

“无痛”分娩推广还存哪些难题

新华社北京12月3日电(记者 廖君 赵丹丹 闫睿)国务院办公厅近期印发的《关于加快完善生育支持政策体系推动建设生育友好型社会的若干措施》提出,加强生殖健康服务,指导各地将适宜的分娩镇痛以及辅助生殖技术项目纳入医保报销范围。

将分娩镇痛纳入医保,有利于进一步推广这一技术,让更多产妇免受生产之痛。记者调查发现,我国分娩镇痛普及率在逐步提高,但部分地区应用比例依然偏低。

多地加大力度推广“无痛”分娩

“用了‘无痛’分娩后,虽然还是能感受到一点疼痛,但生产过程中确实轻松多了。”不久前刚生完二胎的成都市民秦女士告诉记者,8年前生头胎时没用“无痛”分娩,疼了一天一夜。“这次感觉好多了,没那么受罪。”

近年来,相关部门出台多个文件推广分娩镇痛。2018年,国家卫生健康委发布《关于开展分娩镇痛试点工作的通知》,之后确定了900多家医院作为第一批国家分娩镇痛试点医院;2022年,国家卫生健康委等17部门印发《关于进一步完善和落实积极生育支持措施的指导意见》,提出“扩大分娩镇痛试点,规范相关诊疗行为,提升分娩镇痛水平”。

四川大学华西妇产儿童医院产科医生夏伟说,从所在医院来看,通过大力宣传、完善配套,分娩镇痛接受度较高。“目前医院每年自然生产的孕妇平均约1万例,其中8000多例采用了分娩镇痛。”

根据国家卫健委发布的数据,与2015年相比,2022年900多家试点医院分娩镇痛率从27.5%提升到60.2%。

但我国不同地区分娩镇痛的开展情况存在较大差异,部分地区尤其是西部地区和县级以下医疗机构分娩镇痛率较低。记者在中部地区某地级市采访发现,2023年,当地不同医疗机构的分娩镇痛率从12%到47%不等,平均在30%左右。

中华医学会麻醉学分会原副主任委员、中国医师协会麻醉学医师分会原会长姚尚龙说,今年6月,根据湖北省333家二级以上公立医院统计,湖北省分娩镇痛率达60.4%;根据各地统计数据估算,目前全国分娩镇痛率约为50%。

推广仍面临三大难题

业内专家表示,分娩镇痛推广还面临认知不足、麻醉医生短缺、费用门槛高三个难题。

不久前,武汉市民李女士预产期在即,她决定选择“无痛”分娩,却遭到家里老人的反对,担心往身体里注射麻药会伤到孩子。“还好老公坚定地站在我这边,支持我的决定,不然还不知道得多受多少苦。”李女士说。

对分娩镇痛心存疑虑的人不在少数。“会不会对宝宝智力有影响”“会不会引发产后腰痛”“会不会增加产程”“用了真的一点都不疼吗”……多位医生表示,临床中经常有人询问此类问题。

“有些人习惯在网上找攻略,但网上有不少说法缺乏科学依据,容易误导人。”华中科技大学同济医学院附属同济医院麻醉科副主任周志强说,我国分娩镇痛技术已经十分成熟,最常用、最安全的是椎管内镇痛中的硬膜外麻醉,能够帮助大多数产妇减轻60%至90%的疼痛。大量案例证实,使用的药物对产妇和新生儿几乎没有影响。

多位基层妇产科医生表示,有的产妇害怕“自己生”;有的担心如果顺产不顺利,中途改剖腹产更麻烦;有的考虑孩子上学时间,刻意要求胎儿出生日期。这些因素导致目前医院剖宫产比例较高,分娩镇痛总体普及率较低。

除了主观因素外,还有部分产妇虽想“无痛”却遭遇现实难题。一名网友说,去年国庆期间生产,由于值班麻醉医生去了急诊室,没有其他麻醉医生为她实施分娩镇痛,她疼了18个小时。

不少医护人员坦言,分娩镇痛的麻醉过程需要麻醉师陪伴,但我国麻醉师人数偏少,尤其是综合医院手术量很大,麻醉师往往分身乏术。有的县级医院因为麻醉医生数量少,也较少向产妇推广分娩镇痛。

成都市第一人民医院妇产科医生陈妍告诉记者,孕妇生产的时间很难固定,经常是半夜突然要生产,医院需要配备专门麻醉师进行保障,基层医院确实存在困难。在一些孕产专科医院,剖宫产、人工流产等手术量相对较大,麻醉师常常只能在两台手术的间隙为产妇进行分娩镇痛的麻醉操作。

