

别样的劳累，却未曾言苦——探访春运中的北京火车站(上)

北京烟花爆竹销量下降近四成 除夕夜烟花爆竹残屑同比减少155吨

都说春运难,买票难,乘车也难。网上抢刷、窗口排队,一票难求;集中出行,归心似箭,一天之内数十万人潮水般涌入车站。都说春运苦,不仅是售票员、检票员、乘务员、安检员辛苦,连坐办公室的各级管理人员也当起了临客的列车长、乘务员,以及车站的引导员、秩序维护者;个个加班加点,废寝忘食。

2月7日,我们跟随北京火车站副站长郝建军穿过候车大厅熙熙攘攘的旅客人群,来到行车调度室。

这里窗明几净,没有排队的人群,没有拥挤的嘈杂,4位工作人员面前是操控台,一排排机器上用红、黄、绿三色实时显示着列车进出站的动态;电话铃声不断响起,调度员的指令相继发出……

记者有些困惑,相比车站内外,这里没有风吹日晒,也不用直面焦急的旅客,这种“坐办公室”的工作似乎看不大出春运的繁忙紧张。

“左手一点,右手一按, 关乎几千条生命”

“可别小看了这几个‘坐班’的人, 这一坐就是12个小时离不开了。”郝建军明显看出了我们脸上的疑问, 小声解释道:“值班员的岗位必须全情投入, 不容半点分神, 他们在左手一点, 右手一按, 关乎几千条生命。”

行车调度室里电话铃声此起彼伏, 值班员下达指令紧张有序。

“1189, 可以开车”、“动车614进站”、“请注意, 还有1分半钟, 请加速行车”……

行车调度室堪称车站的“大脑”。北京火车站每天开行的119对列车和47对春运临客都由这里调度。哪趟车要进站, 哪趟车是折返, 哪趟车要入库, 每趟车进出哪股道, 必须安排有序, 衔接紧凑, 最大程度地利用有限的时间和站场资源。

旅客们可能会担心, 看车站趟趟列车进出那么频繁, 时间相隔那么短, 列车能安全通过吗, 会不会发生碰车、窝车的情况?

“我们的值班员与下面调车员、机车员长期配合, 早就有了默契, 每个人的脾气性格和作业习惯都心中有数, 车走得快慢, 也有分寸。值班员下口令, 会因人而异。”北京火车站运转车间主任王朝辉很有信心。

行车调度室里的橱柜不多, 但专门腾出一个来装手机——只要进入工作区域,



2月7日,北京火车站行车调度室的值班员在下达行车调度指令。
本报记者 张小影摄

值班人员就必须全神贯注,所以他们的手机都是关机状态并且锁进柜子里。“要是家里有急事呢?”记者问道。王朝辉说:“运转车间主任就是调度员的‘保姆’啊,他们家里若有急事就会打车间值班电话,我们负责帮助处理。”

“别人替不了他们, 他们却能替代别人”

行车调度室的工作人员分4班倒,每班配4人,1名站调负责编制计划,1名值班员负责下达行车调度指令,2名助理分别负责发布信号以及联系调控。每个人各司其职,要眼观六路、耳听八方。

调度室的操作台面上,一組组灯管显示16条股道上的列车通行情况,白色代表列车等待进站,红色则意味着轨道被占用,行进中的列车好似一条“贪吃蛇”。春运期间通行列车大幅增加,如何在有限的行车线上科学合理地安排行车计划,考验值班员的功力。

“如果遇上雨雪、雾霾天,或者列车晚点、滞留的情况,调度员的神经高度紧张,弦儿绷得紧紧的。”郝建军说,往往这么一仗打下来,大伙儿浑身都是汗:“这大冷天的,有

同志穿着衬衫还嫌热。”

而练就这么一身过硬的功力,没有十多年一线的摸爬滚打是下不来的。

“司机、扳道、调车员……在基层各个工种至少要干上10多年,最优秀的才有资格来行车调度室做值班员助理,转为值班员还要再锻炼个五六年。”郝建军和王朝辉也是从最基层做起,几乎干遍了各个工种后,才当上了行车调度值班员。他们告诉记者,如今操作台上的职工大多三四十岁,可谓身经百战的多面手,非常清楚发出的每个信号会有什么后果,现场又会碰到哪些情况,能胜任各种情况的处置。

“的确,他们能替代别人的工作,而别人却替不了他们!”

