

高等职业教育高速铁路动车乘务专业系列教材
高等职业教育“十三五”规划教材——轨道交通类

高速铁路

旅游英语

GAOSU TIELU
LÜYOU YINGYU

主编◎闫莹娜 王 慧



西南交通大学出版社

CRH

高等职业教育高速铁路动车乘务专业系列教材
高等职业教育“十三五”规划教材——轨道交通类

高速铁路

旅游英语

GAOSU TIELU
LÜYOU YINGYU

主 编◎闫莹娜 王 慧
副主编◎张丽娜 刘伟玲 刘 晶



西南交通大学出版社

· 成 都 ·

图书在版编目 (C I P) 数据

高速铁路旅游英语 / 闫莹娜, 王慧主编. —成都:
西南交通大学出版社, 2015.8
高等职业教育高速铁路动车乘务专业系列教材 高等
职业教育“十三五”规划教材. 轨道交通类
ISBN 978-7-5643-4210-4

I. ①高… II. ①闫… ②王… III. ①高速铁路—铁
路沿线—旅游—英语—高等职业教育—教材 IV. ①H31

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2015) 第 195895 号

高等职业教育高速铁路动车乘务专业系列教材
高等职业教育“十三五”规划教材——轨道交通类
高速铁路旅游英语
主编 闫莹娜 王 慧

责任编辑 赵玉婷
封面设计 墨创文化

出版发行 西南交通大学出版社
(四川省成都市金牛区交大路 146 号)
发行部电话 028-87600564 028-87600533
邮政编码 610031
网 址 <http://www.xnjdcbs.com>

印 刷 成都中铁二局永经堂印务有限责任公司
成品尺寸 185 mm×260 mm
印 张 17.25
字 数 528 千
版 次 2015 年 8 月第 1 版
印 次 2015 年 8 月第 1 次
书 号 ISBN 978-7-5643-4210-4
定 价 49.00 元

课件咨询电话: 028-87600533
图书如有印装质量问题 本社负责退换
版权所有 盗版必究 举报电话: 028-87600562

前 言

中国高速客运铁路，常被简称为“中国高铁”，代表了目前世界的高铁速度。为满足快速增长的旅客运输需求，根据《中国铁路中长期发展规划》，从2010年起至2040年，我国将用30年的时间，建立省会城市及大中城市间的快速客运通道，将全国主要省市区连接起来，形成国家网络大框架。

作为一种新兴的运输方式，高铁对旅游业有着重大影响：高铁的开通极大地缩短了时空距离，大大拓展了旅游客源地。近年来，随着我国“振兴东北”“中部崛起”“西部大开发”等战略的实施，东北和中西部地区的经济发展加快，人民生活水平明显提高，对旅游的欲望也大大增强。在这一背景下，高铁既拓展了旅游市场，又贯通了景区与客源市场，促进了客流量的增加。随着高铁线路的逐渐增多，我国的旅游资源必将吸引大批的中外旅客。为了能更好地提供高品质的服务，高铁客运人员也必须与时俱进，不断拓展相关知识以及提高英语口语的表达能力。

本书是高等职业教育高速铁路动车乘务专业系列教材之一。全书依托14条高速铁路线路布局，分别从历史、地理与气候、旅游景点三个方面展开行文并辅以若干“小贴士”，详细介绍了高速铁路沿线的旅游英语知识。其结构清晰、合理，内容丰富、有趣，语言生动、规范，同时突出听、说能力训练，实用性强。全书教学内容均可用不同的任务来实现该课程知识目标与能力目标。

本书既可作为高速铁路动车乘务、旅游等相关专业的学习用书，亦可作为包括交通、服务等行业在内的职工培训用书，同时也可供有志于从事相关工作的读者自学使用。

本书由天津铁道职业技术学院闫莹娜、王慧任主编，天津铁道职业技术学院张丽娜、刘伟玲、刘晶任副主编。具体分工如下：王慧负责全书总体布局，以及第一章、第二章、第五章和附录的编写工作；闫莹娜负责全书统稿，以及第七章、第八章、第十二章、第十四章的编写工作；张丽娜负责第三章、第四章、第十三章的编写工作；刘伟玲负责第九章、第十一章、第十五章的编写工作；刘晶负责第六章、第十章的编写工作。

