

职工医保个人账户省内共济全覆盖

“家庭共济”，这些要点需注意

我国巩固分级诊疗格局
提升医疗服务连续性

国家医保局最新数据显示，目前，全国所有省份已实现职工医保个人账户省内共济，23个省份已将共济范围扩大至“近亲属”，今年1至10月共济金额达369亿元。职工医保个账家庭共济如何实现？需要注意什么？国家医保局进行相关解读。

什么是职工医保个人账户家庭共济？

我国职工医保参保人设有医保个人账户，缴纳的保费会有一定比例划入个人账户，原来只能由职工本人使用，主要用于支付就医购药时个人负担的费用等。

2021年，国办印发文件，将职工医保个人账户使用范围从职工本人，扩大到其参加基本医保的“配偶、父母、子女”；今年7月，国办再次印发文

件，进一步将职工医保个人账户共济亲属的范围由“配偶、父母、子女”，扩大至其参加基本医保的“近亲属”，包括兄弟姐妹、祖父母、外祖父母、孙子女、外孙子女。

国家医保局数据显示，今年1至10月职工医保个人账户共济2.83亿人次，比1至9月增长0.37亿人次；共济金额369.08亿元，比1至9月增长64.51亿元。

目前，31个省（区、市）及新疆生产建设兵团已实现职工医保个人账户省内跨统筹区共济。国家医保局有关负责人此前表示，明年将加快推进跨省共济。

“家庭共济”可以用于支付哪些费用？

随着全国所有省份已实现职工医保个人账户省内共济，只要共济人、被共济人

在同一省份内参保，无论是否在同一座城市，职工医保个人账户资金都可以用于支付被共济人在定点医疗机构、定点零售药店发生的由个人负担的医疗费用，以及参加居民基本医保等的个人缴费。

国家医保局数据显示，从共济用途看，今年1至10月用于支付在定点医疗机构就医发生的个人负担的医疗费用306.64亿元，用于支付在定点零售药店发生的个人负担的费用14.16亿元，用于参加居民基本医保等的个人缴费44.54亿元。

值得关注的是，目前各地处于居民医保集中缴费期，1至10月用于参加居民基本医保等的个人缴费的金额比1至9月增加27.51亿元。

如何实现“家庭共济”？

国家医保局有关负责人介绍，“家

庭共济”有两个前提条件：一是共济的家庭成员仅限于父母、配偶、子女等近亲属。二是共济的家庭成员必须参加了基本医保。

参保人可通过国家医保服务平台APP地方专区、当地医保部门微信公众号、官方网站等“职工医保个人账户家庭共济”功能模块，实现线上办理，具体途径由各统筹区医保部门向社会公开，也可以在线下医保大厅办理。

例如，李明的儿子李小明生病了，李小明就医购药需要个人负担100元。李明职工医保个人账户里还有余额，办理家庭共济后，李小明就可以使用李明职工医保个人账户里的钱支付这100元。

需要注意的是，医保个账“钱可以共济，卡不能共用”。也就是说无论在任何情况下，就医购药都必须使用患者本人的医保卡或医保码。

新华社北京11月27日电 记者27日从国家卫生健康委了解到，国家卫生健康委办公厅、国家中医药局综合司和国家疾控局综合司近日联合印发《关于加强首诊和转诊服务 提升医疗服务连续性的通知》，旨在进一步巩固基层首诊、双向转诊、急慢分治、上下联动的分级诊疗格局，提高群众看病就医获得感。

加强首诊和转诊服务，提升医疗服务连续性，是促进分级诊疗体系建设的重要举措。通知从完善首诊负责制、明确转诊服务规则、加强医疗机构转诊服务和管理、落实双向转诊机制、依托信息平台提供转诊服务；促进医疗服务体系协同等6方面明确主要任务。

