

高铁时代

GAOTIE SHIDAI 城镇化提速

GUANGXI GAOTIE BUJU CHENGSHI JINGJIDAI 广西高铁布局城市经济带

文_李琳(本刊记者)
制图_邱勇哲(本刊记者)

日历刚翻入2016年没几天,又有一趟绿皮火车将告别历史舞台,从火车运行图上消失。2016年1月8日,7101次列车将驶离南京开往黄山,结束它最后一次运营。10日,黄山开往南京的7102次列车也完成最终的运行旅程。这趟7101/2次被称为“小清新列车”的绿皮车,穿过南京城,往返于江苏南京和安徽黄山之间,串起沿途的青山绿水,白墙黛瓦。随着它们的退出,标志着江苏

正式告别“绿皮车时代”。

一个时代的终结,是另一个时代的未来。如今,代替绿皮车,日渐成为出行优选的陆地交通工具变成了高铁动车。中国东部省份的高铁建设的发展,带动起区域城镇化建设,有目共睹。作为全国5个自治区中首个建成高铁的自治区,广西正加快建设高铁的步伐,循序渐进地实现区内14个地市都开通高铁运营的发展计划。



建国后相当长的时间里,火车几乎是中国人唯一的远行工具,5万千米的铁路像毛细血管般连通着空间与人心。那时候的火车都是绿色的,源自计划经济时期对苏联忠诚的模仿,同时也是一种战时审美遗留,在20世纪80年代的官方语境里,火车代表着希望和力量。这样的形象不时在小学课本、人民币、挂历或政治宣传画里得到强化,最终凝固成工业精神的象征和写照。



在20世纪90年代以前，“绿皮车”是中国铁路客车的标准涂装。“绿皮车”是中国铁路20世纪50年代至80年代旅客列车中最具代表性的形象。



不少城镇旅客难以忍受“绿皮车”恶劣的乘车环境。但是，“绿皮车”因票价低廉，仍然有相当市场，很受农民、农民工、学生以及普通打工者等低收入人群的欢迎。



“绿皮车”大多为20世纪90年代之前制造的，大部分设计都不科学。随着新型空调车和高铁、动车车体先后投入使用，绿皮车逐渐退出客运运输历史舞台，只在春运或暑运的客流高峰期间，铁路部门会增开一部分绿皮车作为临客列车。2012年7月1日，北京铁路部门正式将绿皮车退出。

高铁时代

GAOTIE SHIDAI 城镇化提速



大西南交通大动脉，连接广西和云南的云桂专线南宁至百色段率先开通，百色开始进入“高铁时代”，成为广西第11个开通高铁的地级市。

2015年12月11日，恰逢百色起义86周年之际，广西西部第一条高速铁路——南昆客运专线南宁至百色段将正式开通运营。这段动车客运专线正是云贵高铁广西段，把百色革命老区引入了南宁市1小时生活圈。而在此之前，广西已经有12个县份、10个地级市开通了高铁。借由高铁的开通，以南宁为中心构建的“城市经济生活圈”给广西区内城镇的发展带来了红利。



