国民经济主动脉 大道通衢九州畅

2016年11月，习近平总书记在纪念孙中山先生诞辰150周年大会上有这样一段描述：“祖国大地上，铁路进青藏，公路密成网，高峡出平湖，港口连五洋……”

当年，孙中山先生曾在《建国方略》中谋划：要修建约16万公里的铁路连起沿海、内地、边疆；铺成160万公里公路，形成遍布全国的公路网；开凿整修全国水道和运河，发展内河交通和水利、电力事业；搭建世界水平的大海港分布于北部、中部、南部沿海各地。

今天，先辈们憧憬的交通蓝图已经变为现实。70年来，中国由“交通大国”逐步向“交通强国”昂首迈进。

▼4月10日，青岛北至北京南一站直达复兴号动车组列车正式开通。图为列车莫兴奋地合影留念。 张进刚摄（人民视觉）

▲4月18日，河北邯郸国际陆港号中欧班列准备开行。杨 扬摄（人民视觉）

一艘大型远洋运输轮在江苏连云港港集装箱码头装载出口集装箱。 司 伟摄（人民视觉）

本版撰稿：严 冰 叶 子 杨 洁 郑舒文

中国高铁 自主创新 国家名片

【镜头一】

2018年6月8日下午，上海合作组织成员国元首理事会第十八次会议举办前夕，习近平主席邀请俄罗斯总统普京共乘高铁。普京感慨：“坐火车有一种浪漫的感觉。”交谈中，习近平指着高铁的电子屏幕介绍：“咱们现在开始跑到300（公里）啦。”镜头一转，拍到了普京面前的茶杯，300公里时速下，茶水几乎纹丝未动。

镜头回溯至1949年，中国铁路总里程仅2.2万公里。1978年10月22日，邓小平第一次访问日本，乘坐全世界第一条高铁——日本“光”号新干线。日方陪同人员问他有什么感觉，邓小平说：“就感觉到，有催人跑的意思，所以我们现在正适合坐这样的车。”

“催人跑”，邓小平说出了当时中国发展高速铁路的迫切心情。

从20世纪90年代初到2004年，中国抓紧研发了第一代高铁电力动车组“大白鲨”“中华之星”；2008年，被欧洲人称为“中国高铁革命”的“和谐号CRH380系列”高速列车问世；2018年7月1日，16辆长编组“复兴号”动车组首次投入运营，这是具有完全自主知识产权、达到世界先进水平的动车组列车。2019年底，京张高铁即将在世界首次实现350公里时速下有人值守的无人驾驶，让“虚拟司机”用算法开出一条安全、节能、高效的列车。

在浙江台州工作15年的安徽黄山人王瑞东，每到春节最着急的事就是回家。以前，他只能坐客运汽车一路颠簸，最怕遇上堵车，一小段路能耗上几个小时。2018年12月25日，杭黄高铁通车运营，王瑞东早上7点从台州出发，坐上2小时高铁，回家还能赶上一顿热乎乎的团圆饭。高铁，让中国老百姓的幸福感更强了。

不仅如此，安（卡拉）伊（斯坦布尔）高铁开启了土耳其历史上第一条高速铁路，雅万高铁将缓解雅加达和万隆城市通勤压力……中国高铁入选“中国新四大发明”，成了外国青年最想带回家的“特产”。

中共十八大以来，习近平主席出访时谈得最多的合作项目之一就是高铁。身为“中国故事第一讲解人”，他称赞中国高铁是“走出去”、开展“一带一路”建设方面的“抢手货”，“高铁动车体现了中国装备制造业水平。”

中欧班列 “钢铁驼队” 世界机遇

【镜头二】

“喂，今天‘布拉格—义乌’中欧班列通行情况怎么样啊？”每天清晨，专做玻璃、水晶进口生意的义乌商人徐正国都会给中欧班列运营商打电话询问。

玻璃、水晶生产大国捷克是徐正国的主要货源地，每个月他从捷克进口120个货柜。“有了中欧班列，不仅比海运省一半时间，还能直接在义乌提货。”徐正国开心地说。

20世纪30年代，瑞典探险家斯文·赫定在《丝绸之路》一书中曾预言：“中国政府如能使丝绸之路重新复苏，并使用现代交通手段，必将对人类有所贡献。”

