

全球首个！ 辉瑞新冠口服药有望年底上市

近日，医药巨头辉瑞公司公布，他们正在研究可以口服的抗新冠药物，如果一切顺利，那么该药有望在今年年底完成三期实验并投入市场。

辉瑞新冠口服药有望年底上市
CNBC27日报道，辉瑞首席执行官阿尔伯特·伯拉(Albert Bourla)证实，他们正在研究可以口服的抗新冠药物(PF-07321332)，针对轻症患者；除此之外还有一种静脉注射型药物，针对已经住院治疗的患者。

伯拉预测，如果一切顺利，监管机构也能迅速行动，那么该药有望在今年年底完成三期实验并投入市场。

据法媒此前报道，辉瑞公司今年3月在其官网发布消息称，已开始对一种口服抗新冠病毒药物进行临床试验，研究人员招募了60名受试者，以评估药物的安全性和耐受性。这是全球首个进入临床试验的口服新冠治疗药物。

总部设于纽约的辉瑞公司表示，正在进行第一阶段试验的新冠口服药物，是一种蛋白酶抑制剂，它通过抑制病毒在人类细胞中复制所需的一种酶发挥作用。

据辉瑞首席科学官多尔斯特(Mikael Dolsten)今年3月底接受媒体采访时表示，目前实验没有出现意料之外的情况，顺利的话，一期结果可能在数周之内就能得出，更大规模的二期、三期实验最早可能在二季度开始。

另一种注射药也在初步临床试验
报道称，与此同时，辉瑞公司也在研究一种静脉注射的蛋白酶抑制剂PF-07304814，该药物目前正在新冠住院患者中进行初步临床试验。

辉瑞与德国制药商生物科技(BioNTech)联合研发的新冠疫苗已在美国获得紧急使用授权，但是卫生专家指出，彻底结束疫情需要治疗药物和疫苗结合使用。

辉瑞表示，临床前研究表明，这种药物显示出“强效的”抗病毒活性。由于这是一种口服药物，新感染病毒的人可以在医院外服用。研究人员希望这种药物能够阻止新冠蔓延，让人们远离医院。

辉瑞新冠疫苗对12至15岁人群百分百有效

另据CNBC报道，辉瑞公司今年3月31日表示，在一项针对12至15岁儿童(18岁以下)的研究试验中，该公司与德国企业BioNTech合作研发的新冠疫苗的有效率为100%。

辉瑞表示，该疫苗在此年龄段的儿童体内产生了“强劲”的抗体反应，测试中没有一人出现副作用，超过了此前针对16至25岁人群的试验效果。

此前，BioNTech的一名发言人证实，该公司与辉瑞启动了针对半岁至11岁儿童的新冠疫苗临床试验。

据了解，目前辉瑞疫苗已获



一名行人走过辉瑞公司纽约总部门前。

批准为16岁以上人士接种。对于年龄介于16至25岁的人士，出现的副作用与成年人一样，但只属中度，包括注射部位疼痛、头痛、发烧及疲倦。

另外，以色列的一项新研究表明，辉瑞公司和BioNTech的新冠疫苗对所有年龄段，包括60岁

以上的人群均同样有效。以色列的Clalit研究所和哈佛大学的研究人员进行的一项研究显示，建议的两剂在注射第二剂的一周后，辉瑞疫苗为所有人群提供了约94%的预防冠状病毒的保护。研究还发现，该疫苗对预防严重疾病有效率为92%。

超100亿美元！三星李健熙遗属向社会回馈其六成遗产

近日，已故三星集团前总裁李健熙的遗嘱被公开，遗嘱中李健熙将其遗产中的60%回馈社会。继承税高达12万亿韩元创历史新高。

韩联社报道，李健熙的遗属28日在继承税缴纳时限即将到来之际，发布遗产回馈社会计划，宣布将李健熙遗产中的60%回馈社会。

李健熙的遗属需缴纳的继承税高达12万亿韩元以上，创下历史新高。

三星方面将出资1万亿韩元设立传染病专科医院，帮助患有

癌症、稀有疾病的儿童接受治疗。

三星还将向国家美术馆等机构捐赠李健熙生前收藏的2.3万件美术作品。

李健熙是三星创始人李秉喆三子。1978年李秉喆去世后，李健熙正式接手三星集团，并在1993年通过“新经营宣言”，当时他在强烈的危机意识下，召集高阶干部于德国法兰克福开会，提出“改变一切”的经营方针，强调“除了老婆和孩子，其他都要换掉”，不仅成为三星变革的名言，也带领三星推进品质管理变革。

李健熙于去年10月25日去

世，享年78岁；他的财产包括三星附属公司的股权，价值170亿美元。

韩五大经济团体建议赦免李在镕

近日，韩国政商界呼吁赦免三星电子副会长、三星集团实际控制人李在镕的呼声越来越响。他们认为，在各国纷纷发力半导体的情况下，韩国若想保住自己的优势地位需要李在镕回来掌舵三星。

韩联社23日报道据财界消息，韩国经营者总协会、大韩商工会议所(大韩商会)、中小企业中

央会、韩国贸易协会、韩国中企企业联合会五家经济团体计划下周正式向政府提交关于赦免李在镕的建议书。

经营者总协会已起草建议书草案，并在前一天与其他经济团体进行了沟通协商，计划下周正式提交该建议。经营者总协会会长孙京植本月16日出席副总理与经济团体首长座谈会时曾向经济副总理兼企划财部长官洪楠基口头提出赦免李在镕的建议，其他经济团体首长也附议，为五家经济团体联名建议政府赦免李在镕埋下“伏笔”。洪楠基19日出席

