



归心似箭 春运返乡人剪影



南京、临沂、郯城、新村。39岁的刘师傅一家6口人,分散在4个地方。春节,他们要回到同一个家,团聚。

春运开启。他早早地收拾好行李,从工地赶到南京火车站,而他所要乘坐的火车晚上11点才发车。“心里急啊,盼着早点回家。”他不好意思地笑笑说。

刘师傅2019年8月来到南京,在一家建筑工地找到一份基坑维护的工作。“整天和沙子、水泥打交道。一天工作10小时,非常辛苦。”不过值得欣慰的是,他一个月有七八千元的收入,不到半年积攒了两三万元。

两个孩子。老大17岁,在郯城二中读高一。老二才1岁多,和60多岁的爷爷奶奶生活在新村老家。

天各一方。刘师傅来南京后,就没有回过家。平常偶尔和妻子视频聊天,而家里老人上了岁数,都不会使用视频电话。

孩子一直没有见过,“想,特别想。”

搭乘晚上11点的火车,抵达邳州是第二天早上6点多,再从邳州坐汽车到港上镇,然后再坐摩托车到相距不远的郯城县新村乡,就到家了。

记者问:“春节给孩子准备了什么礼物?”“过年嘛,孩子要什么,买什么。”刘师傅咧嘴笑着挥了挥手。

与其相似,来自陕西安康的陈师傅,一家人也分散在各地。陈师傅在南京。妻子和孩子在宁波。老家还有70多岁的母亲。

由于没有技能,他在一家建筑公司干一些体力活。陈师傅说,从早晨六七点干到晚上七八点,一个月也就三四千元。

妻子在宁波的一家厂里给螺丝刀打胶,儿子在另一家厂里生产冰箱零部件。

同一个镇的杨师傅是在陈师傅的带领下出来闯荡的。2019年10月份,杨师傅来到陈

师傅所在的建筑公司。“有熟人照应,心里踏实一些。”杨师傅说,他的妻子身体不好,在安康老家照顾孩子。

春节将至,他们早早在网上抢票。可惜,车票紧张。最终在车站窗口购买了一趟慢车票。晚上5点从南京出发,需要经过20多个小时,才能抵达家乡。

在随身的行李中,几桶方便面分外打眼,那是他们一路上充饥的食物。“辛苦是肯定的,但想想马上一家人就要团聚了。”他们不禁开心地笑了起来。

背包、行李箱、塑料桶……在火车站,记者看到,家在各地的旅客纷纷踏上返乡的归途。行囊各种各样,但他们脸上无一例外地都洋溢着期待和欢乐的笑容。

南京是重要的铁路交通枢纽。据南京火车站消息,春运期间,该站将开行办客旅客列车616对,春运40天将发送多达791万名旅客。 /新华社

谁都能上、啥都能带、私改油箱、疲劳驾驶 春运回家千万别坐这种车

春运期间,大量乘客选择道路客运返乡。近日,记者在江苏、浙江、安徽多地调查发现,部分正规车站内的长途汽车上乘客稀少、冷冷清清,而站外揽客的“黑长途”大巴车上却人头攒动、红红火火。

这些“黑长途”如何运营?存在哪些重大安全隐患?监管有何难点、如何跟上?新华社记者登上“黑长途”进行暗访。

风险大:谁都能上、啥都能带、私改油箱、疲劳驾驶

记者跟乘了“南通—泗县”和“东海—宁波”2条热门线路上的“黑长途”。

经调查,这些“黑长途”大都是旅游车,并未取得道路长途客运班线经营许可。由于长途班线客运有利可图,部分旅游车主便非法运营,春运期间尤其活跃。记者见到,多地“黑长途”有固定上车点、名片甚至招牌,在苏北某县,“黑长途”甚至就在正规长途车站门口“抢生意”。

记者在搭乘过程中发现,“黑长途”安全风险很大。

与正规车站凭身份证件在定点集中乘车的硬性规定不同,“黑长途”乘客不需出示任何身份证件即可顺利乘车,且上车地点也不固定,沿途招揽乘客情况时有发生。

随车行李更是啥都能带。在“东海—宁波”的“黑长途”上,行李舱早已“爆满”,车上后排座位和行李架上也被塞满,这些行李均未接受安检。

“这种车我老坐,带东西方便。”一位孙姓乘客告诉记者,他以往携带油漆、煤气罐、打火机、刀具等危险品乘车均无人过问。据他所知,春节前,一些人还会把来路不明的电动车或其他物品拖上此类大巴带回家。

“黑长途”车况隐患不少。多位知情人透露,为逃避检查,行驶途中“黑长途”几乎不进站检查车况,很不安全。

“黑长途”司机普遍疲劳驾驶。据长途班线客运管理相关规定,高速行驶连续4小时后必须停车20分钟,同时换司机驾驶。记者发现所乘车辆无一落实相关规定。“我们常常是到了规定时间,就换驾驶员识别卡,不换人。”一位“黑长途”司机告诉记者,长时间疲劳驾驶在春运期间是常态。