另外,费用也是阻碍一些家庭选择分娩镇痛的原因。选择分娩镇痛相比普通自然生产多出上千元麻醉费用。“在一些偏远的县市、乡镇,产妇是否选择分娩镇痛,费用也是主要考量因素,不少人舍不得。”湖北省荆门市人民医院产科主任罗志平说。

加快政策落地 加大推广力度

今年,国家医保局印发《产科类医疗服务价格项目立项指南(试行)》,将“分娩镇痛”“导乐分娩”“亲情陪产”等项目单独立项,鼓励医疗机构积极开展分娩镇痛等服务。部分地区已将分娩镇痛相关费用纳入医保报销范围。

姚尚龙说,目前,全国没有统一的分娩镇痛收费标准。“医生陪伴在产妇身边实施镇痛并保障其安全,往往需要数小时。若收费标准过低,付出与回报难以匹配,会影响麻醉医生的积极性。”姚尚龙呼吁,应该使麻醉医生的工作得到相应的价值体现,推动分娩镇痛的进一步普及。

华中科技大学同济医学院附属同济医院产科常务副主任乌剑利等人建议,通过系统化培训,提升麻醉师技术水平,如组织一些医院进行麻醉经验分享,重点讲解急难危重情况的处理,打消基层医院对开展分娩镇痛的顾虑和胆怯。

陈丽建议,除了国家相关主管部门官方的宣传手段外,可以在适龄人群中利用新媒体手段,加大宣传推广力度,特别是在孕检人群中增加相关科普内容的推送讲解,提升知晓度。

重庆开通国产大飞机C919首个商业航班



12月3日,搭乘国产大飞机C919重庆首个商业航班首航客机的旅客,在下机后兴奋地用手机进行自拍。

12月3日10时58分,随着中国东航最新引进的第九架C919执飞MU5421“上海虹桥—重庆”航班顺利飞抵重庆江北国际机场,国产大飞机C919重庆首个商业航班正式开通。重庆成为继上海、成都、北京、西安、广州、太原之后,中国东航C919执飞航班的第7座城市。

据介绍,此次执飞“上海虹桥—重庆”的MU5421航班飞机编号为B-657T,是全球首架具备全国产客舱局域网服务功能的C919客机,每个座椅都有“客舱局域网”提示标签,能够为旅客提供更加丰富的机上娱乐体验。

新华社记者 刘潺 摄

长征系列火箭发展看点解析

新华社北京12月3日电(记者 宋晨)12月3日下午,长征三号乙运载火箭发射任务取得圆满成功,实现了我国首个单一型号火箭100次宇航发射。

长征三号乙运载火箭有何亮点?长征系列运载火箭未来有何规划?记者采访了中国工程院院士、中国航天科技集团一院长征三号甲系列运载火箭首任总指挥兼总设计师龙乐豪。

长征三号乙运载火箭缘何能创“百发”纪录?

问:长征三号乙运载火箭缘何能创“百发”纪录?

答:长征三号乙运载火箭与长征三号甲运载火箭、长征三号丙运载火箭共同构成长征三号甲系列运载火箭。长征三号乙运载火箭于1993年获批立项,从1996年首飞到完成100次发射历时28年,是我国宇航发射次数最多的单一型号火箭,承担了多个国家重大工程任务,将北斗、嫦娥、风云等“乘客”送入预定轨道。

长征三号乙运载火箭是一款适应性很强的运载火箭,其运载能力可以覆盖世界绝大多数应用卫星的质量,使得它可以兼顾国际商业发射和国家重大工程任务。长征三号乙运载火箭可以用于超同步转移轨道或低倾角同步转移轨道发射,以及深空探测器发射,还可以在飞行过程中实现侧向机动变轨、多次起旋、消旋、定向等,这也是其能成为我国宇航发射次数最多的单一型号火箭的原因。

本次任务中,型号团队围绕产品流程优化、可靠性提升、产品化等方面对火箭开展了多项技术优化。同时加强质量管控,细化解形成近50项成功措施,确保任务顺利实施。

新一代载人运载火箭研制进展如何?

问:我国新一代载人运载火箭工作进展如何?

