

英欧达成协议 经济复苏仍存变数

连俊

12月24日,英国与欧盟就包括贸易在内的一系列合作关系达成协议,并宣布完成“脱欧”。英国和欧盟之所以在短时间内在重大分歧上彼此让步,除了经济面临前所未有的压力之外,近期疫情不断恶化恐怕是关键“催化剂”。

议称之为“公平、平衡的协议”,英方则声称“重新掌控了自己的命运和法律”。

此前,英欧双方在公平竞争环境和渔业等关键问题上存在“重大分歧”,致使谈判久拖不决。这次协议中,英欧双方同意在英国“脱欧”过渡期结束后的5年半之内,欧盟渔民仍可按照准入标准进入英国海域捕捞海产品,但其配额将在5年半之内逐步减少25%。这已被视为英国方面做出的巨大让步。公平竞争方面,经济纠纷可诉诸第三方仲裁,而不必完全遵从欧盟司法体系,这被认为是欧盟方面的某种妥协。

分析认为,英国和欧盟之所以短时间内在重大分歧上彼此让步,除了经济面临前所未有的压力之外,近期疫情不断恶化

恐怕是关键“催化剂”。12月23日,英国卫生大臣马修·汉考克表示,英格兰东部和东南部更多地区的新疫情防控级别将调升至最高的第四级。世界卫生组织12月22日发布的全球疫情周报显示,12月14日至20日的一周里,欧洲地区新增死亡病例36286例,为全球最多,占全部新增死亡病例的46%。

在大西洋的另一边,同样面对疫情困扰的美国依旧争吵不断。12月21日,美国国会众议院和参议院先后通过总额超过2.3万亿美元的一揽子支出法案,其中分为总额约9000亿美元的疫情经济纾困方案和总额为1.4万亿美元的2021财年预算方案。此前,美国两党围绕该法案的拨款金额和实施方式已有数月喋喋不休的争论。尽管有经济学家

认为该法案力度不够,而且出台时机太晚,但额外的纾困措施多少会给美国经济提供一些缓冲。

不过,即将卸任的美国总统特朗普似乎对法案的内容并不买账。12月22日,他对外批评9000亿美元的纾困方案力度不足,从而引发外界对他可能不会签署纾困法案的猜测,更给复苏动能持续衰减的美国经济增添新变数。12月22日,总部设在纽约的世界大型企业研究会发布数据显示,美国12月消费者信心指数降至88.6,创今年8月以来最低水平,对于消费导向型的美国经济而言,这可不是什么好消息。

目前,美国、欧洲新增新冠肺炎病例数加速上升,疫苗大规模使用仍待时日,预计隔离封锁措施将持续至2021年。一旦疫情反复,其经济可能受到更加深层次影响,美国摆脱疫情危机的复苏期恐怕也会更漫长。

国际经济观察

遏制“短信轰炸”需依托法律手段

李英锋

近两年,随着市场营销模式的创新及有关治理措施的实施,信息骚扰问题较前些年有所减轻,但“短信轰炸”依然保持着相当量级,尤其是在“618”“双11”网络购物节之际,垃圾短信、推销短信等更是频繁骚扰着人们的工作与生活。

防范遏制“短信轰炸”,显然需要多方努力。比如,电信运营商加强对骚扰信息的甄别、拦截,完善短信骚扰防护功能,消费者增强举报维权意识,商家增强自律意识等。关键的一招是,依法依规强化治理。

据悉,工信部已就相关规定征求意见,拟规定短信信息服务提供者在发送商业信息之前,应征求用户同意。此前,相关法律也已针对信息骚扰明确了规则。《消费者权益保护法》规定,经营者未经消费者同意或者请求,或者消费者明确表示拒绝的,不得向

其发送商业性信息。《广告法》中规定,任何单位或者个人未经当事人同意或者请求,不得向其住宅、交通工具等发送广告,也不得以电子信息方式向其发送广告,并规定了相应罚则。

也就是说,对于骚扰信息的治理规范方面,我国不缺少法律规范。根本的问题是,必须将这些法律规定落实、执行到位。监管部门须进一步健全监管机制,加大监管力度,通过巡查、受理投诉以及与电信运营商、电商平台联合治理等模式,依法严肃追究涉案商家的责任。

在下一步法律法规修改完善时,可考虑提升对信息骚扰行为的处罚标准。还需强调的是,信息骚扰往往与信息泄露密切相关,有关部门须加大对信息泄露的打击力度,为公民织密信息保护的安全网,从源头减少信息骚扰乱象。

高铁月票带来多方共赢

王琦

近日,成渝高铁推出全国首张高铁月票,开启了高铁“公文化”运营新模式。持此月票,乘客可在30天有效期内,最多乘坐60次指定发到站和席别的列车,最低可享受6折票价优惠。此举给乘客带来便利的同时,也给铁路公司、相关城市带来利好,实现多方共赢。

