

国办印发《意见》 发展银发经济增进老年人福祉

新华社北京1月15日电 近日，国务院办公厅印发《关于发展银发经济增进老年人福祉的意见》(以下简称《意见》)。

银发经济是向老年人提供产品或服务，以及为老龄阶段做准备等一系列经济活动的总和，涉及面广、产业链长、业态多元、潜力巨大。为积极应对人口老龄化，促进银发经济高质量发展，推进银发经济规模化、标准化、集群化、品牌化发展，培育高精尖产品和高品质服务模式，让老年人共享发展成果、安享幸福晚年，《意见》提出了4个方面26项举措。

一是发展民生事业，解决急难愁盼。引导餐饮企业、养老机构等开展老年助餐服

务。拓展居家养老服务，发展社区便民服务，引导老年日用产品实体店合理布局，发展社区嵌入式服务设施。优化老年健康服务，加强综合医院、中医医院老年医学科建设，推进医养结合。加大养老机构建设和改造力度，提升失能老年人照护服务能力。丰富老年文体服务，组织开展各类适合老年人的体育赛事活动。提升农村养老服务。

二是扩大产品供给，提升质量水平。发挥国有企业引领示范作用和民营经济生力军作用。推进产业集群发展，规划布局10个左右高水平银发经济产业园区。提升行业组织效能，支持组建产业合作平台或联合体。推动品牌化发展，培育银发经济领域龙头企业。

三是聚焦多样化需求，培育潜力产业。强化老年用品创新，打造智慧健康养老新业态，推广应用智能护理机器人、家庭服务机器人，大力发展康复辅助器具产业。发展抗衰老产业，推动生物技术与延缓老年病深度融合，开发老年病早期筛查产品和服务。丰富发展养老金融产品，加强养老金融产品研究与健康、养老照护等服务衔接。组建覆盖全国的旅居养老产业合作平台，培育旅居养老目的地。推进无障碍环境建设，开展居家适

老化改造，开展数字适老化能力提升工程。

四是强化要素保障，优化发展环境。围绕康复辅助器具、智慧健康养老等重点领域，谋划一批前瞻性、战略性科技攻关项目。保障养老服务设施和银发经济产业用地需求，支持利用存量场所改建养老服务设施。鼓励各类金融机构加大对养老服务设施、银发经济产业项目建设的支持力度。推进人才队伍建设，健全数据要素支撑，依法严厉打击涉老诈骗行为。

《意见》强调，发展银发经济，事关国家发展全局，事关人民福祉。各地区、各部门要在党中央集中统一领导下，完善工作机制，加强统筹协调，推动各项任务落实落地。

投入不到位，二期工程实际进度仅过半，“有轨电车”这一“民心”工程成了建也没钱建、拆也不能拆的“闹心”工程。一期工程运营以来，年运营载客仅约80万人次，收入160万元，年运营成本约4000万元，运营亏空主要来自财政补贴和运营主体自筹。同时，由于未考虑沿线河道蓄水问题，导致一期工程存在潜在地质风险，二期工程实施后提升改造进展缓慢造成交通拥堵，给群众出行和生产生活造成较大影响。

以上典型问题暴露出一些地方仍然存在不顾客观实际蛮干硬干、片面追求短期效益牺牲长远发展，考核任务过多过重等问题，既背离新发展理念，也加重了基层负担。各地区各部门要引以为戒，对照检视，从讲政治的高度深刻认识形式主义、官僚主义的危害，进一步牢固树立和践行正确政绩观，举一反三纠正项目建设、耕地保护、基层治理等领域的形式主义、官僚主义问题，扎扎实实推进减负工作，切实增强基层干部获得感。

投入不到位，二期工程实际进度仅过半，“有轨电车”这一“民心”工程成了建也没钱建、拆也不能拆的“闹心”工程。一期工程运营以来，年运营载客仅约80万人次，收入160万元，年运营成本约4000万元，运营亏空主要来自财政补贴和运营主体自筹。同时，由于未考虑沿线河道蓄水问题，导致一期工程存在潜在地质风险，二期工程实施后提升改造进展缓慢造成交通拥堵，给群众出行和生产生活造成较大影响。

