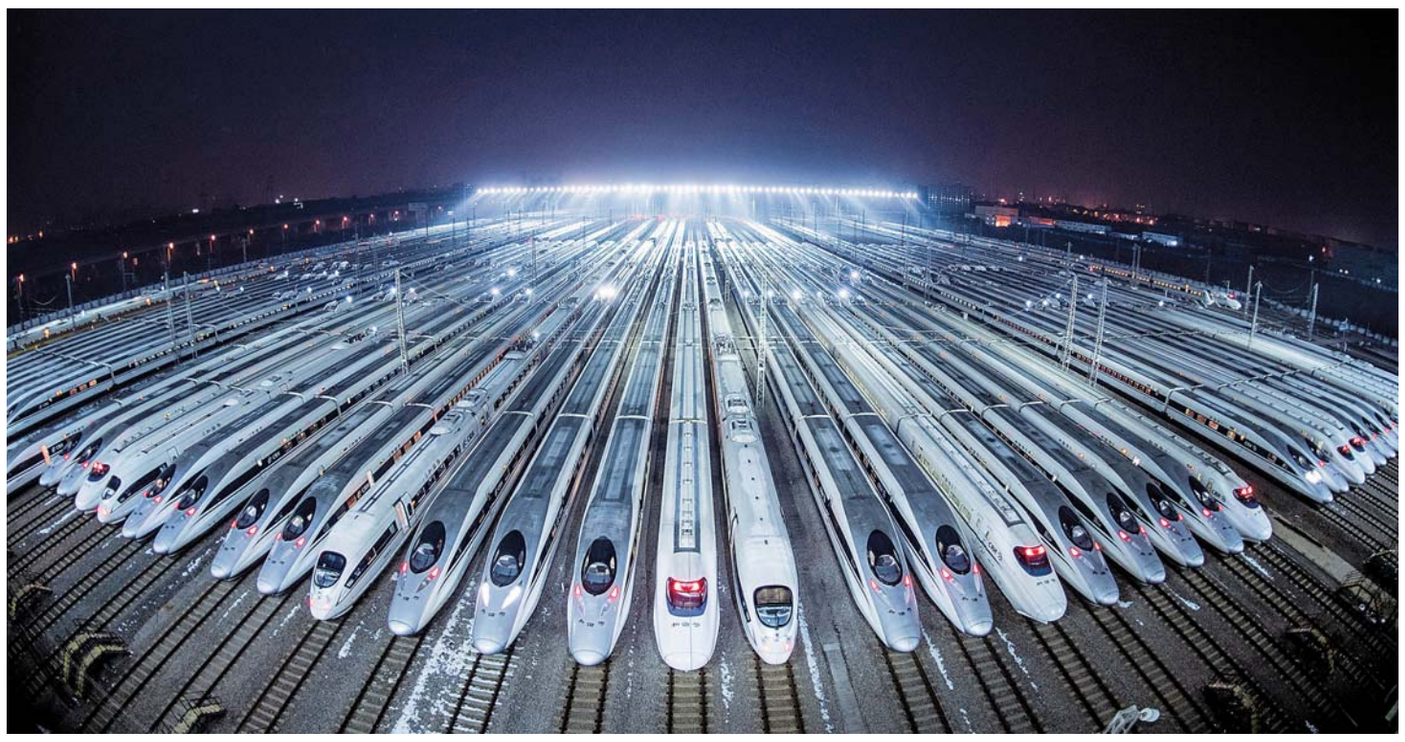
40年，“时光机”上的春运之变

新华全媒头条
阅读更多全媒体形态报道 请扫描二维码下载新华社客户端，订阅“新华全媒头条”栏目



▲2018年2月1日凌晨，动车组停靠在武汉动车段的存车线上，准备进行检修和保温作业。 新华社记者肖艺九摄

2月10日，腊月二十五，春节的脚步越近，返乡的心情越迫切。

1979年，改革开放伊始，1亿人次踏上春运归途。40年间，春运成为中国人共同的记忆：老相册里泛黄的绿皮车还未远去，带着现代化气息的银色“子弹头”已呼啸而来。40年间，中国在变，春运也在变。坐上“时光机”，让我们找寻春运之变。

