



两会自拍杆



全国政协委员 施华君

让“惠民保”变得更惠民

全国政协委员建议完善特药目录“有进有出”调整机制

■ 在传统医疗赔付之外，增加预防、健康管理的服务内容，增加“惠民保”对于年轻、健康人群的吸引力，成为撬动健康服务业发展的支点。

■ 出台“惠民保”的纳保基本规则，根据各地的主要健康问题，优先纳入基本医保目录尚未覆盖的药品适应症和药品种类。

■ 制定“惠民保”特药目录“有进有出”的动态调整机制，提升“惠民保”特药保障的公平性和有效性。

■ 参照“国谈药”的价格形成机制，指导制定“惠民保”特药谈判规则，形成合理价格，进一步减轻患者负担。

2023年末，国家金管总局、国家医保局联合发布《平稳有序开展城市定制型商业医疗保险(征求意见稿)》(简称意见稿)，明确提出了定制型商业医疗保险(即“惠民保”)的定位——“重点保障基本医保政策范围外的合理费用和政策范围内个人负担较高的费用”，“与基本医保、大病保险和其他商保形成有序衔接”。在意见稿的框架之下，细化制定“惠民保”的功能定位，并在“有序衔接”的原则下制定“惠民保”的保障待遇，成为当前地方医保、商保公司、广大参保人和医药企业关切的话题。

借助意见稿出台的契机，在今年全国两会上，全国政协委员、复旦大学上海医学院副院长、上海市重大传染病和生物安全研究院院长吴凡建议，国家金管总局、国家医保局对“惠民保”的功能定位及特药目录纳保规则进行修正和完善，充分发挥“惠民保”在多层次保障中的功能，保障“惠民保”的可持续发展。

吴凡观察到，以“惠民保”特药保障为例，肿瘤药已构成了当前“惠民保”特药目录的大

头——肿瘤药理赔额占据“惠民保”特药理赔总额的50%以上。一个值得关注的现象是：一方面，四款主流国产PD-1全部通过国谈，大幅降价进入国家基本医保用药目录；另一方面，四款进口PD-1均未进入国家医保目录，却以高出国产PD-1数倍的药价成为各地“惠民保”特药目录中的明星产品。

统计显示，国产PD-1在国家医保目录内的适应症，与进口PD-1在“惠民保”特药目录中的适应症有较大重合，最高达70%；同时，国产主流PD-1近年已成功出海，进入欧美市场，疗效得到国际公认。这意味着，质量相当、治疗同样适应症的PD-1，却因被列入不同的药品目录，而呈现出极大的价格差异。而这一价差背后，则是“惠民保”高昂的特药理赔成本和参保人的巨大经济负担。

上述不合理的现象，自“惠民保”2020年前后全国铺开以来，一直存在于各地的“惠民保”产品中。吴凡分析，在意见稿出台前，对于“惠民保”的功能定位始终不够清晰，致使“惠民

保”的保障待遇设计，偏重于对基本医保政策范围内项目的补充保障，对政策范围外项目的保障不足(如“惠民保”特药理赔额仅占“惠民保”理赔总额的不足10%)，从而未能与基本医保形成差异性定位。

吴凡建议，首先，进一步明确“惠民保”的定位与功能，与基本医保形成差别定位，发挥互补功能。同时，在传统医疗赔付之外，增加预防、健康管理的服务内容，增加“惠民保”对于年轻、健康人群的吸引力，成为撬动健康服务业发展的支点；其次，出台“惠民保”的纳保基本规则，根据各地的主要健康问题，优先纳入基本医保目录尚未覆盖的药品适应症和药品种类；制定“惠民保”特药目录“有进有出”的动态调整机制，提升“惠民保”特药保障的公平性和有效性；最后，参照“国谈药”的价格形成机制，指导制定“惠民保”特药谈判规则，形成合理价格，进一步减轻患者负担，降低“惠民保”理赔压力，保障“惠民保”可持续发展。

特派记者 屠瑜 陈佳琳(本报北京今日电)

优化货车后保险杠 减少「追尾者」风险

在国内，乘用车追尾货车后钻入车底部导致的群死群伤案例可谓“司空见惯”。实际上，在标准法规的规范下，乘用车本身的安全性已得到全面加强。在欧美，乘用车追尾货车事故通常不会造成重大伤害。但是在我国，乘用车追尾货车的高伤亡率与之形成鲜明对比。

分析发现，追尾是事故的起因，不合格的汽车后保险杠(后下防护装置)是事故后伤害加重乃至死亡的根本原因。据专业人士推测，目前国内道路上行驶货车后保险杠的合格率不高于30%，显然我国相关法规的执行力度还有待提高。

货车后保险杠标准获得有效实施，能够有效杜绝不合格车辆流入市场。如果在车辆注册和年检过程中能对后保险杠进行有效核查，就能及时发现不合格车辆，避免其上路危害社会。

作为车辆市场准入管理部门的工信部，应该强化产品准入和生产一致性管理，从源头上把好车辆的技术关；在车辆使用过程中，公安交警部门要从车辆上牌、年检等环节着手，严格核查车辆安装的后下防护装置是否符合法规要求，根除新增车辆的违规，并逐步解决社会存量车辆的违规。

