

“今年春运,不仅要让旅客走得了,更要让他们走得好”

劳务输出大市阜阳首次迎来高铁春运

阅读提示

今年是阜阳迈入高铁时代迎来的第一个春运,务工大军外出“淘金”、打道回“阜”不再难。铁路部门预计,今年春运40天,新建高速铁路阜阳西站与既有普速铁路阜阳站将发送旅客174.5万人,其中三分之一乘客将乘坐高铁往返阜阳。

本报记者 陈华
本报通讯员 陆应果

安徽阜阳市人口超千万,是闻名全国的劳务输出集散地之一,每年有300多万人在江浙沪等地务工。

春运年复一年,今年阜阳有新变。今年是阜阳迈入高铁时代迎来的第一个春运,务工大军外出“淘金”、打道回“阜”不再难。

去年12月1日,京港高铁商丘至合肥段、郑州至阜阳高铁开通。位于安徽北部的阜阳、亳州成为安徽最后进入高铁时代的两座城市。

铁路部门预计,今年春运40天,新建高速铁路阜阳西站与既有普速铁路阜阳站将发送旅客174.5万人,同比增长26.3万人,增幅18%,其中三分之一乘客将乘坐高铁往返阜阳。

外出“淘金”,难忘当年春运难

刚刚过去的2019年,阜阳两条高铁开通,与合肥、南京、上海和郑州等地相连通。“有一条高铁线路竟然在老家临泉县设了站点,我们通过手机就能方便买到票。”春运首日,在上海务工的安徽阜阳临泉县人陈峰,谈起春运变化显得格外激动,“今年春运,我们在上海打拼的阜阳人,终于可以坐高铁回家过年了,而且3个多小时就到家了。”

20世纪八九十年代,阜阳站的春运一天就有万人以上的客流量。在很多“老铁路”人看来,当年阜阳站站外广场、候车室到处都是人头攒动的“人海”场面,其火爆的场景俨然可以成为一个时代的春运记忆。

出去时,蛇皮袋里装被子;回来时,旅行包里装票子。这是当时外出农民工的真实写照。

“过去春运阜阳运输压力大,其原因主要是铁路运力不足。”阜阳站客运主任李成林回忆,20世纪70年代,阜阳站不过是皖北青阜支线尽头小站,2条股道、2对客车、2个售票窗口,年客发量不到60万人。

“当时,阜阳站候车室狭小,仅能容纳300多人,哪能容下成千上万的务工大客流?尘土飞扬的站前广场,遇上雨天,泥浆四溅,旅客浑身是泥,列车严重超员。上厕所同样困难,农民兄弟吃尽苦头。”谈起当年春运“难于上青天”的情景,阜阳“老铁路”张林至今仍历历在目。

高铁现代化,今年春运不再难

铁路发展“加速度”,为阜阳注入强大活力。

如今,商阜、青阜、阜淮、阜麻、阜六、漯阜铁路与京港高铁商合段、郑阜高铁等8条铁路线在此交汇,形成皖北重要“米”字型铁路枢纽,列车开行呈几何级数增长。

总建筑面积达4万平方米的阜阳西站站房,旅客候车大厅面积超过1万平方米,最多同时可容纳4000人。

铁路部门统计,刚刚过去的一年,阜阳两站日均开行客车267列,年发送以农民工为主的旅客超过1293万人。

高铁时代,阜阳站候车能力、运力配备创历年之最,列车高密度开行,客运人畅其

G 春运聚焦

右图:20世纪90年代,阜阳外出务工人员 在火车站前排队进站。

陆应果 摄

下图:1月14日,阜阳新生代务工人员从上海、宁波等地乘坐高铁列车平安返乡过年。

张梦辰 摄



流,“人山人海”的拥挤场面不复再现。

“以往,我们像疯子,到达阜阳站第一件事,就是急忙跑到售票窗口前排队购票。”常年在长三角一带务工的阜阳市高塘乡农民韦力风趣地说。

“过去,每逢春运,一张小小的车票,牵动千万人的心。车上人挤人,厕所里也是挤满了旅客。”阜阳西站副站长张玉良说,“今年春运,不仅要让旅客走得了,更要让他们走得好。”

今年春运,阜阳站计划增开56列旅客列车,日均开行列车数量达181列。春运高峰时段,阜阳平均每4分钟就有一趟列车去往全国各地。阜阳市民从家门口就能方便地乘坐高铁列车前往北京、上海、郑州、西安、深圳、温州、合肥和亳州等地。

