

中消协：“加价选座”不得成为“行业惯例”

新华社北京1月13日电(记者 赵文君)针对近期民航选座额外收费问题,中消协13日表示,“加价选座”不得成为“行业惯例”。“加价选座”限制了消费者的选择权、侵害了消费者的知情权、违背了公平交易原则。

一些航空公司以所谓“行业惯例”为由,在选座这一基本服务中引入加价机制,将靠窗、靠过道或前排等座位锁定,要求消费者支付额外费用。有消费者反映,值机时发现若不付费选座,免费可选座位寥寥无几,甚至带未成年子女出行也难以选择相邻座位,迫使他们不得不支付选座费。

中消协表示,航空公司售票时已经区分头等舱、公务舱、经济舱,不同时间段购票还有不同的价格,售票时已考虑了各种不同因素,消费者购票后理应有权自由选择座位。航空公司将座位选择与额外付费挂钩,迫使消费者额外支付费用,限制了消费者自由选择权。

中消协认为,“加价选座”本质上是一种额外收费行为。许多航空公司在这方面的规定模糊隐晦,既不明确哪些座位需要加价,也不说明加价标准如何制定,消费者在购票时缺乏充分的信息支撑,等到值机时才发现想选的座位都需要付费。航空公司推出“加价选座”模式,是经营者利用优势地位将原本免费的基本服务变为自行创收的手段。不同舱位定价不同是因航空公司提供的服务不同,而经济舱提供的服务是相同的,要求消费者加价选座本身缺乏定价基础。

中消协表示,“加价选座”行为如果不加以遏制,将影响整个消费市场的风气,其他商品或服务在一定条件下,都有可能存在定价之外另行区分情况加价销售,侵蚀市场秩序,损害消费者权益。

国家医保局将出台新举措支持创新药

新华社北京1月13日电(记者 徐鸣航)为进一步加大对创新药的支持力度,国家医保局将研究出台一系列政策举措,包括拓宽创新药支付渠道,探索建立丙类药品目录等。

这是记者13日从国家医保局获悉的。据了解,国家医保局日前召开支持创新药发展企业座谈会,与部分医药企业交流创新药发展情况,听取对医保部门支持创新药发展的意见建议。国家医保局表示,将着力完善“1+3+N”多层次保障体系,拓宽创新药支付渠道;探索建立丙类药品目录,引导惠民型商业健康保险将创新药纳入保障责任;优化创新药首发价格管理和挂网采购流程,提高挂网效率。

同时,持续动态调整国家医保药品目录,及时纳入符合条件的创新药品,稳定企业预期;推动定点医疗机构和零售药店做好药品配备,鼓励创新药临床应用。

最新版国家医保药品目录新增的91种药品中,38种是“全球新”的创新药,无论比例还是绝对数量,都创历年新高。国家医保局有关负责人此前表示,要在坚持基本医保“保基本”的前提下,将更多新药好药纳入医保目录,真支持创新、支持真创新。

新国标来了！新版《电动自行车安全技术规范》发布

新华社北京1月13日电(记者 张晓洁 张辛欣)记者13日获悉,工业和信息化部等五部门组织修订的强制性国家标准《电动自行车安全技术规范》,已于2024年12月31日正式发布,将于2025年9月1日实施。

聚焦降低火灾事故隐患和危害、减少交通事故风险,新标准强化非金属材料的防火阻燃性能要求,明确电动自行车使用塑料的总质量不应超过整车质量的5.5%。同时,增加电动机低速运行转矩、空载反电动势、电感值差异系数的要求,减小车辆最大制动距离。

防范非法改装方面,新标准完善了电池组、控制器、限速器的防篡改要求。此外,通过增加北斗定位、通信与动态安全监测功能,方便消费者实时了解电动自行车关键安全信息。

为更好满足消费者日常出行需要,新标准适当放宽了个别对安全性影响不大的指标。例如,将使用铅酸蓄电池的电动自行车整车质量上限由55千克提升到63千克,不再强制要求所有车型均安装脚踏骑行装置等。

