

卫生部:6大问题困扰医疗体制改革

□本报特派记者 陆琼琼 李小宁

卫生部副部长陈啸宏在 26 日举行的博鳌亚洲论坛国际医药产业大会上表示,近三年来,在公共卫生体系方面,中央财政投入了近 300 亿人民币,疾病控制医疗救治等公共医疗体系得到了加强和完善,新型农村医疗制度试点工作已经覆盖了 1.8 亿农民,城镇医疗保险制度也已经覆盖了 1.4 亿的人口。

有了较大幅度的增长,到 2005 年年底,全国卫生人员数达到 543 万,婴儿死亡率由 1949 年左右的 200‰下降到 2004 年的 21.5‰,孕产妇的死亡率下降到十万分之四十八,从总体来看,中国的健康水平已经达到发展国家的较好水平。

之间的服务条件和水平差距还比较大,卫生事业的发展还不够全面、不够协调。第二,公共卫生体系还不够健全,疾病预防控制体系和应对突发实践的应对能力还不强,一些重大的疾病还在严重的威胁人民群众的身体健康。

第四,卫生机构的隶属关系复杂,条块分割和全行业的监管难以落实,医疗监控还相对薄弱。第五,医疗覆盖面还比较小,而且不平衡,对患者实施的保健作用还比较有限。

建设。5 年内,国家将财政投入 200 多个亿的人民币,对乡镇卫生院和部分的县医院、妇幼保健医院的房屋和设备进行改造,同时要加快推进新型农村医疗制度的建设,在 2006 年,新型合作医疗的试点将扩大到全国 40% 的县。覆盖数将达到 3 亿多农村人口。

北京举行出租车调价听证会

北京市发改委昨日举行听证会,就是否将出租汽车租金从每公里 1.6 元调整为 2 元等热点问题公开听取社会各界代表的意见。

根据北京市发改委副主任柴晓钟的即席统计,25 名听证代表(22 名代表出席,3 名代表提交书面发言)中,14 名代表赞成调价方案,2 名代表总体赞成但持有保留意见,9 名代表对调价方案提出反对意见。

北京银建实业股份有限公司的李希英是出租车公司的代表,他对调价持赞成态度。他表示,“调价后的增收部分不会形成出租公司的利润,而会作为投入,为出租车加装全球定位系统,提高安全性和司机的福利待遇。最终受益的是出租车司机和广大乘客”。

柴晓钟表示,对听证代表的意见,政府有关部门将进行认真研究后作出决策。

赵白鸽:通过教育提倡婚检

□本报记者 陆琼琼 李小宁

国家人口与计划生育委员会副主任赵白鸽 26 日接受上海证券报采访时表示,婚检是保证人口素质的关键。因此国家相关部门仍然坚持提倡婚检,所持的态度是:通过宣传教育,把信息传递给老百姓,让老百姓来做科学的选择。

赵表示,为了保证人口素质,政府将通过形成大型国家级项目(比如出生缺陷干预)实行孕前管理,也就是在准备怀孕之前进行管理,比如增加有利于孩子发展的营养素的补充,避免危害因素的发生,比如农药、吸烟、化学污染等。

447 元

国家统计局季度形势报告显示,一季度农民工资性收入较快增长,农民的工资性收入为 447 元,同比增长 17%。

农民现金收入人均 1094 元,扣除价格因素,实际增长 11.5%,增速与去年同期相比回落 0.4 个百分点。(卢晓平)

252 万人

劳动保障部数据显示,一季度,全国累计实现城镇新增就业人员 252 万人,城镇登记失业率为 4.2%。(新华社)

1000 家

商务部近日发出通知说,我国将从今年开始在全国范围内实施“振兴老字号工程”,利用 3 年时间重新认定 1000 家“中华老字号”。(新华社)

聚焦磁悬浮

发改委:沪杭磁悬浮建设尚无时间表

□据新华社电

国家发改委副主任张晓强 26 日在北京透露,沪杭磁悬浮线目前正处在可行性研究阶段,它的建设目前还没有规定的时间表。

张晓强说:“上海磁悬浮线建设和试运营中积累的宝贵经验,会为沪杭磁悬浮线的研究、论证提供非常重要的借鉴。”

此前,全长 170 多公里的沪杭磁悬浮线的项目建议书已经国务院批准。张晓强指出,大力发展高速轨道交通系统,抓紧认真研究沪杭磁悬浮线建设的相关重大问题,符合“十一五”规划和国家中长期科技发展规划要求。

