

抢滩万亿市场 太空竞争转向综合服务输出

6月14日,“中国正在太空布下一盘大棋”的话题登上微博热搜。同时,北京、天津、上海及杭州等地近期也加速布局太空算力。据前瞻产业研究院预测,2025—2030年,中国商业航天行业将进入发展黄金期,预计2030年中国市场规模将达到8万亿元。

有关分析认为,我国多地集中发力太空算力,不仅是为了破解地面算力发展遇到的现实制约,向太空拓展算力空间,更是为了抢占未来科技与产业战略制高点,天基算力网络关乎数字基础设施自主可控,影响未来产业发展格局。随着传统的卫星制造、火箭发射等硬件业务逐步走向成熟,增长空间趋于平稳,依托在轨资源开展的数据处理、智能计算、天地互联等新业态,连接起上下游众多产业,能够持续释放增长潜力,成为拉动市场扩容的核心动力。

多地加码太空算力

北京太空智算研究院近日在北京经济技术开发区注册成立。该院将围绕星载算力芯片、星间激光通信、太空能源与散热、天地一体化网络及空间安全标准等方向开展关键共性技术攻关,搭建覆盖从技术研发、中试验证、在轨测试到成果转化的全链条服务体系,并计划于2028年前完成首发试验星研制与发射。

北京市首个太空算力产业创新中心也于近日宣布落地海淀区,该中心重点布局六大核心攻关方向,涵盖太空原生算力芯片、高性能太空算力载荷、卫星平台与地面验证系统、太空专用大模型、天地一体通信测控组网、太空算

力服务运营,全面贯通“芯片—硬件—平台—智能—网络—应用”全栈产业链条。

此前,国家超级计算天津中心联合航天神舟科技公司、飞腾、曙光、中电科蓝天、航天518所、特种化学电源全国重点实验室等,正式宣布组建“太空数智基础设施联合攻关体”;上海太空算力产业生态伙伴计划正式启动成立,并同步启动首个重大产业行动“星枢计划”;杭州则依托之江实验室,以“三体计算星座”为核心载体,推动人工智能模型在轨部署与实时处理,构建从卫星制造、核心载荷到数据应用的完整产业链。

在空天智能经济首席专家朱克力看来,当前我国太空算力整体处在技术验证与试点落地并行的发展阶段,已经完成基础技术攻关,逐步从实验室走向实际在轨应用。行

业整体呈现出国家统筹引导、区域错位发展的清晰趋势。天地一体算力网络成为共识,行业发展重心从单纯的卫星部署,转向算力调度、数据处理、智能应用等全链条建设,多方合力推动太空算力稳步向前发展。

抢占未来科技与产业战略制高点

6月12日,埃隆·马斯克旗下的美国太空探索技术公司(以下简称“SpaceX”)登陆纳斯达克交易所。此次上市,SpaceX将发行价锁定在135美元/股,按发行5.556亿股计算,其募资规模约750亿美元,成为资本市场史上规模最大IPO。

业内普遍认为,SpaceX创下IPO纪录,释放出全球资本对商业航天价值的高度认可,也标志着行业迈入资本驱动、市场化运营的全新发展阶段,会吸引更多资本、人才、资源涌入全球商业航天领域,轨道、频谱等太空资源的竞争也随之进入白热化阶段,倒逼各国加快相关领域的规划与落地步伐。

“太空算力与商业航天属于深度依存、彼此成就的关系,商业航天搭建起卫星、运载、轨道资源等物理载体,是太空算力落地运行的基础条件;太空算力则丰富了商业航天的业务形态,提升产业链整体附加值,为行业开辟全新盈利路径。”朱克力表示,多地集中发力太空算力,不仅是为了破解地面算力发展遇到的现实制约,向太空拓展算力空间,更是为了抢占未来科技与产业战略制高点,天基算力网络关乎数字基础设施自主可控,影响未来产业发展格

局。随着传统的卫星制造、火箭发射等硬件业务逐步走向成熟,增长空间趋于平稳,依托在轨资源开展的数据处理、智能计算、天地互联等新业态,连接起上下游众多产业,能够持续释放增长潜力,成为拉动市场扩容的核心动力。

从全球竞争看,苏商银行特约研究员付一夫认为,我国在太空算力的发展上,具备多重内生优势。首先,顶层规划持续加码,相关领域被纳入新兴基建范畴,政策环境稳定向好;其次,国内已搭建起完整的航天产业链,国家队与民营市场主体互补协作,产业配套能力完备;此外,依托制造业基础,航天装备量产能力稳步提升,整体运营成本持续优化;同时,国土治理、民生服务、行业监测等多元应用场景,也为产业落地提供了广阔空间。

