



生娃基本“不花钱”目标怎样实现?

12月13日,全国医疗保障工作会议上释放的信息提到,2026年要重点推动生育保险发展,“力争做到让孕产妇从大肚子进医院到抱娃出医院,住院分娩过程中产生的、属于医保目录范围内的费用,参保人个人基本不花钱。”这个目标如何实现?能省下多少钱?

中国人口发展研究中心研究员史毅表示:“从全国医保会议释放的政策信号可以看到,虽然针对生育环节的免费化政策,聚焦在非常小的点上,但是它释放出来的是非常积极的政策信号,即进一步强化生育保障,建设生育友好型社会。”

首先在加大保障和改善民生

力度方面,国家医保政策包括生育保险政策,正在逐步通过三个方面的努力,来改善和降低家庭还有个人的生育负担、生育成本。

首先是通过扩大生育保险的覆盖范围,把更多人群吸纳进来,参加和享受到生育保险相关的一系列政策。

第二个方面,通过相关政策改革,进一步降低生育和分娩的费用和价格,让更多的人可以用更少的钱来享受到相应的服务。

第三个方面,通过增加生育保险的功能,让更多的和住院分娩、生育相关医疗的项目纳入医保,纳入生育保险的覆盖范围来。

史毅介绍:“从目前全国平均水平来看,生育一个孩子大概需要花费一万多元,当然不同的地区、不同的医疗机构,费用会有不同,价格也会有一定的差距。从住院分娩环节来看,基本上占到了整个生育费用的30%到40%。如果一位女性通过顺产的方式完成了住院分娩,全国来看大概需要花费3000元到5000元,如果需要通过剖宫产来进行住院分娩,大概需要花费5000元到10000元。”

本次住院分娩费用个人“无自付”政策,重点针对两类人群,既包括通过剖宫产的方式分娩的人群,也包括通过顺产的方式分娩的人群。同一

个政策,最后惠及到个人身上的时候,可能产生的减负费用是有差异的。比如一位顺产的妈妈,可能有3000元到5000元费用减免的受益,但是对于一位剖宫产分娩的妈妈,受益可能会更多。

史毅认为:“从一些地方的经验可以看到,很多地方通过财政补贴加个人缴费的方式,共同分担原来由企业或由用人单位来承担的生育保险费用的缴纳,把更多的灵活就业人员纳入覆盖范围内。”

很多地区通过财政补贴的方式,降低和减轻个人参加生育保险的成本,让个人有意愿、有能力去参加生育保险。同时,通过各项政策

降低生育保险生效的时间,来提高生育保险政策的包容性。传统上有很多保险,要连续缴纳费用六个月及以上,才可以享受相关政策。有些地区针对灵活就业人员,可能在参加生育保险之后第二个月就可以享受。

有些地区针对失业人群还有专门的一系列政策,失业期间的生育保险费用是由财政补贴缴纳的,这样也可以保证个人在就业上的连续性,同时也可以保证个人在工作变动、居住地调整等一系列灵活性比较强的环境里,享受生育保险能够提供的各项支持。

(本报综合)

冰城大雪人亮相

12月15日,哈尔滨市群力音乐公园大雪人完成主体建设,进入到最后的细节打磨阶段。大雪人设计身高19米、长14米、宽11米,总用雪量超过3000立方米,比往年增加1200立方米,为历年之最。

新华社记者 张涛 摄



冰雪体育旅游精品线路邀您启程

12月14日,内蒙古自治区体育局发布内蒙古自治区2025-2026年度冰雪体育旅游精品线路,17条线路覆盖7个盟市,为各地游客提供“在运动中赏雪、在赏雪中品美食”的冬日出行新选择。

据了解,此次发布的翻越阴山·动感冰雪体育旅游精品线路、“暖城逐雪”九城宫冰雪体育旅游线路、大沙头冰雪体育旅游线路、雪野狂飙·林海逐风之旅-北疆极限挑战线路、“渡·阴山-探秘乌拉特后旗”自驾穿越线路等17条线路,覆盖呼和浩特市、包头市、鄂尔多斯市、呼伦贝尔市、兴安盟、巴彦淖尔市、乌兰察布市,串联起林海雪原、温泉、火山冰景、黄河湿地雪色、冰雪草原等特色景观。

加密芯片开发应用,开展通信安全系统级试验验证,全面提升智能网联汽车整车与零部件的安全水平。同时,加强产品安全监管,加强智能网联汽车产品准入、召回及软件在线升级管理,规范组合驾驶辅助系统使用。”

