

政策频出加码医院改革 社会办医将破产业围城?

■ 臧允浩 报道

近日,国务院办公厅印发了《关于城市公立医院综合改革试点的指导意见》(下称《意见》),提出到2017年,城市公立医院综合改革试点全面推开,重点破除“以药补医”体制。此外,《意见》对于公立医院改革的部署也相当全面,涉及管理体制、运行机制、支付方式、人事薪酬、分级诊疗等众多公立医院改革当中的关键问题。

除上述政策外,今年《关于印发全国医疗卫生服务体系规划纲要(2015-2020年)通知》、《关于全面推开县级公立医院综合改革的实施意见》也相继出台,医院改革均是其中焦点。

多名业内人士对记者分析称,上述政策的陆续出台,说明未来一段时间内,政府或将医改的侧重点放在医院改革上。而从政策内容看,其改革力度也很可观,会触动很多痼疾,有助于打破社会办医的藩篱。这对于社会资本投资医院将是极大的利好。

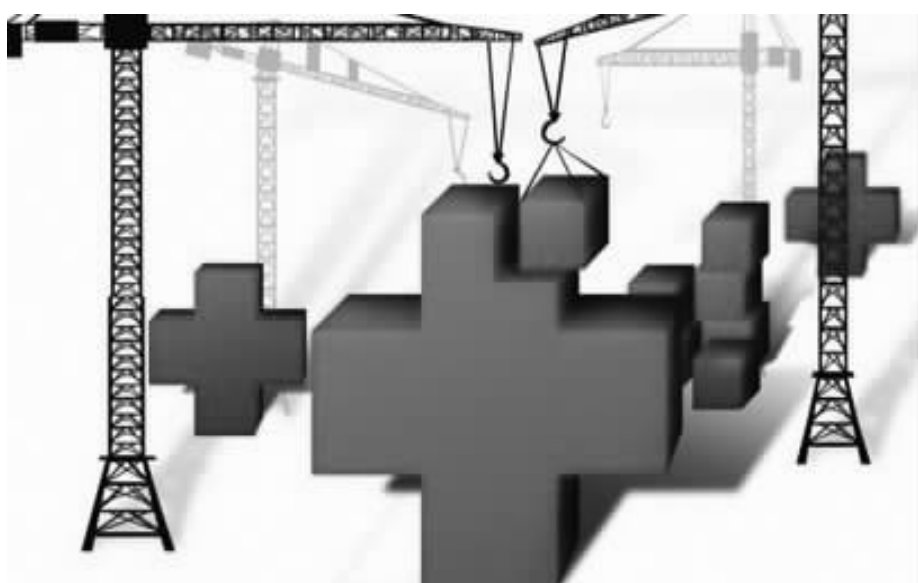
公立医院改革启航

近日,国务院办公厅印发了《关于城市公立医院综合改革试点的指导意见》,提出到2017年,城市公立医院综合改革试点全面推开,重点破除“以药补医”体制,个人支出占卫生总费用的比例降低到30%以下,并构建起布局合理、分工协作的分级诊疗就医格局。

《意见》对我国医改当中最艰难的部分——公立医院改革,尤其是城市公立医院改革做了全面部署。全文9000余字,共三十多条内容,涉及管理体制、运行机制、支付方式、人事薪酬、分级诊疗等众多公立医院改革当中的关键问题。

《意见》明确了2017年的改革目标。也就意味着,这份《意见》将在未来三年当中,对指导我国城市公立医院改革发挥至关重要的作用。

意见指出,要破除以药补医机制。到2017年,试点城市所有公立医院推进医药分开,积极探索多种有效方式改革以药补医机制,取消药品加成(中药饮片除外)。力争到2017



年,试点城市公立医院药占比(不含中药饮片)总体降到30%左右;百元医疗收入(不含药品收入)中消耗的卫生材料降到20元以下。

值得注意的是,意见还指出,要改革编制和人事制度,落实公立医院用人自主权。通过薪酬制度改革,着力体现医务人员技术劳务价值,并完善绩效考核制度。公立医院负责内部考核与奖惩,突出岗位工作量、服务质量、行为规范、技术能力、医德医风和患者满意度,将考核结果与医务人员的岗位聘用、职称晋升、个人薪酬挂钩。

据悉,目前全国各地分布着约6800家城市公立医院。2010年,我国在17个城市启动了公立医院改革试点,今年改革试点将增加到100个,《意见》要求,2017年所有地级以上城市都将全面推开公立医院改革。

社会办医好时代?

