

境外刷卡“买买买”会受影响么？ 1000元要上报，

境外刷卡1000元要上报

你我海外“买买买”会受影响么？

近日，国家外汇管理局要求各发卡行自8月21日起接入银行卡外汇管理系统报送银行卡境外交易信息

境外刷卡为啥要上报？这会受影响消费者海外消费么？

其实，1000元只是银行上报信息的“门槛”，而不是限制海外消费额度

为完善银行卡境外交易统计、维护境外交易秩序，2017年6月外汇局发布通知

自9月1日起 境内发卡金融机构向外汇局报送

境内银行卡 在境外发生的 全部提现 和 单笔等值1000元人民币以上的消费交易信息

外汇局相关人士介绍

- ▲ 上报信息的是银行而非个人
- ▲ 不会增加个人用卡成本
- ▲ 更与海关报税无关

新华社发（大集制图）

据新华社电 近日，国家外汇管理局要求各发卡行自8月21日起，接入银行卡外汇管理系统报送银行卡境外交易信息。境外刷卡为啥要上报？这会受影响消费者海外消费么？

“听说境外刷卡1000元就要上报，我出国是不是要多换些外汇现金？国外商场打折是不是也只能干瞪眼？”马上要出国休假的李女士感到有些困惑。

其实，李女士的担心没有必要。1000元只是银行上报信息的“门槛”，而不是限制海外消费额度。

为完善银行卡境外交易统计、维护境外交易秩序，今年6月外汇局发布通知，自9月1日起，境内发卡金融机构向外汇局报送境内银行卡在境外发生的全部提现和单笔等值1000元人民币以上的消费交易信息。

此次，外管局发布的通知并非外汇新规，而是对9月1日起正式实施的信息报送，进行银行卡管理系统的联调、验收和试运行。9月1日以后，接入银行卡外汇管理系统、报送银行卡境外交易信息，将成为今后境内金融机构开通本行银行卡境外业务的重要条件。

“上报信息的是银行而非个人，不会增加个人用卡成本，更与海关报税无关。”外汇局相关人士介绍，今年以来，外汇管理部门对金融机构加强了信息上报要求，希望通

过提升银行卡跨境交易统计水平，提高打击犯罪的有效性。

今年6月，相关管理部门对《金融机构大额交易和可疑交易报告管理办法》进行了修订，大额交易的报告门槛从20万元降到5万元，以提高反洗钱和反腐败的效率。该修订已于7月1日起正式施行。

大额交易需要申报容易理解，为什么个人境外刷卡1000元也要上报？

专家表示，作为个人出境使用最主要的支付工具，个人境外持卡交易已超1200亿美元。但随着海外消费金额的逐年增长，个人外汇违法违规时有发生，不少人通过刷卡购买境外投资性保险、境外购房，更有甚者刷卡进行虚假购买，兑换成现金非法转移资产。

个人外汇违规行为往往带有明显的羊群效应，如不予以严惩将引发风险，因此外管局不断加大个人外汇违规行为的查处力度。为此，外汇管理部门加强银行卡跨境交易统计，进一步提升金融交易透明度、统计数据质量等。

外汇局明确表示，此次银行卡境外交易信息采集，不涉及银行卡境外使用的外汇管理政策调整。外汇局将继续支持和保障个人持银行卡在境外经常项下合规、便利化用卡。也就是说，交易信息采集标准的高低，不影响个人实际使用银行卡进行交易的额度。

两部门出台意见鼓励共享汽车发展

据新华社电 交通运输部、住房城乡建设部8日联合发布《关于促进小微型客车租赁健康发展的指导意见》。意见明确鼓励分时租赁新业态发展，在坚持公交优先发展战略的前提下，考虑分时租赁非集约化出行的特点，合理确定分时租赁在城市综合交通运输体系中的定位。

指导意见提出，分时租赁，俗称汽车共享，是以分钟或小时等为计价单位，利用移动互联网、全球定位等信息技术构建网络服务平台，为用户提供自助式车辆预订、车辆取还、费用结算为主要方式的小微型客车租赁服务，是传统小微型客车租赁在服务模式、技术、管理上的创新，改善了用户体验，为城市出行提供了一种新的选择，有助于减少个人购车意愿，一定程度上缓解城市私人小汽车保有量快速增长趋势以及对道路和停车资源的占用。

指导意见明确，要综合考虑城市经济发展、交通出行结构、汽车保有量、停车资源等实际，研究建立与公众出行需求、城市道路资源、停车资源等相适应的分时租赁车辆投放机制，使其与城市公共交通、出租汽车等出行方式协调发展，形成多层次、差异化的城市交通出行体系。

在规范发展方面，分时租赁经营者应具备线上服务能力，要通过技术手段落实承租人身份查验要求。推广应用“电子围栏”技术，引导用户有序停车，加

强停车管理。分时租赁经营者应具备线下运营服务能力，要通过运营人员日常巡检、车辆自检等方式，确保车辆安全状况良好，要建立完善车辆调度、维修、救援、回收机制和流程。采用安全、合规的支付结算服务，确保用户押金和资金安全，确保用户个人信息安全。鼓励分时租赁经营者采用信用模式代替押金管理。

