

高举共同发展旗帜 同行人类进步正道

(上接第一版)习近平主席始终着眼全球共同发展的长远目标和现实需要,提出全球发展倡议并不断丰富其内涵,引领推动这一重大倡议落地生根、走深走实,为促进各国共同发展注入强大动力。

在全球发展倡议提出两周年之际,全球发展倡议合作成果展示高级别会议当地时间19日在纽约联合国总部举行,新华社国家高端智库在会议期间发布了《全球发展倡议实践成就与世界贡献》智库报告,全面梳理全球发展倡议提出两年来取得的丰硕成果,系统阐述这一重大倡议的理念和原则及世界意义。

出席会议的联合国南南合作办公室基金主任王晓军接受新华社记者采访时说,报告展示的一个个案例表明全球发展倡议给世界各国人民带来了好处,包括在蒙古国建设宜居住房、为尼泊尔和柬埔寨学校供餐提供支持、在非洲国家发起“以竹代塑”行动、为巴勒斯坦难民提供新冠疫苗援助等。这些案例生动展现了全球发展倡议合作领域的全面性。

王晓军认为,全球发展倡议的理念高度契合当今世界所需,在构筑南南、三方合作伙伴关系等方面,开创了开放、包容的国际发展合作新模式。世界正面临复杂挑战,全球发展倡议有力推动将发展问题置于国际议程的中心位置。

美国库恩基金会主席罗伯特·劳伦斯·库恩说,全球发展倡议基于中国自身发展经验,解决全球发展难题,同时通过一个个具体行动使广大发展中国家受益,对全球发展具有重要现实意义。

“习近平主席的倡议,将饱受冲击的可持续发展目标重新带回全球多边议程的核心位置。”所罗

门群岛总理索加瓦雷说。斯洛文尼亚前总统图尔克表示:“中国的全球发展倡议为应对全球的发展挑战提供关键的建设性力量。”

致力于实现更加强劲、绿色、健康的全球发展,共创普惠平衡、协调包容、合作共赢、共同繁荣的发展格局,全球发展倡议自提出以来,理念内涵不断丰富、落实机制不断健全,推进路径更加清晰、务实合作逐步落地,有力回应全球性挑战和广大发展中国家的需求。埃塞俄比亚战略事务研究所高级研究员梅拉库·穆卢阿莱姆说:“无论是思想引领还是实施领域,全球发展倡议都为各国提供了清晰的路线图。”

作为世界上最大的发展中国家和全球南方的天然成员,中国始终把自身发展置于人类发展的坐标系中,秉持以人民为中心的发展理念,积极同各国分享经验、提供助力,推动全球南南合作行稳致远。从深化抗疫国际合作,到助力国际减贫事业;从帮助非洲等发展中国家减缓债务压力,到促进全球贸易、数字经济、绿色转型,再到确保粮食和能源安全,中国始终和广大发展中国家并肩奋斗,为全球发展事业作出积极贡献。

尼加拉瓜总统奥尔蒂斯说:“中国对亚非拉人民的帮助没有附加条件,为促进发展中国家的社会进步和人民福祉作出重要贡献。”英国国际关系顾问基思·贝内特表示:“习近平主席提出的‘以人民为中心’‘努力不让任何一个国家掉队’等理念,对提升全球发展的公平性、有效性、包容性至关重要,受到国际社会的广泛认可和普遍欢迎。”

破解发展瓶颈 注入中国动力

在新冠疫情流行、地缘冲突加剧、美西方推动

“脱钩断链”和极端财政货币政策等负面因素影响下,近年来全球发展瓶颈日益突出,全球减贫成果受到冲击,一些新兴市场增速放缓,粮食能源危机等挑战交织,高通胀令多国民生面临困顿。

“世界变乱交织的根源是缺乏发展。”南非约翰内斯堡大学非洲-中国研究中心主任戴维·蒙亚埃说:“推进落实全球发展倡议,将有助于减少挑战和缓解危机,进而强化我们的安全。”

日本立命馆大学教授周玮生认为,中国作为发展中国家,在40多年改革开放过程中,积累了诸多宝贵发展经验。全球发展倡议既基于中国发展经验,又基于人类可持续发展大目标,具有重大现实意义和可操作性。