以上典型问题暴露出一些地方仍然存在不顾客观实际蛮干硬干、片面追求短期效益牺牲长远发展，考核任务过多过重等问题，既背离新发展理念，也加重了基层负担。各地区各部门要引以为戒，对照检视，从讲政治的高度深刻认识形式主义、官僚主义的危害，进一步牢固树立和践行正确政绩观，举一反三纠正项目建设、耕地保护、基层治理等领域的形式主义、官僚主义问题，扎扎实实推进减负工作，切实增强基层干部获得感。

投入不到位，二期工程实际进度仅过半，“有轨电车”这一“民心”工程成了建也没钱建、拆也不能拆的“闹心”工程。一期工程运营以来，年运营载客仅约80万人次，收入160万元，年运营成本约4000万元，运营亏空主要来自财政补贴和运营主体自筹。同时，由于未考虑沿线河道蓄水问题，导致一期工程存在潜在地质风险，二期工程实施后提升改造进展缓慢造成交通拥堵，给群众出行和生产生活造成较大影响。

投入不到位，二期工程实际进度仅过半，“有轨电车”这一“民心”工程成了建也没钱建、拆也不能拆的“闹心”工程。一期工程运营以来，年运营载客仅约80万人次，收入160万元，年运营成本约4000万元，运营亏空主要来自财政补贴和运营主体自筹。同时，由于未考虑沿线河道蓄水问题，导致一期工程存在潜在地质风险，二期工程实施后提升改造进展缓慢造成交通拥堵，给群众出行和生产生活造成较大影响。

投入不到位，二期工程实际进度仅过半，“有轨电车”这一“民心”工程成了建也没钱建、拆也不能拆的“闹心”工程。一期工程运营以来，年运营载客仅约80万人次，收入160万元，年运营成本约4000万元，运营亏空主要来自财政补贴和运营主体自筹。同时，由于未考虑沿线河道蓄水问题，导致一期工程存在潜在地质风险，二期工程实施后提升改造进展缓慢造成交通拥堵，给群众出行和生产生活造成较大影响。

投入不到位，二期工程实际进度仅过半，“有轨电车”这一“民心”工程成了建也没钱建、拆也不能拆的“闹心”工程。一期工程运营以来，年运营载客仅约80万人次，收入160万元，年运营成本约4000万元，运营亏空主要来自财政补贴和运营主体自筹。同时，由于未考虑沿线河道蓄水问题，导致一期工程存在潜在地质风险，二期工程实施后提升改造进展缓慢造成交通拥堵，给群众出行和生产生活造成较大影响。

投入不到位，二期工程实际进度仅过半，“有轨电车”这一“民心”工程成了建也没钱建、拆也不能拆的“闹心”工程。一期工程运营以来，年运营载客仅约80万人次，收入160万元，年运营成本约4000万元，运营亏空主要来自财政补贴和运营主体自筹。同时，由于未考虑沿线河道蓄水问题，导致一期工程存在潜在地质风险，二期工程实施后提升改造进展缓慢造成交通拥堵，给群众出行和生产生活造成较大影响。

投入不到位，二期工程实际进度仅过半，“有轨电车”这一“民心”工程成了建也没钱建、拆也不能拆的“闹心”工程。一期工程运营以来，年运营载客仅约80万人次，收入160万元，年运营成本约4000万元，运营亏空主要来自财政补贴和运营主体自筹。同时，由于未考虑沿线河道蓄水问题，导致一期工程存在潜在地质风险，二期工程实施后提升改造进展缓慢造成交通拥堵，给群众出行和生产生活造成较大影响。

投入不到位，二期工程实际进度仅过半，“有轨电车”这一“民心”工程成了建也没钱建、拆也不能拆的“闹心”工程。一期工程运营以来，年运营载客仅约80万人次，收入160万元，年运营成本约4000万元，运营亏空主要来自财政补贴和运营主体自筹。同时，由于未考虑沿线河道蓄水问题，导致一期工程存在潜在地质风险，二期工程实施后提升改造进展缓慢造成交通拥堵，给群众出行和生产生活造成较大影响。

投入不到位，二期工程实际进度仅过半，“有轨电车”这一“民心”工程成了建也没钱建、拆也不能拆的“闹心”工程。一期工程运营以来，年运营载客仅约80万人次，收入160万元，年运营成本约4000万元，运营亏空主要来自财政补贴和运营主体自筹。同时，由于未考虑沿线河道蓄水问题，导致一期工程存在潜在地质风险，二期工程实施后提升改造进展缓慢造成交通拥堵，给群众出行和生产生活造成较大影响。

