

(上接第一版)

因为这份希望,贵州人可以不怕苦、不怕死。上世纪50年代,川藏、青藏公路的部分建设者转战贵州,依靠钢钎、大锤、洋镐、撮箕、手推车等简单工具,穿悬崖、凿绝壁,打通了连接贵州册亨到广西三江的公路,留下了“筑路意志坚,扛起大道上青天。路碎了云朵,踢到了山尖,不管车马来多快,总在我后边!”的豪迈诗句。

有了这份希望,架桥修路融进了贵州人的血液。打破为山所困的命运枷锁,去看精彩的世界,过更好的生活,他们为此伤透脑筋、费尽周折,但脚步从未停歇。

纳雍至晴隆高速公路上的牂牁江大桥建设工地,机械轰鸣,一派繁忙。在这里,记者偶遇一位名叫“修桥”的电焊师傅——申修桥。已过不惑之年的申修桥,筑路架桥近20年,人生中最得意的一件事是——用掌握的技能为家乡建了一座桥。

申修桥家住真自治县上坝乡双河村,这个因河而得名的黔北村庄,曾经饱受无桥之苦。“水浅的时候能赤脚蹚过去,遇上夏季发洪水,过河不安全,就索性尽可能不出门。”申修桥告诉记者,年幼的孩子上学,需要父母背着,抱着送到河对岸,祖祖辈辈都希望能在这河上造一座桥,父亲为此给自己取名“修桥”。

岁月流转,不变的是对架桥修路的执着。花江峡谷大桥近200米高的桥塔平台上,年轻的六安高速第八合同段带班班长康绍永,与50位兄弟轮番上阵,昼夜不停。在逼仄的空间里,捆扎钢筋、浇筑混凝土,大桥建设的紧迫感让他们无暇“恐高”……

诚然,困难不会因此减少一分。喀斯特地貌造就了雄奇多彩的贵州,也带来了连峰际天、溶洞遍布的艰难施工环境。在这样的条件下修路架桥,需要在被地壳运动“揉碎”的峡谷深沟作业。想要改变困顿局面,何其艰难!

曾经,关于架桥修路,贵州人一直在两难之间徘徊。

“我们修一条二级公路的造价水平是每公里800万元,是广西等相邻省份的2倍。”提出打造“高速平原”的计划之初,不少人认为,对于贵州这个经济底子不好的穷省来说,简直是天方夜谭。“而作为全国唯一没有平原支撑的省份,如果路都不修,更发展不起来,不修不行。”贵州公路局副局长阮有力说出了人们内心的纠结。

贵州经济发展曾长期滞后,人均GDP全国倒数。多年发展不起来的一个核心问题,是交通建设滞后。没有交通就没有流通条件,没有流通条件经济发展就无从谈起。进入新时代,贵州发展再也慢不得、等不得。

关键时刻,来自中央的支持让贵州走出困局。2012年初出台的《国务院关于进一步促进贵州经济社会又好又快发展的若干意见》开篇即指出,“由于自然地理等原因,贵州发展仍存在特殊困难”,强调要“坚持把交通基础设施建设放在优先位置”,打破交通瓶颈制约。

政策春风坚定了贵州“小省办大交通”的信心,开启了交通发展赶超进位的“黄金十年”。10年来,贵州坚持交通引领,投资融资屡次刷新纪录,累计完成公路水运投资1.25万亿元。其中,2014年首次突破千亿元大关,2016年投资总额位列全国第一,2018年创历史新高,共有8年投资总额超千亿元,这也是该省交通发展史上投资最多的时期。

在“无桥不成路”的贵州,交通建设劈平了大山的褶皱。截至2022年底,126万座山间,架起近3万座桥梁;17.6万平方公里的国土上,建成公路20.96万公里、高速公路8331公里和铁路近4468公里(其中高铁运营里程1651公里)。

