

中国纪实文学 年度佳作 2017

ZHONGGUO
JISHIWENXUE
NIANDUJIAZUO

李朝全

主 编

LICHAOQUAN
ZHUBIAN

山西出版传媒集团



山西人民出版社

图书在版编目 (C I P) 数据

中国纪实文学年度佳作 2017 / 李朝全主编. -- 太原: 山西人民出版社, 2018.4

ISBN 978-7-203-10336-3

I. ①中… II. ①李… III. ①纪实文学—作品集—中国—当代 IV. ① I25

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2018) 第 032145 号

中国纪实文学年度佳作 2017

主 编: 李朝全
责任编辑: 张小芳
复 审: 刘小玲
终 审: 员荣亮
装帧设计: 八牛·设计

出 版 者: 山西出版传媒集团·山西人民出版社
地 址: 太原市建设南路 21 号
邮 编: 030012
发行营销: 0351-4922220 4955996 4956039 4922127 (传真)
天猫官网: <http://sxrmcbs.tmall.com> 电话: 0351-4922159
E-mail: sxskcb@163.com 发行部
sxskcb@126.com 总编室
网 址: www.sxskcb.com

经 销 者: 山西出版传媒集团·山西人民出版社
承 印 厂: 山东新华印务有限责任公司

开 本: 710mm × 1000mm 1/16
印 张: 17.75
字 数: 328 千字
印 数: 1—5000 册
版 次: 2018 年 4 月 第 1 版
印 次: 2018 年 4 月 第 1 次印刷
书 号: ISBN 978-7-203-10336-3
定 价: 46.00 元

如有印装质量问题请与本社联系调换

历史记忆与文学创作

——2017年中国纪实文学扫描

李朝全

纪实文学是一种历史书写,因为它所记述和描写的对象是已经发生的历史,是已然的事实。它是在事实、史实和真实的基础上所进行的一种艺术的再加工、再创造。因此,优秀的纪实文学实质上应该是历史和文学的统一体,它天然地具有文学和历史学的双重价值。

既然纪实文学是对历史的一种记忆性书写,那么其同现实生活、社会变革必然需要建立一种密切的联系。一个新时代,人们新的生活方式、生存境遇,包括人们的梦想追求、奋斗牺牲、情感心路,等等,都在纪实文学的表现范围之内。而社会文明进步、发展进程中的各种焦点难点问题也时常成为关注历史发展前行的纪实文学作家们着力的重点。

主题创作成就斐然

2017年党的十九大的召开举世瞩目,也定将对中国未来的发展产生深远影响。执政党的治国理念和思想、社会主要矛盾的深刻变化等都影响着国家的未来和百姓的命运,决定着国计民生的前途。作家们牢记文学的初心与使命,在“中国梦”和迎庆党的十九大主题创作方面频频发力,推出了一批有影响的作品。何建明的《那山,那水》在《人民文学》首发后,由红旗出版社出版了单行本,印数已过12万册,《求是》杂志社等为该书举办了首发仪式及研讨会。该书通过描写习近平同志于2005年首次提出“绿水青山就是金山银山”论断的地点安吉县余村在这一科学思想指导下十几年来发生的巨大变化,表现了科学发展新理念对于中国乡村变革发展的极端重要性,这也是一部献给生态文明、美丽乡村和美丽中国建设的深情礼赞。由国务院扶贫办支持创作的中国作协重点扶持项目——纪建红的长篇纪实文学《乡村国是》全景式地反映了中国脱贫攻坚战的生动画卷。作者采访了全国十余个贫困连片地区的200多个村子,以令人信服的讲述呈现了中国扶贫脱贫、向贫困总决战所取得的辉煌成就。彭学明展现了习近平总书记提出精准脱贫思想的地方——湘西十八洞村脱贫情况的纪实文学《人间正是艳阳天》发表在《人民文学》2017年第10期头条,将国家发展的战略思想与老百姓内心的渴求、向往结合起来书写,别具特色。刘裕国的长篇纪实文学《通江水暖》则反映了大巴山腹地革命老区的脱贫决战。笔

者的《国家书房》讲述了“农家书屋”工程全面实施十年来在推进农村精神文明建设方面所取得的可喜成就,《香港,你的明天更美好》描写香港回归20年后的社会生活面貌。

值得关注的一个现象是,随着2020年全面建成小康社会日期的日益临近,大批作者投入到采访创作扶贫、脱贫主题的纪实文学作品中,《纪实文学》出现了同质化、模式化、缺乏可读性和感染力的倾向。“中国梦”主题创作亦存在着类似困境:视野比较狭窄,视角比较单一,手法比较单调。这是作家们在创作中需要认真思考解决的新问题。

需要提出的另一个现象是,在书写“中国梦”主题的纪实文学中,许多作家纷纷聚焦科技创新主题,出现了一批描写和反映中国高铁、航天、海洋深潜、超级计算机、机器人、大飞机等主题的纪实文学。如许晨的《第四极——中国“蛟龙号”挑战深海》,龚盛辉、曾凡解的《决战崛起——中国超算强国之路》,王雄的《中国速度——中国高铁发展纪实》,李鸣生的《中国人是怎样上天的》等。刘斌的纪实文学《中国之翼——C919大型客机纪事》是此类题材创作的一个新收获。此类作品因涉及尖端科技,容易引起读者关注,但其可读性和艺术性还要进一步加强。

