

贵州距离“市市通高铁”又进一步

■中国城市报记者 邢 灿

近日,新建盘州至兴义高速铁路(简称“盘兴高铁”)正式进入静态验收阶段,标志着该项目主体工程建设已基本完成。

静态验收是新建铁路工程竣工验收的重要环节,指在高铁不跑车的状况下,使用专业工具和仪器对新建高铁线路的主体、配套和辅助工程以及消防、环保、安全、卫生等设施进行全面检查,确认是否按设计完成且质量合格。

盘兴高铁是贵州省实现“市市通高铁”目标的最后一个项目,预计今年底建成通车。届时,贵州有望成为西部第2个、全国第12个“市市通高铁”的省份。

关键变量 如何重塑区域经济格局

“‘市市通高铁’是重塑贵州区域经济格局的关键变量。”贵州省社会科学院党委副书记、院长黄勇在接受中国城市报记者时表示,高铁的核心价值在于打破时空壁垒,推动要素高效流动。贵州“市市通高铁”的实现,将从多个层面重塑区域经济格局。

破解“末梢困境”,构建省内“1—2小时交通圈”。黄勇提到,此前,黔西南布依族苗族自治州(以下简称“黔西南州”)受限于交通条件,与贵阳、遵义等核心城市联系不够紧密。盘兴高铁通车后,将实现贵阳至兴义2小时内直达,这不仅让黔西南州彻底融入省内高铁主网络,更能串联起贵阳、遵义、六盘水、毕节等沿线市州,有力促进要素跨区域流动。

激活特色产业,推动“交

通+产业”深度融合。黄勇介绍,黔西南州拥有万峰林、马岭河峡谷等世界级旅游资源和薏仁米、茶叶等特色农产品。过去,这些产业受限于交通物流成本高、客源辐射范围窄,难以形成规模效应。“市市通高铁”将带来海量周末游、短途游客源,推动黔西南旅游从小众走向大众;同时,显著降低特色农产品运输成本,提升市场竞争力。

缩小区域差距,促进城乡融合发展。黄勇认为,贵州“市市通高铁”实现后,沿线乡镇的特色资源将更容易对接市场,比如兴义周边的乡村旅游、特色种植产业,可借助高铁吸引游客和投资,推动乡村振兴落地。此外,高铁还将提升沿线居民的出行便利性,间接促进公共服务均等化。

跳出一隅看全局。在中国物流学会特约研究员、中国交通运输协会快运物流分会副秘书长解筱文看来,贵州“市市通高铁”的实现,还将为全国区域协调发展注入新动能。

解筱文分析,“市市通高铁”将进一步强化西南地区交通网络的连通性,使贵州成为衔接珠三角、成渝双城经济圈与滇中地区的关键节点,加速贵州与东部沿海地区产业协作,推动珠三角电子信息、装备制造等产业向贵州梯度转移。同时,促进贵州生态旅游、绿色农产品通过高铁网络辐射全国,带动物流、商贸、文旅等产业链条的跨区域联动。

圆梦“市市通高铁”后,贵州哪些产业将迎来利好?西南财经大学中国金融研究院教授、西南财经大学西财智库主任汤继强认为,旅游业、特色农业、数字经济等有望率先获益。以数字经济为例,贵阳

大数据产业可通过高铁网络向各地延伸,黔东南、黔南等地可承接数据标注、边缘计算等环节,形成“核心研发在贵阳、配套环节在各地”的产业链分工,提升全省数字经济整体能级。

高铁建设 贵州何以跑出“加速度”

目前,全国共有10个省份实现了“市市通高铁”,分别为福建、安徽、江苏、江西、河北、广东、河南、湖南、湖北、广西等。

按既定建设周期,沈白高铁(沈阳至长白山)将于9月30日开通运营,届时辽宁将成为全国第11个、东北地区首个“市市通高铁”的省份;盘兴高铁预计今年底建成通车,贵州有望成为全国第12个、西部地区第2个“市市通高铁”的省份。

贵州地处云贵高原东麓,全省92.5%的面积为山地和丘陵,是全国唯一没有平原支撑的省份。“天无三日晴,地无三尺平”。贵州为何能领先一众经济大省实现“市市通高铁”?在受访专家看来,这背后有着多方面的原因。

贵州省社会科学院城市经济研究所所长、研究员李华红表示,一方面为了缩小东西部发展差距、不断深化西部大开发战略,就必须打通西部地区的交通脉络,而贵州作为西南连接华中、华南的枢纽,畅通其交通尤其是加快高铁建设就具有非常重要的现实意义;另一方面,贵州作为长江经济带的辐射区,完善其交通网络,对于打通南北、连接东西甚至连接“一带一路”的相关区域都至关重要。

“同时,为了巩固拓展脱贫攻坚成果,以高铁打破贵州山区的封闭状态、助力乡村振兴也是非常重要的战略举措。正因如此,国家对贵州的高铁基础设施建设也投入了大量的资金支持。与此同时,贵州省委、省政府也高度重视,且多年前就提出了‘市市通高铁’的目标,并举全省之力推动了项目的落地。”李华红说。

