

深度观察

探访全长二三四〇公里、横贯东中西六省份的G60沪昆高速

高速通 产业兴 经济活

本报记者 刘志强



提速

速度更快、路况更好、运力更强、成本更划算,高速公路大幅提高运输效率

“说沪昆高速,我有发言权!”说话的人叫彭飞,一名有着35年驾龄的贵州货车司机。

“2000年前,往东走的货少,车主要在云贵之间往返。2000年,头一回跑了趟上海。”对那次经历,老彭记忆犹新,“一路走320国道,弯来绕去,道路崎岖,幸好车不算多。两人轮着开,人歇车不停,全程两天两夜。”

跑上海次数多了,老彭不知不觉成了“320国道百事通”——连沿途哪个镇哪天赶集,心里都清楚,“不提前烧开,就等着堵车吧,一堵就得几个小时。有回冬天堵在路上,一夜没吃没喝,真是苦不堪言……”

每次大堵车,天南海北的司机们就会聚在一起聊天,讨论最多的是:“什么时候能通高速?”

想高速,盼高速,沪昆高速分段贯通,圆了大伙儿的梦:2003年,G60杭州至衢州段(杭金衢高速)通车;2007年,G60湖南段全线贯通;2011年12月,G60终于全线通车,贵阳至上海单程缩短至30个小时以内。2015年,贵州88个县“县县通高速”,更令彭飞欢喜,“以前,从贵阳到贵州西北的铜仁市,往返至少两天,现在,一天就能轻松打个来回。”

高速公路,为货车司机改善了工作生活条件,也推动着道路运输业发展升级。

“雪峰山,山连山,三百三十一道弯。”横亘湘西地区的雪峰山,自古就是商贾往来的必经之路。

“过去走320国道翻雪峰山,要在山上绕3个小时,弯多路险,事故多发。”彭飞将困难细细道来:一是急弯多,车长9.6米以上就拐不了弯;二是山势险,许多外地司机不敢上山;三是天气多变,一遇雨雪大雾天气,车辆必会排起长龙。

逢山开路,遇水架桥!2006年8月,经上万名建设者努力,7000米长的沪昆高速雪峰山隧道成功贯通。从此车辆穿山如履平地,全程不过10分钟。

与普通公路不同,高速公路裁弯取直、线形平顺、坡度较小、路面更宽,由此增强了运力、提高了速度。“就全国来看,算上中间的休息、停顿时间,货车在高速上平均车速可超60公里/小时,为物流提速增效提供了坚实保障。”京东物流有关负责人林海彬说。

走高速,快是快,好是好,成本会不会更高?

对于成本,物流企业最会精打细算。在主营云贵两省货运业务的西南通物流,总经理刘治普给记者算了笔账——

从贵州六盘水盘州至云南昆明市,走320国道,里程270公里,单程12小时,加上吃饭休息,需要一天。若走高速,里程230公里,5小时即达,当天能往返,油耗也从300升降至110升。同样运量,需要养的车、派的人、消耗的柴油都至少减半。此外,若货车长年走国道,每三四个月就得换一次轮胎,而走高速,一年换一次,保养费用降低一半多。

“总的看,虽然走高速要交一些通行费,但算大账、算总账,还是更高效、更划算。”不少物流企业表示,如今除150公里内的短途运输,绝大部分情况下都会选择高速。

曾经,人们出差旅行,常要拎着大包小包,舟车劳顿跋涉数日;如今,快递网购方便实惠,开上爱车就能畅游神州。

曾经,山里的瓜果蔬菜大多只能在县乡集市打转转;如今,农产品搭上冷链车奔赴各地,身价更高、销路更广。

曾经,大型商场、连锁超市是大城市专属;如今,小县城也商铺云集,现代生活气息越发浓厚。

出行体验改善、货品流通升级、城市日新月异,离不开高速公路发挥的重要作用。从1988年中国大陆实现高速公路“零的突破”,到2020年底增至16.1万公里、里程稳居世界第一,30多年来,高速公路为我国社会主义现代化建设提供了有力支撑。日前,记者沿着全长2340公里、横贯东中西六省份的G60沪昆高速,深入浙江、湖南、贵州等地采访,探寻高速公路与中国现代化进程的紧密联系。



