



在北京，公共自行车、摆渡车、地铁等交通工具的使用仍面临不少困难

绿色出行离畅通无阻还有距离

专家指出，如何让绿色出行从一句口号变为身体力行，从无奈地选择到自愿接受，这是对城市管理者的考验

本报实习生 王明月 桂爱萍
本报记者 杨召奎

近年来，北京大力倡导低碳、环保、绿色出行，降低污染排放的绿色出行也越来越被市民认可，然而记者近日走访体验发现，使用公共自行车、摆渡车、公交地铁等交通工具的绿色出行方式面临不少困难。

公共自行车：刷车系统常失灵，自行车道被挤占

北京近几年大力推广公共自行车服务，一辆辆红白相间的公共自行车成为北京街头一道亮丽的风景线。然而，记者近日走访东城、西城、朝阳等地多个公共自行车租赁服务店和社区、旅游景区发现，北京部分公共自行车租赁点存在刷车系统不灵、还车系统易超时、没电无法使用、坏车没有及时修理等情况。

8月15日，在双井桥附近的公共自行车租赁点，正在还车的张先生告诉记者：“试了好几个卡槽才还上车”。记者看到，在租赁点旁边还停靠着几辆没有推入卡槽的自行车，一位运送刚修好的自行车过来的大爷告诉记者：“这些车都是坏了的，要等够装一车才会拉过去修。”

“这个系统经常出问题，30秒内刷不上卡就会超时，刚才租车也搞了半天！”在地铁劲松站公共自行车租赁点旁，刚下班的刘女士抱怨道。由于担心超时会影响第二天租车，张女士非常焦急，记者提议去旁边的服务点问问，但张女士说：“他们只管办卡，这些事儿他们根本不管！”记者询问该服务站人员证实了张女士的说法。无奈之下，张女士拨通自行车租赁管理客服电话，在得到“超时如果不影响第二天租车的话不会多扣钱”的答复后才离去。

15日下班高峰期，记者在劲松地铁站公共自行车租赁点统计发现，10分钟内就有12个人借车还车，但有三位市民租车还车不顺利。此外，在该租赁点有10辆故障车放置在一边，尚未修理。

采访中，记者还发现，自行车道被机动车占用的情况也为绿色出行添堵。在北京公主坟环岛，自行车道上停着好几辆私家车和出租车，几位骑自行车的市民只好绕行到机动车道上。

摆渡车：有的被叫停，有的被黑车“碰瓷”

为解决市民出行“最后一公里”的问题，北京很多地铁站旁曾出现过摆渡车的身影。

这类摆渡车多是电瓶车，招手即停，价格便宜，为市民出行带来了很大便利。

但在苹果园站，昔日方便小区居民出行的摆渡车被叫停，“好好的，为何停啊，出门坐车，买个菜都挺方便的。”一位市民对此不解。记者找到小区相关办事处，负责人告诉记者，摆渡车因为无牌照，不合法不能上外边马路，现在很多摆渡车只在景区、小区内部用，而且这个车也不归他们管。

在故宫博物院、奥体中心等著名景区均有摆渡车，因为无牌照，车只在园区内部通行。记者体验后，发现由于景区人多，摆渡车时不时走S形路线，穿行人流，偶尔急刹车，往往把车上的乘客和路边行人吓一跳，摆渡车两边也无遮蔽措施。

朝阳区麦子店街道、建外街道、双井街道及三间房街道的摆渡车也纷纷叫停。一位街道办负责人表示：“摆渡车营运后，一些车频发事故，考虑到手续和安全的问题，目前要求全区的摆渡车全部停运。”

传媒大学至6号线褡裢坡站双向运行的摆渡车虽然还在运营，但状况也不尽如人意，道路狭窄难走不说，还有不少黑摩的找麻烦。摆渡车车站负责人表示，地铁站附近黑摩的、黑车盛行，摆渡车的开通在一定程度上损害了他们的利益，甚至不少黑摩的、黑车司机故

意“碰瓷”，索要赔偿。

“最可恶的是，黑车司机用钉子扎我们摆渡车的轮胎，有一次早高峰车站出发的7辆车轮胎同时被扎，一查原来是那帮人把钉子撒在车站附近。”该负责人边说边向记者展示之前捡起的钉子。

谈到摆渡车的盈利情况，该负责人一脸无奈：“有黑车、黑摩的竞争，再加上高峰时段堵车严重，我们仅仅能够支付司机师傅的工资和日常运营成本，谈不上良好的盈利情况。”

公交地铁：地铁拥挤难耐，等公交时间成本更高

“用车成本越来越高”的现状逐渐为市民所认可，许多人表示他们十分支持绿色出行，也正参与其中。但是由于早晚高峰期地铁拥挤难耐，公交等待时间过长又易堵车，接驳不便等现实问题，一些市民宁愿承受“高成本”，对绿色出行望而却步。

“从潘家园街道办走到潘家园地铁站起码要走上半个小时，路上连个树荫都没有，也没有可以接驳的摆渡车，大热天的特别遭罪，有时候不得已只能坐黑摩的过去。”市民杨先生表示：“最近打算买一辆不太贵的车，不然出门太麻烦了。”

