

“复兴号”连起31个省区市——

# 高铁通到我家乡

本报记者 叶子

6月25日10时30分，一列绿色巨龙般的复兴号列车缓缓驶出拉萨火车站，向林芝市进发。坐在7号车厢的林芝市退休干部平措，是首发车旅客之一。他身着藏装，一路拍摄留影。“复兴号太棒了！沿途风景太美了！”

沿着昔日的茶马古道，拉林铁路的开通结束了藏东南地区不通火车的历史，标志着西藏首条电气化铁路建成。此次复兴

号高原内电双源动车组开进西藏，实现了复兴号动车组对31个省（区、市）的全覆盖。

如今，在中国广袤的国土上，每天有4000多列高速列车飞奔呼啸、来往穿梭。一个流动的中国，充满了繁荣发展的活力。正如复兴号这个名字的美好寓意，随着高铁线的不断延伸，中国人的日子也越过越美！



## 打通“大动脉”，见证发展速度

1909年10月，中国人自主设计建设的第一条铁路——京张铁路通车；2019年12月，全球首条时速350公里的智能高铁——京张高铁通车，开启世界智能高铁先河。从自主设计修建“零的突破”到世界最先进水平，从时速35公里到350公里，京张线见证了中国铁路的发展，也见证了中国综合国力的飞跃。

新中国成立之初，全国仅有2.2万公里铁路，人均只有“半支香烟”的长度。数量少、布局偏、标准杂、质量差，偌大的西北、西南几乎为空白……那时候，不仅铁路里程少、标准低，且近一半处于瘫痪状态，中国还没有自己造的机车。

而今，高铁已成为中国在世界舞台上的闪亮名片。截至2020年底，中国高速铁路运营里程达3.79万公里，较之2015年末的1.98万公里，相当于在“十三五”期间翻了近一番，稳居世界第一。

“人人那个都说哎，沂蒙山好，沂蒙那个山上，好风光……”2019年11月26日，日兰高铁日曲段（鲁南高铁）提前一年开通运营，山东临沂境内一次开通5座高铁站。沂蒙老区“四塞之固、舟车不通、外货不入、土货不出”的局面被彻底改变。

“高铁开通，我们出去推荐农产品包括蒙阴

蜜桃，方便多了，外地客商来我们沂蒙山考察货源也更便捷。”山东临沂蒙阴县野店镇村民牛庆花激动地说。

“牛庆花”们的故事并不鲜见。近年来，翻越崇山峻岭、穿梭江南水乡、驶过高原冻土、驰骋江河海岛……高铁线一路延伸，“四纵四横”高铁网提前建成，“八纵八横”高铁网加密成型。如今，在100万人口及以上城市中，95%以上有高铁连通。“坐着高铁看中国”成为越来越多人的出行日常，祖国的“大动脉”真正被打通。

每到春日，大批广东人坐着武广高铁，到武汉赏樱；北京上海的白领们，真正实现了“千里京沪一日还”；广深港高铁开通，粤港澳大湾区的交通动脉越来越通畅……

四通八达的高铁，大大缩短了城市之间的时空距离，带动了沿线物流货运，为当地旅游业、服务业等的发展注入强劲动能。高铁线不仅是经济腾飞的“带动线”，也是向往美好生活的“幸福线”、乡村振兴奔小康的“加速线”。

## 攻克“不可能”，标记中国智慧

“那一刻，我心潮澎湃，为中国高铁取得的非凡成就感到无比骄傲！”郭锐是中车青岛四方股份公司钳工首席技师，负责复兴号动车组的转向架装配。他至今记得，2018年3月5日，作为全国人大代表，他在人民大会堂代表通道上，向中外媒体讲述复兴号动车组列车从追赶赶到领跑的故事。

将时间拉回到2016年7月15日11时20分，不到2秒的时间，两列高铁列车以420公里的时速在郑徐高铁上演“极速会车”，创造了高铁列车交会、重联运行速度的世界最高纪录。2017年6月，中国标准动车组被命名为“复兴号”，在京沪高铁上线运营。此后的4年时间里，复兴号相继投用19款车型，速度覆盖时速160公里至350公里不同等级，包括8至18辆多种编组型式，可适应零下40摄氏度高寒地区和海拔5100米高原地区不同运用环境。

