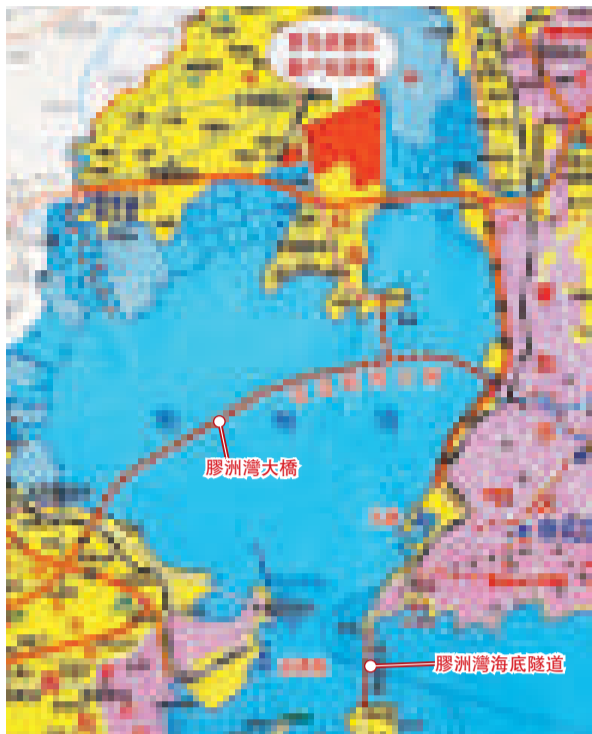




中信国安葡萄酒业股份有限公司 CITIC GUOAN WINE INDUSTRY CO., LTD.

— 倡領产地生态消费 —



# 跨海大橋世界最長 海底隧道中國最長 青島膠州灣橋隧齊通車

設雙向六車道，設計車速為80公里／小時，使用年限為100年，總投資36.59億元人民幣。據悉，大橋和隧道收費標準為七座以下車輛單程收費30元和50元。

## 貫通動脈 完善交通網絡

據介紹，膠州灣大橋是中國國家高速公路網山東青島到甘肅蘭州高速公路的起點段。膠州灣大橋所連接的青島及其轄地黃島、紅島三地，不僅居於山東半島的核心部位，而且處在山東的命脈——膠濟鐵路城市帶上，對促進山東半島城市群經濟發展意義重大。大橋和隧道串起的山東半島濱海大道「黃金鏈」，貫通了中國高速公路青島至銀川G20、青島至蘭州G22、瀋陽至海口G15等交通大動脈，完善和優化了中國北方交通網絡，將推動山東半島與西北、東三省、京津冀及環渤海經濟圈的合作融合，實現山東半島與上述區域資源共享，推動中國北方經濟一體化發展進程。

## 擴大腹地 延伸港口縱深

作為中國對外貿易第二大港口和百年老港，青島港目前面臨發展空間嚴重不足、結構不盡合理、疏港通道壓力大等難題。青島正在建設的「第二個青島港」，總吞吐量達3.7億噸的董家口港區腹地遼闊，沿

黃河向西縱深可達河南、河北、山西、陝西等廣大地區，經濟腹地總面積達87.3萬平方公里。青島膠州灣橋隧通車後，將使陸路直達董家口港區，實現與黑龍江同江至海南三亞高速、南濟青高速公路網有效對接，進一步擴大港區經濟腹地，延伸港口帶動縱深，對青島港帶動腹地縱深地區經濟發展意義重大。

