

打造中国高铁亮丽名片

(上接1版)

在高铁技术装备领域。以引进先进技术、联合设计生产的和谐号动车组为基础,持续深化自主创新,突破技术瓶颈,成功研制拥有完全自主知识产权和世界先进水平的复兴号中国标准动车组,其中复兴号智能动车组在世界上首次实现时速350公里自动驾驶功能。目前,我国已经形成涵盖时速160-350公里不同速度等级,能够适应高原、高寒、风沙等各种运营环境的复兴号系列产品。今年6月25日,随着拉萨至林芝铁路开通运营,复兴号高原内电双源动力集中动车组顺利开进西藏、开到拉萨,历史性地实现了复兴号对31个省(区、市)的全覆盖。适应我国高铁成网运营对通信信号和牵引供电技术的特殊要求,自主研发了CTCS-3级列车控制系统,建成了高铁供电调度控制系统(中CAD),使高铁网具备功能强大、安全可靠的中枢神经系统和电力供应系统。北斗导航、5G、大数据等先进技术使高铁得到成功应用。

在高铁运营管理体系。全面掌握了复杂路网条件下高铁运营管理成套技术,创新了复杂路网条件下不同速度等级高速列车高密度跨线运输调度技术,解决了不同动车组编组、不同速度、长大距离和跨线运行等运输组织难题,实现了繁忙高铁干线和城际铁路列车高密度、公交化开行,高峰期发车间隔仅有4-5分钟。

在高铁安全生产领域。充分发挥科技保安全作用,在智能型复兴号动车组部署2700余项监测点,开发了自我感知、健康管理、故障诊断等列车运行在途监测系统,实现了对列车运行的全方位实时监控;建立了由高速综合检测车、沿线检测传感装置等设备组成的高铁线路设备在线监测系统,运用大数据分析,实现了对高铁基础设施运行状态的精准掌握;研发了风雨雪等自然灾害监测、异物侵限报警和地震监测预警系统,实现了对自然灾害和治安风险的立体防控。

打造了具有世界一流运营品质的中国高铁品牌。着眼满足人民群众对美好生活的向往,结合运输供给侧结构性改革,大力实施客运提质计划和复兴号品牌战略,全面提升高铁运营品质。我国高铁的安全性、效能性、舒适性、便捷性、经济性等运营指标,均处于世界领先或先进水平。

在安全性方面,坚持把“安全第一、质量为本”的理念贯穿于高铁建设和运营管理的全过程各环节,深入实施高铁“强基达标、提质增效”工程,健全高铁人防、物防、技防“三位一体”安全保障体系,推进高铁外部环境安全综合治理,确保了高铁安全持续稳定。2008-2020年,我国高铁每百公里平均事故率较境外高铁低82%。截至2021年6月底,我国高铁已累计安全运行92.8亿公里,相当于绕地球23.2万圈,安全运送旅客141.2亿人次,是世界公认最安全的高铁。

在效能性方面,发挥高铁成网运营效应,实行“一日一图”,优化和增加高铁产品供给,列车开行数量持续增长、通达范围不断拓展。目前,全国铁路日均开行动车组列车7400多列,占全部旅客列车开行数量的77%。世界银行2019年研究报告指出,我国高铁客运密度大约是欧洲高铁客运密度的两倍。

在舒适性方面,我国高铁线路基本采用无砟轨道,铺设重型超长钢轨和无缝线路,具有超高的平顺性。复兴号动车组采用减振性能良好的高速转向架,车体振动加速度小、振幅低、噪音弱,平稳性指标达到国际顶级标准,较好解决了列车空气动力学、轮轨关系、车体气密强度等技术难题,提高了列车进出隧道、高速交会时的安全性和舒适度。车厢内空调系统新风风送到16立方米/人小时,比其他国家高7%-60%;车体宽,空间大,横断面积达到11.2平方米,比其他国家多14.3%,为旅客提供了宽敞舒适的旅行环境。

在便捷性方面,我国建成了世界上规模最大的12306铁路互联网售票系统,单日售票能力达2000万张以上,目前互联网售票比例约为86.2%,单日最高达90%。依托12306平台,推动高铁网与互联网“双网融合”,推出电子客票、移动支付、在线选座、刷脸进站、互联网订餐等服务举措,同时保留纸质车票、车站窗口等传统服务渠道,保证老年人和视障人群出行便利,显著提升了铁路服务品质。