艺术探索不断挺进

纪实文学是一种非虚构创作。本年度,非虚构创作的“试错”与“冒犯”问题受到关注。周晓枫在《文艺报》刊文,谈到自己的散文创作一直都在试错。其实,包括近年来的部分散文、纪实文学和非虚构作品,一直都在“试错”和尝试,“冒犯”甚至违背各种文体的限定性,试图打破所谓的创作铁律或边界。譬如小说的虚构手法及技巧在散文和纪实文学中的运用,使得许多顶着“非虚构”之名的作品实质上混融了虚构与非虚构的手法,并非严格意义上的报告文学或纪实文学。纪实文学也在尝试思辨体等种种新样式。如杨黎光的“中国现代化三部曲”即属此类。与之相对应的是,纪实文学非虚构创作手法也“逆袭”了小说创作。孙惠芬的长篇小说《寻找张展》就采用了一种准纪实的、非虚构式的手法展开叙事。因此,文体观念、创作边界似乎正日益变得模糊,有可能从中创造或孕育出一些新的创作样式或形态。

非虚构的漫溢现象成为文坛关注的一大热点。一是打破纪实文学文体边界,实现跨文体创作的突破。同时,可能影响到对文体序列和文学观念的重新审视与定义。传统的小说、诗歌、散文、报告文学和戏剧的分类遭遇全面挑战,全媒体时代究竟何为文学、文学为何成了新的课题。丁捷的《追问》就是一部值得追问的作品。非虚构、纪实,采取了多人经历的混合杂糅,加以大量的艺术想象和艺术加工,重新捏塑而成的反腐纪实,影响很大。二是对于传记和传记文学,有人提出应予以区分,传记文学可以虚构,等同于传记小说、纪实小说。三是传播的泛滥。新兴传播方式使传统传播方式的优势几乎荡然无存,打破了文学的传统格局,亟须引起作家的高度关注。

文学尖兵功能日益凸显

短篇纪实文学雄风犹在，报章报告文学广受关注，值得特别点赞。李春雷追溯全国优秀县委书记廖俊波先进事迹的短篇纪实报告《初心——“新时期党员、干部的楷模”廖俊波纪事》在《人民日报》首发，同时由新华社发布通稿。在前一晚的央视《新闻联播》节目中还提前做了预告，尤其引人关注。李青松反映塞罕坝生态建设成就的短篇报告《塞罕坝时间》在创作完成后不到48小时即由《人民日报》编发，引起较大反响。这提示我们，纪实文学可以更好地发挥自身作为文学轻骑兵的优势，可在短篇创作上着重用力。短篇创作，对文字表达的要求更高，也有利于作者精益求精、认真锤炼作品。这对于纪实文学创作风气将会起到一个很好的示范作用。

2016年4月至2017年4月，中国作协组织资助了一批“中国报告”中短篇报告文学专项工程，已发表逾100篇作品，涌现出诸如在2017年“两会”上受到全国政协主席俞正声高度评价的王宏甲的《塘约道路》和马娜的《小布的风声》、哲夫的《水土中国》、丁一鹤的《东方白帽子军团》、丁燕的《男工来到电子厂》、阿慧的《大地的云朵》等。

这项工程对于倡导报告文学写短、短写有推动意义。启示有两点：一是组织化创作容易出成绩。在重大节庆等时间节点，组织作家采访采风、“三入”，在纪实文学、非虚构创作方面容易取得突破。如许晨的《第四极》，铁流、纪红建的《见证——中国乡村红色群落传奇》，纪红建的《马桑树儿搭灯台——湘西北红色传奇》等，实质上都是这种组织化创作的优秀成果。中宣部《党建》杂志相继为《见证——中国乡村红色群落传奇》《塘约道路》召开研讨活动，社会反响很大，经验值得推广。二是作品扶持可以取得四两拨千斤的效果。中国作协重点作品扶持工程14年来扶持了约1300个选题，其中纪实文学约占1/4，大批作品产生了较好的社会反响，可谓硕果累累。

记忆文学持续成为创作热点，特别是个人叙事史的书写，将个人命运同时代和历史风云勾连，凸显大时代背景下的个人、家庭或家族的命运，极易引发特定群体的强烈共鸣。有的是耄耋老人的陈年往事，有的是年轻人在城市生活的心酸与艰辛，如草根底层人物的生存叙事——买房经历、育儿经历、教育新经验、抗癌治病经历等，无论是通过纸质还是网络自媒体等传播，都容易受到关注。譬如微信公众号推出的《我是范雨素》，《时代文学》刊发的杜鹃的《我在新西兰当保姆》和矫健的《我们的车队》等皆属优秀之作。

创作题材、艺术、队伍等需要不断改进和提升

现实题材创作方面存在短板和不足，在倡导、鼓励和引导方面还要重点发力。

2017年是第十四届全国“五个一工程”奖评选之年。上半年，纪实文学作品研讨会陡增，多数被研讨作品都要申报“五个一工程”奖。这些作品基本上包含两大类。一类是关于英模人物、先进典型的事迹报告，譬如陈启文的《袁隆平的世界》、张子影的《试飞英雄》、湛虹颖的《放歌天地间——艺坛将星阎肃》、吴文辉追忆已故三十年的福建省东山县原县委书记的《谷文

昌》、任林举讲述全国优秀乡镇党委书记吴金印的事迹的《此念此心》。另一类是反映我国在全面推进小康社会建设、实现中华民族伟大复兴的“中国梦”主题的作品，譬如反映中国创造和中国智造方面新进展的王雄的《中国速度——中国高速铁路发展纪实》，王鸿鹏、马娜的《中国机器人》，许晨的《第四极》，陈新的《蛟龙逐梦》。其他重大题材的作品，有杨黎光的《大国商帮——承载近代中国转型之重的粤商群体》、陈启文的《大河上下——黄河的命运》等。由于今年“五个工程”奖图书类获奖名额从28部压缩到了10部，竞争更为激烈，因此各地宣传部门、出版单位等都加紧了对计划参评作品的宣传推介，注重在《人民日报》《光明日报》等重要媒体纷纷刊发名家评论文章，导致这其中亦不乏一些溢美之词。众多作者也对得奖寄予期望，反映出纪实文学创作渴望引起社会关注的内在焦虑。

