

国产无人机“动力心脏”迎突破

链式带动低空产业升级

日前,由我国自主研发的600公斤推力级F406涡扇发动机,双发装配先进气象无人机圆满完成首次飞行试验验证,此型发动机将为低空经济、无人体系建设配备强“中国心”。记者注意到,从近期多家上市公司披露的业务进展来看,其航空动力业务普遍处于“迅猛发展”阶段。分析认为,国产动力系统持续实现创新突破和快速发展,将推动全产业链价值释放,系统性利好特种材料、关键零部件、分系统研发与制造等上下游多个关键环节。

中国航空发动机集团发布的消息显示,该600公斤推力级F406涡扇发动机拥有完全自主知识产权,可在15公里高空、0.8马赫以上速度条件下稳定工作,具备长航时、高可靠性等突出性能,填补了我国中小推力涡扇发动机领域多项技术空白,可广泛应用于长航时巡检、高空气象探测、无人货运等多用途无人机平台。

此次F406涡扇发动机首飞成功,也意味着我国1.5吨至4吨级各类无人机动力选型拥有了性能强劲、自主可控的优选方案,可显著提升我国中小型高端民用无人机场景适应能力。

“发动机是低空飞行器的‘动力心脏’,直接决定载重、航程、可靠性与运营成本,是低空经济从试点走向规模化、商业化的核心环节。”国研新经济研究院副院长、湾区低空经济研究院院长朱克力认为,这一突破提供了性能可靠、供给稳定、成本可控的国产动力方案,推动中小型高端民用无人机发展;也为后续轻型动力系列化、谱系化发展奠定坚实基础,形成正向研发与迭代机制。



事实上,动力系统是低空飞行器能否安全、高效飞行的决定性因素。工业和信息化部等四部门此前印发的《通用航空装备创新应用实施方案(2024-2030年)》明确,加速通用航空动力产品系列化发展。其中包括“加快200kW级、1000kW级涡轴、1000kW级涡桨等发动机研制”“加快布局新能源通用航空动力技术和装备”等。

从近期多家上市公司披露的最新进展看,其航空动力业务普遍呈现“迅猛发展”态势。

宗申动力在2025年年报中明确表示,其航空动力、新能源、高端零部件三大新兴业务在2025年实现里程碑式突破,成为业绩增长的新动能。其中航空动力业务2025年“订单实现显著突破,核心产品交付量稳步提升”。中航重机在互动平台回答投资者提问时表示,公司在航空发动机与燃气轮机领域持续

深耕,依托在高端锻造及核心零部件制造方面的技术积淀,持续参与国家重点型号航空发动机的研制与配套任务,与核心主机厂及科研院所的合作深度与配套份额进一步巩固。

据中国民航局预测,2025年中国低空经济市场规模将达1.5万亿元,2035年有望突破3.5万亿元。东方财富证券研究所证券分析师杨泽宇认为,作为高价值量环节,动力系统是分享低空经济行业增长红利的关键领域,也是相对稀缺环节。

赛迪研究院近日发布的《中国低空经济高质量发展趋势研究》显示,动力系统是制约飞行器性能的首要因素,需加快高密度电池、氢燃料电池、混合动力系统的研发应用,提升续航能力和环境适应性。

展望未来,国产动力系统的持续突破,也将推动全产业链价值释放,系统性利好上下游多个关键环节。

朱克力表示,国产动力系统持续实现创新突破,在上游环节,将直接带动高温合金、钛合金、复合材料等特种材料需求增长,推动关键基础材料技术升级,同时激活精密铸造、锻造、机加工等零部件产业,夯实制造业根基。在中游环节,将有力促进控制系统、燃油系统、航电系统等分系统研发与制造能力提升,推动整机集成、试验验证、质量管控体系不断完善。在下游环节,将为无人机整机、通航飞机、eVTOL(电动垂直起降飞行器)等装备制造提供稳定动力来源,降低研发风险与生产成本,加速产品迭代与市场普及。

