

“三斗米”，谁为你“折腰”？

百年积贫，三年致富：新华社记者乌蒙深山探变化



新华社成都2月3日电(记者陈天湖、谢俊)三年前，乌蒙山中这个村穷得和一百年前没太大区别，五个人中就有一个是贫困人口。高山、边远，缺水缺水缺路，这是我国西部最典型的深度贫困。春节前夕，记者冒着严寒一探究竟，看看穷成这样的山村靠什么脱贫！

最后的贫困户：苦到头了

村子名唤“三斗米”，位于四川省叙永县后山镇，地处乌蒙山深处，是我国贫困程度最深、脱贫攻坚任务最重地区之一。老乡说的“一望地”，就是望得见，走不到，隔山如隔世。一百年前，这里首建集市，一天只卖出三斗米。进村但见暮云四围，冰柱挂在树上随风摇晃。半山坡下，是50岁贫困户赵世莲的家。屋子是爷爷辈传下的，外墙斑驳掉落。她家是村里最后7户贫困户之一。出乎意料，赵世莲竟然没哭穷！想到可能是干部打了招呼，记者偷偷把赵世莲叫到猪圈，问她有啥困难。她果然面有难色——“母猪太能生了，一年下20多个仔，喂不过来”……果然圈里一头肥肥的母猪在哼哼，一圈小猪仔拱来拱去，两头架子猪欢快地甩着尾巴找食。“拿啥喂猪？”

『夜行高铁』的背后

“现在还有车回汉口吗？”家住汉口的张女士试探着问。“您放心，车站都提前联系好了，公交、出租车都有，您可以到那边的公交车站坐610路夜行公交。”武汉站值班员施雷说。“真没想到，现在服务这么好，我都做好了没车回家的准备，打算在车站附近找个酒店凑合一晚的。”张女士笑着说。高铁列车的一般作息方式都是白天开行、晚上检修，“夜行高铁”打破了高铁运输组织的固有形式，一般在客流最高峰时开行。张女士这样的旅客看不到的是，为了保障“夜行高铁”顺畅开行，高铁调度、检修、客运、车站等单位都要随之调整作业，几个不同工种的铁路人都在彻夜忙碌。由于是在日常列车运行图之外加开，开行任何一列“夜行高铁”首先需要铁路调度部门排

“种了3亩玉米，拿玉米喂。”“你房子裂缝这么大？”“已申请了危房D级改造，开春就整改。”“没困难，那你为啥是贫困户？”赵世莲的脸腾地红了，不说话。驻村第一书记胡凌鸣告诉记者，她男人外出打工久无消息，家里没劳力，小孩在大学读书。“大学学费一年8千元，每个月生活费800元。没申请贷款，自己给。”赵世莲发狠说，“娃儿读大二了，苦到头了。等把房子改出来，我就脱贫了。”墙上—左—右两个电表，记者奇怪了：“干嘛安两个？”赵世莲声音低下来：“如果他老了，没地方住，我得给他留一块电表。”

脱贫户一个比一个牛气

晚上，胡凌鸣领我们住到异地搬迁户陈明家中。“家和万事兴”挂在洁白的墙上，厨房挂满腊肉，房子搬到村里唯一平坝边，千亩良田收于眼底。10年前，陈明中住在山顶，缺水缺电，东拼西凑借了3万元做彩礼，儿子从云南昭通娶回彝族儿媳王燕。而今脱贫了，端起苞谷酒，陈明中与胡凌鸣对话酣畅淋漓。“只要勤快就饿不着。党的政策这么好，种树有补助，种田领补贴，千年的皇粮国税也免了，历朝历代谁能比啊？”陈明中喝一大口酒，“我硬是不想当这个贫困户！”

