

# 營業里程最長 運行速度最高 在建規模最大 孫永福見證中國鐵路領跑世界

2018年末，中國鐵路營業里程13.2萬公里，其中高速鐵路3萬公里，分別居世界第二位和世界第一位。原鐵道部常務副部長、中國鐵道學會理事長、中國工程院院士孫永福接受大公報專訪時指出，歷經70年矢志發展，中國鐵路總體技術水平進入世界先進行列，部分技術處於世界領先水平，已從此前的「落後者」、「追趕者」變身為率先世界的「領跑者」，成為世界上高速鐵路系統技術最全、集成能力最強、運營里程最長、運行速度最高、在建規模最大的國家。

大公報記者

王珏

回顧70年鐵路建設輝煌成就，孫永福說，1949年新中國成立初期，中國鐵路營業里程僅2.18萬公里，截至2018年底，中國鐵路營業里程數字已達13.2萬公里，早已超過英、法、德、印度及俄羅斯，實現電氣化率70%，複線率58%。目前中國20萬人口以上的城市96%通鐵路，百萬人口城市高鐵覆蓋率65%，這個數字仍在不斷擴大。中國高鐵營業里程達到3萬公里，超過世界高鐵總里程2/3，已經成為世界上高速鐵路系統技術最全、集成能力最強、運營里程最長、運行速度最高、在建規模最大的國家。

## 年發送旅客33億人次

他指出，中國鐵路運輸能力大幅度提升。1949年解放初期，客運旅客發送量只有1億人次，貨物發送量只有5500多萬噸。2018年底鐵路旅客發送量33億人次，貨物發送量達到32億噸，總的周轉量40004億噸公里。中國鐵路旅客周轉量、貨物發送量、總的換算周轉量以及運輸密度等運輸經濟指標居世界第一。

孫永福說，中國鐵路科技創新後居上，成果豐碩。特別是進入本世紀後，在國家改革開放大背景下，創新能力不斷增強，以高速鐵路、高寒高原鐵路、重載鐵路為代表，形成了一個覆蓋全面、以我為主，兼容並收，具有中國特色的鐵路的技術體系，總體上技術已進入世界先進行列，部分技術處於世界領先水平。像大秦鐵路年運量達4.51億噸，青藏鐵路攻克了多項世界難題，這些都是世界公認的成就。

孫永福指出，中國鐵路由小到大、由弱變強的跨越式發展，可謂70年輝煌成就的具體縮影，國際影響力與日俱增。如京津高鐵，自2008年開通後，已經有百餘位外國元首搭乘，很多人都是慕名而來。

## 全產業鏈「走出去」步伐加快

隨著「一帶一路」建設不斷深入，中國鐵路「走出去」步伐加快。印尼雅加達至萬隆高速鐵路、老撾磨憨至萬象鐵路、泰國曼谷至廊開鐵路、匈牙利布達佩斯至塞爾維亞貝爾格萊德鐵路升級工程等，正



▲去年12月，多款「復興號」新型動車組亮相鐵路科技創新成就展

資料圖片

## 效益顯著 世行點讚「中國經驗」

今年7月，世界銀行發布一份名為《中國的高速鐵路發展》的報告認為，各國可以學習中國在建設高速鐵路網絡方面的經驗。報告指出，目前中國的高鐵網絡比世界其他各國加起來的總和還要龐大，其影響遠遠超出了鐵路部門，還包括改變城市發展模式、增加旅遊和促進地區經濟增長。世界銀行還對中國高鐵服務的經濟效益進行了研究，估算出中國高鐵網絡的回報率為8%，遠高於其他多數國家長期大型基礎設施投資項目的資本機會成本。

對此，原鐵道部常務副部長、中國工程院院士孫永福對大公報指出，中國高速鐵路不僅經濟

效益顯著，而且社會效益、環境效益十分突出，對促進沿線產業發展、改善民眾出行條件發揮了重要作用。中國高鐵的成功基於中國巨大而迫切的市場需求，實施開放創新、協同創新，依託重大工程項目，發揮制度優勢，加強行業統籌，從而實現快速追趕、技術超越。例如，2004年國務院審議通過《中長期鐵路網規劃》，確定建設「四縱四橫」為中國高鐵網主骨架。2016年，新的《中長期鐵路網規劃》公布，提出規劃建設「八縱八橫」高鐵網絡。「必須要指出的是，發揮『集中力量辦大事』的制度優勢，是中國高鐵成功的重要經驗。」孫永福說。

