

渐别“囧途”：农村春运“最后一公里”之变

这里的春运静悄悄

“别的地方春运很忙很热闹，我们这的春运很静很寂寞。”1月30日，记者驱车460余公里来到夹在两座大山之间的四等火车站水泉站，站长高德军指着空荡荡的站台和记者开起了玩笑。

锦州到叶柏寿——4255/4256次绿皮暖心小火车开行44年，专门为沿途山区农民服务，水泉站是途经32个站中的一个四等站，也是周围百余户村民走出大山的唯一的一个火车站。他们花两块块钱就能到有上万人的三十家赶集，卖自己的山货和大棚里的蔬菜，再买自己所需要的日用品，花三块钱就可以到凌源县城上学看病串亲戚。离车站不足百米的马杖子村民更是把小站亲切地称为“咱们炕头上的火车站。”

高德军2017年到这当站长，他告诉记者，小站经历了几代人，每个在岗的职工心中都牢记一句话：车站小责任一点都不小，旅客少感情一点都不差。站牌静静地立在站台上，粉刷成红色的站房上水泉二字显得有些陈旧，“我们每天只为此为这一列车办理客运业务，现在14点10分，再过半小时车就要进站了”。高德军带记者走进候车室，记者看到不足20平方米的空間摆放着四个座椅，深灰色的大理石地面被打扫得干干净净，墙角的便民服务箱里放着水杯、针线盒和一些常用药。

14点20分，第一批旅客来了，人还没进门就听到小女孩的笑声，小小的候车室顿时有了生气。拎着装着冻豆腐、蘑菇、大白菜的袋子，42岁的杜玉鹏带着父亲和女儿进了候车室，值班员张殿军赶紧上前帮忙接东西，又搀扶老人坐好。“我这次专门从沈阳回来接我爸到城里过年，我就是从这个车站坐车出去闯荡的，出门在外每当想家就会想起这个家门口的小站。”杜玉鹏说。

在水泉站工作了16年的张殿军回想起刚来水泉站时的情景依然难忘。“那时候的站房还是石头墙木板门，漏风漏雨，最可怕的是，晚上睡觉就会有蛇、蝎子、癞蛤蟆爬进来，有时候还会钻到被窝里。2015年车站进行了翻修，现在候车环境和工作条件比以前好多了。”

14点40分，寂静的山谷里远远地响起了火车“呜呜呜”的笛声，一列挂有6节车厢的绿皮火车向小站缓缓驶来。高德军和助理值班员郭凤军身着整齐的制服，在寒风中站得笔直，手中挥舞小旗指引列车进站停车。

在出站口，张殿军和出站的旅客很熟悉地打着招呼。住在北山沟的李庆红带着儿女和外甥去东营子给父亲过生日，在北京工作9年的女儿盖姗姗告诉记者：“这么多年，没想到小站还有，票价也一直都没有变，太神奇了。”

高德军说，春运期间，与其他承担繁重春运任务的大火车站相比，水泉站就是一个小小角色，但是站里的每个人都在尽职尽责，哪怕只有一个旅客，也一定要让他感受到回家的温暖。

（记者于力、洪可润、张惠慧）新华社沈阳电

“火车头医院”里的“女探花”

春运序幕已拉开，旅客们坐着舒适、平稳的火车安全返乡，却鲜有人知晓，有这样一群人在默默守护着他们的安全出行，这就是火车头探伤组。

如果把铁路机务段整备车间比喻为“火车头医院”，探伤组就是火车零部件“B超”检查室。“病灶”在哪，损伤程度如何，部件是否需要更换，都要通过探伤来判断。

在中国铁路上海局集团有限公司南京东机务段，有这样一个探伤组，6名职工全是女性。“巾帼不让须眉”，在2015年至2018年，6人累计探测轮对6500余条，发现轮对不常见裂纹90余处，未发生一起漏探事故。因成绩突出，被同事们赞为“女探花”。

按规定，火车头每担当一次牵引交路，就要进行一次日常整备保养，每行驶3万公里就要进行一次大修，每行驶6万公里就要进行一次大修。每次大修、小修，都要进行探伤检测。

“ND5型内燃机车为例，整台机车重达138吨，由6条轮对支撑，每条轮对承受的重量高达23吨。一旦出现损伤，又未及时发现，在高速行驶中极易断裂，后果不堪设想。”南京东机务段南京整备车间副书记李东升说，“按规定，在车轮轮对上，一旦发现当量2毫米以上的小孔，深度0.7毫米以上的剥离，都要马上更换。此外，牵引杆、车钩等运动关键部件，出现裂纹也要及时更换，否则也会影响行车安全。”

