

居民个人卫生支出占比降至27.7%

我国推动医改成效显著

党的十八大以来,我国组建医联体1.5万个,推动相关优质医疗资源扩容下沉;居民个人卫生支出所占比重下降到27.7%……这是记者22日从国家卫生健康委新闻发布会上了解到的。

医药卫生体制改革是涉及千家万户的重大民生工程。国家卫生健康委体制改革司司长许树强在发布会上介绍,党的十八大以来,我国把“以治病为中心”转变为“以人民健康为中心”,围绕解决群众看病难、看病贵问题,推出一系列重要改革举措。

围绕群众看病贵问题,我国推进国家组织药品耗材集中采购和使用,降低虚高药价,已开展的7批集中中选药品平均降价超过50%,两批耗材集采平均降价超过80%,累计节约费用约3000亿元。深化审评审批制度改革,加快新药好药上市,推进药品一致性评价,减轻群众用药负担。在全国基本实现基本医保地市级统筹,住院和门诊费用跨省直接结算。

全面推开公立医院综合改革,公立医院全部取消药品和耗材加成,建立健全现代医院管理制度;规范“互联网+医疗”服务模式;2020年,三级公立医院门诊预约率达56.6%,合理用药水平稳步提升,门诊患者基本药物处方占比逐年提高……我国医疗卫生体系效率持续提升。

“群众看病难问题有效缓解、群众看病贵问题得以减轻、医疗卫生体系效率持续提升、以健康为中心的改革导向更加突出,我国推动医改取得显著成效。”许树强说,2021年首批国家区域医疗中心相关专科跨省就医较2019年下降9.3%,就医秩序更趋合理。

据介绍,下一步,国家卫生健康委将继续履行好国务院医改领导小组办公室职责,加强部门协同,落实改革主体责任,统筹推进各项医改重点任务落地见效,推动医药卫生健康服务高质量发展。

抑通胀还是保经济 日本央行陷入两难

日本央行货币政策会议21日结束。会议宣布将2022财年(截至2023年3月)通胀预期上调至2.3%,央行行长黑田东彦则重申将坚持超宽松货币政策。专家认为,日本央行在抑通胀还是保经济之间陷入两难。

受国际市场能源等商品价格持续上涨影响,去年下半年以来,日本物价快速上涨。截至今年6月,核心通胀指数已连续10个月同比上涨。

尽管日本政府多次调高对燃油批发商的价格补贴标准,但能源价格大幅上涨仍是推升通胀的最主要因素。6月,日本电费、管道天然气、汽油价格涨幅分别达到18%、21.9%和12.2%。

除了通胀加速,日本央行政策走向备受关注还缘于今年以来日元大幅贬值。欧美央行近期纷纷提速加息,而日本央行坚持超宽松货币政策令日元遭猛烈抛售,导致日元对美元等主要货币大幅贬值。

以美元为例,今年年初日元对美元汇率约为1美元兑115日元,目前日元已走软至1美元兑138日元区间,贬值幅度约20%,处于20多年来低位。有专家预计,年内日元仍有可能进一步走软。

日元大幅贬值进一步加剧进口商品价格上涨,能源涨价压力被进一步放大,这使日本政府和央行面临巨大压力。日本财务省、金融厅和央行6月举行三方会议,对日元快速贬值表示忧虑,称“如有必要将采取适当措施应对”。

表面看,上调本财年通胀预期至2.3%意味着央行追求的2%通胀目标已经达成,在日元大幅贬值背景下,日本央行似乎可以考虑加息。但黑田东彦认为,成本推升型通胀不同于央行所期待的需求扩张型通胀,不仅不能刺激消费,反而抑制消费需求,不利于经济复苏。

有学者认为,基于日本国内需求疲软、经济复苏乏力的现实,日本并不具备收紧货币政策、追随欧美加息的基本条件。如果强行加息,脆弱的经济复苏可能夭折,甚至陷入长期衰退。

事实上,日本经济复苏面临内外多重下行压力。与其他主要经济体相比,日本一直面临经济复苏动力不足问题。在2019年和2020年连续两年萎缩后,2021年日本经济仅实现1.7%的缓慢扩张。今年一季度受新冠疫情影响,日本经济再现下滑。

