

绝大多数存款将全额保障

——解读存款保险制度热点问题

□新华社记者 刘铮 吴雨 王培伟

关系百姓切身利益的《存款保险条例》(征求意见稿)11月30日公布。

为什么要搞存款保险?什么样的存款能得到保障?保费由谁来负担?对于一系列热点问题,中国人民银行有关负责人和专家给予了解答。

保护存款人权益的重要措施

对百姓而言,存款保险制度有些陌生,但事实上世界上已有110多个国家和地区建立了存款保险制度。特别是在应对国际金融危机中,多国存款保险制度有效避免了挤兑的发生,最大限度地保护了普通储户的利益。

“实践证明,存款保险制度在保护存款人权益、及时防范和化解金融风险、维护金融稳定中发挥了重要作用,已成为各国普遍实施的一项金融基础性制度安排。”央行有关负责人表示。

所谓存款保险,是指存款银行交纳保

费形成存款保险基金,当个别银行经营出现问题时,使用存款保险基金依照规定对存款人进行及时偿付。

中国银行国际金融研究所副所长宗良指出,存款保险制度主要出发点是加强对存款人的保护。通过法律程序明确建立存款保险制度,可以更好地起到稳定人心、增强信心的作用。

一旦存款保险制度建立完毕,我国将形成包括央行最后贷款人职能、银监会审慎监管和存款保险制度三道金融安全网。

最高偿付限额可覆盖99.63%存款人的全部存款

存款保险制度和百姓关系最密切的指标就是最高偿付限额。这次公布的征求意见稿明确,最高偿付限额为人民币50万元。

央行有关负责人解释说,同一存款人在同一家银行所有存款账户的本金和利息加起来在50万元以内的,全额赔付。

50万元限额不够用?央行根据2013年底的存款情况进行了测算,可以覆盖

99.63%的存款人的全部存款。

“这意味着,绝大多数存款人的存款能够得到全额保障,不会受到损失。”央行有关负责人指出,这个限额也并不是固定不变的,可根据经济发展等因素调整。

超过50万元的存款怎么办?中央财经大学中国银行业研究中心主任郭田勇“支招”:可通过在多家银行分别开立账户的办法,从而实现存款的全额保护。

保费不用储户承担

存款保险制度虽然名为“保险”,但和一般理解的保险并不一样,保费并不用老百姓来承担。

“存款保险制度作为国家金融安全网的一项基础性制度安排,其资金来源主要是金融机构按规定交纳的保费。”央行有关负责人介绍,存款保险制度建立之后,只是小比例地向金融机构收取保费,费率水平远低于绝大多数国家的水平。

央行有关负责人解释说,收取保费主要目的是为了加强对金融机构的市场约

束,通过实行基准费率和风险差别费率相结合的制度,促进公平竞争,形成正向激励,促使银行审慎经营和健康发展。

有利于民营中小银行发展

存款保险制度的推进,不仅是维护金融稳定的重要举措,还是金融改革推进的重要一步。

一直以来,我国银行业结构以大银行为主,民营中小银行发育不足。这已成为实体经济融资难、融资贵的重要原因,也是百姓对银行业服务态度和质量感到不满意的重要原因。

郭田勇分析,在没有存款保险制度时,老百姓觉得银行“越大越保险”,存款向大银行聚集,中小银行自然生存空间很小。

“存款保险制度可以大大增强中小银行的信用和竞争力。”央行有关负责人指出,存款保险将为大中小银行创造一个公平竞争的环境,推动各类银行业金融机构同等竞争和均衡发展。

(新华社北京11月30日电)



借口 新华社发 蒋跃新 作

□新华社记者 叶前 魏圣耀

日前,山东交通部门宣布,2014年底到期的15条(段)高速公路将继续收费,主要理由是偿还银行贷款。

山东并非首个推迟收费期限的省份。此前,新疆等地也对到期公路采取了延期收费。据悉,兴起于上世纪90年代的收费高速公路,将迎来收费到期的高峰。按2000年已建成里程往后推,近两年内,收费到期的高速公路约1.6万公里。这些道路是否均会继续延期收费,备受关注。

目前,全国10万公里的高速公路中90%以上要收费。专家估算,全国高速公路一年收费在4000亿元以上。被称为“印钞机”的高速公路,延时收费提出“还不清贷款”的理由是否站得住脚?征收的钱又流向哪里了呢?

