

中国路 中国梦

上册

ZHONGGUOLU ZHONGGUOMENG



国际商报社 编



中国商务出版社
CHINA COMMERCE AND TRADE PRESS

中国路 中国梦

（上册）

国际商报社 编

中国商务出版社

图书在版编目 (C I P) 数据

中国路 中国梦 / 国际商报社编. -- 北京 : 中国商务出版社, 2013.10

ISBN 978-7-5103-0958-8

I. ①中 II. ①国 III. ①通讯—作品集—中国—当代 IV. ①I253

中国版本图书馆CIP数据核字(2013)第244702号

中国路 中国梦

ZHONGGUOLU ZHONGGUOMENG

国际商报社 编

出 版: 中国商务出版社
发 行: 北京中商图出版物发行有限责任公司
社 址: 北京市东城区安定门外大街东后巷28号
邮 编: 100710
电 话: 010-64269744 64218072 (编辑一室)
010-64266119 (发行部)
010-64263201 (零售、邮购)
网 址: www.cctpress.com
邮 箱: zhanggaoping@cctpress.com
印 刷: 廊坊市广昭印刷厂
开 本: 787毫米× 980毫米 1/16
印 张: 64 字 数: 1208千字
版 次: 2013年11月第1版 2013年11月第1次印刷
书 号: ISBN 978-7-5103-0958-8
定 价: 298.00元 (上下册)

版权专有 侵权必究

盗版侵权举报电话: 010-64515142

如所购图书发现有印、装质量问题, 请及时与本社出版部联系, 电话: 010-64248236

序

路在梦里，梦在路上

路，我们每个人都走过，而且正在走；梦，我们每个人都做过，而且仍会做。

有时候，我们感觉自己行走在梦里的路上；有时候，我们发现自己畅游在路上的梦里。

路与梦，不管你愿意不愿意，总是如此纠缠着我们每一个人，陪伴着我们走过我们的一生。

不同的路，不同的梦，演绎不同的人生；同一条路，同一个梦，成就同样的辉煌！

路，不仅影响每一个人，每一个家庭，而且可以改变整个社会、整个国家。

就在2008年8月1日，京津城际铁路开通运营前，中国还没有一条可以真正称为高铁的路。随后，武汉-广州、郑州-西安、上海-南京、上海-杭州、石家庄-太原、济南-青岛、合肥-南京、合肥-武汉、宁波-台州-温州、温州-福州、福州-厦门、南昌-九江、广州-珠海、海南东环、京沪高铁、京石武高铁等相继开通运营。

至2012年底，我国已建成投入运营的高铁总里程已达9356公里，位居世界第一。

随着一列列翩若游龙的高铁列车贴地飞行，中国已然成为全球高速铁路系统技术最全、集成能力最强、运营里程最长、运行速度最高、在建规模最大的国家。从无到有，条条高铁，不仅筑就着中国大地上的钢筋铁骨，也悄然改变着国人的生活，改变着城市的节奏，改变着中国的经济版图。

铁路如此，公路亦然。怀揣 要致富、先修路 的梦想，连一米高速公路都不曾有过的中国从20世纪80年代起，开始修建高速公路，迄今已拥有近

10万公里的高速公路，位居世界第一。越来越密集的高速公路网给中国带来了巨大的变化。

跟许多媒体一样，由改革开放总设计师邓小平亲笔题写报名的《国际商报》一直关注着这些年来中国的高速铁路和高速公路建设，适时做了大量客观真实的报道。《中国路 中国梦》收录的就是这些报道中的精华部分，比较全面生动地再现了新时期中国筑路大军的新风采。

走路不忘开路人。本书共上、下两册，分《高铁卷》《人物卷》《项目卷》和《企业卷》四卷，凡120余万字。从中你不仅可以读到广大道路建设者的忠诚与奉献、智慧与汗水、光荣与梦想，还能够看到他们走出国门、逐鹿国际市场的困惑和探索、迷茫和追求、勇敢和执著。