在北京鼎臣医药咨询负责人史立臣看来,《指导意见》的出台透露出一个信号:“之前政府在医改中比较注重对药价的调整,而目前关于县级公立医院、城市公立医院政策陆续出台,这说明未来一段时间内,政府可能会将医改的侧重点放在医院改革上。”

记者梳理发现,近期政府在医院改革上政策频出。3月30日,《关于印发全国医疗卫生服务体系规划纲要(2015-2020年)通知》正式发布,在这份5年规划中,社会资本办医,尤其是与基层公立医院结合兴办民营医院得到了巨大的想象空间:县级原则上只设1个县办综合性医院和1个中医院,其余的将会转身成为社区卫生服务中心或是引入社会资本共同经营。

紧接着,5月8日,国务院办公厅印发了《关于全面推开县级公立医院综合改革的实施意见》(国办函[2015]333号),这是继《关于县级公立医院综合改革试点意见的通知》、《关于推进县级公立医院综合改革的意见》出台之后,对2015-2017年县级公立医院综合改革的全面部署。此次改革的主要目标是在2014年1300多个试点县的基础上,2015年将推广到全国近3000个县9000多家医院,以破除以药补医,以管理体制、运行机制、服务价格调整、人口薪酬、医保支付等为重点。

“2015年是医药行业变革的一年,一系列改革方案的目的在于破除以药养医,解决看病难和看病贵的问题。”有研究人士表示,医药行业受政策影响很大,从目前政策的不断加码中可以看出,相关部门的积极态度将变革推向更为深入的层面。

史立臣认为,《指导意见》透露的精神是“破除公立医院的逐利机制,让公立医院向更加公平的方向发展”,而结合之前关于医院改革的政策,未来无论是县级公立医院还是城市公立医院,未来都会分流出一大批医院允许社会资本进入,这其中蕴藏了很大的投资机会。

不过,在卓创咨询医药行业分析师赵镇看来,这些政策能否转化为实实在在的机会还有很多变数。

“从政策层面上看,社会资本在医院投资上的空间的确越来越大了。但在实际执行上,医院改革涉及复杂的利益关系。过去几年来,医改政策也是频频出台,但具体执行时就会遇到很多问题”,赵镇对记者表示。

“先行者”的烦恼

实际上,近年来已经有很多社会资本提前布局到这一巨大市场中。A股上市企业中,北大医药、方正集团、金陵药业、复星医药等都是其中的先行者。

2012年,北大国际医院与曲靖市第二医院的合作。2013年8月,北大成功收购了三级非营利性医院株洲恺德医院。2014年3月,方正集团旗下北大医疗和贵阳市政府达成战略合作协议,斥资30亿元投资贵阳第二人民医院和贵阳第四人民医院。2014年12月,“北大系”另一重要成员北大医药则通过与北大旗下医院合作,收购新里程医院。此外还成立肿瘤医院管理公司,设立产业并购基金。

除了“北大系”,金陵药业、复星医药也对投资医院情有独钟。早在2003年7月,金陵药业就从宿迁市卫生局手中收购了宿迁医院70%的股权。2012年7月,金陵药业又收购了仪征医院68.33%的股权。近期,金陵药业还在着手收购安庆医院。

2011年以来,复星先后收购了安徽省济民肿瘤医院(肿瘤专科)、岳阳广济医院(二级综合)、宿迁市钟吾医院(二级综合)、广州南阳肿瘤医院(高端肿瘤专科)、佛山市禅城区中心医院(三甲综合)。

