

中宣部、新闻出版总署
纪念改革开放 30 周年百种重点图书

GUOJIA DADAO

Zhongguo Gaosu Gonglu
Jianshe Fazhan Jishi

中国高速公路建设发展纪实

◎ 蔡桂林 / 著

国家大道

河北大学出版社

GUOJIA DADAO

Zhongguo Gaosu Gonglu
Jianshe Fazhan Jishi

中国高速公路建设发展纪实

蔡桂林 / 著

河北大学出版社

国家大道



图书在版编目 (CIP) 数据

国家大道：中国高速公路建设发展纪实 / 蔡桂林著.

保定：河北大学出版社，2008.5

ISBN 978-7-81097-251-2

I. 国… II. 蔡… III. 纪实文学—中国—当代 IV. 125

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2008) 第 027290 号

选题策划 杨金花

责任编辑 杨金花 何 东

装帧设计 博新 BOOKS DESIGN

责任印制 闻 利

出版发行 河北大学出版社

印 制 河北新华印刷一厂

版 次 2008 年 6 月第 1 版

印 次 2008 年 6 月第 1 次

开 本 787 × 1092 毫米 1/16

字 数 300 千字

印 张 20.25

书 号 ISBN 978-7-81097-251-2/I · 210

定 价 35.00 元

版权所有，翻印必究

目 录

第一章 回归故乡 /1

中国是高速路的故乡。她曾以高度发达的交通网络，傲然卓立，独步世界！从秦驰道的壮美，到汉丝绸之路的辽远，从唐宋御道的辉煌，到明清官道的璀璨。高速路优美的线条里镌刻着中华民族数千年的文明。民族精神是这长路边的悠悠风声，邈远而永恒。改革开放十年后的中国，1988年10月31日，实现了现代高速公路“零”的突破。驾长车而来，高速路回到了它的故乡。

第二章 惊涛拍岸 /43

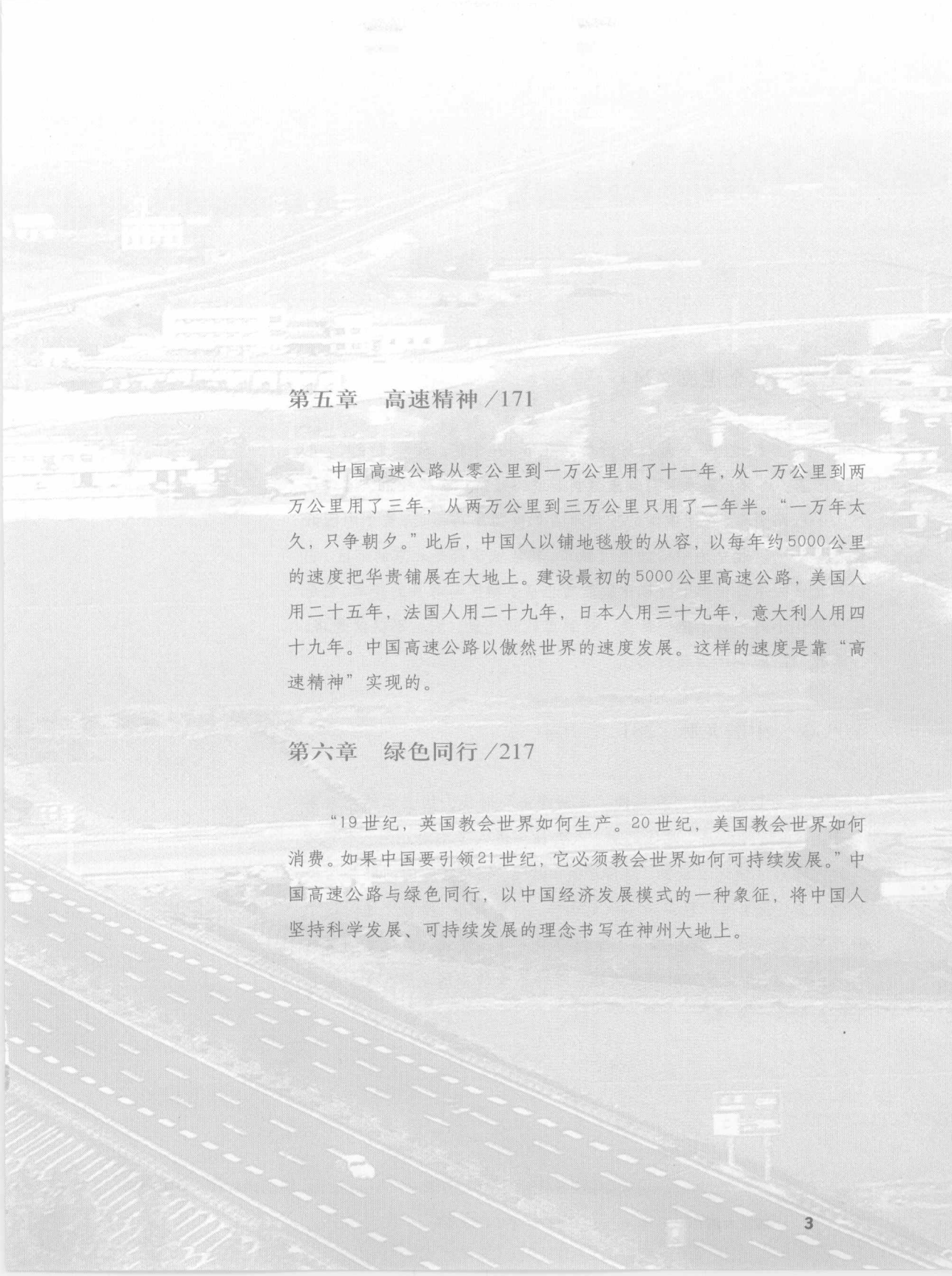
20世纪80年代“要想富，先修路”的口号曾催发出一个热火朝天的公路建设高潮。在邓小平南巡之后，这句口号被改写成了“要快富，修高速”。中国人承续起绵延久远的民族精神，将积蓄千年的智慧、力量和激情焕发出来，书写着改革开放的英雄史诗：京津塘高速公路开工、沈（阳）大（连）高速公路开工、广（州）深（圳）高速公路开工、广（州）佛（山）高速公路开工……“东方风来满眼春”，高速公路建设如惊涛拍岸，翻卷着古老的土地。