针对未来万亿级太空经济市场,朱克力表示,会朝着组网规模化、应用多元化、成本持续下行的方向演进,航天发射逐步走向常态化、航班化,天地融合的智能应用会不断落地,产业形态也从单一装备制造转向综合服务输出。全球竞争格局也将逐步清晰,形成头部引领、多方追赶的态势,头部主体凭借先发优势和全产业链能力占据主导地位,其他国家和地区则立足自身技术特色,深耕细分领域寻求突破。我国想要在国际竞争中掌握更多主动权与话语权,仍需攻克不少现实瓶颈。例如,提升星载高端芯片、核心元器件的性能,持续补齐相关技术短板;加强在轨服务、算力运营等高附加值业务的商业化能力,同时,深度参与国际轨道频谱规则、行业技术标准制定等。

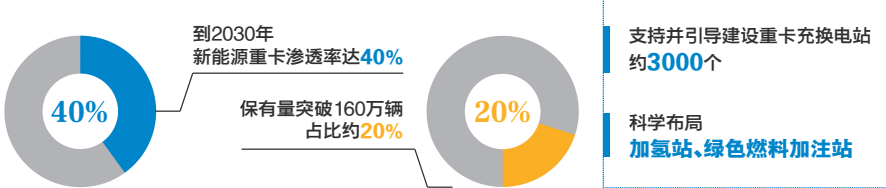
北京商报记者 程靓

零碳运输胜负手：160万辆新能源重卡背后的三场硬仗

交通运输绿色低碳转型正全面提速。交通运输部等11部门近日发布的《推动新能源重卡规模化应用实施方案》(以下简称《方案》)明确,到2030年,新能源重卡渗透率达40%,保有量突破160万辆、占比约20%;结合高速公路网建设电动重卡补能设施,打造零碳公路运输通道,支持并引导建设重卡充换电站约3000个,科学布局加氢站、绿色燃料加注站。

交通运输部数据显示,交通运输碳排放占全国总量的10%左右,其中燃油重卡约占交通运输碳排放的40%,成为交通“双碳”攻坚的关键突破口。当前,新能源重卡替代节奏持续加快、高速补能基建落地提速。然而,160万辆的规模化目标并非由短期销量决定,车电分离商业模式能否跑通、电网承载力能否适配扩容、氢能与绿色燃料能否落地干线场景——三大变量相互嵌套、层层制约,成为必须打赢的三场硬仗,也是我国零碳公路运输建设的关键胜负手。

《推动新能源重卡规模化应用实施方案》



分场景打通替代路径

交通运输是我国碳排放的重要领域。数据显示,公路交通碳排放占交通运输领域比重超过80%,而公路货运则是减排的核心痛点。

《方案》差异化锁定两条替代路径:其一,中短途运输,电动化率先突破。《方案》明确,到2030年,京津冀、汾渭平原等地区固定线路短倒运输电动化比例超过80%。具体包括加快港口、货运枢纽、工矿企业和储煤基地场内转运车辆新能源替代;持续推动矿山运输车、建筑垃圾运输车、混凝土搅拌车、城市物流配送车新能源化;引导国家重大基建工程优先选用新能源重卡施工车辆。

其二,长途干线,零碳通道系统推进。《方案》提出,围绕国家高速公路网“5射4纵5横”重点路段建设零碳公路运输通道3万公里,同步打造数智通道和零碳通道。到2030年,高速公路新能源重卡货运量占比达到18%,并引导在重点场景科学布局加氢站、绿色燃料加注站。

同时,按照2030年发展目标,结合高速公路网建设电动重卡补能设施,打造零碳公路运输通道,支持并引导建设重卡充换电站3000个左右,引导在重点场景科学布局加氢站、绿色燃料加注站;高速公路新能源重卡货运量占比达到18%;建立适应新能源重卡规模化应用的基础设施、技术装备、配套服务、标准规范和政策保障体系,形成多部门协同、多主体联动的推进机制。

目前基建落地已先行一步。6月2日,沪杭高速原浙沪主线(大云)收费站场地上的新能源重卡充电站正式投运。同时,北京商报记者采访了解到,京台高速服务区重卡充电桩建设也已启动。随着重点高速补能节点陆续落地,全国零碳公路运输通道建设进入实质性施工落地阶段,新能源重卡规模化应用的路网基础逐步成型。

交通运输部规划研究院院长刘昕表示,“我们不仅设定了160万辆的保有量目标,更重要的是构建车、路、能、

云协同的产业生态。通过补能设施与交通基础设施同步规划、同步建设,打通新能源重卡从短途倒运到干线运输的关键瓶颈,真正实现规模化、商业化运营”。

三变量决定转型成败

我国现有重卡保有量约860万辆。2025年1月至2026年5月,全国累计销售新能源重卡33.7万辆,市场渗透率超过29.5%。

在产业快速升温的背景下,《方案》锁定的2030年目标预留了充足的产业缓冲空间。中国城市发展研究院投资部副主任袁帅分析,《方案》的差异化技术路线是兼顾稳增长与降碳的理性选择,短途场景路线固定、日行驶里程可控、补能地点稳定,电动化技术成熟度和成本回收周期已进入市场化推广可行区间,本质是先将“容易啃的骨头啃下来”;长途干线布局氢能与绿色燃料,正视了纯电动重卡在长距离场景下补能效率、载重损失等现实痛点,既杜绝技术冒进,也为多元技术迭代留出窗口期。

