

一条高铁线“点燃”浙西经济新引擎

◎记者 罗曼琳 通讯员 姜梦颖

12月26日上午9时16分,当首趟始发列车C3132次从衢州西站开出,标志着杭衢高铁正式开通运营,长三角城际快速交通网再添新动脉。这条设计时速350公里,正线全长约131公里的交通大动脉,通过衔接九景衢铁路,使常山、开化两个山区县进入“高铁时代”,实现了衢州“县县通高铁”的目标。



这一刻,常山人民期盼多年的“高铁梦”终于成真。这座浙西小城正式迈入“高铁时代”,融入全国高铁“朋友圈”。从清晨的常山到午后的西湖,从山区小城到长三角城市群,这条钢铁大动脉正在重新定义常山的时空坐标。

▲杭衢高铁开通

串联“千年脉”： 古道江波铺就时代进阶路

交通,始终是常山发展的脉络,更镌刻着这座城市追赶时代的脚步。回望千年,常山的交通发展史,早已在水与路的交织中徐徐展开。地处钱塘江上游的常山,常山港穿流县境,自古便有“两浙首站,八省通衢”之称,特定的地理位置让这里从南宋起就成为水陆交通要冲,水陆转运、舟车汇集,常山港沿岸古渡口与商埠密布,商贾云集尽显繁盛。

翻开史册,常山的水路繁华清晰可辨。明朝县志记载,三江、招贤、紫港等8个渡口如星辰散落浙西边陲,其中招贤渡既是通府驿递的咽喉,更是商贾眼中的黄金水道。挑夫号子与船夫吆喝交织,见证着行人往来与商船兴衰。到了光绪年间,古渡更盛,“二十二处渡口如血脉串联,商船云集,灯火彻夜不熄”“日望金川千张帆,夜见沿岸万盏灯”的盛景,成为一代常山人的集体记忆。

除了水路,常山古道亦因商贸而兴。据旧志记载,常山境内主要古道有5条,总长230里,另有10多条古道与邻县相通。其中保存较完整的常玉古道,自常山城西起,过白石、经草坪出省境至玉山,八十里路程中四十里坐落常山境内,每一步都踏着历史回响。南宋以来,这里便成为江南脉搏,“江(赣)、闽、楚、粤、滇、黔、川、蜀之远,上达京师、下自上而下者无不道经于此”。草萍和太平桥旁仍矗立着刻有“八省通衢要隘”“两浙雄镇”的古朴石牌坊,默默诉说着当年的交通荣光。

时光流转,常山交通追赶时代的脚步从未停歇,逐步从传统走向现代。民国十七年,江西广丰人俞应麟修建常玉公路,开创浙赣边区公路交通之先河;民国十九年12月,衢(州)常(山)公路建成通车,打破了传统交通的桎梏。不过直至解放前夕,常山对外连通的公路仅有4条,总长73.52公里,出行不便仍是制约发展的瓶颈。

新中国成立后,常山交通迎来快速升级。1950年12月,紫港浮桥恢复通行;1955年,常芳公路动工并于次年6月通车,随后,溪(口)江(山)公路、中坊至球川公路、常玉公路全线修复通车……公路网络持续优化,让常山人的出行日渐舒心。进入21世纪,高速公路崛起更让山城融入广袤天地:2003年9月,杭金衢高速公路常山段建成通车,填补了常山无高速公路的空白,使这座山城直接融入全省四小时交



▲金川大桥-浮桥

通篇;此后,黄衢南高速、杭新景高速相继贯通,县境内公路主骨架基本形成,农村公路蜿蜒延伸至山间村落,“家门口上高速”成为常山人民触手可及的现实。

铁路时代的到来,更让常山交通能级实现质的飞跃。2007年9月28日,锣鼓震天、彩旗飘扬,衢常铁路正式通车,45公里蜿蜒的钢铁动脉将衢州与常山紧紧相拥,宣告常山“火车时代”的到来。列车隆隆向前,穿过招贤古镇的袅袅炊烟,在阁底村的竹林间留下悠长笛鸣,载着常山人民的世纪梦想前行。

2017年12月28日,衢九(九景衢)铁路正式开通运营,常山迈入“动车时代”——从常山出发,到开化最快仅需11分钟,到衢州最快18分钟,到婺源44分钟,到黄山1小时10分钟,到景德镇1小时15分钟……时空距离被大幅压缩,常山与周边城市的联系愈发紧密。

从招贤古渡的木船摇橹,到高铁轨道上的流线型列车;从古道上的蹄痕累累,到高速公路上的车流不息;从浮桥的烟雨朦胧,到动车的平稳飞驰,常山交通的每一次跨越,都镌刻着时代的进步,承载着常山人对美好生活的向往。陈先生回忆道:“以前去杭川天不亮就要出发,坐大巴转火车,折腾大半天才能到。”而如今,杭衢高铁正式开通,常山至杭州最快仅需93分钟,至上海缩短至3小时以内,彻底终结了“远在深山”的交通困境,也让常山交通迈入了崭新的高铁纪元。

杭衢高铁的贯通,绝非一条普通交通线的延伸,更是一条承载浙西人民期盼的共同富裕康庄大道。这条正线全长约131公里的“直线通道”,彻底重塑了浙西发展格局,将常山、建德、龙游、衢州等沿线城市精准纳入杭州、上海“生活圈”。列车飞驰间,不仅拉近了城市间的时空距离,更激活了区域经济活力、推动了产业升级,唤醒了常山“快运之乡”的物流潜能,为浙江共同富裕示范区建设注入了强劲动力。回望千年,物流运输始终是常山发展的核心脉络,而高铁的到来,让这份传承千年的物流基因在新时代焕发新生。