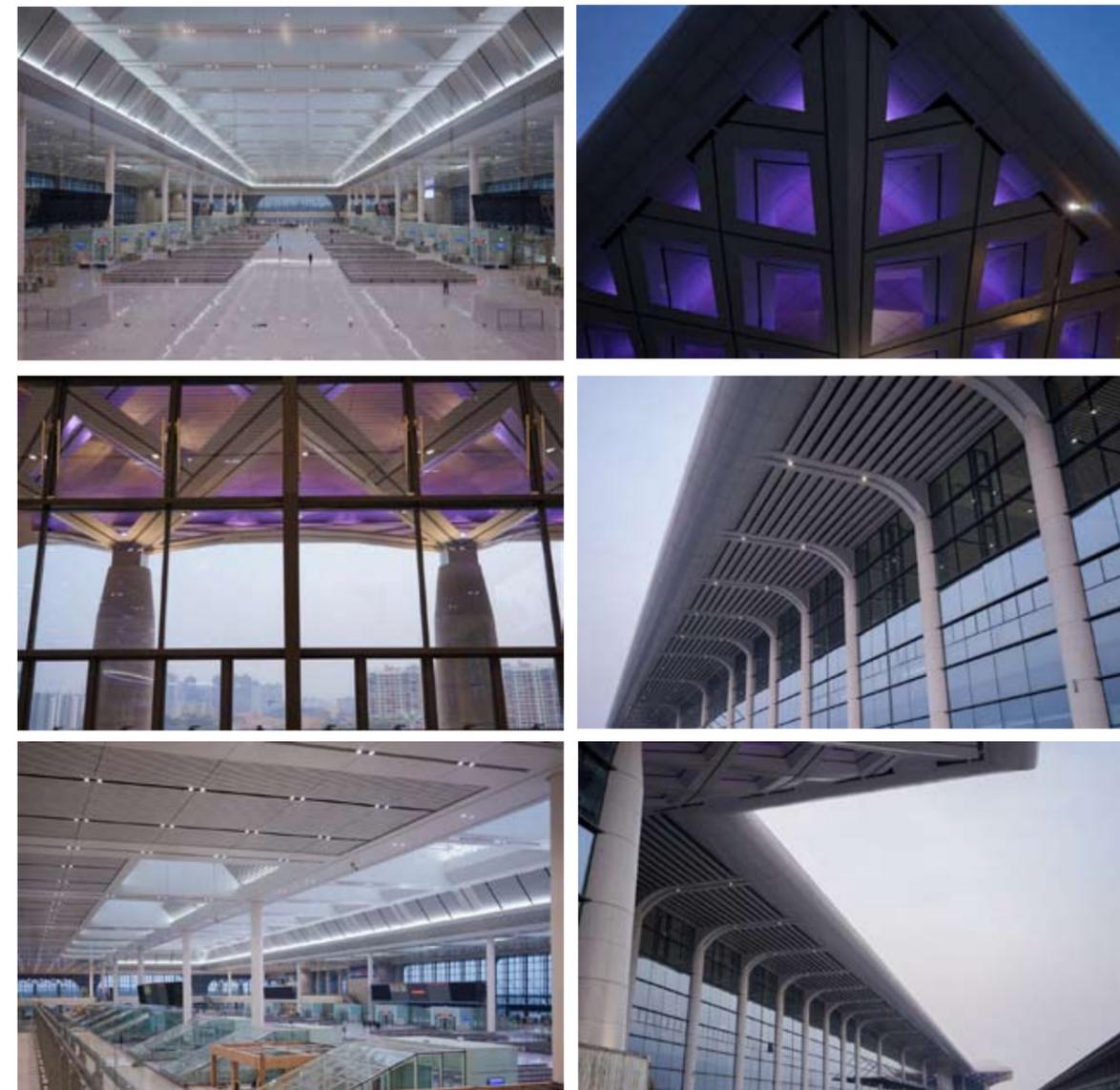
_百色高铁站。(朱诗琳/摄)

八桂高铁路网

作为规划广西高铁线路图的战略布局，最终的目的就是让区内以地级市为主，缩短城市之间的纽带，进而快速连接临近省会城市，形成“市市通高铁”的城市联通新格局。

自2008年自治区党委、政府做出“交通优先发展、掀起交通建设高潮”的战略部署以来，广西各级部门抢抓机遇，加快发展，以跨越式发展的“广西速度”全面加速湘桂、柳南、贵广、南广、沿海、云桂等一大批铁路建设项目。八桂大地从中国铁路网末梢一跃成为区域性交通枢纽，并连通了中国高铁网络。