国会质询政府工作会议时表示，经济团体首长日前建议赦免李在镕，将把有关内容转达给有关部门。

另外，社会各界团体和人士也纷纷呼吁政府赦免李在镕。大韩佛教曹溪宗25个教区总部的住持们12日向政府提交请愿书，呼吁从宽处理李在镕。釜山市机张郡郡守吴奎锡和大韩老人会也建议政府赦免李在镕，青瓦台网站上也不断上传关于赦免李在镕的请愿。

车企龙头更是“投资大佬”

特斯拉靠“卖碳”一季度豪赚5亿



特斯拉(Tesla)近日虽负面新闻缠身，但随着一季度财报出炉，终于迎来好消息：公司一季度营收超百亿美元，连续第七个季度实现盈利。业内注意到，盈利大头不是卖车，而是比特币和“碳币”(碳排放积分交易)。有媒体戏称特斯拉是“卖碳翁”。据称，特斯拉头3个月已靠卖碳积分赚了5.18亿美元。

车企龙头更是“投资大佬”

实业和金融，特斯拉两手都在抓，但天平倾斜得厉害——该公司于26日美股盘后发布2021年第一季度财报，数据显示，一季度总营收103.89亿美元，净利润

4.38亿美元，创史上最高季度盈利纪录，也是连续七个季度实现正盈利。

特斯拉主业表现不错，汽车业务总营收90.02亿美元，同比增长75%。特斯拉在一季度交付了近18.5万辆汽车，创历史新高。据CNBC报道，特斯拉CEO马斯克(Elon Musk)在周一的财报电话会议上透露，新版Model S将于今年5月开始交付，Model X将于今年第三季度开始交付。

财报释放了不少好消息，如特斯拉克服了现在电动车行业普遍的“缺芯”困扰，正在为“新供应商生产的新芯片开发固件”，位于

得州和德国柏林的新厂以及电池大厂即将投产，电动卡车Semi也即将交付……同时，公司也承认了一些问题，如一季度未生产一辆高端线的Model S和Model X SUV，仅交付了2020辆老款；马斯克承认生产新版Model S“面临的挑战超乎预期”，还承认特斯拉今年仍可能面临供应链方面的挑战。

如果说在造车、卖车领域特斯拉成绩不错但压力重重，那么在投资领域，特斯拉明显更游刃有余。据成都红星新闻“红星资本局”、北京《新京报》“贝壳财经”报道，一季度特斯拉通过出售比特币获利1.01亿美元，占净利润近1/4。

另外，特斯拉一季度靠“碳币”交易(即出售碳排放积分)赚了5.18亿美元，这笔钱100%为公司利润。

成都《每日经济新闻》指出，去年第二到第四季度，特斯拉“卖碳”收入约4亿美元，借此扭转了2019年的亏损状态。若扣除比特币和“卖碳”的超6亿美元所得，特斯拉今年一季度净利润或实际为负。

“卖碳”5年赚了35亿

特斯拉“卖碳”收入超过“卖车”已不是新闻，2020年特斯拉净利润为7.21亿美元，碳积分收入

则高达16亿美元。上海第一财经梳理特斯拉近5年的财报指出，从2016年的2.15亿美元到2020年猛增至16亿，特斯拉5年“卖碳”的收入已超过35亿美元。

碳积分交易的概念源于1968年，美国经济学家戴尔斯首先提出了“排污交易”概念，即建立合法的污染物排放权利，令环境资源可以作为商品进行交易。1990年，加利福尼亚州推出“ZEV(零排放车辆)法案”，对不同规模的车企设定了不同的碳排放目标，碳排放未达标须支付罚款，未达标的车企可以向其他公司购买碳排放积分，如果碳积分不达标则将被逐出加州市场。据CNN此前报道，这一制度已在美国11个州推行。

2016年，时任中国财政部部长楼继伟透露，中国正效仿“加州模式”研究碳积分交易制度。2017年9月，中国发布《乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法》，2020年6月发布了修改版，明确了2021-2023年新能源汽车积分要求。

中国的规定与“加州模式”类似，对车企的碳排放作出了具体要求，也允许交易积分。据《上海汽车报》报道，中国汽车技术中心曾发布1000-1500元(人民币，下同)/分的“指导价”，彼时因

供大于求，所以“卖不上价”，在中国工信部平台之外的积分交易价格仅为100-200元/分。

2019年后，中国官方加大扶持新能源汽车，碳积分价格开始一路走高。今年4月初，路透社曝出中国合资企业一汽大众从特斯拉处购买碳积分，成为首家向特斯拉购买碳积分的中国车企。据称此次交易价格为3000元/分，这是2020年底特斯拉的报价(457美元)。

第一财经称，截至2020年底，中国有11家车企的积分超过10万，特斯拉一马当先，有超86万分。而随着产能扩大，碳积分也会随之增加，“卖碳”生意前景光明。

特斯拉“碳币”还能卖10年

除了大众，从特斯拉手里买碳积分的传统车企还有菲亚特克莱斯勒(FCA)、通用(GE)，这两家公司都于2019年初首次承认向特斯拉购买碳积分。据美国环保署当年3月的一份报告，2017年所有车企都达到了环保标准。但业内人士透露，“几乎每个汽车制造商都在以某种形式购买碳排放积分”。

造燃油车的企业们用花钱买积分，造电动车的公司卖积分创收，此类交易日益活跃，是否有违制定碳排放法规的初衷？业内人士指出，买“碳币”只是车企在过渡期的权宜之计，大车企终将彻底转型，如通用计划于2035年停产所有燃油车，沃尔沃(Volvo)、捷豹路虎(JLR)到2030年全部电动化，届时它们都不再需要从其他车企处购买碳积分。