齐鲁晚报 齐鲁晚报

2007年4月18日,随着火车站内,一辆时速250公里的动车组"CRH"从中间驶过,这标志着我国铁路第六次大提速,即济南至青岛、石家庄至武汉、郑州至西安、合肥至南京、杭州至宁波、杭州至长沙、广深铁路线列车时速最高可达250公里。

动车驶来,绿皮车远去

文/本报记者 张子森 片/本报记者 左庆 张子森

1月12日17时15分,上海虹桥至成都D356次动卧出发,载着492名旅客,空着126个位子,上座率约八成。上海火车站提供的信息显示,除了501元的坐席相对紧张,软卧和高级软卧可以随到随买。

同日,在上海火车站北广场春运车票大卖场,回家的四川民工连续排队几天,希望能够买到票。

上海至成都日常普通列车有4列,硬座票价257元,在寒风中排队的民工说:"500多块钱的动车,我们坐不起。"他们担心,从今年开始,动车、高铁逐步成为春运主体,普通列车越来越少,回家的成本也越来越高。对他们来说,上海到成都新增的绿皮临客更买票。

从去年6月份开始,北京、上海、广州三地开始大面积清理绿皮车,目前除了临客,绿皮车近乎绝迹。"对于低收入阶层来说,出行的选择以实惠为主,绿皮车的消失,等于强制他们选择高一档的消费。"网民呼吁,为春运主体客流农民工和学生保留部分便宜车。

被淘汰的"神车"

在京沪1461/1462次列车还是绿皮车时,京沪间全程硬座票价88元,天涯论坛上,11万网友点击进亿京沪绿皮车的帖子,并为它盖棺论定:神车。

按照铁道部部署,从去年7月1日开始,将进京、进沪、进穗三地使用绿皮车开行的旅客列车全部更换为空调车。

以学生、农民工群体普遍占领为代表的群体,从去年6月份开始怀念绿皮车,济南人张训生始终记得,两年前他坐绿皮车去泰安,票价只要5块钱,"窗户可以打开,靠窗看风景感觉很好。"

济南铁路局的数据显示,济南铁路局管内日前有13列绿皮车,跨省有两对4列,而在2007年以前,绿皮车数量多到不好统计,其中济南开往乌鲁木齐的1085次列车,号称全国运行里程最长的绿皮车,总里程3747公里,全程运行时间47小时47分。

济南铁路局人士介绍,绿皮车曾是20世纪50年代至80年代中国火车最具代表性的形象,但自20世纪90年代以来,铁路部门不断加大绿皮车的淘汰和改造力度,每次中国铁路大提速,都会淘汰一批绿皮车。

按照铁道部部署,从去年7月1日开始,将进京、进沪、进穗三地使用绿皮车开行的旅客列车全部更换为空调车。北京铁路局去年7月份表示,今后将根据车底到位情况,逐步淘汰所有的绿皮车。

记者从上海火车站了解到,包括上海站、上海南站、虹桥站在内的列车中,除了应对2011年春运临时增加的部分临客属于绿皮车外,正常运行中,上海站绿皮车几乎绝迹。

绿皮车消失,动车、高铁逐渐占据主流。据统计,上海南站目前有60列普通车;虹桥站有147列高铁和动车组列车;上海站有64列高铁、动车,38列普通车。

在动车、高铁化最为先进的上海,这些普通车指的是空调列车。如果不是在春运期间,旅客出行选择中,高铁车和普通车的比例约为2.2:1。

2007年4月份提速之初,济南至北京之间上马的动车组列车仅有3列,青岛方向有5列,而不足4年的时间里,目前这两个方向的动车已经分别达到11列和21列。

2007年9月29日,济南铁路局在四方至上海间增开D78/5次,北方动车开始响铃,如今京沪,沪武广等高铁,动车已经形成规模。

"以前济南至北京有一列车运行4个多小时,票价70多元,现在动车运行3个小时左右,票价上涨一倍多。"济南市民李先生对动车一直有异议,甚至曾表示"绝对不坐动车。"

