

郑万铁路开工

特别报道

2015年11月2日 星期一
编辑 焦葵葵
美编 李永伟
校对 闫增旗



襄阳 古城再添新通道

“我们现在什么都不能说，许多事情还确定不下来，只能先做着再说。”

在襄阳采访郑万铁路筹备和建设情况时，这是记者听到最多的话。当地媒体亦被要求不进行大规模宣传报道，一切消息以官方发布为主，这是在采访之前绝对想象不到的情况。

然而，这一切只是表象，在平静的河流之下，暗潮涌动，一场“暗战”正悄然打响。

襄阳市地处鄂西北地区，素有“南船北马”“七省通衢”之称，史书记载“襄阳上流门户，北通汝洛，西带秦蜀，南遮湖广，东瞰吴越”，因其战略位置极为重要，历来为兵家必争之地。

蒙宋之战，襄阳被围城5年，于1273年被攻破，南宋失去最后屏障，败局已定。此后，蒙古大军以秋风扫落叶之势席卷江南，统一南北。这一历史背景被金庸运用在武侠小说《神雕侠侣》中，让更多的人知道了襄阳。

襄阳市地处南阳盆地边缘，与我省南阳市联系相当紧密。两地历史上多属一郡，每逢战争、灾难发生，双方人口流动频繁。行走在襄阳街头，只听口音，你不觉自己已到湖北境内，襄阳人与豫南人讲话极为相似。

“在我们襄阳，几乎每家都有河南亲戚，而且是近亲。”10月21日上午，当地一位资深媒体人士说。

得天独厚的地理条件，使襄阳在全国交通版图上占有重要位置。一条绵延三千里的汉江黄金水道，造就了襄阳历久弥新的商业文明；汉丹、襄渝、焦柳3条铁路过境，直到今天依然是襄阳最为突出的交通优势之一。

2008年，郑万铁路规划建设消息传出后，襄阳与本省另外两个城市就线路走向及站点设置争夺不断，一度到了白热化的程度。为避免矛盾升级，襄阳采取了只做不说的策略。记者到襄阳市发改委铁路办采访时，迎面看到的牌子让记者震惊不已——“蒙华 汉十 郑万铁路建设指挥部”。记者掌握到的可靠信息，汉十铁路、郑万铁路和蒙华煤运铁路将在年内相继开工建设，而另一条襄阳至桂林的高铁也已列入规划。

未来5年，襄阳市铁路建设投资将达到700亿元，新增铁路里程600公里。

这意味着襄阳市将形成以高速铁路、电气化铁路、重载铁路为主体的“三横三纵”的“米”字形铁路客货运输网络，实现东西南北方向全部通高铁，建成全国重要的高铁节点城市和连接武汉、中原、成渝、关中四大城市群的区域性铁路客货中转、集散、联运的重要枢纽，高铁密度将超越大多数省会城市，在全国地级城市中更是位居前列。

郑万铁路在襄阳设襄阳东津、南漳、保康3个站。据相关资料显示，郑万铁路通车后，襄阳到郑州只需一个半小时，到北京仅需4个小时，而目前襄阳到北京直达列车最快需要13个小时；南漳、保康两县不仅将告别没有铁路的历史，而且跨越式地进入高铁时代，对两地的经济带动不言而喻；郑万铁路与汉十铁路连通后，从武汉到重庆的时间，比现有的汉渝线要节约两个小时以上，形成“沪汉蓉”的新通道。

记者在襄阳采访时，一直问不出郑万铁路襄阳段具体动工时间，理由是“站点并未最终确定，一切还存在变数”。而当地媒体5月14日一篇报道称，“经过两天的连续作业，郑万铁路保康站DZ—BKCZ—001号钻点在该县后坪镇前坪村顺利完成钻探。此举标志着众人瞩目的郑万铁路建设在保康已正式拉开帷幕。”

襄阳东津站位于东津新区南中环以北、东内环与东中环之间，是汉十、郑万、襄桂3条铁路高速客运专线的共设车站，布局为9站台20线，是武汉至西安、太原经郑州至南宁、北京经郑州至重庆、武汉至重庆等4条高速铁路通道上的重要枢纽和节点。

东津镇有2800多年的历史，汉江从镇西侧流过，亦曾是汉江重要码头，唐代诗人孟浩然曾隐居于此。60岁的张思群和59岁的陈龙溯三代均是东津镇人，他们说：“东津当年繁华着呢，天天都有集市，而且一直坚持到现在。”

近年来，随着水运衰退，东津也失去了往日荣光。曾任东津镇东津社区居委会干部的陈龙告诉记者：“镇上群众对建

高铁站支持着呢，这是好事，肯定能带动东津镇的发展。”

