

清明假期首日全国交通出行人次数近2.9亿人次

比2024年同期增长9.7%

新华社北京4月5日电（记者叶昊鸣）记者从交通运输部获悉，2025年4月4日（清明假期首日），全社会跨区域人员流动量为28748.2万人次，比2024年同期增长9.7%。

具体来看，铁路客运量为2009.3万人次，比2024年同期增长8.4%；水路客运量为88万人次，比2024年同期增长24.4%。民航客运量为

178.9万人次，比2024年同期增长8.6%。公路人员流动量（包括高速公路及普通国道非营业性小客车人员出行量、公路营业性客运量）为26472万人次，比2024年同期增长9.7%。其中高速公路及普通国道非营业性小客车人员出行量为22823万人次，比2024年同期增长11.1%；公路营业性客运量为3649万人次，比2024年同期增长1.8%。



乐享春光

清明假期，人们走出家门，踏青游玩，乐享美好春光。

▲4月5日，游客在四川省阆中古城贡院广场观看“鼓上舞”。

新华社发（王玉贵摄）

▲4月5日，游客在江苏省兴化市千垛景区赏花游玩（无人机照片）。

新华社发（周社根摄）

清明出行 交警保畅

清明节小长假期间，各地公安交管部门通过AI助力、跨区域警务合作、人性化执法等，全力保障平安出行。

清明前夕，为排查道路隐患，江苏省苏州市吴江区公安局交警大队民警马世元和同事们带着新武器——“苏城朱雀”道路交通安全隐患AI智能诊治系统，对辖区国道进行了全面排查。每逢节假日，热门旅游城市苏州市人流量、车流量增长明显。“去年，我们运用‘苏城朱雀’排查试点道路，精确识别43处安全隐患，整改至今未发生一起亡人事故。”马世元说。

福建省诏安县地处闽粤交界，清明节跨省回乡祭扫踏青车流剧增，诏安县公安局依托与广东饶平警方建立的跨区域警务合作机制，多警联动，强化秩序维护、交通疏导、安全巡护，让祭扫活动安全有序，踏青出行平安舒适。

在河北省保定市，交警们通过人性化执法为祭拜者和游客提供服务。

4日一早，刘先生一家人驱车从天津赶往保定老家的陵园祭拜先人，周边停车场已满，刘先生只得先靠边停车。刚结束祭拜，电话来了。“您好，保定交警。”自知没停车位刘先生心中一慌，“警察同志，您先别贴条，我马上开走！”“打这个电话不就是因为您车没按规停放，更提醒您应关好车窗，我看车内还放置了一些物品，人流量大更要看好财物。”

清明假期，全国各地交警全警保障道路交通安全畅通，全力应对小长假交通压力，加强景区、墓区等交通关键节点警力部署，以科学指挥疏导和人性化执法，提供更优质的交通安全服务保障。

新华社记者 任沁沁
（据新华社北京4月5日电）

四部门印发意见 助产业工人求学圆梦

全国总工会、教育部、人力资源社会保障部、全国工商联日前联合印发《关于广泛实施求学圆梦行动 推进产业工人学历与能力提升的意见》

意见明确 | 到2030年

打造不少于300个 产业工人学历与能力提升项目

资助不少于300万名 符合入学条件的产业工人

其中农民工不少于200万名

带动更多产业工人树立和践行终身学习理念，主动提升学历与能力，助力建设一流产业技术工人队伍

新华社发（宋博 制图）

我国将多措并举 减轻企业负担

据新华社北京4月2日电（记者周圆、张辛欣）记者从2日召开的国务院减轻企业负担部际联席会议2025年工作会议获悉，今年将聚焦“四乱”、拖欠企业账款、企业成本负担重等问题，多措并举减轻企业负担。

过去一年，各地区各部门共同努力、密切配合，聚焦落实惠企纾困政策，完善涉企行政事项清单、整治涉企违规行为、优化企业服务等重点任务，深入开展减轻企业负担工作，减降费和降低成本取得新突破，涉企违规事项治理取得新进展，企业服务水平取得新进步。

会议部署2025年重点任务时提出，要聚焦乱收费、乱检查、乱罚款、乱查封等“四乱”问题，开展规范涉企行政执法专项行动，制定出台乱收费行为处理办法，坚决防止以罚增收、以罚代管、逐利罚款等行为，健全完善执法监督纠错问责机制。要聚焦拖欠企业账款问题，开展加快清理拖欠企业账款行动，严格源头管理，加大对新增拖欠的惩戒力度，建设国家统一的拖欠中小企业款项投诉平台，健全解决拖欠企业账款长效机制。

会议指出，要聚焦企业成本负担重问题，加力扩围实施大规模设备更新和消费品以旧换新政策，组织实施新一轮十大重点行业稳增长工作方案，强化制造业信用贷款和中长期贷款支持，有效降低企业物流成本，不断提高政务服务水平，进一步规范市场竞争秩序。