但他早已食言,目前济南至青岛间普通列车很多都在凌晨发车,"时间不合适,不坐动车不行。"

"以后不仅绿皮车会消失,可能普通空调列车也会消失。"上海铁路局有关人士对本报记者表示,动车化,高铁化已经成了中国铁路发展的趋势。

车票"结构性紧张"

"一方面普通车运能不足,满足不了运量需求,另一方面,春运主体的农民工承受不了高票价列车。"在分析买票难这一问题时,上海铁路局有关人士表示。

"动车确实快速方便,但北京,青岛方向票客,民工相对较少,因此争议不大。"2007年动车上马时,曾有质疑动车票价过高的声音,但不了了之,济南铁路局人士分析。

相比之下,上海至成都,重庆的动卧自准备发车的消息传出以来,就一直为人质疑。截至13日,铁道部服务网站甚至没有公示其价格。

1月9日上海站给出的信息显示,上海至成都动卧首日车票发售情况中,122张二等票充光,软卧票剩余269张,高级软卧剩余12张。1月12日17时15分,上海虹桥至成都D356次动卧出发,载着492名旅客,空着126个位子,上座率约八成。

另外的情况是,自从春运车票开始出售以来,上海站为方便旅客买票设立的火车票大卖场无天棚满。

12日的下午3点,21日的车票开始出售,150个窗口大约有3000人排队买票,站在每个窗口第一位的,手里拿有一张纸条。

这是警方给他们的编号,表示在11日他们已经排队。

"排两天队买上票是最普的时间,但排在第一位都可能买不到票。"对于火车票紧张的客观事实,接受采访的四川农民工表示很无奈。

而上海站一些自动售票处,购买动车、高铁列车的旅客可以轻松买到票。

"一方面普通列车买不到票,另一方面动卧列车空驶。"当地专家在媒体上称,上海至成都,重庆动卧列车座席设置不合理,车票紧张确实为"结构性紧张"。

一位铁路局人士给记者计算了动卧列车和普通列车的运能情况,以上海至成都的动卧为例,包括普通座在内,列车全部运力为618人,由于这种列车运行时间短短一半以上,因此同等时间内运能为1236人。

而按照普通列车编组情况,列车一般有硬座、硬卧、软卧等车厢,运能一般在1100人左右,由于春运期间列车普遍超员,正常情况下普通列车一趟能运的人数在2000—2500。

"实际上远远不止这些。"有列车长向记者证实,部分繁荣线路超员率有时会高达200%,媒体报道显示,2009年9月份,冀楚一安徽的6023次运能为978人,实际售票数却高达3633张。

"即使按照3000人计算,普通列车一次的运能是动卧列车的2.4倍。"这位铁路局人士称。

铁道部2011年春运方案中称,春运期间,全国铁路预计发送旅客2.3亿人次,同比增加2554万人次,增长12.5%,日均575万人次。

力荣中称,今年铁路春运能力与往年相比大幅增加,日均开车列数和总运能均创历史新高,分别达到4531列和620万人,同比增加了586列和63万人,分别增长15%和11%。安排直通临客运行线达336对。

"春运人数每年上升,去年上海站运送旅客600多万人次。"上海火车站对外宣传的工作人员董碧莲告诉记者,对于上海这种打工人数众多的城市来说,云贵川方向车票紧张,10天内的车票全部卖光。

上海火车站开往成都,重庆,贵阳,昆明四个方向的旅客列车,包括临客,动卧在内仅有24列,而从上海始发,占据列车多数的上海动车,高铁列车多达200多列,主要集中在南京,汉口,北京,杭州等几个方向。

"一方面普通车运能不足,满足不了运量需求,另一方面,春运主体的农民工承受不了高票价列车。"在分析买票难这一问题时,上海铁路局有关人士表示。

对于北京,南京,上海等城市的四川农民工来说,还有一个"坏消息":2011年三地同开通往成都,重庆的动卧车,票价最高均在2000元以上。

这一消息传出后,上海同济大学交通运输学院城市轨道与铁道工程教授孙章就公开质疑,2000多元的车票是供给与需求严重不匹配。"众多需要回家的人买不到票,铁路却给出如此奢华条件的高价动卧,一辆车还不了多少人。"

据上海市总工会2009年2月份的统计,上海市农民工数量超过400万,2011年春运中,这个庞胀数字中的一员,四川的农民工白师傅在上海火车站排队买票时称,"我能承受的最高票价为300元。"

1月12日,上海火车站的信息显示,与此同时,北广场附近,购买第十天车票和第十一天车票的队伍,仍旧在排着,越来越长。

买票难明年消失?

