

“缩表”与紧缩不能混为一谈

近期,央行“缩表”成了广受关注的话题。有人认为,现在央行的一系列做法是在“缩表”,这将导致流动性紧张,甚至出现“钱荒”。在没有理解央行资产负债表是什么、里面有什么的情况下,就简单地将“缩表”与流动性收紧画等号是不可取的。

“缩表”说的“表”,指的是央行的资产负债表。简单来说,资产负债表显示的是央行的“家底”。很多发达经济体的央行,如美联储,其资产负债表上显示的资产方主要是央行购买的政府债券等各类资产,负债方则主要是基础货币。

美联储距离现在最近的一次大规模“扩表”,发生在国际金融危机期间,美联储通过量化宽松政策投放大量基础货币,资产负债表规模由2007年国际金融危机前的不到9000亿美元,扩张到2014年的4.5万亿美元。随着美国经济的逐步恢复,美联储开始缩减资产负债表规模,也就是“缩表”。同时,美联储开始逐步加息并收紧市场流动性。

正是因为看到了美联储“缩表”的一系列动作,很多人也开始格外关注中国央行资产负债表的变化。

2017年2月份和3月末,中国人民银行资产负债表较1月末分别下降了0.3万亿元和1.1万亿元。而在过去10

正本清源理性看

在没有理解央行资产负债表是什么、里面有什么的情况下,就简单地将“缩表”与流动性收紧画等号是不可取的

“缩表”与紧缩从表面上看上去一样,但影响因素、实际效果则不尽相同,对此应全面、客观看待

年间,总体上,我国央行的资产负债表则是在扩张的。仅仅看到这一简单的、短时间的数据,很多人就下了结论:与美联储一样,我国央行也在“缩表”了,那么流动性会收紧,市场上的钱不够了。

需要注意的是,中国的这张表和美联储的资产负债表中“装的东西”不尽相同。央行发布的一季度货币政策执行报告中显示,我国央行资产负债表的变化还受到外汇占款、不同货币政策工具选择、财政收支乃至春节等季节性因素的影响,且作为发展中经济体,金融改革和金融调控模式变化也会对央行资产负债表产生影响,不能简单与国外央行类比。

就拿其中一个季节性因素来说,由此导致的央行“扩表”“缩表”现象实际上每年都在发生。由于现金发行增加会减少

银行体系流动性,需要央行相应给予补充。现金发行和超额备付都记在央行资产负债表中的基础货币项下,由此会导致央行“扩表”。节后现金回笼,会补充银行体系流动性,由此央行可以相应减少流动性投放,表现为其他存款性公司债权的减少,从而出现春节前央行“扩表”节后“缩表”的现象。

具体来看,2017年春节恰巧在1月末,春节前现金大量投放,当月现金发行增加2.2万亿元,若不考虑其他因素,会导致央行相应“扩表”;春节后的2月份现金回笼1.7万亿元,若不考虑其他因素,则会导致央行相应“缩表”。

因此,中国央行“缩表”并不一定意味着收紧银根。如从表面看,2015年我国央行是在“缩表”,全年资产规模缩

减2.04万亿元,同期基础货币缩减1.77万亿元。但在此期间,由于央行4次降低存款准备金率,实际上货币乘数是在提高的。2015年,我国广义货币供应量同比增长13.3%。

因此,“缩表”与紧缩从表面上看一样,但影响因素、实际效果则不尽相同,对此应全面、客观看待。曾任中国人民银行调统司司长、现任中国人民银行参事盛松成也强调,“缩表”与紧缩并不是一回事。

在近期,随着各项金融监管政策的出台,金融结构主动调整自己的资产结构,因此短期内出现了利率走升的现象。“在加强金融监管,降低全社会杠杆的过程当中,会有一个利率上升的过程。但是,如果能够按照市场规则去运行,利率还会有一个回落的过程。”清华大学五道口金融学院理事长兼院长吴晓灵说。

