

天堑通途 山乡巨变

——写在新的世界第一高桥通车之际

新华社记者 杨三军 欧东衡 向定杰

“花江峡谷大桥正式通车!”
9月28日上午,随着第一辆车驶过桥面,新的世界第一高桥正式通车。

桥面下625米处的江面波涛汹涌。亿万年间,湍急的水流在崇山峻岭间切割出一道深深的“裂缝”。而修建在“裂缝”上的花江峡谷大桥,将峡谷两岸连接起来。

新的桥梁世界纪录再次刷新:花江峡谷大桥主桥跨径山区桥梁跨径世界第一、桥梁高度居世界第一,“横竖”都是世界第一。

天堑通途,山乡巨变。纪录刷新背后,是世代桥梁建设者用心血托举的中国基建奇迹,是中国工程师直面世界级难题、以自主创新提交的答卷,是一个国家逢山开路、遇水架桥、迈向复兴的豪迈气魄。

万桥飞架成就“千年梦想”

秋日的北盘江,花江大峡谷内云雾翻涌如潮,花江峡谷大桥宛如钢铁长龙破云而出。

一桥飞架,天堑变坦途。大桥全长2890米,可将两岸通行时间从两个多小时缩短到两分钟左右。

“花江峡谷大桥下奔流不息的北盘江,默默见证贵州的交通变迁。”贵州交投集团所属桥梁集团六安高速8标项目副经理王淦说,过去这里是茶马古道的必经之地,后来又相继修了铁索桥、花江桥、北盘江大桥,而今,贵州桥梁建设者又创造了新的历史。

在北盘江上,建设于1898年的花江铁索桥曾在红军长征和抗日战争中发挥过战略作用,是重要的“抗战生命线”。今天,锈迹斑斑的铁索桥与花江峡谷大桥遥相呼应,仿佛进行一场跨时空的“对话”:旧的铁索桥在岁月长河中摇曳,铭刻着艰难岁月里的中国力量;新的超级大桥气势如虹,宣告着新时代里的中国自信。

此前的世界第一高桥也在北盘江上。2016年12月通车的杭瑞高速北盘江第一桥,桥面至江面垂直高度565.4米。两座“超级大桥”在同一条江水的见证下,完成“世界第一高桥”称号的交接,直线距离只有100多公里。

从卫星上看,贵州的百万群山如同绿色的海洋,而在绿色的“波涛”之间,唯有建桥能帮助这片土地上的人们实现通江达海梦想。

两亿多年前,一系列的地壳运动将原本处于汪洋大海之中的贵州挤压出千沟万壑,125.8万座大山在此形成。

“对山喊得应,走路要半天”“不是夜郎真自大,只因无路去中原”,一句句民间俗语,道出多少无奈与心酸。

600多年前,奢香夫人带领部属在贵州“开山凿险、开辟驿道”,驿道全长500余里,东起湖南,西连云南,北接巴蜀;500多年前,王阳明因贵州的道路闭塞而感叹“连峰际天兮,飞鸟不通”;400多年前,明人葛锦在贵州的绝壁之上建石桥,耗时三十余年而成。

出山,是被群山阻隔的人们千年来的梦想所在!

上世纪50年代初,贵州仅有300余座桥梁;80年代,贵州有2900多座桥梁。

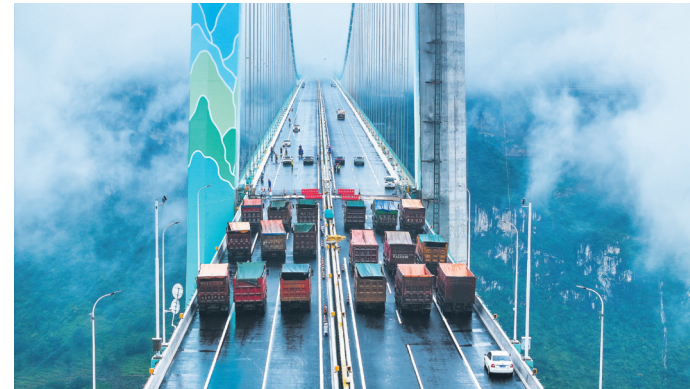
党的十八大以来,贵州进入桥梁建设的“冲刺期”,一座座桥梁跨越群山,让曾经的“山地王国”变身“高



