

秦汉“五尺道”叩开了古夜郎国的大门,首次把贵州西北与中原连为一体,也见证了黔地之险峻,筑路之艰辛。

时过境迁,万桥飞架,天堑变通途,奇迹在这片神奇的土地上不断上演。纵观千百年来贵州每一次开发开放都与交通运输发展密切相关。

依托交通发展优势,贵州传统产业和新兴产业持续较快增长,成为经济运行积极变化的亮点,立体交通走廊为全省经济高质量发展注入强劲动能。

2023年岁末,一列满载110只标箱的中欧班列,从贵阳国际陆港出发,沿着丝绸之路经济带,奔向欧洲大陆。

“空中丝绸之路”同样令人瞩目。半个月前,贵州首条国际货运航线开通,3吨“青蟹”从印度加尔各答飞抵贵阳龙洞堡国际机场。

从“连峰际天兮,飞鸟不通”至“大道出黔,联通世界”,黔贵儿女冲出大山的千年梦想,在过去十年加速实现,贵州交通发展实现了“五个历史性跨越”。

铁路、公路、航空、水运联动发展,综合立体交通网络日渐完善,贵州抢抓国家战略机遇提升开放通道优势,助力全省高质量发展道路越走越宽。



一列动车组列车驶过中铁四局承建的贵南高铁贵州段拉里双线特大桥。朱贵昌摄

大道如虹:

贵州交通的五个历史性跨越

从交通供给看,实现了从瓶颈制约、初步缓解到基本适应、适度超前的历史性跨越

“当初贵州提出县县通高速的时候,有人问了我们两个问题:一是贵州穷省办大交通,有这个能力没有?二是有没有这个必要?”省交通运输厅党委书记、厅长邱祯国回忆说,“如今看来,这两个问题,我们都可以作出有力的回答!”

这样的自信,源自贵州高速公路建设一连串精彩数据和标志性事件——

2015年,贵州成为西部地区第一个“县县通高速公路”的省份,全省高速公路通车里程也从2008年的933公里增至2015年的5128公里。

过去8年间,我省每年建成高速公路500公里以上,创造了高原山区建设高速公路的“贵州速度”。

高速公路建设的热情,不断缩短我省版图点上点之间的时空距离,加快构建与周边省市区有效衔接发展新格局。

据最新数据统计,全省高速公路通车里程已突破8700公里,高速公路综合密度升至国内前列,与周边每一个省(区)形成至少3个省际通道。

县县通高速后,贵州交通乘势而上。2017年在西部地区率先实现村村通硬化路、村村通客运,2019年建成7.87万公里通组硬化路。

目前,我省全面形成了“以高速公路为骨架、国省干线公路为支撑、农村公路为脉络、通组公路为基础”的四级公路网络。

同时,贵州北入长江、南下珠江的水运大动脉正加快形成;全面融入全国“八纵八横”高铁网;到“十四五”末将基本形成“一枢纽十三支”的机场布局。

一张上天入地的多维立体综合交通网正逐渐扩大,促进贵州加速融入长江经济带,融入国内国际双循环发展新格局。

从发展方式看,实现了从高速增长阶段到高质量发展阶段的历史性跨越

一条便捷通道的意义有多大?大到孵化出一个新兴产业、大到拉动两个地区的经济发展、大到改变一个地方的“命运”。

2023年11月24日,贵金高速正式通车,使贵阳至金沙缩短约65

公里,金沙县正式融入贵阳“一小时经济圈”。高速公路修到家门口,金沙人杨先生连连感慨:“好好!好好!从贵阳到家只要一个小时。”这条高速公路也成为贵阳至成都最快捷通道组成部分。

公路,一头连接着城市崛起,一头连接着乡村振兴。汕昆高速贵州段通车,引发“荷都”安龙县巨变,只需1个小时车程,让兴义人将其当成周末“后花园”。

全省交旅融合如火如荼,桥与景成为一道独特而又充满震撼力的美丽风景线。如今在建的世界第一高桥:花江峡谷大桥,桥面距水面垂直高度625米,让贵州人民有了更多期待。

在坝陵河大桥、平塘大桥示范引领的基础上,贵州力争把花江峡谷大桥打造成桥旅融合的旅游新地标,逐步推进桥旅融合从1.0版到3.0版的升级。

“我们正按照深入挖掘贵州桥梁在全省旅游产业化中的特殊功能定位,用好世界级资源,对标世界级标准,努力把桥打造成世界级旅游标识,做好桥旅融合大文章。”贵州交通建设集团党委委员、副总经理、总工程师韩洪举说。

我省交通强国试点建设取得显著成效,“四好农村路”高质量发展试点全面完成,撑起了县域经济城乡贯通强骨架。

从村村通客运到城乡客运一体化,我省农村群众实现了“出门硬化路,抬脚上客车”。通过积极推进农村“客货邮”,“人享其行,物畅其流”从美好愿景正在变为现实。

省公路局党委委员、副局长张杰谈到,贵州围绕乡村振兴规划布局,推动农村公路向六大产业基地、旅游景区、农业坝区延伸,目前仅美丽农村路就建成3.4万公里。

从交通格局看,实现了从西南地理枢纽到西南陆路交通枢纽的历史性跨越

不沿海、不沿江、不沿边,如何努力成为开放“桥头堡”?贵州响亮作答:交通先行!

