

香港文匯報訊(記者 方俊明 汕頭報道)香港文匯報記者18日從廣東省發改委獲悉,粵東城際鐵路項目正式開工,項目總投資521億元(人民幣,下同),「一環一射」線路設30座車站,將推動項目與城市公共交通實現「一卡通」,實現汕潮揭3市中心城區半小時通達。而且,該項目通過銜接汕頭-汕尾等高鐵線連通在廣汕高鐵路,連接廈深高鐵路而直通深圳、香港地區,未來潮汕籍港人往返鄉下將更加便捷。

粵東城際鐵路開工 料2026年建成

銜接廈深高鐵路直通港深 汕頭潮州揭陽中心城區間半小時可達

據最新規劃,粵東城際鐵路線路設計形成「一環一射」(「一環」:汕頭至潮汕機場段、潮汕機場至潮州東站段、潮州東站至汕頭段,這三段形成「環型」;「一射」:潮汕機場至揭陽南站段、揭陽南站至揭陽站段,這兩段形成這「一射」線)總體布局,線路總長140公里,新建車站30座。該項目將分段通車,部分線路和站點最快後年完工,而2026年全線建成。其中,汕頭至潮汕機場段投資超182億元,長近46公里,設10座車站,設計行車速度每小時160公里。

潮汕機場站與城軌及高鐵路「零換乘」

作為「汕頭-潮汕機場」、「潮汕機場-揭陽南」、「潮汕機場-潮州東」三條線路的交匯站,潮汕機場站計劃於2023年2月完工,屆時將實現潮汕機場和汕頭、揭陽高鐵路站的無縫對接,在全國亦率先實現機場和城市軌道、高鐵路站的「零換乘」。

「粵東城際鐵路項目將汕頭、潮州、揭陽3市中心城區內主要經濟據點、人口密集區和交通樞紐『串珠成鏈』,實現3市中心城區之間,3市中心城區與汕頭站、潮汕站、揭陽站、潮汕機場等交通樞紐之間半小時通達。」廣東省發改委有關負責人指出,該項目還將推動土地綜合開發利用,實施舊城更新和新區開發,實現產業集聚發展,促進民生改善,提升新型城鎮化水平,促進粵東地區高質量發展。

汕頭市委書記溫湛濱表示,粵東城際鐵路將為汕頭加快建設「省域副中心城市」,打造「活力特區、和美僑鄉、粵東明珠」注入強勁動力。據悉,今次粵東城際鐵路項目還帶動汕頭投資近200億元6個重大項目同時動工,包括汕頭濱海臨港產業片區基建配套項目投資超40億元、汕頭天環冷鏈物流倉儲二期項目投資逾9.6億元。

為提高運行效率,粵東城際鐵路將採用「小組組、高頻次、公交化」的運輸組織模式,站外候車、即停即走,減少旅客候車時間。同時,該項目將採用「非座席制」的票制,推動項目與城市公共交通實現「一卡通」,採用大站停車和站外停車相結合的開行方式,開行環線車、城市中心點對點等多種列車交路,更好滿足多種客流需求。

港人:冀未來香港高鐵路直達粵東各市

祖籍揭陽的港人賀先生表示,粵東城際鐵路「公交化」運營,潮汕民眾將實現「家門口」坐火車,便捷地穿梭於3市。「該鐵路規劃線路不僅連通汕潮揭3市中心城區,而且貫通潮汕機場、多個高鐵路站,形成粵東立體式交通網,與深圳、香港、廣州等灣區城市群銜接也更加快捷。」他期待未來開通香港高鐵路經廈深高鐵路到粵東各市的直達車次,屆時港人往返潮汕鄉下就更加方便。

