

徐厚广

揭秘中国高铁背后的故事

让更多人爱上中国制造

从经济到民生到政治，从中国高端制造到股市到大国外交，高铁不仅便利大众出行改变春运格局，更成为中国走向世界的一张国家名片。可是中国汽车工业发展三十多年还只是外资打工仔，高铁为何能在短时间内屹立于世界强者之林？有“高铁科普第一人”之称的高铁见闻通过《高铁风云录》掀开了中国高铁崛起神秘历程的大幕一角，让人大开眼界却又感觉不过瘾，如今他又推出新书《大国速度：中国高铁崛起之路》，详细记录中国高铁崛起故事细节、全景展示中国高铁崛起历程。接受采访时，高铁见闻坦言：“其实，关于高铁历史的材料并不多，因为很多都没有解密。我选取的材料必须是已经公开的，难度其实挺大的。新书比前作更多细节、更多故事，可读性更强。之后我还想写中国铁路发展故事。中国铁路诞生在晚清，铁路的发展伴随着国仇家恨，东方大国的觉醒故事非常精彩。”提及高铁难免要涉及落马官员，他直言：“不评价个人，高铁的成功有个人因素，但更是集体智慧的结晶。”

作家简介

高铁科普作家、知名自媒体人,本名徐厚广,1981年出生,硕士毕业于清华大学人文学院。毕业后从事与铁路、高铁相关的媒体工作,在国内众多高校、中小学及其他单位做过高铁科普讲座,著有高铁科普动漫《高铁的前世今生》,做过中国高铁登陆纽约时代广场传播事件、车迷有约等活动。2015年出版《高铁风云录》,日前推出新书《大国速度:中国高铁崛起之路》。

科普高铁

缘起7·23动车事故

笔者：你为什么取名“高铁见闻”来科普高铁？

高铁见闻：2006年从清华硕士毕业后，我先进入中国交通报，后到企业全面负责中国南车报采编工作，现又负责中国中车报的相关工作。科普是我为高铁贡献自己力量的一种方式。最初玩微博，因为主要谈论铁路，尤其是高铁的内容，所以取名“高铁见闻录”，后来嫌太长改为“高铁见闻”，这也是自己的笔名。缘起其实就是2011年的7·23事故，面对社会对高铁的普遍质疑，心里感觉特别委屈，就决定站出来为高铁说点话。那时候关于高铁的谣言特别多，说什么高铁有辐射……通过对这些社会热点的回应，我得到了很多网友的支持，慢慢积累了十几万粉丝。零碎的文章影响力终究有限，后来有人建议写本书，就写了《高铁风云录》，很多人读完觉得不过瘾，要求有续篇，就又写了《大国速度：中国高铁崛起之路》。

笔者：为什么两本书都采用了众筹的方式？你满意众筹结果吗？

高铁见闻：众筹是一个非常好的方式，第一，能感受一下市场的风向，一本书会不会受欢迎，谁说了都不算，试试水就知道了。众筹需要大家拿出真金白银来，如果不是真爱，谁会支持你？两本书的众筹都比较成功，参与人数都在2000人左右，第一本众筹了14万多元多，第二本有15万多元多，这种结果我当然非常满意。感谢所有支持我和中国铁路发展的人，让我们一起为中国铁路代言。

笔者：业余做科普、写书最大的困难是什么？

高铁见闻：工作方面，我是加班狂，一般白天做好本职工作，晚上及周末写点文章，主要是占用了大部分的休闲时间，导致老婆意见很大。当然，她也理解，人生总是有很多取舍，比如留在北京获得了事业的平台，但要忍受雾霾。

我们只是普通人，怎么可能万事如意？还好，我有一个幸福的家，有体谅我的老婆，还有聪明可爱的孩子。

笔者：《高铁风云录》被诟病太多篇幅堆砌资料，也有读者挑错，你怎么看待质疑和批评？

高铁见闻：是的，《高铁风云录》部分篇幅故事性不够强，第一版第一次印刷时，由于校对不够仔细，出现了一些错别字等硬伤，很是遗憾。但是《高铁风云录》已经印刷了5次，目前正在印刷第6次，在后续的版本中，这些硬伤都得到了纠正。网上是有一些人有意见，他们有个共同点，喜欢日本的新干线，在他们心中新干线是神一样的存在。由于《高铁风云录》客观地对新干线与中国高铁进行了比较，那些人无法接受中国高铁已经青出于蓝而胜于蓝的事实，所以他们不喜欢。有争议是好事，没争议才不正常。有争议，真理才会越辩越明。如果一本书出来，大家鸦雀无声，说明没人看。



大国速度

中国高铁崛起之路

高铁见闻 著

详细记录中国高铁崛起故事细节 全景展示中国高铁崛起历程



(资料图)

