

贴近百姓

# 铁路专列 五彩缤纷

关怀民生

本报记者 申梅娟

## 采棉专列：到新疆“淘金”

“这已经是第5次去新疆啦。”相对于首次进疆而兴奋得叽叽喳喳的同伴，王秀梅大姐则要显得“淡定”得多。“去年3个月挣了6000多元，比在家呆着强多了。这不，俺村的好多闺女都跟着我出来啦。”她说。

由于新疆每年都需要大量的外来采棉工人，因此，为进疆采棉的农民工开行“专列”，已经成了铁路系统的“惯例”。据了解，今年已经是兰州铁路局开行采棉专列的第11个年头。

和往年相比，今年各铁路局的“采棉专列”都在围绕着服务做文章。为了方便棉农购票，郑州、商丘等车站更是加开了“棉农”个人和团体票专售窗口，24小时不间断售票。针对河南人爱吃面食的习惯，火车上专门准备了捞面、汤面等各种面食；而考虑到农民工兄弟手头不宽裕，这趟车的餐车也把盒饭面条的价格定在了3-5元。

在8月29日从漯河开出的采棉专列上，“安全、舒适”成为牢记在列车员心头的关键词。“每节车厢定员180人，这样大家坐着舒服，也安全。天气热，我们备了80桶纯净水，还配了随车医生。”列车负责人说。

而在武汉铁路局武昌客车站车辆段，维修师傅们正在对13组221辆采棉专列的门窗、水管管系、水泵、锅炉等进行仔细检查。据了解，为确保棉农一路平安，该车辆段今年实行了“户籍整修制”，为每辆专列都建立了整修专项台账，以“责任制”组织质检员全程盯控作业过程。

一位常年报道铁路情况的资深媒体人对记者回忆说，上世纪90年代中期，由于条件有限，当时江西地区的农民工专列使用的都还是货运的“闷罐车”，车上连厕所都没有，安全与卫生条件都极差，农民工兄弟十分辛苦。而今天，即使是价格低廉的“绿皮车”，条件也有了很大改善。

在接受本报记者采访时，北京大学政府管理学院城市与区域管理系主任陆军表示，以“采棉专列”为代表的农民工专列，是沟通劳务输出省份和劳务需求地区之间的“双赢安排”，更有关怀民生的意义在其中。不过，陆军也说：“对此专列，重要的问题是如何依托既有的安排，实现稳定性的、制度性的和具有产业发展前景的地区间合作。也就是如何依托专列，向地区间的深度合作发展。”



8月28日，河南省开封市火车站内2600多名棉工在排队进站上车。李俊生摄

“上车啦！快来！”8月25日的郑州火车站，随处可见扛着大包小包的农民，他们面色黧黑，满脸汗水，互相招呼着同伴，走向早就等在那里的L29次绿皮火车。车身白色的标牌上，“郑州—乌鲁木齐”的字样让他们兴奋而期待。他们的目的地，是遥远的新疆，那里广袤而连绵的开阔田里，白色的棉花已经成熟。

“快上车吧。”8月26日乌鲁木齐车站，今年新疆首趟“内高班”学生的L904次专列旁，面对依依不舍的艾丽娜孜，父亲一边安慰她一边敦促她上车。一同来送行的还有她的母亲和姐姐，分别在即，大家都泪眼婆娑。

这趟专列上有来自新疆各地的388名学子。他们的目的地是几千公里之外的上海，他们将在那里继续自己的高中生涯。仅26日一天，“内高班”学生专列就将4872名学生送往北京、上海、天津、沈阳等方向。

和往年相比，今年的“内高班”学生将能更加便捷地买票、取票、乘车。乌鲁木齐车站站长助理陈艳芳介绍，车站为学生设置了专口，办理始发及中转车票，并免收中转车票异地手续费。同时，火车站还开辟了专用“绿色通道”和候车区域，为他们提供优先“购票、候车、乘车”的爱心服务。

在8月31日之前，共有12422名内高班、内职班学生乘火车集中返回内地学校。

“内高班”，即“内地新疆学生高中班”，是党中央、国务院为加快边疆少数民族人才培养而施行的一项重大惠民政策。在新疆维吾尔自治区教育厅的网站上记者看到，设立“内高班”的中学

8月28日凌晨，随着一声长鸣，L903次临客载着1832名采棉工的“淘金梦”从徐州驶向乌鲁木齐。日前，郑州、武汉等地也纷纷启动今年的进疆棉农专列。

实际上，棉农专列只是近年来铁路专列发展的一个缩影。如今，民工专列、学生专列、旅游专列、插秧专列、鲜活农货专列等来来往往，分外热闹。铁路专列百花齐放背后，彰显的是民生关怀，推动的是区域交流。

