

编读互动

基层反映

整合资源 协同发展

建设“丝绸之路经济带”，有助于推动更大区域的资源要素流动和产业协作分工，加快经济带沿线地区的资源共享、利益共享，进而实现共同发展、共同繁荣。当前，丝绸之路沿线各省区正抓住机遇，积极作为。近期，《经济日报》连续刊发了多组“丝路行”系列报道，通过大量的访谈素材和详实的数据资料，用紧贴地气的鲜活语言，勾勒出丝路沿线翻天覆地的变化，既凸显了发展成效，又剖析了困难问题、指明了发展方向。

如8月22日刊发的《从“一花”独放到百果飘香》一文，从借助通道优势、加强金融支持、实施规模化生产、突出科技创新、促进产业结构调整升级等方面进行阐述，并对农民人均收入、林果种植面积和产值进行分析，介绍了新疆大力发展特色林果业的显著成效，得出必须因地制宜，立足特色，走科学发展之路的结论。

文章没有将目光局限于一城一地，而是着眼于区域联合，说明建设丝绸之路经济带，各地必须要有整体思维，共享资源，达到优势互补，形成整体合力，从而实现协同发展。笔者认为，西部省份发展水平、产业结构和资源禀赋相近，必须警惕同质化竞争。丝绸之路经济带建设是国家整体战略，各地应突破地区观念，站在宏观高度统筹协调，通过共享人才、科技、管理、交通、物流等方面资源，实现强强联合、强弱互补，为国家战略的成功实施、西部省份的协同发展作出应有的贡献。

(福建省福州开发区 王光前)

扶持小微企业促就业

8月19日《经济日报》刊登的《扶持小微——力度大 措施实》一文，集中介绍了今年以来中央扶持小微企业的各项政策。笔者认为，这些政策既“输血”又“造血”，值得点赞。

小微企业在增加就业、促进经济增长、推动科技创新、维护社会和谐稳定等方面发挥着重要作用，但长期以来，融资难、融资贵等问题一直是制约小微企业发展壮大的瓶颈。党中央和国务院出台的一系列财税金融扶持政策，在发挥信贷支持小型微型企业融资的主渠道作用的基础上，突出发挥新型金融工具、新型金融组织、新型融资平台、社会民间资本的作用，切实降低小微企业融资成本，有效拓宽了融资渠道，破解了融资难融资贵的难题。

笔者建议，国家应进一步推出相关政策，从小微企业创业、创新、质量、管理咨询、信息服务、人才培养、市场开拓等方面建立完善的服务体系，提升服务能力和服务质量，改善服务环境。此外，还要进一步促进小微企业结构调整和产业升级。重点对高新技术产业、生态经济产业、生产性服务业、文化创意产业等给予资金支持和政策扶持，引导小微企业健康可持续发展。

(贵州省锦屏县 刘俊明)

善用“外脑”提升制造业

读了8月14日《经济日报》刊发的《发挥好生产环节“黏合剂”作用》一文，笔者对其中“将一些非核心服务环节剥离给社会，以核心竞争优势整合上下游配套服务，提升制造企业的核心竞争力”的建议非常赞同。

制造业企业走可持续发展之路，必须谋求最适合自身发展的转型方式。要实现这一目标，需要制造业企业创新发展思路，善用“外脑”，借助生产性服务业的力量壮大自己。生产型企业特别是中小型企业，可以将部分业务外包给专业的咨询服务公司，而自身则只专注于自己最擅长、成本最低、最具有优势的产业环节，从而实现产业转型。通过借用“外脑”，制造业企业不仅能够加强专业性，提高产品的竞争力，而且可以在一定程度上压缩成本。因此，要大力发展各类生产性服务业，为具备竞争力的企业提供适宜的发展环境。

(广东省广州市 邹翔)

记者调查

新能源车：好马还需配好鞍

本报记者 王金虎 通讯员 王砚才

近年来，节能环保的新能源电动汽车受到越来越多的消费者青睐。但充电难、长途出行保障等问题，让很多想购买电动汽车的市民望而却步。

经常往返济南至德州之间的张先生，一坐上自己新买的电动车，就记里程数，“出门前，尽量设计出一条不堵车的线路。为省电，大夏天连空调都不敢开，就怕它把我‘摞’在半道上。”