郭倩

我国将适时发布以粤港澳大湾区为整体的外贸数据

目前粤港澳大湾区内地9市、香港和澳门各自统计本区域对外贸易数据。记者从海关总署获悉,为便于各界掌握数据,内地海关将联合港澳研究编制并适时发布以粤港澳大湾区为整体的对外货物贸易统计数据,开展外贸趋势性、结构性分析,使大湾区对外货物贸易发展的评估更加科学。

海关总署近日出台《海关支持粤港澳大湾区建设若干措施》,从5个方面提出20项具体举措,其中在聚焦融合发展、强化规则衔接机制对接方面,将进一步推进标准“对接”,深化信息“共享”,加强监管“协同”。

此外,若干措施还对“港车北上”“澳车北上”“粤车南下”实施“一站式”监管,畅通粤港澳三地跨境通行;探索供港澳短保质期食品便利通关措施,推广出口农食产品“批次检验”改革,助力大湾区“菜篮子”安全稳定供给。若干措施支持确有需要且符合条件的地区申建综合保税区和保税物流中心,推广保税物流中心改革,支持综保区拓展全球检测维修、研发设计等保税服务业务。

今年前4个月,大湾区内地9市进出口创历史新高,达3.4万亿元,同比增长18.4%,贡献了全国1/4的外贸增量,其中机电产品进出口所占外贸比重七成以上,达2.4万亿元,同比增长19.4%。

欧阳洁

成渝中线高铁隧道全部贯通

记者从长江沿岸铁路集团四川有限公司获悉:5月22日,成渝中线高铁全线控制性工程蜀安隧道顺利贯通,标志着成渝中线高铁全线41座隧道全部贯通。

成渝中线高铁是我国“八纵八横”高铁网沿江通道的重要组成部分。蜀安隧道地处简州站至成都站区间,为城市盾构高铁隧道,全长10380米。隧道采用“盾构法+明挖法”施工,其中盾构段长达9824米,采用2台量身定制的超大直径土压平衡盾构“蜀安号”和“成渝号”掘进施工,最大开挖直径达14.5米,是目前国内已建成的最大直径土压平衡盾构隧道。

据介绍,项目布设了全自动智能监测系统,实时捕捉细微变形数据。最终,隧道全程实现“微扰动无感穿越”,以毫米级施工精度,为国内复杂城市核心区隧道下穿施工积累了宝贵的经验。

李心萍



图为小朋友在石家庄市一家商场体验无人机产品。杨世尧 摄

近年来,河北省石家庄市依托城市更新建设契机,整合商贸、文旅、体育等优质资源,不断丰富消费场景、升级消费品质,完善“食、购、游、娱、文、体”全链条消费体验,持续释放消费潜力。



图为5月25日在北京航天飞行控制中心飞控大厅拍摄的神舟二十一号航天员乘组和神舟二十三号航天员乘组拍摄“全家福”照片的实时画面。

据中国载人航天工程办公室介绍,在载人飞船与空间站组合体成功交会对接后,神舟二十三号航天员乘组从飞船返回舱顺利进入轨道舱。5月25日5时13分,在轨执行任务的神舟二十一号航天员乘组打开“家门”,欢迎远道而来的神舟二十三号航天员乘组入驻中国空间站。

随后,两个航天员乘组拍下“全家福”,共同向牵挂他们的全国人民报平安。这是中国航天史上第8次“太空会师”,也是“天宫”首次有来自香港的航天员进驻。

后续,两个航天员乘组将在空间站进行在轨轮换。

金立旺 摄

7月1日起施行 超龄劳动者迎来权益保障新规

老有所为,权有所护。人力资源社会保障部等5部门5月25日对外发布《超龄劳动者基本权益保障暂行规定》,自7月1日起施行。这是我国首部明确超龄劳动者权益的专门规章。

什么是超龄劳动者?顾名思义,就是超过法定退休年龄的劳动者。其中既有退休返聘的技术骨干、行业专家,也有从事保安、家政等工作的基层劳动者。依法提前退休的劳动者也纳入超龄劳动者权益保障的对象之中。需要说明的是,弹性延迟退休期间存在劳动关系的劳动者,有劳动合同法、事业单位人事管理条例等法律法规保护,不在暂行规定适用范围。

