

国办印发《意见》

进一步优化支付服务提升支付便利性

新华社北京3月7日电 日前,国务院办公厅印发《关于进一步优化支付服务提升支付便利性的意见》(以下简称《意见》)。

《意见》以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导,立足新发展阶段,完整、准确、全面贯彻新发展理念,加快构建新发展格局,针对不同群体的支付习惯,统筹力量打通支付服务存在的堵点,弥合数字鸿沟,着力完善多层次、多元化的支付服务体系,为老年人、外籍来华人员等群体提供更加优质、高效、便捷的支付服务。

《意见》坚持目标导向、问题导向,提出六大任务:一是切实改善银行卡受理环境,满足老年人、外籍来华人员等群体“食、住、行、游、购、娱、医”等场景银行卡支付需求。二是坚持现金兜底定位,持续优化现金使用环境,不

断提升现金收付和外币兑换服务水平。三是进一步提升移动支付便利性,鼓励银行、支付机构和清算机构合作,做好适老化、国际化等服务安排。四是更好保障消费者支付选择权,规模以上的大型商圈、旅游景区、文体场所、酒店、医院等重点场所必须支持移动支付、银行卡、现金等多样化支付方式。五是优化开户服务流程,合理实施账户分类分级管

理,紧盯重点地区、重点网点、重点业务环节,不断提升账户服务水平。六是综合运用多种方式和渠道,持续加强支付服务宣传推广。《意见》要求加强统筹协调和组织实施,细化具体工作方案和配套措施,明确时间表和路线图,确保各项政策落到实处。各地区、各有关单位要建立健全工作机制,细化工作任务,切实优化支付服务,提升支付便利性。

具体来看,一般贸易作为我国对外贸易的主要方式,进出口比重提升:前2个月,一般贸易进出口4.34万亿元,同比增长10%,占我国外贸总值的65.7%,比去年同期提升0.8个百分点。

第一大外贸经营主体——民营企业活力充足。前2个月,民营企业进出口3.61万亿

元,同比增长17.7%,占我国进出口总值的54.6%,较去年同期提升4.2个百分点。广大民营企业通过积极抢抓机遇,市场开拓成效显著:对共建“一带一路”国家进出口同比增长17.4%。

对东盟、美国、韩国进出口增长。前2个月,东盟为我国第一大贸易伙伴,我国与东盟贸易总值为9932.4亿元,同比增长8.1%,占我国外贸总值的15%。同期,我国对第二大贸易伙伴欧盟进出口同比下降1.3%,对美国和韩国进出口同比分别增长3.7%和2.9%。

此外,多元经贸合作日益密切。前2个月,我国对共建“一带一路”国家合计进出口3.13万亿元,同比增长9%;对中亚五国、拉美和非洲进出口增速大幅高于整体,同比分别增长26%、17.3%和17.3%。

相比缩短了约一周。

“红海危机证明中国走在了前面。”美国《外交政策》双月刊如此论断,正是看到了中欧班列的更大价值:作为高质量共建“一带一路”的互联互通大动脉,中欧班列已联结欧洲25个国家219个城市,在动荡世界中构筑起一条安全畅通的供应链生命线。中欧班列运输服务网络基本覆盖亚欧大陆全境,有效扩大了中国与沿线各国经贸往来,深化了国际产能合作,加速了要素资源跨国流动,为亚欧大陆发展注入新动力。

《外交政策》刊文指出,“一带一路”倡议代表了每个国家为了本国利益都应该去做的事:建立尽可能多的供应通道。这既可以对冲不可预见的供应中断,又可以增强本国的韧性和影响力。”值得一提的是,中欧班列与海运航线不是相互竞争、争夺资源的关系,而是相互补充的关系,共同构成了中欧贸易不可或缺的网络。

世界经济运转离不开全球贸易和商品贸易。在地缘冲突重创全球供应链的背景下,中欧班列的优势与贡献弥足珍贵。这也再次说明,在当今全球风险挑战叠加的背景下,共建“一带一路”倡议对于稳定和繁荣世界经济具有日益重要的战略意义和时代价值。

(新华社北京3月7日电)

世界经济的韧性之优势。新加坡《联合早报》援引业内人士的话说,红海危机爆发后,对中欧班列的货运需求已上涨100%。从重庆输往欧洲的铁路集装箱运费因为供需关系变化增加约20%,但仍比目前海运运费便宜约三成,海运相较中欧班列已失去价格优势。效率更高是中欧班列对海运的天然优势。中欧班列从重庆发车至欧洲仅需15至20天,比红海航运快7至10天。中欧班列的效率还在不断提升。目前西安往返德国杜伊斯堡只需要10天,比2023年又缩短两天,和最早的班列

