人民日报海外版
2018年8月17日 星期五
责编：王 萌 邮箱：rmrbzgpp@163.com

通车里程全球第一 路网密度突飞猛进

高速通 事事通

本报记者 王 萌

航拍广深高速

壮阔东方潮 奋进新时代
庆祝改革开放40年

“要致富，先修路”——交通是经济社会发展的先行官。伴随着公路拓展，中国的城市群开始崛起，经济圈逐步扩大，中国人的生活方式发生深刻变化。

改革开放40年，中国公路建设突飞猛进。1978年，全国公路通车总里程89万公里，公路密度9.27公里/百平方公里。2017年底，全国高速公路里程已达13.6万公里，位居世界第一，全国公路网密度达49.72公里/百平方公里。据交通运输部介绍，今年中国将新增高速公路通车里程5000公里，预计到“十三五”末，国家高速公路主线将基本贯通。

近日，记者走访了沈大（沈阳-大连）高速、广深（广州-深圳）高速沿途各地，乘车体验几条著名高速公路，深刻感受到了高速公路为各地发展带来的活力。

一条高速公路，一次运输转型
关于“加速度”的绝佳证明

“飘啊飘，月亮照我去广州；摇啊摇，一路摇到大沙头。”——上世纪八九十年代，从深圳到广州需要经过两个渡口，旅客往往要早上出发，晚上抵达，“百里广州一日还”。

1997年，广深高速公路正式通车运营，跨越珠江口两岸，串联起广州、东莞、深圳三地，打通南粤大地的“交通末梢”。依托广深高速，形成了广州、东莞、深圳经济走廊。畅通的高速公路不仅为地方经济发展带去了机遇，还为企业经营降低了成本，拓展了空间。

东莞市中港通电子科技有限公司总经理陈均球至今还记得，广深高速刚刚开通时，能够开车走一趟广深高速，是一件“很有面子”的事情。广深高速一度成为反映当地经济发展机遇的标志。一条广深高速，在不同的场景下引申出不同的涵义——

地方官引进外资时说：“我们有广深高速，交通便利呀！”

工业园招商时说：“我们临近广深高速，有天时地利呀！”

企业家洽谈订单时则说：“我们走广深高速，路通财通呀！”

……

20年间，广深高速的日车流量已由最初的7.11万车次增至2017年的55.06万车次，促进了广州、东莞、深圳及香港四地的经济贸易往来及社会繁荣发展，见证了珠三角世界级城市群的崛起。

高速通，事事通。这样的故事不仅仅发生在广东，也发生在中华大地的每一个组成部分。

辽东半岛南端，大连港港阔水深，万吨货轮畅通无阻，是东北地区最重要的综合性外贸口岸。大连港通船务有限公司创始于1992年，以钢材产品运输为主，主要服务沈阳宝钢、东风日产等客户。发展初期，公司主要以铁路运输为主，占运输总量95%以上。

据公司业务经理闵莉介绍，虽然铁路运输费用比公路运输低30%左右，但是铁路的运输时间长、车辆周转慢、货物分转倒运常常造成货物损害，难以满足客户对物流灵活性和可靠性的要求。从2003年开始，公司开始改变运输方式，由铁路运输为主转为公路运输为主。依托沈大高速公路，公司装货后车辆几分钟就能上高速，基本实现了1天时间对东北地区的物流全覆盖。

从闭塞小镇到枢纽城市，从拥堵小路到立体交通，40年来，中国在交通基础设施规模、运输服务质量等方面取得了前所未有的成绩。如今，顺畅的交通打通了城市发展的动脉，高速公路见证着中国的发展速度。

一本暂行规定，一种融资模式
关于开放与创新的生动样本

“什么叫高速公路？”

上世纪80年代，这个问题让辽宁省交通规划设计院的工程师们犯了愁。1984年，沈大高速公路开工建设，揭开了中国高速公路从无到有的序幕。当时，对于高速公路，中国尚无建设标准。公路修多宽？几个车道？设计时速多少？坡度多大？荷载标准是多少？沈大高速的设计者们注定要为这些问题拟出答案。

今年75岁的王锡岩，是参与沈大高速公路建设的工程师。在他记忆中，“拿钢尺测距，手绘等高线，中午嚼饼干，夜住大车店，每次出去测量都要好几个月。”全无高速公路建设经验的筑路人，只能“摸着石头过河”。为了解答这些问题，辽宁设计院特意到日本考察，同时参考日本、欧美高速公路设计标准，并根据辽宁本地自然地理状况，制定出了10多万字的《沈大高速公路标准暂行规定》。

