

再造贵州！

原创：岱岱 吃瓜群众岱岱plus

这是《闲话九州》的第六篇文章。

也是贵州的第二篇文章。



上一篇文章，我们了解到，在贵州急需省会贵阳提振龙头地位的形势下，在穷

小子贵阳不够资本进行城市建设的困境下，贵阳政府独辟巧径地开创了贵州特色的“神盘模式”，用中天、宏立城这两条左右手，各种政策擦边球，克服了贵阳老城区和棚户区的顽疾，重新布局贵阳城市新功能区，为贵阳市政的跨越发展、提振省会龙头首位度、成为西南交通枢纽打下了坚实基础。

李同志“穷人有穷人的办法”，做事不拘一格，脑回路的确清奇。

而这一篇文章，我们将来深入了解那位贵州人所众知的老省长。

一位只用两年时间便彻底扭转贵州交通边缘地位的猛人。

一位在各省夹击中杀出一条血路的那位猛人。

一位几乎以一省之力反转了国家整个大局部署的猛人。

林同志，广东潮汕人，原任广州市长，惜乎不得志，且因调控房价在广州被排挤，后来转任贵州省长，谁都不太看好，然而，他的到来，为古老的贵州打开一扇大门。

背景交代

林同志的故事，在贵州乃至中国政界都广为流传，聊他的文章很多，写他之所以能成功的文章更多，但论点往往一叶障目不见泰山。

为了给吃瓜群众以上帝视角，岱岱这篇文章首先从大局观出发，把中国的国情环境和盘托出，让大家对林省长“再造贵州”的来龙去脉、功成失败，都有清晰的整体逻辑。

首先，中国一大基本国情，就是在**中央定下的地方诸侯竞争上岗的制度下**，央地关系下的“**地方竞争**”。

有人的地方，就有江湖，有利益的地方，就有风云，各省之间面上都是一团和气，本质都是竞争关系。

如武汉一直视自己为中部理所当然的龙头城市，作风霸道，往南曾拉拢九江独揽长江枢纽，差点打断南昌九江的“昌九一体化”进程，往北靠刘跨越收割郑州交通优势，直到李博士崛起，将郑州和武汉同列为国家中心城市，郑州在武汉面前的底气才大了起来。（九江还在武汉的“淫威”之下）

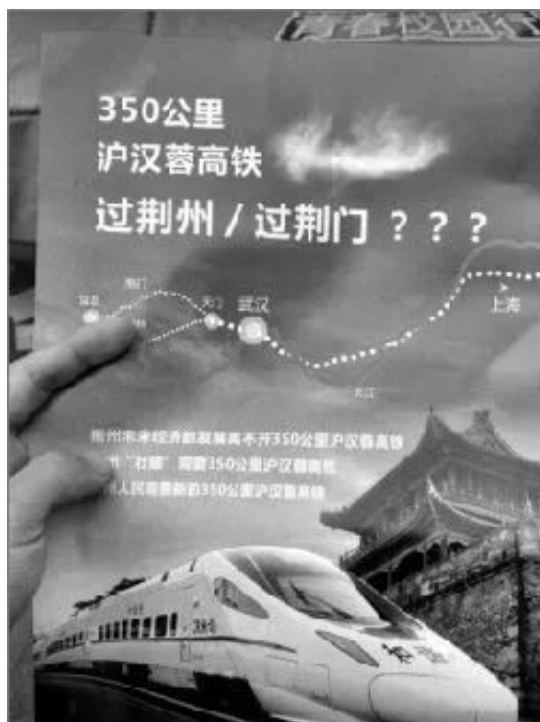
如以广西为主导的北部湾经济区，和以广东为主导的泛珠三角经济圈的龙争虎斗，两广争夺广阔的西南经济腹地，两广历史上亲如兄弟，当下却势同水火。（林高铁的成功，即源于两广矛盾）

更别再说在“火车一响，黄金万两”的高铁时代，各省、各市出于经济利益和民生利益，想方设法争夺铁路的斗争，更是白热化。

湖北两地级市争抢高铁落户 民间组织万人签名(图)