通知要求，接诊医师要按照临床诊疗指南、规范，为患者提供疾病诊疗服务。对于需要在机构内诊间转诊或病情超出本机构医疗服务能力或可在下级医疗机构接续治疗的患

者，经患者知情同意后，接诊医师应将患者转诊需求上传至本机构负责患者转诊服务的职能部门，提供转诊服务。

通知还要求，推进医联体内住院服务一体化管理，上级医院主动为急性病恢复期、术后恢复期、急危重症稳定期、疾病康复期等患者提供下转服务，经患者知情同意后，转诊至有条件的成员单位接续治疗和康复，并通过定期联合查房、远程会诊等方式指导下级治疗。

根据通知，到2025年底，紧密型医联体（包括城市医疗集团和县域医共体）内建立顺畅的双向转诊制度；以地级市为单位，建立医疗机构间转诊制度，方便患者在市域内转诊。到2027年，在省域内建立医疗机构间顺畅的转诊制度，畅通患者省域内转诊。到2030年，分级诊疗体系发挥有效作用，为患者提供系统连续、公平可及的医疗服务，形成规范有序的就医格局。

朱雀二号改进型

遥一运载火箭发射成功

11月27日，朱雀二号改进型遥一运载火箭在东风商业航天创新试验区发射升空，将搭载的光传01、02试验星顺利送入预定轨道，飞行试验任务获得圆满成功。



（上接第一版）强化跨部门协同，优化城市货运网络规划设计，对不同类型货车城市通行实施精准化、差异化监管。优化收费公路政策，深化实施高速公路差异化收费，提高收费公路利用率。（三）推进物流数据开放互联。以公路、铁路、水路、航空、海关等部门和单位公共数据资源共享和开发利用为核心，整合物流与信息流、资金流，建立部门物流数据资源动态互联机制，支持各类经营主体数据对接，形成可持续发展模式。建立物流公共数据资源开放互联机制，加强安全风险防范，完善数据授权管理和运营机制。建立健全企业物流数据采集、提取、应用、保护等机制，促进企业物流数据要素市场化流通。

三、促进产业链供应链融合发展

（四）加快现代供应链体系建设。推动大型工商企业提升物流管理水平和社会化程度，科学构建集采购、库存、生产、销售、逆向回收等于一体的供应链体系，实施精细化管理，加快库存周转。加强制造业供应链融合创新，鼓励大型制造企业与物流企业建立长期战略合作关系，优化物流流程、共建设施设备、对接信息系统，推广应用综合性供应链解决方案。支持利用工业园区闲置土地、厂房建设物流服务设施。深化供应链创新与应用，加快数字供应链发展，提升商贸供应链协同水平。

（五）完善现代商贸流通体系。推动商品市场优化升级，加快零售业数字化转型，支持商贸流通领域物流设施标准化智能化改造，提高流通组织能力和效率，降低商贸流通领域物流成本。加快县域商业体系建设，推动农村电商高质量发展，构建分层分类的城市商业格局，健全城乡商贸流通网络，发展共同配送、仓配一体等集约化模式。深化内外贸一体化试点，建设内外贸融合平台，促进内外贸规则衔接。

（六）实施大宗商品精细物流工程。推动大宗商品生产加工等企业整合内部物流需求，优化物流路径，提高直发终端用户的比率。发展大宗商品供应链组织平台，提高物流供需匹配度。支持有条件的地区建设大宗商品资源配置枢纽，支持在沿海内河港口、内陆物流枢纽布局建设大宗商品储运设施。积极发展专业化载运器具，推进

适宜的大宗商品在工厂园区等入箱，推广集装箱货物公铁水全过程运输。鼓励银行机构依法合规开展重点领域大宗商品供应链金融服务。

（七）实施“新三样”物流高效便捷工程。加强电动汽车、锂电池、光伏产品“新三样”出口的国内港口仓储设施建设，支持高效便捷出口的班列开行数量。推进内陆港建设工程，降低内陆枢纽的集货和通关成本。推动铁路国际联运单证物权化，鼓励有条件的城市探索试点。