## 縮短時空 推動旅遊發展

橋隧的開通縮短了山東半島城市群各主要城市之前的空間和時間距離，延伸了山東半島區域的觸角。隨着「橋隧時代」的到來，作為山東半島城市群區域中心之一的青島，將成為海內外旅遊業投資的新熱點。據統計，近兩年，在青島開發區50多公里的黃金海岸線上，由橋隧吸引新落戶旅遊大項目19個，總投資約170億元人民幣，項目涉及高檔酒店、豪華遊艇、高檔會所等。專家預計，旅遊業的蓬勃發展將成為「橋隧時代」青島西海岸的最大「亮點」。橋隧將青島老城區海濱度假區和西海岸島嶼省級旅遊度假區連為一體，有利於加快青島旅遊經濟規模的形成，進而推進山東半島旅遊業的發展。國家開發銀行專家稱，青島膠州灣橋、隧建成通車後，將大大減少青島與通達地區的經濟成本，對促進山東半島旅遊業的快速發展將起到重要的推動作用。



▲膠州灣隧道是中國現今最長的海底隧道

新華社

### 特稿

## 最長海隧的考驗和成就

中國最長海底隧道——膠州灣隧道竣工通車之際，為該隧道傾注四年心血的中國工程院院士、隧道與地下結構工程專家周豐峻向記者憶述了隧道建設的艱辛歷程。

「穿越海底建隧道，這在施工作業中是最難的，風險也是最高的。」周豐峻院士談起隧道建設的過程時說，「經過前期反覆的勘探探明，膠州灣隧道工程地質情況複雜，共探明斷層18條（其中海域段有13條），施工過程中容易發生塌方、湧水、岩爆、泥石流等地質災害，可見膠州灣建設難度之高。為此，隧道建設過程中採用了大量新技術、新工藝。很多的技術、工藝都是全球首創的。自開工到建成通車沒有發生一起安全事故，可見技術應用的十分科學和精細，這是很了不起的。」周豐峻說，為了確保隧道的混凝土結構達到一百年使用壽命，膠州灣隧道在中國國內隧道工程界中首次使用C50這種設計強度最高、抗滲級別最高的混凝土。這種高強度的混凝土不僅使用壽命在百年以上，還能保證隧道結構在海水腐蝕環境下長期安全可靠。

## 六車道隧道全球規模最大

周豐峻自豪的笑着說：「東京灣海底隧道、挪威海底隧道的海底部分長度都比膠州灣隧道要長，但他們最寬的也只是雙向四車道，而膠州灣隧道是雙向六車道，可以看出，膠州灣隧道在世界同類項目中規模是最大的。」他認為，在工程規模大和難度高的考驗下，膠州灣隧道的工期卻沒延長，原計劃工期為47個月，實際用了46個月就全面竣工，這證明了中國完全具備應對此類工程的建設能力。

周豐峻院士最後表示，作為中國第一批在建的海底隧道，全長7.8公里的膠州灣隧道建設長度比廈門翔安隧道長約一公里，居於中國首位。它的建成是中國隧道建設史上具有里程碑意義的隧道工程，將為規劃中的蓬萊—大連海底隧道、雷州半島—海南島海底隧道提供豐富的建設經驗，也為中國從「隧道大國」向「隧道強國」邁進奠定堅實的基礎。

中新社



▼圖為建設中的青島膠州灣大橋。時值初春，海面上仍有浮冰。

▲青島膠州灣大橋全長36.48公里

新華社

## 西氣東輸二線東段投產 支線明年通香港

# 中亞天然氣直送珠三角

## 渤海溢油據稱已清理

【本報訊】內地媒體30日披露，近日，中國海洋石油有限公司渤海油田蓬萊19-3發生溢油事故。該油田為中海油最大的對外合作油田，合作方為美國康菲石油公司。目前中海油和康菲石油官方均未作出回應。

據《財經國家周刊》報導，6月30日，中海油和國家海洋局內部人士證實了這一消息。他表示國家海洋局相關部門已經介入了事故的調查，預計近期將向外界公布調查結果。溢油事故發生地點離海岸較遠，截至目前未造成惡劣影響。

「出事油田為中海油最大的對外合作油田。」中海油內部一位人士稱，中海油持有這一油田51%的權益，外方合作者美國康菲石油擁有剩餘49%權益並擔任作業者。「事故並不算嚴重，溢油基本清理乾淨了。」該人士透露。

