

铺展迈向复兴的新画卷

——党的十八大以来重大工程建设巡礼

这是惊艳世界的中国奇迹——大兴机场凤凰展翅、嫦娥系列飞天揽月、港珠澳大桥跨洋过海、南水北调千里奔流……一系列大国工程向世界展现中国速度、中国高度、中国跨度、中国温度。

这是坚韧拼搏的中国精神——从“中国天眼”之父南仁东，到“人民科学家”叶培建，再到一生追逐大飞机梦的吴光辉……一系列大国工程背后，无数建设者成为新时代最美的奋斗者，凝聚起奋进中国的强大力量。

“中国共产党领导中国人民实现了一个又一个‘不可能’，创造了一个又一个难以置信的奇迹。”

党的十八大以来，以习近平同志为核心的党中央高瞻远瞩，战略谋划，一系列惠及当下、着眼未来的大工程拔地而起，托举起亿万人民迈向美好生活的中国梦，驱动中国巨轮信心满怀驶向中华民族伟大复兴的胜利彼岸。

**奇迹是干出来的——
一个个重大工程展示大国风范，成为新时代的崭新标志**

“北京大兴国际机场正式投运！”

9月25日上午，天安门正南46公里处，习近平总书记郑重宣布。

金凤飞舞，逐梦蓝天。

世界首次高铁下穿机场航站楼、世界最大的无结构缝一体化航站楼、世界集成度最高的航站楼、国内首创的斜向跑道设计……作为目前全球建设规模最大的新建机场，大兴国际机场的建设难度世界少有。

“新机场不仅是首都的新地标，更承载着国家京津冀协同发展战略的新动力源使命，承载着人民对更加安全、便捷、绿色出行的追求。”中国民用航空局局长冯正霖说。

“天眼”探空、神舟飞天、高铁奔驰、C919首飞、南水北调、西电东送……党的十八大以来，一批大国工程惊艳全球，汇成一幅波澜壮阔的时代画卷。

一座座桥梁和隧道，重塑着中国经济地理的新坐标——

跨域云贵边界，2016年底开通的北盘江大桥全长1341米，似一道彩虹横跨在峡谷之上，桥面至江面距离565米，近200层楼的高度标记着世界第一高桥的奇迹。

穿越巍巍秦岭，全长658公里、时速250公里的西成铁路从2017年底开始行驶在秦岭大巴山间，7座超10公里的特长隧道，形成了长达126公里的超级隧道群，在群山峻岭中开辟出了一条新“蜀道”。

从杭州湾跨海大桥、胶州湾跨海大桥，到南京大胜关大桥，再到铁路、公路七次穿越的秦岭隧道群……中国桥跨越天险，书写着大国工程一个又一个传奇。

一条条公路和铁路，勾勒着中国经济血脉的新版图——

茫茫荒漠之中，G7京新公路宛如黑色巨龙一般，穿行而过；雪域高原上，正在修建的拉林铁路，沿雅鲁藏布江伸向远方。

如今，中国高速公路里程已超过14万公里，跃居世界第一；高铁里程达到3万公里，超过世界高铁总里程的三分之二。庞大而便捷的交通网络，迸发出中国改革发展的惊人活力。

这背后，与戈壁冻土为伴，与沙尘风暴为伍，与严寒高温同行，不断延长的公路、铁路，成为建设者们奋斗与奉献的青春坐标。

“白天日光浴、晚上做沙疗，喝水百里取、吃饭半两沙，电话跑着打、用电自己发，要问图个啥、幸福你我他。”参与京新高速明哈段的建设者中，流传着这样的打油诗。

“在戈壁滩上，大部分人一干就是10个月，孝敬不了老人，照顾不了家庭，经常有人打着电话就哭了。”时任山东东方路桥建设总公司总经理吴清杰回忆说。

一个个港口和机场，铺就中国连通世界的新的航路——

今年7月20日凌晨，世界最大的“海上巨无霸”集装箱船“地中海古尔松”轮驶抵上海洋山港三期4泊位，再次刷新洋山港超大型船舶的靠泊历史纪录。

至此，当今世界上已下水运营的45艘20000标箱级超大型集装箱船已悉数造访洋山深水港。



“中国天眼”全景(8月27日无人机拍摄)。

新华社记者 欧东衢摄

党的十八大以来，为满足中国经济快速发展的需求，中国港口建设不断提速。中国32万公里的海岸线上，全球吞吐量前十的超级大港就包揽七席。

此外，中国230多个民用机场，4900多条航线，编织起世界第二大空中网络，2018年机场全年旅客吞吐量达到12.64亿人次。

“神威·太湖之光”浮点运算速度达到每秒9.3亿亿次，使用的是拥有中国自主知识产权的芯片；阳江核电站，打破长期以来少数国家垄断，用上了我国自主研发的“神经中枢”；白鹤滩水电站，将装上我国在建装配容量最大的水轮机……

