

深機場留接口通深港快線

「停建」不實 流言不攻自破

備受關注的深港機場聯絡線及機場鐵路口岸目前已通過專題研究，深圳方面將根據研究成果年內開展鐵路口岸選址等項目前期工作。目前深圳機場在建的T3航站樓已實現鋼結構封頂並將於明年底投入使用，其地下設置的機場交通土建預留工程已為「深港機場聯絡線隧道」預留對接口。業界人士認為，深港機場快線有利於兩地機場實現無縫對接和資源優化配置，預留工程是在為深港機場快線上馬提前做足準備。

【本報記者黃仰鵬深圳十日電】

深港兩地近年來合作親密無間，深圳機場利用自身的國內航線資源和深港間便捷的地面和水上交通，逐步實現了內地—深圳—香港之間的旅客無縫中轉。除了深港兩地的快線大巴，此外兩地機場還專門為「經深飛」設立旅客安檢通道，方便旅客乘機。深圳機場人士指出，深港機場合作未來將重點放到航空貨運方面，將共同探討設立「貨物無縫快速中轉通道」。

隨著旅客量增加，深圳機場候機樓容納能力日顯匱促，而停機位也因航班增加而日益緊張。為緩解機場容量飽和的狀況，深圳機場於今年七月份啓用第二跑道，此外同時宣布容量面積是現有兩個候機樓三倍的T3航站樓正式封頂並將於明年底投入使用。

T3航站樓明年底啓用

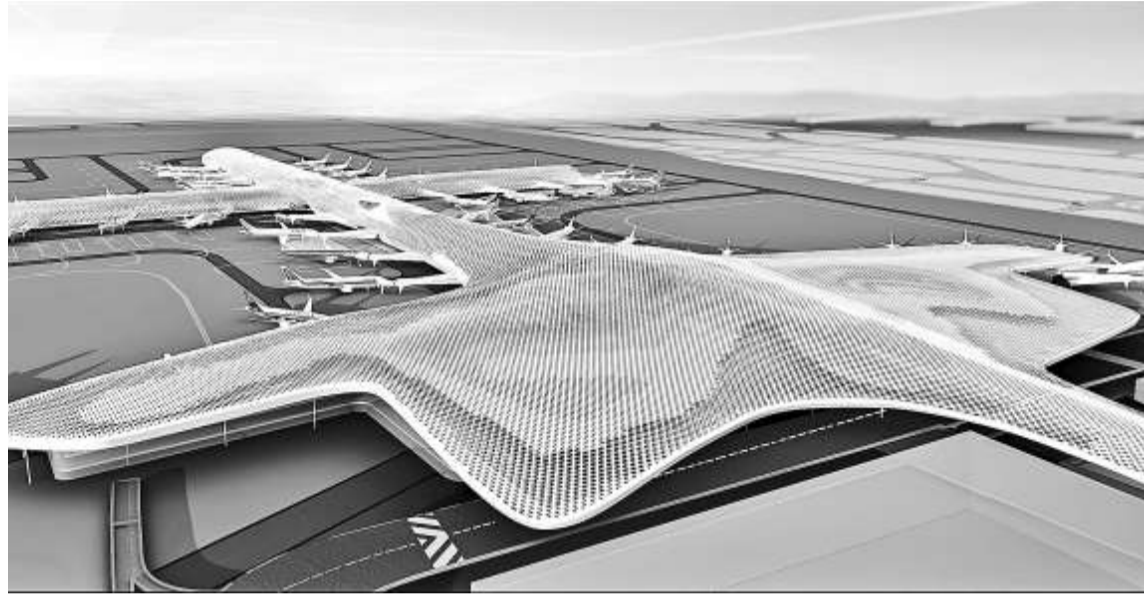
據介紹，T3航站樓工程是深圳有史以來單體面積最大的公共建築，也是全國第四大候機樓，投資69.7億元，總建築面積達45.1萬平方米。作為深圳未來的重要門戶形象之一，T3航站樓的建築設計外形獨特，屋頂與幕牆融合成一個連續的整體，猶如一架正在起飛的大型客機，又像「海中躍起的飛魚」。T3航站樓設計目標年為2035年，預計年旅客吞吐量4500萬人次。投入使用後，將可提供62個近機位和15個鄰近主體的遠機位，屆時將能大大緩解深圳機場機位緊張的局面，此外也將為深港機場合作再次帶來新機遇。

