

# 被高铁改变的春运 特别报道

本报记者 齐慧

**2014年,我国高铁里程突破1.6万公里,较上年增长约5000公里,这是自2008年第一条新建时速350公里高铁——京津城际开通以来,高铁开通最多的一年。同年,全国旅客列车开行总数达到2673.5对,其中1556.5对是动车组,占列车开行总数的58%;全国动车组运送超过8亿人次,超过铁路总运输量的35%。**

高铁不仅改变了人们的日常出行方式,速度带来的运能提升,也让“一票难求”的春运有了更加优选的解决方案。2013年,我国高铁成网后的第一个春运,高铁发送旅客6727.8万人,占旅客发送总量的28%。今年春运,高铁占比将达创纪录的六成,相较没开通高铁前运力可增加近1亿人次。以广州铁路局为例,今年春运期间广州预计发送4100万人次,高铁运送人次预计将达到2200万,占55%,首次超过普铁。高铁在铁路运输中扮演的角色越来越重要,未来潜力不可估量。

2015年春运的大幕已经拉开。每年的这个时候,人们谈论最多的当属铁路了。作为集经济性和舒适度为一体的交通工具,铁路一直是百姓过年回家的首选。过去十几年来,铁路一直在努力拿出家底,力求缓解“一票难求”,但运力的增长仍赶不上需求的增长。直到高铁的出现,局面开始有了变化。开始听到越来越多的百姓说:“我家通高铁,车票好买了,当天就能到,坐着好舒服。”

## 运力提升 缓解“春运难”

春运难,归根到底在于运力不够,供不应求。高铁的出现,最大的作用就是提升了运力。

高铁具有安全可靠、方便快捷、运力强大、全天候运输等优势。我国每天开行的3000多列高铁运送近200万旅客,使旅行时间普遍缩短一半以上。

运量大、时间短,运力提升明显。相比过去没有高铁的时期,我国铁路的运力提高近1亿人次。

数据显示,2008年春运尚无高铁,我国铁路总运能为1.96亿人次。到2014年春运,全国高铁基本成网,铁路发送旅客超过2.67亿人次,其中高铁发送旅客8688万人次,占旅客发送总量的33%。今年春运,铁路总运能有望突破3亿人次,各项指数创历史新高。其中高铁旅客增量占全路旅客增量的70%,是推动今年春运客流大幅增长的主力。

“高铁改变了春运的格局,凡是开行高铁的城市之间,春运压力大大缓解,旅客出行计划更加从容,旅途时间进一步缩短,乘坐体验更加舒适。”同济大学轨道交通学院教授孙章说。

## 占比增加 改善春运体验

“2014年底全国铁路实施了新的列车运行图,动车组列车开行范围将进一步扩大。调整后,全国铁路旅



上图 2月9日,“润秋服务组”的乘务员正在北京南站为乘客解答疑问。本报记者 李树贵摄

左图 2月9日,在北京南站踏上旅途的乘客透过车窗向亲人挥手告别。

上图 2月9日,乘坐高铁的旅客在北京西站进站上车,踏上春运旅程。本报记者 李树贵摄

客列车开行总数将达到2673.5对,其中,动车组开行数量将达到1556.5对,占全国铁路客车开行总数58%。”中国铁路总公司副总经理杨宇栋介绍说,春运期间,高铁开行总数还会增加,有的临客都会开行动车组。

自从2008年我国首条高铁——京津城际高铁开通以来,到2014年年底,高铁运营里程突破1.6万公里,占世界高铁一半以上。我国成为世界上高速铁路投产运营里程最长的国家。

一组数字可以反映其中的变化:2009年,全国铁路客运列车总数1551对,其中动车组列车300多对。2014年12月10日,随着一批高铁陆续开通,全国铁路旅客列车开行总数达到2673.5对,其中动车组列车1500多对,占总数六成左右。像京沪高铁每天开行164对,几乎做到随到随走。

