

富士康否认撤离内地

北京商报讯(记者 石飞月)6月17日,针对此前网络流传的“富士康撤离内地”传闻,富士康科技集团官方微博信号发布声明辟谣,称日前富士康内地各园区生产经营有序进行,无撤离现象发生。

声明指出,作为全球化运营企业,秉持“长期、稳定、发展、科技、国际”的经营宗旨,富士康自1988年投资内地,31年来伴随改革开放步伐,与内地共同发展成长;未来,富士康仍将持续扎根内地,深耕发展。

长期以来,富士康都将内地员工视作集团最宝贵的财富,结合集团“云、移、物、大、智、网+机器人”转型方向,持续推动集团人才“本土化、本地化、年轻化”,助力内地产业工人转型升级。

声明强调,针对近期个别自媒体刻意曲解事实、恶意抹黑富士康的行为,富士康将保留通过法律手段维护集团形象及利益的权利。

工信部排查新能源汽车安全隐患

北京商报讯(记者 钱瑜 实习记者 刘晓梦)针对近期新能源汽车自燃事故频发,相关部门开始出台监管政策。6月17日,工业和信息化部装备工业发展中心发布《关于开展新能源汽车安全隐患排查工作的通知》。

通知指出,要求各新能源汽车生产企业对本公司生产的新能源汽车开展安全隐患排查工作,重点对已售车辆、库存车辆的防水保护、高压线束、车辆碰撞、车载动力电池、车载充电装置、电池箱、机械部件和易损件开展安全隐患排查工作,前期已进行过检查的车辆,可不再重复检查。

《通知》显示,新能源乘用车专项排查将分为运营类车型、私家车两类。对于出租车、网约车、物流车、公交车等高使用强度的运营类车辆,应按照行驶里程和监控平台数据分析结果设定排查比例。行驶10万公里以下的排查比例不低于5%,行驶10万-20万公里的排查比例不低于10%,行驶20万公里以上的不低于20%,动力电池故障较多的车辆应适当增加排查比例。

此外,对于私家车,生产企业应明确告知用户,车辆触发何种条件时应回店检修。触发条件应包括:车辆正常行驶里程或使用年限间隔,车辆发生碰撞、泡水等意外情况,车辆仪表出现严重故障报警信号等。生产企业通过监控数据发现车辆达到上述触发条件时,应及时通过电话、短信、车辆报警等方式提醒用户回店检查维护。

同时,企业应当承担新能源汽车安全第一责任,对发生起火燃烧事故的,企业应及时开展事故调查,生产企业应在12小时内将事故的基本信息,48小时以内将事故详细信息,主动上报新能源汽车工作联席会议牵头部门和装备中心。对于本次排查,新能源汽车生产企业应2019年10月底前完成,并向装备中心报送安全隐患排查的组织情况、实施情况等。

滴滴试水网约车聚合模式

北京商报讯(记者 魏蔚)针对滴滴接入第三方网约车服务商的消息,滴滴公关部相关人士向北京商报记者回应:滴滴在成都接入“秒走打车”,用户通过滴滴App不仅可以选择滴滴快车、专车等服务,还可以选择“秒走打车”平台的服务。不过,该人士并未透露“滴滴聚合模式未来的扩张计划”。

北京商报记者体验发现,滴滴成都用户在发出叫车订单后,页面下方会出现多种出行业务选择,包括快车、优享、秒走打车等。以太古里美食街到成都双流国际T2航站楼为例,快车、优享、秒走打车的预估价分别为43.1元、48元、42.6元。秒走打车是同程艺龙旗下的网约车平台。

值得注意的是,几乎在滴滴上线“秒走打车”的同时,美团打车在成都开始试点聚合模式,接入的移动出行平台包括首汽约车、曹操出行、神州专车、AA出行等出行服务商提供的出租车、经济、舒适、商务、豪华五种打车服务。

美赞臣等21款奶粉变更配方获批

北京商报讯(记者 钱瑜 实习记者 黄亚亚)6月17日,国家食品药品监督管理局发布最新一批婴幼儿奶粉配方注册名单显示,美赞臣、伊利、味全、大庆乳业的21款奶粉变更配方获批。

根据获批名单,配方奶粉产品包括美赞臣安儿宝的1段、2段、3段奶粉;伊利沛能的1段、2段、3段奶粉;伊利赋能星的1段、2段、3段奶粉;味全爱施嘉的1段、2段、3段奶粉;味全欧贝儿的1段、2段、3段奶粉;味全美瑞儿的1段、2段、3段奶粉;以及大庆牌婴儿配方奶粉的1段、2段、3段。

