



高铁拉近了时空距离，旅客出门从从容容轻装简行；越来越多的包裹，成为乡亲们新生活的见证；踩在国家交通强国建设的风口上，创造了一个又一个“世界第一”……贵州“人享其行，物畅其流”的美好愿景展现在眼前。

跨山越海畅起来



花江峡谷大桥总工程师刘豪。



贵广高铁首发列车长陈利。



黔东南龙里县邮递员莫富元。

贵州日报天眼新闻记者 刘力维

看着贵州桥一点一点『长高』

数说

公路总里程超 **22 万公里**，其中高速公路总里程 **9563 公里**。
铁路营运里程 **4419 公里**，其中高铁 **1906 公里**，各州市中心城区所在地全部通高铁。
水运航道总里程 **3954 公里**，乌江四级航道全线复航。
民航机场形成“一千十一支”格局，民用航空实现市（州）全覆盖。贵阳龙洞堡国际机场年旅客吞吐量超 **2000 万人次**，已开通国际货运航线 **5 条**、国际（地区）客运航线 **14 条**。
“十四五”以来，西部陆海新通道班列累计开行 **1121 列**、**56604 标箱**，班车 **1623 班**，打通就近出海通道；黔粤班列累计开行 **292 列**、**17188 标箱**，实现贵品出海规模化。

刘豪是“世界第一高桥”——贵州花江峡谷大桥的总工程师。而他一家三代都是桥梁建设者。

“祖辈、父辈那个年代，40米高的桥很少有，现在上百米高的大桥随处可见。”刘豪是看着贵州的桥一点一点“长高”的。

修桥的种子从小在刘豪的心里种下，大学毕业后他就加入了贵州桥梁集团，从基层技术员一步步走到今天。能够见证贵州桥梁高度的飞跃，他说自己是幸运的：“我踩在了国家交通强国建设的风口上，赶上了一个好时代。”

2005年，刘豪参与建设的第一座桥便是贵州世界级桥梁的“开山之作”坝陵河大桥，也是我国首座山区千米级悬索桥。

刘豪回忆，当时聘请的外国技术团队严密把控核心工艺，连一张图纸都不提供，一台进口桥面吊机月租高达2000万元。面对技术封锁，贵州桥梁团队毅然走上自主创新之路，最终成功研制出成本仅400余万元、性能更优的国产桥面吊机。

平塘大桥，拥有世界最高的混凝土桥塔，两座巨型桥塔由实力雄厚的央企和贵州团队分头施工。时任项目副总工程师的刘豪与团队研发了国内首创的整体吊装施工技术，提升工效20%，为国内桥梁装配化施工开辟了一条新路径。

“花江峡谷大桥则将技术创新推到一个新高度。”面对峡谷风险与技术难关，刘豪带领团队自主研发的“贵州造”核心装备及驭风方案，21项授权专利在花江峡谷大桥建设过程中诞生，多项技术成果纳入国家桥梁建设标准。

截至目前，贵州已建成桥梁超3万座。全球高桥前100名中，贵州占近一半，前三名均位于贵州。

从刘豪的爷爷、父亲到他自己，就像看见了中国桥梁技术的跨越与传承。在接续奋斗的路上，唯有将个人奋斗融入国家发展洪流，方能铸就无愧于时代的工程奇迹。

贵州日报天眼新闻记者 刘力维

高铁让旅客行囊越来越小

11年前，贵州开出第一趟动车组，列车长是陈利。

2024年底，陈利转岗为国铁成都局贵阳客运段职工教育科代理技术员。15年的乘务工作，玫红的制服、定制的帽子、彩色的丝巾，是她再熟悉不过的“伴侣”。

当年，贵州组建的第一支动车队共34人，是从5300多人里优选出来的，陈利是其中之一。

从迈入“高铁时代”到全省“市市通高铁”，聊起这些年的变化，陈利说：“一幕一幕历历在心头。”

当“动姐”前，陈利担任普速列车乘务工作。2007年入职贵阳铁路客运段，她值勤的第一趟列车，便是贵阳开往广州的普速列车。

年轻的姑娘，闷热的车厢，喧嚣的旅程，陈利就这样一路来到广州。时光辗转，高铁的普及改变了人们的出行方式，软绵绵的座椅，温度适中的车厢，窗外飞驰着倒退的景色，让旅途更加舒适快捷。

陈利说，旅客手中行李的不同，就是两个铁路时代变迁的最好证明。每一趟列车到站，陈利与同事要站在车厢门口，迎接旅客上下车。大号行李箱、身背大包

裹是烙在绿皮普速列车上的印记。“现在即使是最繁忙的春运，旅客的行囊也是越来越小、越来越轻，物品越来越少。”陈利说，“高铁拉近了时空距离，出门才能从从容容轻装简行”。

“贵州高铁‘朋友圈’不断扩容。”这些年，陈利又相继参与了沪昆线西段、成贵线高铁的首发乘务工作。

现在，贵州已形成贵阳至省内市（州）中心城市1至2小时高铁交通圈，至成渝地区双城经济圈、粤港澳大湾区、长江中游城市群、滇桂地区主要城市2至5小时高铁交通圈。“特别是村超、‘黄小西吃晚饭’等为代表的贵州旅游IP一个接一个出圈爆红，带动了高铁客流的迅速增长。”陈利说，相信2026年的贵州旅游将持续“井喷”、高铁更加繁忙。

贵州日报天眼新闻记者 刘力维

从物流包裹里见证乡亲美好生活

对莫富元来说，30年漫长的邮递路，不过是每天出入上百栋楼、行程50多公里；骑坏4辆自行车、6辆摩托车……

“小时候，镇上的邮递员总能风雨无阻送来远在北京上学的哥哥的信。”只要邮递员一来，莫富元就能感受到父母收信时的喜悦。

“大哥，你们要是招人，能不能把我招进去。”17岁那年，莫富元就经常给他家送信的邮递员打听。

幸运的是，1995年他成为中国邮政龙里县城西段片区的一名普邮投递员。

刚参加工作时，莫富元负责投递的行程很长，任务繁重。困了，就在邮包上打个盹；饿了，就靠包子、馒头垫一下。

那时候，莫富元的邮路最远100多公里，山路泥泞崎岖，骑自行车得走上一天。后来，村村通公路，他骑摩托车，时间被压缩到了两小时以内。

莫富元感慨，从泥巴路到柏油路，从“地无三里平”到“县县通高速”“村村通公路”，贵州交通巨变让乡村振兴跑出了加速度。

近年来，莫富元所在的龙里邮政分公司加速发展，寄递业务从黔南州末位到现在排全省前列。每天上午9点，7台车准时从中国邮政集团有限公司龙里县分公司出发，前往全县的54个村级代投点派送邮件。

“快递进村，村民在家门口就能收到包裹，真正让村民享受到了方便和快捷。”莫富元说，从业30年来，这样的变化一步一步都在他眼里。

刺梨、油茶、辣子鸡……从“家书抵万金”到“山货出深闺”，莫富元和同事也跑起了新活儿：为大小“直播间”做好物流保障。

如今，在国家“两新”政策加持下，各类电器，包括空气炸锅、微波炉、榨汁机等时髦家电也被装进邮车送到村里。“越来越多的包裹，是乡亲们新生活的见证。”莫富元说。

→几艘货船从贵州首个自动化码头瓮安港云中港区驶出。
廖迅 摄

（本版图片由尚宇杰、刘力维及受访者提供）

本版责编：刘杰
版式设计：唐波 侯刚