

这不是AI，这是实景·交通篇

在海外社交媒体上，很多展示中国美景的视频、图片惊艳网友。“这是不是AI?”不少网友不禁这样问。为回应海外网友的好奇，今日起，本版推出“这不是AI，这是实景”系列报道，首期“交通篇”，介绍一组海外关注度高、视觉冲击力强的交通项目。——编者

# 这些工程，“美得像AI”

根据海外网友的评论，你能猜出这是中国的哪项交通工程吗?

“像一艘宇宙飞船。”这说的是北京大兴国际机场。

“悬浮云中。”这说的是贵州花江峡谷大桥。

“隧道数量惊人。”这说的是西藏拉林铁路。

很多“美得像AI”“很科幻”的中国交通项目在海外社交媒体上持续走红，不断刷新着世界对中国基建的认知。

## 拉林铁路 复兴号飞驰在雪域高原

本报记者 徐驭尧



复兴号高原动车组列车飞驰在拉林铁路上。

马生明摄

雅鲁藏布江河谷内，桃花盛开，绿色的高原复兴号穿梭其间，满载旅人抵达西藏林芝赏花观景。

每年3月底4月初，是这条线路繁忙的时候。很多人为了林芝的桃花慕名而来，“坐着火车看桃花”。

对司机斯朗旺扎来说，他欣赏的不仅是自然美景，更是铁路工程建设的奇观。从拉萨到林芝，山川险峻，江河密布。2003年，他离开家乡昌都，远赴甘肃兰州求学，那是他第一次坐火车。“我家啥时候能有火车?”看到绿色的“大家伙”，他满眼羡慕。

2021年6月25日，拉萨至林芝铁路正式开通运营，西藏有了首条电气化铁路，复兴号高原内电双源动车组同步投入运营，拉萨至林芝最快3小时49分可达，历史性地实现了复兴号对31个省(区、市)的全覆盖。这条铁路结束了藏东南地区不通铁路的历史，还将拉萨、山南和林芝三地丰富的文化旅游资源串联起来，成为推动区域经济发展、促进民族团结、改善民生福祉的强劲引擎。

截至去年底，拉林铁路运送旅客超575万人次，运送货物超173.8万吨。这条全长435.48公里、设计时速160公里的铁路，地处青藏高原冈底斯山与喜马拉雅山之间的藏东南谷地，90%以上的线路在海拔3000米以上，16次跨越雅鲁藏布江，沿线山高谷深，相对高差达2500米。

工程建设堪称征服“基建禁区”。线路沿线集中了强岩爆、风积沙、高地温、冰碛层等复杂地质灾害，施工难度极大。全长13073米的巴玉隧道，岩爆段落占全隧94%，最大埋深2080米，一度创下国内埋深最大的铁路隧道纪录；嘎拉山隧道松散风积沙土层厚度达40米，建设者研究出区域防风固沙技术。全线共打通47座隧道，总长度216.5公里，占线路总长54%。

“拉林铁路是很多西藏群众乘坐动车组列车的‘初体验’。未来，我憧憬着高原铁路进一步完善、发展，让更多人有机会坐上复兴号去看看更大、更美的世界。”斯朗旺扎说。

## 北京大兴国际机场 “新国门”加速连通世界

本报记者 王洲



北京大兴国际机场。

马文晓摄

从天安门沿中轴线向南46公里，蓝天白云之下，北京大兴国际机场如一只展翅的金凤凰。机场航站楼以放射状五指廊布局勾勒

出凤凰羽翼的灵动轮廓，钢结构与玻璃幕墙的组合让建筑兼具现代感与通透感。航站楼内，“天窗”与C型柱相接，这既

是结构一体化设计的亮点，又能最大限度实现自然采光。航站楼还设置了大规模的采光顶，选取中置铝网遮阳玻璃，实现夏季工况直射光遮挡率达59%，采光系数折减率达37%，达到采光与遮阳的平衡。

如今这座“新国门”不仅成为北京的城市新地标，更以高效的运营效能成为连通中国与世界的全方位门户复合型国际航空枢纽。

自2019年9月投运至2026年3月31日，北京大兴国际机场累计保障进出港航班152.46万架次，运送旅客2.11亿人次，服务出入境旅客1429万人次。2025年，机场实现年旅客吞吐量突破5000万人次的历史性跨越。

随着入境便利政策红利持续释放，中外人员往来热度不断攀升。截至2026年前3个月，大兴机场口岸出入境外国人约45万人次，占入境人员总量超三成，同比增长约48.6%，其中享受免签和临时入境许可政策入境的外国人18万余人次，占入境外国人总数近八成。