“我国第一个含有高速公路内容的设计规范出现在1994年，这其中很多标准都来自沈大高速公路。沈大高速公路竣工通车后，国内几乎所有省、自治区、市都先后组团来沈大高速参观考察。”王锡岩回忆说。

1990年8月20日，经过6年多的努力，沈大高速公路全线建成并开放试通车，被人们誉为“神州第一路”。第二天出版的《人民日报》刊文称，它的建设成功表明：中国有能力建设一流的高速公路，中国的公路建设已跨入高速公路时代。

高速公路建设，既要技术标准，更离不开财政资金。沈大高速为中国高速公路标准画下了第一笔，广深高速则为中国高速公路投资模式拓展出了新路径。

上世纪70年代末，正是中国改革开放初期，广东公路建设完全依赖国家财政拨款，每年只有600万元，还不够修建半公里的高速公路。1979年7月15日，中央正式批准广东、福建两省在对外经济活动中实行“特殊政策、灵活措施”，迈开了改革开放的历史性脚步。

1981年，广东率先提出了“贷款修路、收费还贷”的设想，并在此思路下引进外资投入交通基础设施建设。当年，广东还与香港合和集团签订了第一个中外合作项目——广深高速公路的合作意向，这是国内第一条引进外资兴建的高速公路，总投资额达129.42亿元人民币，主要来源于香港及国际融资集团，其投资金额之大、资金来源之复杂，在当时尚属首例。广深高速在全国创出利用外资修桥建路的先例，拉开了交通基础设施建设多渠道筹集资金的序幕。

“总结广东高速公路建设经验，最重要的是敢为人先的创新精神。不同于其他地方，广东的高速公路建设，充分利用海外华侨、港澳同胞的众多关系引进外资。在与港商的合作中，我们学习了先进的管理理念和运营经验。广东多渠道集资的建设模式，也成为改革开放过程中的重要经验。”广东省高速公路发展促进会常务副会长邓崇正说。

一套监控系统，一个考核机制
关于管理与服务的不懈探索

如果一条车道发生事故，3分钟之内就会发生拥堵——广深高速连接着广州、深圳两个超过千万人口的一线城市，中间串联着“世界工厂”东莞，从皇岗站出高速经口岸则直达香港，每年服务2亿车次，被誉为“中国最繁忙高速公路”。广深高速运营管理水平直接影响到这条珠三角东岸的“黄金走廊”。

2016年11月，广深高速全线监控系统建成。在广深高速公路监控中心，一块10多米长的显示屏上可以清晰地看到广深高速各个路段的实时画面。据广深珠高速公路有限公司常务副总经理刘增贤介绍，高速全线有200多个摄像头，基本做到全覆盖，整条路况、收费状况、车辆状况都能直观监测。

为了提高运营效率，广深高速每年投入1000多万元，建成了自己的援救队，有救援队员70多名，路面救援车辆12台。为了更好地进行应急处理，路政部门在全线设置8个驻点，如遇交通事故等突发情况，要求救援处置人员15分钟到位处理，快于广东省的30分钟标准。在各方协同努力下，广深高速通行速度在每小时83公里左右。

高效的运营能力保障了高速出行的安全顺畅，良好的服务水平则让高速出行更为便捷舒适。

沈大高速公路大连方向约35公里处，是井泉服务区。许多过路司机都喜欢在此停留。这是中国大陆第一家高速公路服务区，被誉为“中国第一服务区”。辽宁省高速公路实业公司副总经理文武还记得，1988年服务区刚刚投入运营时，是“开车颠屁股，白天一脸土，环境脏乱差，群众不满意。”

如何提升服务区管理和服务水平？通过不断的摸索，1995年，实业公司出台了“千分”考核机制，对日常工作进行划分，对服务区日常工作提出量化要求，同时以此为蓝本，不断完善，制定了包含质量、卫生等9大类、42分项、624条细则，共计1000分的《服务区质量管理标准》，有效控制关键环节服务质量，提高标准的可操作性。

