

为“脱贫不脱钩”政策点赞

拓兆兵



刚刚脱贫的农民面对市场还是脆弱的，如果不给予其任何保护，很难保证他不会再次陷于贫困。扶上马还要送一程。“脱贫不脱钩”体察到了贫困人口和贫困地区的实际情况，有利于“扶真贫”，有利于“奔小康”，是实事求是的扶贫政策。

日前，笔者在西部贫困地区调研时看到，众多贫困户脱贫后仍然继续享受国家扶贫政策资金，且一项都不少。起初，笔者很惊讶，以为有些地方为了套取国家政策资金在公然作弊，随后了解到：这是国家在贫困地区实施的一项普遍政策，叫作“脱贫不脱政策”，群众称之为“脱贫不脱钩”。回顾我国几十年扶贫经验教训、再联想这几年的扶贫工作实际后，笔者不禁为之叫好。

按理说，贫困户脱贫后就不应也不能再享受相关政策，这是一种普遍看法，社会舆论还因此引发了对贫困户的道德审视。但如果深入扶贫工作实际，就会对贫困人口给予更多理解。在国家的大力帮扶下，贫困地区近几年经济发展较快，但由于底子

差、扶贫产业又大多处于成长期，农民抵御自然风险和市场风险的能力还很弱，客观上需要国家政策持续扶持。以西部贫困地区为例，种植、养殖业是脱贫致富的支柱产业，种植玉米若没有国家补贴，基本赚不到钱；养羊收入较高，但投入大，没有大量扶贫资金的支持，也很难发展起来。一个刚刚脱贫的农民面对市场还是脆弱的，如果不给予其任何保护，很难保证他不会再次陷入贫困。况且，这两年玉米、苹果、羊肉等大宗农林牧产品市场价格低迷，农牧民收入受到影响，连自然条件好的地区的农民都感到增收压力大，更何况是贫困地区的农民。

可以说，“脱贫不脱钩”体察到了贫困人口和贫困地区的实际情况，有利

于实事求是地做好扶贫工作。

首先，有利于“扶真贫”。经过30多年的不懈努力，我国贫困人口大幅减少，现存贫困人口基本解决了绝对贫困问题，接下来要解决的是发展性贫困问题，包括收入持续提高、教育和医疗基本条件持续改善等。基于此，国家不断调高贫困线，将更多人纳入帮扶范围；很多省区市也根据当地实际，在国家制定的贫困线基础上适当上调。不落下一个贫困户，还要尽量帮扶更多需要帮扶的人，这种做法无疑是实事求是的，是符合当前我国经济社会发展水平的。试想，如果贫困线定得过低，脱贫任务容易完成，但势必有一部分贫困户得不到帮扶，也谈不上“扶真贫”。

其次，有利于“奔小康”。笔者近

年来在贫困地区调研时看到，在中央和社会各方的大力支持下，各地扶贫产业蓬勃发展，很多人顺利脱贫后距离致富仅一步之遥。此时如果没有政策资金的继续支持，有些脱贫户很可能原地踏步，甚至倒退返贫。若此时相关政策能继续推一把，情况就会变得不一样。可以说，“脱贫不脱钩”摆脱了“运动式”扶贫的弊端，保证了政策的连续性，加固了脱贫与致富的关系，是对“全面小康”的深刻理解。

扶上马还要送一程。各地既要精准识别贫困户，又要大力扶持贫困户，不断巩固提高精准扶贫成果。全社会也要对扶贫工作予以更多理解和支持，合力打赢脱贫攻坚战，共同迈向全面小康。

发展相互保险还需细化设计

贾泽娟

作为中国保监会首批批准筹建的三家互助保险社之一，信美人寿相互保险社日前在北京正式开业并签发了首批保单，我国相互保险“一产一寿”的布局初步形成。

与传统保险产品相比，相互保险不追求短期效益、没有股东盈利压力，可专注发展符合会员长期利益的高保障产品，有望带动长期限、高保障保险产品发展，提高保险产品和服务的供给质量，进一步推动行业回归保障本源。同时，在投保人与所有人身份合一的情况下，相互保险组织的投保人能够充分参与到产品开发、运营管理等环节中去，可以按照实际需求来优化产品设计、改进业务流程和完善服务内容，从而探索改变以营销为导向的做法。在这些优势之下，我国相互保险发展进程不断加快。2015年，《相互保险组织监管试行办法》落地；2016年4月份，国务院正式批准同意开展相互保险社试点并实行工商登记注册。