对于乘客来说,高铁月票最直接的好处就是省钱。同时,还可以省去订票的麻烦。据悉,成渝高铁定期票采取“预约+直刷”的模式乘车,既可以有备而来,又可以想走就走。

对于铁路公司来说,高铁月票有助于薄利多销,增加客户黏度。眼下,铁路、公路、民航竞争激烈,铁路部门推出高铁月票打折让利后,尽管让渡一些票价,却可以固定更

多客源,通过“削峰平谷”提升座席使用效率,可有力吸引消费者,赢得更多市场份额。

对于相关城市来说,高铁月票可以促进城市协同发展。成渝地区双城经济圈是我国西部地区发展水平最高的城镇化区域,成渝高铁定期票有利于降低两地之间的通勤成本,促进区域要素配置及产业结构优化,让“双城记”变成“同城记”,实现更为均衡的发展。

国家铁路局近日表示,预计2020年末,全国铁路营业里程达到14.6万公里,其中高速铁路3.8万公里。在交通设施日益完善的同时,人们希望铁路服务更加人性化、便民化。期待更多地方下一步也能够享受到高铁月票制度,让高铁“公文化”运营成为常态。

退市不该以数量“论英雄”

周琳

短期内,从助力疫情后企业恢复生产经营和保护市场主体的基本宗旨出发,对待退市公司数量,不应为了退市而退市。从长远考虑,优先落实好集体诉讼制度,在此基础上不断健全完善退市制度,可能是目前更明智的办法。

恢复上市环节,“差公司”的退市路径将大幅缩短。

12月14日至12月22日,剔除15家暂停上市公司,沪深两市200余家风险警示公司中,有140多家出现下跌。其中,*ST公司123家,下跌87家。这说明,退市新规并非要放松标准、纵容造假,而是更加严格地执行制度,让更多绩差公司退市,对市场具有明显的震慑作用。

与国际成熟市场相比,仅有30年发展史的我国资本市场具有一定特殊性。从个人投资者占比高、国企上市公司较多的实际情况出发,退市比例不应简单比照国际规则。过去10年间,A股每年退市企业不超过20家,2020年非重组的退市企业为18家,总体退市比例较低。但退市比例是在过去新股发行审核制、核准制环境得出的

数据,审核机构实际上对企业质量进行全面把关,存量企业的退市率与其他市场注册制环境下的退市率没有可比性。预计未来随着注册制的推广和金融发展水平提高,A股退市比例也可能向成熟资本市场靠拢,但这不是一蹴而就的过程。

站在投资者保护和资本市场长远发展大局看,相对于证券集体诉讼而言,勒令涉嫌财务造假公司强制退市是一种比较极端的方式。在这一类的退市过程中,无论是投资者、上市公司、大股东,还是地方政府部门和企业员工,几乎没有一个涉事方受益,实际是一种比较特殊的手段。

按照结果倒推,若短期内退市企业激增,投资者利益受损的情况可能更多,涉及证券投资赔偿的纠纷可能更大,来自地方政府和职工等各方的压力更大。因此,

以退市成功与否、退市数量多少来衡量投资者保护工作的成绩,目前看不合时宜,也不科学。即便是在注册制改革下,短期内,从助力疫情后企业恢复生产经营和保护市场主体的基本宗旨出发,也不应盲目追求退市公司数量,为了退市而退市。

从长远考虑,我国资本市场暂时难以改变以散户为主的投资者结构。优先落实好集体诉讼制度,在此基础上不断健全完善退市制度,可能是目前更明智的办法。这是因为,一方面,直接采用大规模企业退市的方式,一般带有较大流动性风险,多数投资者根本无力承受相关风险和损失,而采用证券集体诉讼赔偿的方式并不激进,对投资者、地方政府、职工等各方面都相对稳妥。另一方面,根据新《证券法》相关规定,证券集体诉讼制度不仅适用于证券虚假陈述民事诉讼,而且可适用于内幕交易、操纵证券市场等各类证券侵权诉讼。在上市公司尚未退市、流动性相对充裕的情况下,中小投资者采用集体诉讼的方式维权和索赔,要比直接退市更容易获得实际赔偿。



朱慧卿作(新华社发)

有偿补课的背后

虽然教育主管部门一再禁止在校教师有偿补课,但部分培训机构和在校教师仍顶风而上,有的教师补一假期课的违规收入“够买一台轿车了”。有偿补课的背后,一方面是家长望子成才的迫切需求,一些培训机构针对家长心理进行“名师炒作”;另一方面,校外补课收入较高,致使一些教师愿意冒险在校外授课。教育专家建议,为防止有偿补课现象回潮,教育主管部门应进一步加大对培训机构办学行为的规范力度,推进治理常态化、规范化,并确保将教师收入正常增长机制落到实处。