高铁比例的不断增长,伴随而来的不仅是运能的增长,更提升了旅客的体验。快速、干净、整洁的高铁改变了往年春运的脏乱差形象,让旅客更舒适、让回家更轻松。

## 首入中西部 打通春运“难点”

今年春运新特点之一就是高铁首次进入到了中西部地区,至此,我国的高铁开行范围扩展至28个省市区。

2月4日下午,在新疆和硕县种植辣椒的甘肃农民路新民来到新建成的和硕火车站,把在乌鲁木齐上大学的儿子接回了家。回到家吃过饭,一家三口商量着坐啥车回甘肃老家过年。

老路说,去年年底看电视知道兰新高铁开通了,乌鲁木齐到兰州不到12个小时,早上坐车,晚上就到了,这辈子还没坐过高铁,也想坐坐尝尝鲜。

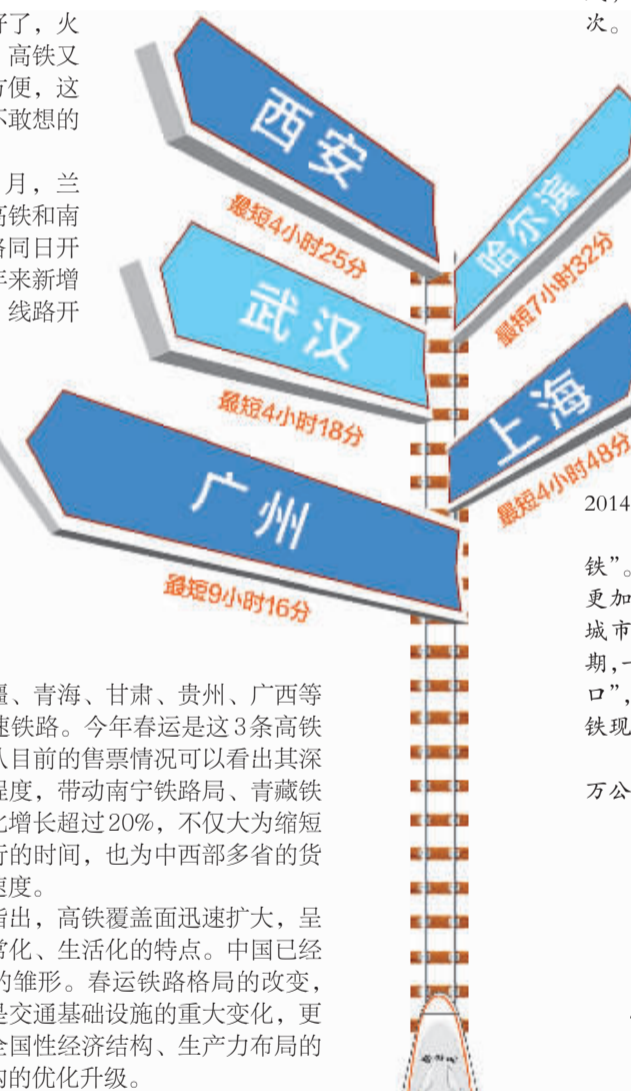
“十几年没回去过年了,以前坐车、转车实在

太麻烦,现在好了,火车就在家门口,高铁又这么快、这么方便,这真是以前想都不敢想的事儿。”

2014年12月,兰新高铁、贵广高铁和南广高铁3条铁路同日开通,这也是近年来新增高铁里程最长、线路开通最多的一天,意味着时速250公里以上的高铁运营总里程一下增加了3210公里。

值得关注的是,此次开通的3条线路均是中西部线路,也是新疆、青海、甘肃、贵州、广西等地首次开通高速铁路。今年春运是这3条高铁的首次亮相,从目前的售票情况可以看出其深受百姓欢迎的程度,带动南宁铁路局、青藏铁路公司客流同比增长超过20%,不仅大为缩短中西部民众出行的时间,也为中西部多省的货邮通达提升了速度。

专家分析指出,高铁覆盖面迅速扩大,呈现大众化、经常化、生活化的特点。中国已经进入高铁社会的雏形。春运铁路格局的改变,反映的不仅仅是交通基础设施的重大变化,更是区域性乃至全国性经济结构、生产力布局的调整和产业结构的优化升级。