斯文·赫定的期盼正变为现实。翻山越水穿戈壁，踏遍亚欧万里路，中欧班列让丝绸之路再一次充满生机。截至2019年4月，中欧班列已累计开行14691列，联通了中国62个城市和欧洲15个国家的51个城市，铺行的路线达到68条。

若要探寻这群“钢铁驼队”在丝绸之路上的作用，只需看中欧贸易数据：2018年中欧班列运输的货值达到330亿美元，同比增长106%。

若要探寻这群“钢铁驼队”在丝绸之路上的速度，只需看中欧班列的运营数据：口岸通关时间由12小时压缩到6小时；运输时间由25天左右压缩到12—14天，运输效率提高了1倍。

波兰姑娘纳塔莉亚的生活因这条贯穿亚欧大陆的铁路而改变。她成为中欧班列“蓉欧快铁”在波兰哈特兰斯物流公司（成都）的销售经理，还在成都成立了“波兰精品馆”，已有超过300种波兰商品通过这一商贸平台销往北京、广州等地。

俄罗斯《生意人报》网站写道，2018年前8个月，由“联合运输物流公司-欧亚铁路联盟”提供过境服务的“中国-欧洲-中国”一线的集装箱运输规模超过15.5万标准箱，同比增长50%。这为巩固地区运输市场提供了千载难逢的机会。

“作为伙伴，我们正从中国经济增长中获益。”德国《世界报》说，“亚洲、非洲以及欧洲的很多国家都参与‘一带一路’建设，没有哪个国家愿意坐失良机。”

高速公路 全球之最 路坦民富

【镜头三】

重庆市武隆区火炉镇万峰村，村民熊中成比往年更忙碌，“今年路通了，再不行动，就要错失发展旅游的好机会了。”熊中成口中的路，是凤门丫公路，3.8公里长，2018年1月5日正式贯通。泥巴路变成崭新的水泥路，村民出行不再“晴天一身灰，雨天一身泥”。熊中成邀约两位村民承包了30亩土地，种植荷花等特色农产品，再办个农家乐、养点鱼，“土地已经谈好了，等签了合同就可以开干了。”

农村路开通，高速路开跑。国家统计局晒出了这样的成绩：截至2018年末，全国公路总里程达到485万公里，是1949年的60倍。高速公路总里程14.3万公里，年均增长25.8%，总里程居世界第一。

在新中国成立初期，全国没有一条高速公路。直到1990年8月20日，沈大高速公路全线建成并开放试通车，《人民日报》次日刊文庆贺：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。

2008年5月12日汶川发生特大地震，举国牵挂。救援中，入川铁路和民航受阻，西（安）汉（中）高速成为抗震救灾的“生命线”。来自26个省份的223万辆救灾车辆通过西汉高速顺利入川，向救灾部队官兵提供就餐和车辆油料。这条穿越秦岭的西汉高速不仅终结了“蜀道难，难于上青天”的千年之叹，也让抗震救援一路畅行。

高速通，带来财富通。2017年3月，富士康科技集团总裁郭台铭在第10.5代显示器全生态产业园区正式动工时说：“近年富士康到深圳、广州来投资，是沿着广（州）深（圳）高速来的。”这条被誉为“珠三角黄金通道”和“中国最繁忙高速公路”的广深高速，连接广州、东莞、深圳及香港四地的经济贸易往来，见证了珠三角世界级城市群的崛起。

中国路、中国桥不仅在国内成为一道靓丽的风景线，也为世界人民带去福利。今年8月18日，中国-中东欧国家合作中首个落地的基础设施项目——塞尔维亚E763高速公路第3、4、5标段通车。塞尔维亚总统武契奇亲临仪式，他说：“高速公路的开通，标志着塞尔维亚居民生活品质的提升，也将为沿途城市和村镇带来更多投资。”

国际航线 空中丝路 畅通贸易

【镜头四】

2019年8月23日清晨6时，大兴机场航站楼和飞行区的通道门按计划准时开放。9时，一辆大巴通过双层出发高架桥稳稳停泊在四层车道边内缘道，大兴机场迎来了第四次综合演练的首批4876名模拟旅客、104个模拟航班、4400件行李。阳光洒在航站楼古铜色的屋顶上，寓意“凤凰展翅”的航站楼呈现出金光灿灿的景象。

