

更大力度养老服务支持政策落地在即

全方位大规模支持养老服务政策将渐次落地。记者获悉，多个部委正密集部署一揽子支持养老服务业新举措，一批养老服务项目储备计划公布在即。各地也在紧锣密鼓开列政策服务清单，进一步放开市场准入，扩大对外开放，提供更多融资、用地和财税支持。此外，全国统一的养老服务评价标准以及商业长期护理保险发展实施意见也将酝酿出炉。

记者还了解到，目前多路资本正加快布局养老服务业，已具备大健康业务板块的国有企业尤其积极。此外，继长三角国资养老产业发展联盟成立后，由一家国有大行牵头成立的全国层面的大规模养老产业联盟正谋划成立。专家指出，发展养老服务业既是民生所向，又是稳投资促消费的重要领域。在政策红利和市场需求双向驱动下，我国养老服务市场有望迎来新一轮爆发。

由民政部等21个部门组成的养老服务部际联席会议日前召开第一次全体会议。各成员单位深入研究细化政策措施，明确将在全方位扩大养老服务有效供给、进一步发挥社会力量和市场机制作用等方面下功夫，解决养老服务“堵点”“痛点”和“难点”。

近日召开的国务院常务会议部署扩大养老服务供给促进养老服务消费。新建小区和老旧小区改造要把养老服务作为重要配套。财税部门出台了一系列税费优惠政策，比如，9月1日起养老机构免征耕地占用税。民政部和财政部公布了第四批中央财政支持开展居家和社区养老服务改革试点地区。各大银行对养老服务业的具体融资支持政策也正在酝酿中。国家卫健委等三部门日前联合发文，第一次从国家层面建立老年护理需求评估和规范服务标准。

在更大力度支持养老服务发展

方面，据了解，国家相关部门还将公布一批养老服务项目储备计划。民政部正推动建立全国统一的养老服务评价标准。国家卫生健康委医政医管局副局长焦雅辉在日前卫健委例行新闻发布会上表示，下一步将出台加强老年护理工作的指导性文件和技术性文件。中国银保监会人身保险监管部副主任刘宏健也在当天发布会上透露，银保监会将进一步展开调研分析，形成我国商业长期护理保险发展的总体思路和实施意见。

地方层面也在加快行动，紧锣密鼓开列政策服务清单。比如，北京强调要加大土地资源供给，并提出研究利用国企自有土地和房屋开办养老机构的支持政策，鼓励国有企业参与养老机构建设。“养老服务业下一步发展，在于遵循供给侧结构性改革的主线，一方面加快落地各项优惠政策措施、深入推进放管服改革，促进和扩大服务有效供

给和供需有效对接。另一方面，着力提升养老服务质量，注重医养结合，促进居家、社区和机构养老服务形式融合发展。”中国宏观经济研究院社会所副研究员关博对记者表示。

大力度政策支持下，各路资本正加快布局，国有企业尤其积极。记者了解到，目前中石油、中石化、国开行、华润、中国诚通等都在积极布局养老服务业。

“积极参与养老服务业，中央企业可在我国养老服务业供给侧结构性改革中发挥重要的中坚力量作用。”中国养老金融50人论坛特约研究员甄新伟对记者表示，中央企业具备较强的资源协调配置能力，有利于进一步激活养老服务业，而且，中央企业具备承受较长回报周期的产业能力，适合参与养老服务业。

国务院国资委研究中心副研究员周丽莎在接受记者采访时表

示，国有企业布局养老产业主要有以下几种类型，一类是涉足养老地产，运营大型养老机构，比如说华润、华电、中铁等都是通过养老康养地产进入的。还有一类是建立养老产业的专业投资运营平台，中石油就刚刚成立了养老资产管理公司，构建多层次养老保障体系。另外，国有企业还在通过专业整合进入养老健康产业。

关博指出，养老服务业被视为重要的“银发经济”增长点，也是稳内需、促消费的重要领域。不少国企积极布局养老服务业，利用自身的闲置场地、服务业通道等优势，在养老服务领域形成了一定的国资引导带动作用。