相比缩短了约一周。

“红海危机证明中国走在了前面。”美国《外交政策》双月刊如此论断,正是看到了中欧班列的更大价值:作为高质量共建“一带一路”的互联互通大动脉,中欧班列已联结欧洲25个国家219个城市,在动荡世界中构筑起一条安全畅通的供应链生命线。中欧班列运输服务网络基本覆盖亚欧大陆全境,有效扩大了中国与沿线各国经贸往来,深化了国际产能合作,加速了要素资源跨国流动,为亚欧大陆发展注入新动力。

《外交政策》刊文指出,“一带一路”倡议代表了每个国家为了本国利益都应该去做的事:建立尽可能多的供应通道。这既可以对冲不可预见的供应中断,又可以增强本国的韧性和影响力。”值得一提的是,中欧班列与海运航线不是相互竞争、争夺资源的关系,而是相互补充的关系,共同构成了中欧贸易不可或缺的网络。

世界经济运转离不开全球贸易和商品贸易。在地缘冲突重创全球供应链的背景下,中欧班列的优势与贡献弥足珍贵。这也再次说明,在当今全球风险挑战叠加的背景下,共建“一带一路”倡议对于稳定和繁荣世界经济具有日益重要的战略意义和时代价值。

(新华社北京3月7日电)

中国对瑞士等6国试行免签政策

新华社北京3月7日电 外交部领事司7日发布:为进一步促进中外人员往来,中方决定扩大免签国家范围,对瑞士、爱尔兰、匈牙利、奥地利、比利时、卢森堡6个国家持普通护照人员试行免签政策。2024年3月14日至11月30日期间,上述国家持普通护照人员来华经商、旅游观光、探亲访友和过境不超过15天,可免签入境。上述国家不符合免签条件人员仍需在入境前办妥来华签证。

“雪龙2”号离开秦岭站踏上归程

新华社南极秦岭站3月7日电(记者周圆)北京时间7日,执行中国第40次南极考察任务的“雪龙2”号在南极秦岭站上考队,启程返回中国。

“雪龙2”号于6日抵达南极秦岭站,这是本航次第三次停靠该站。停靠期间,69名考察队员分批搭乘乘船载直升机上船。接下来,“雪龙2”号将经停澳大利亚纽卡斯尔,部分队员将在此下船,搭乘国际航班回国。“雪龙2”号预计4月中旬抵达上海。

本次考察期间,“雪龙2”号已航行2.5万余海里,7次穿越西风带,顺利完成秦岭站建设保障任务,执行阿蒙森海大洋调查,在新西兰特利顿港举行公众开放日活动,并在赤道附近成功救援一艘遇险船只和船上4名船员。此外,“雪龙2”号还积极开展国际合作,帮助运送23名韩国考察队员从韩国张保皋站前往特利顿港。

中国第40次南极考察由自然资源部组织。考察队由来自国内80余家单位的460多人组成,搭乘“雪龙”号和“雪龙2”号于2023年11月1日从国内出发。“雪龙”号已于日前驶离南极中山站,开始返航。

2月末我国外汇储备为32258亿美元

新华社北京3月7日电(记者张千千 刘开雄)国家外汇管理局7日发布数据显示,截至2024年2月末,我国外汇储备规模为32258亿美元,较1月末上升65亿美元,升幅为0.20%。

国家外汇局相关负责人介绍,2024年2月,美元指数上涨,全球金融资产价格涨跌互现。汇率折算和资产价格变化等因素综合作用,当月外汇储备规模上升。

以军袭击加沙地带南部和中部至少41人死亡

新华社加沙3月6日电(记者柳伟建)据巴勒斯坦电视台6日报道,以色列军队当天袭击加沙地带南部和中部多个地区,造成至少41人死亡。

报道说,以军6日继续密集轰炸加沙地带南部城市汗尤尼斯多地,至少29名死者被送往医院。加沙地带中部加沙干河附近一处救援物资领取点当天遭以军袭击,造成至少7人死亡、14人受伤。此外,以军当天空袭加沙地带中部努赛赖特难民营一处住宅,造成至少5人死亡。

巴勒斯坦加沙地带卫生部6日发表声明说,加沙地带北部缺乏援助物资,过去数日已有至少20人因脱水和不良营养死亡。

据加沙地带卫生部6日发布的消息,以军过去24小时对加沙地带的袭击共造成86人死亡、113人受伤。去年10月新一轮巴以冲突爆发以来,以色列在加沙地带的军事行动已造成超过3.07万人死亡、逾7.2万人受伤。

日本实际工资连续22个月同比下降

新华社东京3月7日电(记者欧阳迪娜 刘春燕)日本厚生劳动省7日公布的初步统计结果显示,扣除物价上涨因素后1月日本实际工资收入同比下降0.6%,连续22个月同比减少。

