

我国60岁及以上老年人口达2.97亿,九成以上老年人选择居家养老,面对如此庞大的需求——

“家门口”养老 幸福感这样来

居家养老是我国绝大多数老年人的现实选择。为了让老年人在“家门口”幸福养老,各地区各部门不断推出老年助餐服务、适老化改造、家庭养老床位等居家和社区养老服务。但从整体看,我国居家和社区养老服务供给与老年人实际需求之间仍然存在差距。有的地方提供的养老服务只能满足老年人的日常生活需要,无法解决老年人的精神需求。而养老服务人才总量和专业性也有待提升。

居家养老的背后需要多少力量支撑?如何让老年人居家养老更放心、更舒心? 记者对此展开采访调查。

►在河北省隆化县一家康养服务中心,老人在练习书法。

老年人要什么——养老服务应满足多样化需求

“家里老人患病卧床,不能自主进食,日常照护是一个大难题。退休以后一直由我照顾老人,深感自己照护能力不足,况且有时还要照着孙女,时间长了身体实在是吃不消。”山西省太原市小店区平阳路街道滨东社区居民任女士的话,说出了现在很多家庭在照护老年人时最担忧的问题——“一人失能,全家失衡”。

“有时候我也想着把老人送到专业的养老机构去,但咨询了几家养老机构,照顾失能老人的费用每个月在1万元左右,经济压力很难承担。如果请护工上门,每个月的花费至少也要6000元,而且好点的护工不开高价根本抢不到,如今只能自己先扛着。”任女士无奈地说。

破解这一难题,意味着要为失能老年人居家养老提供更为精细化的照护服务。这些年,为让失能老年人居家养老更安心,民政部围绕失能老年人居家养老的堵点、痛点,指导各地持续推进特殊困难老年人家庭适老化改造工作,截至2023年年底,全国累计完成改造148.28万户。

居家养老上门服务也更加规范。2023年,居家养老上门服务首个国家标准《居家养老上门服务基本规范》发布,合理界定服务范围,规范供给主体资质条件及供给流程内容要求。《老年人居家康复服务规范》对居家康复服务的基本要求、服务内容、服务流程、服务评价与改进等方面进行规范。《老年人助浴服务规范》对入户助浴的基本要求、服务流程、风险控制及意外事件处理等方面进行规范。

在陕西省宝鸡市高新区马营镇渭水苑社区,惠



生活养老服务中心颇受附近老年人欢迎。中心负责人陈巧艳介绍,中心一楼有阅览区、棋牌室、乒乓球室,二楼有舞蹈室、书法室、绘画室等活动场所,院子里可以打羽毛球,每天都有老人在这里活动,“中心还成立了社区老年大学,邀请市老年大学的老师开设声乐、绘画、舞蹈、书法和古筝课,居住在附近的老人可以根据自己的需求选择不同课程,充分享受快乐的晚年生活。很多老人都说,在中心住下后,都不想离开”。

今年72岁的郑奶奶是渭水苑社区合唱队成员,她常和队员们到中心演唱。“我觉得‘惠生活’这个名字的寓意特别好,就是要提醒我们老年人要‘会生活’。”郑奶奶说。

全国政协委员、南方科技大学副校长金李认为,要想更好地实现居家和社区养老,最根本的是要让老年人不用离开熟悉的生活环境也能享受到高品质的养老服务,推动养老变“享老”。但当前,居家和社区养老服务发展还面临不少挑战。以“医养结合”为例,很多居家老年人都患有慢性疾病,需要更精细的照护,但往往,社区只掌握着居家老年人的数量、家庭成员状态等信息,却忽视了居家老年人的健康状况、就医状态等。这就导致居家老年人会面临送医不及时等风险,仍需政府积极牵头,探索多样化服务模式。

对此,民政部养老服务司相关负责人表示,将进一步丰富居家和社区养老服务形式。在社区层面重点发展短期托养、日间照料、健康管理、心理支持等服务,大力发展助餐、助洁、助浴、助行、助医、助急等居家养老上门服务,鼓励引导连锁化运营、标准化管理的养老服务机构依托社区向居家老年人提供生活照护、康复护理、精神慰藉、紧急救援等专业服务,为居家老年人提供支持。