在本书编写过程中，我们特别参阅了诸多学者的研究成果以及相关资料，由于种种原因未能一一注明出处，在此向这些个人和机构表示衷心的致意和感谢！同时感谢北京宇信数据科技有限公司网络运维工程师孙武先生以及天津千帆互动网络技术有限公司产品研发中心主管孙敬哲先生为本书的整理所做的大量工作。

由于编者水平有限，书中不妥和疏漏之处在所难免，敬请大家批评指正。

编 者

2015年5月

Contents 目 录

Chapter 1 Introduction 绪论	1
Chapter 2 Haerbin-Shanghai High-Speed Railway 哈沪线	9
1. Haerbin 哈尔滨	10
2. Changchun 长春	14
3. Shenyang 沈阳	18
4. Dalian 大连	21
5. Yantai 烟台	25
Chapter 3 Beijing-Shanghai High-Speed Railway 京沪线	29
1. Beijing South 北京南	30
2. Tianjin South 天津南	38
3. Tai'an 泰安	43
4. Qufu East 曲阜东	48
5. Wuxi East 无锡东	52
6. Suzhou North 苏州北	55
Chapter 4 Beijing-Hongkong High-Speed Railway 京港线	60
1. Shijiazhuang 石家庄	61
2. Anyang South 安阳南	64
3. Zhengzhou 郑州	67
4. Wuhan 武汉	71
5. Humen 虎门	75
6. Shenzhen 深圳	77
7. Kowloon (Hong kong) 九龙 (香港)	81
Chapter 5 Jining-Kunming High-Speed Railway 集昆线	88
1. Datong 大同	89
2. Xi'an 西安	92
3. Chengdu 成都	98
4. Leshan 乐山	103



Chapter 6	Xi'an-Zhanjiang High-Speed Railway 西湛线	107
1.	Chongqing 重庆	108
2.	Zunyi 遵义	112
3.	Guiyang 贵阳	116
Chapter 7	Shenyang-Lanzhou High-Speed Railway 沈兰线	120
1.	Qinhuangdao 秦皇岛	121
2.	Zhangjiakou (Chengde) 张家口(承德)	124
3.	Hohhot 呼和浩特	127
4.	Baotou 包头	131
5.	Zhongwei 中卫	134
Chapter 8	Qingdao-Yinchuan High-Speed Railway 青银线	138
1.	Qingdao 青岛	139
2.	Ji'nan West 济南西	142
3.	Taiyuan South 太原南	146
4.	Yinchuan 银川	149
Chapter 9	Yancheng-Xining High-Speed Railway 盐西线	153
1.	Kaifeng East 开封东	154
2.	Luoyang 洛阳	158
3.	Lanzhou 兰州	162
4.	Xining 西宁	165
Chapter 10	Shanghai-Chengdu High-Speed Railway 沪蓉线	169
1.	Hefei 合肥	170
2.	Yichang 宜昌	173
3.	Nanjing South 南京南	176
4.	Shanghai 上海	179
Chapter 11	Shanghai-Kunming High-Speed Railway 沪昆线	184
1.	Hangzhou 杭州	185
2.	Nanchang South 南昌南	189
3.	Changsha South 长沙南	192
4.	Kunming 昆明	196
Chapter 12	Shanghai-Nanning High-Speed Railway 沪南线	201
1.	Ningbo 宁波	202
2.	Fuzhou 福州	205

3. Xiamen 厦门	209
4. Shantou 汕头	212
5. Nanning 南宁	216
Chapter 13 Lanzhou-Xinjiang High-Speed Railway 兰新线	220
1. Zhangye 张掖	221
2. Jiayuguan South 嘉峪关南	224
3. Turpan North 吐鲁番北	227
4. Urumqi South 乌鲁木齐南	229
Chapter 14 Guiyang-Guangzhou High-Speed Railway 贵广线	234
1. Guilin North 桂林北	235
2. Zhaoqing 肇庆	238
3. Foshan West 佛山西	242
4. Guangzhou South 广州南	245
Chapter 15 Haikou East-Sanya High-Speed Railway 海南东环线	250
1. Haikou East 海口东	251
2. Wenchang 文昌	254
3. Sanya 三亚	257
Appendix 附录	262
References 参考文献	267