为提升出入境通关效率，大兴机场持续优化服务举措，联合海关、边检实现可转换机位常态化保障；推动国际及地区航班实现全流程无纸化出行，旅客平均出行时间缩短15—20分钟。同时，机场不断完善国际化服务配套，升级无障碍服务、推出多语种咨询，让中外旅客感受便捷与温暖。

## 港珠澳大桥 大湾区发展的“纽带”

本报记者 贺林平



港珠澳大桥。

李建设摄

烟波浩渺的伶仃洋上，一条55公里长的“巨龙”蜿蜒起舞，时而腾空，时而入海，将中国香港、澳门和广东珠海紧密相连。这就是粤港澳大湾区“超级工程”——港珠澳大桥。这座设计寿命120年的跨海大桥，历经9

年建设，一举创下世界总体跨度最长、钢结构桥体最长、海底沉管隧道最长等诸多纪录。“世界之最”背后是一道道棘手难题：作业区域台风频发，日均近4500艘船舶通航，既要让30万吨级巨轮通行，又要兼顾机场航空限

高。建设团队创新采用“桥—岛—隧”组合方案，巧妙破解了难题。

与传统模式不同，港珠澳大桥约95%的工程量在工厂内完成，再运至海上拼装。“搭积木”似的建造，大幅减少了对海洋环境的干扰。世界首创的深插式钢圆筒快速成岛技术，仅用215天就建成两座10万平方米的人工岛。

最具挑战的是全长6.7公里的海底隧道。33节沉管，每节180米长、8万吨重，要将这样的庞然大物安装在40多米深的海底，而且两端与左右沉管不差“毫厘”，难度不亚于“海底穿针”。最终，大桥建设者不仅建成了世界最长的公路沉管隧道和唯一的深埋沉管隧道，还做到了全球罕见的“滴水不漏”。

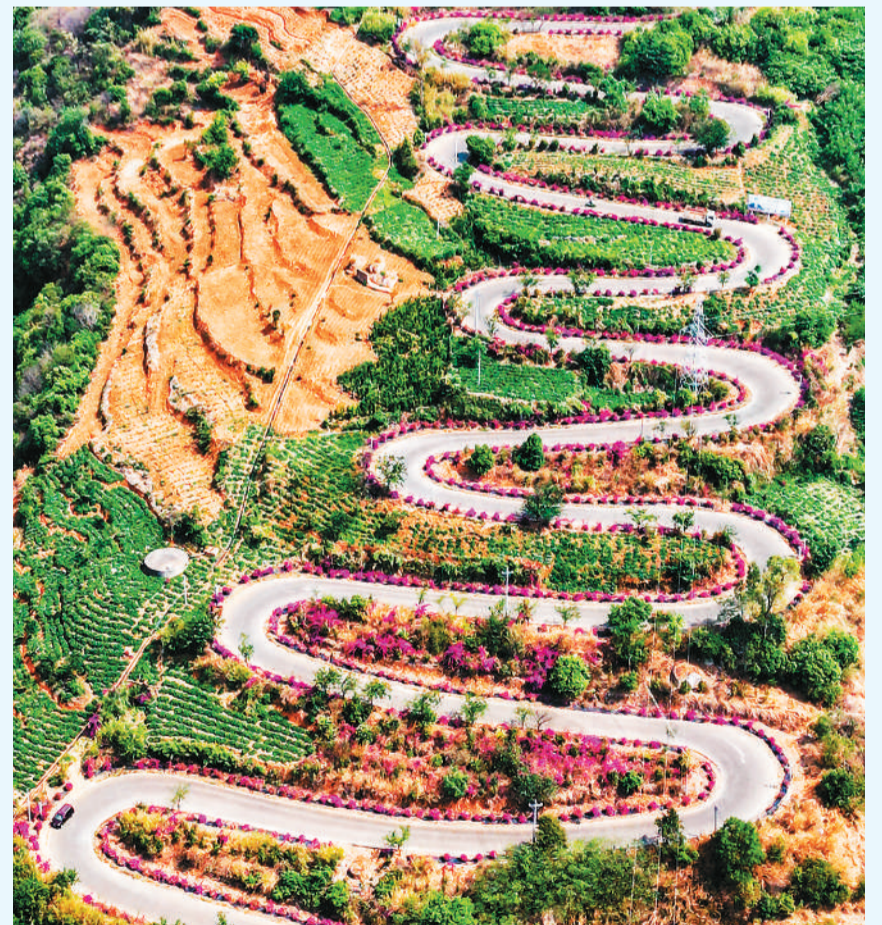
大桥自2018年10月通车以来，人车流量持续攀升，日益成为粤港澳大湾区发展的“纽带”。截至今年1月，经港珠澳大桥珠海公路口岸往来粤港澳三地的旅客突破1亿人次，车辆突破1400万辆次；2025年，经该口岸进出口货物总值首次突破3000亿元。