规模与速度之变：时速40公里的慢火车与被压缩的时空距离

今年，南昌铁路局客运段值班员利鸿伟迎来了他工作生涯中的最后一个春运。经历40个春运，他见证了铁路的发展变迁。

“从最早的时速40公里的蒸汽机车，到80公里的内燃机车、120公里的电力机车，再到如今300公里的高铁动车组，速度越来越快了，距离好像越来越短了，时间越来越紧凑了。”

利鸿伟说，以前从南昌到长沙要跑一天，第二天才能折返，感觉太慢、太远了。现在只要1个半小时，最短发车间隔5分钟一趟，一天打十几个来回都没问题。

提起绿皮车，总让人有点怀旧情绪。作为中国铁路上世纪最具代表性的旅客列车，它是几代中国人漫漫春运途中最深刻的印象。

2007年4月18日，首趟时速200公里动车组列车在上海站始发，我国由此迈入动车时代。现在，全国铁路营业里程达12.7万公里，其中时速在250公里以上的高铁超过2.5万公里，居世界第一。

2017年9月21日，“复兴号”高铁动车组在京沪线上以350公里时速正式“开跑”，我国由此成为高铁商业运营速度最高的国家。几个月的时间里，上线运行的“复兴号”越来越多。高铁将时空距离大大压缩。

2018年春运，预计全国旅客发送量将达29.8亿人次，与2017年基本持平。40年间，春运规模扩大了30倍。30亿，意味着相当于欧洲、美洲、非洲、大洋洲的总人口都走出家门遛了一圈。

人员结构之变：下降的务工流与强劲上升的旅游流

翻阅新中国春运历史，最早可上溯到1954年。春运真正成为需要“全社会支持”的大事，还得从改革开放之后算起。

1979年春节期间，有1亿人次乘火车出行。随着春节民工返乡潮起，1984年，春运成为“全国性、大交通春运”，铁路、道路、水路、航空等各种方式运送的旅客都纳入春运客流，使得客流量猛增到5亿多人次。

1994年，春运旅客发送量突破10亿人次，2006年达到20亿人次，被称为“人类史上最大规模的周期性迁徙”，其中务工流、探亲流占据主要部分。

正如当年民工潮引发了大规模春运，如今便捷的交通也刺激了人们更多频次的出行。以往务工流、探亲流、学生流、旅游流中，今年探亲流、学生流保持稳定，务工流有所下降，旅游流强劲提升。

国家旅游局数据中心调查显示：2018年春节假日期间，全国假日国内旅游市场将达3.85亿人次，预计实现旅游收入4760亿元，分别同比增长12%和12.5%。

国家旅游局综合司司长侯振刚表示，大众旅游时代，旅游已成为广大群众欢度春节的重要方式，今年春节旅游市场持续红火，旅游市场热度高，举家出游占主流。调查显示，2018年第一季度，我国居民出游意愿为83%，其中48.9%的游客选择在春节期间出行。

售票方式之变：“遇冷的窗口”与火爆的12306

今年春运，南宁铁路局集团遇到了一桩“尴尬”事。往年颇受欢迎的移动售票车今年竟“无人问津”。

往年春运期间，售票员梁力仁和他的同事总会开着移动售票车来到人口密集的厂矿企业、校园社区为大家办理现场购票，颇受群众欢迎，一天能卖上1000多张票。而今年1月31日一整天，他们只卖了4张票。

“一是因为售票车只有硬座席位，随着收入水平增长，很多务工人员更愿意购买硬卧和动车；二是现在大都通过网络购票了，就算是不太会用手机的务工人员，也早早让年轻的工友们用手机订票。”梁力仁说。

近年来随着12306网站和手机APP的普及，越来越多的务工人员选择直接在网上订购车票，南宁铁路局集团春运网络购票占比率也从2013年的35%增长至今年的75%，南宁火车站则达到了85%。为了适应旅客需求，南宁火车站将售票车升级成了“取票车”，为旅客就地办理身份核验、业务问询、网购取票等服务。

一边是火爆的12306，一边是遇冷的售票窗口，各大火车站售票厅的窗口早已不见“排队长龙”。北京西站党委书记宋建国说，很多人来售票口不是为了购票，而是为了退票或改签。

西安站售票厅工作人员田国庆回忆起自己的售票生涯说：“最早我们发售卡片票、剪票本、盖座号，还得用糨糊把票粘好才能给旅客，那时候一天才能卖百十余张票。现在电脑一敲，还支持微信和支付宝扫码，出门连现金都不用带。”

