

中国式医改：“三医”联动破局“九龙治水”

文/孟庆伟

2024年,人民群众在看病就医方面迎来诸多显著变化:新增5种门诊慢特病相关治疗费用纳入跨省直接结算范围、检查检验结果互认稳步推进、38种“全球新”药物进入2025年医保目录、基层慢性病常见病药品种类不断扩大、村卫生室进医保……

这些改革成果极大地增强了人们的获得感,而其背后,是我国深化医改更加注重改革的系统性和政策的协同性。

党的二十届三中全会提出,“促进医疗、医保、医药协同发展和治理”。这是党中央对提升医疗、医保、医药(以下简称“三医”)治理能力提出的更高要求。当“三医”从联动走向协同的新阶段,如何构建统一高效的治理机制,是深化医改最重要的议题之一。

国家卫生健康委员会主任雷海潮表示,深化医药卫生体制改革,要锚定2035年建成健康中国的目标,更加突出卫生健康服务的系统连续,更加突出改革的系统集成,继续完善和发展中国特色基本医疗卫生制度。

同向发力:从联动到协同

“三医”协同发展和治理是党的二十大提出的一个重大命题,党的二十届三中全会再次强调,“促进医疗、医保、医药协同发展和治理”。

相比此前的“三医”联动改革,这一要求被认为是我国医改进入“三医”协同治理的新阶段。从“三医”联动,到“三医”协同发展和治理,背后有着怎样的改革深意?

福建省三明市人大常委会原主任、福建省医保局原局长詹积富是三明医改第一任“操盘手”,他向《中国经营报》记者表示,联动,强调“三医”要同时改革;而协同,则强调要同向发力。

詹积富表示,促进“三医”协同发展和治理的关键,是“各个部门



2025年1月3日,在北京某医院,前台医务人员正在耐心为患者答疑。

朱会珊/摄影

要提高站位,摒弃部门利益,一切都要围绕‘以健康为中心’,改革同向发力”。

“三医”联动改革,就是医疗、医保、医药三项改革同步推进,最早探索于福建省三明市,也是三明医改成功的关键。

“三医”联动,打破了“九龙治水”的困局,其中医药是关键,三明市通过挤压虚高药价水分和治理医药流通环节腐败,破除以药养医,为合理调整医疗服务价格腾出空间,让医务人员的技术、劳务价值得到体现,建立了维护公益性、调动积极性、保障可持续性的公立医院运行新制度。

由于三明医改实现了患者、医生、医院、医保基金等多方共赢,2021年,三明医改经验上升为国家的顶层设计,成为全国医改样板。目前,31个省份和新疆生产建设兵团

都制定了学习借鉴三明经验的实施方案。

也正因此,在过去多年,“三医”联动是我国深化医改的一个重要“抓手”,并推动医改不断取得新成效:群众看病难、看病贵问题有效缓解,公立医院全部取消药耗加成、跨省和跨区域就医稳中有降、国家药耗集采降低群众用药负担、谈判降价和医保报销等多重因素累计为群众减负超7000亿元……

然而,部分公立医院仍然将临床科室绩效薪酬与开药、开检查等处方量挂钩,过度医疗、医药腐败等问题,降低了人民群众的医改获得感。

清华大学万科公共卫生与健康学院常务副院长梁万年此前在全国深化医改经验推广会上表示,虽然“三医”联动改革取得诸多成果,但没有真正实现以健康为中心

的改革目标。比如医保方面,医保基金杠杆作用发挥不充分、医疗服务价格调整不到位、药品耗材集中带量采购有待提速扩面;医疗方面,公立医院运行机制尚不健全、医疗机构现代化管理水平不足;医药方面,药品研发创新能力仍有待提高、药品生产流通使用改革和监管有待进一步强化。

梁万年认为,深化医改需要继续推进“三医”从联动走向协同发展和治理。

形成多元共治

在拥有多方治理主体的背景下,“三医”如何同向发力、形成合力呢?建机制是深化改革的基本保障。

中国社会保障学会副会长、浙江大学国家制度研究院副院长金维刚认为,目前“三医”在协同工作

方面还存在着一些问题,各方之间沟通和协调不够,在一些涉及三方协同配合的政策及管理方面缺乏共识,未形成密切协作的运行机制。完善“三医”协同发展的管理体制、实现决策层面的统一协调是关键,这标志着从传统的行政管理向社会治理的转变。