深圳機場人士表示，深港機場合作中，深港機場鐵路向來是較為受人關注的焦點。鐵路的修建也是實現兩機場間航線互補的最直接途徑。儘管備受關注的深港機場聯絡線暫未開建，甚至此前有流言稱停建，但深圳方面目前已經在抓緊前期工作的部署。其中在T3航站樓地下設置有一個相對較為「低調」的機場交通土建預留工程，主要是為穗莞深城際快線和深港機場聯絡線隧道預留對接口。

建成後實施「一地兩檢」

深圳機場人士表示，T3航站樓地下的深港機場聯絡線隧道預留工程，將為深港機場之間的「無縫對接」提供硬件設施保證。根據設想，深港兩機場之間建設一條快速軌道，建成後全程只需20分鐘，將採用「一地兩檢」的模式，極其方便快捷。

記者獲悉，深圳市政府昨日已通過最新一期政府公報發布了《2011年十項重點任務》，進一步明確了年內要完成的十大重點任務，並細化落實到各個單位。《任務》在推動深圳外溢經濟發展方面提出了一系列項目措施，其中就包括計劃在機場和前海新設鐵路口岸。《任務》要求口岸辦根據深港機場聯絡線專題研究成果，在今年內開展前海鐵路口岸選址等前期工作。而根據深圳市委此前發布的白皮書，該口岸將香港、深圳兩地機場通過海底隧道相連接，優化整合兩地機場資源，同時連接深圳西部鐵路。此外，深圳將根據國際隊前海的定位，進一步深化港深西部快速軌道項目的線路功能、具體走向、環境評價、投融资等研究工作，力爭盡早獲得國家批覆。



▲ T3航站樓設計外形獨特，既像一架正在起飛的大型客機，又像海中躍起的飛魚 本報攝

20分鐘連接深港機場

【本報記者黃仰鵬深圳十日電】由深港機場接駁線變身的深港西部快速軌道建成後，往來深圳及香港機場只需二十分鐘。記者獲悉，儘管目前該軌道項目的興建時間表尚未制訂，但深圳方面早已開始進行口岸選址設置及「空鐵聯運」等前期調研工作，不少市民也在翹首以待快速軌道的開通。有市民表示，香港機場國際航班頻密且價格實惠，而深圳機場則在內地航班方面更具優勢，快速軌道開通後將能為深港兩地以及外國旅客提供更省時省錢的出行便利。

據了解，深港機場之間建立軌道線的提法最早出現在2007年，當時由香港方面提出，隨後得到廣東省和深圳市有關部門認可。後經相關論證後，將機場接駁線從最初的兩地機場連接線拓展至「深港西部快速軌道」。根據前期規劃，深港西部快速軌道全長42公里，其中深圳段25公里，在前海一帶開始穿越海底，香港段17公里。深圳國土規劃局有關人士表示，雖然這一項目的前期工作早已展開，但是由於這個項目能否實行還要經過一定的法定程序，才能進入最終的實施階段。

記者獲悉，深港西部快速軌道已進入積極規劃階段，其中客流量、線路走向等都在考慮範圍內，由於深圳前海將會有一個中途站，下一階段的工作取決於前海的規劃。有關人士表示，為配合前海合作區的建



