网上中国

监管部门发力，1200多家网贷机构退出或停业

网贷市场净化进行时

海外网 李雪钦

近年来，在相关部门的治理下，不良“校园贷”得到有效遏制，但部分不法机构铤而走险，仍有一些学生上当受骗。近日，教育部提醒学生和家长警惕多种形式的校园贷诈骗，同时开通不良校园贷举报通道，向广大师生、家长征集不良校园贷线索。“

曹 一作（新华社发）

认清“套路贷” 莫要入陷阱

近日，北京市第二中级人民法院发布近三年网贷平台类执行案件的相关数据。据悉，网贷平台类案件占比逐年攀升，网贷案被执行人的年龄集中在20岁至30岁之间，多用于个人消费。该院执行三庭法官梁立君曾介绍目前“套路贷”主要有5种表现形式：制造民间借贷假象、制造资金走账流水、单方制造违约、恶意垒高借款金额、软硬兼施恶意讨债。

据报道，今年8月31日，南京一所211大学的23岁毕业生许阳（化名）跳楼自杀，去世前3个月有34笔网贷申请。此类大学生身陷网贷背负沉重债务的事件时有发生，令人叹息。非法校园贷更是“套”深“坑”多，使许多学生向其借款后跌入“高利贷”“利滚利”“借新还旧”等陷阱。“非法网贷具有利息高、手续费高、信息不透明等弊端，但由于借款门槛低，极易诱导大学生在一时冲动下贷款消费。”中山大学社会学与人类学学院副院长王宁教授接受采访时说。

在王宁的学生中山大学社会学与人类学学院硕士潘彦霖看来，现在的年轻人之所以容易被消费狂潮煽动，是因为他们在成长过程中物质生活相对丰裕，父母会尽可能优先满足子女的消费需要，因此年轻人在早期没有形成节俭的习惯，不能有效地对消费欲望进行自我约束，长大以后容易在市场营销和消费主义文化的影响下产生透支消费行为。

除了树立正确的消费观，普及信用消费模式和风险防范意识也是“必修课”。王宁认为，年轻人对消费信贷的使用应“把握好度”，控制在个人承受范围之内，避免陷入“债务牢笼”。此外，要加强对大学生基础金融知识的教育，培养学生的“财商”，提高学生对于风险、信用体系的认知，增强防范意识，尤其是提升对网贷业务的辨别能力。同时，也要加强对校园贷的监管，防止消费信贷领域违法经营行为的发生。

为净化市场环境，早在2017年，教育部、人社部等就曾发布《关于进一步加强校园贷规范管理工作的通知》，要求网贷机构一律暂停开展校园贷业务，杜绝网贷机构发生高利放贷、暴力催收等严重危害大学生安全的行为。

今年10月21日，最高人民法院、最高人民检察院等印发的《关于办理非法放贷刑事案件若干问题的意见》中明确表示，违反国家规定，未经监管部门批准，或者超越经营范围，以营利为目的，经常性地向社会不特定对象发放贷款，扰乱金融市场秩序，情节严重的，以非法经营罪定罪处罚。专家认为，这是对违规校园贷的迎头痛击。

花钱要理性 借钱走“正道”

艾瑞咨询发布的《2018年大学生消费洞察报告》显示，2018年大学生月均生活费超过1400元，一线城市1800元以上的群体占比最高，有近半大学生有过分期付款的信贷消费行为。

“我们也不能一味全盘否定校园消费信贷，大学生群体拥有消费信贷需求无可厚非，消费信贷可以帮助那些一时没有足够现金，但迫切需要购买某种产品或服务的学生。”王宁认为，校园贷的盛行表明大学生的确有获取信贷服务的需求，让商业银行、金融机构为大学生提供规范、合法的金融服务，有助于从根本上解决不良校园贷问题。

监管部门在叫停违规校园贷的同时，也为校园消费市场打开“正门”：允许商业银行和政策性银行在风险可控的前提下，有针对性地开发高校助学、培训、消费、创业等金融产品。

教育部提醒广大学生，花钱要理性，借钱走“正道”，如确需贷款，要选择安全系数高、信用口碑好的国家正规金融机构的借贷产品。

网贷大整治 停业千余家

“网络借贷专项整治的情况今年发生根本转变。大部分网贷机构选择退出停业，今年已停业1200多家。”银保监会普惠金融部主任李均锋近日在银保监会通气会上表示，今年以来，网贷风险整治工作取得较大进展，截至10月末，全国纳入监管的网络借贷机构有427家，比去年末降低60%，借贷余额下降50%，出借人数下降55%。