據悉，溢油事故發生在6月中旬，但負責油田開採的中海油和康菲均未向外及時發布任何消息。6月21日，網絡上出現了網友的爆料信息，但隨後消息就被刪除。

公開資料顯示，蓬萊19-3是迄今中國目前最大的海上油田。1999年5月，康菲石油發現了這座油田，可採儲量約5億桶。2002年，該油田一期項目投產，日產原油1.8萬桶；2008年9月二期項目投產，油田峰值產量為15萬桶每天。

## 內蒙古發現大型鉍鉭礦床

【本報訊】新華社呼和浩特三十日消息：內蒙古地礦局地勘一院近日在呼和浩特市武川縣趙井溝探明一處大型稀有金屬鉍鉭礦床，鉍、鉭礦產量超過2000噸。

鉍、鉭均為稀有金屬元素，它們的化學性質較為接近，具有强度高、抗變形、抗腐蝕等優點，主要應用於電子、原子能、航空航天等工業領域以及鋼鐵、機械等民用工業領域。

據介紹，趙井溝鉍鉭礦目前的控制長度超過800米。經論證，其深部仍有較大的找礦空間。從地質背景、礦床類型等方面來看，趙井溝鉍鉭礦具有成為大型或特大型稀有金屬礦床的可能性。

【本報訊】新華社廣州三十日消息：西氣東輸二線東段工程6月30日在廣州宣告竣工投產。至此，西氣東輸二線的幹線全線貫通，經過一萬多公里的管道運輸後，來自中亞的天然氣可以運抵中國經濟發達的「珠三角」地區。

土庫曼斯坦等中亞國家的天然氣，經過長達1833公里的中亞天然氣管道抵達中國後，再經過中國境內全長8704公里的西氣東輸二線，便可供新疆、甘肅、寧夏、陝西、河南、湖北、湖南、江西、浙江、江蘇、山東、上海、廣東、廣西等省份以及香港使用。

作為引進中亞天然氣的中方最主要實施企業，中國石油天然氣集團公司介紹說，西氣東輸二線年輸氣能力300億立方米，可以穩定供氣30年以上。

中亞—西氣東輸二線，是中國第一條引進境外天然氣的大型管道工程，也是世界上距離最長的天然氣管道工程。其中，西氣東輸二線工程包括一條幹線、八條支線，總投資1422億元人民幣。

到明年6月30日，包括通往香港在內的所有支線將全部建成。屆時，香港每年可獲得天然氣15億到20億立方米。經濟發達的廣東省，每年將獲得100億立方米的天然氣供應。相對於LNG（液化天然氣），經管道運輸的天然氣價格更具競爭力。

