

# 2011年中央部门决算19日起公开

## 今年中央本级“三公经费”不含武警部队,预算减少13.8亿元

据新华社北京7月11日电 (记者 韩洁 徐蕊) 财政部有关负责人11日说,预计从7月19日起有关中央部门将向社会公开2011年部门决算,并同时公开“三公经费”和行政经费等有关数据。

财政部当日向社会公开了经全国人大常委会批准的2011年中央决算,并同时公布了2011年地方决算和全国决算。

根据2011年中央决算报告,去年中央行政单位(含参照公务员法管理的事业单位)、事业单位和其他单位“三公经费”支出合计93.64亿元。中央行政单位(含参照公务员法管理的事业单位)履行行政管理职责、维持机关运行开支的行政经费,合计899.7亿元,比上年增长1.42%。

对于哪些支出属于“三公经费”、哪些支出属于行政经费,这位负责人也作了解释。

■“三公经费”纳入中央财政预决算管理的“三公经费”,是指中央财政按照有关规定,通过财政拨款安排给相关中央部门及其所属单位,用于因公出国(境)、公务用车购置及运行和公务接待等方面的支出。其中,因公出国(境)费反映单位工作人员公务出国(境)的住宿费、旅费、伙食补助费、杂费、培训费等支出;公务用车购置及运行费反映

单位公务用车购置费及租用费、燃料费、维修费、路桥费、保险费、安全奖励费用等支出;公务接待费反映单位按规定开支的各类公务接待(含外宾接待)支出。按照现行财政财务管理制度的规定,部门收入除财政拨款收入外,还包括事业收入、经营收入等。行政单位“三公经费”支出主要由财政拨款安排;事业单位“三公经费”支出除通过事业收入、经营收入列支外,财政拨款也安排一部分。

■行政经费是指行政单位、参照公务员法管理的事业单位履行行政管理职责、维持机关运行开支的费用。行政单位主要包括政府机关、人大机关、政协机关、审判机关、检察机关等,参照公务员法管理的事业单位主要包括银监会、证监会、保监会等。

行政经费的支出内容:一是单位人员经费、公用经费等基本支出。人员经费包括工资、津贴及奖金等,公用经费包括办公及印刷费、水电费、邮电费、取暖费、交通费、差旅费、会议费、物业管理费、日常维修费、专用材料费、一般购置费等。二是维持本单位运行的项目支出。主要包括办公用房租赁及大中修、专用设备购置费、专项培训费、办案费、网络运行专项维护费等。

这位负责人表示,按照国务院要求,2009年中央部门因公出国(境)费预算在前三年平均数基础上压缩了20%,公务用车购置及运行费预算在前三年平均数基础上压缩了15%,公务接待费预算在上年基础上压缩了10%。2010年至

2012年部门预算编制中,均按照零增长原则对中央部门“三公经费”预算进行了严格审核和控制。其中,2011年按照国务院要求,又按2%的比例进一步压缩了相关部门公务用车购置及运行费预算。2011年中央本级“三公经费”财政拨款

决算支出93.64亿元。2012年中央本级“三公经费”财政拨款预算79.84亿元。与2011年决算相比,2012年中央本级“三公经费”预算减少13.8亿元。主要是从2012年起,中央本级“三公经费”总额中不包括武警部队。

## 北京:干部出国培训不搞学历教育

### 短期因公出国(境)培训一律不发零用费

本报讯 据新京报报道,昨天,北京公布《关于进一步加强和改进我市因公出国(境)培训工作的意见》,明确要严控借因公出国、出境培训名义旅游,规定在外培训总日程的三分之二应用来学习或考察;公款旅游的费用将由个人埋单;领导干部出国培训应以短期培训、专题培训为主,“不搞学历教育”。

《意见》要求,对于因公出国、出境培训实行严格的计划管理,项目计划经国家外专局批准后方可实施,计划外项目一律不能执行。根据《意见》,北京将严禁借培训名义,变相公费出国(境)旅游。培训团组在外应严格按照批准事项完成培训任务,不得擅自更改行程,

增加出访国家、地区或城市,改变境外停留时间等。不得通过中介机构联系境外培训渠道或安排培训事宜。《意见》明确,课堂学习和对口考察或业务实践的时间,应不得少于在外总日程的三分之二。

《意见》指出,因公出国(境)培训经费包括国际旅费、境外住宿费、境外伙食费、境外培训费及公杂费等。对于培训天数为90天以下的,一律不发国外零用费。

■境外短期(90天以下)培训经费标准

住宿费:韩国90美元(每人每天);日本9000日元;美国80美元;德国105欧元;法国85欧元。

伙食费:韩国40美元(每人每

天);日本6000日元;美国30美元;法国35欧元(若培训60天以上,按照80%执行)。

培训费:韩国36—46美元;日本4700—6700日元;美国25—35美元;法国27—37欧元。

公杂费:不分国家和地区,按每人每天10美元包干。

■境外中长期(90天及以上)培训经费标准(每人每月)

美国:高级职称900美元;普通职称800美元。

日本:高级职称12.5万日元;普通职称10.5万日元。

韩国:21万韩元。

香港:2500港元。

(温蕾)

## 罗氏5种问题药在华销售多年

### 目前在我国监测中尚未发现异常现象

本报讯 据北京日报报道,日前,英国媒体曝出瑞士制药巨头罗氏药业因隐瞒1.5万例致死和6.5万例不良反应报告被英国监管部门紧急调查,涉及8种药品。国家食品药品监督管理局表示高度关注该事件,要求罗氏公司说明有关情况,并将密切跟踪罗氏公司对相关病例的评价工作。从目前情况看,该事件涉及药品在我国不良反应监测中尚未发现异常现象。