奇迹是干出来的。大国工程背后，是一个个最闪亮的奋斗故事——在西南大山深处，南仁东为崇山峻岭间的“中国天眼”燃尽了一生。2018年9月25日，天上多了一颗“南仁东星”。C919大型客机带动22个省市、200多家企业、近20万人参与项目研制和生产，形成潜力巨大的民用航空产业链；中国高铁的研发至少拉动30万家零部件企业的发展……此外，还有“中国天眼”FAST、探月工程的研制，更铸就了大国重器和大国形象。

中国奇迹，源自奋斗拼搏，源于开拓创新。每一个重大工程的创新突破，折射出创新理念在中国日益昂扬，创新活力不断迸发。

——追求绿色梦想，打造中国经济新动能。

一江清水送来绿色希望。到今年12月，南水北调中线工程通水将满五年。

迄今，该工程已累计向北方供水268亿立方米，保证了“从丹江口到家门口，从中线源头到水龙头”的水质安全，提高了受水地区水资源和水环境的承载能力。

功在当代，利在千秋。

通过实施南水北调工程，沉睡的河流恢复了往日生机，黄淮海平原地下水快速下降得到遏制。工程坚持先节水后调水、先治污后通水、先环保后用水的“三先三后”原则，妥善处理跨流域调水与节水、治污及环保的关系。

“南水北调中线工程正式通水以来，沿线水资源配置进一步优化，在保障水安全、修复水生态、改善水环境、优化配置水资源等方面发挥了重要作用。”湖北省水利厅党组书记刘文平说。

党的十八大以来，一个个重大工程建设，始终贯穿绿色发展理念，向着绿色梦想不懈奋斗。

白鹤滩水电站从前期筹建到建设中，都在积极探索提供绿色能源和保护绿色生态的“双绿”之路；

西秦岭隧道采用钻爆法和硬岩掘进机相结合施工，既保证施工质量、进度、安全，还能最大限度减少工程建设对生态环境的污染和影响。

天然林保护、京津风沙源治理等重大工程建设持续推进，坚持人与自然和谐共生，打造山水林田湖草生命共同体，着力建设生态文明。

——以人民为中心，织就保障亿万群众生活的幸福网。

悠悠万事，民生为大。

受益于南水北调工程，中线河南、河北、北京、天津四省市5300多万人喝上长江水，500多万人告别了高氟水、苦咸水；

受益于西电东送工程，西部资源优势转化为经济优势，为东部经济腾飞提供急需的能源，点亮万家灯火。

崇山峻岭竖起巍巍铁塔，悬崖深涧架

我国新增一条纵贯南北的能源运输大通道

世界上最长重载铁路浩吉铁路开通



9月28日清晨，一列货物列车从浩吉铁路的起点浩吉报告南站驶出。

唐振江摄(新华社发)

本报北京9月28日讯 记者齐慧从中国国家铁路集团有限公司获悉：28日，世界上一次性建成并开通运营里程最长的重载铁路——浩吉报告至吉安铁路(即原蒙西至华中地区铁路)开通运营，中国铁路版图新增一条纵贯南北的能源运输大通道。

浩吉铁路全长1813.5公里，北起内蒙古鄂尔多斯市境内的浩吉报告南站，途经内蒙古、陕西、山西、河南、湖北、湖南、江西七省区，终到京九铁路吉安站，设计时速120公里，规划年运输能力2亿吨以上。

据中铁二十二局集团浩吉铁路项目部常务副经理钟享华介绍，浩吉铁路一次跨越长江、两次跨越黄河，由北向南先后穿越毛乌素沙漠、陕北黄土高原、吕梁山脉、中条山脉、秦岭山脉、江汉平原、洞庭湖平原和赣西丘陵等地域，地质条件十分复杂。中铁二十二局集团集中攻关、不断创新，满足了重载铁路对线路建设的高标准要求。中铁二十四局集团在江西新余市突破复杂地质隧道施工、中铁二十局集团在陕西延安市突破黄土软岩施工都实现了重大技术突破。

据中国国家铁路集团有限公司相关

日本前驻中国大使官本雄二一直关注中国的发展，他近来在多个电视讨论节目中发表了对香港问题的看法。日前，记者就香港问题专访了官本雄二。

官本雄二说，关于香港问题，首先要重新认识原点。他认为，香港问题的原点，首先是中国为了国家、民族的统一必须收回香港。因此，香港作为中国的一部分重新回到祖国的怀抱，这是20世纪末中国最大的政治、外交成果。但同时香港又具有特殊的政治、经济地位。香港的和平发展不仅符合中国的国家利益，也符合国际社会利益。所以才有了“一国两制”这一伟大构想和方针。

