



Road signs 著 / 施书芳

路痕

河南交通 的台前幕后

上个世纪80年代

过这样的描述：

境内时，因为路

中央领导醒了，第一句话就是：「到河南了」。

黄全

初，中央某大报在一篇长篇报道中曾有一位中央领导乘车从北京出发，行至山东面平整，一路上睡着了，结果车一颠，这位

有痕

鳳凰涅槃

Road signs

壹

(第一部分)

图书在版编目 (CIP) 数据

路痕：河南交通的台前幕后 / 施书芳著. -- 北京：
中国铁道出版社, 2014.6
ISBN 978-7-113-20260-6

I. ①路… II. ①施… III. ①交通运输业－概况－河
南省 IV. ①F512.761

中国版本图书馆CIP数据核字(2015)第076200号

书 名：路痕：河南交通的台前幕后
作 者：施书芳

责任编辑：王 菁
封面设计：铭镜文化
责任印制：郭向伟
校 对：程理新

出版发行：中国铁道出版社 (100054, 北京市西城区右安门西街8号)
网 址：<http://www.tdpress.com>
印 刷：郑州瑞光印务有限公司
版 次：2016年1月第1版 2016年1月第1次印刷
开 本：202mm×260mm 1/16 印张：22 字数：32万
书 号：ISBN 978-7-113-20260-6
定 价：79.00元

版权所有 侵权必究

凡购买铁道版图书，如有印制质量问题，请与本社读者服务部联系调换。电话：(010) 51873174 (发行部)
打击盗版举报电话：市电 (010) 51873659，路电 (021) 73659，传真 (010) 63549480



序

情深意更浓

•徐宜发

我正与河南记协秘书长金志毅谈论稿子上的事，手机铃声突然响了。一看，是我多年的媒体朋友施书芳打来的，说是他的大作《路痕》即将出版，想让我抽时间为他作“序”。都是老朋友了，那还有啥说的，我们约好第二天下午三点见。

接近约定时间我听到轻轻的敲门声，猜想准是书芳到了，我知道他的时间观念特别强，时间安排得十分紧凑。书芳比我年小20岁，1991年毕业于郑州大学新闻系，先是在电台任职，1997年到《大河报》从事新闻报道。在我眼里，他那时已是位资深记者了。

我与书芳第一次见面是在2002年3月1日，郑州铁路局在宝丰机务段隆重举行最后一台蒸汽机车退役仪式，这标志着郑州局从此结束了蒸汽机车牵引列车的百年历史。从那天起，郑州铁路局全部由内燃机车和电力机车牵引列车。蒸汽机车在这片古老的土地上，风里来雨里去叱咤风云整整一百年。因此，临别之时，大家依依不舍，许多火车司机和检修工人师傅来到现场，抚摸着即将离去的蒸汽机车倾诉衷肠。书芳与众多媒体记者专程到宝丰采访。当然，我这个与蒸汽机车打了几十年交道的“老铁路”，不乏也是新闻媒体的采访对象。至今我还记得，书芳问我这些不再使用的蒸汽机车怎样处理？我回答道：“我们打算将建一个火车头博物馆，把我们报废的各种类型的机车集中存放，供游人参观游览，借以传承百年铁路的历史文明！”

我出生在一个铁路工人家庭，对火车头有着特殊的感情。初中毕业，我考入郑州铁路司机学校，学的就是蒸汽机车专业，参加工作后在蒸汽机车上工作了6年多的时间，天天与火车头为伴，朝夕相处，形影不离。上车一身汗，下车满身油，艰苦的岁月锻炼了我的意志让我变得更坚强。从事管理工作之后，还是离不开火车头，不管走到哪里，我首先去检查的就是火车头的管理是否到位。我还写了一篇关于火车头的文章在《大河报》发表……这都是10多年前的事了。见了书芳，往事一下子涌上心头，好像这些事就发生在昨天。

