

# 上海中心城区可用急救医生仅164人

■本市大约每4万人就配备一辆救护车,超过国家“每5万人一辆”的标准。

■每辆救护车须配驾驶员急救员(担架员)、急救医生各1名。目前中心城区急救医生仅164名。

■2009—2012年,全市急救系统录用医生311名,离职234人;去年离职42人。

## 高峰时科室主任也上阵

“中心城区范围内,原本计划的急救医生数量要达到200人,但去年一年就有42位急救工作人员离职,算上2013年新招聘的、还在各医院实习的21名医生,目前也仅有185人,但新增的21名医生目前尚不能跟车参加急救任务。”市医疗急救中心急救科副科长董钧介绍,一辆救护车上须配备急救驾驶员、急救员(担架员)和急救医生各一名,救护车随时都停在那里待命,若没有人手,救人无从谈起。”

据了解,上海市院前医疗急救采取的是独立型的专职从事院前急救服务模式,拥有独立的院前急救医疗机构、人员。目前上海医疗急救中心的救援任务采取“1+9”模式,“1”代表中心城区,“9”则代表9个郊区。中心城区包括静安区、黄浦区、徐汇区、长宁区、虹口区、杨浦区、普陀区、闸北区以及浦东一小部分地区,这9块区域组成的中心城区承载了近半的上海市人口,但对应的急救医生就这么区区164名。

据公开资料,上海市医疗急救中心配备救护车616辆,从数据来看,在常住人口近2400万的上海,大约每4万人配备一辆救护车,超过国家规定的每5万人一辆的标准。“其实救护车足够,但人手实在安排不过来,导致高峰时段病患需要排队等待。我们在急救医生上的缺口非常明显。”董钧告诉记者,目前救护车已经在现有人员状况下最大限度排满,一线急救人员都已超负荷工作,其排班已最大化至极限。“若遇到用车高峰,科室的主任、副主任也得亲自出马,甚至自己当驾驶员、担架员参与急救。”

## 近3年已招不到本地医生

“急救医生工作强度极大、加班加点是家常便饭,这让许多医学院毕业生望而却步,也让不少在岗急救医生累得走人。”董钧告诉记者,除此以外,急救工作风险大,急救医生随时都会面对特殊病人、恶劣环境、心理压力陡增。然而,这些急救医生的收入待遇却没能体现出其技术和劳动的真正价值,这些都吸引不了医学院毕业生,也难以留住人才。

“招聘门槛高、风险高、劳动强度高,同时收入低、晋升机会低、出路低,在这样的‘三高三低’的大环境影

响下,不仅招不到急救医生,人才流失率也高。”董钧称:“从2000年起,我们已招不到上海本地的急救医生,招聘时经常要跑到海南去。”

## 非急救任务超4成

有限的资源没有得到有效的配置。数据显示,2012年上海急救服务出车达到59.45万次,其中非急救任务占到40%以上。

“目前仍有许多患者把120救护车当成廉价高效的出租车来使用,并时常以投诉要挟,造成真正需要急救车的患者,因等待时间过长而延误救治时机。这是导致救护车资源紧张的第一条原因。”董钧称,家属在医疗救援过程中还会提出一些过分要求,导致“压床”、“压车”现象严重,延长了救护车完成每单任务的时间。

据董钧介绍,家属往往要求将病人送往华山、瑞金等知名三甲医院,但这些医院往往人满为患,抢救室病床爆满。救护车不可能把病患就地扔下,由于病床紧张,必须把担架借给患者,等待医院病床腾出后才能离去。这种“压床”现象,几乎每位急救医生都曾遇到过。

董钧介绍,往常平均一辆救护车从被派到任务完毕所需的时间为30—40分钟,随着“压床”、“压车”及其他意外因素频现,这个时间已被逐渐延长。“现在1个半小时也完不成一单任务的情况很常见。长此以往,就变成一种恶性循环,无休无止。”

## 探索“分类救护”模式改革

针对120救护车用车难,以及暴露的一系列问题,市卫生计生委表示,将深入市医疗急救中心一线进行调研,查找原因,探索解决瓶颈问题的举措。

市卫生计生委相关人士介绍,自去年起,已逐步出台了三项举措,包括去年10月1日起实现全市120来电统一受理。目前,各郊区(县)120呼叫线路将全部接入市120调度指挥中心;探索实施“分类救护”模式改革,根据急救服务对象的不同情况,划分为急救、康复出院和转运等三类,并配置相应的急救人员;解决急救医生紧缺情况,建立院前急救医师定向培养制度,并由上海医药高等专科学校承担招录、培养临床医学(院前急救)三年制专业专科培养任务。该专业从2013年开始招生,第一年招生计划为70名。



