

兩會 09'

經濟總量全國居首，人均鐵路里程卻全國倒數第二，春運火車票一票難求，廣東如何走出鐵路運力困境，成為正在舉行的全國「兩會」的熱話題之一。廣鐵集團接受本報專訪時透露，隨着今年1月中央出台實施《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要》，廣東鐵路網絡建設加快，目前省內鐵路在建項目達14個，到2012年路網規模將由目前的1880公里增至4200公里，屆時乘火車由廣州至珠三角各城市只需30分鐘，前往泛珠三角各省會城市也僅需5小時。 本報記者 格桑梅朵 方俊明

近年廣東鐵路網絡建設加快，目前省內鐵路在建項目達14個。圖為建設工地現場



如今旅客可直接刷卡乘坐廣深線「和諧號」動車組，圖為往返廣深間的和諧號列車

添翼珠三角 勾勒由省網路

粵鐵路規模2012年翻倍至4200公里

改革開放30年來，廣東經濟總量持續位居全國第一，但人均鐵路里程數不足2厘米，鐵路覆蓋密度約每百平方公里1.05公里，僅為全國平均水平的46%，仍有4個地級市「地無寸鐵」。僅有京廣、京九、漳龍、黎湛、滬海5條出省鐵路通道，其中京廣鐵路廣東段，是我國鐵路最繁忙的區段，能力利用已經達到100%。

廣東也是全國最大的外來務工人員聚集地，每年春運都有幾千萬農民工通過鐵路返鄉，但鐵路僅能滿足不到1/4的需求，京廣幹線的列車超員更成為全國之最。而1974年建成的廣州火車站，設計能力為2.5萬人，而春運最高峰期最高發送旅客達22.5萬人，不堪重負。這鐵路運能與運量的突出矛盾，特別是2008年初一場百年一遇的雨雪冰凍災害席捲南方，鐵路10天之內完成了350萬旅客的緊急大疏運，進一步凸顯了加快廣東鐵路建設的重大意義。

廣鐵集團透露，按照國家《中長期鐵路網規劃》和《廣東省、鐵道部關於加快廣東省鐵路建設等問題的會議紀要》，到2012年，廣東省與鐵道部合作建設項目達21個，新建鐵路2320公里，目前廣東省內鐵路在建項目14個。其中已經開工建設的出省鐵路通道有：廣深港客運專線、武廣客運專線、廈深鐵路、貴廣鐵路、南廣鐵路、洛湛鐵路岑溪至茂名段；計劃開工建設的有：贛韶鐵路、廣東西部沿海鐵路等；規劃中的還有瓊州海峽跨海工程。未來廣東出省鐵路通道將增至12條。

據國家發改委今年1月發布《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要（2008—2020年）》，強調中央政府支持廣東與港澳在城市規劃、軌道交通網絡等方面進行對接，並明確指出要加快廣深港客運專線等鐵路建設，特別是廣州被明確定位為珠三角地區一小時城市圈的核心，武廣、南廣、貴廣、廣深港、廣珠等一大批客運專線與城際鐵路線均將在「廣州新客站」交匯。作為在建的亞洲最大的鐵路客運站、國內聯結鐵路線路最多的樞紐中心，廣州新客站工程總概算為73.6億元，計劃今年12月竣工。

廣鐵集團表示，目前廣東鐵路出省通道網絡正在形成：武廣客運專線、貴廣鐵路將提供北上新通道；廈深客運專線將與甬廈、杭甬客運專線銜接，直達長三角；洛湛鐵路岑溪段和茂湛鐵路，將使茂名成為「兩廣」互聯的結點，並與粵海鐵路一道，成為通往西南、中南地區以及海南島的南北主幹線；南廣鐵路則將直接接入泛亞鐵路網，增強廣東與東盟國家的客貨運輸交流。

到2012年，隨着上述系列鐵路相繼建成，廣東省路網規模將由目前的1880公里增加到4200公里，其中200公里時速及以上的鐵路里程將達到1800公里，屆時乘火車由廣州至珠三角各城市只需30分鐘，至廣東全省各城市只需2小時；廣州前往南寧、貴陽、武漢、長沙、福州等泛珠三角各省會城市的時間將在5小時以內，實現半日到達。廣東發達的鐵路網將基本形成。



▲廣鐵員工加強設備巡檢
▲廣州供電段提前做好設備整治，保障鐵路運輸安全
▼廣鐵員工組織打冰掃雪



廣深港客運專線廣東段預計明年可完工。圖為建設路段現場



▲廣鐵集團為企業提供送票上門服務，受到企業的好評
▼今年春運期間，廣州火車站組織琶洲異地候車的旅客進站上車



廣鐵乘務員執行標準化作業

廣深線全面公交化 「和諧號」刷卡上車

如今，港人北上乘坐廣深列車可像乘公共汽車（公共巴士）一樣刷卡上車。廣鐵集團透露，廣深鐵路日前和工商銀行聯合推出深圳乃至全國的首張金融IC卡，持卡人無須另行買票，可通過刷卡乘坐廣深線「和諧號」動車組。這是廣深鐵路領跑內地鐵路「公交化」的又一新舉措，也為實現整個珠三角甚至更大地區「一卡通」奠定基礎。

