

复兴，中华民族的伟大梦想；复兴号，中国高铁的响亮名片。

铁路梦，强国梦，复兴梦。75年沧桑巨变，中国铁路奋力描绘新时代壮阔的现代化图景——1小时，复兴号“贴地飞行”350公里，全球速度最快。时下，树起国际标杆的复兴号，又在攻坚商业运营时速400公里新纪录，创新中国动力澎湃。

1天，中国铁路运载旅客上千万人次，全球运输最繁忙。铁路网覆盖99%的20万人口以上城市，高铁网覆盖96%的50万人口以上城市，流动中国活力充沛。

1年，现代化铁路网增长约3600公里，全球增速最明显。我们建成世界最现代化的铁路网和最发达的高铁网，高铁里程近4.6万公里，稳居全球第一，现代化中国实力深厚。

习近平总书记深情点赞：“复兴号奔驰在祖国广袤的大地上”“我为中国人民迸发出来的创造伟力喝彩”。

满载中国式现代化的光荣使命，一列列复兴号风驰电掣，勇往直前。

一条强国路——

中国铁路的发展，见证了中国综合国力的飞跃

历史的长河，总有一些意味深长的巧合——1909年，京张铁路建成；2019年，京张高铁通车。

眼下，龙龙高铁梅龙段等新线即将开通运营，中国铁路总里程将突破16万公里。

100多年前，孙中山先生在《实业计划》中提出：“让中国成为拥有10万英里（约16万公里）铁路的现代化强国。”

从百年京张到两个16万公里，是巧合，更是历史必然。

习近平总书记指出：“从自主设计修建零的突破到世界最先进水平，从时速35公里到350公里，京张线见证了我国铁路的发展，也见证了中国综合国力的飞跃。”

回望历史深处，曾经积贫积弱的中国，建铁路、强实业的梦想被外国人视为“空想”。路，到底在何方？

75年前，中华人民共和国诞生，人民铁路事业迎来曙光。铁路铺进青藏，高铁领跑世界，智能列车飞驰……中国铁路从跟上时代到引领时代，把许多“不可能”变成“可能”，成为中国道路的生动注脚。

——这是一份“关于速度”的答卷。

1949年，2.1万公里；1978年，5.2万公里；2003年，7.3万公里；2012年，9.8万公里；2024年，16万公里……中国铁路总里程勾勒出一条指数型上升曲线。

回顾历史，这样的发展速度难以想象。成渝铁路，规划于清末，然而直到1950年，还只是地图上的一条虚线。与之相比，“十三五”期间我国高铁里程翻了近一番。

如今，从北到南，“八纵”通道跨江越河；由东向西，“八横”通道翻山越岭，复兴号覆盖31个省份。

一列列复兴号，不断刷新出行新速度，开拓发展新空间。今年1至8月，铁路发送旅客29.96亿人次，同比增长14.9%，日均发送旅客1228万人次，这意味着每天都有相当于一个超大城市的人口通过万里铁道流动。

一条条铁路线，连通山海，压缩时空，丈量大国前行步伐。如今，中国经济总量突破120万亿元，稳居世界第二大经济体、第一大工业国、第一大货物贸易国，国家经济实力、科技实力、综合国力跃上新台阶。

——这是一份“关于活力”的答卷。

85亿吨！大秦铁路再创历史。

7月31日，汽笛声中，满载电煤的重载列车缓缓驶离大同湖东火车站，大秦铁路累计货运量突破85亿吨，这是世界单条铁路货运量的最高纪录。

在这里，每15分钟就有一列货物列车驶出，保持着开行密度最高、运行速度最快、运输效率最优等多项世界纪录；在这里，2.1万吨的重载列车呼啸穿峡，服务着我国六大电网、五大发电集团、十大钢铁公司，用户群辐射26个省份。