在经济性方面,我国高铁平均票价率约为其他国家的1/3至1/4。“十三五”期间,我国高铁累计实现票价收入11044.7亿元,占铁路客运收入的比例由2015年的53%上升至2020年的78%。世界银行2019年研究报告称:虽然中国高铁线路中高架桥梁和隧道占比很高,但高铁网络平均建设成本仅为其他国家的2/3,高铁网络经济回报率为正,有理由对中国高铁干线线路的长期经济可行性保持乐观。

二、高铁对我国经济社会发展作出巨大贡献

高铁作为现代化轨道交通建设的重大成果,不仅为人民群众出行提供了安全舒适

便捷的交通方式,大大增强了人民群众的获得感、幸福感、安全感,而且深刻影响和带动了城市格局、人口布局、经济版图的积极变化,促进了国家现代化进程。

推动解决了长期存在的铁路运输瓶颈制约问题,为实现人畅其行、货畅其流提供了可靠运力支撑。高铁的快速发展,使铁路客运能力实现重大跃升,全面保障了人民群众日常便利出行,基本解决了客运高峰期运力严重短缺的问题。自高铁投入运营以来,日均发送旅客由2008年的35万人次增加至2019年的645.9万人次,年均增长30.3%。2020年,高铁客运周转量在全社会客运量占比为25.2%,较2012年提高20.4个百分点。“坐着高铁看中国”成为广大旅客享受美好旅行生活的真实写照。

高铁的快速发展,还充分释放了高铁平行径路的既有铁路货运能力,尤其是“四纵四横”高铁网的形成,使我国繁忙铁路通道客货争能的问题得到明显缓解,有力推动了全社会运输结构优化调整,降低了社会物流成本。2020年,国家铁路货物发送量完成35.8亿吨,较2016年增加9.2亿吨、增长35.1%;铁路货运量的全社会占比由2016年的7.6%提高到2020年的9.6%。

有效带动了产业结构优化升级,为实现经济发展方式转变发挥了推动促进作用。高铁发展涉及多种技术、多个领域、多类产业,建设投资大、产业链长,对产业结构优化升级具有非常强的带动作用。我国高铁建设不仅强化了工程建设、装备制造等产业优势,而且推动了关联产业集群式发展,拉动了钢铁、水泥等基础建材的需求,带动了机械、冶金、建筑、橡胶、合成材料、电力、信息、计算机、精密仪器等高端产业发展。据测算,我国高铁每1亿元投资,对建筑、冶金、制造等上下游关联产业拉动产值在10亿元以上,可创造就业岗位600多个。特别是复兴号高速列车作为现代高新技术的集成,零部件数量达10万个以上,独立的技术系统超过260个,设计生产动车组零部件的核心企业超过100家、紧密层企业达500余家,覆盖20多个省市,高铁装备制造已成为我国具备全产业链国际竞



争优势的战略新兴行业。

随着高铁的快速发展,作为铁路主要装备制造企业的中车集团,以及以铁路工程承包为主营业务的中国中铁、中国铁建等施工企业,均进入世界企业500强排行榜。高铁发展还带动资本市场发展产生了积极影响。目前国内上市公司中涉及高铁概念的公司有40多家,市值1.1万亿元以上。“十三五”期间,铁路建设累计发行债券1.01万亿元、银行贷款1.92万亿元,对我国股市、债市平稳健康发展起到了积极作用。

有力促进了区域经济协调发展,为构建新发展格局、实现经济持续健康发展注入了新动能。我国幅员辽阔、内陆深入,区域资源分布和经济社会发展差异较大。高铁成网后,通达半径500公里的城市群形成1-2小时交通圈,实现公交化出行;1000公里跨区域大城市间4小时左右到达,实现当日往返;2000公里跨区域大城市间8小时左右到达,实现朝夕至,对于促进经济持续健康发展、加快构建新发展格局意义重大。

高铁的发展大大强化了中心城市对周边地区的辐射和带动作用,显著拓展了都市圈的覆盖范围,有力促进了京津冀协同发展、雄安新区建设、长三角一体化发展、粤港澳大湾区建设、成渝地区双城经济圈建设等重大战略的落地实施。高铁运营将沿线城市和区域串点成线,促进了沿线各种生产要素和消费要素的优化配置和集聚发展,有力推动了长江经济带发展、黄河流域生态保护和高质量发展等重大战略的实施。

