

时刻绷紧农业防灾减灾这根弦

三农瞭望

当前正值农业生产形成的关键期,也是气象灾害频发期。7月以来,南方大部分地区持续高温、降水偏少。农业农村部近日发布信息,紧急下发通知要求把防范高温干旱保秋粮丰收作为当前“三农”工作的首要任务,同时派出工作组赴重点地区指导。这启示我们,要把农业防灾减灾这根弦绷得紧而又紧,建立适应气候变化的农业生产保障体系。

从历史维度看,气象灾害是造成农业减产的重要因素。我国常年农作物受灾面积3.6亿亩。改革开放以来,有12个年份出现粮食减产,其中7次主要由旱涝灾害引起。随着耕地数量刚性下降,播种面积增加难度越来越大,单产提高也不是一蹴而就的。而气象灾害来得快、影响大,如果没有充分准备,一旦发生流域性的洪灾、大范围的干旱,会对农业生产造成严重影响。必须树立防灾就是增产的理念,把防灾减损、抗灾增产摆在更重位置。

从设施条件看,农业防灾减灾短板还比较突出。近年来,农业防灾减灾体系建设取得了明显进展。相对而言,病虫害防控比较成熟,自然灾害应对则在明显短板。全国

随着全球气候变化,极端气象灾害事件增多,对我国农业的挑战也越来越大。要开展农业气候资源动态评估和精细区划,趋利避害,发展气候适应型农业类型,调整优化产业结构、种植结构和品种结构。既要在因地制宜基础上加大投入,也要在顺应自然基础上科技抗灾。

有效灌溉面积约占耕地面积的54%,不少地方还是靠天吃饭。一些地方专业化防灾减灾力量不足,导致一旦发生气象灾害,应急抢险的农机队伍和救灾种子难以快速调度。近些年,全国没有发生大范围的严重干旱,很多地方放松了警惕,一些抗旱机并被废弃,有的坑塘库坝年久失修。

随着全球气候变化,极端气象灾害事件增多,对我国农业的挑战也越来越大。在这种情况下,一些短板更凸显,以应对洪涝为例,南方农田设施重灌溉轻排水,北方排涝设施差距则更大。2018年山东寿光遭遇洪灾,不少蔬菜大棚受损严重,2019年东北地区秋收前发生强降雨影响作物品质;2020年湖南、江西严重洪涝致早稻单产减少;2021年北方5省遭遇罕见秋汛致1.1亿亩冬小麦晚播。农业防灾减灾,并不能消除自然灾害和气候变

化本身,但可以提高应对的韧性和适应性,今后应从三方面发力,努力做到重灾区少减产、轻灾区保稳产、无灾区多增产。

在研判趋势基础上超前谋划。近10年,我国农业气候资源在改变,雨带出现明显的北扩。今年印发的《国家适应气候变化战略2035》,提出“植被带分布北移”,强调“农业种植方式和作物布局改变,气象灾害和病虫害加剧”。近年,我国种植业生产布局呈北移趋势,不仅粮食主产区布局北移,新疆冬小麦、陕西苹果等均出现北移。因此,要开展农业气候资源动态评估和精细区划,趋利避害,发展气候适应型农业类型,调整优化产业结构、种植结构和品种结构。

在因地制宜基础上加大投入。我国幅员辽阔,气候多样,种植制度复杂。农业防灾减灾必须因地制宜,强化服务、设施和保险三方

面投入。一是预警,完善农业气象服务体系,把分区域、分作物、分灾种的精细化气象监测预警服务作为公共服务的重要内容。二是建设,对大田作物尤其是粮食来说,要加快建设高标准农田;对经济作物尤其是蔬菜来说,要积极发展设施农业。三是保险,完善农业风险分担机制,对经济作物推广天气指数保险,对粮食作物探索农业巨灾保险机制。

在顺应自然基础上科技抗灾。以往的做法一般是,灾情露头后,落实关键抗灾技术,尽量减少受灾;受灾后,改种补种短生育期作物,尽快恢复生产。今后,这些措施还要继续采用,但也要重视引领性科技的作用。比如,强化创新,实现农业适应气候变化颠覆性技术的突破,在农业主产区建立适应气候变化技术示范基地。比如,发展气候适应型作物、林果业应选栽种植技术和品种结构。推广节水灌溉、旱作农业、抗旱保墒等适应技术。