“缩表”并不意味着货币政策取向发生了变化,货币政策不会大幅收紧,同时也不具备放松的条件。今年,货币政策仍然保持中性,且必须兼顾多个目标:既为信贷合理增长提供必要的流动性支持,又防范信贷过快扩张和杠杆率进一步攀升,还要加强金融监管协调,有机衔接监管政策出台的时机和节奏,稳定市场预期,把握好去杠杆和维护流动性基本稳定的平衡,为稳增长、调结构、去杠杆、抑泡沫和防风险提供相对平稳的流动性环境。

一年来,车均保费下降5.3%,保障范围扩大——

商车险改革:定价权给市场 满意度归车主

视点

商车险改革把产品定价权更多地交给了市场,保费有所降低,保障范围扩大,车险消费者满意度提高。下一步,险企要找准定位,确定适合自己的发展战略,把精力放在优化业务结构、提高产品供给质量上

“王女士您好,您的车辆保险下个月到期,我们特意通知,由于去年您的车辆没有出险记录,今年您的车险保费将会享受8.5折的优惠。”家住北京西城区的王女士告诉记者,前些天保险公司打来电话说,在刚刚过去的一年里,她的车辆没有在保险公司提出过理赔,因此,今年续保时能够获得一定折扣。

记者走访发现,像王女士这样可以享受优惠的车主还有很多。事实上,早在去年6月底,商业车险条款费率管理制度改革(以下简称“商车险改革”)在全国范围内铺开,到目前接近一年时间。这一年的时间里,商车险改革带来了哪些变化,车主体验如何?记者作了相关调查采访。

车主更有获得感

据悉,商车险改革引入了NCD系数(无赔款优待系数),保险费率与出险次数直接挂钩。按照全国标准,如果汽车一年不出险,无赔款优待系数为0.85,即保费可以打8.5折。如果连续两年、三年不出险,该系数分别为0.7、0.6。若一年出险5次及以上,车辆的保险费率浮动系数为2,保费上浮到2倍。

与此同时,改革后保险责任范围明显扩大,不仅将“家庭成员人身伤亡”和台风、冰雹、暴雪等自然灾害纳入责任范围,而且对“驾驶证失效或审验未合格”等15项“责任免除”内容作了删减,进一步为投保人提供更好的保险保障服务。

“今年给车辆投保时发现,不仅保费价格有所降低,保障范围扩大,而且保险费率与出险次数关联,车主驾车时会主动遵守交通规则,规避事故发生。”不少消费者向记者表示,当下车险产品“性价比”真的很高。

中国人民大学财政金融学院保险系主任魏丽认为:“本轮商车险改革为消费者带来了许多积极影响,保险合同的条款更加清晰,便于理解与签订,保费也更能反映个人的实际情况。”

数据显示,商业车险车均保费较改革之前下降5.3%,商业三责险平均责任限额达55.83万元,较改革前提升17.4%,车险投诉量占财产险投诉量同比下降3.54个百分点,消费者满意度有所提升。

毋庸置疑,商车险改革在给消费者带来更多福利的同时,也在增强保险行业的竞争力。“改革后,保险公司的风险定价、管控水平以及先进技术应用等行业经营管理能力得到进一步提升。”中国

保监会财产保险监管部主任刘峰表示。

险企转为多元化竞争

据了解,保险公司通过“自主渠道费率调整系数”和“自主核保费率调整系数”获得部分自主定价权。同时,车损险定价模式由传统的保额定价模式转变为国际上较为通行的车型定价模式。即车损险保费由先前单一的保额或新车购置价决定,更新为需考虑某一车型的车辆价值、安全性和维修经济等多种风险因素后确定。

“引入车型定价等一系列保险与风险相匹配的举措,有效解决了困扰行业多年的‘高保低赔’问题;同时倒逼险企实现精准定价,有利于推动市场由粗放的价格战’转为以产品和服务为核心的良性竞争。”魏丽说。

“目前很多保险公司正在建立风险定价模型,对不同风险水平的机动车和驾驶人厘定不同的费率;并且加强成本核算管理,‘费用跟单’‘费折联动’‘费赔联动’等市场化、精细化资源配置手段得到推广。”某财产保险公司相关负责人介绍说。

