

新时代新征程新伟业

中国高铁新动作再迎新跨越

高铁飞驰见证中国创新力快速提升

■新华社记者

时速350公里!京广高铁复兴号动车组列车全线实现; 夕发朝至!北京至香港仅需12小时34分,上海至香港仅需11小时14分。

15日,中国高铁“新动作”频出,再迎新跨越。 早8时,首趟按时速350公里高标运营的G871复兴号动车组列车从武汉站开出,标志着京广高铁武汉至广州段安全标准示范线全面建成,京广高铁全线实现复兴号动车组列车按时速350公里高标运营。

晚8时许,D909次动车组列车从北京西站启动,D907次从上海虹桥站启动,分别奔向香港西九龙站。以此为标志,京港、沪港间首开高铁动卧列车,京港、沪港间实现夕发朝至。北京、上海至香港的全程旅行时间分别由24小时31分、19小时34分压缩至12小时34分、11小时14分。

这一天,复兴号智能动车组技术提升版列车亮相京沪高铁;上海—上海虹桥的超级环线高铁闪亮登场,横跨沪苏浙皖三省一市;全国铁路实行新的列车运行图,客货列车双双增加,铁路运输能力、服务品质和运行效率再提升…… 路网越织越密,行程日益便捷。

一个个数据,印证着中国高铁的不断前行:到2023年底,全国铁路营业里程达到15.9万公里,其中高铁4.5万公里,“八纵八横”高铁网主通道已建成80%、在建15%,路网布局和结构功能不断优化。

“说走就走”,百姓出行半径随着“高铁经济圈”的扩大而延伸。来自国铁集团的统计数据表示,近年来,高铁的快速发展吸引了大量客流,动车组列车承担客运比重持续提升。

京广高铁本线全线实现复兴号动车组列车按时速350公里高标运营后,将进一步压缩沿线及周边城市间旅行时间。北京西、武汉、长沙南至广州南最快7小时16分,3小时17分、1小时59分可达,较目前分别压缩22分、23分、19分。

高铁飞驰,同时见证中国创新力的快速提升。 回望中国高铁发展历程,依靠自主创新,中国高铁基础设施和移动装备水平不断提升,一个个台阶,经历了时速200公里、250公里、300公里、350公里。

未来,高铁列车运行时速还将从350公里提升到400公里。目前,由国铁集团牵头实施的CR450科技创新工程正全面推进,其中CR450动车组样车正在加紧研制,将于年内下线。

伴随京广高铁武广段复兴号动车组列车按时速350公里高标运营,中国高铁安全标准示范线建设刻下新的里程碑。截至目前,我国已有京沪高铁、京津城际、京张高铁、成渝高铁、京广高铁等线路建成安全标准示范线,复兴号动车组列车按时速350公里高标运营的高铁营业里程达到6798公里。

看速度等级、动车数量、行车密度、运行能力、平稳舒适性和安全可靠,中国高铁稳居世界领先水平。 在世界舞台上,中国高铁也早已成为一张亮丽的中国名片,展现着中国由“制造”向“智造”不断升级。

未来,中国高铁还将续写新的辉煌。 国铁集团党组书记、董事长刘振芳表示,经过“十四五”努力,到2025年全国铁路营业里程将达到16.5万公里,其中高铁5万公里,铁路网覆盖99.5%的城区人口20万以上城市,高铁网覆盖97.2%的城区人口50万以上城市,有力支撑区域协调发展。

高铁飞驰,伴随着中国发展的脚步,流动的中国将更加活力迸发。

新华社北京6月15日电 (记者樊曦 韩佳诺 丁静 王自宸)

(上接第一版)

截至目前,我国已有京沪高铁、京津城际、京张高铁、成渝高铁、福厦高铁、沪宁沿江高铁、京广高铁等线路建成安全标准示范线,成功实现常态化按时速350公里高标运营。

区段整体运输能力提升超8% 相当于武广高铁每日增加1.5万个席位

在20世纪60年代末,武汉只有一条京广线,外加到襄阳、黄石的两条支线,东西向没有通火车。1969年版《全国铁路旅客列车时刻表》显示,那时,武昌至成都的直快列车要从陕西绕道,抵达成都都要40多个小时,汉口到北京的直快也要近20个小时。