2015-04-20 07:22 长江商报 评论（3512人参与）

A⁻ A⁺



独家：河南山东抢高铁，撸起袖子吵四年，铁总都为难

2018-04-13 09:44

 发改委

揭秘各地高铁“落户”争夺战

高铁是宝贝，各省各市争着抢。

央地这个度**把握的好**，地方就是良性竞争，彼此发展积极性大大提高，中央也能在地方之间大搞平衡。

这个度**把握的不好**，就会导致地方恶性竞争，各地以邻为壑，大家都不好过。

这个度走向**极端**，就变成了地方利益集团为了一地之私，而对中央阴奉阳违，形成**“政令不出中南海”**的困境。

首页->> 中国青年报

为什么“中央政令有时出不了中南海”

2005年11月17日 03:45:54

不久前卸任的教育部副部长张保庆接受记者采访时，深有感慨地说：

“中国目前最大的问题是政令不通，中南海制定的东西有时都出不了中南海。像解决困难学生助学贷款的事情，下边根本就不听嘛，**连这样的政策都不执行，还说别的吗？”**

“还说别的吗？”那就再说点别的吧，如我们都知道的，之前中央打压房地产的次次失败，就是因为土地财政捆绑了地方政府，这让地方对中央打压房价的政策一直不买账。

郁亮：有1块钱利润万科就可以做保障房

21世纪经济报道
21ST CENTURY BUSINESS WEEKLY

来源：21世纪网-《21世纪经济报道》

2011年03月12日00:21

十二五规划提出五年要推出3600万套保障房，但因对地方的利益造成太大伤害，所以保障房至今还是开工仪式多，验收仪式少。

为什么贵阳中天的罗玉平敢签下大笔保障房建设？

200亿签下保障房第一大单 中天城投盘算

2011-03-18 08:05:48 来源：经济观察报(北京)