不只是大秦铁路。

京沪高铁，全球最繁忙的高速铁路，开通13年运送旅客18.5亿人次，带动沿线人才流、技术流、资金流、信息流快速有序流动。

兰新高铁，世界上一次性建成通车里程最长的高速铁路，在我国西北地区构建了一条长达1786公里的快速客运通道，便捷人员往来。

铁路运输是经济的晴雨表。今天的中国，铁路旅客发送量、旅客周转量，货运量、货运周转量等指标稳居世界首位。其中货运量超过世界排名第二、第三位的美国、俄罗斯货运量总和，展现出中国经济的蓬勃活力。

——这是一份“关于质量”的答卷。

中车四方股份公司总工程师徐磊，讲述了一个精度的故事。

转向架，高铁走行核心装置，被形象称为高速列车的“腿”。这个上吨重的“大家伙”，精度却小到0.05毫米，比头发丝还细，对加工工艺提出了

极高要求。

历经28项仿真试验、16项试制试验、56项研究性试验，在科研人员和高铁工匠的合力攻下，复兴号转向架终于研制成功。“我们做到了，帮助复兴号跑得又快又稳。”徐磊说。

兼顾“快”与“好”，中国铁路“含金量”满满。截至2023年底，中国铁路累计主持ISO、ICE和UIC国际标准制定修订项目65项，国际铁路联盟高铁领域全部11项系统级国际标准均由中国铁路主持制定。

把握“取”与“舍”，中国铁路“含绿量”十足。为给大熊猫“繁育走廊”让路，川青铁路多绕了15%的路程；为节约用电，厦门北站装上自研智能天窗，每年减少40天通风系统运转……数据显示，中国铁路（含高铁）每年完成的客货运输周转量占全社会完成量的25%左右，能源消耗只占交通运输业总能耗的6%。

——这是一份“关于温度”的答卷。

“革命老区通高铁，真好。”6月27日，四川巴中东站站前广场，刘步荣大爷手持两台手机拍摄，“我不到7点就来了，要多角度记录巴南高铁开通。”

2021年7月22日，习近平总书记在西藏考察时强调：“全国的交通地图就像一幅画啊，中国的中部、东部、东北地区都是工笔画，西部留白太大了，将来也要补几笔，把美丽中国的交通勾画得更美。”

补短板、强弱项。新时代以来，全国已有145个县结束不通铁路的历史。川藏铁路开工建设，

如若铁路开通运行，目前，西部地区铁路里程突破6.5万公里，占全国的41%。

有的火车“呜呜呜”，有的火车“咩咩咩”。

5634次扶贫“慢火车”，有一节特殊车厢——禽畜畜行李车厢。60岁的吉克木各一口气带着十几只羊上车，“党的政策好啊，车票几十年不涨价，卖了羊，娃娃的学费就有啦。”

“流动中国”有速度更有温度。当前，低票价、站站停“慢火车”覆盖22个省份、停靠691个站点，途经35个民族地区、104个乡村振兴重点县市。

“人民铁路为人民”，中国铁路的发展，生动诠释着人口规模巨大的现代化。

跨越山河，纵横万里。“国铁集团将全面深化改革创新，持续推动高质量发展，率先实现铁路现代化，勇当服务和支撑中国式现代化建设的‘火车头’。”国铁集团党组书记、董事长刘振芳说。

一条创新路——

我国自主创新的一个成功范例就是高铁

今年6月24日，“复兴号高速列车”荣获国家科学技术进步奖特等奖。

习近平总书记点赞：“高铁技术树起国际标杆”。

“激动、兴奋，更感到使命光荣。”作为研发团队骨干成员，中国铁道科学研究院首席研究员赵红卫心潮澎湃。“眼下，CR450样车正在紧锣密鼓地生产。实验表明，从CR400到CR450，制动响应时间缩短0.5秒，车体重量减少12%，牵引效率提升3%，能耗降低20%，将填补世界高铁多项技术空白。”

从一颗螺丝钉也要进口，到自主研发出树立国际标杆的大国重器，中国高铁屡屡刷新世界纪录、创造奇迹，秘诀究竟何在？

关键在于自主创新。

习近平总书记指出：“我国自主创新的一个成功范例就是高铁，从无到有，从引进、消化、吸收再创新到自主创新，现在已经领跑世界。”

