

科创之声

“减肥神药”不可滥用

近日,国家药品监督管理局在官网公布4起药品网络销售违法违规典型案例(第六批),其中3起均涉及网红减肥产品司美格鲁肽。

司美格鲁肽是一种GLP-1受体激动剂类药物,研发初衷是用于控制血糖治疗2型糖尿病,但因显著的减重效果而受到不少减肥人群的追捧,尤其是经过一些名人的背书,司美格鲁肽成为新晋“减肥神药”。这种药物效果如何?是肥胖人群的福音吗?我们要从正反两方面来看。

从正面看,司美格鲁肽是经过国家药监局批准的处方药,经医生诊疗后可以合理用药。

国家药监局已经批准了多家公司的司美格鲁肽制剂,根据用途不同分为“控糖版”和“减重版”两类,主要成分相同,但剂量不同,针对的疾病也不一样。前者主要用于2型糖尿病患者,后者主要用于长期体重管理,两者不能相互替代。

与现代社会人们巨大的减肥需求形成

鲜明对比的是,目前全球获批的合规减肥药品十分有限。历史上曾有多款减肥药在获批上市后,又因在大规模使用中被发现增加了心血管疾病和癌症风险等副作用而被禁用。如今,以司美格鲁肽为代表的GLP-1类药物提供了新的减重思路,为减肥领域带来了新的希望,但“减肥神药”的称谓还是过于片面和夸张了。

从另一方面看,司美格鲁肽适用人群有严格限制,也存在副作用,不能实现人们“靠打针躺平减肥”的幻想。

司美格鲁肽的用药安全性虽然经过临床验证,但仍然存在多种不良反应,且有严格的适用人群范围。以下两类人群可以考虑用其减肥:体重指数大于30的肥胖人群;体重指数在27到30之间,且存在至少一种体重相关合并症的人群。在开具司美格鲁肽处方之前,医生要对患者进行较为全面的评估。

“无法偷懒”和“面部变老”两大问题,是此前减肥药都不能解决的通病,司美格鲁肽

也不例外。使用司美格鲁肽后,需要配合饮食和运动一起减重,否则一旦停药,体重可能会迅速反弹,因此它不是懒人减肥药。司美格鲁肽不仅减脂肪,还减肌肉,不少使用者出现“司美格鲁肽脸”现象,即面部因肌肉和皮下脂肪流失而出现松垮和皱纹,就像“老了十岁”。“第一批注射司美格鲁肽的人已经后悔了”“司美格鲁肽脸”等话题都曾登上社交媒体热搜榜。

从国家药监局公布的违法违规案例看,目前存在未经医生诊疗处方,从非正规渠道自行购买使用此类药品的情况,对使用者来说,这很冒险。一方面,用药者不属于适用人群或未经专业人士指导合理用药,会损害身体健康;另一方面,从非正规渠道购买使用此类药品,可能存在成分不明、剂量不准、掺杂使假等质量问题,不仅无法保证治疗效果,还可能引发严重毒性反应,甚至威胁生命安全。

当然,市面上并没有特别理想的减肥药,这对医药企业来说也是一个机遇。有多

家中外药企瞄准了“减脂增肌”这个赛道,希望开发出既能减脂又能增肌且副作用还小,比司美格鲁肽效果更显著的减肥新药。从庞大的市场需求看,这样的减肥药一旦出现,必将成为下一个现象级“爆款”,接住“泼天的富贵”。但新药研发要通过“临床验证”这一关,证明其有效性和安全性,这需要足够的时间和真实的临床数据。

对于超重人群及肥胖症患者来说,世界上并不存在想象中的懒人“减肥神药”,必须在医生指导下,结合健康生活方式合理用药,才能实现长期体重管理。管住嘴、迈开腿、睡好觉,这样的生活方式干预才是最基本、最健康、最长效的减肥之道。



本报记者

沈慧

服务消费热起来③

□ 本报记者 韩秉志 唐一路 周琳

激发服务业发展新动能

《中共中央关于进一步全面深化改革、推进中国式现代化的决定》对完善发展服务业体制机制作出了重要部署,并提出全面实施跨境服务贸易负面清单,推进服务业扩大开放综合试点示范,鼓励专业服务机构提升国际化服务能力。推动放宽服务业市场准入,有助于提供更多高品质供给,有效激发经营主体活力,增强国内国际两个市场两种资源的联动,形成多元化、多层次的服务消费体系,助力经济高质量发展。

提升开放水平

9月12日,2024年中国国际服务贸易交易会(以下简称“服贸会”)在北京开幕。服贸会已成功举办十届,是中国服务业和服务贸易高质量发展的生动写照,为构建开放型世界经济作出了积极贡献。

