

李强主持召开平台企业座谈会

中共中央政治局常委、国务院总理李强7月12日下午主持召开平台企业座谈会，听取对更好促进平台经济规范健康持续发展的意见建议。

中共中央政治局常委、国务院副总理丁薛祥出席。

座谈会上，美团、小红书、海智在线、货拉拉、阿里云、徐工汉云、抖音、智联招聘等企业负责人先后发言，拼多多、京东、欧冶云商、

BOSS直聘、航天云网、卡奥斯等企业负责人提交了书面发言。

在认真听取大家发言后，李强指出，平台经济在时代发展大潮中应运而生，为扩大需求提供了新空间，为创新发展提供了新引擎，为就业创业提供了新渠道，为公共服务提供了新支撑，在发展全局中的地位和作用日益突显。

李强指出，在全面建设社会主义现代化

国家新征程上，平台经济大有可为。他希望广大平台企业坚定信心向前看、练好“内功”加油干，努力破解“成长的烦恼”，在引领发展、创造就业、国际竞争中尽显身手。要持续推动创新突破，围绕底层技术等关键核心技术，加大研发投入，开辟更多新领域新赛道。要赋能实体经济发展，通过优化发展消费互联网平台进一步激发内需潜力，通过大力发展工业互联网平台有效带动中小企业联动创新。要

积极履行社会责任，在加强行业自律、合规经营，维护平台良好生态环境的同时，努力扩大基于平台的新就业，积极投身社会公益事业。要加快提升国际竞争力，敢于在国际大舞台上打拼，带动更多中国制造、中国服务走向国门。希望大家大力弘扬优秀企业家精神，保持对市场的敏锐感知和敢拼敢闯的干劲，不断谱写企业发展新篇章。

李强强强调，各级政府要着力营造公平竞

争的市场环境，完善投资准入、新技术新业务安全评估等政策，健全透明、可预期的常态化监管制度，降低企业合规经营成本，促进行业良性发展。要建立健全与平台企业的常态化沟通交流机制，及时了解企业困难和诉求，完善相关政策和措施，推动平台经济规范健康持续发展。

吴政隆参加座谈会。

据新华社

我国载人登月初步方案公布

嫦娥奔月，可上九天。我国的载人登月计划现在进展如何？在7月12日于武汉举行的第九届中国（国际）商业航天高峰论坛上，中国载人航天工程办公室副总师张海联介绍了中国载人登月的初步方案。

张海联表示，我国计划于2030年前实现载人登陆月球开展科学探索，随后将探索建造月球科研试验站，开展系统、连续的月球探测和相关技术试验验证。“目前，我国载人登月的初步方案是采用两枚运载火箭分别将月面着陆器和载人飞船送至环月轨道在轨交会对接，航天员从飞船进入月面着陆器。随后，月面着陆器将单独下降着陆于月面预定区域，航天员登上月球开展科学考察与样品采集。”张海联介绍称，在完成既定任务后，航天员将乘坐着陆器上升至环月轨道与飞船交会对接，并携带样品乘坐飞船返回地球。

据了解，为完成这项任务，我国科研人员正在研制长征十号运载火箭、新一代载人飞船、月面着陆器、载人月球车等装备。其中，中国的载人月球车重约200公斤，可搭载两名航天员。

相较于载人登上空间站，载人登月的难度要大很多，中国工程院院士、中国载人航天工程总设计师周建平表示。“我们空间站的组合体三个舱，再停两艘载人飞船，再停一艘货运飞船，这就是现在的最大构型。90多吨将近100吨。那我们要实现一次载人登月，折合送到近地轨道的运载能力，大概要一百三、四十吨，比送整个组合体的六个（舱），还要大个百分之三、四十。当然也不是一次送上去，是两次。”周建平讲解道。

就如此次方案中公布的采用两枚运载火箭的方式一样。“登月火箭分两次，把载人飞船和着陆器送到月球轨道，在月球轨道上交会对接，航天员是乘坐载人飞船出发，然后着陆器降落月球，航天员在月球上执行他的任务，着陆器会带着一辆车，可以扩大人的活动范