据悉，襄阳市将同步建设高铁站线下综合交通配套工程，将其建设成为集高铁、城市轨道交通、长途客运、公交车、城市航站楼、出租车及社会车辆于一体的综合交通枢纽，实现多种交通方式的“零距离换乘”和无缝衔接。东津新区正在规划建设集汉江流域战略新兴产业培育基地、承接产业转移服务平台、枢纽型商业旅游服务中心、信息基础设施管理平台、复合型高铁综合体于一体的高铁新城。

东津，在不远的将来，有望重现昔日繁华。

据测算，未来5年，襄阳铁路建设将消耗水泥1500万吨、钢材200万吨，提供60万个就业岗位，对其他产业发展的间接带动作用难以精确计算。

以当地旅游业为例，襄阳游客接待量的六成成为中短途客人，在高铁开通后，来自北京、上海、广州等经济发达地区及河南、四川、重庆等相邻地区的游客将大幅度增加。高铁把长途客源变成了中短途客源，能成倍放大襄阳旅游的辐射能力。

“襄阳和平顶山就是亲戚嘛，郑万铁路开通后，我们串亲戚就更方便了。”当地一位政界人士笑称。他说，襄阳人都知道平顶山是一座新兴的工业城市，煤炭产业在全国占有重要地位。平顶山市委原书记田承忠曾任职襄阳市委书记，在他任职期间，有力地推动了两地的经贸往来。

这位政界人士亦坦承，“我们襄阳人的开放和创新

意识比不上平顶山人，举个简单例子，你们旅游部门每年都会到襄阳进行推介，特别是尧山宣传得很厉害。襄阳的山水不比尧山差，可是我们却很少宣传。高铁建设为襄阳提供了新的追赶机会，襄阳人绝不会错过这个机遇。”

目前，襄阳市正在推动与高铁体系有关的企业以及可能与高铁体系发生联系的企业深度参与国内高铁建设，相关部门已在制定和研究支持激励政策，帮助企业加速提升自主创新能力，加快转型升级步伐。

高铁时代大幕徐徐拉开，古城襄阳已迸发出嬗变力量。

高铁时代大幕徐徐拉开，古城襄阳已迸发出嬗变力量。

高铁时代大幕徐徐拉开，古城襄阳已迸发出嬗变力量。

高铁时代大幕徐徐拉开，古城襄阳已迸发出嬗变力量。

这是一座与鹰城同样迫切需要高铁的城市。万州地处长江中上游接合部、三峡库区腹地，因“万川毕汇、万商云集”而得名，是长江十大港口之一，从东汉建安二十一年置县至今，已有1800年历史。

万州的铁路建设史是一部“心酸史”，亦是万州人认为被逐渐边缘化的重要原因。新中国成立后至1997年，万州没有一寸铁路，似乎成了被铁路遗忘的角落。10月22日，万州区铁路建设领导小组办公室副主任刘顺明提出这段历史心酸不已：“那时候万州人去北京，要坐船两天两夜到武汉换乘火车，回来到武汉再换船，逆水到万州需要三天三夜。”

直至1997年10月31日，达州至万州铁路开工建设，才结束了万州没有铁路的历史。达万铁路于2002年10月建成开通货运，2004年开通客运。

2003年12月，宜昌至万州铁路开工建设，并于2010年12月底竣工通车。宜万铁路曾被称为我国铁路建设史上地质条件最为复杂、修建难度最大的铁路线。

达万、宜万线是目前万州仅有的两条建成铁路。

然而，我们有所不知的是，万州机场早在2003年5月29日就已经正式通航，目前已开通了万京、万沪、万蓉、万昆、万深、万宁、万厦等国内主要城市航线，机场年吞吐量达到60万人次；万州港是交通运输部和重庆市规划的长江干线主枢纽港，三峡库区蓄水后，成为永久性的深水良港，也是长江上游最大的深水港，货运吞吐量可达1500万吨，客运吞吐量可达1200万人次。

与航空和水运的快速发展相比，万州的铁路建设无疑是滞后的，严重影响着当地的社会发展。

其实在2005年渝利（重庆至利川）铁路立项之初，万州就全力争取其过境，最终大失所望，线路途经重庆数个区县，却与万州擦肩而过。渝利铁路是沪汉蓉快速客运通道的组成部分，于2008年12月29日开工，2013年6月30日全线贯通。

随后，万州区委、区政府提出了建设渝万城际铁路的思路，并开始全力争取。当时的政府曾言：“渝万城际铁路从争取到开工，历时近8年，几经波折，差点‘胎死腹中’，凝聚了几届市区领导、相关部门同志的心血。”