据张晓强介绍,刚通过验收的上海磁悬浮列车示范运营线项目,实际单位造价约为 3.1 亿元/公里,目前高速磁悬浮的单位造价约为 1 亿元/公里。

“从愿望上,我们当然希望磁悬浮线的造价越低越好,但作为国际最先进的技术,要求磁悬浮线的单位造价降低到 1 亿元/公里也太苛求了。因此,我们希望进一步通过多种措施降低造价,向 2 亿元/公里的目标努力。”张晓强说。

许多人期待在上海 2010 年召开世博会前开通沪杭磁悬浮线,张晓强说:“这种心情是可以理解的。但心情与愿望能不能和我们的工作形成对接,关键要看工作的效果。”

对于沪杭磁悬浮线的建设,张晓强表示,当前就是要认真、深入地抓紧做好可行性研究,最终形成科学全面的可行性研究报告。



上海磁悬浮已通过国家验收 资料图

上海磁悬浮将投入正式运营

盈利能力考验其未来发展

□本报记者 徐虞利 实习生 彭友

上海磁悬浮列车示范运营线项目经过两年多的试运营,昨日正式通过国家有关部门的验收。

由国家发改委、科技部和上海市等有关方面组成的验收委员会认为,上海磁悬浮工程建设和运营符合有关规定和要求,试运营情况正常,同意工程通过竣工验收。

据悉,上海磁悬浮于 2004 年建成,同年 5 月正式投入商业试运营,是世界首条高速磁悬浮交通商业示范运营线。它正线全长 29.873 公里,西起上海地铁 2

号线龙阳路站,东至浦东国际机场,设计最高运行时速 430 公里。

验收委员会主任委员、国家发展改革委副主任张晓强表示,刚通过验收的上海磁悬浮列车示范运营线项目,实际单位造价约为 3.1 亿元/公里,截至 2006 年 3 月底,上海磁悬浮已累计安全运营里程超过 240 万公里,运载乘客 623 万人次。

据记者了解,上海磁悬浮运营两年多来,盈利状况一直是人口关注的焦点。按照张晓强提供的数据,磁悬浮正线的实际造价约为 92.6 亿元人民币。项目开始时,上海磁悬浮曾得到中国银行贷款 50 亿元。

有业内人士给记者算了一笔帐,假设中国银行的贷款利率是 5% 的话,上海磁悬浮每年需支付给中国银行的利息就是 2.5 个亿,两年就是 5 个亿。

该人士说,上海磁悬浮的票价分为 50(普通单程)、80(普通往返)、100(贵宾单程)、160(贵宾往返)。而按照运送 623 万人次来计算,两年来,上海磁悬浮的门票收入约为 3.11 亿元左右,收入甚至无法偿还银行利息。

由此,该人士认为,上海磁悬浮虽然即将走向正式运营,但是摆在面前的盈利考验,仍然需要经营者去勇敢面对。

宏观调控行政干预不能过度

□叶檀

随着一季度经济数据的陆续出台,加紧新一轮宏观调控已经成为共识。由于热钱发热的固定投资项目主要由地方政府主导,因此,人们也默认了宏观调控中的行政行为,是特定的经济发展路径之下的必然选择。

但是,用行政手段进行宏观调控难以避免的问题是,政府如何在过剩与不足之间取得微妙的平衡。且不说政府很难取得市场主体才能知晓的充分信息,很难做到使调控恰到好处,即便从以往的经验来说,几轮宏观调控也经常出现一调控一不调控的覆辙。

因此,中国社科院经济形势分析与预测课题组近日发布的 2006 年春季报告特别提醒,要注意吸取 20 世纪 90 年代后期过度行政干预控制行业发展的经验教训,防止在解决当前产能过剩问题的同时,形成新一轮产能过剩。

这一提醒并非无的放矢。最典型的调控未达预期效应的例子,是电力投资的周期性表现。由于电力项目的建设周期与经济周期的周期不匹配,前者约四年,而后者在九年前左右。当经济处于经济周期的上升期,需求旺盛时,电力投资也随之迅速增长;但是,等到项目建设完工投产时,经济形势往往处于周期性下降区间。如 1997 年电力出现过剩,国家开始对电源建设项目进行调控。

