往返于加格达奇与古莲之间的“兴安北极号”慢火车已经开行50年

专列穿林海 “宝贝”出深山

本报记者 张世光

阅读提示

往返于加格达奇与古莲之间的6245/6246次“兴安北极号”公益性慢火车，每天准时钻进密林，把远道而来的采山客送进大山深处，最低票价仅4元，被沿线群众称为“采山专列”。

每年秋天，祖国北疆大兴安岭深处的野生蓝莓、北国红豆、马尾松塔陆续成熟，山林里，挎着编织袋、背着塑料桶的身影不时出现。这些人大多不是本地人，他们操着天南海北的口音，从云南、贵州、四川、广西等地赶来采山。

所谓“采山”，就是钻进山林，把藏在枝头草窠里的野生蓝莓、红豆、松塔等“山中宝贝”采摘下来，背出大山。山高路陡，蚊虫叮咬，一天下来腰酸背痛，挣的都是实打实的辛苦钱。

往返于加格达奇与古莲之间的6245/6246次“兴安北极号”公益性慢火车，每天准时钻进这片密林，把远道而来的采山客送进大山深处。这趟由中国铁路哈尔滨局集团有限公司齐齐哈尔客运段担当的列车，已开行50年，串联起翠岗、塔河、盘古等25个站点，最低票价仅4元，被沿线群众称为“采山专列”。

从“木材银行”到“绿色食品仓库”

清晨6时53分，6245次列车停靠松树林站。来自四川的彝族兄弟阿都拉日背着编织袋快步上车。袋子里除了干粮雨衣，还有一把撮子——这是他采山的“特制工具”。

7年前，阿都拉日听老乡说“北边林子里遍地是金”，便揣着几百元，从四川大凉山辗转来到加格达奇，最后搭乘6245次慢火车来到大兴安岭深处的塔河县盘古镇。初来乍到，他连普通话都说不利索，急得只会反复比画。列车长于占武帮他拨通了老乡留下的电话，又给他写下收购商的地址。就这样，他才算在大山里站稳了脚跟。

“采山运气好时一个月能赚1万多元！”如今，阿都拉日已经成为大家信得过的“领队”，今年又带了7位同乡一起采山致富。

次日，天刚蒙蒙亮，阿都拉日就带着同乡往山里赶。轻轻拨开枝叶，阿都拉日把一颗颗“金豆子”收进筐里，手底下一刻不停——今天多摘一捧，月底寄回家的钱就厚一层。“手法要轻，别踩坏枝叶，青果子咱们不要……”阿都拉日一边干活，一边提醒大家不能破坏性采摘。中午时分，阿都拉日从袋子里摸出几个馒头，一人分一个：“吃饱了才有力气，下午多采点，多给家里寄点儿钱。”

这样的场景，每年秋天都会在大兴安岭的收购点重复上演。采山人的筐里，远不止北国红豆，榛蘑、油蘑、猴头菇……

2014年，黑龙江重点国有林区全面停止天然林商业性采伐，伐木工人放下油锯，林区百姓的饭碗从“砍树”换成了“看树”。林下经济随之兴起，大山也从“木材银行”变成了“绿色食品仓库”。

但山货长在深山、采摘窗口短，光靠本地人根本采不过来。于是每年采收季，四面八方的采山客像候鸟一样涌进来，他们用双手把山里的宝贝变成商品，也让自己挣到了钱——大山养人，人也在养着这片林子。

“采山互助群”解难处

“于车长，帮我带两盒降压药。”“于哥，谁那儿有多余的编织袋？”每天，“6245兴安北极采山互助群”里都会弹出十几条这样的求助信息。

由于列车穿行在林区深处，沿途人烟稀少，像翠岗、盘古这样的小站，下了车就是林子，连个像样的卫生院和杂货店都没有。采山客和沿线百姓进山容易办事难——头疼脑热买不到药，米面吃完了补不上。