奇迹从来不是一时的灵光闪现，而是漫长努力中积攒的量变到质变。

铁路，从在中国诞生那天起，就和国家、民族的命运紧紧联系在一起。

新中国成立前，中华大地上行驶的是来自9个国家、98种型号的4069台蒸汽机车，被戏称为“万国机车博览会”。

铁路梦，机车梦，唯有在中国共产党领导下，唯有走中国特色社会主义道路，才能实现。

“造中国人自己的火车！”新中国的成立，开启了中国铁路的追赶步伐。从蒸汽机车，到电力机车，再到高铁，每一步都伴随自力更生的创新精神。

车轮飞驰，不觉经年。波澜壮阔的中国铁路发展史上，复兴号镌刻下科技创新的新高度。

——这份底气，源自新型举国体制的强大优势。

2008年10月，《中长期铁路网规划》调整方案，把发展高速铁路作为重要内容；2012年7月，把高铁关键技术装备纳入重点发展方向；2012年底，正式启动中国标准动车组列车研制工作……

技术迭代升级。

“把创新主动权、发展主动权牢牢掌握在自己手中。”国铁集团下定决心开展技术攻关：没有测试平台，就自己开发；买不到网络芯片，就自己研制。从技术文件到系统架构，从五花八门的硬件制式到零部件测试、代码调试，历时5年，最终成功突破了高速列车网络控制系统关键技术。

如今，这个发达的自主化“大脑”，数据传输速度比既有产品提高60倍，传输容量提高100倍。

正是靠着这种自立自强的中国精神，中国高铁从无到有，从引进、消化、吸收再创新到自主创新，不断刷新中国速度，

挺起了中国“脊梁”。复兴号采用的254项重要标准中，中国标准占到84%。

复兴号奔驰在祖国广袤的大地上

本报记者

顶层设计，规划先行。从中央到地方，全产业链几百家核心配套企业共同参与研发，集中力量办大事。

“关键核心技术是要不来、买不来、讨不来的。我们不满足于简单跟随、升级修补，必须摆脱依赖，通过正向设计，从硬件到软件实现全面自主。”国铁集团总工程师叶阳说。

今天的复兴号动车组，采用的254项重要标准中，中国标准占84%，整体设计和关键技术全部自主研发，具有完全自主知识产权。

来自世界银行的一份报告称：中国之所以能够比其他国家低1/3的成本建设高铁，正是由于其有一个看得见的中长期规划，使建造、装备能够最有效地配置和利用资源。

——这份底气，源自完整的工业体系优势。

一列时速350公里的高铁列车，零部件超4万个，从研发、制造到维修服务，设计生产动车组零部件的核心企业超100家、参与企业超2100家。

“可以说，中国机车是站在民族工业巨人肩膀上发展起来的。”中国中车集团有限公司党委书记、董事长孙永才表示。

在湖南株洲，喝一杯咖啡的时间，就能集齐生产一台电力机车的上万个部件。这得益于全球第一的产业聚集地——以中车株机、中车株洲所、中车株洲电机等5家中车一级子企业为原点，聚合上下游400多家企业，株洲轨道交通集群产值达千亿级。

拥有全球最完整、规模最大的工业体系，220多种工业产品的产量居全球第一，强大的产业韧性是中国高铁的有力支撑。

——这份底气，源自超大规模市场的优势。

2004年1月，《中长期铁路网规划》提出，建设“四纵四横”客运专线网络，里程达到1.2万公里。

“这一宏伟蓝图的提出，让全世界轨道交通制造商都意识到，中国即将诞生史无前例的巨大市场。”国铁集团科技与信息化部主任张大明回忆道，西门子、阿尔斯通、庞巴迪、川崎重工等跨国企业闻风而动。

