



崇左南站。

列车在南凭高铁南崇段上一路飞驰。

# 西南疆国门崇左 进入“高铁时代”

□ 左江日报社记者 蒋欣欣 宋英娇



12月5日,乘客登上首发列车。

12月5日,南宁至凭祥高铁南宁至崇左段(以下简称“南凭高铁南崇段”)开通运营,至此,革命老区、民族地区、边疆地区崇左进入“高铁时代”,广西沿边的防城港、百色、崇左3市全部接入全国高铁网。

党的十八大以来,习近平总书记赋予广西“构建面向东盟的国际大通道,打造西南中南地区开放发展新的战略支点,形成21世纪海上丝绸之路和丝绸之路经济带有机衔接的重要门户”“三大定位”新使命。崇左是中国面向东盟开放合作的前沿城市,是西部陆海新通道的重要节点城市,是中国通往东盟国家最便捷的陆路大通道。南凭高铁对广西深入贯彻落实“三大定位”新使命、奋力开创新时代壮美广西建设新局面具有重要意义。

南凭高铁于2018年12月开工建设,是广西全额投资建设的首条高速铁路。按照广西“市

市通高铁”方案,南凭高铁南崇段采用“区市共建”模式筹措资金,崇左筹资16.07亿元,任务繁重、压力巨大。面对压力,崇左市各级各部门各尽所能,给予大力支持。

“从刚进场开始,崇左市委、市政府主要领导多次到工地调研,帮助我们解决问题。”广西南崇铁路有限责任公司副总经理、总工程师曹波说,崇左人民对高铁的期盼,对建设者来说既是动力,又是压力。

面对喀斯特地貌带来的复杂地质考验,建设者们迎难而上,实现多个突破:

在修建过程中,采用在广西较为新颖的岩溶隧道解决方案建设汪庄隧道;用盾构法建设留村隧道,建成广西首条高铁盾构隧道,建立起广西大直径盾构技术标准体系;用计算机模拟计算获得危岩落石落下的轨迹和冲击能量的权威数据,引入地震预警监测系统保障项目建设和运行安全;坚持环境选线、生态选线,修建中绕避了自然保护区核心区、缓冲区和环境敏感点,最大限度减少对基本农田的占用。

“无论是先进技术的运用还是建设管理模

式,南凭高铁南崇段为后续广西及其他地方自主投资建设高铁项目提供了经验借鉴。”曹波说。

全长121公里的南凭高铁南崇段,途经南宁市、崇左市,设计时速250公里,共设南宁、吴圩机场、扶绥南、渠旧南、崇左南5座车站,其中南宁站为既有车站,渠旧南站为预留车站,其他为新建车站。开通运营初期,铁路部门安排开行动车组列车5对,南宁站到吴圩机场站15分钟可达,南宁站至崇左南站52分钟可达。

其中,吴圩机场站是广西首个连通机场的高铁站,游客真正实现了打“动的”去坐飞机。

高铁不仅拉近了时空距离,还呈现出无限商机。

乘坐动车组到崇左,成为游客出行的新选择。南凭高铁南崇段开通运营后的首个周末便迎来客流小高峰,客流量较平时上升了64%。

值得关注的是,崇左至凭祥段已全面开工建设,预计2025年开通运营。届时,中国通往东盟国家的陆路大通道将更快速、更便捷。

“崇左从交通‘末梢’跃升为国家重要枢纽。”广西社会科学院社会学研究所所长姚华说,南凭高铁必将推动崇左加快融入新发展格局,在构建更紧密的中国—东盟命运共同体中发挥更重要的作用。

(本版图片除署名外,由左江日报社记者宋英娇、方秋丽、林耀群、班思义、胡珊珊、冯敏玲 摄)

列车沿途风景。



列车在南凭高铁南崇段上行驶。



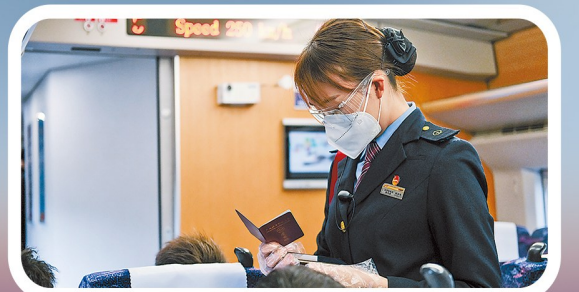
扶绥南站。 思东琴 摄



12月5日,市民乘坐首发列车。



12月5日,首发列车上,乘客合影留念。



列车员在车厢内为旅客提供服务。