据于占武回忆，2018年的采收季连着下了10来天雨，车上三四个采山客腰腿疼得直不起腰，想买膏药，小站根本没货，最近的药店在加格达奇，得等列车跑完单程才能捎带。于占武和同事一合计：“咱这车天天从这里过，总不能装没看见。”返程到站那天，他回到车队说明缘由，经车队审批通过，建了“6245兴安北极采山互助群”，把常碰见的采山客、列车工作人员、沿线群众拉进来，群规就一条：采山客有难处，群里喊一声，能办就办。缺药、少日用品，只要在群里说一句，下次出乘就会帮忙捎上。

一趟车，就是一个流动的服务站。车厢连接处被设为农林物资存放处，便民箱里充电宝、编织袋、弹簧秤、创可贴、藿香正气水一应俱全。

乘务员轮休时，还会去加格达奇的农贸市场上转一圈，打听哪片林子开始出榛蘑了、谁家收红豆涨了钱、有没有老板招人打松塔……回来就把信息张贴在车厢墙板上，方便采山客来回走动时顺眼看见。与此同时，齐齐哈尔铁路公安处的乘警们也加强了巡查与法治宣传，拿着宣传册在车厢里一遍遍讲解蜱虫防治和进山安全。

“辛苦钱”变成“稳当钱”

有10多年采山经验的张任珍是贵州来的采山客，也是大山里的“活档案”。她记得，过去采山客背着百十斤的袋子，走几公里山路到公路边拦车，再颠簸几十公里去县城售卖，“路远车颠，浆果压烂不少，一斤豆子有时要少卖一两元。”

如今，随着林下资源持续开发，盘古镇沿线建起了4个山货收购点。采山客们坐火车抵达盘古镇后，上山采完山货，下山骑上摩托车几分钟就能赶到收购点，实现了“采完下山、山下即卖”。

收购商梁超的收购点就在盘古站旁，他在这里收山货已经近10年，“早些年，我开着小货车追着采山客收，一天跑几百公里，收来的浆果捂在塑料袋里，卖不上价。”现在不一样了，他在收购点配了简易冷藏库，当天收来的浆果几小时内就能预冷装车，直发下游加工厂。

“货新鲜、人集中，我不用再满山追着收了。现在一天能收三四千斤，旺季流水十几万元……”梁超说，生意做大了，他还雇了3个本地工人帮忙分拣装车，“采山客不用再翻山越岭找买家，我也不用四处追着收，大家都踏实。”

盘古镇森林覆盖率接近70%，寒地浆果资源丰富。随着林下资源持续开发，沿线建起了4个山货收购点，一条“采摘—收购—冷链—加工”的链条在盘古及周边越扎越实。大兴安岭全区林下经济产值从2023年的34.7亿元增至2025年的56.99亿元，两年增长超六成；全区林产品加工企业发展到42家，万吨级冷库补齐了“采得来、存不住”的老短板。对采山客来说，过去停伐后人往哪去、钱从哪来是难题，如今坐慢火车进山，下车就变现，“辛苦钱”变成了“稳当钱”。对盘古镇来说，火车拉来的不只是人，更是一个产业落地的底气——山货出得去，日子稳得住。



百年站房焕新 打造文旅地标

11月19日，位于天津市红桥区的西站艺术中心开启试运营。该中心由天津西站老站房经过保护性修缮升级而来，保留德式红砖建筑的历史风貌。

场馆内设有“津轨百年·天津铁路发展历程展”，通过历史照片、铁路遗存实物等展品，系统梳理天津铁路发展脉络。除展览外，还有复古场景打卡、夜间主题灯光秀等业态。

新华社记者 李然 摄

劳模讲、情景演、火塘谈

怒江“三堂思政课”入脑入心

本报记者 卢越

11月的怒江大峡谷，天黑得早。傍晚收工，一处抵边村寨的火塘烧了起来，工会干部、劳模、界务员和老党员同村民们围坐一圈，板凳就是席位，火塘就是课堂。宣讲用傈僳语和汉语双语进行，话题从产业增收、医保社保，到劳动权益、守边护边，有人算起家里的增收账。