10年间,贵州高铁从无到有,先后在西部地区率先实现县县通高速、村村通硬化路、村村通客运,交通条件实现从瓶颈制约、初步缓解到基本适应、适度超前的历史性跨越。

桥“见”奋斗

穿峰越谷出深山,桥梁隧道紧相连。层峦叠嶂挡不住,条条巨龙腾云间。人们很难想到,贵州桥的惊艳,是被倒逼的结果、无奈之下的选择。“我们造桥不是为了追求最大,这不是我们的初衷。”许湘华说,贵州“小省办大交通”,节约成本是最重要的考量之一。

复杂的地形地貌,让贵州“集”齐了世界上所有的桥梁类型。许湘华介绍,只要地形允许,山头不是很高,在40米之内能控制得住,哪怕墩高一点,一般都是修梁桥,“因为造价低”。跨径超过40米,要修建连续刚构桥,“它能跨径扩大到200米”。再往上,就要根据地形来了,从普通混凝土的拱桥到钢管混凝土拱桥,但到475.500米来,拱桥也到顶了。再大的跨径,就是索结构桥,悬索、斜拉……

相对于平原地区跨江跨海修桥,只要桥墩出了水面,剩下就是将结构件从水上运输到桥底下吊装,贵州山区运输条件有限,大的构件运不进来,需要在施工工艺和结构形式上做更多创新。

许湘华表示:“也不是为创新而创新,但我们不怕创新。可能有些地方不敢拍板的桥梁建造,我们通过各种计算、试验,加上自己确实确实比较有经验了,所以最后干了,不断地突破自己。”雨雾潮湿的自然环境和高昂的施工成本是贵州建桥面临的特殊挑战。在贵州纳晴高速公路有限公司总经理冉茂伦看来,解决上述问题让传统的建桥变成了新兴行业。

冉茂伦最引以为傲的是对新材料的应用。他以建设中的牂牁江大桥为例介绍,传统的主板是铝合金,但牂牁江大桥在铝合金中添加了稀土,增强了防腐作用,降低了运维成本。同时,大桥采用了大量的轻型材料,降低了重量同时也减少了投资。

为全面铺展“高速平原”,智慧的交通人创造出许多世界首创的设计方法。为稳固吊塔,他们用了火箭发射架技术;缺少河砂,他们就地取

万桥越黔山



贵州平塘至罗甸高速公路大小井大桥。

燕 春摄

材开创了机制砂应用;混凝土输送高度有限,他们发明了接力泵送技术;超高桥塔建造难度陡增,他们创新采用了“液压爬模”技术……

新时代的多彩贵州,一些方面冲出了“洼地”,有的地方走到了“平地”、有的领域攀上了“高地”。从“长期跟跑”到“并跑领跑”,以桥梁建设为代表的贵州交通科技成果斐然夺目,填补了国内外多项技术空白,部分技术处于国际领先水平。截至2022年底,贵州桥梁荣获古斯塔夫奖4项、鲁班奖5项、詹天佑奖2项、李春奖8项。

随着贵州桥梁“科技树”的茁壮成长,在技术层面,如今贵州已经没有建不了的桥。

而这并非故事的全部。在贵州还有个奇特现象,一条高速公路可以有10多个业主。阮有力说:“贵州修高速造价高,投资风险大,很多时候仅靠一两个投资主体难以完成,多业主制是我们融资模式上的一大创新。”

2009年,贵州提出“用10年左右的时间实现县县通高速的目标”。针对交通建设特别是省规划高速公路建设资金需求量大、融资难问题,创新投融资办法,推进高速公路建设多业主制,调动各方积极性,通过省、地共筹资本金的办法促成了一批省高项目的建设。

这个过程中,企业出钱建高速公路,建成后由企业自行收费回收投资。路权属于政府,运营属于企业,一般是30年后政府再收回。贵州的政企联手创新PPP融资模式是交通建设的宝贵经验,在实际运行中存在多种类型的组合,比如“BOT+EPC”“BOT+EPC政府补助”“股权合作+EPC+运营期补贴”等,多种PPP形式拓宽了贵州高速公路投融资之路。

