



沪昆高铁全线通，一路欢歌向西行。2016年12月28日11时20分，贵阳北站首开G4135次至昆明，经过2小时20分钟行驶到达昆明南站。李勇 摄

百路朝阳向前进 ——高速平原通江达海

贵州日报天眼新闻记者 刘力维

6月22日上午，随着500吨级船舶“航电1号”顺利通过三级升船机驶入库区，标志着乌江构皮滩水电站通航工程完成全线集控过标船测试，正式投入试运行，黔中地区货物一船出省、直达长江的梦想实现了。

连峰际天兮，飞鸟不通。贵州是全国唯一没有平原支撑的山地省份，重重大山犹如“拦路虎”，长期阻碍着贵州与外界的经济往来。随着交通基础设施建设的快速推进，贵州率先在西部实现县县通高速公路、贵阳成为全国高铁枢纽之一、9个市州均开通机场……今天的贵州已冲破万重山，将天堑变通途，把“蹒跚山地”变成了“高速平原”，把西南地理枢纽真正转变成了西南交通枢纽，从以前相对封闭的内陆腹地变为风行天下的开放高地，在中国版图上的经济地理位置实现了历史性大逆转，彻底撕掉了“交通闭塞”的标签。

交通先行 打通经济社会发展最强劲“动脉血管”

交通，是贵州经济社会发展的支点。要实现经济社会的历史性跨越，必须交通先行！

千山万水挡不住贵州提速奋进的脚步。“十三五”期间，贵州新增高速公路2486公里，2020年底总里程突破7600公里，继续保持全国前列。新改建农村公路6万公里，建成“组组通”硬化路7.87万公里，惠及近4万个村寨1200万农村人口，其中建档立卡贫困人口183万人。

高速公路四通八达、高速铁路穿

越时空、民航飞出新高……贵州以交通为核心的基础设施建设从根本上改变了全省经济社会发展条件。

建设还在继续。6月28日，国家级高速——都香高速（都匀至香格里拉国家高速G7611）首段都安高速（都匀至安顺）全线通车运营。这是贵州高速公路建设史上投资规模最大的单体工程，连接黔南、黔东南、安顺的多个县市，与厦蓉高速、兰海高速、沪昆高速以及花安高速相接，成为西南地区西昌、六盘水、安顺等重要城市通往珠三角经济区的快捷通道。

打开贵州交通地图，纵横交错的高速公路、高铁线路在山河间穿行，快速通达相邻省份及长三角、珠三角。它们是扩内需稳增长、提升综合运输服务保障能力、推动高质量发展的重要支撑，是推动全省经济社会发展最强劲的“动脉血管”，正引领我省新一轮产业转移和产业结构调整。

山门打开 从根本上改变省内各地发展条件

贵州以交通为核心的基础设施建设从根本上改变了各地的发展条件，交通为全省经济社会发展提供了强有力的支撑，同时也成为过去五年全省老百姓获得感最强的行业之一。

2017年，贵州率先在西部实现“村村通游青（水泥）路、村村通客运”，提前三年完成交通脱贫攻坚兜底性任务；2019年，率先在西部实现30户以上自然村寨通硬化路，畅通了农村群众出行的“最后一公里”。一条条小康路串起绿水青山、

千家万寨，勾勒出一幅幅乡村振兴的美好图景。六盘水市水城区蟠龙镇百车河社区沙坡九组，原本靠种植苞谷洋芋度春秋，通村路修到家门口，当地推广种植红心猕猴桃，让这个原本平凡的小山村热闹了起来。

“以前路不好，种的养的都卖不出去，现在路好了，快递上门，家门口就能把猕猴桃卖到全国各地。”种植大户晏庭银说，“通了路，进出都方便了，农民眼界也变宽了，知道了该种什么、怎么种、怎么卖。”