阜阳至合肥最快旅行时间由过去2小时23分压缩至55分,阜阳至上海最快旅行时间由过去的8小时32分压缩至3小时9分。

“铁路巨变,造福一方百姓。”阜阳北站

营销科长袁晓伟自豪地说,“阜阳迈入高铁时代,今年春运,新通道、大运力,春运不再难了。”

智慧春运,旅客走得轻松快捷

春运不再难,服务也更加人性化。铁路高铁站全面推行电子客票,阜阳旅客只需在自动闸机上刷下身份证,然后进行脸谱识别,即可完成自助化实名验证、验票,实现轻松进站乘车。

“2015年春节过后,我从阜阳去宁波打工,临上车时,突然发现丢失车票,只好一路小跑到售票窗口办理挂失补票业务,真是麻烦。”在外务工20多年的阜阳市临泉县谭棚镇旅客李国玉对此记忆深刻,“电子客票时代,不用排队买票了,也不用担心车票丢失了。”

智慧服务,更加温心。高铁阜阳西站配备有自动验票机、人脸识别、自动扶梯、中央空调等先进设施,让春运旅客出行有了新体验。

虽然今年春运的变化很大,但有一点却没有变。今年,阜阳地方政府部门与铁路联动,仍在开展持续10多年的春运“接您回家”活动,热心为务工旅客包车服务,开行专列,助力他们平安返乡,致力早日实现精准脱贫,振兴乡村经济。

“阜阳自2008年连续13年开展‘接您回家’活动,有近6万阜阳老乡带着学到的技术和积累的资金回乡创业,创办各类经济实体3.5万多个,年产值近220亿元,带动就业45万人。”阜阳市政府新闻办主任朱贺告诉记者,“进入高铁时代,阜阳高铁与普速双轮驱动,市民出行更加便捷,投资环境进一步优化,有利于助力社会经济高质量发展,融入长三角经济圈。”

“走出家门挣大钱,脱贫致富在当年。”这句流传甚广的阜阳新民谣,真实地反映了阜阳农村“外出一人,致富全家;一户打工,带动全村”的深刻变化。如今,随着高铁时代的到来,这段新民谣必将注入新的内涵。



国家知识产权局解读2019年相关数据

我国知识产权质量效益持续提升

本报北京1月14日电(记者杜鑫)国家知识产权局今天集中发布的2019年专利、商标等年度统计数据显示,2019年,我国主要知识产权指标总体平稳、稳中有进,知识产权质量效益持续提升。

据统计,2019年,我国发明专利授权量同比增长4.8%,商标注册量同比增长27.9%,高价值专利的审查周期和商标注册平均审查周期都在压缩。“这些数据表明知识产权提质增效措施取得显著成效,知识产权源头保护能力不断增强。”国家知识产权局新闻发言人、办公室主任胡文辉解释说。

最新数据显示,我国规模以上工业企业中有专利申请的企业比重达到22.3%;2019年,国内发明专利申请中企业比重达到65.0%,较上年提高0.6个百分点;市场主体平均有效商标拥有量稳步提升。胡文辉表示,这些数据充分表明,知识产权创造与市场更加贴合,知识产权政策有效地激发了市场主体活力,并释放了创新创业的内生动力。

数据还显示,2019年,国外在华发明专利申请量达到15.7万件,较上年增长6.0%;国外在华商标申请量达到25.5万件,较上年增长4.7%。国家知识产权局战略规划司司长葛树分析说,国外在华知识产权申请数量的稳定增长,一方面表明中国市场对外资的吸引力不断增强,另一方面也与我国加大知识产权保护力度,持续优化营商环境密不可分。

“我们将进一步发挥知识产权制度保护和激励创新的作用,打造知识产权严格保护的高地,为国内外市场主体公平竞争、创新源泉充分涌流创造更好的环境和舞台。”葛树说。

将新增大数据分析、运营管理、全渠道销售等职能

报告称连锁零售行业人才缺口达477万人

本报北京1月14日电(记者杨召奎)德勤与中国连锁经营协会今天联合发布的《2019中国连锁零售业人才供需及新职业新岗位发展研究报告》显示,连锁零售行业目前的人才需求总量每年为534万人,但人才缺口达477万人。

中国连锁经营协会常务副秘书长郭玉金指出,连锁零售业是一个劳动密集型行业,目前行业人才供需存在很大失衡,随着技术的发展和运用,商业模式和业务不断创新,连锁零售企业人才的布局也越来越需要具有前瞻性。“企业不仅需要知道未来三五年哪些岗位会被新技术如AI取代,还需要知道未来会出现哪些新岗位以及这些新岗位对人才的需求是什么,这也是我们最初撰写这份报告的初衷。”