“到国贸的人特别多，每天都是被挤上去再挤下来的，不要说有座位了，站的地方都难找。”怀孕3个月的许女士住在双井站附近，在鼓楼大街附近上班。每天上班要坐10号线到国贸下车换乘1号线。“等肚子再大一点，可不敢坐地铁了，太危险了！”

相比于地铁，公交虽然没有那么拥挤，但等车时间过长、堵车等问题一样突出。“早晚高峰时间段，路上车多，行驶难度加大，虽然有公交车专用车道，但时常有私家车占道、抢道，而且这个时段开车要更加小心，所以时间会稍长。”一位公交车司机说。

记者晚高峰时分站在培新街等候715路，过了20分钟尚未等到。市民姜女士表示：“我很赞成绿色出行，可是每天上下班花费的时间成本太高了，再遇上堵车连做饭的心情都没有了。”

对于“绿色出行”存在的种种问题，有关专家指出，如何让“绿色出行”从一句口号变为身体力行，从无奈地选择到自愿接受，这是对城市管理者的考验。

该专家还表示，从贴近市民的角度出发，设身处地为绿色出行的人们提供方便，考虑更充分，服务更亲民，绿色出行才能畅通无阻。

“民企航母”中民投在沪揭牌

中民投总裁李怀珍(右)代表公司获颁营业执照(8月21日摄)。

当日，由全国工商联牵头组织、59家知名民营企业发起设立的中国民生投资股份有限公司在上海正式揭牌。

中民投在今4月获得国务院批复，成为中国首家“中字头”民营大型投资公司。公司注册资本500亿元，59家参股股东均为大型民营企，涉及机械制造、冶金、信息科技、资产管理、环保、新能源、电力、电子商务等领域，参股或控股多家上市公司，参股企业资产总额近1万亿元。

新华社发

发展改革委要求

加强产能严重过剩行业违规项目清理整顿

新华社北京8月21日电 (记者安蓓 赵超)国家发展改革委21日消息，已下发明电，要求各地按时完成化解产能严重过剩矛盾各项任务。产能过剩行业违规项目的清理整顿结果，将作为严格实施各项调控政策的重要依据。

通知要求，要限期上报产能严重过剩行业违规项目清理整顿方案。各地上报方案不得虚报、瞒报。尚未上报或已上报方案需补充调整的，务必于8月31日前将清理整顿方案或补充材料上报发展改革委。逾期未报的不再受理，对未报来的违规项目不再研究其认定和备案事宜。

通知指出，违规项目的清理整顿结果，将作为严格实施各项调控政策的重要依据。对未予认定的在建违规项目，一律不得续建，并停止土地供应和融资支持，由地方政府自行妥善处理；对隐瞒不报的在建违规项目，按《国务院关于化解产能严重过剩矛盾的指导意见》要求严肃处理；对不予备案的建成违规项目，实施更加严格的差别化和惩罚性电价、水价，不再发放生产许可证，金融机构停止发放贷款，促使其逐步退出产能严重过剩行业。

通知强调，要坚决遏制新增产能。各地要切实落实主体责任，对在建违规项目一律停建，未经相关部门认定前不得复工，同时严禁建设新增产能项目。发展改革委将会同有关部门加强监督检查，对未按要求停建在建违规项目、仍违法违规审批和建设新增产能项目的，上报国务院，由监察部门追究有关责任人的责任，并公开处理结果；同时，加大对违规建设项目举报线索的查处力度，并逐一予以曝光。

宁夏多地菜农卖菜难



▲宁夏永宁县杨和镇南北全村菜农在等待客商前来收购西红柿(8月18日摄)。

立秋过后，宁夏各地迎来瓜果蔬菜丰收上市季。记者近日在宁夏固原市原州区、彭阳县、西吉县、银川市永宁县等地走访时发现，当地的一些特色农产品如西芹、辣椒和西红柿都出现销售难的情况，一些地方的菜农守着大量新鲜蔬菜却卖不出去。

新华社记者 彭昭之 摄

◀8月21日，游客在浙江绍兴东湖风景区内观看“阴阳河”景观。

受连续降雨影响，位于浙江绍兴的浙东古运河中夹带了大量泥沙，呈现浑浊的黄色。而紧邻古运河的东湖水依然清澈，形成了独特的“阴阳河”景观。

新华社发(李瑞昌 摄)

抚顺“助保贷”助力中小微企业发展

本报讯 (记者郑耀辉)近日，抚顺市政府与抚顺建行联合推出“助保贷”业务，以缓解中小微企业资金压力。到目前，该市有近50家企业通过推荐和网上自行报名申请贷款。

“助保贷”业务，就是抚顺市政府拿出风险准备金存入抚顺建行专用账户，抚顺建行按10倍数额向中小微企业发放贷款，获得贷款的企业将所贷总额的2%贷保金存入抚顺建行专用账户做铺底资金用。中小微企业贷款申请由抚顺市经信委和抚顺建行共同审批。抚顺市经信委副主任王刚介绍，政府第一批次存入1000万元，如果需求旺盛可追加到2000万元。也就是将有至少1亿元“助保贷”

