



代表委员说亮点

看“中国路”通达四方

综合交通网络总里程超过600万公里，铁路营业里程15.9万公里，公路总里程544.1万公里……我国交通强国建设由“大”向“强”、从“有”向“好”。与此同时，中国高铁走出国门，“中国建造”享誉海外。接下来如何进一步推进交通强国建设，当好中国式现代化“开路先锋”？参加全国两会的代表委员建言献策。

刘振芳代表——

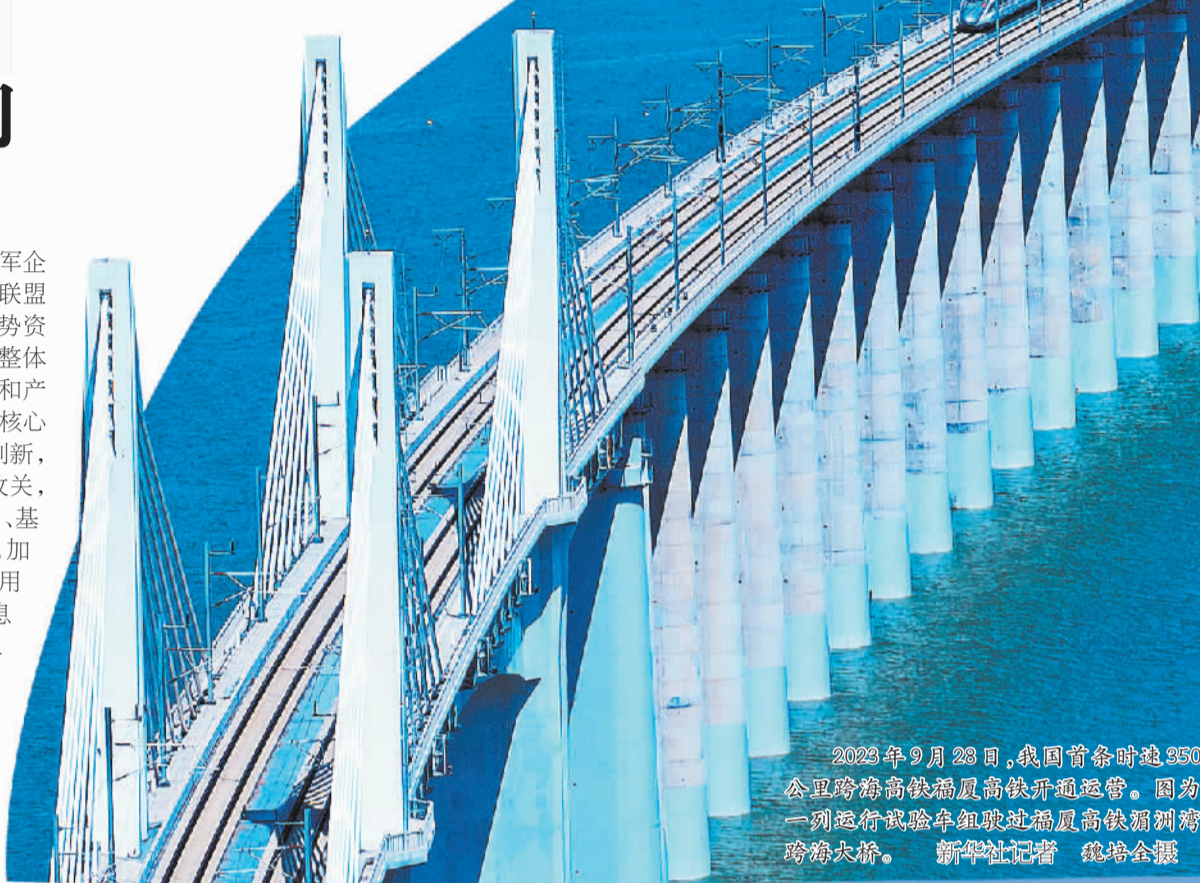
智能高铁走出国门

本报记者 熊丽

党的十八大以来，我国高质量推进铁路建设发展，建成了世界最大的高速铁路网和先进的铁路网。不仅如此，中国高铁走出了国门，走向了世界。全国人大代表、国铁集团党组书记、董事长刘振芳表示，铁路科技自立自强是推动科技强国建设的关键领域。“中国高铁是我国自主创新的成功范例，我国铁路总体技术水平已迈入世界先进行列。”刘振芳代表说，2023年，雅万高铁正式开通运营，中国高速动车组首次出口欧洲。“CR450科技创新工程”取得重大突破，高速列车实现单列时速453公里、交会时速891公里运行，对新技术部件进行了有效的性能验证，各项指标表现良好。这标志着CR450动车组研制取得阶段性成果，进一步巩固了我国高铁的优势。

