

中国空间站进入在轨建造阶段

神十三创多项纪录

“我是神舟十三号，我已安全着陆，返回舱正立，01感觉良好。”02感觉良好。”03感觉良好。”经过183天的太空之行，4月16日9时56分，神舟十三号载人飞船返回舱在东风着陆场成功着陆。在空间站执行飞行任务半年之久的航天员翟志刚、王亚平、叶光富安全顺利出舱，向迎接他们的人群挥手致意。

“神舟十三号乘组在轨飞行183天，创造了中国航天员连续在轨飞行时间的最长纪录，神舟十三号任务圆满成功标志着空间站关键技术验证阶段的完美收官。”在17日的发布会上，郝淳如此说道。

2021年10月16日，神舟十三号载人飞船在酒泉卫星发射中心发射升空，与空间站核心舱对接，3名航天员进驻核心舱。中国载人航天工程航天员系统总设计师、中国航天员科研训练中心研究员黄伟芬介绍，神舟十三号飞行乘组圆满完成了各项任务，创造了多项纪录。

据悉，他们在轨驻留期间圆满完成了2次出舱活动、2次太空授课，还有手控遥操作交会对接试验以及航天医学、航天心理学、航天工效学和空间材料科学，共计40余项在轨实验和试验任务。同时，他们还完成了80余项在轨数据收集和分析工作，大量空间站组合体平台巡检测试、设备维护照料以及物资和站务的管理工作，以及大量科普教育等公益视频的录制。

目前3名航天员身体状态良好，正在航天员中心进行飞行后恢复。3名航天员的恢复过程为期半年，分成隔离恢复、疗养恢复和观察恢复三个阶段。在此之前，航天员还要先进行

随着神舟十三号的顺利返回，中国空间站的建造完成了关键技术验证阶段。在4月17日的新闻发布会上，中国载人航天工程办公室主任郝淳介绍，今年将完成中国空间站在轨建造，共计划实施6次飞行任务。而自空间站在轨建造完成以后，工程将转入为期十年以上的应用与发展阶段。

神舟十三号乘组圆满完成各项任务

飞行时间 183天，创中国航天员连续在轨飞行时间最长纪录

完成任务 ◆2次出舱活动、2次太空授课，还有手控遥操作交会对接试验以及航天医学、航天心理学、航天工效学和空间材料科学，共计40余项在轨实验和试验任务

◆80余项在轨数据收集和分析工作

◆大量空间站组合体平台巡检测试、设备维护照料以及物资和站务的管理工作

◆大量科普教育等公益视频录制，拍摄大量图片和视频资料



为期一周的三级隔离。

郝淳表示，神舟十三号载人飞行任务的圆满成功，标志着空间站关键技术验证阶段任务完美收官，阶段任务目标全面实现，为我国空间站组装建造和长期运营奠定了坚实基础。

今年规划6次飞行任务

中国空间站建造分为关键技术验证和建造两个阶段实施，其中，关键技术验证阶段主

要任务目标是全面突破和掌握空间站建造和运营相关的关键技术。自2020年以来，我国先后成功实施了长征五号B运载火箭首飞，空间站天和核心舱，神舟十二号、神舟十三号载人飞船，天舟二号、天舟三号货运飞船共6次飞行任务，均取得圆满成功。

郝淳表示，今年将完成中国空间站在轨建造，同样计划实施6次飞行任务。包括5月发射天舟四号货运飞船，6月发射神舟十四号载人飞船，7月发射空间站问天实验舱，10月发

射空间站梦天实验舱。空间站的三个舱段将形成“T”字基本构型，完成中国空间站的在轨建造，之后还将实施天舟五号货运飞船和神舟十五号载人飞船发射任务。

黄伟芬透露，按照空间站建造阶段的任务安排，执行神舟十四号、神舟十五号2次载人飞行任务的航天员乘组已经选定。两个乘组都将在轨飞行6个月，将首次实现在轨乘组轮换，两个乘组6名航天员将共同在轨驻留5-10天。

空间站建成后，中国载人航天工程又将画出怎样的蓝图？对此，郝淳表示，中国空间站今年完成在轨建造以后，将转入为期十年以上的应用与发展阶段，初步计划是每年发射两艘载人飞船和两艘货运飞船，航天员要长期在轨驻留，开展空间科学实验和技术试验，并对空间站进行照料和维护。

例如为进一步提升工程的综合能力和技术水平，中国将研制新一代载人运载火箭和新一代载人飞船。郝淳还提到，明年计划发射中国首个大型空间巡天望远镜，开展广域巡天观测，将在宇宙结构形成和演化、暗物质和暗能量、系外行星与太阳系天体等方面开展前沿科学研究，有望取得一批重大创新成果。

商业航天也将迎来新的发展契机。郝淳指出，中国将积极探索载人航天商业化发展模式，吸收社会力量参与空间站建设和运营维护，不断提升空间站综合效益，推动载人航天事业高质量发展。在进行空间站研制建设的同时，中国也开展了载人月球探测关键技术攻关和方案深化论证。

