

# 政府投资基金新规解读

1月12日,国家发展改革委、财政部、科技部、工业和信息化部联合发布《关于加强政府投资基金布局规划和投向指导的工作办法(试行)》(以下简称《工作办法》)。国家发展改革委还同步出台《政府投资基金投向评价管理办法(试行)》(以下简称《管理办法》)的通知。

这是首次在国家层面对政府投资基金的布局 and 投向作出系统规范。两份文件标志着我国政府投资基金从粗放式管理向精细化管理转变,对于提升财政资金使用效益、引导社会资本、服务国家战略意义重大。

## 明确核心投向 建立正负面清单

政府投资基金是指各级政府通过预算安排,单独出资或与社会资本共同出资设立,采用股权投资等市场化方式,引导各类社会资本支持相关产业和领域发展及创新创业的投资基金。

长石资本创始合伙人汪恭彬对上证报记者表示,《工作办法》引导基金“投早、投小、投硬科技”,明确了基金的根本任务是服务国家重大战略和弥补市场失灵,而不是以招商引资为目的,回归了“耐心资本”与政策引导的本源。

《管理办法》则为政府投资基金构

建了详细的投向评价“指挥棒”,共设立3部分、13个具体指标,系统全面评估基金投向。在支持新质生产力发展方面,文件支持的投向领域包括:

一是培育新兴产业、未来产业。新兴产业主要包括新一代信息技术、新能源、新材料、高端装备、新能源汽车、绿色环保、民用航空和船舶与海洋工程装备等领域;未来产业主要包括元宇宙、脑机接口、量子信息、人形机器人、生成式人工智能、生物制造、生物育种、未来显示、未来网络、新型储能等领域;二是推动传统产业改造提升。主要包括:制造业重点产业链高质量发展,产业基础再造和重大技术装备攻关,制造业重大技术改造升级,支持企业“走出去”等;三是支持数字经济发展。主要包括:“人工智能+”行动,大模型广泛应用,人工智能手机和电脑、智能机器人等新一代智能终端以及智能制造装备,5G规模化应用,发展新型文化业态,发展

数据产业等。

此外,以下行为被纳入政府投资基金投向领域负面行为清单。一是不符合《工作办法》的要求;二是投向国家实施产能调控行业领域的一般性产能建设项目;三是政府投资基金、基金管理人及其高级管理人员发生严重失信行为;四是政府投资基金、基金管理人及其高级管理人员出现重大负面舆情,造成重大安全事故或引发社会稳定风险;五是经国家发展改革委认定后须纳入投向领域负面行为清单的其他行为。

金浦投资有关负责人对上证报记者表示,《工作办法》开篇即强调“更好发挥政府投资基金引导作用,突出政策性定位”,并在文内制定了正面与负面清单,为投资机构指明投资方向的同时,也规避了合规风险。

## 有利于资本效能最大化

本轮政策的另一大看点为引导政

府投资基金差异化发展,避免同质化竞争;且对国家级基金和地方基金的功能定位和投资重点作出细化要求。

前述金浦投资有关负责人称,当前,不同地区、不同层级的基金设立过多,且投资领域基本趋同,导致内部竞争、资源浪费。本办法鼓励整合重组,这是直面存量问题的重要举措,也解决了过往重设立、轻管理的发展模式。

中国宏观经济研究院经济所研究员刘国艳解读称:两项文件一“规”一“评”,前后呼应,形成了系统完整的管理闭环。布局规划和投向指导所明确的重点方向与目标,是后续评价的核心依据与基准,体现了“以规划引领评价”。而评价的结果与经验,又能为未来基金布局 and 投向的优化调整提供实证参考和决策支持,实现“以评价反馈规划”。总体来看,两项办法的协同实施,对我国经济发展具有多方面的深远意义。(来源:《上海证券报》)

## 专家预计:未来三年中国电动车出口欧盟年均增速约20%

1月12日,商务部发布关于中欧电动汽车案磋商进展的通报,双方一致同意对欧盟出口纯电动汽车的中国出口商提供关于价格承诺的通用指导。

乘联分会秘书长崔东树表示,中国自主品牌企业在欧盟增速迅猛,此次成果将进一步巩固这一势头。此前,据报道,研究机构Dataforce数据显示,2025年11月份,中国

品牌在欧洲电动车市场的份额达到创纪录的12.8%。在快速增长的混合动力车领域,中国品牌市场份额已超过13%,覆盖欧盟、欧洲自由贸易联盟国家及英国市场。

崔东树表示,价格承诺机制落地初期,部分车企因调整产品定价与结构,可能出现销量短期波动。但随着车企适应新规则、本地化产能释放及产品竞争力提升,中国电动车在欧盟市场的销量将逐步回升。

