

双城故事

区域热点

# 京津“大动脉”15年 开启双城故事 点亮别样人生

15年前,京津城际的一声汽笛吹响了我国正式进入高铁时代的号角。从拉近到互融,从相亲到协同,一条高铁线串起的不只是京津两座城市,更是频繁的人才交往和众多的产业机遇。15年来,无数人的生活因此而改变,一个又一个有关京津城际的故事相继上演。日前,记者采访了京津城际首批列车员、高铁司机、设计专家以及开启“双城”生活的市民,讲述他们与京津城际的故事,聆听高铁发展为他们带来的别样人生。



本报记者 张磊 摄

图片由中国铁路北京局集团有限公司提供

## 首发 列车长张莹

### 青春在高铁上绽放

■本报记者 万红

穿好制服,拿起手持终端机,巡视记录本等,中国铁路北京局集团有限公司天津客运段津京城际车队列车长张莹又一次登上京津城际列车准备迎接即将到站的旅客。巡视车厢、检查列车卫生质量……张莹一丝不苟走在每天都要走上无数次的车厢里。

2008年,正值青春年华的张莹刚参加工作就有幸被选为京津城际首批列车员。“那可真是过五关斩六将!”提起当年参选京津城际列车员的经历,张莹至今记忆犹新:“我和小伙伴们一共经历了7轮有关客运业务知识、服务礼仪等培训,又经历了试运行,最后能成为首批列车员大伙儿都特别自豪。记得京津城际刚开通时,很多旅客是来‘尝鲜’的,有火车爱好者、铁路工作人员,还有媒体记者。很多人上车就开始拍照,对列车好奇得很,大家常常会问‘列车这么快为什么看窗外却不晃’‘列车座椅如何旋转’‘卫生间在哪’。”

张莹说:“京津城际是我国第一条设计时速350公里的高速铁路,这对我们乘务工作来说也是一个全新的挑战,无论岗位分工还是服务重点都跟以往不同。那时我们还参照了不少空乘服务的标准不断探索。后续哈大高铁、京沪高铁等不少高铁开通时,都会组团来学习,借鉴经验。”

到今年,张莹已经在京津城际上工作了15年,粗略计算在京津间往返了4万余趟,而自己也成长为列车长。她告诉记者,随着高铁逐渐被旅客熟悉,列车越发智能化,她们的乘务服务也发生了不少变化。“比如,相比刚开通时旅客们的好奇之心,现在的旅客上车更多的是休息、工作,可能会更关心充电插座在哪。”张莹说,“做了列车长以后,应急突发情况处理的更多,也更关注团队建设和服务意识理念的灌输。我们希望通过不断地学习,充实自己,带好团队,为旅客解决更多旅途中的问题和困难,在京津城际上一直服务下去。”

## 首发 高铁司机张岩

### 百里挑一“特种兵”



图片由中国铁路北京局集团有限公司提供

■本报记者 万红

8月1日是京津城际“15岁”的生日,这一天对中国铁路北京局集团公司天津机务段动车组运用车间高铁司机张岩来说意义非凡。15年前,他经过了层层选拔培训成为了京津城际首发司机之一,从那时起张岩驾驶着动车组列车在京津城际线上一跑就是15年。

1997年参加工作的张岩经历了从最初的内燃机车到电力机车再到高速铁路动车组列车不断升级的全历程。但在2008年,作为我国首批驾驶时速350公里列车的高铁司机,他们没有前人的经验可以参考,只能一点

点“摸着石头过河”。

“那时,能参加选拔的都是从既有普速线路司机中选拔出来的技术骨干,业务、心理素质都得过硬,选拔京津城际高铁司机就相当于选‘特种兵’,你说严不严。”说起当年,张岩陷入了深深的回忆,“理论学习、多重考试、跟车、实操……经过了一系列培训、考核,从好几百人里,选拔诞生了首批京津城际高铁司机。”