根据国家食药监总局要求,存在产品配方变更前后有明显差异、营养成分表发生变化、企业搬迁导致生产地址发生变化、生产工艺类型发生变化的情况才需要重新申请产品配方注册。

自5月以来,食药监局发布的婴幼儿奶粉配方注册名单全是奶粉配方的变更,奶粉配方的注册申请相较而言少了很多。对此,乳业专家宋亮表示,奶粉配方变更主要有两个原因,一是有些企业需要进行配方升级,这需要企业提交一些相关医学文献和临床试验证明材料;二是配方需要调整,比如像乳铁蛋白的短缺,或者是其他营养元素无法跟上市场要求,需要企业进行配方调整。同时,配方变更比起配方注册相对简单,有些配方可能与新的市场实际需求有差距,所以要变更一下配方。

青蒿素：科研之得与商用之憾

“一旦疟原虫对青蒿素联合疗法产生抗药性,疟疾将无药可治,人类势必遭遇一场浩劫。”好在,多年攻坚之后,屠呦呦团队找到了克制之道。不过,作为青蒿素的发明国,囿于专利问题,中国却未能在医药市场分割到这块巨大的蛋糕,40年来,始终在这场20亿美元的生意中为国际巨头“打工”。

概念股涨停

6月17日一早,新华社公布了屠呦呦团队重大的科研突破——疯狂的疟原虫产生抗药性,青蒿素不能坐以待毙。报道称,针对近年来青蒿素在全球部分地区出现的“抗药性”难题,屠呦呦及其团队经过多年攻坚,在“抗疟机理研究”“抗药性成因”“调整治疗手段”等方面取得新突破,于近期提出应对“青蒿素抗药性”难题的切实可行治疗方案。

事实上,在今年4月25日的第12个世界疟疾日,国际权威期刊《新英格兰医学杂志》就已刊载了屠呦呦团队的“青蒿素抗药性”合理应对方案,引发业内轰动。

根据屠呦呦的说法,解决“青蒿素抗药性”难题意义重大:一是坚定了全球青蒿素研发方向,即在未来很长一段时间内,青蒿素依然是人类抗疟首选高效药物;二是因青蒿素抗疟药价格低廉,每个疗程仅需几美元,适用于疫区集中的非洲广大贫困地区人群,更有助于实现全球消灭疟疾的目标。

受“青蒿素抗药性”等研究获突破消息影响,A股医药制造行业板块于6月17日大涨,板块内个股掀起涨停潮。东方财富数据显示,当日,医药制造指数高开0.58%,之后快速拉升,呈现强势上涨态势,涨幅一度达到2%左右。截至北京商报记者发稿,医药制造指数报19463.12点,涨1.68%,涨幅居于61个行业板块之首。

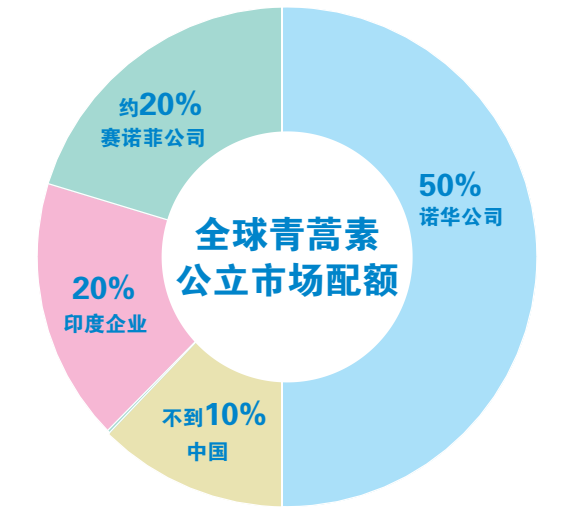
作为负责开展相关临床试验的公司,昆药集团亦“一字涨停”。数据显示,昆药集团开于9.69元/股,首单成交1.31万手,成交金额1271万元。截至北京商报记者发稿,昆药集团买一价位上尚有超80万手封单排队买入。

国家药品监督管理局《药物临床试验批件》显示,由屠呦呦团队所在的中国中医科学院中药研究所提交的“双氢青蒿素片剂治疗系统性红斑狼疮、盘状系统性红斑狼疮的适应证临床试验”申请已获批准。昆药集团股份有限公司(昆药集团)作为负责单位开展临床试验。