同时，市场监管部门要协调工信、公安等部门，及时收集相关信息，依据《缺陷汽车产品召回管理条例》，启动相关产品的缺陷调查，通过召回等手段，迅速降低不合格后保险杠数量。

用一到两年的时间，全面提升货车的后保险杠防护能力，提高乘用车行驶的安全性。特派记者 陈佳琳 整理

不可把研究生当“廉价劳动力”

全国政协委员建议优化招生机制和提高研究生待遇

研究生是一支前沿科研的主力军，是科技创新的关键推动力量之一。我国已是研究生毕业人数最多的国家，但离研究生学术水平最高的国家尚有较大差距。今年全国两会上，全国政协委员、中国科学院院士、上海交通大学讲席教授丁洪带来了一份关于优化研究生招生机制和提高研究生待遇的提案。他呼吁，亟需采取有力措施，迅速提高研究生的整体素质和学术水平。

众所周知，对于国内高校和科研机构而言，研究生名额对于各课题组的团队组建和成果产出至关重要。目前，高校研究生招生名额基本上由教育部统一分配。

“在现行分配制度下，新成立的高校与科研机构的名额难以得到充分保障。”丁洪举例道，前些年，南方科技大学、上海科技大学和西湖大

学的发展在一定程度上受到了影响。现在又涌现出如大湾区大学、宁波东方理工大学和福建科技大学等不少新兴的科研型大学，解决研究生名额问题应该是这些高校非常关键的任务。

丁洪提出，国际上的许多著名高等院校的科研研究生招生，是以导师科研的需求为基础自行决定的。而导师科研需求，是与其科研经费额度尤其是可支配的人员经费额度密切相关。一方面，科研项目需要研究生的科研工作来支撑；另一方面，高质量的研究生培养也需要充足的科研经费来保障。因此，将研究生名额分配方式与科研经费额度挂钩，具有科学性和合理性。他建议，教育部以一些高水平的高校作为试点，下放研究生招生名额。

同时，丁洪建议，要大幅提升研究生尤其是博士研究生的待遇，额度可根据同机构博士后

待遇进行一定比例的折算。他分析，选择继续攻读博士学位的学生通常是同届学子中的佼佼者，但目前博士研究生的待遇与毕业生薪资水平存在较大差距。以C9高校为例，目前博士研究生每年收入在4万—5万元，而2022届的就业人员平均年薪已超过12万元(参照《2023年全国高校毕业生薪酬排行榜》)。学业水平和收入的倒挂，对于学生的职业选择较为不利。近年来，我国博士后待遇已显著提升，诸多科研机构已为博士后开出超过30万元年薪。

“目前存在一种不利于研究生成长的现象，有的导师把研究生或博士生当成cheap labor(廉价劳动力)去使用，而不是为了培养学生。如果大幅提高研究生待遇，导师就不能这样做了。”丁洪说。

特派记者 屠瑜 陈佳琳(本报北京今日电)

出版行业高质量发展亟需财力支撑

全国政协委员建议对所有完成改制出版企业继续免征所得税

“图书是特殊商品，政府对出版行业的要求始终很明确，就是要把社会效益放在第一位。但现在，出版行业面临艰难的处境。”全国政协委员、朵云轩集团有限公司总经理朱旗是资深出版人，今年提案仍聚焦出版行业，“出版行业具有很强的文化属性和意识形态属性。窘迫的经营环境会让出版企业变得急功近利，不利于出版企业聚焦聚力于新时代的文化使命。”为此，他提交了一份提案，建议持续利用财税杠杆，助力

出版业高质量发展。

朱旗介绍，自2003年开始，为了支持经营性文化事业单位在改制企业过程中，更好地坚持政治方向，深化内部改革，转换经营机制，促进文化繁荣，财税部门先后出台了相关文件，根据不同情况，给予相关企业以免征所得税、增值税、房产税等若干优惠政策，执行时间为5年，每次政策到期后均予以延期，并明确规定历年转制的文化企业可享受免税优惠。

然而，2023年出台的《关于延

续实施文化体制改革中经营性文化事业单位转制为企业有关税收政策的公告》规定，经营性文化事业单位转制为企业后，自转制注册之日起五年内免征企业所得税。实际上，在2019年到2023年期间刚开始转制的出版社屈指可数。换句话说，《公告》中的税收优惠政策并未惠及出版行业。

朱旗认为，出版行业正面临转型升级，传统纸质出版和数字化融合发展是大势所趋，高质量发展需要大量资金投入，人才、技

术、设备、产业孵化等都需要足够的财力支撑。在这个时间点取消财税政策扶持，无异于釜底抽薪，对出版行业的改革、发展、稳定极为不利。“出版行业税收体量较小，对财政大盘影响不大，但对出版产业发展至关重要，杠杆效应非常明显。”朱旗建议，对于所有完成改制的出版企业继续免征所得税，为出版业高质量、可持续发展提供实实在在的经济支撑。

特派记者 陈佳琳 屠瑜(本报北京今日电)