公立医院改革将取消药品加成

建立分级治疗纳入今年医改重点 慢性病管理将成突破口

新闻发布厅

本报北京5月22日讯 记者吴佳佳报道：国务院新闻办公室22日举行国务院政策例行吹风会。国务院医改办公室主任孙志刚在会议上表示，今年要全面推开县级公立医院综合改革，并在100个地级以上城市推进城市公立医院综合改革试点，必须取消药品加成，建立分级诊疗体系，相关改革不会增加百姓就医负担。

孙志刚说，药品加成政策在中国已经实行几十年，市场经济条件下药品加成政策逐渐发生了变异，演变到今天以药补医的机制，取消药品加成政策非常必要。取消药品加成政策前，医院收入主要由医疗服务收费、药品加成收入、政府补助三部分构成。取消药品加成后，医院收入就只有医疗服务收费和政府补助。医院由此减少的收入，由调整医疗服务价格、增加政府补助、降低医院运行成本等来承担。

调整医疗服务价格，主要是提升能够体现医务人员技术劳务价值的服务价格，如诊疗费、手术费、护理费等，同时降低大型设备的检查等费用。孙志刚强调，要通过提高医保的保障水平，改革医保支付方式等，使老百姓看病的负担不会因为医疗服务价格的调整而增加。

降低医院的运行成本，主要是医院通过科学化、精细化管理节省一些开支。孙志刚说，各级政府要增加对县医院运行方面的补助，主要是落实基本建设、大型设备购置、重点学科建设、人才培养、符合政策规定的离退休人员工资和政策性亏损等投入，同时根据医院情况对运行费用也要增加补助。通过这几方面，应该能够保证医院的正常运行，同时又不增加患者就医负担。

此外，孙志刚还表示，我国要逐步建立起基层首诊、双向转诊、急慢分治、上下联动的分级诊疗格局。首先提高基层的服务能力，让基层医疗卫生机构对老百姓就医有吸引力，同时逐步转变全国老百姓就医的理念，通过宣传及医保支付方式等政策的调整引导居民有病先到基层看。目前我国正在将慢性病的管理作为分级诊疗重点加以推进，如高血压、糖尿病的管理等。

此前，国家卫计委提出，将在城市公立医院改革试点地区开展分级诊疗试点，以高血压、糖尿病等慢性病和结核病防治管理为突破口，探索按病种打包、上下联动的办法，推动建立分级诊疗模式。

热点透视

交管部门、国有出租车调度中心与滴滴、快的打车系统实现对接——

打车管理的上海探索

本报记者 李治国

“上海出租汽车信息服务平台”将于今年6月1日正式上线运营。上海市交通委员会、上海的大众、海博等4大国有出租车调度中心、滴滴和快的打车系统将实现对接。上海市交通委员会还与滴滴打车、快的打车组成了联合工作组，专车、拼车业务也将纳入该平台。市民如果需要出租车服务，既可以拨打出租车公司的调度电话，也可以使用滴滴和快的的APP下单。

由此，上海不仅在全国首次推出出租车统一信息平台，还可能推出国内首个专车、拼车的合法化运营方案。

平台初期将解决三大问题

记者了解到，“上海出租汽车信息服务平台”在初期将重点解决3方面问题：一是车辆和驾驶员身份识别，由滴滴、快的将驾驶员和车辆信息实时向平台传送，平台及时反馈驾驶员和车辆身份比对结果，滴滴、快的以此及时剔除“黑车”和“克隆车”；二是实现车辆运营状态识别，承接滴滴、快的及其他预约业务的车辆，其顶灯实时转换成“电调”，以有效削除乘客“扬招”中存在的误解；三是提高车辆运营安全性，对载有乘客的重车，屏蔽滴滴和快的的新生成订单，不再向重车发送预约信息。