圈粉无数

8岁少年曾从北京“追”到长沙

在徐厚广的10多万粉丝里，很多孩子的执着让他感动不已。

在他新书《大国速度》的长沙签售会上，8岁的魏蓝天从北京来到长沙，只为与徐厚广交流高铁知识。

11岁的马泽明，专门“捕捉”科普讲座信息，一次在长春举办讲座，在答题互动中，主办方出了10道冷门的铁路题目，徐厚广答对了7道，而马泽明全部答对。此后，很多讲座里都会出现小朋友的身影，“他对高铁非常熟悉，也因此拿模型‘拿到手软’。”

还有深圳的曹景星小朋友，会摘录各种高铁知识，每个星期出题“考”父母。

“小孩们对高铁的热情出乎我的想象，我会将高铁科普进行到底。”为了更好地服务粉丝们，徐厚广推出高铁科普动漫《高铁的前世今生》，并定期组织“车迷有约走近中车”等活动。

徐厚广与粉丝互动频繁，《大国速度：中国高铁崛起之路》这本书是通过互联网众筹出版的，最先从自己微博里产生口碑效应而生成的选题，然后通过众筹的力量出版，为了最大程度提升读者的用户体验，徐厚广用最通俗易懂的语言，最亲民的方式讲述故事，也尽可能地揭秘了高铁

深层次的内幕，满足读者的好奇。业内人士点评“这是图书出版典型的互联网+思维，催生了阅读力量。”

高铁见闻在《大国速度：中国高铁崛起之路》分为了五个阶段：1978年邓小平访问日本乘坐新干线的画面传回国内后，成了高铁概念的一次大普及，高铁的思想开始进入启蒙阶段。中国高铁的青铜时代，标志性事件是中国第一条高速铁路秦沈客专的开工建设，中华之星、先锋号、蓝箭为代表的一大批优秀国产动车组型号诞生。第三个阶段进入了高铁的黄金时代，标志性事件是“四纵四横”高速铁路网的大规模建设以及高速动车组技术的引进消化吸收再创新。高铁实名制购票以及互联网售票的推行，这标志着中国高铁进入了英雄时代。从2013年开始一直到今天，中国高铁重新赢得声誉，并努力开拓国际市场，成为我们国家的一张名片。

此书由湖南科学技术出版社出版，上架一个月已售出近一万本。徐厚广说，高铁书籍畅销的最终秘密，还是因为中国人都很关注高铁和国家的发展，而他，还将续写更多的铁路故事，搭建更多科普平台，传递更多中国制造力量。

(本版综合)

中国高铁

处于全球第一阵营

笔者：有人说7·23事故后高铁全面降速说明高速意味着不安全？

高铁见闻：第一，高铁降速发生在7·23事故之前。高铁降速酝酿于2011年3月，实施于2011年6月30日与7月1日，22天后才发生了7·23事故。事故后，高铁迎来第二轮降速。第二，速度与安全没有必然联系。京津高铁按照时速350公里运营了3年，武广高铁按照时速350公里运营了两年，而7·23事故发生时，列车运营时速只有99公里。第三，面对重大事故，降速运营，虽然与技术无关，但是可以给民众以心理安慰。

笔者：印度引进了时速1200公里的超级高铁而非中国高铁，你怎么评价中国高铁的全球地位？和日、德、法比，我们的优势和差距分别是什么？

高铁见闻：首先，印度高

铁未必不会选择中国，这个是在进行时，不是完成时。其次，超级高铁需要走着看。中国高铁在全球处于第一阵营。与日本、欧洲国家相比，各有优劣。他们技术积累时间更长，底蕴更加深厚一些。但是，高铁是一项伟大的实践，是在实践中进步的，中国高铁的优势是规模大。我们高铁一年发送旅客14亿人次还多，日本刚过3亿，德国与法国都不到2亿。我们一天有4000多个高铁班次，这种伟大实践必将催生伟大技术。这就是我们的优势。至于说到国际竞争，李克强总理著名的高铁三论非常精辟——技术先进、安全可靠、有性价比优势。

笔者：科普过程中最大的感触是什么？

高铁见闻：科普过程中最大的感触就是，新事物的诞生，尤其是有生命力的新事物，必然充满争议、困难重

重。不过，有争议，才说明它有影响力。如果是不成器的废物，争议不是大抬举它了吗？我希望能客观评价这段历史，客观评价曾经为高铁做出巨大贡献的历史人物。中国高铁的崛起是中国工业史上的一个奇迹，这个奇迹带有很大的偶然性，我很庆幸，它成功了！

笔者：据说“高铁见闻”是个团队，是这样吗？

高铁见闻：说是一个团队也有道理。我的背后有一个庞大的车迷群体，他们都热爱铁路、热爱高铁。高铁与他们的工作并没有一毛钱关系，但他们就是从内心深处喜欢。他们为我提供了大量素材，也为我撰写了大量文章，他们给我提供技术支持和咨询参考，他们是最可爱的人。这个团队并不固定，会临时组成，这里面唯一固定的人就是我，当然，大部分文章也是我主笔的。