铁路专列风靡各地，体现了党和政府“以人为本”理念的进一步升华，展现了对平民百姓的温情关爱。纵观种种专列，不难发现，其服务对象多是普通的老百姓；赴内地上海的新疆少数民族学生、春节返乡过年的外来务工人员、利用假期领略异地风光的普通游客，还有农民的血汗果实——土豆、洋葱、玉米种子。而专列提供的服务，也是生活中实实在在的那些事儿：青岛“健康专列”把粮食从农田直接

## 让“人”字更大 让世界更小

严冰 鲍贞烨

送上餐桌，让民众吃得更加放心；内蒙古“高考学生专列”送少数民族学子赶赴考场，使得他们的高考路不再曲折；哈尔滨“插秧专列”顶着亏损的压力，送稻客前往三江平原，好让他们赚钱养家。专列“以普通人为本”，关注平凡百姓的平凡生活，饱含人文温度。

铁路专列赢得民心，折射出我国铁路运输和保障能力的提升。铁路专列中的“老大哥”——民工专列的变化就是最佳的证明。民工专列始于20世纪90年代，为在外打工的农民工兄弟而设。然而在开通初期，民工却不买民工专列的账，更称之为“安全、健康、时间无保障的“三无”专列”。“车止得穿‘尿不湿’，到站赶紧方便”、“坐专列要捋几斤肉”等是对当时民工专列的经典写照。而今，民工专列不断改进，让农民工兄弟

这是今年河南的首趟“采棉专列”，此前，甘肃的“采棉专列”已经发出。

一天后的乌鲁木齐火车站，开赴内地的列车前也是人头攒动。只不过，这一车的乘客，全部换成了青涩的学生。这是乌鲁木齐站今年第一班“内高班”学生专列，之后的5天内这样的专列还有6趟。

## “内高班”专列：去名校读书



乘坐专列返校的“内高班”学生。新华社记者 赵戈摄

专家表示，这样的民族优惠政策不仅满足边远地区农牧民子女享受优质教育需要、促进基础教育均衡发展，也将为西部少数民族地区未来建设提供后备力量。

面对镜头，在火车上的阿依努日·阿依古丽笑得很开心。远离家乡的她们，希望能在异乡的优秀中学里努力学习，考上不错的大学，拥有一个灿烂的明天。

回家的路更体面、更有尊严。专用窗口、电话订票、团体购票使民工不再买票当成难题；空调、热水、卫生间等配备让民工不仅走得了、更走得好；负责的列车员、热情的志愿者也让他们体验到更多真情和温暖。

铁路专列越走越远，反映了区域交流扩大、合作深化，也体现各区域经济的共生、共长。城与城之间，城际铁路专列使“一小时生活圈”、“一小时经济圈”的概念变为现实，从珠江畔到长三角，从京津冀到长株潭，各城市的距离被拉近，市场统一，资源共享，产业共生。区与区之间，草原之星专列、青藏铁路旅游专列等，使得遥远边陲的美不再是孤芳自赏，使得东、中、西部人们的心走得更近；国与国之间，“渝新欧”、“汉新欧”等国际铁路专列，如同一条蜿蜒在亚欧大陆间的巨龙，连结着饱受债务危机之苦的欧洲和资源丰富、潜力巨大的亚洲内陆，推进欧亚区域在货物、人员、劳务、

## 让“人”字更大 让世界更小

严冰 鲍贞烨

能源方面的交流。铁路专列在发展的这几十年来，速度有“加快”之势，范围呈“外扩”之态，服务走“亲民”之风。那么未来铁路专列又会打出怎样的牌，让民众叫好又叫座呢？

笔者在此用三个“化”来解读：一为“多样化”，这是现代生活需求不断改变、更新的必然要求，铁路专列现已种类繁多，未来更会包罗万象，真正“想人所想、急人所急”；二是“个性化”，此为当下年轻一代追求的价值观念之一，铁路专列在服务社会大众的基础上更体现个人色彩、另类特质，更好地吸引新生代旅客，拓宽市场；三曰“人性化”，“为人民”是我国铁路精神，也是铁路专列的根本意义，未来铁路专列的设施、服务将升级换代，“更拘小节”，把“人”字再度放大。

## 国际货运专列：满载发展机遇

相对于以运输服装、纺织品等为主的郑州始发专列，地处西南腹地、致力于打造全球最大笔记本电脑生产基地的重庆，则开出IT产品专列。目前，“渝新欧”已实现每周至少开通1至2列的正常运行，高峰期一周3列。9月1日，白俄罗斯明斯克州州长在接受采访时就表示：“渝新欧”国际货运专列将为明斯克带来新的战略机遇。”