这是云南省怒江州总工会“火塘夜话思政课”的一幕，也是该州“三堂思政课”的一个切面。怒江州山高谷深、职工分散，产业工人、新就业形态劳动者、易地搬迁群众多。过去“念文件、讲理论”，群众坐不住、听不进。以“中国工人大思政课·云南篇”为引领，州总工会把课堂创新成三种形态：劳模工匠思政课、情景式思政课、火塘夜话思政课。

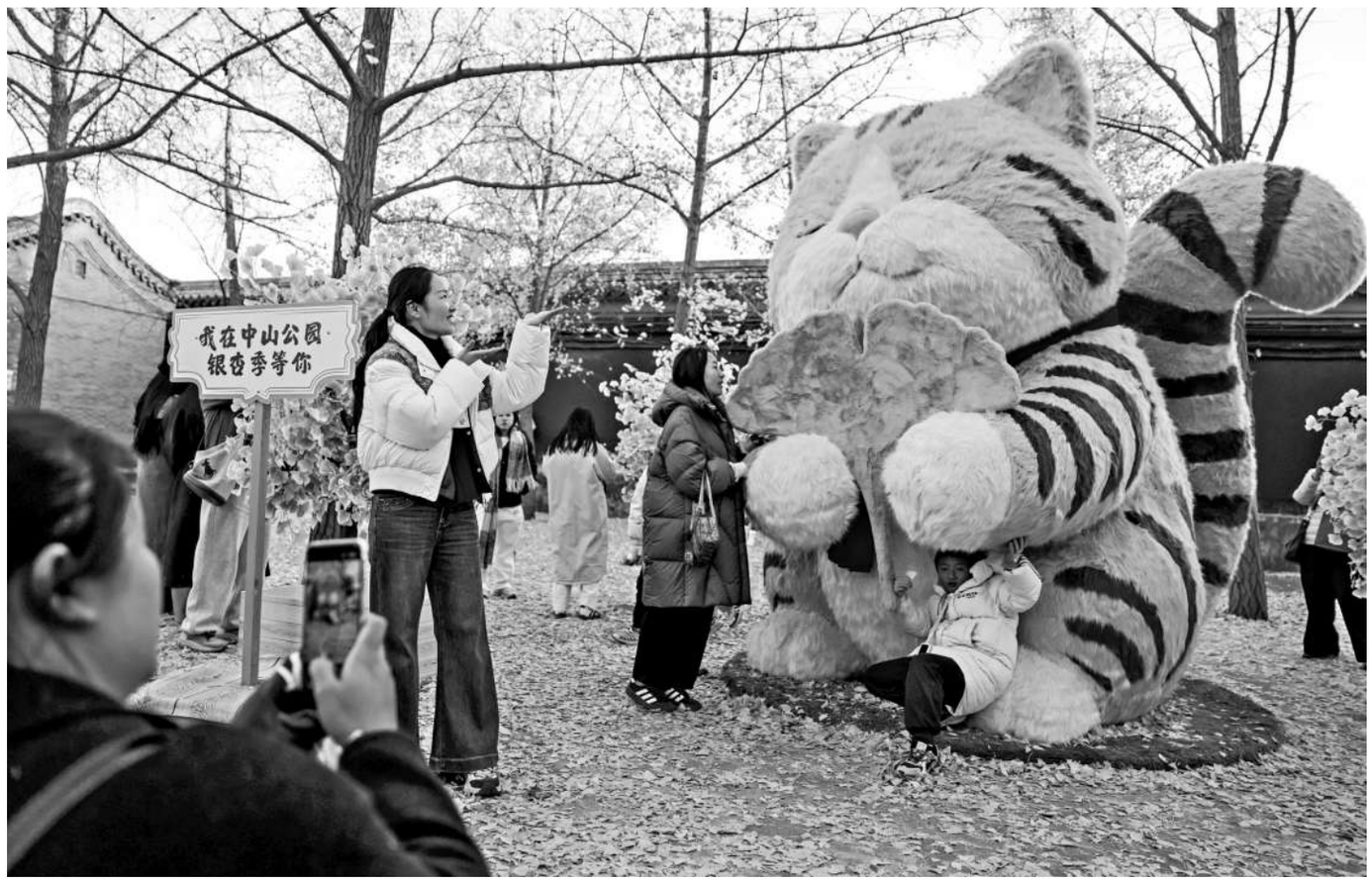
最动人的教材就是身边的劳动者。乡村医生邓前堆，曾靠一套滑轮、一根绳子，从距江面30多米高、100多米长的溜索上往返怒江两岸，行医28年，被乡亲们称作“索道医生”。如今他以基层一线为讲台，把这些年在溜索上看病送药的经历讲给职工听。独龙族妇女李玉花，9年巡山5000多公里，从建档立卡贫困户成长为全国劳动模范，她种黄精、养独龙牛和中华蜂，还把独龙毯编织技艺教给乡亲，把独龙江的生态致富故事讲给世界听。老姆登村的郁伍林，把怒族民歌“哦得得”唱给游客听，带着村民吃上“旅游饭”。说起变化，他感慨：“以前谁敢想，身边的美景、从小就会的歌舞能让人致富？”