## 新中國鐵路發展大事記

1952

- 成渝鐵路建成通車，這是新中國成立後建成的第一條鐵路。



1979

- 中國首條開往香港的直通旅客列車廣九鐵路通車典禮在廣州舉行。



1994

- 中國第一條準高速鐵路廣深鐵路建成，並於1996年在香港和紐約上市，中國鐵路從此進入高速化，資本化。



1996

- 京九鐵路通車，跨越9省98個縣，全長2553公里，是當時中國最長的鐵路線。



2006

- 世界屋脊青藏高原迎來了首列列車，中國鐵路建設的水平開始領跑全球。



2008

- 京津城際鐵路開通，這是第一條中國擁有完全自主知識產權，時速350公里的高速鐵路。



2009

- 武廣高鐵新幹線全線投入運營，標誌中國從機車製造，到鐵路設計、施工建設以及列車運行控制等全面掌握高速鐵路技術。



►孫永福

2017

- 中國最新設計建造的高鐵車組「復興號」在京津城際高鐵首次投入使用，標準時速350公里，全車WiFi覆蓋。

(大公報整理)

## 研建廣深高速磁懸浮線

的生活、工作提供了極大的交通出行便利，他們每周甚至每日往返深港，節省了時間，密切了往來。

### 實現廣深港半小時生活圈

孫永福指出，最近國家已明確提出支持深圳建設先行示範區，深圳打造大灣區國際綜合交通樞紐。廣深港高鐵通車後，伴隨深圳與內地20餘省（市）連通高鐵以及深茂高鐵、贛深

高鐵建設，在不久的將來，香港可借道深圳與粵東、粵西的高鐵互通，實現粵港澳大灣區高鐵全覆蓋，並與全國高鐵網絡連為一體。此外，廣州、深圳有關方面也在探討，建設更高速軌道交通的可行性，比如建設一百多公里長度的廣深高速磁懸浮線路，時速可達600多公里，從而實現廣深港半小時生活圈，以及香港和其他大灣區城市的一小時生活圈。

他說，大灣區高鐵網絡建設，將帶來明顯的同域效應、聚集效應。不僅大大縮短內地與香港的時空距離，而且將增強內地與香港的經濟協作，強勁提振地區經濟融合發展，助推粵港澳大灣區經濟發展。

▲去年9月廣深港高鐵香港段投入運營，乘客在西九龍站列車前留影 資料圖片



## 指揮修建青藏鐵路 攻克世界難題

舉世矚目的青藏鐵路2006年7月1日建成通車，結束了西藏不通鐵路的歷史。原鐵道部常務副部長、中國工程院院士孫永福對大公報表示，青藏開通運營13年來，一直保持安全暢通，穩定可靠的水平，這在世界鐵路史是很罕見的。作為典型公益性基建項目，青藏鐵路產生了大量外溢效益，運營前十年合計產生的社會效益、環境效益超過334.8億元（人民幣，下同）。

孫永福曾擔任青藏鐵路建設領導小組副組長，本世紀初他受命作為「總指揮」親身領導了這條高原「天路」的建設全程。2006年7月1日，經

過13萬名建設者5年艱苦卓絕的奮戰，在克服了高寒缺氧、多年凍土、環境保護世界性的「三大難題」後，舉世矚目的青藏鐵路全線通車運營。



2016年，在青藏鐵路運營10周年之際，孫永福親自率領有關人員現場調研，主持「青藏鐵路對經濟社會發展重大作用研究」。

研究結果顯示，青藏鐵路在取得明顯的直接經濟效益同時，還產生了大量的外溢效益。青藏鐵路運營十年，旅客時間節約效益累計約30.98億元，年均3.1億元，節約能源達81萬噸航油，減少二氧化碳排放達251萬噸，合計產生的間接效益至少為334.8億元，已超過了項目建設總投資。

▲孫永福在世界第一長隧道——羊八井一號隧道看望工人 受訪者供圖