

# 国家残疾预防行动计划进展顺利

新华社北京8月21日电(记者魏冠宇)记者21日从中国残联举行的第九个残疾预防日新闻发布会上获悉,2024年《国家残疾预防行动计划(2021—2025年)》主要行动进展顺利,任务完成情况良好,部分任务指标已实现2025年目标值。

防控出生缺陷和发育障碍致残是

提高人口素质的关键措施。据悉,目前全国婚检率超75%,孕前优生健康检查目标人群覆盖率、孕产妇系统管理率、产前筛查率、3岁以下儿童系统管理率均超90%。

防控疾病致残方面,我国高血压、2型糖尿病等主要慢性病患者基层规范管理服务率均超60%,登

记在册的严重精神障碍患者规范管理率超95%。适龄儿童免疫规划疫苗接种率保持在90%以上。重大地方病的县(市、区、旗)控制消除率超95%。

安全防护、环境优化等措施可有效降低伤害致残发生风险。我国生产安全事故发生起数持续下降,2024年

比2020年下降42.7%。声环境功能区夜间达标率达88.2%。

我国康复服务加快发展。全国每10万人口康复医师人数超7人。49.9万残疾儿童得到康复救助,866.8万残疾人得到基本康复服务,残疾人基本康复服务覆盖率、基本型辅助器具适配率均达85%以上。

## “南海真相”系列智库报告引热议

新华社国家高端智库8月21日发布“南海真相”系列中英文智库报告。系列报告得到南海问题及国际关系等领域专家学者的积极评价。

他们认为,报告阐明了中国对南海诸岛领土主权和海洋权益的历史和法理依据,揭露了域外势力插手南海问题的事实真相,深入解读了中国倡导将南海打造成和平、友谊、合作之海的实践成果、经验启示和实现路径。

系列报告包括《碧波深处有中华——中国在南海领土主权海洋权益的历史和法理依据》《挑拨、威胁、谎言——域外势力插手南海问题的事实真相》《中国将南海打造成和平、友谊、合作之海的实践》三篇分报告。

此前,《中国将南海打造成和平、友谊、合作之海的实践》分报告已于6月8日“世界海洋日”发布。

今年是中国人民抗日战争暨世界反法西斯战争胜利80周年。报告指出,中国恢复对南海诸岛行使主权,是二战后国际秩序和相关领土安排的一部分,受到《联合国宪章》等国

际法保护,否认中国对南海诸岛的主权,就是对二战后国际秩序的否定,就是对国际法的公然违背。

中国社会科学院学部委员、中国历史研究院副院长李国强认为,报告完整梳理了二战后中国恢复对南海诸岛行使主权的历程,在进一步确证中国南海权益主张的正当合法性的同时,彰显了中国多年来为维护战后国际秩序和地区和平稳定所做出的努力和贡献。

“作为最早发现、命名和开发利用南海诸岛及相关海域,最早持续、和平、有效地对南海诸岛及相关海域行使主权和管辖的国家,持之以恒地充分整理、挖掘和解读南海的相关历史证据是我们的责任。”中国南海研究院学术委员会主席、华阳海洋研究中心理事长吴士存说。

中国社会科学院和平发展研究所所长王鸿刚认为,系列报告从国际秩序的角度和历史演进的经纬解读南海问题,有助于各国进一步认识到,维护战后国际秩序就是维护地区和世界和平。

报告呼吁,在世界面临动荡不安

的挑战时,应看清域外势力在南海问题上挑拨、威胁、离间的种种伎俩,维护地区和平稳定,实现各国发展繁荣。

“我们要积极掌握南海叙事的主动权。”中国公共外交协会大使佟晓玲认为,域外势力在南海问题上的蓄意操弄,其本质是服务其地缘遏制战略。

报告指出,中国提出将南海打造成和平、友谊、合作之海的重要倡议,并不断积极推动付诸实践,为南海地区和平稳定和繁荣发展提供强大支撑。

“整个报告逻辑严密、层层递进,既具有历史纵深感,全面总结了南海局势的发展变化,又以事实为依据介绍了中国对南海和平与稳定的贡献。”中国社会科学院亚太与全球战略研究院研究员张洁说。

“让‘南海真相’能够被听得见、看得见,听得懂、看得懂,听得进、看得进。”中国公共关系协会副会长夏吉宣说,中英文系列报告创造性地阐释并总结中国在南海问题上一以贯之的“四个坚持”原则,是一次有效的跨文化传播。新华社北京8月21日电