此后数年的重庆市“两会”，万州代表团反映强烈，要求修建高铁呼声不断。

经过不懈努力与争取，2011年3月份，原铁道部批复渝万城际铁路的初步设计，2012年12月正式启动。

渝万城际铁路正线全长247.8公里，为双线高速铁路，设计时速250公里/小时，项目总投资252.78亿元。其中万州段47.76公里，投资49.84亿元，全线共设7个车站，预计2016年底建成。

“对万州及库区而言，渝万城际铁路意义十分重大。”刘顺明说，“待其与郑万铁路联通后，万州将全面融入我国高铁骨干网。”

从区域观察，列入国家重点工程的渝万城际铁路，与成渝、成绵乐客运专线形成成渝经济区“T”字形骨架，是成渝地区

“我去过平顶山，你们的新城区很漂亮。”他说。

“我去过平顶山，你们的新城区很漂亮。”他说。



襄阳古护城河今貌 常洪涛摄

万州西山钟楼（资料图）



千年码头迎高铁

高速铁路网的主骨架线路之一，并与西成、成贵、沪昆、成渝客运专线一起构筑起西南地区客运专线网，为成渝经济区打造中国经济增长第四极提供有力支撑。放眼全国，渝万城际铁路是郑渝昆快速铁路大通道的重要组成部分，向北与陇海线、京广客运专线相连，向南与规划的渝昆铁路相接，是我国西南地区通往华中、华北、东北地区的便捷快速客运通道。

在渝万城际铁路建设的同时，郑万铁路也提上了日程。

“不修郑万铁路，渝万城际铁路就是一条断头路。”刘顺明说。

郑万铁路和渝万城际铁路全部贯通后，万州至郑州列车运行时间将缩短为4小时。郑万铁路建成后，通过万州—郑州铁路至北京全长约1500公里，动车运行时间将由原先的约30个小时缩短至8小时左右。

“万州与河南相距虽远，我们之间却有很亲密的关系，万州人吃的面粉、黄豆都是河南的。郑万铁路建成后，对两地的经贸往来起着难以估量的作用。”刘顺明说。

万州已经开始为高铁时代到来做准备，在当地网站上有这样一篇文章《郑万铁路要来，万州要提前5年做好准备》，文中说：“郑州至襄阳段建设工期4年，襄阳至万州段建设工期6年，也就是说作为三峡旅游集散地的万州，需至少提前5年规划城市发展，提高万州市民自身素质，提高公共服务水平，为迎接外地游客做好充分准备！”

从城区往北，跨过长江，大约5公里路程，就来到万州北站建设工地。万州北站已于2015年4月17日开工，车站总规模为3站台8线，同时预留4台9线。万州北站作为渝万铁路万州地区站点，预留了郑万线、渝西线、达万城际的接入条件，并建设南北广场、长途客运站、轨道交通站以及公交枢纽站等相关基础设施。

在工地上，我们碰到了来自河南商丘的吊车师傅刘秋启。面对我们的采访，他显得有些羞涩。“高铁当然好了，以后回家多方便啊。”他说。

据悉，郑万铁路在万州境内工程正式开工时间定于12月底。万州的高铁建设雄心远不止于此。按照国家规划，将修建从西安经过安康到万州的高铁，以及从达州经开江、开县到万州的高铁。这几条高铁如能建成的话，就会形成渝万、郑万、万州经襄阳到武汉、西安到万州、达州到万州的至少五条高铁汇聚万州的局面。

万州城区，路窄、坡陡、弯急，对司机的驾驶水平是极大的考验。三峡大坝建成后，这个城市有一半被淹在了水下。当天下午，26岁的出租车司机蔡军得知我们是河南人后，他笑着说：“你们河南人说坐着高铁到重庆吃火锅，我们万州人说到重庆吃早餐。”下车时，他又加上一句，“高铁修好后，你们一定到万州来耍，这里也有许多好玩的。”

在一个平常的拐角处，记者看见了万达影院。万达的布局在全国城市中是有选择性的，这也在某些方面证明了万州所蕴藏着的潜力。

高铁，或许能够唤醒这座沉睡多年的码头，让她重新焕发出动人的风采。

（本版稿件均由本报记者常洪涛采访）



重庆

郑万铁路补短板

长江滚滚，嘉陵悠悠。因嘉陵江古称“渝水”，故重庆简称“渝”。北宋崇宁元年（1102年），渝州改称为恭州。南宋淳熙十六年（1189年）正月，孝宗之子赵惇先封恭王，二月即帝位为宋光宗皇帝，称为“双重喜庆”，遂升恭州为重庆府，重庆由此而得名。

1997年，重庆成为中国的第四个直辖市。之后，它在以令人不可思议的高速“变脸”：城市以每年25平方公里的速度迅速扩展，人口以每年40万到60万的速度向城市化过渡。如今的重庆是中国西部地区唯一的直辖市，是国家五大中心城市之一，也是国家定位的长江上游地区经济中心、长江经济带重要支撑、“一带一路”重要节点、国家重要的现代制造业基地和西南地区综合交通枢纽，在全国经济发展版图中具有重要地位。