他表示，现在大家需要重新认识这一原点。香港是中国的一部分，在这一前提下，中国继续加强对香港的管治无可非议。但同时，也需要充分理解香港的特殊地位，其特点之一是经济完全自由开放，很多外国企业通过香港这一平台开展对中国大陆投资。因此，香港保持这一特点符合中国利益，也符合世界利益。

官本雄二认为，在可预测的将来，中国将继续坚持改革开放政策。从此意义上讲，香港地位的重要性超出人们的想象。因此，香港与世界的关系代表了中国与世界的经济关系。中国实施的“一国两制”，是不断提高香港国际地位，促进香港开展国际合作的重要担保和重要推动力。大部分已经适应“一国两制”的香港人希望这一政策和环境能够持续。与香港经济关系密切的国际资本也希望香港稳定。

官本雄二说，年轻人应充分学习香港问题的原点，就能理解“一国两制”的伟大智慧。这种重新认识也是对香港年轻人的再教育。香港年轻人必须认识到香港是中国的一部分，自己也是中国人，从而确认自己的位置，寻找与国家的共同利益。为此，需要中国大陆与香港深入对话。



中非友谊的丰碑

有这样一条铁路，它东起坦桑尼亚首都达累斯萨拉姆，西至赞比亚中央省的卡皮里姆博希，越过“地球的伤疤”——东非大裂谷，全长1860.5公里。这条贯通东非和中南非的大干线叫坦赞铁路，是中非友谊的丰碑。

坦桑尼亚和赞比亚都是在上世纪60年代非洲民族解放浪潮中新独立的国家。但是，由于一些国家的封锁，这两国的经济发展面临很大困难。因此，坦、赞两国领导人向世界有关国家请求援建一条连接两国的铁路。

1965年2月，坦桑尼亚总统尼雷尔访华。刘少奇和周恩来在与尼雷尔会谈时表示：中国政府同意帮助修建一条由坦桑尼亚到赞比亚的铁路。毛泽东对尼雷尔说：你们有困难，我们也有困难，但是你们的困难和我们的不同，我们宁可自己不修铁路，也要帮你们修建这条铁路。

1967年6月，赞比亚总统卡翁达访华时，与中国商定了修建坦赞铁路的相关事宜。同年9月5日，中国、坦桑尼亚、赞比亚三国政府在北京签订《中华人民共和国政府和坦桑尼亚联合共和国政府、赞比亚共和国政府关于修建坦桑尼亚—赞比亚铁路的协定》。协定规定：中国提供无偿的、不附带任何条件的贷款，并派专家对这条铁路进行修建、管理、维修、培训技术人员。

1968年5月，中国派出勘探人员在极端恶劣的自然环境中开始进行全线勘测设计。坦赞铁路于1975

年10月试办运营，1976年5月完成了全线工程收尾和设备安装配套等工作。卡翁达总统后来说：坦赞铁路是“我们与中国友谊和团结的纪念碑。”

(据新华社北京9月28日电)

1966年：“文化大革命”十年内乱开始

1966年，正当我国基本完成调整经济的任务，开始执行发展国民经济第三个五年计划的时候，“文化大革命”发生了。

“文化大革命”是由毛泽东同志发动和领导的。他发动这场“大革命”的出发点是防止资本主义复辟、维护党的纯洁性和寻求中国自己的建设社会主义的道路。但他当时对党和国家的政治状况的错误估计，已经发展到非常严重的程度。

“文化大革命”历经从发动到1969年4月中共九大、从九大到1973年8月中共十大、从十大到1976年10月结束这样三个阶段。中共九大加强了林彪、江青、康生等人在中央的地位，使“文化大革命”的错误理论和实践合法化。1971年9月林彪事件的发生，客观上宣告了“文化大革命”理论和实践的失败，但中共十大仍然继续九大的“左”倾错误，并且使江青反革命集团的势力进一步得到加强。1976年9月毛泽东逝世后，江青、张春桥、姚文元、王洪文加紧夺取党和国家最高领导权的阴谋活动。同年10月，中共中央政治局执行党和人民的意志，一举粉碎“四人帮”，从而终止了“文化大革命”这场灾难。

实践证明，“文化大革命”不是也不可能是什么意义上的革命或社会进步。

在“文化大革命”时期，党和人民同“左”倾错误和江青、江青反革命集团的斗争虽然艰难曲折，但一直都没有停止过。在这十年中，我国国民经济仍然取得了进展，对外工作也打开了新的局面。但是，如果没有“文化大革命”，我国的社会主义事业会取得大得多的成就。

(新华社电)

加强沟通对话，促进香港发展

本报驻东京记者 苏海河