董希淼

中国银保监会、中国人民银行日前发布的《关于进一步促进信用卡业务规范健康发展的通知》,是对我国信用卡业务的一次全面规范。此举对信用卡业务发展会产生比较重要的影响,推动信用卡业务迈入专业精细的高质量发展阶段。

信用卡既是支付工具也是结算手段,更具有小额信贷功能,满足金融消费者多方面需求,在促进消费、扩大内需等方面发挥了积极作用。近年来,在大力发展零售银行业务的背景下,我国商业银行高度重视信用卡业务,信用卡市场规模快速增长。央行公布的数据显示,截至2021年底,全国信用卡和借贷合一卡8.00亿张,人均持有信用卡和借贷合一卡0.57张。

但在发展过程中,我国信用卡业务一些不足和问题也逐步显现,如部分银行信用卡发展模式较为粗放,过度依赖外部机构发卡,总费不够透明,对消费者权益保护不力,部分持卡人债务负担偏重,存在违规套现、“以卡养卡”等问题,资产质量有下行的趋势。进一步加强信用卡业务监管,引导和规范信用卡市场秩序,更好地保护持卡人合法权益,具有重要性和紧迫性。

信用卡新规的制定可能对三类银行产生一定影响:一是近年来信用卡发卡数量增长过快的银行;二是借助外部机构合作发卡较多的银行;三是长期“睡眠卡”占比较高的银行。对银行来说,应加快转变理念,优化信用卡业务发展模式,为消费者提供惠费适中、特色鲜明的信用卡产品,提升居民消费意愿和能力。特别是要用好央行取消信用卡透支利率上下限管理的政策,对不同区域、群体和客户进行差异化定价,以优质服务吸引和留住持卡人。对持卡人来说,应理性使用信用卡,不过度透支,不违规套现,保持良好的信用记录,让信用卡成为个人的“信用名片”。

有鉴于此,规范信用卡业务,应坚持问题导向,结合转变发展模式、治理过度授信、规范息费收取、加强消费者权益保护、严格外部合作管理等多个方面,稳妥施策。

一是强化管理和促进发展相结合。《通知》要求,银行制定审慎稳健的信用卡发展战略,建立科学合理的绩效考核指标和薪酬支付机制,规范员工行为和发卡营销,加强分期业务规范管理。特别是对分期业务,要求银行必须与客户就每笔分期业务单独签订合同,统一采用利息而不是手续费形式展示资金成本。这些规定有助于治理不规范的市场竞争行为,引导银行摒弃信用卡业务发展的“速度情结”和“规模情结”,回归本源,从根本上推动信用卡业务健康可持续发展。

二是明确责任和提升服务相结合。应坚持问题导向,针对信用卡业务的重要环节和流程,强化银行在信用卡营销、授信、风控、催收等方面的责任。比如,要对关键环节采取录音录像或其他措施记录重要信息,授信审批时应扣减客户在他行已获额度,以及规范催收行为。对日常投诉较多的收费问题,银行必须严格履行息费说明义务,并以明显方式展示最高年化利率水平。这有助于压实银行主体责任,强化消费者权益保护,提升信用卡服务质效。

三是自主经营和规范合作相结合。信用卡是持牌机构经营的特许金融业务,客户办理信用卡包括联名卡都必须通过银行渠道,不能存在中间商和掮客,不能将信用卡申请、客户信息采集等核心环节外包。外包合作不应完全否定,而是对营销获客、联名卡、催收等行为进行严格规范。比如,通过合作机构获取申请的,发卡数量不得超过总发卡数量25%,授信额度不得超过授信额度15%,这将有效抑制部分银行通过外部机构直接扩张发卡规模。

四是加强监管和推动创新相结合。不得简单地以发卡数量、客户数量等作为考核指标,“睡眠卡”占比不得超过20%等,坚持负面清单与正面清单结合,全面加强信用卡业务监管。同时,还要预留创新空间,积极推动线上信用卡业务试点。加快信用卡数字化转型和线上信用卡产品创新,为消费者提供更好的互联网消费信贷服务,这或将成为信用卡业务发展的“第二曲线”。

(作者系招联金融首席研究员)

洞见

以创新挖潜保租房市场

张汉斌

日前,国内首批两单保障性租赁住房公募REITs产品分别为深交所和上交所审核通过,保障性租赁住房公募REITs项目成功试点落地。此举对于打通“投融资管退”闭环,助力保障性租赁住房金融体系进一步完善,具有重要的意义。