路在延伸，梦在继续。到2015年，中国高铁里程将达1.3万公里，将基本建成国家高速公路网。随着中国经济的不断升级发展，随着经济全球化的深入推进，中国高速铁路和高速公路的建设任务依然繁重，中国的建设企业和建设者参与全球高铁和高速公路建设的道路依然漫长。

《国际商报》将一如既往地继续甚至给予更大的关注，我们期待着把更多更精彩的报道及时奉献给广大读者。

让我们彼此带着梦想上路，在路上一起追梦！梦在心中，路在脚下。

中国产业报协会副会长、国际商报社总编辑兼副社长 张益俊

目录

高铁卷

腾飞，中国铁路	3
精品意识擎起百年工程	11
和谐之路	16
来自地质的挑战	21
标准化时代	26
新舞台，新摇篮	31
高铁技术 新体系	35
绿色新通道	38
资源节约 新范本	41
中国高铁走向世界	44
中国水电：从江河到原野（上）	53
中国水电：从江河到原野（下）	60
超越梦想	66
龙起京沪	75
勇迎风雪 鏖战京沪	84
打造 常州模式	88
大胜关大桥标准化管理创誉京沪	93
谱写中国桥梁建设新篇章	97

迎接世界的目光	101
树立高铁建设新典范	106
嘉定 四再精神 观察	110
潍河两岸舞巨龙	115
沉沉一线穿南北	120
领航中国高铁 铸造时代丰碑	125
为了庄严的承诺	130
豪情筑路通京冀	135
古都添大道 创誉满京西	140
快马加鞭未下鞍	145
武广铁路，世界先进水平的背后	150
创造中国的无砟品牌	161
改变珠三角经济版图的黄金通道	164
亮剑中国铁路世纪隧道	169
黄河故道扬军威	179
吴越大地抒豪情	189
鏖战哈西显身手	198
中交抒豪迈 大西畅三秦	204
挖潜增效助力企业发展	209
创誉 世界锦都	218
让新型架子队成为基石	228
风动棋盘山	233
席卷甘南缚苍龙	239
情撒陇南	244
郑西高铁精神助推企业创新发展	250
责任心铸就 一事未出，一人未伤	256
拼搏建功 创誉高原	261
创誉沪宁显身手	264
锦绣吴越起钢龙	270
龙城飞将战湘桂（上）	278
龙城飞将战湘桂（下）	283

速度之光	288
奥运通道上的中国标准	295
隧道 立交 的 超极限 挑战	300
亭江特大桥：中国速度的温福范本	304
软土路基上的最坚实站线	306
加快温福铁路建设步伐	308
巨龙飞晋江	316
打造世界一流铁路客运专线	321
高铁事业迈向未来	329
高速铁路助力中国建设企业快速发展	334
高铁建设，中国企业发展的新机遇	338
高铁建设：中国企业走向世界的舞台	342
从筑港 王牌 到铁路 主力	345
走出去 要慎思笃行	348

人物卷

李宁：极目探新生	357
梁毅：引领高铁技术创新	363
钢铁之路 上的领舞者	367
激情飞虹锁大江	372
杨峰：活力变革之路	377
葛万民：用行动演绎筑路华章	382
雷荣仁：我心永恒 筑梦不止	386
铁肩担重任 厚德绽异彩	395
隧道里走出精彩人生（上）	399
隧道里走出精彩人生（下）	403
雪峰山唱响青春之歌	407
筑路汉子的沙海真情	413
凤凰池畔，虹飞临潼	416

一片赤诚为企业	424
他没有辜负企业和员工的期望	428
青春在创新中闪光	431
安得广厦在民间	434
孙福军：把知识奉献给企业	438
钢构 超人 欧阳超	443
奉献在追梦路上	447
李士元：精品工程源于科学管理	452
为了西部人民的幸福路	456
名牌 书记李清方	462
黑脸总工 的温情与奉献	466
胡兴平：我诚我自信	470
奏响青春的旋律	472
乔培贞：与路为伍为之甘	475
周宏的 三超 理念	479
永不服输的铁汉	481
破局者吴为爱	484
文武书记 的筑路智慧	488
包西铁路上的 水军船长	493
巫山深处筑路人	495
超越自我，建设世界一流桥梁	498