今后，该平台将进一步拓展相关服务功能。一是扩大调度车辆规模，除了上海本土四大出租车企业调度中心和车辆以外，那些没有开通电调的中小企业的约8000辆出租车，也将相继接入四大出租车企业的调度中心，从而与该平台对接，逐步实现上海全市出租汽车一网调度。也就是说，该平台可调用上海全市出租车完成某个调度任务，此举将有效提高电调的供车率；二是开发出租车身份识别功能，也就是专车、拼车的车辆和驾驶员身份识别，并依据国家相关规定，将符合相关法律法规并具备相应资质条件的出租车和驾驶员，加入信息平台。

目前，该平台已经预置了5万多条出租车车辆信息，9.8万多条合法驾驶员信息，基本上覆盖了上海全市出租车和驾驶员，可以在用车订单生成的1秒钟内，比对合法性。

管理观念转变与民企的响应

“上海对打车软件的态度是宽容。互联网经济怎么与实体经济对接好？政府一开始是观望，然后是‘拉郎配’，但是各方面有不同想法，这也很正常，所以政府现在是出面做了这个平台。”上海市交通委主任孙建平坦承，政府的观念有一个转变过程。

上海市交通委员会2014年12月8日发布了《上海市出租汽车预约调度服务管理规范》，该《规范》第四条明确，要在“本市推进建立全市统一的出租汽车预约调度信息服务平台，进一步方便市民使用出租汽车预约调度服务。”

《规范》出台后，上海市交通委员会下决心建成全市统一的出租汽车预约调度信息服务平台。上海市交通委员会的决心得到了上海市政府和相关委办局的支持。今年4月30日，上海市分管副市长蒋卓庆领队到上海交通卡公司调研出租汽车信息平台建设的情况。蒋卓庆表示，出租汽车信息平台方案是可行的和有效的，要把上海市政府“为市民维护好出租汽车行业的正常秩序”作为出发点，规范相关公司市场行为，在政府管理下，促使上海出租车行业健康发展，不断满足市民需求，提高行业整体服务水平。

上海市政府部门的积极作为，也得到了滴滴、快的方面的积极响应。滴滴打车、快的打车联合CEO程维5月17日专程从北京赶来上海，会晤上海市交通委主任孙建平。“在2年多时间里，我们与各地政府都有探讨，上海的方案是非常包容的，能够满足我们的实际需求。因此，出租车行业与我们的联合，上海在全国第一个实现了。”程维说。

上海强生出租汽车公司的出租车在一处停车场内排队张贴高峰车标志。为缓解高峰时段打车难，4月份起上海实施出租汽车高峰时段值班运营（高峰车）工作方案。每天早晚高峰，平均有约6000辆出租车只承接乘客路面扬招、企业叫车电话预约调度和出租汽车营业站接客等业务，不得承接手机打车软件叫车等其他预约业务。 新华社记者 裘 鑫摄

“专车”“拼车”领域的博弈

在解决了出租车信息平台问题之后，上海还面临着如何对待“专车”、“拼车”的课题。一方面是百姓日益增长的对“专车”类个性化出租车的需求，一方面是监管部门与民企、外企在“专车”领域不断博弈。那么对于“专车”，应该是严厉打击，还是因势利导呢？

其实，出租车领域已经不是滴滴、快的的业务重心，各家打车软件公司都发现，在出租车领域无法形成商业模式，投资没有回报。2014年下半年起，各家打车软件公司在私人订制的“专属服务”用车领域展开竞争，这就是远比出租车市场火爆的“专车”、“拼车”领域。其中，快的推出“一号专车”，滴滴推出“滴滴专车”，外企Uber则推出各档专车；同时，Uber在2014年10月推出拼车产品“人民优步”，由滴滴在今年5月13日推出了同类型的“滴滴快车”。由此可见，“专车”、“拼车”领域才是各家打车软件公司的主战场。

虽然滴滴、快的在中国专车服务订单量上已占据八成的份额，但这一领域的竞争仍未停止。业内专家表示，2014年底，百度战略投资Uber，双方在地图、支付等方面的合作不断快速推进；易到用车面对资本、技术和规模都高于自己的竞争对手，也在努力摸索适合自己的发展路径，陆续与海尔、奇瑞、博泰集团展开合作。