贵州省公路开发集团有限公司董事长袁泉讲到,一方面,没有纳入国家规划的高速公路往往存在较大的资金缺口;另一方面,随着交建市场的饱和,建设企业需要项目维持运转,只要符合企业的内部收益率要求,就有企业愿意干。贵州融资模式有效解决了政府缺资金、企业缺项目的难题。

敢为即是奋斗。贵州从“跬步皆山”变成“高速平原”,靠的就是“逢山开路、遇水架桥”的开拓精神。贵州人以团结奋进、拼搏创新、苦干实干、后发赶超,走出了一条有别于东部、不同于西部其他省份的交通发展新路。

而今,这种力量也激励着贵州各族干部群众使出“闯”的干劲、拿出“抢”的状态,知重负重、克难前行。

桥“见”梦想

有人说,黔山贵水是“大户人家的千金”,这几年随着交通、服务等基础设施渐渐改善才款款登台,却立即惊艳四座、轰动全国,现出后发之美。

何止于此!贵州丰富的生态资源、能矿资源、人文资源,都在交通问题解决后,走到台前,显示出巨大价值。

长顺县广顺镇石板村凤凰坝电商服务站门前,一条平整宽阔的“四好农村路”,从坝子上一直延伸进山里。

以前,农货出山老百姓靠摩托车一次只能运两袋,种再多也只能烂在地里。“路修好后,很多村子设立了电商物流服务网点。农产品集中上市的时候,大货车直接开到村头,农产品不愁卖。”长顺县农业农村局局长吴泽灏说。即便在广顺镇最偏远的核子村,路通后,折耳根种植也从几亩地快速发展到上万亩规模。

与长顺距离200公里的六盘水市气候凉爽,特别适宜刺梨、茶叶、猕猴桃的生长,过去种了再多也运不出、卖不动,难以大规模种植和发展。近年来,随着六六高速、水兴高速、六安高铁开通,给这些特色产品打开了一条绿色通道,远销海内外。六盘水市农业科学研究院院长罗文说,路网完善后,农资下乡更便捷。特色农产品物

流、仓储、加工跟着发展起来了。

独特的气候优势、自然和生物资源的多样性,为贵州现代山地特色高效农业的发展奠定了先决条件。蛋鸡林下散养产出的长顺绿壳鸡蛋,色绿翠、香清嫩的都匀毛尖……黔货出山,行銷天下。贵州如今推动12个农业特色优势产业提质增效。辣椒、刺梨、蓝莓等种植面积领跑全国,农产品加工转化率达到59%。

以“四好农村路”为核心的农村基础设施建设从根本上改变了贵州农业发展条件,推动农业生产从单一养殖业转变为三次产业融合发展、农业经济增长从要素驱动转变为创新驱动。

再说能矿资源开发。伴随新能源汽车产业迅速崛起,贵州同样以明显的资源优势站在了“风口”。贵州磷、铝量大质佳,磷矿储量位居全国第三,也是我国铝土矿三大主产区之一。就地取材,得地利之便获得众多汽车零部件企业青睐。

遵义巴斯巴科技发展有限公司生产车间里,机器轰鸣。这家从深圳引入的企业,主要生产新能源汽车充电连接器、高压继电器等七大类产品,和国内90%的新能源整车制造商都有合作关系。遵义新能源汽车产业园区里,另一家生产新能源汽车铝合金低压铸造电机外壳、电机端盖产品的蓝辉新材料有限公司,和巴斯巴一样是“外来户”。

遵义素有“西南铝谷”之称。但对于落户,蓝辉董事长杨安也犯过嘀咕:“遵义电费、天然气、用工都比广东便宜,可如果交通物流成本下不去,这些优势都会被抵消。”实地考察后,遵义四通八达的交通网打消了他的疑虑。