“12306现在日均页面浏览量达到556.7亿次，最高峰时页面浏览量达813.4亿次，1小时最高点击量近60亿次，平均每秒约165万次。处理能力达到每天1500万张。”铁科院电子所副所长朱建生说。

携带年货之变：蛇皮袋里的服装与快递到家的生鲜

许文雄1995年开始在广州火车站上班，工作20多年，观察到春节前回家旅客行李的变化。“行李的变化，不单纯只是行李箱的变化和带回去过春节礼物的变化，背后也是时代的变迁。”他说。

许文雄介绍，上个世纪90年代。旅客回家的行李主要是蛇皮袋、纤维袋以及一些旅客自制的布袋子。当时广东相对内地开放较早，物资较为发达，旅客回家过年，都会带很多东西作为回家的年货，主要是一些衣服，特别是小孩子的衣服。

2005年左右，行李箱发生了明显的变化，拉杆箱、皮箱兴起，还有很多人回家背的是牛仔包，能装很多东西。当时的箱子质量不怎么好，火车站每天都要清理出许多拉杆箱的轮子和一些断拉杆。

旅客回家带的东西也发生了变化。除了以前给小孩子带衣服之外，一些旅客也会带一些广东的特产回家。此外，一些旅客也会带一些手机、电脑等礼物回家，也有一些小型电器等。

“现在旅客直接从广东带年货的人渐渐少了，因物资越来越丰富，到处都可以买到，而且还可以网购到家，都不用带上车了。”许文雄说。

在沃尔玛中国区总部工作的陈女士告诉记者，以前的商品主要是国内的，现在进口商品越来越成为不少家庭年货的必选。在春节销售最重要的生鲜方面，进口车厘子近几年越来越火。此外，丹麦皇冠曲奇、进口开心果等也走入寻常家庭。

“顾客购买年货不仅注重商品使用本身的便利性，还有全渠道购买的便利性。另外，消费升级的趋势愈加明显，高品质年货更受顾客欢迎。”她说。 **新华社北京2月10日电**

临客『临时工』服务不临时

春运不仅考验着铁路的运力，更需要大量的人力。今年春运，中国铁路上海局集团有限公司南京客运段增开了40.5对临客，需要从外单位和铁路院校抽调700多人临时服务临客。然而，记者发现这些“临时工”服务上可不是临时的样子。

53岁的张亮忠，在徐州工务段负责铁路养护30多年，一直是一名后勤人员。但这几年连续被抽调作为临客的乘务员，从幕后走向了前台。“旅客不是机器，不像铁轨、螺栓，你想怎么扳都可以。你面对的是人，要微笑，要服务。”面对记者，老张笑着，一口浓重安徽口音，和一口洁白的牙齿。

“我家三代人都在工务段，一直做的幕后工作，没想到今年有机会能客串乘务员。”与老张一起值乘临客的工务段员工房蓉，说起从养路工到乘务员的换位体验有点激动，“火车路过徐州时，我跟乘客说，下面是我们养护的铁路，乘客说没感觉颠簸，我们很开心。”

南京客运段段长杨光告诉记者，今年该段增开高铁临客26对，普速临客14.5对。早在1月初，所有的临客车底就已编组整备完毕，而配套乘务人员却捉襟见肘。段里压缩乘务班组休息时间，从2班包1组车调整为5班包3组车，换人不换车，即便如此还是不够，于是通过路局从兄弟单位借调“助勤”人员。所谓的“临时工”只是临时抽调，但他们并不是第一次服务旅客。平时他们大多默默无闻，这次更多人通过服务临客检验自己平时的工作成果。

说是临时抽调，但在岗位上没人敢马马虎虎，无论是老职工还是年轻学生，一切都要从头学起。早在今年1月中旬，这700多名“临时工”就开始了培训。“内容跟我们原来学的不一样，”南京铁道职业技术学院大三学生仝航、戴佳轩、顾明杰都觉得培训不仅是学习服务技巧，更是对安全生产责任意识的强化。这次值乘临客他们都跟着老师傅，开关车门、清扫车厢，每个项目都一丝不苟。

“当乘务员比当机修工紧张多了。”来自徐州机务段的魏犟说。这个平时负责修火车头的年轻人，在L1461次列车上负责两个卧铺车厢，一开始还有点手忙脚乱，“上车后要换票，下车前也要换票，有的站与站之间只有半小时车程，换来换去真不容易。”平时习惯了给火车头望闻问切，一下子要面对旅客的各种需求，魏犟有点不适应。但是几趟临客跑下来，他感觉很温暖，“旅客会跟我说谢谢，火车头可不会说话啊！”