9月27日拍摄的贵州花江峡谷大桥(无人机照片)。



9月28日,游客在贵州花江峡谷大桥旁的云渡服务区参观大桥(手机照片)。



2025年8月21日拍摄的贵州花江峡谷大桥荷载试验现场(无人机照片)。



2024年3月27日在贵州花江峡谷大桥施工现场拍摄的建设工人群像(拼版照片)。

速平原”。目前,贵州已建和在建的桥梁超3.2万座。

现在,贵州公路总里程突破22万公里,相当于绕地球赤道5.5圈;高速公路通车里程超9000公里;已建和在建的桥梁长度连起来超过5400公里,几乎相当于纵贯整个中国的距离。

从“不平”到“平”、从“千沟万壑”到“高速平原”、从“交通闭塞”到成为“中国西南交通枢纽”,在万桥飞架的新图景中,贵州更加坚定了开放发展的信心。

多项纪录展现中国力量

“这是一座展示中国创新能力的‘标杆桥’。”贵州省交通运输厅厅长张胤说,花江峡谷大桥在抗风设计、高空施工等领域实现了多项技术突破,为全球山区桥梁建设提供了“中国方案”。大桥创新采用智能缆吊系统、2000兆帕级高强度钢丝等先进技术,获得授权专利21项,多项技术成果纳入国家桥梁建设标准。

在花江峡谷大桥三年多的建设周期中,2万多吨的钢桁梁,仅用2个月就完成吊装;3.8万平方米的桥面,1个多月完成了5层铺装……“中国速度”令人赞叹。

花江峡谷大桥是“国家卓越工程

师团队”——贵州交通山区峡谷桥梁建造技术团队在悬崖绝壁处显身手的又一力作。

面对更高的高度、更大的跨度,工程师们创新北斗定位系统,施工误差控制在5毫米以内;引入智慧缆索技术,在国际首创主缆嵌入光纤传感器实时监测应力;采用激光雷达,可抵御峡谷14级风……

“创新都是环境逼出来的。”贵州交投集团副总经理、总工程师韩洪举说,在贵州修建桥梁,地形的挑战最大,由于拼装场地受限,运输条件困难,已有的工艺工法不适用,几乎是一桥一案。

在花江峡谷大桥建造实践中,为帮助桥体“瘦身”,团队创新采用高性能电焊组合索鞍结构,相比传统索鞍,力学性能提升30%以上,用钢量节约28%。

创造又一个又一个“第一”,打破一个又一个“不可能”,建设团队用坚韧征服天堑。

数量多、类型全、技术复杂、建造难度大……贵州几代桥梁建设者扎根大山,接续奋斗,先后攻克了山区千米级悬索桥、大跨径斜拉桥等一批关键建造技术,为世界桥梁建设贡献了“中国智慧”。一位国际桥梁协会专家评价:“贵州证明了,复杂地形

不是限制,而是创新的催化剂。”

在世界最高桥排行榜中,贵州包揽前三;在世界高桥百强榜单中,贵州占据近半席位;被誉为桥梁界诺贝尔奖的古斯塔夫·林德撒尔奖,贵州拿下4次。

一座座大桥凝结了钢筋混凝土,更凝结了攻坚克难、勇往直前,改变自然条件、变劣势为优势的奋斗精神。

群山之巅连通“未来之路”

打开地图软件,花江峡谷大桥观景台已经有数千人收藏;社交平台上,只要用关键词搜贵州大桥,热门短视频层出不穷。

“自媒体”博主谢朝卿靠着航拍持续记录大桥建设过程,收获了不少粉丝和关注。每一次更新,他都注重呈现施工现场的壮观景象与细节,同时融入科普元素,增强内容的可读性和趣味性。

“网友都觉得惊险、震撼,敬佩一线的建设者!”谢朝卿说,在拍摄高塔的过程中,他把花江峡谷大桥周边的乡镇村寨都走了个遍,最后将脚步停在了大桥旁的小花江景区。去年,他开始参与经营一家由老屋院落改造的民宿。