高铁网的发展使区域分工协作更为密切,促进了内陆地区和经济欠发达地区有效承接经济发达地区的产业转移,形成了优势互补、高质量发展的区域产业布局,有力支撑了西部大开发、东北振兴、中部崛起和东部率先发展。特别是党的十八大以来,老少边及脱贫地区建成高铁2.2万公里,占同期全国高铁投产规模的80%,198个县同步入高铁时代,有效补齐了交通基础设施短板,为脱贫地区全面实施乡村振兴战略、加快融入国家现代化进程奠定了坚实基础。

三、高铁发展的经验弥足珍贵

我国高铁发展取得举世瞩目的成就,充分体现了中国共产党领导的政治优势和中国特色社会主义的制度优势,是新型举国体制在铁路系统的市场实践。

坚持党的全面领导,为高铁发展取得历史性成就提供了根本政治保证。我国高铁发展之所以能够取得历史性成就,最根本的在于以习近平同志为核心的党中央坚强领导,在于习近平新时代中国特色社会主义思想的科学指引,在于习近平总书记对高铁发展的高度重视和亲切关怀。在党中央的集中统一领导下,我国高铁发展始终坚持以人民为中心的发展思想,充分体现了人民群众对美好生活的向往,统筹兼顾经济发达地区和老少边及脱贫地区需要,使高铁发展成果能够造福最广大人民群众;坚持全国“一张网”、全路“一盘棋”,打破行业、区域的局限性,形成

充分展现了铁路绿色低碳优势,为促进生态文明建设、建设美丽中国作出了重要贡献。在节能方面,高铁每人百公里能耗仅为飞机的18%和大客车的50%左右。在节地方面,与4车道高速公路相比,高铁占地仅为其50%,完成单位运输量占地仅为其10%。在环保方面,高铁二氧化碳排放量仅为飞机的6%、汽车的11%。2012-2019年高铁增加的客运周转量与公路完成同样客运周转量相比,减少二氧化碳排放2320万吨。此外,高铁运营释放的既有线货运能力,为增加铁路运量、优化运输结构创造了有利条件,促进了交通运输绿色转型发展。

高铁均采用电气化技术,高铁的建设发展显著提高了铁路电气化率。目前,国家铁路电气化率达到74.9%;国家铁路燃油车消耗量已从最高峰的1985年583万吨下降到231万吨,降幅达60%,相当于每年减少二氧化碳排放1256万吨。

提高了我国铁路走出去的信誉,为实现高水平对外开放、推动共建“一带一路”高质量发展发挥了积极作用。我国高铁的成功实践,丰富完善了高铁技术体系和国际标准,把高铁发展推到了一个新的水平,在世界范围内产生积极影响,促进了我国与有关国家在高铁建设和装备制造领域的合作。作为“一带一路”标志性项目,雅万高铁正在顺利推进。

境外项目的实施,有力推动了我国铁路标准走出去。目前,国际标准化组织铁路应用技术委员会开展的40项标准制定工作,我国主持9项、参与31项;国际电工委员会开展的99项标准制定工作,我国主持13项、参与48项;国际铁路联盟(UIC)开展的606项标准制定工作,我国主持26项、参与21项,包括UIC高速铁路实施系列标准、UIC高速铁路设计系列标准等,其中实施系列标准已在全球发布。同时,我国还与俄罗斯等21个“一带一路”沿线国家签署标准化互认合作协议,显著提升了我国铁路标准的影响力。

随着我国高速铁路快速发展以及铁路走出去取得重大突破,我国在国际铁路中的地位不断提升,担任了国际铁路联盟亚太区主席、国际电工委员会副主席、国际标准化组织铁路应用技术委员会主席等领导职务,我国铁路在国际组织中的话语权大大增强。



高铁深刻影响和带动了城市格局、人口布局、经济版图的积极变化。京雄城际铁路是北京至雄安新区的重要铁路交通干线,对密切雄安新区与北京、天津等京津冀中心城市的联系,便利群众往来、加快产业聚集和促进区域建设发展提供了强大的人才保证和智力支撑。我国铁路产业大军具有听党话、跟党走优良传统和红色基因,是一支特别能吃苦、特别能战斗、特别能奉献的光荣队伍。面对高铁快速发展对人才队伍提出的迫切需求,国铁集团切实加强干部职工的政治思想教育和专业技能培训,培养了一大批立志我国高铁事业发展,具有先进理念、掌握高新技术、富有创新精神的高铁技术人才、管理人才和高技能人才。尤其是面对高铁养护维修夜间作业多、野外作业多等情况,广大干部职工大力发扬主人翁精神,全身心投入到高铁事业发展中,涌现出一大批爱岗敬业、争创一流、艰苦奋斗、勇于创新、淡泊名利、甘于奉献的劳动模范和一大批执着专注、精益求精、一丝不苟、追求卓越的铁路工匠。

