

乔家大院闭馆十天重新开馆

门票降价 景区内大部分商业店铺被拆除

7月31日，文化和旅游部发布消息，对乔家大院景区予以取消质量等级处理。从8月7日开始，乔家大院闭馆10天，对过度商业化等问题进行集中整治。闭馆整顿十天之后，被“摘星牌”的乔家大院于17日重新开馆。

8月17日，重新开馆的乔家大院吸引了约8500名游客参观。游客反映，重新开放的乔家大院比以前秩序好，环境卫生明显改善。

据乔家大院旅游景区管理处主任刘学昌介绍，乔家大院核心区共关闭店铺29个，腾退店面1050平方米，用于景区布展和丰富晋商文化展示。

记者在乔家大院景区内看到，大部分商业店铺已拆除，有的店铺变成文创展区，有的变成非遗文化展区，有的则变成了休息区，景区有近1000个休息位供游客休息。景区内还多了许多自动贩售机，用于销售饮料、纪念币等物品。

第三次来乔家大院游览的河南游客刘女士说：“十年前来的时候，景区里边、外边都很乱，这次来感觉好多了。”

针对停车场管理混乱、厕所脏乱、设施陈旧等问题，乔家大院也进行了整改。目前，景区新建的停车场已经完成了700个小型车位的智能化建设，还有400个停车位正在建设中。景区卫生间也完成了整改，并增加了无性别卫生间。

最受游客诟病的景区出口商业街也已经拆除，腾退土地4600余平方米，两侧开展了绿化、硬化；还配备了6辆电动观光车，招手即停，免费乘坐。

记者采访游客，不少人对景区提出了更多期待：——景区建设需加码，业态需进一步丰富。在乔家大院的规划中，景区将被打造成一个占地700余亩、拥有多种业态的旅游综合体。不过，到目前为止，游客游览的重点还在“四堂一园”。

景区管理处方面表示，目前，乔家大院已经任命了新的旅游景区管理处领导班子，实现管理处与博物馆合署办公；在整改中，还邀请晋商文化研究专家等对景区布展，同步开展导游词完善、晋商文化融合、文化延伸等方面的工作。

——日常管理需提升。一些游客提出，乔家大院需要进一步丰富文化内涵，对工作人员进行规范，提高服务质量。部分游客反映，部分导游在中堂游览结束后，就以“院子差不多了”为由，不再对其他景点进行过多讲解。

景区管理负责人称，已经对导游人员、清洁人员、保安人员进行了集中培训，统一了工装、工牌，全部持证上岗；同时完善了工作制度和绩效考核制度。

——商业模式需转变。旅游专家认为，景区未来必须深入挖掘文化内涵才能支撑客流。太原旅游职业学院副院长韩一武说：“二十年前乔家大院的文创产品就是‘犀牛望月镜’等‘乔家大院三宝’的复制品，到现在还是这类产品。乔家大院需要转变商业模式，多在文化产品创意上下功夫。”

据新华社

新能源车险“高保低赔”，是“霸王条款”还是行业特殊？

让车主按照补贴前的高价格投保，但理赔时却按照实际支付的低价格理赔……保险公司的“霸王条款”让不少新能源车车主“吃了亏”。专家认为，这是典型的“高保低赔”，损害了消费者权益。新能源车险亟待规范，既要考虑新能源汽车的特殊性，更要保证公平公正交易。

“保费高，理赔低”不明真相的车主多

北京的贾先生今年6月购买了一辆新能源汽车，补贴后价格约为16万元。其在某保险公司投保的保单显示，机动车损失险的保额为补贴前的22.2万元，加上第三者责任险，首年保费达5400多元。“我不太懂保险，投保时保险公司没有提醒过我，是按补贴前的车价计算保费的。”贾先生说。

像贾先生这样“不明真相”的车主很多。记者在北京、上海等地随机采访了几十位新能源汽车车主，其中大多数都是在翻看保单时才发现按照高价投保。

天津市津南区人民法院发布的一起案件显示：消费者李某享受10万元国家购车补贴，以6万元实际支付价格购买了售价为16万元的某品牌纯电动轿车。购买商业保险时，李某是按照16万元的金额投保，保险期间内，李某驾驶该车辆发生单方交通事故，车辆全损。事后，保险公司仅同意赔付李某当时购车实际支出的6万元。

除了高价投保、理赔“降级”，新能源汽车的保费过高且续保环节也不规范。不少新能源汽车车主认为，保费设定就是让车主吃亏。一位特斯拉电动汽车车主告诉记者，首年保费高达9000多元，相比燃油车高了不少。北京新能源汽车车主刘先生称，燃油车第二年的保额较上一年约有10%的折损，而新能源汽车在第二年续保时无折损，保额仍与新车购置价相同。

中国保险信息技术管理有

限责任公司分析资料显示，新能源汽车单均保费高出非新能源汽车21%。从单均保费看，购置价在10万元至30万元之间的家用新能源汽车单均保费高于传统汽车。

公安部交通管理局7月发布的最新数据显示，截至今年6月，全国新能源汽车保有量344万辆，占汽车总量的1.37%。中国汽车工业协会近日发布的数据显示，今年1月至7月，新能源汽车产销70.1万辆和69.9万辆，同比分别增长39.1%和40.9%。