产品外运速度慢,原材料内运成本高,也曾是老工业城市六盘水发展的掣肘。“作为重要的能源、化工基地,六盘水经济主要就是依靠大宗工业产品,其发展瓶颈是物流成本太高。”六盘水市工业和信息化四级调研员杨正学说。

六盘水矿产资源丰富,特别是煤炭储量占贵州省近三分之一。交通的改善让当地的资源开发插上了腾飞的翅膀。目前,该市“煤—焦—气—化”一体化产业体系基本形成,构建起链条较为完整的水城经济开发区铝及铝加工产业集群,六枝磷酸铁锂项目一期建成4条生产线,产能3.2万吨/年,合众锰业年产5万吨电池级硫酸锰项目实现量产。

“县县通高速后,各县产业园区的招商环境都改善了。”贵州省工信厅运行监测协调处处长任兴华介绍,2022年,全省总产值100亿级开发区达到47个,十大工业产业规模以上工业总产值突破1万亿元。其中新能源电池及材料、电子信息制造业规模以上工业增加值分别增长84.7%、45.9%。

旅游业是贵州交通建设受益最大的行业。路与桥构成的高速路网,让来贵州“探古寻幽”更加便捷,如珍珠般散落在黔山贵水间的景区景点、传统村落、特色风物等资源被便捷地串珠成链,进入游客视野,融入旅游产业链。

如今,在全国乃至世界独一无二的贵州桥,也成为新的旅游资源,桥旅融合风景独好,风光无限。

与平塘大桥相伴而生的“天空之桥”服务区,积极拓展旅游功能,获评3A级旅游景区,成为贵州目前唯一以桥旅融合为目标的高速公路服务区,即使在疫情冲击下,仍累计接待游客超过120万人次,消费额突破800万元。

“十三五”时期前4年,贵州接待游客人次、旅游总收入均保持30%以上的增长速度,贵州旅游从全国中游跻身第一方阵,为贵州加快推进旅游产业化奠定了坚实基础。

“交通建设从根本上改变了贵州旅游业发展的进程。”贵州省文旅厅资源规划开发处副处长王云峰说,“藏在深闺”的旅游资源因此具备了开发利用条件,进入贵州旅游的舒适性、便捷性、通畅性得到了前所未有的提升,为贵州旅游业实现“井喷式”发展作出了巨大贡献。

桥“见”巨变

从前,山里的贵州人,只在生活的低处抬头眺望,大山是穿越不过的屏障。如今,万桥飞架托举起经济社会跨越发展的一马平川。山隔水阻的开放大门打开了,肩挑背驮的民生之艰解除了,一些地方“孤岛”般的生存状态结束了……记者采访中听到最多的是,最大的变化是人。

万桥飞架,打开了脱贫致富的大门。

“对门看得见,相见要半天”。位于滇黔交界处的毕节市威宁彝族回族苗族自治县海拉镇海元村,此前被牛栏江死死锁在乌蒙山脉深处,沿岸群众祖祖辈辈生活在几乎与山外隔绝的“孤岛”之上,溜索曾经是当地村民与外界联系最为重要的交通工具。

“农产品卖不出去,外面的东西也难以运进来。”海拉镇海元村党支部书记曾朝鼎告诉记者,自己的祖辈一直与贫困作斗争,无奈交通受限,发展不起来。

2017年,一座连接两岸的车行桥——铝厂大桥在海元村建成通车,改变了当地群众祖祖辈辈进出大山的交通方式。海元村村民冷统乖过去是建档立卡贫困户,如今家里不仅喂养了6头大牛,家里种植的农特产品能轻松卖出去,年收入超过6万元。

2013年以来,贵州省推进“溜索改桥”工程,威宁县修建大型“溜索改桥”8座,牛栏江沿岸的20余个村、10余万群众的出行难题得到解决,曾经的“孤岛”与外界更加紧密地联系起来,为当地群众脱贫增收创造了重要交通基础。2020年11月,曾是贵州贫困人口最多、贫困程度最深、贫困发生率最高的深度贫困县——威宁县宣布脱贫摘帽。

