

基本建成交通强国将取得决定性进展

——国新办发布会聚焦“十五五”时期交通运输领域新发展

交通是经济的脉络和文明的纽带，是中国式现代化的开路先锋。“十五五”时期，如何加快建设交通强国？如何更好实现“人享其行、物畅其流”的美好愿景？在21日举行的国新办新闻发布会上，交通运输部等部门有关负责人对此进行了详解。

6月8日，三峡水运新通道工程在湖北宜昌破土动工，这是“十五五”时期首个开工的国家重大标志性工程。新通道建成后，三峡枢纽年双向总通过能力将达到3.36亿吨，是现有设计通过能力的3倍多。

“‘十五五’时期，我们继续推进跨区域跨流域大通道建设，已经不像过去那样简单的‘铺摊子’‘上项目’，而是优化空间布局、打通经济循环大动脉，推动区域均衡发展。”交通运输部副部长徐成光说。

到2030年，国家综合立体交通网主骨架建成率由目前的91%提升至95%，这是“十五五”时期交通运输领域的重大目标之一。如何实现？徐成光认为，要重点抓好四类通道建设：

——沿边沿海沿江大通道，建成沿海高速铁路，推进沿边国道贯通和提质改造，加快构建长江综合立体交通走廊，全面建成高标准沿江高速铁路；

——出疆入藏通道，着眼边疆稳定和兴边富民，着力解决通道韧性不强、保通保畅能力不足的短板；

——西部陆海新通道，围绕形成“陆海内外联动、东西双向互济”的开放格局，加快贯通主通道；

——跨江跨海跨湾通道，重点实施沪甬跨海通道、狮子洋通道等一批重大工程，强化跨长江、跨珠江以及跨杭州湾等通道联系。

作为现代化综合交通运输体系的主骨架，我国四通八达的铁路网有效畅通了经济社会高质量发展的脉络。

西安至十堰高铁开通运营，西安东站同步投用，武汉至西安高速铁路实现全线贯通运营……聚焦“联网、补网、强链”，我国高质量推进铁路重大项目建设。

雄安至商丘高铁山东段等项目进入运行试验阶段；哈尔滨至伊春高铁、宜昌至兴山高铁等启动联调联试……一批重点项目建设取得实质性进展。

“十五五”时期，我国铁路网怎么建？国家铁路局新闻发言人、副局长王启铭认为，将围绕三个方面发力：

畅通道——强化沿江沿海沿边通道布局，推进跨区域战略通道建设，加强跨江跨海跨湾通道建设等；

优结构——加快贯通“八纵八横”高铁主通道，有序推进重点区域高铁连接线建设，加强重点城市群都市圈通勤能力提升，补齐西部路网“留白”，强化能源粮食运输通道建设等；

强节点——加快推进北京等重点

铁路枢纽畅通工程设施建设，优化枢纽站场设施布局，完善集疏运体系，加快推进网络融合、跨方式融合、站城融合发展等。

对内建设脚步不停，对外往来持续不断。

今年上半年，国际货邮运输量达到232万吨，同比增长13.9%；国际航线网络已经通达全球90个国家和地区263个城市，其中全货运航班通航70个国家和地区的162个城市……发布会上，中国民航局副局长韩钧介绍了我国国际航空货运取得的明显成效。

立足国家区域重大战略，韩钧表示，“十五五”时期，我国将增强航空枢纽货运功能，尤其注重提升北京、上海、广州、深圳、成都等国际航空枢纽的国际航运服务能力，增强鄂州花湖机场等专业性货运枢纽机场功能，支持有关外贸大省依托枢纽机场提升国际航空货运能力。

畅通国际货运通道体系，提升传统市场运输效率和多链路的保障水平；提升机场货运设施适配能力，支持在枢纽机场改扩建项目中提升货运基础保障能力；培育多样化航空货运企业；建设航空物流综合信息服务平台，全面推广电子运单和货运“一单制”……一系列部署将促进我国国际航空货运健康有序发展。

“‘十五五’时期，民航局将认真贯

彻落实国家‘十五五’规划纲要部署，积极构建通达通畅、多元韧性、安全可靠的航空货运体系，提升专业化、集约化的服务能力。”韩钧说。

改革发展的成果，要更多惠及于民。邮政业与老百姓生活息息相关，广泛服务于生产和消费、线上和线下、城市和乡村。这一现代物流的标志性产业，“十五五”时期将有哪些新部署？

国家邮政局副局长陈凯说，将通过优化邮政普遍服务和特殊服务供给提高快递服务质效，积极发展智慧邮政，加快建设现代化寄递物流网络，促进区域邮政业协调发展，推进绿色低碳发展，深化邮件快件包装绿色转型。

与此同时，邮政业还将完善法规政策体系，深化农村寄递物流体系建设，加强国际寄递物流体系建设，推动寄递服务与实体经济深度融合……陈凯表示，到2030年，邮政业服务经济社会发展的作用将进一步增强。

“我们将扎实推进‘十五五’交通运输规划的实施，统筹推进重大战略任务、重大工程项目、重大政策举措，一步一个脚印抓好各项任务落地落实。”展望未来五年，徐成光表示，基本建成交通强国将取得决定性进展，我国现代化综合交通运输体系将更加完善，“人享其行、物畅其流”的美好愿景将加快实现。

新华社记者 叶昊鸣 王聿昊
(新华社北京7月21日电)

我国杂交水稻育种科研取得重要进展

成功研发出克隆效率稳定超过99%、结实完全正常的一系法杂交水稻

中国水稻研究所研究员王克剑团队近日在杂交水稻育种领域取得重要进展——成功研发出克隆效率稳定超过99%、结实完全正常的一系法杂交水稻，团队将其命名为“一系1号”。这项原创研究成果于7月21日刊发于国际学术期刊《Vita》。

