

黔进路上

通衢大道纵横黔贵大地

贵州日报天眼新闻记者 刘力维

站在黔西南州晴隆二十四道拐山下，公路如白龙盘踞峰峦。84岁的蒋士民凝望着那道拐，耳畔仿佛仍回响着父辈的讲述：“修路全靠人力，数千名民工自带口粮，肩挑背扛，挥锄抡锤，风餐露宿。”

抗战时期，这条6米宽的山路，是滇黔公路的必经之所。45万吨武器弹药、油料等战略物资经滇黔公路入境，经二十四道拐运往前线。晴隆县档案馆工作人员说：“运送物资的车辆昼夜不停，这里被称为‘抗战生命线’。”

贵阳民生路，一座小院静默伫立。1939年1月，袁超俊受周恩来派遣在此挂出八路军贵阳交通站的牌子。起初，只有一辆由救护车改装的卡车。短短数月，150车援助物资经此转运重庆、延安。

80多年后，同样的土地上，“生命线”早已换了模样。清晨，天边刚出现一抹亮光，毕节黔西市一处食用菌基地里，一辆辆货车已陆续抵达，食用菌装上车，不到20分钟就上了高速公路。24个小时后，这批食用菌鲜品便摆上浙江消费者的餐桌。日新月异的现代立体交通网，让“黔货出山”有了更多快捷通道。

6月26日，贵州首条智慧高速——沪昆高速贵阳至安顺段扩容工程正式通车。全省高速公路通车里程突破9500公里，北上川渝、南下两广、东出湖南、西进云南的大通道已架设成型。

铁路延伸处，产业加速奔涌，磷肥南下北部湾出海，电子产品西进欧亚大陆，茶叶北上成渝地区双城经济圈。今年

贵阳国际陆港已陆续开出多列吉利汽车专列，进一步拓宽“新三样”出海路径。

“家门口”即是“出海口”。贵阳国际陆港与广州港、深圳港、湛江港、北部湾港等7个沿海港口合作连通东南亚海运航线37条；开行“西部陆海新通道、中欧（中亚）、中老、黔粤等开放通道”四向班列，今年1月至5月，“四向班列”发运12034标箱，同比增长超26%，完成季度目标的154.3%。

如今，1906公里高铁里程让贵阳至省内各市州形成1至2小时交通圈，至成渝、粤港澳大湾区等主要城市2至5小时可达。贵州全面融入国家“八纵八横”高铁网络。一位广东职业经理人的日常，正是这速度的注脚：晨别家人，2小时后到达桂林分公司开会，下午3点准时坐在贵阳分公司里与客户洽谈订单。

“十四五”以来，全省综合交通网总里程新增1.5万公里，达到229万公里。推动社会物流总费用占GDP比重从15.5%降至14%左右。今天的贵州，已从“西南腹地”走向开放前沿。那些曾经隐秘的红色通道，化作了跨越山海、联结世界的通衢大道。

水上，乌江三级航道加快建设，407公里干线航道正按1000吨级标准整治，“北入长江、南下珠江”水运战略大格局从蓝图走向现实。空中，铜仁德江机场今年5月正式通航，贵州民航形成“一干十一支”格局。自2023年底运营以来，贵阳龙洞堡国际机场先后开通7条国际货物航线。

从秦开“五尺道”、汉通“西南夷”、奢香夫人建驿道，到县县通高速、市市通机场……贵州交通崛起之路，是无数劳动者用肩膀扛、用双手谱、用智慧建出来的。

世界第一高桥花江峡谷大桥通车后，大桥总工程师刘豪说：“我们这一代人造桥铺路，不只是为了跨越峡谷，更是为下一代人垒起了眺望更远方星辰的阶梯。”

花江峡谷大桥，只是贵州3万多座桥梁中的一座。从“地无三尺平”到“高速平原”，贵州用“逢山开路、遇水架桥”的奋斗精神，彻底打破了千年的山水阻隔。

立足全方位、多层次、宽领域的对外开放格局，贵州通道建设跨越山海，区域合作渐入佳境，产业对接活力迸发，人文交流更为频繁。今年上半年，贵阳口岸出入境人员超14万人次，同比增长40%。其中，外国人超52万人次，同比增长48.6%。

袁超俊当年那辆卡车碾过的尘土，早已被四通八达的路网覆盖。但那份“逢山开路、遇水架桥”的执着与坚毅，从未改变。

从一条革命交通线，到公路、铁路、航空“三位一体”的立体交通网络；从一辆救护车改装的卡车，到通达全球的货运班列和航线；贵州的交通之变，折射的是中国从站起来、富起来到强起来的伟大飞跃。