围，提高效率，完成任务以后，着陆器的上升器把人送到月球轨道，和载人飞船对接，航天员再回到载人飞船返回地球。”周建平此前透露道。

据中国载人航天工程办公室此前消息，中国载人月球探测工程登月阶段任务已启动实施。

从2016年起至今，中国发射的太空任务多达200余次，其中就包括了从“嫦娥一号”到“嫦娥五号”的五个月球探测器。最先发射的嫦娥一号和嫦娥二号是绕月探测器，而嫦娥三号和嫦娥四号为落月探测器。

其中，嫦娥四号于2019年1月3日成功着陆于月球背面，使中国成为了世界上第一个在月球背面着陆航天的国家。而嫦娥五号于2020年12月17日携带着采集的1731克月球样本顺利返回地球，这使得我国成为了世界上第三个成功取得月球样本的国家。

现在，距离2030年还有不到七年时间，据中国载人航天工程办公室主任助理季启明介绍，实现2030年前中国航天员登陆月球，未来七年，应该是分成三个大的阶段：第一阶段就是要完成各项研制和建设任务，这里面包括完成新一代的载人运载火箭、新一代的载人飞船、登月的月面着陆器，还包括登月服、载人月球车等等飞行产品的研制，还有补充建设文昌航天发射场，以及测控通信着陆场等相关的地面设备设施。第二阶段就要进入无人飞行的验证阶段，这个阶段如果任务顺利，我们将进入第三阶段，就是载人登月的飞行阶段。

由于航天任务越来越庞大、复杂，对资源的需求越来越多，包括载人登月在内的航天工程的可持续性面临挑战。于是，各国航天普遍提升了对社会资源的利用和重视程度，助推航天技术在过去的10年间取得了丰硕的创新成果，也使得商业航天逐渐成为“探月大军”中不可忽视的力量。

北京商报综合报道

朱雀二号破纪录“亦庄航天”的提级之路

朱雀二号遥二运载火箭7月12日9时发射成功，标志着朱雀二号遥二火箭成为全球首款成功入轨飞行的液氧甲烷火箭。在蓝箭航空CEO张昌武看来，此次发射的成功实现了业界对于液体火箭公司认知的突破。与此同时，蓝箭所入驻的北京亦庄正不断在航天上斩获桂冠，接下来，“亦庄航天”将提级发展，以“五步走”助力企业的问天之路。

寻找新道路

2015年，蓝箭航天成立之时便选址北京亦庄，成为国内第一家民营运载火箭公司。随后，这个“第一”就成了蓝箭不断获得“第一”的起点：建立国内首个民营火箭发动机试车台、自主研发国内首台大推力液氧甲烷发动机、主导建成我国首个液氧甲烷推进剂火箭发射工位、建设国内首个民营火箭与发动机生产制造基地……

如今，朱雀二号遥二运载火箭又创造了全球第一——全球首款发射入轨的液氧甲烷运载火箭，使得中国商业航天企业再次书写世界级新纪录。

关于此次发射中的关键字“液氧甲烷”，张昌武介绍，液氧甲烷火箭是蓝箭在创业之初就选定的发展方向，选择液氧甲烷有多方面原因，一方面，作为一家商业公司，蓝箭追求更低的成本、更高的发展频次、更加工业化的配套体系。“液氧甲烷满足我们这样的需求，并且更容易获取，以及未来面向于重复使用火箭，对于火箭及发动机的修复更加有利。”张昌武表示，“另一方面，蓝箭是站在中国航天发展60多年的起点上去创业的，所以我们有责任也有需要走一条新的道路，这个新的道路不是为了创新而创新，而是要切实考虑到自身的竞争力。”

张昌武指出，我国在过去60多年里围绕液氧煤油、氢氧类的发动机已经做了很多开发工作，并且产品都已经非常成熟。“在这样的背景下，如果未来能有新的突破，在市场里才能有自己的一席之地。”

