

“外卡内绑”增长明显 支付更加便利化

7月26日,中国人民银行举行“推动支付行业高质量发展”媒体吹风会,就支付便利化工作、外籍来华人员使用移动支付等话题回应关切。据悉,目前外籍来华人员、老年人等群体可以灵活地选择银行卡、现金、移动支付等多样化的方式,在各类场景进行支付,支付的便利性明显提升。

外卡支付环境更完善



“跨境就医不用为没带现金发愁了。”近日,越南籍来华人员阮氏芳到云南红河州河口瑶族自治县人民医院看病就医。在缴费时,她才想起来没提前兑换人民币现金,十分担心。医院工作人员发现后,立即上前用越南语向她介绍,医院使用的农业银行POS机已开通外卡受理功能,维萨(VISA)、万事达(Mastercard)等外卡均可实时支付。最后,阮氏芳顺利地使用VISA卡支付了医院检查费用。

农行红河分行工作人员介绍,近期,农行针对“食、住、购、娱、医、学、游”重点场景的商户开通维萨、万事达、美国运通(AMERICAN EXPRESS)、境外银联卡的受理功能。目前,农行红河分行已开通火车站、汽车客运站、3A级以上景区、公立医院、城市核心商圈等72户重点优质商户外卡受理功能。同时,农行红河分行辖内50个对外营业网点均可提供人民币现钞支取服务功能。

“境外银行卡刷卡支付更加便利。”中国人民银行支付结算司司长严芳表示,人民银行会同相关行业主管部门,结合来华人员动线轨迹,划定商圈、景区、机场、酒店等重点场所、重点商户,加快推进境外银行卡受理改造。

目前,重点商户的外卡受理覆盖率大幅提高,受理环境显著改善。

据主要银行卡组织统计,2024年6月,境外银行卡支付161万笔、金额29亿元,交易量较2月基本翻番。

移动支付意愿提高



近期,北京外国语大学丝绸之路研究院课题组基于对103个国家714位外国旅客的调研,发布了《外国旅客在华支付体验实证研究报告》。报告显示,随着一系列便利化措施加快落地,外国旅客在华支付体验持续改善,98%的受访外国旅客会向朋友推荐来华旅行;86%有过来华旅行经历的外国旅客认为在华支付体验更便捷了;更多外国旅客入乡随俗,大部分体验过中国移动支付,用过支付宝的入境旅客中,近97%还会推荐朋友使用。

前期,中国人民银行指导支付机构扩大了“外卡内绑”和“外包内用”的业务范围,优化业务流程,提升交易限额,开展用户分层认证试点,改善使用体验。

国家外汇局经常项目管理局副司长张青青介绍,国家外汇局聚焦外籍来华人员旅游、工作、生活中的难点、堵点,会同中国人民银行指导支付宝、财付通

等主要支付机构,优化业务流程,简化身份验证,提高绑卡效率,将单笔交易限额由1000美元提高到5000美元,并将年累计交易限额由1万美元提高到5万美元,以便外籍人士扫码支付打车、餐饮、购物等日常消费。

“外籍来华人员使用移动支付的意愿大幅提高。”严芳表示,上半年,超500万人入境人员使用移动支付,同比增长4倍;交易9000多万笔,金额140多亿元,均同比增长7倍。

此外,在现金支付方面,中国人民银行货币金银局副局长张萌表示,中国人民银行引导经营主体强化现金法观念,充分考虑老年人、外籍来华人士等群体的需求,自觉支持现金支付。针对外籍来华人士在机场、旅游度假区等高频活动地区开展双语宣传,告知现金获取渠道,积极推动在滴滴打车、高德地图、交通广播台等渠道提示出租车机备足零钱、支持现金支付。

本文收集整理自经济日报、上海证券报、每日经济新闻等媒体



拒收现金大幅减少

“经过近一段时间的整治,拒收现金的现象大幅度减少,拒收现金违法在社会层面形成共识。”张萌表示。

人民银行各分行对全国约9.4万家经营主体进行暗访发现,支持现金支付的经营主体占比为99.3%。支付便利化专班暗访17个重点城市、3000余家经营主体显示,支持现金支付的经营主体占比为99.4%,零钱备付充足的经营主体占比为91.9%,现金收付环境显著优化。