至今,张岩也仍然记得京津城际开通之初的情景,当他驾驶着动车组停靠在站台上,看着旅客们激动、新奇的表情,心里真是无比的自豪与骄傲,对岗位的热爱也越来越浓。如今,张岩已经在京津城际线上御风驰骋了15个春秋,见证了京津城际线从引进到创新,再到自主创新的全过程,和同事们一起积累了大量的实践经验,他带出的多名徒弟早已成长为一位位优秀的高铁司机,和他一样驾驶着“复兴号”飞驰在京津城际线上。

“过去是既有老铁路线,现在是高铁线。过去是绿皮车,现在是动车组列车。过去机车驾驶室里冬寒暑热,蓝色的制服总被机油蹭脏;现在‘复兴号’列车驾驶室宽敞明亮,操作台也更加智能,高铁司机更是成为了不少孩子向往的职业。”张岩很是感慨,“这几年,我国高铁的技术装备在持续更新,作为高铁司机我们自然也在一直学习新知识、新技术,要用不断提升操纵水平与专业技能,让京津旅客的双城之旅更顺畅更安心。”

## 主持设计 专家苏伟

### 见证中国高铁技术飞跃

■本报记者 万红

苏伟,中国铁路设计集团有限公司土建院总工程师。两天前,我国第一条设计时速为350公里的高速铁路——京津城际迎来了开通运营15年的标志性时刻。在那天,曾主持承担京津城际等多条高铁桥梁设计工作的苏伟不禁翻开了珍藏多年的工作笔记,参与京津城际设计的那些“旧时光”跃入脑海之中,让他感慨不已。

“我国高铁的科研攻关是一个长期积累的过程,可以追溯到20世纪90年代,京津城际的开通运营可以说见证了高铁技术的飞跃,这其中,高铁桥梁技术的不断突破便是一个侧面。”苏伟回忆,“作为我国第一条时速350公里的高铁,京津城际桥梁占比达到了88%。高铁建设的‘以桥代路’便是从京津城际的设计开始的。”

苏伟接着说,高速铁路对线路的平顺性要求非常高,线路沉降更要控制在毫米级,可当时京津城际设计沿线差不多三分之二都处于沉降区域,这成为了项目设计的一大技术难点。

“当时,我们便考虑到了‘以桥代路’的设计理念。一方面,桥梁的桩基础深达几十米

甚至上百米,可以让桥墩稳稳地‘扎根’地下,更利于控制沉降量,对不同地质条件的适应性也更好;另一方面,由于自身结构优势,桥梁占地要比路基工程少,不仅便于控制用地规模,节约集约土地,还降低了建设成本。”苏伟告诉记者,“为了应对区域沉降难题,我们还首次在桥墩与梁体间的支座结构中增设了可升降调高功能,就是考虑到了线路建成后运营过程中如果发生沉降该如何解决。那一年,大伙儿真是废寝忘食,我们桥梁专业团队曾经40多人在现场一扎就是几个月,沿线逐一进行勘察。”

在苏伟看来,正是有了诸多的技术突破与设计创新,京津城际不仅成为了我国高铁技术进步的见证者,更为京沪高铁等后续诸多高速铁路建设进行了技术储备。

“乘坐高铁时我们不难发现,我国大多数高铁线路都是以桥梁工程为主,京沪高铁的桥梁占比达到了80.5%,而京津城际对沉降的设计理念和也被大范围应用到全国各地存在软土区域的高铁建设之中。”苏伟说,今后,随着更多高铁建设数据、技术、设计等方面的积累与创新,他相信我国的高铁事业将会发展得更好更快。

## 乘客吕彪 “钟摆人”的“通勤日记”

■本报记者 张兆瑞

吕彪是一名“80后”,从学生时代起,就对各种交通方式有着浓厚兴趣。对他而言,京津城际是一个特别的存在,他在微博上发起的“京津城际通勤日记”,首次将“钟摆人”的通勤日常呈现在公众面前。

2014年,吕彪被公司从天津调到北京,因暂时没租到心仪的房子,他每天就搭着京津城际上下班。“当时我算了一笔账,在北京租房每月至少4000元。但如果住在天津,高铁通勤往返是109元,地铁交通费打折后8.8元,按一个月22天工作日,每个月花费2596元。”