投入不到位，二期工程实际进度仅过半，“有轨电车”这一“民心”工程成了建也没钱建、拆也不能拆的“闹心”工程。一期工程运营以来，年运营载客仅约80万人次，收入160万元，年运营成本约4000万元，运营亏空主要来自财政补贴和运营主体自筹。同时，由于未考虑沿线河道蓄水问题，导致一期工程存在潜在地质风险，二期工程实施后提升改造进展缓慢造成交通拥堵，给群众出行和生产生活造成较大影响。

投入不到位，二期工程实际进度仅过半，“有轨电车”这一“民心”工程成了建也没钱建、拆也不能拆的“闹心”工程。一期工程运营以来，年运营载客仅约80万人次，收入160万元，年运营成本约4000万元，运营亏空主要来自财政补贴和运营主体自筹。同时，由于未考虑沿线河道蓄水问题，导致一期工程存在潜在地质风险，二期工程实施后提升改造进展缓慢造成交通拥堵，给群众出行和生产生活造成较大影响。

投入不到位，二期工程实际进度仅过半，“有轨电车”这一“民心”工程成了建也没钱建、拆也不能拆的“闹心”工程。一期工程运营以来，年运营载客仅约80万人次，收入160万元，年运营成本约4000万元，运营亏空主要来自财政补贴和运营主体自筹。同时，由于未考虑沿线河道蓄水问题，导致一期工程存在潜在地质风险，二期工程实施后提升改造进展缓慢造成交通拥堵，给群众出行和生产生活造成较大影响。

投入不到位，二期工程实际进度仅过半，“有轨电车”这一“民心”工程成了建也没钱建、拆也不能拆的“闹心”工程。一期工程运营以来，年运营载客仅约80万人次，收入160万元，年运营成本约4000万元，运营亏空主要来自财政补贴和运营主体自筹。同时，由于未考虑沿线河道蓄水问题，导致一期工程存在潜在地质风险，二期工程实施后提升改造进展缓慢造成交通拥堵，给群众出行和生产生活造成较大影响。

投入不到位，二期工程实际进度仅过半，“有轨电车”这一“民心”工程成了建也没钱建、拆也不能拆的“闹心”工程。一期工程运营以来，年运营载客仅约80万人次，收入160万元，年运营成本约4000万元，运营亏空主要来自财政补贴和运营主体自筹。同时，由于未考虑沿线河道蓄水问题，导致一期工程存在潜在地质风险，二期工程实施后提升改造进展缓慢造成交通拥堵，给群众出行和生产生活造成较大影响。

近段时间，多家外资商超纷纷拓展在华业务。在湖北武汉，永旺梦乐城武汉江夏购物中心、汉阳山姆会员店于2023年11月初相继开业；在上海浦东，百年德国零售品牌ALDI奥乐齐超市11月中旬又开设一家新店；在广东深圳，华南首家开市客旗舰店今年1月12日开业……密集的开店步伐，彰显了外资零售巨头看好中国经济、扎根中国市场的信心与决心。

“市面”，折射经济活力的一面镜子；外资商超加码布局，投入的是真金白银，更是对中国经济前景、消费升级活力和巨大市场吸引力的信任。

加码布局来自看好中国“市”的恢复态势。2023年前11个月，社会消费品零售总额同比增长7.2%，增速比前10个月进一步加快。2023年前三季度，居民人均服务性消费支出占居民人均消费支出的比重达46.1%，比2022年同期提升2个百分点。中国连锁经营协会统计，2023年全国新开业购物中心约400家……一个个跃升的数字，成为三年新冠疫情防控转段后经济恢复发展，特别是线下回归“烟火气”的生动注脚。

加码布局来自看好中国“市”的升级趋势。迈向高质量发展，品质化、个性化、体验式消费愈发成为商超发力点。瞄准品质升级，推出会员制和买手制，不断增加自有品牌占比；聚焦体验消费，将书店、音乐沙龙、滑雪场乃至艺术展搬进商超，让逛街有了更多休闲味、人文感、艺术范……在商品消费升级、服务消费发展迅猛的大势下，网购并没有让“市”显得凋零，而是推动零售商在求变中创造更多新的消费需求。