九月，第十届全国优秀儿童文学奖和第十四届全国“五个一工程”奖相继颁发。在儿童文学奖获奖作品中，舒辉波的纪实文学《梦想是生命里的光》正面描写十几个家庭陷入困境的孩子自强成长的故事，作者的跟踪采访功底比较扎实。现实题材参评作品比较匮乏是这部长篇纪实作品脱颖而出的一个重要原因。而在“五个一工程”奖的评选中，获奖的三部纪实文学只有一部《中国机器人》可算是现实题材，另外两部——《抗日战争》《谷文昌》均属于历史题材。现实题材创作还需要下更大气力不断予以引导和推进。

纪实文学在创作上也存在着一些亟须提升的问题。纪实文学作家必须正确处理好全部真实与局部真实、新闻真实与艺术真实、主观真实与客观真实的关系。问题报告始终是创作的热点，尤应强调立场和价值取向，要注重从从善、劝上、劝善、正向价值入手。近期社会问题纪实作品集中在农村问题——老人、妇女、儿童三个留守群体和空巢老人，空心村现象，农民工回乡，农村婚姻困境，城市中的“农二代”“穷二代”等问题，也反映了普遍存在的问题，如生态安全、环境污染、雾霾来袭、教育、医疗、住房、就业、法制、全面二胎、人口安全、粮食安全和道德、人心等问题。要正确看待普遍存在的邀约写作的得失。邀约写作或组织创作，客观上为纪实文学创作创造了便利和条件——创作对象的题材重要、人物典型；但有些作家也存在着某种程度的为稿费、为获奖写作的思想倾向。有人因此讥讽之为“订单文学”，这些命题作文式的订制品在思想性、艺术性的打磨上可能会有欠缺或不足。如何保持作家在创作上的独立性和自由选择裁量权显得至关重要。全媒体思维、互联网+的思路，对于纪实文学这种源自新闻与文学联姻的文体是一种严峻挑战。如何进行互联网+，如何推广传播等，值得深入研讨。

与此同时，纪实文学创作队伍问题依旧存在。

2012年以来，中国作协和中国报告文学学会通过举办纪实文学作家班、全国报告文学创作会等方式，培养了一批青年纪实文学作家，使队伍青黄不接的状况有所好转。特别是鲁迅文学院第24期报告文学作家班群体正在迅速成长为纪实文学创作的中坚力量，丁晓平、余艳、马娜、高艳国、张子影、程雪莉、李珣璐、刘标玖、黄立轩、邢小俊、杨绣丽、陈茂慧、江雪等一批作家都陆续有不错的新作发表出版。2012—2015年举办了四届全国报告文学创作交流会，与会者人数不断攀高，达到230人。但纪实文学作者的培训需求仍未能得到充分满足。中国作协报告文学委员会和中国报告文学学会6月5日至7日在著名纪实文学作家徐迟的家乡浙江湖州南浔镇召开了2017年全国报告文学创作会，这是第五届创作会，共有200多位来自全国各地的纪实文学

作者参加交流和培训。创作会这种开门办会、举办文学讲座的方式大受欢迎，同时也反映出广大基层纪实文学作者群体存在着很强烈的培训需求。今年下半年鲁迅文学院又举办第33期作家高研班，相信能在一定程度上满足这种需求，并如鲁迅文学院第24期一样，再为纪实文学界培养出一支青年作者队伍。

另一个引人注目的群体是60岁以上的实力派作家。杨黎光、蒋巍、王宏甲、张雅文、黄传会、李迪、梅洁、李鸣生、董保存等都不断取得新成就，令人刮目。有人称是纪实文学写作使人越活越健康。

回顾2017年的纪实文学创作，令人欣喜的是作家们在各方面扶持奖掖政策的助推下辛勤耕耘取得了丰厚收获。因纪实文学距离人们的现实生活最近，因此也容易受到关注并产生社会反响。随着我国国家向着决胜全面建成小康社会迈进，纪实文学的创作视野和天地必将得到进一步拓展，其在文学体裁序列中的重要地位亦将得到巩固与提升。

2017年10月于北京

目录

	 国计民生
中国速度	
——中国高速铁路发展纪实王 雄 / 003	
第三种权力	
——中国第一个村务监督委员会成立纪实	李 英
	 现实焦点
追问丁 捷 / 069	
香港，你的明天更美好	李朝全
历史视野中的雄安新区	彭秀良 庞凤芝
	 历史记忆
档案解密：人民大会堂建造始末	刘守华
我们的车队	矫 健
探秘“816”	
——中国最大地下核工程的前世今生	米艾尼
大风歌	
——追寻叶挺独立团的精神血脉	李舫 张健
	 励志人生
一个男人的海洋	许 晨
生死珠峰	张安华
此念此心	任林举
我在新西兰当保姆 杜 娟 / 252	

中国速度

——中国高速铁路发展纪实

王 雄

中国高铁前奏曲

当国外高速列车时速达300公里时，中国旅客列车的最高时速仅为100公里。中国铁路需要大发展，列车速度需要大提高。

1997年4月1日，中国铁路第一次成功实施大提速，列车最高运行时速达到140公里。而后，又相继进行了5次大提速。它在有效解决中国铁路“瓶颈”问题的过程中，也为中国高铁时代的到来做好了技术理论和生产实践的准备。