相关数据和调查结果显示,受海外供应链中断等原因影响,5月日本工矿业生产继续环比下降,降幅较上月明显扩大;今年第二季度日本大型制造业企业信心指数继续下滑,下滑幅度较上季有所扩大;由于物价涨幅超过工资涨幅,日本实际工资水平呈下降趋势。

实际收入下降进一步抑制家庭消费。日本总务省公布的调查结果显示,去除物价因素,5月日本家庭消费开支同比减少0.5%,连续3个月同比下滑。

日本经济研究中心发布的一份报告显示,5月日本经济衰退概率比4月上升了11.3个百分点,达到45.2%。6月这一概率有可能进一步上升。

该机构理事长岩田一政指出,日本经济面临物价上涨和经济减速双重风险。一方面,物价持续上涨,连续突破央行2%的通胀目标;另一方面,日本仍存在巨大需求缺口。这使日本央行陷入两难。央行暂时没找到既能防止通胀又能避免经济衰退的良策。



7月22日,复兴号列车通过大瑞铁路大保段澜沧江特大桥,红色桥梁为中缅油气管道桥,下方为雾虹桥,呈现三桥并跨澜沧江景观(无人机照片)。

大瑞铁路大保段开通

古丝路迈入动车时代

昨天上午10时,C296次复兴号动车组列车从云南省保山站驶出,一路向东驶向大理。经过14年艰难建设,大理至瑞丽铁路大理至保山段正式开通运营,保山市结束不通铁路的历史。

保山市地处云南西南部,与缅甸山水相连,国境线长约167公里,曾是南方丝绸之路的重要通道。但在近现代,交通设施落后制约了保山的发展。随着大瑞铁路大保段通车,古丝路迈入动车时代。

大瑞铁路东起云南大理,西至云南瑞丽,全长330公里,分大理至保山、保山至瑞丽两段建设。本次开通的大保段全长133公里,设计时速140公里,为国家I级单线电气化铁路。

大瑞铁路大保段通车当天,在保山站乘车的旅客们纷纷掏出手机与复兴号动车组列车合影。“转眼10多年过去了,我们终于等来了‘绿巨人’。”保山市市民刘璐在朋友圈表达了喜悦之情。大瑞铁路大保段通车前,大理至保山开车需约2.5小时;通车后,大理至保山最快1小时9分可达,极大便利沿线群众出行和货物运输。

为建成这段铁路,建设者在崇山峻岭间奋战14年。大瑞铁路大保段穿越横断山脉纵谷区,横跨漾濞江、澜沧江等多条河流,沿线山高谷深、河流密布,具有高地

热、高地应力、高地震烈度等特点,地形地质条件复杂。自2008年6月开工建设以来,国铁集团组织参建单位科学组织施工,攻克地质灾害难关,科学有序推进工程建设。全线新建桥梁34座、隧道21座,总长115.8公里,占线路全长约87%。

据了解,大瑞铁路大保段开通运营初期,安排开行旅客列车7对,其中昆明至保山旅客列车3对、大理至保山旅客列车4对;安排开行货物列车5对。

保山拥有丰富的铁矿、硅矿等矿产资源及咖啡、茶叶、热带水果等农特产品资源。大瑞铁路大保段开通前,这些货物都是通过汽车进行运输,运输成本高、运输时间长。“据测算,这条铁路让保山铁矿外运至少节约15%的运输成本。”保山市发展和改革委员会二级调研员段培光说,大瑞铁路大保段成功开通运营,拓宽了滇西地区的发展之路,结合公铁、海铁联运方式,将打通中国与缅甸等东南亚国家间的物流新通道。

目前,大瑞铁路保山至瑞丽段建设正在有序推进,待全线贯通后,中缅国际铁路通道中国境内线路将全面建成,大瑞铁路服务“一带一路”和中缅经济走廊建设的通道作用将进一步凸显,古丝绸之路将焕发新的生机与活力。

本版稿件均据新华社