

2019年完工 客運力將倍增

浦東機場建全球最大衛星廳

香港文匯報訊(記者 章蘿蘭、實習記者 李楊 上海報道)上海浦東國際機場昨日開建全球最大的單體衛星廳，此舉標誌着浦東機場三期擴建工程全面啓動。工程2019年竣工後，浦東國際機場每年旅客吞吐能力將達到8,000萬人次，較現時提高近1倍。



上海浦東國際機場三期擴建工程啓動儀式上，嘉賓共同啓動擴建工程。 新華社



上海浦東機場三期擴建工程啓動，將建成全球最大單體衛星廳。圖為工人昨日在上海浦東國際機場擴建工程工地施工。 新華社

上海浦東機場是內地最繁忙的機場之一，僅次於北京首都機場。2008年投入使用的浦東機場二期工程，設計目標是每年旅客吞吐量4,200萬人次，但今年浦東機場旅客吞吐量首次突破了6,000萬人次，早已不堪重負，擴建迫在眉睫。現時浦東國際機場有兩座航站樓、4條跑道和3個貨運區。

兩座相連成「工字型」構型

衛星廳是浦東機場三期擴建的主體工程，工程總投資約206億元。通俗而言，所謂「衛星廳」，即是圍繞航站樓主樓運行的配套候機樓。這個全球最大的衛星廳將由兩座相連的衛星廳「S1」和「S2」組成，形成「工字型」整體構型，總建築面積約得62.2萬平方米，較浦東機場T2航站樓(48.55萬平方米)還大14萬平方米。

根據規劃，浦東國際機場衛星廳為6層佈局，地下1層，地上5層，自下而上為捷運站台層、中轉層、國際到達層、國內出發到達混流層和國際出發層。衛星廳並設有83座各類登機橋固定端，能夠提供86至125個各型機位，亦考慮了未來的適當預留。衛星廳建成後將成為一體化中轉中心，國內轉國際、國際轉國內、國際轉國內的各種聯檢設

施與值機設施組合的核心區，為旅客轉港提供集中服務，旅客不出樓層就可以完成中轉手續辦理。

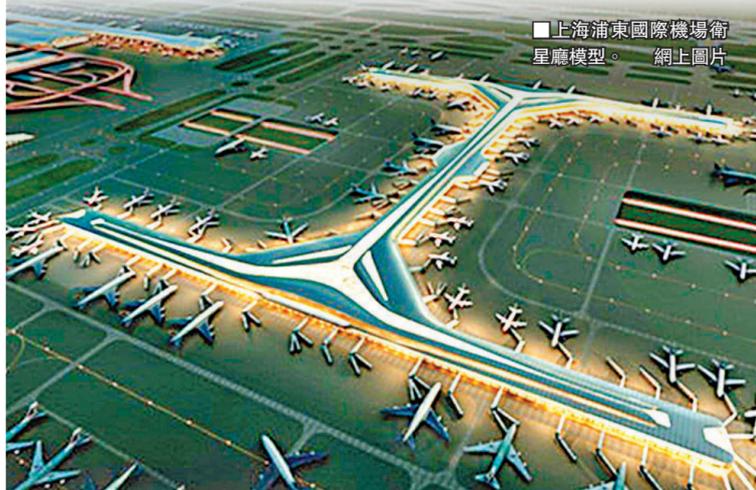
應付或將急升迪園客流量

衛星廳年處理旅客設計能力為3,800萬人次，2019年建成後，浦東機場每年旅客吞吐能力將達到8,000萬人次。整個浦東機場三期擴建項目還包括其他子項目，包括在T1和T2之間建設新的旅客過夜用房，在T2的北端新建P5停車樓，新增5,700個停車位，大大緩解停車難等問題。

上海此時啓動浦東機場擴建工程，亦與上海迪士尼樂園即將建成和啟用密切相關，以應付未來幾年內或急速飆升的迪士尼樂園客流。根據相關測算，至2025年，浦東機場每年旅客流量就將達到三期擴建工程的吞吐設計8,000萬人次，日常運行至少需要191個客機位。