从一定意义上讲，中国铁路的既有线提速正是中国高速铁路的前奏曲。

大提速的倡导者

自1991年到2003年，傅志寰先后担任铁道部副部长、部长，参与和主持了4次铁路大提速。

傅志寰出身铁路世家，父亲是火车司机。他8岁就读铁路小学，那时的梦想就是“父亲开火车，自己长大了造火车”。他在大学读机车专业，工作后研究电力机车，管理铁路。2003年，傅志寰任职全国人大财经委主任委员。他离开了铁路，可情结依旧，多年来一直惦记着铁路，关心铁路发展。

早在20世纪80年代初，时任铁道部株洲电力机车研究所副所长的傅志寰在德国进修期间，时常乘坐火车出行。当时德国旅客列车的时速为200公里，他凭窗外望，沿线风景呼啸而过。这

时，傅志寰很自然地想到了祖国火车轮击打钢轨的“哐当哐当”声和蒸汽机车吞吐烟雾的“喘气声”。他想，中国的火车什么时候能够快起来呢？

火车提速成为傅志寰的不懈追求。

1984年，傅志寰调入铁道部科技局工作，先后担任总工程师、局长。

1989年，傅志寰来到广深铁路调研。

广深铁路与深九铁路合称广九铁路，建于1907年至1911年，是香港、九龙与大陆联系的唯一铁路线。它北接京广、广茂铁路，南经深圳市，过罗湖桥至香港九龙，沿途穿过珠江三角洲，全长179公里。

改革开放后，深圳成了经济特区。珠三角地区经济迅速发展，进出口货物和旅客大量增加，原有广深铁路单线难以满足运输需要，于是在1984年增建了第二线。傅志寰调研发现，这是一个很好的提速试验区段：一是处于路网的尽头，线路不长，只有146公里；二是以客运为主，货运量不大；三是沿线人口密集、经济发达，市场需求量大，来往于广州和香港之间的境外旅客多，即使提高票价也能接受。如果与德国铁路一样，白天跑客车，夜间开货车，客货互不干扰，可以避免客车提速引起的运输能力降低问题。

经过深思熟虑之后，傅志寰建议将广深铁路作为提速试验线。

很快，铁道部就此组织了论证，于1990年9月向国家计委报送了《关于广深铁路技术改造项目建议书的报告》，并获得批准。目标是将最高时速从原来的100公里提高到180公里。

铁路提速，而且是在既有干线上实施，面临的困难和风险不言而喻。

当时，安全大环境不尽如人意，飞机坠、轮船沉、火车撞的新闻时见报端。曾有记者问傅志寰如何看待提速风险，傅志寰答：“风险肯定存在，但不能畏惧风险。”

繁忙干线运输能力十分紧张，不同等级列车“混跑”。在同一条铁路线上既要开行特快旅客列车，又要开行普通旅客列车，还要开行大量低速的重载货物列车，各种列车之间的速度差很大。速度差越大，对运输能力的影响越大。此外，客、货列车对技术装备要求不同，甚至相互矛盾，处理不好，不仅会降低运输效率，而且会威胁列车安全。

傅志寰到哈大线检查工作时了解到，日伪时期，哈大线上蒸汽机车牵引的“亚细亚”号列车最高时速就达到了130公里，而新中国成立了几十年，中国最快的列车仍未达到这一速度。火车速度慢，难以适应社会发展和人民群众的期盼。在公路、民航的竞争面前，铁路在客运市场的份额持续下滑。傅志寰认为，中国铁路既有线进行大面积提速势在必行。

1991年初，傅志寰就任铁道部副部长后，直接负责广深线提速工作，侧重负责提速机车车辆的开发。铁道部总工程师沈之介则主导提速线路技术攻关。1994年12月22日，广深铁路经过提速改造后时速达到160公里，开行了“春光号”中国首列准高速旅客列车。直达列车将广州与深圳间的运行时间由原来的2小时48分缩短为1小时12分，发车间隔15分钟，而且舒适度大为提升，受到广大旅客的欢迎，为广深线带来无限“春光”。高密度、快速度的城际列车让铁路在运输市场竞争中占足优势，实现了安全可靠的要求。

广深铁路提速走出了一条投入少、见效快的发展新路子，注定会载入铁路发展史册。

而后，随着香港回归祖国，广东经济迅猛发展，广深铁路迅速成了粤港经济、文化交流的“黄金通道”。

广深铁路是国内最早开行时速160公里快速旅客列车的铁路，被称为中国高速铁路成长、成熟的试验田。曾代表中国最先进的“蓝箭”动车组、跨区间无缝线路、高速轨检车、高速道岔、信息化调度指挥系统等一系列技术与设施，都是在广深铁路率先投入使用，为全国铁路实行大提速提供了经验和样板。

傅志寰在向铁道部党组的建议书中写道：实践证明，对全国铁路既有线进行大规模提速的时机已经成熟。提速是花小钱办大事，少投入多产出。改造每公里铁路只需投入几百万元，而建成一条单线铁路每公里则需要2500万元，且周期长。

1995年6月28日，韩杼滨部长召开部长办公会，批准了傅志寰的建议，决定在既有繁忙干线开展提速试验。提速目标值：旅客列车提到时速140公里至160公里，货物列车提到时速85公里至90公里。同时强调，提速必须把安全放在首位。

由此，吹响了铁路提速的进军号。

试验首先在京沪、京广和京哈三大干线展开。其中，沪宁线作为提速试验的首选。这三条干线里程占全国铁路的9.5%，却完成了全国铁路近30%的运量。鉴于广深铁路提速的经验，三大干线提速试验十分顺利。紧接着，对三条干线进行了整治，更换提速道岔，改平交道口为立交，线路实行全封闭管理。