保障性租赁住房是我国住房供应体系中的重要组成部分,对服务城市新市民、保障低收入人群住房需求等有重大意义。为满足中低收入群体的刚需,各地特别是房价较高的一、二线城市均在积极推进保障性租赁住房项目,因而公共资金缺口较大,同时保障性租赁住房有稳定的租金收益预期,可以通过机制设计和金融创新来吸引社会资金投入。而保障性租赁住房公募REITs,是一种不动产证券化产品,可为民间资金增加投资机会,为存量公共资金增加退出通道,盘活沉淀公共资金,活跃细分市场。从宏观层面而言,其有益于落实中央关于加快建立多主体供给、多渠道保障、租购并举住房制度,增进居民福祉,有利于拓宽保障性租赁住房供给资金来源,更好吸引社会资本参与,有助于房地产行业平稳健康发展。

未来,我国的保障性租赁住房市场潜力还比较大。推进这一市场规范、长足发展,为相关企业提供创新融资渠道

和存量盘活路径,须稳妥施策。

首先,应严格区分保障性租赁住房与商品住房和商业地产的资金流,既防止流入商业项目催生市场泡沫,又应防范房地产风险外溢于保障性租赁住房市场。比如,对于回收资金须严格闭环管理;项目原始权益人、REITs基金管理人和底层资管计划管理人等信息披露义务人,应定期披露和报告回收资金使用情况等。同时,还应禁止或限制原始权益人再投资空置土地项目或短期项目。

其次,由于部分保障性租赁住房租金水平不高,不容易满足社会资金收益预期,因此需要设计税费优惠安排,在所得税、印花税以及交易佣金方面实施一定的减免,对于五年以内的短期投资收入不超过总收益50%的REITs,可享受进一步税收优惠。

最后,首批审核通过的两单保障性租赁住房公募REITs产品,采用了“公募基金+专项资产管理计划”的模式,用公募基金面向战略投资者、公众投资者募集社会资金并投资专项资管计划,由专项资管计划将租金收益权进行资产证券化。有鉴于此,对于专项资管计划的资产负债界定、受托人职责、收益权证券化等相应的法律法规、规章制度,需要进一步完备;对于收益分配比例、负债率限定、信息披露规范等,也应进行监管限制。



徐 骏作(新华社发)

提速创新人工智能场景

激发数据新要素的牵引力

日前,科技部、教育部等六部门印发《关于加快场景创新以人工智能高水平应用促进经济高质量发展的指导意见》,系统指导各地方和各主体加快人工智能场景应用,推动经济高质量发展的指导意见。数据显示,2022年中国AI企业应用市场规模保持高速增长趋势,总体市场规模达到1.87万亿元。各地要严格落实相关政策要求,遵循企业主导、创新引领等原则,着力解决人工智能重大应用和产业化问题,全面提升人工智能发展质量。相关企业也要积极推动技术优化,实现人工智能场景创新,使其更好地与老百姓日常生活对接。

(时 锋)

日前中国信息通信研究院发布的《中国数字经济发展报告(2022年)》显示,2021年中国数字经济规模达到45.5万亿元,同比名义增长16.2%,占GDP比重达到39.8%。发展数字经济,推动数字经济与实体经济深度融合,是探索中国数字经济高质量发展的关键一招。

过去几年中,内需对我国经济发展已形成重要驱动作用,消费对GDP的贡献率占比很大,国内经济内循环占据主导地位。但我国经济和消费市场的潜力远不止于此。加快发展数字化,打造经济新业态,可以通过创造新的消费形式和场景扩大内需,以促进高质量消费。从这个角度来说,数字经济对于带动消费升级、健全内需体系发挥着重要作用。类似直播电商、在线咨询、在线医疗等新业态新模式近年来发展迅猛,在促进就业、扩大内需、提振经济等方面发挥了积极作用,充分体现了数字经济对产业结构的优化作用以及面对疫情冲击的强大韧性和恢复能力。同时,数字经济可以推动供给侧结构性改革,以高质量供给带动高质量需求,畅通循环堵点。数字经济还可以通过增加供给主体、优化供给方式、提升供给质量、提高供给效率四种方式调整经济结构、促进经济转型。