这支由全国及省州劳模、峡谷工匠、党校教师、工会骨干组成的宣讲队伍，用“汉语+傈僳语”双语讲述扎根峡谷、发展产业、带动群众增收、守边护边的故事。“职工在哪里，思政课就讲到哪里”，课堂进企业、进车间、进校园、进社区、进安置点，还按需定制：面向产业职工讲技术攻坚、岗位建功，面向外卖骑手解读政策法规、传递工会关怀，面向青少年开展“劳模工匠进校园”，面向抵边职工融入强边固防教育。

怒江边境线长，戍边故事多。2025年11月，取材独龙江边境派出所戍边人扎根高黎贡山、守护边境、服务独龙族群众事迹的“极边之地 最美卫士”情景思政课开讲。情景剧、音诗画、现场口述，9个篇章全部由一线民警辅警讲述。怒江州总工会把这堂课纳入“中国工人大思政课·云南篇”，组织企业职工、新就业形态劳动者、基层工会干部观摩研讨，又把演出录成视频，分发到基层工会和边境职工之家，让抵边村寨的职工能反复看。与此同时，工会实施暖边固防工程，把戍边人员列入慰问对象，帮着解决生活工作中的难处。

抵边村寨居住分散，集中开会难度大。为此，怒江州总工会建强职工之家、工会驿站、职工书屋，索性把课堂搬到火塘边。工会干部、劳模等宣讲团成员和大家围坐在一起，双语讲政策，算增收账、讲身边变化，中间穿插民族歌舞、期奔弹唱、摆时民歌。理论就这样被讲成了家常话。在此过程中，工会干部顺手收集职工诉求，现场解答劳动维权、技能培训、困难帮扶等问题，思想引领和职工服务一起落地。

从峡谷到国门，从车间到火塘，“三堂思政课”把创新理论讲到了职工心坎上。



创意园艺景观 成秋游新看点

11月18日，北京市中山公园，草木绿雕“大橘猫”成了银杏季游客争相打卡的对象。

近日，六只草木猫咪绿雕亮相北京各大公园。园艺师以草木为材、园林为底，精心打造出这组创意景观。银杏配萌猫的组合出圈后，衍生文创广受青睐，各地网友线上分享美景，收藏秋日浪漫。这些藏在园林里的创意，让城市秋色可感可触，也为市民的休闲时光添上一抹治愈暖意。

本报记者 董鲁豫 摄

把哨位钉在码头前沿

本报记者 张嫱

近日，山东港口青岛港前湾港区泊位林立、货轮穿梭，一艘外籍货轮平稳靠泊。黄岛出入境边防检查站执勤一队民警第一时间办结该轮入港边检手续。随着这条勤务记录录入系统，执勤一队2026年度船舶查验总量正式突破1万艘次，业务量稳居山东省海港边检执勤队第一位。