6月17日晚,昆药集团发布公告称,公司目前销售的青蒿素类产品用途均为疟疾治疗,且对公司业绩影响较小。此外,公司双氢青蒿素片治疗红斑狼疮项目目前尚处于临床二期患者入组阶段,该新药研发是项长期工作,存在诸多不确定因素,存在较大的研发失败风险,请广大投资者注意投资风险。

原料供应商

青蒿素抗药性研究的新突破无疑将给中国本土企业带来新希望。由于抗疟药主要用于非洲等欠发达国家,大部分该类药物都由政府或国际基金组织采购,进入当地医保系统。因此要被列入采购目录,制药



商首先要获得世界卫生组织专家的批准才能有资格进入销售授权名单,这是大部分抗疟药制药商面临的**最大瓶颈**。

要想进入以上国际组织的药品采购清单,必须要经过一定的GMP认证,其中最主要的就是WHO-PQ认证与PIC认证,这两道关卡卡住了中国青蒿素生产企业。所谓GMP,是一套适用于制药、食品等行业的强制性标准,要求企业从原料、人员、设施设备、生产过程、包装运输、质量控制等方面按有关法规达到卫生质量要求。

截至目前,仅有瑞士的诺华、法国的赛诺菲、中国复星控股的桂林南药以及小部分的印度制药企业获得销售牌照。据了解,中国青蒿素及其衍生生物的药品生产行业中,只有桂林南药的注射用青蒿琥酯于2014年6月通过了WHO-PQ认证,但这只是注射剂,在抗疟市场上用量较小。片剂中,目前还没有任何一家国内药企通过认证。

不过,在青蒿素的原料方面,中国对产业链具有绝对的控制优势。云南昆药集团副总裁徐兆能指出:“全球抗疟药及其衍生产品的收入大约15亿美元,但是中国制药厂商的市场份额不到1%,大多数中国本土企业是抗疟药物原材料青蒿的供应商。”昆药集团是中国最大的青蒿种植商,该公司向瑞士制药巨头诺华等提供抗疟药物用的青蒿素化学衍生品。

国家原食品药品监督管理局总局数据显示,目前中国共有53条与青蒿素这一药物相关的药品批文,涉及16种产品、24家药品生产企业。北京华方科泰制药公司总经理包军表示,上述企业大部分是给境外药品公司做代工,仅有5家企业在国内拥有抗疟药青蒿素的批文。

一位不愿具名的药企负责人称,两个月内他将成立新的公司,彻底从青蒿素中脱离出来:“青蒿素药品利润空间太低了,如果一家公司只是生产青蒿素,没有其他项目或者产品打包生产,账是平不了的。”

此外,抗疟药原料利润微薄也打击了农民种植的积极性。有报告称,青蒿价格曾一度低至5元/公斤,比起2005年的22元/公斤大幅下跌。

错过的蛋糕

上世纪六七十年代,屠呦呦团队与中国其他机构合作,发现了青蒿素,开创了疟疾治疗新方法。但作为青蒿素的发明国,中国的青蒿素产业在国际上并没有赢得与其相匹配的地位。

抗疟药物市场是一块大蛋糕。据WHO估计,全球每年有接近2亿人感染疟疾,32亿人面临罹患疟疾的风险。这块大蛋糕由公立市场把控,即由WHO与盖茨基金会、全球基金等国际机构与组织计划采购。

据上海复星医药产业公司总裁助理逯春明估计,仅全球基金每年用于抗疟方面的预算就有20多亿美元,其中相当一部分用于购药。数据显示,在占总额80%以上的青蒿素公立市场上,诺华公司占50%左右,赛诺菲公司占20%左右,印度企业占20%。

事实上,在青蒿素被发现之前,抗疟药就由瑞士诺华公司主导。彼时的主流抗疟药叫做“甲氟喹”,而来自中国的抗疟药物——科泰复从一开始就没有确定专利权,而是免费向所有患者提供。

屠呦呦及其研究团队为什么没有及时申请专利呢?在北京市保护知识产权服务中心从事知识产权保护工作多年的郝青指出,我国首部保护知识产权法《专利法》在1984年才出台,在《专利法》出台之前,我国没有专利申请机制,专利发明的所有人无法在我国境内提出专利保护申请。

不过,据郝青介绍,屠呦呦成功提取青蒿素时,我国的《专利法》虽还未颁布,屠呦呦及其团队仍可向国外申请专利保护。

但屠呦呦及“5.23”研究团队在青蒿素上的研究成果,经原卫生部批准之后,从1977年开始,以集体名义陆续在公开刊物发表论文。论文的公开发表,披露了青蒿素的提取技术。郝青指出,如果要申请的专利技术在论文中公开发表过,则失去了各国专利法都规定的“新颖性”要求,无法获得专利权。