目前,我国经济的数字化转型已到达关键时期,生产领域的数字化将是数字经济发展的重头戏。将数据作为新的生产要素嵌入生产、流通和消费的各个环节,会提

塑价值链和产业链。数字经济不能完全脱离实体经济而存在,深化与实体经济融合发展,将发挥其增值作用,因此推动数字经济与实体经济深度融合有拉动经济增长的巨大潜能。但目前数字经济产业仍然面临发展不均衡问题,比如服务业在数字化转型中占得先机,而工业、农业数字化转型相对滞后。如何充分利用好我国海量数据和丰富应用场景优势,因地制宜、问题导向,快速实现数字经济与实体经济深度融合是值得深入思考的问题。

对此,应充分发挥我国海量数据和丰富应用场景优势,深刻把握我国数字经济与实体经济融合发展的趋势、现状与挑战,下大力气挖掘数字经济潜力,着力激发数字经济对国民经济增长的牵引力。要以问题为导向,着力解决发展过程中出现的问题,更加重视培育市场环境,促进更加充分、更加平衡地融合发展。应赋能传统产业转型升级,催生新兴产业新业态新模式,推动数字经济更好服务和融入新发展格局,充分重视数字经济的产业集聚效应。应增强北京、上海等重要城市的全球竞争力,培育一批具有国际竞争力的大企业,以及具有产业链控制力的生态主导型企业,助力我国的数字化建设和国际竞争力的提升,进而不断做强做优做大我国数字经济。

(作者系北京大学首都发展研究院高端智库咨询专家)

财政部和交通运输部日前发布的《关于支持国家综合货运枢纽补链强链的通知》提出,自2022年起,用3年左右时间集中力量支持30个左右城市实施国家综合货运枢纽补链强链。这对于提升综合货运枢纽在运能利用效率、运输服务质量、运营机制等方面的效能,具有重要意义。

综合货运枢纽对我国经济高质量发展影响深远。早在2013年,国家发改委就制定了《促进综合交通枢纽发展的指导意见》,明确提出要促进42个全国性综合交通枢纽城市的发展;2016年,国家发展改革委、交通运输部印发了《关于推动交通提质增效提升供给服务能力的实施方案》,提出到2020年,形成内涵更丰富、层次更多样、服务更优质、管理更高效的综合交通运输体系;今年2月,交通运输部、国家铁路等部门联合印发《现代综合交通运输体系“十四五”发展规划》,对提升我国枢纽城市集聚辐射作用、发展现代综合交通枢纽体系建设等,提出了更加明确具体的要求。这些举措,方向清晰、操作务实,有助于推动我国综合交通枢纽体系发展迈上新台阶。

不过,要进一步提高我国综合货运枢纽补链强链

要进一步提高我国综合货运枢纽补链强链能力,克服其中存在的一些短板弱项,强化对区域协调、新型城镇化战略等的支撑作用,还须从强化绩效管理、增强互联互通等方面多角度发力。

能力,克服其中存在的一些短板弱项,强化对区域协调、新型城镇化战略等的支撑作用,还须从多个角度发力。

一方面,应强化绩效管理。应设置必选的绩效目标,结合实际状况,鼓励自主选择相关指标,从严设置指标值,推动东部城市做优做强、中部城市巩固提高、西部城市打基础利长远。同时,要加强绩效跟踪监控,鼓励采取线上动态跟踪、穿透监管,并对发现的问题及时督促整改。全面推进绩效年度评价,对纳入支持范围的城市或城市群实现重点绩效评价全覆盖。适时反馈评价结果,并且随之结合财力情况,采取“奖补结合”方式,统筹协调资金的使用。比如,《通知》专门安排一定规模的车辆购置税收入补助地方资金予以支持,加强对车辆购置税收入补助地方的公路

为打造现代流通体系夯基垒台

荆林波

建设等其他相关项目资金、中央企业资金的统筹协调。

另一方面,应增强互联互通。要加强基础设施及装备硬联通,还要加强规则标准及服务软联通。对于硬联通,当务之急是结合各类货物运输需要,支持公共服务功能突出的综合货运枢纽及集疏运体系项目建设,实施专用线路新建或改扩建工程等,鼓励多式联运节点集散分拨,推广跨方式快速换装转运,以盘活存量为主,适度做优增量。而对于软联通,要引导完善多式联运适配的服务和规则标准,推广全程“一单制”联运服务,丰富联运服务产品,推动建立健全多式联运标准和规则。

(作者系中国社会科学院评价研究所所长)