而近几年新建设开通的南宁、柳州、桂林三大铁路枢纽，以“三足鼎立”之势使区域交通优势、资源优势 and 对外开放合作优势得到更大提升。



_南宁东站的建筑之美。

高铁时代
GAOTIE SHIDAI 城镇化提速

首批高铁

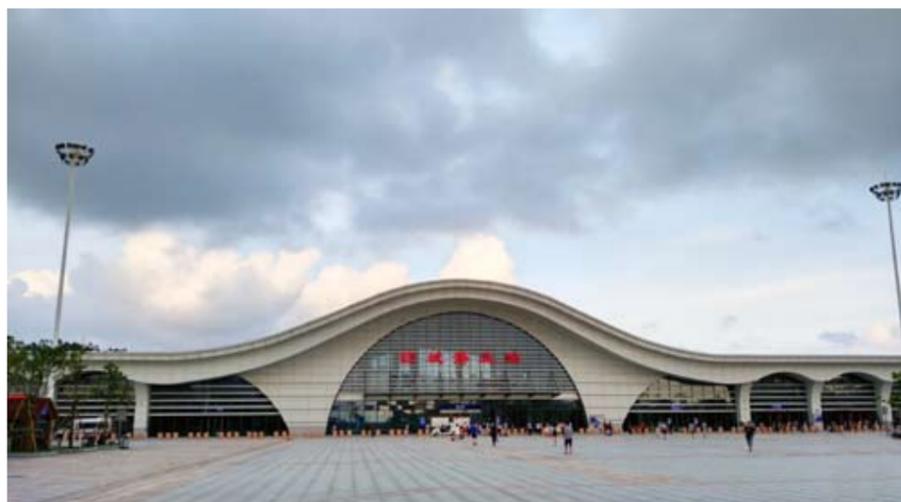
2013年12月30日，广西在南宁火车站举行湘桂、柳南、沿海高铁简短的开通运营仪式，也是区内动车的首发仪式。自此，南宁、防城港、钦州、北海、桂林、柳州这6座城市被高铁紧密联系起来，区域同城化生活进入了广西人民的日常。以南宁为中心，到达其他5座城市的陆地交通时间，都被缩短至2小时30分钟以内。而沿海南钦、钦北、钦防3条高铁的开通更是让北部湾形成了便捷的“1小时交通圈”。由于出行时间的减少，不仅民众探亲访友旅游更为便捷，也促使着商务效率的提高，激发城市之间的互通互往的热情，拉动了经济的发展。

就在这一年，广西建成高铁里程1137千米，约占全国高铁总里程的十分之一，位于全国前列。实现了湘桂高铁衡阳至柳州段、柳南客运专线、沿海高铁南宁至钦州、钦州至北海、钦州至防城港等5个高铁项目开通运营。高铁建设从“零”跃居各个省区前列，标志着广西阔步迈入高铁行列。

南广高铁

2014年4月18日，横穿桂东南、连接桂粤两省区的高铁项目——南广铁路广西段（南宁至梧州南段）正式开通运营，标志着桂东南地区在结束“地无寸铁”时代仅5年后再次迎来高铁时代，桂平、平南、藤县结束了没有铁路的历史。

新建南广高铁始自南宁，途经黎塘、贵港市、桂平、平南、梧州市、藤县、苍梧进入广东肇庆东站后，与新建贵广高铁四线并行引入广州南站。线路全长463千米，其中广西境内252.3千米、广东境内149.3千米。2014年12月底，南广高铁全线开通。乘坐动车从南宁至广州将由原来的约10个小时缩短至3个多小时，截至2016年2月，每天共39趟动车在这条线路上行驶。“早上喝早茶，晚上老友粉”，两广人民的生活距离犹如同城般的便捷。



防城港北站。(邱勇哲/摄)



高铁时代
GAOTIE SHIDAI 城镇化提速

贵广高铁

2008年，贵广高铁在桂林开工建设，起自贵州贵阳，途经广西北部，止于广东广州，跨黔桂粤三省区，是西南地区通达华南沿海地区的重要区际铁路通道。贵广高铁线路自贵阳市的贵阳北站引出，经贵州的都匀、榕江等地，进入广西跨过融江后，经三江、桂林、恭城、贺州，进入广东经肇庆后引入新广州南站。其中，贵广铁路广西段线路全长348.57千米。

2014年12月26日，贵广高铁建成通车，贵阳至广州由原来的21小时缩短至4小时，而位于线路中段的桂林，去往贵阳或广州都只需要2小时。这条高铁线路，连接着广西、贵州、广东旅游资源和民族特色最为丰富的市、县，动车的开通引爆了当地的旅游经济。

云桂高铁

云桂铁路西起云南昆明，向东经红河、文山、百色，终达南宁，线路全长710千米，其中云南境内435千米，广西境内275千米。昆明至百色段为客货共线铁路，百色至南宁段为客运专线。新建云桂高铁不仅是双线，铁路等级更高，是广西和云南两省区之间的首条高铁，将拉动沿线贫困地区迅速脱贫。

按照计划，云桂高铁南宁至百色段于2015年底先开通，预计百色至昆明段2016年底通车。预计全线建成通车后，南宁到昆明约需5小时，比南昆铁路节省约7小时。百色结束没有高铁的历史，百色老区被引入南宁市1小时生活圈。云桂高铁广西段设南宁站、南宁西、隆安东、平果、田东北、田阳、百色共7个车站，并与沪昆、渝昆、昆玉、南昆、南宁至广州高铁相连，共同构成西南泛珠三角和环北部湾的出海大通道。



