

# 西十高铁 今日开通

# 穿秦岭 通秦楚 武汉与西安两大枢纽“牵手”

## 关中与江汉两大平原 近了

■长江日报记者刘晨玮 通讯员刘爱理

武汉倚江汉平原,西安坐拥关中原,两座直线距离不过600多公里的城市,却因中间横亘的巍巍秦岭,长久以来让人觉得遥远。

过去,从武汉到西安,高铁最快也要3小时42分钟。6月30日西十高铁开通运营,7月1日铁路三季度调图后,两地间最快运行时间将压缩至2小时41分钟。

减掉的1小时零1分钟,削去的是横亘在人们心理上的那道坎。从此,“说走就走”成为常态,“多留一晚”变成日常,关中和江汉两大平原的心理距离被改写。

### 减1小时 当日往返成为可能,催生“秦楚旅游圈”

晨光漫过秦岭群峰,层叠的山脊被染成深浅交错的青黛与金黄。列车从隧道中钻出,长桥凌空飞架于深谷之上,一道弧线将散落的山峦串成风景,也拉近了武汉与西安的时空距离。

如今,“早吃热干面、午嚼羊油馍”已不再是宣传语里的浪漫想象。武汉市民刘琦对此感触颇深,他早就列好了详细的美食攻略,“泡油糕、浆水鱼、玉米糍粑”,打算暑假带着父母和孩子来一场说走就走的旅行。

对不少游客而言,跨省探亲、打卡美食,完全可以做到“朝发夕归”。在武汉工作多年的西安人李先生说:“找个周末,我就可以回趟老家西安了。”

这种“心理距离的消失”正在催生真正的“秦楚旅游圈”。武当山景区率先迈出步子,加入陕西关中“畅游年卡”权益体系;湖北超百家景区明确为陕西游客提供免费或折扣福利。

西十高铁入鄂第一站鄠西,夹鄠乡沙窝村村民自启香正忙着升级改造自家民宿,迎接即将而来的西北客人。7年前她成了村里首批开民宿的人,最火时一年纯收入超过5万元。

“高铁开通后肯定有得忙”,她说,“得先准备起来。”在她看来,更近的距离意味着西安游客周五晚上就能住进她的民宿,周日从容返回。多一个夜晚的停留带来的消费增量,远比匆匆而过更为可观。

目前,湖北已推出30余个陕西人鄂旅行团,预计组团游客将突破2万人次;陕西省同样推出多项惠民举措,希望借由高铁线连接华中乃至长三角、珠三角客源市场。

时空距离被缩短,文旅的想象空间由此打开。三秦大地与荆楚万物有了更多被看见的可能。这是高铁带给双方的第一份礼物:客源互送、品牌共兴,以及无需纠结的轻松往返。

### 减1小时 产业科技密集联动,从“隔山相望”变成“门对门”协作

关中原,承载着周秦汉唐的厚重历史,也是西部科教资源最密集的区域之一,装备制造与航空航天实力雄厚,“硬科技”概念正是从这里走向全国;江汉平原,浸润着荆楚千年的灵秀,以长江与汉江交汇处的富饶土地滋养着中部最大的整车制造和零部件产业集群,九省通衢的武汉则是中部地区科教与创新的核心枢纽。

武汉和西安,两座城市高校林立、科研人才密集,硬科技产业发达,在中国创新版图上分量极重。过去,两地科研人员交流受制于漫长的路途,合作往往停留在“一年互访几次”的频率;今后,“减1小时”让“上午在光谷开会,下午在西安高新区做实验”成为日常。

长江高端智库联盟秘书长、湖北省社科院研究员秦尊文认为,从区域发展视角来看,两座科教大市的智力资源将沿着这条高铁线高频流动,跨省通衢式的科研协同将极大释放创新潜能。

在产业端,变化更为深刻。西十高铁穿过的,不仅是一道秦岭,更是一条从西安出发,经十堰、襄阳到武汉的汽车产业走廊。在这条走廊上,西安聚集着陕汽、比亚迪等整车龙头与法士特等零部件巨头,十堰是东风商用车的大本营,襄阳承载着东风乘用车与轻商用车产能,武汉则是东风集团总部及新能源与智能网联汽车研发的前哨阵地。高铁的开通,正在让这些走廊上的产业链从“分段运行”走向“全链贯通”。

具体的变化已经发生。十堰腾跃汽车零部件有限公司生产部总经理张世军最近正忙着梳理下半年订单。公司与陕西重型汽车、陕汽集团商用车等大企业合作十多年,过去包货车跑陕西送货“路上至少半天”,有时货要催急,销售人员扛着产品坐火车“晚上走、早上到”。西十高铁开通后,过夜奔波变成“早上出发、上午交货”的从容,供应链响应速度从天提升到小时级别。

今年1月,东风商用车D600智慧工厂在十堰投产,多数原料来自浙江、武汉、陕西等地。生产管理科科长陶山说:“西十高铁开通后,物料会更快到达十堰,也方便产品发往全国。”