经营资质瓶颈有望突破

在这一系列竞争中，首创拼车模式的Uber成为重点监管的对象。交通运输部曾几次明确表示，各家打车软件公司的专车平台，应当遵循运输市场规则，禁止私家车接入平台参与经营；凡利用私家车等社会车辆从事“私租车”服务的，均涉嫌非法营运，各地交通部门将依法处罚。据此，广州、成都先后查处了Uber在当地的运营中心。

其实，不止是我国在查处Uber，这家依靠拼车服务起家的互联网公司，似乎在全球大多城市都遇到了抵制，然而这种抵制似乎并未挡住Uber迅速发展的步伐。那么，面对以Uber为代表的“专车”、“拼车”现象，应该怎么办，也成了世界难题。不久前，菲律宾率先承认Uber的合法地位，这让Uber终于松了一口气。

我国在这方面也有松动的迹象。浙江义乌近期出台了《出租汽车行业改革工作方案》，将按市场化改革方向，形成多种经营主体、多种服务方式；将在2018年以后出租车市场准入和出租车数量的管控，不排除未来可以个人直接进入出租车行业；将加快约租、驻点、包车等新的营运服务模式。义乌的方案，被认为是全国出租车监管体制的破局之举。

上海市交通委5月17日也宣布，已经与滴滴、快的成立了专门工作组，将对“专车”、“拼车”领域的经营资质等问题，提出合乎法规的解决方案。程维预告，将用1至2个月时间，形成方案，报给交通运输部。

孙建平表示，对于“专车”、“拼车”领域里的私家车，“一是要承认现状，专车不失为满足需求的解决途径；二是要处于受控状态，不能失控；三是不能用传统方式对待，必须是互联网思维。”孙建平表示，平台能不能成为专车的经营主体，需要继续研究；专车也要有总量控制，在不违反现有法规的前提下，实现管理上的突破，“对司机的资质，政府要给出标准，专车司机和出租车司机要有区别。”

我国将全面实施生物多样性保护重大工程

全国11%的高等植物和21.4%的脊椎动物正在受到生存威胁

本报北京5月22日讯 记者沈慧报道：环保部部长陈吉宁22日在2015年国际生物多样性日纪念大会上透露，我国将全面实施生物多样性保护重大工程。开展生物多样性调查和评估，加强就地和迁地保护建设，开展生态恢复、保护与减贫示范，加强生物多样性保护监管能力建设，进一步提高保护的系统化、精细化和科学化水平。

“生物多样性是宝贵的自然财富，是人类社会赖以生存和发展的基石，是生态文明水平的重要标志。加强生物多样性保护，是提升生态系统服务功能、提高资源环境承载力、实现永续发展的有力保障。”陈吉宁说。

1994年，联合国大会通过决议，设立国际生物多样性日。今年国际生物多样性日活动的主题是“生物多样性促进可持续发展”，旨在以保护资源永续利用和社会可持续发展，造福全球民众。

我国政府高度重视生物多样性保护，将其作为推进生态文明建设的重要内容，发布了《中国生物多样性保护战略与行动计划（2011-2030年）》，启动了“联合国生物多样性十年中国行动”。目前，全国保护网络基本形成，各类陆域保护地面积约占陆地国土面积的18%，提前完成了到2020年达到17%的目标。

环保部副部长、中国生物多样性保护国家委员会秘书长李干杰介绍，截至去年年底，我国已建立各类自然保护区2729个，自然保护区总面积147万平方公里，约占陆地国土面积的14.84%，高于世界12.7%的平均水平，全国85%的陆地生态系统类型、85%的国家重点保护野生动植物物种群得到了保护。此外，还科学开展迁地保护，建立各类植物园230多个，收集保存植物物种2万多个。通过实施天然林资源保护、退耕还林、退牧还草等重点生态工程，部分区域生态状况明显改善。