吞吐量遜香港但後勁十足

從目前的吞吐量而言，浦東機場依然遜色於香港國際機場。根據香港機場管理局公佈的數據，今年1至6月，香港機場客運量為3,360萬人次，同比增9.1%，期內浦東機場旅客吞吐量為2,899萬人次，但同比飆升了18.3%，顯得後勁十足。



上海浦東國際機場衛星廳模型。 網上圖片



浦東國際機場衛星廳工程打下第一根樁基。 新華社

鋼軌地鐵連接航站樓

香港文匯報訊(記者 章蘿蘭 上海報道)上海浦東國際機場衛星廳將與T1、T2航站樓流程相銜接，形成「航站樓+衛星廳」一體化運營模式，承擔了旅客出發候機、到達、中轉服務功能。不過，由於S1與T1之間的距離為1.7公里，S2與T2之間為1.5公里，需另設地鐵系統連接。根據規劃，地鐵車站設置在衛星廳S1、S2核心區的地下中部，電梯和自動扶梯可將旅客快速轉送到衛星廳每個層面。

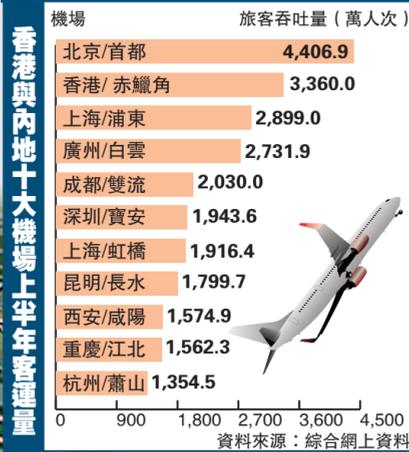
據悉，衛星廳與航站樓之間將建設兩套地鐵系統(S1—T1一套、S2—T2一套)，列車設4節編組。目前，歐美大型機場的地鐵基本選用膠輪制式，但據透露，浦東機場則將利用上海自己的成熟技術，在國際上首次採用以鋼輪、鋼軌為代表的地鐵車廂作為地鐵系統，打破國際地鐵市場上的技術封閉與壟斷。屆時，浦東機場地鐵系統將採用4節編組，行車間隔為2.5分鐘，單程運行時間3分鐘。這意味着，搭乘地鐵系統，最多5.5分鐘即可從T1到S1，或者從T2至S2。

今年客運量增千萬人次

2015年上海浦東國際機場首次突破每年旅客吞吐量6,000萬人次，淨增旅客吞吐量接近1,000萬人次，同比增幅超過16%，是自2010年上海世博會以來增長最快的一年，上海兩大機場今年預計完成旅客吞吐量9,900萬人次。



上海浦東機場。 資料圖片



香港與內地十大機場上半年客運量

衛星廳

話你知

衛星廳是航站樓佈局的一種形式，它適用於中轉旅客多的樞紐機場，國外好多機場都是衛星廳式佈局，比如美國的奧蘭多機場、亞特蘭大機場，北京首都機場T3D和E實際上也是衛星廳。衛星廳配置多個登機口，可以同時停靠多架飛機，並通過走廊與機場主樓連接，就像主樓的衛星一樣。一般來說

處理功能在主樓，登機候機功能在衛星廳。衛星廳式佈局可以提高飛機運行效率，衛星廳內可以有更多航班，各航班旅客登機時的路程和用去的時間大體一致，旅客在衛星廳內可得到較多的航班信息。但是因為衛星廳要有接駁交通系統，所以投資和維護費用也很高，而且建成後不易進一步擴展。