除了成本方面的考量,“双城”生活是否真的划算?吕彪一开始也拿不定主意,于是在自己微博主页上发起“京津城际通勤日记”的话题,想咨询一下网友的意见。没想到,这个话题一下子火了。

有的网友对这种新型生活方式感到好奇,他们在话题下留言,“很佩服!想想每天高铁通勤也挺酷的。事儿!”“预计不久的将来,我也会这样。”有人提出反对,“两地通勤损失时间是一个成本,再就是如果在北京拼搏的话,社交同样重要,这样单纯的工作有些可惜。”

“这些评论对我很有启发,也让我真切地感受到,很多人的生活轨迹正因京津城际而发生改变。”吕彪告诉记者,“双城”生活也不是一帆风顺,2014年12月31日,正赶上元旦假期,当日回津的高铁票,在上午10点就全部售罄,他最后是找到朋友拼车才回了家。

现如今,这种窘境不再让他忧心。今年7月1日,中国铁路实行新的列车运行图,京津城际每日增加3.1万个高铁座席,运力再度大幅提升。“票源不那么紧张了,北京南站开往天津站的末班车2时25分到达,偶尔加个班也不用担心没车了。”

时至今日,吕彪的“双城”生活仍在继续,“京津城际通勤日记”在网上的热度依然不减。大家在话题下分享沿途的美景,个人生活的变化,畅谈对未来的憧憬……1500多万的话题阅读量,3600余条评论,不仅是一个人的生活轨迹的宝贵记录,也见证了京津城际铁路建设的日新月异。

今年底,津兴城际铁路就要开通运营,这让他兴奋了好一阵。“津兴城际开通运营后,从天津到北京大兴国际机场只需30分钟,这也是继京津城际、京沪高铁、京滨城际之后,北京与天津之间的第4条高速铁路通道。我要把它的首发仪式加到我的日记中。”

风驰电掣的高铁上,越来越多“钟摆人”正一边写着属于自己的“京津城际通勤日记”,一边安放生活与梦想。

## 通勤者孙虹耿 我就是最大的受益者

■本报记者 刘畅

孙虹耿,天津人,和京津城际的缘分始于2016年。那之前,他在天津一家外企工作。“当时,有个机会跳槽到一家软件公司,对方给出1.5倍的高薪,但工作地点只能在北京、上海和大连选择。”

北京自然成了首选。孙虹耿特意把从家到公司的路线走了一遍,“出门坐地铁到高铁站,火车下来再坐地铁到公司,计算了一下精准时间,整体感觉通勤还挺方便的。”

2016年8月1日,京津城际通车8周年,也是孙虹耿到北京上班的第一天。他说或许是他和城际之间的缘分,而这种缘分一直延续到现在。在他看来,京津城际的存在对于像他一样恋家的天津人而言,“太友好了”。“感谢京津城际的便捷让我不用背井离乡,更好地平衡工作和生活。”他说:“如果没有城际高铁,当初我可能就举家搬到上海或者大连,但父母还在天津,照顾起来不方便,更何况天津本地人谁都不喜欢往外跑,我也一样。”

多年来,每周五天往返京津两地,孙虹耿

称自己是“超级通勤者”。随着京津城际列车频次增加,这几年除了通勤上班,他会经常带着家人去北京度周末。“有时候下午3点多出门,到北京吃吃东西,7点听场音乐会,9点多再做城际列车回来,方便又惬意”孙虹耿说,京津城际已经让他和他的整个家庭都融入双城生活。他也常常推荐京津生活的同事、朋友到天津的国家海洋博物馆、古文化街等景点游玩,“京津两地人员往来、文化沟通等越来越频繁,便捷的高铁交通功不可没,我就是最大的受益者”。