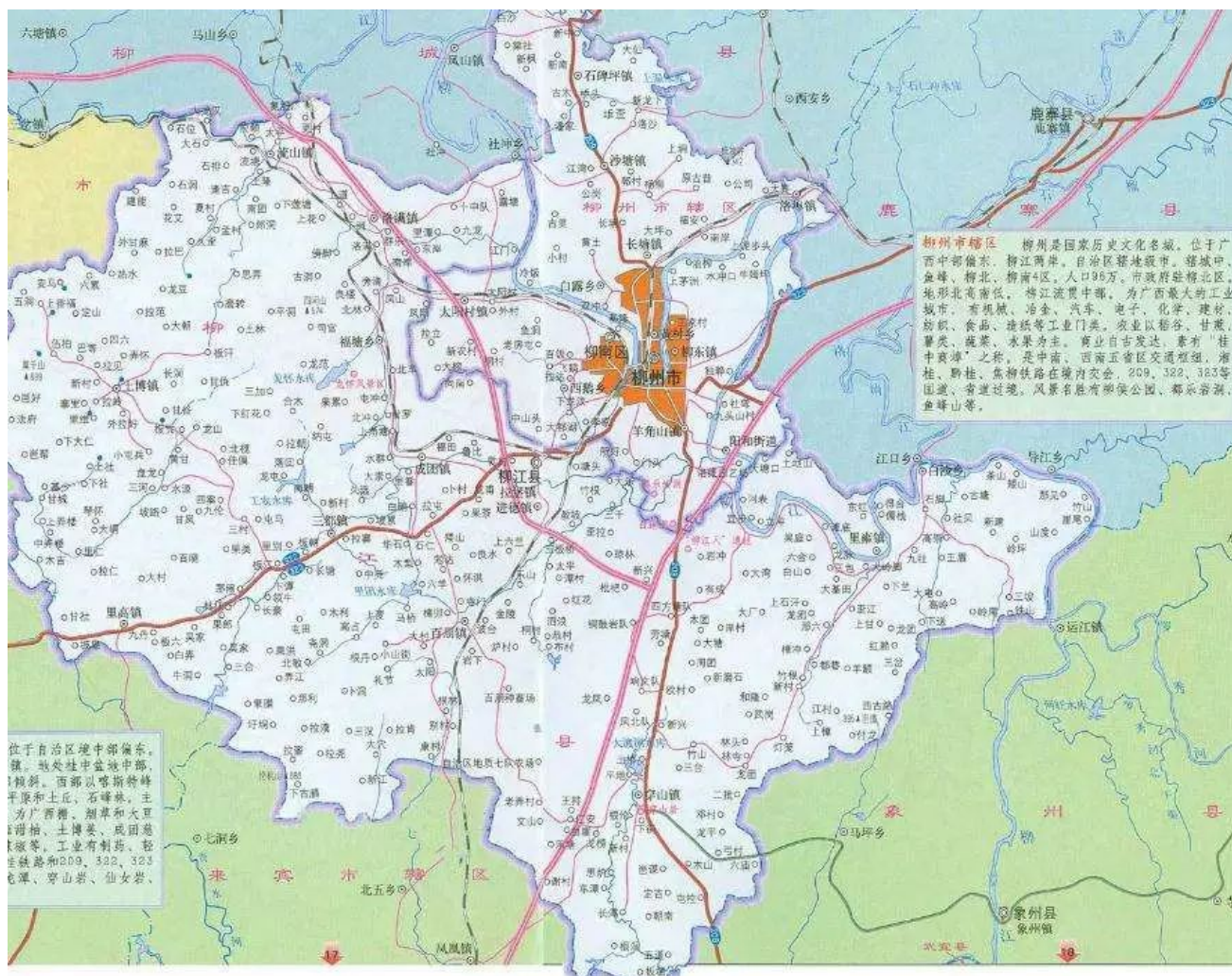
▲ 举报

中天城投与贵州省政府签订协议，承担贵州省“十二五”期间全省一半的保障房任务

因为中天和万科不一样，它完全是贵州的左右手。

省与省的竞争，不仅客观存在且十分激烈，很多曾经红火的城市，都因高铁的易轨迹而优势不在。

如柳州。



柳州曾是西南地区老牌铁路枢纽，靠着焦柳铁路沿线的工业城市红利，柳州成为一个著名的工业城市，**也拥有全国唯一一个不设在省会城市的铁路局**。万科王石的父亲，就曾在柳州铁路局工作。

但在2007年，柳州铁路局搬迁到省城南宁，更名为南宁铁路局，唯一一个不设在省会的铁路局没了。在高铁时代，贵广高铁过桂林不过柳州，南广高铁过南宁不过柳州，呼南通道也不过柳州，“因铁路而兴”的柳州，最终“因铁路而亡”。

曾经无限风光的柳州，就这样一步落后，步步落后，彻底凉凉。

这是广西柳州的内心：



蓝瘦，香菇

因时代大势凉凉的，除了柳州，还有株洲。



株洲也是典型的“火车拉来的城市”，想当年的普铁时代，株洲是京广线与沪昆线的交汇，曾是非常重要的火车与地铁列车生产基地。曾经风光无限的株洲，江湖号称**“北有郑州、南有株洲”**，能和跺跺脚全国铁路抖三抖的郑州齐名，株洲的确是**“祖上曾经阔过”**。

然而高铁时代呼啸而过，江湖风云翻涌无情，在湖南集中资源倾斜省会长沙的政策下，多条高铁不走株洲而改走长沙，株洲的枢纽地位一落千丈，交通红利不再，产业单一乏力，“火车拉来的株洲，终于被火车拉了回去。



一批又一批的铁路提速，一批又一批的高铁建设，一批又一批的城市排名变更，高铁时代呼啸而过，江湖风云翻涌无情，而本文的贵州，就曾经因此凉凉。

差点凉凉的贵州

交通一通，百业旺，没有好的交通物流条件，其它都很扯淡，特别是高度依赖旅游资源的贵州，对交通的依赖更是深入骨髓，林省长到任贵州后，经过深入调研，就一下抓住了贵州交通这一牛鼻子。