高铁卷

卷首语

从1999年秦沈客运专线始建，到2012年底，中国高速铁路运营里程已达9356公里，居世界第一位，且尚有大量在建高速铁路项目将通车运营。据了解，至2015年，中国高铁里程将达1.3万公里。

中国高铁事业的蓬勃发展，大大提升了中国客货运能力。通过这种速度更快、单位成本和能耗更低的交通方式，中国交通运输体系发生了一场翻天覆地的革命：春运等重大假期出行难的问题大幅缓解。这不仅缓解了铁路货运物流的压力，提升了经济社会的运行效率，而且带动了产业布局的优化和转型升级。更为重要的是，高铁的产业链带动了我国装备制造和工程建筑两大行业的水平提升，从包括主机和零部件的高速列车本身，到轨道设备和高铁电气化设备制造、高铁车辆生产、通信信号集成……均因此而受益。

依靠全球速度最快、技术水平最高、建设成本最低、运营和建设里程最长等优势，中国必将引领世界高铁的发展潮流。

本卷共收录《国际商报》近年来对中国高铁事业的报道文章50余篇，涵盖了对京沪高铁、京广深客专、京津城际、大西高铁、温福铁路等多条高铁线路建设情况的观察与记录，呈现了高铁建设者为这项伟大的事业所付出的卓绝努力，以及中国高铁事业蓬勃发展的历史图卷。

中国速度——走进京沪高速铁路深度报道

2013年2月25日上午，京沪高速铁路工程国家验收委员会在北京召开会议。会上，国家验收委员会指出，京沪高铁开通运营一年多来，全线运营安全稳定，各项检测指标稳定地保持在相关规定指标的最优水平，实现了预期的建设目标，一致同意工程通过国家验收。

自2008年4月18日开工建设以来，京沪高铁作为世界上一次性建设速度目标值最高、建设里程最长、投资规模最大的高速铁路工程，以全球瞩目的姿态，为中国高速铁路建设掀开了历史性的新篇章。

2009年7月起，《国际商报》启动了对京沪高铁的报道计划，深入京沪高铁全线1300多公里的建设战线进行了深入采访，采访对象涵盖了决策参与者、规划者、设计者、相关部委和地方政府官员、施工企业领导、项目经理、一线建设者和普通老百姓。本次采访报道历时两个多月，收集原始录音超过一万分钟，形成系列报道几十篇，分别从经济及产业效应、质量管理、技术创新、环境保护、人才培养等多个视角对京沪高铁进行了全程观察与记录。本书收录了部分文章。

