

开启“350”时代 京广高铁京武段常态化高标运营



G51次列车在北京西站站台蓄势待发。

“347,348,349,350!”随着G51次列车经过北京市杜家坎铁路段时,列车速度直线攀升。当达到350公里时速后,车厢内响起一片欢呼声和相机快门声。此后,记录速度的列车信息显示屏上,数字一直在350左右跳动。

“从北京西站开出,实现0到350公里时速虽然只用了约十分钟,铁路常态化高标运营之路却是经过十余年。”一位多年关注京广铁路发展的媒体人颇为感慨。

中国城市报记者从铁路部门了解到,此前,京广高速铁路京武段(以下简称京广高铁京武段)长时期保持在时速310公里上下,此次常态化按时速350公里高标运营后,京广高铁京武段成为继京沪高铁、京津城际、京张高铁、成渝高铁后,第5条步入“350高速”的铁路线路。

中国城市报记者 王楠文
全亚军图

提升的不止速度

6月20日清晨,中国城市报记者赶往北京西客站,这里已经等候了许多准备乘坐G51次列车前往郑州、武汉等地的旅客。“这么热闹!这么喜庆!”登上站台的陈女士被眼前的一幕所震撼,“没想到赶上了这么值得纪念的一刻!”这位在北京工作的湖北人,常年往返京鄂两地,“列车提速后时间缩减了,回家更方便了。”陈女士摇了摇手中的车票,兴奋地跑上前与列车、工作人员合影。

“G51次列车是京广高铁首趟以350公里时速运营的列车。开行后,从北京西站到武汉的最快运行时间由4小时17分压缩至3小时48分,快了29分钟。”北京西站新闻发言人梁兆钰表示,G51次列车并非北京西站发出的唯一一趟按350公里高标运行的列车,当天起,北京西站将有26对旅客列车执行该速度。

从北京西站发车不久,窗外的景象移动速度越来越快,但车内小桌上的水杯纹丝不动。“快速、平稳、舒适是高标运营的鲜明特征。”一位旅客对此赞叹不已,“这么高的运行速度下,如履平地的感觉太棒了!”

“速度快、停站少、旅时短”已然成为350公里高标运行列

车的品牌口碑,记者注意到,在餐饮服务上,G51次列车为旅客提供了更加丰富的选择,除了以往的地方特色饭菜外,车组还为旅客提供了如意大利面、健康轻食等不同类型的美食,满足旅客多方面需求。餐车工作人员告诉记者,这些食品都是严格按照标准提前生产制作,加热后就可以食用,同时,气味不重、便于清理也有助于车厢内保持干净整洁的卫生环境。

京广高铁京武段作为中部高铁网的主动脉,衔接了石太、石济、徐兰、郑渝、郑太、郑阜、济郑、沪蓉、汉十等12条高铁线路,常态化高标运营后,辐射效应十分显著,进一步压缩沿线及周边城市间旅行时间。

值得注意的是,京广高铁京武段与6月20日同步开通的郑渝高铁形成衔接,北京西至重庆北最快旅行时间压缩至6小时46分。此外,经由京广高铁京武段跨线运行的北京西至西北、西南、华南、华东方向,以及北京丰台至太原南等线路的旅行时间都得到不同程度的缩减。

为旅客提供多元化选择

京广高铁是京港高速铁路(北京至香港)的重要组成部分,也是中国《中长期铁路网规划》中“八纵八横”高速铁路的重要“一纵”,截至2020年已成为世界上运营里程最长的高速铁路,也是中国客运量最大、运

输最为繁忙的高铁线路之一。

官方统计显示,京广高铁自2012年开通运营以来,10年间已发送旅客16亿人次。其中,经由京广高铁京武段的列车合计有57列,进出京方向53列、其他方向4列,覆盖北京、河南、湖北、湖南、广东、重庆、四川、陕西、江西等16个省区市。