## 世界最长海底高铁隧道

### 在金塘海底隧道中体验火热干劲

浙江宁波北仑区与舟山定海区金塘镇之间,是繁忙的金塘水道。在海底下60余米处,是一项创纪录的世界级工程——甬舟铁路金塘海底隧道。近日,记者来到金塘海底隧道宁波侧施工现场,感受建设者们的火热干劲。

金塘海底隧道是甬舟铁路全线的控制性工程之一,全长16.18公里,其中海底盾构段长11.21公里,最大埋深达78米,也是世界最长的海底高铁隧道。

“隧道的施工采用两台盾构机从宁波侧和舟山侧同时始发,相向掘进,穿越高水压及多种复杂地层后,在海底实现精准对接。”坐上工程用车,向“甬舟号”盾构机前进的途中,中铁十四局甬舟铁路项目盾构经理赵大彬告诉记者,金塘海底隧道是继港珠澳大桥后,我国又一项挑战世界难题、突破科技壁垒的跨海大工程。

沿着最大坡度10%的一号斜井下行没多久,就遇到“驮”着3片每片重量达14吨左右管片缓缓前进的双头运输车。“管片是盾构隧道的主要装配构件,主要用于为隧道打造一圈保护屏障,‘甬舟号’盾构机承担着24680块管片的拼装任务,拼装由作业人员利用拼装遥控器完成,新技术对工程质量管控和效率提升都有很大帮助。”赵大彬说。

自2024年5月“甬舟号”盾构机始发以来,目前已掘进近2400米,深度位于海平面下约65米处。今年5月29日,工程迎来一个重要节点——盾构机由陆域段全面进入海域段施工。

抵达位于隧道尽头的“甬舟号”盾构机,开挖直径达14.57米的刀盘正旋转着对抗硬岩层向前掘进。赵大彬介绍,盾构机在宁波侧始发后,需穿越4段软土地层、8段硬岩层以及12段上软下硬复合地层,其中软硬不均及硬岩地层占比近七成。

软硬地层交错对刀具和管路等磨损极大,项目团队对盾构机刀盘进行了针对性设计,缩小刀间距、增加滚刀数量;同时,加强对盾构机的检修维护,确保盾构机始终处于最佳状态。

盾构机驾驶室内,“00后”盾构机长栗晨和同事紧盯屏幕上的掘进参数,适时对盾构机的掘进姿态进行调整。“此次参与建设的金塘海底隧道施工难度大,除了要穿越复杂多变的地质构造,下穿23根石油管线、海堤、冠保码头、青峙码头、进港航道等40余处地面风险源,还要与杭甬复线二期公路隧道交叉并行,对我来说又是全新的挑战。”栗晨说。

据新华社杭州8月21日电



新华社发

## 在建世界第一高桥启动荷载试验

新华社贵阳8月21日电(记者欧东衢、向定杰)21日,随着18辆总载重630吨的卡车分批行驶上桥,停放至预先划定的停靠点,在建世界第一高桥——贵州花江峡谷大桥正式启动荷载试验。

花江峡谷大桥是贵州六枝至安龙高速公路的控制性工程,全长2890米,主桥跨径1420米,桥面到水面高度625米,建成后,主桥跨径将居山区桥梁跨径世界第一、桥梁高度将居世界第一。

记者了解到,荷载试验是桥梁通车前验证大桥结构安全性与承

载能力的关键环节,也被称为大桥的“全身体检”。

负责此次花江峡谷大桥荷载试验的第三方检测单位负责人介绍,整个荷载试验过程预计持续4天,分为静力荷载试验和动力荷载试验。其中,静力荷载试验所需车辆共3个量级,分别为18辆、48辆、96辆依次递增,最大载重将达3300吨,后续试验将于22至23日陆续开展。现场共设计了15种试验工况,布置400多个传感器,可以检测桥梁主塔、主梁、主缆等在静力荷载作用下的变形和

应力情况。

待静力荷载试验结束后,24日还将进行大桥动力荷载试验,测试桥梁结构自振特性参数和动力响应值,分析桥梁的动力特性及动力响应情况。

大桥承建单位贵州交投集团所属桥梁集团六安高速8标项目经理吴朝明说,荷载试验是通车前的一次“关键大考”,花江峡谷大桥于2022年1月开工建设,预计今年9月正式建成,通车运营后,对加快区域互通,促进地方经济发展具有重要意义。