专家表示，杂交水稻为我国乃至全球粮食安全作出了不可替代的贡献。

然而，目前大面积应用的三系法和两系法杂交水稻，由于后代遗传分离，无法留种再用，每年必须依赖雄性不育系与恢复系重新进行人工制种，技术难度大、生产风险高，种子生产成本通常高达常规水稻种子的10倍以上。

2013年，王克剑团队启动“一系杂交稻探索计划”。一系法的核心目标是通过无融合生殖，让杂作作物产生基因保持不变的克隆种子，固定杂种优势，实现“一次杂交，代代可用”。2017年，

团队成功构建首个杂交水稻无融合生殖体系，获得首颗杂交稻克隆种子，但彼时克隆效率仅5%左右，结实率也大幅下降。

经过数年持续攻关，团队近期取得关键突破：成功挖掘出水稻内源基因并命名为“华胥”(HUAXU)。团队研究表明，在杂交水稻卵细胞中异位表达华胥基因，能高效诱导孤雌生殖、产生单倍体后代。进一步与克隆配子策略相结合，所创制的多个无融合生殖株系均实

现接近100%的克隆效率——在多个杂交稻品种、不同世代、不同种植群体和田间大群体条件下，克隆效率仍稳定维持在99%以上，同时产量保持正常水平。

“这一成果有望从根本上改变杂交稻依赖年年制种的传统模式，为全球粮食安全提供新的技术支撑。”王克剑表示，从试验田到广泛落地应用仍面临诸多挑战。下一步，团队将开展安全性测试与稳定性评价，持续攻关优化。

新华社记者 许舜达

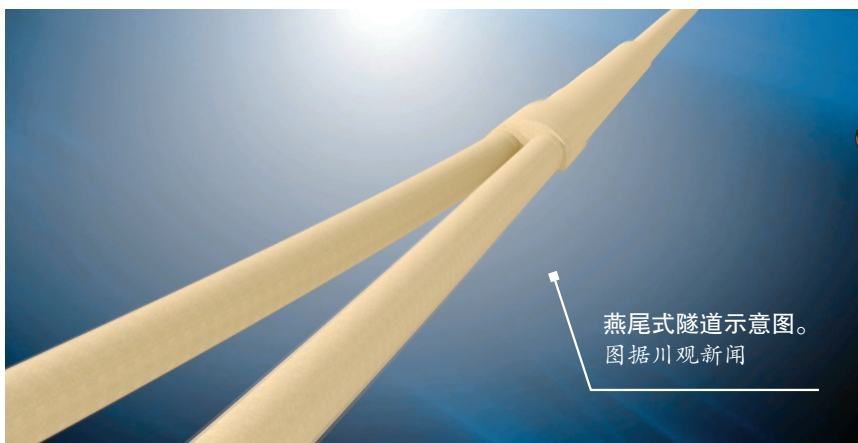
像燕子尾巴一样由宽变窄 西渝高铁七星坪隧道贯通

7月21日，记者从京昆高速铁路西昆有限公司获悉，西安至重庆高速铁路（以下简称“西渝高铁”）全线控制性工程——七星坪隧道顺利贯通，为全线按期建成通车奠定坚实基础。

七星坪隧道位于达州市宣汉县境内，隧道全长13669米，是西渝高铁康渝段全线第二长隧道。该隧道是西渝高铁全线唯一一座燕尾式隧道，顾名思义，其截面形状像燕子尾巴一样由宽变窄，主要用于解决线间距变化、出岔等复杂工程需求。

这样的设计是因为七星坪隧道进口离樊垭站较近，且正好位于西渝高铁正线和开州支线的交接处，为了让火车在此区域灵活变轨，隧道承担了分线的重任。

七星坪隧道前半段是“单洞单线”，也就是左右两个隧洞里各有一条轨道，后半段变成了“单洞双线”，一个大洞里并排两条轨道，从双洞变单洞的衔接段，有278米长，这个区域像个大喇叭，



接口处宽，然后逐渐变窄成为普通的单洞双线隧道。最大开挖处宽度接近27米，高17米，差不多9层楼高，开挖面积是普通双线高铁隧道的两倍。

施工区域地势呈现“中间高、两侧低”的复杂态势，施工区域集中分布有

滑坡、危岩落石、有害气体等不良地质情况。中铁十七局西渝高铁项目相关负责人介绍，项目团队搭建“智能监测+人工巡查”双重安全保障体系，依托智慧管理中心布设自动化监测设备，实现洞内有毒有害气体全天候实时监测、异

常即时预警，同时引入三维虚拟仿真技术，精准演算围岩形变趋势，依据仿真数据动态调整施工组织方案，保障隧道开挖作业平稳有序推进。

西渝高铁分西安至安康、安康至重庆两段建设，其中安康至重庆段正线全长478公里，线路起自安康西站，途经陕西省安康市、重庆市城口县、四川省达州市与广安市、重庆市合川区、北碚区，最终接入重庆西站。京昆高速铁路西昆有限公司达州指挥部党支部书记姚云晓介绍，目前西渝高铁安康至重庆段全线已贯通隧道61座，完成桥梁下部结构施工219座，工程整体全面进入无砟轨道施工、站房建设及四电工程安装的关键攻坚阶段。

西渝高铁建成通车后，将与已运营的成渝高铁、郑渝高铁及在建的渝昆高铁等多条干线铁路互联互通，进一步完善中西部地区高速铁路路网结构。

川观新闻记者 寇敏芳