

香港文匯報訊（記者 敖敏輝 廣州報道）春運昨日揭開序幕，以外來農民工旅客為主的廣州火車站所受的壓力甚大。本報記者採訪發現，雖然武廣高鐵也加入分流北上旅客的行列，但收效甚微。作為春運的主體人群，高鐵始發站的廣州南站幾乎極少見到農民工的身影，高鐵票價過高是主要原因。旅客普遍反映，高鐵雖在一定程度上分散了常規列車的旅客，但整體上對舒緩春運壓力作用有限。

今年春運，廣鐵稱武廣高鐵節前節後客流高峰期均開行100對列車，比平日多出20至30對。廣鐵表示，由於探親遊、返鄉流、學生流的疊加，旅客流量大幅增加，近幾日客流已達10萬，武廣高鐵的票源較為緊張。不過，記者發現，除了運力與客流的矛盾，選擇搭乘高鐵的旅客，與以農民工為主的返鄉客流相比，亦存在結構性矛盾。

高鐵候車廳 少民工多白領

記者昨日到廣州南站發現，與平日相比，候車大廳並沒有旅客明顯增多的現象，客流甚至不及國慶期間。在售票大廳，售票窗口前並沒有排起長龍。在候車大廳，相比之下，這裡更像是候機大廳，幾乎每個旅客都有座位，秩序井然。候車的旅客，情形亦與廣州火車站擁擠的普通列車候車室不同，沒有背着大包小包的民工模樣的旅客，更多是帶着拖箱和旅行包的白領。工作人員透露，選擇搭乘高鐵返鄉的農民工確實很少，最重要的原因是票價高，大部分農民工承受不起。另一方面則是農民工對信息不靈通，或者對前往高鐵車站的交通、乘車程序等不熟悉。

北上目的地 多數高鐵不達

目前，武廣高鐵日均運輸能力可達9萬人，同比增長13%。不過，受運行線路限制，多數北上的旅客目的地不在高鐵線路上。據悉，今年春運，武廣高鐵、廣珠城際旅客運輸能力有所提升，其中武廣高鐵預計發送340萬人，日均8.5萬人，同比增加3.1萬人，增長0.9%。而春運期間，廣鐵預計運送旅客達3200萬人次，武廣高鐵的運輸量，僅勉強超過十分之一。



六成五農民工想回家過年

香港文匯報訊 據《光明日報》報道，國家人口計生委於2011年12月中旬進行了全國流動人口春節期間返回戶籍地意願電話調查，調查結果顯示，65.4%農村戶籍的勞動年齡流動人口已經或打算返鄉過春節。

國家人口計生委調查了在流入地居住1個月以上，非本區（縣、市）戶口的16歲到59歲流動人口一萬人，其中農村戶籍的佔83.2%，主要了解他們2012年春節期間是否打算返鄉探親、春節後的可能流向等意願。調查時，2.7%的農村戶籍流動人口已經返鄉，62.7%打算返鄉過春節。在已經返鄉或打算春節回去的流動人口中，九成以上表示春節後將返回現居住地，因此預計春節後全國流動人口總量和分佈格局變化不大。調查還顯示，不打算返回現居住地的流動人口佔3.5%，半數以上計劃在家鄉發展，14.2%想換一個城市，29.2%還沒有下一步的打算。這些人中六成以上是「80後」新生代農民工。



■長沙火車站工作人員幫助一名帶孩子的家長登上開往鄭州的列車。 新華社



■一位小朋友與父親準備在杭州火車站上車。 新華社

有高鐵春運一樣擠

農民工坐不起 分流旅客收效微

■北京火車站前廣場人頭攢動。 新華社



為回家

各出奇招

直飛無票 外國轉機

香港文匯報訊 據《勞動報》報道，為了買到一張回家的票，有人竟然「借道」國外。今天，2012年春運拉開大幕。記者發現，「曲線回家」這個詞兒頻頻出現在購票的人群中。據介紹，對於一些「一票難求」的線路，火車與火車或者火車與飛機等接駁方式，也可以找到價廉的回家路。

為了從北京回昆明，一個白領竟然先「借道」曼谷，然後再轉機回家，全程的價格與直飛持平，而且順利買到兩段的機票。

騎電單車 跨海返鄉

另據人民網報道，1月8日凌晨2點鐘，來自廣東茂名的韋萍夫婦帶着3歲多的孩子，騎上自己的電單車，從海南白沙縣出發，踏上了他們回家的路途。韋萍說，她和丈夫在白沙打工，由於過年期間車票非常緊張，迫於無奈，他們才選擇了騎電單車回家。這已經是他們第二年騎着電單車「自駕」回家過年了。

在海口秀英港碼頭，有一個十多人的群體，他們不像別的旅客那樣背着大包小包往船上趕，而是圍在碼頭上等待，唯一不同的是身邊多了幾輛電單車。李世龍和韋萍是老鄉，同樣在白沙從事裝修行業的他，也選擇了騎電單車回家。「昨晚天黑路滑，不敢開快，從白沙到海口180多公里我騎了5個小時。」李世龍說，從海口坐船到海安後，他還要騎5個多小時才能到家。李世龍說，自己算了一下，從白沙騎電單車回茂名的油費在120元左右，而且可以兩個人一起回。但如果坐車回家的話，每個人就要300多塊錢。