据悉,社会资本进入医院的方式灵活多样,主要包括发起建立医院(包括独资或与公

立医院合资),收购改制公立医院,医院托管、科室承包等。

社会资本投资医院,究竟依靠什么胜出呢?国泰君安在近期一份研报中表示,民营医疗将是未来3年至5年持续性的主题,在大型医疗集团逐渐成形,中小医院快速扩张的过程中,具有资源优势的公司将胜出。对于上市公司来说,资源优势来自两个方面:首先得背靠较大的集团,具有资金或者资源方面的优势;其次是具有医疗行业相关资源,能够产生持续性协同性。此类资源对于上市公司来说意味着在涉足医疗服务时将具有较强的可复制性和业务弹性。A股市场中,北大医药、复旦复华、千红制药、华邦泰、信邦制药、恒康医疗等有望受益医改。

不过,有业内人士对记者表示,从各个层面上看,北大医药的确有很强的优势,但在遭遇了“代持门”后,管理层震荡更迭,过去力推医院投资的计划或出现断层,先行者失去先机也是有可能的。

“复星医药、金陵药业等企业在过去投资医院中也有很多烦恼,人才短缺、政策不完善、竞争环境不公平、高投入低回报,这些都是企业投资医院过程中遇到的共性问题”,上述业内人士称,“这些问题成了社会办医的‘围城’,令企业屡屡碰壁”。

记者注意到,过去几年里,方正集团、平安集团、华源集团等都曾在收购整合医院过程中遭遇波折。2012年,北大国际医院与曲靖市第二医院的合作,但因为股份制等问题,遭院方工作人员抵制而胎死腹中,这成为公立医院改革历史上体制性问题的标志性事件。

“令人欣慰的是,《指导意见》对公立医院的痼疾已有所动作”,上述业内人士称,比如上述北大国际医院改革中遇到人事改革难题,此次《指导意见》便提到“要改革编制和人事制度,落实公立医院用人自主权”。

“从一系列政策释放出来的信号来看,未来非营利性的医院会更加公平、公益,而营利性医院会有更多的发展空间与机遇,市场的手将在其中发挥重要作用”,史立臣乐观估计:“在医院改革上,相信未来会有更加细化、具体的方案出台,这对于社会资本进入医院将是很大的利好”。

新能源车企患上“政策红包”依赖症 靠补贴混日子

■ 丁文杰 屈凌燕 报道

近日,财政部、科技部等四部委联合发布《关于2016-2020年新能源汽车推广应用财政支持政策的通知》。根据《通知》,2016年消费者如果购买一辆纯电动或插电式混合动力乘用车,最高可以获得5.5万元人民币的补贴。《通知》还要求各地制定地方性扶持政策,加大环卫、公交等公益性行业新能源汽车推广支持力度,加快完善新能源汽车应用环境。

记者采访了解到,近年来,我国对以电动汽车为主的新能源汽车给予一系列政策支持,自去年以来,这些政策效应开始显现,新能源汽车从多年的“底部徘徊”中逐渐走了出来,销量呈现翻番式增长。新能源汽车的春天似乎已经到来。然而,配套设施的匮乏以及技术瓶颈的制约仍未有效解决,部分企业患上政策红包依赖症,“靠着补贴混日子”,新能源汽车的前行之路仍将坎坷。

政策拉动破局“井喷”

刚刚落幕的上海车展,再次成为各大汽车厂商角逐的竞技场。记者梳理发现,这次车展有30多款新能源汽车亮相,足以说明各大厂商对新能源汽车的重视程度。

“今年一季度销量中,有95%是北京市私人购买的纯电动车辆,市场的发展离不开国家产业政策的支持。”北汽新能源汽车公司总经理郑刚表示。今年一季度,北汽新能源汽车销售2000多辆,相比去年一季度只销售十几辆的业绩,呈现爆发式增长。

在雾霾成为公害的今天,发展清洁能源的新能源汽车成为各个国家的战略选择。专家指出,发展新能源汽车除了解决能源环境制约外,也是提升我国汽车产业竞争力的制高点,我国必须要抓住当前全球汽车产业技术革命的历史机遇,推进汽车产业跨越发展。