▲ 深圳機場內地航班頻密且價格實惠，越來越多內地市民選擇「經深飛」再轉香港 黃仰鵬攝

設，此條軌道線路的立項、籌建等工作將加快速度進行。而當前海的規劃參數更為明朗化的時候，快速軌道的興建時間表也將會制訂。

「一旦建成後，深港兩地將再添一條便捷的通道。」有市民表示，香港機場的國際航線多且航班密集，另外價格也相對較為便宜，如果去香港國際機場的交通便利，手續不繁瑣的話，國內許多遊客就可能選擇去香港搭乘國際航班。而深圳機場的內地航班較為頻密且價格更為實惠，內地旅客往往會選擇「經深飛」，即由乘機到深圳再轉往香港，因此在深圳與香港機場建設一條快線，將能實現兩地機場的資源優化，同時也令市民出行更加便利。



深港機場接駁示意圖



▲十日，中國共產黨江蘇省第十二屆委員會舉行第一次全體會議，羅志軍當選江蘇省委書記 中新社

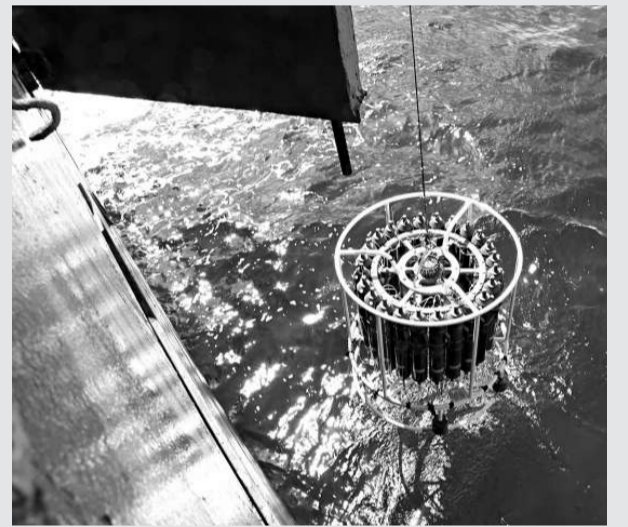
羅志軍當選江蘇省委書記

【本報記者賀鵬飛南京十日電】10日下午，中共江蘇省第十二屆委員會在南京舉行第一次全體會議，羅志軍當選為中共江蘇省第十二屆委員會書記，李學勇、石泰峰當選為副書記。

本次會議通過差額選舉的方式，產生了羅志軍、李學勇、石泰峰、弘強、李雲峰、楊衛澤、楊新力、黃莉新、李篤信、蔣宏坤、李小敏、樊金龍、王燕文共13名省委常委，其中羅志軍為省委書記，李學勇、石泰峰為省委副書記。而樊金龍和王燕文為新當選的省委常委，兩人目前分別擔任江蘇省政府秘書長和揚州市委書記。在王燕文當選後，江蘇省委常委會中的女性成員增加至3名，其餘二人為省紀委書記弘強和副省長黃莉新。

羅志軍代表新一屆江蘇省委常委會承諾，要把保障和改善民生放在更加突出的位置，把人民幸福作為根本的目標追求，把群眾滿意作為最終的評判標準，凡是關乎民生的事、事事在心，凡是順乎民意的事、事事盡力。

羅志軍，1951年出生，遼寧凌源人。1968年2月曾在海軍北海艦隊服役；後在中國青年報社工作，曾擔任報社秘書長一職。1995年9月後歷任江蘇省南京市副市長，市委常委、副市長，市委副書記，2002年1月任市長。2003年4月任省委常委、南京市委書記，2007年12月任省委副書記，2008年1月任省長，2010年12月6日任中共江蘇省委書記。中共第十七屆中央候補委員。



▲十日，中國南極科考隊對雙溫雙導深度採水系統進行入水試驗 中新社

【本報訊】「在南極冰蓋最高點冰厚超過3000米的冰穹A地區進行深冰芯鑽探工作，是希望獲得100萬年以上的古老冰芯。」中國極地研究中心副主任、中國第28次南極科考隊領隊李院生說，鑽取深冰芯可以得到古氣候的紀錄，也可獲得古大氣的樣品，可以分析古大氣中溫室氣體在氣候變化中的作用，研究溫室氣體增加、氣候變暖與人類活動的關係。

