

广西 14 个设区市全部实现高铁互联互通

织密高铁网 联通海内外

本报记者 李维俊

2024年12月30日上午8时28分，广西壮族自治区玉林北站，南珠（南宁—珠海）高铁南宁至玉林段G5513次首发列车徐徐驶入，标志着广西人口最多的两个城市南宁、玉林实现高铁直通，结束了玉林不通高铁的历史。

“新线上平稳飞驰的列车，正在改写南宁与玉林双城间的时空距离，作为玉林人，我感到无比骄傲和自豪，今年我也能坐高铁回家过年啦！”G5513次列车长李楷的一席话，道出玉林人民的心声。玉林通高铁，宣告广西

14个设区市实现“市市通高铁”。

如今的八桂大地，铁路密布，高铁飞驰，绘就一幅人享其行、物畅其流的生动画面。数据显示，2024年，中国铁路南宁局集团有限公司（以下简称“国铁南宁局”）发送旅客首次突破1.31亿人次，创历史新高，为“流动的中国”写下生动的注脚；发送货物1.37亿吨，实现连续8年超亿吨，为历史最好时期。以高铁为媒，现代物流体系加快建设，人流物流加速流动，广西正逐步成为国内国际双循环的要素聚合地。

车数量持续攀升，连续13天刷新单日装车纪录，最高单日装车7640车；卸车纪录也于2024年12月1日创下8100车的历史新高。数字攀升的背后是广西铁路强大的运力支撑。11年来，得益于广西高铁长足发展，铁路客运能力大幅提升，极大释放货运通道能力。

俯瞰八桂大地，衡柳（衡阳—柳州）高铁衔接柳南客专，与普速线路湘桂铁路平行，贯通广西北南。当前南宁、柳州、桂林间每天图定开行动车约200列，高铁成为广西南北方向主要客运通道；湘桂铁路南宁至柳州段货运列车占比最高达82%，柳州至桂林段全部为货运列车，成为名副其实的货运通道。

充足的货运能力，为高质量开行货物列车奠定基础。2023年3月，“南宁—柳州—桂林”城际快捷货运班列开行，全程运输时间不到10小时。“班列夕发朝至，价格优惠，啤酒、饮料等货物到达桂林后铁路还提供点到端配送等服务，有效满足快消品市场需求。”广西安东物流有限公司总监马关宇说。城际快捷货物班列全程运费较公路减少10%，有效实现“公转铁”。

基础建设赋能对外开放。广西铁路基础设施持续完善，出海通道铁路干线全部实现

电气化，货车运输时长压减幅度近20%、运输能力提升6.5%，铁路在西部陆海新通道陆路运输中的骨干作用更加凸显。2024年西部陆海新通道铁海联运图定班列运行线从17条增加至22条，开行的直达班列较以往普通班列压缩时效1—3天。



▲2024年12月30日，南珠（南宁—珠海）高铁南玉段开通运营当天，首发列车上的歌舞表演者与旅客互动。 曹 烁摄

◀玉林北站。 白琨翠摄



▲西部陆海新通道铁海联运班列在广西钦州港东站进行编组作业。 何家海摄
▼一列复兴号列车行驶在衡柳（衡阳—柳州）铁路柳江双线铁路大桥上。 文 毅摄



从路网末梢到区域枢纽

“以前周五下班赶回玉林，要到差不多晚上11点才到，还要家人来接，很麻烦，当时就特别期待玉林有朝一日也能开通高铁。”32岁的宋莉莉在南宁工作，家在玉林，每逢周末都要跨市通勤。

宋莉莉表示，火车是她出行的首选，以前南宁去往玉林的客运火车每天12班，全程最快1小时44分，而且节假日买票难。“现在玉林开通高铁了，车次更多，单程最快48分钟，我终于实现了‘回家说走就走’的愿望。”宋莉莉说。