刘振芳代表表示，2024年，国铁集团将持续推进关键核心技术自主攻关和产业化应用，不断提升铁路科技自立自强能力，赋能铁路新质生产力发展。

一是发挥国铁集团领军企业作用，以铁路科技创新联盟为纽带，统筹联盟单位优势资源，进一步形成科技攻关整体合力，加快科技成果转化和产业化。二是加快推进关键核心技术攻关和应用型技术创新，持续深化智能高铁技术攻关，加强安全保障、关键装备、基础设施等领域技术创新，加大前沿技术在铁路领域应用研究力度。三是提升信息化建设水平和网络安全保障水平，统筹推进数字铁路建设，持续开展铁路信息系统统型、互联互通和共享共用，以数字化赋能铁路创新发展。



2023年9月28日，我国首条时速350公里跨海高铁厦漳高铁开通运营。图为试运行列车驶过跨海高铁跨海跨海大桥。新华社记者 徐磊 摄

雅万高铁是“一带一路”合作的标志性项目。图为雅万高铁高速动车组停靠在印度尼西亚雅万高铁卡鲁尔动车所附近。新华社记者 徐磊 摄

莫富元代表——

公路网络不断完善

本报记者 吴秉泽 陶琦

“四通八达的公路，让我的工作更加高效，群众收到快递的时间越来越短。”全国人大代表、中国邮政贵州龙里分公司邮递员莫富元是交通条件改善的见证者，也是受益人。以前，莫富元代表骑着自行车沿着泥巴路投递邮件，如今交通工具换成了小汽车，“现在一天的投递量比以往一个星期还多”。

贵州是我国唯一没有平原地形支撑的省份，“地无三里平”。党的十八大以来，贵州全力突破交通瓶颈制约。2015年在西部地区率先实现县县通高速公路，2017年实现建制村通硬化路通客运，2019年又实现30户以上自然村寨通硬化路。目前，贵州公路总里程超过21万公里，其中高速公路通车里程达8784公里，居全国第五位。

一路通，百业旺。随着公路畅通，贵州农村产业也发展起来。龙里县湾滩河镇的豌豆尖经公路运输后搭乘航班，很快就被端上各地百姓的餐桌。

贵州于千沟万壑间架起了3万多座桥梁，成为名扬国内外的“桥梁博物馆”，到贵州看桥成为新的旅游增长点。“经常有外地朋友给我们的桥梁点赞。”莫富元代表说。

贵州之变是我国交通强国建设的缩影。截至2023年底，我国公路总里程达544.1万公里，其中高速公路18.4万公里，“人享其行、物畅其流”的美好愿景正加快实现。“政府工作报告提出大力改善农村水电路气信等基础设施和公共服务，我坚信日子会越来越红火。”莫富元代表说。

汪玉成代表——

加快构建现代铁路体系

本报记者 李景

铁路是国民经济大动脉、关键基础设施和重大民生工程。截至目前，浙江铁路运营里程已达3989公里，其中，高铁里程1864公里，人均铁路营业里程60.6公里/百万人。全省11个设区市已有10个通达高铁，53个县(市)已有41个通达铁路，共有出省通道12个，基本构建形成杭州至长三角和省内主要城市1小时至2小时高铁交通圈。

“轨道上的长三角”正加速驶来，城市之间越来越近。”全国人大代表、浙江省湖州市安吉县天荒坪镇余村村党支部书记汪玉成表示，2020年，商合杭高铁全线通车，杭州至商丘的时间由原来的11个小时缩短至4个小时左右。“高铁通车后，安吉乡村旅游

发展越来越好，旅游市场持续拓宽，我们村也迎来了不少外地游客。”汪玉成代表说。

据悉，沪苏湖铁路预计今年年底可具备开通运营条件。“现在，安吉直达上海的高铁全程需要2.5个小时，沪苏湖铁路开通后，有望缩短至1个小时。”汪玉成代表说。宁杭铁路二通道项目的前期工作也在加紧推进中，建成后安吉与杭州能够实现直通。

“高铁不仅带来交通上的便利，更让安吉的发展触角延伸至长三角地区主要城市、拓宽到全国。”汪玉成代表说，发达的交通路网加快实现沿线要素流动、资源聚合，提升了安吉对人才、项目、资本的吸引力和竞争力，为产业高质量发展注入新动能。

郭吉安委员——

创新筑就智慧天路

本报记者 禹洋

“近年来，我国在高速铁路、重载铁路、高原铁路、高寒铁路等关键技术方面取得许多重大突破，对建成现代化铁路强国发挥着积极作用。”全国政协委员、中国铁路青藏集团有限公司党委书记、董事长郭吉安说。

