

财政部回应穆迪下调我国主权信用评级展望

12月5日,财政部有关负责同志就穆迪评级公司下调我国主权信用评级展望有关问题接受了记者采访。

中国宏观经济持续恢复向好

问:12月5日,穆迪评级公司发布报告,维持中国主权信用评级不变,但将评级展望由“稳定”调整为“负面”,请问财政部对此有何看法?

答:穆迪作出调降中国主权信用评级展望的决定,对此,我们感到失望。今年以来,面对复杂严峻的国际形势,在全球经济复苏势头不稳、动能减弱的背景下,中国宏观经济持续恢复向好,高质量发展稳步推进,尤其是三季度以来,积极变化进一步增多,内生动力不断增强,经济增长新动能持续发挥积极作用,预计四季度中国经济将保持回升向好态势,中国仍是世界经济稳定增长的重要引擎。国际货币基金组织预计今年中国对全球经济增长的贡献率超过30%。

与经济恢复向好的态势相适应,财政收入保持恢复性增长。前三季度,全国一般公共预算收入同比增长8.9%,其中,全国税收收入增长11.9%。这得益于今年以来经济持续恢复,总体回升向好的带动。财政支出进度合理加快,重点支出保障有力。前三季度,全国一般公共预算支出同比增长3.9%,社会保障和

就业、教育、科学技术、卫生健康、农林水等重点领域支出得到较好保障。地方财政收入普遍保持正增长,地方一般公共预算收入同比增长9.1%,近半数地区增速达到两位数。这些事实均表明,中国经济正在转向高质量发展,中国经济增长新动能正在发挥作用,中国有能力持续深化改革、应对风险挑战。穆迪对中国经济增长前景、财政可持续性等方面的担忧,是没有必要的。

增长5%的预期目标可以实现

问:穆迪指出了我经济增速放缓风险,如何看待今年及未来我国经济增长情况?

答:今年是中国从疫情冲击中恢复的第一年,成功顶住了来自国外的风险挑战和国内多重因素交织叠加带来的下行压力,不同季度之间经济恢复虽然有所波动,但总体持续回升向好,前三季度GDP同比增长5.2%。内需对中国经济增长贡献不断提升,最终消费支出对经济增长的贡献率是83.2%,拉动GDP增长4.4个百分点;资本形成总额对经济增长贡献率是29.8%,拉动GDP增长1.6个百分点。近期,世界银行、国际货币基金组织、经合组织预测都显示,中国可以实现增长5%的预期目标。

展望未来,中国经济具有巨大的发展潜力和韧性,长期向好的基本面没有改变,未来

仍将是全球经济增长的重要引擎。中国有强大的国内市场,14亿人口,4亿多的中等收入群体,需求潜力很大;就业物价总体平稳,疫情疤痕效应逐渐消退,经济循环将进一步畅通;加快构建新发展格局,推动高质量发展,新旧动能有序转换,内生动力不断增强。这些将推动中国经济实现质的有效提升和量的合理增长。

地方债务风险制度体系已建立

问:地方债务问题一直受国际评级公司高度关注,这次穆迪又特别提出这方面的担忧,请您谈谈相关看法。

答:近年来,通过相关部门和地方政府持续努力,我国防范化解地方政府债务风险的制度体系已经建立,地方政府违法违规无序举债的蔓延扩张态势得到初步遏制,地方政府债务处置工作取得积极成效。截至2022年末,全国地方政府法定债务余额35.1万亿元,加上纳入预算管理的中央政府债务余额25.9万亿元,全国政府债务余额61万亿元。按照国家统计局公布的2022年GDP初步核算数121.02万亿元计算,全国政府法定负债率(政府债务余额与GDP之比)为50.4%,低于国际通行的60%警戒线,也低于主要市场经济国家和新兴市场国家。