国发(2022)2号文件提出,要畅通对内对外通道,巩固提升贵州在西部陆海新通道中的地位;省第十三次党代会明确,要大力提升开放通道优势,加快沿着“一带一路”走出去;省委十三届三次全会进一步强调,更好服务和融入国家战略,坚定不移沿着“一带一路”走出去。



乌江集装箱水运首航从沙湾码头驶出。贵州日报天眼新闻记者 潘德玉 摄

一张蓝图绘到底,贵州陆路交通发生历史性巨变——

铁路历史突破,普速铁路由线成网,高速铁路从无到有。

2023年12月21日,新建隆黄铁路叙永至毕节段正式开通运营,西部陆海新通道建设西通道取得阶段成果。中欧班列,中老班列,黔粤班列,西部陆海新通道专列在贵阳国际陆港融会贯通。

贵阳高铁北站,“忙碌”是永恒的主题。南北向的渝贵铁路—贵南高铁,西北东南向的成贵高铁—贵广高铁,东西向的沪昆高铁,三个重要铁路通道在此汇合。

我省抢抓内陆开放型经济试验区建设,重点打通交通运输“大动脉”。高速公路与高铁齐头并进,共同构建起了横贯东西、纵贯南北的陆路运输大通道。

以贵阳为中心的贵州陆路交通主骨架更加稳固,让我省“北通、南达、东进、西联”更为便捷,进一步巩固贵州西南陆路交通枢纽的地位。

汽车开到村寨,高速攀上高原,列车开进腹地……内联外畅的新“黔道”已然织就,贵州互联互通水平显著提升,阔步迈入综合交通高质量发展新阶段。

从发展重点看,实现了从“以建为主”到“建管养运”协同发展的历史性跨越

业内人士感叹:党的十八大以来,是贵州交通发展史上投资规模最大、发展速度最快、发展成效最

明显的时期。

一个个“最”字,凸显出贵州全力突破交通瓶颈,以超常规举措,推动交通基础设施实现由“补欠账”到“促发展”、服务水平由“保基本”到“上档次”的重大转变。

为巩固来之不易的建设成果,我省全面加强公路养护,全面推行县乡村三级“路长制”。同时,实施以工代赈,拓展群众就业渠道,2023年开发施工员、护路员等公益性就业岗位5万余个。

“十四五”期间,我省将加快形成完善的铁路“三张网”(高铁干线网、城际网、货运网)、公路“两张网”(收费公路网、非收费公路网)、民航“一张网”(“干支通、全网联”民航运输网)的综合交通网发展格局,有力支撑“四新”“四化”,有效满足新时期客货运输需求。

努力迈向开放前沿,能给贵州带来的改变不仅在陆上。万里长空和通江达海的运输体系,成为贵州走向世界的便捷通道。

水路振兴复苏,乌江全线复航,开辟了集装箱航线线路,打造“干支联运”大通道,开启进出口国际货运新通道,通江达海的内河航运体系基本形成。

航空体系更优,贵阳龙洞堡国际机场每年可保障旅客3000万人次出行,成为涵盖航空、铁路、公路、城市轨道交通等多种交通方式的大型综合立体式交通枢纽。

从发展成效看,实现了从跟跑为主到并跑领跑的历史性跨越

地处内陆,却联通世界。变化,源自新时代赋予贵州的新定位。

2022年印发的《贵州省“十四五”综合交通运输体系发展规划》中提到,交通为我省连续十年经济增速位居全国前三的“黄金十年”提供了坚实保障。

随着公路、铁路、航空、水运迅猛发展、遥相呼应,综合交通体系正成为贵州发展新优势,引领新一轮产业转移和产业结构调整,吸引越来越多企业入驻贵州。

回望历史远去的背影,蕴含着贵州历代修桥铺路人的心血和汗水,一座座或世界第一或亚洲榜首或国内领先的大桥,如雨后春笋在贵州高原相继建成。

数据显示,仅“十三五”时期,全省公路水运投资累计完成7197亿元,居全国第一方阵,占全省综合交通投资的81%。

今日贵州,万桥飞架,世界高桥前100名中近一半在贵州。贵州公路桥梁超过2.8万座,是1949年全省公路桥梁总数(357座)的78.5倍,贵州“世界桥梁博物馆”名片鲜明闪亮,全面重塑贵州的发展格局。

作为全国唯一没有平原支撑的省份,贵州桥梁实现了悬索、斜拉、拱式、梁式类型全覆盖,多次荣获有桥梁界诺贝尔奖之称的国际桥梁大会(IBC)古斯塔夫·林德撒尔奖,以及鲁班奖、詹天佑奖和李春奖等至高荣誉。当今,贵州桥梁在建设规模、桥梁类型、体系结构、关键技术等方面,走在了全国乃至世界前列。据《贵州日报》