人才缺口仍存在——养老服务人才队伍建设亟待加强

在记者采访中,很多老年人表示不管是在家还是去养老院,都希望能得到专业的照护。

年过八旬的赵爷爷患阿尔茨海默病已有3年,找到专业合适的照护人员一直是赵爷爷家人心里的头等大事。

在得知天津市东丽区金钟街道养老服务中心可以为患有认知症的老人提供专业服务后,家人将赵爷爷送到了这里。“赵爷爷喜欢独处,摆弄老物件,一个人能坐一下午。”中心护理人员王淑英介绍,对于赵爷爷这样的认知症老人,护理人员会通过做游戏、触摸物体等疗法来帮助他们提升认知功能。

“太感谢你们这些好心人了,不仅义务帮我家老伴做康复治疗、心理疏导,还免费为我们清洗空调。”日前,家住重庆市南岸区弹子石街道富力社区的赵阿姨紧紧拉着社工小卓的手表示感激之情。

原来,已年近七旬的赵阿姨因老伴脑梗瘫痪,需要24小时在丈夫身边

照顾,“我都很少出门,就连买菜也不敢走远了”。

得知情况后,重庆即善社会工作服务中心制定了“康复理疗+生活照料”服务计划,组织专业康复师和护士、社工介入,定期为赵阿姨的老伴提供情绪疏导及家政清洁等服务,还帮助其恢复了一些肢体、言语功能。如今,他的手臂、腿部已经能够缓慢伸展,甚至能够借助行走辅助器独立站立以及用简单词语来表达自己的意思。赵阿姨的心理压力和照护压力也得到了极大舒缓。

近年来,得益于各地努力打通养老护理人才职业上升通道,不断提升养老服务业整体水平,养老服务人才发展环境已经得到一定程度的改善。但是,养老服务人员在从业时仍面临很多现实问题:薪资待遇低、社会地位和认同度低、家人不支持等。

记者联系到曾毕业于某学校老年服务与管理专业的学生,他告诉记者:“我们这个行业目前所能拿到的平均

聚合为老服务资源——更好构建“一刻钟”养老服务圈

2021年11月,中共中央、国务院印发的《关于加强新时代老龄工作的意见》提出,创新居家社区养老服务模式。以居家养老为基础,通过新建、改造、租赁等方式,提升社区养老服务能力,着力发展街道(乡镇)、城乡社区两级养老服务网络,依托社区发展以居家为基础的多样化养老服务。

近年来,各地着力加强居家社区养老服务网络建设,在县(市、区)、乡镇(街道)层面发展具备全日托养、日间照料、上门服务、区域协调指导等综合功能的区域养老服务中心,扶持培育连锁化、品牌化、规模化运营的社区养老服务机构,创新发展社区助餐点、老年餐桌、社区日间照料、家庭养老床位、养老顾问等服务模式,从而更好构

建“一刻钟”养老服务圈。

受访专家表示,构建“一刻钟”养老服务圈,意味着将各项优质服务资源向老年人的身边、家边和周边聚集。在走路一刻钟的时间范围内,满足老年人日常生活、医疗保健、社交等养老需求。此类养老服务既保留了居家养老的优点,又拓展了养老服务的范围。

中午时分,广东省佛山市南海区大沥镇沥东社区幸福院的长者饭堂里已坐满了用餐的老人,他们一边吃着可口的饭菜,一边商量着下午的活动。幸福院设有社区医院、幸福食堂、文化活动室等,可为老年人提供康复治疗和各种文化娱乐项目。

这样的社区幸福院目前在南海区已有200多家。南海区民政局相关负

薪酬较低,工作强度很高,再加上和老人打交道往往需要更多耐心,因此我的很多同学在毕业后都选择了从事其他工作,只有少部分同学会坚持到养老一线工作。”

令人欣慰的是,近年来,相关部门已经认识到养老服务人才队伍建设亟待加强,并加快了相关人才培养的步伐。比如,2023年,民政部组织召开全国养老服务工作会议表彰暨养老服务人才队伍建设推进会议,授予99个单位“全国养老服务先进单位”称号,授予195名同志“全国养老服务先进个人”称号,进一步激发各地推动养老服务人才建设的积极性、主动性、创造性;江苏省印发《江苏省养老护理专业技术资格条件(试行)》,在全国率先试点建立省级养老护理专业技术职称体系。

中国老龄科学研究中心副主任、研究员党俊武建议,破解养老服务人才供给难题,需要政府、社会、学校等多方共同努力。一方面,要完善人才激励政策和拓宽人才培养途径;另一方面,要鼓励地方探索将行业紧缺、高技能的养老服务从业者纳入人才目录、积分落户、市民待遇等政策范围加以优待。

