

去年至少有上万人次转运需求无法满足

政协委员建议:清理“黑救护车”,立法监管正规转运公司

昨天,本报刊发了《转运行动不便病人,为何“黑救护车”出没?》一文后,引起了市民和有关部门的广泛关注。不少市民在反映“黑救护车”坑人、急需清理的同时,更多地表达了对正规转运公司的迫切需求,希望有关部门能尽快想法解决非急救转运市场日益凸显的供不应求局面。

A 数据

上万人次非急救转运需求得不到满足 120经常面临“无车可派”窘境

记者昨天从我市急救中心了解到,去年,该中心救护车一共出车31357次,其中急救出车22857次,非急救出车8500次,包括了区域间转院4507次、区域外转院649次、以及护送回家3344次。在如此频繁的出车情况下,仅该中心去年一年接到的非急救需求还有1万多是没法得到满足的,这样算来,其总体的非急救需求就已经占到了120总量的四五成。

“这还仅仅是本中心的全年数据统计,不包括慈溪、余姚等县市区分中心的数据,可想而知,我市对非急救转运的需求量其实远大于此。”市急救中心主任何彬向记者介绍说。

根据国家卫生计生委颁布的《院前医疗急救管理办法》规定,院前医疗急救,是指由急救中心(站)和承担院前医疗急救任务的网络医院按照统一指挥调度,在患者送达医疗机构救治前,在医疗机构外开展的以现场抢救、转运途中紧急救治以及

监护为主的医疗活动。将行动不便的病人或老年人转运回家已经超出了该中心院前急救正常的工作范围,但通常情况下,该中心为满足群众需求,在确保完成院前急救任务的前提下,也会尽其所能安排车辆为市民提供转运服务。由于急救资源和人员有限,该中心能提供的服务和老百姓的需求是有差距的。

何主任认为,“非急救转运业务”逐年增长,市场需求旺盛。但由于120要承担群众日常急救、突发公共事件救援和重大活动保障等职责,必须在保障基本的基础上才能提供非急救业务的转运,所以,经常会出现市民拨打120急救电话求助而无车可派的现象。目前,已经有社会力量在承担非医疗行为的转院业务,不过,非急救业务的社会化运行急需规范化管理,以保障市民的合法利益。“我们也很乐意见到有更多收费规范、服务标准的正规转运公司来满足市民日益增长的非急救转运需求。”

B 呼声

市民需要怎样的“非急救转运”正规军? 专业的车辆和服务人员配置,合理的收费

不少市民的需求其实正是如此,随着老龄化人口的不断增加,年老体弱者需要特殊的转运车辆的问题,在我们身边势必将越来越频繁地出现。

家住江北区的退休教师刘先生昨天就致电本报87777777新闻热线表示:“现在我自己的父母还健在,但年事已高,坐轮椅出门走亲戚、去趟医院,打车或乘坐私家车都会感觉不方便。正因如此,他们这样的老年人,出门的次数一年比一年少。但如果有正规的这种转运公司,专业的车辆和服务人员配置,收费合理,标准

化的服务有章可循,几百元一次的接送服务,我们完全可以承受得起。”

“市场需求在逐年递增,正规的非急救转运公司却鲜有耳闻,这样下去只会让‘黑救护车’滋生的土壤更加肥沃。”另一位市民李女士也表示,正规转运公司的出现是有益于所有市民、尤其是老年人的好事情,政府有关部门应该对这类正规公司积极加以引导和规范,让每一位市民都了解“正规军”到底正规在哪里,该怎样去鉴别去选择,自然也就会让“黑救护车”没有了市场。