这些数据解释了为何京广高铁京武段按350公里时速高标运营后会受到社会广泛关注。中国城市报记者从国铁集团运输部一位负责人处了解到,北京西、北京丰台站开行的标杆列车每日7时至20时整点及整点前后时刻始发,按时段、去向均匀分布。同时,河南洛阳、湖北襄阳和宜昌、湖南邵阳、广西北海也首开至北京西的时速350公里高品质标杆列车。

“京广高铁京武段常态化高标运营,是高铁安全标准示范线建设取得的又一重大成果。”该负责人表示,新投用的10组复兴号智能动车组,经京广高铁京武段跨线运行,首次通达南昌、贵阳、昆明等省会城市,更多旅客将享受到智能复兴号动车组高品质运输服务;沿线保定东、漯河西、驻马店西、信阳东等4个车站也推行商务座提质服务,这些变化都让高铁运营品质得到进一步提升。

包括G51次列车在内,京广高铁开行的57趟列车被称

为行业标杆,与其他列车比较有何不同?国铁集团运输部运输协调和监督处主管尹东说:“标杆列车均为时速350公里,旅时短、停站也少,绝大多数都是一站直达的列车。我们在一些标杆列车上推出静音车厢服务,实行计次票、定期票等新型票制服务。”

利好辐射多地

在不少业内人士看来,京广高铁京武段常态化高标运营除了缩短旅客旅行时间外,也为沿线城市群、经济圈带来澎湃的内生动力。

“高标运营后,京广高铁本线速度大幅提升,对我们更好地打造高铁1、2、3小时出行圈具有重要意义。”中国铁道科学研究院运输经济研究所副所长、研究员郑平标表示,高标运营将进一步压缩京广铁路沿线及周边城市间时空距离,推进城市之间的联系,同时推动沿线及周边地区的货运物流体系建设,为经济发展注入强劲动能。

“要致富,先修路”,高铁建设带来的不仅仅是人口流动的日趋频繁,还可以通过廊道效应提高城际通达性,从而增加城市群之间的产业联系强度,进而带动经济增长。

京广高铁京武段常态化高标运营对沿线城市的产业发展能够带来哪些变化?在北京湖

南商会执行会长、北京衡阳商会会长邓鑫铭看来,时间就相当于企业的“生命”,高铁保持高标运营无疑加快了商会企业间的经贸往来,显著提升效率。

邓鑫铭家乡在湖南,多地均有企业,一年里除了出差考察,就是往返家乡和北京。他算了一笔账,如果从长沙到北京,乘坐普速列车最长需要21个小时,而乘坐高铁仅仅需要5个小时,中间这16个小时的差距对企业商务活动的重要性可见一斑。

“在众多出行方式中,我首先考虑的就是高铁,既满足了安全高效的需求,又具备便携舒适性。”邓鑫铭认为,北京、武汉、广州等城市都是京广高铁沿线的重要城市。以此为主导的带状城市群,能把沿线产业资源串联成线、聚集成群,能够有效推动企业产业布局和升级,并带动资源高效利用。

纵观铁路与城市发展史,围绕“四纵四横”和“八纵八横”的高铁网构筑,铁路建设在促进城市群一体化、多中心化发展过程中发挥了重要作用。

“每次高铁提速,都会为经济社会带来重要影响。”北京交通大学国家交通发展研究院院长助理周晓雪对京广高铁京武段常态化高标运营关注已久,在她看来,6月20日是具有里程碑意义的一天,“可以说,铁路部门为城市圈的融合按下了区域协调发展‘加速键’。”她说。

周晓雪认为,高标运营的京广高铁京武段能够加强沿线16个省市的区域互动,促进资源优势互补,为多地主动融入新发展格局奠定了坚实的交通基础,最终促进共同富裕。

“除了成为沿线多地市一体化发展的开路先锋,高标运营还将加快产业高质量发展的步伐。”在周晓雪看来,京广铁路沿线区域受高铁建设带来的经济效应,已发展形成一定规模的产业结构。高标运营将进一步促进沿线地区产业结构的转型与优化。



G51次列车餐车工作人员展示餐车食物。



6月20日,G51次列车工作人员在站台上以全新的面貌迎接旅客。