

習近平主持中央政治局會議 研究部署防汛抗旱工作 立足防大汛抗大旱防強颱風 嚴防出現群死群傷

香港文匯報訊 據新華社報道，中共中央政治局6月30日召開會議，研究部署防汛抗旱工作。中共中央總書記習近平主持會議。

會議指出，今年主汛期我國極端天氣氣候事件仍將偏多、旱澇並重，各地區各有關部門要進一步提高思想認識，樹牢底線思維、極限思維，立足防大汛、抗大旱、防強颱風，採取有力措施做好防汛抗旱、搶險救災各項工作。

提高監測預報精準度，及時果斷組織人員轉移避險，嚴防出現群死群傷。要確保大江大河大湖防洪安全，全面加強河湖行洪空間管控。高度重視旱澇急轉風險，堅持防汛抗旱兩手抓，加強水源統一管理和調度。要保障重大基礎設施和在建工程度汛安全，強化隱患排查，加強農業基礎設施防護。

會議指出，要快速高效搶險救援救災，進一步做好力量、裝備、物資準備，加強統籌

部署和預置布防，提高極端情況下的救援能力。要用心用情做好救災救助工作，切實保障受災群眾基本生活。要堅持資源向基層傾斜、力量向一線下沉，着力提升基層防汛減災救災能力。

嚴格落實防汛抗旱責任制

會議要求，各級黨委和政府要認真貫徹落實黨中央決策部署，嚴格落實防汛抗旱責任制。

國家防總要強化統籌調度和指揮調度，各有關部門要履職盡責。各級領導幹部要牢固樹立和踐行正確政績觀，加強值守、靠前指揮，組織發動群眾全力做好防災減災救災各項工作。基層黨組織和廣大黨員幹部要充分發揮戰鬥堡壘作用和先鋒模範作用，在防汛抗旱、搶險救災一線勇挑重擔、衝鋒在前，有力維護人民群眾生命財產安全和社會大局穩定。

會議還研究了其他事項。

「鋼鐵天路」二十載 客運破億人次

打開青藏高原現代化新通道 拓展西部對外開放新空間

2006年7月1日，一列火車跨越崑崙、穿越可可西里、翻越唐古拉山，駛進拉薩市，西藏由此結束不通鐵路的歷史，這條全長1,956公里的「鋼鐵天路」將雪域高原納入全國鐵路網，也打開了青藏高原邁向現代化之路的新通道。

時值青藏鐵路開通運營20周年，中國國家鐵路集團有限公司6月30日發布數據顯示，20年來青藏鐵路累計運送旅客1.04億人次、貨物8.24億噸，不僅持續賦能沿線經濟社會發展、穩固邊疆、增進民族團結，亦進一步推動雪域高原成為連接中國西南西北、面向南亞大陸的重要開放平台。



●2006年7月1日，青藏鐵路開通。圖為通車時，「藏2」次列車通過那曲火車站。資料圖片



●20年來青藏鐵路累計運送旅客1.04億人次、貨物8.24億噸。圖為6月14日，西藏自治區那曲市安多縣，青藏鐵路列車抵達安多火車站。資料圖片

●香港文匯報記者 王珏 北京報道

作為實施西部大開發戰略的標誌性工程，青藏鐵路東起青海省省會西寧，西至西藏自治區首府拉薩，是世界上平均海拔最高、線路最長的高原鐵路，其中格爾木至拉薩段於2006年7月1日全線通車，結束了西藏不通鐵路的歷史。通車以來，線路持續保持安全穩定運行，運輸效能不斷釋放。

讓海內外遊客「坐火車遊西藏」

20年間，青藏鐵路客貨運量實現跨越式增長，深刻改變了區域流通格局。每日圖定開行旅客列車數量由2006年的5對增至2026年的13對，常態化開行復興號動車組、旅遊專列等多種列車車型，不僅旅客從拉薩乘坐火車可直達全國14個直轄市及省會城市，也讓更多國內外遊客「坐着火車遊西藏」，帶動西藏旅遊業快速發展，部分沿線站點周邊逐步形成新的經濟增長極。

提升出青出藏商品競爭力

貨運方面，鐵路部門相繼建成了大型編組站格爾木南站、雙寨物流基地、拉薩西貨場等一批物流樞紐，組織開行從西安、西寧、蕪湖、廣州等地直達拉薩、日喀則的進藏班列，常態化開行中亞班列，覆蓋4個國家6個城市，青藏鐵路日均開行貨物列車