答:目前,我国新一代载人运载火箭——长征十号系列运载火箭研制工作正有序推进。新一代载人运载火箭是为发射新一代载人飞船和着陆器而全新研制的高可靠、高安全载人运载火箭,未来能将我国奔月轨道运载能力由8.2吨提升至27吨,填补我国载人登月能力空白。

这一火箭具有安全可靠、性能先进、流程创新、扩展灵活等特点,并且以新一代载人运载火箭为基础,可以发展近地空间站载人 and 载货等系列化衍生构型,推进我国载人运载火箭升级换代,满足空间站运营任务及各种应用卫星发射需求。

我国将通过新一代载人火箭研制,攻克发动机多机并联、低频弹性控制、故障诊断及容错重构等关键技术,进一步提升火箭可靠性。

当前,长征十号系列运载火箭已完成一子级动力系统试车等大型试验,按照研制计划后续还将持续开展一系列试验项目,对各系统设计进行全面验证。

长征系列运载火箭未来还有哪些规划?

问:长征系列运载火箭未来还有哪些规划?

答:面向未来,长征系列运载火箭的发展方向为“大、快、高、低”——即大运载能力、快速反应、高可靠性和低成本。这四点将是未来我国运载火箭发展的关键词。

根据我国运载火箭型谱化发展规划,重型运载火箭是下一代运载火箭的核心标志,将支撑我国奔月轨道运

载能力达50吨,填补近地轨道运载能力100吨级空白,实现跨越发展,满足深空探测和近地空间大规模运输等中长期发展需求。

同时,重型火箭研制具有极强带动性,可充分带动先进设计、高端制造、原材料、元器件等相关基础工业的发展,加速我国制造业转型升级,带动我国高端装备发展,推进制造强国建设。通过重型运载火箭研制,可攻克超大直径箭体结构设计制造、大推力高性能发动机设计制造、连接器自动对接、大功率伺服机构等关键技术,将显著提升我国航天科技水平,有力支撑航天强国建设。

此外,研制可重复使用运载火箭将大幅降低进出空间的成本,提高产品周转效率,支撑主流载荷高频次发射和全球极速运输服务。

新型火箭研制是否会结合人工智能技术?

问:新型火箭研制是否会结合人工智能技术?

答:智能飞行技术与运载火箭总体设计技术发展相辅相成,结合运载火箭总体设计技术发展历史和趋势,可将智能飞行技术发展分为四个阶段,自动控制阶段、有限智能飞行阶段、增强智能飞行阶段、全面智能飞行阶段。

我国长征系列运载火箭经历了前三个阶段的发展,正通过研制新一代载人运载火箭迈向第四阶段。这一阶段航天运输系统将有效融合人工智能技术,建立全生命周期、全系统的智能健康检测系统,实现火箭本体自主修复。

同时,还将具备交互式学习能力,可通过多智能体天地协同学习、多智能体的协同重构,自主适应环境和本体状态变化,具备不确定性故障适应能力。

“年三十”连续5年“缺席”并非新鲜事

新华社天津12月3日电(记者 周润健)还没进腊月门,一则“未来5年都没有年三十”的消息就引发公众关注。消息称,2025年至2029年的连续5年都没有年三十。这几年的年三十都去哪儿了?影不影响人们过年?听听专家怎么说。

中国天文学会会员、天津市天文学会理事杨婧介绍,农历是我国的传统历法,以月球绕地球运行周期并兼顾地球绕太阳运行周期而制定,是一种阴阳合历。农历月主要根据月亮圆缺变化的周期而制定。在现代天文学中,已经可以根据月亮和太阳的高精度位置模型

准确算出一整个月相的变化周期约为29.5306天,这一周期被定义为“朔望月”。

由于一个月的天数要用整数表示,因此有时是小月(29天),有时是大月(30天),而且大小月的出现并非一大一小或一小一大间隔排列,也有可能连续几个大月或连续几个月的小月,这需要通过精确的计算来确定。

如果腊月正巧碰上农历小月,就是29天,则没有腊月三十(民间俗称年三十、大年三十)。杨婧表示,年三十“缺席”的情形差不多每隔几年就会出现一次,甚至还有可能会连续“缺

席”。不过,由于“朔望月”平均长度稍长于29.5天,所以每年大月出现的次数要稍多于小月,这也导致有年三十的农历年份要比没有年三十的农历年份多。据统计,未来26年,也就是到2050年,有年三十的年份共有14次。

没有了年三十,过年就会失去灵魂吗?“不会!岁末的最后一个晚上,民间习惯称为‘除夕’。因此,不管腊月是29天还是30天,它都是农历年的末尾,其团圆之意仍旧在,且已经是约定俗成,不会影响除夕的存在,也不会影响人们过年的心情。”民俗学者、天津社会科学院研究员王来华说。