“临客设备相对陈旧，助勤人员还得学习一些专门技巧。”南京客运段党委书记杨翠坤说，比如临客上烧水、取暖都依赖锅炉，服务人员就得学会看压力表、水温表，烧煤可是一门技术活。南京客运段列车值班员沈彬曾经烧过10多年的锅炉。他说，车速一快、煤灰一吹，一套衣服就脏了，烧锅炉的列车员至少要随身携带两三套衣服。

除了服务旅客，“临时工”们也有专门服务乘务人员的。57岁的徐州供电段给水管道工高尚香，平时在站下负责给水设备养护，这次被抽调到临客上负责宿营车厢的管理。打扫卫生、整理内务自然不在话下，但最让这位老工人感到棘手的是叫列车员起床，“现在，乘务员多是年轻人，工作一累就容易错过凌晨交班，我就不嫌烦多叫他们几次。”说到这里，记者身边的年轻人冲着老高笑了，他们说一路上多亏有了老高这位“暖心大叔”。

（记者刘兆权、陈席元、杨绍功）新华社南京2月9日电

他们的“一周”是8天 服务一直保持“温度”

新华社福州2月10日电（记者陈弘毅、王妍）“哐当”一声，8日傍晚，K46次列车载着951名旅客，从福州站缓缓启动，向北京进发。

“这趟车从上世纪80年代就被当时的铁道部授予‘红旗列车’，几十年来，不论春运期间多么拥挤，这趟车的服务一直保持‘温度’。”41岁的福州客运段列车乘务长陈光说，从车厢地板多久打扫一次，到车厢在夜里乘客入睡后要保持在什么温度，乘务组都有明确规定，一切都是为了让乘客的旅途更舒心。

K46次列车共15节车厢，配备16名乘务员。他们分为两班，每个班次工作8小时。列车开车后，他们就忙碌开了：核对上车人数、巡逻车厢、照顾重点旅客……

工作终于暂告一段落，陈光看了一眼桌上的日历，说：“跑完这趟车，就是农历新年了。”

“按照福州客运段的规章制度，为了保证服务质量，我们出乘时要求乘务组在列车发车前四五个小时就要上车做准备。出发后，列车第三天早晨到北京，乘务组稍作休整后，马上迎接新一波旅客折返，第四天夜里9时50分回到福州。等到和下一个班组交接完毕，已经是第五天凌晨了。回家休息3天后，又要出乘。这样一个循环就是8天。”陈光说。

“一年365天，按照8天一个循环，就是46个循环。”乘务员曾丽君笑着说，“在这趟列车上呆久了，你问我今天周几，我答不上来。我们的‘一周’是8天。”

K46次列车曾是福建唯一的进京列车。“以前，这趟列车几乎一年到头都是‘春运’，返乡农民工、学生、探亲……客流叠加在一起，硬座车厢超员80%是常事。”另一位乘务长郑信强说。

“虽然进入高铁时代，但我更喜欢在普速车上工作。”郑信强笑着说，“高铁上，乘客一上车就掏出手机，很少互相交流。普速车就不一样了，硬座车厢里，大伙儿面对面，车开得又慢，一来二去就聊起来，打打牌，说说天南地北的事，欢声笑语，气氛好得很。有的老乘客宁愿不坐高铁，也要坐这趟车，他们说‘还是这里有人情味’！”

挺立在风雪中的“北极杨”

新春走基层

▲驻守在漠河县北极村的北部战区陆军某部官兵巡逻间隙展开训练（2月5日摄）。 新华社记者李刚摄

他们与寂寞为伍，他们与风雪搏斗，他们是边境上的“极地白杨”，他们是祖国最北端的戍边壮士。临近春节，记者在风雪交加中来到黑龙江省大兴安岭地区漠河县北极村，走进中国最北的边防哨所，记录北极哨兵守卫边境安宁的铿锵脚步，感受他们“最冷”“最北”的热血忠诚。

