

提速,提速! 数千公里京广线朝发夕至
疏运,疏运! 70万旅客南站出入尚自如

铁龙飞驰,见证中国速度

9月13日,在广州番禺区的广州南站内,虽然正值中秋节的客流高峰期,但车站乘降组织和平日一样忙碌而有序,进站口前旅客排着队安检,候车室里旅客淡定地等候,站台上旅客有序地上车,出站通道旅客安静地走出。这让人无法想象这是一个每天到发旅客超过50万人次的火车站。而顺着南站北上的高铁一直到粤北的山区里,那里是现在仍旧繁忙的京广线,它的前身则是当年广东唯一的铁路出省通道粤汉铁路。

广东境内的铁路基本是由中国铁路广州局集团有限公司(以下简称:广铁集团)运营的。截至2019年6月,广东省内铁路营业里程4523公里(广铁集团管辖4043公里,地方铁路283公里,南宁局管辖196公里)。其中,时速200公里及以上铁路1905公里。中华人民共和国成立前夕,广东省(含海南岛)仅有铁路576公里,且分布不均,设备陈旧落后,技术标准低下,即使是粤汉铁路这样的出省干线,列车运行速度也只有每小时35公里。同时,部分桥梁受到破坏,能通车地段仅有266公里。如今,广东全省21个地市全都实现了“市市通铁路”,19个地市已通高铁(河源、梅州市高铁在建);出省铁路通道增至12条,其中高铁5条(分别是京广高铁、广深港高铁、贵广客专、南广铁路、杭深铁路)、普铁7条(分别是京广、京九、赣韶、漳龙、益湛、黎湛、湛海线)。

■总策划:许志权
■策划:冯树盛
■统筹:朱颖洁 宁彪
■设计:吴煌展
■采写:新快报记者 许力夫
■摄影:新快报记者 毕志毅
部分为受访者供图



■2017年9月29日,广深高铁上,首辆复兴号高铁运行。VCG供图



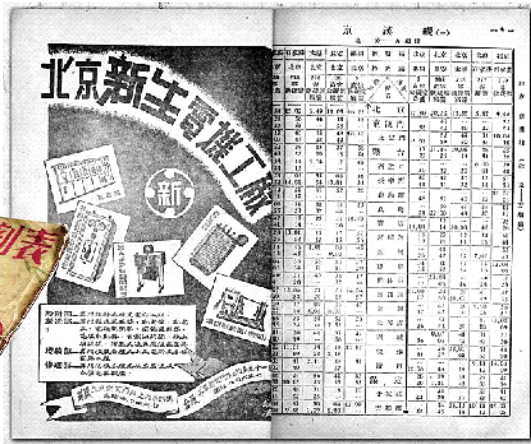
■广州南站是全国客流最多的高铁站。

1 列车时刻表里的速度显示

1952年,广州到北京,火车很慢要近3天
2012年,广州到北京,高铁很快仅8小时

火车出行是中国大众最主要的长途出行交通工具。以前坐火车前最重要是有两样纸质的物件,一样是时刻表,一样是火车票。时刻表是用来查看有哪趟火车可以坐,火车票作为坐车凭证更是一定要带上的。现在时刻表和火车票已经进入电子时代,打开手机都能查到时刻和买到票了。下面我们就来从火车票的发展看看中国的发展速度与变迁。

老一輩铁路人告诉记者,他们年轻的时候坐火车从广州去北京,那时的火车要慢慢悠悠地晃上将近三天才到。这张时刻表



■1952年5月16日原铁道部印刷的全国火车时刻表。



■1964年5月20日原广州铁路局编制的旅客列车时刻表。



■由原中国铁道出版社出版的全国铁路旅客列车新运行时刻表。



观色识票

2 从“有”到“无”的火车票

那张硬纸板是五六十年代印记
今日购票乘车只需嘀一下搞掂

七十年间,中国铁路列车已从慢悠悠的绿皮车时代发展到风驰电掣的高铁时代,作为乘车凭证的火车票又发生了什么样的变化呢?

中华人民共和国成立后,中国铁路的第一代火车票是硬板式火车票。纸板票尺寸为57×25毫米,票面日期由针孔机打印。那时候坐车有的地方要拿上好几张硬板车票才可以上车,它的体积较小,保存和携带都较为不便。那时候的硬板票,软座车票为浅蓝色,硬座车票为浅红色,市郊车票为浅紫色,简易车票为浅绿色,棚座车票为橙黄色;普快车票印有一条红线,特快车票印有两条红线。

20世纪80年代,深圳火车站率先使用计算机售票,车票也改为软纸式火车票。

1996年初,铁道部联合铁路科学研究院等单位,开始在上海、北京、广州等铁路局试点计算机软纸标准车票。

1997年,铁道部确定了计算机车票的统一式样。采用非击打式打印技术的热传售票机,在售票时现场打印车票,此方式沿用至今。

2007年7月1日,随着“动车时代”的到来,底纹图案为动车组列车的磁卡式火车票上线。这种一次性磁卡式火车票尺寸为86.4×54毫米,票面硬度比软纸式火车票更高,背面印有铁路旅客乘车须知。

2009年12月10日起,全国铁路售票系统升级换代,为加强防伪功能,车票下方的一维码防伪标记变成了二维码防

伪标记。

2010年1月30日,实名制车票在广州铁路集团和成都铁路局首先亮相。2011年6月1日,动车组开始实行火车票实名制。2012年元旦起,全国所有旅客列车实行车票实名制。

随着互联网时代的发展,2011年6月12日京津城际铁路开始实行网络售票。2011年12月24日起所有列车实行网络售票,部分区间旅客可凭身份证里的电子车票直接乘车,旅客排长龙买票的现象不复存在。