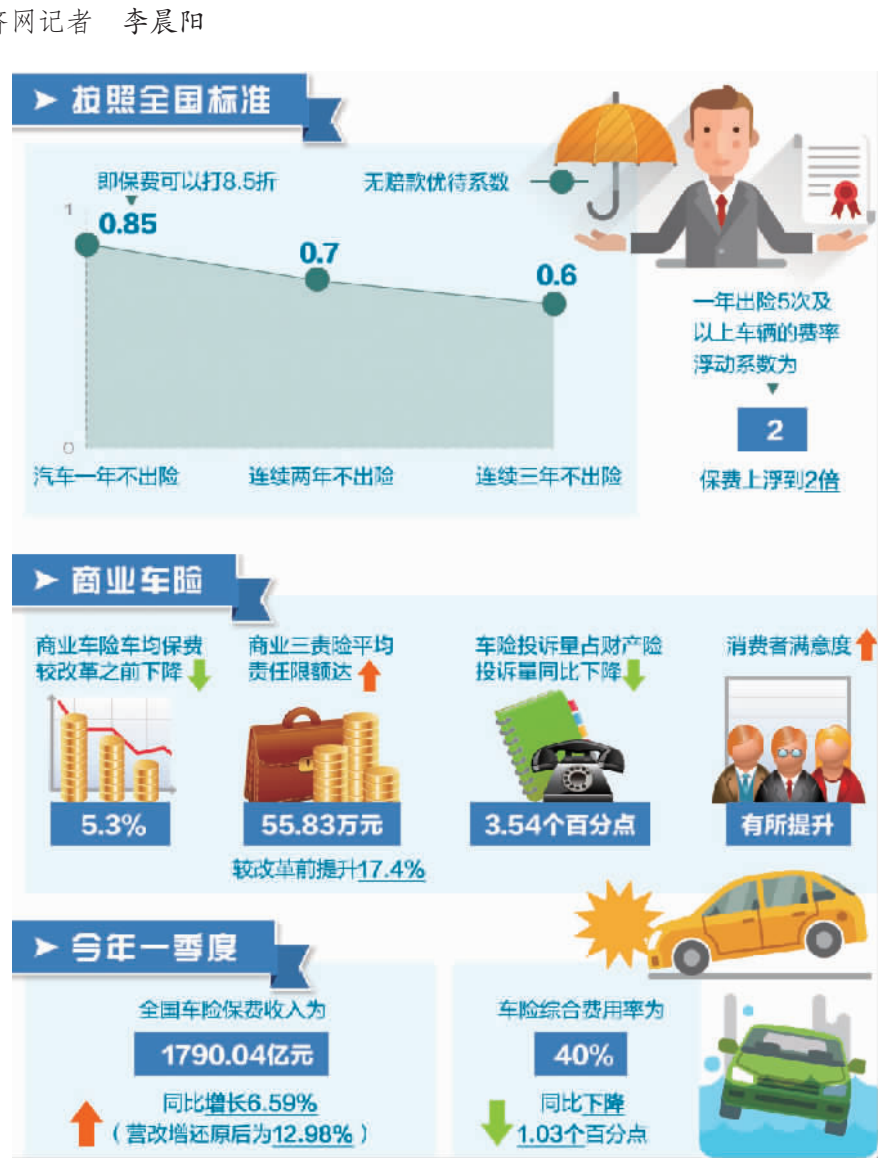
截至2017年3月底,车险综合费用率在40%以下的保险公司共有13家,其中,中小财险公司超过半数,国元农业、阳光农业、长江、鑫安等公司在费用率低于40%的情况下,实现了车险承保盈利。另外,2016年车险保费收入排名前10位的保险公司市场份额合计88.67%,同比下降0.39个百分点。可以说,商车险改革以后市场集中度已经开始下降。

“未来的车险市场属于能够做好风险选择和分类的险企。”魏丽坦言,一方面,以车主的驾驶行为、驾驶习惯等个性化数据作为车险定价基础,尽力提升运营效率,这是保险公司在面临改革时,能够保证稳步前进的重要手段;另一方面,注重产品差异化,完善公司管理信息系统、充分利用高新技术扩大直销比例,力争推出更精准、多维度的创新产品服务,把握好改革契机,实现公司转型升级。