“全球发展倡议聚焦发展瓶颈,相关国家从中受益匪浅。”长期关注研究中国发展的库恩认为,中国的专业知识和经验为发展中国家提供长期、关键的支持。

全球发展倡议聚焦绿色发展、新型工业化、数字经济等重点领域,推进新工业革命伙伴关系建设,助力高质量发展和非洲、中国企业的合作。

在东南亚和非洲,中国企业依托云计算、电子商务、金融科技等新业态,促进各方经贸往来,助力优化当地发展环境。在拉美和中亚,中企参与风电场、水电站、光伏电站等项目助力当地向低碳转型。在全球多地,互联互通成果丰硕,中老铁路、柬埔寨斯登特朗-格罗奇马湄公河大桥等合作项目极大便利了当地交通,对经济和社会发展起到显著带动作用。

老挝资深外交官西昆表示,当今世界仍面临疫后复苏乏力、乌克兰危机等挑战,老挝也受到影响,但因为有中老铁路,老挝旅游业得以较快复

苏,货物运输更为顺畅,这帮助老挝经济得以从重重挑战中较快恢复。

“中国在帮助各国摆脱贫困方面,始终满怀诚意并展开积极行动。”巴西中国问题研究中心主任罗尼·林斯表示,全球发展倡议提出两年来,中国在促进全球南方发展方面展现出更强大的行动力,为包括拉美国家在内的广大发展中国家创造了更多的发展机遇,发挥了改善民生的作用,这有利于世界经济和人类社会的可持续发展。

埃及开罗大学经济与金融法教授瓦利德·贾巴拉表示,中国提出了关于发展的解决方案,许多国家都希望利用这些“钥匙”来解决他们的发展问题。“我们每天都能看到中国的倡议在实实在在的项目中得到体现。”

共启发展新程 展现中国担当

国际形势越是复杂严峻,就越需要各国坚持真正的多边主义,全球发展离不开国际合作。中国高举多边主义旗帜,以开放包容、合作共赢理念汇聚全球发展合力,展现大国担当。

德国智库席勒研究所创始人兼主席黑尔佳·策普·拉鲁什认为,当前世界必须停止边缘政策,摆脱单边主义。习近平主席提出的全球发展倡议等多项主张,有利于化解当前困局。

“国际社会要以天下之利为利、以人民之心为心,推动发展问题重回国际议程的核心。”中国已向160多个国家提供发展援助,同150多个国家携手共建“一带一路”,同100多个国家和国际组织共同推进全球发展倡议合作。

在不久前举行的“金砖+”领导人对话会上,习近平主席宣布,中方已经成立总额40亿美元的

全球发展和南南合作基金,中国金融机构即将推出100亿美元专项资金,专门用于落实全球发展倡议。

从亚洲到非洲,从太平洋岛国到加勒比海岸,200多个合作项目开花结果,减贫、教育、卫生等领域合作机制不断拓展。中方启动中国-联合国粮农组织南南合作信托基金,落实促进粮食生产专项行动,分享农业技术知识;发起全球清洁能源合作伙伴关系,助力实现能源安全。

对于全球发展倡议,习近平主席说:“这个倡议是向全世界开放的公共产品,旨在对接联合国2030年可持续发展议程,推动全球共同发展。中国愿同各方携手合作,共同推进倡议落地,努力不让任何一个国家掉队。”

对此,贾巴拉有深切的感触。他说,全球发展倡议旨在通过促进合作和建立伙伴关系,引导世界走向更好未来,这体现了中国人的包容精神。

中华民族追求“大道之行、天下为公”,崇尚“亲仁善邻、协和万邦”,倡导“和衷共济、守望相助”。全球发展倡议,正是根植于这样的中华优秀传统文化,致力于推动国际社会不断增进合作共识,加强各层面发展战略对接,拓宽合作渠道,最终实现携手发展,共同进步。

德不孤,必有邻。目前,已有100多个国家和国际组织支持全球发展倡议,70多国加入“全球发展倡议之友小组”,全球发展倡议写入中国同中亚、东盟、非洲、拉美、太平洋岛国等一系列合作文件……中国愿同世界上一切进步力量一道,打造团结、平等、均衡、普惠的高质量全球发展伙伴关系,开启构建全球发展命运共同体的新征程,共同迈向更加繁荣美好的未来。

新华社记者(新华社北京9月20日电)

新华述评

加快形成新质生产力,增强发展新动能

习近平总书记近日在黑龙江主持召开新时代推动东北全面振兴座谈会时强调,积极培育新能源、新材料、先进制造、电子信息等战略性新兴产业,积极培育未来产业,加快形成新质生产力,增强发展新动能。

