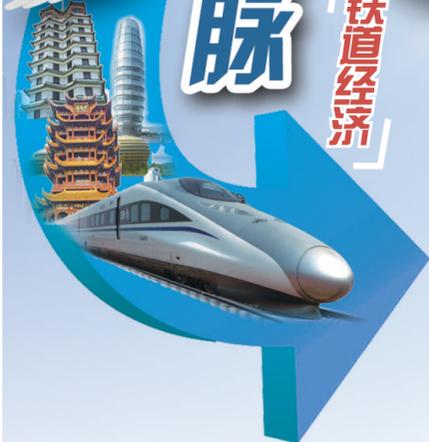


# 新动脉

铁道经济



时尚的高铁餐车

从普通列车到高铁,郑州铁路一路风雨,一路凯歌,为郑州的发展插上腾飞的翅膀。目前,河南省境内的社会周转量中,约31%的货物周转量、41%的旅客周转量由铁路来完成。

## 郑州插上腾飞翅膀

### 火车今昔

#### 动力不断进化

1.蒸汽。新中国成立初期,在郑州局所辖只有104台机车,配属也均为蒸汽杂型机车,基本上为日本、美国制造。其中客运主型机车为人民型和胜利型,货运为前进型和建设型。

2.内燃、电力。1960年,我国第一条电气化铁路——宝成线宝鸡—凤州段开通,内燃、电力机车开始相继踏上中国铁路的舞台。

1972年9月,郑州机务段首次使用国产东风型内燃机车牵引客车。1985年12月,郑州局韶山3型电力机车正式上线牵引客车。此后,蒸汽机车的数量开始逐年减少。

2002年3月,当时隶属郑州局管辖的宝丰机务段建设型8077号蒸汽机车正式“退役”。至此,郑州局整整100年蒸汽机车历史宣告结束,实现了机车牵引内燃、电气化。

#### 车型更新换代

从新中国成立初期的60公里、80公里、100公里,一直到140公里、160公里、250公里,经过机车车辆技术不断提高,列车最高运行时速提高了近200公里。

从最初的20公里、30公里,直到54.9公里、60.3公里、65.7公里,经过不断地发展进步,全国铁路旅客列车平均旅行速度提高了3倍多。

1.棚车。俗称闷罐车。新中国成立前就已经出现,受铁路运力所限,主要代替客车用于民工运输、军事运输等。已于上世纪90年代取消。

2.普通快速列车。俗称绿皮车,分为杂型、21型、22型、23型等。当前绿皮车使用较少,一般在春运繁忙期间少量开行。

3.空调快速列车。俗称红皮车、蓝皮车,是当前旅客运输的主流列车。

4.“中原之星”电动车组。2001年11月,我国自主研发的少数采用动力分散式的动车组——“中原之星”电动车组配属郑州铁路局,运行于京广铁路的郑州站与武昌站之间。当时运行速度达到160 km/h,载客量1398人。是当时中国铁路编组最大的电动车组。目前,此列车已经停用。

5.“和谐号”动车组。2007年4月18日,随着铁路第六次大面积提速调图,“和谐号”动车组正式投入运行。运行速度最高达250 km/h的动车组,目前有CRH1~CRH5几种型号。这些型号成为“具有我国自主知识产权”的动车组品牌系列。



新时代,新速度,新辉煌。进入新世纪后,高铁裹挟着与风相竞的速度呼啸而至,成为郑州铁路一道奔腾的风景,百年铁路跨入高铁时代。

“十一五”期间国家决定重点建设“四纵四横”客运专线网,其中涉及郑州的是郑西客运专线和石武铁路客运专线,这两条高铁在郑州形成了新的黄金交叉。

2004年9月25日,郑州至西安铁路客运专线开工,拉开了郑州拥抱高铁的序幕。

郑西客运专线是我国首批开建的3条设计时速300公里以上的高标准客运专线之一。郑州铁路局管辖范围为郑州站至新华山站进站信号机处,管辖车站为郑州西站、荥阳南站、巩义南站、洛阳南站、渑池南站、三门峡南站、灵宝西站共7站。郑西客运专线已成为我国中长期铁路规划中10条客运专线中徐兰客运专线(徐州—郑州—西安—宝鸡—兰州)最先开工的一段,它也是中原进入西北地区的第一条高速铁路客运专线。

石武铁路客运专线设计速度目标值是每小时300公里以上,建成后连通武广铁路客运专线和京石铁路客运专线,正式形成北京—广州—深圳—香港铁路客运专线快速通道,大大缩小北京、石家庄、郑州、武汉、长沙、广州、深圳、香港等大都市和辐射区域内城市群间的时空距离。同时,这条客运专线与既有京广线基本平行,建成后将实现客货分线运输,有力缓解京广线运能紧张状况,对促进“中部崛起”和区域经济协调发展有着十分重要的作用。

2010年1月28日,郑州至西安高速铁路成功试运行。国产“和谐号”高速动车组从西安站至郑州站一路风驰电掣,仅用时1小时48分,比原来的平均速度6小时缩短了4个小时。目前,从郑州前往西安,从早晨8点至晚上8点40分,共有10趟高铁客车,单程平均耗时两个小时零15分钟,大大拉近了两个城市的距离。