據中新社報道，在地球最南端的南極冰蓋最高點冰穹A獲取包含100萬年以上氣候紀錄信息的深冰芯是中國科學家的夢想。從2005年開始，中國從事南極科考的科學家們正在通過自己艱苦卓絕的努力要把這種夢想變為現實。

冰蓋的形成是雪經過堆積、壓實成冰的結果，又是數十萬年以上演變的結果。在這個過程中，微小的空氣氣泡封存於連續的冰層中。而這些氣泡就是當時大氣的樣品。提取深冰芯中的氣泡可以獲取當時的大氣成分紀錄，研究溫室氣體與氣候變化的關係。

資料顯示，南極冰蓋平均厚度為2400米。截至目前，在南極冰蓋鑽取到的最老的冰芯為歐洲科學家在冰穹C鑽取的包含80萬年氣候變化紀錄的冰芯，以及日本科學家在冰穹F鑽取的包含72萬年氣候紀錄的冰芯。科學家認為，南極冰蓋應該有超過100萬年的更古老的冰。

重建百萬年氣候紀錄

2005年，中國南極內陸科考隊到達南極冰蓋最高點的冰穹A地區，並發現在該地區冰厚超過3000米。經論證，2008年在這裡建立了中國第三個南極考察站——昆侖站。

「在過去幾年的工作中，中國事實上已經開始實施深冰芯鑽探計劃。」7次深入南極內陸，3次到達南極內陸冰蓋最高點冰穹A的李院生說，中國南極科考隊首先找到冰穹A的最高點，並在該區域進行高密度的調查，通過冰雷達探測確定了深冰芯鑽探的地點。到目前為止，南極內陸隊員們已經在深冰芯鑽探現場做了大量的準備工作，並在日本國立極地研究所大力支持下，合作研製成功了一套適合於冰穹A的深冰芯鑽機。如果進展順利，深冰芯鑽探工作明年就能夠開始。

談起昆侖站深冰芯鑽探的目的，李院生說，「主要是重建超過100萬年的氣候變化紀錄，通過冰芯氣泡分析，研究溫室氣體在氣候變化中的作用。」根據此次南極科考任務計劃，南極科考內陸隊計劃於2011年12月中旬從中山站出發，前往距離中山站1250公里的冰穹A的昆侖站。「希望經過15-18天的艱難跋涉，能夠在12月底或2012年1月初到達昆侖站。」在昆侖站工作3周或更多時間，於1月底撤離那裡。」李院生說，「我們將在昆侖站深冰芯鑽探場地鑽進120米深度導孔，鑽孔後，安裝導孔套管，為明年深冰芯鑽探正式開鑽打下基礎。」

冀沿海地區發展規劃獲批

【本報訊】中新社北京十日消息：國家發改委10日稱，國務院近日已批准實施《河北沿海地區發展規劃》。至此，中國沿海區域發展布局進一步完善。支持東部地區率先發展是中國區域發展政策的重要內容。2006年以來，北至遼寧沿海經濟帶，南至海南國際旅遊島，超過10個沿海區域發展規劃相繼上升為國家戰略，中國沿海經濟版圖逐步成型。

依據《規劃》，河北沿海地區的戰略定位是：環渤海地區新興增長區域、京津城市功能拓展和產業轉移的重要承接地、全國重要的新型工業化基地、中國開放合作的新高地、中國北方沿海生態良好的宜居區。

《規劃》並明確了河北沿海地區發展的近期目標和遠期目標：到2015年，綜合實力明顯增強，建成環渤海地區新興增長區域；到2020年，區域發展水平進一步提高，成為全國綜合實力較強的區域之一。

