

匈塞铁路塞尔维亚境内贝诺段通车两周年之际，在诺维萨德车站工作了40年的老站长希莫维奇说——

“中国，帮助我们实现了高铁梦”

本报记者 严冰

2023年10月，习近平主席在会见塞尔维亚总统武契奇时，提出双方要共同建设好、运营好匈塞铁路，扎实推进基础设施建设等重点领域合作。

今年3月19日，中国与中东欧国家共建“一带一路”重点项目匈塞铁路塞尔维亚境内贝诺段（贝尔格莱德至诺维萨德）安全平稳运营满两周年，累计发送旅客超683万人次，极大便利了沿线民众出行，为促进中国与中东欧国家深化合作、服务高质量共建“一带一路”发挥了积极作用。

匈塞铁路连接塞尔维亚首都贝尔格莱德和匈牙利首都布达佩斯，全长341.7公里，其中塞尔维亚境内183.1公里。2022年3月19日，匈塞铁路取得重大进展，塞尔维亚境内贝尔格莱德至诺维萨德段开通运营，列车最高运行时速由原来的四五十公里提升至200公里，圆了塞尔维亚人的高铁梦。

匈塞铁路开通运营两年来，快捷的出行模式让“同城效应”加快释放。塞尔维亚境内剩余的诺苏段（诺维萨德至苏博蒂察至匈塞两国边境）工程建设加快推进，将于年底前具备开通运营条件，建成后将为塞尔维亚带来更多更大变化。

“双城生活”成为可能

初春的巴尔干半岛，万物复苏，生机盎然。清晨的诺维萨德，一轮朝日喷薄欲出，“索科”号列车飞速驶过匈塞铁路多瑙河大桥。

在塞尔维亚语中，“索科”意为隼，是一种以速度著称的鸟类。“匈塞铁路贝诺段给我们带来了像‘索科’飞翔一样的速度体验。”在诺维萨德车站工作了40年的老站长希莫维奇见证了塞尔维亚铁路的发展与变迁，感慨颇多。“塞尔维亚铁路的上一次升级改造还是在我刚刚上班的时候。感谢我们的老朋友——中国，帮助我们实现了高铁梦。”

匈塞铁路贝诺段由中国国家铁路集团有限公司所属中国铁路国际有限公司牵头，联合中国交通建设股份有限公司组建中方联合体，以工程总承包模式建成。贝尔格莱德至诺维萨德的列车运行时间由原来的90分钟以上压缩至30分钟左右，时空距离大幅缩短，高铁逐渐改变了当地人的生活方式。

“铁路通勤”成为贝尔格莱德和诺维萨德这两座古老城市间的“新词”。“每天从家骑自行车8分钟左右到车站，下了火车再骑5分钟就能到公司，方便省时。”在诺维萨德站，推着自行车等候列车的德叶科维奇表示，匈塞铁路贝诺段开通运营后，像他这样跑通勤的人还不少。

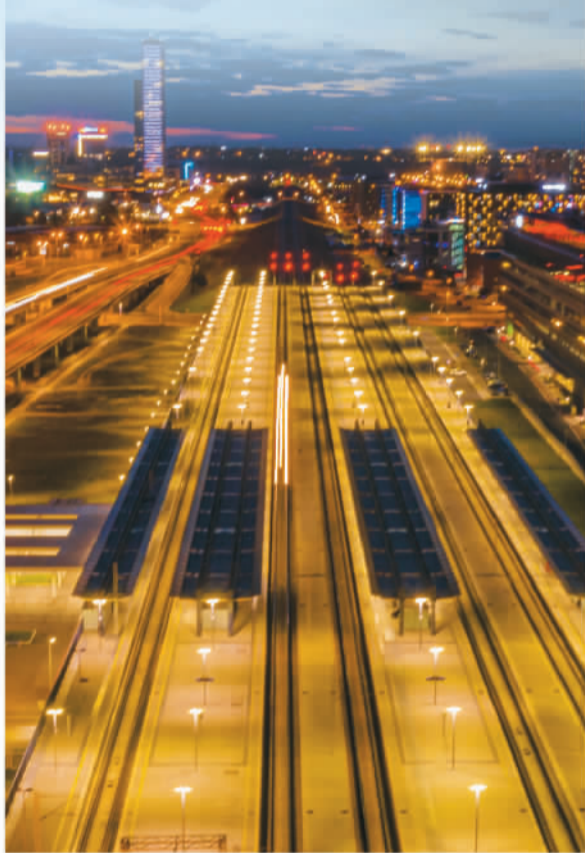
匈塞铁路贝诺段开行的列车速度快、班次多，每天从4时48分一直延续到23时50分，基本每半小时一趟，呈现公交化运行特点，且车票不受车次限制，可以自由选择、随到随走。塞尔维亚许多人因此过上了在一座城市居住、去另外一座城市工作或学习的“双城生活”。

