



深台昨恢復直飛 寶安往返桃園機場每周將達22航班 在深台商：一日往返兩岸成常態

香港文匯報訊(記者郭若溪 深圳報道) 26日上午,深圳寶安國際機場的登機信息板上,出現了久違的深圳飛往台北桃園的航班信息。9點10分,首班深台直飛復航的航班深航ZH9071開始登機。旅客們一邊手拿行李,一邊領取首航紀念品,紛紛向工作人員和記者揮手致意,難掩興奮的心情。「我們要回家啦,謝謝各位,辛苦啦!」旅客們的行李中裝滿了禮物,飽含着對家人濃濃的思念。



據悉,這是兩岸開放10個定期航班航點及13個包機航點的「10+13」方案後的首飛航班,也是時隔3年深圳機場恢復首班台灣航班。得知恢復直航的消息後,有不少在深台胞一直關注、專程等待這趟航班。他們大多是想趕在清明節前回家掃墓、探親,也有因商務赴台的。

節省時間 價格平過香港飛

「感謝祖國!」即將登機的一刻,台胞鄭先生興奮地說道,一年前回家是在深圳蛇口坐船到香港,再從香港飛往台灣,輾轉耗時整整一天。如今深台直航復航,時間節省了,價格甚至比從香港飛還便宜,讓他興奮不已。鄭先生說,自己30多歲就來到珠三角發展,至今一晃就過去20多年,孩子也在浙江杭州上了大學,深圳對他而言,早就像自己的家一樣。此次直飛復航,也讓他對兩岸便利溝通、關係越來越好充滿期待。

據介紹,此次首航航班載有143名旅客,客座率達94%,台胞佔比85%。台胞范先生目前在深圳和東莞



◆一對台胞夫妻登機前與工作人員合影留念。香港文匯報記者郭若溪 攝



◆台胞杜先生一家5口人正在排隊登機。香港文匯報記者郭若溪 攝

工作,從事國際貿易生意,受疫情影響,他已經三年未返台。前幾日,他從新聞上得知深台復航的消息,便馬上預訂了機票。他表示,自己激動的心情溢於言表。他並未將返台的消息告知家中的老母親,因為他想給家人一個大驚喜,同時還準備了一個十幾萬新台幣的大紅包。

范先生說,深圳的開放活力讓他十分喜愛,希望未來兩岸的交流能更加頻繁和緊密。「早上深圳坐飛機出發,中午在台灣,晚上再回來深圳吃晚飯,未來將成為常態。」

便利台青赴深創業學習

深圳台商協會會長陳忠和受訪時表示,深圳是大陸台胞最集中的地區之一,此次兩岸直航復航意義重大,尤其是為來深創業、學習的台灣青年創造了很好的便捷條件,對於這個消息深圳台商協會將進一步加大宣傳,讓台灣青年、企業家更好地認識祖國。

同日下午16時45分,由台北桃園國際機場起飛的中華航空CI527航班抵達深圳,接下來立榮航空、南方航空也將陸續恢復深圳至台北的客運航線,預計到3月底,深圳寶安國際機場往返台北桃園機場每周航班將

達到22班。中華航空自4月下旬起還將恢復深圳至高雄的航線,每周航班有2班。

據了解,早在2008年,深圳至台北客運直飛航線開通以來,深圳機場已經成為兩岸交流的重要通道之一。疫情前,深圳航空、南方航空、中華航空、立榮航空等4家航空公司執飛深圳至台灣的客運航線,每周共計28班。2019年的數據顯示,深圳機場至台灣的航班量、旅客量均排名全國第四,全年運輸往返台灣旅客65.4萬人次。

2022年,深圳對台貿易總額3,823億元人民幣,約佔兩岸貿易總額的六分之一。面對兩岸商業往來和探親訪友的需求加大,今年2月1日,大陸航空主管部門通過《海峽兩岸空運協議》聯繫渠道邀請台灣方面恢復兩岸直航航點,優先恢復包括深圳在內的16個台胞反映較為集中的兩岸直航航點。台灣陸委會於3月9日表示,包括深圳在內的10個定期航班航點,自3月10日起正式恢復。

