

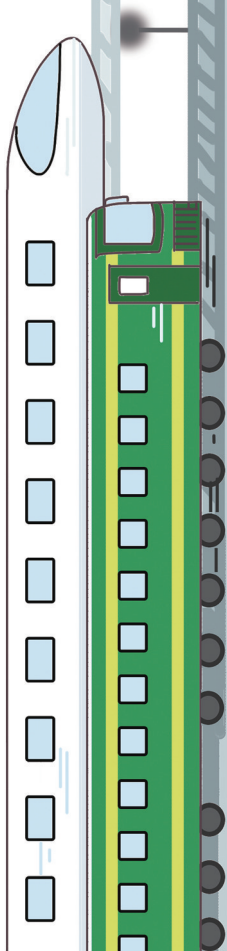
# 相伴17载,南通火车站客运班组长见证—— 春运路上的变与不变



年年春运路,岁岁有不同,人们春节返乡的脚步正变得更加从容;年年春运路,岁岁亦相同,数以亿计的人口大迁徙背后,不变的是中国人永恒的回家情结。春运,折射交通格局、人民生活理念之变。今年为期40天的春运中,南通安全发送旅客近428万人次,其中铁路运输旅客279.40万人次,以52.08%的占比在春运中“挑大梁”,成为南通市民出行首选。



▲2024年春运时的南通火车站。 记者许丛军



▲曹丽萍在南通火车站服务台忙碌。 记者彭军君



▲南通动车所检修人员正在检修。通讯员刘瑶

▼2015年春运时的南通火车站。 受访者提供



## 硬件变强大,游子回家路越来越“近”

5日,南通火车站候车大厅里的旅客熙熙攘攘。春运最后一天,火车大厅的人流已经趋于平稳。刷身份证、人脸识别、闸机打开……不少旅客已经熟悉进站模式,整个进站过程格外轻松。

联系上南通火车站客运班组长曹丽萍时,她正在值班室忙碌着。今年,是曹丽萍职业生涯中的第17个春运。这些年,她从普通客运员成长为客运班组长,也见证了春运铁路的变迁。

2008年,她来到站内工作,成为站内的一名客运员。当时的南通火车站没有动车、高铁,只有9趟始发普速列车,铁路建成里程比较短,通达的城市也只有几个,列车间隔时间比较长。那时候,每天的发送旅客量大概只有500多人。之后的几年,她又陆续从事了售票员、客运值班员,在自己的岗位上,不断感受着南通铁路

大环境的变化。

2016年5月,宁启铁路复线电气化改造工程建成通车,南通一举跨入了“动车时代”。每天开行列车25对,有了动车之后,线路也随之增多,南通站开通了前往汉口、南京、淮安等方向的列车。原来去南京普速列车最长需要四五个小时,开通动车后,缩短到最少2个小时,客流量也不断增多,平时每天发送旅客量大概七八千人,春运期间更甚。

四通八达的交通网连接城市与乡村,近年来,南通不断投入交通基础设施建设,铁路发展进入“快车道”,让游子的春运回家路越来越“近”。

2020年,翘首以盼的沪苏通铁路、盐通高铁建成运营,南通大步迈入“高铁时代”,成为国家高铁网沿海铁路大通道上承南启北的重要节点,融入苏南、接轨上

海,迈入高铁时代的南通一下变得“好通”起来。截至2023年年底,南通铁轨里程从2012年的141公里延长至428公里,基本实现至上海最快1小时左右通达,至南京最快2小时左右通达。

应工作需求,曹丽萍被调往南通西站工作,担任客运值班员。“随着盐通铁路的通车,南通动车所也开通运营,主要承担宁启线、沪苏通铁路、盐通高铁等线路的动车组运用维修工作。”作为铁路人,动车所安家南通,让她倍感自豪。“今年春运期间,检修数量、过夜存放等均有增长。”南通动车所专项修工长罗炎说,春运期间,南通动车所在原有CRH2A型车组的基础上,新增CRH380型动车组,日均检修量在20组。目前,南通所由原来的48组标准组增加到51组标准组。

## 出行变灵活,购票只需鼠标“点一点”

这几年,“轨道上的南通”不断扩充朋友圈,春运也渐渐变得更加忙碌。

2012年,南通铁路客运量是232.5万人次。2023年,全市铁路旅客发送量已跃升至1203.04万人次,发送方向由原来的北京、淮安、南京、重庆北覆盖北京、上海、广州、郑州、西安、兰州、乌鲁木齐、哈尔滨等全国主要大中城市。

