

国铁集团召开新闻通气会解读

中国高铁的成功密码

本报记者 严冰

►9月6日上午，杭温（浙江杭州至温州）高铁正式开通运营，两位义乌外商乘坐自杭州西开往温州北的首趟班列，出发前两人在车头合影留念。

楼冀阳摄（人民日报）

▼8月31日，旅客在贵州省黔西高铁站闸机口等待进站上车。

新华社发

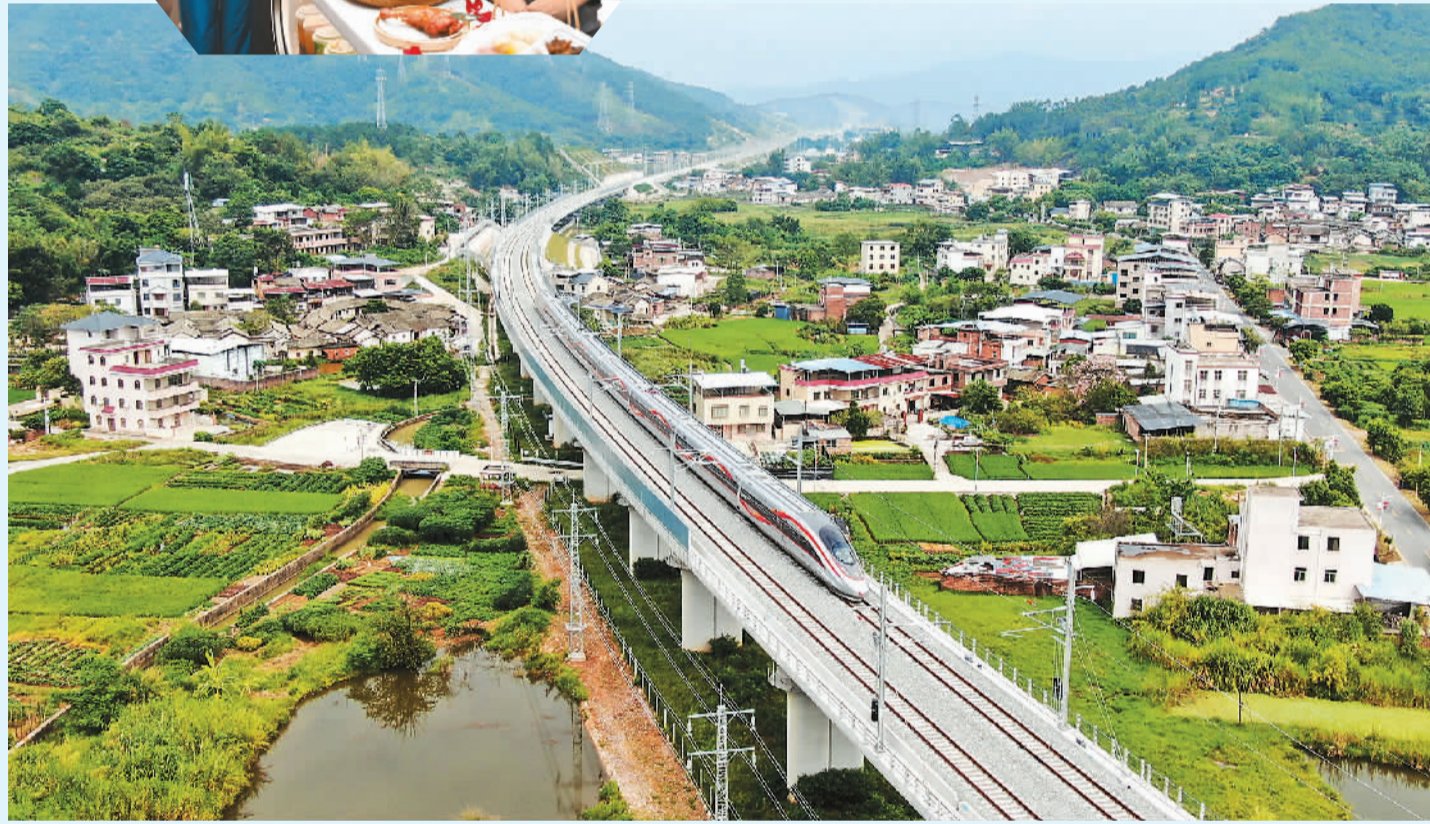


▲9月1日，中铁七局工人在合武（安徽合肥至湖北武汉）高铁湖北段站前5标前川制梁场施工作业。

新华社记者 肖艺九摄

▲9月14日，铁路工作人员在G8491次列车上庆祝龙龙高铁梅龙段开通运营。

新华社记者 邓华摄



▲9月13日，复兴号试验列车行驶在龙龙高铁梅龙段叶屋特大桥上。

新华社记者 邓华摄

9月14日11时30分，G8491次列车驶出梅州西站，龙龙（福建龙岩至广东龙川）高铁广东梅州西至龙川西段开通运营，中国铁路营业里程突破16万公里。其中高铁超4.6万公里，分别较2012年底增长64.2%、392.2%，中国铁路的路网规模、质量和现代化水平显著提升，客货运输、科技创新、节能环保、安全业绩等主要指标稳居世界前列。

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。”建设16万公里铁路，这个100多年前提出的设想已经在新时代走进现实。

75年前，中华人民共和国诞生，人民铁路事业迎来曙光。成昆铁路翻越崇山峻岭、青藏铁路铺进雪域高原、首条设计时速350公里跨海高铁福厦高铁建成投用……一条条铁路相继开通，“八纵八横”高铁网加密成形。在新中国成立75周年即将到来之际，中国国家铁路集团有限公司（以下简称“国铁集团”）召开新闻通气会，介绍了中国铁路高质量发展情况。

世界最大的高速铁路网