「建設粵東城際鐵路,是廣東省政府深化構建『一核一帶一區』區域發展格局,推動粵東地區一體化發展的重要舉措,將形成汕潮揭中心城區『半小時通勤圈』和粵東地區『1小時交通圈』。」廣東省發改委有關負責人表示,該鐵路還規劃銜接廈深、梅汕、汕汕等高鐵路,從而連通廣汕高鐵路、廈深高鐵路等,將形成「粵東-粵港澳大灣區2小時生活圈」。這對於促進區域協調發展、汕潮揭都市圈深度融合,推動粵東地區與粵港澳大灣區、海西經濟區、華東地區更好更快聯接,促進粵東地區高質量發展具有重要意義。



粵東城際鐵路建設將有助形成「粵東-灣區2小時生活圈」。圖為列車停靠廣東雲浮東站。香港文匯報記者方俊明攝

粵東地區城際鐵路網規劃示意圖



重點站點

汕頭站

定位粵東最大鐵路樞紐站,接入廣梅汕鐵路、廈深高鐵路、梅汕高鐵路、汕汕高鐵路、粵東城際鐵路等線路。

潮汕機場站

汕頭至潮汕機場段、潮汕機場至揭陽南站段、潮汕機場至潮州東站段3線交匯,並接入廈深高鐵路等。

整理:香港文匯報記者 方俊明



粵東城際鐵路將「公交化」運營。圖為旅客在廣州南站自助通關乘車。香港文匯報記者方俊明攝

汕頭站將成粵東最大鐵路樞紐

香港文匯報訊(記者 方俊明 汕頭報道)隨著粵東城際鐵路項目開工,「汕頭高鐵路樞紐一體化工程」項目建設加速。據最新規劃,汕頭站升級為粵東超大型鐵路樞紐站,除了已接入廣梅汕鐵路、廈深高鐵路、梅汕高鐵路外,還將引入汕汕高鐵路、粵東城際鐵路等線路,成為粵東最大鐵路樞紐站。屆時,粵東地區與粵港澳大灣區、海峽西岸經濟區「互聯互通」水平進一步提升,形成粵東與大灣區、廈漳泉「2小時生活圈」。

與潮汕機場「空鐵聯運」對接

據中鐵建設集團汕頭站項目部介紹,汕頭高鐵路樞紐一體化工程項目位於龍湖區既有汕頭站東側,建設內容包括15萬平方米的東廣場、軌道交通預留工程、集散系統匝道工程等。

隨著汕頭-汕頭高鐵路引入,汕頭站將全面升級為大型綜合高鐵路站,集合高速鐵路、普速鐵路、城際鐵路以及公路客運、城市公交等多種交通方式。而且,伴隨粵東城際鐵路汕頭-潮汕機場段建設,將實現汕頭高鐵路樞紐與潮汕機場「空鐵聯運」對接。目前,汕頭高鐵路站最新定位為「粵東地區規模最大、交接駁功能最齊全的鐵路樞紐站」,不僅要打造成汕頭「交通暢通、零換乘、站城融合」的綜合交通樞紐,還將形成連通中南及華東、東南沿海地區的高鐵路樞紐。

此外,通過「站城」融合發展,多元複合型開發,汕頭市龍湖區還計劃建設3.1平方公里的中央商務區,並對周邊47平方公里範圍進行綜合開發,提升城市發展能級,增強「汕潮揭都市圈」綜合服務功能,全面融入粵港澳大灣區發展。

中國首個航空輪胎大科學裝置投用

香港文匯報訊(記者 敖輝輝 廣州報道)18日,在廣州開發區第四季度重大項目集中竣工投產暨專精特新產業園啟動活動上,多個國家級重大科技項目啟用,其中,總投資達17億元(人民幣,下同)的航空輪胎大科學中心首期7台套動力學大科學裝置正式投入使用,該中心彙集全國19家單位、500多名科研人員,將聚焦航空輪胎基礎原材料等「卡脖子」領域開展攻關。據廣東粵港澳大灣區黃埔材料研究院副院長王傑透露,計劃用2年時間,讓C919等國產飛機上使用中國自主研發生產的航空輪胎。