【延伸阅读】

自动驾驶这样划分级别

在国际上,驾驶自动化划分了5个级别。

L1级:驾驶自动化的入门级别,车辆只能执行一项简单的驾驶操作,例如定速巡航、方向盘和刹车需要驾驶员时时掌控。

L2级:也被称作L2级组合辅助驾驶,可以实现车辆的组合控制,如同时辅助控制转向、加减速,但车辆仍需驾驶员实时监控和控制。

L3级:有条件的自动驾驶,也就是说,车辆在特定场景下,可以由系统实现自动驾驶,但当系统发出介入请求时,需要驾驶员能够做到及时接管车辆。

L4级:高度的自动驾驶。它是在限定的区域内,可以实现无须干预的自动驾驶。

L5级:完全的自动驾驶。车辆可以无方向盘,适应任何环境下的自动驾驶。

(央视新闻客户端)

首批车型获准入许可 L3级自动驾驶体验如何?

首批车型获准入许可

如何开展上路试点?

记者了解到,这次公布的两款车型,来自一南一北两个汽车生产厂家。重庆这家汽车企业生产的纯电动轿车,可以实现交通拥堵环境下高速公路和城市快速路单车道内最高时速50公里的自动驾驶功能,目前该功能仅限在重庆市有关路段开启。

而北京的这家汽车企业生产的这款纯电动轿车,可以实现高速公路和城市快速路单车道内最高时速80公里的自动驾驶功能,目前该功能仅限在北京市有关路段开启。

据工业和信息化部信息,下一步,两款车型将由重庆及北京两家使用主体在上述区域内开展上路通行试点。相关部门将加强车辆运行监测和安全管理,不断健全智能网联汽车准入管理和标准法规体系,推动我国智能网联新能源汽车产业高质量发展。

根据定义,L3级是有条件的自动驾驶。驾驶员需随时保持接管能力,在必要时及时介入。

在北京的这家汽车企业研究总院,一台乘用车外观看上去与普通车辆没什么太大区别,但它所拥有的“内在”软硬件却是符合条件、能上路行驶的L3级有条件自动驾驶车辆。

12月15日,工业和信息化部正式公布我国首批L3级自动驾驶车型准入许可,两款分别适配城市拥堵、高速路段的车型将在北京、重庆两地指定区域开展试点。这是我国L3级自动驾驶从测试阶段迈入商业化应用的关键一步。

北汽L3级自动驾驶准入试点项目总师王岩:这些传感器都是前装量产的状态,三颗激光雷达,十几颗摄像头,车身周围还有很多超声波雷达。整车360度视线,一个全方位的感知,来实时探测车身周围的风险。

专家表示,这些摄像头、雷达就好比人的眼睛、耳朵,能时时感知外部的环境。对于L3级自动驾驶的车辆来说,四部门要求的一个必要条件,就是这些摄像头、雷达等装备必须是“前装量产”,也就是说,通过“后改装方式”进行传感器搭载的车辆无法申请准入试点。

怎样守住安全底线?

专家表示,按照相关部门的要求,现阶段的L3级自动驾驶,必须在试点范围内的道路上运行。在北京大兴区京台高速的实际测试道路上,记者随同专家就L3级自动驾驶进行了实际体验。

北汽L3级自动驾驶准入试点项目总师王岩介绍:“当系统超出它的能力边界的时候,它会提前发出接管请求。这个时候,驾驶员要及时把操控权从车辆给接管过来,所以说它是有条件的自动驾驶。”

专家表示,现阶段,L4级自动驾驶虽然在不少地方进行测试和运营,但这些车辆并不是国家公安部门发放的正规牌照,只能在特定区域范围内用于测试与示范运行。而本次获批的L3级有条件自动驾驶车型,将来是能够取得正式牌照并且上路的。这就是测试和试点的区别。记者从工业和信息化部还获悉,今年以来,我国具备组合驾驶辅助功能的乘用车新车销量渗透率超过60%。自动驾驶离我们越来越远,如何守住安全底线?

工业和信息化部装备工业一司副司长郭守刚表示:“我们要大力攻关安全技术,支持加快研发新一代网络安全防护等关键技术,布局安全




行走的思政课

在非遗课堂上做手工、在辩论舞台上练口才……无论是校园小课堂还是社会大课堂,孩子们在不知不觉中完成了“思政实践”。包头市以“讲思政,爱包头”大思政课教育品牌为纽带的跨学段思政课,为大中小学思政课一体化建设提供了鲜活范本。 记者 祝家乐 摄 详见03版



政策红利 四机盎然
详见02版

联动破解 马路拉链
详见04版

踏冰逐雪 相约包头
详见04版

清洁热源 上新调峰
详见05版

不屈力量 逐梦荣光
详见07版