

灣區城市群「同城化」進一步加速。圖為旅客在候乘廣東城際。



穗珠將通「地鐵」60分鐘可達

南珠城際線路揭曉 打造灣區西岸骨幹走廊

作為灣區軌道網的重要組成，南沙至珠海(中山)城際項目迎來新進展。第二次《南沙至珠海(中山)城際軌道香山至拱北段(珠海段)社會穩定風險分析徵求公眾意見的公示》目前正在進行，揭開該城際的最新線路走向。珠海交通控股集團有關負責人10日表示，南珠城際作為廣州地鐵18號線的南延線，是首條實現大灣區城際與廣州地鐵網互聯互通的軌道交通項目，建成後將實行「地鐵化」運營，屆時民眾從珠海城區「坐地鐵」直通廣州城區，僅需60分鐘左右。

據最新公示，南珠城際香山至拱北(珠海段)線路起於中山與珠海的邊界，經珠海高新區、香洲主城區，終於拱北。新線路途經珠海唐家灣鎮、以及香灣、獅山、翠香、梅華、前山、吉大、拱北等街道，幾乎覆蓋了珠海主城區大多數核心片區，這意味着大部分珠海主城區居民未來都能實現近距離乘坐城際軌道「北上」中山、廣州等灣區城市。

南珠城際聯通廣州地鐵網

南珠城際廣州段、中山段目前均已全部動工；而珠海段規劃全長26.6公里，總投資158億元(人民幣，下同)，最快於今年開工，年度計劃投資5,000萬元。作為廣州地鐵18號線的南延線，南珠城際可望同樣採用設計時速160公里的市域D型車，被稱為珠海首條真正意義上的地鐵。據了解，線路初步設計6分鐘/班車，遠期有望能達到2分半鐘/班車。

還值得關注的是，為東接深圳，南珠城際中山段香山站已在規劃中預留接入「深南中城際」的軌道接口。據規劃，深南中城際將從深圳寶安機場引出，跨過伶仃洋，進入中山翠亨新區馬鞍

島，接入南珠城際，由此進一步加速珠江口東西兩岸軌道交通的融合。

為北連廣州，南珠城際規劃與廣州地鐵18號線、廣花城際(廣州地鐵18號線北延段)貫通運營，與廣州地鐵22號線、芳村至白雲機場城際跨線運營，共同打造灣區西岸南北向客流骨幹走廊。未來，廣州城區到中山城區約50分鐘，到珠海城區60分鐘左右，到深圳城區僅需75分鐘。

廣東城際多線「地鐵化」運營

如今，廣東城際越來越多線路「地鐵化」運營，包括廣清城際(花都站至清城站)、廣清城際北延線(清城站至飛霞站)、廣州東環城際(花都站至白雲機場北站)等；而新白廣城際(新塘經白雲機場至廣州北站)、廣佛東環城際(廣州番禺站至新白廣城際竹料站)、穗莞深城際琶洲支線(琶洲站至廣州蓮花山站)、廣清城際南延線(白雲站至花都站)、廣惠城際北延線(小金口至惠州北段)則擬今年底開通。據了解，廣州地鐵集團負責運營的城際鐵路里程到今年底將達550公里，地鐵+城際總里程將超過1,350公里。



■南珠城際可望採用市域D型車。

■廣東城際越來越多線路「公交化」，座位較舒適。

南海開展「無人集群」科考試驗

據新華社報道，連日來，在蔚藍色的南海北部，中國科研人員在「向陽紅10號」科考船上，成功開展了多種類型無人機、無人艇、無人潛器科考試驗。

由南方科技大學海洋高等研究院牽頭、聯合多家科研院所、高新企業及科普機構開展的「深藍智能i3航次」，在南海的風吹浪打中，實況檢測了各種無人科考設備的「i3」性能——創新性(Innovative)、集成性(Integrated)與智能性(Intelligent)。