脱贫户一个比一个牛气。村里50岁的脱贫户李慎福年前辞职了。辞职前他在专业合作社干，月收入三千元。胡凌鸣问：“咋不干了？”“我觉得我不止创造三千元价值！”李慎福答。李慎福回家推倒烂房子，3个月重建好，屋后建猪场，门前水泥坝并排可停6辆车。“交通就是钱！过去卖猪，几分钱讲半天，现在一口价我说了算，不干就拉倒。”这些脱贫户，真牛！

“刮家干部”胡凌鸣：为脱贫致富村民“折腰”奔走

以前可不是这样，穷了，见人矮三分。短短3年，他们哪来的牛气？当然是有钱了！从2016年至2018年底，三斗米村集体经济实现净利润1200余万元，带动当地500余人就业。村里专合社在成都(川藏)股权交易中心上市，是泸州市首个上市交易的村级集体公司。村民当股东，大家拿分红，牛气不牛气！群众打心里佩服第一书记胡凌鸣。2015年，泸州市直机关工委80后党员胡凌鸣到村任第一书记。全村19.2平方公里，7个社3348人，“建档立卡”贫困户658人。村里大搞养殖，一年冒出十万只鸡。不知市场为何物的村民问胡凌鸣怎么卖？他一下子也蒙了。小胡开着私家车四处联系，一年跑了6万多公里，没少受委屈。问到的单位、企业都

摇头：“没发票报不了账。”胡凌鸣回村就成立集体经济组织，组织专业合作社。他瞅准了好项目——泸州市各学校的“营养午餐”，财政资金付款，风险低，销量大。好项目凭什么交给村集体？小胡想来想去，想明白了。“资质认证花钱多，别的老板不愿做，宁愿花小钱去钻营关系。”胡凌鸣说：“但我党员，是扶贫干部，能干这事？现在反腐风气好，一竞争，有资质的就能上，靠关系的都趴下。”做资质认证、市场运营花费巨大，村集体哪来的启动资金？小胡争取家人支持，从父亲企业借款一千万，不要利息，不占股份，村民用四川话谐音开玩笑说：“你这国家干部是刮家干部！”老父亲哭了。上山看儿子晒得黝黑，心疼得偷偷掉泪。村民笑了。很快三斗米村农副产品供不应求，小胡跑遍全国建基地。远到黑龙江、新疆，近到贵阳、泸州，这个贫困村的“生产飞地”一块接一块。“资源变股权，资金变股金，农民变股民”，就像下金蛋的鸡！傍晚，放晴的太阳给村寨镀上金色。苗家非遗传承人马顺尧吹响芦笙，三斗米村苗族男女，身着节日盛装，与游客跳起了芦笙舞，舞动苗寨的希望。百年积贫，三年致富。我们不但为村子命运转折而激动，更为那些在脱贫攻坚中“折腰”奔走的基层干部点赞！偏城边地，人心和财富由散而聚，靠的正是党带领人民挺直腰板，实干向前！



车厢添年味

▲1月31日，在福州开往香港西九龙的G3001次列车上，乘务员在车厢内贴窗花。春节临近，铁路客流不断攀升，南铁福州客运段着力优化列车软硬件环境，用优质服务保障旅客温馨出行。

新华社记者宋为伟摄

出车次和运行图。王丹说：“平常都是今天白天做次日白天的计划，夜行高铁‘开行模式’不同于日常，额外多出了一部分工作。”调度排出车次后，高铁检修部门就要提前准备好车。负责高铁动车组检修的武汉动车段副段长万成说，他们日常检修任务就很重，基本处于满负荷运转状态，“夜行高铁”开行后，车子进库当天就要完成检修任务，组织计划、生产节奏加快，职工的休息时间更少。

列车检修完成后，武汉动车段的质检员组织武汉电务段、武汉客运段、武汉机务段相关人员进行出库联检，各个单位对自己负责的设备相互确认后。1日18时许，武汉机务段的司机将G4749/50开到了武汉站，准备开往广州。晨光初露，张女士坐着夜行公交已回到家中，武汉站客运员施雷还在站台上忙碌着，直到11时才能回到位于武汉南湖的家。17时许，刚刚熬了一个通宵的G4750/