当前,我国超过法定退休年龄仍在就业的劳动者众多,劳动权益面临法律保障不足的问题。发布暂行规定,就是要填补现行劳动法律制度的短板,明确用人单位与超龄劳动者的权利和义务,保障超过法定退休年龄劳动者的合法权益。

“长期以来,超龄劳动者多被简单以‘达到法定退休年龄’为由认定为劳务关系,脱离劳动法律保护范畴。暂行规定不再以是否存在劳动关系作为劳动保障的唯

一标准,而是基于超龄劳动者劳动事实,以保障基本权益为切口,实现精准保护。”中国人民大学法学院教授林嘉说。

暂行规定多方面保障超龄劳动者合法权益——劳动报酬方面,明确要求及时足额支付劳动报酬,劳动报酬不低于最低工资标准。

休息休假方面,明确要求遵守法定工作时间和休息休假规定,一般不安排超龄劳动者加班,安排加班的应当遵守劳动法的有关规定。

劳动安全卫生方面,明确用人单位应当安排合适的工作岗位和劳动强度,进行安全生产和职业卫生的教育和培训。

工伤保障方面,明确用人单位应当按照国家规定为超龄劳动者参加工伤保险等。

中央财经大学法学院教授沈建峰认为,这些规定既有助于保护超龄劳动者的身心健康,降低社会风险,也避免给用人单位带来不合理的负担。

“根据暂行规定要求,用人单位应对超龄劳动者能够胜任的岗位不设置不合理的年龄限制,同时充分考虑超龄劳动者身心状态,不在可能危害超龄劳动者身心健

康的岗位上招用超龄劳动者。”中国劳动和社会保障科学研究院研究员李文静说,用人单位也应及时与超龄劳动者订立书面用工协议,落实各项权益的保障义务。

不少人关心,超龄劳动者能否继续参加职工养老保险?应当如何缴纳?

暂行规定明确,需延长缴费的超龄劳动者,可以个人身份继续缴纳养老保险费;经与用人单位协商一致,用人单位也可为其缴纳养老保险费,个人应当缴纳的养老保险费由用人单位代扣代缴。

“社会保险经办机构也会进一步优化经办公共服务,畅通信息查询渠道,为延长缴费人员提供清晰指引,提供更加高效便捷的参保缴费服务。”人力资源社会保障部有关司局负责人说。

此外,暂行规定还明确了超龄劳动者基本权益保障的救济途径,明确将超龄劳动者因基本权益发生的争议纳入劳动争议调解仲裁程序和劳动监察的范围。

林嘉认为,暂行规定促进实现超龄劳动者“老有所为、老有所得、权有所护”,也有利于统一行政执法、劳动争议调解仲裁与法院裁判的标准,并为其提供特别劳动群体权益保障提供了可借鉴的法律解决方案。

张晓洁

原拆原建“多点开花” 探索住房改造新模式

近日,深圳市第一幼儿园宿舍楼自主更新原拆原建项目正式开工。这标志着深圳首个老旧小区自主更新原拆原建试点项目正式迈入建设阶段。

随着城市发展从大规模增量扩张阶段转向存量提质增效为主的阶段,老旧小区更新改造成为城市高质量发展的重要内容。2025年出台的《中共中央 国务院关于推动城市高质量发展的意见》提出,稳步推进城中村和危旧房改造,支持老旧小区自主更新、原拆原建。

近年来,多地探索老旧小区自主更新、原拆原建,多个项目已在北京、广州、杭州、长沙等城市落地。例如,广州市花都产业集群街2号是广东首个业主自筹、原拆原建的危房改造项目。项目的实施,成功解决了困扰居民多年的供水、电梯加装等问题,并使房屋增值1.6倍。