■在海南打工的人騎着電單車踏上回家的路。 網上圖片

發改委：煤電油運保障任務艱巨

香港文匯報訊 據中新社報道，國家發改委副主任、國家能源局局長劉鐵男8日表示，儘管春節期間火電、煤炭等物資需求有所減少，但春運期間煤電油運的保障任務還是很艱巨的。他提醒指，需要關注春運期間一些物資的供求變化情況。他舉例稱，春節期間煤炭會出現休假減產的現象，但由於增加了大量客運，需求仍以煤炭為主（約佔60%）。上述供求關係的變化，加之可能出現低溫雨雪災害，給運輸保障增加了一些不確定因素。氣象部門預測，今年冬天中國出現區域性極端低溫天氣的可能性很大，特別是下周南方地區的大範圍雨雪天氣將給春運工作帶來不小的挑戰。劉鐵男介紹，目前煤炭生產平穩增長，供求基本平衡；電力的供需趨穩，但其中，水電則處於局部偏緊的狀況。

武廣聯程票難買

深圳直擊 廣深高鐵成雞肋

香港文匯報訊（記者 郭若溪 深圳報道）開通不足半個月的廣深高鐵昨日正式加入春運。記者採訪發現，由於票價較高、難與武廣高鐵班次對接等原因，春運首日大批乘客因無法購買到當日的聯程票而只能改日或另謀途徑返鄉，其為春運分流的優勢損失殆盡。

最少等4小時 買到票已萬幸

目前，廣深高鐵因不能直通長沙、武漢，只能算是「城際高鐵」，運力充裕，旅客可以像乘坐廣深動車般當日隨到隨走。但武廣高鐵已是一條華南鐵路大動脈，車票相對緊張，需要北上湘鄂的旅客乘坐廣深高鐵返鄉的前提都是需要能買到一張當日開行的武廣高鐵票。來自湖南的小張表示，前日下午就帶着行李到深圳北站排隊買聯程票，當時以為能很順利的買了就走，沒想到當日換乘武廣高鐵的票沒有了，只能買到昨日下午的票，最後只能帶着行李在北站附近隨便住了一晚。而前往武漢的旅客胡小姐指，從深圳到武漢的聯程票最便宜都要545元，比火車票貴太多了，如果不是圖高鐵乘車環境好，春運期間如此長的等待時間實無優勢。

在武廣高鐵票量充足的前提下，購買聯程票的旅客只需30分鐘左右的換乘時間。但有深圳北站售票員透露，春運期間武廣票量緊張，自己經手過的旅客中，間隔最短的聯程票亦需乘客在候車室等待至少4個小時，「高鐵票在每一個高鐵站都能買到，系統聯網，稍晚一會，再刷新就會沒票，買到就是萬幸。」

地盤工：高鐵票值半月工錢

廣州直擊 香港文匯報訊（記者 敖敏輝 廣州報道）

「高鐵票價太貴，我們寧願坐普通火車。」記者昨日在廣州火車站走訪，來自湖南常德的農民工王姓夫婦直言，即使買到高鐵票，但常德沒有設站，還需要轉車，「如坐高鐵到長沙，我們兩人的車費需要近700元，而購普通列車坐票，則僅需200多元。」他們說，其身邊的工友幾乎沒有人選擇搭乘高鐵回鄉。

同樣沒有選擇高鐵的湖北咸寧的農民工張有林（見圖），亦捨不得花更多錢坐武廣高鐵。「有錢人才會坐高鐵，我們十幾個老鄉在一起打工，沒聽說誰要坐高鐵。現在廠裡還有五、六個老鄉沒買到火車票，他們寧願包車回去，也不會選擇高鐵。」據張有林介紹，他和一眾同鄉在東莞一家建築工地上班，做腳手架的搭拆工作，每個月工資1800多元，妻子則在工地做小工，每月收入則1500元左右。張有林給記者算了一筆賬：「坐高鐵回家雖然速度快，每張車票需要400多元，我們倆的車費則接近900元。這等於我半個月工資。」他說，買普通車只需要300元左右，用半個月的薪水回一趟家，代價太大。

除了票價高，由於票源緊張，買到一張車票並不容易，張有林說，「買普通車和高鐵的車票，同樣是難買票，我還不如選擇盡全力購買票價低的。」據記者了解，由於高鐵票更多是通過電話和網絡購票，對於不熟悉網絡的農民工來說，購買高鐵票比一般列車更難。

網絡訂票難被迫坐高鐵

北京直擊 香港文匯報訊（記者 馬靜 北京報道）

記者昨日在北京火車站發現，雖然今年開通網上購票，但春運購票難問題依然未能得到徹底改善。有乘客稱，購票電話打五個小時也沒有打通。不少乘客因難以從網上預訂到普通火車票，被迫選擇購買較高的高鐵票。

北京各火車站都增設了自助購票取票處，這些窗口和自助取票機主要面向通過網絡和電話成功預訂車票的乘客。在不到20分鐘的時間內，記者看到，前來取車票的人大概有二三十位，多為成功預訂了1月18日、19日左右車票的乘客，而且多為高鐵票。

熱線5小時打不通

成功訂到18日從北京南站到山東泰安的潘先生說，儘管他訂到的是高鐵票，但是已經算是很幸運了，他幾個朋友都沒能訂到車票。「往泰安走的普通火車早沒票了，只能預訂到高铁票，一張普通車票只需80多元，但高铁票則要215元。」潘先生說，這張高铁票也是在網站登陸了數十次才預訂到的，此前他打了五個小時也沒有打通購票電話。「能拿到這張高價票，已經很高興了，回家真是不容易啊。」

記者所知，儘管官方今年增加了網絡和電話購票渠道，但能順利訂到車票的人很少，幾乎每個成功訂到車票的幸運兒都是費時好久。有網民留言說，撥打一百次購票電話得到的也只是「對不起」，購票電話太難打。



■北京站乘客實名制驗票進站。 香港文匯報記者馬靜 攝