中国中医科学院中药研究所首席研究员姜廷良透露,虽然青蒿素的专利权不在我国,但以青蒿素为基础而开发的衍生药物依旧可以申请专利:“我们目前正在申请相关衍生药物的专利,相信青蒿素的相关研究成果会越来越多”。

在屠呦呦成功提取青蒿素之后,以青蒿素为基础而开发的衍生药物专利申请一直在持续中。对青蒿素的专利检索发现,自1985年以来,向国家知识产权局递交的青蒿素相关申请约有826件,发明专利申请798件,其中有223件已获得授权。

北京海虹嘉诚知识产权代理有限公司总经理张涛分析称,我国应该建立起一套可持续发展的商业运作模式来支撑知识产权的申请、应用和保护。国外的专利研发许多都是企业在做,一旦发现有商业应用前景的技术,会立即投入大量资金进行专利申请和市场转换,而在我国,很多研发是科研机构在做,专利权与生产力之间的衔接不完善,加上不正常的引导,很难产生可持续发展的专利保护模式。“只有做好申请策略设计,完善背后的商业机制,将专利与市场衔接起来,专利保护问题才能从根本上得到重视和解决。”张涛说。北京商报记者 常蕾 杨月涵 高萍 姚倩

Special focus

理想造车难理想

北京商报记者注意到,如果能够完成此次融资,理想估值将接近29亿美元,该数字已超过在美国上市的另一家国内头部造车新势力蔚来目前的市值,这也意味着理想在估值方面排名造车新势力前列。

交付落后对手

理想成立于2015年,尽管早于国内大部分新势力企业,但理想的造车之路却波折不断。成立之初,理想定位于城市智能交通服务商,并规划了两款车型,低速纯电动车SEV和定位中高端的SUV。

2017年2月,理想在江苏常州斥资2.8亿元注册江苏心电汽车有限公司,经营范围为新能源汽车、专用(改装)车、挂车、汽车车身的制造及销售等。此后,理想又投资1.6亿元成立常州车之南标准厂房建设有限公司,后者经营范围为标准厂房的投资、开发与建设等。

显然,理想希望通过自建工厂而不是代工的方式实现量产。然而,自2017年5月国家相关部门暂停审批新能源汽车生产资质后,理想便难以通过此途径直接获得造车资质。直到公司成立三年多后,理想的资质之路才取得突破性进展。2018年12月,理想以6.5亿元价格收购力帆汽车100%股权,由此间接获得造车资质。

经历一系列波折后,与早在2018年就已实现规模化交付的蔚来、小鹏等新势力企业相比,理想的量产进程明显慢了半拍。2019年4月,理想首款定位中高端市场的SUV产品“理想ONE”对外开启预定,计划2019年四季度开始交付用户。

差异化竞争

尽管未能抢占市场先机,但理想选择相对小众的技术路线,并借此使产品获得一定的性能优势。据了解,理想ONE是一款采用增程式技术方案的新能源车型,比纯电动车拥有更长续航里程。而从价格上看,理想ONE售价为32.8万元,高于国内多数造车新势力产品,但明显低于蔚来ES8等车型。目前,蔚来ES8六座版补贴前售价为45.6万元起,小鹏G3售价为22.78万元,威马EX5起售价则未超过20万元。

不过,理想的对手不止如此。5月31日,特斯拉中国宣布,国产版Model 3标准续航升级版续航里程为460公里,起售价为32.8万元,这与理想ONE的售价完全一致,且预计交付时间同样为2019年底至2020年一季度。

中国汽车工业协会秘书长助理许海东表示,特斯拉降价及在中国建厂,对中国自主品牌汽车来说是一个很大的冲击。由于特斯拉良好的品牌效应及营销能力,如果按照此前的计划,上海工厂未来年产能可达到50万辆的话,会加剧整个国内新能源汽车市场的竞争压力。

“对于理想而言,无论价格、续航里程上的优势,还是品牌上的劣势,都有待时间进行检验。”业内人士认为,由于大量竞争对手的产品早已投放市场,理想已没有试错的机会,眼下最重要的是全力冲刺理想ONE的量产工作。如果能顺利完成融资,并加快速量交付,理想还存在后来者居上的机会。

北京商报记者 钱瑜 濮振宇