高铁开通前夕,十堰市陕西商会成立,提出抢抓高铁经济红利,打造西十经济发展共同体。一小时交通圈,把西安与十堰拉入同城化产业圈。西安玛珂新材料科技股份有限公司正谋划建设常驻十堰技术服务团队,针对东风系车企提供一站式技术服务。

产业链上下游从“隔山相望”变成“门对门”协作,这是高铁带给双方的第二重机遇。

### 减1小时 把医疗资源串成一张网,山区百姓的就医路越走越宽

在被山崖和沟壑包裹的秦巴山区,乡亲们衡量好日子标准很具体。其中一件,是“看病不犯难”。就在本月,商洛市商南县医院与十堰市人民医院签订航空医疗救护联盟协议,急救重症转运迈入“空中快车道”。秦巴山区儿科联盟也在十堰成立,由综合实力位居全国地市级医院前列的十堰太和医院儿童医疗中心牵头,构建全域覆盖、多级联动的儿科医疗协作网络。

片区医疗资源互动由来已久。商洛和十堰相距200多公里,过去不少当地居民习惯到十堰就医。两年前,太和医院跨省帮扶商洛市人民医院建起肿瘤科,如今群众在山本地参加高危人群筛查,早诊率大幅提高;通过绿色转诊通道,疑难病例第一时间转入太和医院,资源利用率进一步提升。

西十高铁改变的,不仅是十堰与商洛的“半小时就医圈”,更让关中西部城市群与长江中游城市群的医疗资源实现“半日共享”:西安的疑难重症诊疗优势,武汉的顶尖医学资源,都将沿着高铁线向沿线辐射。一条高铁把医疗资源串成一张网,山区百姓的就医路越走越宽。

这是高铁带给双方的第三份厚礼:让“看病远”变成“身边近”。曾经,两大平原隔着崇山峻岭各自发展,产业与民生困于路途遥远。如今,高铁在隧道穿行,巍巍秦岭不再是屏障,而是风景:人才、资金、技术、信息,沿着这条钢铁动脉奔涌交汇。

西安至十堰高速铁路将于6月30日开通运营,

西安至武汉高速铁路通道全线贯通,

武汉、西安两地间最快2小时41分钟可达。

西十高铁起自西安东站,

途经陕西省西安市、商洛市及湖北省十堰市,

接入已建成投用的武汉至十堰高铁十堰东站。

依托这条高铁大动脉,

一条连接“西安—商洛—十堰—武汉”的“秦楚快线”由此成型。

未来随着运营不断优化,

这条线路有望像城际快线一样开行,

关中原城市群与长江中游城市群的联系将更加紧密。

西安

商洛

时速350公里的“山地地铁”

线路正线长256.9公里

全线42座隧道 62座桥

桥隧比超90%

**西安东至汉口**  
首发车 G3966次  
运行时间3小时26分  
汉口至西安东 G3967次  
运行时间3小时24分

6月30日

**西安东至汉口 G412次**  
运行时间2小时41分  
汉口至西安东 G3925次  
运行时间2小时57分

7月1日起

秦岭马白山隧道  
全长22.9公里  
最大埋深超过620米  
目前国内已贯通的最长高铁隧道

天竺山一号隧道  
全长14.742公里  
最大埋深约690米  
全线重难点控制性工程和I级高风险隧道

## 朝秦暮楚之地 活了

长江日报记者刘海峰

秦岭苍苍,八百里横亘中国腹地,是南北地理的分界线,也是一道千年不移的天然屏障。

秦岭南麓的商洛,被这座大山完整拥入怀中,山水至美,却也因此长久地困于深幽。大禹治水的足迹、仓颉造字的灵光、商鞅的封地、商山四皓的隐逸,都曾在这片土地上生发,却始终隔着层峦叠嶂,与外界相望而难及。

贾平凹说“秦岭最美是商洛”,可这份美,过去多半只能靠跋涉山水去换取。

西十高铁开通之际,6月28日,长江日报记者乘G4069次试验列车,从十堰市鄠西站抵达商洛市漫川关站。当列车以350公里的时速呼啸着钻入秦岭腹地,千年“朝秦暮楚”之地商洛,一跃成为通衢的节点。沉寂的山水这回真的活了。

### 一把秦岭大锁,锁住“朝秦暮楚”之地两千多年

西十高铁入鄂第一站,漫川关站。这是西十高铁全线唯一的锁匙站,站房青灰色调,一排排木色格窗,像极了骡马古道往来船只的船篷。

漫川关自古便是水旱码头,商旅要道,南通吴楚,北连秦晋,“朝秦暮楚”这一成语便因此地而来。

春秋时期,这里属于蛮子国。公元前690年左右,楚为御秦,在漫川西北的石门天竺置“方城”,始设关卡。商洛市山阳县党史志研究室原主任李刚说。

战国时秦楚争雄,漫川关为兵家要冲。晨为秦占,百姓旗衣礼言尽从秦;暮归楚地,则风俗言语悉易为楚。“朝秦暮楚”之典,由此而生。

特殊的地理位置,使漫川关成为兵家必争之地。南宋时期,这里是宋金反复争夺的战场;明朝年间,卢象昇与陈奇瑜曾在此合围李自成;1932年,红四方面军在此血战突围,打响关平存亡的漫川关战役,书写下革命史上的壮烈一页。