近年来，这支队伍把查验关口前移到码头前沿，把边检服务嵌入港口生产作业全链条，以船舶“到港即检、靠泊即通”的高效通关，护航青岛港打造世界一流海洋港口、建设国际航运枢纽，为口岸贸易自由化便利化和外向型经济发展注入边检力量。

“一船一预案、一航一保障”

执勤一队现有警力33人。全队主要担负青岛前湾港区南港区3个码头公司、共19个泊位的国际航行船舶检查任务，累计服务港区航运企业、船舶代理公司123家，精准保障140余条内外贸航线稳定运营。

19个泊位、123家企业、140余条航线——这组数字，既是边检一队的履职坐标，也是山东港口青岛港对外开放的生动切片。船来船往的背后，是青岛港国际航运枢纽功能的强劲脉动，更是边检机关与大港生产同频共振、同向发力的生动见证。

面对港区船舶流量大、航线密集、船期紧凑、外贸船舶周转效率要求高的实际，这支队伍跳出传统固定勤务模式，向改革要效率、向科技要警力、向协同要红利，持续推进勤务模式升级。前移查验关口、前置风险研判、前置服务保障，通过与港口调度、船代企业、码头运营单位建立实时联动机制，精准掌握船舶到港计划，动态优化警力部署，实行“一船一预案、一航一保障”，最大限度压缩船舶待港时间、提升周转效率。

解决“船期紧、周转急”

在青岛前湾港南港区，3处造型统一的“抵前勤务室”散落在码头一线，与岸桥吊臂、集装箱堆场比邻而居，把边检工作台直接搬到了港口生产的最前沿。每室配备2名民警和1名港区协管员。这是执勤一队立足“人、船、地、物、事、网”重点要素、探索海港闭环管理的一项创新——将警力、职能、服务整体前置至码头前沿，提前完成船舶、船员信息核验及风险排查，实现船舶“到港即检、靠泊即通”。

依托抵前勤务室，执勤一队全面运行“两组一室”新型勤务模式，做精梯口卫士24小时常态化值守，推广船员闭环管理小程序实现闭环登记、资质核验全程网办；积极构建优质营商环境，探索建立“船方自管、边检监管”工作机制，打造警企联系“五零”服务；贴合船舶差异化需求，针对重点外贸船舶、民生物资运输船舶、大型海工装备运输船舶，逐一开通绿色通道、推行“一船一策”，提供优先查验、快速放行、延时服务、随到随检，切实解决企业“船期紧、周转急、时效强”的实际难题。

从抵前勤务室进驻码头前沿，到梯口卫士24小时驻守船舷；从与港口调度实时共享船期信息，到为码头装卸作业让出更多等待时间——边检民警的每一次提前核验、每一次快速放行，最终都化作港口岸桥的高效起落、集装箱的顺畅周转。在青岛港打造一流营商环境的进程中，边检服务早已不是港口生产的“旁观者”，而是嵌入每一个泊位、每一条航线的“同行者”。

数据最有说服力。截至目前，辖区航线运行零阻滞、企业通关零投诉、口岸管控零安全隐患；船舶在港运营成本大幅下降，企业切实享受到降本增效、提质提速的通关红利。

从“口岸管控”到“口岸共赢”

船舶快靠、快检、快装、快离的背后，是一座大港开放活力的持续释放，也是新时代移民管理机关治理能力现代化的一线注脚。作为全站业务量最大的一线执勤队，执勤一队面对前湾南港区外贸船舶密集、高风险航线交织、船员构成复杂的管控实际，以“管住船、查清人、控制物”为抓手，深入推进全员驻防警务、船舶梯口监护、人员查验管理、违禁物品查处、阵地协同共管“五个闭环”，把风险研判做在船舶到港之前，把管控网络织在码头作业全程，把责任链条压到每一个梯口、每一班岗哨。