“以市场换技术”。国务院定下铁路机车车辆装备发展基本方针——“引进先进技术、联合设计生产、打造中国品牌”。

采取“战略买家”策略，坚持1∶7原则，花1元资金引进技术，就要配套投入7元资金自主创新……背靠大市场，中国铁路秉承引进、消化、吸收、创新的理念，历经4年努力生产出和谐号动车组列车，于2007年上线。

应用场景的丰富程度，决定着产品的迭代速度。中国市场幅员辽阔，涵盖高寒、热带、沙漠、高原等各式场景，为中国标准动车组列车提供了最为丰富的试验场、练兵场。

创新引领、数智赋能，今天的中国高铁不断升级：

西子湖畔，复兴号亚运智能动车组列车，搭载以太网控制技术车辆技术，数据传输速度提高60倍以上；

龙江大地，复兴号高寒智能动车组实现9项智能运维提升亮点，确保列车在极寒环境下运行如常，“中国速度”向北再延伸；

……

中国高铁发展史，是高度浓缩的科技现代化。今天的中国，已经步入科技创新的快车道，成为全球创新版图日益重要的一极。

一条开放路——

不仅造福中国人民，而且造福各国人民

286公里/小时、310公里/小时、351公里/小时！一瞬间，车厢内掌声雷动。

2023年10月17日，雅万高铁G1137首发列车上，人们屏气凝神，注视着跳动的数字。“开车需要3个小时，高铁只要40分钟，真是太棒了。”雅加达市民哈里妮高兴地说。

雅万高铁，中国高铁首次全系统、全要素、全产业链在海外落地，成为东南亚第一条高速铁路，为世界铁路贡献中国方案、中国技术、中国智慧。

中国铁路，改变着中国，也影响着世界。

习近平总书记指出，“我们要实现的中国梦，不仅造福中国人民，而且造福各国人民。”“从中国的发展历程中，我们深刻体会到，世界好，中国才能好；中国好，世界才更好。”

坦赞铁路，中非友谊的丰碑。

1968年启动勘测设计，1975年建成，近半个世纪里，这条穿越莽莽草原、崇山峻岭的铁路累计运送货物3000多万吨，运载旅客4000多万人次，成为保障当地经济社会发展运行的“动脉”。

2024年9月4日，中非合作论坛北京峰会，中

坦赞三国元首共同见证签署《坦赞铁路激活项目谅解备忘录》。

“很高兴此访期间能够共同见证激活坦赞铁路”“延续两国老一辈领导人缔造的友谊，打造非中互联互通新通道”……坦桑尼亚总统哈桑和赞比亚总统奇奇莱马纷纷表达愿同中方深化合作的殷切期待。

作为中国第一条援外铁路，坦赞铁路也拉开了中非铁路合作的序幕。据不完全统计，2000年至2021年，中国企业利用各类资金和技术帮助非洲国家新增和升级铁路超过1万公里。

从近年开通运营的阿卡铁路、亚吉铁路、蒙内铁路，再到正在修建的坦桑尼亚中央线标轨铁路，非洲大地上，一条条中非友谊之路不断延伸，加快了非洲大陆的现代化进程，增进了当地民众的福祉。

中欧班列往来穿梭，书写高质量共建“一带一路”新画卷。

2024年5月28日，新疆霍尔果斯口岸，X8157次中欧班列顺利换装、奔跑出境。至此，中欧班列累计开行突破9万列，发送货物超870万标箱、货值超3800亿美元。

2013年起步，中欧班列“连点成线”“织线成网”。目前，中欧班列已铺画87条运行线路，联通我国境内122个城市，通达欧洲25个国家223个城市，连接11个亚洲国家超过100个城市，运输服务网络覆盖欧洲全境。

10余年发展，中欧班列活力满满、量质齐升。2016年至2023年，年开行数量由1702列增加到超1.7万列；年运输货值由80亿美元增长到567亿美元；运输品类由IT产品逐步扩大到汽车及配件、机械设备等53大类5万余种，目前中欧班列综合重箱率稳定在100%。