从“领跑”“并跑”到“领跑”，自主创新是推动铁路现代化建设的核心力量。郭吉安委员表示，青藏高原面临着“多年冻土、高寒缺氧、生态脆弱”三大世界性难题。目前，青藏铁路格拉段已安全运行17年零8个月，中国铁路建设技术经受住了极端环境的考验。“我们将在冻土环境监测与管理、生态保护与修复、极端天气应对等方面加强技术研发，实现新的技术突破。”郭吉安委员说。

截至2023年底，我国铁路营业里程达到

15.9万公里。营业里程的攀升意味着需要对线路设计、列车控制等关键技术深入研究。郭吉安委员表示，面对技术含量高、运维条件复杂的高原铁路，必须以技术创新为突破口，走智能化运营模式，打造“智慧天路”。

郭吉安委员表示，科技创新是发展新质生产力的核心要素，青藏集团公司将通过加大5G、大数据、物联网等技术在高原铁路融合应用，提升安全保障体系和运行状态监测感知系统建设，提高铁路运营网络实时监测自动化智能化水平。“数智化是提升铁路货运效率的有效手段。”郭吉安委员说，推进货运物流设施、载运装备等全过程数字化和网联化，完善货运网上办理、联运数据交换等服务，能大幅提升货运物流服务质量，实现货物其流。

邹彬代表——

加强基础设施互联互通

本报记者 胡文鹏 谢瑛

政府工作报告提出，推动高质量共建“一带一路”走深走实。全国人大代表、中国建筑第五工程局总承包公司项目质量总监邹彬表示，共建“一带一路”，关键是互联互通，既包括基础设施“硬联通”，也包括规则标准“软联通”，共建国家人民“心联通”。“加强与他国基础设施互联互通合作，将为中国标准和中国技术‘走出去’提供更多载体和基础；中国标准和中国技术‘走出去’，也将更好促进与他国基础设施互联互通合作。”邹彬代表说。

“一带一路”倡议提出以来，“中国建造”以基础设施为突破口，推动中国技术、中国标准走向海外。邹彬代表所在的中国建筑第五工程局以创新驱动海外业务高质量发展，参与建设了一系列“一带一路”基

础设施互联互通项目，推动当地经济社会发展。前不久通车的科特迪瓦阿比让四桥，桥梁附属工程90%的材料来自中国，预应力核心材料也实现了“中国造”的应用。

如何加强基础设施互联互通合作，推动中国标准和技术走出去？邹彬代表建议，高品质打造更多惠及当地民生的标志性工程，让“一带一路”共建国家感受到基础设施互联互通带来的便利和对经济社会发展的促进作用；不断提升科技创新水平，完善技术和标准体系，提升中国技术和中国标准在全球的话语权和影响力，夯实为世界提供“中国方案”的底气；在促进基础设施建设“硬联通”、政策法规标准“软联通”的基础上，履行社会责任、促进文化融合。

城镇化下半场

“我们要的城镇化，绝不是简单地让农业转移人口在城里有个落脚处。”在西部某省代表团小组会上，有关城镇化的讨论十分热烈。大家普遍关心的是，进入城镇化“下半场”后，我国城镇化的潜力究竟还有多大，而以人为核心的新型城镇化又该如何走稳走好？

城镇化率65%，通常被认为是城镇化进入“下半场”的临界线。得益于进一步放宽城市落户条件、增强县城综合承载能力等政策举措加快落地，2023年我国常住人口城镇化率提高至66.2%。

城镇化率是衡量城镇化水平的一个指标，但不是绝对指标；城镇化率只是一个全国的平均数，在东部与中西部之间、在户籍人口和常住人口之间，城镇化率还存在较大差距。城镇化率的不均衡性，意味着我们在整体城镇化水平提升上仍有较大空间。

有研究机构的测算显示，目前我国至少还有约2亿人仍处于较低水平的城镇化状态，正如代表委员们讨论时所说，对于很多新市民来说，城市还是个落脚地——他们虽然在城市，但在教育、医疗、社保等方面并没有享受均等化的公共服务，在住房、养老等方面仍面临不少困难。

事实上，让农业转移人口不仅愿意来城市，还要让他们能扎下根、融入当地生活并成为城市的一分子，这才是高质量城镇化的应有之义。从数字指标上看，我国已提前完成了“十四五”城镇化规划目标，但在城镇化发展的质量上，我们仍需尽快补齐短板。问题在于，在城镇化“下半场”，提质升级的抓手在哪里？