“下一步，网络借贷专项整治还是以出清为目标，以退出为主要方向，以依法合规的分类处置为主要手段。对于正在运营的427家机构，年底之前每家都要完成分类处置的路径，一些资本实力强，具备一定金融科技基础及良好内控能力的机构，推动其主动转网络小贷公司，个别符合条件的也可以转型为持牌消费金融机构。”李均锋说。

当前，相关的清退工作正快速推进，多省市分批次公布了停止运营的网贷机构名单。而诸如湖南、山东、重庆等地则明确宣布将取缔辖区内所有网贷业务。

“力争在2020年上半年基本完成网贷领域存量风险化解。”央行金融市场司司长邹澜日前在第三季度金融统计数据发布会上表示。

云中漫笔

警惕互联网消费搭售行为

郑云天

长期以来，各种捆绑搭售乱象屡禁不止，严重损害了消费者的合法权益。目前，服务代售业堪称是捆绑销售的重灾区。据北京市消协日前发布的数据显示，88%的被调查者曾有被捆绑销售的经历，而在对26个电商平台进行的74个消费体验调查样本中，有8个存在涉嫌捆绑搭售问题，全部集中在旅游平台的机票和火车票在线代售业务。

捆绑搭售的问题，根源上在于这些代售平台的盈利模式。以在线代售机票为例，在2014年之前，通过“前返+后返”的代理费用，代售平台每销售一张机票大概能拿到4.5%至5%的手续费。而2014年之后，航空公司开始降低代理费用的支出，这压缩了在线平台代销机票的利润空间。在无法降低成本的前提下，这些平台普遍会搭售一些保险及服务产品，诱导或强制消费者购买。欲根治这一顽疾，保护消费者的合法权益，最重要的是双管齐下，一方面代售平台要建立起更好的利润渠道，另一方面则要加强市场监管。

当前，许多消费者已养成使用在线代售平台购买机票、火车票的习惯。按理说，在这样的背景下，代售平台向消费者收取一些服务费或佣金无可厚非。不过，目前一些代售平台认为向自己的用户直接索要佣金会引起反感。所以，他们更倾向于搭售这一方式，希望在挣钱的同时让消费者“无知无觉”。但消费者并不傻，这种诱导或强制购买的搭售行为才真正让消费者愤怒。根据最近的一份调查显示，超过六成的受访者对于向在线代售平台支付服务费或佣金持开放态度。所以对于代售者来说，与其通过强制捆绑搭售来欺瞒消费者，不如用佣金的模式大大方方地实现盈利。

当然，要彻底治理捆绑搭售乱象，市场监管必不可少。目前在搭售问题上，消费者作为个体，面对强势的代售平台很难维权。现阶段市场监管的重点也应该放在协助消费者维权上，降低消费者维权的司法成本。在佣金模式建立之后，对于强制捆绑搭售要严格监管。针对侵犯消费者权益的个案，要让违禁企业感受到监管的力度。总而言之，就是在给了企业盈利路径的同时，增加其捆绑搭售的成本，切实保证消费者的合法权益。

新媒体创新赋能新经济

5G发展将极大丰富传播内容

本报电 移动互联网下半场，新业态已趋成型，新媒体将对新经济产生哪些影响？日前，“2019中国质量合势峰会暨新媒体+新经济论坛”在北京举行，与会专家们共同探讨新媒体背景下的企业发展新路径。

“5G技术的发展和应用将大大丰富媒体产品、传播内容和用户体验。”中国人民大学新闻学院教授匡文波认为，5G时代会促使传统媒体加快向手机媒体转型，同时也会促进视频进入下一个发展阶段，通过视频获取信息的场景会大幅增加。因此，从企业管理、产品营销的角度来看，以后会有越来越多的信息做成视频进行传播。

随着移动互联网流量向短视频领域转移，电商+短视频的新营销模式，成为电商经济又一发展趋势。财经作家李德林表示，在新媒体时代，企业要站在用户的角度，要有买方思维。“在抖音、快手等新媒体平台上卖货，转化效果更好，就是因为具有买方思维。希望企业能从用户的角度出发，打破思维，学学抖音、快手上比较能够沉得下来的电商。”

当前，社交电商、网红电商等一些新经济形态发展得越来越成熟。NewMedia联盟创始人袁国宝表示，新媒体从消费者服务、品牌营销、销售渠道、舆情管理、品牌塑造等多方面为企业赋能，可以说渗透了企业从生产到销售的全链条。北京工商大学艺术与传媒学院党委书记、教授高丽华则认为，新媒体深入到社会、经济、文化各个层面，企业要充分把握新媒体的特质，认识到新媒体正在重构消费市场、传播渠道等，才能更好地运用新媒体。