图片由受访者提供

## 企业高管黄超群 期待“双城”生活更精彩

■本报记者 万红

周一上午11时,见到天津中关村科技园运营服务有限公司总经理助理黄超群时,他刚刚乘京津城际来到位于天津滨海一中关村科技园的公司。“早上在北京跟一家数字医疗企业负责人交流了京津产业布局的事,然后城际来滨海,你看还没到中午就到了,跟回中关村总部时间差不了多少,这‘双城’跟‘同城’一个样。”黄超群笑着打开电脑。

黄超群的“双城”生活始于2017年。那年,作为京津两地贯彻落实京津冀协同发展的重点平台的天津滨海一中关村科技园经过前期的调研准备,正式启动园区运营,黄超群作为北京中关村运营团队首批派驻人员之一,和同事们从园区筹备起就经常搭乘京津城际往返两地开展项目协同工作。

“2017、2018那两年两地跑得特别频繁,一周几趟不在话下,有时甚至天天往返,开展园区产业协同,联动北京中关村总部、中关村管委会及中关村各类产业协会,举办系列集聚北京创新科技企业的论坛活动等等,都离不开京津城际等便捷交通的支持保障。”黄超群回忆,“记得当时我们给北京企业推介园区,一看地图都有点晕,企业家直呼没想到这么远的地方还有座科技园。结果,沟通了解滨海新区的区位优势、产业优势,又亲自

跟我们坐京津城际走了一趟后,企业家们的评价就直接改成了‘挺方便、很不错、很合适进行京津产业协同布局’。”

如今,黄超群的“双城”生活已经持续了6年多,周一来津上班周五回京度周末的双城模式一直持续至今。在他看来,不仅是他和同事们的“双城”生活,这些年京津城际更为园区主动对接首都优质资源、加速产业协同聚集提供了基础支撑。

“园区设立的初衷就是发挥北京中关村和天津滨海新区创新政策叠加优势,前些天园区上半年数据出炉,园区已为900余家北京科技企业提供了科技创新、应用场景支持,这其中京津城际等交通路网互联互通的支撑功不可没!”黄超群说,“目前,园区已经迈入高质量运营发展的新发展阶段,正重点引入一批数字产业领域发展潜力强的高科技项目,同时我们还成立了4100万元的股权投资基金来引导北京高科技项目落地园区,所以最近几周我们北京天津往返得非常勤。”

对于京津城际,黄超群希望今后高峰时段的列车能够更加密集,也希望正在建设的京滨城际北辰至滨海新区段能够早日开通。这样和他一样家住通州的北京市民和同样落户在那的企业家们来到滨海新区投资兴业会更加方便,到那时天津“双城”生活将会更精彩。

## 天津海特执行改装 首架空客A321客改货在津启动

本报讯(记者 袁诚)记者从天津港保税区企业天津海特飞机工程有限公司(以下简称“天津海特”)获悉,日前,一架常年执飞欧洲航线的空客A321飞机抵达天津海特二期机库,经过相关进场测试后即将开启客改货之旅。这是首架在津进行客改货操作的空客A321飞机,也标志着我市航空维修能力进一步提升。

“这是我们改装的第一架A321飞机,改装周期约240天,飞机改装后可搭载27.9吨货物,主货舱能够容纳14个航空集装箱。”天津海特相关负责人告诉记者,客机改为货机后,将交付给新加坡的租赁公司,用于提升货运航空市场竞争力。

今年3月,天津海特母公司四川海特高新技术股份有限公司(以下简称“海特高新”)与空客中国(AC)共同签署改装合作意向书,双方就A321机型客改货项目达成一致。天津海特成为空客A321机型客改货项目在全球范围内的第四个A321机型客改货改装点。

“目前,我们双方签署了首批10架客改货飞机订单,并计划在2024年下半年启动第二条空客A321客改货线位。”该负责人表示,“空客A321飞机工程有限责任公司在全球取得了100架次以上的客改货订单,且仍在持续增加,我们完成首批订单后还将持续保持与他们的合作,签署第二批订单,进一步开拓市场。”

记者采访中了解到,这架刚刚抵津的空客A321飞机机龄有21年,继续运行的维修和保养成本较高,此时改装为货机是飞机持有人的常见选择。为迎接这位远道而来的“客人”,天津海特准备已久,前期派出了16名员工到厂家进行为期2个月的培训,并从去年底开始,着手准备客改货所需的航材标准件、客户航材包等,作了充足准备。

