

## 改革开放40年

## 国人出行方式变化超乎想象

本报记者 卢泽华

## 农村公路折射时代变迁

今年入春以来，“金东乡村绿道马拉松赛”“美丽乡村·环浙骑行”等乡村运动旅游活动接连在浙江省金华市举办。将所有这些活动串联起来的，是各地美丽的乡村公路。

近年来，浙江省金华市大力推进美丽乡村公路建设，不仅道路更畅通了，乡村公路也成为当地一道道别致的风景，促进了乡村振兴建设。

“村路硬化到地头，公共交通到村头，游客民宿到门头”，在金华市武义县上黄村，曾经期待的“三头”生活正是在这样的背景下得到实现。农村公路的改造提升，让上黄村变成了名为“江南布达拉宫”的网红村。

如果将时间的镜头向前拉长，我们会发现，浙江省乡村公路建设经历了一段不凡历程：2003年实施“乡村康庄工程”，2006年所有乡镇通等级公路，2011年实现“农村公路村村通”，2016年全面创建“万里美丽经济交通走廊”，2017年实现“农村客车村村通”……15年间，浙江累计投入资金超过2000亿元，新建农村公路9万公里，农村交通总体水平居全国前列。按计划，到2020年，浙江还将新建农村公路1.5万公里，创建美丽经济交通走廊2.5万公里。

农村公路是中国广大农村地区最主要的交通基础设施，直接影响着农民的生产生活。事实上，农村公路建设就是中国经济社会改革发展的一个缩影。1978年，中国农村公路里程只有58.6万公里，大量乡镇和村庄都不通公路。到2002年底，中国农村公路仅达到133.7万公里。而如今，6亿农民“出门硬化路、抬脚上客车”的梦想成为现实，人民群众的获得感在不断增强。

“截止到2017年底，全国农村公路的总里程已超过400万公里，99.99%的乡镇通上农村公路，99.97%的建制村也通了，应该说便利通达的农村公路网络，为广大农民致富奔小康提供了有利的保障。”交通运输部新闻发言人吴春耕表示。

## 高铁出海成为中国名片

今年春节期间，一辆小火车因为“慢”，成了网友们追捧的“网红”。

它就是往返于山东淄博和泰山之间的7053次列车。这列平均时速仅有32公里的绿皮小火车自1974年开通运行，全程184公里，票价仅11.5元，是山东省内国家铁路中最后一辆无空调绿皮车，也是时速最慢的火车。

“上世纪70年代山区交通很不方便，这列小火车成为山里百姓出山、进城唯一的交通工具。”列车长赵新华说，2000年以后，随着越来越多的农村通了公路，有人家里买上了小汽车，不少山区百姓外出打工了，列车的乘客变少



2004年1月29日，1700余名外出务工者在成都火车站登上驶往广州、深圳的“打工专列”。  
新华社记者 刘刚刚摄

了，很多时候，乘客多是老人坐车去城里看孩子。这些年来，列车的车厢也从原来的12节减到了8节，从8节减到了4节。

如今，随着高铁不断提速，中国已经迈入时速两三百公里的高速交通时代。而这列时速二三十公里的慢火车，成了见证中国改革开放40年来铁路发展的“活化石”，映衬着中国铁路不断提速的过程。

1979年，中国春运历史性突破1亿人次。“一票难求”成为此后每年春运的焦点。2018年春运，全国旅客发送量约为30亿人次。这意味着，40年间，中国春运规模扩大了30倍。

速度和运力提升的背后，是中国铁路装备技术的迅



从主要依靠步行，到拥有第一辆自行车；从时速几十公里的绿皮车，到时速300多公里的高铁；从长时间排队只为搭上一辆公交车，到如今手机一开就能叫到网约车……改革开放40年来，中国居民出行方式发生巨大进步。

交通是国民经济的基础，是经济社会发展的先行官。在交通强国建设如火如荼的当下，回望过去40年交通发展，也能看出时代的进步和变迁。

► 图为上世纪80年代，骑着自行车带着孩子的爸爸露出幸福的笑容。

图片来源：半月谈网



图①：1984年春节期间，在石家庄火车站，工作人员为过往旅客送开水。

新华社记者 赵连升摄



图②：2016年2月6日，南昌铁路局福州客运段列车工作人员廖辉为一名小乘客送去热水。

新华社记者 姜克红摄



图③：1996年2月1日，一名小乘客踏上中国南方航空公司海口至广州的3935次航班。

新华社记者 陈小鹰摄



图④：5月2日，在由黑河飞往哈尔滨的EU2796航班国产喷气客机ARJ21飞机上，工作人员在进行安全指导。

新华社记者 丁丁摄



2月1日凌晨，动车组停靠在武汉动车段的存车线上，准备进行检修和保温作业。

新华社记者 肖九九摄

速提升。目前，中国铁路电气化率、复线率分别达到68.2%、56.5%，居世界第一和第二位。中国出现了一大批具有自主知识产权、世界领先的技术创新成果。其中，高铁成为中国铁路技术水平的集中体现，也成为一张走向世界的中国名片。

如今，中国高铁通车里程超过2万公里，跃居全球第一，并创下最高运营时速、最低运营温度纪录。近几年来，中国高铁频繁实现“走出去”，兴建土耳其第一条高铁、俄罗斯第一条高铁……同时，中国铁路总公司近年来主动参与国际标准化修订工作，截至去年底共主持或参与制订国际标准化组织、国际铁路联盟重要国际标准55项，成为国际铁路标准制修订的重要力量。