（八）推动国际供应链提质增效。支持有条件的地区建设国际物流枢纽中心。畅通大宗商品、新能源汽车、冷链等国际物流。鼓励大型工商企业与骨干物流企业深化国际物流合作，共建共用海外仓储等基础设施，提高储运、流通加工等综合服务能力。优化中欧班列开行计划和运力分配机制。增加全程时刻表中欧班列开行数量。推进内陆港建设工程，降低内陆枢纽的集货和通关成本。推动铁路国际联运单证物权化，鼓励有条件的城市探索试点。

（九）打造现代化物流龙头企业和专精特新企业。实施现代化物流龙头企业培育行动。支持航空物流企业扩大全货机规模。充分发挥民营物流企业在供应链产业链融合创新中的作用。促进物流企业向专精特新方向发展，鼓励中小物流企业重点在多式联运、智慧物流、冷链物流、商品车物流等领域培育特色竞争优势。支持引导物流企业提升服务质量、时效和便利度。

四、健全国家物流枢纽与通道网络

（十）整合提升物流枢纽设施功能。深入实施国家物流枢纽布局和建设规划，优化国家物流枢纽布局，系统推进国家物流枢纽建设和功能提升。完善物流枢纽铁路专用线、集装箱堆场、转运场站、公路联络线等配套设施及集疏运体系，构建干线支线物流和仓储配送规模化组织、一体化运行的物流集散网络。完善国家物流枢纽间的合作机制。积极稳步推进“平急两用”公共基础设施建设，科学集约布局建设城郊大仓基地等大型仓储物流设施，完善涵盖分拨中心、末端网点

的分级物流配送体系。研究制定物流园区高质量发展指引。建立农村物流基础设施共享共用新机制，加快推动农村客货邮融合发展，支持客车站、邮政网点等拓展物流服务能力。

（十一）加快健全多式联运体系。建立健全多式联运经营主体相关制度，完善业务规则，推广标准化多式联运单证。培育多式联运经营主体，发展集装箱公铁、铁水联运，加快推进一单制、一箱制，推广带托盘运输等集装化运输模式，创新打造稳定运行、品牌化的多式联运产品。统一协同各种运输方式规则标准，加强设施衔接、信息共享、标准协同、安检互认。深入推进国家综合货运枢纽补链强链。推动建立内贸集装箱铁水联运体系。加快推广航空货运电子运单。实施国家物流枢纽多式联运工程，提高全程服务组织能力。增加国家物流枢纽间铁路联运班列开行数量，提高班列稳定性。加强统筹协调和要素保障，分层制定专用线建设目录和推进方案，务实推动铁路进码头、进园区、进厂矿。

（十二）开展优化运输结构攻坚行动。深化综合交通运输体系改革，优化主干线大通道，充分发挥大运量、高效率、低成本运输方式的基础作用。制定工作指引，强化货物特别是大宗散货和中长距离运输货物“公转铁”、“公转水”。改进内河船舶过闸申报要求和流程，加快推动网上办理。加快水上运输装备大型化、标准化建设。加强水运网络规划建设。打通内河航运和海运堵点卡点，提高水运组织化、智能化水平。实施内河水运体系联通工程，发展内河深水航道和大型码头，布局建设一批高等级内河航道、内河主要港口工程，合理挖掘长江干线航道通行潜力。实施铁路货运网络工程，统筹规划、适当加强普速铁路建设，提高重载铁路比重，提升重点货运通道能力，补强铁路货运网络。

（十三）构建现代物流与生产力布局协同发展新模式。统筹规划建设物流枢纽，有效对接国家骨干物流网络和重要资源物流通道，构建“通道+枢纽+网络”现代物流运行体系。加强各类交通运输方式在重要节点上的高效衔接，健全末端集散网络。深化交通物流融合发展，一体规划、同步推进产业布局与物流枢纽建设，推动优势资源、优势产业形成就近配套的完整产业生态。支持相关城市探索“产业集群+物流枢纽”协同发