CHAPTER 1

Introduction 绪论

高速铁路（简称“高铁”），是指通过改造原有线路，使最高运营速率不小于 200 km/h，或者专门修建新的“高速新线”，使运营速率不小于 300 km/h 的铁路系统。

自 1825 年英国修建了世界第一条铁路以来，铁路凭借运输速度和运输能量的优势，在很长的历史时期内成为各国的交通运输骨干。虽经短暂低迷，但进入 20 世纪 70 年代以来，由于能源危机、环境恶化、交通安全等问题的困扰，人们重新认识到铁路的价值。特别是 1964 年世界上第一条高速铁路——日本新干线——的投入使用，大力推动了沿线地区经济并带动相关产业的发展，使各国认识到高速铁路速度快、运能大、能耗低、污染轻等优点，以及高速铁路所带来的巨大的经济效益。

我国第一条真正意义上的高速铁路，是在 2002 年建成运营的秦沈客运专线，全线设计时速达到 200 ~ 250 km。同年“中华之星”电力动车组在秦沈客运专线创造了当时“中国铁路第一速”的 321.5 km/h，轰动一时。现在秦沈客运专线已经成为京哈线的区间段。



一、我国高速铁路的发展历程

我国高速铁路的发展历程大致如下：

2004 年 1 月，国务院常务会议讨论并原则通过历史上第一个《中长期铁路网规划》，绘就了超过 1.2 万千米“四纵四横”快速客运专线网。同年，我国在广深铁路首次开行时速达 160 km 的国产快速旅客列车。广深铁路被誉为我国高速铁路成长、成熟的“试验田”。

2004 年至 2005 年，中国北车长春轨道客车股份有限公司、唐山轨道客车有限责任公司、中国南车青岛四方机车车辆股份有限公司先后从加拿大庞巴迪、日本川崎重工、法国阿尔斯通和德国西门子引进技术，联合设计生产高速动车组。

2007 年 4 月 18 日，全国铁路实施第六次大提速和新的列车运行图。繁忙干线提速区段达到时速 200 ~ 250 km。这是世界铁路既有线提速最高值。“和谐号”动车组也在此时驶入了百姓的生活中。

2008 年 2 月 26 日，铁道部和科技部签署计划，共同研发运营时速 380 km 的新一代高速列车。

2008 年 8 月 1 日，我国第一条具有完全自主知识产权、世界一流水平的高速铁路——京津城际铁路——通车运营。

2009 年 12 月 26 日，世界上一次建成里程最长、工程类型最复杂的时速 350 km 的京港高铁武广段开通运营。

2010 年 2 月 6 日，世界首条修建在湿陷性黄土地区，连接我国中部和西部的时速 350 km 的郑西高速铁路开通运营。

经过不到 20 年的高速铁路建设和对既有铁路的高速化改造，我国目前已经拥有全世界最大规模以及最高运营速度的高速铁路网，如图 1-1 所示。

二、我国高速铁路的优势

2013 年 10 月起，国务院总理李克强开始了“高铁外交”，已分别向泰国、澳大利亚、中东欧、非洲、英国、美国等国家与地区推销过中国高速铁路，并取得显著成果。高速铁路作为一种交通工具，肇始于日本，发展于欧洲，格局大变于中国。与国际十大高速铁路系统相较，我国高速铁路具备三大优势：