由于今年春运"动车当家",已经有很多急于回家的农民工不得不"被高价",陈师傅担心,随着动车日益增多,普通列车会逐步减少,每年回家的成本会越来越高。

全国政协委员,中国铁道科学研究院首席研究员黄强在2008年两会上接受本报记者采访时表示,2012年全国四纵四横铁路网将完全建立,一票难求现象将成为历史。

2011年春运将从1月19日正式开始,记者在济南站,郑州站和上海站看到,旅客众多,火车票不好买的现象仍旧存在。

据沈阳火车站2009年春运时的数据,春运期间有购票需求的旅客达900万人次,而车站运输能力一天能运送3.5万名旅客,运输能力和运量需求的比例为1:6.4,也就是说将近每7名有购票需求的旅客中,只有1人可以买上车票。

"随着打工群体日益增多,这个比例还在扩大,"济南铁路局人士称。

而福同济大学交通运输学院城市轨道与铁道工程教授孙章的统计数据,2010年春运期间,全国铁路平均运能为500公里/人,远远高于公路的50公里/人,铁路只完成了全部运量的8%,承担运量大头的还是公路。

在黄强"一票难求2012消失"的观点中,一个很重要的理由是我国正准备修建1.3万公里的客运专线,铁道部(中长期铁路网规划)中,"十二五"期间我国将建成16448公里高铁。

截至2006年的统计,中国铁路里程虽然居于世界第三,但是人均铁路只有5.8厘米,还不到一支香烟的长度,所以也被戏称为"香烟铁路"。

有关专家称,虽然目前铁路修了很多线路,列车开行量也增加了很多,大大拉动了沿线其他行业的快速发展,但相对于春运客流来说,其实还很不够用。

比如随着高铁,动车的全面开花,买票难现象不仅没有减轻,反而引发了民众对于回家成本变高的口诛笔伐。

11日,在上海火车站买了三张动卧车座席车票的成都农民工陈师傅算账后发现,本来打算买普通车,三张车票只要771元,但买了动车后三张车票1500元,足足多花了一倍。

由于今年春运"动车当家",已经有很多急于回家的农民工不得不"被高价",陈师傅担心,随着动车日益增多,普通列车会逐步减少,每年回家的成本会越来越高。

与此相伴证的是,2010年12月7日,铁道部部长刘志军在第七届世界高速铁路大会上表示,目前中国高速铁路的营业里程已经达到7531公里,是全世界高铁运营里程最长,在建规模最大的国家。

"中国铁路近年经历了动车和高铁两次大规模的提升,但同时,也是票价的显著提升,"同济大学交通运输学院城市轨道与铁道工程教授孙章说,"铁路运力资源是有限的,把有限的线路分配给满足少数人需求的豪华高铁,还是满足大多数人需求的普通列车,这对铁道部是个考验。"

绿皮车的故事

□"这趟车民工比较多,很多人承担不了高票价。"那一年开始在这趟线上跑车的列车长李浩兴说,铁路局把这趟车换成绿皮车,就是考虑到民工众多。

□这时最牛的是餐车服务员,愣是从挤得水泄不通的车厢趟出一条40厘米宽的道路,餐车来了,有人扭曲着身体,一手扶着行李架,使劲避让;有人干脆钻到座位下面,铺张报纸,在满是方便袋、纸巾的地板上酣然入睡。

