

春运激荡四十年：

今年，你抢到回家的车票了吗？

◆特别关注



你可能是写字楼里的白领，也可能是工地上的农民工，也可能是还没出校园的学生。或者你都不是，但你肯定有亲戚朋友和他们一样，离家千里，求学工作。每年到了这个时候，不管之前从哪里来，他们现在都想要到同一个地方去——回家。

回家要坐车，坐车要买票，买票要靠抢。今年，你抢到回家的车票了吗？

01

1995年春节前，一架飞机从深圳机场缓缓起飞，目的地是西安。

这是中国春运历史上第一架农民工回乡包机，已经走上中国经济舞台十余年后，农民工才积累了足够的能量，从社会的角落渐渐走到了聚光灯下。

当然，在国家刚刚取消“购买机票必须持介绍信规定”的两年后，能舍得花上普通人两个月的工资买张机票回家，是少数先富起来的农民工的特权。

在接受采访时，一位来自陕西的农民工说：“最主要是坐飞机速度快，快去快回，春节一过还有个大工程等着开工呢。”

一晃30多年过去了，大工程离普通人还是很遥远，坐飞机对不少普通人来说还是个新鲜事物。每当寒冬时候，春节来临，数以亿计的中国人就要凝眸屏气，等待着铁路放票时刻的到来。

尽管中国铁路已经从1997年开始经历了6次大提速，尽管高铁网通车里程已经达到2.9万公里，但这些都难以在2018年近30亿人次的春运客流量面前，依然捉襟见肘。

也许只有在春运期间，整个交通系统会在短短的几天内遭遇天量的乘客，抢到票洋洋得意，落了空垂头丧气。

春运真的是个无解的难题吗？我们什么时候才能实现春节期间来说走就走的旅程。



出行方式	开头	时速 (公里/小时)	一等座票价 (元/公里)	二等座票价 (元/公里)	类型	定价权
普通列车	没有字母	100-120	-	¥0.06	普通列车	白票
快速列车	K	120	-	¥0.12	快速列车	发改委按照基准价制定
特快列车	T	140-160	-	¥0.14	特快列车	发改委按照基准价制定
直达快速列车	Z	160	-	¥0.14	直达快速列车	发改委按照基准价制定
动车	D	200-250	¥0.37	¥0.31	动车	铁路总公司制定
高铁	G	250-300	¥0.78	¥0.48	高铁	铁路总公司制定
民航	-	~900	¥1.02	-	民航	市场化航线：航空公司自行定价；航线：航空公司与民航局制定上限

『年味地图』出炉 葫芦鸡『一飞冲天』占据西安人气榜首

春节将至，过年的重头戏非“吃”莫属。在消费需求更加多元化和品质化的时代，西安市民在“吃”上有了哪些新的热点和变化？1月28日，2019大众点评“年味地图”正式上线，葫芦鸡成为春节最受市民欢迎的传统年菜。

春节作为最有仪式感的传统佳节，代表家乡味道的传统年菜依然是西安市民餐桌上的首选。大众点评“年味地图”大数据实时显示，西安市民喜欢的过年特色菜 Top5 分别为葫芦鸡、腊牛肉、带把肘子、八宝饭和肉皮冻。

“年味地图”数据显示，过去一年，西安最火的网红菜有毛蛋酥、脏脏包，六成网红菜被90后用户消费。除了菜品选择和需求更加多样化，市民的新年饮食也更加关注养生，兼具美味和健康的养生菜备受欢迎。数据显示，羊肉撑起了滋补的半边天，羊蝎子和涮羊肉占据西安最火菜榜单前列。

数据显示，2018年“健康餐”在西安的搜索量同比增加116.7%。除了健康餐备受追捧之外，“轻食”搜索量同比增长121.2%，“沙拉”搜索量同比增长1.5%。可见，随着西安市民消费观念的不断升级，健康餐饮已经成为新的热门品类。 □王赫



电影史上的好猪

小猪佩奇把猪年提前了一个月，本土的猪八戒可能得拼博春晚了。不过，在所有的生物中，猪肯定是当之无愧的文艺帝。猪智商高，形象低，特别匹配戏剧要求，影像中的猪因此数不胜数，粗略地说，大约可以区分出两种猪：一种暖猪，一种暖猪。

暖猪常常有比人还高级的灵魂，构成了猪的内面。丹麦著名短片《猪命》(2009)的程度不同演绎，越聪明越痛苦，小猪惊讶于长大被宰割的命运，夺命逃进宠物店，使出浑身才艺希望找到一个主人，《猪命》结尾，终于有一个老妇人抱起它。如果你这时候离开，它就是那粉红色的猪，但演职表出来，我们看到小猪已经被盛在盘子里，一抹鲜血打在片名上，Pig Me!