如他对贵州干部的讲话所言：

制约我们发展的关键是流通问题，流通问题说到底还是交通问题。

现在，从贵阳到广州运货，中间必须要过夜，对于企业来讲，这是一个非常头疼的问题。据我了解，不少企业到贵州投资，已经进来了，因为物流条件太差，又退了出去。本省发展得比较好的企业，你问他能不能再快一点，他会跟你投诉说我省目前的物流条件不行，制约了企业的发展。

旅游资源本身也有开发的问题，但更关键是两个问题，一是交通，二是城。

交通对贵州如此重要，而贵州山多，**几乎没有平原的贵州，修建铁路成本十分昂贵，临省铁路成本比贵州便宜一大截，且地形复杂，铁路不得不降速，因此两大劣势，在铁路更新换代下，铁路越来越不青睐贵州。**



这是渝怀铁路，考虑到铁路成本和火车速递，**渝怀铁路宁愿绕个圈都不从贵州过。**

贵州真的要像柳州株洲那样，凉凉吗？

2006年，初来乍到的林省长，在台上向贵州干部讲解贵州面临的发展危机，句句振聋发聩：

最近我国铁路第六次大面积提速，从铁道部提供的地图来看，提速的大部分是沿海地区，包括京哈线、京沪线、京九线、京广线、陇海线、兰新线和浙赣线，**整个西部地区基本上被甩开了！**

3月29日，媒体报道了这样一则新闻，按照铁路提速方案，由成都、重庆开往上海，广东方向的12趟列车将不再走川黔线，而是经由通行速度更快、线路更短的渝怀铁路，**“甩开”我省大部分主要城市，不再经过我们的遵义、贵阳等地！**

而我们的贵阳，曾经是西南地区的铁路枢纽啊！

但是后来成都、怀化、昆明、柳州这几个地方的枢纽地位上升了，变成三个铁路局来管贵州的铁路运输；现在渝怀铁路标准比川黔铁路高，从成都、重庆连接中、东部的较为快速的通道又把贵阳甩在一边，**我们正在被别人边缘化！**

边缘化的结果就是人流、物流越来越难流通，生产出来的东西相对成本越来越高，卖不出去，外面的企业进不来，自己的企业搞不大，不能很好地进行社会化分工，**永远是自给自足的低水平内部循环！**

如果我们还没有危机感和紧迫感，还不加快交通基础设施建设步伐，**这是死循环的边缘化！**

是的，2006年木同志到任贵州时，**十一五计划已经运行超过半年，贵阳的高铁不在其中，四纵四横也不含，发改委目录更没有，中央对贵州交通近乎漠不关心。**

贵阳甚至贵州，都和株洲柳州一样，曾经是铁路网络的枢纽，然而随着铁路的一次次提速和高铁时代的到来，贵阳乃至整个贵州都被别人甩在了后面，没能赶上历史进程。

林省长来贵州，是被贬而来，是负气而来，他不是来贵州养老，他要为贵州人民做事，他也要用贵州证明自己。

在台上的林省长，面对广大贵州干部，大手一挥——

贵州一定要修高铁！

修高铁的几个问题

知道要修高铁，不见水平，知道要修怎样的高铁，才见水平。

对此，林同志是有经验的。

林从96年开始主政广州，对交通问题很熟悉，因广东外来务工人员众多，春运压力特别大，林早在03年的两会上，就代表过广州向中央提交提案，提议建设武广专线。

30多位广东代表递交议案：上马武广快速客运铁路

2003-03-07 16:22:00

由林发起，30多名广东全国人大代表提起议案：希望国家尽快上马修建京广铁路客运专线武广段。

林同志很老辣，他知道武广客运这一提议，肯定会得到铁道部的配合，因为当时铁道部部长刘跨越就是湖北人，而他的家乡是华容，他把全国的绿皮车停了，却在自己家乡专门修建了绿皮车通道。