展模式。大力发展临空经济、临港经济，依托现有国家物流枢纽建设若干国家物流枢纽经济区。

五、加强创新驱动和提质增效

（十四）推动物流数智化发展。提高全社会物流实体硬件和物流活动数字化水平，鼓励开展重大物流技术攻关，促进大数据、第五代移动通信（5G）和北斗卫星导航系统等技术广泛应用，推动重要物流装备研发应用。智慧物流系统化集成创新，发展“人工智能+现代物流”。推进传统物流基础设施数字化改造，加快智慧公路、智慧港口、智慧物流枢纽、智慧物流园区等新型设施发展。鼓励发展与平台经济、低空经济、无人驾驶等相结合的物流新模式，健全和优化管理标准规范，支持企业商业化创新应用。促进物流平台经济创新发展，鼓励物流技术创新平台和龙头企业为中小物流企业数智化赋能。推广无人车、无人船、无人机、无人仓以及无人装卸等技术装备，加强仓配运营智能一体化、数字孪生等技术应用，创新规模化应用场景。支持符合条件的物流技术装备纳入《首台（套）重大技术装备推广应用指导目录》，符合条件的物流技术装备研发制造业企业可按规定申请认定高新技术企业，依法享受相关税收优惠。

（十五）加快物流绿色化转型。制定绿色物流重点技术和装备推广目录，支持物流枢纽场站、仓储设施、运输工具等绿色化升级改造。开展物流企业绿色对标达标行动。支持开展物流领域碳排放核算及相关认证工作，构建物流碳排放计算公共服务平台。扩大新能源物流车在城市配送、邮政快递等领域应用。研究中重型货车零碳排放技术发展路径。持续推进物流包装绿色化、减量化、可循环。推动建立船用清洁燃料供应保障体系。

（十六）实施物流标准化行动。建立协同衔接、系统高效的现代物流标准体系，加强标准宣传、实施、评价。加强专业术语、装载器具、物流单证、信息数据等重要基础标准制定修订。完善数字化、智能化、绿色化等关键领域物流标准以及专业物流标准。加快即时配送、网络货运等新模式新业态标准建设。加强多式联运标准跨部门协同，系统推进各种运输方式、各类设施设备等技术衔接统一。积极参

与国际物流标准制定修订。

六、加大政策支持引导力度

（十七）加强投资政策支持。支持铁路货运、内河水运、物流枢纽等基础设施建设，重点支持大宗商品物流、冷链物流、铁路物流、农村物流等领域和中西部地区设施补短板，加快形成现代化物流基础设施体系。通过现有资金渠道，启动支持现代商贸流通体系试点城市建设。

（十八）鼓励加大信贷融资支持力度。发挥各类金融机构作用，创新金融产品和服务，加大对物流企业融资支持力度。鼓励各类金融机构为有效降低全社会物流成本提供长期稳定融资支持。

（十九）加强物流仓储用地保障。加大物流仓储用地要素支持。依法依规保障国家物流枢纽、国家物流枢纽经济区、临空经济区、临港经济区等的重大物流基础设施和物流仓储设施项目用地、用海、用岸线的合理需求。对企业利用原有土地进行物流基础设施改造升级的，按规定予以支持。推进铁路物流场站设施用地分层立体开发，完善相关配套管理制度。

（二十）强化专业人才培养。推动高等学校、职业学校加强物流、采购、供应链等相关学科专业建设。支持有条件的高等学校深化与国内外物流企业合作，打造集人才培养、研究创新、服务企业于一体的专业人才培养模式。鼓励物流企业、行业协会、高等学校、职业学校、科研机构联合打造市域产教联合体，共建产业学院、实训基地等，开设面向物流实践的培训课程，完善多元化、多层次、全方位的现代物流和供应链专业人才培养体系。

