

细数40年春运八大变迁

K 鏗鋒談
KENGQIANGZATAN

涂料桶装满情意和希望

□屈 旌

杭州网友“小小草”在熙熙攘攘的候车室中发现了一个有趣的现象:有许多拎着涂料桶回家的乘客,一位候车小哥甚至随身带了30多个这样的涂料桶。很多网友猜测,这个桶是干吗用的?(新华网)

有人在桶里装了做工用的工具,在城里为很多人整修了房子,过年回家,也为自己家做做装修,让家更漂亮;有人在桶里装满了书本和玩具,惦记着留守了一年的孩子,想让他们绽开灿烂的笑脸……聆听关于涂料桶的故事,了解“神器”的用途,似是奏响热闹风趣的城乡奏鸣曲,也让更多人,触摸到归心的温温和柔软。

这一个个朴素的涂料桶,和城市里默默奉献的普通劳动

者一样,看上去不光鲜亮眼,有时满是尘土风霜,但却很踏实,很靠谱,能装下日常的琐碎,能托起生活的重担,能陪伴人生的旅途,能守护悠长的岁月。他们是吃苦耐劳、挥汗如雨的建筑工人,为城市树起一座座地标;他们是风里来雨里去的外卖小哥,为忙碌生活捧上热烫的安慰;他们是勤恳踏实的家政人员,不怕脏不怕烦,创造洁净与舒适平凡的他们,筑就了不平凡的生活,宽广的心怀中,装着他们沉甸甸的责任,热乎乎的真情,亮闪闪的梦想。

站在熙熙攘攘的车站,看着一个又一个流动的“大桶”,仿佛就能看到一程程跋涉奔波的归路,一次次踮脚远眺的守候,一幅幅团圆和美的画卷。为了让这归路更顺畅,让这画卷更美丽,我们须齐心协力,为生活踏出坦途,插上翅膀,调出色彩。

有偿救援是对生命的敬畏

□张 平

《黄山市实施〈黄山风景名胜管理区管理条例〉办法》今年1月1日起实施,《办法》规定,黄山景区今年将启动实施有偿救援,对违规逃票私自进入或不听劝阻擅自进入未开发开放区域,陷入困顿或危险状态等情形,求救的游客或驴友,将由旅游活动组织者及被救助人员承担相应救援费用。(详见本报今日09版)

近年来,驴友遇险事件时有发生,有的获救,有的遇难,由此导致的遇险事故不仅耗费了大量公共资源,甚至拖累救援人员付出宝贵生命。此次黄山出台的有偿施救办法,可以说不仅符合公平原则,更会对驴友形成自觉自律的震慑,公共资源本不该为你的任性买单,也不会为你的任性无

底线地兜底。不过,黄山景区出台办法刚刚施行,具体对施救违规驴友如何计费等诸多问题仍待细化,需要在实践中加以明确。

生命之重,无法用金钱加以衡量。有偿救援,并不是对生命的斤斤计较,而是生命的珍惜和敬畏。让违规者有所收敛,有所顾忌,减少没有准备的盲目探险,对自己和他人都是保护;对于施救部门而言,实行有偿救援与人道救援并不矛盾,在执行层面首要应做到有偿与救援的均衡,将付费环节加以后置,使二者并不产生关联。做到获救者没有包袱,施救者安心救人。同时还需要法律层面加以统一规范,既对获救者事后付费予以约束,又对景区救援服务督促收费透明、公开,促进救援服务健康良性发展。

新春日近,春运渐忙。把时间的纵深拉长,回顾改革开放40年以来的春运,我们能发现发生了哪些巨大的变化?

变迁一:从1亿到近30亿,规模扩大30倍

翻阅新中国春运历史,最早可上溯到1954年。当年,“春运”二字第一次出现在媒体上,有关方面也确定了“以铁道部统一指挥协调,必要时请党中央、国务院要求各省市自治区及解放军协助”做好相关工作的原则。

春运真正成为社会关注焦点,还得从改革开放开始时算起。改革的春潮让中国人口得以大规模流动,收入的提高让人们有闲钱旅游,民工流、学生流、探亲流、旅游流开始在春运汇聚。1979年,我国春运历史性突破1亿人次。“一票难求”成为此后每年春运的焦点。

2018年春运,预计全国旅客发送量将达29.8亿人次,与去年基本持平。四十年间,春运规模扩大了30倍。

变迁二:时速40公里到350公里,高铁压缩时空距离

经历过十几年前甚至更早春运的人不会忘记绿皮车。那一节节车厢寄托着对家乡的思念,也承载着归家路途的艰辛,不仅仅是车厢的拥挤,还有走走停停缓慢的速度。那时,全国铁路平均时速不到40公里。

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。

如今,时速350公里的“复兴号”高铁动车组越来越多。从北京到上海大约1300公里的距离,几十年前几乎要一天一夜,现在最快只要4个多小时。高铁将时空距离大大压缩。

2018年,随着3038公里新建高铁加入春运,铁路整体发送人数至少增加3000万人次,其中约6成是乘高铁出行。

变迁三:从“小窗口”到“大数据”,颠覆购票方式

“买票”是几十年来春运永恒的主题。但如何买票这些年有了天壤之别。

中国铁路总公司客运部副主任黄欣以前在广铁集团工作,20多年前就开始从事春运客运服务。据他回忆,那时广州站前密密麻麻的排队人群能甩出几公里外。到了夜里,人们带着铺盖卷在售票窗口前打地铺通宵排队。