而华容离武汉市半小时车程，**刚好能放在武广线的路上。**

果然，铁道部积极配合，从调研到设计，武广专线05年动工，四年半后就全线通车，刘部长大大缓解了广州运输压力的同时，也在他老家华容设置了一个专修的站。

然而，贵州高铁可不比武广客运那么简单，涉及的利益面更多，关系也更复杂。

首先，贵阳修铁路修到哪呢？

很多瓜友，甚至贵州瓜友，都理所当然的想，“**贵阳高铁肯定是到广州啊，连接广东出海口啊**”

实际上，这是贵广高铁修成后的想当然，贵州长期以来规划的出海口，一开始并不是广东珠三角，战略目标曾几次动摇。

如林同志所言：

贵州作为一个内陆省份，一直在寻找自己的出海口。

早些时候，**我们贵州曾把出海口选在上海**，因为上海是中国最大的经济中心。大家都希望他能够带动自己发展。上个世纪90年代，考虑到要加快中西部地区发展，而上海与西南地区的距离太远，**有关方面的同志确定要把广西北海作为西南地区的出海口。**

过去我省交通建设的规划也把**向东连接长三角，向北连接重庆，向南连接北海作为重点。**

（注意，这一段没有广东）

是的，贵州建国初期，出海口选择是上海，后来，改成了广西北海。

林同志到贵州时，贵州选择的还是广西出海口，政府文件中还屡次出现**“加强与广西北部湾的合作”**等字眼。

然而，来自广东的林省长，尖锐的指出，“**不走上海，不走广西，我们贵州要走广东！**”：

为什么贵州不走上海？

林说：

上海是我国最大的经济城市，但靠上海带动贵州并不现实，因为上海和贵阳之间直线距离就有1500多公里。

为什么贵州不走广西？

林说：

北海是上个世纪90年代确定的西南地区出海口，汕头虽属广东，**但偏离珠三角，更多地靠近福建、华东地区**。这些地方目前经济发展的势头都很不错，各有各的优势，各有各的特点，加强与他们的交流与合作是完全正确的。

但是，zong书记强调要加快实现贵州经济社会发展的历史性跨越，**这就要求我们要寻找一个真正具有较强辐射带动能力的地区，帮助我们实现跨越式发展，而不是跟在西部其他地区的后面，亦步亦趋。**

是的，上海不现实，广西不靠谱，那贵州选哪个出海口才真正能发展呢？

林认定了广东：

哪个地区的经济能够真正带动贵州？翻开地图我们可以看到，**珠江三角洲与贵州的直线距离只有700多公里，是长江三角洲与贵州直线距离的一半。**

现在，我们设计的厦蓉高速公路贵州段和贵广快速铁路，从贵阳到广州全程都只有800多公里，也就是说开货柜车只需要8个小时，坐火车只需要三、四个小时。

这两条快速通道建成以后，贵州不只是与广州连在了一起，而是与整个珠三角地区连在了一起，包括深圳、香港、澳门，也包括东莞、佛山等，**这些城市目前任何一个都比北海有更强的经济辐射能力；如果把香港、澳门算进去，辐射带动能力就更强。**

最后，林再次强调：

要改变我省的落后面貌，防止被边缘化，**就必须快修联接最靠近我省的发达地区大通道。**

（贵州别走广西，走广东）

然而，贵州初来乍到的林同志，想把贵州的出海口从十多年的广西，变成新的广东，这事能做出吗？

毕竟，广西和广东的恩怨，很深哟。

虽然在文化上，两广渊源很深，但广东富，广西穷，广东时常嫌贫爱富，而广西力推北部湾战略又和广东珠三角是竞争关系，两广人前兄弟，人后撕逼。

如广西曾在两广边境修水电站，因为水电是输给广东用的，因之产生的广西移民补贴，广西就想让财大气粗的广东出钱，然而广东不肯出这笔钱。

广东内部也有划分，粤西长期得不到省府的重视，和广西临界的市县是广东最晚通高速的地界。

而广西又岂是好惹的？

西电东输起点的贵州，有着比广西更便宜的电力资源，贵州想向广东输送廉价电力，然而电网要过广西，被抢生意的广西肯定不给贵州电网借道啦，各种一拖再拖。

广东贵州找广西协调了多次都没用，广西省某领导甚至说了这么一句话：“**（广东有钱）广东可以用飞机输送电力啊。**”，最后还是广东和广西谈好了一笔补偿妥协，广东在电网借道上一次性给了广西巨款，贵州电才发到了广东。