对于地方政府隐性债务,按照党中央、国

务院决策部署,财政部会同有关部门研究提出一揽子政策措施,着力防范化解地方政府隐性债务风险。一是完善常态化监测机制。加强部门间信息共享和协同监管,统一认识、统一口径、统一监管,加强数据比对校验,努力实现全覆盖。二是坚决遏制隐性债务增量。严堵违法违规举债融资的“后门”,着力加强风险源头管控,硬化预算约束,要求严格地方建设项目审核,管控新增项目融资的金融“闸门”,强化地方国有企事业单位债务融资管控,严禁违规为地方政府变相举债,决不允许新增隐性债务上新项目、铺新摊子。三是稳妥化解隐性债务存量。建立市场化、法治化的债务违约处置机制,稳妥化解隐性债务存量,依法实现债务人、债权人合理分担风险。坚持分类审慎处置,纠正政府投资基金、PPP、政府购买服务中的不规范行为。四是健全监督问责机制。推动出台终身问责、倒查责任制度办法,坚决查处问责机制,对继续违法违规举债融资行为,发现一起、查处一起、问责一起,终身问责、倒查责任。从执行情况看,经过各地各部门共同努力,地方隐性债务规模逐步下降,风险得到缓释。

对于地方政府融资平台公司债务,财政部认真贯彻落实党中央、国务院决策部署,采取一系列措施加强地方政府融资平台公司治

理。一是持续规范融资管理,严禁新设融资平台公司。二是规范融资信息披露,严禁与地方政府信用挂钩。三是妥善处理融资平台公司债务和资产,剥离其政府融资职能,防止地方国有企业和事业单位“平台化”。

房地产市场下行影响可控

问:穆迪提出了房地产行业调整对地方财政的影响问题,您怎么看?

答:我们高度重视地方财政运行情况,多措并举支持地方财政平稳运行。一是积极安排中央对地方的转移支付,对地方经济社会发展给予有力支持。二是督促地方加强资金统筹,优化支出结构,盘活存量资金,避免损失浪费,不断提升财政资金的使用效益。三是进一步完善地方财税制,逐步建立规范、稳定、可持续的地方财税体系。

需要说明的是,土地出让收入是地方政府性基金预算的主体,土地出让收入是毛收入,收入减少的同时,也会相应减少拆迁补偿等成本性支出。近年来,受房地产市场影响,房地产相关税收有所下降,但其占地方一般公共预算收入的比重没有大幅回落。总的看,房地产市场下行给地方一般公共预算和政府性基金预算带来的影响是可控的、结构性的。