此前，航天科工集团公司董事长高红卫在接受采访时就曾提到，全球航天技术的主流已走到大规模工业化生产阶段，必然要进入广泛商业化推广的阶段。目前政策和资本多方加持商业航天领域，艾媒咨询数据显示，2020年中国商业航天市场规模已经突破1万亿元；预计未来3年，产业将继续以超20%的增长率进行扩张，预计2022年将突破1.5万亿元，2024年有望达到2.3万亿元。

北京商报记者 陶凤 实习生 袁泽睿

西街观察 Xijie observation

崔健，去向何方

陶凤

红星白帽。再见崔健，有人笑了，有人哭了。

4月15日晚上9点，崔健视频号开启了自己的线上演唱会“继续撒点野”。这场演唱会，崔健一共演唱了20首歌，包括《不是不明白》《花房姑娘》等经典曲目，也有《飞狗》《爱情量子定律》等新歌。

窦文涛在随后的访谈中说，过去的很多年，崔健和观众互相失落。人们不去关注他的新作，他也没有刻意走向人群。

在《时间的B面》中，他大吼着自己根本没变。崔健唱来唱去，那些可以用来吼的歌没变，只属于崔健的味道也没变。

不过，演唱会的形式变了，歌迷的互动方式变了，娱乐圈的生态变了，听歌人的境遇变了。当晚，直播人数最高峰值超过4500万人，点赞破亿，数据也刷新了视频号直播演唱会的观看纪录。

整场演唱会商业化的味道扑面而来。某汽车品牌作为冠名商，企业LOGO在暗色的舞台背景下极为显眼，这在前几场明星演唱会上并不多见。

“我没那么较劲了。”不做与潮流对抗的事，或许是摇滚歌手崔健与时代的投合。由于视频号依附微信生态，崔健演唱会的直播链接经由朋友圈被疯狂传播，将在线娱乐内容转化效率推向新高。

尽管前有西城男孩、五月天，但崔健的一夜，无论是商业化程度还是转化数据都远远超

前者，强化品牌符号，联动商业力量，和用户创造情感连接、内容共鸣，为视频号迈向商业化找到了难能可贵的差异化优势。

在人们的印象中，崔健看重的并不是数据所代表的商业回报，而是他的作品，他的表达，他的态度。他可能不在乎“一无所有”，但他不能无人聆听。

窦文涛问崔健是否会尝试“元宇宙式”的演出形式，诸如把不同城市的音乐人汇集在一场演出中。崔健说：“我有想过”。

这是《一无所有》发表后的36年。那时，电音贝司、吉他等乐器极少在中国大众面前出现。而今天，中国观众已经习惯“好声音”“我是歌手”等制作精良，由现场乐队、顶级音响支撑的现场live。

在这个没有爆款的春天，有些东西存在就是爆款。和所有伟大的歌手一样，崔健创作了大量能够紧紧抓住民族情绪的歌曲。数十年过去，那些来自心底的情绪，依然与千万人的审美意识和生活感受相吻合。

2005年，相隔12年后，崔健终于再次回到首都体育馆，他把这个演唱会取名“阳光下的梦”，意指白日梦，那些不可能发生的事情又发生了。

怀旧情怀、年龄积淀、身份背景，4500万与崔健再次产生链接的人，一起把原本沉睡的流量激活起来，共同去面对“你问我去向何方”迷茫、挫折以及梦想。

首张全国互认通行证来了 物流“疏堵解难”进行时

“有了证书，就能确保在疫情期间顺利完成重点物资的跨省运输任务，以后再不用担心无法出省了。”4月16日下午4时，福建青拓集团货车司机杨国全幸运地拿到了全国首张统一格式、全国互认的重点物资运输车辆通行证。在过去这段时间，受限于疫情之下的隔离措施，众多货车司机被迫以车为“家”，连带着的不少地区的物资保供也发出了预警的信号。眼下政策开始发力，全国互认的通行证已经在路上，物流疏堵解难势在必行。

福建拔头筹

“没想到这是全国第一张，意义重大！”杨国全感叹道。据福建日报报道，4月16日福建青拓集团冷链物流组申领到编号尾数为0001-0004的4张通行证。这几张通行证始发地为福建福安，目的地为浙江瑞安，保障4辆重132吨不锈钢卷运输。

目前，福建省已经在全国率先开通了重点物资运输车辆通行证网上办理平台“福建行”，该平台可以为福建省向省外地区运输重点物资的单位或企业服务，办理重点物资运输车辆通行证。

在疫情防控和物资保供的关键时刻，物流的畅通至关重要。4月7日，交通运输部便召开物流保障协调工作机制会议，针对长三角等部分涉疫地区物流运行不畅问题，要求着力打通堵点卡点，严禁在高速公路主线和服务区设置防疫检测点等，同时提出要建立健全统一格式、全国互认、办理便捷的通行证制度，确保通行证全国通行。