根据“十四五”规划和2035年远景目标纲要,到2025年,全国铁路营业里程将达到17万公里左右,其中高铁5万公里。国铁集团将认真贯彻落实习近平总书记对铁路工作的重要批示指示精神,勇担交通强国铁路先行历史使命,坚持统筹发展和安全,充分发挥科技创新关键性作用,迎难而上,敢为人先,致力于补短板、强弱项、防风险,全面提升高铁建设和运营水平,推动我国铁路事业沿着高质量发展轨道稳步前行。

高铁作为我国现代化轨道交通建设重大成果,推出了电子客票、网上订餐、静音车厢、智能交互等一系列服务举措,为人民群众提供了安全舒适便捷的出行体验。图为高铁乘务员与旅客互动交流。



成都市场采购贸易出口专列首发

本报成都8月1日电(胡志强 张智皓)7月22日4时21分,一列满载着来自四川隆昌50个集装箱的X8062次中欧班列从中国铁路成都局集团有限公司城厢站出发,经新疆霍尔果斯出境,10余天后抵达波兰马拉舍维奇。

这趟中欧班列运输的产品包括家纺、服装、日用百货等快消品,采用市场采购贸易方式申报出口。这是成都局集团公司开出的首趟成都市场采购贸易出口专列,也是中欧班列对西部中小微企业贸易出口带动的有力体现。“我们提前主动与中铁联合国际集装箱有限

与国家重大战略相贯通、与相关产业布局相衔接、与区域发展需求相结合的高铁发展规划,并保持了高铁规划的稳定性、连续性,实现了高铁发展与经济社会发展相互促进、相得益彰。

坚持集中力量办大事,为建成世界最发达的高铁网汇聚了强大合力。高铁建设投资巨大、工程浩大、挑战极大。我国高铁能够在全国范围迅速建成“四纵四横”高铁网、布局构建“八纵八横”高铁网,关键是在新的历史条件下善用我国社会主义制度能够集中力量办大事这一重要法宝。在高铁发展实践中,从中央到地方,从路内到路外,从科研创新、生产组织到产业化应用,从规划设计、工程建设、装备制造到运营管理整个创新链产业链,既坚持按市场经济规律办事,又坚持局部利益服从整体利益、国家利益兼顾地方利益,团结协作、密切配合,汇聚了推动高铁发展的强大合力。尤其是在高铁发展中,国家有关部门在规划建设、产业布局、项目可研、环保水保、投融资改革等方面给予强有力支持;地方党委政府在建设用地、市政配套、站城融合发展等方面发挥主导作用,解决了重大项目建设和困难复杂的征地拆迁和移民安置等难题,保证了高铁建设科学有序、安全优质地大规模推进。

坚持以我为主、开放合作、自立自强,为高铁技术实现从跟跑到领跑的重大跃升提供了高效的实践路径。在全球化、信息化、网络化深入发展,创新要素更具开放性、流动性的条件下,我国高铁发展坚持“引进来”和“走出去”相结合,坚持自主创新与开放创新相统一,切实用好国际国内两个市场、两种资源。一方面,充分发挥后发优势,对世界高铁先进技术进行引进、消化、吸收、再创新,学习借鉴国际先进理念、创新成果,使我国高铁技术集世界高铁技术之大成,大大加快了我国高铁技术创新赶超步伐;另一方面,坚持以国情路情为基础,始终把科技自立自强、自主创新作为高铁创新的根本,对一切外来技术坚持以我为主,坚持不懈加强关键领域技术攻关,形成了从高铁基础理论、技术应用到成果推广乃至技术标准体系的完整创新链条,牢牢地将创新主导权、发展主动权掌握在自己手中,不断巩固和提升了中国高铁的世界领跑地位。