国铁集团发展和改革部副主任李敬伟介绍，党的十八大以来，中国高铁建设进入快车道，年均投产高铁新线3000公里以上，成功建设了世界上规模最大、现代化水平最高的高速铁路网。这张高铁网，主要有以下三个特点。

运营里程世界最长。目前，中国高铁运营里程超4.6万公里，占世界高铁总里程的70%以上；其中，时速300—350公里的高铁运营里程2万公里，占比为43%；时速200—250公里的高铁运营里程2.6万公里，占比为57%。

商业运营速度世界最快。目前，在京沪、京津、京张、成渝、京广高铁等线路上，复兴号高速列车实现最高时速350公里商业运营。中国是世界上唯一实现高铁时速350公里商业运营的国家，向世界展示了“中国速度”。

网络通达水平世界最高。从林海雪原到江南水乡，从大漠戈壁到东海之滨，中国高铁跨越大江大河、穿越崇山峻岭、通达四面八方，“八纵八横”高铁网加密成形，高铁已覆盖全国96%的50万人口以上城市，香港进入全国高铁网。

中国高铁网在中国经济社会发展中发挥了重要作用，主要体现在以下四个方面。

极大拉近了时空距离，方便了人民群众出行。中国幅员辽阔，高铁大幅压缩时空距离，强化区域联系。与高铁开通前相比，北京到上海的运行时分由12小时左右缩短到最快4小时18分钟，北京到广州的运行时分由21小时左右缩短到最快7小时16分钟。中国人的出行方式发生了深刻变革，“坐着高铁看中国”成为广大旅客享受美好旅行生活的真实写照。

加强了地区间的联系，促进了区域协调发展。高铁加强了东、中、西部、东北地区的交流，有力促进京津冀、长三角、粤港澳大湾区等地区一体化发展，加强了城市群联系，促进了城乡融合，有力促进了区域经济社会协调发展。

催生新业态新场景新模式，促进了沿线产业发展。高铁促进了旅游经济发展，催生“高铁+旅游”等新业态新模式，例如张吉怀、贵南高铁开通后，湖北恩施、贵州荔波等多地旅游客流“井喷式”增长。