衣服脱下来都能站住

在接近零下40摄氏度的低温下，那些掩在白茫茫雾凇深处的白杨树，仿佛是戍边哨兵们的化身。

江面空旷，寒风凛冽。在北极哨所已服役8年的中士杨磊先穿上保暖内衣、戴上护膝，然后穿上绒裤棉裤，外面再穿上迷彩服，最后套上大衣。全副武装之后才去江面执勤。

“江面上巡逻可不轻松。”29岁的哨所指导员曹全兴早已习惯了这里的特殊气候——冰层是一层一层堆起来的，并不是想象中那样平坦如镜，而是冰凌如刀，犬牙交错，走路一不小心冰碴就能把腿划破。

“风吹在脸上像刀刮一样疼。”杨磊要在江面上连续执勤4个小时，执勤时要戴着防寒面罩、棉帽，除了眼睛，脸上基本全都罩上了。

由于长期被寒风劲吹，每位哨兵双眼周围的皮肤都被冻成了黑灰色，个个都有“黑眼圈”，就像熊猫一样。

曹全兴所在的连队长期驻守在祖国的北极，每到冬季封江期，江面管控压力会越来越大。连队除了每天派出例行性巡逻、潜伏勤务外，还会专门在旅游热点地区派出定点执勤小组，防止游客误越国界。“一旦有游客靠近江面上的边界线，我们就快速赶过去制止，边跑边喊。”他说，我们穿很厚的衣服，跑一趟衣服里就汗湿了，站在哨位上，冰霜会从衣服里透出来，衣服硬得像平板，脱下来都能站住。

“在最冷的地方，战士们都有一颗最热的心”

22岁的王乐成去年9月才刚刚入伍，怀着保家卫国的一腔热血和20多个新兵坐火车来到这里，“一下车，刚吸了第一口气，就对冷有了新的认识”。“以前觉得滴水成冰只是一个词汇，来了才发现原来是真的。”王乐成说，在门口端了一盆水，不小心洒掉一些，当去拿拖把来拖时，发现已冻成冰了。

哨所的老兵对这里的寒冷早就司空见惯。杨磊说，在外执勤时，穿防寒靴也没用，往往是前一小时脚还有知觉，接着就冻得没知觉了，过两三个小时，就发热发烫开始发痒。

每到江面封冻后，黑龙江天然屏障消失，战士们就要在江面上架设拦阻设施。以前没有车，接起来有12公里长的拦阻设施全部要靠战士扛过去，全部搭完要花一个月的时间。

“在这儿当一天兵，就要把责任尽到位，保卫边疆安全。”杨磊感到身上的责任越来越重，每次执勤时，都会非常小心，生怕群众误入对方国界，产生不良影响。

杨磊刚到哨所的时候，连队营房还是老式暖气，要烧很久才能热，还没有热水，洗漱都用冷水，现在装了暖水设施，战士们终于能够洗上热水澡了。“当兵苦，但苦中有乐。在最冷的地方，战士们都有一颗最热的心。”杨磊说。

我们守卫边界，你们放心过年

杨磊的家乡在陕西咸阳，离这里有3000多公里，回家坐绿皮车要3天2夜。因为春节期间要确保边境稳定，他已8年没回家过年了。

“当兵是我的一个梦想，我的父亲和叔叔都当过兵。”杨磊说，刚参军时自己也曾抱怨过苦，但父亲说当兵就是什么苦都要能吃。

杨磊的母亲去世早，老父亲一人在家很辛苦。他说，最放心不下的是父亲，逢年过节心里特别挂念他，希望他能在家照顾好身体。

这里一年中有8个多月都被冰雪覆盖，战士们都很期待春天的到来，因为可以看到绿色，带给他们蓬勃的生机。

临近分别时，王乐成告诉记者，今年是他第一次在离家这么远的地方过年，“也想家，但这里的岗位更需要我。有我们在守卫边界线，祖国人民才可以放心过年。”

（记者陈曦）新华社哈尔滨2月10日电

铁路公安守护返乡人

▲春运期间，山西临汾铁路公安处运城北站派出所执勤队长姚宇洋在工作中。近期，运城北站每天发送旅客近万人，没有发生一起治安事件。 （郝亮摄）

本报地址：北京宣武门西大街57号 邮政编码100803 中国邮政发行投递服务电话11185 广告部电话63071265 广告许可证：京西工商广登字20170529号 定价：每份0.4元 每月23.8元 年价285.6元 本报挑错电话：010-63073979、63072070 本报常年法律顾问：北京市富通律师事务所 电话：010-88406617、13901102545