事实上，在液氧甲烷赛道上奔跑的不止蓝箭。据《中国航天报》报道，我国蓝箭航天、九州云箭、星际荣耀、宇航推进等多家民营航天企业均在开展液氧甲烷火箭及发动机的开发工作，陆续取得了比较可观的成果，其中进展最快的就是蓝箭航天。与此同时，我国航天“国家队”也在努力推进更高水平的液氧甲烷火箭发动机研发工作，至少有80吨级、200吨级等液氧甲烷发动机正在稳步测试中，将成为我国未来大中型火箭的优先动力选择。

加速市场化

本次试验发射的遥二箭，是朱雀二号首批次试验箭的第二发，其首次发射在2022年12月14日进行，不过，在火箭第二级飞行过程中，发动机管道破裂，导致游机出现异常，载荷未能入轨。首飞后，通过后续“归零”核查，涉及接口管理和联合设计的缺陷得以弥补。

张昌武介绍，在朱雀二号研制的第一批次试验箭里面，总共有三发火箭，接下来还有第三发。“今日的第二发仅搭载了配重，未搭载有效载荷。第三发火箭已经启动总装，拥有最高发射‘一箭30星’的能力。”

据张昌武介绍，蓝箭的研制目标是要通过三发火箭来取得验证成功。他表示，蓝箭的液氧甲烷火箭是全新的配套，而且这个全新配套中蓝箭自己进行了超过60%系统的独立开发，目前为止它是中国商业航天里正向自主开发规模最大的火箭。“除了蓝箭以外，现在基本上整个行业还处于委托体制内院所研制做集成的阶段。但是蓝箭的火箭，从发动机到箭体到一些关键的电机，全都是自研的，自己设计制造有一个技术风险释放的过程，所以天然地需要更长周期去验证产品的方案。”

关于朱雀二号的市场空间，张昌武称，从运力区间看，朱雀二号基本上可以实现一箭二十到三十星的能力。“总体的运力规模对标长征系列，也是处于中等运力的规模，所以这一型火箭我们认为一直到2028年都会

是市场需求最大的一个运力区间，也是相对来说经济性强会强的一个运力区间。”

张昌武透露，如果近一年内能够取得朱雀二号火箭的飞行成功，蓝箭从明年开始将会面向市场做小批量的交付。“从明年的3到4发，再到后年翻一倍，然后连续三年每年能够增长一倍，以这样的增长幅度向市场交付，这样蓝箭就有望成为行业里第一家通过液体火箭走完从0到1的商业火箭企业。”张昌武认为，这不仅会是蓝箭的一大步，也会是这个行业的一大步。

全链条布局

对中国商业航天来说，2023年可能是转折性的一年。4月7日，双曲线一号遥六成功发射，验证了SQX-1Y4运载火箭飞行失利后归零措施的有效性；6月7日，力箭一号遥二运载火箭“一箭二十六星”成功发射，刷新我国一箭多星最高纪录；7月12日，朱雀二号遥二液氧甲烷运载火箭成功发射，成为全球首枚成功发射入轨的液氧甲烷运载火箭……

这一条条喜讯的源头，是聚集了40余家航天企业的北京亦庄。这里的航天企业基本覆盖了运载火箭、卫星研制、卫星应用、型号配套、地面设备、技术应用等领域，全国70%以上的民营火箭整箭研制企业落户此处，并不断获得亦庄的政策“滋养”。

“企业的一次次突破、进步、蜕变都离不开北京亦庄这片航天产业沃土的滋养。”蓝箭航天相关负责人此前表示。据悉，就在朱雀二号遥二运载火箭发射的两个月前，北京亦庄产业升级股权投资基金首个项目即投向蓝箭航天。

此次股权投资只是亦庄支撑航天产业发展的一个缩影，近三年来，北京亦庄针对航天企业直接补贴超过3000万元，人才引进、人才评定、工作居住证、公共租赁住房、科创基金投资等政策也大范围惠及航天企业。