北京大兴国际机场即将于今年9月30日前通航。

1958年2月28日，新中国成立10周年前夕，中国民用航空局宣布，在北京东郊新建一座现代化民航机场的主要工程已经完成，从3月1日起开始临时使用。

“这座有着10000平方米航站楼和一条跑道的现代机场出现在世人面前，它承载见证着国家重大历史时刻和改革开放的脚步。”中国民用机场协会秘书长李小梅说。

机场，见证了大国外交的历史。

1972年2月21日，国家领导人周恩来等到首都机场迎接美国总统尼克松，中美两国领导人的手握在一起，标志着中美关系一个新的开始。首都机场见证了这次历史性的“跨越太平洋的握手”。1978年，萨马兰奇作为国际奥委会第一副主席首次访问中国。临别之际，在首都机场贵宾厅，萨马兰奇说：“我现在更加清楚中国被排除在国际奥委会之外的历史真相，我一定全力促成中国早日回归。”

机场，见证了空中贸易的便利。

去年春节，在海口美兰机场飞往新加坡、马来西亚等地的航班里，载满了金鲳、笋壳等。对中外运空运发展股份有限公司（海南）而言，以往鲜货只能在广州、深圳转运，耗时长，鱼苗死亡率高。海南直航东南亚航线增加后，货物到达美兰机场，人库、报关，1个小时办结，运输时长减半，降低了企业处置成本。

机场，见证了人民对美好生活的向往。

截至2018年底，民用航空定期航班航线4945条，是改革开放初期的28倍，其中国内航线4096条，是1950年的412.1倍；预计到2020年，中国每年将有超过1.5亿人次游客到“一带一路”沿线国家和地区旅游。中国人游历世界的足迹越来越广远。

新加坡《联合早报》网站报道预测，中国预计将在2022年成为全球最大的民航市场。那时候，人们抬头，还能看见中国自主研制的大飞机，在空出画出美丽弧线。

远洋运输 港纳百川 船行天下

【镜头五】

偌大的码头现场空无一人，一排排集装箱被准确无误地吊起、安放，操作控制中心只能看到寥寥数人正在用电脑指挥控制着这一切。这是2018年4月10日国务院总理李克强与上海洋山港四期码头视频连线时看到的场景。作为全球单体最大、综合自动化程度最高的智能码头，其开港后将助推上海港年吞吐量突破4000万标准箱。

这座在《2019年世界最佳连接港口排名》中位居榜首的上海港，见证了中国海运史上一场富有远见的决策。

2002年，上海制订了一项雄心勃勃的计划：将杭州湾几个小岛屿扩展为世界最大的深水集装箱港口，供30艘货船停泊，年处理1500万个集装箱。这对于其他国家来说难以想象。8年后，这项决策取得成效，上海港超过新加坡，成为世界上最繁忙和最大的集装箱港口。

新中国成立初期，中国沿海规模以上港口仅有161个生产泊位，没有万吨级及以上泊位。到2018年末，全国港口拥有生产用码头泊位23919个，是1949年的148.6倍。

哈萨克斯坦小伙达尔开见证了中国港的“加速度”。在江苏连云港，一艘来自外国的货轮驶入码头。“5天内运到哈萨克斯坦！卸船后，晚上就发货！”他说，数十天的货运如今缩短一半时间。欧亚大陆海陆联运合作，让哈萨克斯坦这一世界上最大内陆国有了通向太平洋的出海口。哈方人士感叹：中国，就是哈萨克斯坦的大海。

从地中海到大西洋，从欧洲到非洲，中国与200多个国家和地区的600多个港口建立了航线联系，覆盖所有沿线国家，中国远洋运输集团COSCO的标志遍布世界主要港口。中国的海运互联互通指数稳居全球第一。

1963年1月，陈毅元帅登上新中国第一艘自营远洋船“光华”轮视察，填词一首《满江红·参观光华海轮》。词中写道：“海运百年无我份，而今奋起多兴旺。待明朝舰艇万千艘，更雄放。”

截至2018年底，全国拥有水上运输船舶13.7万艘，是1950年的30.3倍；水路货物周转量99052.82亿吨公里，是新中国成立初期的1570倍。“明朝舰艇万千艘”已一语成真。