两千多年来,秦岭始终一把大锁,阻隔人们前行的脚步。唐代诗人贾岛路过山阳县所写《山行》诗云:“一山未了一山迎,百里都无半里平,最是老僧遥指处,止堪图画不堪行。”元和十四年正月,唐肃宗大赦天下,赦免因被贬朝洛,翻越苍苍秦岭时风雪迷途,马不能前,挥笔写下“云横秦岭家何在?雪拥蓝关马不前”的千古绝唱。

到了近现代,穿行秦岭依旧艰难险阻。《山阳县志》载:“樵莽荒秽,交通闭塞。商洛籍作家贾平凹曾回忆,20多岁时在西安上学,“从早上五六点就去搭车,赶到西安就下午五六点了,一天的山路。那个时候没有隧道,路都盘山”。他在散文里写翻越秦岭的盘山路:“车”吭唧唧在盘山路上摇晃,头就发昏,不一会儿有人驾车,前边的人趴在窗口呕吐,风把脏物吹到后边窗里”。

### 水陆并进数百年,商洛人深知自己仍在“盘山”

巍巍秦岭,千年并未浇灭人们征服的决心。先祖们辟路蓝缕,水陆并进,在大山里闯出了一条生存之道。

清代,先民们在秦岭南麓开凿金河水运。漫川关借此舟楫之利,发展为“南通吴楚,北连秦晋”的水旱码头,被誉为“小汉口”。《山阳县志》以“水旱码头,货物山积”描绘其繁荣景象;南方茶叶丝绸在此转运北上,北方盐、棉等土产则装船南下。各地商贾聚集于此,建起百余个会馆与商号,呈现“十户九商”的盛景。“如今留存下来的会馆、武商会馆等遗址,仍在见证着当年的繁华。”

漫川关镇文化站长周孝军介绍,这条古道连接长安与荆襄,水陆两路在丹凤龙驹寨交汇,曾是秦国经略南国的战略通道。它名气不如茶马古道,却底蕴深厚。唐代有200余位文人墨客留此留诗,故获赠“商山诗路”;及至明清,依然商贾络绎,往来不绝。

进入20世纪,现代交通打开了秦岭山门。1936年,陕西首条公路西柞公路通车,汽车驶入商洛,但砂石盘山道难行,翻越秦岭仍需大半天。此后数十年,道路几经改造,却难解商洛“被困”之困。直到2007年商洛首条高速公路,2012年在省率先实现“县县通高速”,赴西安终于缩短至两小时。但商洛人清楚,高速公路依然在翻山,秦岭的脊背仍横亘在前。

公路有了,铁路却迟迟未能成网。2000年西康铁路让商洛部分县区通了火车,2004年宁西铁路通车,商州人终于能坐火车直达西安。然而,去武汉仍需绕行十个小时。至于高铁梦,在每一个商洛人的心底,已经埋了太久太久。

### 350公里时速贯通秦岭,山城告别“地理终点”开新局

西十高铁开通,对商洛人来说,圆了梦。27岁的武汉女孩江钰盼了整整3年。她在商洛工作,男友在西安。“武汉到商洛,坐高铁要从郑州、西安绕道,没有直达车,单程七八个小时,开车走福银高速,也要七个多小时。”江钰坦言,过去几年,每次穿越秦岭的连绵隧道和深山老林,那种漂泊感就强烈了。

如今,离西安最近的站点就是商洛西站,高铁开通后半个小时可达,回武汉老家更是缩短到了两个小时。“对我来说,这条线路让我和家人、家人的距离更近了。”

商洛西站旁下赵塬社区的居民李桂英也算了一笔暖心账:高铁通车后,在西安打工的子女下班就能回家,她去西安看病也能当日往返。而且村子离高铁站极近,游客下车即可进村采摘果蔬,这让她的生活更便利了。

高铁不仅改变了个人生活,更按下了城市发展的快进键。商洛市政府提前布局,提出打造“1+5”高铁经济圈,重点培育康养、赛事等新业态。6月16日高铁试运行当天,商洛市商州区区长带队赴武汉送上“见面礼”:凭到商州的高铁票可免辖区景区门票、享食宿折扣。

借由这条高铁,商洛不仅融入了区域协同的版图,更迎来了自身资源变现、产业突围的开局时刻,这座秦岭山城终于“活了”。

图片由AI生成 设计 陈昌