从谋篇布局的“大写意”，到精耕细作的“工笔画”，高质量“一带一路”建设取得丰硕成果：150多个国家、30多个国际组织积极参与。马尔代夫有了跨海大桥，白俄罗斯有了轿车制造业，哈萨克斯坦有了出海通道。如今，中欧班列每周开行17列全程时刻表班列，实现了客车化准时运行。

世界银行研究报告评估，共建“一带一路”将使相关国家760万人摆脱极端贫困、3200万人摆脱中度贫困、全球收入增加0.7%至2.9%。

硬联通、软联通、心联通，铁轨相接，互利共赢。“铁路一通，昆明到万象从此山不再高、路不再长。”习近平总书记如是说。

2024年8月5日，14名老挝籍火车司机获颁铁路机车车辆驾驶证，成功实现独立值乘。老挝公共工程与运输部副部长坎盛赞：“老挝籍火车司机独立值乘是老挝交通发展史上的重大事件”。

蜿蜒于崇山峻岭间，中老铁路开通以来，国际旅客列车累计开行满1000列，全线累计运输货物突破4300万吨。正如老挝歌手阿提萨创作的歌曲《腾飞于中老铁路》，“两国人民一线相牵，中老铁路一轨相通”，中老铁路“黄金大通道”效应持续释放，为区域联动发展注入新动能。

“国铁集团将积极推动铁路基础设施互联互通，提升铁路国际联运质量效益，更好地服务支撑高水平对外开放和高质量共建‘一带一路’。”刘振芳说。

共建共享，合作共赢，交流互鉴，中国铁路给世界带来的是机遇，中国式现代化是走和平发展道路的现代化。

一条奋进路——

以敢教高山低头、河水让路的豪迈气概，把天堑变成了通途，创造了世界铁路建设史上的奇迹

历史是大写的精神，精神是历史的内化。

习近平总书记谈到中铁隧道局集团参加成昆铁路扩能改造工程建设的20名青年党员来信时，动情地说：“50多年前，他们很多人的父亲或爷爷参加了成昆铁路难度最大的沙木拉打隧道建设，那一辈铁路建设者不畏艰险、不怕牺牲，以敢叫高山低头、河水让路的豪迈气概，把天堑变成了通途，创造了世界铁路建设史上的奇迹。”

老成昆与新成昆，两条铁路，一种精神传承接续。

母永奇，中铁隧道局的一名盾构司机。

2017年3月，正参与修建新成昆铁路的母永奇，意外在沙木拉打隧道旁的烈士陵园“永垂不朽”纪念碑上发现了外公韩礼芳的名字。

53年前，韩礼芳离开妻子幼女参建成昆铁路，3年后，一封尚未寄出的家书竟成遗言。

沙木拉打，海拔2200多米，被外国地质学家认定为“死亡禁区”。上世纪五六十年代，施工工具只有大锤、钢钎、炸药，连手持风钻都是稀罕物，

施工尤为艰难，6.38公里的隧道牺牲了136人。

然而，就在一片怀疑声中，1100公里的成昆铁路如期建成通车，被联合国誉为“象征20世纪人类征服自然的三大奇迹”之一。

在沙木拉打隧道30公里外，母永奇参建的新成昆铁路小相岭隧道进展顺利，从勘测靠走、钻孔靠手到无人机勘测、三臂全电脑凿岩台车钻孔，实现了“零缺陷、零失误、零安全事故”。

2022年12月26日，全长915公里的新成昆铁路全线通车，成都至昆明通行时间从19个小时缩短至最快约7个小时。

老成昆与新成昆，三代人的青春接力，跨越半世纪，在祖国的大西南，交相辉映。

岁月不居，时光如流。从老京张到新京张、从青藏到川藏铁路，铁路精神激励着铁路人，啃下一个又一个硬骨头。

——“挑战极限、勇创一流”，青藏铁路精神展现自立自强的骨气。

青藏铁路唐古拉山车站，是世界海拔最高的铁路车站；青藏铁路风火山隧道，是世界海拔最高的冻土隧道……一串串“世界之最”的背后，是广大铁路建设者冒严寒、顶风雪、战缺氧、斗冻土，战胜了各种难以想象的困难，创造了世界铁路建设史上的一大奇迹，铸造了“挑战极限、勇创一流”青藏铁路精神。