“在取得积极成效的同时，也要清醒地认识到，中国生物多样性退化的总体趋势尚未得到根本遏制，仍面临严峻挑战和艰巨任务。”陈吉宁说。上个月发布的关于加快推进生态文明建设的意见，为进一步做好生物多样性保护工作带来了新机遇。

陈吉宁强调，当前和今后一个时期，在生物多样性保护方面要强化生物多样性保护监管；理顺生物多样性保护管理体制机制；全面实施生物多样性保护重大工程；加大宣传教育和公众参与力度。

会上，环保部联合中国科学院发布了《中国生物物种名录2015版》和《中国生物多样性红色名录》。我国11%的高等植物和21.4%的脊椎动物正在受到生存威胁。对我国已知的4357种脊椎动物的分类评估显示，我国脊椎动物的灭绝风险远高于世界平均水平。

7月1日全国铁路实行新运行图

增开旅客列车97对

本报北京5月22日讯 记者齐慧从中国铁路总公司获悉：从7月1日零时起，全国铁路将实行新的列车运行图。根据新的列车运行图，全国铁路安排开行旅客列车2844.5对，其中动车组列车1696对，较原有运行图增开97对。

为服务国家“一带一路”战略，进一步提升铁路货运的运行品质和服务质量，新图优化了中欧班列、中亚班列运输组织，安排了中欧班列21列、中亚班列17列，较原有运行图各增加2列。

为加快铁路现代物流发展，新图安排货运班列165列，较原有运行图增加6列。其中，跨铁路局货物快运列车18列，特快货物班列10列，快速货物班列36列，快速集装箱班列5列，铁水联运集装箱班列30列，普快货物班列28列。

据铁路部门相关负责人介绍，为确保新图顺利实施，铁路部门将细化列车交路安排、车辆运用、人员组织、安全控制等交替方案，确保各工种、各环节衔接有序，努力实现让广大旅客“安全出行、方便出行、温馨出行”，让广大货主有更加方便快捷的服务体验。

铁路部门提示，请广大旅客及时关注铁路部门的公告和媒体信息，或登录中国铁路12306网站和中国铁路95306网站查询有关信息。

大美青海探路绿色化

（上接第一版）青海还将推行领导干部自然资源资产责任审计，建立生态环境损害问责制和终身追究制。

5月上旬，记者驱车经过辽阔高远的黄河源头玛多县，曾经退化的草场一派生机，沿途放置的鹰架上不时有鸟类飞落。大小湖泊波光粼粼，犹如散落在苍茫高原的银色碎片，生动地展现着这个“千湖之县”的美丽图景……

环青海湖草原是青海最美的草原之一，也是最亮丽的一张名片。投资15.67亿元的青海湖流域生态环境保护与综合治理工程正式实施，工程范围涉及环湖流域的4县，环湖流域草原、森林、野生动物保护，实施了人工造灌木林、封山育林、沙漠化土地治理等一系列生态恢复工程。

一批批项目的实施，环湖生态逐渐变好，栖息在青海湖的濒危动物普氏原羚和青海湖裸鲤均有不同程度增加，其中普氏原羚种群数量观测到588只，青海湖裸鲤总尾数达到1.526亿尾。随着生态环境的改善和治理，火红的冬季环湖旅游给冬季青海增添了另一道风景。

祁连山是我国石羊河、黑河、疏勒河三大内陆河的发源地，是甘肃、内蒙古西部地区重要的生态水源区，是阻挡库姆塔格、柴达木盆地、巴丹吉林和腾格里四大沙漠侵袭的天然屏障。早在2005年三江源生态工程启动之时，青海向国家有关部委提出将祁连山的生态保护和综合治理上升为国家战略的同时，在本省境内东北部建立了祁连山省级自然保护区，累计投入资金13.4亿元，实施了三北防护林、天然林保护、退耕还林还草等林业生态工程建设，缓解了祁连山地区生态恶化趋势。

