

「復興號」時速提至350公里 京滬全程僅4.5小時

中國高鐵引領世界速度

中國新名片 香港文匯報訊（記者 馬琳 北京報道）7對「復興號」動車組昨日在京滬高鐵實現350公里時速運營。提速後，京滬之間全程運行時間只需4個半小時左右，縮短了半個小時，票價維持不變。至此，中國成為世界上高鐵商業運營速度最快的國家。

昨日早上9時，G1次「復興號」動車組列車緩緩從北京南站駛出，前往上海虹橋站。列車開行大約18分鐘後，車廂時速顯示屏顯示，列車時速已達到350公里。而此前，中國的高鐵運營時速最高只有300公里。

列車運行平穩 WiFi覆蓋車廂

有乘客表示，「列車運行挺平穩的，如果沒看顯示屏的話，我都不知道是300還是350。」還有乘客在車廂內做起了實驗，將倒置的礦泉水瓶、直立起的手機置於高速行駛列車的窗沿上，發現都沒有倒下。車廂內還實現了WiFi全覆蓋，隨時隨地上網，網速流暢。

中國鐵道科學研究院首席工程師趙紅衛認為，「復興號」在京滬高鐵上按照350公里時速運營，不僅可以縮短旅客的旅行時間，也可以使中國的高鐵積累更多的運營管理經驗，為高鐵下一步的發展奠定基礎。

能耗增時間減 運營初不加價

值得一提的是，經過此次提速，中國「復興號」超越了時速320公里的日本新幹線，問鼎世界高鐵商業運營速度最快的國家。中國鐵路總公司運輸局副局長黃欣表示，這標誌著中國高鐵為世界高鐵的商業運營樹立了一個最高時速的新標杆，同時也將為中國高鐵走出去奠

定扎實的基礎。

據了解，「復興號」為中國鐵路總公司牽頭組織研製、具有完全自主知識產權、達到世界先進水平的中國標準動車組，上檔時速400公里、標準時速350公里，設計壽命比「和諧號」長10年。

目前，京滬高鐵日均運行400多列車，其中有7對是「復興號」，而此次7對「復興號」已全部提速。對於接下來京滬高鐵列車是否會全面提速，中國鐵路總公司總經理特別技術顧問、中國工程院院士何華武表示，高鐵全面提速需要一個過程，管理上要面對新的挑戰，也要綜合考慮經濟和社會效益。中國已建成運營的2.2萬公里高鐵，約有三分之一是按350公里時速設計建造的，今後將根據各線路的達標條件逐漸提高時速。

何華武還透露，「復興號」運營初期不會提價。儘管列車以350公里時速運行，能耗提高，但因為縮短了運行時間，提高了運行效率，將吸引更多客流。綜合計算下來，財務匹配且有盈餘。

數據顯示，截至今年6月30日，京滬高鐵開通運營6周年，累計發送旅客突破6.3億人次，平均年運量超過1個億。隨著客運量的大幅提升，京滬高鐵2014年實現扭虧為盈，2015年實現股東分紅，2016年及2017年上半年的盈利水平進一步提高。

■「復興號」動車組列車長向外籍乘客發放「提速首日封」並為其簽名留念。
中新社



■「復興號」動車組昨日在京滬高鐵實現350公里時速運營。新華社

民眾熱議

北京市民周小姐：

以後可以在北京吃完早餐，趕到上海吃午飯，厲害了我的國。

北京市民楊先生：

高鐵提速對我們普通人來說，除了速度更快，可能也會倒逼民航提高運行效率、服務質量和降低票價。

網友「元氣小鹿」：

新中國四大發明之一，牛！

網友「石十三歲」：

一直想坐「復興號」，每次都買不到票，很期待與它的相遇。

網友「圓」：

不得不為「復興號」猛烈打call（加油的意思），內飾燈光很好看，座位也很寬敞，另外可愛的配色讓我想念驢打滾。

網友「孤獨宅叟」：

350公里！「復興號」開啟中國高鐵新時速，國人的驕傲。

香港文匯報記者 馬琳 整理

系統遠程監控 技術專家護航

香港文匯報訊（記者 丁春麗 濟南報道）「復興號」動車組昨日在京滬高鐵率先實現350公里時速運營，而車地通信系統遠程監控就像一雙高科技「慧眼」，全方位保障着「復興號」的安全運行。

北京到上海的「復興號」列車上，幾乎每一趟都滿載乘客運行，這在診斷工程師程立偉看來是一種最高的信任與褒獎。程立偉是中車四方股份公司「復興號」動車組維保團隊一員，這位「90後」診斷工程師根據自己的工作經驗，梳理出一組重要檢修項點，在常規檢修之外，這些重要部位都要「吃小灶」。

「車地通信系統遠程監控列車的實時軸溫及牽引、制動等系統的運行數據信息，我們安排經驗豐富的診斷工程師在動車段應急指揮中心值守，預判、應對突發情況。」據程立偉介紹，網絡系統是「復興號」中國標準動車組的亮點之一，也是售後檢修的法寶。列車每次入庫檢修時，網絡系統記錄的整車運行數據，會由技術專家團隊進行詳細篩查分析，識別運營狀態下的細微變化。診斷工程師胡楠、王鵬翔、紀奕