这还是电力资源，电价上的事两广就闹得这样了，更大的利益两广岂不是要打起来？

是的，在更大的利益上，两广真的打了起来。

什么利益？

大西南物流！

大西南，包括云南，四川，重庆，从广西角度看，广西一直就想做西南地区的出海口，广西放弃和珠江三角洲的对接，就是想着北部湾战略能当西南地区的出海口，整合大西南资源，分夺珠三角的优势。



以广西的经济体量，北部湾出海口有什么前途？广西北部湾要想成，就要众人拾柴火焰高，要修建重庆到北部湾的物流大通道，从物流交通入手整合中国大西南。

然而，大西南不这样想，在四川重庆云南眼里，广西北部湾地处偏僻，近乎经济版图里的死角，如果从珠三角和北部湾选一个出海口，西南省份都希望从珠三角出海。因为珠三角有广州，深圳，佛山，东莞，珠海，等大城市，还有香港和澳门这样的国际化都市，这都不是广西南宁、北海那样的小城能够比拟的。

广东这方面，就更是希望获得大西南的资源了，因为珠三角长期和长三角对拼，珠三角和长三角相比，最大的短板就是经济腹地。

别看珠三角现在和长三角齐名，实际上，**长三角的发展上限远远高于珠三角。**

不是高于，是远远高于。

为什么？

你看经济腹地，长三角地处长江中下游平原，平原地形，江浙沪三省紧密相连，加上长江这一黄金水道直插中西部重庆，**以上海为龙头的长三角经济辐射区，最低下线就是江浙沪三地，最高上限就是老大规划的长江经济带。**

反观广东呢？

一打开地图，广东瓜友就扎心了，广东北部是山区，西部东部都是沿海丘陵，不比长三角无锡、宁波、常州、杭州等富亲戚，广东除了广深一片是发达地

区，其他都是落后地区，都是要靠广东省内转移支付吃饭的穷亲戚，每年中央还要广东上交那么多钱，怪不得每年两会上，广东代表都为这事向中央讨说法。

更何况，**经济腹地很大程度上决定了一个地区的发展上限**，珠三角的经济腹地是三角冲击平原，和上海经济直接辐射江浙两省，间接辐射半个南中国比，广东自有的经济腹地，就那几座城市，小的甚是可怜，广东的珠江的确有水运交通，但又远远不如长江黄金水道。

唉，虽然现在珠三角还是和长三角齐名，北上广深超一线的说法，广东更独占2个，但在**广东没有大的突破，珠三角的发展前景，是远远低于长三角的。**

曾有广东朋友对于广州深圳追赶上海，甚至超过上海报以乐观态度，对此，岱岱问了一个扎心的问题：

为什么国家搞的是“长江经济带”，而不是“珠江经济带”？

想一想长三角和珠三角的上限，就知道了。

世人都以为齐名的珠三角和长三角，**一个是小鱼儿，花无缺，是并肩而立的绝代双骄。**



珠三角长三角，中国版绝代双骄

但广东应该自知，上海也已了然，中央更是清楚，**珠三角其实是南慕容，长三角却是北乔峰。**



长三角北乔峰，珠三角南慕容

经济腹地决定发展上限，也许有一天，远远甩开广东的上海，会像电视剧中乔峰对慕容复那样，说出这句话：

上海：与你齐名，简直是我乔峰天大的耻辱



届时，广东的表情，将如电视剧里那样：

乔峰！我顶你个肺



缺乏经济腹地支撑的发展上限，这就是广东的困局。

广东的破局在哪呢？

广东最好的破局，也是已经在做的工作，就是对症下药扩展自己的经济腹地，最好能打通大西南的物流格局，将贵州，广西，云南，重庆，四川的资源都收拢到珠三角出海口，以珠三角为龙头承接大西南。