“贵州到、汽车跳”的窘迫情形已成过去。山门打开的贵州畅通省内外。高铁，让贵州与全国实现快速联结。“每年夏天，我和老伴就到桐梓避暑，已有10个年头了，以前是开车来，出重庆城就要花一个小时，现在坐高铁一个小时就到了。”重庆人刘晓生是一名退休英语教师，在桐梓避暑的闲暇，他还给当地的孩子免费教起“坝坝英语”。

高铁加持下，以贵阳为中心的“两小时经济圈”越来越大。省内乘高铁，两个小时内，可到达全省绝大多数县。“从毕节到贵阳，不到一个小时。”在贵阳上大学的毕节人张丽感叹，高铁的开通，把毕节和贵阳的距离大大拉近了。

贵广、沪昆、渝贵、成贵高铁在贵阳枢纽交汇，让贵州融入了全国“四纵四横”高铁网，实现了贵阳与周边省会及全国主要城市的高铁联通。

立体交通 通江达海推动开放发展

在陆路交通取得巨大成效的同时，贵州还对水运、空运加快布局。

摊开贵州水路地图，北面的赤水河、乌江、清水江进入长江可通达上海，南面的红水河、都柳江进入珠江可直通港澳，可谓“左右逢源”。近年来，贵州相继建成西部山区内河第一批通航设施——乌江思林、沙沱500吨级升船机。2016年底，断航13年之久的千里乌江全线复航，乌江水运通道建设效果已逐步显现，贵州水运发展迎来春天。据统计，贵州通航里程已达3957公里，其中高等级航道突破1000公里，位居14个非水网省份第一。

在乌江沿线，磷化工产业带、装备制造产业带、能源产业带已有相当规模。贵州省航电开发投资有限公司正在建造15艘500吨级标准货船，其中10艘将于7月底投入使用服务沿线企业。去年底，装载1720余吨磷矿石的5艘船舶驶出思林升船机承船厢，开创了思林升船机单日过坝货运量新高，不仅提振了乌江水运企业的信心，助推乌江水运市场提速复苏，也为贵州融入长江经济带提供了低成本的水上通道。

当前，贵州“一枢纽十支线”的机场布局已经完成，航线网络通达全国所有直辖市、省会城市、副省级城市、重要旅游城市及部分三、四线城市，为我省充分发挥后发优势，提高对外开放水平，在新时期西部大开发上闯新路插上了腾飞的翅膀。

高速公路、高铁、航空、水运共同构成的立体交通网，已成为贵州综合实力提升具有代表性的标志。

推动贵州旅游高质量发展。

在“双循环”新发展格局背景下，贵州交通巨变，正历史性重塑全省开放发展新优势。高密度的域内公路网，是经济“内循环”的重要条件。贵阳高铁枢纽形成的贯通京津冀、长三角、珠三角、粤港澳大湾区、川渝滇等地区的高铁通道，以及遍布全省的机场，是融入“大循环”的重要支撑。大交通正引领着贵州大开放。沿着陆海新通道走出去，沿着“一带一路”走出去，沿着空港通道走出去，今天的贵州，正成为风行天下的开放高地。

贵南高铁贵州段最长桥梁——

银坡河双线特大桥顺利合龙

本报讯（记者 苗国强）6月7日，随着重达790吨的箱梁缓缓落下，中铁四局承建的贵（阳）南（宁）高铁贵州段最长桥梁——银坡河双线特大桥顺利合龙。该桥位于黔南州独山县境内，桥梁全长3399.491米，为双线高速铁路特大桥。

据介绍，银坡河双线特大桥整体架设分整孔预制架设和节段预制胶结拼装两种方式。其中，节段预制胶结拼装施工方式的预制模板利用率高、机械化、自动化程度高，拼装施工不受地形限制，具有保证施工质量、加快施工进度及减少环境污染等优点，是首次在贵州省境内铁路施工中推广应用。

