

买银行理财不能再做甩手掌柜



打破了“刚兑”，投资者购买银行理财产品以后，可能不能再做“甩手掌柜”了。近日，又有多款银行理财产品由于市场原因被宣布提前终止，有的甚至上市还不到半年。业内人士提示投资者，购买银行理财产品以后，一定要经常关注相关机构发来的产品信息，了解产品动向，以便及时调整资金投向。

多家机构发布公告

以往很少出现的理财产品“提前终止”，在“刚兑”打破以后，出现的频率明显高了很多。近日，又有多家机构将旗下的部分理财产品提前终止。

比如交银理财发布公告，宣布旗下“稳享精选资产1年定开202201理财产品”于3月16日提前终止。按照公告，该产品最近一个开放期为2023年3月7日至2023年3月13日，投资者可在开放期提交赎回申请，公司将按理财产品合同约定确认该申请并办理赎回。若投资者未提交赎回申请，其持有的理财产品将在提前终止日（2023年3月16日）后的第一个工作日进行产品终止确认，清算份额净值为产品提前终止日（2023年3月16日）的产品份额净值，资金将在产品终止确认之后两个工作日内划转至投资者账户。

华夏理财也发布公告，宣布旗下“ESG混合偏债型一年定开理财产品2号”和“权益打新一年定开理财产品1号”分别于2023年3月21日和3月22日提前终止。

盛京银行“添益系列理财产品六个月定开67期”于2022年9月8日成立，近日，银行也宣布自2023年3月2日起，该产品终止申购与赎回交易；并于2023年3月9日提前终止该产品，按照提前终止日前一工作日的产品净值兑付客户持有的理财产品份额，理财兑付资金将于两个工作日内转至投资者理财资金存入的银行卡账户。

宁银理财也发布公告，将旗下“皎月灵活稳利挂钩型封闭式理财1号”的到期日从原定的2023年6月27日提前到2023年2月21日。

“退场”多为市场原因

几年前，投资者购买了银行理财产品，大多“高枕无忧”，因为即使市场中出现不利情况，也大多有银行“刚兑”兜底。但现在市场行情变化与投资者收益紧密相关，一旦市场出现不利情况，为保护投资者利益，理财机构可能主动将产品提前终止，也有可能产品因为触发终止条款而提前终止。近来提前终止的部分产品“退场”就是因为市场原因。

比如华夏理财近期提前终止的两款产品，公告中都称是“根据市场及投资运作情况，为最大限度保障投资者利益”，经审慎评估，决定将产品提前终止。

同样，交银理财“稳享精选资产1年定开202201理财产品”提前终止，也是机构“根据市场以及投资运作情况”做出的决定。

宁银理财“皎月灵活稳利挂钩型封闭式理财1号”提前终止，公告中所称的原因是“根据产品说明书相关规定，本产品若于观察日当日实现期权敲出，本公司有权对产品进行提前终止。”而2023年2月15日为产品观察日，触发了期权敲出条款，因而产品被提前终止。

及时调整资金投向

对于银行理财产品被“提前终止”的现象，业内人士表示投资者也不用过分担心。虽然“提前终止”出现的频率比以往有所提高，但被提前终止的理财产品在整个市场中的占比并不大。不过以后被提前终止的理财产品还会继续出现，投资者无论如何都不能再做“甩手掌柜”了。

在选购理财产品时，投资者就需要仔细阅读产品的相关条款，了解产品在什么情况下可能会提前终止。在购买以后，也需要时刻关注自己持有的理财产品，了解产品的收益变动情况，并且关注理财机构通过官网、手机银行、微信公众号、手机短信等渠道发布的相关产品公告。一般理财机构计划提前终止某款理财产品，都会提前几个甚至十几个工作日发布公告，投资者看到公告后，就可以着手重新选购理财产品，等到赎回的资金到账，立即将资金投入选好的新产品，这样就能避免出现资金闲置，只能拿到活期利息的情况。

本报综合消息

3月21日上午8时许，北京首都机场高速东苇路出口至大山子出口发生拥堵。这段长约9公里的高速路，记者驾车共计行驶了23分钟。其间，有16辆汽车在应急车道通过，其中4辆工程救援车辆、5辆摩托车、7辆私家车。

占用应急车道的情况并不少见。前不久，河南高速交警曝光了一批占用应急车道行驶的违法车辆，涉及50辆车，这些车辆均被依法处以200元罚款，记6分。

应急车道在遇有交通事故等突发事件造成交通中断时，对抢救伤员、快速处置事故现场、及时恢复交通发挥着重要作用。

应急车道被占现象何以屡见不鲜

如此重要的车道，为何屡屡被占？

来自北京、上海、天津、湖南等地的多位车主告诉记者，开车过程中，社会车辆占用应急车道的情况非常常见，有的是为了超车，有的是违规停在应急车道上。特别是早晚通勤高峰时，机场高速、绕城高速的应急车道成了不少社会车辆的“行车道”。

由于工作原因，湖南长沙的李先生经常在常德与长沙两地往返。他介绍说，在益阳到长沙路段、长沙汽车西站出高速口这两个路段，一旦遇到堵车，占用应急车道的情况非常突出。“有的车子一会儿进应急车道，一会儿又并入行车道，严重影响正常交通秩序，大家对这种‘钻空子’的行为极为厌恶。”

来自天津滨海新区的魏女士对此深有同感。滨海新区有多条高速，由于紧邻港口，高速上的大货车数量很多，一些小车为了超越大货车，选择从应急车道超车。由于货车司机有视野盲区，有时对突然从应急车道窜出的车，会不自主地向左打方向避让，极易造成严重的交通事故。