二次改革蓄势待发

数据显示,今年一季度,全国车险保费收入为1790.04亿元,同比增长6.59%(营改增还原后为12.98%);车险综合费用率为40%,同比下降1.03个百分点。

毫无疑问,商车险改革是把产品定价权更多交给了市场,努力营造公平竞



争环境,提高车险消费者满意度。不过,在此过程中,虽然单均保费下降,赔付率也在降低,但是部分中小型险企的综合费用率却明显上升。

究其原因,“一些保险公司转将赔付节省的费用投至销售环节,包括给予销售人员和中介机构的奖励、客户补贴等等”。一位资深车险从业人员告诉记者,改革后电销渠道的价格优惠不复存在,一些不具备较强核心竞争力保险公司为抢占市场份额,便把赔付率下降的红利作为资源用于市场拓展竞争,短期内导致手续费上涨和综合费用率上升。

刘峰认为,部分公司把赔付率下降的红利作为资源投入市场拓展竞争,是不理性行为,是在过度消耗资源。监管层在不断强化监管力度、完善制度建设同时,将通过持续深化改革,丰富车险产品种类,扩大费率浮动空间等有效措施,努力从根本上解决以上问题。

据不完全统计,2016年,保监会对险企厘定费率和使用方面存在的问题,责令30余家保险公司在相关地区停止使用商业车险产品并及时修改。

“保险公司应该抓紧提升产品定价能力、运营效率、自主渠道建设,以及理赔服务水平,力争改善客户体验,增强自身竞争优势,共同推进保险行业的升级发展。”上述财险公司相关负责人表示。

“今后,险企要找准定位,确定适合自己的发展战略,放弃片面追求规模,一定要优化业务结构,提高产品供给质量,不断给车险市场注入创新产品、定制服务,充分利用改革红利进一步激发市场活力,这也将更有利于公司自身和行业长期健康发展。”魏丽说。

“二次商车险改革即将启动。”一位知情人士透露,前不久保监会召集8家财险公司召开有关讨论会,探讨进一步深化车险费率市场化改革的问题。随即两家大型财险公司相继下发内部通知称,二次商车险改革将在6月份至7月份之间推出,全面推行自主渠道系数下浮10%,自主渠道系数最低75%,自主核保系数仍保持最低85%不变,即所谓“单75%”系数。部分地区会实施“双75%”,主要是针对综合费用率超过40%的地区,目前正在征求当地保监局意见。

直播间

发福利!机动车号牌可网上选

公安部日前部署启动机动车号牌管理改革,推广应用全国统一选号系统和号牌生产管理系统,优化管理服务,健全监管制度,保证号牌发放更加阳光透明、更加便民高效,不断提升广大车主切身感受和满意度,不断提升公安机关执法公信力。

北京网友心态取胜:如何保证选号阳光透明?
主持人:针对一些地方存在的号牌发放不规范问题,公安部要求推广应用统一的号牌选号系统,实现号牌发放“三个统一”,堵塞管理漏洞,保证号牌发放公开、公平、公正。统一号牌号码发放,号码资源全部通过计算机系统公开向社会发放,号牌发放方式全国统一。统一号池维护管理,设立统一的号码号池,号池号码全部由计算机随机投放、自动增补。统一号码资源监管,号牌号码资源由省级公安机关交通管理部门负责统一备案监管。

从今年6月20日开始,全国将分3批推广应用统一的选号系统,第一批推广单位有河北、吉林、江苏、山东、河南、广东、广西、重庆8个省(区、市)以及福建福州、江西吉安、湖北武汉及宜昌、四川绵阳、云南昆明、陕西渭南、新疆巴音郭楞8个市(州)。下一步,公安部将加快应用进度,抓紧完成全国推广应用工作。