“要致富,先修路”永不过时。从过去的“河山阻隔行路难”,到如今的“车水马龙奔小康”,一座座架设在深山之间的桥梁,成为连接山里山外的一个个支点,改变了山区群众的生活方式,成就了山里群众的好日子。

万桥飞架,让梦想走得更远。“七一勋章”获得者、“时代楷模”黄大发,60多年前以“拿命换水”的誓言,带领村民历经30多年,在悬崖峭壁上凿出一条9400米长的生命渠,创造了“愚公移山”的当代奇迹。而今,在这条将溪水“引进来”的大发渠边,又建起一座让大家“走出去”的大发渠大桥。

引来脱贫的心,修建致富的桥,是耄耋老人黄大发两个心愿,如今都已实现了。他说:“修了致富桥、幸福桥,团结村的子孙后代包包要鼓起来了。”

敢想加实干,就可能奇迹发生。团结村党总支书记王朝海告诉记者,该村目前正依托交通优势,乘势而上构建“农、文、旅”融合发展示范村,村里最近刚与一家矿泉水厂签约,“天渠”山泉的甘甜将滋润更多人。

一座座桥梁就像一把把打开山门的“金钥匙”,把一只只“金凤凰”引进门,推动巨大的人流、物流、资金流、信息流在城乡间双向流起来、滚起来,让梦想一步步成为现实。

万桥飞架,唤醒了沉睡的土地。位于贵州东北角的德江,高速公路建成之前,不管是到省会贵阳,还是去首府铜仁(今铜仁市碧江区),都要沿着盘山公路翻山越岭,花费10多个小时,一度处于被遗忘的状态。

如今的德江,4条高速公路在当地交会,成为黔东北地区北上成渝、南下湘江的必经之地和贵州省重点打造的“重要区域性支点城市”。山还是过去的山,山已不是过去的山。受益于四通八达的高速交通网络,德江的肉牛、天麻、花椒、精品水果等特色产品快速壮大,特色产品源源不断地走出深山,进入千家万户。

德江县委书记雪峰表示,将全力发挥区位优势,要素吸附优势,交通通达优势,着力优

化城镇空间布局,拓展和丰富城市内涵,让“支点”有支撑,“枢纽”成中心。

万桥飞架,带给贵州的变化是全局性、历史性的,支撑贵州创造了后发赶超的“黄金十年”。

——923万建档立卡贫困人口顺利摘帽,66个贫困县精彩出列,撕掉了“绝对贫困”的历史标签。

——地区生产总值增速连续10年位居全国前列,GDP2015年突破1万亿元,2022年突破2万亿元,经济总量在全国的排名由2011年的26位上升至22位。数据显示:2011年至2020年10年间累计完成的经济总量是前一个10年的4.67倍。

——大数据产业实现从无到有,实现了从“风生水起”到“落地生根”再到“集聚成势”的精彩三级跳,数字经济增速连续7年位居全国之首。

……

贵州桥,是架在民心上最诗意的风景。一座座跨越天堑的奋斗之桥、开放之桥、民生之桥、风景之桥,一条条通向未来的志气路、幸福路,让整个黔山秀水生动起来,让时间的马车提速,让高原的心情起舞!

桥“见”未来

“没有游客着急,游客多了也着急。”随着贵南高铁通车时间日益临近,贵州荔波小七孔景区的运营人员“稍显焦虑”。贵阳到荔波小七孔的时间将缩短至40分钟左右,当地接待配套能力能否应对即将到来的大批游客?