“乘匈塞铁路列车上下班已成为我的首选，方便、舒适、快捷，每天和家人在一起的时间也增加了！”家住诺维萨德、工作在贝尔格莱德的工程师布兰卡兴奋地说，“中国为我们建设的这条高速铁路，不仅拉近了城市间的时空距离，而且带动了沿线经济发展，特别是旅游客流增加了很多。”

2023年10月，随着中国与塞尔维亚自由贸易协定的签署，两国间的直飞航班不断增加，很多中国人把欧洲旅行的第一站选择在塞尔维亚出发。得益于匈塞铁路贝诺段通车，

▶列车运行在诺维萨德多瑙河大桥上。任卫云摄

▼夜色中的新贝尔格莱德站。任卫云摄



▼匈塞铁路塞尔维亚境内的诺苏段正紧张铺轨作业。刘瑜欣摄



▼旅客乘坐高铁从诺维萨德前往贝尔格莱德。任卫云摄



游客可以乘坐高铁跨越多瑙河，一天之内游览塞尔维亚两座历史文化名城。

数据显示，两年来，匈塞铁路贝诺段日均开行列车62列，最高日发送旅客15059人次，客流火热，每逢周末或节假日时常会出现“一票难求”的现象，有效激活沿线旅游经济、畅通文化交流，成为塞尔维亚现代化基础设施的一张亮丽名片。

中国方案值得信赖

匈塞铁路采用欧洲标准建设，中国铁路技术和装备要与其铁路互联互通技术规范实现对接，存在不少难点。

经过中方团队不懈努力，2022年，欧盟铁路TSI认证机构向承包商分别颁发了轨旁通信信号子系统（CCS）、基础设施（INF）、能源（ENE）最终认证证书。当时，国际知名认证机构里卡多（荷兰）评估机构认证人员菲利普竖着大拇指说：“中国方案，非常好！”

TSI是欧盟铁路互联互通技术规范简称，是欧盟关于铁路产品的技术法规。通过TSI认证，标志着中国铁路关键产品设备及系统解决方案赢得欧洲技术标准认可。一张通往欧盟铁路的互联互通技术认证证书，一次次通过艰辛努力获得的欧洲市场“通行证”，是中国铁路建设者无数个日夜夜奋战的“军功章”。

ETCS-L2是中方团队为适应欧洲通用标准要求，专门为匈塞铁路量身打造的欧洲列车运行控制系统。面对超2000项符合性认证需求，中方团队逐一分析、回复，顺利通过认证机构评估，取得71项认证证书。

除ETCS-L2外，在匈塞铁路建设过程中，中国自主研发的全电子联锁系统、调度

集中系统、信号集中监测系统、道岔缺口监测系统、中国高铁桥梁整孔箱梁技术等，都通过欧洲标准符合性验算、互联互通技术认证，实现了中国铁路技术和装备的“走出去”。

两年来，匈塞铁路贝诺段安全高效运营的实践充分证明，拥有“中国血统”的接触网、牵引变电、通信信号、列控系统等技术装备，经受住了复杂运行环境的考验，已融入高效服务当地群众生产生活的日常，值得信赖，同时也进一步打消了塞方乃至欧盟有关国家的顾虑，为中国铁路关键产品设备及系统解决方案拓展欧洲市场，奠定了坚实基础。

在匈塞铁路贝诺段，中国元素应用比例近54%。正在紧锣密鼓推进的匈塞铁路诺苏段至苏博蒂察至边境段，中国元素应用范围进一步扩大，全部采用了中国自主化的通信信号系统，中国产钢轨、道岔也得到批量应用。

敬业故事感人至深

龙年春节，神州大地热气腾腾、活力满满，八方游子踏上归途、欢聚团圆。万里之外，中国铁路国际有限公司匈塞铁路塞尔维亚段项目部负责人齐丰然却没有休息，整个假期都在诺苏段建设工地奔忙。

这已经是齐丰然在海外施工现场过的第四个春节。“像我这样连续多个春节没回国的职工不胜枚举。”他说，甲辰龙年春节，项目部90%的人员在岗值守，超过1000名中国铁路

建设者在匈塞铁路沿线加班加点施工。

在共建“一带一路”建设最前沿，在匈塞铁路各个工地，敬业奉献是中国铁路建设者的共同人生底色。

中国铁路国际有限公司匈塞铁路塞尔维亚段项目部总工程师杨冠岭坚守项目7年多来，分析处理了6.5万多件信函，积攒了40多本境外项目施工笔记，被大家亲切地称为项目上最能啃“硬骨头”的工程专家。

聊起工程，杨冠岭滔滔不绝，谈起家人却满是愧疚。2019年11月，3岁的儿子患上了呼吸重症需要开刀。通过远程视频电话，杨冠岭听到儿子不断呼喊爸爸的声音，不禁哽咽。因项目工期紧张，他无法第一时间回国照看孩子，只能重复着说：“好好听妈妈的话，爸爸过几天回去看你。”随后，他红着眼圈慢慢放下了电话。