CRH 中国高速铁路运营线路图

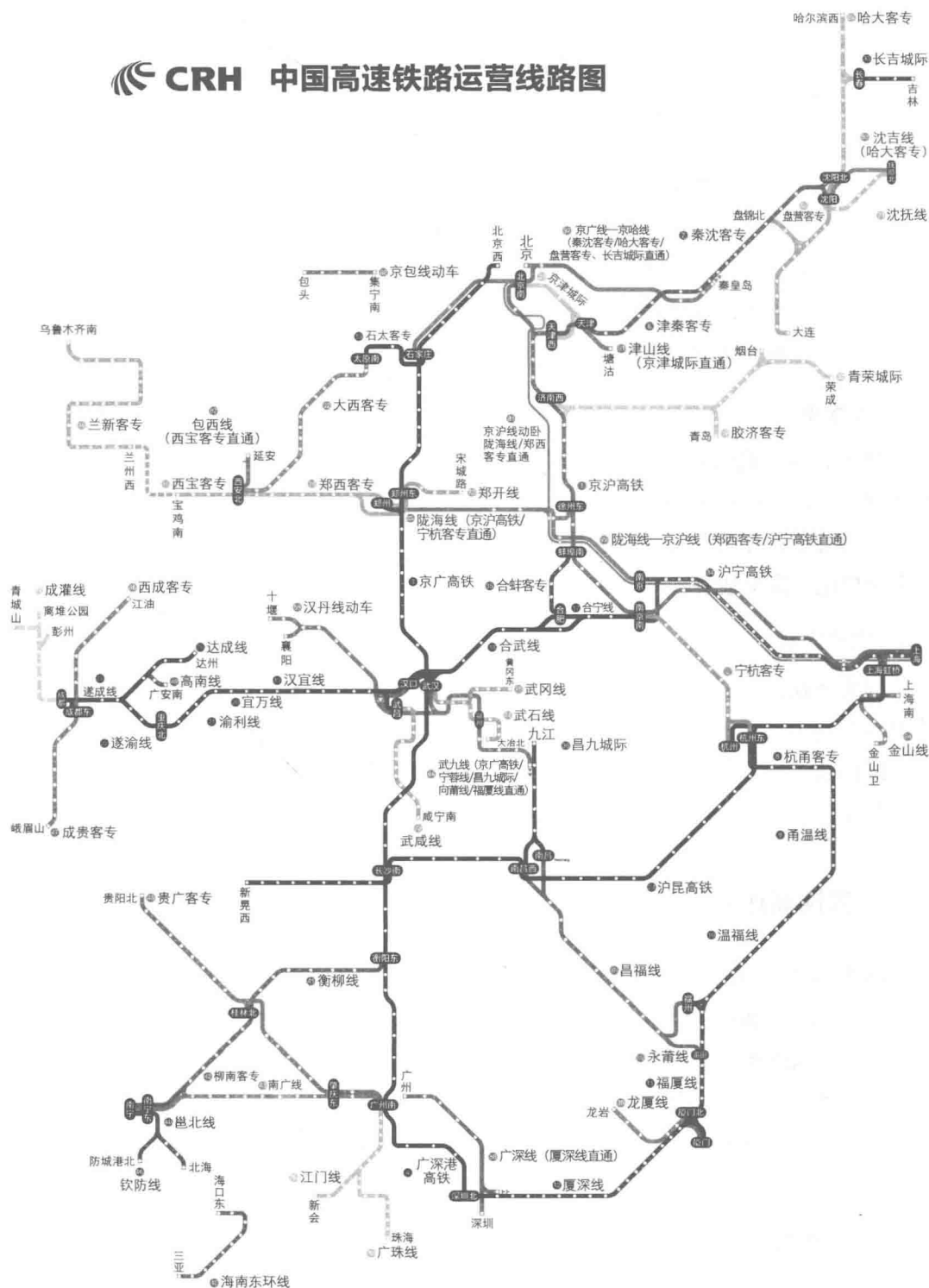


图 1-1 中国高速铁路运营线路图



1. 安全可靠

我国高速铁路从建设到运营,采取了多重措施确保安全:

- 建立高铁技术体系,从技术体系上保安全;
- 强化工程质量管理,从源头上保安全;
- 强化产品质量管理,以设备保安全;
- 严格高铁运营管理,在高铁运行过程中保安全;
- 实施固定设施和移动装备动态检测监测;
- 建立高铁人员管理和培训教育体系;
- 全面开展自然灾害风险防控,全方位保安全。