49次列车长叶薇准时来到车间报道，准备值乘下一趟列车。2日凌晨，先后有7趟“夜行高铁”抵达武汉站，6800余名旅客在夜色中返乡过年。中国铁路武汉局集团公司副总经理鲍立群说，节前，广州、上海等地返回武汉的旅客高度集中，为方便旅客快速返程，同时加大武汉至成渝方向运力，他们充分挖掘运输潜力，节前加开102趟夜行高铁，让尽可能多的旅客回家。

苦聪博士乡愁变“甜”记

新华社昆明2月2日电(记者王长山、庞明广、何春好)离开春城昆明，过玉溪，翻越哀牢山……1月25日，32岁的苦聪人王生云博士回到了魂牵梦绕的家乡——云南省镇沅县者东镇木厂村。去年7月，王生云从北大毕业，拿到了博士学位，是镇沅苦聪人中的第一位北大学生，也是他们村里第一位博士。他选择回到云南昆明，成为党校的一名教师。这是他毕业后第一次回家。几天前，他就用手机订了回乡的大巴车票，预订了一辆从单位到昆明车站的“专车”，还专门购买了带给家人的电饭煲等礼品。王生云是地地道道的苦聪人(拉祜族的一个支系)，他的祖辈世代居住在大山里，在新中国成立前还过着刀耕火种、茹毛饮血的原始生活。新中国成立后，苦聪人从原始社会末期一步过渡到社会主义。今天，苦聪人正在边远的哀牢山区紧跟着中华民族实现全面小康的前进步伐。小时候，王生云从家里的院子望出去，四面都是高高的山，他一直以为世界就是寨子这么

大。上了小学，他在课本上看到很多图片，发现原来山外还有一个更大的世界。后来，他读书走出大山，心中放不下对家乡的牵挂，但那时的乡愁充满无奈：乡亲们日子过得紧巴，王生云有一双塑料凉鞋，一直舍不得扔。这是他人生中的第一双鞋子，从初中一直穿到上大学。有一段时间没回家了。前几次电话中，父母不断说起家乡的变化，他对这次回乡充满期待：那个位于大山深处的寨子和寨子里的亲人现在是什么样子？思绪在山间飘荡，往事不断涌上心头。一路翻山越岭，大巴车跑了七八个小时，在太阳落山前赶到了者东镇。“这比我以前上学时快多了。”王生云提着行李下了车，骑着摩托车赶来的堂弟早在路边等着接他回家。从镇上到木厂村的这条路，王生云记不清走了多少遍。他读初中时，这条路窄得连摩托车都没法骑，走路一不小心就可能掉下山崖。当时他去县里读初中，早上五点多就要出门，点着火把走一个多小时山路才能赶上去

县城的班车。“哥，咱们县正在修高速路，进村的硬化路也快铺好了。你下次回家肯定更快！”堂弟骑着摩托车乐呵呵地对他说。不到半小时，摩托车就开到了家里。一阵阵熟悉的饭菜香飘来，王生云长长地吸了一口气。父亲早早便杀了一头年猪，还邀请了20多个亲朋好友来家里吃杀猪饭。饭菜摆上桌，王生云向亲朋好友——敬酒。“还记得吗？你们上小学那会儿连鞋子都没得穿，白天还要帮家里干农活，我只能把课程安排在清晨和晚上。”他的小学老师周道学抿了一口酒说。老师的一席话勾起了王生云的回忆：读小学时，因没鞋子穿，他冬天只能光着脚去上学，小脚丫踩在冰冷的山路上，就像无数根针扎进了脚底板。“咱这大山沟里能出一个博士太不容易了，现在的孩子比你那时候幸福多啦。”周老师说，村小学建起了宽敞的教学楼，学生们每天都有营养餐，苦聪人的孩子考上大学每年