第三章 风起云涌 /93

面对举世震惊的亚洲金融风暴，高速公路建设被党中央、国务院遴选出来，承担起扩大内需、拉动国民经济快速增长的神圣使命。于是，在内、外部的合力推动下，高速公路建设风起云涌，迎来了它的黄金岁月。1998年，国家原计划投资1200亿元用于高速公路建设，年中追加到1600亿元，年末再追加到1800亿元，实际完成投资2168亿元。它在为国民经济高速增长立下不朽功勋的同时，自身的总里程在这一年增加到8733公里，超过日本，跃居世界第八位。

第四章 波澜壮阔 /121

带着中国人民发展的激情、建设的激情、腾飞的激情，高速公路不断延伸，1999年10月31日突破一万公里，跃居世界第四位。万公里标志牌竖立在济（南）泰（安）高速公路崮山段，接受着历史的景仰。最昂贵的高速公路每一米需耗资十余万元，它是用纯金打造的大地的项链。为了发展高速公路，多元化投、融资的历史性行动波澜壮阔地展开。资质优良的高速公路公司一经上市，阳线昂首，创下连续十二个交易日涨停板的纪录。



第五章 高速精神 /171

中国高速公路从零公里到一万公里用了十一年，从一万公里到两万公里用了三年，从两万公里到三万公里只用了一年半。“一万年太久，只争朝夕。”此后，中国人以铺地毯般的从容，以每年约5000公里的速度把华贵铺展在大地上。建设最初的5000公里高速公路，美国人用二十五年，法国人用二十九年，日本人用三十九年，意大利人用四十九年。中国高速公路以傲然世界的速度发展。这样的速度是靠“高速精神”实现的。

第六章 绿色同行 /217

“19世纪，英国教会世界如何生产。20世纪，美国教会世界如何消费。如果中国要引领21世纪，它必须教会世界如何可持续发展。”中国高速公路与绿色同行，以中国经济发展模式的一种象征，将中国人坚持科学发展、可持续发展的理念书写在神州大地上。