产业是经济之本,是生产力变革的具体表现形式。站在新起点上发展新质生产力,要紧紧围绕构建现代化产业体系,筑牢实体经济之基,强化创新驱动之本,激发经营主体之力,加快形成更多新质生产力,点燃高质量发展新引擎。

把握发展大趋势:生产力“焕新”加速现代化产业体系构建

中国空间站筑梦苍穹,国产大飞机翱翔蓝天,高铁飞驰神州大地,5G连通大江南北……

产业不断迭代,标志着经济发展的蝶变。从党的二十大报告部署“建设现代化产业体系”,到二十届中央财经委员会第一次会议研究加快建设现代化产业体系问题,再到“新质生产力”的提出……新征程上,一场宏阔布局正在展开。

“新质生产力以新技术新应用为主要特征,以新产业新业态为主要支撑,新质生产力形成的过程,就是对产业体系进行系统性重塑的过程。”清华大学国情研究院副院长鄂一龙表示。

无论是“整合科技创新资源,引领发展战略性新兴产业和未来产业,加快形成新质生产力”,还是“积极培育未来产业,加快形成新质生产力,增强发展新动能”,都传递出现代化产业体系与新质生产力相辅相成、相互促进的鲜明信号。

近日,比亚迪、名爵、零跑、小鹏、阿维塔等众多中国品牌亮相德国慕尼黑车展,新款电动车开启欧洲首秀。截至今年7月,我国新能源汽车生产累计突破2000万辆。

从“电动化”到“智能化”,中国新能源汽车发展跑出“加速度”,逐步在世界汽车产业拥有真正的话语权。这背后正是生产力不断“焕新”引领产

业体系腾飞的缩影。

随着大数据、云计算、人工智能、区块链等新技术加速迭代,中国的先进制造、海洋产业、新能源汽车、数字经济等新产业活力涌动……

“新质生产力将推动产业体系向高质量、高效率、可持续方向发展,赋能产业转型升级,有力支撑现代化产业体系。”中国信息协会常务理事、国研新经济研究院创始院长朱克力表示,在新质生产力领域,我国已经具备了较好的基础和条件,包括在人才、技术、资本,以及市场规模、产业体系、创新生态等方面。

从实力上看——我国拥有联合国产业分类中全部工业门类,220多种工业产品产量居世界首位;2022年,我国在全球创新指数中的排名升至第11位,连续十年稳步提升。

从潜力看——我国拥有14亿多人口,超4亿中等收入群体。随着新型城镇化、乡村振兴、绿色低碳转型等加快推进,超大规模市场蕴含巨大潜力。

“新质生产力的提出,指明了我国经济高质量发展的重要着力点,意味着我们要更快摆脱对传统增长路径的依赖,依靠科技创新驱动产业变革,提高全要素生产率,有利于建设现代化产业体系,推动中国经济实现高质量发展。”北京大学光华管理学院院长刘俏说。

下好产业“先手棋”:以产业升级构筑新的竞争力

9月14日,工业和信息化部的一则通知引发关注:面向未来制造、未来信息2个前沿领域,聚焦元宇宙、人形机器人、脑机接口、通用人工智能4个重点方向,组织开展2023年未来产业创新任务揭榜挂帅工作。

加快形成新质生产力,关键在于培育新产业。“战略性新兴产业、未来产业,是构建现代化产业体系的关键,是生成和发展新质生产力的主阵地。”朱克力表示。

目前,我国已基本形成规模大、体系全、竞争力较强的产业体系,但仍然存在不少“断点”和“堵点”。当前,要紧紧抓住新一轮科技革命和产业变革重塑全球产业结构的机遇,补齐短板弱项,加长短板强项,加快建设现代化产业体系,创造新的竞争优势。

向“实”——坚定不移筑牢实体经济根基。上半年,高技术制造业和高技术服务业投资分别增长11.8%、13.9%;工业机器人新增装机总量全球占比超50%;超高清视频产业规模超过3万亿元;第一批国家级战略性新兴产业集群已达到66家……一项项数据,呈现出我国推动以实体经济为支撑的现代化产业体系建设的坚实步伐。

向“新”——新支柱新赛道破浪向前。四川面向集成电路、新型显示、人工智能等领域布局建设23个省级战略性新兴产业集群;北京瞄准生物医药、集成电路、新一代信息技术等高新技术产业,打造发展“新引擎”;西安重点支持增材制造、人工智能、大数据等产业迅速壮大……近段时间以来,各地新兴产业布局重点愈加明晰,动能释放愈加蓬勃。