凯撒说：上帝的归上帝！凯撒的归凯撒！

广东说：中部的归上海！大西南的归广东！

然而，广东的理想是36D，现实却是一对A。

我国高铁起源于本世纪初，这是2004年，铁道部与发改委共同制定了《中长期铁路网规划》。



看看国家早期作的规划中，广东和大西南可有半条高铁路线？



在原定的高铁网络中，国家只专注于东部地区的高铁路网，广东和大西南的连

接完全空白，不仅贵州云南等西部省份与东部的差距将进一步拉大，就是广东也无法整合大西南资源，发展上限进一步被卡死。

反观广西这边。

不想寄广东篱下的广西，之所以提出北部湾战略，就是为了让西南各省的货物往北部湾运，就是要广西自己做龙头整合大西南，你觉得广西会给广东让道？

贵州的电网通道过广西去广东，少赚一些电费的广西都死活不肯，放言“广东有钱拿飞机运电啊”，在这核心利益上，广西怎么可能为广东放开大门？

所以，很显而易见的，虽然广东早早就找到发展的破局之计，但广西就是不想让大西南的人物流跑到广东那里去，希望搞自己为龙头的北部湾大开发，以湘桂线，黔桂线，和滇桂线，全部转向北海出海。因此对经过广西到珠三角的任何交通要道，均采取不合作态度，对广东软硬不吃。

如贵州到厦门的夏蓉高速公路，贵州境内早早就完工，然而广西境内至今还消极托工，贵州还打算增建黔桂二线，连接新建的柳肇（柳州——肇庆）铁路，这条线路可以利用传统的走向，花费不大就可以连接珠三角，时间约为6个小时。但是广西不干，还是拖拖拖拖，导致这条线路一直没有进展。

看到这里，瓜友对贵州、广东、广西各自的情况，都很清楚了。

林同志在贵州高声疾呼：贵州人啊，别跟广西混啦！东南西北中！发财到广东！

广东在旁边做着美好的梦：贵州跟我混，成都跟我混，云南跟我混，整个大西南都做我小弟！哈哈，好嗨森！



旁边的广西，看着干菜烈火的贵州广东，从嘴里吐出了这句话：

一对狗男女！

困难重重中林同志的破局

和广东合作，修贵广高铁，林同志一来就找到了解决贵州发展问题的破局点，虽然问题多多，但林说干就干。

首先的问题，就是贵广铁路没有获得国家批准。

2004年铁道部与发改委共同制定的《中长期铁路网规划》，并没有贵广线的规划，而且林同志到贵州时已经是06年，实在不凑巧，《十一五规划(2006-2010)》早已审定下发，他提出的贵广线更没可能被收入十一五规划。

铁道部、发改委、十一五都没有贵广线的规划，为此，林同志带着贵州干部一次次去北京跑部门，游说中央，并说服广东、广西一起上京游说。

贵广线对广东利益关切，对广西反而有害，广东被林同志说服了，广西没有，林就拉着广东同志一起去中央“shang访”了。

据说那段时间里，为了贵广线能得到国家审批，从贵州遵义拉去北京的茅台酒，不是按箱运，而是按火车皮运。

贵州下了血本，遵义市更是出了很大的力，只不过后面的结果让遵义懵逼了……

终于，经过贵州广东的多方游说，和最高一把手的“**贵州情节**”，国家考虑到贵州脱贫任务的艰巨，贵广线途径地区多是贵州贫困地区，**此铁路对贵州完成2020年全面小康至为重要**，07年，贵州广东心心念念的贵广铁路终于获批。