“中国已完成了大规模高铁建设，建成了世界上规模最大的高速铁路网。从中国那里，我们汲取了成功的发展经验。”土耳其交通部长阿斯兰在日前举办的第十届国际高铁大会和贸易展大会上说。

## 砥砺前行建设交通强国

铁路营运里程已经达到12.7万公里，公路通车总里程有477万公里，内河通航里程有12.7万公里，在全球十大港口中独占7席，民用航空机场达到229个，邮政网点有21.7万个……这些数字折射出的，是过去40年来中国交通事业实现的跨越式发展。如今，中国“五纵五横”综合运输大通道基本贯通，高铁覆盖65%以上的百万人口城市，高铁、高速公路、城市轨道交通运营里程和港口深水泊位数量均居世界第一。

中共十九大提出建设交通强国的目标。据悉，中国将分两步实现交通强国战略目标：第一步，2020年到2035年，基本建成交通强国，使中国进入世界交通强国的行列。第二步，2036年到本世纪中叶全面建成交通强国，使中国进入世界交通强国的前列。

那么，未来的交通强国怎么建？

交通运输部部长李小鹏说，未来3年，将重点聚焦交通精准扶贫脱贫、综合交通基础设施联网提升、运输服务升级、推进绿色发展、强化安全发展五大方面。

具体而言，进一步加大对贫困地区高速公路、普通国道建设的倾斜支持，到2020年实现贫困地区国家高速公路主线基本贯通，具备条件的县通二级及以上公路；加快推进通村畅乡的“幸福小康路”建设，确保到2019年底实现具备条件的乡镇、建制村通硬化路；创新农村客运运营组织模式，实现具备条件的乡镇和建制村通客车比例达到100%；继续推进“交通运输+”特色产业扶贫，继续支持贫困地区约1.2万公里资源路、旅游路、产业路改造建设；完善“十纵十横”综合运输大通道布局，实施重点通道连通工程和延伸工程。2020年实现综合交通网总里程约达到540万公里的目标。

“可以这样讲，我们现在已经是世界上的交通大国，但是我们也清醒地认识到，虽然我们是交通大国，但是大而不强，距离交通强国还有相当长的路要走。”李小鹏说，比如我们的基础设施还有短板，服务水平还不能完全满足人民的需要，我们的物流还不够发达，物流成本还比较高。

“我们要按照世界领先、人民满意、有效支撑我国社会主义现代化建设的要求，建设具有世界眼光、中国特色的交通强国。”交通运输部党组书记杨传堂说。



2017年1月13日，在广州南站，小朋友与为旅客提供咨询服务的智能机器人“小璐”互动。

新华社记者 梁旭摄

改革开放40年来，中国从“自行车王国”进入“汽车社会”，现代交通体系逐步形成。前所未有的投资力度、科学发展的建设理念和长久积累的技术实力，使中国公路、铁路、隧道、港口、民航等交通各个领域均取得史无前例的跨越式发展，在众多领域跃居世界强国行列。

如今，随着新经济模式的兴起，交通模式再次发生变化，一系列先进的交通技术和模式应运而生：无人驾驶技术兴起，共享出行在各个城市发展得如火如荼，这些新应用为消费者带来了极大的出行便利，也获得了资本和市场的充分支持。

然而，这些集新技术与新模式为一体的“新宠”虽受到人们的热情喜爱，但与其相关的治理能力和治理水平并未跟上。

近日，笔者在使用途歌共享汽车时发现，汽车上安全带已损坏，然而该汽车依然可以正常预订出行。与客服沟通后，他

并未对问题车辆进行冻结或其他处理。可见，在商家不断推出新技术、宣扬新模式时，其治理能力尚未同步跟进。

这类令人失望的事例，反映出我们在现代交通发展上的短板。尽管中国在诸多交通技术领域已经稳步迈入世界前列，然而，不得不承认，我们尚未形成与技术发展相匹配的交通治理能力。

建设交通强国，技术与治理要齐头并进。

交通规划要适度超前。主管部门要用未来的视野来进行政策规划，不仅要看到现在，还要看到数年、数十年以后的发展变化，避免“朝令夕改”，造成资源浪费。随着交通技术的革新和城市规模的扩大，现在很多城市由于规划理念滞后，出现许多难以解决的问题。比如，有的城市由于过去的停车政策不明确，导致现在乱停乱放现象比比皆是，成为城市的一大弊病。

交通治理要善用新技术。如今，互联网、大数据、人工智能技术正应用到交通治理领域，以改善传统的交通治理方式。“人工智能+交通”成为资本市场的热点。中国各大城市有着丰富的交通场景和海量交通数据，为智能交通提供了得天独厚的条件。比如，浙江省杭州市利用城市大数据，规划在2022年实现成熟数据大脑交通治理全覆盖，实现对城市交通的高效智慧管

理和应急保障。正如业内人士所言，人工智能将把城市交通带入更加高效、安全的新时代。

从大力投入基础设施到加强治理能力建设，从构建汽车社会到呼唤汽车文明，中国交通运输走过了从“瓶颈制约”到“初步缓解”，再到“基本适应”经济社会发展需求的漫长道路。如今，中国已成为名副其实的交通强国，整体运输服务能力和技术水平走入世界前列。在交通运输硬件实力做强的同时，应更多从综合交通、国家战略方面考虑治理和服务能力，让人民群众出行更方便、更安全、更舒适。

## 车多了，科学治理要跟上

王萌

品牌论