不过，甄新伟也指出，中央企业因为发展养老服务业背景不同，养老服务运营管理能力、服务质量，以及经济效益等方面存在较大差异。建议充分发挥资源整合

优势，加强与金融机构合作，以及与国有企业、民营企业、外资企业合作，相互取长补短，实现优势互补。

养老产业联盟则是这种合作机制在操作层面的具体体现，也是养老产业规模化的一大亮点。长三角国资养老产业发展联盟已于近日正式挂牌成立。上海市委常委、常务副市长陈寅日前透露，长三角拟推出一批异地养老服务机构，将推进养老标准互通互认，让广大老年人在长三角区域养老享受到相对均衡、基本一致的养老服务。

记者从业内权威人士处获悉，全国层面更大规模的养老产业联盟正酝酿成立，这一产业联盟将突破所有制限制，由一家国有大行牵头，充分发挥金融机构的核心带动作用，在促进更多优惠政策落地基础上，加快释放养老服务发展红利。(班娟娟 王文博)

售药平台诊断不准确 线上线下须一体监管

网上卖处方药，“红线”要守住

处方药用处方开。但在网络上，这条人人皆知的明规却似乎走进了“灰色地带”。不少人发现，在部分网络售药平台，一些处方药在没有处方的情况下依然能顺利购得。在部分二手交易网络平台，也有一些未经审批进口的药品在暗自流通。

网售处方药争论多年

网络售药平台是否能够销售处方药？根据十三届全国人大常委会第十二次会议表决通过的新修订《中华人民共和国药品管理法》规定，本着包容审慎的态度，处方药在一定条件下可以通过网络销售。不过，记者梳理文件时发现，此前，网络处方药一直都是大门紧闭。自2005年12月起，《互联网药品交易服务审批暂行规定》《药品流通监督管理办法》等行政法规陆续出台，其中规定药品生产、经营企业均不得在网上向个人消费者销

售处方药。2017年、2018年相继颁布的《网络药品经营监督管理办法(征求意见稿)》和《药品网络销售监督管理办法(征求意见稿)》中明确指出，“不得通过网络销售处方药和国家有专门管理要求的药品”，向个人消费者售药的网站“不得通过网络发布处方药信息”。

随着互联网的发展与渗入，人们在线上购物、外卖、打车之外，对于网络购药的需求与日俱增。相比去医院挂号看病购药或寻找实体药房购药，网络购药存在诸多便利和优势。

今年8月26日，新修订的《药品管理法》对网售处方药问题给予了明确定性。国家药监局政策法规司司长刘沛介绍，《药品管理法》在修订过程中，针对网络销售处方药的问题，要广泛听取各方面意见，采取包容审慎的态度。新修订的《药品管理法》要求，网络销售药品要遵守药品经营的有关规定，

并授权国务院药品监督管理部门会同国务院卫生健康主管部门等具体制定办法，同时规定了几类特殊管理药品不能在网上销售，为实践探索留有空间。

处方门槛形同虚设

记者发现，尽管新修订的《药品管理法》从今年12月1日起才正式实施，但在部分药店网站或第三方售药平台，已经能够搜到头孢克肟分散片、阿莫西林胶囊等多种在售的处方药。此前，也有不少媒体报道，许多处方药可以随意购买，甚至有人拿儿童的处方单购得成人药品。

记者在某购药APP上搜索了“磷酸奥司他韦胶囊”(又名“达菲”)，该药是用于预防和治疗流行性感胃的抗病毒药，也是处方药，价格较昂贵，10粒近300元。在购买过程中，记者没有遇到任何要求提供处方单的选项，加入

购物车提交后直接可以付款购买。在付款时间快结束时，记者接到了来自客服的电话。客服告诉记者：“该药是处方药，如果您要购买，我可以直接给您审核通过，您付款就行。”

而在另一个处方药品头孢地尼胶囊的购买页面，记者被提示“此药品为处方药”，不能直接购买。记者点击咨询医生，简单填写了“发烧”“头痛”“无过敏史”等症状，选择科别提交后进入了在线问诊页面。此时，一名医生在线询问了记者病情后便开出了一张电子处方单，记者随后成功买到了该药品。整个过程中，记者都没有提供线下医院的处方诊断或病例图片。

记者通过查访多家网络售药平台发现，尽管这些网站要求消费者提供处方单或以在线问诊的形式为其开具处方单，但是难以鉴别患者病情是否真实，更难以保障诊断的准确性。一旦对患者的病情判断不