據了解，「河北沿海地區」包括秦皇島、唐山、滄州市所轄行政區，陸域面積3.57萬平方公里，海岸線487公里，海域面積0.7萬平方公里。該地區區位優勢獨特、資源稟賦優良、工業基礎雄厚、交通體系發達、文化底蘊深厚，具備良好的發展基礎。官方說，推動河北沿海地區的發展，對於增強中國環渤海地區綜合實力和完善沿海地區生產力布局有着重要意義。

簡訊

雲南曲靖發生礦難

【本報實習記者馮知軍、朱媛昆明十日電】10日，雲南曲靖市師宗縣私莊煤礦發生一起煤與瓦斯突出事故。經雲南省應急辦初步核實，當班下井礦工共43人，截至當日15時40分，煤礦事故已致20人遇難，23名礦工仍下落不明，救援人員正全力搜救中。

深圳公開招考公務員

【本報記者王一梅深圳十日電】10日，深圳市人力資源和社會保障局發布《深圳市公開招考公務員公告》，決定公開招考聘任制公務員（含參照公務員法管理單位工作人員）483名。此次公開招考共255個職位，招考單位有市、區行政機關和參照公務員法管理事業單位。

穗三度發放臨時價格補貼

逾15萬低收入市民受惠

【本報記者黃裕勇廣州十日電】廣州市政府今天宣布，為緩解低收入居民由於近期物價上漲帶來的生活壓力，廣州市決定向全市低收入居民和重點優撫對象發放今年10月至12月的臨時價格補貼。據悉，這是廣州市今年第三次向城市低收入人群發放臨時價格補貼，將有近15.4萬低收入居民和重點優撫對象受惠。

廣州市物價局副局長吳林波透露，根據今年7月出台的《廣州市價格調節基金管理規定》，廣州市價格調節基金每年徵收額將達到2億元，用於支付低收入城市居民的臨時價格補貼。

據悉，這次的臨時價格補貼為期3個月（10月至12月），具有廣州市戶籍的重點優撫對象，五保對象、城鄉低保，低收入困難家庭成員和市、區（縣級市）屬社會福利機構政府供養人員都可領取。

此次發放的標準分2檔：一是重點優撫對象、五保對象、城鄉低保和政府供養人員每人每月50元，一

性發放3個月共150元；二是低收入困難家庭成員每人每月30元，一次性發放3個月共90元。

吳林波表示，今年1月份和7月份，廣州市已分別向低收入居民發放1至3月份（3個月）、7至9月份（3個月）共計6個月的臨時價格補貼，累計發放金額4873.65萬元。第三次發放臨時價格補貼，市財政將再投入2172.126萬元。

為規範臨時價格補貼發放工作，廣州市於2011年8月正式出台《廣州市調整最低生活保障標準試行辦法實施細則》，明確當低收入居民食品消費價格指數月度同比上升幅度達到4%（含4%）以上持續3個月，或者連續2個月達到8%（含8%）以上，啟動臨時價格補貼與物價上漲聯動機制。

價格調節基金年收2億

廣州市於今年7月適時出台了《廣州市價格調節基

金管理規定》，向釀酒、房地產開發、汽車生產、發電企業徵收價格調節基金，用於發放臨時價格補貼。

吳林波透露，目前，廣州已向980家企業開徵價格調節基金，其中，今年於10月開徵的第三季度價格調節基金已收入4400萬元，他預計每季徵收一次的價格調節基金總額將達到5000萬水平，預計每年可徵收2億元左右。目前廣州市價格調節基金徵收率達9成。

價格調節基金除了用於支付臨時價格補貼外，還用於因執行政府依法採取的價格干預措施、緊急措施而受到經濟損失的生產者、經營者的適當經濟補償，並用於對基本生活必需品等重要商品的儲備和生產基地建設，給予補貼、補助或者貸款貼息，還承擔廣州市場定向供應任務的種養基地、冷儲基地和實產產銷對接、農超對接的平價商店（專區、市場），給予補貼、補助或者貸款貼息。