抓手之一，突出以人为本，把农业转移人口市民化摆在突出位置。据国家统计局的调查，目前仍有1.7亿进城农民工和随迁家属尚未在城镇落户，有序推进这部分人群市民化是城镇化的首要任务。要继续深化户籍制度改革，接纳上亿人口逐渐进入城市，同时关注那些处于低水平城镇化状态下的新市民，帮助他们尽快融入城市。从一些地方的实践看，以高质量的城乡建设来推动人的全面城镇化以及现代化进程，将是多赢之举。

抓手之二，强化县域载体，协同推进新型工业化和新型城镇化。从全国来看，工业化程度较高的地区，城镇化发展水平也普遍较高。去年年底召开的中央经济工作会议提出，推动以县城为重要载体的新型城镇化建设，形成城乡融合发展新格局。依托各地产业资源禀赋和优势，因地制宜培育当地特色产业集群和高水平产业园区，通过提高县城综合承载能力，为新型城镇化注入新动能。

抓手之三，促进协调发展，加快培育打造现代化都市圈。当城镇化率超过65%以后，人口向超大特大城市、都市圈和城市群集聚的趋势就会愈发明显。通过培育现代化都市圈，可以更好地发挥中心城市辐射带动作用，促进大中小城市协调发展，利用都市圈基础设施互联互通、产业分工协作，有助于都市圈内优质服务资源的共建共享。

说到底，城镇化“下半场”，就是“以人为核心”的城镇化，虽然难度更大、困难更多，但它的明天也更加值得期待。

重在提质升级

本版编辑 闫伟奇 李思雨 美编 高妍



邱慧代表——

保障中欧班列运行

本报记者 袁勇

“中欧班列运行保障”是国铁集团郑州北车务段车务车间党总支书记邱慧表示，去年是共建“一带一路”倡议提出十周年，中国列车穿山过海、联通世界，中欧班列凭借全天候、大运力、绿色低碳、高效便捷等优势，成为中国与“一带一路”沿线国家和地区互联互通的重要载体。

邱慧代表表示，中国铁路郑州局集团有限公司郑州北车务段承担着郑州地区80%以上的中欧、中亚班列空车底选扣、集结、回送任务，确保每趟班列高效安全开行。

“2024年，我们将依托中欧班列集结中心建设，推广‘铁公铁’‘铁水铁’班列组织模式，常态化开展中欧班列回程货源中转分拨业务，持续做大班列运量，提升班列开行品质。”邱慧代表说。

张宝亮代表——

打造现代物流枢纽

本报记者 李盛丹

“临沂有3000多条物流线路，通达全国所有县级以上城市、港口和口岸，集货能力强、周转速度快，物流成本比全国平均水平低20%至30%。”张宝亮代表表示，下一步，临沂将持续发展多式联运，提升陆海空铁联运能力，打造综合货运物流枢纽，放大成本优势。继续推动商贸物流高质量发展，全力打造万亿级商贸名城、现代物流枢纽。“我们将进一步整合数据资源，打造商贸物流数据一张网，推动市场、仓储、物流、制造、会展贯通提效。”张宝亮代表说。

王启荣代表——

推动长三角深度融合

本报记者 梁睿

政府工作报告提出，支持京津冀、长三角、粤港澳大湾区等经济发展优势地区更好发挥高质量发展动力源作用。全国人大代表、安徽省宿州市市长王启荣表示，作为安徽省融入长三角一体化发展的重要节点城市，宿州市肩负打造“苏鲁豫皖毗邻区域新兴中心城市”的重任，将充分发挥融入长三角一体化发展优势，推动长三角一体化取得新突破。

王启荣代表表示，宿州将细化落实沪苏浙结对合作帮扶皖北城市、皖北承接产业转移集聚区建设，高标准建设省际产业合作园区、省际毗邻地区新型功能区和科创飞地，抓住长三角一体化发展、中部地区高质量发展、淮河生态经济带建设等机遇，加快推动跨区域创新链、产业链、资金链、人才链深度融合。

吴晓晖代表——

助力低空经济腾飞

本报记者 刘亮

低空经济已成为培育发展新动能的重要方向。”全国人大代表、广东省江门市市长吴晓晖说。政府工作报告提出，积极打造生物制造、商业航天、低空经济等新增长引擎。2023年我国低空经济规模超5000亿元，2030年有望达到2万亿元。吴晓晖代表表示，各地亟需提升低空治理能力，促进低空经济长远健康发展。

吴晓晖代表建议，完善《无人驾驶航空器飞行管理暂行条例》配套制度规定，明确各类低空活动的管理主体、管理模式等。加快构建低空交通体系，明确各类无人机的通信规则、安全距离以及低空飞行起降标准等相关管制措施。加大政策法规的规范引导和支持力度。加强对无人机的登记备案执法和飞行活动监管能力建设，提升低空飞行秩序管控能力水平。