疑问一:征收的钱不够多吗?调查:企业“日进斗金”暴利公用事业变身暴利行业

广深高速被业界誉为“中国高速公路的典型样本”。作为连接广州和深圳的交通要道,1997年通车运营的广深高速是一条经营性公路,由港资企业和国有企业广东省交通集团下属企业合资运营。这条高速单程122公里,通行费70元。广深高速合办方香港合和实业有限公司年报显示,2013年通行费收入达31.69亿元,日均870万元。与高额收费形成鲜明对比的是,广深高速因质量差而备受司机们诟病。

连续多年提出降低收费建议的广东省人大代表林慧介绍,广东省交通部门提供的资料显示,广深高速当初投资114亿元,截至2012年已累计收费超过410亿元,收入远远超过投资。

那么,全国收费高速公路一年收费几何?有关部门2010年曾公布,全国收费公路通行费已达2800亿元。此后再没有公开过。但交通运输部公布的信息显示,2012年国庆、2013年春节、清明、“五一”四个节日全国共免收小客车通行费143.08亿元。据此,专家估算,如今全国高速公路一年收费在4000亿元以上。

山东省交通部门公开的数据显示,2013年政府还贷高速公路共收了104亿元的通行费,这还不包括约占四成的经营性公路的收费。西部地区的广西通行费总额也达到84.8亿元。

在几乎全是经营性公路的广东,几条路的收费数字巨大。广东省高速公路发展股份有限公司2014年上半年年报显示,广佛、佛开、惠盐等9条(段)高速公路上半年通行费收入约26亿元。

这些巨额通行费的背后,是经营企业的惊人利润。主营广佛和佛开高速的广东省高速公路发展股份有限公司年报显示,该公司今年上半年净利润率达26%。同样由年报可以看到,深圳高速、山东高速、成渝高速等企业的利润率多在30%以上。这一利润水平甚至超过金融、房地产行业。

“公路资源属于特许经营范畴,各省交通集团及其控股企业应该是不以盈利为目的的特殊企业法人,公路交通基础设施的经营只能微利保本。”北京交通大学经济管理学院教授赵坚说。

那么,作为公益性项目本应微利的高速公路缘何成了暴利行业?广东一路桥公司项目负责人告诉记者,一方面,我国高速公路收费标准总体偏高,每公里价格比许多发达国家还高;另一方面,当年设计收费制度时,并没有预计到如今如此巨大的车流量。

目前,全国各地7座及以下的一类车通行费在每公里0.4元至0.6元之间,二类至五类车则在1元至2元不等。在广东,一类车是0.6元,广深高速开通初期车流并不多,但如今车流量已达44万车次,这也造就了经营企业的高额利润。

广东知明律师事务所律师李志勇说,在当前的车流量情况下,各地应对收费标准重新评估,以限制高速公路变成“吸金路”,不能“车轮一响黄金万两”。

林慧建议,对于52%的股权属于国有企业的广深高速,国有这部分股权在收回成本后理应收回或者降低收费。为了便于社会监督,李志勇认为,未来高速公路的投资、贷款、股权投资、具体收费开支等信息应透明化、公开化。

疑问二:收取的钱用来还贷了吗?调查:“东收西还”无限循环 “贷款修路,收费还贷”,被认为是高速公路收费最有力的依据。面对公众质疑,山东省委交通部门对延期收费没还的理由之一就是“贷款没还清,还有巨额的养护费”。然而,15条路中,哪些路贷款没还清,当地交通部门并未说明。

一年上百亿元的巨额收费都用于还贷了吗?山东省交通厅给出的“账本”显示:2013年政府还贷公路收费主要用于还贷和维修。其中归还本金和利息约85亿元,大中修及养护约7亿元。但归还利息部分不足还贷公路,还包括二级公路和农村公路债务利息。换言之,高速收费不仅还了自己的债,还替“兄弟道路”还了债。