西氣東輸二線東段工程竣工投產之前，中亞天然氣管道和西氣東輸二線西段工程已先後建成投產。到今年5月28日，西氣東輸二線已累計接輸中亞天然氣逾100億立方米。

西氣東輸二線之前，中國已建成西氣東輸一線工程。同二線工程主要利用中亞天然氣不同，一線工程的氣源主要來自中國新疆。目前，一線

工程每年大約對外輸送天然氣190億立方米。

## 擬建三線工程應需求

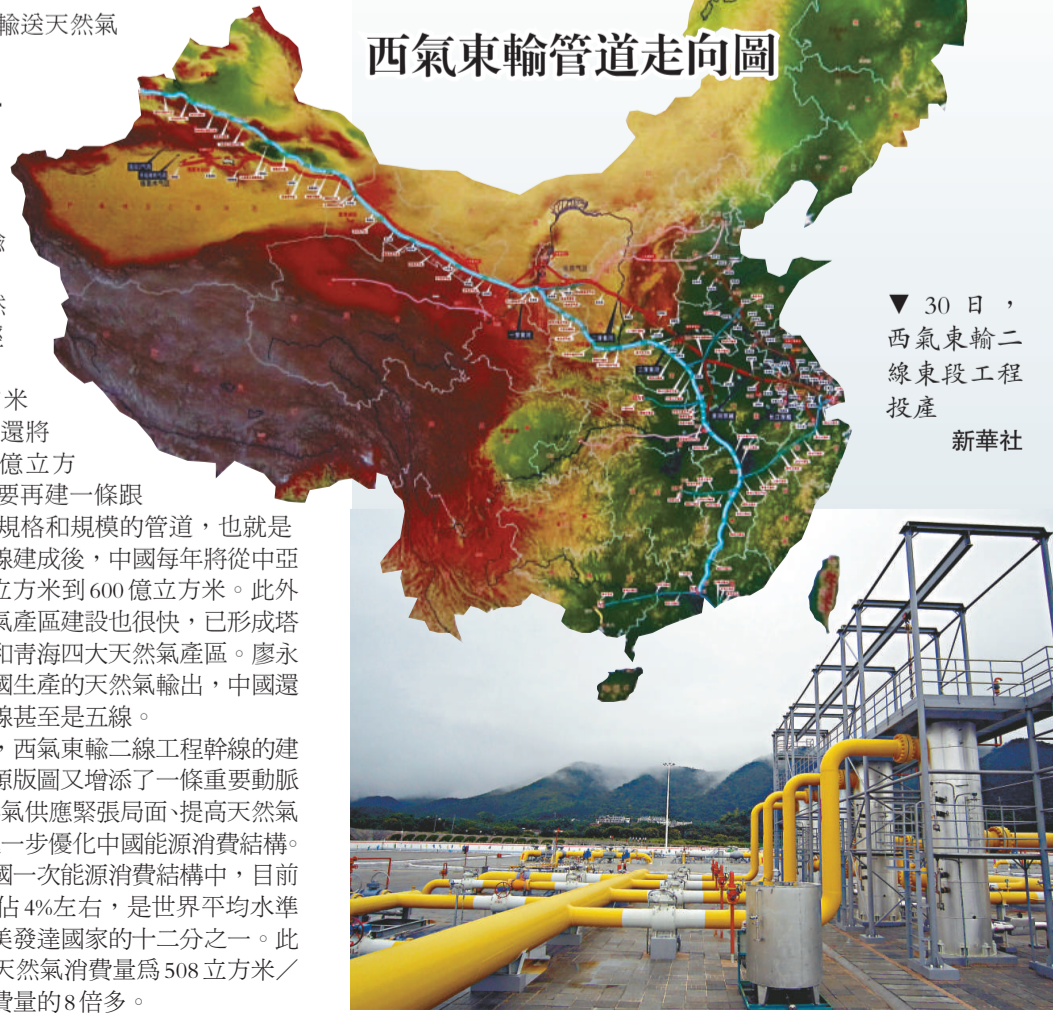
面對不斷增長的消費需求，中國欲建設西氣東輸三線工程。

中國石油天然氣集團公司副總經理廖永遠介紹說，已有的300億立方米天然氣之外，中國還將從中亞進口200多億立方米天然氣，為此需要再建一條跟西氣東輸二線相同規格和規模的管道，也就是西氣東輸三線。三線建成後，中國每年將從中亞進口天然氣550億立方米到600億立方米。此外，中國本土的天然氣產區建設也很快，已形成塔里木、長慶、西南和青海四大天然氣產區。廖永遠表示，為了將本國生產的天然氣輸出，中國還要建設西氣東輸四線甚至是五線。

有關專家指出，西氣東輸二線工程幹線的建成投產，為中國能源版圖又增添了一條重要動脈，將有利於緩解天然氣供應緊張局面、提高天然氣管網運轉水準，並進一步優化中國能源消費結構。

據介紹，在中國一次能源消費結構中，目前天然氣消費佔比僅佔4%左右，是世界平均水準的六分之一，是歐美發達國家的十二分之一。此外，目前世界人均天然氣消費量為508立方米／年，是中國人均消費量的8倍多。

## 西氣東輸管道走向圖



▼30日，西氣東輸二線東段工程投產

新華社

