

27日8点38分,中国标准动车组“复兴号”驶出北京南站,瞬间提速。4个多小时,它在京沪高铁北京与徐州间实现往返。

一路上,“复兴号”最高时速352公里。时隔六年,中国高铁迎来了这次“达速”试验,预示着中国高铁350公里时代即将回归。

飞驰中的体验如何?

8点38分,“复兴号”驶出北京南站。列车显示屏上的时速数字一路爬升:仅仅不到8分钟,达到232公里;10分钟,达到315公里。12分钟后,让人期待的数字出现:352公里!

车内洋溢着兴奋的情绪,不少人纷纷拿出手机记录这一“翻开中国高铁发展新篇章”的数字。在这列“达速”体验运营列车上,有300多名“特殊”的乘客,他们包括来自相关部委的工作人员、院士专家、企业员工和铁路职工。

作为体验运营的纪念,每位乘客都拿到了两张特殊的车票:一张是红色的北京南站-上海虹桥站,车次是G350727;一张是绿色的徐州东-北京南,车次是G727350。车票上都写着“京沪高铁复兴号350km/h体验运营纪念”。

记者所乘坐的车厢虽是二等座,但座位十分宽敞舒适,以350公里时速运行的列车也相当平稳。记者特意拿了一个矿泉水瓶进行倒立试验,一路上矿泉水瓶都稳定不倒。

不少细节都显示了“复兴号”为了增加乘坐舒适性的用心。在席位上方,席位号显示屏增加了新功能:席位号旁边的三个小点是红色时,显示席位已占用;黄色代表已经预售,下个区间将会有乘客;绿色代表车票还未售出,席位没有占用。为了让置放的东西更平稳,窗台采用了增加摩擦力的防滑材料。列车上,乘客还可以使用CRNet-WiFi无线上网。不过由于在测试期间,网络信号还不够稳定。

铁科院研究员张波表示,京沪高铁实测结果显示,在350公里时速下“复兴号”与“和谐号380”相比,总能耗下降了10%,意味着京沪高铁往返一趟能省5千多度电。听噪声,“复兴号”司机室和列车连接处测试为76分贝,低于79分贝“优”等线。此外,脱轨系数、轮重减载率等安全性指标也同样达到“优”的等级。

“达速”是否安全可靠?

高铁跑350公里有没有问题?这是自降速以来,中国高铁常常被问到的问题。

这也是作为行业负责人,中国铁路总公司总经理陆东福时刻需要面对的问题。

“京沪高铁是目前世界上设计建设标准最高的高速铁路,‘复兴号’是按照时速350公里运营研发制造的中国标准动车组。‘复兴号’在京沪高铁按时速350公里运营,从技术安全性、可靠性、舒适性上讲是没有问题的。”陆东福告诉记者。

他表示,“复兴号”在京沪高铁上实现时速350公里运行,这是党的十八大以来中国高铁事业发展取得的重要成果,也标志着中国高铁发展掀开了新的一页,证明中国高铁安全可靠,具有世界一流的技术水平。

在2011年高铁降速之前,中国曾有包括京津、郑西、武广、沪杭高铁在内的4条高铁按照时速350公里运营。

近几年来,高铁提速重新进入大众话题。随着高铁的发展,关于350公里这个速度,人们对于技术和安全方面的担心越来越少。

6年来,中国高铁积累了更加丰富的运营经验。目前,中国铁路投入运营的动车组已有2700余组,居世界首位,安全运行里程超过50多亿公里。以京沪高铁为例,截至2017年6月30日,京沪高铁安全运行2193天,累计开行列车58万余列,年均增长18.6%。

从高铁动车组来看,去年7月15日,两列自主研发的中国标准动车组“金凤凰”和“海豚蓝”在郑(州)徐(州)高铁上分别以420公里的速度“亲密相会”。眨眼间,乘客一秒飞过117米。这是世界最高速的动车组交会试验,中国标准动车组经受住了“大考”。

今年6月26日,中国标准动车组“复兴号”在京沪高铁两端的北京南站和上海虹桥站正式亮相。

“‘复兴号’是由中国铁路总公司牵头组织研制、具有完全自主知识产权、达到世界先进



7月27日,“复兴号”停靠在北京南站。

中国高铁即将回归 350 公里时代

“复兴号”昨日完成350公里“达速”试验,预计9月中旬京沪高铁将按这一时速正式上线运营,目前暂不调整票价



“复兴号”在北京南站等候出发。



运行中的“复兴号”非常平稳,瓶子倒置也不倒。



上图为“复兴号”运行中的时速显示;下图为“复兴号”体验运营纪念车票。

水平的中国标准动车组。”中铁总公司总经理特别技术顾问、中国工程院院士何华武表示,中国标准动车组完成了整车60万公里运用考核,欧洲一般只有40万公里,其性能指标实现较大提升,设计寿命由现在的20年提高到30年。

是否全面推行?

设计时速350公里的高铁线,会否全面恢复350公里时速?

何华武告诉记者,高铁全面提速需要一个过程,管理上要面对新的挑战,也要综合考虑经济和社会效益。

“中国要形成高铁系列产品,从250、300到350公里的速度等级,350公里是其中等级最高的,但不代表全部。要根据不同的出行需求、不同地区的经济条件综合考虑,确定开行什么样的时速是比较合适的。”何华武说。

中国工程院院士杜彦良表示,以“复兴号”为例,从300公里提高到350公里时速,能耗大概增加20%-30%,但是从京沪高铁的综合效益来看,既能提高出行效率,节约出行时间,也能为沿线带来更大的社会效益。

对于客流需求旺盛的京沪高铁来说,提速有利于缓解“一票难求”的局面。据统计,京沪高铁开通运营6周年累计发送旅客突破6.3亿人次,平均一年超过一亿人次。

何华武表示,目前京沪高铁日均运行400多列车。在时速提高到350公里后,随着“复兴号”下线数量和出行需求增加,提速的列车数量也会逐步增加。初期京沪高铁“复兴号”数量为7对。

他表示,中国已建成运营的2.2万公里高铁,约有三分之一是按350公里时速设计建造的,今后将根据各线路的达标条件逐渐提高时速。

高铁降速时,票价也相应下调。此次提速,票价会有什么变化呢?

“提速初期,考虑到社会也需要一个适应期,目前不会调整票价,以后会按情况逐步进行调整。”何华武说。

下一步,铁路部门将进一步做好技术准备、设备精调、人员培训、运营准备等工作。“预计在9月中旬京沪高铁实施新的列车运行图后,‘复兴号’将按时速350公里正式上线运营。届时,4个半小时左右就能实现京沪通达。”何华武说。

据新华社