資料來源：民航資源網

高分四號發射 中國航天「十二五」收官

香港文匯報訊(記者 劉凝哲 北京報道)2015年12月29日零時04分，中國在西昌衛星發射中心用長征三號乙運載火箭成功發射高分四號衛星。至此，中國今年19次航天發射任務全部成功，「十二五」航天發射任務圓滿收官。高分四號是地球同步軌道50米分辨率光學成像衛星，其成功發射將顯著提升中國對地遙感觀測能力。

分辨率高壽命長遙感衛星

作為高分辨率對地觀測系統重大專項工程首批啓動立項的重要項目之一，高分四號衛星是目前世界上空間分辨率最高、幅寬最大的地球同步軌道遙感衛星。同時，該衛星還是目前中國時間分辨率最高、設計使用壽命最長的遙感衛星。

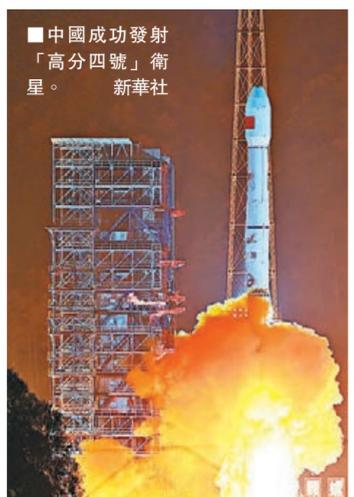
據介紹，高分四號衛星配置一台可見光50m/中波紅外400m分辨率的面陣相機，設計使用壽命8年。它的研製開闢了中國高軌高分辨率對地

觀測技術的新領域，大幅提高了中國遙感衛星的整體設計水平，對於掌握新一代遙感平台的長壽命、高可靠、高精度定位及快速機動等核心技术，提高中國高性能遙感光學有效載荷技術水平具有重要意義。

為海洋農業水利提供數據

高分四號衛星的主要用戶為民政部、中國地震局、國家林業局、中國氣象局，將為綜合防災減災、地質災害調查、林業災害監測、氣象預警預報等應用領域提供遙感數據，並為海洋、農業、國土、水利等行業提供遙感數據服務。

高分四號是「十二五」中國航天發射的完美收官之作。5年以來，中國航天長征系列運載火箭發射86次；突破了先進航天動力、新型衛星有效載荷等一大批關鍵技術；國家重大科技專項成果顯著，載人航天、探月工程、高分專項、北斗導航等取得重大突破。



中國成功發射「高分四號」衛星。 新華社

高鐵福田站今開通 車票搶手

香港文匯報訊(記者 郭若溪 深圳報道)亞洲最大的地下火車站—廣深港高鐵深圳福田站今日正式通車運營，初期只開行前往廣州南站的動車組列車，2016年1月9日前每天開行11對動車組，1月10日後，列車開行數將增加至23對。不少市民為「頭啖湯」，一大早就紛紛搶購首班車票，500餘張車票數小時內就賣剩不足百張。其中，特等票售罄，一等票剩餘不足10張。

往廣州最平票價82元

廣深港高鐵福田站位於深圳城市中心區，毗鄰會展中心、市民中心等多個核心商業圈，備受深港三地商務人士所關注。在深圳CBD辦公的港人張先生表示，以往去廣州番禺公幹都需要從會展中心先搭乘地鐵至深圳北站，再換乘高鐵，期間要經過地鐵、高鐵兩次安檢，前後多次排隊進站，所耗時間遠超過1小時，因此只在行李較少和時間較充裕時才會選擇高鐵。福田站開通後，免去了轉乘的麻煩，將可節省更多時間。

29日，福田站至廣州南站車票已開售，二等票價82元，一等票價108元，特等票130元，商務票215元。開通初期，福田站至廣州南站之間將停靠深圳北站、虎門站，平均運行時間50分鐘，部分車次最快只需42分鐘。記者登錄12306查詢發現，首班車G6272次列車將在今日8:17從福田站始發，9:07抵達廣州南站。



地下三層為站廳層和候車大廳。 本報深圳傳真