



2018全國兩會



從一行三會到一行兩會 防風險補監管填空白

兩會新觀察

【香港商報訊】記者齊曉彤報道：一行三會的監管架構終於變了！今後將由中國人民銀行和銀保、證監兩個監督管理委員會共同擔負內地金融監管重任。許多市場人士對於中國銀監會和保監會的合併持贊同和支持態度，認為此項變革對打好防範化解重大風險這場位列三大攻堅戰之首的戰役，作用深遠積極。



13日提交人大會議審議的國務院機構改革方案顯示，中國保監會將與銀監會合併，內地「一行三會」的金融監管架構變為「一行兩會」。

全國人大代表、人民銀行廣西分行行長崔瑜表示，此次架構變革既堅持了金融業綜合經營方向，又實現了分離發展與監管職能，分離監管規則與執行，強化中央銀行宏觀審慎管理職能，同時降低了溝通成本，增強了交叉性、系統性金融風險防範能力，有效解決相關監管難題，彌補監管空白。

銀保、證監並行釋放的信號

這兩日有本港研究金融的學者詢問，內地互聯網支付如此發達，很多產品已經很難分清是債權產品還是股權產品的情況下，為何銀監會、保監會不可以一步到位都併入證監會，而需要他們並行存在呢？
銀行業是中國金融發展的主戰場，目前總資產規模接近248萬億人民幣，大型銀行的公司治理、防風險能力和穩健經營的水平均已達到國際先進水平。銀行業影響的深度和廣度相比上海加深圳證券交易市場幾十萬億的市值要龐大許多。一個發展尚不成熟的小市場來吞併一個發展相對穩健的大市場，有悖常理。而「銀行存錢、理財保本，股票投資有風險不保本」這樣粗淺的金融概念深入人心，銀行剛性兌付一度曾經是中國金融市場的特色與現實。
很多普通百姓因為「保本高息」的誘導，陷入金融詐騙陷阱，投訴無門時首先想到的是到銀監會討說法。正如郭樹清所言，內地許多儲戶尤其是老年人的金融知識匱乏。銀行保險業監督管理委員會作為債權產品的監管主力部門，任重道遠，一方面要轉變公眾對不同金融產品風險的認知度，一方面要徹底打破市場對債權產品剛性兌付的幻想，在相當長一段時間

內，對於維護社會穩定和金融系統安全將發揮重要的基礎性作用。

用專業人士樓繼偉的話來描述，在資本充足率、償付能力以及自身風險匹配能力方面，「保險」和「銀行」有類似性。而證監會是管信息披露真實性，特別是管欺詐，屬於投資消費者保護範疇，它對證券公司沒有資本金要求。銀保合併有相近性，而證監會不一樣。

除了專家描述的相似性和不一致性，證監會的單獨存在也釋放了另一種信號，即證監會掌管直接融資的資本市場發展被寄予厚望，今後在促進形成金融和實體經濟的良性循環方面將發揮重要作用。

本港金融監管架構的啟示

如果說內地金融監管架構是「分久必合」，本港金融監管架構卻走上了「合久必分」之路。
2017年6月底，香港保監局正式取代保監處接手監管香港地區的所有保險公司，該機構在財政和運作上完全獨立於政府，向國際做法看齊。
1993年4月，香港金管局由外匯基金管理局與銀行業監理處合併成立，雖屬政府序列部門，但其員工薪酬福利參考市場薪酬水平。
香港證監會於1989年成立，該機構是獨立於香港政府序列之外的法定機構，經費主要來自交易徵費及牌照費用。

上述三家監管機構依次從政府部門分離出來，前後歷時近三十年。香港財經事務及庫務局仍在政府序列，負責制定相關金融政策、財政政策及預算案，承擔類似內地財政部和人行政策制定方面的職能。

追溯以上香港金融監管機構的變遷史，可以看到香港金融業的行為監管正在走向獨立化。這種獨立化的制度保障是永久的，香港立法會通過立法形式認可這些部門獨立於政府序列的合法性，並且認可證監會、金管局、保監局的監管人員的薪酬可以參照市場化薪酬制定。