准确，就会对其治疗产生影响，甚至因错误用药而致残致病。对于消费者来说，网络售药平台设置的处方门槛形同虚设，难以起到相应的作用。

确定处方合规与真实

新修订的《药品管理法》对于药品制造、经营、销售企业来说，无疑是一个积极信号；对于消费者来说，也是一大利好。不过，有条件地开放网售处方药也意味着对监管提出了更高要求，在网络医药产品的过程中，如何确定处方的合规性与真实性无疑是最关键的。

刘沛表示，按照新修订的《药品管理法》，网络销售药品应坚持线上线下相同标准、一体监管的原则。“线上线下一致”，对于网络销售的主体，必须首先是取得了许可证的实体企业，线下要有许可证，线上才能卖药。网上销售药品，要遵守新修订的

《药品管理法》关于零售经营的要求。

“考虑到网络销售药品的特殊性，对网络销售的处方药规定了更严格的要求，比如药品销售网络必须和医疗机构信息系统互联互通，信息能共享，确保处方的来源真实，保障患者的用药安全。此外，配送也必须符合药品经营质量规范的要求。”刘沛说。

其实，早在2018年，国家卫健委就在《互联网诊疗管理办法(试行)》中明确禁止医疗机构对首诊患者开展互联网诊疗活动。不过目前，这一现象并没有得到全面遏制。刘沛透露，关于药品网络销售监督管理的相关办法正在起草过程中。下一步，将以贯彻新修订的《药品管理法》为契机，会同卫生健康等部门广泛听取意见，努力规范和引导药品网络销售健康发展，更好地保障公众的用药权益。(何欣禹)

汽车市场

分时租赁融资额暴跌 业内称“击鼓传花”阶段已结束

分时租赁正在过冬，而且是数九天的寒冬。“环境也此一时彼一时了，之前资本还有耐心等待他们烧钱熬出头，但现在烧钱是绝对不允许了。”9月3日，一位不愿具名的投资人对记者如是直言，并判断分时租赁这种生意很难做。这位投资人对分时租赁的态度，代表了眼下多数资本的看法。这也反映在了今年分时租赁企业获得融资额度和频次上。

国家信息中心发布的《中国共享经济发展年度报告(2019)》显示，2018年共享出行领域融资规模为419亿元，而这一数据在2017年为1072亿元，从2017年到2018年整个共享出行行业的融资额缩水了整整61%，堪称腰斩。如果聚焦到分时租赁这一个细分领域，融资减少的情况更为严重。

据记者统计，在今年2月份一家名为“立刻出行”的分时租赁平台获得上亿元的B+轮融资之后，再也没有分时租赁的融资消息出现在公开报道中。而这家公司在今年被资本唯一青睐的分时租赁公司最近也处于经营困难之中。有媒体报道称，立刻出行的客服电话已经难以打通，诸多用户正在寻找可以退还押金的方法。

事实上，汽车分时租赁企业倒

闭已经不是新鲜事。自2017年来，友友用车、EZZY、麻瓜出行、中冠共享汽车、TOGO途歌等企业纷纷停止营业，连戴姆勒这样的行业大佬也在今年6月份宣布旗下的car2go正式结束在重庆的运营。

不过，分时租赁企业接连倒闭的现实，与行业对于这一行业前景的判断之间存在着很大的不同。相关预测认为，未来几年，中国分时租赁汽车数量将保持约45%的年复合增长率，至2025年，中国分时租赁汽车数量将达60万辆，主要市场将有大量新车销售于新型出行服务领域，预计用于新型出行服务的新车销售占比将达18%。既然有如此之大的蛋糕，为什么没有人能够真正吃到？

风口来自新能源汽车

与过去几年出现的众多创业风口一样，分时租赁行业也曾备受资本的热捧。无论是当前的头部企业，还是过去名不见经传的微小型企业，抑或已经倒下的企业，都在初始阶段获得过不同程度的融资。

最先宣布停运的友友用车曾经获得过2000万美元的融资，而于去年倒下的途歌也获得了5轮融资，

累计金额超过5000万美元。“之所以分时租赁行业在2015年-2017年呈现出短期的爆发式增长，并被资本所关注，主要是受到新能源汽车发展的助推。”上述投资人对记者表示。