## 观察

# 从“被高铁”到“盼高铁”

齐慧

从2008年我国建成第一条高铁京津城际,到2014年底中国高速铁路营业总里程突破1.6万公里,位居世界第一。短短6年时间,我国高铁的发展超越了发达国家几十年的成就。

然而,我国高铁的起步却一直伴随着质疑。京津城际高铁开通时,就有人质疑票价过高。武广高铁、京沪高铁等长距离高铁建成后,仍然有质疑声音。比如,有人认为高票价不符合中国经济发展现状,不会有太多人坐;还有人认为高铁挤占了低票价绿皮车空间,有失公平,旅客属于“被高铁”。

然而,仅仅几年时间,高铁用自己独特的魅力征服了各方旅客。

高铁首先改变的是人们对铁路的印象。靓丽的外表、整洁的车厢、舒适的环境、飞驰的车速,大大颠覆了人们对铁路“脏乱差慢”的传统认识,人们开始意识到,乘坐火车出行也可以是一件愉快的事。

其次,高铁为提高运力作出了巨大贡献,满足了人们出行需求。2013年,我国高铁成网后的第一个春运,高铁就发送旅客6727.8万人,占旅客发送总量的28%。到今年春运,高铁占比更是达到六成,相较没开通高铁前铁路运力提高了近1亿人次。那些买到过年回家车票的人,深深感受到了高铁带来的好处。

更为重要的是,人们感受到了高铁在经济运行中的积极作用。通过这些年的运行实践看,高铁对沿线经济社会发展产生了巨大的拉动作用,带动了人流、物流的交互,促进了区域的交流与发展,提高了人们的生活水平。

就这样,高铁慢慢地被广大的旅客接受了,“被高铁”的声音渐渐平息了,高铁已经成为许多人出门的首选。以京沪高铁为例,2011年运营后客流量连年攀升。2011年至2014年,京沪高铁日均开行动车数分别为143列、175列、198列、259列,全线平均客座率也持续提升,并在2014年首次实现了盈利。

人们不再感觉“被高铁”,取而代之的是“盼高铁”。随着去年底几条西部高铁的开通,高铁的网络更加密集,覆盖到28个省市区。在那些没有高铁的城市,都热切期盼高铁能够开通到自己的家乡。近期,一些城市为了能争取到规划中的高铁经过“家门口”,甚至举办各种活动开始“抢高铁”,足以证明高铁现在的受欢迎程度。

根据规划,到今年年底,我国高铁里程将达到1.8万公里,愿更多“盼高铁”的人能够得偿所愿。

## 我与高铁

# 我的“电台情歌”

武汉高铁车间G36组列车长 熊艳

“G554次车长,接班司机核对电台,司机曹裕……”当耳麦里传来这句话时,我愣了一下,紧接着回答:“G554次车长收到,车长熊艳。”

我叫熊艳,是武汉高铁车间G36组列车长,刚才耳麦里传来的正是我的丈夫、高铁司机曹裕的声音。虽然同值一趟动车组任务,我们却只有通过工作电台通报动车组运行信息、乘降关门时,才能听到对方的声音。因为岗位职责,我们不能利用电台谈一些与工作无关的话,但即使是这样,只要能听到那熟悉的声音,便有一股暖流涌上心头。

2010年,那时我还是首批高铁列车员,正是春运期间的一天,我们班组正在热备,我是四号列车员,岗位旁边就是司机室。突然接到通知要启动热备车,执行出乘任务。这时,司机低着头急急忙忙地从司机室跑出来,一下把我撞倒在地,他赶忙把我扶起,连声道歉。因为时间紧急,我们没有多说什么,各自去忙,唯一的印象就是这个“冒失”的司机好像叫曹裕,从此这个名字便与我结下不解之缘……

由于我和爱人的工作都是轮班制,为了多陪陪孩子,我们把休息的时间错开。遇到春运紧张的时候,孩子就只有交给年迈的父母帮忙照看。这样的日子到现在已经快4年了,我们的感情一直很好,因为通过高铁,我们之间的感情交流并不少:在平时,我和老公经常“擦肩而过”,也许是站台上,也许是公寓待班,短短的一个眼神、几句话,那深埋的爱得到了抒发。