“推开窗,就是世界第一高桥。可以预见,通车之后这里客流量会变

大,我们也每天都在思考怎么把民宿打造成精品,将流量变成‘留量’。”谢朝卿说。

凌空飞架的花江峡谷大桥,不仅大幅缩短两岸通行时间,改善群众出行条件,更与黄果树瀑布等旅游资源形成联动,带动周边区域发展。

这座大桥,已不仅是跨越天堑的动脉,更是“桥旅体”融合的舞台。

乘坐一秒升高4米的观光电梯登上桥塔,在距离江面800多米的高空喝咖啡;来到桥体中部一千多平方米的玻璃大厅,站在透明地板上直视峡谷底部;在桥体两侧,体验600多米的高空竞速跑道与无绳蹦极;夜晚躺在云渡服务区的酒店内,欣赏300米宽的水幕灯光秀……奇观、奇幻、奇趣在这里充分展现。

目前,花江峡谷大桥周边,一系列的桥旅融合设施如雨后春笋,节节生长。当地正在云渡服务区建设三叠纪地质文化馆,带领游客探寻古海洋的神秘世界;在锚碇区打造桥梁科技体验馆,展现人类征服天堑的智慧之光;在桥塔顶部设置观光平台,让游客体验“一览众山小”的壮阔情怀。初步估计,桥旅融合项目全部建成后,年接待游客将超百万人次,将有力促进沿线农产品销售、民宿餐饮、文创产品等产业发展。

“花江峡谷大桥的桥旅融合,可以说是贵州旅游从‘景点旅游’向‘全域旅游’跨越的关键支点。”贵州省文化和旅游厅副厅长陈震表示,“大桥作为一个强大的核心吸引物,将有效地整合、升级、赋能周边分散的资源,形成聚合效应。这不仅是一条路的通车,更是‘以桥为核’重构产业布局。”

大桥建成通车,也将促进区域间的经贸往来、产业联动,促进资金、技术、人才等要素高效流动。

位于大桥一侧的贞丰县,过去受交通条件制约,糯米、花椒、芒果等特色农产品外销成本高。如今,“黔货出山”有了全新路径。“大桥通车后,我们的蔬菜从地里摘下来,通过冷链车直接上桥,半天就能送到广州的菜市场。”贞丰书记生态种养专业合作社负责人韦廷忠感慨。

贵州黔东南州人民政府副州长代乐说,当地将积极拓展贸易新通道,推动新能源电池材料、金属制品等特色工业产品,布依族刺绣、苗银等民族工艺品走出大山,真正实现“通一座桥、兴一片业、富一方百姓”的美好愿景。

当夜幕降临,桥体被灯光点亮,这座钢铁长龙化作一条绚烂的彩带,连接起通江达海、走向未来的通衢大道。

支持约50个城市 两部门开展试点工作促进“新”消费

新华社北京9月30日电(记者中敏)记者30日从财政部了解到,财政部、商务部将开展消费新业态新模式新场景试点工作。两部门将支持50个左右城市开展试点工作,政策实施期为两年。

为落实《提振消费专项行动方案》相关要求,增加优质消费供给,进一步释放多样化、差异化消费潜力,全方位扩大国内需求,两部门当

日对外发布了通知。

通知明确,试点城市申报范围为地市级及以上城市(包括直辖市、计划单列市,各省、自治区省会或首府城市,地级市、州、盟)。支持50个左右城市开展试点工作,主要向人口基数大、带动作用强、发展潜力好的超大特大城市倾斜。

财政部、商务部有关负责人介绍,本次试点工作针对高品质消费

供给不足、消费领域创新动能有待激发等问题,坚持目标导向、问题导向,从供给侧发力,聚焦消费新业态、模式和场景,着力扩大优质消费供给,激发消费潜能。主要支持试点城市在三个方面开展创新探索:健全首发经济服务体系;创新多元化服务消费场景;支持优质消费资源与知名IP跨界联名。

根据通知,中央财政对试点城市

给予资金补助。实施期内,超大特大城市每个城市合计补助4亿元,大城市每个城市合计补助3亿元,其他城市每个城市合计补助2亿元。补助资金分两批下达。试点启动第一年先下达部分资金,剩余资金根据绩效评价情况下达。试点城市可按照市场化原则,对符合条件的经营主体,按规定采取补助、奖励等方式予以支持。