工业和信息化部消费品工业司有关负责人介绍,考虑电动自行车企业开展产品设计生产并完成检测和认证需要一定的时间周期,新标准设置了8个月的生产过渡期。同时,新标准额外给予2025年8月31日及之前按照旧标准生产的车辆3个月的销售过渡期,便于符合旧标准电动自行车的消化。

记者了解到,下一步,工业和信息化部将会同有关部门强化电动自行车行业管理,加大新标准的宣传力度,进一步提高产品本质安全水平。



捷龙三号火箭“穿新衣”“开暖气”——2025年商业航天首发看点解析



1月13日11时,我国太原卫星发射中心在山东海阳附近海域使用捷龙三号运载火箭。
新华社发(徐亚靖 摄)

新华社北京1月13日电(记者 宋晨)1月13日午间,我国太原卫星发射中心在山东海阳附近海域使用捷龙三号运载火箭,以一箭十星方式成功将微厘空间01组卫星发射升空,卫星顺利进入预定轨道,发射任务获得圆满成功。我国2025年商业航天发射任务喜迎开门红。

捷龙三号运载火箭是一型四级固体运载火箭,由中国航天科技集团一院抓总研制,主要是为针对商业航天发射任务而研制,它可以兼顾海上和陆上发射。这一型火箭于2022年12月9日成功首发,迄今已完成5次发射,发射成功率100%。

本次任务与之前有何不同?中国航天科技集团一院专家高利军介绍,

为了更好地完成此次任务,研制团队通过总体优化和实施固体发动机性能提升技术,进一步提升了火箭运载能力,将其从过去的1560公斤提升至1600公斤,是历次任务有效载荷质量最大的一次。

此外,针对冬季海上发射,研制团队还为火箭“穿新衣”“开暖气”。高利军说:“本发捷龙三号运载火箭的整流罩上面有一个保温衣,就像咱们的羽绒服一样。另一方面在整个发射环境中也增加了热风机,能够保证本发火箭在整个过程当中都能保持适合的温度环境。”

通过此次任务,研制团队有效验证了火箭对海上严寒和冬季高空风恶劣自然环境的适应性,有针对性地加

强了环境保障能力,采用了冬季弹道风修正设计技术,多措并举确保火箭的环境适应性。

一步一个脚印,每一次发射都有创新。高利军介绍,捷龙三号运载火箭研制团队不断优化创新发射方案,通过5次发射先后实现了国内首次海上热发射、首次赴我国广东阳江附近海域执行海上远距离机动发射、首次在山东海阳附近海域执行太阳同步轨道任务等多个“首次突破”。同时还承揽了国外卫星搭载发射服务,实现了在技术和能力上的不断跃升。

我国有许多陆地发射场,捷龙三号运载火箭为什么却要选择海上发射呢?

总体来说,是为了应对不同航天器对轨道的不同需求,火箭需要在不同的位置发射才能更好地利用其运载能力。我国海岸线绵延千里、海域幅员辽阔,用于发射的点位选择范围非常大,可以根据具体任务需求灵活选择,并且还可以解决火箭残骸落区的问题。

就本次任务而言,这是捷龙三号运载火箭首次在山东海阳附近海域实施低倾角轨道发射,在此点位实施低倾角轨道发射任务,航落区安全性好,既能节约海上航渡成本,也可缩短技术准备时间,还能提升任务的经济性,为用户提供性价比更高的发射服务。

“2025年,捷龙三号运载火箭将继续执行多次发射任务。”高利军说,研制团队后续将结合市场需求持续降低成本,进一步提升火箭经济性,不断增强火箭的市场竞争力。同时通过开展火箭运载能力提升工作,进一步满足高轨道、大重量的卫星组网和补网需求,更好适应未来商业航天发展需求。

人身险预定利率动态调整机制落地,带来哪些影响?