腾飞，中国铁路

中国速度——走进京沪高速铁路深度报道之一

□ 本报报道组

一清早，李万里满头大汗地站在首都机场自助乘机设备前，输入着自己的身份证号码，他的背后排着十多人的长队。李万里此行将前往上海一家大型的建筑企业

公干，虽然公司总部和家庭都在北京，但往返于京沪之间对李万里来说已是家常便饭。

没有办法，除了火车，只能选择坐飞机。 他说道，

我家在丰台区住，光到机场的时间就需要一个多小时。今天差点没赶上。

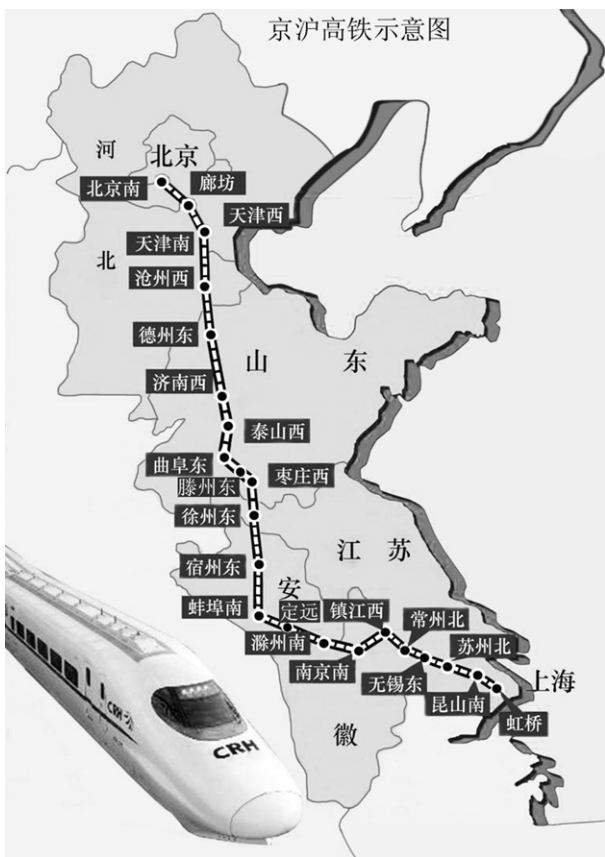
作为拥有全球五分之一人口的大国，在过去30余年的时间里，中国一直都在世界经济舞台上扮演着最显眼、最具活力的角色之一。与经济发展同步，中国交通条件明显改善，铁路、公路、机场大规模兴建，中国人出行方式也越来越丰富。

尽管如此，李万里每次出差，都面临着一种难以克服的困境。 考虑到时间问题，坐火车和汽车显然都不太现实，坐飞机又太折腾，费用也高。 他说， 最主要的是，火车票在大多数时候都比较难以订到。

火车票之所以难以订到，一个潜在原因是京沪既有线路的客运能力已经到达了顶峰。据铁道部科技信息所提供的资料，目前京沪铁路的长度仅占全国的2.8%，客、货运输密度分别为全国铁路平均值的5.4和3.7倍。

曾主持参与京沪高速铁路项目建议书、可行性研究报告咨询评估工作的中国交通运输协会副会长、原中国国际工程咨询公司副总经理焦桐善在接受采访时肯定地说： 早在上世纪80年代中期，京沪铁路运力不足的问题已经显现，到了上世纪90年代，随着中国东部经济的快速发展，运力不足的问题愈发明显，可以说，京沪线已经是中国乃至世界上运输密度最大的铁路，已经达到了饱和状态。

不过京沪高铁建成之后，这种局面将得到根本的缓解。 中国国际工程咨询公司交通业务部主任周晓勤则对记者这样表示。和焦桐善一样，他也曾参与京沪高



速铁路项目建议书、可行性研究报告咨询评估工作及专题论证的全过程。

高铁圆梦

2008年4月18日，注定是载入中国铁路发展史的重大时刻。当日上午，在北京大兴区京沪高速铁路北京特大桥桥址开工典礼现场，中共中央政治局常委、国务院总理温家宝宣布京沪高速铁路全线开工。

以这个典礼为标志，京沪高速铁路这项酝酿多年的重大工程，正式进入普通民众的视线，并在不久的将来，影响到他们的生活。当日，多家媒体报道了这一消息，多家网站亦制作专题对京沪高铁的建设进行跟踪报道。

在京沪高速铁路开工一周年之际，铁道部原副部长、京沪公司董事长蔡庆华则表示：京沪高铁的建设开启了中国高速铁路建设的伟大时代。

改革开放以来，伴随着中国国民经济的快速发展，客流、物流的迅猛增长，对我国的铁路运输事业提出了严峻的挑战。数据显示，1979年至2007年我国国内生产总值为平均增速达9.8%，而从1980年末到2007年末的27年间，中国铁路运营里程净增2.81万公里，年递增1.67%，我国以占世界铁路6%的营业里程，完成了世界铁路约四分之一的客货运量。高负荷运营带来的“春运难”等诸多问题，成了多年来上至国家领导人、下至普通老百姓头疼不已的难题，同时也成为关系到中国经济发展以及社会稳定的大问题。这使得中国的铁路建设格外任重道远。

焦桐善对记者说：以京沪高速铁路为起点，加快铁路建设，完善路网布局，建设覆盖全国重要经济区域的快速铁路客运专线，实现客货分线自然是铁道部的必然选择。

实际上，早在20世纪80年代中期中国的专家就提出来修建高速铁路的想法，在此之后的数年时间，国家有关部门组织了数以百计的专家学者从各个方面对高速铁路项目进行了详细的考察、分析和论证。四委一部课题组1995年5月提出《京沪高速铁路重大技术经济问题前期研究报告》。