2018年第四季度,铁路电子客票业务在海南环岛高铁试点运营,实现了旅客无需换取纸质车票,刷手机、刷身份证就能直接进站乘车。今年8月1日起广东32个车站(广珠城际线和江湛铁路)试行电子客票,今后,将在全国推广电子客票。

铁路车票从有到无,一张小小的火车票见证了中国铁路的发展,也见证了中国社会和经济的发展。



■现在网上查询的电子列车时刻表。

3 广州南站:全国客流最多的高铁站

高峰期1分多钟一趟动车组开往各地
繁忙时一天70多万人进出广州南站

就在刚刚过去不久的今年暑运期间,广州南站迎来了开站以来客流最高峰期。今年暑运广州南站停靠动车组数量为全国之首,日均达863趟。南站暑运日均发送32万人,相当于每天运走一个中等县城人口。8月15日当日发送35万人,在发送量达到峰值的同时,车站到达量也持续增长至与发送量基本持平,也就是说一天有70多万人进出广州南站。

这70万人到底如何实现快速疏运?高铁客流激增的背后到底折射什么?高铁站为什么能实现吞吐自如、游刃有余?

“这么大客流量,在全国乃至全世界是很难想象的”

广州南站于2010年1月30日开通运营。九年多来,广州南站每日开行动车组从33对,增加到今天的453.5对,日均到发旅客数量从当年的3.01万人到2019年的51.79万人,最高日到发旅客突破75万人次。目前,广州南站列车开行对数、旅客到发量在全国高铁车站中位居第一。“因为京广、广深港、贵广、南广和广珠城际5条高铁线在广州南站交会,使广州成为华南地区唯一的东、西、南、北四个方向均有延伸出省高铁干线的城市。广州南站出现了全国罕见的高密度发车现象——在运营时间里,平均1分多钟就有一趟动车组开往全国20多个省市区。”

“经济发展了,高铁四通八达,人们出行变得越来越频繁。2010年开通初期日发送量仅1万多人,9年多时间增长了20多倍。车站高峰期一分多钟就发一趟车。”广州南站站长王洪军介绍说。

仅仅通过一种交通工具,每天有70万人进出广州,这在全国乃至全世界是很难想象的。这充分说明越来越多人把高铁作为出行首选,其背后的人员流动、产业转移、经济要素流转变得越来越频繁,既折射出中国经济发展仍有巨大潜力,也折射出中国交通设施需适度先行。

南站将成为全球最大的高铁+城轨交通枢纽

为解决一天70万的旅客快速吞吐,广州南站实行东西双向进出疏导客流。车站两边同时纳入巨大的客流,可以同时购票乘车。这样既防止了高峰期客流对冲,也为旅客进站提供了空间便利,节约了进站时间。

“暑运期间,车站东西两头售票厅增加大量自动售票机,同时增加了一间改签厅,大大疏散了购票和改签客流,方便旅客快速乘车。”广州南站党委副书记刘慧介绍说。

记者了解到,由于有五条高铁线路接人的原因,广州南站承担了越来越重要的中转换乘功能。据刘慧介绍,暑期每天有8万人在南站内中转换乘。为方便旅客换乘,广州南站推行常态化的便捷换乘服务,每天安排专人引导、检票和护送,使整个中转换乘过程更加流畅,为旅客节省20到30分钟的时间。

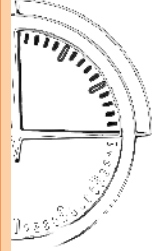
未来几年,广州南站还将与在建的国内最大的轨道交通项目——珠三角城际轨道交通网连接。“届时,广州南站将成为全球最大的高铁+城轨交通枢纽,预计中转换乘将超过10万人。”刘慧说。

持身份证自助验证通过,最快只需3-5秒

据了解,广州南站东西两头进站口已全面使用人脸识别自助验证设备,持二代身份证的旅客可自助验证通过,单人单次通过最快只需3-5秒。这套新科技设备代表了全世界最高科技水平。

8月1日,广珠城际和江湛铁路启动电子客票,大大方便旅客出行。电子客票是在刷脸、刷身份证、刷卡乘车基础上的又一次服务升级。将纸质车票承载的旅客运输合同、乘车凭证、报销凭证相分离,实现了乘车无纸化和多样化。

广州南站是全国屈指可数的高铁大站,总建筑面积高达48.6万平方米。近年来,铁路部门还在广州南站开发了手机APP和站内导航系统,只需手机下载导航软件,选定目的地,就能自动形成行走路线,定位目标方位。



广东第一条铁路
出省通道的变迁

1936年9月

粤汉铁路——广东第一条铁路出省通道粤汉铁路,为现在京广铁路南段,从广州到武昌,全长1059.6公里。自1896年10月开始修建至1936年全线通车,历时40年。1936年9月1日,开行武昌至广州直达列车。

武汉长江大桥建成,京汉、粤汉两线贯通,原铁道部正式命名为京广线,全程2331公里,京广直通快车为29/30次,全程运行59小时44分。

1957年10月

1989年

大瑶山隧道开通——它位于粤北山区的坪石至乐昌间,全长14.295公里,自北向南穿越海拔1500米的大瑶山。从此,京广线无需在山腰上盘绕了。而古老的粤汉铁路中这一段最为险峻的路程,也终于完成了它的历史使命。

■现在网上查询的电子列车时刻表。

时速350公里的武广高铁开通运营,从广州至武汉的铁路运行时间从过去的11个小时缩短为3个小时左右。

2009年12月