发展改革委、住房城乡建设部近日下发《关于加快建立完善城镇居民用水阶梯价格制度的指导意见》

## 指导意见明确,2015年底前

设市城市原则上要全面实行居民阶梯水价制度,具备实施条件的建制镇也要积极推进

## 各地要按照不少于三级设置阶梯水量

**第1级水量** 原则上按覆盖80%居民家庭用户的月均用水量确定,保障居民基本生活用水需求

**第2级水量** 原则上按覆盖95%居民家庭用户的月均用水量确定,体现改善和提高居民生活质量的合理用水需求

第一、二、三级阶梯水价按不低于1:1.5:3的比例安排,缺水地区应进一步加大价差

## 指导意见要求

各地实施居民阶梯水价制度充分考虑低收入家庭经济承受能力,通过设定减免优惠水量或增加补贴等方式,确保低收入家庭生活水平不因实施阶梯水价而降低

新华社记者 冯琦 编制

# 上海大学减文科招生比例

上海大学近日传出信息,今年秋季高招,原先文理均招的经济管理大类将向文科考生关闭大门,这意味着今年将压低文科招生比例。负责招生就业工作的副校长叶志明称,当前高中文理分科太无序了,文科考生比例差异悬殊,希望通过“打压”文科考生的空间,有意识进行“矫正过正”。他同时表示,“若所有大学都这样,那么可

以说对现有文科考生是不公平的。上大一校如此,是希望提出一种警示。”

叶志明表示,报考文科考生日益增多,抬高了分数线,背后反映出社会上普遍的“选文科更容易考上大学、更容易上好大学”的想法。更值得关注的是,文理考生比例失衡的现状导致从考进大学伊始就决定了文科生的就业困境。

# 上海应届生招聘会举行

1月11日,“上海市2014年应届高校毕业生首场招聘会”在上海国际展览中心举行。

据介绍,参加此次招聘会的用人单位共500家,其中中国有大型企业、事业单位98家(占19.6%),如国核工程有限公司、中航工业上海航空电器有限公司、中国电子科技集团公司第51研究所、上海发电设备成套设计研究院、上海城建集团

等;民营企业310家(占62%),如海新时达电气股份有限公司、上海宝龙药业有限公司、上海博达数据通信有限公司、舜元建设集团股份有限公司、正泰太阳能科技有限公司、上海东昌企业集团等;外资(合资)企业92家(占18.4%),如日立电器有限公司、上海索广电子有限公司、本田摩托车研究开发有限公司、三菱电机上海机电电梯有限公司等。

## 信息快报

### 虹桥机场开通守航夜宵专线

春运期间,虹桥机场为方便地铁运营结束后抵达的晚航班旅客,在T2航站楼开通守航夜宵专线,采用单程运营方式,始发站为虹桥机场T2航站楼到达1号门摆渡车站点,直达市中心的人民广场,运营时间为每晚22时30分至当日航班结束后45分钟,最长半小时发车一次,票价为10元/次。

针对春运旅客出行时间段密集、携带行李多的特点,虹桥机场将加强出港客流高峰时段预估,提前开足安检通道,并与航空公司密切合作,为早航班旅客发布信息提示,让旅客错峰过检以减少排队等候时间。

### 本月上海私车额度8100张

今年首次私车额度拍卖公告近日发布,18日10:30—11:30进行,个人额度为8100张,第一阶段警示价72600元。

据上海市机动车额度管理办公室日前公布的新政,今年每个月都将设置同样的警示价,为72600元。所以万一这个月拍不中也不用着急,可以下月继续。

上月车牌最低成交价76000元,比前一月略涨500元;平均成交价76093元,比前一月略涨376元。中标价略涨与上月参拍人数有所上升有一定关系。

### 沪道路停车场设置调整

市交通港口局、市交警总队日前发出关于调整外环线以内机动车道路停车场设置的通知,根据相关道路的交通通行状态、停车需求、道路改扩建等情况,对市内外环线以内机动车道路停车场的设置进行部分调整,共涉及971个。