责人介绍,当前,南海区将养老平台、服务网点、健康幸福小站、居家养老服务、社会企业等各类资源集中呈现,打造“一刻钟”养老服务圈,为老年人提供教育、文体娱乐、康复保健、志愿服务、心灵慰藉、日间照料等10多种服务,让老年人的居家生活更丰富、更便捷。

“下一步,我们将加强居家和社区养老服务网络建设。指导各地根据人口分布、老龄化水平、发展趋势及资源布局,在区县层面打造一批层次清晰、机构衔接、功能互补、区域联动的示范性居家社区养老服务网络,实现辖区内老年人居家社区养老服务能力全覆盖,构建‘一刻钟’居家和社区养老服务圈,让养老服务聚集在老年人身边、家边、周边,提高服务精准性、便捷性、可及性。”民政部养老服务司相关负责人说。

任欢 杨桐彤(据《光明日报》)

20城(联合体)入选“车路云一体化”应用试点城市——

“聪明车”驶向更多城市

“车路云一体化”应用广泛

什么是“车路云一体化”?智能网联汽车“车路云一体化”,是通过新一代信息与通信技术将人、车、路、云的物理空间、信息空间融合为一体,基于系统协同感知、决策与控制,实现智能网联汽车交通系统安全、节能、舒适及高效运行的信息物理系统,具有标准化接入能力、共性化基础能力、开放化共享能力、集约化增效能力和模式可复制能力的优势。

北京市大兴国际机场航站楼前,一位出差归来的乘客站在路边,迎面驶来一辆搭载无人化装备的自动驾驶出租车。乘客坐进车内、系好安全带,点击“开始行程”……出租车自主启动,顺畅驶入机场高速。

今年以来,北京市陆续开放大兴国际机场、北京南站等重点场站接驳测试和服务。6月底,大兴国际机场首次开放自动驾驶接驳商业化试点。如今,北京市高级别自动驾驶示范区已连片运行,总面积达160平方公里。

“我们正加快推进440平方公里扩区,推动机场、火车站等重点场景有序开放,为车路云一体化规模落地发展提供北京样本。”北京高级别自动驾驶示范区工作办公室负责人说。

在重点场景进行接驳服务之外,“车路云一体化”应用场景十分广泛。业内专家介绍,车路云一体化系统可商业化应用场景主要包括:公交系统、智慧环卫系统、无人送货系统、网联式智能驾驶乘用车等。

“智能网联汽车‘车路云一体化’发展路径目前已经成为行业共识,也是下一阶段推动智能网联汽车规模化产业化应用的关键所在。”工业和信息化部相关负责人表示,要通过“车端、路端、云端”一体化发展的应用试点,加快建设城市和道路基础设施,促进提升车载终端搭载率,积极探索新技术新业务新模式。

此次纳入试点的城市,包括北京、上海、广州、深圳等4个一线城市,也有重庆、成都、南京、武汉、合肥、苏州、无锡、沈阳、长春、福州、济南、长沙等新一线城市及省会城市,还有十堰、鄂尔多斯等地级市,以及“海口—三亚—琼海联合体”“杭州—桐乡—德清联合体”。

北京市社会科学院副研究员王鹏认为,“车路云一体化”有助于整合车辆、路边基础设施及云端的力量,为车辆提供更全面、更准确的环境感知和决策能力,为自动驾驶发展提供“中国方案”。

今年初,工业和信息化部等五部门印发通知明确,将开展智能网联汽车“车路云一体化”应用试点工作。近日,试点城市名单出炉,北京、上海、重庆、鄂尔多斯等20个城市(联合体)入选。

酝酿半年后,试点城市名单出炉,意味着“聪明车”将驶向更多城市。为什么选这些城市?“车路云一体化”如何打造“聪明车”、建设“聪明路”?



北京亦庄的自动驾驶示范区内,智能网联汽车装调运维员王伟正在一台自动驾驶测试车辆内进行车载设备的道路测试。

试点城市已启动示范项目

20城(联合体)纳入首批试点,基础好、起步早是重要因素。

早在2020年9月,北京市就在亦庄启动建设全球首个车路云一体化高级别自动驾驶示范区。如今,亦庄街头自动驾驶车辆随处可见,智能网联汽车还拓展到北京更多区县。

不仅是北京,此次纳入试点的城市相当多一部分已启动智能网联汽车“车路云一体化”示范项目。6月份,武汉市投资规模达170亿元的“车路云一体化”重大示范项目获有关部门批准备案。福州、鄂尔多斯、沈阳等城市也先后启动了相关项目招标。“杭州—桐乡—德清联合体”中,杭州是全国首批新能源汽车示范和推广试点,桐乡是5G车联网应用示范区,德清则是国家级车联网先导区,三地协同,正加速形成产业聚集效应。