统计结果显示,工资上涨跟不上物价上涨的局面持续存在,但1月日本实际工资收入降幅有所缩小。此外,当月日本劳动者人均名义现金工资同比增长2%,2022年1月以来连续第25个月实现正增长。

分析人士指出,虽然日本春季劳资谈判结果对工资增长可能产生积极影响,但工资上涨仍存在一定阻力。

厚生劳动省此前公布的统计数据称,2023年日本劳动者实际工资收入比上年下降2.5%,连续两年下降。

美联储“褐皮书”显示美国通胀压力仍普遍存在

新华社华盛顿3月6日电(记者许缘)美国联邦储备委员会6日发布的全国经济形势调查报告显示,自1月初以来,美国经济略有增长,通货膨胀压力仍普遍存在。

这份报告根据美联储下属12家地区储备银行的最新调查结果编制而成,也称“褐皮书”。报告显示,自今年1月上次“褐皮书”发布以来,美联储辖区中有8个辖区经济缓慢增长,但费城辖区经济活动有所放缓。同时,消费者支出小幅下降,家庭消费继续降低。不过,由于抵押贷款利率上涨放缓,住宅地产需求有所上升。

通胀方面,各辖区物价上涨压力仍普遍存在,仅几个辖区通胀形势出现一定程度缓和。由于消费者对价格变化越来越敏感,企业更难将高成本转嫁出去。

“褐皮书”还显示,多数辖区总体就业水平温和上升,劳动力市场紧张状况进一步缓解,但企业在吸引工程师或熟练工人等技能人才方面仍存在困难。同时,员工薪资水平继续上涨,仅有几个辖区的工资涨幅有所放缓。

美联储每年发布8次“褐皮书”,通过地区储备银行对全美经济形势进行摸底。该报告是美联储货币政策会议的重要参考资料。下一次美联储货币政策会议将于3月19日至20日举行。

秘鲁新部长会议主席宣誓就职

据新华社利马3月6日电 秘鲁总统博鲁阿尔特6日在总统府主持了秘鲁新部长会议主席(总理)古斯塔沃·阿德里安森的宣誓就职仪式。阿德里安森是一名法律专家,曾任秘鲁司法部长。

我国出口重回两位数增长

新华社北京3月7日电(记者邹多为 唐诗凝)海关总署7日发布数据:2024年前2个月,我国货物贸易进出口总值6.61万亿元,同比增长8.7%。其中,出口3.75万亿元,同比增长10.3%,增速重回两位数。

海关总署统计分析司司长吕大良表示,前2个月,我国货物贸易延续去年四季度以来的向好态势,连续5个月同比增长,进出口规模创历史新高,增速较去年四季度加快7.1个百分点,实现良好开局。

地缘风险频发凸显中欧班列稳定器作用

新华社记者 高文成

“30年来第一次没有任何一艘汽车运输船过境红海。”欧洲船东公司如此感叹近期红海危机影响。一段时间以来,红海安全形势持续恶化,航运公司被迫绕行,海上运输成本大幅上涨,抵达时间难以预测,严重冲击全球产业链供应链稳定。航运业面临困境之际,“中欧班列提前订满”“红海危机证明中国走在了前面”等新闻标题频频见诸国际媒体报端。在红海危机等地缘风险频发、全球物流和供应链遭受冲击的背景下,中欧班列的稳定器作用更加凸显。

红海是全球海运线路上的重要航道。新一轮巴以冲突爆发后,胡塞武装在红海水域发动袭击,以示对巴勒斯坦的支持。美国等对胡塞武装目标发动空袭,导致局势更加紧张。很多国际航运公司被迫暂停红海航线,绕行非洲好望角,亚欧贸易往来时间成本陡增,运输成本翻了一不止一番,导致全球产业链供应链失衡,引发连锁反应。

据《日本经济新闻》报道,东亚—欧洲航

线上约有47%的玩具、40%的家电产品和服装的运输正受到运费上涨和延期抵达的影响。部分工业原材料难以交货,特斯拉、沃尔沃等大型企业比利时等地的配件工厂被迫暂停生产。联合国贸易和发展会议贸易物流处处长杨·霍夫曼说,红海危机“正在给本就脆弱的全球贸易和供应链带来破坏性的影响”,“这些干扰凸显了海运在应对地缘政治、紧张局势和气候变化时的脆弱性”。

风险面前,全球物流业更加清醒地认识到霍夫曼提到的“脆弱性”,重新审视货物运输选择,寻找更安全的运输方案。美国消费者新闻与商业频道网站2月初援引荷兰铁路桥接公司执行董事伊戈尔·坦巴卡的话说,过去四周,中欧班列预订量增长37%，“对铁路运输的需求爆炸式激增”。中欧班列“提前订满”的主要原因,正是这条运输线提供了全球产业链供应链最稀缺的资源——稳定性。