这些细微的裂纹，肉眼很难发现，有的甚至是内部损伤，表面完全看不见。这就需要通过特定的仪器来检测，探伤就是利用磁粉、超声、涡流等技术，对零部件的细微损伤进行探测。

“探伤工作要慢，快不得，急不得，要一寸一寸去探，有时甚至要反复探，一条轮对探下来，往往要一个半小时左右。”探伤组成员沈熙说。

孙敏是探伤组最年轻的成员，2017年获得资格上岗。去年12月，孙敏对一台东风7型内燃机车万向轴的花键轴进行探伤作业，发现三条不易发现的比头发丝还细的裂纹，高兴了好几天。

今年春运是从1月21日开始的，可对于“女探花”们来说，她们的春运早从9月份就已开始。每年春运前，她们都要对所在车间负责检测的所有机车探伤一遍。因探伤费时，还要见缝插针地干活，所以往往要提前数月开始工作。

（记者朱国亮）新华社南京电

太铁公安创新手段打击倒票

近日，太原铁路公安处部署打击倒票“猎鹰-2019”战役，强化组织领导，严格落实各项措施，采取视频追踪、网络侦查、大数据分析等手段开展分析研判，破获一起伪造有价证券案，抓获1个伪造有价证券团伙，查获伪造高铁票9张、伪造汽车客票7580张、半成品火车票108张、伪造票证设备8台，有效净化了乘车环境。

（原俊杰）



▲山东省荣成市王连街道客岭村村民迎接大客车进村。近年来，荣成市持续推进“村村通客车”工程，方便偏远山区农村群众出行。目前，荣成市农村客运运营线路已达到百余条，全市800多个行政村实现了村村通客车。

新华社发（杨志礼摄）

民出行不便。

记者在现场看到，阴雨天气下盘山公路在雾中若隐若现，显得十分险峻。青杠塘镇回龙村村民曾建设说，过去翻山越岭走小路需要一个多小时，而且每到冬天，路面大雾加上结冰，经常有车被困山上。

2015年，当地自筹资金，修通一条1.85公里长的隧道，驱车通过只需5分钟。曾建设说，有了这条隧道，不仅返乡方便，游客都多了，很多人开起了农家乐。

道路修通，加上私家车普及，让很多农村地区客运站春运期间，也很难看到往日人头攒动的景象。地处秦

巴山区的湖北神农架林区木鱼镇是当地旅游主要集散地。跑客车10多年的司机戴兵说，过去“一票难求”，而现在30多座的大巴车，就卖出不到10张票，“主要原因是私家车多了，现在春运农村客运都很少出现高峰期”。

三级“路长”管养护 村民出门能“打车”

记者采访发现，不少地区完善农村公路管理体制，借助现代科技手段，让农村居民春运“最后一公里”更加便捷。

在神农架林区，目前通组路已经

基本全覆盖。针对道路弯大、坡陡等情况，林区去年累计投入1.2个亿，完善通村道路的防撞墙等安防设施。当地财政还投入800多万元，按照县道、乡道、农村路每公里1万元、5000元、2500元标准发放运营维护经费，建起三级“路长制”。

神农架林区副区长向毅说，春节是群众出行高峰期，也是交通事故、酒后驾车高发期。目前全区276名“路长”都已配备摩托车，承担起林区1672公里农村道路的维护，安全监管，近年来安全事故发生率明显降低。

农村居民也能用上“网约车”，这是在贵州省黔东南州雷山县试点智慧交通平台“通村村”的实践。雷山境内峰峦起伏、江河纵横。尽管早在2015年底，就实现了村村通油路，但对于百姓而言，路通了却依旧不好走。

雷山县客运站站长王贵说，由于县内山高坡陡、村寨分散，导致客运班线分布不均，加上缺乏有效的乘客出行数据参考，不能灵活调整班次、车次，往往出现“高峰期找车、平时车找人”的现象。

在贵州省交通厅支持下，雷山县率先试点利用大数据，实现人车信息匹配的客运软件“通村村”。在全县“通村村”智慧交通调度中心大厅，春运期间，订单通知声不时响起，十分忙碌。

