



奋斗百年路 启航新征程

交通运输篇

高速公
路促
腾飞

本报记者
齐慧

交通，经济社会发展的“先行官”。我国高速公路的起步比发达国家整整晚了半个世纪，到20世纪80年代中期，我国才开始探索。然而，我国仅用30余年时间就实现了高速公路后发赶超，里程跃居世界第一。

改革开放以来特别是党的十八大以来，伴随着经济的快速发展，我国高速公路网快速成形、加密，打通了经济社会发展的“经脉”，推动我国由“交通大国”逐步向“交通强国”迈进。

5月28日，湖北高速公路建设迎来历史性时刻——保神高速（保康—神农架）正式通车。虽然只有43公里，但它的开通使湖北省终于实现了“县县通高速”。从1991年该省第一条高速通车算起，30年间湖北高速公路通车总里程增长了104倍。湖北高速公路的快速发展是中国高速公路后发赶超的一个缩影。

交通是经济社会发展的“先行官”。改革开放以来特别是党的十八大以来，伴随着经济的快速发展，我国高速公路网快速成形、加密，打通了经济社会发展的“经脉”，推动我国由“交通大国”逐步向“交通强国”迈进。

“中国奇迹”快速成网

我国高速公路的起步比发达国家整整晚了半个世纪，到20世纪80年代中期，我国才开始高速公路的前身——汽车专用公路的探索。然而，仅用了30余年，我们的高速公路就实现了后发赶超，跃居世界第一，造就了改革开放以来的又一“中国奇迹”。

1981年，国务院授权国家计委、国家经委和交通部发布《关于划定国家干线公路网的通知》，确定了由12射、28纵、30横组成的国道网，总规模10.92万公里。作为我国第一个国家级干线公路网规划，虽未明确公路等级标准，但解决了国道网的布局问题，意义重大。

1988年是我国内地高速公路快速发展的“元年”。当年10月31日，全长20.5公里（达到高速公路标准的路段长15.9公里）的沪嘉高速公路一期工程通车；11月4日，辽宁沈大高速公路沈阳至鞍山和大连至三十里堡两段共131公里建成通车。高速公路实现了零的突破。

自此，我国高速公路发展进入快车道：

——1998年，高速公路起步10年后总里程达到8733公里，居世界第六位；

——1999年10月，高速公路里程突破1万公里，达到11605公里，跃居世界第四位；

——2000年底，高速公路里程达到16285公里，跃居世界第三位；

——2005年底，高速公路里程达4.1万公里，仅次于美国，居世界第二位；

——2007年底，总里程3.5万公里的“五纵七横”国道主干线系统比原计划提前13年基本贯通，国家高速公路骨架初步成网；

——2012年，高速公路通车里程达9.6万公里，首次超越美国，居世界第一。

到2020年底，我国高速公路总里程达16.1万公里，国家高速公路网主线基本建成，覆盖约99%的城镇人口20万以上城市及地级行政中心。

科技含量不断提升

草原、沙漠、戈壁、森林、冰川……开车行走在京新高速上，各种自然风光不时切换，让人感叹大自然的伟力。然而，复杂的地质条件、恶劣的自然气候，也给高速公路的修建带来了巨大的压力。

我国幅员辽阔，地质情况多样，修建高速公路面临许多困难。建设者们因地制宜，不断开展技术创新，在勘察设计关键技术、特殊路基处治技术、路面结构与材料、隧道技术等领域都得到长足发展，涌现了一大批具有代表性的重大工程项目。

以特大型桥梁工程为例，在高速公路修建过程中，我国长大桥梁建设技术迎来了“创新与超越”的历史性发展时期。先后建成了以江阴大桥、苏通大桥、润扬大桥、西堠门大桥、嘉绍大桥、泰州大桥、马鞍山大桥、虎门二桥、杭州湾大桥、港珠澳大桥等为代表的一大批跨江、跨海的世界级工程。目前，在全世界跨径排名前10位的斜拉桥中，我国就有7座；在全世界跨径排名前10位的悬索桥中，我国有6座。

作为多山的国家，隧道在我国公路交通中也发挥了重要作用。但长期以来，受技术、资金等条件所限，我国公路隧道的建设成为长期的短板，直到秦岭终南山隧道的顺利建成，才宣告我国公路隧道建设迈上了新台阶。