关键系统软件均为中国自主研发，拥有完全自主知识产权；在254项重要标准中，中国标准占84%……复兴号的每一步创新实践，都蕴含着中国铁路人迎难而上、孜孜以求的探索和钻研，将“不可能”变为“可能”。“每个细节都追求完美，仅高铁转向架装配方案就设计了90种，经过上千次反复验证。”郭锐对此深有感触。

在京沪高铁上运营的“高寒版”复兴号，被称为“最抗冻”动车组。其总体主任设计师贾向杰说，能修炼成“抗寒神功”，可是要经过重重关卡。从列车使用的材料、电气元器件到车体、转向架、供风制动等关键系统部件，均进行了耐低温设计，才能在-40℃的低温环境下以350公里的时速高速奔跑。

最近通车的拉林铁路，90%以上线路超过海拔3000

米，全线16次跨越雅鲁藏布江，桥隧比高达75%。中国中铁二院拉林铁路设计总体项目经理何娘者说：“拉林铁路从图纸变为现实，雪域高原‘天路纵横’，功劳属于这个伟大时代，属于日益强盛的祖国和辛勤的人民。”

中国工程院院士何华武表示，我国率先成功探索了时速400公里及以上高速铁路系统关键技术参数变化规律，高速动车组技术全面实现自主化、标准化和系列化，极大增强了中国高铁的核心竞争力。

## 更加“智能化”，体现民生温度

“座椅靠背上增加了USB充电接口，真方便啊！”卫生间设置了智能照明，人进入后会调整灯光亮度，点赞！”“餐车增加了自助售货机，饮料、水果、零食都能自助购买了”……最近，不少乘客发现，复兴号又“上新”了。

6月下旬，伴随全国铁路第三季度列车运行图的实施，复兴号智能动车组扩大至京沪、京广、京哈、徐兰及成渝高铁开行，覆盖京、津、冀、辽、吉、黑、沪等18个省级行政区，辐射京津冀、长三角、粤港澳大湾区及成渝双城经济圈等地区。

新的智能动车组车身采用“国旗红”“故宫红”“祥龙黄”三色彩带涂装，呈波浪状环绕，形似“祥龙飞舞”。据介绍，全新智能复兴号不仅有好看的“面子”，还有智能的“里子”。

“感知”更敏锐。升级车载安全监测系统，全车设有3300多个监测点，比以前动车组增加700余个，对列车的走行部状态、轴承温度与振动、牵引制动系统、电气电路、烟火安全、客室环境等进行“全息化”监测，为全方位的故障诊断、维修提供支持，保障行车安全。

“大脑”更发达。采用以太网控车技术，传输容量提升100倍，传输速率提高60倍，动车组的数据传输和处理能力大幅提升，列车控制和故障诊断功能更强大。同时，支持5G车地无线通信，车辆状态信息可“全数据”实时传输到地面，提升了远程同步监测、维护能力。

“决策”更精准。升级优化故障预测与健康管理系统，利用大数据技术，实现动车组关键系统部件故障的自动预警或预测，提高行车安全性，同时指导列车视情开启“维修模式”。

这些年来，从网络购票在线选座、人脸识别进站秒过，到手机预订特色餐食、异地购票全路通退通签，一系列人性化、智能化的服务，让高铁旅客搭上了移动互联的快车。常乘高铁出差的张先生感叹：高铁让我们体验到了更有尊严、更加智慧的出行。

郭锐一家三代都是铁路人，祖辈造蒸汽机车，父辈造绿皮车，到他这一辈造高速动车组。他说：“能亲手参与创造美好的小康生活、亲眼见证祖国迈向交通强国的壮阔征程，我们何其有幸！”