2. 技术先进

2008年以来,我国先后建成了京津、京沪、哈大等一批设计时速为350 km的高速铁路,开通运营里程已经达到8 000多千米。每小时350 km的速度,是世界上高速铁路的最高运行速度。这得益于:有质量保证的高速列车的研发和生产,高平顺、高稳定的线路,列控系统以及牵引机电,完美地解决复杂建设环境带来的诸多问题的方案。

3. 性价比高

我国高速铁路的建设工期合理,相对外国更短,单位成本比较低。我国高速铁路每千米建设成本约为发达国家的三分之二。同时我国高速铁路节能环保,经济效益和社会效益显著,既加快了城镇化发展,又促进了旅游业发展,推动了产业升级,企业经营效益向好的方面转变。

三、我国高速铁路建设规划

2015年3月5日,李克强总理在《政府工作报告》中提到:2014年,我国新建铁路投产里程8 427 km,高速铁路运营里程达1.6万千米,占世界的60%以上。据预测,到2015年,我国高速铁路将达到1.8万千米左右,包括时速200~250 km的高速铁路1.13万千米,时速300~350 km的高速铁路0.67万千米,基本覆盖我国50万以上人口的城市。到2020年,我国还将新建高速铁路14 545 km,投资将达1.8万亿元。

我国高速铁路的建设规划分两步走:

1. 近中期规划

我国高速铁路建设的近中期规划是指:从2010年起至2040年,用30年的时间,将全国主要省市连接起来,形成国家网络大框架。考虑现实,线路东密西疏;照顾西部,站点

东疏西密。所有高铁线路的规划和建设全部由中央政府集中组织实施,建成后的营运交中国高铁公司集中管理。本方案除京广和京沪线外,所有线路建设应采用磁悬浮技术方案。该规划简称为“五纵六横八连线”。

(1) 五纵

京哈线:哈尔滨—扶余—长春—四平南—沈阳—北京,站点之间直连。

京港线:北京—保定—石家庄—邯郸北—安阳南—新乡—郑州—许昌—漯河—驻马店—信阳北—武汉—岳阳—长沙南—衡阳—郴州—韶关—广州—深圳—九龙。全线按以上节点只设 20 个车站,站点之间直连。

京沪线:北京—天津—沧州—德州—济南西—济宁—徐州—蚌埠—南京—无锡—上海—浦东机场。全线按以上节点只设 12 个车站,站点之间直连。

集昆线:集宁—大同—朔州—忻州北—太原南—介休—临汾—韩城—西安—佛平—汉中—宁强—广元—绵阳—成都—乐山—冕宁—西昌—攀枝花—昆明。全线按以上节点只设 20 个车站,站点之间直连。

西湛线:西安—安康—万源—达州—华莹—重庆—遵义—贵阳—都匀—独山—南丹—河池西—马山北—南宁—钦州—北海—湛江。全线按以上节点只设 17 个车站,站点之间直连。

(2) 六横

沈兰线:沈阳—盘锦—锦州—秦皇岛—唐山—北京—张家口—集宁—呼市—包头—杭锦—乌海—石嘴山—银川—青铜峡—中卫—白银—兰州。全线按以上节点只设 18 个车站,站点之间直连。

青银线:青岛—潍坊—淄博—济南西—武城—衡水—石家庄—阳泉—太原南—吕梁(离石)—绥德—靖边—鄂托克—银川。全线按以上节点只设 14 个车站,站点之间直连。

盐西线:盐城—淮安—宿迁—徐州西—商丘—开封东—郑州—洛阳—三门峡—华阴—西安—宝鸡—天水—定西—兰州—红古—西宁。全线按以上节点只设 17 个车站,站点之间直连。

沪蓉线:上海—南京—合肥—六安—麻城—武汉—潜江—荆州—宜昌—水布垭(或五峰)—恩施—黔江—涪陵西—重庆—遂宁—成都。全线按以上节点只设 16 个车站,站点之间直连。该线向东南,可经栗阳、湖州、杭州、绍兴至宁波;向东可沿江北,经扬州、泰州至南通。