向“未来”——瞄准更多前沿领域布局。“十四五”规划和2035年远景目标纲要提出,在类脑智能、量子信息、基因技术、未来网络、深海空天开发、氢能与储能等前沿科技和产业变革领域,组织实施未来产业孵化与加速计划,谋划布局一批未来产业。

崂山脚下,青岛市人工智能产业园今年初挂牌。“总投资145亿元的8个项目正在加快建设,未来这里将建成赋能青岛产业发展的AI创新高地和算力基础设施支撑高地。”青岛市崂山区副区长刘浚说。

不断涌现的新产业新业态,正在为新质生产力提供坚实的支撑。

牵好创新“牛鼻子”:持续赋能现代化体系建设

创新是引领发展的第一动力。新质生产力的形成和发展,离不开源源不断的技术创新和科学

进步作为支撑。

当前,新一轮科技革命和产业变革与我国加快转变经济发展方式形成历史性交汇,必须加快以科技创新引领产业变革,提升产业能级,持续赋能现代化产业体系建设。

——在提高产业体系完整性上下功夫。听不到人声鼎沸、看不见火花四溅。走进中信泰富特钢集团的智能车间,“一键式”的自动化高炉炼铁、远程智能管控体系,颠覆了人们对传统钢铁厂的印象。“智能制造大潮澎湃,企业加快寻求数字技术赋能,传统产业向高端化、智能化、绿色化发展。”中信泰富特钢集团董事长钱刚说。目前,我国各地已建设数字化车间和智能工厂近8000个,智能制造新场景、新方案、新模式不断涌现。

——在提高产业体系先进性上下功夫。人工智能、云计算、大数据、区块链、量子信息等新技术跻身全球第一梯队,数字经济规模稳居世界第二……要牢牢把握新一轮科技革命和产业变革的演进方向,面向国家重大战略和未来产业发展需求,布局开拓新领域新赛道的引领性技术,夯实支撑未来产业发展的技术基础。

——在提高产业体系安全性上下功夫。C919大型客机投入商业运营;国产首艘大型邮轮顺利出坞;国产体外膜肺氧合治疗(ECMO)产品获批上市;“东数西算”工程8个国家算力枢纽节点建设全部开工……多项关键核心技术攻关再上新台阶,我国产业链供应链韧性得到进一步提升。

今天的创新科技,孕育着明天的“产业地标”。百舸争流,奋楫者先。新时代新征程上,必须深刻认识创新在现代化建设全局中的核心地位,激发创新主体活力,培育新兴产业竞争力,抢占未来产业制高点,加快形成更多新质生产力,为高质量发展提供有效支撑和持久动力。

新华社记者 李延霞 刘慧 潘晔 (据新华社北京9月20日电)

自主创新的“轨道”没有尽头

(上接第一版)中国高铁的发展充分证明了创新的神奇魅力。当前,世界百年未有之大变局加速演进,新一轮科技革命和产业变革深入发展,我们惟有通过创新才能更好地释放发展动能。

而要充分地澎湃创新的活力,需要不断优化创新的制度环境。正确的成功,梁建英能力的充分释放,正是发挥了我们在大国重器创新方面“集中力量办大事”的制度优势。打破门第之争,放弃个体利益,制造与研发团队握指成拳,开放互通,博采众长,为我所用,发挥后发优势,真正实现市场资源、科研资源利用效率的最大化。当中国高铁屡屡填补世界空白、刷新世界纪录之时,曾借力巨人的我们,已成为新的时代巨人,这条符合中国国情、充满中国特色的创新之路正是值得分享的宝贵财富。

其中最关键之处,在于对人才的尊重。这种尊重,不止于待遇,更在于空间,在于舞台。创新之道,唯在得人。我们需要千千万万个像梁建英这样“把论文写在祖国的大地上”的科研工作者,也要为他们营造更好的创新环境,加快形成有利于人才成长的培养机制,有利于人尽其才的使用机制、有利于竞相成长各展其能的激励机制、有利于各类人才脱颖而出的竞争机制,培植好人才成长的沃土。

科技兴则民族兴,科技强则国家强。当前,我国经济社会发展比过去任何时候都更加需要科学技术解决方案,更加需要增强创新这个第一动力。坚持创新在我国现代化建设全局中的核心地位,把科技自立自强作为国家发展的战略支撑,完善科技创新体系,高质量发展的动能必将更加澎湃有力,我们定能在新征程上赢得优势、赢得主动、赢得未来。

(上接第一版)

