

国铁集团董事长、党组书记陆东福：

坚持科技兴路自主创新 推动高质量发展



◀ 拥有秀美风光的既有线铁路。

▼ 高铁车站进行日常防疫消杀工作。

■中国城市报记者 王楠

作为国家重要基础设施和重大民生工程,铁路一直以来都受到社会各界的广泛关注。近日,中国国家铁路集团有限公司(以下简称国铁集团)董事长、党组书记陆东福接受中国城市报记者专访,介绍了推动铁路高质量发展的相关情况。

全力推进国家铁路网建设

“十三五”期间,国铁集团科学有序、安全优质推进铁路建设,全国铁路营业里程由“十二五”末的12.10万公里增加到14.63万公里,增长20.9%。其中,高铁由1.98万公里增加到3.79万公里,翻了近一番。“四纵四横”高铁网提前建成,“八纵八横”高铁网加密成型,我国建成了世界上最现代化的高铁网和最发达的高铁网。

2020年,国铁集团认真贯彻落实《政府工作报告》中关于“增加国家铁路建设资本金1000亿元”的部署要求,着力应对新冠肺炎疫情的冲击和影响,全国铁路基本建设投资超过2019年水平,为做好“六稳”工作、落实“六保”任务作出了重要贡献。

在落实“十四五”规划方面,陆东福介绍称,“十四五”期间,铁路建设任务仍十分繁重,在建、已批项目规模为3.19万亿元;到2025年,全国铁路营业里程将达到17万公里左右,其中高铁(含城际铁路)5万公里左右,铁路基本覆盖城区人口20万以上城市,高铁覆盖98%城区人口50万以上城市。

谈到具体举措时,陆东福表示,要紧密对接国家战略,重点组织实施服务国家战略、国土开发的干线项目,兼顾既有干线通道补强、综合交通枢纽配套、承接“公转铁”运输等补短板项目,着力提升投资效益和路网整体功能。

在统筹区域经济社会发展状况、路网整体规划布局、建设

资金保障等方面,国铁集团兼顾需要与可能,按照“保开通、保在建、保开工”的顺序,一方面保持一定的投资强度,进一步发挥铁路建设投资的拉动效应;另一方面更加重视铁路投资效率效益,合理控制铁路建设负债规模,防范债务风险,保证铁路建设高质量、可持续发展。

“我们还一贯坚持‘谁决策、谁筹资,谁受益、谁补贴’的制度。”陆东福表示,由于国铁集团主要负责属于中央和地方共同事权的国家干线铁路建设,对城际铁路、支线铁路等由地方出资建设并承担投资决策责任的项目,国铁集团发挥专业技术优势,提供帮助和支持。

陆东福特别介绍说,川藏铁路是一项世纪性战略工程,国铁集团将此作为铁路建设的“头号工程”,举全行业之力组织推进。

自开工建设以来,各参建单位调集精锐之师,克服重重困难,迅速形成攻坚态势。入冬以来包括春节期间,参建人员冬季施工不下山。目前,先期开工的“两隧一桥”(色季拉山隧道、康定2号隧道、大渡河桥)隧道工程已全部转入洞内施工,桥梁基础施工已全面展开,形成了良好的试点示范效应;雅安至新都桥186公里、波密至林芝151公里正在组织招标,3月底可实现开工建设;新都桥至波密674公里正在进行专项技术审查,近期开展初步设计审查,争取8月份招标,四季度具备开工条件。

深化复兴号高速列车自主创新

今年1月,习近平总书记



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。“总书记要求我们认真总结经验,继续加以完善,争取在‘十四五’有更大发展。”陆东福说,“总书记的重要指示为我们深入推进高铁自主创新提供了根本遵循,给全行业干部职工以巨大的鼓舞和鞭策。”

记者了解到,“十三五”期间,我国铁路自主创新取得重大成果,总体技术水平迈入世界先进行列。高速、高原、高寒、重载铁路技术达到世界领先水平,智能高铁技术全面实现自主化。特别是复兴号动车组在安全性、经济性、节能环保等方面展现出优异性能,深受市场和广大旅客欢迎,客座率较动车组平均高出0.7个百分点,目前已经形成涵盖时速160公里至350公里速度等级的复兴号系列动车组。