向科技要警力，向智慧要效能。依托移民管理智能查验系统与青岛港智慧港口数据平台，执勤一队探索建立“船期数据提前享、风险画像提前绘、勤务警力提前布”的前置研判机制，对重点航线、重点船舶、重点人员实行分级分类精准管控，让高风险船舶“靶向盯防”、让普通货轮“无感通关”。在自动化码头无人作业岸桥下，边检警力同步嵌入远程监护链路，用数据跑路代替民警奔波，实现“机器助人、智能提效”，走出一条“智慧边检+智慧港口”的协同治理新路。

治理的温度，同样写在码头一线。执勤一队着力构建“枫桥式海港警务区”，坚持矛盾不上交、平安不出事、服务不缺位，努力实现“小事不下船、大事不出港、服务不缺位、平安不出事”。针对船员长期海上作业、登岸就医难、应急求助难等实际，民警联合港区医务、法律、志愿力量延伸服务触角，先后为中外船员提供紧急救助、证件办理、法律咨询、心理疏导等暖心帮助；深化“信息互换、监管互认、执法互助”，变“串联查验”为“并联作业”，让数据多跑路、让船舶少等待、让企业真受益。

汽笛长鸣，巨轮远去。万艘航次的跨越，标注着一座大港的开放脉动，也见证着一支队伍的使命担当。从一艘船的高效通关，到一条航线的稳定运营，再到一座大港的蓬勃脉动，从“管理”到“治理”，从“通关”到“通智”，从“守住国门”到“服务发展”，这支驻守在黄海岸边的年轻队伍，正把哨位扎得更深、把通关放得更畅、把服务做得更暖，让国家移民管理的国门名片，在青岛港迈向世界一流海洋港口的航程中越擦越亮。

从“人盯人”到“AI盯现场”

本报记者 刘静 本报通讯员 侯云飞

近日，由中国建筑业协会、中国海员建设工会全国委员会联合主办的首届建筑业人工智能创新应用大赛决赛结果揭晓。中铁二十三局三公司凭借自主打造的施工现场人工智能安全管理系统，从全国214项晋级决赛的成果中脱颖而出，荣获大赛一等奖。

施工现场人员流动性大、作业环境复杂、安全风险点多，如何及时发现并有效处置安全隐患，一直是建筑施工安全管理面临的难题。传统安全监管主要依靠人工巡查，不仅耗费人力，还存在监管盲区和风险处置滞后等问题。

针对这些难点，该公司依托小徐未来社区项目，积极探索人工智能技术在施工安全管理中的应用，创新打造施工现场人工智能安全管理系统，让人工智能成为施工现场的“安全监督员”，推动安全监管由传统“人盯人”向智能化“AI盯现场”转变。

该系统采用“云—边—端”三层协同架构，以磐石数据中台为支撑，打通现场视频监控、环境传感器、塔机及施工升降机监控、劳务实名制等多源数据，构建起覆盖人员、设备、环境及施工过程的智能安全监管体系。

围绕施工现场安全管理需求，系统设置AI视频智能识别与联动干预、劳务实名制与安全教育、塔机及施工升降机监控、危大工程与环境在线监测、综合管理看板5大应用场景，集成10余种违规行为智能识别算法，实现安全风险的自动识别、实时预警和联动处置。

与传统人工巡查相比，这套系统不仅能够及时发现违规行为，还能自动发出警告和语音提醒，并同步完成现场抓拍、台账生成和记录留存。通过将风险识别、预警干预、过程留痕和事后追溯有机衔接，形成安全管理闭环，进一步提升施工现场安全监管的精准性和时效性。

据了解，近年来，该公司持续深化人工智能、建筑信息模型（BIM）、物联网等新一代信息技术在项目安全管理和生产组织中的应用，不断拓展智能建造应用场景，探索以数字化、智能化手段提升施工现场管理水平。