这一下，整个西南地区仿佛平地起惊雷，各省舆论炸锅了，纷纷领导带队北京“shang访”，那时铁道部和发改委的门，西部地区官员是踏的最多的。

因为林同志敢于第一个吃螃蟹的示范效应，04年的规划得到众多补充。

不想贵州吃独食的广西提出南广铁路的计划，据理力争，08年，南广铁路获批。

重庆那时更是不厚掌舵，眼看贵州吃螃蟹吃的津津有味，焉能不急？于是，不厚的重庆，先要求开兰渝铁路，打通重庆和西北的通道，然后，重庆在兰渝铁路和贵广铁路同时存在的条件下，以极大的魄力甩开了渝怀线，再次向北京要求修筑与贵阳相接的渝黔新线。

至此，重庆在不厚手里，构成了从兰州-重庆-贵阳南下出海最为快速的大通道，成为高铁时代仅次于贵州的大赢家。



所以，岱岱为什么在上篇文末说林同志，“**几乎以一省之力反转了国家整个大局部署**”，就是因为林同志的贵州，敢第一个为高铁去北京“shang访”。

正是林同志贵广线第一个吃螃蟹，打开了国家层面的缺口，让西部各省看到希望，纷纷眼红，并据理力争。

换言之，林同志掀起了西部各省向中央要政策要高铁的狂潮，当然，也引起了那些年高铁预算的严重超支。

（不仅多修了路线，而且西部地形不佳，高铁成本比东部更高）

说真的，重庆还得感谢林同志，感谢林同志的带球突破，因为以重庆不厚敏感的身份，他是不能像林同志那样做。

毕竟，平民出身的林带头这样做，是被视为替贵州发声恳请国家恩典，重庆的他要带头这样做，就会被认为是自持身份，带头扰乱规律，目无中央。



正是得益于林的成功带球突破，重庆的他再去要政策要高铁，就显得合情合理多了，而且以他的资源，合情合理后能获得比林更多的政策高铁。

正如上面说的，受益于贵州第一个吃螃蟹，紧随其后的重庆，向国家一口气连要两条高铁（**胃口真的大！**），构成了从兰州-重庆-贵阳**南下出海最为快速的大通道**，成为高铁时代**仅次于贵州的大赢家**。

原来强如不厚，这辈子也有沾别人光的时候啊。



当然，最为关键的，还是当年的贵州老书记。

当年贵州的老书记，在明知十一五规划、高铁规划都已审定下发的情况下，在明知各项高铁建设都早有条不紊的进行的情况下，他还是特例特办的让贵州修贵广线，还是开了这道口子。

他肯定知道，这会引来西部省份的巨大反响，川渝滇桂林的就会出现无数个“林

同志”来北京向中央要政策要高铁。国家不再给，西部官心怨，民心恨，国家再给，又将打乱原定的高铁建设规划，铁道部工作难度将大大加大，甚至可能有全盘的负面影响，而且国家财政也将承受一定压力。

“贵州这个特例，是开，还是不开呢？”

透过厚厚的眼睛，老书记看着桌上的文件，陷入了沉思。

也许，沉思的某一刻，老书记突然想起了贵州的山，想起了贵州的水，想起了贵州的那些人，那些事，想起了贵州的那些年

老书记嘴角微微一笑，朱批缓缓落下……

就这样，在老书记遒劲的书法里，飞出了一条承载着贵州人奋斗希望的高铁。

贵州人当然要感谢林同志，感谢他的高瞻远瞩，感谢他的为民请命。

贵州人也应该感谢下老书记，感谢老书记送给贵州这份礼物。

也感谢老书记的：

不忘初心

在北京到贵州的飞机上，满脸兴奋的林同志，抱着那份贵广获批的文件，那份将给贵州带来无限生机的文件，他兴奋地不停的搓着手，迫不及待地想大干一场。

然而，贵州的故事远未结束，高铁的获批只是开始，兴奋不已的林同志也许不知道，他即将面对的，是一系列复杂到始料未及的矛盾困难。

这些始料未及的困难，最终将林同志脸上的笑容，一一抹去，将林同志岁月上的头发，渐渐染白。

也将林同志在贵州的名字，深深刻下.....

未完

待续