济南到乌鲁木齐的1085次列车,3747公里路程,每公里不到5分钱,这趟号称全国运行里程最长的绿皮车,有它存在的强大理由。

1085次2000年上马时,是济南铁路局最高级的空调车底,只是票价比现在贵近200元。

"这趟车民工比较多,很多人承担不了高票价。"那一年开始在这趟线上跑车的列车长李浩兴说,铁路局把这趟车换成绿皮车,就是考虑到民工众多。

1月9日,离2011年春运开始还有10天时间,这趟车上的客人多数是学生,干至过还来山东上学的韩英一定要换上棉鞋鞋,"时间长了脚会浮肿,我第一次坐的时候,脚肿了,鞋都脱不下来。"

在她记忆里,这趟车没有不超员的,就眼过去都是人,有小强上不了厕所,家长就让他在塑料袋里大小便。

车厢里人挤人,旅客不得不张大鼻孔呼吸有限的空气,混合着方便面味儿,臭脚了子味儿,汗味儿和吴他味道,一并吸入鼻腔。

在经常坐这趟车的陈变的印象里,最拥挤的是买到无座票,站着熬到半夜后,会一层股坐到地上,连张报纸都不铺,碰到有人走动,哪怕挪快要踏到对方屁股,都懒得去躲。

半夜,车厢里的灯光昏暗,疲度疲劳下既容易产生一种幻觉,陈变经常眼巴巴瞅着哪个人去上厕所了,赶紧一屁股坐到那人位置上歇两分钟,让腰就松松筋。

这时最牛的是餐车服务员,愣是从挤得水泄不通的车厢趟出一条40厘米宽的道路,餐车来了,有人扭曲着身体,一手扶着行李架,使劲避让;有人干脆钻到座位下面,铺张报纸,在满是方便袋,纸巾的地板上酣然入睡。

1085次列车的特点是一趟走四季,夏天出发时穿着短袖,等到了新疆境内冒外飘着雪,戈壁滩夏季地表温度接长40多度,车厢里能达到50℃,冬天更惨,绿皮车密封不好,靠烧大炭取暖,到了新疆-30℃的天气,硬座车厢人多热乎,卧铺车厢则像个冰窖。

每年春运,从新疆回来的棉农集中在河南,甘肃等地,这些人兜里揣着一个季度的辛苦钱,买一包方便面,能修应付两天两夜。

"从新疆回来,很多车票都被票贩子控制,民工买一张硬座的钱要加200块钱,他们合得花,必须要回家啊,但在车上一分钱都不花,更别说到餐车吃饭了。"李浩兴说。

被动站着的农民工,小心地把手放在怀里,揣着血汗钱,很多人身体能够承受,但精神上先垮了。

"坐车时间大长,不能喝水,没有吃的,精神就快崩了。"李浩兴说不奇怪地说,几乎每一趟车,都会碰到精神出现异常的旅客,发钱的,要跳车的……这些人,是列车员的重点关注对象。

陈变在绿皮车的报告纪录是17个小时不吃不喝,为了不上厕所,车到济南嘴唇都干裂了,为防车,一只鞋掉掉了,也来不及去捡,"只是前面坐是人头,开车的时间已经过了,还是接不上车,中午吃的饭都要从胃里排出来了。"

触对绿皮车的印象是,这是一段让人崩溃的旅程,我不到尊严,"如果不是回家的强望支撑着,还有票价便宜,没有人愿意遭这个罪。"

李浩兴深有体会,他跑这趟线10年,熟成了3天不大解的习惯,所有列车员都是一副黄里透白的不健康模样。

列车员对路每隔几分钟,就拿着扫帚和拖把清理车厢,还要给乘客倒水,他既要跑动车的乘务员,"收入比我们高一些,工作比我们轻松一些。"

接受采访的旅客都说,这趟车应该换空调车,坐48个小时大硬票,但如果提到空调车可能会涨价200元,他们又沉默了。

列车长说,随着航空,铁路这些年快速发展,有钱人不愿意再受罪坐绿皮车,绿皮车已经成了农民工和学生专列。

铁路那门也尽可能改善绿皮车的环境,每年给旅客以绿皮车为主,开车前各个站会打扫干净,并尽可能保证暖气循环系统顺畅。

"现在提速还好了,以前是不就过,动不动在无聊路上停个把小时,没有不晚点的时候,"陈变总结这个让她又爱又恨的绿皮车:"这就是弱势群体过年回家的主要交通工具,遭再大的罪,也要回家过年啊。"

