砥砺奋进的5年
中国名片闪耀世界

4月14日，一列动车穿行中国最美高铁合福线新安江休宁古城岩大桥。　徐　明摄（人民视觉）

中国建造 为世界发展“筑基”

本报记者　卢泽华

在位于坦桑尼亚首都达累斯萨拉姆西南方向的库拉西尼海湾，一座斜拉式跨海大桥不时吸引当地行人驻足凝视。这座坦桑尼亚人民口中的“梦想之桥”，就是由中国承建的尼雷尔跨海大桥。它不仅在早晚高峰时段为当地民众节省约1小时的通行时间，更为坦桑尼亚提供了超过1000个劳动岗位，培养了一批桥梁建设人才。

如今，像尼雷尔跨海大桥这样的由中国承建的基建项目遍布全球。“中国建造”不仅打造了一个个令世界惊叹的超级工程，创造了蜚声海外的国家品牌，也为促进各国互联互通、提速世界发展作出贡献。

奇迹｜超级工程惊艳世界

日前，港珠澳大桥海底隧道正式贯通。这也意味着当今世界里程最长、施工难度最大的跨海大桥——港珠澳大桥实现主体工程全线贯通。

“拿下港珠澳大桥，世界上已经没有什么中国人不能造的桥。”中国交通建设股份有限公司总工程师、珠港澳大桥岛隧工程师林鸣说。

港珠澳大桥主体工程全线贯通，是中国桥梁屹立世界“桥梁之巅”的缩影。世界最长跨海大桥、跨度最大的公铁两用桥、首座公铁两用跨海大桥……近年来，中国桥梁界为世界桥梁创造了众多的“世界第一”。数据显示，目前世界排名前10位的跨海长桥中，中国占据6座。而在建造技术上，中国已拥有千米级斜拉桥设计施工成套技术、跨海特大跨径钢箱梁悬索桥关键技术等多项尖端技术。

除了遍布世界的中国桥，中国高铁也创下了多个世界奇迹。根据空气动力学设计的车身、误差只有1/10毫米级的无缝钢轨、克服全球最复杂地形难度的施工经验，这些优势让中国高铁成为世界顶尖的国家品牌。目前，中国的超级高铁网络里程达2万公里，名列世界第一。同时，

图为5月12日拍摄的港珠澳大桥工地。（新华社发）

在技术标准上，中国幅员辽阔，地形复杂，气候多变，被极寒、雾霾、柳絮、风沙“淬炼”出的“中国标准”正逐渐超越过去的“欧标”与“日标”，被越来越多的国家采用。

8月21日，中国铁路总局宣布，将于9月21日开始实施新的列车运行图。届时，“复兴号”动车组将在京沪高铁率先实现350公里时速运营，中国也将成为世界上高铁商业运营速度最高的国家。

近年来，除了大桥和高铁，中国还与其他国家一道共同推进蒙内铁路、中老铁路、亚吉铁路、匈塞铁路、比雷埃夫斯港等基础建设项目，这些大型基建工程也都创造了多个世界奇迹。

精神｜排除万难创造奇迹

7月6日，随着主桥23号墩承台最后一车混凝土的浇筑，中国援马尔代夫中马友谊大桥5个主桥承台全部施工完成，标志着占全桥施工总量约70%的主桥部分从此彻底摆脱印度洋的强涌浪袭扰，进入上部结构施工阶段。

作为马尔代夫有史以来第一座大桥，同时也是印度洋上第一座跨海大桥，中马友谊大桥横跨的嘎阿地胡库阿海峡，素有“恶魔之海”之称。早在20多年前，马尔代夫政府就提出过建设跨海大桥的构想，但受制于技术和资金，当地政府不得不知难而退。如今，这个飞架在“恶魔之海”上的“恶魔工程”被中国承接，重重考验也在等待着中国建设者们：冒着大雨在海中颠簸沉浮是家常便饭，有时苦等10余小时，也只为抢占几十分钟的施工时间。

中国建设者的这份精神让当地民众竖起了大拇指，在马尔代夫中马友谊大桥施工现场，每天都会吸引上百名当地人参观，他们将这里亲切地称为“ChinaBridge（中国大桥）”。

作为中国与巴基斯坦两国之间唯一的陆路通道，喀喇昆仑公路起于巴基斯坦首都伊斯兰堡以北的曼赫色拉，终至中国西部千年古城新疆喀什，全长1224公里，被不少人称为中巴友谊的象征。然而，这条公路的修建注定了充满艰难坎坷。

“项目地处喜马拉雅山、兴都库什山和喀喇昆仑山交

4月21日，马尔代夫中马友谊大桥首个墩身成功浇筑。　中马友谊大桥项目部供图（新华社发）

汇的崇山峻岭之中，该地区气候恶劣，遍布地质断层，频发地震，给项目建设带来了前所未有的困难。”中国交建海外事业部副总经理彭大鹏对本报记者表示。

事实上，喀喇昆仑公路本由中巴两国于1966至1978年共同修建而成，但由于道路年久失修，中国承诺帮助巴基斯坦改扩建。尽管身处恶劣的地理环境，喀喇昆仑公路还是于2015年完成了一期工程。

“这条公路为什么能在重重困难下如期完工？我想，这背后承载了很多不为人知的艰辛，更蕴含了中国人的决心、气魄和勤奋。”伊斯兰堡战略研究所所长、巴基斯坦前驻中国大使马苏德·汗撰文表示。