1997年1月5日，在中国铁道科学研究院北京环形铁道试验线上，国产机车冲击时速200公里的试验正紧张进行着。铁道部分管科技工作的副部长傅志寰亲自坐镇驾驶室指挥，试验结果表明，国产机车时速达到了212.6公里，实现了中国铁路进入高速领域的突破。司机室里一片欢呼。这意味着国产机车具备了提速的条件和实力。

众所周知，铁路提速最大的难点是安全问题。由于中国铁路装备较差，管理水平不高，多年来重大伤亡事故时有发生。在这种情况下谈“提速”问题，曾引起很大争议。在傅志寰的积极推进下，围绕提速开展技术创新，研发和采用了一批新的技术装备。如车辆轴温报警器、红外线测温仪、轨道检查车、接触网检查车、信号电路检查车等，形成了“地对车”“车对地”多种检测技术的监控网络覆盖，为大提速做好了充分的准备。

事实证明，大提速后二十年，没有因为提速直接造成行车重大事故和旅客死亡事故。

提速革命论

在中国铁路的发展历程中，1989年是一个具有代表性的年份。

新中国成立初期，铁路发展很快，营业里程从新中国成立初的2.2万公里，很快增加到5万公里。“文革”期间停滞了十几年，铁路营业里程一直徘徊不前。1978年改革开放后，随着经济社会的迅猛发展，铁路开始出现不适应现象，并且愈演愈烈，终于在1989年成为制约国民经济发展的“瓶颈”。

从20世纪80年代中期开始，中国铁路运输进入全面短缺状态。乘车难、买票难、运货难的现象日益突出。运输市场竞争日益激烈，铁路客、货周转量占整个社会运输的比重已经从1980年的60.5%、71.7%，一度下降到1990年的34.9%、54.6%，铁路面临着严峻的挑战。

由此引起中央领导的高度重视。1990年以后，铁路投资稳步增长，占到全社会固定资产投

资的2%以上，1998年投资达到500亿元。尽管如此，由于铁路投资大、建设周期长、见效回报慢，铁路发展速度与国民经济的增长速度相比，仍然是不适应的。

这时，中国铁路每天货运装车的需求为16万车，而铁路只能满足60%左右，有40%左右的货物不能及时承运；全国铁路开行的客车每天提供的座席为242万个，而每天实际运量达到了290万人，客运高峰时每天达到420万人。

为了加快铁路发展，1991年3月1日，国务院决定设立铁路建设基金。这是一项专门用于铁路建设的政府性基金，即从铁路货物运输费用中按照一定比例提取部分资金专款专用。基金主要用于国家计划内的大中型铁路建设项目及与建设有关的支出。按当时的货运费清算，每年大约有400亿元。显然，对于庞大的铁路资金需求来说，这只是杯水车薪，但表明了国家积极支持铁路发展的政策态度。

要想铁路不拖国民经济的后腿，就必须多修铁路。

然而，国家也不可能一时拿出太多的钱来大量修建铁路。而既有线提速时间短、见效快，能够比较快地满足国民经济需求。

专家认为，列车的“重量、密度、速度”是铁路扩能提效中相互关联的三个重要因素。长期以来，中国铁路进行技术装备更新的扩能改造都是遵循提高列车重量和增加行车密度的原则，对提高列车速度的储备能力不足。

旅客列车速度和货物列车的周转时间，一直是衡量运输技术水平的主要指标，在一定程度上反映了一个国家铁路的水平。从这个意义上来看，铁路运输速度的提高也是科技进步的体现，是社会进步的一个重要标志。

有资料显示，1994年初，世界上已有25个国家的旅客列车最高时速达到或超过时速140公里，旅行时速超过了100公里。提速前的1993年，中国列车平均旅行时速仅有48.1公里。

一个正在步入现代化的中国，铁路必须走出“老牛拉破车”的困境。

中国列车速度的落后原因在于，基础设施及技术装备的落后，但落后的现实也再一次显示了铁路提速的必要性。

在没有高速铁路的中国，提速是中国铁路的出路之一。

列车提速，不仅加快了铁路走向市场的步伐，提高市场竞争力，也大大推进铁路生产力的发展，带来铁路线路基础、机车车辆、通信信号技术手段的进步。通过合理利用提速资源，不断优化运输产品结构，使广大旅客获得了实实在在的实惠。

实施列车速度提升，这不仅涉及行车组织，而且关系到铁路基础设施、线路轨道标准、牵引动力、车辆性能、机车车辆制动能力、行车安全设施、道口防护等各个方面，都必须进行提速改造。

沪宁线历经百年沧桑，到20世纪90年代中期，每天开行旅客列车75对，开行货物列车53对，高峰时段沪宁线平均每7分钟就始发一趟列车，其中南京、上海西站平均不到4分钟就要发一趟列车，其繁忙程度不仅在全国铁路中首屈一指，而且在世界上也是独一无二的。

破解沪宁线难题，唯一的办法是提高列车的运行速度。

1995年起，沪宁线开始进行提速改造。经过线路改造、更换提速道岔、更换新型机车，提速均达到了设计要求。试验列车取名“先行号”，时速达160公里，全长303公里的沪宁线运行时