贵南高铁

贵南高铁是广西境内第一条设计时速为350千米的客运专线，贵南高铁（贵阳至南宁）已完成可研报告修编等前期工作，计划到2021年建成投入使用。铁路从贵州贵阳开始，途经都匀、荔波、金城江、都安、马山，到南宁终点，全长583千米。

南宁至贵阳高铁是我国西部地区最重要的一纵“兰州—湛江”高铁的重要组成部分，且南宁—贵阳高铁是西南地区通往北部湾港最便捷的出海大通道，其建设事关广西发展全局，意义重大而深远，并对河池等沿线贫困地区具有极大的提振作用。

建成后，将与成贵、贵广高铁、渝黔高铁等共同构成川渝黔及西北地区至华南沿海地区间旅客交流的快速客运通道，形成川渝黔及西北地区与南宁、北部湾、粤西、海南及东盟国家等地区旅客交流的便捷主通道。



高铁时代

GAOTIE SHIDAI 城镇化提速

城市经济圈

动车组快捷、经济的运输方式，受到了老百姓的热捧。特别是周末两天动车客流较其他时间增长较大，几乎趟趟满员，周末动车票一经预售很快就售罄，一度出现周末动车“一票难求”的现象。动车逐渐深入人们的日常生活，成为人们日常出行特别是周末出行的首选方式。

以广西南宁、桂林及广东肇庆3座城市为顶点，柳南+衡柳、南广、贵广3条高铁线为边，桂粤两省区间形成了一个“高铁三角形”循环，再加上连通南宁的广西沿海城际高铁，使广西大部分县市区实现了动车覆盖及动车直通广州。通过高铁的连通，广西与广东、广西与贵州之间的高铁线路，形成了新的城市经济圈。

南宁

随着贵广、南广铁路的投产运营，广西区内将形成以南

宁为中心的高铁骨干网络，基本形成“北通、南达、东进、西联”的现代化路网格局。广西高铁将与全国高铁网络深度融合，东部发达地区和西部后发展地区实现紧密连接，对广西参与共建“一带一路”，打造西南中南地区开放发展新的战略支点，纵深推进西部大开发具有重要意义。

钦北防

“早赏北海银滩浪，午游钦州三娘湾，夜享防城港鸳鸯潭。”速度改变生活，随着广西沿海高铁逐渐成网，南宁、北海、钦州、防城港同城化发展给老百姓生活带来更多选择，周末“高铁海滨游”成为广西老百姓生活新时尚。南宁铁路局数据显示，广西沿海高铁开通运营半年，平均上座率超过90%，成为全国上座率最高的动车组列车之一。广西沿海铁路旅客运输也进入了“同城一日达”新时代，成为广西乃至全国铁路旅客发送增长最快的线路。

桂林

随着桂柳、贵广高铁的开通运营，使桂林成为广西铁路交通的“新贵”，并成为连接湘、桂、黔、粤四省区乃至西南中南、华南地区的交通枢纽。从桂林东坐火车到广州、西达贵阳都仅需2个多小时，构成“两小时经济圈”，湖南、贵州、四川、云南通往珠三角地区，都将以桂林为一个重要“节点”。广西动车开行的第一个春运市场反应火爆，管内动车平均上座率达94%。其中，广西著名旅游城市桂林市受益最大，桂林站动车组列车旅客发送量占全站总发送量的50%，动车组列车平均上座率92%以上，促使桂林站在开行动车100天的时间里旅客发送量较去年同期增长35%。