第七章 黄金走廊 / 243

从哪里经过，哪里地皮房价就涨几倍、几十倍；从哪里经过，企业、产业、总部、基地就向哪里聚拢。道路经济、沿线经济、道口经济……一路黄金。它使中国的任何地方都变得不再遥远，整个中国好像就是一个以北京为中心的巨大城市，其他城市都是北京的郊区，它们与北京的距离相当于改革开放前的北京主城区与郊县的距离。它是让世界变小的手臂，把“需要”拉到自己的怀里。它，不仅仅是路，带给我们的影响远远超过路。

第八章 中国龙脉 / 281

经过早期沿江沿河发展的“江河经济”时代、因资本输出需要而产生的“海洋经济”时代之后，人类社会进入了不沿江河、不靠海洋的内陆地区快速发展的“路桥经济”时代。长期贫穷的内陆地区发展的渴望，成为时代经济最强大的引擎。架桥修路、改善交通是这个时代发展的前提。“路桥经济”是促进经济均衡发展、实现共同富裕的必由之路。8.5万公里国家大道，绵绵不绝的中国龙脉，托举起一个民族的伟大复兴。

第一章

回归故乡

中国是高速路的故乡。她曾以高度发达的交通网络，傲然卓立，独步世界！从秦驰道的壮美，到汉丝绸之路的辽远，从唐宋御道的辉煌，到明清官道的璀璨。高速路优美的线条里镌刻着中华民族数千年的文明。民族精神是这长路边的悠悠风声，邈远而永恒。改革开放十年后的中国，1988年10月31日，实现了现代高速公路“零”的突破。驾长车而来，高速路回到了它的故乡。



睡狮醒来

2008年2月2日。再过四天，就是农历除夕，中国人最看重的春节就在槛边，到了所有在外的人急切回家的时刻。

这天一大早，北京莲花桥、六里桥、丽泽桥、木樨园、赵公桥、八王坟、东直门、马甸桥等市区内的八大长途汽车站内，人头攒动，数以万计没有买上火车票在京务工的各地人士，等待着检票登车，赶回故乡与等待和期盼的亲人团圆。

乘客一：

火车票本来就紧张，又遭上今年南方雪灾，更加紧张，根本买不上。为了及时赶回家过年，我选择坐大巴走高速。我家在辽阳。原来没有直达汽车，如果坐汽车回家，路上要倒腾好几次，十七八个小时才能回到辽阳。现在好了，坐上高速大巴，七八个小时直达。与乘火车一样快，甚至更快。

乘客二：

我家在呼和浩特市。京呼高速开通了，方便得很。赶上春节，忙些。放在平时，半小时发一班车，随到随走，什么时候来什么时候有。现在高速大巴很舒适，也很豪华，多是进口高档车，起码也是合资的。上面有空调，有厕所，有影碟机，跟以前的长途客车大不一样了，简直今非昔比。

乘客三：

我们国家的高速公路发展很快，快得让人应接不暇。就像北京城里建大厦一样，几天不到一条街，再去，又冒出了几天前没见过的一幢新楼来。给我的感觉天天都有某条高速公路竣工的报道。我很自豪。高速公路已经走进了平常百姓的日常生活，正在改变着人们的时空观念和生活方式。

7时，满载回乡过节旅客的高速大巴，也是满载着等待和被等待、守望和被守望的美丽，从这八大长途汽车站驶出，驶上京津塘、京沪、京开、京石、京沈、京承、京呼……高速公路，呼啸而去。

与南方的冰灾雪害形成强烈对比，2008年北京的冬天格外晴朗，阳光很有力气地照耀着，连接成行的大巴迎着阳光，奔驰在平滑如绸的多车道高速公路上，把归心似箭的人们送往各自的目的地。

冬季的风波涛般划破空气，在大巴的窗外起伏。方向，笔直的方向伴随着乘客。栅栏，把人们的视线拉直，拉成方向，一起向前、向前，形影不离，寸步不让。栅栏构成了全封闭，全封闭培养了安全，创造了激情，消弥了声音，空间和时间被压缩在速度里，让人们在道路的秩序里尽情地享受奔驰的愉悦。

高速公路，阳光里的时间隧道，月色下的千古神话。透过车窗，繁华的城市在旋转，多彩的大地在飞舞，山水和云朵一起闪动。人世间的生活色彩就是上帝的回忆录，此时被一页一页高速翻开，翻成梦境，翻成俗世里的兴高采烈。