从县城到大塘镇桥港村，雷山县客运车辆司机黎树华这条线路跑了4年。“农村地广人稀，以前有时候一趟只能拉到一两个客人，一趟油钱都不够。”黎树华说，借助“通村村”，乘客提前预约，他顺路去接，减

味大年旅游推介等活动吸引了不少旅客参与。

如今的春运“科技范”十足，“刷脸”进站等便民“黑科技”的投入使用，让春运回家的路更顺畅。

为了让旅客出行体验更美好，全国首家自助无人售票厅近日在南昌西站正式启用。在原有工作人员售票、退票、查询等一体化智能服务基础上，新增了自助办证等功能。旅客只需输入本人身份证号码，经过人脸识别等程序后，机器就可直接打印出临时身份证明。

今年春运，携程旅行上线“春运版”网络客服机器人。对于机票、酒店、旅游度假等方面的“入门级”问题，平均1到2秒内旅客就可收到回复。

“对于常规问题，客服机器人能在毫秒内给出判断，并给予回复。在基本的语音识别上，客服机器人的准确率达到了94%以上。”携程相关技术人员表示。

过节乘飞机出行，总会揪心托运的行李。今年春运期间，乘坐东方航空公司从上海虹桥至武汉航班的旅客，可以和托运行李“对话”了。

东航率先将射频识别技术应用在上海虹桥至武汉航线上。通过东航微信小程序，旅客可以像查快递一样，实时了解托运行李是否已被分拣、装机，是否已经送达。

感受春运新变化

凸显流动中国新活力

春运就像一个窗口，从中可以看到国家的发展和人民生活的变化。

返乡过年是中国人的传统，但这个传统正在悄然发生变化。随着人们生活水平的提高和观念的变革，越来越多的人选择了进城过年。

记者从中国铁路总公司了解到，今年铁路春运传统高峰路线的反向客流增加了9%左右，增幅明显，且多以探亲为主。



透过春运新变化 感受中国新活力

斯、牡丹江等方向的城际动车都在此穿梭，车站还配备了先进的自助售票机、人脸识别进站检闸机等设备。以往拥挤不堪的火车站正在逐渐成为人们的回忆。在太原南站记者看到，这里更像是一场春节“嘉年华”：“温暖回家路”民俗文化节正在举办，送春联、舞狮和鼓乐表演、乘高铁过晋

已没有了当年的阵势。

江西是个劳务输出大省，每年节前都有大量外出务工人员从沿海返乡。而地处浙赣线、皖赣线、鹰厦线三条铁路交汇点的鹰潭站，是江西外出务工人员重要的集散地之一。

由于鹰潭火车站夜间到达的列车多，往年一到春运，车站广场人山人海，夜里还有很多人在广场上打地铺。1日晚，记者来到鹰潭火车站广场，“人山人海”现象不再。

“以往，周边县城的旅客晚上到达鹰潭站后，很多要在站前广场等待第二天早上回家的汽车，造成广场上人满为患。”鹰潭火车站客运车间主任夏文辉说，“但现在你只看火车站广场，可能看不出正值春运。”

记者现场看到，离出口检票闸机不足30米便是汽车购票窗口，不少刚下火车的旅客出站后就去买票。春运期间，鹰潭火车站与当地长途汽车站联合推出了“公铁接驳”运输方案，长途汽车站在火车站出口设立售票点和换乘候车室，旅客一出火车站就可以直接买汽车票上车。

夏文辉说，近几年江西境内向莆铁路、沪昆高铁、合福高铁等相继开通，加之高铁站鹰潭北站对客流的分流，鹰潭火车站的春运压力大为减轻。

“温暖服务+科技”

出门旅行更从容

虽然户外已是冰天雪地，但阳光透过玻璃天窗，暖暖地打在旅客身上。具有百年历史的哈尔滨火车站刚刚完成扩建改造，候车大厅更加宽敞明亮，设施更加现代化。

1月29日上午，《我和我的祖国》歌声响起。由车站员工利用倒休时间编排的“快闪”节目，迅速吸引了大量旅客驻足欣赏、拍照。春运高峰时刻，这里的“春运小舞台”温暖了人们的回家路。