如今,随着互联网的普及和新一代铁路客票系统的研发使用,人们通过网络“动动指尖”即可购票。

“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。

现在,互联网包括手机APP售票量占总售票量的6成以上,大城市超过8成。

变迁四:从“战场”到“机场”,候车环境天壤之别

“就像打仗一样,在车站几十天不能回家,每天在车站广场和候车室疏导人流,生怕出事。”每当提起当年的春运,已经退休的北京西站原党委副书记姚鸿仁仍然心有余悸。

黄欣回忆当年“惊心动魄的场面”说,那时车站、候车室全是人啊,密密麻麻的人头看着吓人。人们像潮水一样,一拨“潮退”后候车广场满是挤掉的鞋子。

当年春运时的火车站犹如“战场”,让现在坐惯了高铁的人难以想象。如今的高铁车站已经跟机场差别不大,更多人喜欢算计好时间到达车站,通过电子设备自行打印车票,然后可以逛逛里面的商场买点特产,或者坐下来喝杯咖啡候车。

变迁五:从“忍饥挨饿”到“网络订餐”,“互联网+”上列车

“在火车上还能吃到热乎乎地道的红烧肉,以前真是不敢想!”春运期间,家住包头的常先生在北京至呼和浩特的Z315次列车餐车上乐呵呵说道。

今年春运,呼和浩特铁路局集团针对不同层次需求,率先在Z315/6次、Z317/8次列车推出“中式快餐”预订和送餐服务,让旅客尽情享受“舌尖”上的春运。

火车吃饭是个大问题。过去的绿皮车,能上去已经不易,要想在车上吃上热饭热菜是件奢侈的事儿。随着乘车环境逐步改善,人们能吃上列车供应的盒饭,更多人选择自带干粮。

据一些退休的铁路列车员回忆,那时带什么的都有,有带烙饼大葱的,带饭盒的,后来带面包、火腿肠、方便面的越来越多,条件好点的甚至带上烧鸡啤酒。列车上有一节餐车,还有小推车送的盒饭,每趟车最便宜的盒饭总是卖得最快。

现在,列车上的盒饭越来越丰富,从15元到七八十元的都有。去年夏天开始,铁路推出了动车组列车互联网订餐服务,人们在高铁列车上的餐饮更加丰富了:不仅有肯德基、真功夫这类快餐,还有牛肉面、狮子头、盐水鸭等地方特色美食。

变迁六:从“绕来绕去”到“四通八达”,回家之路更轻松

在人们记忆中,春运总是

和铁路列车紧紧联系在一起。其实春运公路出行才是“大头”。在今年近30亿人次客流中,铁路运送的不足4亿,80%以上都通过公路回家。

因为有了公路,我们不再用搭拖拉机甚至马车,而是开上了小轿车、坐上了大巴;因为有了桥梁,我们不再用坐小渡船;因为通了隧道,我们不再用在大山里绕来绕去……如今,四通八达的路网让回家之路越来越轻松、快捷、安全。

改革开放初期,我国每百平方公里的公路密度只有9.1公里。现在,这一数字扩大了5倍多,达到每百平方公里48.92公里。

我国高速公路直到20世纪80年代才开始建设。1988年,沪(上海)嘉(嘉定)高速公路通车,标志着我国高速公路零的突破。1999年,我国高速公路里程突破1万公里,去年达到13.6万公里,高速公路已覆盖全国97%20万以上人口的城市及地级行政中心。

变迁七:从“锅碗瓢盆”到“快递上门”,行李越少越轻松

无论你是通过什么方式回家,总要带上行李。这些年,人们的行李也发生了很大变化。

往前倒十年,火车站、长途汽车站里,那种“你挑着担,我牵着孩儿,锅碗瓢盆和铺盖卷全带上,行李里面就是一个小家”的镜头到处都是。务工回家的人们尽可能带上更多回乡的年货,还有不忍丢弃的生活用品。

如今,春运中,人们肩上的担子越来越轻,步履也不像以前那么沉重。行李少了,一方面说明生活好了,城乡差距缩小了,以前只有城里能买到的东西如今农村也有了。另一方面,蓬勃兴起的电商充当起了年货的“搬运工”。

据国家邮政局发展研究中心市场监管研究处负责人介绍,现在越来越多人提前网购年货,人还没到年货先到。去年春运期间每天有超过1亿件的包裹在路上,其中6成以上都是年货。

变迁八:从“回家”到“旅游”,春运范围遍全球

老话讲“有钱没钱,回家过年”,无论路上多辛苦,过年是一定要回到家乡和父母身边。近些年来,带上家人出去旅游过年渐成时尚,北方人南下“取暖”、南方人北上“猫冬”,甚至举家出国旅游的越来越多。

据携程旅游预测,2018年春节将成旅游过年、出国过年“史上最热”春节,出境游人数在600万以上,出行涉100多个出发城市,到达全球60多个国家、280多个目的地,最远抵达南极。

据新华社