就这样，路遂车意、车随人意地把渴望回家的人们高速地送进乡村油炸馓子的香味里，送进蹿天猴的跳跃里。

截至2007年底，中国人均拥有铁路的长度不足6厘米，却承担着全球约24%的铁路运输量，运力不足可想而知；春节前后，不足六周，偌大的中国约有23.7亿人次要在这不足六周的时间里完成跋涉，史诗一般。铁路运输的

捉襟见肘更可以想象。短暂时间里高密度的“候鸟”迁徙，使得每临春节一票实在难求。高速公路的横空出世，并在中国大地上快速增长，使得求票不得的人多了一项征途选择，也使得气喘吁吁的铁路得以舒缓。18.6亿人次搭乘70万辆汽车在春节期间来来往往，这样的情形，就是在十年前也是件无法想象的事情。那时，在中国的绝大部分地区，通常百公里的路途需要花上一整天的时间。现在，至多只用一两个小时就够了。

20世纪90年代初，无论从总里程数还是人均里程数来衡量，邻邦印度的高速公路建设都走在中国的前面。转眼之间，中国轻而易举地超过了“大象之国”，可以为拥有仅次于美国、总里程达到5.36万公里世界一流的高速公路而自豪。

美国建设州际高速公路历时四五十年，而我们中国从1988年高速公路实现“零”公里突破，到今天总里程跃居世界第二，只用了短短的二十年。大洋彼岸的美利坚合众国在上世纪50年代开始高速公路扩张时，人均收入大大地高过今日中国的水平。中国的高速公路建设成就之大，世无前例，史无前例。

——这不禁令人想起拿破仑那句对中国的著名评价：“中国？那是一只睡狮。让它睡下去吧，因为一旦它醒来，将使整个世界为之颤抖。”

路的发展史，就是人类文明的进步史

很久很久以前，当原始先民拿着经打磨变得锋利的石块连同粗糙的心情一起去狩猎的时候，当原始先民将狩猎或捕鱼后的收获连同他们的欢笑运到生活的山洞或巢穴的时候，“路”，在他们裸脚奔走的身后留下了。

稍晚些时候，社会第三次大分工出现，原始群体中的一部分人分离出来去专门从事货物运输，真正意义上的运输业浮出人类文明的地平线。当这些“运输人”在后来的劳动实践中逐步懂得借助于兽类驮运，或借助于车辆拖运货物时，当他们反复行走在最便捷的直线上时，最古老的道路隐现在了萋萋芳草间。

赶往狩猎地的快速、捕猎动物时的迅捷、面对凶猛野兽追击时的逃离、走直线花费的时间最短……所有这些，使原始人类慢慢有了“速度”的概念，渐渐地，他们把“速度”留在“路”上，“路”与“速度”紧密地联系在了一起。

尽管时空玄远高邈，但这并不妨碍我们那些影尘般温柔的记忆。可通行三辆马车的“路”，可通行两辆马车的“道”，可通行一辆马车的“途”，供老牛车行走的“𡵚”，仅能走牛马的乡间小道“径”，在中华文明深处闪现，隐隐绰绰，如同新生儿稚嫩皮肤下的血管，在太阳的照耀下清晰可数。

舜继尧位之后操办的第一件大事是“辟四门，明四目，达四聪”（《尚书·舜典》），“明通四方耳目”（《史记·五帝本纪》），二月巡泰山，五月登衡山，八月访华山，十一月到恒山。从舜帝气势如虹、横贯九州的脚步中，我们可以见出中华祖先对开道辟路的重视。

夏禹的事业从“随山刊木，奠高山大川”（《尚书·禹贡》）开始，至商汤祖先，“服牛乘马”，远距离经商，揭开了人类以畜力为交通运输动力的序幕。人类交通运输的新时代开始了。

夏商之后，映入我们眼帘的是“周道如砥，其直如矢”（《诗经·小雅·大东》）。周人在都城镐京（今西安附近）、东都洛邑（今洛阳）之间修建了一条宽阔平坦的高速路，号称“周道”。它以洛邑为中心，向东、向北、向南、向东南建筑起等级不同、呈放射状的道路。周道，是西周王室的生命线，是国家交通的中轴线。周人抛向道路的第一块石头，奠定的是此后几千年华夏交通网络的基石。这条中轴线，串联起周、秦、汉、唐政治、经济、文化的重心，肩负起作为宋、元、明、清横贯东西大动脉的神圣使命。它历数千年而不朽，直到今天，仍然是陇海铁路、连（云港）霍（尔果斯）高速公路的基本方向。