### 英国紧急调查

近日,英国监管机构的一项调查揭开了跨国制药企业罗氏的尘封档案。英国《每日邮报》撰文称,英国药品和健康产品管理局正在紧急调查罗氏制药涉嫌隐瞒严重不良反应一事。

欧洲药品委员会表示,英国监管机构发现罗氏在一个药品赞助项目中,未能有效评估8万份不良反应报告。罗氏涉嫌被隐瞒的报告最早可以追溯到1997年,其中有

1.5万份致死病例,6.5万份药物导致的副作用报告。罗氏在收集这些报告后,将它们“雪藏”了起来。

### 罗氏声明“漏报”

10日晚,罗氏发布声明称,媒体报道中提及的1.5万例未经安全性评估的不良反应事件,系该美国患者支持项目中的不良事件未及时报告,是漏报事件。

罗氏(中国)上海有限公司相关负责人表示:“在中国,我们严格遵守中国药监部门对不良事件的报告程序。这件事情发生在欧洲和美国,我们在中国是符合不良事件的报告程序的,包括严重不良事件的反馈程序,这些都是严格遵守药监局的规定的。罗氏公司基于目前的评估,未发现对罗氏产品的安全性产生影响,同时也将积极配合政府部门进行相应的询问和调查。”

### 5种药在华有售

据了解,此次事件共涉及8种

药物,主要治疗乳腺癌、肠癌、肝炎、皮肤和眼睛等疾病。其中,乳腺癌药物赫赛汀、恶性淋巴瘤药美罗华、丙肝药物派罗欣、直肠癌药物安维汀、肺癌药物特罗凯等在中国有售。赫赛汀和美罗华在中国有超过10年的销售历史,特罗凯在中国也销售了5年。

### 尚无赔偿机制

据了解,我国现行的《药品不良反应管理办法》中,并没有任何条例规定企业应该向受害者作出赔偿,因此目前国内尚缺乏药品不良反应相关赔偿机制。有专家认为,对药品不良反应建立救济机制比赔偿机制更为合理。

国家食品药品监督管理局药品评价中心专家孙忠实曾表示,以往国内出现药品不良反应事件,大多数情况都是医院、药企、患者在相关部门协调下,自行决定一个赔偿金额,私下处理了之。这反映出我国在医药管理方面存在的弊端。

## 京郊「柴火棍书屋」



◀▲“柴火棍书屋”内外景



在北京市郊的怀柔区雁栖镇交界河村,一座由4万余根柴火棍包裹外围的书屋是当地一道独特的景观。

该书屋名为“篱苑书屋”,由清华大学教授李晓东设计建造。整栋

书屋总建筑面积170平方米,主体结构采用方钢焊接,外墙和房顶使用钢化玻璃,再以4万根长短一致的柴火棍装饰。

书屋里陈列着文学、史学等各类图书1万多册,可供当地村民和游客阅读学习。

走进书屋,阳光透过夹在立面及屋顶玻璃当中的柴火棍射入室内,形成篱笆状斑驳柔和的光影,带给人们不一样的阅读感受。

新华社发(卜向东摄)

### 实施细则征求意见稿借鉴京沪经验

## 广州车牌配额一半竞拍一半摇号

本报讯 综合消息:广州的中小客车总量调控措施近日终于出台。它既不是上海的车牌拍卖,也不是北京的摇号,而是两者皆取——每月1万辆车将采用有偿竞拍和无偿摇号模式分配。

广州市交通工作领导小组办公室日前通报了《广州市中小客车总量调控管理试行办法》及其实施细则的“征求意见稿”,在试行期内,采取“有偿竞拍+无偿摇号”模式分配中小客车增量配额指标。正式方案预计不会超过8月份出台。

### 竞拍收入用于公交

按照“征求意见稿”,广州行政区域范围内中小客车试行总量调

控。中小客车取得配置指标后方可在广州办理注册、转移及转入广州的变更登记。办法有效期内,全市中小客车增量配额为12万辆,各占50%的比例通过无偿摇号和有价竞拍方式分配。竞拍所得收入由广州财政专户储存,实行收支两条线,专项用于城市公共交通事业支出。

指标管理机构受理指标申请后,每月26日组织摇号,摇号结果在指定网站上公布。个人未取得配置指标的有效编码保留3个月,在保留期

内自动转入下一次摇号基数。

### 竞拍者需缴保证金

申请参加指标竞拍的单位和个人,需缴纳保证金,并根据参与竞拍情况支付有关费用。指标管理机构每月组织一次竞拍。

单位和个人应当自取得指标之日起6个月内办理完成车辆登记手续,逾期未办理的,视为自动放弃。

单位或个人转移、报废名下在广州登记的中小客车需要更新中小

客车的,可以自办理完成车辆转移、注销登记之日起6个月内提出申请,直接取得中小客车更新指标。

### 简单限制难解困境

广州市机动车保有量已超过240万辆,全路网晚高峰平均车速已逼近20公里/小时的国际拥堵警戒线。

北京在15年间,汽车保有量从100万辆暴增到500万辆。自去年实施摇号限购政策以来,第一年就

挡住了约60万辆的新车增量。

上海从1994年就开始车牌控量,据测算,如果当时不采取措施,到2010年底,汽车保有量就可能达到338万辆,而实际仅为170余万辆,这被认为是目前上海交通未出现严重拥堵的最重要因素。

同济大学交通工程系主任杨晓光说,如果简单采取限制性措施,可能会掩盖造成拥堵的真正原因。只有通过提高道路资源利用率,大力发展公交优先举措,才能改观“堵城”困境。行业专家贾新光则指出,治堵不能只盯着私家车,私车对于交通的冲击是“潮汐式”的,而大量公车却是全天连轴转,这种影响应该评估。

新华社发(贝青)