“改造前的老站房根本没办法搞这样的活动！”哈尔滨火车站党委书记刘远鹏说，车站改造后，省内通往佳木

眼对方的背影。“前列车长，后列旅客乘降完毕，请关闭车门”“后列车长，前列车长收到，可以关闭车门”……对讲机里不能因私沟通，这两句话是他们一天中有限的交流。

“平时最怕的就是行车中对讲机响起！”张嘉祥最担心的事还是来了，从青岛北站回程到达秦皇岛站前，一位旅客的热汤不小心洒在了张悦的裤子上，又灌进了鞋里。“脚上烫起大泡破皮了，还好没伤到其他旅客。”一瘸一拐的张悦说。

“这个时候最熬心，剩下的4小时49分钟每一秒都想过去看看她伤得咋样，但工作岗位不能擅离职守！”到达终点站后，查看过妻子伤势的张嘉祥又踏上了开往佳木斯的列车换乘。

“铁路上像我们这样的‘鸳鸯’太多了，也许是干着同样的工作，才能更深刻地理解对方的酸甜苦辣。”

（记者邹大鹏、王松）

据新华社哈尔滨2月2日电

道路越来越好走 客车送到家门口

在广州打工的湖南省邵阳市隆回县高平镇村民聂庆伟，之前春节返乡都不敢多带行李。他解释说，过去村里道路坑坑洼洼，客运班车只走县道。从县城到乡镇后，还得再托亲戚朋友骑摩托车来接，“下了火车还得转几趟，行李多了拿不了”。

今年春节，聂庆伟提着大包小包坐上从广州到新化南站高铁，再从新化县城坐班车直接到村湾里，“全程不到一个半小时，都是水泥路”。隆回县城市公共客运管理所负责人米久华说，隆回县从乡镇到行政村的客运通达率达到了97%，春节期间，农村客运公交都已加密班次，很多村组可以实现公交直接开到家门口。

随着近年来国家对农村基础设施建设投入力度持续加大，不仅平原农村，连山区、林区等偏远地区在道路“村村通”基础上，加快实现“组组通”；加上农村客运体系的逐步完善，返乡“最后一公里”相对已经很顺畅。

贵州，山高坡陡、村寨分散。绥阳县地处大娄山山脉中段，县城通往各乡镇多为盘山公路。这个县北部的青杠塘镇等4个乡镇，曾被一座海拔1400多米的大山阻隔，10多万名村

新春佳节临近，春运进入高峰。流动的中国，处处涌动温馨的真情。

回家方式新选择 少了忙乱多了喜庆

节前春运看广东，因为这里春运启动时间最早，规模最大。

一走出广州南站地铁站，放眼望去，整个站厅都是返乡旅客。大家在自助取票机前排起了长龙，在春运志愿者引导下，秩序井然。

由于车站对人流进行了控制，只有发车两小时内的乘客才能进入候车厅，许多归心似箭的旅客，坐在检票区外等候进站。

候车厅里人头攒动，大屏幕上同时有七八班列次显示正在检票。

今年春运，广州南站日均停靠动车组近800趟，居全国之首，预计春节期间发送旅客2000万人次，这几天高峰日发送量将达35万人次。

虽然春运已进入节前最高峰，但今年少了以往的紧张忙乱，更多的是节日喜庆的氛围。

随着高铁网络不断完善，高铁已经成为春运的主力，据广铁集团介绍，今年春运，其管内高铁运量将达到普铁运量两倍。在广州南站，来自茂名的龚瑞东对记者说：“以前都是坐大巴回去，路上时间要四五个小时。去年开动车后，回家的时间缩短了一半。”

曾经是南方春运中一道独特风景线的“摩托车返乡大军”今年也发生了明显变化。过去因为交通不便，广西、贵州、云南、湖南等地在珠三角地区的一部分务工者，过年前会选择约上同乡一起“组团”骑摩托车返乡，最高峰时总数超过百万人。

如今春节返乡有了越来越便捷的方式。在广东和广西交界的肇庆市封开县，过路的摩托车越来越少，早

千里鸳鸯的“小别离”

19站，1908公里，10小时44分，这是爱情的轨迹。对于高铁夫妻列车长张嘉祥和张悦来说，这也是春运里最远却又最近的距离——你在列车头，我在列车尾，却只能在电波里相会。

“我是80尾”，她是90头，没想到首尾相随也成了我们工作状态的真实写照。”30岁的张嘉祥说，虽然结婚了，但自己却一直在“追”妻子。

清晨7时，晨光初现。哈尔滨西站的站台上滴水成冰，G1206次列车将由此始发开往青岛北站，两人各自开始发车前的准备工作。

不远处，两列重联的和谐号列车仿佛在“接吻”，中间两个车头将16节车体阻隔成并不相通的前车和后车。“去程她在前车，所以只要这辈子不换岗位，我得追她到老！”张嘉祥羞涩的微笑中透着甜蜜。