还有补助，现在村里人都愿意供孩子读书。过去，因为贫穷闭塞，苦聪人很少有人外出打工，见到生人都不敢上前打招呼，甚至还害羞地躲起来。这两年，镇沅县办了多个深度贫困人口技能培训班，苦聪人学会了砌墙、钢筋绑扎等技能，慢慢开始尝试外出打工。“村里今年有人去广东打工了，有人还讨了外地媳妇回来。”王生云的姐姐说，自己也在学着做生意，在村里开了个小卖部。“政府给我们补助，每家每户都修了厕所，还有太阳能热水器，以后能洗热水澡咯。”“你的小外甥快要读初中了，以后肯定比我们有文化。”……大家在饭桌上你一言我一语，越聊越起劲，每句话都让王生云心里感觉又甜又暖。以前，家乡贫困的生活在王生云记忆里总是苦多于甜。近几年，每次回乡看到寨子变化不断，王生云都欣喜不已。“你看，曾经苦涩的乡愁，越来越甜了。”王生云说。



新华社北京2月3日电(记者齐中熙、叶昊鸣)新春佳节马上就要到来，春运也进入最繁忙的时刻。从春运大数据中，可以看到春运和人们过节的方式正在改变。

近30亿人次，运输结构改变

今年春运40天时间，全国旅客发送量将达到29.9亿人次，总量相比去年、前年并没有太大变化，但其中运输结构正在悄然改变。

- 铁路约4.13亿人次，增长8.3%；
- 民航约7300万人次，增长12%；
- 水运约4300万人次，基本持平；
- 道路客运约24.6亿人次，下降了0.8%。

国家发展改革委副主任连维良表示，道路客运受高铁通车里程持续增加、民航航班加密和私家车出行量快速增长等因素影响，县际以上班线客运量近两年持续下降。但农村客运、定制客运将继续保持增长势头。

9%，反向客流增加

往年春运的流向，都是节前从沿海到内地、从城市到乡村，节后再倒回来。而近几年，选择“反向春运”的人越来越多。如铁路方面，今年春运传统高峰路线的反向客流增加了9%左右，且多以探亲为主。大规模的春运是改革开放的产物，亿万农民去沿海开放城市务工，春节前返乡过年。但春运的单向流动也造成了运力的浪费。以往，北京、上海等大城市节前开往四川等务工人员输出大省的列车人满为患，但回来的列车却有大量空座。近两年，到大城市“反向团圆”成为不少“80后”“90后”与父母过年的新方式。

●携程大数据显示，上海、北京、广州、深圳、杭州、南京、天津、青岛、宁波、厦门是“反向春运”十大热门目的地，除夕前一周前往这些城市的机票预订量同比增长超40%。

1亿人次，高峰日运力发挥到极致

从人们感受上来说，春运的便捷度、舒适度已经比以往大大提高。但春运毕竟是“最大规模的人类迁徙”，无论是公路、铁路、民航，都已经将运力发挥到极致。春运最高峰时，如节前一两天和假期最后一两天，全国交通日均客流会突破1亿人次。

- 高速公路拥堵里程是日常的5倍以上；
- 铁路日均发送量1033万人次，是平时的三四倍；
- 各大航空公司加密航班，单国航、东航、南航三大航空公司春运期间就要增加15000多班次。

700万人，境外旅游过年成新选择

随着生活不断改善，旅游特别是出境旅游成为越来越多人过年的新选择。2018年狗年春节黄金周期间，全国共接待游客3.86亿人次，出境游客达600万人次左右。

●今年春节假期，据携程旅行网等机构结合已有预订数据分析，猪年春节黄金周期间，将有约4亿人次出行，其中出境游人次将近700万。中国游客将遍布国内、海外多个热门旅游目的地，全球多地将迎来“中国春节时间”。