坚持全国铁路统一规划建设,为高铁发展提供了可靠的机制保证。按照中央的统一部署,我国铁路始终坚持发展规划标准统一,实行全国铁路一张网和运输集中统一指挥的管理体制。国铁集团作为国家铁路的建设和运营主体,充分发挥技术创新领军企业作用,统筹整合高铁科研、勘察设计、工程施工、装备制造、建设运营管理等各方资源,实现产学研用有机结合,推进协同创新、集成创新,把铁路行业的各种力量集合在一起,形成推动高铁创新的组合优势;发挥开放大市场的平台作用,利用丰富的高铁建设和运营技术资源和试验场景,强化对高铁技术创新的导向牵引和支撑作用,推动高铁技术创新成果直接转化应用;坚持正确的技术路线,实现技术政策、技术标准、技术平台和技术布局的统筹协调、专业融合,保证高铁规划建设运营协调一致,安全质量和效率效益相匹配,使高铁建设运营的成功经验在全国国内快速复制推广,形成规模产业效益,大大提高了高铁的发展效率和质量。

坚持统筹技术专业和人才培养和使用,为高铁建设发展提供了强大的人才保证和智力支撑。我国铁路产业大军具有听党话、跟党走的优良传统和红色基因,是一支特别能吃苦、特别能战斗、特别能奉献的光荣队伍。面对高铁快速发展对人才队伍提出的迫切需求,国铁集团切实加强干部职工的政治思想教育和专业技能培训,培养了一大批立志我国高铁事业发展,具有先进理念、掌握高新技术、富有创新精神的高铁技术人才、管理人才和高技能人才。尤其是面对高铁养护维修夜间作业多、野外作业多等情况,广大干部职工大力发扬主人翁精神,全身心投入到高铁事业发展中,涌现出一大批爱岗敬业、争创一流、艰苦奋斗、勇于创新、淡泊名利、甘于奉献的劳动模范和一大批执着专注、精益求精、一丝不苟、追求卓越的铁路工匠。

根据“十四五”规划和2035年远景目标纲要,到2025年,全国铁路营业里程将达到17万公里左右,其中高铁5万公里。国铁集团将认真贯彻落实习近平总书记对铁路工作的重要批示指示精神,勇担交通强国铁路先行历史使命,坚持统筹发展和安全,充分发挥科技创新关键性作用,迎难而上,敢为人先,致力于补短板、强弱项、防风险,全面提升高铁建设和运营水平,推动我国铁路事业沿着高质量发展轨道稳步前行。



成都市场采购贸易出口专列首发

本报成都8月1日电(胡志强 张智皓)7月22日4时21分,一列满载着来自四川隆昌50个集装箱的X8062次中欧班列从中国铁路成都局集团有限公司城厢站出发,经新疆霍尔果斯出境,10余天后抵达波兰马拉舍维奇。

这趟中欧班列运输的产品包括家纺、服装、日用百货等快消品,采用市场采购贸易方式申报出口。这是成都局集团公司开出的首趟成都市场采购贸易出口专列,也是中欧班列对西部中小微企业贸易出口带动的有力体现。“我们提前主动与中铁联合国际集装箱有限

国铁供应链公司助力电商平台服务直达边陲

本报乌鲁木齐8月1日电(朱国策 张雪麟)7月以来,新疆南疆地区偏远戈壁连日持续高温。中国铁路乌鲁木齐局集团有限公司若羌基础设施段在国铁商城下单购买1300箱饮品,厂家物流配送无法到达。对此,国铁供应链管理有限公司立即启动应急预案,第一时间联系生产商和配送商,积极组织当地货源和自有车辆,在供货期限到达前将物资送至阿尔金山脚下的依吞布拉克镇,顺利完成此次防暑降温物资供应保障任务。

入驻国铁商城以来,国铁供应链公司以拓展商城食品物资业务为着力点,深入开展“我为群众办实事”实践活动,不断提升边远地区防暑物资保障服务能力,积极为客户办实事、解难题。目前,他们已累计完成防暑物资配送任务近1400单,实现配送网络国内全覆盖。

(上接1版)

狂风暴雨袭来,党组织和党员用行动擦亮担当底色,筑牢防洪堤坝

台风“烟花”强势来袭,一时间,狂风呼啸、暴雨倾盆、江河猛涨。严峻考验面前,党组织和党员就是主心骨。上海局集团公司各级党组织和广大党员干部高举党旗,筑牢抗台风堡垒和防汛防线。

湘池24小时降雨量201毫米!诸暨连续降雨量255.8毫米!“烟花”登陆后,中心最大风速达每秒38米,裹挟着大暴雨直击杭深铁路和杭甬、沪昆高铁。上海局集团公司强化组织领导,成立防洪指挥部合署办公,主要领导全程值守。同时,他们在宁波和杭州地区分别成立现场指挥部,由集团公司领导班子成员驻点指挥,各级干部深入一线盯控把关,多措并举科学迎战台风。