“巨人的肩膀不好站,还得让自己成为巨人”

中国高铁发展史,就是一部速度的赶超史。2004年是我国高速列车发展的元年。就在这一年,国家明确了“引进先进技术,联合设计生产,打造中国品牌”的基本方针,出台了《时速200公里动车组技术引进与国产化实施方案》。那时候,我国铁路平均客运时速只有65.7公里,最快列车时速仅160公里,落后西方发达国家40年。

这一年对梁建英而言是铁路人发力实现梦想的起点。她还记得,2004年,中车四方股份公司引进了第一列时速200公里动车组。“原来车体还可以用铝合金做,厚度只有1.5毫米!”当第一次看到高速列车,列车设计师们的眼神放光,内心很受震动。他们如饥似渴地要搞清楚“为什么要这样造列车”。

“图纸上电阻为什么用0.5,而不是别的参数”,像这样的问题,我们能追着外国设计师问很久。“中车四方股份公司首席设计师于延尊回忆说,那段日子,每个人都很兴奋,两三天连轴转成了工作常态。

“兴奋过后,压力就像一座山。”梁建英说,中国高速列车组,走的是一条引进、消化、吸收、再创新之路。但外国合作方只说每个步骤怎么做,绝不提背后的原理。一次次吃到“闭门羹”,她意识到,“巨人的肩膀不好站,还得让自己成为巨人。”

2006年,中车四方股份公司提出自主提升创新计划,启动300公里高速动车组设计工作。同年34岁的梁建英被任命为项目主任设计师。“我们要用自己的双手,去设计出中国人自己的高速列车。”她这样激励着自己,也感染着研发团队中的每一位同事。

一列动车组的零部件有五十余万个,设计图

纸有几万张,研制高速动车组是一项庞大的系统工程。“产品可以买来,技术创新能力是买不来的。”梁建英说,从时速200公里到时速300公里,速度提升的背后,是一道道需要跨越的高难度技术门槛。

不知推翻了多少次论证假设,也不知经历了多少个不眠之夜,从关键技术研究到方案设计,从仿真分析到试验验证,梁建英和她的团队成功突破了空气动力学、系统集成、车体、转向架等制约速度提升的关键技术。同时,针对中国铁路特殊运营环境,进行了100多项优化设计,彻底解决了引进产品“水土不服”的问题。

2007年12月,国内首列时速300-350公里动车组成功问世,不仅大大提高了我国铁路的运行速度,更让中国高铁在世界站稳了脚跟。

“你不做到世界最好,就对不起这个国家和时代”

2008年,中车四方股份公司进入全面自主创新阶段,CRH380A高速动车组的研发项目主任设计师又是梁建英。

为了摸透动车组在高速运行条件下的动态行为、性能和规律,梁建英带领团队奔赴全国各地,开展了科学研究试验。每天凌晨4点就开始准备,白天跑车十多个小时,晚上还要整理当天试验数据,制定第二天的试验方案。在她看来,“高速列车不仅是设计出来的,更是试验出来的。”

“在湖南高温湿热的夏天,试验场所酷暑难耐、炎热潮湿,加上水土不服,很多人身上都起了湿疹,体重噌噌往下掉,大家开玩笑说‘比吃减肥药还管用’。”回忆起当年的试验场景,中车四方股份公司在技术创新中心孙传铭仍记忆犹新。“梁总也在连轴转中累垮了身体。”他记得,一次在野外进行线路制动试验时,梁建英跳下车检查车辆状

态。由于连日劳累,她弯腰查看车轮后,突然腰疼到直不起身。为了不耽误工期,她坚持“必须看到试验结果”,忍着疼痛等到第二天凌晨试验结果出炉,在提出试验改进方案后才返回城区休息治疗。

“最高设计时速380公里,这个速度等级,国际上也没有先例可循,难度可想而知。”她说,那时自己一直憋着一股劲,“国家的支持、旅客的期盼,你不做到世界最好,就对不起这个国家和时代。”

就是这样,她带领团队在京津、武广、郑西高速铁路完成了累计长达两年的线路试验,历经450多项仿真计算,1050多项地面试验,2800多项线路试验。2010年,CRH380A成功下线。同年12月3日,在京沪高铁先导段,CRH380A跑出了时速486.1公里。世界铁路运营试验的最高速,在中国诞生。

