

科创之声

太空旅游何时成行

9月9日,中科学航液体动力系统试验中心在广州从化落成,我国首个商业航天动力系统测试平台正式启用。中科学航公司现场发布力鸿系列可重复使用飞行器,这是我国首型面向太空旅游的完全可重复使用飞行器,具备30次以上重复飞行能力。预计2028年提供太空旅游服务,飞行器最多可一次搭载7名乘客,它将飞跃冯卡门线,让乘客感受约4分钟的失重体验。

这一消息引发了广泛关注,也让人们对太空旅游的期待愈加强烈。那么,太空旅游究竟何时能够真正成行?

太空旅游绝非简单的“飞天”体验,要从“概念”走向“常态”,仍面临三大挑战。

首先,可重复使用运载器是降低太空旅游成本的关键,但其研制涉及材料科学、推进技术、控制工程等众多尖端领域。火箭的垂直回收、无损着陆、快速检测与再次发射,每一个环节都充满挑战。美国SpaceX公司的猎鹰9号火箭有多次失败记录,首次完成发射与首次完成

回收之间足足相距5年半。美国蓝色起源公司的新谢泼德号,虽成功完成其首次载人太空旅游,但也曾多次发生故障,足见技术难度。

其次,商业旅游要求载人航天的生命保障系统万无一失。太空中极端的温度、辐射环境,以及失重状态下的人体生理反应,均需精密应对。旅游不是搏命,在海拔100公里高度的冯卡门线上进行一次短暂的亚轨道飞行,虽说只是入门级别的太空旅游,也需确保乘客安全往返,任何疏漏都可能造成灾难性后果。

最后,成本控制仍是商业化的重要瓶颈。SpaceX提供的轨道级太空旅行价格为5500万美元,维珍银河公司亚轨道飞行票价为45万美元。去年,中国商业航天初创公司深蓝航天在淘宝上预售了两张2027年亚轨道飞行的船票。时长12分钟的太空旅行原价为每人150万元人民币,以100万元的折扣价出售,两张船票上架不到4分钟便售罄。这样昂贵的票价显然不够亲民。未来能否通过技术迭代与规模化生产降低价格,决定着

太空旅游市场能否真正打开。

尽管挑战巨大,太空旅游产业还是前景可期。

国际市场,维珍银河、蓝色起源已实现亚轨道旅游试飞,SpaceX甚至将游客送至国际空间站。这些实践验证了技术可行性,培育了初期市场。

国内市场,政策支持力度不断增强。《国家民用空间基础设施中长期发展规划(2015—2025年)》提出鼓励社会资本步入航天领域后,我国商业火箭和商业卫星公司不断涌现;2024年,商业航天作为“新增长引擎”被写入《政府工作报告》,地方产业协同加速布局。

有公司预测,全球太空旅游市场规模2030年可能达到3000亿美元,中国占比有望超30%。

太空旅游的真正“成行”,不仅指技术实现,更意味着产业成熟与大众接纳。当前阶段,太空旅游仍属富豪的游戏,想普及需突破三重关隘。一是持续技术优化,提升安全性

与可靠性。二是大幅降低成本,使中产阶层有望消费。三是建立法规标准,规范从业资质、安全认证与保险制度。只有形成完整的商业闭环,太空旅游才能从冒险者体验转变为可持续产业。

可以预见,太空旅游不会一夜之间飞入寻常百姓家,但每一次发动机试车、每一次系统验证,都是向星辰大海迈出的坚实一步。中国商业航天正从“造火箭”走向“卖体验”,太空旅游将不再只是梦想。



本报记者

朱双健

视点

物流枢纽联通南北买卖东西

日前,国家发展改革委印发通知,将30个国家物流枢纽纳入新一批建设名单。国家物流枢纽分为港口型、陆港型、空港型、商贸服务型、生产服务型、陆上边境口岸型六大类。其中,生产服务型国家物流枢纽依托大型厂矿、制造业基地等,为工业、农业生产提供原材料供应、中间产品和产成品储运等服务。生产服务型国家物流枢纽如何发挥作用?记者进行了采访。