“没有春节和周末的概念, 没有白天和黑夜的分别”

“在行车调度室工作,谈不上春节或是周末的概念,而是按排班表运转。”王朝辉说,大伙儿很少因私事请假或调班,执行排班表就好似列车照图运行一般。

这是一群与节日“无缘”的人。他们连续工作12小时、休24小时,以此轮班,班制固定,一年的任务排得满满当当。

这是没有白天和黑夜分别的工作。春运期间加开的临客列车,填满了原本稍显空闲的凌晨时段,车站几乎24小时满负荷运转。

“行车调度有三怕,一是怕恶劣天气影响列车正常运行;二是怕其他地区列车晚点影响北京站;三是怕车站施工。”郝建军说。每当出现这几种情况,调度室里就和打仗一样,处置每一趟列车的时间几乎要精确到分和秒。

由于北京火车站建站较早,设施条件有限,设备维护和升级对增加运能来说尤为重要。“每天0点40分到1点50分的这70分钟尤为宝贵。”王朝辉说,当列车运行表上出现“天窗”的空隙,就得抓紧时间安排施工、维修作业。

行车室墙上的电子时钟,秒数不断跳动,提醒着人们时间已不早。“2700天。”郝建军却提醒自己时钟上的这个数字——北京站连续安全运行天数。

“12小时几乎寸步不离, 吃饭就在工位上对付一下”

记者在调度室里待了将近3个小时,当班的4个工作人员神情专注、心无旁骛,无法接受哪怕半分钟的采访。

“他们12个小时一个班,几乎‘寸步不离’,就连吃饭都得靠其他同事打来饭菜,在工位上对付一下。春节期间就由食堂派人送饭。”郝建军告诉我们,即便是扒拉着饭,手里的电话和对讲机也不能放下。

一个班12个小时的工作时间本已不短,神经的高度紧张又远超其他工种,即使如此,“早到晚归”的自我加压又成了调度室员工的“标配”:提前1小时到岗做准备,延后1小时离开做好交接。

天气的变化更是一条不成文的动员令。说起1月底的雪,王朝辉印象深刻:“那天我们不少同志一看下雪了,担心列车运行受到影响,都自觉提早来上班,家住昌平的杨启强还是从岳父的手术室外赶来的。”

苦在其中,累在其中,而又乐在其中,那就是所有的列车都安全进站出站、安全折返或入库。

就是这么一群人,他们默默无闻,鲜为公众所知;他们举足轻重,一个手势一句口令,关乎旅客安危;他们做着高难度的工作,数十年如一日,却未曾言苦言累。

他们是铁路客运站的“中枢神经”,忠实安全守护着广大旅客的平安旅程。

在节日岗位上

5 分钟的除夕团聚

本报记者 郑明桥

2月9日除夕,傍晚。返乡高峰已过,武汉火车站售票处、候车厅里的客流量渐渐少了。门口高挂的大红灯笼、中国结,透着浓郁的年味儿。

正赶上寒潮来袭,北风呼啸。远处依稀几声爆竹,19号站台,一大一小两个人影,孩子踮起脚尖朝北望去:“爸爸怎么还不回来!”孩子的父亲段剑飞,在武汉客运段跑了十几年的春运,是利川—武昌的T6718次列车长。

刚过18点,天便黑了下来,一辆蓝皮车打着灯,缓缓进站。

“是爸爸的车,爸爸回来了。”妈妈叶曼拉着女儿的手,跟着列车往前走。此时,段剑飞正把换乘的十几位旅客组织到一起,“去广州、深圳、郑州、西安的旅客从6号车门下车,出门有楼梯,直接上2楼候车厅。”

车门打开,旅客陆续出站。

孩子踮着脚,找爸爸。

段剑飞走出18号车厢,一把抱起孩

子关心地问:“冷不冷啊。”

孩子的小手伸到段剑飞脖颈里,嘻嘻笑:“好暖和呀!爸爸,我的礼物呢?”

叶曼长话短说:“明天一大家子在孩子外婆家聚餐,你都3年没去了,把亲戚都得罪光了。”

“初二你把他们都喊来,我亲自下厨赔罪。”

也就5分钟的时间,段剑飞已经是第二次看手表了:“18点15分了,我们出发的时间到了。”叶曼赶紧上保温盒:“下午才买的鱼,赶着烧的,快趁热吃吧。”

当家家户户围坐电视机前看春晚时,段剑飞那趟车又驶向春运的新旅途。

5分钟的除夕团聚,很短暂,很珍贵,也很温馨。

湖头镇上养路人

本报记者 林火灿

2月9日除夕,早上7点,当许多人还沉浸在假日梦乡之时,张振添和他的同事已经从福建省安溪县彭亨公路站出发,前往20公里外的福建省道307线湖头镇路段开展公路养护作业。

今年50岁的张振添是一位老养路工人,一干就是30年,见证了省道307线从双向2车道拓宽到如今的6车道。

今天,公路站特意安排全体养护人员比平时提前半个小时上班,奔赴现场作业。

“为什么要提前上班?是想早点回家吃年夜饭吗?”记者问。安溪公路分局彭亨公路站站长董文教说,这两天村民们燃放鞭炮的数量增加,如果不早点进行清扫,只要稍微一起风,鞭炮纸就会飞的到处都是;要是赶上下雨天,就更难清扫了。

7点30分,张振添和他的同事来到了安溪县湖头镇云林村路段。他的同事开着“扫地王”,沿着道路两边清扫。张振添则和其他同事一起修剪路边的花草。

彭亨公路站负责的路段虽然只有40公里,但整条道路的绿化面积达19万平方米,树木将近2万株,光割一次草就得花半个月。“这活一点都不轻松,不过,我长年和公路打交道,看到路边花草七杂八,心里就会很不舒服。”张振添说。