“有一次，我前方一辆白色轿车以很快的速度拐进应急车道，超过大货车，可能是驾驶员看到前方不远处有监控设备，又迅速并回行车道，导致大货车紧急制动且向左偏移，我也只好立即减速避让。”魏女士回想起那次经历，仍心有余悸。

3月14日上午8时许，记者驾车从京平高速绕上首都机场高速后，车速立刻降了下来，进入拥堵路段。记者计时发现，从并入机场高速到驶过拥堵路段约30分钟，从右侧应急车道驶过的社会车辆有30多辆。

实际上，不少走应急车道的车主都很注意，甚至可以说很熟悉这段路上抓拍摄像头的位置——他们会在离摄像头几十米远的地方停下，然后并入行车道，待驶过摄像头之后又立刻窜入应急车道。

记者注意到，占用应急车道还可以引发跟风效应。

前不久，记者驾车经北京西三环南路行驶至京开高速，没多久前方的车辆纷纷放缓了速度，导航上的路线也转变成象征拥堵的红色。一开始，虽然车流缓慢，一些车有在多个行车道不断并线的行为，但没有占用应急车道的情况。

直到有一辆黑色小轿车驶入应急车道，快速远去，于是多辆汽车也右打方向盘驶入应急车道，甚至有在内侧行车道的车辆多次并线，驶入应急车道，开启“加速”模式。很快，应急车道上也挤满了车。

20分钟后，记者行驶至一个堵车源头：匝道汇入主路道口发生一起交通事故。但驶过事故点，车流依旧拥堵，又15分钟后，记者来到第二个拥堵源头：一辆汽车从应急车道并入行车道时与其他车辆发生碰撞，一批车辆需要从应急车道并入中间车道，导致堵塞严重。

记者注意到，现实生活中，因占用应急车道行驶的车辆随时可能并入，导致最右侧车道行驶得更加缓慢；一些司机见状，纷纷并线到左侧或中间车道行驶，避开这些车辆，因为一旦有占用应急车道的车辆紧急并线，往往导致附近车辆急刹，容易引发交通事故。

还有一些正常行驶的车辆，坚决不让在应急车道的车辆并入。应急车道的车辆小半个车头已经并入行车道，但行车道的车辆一辆紧接着一辆驶过，完全没有让其“见缝插针”的打算，这种情况下也很容易发生刮蹭事故。

据公开报道，除了走捷径超车，一些占用应急车道的原由千奇百怪，包括停车上厕所、休息、看风景、吃饭等。

3月19日，河南郑州高速交警二支队民警在巡逻中发现，应急车道上停着一辆小车，边上绿化带上有人弯着腰，似乎在寻找着什么。民警立即用喊话器提醒后方车辆减速慢行，并

上前劝阻。经了解，车主是在路边挖野菜。最终，车主被依法处以罚款200元，记9分。

北京市律师协会交通管理与运输法律专业委员会主任黄海波说，按照现行法律规定，允许使用应急车道的紧急情况大致分为以下两种，一是机动车发生交通事故或者因故障确需停车等待救援时，可以在应急车道内临时停放；二是供警车、消防车、救护车、工程抢险车在执行紧急任务时使用。

“根据道路交通安全法有关规定，非紧急情况下占用应急车道，可处警告或者二十元以上二百元以下罚款，还可以进行相应的扣分，甚至行政拘留。”黄海波说，现实中，占用应急车道的违法行为屡屡发生，究其原因，主要与交通拥堵、司机守法意识不强等直接相关，也与违法成本过低有一定的关系。

多位受访专家提出，要解决应急车道被占用问题，需综合施策，除加大宣传和法治教育，强化视频巡查、加大查处力度外，还可以推广交通违法“随手拍”，借助群众力量整治交通违法行为，以及进一步完善立法，提高罚款金额，对造成严重后果的，暂扣乃至吊销驾驶证。

中国城市公共行业协会副理事长、南京市城市与交通规划设计研究院董事长杨涛认为，交通管理不能有堵有堵，一方面要提高整个公共交通的服务能力、服务水平、服务质量；另一方面要从司机群体这一角度出发，加强司机群体的宣传教育。同时，有关部门的管理调控能力也需要提高，三方形成合力，从根源上治理应急车道占用乱象。

采访中，还有不少司机提出，能否疏堵结合，在早晚通勤高峰时，允许社会车辆暂时借用部分路段的应急车道？

“应急车道在特殊情况下就是司机和乘客的‘生命通道’，随意开放占用存在不可预料的安全隐患，开放使用应有安全科学的论证及对应的管理措施为前提，即在不影响车道应急功能使用的情况下，才可以考虑开放，以提高道路通行效率。”黄海波说。

他介绍说，不同国家、地区对应急车道使用有不同的要求，美国有些州在通勤高峰时段就允许社会车辆使用硬路基（应急车道），澳大利亚则允许自行车通行。

同济大学交通运输工程学院教授陈小鸿认为，借用应急车道应当符合三方面条件：一是该路段的通行速度相较高速公路有所降低；二是该路段配备的救援力量足够并能确保救援及时；三是该路段对应急车道本身属性的需求有所下降，但对于正常通行的需求又很高。

“对应急车道可以尝试分时管理模式，有关部门应当对道路通行车速、车流情况、应急救援能力等因素进行综合评估，在技术上严谨论证，试行后根据效果及时调整。”陈小鸿说。

本报综合消息