如果參照這樣的監管架構，內地的中國人民銀行、中證監、中保監將不再屬於國務院政府序列，他們可能是與中國檢察院、法院並行，同時向全國人民代表大會直接負責的機構，並且監管部門所有人員的收入，每年參照金融行業的市場化薪酬水平給予調整。

香港監管機構變革的內在邏輯

香港金融監管機構的設置引人深思。這種看似與內地反其道而行之、監管機構變革的內在邏輯究竟是什麼？

金融機構集合了很多高智商和高收入人群，金融行業是創新能力最強大群的聚集地，監管者素質和收入水平要跟上去，才能真理解市場、追蹤市場的最新發展，才能對每項金融產品、金融創新業務產生的積極影響、潛在風險進行相對準確的預判，並提出前瞻性、針對性、及時性都很強的監管策略。當現有的政府架構和公務員編制不能解決這些問題時，安排在政府架構以外去解決非常恰當。

此外，香港金融產品的前置交叉審批也值得內地學習。比如，任何一家金融機構發售新產品之前，需要經過直接監管機構的論證審批，如若新產品內容涉及其他監管領域，證監會、金管局、保監局將啟動合作備忘錄機制，快速召集相關監管部門一起進行新產品討論，共同對產品的風險進行論證，把風險的論證和判斷前置，論證通過後該產品方可准許向市場正式推出。

監管部門重要性提升的實質

市場人士指出內地金融監管體制改革不可能一蹴而就，銀監會和保監會的整合已然邁出了一大步，但是新公布的金融監管機構方案中，中國人民銀行重要性並未得到實質提升。比如中國人民銀行雖位列國務院正部級機構，但是在國務院組成部門中仍排在末位，中證監和新組建的銀行保險監管會仍是排在國務院正部級機構序列以外的事業單位。相信如果監管部門的執法許可權不進一步提升，今後仍會發生監管人員現場檢查、取證時被傷害也無力自保的情形。

港珠澳大橋總工程師：要讓人車物「能上橋願上橋」

【香港商報訊】本報兩會特派採訪組報道：全國政協委員、港珠澳大橋管理局總工程師蘇權科昨日在「委員通道」接受採訪時說，港珠澳大橋的建成表明，中國在超級跨海工程技術裝備和管理等多個領域進入世界領先行列。下一步要開展三方面工作，包括用好大橋、維護管理好大橋、總結推廣大橋建設管理創新成果。
港珠澳大橋通車在望，全國政協十三屆一次會議昨天邀請蘇權科在「委員通道」上亮相，回答記者提問。
中國超級跨海工程技術世界領先
蘇權科表示，港珠澳大橋取得了兩方面重大成果，一是跨海橋島集成工程的核心技術與標準體系，這些成果可以為中國企業「走出去」和「一帶一路」建設打下基礎；二是首次由粵港澳合作共建重大工程，創立了三地協同決策、協調發展和協商解決爭端的管理機制，這些成果在合作共建項目領域有更大價值。
「下一步還要開展三個方面的工作，首先是用好這

座橋。」蘇權科介紹說，由於跨境車輛交通限制等問題，老百姓擔心大橋的使用效率。針對這些問題，目前已經進行了大量的調查、協調、論證，獲得了基本的解決方案，還積極爭取更有利的措施落地，比如進一步放寬通行政策，增強三地聯動協調互信機制，實現人車物「能上橋、願上橋」。
「第二是維護管理好這座橋。」蘇權科表示，超長跨海大橋的運營維護面臨很多難題，未來將在國家的支持下，研究開發人工智能和大數據管理平台和裝備，為跨海通道的運營維護開創新格局。

創造粵港澳共建共管模式

「第三是總結推廣好創新成果。」蘇權科稱，港珠澳大橋作為粵港澳大灣區的先導工程和「試驗田」，在歷時14年的前期工作和建設工作中，創新發展了粵港澳共建共管模式，鍛煉培養了一批專業人才，希望能夠借鑒這種「一國兩制」下三地合作的基本經驗，推動大灣區前期規劃設計和重大決策工作。



