

賴清德猖狂挑釁，必遭有力懲戒！

海峽時評

13日，賴清德召開所謂「國安高層會議」，並在會後講話

中再度宣揚兩岸「互不隸屬」的分裂謬論，將大陸界定為「境外敵對勢力」，再次證明其就是不折不扣的「兩岸和平破壞者」「台海危機製造者」。對此，國台辦發言人陳斌華當天罕見發出嚴厲警告：如果「台獨」分裂勢力膽敢突破紅線，我們將不得不採取斷然措施。大陸方面歷來言出必行，賴清德猖狂挑釁，必遭有力懲戒！

賴清德此次加碼宣揚「台獨」分裂謬論，蓄意升高兩岸對立對抗，是因為其「台獨工作」陷入內外交困的泥潭。賴清德不僅在島內面臨嚴重的施政困境，大陸快速發展進步、兩岸融合發展走深走實，也令其靠抹黑污蔑大陸打「抗中反中牌」愈發站不住腳和力不從心。更讓仰美鼻息的賴清德深感恐慌的是，美國新政府上台以來，不再唱「民主」高調，視盟友為肉票，「美國利益優先」，奉行「交易式外交」，「美國會比預期更快棄台」的聲音不絕於耳。賴清德如此高調叫囂，就是妄圖一方面轉移島內矛盾焦點，另一方面向美國示好，極力證明自己還有可供盤剝的價值。但他顯然是狗急跳牆、打錯算盤，從泥潭跳向更加絕望的火海。

「台獨」與台海和平水火不容，「台獨」才是包括台灣同胞在內的全體中國人民的「敵對勢力」。賴清德拋出因應所謂「大陸威脅」的「17項策略」，全面實施「綠恐謀獨」，強推兩岸「脫鉤斷鏈」，必將進一步惡化台海形勢，把台灣推向兵禦戰危險境，給廣大台灣同胞帶來嚴重禍害。大陸對此決不容忍、決不姑息，有的是懲戒「台獨」宵小的手段。賴清德之流膽敢以身試法，铤而走險，必將自取滅亡。

台灣是中國神聖領土不可分割的一部分，「台獨」自始至終都是逆流、絕路。大陸反對「台獨」分裂、維護國家主權和領土完整的意志堅如磐石，能力堅不可摧。祖國必然統一大勢不斷塑造、滾滾向前，任何人任何勢力都無法阻擋！

中央廣播電視總台台海之聲

賴清德「綠恐謀獨行動方案」必將被碾成碎渣

環球時報

《反分裂國家法》施行二十載，猶如懸於蒼穹的鋒利長劍，直指一切分裂國家之惡行，20年間以雷霆之勢降妖除魔，讓「台獨」分子在法理天網下無所遁形。從2005年頒布至今，該法始終是捍衛國家主權與領土完整的「定海神針」，更是台海和平穩定的「壓艙石」。3月14日，國家隆重召開《反分裂國家法》實施20周年座談會，再次宣示兩岸統一是大勢所趨、大義所在、民心所向的堅定立場，再次彰顯絕不允許任何人把台灣從中國分裂出去的鋼鐵意志。

《反分裂國家法》開篇明言：「世界上只有一個中國，大陸和台灣同屬一個中國，中國的主權和領土完整不容分割。」天理昭昭，不容置疑。二十載春秋更迭，祖國大陸綜合實力與日俱增，國際地位扶搖直上，「台獨」勢力在歷史逆流中愈發孤立。此消彼長間，法律震懾力愈發彰顯，任何分裂圖謀終如飛蛾撲火，自取滅亡。

賴清德「綠恐謀獨」暴露邪惡本質 民進黨以威權粗暴絞殺民主

賴清德在《反分裂國家法》實施二十周年之際，召開所謂「國安高層會議」，妄稱「台灣是主權獨立國家」，將祖國大陸污蔑為「境外敵對勢力」，並拋出包含「17項策略」的「綠恐謀獨行動方案」，反動行徑昭然若揭。對着法律公然瘋狂挑釁，在島內大搞政治迫害、復辟軍法專制，對異見者以「紅色標籤」羅織罪名，對兩岸交流設萬重障礙，賴清德此等「假民主、真獨裁」行徑，恰似納粹頭目重演黑暗歷史。

