

神二十今升空 陳冬三度出征

率兩新人駐太空站半年 開展3項科學實驗

2025年4月24日時值第十個「中國航天日」，神舟二十號載人飛船瞄準當日17時17分發射。中國載人航天工程辦公室副主任、中國載人航天工程新聞發言人林西強昨日（23日）在酒泉衛星發射中心舉行的發布會上表示，執行神舟二十號載人飛行任務的航天员乘組由陳冬、陳中瑞、王傑3名航天员組成，陳冬擔任指令長。值得一提的是，陳冬是航天员大隊大隊長，而陳中瑞是航天员大隊副大隊長，這是首次正副隊長在同一乘組出征太空。而陳冬也是時隔兩年後再次擔任指令長。



■航天员陳冬（中）、陳中瑞（左）、王傑在酒泉衛星發射中心問天閣與媒體記者見面。新華社

神二十號任務是中國太空站應用與發展階段第五次載人飛行任務。林西強表示，任務主要目的是與神舟十九號乘組在軌輪換，在太空站駐留約6個月。另外，航天员將在太空站開展科學與應用實驗，任務將以斑馬魚、渦蟲和鏈黴菌作為研究對象，開展3項生命科學實驗。其中，斑馬魚實驗將以神舟十八號任務中建立的斑馬魚-金魚藻二元生態系統為基礎，研究微重力對高等脊椎動物蛋白穩態的影響。渦蟲空間再生實驗是中國首次開展，研究結果有助於解決人類空間損傷等健康問題。而鏈黴菌實驗將研究具有重要應用價值的微生物活性物質和酶在空間環境下的表達規律。此外，實施航天员出艙活動及貨物進出艙，進行太空碎片防護裝置安裝等

任務，以及太空站搭載實驗，持續發揮太空站綜合應用效益。

陳中瑞王傑首次上太空

航天员乘組依舊是「一老帶二新」模式。林西強表示，航天员陳冬執行過神舟十一號、神舟十四號載人飛行任務，時隔兩年再次擔任指令長。陳中瑞和王傑均來自於我國第三批航天员，是首次執行飛行任務。其中，陳中瑞入選前是空軍飛行員；王傑入選前是航天科技集團有限公司空間技術研究院的工程師。

「第三次了，太空相當於也是個老朋友了，期待跟老朋友再見面，期待能夠穿着艙外服再次投入宇宙的懷抱，期待能夠解鎖更多我未嘗試的實驗、操作。」第三次出征太空，第二次當指令

長的陳冬說，心情仍舊非常激動。

陳中瑞和王傑都是首次執行飛行任務的「新丁」。王傑曾經是航天科技集團五院的工程師，參與太空站在地面的設計建造工作。

神十九航天员本月29日回地球

林西強稱，按計劃，神舟二十號載人飛船入軌後，將採用自主快速交會對接模式，約6.5小時後對接於天和核心艙徑向端口，形成三艙三船組合體。神舟十九號航天员乘組在與神舟二十號航天员乘組完成在軌輪換後，計劃於4月29日返回東風着陸場。在軌駐留期間，神舟二十號航天员乘組將迎來天舟九號貨運飛船和神舟二十一號載人飛船的來訪，計劃於今年10月下旬返回東風着陸場。

露，他們入隊後很快適應了工作和生活環境，迅速融入航天员隊伍，訓練勤奮刻苦，各項工作進展順利，目前正在開展航天專業技術相關學習和訓練。

中國航天员科研訓練中心專家趙靜表示，港澳航天员已經完成了基礎理論訓練的多門課程，成績非常良好。現在，他們正在開展專業技術訓練。她透露，航天员科研訓練中心計劃在今年實施野外生存與救生訓練，包括港澳載荷專家在內的航天员都將參加。

電商拓非美國市場

憑藉龐大的市場容量、多元化的消費結構以及中歐班列所帶來的物流創新，歐洲正逐步成為中國跨境電商出海的重要「全新增長極」。海關總署發布的中國跨境電商進出口數據顯示，美國一直是中國跨境電商的首要目的地，但出口規模佔比在2024年上半年跌至2022年以來最低點。