全國政協委員蘇權科在「委員通道」接受採訪。

李彥宏：無人車今年小規模量產



全國政協委員，百度創始人、董事長兼首席執行官李彥宏步入「委員通道」。

【香港商報訊】本報兩會特派採訪組報道：全國政協委員、百度公司董事長兼首席執行官李彥宏15日在北京表示，無人車今年將實現小規模量產。預計未來3至5年，在完全開放道路上能夠替代司機的無人駕駛汽車將會出現。
去年，李彥宏因「坐無人車上北京五環」收到罰單。不過，罰單無損李彥宏對無人車未來發展的樂觀看法。
工信部部長苗圩說可能要8至10年才能看到無人車量產，我覺得會更早。李彥宏透露，百度今年將與金龍客車合作推出無人車「阿波龍」，是一款小巴車，初期將在景區、碼頭等相對封閉受限的道路運營。明年起，百度將與一些主流車廠合作推出無人駕駛的家用轎車，可以實現高度自動駕駛。
「它不是完全不需要人。」李彥宏舉例說，從北京到上海，只要開上高速公路，就可以「吃着火鍋唱着歌」，直到車輛提醒即將下高速，就需由司機接管。

當被問及人工智能對未來的影響時，李彥宏表示，人工智能帶來的影響堪比工業革命的影響，從去年開始智能音箱已經進入越來越多的生活，很快還有帶屏的音響出現，提供越來越多的功能，「中國未來20至50年，經濟推動力就是人工智能，我們期待在這方面扮演正面推動力量」。

更願回A股上市

百度已於美國上市，李彥宏昨日亦重申如果要選擇回香港或內地上市，會首先考慮內地。
至於會否採納CDR形式回A，他強調要由中證監決定。李彥宏日前已表示，對回A有興趣，又指已經以同股不同權形式在美國上市，不需要再在香港上市。
一直致力研發人工智能的李彥宏又提到，互聯網金融與人工智能有非常強的接合，百度亦利用人工智能技術、大數據等進行貸款，認為可以做到非常精準，對風險的認知較一般銀行、其他金融機構或更高。

「華龍一號」國產化率達九成

【香港商報訊】在兩會期間，全國人大代表、中核集團中國核電工程有限責任公司總經理劉巍透露，目前，具有中國自主知識產權的「華龍一號」其國產化率已經達到了90%，非常有競爭力，且還將在今後助力布局「一帶一路」潛市場。
據新華網15日報道，劉巍說：「『華龍一號』國產化率達到90%，是這5年來中國核電領域最值得驕傲的事。」劉巍談到，5年來，中國擁有了自主知識產權第三代核電站，國外的電站都在開始買中國的產品，這是很不容易的。劉巍表示，相信到2020年能看到「華龍一號」順利建成。
中國核工業產業鏈完整
劉巍介紹，目前中國擁有完整的核工業產業鏈，連續30多年建設核電，沒有間斷過，在安全性、經濟性方面具有很強的競爭力。其中，在「一帶一路」的布局方面，據國際原子能機構統計，到2030年，60多個國家需要的核電機組數是300個機組，而「一帶一路」沿線國家佔到其中的80%。因此，「華龍一號」海外潛在市場需求很大。
此外，中國東方電氣集團東方汽輪機有限公司14日宣布，「華龍一號」全球首堆示範工程的汽輪機轉子已全部研製成功。該公司相關負責人介紹，低壓轉子重達281噸，試驗難度大、要求高，在轉子高速度平衡試驗中，試驗人員調動多年經驗和歷史數據認真分析，最終在一天之內完成了試驗，且完成後的振動值遠小於標準和技術協議的限制。
據悉，「華龍一號」核電技術是由中國核工業集團和中廣核集團研發的百萬千瓦級壓水堆核電技術，是中國核電自主創新的重大成果。