提供了繁荣发展新动能，让流动的中国更具活力。四通八达的高铁网让整个社会的运行效率更高了、时间成本更低了、生产要素重组更便捷了，产生了高铁“乘数效应”，为中国经济社会发展提供了新动能，让流动的中国更具繁荣发展的活力。

自主创新的成功范例

今年6月24日，“复兴号高速列车”项目获得2023年度国家科学技术进步奖特等奖。中国自主创新成功的一个范例就是高铁，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。

国铁集团科技和信息化部网信安全总监刘大为说，党的十八大以来，中国高铁技术树起国际标杆。国铁集团贯彻落实创新驱动发展战略，加快推进铁路科技创新，持续提升科技自立自强水平，取得了一大批具有标志性的科技创新成果，进一步巩固和增强了中国铁路世界领先地位。

深化工程建造技术攻关，建成了世界最大的高速铁路网和先进的铁路网。掌握了各种复杂地质条件和气候环境下铁路建设成套技术，建成了沪苏通长江大桥、平潭海峡大桥等一批世界级大跨度桥梁，京张高铁八达岭隧道、广深港高铁狮子洋隧道等长大隧道工程。

研制了一系列具有世界领先水平的关键技术装备。成功研制具有完全自主知识产权的复兴号系列化动车组，主要性能指标达到世界领先水平，实现世界最高时速350公里商业运营。成功研发完全自主化的CTCS-3级列控系统，在印尼雅万高铁成功应用；研发新型列控系统，并进行试验试用。掌握智能牵引供电成套技术，为世界最大的高铁网提供了强大的电力供应保障。

全面掌握复杂路网条件下长距离运行的铁路运营管理成套技术。在安全运营方面，成功研发具有世界领先水平的高速综合检测列车，形成铁路各专业综合检测体系，建成自然灾害及异物侵限监测、地震预警等防灾减灾系统，构建形成了全方位运输安全保障体系。在运输组织方面，掌握世界最复杂路网条件下铁路列车运行图计划编制技术，在沪杭高铁实现3分钟列车追踪间隔运行，达到世界领先水平。

在回答“中国高铁自主创新的密码是什么”的提问时，刘大为介绍，中国高铁自主创新的密码，主要得益于以下五个方面。

一是始终坚持党的领导，充分发挥新型举国体制优势和社会主义制度集中力量办大事的优势；二是始终坚持目标导向，紧密服务国家重大战略，全面服务最广大人民群众，矢志瞄准世界一流水平；三是始终坚持发挥国铁集团行业领军企业作用，组建铁路科技创新联盟，统筹国际国内市场资源，开展一体化创新，形成强大合力；四是始终坚持自立自强，牢牢把握战略主动，夯实技术创新根基，推进系统全域迭代创新；五是始

终坚持“创新链”“产业链”双链融合，将技术创新贯穿产业发展始终，有效带动高铁全产业链及上下游相关产业迭代升级。

世界上公认最安全的铁路

国铁集团运输部副主任陆海洲说，与世界其他国家铁路相比，中国铁路具有运营里程长、速度快、运输密度大、运输组织和运营环境复杂等特点，安全责任更重、安全压力更大。

国铁集团坚持人民至上、生命至上，统筹高质量发展和高水平安全，推动由防止事故向超前防控风险转变，实现对安全风险的全要素全过程管控。建立健全铁路沿线安全环境治理部际联席会议、“双段长”、护路联防安全稳定等工作机制，加强铁路安全环境综合治理，为铁路安全运行创造良好外部环境。加大安全投入力度，深化铁路安全基础建设，提升基础设施质量和安全管理水平，2012年以来，国家铁路直接用于保障安全生产的费用近万亿元。广泛运用地震预警、防灾减灾等先进技术，加快构建高可靠的现代化铁路安全保障体系，研发了多个专业综合检测体系，建成了自然灾害、异物侵限、地震预警等防灾减灾系统，确保了铁路安全持续稳定。