经过50多年发展,武汉按照《武汉铁路枢纽总图规划》要求,集中全力推进落实国家干线、城际铁路以及货运铁路建设,相继建成了京广、沪汉蓉快速铁路、武九客专、汉十高速铁路及武汉至黄石、黄冈(黄梅)、咸宁、孝感、仙桃城际铁路,形成了武汉站、汉口站、武昌站客运“三站鼎立”、货运“一中心三基地”(吴家山集装箱中心站及舵落口、大花岭、滠口货场),编组站“一主两辅”(亚洲最大规模的武汉北编组站、武昌南编组站、武昌东编组站)格局。

从武汉站、汉口站、武昌站组成的武汉铁路客运枢纽出发,高铁线路从一条主线到十字交叉再向“超米字型”扩展。 按照《武汉市交通强国建设试点实施方案》,武汉铁路将建设成为12个方向的“超米字型”大枢纽,即以武汉为中心,衔接“两纵(京广高铁、京九高铁西通道)两横(沪汉蓉铁路、沪渝蓉高铁)两斜(福银高铁、胶济高铁)”12方向“超米字型”高速铁路的网络构架。

铁路部门相关负责人表示,作为全国四大路网主枢纽中心之一(北京、上海、广州、武汉),武汉已形成一个个到全国主要省会城市4小时经济圈。

全国铁路实行新的运行图后,京广高铁全线安排停站少、速度快、旅时短的标杆列车99列,辐射20个省级行政区。

在京广高铁京武段,武汉始发标杆列车增至5.5对;京广高铁武广段每日上午8时至下午6时每小时开行1至3列标杆列车,武汉增开武汉至深圳北G875次、G871次、G879次等7.5对始发标杆列车;同时以京广高铁全线高标运营为契机,武汉至珠海首开G877次标杆列车,全程只需4小时38分钟。

业内人士分析,武广高铁提速运营后,区段整体运输能力有望提升8%以上,相当于每日增开10列以上至武汉至广州的高铁列车,增加1.5万个席位。武汉铁路枢纽地位将更加凸显。



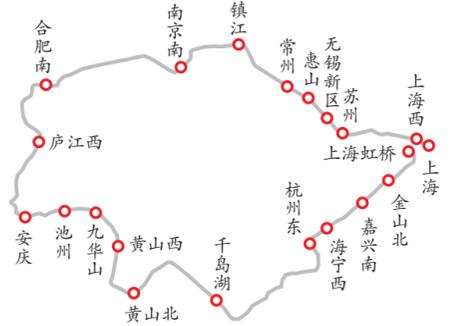
时速350公里 京广高铁复兴号动车组列车全线实现

▶ 武汉始发至广州南间最快旅行时间3小时22分,压缩24分钟

▶ 提速运营后,相当于每日增开10列以上武汉至广州的高铁列车,增加1.5万个席位



上图:G875次智能复兴号标杆列车内,铁路员工表演自编的节目,与旅客互动。 下图:6月15日8点50分,G875次智能复兴号标杆列车在武汉火车站整装待发。长江日报记者史伟 摄



上海—上海虹桥“环线”高铁走向示意图

据新华社上海6月15日电(记者贾远琨 狄春)6月15日,G8388次列车从上海站发出,途经长三角19个站点后,回到上海虹桥站,实现长三角“环线”运营。这是首列连接长三角一市三省的超级“环线”列车。

这条“环线”横跨沪苏浙皖,串联起长三角地区的上海、南京、合肥、杭州4座枢纽城市,途经沪宁城际、宁蓉铁路、京港高铁、宁安铁路、池黄高铁、杭昌高铁、沪昆高铁共7条高铁线路,助力长三角“外循环”四通八达,“内循环”顺畅抵达。

池黄高铁是这条“环线”的最后一环,于今年4月26日开通运营,让长三角高铁连线成“环”。

中国铁路上海局集团有限公司运输部高级工程师杨秀志介绍,此列车的开行把一些较为偏远的城市与中心城市连接起来,让小城市与大城市间的联系更便捷、更紧密;让长三角铁路线与区域外主干线形成无缝衔接,更加便利长三角内外铁路联动;给长三角地区的旅客增加了更为便捷的出行选择。

列车从上海站始发,途经江南园林的苏州、无锡、常州,再到六朝古都南京,从山清水秀的九华山、黄山再到杭州西湖畔,终到上海虹桥站,单向行驶里程超过1200公里,沿途停靠19个站点(不含始发终到站),全程8小时9分钟,一路串起长三角黄金旅游线。