买得起马配不好鞍，成为困扰电动汽车这一新兴产业成长的烦恼。

近日，发改委出台落实细则，明确对电动汽车充电设施用电实行扶持性电价政策。这一政策的出台，有望推动上游电动汽车的推广使用。

应建立慢充为主、快充为辅模式

上述消息，在全国低速电动汽车生产厂家数量最多的山东省，反应却波澜不惊。山东陵县富路车业有限公司总经理陆付军告

编者按 推广新能源汽车，加快配套设施建设是关键。近期国家出台了《新能源汽车推广应用的指导意见》，相关部委也出台了配套措施，再次加大了新能源汽车配套设施建设的力度。一些读者来信呼吁，各项措施应尽快落实到位，同时积极引入社会资本，加快建设步伐，打通充电桩建设“最后一公里”，让新能源汽车走进千家万户。

加快建设新能源汽车配套设施



①8月25日，山东日照万平口电动汽车充电站，供电公司员工在帮助车主充电。随着新能源汽车的普及及各项针对新能源车优惠政策的落实，新能源汽车充电桩越来越受到市场关注。 本报记者 赵晶摄

②位于河北邯郸市公交枢纽站内的公共汽车充电站。 郝思文摄

③国家电网河北省电力公司率先完成京沪高速、青银高速共8个服务区16座快充站建设任务。 郝思文摄



②



③

编辑同志：

推广应用新能源汽车，是缓解能源和环境压力，促进产业转型升级的重要环节。建设方便快捷的充电桩，是新能源汽车用户的共同期盼。化解新能源汽车充电桩建设难题，既要靠政府政策，也要靠市场化运作。

一是做好顶层设计。推动充电桩的配套建设，顶层设计应该先行一步。各地在编制社会事业发展规划时，应当把新能源汽车的充电桩建设作为重要内容，制定详细的实施发展方案，并在土

地、资金等方面优先给予支持。在此基础上，研究出台的充电桩收费价格政策既要符合民意，又要保证经营主体的利益。

二是促进行业规范。主管部门应尽快出台充电桩的技术标准和建设标准，作为行业发展的纲领性指导。各地质量监督、工商等部门做好审批及监督工作，做到即鼓励发展又不盲目发展，更不能建出存在安全隐患的不合格工程。同时，要建立科研攻关队伍，不断推进充电设施关键技术攻关和革新。

三是鼓励各地放开充电桩的建设，加大对社会主体建设充电设施的扶持力度，鼓励商场、超市等和群众生活密切关联的公共场所加快内部停车场充电设施建设，从而满足新能源汽车用户的充电需求。

四是加快项目落地。推广新能源汽车，能够有效改善生态环境，减少资源消耗。各地应该迅速行动，倾资金、技术和物资等各方面之力，做到论证成熟一批，建设一批，启用一批。

(河南省西峡县 胡永俊)

业内观点

破解公共充电设施建设难题

北京新能源汽车股份有限公司副总经理 马仿列

长期以来，“充电难”是制约新能源汽车推广的一大障碍。近日，国务院发布的《关于加快新能源汽车推广应用的指导意见》，从制定充电设施发展规划和技术标准、完善充电设施用地、用电政策、推进充电设施关键技术攻关等方面提出了加快充电设施建设的相关意见，有望推动充电设施发展。笔者认为，要破解公共充电设施建设难题，还需从以下几方面发力：

一是进一步有针对性地出台实施细则。日前，国家发展改革委发布了《关于电动汽车用电价格政策有关问题的通知》，规定了对经营性集中式充换电设施和私人用户消费者的电价标准，通过给予相关补贴，降低充换电设施建设运营成本。利用价格杠杆促进电动汽车推广应用，在鼓励消费者购买使用电动汽车的同时，也将进一步吸引社会资本投入公共充电设施的建设。

二是引导社会资本参与公共充电设施的建设。电网公司应全面开放市场，同时做好相关电力基础网络建设。对于充电设施报装扩容服务，应简化流程、做好服务工

作，从根本上解除社会资本“想进进不来”、“进入难运营”的困惑。建议在经营性和公共停车场、汽车4S店、加油站、高速公路服务区、立交桥下空间、居民小区等场所建立公共充电设施，向社会公众有偿或公益性开放。