危急关头,党员冲锋在前,用行动擦亮担当底色,筑牢防洪堤坝。上海工务大修段组建党员突击队,清理疏通驻地附近的积水点,为车辆安装防护措施。芜湖工务段组建87支党员团防台防汛突击队,做到险情应急处置召之即来、来之能战。杭州房建公寓段从7月24日开始,成立党员突击队24支、应急抢修组12组,至26日8时累计出动677人次,巡查抢修站点61个,处理隐患69处。

哪里有风险,党员就冲向哪里。7月25日,宁波普降大暴雨,萧甬铁路沿线河流水位暴涨。18时,有的铁路桥梁距水面已不足6厘米,湍急的河水不断冲击桥梁墩台和梁体。123A号东洋桥告急!125号后青门桥告急!125A号东洋江桥告急!

“申请重车压梁。”在现场蹲守3天的宁波工务段副工长沈建良临危不乱,沉着应对。不一会儿,3组重载水罐车稳稳停在桥梁上。沈建良仍不放心,每隔1小时测量1次水位,并和同事轮番监控桥梁周边堵塞物,一刻也不顾不上休息。

狂风呼啸,雨水劈头盖脸落下来,砸得人脸上生疼,连眼睛都睁不开。就是在这样的环境里,铁路一线抢险人员一拨又一拨轮番上阵巡查,累了就靠在道床边坡稍作休息,渴了就喝一瓶水,饿了就啃一口干粮,不知疲倦地与时间赛跑。“订婚可以推迟,抗台风不能耽误。”7月23日本是宁波工务段温州线桥车间温州南工区线路工陈亦贤订婚的日子。当天,他“逆行”而上,和3名职工在西岙隧道清沟排水,组织抢险。

58岁的党员陈明尔是嘉兴车务段余杭站年龄最大的客运员。7月23日,陈明尔轮班工作16小时后,放弃休息,主动请缨与其他职工并肩作战,连续3天没有回家。“我年纪虽大,但作为共产党员,关键时刻必须挺身而出!”陈明尔笑着说。

自然灾害面前,关心关爱,汇聚抗台风强大合力

灾害面前,人类虽然渺小,但只要凝心聚力,团结起来就是强大的力量。

心系一线,情系职工。“烟花”袭击上海期间,上海工务段位于松江区的工区职工住房遭到处水,积水深达30厘米,驻扎在此的近百名职工生产生活顿时受到影响。7月26日,该段领导主动靠前,顶着疾风骤雨,送去水、牛奶等物资,慰问受灾职工区工,紧急处置水患。

生命安全大于天,紧急避险一人不漏。在杭州,台风过处,大树有的拦腰折断,有的连根拔起,奋战在亚运会工程建设现场的400多名铁路人必须迅速转移。上海局集团公司紧急协调周边避难场所,采购方便食品和瓶装水,将分散在11个项目上的人员集中送至3处避难场所,做到人人有地方待、有干粮吃、有饮用水喝。待在安全避风港里,这些建设者们脸上露出了踏实的笑容。

受“烟花”影响,多趟列车受困停运折返,西宁、成都、西安、兰州、乌鲁木齐等地的9个客运段、626名乘务员滞留上海行公寓。全路是一家,不分你我他。7月27日,上海客运段组织干部深入该公寓看望慰问班组的兄弟局集团公司乘务员,一一送上牛奶、水果等慰问品,与他们共同克服困难。“爱心服务”让他们在上海同样感受到了家的温暖。

42条停运、折返调度命令,背后是百余名乘务员拖着箱子在雨中穿行。南京客运段第一车队党员指导员车丁玲不停拨打汉口、杭州东等公寓的电话,处理房间安排、餐食供应等问题。7月25日13时起,丁玲连续打电话12小时,直至次日1时30分才将在外的每名乘务员安顿好。受台风影响,杭州房建公寓段31个行公寓接待武汉、西安等外局集团公司客运段滞留乘务员1104人。因公寓滞留乘务员较多,接待能力有限,他们迅速租赁周边酒店,安排专人专车到站接送,同时加大餐料采购量,为乘务员提供热乎可口的饭菜。上海房建公寓段全职职工克服困难,全力做好应急处置保障,接待来自10个外局集团公司、14个客运段滞留的91趟车班、1088人,经受了前所未有的“大考”。

“烟花”逐步远去,经过长三角铁路干部职工连续冒雨奋战,这张中国最发达的高铁网正全面恢复往日的生机。远行的人们又拾起行囊,乘着高铁奔向四面八方。