加码布局来自看好中国“市”的巨大潜力。看好一个市场，不仅有眼前行动，更要有长远布局。美国零售企业沃尔玛表示，山姆预计未来在中国每年会有6至7家新店开业；日本便利店罗森表示，到2025年中国门店总数达到1万家；不少外资商超疫情期间也没有停止在中国开店的步伐……因为看到潜力，所以持续布局，这是对看好中国市场最直接的表达。

外资商超正加快步入中国广阔的城乡市场。永旺梦乐城武汉江夏购物中心选择在远离市中心的郊区；罗森相继进驻浙江台州、辽宁丹东等地；山姆会员店陆续在江苏昆山、广东东莞、浙江嘉兴等地开设新店。不断推进的城市化释放了更多消费潜力，新的消费增长极吸引外资加码布局。

此前召开的中央经济工作会议提出，着力扩大国内需求，明确“要激发有潜能的消费”“形成消费和投资相互促进的良性循环”。相信随着消费引擎进一步激活，高水平对外开放持续推进，营商环境不断优化，更多外资商超将为中国市场投入信任票。

(新华社北京1月15日电)

外资商超投资加码彰显中国市场「引力」

新华社记者 于佳欣 刘羽佳

中央学习贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想主题教育领导小组办公室、中央层面整治形式主义为基层减负专项工作机制办公室 公开通报3起整治形式主义为基层减负典型问题

新华社北京1月15日电 日前，中央学习贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想主题教育领导小组办公室会同中央层面整治形式主义为基层减负专项工作机制办公室对3起整治形式主义为基层减负典型问题进行通报。具体如下：

1. 福建省龙岩市长汀县在水土保持核心区搞“挖山造田”。龙岩市长汀县在原重点水土流失区、现水土保持核心区组织实施耕地、山林开发项目，通过劈山、平山“造田”，将地势陡峭、缺少水源、沙化严重的山坡开发成梯田，不顾缺水实际硬造“水田”。在“挖山造田”的带动下，当地连续22年实现耕地占补

平衡并经常超额完成指标，但部分新造田块耕种困难、缺水抛荒，有的山林开发项目烂尾、植被破坏，在水土流失治理尚未成功时，可能引起二次水土流失。

2. 山东省临沂市费县实行“千分制”甚至“双千分制”“三千分制”考核体系。2018年以来，临沂市费县对乡镇和县直部门单位组织开展了“千分制”甚至“双千分制”“三千分制”综合考核，其中2018年开展党建、经济社会发展“双千分制”考核，2019年还增加重大隐患整治考核，实行“三千分制”考核，其他年份实行“千分制”考核。同时，该县有个别部门、镇街在有的年度对下属单位、所属村

(社区)开展过“双千分制”考核。这类考核虽然有区分优劣、激励担当、促进发展的作用，但指标设置客观上存在过多过细、不够科学精准、脱离实际等倾向，还有的考核频率过高，实行月度排名、季度通报，不利于干部树立长远政绩观，加重了基层负担。

3. 甘肃省天水市盲目举债上马“有轨电车”项目造成巨大资金浪费。2018年以来，天水市通过PPP模式，规划投融资90亿元建设“有轨电车”一期和二期工程。2020年5月1日，一期工程建成并正式运营。同年11月，二期工程正式开工，并同步实施羲皇大道提升改造工程，计划3年建成。目前，由于资金



1月15日，检测列车行驶在池黄高铁汤湖特大桥上。当日，池黄高铁联调联试正式启动，全线开通运营进入倒计时。池黄高铁起自安徽池州站，终至安徽黄山黟县东站，正线全长约125公里，设计时速350公里，是武(汉)杭(州)快速铁路通道的重要组成部分。
新华社发(吕金艺摄)

新增贷款超22万亿元！从“钱景”看前景

新华社记者 吴雨

做生意要本钱，奔好日子要挣钱。最新数据显示，2023年我国新增人民币贷款超22万亿元。这背后是更多的发展机会，展现出中国经济的强劲活力。

金融活，经济活。我国经济实力实现历史性跃升，离不开充裕的信贷资金支持。随着国内生产总值(GDP)在2022年突破120万亿元，我国新增贷款当年也突破了21万亿元，并在2023年进一步增至22.75万亿元。