三是政府加大推动力度，确保政策落地。目前，自建充电桩存在的主要问题是审批流程长、审批过程复杂。而小区物业的障碍、停车位的限制、供电难、专业施工安装服务等问题，也会使消费者产生顾虑，直接影响了购车意愿，甚至有些消费者购车后充电桩长时间得不到安装。破解居民自建充电桩的难题，仅靠电动汽车生产企业自身是难以做到的，必须由政府推动，并出台相应的配套政策。在这方面，北京市做了不少有益的探索，相继出台了《北京市示范应用新能源汽车自用充电设施建设管理细则》及《关于推进物业管理区域新能源汽车自用充电设施安装的通知》，对新能源汽车生产企业、供电公司、小区物业的职能职责、办理时限作了明确的规定，确保消费者能够安装

充电桩。同时，北京市规划委还将发布新的《北京市居住公共服务设施规划设计指标》，明确要求新建及改建建筑按照不低于18%的停车位比例配建充电设施，并将此作为规划审批条件。这些成功的经验，值得各地学习借鉴。

四是学习国外先进经验，研制新型充电设施，拓展充电空间。例如，德国的路灯充电桩，利用路灯旁的空地和电力设施建设充电设施，既有效利用了空间，又比传统充电桩成本降低约90%。目前，国内一些城市已开展路灯充电桩的研制和试点探索，一旦大范围推广应用，将给充电设施建设带来革命性影响。再如，通过创新性的技术改造，在新建或改建立体停车库配建充电桩，建成集停车、充电于一体的兼容传统汽车与新能源汽车的立体充电式停车库，也将有利于公共充电设施的推广。

充电设施是新能源汽车发展的重要基础和保障，相信有国家及地方政府的政策鼓励和引导，社会资本的进入，消费者将不再被充电问题所困扰。

农民期盼扫“网盲”

笔者所在的村子是一个典型的“城中村”，村民自谋职业、搞种植、搞三产的多。近年来，随着生活水平的提高，许多村民家里都安装了电脑和宽带，可是很多农民的电脑水平还停留在上网看电影、玩游戏上，打字和制表等都不会，甚至在有的人家，电脑完全是个“摆设”。

面对此种情况，笔者建议有关部门在加大农村信息网络建设投入的同时，积极开展各类有针对性的培训工程，组织电脑应用人员，深入到各乡村(屯)，传授各种就业技能，帮助农民掌握电脑和网络知识，从而让他们了解互联网、用好互联网。这样可以让更多的人利用互联网学习先进的实用技术、沟通外界信息资源，发布农产品信息，有效实现与大市场的对接，加快增收致富的步伐。

(辽宁省朝阳市双塔区肖家村 魏文祥)

管管农村“小广告”

前几天，笔者路过附近农村的一个小商店，看到店主正在费劲地用刀刮张贴在店面墙壁上的小广告。广告，本是为了某种特定的需要，向公众传递信息的宣传手段。但是胡乱张贴的“牛皮癣”小广告，不仅起不到宣传的效果，还严重影响市容市貌。近年来，随着城市城管力度的加强，小广告的“主战场”开始移至农村。

笔者发现，目前在一些农村，小广告呈泛滥之势。一些人走街串巷，在围墙上、住户大门上贴广告；有的贴在电线杆上；有的直接贴在道路指示牌上、黏在路面上，给农村环境卫生带来压力。有的广告公司甚至还开车下乡，架设高音喇叭和大功率播放设备，重复播放，干扰农民休息。真是“小广告下乡，农村遭殃”。

笔者希望有关部门采取切实有效手段加强管理，如通过在农村设立广告告示牌，让广告张贴有去处，加强对乱发广告、高频率播放广告和欺诈经营行为的处罚力度，让小广告在农村无处藏身。

(新疆生产建设兵团 顾文革)

