▼ 7月9日，宝兰高铁开通后的首趟西安北至兰州西D2651次动车组列车，从“古丝绸之路第一桥”遗址开出。
王曙天摄（人民视觉）

中国高铁，新时代跑出新速度

史永竞

▲ 1月7日上午，昆明南至深圳北G2924/1次—“曲靖号”高铁文化旅游列车在昆明南站首发，车厢内一片热闹景象。
毛　虹摄（人民视觉）

► 7月18日，西安铁路局西安动车段，动车组检修师一丝不苟地查看入库动车组车轮状态。　王曙天摄（人民视觉）

▲ 8月3日，在内蒙古自治区乌兰察布开往呼和浩特东站的列车上，乘务员在整理行李架。
新华社记者　连　振摄

时速350公里、发送旅客59.2万人次、平均客座率95%……10月21日，中国“复兴号”动车组迎来运营“满月”。这组数据，是过去一个月来，“复兴号”交出的成绩单。

近年来，安全快捷、平稳舒适的中国高铁，为世界高速铁路商业运营树立了新的标杆。随着中国特色社会主义进入新时代，作为“中国名片”的高速铁路也将踏上自己的新征程，跑出发展新速度。

▲ 6月25日，中国标准动车组命名在北京举行。由中国铁路总公司牵头组织研制、具有完全自主知识产权、达到世界先进水平的中国标准动车组被命名为“复兴号”。
本报记者　史家民摄

建成世界最大高铁网

今年以来，国际上流行一种名叫“硬币挑战”活动。就是把硬币立在世界各个国家和地区的高铁上，看在哪国硬币“站立”的时间最长。最终，中国高铁排名第一，引发全球网友热议。

小硬币折射大进步。过去5年，是中国高铁发展进程中极不平凡的5年。面对世界经济复苏乏力，中国经济发展进入新常态等一系列深刻变化，中国坚定不移贯彻新发展理念，坚持稳中求进工作总基调，迎难而上，开拓进取，取得了历史性成就。

截至2016年底，中国铁路营业里程达到12.4万公里，其中通车高铁里程超过2.2万公里。中国累计投入运行的高铁动车组达到2595组，超过全球总量的60%。同时，中国已建成世界上规模最大、运营速度最快、具有完全自主知识产权的高速铁路网络。驰骋在神州大地上的高铁，正在以前所未有的“加速度”改变着国人的生活，为经济发展提供了新的动力。

根据2016年新修编的《中长期铁路网规划》，到2020年，中国国内高铁规模达到3万公里，覆盖80%以上的大城市。到2025年，高速铁路达到3.8万公里左右，网络覆盖进一步扩大，路网结构更加优化，更好发挥铁路对经济社会发展的保障作用。展望到2030年，基本实现内外互联互通、区际多路畅通、省会高铁连通、地市快速通达、县域基本覆盖。在“四纵四横”高速铁路的基础上，形成以“八纵八横”主通道为骨架、区域连接线衔接、城际铁路补充的高速铁路网，实现省会城市高速铁路通达、区际之间高效便捷相连。

变身高铁技术引领者

“5年来，作为动车、高铁‘大脑’的内控系统经历3次升级换代，3代系统都是中国自主研发的。习近平总书记在十九大报告中提到高铁发展，我特别骄傲。”说到中国高铁技术的进步，十九大代表、南昌铁路局福州机务段动车组首席技师陈承仪感受深刻。

近年来，中国高铁异军突起，打破了历来为欧美日等跨国公司所垄断的全球高铁市场。中国工程院院士丁荣军说，中国几乎拥有所有世界先进轨道交通装备的核心技术，且修建高铁的平均成本大约只有外国企业的一半，施工效率却是其一倍以上。

并非起源于中国的高铁，为何却在这片热土上跑成全球第一？

事实上，中国高铁的发展也是一路克服困难，爬坡过坎，才实现“弯道超车”的。从历史看，中国高铁经历了整车进口、合作生产、零部件国产化、系统集成取得整车知识产权4个阶段的发展，才形成了今天的高铁技术体系。

高铁肇始于日本、发展于欧洲、格局大变于中国。而实现自主知识产权、贯通中国只是第一步，中国目标是要通过铁路，联通世界，把世界连接成为一个紧密的整体。

比如，由中国铁道建筑总公司和中国机械进出口（集团）有限公司牵头组成的合包集团，成功中标土耳其安伊高铁（连接土耳其首都安卡拉和土最大城市伊斯坦布尔的高速铁路）二期主要路段。这是中国企业在境外组织承揽实施的第一个电气化高速铁路项目，对推动中国高铁“走出去”具有重要战略意义。再如，通过俄罗斯进入欧洲的欧亚高铁；从乌鲁木齐出发，经过中亚最终到达德国的中亚线；还有从昆明出发，连接东南亚国家、一直抵达新加坡的泛亚铁路网，这些都是中国高铁“走出去”的里程碑工程。