由于京沪高铁的修建规模巨大，技术复杂，涉及到国家经济、科学技术等一系列重大问题。所以京沪高速铁路的修建，在当时并没有被立即立项，而是陷入了“缓建”和“急建”的争论之中。

坚持“缓建”的观点是：运能被高估，京沪线目前的繁忙完全可以通过提速、扩能来解决。急上超大型项目会加剧财政、金融危险。

坚持“急建”的观点则是：建设京沪高速铁路从现实发展考虑是迫切需要的，在技术上是可行的，经济上是合理的，国力是能够承受的，建设资金是有可能解决的，愈早建愈有利。

这场争论从1992年开始一直到1997年才告一段落，时间长达五年之久。1997年3月，在针对关于京沪高速铁路前期研究工作进行了近10年之后，铁道部向国家计委正式上报了《新建北京至上海高速铁路项目建议书》。计划2000年开工，2008年建成。次年国家计委委托中国国际工程咨询公司对项目建议书进行评估。

让公众没有想到的是，就在评估工作进行过程中，京沪高铁的技术方案问题再次陷入了采用“轮轨”传统技术还是采用“磁悬浮”新技术的争论。

1998年6月，学界声音中出现了在京沪线上采用“磁悬浮”技术的观点，观点认为：“京沪高速客流本身不足，客流量预测被严重高估，选择磁悬浮可以趁机实现技术跨越”。

而另一种声音则认为：“磁悬浮技术投资巨大，也不像轮轨技术已达到非常成熟的阶段，况且它与既有铁路网不能兼容。”

作为一项伟大的工程，尽管国家乃至普通民众期待京沪高铁尽早开工，但学界提出了新的建议。在这种情况下，为了从制度上保证决策的科学化、民主化，京沪高铁的修建究竟是否“采用磁悬浮技术还是轮轨技术”的论证历时八年时间。通过进一步论证，使京沪高铁修建技术的论证成果和结论具备了更坚实的科学依据和广泛的民主基础，成了我国重点工程建设科学与民主决策的范例之作。

期间，中国工程院在1999年向国务院提出的报告认为：“由于世界上尚未建成商业运行线，所以至少在10年内不能在京沪全线采用磁悬浮列车方案进行工程建设。”

中国国际工程咨询公司历经一年半的立项咨询评估工作，分别于2000年1月和4月，向国家计委提交了《高速轮轨与磁悬浮系统比较的咨询报告》和《京沪高速铁路项目建议书评估报告》。咨询报告结论是：“高速轮轨技术系统是适合我国京沪高速铁路建设需求的最佳技术经济选择。”评估报告结论是：“建设京沪高速铁路是必要的，其建设方案是可行的，投资规模是合理的，经济效益是可行的。因此，应把握时机，尽早立项。”

完成项目建议书的评估之后，国家发改委又于2003年委托中国国际工程咨询公司京沪高速铁路建设有关问题开展了专题论证，并以《京沪高速铁路建设有关问题论证报告》上报，其中主要是“京沪高速铁路建设的必要性和紧迫性”，以及

高速轮轨与磁悬浮技术方案比选 等内容。

经过充分的调研论证，我们认为京沪高速铁路的建设，不仅是必要的而且是紧迫的；中国高速铁路网建设主要是以轮轨技术为主，磁悬浮制式与铁路网完全不兼容，不能进入现有铁路网络。我们的观点是采用 高速轮轨 系统，尽快建设。 周晓勤说。

相关争论从申请立项之初开始，一直持续到2006年初，国务院批准了京沪高速铁路的立项为止，长达九年之久。之后，再次受国家发改委委托，我公司在2006年5月开始进行《京沪高速铁路的可行性研究报告》的评估工作，同年底完成并上报《京沪高速铁路工程可行性研究报告的咨询评估报告》。 周晓勤说， 铁道部在可研阶段对京沪高铁修建的标准提出了 高标准起步、高质量建设 的要求。高额的投资，全新的技术，使得项目在技术和经济上都存在一定的风险，决策的难度是很大的，独立、公正、科学、可靠的咨询评估，是为国家提供决策依据的非常重要环节。