作为享受国家服务业扩大开放综合示范区和中国(北京)自由贸易试验区“两区”政策叠加红利的城市,近年来,北京在“两区”建设方面取得显著成效,服务业开放水平不断提高,对构建国际一流营商环境和产业发展良好生态发挥着助力作用。

北京朝阳区作为国际消费中心城市主承载区,堪称北京市“第一消费大区”。今年以来,为加大服务业对外开放力度,朝阳区以畅通生产要素流动为抓手,提升外籍人员来华工作、学习、旅游便利度。蓝色港湾成为外籍游客来京旅游热门打卡点。在商场中,外国友人通过境外银行卡刷卡,仅用几秒钟就能顺利完成支付。

北京科锐国际人力资源股份有限公司高级市场总监刘萌萌表示,人力资源服务业的蓬勃发展,是朝阳区国际化和开放化程度不断提高的一个缩影。

在上海,更多海外优秀文化作品在上海首发、首演、首映、首展,服务消费国际化、品牌化趋势明显。据悉,2024年上海大型演出有望创新高,梅奔、东体等主要大型演出场所的预订总场次和票房有望超去年。而“柏林爱乐在上海”、音乐剧《剧院魅影》等世界名团名剧也陆续来到上海,与上海市民“面对面”。

上海市商务委主任朱民表示,随着上海居民消费观念不断升级,消费方式不断拓展,服务消费的产品、场景、载体也日益丰富,相应的消费基础设施也更加完备,服务消费已经进入快速增长轨道。

优化供给质量

近日,商务部、国家卫生健康委、国家药监局印发通知,提出将在医疗领域开展扩大开放试点工作。商务部新闻发言人就医疗领域开展扩大开放试点问题答记者问时表示,本次医疗领域的开放试点,既是中国积极主动扩大自主开放的重要实践,也是中国以开放为各国企业提供发展新机遇的实际行动。

在提升公共服务水平方面,北京朝阳区开创了贸易数字化合作新模式,改善海关检验检疫模式,优化国际化政务服务,并深入推进包容审慎监管。在权益保护机制方面,朝阳区打造国际商事仲裁中心,完善知识产权保护体系,让企业更好感受执法温度。

北京市朝阳区商务局副局长李琼表示,未来,朝阳区将持续以优良“软环境”筑牢发展“硬支撑”,加快推进创新举措落地,为多元开放主体提供更高的服务质量,进一步激发“两区”建设增长活力。

政策推动是服务消费提质增速发展的重要一环。3月份,上海市人民政府印发了《上海市促进服务消费提质扩容的实施方案》,旨在加快推动服务消费发展,推动消费提质升级,更好发挥消费在经济发展中的基础性作用。方案中提到,到2027年,上海服务零售额占社会零售总额的比重将超过50%;到2035年,这一比重将进



一步提升至超过60%。同时,还提出了涵盖文旅、体育、健康、养老、信息、金融、教育、餐饮、家政、居住和交通11个服务消费领域的37项促进举措。

“上海在服务消费各领域形成一批新增增长点,全面提升上海服务消费的国际知名度、品牌集聚度、消费便利度和政策引领度。”朱民说。

金融“活水”也是拓展服务消费的重要抓手。比如,为支持服务消费高质量发展,农业银行天津市分行持续加强网点适老化改造,适老化率已达97%。农业银行天津市分行运营管理部总经理王辉表示,一方面,该行同步升级适老金融服务,增设适老化设施,聚焦老年人高频业务场景;另一方面,研发出多项老年客群保护性反诈模型,实时短信发送涉诈风险提示,守护好老年客群资金安全。

强化创新驱动

针对当前服务业扩大开放面临的准入、行业监管等方面的体制机制障碍,扩大制度型开放,推动管理体制变革,成为北京朝阳区不断探索的实践路径。

北京市朝阳区发展和改革委员会相关负责人介绍,通过不断提升跨境金融便利化水平,建立制度型开放新优势,国际金融机构在朝阳区加速聚集。

据悉,朝阳区立足“首都国际金融集聚区”“国际保险+再保险中心”“国际创投集聚区”发展定位,构筑国际资本交互枢纽。最新数据显示,朝阳区金融机构已超1800家,其中外资(合资)机构近400家,占北京市总量的三分之二以上。

“今年年初,朝阳区加速落实北京深化国家服务业扩大开放综合示范区建设2.0方案,在全市率先推出‘区级示范区2.0方案’,推动形成一批引领性、首创性成果。截至6月底,88条任务中已完成47条,完成进度过半。”李琼表示,按照方案,朝阳区力争在三年到五年内,打造成为金融服务完善、创新生态繁荣、高端产业集聚、监管高效便捷、法制保障多元、辐射带动作用明显的国家服务业扩大开放综合示范区。