工作日复一日,每天在两千公里的路上穿行,聚少离多,但我们既然选择了铁路这个职业,就要担起自己的责任。每当看到无数的爱人因为高铁而团聚,我们便打心眼儿里高兴。(齐慧整理)

## 案例

# 长三角春运格局改变了 广铁高铁发送量超普铁

本报记者 祝君壁 通讯员 陆应果

本报记者 王轶辰 通讯员 阳莉

长三角高铁成网,让春运旅客走得越来越轻松。2月6日,记者走进长三角地区,发现旅客排着长队买票、上车拥挤不堪的情况不见了,取而代之的是步履从容。

“乘坐高铁动车,随到随走!”南京旅客吴国民满意地说,“车站、车厢整洁卫生,空调取暖,开水供应,卫生间不仅提供手纸、洗手液,还有婴儿护理台板,外出比坐飞机还舒服。”

据上海铁路局相关负责人介绍,今年春运,长三角地区高铁动车组列车已经成为主力军,高铁客发比重占60%以上。由于高铁成网,铁路运能得到快速扩张。

2010年之前,每到春运,上海到北京的火车票总是非常紧张,京沪高铁开通后,京沪车票好买了。2013年12月,上海、杭州等地首次开行至东北三省和珠三角方向直达高铁动车,

往年东北、南方等方向火车票“全线告急”的情况得到缓解。2014年11月12日,合肥南站投入运营,为我国中东部地区搭建了经济发展的新动脉。

2014年12月10日,长三角铁路再次发力,杭长高铁开通运营,打通了长三角至云、贵、川方向的运输瓶颈,构成华东至中南、西南、华南等地区高速铁路客运便捷通道。

目前,上海铁路局营业里程达到8960公里,高铁里程达到2628公里,年旅客发送量达到4.57亿人次,是全国铁路客运“大局”。

高铁正悄然改变着人们的出行方式。南京南站客运车间党总支书记、副主任李渊感慨地说:“现在春运加班加点的人少了,金嗓子喉宝用得也少了,往昔你拥我挤、人满为患的场景不见了,旅客进站、候车、乘降更顺畅,春运组织变得更文明有序。”

从事电子设备研发的刘生财在广东东莞工作了近10年,每年都坐火车回四川老家过年。

“2010年以前买票很难。我每年都要去售票窗口通宵排队。那时,能抢到一张无座票就很幸运了。这两年情况好了,在12306网站就能订到票。”刘生财笑着对记者说。

全国春运看广东,广东春运看广铁。为什么这么说?广州是春运的热点地区,旅客发送量每年都名列前茅,广铁也是铁路春运最早由高铁担当生力军的铁路局。数据显示,2010年春运,武广高铁首次加盟,当年高铁运力达578万人次,占广铁总客流量的24%,随后,广珠城际、海南东环、厦深、衡柳、广深港高铁陆续开通,高铁成为广铁运能新的增长极。2015年春运,随着贵广、南广、沪昆高铁的开通,广铁管内已有10条高铁齐发力,预计发送旅客

2211万人次,较2010年春运翻一番。

从2010年春运到2015年春运,全国1.6万公里高铁齐上阵,广铁有10条高铁近3000公里参与春运,高速动车组计划开行559.5对。

高铁运能的提升,为缓解广铁春运节前出省运能供需矛盾提供了有力保障。“广铁春运难就难在节前出省难。但今年春运,贵广、南广、沪昆高铁3个新生力量的加入,带来171万人次的运力,广铁高铁日均运力再创新高,将超过55万人次,同比增加30%,促进总运能的增长。”广铁相关负责人表示。

今年春运,广铁开行高铁动车组临客刷新历史纪录,节前安排85对,节后安排105对。同时,夜间高铁开行创新高,安排开行夜间高铁100多列,重点满足南昌、长沙、武汉和潮汕等热门紧张方向运输需求。

## 北京