同时,“三医”协同发展还需要三方找到利益平衡点,为健康中国建设的目标共同努力,提升全民的健康水平。在此基础上,在推进“三医”协同发展过程中应寻求最大公约数,形成利益共同体。

金维刚认为,完善“三医”协调机制至关重要,各方应加强沟通交流,形成共识和合力,协调好各方关系,建立各方共赢机制,全面促进医改高质量发展。

在此基础上,2024年,“探索建

立医保、医疗、医药统一高效的政策协同、信息联通、监管联动机制”,被置于国务院办公厅深化医改重点工作的首位。

国家卫健委相关负责人表示,在政策协同方面,要加强党对深化医改的全面领导,突出以人民健康为中心,创新“三医”协同发展和治理的跨部门工作机制。

2024年12月24日,“三医”协同发展和治理协作会商机制第一次会议在国家卫健委召开。协作会商机制由国家卫健委、国家医保局、国家中医药局、国家疾控局、国家药监局五个部门组成,主要发挥统筹协调作用,加强信息互通,研判分析形势,会商解决问题,共同抓好党中央、国务院决策部署的落实。

“建立‘三医’协同的工作机制,是一个好的开端。”金维刚表示,“三医”协同的核心在于三者的有效联动,沟通是协同发展的基础。

与此同时,地方层面在提高“三医”协同效能上的探索也颇具价值,2024年以来,多地成立“三医”协同发展和治理专项改革工作专班或建立“三医”协同机制。

目前,四川省通过部门间协调强化医疗服务价格调控,政府进行宏观管理,并出台实施办法。江苏、上海和广州则通过建立政府、企业和医疗机构间的沟通平台,实现交流的常态化和机制化。重庆、江西两省份也成立了“三医”协同发展和治理专项改革工作专班。

“有效的沟通机制和协调政策能增强‘三医’协同的综合效益,地方的实践经验证明,协同工作在医疗环境中至关重要。”金维刚说。

时至2025年,医保支付方式改革、公立医院薪酬制度改革、医疗服务价格调整等一系列医改目标的实现更加迫切,这意味着“三医”协同发展和治理需要更快落地见效。

新质生产力助力中国铁路高质量发展

文/孙雨桐

作为国民经济大动脉和大众化交通工具,中国铁路企业在发展新质生产力中扮演着举足轻重的作用。2024年,铁路部门在科技创新、绿色发展、客运产品优化等方面不断发力,新质生产力为实现铁路现代化增智添力,为经济发展注入新动力。

2025年,面对发展过程中遇到的技术难题和体制机制障碍,铁路企业也通过技术攻关、全面深化改革等举措积极解决问题,为高质量发展注入新动能。

高铁速度有望再突破

高铁是我国自主创新的一个成功范例,也是新质生产力的重要体现。

2024年12月29日,全球运营时速最快高铁列车CR450动车组样车在北京国家铁道试验中心发布,标志着“CR450科技创新工程”取得重大突破,进一步巩固扩大中国高铁技术领跑优势。

CR450科技创新工程由中国国家铁路集团有限公司(以下简称“国铁集团”)牵头实施,其全面推进成为实现高铁更高速商业运营的关键举措。

国铁集团人士介绍,CR450动车组的研制是在2017年下线的复兴号中国标准动车组CR400基础上的又一次技术突破,列车运行时速将从350公里提升到400公里。

按照设计要求,CR450动车组在时速提高50公里的同时,噪声和能耗等环保指标都不超过CR400

复兴号列车。这得益于轻质高效的新材料、新技术的应用。

以牵引电机为例,牵引电机是高速动车组的九大关键技术之一,也是CR450高速动车组的“心脏”。中国中车人士对《中国经营报》记者透露,CR450动车组样车牵引系统采用永磁电机,这也是永磁电机首次应用在中国商业运营的高铁列车上。在工作状态下,永磁电机带电在两千伏以上,每秒一百转,功率提高14.5%。