前两月 “两新”政策带动设备工器具购置投资同比增长18%

据新华社北京4月1日电（记者张晓洁、魏玉坤）记者4月1日从国家发展改革委获悉，1至2月，“两新”政策进一步发力显效，带动设备工器具购置投资同比增长18%，社会消费品零售总额同比增长4%，继续发挥扩消费、稳投资、促转型、惠民生重要作用。

超长期特别国债支持消费品以旧换新资金规模增加至3000亿元，首批810亿元资金于1月6日第一时间下达，扩围支持手机、平板、智能手表手环等数码产品购新。数据显示，前两月，汽车以旧换新超过107万辆，带动新车销售额达1165亿元。家电以旧换新申请量超过2000万台，限额以上单位家电类商品零售额达1537亿元，同比增长10.9%。限额以上单位通讯器材类商品零售额同比大幅增长26.2%，6000元以下手机销售量和销售额分别达4422万部、1126亿元。电动自行车以旧换新达117万辆，带动新车销售额达35亿元。

今年2000亿元超长期特别国债资金支持设备更新覆盖范围进一步扩展至电子信息、安全生产、设施农业、粮油加工等领域，持续拉动投资增长。1至2月，全国设备工器具购置投资同比增长18%，对全部投资增长的贡献率为62.3%，拉动全部投资增长2.6个百分点。其中，与“两新”密切相关的制造业技改投资增长10%，消费品制造业投资增长12.8%。

带动重要产品生产方面，1至2月，规模以上汽车制造业增加值同比增长12.0%，汽车、新能源汽车、充电桩产量分别增长13.9%、47.7%、32.2%；规模以上家电制造业增加值同比增长10.1%，电冰箱、洗衣机等产量呈两位数增长。



中国政府援第三批紧急人道主义地震救灾物资抵达缅甸

4月5日，中国政府向缅甸提供的第三批紧急人道主义地震救灾援助物资抵达缅甸仰光国际机场。新华社发（李曼摄）

“羊毛出在羊身上”

——给美国汽车业算笔“关税账”

美国对进口汽车加征25%关税的政策3日起正式执行。美国媒体报道，美国新一届政府一直把针对进口汽车的关税视作任期内“具有决定性意义的一项政策”，声称汽车关税将给美国带来每年超过1000亿美元收入，弥补财政预算赤字，并提振美国汽车制造业。

汽车关税真的能帮助美国政府“增收”、美国汽车业“增产”么？不少业内专家认为，汽车业早已成为依赖全球供应链的产业，高关税无法实现利润“一家独占”、产业“一国独享”的目的，只会让更多美国人买不起车、美国汽车业失去竞争力，美国经济面临更大失速风险。

政府：自薅羊毛的“增收”

根据白宫文件，美国针对进口汽车加征的25%关税3日起执行，针对进口汽车零部件的关税将不迟于5月3日生效。去年，美国汽车及零部件进口总额达到创纪录的4743亿美元。按照美国政府的说法，汽车关税将给美国带来每年超过1000亿美元收入。不少研究机构却质疑“增收”实效，认为美国车企和消费者可能成为“埋单者”。

其一，汽车关税收入可能不及官方预期。摩根大通研究认为，即便按公告内容全面执行，最新汽车关税每年也只会带来820亿美元的名义收入。

其二，美国政府声称保护和提振的美国汽车制造商，也将因汽车关税蒙受巨大损失，“羊毛出在羊身上”。

美国汽车生产商通用和福特很大程度上依赖于美国、墨西哥和加拿大之间高度融合的产业链网络。以美国最大汽车制造商通用为例，这家企业去年在美销售的汽车约40%是在海外组装，不少畅销、利润高的车型是从墨西哥等国进口。福特汽车在美销售的汽车中，虽然80%在美国组装，但发动机等核心零部件主要依赖外国工厂生产。这些海外产能都将成为征税对象。

按照摩根大通估算，汽车关税生效后，通用每年将缴纳高达130亿美元进口

关税，成为美国政府“增收”的最主要来源企业。福特汽车则需支付约45亿美元。

其三，车企无法单独消化关税成本，势必通过涨价方式让美国消费者分担政府“增收”的压力。业内人士认为，包括美国车企在内，主要汽车制造商平均利润率不到10%，无力承担25%进口关税带来的成本压力。美国汽车制造商阿斯顿·马丁前首席执行官安迪·帕尔默表示，绝大多数车企势必尽可能多地转嫁关税成本，包括通过降低汽车配置、提高车价等方式。

彼得森国际经济研究所经济学家玛丽·洛夫莉认为，加征关税后，更多美国家庭将被挤出新车消费市场。

用一名欧洲汽车制造商高管的话来说，关税面前，美国车企同样无法免受影响，“我们都在同一条船上”。

产业：自断筋骨的“增产”