天津强化滨海新区改革开放龙头带动作用,实施自贸区提升行动,深化服务业扩大开放试点,主动对接国际高标准经贸规则,营造市场化、法治化、国际化一流营商环境。

据悉,天津目前已形成20余项服务业扩大开放综合试点案例,积极谋划推出新一轮先行先试政策。接下来,天津将围绕塑造制度型开放新优势,着力打造制度创新策源地,深化服务业扩大开放综合试点,在金融、医疗、电信、消费、养老等领域争取更大力度的先行先试。

多地免收高速通行费——

畅通氢能车发展赛道

中国经济网记者 马瀚明 张懿

□ 据不完全统计,截至目前,已有陕西、山东、吉林、四川以及内蒙古自治区鄂尔多斯等地出台氢能汽车免收高速通行费举措。

□ 目前,已有多家国内外企业推出氢燃料电池汽车产品并投入使用。未来,氢能汽车有望成为新能源汽车乃至整体汽车行业全新增长极。

据不完全统计,截至目前,已有陕西、山东、吉林、四川以及内蒙古自治区鄂尔多斯等地出台了氢能汽车免收高速通行费的相关举措。

中国汽车流通协会商用车专业委员会秘书长钟渭平表示,免除氢能车辆高速通行费,是推动购车补贴向运营补贴转型的一次重要尝试。以用车补贴的形态助力氢能汽车的发展,也是进一步落实国家全面推动新能源发展的一项举措。

中国国际经济交流中心科研信息部部长景春梅认为,免除氢能车辆高速通行费可以有效降低氢能车用户使用成本,进而有力推动氢能车的使用和推广,有效带动整体氢能产业发展。

2020年至今,《新能源汽车产业发展规划(2021—2035年)》《氢能产业发展中长期规划(2021—2035年)》《关于加快推动制造业绿色发展的指导意见》等文件陆续出台,明确了氢能的能源属性和战略地位。2023年,国家标

准委、国家发展改革委、工业和信息化部等六部门联合发布《氢能产业标准体系建设指南(2023版)》,这是国家层面首个氢能全产业链标准体系建设指南,被业内视为我国氢能产业标准化的顶层操作手册。今年8月,中共中央、国务院印发的《关于加快经济社会发展全面绿色转型的意见》明确提出,要推进氢能制储运用全链条发展。

景春梅介绍,此前,我国对氢的应用一直集中在化工领域。氢能车的发展应用相对于电动汽车起步较晚,两者形成了“错位互补”格局。相关各方持续推动氢能车在汽车产品上的应用,目前已有多家国内外企业推出氢燃料电池汽车产品并投入使用。

上汽集团早在2001年就启动了凤凰一号燃料电池汽车项目,目前上汽旗下捷氢科技已成功推出捷氢启源M4H燃料电池电堆。目前,上汽大通MIFA氢在国内燃料电池乘用车市场占有率高达70%。

现代汽车旗下盛图氢燃料电池轻卡上市

后即可获得大批订单;今年6月批量交付了多辆用作物流车的氢燃料电池轻卡。

在商用车领域,上汽大通已于2017年在广东佛山批量投放了FCV90氢燃料电池车,作为当地开发区内通勤班车使用。

在2022年北京冬奥会期间,北汽福田提供515辆欧辉氢燃料电池客车,为北京延庆赛区及张家口赛区提供服务保障。

据中汽协数据,今年1月至7月,国内燃料电池汽车累计销量3476辆,同比增长8%。氢燃料电池汽车的发展目前已经进入产业成型、产品布局完善的良性发展阶段。

然而,机遇与挑战并存。据了解,氢气爆炸极限的体积浓度是4.1%至74.2%,这就要求氢气在制作、运输、储存、使用等环节需要更多的措施来保障安全,氢气制备、运输以及加氢站建设的成本也较高。目前,加氢站数量不足,氢能车用户加氢相对不便。

景春梅表示,这些问题产生的原因是多方面的,既有核心原材料、零部件的研发、生产问题,也有包括制、运、储等方面技术尚未突破的问题。

现代商用车相关负责人表示,在行业发展初期,遇到问题在所难免,随着各项利好政策的落地实施,氢能车会进入更快的发展轨道。届时,氢能车保有量不断提升,全产业链的各项成本也会大幅下降,用户的使用和采购成本必然会随之降低。

“随着氢能技术的不断突破,氢能汽车的采购、应用成本肯定都将随之降低,应用场景也将越发广泛。未来,氢能汽车有望成为新能源汽车乃至整体汽车行业全新增长极。”钟渭平说。

本版编辑 孟飞 李苑美 编 王子莹
来稿邮箱 jrbgzb@163.com