由2006年的24列增長至目前的136列，運送貨物年均增長5.6%。

依託青藏鐵路安全、高效、便捷、綠色的運輸優勢，提升了出青、出藏商品的市場競爭力，進藏物資從以鋼材、水泥、糧食等生產生活資料為主，逐步向冷鏈生鮮、電商快件、工業製成品等多樣化品類拓展，有效保障高原物價穩定，為青海和西藏兩地產業升級注入強勁動能。通車20年來，西藏地區生產總值增長超7倍，青海地區生產總值增長6倍多。

拉日和林鐵路成發展兩翼

「鋼鐵天路」不斷釋放發展活力，曾經遠離內陸市場的雪域高原，依靠不斷完善的鐵路網，大力拓展對外開放新空間。以青藏鐵路為主軸，高原鐵路網絡正從「一條線」織密為「一張網」。青藏高原鐵路運營里程從2012年的2,351公里增加到目前的超4,000公里，拉日鐵路、拉林鐵路構成發展兩翼，高原鐵路骨架持續完善。放眼未來，川青鐵路加速推進，滇藏鐵路納入規劃，一張四通八達、高效便捷的高原鐵路網正加速成型，將持續為推動雪域高原經濟社會發展、促進民族團結和邊疆穩定、提升沿線民眾福祉注入強勁動能。

破西方預言 攻堅踏平天塹

特稿

「有崑崙山脈在，鐵路就永遠到不了拉薩。」上世紀八十年代，美國旅行家保羅·泰魯曾在《遊歷中國》中這樣寫道。這也是當時西方業界對高原築路的普遍判斷，他們幾乎斷定，橫亘雪域的崑崙、唐古拉群山，連同凍土、缺氧、脆弱生態構築起不可逾越的屏障，在世界屋脊鋪通鐵路近乎天方夜譚。

然而，2006年7月2日零時31分，從格爾木出發的「青1」次首趟進藏列車駛入拉薩火車站，中國向世界宣告：「鋼鐵長龍」跨崑崙、越草原、穿戈壁，修到了拉薩！

曾經，出國容易進藏難，雪山天塹阻隔了地域往來，困住了地方發展腳步。新中國成立後，中央立足青藏高原長遠發展和邊疆穩固大局，作出修建青藏鐵路的重大決策。

建設過程無人員因高原病犧牲

從五十年代勘測立項，到新世紀格爾木至拉薩段全面開通，數十萬建設者扎根無人荒原，

一邊對抗極端惡劣的自然環境，一邊以智慧和血汗攻克層層技術硬頭：一代代科研人員駐守火山觀測站，累計積累數千萬組凍土監測數據，自主研發熱棒路基、片石通風等成套工藝，用原創技術穩住千里凍土根基……最終攻克了世界鐵路建設史三大難題——多年凍土、高寒缺氧、生態脆弱，並創造了建設過程中無高原病犧牲人員的奇蹟。

2006年7月1日，青藏鐵路正式建成通車，這條被譽為「天路」的生命線近一半線路在海拔4,000米以上，是通往西藏腹地的第一條鐵路，也是世界上海拔最高、線路最長的高原鐵路。

歷經幾代人接續奮鬥、克服重重險阻鋪就的鋼鐵天路，不只是一項工程突破，更是國力與民族精神的生動見證。崑崙依舊巍峨，唐古拉風雪如常，矗立於世界屋脊的大國工程奇蹟，印證唯有自主攻堅、矢志篤行，方能踏平天塹、通達山海。

●香港文匯報記者 王珏 北京報道

粵港澳等三大世界級港口群基本建成

香港文匯報訊（記者 郭瀚林 北京報道）交通運輸部副部長李興湖在6月30日舉行的新聞發布會上介紹，「十四五」以來，中國水運事業取得歷史性成就和突破性進展，全國萬噸級及以上泊位新增469個，總量達到3,061個，環渤海、長三角、粵港澳三大世界級港口群基本建成。2025年，中國水路貨物周轉量達到近15萬億噸公里，在綜合交通運輸體系中的佔比過半，為服務保障經濟社會發展和國家重大戰略實施提供了有力支撐。

李興湖表示，中國國際海運量佔全球海運量的三分之一，2025年全國港口貨物吞吐量183億噸，集裝箱吞吐量3.54億標箱，中資海運船隊規模4.9億噸載重噸，全部穩居世界第一。全球貨物吞吐量排名前10位的港口中，中國港口有8個；全球集裝箱吞吐量排名前10位的港口中，中國港口有6個。同

時，2025年全國港口完成集裝箱鐵水聯運量1,349萬標箱，比2020年翻了一番。全國已建成投運自動化碼頭60座，其中自動化集裝箱碼頭30座，佔全球總量27%。上海港、青島港自動化碼頭的最快單機作業效率超過每小時60個自然箱，達到世界最高水平。