鼓励使用新能源汽车开展分时租赁，并按照新能源汽车发展有关政策在充电基础设施布局和建设方面给予扶持。鼓励城市商业中心、政务中心、大型居民区、交通枢纽等人流密集区域的公共停车场为分时租赁车辆停放提供便利。鼓励探索通过优惠城市路内停车费等措施，推动租赁车辆在依法划设的城市路内停车位停放，在不增加城市道路拥堵、不影响其他社会车辆停放的情况下，提高路内停车位的使用效率和租赁车辆使用便利度。

指导意见明确，推动建设龙头企业引领、网络覆盖广泛、经营行为规范、服务品质优良的小微型汽车租赁服务体系。租赁车辆应按照国家规定的保险费率投保交强险、第三者责任险。落实身份查验制度，推动解决租赁车辆道路交通安全违法问题，形成统一、开放的租赁市场，为行业健康发展创造条件。

物流“降成本”进行时 共享模式有望成突破口

据新华社电 中国物流与采购联合会近日发布的数据显示，上半年我国社会物流总费用占GDP的比率为14.6%，比一季度回落0.3个百分点，这显示我国的物流“降成本”工作正在稳步推进。在政府降低物流税费的同时，共享经济模式的出现，为物流“降成本”提供了新的突破口。

物流成本偏高，是我国经济运行中的一大难题。2013年，我国社会物流总费用占GDP的比率为18%，是发达国家的近两倍。此后逐年降低，到2016年已降至14.9%，但仍明显高于发达国家。

为降低物流成本，在政府推进的减税降费工作之外，近年来依托互联网平台快速发展的共享经济模式，给物流“降成本”带来新的思路。

在日前举行的“中国物流生态圈共享经济高峰论坛”上，中国物流与采购联合会秘书长崔忠付表示，在公共出行领域，中国已是全球规模最大的共享汽车和共享单车市场。随着共享经济的深入，共享的对象也由汽车、房屋发展到更广阔的社会资源，物流就是其中之一。

在崔忠付看来，物流领域的共享经济可以分几个层次。一是物流资源的共享。受滴滴、优步启发，通过互联网平台共享卡车资源，实现车货之间的匹配，从而降低卡车回程空返率。在

公路货运领域，此类平台一度达到200多家。大浪淘沙之后，目前还剩下数十家。

二是物流基础设施的共享。比如通过建设物流园区，将卡车司机、货主企业、物流企业、政府办事机构、配套企业等集聚在一起，形成新的物流生态圈，产生协同效应。“这种共享，比单个的物流资源共享具有更丰富的意义。”

“共享经济的核心是在所有权不变的情况下，通过分享使用权来提高行业效率。”互联网物流平台“天地汇”创始人徐水波说，物流行业有六大成本来源：人力成本、燃油、过路过桥费、仓库租金、配送、车辆。这其中，车辆运输效率的提升是关键。徐水波介绍，根据过去一年多的实践，通过基于互联网的共享模式，部分干线车辆的使用率从40%增长到80%，月行驶里程从1.3万公里提升到3.5万公里左右，推动运输成本下降20%以上。

展望未来，这种共享的思路会进一步拓展，比如将车企、金融企业、油品供应商、轮胎服务商等集聚在一个平台上，资源的利用效率会进一步提高。

“物流领域的共享经济商业模式还在探索之中，在产品和服务的标准化、安全性方面还有提升空间，需要在不断改进中走向成熟。”崔忠付说。



霸州：企业化解过剩产能转型迎发展

这是霸州市新利钢铁有限公司被封存的设备(8月8日摄)。2017年7月底，该公司产能整体退出、设备封存通过河北省验收，将于年内全部拆除。

近年来，霸州市在去产能过程中，按照“企业主体、市场运作、政府推动、政策支持”的方法，引入战略投资者以整体收购方式，打造“以企业转型升级促产业转型升级，从而实现区域转型发展”的去产能新模式，推动去产能工作。

新华社发

邢台上半年 12315系统平台 接听热线7126件

本报邢台电(记者邢云 张会武) 8月8日，邢台市政府新闻办举行发布会，该市工商部门就消费维权情况向社会予以通报。据悉，1—6月底，该市12315系统平台共接听热线7126件，其中消费者咨询5753件，投诉960件，举报413件，回复语音留言15359件，处理全国互联网平台投诉举报354件，处理信函投诉举报296件，为消费者挽回经济损失86万元。全市消协组织共受理消费者投诉356件，为消费者挽回经济损失83.75万元。

据分析，今年上半年，邢台工商部门处理的消费维权案例热点主要体现在：网购纠纷明显增多，全市共受理网购类投诉举报631件，比2016年同期(287件)增加344件，增幅接近一倍；汽车销售服务类投诉举报比重较大，全市共受理交通工具投诉举报135件，其中涉及汽车及零部件投诉举报90件，占交通工具投诉总量的66.7%。同时，预付费式消费问题仍然存在。