此次深圳成為首批復航的10個定期航點之一,並在短時間內推動深台航線恢復運營,將為兩地同胞往來提供便利,進一步推動深圳與台灣在經濟、文化等領域持續開展更加密切的交流合作。

上海虹橋機場國際港澳台航線復航

香港文匯報訊(記者夏微 上海報道) 26日8時22分,隨着MU721從虹橋機場順利啟程飛往香港,在2023民航夏秋航季首日,上海虹橋機場國際、港澳台航線正式復航。

乘客:從虹橋出發更方便

早晨6時許,虹橋機場T1航站樓出發層的直機櫃檯前已經陸續有旅客前來辦理值機,而肖女士和田女士一家四口作為當日首組辦理MU721登機手續的乘客,激動地和各路媒體分享喜悅。「很开心,從虹橋出發對我們方便多了。」據她們二人介紹,她們家住長寧,此次準備前往香港旅遊。

李先生是一位來華多年的韓國友人,剛剛過去的一周是他在疫情後首次回到中國,如今正準備搭乘去香港的航班,他直言,對他來說,能夠從虹橋飛香港,比浦東要方便太多。

東航地服部外航服務中心運行總監黃曉宇表示,進入夏秋航季後,東航在虹橋機場的國際及地區航線將達到每周56班,恢復至了2019年的75%。「估計很快會恢復到疫情前水平。」談及客座率,黃曉宇欣喜道,「從第一天的情況看,上座率運行,香港的這班前幾天還只有100多旅客,今天早上一看將近200了,客座率達到80%以上。後面幾天的訂座情況看,澳門航班甚至已經超售,看來旅客對虹橋機場的國際及地區航線還是比較偏愛的。」

上海兩機場航班量恢復八成

香港文匯報記者從機場方面獲悉,為做好復航工作,虹橋機場運管委會同聯檢單位、航空公司等各方提前做好各項運營籌備工作。虹橋機場飛行區副總經理唐滬慶介紹稱,新航季中,上海浦東和虹橋機場預計每日執行航班2,225架次,其中浦東機場1,449架次,虹橋機場776架次。航班量恢復至2019年同期的約八成,其中國內航班量恢復至2019年同期的118.5%,國際、港澳台航班量恢復至2019年同期的62.4%。兩場共有92家航司執飛通達42個國家的79個航點,預計將恢復美國波士頓、德國慕尼黑、意大利米蘭、印尼雅加達、巴厘島、韓國濟州等11個國際航點。兩場國內航線方面,預計新增鄂州、河池、合肥等7個航點,加密成都、貴陽、麗江等12個航點班次。

浦東機場在換季初期每日的國際、港澳台客運航班將超過200架次,較換季前增長三分之一。洲際航線超過30條,洲際通航點數量恢復至2019年同期的六成。其中,澳大利亞悉尼、新西蘭奧克蘭、德國法蘭克福、荷蘭阿姆斯特丹、埃塞俄比亞的亞的斯亞貝巴等10條洲際航線將恢復至每天至少1班,東南亞和日韓航線的頻次也呈現快速增長態勢。虹橋機場計劃每周執行國際、港澳台航班314架次,相比2019年同期增加22架次,恢復至疫情前水平。



◆旅客在虹橋機場辦理值機。香港文匯報記者夏微 攝

台胞:不用轉機更方便 能夠多回家看看

特稿

「等了好久,終於可以回家看看親人了!」26日早上6時30分,67歲的台胞江開魁就已經辦完登機手續抵達候機大廳,這是他時隔三年再次踏上回到寶島台灣的旅途。他專程買了新疆的大紅棗帶回台灣。「家人非常喜歡,而且紅色的禮盒包裝也代表了我思念的心情。」登機前,他撥通電話向在台北桃園機場等待接機的姐姐報平安,儘管已經73歲,但姐姐仍堅持去機場,只為第一時間與弟弟團聚。

江開魁是深圳台商協會光明聯誼會資深會長,他1991年就來到深圳創業開工廠,奮鬥了30多年,因為事業都在深圳,疫情三年他選擇一個人留在深圳生活,而家人都遠在台灣,平時只能通過電話、視頻聯繫。「我很喜歡深圳,深圳的營商環境好,年輕人很有奮鬥活力,創業氛圍也很濃厚。」江開魁說,雖然