一个星期后，交通运输部公布了《重点物资运输车辆通行证》式样，其中包括证件编号、有效期、车牌号码、驾驶员姓名、始发地、目的地等信息。交通运输部的通知提到，对于通信行程卡带*号的货车司机，在司乘人员体温检测正常且48小时内核酸检测阴性证明、健康码、通信行程卡（两码一证）符合要求的要保障通行等。

除福建外，已经有多地在着手落实全国互认的通行证办理了。例如吉林省已于4月15日启用了吉林省疫情防控领导小组统一监制的新版跨省《吉林省重点物资运输车辆通行证》，实行“一车一证一线路”，有效期原则上不得超过1个月。

开通“绿色通道”

由于需要常年奔波，疫情三年来，货车司机成了防疫的重点关注对象，而受各地防疫政策的不统一以及部分地区一刀切的影响，近期有部分

地区也出现了物资保供断供的风险，由此货车司机的窘境浮出水面。

中国物流与采购联合会发布的《2021年货车司机从业状况调查报告》显示，2021年货车司机人数已经从2018年的3000余万人骤降至2000余万人。此外，国家统计局数据显示，今年3月制造业供应商配送时间指数为46.5%，低于上月1.7个百分点，是2020年3月以来的低点。

中国人民大学副教授王鹏告诉北京商报记者，各地对于疫情防控政策都有一定的灵活性，有些地方出于安全起见，会选择一封了之，人为地增加诸多不便，这其实是目前全国物流大市场的核心堵点。这种全国性的物流堵塞会导致大量的长途物流司机受困于收费站或者各地的防疫政策，进而导致其长时间无法正常经营，推高成本。同时也导致城市生活中很多生活物品无法进行保供配送，相关的行业、产业所需的上下游原材料也都受到影响。

“因此在遵守防疫相关要求的总体基础上，能够开拓全国物流体系的绿色通道，对于缓解物流压力、增加服务保障、促进有关工厂尽快复工，完善全国统一的资源调配体系有着重要的作用。”王鹏补充称，此外，完善针对物流行业从业人员的一系列帮扶政策，这不仅有助于实现全国经济市场信心的恢复，对于疫情防控本身也能发挥关键作用。

中国化管理协会乡村振兴建设委员会副秘书长、电商直播“新农人”培育计划组织者之一、中关村物联网数字乡村振兴培训学院院长袁帅则提到，除了防疫措施，疫情影响下的生产经营放缓带来的影响之外，油价的上涨也是值得注意的因素之一。

袁帅表示，今年以来，国内汽油价格已经历七连涨。截至4月初，每吨汽柴油零售价比年初累计上升近2000元，分别上涨24.4%和26.9%。受此影响，尽管物流企业对于运费上调的呼声不断增高，但成本上升并未及时向运费传导，物流货运

企业活力总体偏弱，物流市场的低迷情况将使得整个产业链的产销对接受阻加剧。

帮扶政策在路上

根据新华社的物流堵点调查，货车司机普遍期盼三方面改变，包括提供食物、药品等基本生活保障，不随意给驾驶证贴封条，让司机有地方如厕、休息；落实保通保畅的举措，不以车牌属地、行程卡带*号为由阻碍司机接单工作；提供核酸检测便利。

目前已经有地方有所行动。近日，浙江省各地便已陆续启用82个货车司机防疫服务站，以衢州为例，4月15日，该地6个货车司机防疫服务站正式开放，其中柯城区的服务站共设置了23个服务房间，组建防疫、保障专班，为货车司机提供住宿、餐饮、停车、车辆消杀等服务。

除了畅通堵点，多项措施也已经密集安排。例如商务部要求全国商务系统对疫情防控重点地区启动“多方帮一方”的联防联控机制，调动周边保供力量，加大货源组织力度。中国人民银行15日也表示，将运用再贷款、再贴现等多种货币政策工具，支持和引导金融机构加大金融支持力度，对运输物流企业和货运司机开辟“绿色通道”，合理给予贷款展期和续贷安排。

王鹏提到，现在核心的堵点还是各地在防疫过程中存在着一刀切的情况，例如过度防疫、过度防范的情况。在他看来，各地其实应该在安全的前提下保证一定的灵活性，除了全国互认的通行证外，更重要的一点就是通过信息技术的方式方法，对于人员、货物进行精准的监测和监控，对重点的货物尤其是从疫区来的货物做好交叉抽检，这方面做得好的话，也可以有效地改善目前的堵点和痛点。

多部门的发声已经有了回应。交通运输部17日公布的消息显示，受疫情影响，截至2022年4月16日24时，各省（区、市）高速公路共关闭收费站219个，占收费站总数的2.03%，比4月10日减少459个，下降了67.7%；共关停服务区76个，占服务区总数的1.15%，比4月10日减少288个，下降了79.12%。除西藏（无高速公路收费站和服务区）外的30个省（区、市）中，北京、天津、山西、内蒙古、福建、山东、河南、湖南、海南、重庆、四川、贵州、甘肃、宁夏等14个省份已无关闭的高速公路收费站和服务区。

北京商报记者 杨月涵