德勤“逃过摘牌”言之过早

□陈军华

德勤会计师事务所因科龙事件被摘牌的可能性已被排除。这是 4 月 26 日《新京报》的一则消息。记者从知情人士处获悉,德勤最高将被处以三年之内不能在中国开设分所处罚。

德勤“逃过摘牌”的结论言之过早。根据相关规定,德勤可能面临来自两个部门的行政处罚,一是证监会,二是财政部。证监会的处罚,最高是撤销德勤的证券服务业务许可,罚款并追究相关会计师的责任。

事实上,即便从世界范围内来看,会计师事务所摘牌与否,也要在经历司法程序之后才能知晓。在美国安然事件中,安达信会计师事务所被法院判决,禁止在 5 年内从事相关业务。

《纽约时报》评论说,这实际上宣告安达信“89 年的生命结束了!”其结果与摘牌何异?

根据 2002 年最高法下发的《关于受理证券市场因虚假陈述引发的民事侵权纠纷案件有关问题的通知》,被告公司必须经过中国证监会及其派出机构查处,当事人依据此查处结果作为事实依据提起的民事诉

一人名下 700 辆车乃户籍之弊

□贾必

北京市朝阳区人民法院近日受理了一起普通的交通事故赔偿案件。但在案件审理过程中,法官发现,当事人周某只是涉案车辆的名义车主,类似的挂名车辆还有 700 辆!

之所以出现这种情况,是因为北京市曾有规定:持《北京市工作居住证》的外地居民方可购车上牌,而取得《北京市工作居住证》,各种条件限制非常苛刻。

由于门槛太高,许多外地人无法在北京购车、上牌。这为一些拥有北京户口的人提供了“财路”。周某和爱人就专给外地人提供身份证从中获利。至今,周某名下的车有 700 辆左右,她从每辆车车主那里收 100 元至 200 元的费用。

直到 2005 年,北京市为了鼓励汽车消费,刺激疲软的车市,才取消了外地人在京购车的户籍限制。购车加上户籍限制,这种政策本身就有违市场经济公平、自由交易的

有的大学连利息都无法偿还,而且债务人缺位,类似于过去的国企债务问题

警惕豪华校园背后的金融风险

□据新华社电

近年来,一批新建的大学校园在各地相继建成。这些校园大多规模宏大、华美壮观。有关专家提醒,我国高等院校依靠银行贷款掀起的基本建设投资热潮隐藏着巨大的金融风险,应引起高度重视。

高校普遍债务缠身

据山东省人大财经委调查,由于高校扩招、搬迁等原因,山东高校贷款规模正迅速扩大。其中,银行信贷成为近年来高校及重点中学基本建设的重要融资途径。

截至 2005 年 5 月,山东省教育厅所属 23 所高校贷款余额 75.4 亿元,是 2004 年总收入的 1.57 倍,其中 5 所高校贷款余额超过总收入的 2 倍。这些贷款每年仅利息就需付 4.3 亿元,而省财政对高校投入的增量每年只有 1 亿元。

随着高等教育扩招步伐的加快,大多数高等院校都开始负

债运行,很多高等院校都成为银行的“债务人”,一些大学负债达 10 多亿元。

扩张引发金融风险

一些高校快速扩张后,由于处在负债运行的状态,容易引发金融风险。

著名社会学家李培林说,近年来我国高等教育发展很快,但大学的超常规扩展带来了新的问题。全国大学从 10 年前的 1000 所左右发展到目前的近 2000 所,除了管理和教育质量没有得到同步提高外,扩展中的债务问题越来越显露。有

多策并举破解贷款风险

一些政协委员和教育专家建议,多策并举强化高校债务管理,防范和化解高校贷款风险。

——完善高等教育发展规划,加强对高等教育资源的优化整合。对各类高校的地理布局、发展规模等进行系统规划,用地规划要有科学的分析测算结果,实行严格的审批制度。同时,强化学校与学校之间的合作,可成立校企合作委员会,实现资源共享。

——控制贷款规模,优化贷款结构。进一步强化高校贷款法定还贷责任,将贷款管理作为高校领导干部经济责任审计的重要内容。

——完善商业银行发放学校贷款存在的法律、法规和政策性缺陷,不断进行制度创新,以确保银行资金安全高效运行。目前,商业银行在发放学校贷款中存在一定的法律、法规和政策性限制因素。国家有关部门应尽快制定非教育设施和老校区资产用于抵押贷款的指导意见,以进一步拓宽和规范银行与高校之间的合作。(新华社)