然而，现实却是这对千里鸳鸯虽相隔咫尺，但每天都在上演着“小别离”，只能偶尔在匆匆的人流中遥望一



乘警老周的最后一趟春运

▲在Z42次列车上，周小平（前右）品尝同事送来的蛋糕（1月26日摄）。

新华社记者王菲摄影报道

少空驶，每月能多出1000多块收入。“通村村”创始人罗永安说，雷山县行政村实现全覆盖后，农村群众出行候车平均时间由原来2小时降低到30分钟，全县农村地区客运车辆满载率从平台上线前的56%上升到80%以上，“现代技术让农村春运最后一公里畅通、便捷了”。

农村公路管护力量有待充实

一些受访基层干部坦言，农村客运进入“春运节奏”后，“最后一公里”目前仍面临恶劣天气影响和道路养护不足两方面调整：

一方面，部分山区冰雪天气造成出行难。贵州省交通部门介绍，今年春运期间将出现三次降温过程，降水较往年偏多，出现阶段性雨雪冰冻天气概率较大，给春运运输组织保障和道路交通保畅等工作带来较大挑战。

另一方面，农村道路养护保障不足。湖北神农架林区农村公路管理局局长罗泽说，林区不少公路出现“油路变砂石路”等老化情况，基层超载治理手段有限，公路修复成本增加不少。

多地基层干部反映，下一步重点应关注农村道路养护，增强农村道路日常管理、突发应对等方面能力，呼吁通过顶层设计，推广交警警务体制改革、“三级路长”制探索，打通基层交通道路管理条块障碍，引导养护、执法等权限下移，出台财政配套措施，充实农村公路管护力量。（记者高薇、向杰、白田、李劲峰、李思远）新华社北京2月2日电

在鹰潭火车站一号线候车室，家住抚州金溪县的王云带着婆婆和两个小女儿准备乘车去广州。王云云早年在广东东莞打工时与丈夫结婚。三年前，两口子学会了做糕点的手艺，在广州开了一个蛋糕店。

“前些年每年都是回老家过年，最头疼的就是抢火车票。这两年在广州做生意稳定了，就想着把婆婆和两个小女儿都接去广州团聚。”她说。

“日子好了，一家人在一起，在哪过年都开心！”王云告诉记者，在老家还有很多人像他们一样，带着老人和孩子到工作的地方过年。

从十几年前的“候鸟”，到逐渐融入城市成为“新市民”，越来越多的务工人员关于家的概念正在转变。截至2018年末，我国城镇人口占总人口比重达到59.58%，比上年末提高1.06个百分点。

汪强2007年从贵阳到东莞打工，以往每年春节都会提前一个多月买回乡的票。“以前回家路上要花将近20个小时，贵广高铁开通后，我们坐动车半天就能到家，很方便。春节假期我和朋友打算出去旅游几天。”

根据携程日前发布的《2019春节旅游趋势预测》，今年春节长假期间将有超过4亿人次选择出游，出境游人次约700万。目前已有来自100多个国内主要城市的旅游者，预订了跟团游、自由行、定制旅游等产品，到达海内外900多个目的地城市，最远到达南极。

“中国游客将几乎遍布国内外的每一处热门旅游目的地，在全球共度中国年。”携程工作人员说。

（记者齐中照、樊巍、邹大鹏、余贇红、吴涛、王松、荆淮桥）新华社北京2月2日电

1月26日，在乌鲁木齐发出的Z42次列车上，乌鲁木齐铁路公安局乌鲁木齐公安处乘警支队上海大队上海沪二组乘警长周小平，惊喜地收到了同事送来的蛋糕和祝福，瞬间，泪珠滚落下来。

这是周小平参与的最后一次春运，即将年满60岁的他，就要光荣退休了，同事们提前为他祝福生日。

“当了一辈子警察，突然要把这身警服脱下来，还真有些舍不得。”周小平不无感慨。

“如今铁路运输能力加大，春运压力得到缓解。但作为乘警，保障旅客生命财产安全的责任不能松懈。”周小平说：“这些年来，我对家人和孩子心存愧疚，但作为警察，可以说是无怨无悔。”