山东给出的另一个理由是,全省高速公路债务余额仍然很重。截至2013年底,累计贷款余额达589亿元。为此,山东实施了“统贷统还”的办法。

事实上,此前,各地延期、超期收费采取的办法是将原属政府收费还贷公路变更为经营性公路,而在国家有关部门明令禁止变更属性后,地方就祭出“统贷统还”这招。目前,包括山东、山西、河南等多个省份均确立了“统贷统还”的政策。“实行‘统贷统还’,就是说只要有一条路还没还清贷款,所有其他路不管还清、到期与否,都将继续收费。”广东一家高速公路公司负责人说。

据山东省交通厅副厅长范正金介绍,到“十三五”末,全省高速公路通车里程约达7180公里。初步测算,建设资金约需3700亿元。除了引入市场投资者,其余仍将纳入“统贷统还”范围。

在法律人士看来,“统贷统还”与收费公路管理条例有冲突。全国人大代表、广东国鼎律师事务所主任朱列玉认为,首先,条例中的还清贷款后停止收费是指某一条路,而不是全部已建的路,更不包括计划建的路;其次,即便没有还清贷款,到期了也必须停收,因为条例中不得超期收费的规定没有任何例外情形。对广大车主而言,只要路网在不断完善,地方有修不完的路,也就意味着或许没有停止收费的一天,收费还贷会变成无限循环的“陷阱”。

疑问三:收来的钱除了修路还贷还用来做什么?调查:高福利养人或挪用

除了还贷和企业暴利,巨额通行费还被用来干什么了?此前,审计署曾对18个省份的高速公路的专项审计,揭开了一些黑洞:——闲置和挪用。大量资金被闲置,并没有用于还贷,有些资金被挪用于建楼堂馆所、投资股票等;

——养人。一边是高额福利,一边是人浮于事、超编严重。据了解,有一家高速经营企业编制27人,实际却多达156人。2013年,山东省政府还贷公路收取通行费中用来供养运营单位和企业的费用高达7.6亿元。

收费员月入万元曾引起不少研究生对这一职业趋之若鹜。记者从广州一家路桥公司职工处获悉,一般员工月收入在8000元到1万元,而一个路段的项目负责人,手里管理的资金上亿元,年收入可达30万元。

——利益输送。在收费权转让中,有的领导干部违规插手,导致国有资产受损,而个人从中谋取巨额利益。审计发现,合巢芜高速公路收费经营权转让中,国有资产流失124亿元。

高速公路何时才能回归公益性?到期了确未还清贷款怎么办?交通运输部发言人何建中在记者提问时明确提到,到期的收费公路应严格按照《收费公路管理条例》的规定,到期后停止收费。

朱列玉等认为,包括养护费在内应由公共财政承接下来,这是公路的公益性决定的,也是政府和公共财政必须承担的责任。在还清政府贷款之后,国有部分应让路于民、让利于民。

鉴于我国高速公路建设还有很长的路要走,专家提醒,规范高速收费应前置。广东省政府参事王则楚说,当前,地方交通部门及其下属企业在高速公路建设管理中处于垄断地位,加上修路对GDP的贡献,地方有上马修路的冲动,这也导致一些道路效益很差,地方就不得不打款益好的公路的“主意”,所以有了各种借口的延期收费。因此,要加强对政府决策的科学论证,避免因过度建设而陷入“贷款修路、收费还贷”的恶性循环。

(新华社北京11月30日电)

追问一年逾四千元高速公路收费去哪儿了?

延期收费真的仅为「还贷」吗?

银行降息能否带动楼市上涨?