与此同时，柴达木地区荒漠化治理有效推进，西宁大气环境质量提升至西部省会城市先进水平，湟水河水质达到国家控制标准，淘汰落后产能占到已形成产能的30%以上。

依托生态构筑绿色发展

既要保护，又要发展，用什么样的理念来处理这样一对共生相伴的矛盾，便成为新时期青海发展的战略抉择。

“一带一路”战略把青海推向了内陆开放的前沿。2014年，西宁至格尔木铁路新关角隧道开通运营，新建兰新高铁西宁站动车组投入运营和格尔木至库尔勒铁路开工建设。日益完善的青海铁路路网建设和航空口岸的开通，拉近了青海与外界的距离，实现青海旅游业升级。

花海门源，祁连雪景。良好的自然禀赋，游客可在同一季节看到冰川、森林、花海、雪山、草原、戈壁等不同景观。青海旅游局对外联络促进处处长石毓艳告诉《经济日报》记者，“青海旅游从上世纪80年代起步，接待海外游客主打的就是生态牌。现在兰新高铁的开通，将青海、新疆、甘肃的景点串了起来，沿线新景点不断增加，吸引力愈来愈强！”

玉树重建后，以“绿色感恩、生态报国”为理念，依据市区闲置的房屋场地，引进诺布噶琼民族服饰工贸公司、诺布岭藏族服饰加工厂、安冲康巴松宝民族手工艺品加工中心、安冲白旺藏式精品工贸等公司作为龙头企业，建成民族服饰加工和民族手工艺品加工核心基地。由加多宝公司捐资1亿元建成青海最大的藏式民族服饰生产基地，去年10月投运，吸纳当地农牧民731人就业。精美的藏族服饰和民族首饰从新玉树成批生产走向成都、色达、拉萨、昌都、那曲和尼泊尔等地，深受市场青睐。

作为全国5大牧区之一的青海，因特殊的地理气候条件、纯净的空气、水、土壤，盛产的特色畜牧产品品质在全国得到消费者的普遍认可。果洛藏族自治州5369公司生产的精分割牦牛肉一斤卖到3000多元，公司销售经理马天慧告诉记者，他们卖的是生态与健康。红火的柴达木枸杞已经成为海西经济发展的新引擎，生产的有机枸杞已牢牢占据了海外出口市场。

5月16日，记者到湟源县恩泽农业技术有限公司采访，厂区里回收来的1.5万吨残膜堆满了货场，公司经理孙荣恩指着堆放的残膜告诉记者：“如果不回收这些残膜对土壤和环境的污染相当大，地方政府帮助我们回收残膜，这些残膜加工成温棚骨架和下水道井盖，循环利用做的井盖寿命有50年，既缓解了白色污染又解决了市政建设中井盖损毁严重的问题。”

未来发展的思路越来越清晰：依据生态优先的理念，以西宁、海西、海东等重点地区和园区为主战场，以产业基地为载体，纵向延伸产业链条，横向融合发展，上下游产业深入对接，逐步构建起一个集聚发展、互为支撑的循环工业体系。目前已形成油气—盐化工、煤—焦—盐化工、铁矿—焦炭—钢铁等多行业综合循环产业链，每年可节约标煤52.5万吨；以提高资源利用效率为核心，通过农牧业资源的循环利用，大力发展绿色无公害农产品；在青海湖、塔尔寺、坎布拉国家地质公园等风景名胜区发展生态旅游，推进旅游景区建设和管理绿色化；重点推进西宁、海东、海西3大物流园和专业物流中心，打造绿色生态型物流园。

青海省省长郝鹏说，“青海最大的价值和潜力在生态，最大的责任也在生态。我们将充分利用青海生态品牌的放大效应，动员全社会力量，共同维护‘中华水塔’的生态安全屏障，让青海蓝、高原绿、江河清，为应对全球气候变化、建设美丽中国作出更大贡献。”