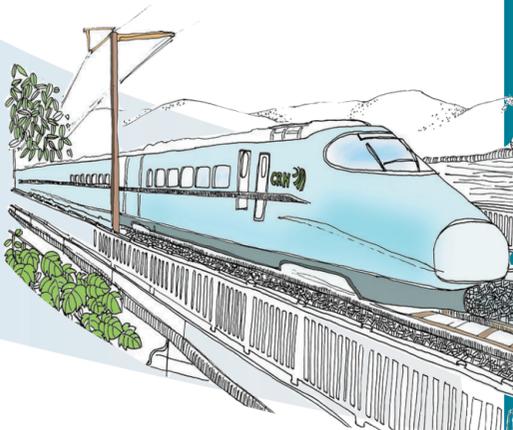
2008年10月15日,石家庄至武汉铁路客运专线开工建设。今年9月底,历经四年多的建设,郑州到武汉的高铁即将开始运营。郑州到武汉的行车时间,将由目前的6个小时,缩短到两小时。

预计今年年底,石武客运专线将与郑西客运专线在新郑东站“会师”,并与京沪、京哈、陇海、沪昆等快速客运通道相衔接,郑州铁路的综合运输能力将进一步提高。

本月底,未来两大高铁干线的节点处——郑州人期盼多年的郑州东站也将同时启用。该站是北京至郑州、武汉、广州客专和徐州至郑州、兰州客专的十字交会点,共设32股道,站舍16座。



列车员带领乘客做健身操



## 中原未来精彩可期

郑州的定位有很多,但枢纽之城的称号一直未变。地处中原的郑州,占尽天时地利人和,在中原经济区和郑州都市区建设中,继续强化枢纽地位,走前头,挑大梁,谱新篇。

中原经济区建设纲要提出,完善“四纵五横”大能力铁路货运通道,“米”字形高速铁路、四纵三横国家高速公路网和现代航空网络,加强枢纽建设,形成东融西拓、服务全国的战略大通道和全国重要的综合交通枢纽。优化铁路、公路、航空、城市交通等运输方式的规划布局,推动多种交通方式高效衔接、功能互补,形成以郑州为中心、地区性枢纽为节点的交通枢纽体系。推进郑州东站、郑州航空港、郑州火车站三大客运枢纽和内陆无水港建设,实现客货无缝换乘和货运无缝衔接,巩固提升郑州在全国的综合交通枢纽地位。

同时,加快客运专线、城际铁路、大能力运输通道建设,实现省辖市均通快速铁路(客运专线或城际铁路),构建覆盖区域、辐射周边、服务全国的铁路网。建成石家庄至武汉、郑州至徐州、郑州至重庆、

商丘至杭州客运专线,推动郑州至济南、郑州至太原客运专线建设。实施中原城市群城际铁路网建设规划,建设郑州至焦作及云台山支线,郑州至开封、新郑机场、新乡、新郑机场至许昌、至登封至洛阳,以及焦作至济源至洛阳、许昌至平顶山、平顶山至洛阳等城际铁路,形成以郑州为中心、高速铁路和城际铁路为纽带,通达开封、洛阳、许昌、新乡、焦作、漯河、平顶山、济源等市的半小时通勤圈,通达其他中心城市的一小时交通圈,连接周边省会城市的高效便捷的交通格局。加快“四纵五横”大能力运输通道建设,推进兰考至菏泽、商丘至南阳、禹州至江苏洋口港等支线铁路和地方铁路建设,完善铁路网络。

建设郑州都市区,现代化交通体系是重要保障。

郑州都市区建设纲要提出,要巩固和提升郑州作为全国综合交通枢纽的地位和作用,建成面向国际的大型航空枢纽,全国重要的铁路、公路交通枢纽。其中铁路方面,积极支持加快客运专线、城际铁路、干线铁路和枢纽站建设,建成“双十字”铁路客运枢纽和“米”字形客运专线网络,形成到北

京、武汉、西安的2小时经济圈。着手启动论证郑州西站、新郑及中牟火车站等场站建设,分担现有火车站功能。

2008年9月4日,铁道部与河南省在《加快河南铁路建设战略合作协议》上签字,河南境内“五纵五横”的铁路布局浮出水面。“五纵”即在建的京广铁路通道、焦柳电气化扩能改造、京九电气化扩能改造和规划建设的运城—三门峡—襄樊铁路、郑州—重庆铁路。“五横”指陇海铁路通道、侯马—月山—新乡—菏泽铁路、正在进行可行性研究的西安—合肥铁路复线电气化扩能改造、将要建设的洛阳—漯河—阜阳铁路复线电气化扩能改造和山西中南部煤运通道。

“五纵五横”经纬交织,意味着未来5到10年,河南铁路单位面积内的干线铁路密度将位居全国领先,中原铁路在全国铁路网的枢纽地位将更加突出和加强。

一系列铁路建设正如火如荼展开,郑州与铁路的故事还将继续!

本报记者 王文霞 黄永东 文唐康 宋晔 李焱 图