大桥也悄然改变着普通人的生活。澳门研究生彭启康一家每周开车到内地购物旅游，还在中山买了房；香港青年黄锐权在珠海开了家自媒体工作室，开启双城生活；珠海货车司机潘伟亮送活鱼到香港，路程短了近一半……

一桥连三地，天堑变通途。这座圆梦桥、同心桥、自信桥、复兴桥是“一国两制”下粤港澳密切合作的重大成果，见证着粤港澳大湾区更加壮丽的发展传奇。(宋一诺参与采写)

## 68道拐公路 宛如盘踞山间的巨龙

本报记者 杨文明



68道拐公路。

陈俊峰摄

位于云南省昆明市宜良县的68道拐公路，是宜良县城通往靖安哨村的盘山公路。这条公路修建于1995年，修建之初，为节约修路成本，道路只能依山梁盘旋而上。6.8公里的山路上有68个弯道，平均不到百米就有一个，其蜿蜒曲折的程度，被看作世界公路史上的奇迹。从空中俯瞰，它宛如一条盘踞山间的巨龙。

如今，68道拐公路已成为热门登山、散步、骑行线路。在这里骑行或驾车，感受到的不只是单纯的险峻。转过一个陡峭的弯道，迎面可能是一片怒放的樱花，或是一排金黄的向日葵，仿佛人在画中行。近年来，当地对公路进行了系统性景观美化，沿线种植了数千株樱花，并搭配月季、格桑花、向日葵等，形成四季不间断的立体花廊。

每到节假日，或是樱花、月季、格桑花盛开的季节，游客络绎不绝。2022年初，这条公路以其超高人气与独特颜值，入围交通运输部“我家门口那条路——最具人气的路”候选名单。这条公路的垂直落差超过500米，以连续急弯、陡坡密集著称。极致的地形，赋予了它独特的体育灵魂。自2013年起，这里每年都会举办备受瞩目的“68道拐自行车爬坡挑战赛”。

68道拐公路以“体育+”模式撬动农文体旅融合发展。“赛事期间，周边住宿、餐饮及零售消费火爆，沿线农家乐、民宿及农特产品迎来销售高峰，实现了‘一场赛带火一座城’的融合效应。”云南省体育产业发展中心副主任李志明说。

## 花江峡谷大桥 “横竖”都是世界第一

本报记者 黄娴



花江峡谷大桥。

王华摄

贵州花江峡谷，奇峰对峙，崖壁如削，峡深千米。抬眼望去，一座钢铁长虹横跨天际，云从桥下过，人在半空行。

这是去年9月刚通车的花江峡谷大桥。大桥桥面距水面625米，相当于200多层楼高，

稳稳拿下“世界第一高桥”称号。大桥主桥跨径1420米，同样稳居山区桥梁跨径世界第一。

“横竖”都是世界第一，这桥修得有多难?“峡谷常年刮大风，最高风速达14级，能将碗口粗的树木连根拔起。”全程参与大桥建设的贵

州交投集团所属桥梁集团六安八标项目副经理王滋钰回忆，项目建设面临地质复杂、峡谷强风、高空作业精度要求高等困难，哪一关都不好过。

建设者们迎难而上。给风装上了“GPS追踪器”，用激光雷达实时观测分析；用北斗定位系统吊装，误差控制在毫米级；智能巡检机器人上岗，每天在桥上“溜达”，代替人工实现常态化安全监测与养护作业……建设团队逐一攻克挑战，实现了多个“国内首创”。

硬核科技加持，天堑变通途。原来峡谷两岸贞丰县至关岭布依族苗族自治县，需绕行2小时，如今仅需2分钟即可抵达。

大桥还是集“桥梁观光+运动体验+旅游服务”于一体的桥旅融合综合体。“伸手可触云，俯首皆胜景，登桥更能玩转多种体验，前来探访的游客无不被这份震撼与新奇所打动。”大桥桥旅融合服务区市场经营负责人黎灿介绍。

不久前，美国《时代》杂志揭晓“2026全球100个最佳去处”榜单，花江峡谷大桥入选。一座桥，把山里山外连在了一起，也把好日子送到了山里人家门口。桥下的贞丰县花江村，民宿、餐饮、文创、旅拍等业态正蓬勃兴起。“大桥火热‘出圈’，村里返乡创业、外来投资的人气旺得很!”花江村党支部书记唐银介绍，仅小花江组就有11家民宿营业、8家在建，其他基础设施提升、招商引资与旅游线路规划项目同步推进。