但从“政策驱动”转向“市场自驱”,三大核心变量的破解优先级决定了目标能否如期兑现。业内专家形成一致研判认为,电网扩容是当前最紧迫的前置底座,车电分离是中期市场化核心抓手,氢能与绿色燃料为远期长线布局,循序渐进方能实现平稳转型。

《方案》提出,完善补能设施网络布局。依托国家综合立体交通网“6轴7廊8通道”主骨架,聚焦国家高速公路、普通国省道货运繁忙路段,结合各地新能源资源禀赋,因地制宜建设新能源重卡补能设施网络。

从落地来看,电网扩容改造具备重投入、长周期、强协调的特点。国际先进技术与工程院院士、北京工业大学耿丹学院教授高泽龙对北京商报记者表示,单座服务区变电站扩容、线路更新改造投资可达数百至千万元级别,建设周期普遍长达3—5年。“如果不提前布局电网改造,即便大规模建成充换电站,也只能低功率运行、无法满负荷投用,

最终沦为闲置摆设。”高泽龙强调,电网是零碳货运的骨架,没有电力容量兜底,车电分离、氢能补给的场景优势都无从发挥。

车电分离模式是次优级、可快速突破的商业化核心抓手。作为破解新能源重卡高购置成本、激活市场活力的关键模式,车电分离、电池租赁等新业态被《方案》明确鼓励支持。

氢能与绿色燃料是后置推进、稳步培育的长线技术变量。对此,高泽龙建议,当前应聚焦少数跨省干线(如京津冀—长三角)开展氢能高速示范,不宜过早全面铺开。简言之:电网是骨架,必须先修好;车电分离是肌肉,可以同步锻炼;氢能是远期神经,按节奏培育。

政策组合拳蓄势赋能

业内专家普遍认为,相较于电网改造的长周期硬约

束,商业模式堵点可通过政策规范、标准统一、资本赋能快速突破。当前行业核心痛点集中在电池标准各自为政、跨品牌换电无法通用、电池全生命周期残值评估体系缺失等方面。

高泽龙建议,行业应优先统一主流换电电池包规格,形成2至3套通用标准,同时引入保险机构推出电池残值险。中国企业资本联盟副理事长柏文喜也重点提及,电池标准化是打通车电分离模式、实现行业规模化发展的关键前提。

数据显示,在2030年,160万辆新能源重卡、40%渗透率的发展目标,并非单纯的产业数字指标,而是兼顾减排刚需、物流运行效率、产业升级的最优解。相较于传统燃油车改造、限行管控等方式,新能源重卡规模化替代,是从源头削减公路货运碳排放、实现交通领域绿色低碳转型的最可行路径。

为保障目标落地,《方案》明确,加强用地用能保障。做好用地保障,优化审批程序,修订服务区建设用地指标,指导地方优化规划土地等支持政策。2030年前对实行两部制电价价的集中式充换电设施用电免收容量(容量)电费。支持零碳公路运输通道分布式新能源发电更好参与市场化交易,鼓励路域范围内交通基础设施就近消纳新能源。

同时,强化财政金融支持。统筹利用各类资金渠道,支持新能源重卡购置及补能设施建设,支持地方通过专项债券资金用于符合条件的补能设施建设。鼓励政府性融资担保机构为符合条件的企业和个体工商户提供融资增信支持,按市场化、法治化原则对新能源重卡及补能设施提供信贷支持。支持符合条件的企业发行债券用于新能源重卡规模化应用。

业内普遍认为,当前新能源重卡行业已进入政策落地、基建提速、模式迭代的关键窗口期。未来随着车电分离模式成熟、电网配套持续升级、氢能与绿色燃料产业链逐步完善,三场核心硬仗将逐一突破。160万辆新能源重卡的规模化落地,将重塑我国公路货运能源结构与运营模式,为交通领域双碳目标落地、交通强国建设提供坚实的绿色支撑。

北京商报记者 卓洋

图片来源:福田汽车

中贸圣佳2026春季拍卖会

SUNGARI 2026 SPRING AUCTION

第一阶段 现当代艺术

预展 6.10-6.11 拍卖 6.12

第三阶段 书画 古籍 影像

预展 6.19-6.20 拍卖 6.21-6.22

佳 艺术中心

北京市朝阳区东三环南路76号

第二阶段 瓷器 古董珍玩

预展 6.15-6.16 拍卖 6.17-6.18

第四阶段 钱币专场

预展 6.23-6.25 拍卖 6.26-6.29



微信公众号



微信小程序

中貿聖佳 SUNGARI



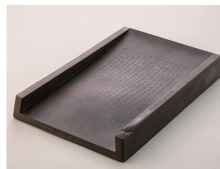
清乾隆 洋彩汉宫春晓图
西藏莲塘耳蒜头瓶
H43.5cm



石涛 枯木竹石图卷
24x213cm



徐悲鸿 雄狮
111x109cm



明弘治十七年1504 王阳明铭 紫石砚
L25.3cm W16.3cm T3cm