间由4小时缩短为2小时48分，在社会上引起很大的反响。

1996年4月1日，中国第一列快速旅客列车“先行号”在上海站首发，最高时速达140公里，上海至南京全程时间缩短到2小时48分，比原来缩短了近三分之一。

翻阅沪宁铁路的速度史：沪宁铁路通车时，从南京到上海耗时10小时。1912年1月1日，孙中山先生从上海乘沪宁铁路专用花车到南京就任中华民国临时大总统，路上花费7小时。1958年2月26日，上海至南京开行特快列车，全程时间由5小时02分缩短到3小时59分。

中国第一次铁路干线提速试验取得成功。

由此，1997年4月1日，一直被人们称为蜗牛速度的“铁老大”，正式开始实施第一次大面积提速。

京广、京沪、京哈三大干线全面提速。以沈阳、北京、上海、广州、武汉等大城市为中心，开行了最高时速达140公里、平均旅行时速90公里的快速列车40对，“夕发朝至”列车78列。全国铁路旅客列车旅行时速由1993年的48.1公里提高到54.9公里。

舆论认为，第一次铁路大面积提速是中国铁路改革的一个转折点，是对中国铁路传统运输组织方式的一次深刻变革，不仅在列车运行速度上实现了飞跃，更转变了中国铁路运输的组织、经营理念。

1998年10月1日，中国铁路第二次大面积提速。京广、京沪、京哈三大干线的提速区段最高时速达到160公里，广深线采用摆式列车使最高时速达到200公里，全路旅客列车每小时平均速度达到55.16公里，“夕发朝至”列车增加至228列。铁路大提速被国内64家产业报刊评为1998年十大新闻之一。

紧接着，铁路部门又选择了兰新线、陇海线等条件差、运距远的线路进行提速。2000年10月21日，中国铁路第三次大面积提速，重点是亚欧大陆桥陇海线、兰新线、京九线和浙赣线，为西部大开发进程提速，提速线路长度达到了3411公里，拉近了西北和内地的时空距离。与此同时，列车等级和车次进行重新分类和调整；全国铁路实行联网售票，400多个较大车站可办理异地售票业务。

2001年10月21日，中国铁路第四次大面积提速，提速范围基本覆盖全国较大城市和大部分地区，对武昌至成都、京广线南段、京九线、浙赣线、沪杭线和哈大线进行提速。哈大线、京广线南段，以及条件较好的单线铁路汉丹线，列车最高时速达到140公里。

2004年4月18日，中国铁路实行第五次大面积提速，京沪、京广、京哈等干线部分地段线路最高时速达200公里，全路旅客列车平均旅行速度为每小时65.7公里。这次大提速，让几条干线的线路基础达到了运行时速200公里列车的要求，达到了国际上高速铁路的运行标准。

至此，中国的高速铁路建设可谓“万事俱备，只欠东风”。

火车速度的提高意味着更高的效率，尤其在这样一个快节奏的现代社会，迅捷的交通对于社会生活的重要意义更是毋庸置疑。大提速使中国铁路驶上了快车道，有效遏制了铁路客运量下滑的局面，提高了市场份额，提升了铁路的竞争力。

专家认为，在整合国内市场资源方面，铁路的作用尤其突出。铁路的提速为一个大国的市场化提供了重要的技术支持。随着能源、土地、环保压力的不断增大，铁路运量大、能耗小、

成本低、效率高的优势将更加凸现。

这一年，全路运输生产经营主要指标均创历史最好成绩。旅客运输完成11.17亿人次，创15年来发送量新高；货物运输完成24.78亿吨，同比增长10.9%。其中，煤炭运输完成11.66亿吨，增量首次超过1亿吨，同比增长15.5%。运输收入完成1787.73亿元，同比增长12.2%。

既有线“新速度”

2007年4月18日，全国铁路实施了第六次大提速。

这次大提速在京哈、京沪、京广、京九、陇海、浙赣、兰新、广深、胶济等干线展开。白色的“和谐号”动车组第一次进入了中国人的生活，写进了中国铁路发展史。列车运行时速达200公里，其中京哈、京广、京沪、胶济线部分区段时速达到250公里。

这是既有线的新速度，也是既有线提速能达到的最高速度。

时任铁道部副部长的胡亚东在新闻发布会上说，在这次铁路大提速中时速120公里及以上线路，其延展里程达到2.2万公里，比第五次大提速增加6000公里。其中，时速160公里及以上提速线路延展里程达到1.4万公里，时速200公里线路延展里程达到6003公里。到2008年底，全国铁路将有480列时速200公里及以上的国产动车组上线运行，覆盖全国17个省和直辖市。

新华社报道说，铁路第六次大提速，以英文字母“D”打头的动车组的运行，形成了以北京、上海、广州为中心的快速客运通道，中国铁路进入高速时代。

国际铁路联盟认为，时速达到200公里，是公认的高速列车与普通列车的分界点。

提速过程中，铁道部门始终把提速安全摆在最主要、最关键、最核心的位置。对提速的安全进行了反复的科学论证，投入了上亿元经费，组织了50余项重大课题攻关，提速后的安全可靠，是建立在大量科学论证基础之上的。

郑州铁路局是中国铁路六次大提速的实践者和受益者，也是每次大提速的“试飞基地”。

每一次大提速前，铁道部都要在郑州铁路局的京广线许昌至漯河区段进行多次科学试验和模拟运行，为提速提供各项参数和科学依据。中国铁路史上的六次提速中，既有铁路线的“第一速度”都诞生在这个区段。1997年的第一次提速，最高时速140公里；1998年第二次提速，最高时速160公里。在第六次大提速前的试验中，这一路段的最高时速超过了250公里。