翻开历史，新中国成立至2013年高铁开通前，广西新增铁路营业里程2655公里，铁路总营业里程仅有3194公里。很多人对广西铁路的印象是“车速慢、路网疏，来到广西就像来到全国铁路网的末梢”。

“十二五”期间，广西铁路建设完成固定资产投资1287亿元，居全国前列。2013年底，广西高铁从零起步，一次性开通1000多公里高铁。至“十二五”末期，广西已开通7条高铁，高铁营业里程超1700公里，以高铁为骨架的现代化铁路网初现雏形。

2016年以来，广西补齐通道“缺失段”、打通路网“瓶颈段”，广西掀起新一轮铁路建设热潮。此次开通的南珠高铁南玉段，线路西起广西首府南宁市南宁东站，止于玉林市玉林北站，正线全长193公里，是广西自主投资建设的首条设计时速350公里的高速铁路。

南珠高铁南玉段线路桥隧比达85%，沿线覆盖岩溶强烈发育区高达50%，地下“看不见的溶洞”给建设施工带来极大挑战。国铁南宁局带领各参建单位不畏艰险，发扬“逢山开路、遇水架桥”的奋斗精神，加大科研攻关力度，强化安全、质量和环保控制，架设了六律邕江铁路大桥等125座桥梁，建成了平悦隧道等38座隧道，全力以赴为广西高铁网络添上“关键一笔”。

据统计，党的十八大以来，广西铁路建设突飞猛进，新增铁路营业里程2671公里，超2013年之前64年总和。其中高铁里程从0跃升至2405公里，累计开通运营11条高铁，西部地区铁路“留白”正在加快补齐。

从边境到内陆，从沿海到高原，从山区到都市，一条条高铁纵横飞架，一组组动车驰骋八桂，编织起密集完善的高铁网络，构建起高质量发展的广西“1—3—6小时高铁交通圈”：区内高铁相邻主要城市间1小时通达，南宁去往区内所有设区市3小时内通达，与周边省会城市基本6小时以内通达。

如今，广西区内铁路最高设计时速350公里，融入粤港澳大湾区，对接长江经济带、成渝经济圈，面向东盟抵边跨境的运输通道持续扩充。以高铁为枢纽的交通体系日益完善，广西成为中国铁路面向东盟的“区域性交通枢纽”。

从运输通道到发展动脉

2024年12月1日，第十六届南宁马拉松比赛开跑。8万余名报名选手中，南宁市外选手超过半数。赛事活动期间，国铁南宁局对各地往南宁方向加开或重联动车64列，满足选手参赛出行需求。南宁市体育局副局长潘建辉介绍，比赛期间，大量国内外跑者来到南宁，为酒店、餐饮、交通等行业带来消费刺激，形成综合经济效益。

高铁为媒，激活广西经济发展新动力。铁路部门以市场需求为导向丰富客运产品供给，开行直通动车、大站标杆车、城际快车、空铁联运列车和公益性列车等，满足不同地区不同旅客出行需求，高铁成为广西的运输动脉和发展动脉。

“我们从广东佛山过来，看中的是这里便捷的高铁线路和良好的园区环境。”站在中国（贵港）纺织服装时尚新区，广西同生纺织品有限公司负责人许兵说，超四成公司员工来自周边地区，高铁成为他们出行的首选，部分管理人员乘坐高铁桂粤两地通勤，高铁为吸引和留住员工起到了很大作用。

高铁开启同城生活，辐射带动作用不断增强，高铁通道优势加快转变为产业发展优势。“粤桂黔滇高铁经济带合作试验区（桂林和柳州）广西园”等相继建成，其中落户柳州“广西园”工业总产值突破千亿元。以贵港、梧州为代表的南广高铁沿线设区市，地区生产总值自2014年以来双双实现“九连涨”。

