



2017年1月19日，海南环岛高铁一列动车从琼海市田园中经过。



高铁是一项系统工程，中国高铁不仅领跑动车组列车制造，还在高铁工程建设上立标杆。遇山开路，逢水架桥，没有什么障碍能够阻挡中国高铁前进的脚步。

标准动车组下线，开展试验和运用考核。对“复兴号”的考核，比人们想象的要严格许多，不仅要适应40℃到零下40℃环境下长距离、高强度的运行需求，还必须通过60万公里运用考核，而欧洲的运用考核标准是40万公里。

这也意味着，中国高速动车组技术全面实现自主化、标准化和系列化，具备设计制造满足世界各国不同需求动车组的能力。

中国国土广袤，各种地质、气候条件都有现成的样本，“复兴号”既然能在这样复杂的自然条件下安全运行，既无惧大漠风沙，也适应高寒高热，将来走出国门，也一定能够适应世界各国高铁运营需求。为世界高铁提供系列化产品和成套技术解决方案，将成为中国高铁走出去的有力竞争优势。采用中国标准的动车组

走向国内外市场，对相关制造业的拉动作用是不言而喻的。

经受住了冰与火的考验

高铁是一项系统工程，中国高铁不仅领跑动车组列车制造，还在高铁工程建设上立标杆。遇山开路，逢水架桥，没有什么障碍能够阻挡中国高铁前进的脚步。从最热的海南岛，到最冷的哈尔滨，上下温差达七八十摄氏度，但中国高铁依然能安全平稳运行。

2014年10月14日，李克强总理应邀与俄罗斯总理梅德韦杰夫共同参观“开放式创新”莫斯科国际创新发展论坛展览。在中国自主研发的新一代高速动车组展台前，梅德韦杰夫询问这种高铁是否能在高寒地区运行？李克强说，中国高铁拥有在高寒地区运行的丰富经验，技术有保障。

总理的底气足，是有成功的经验支撑的。2012年12月1日，我国开通了世界首条在高寒地区建设的高速铁路——哈大高铁。在哈尔滨到大连这条线路上，冬季极端最低温度零下40℃左右，最大积雪厚度30厘米，沿线土壤最大冻结深度达205厘米。尽管环境恶劣，但丝毫没有影响哈大高铁的运行。从哈尔滨到大