无统一规范“霸王条款”损害消费者权益

专家认为，“高保低赔”赚取保费，是保险公司惯用手段，这样的“霸王条款”对消费者不公平。

北京汇佳律师事务所主任邱宝昌认为，新能源车险高价投保、理赔“降级”，是典型的“高保低赔”，违反《中华人民共和国保险法》第五十五条规定：“投保人和保险人约定保险标的的保险价值并在合同中载明的，保险标的的发生损失时，以约定的保险价值为赔偿计算标准。投保人和保险人未约定保险标的的保险价值的，保险标的的发生损失时，以保险事故发生时保险标的的实际价值为赔偿计算标准。”

邱宝昌举例说，一辆实际价格为20万元的新能源汽车，补贴8万元后，消费者支付价格为12万元。“消费者有权选择按照20万元投保或按照12万元投保，对此保险公司应将选择权交给消费者。”他说，发生事故车辆全损后，投保多少，就该赔多少。

北京工商大学保险研究中心主任王绪瑾说，保险公司承保时把补贴算进去，理赔时把补贴扣除掉，损害了消费者权益，保险公司应如实告知投保人相关情况。

记者调查发现，目前国内针对新能源汽车在保费计算上，也没有统一规范。不同保

险公司、不同地区都有差异。从上海多家保险公司的运营情况看，该地区新能源车险是按照车企上传到平台的官方指导价来确定保额的，也就是补贴前的车价。

“各地补贴有差异，最终消费者实际支付的车款会有差异。所以我们统一按照官方市场指导价计算保费，就是补贴前的价格。”上海一家大型保险公司内部人士告诉记者。

新能源汽车专属保险需明确承保价格、赔偿界限

中国保险信息技术管理有限责任公司相关报告显示，从保费规模看，2013年至2017年，保险业承保的新能源汽车数量年均增长78.6%，2017年保费规模为101.6亿元，增速为50.4%。

业内人士坦言，新能源汽车的车身结构、零部件构成、电池续航里程等与传统汽车差别较大，保险风控难度远大于传统车辆。新能源汽车应该有专属保险。

业内人士建议，新能源车险专属保险不仅需明确规定按照补贴前还是补贴后的价格承保，还需明确赔偿界限，在车损险中对新能源车电池自燃、短路、碰撞损失等风险及其赔偿标准进行判定。此外，还需调整新能源车险和传统车险条款“不适用”的内容。例如，机动车辆保险的除外责任中有“高温烘烤”“进水后导致的发动机损坏”等，但新能源汽车很少出现这些问题。

“关键是对政府补贴部分，投保人是否具有保险利益值得探讨。”王绪瑾认为，对于政府补贴部分，车主没有付钱，应该没有保险利益。如果将这部分投保，则会带来道德风险。

邱宝昌说，保险人要将保险价值、保险标的、如何理赔等充分告知消费者，尊重消费者的选择权、公平交易权。

据新华社



四川强降雨致卧龙耿达镇96人被困8人失联

记者21日凌晨从四川卧龙特区了解到，受暴雨灾害影响，耿达镇有96位村民和游客被困，8人失联，耿达镇通往窑子沟的道路被冲毁。截至21日凌晨，耿达镇已转移村民3000人，约有11000名游客通过自驾或乘大巴转移至成都等地，剩余1000余名滞留游客正有序转移。

新华社发



“三沙2号”交通补给船完成首航

8月21日，三沙设市后建造的第二艘交通补给船“三沙2号”抵达三沙市永兴岛，完成首航。据了解，“三沙2号”续航能力6000海里，可搭载乘客400人。图为永兴岛上的居民前来迎接“三沙2号”交通补给船。

新华社发

唐山曹妃甸至北京动车开通

新华社电 21日7时47分，D6622次列车从河北省唐山市曹妃甸东站缓缓驶出，一路奔向北京南站。首钢京唐钢铁公司员工周建丰前来“尝鲜”，他和乘客们纷纷拿起手机定格这难忘的时刻，见证这趟来往北京和曹妃甸间动车的开通。

曹妃甸地处环渤海、环京津的“两环”核心地带，是疏解北京非首都功能的战略合作区和京津冀协同发展示范区，是京津产业转移的集中承载地。

事实上，自2011年首钢从北京搬迁到唐山曹妃甸区起，“人口大迁徙”每周就在上演：数十辆通勤大巴满载着3000余名首钢员工往返

于北京与曹妃甸之间。协同发展，交通先行。为此唐山市委、市政府利用唐曹铁路和既有国铁干线，成功开行北京—唐山—曹妃甸客运动车组列车。“列车的开通将使京津唐之间产业转移、企业合作、人才流通更加便利。”京冀协同发展示范区管委会协同发展局局长李树鹏说。

记者从铁路部门了解到，列车开行初期，每天在北京经唐山至曹妃甸东站、曹妃甸港站间开行2对动车组。此外，还在唐山至曹妃甸东站、曹妃甸港站间每天加开2对动车，更加方便了职工通勤和群众出行。