交通是重庆快速发展的重要支撑，而铁路是其中的关键一环。

在重庆市交通委员会网站上，关于铁路的条文写道：“十二五”以来，相继建成渝利铁路、南涪铁路等7个项目，新增里程402公里，全市铁路运营总里程达到1774公里，路网密度2.15公里/百平方公里，高于全国平均水平。开通“渝新欧”国际货运专列和重庆至广州、深圳等沿海城市的货运五定班列，实现海陆联运、国际直达。成渝客专、渝黔铁路等一批重大项目加快建设，目前在建里程约1000公里，重庆西站、北站、沙坪坝站等枢纽工程建设顺利。

然而在业内人士看来，通道不够、等级偏低、货强客弱也是重庆铁路现状的真实写照。

2014年5月份，有热心市民写信给重庆市政府，直陈铁路已成为重庆发展的短板，用词相当犀利，信中说：“重庆主城始发列车仅为成都、西安的60%，重庆和川东人外出经常要到成都、西安或武汉换乘。国内多数财经刊物始发列车数将城市分成四个等级：北、上、广为全国中心城市；深圳、成都、西安、天津等八个城市被列为区域性中心城市；而太原、重庆等三十个城市被列为省域性中心城市。打造西部综合交通枢纽，铁路是关键。渴望重庆市领导和相关部门能像四川前几年抢抓铁路工作的热情、干劲来抓紧重庆铁路建设。”

重庆市发改委回复说：“重庆始发终到列车相对较少，主要受制于对外通道少、车站规模和能力不足。我市正在抓紧建设兰渝、渝黔新线、郑渝、成渝客专，以及重庆北站扩能、重庆西站等站线。随着这些项目近几年陆续建成投入使用，重庆铁路交通面貌会大为改观。”

今年5月7日，重庆市政府组织召开了全市铁路建设工作会议，要求确保今年铁路建设各项任务顺利完成，实现“十二五”规划圆满收官。

在这次会议上，郑万铁路建设被着重强调：“当前重中之重任务就是要切实做好郑万铁路、枢纽东环线项目前期工作，确保今年底开工建设，并加快在建1000公里等项目建设，确保年内建成一批，新增运营里程155公里。”

重庆市交通委员会铁路处秦健说：“目前在建的渝万城际铁路以及年底要动工的郑万铁路其实都是郑渝昆高铁的一部分，渝昆高铁初步设计700公里，前期预研工作已经展开，预计



重庆黄金双子塔（资料图）

2016年动工建设。郑渝昆高铁全线通车后，西南地区同中原地区的联系将更加紧密。

渝昆高速铁路建成后，将成为重庆对外出口的大通道，支撑重庆成为向东盟—湄公河流域实行大开放、大合作的窗口城市。东南亚是重庆汽车产品和机械制造业的传统市场，重庆作为大西南地区最大的中心城市，将承担该地区面向东盟—湄公河流域的区域经济合作的重要战略据点城市的职能，渝昆铁路将成为实现这一战略目标的重大动脉。

据重庆市有关部门数据：铁路建设的目标是：2020年要实现“1小时成都、8小时北京、10小时上海”；到2030年，基本实现县县通铁路，高铁3小时到达周边省会城市，6小时到达北京、上海、广州和海口；并形成货运骨干网络，货运枢纽站场与千亿级工业总产值园区通过支线铁路连接，年货运量百万吨级的企业通过铁路专用线连接，与公路、长江水运等形成高效多式联运体系。

或许是这几年重庆市铁路建设力度太大，普通市民经常会搞混几条线路。

记者对一名出租车司机解释了好久郑万铁路的走向，他才恍然大悟说：“那去你们河南的少林寺就方便多了。”

王旭光是我市叶县人，2010年到重庆大学读研究生。从家到学校，他要到平顶山站或平顶山西站乘火车，每次都需要十五个小时才能到重庆。

“郑万铁路要是修好了，从平顶山到重庆只需要4个小时，太方便了。”他说。

毕业后，王旭光去了另外一个城市工作。“重庆是一个每天都在变化的城市，有很强的创新精神，有许多东西让人留恋，我想坐高铁再回去看看。”他说。

2009年，常城从河南安阳到重庆读大学，毕业后他留在了这座城市。从大学起，他就一直在关注郑万铁路的进展情况。“从重庆回家，要坐20多个小时火车。开车回去，需要1天半时间。坐飞机吧，机场离城区又太远。高铁通车后，我回家最多5个小时。”常城说。

“我去过平顶山，你们的新城区很漂亮。”他说。

“我去过平顶山，你们的新城区很漂亮。”他说。