美国新一届政府将汽车关税视作推动产业振兴的重要举措，提及汽车关税时毫不掩饰对欧洲、日本汽车业的敌视以及对美国产业振兴的期待。一名白宫官员声称，就汽车业而言，“朋友才是最大的骗子”，德国和日本将高附加值的生产部分保留给自己，而“把美国变成低工资的外国零件组装厂”。

那么，高关税能推动高端产业链回流，并给美国带来更高产量和就业率么？答案是否定的。

其一，高关税短期无法改变全球汽车产业链格局。高效的跨境汽车产业链往往耗费数年乃至数十年形成，重置产业链并非一朝一夕就能实现，甚至在本届美国政府任期都难以产生明显效果。包括美国汽车企业在内，跨国汽车巨头在全球布局产能，实现资源禀赋、技术条件和市场供需的最优结合，并通过这一产业链维持产品在质量和价格方面的竞争力。改变当前产业链，意味着让企业放弃劳动力成本、技术等优势，以更高成本搭建产业链。这种做法无视市场供需规律，不仅违背经济学常识，也得不到市场参与者的认同。

备受共和党尊崇的美国知名经济学

家、提出“拉弗曲线”理论的阿瑟·拉弗近期警告，加征25%的汽车关税可能会导致每辆汽车的制造成本增加4711美元，显著削弱美国汽车制造商的竞争力。

其二，高关税难以有效增加“美国制造”产能，其造成的产业链混乱还将直接导致美国汽车业减产。美国考克斯汽车咨询公司预测，汽车关税实施后，北美汽车产业链4月中旬面临中断风险，美国工厂每天的汽车产量将减少2万辆，降幅约30%。

长期而言，“美国制造”产量即使增加，也是以牺牲更先进配置、更优成本、更高质量为代价。目前，一些车企表达了增加在美国布局产业链的意向，但并未付诸实施，更多企业仍在观望。毕竟，面对几天内就可能完全推倒重来的关税政策，企业很难轻易作出可能影响未来几十年产业布局的决定。

《经济学人》一篇文章提出疑问：“即使本届政府整个任期内维持关税，下一届政府也可能以最快的速度取消这些关税。汽车企业是否会放弃30年建立起来的跨境供应链？”

其三，高关税无法帮助美国增加更多就业岗位。数年前，美国政府推动的高关税措施并未遏制美国制造业就业岗位长期下降趋势。美国阿利克斯合伙公司分析师马克·韦克菲尔德认为，如今车企即使在美国新建工厂，也将尽可能用自动化系统取代人工，以降低成本，不会带来太多就业机会。

民众：恐成噩梦的“美梦”

“‘美国梦’变成了‘噩梦’。”路透社一篇文章这样写道。

曾长期保持技术领先、质量上乘的美国汽车业被视作“美国梦”的象征之一。业内人士认为，在关税冲击下，美国汽车业可能朝着高价格、低质量方向滑坡，越来越多美国消费者将买不起美国车，也买不起进口车。

“（新车）批发市场价格已经飙升。”美国马里兰州一家二手车经销商的店主穆

罕默德·侯塞尼在汽车关税生效前表示，额外的关税成本将转嫁给消费者。汽车行业专家约翰·海特曼表示：“新车对很多美国人而言确实超出了可承受范围。”

车企巨头斯泰兰蒂斯集团董事长约翰·埃尔德表示：“我们担心的是我们在美国制造的产品能否让消费者负担得起。”

对于车企而言，对美出口汽车需要支付更高关税，在美生产汽车需要承担比全球供应链更高成本的零部件支出，最终都会带来车价上涨，令更多消费者望而却步。销量下降则会导致产量下降，意味着每辆车的制造成本上升，而这又会继续转嫁给美国消费者。

美国银行分析报告认为，汽车关税可能令美国汽车销量下降300万辆，相当于去年总销量的近五分之一。

与此同时，“美国制造”面临质量水平下降、产品选项减少的困境。

《金融时报》报道，一些汽车制造商表示，如果关税直接反映到售价，一些中低端畅销汽车将过于昂贵，其中一些将“不可能在美国卖得出去”。车企如果愿意部分承担额外成本或者维持售价不变，那就意味着削减自身利润，或者为保持相同成本而提供比美国以外市场更低的配置。

南非约翰内斯堡大学高级研究员布萨尼·恩格卡韦尼认为，美方“关税战”并非真正的产业战略，而是企图通过强制重组全球产业链来延缓美国经济结构性危机。

《经济学人》评论，美国政府将宣布高关税政策的日期称为“解放日”，却让世界见识了“诡异的解放”：将车企从本可以获得的巨额利润中“解放”出来，转向产量更少、成本更高的汽车；将收入不高的美国消费者“解放”出来，排除在新车市场以外。

高关税，正给美国经济带来多重伤害：依赖全球供应链的汽车企业受到更高成本和更低销量的冲击，美国消费者面临更高车价和更少车型选择，美国经济则因为通胀率上升、产业与世界主动“脱钩”而面临衰退风险。

新华社记者 徐超
（新华社北京4月5日电）