□新华社记者 鲁畅 徐海涛

近日,人民银行再度宣布降息。与此同时,北京市住房公积金存贷款利率也下调了0.25个百分点……对于房地产商和购房者来说,这些政策有利于降低融资成本,缓解按揭压力。

分析人士指出,即使政策利好叠加,对于库存量很高的一些城市而言,“微刺激”政策所带来的提振效应有限,就市场整体而言,降息作用不大,未来楼市难言乐观。

政策更趋宽松,调控趋于活跃

央行日前宣布自11月22日起下调金融机构人民币贷款和存款基准利率,金融机构一年期贷款基准利率下调0.4个百分点至5.6%,一年期存款基准利率下调0.25个百分点至2.75%,同时结合推进利率市场化改革,将金融机构存款利率浮动区间的上限由存款基准利率的1.1倍调整为1.2倍。

受央行降息影响,北京市公积金管理中心日前宣布将北京住房公积金存贷款利率下调0.25个百分点,下调5年期以下的贷款利率为3.75%,5年期以上贷款利率为4.25%。而此前,许多城市放松了公积金管制,长春、南京、福州、贵阳、成都等30多个城市对公积金贷款政策进行了不同程度的调整。

“央行降息虽然是针对经济基本面的微调,但它直接给房地产行业带来了政策利好。”中国房地产协会副会长陈国强说,此前的房贷

政策更取决于商业银行对自身风险的判断,在执行和落实方面,地方政府主导的公积金政策将好于9月30日的房贷政策。

国务院发展研究中心宏观经济研究部研究员张立群认为,“后9·30”时期,金融政策与政府调控相互作用,10月开始一些地方楼市回暖,一二线城市由预期抑制的居住性买房需求得到释放。

中介机构造势,二手房交易回暖

根据北京市住建委公布数据统计,11月第三周北京市二手房网签2776套,环比上周上涨53.6%,新增二手房2689套,环比上周上涨69.8%。伟业我爱我家研究院的数据显示,11月中旬北京二手房成交均价为29374元每平方米,比10月房价回落2.04%,与去年11月同期的房价相比回落4.63%。

据伟业我爱我家市场研究院统计,降息首日,北京当地的业主到店咨询量比上周增长140%,客户到店咨询量,比上周增长了95%。

新浪网二手房分析师韦雨舟认为,按揭成本的大幅下降会改变购房者心理预期,刺激其加快入市,因此短期内对二手房市场刺激

作用更加明显;而对于业主,由于购房者加紧入市,成交量或上涨,因而“坐地涨价”的可能性增加。

“贷款100万,20年,等额本息,月供少234,总利息省4万多,今年不买房,一年又白忙。”借央行降息,不少二手房中介机构已经开始了新一轮造势。27日下午,位于朝阳区双营路的一家中介机构中就涌进不少前来咨询“新政”的看房者。

“对于想买房子的人来说,这两个月来先后出台的政策都是好消息,我也在观望,年底之前肯定会出手。”北京市民孙女士留意二手房已经有近一年时间,她告诉记者,这段时间能感觉到刚需二手房很好卖,有时看上了一套房源,到周末想看房时被告知已卖出。

楼价相对高位,购房理性谨慎

鉴于国际油价连续下跌,对中国经济持续利好,加之中央和地方不断释放“量化宽松”的信号,分析人士认为,从市场层面来看,楼市平均价格处于相对高位,而股市平均价格处于相对低位,因而楼市上涨预期可能会逊于股市上涨。

虽然多数一线城市中介分析机构认为,到

明年春节前大批优质房源会释放,成交量将持续回升,成交价格企稳复苏,甚至出现小幅度上涨的可能。但在市场人士看来,降息等“微刺激”对楼市的作用还有待观察。

北京市房地产协会会长陈志刚认为,作为非对称降息,央行的此次政策会带来预期性的微刺激,但市场短期内尚未显示其影响,就预期而言,降息作用有限,未来楼市难言乐观。

“当前国内房地产市场整体上供需较为平衡,部分地区甚至出现供给过剩;加之经济下行的压力,一些房企的未来投资热情减弱,开始将投资转向其他行业和海外市场。”陈志刚说。

陈国强认为,楼市的回暖效果取决于各地的供需状况、市场环境以及当地的居民购买力等因素,在当前降息等政策背景下,未来全国楼市将呈现出调整企稳态势,但因城市各异,不同城市走出低迷行情的时间也有较为明显的差异。

专家指出,基于房价居高不下,当前购房者更加理性谨慎。“在下降周期内,购房者出于成本考虑多持观望态度。”陈志刚说。

(新华社北京11月30日电)