家人很希望他盡快回台灣團聚,但他已經習慣了在深圳的生活,此次返台他計劃待一個月,除了掃墓祭祖,主要就是跟家人朋友吃吃飯、聚一聚,之後還會再回到深圳。「現在航線恢復了,往來台灣更方便,之後有計劃帶家人來深圳遊玩。」此外,江開魁對復



◆江開魁表示,之後有計劃帶在台灣的家人來深圳遊玩。香港文匯報記者郭若溪 攝

航後的兩岸交流也有很多期待:「我希望兩岸共同發展,特別是兩岸年輕人,一定要多交流、多溝通,共同創造美好未來。」

台胞杜先生一家5口人26日一大早從東莞趕到深圳機場,回闊別3年的台灣老家探親。杜先生5歲的小兒子臉上滿是興奮的神情,手舞足蹈地跟媽媽玩耍。「小兒子今年5歲,但已有3年沒有回去台灣,這次終於要回去見爺爺奶奶,他很開心也很激動。」杜先生一家人都很期待,「首要目的是帶孩子看望親戚朋友,其次也想好好放鬆一下,好好感受寶島台灣的秀麗風光。」

杜先生說,往年他們一家人一年要回台灣2-3次,受疫情影響3年沒回家,雖然在大陸生活很適應也很喜歡,但對台灣親友還是有許多牽掛。「今天終於恢復直飛了,回台灣不用繞道轉機,以後往返台灣就更方便了,我們一家人能夠多回家看看。」

◆香港文匯報記者 郭若溪 深圳報道

中國首座深遠海浮式風電平台珠海啟航



◆「海油觀瀾號」準備起航。網上圖片

香港文匯報訊 據新華社報道,記者26日從中國海油獲悉,中國首座深遠海浮式風電平台「海油觀瀾號」在廣東珠海福海碼頭啟航前往海南文昌海域。這標誌着中國深遠海風電關鍵技術取得重大進展,海上油氣開發邁出進軍「綠電時代」的關鍵一步。

中國海油新能源分公司工程建設中心總經理康思偉介紹,「海油觀瀾號」裝機容量7.25兆瓦,由浮式基礎和風機組成,整體高度超200米,吃水總重達11,000噸。底部是一個三角形浮式基礎,由30個鋼結構塊組裝而成,包括3個邊立柱和1個中間立柱,整體邊長近90米、高約35米、重量達4,000噸。浮式基礎上方是高約83米,相當於30層樓高的圓筒形狀柱子,柱子上

方裝有重達260噸的機艙,可以指揮風機進行轉動和變漿操作,被譽為風機的「大腦」。機艙前部是直徑達158米的葉輪,也就是人們熟知的「大風車」,轉動一圈的掃風面積近20,000平方米,約等於2.7個標準足球場的大小,帶動3隻大葉片使機艙中的發電機轉動,生成源源不斷的綠色電力。

投產後年發電量2,200萬千瓦時

中國海油執行副總裁兼新能源部總經理楊雲說,「海油觀瀾號」是中國第一個工作海域距離海岸線100公里以上、水深超過100米的浮式風電平台,它的建成投用將使我國海上風電的自主開發能力從不到50米提升至100米級水深以上水

平,為中國風電開發從淺海走向深遠海奠定堅實基礎。

「海油觀瀾號」將安裝於距海南文昌136公里的海上油田海域,通過9根總重超過2,400噸的錨鏈牢牢拽住這個「海上摩天輪」。投產後,風機年發電量將達2,200萬千瓦時,所發電力通過1條5公里長的動態海纜接入海上油田群電網,用於油氣生產,每年可節約燃料近1,000萬立方米天然氣,減少二氧化碳排放2.2萬噸。

康思偉說,「海油觀瀾號」是目前世界上最深最遠,同時也是全球首個給海上油氣田供電、海域環境最惡劣的半潛式深遠海風電平台,在單位兆瓦投資、單位兆瓦用鋼量、單台浮式風機容量等多個指標上,處於國際先進水平。