2024年上半年,人民银行对7起公众关注度高、影响范围大的拒收人民币违法案件实施了行政处罚。对57起情节轻微、初次违法、未造成危害后果的拒收现金行为主体进

行批评教育、督促整改。选取15起典型案例进行剖析警示、举案说法。

为不断优化改善现金使用环境,人民银行强化宣传引导,充分保障公众使用现金需求。2024年上半年投放20元及以下面额现金809亿元,同比增长30%。系统提升现金服务水平,引导银行业金融机构走出网点,准确对接需求,针对出租车、个体工商户等找零难的问题,提供上门兑换、网点即来即兑等多种形式的零钱包服务,对零钱需求量较大的医院、大型商超、交通枢纽等单位主动上门走访,登记需求,提供收款配款服务,达到59万余次。

张萌介绍,人民银行依托银行网点建成并巩固14万个网格责任

区,精准对接15类重点行业经营主体,开展排查和暗访,了解经营主体现金收付条件和零钞备付情况,发现并及时解决问题。截至2024年6月底,累计排查经营主体2362.7万家,暗访经营主体22万家,发现问题698个并组织解决。对摸排中发现并确认的拒收现金的行为,依法严肃查处,强化震慑作用。

张萌提示,如果公众遇到拒收现金行为,可以明确告知对方其行为违法,保留相关视频音频证据,并向中国人民银行当地分支机构举报,人民银行将按照有关法律和执法程序规定进行核实,并依据行为的性质、情节轻重、影响范围等依法依规予以惩处。

持续优化支付服务体系



尽管优化支付服务工作取得了积极成效,但据了解,从摸排的情况来看,各地区、各领域支付服务水平还不够均衡,各类群体的支付需求还没有完全得到满足。

“优化支付服务是一项长期的系统性工程,不仅需要各部门协同配合,更需要有为政府和有效市场相结合。”严芳表示,前一阶段主要发挥政府作用,弥补市场不足,体现社会效益。下一阶段要进一步提高工作的科学性、针对性和精准性,构建可持续发展模式,引导市场良性运转,实现社会效益和经济效益的有机结合。

一方面,中国人民银行将继续优化支付服务供给。严芳举例,在完善银行卡使用环境方面,将指导中国人民银行各分行、各金融机构,结合外籍来华人员动线,聚焦重点旅游、港口、商贸城市,动态调整重点商户的覆盖范围,持续优化重点商户的结构,科学精准提升外卡受理的质效,同时常态化开展摸排巡检和收银员培训,巩固好、维护好外卡受理环境。

另一方面,中国人民银行将探索构建多方参与、成本共担、利益共享的发展模式。严芳表示,以机场支付服务示范区为例,由于重点

机场入境航班多、覆盖时间长,保障示范区的可持续运转、服务时间尽可能覆盖更多的人境航班非常关键,如果单靠一家机构建设运营,存在较大的压力。因此,不仅需要商业银行、支付机构多方参与、共担成本,也希望文旅、通讯、交通等单位一起共建,为外籍来华人员提供便捷的一站式综合服务,有效满足各类需求。

张青青表示,国家外汇局将持续做好用汇服务保障,进一步便利外籍人员短期来华旅游和长期在华工作生活。一是指导受理机构、银行持续优化“外卡内绑”,线上刷外卡消费等支付服务,改进使用体验和服务流程,不断丰富产品功能,扩大支付受理范围,提升外籍来华人员支付便利度。二是支持重点地区和机构积极探索丰富支付产品,提供多样化、适配性的创新服务,满足外籍来华人员移动支付和线上消费需求。三是加强政策传导和培训,指导银行网点柜台一线人员准确把握外汇政策,提升外汇服务质量和水平。四是积极对接驻华外交机构、重点高校、科研院所等外籍人员集中的机构,指导银行“一对一”提供综合性服务方案,扎实做好用汇保障。

把握“三期叠加”黄金机遇期 构建船舶能源转型新格局

(上接第1版)

从船舶制造周期来看,上一轮船舶制造上行期可追溯到2003—2008年。近十年来,由于船东对未来燃料技术发展、燃料成本价格、政策法规变化把握不准,对船舶的更新换代保持观望态度,加剧了全球船队“老龄化”趋势。根据联合国贸易和发展会议发布的《海运评述2023》,目前全球船舶平均船龄已达22.2年,创历史新高。海运船舶的平均寿命在25年,考虑到1—2年的船舶交付期,2024—2026年必将迎来新一轮船舶制造上行期。

船舶能源转型路径 仍需完善

船舶新能源替代技术百家争鸣,目前没有任何一种能源/动力技术具有全方位、压倒性的优势可以完全替代传统燃油的中心地位。不同类型船舶的能源替代适用性也存在差异。例如,受限于吨位密度,公务船、拖轮等短途船更适用于使用锂电池或氢燃料电池,远洋船等长途船适用于