2020年，习近平总书记对川藏铁路开工建设作出重要指示，“广大铁路建设者要发扬‘两路’精神和青藏铁路精神，科学施工、安全施工、绿色施工，高质量推进工程建设，为全面建设社会主义现代化国家作出新的贡献。”

发扬青藏铁路精神，建设大军先后建成拉萨至日喀则铁路、敦煌铁路、格尔木至库尔勒铁路、拉萨至林芝铁路，四通八达的铁路在雪域高原徐徐铺开，西部铁路网越织越密。

——“一点不差，差一点也不行”，小东精神彰显追求卓越的品质。

76年，2.7万多个日夜，370多万次列车接发，1100多万次旅客乘降……小东站，这个坐落于辽宁阜新的四等小站，不断创造着全国铁路中间站安全生产的最高纪录。

“坚守岗位一刻不离，标准作业一项不漏，监视运行一丝不苟，标准用语一字不差，这是小东人的座右铭。”今年4月，于佳音成为第十九任小东站长，接过了小东精神的接力棒。

“一点不差、差一点也不行”，小东精神已成为中国铁路的一面旗帜，高扬在万里铁道线上。

只为3分贝多做3000多次试验！和谐号动车组噪声为70分贝左右，低于世界标准，但复兴号团队精益求精，决定将噪声指标再降低3分贝。

加工工件精度控制在0.01毫米！车体，是动车组的“骨骼”，技术参数要求严苛。中车唐山公司机械钳工特级技师张雪松自主研发模具，升级刀具，创下了600余列车体制造质量零缺陷的纪录。

这些高铁“大国工匠”们，用微米级的误差诠释着小东精神的传承，用自己的力量汇成中国高铁创新的高塔。

——“艰苦奋斗、无私奉献、务实创新”，巴山精神筑牢埋头实干的担当。

秦巴山区，山险洞深、沟壑纵横，山重水复路难行。王庭虎，巴山线路维修一工队副队长，已在巴山深处坚守了36年。

每日弯着腰、拿着尺、巡线路，王庭虎带领工友专心养路，把襄渝铁路地质条件最复杂、基础最薄弱、病害最严重的“担心线”养护成了“放心线”。

“艰苦奋斗、无私奉献、务实创新的巴山精神”已坚守了40多年，我们不能忘，也不能断。”王庭虎说。

千里之外，河南郑州，高铁司机刘福清每天都要驾驶不载客高铁设备检测列车，为所有旅客先行探路。

每天凌晨2点08分，他准时从公寓起床。一路上，刘福清上看电缆是否悬挂异物，中看铁路环境两侧是否正常，下查轨道上的各类信号是否正常，还得听设备是否有异响，力保行车安全。在全国，像刘福清这样的高铁司机有700多名。

千淘万漉虽辛苦，吹尽狂沙始到金。中国高铁已累计运输了超过200亿人次的旅客。目前，中国每天开行动车组列车8700多列，安全业绩遥遥领先，是世界公认的最为安全的铁路。

铁路精神辉映中国精神。75年，绵延不绝的精神纽带，连接起中国的昨天、今天与明天。这样的精神气质，牢牢扎根在中国大地上，在一代代铁路人的接续奋斗中生生不息。

一部中国铁路发展史，一部中华民族复兴史。75年波澜壮阔，新时代激流勇进。中国铁路发展的实践雄辩地证明：中国式现代化这条道路，不仅走得对、走得通，而且也一定能够走得稳、走得好。

星辰大海，征途漫漫。“当前和今后一个时期是以中国式现代化全面推进强国建设、民族复兴伟业的关键时期。”“只要我们坚持道不变、志不改，一以贯之、勠力同心，就一定能够战胜前进中的各种艰难险阻，不断迈向成功的彼岸！”