人身险预定利率动态调整机制已落地。记者了解到,国家金融监督管理总局日前向中国保险行业协会和各人身保险公司发布了一份通知,明确建立预定利率与市场利率挂钩及动态调整机制。

◆ 这一变化将带来哪些影响?

这份《关于建立预定利率与市场利率挂钩及动态调整机制有关事项的通知》要求,中国保险行业协会定期组织人身保险业责任准备金评估利率专家咨询委员会成员召开会议,研究人身保险产品预定利率有关事项,每季度发布预定利率研究值。

同时,通知要求各人身保险公司动态调整普通型、分红型人身保险预定利率最高值和万能型人身保险最低保证利率最高值。

当在售普通型人身保险产品预定利率最高值连续2个季度比预定利率研究值高25个基点及以上时,要及时下调新产品预定利率最高值;反之则可以适当上调新产品预定利率最高值,调整后的预定利率最高值原则上不得超过预定利率研究值。同时,要按照一定的差值,合理调整分红型和万能型人身保险。

◆ 预定利率、预定利率上限、预定利率研究值之间是什么关系?

预定利率可以简单理解为保险产品预估给投保人的回报率;预定利率上限就像是监管部门为保险产品设定的“天花板”,防止保险公司给出不合理的过高回报率而产生兑付风险;预

定利率研究值则需要结合5年期以上贷款市场报价利率(LPR)、5年期定期存款利率、10年期国债收益率等市场利率变化和行业资产负债管理情况研究得出。

2023年、2024年,人身险预定利率上限曾两度下调。2024年10月之后,新备案的普通型、分红型保险产品预定利率上限分别为2.5%、2.0%,新备案的万能型保险产品最低保证利率上限为1.5%。

“通知的发布意味着,下一步这一机制将取代此前监管部门不定期发布新预定利率上限的模式。”中国社会科学院保险与经济发展研究中心副主任王向楠说。

今年1月10日,保险业协会组织召开相关会议,业内专家就人身保险产品预定利率发表了意见,认为当前普通型人身保险产品预定利率研究值为2.34%。

数据发布后,多家险企发布公告称,维持目前普通型保险产品预定利率最高值2.5%、分红型保险产品预定利率最高值2.0%、万能型保险产品最低保证利率最高值1.5%不变。

王向楠表示,预定利率与市场利率挂钩及动态调整机制的建立,有助于及时弥合保单的预定利率与市场利率之间的差距,降低保险公司利差损风险。

利差是我国人身险公司的主要利润来源。保险公司资金运用收益率低于有效保单合同平均预定利率时,会产生利差损。利差损在低利率环境下尤为突出。

中国人民银行发布的《中国金融稳定报告(2024)》提出,随着近年来利率中枢下移,我国人身险公司资金运用收益率明显下降,但负债成本较为刚性,加之资产久期普遍短于负债久期,人身险公司面临资产收益难以覆盖负债成本的压力。从资产负债匹配看,人身险行业久期缺口还有不断扩大的趋势。

北京大学经济学院风险管理与保险学系主任郑伟表示,相关机制的建立有利于贯通市场利率向人身险预定利率的有效传导,建立科学合理的负债成本调节机制,防范保险业资产负债错配风险。

专家认为,这一机制的建立既是对保险业新“国十条”提出的“强化资产负债联动监管”“健全利率传导和负债成本调节机制”等要求的落实,也是对去年《国家金融监督管理总局关于健全人身保险产品定价机制的通知》中相关要求的细化。

对消费者而言,王向楠认为,这一机制的建立能减少市场上的信息不对称,帮助消费者更理性地选择保险产品。

新机制下,保险公司仍需持续做好利率风险管理。

郑伟建议,在负债端,险企应积极推进产品转型升级,发展浮动收益型保险产品;在资产端,要优化资产配置结构,提升跨市场、跨周期的投资管理能力,运用金融衍生品做好风险对冲。同时,险企还应应做好资产负债的期限结构匹配、成本收益匹配和现金流匹配等工作,防范资产负债错配风险。
新华社电