采购原材料,就要提前备货存仓,沉淀较多资金;高速成网后,运输时间更可控,企业可以边生产、边下单、边发货,节省了仓储环节,资金压力大幅降低。

——降低在途风险,减少企业损失。

义乌秋客供应链公司,多年代理安徽、江西等地货主海运出口业务,公司总经理陈良军告诉记者,以前国际海运常出现空仓,原因就是车辆经常堵车,不能及时到达港口,“货没上船,运费照付,损失由我们和货主共同承担。”过去,企业每年担负的赔偿金额就占运营成本的1/3,“2012年之后,高速公路越来越发达,空仓明显减少。”

运输更稳定,也有利于减少货损。贵阳老干妈公司,每天有300万瓶辣椒制品通过公路运往各地。公司办公室主任雷东说,走普通公路,弯多坡多,瓶瓶罐罐难免磕碰,一个瓶子流出油瓶,可能会影响一整箱,“走高速,宽阔、平坦、路况好,很少再破瓶,损失大为减少。”

——形成规模效应,降低物流成本。

商贸因物流而兴,物流随商贸而旺。浙江义乌市既是商贸重镇,也是物流枢纽。“我们的零担运输均价低于全国平均水平,周边区域甚至福建、广东的货物都前来中转。”义乌市陆港集团公路港总经理李惠娟说。

价格优势,源自规模。义乌商贸发达,运输需求大、班次多、周转快,车辆满载率更高、等待时间更短,由此带来更低成本。举个例子,从福建南平市发货至陕西西安市,若直接运达,运费约780元/吨,需4天到达;若经义乌中转,运费仅需610元/吨,2天即可到达。

“高铁为何广受欢迎?一是速度快,二是准时准点。高速公路同样如此,不仅提高了速度,而且大大提升了运输的可靠性和稳定性,为现代化运输提供了有力保障。”中交公路规划设计院总经理刘晓东说。

到,“依托高速,我们编织了一张覆盖近万家经销商、数百万家终端的销售网络,新品得以更快触达终端市场,一周内就能把货‘铺’到全国,营销效果大大提升。”

旅游业发展同样受益于高速公路。

崑山,位于湖南邵阳市新宁县境内,风景秀美。当地导游钱晋说,过去崑山虽然名声在外,但因道路不畅,难以吸引较多游客。

好消息接连而至:2013年,沪昆高速支线——洞口至新宁高速公路贯通,当地到长沙、桂林的通行时间分别从10小时、4小时缩短到4小时、2小时,满足了“旅游交通可进入性”这个评判的“硬杠杠”后,崑山顺利获评5A级景区;2017年12月,广西资兴高速建成,打通了从湖南张家界到广西桂林的旅游通道,让一条“广西桂林—新宁崑山—武冈云山—湘西凤凰”的4小时精品旅游线路浮出水面。钱晋欣喜地看到,许多到桂林的中外游客,会选择坐两小时大巴到崑山游玩,“每年夏天,崑山旅游火得很!”

院总经理刘晓东说。

支撑

高速公路为改善百姓生活、产业转型升级提供了有力支撑

鲍鱼、多宝鱼、基围虾……盘州合力连锁超市内,远道而来的新鲜水产引来顾客争相购买。

“吃水产,讲究一个‘鲜’字。2019年,大家终于能在家门口买到鲜活基围虾了!”合力超市经理夏凤书说,过去运距长、水产损耗高,超市不敢进货,现在,水产品搭乘冷链车,从广东湛江一路走高速到贵阳,再分拨至贵州各城市,全程不到24小时。

高速公路能改善百姓生活,也可为产业转型升级提供支撑。

车沿长沙绕城高速行驶,从李家塘收费站驶出,不到1公里就驶入长沙比亚迪汽车有限公司。

“汽车制造十分重视交付周期,交车晚了,客户体验就不好。要尽快交付订单,企业就必须争取‘地利’。”对公司所处区位,公司总经理朱斌很满意——京港澳高速从公司一、二期项目间穿过,不远处就是沪昆高速。“此前,比亚迪一直想在中部地区布局生产基地,以缩短运距、降低成本,公路发达的长沙恰好满足了需求。”朱斌举例说:若从西安基地运送一批小汽车到上海销售,平均一辆车运输成本为1480元,而从长沙发运,只需1065元,“目前,公司80%的车辆通过高速运往外地。”

运输“零时差”,让产业布局更优化,也让市场响应更及时。“快销品,制胜靠快。”娃哈哈集团运输公司总经理朱建海分析道,过去,娃哈哈发布新品后,不少地区的消费者20多天后才能买