通过数据对比可以发现，分时租赁行业的爆发在时间上与新能源汽车的兴起几乎一致：2015年，新能源汽车进入提速发展期，此后连续三年均出现爆发式增长。即使在2018年，新能源汽车补贴开始大幅退坡，其产销仍达到了127万辆和125.6万辆，比上年同期分别增长59.9%和61.7%。而分时租赁的风口也是从2015年开始。“在当时，分时租赁被视为推动新能源发展的另一种方式，在高补贴之下，分时租赁公司不但能够帮助车企通过运营达到里程数拿到补贴，还能帮助企业消化销量。”上述投资人认为，这也是分时租赁行业在2015年-2018年集中爆发的最根本原因所在。

作为分时租赁行业的从业者，烽火出行创始人兼CEO刘国栋认为，另一个集中爆发的原因是因为在当时大家都觉得共享经济是一个好的概念。“你看，共享单车、共享马扎、共享雨伞、共享充电宝等等都是在当时出现的。”基于这个

理念，刘国栋也在2016年3月创立了分时租赁企业烽火出行。

相关数据显示，2018年中国共享经济交易规模达到了29420亿元，同比增长41.6%。其中，共享出行规模2478亿元，同比增长23.5%，规模仅次于生活服务、生产能力，位居共享经济市场交易规模第三位。汽车共享出行是共享出行的重要组成部分。但就在各方对该行业看好之时，分时租赁的融资情况在2019年率先踩下了刹车。

到目前为止，公开报道中，今年仅立刻出行一家企业拿到了投资。但刘国栋认为，无论是从频率还是规模来看，今年确实都比2018年出现明显的反差，但是实际情况略好一些。他对记者表示，烽火出行在今年年初拿到了一笔千万美元的投资，只是没有公开。

资本因何突然冷淡

上述投资人认为，在2015年-2017年资本相对充裕的情况下，大家并不会过于对分时租赁是不是一个好生意进行刨根问底，只是看到了风口且希望不要错过机会，但当行业变化之后，这个问题就很重要了。“当时一天烧个几亿都不是问题， we 有耐心等待它熬出头，但现

在不一样了，现在大环境不好，资本紧缺。”在他看来，投资环境的变化是今年资本对于分时租赁行业热情渐退的原因之一。“共享经济的退烧，特别是共享单车的大面积失败对共享汽车产生了很大冲击。”一家分时租赁汽车公司高管对记者表示。上述投资人表示，“分时租赁运营成本太高，而且可替代的东西又太多，如果市场上没有私家车，没有网约车，大城市只允许分时租赁它肯定是挣钱的，但是现在不是这样，它作为一个补充的补充，网约车都不挣钱的情况下，它怎么可能挣钱。”

在汽车分时租赁企业中，能够实现整体盈利的几乎没有。上述投资人称，现在在投资这些分时租赁企业前，他们会设定更多的指标去考核，包括是否盈利、是否有不可复制的价值、未来是否有可视的赢利空间。

Gofun出行CEO谭奕向记者透露，他们与投资人进行洽谈的时候，对方曾谈到会将盈利作为门槛。但也并非绝对，刘国栋表示烽火在与投资人洽谈的时候对方并没有强调盈利，只是更注重公司是否有前景，“如果自己就能实现造血了那还要投资干嘛？”

除了大环境遇冷，投资者对分

时租赁变得理性的另外一个原因是新能源汽车补贴政策的退坡。在投资人看来，分时租赁其实本身是一个支持新能源出行的衍生产业。当整个运营成本还没有下降，加上运营补贴退坡，对于整个分时租赁行业提出了一定的挑战。“分时租赁的价值就是盘活牌照资源，盘活区域用车的资源，提高频次，而要想盈利只能从车价、停车、牌照上寻找更多可挖掘的空间。”另一家分时租赁汽车公司高管对记者表示。不过，上述投资人并不认为资本对投资分时租赁的投资收缩就意味着对这个行业前景的不好看，只是因为投资人更理性了。

他表示，除了投资收缩之外，资本对于分时租赁赛道上的投资低频了，但是金额偏大了。从融资轮次看，B轮及B轮以后投资占比扩大，投资后移趋势明显，资本更加青睐经过市场验证、运营模式成熟的企业。

“前两年大家觉得分时租赁处于风口浪尖，但是风口浪尖并不等于是一个好的事情，只不过是大家在玩击鼓传花。在资本比较谨慎的情况下，大家都开始变得清醒，而这个行业也即将正式开始回归到商业的本质了。”刘国栋表示。

(童锋亮)