C 市场

目前宁波市场只有一家“正规军” 收费标准为5公里200元起步

作为目前我市唯一一家正规注册,从事“非急救转运”业务的公司——宁波康安医疗救援服务有限公司的裘总经理也认为,市场需求所在,导致了“黑救护车”长期存在的现状。“我们进入这个行业,就是希望用规范的服务和收费尽可能地满足市民的需求,让市民满意。”裘总经理说,目前,该公司转运服务的收费标准是5公里200元起步价,超出5公里以每公里10元叠加。持有“红十字救护员证”的专业人员在送病人前,都必须跟家属签好规范的护送协议,安全送到后才收费。

“每一次安全送达之后,我们公司专

门有售后服务人员进行回访,对车辆、人员的服务满意度等情况进行跟进,这也有助于我们改进服务水平。”裘总经理认为,在目前的情况下,他们在非急救转运到底该怎么做得更规范,让更多的市民能够接受等方面都是“摸着石头过河”。“我们也希望能够向正规医疗机构多学习,尤其是120急救中心,期望能接受他们专业、规范的业务指导及价格、服务监督。也完全可以纳入120的管理体系,120做急救,我们做非急救,最终能进入政府的紧急预案体系,作为公共卫生救援、保障体系的后备力量,更好地为市民服务。”



正规转运车内部设施。记者 吴震宁 摄

D 建议

“黑救护车”不应成为监管盲区

而浙江导司律师事务所管理合伙人、宁波市政协委员刘慧杰律师则认为:“‘黑救护车’的管理责任涉及卫生、交通运输管理等部门,可各部门对此缺乏必要的监管,造成有隐患的‘黑救护车’泛滥。市场存在大量需求,卫生部门不去协调解决;黑车转运涉及非法营运,交通运输管理部门却不监管;黑车任意改装违反交通法规,公安交警却不去执法。非急救转运毕竟不是普通的市场,涉及乘员性命,不该成为监管的盲区。”

刘律师就此建议,排除安全隐患清理“黑救护车”,解决非急救转运专业运输的市场需求,既要治标,又要治本。要对非急救行业进行立法规范,明确监管责任。“针对目前卫生、运管、公安交警部门‘都能管’却‘都不管’的局面,建议立法或者修订相关条例,明确各部门的责任。铲除‘黑救护车’生存土壤,需要部门联动,加大监管和打击力度。解决‘黑救护车’问题不能仅靠打击,关键问题还是解决市场的需求。政府不可能包揽,须交给市场去做。”刘律师认为,“黑

救护车’泛滥的根本原因是非急救转运资源配置严重不足。政府应大力发展和规范急救服务,不断完善医疗急救网络,加强对医疗急救行业的监管。在非急救转运市场,让更多有资质的可靠的社会资本进入,完善监管、立法规范、促进行业自律,使之成为正规急救的有益补充。”

与此同时,刘律师认为,宁波还应尽快筹建一个“非急救转运”的社会化工作平台,这个平台本身就接受市卫计委的监管,并被纳入120电话平台。相关求助,将由120接线人员统一受理、甄别后,再决定是将其导入120体系,还是移至非急救转运服务。”至于运力,可大力扶持社会化力量,引导民营资本进入,相关从业人员则可以在接受专业的培训后上岗;此外,公安、物价、交通等部门也应结合各自职责,加强对该行业体系的服务和管理。“除了立法规范、加强监管,相关政府部门更需要协调的基础上做好顶层设计,特别是要引导、帮助非急救转运企业形成一个良性、可持续的运营模式。”

它山之石

民营资本早已进入外地市场

为了解决“黑救护车”问题,目前,深圳市已经成立市医疗转运服务网络,该网络由市急救中心牵头运行,网络依托“12320”卫生热线平台集中受理市民医疗转运服务申请。热线平台向患者介绍各医院的转运收费标准,患者选定某家医院后,

即可缴费安排出车。

与此同时,在广州市,非急救长途转运服务也已经有了好几支“正规军”,比如,安捷急救转运站、民航广州医院医疗快线、广州军区广州总医院等6家机构,均可提供该服务,其中不乏民营资本的身影。记者 吴震宁