服务产业发展

本报记者 柳洁



国家发改委近日印发通知,公布新一批国家物流枢纽建设名单,武汉生产服务型国家物流枢纽成功入选。这是武汉国家枢纽建设又一突破性进展,将重塑新时代“九省通衢”地位。

武汉生产服务型国家物流枢纽选址于武汉经济技术开发区,枢纽以沌口工业站、江盛汽车滚装码头等核心物流设施为依托,组建由武汉金融控股集团旗下武汉建投公司牵头的枢纽运营联盟。通过整合存量资源、布局增量项目,整合干线物流组织、多式联运转运、区域分拨及配送、国际物流、物流集成服务、供应链物流服务六大基本功能,延展物流金融及供应链金融、平台服务、应急物流、保税物流四大延伸功能。

一座城市能级的跃升,背后往往是现代物流业的突破提升。武汉经开区聚集了10家整车企业、14座整车工厂和1400余家汽车零部件企业。随着生产服务型枢纽加速建设,本地汽车品牌迎来更畅通、便捷的物流通道。武汉现代物流研究院物流所副所长胡海介绍,武汉经开区的汽车想要运往海外,一般要先走公路运到上海或太仓出海,车辆的物流成本就要加在汽车的定价中。有

了物流枢纽,“车谷造”不仅能通过枢纽的铁路水路通道运出,也可通过枢纽的集散功能和增值服务,规模化走公路物流,降低运输成本,“武汉产”汽车将更具市场竞争力。

同时,随着国家生产服务型物流枢纽落户,武汉经开区将吸引更多车企及零部件厂商聚集,有利于武汉深化物流业与制造业融合,支撑汽车产业进一步发展。按照规划,到2030年,枢纽将实现三大核心目标:货物吞吐量突破1000万吨,企业物流成本平均降低12%以上,干线运输规模占比提升至30%以上,成为支撑制造业高质量发展的物流新引擎。

武汉市发改委相关负责人表示,当前,武汉市正在按照国家物流枢纽建设方案加速推进枢纽功能完善,加快推进中铁伊通物流中心二期、通津港及配套基础设施一期等重点项目建设。通过优化多式联运体系、调整运输结构、拓展国内外物流通道,枢纽将深度融入“双循环”新发展格局,实现制造企业物流降本提质增效。未来,将努力打造成为“立足中部、辐射全国”的制造业供应链组织枢纽,“链接国内、联通全球”的产业国际物流组织平台,“创新引领、产城融合”的国家物流枢纽经济区。