让文旅部门同志们着急的还有,如果不能推出更多更丰富的产品业态,荔波旅游将停留在门票经济阶段,对地方经济发展的带动作用有限。

快速发展的旅游业让贵州人尝到了甜头,同时也看到了不足。“天空之桥”服务区的桥旅融合,总体来看还是单打作战,既没有在高速公路系统内形成网络,在与周边景区的联动上,也在摸索当中。从全省看,开发贵州高桥、大桥旅游资源,尚在试水,有看好的前景,但路径并不明晰。

交通短板拉长,新的不适应却又出现了。贵州与周边省份之间不断增多的快速通道,推动该省对外开放格局实现了历史性重塑。商务部原副部长陈健认为,交通基础设施的改善,是近年来贵州经济社会发展最令人瞩目的现象之一,这让贵州“从根本上改变了发展格局,让开放的大门越开越大”。

但开放型经济在贵州占比很低,能够融入国际国内双循环的产品不多、竞争力不强,交通优势尚未转换成流通优势,交通枢纽尚未成为物流枢纽、经济枢纽。

更值得关注的是,高速公路、高速铁路犹如在两地之间架起了一根根管道,“虹吸效应”对各地发展的影响与日俱增,贵州如果不能持续深化改革、营造良好发展环境,不仅不能聚集发展所需的资源、人力和资金,甚至现有的发展要素也会流向周边地区。尤其是省会贵阳的规模、速度、能力,在一定程度上决定了全省发展的速度和能力,也决定着贵州的交通枢纽能在多大程度转换为物流枢纽、经济枢纽。

对于存在的短板和不足,贵州决策层的认识是清晰的:发展不足、质量不高是当前主要矛盾的集中体现。面对产业发展滞后、城镇化水平偏低、科技创新能力弱、开放水平相对不高等问题,贵州人知不足而后进,望山远而力行。

一滴水里观沧海。罗池浩告诉记者,要推动“天空之桥”与平塘地区的“中国天眼”等景区联手,建设具有特异性的旅游目的地;正在建造的花江峡谷大桥,在设计阶段就通盘考虑了旅游需求,在桥塔顶部设置景观水吧,在大桥腹部安装玻璃栈桥餐厅……六安项目公司副总经理黄皓期待,花江峡谷大桥将与黄果树等周边景区形成联动发展格局,带动周边少数民族村寨、悬崖度假及户外极限运动等资源开发。

巨浪起于微澜。加快缩小物质流、能量流、信息流、资金流、人口流等各种差距,贵阳贵安深度融合发展,城市建设面积将达到990平方公里,具备了建设千万级人口城市的条件,为打造经济体量大能级城市,更好发挥黔中城市群核心区的辐射带动作用提供了支撑。

以大能级城市为中心,贵州着力发挥交通网络优势,加速开放平台建设,对外开放的步伐越走越越快,“外部企业+贵州资源”“外部市场+贵州产品”“外部总部+贵州基地”“外部研发+贵州制造”日益增多。

一路向西,深度融入“一带一路”,中欧(中亚)班列数量持续增加;稳步向南,参与西部陆海新通道,贵阳国际陆港建设持续走向深入,贵阳都拉营—广西钦州港、贵阳国际陆港—广州港黔粤班列进入常态化开行;加速向东,重启乌江“黄金水道”直抵长江,满载货物的轮船穿梭在乌江之上,黔货源源不断地走出大山……

顺势而谋,乘势而上。千沟万壑蕴藏着后发赶超的强大势能,向前的力量正在多彩贵州的每一寸土地上进发,向上的激情正在千山万水间涌动。

“在新时代西部大开发上闯新路,在乡村振兴上开新局,在实施数字经济战略上抢新机,在生态文明建设上出新绩。”贵州正全面贯彻落实习近平总书记视察贵州时的重要指示精神,全力推进新型工业化、新型城镇化、农业现代化和旅游产业化,推动高质量发展的“四梁八柱”初步构建。

“雄关漫道真如铁,而今迈步从头越。”如今,交通、文化、资源等优势正源源不断地转化为胜势、汇聚成发展强势,把握时代大势、符合发展规律、体现贵州特色、服务国家全局的中国式现代化贵州实践,正稳步推进。

(调研组成员:赵子忠 曹红艳 王新伟 王铁辰 吴秉泽 于浩 姬展娟)