為一黨一己之私，瘋狂試圖將手伸向「啟動戰爭按鈕」，賴清德就是要將台灣民眾綁上「台獨戰車」。其「脫鉤斷鏈」伎倆不僅破壞兩岸民生紐帶，更將台灣經濟推入絕境。「玩火者必自焚」，其「17項策略」實為「17條通向死亡之路」，終將使台灣淪為國際孤島，讓島內百姓淪為「台獨」祭壇上的犧牲品。

民族復興勢不可擋 分裂圖謀難擋統一大勢

賴清德選擇在《反分裂國家法》實施二十周年之際癲狂吠日，背後實則是對兩岸統一大勢的極度恐懼。二十年間，大陸經濟總量增長三倍多、穩居世界第二，國防科技突飛猛進、實力令敵膽寒，國際朋友圈日益擴大，國際社會支持一個中國原則的國家和地區已逾180個。祖國盛世之下，台灣在「倚美謀獨」中愈發邊緣化。賴清德如今推動「台獨」狂飆突進，實為內心惶恐、貪生怕死、末路掙扎的真實寫照，是民進黨當局「棄子心態」的最好證明。

「台灣問題因民族弱亂而產生，必將隨着民族復興而解決。」「中華民族具有反對分裂、維護統一的光榮傳統。『台獨』分裂是祖國統一的最大障礙，是民族復興的嚴重隱患。凡是數典忘祖、背叛祖國、分裂國家的人，從來沒有好下場，必將遭到人民的唾棄和歷史的審判！」重溫經典，歷史必將證明統一之必然。

歷史車輪滾滾向前 分裂逆流必遭碾碎

從聯大2758號決議到聯合國系列官方文件，國際社會早已將台灣定位為中國領土不可分割的一部分。從鄭成功驅荷復台到近代孫中山先生「統一為中國之形式」的夙願，從《開羅宣言》到《波茨坦公告》，歷史長河奔流不息，兩岸統一已成為國內國際共同預期。賴清德之流「綠恐謀獨」，不過是螳臂當車，終將被祖國統一的滾滾車輪碾成碎渣。

祖國大陸堅持「和平統一、一國兩制」的基本方針，但絕不承諾放棄使用武力。我們願以最大誠意爭取和平統一，但若「台獨」勢力跨越紅線，大陸必將「斷然採取必要措施」，以雷霆之勢捍衛主權與領土完整。我們堅信：隨着中華民族偉大復興巨輪破浪前行，「台灣自古以來就是中國領土不可分割的一部分」這一歷史定論，終將在人類文明史冊上熠熠生輝！

北平峰

首件3000噸墩台海上吊裝 AI輔助毫米級對接 廈金大橋啟動橋樑裝配工程

3月15日下午，廈金大橋（廈門段）項目首個預製墩台吊裝作業圓滿完成，重約3000噸的主線橋樑右幅35號預製墩台與海上樁基，在AI技術助力下實現毫米級精準對接。這標誌着該項目海上主線橋樑進入裝配化施工新階段，開啟項目建設「陸海協同、智能拼裝」快速實施模式。

廈金大橋（廈門段）作為構建廈金「同城生活圈」的先手棋，通車後將與廈門翔安國際機場、廈金航線共同構建起對台海陸空立體交通新格局，對福建探索海峽兩岸融合發展新路、建設兩岸融合發展示範區具有重要意義。

大公報記者 何德花、蔣煌基廈門報道

廈門段最快2026年底建成通車

廈金大橋（廈門段）項目起於廈門本島，終點設互通接入廈門翔安國際機場，同步建設翔安支線，路線全長約19.62公里，其中主線長17.34公里，翔安支線長2.275公里，總體採用高速公路標準建設，跨海段主線雙向八車道，設計時速100公里。全線共85個墩台（187個構件）在項目墩台預製廠預製，再拖帶至海上施工現場進行吊裝。

技術應用源自港珠澳大橋項目

在吊裝現場，項目施工單位中交二航局廈金大橋（廈門段）A2標段生產副經理鄧玉鑫向大公報記者介紹，首次吊裝的墩台長18米、寬13.8米、高13.4米，重約3000噸。利用BIM虛擬建造技術建模，模擬生產過程，研發並應用「高精度構件匹配預製」「混凝土裂縫控制」等技術，實現裝配式墩台預製毫米級精度控制。