书芳即将出版的《路痕》长达20多万字，收录了他从事新闻工作以来采写的新闻报道和采访札记，有消息、通讯、还有专访和人物特写，字里行间都流淌着他对事业的爱，字字句句都是发自肺腑的真情实感。接到书稿，我深思他的“路痕”命名，猜想这么多年他负责采写报道交通系统新闻，与“路”有着密切的联系，他把满腔热血都倾注到“路”的发展上。

透过“路”的变化，我们可以清晰地看到河南乃至全国的经济腾飞。这“路”，有陆上的也有空中的，有公路，有铁路，还有航空之路，无论哪条路都与我们的生活息息相关，都是人们十分关注的。

路的起源与人类的诞生同时。有人说自从有了人就有了路，鲁迅先生说：“世上本无路，走的人多了也便成了路。”不过，路与路不同，观念和管理上的不同造就路的差异。河南具有“中原”之称，理应为贯通南北、连接东西构建四通八达、畅通无阻的公路交通网络，然而，那些年河南的公路建设令人头疼，不敢恭维。路，在人们生活和社会发展中具有不可替代的作用。俗话说：“要致富，先修路。”一个地区如若没有便利的交通条件，无论如何也不可能富起来！

20世纪初，河南省第一条高速公路——国道连（云港）霍（尔果斯）高速郑州至开封段动工修建，带动河南进入了高速时代。书芳以一个记者的敏锐，见证了河南高速公路的发展，以其犀利的笔锋，记录了河南高速公路建设的辉煌。2001年，时任交通部部长的黄镇东先后两次到河南考察，书芳有幸随行采访，全面反映了上级领导对河南交通设施建设的关注和殷切希望。在面对面采访时任河南省委副书记、常务副省长李成玉之后，公开报道省政府关于全省高速公路建设规划，让亿万人民看到了充满希望的中原大地。时至今日，再看书芳那些报道，当年一个个中原梦如今都已变成现实。改革开放为我们带来了新的发展机遇，方便快捷的出行改变了人们的生活方式，古老厚重的河南走进了新时代！

在我的印象中，河南的航空事业并不起眼，看了书芳关于河南航空报道后让我大吃一惊。郑州新郑国际机场是人们出行和走出国门的重要通道，1997年8月28日建成投入使用。2006年4月3日这一天，郑州新郑机场一口气开通了从郑州至巴黎、洛杉矶、墨尔本、雅加达、吉隆坡、胡志明市和槟城的7条国际航线，创造了航空史上的“之最”。如今，依托郑州新郑国际机场，一个占地140多平方公里设施完备、功能完善的新港区即将展现在世人面前。

书芳与铁路有着特殊感情，在《路痕》中他用大量的篇幅介绍了郑州铁路局一路走来的点点滴滴。得天独厚的地理优势，让郑州铁路局成了全国铁路交通的枢纽，郑州也正因有了铁路才逐步发展成屹立中原的省会城市。对此，人们亲昵地称她是“火车拉来的城市”。打开《路痕》，我很快看到他的采访札记《总书记寄语“中原之星”》，一下子把我的思绪拉回到那个火红的年代。

坦率地说，“中原之星”的成功开发带有一定的试验性质。2001年11月18日投入郑州至武昌间运行，早上从郑州出发，晚上从武昌返回郑州，实施“朝发夕归”运行时刻，趟趟爆满，深受旅客青睐，成了一道靓丽的风景，国内外媒体争相报道，新加坡《联合早报》称之为“中国之星”。不可否认，“中原之星”无论从运行速度上还是从运行品质上都有不尽人意地方，不过她也确实让我们积累了不少经验，取得了多项科研成果，锻炼了队伍，是一项值得引以自豪的成就。

书芳在《90分钟“诞生”两临客》中讲述了2005年2月7日应急疏散旅客的事。这天是农

历大年二十九，天公不作美，下了一夜的雪。接近9点，我接到时任郑州市市长王文超的电话，说是高速公路出现积雪与冰冻，长途汽车站发往各地的汽车开不出去，有7000名旅客滞留，问我这些旅客能否改乘火车。我问清大多旅客的去向，主要是到许昌、漯河、信阳和南阳方向的客流，便打电话通知总调度长刘元普，抓紧研究尽快拿出开往信阳、南阳方向两趟临时客车的方案。元普比我大一岁，有丰富的行车组织经验，很快形成开车方案，利用即将到达郑州终点站两列客车体，在站完成检查作业，接着分别开往信阳和南阳。在电话里向王市长作了汇报后，我立即通知做好旅客退票、售票工作，组织改乘火车的旅客有序上车。从第一次接到王市长的电话到旅客上车，只用了一个半小时。书芳在书里详细讲述了这一天的故事，情真意切，令人难忘。