技术创新令连锁零售企业人才需求出现变革。报告指出,行业未来可能新增的职能将以全面数字化为核心展开,而大数据分析、运营管理、全渠道销售、数字化营销和客户关系管理则是行业未来的五大新增职能。而仓库管理、物流计划、门店支持、财务分析和IT系统支持这些职能可能因技术发展而被智能技术替代。报告指出,连锁零售行业目前人才缺口达477万人,企业正面对人才供不应求的挑战。保持有竞争力的薪酬给付水平一直是连锁企业用于人才激励的常用方式,另外就是加强校企合作培养人才。



关注高铁舌尖上的安全

春运中,担当着188对图定、64对临客任务的郑州客运段注重加强对列车食品的安全监督检查,尤其要求高铁列车盯住预包装食品的存放与销售。餐车服务人员在销售过程中要做到及时发现涨袋、破损、变形的食品,并一律不准出售。图为1月14日,G805次列车餐车长与同事交流食品安全问题。

本报通讯员 陈有会 摄

出租车春节调价应有一本精细账

G 经济观察

本报记者 杜鑫

据媒体统计,全国有9个城市推出春节期间(1月24日~1月30日)上调出租车费用的方案,以明码涨价的方式激励出租车司机,规范行业运行。另有4个城市正在筹备调价事宜。涨价方式主要是在打表价基础上加收固定费用或分档加收费用,具体数额为3元~10元。

出租车调价事关群众的切身利益,涨价不可避免地会让一些人不理解,甚至招致不满。但是,从近期的舆论来看,也出现了不少包容出租车春节涨价的声音。毕竟,相比那些不讲规则、漫天要价的“春劫价”,明码涨价起码有一个明确的上限。

客观来说,现行出租车运价结构设置中主要考虑里程计价,时间计价因素考虑较少,对

阅读提示

出租车春节涨价有一定合理性。然而,由于其攸关民生,很多细节仍需要细抠。比如,具体的涨价数额,3元也好,10元也罢,是怎么算出来的?大约能调动多少出租车司机?对乘客有啥影响?这些不但要有一本精细账,还要公示给公众,才能让涨价有说服力。

司机劳动时间的补偿作用不明显。出租车在春节期间涨价有其现实需要。一方面,春节期间打车普遍较难,涨价可以调动出租车司机的积极性,增加供给。一项调查数据显示,2019年最难打车的10天,基本都是节假日。其中,春节最多,总共有6天。而从客运量角度来看,巡游出租车客运量占全行业70%左右。让更多的出租车上路,无疑会缓解春节打车难。

从道路运输价格改革的角度来看,实现运价调整工作机制化、动态化是健全巡游出租车运价形成机制的方向。实际上,尽管出租车春节调价的新闻最近才出,但是找到各

地的通知原文会发现,一些地方的调价方案早就公布,春节调价只是动态调价的一项内容而已,并非突然涨价。比如,杭州去年10月底就下发了市区出租车调价通知,将出租车运价分成起步价、低速等候费、特别补偿费等6个项目。春节涨价属于特别补偿费。

虽然可以动态调价,但是,交通运输部、国家发展改革委去年下发的《关于深化道路运输价格改革的意见》明确,防止春运、节假日等运输旺季价格大起大落。从已经涨价的各地来看,3元~10元的涨幅显然算不上大起大落,也似乎尝试在提高司机收入和减少

乘客损失之间寻找一个平衡。

从面上来看,出租车春节涨价有一定合理性。然而,由于其攸关民生,很多细节仍需要细抠。比如,具体的涨价数额,3元也好,10元也罢,是怎么算出来的?大约能调动多少出租车司机,有没有做过调查和测算?对乘客有啥影响?这些不但要有一本精细账,还要公示给公众,才能让涨价有说服力。

这方面,珠海等地做得相对较好。珠海的调价方式是分档阶梯式,该市专门制作了一份答疑,详解该出租车平时的平均收费,得出多数乘客在春节期间乘坐出租车将加收6元以内的结论。这样的精确数字让乘客心里有了底。杭州也在相关通知中表示调价建立在开展价格成本调查、召开价格听证、征求有关方面意见建议等工作基础上。

对于一些城市来说,出租车价格改革还在探索当中,调查做实一点,民意多听一点,账算细一点,才能越改越顺。不妨就从这个春节开始,做好相关统计 and 调查。