雨果跨境在4月17日對3,772名跨境賣家發起的問卷調研顯示，歐洲市場成為賣家們最為關注的拓展市場之一，61%的賣家計劃將在歐洲市場尋求新的增長高地。

近期一些跨境電商平台也在積極拓展非美國市場。霞光社指出，在關稅作為變量前，一些跨境電商平台的歐洲訂單就已經出現暴漲的趨勢。阿里外貿平台國際站數據顯示，3月促銷季內，歐洲訂單量和支付賣家數均同比上漲超過45%，前五位的法國、意大利、西班牙、英國和德國的漲幅分別達到125%、60%、54%、48%和38%，都超過了美國市場30%的增幅。

清華大學中國服務創新研究院院長鄭吉昌表示，美國關稅政策令中國跨境電商面臨巨大不確定性和成本壓力。相比之下，歐洲關稅體系相對穩定，政策連貫性強，成為更具可預期性的出口市場。

中歐班列去年開行量增25%

鄭吉昌指出，歐洲是全球第二大電商市場，2024年市場規模達6,473.4億美元，其市場容量不僅龐大，且區域發展均衡。消費能力強勁亦是歐洲市場的顯著特徵。「歐洲整體購買力與美國相當，更注重品質與設計，願意為高附加值產品支付溢價。」

物流能力也是跨境電商能否跑得快、站得穩的關鍵。鄭吉昌指出，「2024年西安中歐班列開行量同比增長25.1%，已實現『定點發車、準時到達』的高效運輸。」同時，中歐班列具備綠色低碳特性，可獲歐盟碳積分認證，助力企業應對環保政策。



■圖為一列中歐班列載貨往歐洲。

港產航天员有望明年飛天

中國載人航天工程辦公室副主任、中國載人航天工程新聞發言人林西強昨日（23日）在神舟二十號載人航天任務新聞發布會上透露，中國第四批航天员自2024年8月入隊以來，按計劃開展航天基礎理論知識學習等多項訓練和部分專項訓練。其中，港澳航天员作為載荷專家，預計最早將在2026年首次執行飛

行任務。林西強表示，通過刻苦鑽研、主動訓練，目前所有第四批航天员均快速實現了角色轉換。通過組織觀摩發射、返回、出艙活動等飛行任務，他們對載人航天工程和航天员職責使命有了更深刻的理解。

談及港澳航天員的訓練，林西強透

的士車隊營運須加強支援



街談巷議

網約車的普及化，已經成為許多香港市民生活一部分。其方便快捷，即叫即有絕不拒載的優勢，加上大部分司機穩定的情緒及良好服務態度，也令網約車可以穩定地在叫車服務市場上不斷擴展，傳統的士要扳回大局，必須改變傳統的經營模式，針對網約車所具備的特點，提供更專業安全的優質服務。

其實，網約車最大的優勢是車多服務好，乘客等候時間短，司機只會耐心

依照平台提供的路線行走，即使塞車也不會有情緒發洩或擅自改變路線，避免了與乘客發生不必要的紛爭。為改善的士服務質素及行業生態，特區政府去年引入的士車隊制度，發出5個營運牌照。中標車隊須於今年7月底前完成籌備工作並正式投入服務，預計將提供超過3,500輛的士，佔全港的士近兩成。然而，目前僅有兩支車隊展開試運，分別有200輛及60輛的士投入服務，整體供應量仍遠低於預期。

現時，當局引入的各支的士車隊雖

然均設有獨立的叫車系統，市民可透過電話熱線、網頁或手機應用程式預約服務。但由於營運車輛有限，不少市民反映叫車困難，尤其在繁忙時段，多次嘗試仍難以成功配對司機，車隊客服亦承認高峰時段可供調配的車輛較少。故此，單是不夠車提供服務的這一點就無法與網約車競爭了。不過，更嚴重的問題是，目前車隊更大困難卻是連聘請司機也不容易。業界反映，司機招聘進度未如理想，主要由於經濟環境影響，車隊提供的薪酬條件吸引力不足。此外，

劉韋瑋 資深傳媒人

傳統的士司機習慣彈性工作，傾向「多勞多得」，加入車隊需遵守規定、穿着制服、接受僱傭關係等，但收入卻未必顯著增加，導致司機加入意願低迷。

政府承諾於今年內制訂網約車立法規管框架。但從目前情況來看，車隊營運進度未達預期，服務供應量與市民需求仍有明顯落差，因此，政府需進一步交代具體跟進措施，例如支援的士車隊提供更大誘因吸引司機加入、加強宣傳，並監察營辦商的試運情況，適時提供協助，避免車隊因未達標而不獲發正式牌照，陷入更嚴峻的政策困局。