沪昆线:上海—嘉兴—杭州—金华—衢州—上饶—鹰潭—南昌南—新余—萍乡—长沙南—娄底—邵阳—洞口北—怀化—玉屏—凯里—都匀—贵阳—安顺—关岭—盘县—曲靖—昆明。全线按以上节点只设 24 个车站,站点之间直连。

沪南线:上海—宁波—台州—温州—福鼎—宁德—福州—莆田—泉州—厦门(同安)—



漳州南—云霄—汕头—汕尾—惠州—广州—肇庆—云浮—郁南—梧州—桂平东—贵港—南宁。全线按以上节点只设 23 个车站，站点之间直连。

(3) 八连线

津唐线：天津—唐山。

开河线：开封东—菏泽—东平—济南西—滨州—东营北—河口。

宁南线：南京—扬州—泰州—南通。

宁宁线：南京—溧阳—湖州—杭州—绍兴—宁波。

金温线：金华—丽水—温州。

汉福线：武汉—黄石西—武穴（江南）—九江（县）—德安—南昌南—抚州—邵武—南平—福州。

南厦线：南平—三明—大田—厦门（同安）。

衡南线：衡阳—祁东—永州—全州—桂林—柳州—来宾—宾阳—南宁。

2. 远期规划

我国高速铁路建设的远期规划是指：从 2040 年起至 2070 年，再用 30 年的时间、最迟到 2100 年前全部建成。实现东部加密、西部连通成网（即连通西部主要交通枢纽），连接全国主要交通节点城市和旅游景点，使西部地区主要城市可通达任何沿海省区。国内客运主要依靠高速铁路和高速公路，简称为“八纵”。

包湛线：西湛线从西安向北延伸，经延安、榆林到包头。北延长线大体走向为：西安—铜川—黄陵—延安—靖边—榆林—鄂尔多斯—包头。

新哈沪线：哈尔滨—长春—沈阳—大连—烟台—青岛—连云港（海州）—上海。该线向东北延伸至抚远中俄边界，仍称哈沪线。

京沪线：北京—天津—沧州—德州—济南西—曲阜—徐州—蚌埠—南京—无锡—上海—浦东机场。

大京港线：由京港线向北延伸而成。延长线大体走向是：北京—首都机场—承德—赤峰—通辽—白城—齐齐哈尔—嫩江—黑河。

济茂线：该线大体走向是济南—菏泽—开封—郑州—平顶山—南阳—襄阳—荆州—武陵山—吉首—怀化—桂林—柳州—贵港—玉林—茂名。

新集昆线：集宁—大同—太原南—韩城—西安—汉中—成都—西昌—昆明。该线向北延伸至二连浩特，向南经个旧到河口，仍称集昆线。

徐三线：该线大体走向是（徐州）—合肥—安庆—景德镇—鹰潭—赣州—河源—九龙—珠海—阳江—湛江—海口—三亚。

太温线：该大体走向是太原—长治—焦作—郑州—周口东—阜阳—合肥—巢湖—铜陵—黄山—千岛湖—金华—温州。

四、我国高速铁路建设对旅游业的影响

随着我国高铁网络的日益完善，“高铁旅游”作为一种新兴的休闲娱乐方式吸引了众多中外游客，尤其是高端商务人士。高速铁路网络缩短了人们“旅”的时间，延长了“游”的时间，让原本相隔千里的城市不再遥不可及。因此，“高铁旅游”成为目前旅游方式中最为“惹火”的选择。

高速铁路为旅游业带来了三方面的促进：

1. 高速铁路促进了旅游城市及景区客流量的增加

近年来，随着我国“振兴东北”“中部崛起”“西部大开发”等战略的实施，东北和中西部地区的经济发展较快，人民生活水平明显提高，于是对旅游的欲望也大大增强。而高速铁路的开通，极大地缩短了时空距离，既拓展了旅游市场，又贯通了景区与客源市场，促进了客流量的增加。