目前,长三角地区管内高铁营业里程超7200公里,26条高铁线路,动车组开行范围覆盖除浙江舟山以外的所有地市。

长三角超级大环线开行

高铁“成圈”的背后意味着什么

从铁路上海站到上海虹桥站,要花多长时间? 乘高铁最快只要25分钟,上海市内驾车不过1个小时。6月15日起,一个时长约8小时的新答案出现了,而且备受期待。这就是新开通的长三角超级大环线,线路全程1200多公里,串联起上海、南京、合肥、杭州等长三角主要城市,还路过黄山、九华山等风景名胜。

铁路部门没有提供上海站到虹桥站的售票选项,也许不会有乘客选择坐满全程,但这超级大环线的出现,引发很多遐想。铁路相关人士坦言,起初规划时并非想“玩概念”,而是真的发现了乘客的出行需求,现在看来火爆程度超过想象。

“轨道上的长三角”发展效果亮眼,日均发送乘客200万人次,年度建设投资超千亿元,带动形成万亿级产业集群,成为强大的发展引擎。现在超级大环线又增添动力,一次性串联起7个GDP万亿之城,既可以连接中心城市和它的卫星城,也可以打通县域经济与都市经济,甚至让南京都市圈与合肥都市圈等的交融都具象化了……

超级大环线不仅可以减少沿线居民的换乘,而且能够满足商务、通勤、文旅、走亲访友等多元化出行需求,让越织越密的高铁路网进一步融合提效,辐射更多地区。

交通先行,带来了区域深度融合。如果说改革开放之初,上海与江浙的人才乘上火车交流,起笔写下“星期天工程师”的故事,激活了乡镇企业的发展。那么如今公文化开行的铁路,给产业发展注入新的势能。

放眼长三角发展,高铁交通的“成圈”,背后是行政区划的“破圈”,使得高质量一体化发展“出圈”。产业上,资源要素充分流动,经济潜力更足,比如出现了新能源汽车4小时产业圈。

高铁超级大环线、经济发展黄金线、绿水青山风景线……想象无限,不如踏进车厢,乘上高速行驶的“复兴号”,区域协作的潜力也许会在超级大环线滚滚向前的车轮里“跑出来”。 据《半月谈》报道



6月15日,在G8388次列车上,演员扮演美猴王为乘客送上纪念品。 新华社发

中国铁路发展有多快?

铁路迷“晒”出十余版列车时刻表



郑加俭向记者展示他收藏的列车时刻表。

长江日报讯(记者刘海锋)“按照新的全国列车运行图,从北京到广州,最快只要7个多小时,而20世纪60年代,火车要跑40多个小时。”6月15日,京广高铁全线实现时速350公里高标运营当天,在武汉社会福利院工作的郑加俭“晒”出了收藏多年的十余版列车时刻表。

郑加俭是山东临沂人,1998年从离家不远的江苏连云港东站出来,耗时18个小时来到武汉开启大学生涯。在汉安家后,由于儿子喜欢火车,他也对铁路发展产生了浓厚的兴趣。 郑加俭平时喜欢逛旧书店和收藏品市场,每次看到有过去的铁路时刻表,就会买回家与儿子一起研究。在他收藏的十余版列车时刻表里,最早的一版是1969年9月1日发行的《全国铁路旅客列车时刻表》。这本列车时刻表封面已经斑驳,打开后是一张全国铁路示意图(客运)。

“你看,那个时候武汉只有一条京广线,外加到襄阳、黄石的两条支线,东西向没有通火车,现在武汉已经快成为超米字型铁路枢纽了。”他说,当年武昌至成都的直快列车要从陕西绕道,抵达成都都要40多个小时,汉口到北京的直快也要近20个小时。

1997年到2007年,我国铁路六次提速,从内燃机车到电力机车再到动车组,主要铁路干线时速达到200公里,“两地千里一日还”变成现实。2005年《全国铁路旅客列车时刻表》显示,当时从武汉到北京的车程已经缩短至12个小时。

2009年12月,武广高铁通车运营,中国铁路迈入高速发展阶段。郑先生感触颇深,他表示,现在回山东老家,5个多小时就够了。他说,手里的《全国铁路旅客列车时刻表》随着时间的推移,页数越来越多,这反映了列车不断提速、线路不断加密的铁路发展态势。虽然图表已经有些破旧,但中国铁路的发展正日新月异。



“长春新区杯”全国副省级城市党报短新闻大赛