LNG、甲醇等替代燃料。尽管基于船舶新能源技术发展现状,短期看LNG、中期看绿色甲醇和氨、长期看氢能的能源转型格局已成为业内共识,但是针对不同细分领域船舶能源转型的中国路径仍需进一步完善。

目前,中国已成为集齐大型邮轮、大型LNG运输船和航空母舰等船舶制造“三颗明珠”的国家,正在向世界造船强国迈进。但是,新一轮船舶制造周期恰逢新能源应用技术变革,船舶制造业的竞争范式正在从成本竞争向技术竞争转变。自2022年起,全球新能源船舶订单占比已经超过半数,但是中国船厂目前仍以常规燃料船制造为主。未来,我国船企在新能源船舶制造技术方面仍需突破,市场竞争力仍需进一步提升。

随着船舶脱碳进程的加速推进,绿色能源供应挑战将呈指数级增长。一方面,现阶段绿色替代燃料的产能尚不能满足航运业大批量使用的需要。例如,我国是全球最大的甲醇生产国和消费国,产能约占全球的65%,但是化石甲醇更适用于使用锂电池或氢燃料电池,远洋船等长途船适用于

面,替代燃料加注设施配备尚不充足。目前,全球范围内有180余个港口可以实现LNG加注。但是仅有10余个港口可提供甲醇加注,甲醇加注设施建设还处于起步阶段。氢燃料加注仅在试点中实现成功,对于推广应用依然受限于燃料加注与安全应用等相关国际标准/规范的缺失,因此加注设施建设任重道远。

囿于原料来源与生产技术限制,不同生产方式船舶新能源的生产成本与碳足迹具有显著差异。保证船舶新能源供应及使用的“绿色性”是未来实现航运业脱碳的关键。目前,欧盟已通过全球首个绿色航运燃料法案Fuel EU Maritime,要求对船用燃料全生命周期的温室气体排放强度开展认证工作。中国船级社发布的《船用燃料全生命周期温室气体排放强度计算与认证指南》已于2023年6月正式生效,对于燃料上船前与船端使用的

认证与核查提出了具体要求。但是该项工作尚处于起步阶段,核查与监管能力建设尚不充足,随着新能源供应链产业链的激活与船舶新能源应用的全面推广,监管能力不足的问题将会进一步加剧。

立足新阶段 抢抓机遇开新局

立足船舶绿色发展新阶段,我们需要抢抓“三期叠加”黄金机遇期,育新能源发展之先机、开船舶能源转型之新局,为加快绿色交通发展提供有力支持。

——兼容并济,加快制定燃料转型时间表与路线图。

一是加强顶层设计,积极探索航运脱碳进程不同阶段、不同场景、不同细分领域的综合船舶新能源转型解决方案,系统谋划我国航运业新能源转型时间表和路线

图。二是统筹推进包含燃料/电池特性、全生命周期减碳贡献、经济可行性、供应稳定性、船型适用性和基础设施可用性的船用新能源库及评价体系建设。三是加快绿色甲醇、绿氨、绿氢等船用新能源统筹布局,推动上游产业链快速发展,释放中国船用新能源产业潜力,抢占船用新能源市场先机。

——竿头日进,加强新能源船舶自主创新制造能力。

一是加大新能源船舶研发投入,拓展船舶制造企业资金渠道及技术交易税收优惠等普惠性政策。二是加快推进“政产学研用投”协同创新体系,构建新能源船舶示范应用场景,推动新能源船舶技术研发和成果转化应用。三是加强新能源船舶制造产业链资源整合,打造新能源船舶制造产业集群,提升船舶主机相关核心装备和能源供给系统的本土化配套能力。四是强化数字赋能,将能源供给系统、绿色节能装置与智能系统有机结合,促进未来低碳或零碳船舶的迭代升级。

——运筹帷幄,推进船舶替代燃料加注设施建设与改造。一是按照中国船级社发布的《船用燃料全生命周期温室气体排放强度计算与认证指南》,加快推进落实船舶燃料碳来源和碳去向的评定、生命周期标签体系构建与绿色燃料认证工作,推动各类社会组织采信认证结果。二是构建船舶绿色燃料供应市场交易监管机制,创新对绿色燃料加注、新型储能等新产业新业态监管方式,维护市场秩序。三是加强船舶能耗数据和碳强度核查监管,同时鼓励船东使用碳排放计算工具,加大对自身船队碳排放水平的监测和披露。