电影中的猪命，揭示的都是人命，日本人最擅猪题材，美貌的夫妻木聪在《小猪教室》(2008)中扮演一个小学老师，他出场抱着一只小猪，对学生说：“来，让我们一起养小猪，等它大了就吃掉它。”电影有点刻意哲学，但是这只叫小P的猪暗暗回应了今村昌平在《猪与军舰》(1961)中所展开的“猪和日本人”问题。日本人战后反思自己，经常自称猪，夫妻木聪的小猪逃得了猪命吗？类似的，宫崎骏的《红猪》(1992)也提示了“杀戮和猪”，不过，在浪漫的画里，变成赏金猎人的红猪侠，只是



荣获陕西省“德艺双馨”艺术家称号的著名画家崔学民笔下憨厚的玄猪

惊骇盗匪，对于观众，他就是地道暖男，银幕上他上下纵横，“不能飞的猪，就只是猪”，而且他还那么风流。插一句，《红猪》里的盗匪，实在是最治愈的盗匪，简直让人渴望成为他们的人质。

《红猪》属于暖猪一级，毕竟他身上留有前世的暖猪记忆，而《夏洛的网》中的小猪韦伯，这个春天出生的萌小猪，因为还没有经历过真正的

冬季，对死亡的体认，就萌萌很多，夏洛结网救他，拯救了韦伯也拯救了整个猪世界，银幕上夏洛对韦伯说，“我喜欢你”，真是春风化雨。但全世界最暖心的猪还是麦兜。香港制造的麦兜是顶级暖猪，“这个世界再坏也总有让人开心的时候”，尤其令人欣赏的是麦兜理想：“我的志愿是做一名校长，收集了学生的学费之后就去吃火锅，今天吃麻辣火锅，明天吃猪头火锅，后天吃酸菜鱼火锅。”这才是猪该拥抱的生活，生能好好生，死能好好死，最终像德国电影《艾玛的幸运》(2006)中的猪那样，在最好的姑娘艾玛的怀里，奔赴自己的使命。

仔细想想，无论是暖猪还是暖猪，电影史上的好猪，都是脱离了高级趣味的猪，这个，是猪的终极美学，用麦兜的话说，难过了就去睡觉，伤心还好，伤胃就不好了。 □毛尖

是什么支撑起「最大规模人类迁徙」

的精英们，继续为火车票市场化摇旗呐喊。

03

这个难题对于一部分人来说，太简单了。既然人多票少，涨价不就行了，一个成功的典型，就是民航。

从一出生，民航就带着“经营”“投资”“股份”等市场经济的种子，在几十年发展中，一直在市场化定价方面走在铁路前面。

2015年《关于推进民航运输价格和收费机制改革的实施意见》更是明确了民航市场化时间表，到2017年，对已经形成竞争的国内航线客票由政府指导价改为市场调节价。

反映到我们的生活中，就是无论在什么日子，只要你愿意多花钱，你就能买到机票。



照这个思路，原来活跃在火车站广场的“黄牛”才是我们的大救星，他们用真实的市场价格，满足了最想回家的人。

2010年初春时节，来自上海铁路局的干部孔兆平，在两会期间表示：老百姓买不到火车票是因为铁路运力提供不足，与实名制没有关系。实名制只能增加售票成本，使老百姓买票更困难。

正是在这一年的春运期间，广州和成都铁路局开始“车票实名制”的试点，并逐渐在全国铺开。无数次的整治，无数次的口诛笔伐，都丝毫奈何不了“黄牛”。人多票少价格低，这是“黄牛”背后坚实的群众基础。

但在车票实名制的大杀器面前，“黄牛”立马缴了械。曾经对“黄牛”又爱又恨的群众们，终于坐在一起，抢票面前，人人平等。脑袋里装满市场意识

不合理的车票定价规则，其实会损害所有人的利益。

让坐得起飞机的人去坐飞机，让坐得起高铁商务座的人去坐商务座，让有车的人开自己的车回家，让愿意挤硬座的人去坐硬座，让所有人各就其位各得其所，需要有一个市场化的车票定价，人少了就降价，人多了就涨价。

造高铁架铁路是生产力，一个合理的游戏规则也是生产力。可是我们倾尽一切力量，真的能彻底解决春运的问题吗？偌大的中国，一年一度，短短半月，几十亿的人流量，这不仅仅是一个简单的交通问题。

1978年，中国只有15万农民工。当东南沿海的经济发动机一经点火，煤炭、石油、钢材木材，还有井喷增长的农民工一起，汇入了增长爆发的熔炉里。他们往往来自中西部人口大省，穿越大半个中国为了获取比家乡更高的打工收入，够他们贴补家用，但支撑不了在此安家。为了省钱，甚至有人穿着草鞋，随身携带米磨碎的粉，饿了就用开水冲着吃，用这种方式一路走回家。