參加此次科考試驗的無人機包括智能海水取樣無人機、遙感平台無人機、航磁多旋翼無人機、航磁固定翼無人機、六旋翼無人機(自研)、熱成像識別檢測無人機、跨域無人機等多種類型。各種本領高強的無人機在南海競技，展開了一場「科考比武」。

「深藍智能i3航次」首席科學家、南方科技大學海洋高等研究院院長、講席教授林間表示，經過海上實況演練，本航次成功實現無人機、無人艇、無人

潛器「三位一體」集群科考，為中國今後實現無人化、立體化、智能化的海洋環境動態監測奠定了技術基礎。

為推動海洋科技多維度發展，本航次在組織模式上進行了創新，融合科研探索、產業應用與公眾科普於一體。40名隊員乘坐「向陽紅10號」科考船於7月7日從珠海起航奔赴南海北部目標海域，計劃7月11日返回深圳。

「向陽紅10號」科考船是中國深遠海綜合科考船的主力之一，排水量4,615噸，長93米。



■「向陽紅10號」參與「無人集群」科考試驗。新華社

上半年新發現礦產地38處增31%

自然資源部新一輪找礦突破戰略行動辦公室10日通報，今年上半年，全國新發現礦產地38處，同比增長31%，其中大中型25處。據介紹，今年以來，重要礦種找礦取得重大突破：在黑龍江省發現全省首個特大型鈾礦；在河北省興隆縣，新增鉬資源量337萬噸，達到特大型規模，進一步鞏固中國鉬礦優勢地位；在河北省隆化縣，新增鈷資源量2.7萬噸，達到大型規模；在貴州省松桃縣，新增錳資源量2,285萬噸，達到大型規模；在新疆維吾爾自治

區特克斯縣，新增金資源量81噸，累計查明近百噸，達到超大型規模。截至目前，絕大多數礦種已提前完成「十四五」找礦目標任務。

從礦種來看，錫礦、鋁土礦、鎢礦、銅礦、磷礦等礦種勘查投入同比增長50%以上，煤炭、鉛鋅礦、鉬礦、金礦、石墨等礦種勘查投入也有不同程度增長。此外，自然資源部門加大了探礦權供給，2024年戰略性礦產探礦權投放581個，創十年新高。2025年上半年，戰略性礦產探礦權投放318個。

取消強積金「對沖」安排



周昇詞

周小松 勞聯秘書長、立法會議員

取消強積金「對沖」安排已經實施兩個多月，僱員在今年5月1日(轉制日)起的遣散費/長期服務金(長服金)，不會被僱主強積金強制性供款累算權益「對沖」，因而可以保留更多強積金累算權益。筆者對於取消「對沖」的落實感到欣喜，但也聽到有些中小微企僱主朋友表示對安排仍不太清楚。

據筆者了解，有不少僱主朋友誤以為現在安排實施的時間未算很長，加上覺得計算相關遣散費/長服金開支麻煩，趁早解僱員工都「有着數」而且方便。其實這般做法是不會節省到開支，因為僱員遣散費/長服金在轉制日之前的部分，其金額已經確定好(以轉制日當時的工資及服務年資計算)，而這部分仍可被「對沖」，是「有數得計」的。如果僱主現在辭退現職僱員，

之後再聘請新員工，那新員工的遣散費/長服金將重新開始計算，並可累計至最高39萬元，而這部分更不能被「對沖」。

為分擔僱主就僱員遣散費/長服金轉制後部分的支出，政府推出了「取消強積金『對沖』安排資助計劃」(計劃)，向僱主提供長達25年的資助，協助其逐步適應政策轉變。計劃設有不同資助比率，因應每個資助年度須支付的遣散費/長服金轉制後部分的總額(超過50萬元與否)而定，而當局表示大部分中小微企每年的遣散費/長服金支出應不多於50萬元。因此筆者相信大多數中小微企僱主朋友都能從計劃受惠，申請到較高的資助。

最後，筆者希望政府加強宣傳取消「對沖」安排及上述資助計劃，可向企業尤其是中小微企多解說當中的內容和規定，讓政策實施得更順暢。