「廣深鐵路牡丹金融IC卡」是深圳首張PBOC2.0標準金融IC卡，也是內地首次由鐵路部門與銀行聯手推出的IC卡。除金融支付功能外，還可刷卡乘坐廣深線「和諧號」動車組，無需到窗口排隊買票，即旅客持該卡直接刷卡通過閘口，進入候車區內將有一台席位機，市民在席位機上刷卡就可獲得一張座位條。而下火車後直接刷卡出閘，鐵路通過銀行扣取旅客所乘區間票款，旅客還可在出閘後進行發票打印，真正實現金融服務在鐵路乘車應用的無縫對接。

作為內地第一條客貨分線運輸的四線電氣化鐵路、第一條實現公交化且運行時速達到200公里的城際鐵路，廣深鐵路連接廣州、東莞、深圳、香港四大主要經濟區域，客流高峰期最短間隔5分鐘就開行一對「和諧號」動車組，日均客流約9萬人，單日最高客流已超過14萬人，年客運量達到3000萬人次。

廣鐵集團表示，「廣深鐵路牡丹金融IC卡」能夠滿足旅客即到即走，購票進站方便快捷的需求，兼容目前銀行卡和珠三角各市交通卡的所有功能，真正打破了地域限制、降低了社會成本、方便了廣大市民。在刷卡乘車服務有效緩解客運壓力的同時，進一步推動了珠三角軌道交通公交化及區域經濟一體化。



▲廣鐵員工為候車旅客提供熱水
▲廣鐵員工指引旅客候車

廣九直通車：粵港「親情線」

作為粵港間首條鐵路客運大通道，廣九直通車於今年4月將迎來恢復運行30周年。廣鐵集團透露，從1979年運行初期每天開行僅1對，到1997年香港回歸開行6對，再到目前已增加至12對，年運送旅客達到300萬人次，成為香港與廣東乃至整個內地血脈相連的「親情線」。

1979年4月4日，第一列廣九直通車經廣深鐵路正式開行，成為內地對外開放的窗口，也成為內地與香港之間經濟互動和血脈親緣聯繫的紐帶。從運行初期每日進出車次僅1對，載客限額640人，全年客流僅30多萬人次；到1997年香港回歸歸國時，廣九直通車開行達到6對；再到開行即將30周年的今天，已增加到12對，年運送旅客也由1997年的148萬人次增加到2008年的304.3萬人次。

業內人士稱，縱貫香港和廣州的廣九直通車，擁有全國鐵路系統最好的服務，不僅是因為「坐直通車感覺就像坐飛機」那樣的速度，更因為其「提供最好的服務」的信念和高效率的管理

，遠遠超越了人們以往對鐵路的印象，其中便率先推出「無干擾服務」等便民措施。

廣鐵集團稱，廣九直通車上的列車員一開始就要求嚴格，「上崗必須化淡妝，穿西服，繫領帶，穿半高跟鞋」，可謂開了內地服務業的「抹口紅」先河，而「標準身高1米60以上、大專學歷、形象姣好」的空姐標準也僅是基本條件；要真正踏上廣九直通車，至少還要經過三種列車的「培訓」，在慢車、普通車、廣深高速車上都要服務到一定年限，其中表現比較優秀的才能被選上直通車。因此，這批平均年齡僅20多歲的姑娘個個都是「老」列車員。

為促進CEPA實施和東盟經濟合作，促進香港擴大與內地經濟合作範圍，廣深鐵路先後開行北京至香港，深圳至北京、上海、武昌、桂林、岳陽、懷化、九江、泰州、瀋陽北、福州、鄭州等20對長途客車。從2004年CEPA實施以來，約70萬名香港旅客乘坐了長途客車。



廣鐵員工在列車上開展春節聯歡晚會

「大春運」格局 成就歷史最好

去年初雪災的經歷讓今年的鐵路春運備受考驗。然而，在發送總量、單日發送量、客列開行量均刷新紀錄的同時，今年廣鐵春運客車始發、運行正點率分別達到99.8%和97.5%，減少了旅客傷亡、行車設備事故，運行秩序創歷史最好的成績。被鐵道部稱之為：廣鐵歷史上最好的春運。

今年春運，廣鐵旅客運輸三項指標具有歷史性意義。旅客發送量首次突破2000萬大關，節前廣東地區廣州、廣州東、東莞、東莞東、深圳西站，節後湖南地區長沙、衡陽、懷化等站發送旅客量均創歷史新高；單日發送旅客首次突破80萬大關，最高達到82.5萬人，較歷史最高單日發送旅客增加近19萬人。春運40天，廣鐵辦理始發終到臨客達4581列，同比2007年增加105列，開行旅客列車為歷年春運之最。

廣鐵集團表示，路地聯手緊密合作，全國鐵路傾力支援，廣鐵科學組織的「大春運」格局成就了歷史最好的春運。除了廣鐵在全路率先通訂通取、返程預售、資訊公開等服務舉措外，粵、湘、瓊三省各級政府主動把鐵路春運納入當地春運的大局，成立鐵路春運工作指揮部，其中廣州乃至珠三角地區政府首次協調部署異地候乘、始發分流等戰略；而鐵道部組織全路支援廣鐵的車輛達到55組1045輛，支援力度為歷年之最。

此外，廣鐵還把今年春運作為學習實踐科學發展觀的實踐課堂，科學調配運力、改進售票方式、優化乘降組織，制定基本、預備、應急三套梯次運力方案，分別應對正常客流、高峰客流、突發客流；制定多套有效預案，應對客流突增、天氣突變、行車事故、設備故障等因素可能帶來的非正常情況，使廣鐵春運始終處於可控、有序狀態。



▲廣鐵員工指引旅客候車