“落实总书记重要指示精神,深化复兴号高速列车自主创新,国铁集团目前正在组织几项重点工作。”陆东福说。

今年7月1日前,国铁集团会将复兴号高原内电双源动力集中动车组开进西藏、开到拉萨,实现对31个省(区市)的全覆盖;适应拉林铁路运营需要,自主研发复兴号高原内电双源动力集中动车组,将大功率内燃、电力动力系统在动车组上

集成应用,并能够适应高海拔、西部山区、多隧道等各类复杂运行环境。

今年7月1日前,国铁集团还会在京沪、京哈、京广、成渝等高铁集中投放一批复兴号智能动车组,扩大运营体验范围,让更多乘客享受到更高品质的旅行生活。由我国自主研发的复兴号智能动车组,2019年12月在京张高铁投入运营,受到广大旅客青睐。这一型号动车组具有智能行车、智能服务、智能运维等特点,列车运行中的能耗、噪音等指标也有了进一步改善。

此外,国铁集团还将启动“CR450科技创新工程”。为充分释放发达高铁网的红利,在科学分析、把握路情的基础上,国铁集团计划基于时速350公里高铁基础设施条件,主要通过高铁移动装备技术的全面提升,即研发新一代更高速、更加安全、更加环保、更加节能、更加智能的复兴号动车组新产品,实现我国高铁更高商业运营速度,持续巩固我国高铁领跑优势。

把铁路改革不断引向深入

2019年,国铁企业全面完成公司制改革,中国国家铁路集团有限公司正式挂牌,现代企业制度初步建立;国铁企业股份制改造加快推进,京沪高

铁公司、铁科轨道公司成功上市,成为“中国高铁第一股”和“国铁科创板第一股”,广大人民群众不仅享受到高铁带来的出行便利,而且可以从资本市场分享高铁优质资产效益。

“2020年,为贯彻落实党中央、国务院国企改革三年行动方案,国铁集团出台了《国铁企业改革三年行动实施方案(2020—2022年)》,明确了深化改革的时间表、路线图。”陆东福说,“我们将坚持国家铁路战略定位、坚持运输集中统一指挥,适应铁路运输生产力发展要求,不断深化国铁企业改革。”

根据陆东福的介绍,在释放发达路网和先进技术装备红利方面,国铁集团通过深化运输组织变革,优化高铁和普通客车、客运和货运列车开行结构,实现运力资源协调配置,综合提升高铁网利用效能,释放普铁繁忙干线货运能力,为增加运输产品有效供给提供支撑;通过深化设备修程修制改革,建立健全设备质量监督体系,在保证设备质量安全可靠的同时,充分发挥先进技术装备的运用效益。

在释放新体制的红利方面,国铁集团通过深化机制变革,进一步优化完善国铁企业治理机制,推动治理体系和治理能力现代化,全面提升法治化市场化经营水平;更加重视优质资产股权化经营,推动铁路混合所有制改革迈出新步伐。特别是落实国家推进铁路行业竞争性环节市场化改革的部署,加快构建统一开放、公平竞争的铁路行业市场化清算体系,为各类铁路市场主体提供公平的市场环境。

在满足人民群众对美好旅行生活的向往方面,国铁集团坚持人民铁路为人民宗旨,坚持市场化经营方向,逐步推广高铁票价差异化的浮动定价机制,根据区域、淡旺季、时段、旅行时间等,实行不同幅度的折扣,让铁路高质量发展成果更多惠及老百姓。

同时,铁路方面不断探索无感进站、智能安检等服务新举措,推动12306成为交通领域综合性互联网服务平台,为广大旅客出行提供更多便利。

为了适应多样化的市场需求,国铁集团还结合实施客运提质计划和复兴号品牌战略,创新服务方式,提高服务品质,推行差异化服务,为广大旅客提供更好的出行体验。(图片由国铁集团提供)