北京市西城区三里河一区28号危旧楼改建项目试点北京全市首例“个人住房改建贷款”及存量贷款“带押改建”业务,满足居民融资需求。

广东省住房政策研究中心首席研究员李宇嘉对记者表示,相比由政府全额兜底的“大拆大建”棚改模式,原拆原建通过“居民出一点、政府补一点、市场投一点”的多元参与改造、资金筹措机制,大幅减轻了地方财政负担。同时,这种模式直接带动建材、家装、家电等上下游产业的消费与投资,激活市场主体参与的积极性。

“原拆原建模式适用于体量大、改造需求大,与大规模城中村改造方式不匹配的项目。”上海易居房地产研究院副院长严跃进对记者表示,原拆原建在不破坏原有邻里关系与社区结构的同时提升了住房品质。长期看,

也有助于延缓核心区物业因房龄老化而价值衰退的趋势,稳定区域资产价值。

为鼓励老旧小区自主更新、原拆原建,多地出台针对性政策措施,在用地规划、资金筹措、工程实施等方面提供支持。

在省级层面,湖南省住房和城乡建设厅等九部门5月13日发布的《湖南省进一步促进房地产市场平稳健康发展若干措施》提出,老旧小区自主更新、原拆原建,原则上应当执行现行国家工程建设消防技术标准,存在空间等客观条件限制导致防火间距、消防车道等无法满足标准的,可由属地住房和城乡建设部门依法组织专家进行论证,综合采取人防、技防、物防等加强性措施,提升火灾预防和处置能力,论证结果作为相关部门审批管理的依据。

广西壮族自治区人民政府办公厅今年3月份发布的《广西持续推进城市更新五年行动方案(2026-2030年)》提出,支持原拆原建的居住类城市更新项目在妥善解决原地安置的前提下,论证后可以新增地下停车位和一定比例的商办、住宅等,用于自持运营或者上市销售,上市销售的应当办理协议出让手续,并按规定缴纳土地出让金。

在市级层面,已有城市就自主更新、原拆原建出台专项政策,系统构建城镇危旧住宅房屋自主更新原拆原建工作的政策支撑体系,为其提供技术指导和政策依据。

哈尔滨市人民政府办公厅今年2月份印发的《哈尔滨市城镇危旧住宅房屋自主更新原拆原建工作指导意

见(试行)》(以下简称《指导意见》)对自主更新、原拆原建工作的组织、认定、实施、监管等内容进行了明确,并对参与自主更新原拆原建的居民采取多种方式予以支持。

如在住房保障方面,《指导意见》将唯一住房居民纳入住房保障体系,提供配租型保障性住房或给予一定时长的租住周转住房救济资金;在公积金使用方面,拓宽提取范围,延长贷款期限;在费用减免方面,免收土地出让金、免收基础设施配套费、免收人防工程易地建设费等建设费用。

严跃进认为,哈尔滨发布的《指导意见》通过“业主主体、政府引导、政策赋能”的模式,为化解老旧小区安全隐患、满足居民改善需求提供了新路径。政策设计兼顾了灵活性与规范性,尤其在不增收土地出让金、公积金支持等方面诚意十足。未来,各地可以鼓励金融机构加大对原拆原建的资金支持,并就原拆原建过程中居民意愿整合与推进模式进行探索,建立有效的居民协商机制。

“为让原拆原建模式在全国更大范围内推广,政策层面可以优化审批流程,在房屋整体用途不变的情况下,局部功能调整无需走规划调整流程。同时,明确产权与土地政策,针对公共设施补短板不增加土地出让金,并对部分困难群体提供全过程支持,包括在改造出资、增加面积、过渡期租房等方面的补贴。”李宇嘉认为,在金融层面,可参考北京等地的探索经验,推广“个人住房改建贷款”等专属信贷产品,普及“带押改建”机制,并打通公积金支持路径。

张芃逸