集聚辐射效能

本报记者 管培利

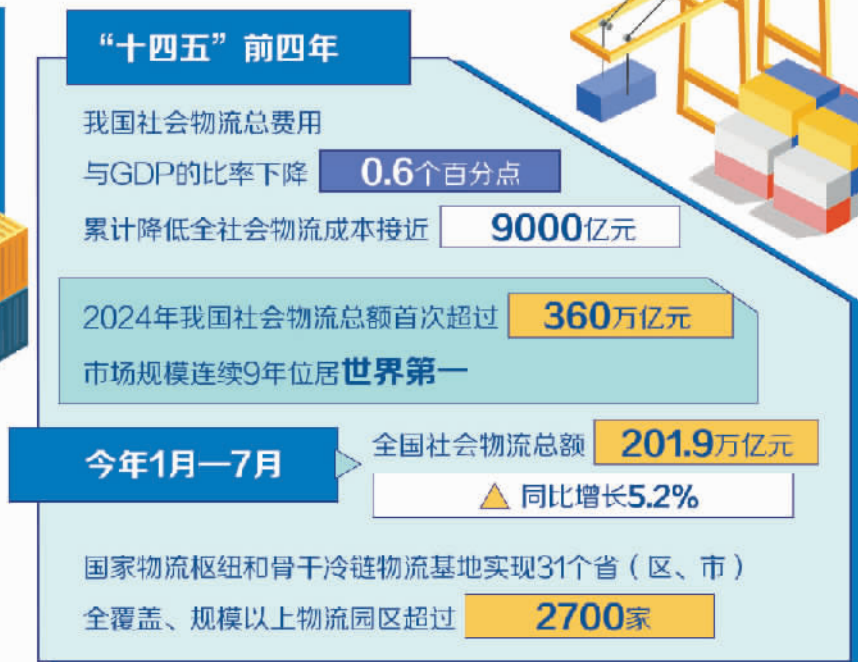


两条国际铁路——中老铁路、中越铁路交会,区位优势独特;钢铁、蔬菜等特色产业优势巩固,开放型经济发展快速;制造业物流、大宗物资物流需求持续增长……依托区位优势、交通、资源、产业、物流等综合优势,云南省玉溪市近年来积极打造千亿元级现代物流业,培育发展枢纽经济。国家发展改革委日前公布的30个国家物流枢纽建设名单中,“玉溪生产服务型国家物流枢纽”入选,玉溪服务高质量共建“一带一路”和云南建设面向南亚东南亚辐射中心取得突破性进展。

玉溪市外办副主任、玉溪生产服务型国家物流枢纽工作专班规划建设组组长范崇磊介绍,玉溪国家物流枢纽有3个发展定位。一是辐射南亚东南亚国际物流枢纽中心,承载面向南亚东南亚双向开放和中老、中越双通道枢纽组织功能;二是西南产业链供应链协同组织中心,更大范围集聚产业要素,优化资源配置,赋能重点产业发展;三是昆玉枢纽经济通道经济创新发展引擎,依托昆玉同城化发展,形成开放型产业集聚区和国际产业合作走廊。

据悉,玉溪国家物流枢纽由研和片区、化念片区构成,拟规划发展空间约9.8平方公里,两片区通过中老(玉磨)铁路和昆磨高速衔接。研和片区位于中老铁路、中越铁路交叉点,设置国际集装箱作业区、多式联运中转区、海关监管作业区、智慧冷链物流区、区域分拨配送区、国际物流总部基地等十大功能区;化念片区围绕大宗生产物资集散需求,设置大宗物资堆存加工区、成品钢材加工周转区、回收物资堆存区等六大功能区。玉溪市商务局副局长陈蓉表示,将加快研和片区和化念片区基础设施配套建设完善,提升物流服务能力 and 效率;优化整合物流园区、货运场站等存量设施,扩大枢纽辐射能级;聚焦农产品冷链、保税物流、跨境电商等,招引龙头企业参与物流枢纽的投资建设运营。

“玉溪市将以规划建设和招商运营为重点,用好大通道,做强大物流,发展大产业。”玉溪市副市长陈建军表示,将加快枢纽片区产、供、销项目建设,优先保障枢纽片区用地、用能、用水等要素支撑;加快枢纽建设运营与高原特色农业、制造业、商贸业融合,加力发展冷链物流、供应链物流;依托枢纽设施资源,引进物流企业、电商企业、第三方物流企业入驻发展,培育本土物流龙头企业。



浙江省台州市椒江区集装箱码头,货轮在泊位上有序装卸作业,码头桥吊高效运转。

文 瑞摄(中经视觉)



做好协同文章

本报记者 童政

日前,南宁生产服务型国家物流枢纽成功入选国家物流枢纽建设名单。“南宁先后获批陆港型、商贸服务型、生产服务型3种类型国家物流枢纽和国家骨干冷链物流基地,是广西唯一一批多种类型国家物流枢纽的城市,也是全国为数不多的‘3枢纽+1基地’综合物流枢纽城市,标志着南宁物流枢纽空间体系得到进一步健全完善。”南宁市发展改革委经济贸易和西部陆海新通道建设管理科科长江发将说。

据了解,南宁生产服务型国家物流枢纽由南宁港六景港区和牛湾港区构成,六景港区距离平陆运河起点平塘江口约53公里,南宁港是西南地区经北部湾港出海的重要中转枢纽,周边联动东部新城、邕宁新兴产业园等园区,