2014年6月24日，中国与欧洲国家马其顿签署了出售6列高速列车的协议，这是中国高速列车首次出口到欧洲。同年7月25日，土耳其安伊高铁二期工程通车，这是中国在海外参与修建的首条高铁线路。

如今，中国高铁终于实现由“追赶者”到“引领者”的角色转换，成为了中华民族伟大复兴的“加速器”，中国新的“外交名片”和“形象代表”。

开辟创新开放新格局

随着“一带一路”倡议的提出，中国高铁也加快了迈出国门的脚步。如今安伊高铁建成通车，印尼雅万高铁、中老铁路建设进展顺利，吉隆坡至新加坡高铁、莫斯科至喀山高铁等多个项目正在积极推进。在国际上积极实施高铁走出去，推进中国与周边互联互通，完善口岸配套设施，强化沿海港口后方通道。

中国也一直致力于向东南亚国家推销中国标准的高铁。一方面方便民生、互联互通，给东南亚人民带来福利。另一方面也希望通过建设东、中、西3条东南亚走廊，连通老挝、泰国、马来西亚，直至新加坡，以及缅甸和越南等国，打通通往印度洋的陆路交通。

中共十九大报告指出，开放带来进步，封闭必然落后。中国开放的大门不会关闭，只会越开越大。进入新时代，开启新征程。随着中国特色大国外交形成全方位、多层次、立体化的外交布局，中国高铁走出去也迎来了良好的外部条件。从国内到国际，由点线到跨洲越洋，共享中国改革发展的红利，搭乘中国列车的便利，已经或者正在成为众多国家的选项和抉择。而中国高铁发展也将以“一带一路”建设为重点，遵循共商共建共享原则，加强创新开放合作。

客观地说，在新的出海征程上，中国高铁还面临不少困难。比如，在国际高铁市场上，隐蔽性或技术性的国际贸易壁垒一直存在。以欧洲为例，中国高铁在进入欧洲市场时必须采用欧洲标准，中国高铁所有的产品设备都要经过欧洲认证，不仅要交纳不菲的认证费用，而且要耗费大量时间和精力。同时，中国高铁“走出去”，有时还面临知识产权方面的阻碍和经验不足的问题。

“加快建设制造强国，加快发展先进制造业”，“促进我国产业迈向全球价值链中高端，培育若干世界级先进制造业集群”……中共十九大报告的一系列表述，预示着中国高铁正迎来前所未有的机遇。进入新时代，跑出新速度，中国高铁将攻坚克难，一路前行，将自己这张“中国名片”越擦越亮。

从中国标准到世界标准

王　萌

天宫、蛟龙、天眼、悟空、墨子、大飞机，这一系列重大科技成果在中共十九大报告中被一一“点名”，作为中国创新型国家建设的丰硕成果，这些创新科技给中国人带来自豪的同时，也吸引着世界的目光。

得益于创新驱动发展战略的大力实施和全面开放新格局的逐步形成，一个个闪耀着中国智慧的创新成果展示在世人面前，在世界范围内引领风尚。

作为外国留学生都想带回国的中国“新四大发明”之首，高铁成为中国对外经济技术合作的“抢手货”，中国高铁技术和方案为世界带去发展红利；作为中国核电走出去的旗舰产品，“华龙一号”成熟而优秀的技术水平受到了全球关注，并已与英国、阿根廷、埃及、巴西等近20个国家达成了合作意向；中国互联网技术实现跨越式发展，互联网发展的中国模式正在被许多国家复制；中国航天发布声试验算法，用“中国好声音”填补了声试验领域国际标准的空白……

随着产品和技术的输出，中国标准也跨过了“欧标”、“日标”门槛，在许多领域掌握国际标准话语权，向全球彰显中国自信。然而，中国标准走向海外并非一帆风顺，如何让中国标准变为世界标准，是不断增强中国经济竞争力的重要议题。

从中国标准到世界标准，离不开科学标准规划。不可否认的是，中国标准化建设尚不完善，在许多产业领域标准模糊。这就需要加快国家标准体系建设，建立政府主导制定的标准与市场自主制定的标准协同发展、协调配套的新型标准体系，树立一批企业标准领跑者，带动全行业产品和服务质量水平整体提升。

从中国标准到世界标准，离不开持续科技研发。中国标准化目前处于转型期，现在的趋势就是从“中国制造”到“中国创造”转变，加快装备制造业标准化和质量提升，提高关键领域核心竞争力。中共十九大报告指出，加快建设创新型国家。就是要瞄准世界科技前沿，强化基础研究，实现前瞻性基础研究、引领性原创成果重大突破。

从中国标准到世界标准，离不开深化对外开放。中国制造在出口的过程中常常面临与国际通行标准不一致的难题，实际上，标准也是一座实现国际贸易的桥梁。中国开放的大门不会关闭，只会越开越大。在对外开放过程中，随着中国技术、中国产品、中国装备走向世界，既要接受和适用“走出去”所在国的规则，也要积极参与制定国际通行规则，力争使中国的标准与有关国家实现互认，把中国基于先进技术制定的标准与国际标准对接，推动中国标准更多地向国际标准转化。

品牌论