成都的“蓉欧快铁”，则是目前中欧间最快的铁路班列，从成都抵达波兰只需14天。而年内，这一数字还有望降至12天。每周六准点发班的“蓉欧快铁”，成为目前国内唯一对外承诺定期稳定发运的亚欧快速直达班列。

成本低、连贯性强、风险小、不易受天气和季节变化影响，国际货运专列优势明显。一位国际物流企业主算了笔账：铁路专列运往欧洲，一个40英尺标准集装箱

的运价约为4000美元，若走水路，则需1800美元左右，但时间是铁路的2倍多；空运装不下大批量货物，若按吨重价格来比较，将是铁路数倍。

而在专家眼中，中西部地区开行的国际货运专列，还有更深层的意义。

在北京大学中国与世界研究中心主任潘维看来，“新丝绸之路”无疑可以扭转这些中西部城市的区位优势，为西部地区的对外贸易和深化开放提供了契机。而以这些城市为中心向外扩散，能够通过地区的辐射效应，进一步带动整个西部大开发。

在接受采访时，北京大学教授韩毓海表示，目前中国的主要资源在西部，但主要生产能力和东部，因此，“西部大开发”战略首先要解决的就是以交通为代表的基础设施建设问题。“以‘渝新欧’为代表的欧亚铁路，不仅可以拉动西部经济发展，

所谓“专列”，即专用列车，是铁路部门为了某些特定用途、为某些特定人群专门开行的列车，可谓“专车专用”。近年来，各种专列层出不穷：“农民工专列”、“学生专列”、“旅游专列”、“国际货运专列”……就让我们随着铁轨向四面八方延展，到大江南北去一睹各式“专列”的风采。

已达91所，遍布北京、上海、广东、江苏、浙江、河南、山东、陕西等14个省市的45个城市。

据了解，在连续9年扩招之后，“内高班”的招生名额已由2000年时的1000人，升至今年的9122人，比去年扩招792人。据新疆教育厅工作人员介绍，在今年的招生中，农牧民子女的录取比例不低于77%，同时，对塔吉克、达斡尔等人口较少民族考生予以录取倾斜。

专家表示，这样的民族优惠政策不仅满足边远地区农牧民子女享受优质教育需要、促进基础教育均衡发展，也将为西部少数民族地区未来建设提供后备力量。

面对镜头，在火车上的阿依努日·阿依古丽笑得很开心。远离家乡的她们，希望能在异乡的优秀中学里努力学习，考上不错的大学，拥有一个灿烂的明天。

## 旅游专列：串起风景名胜



八月九日，乘坐首趟旅游动车专列的旅客在重庆北站上车。新华社记者 李健摄

8月26日，河南首趟高铁旅游专列“信阳号”从信阳返回北京。998公里的路程，用时仅4小时54分。在3天的度假游中，来自北京的专列乘客共游览了信阳市南湾湖、鸡公山、汤泉池、金刚台和黄柏山等景区。

千里之外的新疆，也将在今年9月继续加开“大美新疆”的旅游专列。在金秋来临之际，将有大批游客乘专列前往天山北麓，一睹壮美风光。

从青藏高原的珠穆朗玛峰，到内蒙古呼伦贝尔的阿尔山；从白雪皑皑的长白山，到南国风情的海南三亚……近年来，“旅游专列”已经成为国内旅游市场上的一道亮丽的风景线。

相对于其他出行方式，旅游专列具有“定时、定点、定线”的优势，即连接旅游目的地有代表性的景点，“一线多游”地满足游客一次出游游览多个景点的需求。今年开通的西藏“珠穆朗玛号”旅游专列，就可以使游客从绿色通道直接参观布达拉宫，同时还有价格优惠。

针对城市以旅游专列来打造品牌的情况，专家表示需清醒认识。“地区旅游发展是个系统工程，关键在于旅游产品、价格、交通、市场等综合的协调组合。旅游专列作为一个宣传和营销手段，有一定的市场效果，但如果车次安排不系统和规模有限，对旅游景点和旅游城市的促进会非常有限。”北京大学教授陆军说。

近年来，随着我国铁路事业的发展，旅游专列的用车也从“红皮车”、“蓝皮车”，一路跨越到了现在的高铁。早在“信阳号”开通之前的2010年，广东就开出了“东莞号”、“长隆号”等高铁旅游专列。而高铁独具快速、准点等优势，将进一步扩大旅游专列的影响力。“比飞机便宜，比汽车方便快捷”，是许多游客选择高铁旅游专列的重要原因。

而在陆军看来，高铁旅游专列的前景很广阔。“高铁的主要功能和客流量，能促进旅游、商务等高端服务业。据我判断，高铁旅游专列将来很有发展潜力和市场可行性。”他说。

对边疆地区的安全以及我国的国家战略都具有重要意义。”他说。



上午，当地时间八月二日，到站德国汉堡。（资料图片）

制图：潘旭涛