中欧班列受外部环境影响小、稳定性高。中欧班列开通数条全时程时刻表线路,沿

线各国铁路安排固定的车次、线路、班期和运行时间,重点对口岸站换装、交接等作业环节予以合理控制,境内外全程运输时间相对固定,为客户生产组织、物流贸易、资金周转提供了稳定预期,可以更好地保障国际产业链供应链畅通。美国媒体指出,红海危机等地缘风险暴露了海上咽喉的脆弱性,相比之下跨欧亚铁路货运量的可靠性和准时性更高。

在提高供应链稳定性之外,中欧班列还具有明显的性价比优势。新加坡《联合早报》援引业内人士的话说,红海危机爆发后,对中欧班列的货运需求已上涨100%。从重庆输往欧洲的铁路集装箱运费因为供需关系变化增加约20%,但仍比目前海运运费便宜约三成,海运相较中欧班列已失去价格优势。效率更高是中欧班列对海运的天然优势。中欧班列从重庆发车至欧洲仅需15至20天,比红海航运快7至10天。中欧班列的效率还在不断提升。目前西安往返德国杜伊斯堡只需要10天,比2023年又缩短两天,和最早的班列

相比缩短了约一周。

“红海危机证明中国走在了前面。”美国《外交政策》双月刊如此论断,正是看到了中欧班列的更大价值:作为高质量共建“一带一路”的互联互通大动脉,中欧班列已联结欧洲25个国家219个城市,在动荡世界中构筑起一条安全畅通的供应链生命线。中欧班列运输服务网络基本覆盖亚欧大陆全境,有效扩大了中国与沿线各国经贸往来,深化了国际产能合作,加速了要素资源跨国流动,为亚欧大陆发展注入新动力。

《外交政策》刊文指出,“一带一路”倡议代表了每个国家为了本国利益都应该去做的事:建立尽可能多的供应通道。这既可以对冲不可预见的供应中断,又可以增强本国的韧性和影响力。”值得一提的是,中欧班列与海运航线不是相互竞争、争夺资源的关系,而是相互补充的关系,共同构成了中欧贸易不可或缺的网络。

世界经济运转离不开全球贸易和商品贸易。在地缘冲突重创全球供应链的背景下,中欧班列的优势与贡献弥足珍贵。这也再次说明,在当今全球风险挑战叠加的背景下,共建“一带一路”倡议对于稳定和繁荣世界经济具有日益重要的战略意义和时代价值。

(新华社北京3月7日电)

世界经济的韧性之优势。新加坡《联合早报》援引业内人士的话说,红海危机爆发后,对中欧班列的货运需求已上涨100%。从重庆输往欧洲的铁路集装箱运费因为供需关系变化增加约20%,但仍比目前海运运费便宜约三成,海运相较中欧班列已失去价格优势。效率更高是中欧班列对海运的天然优势。中欧班列从重庆发车至欧洲仅需15至20天,比红海航运快7至10天。中欧班列的效率还在不断提升。目前西安往返德国杜伊斯堡只需要10天,比2023年又缩短两天,和最早的班列

相比缩短了约一周。

“红海危机证明中国走在了前面。”美国《外交政策》双月刊如此论断,正是看到了中欧班列的更大价值:作为高质量共建“一带一路”的互联互通大动脉,中欧班列已联结欧洲25个国家219个城市,在动荡世界中构筑起一条安全畅通的供应链生命线。中欧班列运输服务网络基本覆盖亚欧大陆全境,有效扩大了中国与沿线各国经贸往来,深化了国际产能合作,加速了要素资源跨国流动,为亚欧大陆发展注入新动力。

《外交政策》刊文指出,“一带一路”倡议代表了每个国家为了本国利益都应该去做的事:建立尽可能多的供应通道。这既可以对冲不可预见的供应中断,又可以增强本国的韧性和影响力。”值得一提的是,中欧班列与海运航线不是相互竞争、争夺资源的关系,而是相互补充的关系,共同构成了中欧贸易不可或缺的网络。

世界经济运转离不开全球贸易和商品贸易。在地缘冲突重创全球供应链的背景下,中欧班列的优势与贡献弥足珍贵。这也再次说明,在当今全球风险挑战叠加的背景下,共建“一带一路”倡议对于稳定和繁荣世界经济具有日益重要的战略意义和时代价值。

(新华社北京3月7日电)

世界经济的韧性之优势。新加坡《联合早报》援引业内人士的话说,红海危机爆发后,对中欧班列的货运需求已上涨100%。从重庆输往欧洲的铁路集装箱运费因为供需关系变化增加约20%,但仍比目前海运运费便宜约三成,海运相较中欧班列已