书芳的《路痕》还记录了郑州局经历6次“大提速”中的一些人和事，那一张张熟悉的面孔、那一次次感天动地的瞬间，都铭刻在我心里。

书芳的《路痕》让我们从“路”的变化，再一次感受到中原大地跳动的脉搏。坚信未来不是梦，明天更美好。他描写的是路，抒发的是情，一路走来，情深意更浓。

（作者系中国铁路作家协会副主席、原郑州铁路局局长）

自序

探路十年

犹太谚语说：“如果你想在冬天躲雨，就造一个茅屋；如果你想在许多冬天躲雨，就造一个石屋；如果你想让后代记住，你就造一个环绕城市的围墙；如果你想永垂青史，你就写一本书吧。”自己正式出版的第一本书，根本不敢奢谈永垂青史，只是觉得，发生在21世纪第一个甲子期间的河南大交通沧桑巨变，真应该让后人永记。作为一个同一时期深度参与的媒体人，在瞭望观察多年后，在退隐宁静多年后，留下一份该阶段大交通史料的欲望反倒日益强烈，几个月的投入整理，终于杀青。

处女作产生的理由就是如此简单。

2000年，《城市早报》改为都市类日报，进入该报之前，尽管我已经在电台、报刊从事新闻工作8年了，但发表的新闻作品带有明显的党报、党台风格，如何在都市报做新闻，当时还没有一条路可供复制，只能摸着石头过河。所以，当《城市早报》对采访记者一一进行“划线圈地”、实行“联产承包责任制”时，给我分配的“责任田”就是大交通——铁路、公路、民航、航运。大交通线一跑就是12年，其中8年是奋战在大交通最前沿的一线阵地，2008年之后，尽管不直接跑交通线，但藕断丝连，间接采写交通新闻。

对于一个记者而言，特别是对于一个跑口记者来说，能否赶上“天时”至关重要，毕竟一个轰轰烈烈的时代环境可遇不可求。幸运的是，这个“天时”在不知不觉中悄然而至。

河南交通的“天时”是立体渐进式的大变革，铁路、公路、民航都迎来了前所未有的大发展时期。在这个大数据年代，数据是硬通货，从我本人跑交通感受最深的微观数据就可见一斑：

2000初，我刚接手交通时，河南的高速公路通车里程仅有440多公里，地处我国公路交通心脏地带的河南，在全国根本排不上号，而到2013年，河南高速公路通车里程超过5000公里，连续7年保持全国第一，这个冠军帽一直戴到2014年年中，无省超越。

继建国后数十年一直在全国铁路处于核心集群、一动而牵中国“心”之后，如今，郑州又成为全国唯一高铁大动脉、动车组客车交叉交叉的铁路枢纽，快步在第一时间跑进高铁时代。亿万河南人出入北、上、广等一线城市时，实现了高铁的公交化。

2000年，郑州新郑机场的年旅客吞吐量仅有200万人次上下，平均每月16万人次，而2013年发送旅客超过1300万人次，平均每月发送108万人次，日渐繁忙的郑州机场，2013年开

始紧急扩建第二跑道。

这些真实数据完全是河南人真刀真枪拼打出来的，一点水分也没有。

在这个大变革的年代，正是我新闻生涯中的年龄、经验、激情、青春的黄金时期，记不清有多少个日日夜夜，一个传呼、一个电话，一个手机打来，背起采访包、带上电脑就昼伏夜出。踏上一条条陌生的采访路，无昼夜之分，无节假日可言，匆忙得常没有与妻女告别就出门远行，紧张到因为采访过多而数月没有去看望过双亲。我曾经在2008年即兴写过一篇博客，是仿《岳阳楼记》样式，可以说基本上涵盖了10年交通采访心路里程，摘录如下：