国考“降温”的背后



“降温” 新华社发 徐骏 作

□新华社记者 崔清新

备受关注的国家公务员考试笔试11月30日开考。从今年的情况看,不论是报考人数还是参考人数都比去年下降10万左右。

一度万人挤独木桥的“公务员热”似乎出现了降温迹象。专家认为,这是公务员考试回归理性的表现,也是社会形势和心理变化的反映。

“公务员热”回归理性

据国家公务员局统计,实际参加今年中央

机关及其直属机构公务员录用考试笔试的人近90万人,而去年是99万人。本次国考招考有120多个中央机关及其直属机构和参照公务员法管理的单位参加,计划招录2.2万余人,相比去年增多约3000人,招录人数创历史新高。

报考人数少了,岗位多了。

国家公务员局有关负责人介绍,今年报考人员中,有3个职位报考比例超过2000:1,比去年少了7个;报考比例最高为2674:1,比去年有较大降幅。

这位负责人说,从今年报考情况看,考生报名更趋理性。近几年社会媒体对公务员职业的分析,报道增多,考生对公务员职业有了更进一步了解,跟风报名情况减少。同时,今年招录机关按要求对招考职位的描述更加具体,资格条件设置更加详细,减少了考生的盲目报考。

中国人民大学公共管理学院院长董克用认为,报考人数降低,也与人们对公务员的一

些误解消除有关系。“过去不少人认为公务员收入和福利不少,近年来,随着‘八项规定’执行力度加大等原因,人们对公职人员有了更清醒的认识。”

清华大学公共管理学院院长薛澜认为,基层公务员收入低、工作压力大也是年轻人就业取向变化的重要因素。

国考保持温度属正常

天津社科院社会学研究所所长张宝义认为,大学生就业形势依然比较严峻,供求关系没有发生大变化,而且预期公务员福利水平不排除有增长趋势,因此长期来看,公务员报考热的局面不会改变。

专家认为,“公务员热”只要不“发烧”,从某种意义上讲,保持一定温度是正常现象,也是公务员队伍质量的保证。

目前在我国700多万公务员中,通过考试录用的已达40%。国家公务员考试,经过20年的实

践与发展,成为党和国家选拔人才的有效手段。

董克用说,公务员职位稳定,对于喜欢稳定的人来说,是个理想的选择。即使在世界范围来看,公务员也是社会认同感较高的职业。

职业选择应该“多元化”

从1987年建立国家公务员制度到1993年《国家公务员暂行条例》颁布,2005年国家公务员法颁布,公务员报考呈现平淡、热门、回归的曲线。

董克用说,改革初期,人们对公务员职务并不热衷,那时似乎更多人向往的是经商。新世纪以来,公务员太热不正常。社会上有各种各样的职业,公务员不是越多越好。

薛澜表示,十八届三中全会决定对市场和社会主义发展提供了更大空间,对包括年轻人、普通人创业等方面的程序大大简化。如果把公共部门、社会组织和企业视为就业的三大块,其他两块则提供了更多就业空间。

薛澜更关心报考人员的结构。他认为,光看报考总数很难得出好坏的结论,关心报考人员结构,关注报考趋势变化,才能了解国家人力资源配置是否合理,为今后的国考以及公务员岗位设置提供更为科学的依据。

(新华社北京11月30日电)

ETC全国联网三问



畅行 新华社发 徐骏 作

□新华社记者 齐中照 赵文君

今年年底前,华北5省区市和长三角6省份加上湖南、陕西、辽宁14省将实现ETC(高速公路电子不停车收费)区域联网。到明年9月底,全国将基本实现ETC系统联网。届时,中国将建成全世界里程最长的高速公路ETC联网系统。

和传统的人工收费站相比,ETC无疑可以提高高速公路的通行效率,节约管理企业的人力成本。对于经常跑高速的驾车一族来说,ETC能否缓解高速拥堵、节约出行成本?推行中还会有哪些问题?

能不能缓解拥堵?