2007年春运,绿皮车上的旅客疲惫不堪。

上海滩买票记

本报记者 张子森

■"说实话,我觉得他们很可怜,为了买张票,有人连续四五天来排队,买不上就重新排。"值勤的民警有些疲惫,他们也得陪着这些排队的人起早贪黑维持秩序。

■这只是上海,距离春运开始不足一周,这样的买票故事,每天都在全国各地上演着。

在上海火车站北广场的春运车票大卖场,两个队伍是自发形成的。

由于火车票只能买到最迟10天的,因此购买第十一天车票的旅客,都会提前一天在大卖场排队,上海火车站为了不让排队旅客在凌晨挨冻,特地将第十一天火车票的发售时间提前到了下午3点。

12日上午10点钟,在大卖场排队的旅客已经有200多人,排在150个窗口前第一个位置的,都是前一天就来了的,他们手里拿着一个纸条,上面写着自己的顺位。

往木斯人姜树田排在一号窗口第一位,他要买的是上海到哈尔滨的火车票,姜树田在上海打拼多年,这一次一家老小五口准备回家过春节。

"我这是第三次排队了,第一次排了个30名,轮到我的时候什么票都没有了,第二次排了个其他窗口的第一名,可刚一开始卖票,售票员就说没票了,"姜树田不死心,11日凌晨就来到这里排队,终于排了个一号窗口第一位。

实际上这些窗口同一时间发售,除此之外,上海全市共有650个售票窗口。排第一位的旅客往往会买低多票,几秒钟内卖光一列列车车票的情况,并不少见。

大卖场旁边,另外一支队伍格外扎眼,在买不到第10天的火车票后,很多旅客重新排队购买的是第二天下午3点才发售的22日的火车票。

警察不断过来维持秩序,以免有人加塞。

"说实话,我觉得他们很可怜,为了买张票,有人连续四五天来排队,买不上就重新排。"值勤的民警有些疲惫,他们也得随着这些排队的人起早贪黑维持秩序。

排在最前面的人穿着厚厚的军大衣,他凌晨4点多就来了,整个身体靠在围栏上,保证自己第一的位置不被别人加塞。

有几个人坐在了地上,有人带着小马扎,有人带着书,更多的人目光呆滞,冰得浑身打哆嗦,当天,上海市的最低气温在-1℃。

憋死哈尔滨方向车票的李俊,11日凌晨4点多来这里,由于每次都买不着票,这已经是她第七天排队买票了,天气太冷,她担心丢掉位置也不敢贸然走开,于是和一个姐妹轮流站队,吃饭。

这个队伍本不该出现,但在购买春运第一天车票时,很多旅客争抢位置,为了防止出现事故,警方最初在这些排队向同伴买示的到内江的火车票,顾不上茶出来的鼻涕流到他杂乱的胡子上。这一路上,他还要转车到资阳,要花200多元。

"憋便宜啦,动车我是不敢想,500多块吧,一个来回就是我一个月的工资啊,"梁先生说。

买到票的戏者买不到票的,在警察催促下迅速离开火车票大卖场,在晚上9点之前,这里还会有大量外地客来买票,这些碰运气的人心里其实很清楚,开始意识的20分钟内如果买不到票,那就只有再排队。

排导队伍里的人开始和买到票的交流,李俊看着姜树田兴奋地离开,眼里充满羡慕和向往,接后她和其他"队友"安静了下来,等着晚上9点警察给他们发号码。

第二天下午3点钟,他们要到另外一个队伍里去碰运气。

这只是上海,距离春运开始不足一周,这样的买票故事,每天都在全国各地上演着。

尽管买到了票,但要站近40个小时,农民工单师傅愁眉苦脸。