2006年12月20日上午，陇海铁路提速工程现场大雨滂沱，雨点打得人睁不开眼。随着封锁线路命令的下达，郑州工务机械段上千名施工人员开始更换新型枕木。这次东陇海线线路设备整治的关键是更换混凝土枕木施工，需要更换轨枕25.7万根，要想年底前完成任务，每天必须换枕6000根以上。然而，这次大规模的换枕任务只用了45天时间，按时且高质量地完成了任务。

这次大面积的换轨施工，是在保持陇海线正常运行情况下进行的，采取开“天窗”的办法，即利用行车空隙突击进行。在这一个半月的时间里，施工人员吃喝都在线路上，顶着寒风冻雨，人拉肩扛，靠人海战术，为提速赢得了时间。

时任铁道部总工程师何华武表示，对主要提速干线模拟运营表明：中国铁路已掌握了既有线时速提至200公里至250公里的设计、施工、制造、试验、运营、管理和维修的成套技术和技术标准体系，实现了时速200公里至250公里动车组、时速80公里至120公里5500吨货物列车、双

层集装箱列车等各种速差较大的客货列车在既有线上共线运行的目标。

事实证明，实施铁路第六次大提速，技术上可行、安全上可靠、经济上合理，已经完全具备实施条件，标志着中国铁路既有线提速水平已跻身世界先进行列。这时，世界上只有十多个国家铁路旅客列车的最高运营速度达到了时速200公里。

第六次大提速推出的三大系列客运产品，让广大旅客喜出望外。

第一系列，推出了416列城际动车组快速客车。主要集中在环渤海、长三角、珠三角三大城市群，以及以郑州、武汉为中心的中原城市群，以沈阳、长春、哈尔滨为中心的东北城市群，以西安为中心的西北城市群，适应大城市群内高密度客流的需求。

第二系列，增加了一站直达和夕发朝至列车。新增7对一站直达特快列车，由原来的19对增加到26对。同时，夕发朝至旅客列车增加32列，总数将达到337列。

第三系列，增加了传统的普通旅客列车。增开52对中长期普通旅客列车，其中中西部地区增加29对，占增加总数的55.8%。井冈山首次开行至北京、上海、深圳的火车，海南省西环线铁路开行从三亚至北京、上海、广州的火车。

这次大提速，更加科学地统筹了速度、密度、重量三大要素，在提高列车运行速度的同时，努力压缩列车追踪间隔时间，提速干线动车组列车追踪间隔5分钟，其他干线客车6分钟、货车7分钟，进一步增加了干线行车密度。

时速200公里及以上动车组的开行，创造了中国旅客列车的新速度。

以京哈、京沪线为例：北京至哈尔滨全程运行7小时58分，比运行图上的最快客车压缩2小时32分钟；北京至沈阳北3小时59分，压缩1小时33分钟；北京至上海9小时59分，压缩1小时59分钟；北京至济南3小时25分，压缩43分钟；北京至青岛5小时48分，压缩1小时42分钟。

中国人民大学公共管理学院行政管理学系主任毛寿龙认为，铁路发展是工业进步的象征，也进一步推动了工业社会的进步。每一次工业革命都为其提供了重要的技术支持。国际经验表明，高速铁路改变了几个发达国家的交通运输格局的构架，也改变了人们的生活方式。

事实上，“像风一样快”的“和谐号”动车组，让人们的出行更加便捷，生活半径不断扩展。今年五一黄金周期间，动车组车票供不应求，列车上座率达100%。伴随着时速200公里动车组的开行，铁道部进一步优化了其他客车开行方案，增开一站直达、特快、快速、普通旅客列车，满足不同层次、不同地区的旅客需求。同时，列车到达和开行时刻普遍得到优化，为广大旅客创造了更便捷舒适的旅行环境。

铁路客货运能分别提高18%和12%，是第六次大提速带给社会的又一个惊喜。在当前铁路运输能力非常紧张，新线建成投产尚待时日的前提下，铁路人依靠实施既有线提速，实行内部扩大再生产，从一定程度上缓解了铁路运输能力紧张的状况。

由当时的铁道部经济规划研究院牵头十多家单位完成的“第六次大提速”经济分析评估研究报告显示：运输成本降低和旅行时间节省所产生的消费者剩余价值创造的社会效益为每年300多亿元；此次提速仅周转量一项将促GDP年增200多亿元。铁道部经济规划研究院研究员吴卫平解释说，由于提速，将有不少运输业务从高速公路和航空转向铁路，而由于铁路运费成本平均低于公路和航空，“社会总消耗将得到节省”。

北京交通大学交通运输学院教授纪嘉伦认为：合理的综合运输体系应该是航空、公路、水

路、铁路各种交通工具统一规划、协调发展、互相补充、有序竞争。但长期以来，在综合运输体系内，铁路发展相对滞后，难于形成各种运输方式之间的有效竞争。铁路六次大面积提速，将使铁路在整个运输市场中的份额和竞争力进一步增加，有利于综合运输体系的进一步形成。

经过六次大提速后，中国铁路跨入了世界铁路既有线提速先进行列。它对既有线路时速200公里以上的提速线路延展里程，几乎相当于德国、法国等欧洲9国既有线时速200公里提速线路里程的总和。250公里的最高时速超过了发达国家既有线提速的最高目标时速240公里。当时中国铁路总营业里程排名世界第三和亚洲第一，完成客货运量居世界第二，运输效率居世界第一。

然而有人担心，铁路大提速会不会让普通列车“大减速”。从媒体报道不难看出，大城市尤其是特大中心城市，仍然是此次提速惠顾的重点。而既往的几次提速经验表明，伴随大城市之间铁路提速的，往往是沿途中小城市的交通利益相对受损。铁路运输组织规律告诉我们，囿于铁路交通容量的有限性，大量开行高速列车，往往意味着普通列车的减速——为给高速直达列车让路，普通列车势必会大量增加避让等待的时间。还有大量中小城市站点不再被安排停靠，于是当地居民不得不放弃家门口的车站，绕道去大城市乘坐火车，从而增加了交通成本。另外，随着“和谐号”动车组的开行，速度快了，但票价提高了一倍，遭到了许多埋怨。