“春运期间昼夜跑车,几十天连轴转,常累得头晕腿酸。换班前1小时最困,很容易出事故,真后怕。”该司机称,他曾亲眼目睹一辆“黑长途”在杭州湾跨海大桥侧翻。

监管难:打“游击”躲监管、图“方便”舍安全

据东海县运输管理所所长陈强介绍,《中华人民共和国道路运输条例》《道路旅客运输及客运站管理规定》对长途班线客运、旅游客运经营范围有明确规定,未取得道路长途客运班线经营许可的车辆,不得擅自从事相关经营。然而记者了解到,有效监管“黑长途”难度不小。

——审核、取证难导致监管“打折扣”。东海县运输管理所副所长刘诚表示,“黑长途”大都有合法旅游包车资质,他们以此为掩护,非法经营长途客运业务。一旦被发现,他们就以“包车前往某地旅游”为名,逃避执法。另外,执法人员在执法过程中,或因为难以从乘客处取得证据、或因为实施“卡点巡查”被绕开,监管效能大打折扣。

——一些乘客因为自身乘车需求,不愿配合监管。随时随地上下车、人员行李均不用安检……“黑长途”迎合了部分乘客“只图方便、不顾安全”的心态,在多地很有市场,载客量甚至超过正规长途车。另外,不少“黑长途”经营者摸准了大量乡镇乘客集中乘车难的“痛点”,自配“摆渡车”提供上门接送客服务。多位乘客告诉记者,因为方便,他们出行往往选乘“黑长途”而非正规长途车。

记者从多名正规长途车经营者处了解到,“黑长途”往往仅靠挂在旅游公司,并不需要支付客运线路的经营成本,因此具有一定价格优势,对正规长途车冲击很大。一位钱姓正规长途车主告诉记者,他长期跑的线路仅有5辆正规车,但春运期间非法参与该线路营运的“黑长途”却有20多辆。

知情车主透露,“黑长途”提供的“摆渡车”大都是已报废或车况安全无保障的车辆,而且在“摆渡”过程中,普遍存在超载超速情况,非常危险。

“两手抓”:严格执法守底线、改善服务保出行

据交通运输部数据,2020年春运中,将有24.3亿人次选择道路客运。如不能严管“黑长途”,旅客平安出行将失去保障。

对此,交通运输部有关负责人表示,春运期间将加强安全监督管理。督促企业自查自纠,全面排查治理事故隐患;督促客运企业严格执行长途客车凌晨2至5时停车休息或接驳运输等安全管理制度;加强重点营运车辆动态监控,及时提醒和纠正超速、疑似疲劳驾驶等不安全驾驶行为。

东海县交通运输局副局长孙七洲也表示,将对非法营运旅游车加大监管和执法力度。运管部门将对比审批记录,调看行车轨迹和监控录像,及时发现旅游车“以包代班”。加强路面检查,加大对驾驶员、所属企业法人的惩罚力度,提高违法成本。

多位基层运管人员建议,春运期间,可根据运力需求,灵活调整班线、班次,将更多有意加入正规运输的客车纳入正规管理之中,保证运力充足。在保证安全的前提下,可以考虑增加班线车站外停靠点、探索延伸接送服务,让旅客更便捷出行。 /新华社

一列超级“冰箱” 载着你的“洋年货”来了

再过几天就是除夕,你家的年货准备好了吗?1月14日,一列集装箱冷链年货班列发往成都、重庆,车厢里零下18摄氏度,里面的“乘客”很特殊,是来自阿根廷、巴西的冻肉,加拿大的海鲜等,先通过远洋货轮运抵上海港,再根据货运需求装上铁路货车,驶向中西部内陆地区。

除了冻肉、冷饮、奶油等食品外,进口海鲜也受中西部地区消费者的喜爱。西南内陆地区的海鲜消费主要靠“运进来”,物流成本高,销售价格也会相应上涨。相较于公路,铁路冷链运输能够提供最低零下

25摄氏度的保鲜温度,并可动态调节温度,运量大、安全系数高又节能环保。

随着铁路运能不断扩容,春运客运保障能力提升的同时,货运服务也在升级。前几年,上海地区铁路冷链运输仅发送冻肉货品,去向仅为广州等华南地区。如今,随着铁路冷链运输的快速发展,来自世界各地的冷链食品通过铁路“快递”到百姓的餐桌。

2019年全年,上海地区通过铁路冷链集装箱运输的装车数为1800车左右,发送量约4.5万吨。冷链服务的辐射面也进一步向中西部延伸。2019年

12月初,上海至成都之间冷链货物双向运输大通道正式打通,目前已经成为稳定的沿江物流通道。

近年来,铁路货运不仅保障大宗物资运输,也越来越亲民,载着老百姓的“小确幸”,更多服务人们的日常生活。铁路部门优化开行时速160公里的特快货物班列,进一步满足快递企业运输时效要求,也推出20尺敞顶箱、45尺宽体箱,积极推进多式联运发展。物流运输多元化、组织科学化、定价市场化,将不断降低物流总成本,提升老百姓获得感。

/新华社