(上接第一版)区域内六成水体达到良好水平(Ⅲ类且无劣Ⅴ类),地表水水质改善率位居全区第一,实现水清岸绿。创建绿色矿山超过40家,完成矿山治理面积超20平方公里,让矿山重现绿色生机。建设高标准农田1476万亩,全市年节水10亿立方米,水土流失综合治理450多万亩,持续改善农业生态环境。

长效机制护航 为绿色转型培育发展沃土

生态向好引来了动物“回归”。

“2020年以后,豹子、山猫等野生动物从罕见变成了常见,不少还在这儿繁衍成‘大家族’。”努古斯台项目区护林员郭力翻着红外相机的影像满脸成就感。

在保护中发展,在发展中保护,读懂绿水青山“重量”后的通辽人步履铿锵。“十四五”期间,我市坚持保护与治理并重、保护优先的方针,重点围绕林草植被保护、禁牧和草畜平衡,加大执法力度,常态化打击非法乱垦滥牧、乱采滥挖、乱征滥占等破坏生态环境行为,切

实管护好来之不易的生态建设成果。

围绕大气、水源、土壤、沙地等关键领域,“十四五”以来,市人大常委会密集出台大气污染防治、饮用水水源保护、农用地膜污染防治、沙化土地治理多部地方性法规,并以重磅的《坚决打赢科尔沁沙地歼灭战的决定》亮剑科尔沁沙地,系统筑牢生态保护的“法治四梁八柱”,让生态保护从“口头倡议”变成“刚性约束”。

“十四五”以来,我市严格落实

禁牧休牧和草畜平衡政策,除将扎鲁特旗8个苏木镇场列为草畜平衡区外,其余地域均列为全年禁牧区域,为草原生态恢复创造条件。2024年,全市严查破坏林草资源行为,查处违规放牧案件2466起,违规放牧率从2023年的17.62%骤降至4.66%。

山河呈秀色,幸福逐绿来。展望“十五五”,我市将以驰而不息的韧劲,持续筑牢我国北方重要生态安全屏障,让科尔沁大地的绿色版图更宽广、生态底色更浓郁。

通辽市:41.4万亩治沙 樟子松结出“致富果”

(上接第一版)是亲手种的樟子松结出了“金果子”。

同样高兴的还有项目区附近的村民。从8月初开始,努古斯台镇白音淖尔嘎查村民乌日汗家院子里就一直堆着大包大包的松塔,高峰期时,一天能收购2万斤。“附近几个村子的村民到项目区里采松塔,采一斤能挣8毛到1块钱,有的村民一天能挣500块钱。”乌日汗说。

看到村民和企业受益,最高兴的是科尔沁左翼后旗林业工作站站长朝克吐。自1991年从内蒙古林学院毕业后,他就一头扎进沙地里,至今已与风沙博弈了34载。为了让沙地早日披上绿装,他带领团队潜心研究,经过反复实验,于2012年推出“深栽浅埋”造林技术,使苗木成活率从50%提升至90%以上,同时节水超50%。有了新技术加持,科尔沁沙地治理走上“快车道”。

对于朝克吐来说,绿起来只是

沙地治理的第一步,让老百姓富起来才是最终目标。为了让项目区的生态效益衍生出更多经济效益,他做过诸多尝试——林下种经济作物、樟子松嫁接红松、发展沙地林果产业……2024年,项目区里樟子松的松塔火了,临近退休的朝克吐高兴得像个孩子:“我一直盼着项目区能产生经济效益,让老百姓更多受益,没想到今年给了我这么大的惊喜。我去现场走访了,还估算了一下,采松塔一个人至少增收3000块钱。”想到通辽市全市范围内栽种的樟子松面积,朝克吐心里盘算着,这些樟子松每年能结出几百万斤松塔。

一棵棵樟子松迎风挺立,不仅为沙地披上绿衣,也结出了实实在在的“金果子”。从治沙到致富,从绿起来到富起来,科尔沁大地上“绿水青山”转化为“金山银山”的生动故事未完待续。