高山峡谷，打洞架桥，高速公路，绵延相通；铁路提速有六，五次见证，机坪航站，起降匆匆；交通大事，现场留影，四面出击，应酬豪杰侠客。行高速，开车兜风则呼啸山庄，搭动车，伤感昔日行路难，瞰空中，云蒸霞蔚满目无边。青藏铁路，波澜不惊，上下天光，一碧万顷；布达拉宫，震惊膜拜。郑开大道，小芳日报，郑开公交，暗访体验。中原之星，首行上车，动车试车，戴牌亮相，27分钟飞汴梁。百年郑县火车站，充当军师坐账幡，连版新闻成档案；超低价航空，轻机简从，199元首舱入沪；飞机除雪，拍马赶到，挑灯夜战停机坪；记者节，当空姐，万米高空服务生，经济舱中救病人；4500公里，条条高速有记录。中原高速沪上市，交易首日握敲锤；首次跨省修高速，长沙签字有小芳；突遇四川大地震，身在湖南望河南。湖南救灾，单枪匹马，闷罐车中铁窗寒，披大衣、弃手套，落座纸箱写新闻；汶川地震，飞到前线，到北川，去绵阳，暑天口罩都江堰，卧铺病房到贵阳，含泪写稿欲断肠！

重实干，藐空言，为河南交通人之秉性；敢想事，能做事，为河南交通人之操守。正是有如此的人格力量，一度落后的河南大交通，在短短10年时间就发生了翻天覆地的变化。

“零落成泥碾作尘，只有香如故。”如今，当亿万民众在充分享受到河南交通人提供的便利的公路、高速快捷的铁路、廉价平民化的航空系列优质产品时，正像大发展时期，河南交通人依然保持着低调处事风格，常在茶余饭后的幕后欣赏着自己打造的作品。

该如何记录河南交通发展历史上这段波澜壮阔的历史，有多种形式。作为一位从事10多年交通新闻的记者，最拿手的就是新闻作品。12年中，我发表在媒体上的河南交通新闻不计其数，透过这个窗口，也能够看到一个河南大交通的历史场景。因为新闻是另一种历史，与正统历史相比，新闻纪录的历史虽然是点滴的，但新闻纪录的历史更活泼，更接地气。

本书有六成内容是已经公开发表的，有四成内容则是从未发表过。我有个习惯，就是记新闻笔记，这个习惯一直坚持到今天。每逢重大报道，都把与报道有关的细节纪录下来。这些细节涉及到方方面面，比如重大交通新闻报道的决策过程、采访细节、采访成败得失、同题作文比较等。这些幕后新闻是无法见报的，但正是有了新闻笔记，把它整理了出来，才能作为重要附件与见报稿件共同展示，相辅相成。

社会学家阿尔文·托夫勒曾经说过：“历史上距离从未如此接近，人与人之间地理关系从未如此繁杂、脆弱和瞬时，我们正在培育新一代的游牧民族。”过去10年，地处内陆的河南，在大交通领域打了一个漂亮的翻身仗，在培育“新一代游牧民族”中占有一席之地。民

众在享用味道十足的河南“铁公鸡”时，如果能够在闲暇时间翻一翻这本记录河南交通十年黄金发展的书，将会更有一番滋味在心头。

此书最大的一个特点就是反映河南省铁路、公路、民航三大交通体系发展壮大的新闻稿件和采访随笔统筹起来，不是简单的交通新闻作品集，有近一半的内容是可读性非常强的采访随笔。可以说，此书向读者提供了这样一种阅读便利：想了解河南交通黄金十年的重大节点事件，书中有不少这样的内容；想看看河南交通黄金十年的精彩花絮，书中同样有不少这样的“豆腐块”；想探秘河南交通黄金十年的台前幕后，书中的采访随笔随处可见。这些文章有的是独家发表，有的则观点致胜，有的是权威解读，有的是现场互动。大块头的文章也好，小豆腐块稿件也好，本书所记载的内容只能展示河南“铁公鸡”鲜活光亮的一小部分，但这些点滴记录则是河南大交通发展的一个缩影。