当1987年还在使用“盲流”这个带有歧视性词汇称呼他们的时候，他们便已经和春运绑在一起，每年只有到了这个时候，作为一个群体的他们才会被关注一次。

1995年春运期间，全国铁路旅客量已经突破14.28亿人次，这一年第一代农民工的孩子们，已经要踏入学校大门，父母在外打工养家，他们则肩负着未来的希望。

2018年春节，当他们已经长大成人的时候，大学生越来越多，农民工越来越老，他们和父辈们一样，像候鸟般在春节完成像信仰一般的迁徙。

只要这种大规模迁徙还在，春运就永远是一个问题。希望有一天，这些为了生活奔波的人，能真正在要去的地方扎下根，回家不再是刚需，而是变成了怀旧，谈笑间买张车票，来个说走就走的回家，这样我们就能过上过一个从容的新春佳节了吧。 □霍正由

春运好比一个放大镜，透过它，你能看到今日中国的国家实力与制度密码。

新春佳节日渐临近，天南地北的中国人又一次踏上了返乡之路。这场“地球上规模最大的迁徙”，我们在关注，世界也在关注。近日，CNN就聚焦中国春运刊发文章，不无艳羡地写道：“在任何其他国家，这么多的人都会让当地的基础设施瘫痪。但是，中国不同于任何其他国家，有很好的条件来处理这个问题。”

倘若不了解中华文化，便难以理解阖家团圆在中国人心中的分量，也不会明白为什么我们会为了赶赴一顿年夜饭不顾山高路远、不惜舟车劳顿。归心似箭的人群，让世界看到了这个在现代化道路上疾驰的东方大国的传统文化底色，更汇成了令许多国家叹为观止的大数据。今年春运持续40天，预计全国旅客发送量将达到近30亿人次，相当于欧洲、美洲、非洲、大洋洲的总人口。如此之短的时间内完成如此之巨的人口腾挪，放到任何别的国家都是不可想象的。但中国不仅能应对这种极端情况，还可以确保春运平稳有序，基建水平和组织能力之成熟可见一斑。

其实，相较于外媒的惊叹，国人对春运之变的感受更为真切深刻。1981年3月，“铁路春运”一词首次出现在《人民日报》新闻标题中。随着上世纪八九十年代打工潮的涌动，春运在中国社会生活中的“存在感”越来越强。相信不少人都曾有这样的经历：通宵排队买票，肩扛大包小袋，上车差点挤成“照片”，下车感觉脱了层皮……但“春运的脚步”与“发展的车轮”始终协同前进。当下，不管是购票途径，还是乘车体验、旅途时间、路途选择，都已经比从前有了长足进步。虽然依旧不乏“槽点”，但人们的诉求已经悄然从“走得了”升级到“走得好”。

春运之变的背后，正是中国综合国力和基建水平的沧海桑田。目前，我国高速铁路、高速公路里程等均位居世界第一，机场数量位居世界前列。基本贯通的“五纵五横”综合运输大通道，构成了我们对春运的底气。无处不在的“黑科技”，更

不断优化着人们的出行体验。从刷卡票到刷证件再到如今直接“刷脸”；从吃泡面到吃盒饭再到跨站就餐，旅客的便利与春运的效率得以兼顾。中国春运面貌在短短几十年间的巨变，再次雄辩地证明，发展才是硬道理，发展才是解决一切问题的总钥匙。

“中国不同于任何其他国家，有很好的条件来处理这个问题”，外媒报道中这句总结意味深长。近些年来，面对国家发展，特别是基础设施建设的一日千里，“为什么是中国”的追问屡屡被提及。在问答网站上，网友的回答言简意赅，“因为人民有需要啊”。在中国的价值取向，发展为了人民，发展依靠人民，发展成果由人民共享。当理念的“定盘星”最大激发社会主义制度优势，我们国家就可以在有限时间内集中调配资源，将其投入到最紧迫、最重要的民生所需中去。为了港珠澳大桥安装沉管，七家采砂企业、两百多艘船停工；从一片荒地上建起博鳌机场，只用了不到10个月时间……这些事情放在许多国家不知道要费多少周章。正如著名经济学家诺斯所言，有效率的经济组织是经济增长的关键。得益于强大的领导力，共识得以最大程度地凝聚，干成大事也是水到渠成。

当然，不论是制度优势的发挥，还是现实工作的执行，归根结底还是要靠人的付出。仅就一场春运而言，为了大多数人能顺利回家，就要有一群人不能回家的志愿者，是悉心照顾旅客的列车员，是守护旅途平安的人民警察……正是无数守土尽责、默默奉献的劳动者，让我们的种种优势得以充分发挥，释放出了惊人的发展动能。一定意义上，春运好比一个万花筒，一个放大镜，透过它，你能看到中国人的团圆意识、家国情怀与奉献精神，也能看到今日中国的国家实力与制度密码。 □崔文佳

◆周末评论

◆视点