2. 加快了区域旅游合作进程

高铁使得城市之间的空间感知距离缩短，同时也意味着旅游资源吸引力范围的扩张，增加了城市休闲旅游资源的需求基础。高铁的开通必将促使沿线景区转变传统的独自发展的理念。通过高铁串珠，区域旅游资源能得到有效整合，并可优势互补，大大增强本地区的旅游吸引力。

3. 有利于转变发展理念，提升旅游目的地的形象

旅游形象是旅游目的地最重要的无形资产，良好的旅游形象有利于提高知名度，吸引更多的旅游者。一座城市想要大力发展旅游业，首先应该提升城市的形象和档次。高铁的开通增加了旅游城市的客流量，这促使各城市改造旅游景点，完善旅游设施，实行整体旅游。如此整体形象得到提升，大大增强了旅游竞争力。

当然，高铁时代的到来，对高铁服务人员也提出了诸多要求。旅客对高铁的感觉，不只受硬件的影响，同样受到“软件”的影响。高铁客务人员服务质量的高低将是旅客能否满意的决定性因素。对于旅客而言，高铁沿线的旅游吸引物也极具吸引力。因此，在第一时间为旅客传达简要的相关信息则成为高铁客务人员工作中必不可缺的环节。

下面，让我们随着 14 条高铁线路开始旅行吧！



Review & Thinking 复习与思考

- ➡ 什么是高铁?
- ➡ 我国高铁的发展现状如何?
- ➡ 我国高铁具有哪些优势?
- ➡ 高铁的迅猛发展为旅游业带来哪些影响?

CHAPTER 2

Haerbin-Shanghai High-Speed Railway 哈沪线

哈沪线：哈尔滨—扶余—长春—四平南—沈阳—营口—大连—烟台—青岛—日照—连云港（海州）—盐城—南通—上海。全线按以上节点只设 14 个停车站，站点之间直连，如图 2-1 所示。

2013 年 12 月 28 日，哈尔滨至上海朝发夕至高铁列车正式开通运行。随着 G1202 次列车顺利驶入上海虹桥站，三项高铁世界纪录也随之诞生：世界高铁直通里程最（长 2 421 公里，沿途经过黑龙江、吉林、辽宁、河北、天津、山东、安徽、江苏、上海 7 省 2 直辖市），世界上通行气温反差最大（温差 26°C ），世界上穿越气候带最多的高铁线路（穿越大陆性季风气候、亚热带季风气候、温带海洋性季风气候等多个气候带）。



图 2-1 哈沪线线路图



1. Haerbin 哈尔滨

History 历史

In 1896 Russia negotiated a contract to build a railway line from Vladivostok to Haerbin and Dalian (in Liaoning province), which brought Russian workers to the region. In the early 1900s, large numbers of Russian refugees fled to Haerbin as well. Although the Japanese gained control of the railway after Russia's defeat in the Russo-Japanese War (1904-1905), the Russian imprint on Haerbin remained in one way or another until the end of World War II.

Haerbin, which derives its name from *alejin* (Manchu for 'honour', or 'fame'), is a sprawling largely industrial city. Russia is once again a major trading partner for this region, and most foreign faces on the streets are Russian.

Geography & Climate 地理与气候

Harbin is located in southern Heilongjiang province and is the provincial capital. The prefecture is located at the southeastern edge of the Songnen Plain, a major part of China's Northeastern Plain. Harbin's administrative area is rather large with latitude spanning 44°04'-46°40' N, and longitude 125°42'-130°10' E. Harbin features a monsoon-influenced, humid continental climate. Spring and autumn constitute brief transition periods with variable wind directions. Summers here are hot. Winters here are dry and freezing cold, with a 24-hour average in January of only -18.4 °C. That's why Harbin is known for its coldest weather and longest winter among major Chinese cities.

Tourist Attractions 旅游景点

Daoli Qu 道里区 (Fig. 2-2)

Haerbin's Russian legacy lives on in the Daoli area, along cobblestone-lined Zhongyang Dajie – a pedestrian plaza – and on the surrounding side streets. Though the early 1900s buildings here are now shops, restaurants and hotels, much of the architecture still shows a strong Russian influence, with spires, cupolas and scalloped turrets.