梁建英至今还清晰地记得,当486.1这个数字从大屏幕上跳了出来时,身处车上控制室的她“忍不住狠狠地拍了一下手”,“马上就听见同事们从高铁上传来的欢呼声”。

但“中国速度”震惊世界的同时,却招致了“技术剽窃”等质疑。最终,美国戴维斯律师事务所对CRH380A知识产权状态进行反复评估,证实没有侵权现象。

“技术创新从来没有一蹴而就的成功”

因为没有统一的车型标准,不同平台研发的列车不能互通。为了解决这一问题,2012年,我国启动了时速350公里复兴号中国标准动车组项目的研发。时任中车四方股份公司总工程师的梁建英接下了这个艰巨任务。

项目一开始,梁建英就提出了一个在很多人看来近乎苛刻的目标:“复兴号”的安全性要超过世界上所有高速动车组生产商的安全标准。

“我们想把安全做到极致,但那次失败几乎令

人绝望。”谈起2017年进行的一次车头碰撞试验,中车四方股份公司国家工程技术研究中心副主任田爱琴至今难忘。

这项实验是为了模拟时速42公里状态下两车相撞,车体如何最大程度不受损、不脱轨。“真车碰撞试验要拉着车去国外进行,为此我们已经进行了三年艰苦攻关和事无巨细的技术储备,前后进行过上千次仿真计算,大家充满信心。”田爱华说,但试验结果出乎意料,“除了车头完好,后面的车厢脱轨了。”

“梁总跟我说,失败才能体现一个研发工作者的价值。有成功就有失败,关键是要把数据拿回来,我们还可以重来,分析失败的原因,找到下次成功的技术方案。”这个鼓舞研发人员泪流满面。后来,梁建英带领团队不断观看录像、复盘讨论、倒推分析,最终找到试验成功的关键——列车车钩的设计。经过不断调试,高速列车车钩碰撞试验取得成功,被动安全技术顺利应用到复兴号上,碰撞试验得来的宝贵数据成为国家标准的重要技术支持,中国高速列车的被动安全防护技术实现新突破。截至2023年1月底,梁建英团队研发的复兴号动车组安全运行达5.4亿公里,创造价值超过600亿元。

“技术创新从来没有一蹴而就的成功。”梁建英说,“搞科研,成功不过一瞬间。为了这一笔,需要经历成千上万次的失败,然后不断调整、再优化。”在她看来,科技创新之路就是要不断试错,然后找出最优解。

为了设计出性能最佳的列车头型,梁建英带领团队从46个概念头型中反复比选,进行海量的仿真计算和试验,最终方案出炉时,车头的数据打印成A4纸足足堆了1米多高;为了攻克噪声这一行业难题,她和团队在实验室进行了长达1年多的试验,仅对不同材料和结构的隔音试验就做了3000多

次;为了找到最优的减震参数,她在数十种参数组合方案中反复比选匹配,一次次推倒重来……

五年磨一剑,复兴号震撼问世。2017年6月26日,两列复兴号中国标准动车组分别从京沪高铁两端的北京南站和上海虹桥站双向首发,宣告我国铁路技术装备水平进入一个崭新时代。同年9月21日,复兴号中国标准动车组在京沪高铁实现时速350公里商业运营,中国为世界高速铁路商业运营树立了新标杆。

为了有效弥补高铁与航空之间的速度空白,2016年,梁建英和团队把技术创新的高度再度提升——向着时速600公里高速磁浮进发。从项目启动到成套系统装备下线,历时5年自主攻关,历经1680余项仿真计算,4250余项地面台架试验和500余项线路试验,再次问鼎世界。

2021年7月20日,具有完全自主知识产权的世界首套时速600公里高速磁浮成套工程化装备在青岛成功问世,实现了我国轨道交通领域重大创新突破。

截至2022年年底,中国高铁营业里程从2012年的0.9万公里增长到4.2万公里,稳居世界第一,“交通强国”的宏伟蓝图正在徐徐展开。

驰而不息、久久为功。2022年2月,梁建英从中车四方股份公司副总经理、总工程师的岗位上离开,担任我国第一个国家级技术创新中心——国家高速列车青岛技术创新中心主任。如今,她正继续带领团队攻关商业运营时速达400公里的高速列车核心技术。“岗位在变,但我的工作属性没有变。未来,我希望能为大家带来更美好的出行生活。”她说,高铁不是一个冷冰冰的庞大设备,它的服务终端是人。高铁的设计也要遵从以人为本的理念。“我希望竭尽所能,创造更好的作品,为广大的旅客提供更安全、快速、便捷、舒适的乘坐环境。”梁建英坚定且自信地说。