围绕新能源材料、新能源汽车及零部件、化工新材料等产业,通过江海联运、多式联运,有效提升物流运输效率。南宁生产服务型国家物流枢纽2024年货物吞吐量490.85万吨,同比增长3.3%。

据介绍,建设生产服务型国家物流枢纽,将更好地服务平陆运河经济带发展,更有利于推动产业在东部新城以及平陆运河沿线集聚,更有效发挥枢纽对工业生产的支撑带动作用,对完善平陆运河经济带产业链供应链、推动南宁与西部陆海新通道沿线城市协同发展、高质量发展具有重大意义,能够有效助力广西加快打造国内国际双循环市场经营便利地、粤港澳大湾区重要战略腹地、沿边临港产业园。

今年9月1日起,新版强制性国家标准《电动自行车安全技术规范》(GB 17761—2024)正式实施。旧车还能销售和上路吗?

记者走访北京多家线下电动自行车门店了解到,新国标实施后,线上门店正在进行新旧标准产品切换,目前仍有在售的(GB17761—2018)国标电动自行车。据了解,新国标落地设置了3个月的销售过渡期,旧国标车允许销售至2025年11月30日。从12月1日开始,不管是网上还是实体店,都将全面禁止销售旧国标车。经销商表示,近期正在清理库存,并对旧国标车给予一定的优惠,如到期仍有余货,厂家会直接召回。

据了解,新国标明确规定电动自行车最高设计车速不得超过25km/h,并要求超过25km/h时电动机自动停止动力输出。同时,为了杜绝改装行为,新国标通过完善电池组、控制器、限速器等防篡改技术指标和检测方法,增加互认协同功能,落实“一车一池一充一码”,从技术上提高了非法改装门槛。

目前,电动自行车产品普遍使用大量塑料作为功能件和装饰材料,以满足消费者对电动自行车外观的个性化需求。但由于塑料本身具有可燃性,这些材料在发生火灾时会加速火势蔓延并释放大量有毒气体。因此,新国标中增加了“电动自行车使用的塑料的总质量不应超过整车质量的5.5%”的要求。

为提升消费者使用体验,新国标将铅蓄电池车型整车重量限值由55公斤调整至63公斤,续航里程可以达到60公里至70公里,可减少充电频次。同时,不再强制安装脚踏骑行装置,提升产品的实用性,节约生产成本,也为消费者提供更多的车型选择空间。同时,鼓励安装后视镜、转向灯,提高车辆行驶安全性。

“电动自行车新国标的正式实施,不仅是简单的标准升级,更是对电动自行车产业的系统升级,以此来解决行业长期积累的深层次问题。”对外经济贸易大学国家(北京)对外开放研究院副教授卢福永表示,新国标的实施一是解决核心安全问题,限速25km/h有助于减少高速行驶带来的风险,完善防篡改技术指标等举措也有助于减少改装引发的事故;二是促进产业升级,通过技术标准、产品质量标准、认证等方式提升产品品质,解决行业恶性竞争乱象,促进产业可持续发展;三是提高公共治理效能,交管部门更容易制定清晰的电动自行车类别管理标准,商务部门也可通过“以旧换新”等政策助力产业升级。

针对新国标实施以后,消费者如何选购新车,北京市海淀区市场监管局产品质量安全监督管理科副科长陈颖给出了建议,消费者在选购新国标电动自行车时,可以查看CCC认证和产品合格证,按照相关法律法规要求,每一辆出厂销售的电动自行车都应有“一车一证”的产品合格证,购买时需仔细核对合格证上的产品型号、整车编码等信息参数与实车是否一致。若要进一步核实产品合格证真伪和CCC认证证书有效性,可扫描产品合格证上的二维码,或登录全国认证认可信息公共服务平台(cx.cnca.cn)查询确认,避免买到不合格产品。

不少消费者对自己的旧车能否继续使用表示担心,卢福永表示,消费者已经购买的旧国标车还可继续使用,也可以多多关注当地“以旧换新”政策,以免错过优惠换车的机会。



更多内容

扫码观