七、加强组织实施

各地区各有关部门在党中央统一领导下，按照改革事项清单化、建设任务项目化要求，强化政策和要素支持，抓好本方案贯彻落实。加强对地方保护、不正当竞争等行为治理。发挥行业协会桥梁纽带作用，加强监测分析和行业自律。完善社会物流统计调查制度，加强全国性、地区性和分行业物流成本统计。深化政策研究，强化协调衔接，及时跟踪评估政策效果。重大事项及时按程序向党中央、国务院请示报告。

“煤港”变“美港”

抑尘主要靠水，黄骅港地处盐碱滩，淡水资源匮乏，煤港变“绿”，除了要治理好煤尘污染，还要做好“水文章”。

“为了解决淡水供应难题，我们规划了‘两湖三湿地’，向大海要淡水，向天空要淡水，向科技要淡水。换言之，就是利用长江流域等来港船舶的压舱水、回收处理后的煤污水、雨季收集到的雨水这些低价值水源，进行储存后回用于生产，每年可节约400万立方米左右淡水资源，节约用水成本约2000万元。”国能黄骅港务公司生产保障中心生态环境科负责人李冬说。据了解，国能黄骅港务公司的“两湖三湿

地”是一套较为完整的水系，各湿地、湖泊相互连通、分级处理。例如名为“汇芳园”的一块湿地先储存含煤污水，经过自然沉淀后，再流入“莲园”进行二次沉淀处理。“莲园”的水满了，就可以转存到“和园”。当冬天水资源收集匮乏时，港区内依然有充足的水源可以利用。“三水”的循环利用，让国能黄骅港务公司实现了生产用淡水自给自足，达到了降本增“绿”良好成效。

黄骅港位于渤海之滨，周边土壤盐碱度高，植物存活率低。国能黄骅港务公司通过更换种植土、抬高地面、选择抗盐碱植物等方

式，以港区闲置场地资源为基础，建成了总面积约180万平方米的生态绿地和水域，生态绿化覆盖率达32%，有效提升了生态碳汇能力。“煤港”变“美港”，逐步从愿望变成了现实。港区内“两湖三湿地”鱼虾成群，吸引了许多鸟儿停留栖息，周边环绕着错落有致的绿植花卉，花园式港口建设让这座煤港焕发着勃勃生机。

“智”启未来

“在‘双碳’战略背景下，改善港口环境，不仅仅是让港口变绿，还要为往来船舶提供降碳服务。”国能黄骅港务公司设备管理中心副经理刘鹏说。

自2016年起，国能黄骅港务公司累计投资1.36亿元，率先在全国建成覆盖全部21个泊位的高低压岸电系统，年岸电使用量超过400万千瓦时，是沿海港口岸电接电次数最多、使用效果最好的散货码头。

“接下来，黄骅港将通过船舶绿色能源供给设施建设和新能源集疏运输车辆应用，打造煤炭运输绿色航运走廊和绿色公路集疏运通道，全面提升‘路—港—航’全产业链清洁化发展水平。”刘鹏说。

黄骅港绿色生态港口建设成果得到广泛认可，先后赢得我国首家煤港AAA级工业旅游景

区、我国首个获得“中华环境优秀奖”的港口企业、五星级“中国绿色港口”等荣誉。

今年年初，国能黄骅港务公司承担“绿色港口发展”“煤炭码头全流程设备远程集控技术研发与应用”两项交通强国试点任务，并以98高分顺利通过验收。

今年6月，国能黄骅港务公司煤三期码头入选第一批“公路水路典型运输和设施零碳试点项目”名单。根据试点任务安排，煤三期码头将通过实施风力发电和光伏设施建设、码头设备能效提升、生态能源管理平台建设等6项重点任务，力争于2027年建成零碳码头，打造煤炭专业化码头零碳建设样板。目前，零碳港口建设工作已全面启动，绿色低碳基础设施建设正在深入推进……