上海网友昨日抵达:如何管理号牌呢?
主持人:为规范号牌生产制作管理,自2016年2月份起,公安部交通管理局部署推广应用统一的号牌生产管理系统。此次号牌管理改革进一步明确,要求全面应用号牌生产管理系统,与公安交通管理综合应用平台联网对接,实现号牌生产全过程留痕,运用现代科技提升监管能力和治理水平。规范过程性监管,实时记录监控号牌制作流程,实现异常数据自动预警,号牌生产全过程监管。规范唯一性监管,全部通过信息系统下达号牌制作任务,实现机动车登记和号牌制作一一对应。规范溯源性监管,号牌签注唯一的生产序列标识,实现号牌唯一性和可溯源性,提升查处和打击假牌假证信息化、精准化能力。

广州网友云知道:新举措还带来哪些便利?
主持人:网上选号更加便捷,全面推行互联网预选号牌号码,群众可以通过“交通安全综合服务管理平台”或者手机APP“交管12123”选取号牌号码。扩大了选号范围,提供随机选号和自编自选两种选号方式,车主可根据自身喜好自愿选择选号方式;随机选号由“10选1”扩大为“20选1”,号牌号码资源宽裕的地方可以扩大为“30至50选1”,更好地保障群众选择权。

购买二手车也可保留原车号牌,旧车转让或报废后,原车主再行购买新车或者二手车均可使用原号牌号码,也可以申请使用新的号牌号码,更好促进二手车交易发展。原车主在一年内没有申请使用的,该号牌将重新进入选号池,向社会公开发放。放宽使用原车号牌时限,将使用原机动车超过3年可以保留该车号牌的要求,调整为使用1年后即可申请保留;同时,将保留原号的申请时限由自原车转让或报废后6个月内提出,调整为1年内可以提出。上述服务措施将从今年6月20日起实施。

(本期主持人 姜天骄)

微聚焦

女博士被法航列入黑名单引关注

民航黑名单影响有多大

本报记者 冯其予

日前,武汉某高校女博士因迟到不能登机,在机场掌掴工作人员。此后,该乘客被法航列入黑名单,据悉,武汉机场也向中国民航局申请将其列入黑名单。这一事件引起舆论密切关注,事件中反复出现的民航黑名单,究竟是什么?

新闻报道中所指的国内民航黑名单制度,指的是中国航空运输协会于2016年2月份实施的《民航旅客不文明行为记录管理办法(试行)》。根据中国航协有关介绍,为维护航空运输秩序,保障航空运输安全,提高服务质量,维护广大民航旅客的利益,出台了有关办法。

根据办法,民航旅客不文明行为是指因扰乱航空运输秩序且已危及航空安全,造成严重不良社会影响,或依据相关法律、法规、民航规章应予以处罚的行为。

根据《办法》规定,不文明的行为主要分为十类,即堵塞、强占、冲击值机柜台、安检通道及登机口(通道);违反规定进入机坪、跑道和滑行道;强行登(占)、拦截航空器的;对民航工作人员实施人身攻击或威胁实施此类攻击的;强行冲击驾驶舱、擅自打开应急舱门的;故意损坏机场、航空器内设施设备的;违反客舱安全规定,拒不执行机组人员指令的;在机场、航空器内打架斗殴、寻衅滋事的;编造、故意传播虚假信息;妨碍民航工作人员履行职责或者煽动旅客妨碍民航工作人员履行职责的,以及其他扰乱航空运输秩序、造成严重不良社会影响或依据相关法律、法规、民航规章应予以处罚的行为。

中国航协定期将从民航局获取不文明行为旅客信息,记录信息保存期限为一年至两年,自信息核实之日起计算。中国航协对民航旅客不文明行为记录实行动态管理,定期向航空公司、中航信等单位告知记录信息。一旦旅客因自身不当行为被列入不文明行为旅客信息后,各航空公司经过后台分析和判断,可能将此作为依据,采取“禁飞”等有关举措,旅客乘坐航空器可能受到一定影响,但也可能不作依据。

当然,被列入不文明行为记录的旅客如对记录有异议,可向中国航协提出申诉,中国航协自收到申诉之日起15个工作日内向申诉人作出答复。异议处理期间,民航旅客不文明行为记录的管理不受影响。

从办法实施至今,已有6批共77名民航旅客的不文明行为记录公布。这次女博士打人被拘案也再次提醒人们,良好的民航运输秩序,需要民航和旅客双方共同努力,良好的乘机出行习惯人人也利己。