中國雖然實現了國產大飛機的突破,但包括航空輪胎在內的關鍵零部件,仍依靠進口。作為國家重大區域發展戰略建設(粵港澳大灣區建設方向)中央基建投資項目,選址於廣州中新知識城航空輪胎大科學中心建設全國首個航空輪胎動力學試驗大科學裝置。該項目依託中科院長春應用化學研究所和廣東粵港澳大灣區黃埔材料研究院,旨在打造具有世界一流水平的航空輪胎研發與創新基地,填補國內航空輪胎動力學試驗平台空白,解決航空輪胎製造的「卡脖子」問題。

王傑在當天的啟動儀式上表示,中心彙集了全

國19家單位、500多名科研人員,以相關領域內的舉國力量推動這項工作。「航空輪胎和普通輪胎不一樣,它有17層左右的結構,做成了不等於就可以用。由於在該領域還是空白,我國長期在航空輪胎領域沒有話語權,這就是國家投入這麼強的科技力量來做這件事的原因。」王傑說。據介紹,航空輪胎大科學中心的項目已經建成,首期啟用的7台套動力學大科學裝置,是全球最先進的。

王傑指,總體上,大科學中心要破解兩個「卡脖子」關鍵環節,第一個是航空輪胎用的基礎材料,比如通過合成橡膠方式,生產出高標準的特異橡膠;第二是解決中國民航輪胎沒有獨立的適航標準的難題,打破民航輪胎技術和關鍵評測體系在國外的局面。

最快2年國產飛機可用國產輪胎

據悉,大科學中心具體開展的工作,包括開展新型彈性材料設計開發、輪胎動力學試驗等。根據計劃,明年6月,航空輪胎大科學中心所有裝備將投入使用。最快2年,國產飛機C919就能使用上中國自主研發生產的航空輪胎,打破國外壟斷。

雲洲智能深圳研究院揭牌 聚焦智能船艇核心技術

香港文匯報訊(記者 郭若溪 深圳報道)近日,在深圳舉辦的未來海洋無人系統及產業發展論壇上,雲洲智能深圳研究院正式揭牌啟用。作為深化智能船艇底層關鍵技術及創新應用的戰略布局,研究院旨在打通智能船艇基礎研究與產業化鏈條,着力突破「卡脖子」技術瓶頸,以科技自立自強護航產業未來發展。

打造全球海洋中心城市的競爭力,不僅要靠「近海優勢」,更要靠「科技強勢」。新一輪科技革命和產業革命深刻變革着人類與海洋的互動方式,不斷催生新產業、新業態、新模式,為海洋經濟發展提供了更加廣闊的空間,經略海洋迎來前所未有的歷史機遇。

深圳市雲洲創新科技有限公司董事長張雲飛表示,新一輪的海洋競爭正在激烈地展開,建設海洋強國,是實現民族復興的必經之路。這個過程主要依靠「兩個實力+兩個能力」,即創新實力、國防實力以及海洋能力、製造能力,這4個關鍵詞的交集恰巧就是海洋智能裝備。他認為,面向國家重大戰略需求,海洋智能裝備產業有巨大的發展空間,呼籲更多優質產業、創新人才「下海」,助力深圳全球海洋中心城市建設。

為此,雲洲智能深圳研究院將圍繞智能船艇核心技術體系,針對基礎性、系統性問題及核心關

鍵技術攻關的迫切需求,加強對人工智能、大數據、集群協同等技術的應用研發,促進產、學、研、用、管的協同創新和融合發展,打造智能船艇行業的基礎開放平台。

專家:帶動智能船舶等產業協同創新

業內專家指出,雲洲智能深圳研究院聚焦底層關鍵技術布局,是為了放眼更遙遠的目標。依託深圳區位優勢、創新人才、前沿項目、資本市場等資源要素,或將帶動無人系統、智能船舶和海洋裝備產業的人才集聚和協同創新,並形成早期的推廣示範效應,加速「以產業為導向、以企業為主體」的海洋科技創新載體建設,激活藍色經濟,服務海洋強國戰略。



雲洲智能深圳研究院揭牌。香港文匯報記者郭若溪攝