他预计,2026~2028年,中国电动车对欧盟出口将保持20%左右的年均增速,成为全球电动车市场增长的重要引擎。

乘联分会的最新数据显示,2025年1~11月中国对欧盟出口的整车已经达到了百万辆规模。在纯电、插混和普通混合动力三类中国整车出口市场中,欧盟都排在第一。

纯电动车型方面,中国纯电动车出口207万辆,其中欧盟市场达到58万辆,在整体出口中占比28%。此外,中国插混车型出口94万辆、欧盟地区出口25万辆,占比近27%;普通混合动力车型出口44万辆,欧盟地区出口17万辆,占比约39%。

2025年,上汽、比亚迪、奇瑞、零跑、小鹏等中国车企均在加大欧洲市场的开拓力度。

崔东树表示,中欧以价格承诺替代高额关税的磋商成果,是双方务实共赢的重要突破。这一机制为中国电动车保留了欧盟市场核心准入通道,规避高额关税冲击,稳定市场准入基础,稳定了行业预期。长期来看,中欧将从贸易层面的博弈转向产业层面的深度合作。此外,在电池回收、碳足迹管理等领域,双方也将加强合作,共同推动欧盟汽车市场的电动化转型。

(来源:第一财经)

## 中国一口气申报二十万颗卫星,意味着什么?

据《科技日报》报道,国际电信联盟(ITU)官网显示,2025年12月25日到31日期间,中国正式向ITU提交新增20.3万颗卫星的频率与轨道资源申请,覆盖14个卫星星座,包括中低轨卫星。据统计,这是中国目前规模最大的一次国际频轨集中申报行动。值得注意的是,有19.3万颗卫星资源的申请来自“无线电创新院”。

无线电创新院并非普通科研机构,其全称为“无线电频谱开发利用和技术创新研究院”,是中国无线电管理技术领域首家以技术创新和成果转化为目标的新型研发机构,由国家无线电监测中心、河北雄安新区管理委员会、河北省工业和信息化厅、中国卫星网络集团有限公司等7家单位联合共建。

根据公开资料,该机构于2025年12月30日在雄安新区完成注册,在注册前一天的12月29日,便以机构名义向国际电信联盟提交了近20万颗卫星的频轨申请。上海社会科学院信息研究所副所长丁波涛及头部商业卫星公司人士指出,这意味着卫星频轨资源申请已上升至国家战略层面。

理想轨道与频段是稀缺资源。卫星通信系统包含地球同



步轨道(GEO)、中轨(MEO)、低轨(LEO)卫星,低轨卫星因传输延时低、发射灵活、成本低等优势,成为各国“必争之地”。

但低轨空间并非无限,赛迪研究院在《中国卫星互联网产业发展研究白皮书》中提出,近地轨道仅能容纳约6万颗卫星。按太空与网络的测算,即便在星间最小安全距离50公里的前提下,低轨最多也只能容纳17.5万颗卫星。尽管测算结果有差异,但业界公认低轨卫星数量存在上限,快速抢占稀缺的低轨资源已成为各国的当务之急。由于卫星资源施行“先先得”原则,即已被申请的频谱范围其他商业卫星公司无法使用,多方正抓紧布局近地轨道卫星以占据稀缺轨道资源。

“2036年全球在轨卫星预计将达27万颗,资源有限性与需求增长形成突出矛盾。”国防科技大学研究员郭熙业表示,新增卫星会增加碰撞风险。北京

邮电大学副教授张志龙也坦言:“星座组网就像抢座位游戏,晚到者可能无座可坐。”

根据商业航天信息平台“未来天玑”的梳理,2025年,中国全年实施火箭发射92次,其中商业发射达49次。更值得注意的是,截至2025年末,中国在轨商业卫星数量约800颗,其中303颗是2025年发射的。

2015年,随着《国家民用空间基础设施中长期发展规划(2015-2025年)》发布,企业开始自发探索商业航天。经过十年发展,这个行业正转向国家系统引导的新阶段。在此次20.3万颗卫星申报前,从2020年到2024年,国内已有多家公司陆续向国际电信联盟申报了约5.13万颗低轨卫星。这些卫星多数是为建设卫星互联网星座而准备,而一旦全部部署,预计在轨卫星的总数就将达到50,730颗。

根据澎湃新闻的梳理,截至2026年1月12日,这些庞大星座目前的在轨卫星数仅达到规划数的1%,这意味着中国商业航天将有大量的运力缺口需要被填补。2026年也有望成为中国商业航天产业加速发展的“元年”,一场由中国商业航天主导的产业革命正全面加速到来。

(来源:澎湃新闻)