火车提速的同时，速度较慢的绿皮车逐渐退出运行。这使得低收入人群逐渐失去了获取较廉价的车票的机会。如此一来，一面是高端旅客出行的提速，一面是普通旅客出行的减速，如何相互兼顾，是个新的课题。

有趣的是，就在中国铁路实施第六次大提速不久，越南铁路部门也开始学习中国铁路的经验，酝酿着越南铁路大提速。据中新网报道，越南铁路总公司副经理阮达祥介绍，越南政府将对现有南北铁路进行提速，把它建成电气化铁路。

毫无疑问，铁路大提速，也是一种变革。它是向传统的铁路运输组织模式的挑战，也是对传统的思维方式的突破，对于夯实中国铁路基础，拓展铁路新技术领域，都将产生十分积极的影响。特别是高速动车组技术的引进、消化、吸收再创新，搭建起国产动车组的技术平台，为中国高铁时代的到来，做好了必要的理论和实践准备。

多年以后，中国科学院院士何祚庥评价道，铁路提速应该有两方面含义：一个是加快铁路的发展速度，一个是提高列车的运行速度。无论是运行速度还是发展速度，都是值得提速的。

历经六次铁路提速后，乘坐火车的人数一次次地刷新着纪录，相对便宜的火车票价，使得多数人仍将火车选为旅途工具。无论是“速”还是“素”，旅客列车的服务质量都得到了很大提升，特别是直达快速列车也被旅客戏称为“准星级宾馆”。但是，与人民群众的需求和日益紧张的客运相比，人们心中的火车“蜗牛”时代仍没结束，期待着真正的中国高铁时代的到来。

京津城际先声夺人

2004年，中国铁路迎来了大发展的春天。

新年伊始，国务院常务会议讨论通过了《中长期铁路网规划》，其最大的亮点是，首次提出了“中国高铁网构想”，把中国“高铁梦”及其灿烂远景展示在世人的面前。

2008年8月1日，历经三年艰辛建设的京津城际铁路，在北京奥运会前夕如期运营。

京津城际铁路作为中国第一条高水平的时速为350公里的高速铁路，汇集了当今世界高速铁

路的最新科技成果，标志着中国已经系统地掌握了时速350公里的高铁技术，为中国高速铁路建设提供了示范和借鉴，在中国铁路发展史上具有里程碑意义。京津城际铁路运营速度居世界首位。至今，欧洲和日本高速铁路列车速度普遍在时速270公里到320公里，无一达到350公里。

“和谐号”动车组飞驰在广袤的华北平原，风一般地呼啸而过。

中国高铁时代扑面而来。

中国高铁网构想

高速铁路始于20世纪后半叶，作为铁路复兴的重要标志，在世界各国得以快速发展和广泛运营。进入21世纪以来，为适应经济全球化、贸易自由化的深入发展，应对能源短缺、气候变化的严峻挑战，高速铁路以其高速度、大能力、舒适安全、节能环保等优势，越来越引起世界各国的重视。

交通运输发展面临着占用宝贵土地资源、消耗紧缺石油资源等问题，同时也带来了尾气排放、噪声污染、交通堵塞等诸多问题。而铁路运输却具有显著的技术、经济优势；发展越快，作用越突出，社会运输成本就越低，对资源利用和环境保护越有利。

2003年9月8日，中国《经济日报》在一版显著位置，发表了一篇题为《铁路会不会拖小康建设的后腿》的读者来信，同时配发题为《我们能无动于衷吗？》的编辑点评，作者是中国铁道科学研究院首席专家钱立新。

钱立新在这封“读者来信”中，集中近年来铁路多个部门的调研成果，列举了一组发人深省的数据：2002年，全世界铁路营业里程约120万公里，其中中国铁路有7.2万公里，约占6%；全世界铁路完成的工作量为8.5万亿换算吨公里，其中中国铁路完成了2万亿换算吨公里，约占24%。

中国铁路以占世界6%的里程，完成了将近全世界工作总量的四分之一，运输密度为世界之最。

由于铁路运输能力受限，中国年人均乘车率很低，仅为0.8次，而日本为43次，德国为19次，俄罗斯为3.8次，印度为5次，均远远高于中国。

据铁道部权威人士分析，到2020年，中国GDP将比2000年翻两番，年均增速达7.2%。按照国民经济这一发展速度，铁路货物周转量将增长119%，铁路货物发送量将达到40亿吨，铁路旅客周转量将比2003年增长200%左右，铁路旅客发送量将达到40亿人次左右、比2003年的10.5亿人次翻两番，铁路不适应经济发展的矛盾会更加突出。

铁路需要大发展，路在何方？

《经济日报》因势利导，组织开展了题为《铁路会不会拖全面小康的后腿？》的专题大讨论，相继发表了《企业盼望铁路尽快打破瓶颈》《百姓盼望铁路加快发展》《中国需要多少铁路》《铁路为美国贡献了什么？》《铁路带动日本经济腾飞》《法国铁路经历两度辉煌》《加快建设客运专线是大势所趋》等14篇大篇幅的讨论文章。

显然，《经济日报》的这场大讨论为铁路大发展提供了舆论准备。

《中长期铁路网规划》显示，到2020年，铁路将建成超过1.2万公里时速200公里及以上的客