面对周道辐射四方、快速便捷的宏伟实践，“大九州”和“大四极”的想象出现在了华夏文明的正脉源头。《禹贡》描绘着中国人最早交通系统的理想，《周礼》阐释着中国人最早交通制度的理想。也许，此时的理想有些恍惚迷离，但在这种阔大不经和恍惚迷离中，真切地传达出了人类向域外发展的希冀和热望，以及人类对异域景物的童心般的好奇。象征着人类打开自然世界壁垒努力的开始，预告着一个崭新时代的临盆。

随着光阴的流逝，随着世事在光阴中的潜滋暗长，中华民族的道路，沿着“路”、“道”、“途”、“畛”、“径”和“周道”延伸至战国晚期，已相当完备。李斯《谏逐客书》告诉我们，秦王璀璨的宫殿里陈列着秦国根本不出产的昆山美玉、随侯珠、和氏璧，悬挂着如同明月的珍珠；秦王佩戴着太阿宝剑，骑着纤离骏马，立起翠凤羽毛装饰的锦旗，树起灵龟皮的大鼓，马厩里饲养着骏名马，江南金属制作的器物，西蜀的丹青渲染彩色……没有发达的交通，这些宝物怎么可能进入关中秦地？

秦人栖息的陕西与天府四川之间横隔巍巍秦岭。秦人决心打通关山，一定不仅仅是为了搜罗四海珍奇、边陲宝物。他们在秦岭北麓的斜水谷与秦岭

南麓的褒水河谷之间修筑栈道，勾连陕、川。全长两百多公里、叠叠山岭间的“褒斜道”，索崖附壁，百步九折，愁云中涌，幻翳边生，向人类世界无声地呈现着中华民族无与伦比的坚忍意志。

当秦国人在峭岩上凿孔架木，将热血传奇书写在褒斜云栈、书写在天堑通途上时，楚国人正庆祝着他们自郢都通往新郑的大道正式竣工；太行山深处传来晋国人的劳动号子，他们正在那里挥汗如雨，开凿穿越大山的東西孔道；诞生了孔子的鲁国和造就出管仲的齐国正以哲人的理性，合力规划着黄淮间四通八达的交通网；燕国人则以壮士的膂力，开辟南抵黄河下游、北达塞外草原的交通线……路是“线”，是路“线”将穿大袖宽袍的中原人、居云梦江汉的荆楚人、披长发习水性的吴越人、喜椎髻爱歌舞的巴蜀人、善射能骑的戎狄人……系到一起。一个多民族、大一统的国家，沿“路”渐走渐近。

六国用生命筑成的通天大衢上，奔腾着秦人的铁蹄，闪烁着剑戟的寒光，响彻着战马的嘶鸣。大西北戎狄最强悍的斗士，挟着黄土高原上的雄风和千古不复的滚滚尘埃，沿路铺天盖地，气吞万里，横扫诸侯，一统天下。

公元前2世纪，登上帝位之后的秦王嬴政下令“夷去险阻”，实行“车同轨”。

车同轨，好生了得！各处车辙度数相等，各轮间的距离划一，只有这样，才可畅行中国各处，才能适应新时代的需要。宣示的是与始皇帝大一统精神相一致的大交通的新思维。

大一统因路“线”系成，巩固大一统当然更离不开路。始皇二十七年，始皇帝下令，以都城为中心，修筑驰道，辐射全国。他用无人能够抗拗的王者意志，把周人提出而没有能实现的“大九州”和“大四极”理想，化作纵横驰骋在大地上的现实。

驰道气势磅礴：它采直线，逢山劈斩，遇水架桥，绝少迂回曲折。

驰道气象万千：“道广五十步，三丈而树，厚筑其外，隐以金椎，树以青松。”（《汉书·贾山传》）

◎ 粵贛高速公路



驰道前古无匹：东至辽东及东海之滨，西至陇西、巴蜀，南至南海、桂林、象郡，北至渔阳、上谷、云中、九原，“为驰道于天下”（《汉书·贾山传》），一张建筑坚实侈丽、覆盖全国的高速路网横空出世，诞生在世界东方伟大帝国的山河间。