“发展电动汽车等新能源汽车,是大势所趋,国际上很重视,我国更加重视,近年来,政府对新能源车的支持从未间断。”康迪电动汽车集团总裁胡晓明接受记者采访时说。

然而,多年来我国新能源汽车始终在“底部徘徊”。根据中国汽车工业协会的统计,2013年,我国汽车产销双双突破2000万辆,而新能源汽车仅销售1.76万辆,其中纯电动汽车1.4万多辆,插电式混合动力汽车3000多辆。“前几年,尽管国家花了很多精力发展电动汽车,但是实际效果不佳。”一些接受采访的业内人士反映。

2014年以来,支持政策再次加码,国家层面接连出台加强新能源推广应用的扶持政策,不仅免除新能源车购置税,而且要求打破地方保护主义,建立统一开放、有序竞争的

新能源汽车市场,并确定对电动汽车换充电设施用电实行扶持性电价。

各地也都出台不同的扶持补贴政策。如上海对新能源汽车补贴政策双管齐下,将包括插电式混合动力汽车在内的多款车型纳入目录,购新能源车补贴除享受3万元的地方补贴,还可以免费获得价值7万多元的专用新能源车牌,还有区级财政1.5万到2万元的补贴。

在政策的强力推动下,2014年我国电动汽车市场取得了惊人的高速增长。根据中国汽车工业协会公布的数据,2014年新能源汽车共生产7.84万辆,销售7.48万辆,比2013年分别增长3.5倍和3.2倍。

2014年,我国汽车销售仅次于美国,位列全球第二位,远高于其他国家。与此同时,当年全球纯电动车销量前十的车型中有四款车型来自中国:康迪EV、奇瑞QQ3EV、众泰E20及北汽E150/200EV,四款车共销售30,463辆,占全球30万电动车销量的10%。

今年以来,我国新能源汽车依然保持“井喷”势头,数据显示,一季度我国新能源汽车产销同比分别增长2.9倍和2.8倍。

不少业内人士乐观预计:2015年,新能源汽车将迎来销量真正爆发的第一年,行业基本面上出现拐点。工信部部长苗圩两会期间也表示,2015年将继续加大对新能源汽车的政策支持。

发展之路充满荆棘

尽管我国新能源汽车近期发展突飞猛进,但几万辆的产销量相对于国内2000多万辆的乘用车总量来讲,只能算是九牛一毛,与政府部门制定的发展目标也有很大差距。新能源汽车发展之路,依然充满着荆棘沟坎。

电动汽车续航里程一般都在150到200公里之间,对充电配套设施依赖度很高,配套设施缺乏是制约电动汽车发展的一大因素。

北汽集团相关负责人接受媒体采访时曾表示,公司需要直接和供电局、小区物业协商,免费把充电桩安装好,客户才能买。“要一户一户推广,很麻烦。”

业内人士指出,第一,国家以前从来没有考虑过电动汽车会进入家庭,所以社会配套设施基本为零,尤其是电力系统布局;第二,城市建筑的标准对于新能源设施的匹配不够好;第三,对物业的激励政策和管束模式不到位;第四,业主委员会和部分业主对于新事物的认识和支持不理想。

值得关注的是,目前,北京、上海、天津等地纷纷出台了充电桩配套建设的措施。国家也在研究推出更多促进在新建小区规范建设充电桩,在现有充电桩中增加充电设施等。



“对电动汽车来说,充电设施建设还是次要问题,最根本的困扰是电动汽车的定位不准。”胡晓明认为,在现有电池技术条件下,要用电动汽车代替传统汽车,国家再怎么支持和重视,最后结果可能仍难尽如人意。“杭州2010年到2012年要推广2万辆电动汽车,结果3年下来仅推广了100辆。”

胡晓明指出,很多人认为电动汽车是节能环保产品,这其中有很大误解,只能说是能耗和污染转移到电厂环节去了。传统汽车能源利用率约为91%,而电动汽车从燃料到发电,再储能,再驱动,最终的能源利用率只有71%。如果是白天充电,能源利用率更低,只有30%,因为晚上有大量的电能被浪费,如果利用晚上的时间充电,则可以大大提高能源利用率,起到节能环保的作用。