据新华社

X 西街观察 Xijie observation

约谈喜茶是一次“联名”提醒

陶凤

联名,喜茶在自己最擅长的事情上翻了车。12月5日,“喜茶涉嫌违反宗教事务管理条例被约谈”登上微博热搜,因该品牌此前与景德镇中国陶瓷博物馆的联名款产品产生争议。

目前,喜茶已经对相关产品进行下架处理,而景德镇中国陶瓷博物馆方面则对媒体表示,双方的联名合作已经结束。

喜茶推出这款联名本来冲着流量、销量两手抓。然而这杯“佛喜茶”,却没有给喜茶带来什么喜感。

按照《宗教事务条例》规定,禁止以宗教名义进行商业宣传。而在进一步治理佛教道教商业化问题的若干意见中,同样涉及类似的规定。

约谈喜茶是一次联名提醒,在“万物皆可联名”的时代,依然要注意守法合规的底线。

联名年年有,今年特别多。在联名这件事上,似乎只有消费者想不到的,没有商家“联”不上的。

喜茶与FENDI的联名、瑞幸与茅台的酱香拿铁,不仅成为现象级的社交产品,还让品牌赚得盆满钵满。

随着联名跨界越来越广、频次越来越高,风险系数也在同步上升。知识产权许可、使用等问题,商标侵权、不规范使用都在列其中。

这一年,我们见了太多联名,有惊有喜。品牌联名的合作方式在创造经济效益的同时,所隐藏的法律、道德、宗教风险必须得到正视。

喜茶不讨喜的联名更不是第一次,此前与杜蕾斯联名就因为文案低俗被迫更换。在口碑翻车的同时,也让品牌备受

重营销轻质量的争议。

由此,要警惕联名误入歧途。消费者对联名痴迷,有时候只是单纯的猎奇心理,反正人来电,有什么好玩的,买到了晒出来即可。

一再联名,现象级营销只会越来越少,大家见惯不怪了,自然惊喜度也会慢慢降低。

商家一门心思地制造惊喜,万物可联风险也被无限放大,轻则约谈下架,重则被罚致歉,搞砸了就只能费力不讨好。

联名、跨界、国潮在新消费行业大行其道,故宫博物院、敦煌研究院等都在大力发展周边文创产品,与新消费品牌频繁互动,跨界合作。

好的联名,一定是一次“1+1>2”的双赢,能够为双方加持,满足各自的品牌诉求。一方忽视了另一方感受,直接或间接影响了关联受众的体验,甚至让其感到不适,则适得其反。

品牌进行商业与文化结合上的创新与探索,用诙谐幽默的方式去表达传统文化,引发年轻受众的精神共鸣。

这些尝试本是大众所喜闻乐见,行业所乐见,但与此同时,在当下多元文化的时代,品牌应该更加注重产品的文化内涵和社会责任。

联名上瘾,但不能上头。不应该短视与盲目,要考虑到对于特定文化与特定群体的理解与尊重,以及文化敏感性与社会责任。

喜茶被约谈,不仅是对喜茶的提醒,也是对联名的提醒,更是一个关于商业营销和法律界限的案例,一个商业创新与尊重多元文化的教训。

安全指南“官宣” 无人驾驶公交渐近

引导自动驾驶技术发展、规范自动驾驶汽车在运输服务领域应用,12月5日,交通运输部办公厅印发《自动驾驶汽车运输安全服务指南(试行)》(以下简称《指南》)。其中提到,使用自动驾驶汽车从事城市公共汽车客运经营活动的,可在物理封闭、相对封闭或路况简单的固定线路、交通安全可控的场景下进行。同时,从事城市公共汽车客运、道路旅客运输经营的自动驾驶汽车应随车配备1名驾驶员或运行安全保障人员(以下简称“安全员”)。

有关分析认为,由于低速安全、路线相对固定,无人公交是公认的目前最适合自动驾驶技术落地的载体之一。此次印发的《指南》对推进自动驾驶公交运行具有重要意义。虽然自动驾驶技术的发展已经取得了很大的进展,但仍存在一定的风险和不确定性。其中,随车配备具备专业技能和知识的安全员可以提供额外的安全保障,及时应对突发情况,降低事故风险。



三方面值得关注

根据《指南》,使用自动驾驶汽车在城市道路、公路等用于社会机动车通行的各类道路上,从事城市公共汽车客运、出租汽车客运、道路旅客运输经营、道路货物运输经营活动的均适用本《指南》。

除适用范围外,《指南》还包括了基本原则、应用场景、自动驾驶运输经营者、运输车辆、人员配备、安全保障和监督管理等七个部分。贝恩公司全球商品战略顾问总监潘俊对北京商报记者表示,“对推进自动驾驶公交来说,应用场景、安全保障和监督管理三方面值得关注”。

具体来看,在应用场景方面,《指南》明确,为保障运输安全,自动驾驶汽车开展道路运输服务应在指定区域内进行,并依法通过道路交通安全评估。其中,使用自动驾驶汽车从事城市公共汽车客运经营活动的,可在物理封闭、相对封闭或路况简单的固定线路、交通安全可控场景下进行。

在安全保障方面,主要分为安全生产制度、运输安全保障和运行状态信息管理三个部分。《指南》指出,从事道路运输经营的自动驾驶汽车应具备车辆运行状态信息记录、存储和传输功能,向自动驾驶运输经营者和运营地有关主管部门实时传输关键运行状态信息。在车辆发生事故或自动驾驶功能失效时,应自动记录和存储事发前至少90秒的运行状态信息,包括但不限于车辆标识(车架号或车辆号牌信息等);车辆控制模式;车辆位置;车辆速度、加速度、行驶方向等运动状态等。此外,监督管理方面包括日常监督、隐患整改