“高速公路服务区是为人和车服务的，车要加油，人要吃饭，服务区要把不同的业态管理好。”文武说。如今，井泉服务区已经完成升级改造，建成了集餐饮、购物、汽车加油、汽车修理、旅途休息为一体的开放式综合服务体，咖啡厅、特色餐厅、淋浴间、休息室、母婴室、无障碍卫生间应有尽有，环境漂亮了，服务细致了，功能齐全了。

一路走过沈大高速和广深高速，我们可以看到沿线城市的崛起，感受到中国发展的速度。在中国，高速路网越来越密集，为各地带去更多机遇，提供发展动力。

改革开放40年来，中国高速公路从无到有，成为服务经济社会发展、助力脱贫攻坚的加速器。未来，一条条高速公路将继续延伸，中国发展之路将更加畅通。

畅行高速公路 共话改革发展

中国高速相册

▲ 1990年建成的沈大高速公路

▲ 如今的沈大高速公路

◀ 沈大高速公路上的『中国第一服务区』——井泉服务区

高速公路助推中国改革发展

王 岩

高速公路是国家重要的基础性、先导性、战略性、服务性基础设施，是交通运输先进生产力的代表。美国人称之为“影响到每个人的生命线”，日本人称之为“关系国家兴亡的道路”，比利时人称之为“国家经济大动脉”。历经30多年，中国高速公路发展闯出了一条不同于西方的成功道路，而这都与改革开放密不可分。

中国高速公路是改革开放的产物。高速公路源于西方资本主义国家。改革开放初期，对“中国要不要建设高速公路”这样一个今天看来十分正确的命题，争论却相当激烈。应当说，当时还是有很大思想包袱的，以致于把“高速公路”的名称变通改为“汽车专用公路”后，才得到了有关方面的理解和认可。最早建成的济青、京石等一批实质上的“高速公路”，都是用“汽车专用公路”的名义上马的，通车后才陆续改称为高速公路。可以讲，正是有了中国的改革开放和思想大解放，高速公路才应运而生。

高速公路带动了交通事业改革开放。高速公路发展也为交通事业改革开放掀开了新篇章。我国第一条改扩建的高速公路——沈大高速公路，迈出了在高速公路使用“贷款修路、收费还贷”政策的第一步；我国第一条利用世界银行贷款修建的高速公路——京津唐高速公路，首次在公路建设中使用国际通用的“菲迪克条款”，建立了具有中国特色的工程监理模式和项目法人制度；我国第一条中外合资建设的高速公路——广深高速公路，开创了公路使用外资建设的先河，等等。这些都是现代交通事业发展的制度基石，也是重要的里程碑。

高速公路加快了我国改革开放发展进程。有人讲，如果把经济社会发展比作一架飞机，那么高速公路就是让飞机腾飞的跑道，高速公路对经济社会发展的“提速”作用可见一斑。拿手机通信打个比方，如果说普通公路是“2G”的话，高速公路就是“4G”。很难想象，如果现在没有高速公路，经济社会运行将会有多“卡”。经济社会快速发展为高速公路建设提供了强劲动力，高速公路快速发展也成为经济社会发展的助推器。高速公路建设投资不仅直接拉动了经济增长和关联产业发展，也显著改善了生产力布局和产业结构，对改善投资环境、加速市场化进程、提高经济供给效率、加快城市群形成等发挥了显著作用。高速公路沿线也逐步演变为产业带，重要节点通常成为产业园区和商品集散地。位于京沪高速公路中间的临沂市就是因路兴城的典例，已从过去的贫困小城跃升为全国排名第三的商品批发市场群落和重要的物流中心。

高速公路发展是我国改革开放的缩影。改革开放以来，中国高速公路从无到有，规模从零到世界第一，实现了跨越式发展。发达国家往往需要半个世纪才能建成高速公路网络，而我国在远低于发达国家的起点上起程，却用不到30年完成了超越。其发展速度之快、规模之大、范围之广，在世界交通发展史上堪称奇迹。这一切，得益于改革开放，得益于中国特色社会主义集中力量办大事的制度优势。可以说，中国高速公路是中国特色社会主义市场经济体制的成功范例，是“中国速度”的一个符号，也是享誉世界的“中国品牌”。

三十而立，四十不惑。站在改革开放40周年暨高速公路发展30周年的历史新起点上，回首过去，我们依靠改革开放建成了世界最大的高速公路网络；面向未来，我们依然要靠改革开放推动高速公路高质量发展，为建设交通强国、实现中华民族伟大复兴的中国梦作出新的更大贡献！

品牌论