作家保罗·奥斯特说：“每本书都是一本孤独的图景，它是一件有形物，人们可以拿起、放下、打开、合拢，书中的词语代表一个人好几个月、好多年的孤独。所以，当人们读书中的每个词时，人们可以对自己说，他正对着孤独的一部分，一个人独自在一个房间里写作，无论这部书写的是孤独还是陪伴，它一定是孤独的产物。”

当我沉默的时候，我觉得充实；即便开口，更没有点滴的空虚。十多年前，我有幸坐上了“河南号”交通快车，亲身感受到它的提速、感受到它的加速、感受到它的超车，感受到它的领跑，感受到它的耐力。如今，“河南号”交通快车继续在领跑线上飞奔，而我已经到站下车，望着它远去的迷影，我依然感受着它的热度和张力，我相信，“河南号”交通快车一定会继续沿着正能量的轨道呼啸前行，它有这个软实力，我的这本小书充其量只是其车上的一快展示板，但我相信，能够在“河南号”交通快车上留下一块展示板也是值得骄傲的。

老领导徐宜发在百忙中亲自为本书撰写了序言，同时还得到了叶恒生、王雄、程理新、白周峰等朋友的大力鼎助。书中部分图片由叶恒生、王梦颖提供，多数图片都是新闻老战友白周峰在采访现场抓拍；部分见报稿件是和新闻同事联合署名发表，对于这些朋友对本书的无私贡献，我一并表示衷心的感谢。

第一卷 凤凰涅槃

中央媒体如此戏说河南交通	03
提前探路“走转改”	12
为河南交通鼓与呼	17

第二卷 见证辉煌

破冰	21
井喷	30
求变	33
博弈	43
探索	50
畅通	53
法治	58
合作	64
为民	70
服务	76
“随”温总理在湖南救灾的日子	87
与共和国三任交通部长“面对面”	93
向部长承诺	97
省长的新名片	99

Contents

目录

副省长命名“英雄记者”	104
厅长的“命题作文”	124
交通“热线”	132
一篇新闻换来交通厅长“亲吻”	140
捡漏检出“好新闻”	144
帮忙就要帮到点上	147
自选动作要出彩	150
提前享用“免费午餐”	155
加宽时代	157
伏击公路三乱	159
危及生命的采访	165
古树危情	171
郑开大道全纪录	174

辅助文章

高速公路花絮

炒菜机器人现身郑州高速服务区 不掂勺能炒百种菜	184
河南省省委书记、省长寄明信片祝福千名劳模	185
为方便野生动物“恋爱”、“串门”，“动物走廊”横穿高速路	186

第三卷 铁路情缘

总书记寄语“中原之星”	189
两位副总理参与的提速试验	193

铁路提速 惠及中原	199
速度与激情	202
百年郑州站	212
“铁老大”化身“店小二”	219
90分钟“诞生”两临客	225
天路	227
“和谐号”动车初体验	248
“折柳”送故人	255
郑西“飞”车	260
中国铁路 心在郑州	271

第四卷 筑梦长空

跨越	277
深航入豫	286
逐鹿中原	291
周年庆	301
反串空姐	307
主席座机	314
除冰	317
亲民	324
郑通九州	329
启航2013	334

有痕

凤凰涅槃

Road signs

壹

(第一部分)



中央媒体如此戏说河南交通

20世纪80年代初，中央某大报在一篇长篇报道中曾有过这样的描述：一位大领导乘车从北京出发，行至山东境内时，因为路面平整，一路上睡着了，结果车一颠，这位大领导醒了，第一句话就是：“到河南了”。

尽管那个时候没有网络、没有博客、没有微博、没有QQ……但这个或许是虚构的故事很快在全国流传，也让地处全国交通心腹地带的河南交通人倍感尴尬。躺着也中枪的河南民众心知肚明：赢得别人的尊重终究要靠实力，心脏地带的的不畅通，与河南的交通枢纽地位极不相称，媒体有意无意的戏说也绝非空穴来风。