友谊｜连接中国梦与世界梦

从美国新海湾大桥到多瑙河上的塞尔维亚泽蒙-博尔察大桥；从蜿蜒在巴基斯坦北部群山之中的喀喇昆仑公路，到盘旋在广袤非洲大草原上的蒙内铁路……如今，无论是深山峡谷还是广阔草原，世界每一个角落，都遍布“中国建造”的身影。

从内罗毕到蒙巴萨的运输时间将由原来的10小时缩短到4至5小时、提升肯尼亚GDP1.5%、招聘4.6万个工作岗位、降低东非货运成本79%……这是肯尼亚政府对蒙内铁路通行后的经济效益算的一笔账。投资38亿美元的蒙内铁路全长480公里，是中国建造的第一条完全采用中国标准的境外铁路，被肯尼亚人誉为“世纪铁路”。

“在肯尼亚人心目中，蒙内铁路就是非洲版的高铁。它的通车将大大促进东非立体交通网的形成和东非地区的经济发展，为东非一体化提供基础设施保障。”蒙内铁路项目总经理部总经理孙立强对本报记者表示

8月9日，中马合作建设的马来西亚东海岸铁路项目举行开工仪式。这将构建起马来半岛东西方向的铁路运输干线。“我们预计，项目开发期将为当地创造超过8万个就业机会，运营期稳定在6000个以上。此外，我们还将通过‘中马铁路人才培训合作计划’，为马来西亚培养超过3000名铁路建设和运营人才。”项目承建方中国交通建设集团董事长刘起涛表示。

“道路通，百业兴。”如今，中国每在一个国家开启一项重大工程，都会为当地带来交通运输、商贸物流、人员就业等方面的提升。中国基础设施建设，也正在成为一张闪亮的中国名片，增进中外友谊、促进互联互通，造福世界人民。

随着“一带一路”建设的持续推进，无论是在欧美地区打造“中国建造”的国家名片，还是在非洲地区助力当地经济发展，中国都正在成为21世纪全球优质基础设施的提供者。在促进世界互联互通，增进中外人民友谊方面，“中国建造”也越来越超出其本来意义，成为联通“中国梦”与“世界梦”的象征。

▲ 2016年5月23日，一名女子在中国承建的塞尔维亚普平大桥上休闲。　普雷德拉格·米洛萨夫列维奇摄（新华社发）

▶ 5月31日，在肯尼亚蒙巴萨的蒙内铁路蒙巴萨西站，首班列车驾驶员预祝旅途顺利。　新华社记者　孙瑞博摄

▼2016年10月5日，在埃塞俄比亚首都亚的斯亚贝巴，一名当地人试乘亚吉铁路通车当日的第一列旅客列车。新华社记者　孙瑞博摄

▼ 2016年10月3日，在埃塞俄比亚首都亚的斯亚贝巴附近，一列试运行列车在亚吉铁路上行驶。　新华社记者　孙瑞博摄

“炫技”背后的自我修炼

王　萌

百年前，英国殖民者花费550万英镑，在东非主持修筑一条铁路，因为施工艰难等原因，被称为“疯狂铁路”。百年后，中国承建的肯尼亚蒙巴萨—内罗毕标轨铁路（蒙内铁路）正式建成通车，被肯尼亚人亲切地称为“世纪铁路”。

这些年，中国在基础设施建设方面取得的成就令世界瞩目。全球管理咨询公司麦肯锡去年发布的一项研究报告称，中国每年投入基础设施建设的资金要比北美和西欧的总和还多。事实上，中国在公路、铁路和港口建设等方面每年都投入巨大，同时也和全球共享建设成果。

有分析称，中国基础设施建设的完善和升级，得益于中国近年来的人口红利、资源红利、资本红利以及经济体制红利。同时，基础设施建设既推动了工业化和城市化发展，也激发了经济增长潜能。

中国基础设施建设成就是几代人努力的结果。让中国人骄傲的大型工程，古代有万里长城和故宫，现在有高铁、大型发电站、桥梁公路等。中国的基础设施建设已经跨过大河，越过大海，连通高山峡谷。

然而，不可否认的是，虽然中国在高铁、桥梁、水利等重大工程上不断创造奇迹，获得世界赞叹，但在一些基础设施建设领域，中国在总量、标准和运行管理质量上，仍存在一些短板。

比如一些城市市政设施距离绿色、低碳的要求差距较大，由此引发城市内涝、水体黑臭、交通拥堵、“马路拉链”等一系列“城市病”；比如某些城市热衷建设“第一高楼”，却由于后期成本等问题，难以与城市发展相协调，结果成为“烂尾楼”，数年甚至数十年地浪费着土地资源，影响着城市的美观；再比如，有的城市建设“重面子”“轻里子”，地下管线建设质量不高，供水、排水、燃气、热力、电力等与居民生活息息相关的基础设施规划不科学，造成了“地下迷局”。

近年来，中国基础设施建设在向世界炫技圈粉的同时，更加注重自我修炼，精益求精，不断优化发展。

通过供给侧结构性改革，中国加快建设现代化的基础设施，不断提升基础设施供给质量和水平，明确了今后一个时期基础设施建设的重点领域和关键环节。通过提升制造业质量，中国的主要制造行业和战略性新兴产业的产品质量标准已接近或达到国际先进水平，为基础设施建设提供了产业保证。通过向中西部、农村及落后地区加大政府投资力度，补齐“短板”，基础设施领域的建设更趋均衡，在引领经济转型升级中发挥出关键作用。

毫无疑问，中国基础设施建设仍处在上升通道，远未达到顶峰。对中国而言，中国基建在稳增长、惠民生等方面都将扮演着愈发重要的角色；对世界来说，中国基建将持续给世界经济释放红利。

品牌论