阳光照耀大地，复兴号鸣笛启程，一条通向复兴的中国式现代化之路伸向远方……

（本报记者赵永平、李心萍、刘志强、刘温馨）

（上接第一版）

在最近开通的多条高铁线上，铺设的是最先进的百米高速重轨。

“要想列车跑得快、跑得稳，钢轨焊缝就得少，要有100米长的高速重轨。”国铁集团工电部主任曾先海说，“从25米钢轨到100米重轨，靠的是新型举国体制的优势。”

为了攻坚难题，铁科院历经海量试验，确定钢轨最佳技术参数；鞍钢、攀钢、包钢、武钢等国内钢企联合攻关、同时开展试制，产学研多方合作，突破100余项国内外专利技术……如今的中国高铁项目，每1米平直度误差不会超过3张A4纸厚度，性能达到全球领先。

正是中国力量，让今天的中国铁路网覆盖全国99%的20万人口以上城市，高铁

网覆盖96%的50万人口以上城市，建成世界最现代化的铁路网和最发达的高铁网，成为现代化中国壮阔征程上的绚丽篇章。

从自主研发的“高铁大脑”，感受新时代中国精神

今年6月，“复兴号高速列车”荣获国家科学技术进步奖特等奖。一列时速350公里的高铁列车大概由4万个零部件组成，创新谈何容易！

中国中车首席科学家王军介绍，网络控制系统，被称为“高铁大脑”。我们曾经依赖国外技术，制约了动车组的技

术迭代升级。
“把创新主动权、发展主动权牢牢掌握在自己手中。”国铁集团下定决心开展技术攻关：没有测试平台，就自己开发；买不到网络芯片，就自己研制。从技术文件到系统架构，从五花八门的硬件制式到零部件测试、代码调试，历时5年，最终成功突破了高速列车网络控制系统关键技术。

如今，这个发达的自主化“大脑”，数据传输速度比既有产品提高60倍，传输容量提高100倍。

正是靠着这种自立自强的中国精神，中国高铁从无到有，从引进、消化、吸收再创新到自主创新，不断刷新中国速度，挺起了中国“脊梁”。复兴号采用的254项重要标准中，中国标准占到84%。

创新永无止境。眼下，在中国中车长春、青岛两个基地的生产线上，新一代复兴号动车组列车——CR450样车正紧锣密鼓生产，今年年底将正式下线，可填补世界高铁多项技术空白。

从走出去的“中国高铁”，感受新时代中国形象

雅万高铁，中国高铁全系统、全要素、全产业链走出去的“第一单”，是中国开放包容的生动范例。

“乘坐雅万高铁，是我最美好的经历之一。”印度尼西亚万隆公务员哈拉

卡尔说。“雅万高铁沿线处处都有印尼建设者，像我这样边干边学出来的技术人员很多。”参建德卡鲁尔车站的印尼籍工程师加朗·斯万达鲁说。

雅万高铁建设期间，75%以上的服务和采购来自印尼当地，累计带动当地5.1万人次就业；运营期间，为印尼培养了第一批160余名高铁动车组司机等技术人员，有力带动沿线地区打造“雅万高铁经济带”，雅万高铁成为当地的致富路、幸福路、放心路。

不只是雅万高铁。中欧班列“连点成线”“织线成网”，通达欧洲25个国家223个城市，连接11个亚洲国家超过100个城市；中老铁路开通以来，全线累计运输货物突破4300万吨……中国铁路大步走出去，为世界现代化贡献中国

智慧、中国方案，生动诠释了一个负责任大国的胸怀：“世界好，中国才会好；中国好，世界会更好。”

75年波澜壮阔，新时代激流猛进，中国高铁成为民族复兴道路上的亮丽名片。乘着复兴号看中国，处处感受到生机活力：“来一场说走就走的旅行！”京沪高铁，全长1318公里，最快4小时18分可达目的地；贵南高铁，串起“多彩贵州”与“秀美广西”，半日即可实现游小七孔、尝螺蛳粉