高铁织密通联更多目的地,让人们出行选择变得更加灵活。

今年春运前夕的“1·10”铁路调图,南通增加了直达乌鲁木齐的列车,南通铁路通达范围跃升至新台阶,北至东北哈尔滨、吉林,南至华南深圳、珠海,西北至乌鲁木齐、西南至昆明,南通人均可以通过铁路直达。

数据,是最直观的晴雨表。今年春运,南通公路、铁路、民航共安全运送旅客427.64万人次,铁路运输旅客279.40万人次,较

2023年同期增加44.64%,较2019年同期增加96.94%,热门线路有北京、深圳、西安、南京、上海、太原、昆明等地。

这些年,铁路路网畅通了,南通的“诗和远方”也变得丰富起来,大家想去哪里,说走就走。曹丽萍翻开微信朋友圈,2015年2月1日的一组照片勾起了大家的回忆:“这趟车应该是发往重庆的,那时候检票进站需要人工检票,我们客运值班员脚踩在木台阶上,手里拿着大喇叭喊,老弱病残孕单独开一条绿色通道,其他的旅客由警察开道进入站台……”如今,一张身份证就可以通行无阻,秩序也更加井然。

一票难求,是游子春运记忆中普遍的苦恼。

“随着12306抢票平台的普及,过去彻夜排队买票的日子早已一去不复返。”曹丽萍至今记得,2009年左右,还没有网络售票,旅客需要到售票大厅、火车票

代购点购买。“那时候,春运期间售票大厅不关门,等待购票的旅客乌泱泱一片,我们每天清晨4点就开始售票。”尽管当时铁路列车车次并不多,票价也不贵,但曹丽萍一人一天的售票额就达到了10余万元,一个人卖出去1600余张票,因为要不停敲键盘,一个班次下来,手指都疼得不能碰。

2012年春运,互联网售票全面推行,乘客购票从“跑断腿”转变为鼠标“点一点”,人工售票窗口压力也减轻不少。如今,南通火车站实现了人工窗口、网络、电话、自助售票机等多种渠道的购票矩阵,以及更人性化的购票方式,满足不同年龄段的需求,也分散了购票人群。

曹丽萍说,为了提高旅客购票成功率,铁路12306在今年春运前推出了购票需求预填、起售时间提醒、学生和务工人员预约购票专区等新功能,优化升级了候补购票功能,延长候补兑现时间。

## 步履变轻松,旅客行囊越来越“轻快”

这些年,人们的行李也有了很大变化。

10多年前,那种“肩扛大包、手里再拎小包”的情景到处都是,回家的人们尽可能带上更多的年货。曹丽萍说,早些年,厚重的行李也给南通站的安检工作量带来巨大的挑战。铺盖卷、锅碗瓢盆、瓜果熟食,不一而足,需要每件仔细查看,旅客取下背上也不方便,影响安检、检票、上下车的效率。

如今,随着高铁时代的到来,商务流、学生流、探亲流等增多,一个拉杆箱、一只书包渐渐成为常

态,大家的行囊越来越“轻快”。“火车上待30多个小时呢,东西随身带着容易不新鲜。”春节期间,从南通返回吉林老家的王女士,就选择把年货快递回去。从“大包小包”到“轻装上阵”,曹丽萍注意到,人均安检效率提升了不少。

“当然,在普速列车上,依旧能看到一部分背着编织袋的务工流。”曹丽萍说,如果高铁是中国速度,火车则是中国温度,是人间烟火的相逢,春运途中的变化,远不止这些。在她看来,春运的味道从未变淡过,甚至每一个变化都有时

代色彩的烙印,是交通强国、中国巨变的缩影。唯一不变的,是归家之心、团聚之情。

时代更迭、春运嬗变。今年春运,市内地铁1、2号线可以抵达南通站、南通西站,出行时间大大缩短。将来,铁路成网运行,出行更加顺畅。作为一名土生土长的南通人,曹丽萍觉得特别自豪:未来,北沿江高铁建设、国家沿海沿江铁路大通道将在此交会,南通火车站也将向北扩建,成为一座高铁大站,“期待下一个春运。”

本报记者彭军君 刘璐