割舍亲情、坚守海外，中国铁路建设者的故事平凡朴实，却令人动容。在匈塞铁路建设现场，这样的故事还有很多。

中国铁路国际有限公司匈塞铁路塞尔维亚段项目部总工程师段伟，连续7年春节坚守在海外一线。他用执着的精神、雷厉风行的作风，破解了既有管线线拆迁、工程接口管理及排水盲沟整治等问题，得到塞方的高度认可和尊重。在他心中，匈塞铁路建设者不仅要把匈塞铁路建设成不朽工

程，而且肩负着推动中国方案、中国智慧、中国产品、中国设备更好走向欧洲的重大责任和使命。

匈塞铁路塞尔维亚段项目物资部副部长王帅是一位女士。为了中国钢轨能够及时顺利入塞，她带领团队精心制定运输方案，加强与途经国家铁路部门的联络，第一时间解决运输过程中遇到的各种问题，最终将国产钢轨准时送达了项目现场。

吃苦耐劳的中国“铁军”，令国外同行赞赏有加。中国铁路国际有限公司匈塞铁路塞尔维亚段项目部一名塞籍翻译说：“中国工程师的敬业精神是我最佩服的，他们是我们真正的朋友！”

2024年是匈塞铁路诺苏段开通的决战之年。目前，匈塞铁路诺苏段建设已由全线铺轨阶段逐步转入通信、信号、电力以及电力牵引供电工程安装调试阶段，项目总体形象进度完成80%左右。国铁集团将组织国际公司统筹抓好线上线下工程建设，动态优化施工组织计划，落实现场资源配置，确保项目如期高质量建成通车，为服务高质量共建“一带一路”作出新的更大贡献。

中国式现代化建设，持续为塞尔维亚带来新机遇。“中国造”匈塞铁路钢轨不断延伸，奏响着中塞双方高质量共建“一带一路”的华彩乐章，让中塞铁杆友谊在新时代焕发出新的光彩。

仰望蓝天，多少孩子曾拥有过飞天的梦想？脚踏实地，实现梦想的道路是不平坦的。中国国际航空股份有限公司（以下简称国航）的女飞行员们，以巾帼不让须眉的豪情和努力，让飞天梦想在蓝天绚烂绽放。2005年，国航只有3名女飞行员，而今国航在飞女飞行员的数量已经超过了80人。

中国民航首批科班出身的女机长，国航飞行总队二大队二中队党支部书记、机长黄赫，作为第一批“吃螃蟹的人”，迈进飞行大门。

2003年，国航首次在大学生中招收飞行员，而且打破了只招男生的限制。当时，500多名女生报名，经过体检、笔试、面试层层筛选，最终拿到“入场券”的只有黄赫等3名女大学生。2005年，黄赫等正式入职国航，国航第一批女飞行员开始成长。2011年，黄赫升为机长，当时有媒体在报道中说：“在中国民航业，从飞行学员‘变身’为一名机长，一般需要5到8年的时间，黄赫只用了5年。”报道激励了无数女生，“女飞”成为很多女孩的梦想。

机长制服上有四道杠，分别代表着专业、知识、技

国航女飞行员黄赫——

梦想在蓝天绽放

张丰葵 赵学美 康洁

术和责任。女性天性中的认真、细致在知识学习中发挥了优势，她们课上认真听讲，课下勤奋复习、总结，手册是她们的最好伙伴。80后黄赫当时只有一本纸质版技术手册，原本就很厚的手册被她翻得“膨胀变形”，根本无法合拢。后来黄赫收到了训练手册，更是“如获至宝”，不管上班下班、上课飞行都带着它，不断结合实际操作反复琢磨，“书上贴满了便条，黏满了胶带”。

在对家庭和飞行两个“最爱”的平衡上，黄赫的答案是：工作时全心工作，回家后尽力弥补，最离不开的是家人的支持。

升任机长，是飞行员职业生涯中最重要的里程碑。从这一刻起，她们不仅是小小驾驶舱的领导者，更是所



有旅客、整架飞机的责任人。对于黄赫来说，十几年的机长生涯已积攒了丰富的飞行经验，但她还是习惯于在每次航班后复盘总结，尤其是在培养后备力量方面用尽心思。“我不断回想自己当副驾驶的时候喜欢哪类机长，努力找到最结合的最好尺度：既要严格要求，适当加压，确保紧绷安全之弦，又要给空间、树信心，帮助副驾驶迅速成长。”复盘总结是飞行员每天的功课，成长型心态是她们的职场标配，她们走在日有所进的道路上。

作为第一代“女飞”，黄赫遗憾没有师姐在前引路；她刚升任机长的数年里，又始终没有机会与师妹们一起执行航班。“这几年明显不同了，随着‘女飞’队伍的壮大，很多时候女机长和女副驾驶会在驾驶舱合作。虽然都是系统排班，但这背后一定有一家公司对我们‘女飞’的信任！”同组飞行的男飞行员为她点赞说：“你们真的顶起半边天了！”