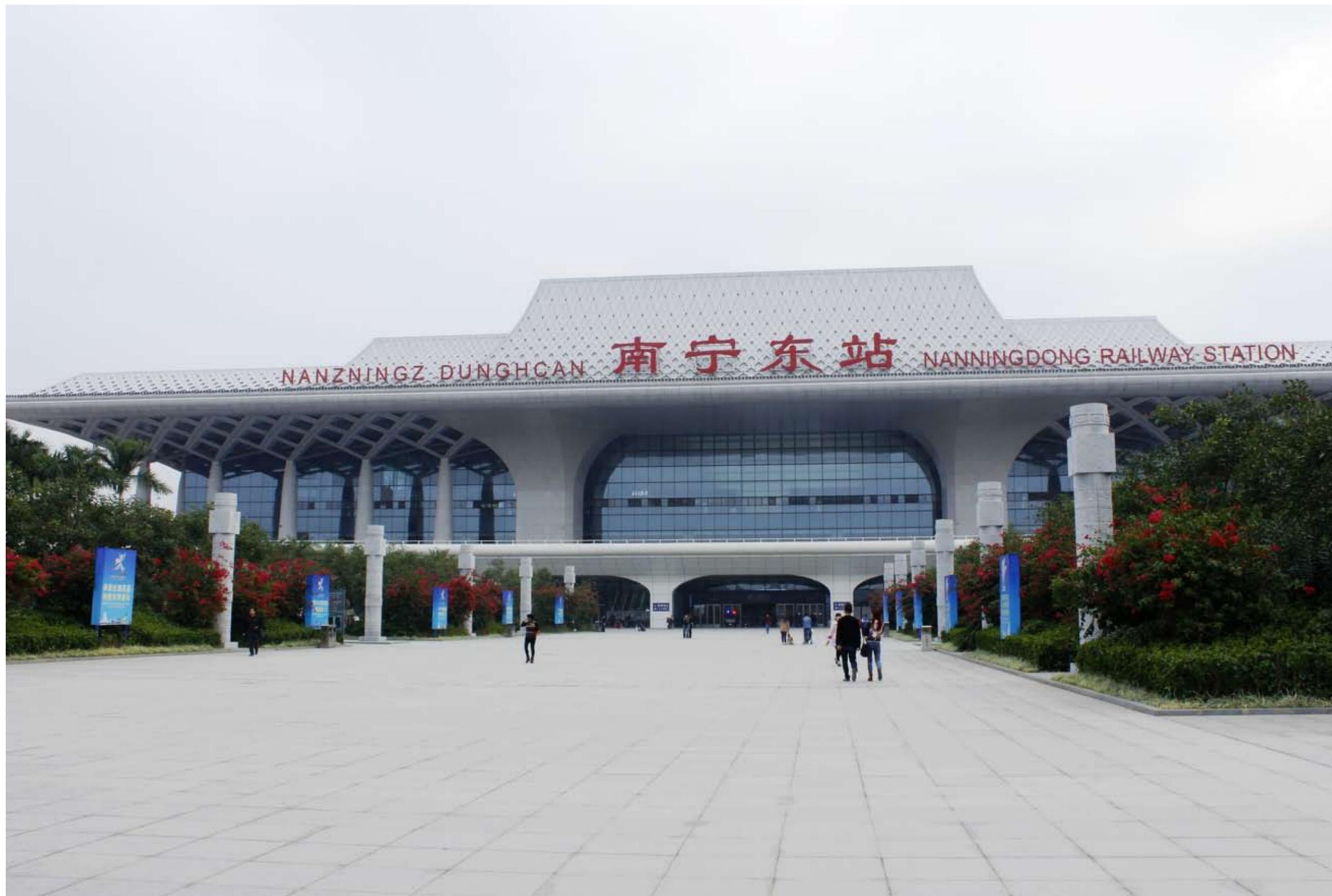
柳州

一直是广西沟通中西南地区重要的铁路交通枢纽，名列全国48个大编组站之一。湘桂、黔桂、枝柳等国家铁路干线交会于柳州，连通大西南与华东、中南、华南及港澳台地区。因此，在高铁开通后，柳州城市发展在继承了原铁路枢纽地位的前提下，后劲十足，继续拉动城市经济增长引擎。

5年建成“12310”

根据《2015年自治区领导联系推进重大项目（事项）进度目标责任书》，广西2015年启动了市市通高铁工程，到2020年要建成以南宁为中心的“12310”高铁经济圈：1小时通达南宁周边城市，2小时通达全区地级市，3小时通达周边省会城市，10小时通达国内主要中心城市。计划在2017年，广西14个地级市全部实现通高铁。这意味着，在“十三五”时期，广西对城镇化发展的布局，将以交通为先导，构建城市与城市、城市与城镇之间的紧密联系，串联经济带，推动城市圈经济动力，并借此拉动内需增长，为区域经济建设提供良好的发展空间。

未来几年，广西铁路建设将继续保持加快发展的良好态势。目前正在建设云桂铁路、湘桂铁路柳州至南宁电气化改造项目；新开工建设南宁至百色增建二线、黎塘至湛江铁路电气化改造项目；另计划开工建设柳州站房扩建工程、柳州至梧州铁路、合浦至湛江铁路、贵阳经河池至南宁快速铁路、黔桂铁路增建二线等项目。🏠



高铁时代

GAOTIE SHIDAI 城镇化提速

_ 南宁东站。