(时锋)

众声

吕忠梅

中国法学会环境资源法学研究会会长

生态环境法律制度可进一步完善

完善生态环境法律制度是推进生态环境保护的应有之义。我国正在重点推进生态环境保护制度建设,未来一段时间是生态环境制度的改革期、完善期、发展期,对立法提出了更高要求。但生态环境保护的根源性、结构性和趋势性压力总体尚未缓解,生态环境保护执法的依据较少,部分环境立法存在空白、一些现有规定相对滞后。应对紧密跟踪生态环境领域的制度改革和实践创新,研究行之有效的经验做法,然后对现有法律进行有机调整,完善形成体系化、整体性的法律规范,以回应社会关切、反映时代特点,满足人民日益增长的对优美生态环境的需求。

刘俊海

中国消费者协会副会长

对“天价考研房”严加监管

近日,全国硕士研究生招生考试举行。一些地方宾馆、酒店的“考研房”价格应声而涨,有的宾馆甚至涨到5倍至10倍之多;有的宾馆、酒店为获暴利,恶意对已预约的消费者毁约;还有的将大厅沙发、值班室按照客房价卖出,甚至将不具备安全卫生经营资质的空间高价出售给考生过夜,以攫取暴利。这些天价考研房披着定价自由的外衣,侵害消费者合法权益。考生在交易中明显处于弱势地位,是在刚性需求下才被迫接受高额房费。应完善相关法律法规,厘清合理涨价与过度涨价的边界。加大对明显不合理、不合法的哄抬价格、串通涨价等行为的打击,维护考生的合法权益。

鲍明

北京体育大学教授

体育旅游亟需打造品牌

借助我国西北、西南地区大量的沙漠、戈壁、森林等地形地貌,相关地方体育旅游产业正在成为提升人民群众生活质量的幸福产业。但体育旅游资源的合理利用还有很大提升空间,要通过旅游资源的品牌化提升或打造,把优势资源更好地变成优质产品,才能充分实现其价值。此外,在提供高端体育旅游产品的同时,还要做好导游,不单纯是以旅行社的形式导游,还可尝试推动与各地区运动协会、单项运动俱乐部等合作,形成培育好体育旅游产品市场的合力。

欢迎读者就热点经济话题发表评论、漫画,来稿请发至:mzjjgc@163.com

本版编辑 马洪超 李杰 原洋

老年代步车需从源头规范

唐伟

近年来,老年代步车因为驾驶灵活、售价低廉、易于购买等优势,备受老年人等消费群体的喜爱,成了马路上的“常客”。然而,数量不断增长的老年代步车,却存在安全隐患突出、交通乱象频发、无证照管理等诸多问题。

老年代步车乱象多,主要有两个因素。一是老年代步车缺乏具体标准,行业发展处于“灰色地带”,这种车型大部分安全性和质量水平都较差,上路行驶有一定风险。二是老年代步车的使用群体相对特殊,大多数驾乘的老年人没有经过正规训练,不熟悉交通规则,再加上年龄偏大、反应较慢,极易诱发交通事故。

除了安全隐患,老年代步车的“粗放增长”还加剧了公共资源紧张。在一些小区、街道两旁等公共区域,随处可见乱停的老年代步车,导致交通流量下降,影响了交通畅通度。按照《道路交通安全法》相关规定,低速电动车应归为道路机动车辆,但老年代步车没有按照对机动车管理的要求办理市场准入,驾驶人和车辆也没有实行证照管理。于是,老年代步车行业在一些地方处于野蛮生长的状态,“尾大不掉”之下,治理起来更加困难。

对老年代步车乱象的治理,不能仅从需求侧入手,还应当实行源头管控,从供需两端同时发力。建议参考此前国家对超标准塑料造成环境污染的治理思路,实现行业管理精细化,实现由无标准的失控到有标准的规范转变。一方面,严格按照国家《道路机动车辆生产企业及产品公告》,严禁新增低速电动车产能,以有效控制老年代步车增量。在此基础上,应当出台新的低速电动车标准,对生产质量和安全标准进行前置性把关。另一方面,要有效规范存量,对于目前市场上巨大保有量,应加强老年代步车驾驶者的上路培训,对于多次违反交通法的驾驶者,依法给予相应处罚,视情况限制其再次上路,减少老年代步车不遵守交通法的情况。

老年代步车的治本之策在于,对生产、销售、驾驶许可、报废回收等多个环节加强规范,并大力发展公共交通工具,更好解决老年人出行难的问题。