

目前全市养老床位约11万张,明年将达12.5万张—— 1.5万张床位缺口如何填补?

深度老龄化 上海如何应对



目前,全市养老床位约11万张。根据“十二五”规划,至2015年,本市养老床位要达到12.5万张。

在申城“9073”(90%居家养老,7%困难老人接受政府支持的社区养老,3%机构养老)的养老格局中,3%的老人需要进入养老院。养老床位建设关乎养老服务体系大局,如何长远规划,扎实推进,把实事办实,决不“挤牙膏”式地被动应付。为此,申城摸索了怎样的破解之道?记者就此展开调查。

盘活资源

目前,全市养老床位的人住率为70%左右,中心城区高于郊区。中心城区寸土寸金,养老床位供不应求,郊区开出养老机构,有不少都门庭冷落。来自市人大代表“养老服务情况”的专题调研表明,“十一五”

期间,本市通过民办公助的形式每年新增1万张养老床位;2010年末,全市养老床位达到9.78万张。原卢湾区曾在郊区建造3所养老机构,床位数占全区总床位数的一半,但空置率居高不下,其中,一家机构核定床位500张,实际入住不足80人。

郊区养老机构为啥门庭冷落?市人大代表专题调研组就老年人入住郊区养老机构意愿进行了问卷调查,有效问卷1014份。在问及当老年人生活自理有困难、希望由谁来照料时,10.3%愿意入住养老院。在这“10.3%”当中,只有三分之一的老人愿意入住郊区养老院,仅占被调查总数的3.5%。

针对郊区养老机构交通不便、医疗资源匮乏、总体服务水平不高等问题,本市将选择有基础有条件的郊区养老机构进行试点,依托市级养老机构开展结对,探索有效利用空置床位的相关措施。

同时,今年6月1日起实施的《上海市养老机构条例》要求中心城区政府制定补贴政策,鼓励中心城

区老人入住郊区养老院。这意味着,中心城区政府区级财政预算中将有专项资金用于这一补贴。

绩效考核

2014年、2015年每年各需新增养老床位7500张,才能突破到2015年达到12.5万张的目标,但各区县挖潜空间十分有限,土地资源紧张,建设周期长,规划难落地。养老床位列为政府实事以来,2012年第一次出现了几个区县无法完成当年缺口的情况。面对如此难题,又该如何破解?

目前,市规土局在制定全市养老设施专项规划,统筹人口结构及其变化趋势,统筹老年护理床位和普通养老床位、居家养老和机构养老、增量设施建设和存量设施改造,在供给规模、空间布局、配置标准、保障设施等方面明确基本的规划参数,为“十三五”规划打基础,构建居家养老为基础,社区为依托,机构为支撑的养老服务格局。

“十二五”期间,全市养老机构

建设的目标是:重点加强公共养老服务设施建设,采取差别化政策,对经济相对薄弱的郊区和中心城区,大幅度提高市级建设财政补助,建立养老机构统筹建设资金机制和养老机构规划制度;首次将养老床位建设任务指标列入绩效考核,通过政策引导,促进城乡一体化发展——特别是不能完成任务的中心城区,部分床位可以通过资金统筹由郊区完成,每张床位约55万元,以此提高郊区建设养老床位的积极性,同时避免目前郊区养老床位存在的“短板”。

降低门槛

要鼓励民间资本、社会力量参与发展养老产业,必须破解的瓶颈是——开办养老机构门槛过高。

依据新实施的《上海市养老机构条例》,只要符合基本条件,床位达到10张,就能开办养老机构。这一法定导向将有助于降低门槛,鼓励个人举办家庭化、小型化的养老机构。同时,条例还明确养老机构依

法享受税收优惠和行政事业性收费减免。其中,养老机构使用水、电、燃气、电话,均按居民生活类价格标准收费;养老机构使用的有线电视,按照本市有关规定,享受付费优惠。

“10张床位”的意义,不仅在于降低了开办养老机构的门槛,更在于鼓励更多民间资本进入养老产业,破除开办养老机构门槛过高的瓶颈。事实上,破解老龄化面临的机构养老难题,就必须鼓励社会力量参与养老事业和养老产业。

市人大内务司法委员会“关于发展老龄事业情况的调研报告”提出——鼓励社会力量兴办高、中、低端配套的养老服务机构,满足不同层次需求;支持和规范社区小型化养老机构建设,满足“就近养老”需求;对租金、新增床位、后续运营给予政策扶持,水电煤及税收给予政策优惠。来自市民政局的信息显示:今后,政府要从直接提供服务向“多种主体”提供服务转变,鼓励和引导社会力量参与养老服务。