这些新材料新技术带动了高铁产业链不断提质升级。下一步,国铁集团将安排CR450动车组样车开展线路试验和考核,争取早日投入商业运营。

自主化水平不断提升

2024年,科技创新使我国铁路产业国产化水平和话语权不断提升。IGBT模块从进口到完全自主化就是典型案例。

IGBT中文名为绝缘栅双极晶体管,是功率变换装置关键部件。高铁列车和大功率机车IGBT研制能力,是衡量一个国家轨道交通装备制造水平高低的标准之一。

“在中国高铁发展初期,IGBT长期需要从德国英飞凌、瑞士ABB、日本三菱等企业进口,价格昂贵,由于我们不懂这项技术,只能按照外商要求,列车跑到一定里程之后,将IGBT模块全部更换,重新采购。”一位铁路供应商对《中国经营报》记者表示。

然而,随着中国技术水平的不断提升,IGBT技术逐渐被掌握,高

铁和机车IGBT国产化率在近两年不断提升。不仅如此,中国企业也在对达到一定期限的器件进行寿命预测,根据科学的测试和筛选,决定是否要进行替换,以此来延长部分器件使用时间,实现降本增效。

在科技成果转化国际话语权方面,中国铁路的成就也有目共睹。截至目前,中国已主持或参与制定超过300项国际标准,其中尤以高铁领域最为亮眼。国际铁路联盟的全部13项世界级高铁国际标准均由中国铁路主导制定,这在国际轨道交通领域树立了技术标杆。

除了技术上的创新,中国铁路还在不断创新客运产品,充分激发潜在客运消费。国铁集团人士表示,2024年,国铁集团巩固扩大优势动车组产品,增开夕发朝至旅客列车,增加县城站客车停靠,大力开发县城站客流。推进旅游列车市场化经营,灵活实施高铁票价市场化机制,促进客流增长。

国铁集团发布的数据显示,2024年前11个月,全国铁路累计发送旅客40.08亿人次,同比增长12.43%,年度旅客发送量首次突破40亿人次大关,创历史新高。

运输结构调整挑战仍存

绿色发展是发展新质生产力的重要特征,推动铁路绿色低碳发展也成为各方在2024年的重点工作。

铁路运输具有绿色低碳、节能环保等优势。铁路部门通过优化运输结构、提升货运能力等措



作为铁路装备制造新质生产力代表,由中车长客制造的CR450动车组样车于2024年年底发布。

路炳阳/摄影

施,有效减少了碳排放,为我国的环境事业作出了积极贡献。与此同时,运输结构调整过程中仍面临不少挑战。

2024年11月12日,交通运输部科学研究院和国家发展改革委综合运输研究所联合发布的《交通运输绿色低碳发展报告(2023—2024)》显示,我国不同运输方式碳排放存在比较明显的差别。目前,我国每百万吨公里二氧化碳排放量从大到小依次为公路、铁路、水路运输。铁路和水路运输是相对较低碳排放的运输方式,而公路运输能源消耗较多且碳排放较为明显。

我国经济的快速增长伴随着大宗货物需求显著增长,而现阶段大宗货物运输主要以公路运输为主。

交通运输部原总工程师周伟表示,当前交通运输结构不尽合理,部分地区大宗货物中长距离公路运输占比仍然偏高,公路运价明显低于铁路运价,“倒挂”问题仍然普遍存在。

对于这种情况,一位地方交通委人士举例称,从内蒙古通过铁路向河北方向运煤,铁路呼和浩特局集团公司(以下简称“呼和浩特铁路局”)货车到北京局集团公司(以下简称“北京铁路局”)后,就由北

京铁路局调配。

“在运输任务紧张时,北京铁路局会优先满足自身运输任务,这就导致车皮很难再回到呼和浩特铁路局。所以在车皮紧张时,为了防止货车无法回流,各路局集团公司会严格控制跨局发车”。该人士说。

2024年12月3日,国家铁路局局长、党组书记、中国铁路集团有限公司董事长李振江在交通运输部举行的新闻发布会上介绍,大宗货物运输“公转铁”、多式联运、国际联运是铁路推动降低物流成本的重点领域,也是铁路部门着力推进的重点工作。