千年前的常山,水运是物流发展的绝对主力。作为商帮逐利的“风水宝地”,常山港丰水期时,三四十吨大船可昂首破浪,成为江浙与内地物资中转的关键枢纽。当时,物资溯钱塘江而上至常山起岸,经常玉旱路运至玉山,再沿信江分销各地。据1985年版《玉山县志》记载,清末民初,广东、湖北等省及江西内地运往浙江的大米、锡、蜡等物资每年不下三四十万石,而景德镇瓷器、抚州夏布等土特产品也经此中转水运至沪杭销往其他城市。除了水运,陆上物流则依托古道铺就的“商贸大网”,战国时期兴起的常山璞信古道便是其中一条商贸要道,微商运盐、茶叶、山货往返杭州经于此,玉山纸砚、浮梁茶叶等物资沿古道流通,让球川成为远近闻名的边际商贸重地,也引得明末清初文学家李渔留下“鸟道羊肠信不虚,路才容足更无余”的名句。

时光流转,古道骡马铜铃渐寂,钢铁巨龙轰鸣而至。衢常铁路的建设,首次打破了中国民资进入铁路基础设施建设的限制,它是新中国成立以来大陆第一条民资参建的铁路,具有里程碑式的意义。如

今杭衢高铁的运营,更是让这份优势再度升级。地处浙闽赣皖四省九市之交的常山,正借高铁东风将区位优势转化为发展优势,全力打造四省边际“快运之乡”。高铁的快速通行能力大幅提升了农产品、特色商品流通效率,让常山地方美食快速直达长三角餐桌。县交通运输局党委书记、局长何小建表示,打造“快运之乡”既是推动产业升级、降本增效的经济工程,更是提升区域枢纽能级、夯实“浙西新门户”支撑的战略举措。目前,常山正加速完善县乡村三级物流体系。众卡产业园内的县级电商物流共配中心里,自动化分拣机有序运转,分拣后的快递经乡镇处理中心、公交路线直达村级“U驿站”,实现县域快递进村直达,既便利了乡村居民寄取件,更助力农特产品出村进城,搭乘高铁走向全国。

高铁的“虹吸效应”与“辐射效应”协同发力,更打破了人才流动的时空壁垒。“上午在西湖边讨论方案,下午在衢州企业车间调试设备”的“双城生活”成为现实,催生了“人才西进、技术东输”的良性循环。常山依托高铁吸引杭州科创和人才资源,杭州则借助常山、衢州的产业腹地拓展发展空间,让人才从“候鸟式迁徙”变为“扎根式发展”,为区域协同注入持久活力。与此同时,散落的文旅资源也借高铁焕发新生。上海、杭州游客周末即可开启“说走就走”的旅行,体验“上午探孔庙、午后游石窟、傍晚赏奇石”的丰富旅程,常山鲜辣美食也将成为游客朋友圈的热门素材。这种“快旅慢游”模式形成“串珠成链”效应,延长了游客停留时间,带动了餐饮、住宿全链条消费,让浙川从“途经地”变身“目的地”。在高铁的赋能下,沿线城市正书写着“物尽其用、人尽其才、景尽其享”的共同富裕鲜活篇章。

驶向“新未来”： 浙西门户的成长新图景

城四片”协同发展,共同打造“千里钱塘江、最美在常山”的黄金水岸风光带和沿江产业经济带。

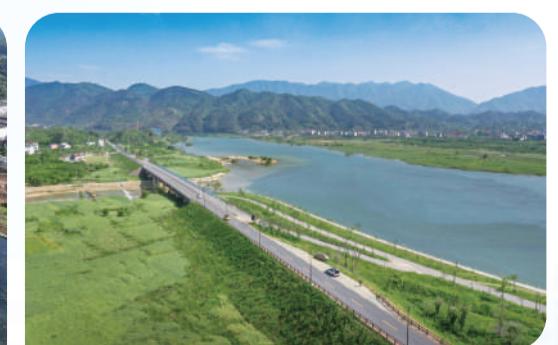
道路通则百业兴,交通畅则经济活。接下来,常山将持续攻坚重大交通项目,推动G205常山长风至五联段改建工程、205国道至同弓互通公路工程、航电枢纽一期工程等在建项目加速建设,以及白虎滩作业区、G60同弓互通、公铁水联运物流园区等前期项目落地。同时培育快运经济、提质民生服务,推进“四好农村路”2.0版建设,完善城乡公交、“快递下乡”等举措,让交通运输高质量发展成果更可感可及。

这些工程绝非钢筋水泥的简单堆砌,更是常山将“区位优势”转化为“发展动能”的生动注脚。随着一系列项目陆续落地,一个立体化、多层次的综合交通网络将逐步成型,为经济发展筑牢根基,为民生保障增添底气。当纵横道路如璞信古道的琴弦,续写千年驿路晨曲;当穿梭公交似流彩绘笔,载着宋诗韵律掠过油茶山与古埠码头;当转型枢纽若星辰初醒,绽放共富驿站华光——这便是常山以时代为题、以民生为笔、以科技为笔就的流动诗篇,是经济社会发展的“硬核”力量。

轨道延伸希望,速度成就梦想。杭衢高铁的车轮滚滚向前,不仅载着常山人民对美好生活的向往,更载着这座浙西小城迈向共同富裕的坚定步伐。展望未来,常山将以高铁为纽带,在产业共引、科创共享、文旅共融、农旅共兴等领域深化区域合作,在长三角一体化发展浪潮中书写更精彩的未来篇章。



▲常山江航电枢纽项目



▲沿江公路青石段



▲国道——最美公路 205 国道常山石门坑路段