“这是国家战略与地方决心的双重驱动的结果。”汤继强提到,贵州是西部大开发、长江经济带等国家战略的重要节点,国家将其纳入全国高铁网络规划,给予政策倾斜和资金支持。同时,贵州省委、

省政府将高铁建设作为“突围发展”的核心抓手,举全省之力推进。

李华红在接受中国城市报记者采访时还提到,特殊的地理区位优势也是贵州高铁建设加速的“助推器”。贵州东接湖南、南邻广西、西连云南、北靠重庆和四川,是西南地区南下出海、北上成渝、东进长三角、西通云南至东盟的必经之地。正因如此,多条国家级的“八纵八横”高铁主干线交汇于贵州、交汇于贵阳,从而为相关支线网络的延伸奠定了基础。

在解筱文看来,贵州能在复杂地形下率先实现“市市通高铁”,在于国家战略支撑、技术突破、地方发展理念、内生需求驱动等多重因素的叠加。

以技术突破为例,汤继强表示,针对喀斯特地貌的溶洞、断层等难题,贵州高铁建设形成了一系列核心技术:盘兴高铁桥隧比达90.66%,在老鹰岩隧道等控制性工程中,创新采用微震监测、超前地质预报等技术,精准识别地质风险;贵南高铁穿越自然保护区时,通过“生态选线”实现零污染。这些技术突破使“不可能”变为“可能”。

多向发力 写好“后半篇文章”

“市市通高铁”不是终点,而是贵州迈向“高铁经济时代”的新起点。在黄勇看来,站在新的发展阶段,贵州高铁建设需要从“路网覆盖”向“提质增效、融合发展”转变。

黄勇认为,当前,贵州虽然实现了“市市通高铁”,但部分区域的路网密度仍有待提升,与周边省份的衔接也需加强。下一步,贵州应完善省内高铁环线,强化与周边省份的外联通道,形成“对内覆盖所有市州、对外连接周边省份主要经济区”的高铁网络,进一步巩固“区域枢纽”地位。

解筱文向中国城市报记者表达了相似的观点。他建议,加密区域路网,重点连接经济强县、重点产业园区和核心旅游景区,构建“干线+支线”的高效网络;强化内外联动,规划对接珠三角、长三角、成渝地区的快速通道,提升出省通道的通行效率,以及探索推进跨区域、规模化的高铁快运物流。

除了在“密”上发力外,“融”上也需要下功夫。

汤继强建议,推动高铁与产业的深度融合。在贵阳北、遵义南等枢纽建设高铁TOD综合体,整合商业、办公、物流功能,打造“站城一体”经济节点;依托高铁网络布局产业走廊,如沿沪昆高铁发展电子信息产业,沿贵广高铁发展绿色食品加工,提升高铁对产业的乘数效应。

在汤继强看来,构建高铁经济生态圈可作为重要发展方向。联动旅游、物流、数字经济等领域,推出“高铁+非遗”“高铁+冷链物流”“高铁+大数据”等融合产品,例如开通“万峰林号”旅游专列、建设高铁物流分拨中心,让高铁从“交通载体”升级为“经济生态平台”。

“高铁的终极价值是带动产业发展、促进经济转型。”黄勇认为,未来,贵州应重点深化“高铁+”融合发展,培育一批高铁经济带。通过“高铁+”融合,贵州将形成“沿线有产业、节点有集群”的高铁经济带,为区域经济高质量发展注入新活力。

比如“高铁+旅游”,以盘兴高铁、贵广高铁、渝贵高铁为依托,串联黔西南万峰林、遵义会议会址、黔东南千户苗寨、铜仁梵净山等核心旅游资源,推出“高铁旅游专线”“高铁旅游套餐”;同时,在高铁沿线布局旅游集散中心、特色民宿集群,延伸旅游产业链,推动旅游产业从“观光型”向“休闲度假型”转型。

黄勇还提到,随着“双碳”目标的推进和交通技术的迭代,贵州高铁建设还应聚焦“绿色低碳”和“技术升级”两大方向:

一方面推动绿色高铁建设,在高铁设计、施工、运营全流程融入绿色理念,比如采用环保建材、推广节能技术、优化线路设计减少对生态环境的破坏;同时,推进“新能源接驳”,在高铁车站周边推广新能源公交车、充电桩,减少碳排放。

另一方面,探索更高技术等级的铁路,随着国家“八纵八横”高铁网的完善,贵州可适时规划建设“时速350公里”的高铁线路,比如在“贵广高铁复线”“渝黔高铁复线”中采用更高标准,提升通行效率;同时,关注“磁悬浮”“智能高铁”等轨道交通新技术的发展,适时开展试点,推动贵州高铁技术从“跟跑”向“并跑、领跑”转变。



近日,在贵州省贵阳市,绿色的稻田、飞驰的高铁与村居民房构成一幅立体画卷。
人民视觉