超22万亿元新增贷款都投向了哪里？近八成投向了企业。资金是企业发展的底气之一。企业若是“手头紧”，就难以大胆奔前景。

数据显示，2023年企(事)业单位贷款增加17.91万亿元，其中企业中长期贷款约占增量的76%，比重较2019年的62%明显提高，企业融资的稳定性不断提升。从另一个观察角度来看，我国经营主体的发展动力依然强劲，有着源源不断的融资需求。

2023年6月以来，工业企业资产负债率连续数月维持在57.6%。企业贷款保持较好增长势头，如何以可控的债务增量保持利润增长，成为摆在企业发展面前的一道考题。盘活低效占用的金融资源、提升资金周转效率才是明智之举。

那么资金流向了哪些领域？从记者采访金融机构得到的信息中，不难看出端倪。

目前，主要国有大行的制造业中长期贷款、普惠小微贷款、绿色贷款同比增速大体保持在30%至40%，有的大行的战略性新兴产业贷款同比增速更是超50%，均快于其全部贷款增速，更多信贷资源被用于加快培育新质生产力上。

资金活跃的地方，大多充满了活力。国产手机、新能源汽车走俏，国产邮轮首航、大飞机首秀不停步，文旅市场强劲复苏，乡村振兴展现新气象……从“钱景”看前景，信贷结

构有增有减，资金使用效率不断提升，紧跟中国经济高质量发展方向。

逐年增加的新增贷款只是金融支持经济发展的一个方面。

每年我国全部贷款中的相当一部分需要回收再投放，2023年末我国人民币贷款余额237.59万亿元，是年度增量的十倍多。除却信贷，我国还有全球第二大保险、股票和债券市场，企业直接融资渠道不断拓宽。

为经济社会发展提供高质量服务，金融体系一直很给力，还将持续发力。去年10月底举行的中央金融工作会议首次提出加快建设金融强国的目标，将金融工作上升到了更高战略高度。

世界最早的纸币——交子诞生在中国，对我国乃至世界都曾带来深远影响。往事越千年，如今站上新起点，在金融高质量发展的大力支撑下，金融“活水”正倾力浇灌发展沃土，带给中国经济更多创新动力和增长活力。
(新华社北京1月15日电)

这或许是大质量恒星通常形成于星团中心的原因。”许峰玮说。

“这一系列研究首次观测到了原恒星团中的质量分层现象，即大质量的云核向星团中心聚集，解决了长期以来关于质量分层现象起源的争议。此外，正如审稿人所评价的，这一整套分析方法为后续研究开辟了新道路，有助于深化对恒星形成的认识。”论文通讯作者、北京大学物理学院天文与天体物理研究所研究员王科说。

据悉，过去受观测设备及技术水平的限制，对星团的研究多集中于成熟星团。近年来，伴随新一代射电望远镜应用及计算能力提升，可研究的原恒星团样本量大大增加，人们才得以“溯本求源”，逐渐揭开大质量星团早期演化过程的面纱。

研究团队绘出大质量原恒星团形成图像

新华社北京1月15日电(记者魏梦佳)璀璨星空下，人类所看到的遥远星光，其实主要来自大质量恒星。这些体积庞大但数量稀少的恒星则诞生于大质量原恒星团。然而，这些庞然大物究竟如何形成的？

近几年，由北京大学主导的国际团队，利用国内外的多座大型射电望远镜开展了一系列高分辨率、高灵敏度的观测研究，最终系统性揭示并描绘出大质量原恒星团完整、连贯的演化动态图像。相关研究成果近日发表

于美国《天体物理学杂志增刊》和英国《皇家天文学会月刊》。

该研究集合了中国科学院上海天文台、北京大学、云南大学、智利大学以及美国哈佛大学史密松天体物理中心等20余所国内外高校及研究机构的科研人员。

论文第一作者、北京大学物理学院天文学系博士研究生许峰玮介绍，分子云是星系中较冷较致密的气体凝结体，是恒星形成的温床。观测显示，分子云中的高密度云核在

引力作用下，通过坍塌、收缩和分裂，最终形成了原始的恒星，即原恒星。而大量相互间存在引力作用的原恒星组合成群则形成了原恒星团。在持续坍塌和收缩效应下，原恒星团变得更加紧密。

此外，观测发现，分子云中的物质，最终仅有少量转化成恒星的部分，其他物质或以弥散气体的形式存在，或通过喷流等过程重返星际介质。“位于分子云中心的高密度云核吞噬周边气体的速度更快，也‘成长’得更快，