银坡河双线特大桥的顺利合龙为按期实现标段小里程箱梁架设任务，确保7月份在贵南铁路贵州段开展无砟轨道试验段施工奠定了基础。

新建贵阳至南宁铁路是国家《中长期铁路网规划》中“八纵八横”高速铁路主通道包头至海口通道的重要组成部分，也是西南地区首条设计时速350km/h的高速铁路。它北起贵阳北站，向南经龙里、贵定、都匀、独山、荔波和广西壮族自治区环江、金城江、都安、马山、武鸣等地，终至南宁铁路枢纽南宁东站，正线全长482公里，其中贵州境内199公里，广西境内283公里。建成后，将与成贵、贵广高铁、渝黔高铁等共同构成川黔渝及西北地区至华南沿海地区的快速铁路通道。贵南高铁预计2023年底开通运营。



银坡河双线特大桥顺利合龙。

斩获古斯塔夫斯·林德撒尔奖

平塘特大桥获国际殊荣

本报讯（记者 陈玲）6月17日，在世界交通运输工程技术论坛（WTC2021）上，素有“天空之桥”之称的贵州平塘特大桥荣获第38届国际桥梁大会（IBC）古斯塔夫斯·林德撒尔奖。这是继北盘江第一大桥、鸭池河大桥之后，贵州斩获的第三个古斯塔夫斯·林德撒尔奖。贵州桥梁集团作为平塘特大桥的承建方之一，获此殊荣。

平塘特大桥为平塘至罗甸高速公路的控制性工程，横跨槽渡峡谷，主桥为（2495+2×550+2495米）三塔双索面钢混组合梁斜拉桥，三座裙摆形桥塔高度分别为320米、332米、298米，依山势分布于峡谷之间，中塔高度还创下了“最高混凝土桥塔”的世界记录，被誉为“最高、最美”桥塔。大桥桥梁全长2135米，这也是山区最大跨径的三塔斜拉桥。

平塘特大桥于2016年4月29日开工建设，2019年12月31日建成通车。在设计桥塔时，受当地少数民族文化启发，设计师将当地独有的服饰、舞蹈等元素融入了桥塔造型中，追求塔型与周边的自然景观相互映衬，成为一座兼具力量与美感的世界级桥梁工程。

据介绍，建设期间，贵州桥梁集团依托平塘特大桥进行了多项重大专项课题研究，包括《山区超高墩多塔大跨斜拉桥建设关键技术研究及应用》等，获得专利15项，发表学术论文62篇，包括SCI4篇、EI10篇、CSCD4篇、核心期刊35篇，形成工法4项，获软件著作权6项。

同时，为保护生态环境，减少占地，并有效提高施工效率和安全性，建设期间，贵州桥梁集团将钢梁拼装场地布设在塔区桥面处并研发了新型桥面吊机，使用的钢梁整节段级转移体悬拼工艺是世界桥梁建设中的首创。



平罗高速平塘特大桥。

88.20亿元！我省“十三五”水运固投创历史新高

本报讯（记者 钟明秀）“十三五”期间，我省共完成水运固定资产投资88.20亿元，同比增长39.40%，是“十二五”时期的1.4倍，“十一五”时期的1.25倍，创历史新高。

在水运建设项目方面，我省共建成水运工程项目22个，是“十二五”时期的5.5倍。先后建成都柳江从江、大融、郎洞、温寨四座航电枢纽，全部顺利并网发电；建成西部山区内河第一批通航设施——乌江思林、沙沱500吨级升船机，使断航13年的乌江实现复航；建成湄江、锦江、格凸河等旅游航运项目，让贵州开启了“航运+旅游”的有效探索；新增高等级航

道298公里。截至2020年底，全省高等级航道突破1000公里，位居14个非水网省市第一。

在民生水运建设方面，全省建成便民码头154个、乡镇渡口450个，完成渡改桥89座，辐射全省近400个贫困乡镇，有效改善了偏远山区特别是我省“滇黔桂石漠化片区”交通设施条件，为打赢脱贫攻坚战提供了坚实的交通支撑。

在水上交通安全形势方面，截至2020年底，全省水上交通未发生较大以上安全责任事故，未造成人员伤亡，连续11年保持水上交通安全“零事故”“零死亡”的好成绩。



从江航电枢纽。

责任编辑：刘杰

视觉编辑：王玉

校检：刘杨红