图①：7月27日，一列复兴号高铁列车穿过京包客专（北京-包头）乌兰察布市境内的向日葵种植区。

夏亮摄（人民视觉）  
图②：7月25日，搭载着旅客的D811次复兴号动车组列车从重庆北站驶出，这是重庆和张家界间首次开行复兴号动车组。

包亮摄（人民视觉）  
图③：铁路暑运期间，某“复兴号”班组组织乘务人员进行集中培训，为暑运旅客提供更加优质的服务。

包亮摄（人民视觉）  
图④：拉林铁路近期建成通车，图为试运行的复兴号列车行驶在西藏山南境内。  
新华社记者 觉果摄



## 身边的小康故事

### 民宿生意越来越旺了

讲述者：湖北十堰民宿店店主 余华丹 40岁

要说高铁带来的小康生活，我的感受可太深了！我是湖北十堰人，本来我们一家在武汉定居。2018年，我回乡创业，在武当山开了家民宿，位置就在武当山风景区琼台索道站附近，临近照面峰，是景区内海拔最高的民宿。风光自然没话说，但十堰在湖北西北，地处秦巴山区，以前交通相对没那么方便。是高铁的开通，拉来了源源不断的游客。汉十高铁是2019年11月29日通车的。为啥我记得这么清楚呢？因为开通的第二天，我就体验了一把。这趟高铁最快的不到2小时，以往路上最少也得花5个小时，一下子武汉和十堰两个城市之间的距离就大大拉近了。高铁开通后，民宿的生意明显越来越旺了。汉十高铁不仅是湖北省内连通武汉、襄阳、十堰的重要区域性快速铁路，也沟通了华中与西北地区、东南沿海地区，武当山景区由此连入全国高铁大动脉。高铁沿线区域游客比往年增加了4成以上，尤其是省内武汉、襄阳的来客大幅增加。早上在武汉吃

一碗热干面，坐上高铁，中午就能赶到武当山，吃一顿地道的道家斋饭，“快旅慢游”成为现实。以前周五晚上我家民宿几乎没有人订房，现在都被订满了。有了高铁，周五下午出发，周末双休变成3天小长假的效果。客人在途时间短了，就愿意慢慢玩，多住上一天。眼看着生意越来越红火，房间不够住，我的民宿二号院、三号院也要陆续开张啦。我刚开民宿时，妻子老是抱怨离家远，带她坐过一次高铁后，就再没提过了。妻子和孩子也喜欢山居生活，每个周末，他们都坐高铁从武汉来和我团聚。孩子说，这跟坐公交也差不多嘛。这个暑假，孩子就在这里参加武当山国学夏令营，玩得很开心。事业蒸蒸日上，家庭美满幸福，算是我们家的“双城记”吧。你看我这个小康生活怎么样？欢迎大家来武当山玩，坐高铁很方便的。（本报记者 叶子采访整理）

### 回家的路更得劲儿了

讲述者：河南沁阳人 王集中 55岁

上世纪80年代末，我从老家河南沁阳到山西太原当兵，之后就在太原生活。从那时开始，春节回老家成了“规定动作”，我也经历了32年回家之路的变迁。那些年坐“K字”头的绿皮车，买票是第一道难关。为了抢票，我都是连夜去火车站窗口排队。大冬天的，身上裹着军大衣，有时排上整整一夜，也只能买到无座票。上车也是个“老大难”。春运期间人山人海，我拎着行李，妻子带着孩子，车上站满了人，挤到座位上要很长时间。说起来你可能不信，有时火车严重超员，连车门都不开，只能让车里的乘客将窗户打开，我们就从窗户爬进去。上车后，上厕所也费劲，车厢里烟味儿、汗味儿混合在一起，常常要这样站一夜，整个身体都僵硬了。这些困难，后来都得到了解决。特别是网络订票业务正式开通，大大简化了购票流程。现在有手机APP，订票

更加方便，操作简单，连我这个50多岁的人也一学就会。高铁的开通，让回家的路途变得便捷又舒适。去年底郑太高铁全线开通，我们也体验了一次乘高铁回家。从太原坐高铁到焦作西站，最快只需1个多小时。家人直接开车来高铁站接，一路聊着天就到了家。高铁上，座椅可以调节，每人一座，一般不会超员，有热水、手机充电插口、可以收放的小桌板，厕所也干净整洁。我看别的乘客还用手机上点餐，乘务员直接送到座位上，服务真贴心。现在，高铁出行成为我的优先选择，比自己开车划算多了，我的回家路变得更得劲儿了。30年前，谁能想到如今的交通出行会变得如此方便！这是我一个普通人的生活感受，也反映了国家整个交通系统的发展，我们真是赶上了好时代！（本报记者 刘书文采访整理）