随着全球航空货运需求不断增加,飞机客改货业务市场持续火热。“截至目前,我们已完成11架波音737NG机型的客改货工作,手头上的订单排到了2025年。为进一步扩大产能满足业务发展需求,我们计划建设三期机库,预计2025年建成投产,届时维修能力和产能都将得到大幅提升。”该负责人说。

## 京津冀联合发布 10条文旅科普体验线路

日前,北京市文化和旅游局联合天津、河北两地文化和旅游局发布“观天文畅游海洋,科技场馆逐科学”等10条京津冀文旅科普体验线路。

据了解,此次发布的10条京津冀文旅科普体验线路囊括了京津冀三地科普基地资源,既有传统博物馆及旅游景区,又有艺术馆和体验馆,涵盖历史、红色、科技、自然等多个主题,多维度展示三地文化和科普旅游特色。比如,“观天文畅游海洋,科技场馆逐科学”线路点位包括北京天文馆—北京海洋馆—光文化科技馆—天津海昌极地海洋公园—河北省科学技术馆;“爱祖国护家园,峥嵘岁月铭记心”线路点位包括中国人民革命军事博物馆—中国航天博物馆—平津战役纪念馆—白洋淀之窗博物馆;“游运河望历史,千年遗韵展魅力”线路点位包括运河奥体公园—二号码头—北京环球度假区—杨柳青古镇风情街—陈官屯运河文化博物馆—运河御碑苑。通过此次联合推介,旨在更大程度发挥科普场馆的社会效益,为市民游客奉上集科学性、知识性、趣味性于一体的科普大餐,营造讲科学、学科学、爱科学、用科学的浓厚氛围。 本报记者 袁诚

## 通武廊深化合作 加强社会治安整体防控协作

日前,北京市通州区、天津市武清区、河北省廊坊市联合召开政法领域协作座谈会,并签署《加强政法领域协作框架协议》,加强平安建设、法治建设和社会治理等方面共建共治共享。

根据协议,三地将建立社会治安整体防控协作机制,加强政治安全领域协同,重要警情通报、一体化联动指挥、情报信息资源共享、“卡口”查控联动、视频图像共享,形成治安维稳联防联控合力。建立矛盾纠纷排查化解协作机制,针对跨界矛盾纠纷,加强联合调处化解。建立跨区域诉讼服务协作机制,加强资源信息互通共享。建立检察工作协作机制,加强刑事执行监督、公益诉讼检察和未成年人刑事检察工作协作,提升跨区域检察工作质效。建立司法行政协作机制,健全三地社区矫正工作协调沟通机制,构建法律援助区域差异解决机制,建设公共法律服务平台、专家库,共享司法行政资源。 本报记者 刘畅

## 京津冀晋四地“牵手” 推动信用体系加速协同

日前,由山西省发展改革委、北京市经信局、天津市发展改革委、河北省政务服务办联合主办的2023京津冀晋信用协同发展大会举行,共同探讨建设京津冀晋协同创新共同体、京津冀晋区域内各地开展信用标准化合作共建等。

据了解,从2019年起,京津冀晋四地开始建立区域信用合作机制。截至目前,搭建了京津冀晋信用科技实验室(河北),推动建立特定信用信息共享机制;优化完善河北省公共信用综合评价标准体系,推进京津冀晋信用综合评价结果互认;确定“信用+医疗”“信用+旅游”等应用场景跨区域落地实施并不断拓展。近期,京津冀晋四地还将共同印发《2023年京津冀晋信用合作共建方案》,标志着跨区域守信联合激励工作进入实施阶段。

会上,京津冀晋信用合作共建取得的多项最新成果发布。同时,京津冀晋信用科技实验室大同创新实验基地揭牌成立,将推动实现京津冀晋的数据互联互通,成为深入推进京津冀晋信用协同发展的基础支撑。 本报记者 刘畅