和信息反馈。据悉,交通运输部主管部门将会同有关部门,加强对自动驾驶汽车运输经营活动的监督管理,按照“双随机、一公开”要求开展监督检查,依法定职权督促自动驾驶汽车生产企业和自动驾驶运输经营者严格按照国家有关法律法规开展道路运输经营活动,保障运输安全。

配备安全员十分必要

“随车配备安全员是为了确保自动驾驶公交的安全运行,及时应对可能出现的问题。这一措施有利于提高乘客的安全感和信任度,是十分必要的。”潘俊表示。

根据《指南》要求,从事城市公共汽车客运、道路旅客运输经营的自动驾驶汽车应随车配备1名驾驶员或运行安全保障人员。从事道路货物运输经营的自动驾驶汽车原则上随车配备安全员。从事出租汽车客运的有条件自动驾驶汽车、高度自动驾驶汽车应随车配备1名安全员;从事出租汽车客运的完全自动驾驶汽车,在确保安全的前提下,经设区市人民政府同意,在指定的区域运营时可使用远程安全员,远程安全员人车比不得低于1:3。

安全员应当接受自动驾驶汽车技术和所从事相关运输业务培训,熟练掌握道路交通安全法律法规的规定、不同级别自动驾驶系统操作技能,熟知自动驾驶汽车运行线路情况,具备紧急状态下接管车辆等应急处置能力。

在自动驾驶汽车的自动驾驶功能变更或更新升级后,自动驾驶运输经营者要及时加强对安全员在岗培训,确保其及时掌握新功能、新技术、新

要求。安全员应符合交通运输领域从业人员管理相关规定和要求,取得相应业务类别的从业资格。

天使投资人、资深人工智能专家郭涛告诉北京商报记者,“虽然自动驾驶技术的发展已经取得了很大的进展,但仍然存在一定的风险和不确定性。随车配备安全员可以提供额外的安全保障,及时应对突发情况,降低事故风险”。

“此次印发的《指南》对推进自动驾驶公交运行具有重要意义。”IPG中国首席经济学家柏文喜认为,首先,《指南》提供了规范化的操作流程和安全保障措施,使得无人驾驶公交的运行更加安全可靠;其次,它为无人驾驶公交的发展提供了政策支持 and 法律保障,有利于推动无人驾驶公交的普及和应用。同时,也有利于提高公众对无人驾驶公交的认知和接受度。

将来有望大面积普及

近年来,全国多地都在积极推进自动驾驶公交运行。10月17日,北京市首张大型普通客车自动驾驶路测牌照面世。

有业内人士分析称,由于低速安全、路线相对固定,无人公交是公认的目前最适合自动驾驶技术落地的载体之一。“目前,在国内,自动驾驶公交处于能在公开道路运营的L4级别。”轻舟智航相关负责人告诉北京商报记者。

不过,在自动驾驶公交落地及普及过程中仍然面临着不少挑战。郭涛表示,首先是技术挑战,包括感知、决策和控制等方面的技术难题;其次是法律法规和标准的挑战,需要建立完善的法律法规体系和技术标准体系来规范自动驾驶汽车的运行。此外,公众对自动驾驶技术的接受度也是一个挑战,需要进行宣传和教育工作,提高公众对自动驾驶技术的认知和信任度。潘俊则进一步补充称,市场规模、成本和经济效益等因素也将影响无人驾驶公交的普及速度。

以轻舟智航在自动驾驶公交领域的研发及落地为例,上述负责人指出,“路测成本高昂,需要耗费大量人力物力,且单车单日覆盖场景有限,也不可能每天都能遇到大量的、典型的Corner Case(长尾场景问题)”。另外,针对路测每天产生的海量数据,如果人工完成标注、质检、训练和评估整个流程需要花费大量时间”。

“随着技术的不断进步和政策的不断完善,无人驾驶公交有望在不久的将来大面积普及,甚至逐步替代传统公交,成为城市公共交通的重要组成部分。”潘俊表示。

北京商报记者 方彬楠 程靓