误解情况较为普遍，究其原因，根子还是在于行业，特别是发展模式和服务水平。因此，在新的发展时期，保险业要在加强保险知识普及的同时，下大力气解决好消费者利益保护问题，提高服务水平和能力。

专家表示，老百姓购买商业保险的市场需求还有待启动，这个需求启动才是真正的启动，空间也是非常巨大的。归到一句话，保险业要降低成本，要推出老百姓买得起、愿意买的保险。

“要加快保险业在销售渠道、产品和服务方面的创新，推进中国保险业由过去的粗放型经营向精细化经营转变，推动保险业真正实现有质量的发展，而不仅仅是数量的迅速扩张。”国务院发展研究中心金融所所长张承惠说。

(据新华社上海8月21日电)

“保险”与百姓生活脱节：

缺钱还是缺信任？

很长一段时期以来，有关我国保险业的表述是“政府不够放心、人民不够满意、从业者不够硬气”。这样的尴尬状态，可以说是我国保险业“大而不强”的一个写照。

专家指出，国民保险意识不强、资本市场不够健全、产品创新不足等多重短板都是主要因素。

“从保险业发展的客观环境看，我国1979年才恢复保险业经营，现在也就30多年时间。恢复之初我国还是计划经济，保险在发挥市场资源配置中的作用还不够。在社会保障体系中，财政包揽的多，商业保险地位较弱。”北京工商大学保险系主任王绪瑾表示。

其实从保险意识上看，无论是国民保险意识，还是政府的保险认知意识都有待提高。

中国人保财险执行副总裁王坦言，我国保险业一直存在社会不了解、不理解两大

困扰，许多政府领导和企业管理者对保险作用不了解，特别是对保险嵌入社会治理体系能够起到的作用认识不足。

此外，王绪瑾认为，从资本市场环境看，我国资本市场还不够完善、股票市场持续低迷，保险业的投资盈利能力仍然有限。“事实上，很多人跑到香港地区和美国去买保险的一个重要原因，就是因为当地保险公司的投资收益更高。”

保险要让老百姓买得起、高兴买

保险，不应只是一个生硬的金融词汇。我国的保险深度、保险密度要上一个台阶，需要让保险走入寻常百姓家。因为从国家战略上看，是要从保险大国迈向保险强国，而对于普通老百姓的生活而言，其实就是让投保人能高高兴兴买保险，让保险公司快快乐乐卖保险。

王和坦言，社会对保险业的不理解，甚至

连日来，安徽寿县公安消防大队积极推行“换位式”、“理解式”执法和服务，推行无偿代办制度，强化“阳光”执法宣传力度，加大警务公开宣传力度，利用本地媒体公告消防办事程序、办事指南，推行“阳光”执法活动，加大对重大火灾隐患单位的曝光力度，提高消防监督的影响力与监督效果。(卢晗)

安徽寿县消防“阳光”执法 便民服务



新华社记者 王淑娟

8月初，昆山市发生的中荣工厂剧烈爆炸案，造成大量员工身亡伤。但令人吃惊的是，没有保险公司排查到人身保险承办的情况，大部分工厂的员工并没有购买人身保险，企业也并没有给这些从事高危工作的员工投保……

这则消息引发了人们对国民保险意识以及保险覆盖率的思考。消费者不信任、不理解、不愿意买，保险意识低，这是当前国内保险市场的现实写照。

近日国务院出台的“保险国十条”提出，2020年保险深度要提高到5%。而我国的保险深度近些年一直徘徊在3%。从3%跨到5%，还要迈过多少槛？

**消费者不信任、不愿买
保险深度“达标”难**

尽管中国保险业保费规模已位居全世界第四，但行业的诸多短板、不足也日益凸显。

此前对于国民保险意识的一项调查显示，不少人对保险公司不信任，宁愿把钱存在银行也不愿意买保险，仍是当前较为普遍的情景。“国内保险业的销售误导问题很严重，理赔难问题也经常发生，很多时候不是我们不愿意买保险给自己上一个保障，而是怕被骗。”上海市陈昭说。天安人寿副总裁毕闻

指出：“在香港，每个人可能会有7张以上的保单，日本有2-3张寿险保单，而我们大陆很多人却一张保单都没有。”

近日发布的保险业“新国十条”明确提出，我国要努力由保险大国向保险强国转变，到2020年保险深度要达到5%，保险密度达到3500元/人。

而今，我国距离2020年的目标有多远？数据显示，2010年发达国家保险市场的保险密度已达2000-3000美元，保险深度在12%左右。而截至2012年底，我国保险密度仅为1143.8元/人，保险深度仅为2.98%。

这也就意味着，到2020年，每人所花的保费要比2012年末高出近一倍才能“达标”。

**政府不放心、从业者没底气
多重短板陷尴尬**

对外经贸大学保险学院院长王稳坦言，