秦岭终南山隧道是规划国家高速公路网中G65包头至茂名、G69银川至百色高速公路共用的特大型控制性工程。该工程建设规模和施工难度之大、科技含量之高、施工条件和环境之恶劣，创下多项全国乃至世界之最。

经52家单位历时9年联合攻关，秦岭终南山隧道工程共解决关键技术难题40余项，取得运营管理、通风、防灾救援、监控和设计施工五大关键技术领域的自主创新成果。先后荣获“中国公路学会科技进步特等奖”“国家科技进步一等奖”“鲁班奖”“詹天佑大奖”和“全国十大建设科技成就奖”等荣誉。

全力服务国家战略

5月29日，雄安新区京雄高速公路河北段、荣乌高速公路新线、京德高速公路一期工程建成通车，标志着雄安新区“四纵三横”对外高速公路骨干网全面形成。

截至目前，雄安新区重点公路建设项目进展

顺利。”交通运输部公路局副局长王太介绍，京雄高速（北京段）等项目正在抓紧实施，力争今年底建成北京六环以外路段，以及与京雄高速支线相接的大兴机场北线高速西延段。

“十三五”时期，一大批重大高速公路项目陆续建成和开工建设，有力支撑了国家重大战略的落地实施。

——“一带一路”交通基础设施互联互通方面，小勐养至磨憨、靖西至龙邦高速公路等项目建成通车，海拉尔至满洲里、二连浩特至赛罕塔拉、精河至阿拉山口、天保至文山高速公路正在抓紧实施，连接重要口岸的高等级公路进一步完善。

——长江经济带交通建设方面，芜湖二桥、池州长江公路大桥、南京长江五桥、湖北沌口长江大桥、嘉鱼长江公路大桥、石首长江公路大桥等多座跨江大桥建成通车，长江两岸联系更加紧密。

——在粤港澳大湾区建设方面，港珠澳大桥、虎门二桥等重大项目建成通车，深中通道开工建设，沈海高速公路多个路段实施扩容改造，公路交通基础设施不断提升。

高速公路的快速发展，大大缩短了省际、重要城市之间的时空距离，加快了区域间人员、商品、技术、信息的交流速度，有效降低了生产运输成本，在更大空间上实现了资源有效配置，拓展了市场，对提高企业竞争力、促进国民经济发展和社会进步都起到了重要的作用。随着高速公路里程的不断延伸，规模效益逐步发挥，高速公路的速度和便利也已经走进了平常百姓的生活，日益改变着人们的时空观念和生活方式。

有力托举小康梦想

在湖南省吉首市有一座网红大桥——矮寨大桥。虽然名字里有个矮字，但这座桥并不矮，从桥面到峡谷底高差达355米，如同一条彩带连接着两边的青山。在雨天或是雾天，这座大桥周围云雾缭绕，如同悬浮在空中的“天桥”。

作为包茂高速公路关键控制性工程，矮寨大桥2012年建成通车，彻底改变了当地交通不便的面貌，旅游业等开始发展壮大，沿线居民的生活有了巨大改变，在家也能挣钱了。

造成贫困的原因有很多，交通不便也是重要原因。在高速公路建设之初，我国就注重发挥其在脱贫攻坚中的作用。尤其是1999年，党中央、国务院作出西部大开发重大战略决策后，交通部门认真落实中央精神，于2000年7月在四川成都召开西部开发交通基础设施建设工作会议，提出加快建设“八条西部开发省际公路通道”。作为“五纵七横”国道主干线在西部地区的重要补充和延伸，这八条公路是西部地区连接东中部地区、西北与西南、通江达海、连接周边的重要公路通道，总里程近1.5万公里。

在国家的大力支持下，贵州、宁夏这样的西部欠发达省份都在全国率先实现了县县通高速，高速公路不仅连接城市，还踏进大山、深谷，深入荒野、丛林，改变着人们的观念和生活，托起无数人的小康梦想。

截至2020年底

全国累计ETC客户数量达到



2.2亿

占全国汽车保有量



78%

ETC使用率



超过66%

连(连云港)霍(尔果斯)高速公路新疆果子沟段穿越天山山脉(2018年1月26日摄，无人机照片)。新华社记者 胡虎虎摄