到,“依托高速,我们编织了一张覆盖近万家经销商、数百万家终端的销售网络,新品得以更快触达终端市场,一周内就能把货‘铺’到全国,营销效果大大提升。”

旅游业发展同样受益于高速公路。

崑山,位于湖南邵阳市新宁县境内,风景秀美。当地导游钱晋说,过去崑山虽然名声在外,但因道路不畅,难以吸引较多游客。

好消息接连而至:2013年,沪昆高速支线——洞口至新宁高速公路贯通,当地到长沙、桂林的通行时间分别从10小时、4小时缩短到4小时、2小时,满足了“旅游交通可进入性”这个评判的“硬杠杠”后,崑山顺利获评5A级景区;2017年12月,广西资兴高速建成,打通了从湖南张家界到广西桂林的旅游通道,让一条“广西桂林—新宁崑山—武冈云山—湘西凤凰”的4小时精品旅游线路浮出水面。钱晋欣喜地看到,许多到桂林的中外游客,会选择坐两小时大巴到崑山游玩,“每年夏天,崑山旅游火得很!”

事实的确如此。经济稳步向前,物流需求升温,各地对高速公路的需求和期待也越来越高。交通运输部公路局局长吴春耕表示,“十四五”时期,要以打通省际衔接路段为重点,加快推进国家高速公路网待贯通路段建设和繁忙路段扩容改造,高速公路通达城区人口10万以上的小县城,国家高速公路主线实现贯通。

时下,规模稳居全球第一的中国高速公路仍将不断延伸、扩容、提质,为开启全面建设社会主义现代化国家新征程不断注入强劲动力!

毛绒玩具、珠宝首饰、日用百货……义乌国际商贸城内,7.5万个商铺令人目不暇接。一家名为“阳光8点”的店铺里,摆放着花样繁多的学生书包。据介绍,跟厂家合作5年来,这一品牌书包一直销量不错,一天要收四五十箱货。

加快构建综合立体交通网络

沿高速采访,最能体会中国之大。从风光旖旎的江南水乡,到丘陵起伏的三湘大地,再到连绵天际的贵州山区,沿G60前行10余日,丰富的地形地貌、多彩的风土人情,令人强烈感受到祖国疆域之辽阔、山川之壮美。

大有大的好处。泱泱大国,物产丰饶、人口众多,产业体系完备,市场空间广阔,发展潜力巨大。各地皆有优势资源、特色产业,互通有无、高效协作,就能美美与共、携手进步。

大有大的难处。海阔天空、山高水长,给要素流转造成距离上的问题,给经济循环带来一定的成本。

如何扬长避短,激活发展动能?改善交通,打破瓶颈、疏通经络。其中,能跨越山河、提升运速,保障时效的高速公路,更是举足轻重。

高速通,产业兴,经济活。高速公路纵横交错,放大了大的好处——运输更便利,流通更发达,人员往来,经贸联系更密切,全国大市场共下一盘棋,各地比较优势得以有效发挥;也补齐了大的短板——无论山区县城还是边疆小镇,都能通过接入路网摆脱区位优势劣势,更好融入发展全局、共享发展成果。一句话,过去几十年,我国发展潜力充分释放、国民经济快速发展、百姓生活持续改善的背后,高速公路是强力支撑。

修高速、架高铁、建机场、兴港口、畅航道……今天,发达的综合立体交通网络仍在延伸拓展,助力织就中国现代化壮阔图景。

一座占地1200亩的牛郎关智慧物流园里有贵州最大的钢材市场。

“2000年前,我们办了一个农贸市场,办着办着就萎缩了。2010年易地开张后,生意红红火火。”贵州物产现代物流集团副总经理冯贵明道出原因:此前,园区远离城市,竞争力难比市内其他市场;后来,随着城市扩展,市场逐步向城郊搬迁,“很多货车进城受限,也不愿进城,更愿到城郊装卸。”

一路采访发现,不少企业、城市在布局物流枢纽、产业园区时,都倾向在高速公路出入口周边选址。例如京东,在全国布局的32个“亚洲一号”大型智能物流中心,均坐落在高速路口。“做物流,最关键的就是时效。高速公路运输摆脱了城市交通的不确定因素,基本可以做到准时准点。”林海彬说。