據介紹，為解決墩台出運難題，全方位保障墩台安全移運，項目團隊研發大型智能化構件裝運平台，創新採用「4000T縱移斜船架及拉曳系統+液壓頂推台車」組合工藝，自主研發智能同步控制系統，進行船舶穩定性核算，將預製墩台精準移送至半潛駁船9號工程船出運。「AI技術在此次吊裝中發揮關鍵作用。通過將圖紙坐標導入電腦，經終端傳輸實現快速定位與毫米級調位。」鄧玉鑫說。

「廈金大橋（廈門段）項目首個預製墩台的高精度吊裝，驗證了項目智能建造裝備的適用性，展示了項目團隊技術實力，為後續海上大規模預製墩台連續安裝作業提供了標準化技術示範。」中交二航局廈金大橋（廈門段）A2標段總工程師唐棟樑說，該項目在港珠澳大橋建設經驗的基礎上又有了不少新的探索和突破，比如在止水技術和新材料應用方面，整體都有了新的進步。

廈門金門一海之隔，自古就是一家，「門對門」「橋連橋」既是廈金兩地民眾的願望，也是海峽兩岸的共同期盼。

建設大橋是廈金民眾共同呼聲

作為落實「深化兩岸融合發展，夯實和平統一基礎」的國家重大戰略工程，廈金大橋（廈門段）是構建廈金「同城生活圈」的先手棋。廈門大嶝島與金門島最近的距離為1800米。廈金大橋（廈門段）有望2026年底建成通車，屆時將與廈門翔安國際機場、廈金航線共同構建起對台海陸空立體交通新格局，對福建省探索海峽兩岸融合發展新路、建設兩岸融合發展示範區具有重要意義。

2024年6月12日，國台辦發言人陳斌華表示，建設廈金大橋是廈金兩地民眾的共同呼聲和迫切心願。2023年公布的《中共中央 國務院關於支持福建探索海峽兩岸融合發展新路 建設兩岸融合發展示範區的意見》進一步擘畫了「廈門金門門對門，鷺島浯島橋連橋」的美好願景，目前廈門與金門通橋前期技術準備已基本完成。去年3月27日，陳斌華表示，廈金同城化是金門發展的最大機遇所在，要致富、先修路，因此建設廈金大橋是金門鄉親的共同呼聲和迫切心願。



▼3月15日，廈金大橋（廈門段）項目首個預製墩台吊裝作業圓滿完成，重約3000噸的主線橋樑右幅35號預製墩台與海上樁基實現毫米級精準對接。圖為墩台吊裝現場。受訪者供圖



掃一掃有片睇



廈金大橋（廈門段）

項目概況	
起點與終點	起於廈門本島，終點接入翔安機場，同步建設翔安支線
車道規劃	根據不同區段需求，設計為4至8車道
總投資	372.7億元人民幣
路線長度	約19.62公里
全長	17.34公里
主線	2.275公里
關鍵控制性工程（劉五店航道橋）	
全長	1948米
索塔高度	178米
主跨長度	928米

大公報整理

克服天險 鋪路未來兩岸通道建設

攻克克難
「廈門水域的地質條件較差，底下岩石堅硬，且岩石面不平，為我們樁基施工帶來很大難度。」中交集團二航局廈金大橋（廈門段）A2標段生產副經理鄧玉鑫（圓圖）介紹，廈金大橋（廈門段）建設施工最大的難點就是整個水域有水深的限制，其次就是有颱風天氣，容易影響工程進度。

鄧玉鑫介紹，廈金大橋（廈門段）全線共5個標段，其中A1段和A4段的難度最大。在施工上，他們做了很大的技術創新，很多都是首次應用。

「現在廈金大橋（廈門段）採用的材料都是新工藝、高強材料；混凝土也是進行耐久性的升級，包括科技手段、方案、設備都有了提升，整體看都進步

了。」鄧玉鑫表示，無論從設計方案、施工技術以及材料設備上看，大陸的橋隧建設者們都已為未來的兩岸通道建設積累了大量的經驗。「我們會在方案上再次提升，會用更先進的智能技術，通過科技將新裝備以及吊具進行升級，把更新更好的方案用在兩岸的接線上。」鄧玉鑫說。

大公報記者何德花、蔣煌基

責任編輯：嚴允通 美術編輯：徐家寶