京沪高速铁路的修建是中国高速铁路真正意义上 梦开始 的地方。 周晓勤说。

在手机报上看到京沪高速铁路开工的消息，我特别激动。 8月5日在机场接受记者采访的李万里说。他激动的原因是，高铁建成后他可以不用早起去赶飞机了。

京沪效应

京沪高速铁路通道贯穿北京、天津、河北、山东、安徽、江苏、上海7省市。新建双线铁路全长1318公里,设计时速为350公里，规划输送能力为单向每年运送8000万人次；同时，京沪高铁建成后将有利于从根本上缓解人口占全国的四分之一、GDP占全国的40%、中国经济发展最活跃和最具潜力地区的铁路运输紧张的状况，并将直接形成一条南北经济带，把中国最发达的环渤海经济圈和长江三角洲两大经济区域联合起来。 京沪高速铁路股份有限公司总经理李志义在接受采访时介绍说。

铁道部原副部长、京沪公司董事长蔡庆华表示，京沪高速铁路在坚持引进消化吸收再创新的前提下，经过多年的调研论证，初步形成了具有中国特色的高速铁路技术标准和技术体系。 京沪铁路的试验段 京津城际铁路的建设并顺利投入

运营，充分证明了这个技术标准和技术体系的可行性和可靠性。在充分吸收京津城际铁路建设的基础上，我们不但能建成一条拥有自主品牌的世界一流水平的高速铁路，而且能够创造出一整套具有自主知识产权的高速铁路技术标准和技术体系。

京沪高速铁路修建的提出，才得以让对于高速铁路技术标准和技术体系的建立早在论证期间就得以起步，周晓勤对记者说：我国从秦沈客运专线开始就已经学习、借鉴、运用高速铁路的相关技术。

以技术装备方面为例，我国主要在引进消化吸收再创新的基础上，采用国产化的技术装备，打造中国品牌。其中“中华之星”的成功研发，“先锋号”“长白山号”的实验运行，都说明了我国对探索中国品牌，对促进引进、吸收、消化再创新的正确把握。京沪高速铁路的前期研究工作已经进行了近10年，数以千计的科技人员取得了几百项科技成果。周晓勤说。

这些成果自然转化为京沪高铁修建时的技术支撑。京沪高速铁路股份有限公司副总经理、总工程师赵国堂向记者表示，京沪高铁技术装备的国产化主要体现在六个方面，即线下工程、动车组、供电系统、牵引系统、运输指挥系统和旅客服务系统。

他介绍说：线下工程包括桥梁、隧道、路基等建设项目，在这一方面我国有成熟技术。京沪高铁上的动车组将使用具有自主知识产权的动车组。供电系统和牵引系统将采取系统集成的方式，博采众长，自主创新。运输指挥系统将向国外先进的铁路运输组织咨询、学习，消化吸收国外先进的管理经验。包括售票系统在内的旅客服务系统将完全立足自主开发。

在北京，中咨公司有关人士告诉记者，当年中国国际工程咨询公司受国家发改委委托对《京沪高速铁路项目建议书》进行评估，组成专家组对京沪沿线进行现场踏勘，听取了沿线地方政府对京沪高速铁路建设的意见，地方政府对于修建高速铁路都认为很有意义和价值，很多地方领导认为，京沪高铁修建之后对当地的经济发展将起到推动作用。

在天津，京沪高速铁路的建设将会直接促进京津唐、长江三角洲及沿线地区经济的快速发展，优化沿线的产业结构和生产布局，从而形成一条政治、经济、文化、交通等方面均居全国领先地位的经济带。天津市建设交通委员会张万和对记者介绍说。

在上海，结合目前的经济形势，京沪高铁的修建做出了重要的贡献。京沪高铁上海虹桥站指挥部综合部主任唐国雄对记者说，京沪高铁股份有限公司李志