借助“高铁+旅游”，广西文旅产业跑出“加速度”。贵广（贵阳—广州）高铁开通，桂林、三江、贺州等成为粤港澳大湾区的“假日花园”；邕北、钦防高铁通达海滨城市，海滨民宿、宾馆假日一房难求；南凭、防东高铁直抵边关，点燃边关旅游热情……2024年前三季度，广西接待国内外游客7.69亿人次，同比增长17.7%；实现旅游总收入8058.75亿元，同比增长16.7%。

高铁动车“公交化”，民族团结“心相连”。广西是中国少数民族人口最多的自治区，每日图定开行695列动车，为各民族交流交往交融牵线搭桥。“以前外出打工的乡亲一年到头难得回家一次。贵南（贵阳—南宁）高铁开通以后，现在但凡节假日，许多人会坐动车回乡与家人团聚。”广西环江毛南族自治县下南乡村民谭春深有感触。

高铁为媒，广西逐步成为粤港澳大湾区与成渝地区双城经济圈协同发展的战略连接带、要素融合区和产业集聚地。高铁为广西实施“南向、北联、东融、西合”战略提供先行条件。

从西南边陲到开放前哨

7439车、7444车、7450车……2024年11月20日至12月2日，国铁南宁局单日货物装

广西持续深化整治形式主义，切实为基层减负增效

减牌不减服务 减负不减担当

本报记者 庞革平

在广西壮族自治区崇左市江州区驮卢镇渠邦村，村民们发现，村委会办公楼门口的牌子在不断减少。

“原来大门口的牌子密密麻麻，有十几块，如今只有4块。”渠邦村党支部书记、村委会主任黄海红说，这4块牌子分别是村党总支支部、村委会、村务监督委员会、村经济合作社。

“过去一些部门为彰显履职全面，热衷于在村（社区）建阵地挂牌子，将很多不该由基层组织承担的任务摊派下去，增加了基层负担。”广西壮族自治区党委督查室副主任龙小松介绍，近年来广西把精简村级组织牌子作为深化拓展基层减负工作的重点内容，全区共清理各类牌子制度累计26万余块。

牌子挂上去容易，摘下来难。怎么办？广西形成牌子制度清理整治标准，制定了可保留牌子清单，强化督查检查力度，推动清理整治工作要求落细落实。

此外，广西完善“源头管理—严格审批—通报提醒”的动态管理机制，从建立准入机制、保障村级组织服务场所建设等方面加强常态化管理。强力推进下，村级组织服务场所恢复了原本的“清爽面貌”，村干部也能“轻装上阵”。

“减掉不必要的牌子，让基层干部能把时间和精力聚焦到谋发展、抓治理、促振兴、为民务实上，从而不断提高群众的满意度。”崇左市委组织部相关负责人说。

来宾市武宣县仙湖社区党支部书记、居委会主任江海涛告诉记者，仙湖社区先后清理了30余块牌子，并对各类机制的办公场所进行整合，腾出更多空间服务群众。如今，

仙湖社区党群服务中心80%的区域可供群众使用。“空间大了，群众也更愿意进来坐坐。”江海涛说。

“我们提倡‘一室多用’，鼓励村社区统筹整合党政群活动阵地，建设以党群服务中心为基本阵地的村级综合服务设施，打造‘一站式’‘一门式’的村级组织和工作机制服务阵地。”广西壮族自治区党委社会工作部相关负责人说。

“以前有的挂牌单位要求有独立的办公室，进一步压缩了村委会的空间。摘牌减负后，我们村将腾出的空间改造成农家书屋，成了村里许多孩子的好去处。”崇左市江州区驻濠湍镇仁良村第一书记陆斌说。

广西坚持源头治理，依法依规厘清村级组织权责边界，为村干部“减负松绑”。在玉林市博白县双旺镇大同村，村委会副主任卜声林拿出“村（社区）级事务清单”，讲起明确基层权责带来的变化：“该谁办、怎么办、一纸清单一目了然。有了制度硬约束，工作事项下派明显少了，也更加规范了。”