营造健康的互联网环境，离不开相关部门的监督和管理。国家市场监督管理总局网络交易监督管理司副处长向军说，网络监管必不可少，国家市场监督管理总局下一步会加大网络交易违法行为的查处、加强网络交易监管监测平台的建设，并且要加强对短视频、微信平台交易的研究，加大对消费者权益的保护。（周 亮）

网约车如何更加安全出行？

叶 子 任妍妍

近日，交通运输部、中央网信办、工信部等六部门联合约谈滴滴出行、高德、哈啰出行等8家网约车、顺风车平台公司，旨在共同为交通运输新业态规范健康发展营造良好环境，保障人民群众生命财产安全和合法权益，更好地满足人民群众出行需求。

根据应急管理部信息研究院近日发布的《中国网约车安全发展研究报告》，目前国内每3个打车者中，至少有1人使用网约车。获得城市经营许可的网约车平台已超140家。网约车、顺风车行业给大众带来了不少便利，但其安全、稳定问题也引发社会各界和媒体广泛关注，网约车如何能更加安全出行？本报就此进行了采访。

网约车安全是底线

11月9日凌晨3点，南京发生一起持刀伤人事件，行凶者和受害者分别为滴滴快车的司机与乘客。根据事发时的车内录音，乘客在行程中要求司机超速行驶，遭到司机拒绝后，双方发生了口角，司机刘某将随身携带的匕首刺入乘客右臂。

此事一经报道引发了各界对网约车安全保障问题的热议。

经常使用网约车平台出行的大学生青青表示，虽然该事件中的乘客要求不合理，但这样的事件一出，乘坐网约车更提心吊胆了。另外，平台公司应该有规定禁止司机携带管制刀具，但具体怎么落实是个问题。

网约车司机管师傅则表示：“不能一味地怪罪司机，万一遇到什么意外，司机也需要防身啊。”更多网友提出，独身一人在夜晚根本不敢使用网约车，唯恐新闻里发生的意外、事故降临到自己身上。

“道路千万条，安全第一条。”安全是网约车的最低限制，保障乘客、司机的安全，成为大众的共识。

莫因个案放大“危险性”

中国人民大学法学院副教授熊丙万接受本报采访时表示，强化企业安全生产主体责任落实，结合发展新形势，把安全整改的成效制度化、标准化，进一步完善企业制度和安全生产的长效机制，是大众的期待。

熊丙万表示，公众不能因为有个案，就放大了网约车安全问题的危险性，但同时必须加强监管、促进平台做好服务，提高出行品质。“网约车平台作为交通运输活动的组织机构之一，应保证交通运输从业人员以及相应服务的安全品质。交通运输部、工信部等7部委联合下发的《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》第16条明确规定，网约车平台公司承担承运人责任，应当保证运营安全，保障乘客合法权益。”此外，《中华人民共和国电子商务法》以及各个省市对于网约车暂行管理办法规定的细则，都可作为监管的法律依据。

多平台“出招”保安全

在下线整改435天后，从11月20日起，滴滴顺风车陆续在哈尔滨、太原等7个城市上线试运营。上海政法学院教授赵运锋在接受本报采访时表示，滴滴顺风车为重新上线所制定的保障措施，在一定程度上可以提升驾驶员的综合素质，对提高顺风车安全性有一定的积极作用，携手公安机关对注册车进行背景审查对滴滴平台澄源正本具有重大意义。

此外，美团打车在线下设置了司机“安全小屋”，又开发上线了“驾驶员考试”功能，可以实现每日出车前的安全考试、定期集中考试等功能。首汽约车主要以内部风控为主，加强内部评比，从全国优秀司机中评选出“安全王”、“守护王”和“好评王”，发挥示范引领作用。

对于网约车平台上的现有措施，熊丙万表示，不管是安全准入、对驾驶员资质的审核，还是说行驶过程中的紧急联系人措施、紧急呼叫措施以及一些安全提醒信息，网约车平台公司近年来的整体进步值得肯定。

2月3日晚，在兰州中川机场候机楼，岳玲玲（中）和家人将行李放进网约车的后备箱。

新华社记者 刘 潺摄

针对平台公司，赵运锋提出了以下改善的方向。首先要对司机的审核应由形式审查向实质审查转变。例如，可增加对司机是否存在犯罪记录的审查、是否存在复杂人际关系审查，并适时增加对司机的心理测试，以切实避免司机本身问题导致的网约车问题的发生。另外，网约车平台应尽快完善投诉处理机制，引导司乘通过合理、合法渠道解决纠纷，避免司乘冲突向犯罪转化。