2012年以来，中国铁路没有发生重特大铁路交通事故，铁路运输安全进入较为稳定的历史时期。2023年中国铁路交通事故总量和死亡人数较2012年分别下降75%、79%，是世界上公认最安全的铁路。

“一带一路”上的“钢铁驼队”

国铁集团货运部副专员周世敬介绍，中欧班列被誉为“一带一路”上的“钢铁驼

队”，是高质量共建“一带一路”的旗舰项目和标志性品牌。国铁集团牵头建立国内国际协调机制，加强铁路国际运输合作，与沿线国家铁路部门携手，共同推动中欧班列高质量发展，开创了亚欧国际运输新格局，搭建了沿线经贸合作新平台，打造了富有韧性的国际物流供应链，为中欧经贸往来注入了强劲动能。截至目前，中欧班列累计开行已突破9.6万列，发送货物939万标箱，运输货物价值约4000亿美元。

开行规模不断扩大。从2016年统一品牌至2023年，中欧班列年度开行数量由1702列增加到超1.7万列，增长近10倍，年运输货值由80亿美元增长至567亿美元，货物品类扩展至53大类5万余种。

运行品质稳步提升。中欧班列国内段日运行里程可达1600公里、国外段可达1000公里，单列平均运量较开行之初提升34%以上，中国与欧洲间铁路运输时间较开行之初普遍压缩5天以上。开通全程时刻表中欧班列线路17条，累计开行468列，全程运行时间较普通班列平均压缩30%以上。研发投入95306数字口岸系统、中欧班列信息集成平台，积极推广铁路快速通关业务模式，中欧班列全程通关效率和便利化水平明显提升。

辐射效应日益凸显。中欧班列让更多电子产品、家电、新能源汽车等“中国制造”产品以更快速度、更优价格到达欧洲，给欧洲消费者带来福利，也为欧洲生产商和贸易商进入中国市场开辟了贸易新通道。

中欧班列有力带动了中国内陆城市的对外开放，一些不靠海不沿边的城市依托中欧班列，逐步发展成为对外开放新高地。中欧班列助力重庆外向型产业产值实现年均30%的增长，为成都进出口商品交易中心、郑州

现代化国际物流中心建设提供了有力支撑，助推义乌实现从“买卖全国”到“买卖全球”的转型升级。

中欧班列催生了许多新的物流、工业、商贸中心、产业园区，为当地民众提供大量就业机会。德国杜伊斯堡港因中欧班列的开通吸引了上百家物流企业落户，创造了2万多个就业机会。中欧班列的开行让波兰马拉舍维奇口岸站业务量成倍增长，极大促进了当地经济社会发展。

成熟的建设、管理和运营经验

在回答本报记者的相关提问时，国铁集团国际合作部副主任鲍忠庆说，国铁集团充分发挥铁路行业和企业层面牵头作用，协调国内设计、施工、监理、运营、金融等企业形成合力，运用中国铁路成熟的建设、管理和运营经验，积极推动“一带一路”铁路基础设施联通，取得一批重要成果，中老铁路、雅万高铁运营良好，匈塞铁路进展顺利，巴基斯坦拉合尔橙线轻轨按期开通。

中老铁路2021年12月3日开通运营。开通运营近3年来，客货运输呈现量质齐升态势，国际黄金大通道作用日益显现。老挝段日均开行旅客列车从开通初期的2列增至目前的10列，跨境货物列车每日开行数量由开通初期的2列增至目前的14列。

截至2024年8月底，中老铁路累计发送旅客近3900万人次，其中跨境旅客27.3万人次；累计运输货物4400万吨，其中跨境货物突破1000万吨。中老铁路货物运输覆盖老挝、泰国、越南、缅甸等多个共建“一带一路”国家，货物品类从初期的橡胶、化肥、百货等10多种扩展至电子、光伏、汽车、冷链水果等2900多种，货物价值超百亿元。