■工作人員在檢修「復興號」。
香港文匯報山東傳真

龍、張偉是隨車技術團隊的成員，與「復興號」同行，為「復興號」保駕。他們每天都要在車輛出庫前一小時上車，跟車時要同隨車機械師一起，每兩小時就巡檢一次……

本月底前，中車四方股份公司將累計交付25列「復興號」中國標準動車組。在北京南站，平均每天有8列「復興號」入庫檢修。中車四方股份公司組成了220餘人的服務保障團隊，還組織了高水平技術專家成立機動專家組，啟動了24小時應急響應機制。該公司組織制定的精調細整方案，涵蓋走行、制動等10個系統，並組成專門的車輛「精調」小組，對「復興號」動車組每個部件、每個細節進行精調細整，保障動車組保持最佳技術狀態。

「中國橋」變「新名片」 跨江海通向世界

特稿

茫茫伶仃洋上，一座長達55公里的港珠澳大橋橫空出現，猶如長龍臥波，又似蛟龍躍海。今年7月7日，這座世界上最長的跨海大橋，跨過珠海、連接澳門半島、通向香港大嶼山，終於實現了主體工程全線貫通。預計今年底，大橋將全線通車，屆時，從香港到珠海只需30分鐘車程。

北盤江大橋，坐落在雲南宣威與貴州水城交界處，橫跨雲貴兩省，全長1,341.4米，橋面到谷底垂直高度565米，主跨720米，垂直高度和橋樑跨度均屬世界罕見。去年底通車後，這座大橋曾被BBC（英國廣播公司）記者用「難以想像」等詞語來形容，一度讓國外網友「炸了鍋」。

如今，鳥瞰中國大地，一座座大橋橫跨江河湖海、深山峽谷，讓天塹變成了通途。

昔日，錢塘江大橋炸毀又復建、武漢長江大橋舉全國之力完工……這些艱辛至今歷歷在目。而現在，我國已在世界橋樑建設領域佔據舉足輕重的地位，並在高鐵橋樑、大跨公路橋樑、跨海大橋等建設中，不斷刷新世界紀錄。

目前，世界排名前10位的跨海長橋中，中國佔據6座，分別是港珠澳大橋、杭州灣大橋、東海大橋、青島海灣

大橋、舟山大陸連島工程、嘉紹大橋；世界排名前10位的斜拉橋，中國佔據7座；世界排名前10位的懸索橋中，中國佔據6座；世界排名前10位的拱橋中，中國佔據6座……

「帶路」助力橋樑走出去

同時，隨著「一帶一路」倡議的推進實施，越來越多的「中國橋」也開始走向世界。

2014年12月，位於塞爾維亞首都貝爾格萊德的澤蒙—博爾察大橋建成通車，這是中國企業在歐洲承建的首個大

橋工程，當地人民親切地稱之為「中國橋」，成為橫跨多瑙河的美景；

2016年4月，由中國中鐵建工集團和中國中鐵大橋局聯合承建的基甘博尼大橋開通運營，這座橋連接坦桑尼亞第一大城市達累斯薩拉姆市區與海洋資源豐富的基甘博尼半島，全長680米，主跨度200米，橋面寬32米，是撒哈拉以南非洲最大的斜拉式跨海大橋；

2017年7月6日，中國援馬爾代夫的中馬友誼大橋5個主橋承台全部施工完成，意味着大橋主橋部分建設進入可控階段，這座大橋連通馬爾代夫首都馬累

和機場島，預計2018年8月實現通車。

實際上，在砥礪奮進的五年裡，中國橋樑的成長，與我國改革開放，以及經濟社會的快速發展相伴相隨。正如著名橋樑專家茅以升所說，從一座橋的修建上，就可以看出當地工商業的榮枯和工藝水平。從全國各地的修橋歷史，更可看出一國政治、經濟、科學、技術等各方面的情況。

如今，中國橋樑已經遍及亞洲、非洲、歐洲、美洲，正在成為一響亮亮的「名片」，也成為一道道亮麗的風景。

■《光明日報》



■今年7月7日，港珠澳大橋主體工程全線貫通。
資料圖片

《輝煌中國》第三集：

跨區結對幫扶 脫貧成績矚目

香港文匯報訊（記者 馬琳 北京報道）六集電視紀錄片《輝煌中國》昨日播出第三集《協調發展》。從天梯上孩子們的笑容、扶貧幹部的汗與淚，到「閩寧模式」東西部牽手的成功跨越，本集講述了十八大以來中央堅持不懈推進協調發展，着力縮小貧富差距、城鄉差距、區域差距所取得的巨大成就。聯合國開發計劃署前署長海倫·克拉克盛讚，「中國最貧困人口的脫貧規模舉世矚目，速度之快絕無僅有。」

中國有12.8萬個貧困村，每一個脫貧都是一場攻堅戰。中國幅員遼闊，資源稟賦的不同讓地區間發展不均衡。為平衡區域差距，中國找到了自己的解決方案——跨區域結對幫扶。寧夏賀蘭山，千年戈壁荒灘，但如今，在閩寧協作下，這裡已經建成一片綠洲。

「我就喜歡這個地方土地的味道，從來沒人開墾過的一種清香味。這個地方的緯度是跟法國一樣的，北緯38.5度，能種出最好的葡萄，能釀出最好的紅酒。」紀錄片講到，10年前，晉江的閩商陳德啟響應習近平總書記的號召，帶著兩億元來到寧夏種起了葡萄。如今，陳德啟釀造的紅酒，已經多次在國際比賽中斬獲金獎。

在像陳德啟這樣的閩商帶動下，閩寧協作讓寧夏農民收入平均每年增長10.7%。技術、資金直接注入，快速補鈣，產業迅速升級，這正是東西幫扶裡的中國智慧。許多國外學者認為，這是中國為人類探索更好社會制度提供的中國方案，也是當今世界最為生動的中國故事。