百色市德保县城关镇那造村党支部书记、村委会主任赵坚说，牌子挂上了，就要承担相应的表格填报和台账工作，占据了村干部大量的时间和精力。如今牌子少了，那造村干部定期深入各屯，全覆盖开展“乡村夜话”活动，面对面问需问计于民，先后记录群众诉求建议100余条，共计解决群众急难愁盼问题80余件。

“我们坚持大抓基层的鲜明导向，一方面不断充实基层力量，另一方面切实减轻基层干部负担，提高基层治理效能。”广西壮族自治区党委社会工作部相关负责人说。

日上三竿，熙熙攘攘；华灯初上，粤韵清音。一座历史老城如何在传承中创新？广西梧州骑楼城给出了自己的答案。

2024年11月，梧州骑楼修缮后重新开放，不少街坊邻居和外地游客慕名而来，只为一睹“中国骑楼城”的百年风华。街坊们看着眼前新旧交融的骑楼感叹：“仿佛一下子回到了过去，有一种既熟悉又陌生的惊艳感。”

梧州市历史文化研究会副会长彭志创介绍：“骑楼最大的特点在于‘骑’，一般坐落于街道两侧，上层是连片的住家，下层是长条形商铺，‘暑行不汗身，雨行不漏履’，兼具文化属性和实用属性。”

梧州骑楼城是岭南地区典型的近代建筑群，诞生之初就是中西合璧的建筑风格。现有骑楼街道22条，总长7公里，骑楼建筑560栋，最长的一条街超过2.5公里。然而，历经百年沧桑，这些骑楼建筑群一度面临墙体剥落、结构损坏等严重问题，原住居民纷纷流失，缺乏活力。

2020年开始，广西相关部门通过划定历史文化街区、确定历史建筑等，指导梧州市将城市更新与历史文化保护传承、文化旅游等有机融合。一系列旅游基础设施综合提升工程让梧州骑楼焕发新生，再现百年风华。

“熟悉又陌生”源于“修旧如旧”。梧州骑楼在修缮过程中以保护骑楼历史建筑、最大程度保留骑楼文化为原则，当地政府充分听取专家学者和旧街坊老邻居们的意见，对风化严重的骑楼外墙、瓦片、木构件等进行外观“微创手术式”修复。

工人们左手捧着骑楼老照片，右手拿着修复工具，

广西梧州骑楼城：留住老城烟火气

开辟文旅新空间

从工艺、材质等细节入手，对破损的石雕、木雕、铁环等骑楼装饰配件进行清洗复原，最大程度保留骑楼城原始风貌。

同时，此次修缮工程还针对骑楼城“电线横飞、排水不畅”等问题进行优化，排水、供电、供气等公共设施都有了显著提升，消防、安防等系统也进行了升级改造，百年骑楼又回到了清爽整洁的模样。据统计，梧州骑楼城保护更新项目共整治提升街区、广场、公共空间环境约5200平方米，提升骑楼风貌约13万平方米。

老城修缮既要“面子”，更要重“里子”。历史上的梧州骑楼城是商贸云集、金融繁忙的重要商业区，商品按类别集中经营，金融业及其配套产业按街道布局精心划分。“街道条条有特色，功能各不同”，规划清晰、作用明确是梧州骑楼城的精髓之一。

翻修不仅关注外立面修缮，还利用梧州骑楼城原有的整体空间布局，根据史料最大限度结合骑楼最初街道功能布局，融入现代休闲旅游需求，开辟了非遗传承区、仿古商铺区、休闲放松区、网红打卡点等，以骑楼城核心景观区为主线，完善岭南

文化主题灯光秀，形成“品、赏、听、探、逛、拍”为一体的梧州新经济地标和沉浸式岭南文旅新体验。梧州城以江水为界，河西是车水马龙高楼林立的现代都市，河东是宽街窄巷骑楼遍布的历史老城，因此梧州市常说：“一座骑楼半座城。”如今的“半座城”穿越百年时空，延续文脉、新旧共生，在留住老城烟火气和开辟文旅新空间中找到平衡点。