试点启动后,相关城市将在建设智能化路侧基础设施、开展规模化示范应用、完善标准及测试评价体系、探索新模式新业态等方面发力。

在基础设施方面,试点城市将建成低时延高可靠的网联云控基础设施。试点城市以覆盖试点城市全域为目标,提升智能化路侧基础设施与云控基础平台覆盖率;通过规模部署标准化的网联

云控基础设施,满足智能网联汽车跨区域服务的一致性和连续性需求,全面带动提升车载网联终端装配率与使用效果,为全国规模化应用推广奠定基础。

在场景应用方面,试点城市将促进多场景自动驾驶规模化应用。结合智慧城市、智能交通、产业发展等需求,因地制宜开展智慧公交、智慧乘用车、自动泊车、城市物流、自动配送等多场景的规模化应用试点,满足公众移动出行需求与不同商用场景的车辆作业需求,提升城市交通安全水平和出行效率。

在商业模式方面,试点城市将探索形成“车路云一体化”投、建、运的新型商业模式。鼓励探索国资平台、车企、运营商、科技公司等多主体投资共建、联合运营的发展模式,探索形成互惠共生、分工合作、利益共享的新型商业模式。

在标准建设方面,试点城市将推动形成统一的标准与测试评价体系。试点城市将共同开展标准研究工作,构建统一共用的智能网联汽车“车路云一体化”以及智能交通、车辆智能管理、基础地图等标准体系,建立完善“车路云一体化”测试评价体系,全面支撑智能网联汽车的模拟仿真、封闭场地、实际道路等测试验证能力建设。

推动技术落地与规模应用

有机构预测,到2030年,中国智能网联汽车市场规模有望突破5万亿元,“车路云一体化”相关市场规模超14万亿元。面对这一超大规模市场,如何加快推动“车路云一体化”技术落地、实现规模化应用?

王鹏分析,“车路云一体化”正处于从测试验证转入规模化应用的关键时期,未来还需解决智能化路侧基础设施覆盖度不足、车载终端搭载率低、商业模式不清晰等难题。

真实道路交通环境下,“车路云一体化”仍面临要素繁多、环境干扰复杂、渗透率波动大、边际场景多等挑战,需要大量关键技术创新。

推动相关研发、基础设施建设等很“烧钱”,谁来出资?

在投资建设环节,可通过政府牵头撬动更多社会资本参与。例如,北京“车路云一体化”新基建项目规划明确,项目建设资金来源为“政府投资+国有企业自筹”,出资比例为政府投资70%、国有企业自筹30%。“试点城市还可引导设立专项产业基金,吸引社会资本、金融机构等参与,通过股权投资、债权投资等方式支持项目发展。”王鹏说。

整合好现有资源同样重要。工信部有关负责人表示,各地智能网联汽车“车路云一体化”建设处于初级阶段,尚未能搭建形成完备的系统架构,基础设施建设存在“碎片化”现象,难以支撑自

动驾驶技术和网联功能的规模化应用。

如何避免试点城市建设相关系统架构、基础设施“各扫门前雪”?这需要推动“车路云一体化”应用试点和前期试点做好衔接。

此前,中国在智能网联汽车领域已开展了测试示范区、车联网先导区、“双智”试点等试点项目。截至目前,全国已建设17个国家级智能网联汽车测试区、7个车联网先导区、16个“双智”试点城市,开放测试道路32000多公里,发放测试牌照超过7700张,测试里程超过1.2亿公里,各地智能化路侧单元(RSU)部署超过8700套,多地开展云控基础平台建设。

在此基础上,“车路云一体化”应用试点范围进一步扩大,将通过统一的架构设计,推动城市级建设、城市群“连片”基础设施建设,打破“碎片化、烟囱式”的“单点”部署,实现更大规模、更广范围的应用实践。试点还将突出“网联赋能”作用,从场景上覆盖协同预警、协同驾驶辅助、协同自动驾驶等不同等级的网联化功能应用。

“智能网联汽车‘车路云一体化’应用试点将充分发挥前期测试区、车联网先导区、‘双智’试点等试点工作的建设基础,推动智能网联汽车‘车路云一体化’技术落地与规模应用。”工信部有关负责人说。

汪文正(据《人民日报海外版》)



在海口美兰国际机场,停放着在T2出发层的自动驾驶接驳车。