从筹建方案看，首批相互保险社致力于在小微企业、建筑企业金融服务以及特定群体养老健康保障等方面发挥作用，为保险需求没有得到很好满足的群体提供创新性的保险服务。

相互保险通过依托互联网，将具有同质风险保障需求的中小微企业聚集在一起，信息更为对称和透明，以此建立全面的风险评估体系，提供涵盖企业不同发展阶段、不同需求类型的风险管理业务；同时，相互保险还可充分发挥“风险共担、利益共享”的灵活机制，选择自身擅长的经营领域经营特定险种、特定区域，从而实现保险对中小企业的风险管理职能。

尽管如此，由于我国相互保险刚刚破冰试水，接下来的发展仍将面临诸多挑战。现行《保险法》并没有明确提出相互保险的组织形式，相互保险组织的法律地位有待明确。对于积极筹备相互保险公司的资本方而言，经营技术方面的要求也更高。由于相互保险组织的保单持有人也是公司所有权人，两权统一在成员之间即被保险人之间容易造成新的利益分配不公。因此，如何确保不同保单持有人享有应得的经营剩余利益，也是相互保险公司股东及管理层面对的挑战。

（《农村金融时报》供稿）

食安治理要“铺天网”“开天眼”

吕城远

互联网技术的快速发展，为加强食品安全治理提供了更有效的手段。职能部门必须重视并研究相关网络订餐平台的经验，全面铺开天网、打开天眼，在更高层面实现信息共享、协同发力

外卖行业有多火？看一看中国互联网络信息中心发布的数据就知道了。截至去年12月份，我国网上外卖用户规模达2.09亿，年增长率为83.7%。民以食为天，食以安为先，如何规范和引导网络订餐这一迅速火爆起来的新业态，使消费者既能体验网络订餐的便利，又能安全享用美味，成为“互联网+”时代食品安全治理的一个重大课题。

为破解这一课题，美团点评集团研发投用了“天网”系统，与北京、上海、厦门、金华等城市食品药品监管部门实现数据对接，入网经营商户食品经营许可证等信息数据“登记”与“验真”一步完成，此举在业内尚属首次。“天网”系统可跟踪餐饮商户入网、经营、退出的全生命周期，在“户户有记录、问题有着落”的基础上，美团点评还与食药监部门合作推出用户评价大数据“天眼”系统，智能检索分析用户消费评价，由此形成负面信息线索库，监管部门可据此动态监控检查商户行为。

我国传统的食品安全治理主要有三个层面，一是食品生产经营企业，依法承担食品安全主体责任；二是各级政府及食品监管部门等相关职能部门，依法承担监管责任；三是消费者和社会其他方面，以多种形式参与监督和食品安全综合治理。可以说，眼下互联网技术的快速发展，为加强食品安全治理提供了更有效的手段，“天网”系统和“天眼”系统就是最好的例证。

从性质上讲，网络订餐平台仍然属于食品经营企业，需要承担食品安全主体责任，但又不同于传统意义上的食品加工企业、食品流通企业和餐饮服务企业，它是利用新技术组建的食品交易第三方平台，成千上万家传统食品企业、餐饮企业在这里联通、聚合。平台的最大优势是拥有先进的技术手段，不仅能够提高监督、管理入网企业的精准度和效率，还能为政府监管部门提供大数据信息，为食品安全监管创新升级提供新的思路和技术支持。

网络订餐平台和政府职能部门加强合作，双方不只是传统意义上的被监管与监管的关系，前者既是政府职能部门监管的对象，又承担着从政府职能部门衍生或转移出来的部分监管职能。网络订餐平台一方面要接受政府职能部门的监管，另一方面又要履行对入网经营商户的监管职责，在当下食品安全治理格局中，成为与传统食品生产经营企业和政府职能部门两个层面都密切相关的特殊治理主体。

目前，食品行业已全面融入“互联网+”，网络订餐及食品生产、流通、批发零售等环节的第三方平台会越来越多。为此，相关部门必须重视并研究美团点评等网络订餐平台的经验，全面铺开天网、打开天眼，在更高层面实现信息共享、协同发力。同时，第三方平台也应与政府职能部门、食品生产经营企业合作治理，共同探索“互联网+”条件下的食品安全监管新模式。