曾经，这种调侃河南的段子不胜枚举。

2005年4月25日上午，接到报社通知，我赶到省委北院一楼会议室，参加时任省委书记徐光春接受《香港商报》总编辑陈锡添的采访。

在接受陈锡添采访时，徐光春针对深圳一派出所打出歧视河南人条幅事件表态说：“这是一个带有地域歧视性的行为，伤害了河南人民的感情。”

随后，曾经长期在中宣部任要职的徐光春，冷静理性分析了之所以会有这种事件发生的深层次原因。他认为，最重要的一个原因就是“河南的经济与社会的发展还不发达，当务之急就是要用发展赢得尊重，只有各行各业都发展了，才能扭转河南的整体形象。”

一定要用发展赢得尊重！

十年的交通采访历程给了我这样一个强烈的信号：其实，从21世纪初，河南交通人就已经认识到这一点，他们忍辱负重，埋头苦干，敢为天下先，在短短十年间，硬是让曾经遭人调侃、被人戏说的河南交通像变戏法一样成为一张靓丽的名片。

一位大领导乘车从北京出发，行至山东境内时，因为路面平整，一路上睡着了，结果车一颠，这位大领导醒了，第一句话就是：“到河南了”。

中原大提速

——河南省公路建设纪实

盘点新世纪第一年的建设成就，地处祖国心脏地段的河南省再次让全国为此一震：在全国公路交通系统，一举摘取三块“金牌”：

高速公路通车里程一年增加570公里，新增里程全国第一；

全省普通公路通车已达6.9万公里，当年公路网新增里程亦为全国第一；

全省交通基础设施投资超过135亿元，当年投资总量完成再夺第一。

最让河南交通人扬眉吐气的日子集中体现在2001年12月：12月6日，全长203公里的商丘至开封高速公路开通，12月15日，全长49公里的周口至漯河高速公路通车，两天以后，全长206公里的洛阳至三门峡、三门峡至灵宝高速公路通车。

再往前推，河南省2001年通车的高速公路还有新乡至焦作（全长55公里）、漯河至驻马店高速公路（9月18日通车，全长67公里）。这样掐指算来，仅2001年河南省就新增高速公路580公里，而自1992年河南省开始建设第一条高速公路至2000年，总共建成通车的高速公路才465公里。

至此，河南省高速公路通车总里程达到1075公里，一下子跃居全国第六位，成为我国高速公路大省。

第六位，拼杀到这个份上，河南人已经创造了一个奇迹！从经济发展规模上看，河南还较落后，但省内的高速公路，已基本形成一个网络，超过1000的高速公路，不但是河南省现有的80多万辆民用汽车、29万辆营运车辆之福，而且还是成千上万辆南来北往车辆之福。

有人说，修高速公路是拿票子铺出来的。就说洛三高速公路，平均每公里的造价达到3000多万元。而经济并不发达的河南省在不到10年的时间里一下子修了1075公里的高速公路，河南省交通厅计划处处长朱理平那里有本明白账：这些高速公路，共花了250多亿元！

250多亿的资金，一个令许多人瞠目结舌的数字，如果靠走财政一条路，一年能修个几十公里的高速公路就算不错了。于是，河南人就瞪大眼睛开始四处找钱。

世界银行、亚洲银行、日本协和银行，这些看上去离内陆河南十分遥远的机构，不少河南交通人可以脱口而出，河南省交通厅一位负责人曾经说：“河南是利用外资比较多的一个省！”

朱理平回忆说，从1985年开始，河南省就提出要在郑州、洛阳、开封之间修建高速公路，可当时国家对修建高速公路有不同认识，不少人主张先修建铁路，花巨资修建高速公路不必要，经过努力，国家原则同意在开洛之间修建半幅的高速公路。可就是这半幅也需要10多个亿，而当时河南省全部的养路费一年才收5亿元。于是河南向国家计委提出，利用国外贷款，国家计委、交通部同意贷款，当时贷了1.2亿美元。但因种种原因，这个贷款一直没有到位，1990年省政府果断做出决定，世行贷款不能再等了，再困难也得修！如果不修高速