本报记者 姚丽萍

新能源客车成为上海申沃拳头产品

新型混合动力 公交车明年上路

一张动态交通运行图上,一个个小点在路线上跳跃,鼠标一点,车牌号码、运行路段等信息一目了然,全市70%的新能源公交车汇聚于此。这张图,被上海申沃客车有限公司的技术人员戏称为“保姆服务单”,哪个点出现异常情况,他们都要第一时间回应、处理。

新能源公交车曾在2010年上海世博会期间亮相,现在,它已走出上海,走出国门。从一开始主要依赖外方技术,到掌握关键技术实现技术出口;从只有生产销售队伍,到成立由中方控股的研发中心、组建公交服务保障团队,新能源客车已成为上海申沃的拳头产品,新一代混合动力公交车将于明年驶上街头。

世博绿车回炉换“心”

“有一批服务世博会的纯电动公交车,电池寿命快到了,我们将更换电池,让它们重新上岗。”在申沃研发中心的实验室,记者看到一批世博公交正在接受“体检”。

“目前在上海跑的新能源公交车主要有纯电动、混合动力、超级电容三种,前两年在日常运营中遇到了阻力。”申沃负责研发的高级工程师阚卫峰坦言,比如,上海土地资源紧张,超级电容客车却需要在每个车站新增变电、充电设施,导致各方推广力度不大;而电动车受到续航里程的限制;而混合动力车,不少驾驶员认为节油效果不明显。

市场平寂期,申沃用两招应对:一是“走出去”,与国内其他城市对接,积极探索海外市场。青岛目前90%以上的新能源车都由申沃提供;产品出口到加拿大、印度等地。

二是“练内功”,成立研发中心,开发了增程式电动客车和新一代混合动力客车。“所谓增程式,简单来说,就是加装了一个发动机,让车子不会发生缺电抛锚现象,解决了电动车续航里程不能满足公交运行的问题。”今年上半年,增程式电动车已批量上市。

目前,新一代混合动力公交车正在研发,预计节油率达35%,比目前的混动车高10%,明年年中上市。

3000万元学费花得值

从2003年起,申沃就开始了新能源客车的研发,但一开始要花钱向外方买技术。“我们引进消化吸收,做出了一批混合动力和纯电动公交车,但这些车到底能不能投入商业运行,还是有些没底。”申沃客车总经理张立春介绍,和轿车相比,新能源客车研发有三个难点:对续航里程要求高,一般要达到250公里/天;主要在城市中心运行,须频繁起停,刹车系统易磨损;载重量大,对可靠性和安全性要求更高。

为了验证安全,申沃可谓“不惜血本”:在上汽的大力支持下,花3000万元聘请了国际著名咨询团队,对每一款新能源产品进行严谨的安全性评估,选做“针刺、火烧、浸水”测试,多次验证电磁波对车辆的干扰测试。做“浸水”测试时,研发人员还从菜场买回活鱼,观测、记录鱼在电池、电容环境下的生存状态,以此验证安全性。“3000万元换来了20多个问题。当初业内有人笑话我们,这3000万不知道要卖多少辆车才补得回来,但为了安全,这个学费花得值。” 本报记者 叶薇

近日“变形金刚·绝迹重生30年”系列主题推广活动也在上海梅龙镇广场亮相,带您体验与感受变形金刚自诞生30年来的演化变迁。高达6米的擎天柱模型矗立在商场中厅。

该模型完全拷贝电影“变形

6米擎天柱亮相申城

金刚4”中的擎天柱,让你在观赏电影之后还能近距离感受巨型擎天柱所带来的震撼视觉效果。当然现场的模型不仅只有6米的擎

天柱,商场外广场还有3组2米高“变形金刚4”中的“大黄蜂”等人物造势。

本报记者 孙中钦 摄影报道



《市民与社会·市长热线》明播出

聚焦金融创新与服务

本报讯 明天中午12时,市委常委、常务副市长屠光绍将走进上海广播电视台《市民与社会·市长热线》节目,与广大市民对话交流:

如何聚焦金融服务,着力打造国际金融中心?

《市民与社会·市长热线》节目由市政府新闻办和上海广播电视

台联合主办,播出频率为FM93.4、AM990。

明天中午12时,在90分钟的直播时间里,广大市民可以拨打热线电话62780990,通过上海人民广播电台微博、990新闻频率公共微信等方式,提出问题、各抒己见,与屠光绍常务副市长一同探讨金融创新、优化金融服务等问题。