回看

黔桂铁路

黔桂铁路，起于贵州龙里，止于广西柳州。它是西南地区铺设的第一条标准轨距铁路，也是西南地区第一条省际铁路，更是西南出海的重要通道。

抗日战争时期，黔桂铁路作为物资输送大动脉开始建设。多年烽火硝烟中，黔桂铁路屡遭破坏，从未真正贯通。

新中国成立后，黔桂铁路于1955年开始修复重建，于1959年全线通车。

2009年1月，黔桂铁路新线建成开通。新黔桂铁路长度由607公里缩短至489公里，线路等级由国铁II级铁路提升为国铁I级单线电气化铁路，贵阳至柳州运行时间压缩

一半，通道运输能力1500万吨，提升50%以上。

从蒸汽机车、内燃机车到电力机车的更新换代，黔桂铁路“旧貌换新颜”，新线承担着沿线地区煤、磷、矿石、木材等原材料的运输任务，为我省尤其是黔南地区经济发展作出了极大的贡献。

贵州日报天眼新闻记者 刘力维 整理



↑花江峡谷大桥建设者合影。（贵州桥梁集团供图）

↑通过西部陆海新通道，毕节东发出的货物可以直达广西出海。陈曦 摄

过去，“地无三尺平”是贵州摆脱不掉的宿命。如今，黔贵儿女硬是凭着一股“逢山开路、遇水架桥”的闯劲，在崇山峻岭间织就了一张立体交通网。高速公路穿云破雾，高速铁路风驰电掣，航空航线连通四海。交通之变，带来格局之变。随着西部陆海新通道建设的加速，贵州正经历着从“偏居一隅”到“开放前沿”的历史性跨越。借势平陆运河，贵州向海而生的梦想触手可及。与此同时，粤黔协作走深走实，从单向帮扶到双向奔赴，东西部协作的“升级版”正为贵州发展注入强劲动能。开放的大门越开越大，内陆开放型经济新高地的蓝图正一步步变为现实。大道如虹，“黔”景无限。今天的贵州，正以更加自信的姿态，向海图强，拥抱世界。

本版责编：高发强 曹源麟 版式设计：唐波 邢瑞平



↑多彩贵州航空引进第14架空客A320neo飞机。贵州日报天眼新闻记者 刘力维 摄

先锋微镜头

党旗飘扬在“地球裂缝”之上

贵州日报天眼新闻记者 刘力维

2025年9月28日，花江峡谷大桥通车，横跨在被称为“地球裂缝”的花江大峡谷之上。

2021年，贵州桥梁建设集团有限责任公司党委荣获“全国先进基层党组织”称号。该集团党委坚持“项目发展到哪里，党组织就建设到哪里”。六安高速第LATJ-8项目党支部应运而生，7名党员，平均年龄30岁。

项目划分为主塔施工点、拌和站等6个党员责任区，设立14个“党员先锋岗”。党员先锋队、党员质量监督队、青年突击队相继组建。

挑战前所未有。93个钢桁梁节段，总重21万吨，需在600多米高空逐一实现高精度对接；峡谷瞬时风力可达14级，215吨的钢梁在大风里显得像钟摆。

“共产党员，就是要关键时刻站出来。”原项目副经理、青年突击队队长王溢钰带领团队反复模拟推演、攻坚克难，成功研发“智慧缆索吊装系统”——高清摄像头加北斗系统加物联网，自动调整吊装路径和姿态，实现精准调控和一键吊装。

大桥总工程师刘豪带着团队用多普勒激光雷达测风系统，24小时捕捉风场

数据，架起与峡谷风和解的“桥梁”。原8标区负责人李平安三年如一日“盯”风，随时通过手机查看风场数据。在最关键的钢桁梁吊装环节，李平安每天全程跟踪吊装，“眼睛都不敢眨，差一厘米都可能出问题。”

支部组织党员围绕培育和发展新质生产力，自主研发多项世界首创施工工艺和工艺，6项技术属全国首创；轻量化焊接结构索鞍，力学性能提升30%以上、用钢量节约28.7%；智慧缆索检测系统，为大桥植入“神经感知”；将废弃石粉替代20%水泥用量，单方混凝土节约成本12.4%……大桥建设过程中，整个项目团队共获得17项发明专利、4项实用新型专利授权。

站在桥上，刘豪想起母亲年轻时参与修建的江界河大桥曾是贵州的骄傲。30年后，她看见儿子主持修建的世界第一高桥，轻声感叹：“以前真不敢想。”

一座桥，一群人，一面旗。把支部建在工地上，把组织优势转化为攻坚优势——在每一次技术突破里，在每一根钢索的精准对接中，党旗始终在“地球裂缝”之上高高飘扬。

路通山海 黔行无界

刘力维

重建扩容工程与绥阳至遵义高速公路交互的蒲场互通。刘叶琳 摄