中老铁路的成功稳定运营，开启了老挝铁路运输新纪元，凭借铁路运输速度快、运载能力强、安全性高、运输成本低的特点，极大方便了老挝人民，实现了人畅其行、货畅其流，助力老挝完成了“陆锁国”变“陆联国”的梦想。老挝乌多姆赛省农林厅副厅长蓬巴色·本雅沙瓦表示，“中老铁路为乌多姆赛的商品进出口创造了十分便利的条件，当地百姓热衷于种植出口作物；本地及外国企业家也热衷于兴办农业产业园，提高农产品种植效率。”家住琅勃拉邦的普拉·赛雅提，因工作需要经常要跑万象，她说：“以前从琅勃拉邦到万象汽车要12小时，现在铁路只要2小时，从未感受过这样的便捷。”

在体验到铁路安全、便捷、运量大、全天候运输优势后，众多关联企业纷纷入驻万象、琅勃拉邦、纳堆、磨丁等车站周边，铁路带动沿线各类产业蓬勃发展。老挝国会副主席宋玛·奔舍那表示，“中老铁路通车为老挝发展提供了新机遇，各地民众、各个企业都从中受益，省时又便捷，带动老挝经济迈向了更高的新台阶。”万象市哈赛丰县东蓬禾村副村长维维说：“以前靠天吃饭，现在经济来源更稳定了，不时还有投资者来村里考察。村民们纷纷要在铁路沿线开餐馆、开旅馆。中老铁路给国家带来很多好处，为普通百姓带来了看得见、摸得着的利益。”

雅万高铁2023年10月17日开通运营。开通运营近1年来，每日开行动车组列车由开通初期的14列增至高峰期的52列，单日最高旅客发送量2.4万人，列车上座率最高达99.6%。截至2024年8月底，累计安全运行超200万公里，发送旅客近500万人次，客流呈现强劲增长态势。

雅万高铁开通后，雅加达至万隆通行时间从3个多小时缩短至40多分钟，极大便利当地民众出行，增加百姓就业机会，带动沿线城市发展，为印尼经济社会发展注入新的活力。

匈塞铁路塞尔维亚境内贝尔格莱德至诺维萨德段2022年3月19日开通运营。项目开通两年多来，运营安全平稳，累计发送旅客超880万人次，极大便利了沿线民众出行，使塞尔维亚一举跨入高铁国家行列；诺维萨德至苏博蒂察边境段今年4月25日实现铺轨贯通，9月2日完成接触网送电，计划今年年底实现塞尔维亚境内全线开通运营。与此同时，匈牙利境内段建设也在有序推进，预计年内完成铺轨。

巴基斯坦拉合尔橙线轻轨项目2020年10月25日建成开通，项目开通以来，经受了新冠疫情冲击、市政电网频繁波动、长期大雾天气等多重考验，实现了安全便捷、舒适环保的运营目标，成为中巴友谊的新名片。

国铁集团相关负责人表示，党的十八大以来，中国铁路之所以能取得举世瞩目的发展成就，实现从跟跑到并跑再到领跑的历史性变革，关键在于中国共产党领导下的政治优势，为中国铁路事业行稳致远、领跑世界指明了前进方向，提供了强有力的政治保障；关键在于中国特色社会主义集中力量办大事的制度优势，国家部委、地方党委政府大力支持铁路事业发展，国铁集团作为中国铁路行业领军企业，当好铁路产业链创新链“链长”，汇聚骨干企业、高校、智库、科研机构等优势资源，形成了推动中国铁路高质量发展的强大合力，走出了一条具有中国特色的铁路发展道路；关键在于中国铁路“一盘棋”“一张网”的管理优势，保持铁路规划的稳定性、连续性，坚持一张蓝图绘到底，实施运输集中统一指挥，各专业、各层级、各工种的高效融合和协调联动，极大提升了中国铁路运输能力、综合效率和现代化水平。

下一步，国铁集团将勇当服务和支撑中国式现代化的“火车头”，进一步巩固和发展中国铁路的世界领先优势，为世界铁路发展贡献中国力量。

（元康硕参与采写）