万吨玉米芯寻出路



8月20日，湖南澧县澧东乡民堰村，村民正在晾晒玉米芯。 柏依朴摄

今年，湖南省澧县根据当前农产品产销市场的实际，对种植结构进行调整，指导农民种植春、秋玉米。据统计，今年全县玉米种植面积超过10万亩，产出玉米芯总量在10000吨以上。面对数量巨大的玉米芯，农民不知道如何处置，周边也没有相关处理企业，不少农户只好将其晒干后焚烧，以图省事。

玉米芯富含纤维素、多缩戊糖、木质素等，是制造糠醛、麦芽糖、饲料酵母及木糖醇的重要原料，此外，从玉米芯糠醛渣中还能提取颗粒活性炭，玉米芯可谓全身都是“宝”。但是，目前大多数农民对玉米芯的价值并不了解，相应的设备和处理技术更是无从谈起，晒干后焚烧成为唯一的处理方法。

眼看着上万吨玉米芯将要化成灰烬，既影响环境，又造成极大浪费，着实令人心痛。据了解，目前国内已有相应的玉米芯深加工企业，笔者真诚希望玉米芯回收加工利用的相关企业前来回收，减少玉米芯对农业生产环境的影响，增加农民收入，从而提高农民种植玉米的积极性。(湖南省澧县 柏依朴)

话题预告

节俭过节

本版编辑 魏倩玮

文字整理 欧阳梦云

电话:010-58392644

邮箱:dzzs@ced.com.cn

目,利用停车场的棚顶太阳能板进行光伏发电,可同时容纳1200辆电动汽车停放充电,富余的电还可用于生产车间及办公照明,具有良好的经济效益和社会效益。

积极引入社会资本,鼓励企业、商场、小区等利用现有的停车场等设施,因地制宜建设公共充电设施,将成为发展方向。

还需尽快统一行业标准

眼下,导致社会资本对建设公共充电站信心不足的一个重要原因是,国内电动汽车充电标准目前还不统一,不同品牌有不同的充电标准。只有尽快统一行业标准,做好新能源汽车配套设施建设,才能为产业发展提供更好环境。

“当前解决消费者后顾之忧的务实之策,是尽快出台标准,同时加大研发力度,生产出规格统一、续航里程远、使用寿命长的电池,让电动车这项朝阳产业健康发展。”山东富路车业有限公司总经理陆付军表示。

一个原因是购买使用高速电动汽车的消费者数量较少。

业内人士指出,考虑到电池性能和新能源汽车的市场性质,未来应建立以慢充为主、快充为辅的电动汽车能源供给模式。

依托现有资源建设公共充电设施

与处在“电池忧虑”中的广大电动车用户相比,山东时风集团的员工要幸运得多。“不喝油,不费电,给点阳光就灿烂”,指着自己今年新换的电动汽车,时风集团员工袁庆永自豪地向记者介绍道,“上班后,俺把车停放在停车场的车棚底下,就能利用屋顶太阳能充电站充电,经济环保又便捷。”

记者在时风集团员工停车场看到,2万多平方米的停车场屋顶上,铺有一层银灰色的太阳能电池板,停车场内成排的电动汽车正在充电。去年,年生产能力达20万辆电动汽车的时风集团建成了全国最大的“光伏发电、电动汽车充电、停车场”三位一体示范项

诉记者,“我们公司生产的是低速电动车,续航里程在200公里左右,充电方式是在家里用普通充电桩慢充。”

据介绍,目前电动车电池充电方式有慢充和快充两种,快充就是利用充电桩,充电时间短,电流大,但长期快充会影响电池使用寿命;另一种是慢充,是利用220V民用电源,在小区或家里充电。

比起低速电动车,高速电动车更适合快充,对于充电桩的渴求也更迫切。近年来,全国各地建设电动汽车充电站的步伐不断加快。2013年底,国网山东省供电公司已累计建成充换电站28座,交流充电桩651台,覆盖全省17个市。据记者了解,这些已建成的充换电设施,主要服务于公交车,出租车、私家车用其充换电者并不多。今年7月,山东省内首个高速电动汽车充电站在新泰建成并投入使用,但开张以来难见电动汽车光顾的身影。充电站工作人员解释说,一是新泰充电站周边200公里内的高速公路区都没有充电站,超过电动汽车通常续航里程;另