爱眼护眼

6月6日是第22个“全国爱眼日”。有关统计显示，目前全国近视眼人数已超过4.5亿人，5岁以上人群每3个人就有1个近视；高中生和大学生的近视患病率都超过了70%，并在逐年增加。近年来，随着智能触控手机、平板电脑、3D电影的兴起，很多人几乎每天都离不开电脑和手机，用眼过度已成为导致近视的重要原因。眼睛是心灵的窗户，有关方面和人群应科学合理使用电子产品、减少中小学生课业压力、尽可能增加户外活动，以放松眼部肌肉，减少近视发生的可能。（时锋）

“打车难”重现不是网约车新政的错

齐慧

北京市《网约车经营服务管理实施细则》正式落地已半月有余，面对新政，司机们有喜有忧，不少乘客则反映网约车数量减少造成叫车难、价格比出租车还贵。甚至有媒体报道称，“打车难”“打车贵”问题再现市场。有人认为，这或许是网约车新政的错。

从实际情况看，事情并非如此。

网约车的出现，将互联网、大数据等技术引入出租车市场，同时利用分享经济增加了出租车的供给，促进出租车提高了服务质量，也倒逼出租车市场竞争，有利于形成更加合理的出租车市场价格。

不过，从网约车在城市综合交通系统中的位置来看，在中国城市交通发展中，排在第一位、优先予以发展的地铁、公交等公共交通；然后是自行车，方便公众短距离出行和公共交通接驳换乘；第三梯队才是出租车、网约车和共享汽车；最后是私家车。也就是说，网约车并不属于优先发展的公共交通，而是公共交通发展的补

充，是为少部分有更高端出行需求的人提供服务的。

因此，出租车、网约车并不是越多越好，发展规模应科学合理。如果大城市放开出租车与网约车数量和规模，放松准入审查和运营监管，由此带来的安全隐患、车辆乱停乱放、废气污染排放、城市交通拥堵等都将成为城市发展的大问题。参照国外经验，情况也是如此。在英国等发达国家，出租车和网约车数量均受管控，网约车有着比出租车更高端的定位，相应价格也更高。

有人说，网约车刚出现时，车又多又便宜，确实缓解了“打车难”“打车贵”的问题。其实，这是建立在烧钱补贴基础上的。网约车在我国属于新生事物，因被投资者看好，资本迅速大量流入，“烧钱补贴”模式使网约车市场在短时间内出现爆发式增长，好打又便宜就是建立在这种大量烧钱补贴之上的。显然，这样的运营模式是难以持久的。

特别是，这种投资并没有找准网约

车在城市交通体系中的定位，再加上政府相关政策出台，网约车市场并没有投资者当初看起来那么美好，资本回归理性是自然而然的事情。网约车新政出台的目的，就是抑制资本的盲目性，帮助网约车回到发展的正轨，规范市场运行，实现长远发展。从长期看，这对网约车市场的整体健康持续发展是必要的。

当然，这并不是说“打车难”的问题不能解决。百姓之所以抱怨“打车难”“打车贵”，是因为大城市的公共交通建设还不完善，尤其遇到极端天气，公共交通和出租车不能承载如此多的需求，网约车又随市涨价，出行难的矛盾进一步凸显。

保障百姓日常出行是良好城市管理的应有之义。因此，政府在对网约车加强管理的同时，还应加快城市公共交通建设，建立城市综合立体交通网络、引入智能交通等多种途径缓解交通压力，让百姓出行更加通畅。

网友寄语高考学子

高考恢复40年，改变了许多人的命运。作为过来人或者后来者，你最想对高考学子们说什么？网友们纷纷表达自己的观点。

@范正君：高考是人生的一次重要起点，大学四年将会是人生最美好的时光，青春、自由、学习、成长，未来充满希望！

@LJ秋：填报志愿往往决定今后从事什么职业，这真的是人生大事。建议先选择专业，再选择学校。

@顺其自然：大学期间重要的是要掌握做事、做人的方式方法，树立正确的人生观念。

（渠丽华整理）



更多内容，欢迎
关注经济日报
微信公众号

欢迎读者就热点经济话题发表评论、漫画，
来稿请发至：mzjjgc@163.com

本版编辑 马洪超 祝伟