將續試點郵輪無目的地海上遊

交通運輸部水運局局長楊華雄在會上介紹，平陸運河主體工程已經基本建成並實現全線通水，正在按照計劃推進船閘有水調試；今年6月8日，三峽水運新通道開工儀式在湖北宜昌舉行，工程建成後，三峽樞紐的雙向通過能力將達到3.36億噸，可通航1萬噸級船舶，將大幅提升長江黃金水道的航運效率。他表示，在「十五五」期間，全國內河水運建設將進一步

加快，將推進幹線航運擴能，不斷打通堵點卡點，持續完善國家綜合立體交通網。

楊華雄還談到，近年來郵輪已經逐漸成為消費新熱點，去年中國國際郵輪旅客運輸量達到130多萬人次，比2024年增長了25.7%。今年以來，交通運輸部會同相關部門着力推動郵輪無目的地海上遊試點，在6月上旬由國產大型郵輪「愛達·魔都號」成功首次運營，載客率近80%，試點效果超出預期。

「無目的地海上遊作為一種新的郵輪航線類型，經過多年探索，成功開拓了『周末郵輪微度假』的新消費模式，對於提振郵輪行業發展信心具有重要意義。」楊華雄說，下一步將繼續推動具備條件的省市開展試點，爭取更大力度的開放便利政策，推動中國郵輪產業高質量發展。



●深圳機場多項核心項目集中開工。圖為開工儀式現場。香港文匯報深圳傳真

深圳機場擴容後，可承接大量內地始發終到客流、區域貨運、國內支線中轉需求，分流香港機場的本地集散壓力，讓香港機場釋放更多運力深耕洲際長途、高端國際中轉業務，二者形成錯位分工、雙向賦能的良性格局。

中國將建近地小行星監測體系

香港文匯報訊 據中新社及央視報道，6月30日是國際小行星日。國家航天局當天發布消息，中國將建立近地小行星天地協同監測體系，為防禦小行星撞擊提供預警監測支撐。

據介紹，近地小行星撞擊是全人類共同面對的挑戰。中國作為負責任的航天大國，正在論證中國小行星防禦系統，天地一體化監測預警網絡是其核心組成部分。

中國國家航天局小行星監測預警研究中心首席科學家李明濤說，在地面上，中國將選擇優良台址，建立多台大口径光學望遠鏡，形成地理布局均衡的地基監測體系，實現在夜空方向，看得遠、覆蓋廣、測量準。在太空中，中國計劃部署地基監測星座，將望遠鏡送入太空，避開大氣干擾和日夜交替限制，重點補盲來自太陽方向的威脅。通過天地協同配合，實現晝夜連續觀測。

動能撞擊和持續推離應對威脅

發現威脅之後要怎麼處理？專家介紹，目前主要有兩類技術：動能撞擊和持續推離。前者靠高速撞擊瞬間改變小行星軌道，後者靠引力牽引、激光燒蝕等方式令其長期偏轉。

截至2026年6月，全球已發現並編號的近地小行星超過4萬顆，目前還沒有任何一顆會確定撞擊地球，但仍有大量小尺寸天體未被發現。據介紹，中國已經初步突破了小行星撞擊風險預警模型和算法，正在開發業務化運行的近地小行星風險預警系統。

深圳機場多工程開建 年吞吐量將達9800萬人次

香港文匯報訊（記者 郭若溪 深圳報道）6月30日，深圳機場T2航站區主體工程、飛行區工程、T1航站樓地塊土地整備工程等多項核心項目集中開工，開啟機場「十五五」階段樞紐提質擴容新階段。伴隨《深圳寶安國際機場總體規劃（2026年版）》正式獲批，深圳機場遠期旅客吞吐量核定至9,800萬人次。機場將進一步推動廣深港三大空港協同共進，全面拓展深港航空聯動全新格局，助力粵港澳大灣區世界級機場群建設提質增效。

5分鐘完成同層空鐵換乘

據介紹，基礎工程全面建成後，深圳機場將全面形成「三條跑道、三個航站區、三個貨運區、一個衛星

廳」的「3+3+3+1」協同運行新格局。該布局可全面承載遠期9,800萬旅客吞吐量、500萬噸貨郵吞吐量的客貨發展目標。

其中，T2航站區項目定位灣區核心客運樞紐配套，飛行區工程將新增52個近機位、11個遠機位，完善滑行道、服務車道、場區圍界等保障體系。T1航站樓則主打交通模式創新。該項目突破性採用航空與國鐵、軌道交通同層換乘設計，串聯江鐵路、廣深第二高鐵、深大城際及四條地鐵線路。旅客無需走出航站樓，最快5分鐘即可同層空鐵換乘。

分流香港機場集散壓力

國家高端智庫CDI資深研究員宋丁受訪時表示，