今年以来，亦庄航天不断斩获桂冠，接下来，亦庄航天企业还有10次运载火箭发射计划。过去的成果与将来的计划都不断促使着亦庄航天的提级发展。在投资专家董新蕊看来，接下来，亦庄首先需要做的，就是加大对商业航天的政策支持和资金投入尤其是社会化资金的加入，激励企业开展商业化运营，积极吸引更多商业卫星的订单。“还要推动航天技术的创新和研发、加强商业航天的国际合作，与其他国家和地区的商业航天企业进行合作共赢，分享资源和技术，提高我国商业航天的国际竞争优势。”董新蕊告诉北京商报记者，“同时，要构建完善的商业航天产业链，促进整个商业航天产业的健康快速发展。”

未来，锚定商业航天提级发展，“亦庄航天”已明确“五步走”助力企业问天路。一是制定卫星互联网产业发展政策措施升级版，加大支持力度、扩大支持范围；二是加大优质企业招商引资力度，健全产业集群；三是支持科技创新，提升系统研制和商业应用能力；四是做好服务保障，培育更多头部企业，壮大产业规模；五是积极发挥党建引领和行业组织凝聚作用，加强“硬基础”的同时，提升产业“软实力”。

此外，今年初，北京亦庄官宣优化调整产业和科创服务体系，成立了产业专班。“我们将与区内航天企业一道，推进商业航天产业做大、做强、做优，加快打造商业航天创新高地和产业链集聚发展高地。”亦庄产业专班相关负责人表示。

北京商报记者 金朝力 冉黎黎

西街观察 Xijie observation

35岁的限制，青旅卡住了自己

杨月涵

35岁这道“坎”，杀进了青年旅舍。近日，有网友在社交平台吐槽，北京多家青年旅舍入住有18-35岁的年龄限制，引发热议。

消费者群情激奋，连青旅都开始搞年龄歧视了；商家忙着喊冤，年龄大的人上下床不安全，作息时间不同，容易产生矛盾，“我们作为商家，还不能有目标受众了吗？”对此，有法律人士表示，青旅提供住宿服务，对年龄作出相应的限制并没有超出必要限度，不能认定为违法违规。

事实上，已有商家直言，在此前的安排中，出现过年纪大的人嫌声音吵，遭到投诉的情况，因此旅舍决定将入住者年龄限制在35岁以下。

但35岁设卡，却让消费者感到不适。“35岁究竟是青年还是中年”从来都不是风波的核心，大家真正在意的，不过是这条界限之下的区别对待。

市场经济下做买卖，讲究供需双方你情我愿。商家可以提供建议做参考，消费者有自主选择权。凡是可做好事前告知，比如对于环境安静、上下床便利与否等情况都可预告。

最忌讳的就是搞一条线“一刀切”，尤其是现代人最介意的年龄线。过去这些年，35岁仿佛成了一道坎，横亘在职场、婚恋、生育

等诸多领域，于越来越多类似的社会热点事件中模糊成一个标签，预示着被区别对待的可能。

青旅的这番操作，踩了社会情绪上的雷，也暴露了服务上的巨大缺口。国内青年旅店基本类似于经济型酒店，与其他服务业本质上并无区别。

在竞争激烈的酒店行业里，低价成了青旅的一种市场策略，但却忽略了低价不等于服务就可以肆意降标准。

服务业最看重体验，青旅也不例外。物理上的体验只是一面，心理上的体验更不该被忽视。有律师解读，从经营层面讲，定位目标客户群体，打造品牌特色，属于商家经营自主权的体现，不足以构成人身歧视。

但细节之处见诚意。很多时候，比起歧视更有杀伤力的，其实是“隐性歧视”，它们不会明晃晃地触犯法律，但却容易在心理和认知层面人为地分出三六九等。

青旅象征着自由、开放和包容，也象征着一种生活态度，但这种美好向往与现实经营并不矛盾，尊重消费者选择，做到信息对称，一事一议别动辄拒人千里之外。

服务业复苏不易，考验的无非是经营者的管理能力、运营能力、执行能力，而这些就应该是服务业必备技能，切忌一条“限”。