而制约电动汽车发展的重要因素,还有电池的技术瓶颈。上海交通大学动力机械工程专业黄震认为,电动汽车发展最大阻力是电池技术不成熟、寿命短,价格却占到车总成本的三分之一,甚至一半以上。只有突破了电池技术的瓶颈,解决充电时间长、行驶里程短、成本过高的问题,让老百姓“买得起,开着方便、用着放心”,电动汽车才会迎来真正的市场。

一些受访者告诉记者,电动汽车电池在维护保养方面也要建立配套设施,因为所有的电池都会衰减,续航里程逐年下降,对消费者来说,电池衰减了,达不到理想的行车状态,怎么办?电池的价格往往不比车价便宜,换电池并不现实。

亟待摆脱政策依赖

补贴扶持政策是把双刃剑。新能源汽车的发展还处于起步阶段,补贴政策可以产生“鲶鱼效应”,把这池水搅活,推动行业整体发展。但同时,也有业内人士担心,各种优惠补贴政策只能给新能源汽车带来一时繁荣,并造成部分企业过度依赖扶持政策。

全国人大代表、湖南科力远新能源股份有限公司董事长钟发平是反对电动汽车补贴政策的“代表人物”之一。他接受记者采访时说,对于纯电动汽车,中央财政和地方财政都给予高额补贴,加上北上广等特大城市电动汽车不摇号,折算下来相当于一台电动车补贴近20万元,“国家政策更多要顺应市场,要百花齐放,让市场最终去淘汰,这样的补贴政策会扭曲市场,现在国内有300多家锂离子电池厂,有近30家纯电动汽车整车厂,已经出现了产能过剩情况。”

一位业内人士甚至说,如果没有补贴,电动汽车可能发展得还要快一些,大家都根据市场需求来做,现在是在很多企业冲着补贴去做新能源汽车,既不按市场路径也不按技术路径来发展,最后是靠着补贴混日子。”

近年来,美国特斯拉汽车公司赚足了资本市场的眼球,引发了新能源汽车和锂电池产业的“特斯拉效应”。特斯拉汽车公司已经成为新能源汽车行业的标杆。胡晓明分析说,特斯拉之所以能够成功,主要是抓住了高端产品的细分市场,将电动汽车做成了奢侈品,对这部分消费群体来说,他们不会过去考

虑使用和维护成本。“但当特斯拉往低端发展,试图做家用车的时候,我就会担心他的成功能否持续。”

记者采访发现,我国不少企业和地方,也正在探索通过瞄准细分市场等方式谋求新能源汽车的突围崛起。

比亚迪是最早投放纯电动出租车的企业,在国内市场,比亚迪已经占到新能源汽车市场的30%份额。公司生产的e6纯电动出租车也已在深圳、南京、长沙等多个城市试运行,有的出租车续航里程已经达到50万公里,运营良好。

针对新能源汽车瞄准细分市场的发展趋势,一些地方政府积极顺势引导。近日,深圳市交通运输委员会印发实施《深圳市新能源汽车推广政策实施细则》,燃油出租车同产权更置置换为纯电动出租车,每辆车可获购置补贴6万元、使用环节补贴2万元、推广应用补贴5.58万元。

近期,武汉首次公开招标新增了1100辆纯电动客运出租车,武汉电动汽车示范运营有限公司、比亚迪汽车工业有限公司、武汉三环电动汽车有限公司等3家中标。武汉电动汽车示范运营有限公司人士介绍,为满足旗下500台纯电动出租车的运营需要,他们与厂家共同在全市布局了500多个充电桩和3个换电站,其车型慢充需要6小时,快充45分钟可充到80%,充1次电可行驶180公里,有备用电池换。

“现有技术条件下,集中运营是电动汽车等新能源汽车产业摆脱政策依赖,实现快速发展的有效办法。”胡晓明说。