高速公路哪堵?非收费站莫属——经常开车跑长途的司机应该有这样的体

会。像北京“著名”的杜家坎收费站,已经成为京城一大“堵点”。

在高速公路上,经常是离收费站好远,车辆就开始排队,一辆一辆交费、抬杆、缓慢通行。而在收费站边上的ETC通道,则是另外一番景象:车辆鱼贯穿过,几乎没有停留。

“实践证明,一条ETC车道相当于5条人工收费车道。通过收费站的平均时间由14秒降低到3秒。对缓解高速公路拥堵,提高通行效率作用明显。”交通运输部路网中心ETC中心主任王刚说。

他算了一笔账:如果一辆车减少约10秒的通行时间,那100辆车就可以减少约16分钟,1000辆车就是两个小时。尤其对于车流量较大的收费站来讲,缓解拥堵的作用更加明显。

就像最早全国实行节假日高速公路免费时,过站车辆还要发卡,成为高速公路收费站拥堵的原因之一。此后,收费站免费道实行不发卡抬杆放行,拥堵大为缓解,其实就相当于ETC系统的过站效率。

“日本ETC交易量占所有高速公路通行交易量的90%,过100辆车有90辆是通过ETC完成的,所以效率很高,而我国只有百分之七到八。”发达省份在30%左右,差距仍然较大。”王刚说。

能节省多少出行成本?

除了提高通行能力、节省通行时间外,ETC还可以显著降低人们的出行成本,以及全社会的物流成本,实现节能减排。

王刚介绍,与传统的人工收费模式相比,ETC可以节约近87%的收费站扩建费用,降低约20%的人工与服务成本。

同时,对车辆的燃油消耗平均可以降低20%;二氧化碳排放减少约50%,一氧化碳减少约70%。此外,随着法律法规和货运市场的完善,ETC如果应用到货车上,将大大提高物流运输的效率。

根据公安部交管局的统计,当前全国机动车保有量已超过2.6亿辆,驾驶人数量接近3亿人,今后仍将持续快速增长。

如果按上述数字计算,2.6亿辆每年的节能减排不是一个小数。当然,对于经常跑高速的驾车一族来说,使用ETC卡过站通行的高速收费一般会打个95折,也会在在一定程度上降低出行成本。

中国人民大学公共管理学院副院长许光建说,在ETC系统较为发达的日本,为鼓励人们使用ETC,日本政府会向装配电子不停车收费系统车载器车辆的用户提供补贴,减轻用户的额外负担。其次,高速公路管理机构制定了多种通行费优惠措施,给用户带来实惠。

据悉,日本规定用户利用ETC缴费,不仅可以得到3%到8%优惠,在不同时段和不同路段还能享受不同幅度的折扣,有些时间段的折扣幅度甚至达到了50%。

如何保障系统兼容和用户信息安全?

差距较大,今后的发展空间也大。目前,我国有26个省区市建成ETC专用车道7600条,ETC用户数逾1300万,各类服务网点超过13000个。今后在ETC推行过程中还有哪些问题?

有用户反映,目前的ETC装置都是购车后再去安装,都是电池供电。但用上三五年电池就没了,还要去更换电池,非常不方便。

对此王刚表示,面对ETC这个大市场,一些汽车生产厂家已经联手车联网中心,希望实现ETC系统“前装”,就是消费者买车时,车上已经装了ETC。如果实现前装,用户可以直接用汽车给ETC装置供电,不存在更换电池的问题。

“当然,这项工作也不是那么简单,涉及到发行体系的变化,需要我们做大量这方面的工作。如车辆在出厂时,不知道要卖到哪个省份,而目前汽车的发行体系是以省份为主。这就首先要实现ETC的全网联网。”王刚说。

此外,随着移动互联网的快速发展,很多省份提供了APP服务,但必须要保证用户的信息安全,在用户信息采集、安全防护和多媒体应用方面还有大量工作要做。

交通部路网局管理处处长陶汉祥表示,这么大规模全国ETC联网,涉及到系统的兼容,包括车辆和ETC卡的系统兼容,全国所有银行卡的用户兼容和升级,这些问题都在逐步解决之中。

(新华社北京11月29日电)