对实体经济而言,运输的高效稳定,会带来许多深远的利好。

——缩减仓储环节,加速资金周转。

杭州物产中大鑫顺美码头旁,10多辆车等待发运。近年来,产自北方的钢材经京杭大运河运抵杭州后,可经高速公路到达浙江金华、绍兴等周边城市。

“高速公路让金华市五金制品企业受益巨大。”浙江物产中大集团总经理郑燕敏分析道:过去走国道,运输时间不可控,五金企业若想以稳定的价格

本版责编:韩鑫 版式设计:沈亦伶 汪哲平

“阳光8点”的生产厂家,位于同在沪昆高速沿线的湖南邵阳市。车从邵东收费站下高速,第一个红绿灯左转,不一会儿就到了生产厂家阳光箱包有限公司。

“买配件,白天下单,晚上从浙江、广东等地发车,次日一早就到货。发货,一路高速到义乌、广州等集散地,再分销到全国乃至出口。”厂长刘柳感慨,高速公路大大方便了原料和货物进出。

道路畅,销路才广。“2000年前,邵东皮具产业还是‘小打小闹’,沪昆高速贯通后,一年一个样。”刘柳说。目前,邵东已拥有900多家皮具生产企业,书包产量占全国的60%,年产值突破110亿元。

有来有往,循环通畅。沿着沪昆高速,湖南的产品卖到了浙江,浙江的产品也走进了湖南。

在义乌公路港穿行,“全国发货”“西北”“东北”的商铺招牌林立两旁。在主打“湖南全境”的润东物流公司,经理何春红对每批货品的流向了然于胸:“这批义乌产的包装电解纸,是发给湖南企业用来包装茶叶的;这批标着‘长沙转古丈’的玻璃相框,八成是当地旅游景区需要的……”

道路通,产业兴,凭借高速公路,不少欠发达地区加快发展。

“都说‘邵商’遍全球,真要吸引回来投资,光靠老乡情谊可不够。”改革开放以来,邵阳市有100多万人外出经商,一直被当地视为重点招商对象。无奈,许多“邵商”因地交通等配套不完善而放弃回乡投资。

2010年前后,转机来了。随着沪昆、二广高速相继通车,高速公路网在邵阳纵横交错,点燃了“邵商”回乡热情。2015年到2020年,邵阳实际利用外资规模年均增长18%,居湖南前列。邵阳借势打造“沪昆高速百里工业走廊”,发展装备制造、显示材料等产业。去年,这条“走廊”的工业总产值、吸纳就业人数均占邵阳市总量的近九成。

这些年,在高速公路“主动脉”更健壮的同时,各地还积极建设“四好农村路”。一个层次分明、功能完备的现代化公路体系正加速到来。

登上盘州贾西村一座翠绿的山坡,漫山遍野的刺梨树一眼望不到头。刺梨,过去多为药用,少人问津,近年来因营养丰富广受青睐。2016年前后,盘州开始大力发展刺梨产业,带动农民增收致富。

“刺梨太娇贵了!”贵州宏财集团盘州刺梨产学研中心副总经理邹雷说,刺梨富含维生素C,但鲜果采摘后3天内,必须加工成易保存的原液,否则营养很快损耗,“现在,农村公路通乡进村。20天的鲜果成熟季内,每天150辆车在种植园区和生产基地间来回往返。”邹雷感慨,依靠农村公路,数万吨盘州刺梨能被及时加工成饮料、含片、刺梨膏等产品,再通过高速远销海内外。

连通东西,牵手城乡,发达的路网打破了地理阻隔,缩短了时空距离,让国民经济循环更加畅通。

“瞧,刚还有网友咨询,沪昆高速什么时候改扩建?”采访间隙,湖南高速的工作人员罗文梅掏出手机感慨道,“对高速公路,很多人都十分关注。”

事实的确如此。经济稳步向前,物流需求升温,各地对高速公路的需求和期待也越来越高。交通运输部公路局局长吴春耕表示,“十四五”时期,要以打通省际衔接路段为重点,加快推进国家高速公路网待贯通路段建设和繁忙路段扩容改造,高速公路通达城区人口10万以上的小县城,国家高速公路主线实现贯通。

时下,规模稳居全球第一的中国高速公路仍将不断延伸、扩容、提质,为开启全面建设社会主义现代化国家新征程不断注入强劲动力!

图①:位于贵州的沪昆高速红枫湖大桥。 吴东俊摄(人民视觉)

图②:沪昆高速旁的杭州传化公路港物流繁忙。 人民视觉