对此，中国社会科学院古代史研究所秦史专家评价说：

一个国家的领土规模、防御能力与行政效能，取决于这个国家交通系统的完备程度，就此方面而言，交通系统乃是统一国家维持其生存的首要条件。秦驰道作为中国古代的高速路网，它的建成，对于巩固中央集权和封建统治，推动民族融合、社会文明进步、经济发展，都起到了无可替代的巨大作用。

奉皇命，征战六国、战功赫赫的大将军蒙恬和扶苏，率二十万大军，边驻守边关，边修筑驰道。两年半后，二十万大军的汗水浇灌出了一条宽20米、长1400里的奔腾驰道。它途经陕甘等省，穿越十四县，直至九原郡（今包头市）。所向披靡的铁骑，沿着这条驰道，可以从始皇帝军事指挥中心——云阳林光宫（今陕西淳化县梁武帝村）出发，三天三夜驰抵阴山，出击匈奴。望着这条最宽处竟达60米的驰道，匈奴后退五百里，在整个秦代，他们再没有越过阴山。

据考证，在内蒙古东胜县境内蒙恬、扶苏当年修筑、长90里的驰道明显可见。

此时，我就站在这明显可见的秦驰道遗迹上。

伸手触摸土地，也就在触摸赭红色的历史，发烫的不仅仅是我的眼睛，更有我的心灵。两千多年风沙掩埋，两千多年冰雪侵蚀，它壮阔如初，结实如初。我沉浸在对路的触摸与想象之中：眼前这“路”上，一定有二十四部浩繁青史无法流传的生命的浪漫和悲喜，它坦荡的身躯承载的是民族千年的历程。那夯实的土层，带着千年的印记、泥土的鲜腥，用充满生机的野性呐喊，传导出历史脚步的轰鸣。它用年年芳草、岁岁花朵伴随着民族“一路”

走进现代文明。

我们总是喜欢秦汉并称，缘之“大一统”是秦汉时代共同的命脉和灵魂。“大一统”带给时代前所未有的生机、活力、幻想和激情，给这个时代确立文化规则和权威，也让中国从此围绕“大一统”主题书写一代代的风云和史诗。秦兵马俑、秦汉建筑、汉乐舞、汉大赋……这些举世闻名的煌然“大美”，渲染着秦汉王朝的灿烂辉煌。在秦驰道基础上扩建、构成以京城长安为中心向四面辐射的交通网，同样呈现出与汉王朝相称的“大美”，呈现出“长安大道横九天”的磅礴气势——

东路干线：自长安向东，出函谷关（今河南灵宝东北），经洛阳，至定陶，以达临淄；河东干线：自蒲津（今山西永济西）渡黄河，经平阳（今临汾西北）、晋阳（今太原市南），以通平城；南路干线：自长安向东南出武关，经南阳，以达江陵，并继续南进；北路干线：自长安向北，直达九原郡；西南干线：自长安向西南经汉中，以达成都，并远至云南；西北干线：自长安向西，抵达陇西郡（今甘肃临洮），经河西走廊，延长到西域诸国，这就是张骞凿空西域的“丝绸之路”。

活跃在“丝绸之路”上的古人，并不知道这条牵动东西方文明的通道叫做“丝绸之路”。这一名称由近两千年后德国地理学家李希霍芬在他1877年出版的名著《中国》中首次命名。他把“从公元前114年到公元127年间，中国与河中地区以及中国与印度之间，以丝绸贸易为媒介的这条西域交通路线”称做“丝绸之路”，此后它像黄钟大吕震响于世界。这些干线，无一不是挟持着大一统的国家力量向前推进而得以实现的。

作为古代高速路，驰道边建有馆舍和邮驿，作为高速路的附属设施，各起着不同的作用。亭，留也，供旅客止宿的地方，十里一亭。邮，传书的机关，五里一邮。驿，也是传达消息的设备，和邮相似，所以常常并称为邮驿，每三十里设一处。

高速路网，随中国封建帝国的诞生而诞生，随中国封建帝国的发展而发