在一旁割草的柯锦龙接过话茬说,现在湖头镇正在搞新城镇建设,沙石运输比较频繁,撒落在路面的沙石增加了道路安全隐患。从2012年开始,公路站增加路巡作业,以及时清理路面的沙石。

湖头镇路段全程虽然只有大约5公里,但一直忙到下午近6点,张振添和同事才踏上回家的路。“以路为家、以班为业,这是公路养护人员的职责所在。”暮色渐浓,张振添加快了回家的脚步。“正在上大学的儿子从福州回来后,我还没有好好给他做过饭呢。今天的年夜饭一定要好好给他补偿一下。”张振添说。

北京烟花爆竹销量下降近四成 除夕夜烟花爆竹残屑同比减少155吨

综合新华社北京2月10日电 (记者卢国强 关桂峰) 记者10日凌晨从北京市政府烟花办了解到,今年北京市烟花爆竹销售量比去年同期下降近四成,除夕夜燃放总量、集中燃放持续时间均比往年明显缩短。

北京市政府副秘书长周正宇介绍,截至除夕当天,北京市今年春节共销售26万余箱烟花爆竹,比去年的41万箱下降了37%。

据北京市市政市容委统计,除夕夜至大年初一9时,北京共清扫烟花爆竹残屑1586.39吨,比2012年同期减少155.61吨。“市民对空气质量更加重视,普遍有意识地少放或不放烟花爆竹。”北京市市政市容委环卫处冯昆说。

工行成为新加坡人民币业务清算银行 新加坡向亚太人民币清算中心迈进

本报新加坡2月10日电 记者陶杰报道:中国人民银行日前正式授权中国工商银行为新加坡人民币业务的清算银行,这标志着新加坡向亚太区域人民币清算业务中心地位迈进了一大步。

长期以来,新加坡一直为能够成为除香港以外的另一个人民币离岸中心而努力。2012年7月,新中两国政府签署了关于加强金融合作的协议。按照协议,中国银行和中国工商银行于去年10月5日获得了由新加坡政府颁发的特准全面银行的业务执照。与此同时,中国银行与中国工商银行也在积极筹备成为新加坡人民币业务的清算银行。新加坡当地分析人士认为,人民币清算银行的确定可使新加坡本地人能以中国境内的汇率购买人民币,减少汇率损失,将增加人民币的吸引力。

根治打车难 须标本兼治

南 辰

习近平总书记8日来到北京市祥龙出租客运有限公司,了解节日期间出租车运营情况,针对群众反映突出的“打车难”问题,询问了出租车司机们的看法。习近平表示有关部门要择其善者而从之。行胜于言,应该综合施策、标本兼治,健全激励保障机制,加强科学管理,提高职业道德水平,努力解决好“打车难”问题。

高层到一线调研“打车难”问题,充分反映出这一关系到民生幸福感的顽疾已经到了必须彻底解决的时候。记者认为,此次高层提出解决“打车难”要标本兼治具有深意。长期以来,大城市出租车管理部门应付“打车难”民怨的传统出招思路,往往是重罚拒载司机等表面功夫,没有触及“打车难”的核心问题,即市场准入机制固化、行政许可僵化,市场供需极不平衡;出租车公司依靠既有的“牌照垄断”收取高额“份钱”,对司机息权和其他合法权益重视不够等。而管理部门长期“扎针”却对不准“穴位”,让“打车难”在多个大城市成为顽疾,民众细分出行需求得不到满足的同时,“的哥”“的姐”也怨声载道,容易影响社会稳定和谐。因此,本轮针对“打车难”的改革,应多一些对垄断机制的反思和“的哥”权利的尊重。

对“打车难”标本兼治,更要摆正政府与市场的关系。客观分析,目前国内的出租车运营机制既不够市场化,又不够科学,带着浓重的垄断味道。出租车公司靠获得政府部门的行政许可可获得先天垄断优势,出租车司机成为公司赚钱的工具。加上油价补贴政策落实走样等因素,高峰堵车时段“趴车”等计策成为司机维护自己权益的无奈之举,而乘客利益成为夹缝中被绑架的牺牲品。打破这种僵局,唯有对出租车运营机制举起改革的解剖刀,对出租车运营准入、管理机制进行深化改革,对管理部门职能进行深入改革。

此外,缓解打车难还要积极运用科技的力量。未来,国际性大都市出租车门槛应当提高,怠速时不耗电的启停装置应当成为标配。还应当积极推广零排放的电动汽车、插电式混合动力汽车等。同时,借助北斗定位系统对出租车分布进行及时有效的调度。积极在出租车上探索使用未来的车联网技术等。

祥龙公司受访的“的哥”们表示,现在总书记都重视了,相信“打车难”问题一定能解决好。从他们的话语中,我们不难品出一种沉甸甸的信任,这既是民众对党和政府的信任,也是大家对改革必将深化的信任,这种信任和期许绝不容辜负。

(据新华社北京2月10日电)