内环线内重点区域、内环线内其他区域、内外环线之间区域的道路停车场及使用移动P牌的临时道路停车场在《外环线以内区域道路停车场明细表》中分别以“××Z—×××”、“××(属区首字母)—×××”、“××W—×××”、“××L—×××”的编号标识。而使用移动P牌的临时道路停车场按其所属区域执行相应的收费标准。

通知指出,一般白天(7:30—19:30)停车按时计费,夜间(19:30—7:30)停车按次计费,为周边居民提供夜间及周六、周日、国定节假日停车服务的,可按月收费;根据具体情况,部分路段夜间按次收费的起始时间可提前到17:30或顺延至22:00。停车人付费后可得到市财政部门统一印制的上海市机动车道路停车费专用收据。

### 今年房贷政策不容乐观

沪上银行收紧首套房贷优惠的举措,在元旦后进一步升级。据记者了解,工、农、中、建、交五大行及多家商业银行普遍收紧首套房贷优惠举措,除极少数优质客户可享受最低9折的优惠外,大部分将实行1.1倍基准利率,这意味着8.5折优惠利率可能会全面退出。

去年年底,银行普遍收紧房贷政策。多家银行除了新开盘的个别楼盘贷款利率还有优惠,最低能到9折外,首套房一律上浮至1.1倍基准利率。

有调查数据显示,62个城市中有40个城市去年年底出现暂停房贷现象,部分城市首套房贷利率还在基准上浮5%—30%不等,二套房更是上浮了10%—40%。

# 快门一按“海鸥”飞回来了

最近,曾经被奉为经典的“海鸥”相机,在数码时代重新展翅。记者近日在位于松江的生产组装基地看到,海鸥已自主研发出多款独具特色并符合潮流标准的数码相机,目前正为大批量复产做最后冲刺,预计将在春节前后推向市场。

早在1958年1月,海鸥58-1型就完成中国照相机工业“零的突破”。到2004年停产时,海鸥相机累计生产了2066万台。

## 复活不能只靠“复制”记忆

第一眼看海鸥数码相机的外壳,更像是一款高端手机。纯白色的盒子,印有海鸥的中英文商标。

海鸥数码相机公司总经理曲建涛小心翼翼地打开盒子,露出相机的真身。定位高端便携相机的CF100,搭载1010万像素CMOS传感器,最大光圈1.4;CK20具有2.8大光圈,24倍变焦镜头。

曲建涛告诉记者,海鸥寄托着国人的感情,但老品牌复活不能仅仅依靠对品牌记忆、符号的简单复制,而要有过硬的技术。经过海鸥上海研究院和深圳研发中心3年研究,目前已形成国内最具实力的数码相机研发队伍,聚集了涵盖机械设计、光学设计、电子硬件设计、软件系统、图像技术开发等行业的专业人才,包括博士、硕士在内的设计工程师50余名。

## 混合所有制助“海鸥”复活

上世纪90年代后期开始,海鸥照相机公司几番改制,同时传统的照相机业务因全球市场数码相机的兴起而日渐凋零,海鸥的设备陆续废弃或拆卖。2004年,海鸥相机全面停产。

2009年,当新的投资者安国军作为一位海鸥相机的发烧友,抱着试一试的心态入股时,依然面临着巨大的经营和生存压力。当时,企业在职职工有1300余名,其中200多人在岗,靠生产代工一些镜片等配件勉强维持。每个月的产值200万元,而工资纯支出也要200万元,企业发展举步维艰。市国资委在研究判断之后得出结

论:要让“海鸥”真正复活,就必须卸掉历史包袱。在实际操作中,对海鸥的老员工进行妥善安置,转移到其他大集团托管。在妥善处置旧公司的同时成立新的海鸥数码相机公司,整合、继承、吸收优质资产;国资则将海鸥品牌作价入股,民营资本占绝对大头。

曲建涛介绍,在投入1亿多元研发资金,经过几年的蛰伏后,如今已准备就绪。按照规划,相机大部分零部件都由海鸥独立研发设计,相关核心部件与国外知名企业联合研发,然后外包给生产加工企业生产,最后由海鸥组装测试。这几天,曲建涛已在全国各地寻找经销商伙伴,希望一起打造国内最优秀的数码相机生产企业。