

春運搶票硝煙濃 旅客「囤票」應對

熱門方向車票「秒光」 官方表示不提倡佔用票源行為

香港文匯報訊（記者 敖敏輝 廣州報道）昨日，全國春運鐵路售票系統可售2月14日（年廿九）車票，2018春運「搶票」達到最高峰。香港文匯報記者當日在不同的開售時間點登錄12306網站發現，熱門方向的车票「秒光」現象十分常見，不少旅客在社交媒體上稱「還沒看到顯示信息車票就沒了！」為了不至於無車可乘，今年春運購票普通旅客「囤票」現象十分普遍，他們爭相購買不同日期、不同車次以及不同列車類型的車票，費盡周折窮盡辦法。

自12日起，搶票「硝煙」日益漸濃，昨日更是幾乎迎來春運搶票「決戰日」。當日上午8時30分，東莞車站全國最早開售2月14日的車票。香港文匯報記者提前登錄12306網站，準時搶票。還沒等到刷新網頁，開行發往南昌、長沙、鄭州等方向的车票已經顯示無票。香港文匯報記者發現，廣東前往川渝、雲貴、湘贛、豫冀以及省內廈深鐵路潮汕方向的車票，最為緊張。幾乎還沒等網站顯示票源信息，在車票開闢瞬間便直接顯示無票。特別是潮汕地區，當日購票期限過後，之後檢漏機會幾乎為零。

官網訪問量日均數百億

和往年不同，今年12306網站升級，自帶「自動刷新」等搶票功能，使非官方搶票軟件明顯被冷落。12306網站技術部門的統計數據顯示，連日來，12306日均頁面瀏覽量達到556.7億次，最高峰時頁面瀏覽量達813.4億次，1小時最高點擊量59.3億次。昨日的搶票高峰，點擊量有望再創新高。但由於訪問量過大，網站也多次出現癱瘓。

「我已經在12306網站上守候了4天，依然一無所獲，連無座票也沒有，準備改乘飛機回家了。」來自安徽的乘客廖先生有點灰心。他說，雖然機票比較貴，但一年一次回家，不能耽誤。

民眾為搶票各出奇招

就如廖先生所說，票難買，但還是要回家過年。於是，旅客們紛紛選擇同時搶購多日車票以及「囤票」這一方式。該方式去年便已出現，但今年更為明顯。

江西人晏先生已經連續5天在12306網站「蹲守」。「我從臘月廿六的車票便開始搶購，因為高鐵票非常難買，所以先搶到一張直達江西新余站的無座票，還搶到一張從湖南衡陽中轉前往新余的坐票。」晏先生說。

不過，到目前為止，他的目標返鄉日臘月廿八的車票沒有搶到。臘月廿九是他回家的「最後期限」，但昨日依然空手而歸。為了保險起見，晏先生又花費近800元（人民幣，下同）購買了一張票源充足的臘月廿八廣州開往上海（經過新余站）的高鐵票，屆時，可中途下車。由於廣州到新余高鐵票價只有400多，如果最終選擇這張票，晏先生會浪費一半的車票錢。

「到時候看情況，總體來說我還是傾向高鐵票，畢竟快捷和舒適。一年回一兩次家，錢可以再賺。」晏先生苦笑。

他也表示，如果最終選擇高鐵票，只要提前兩天退票，便不需要退票費，不會有任何損失。

和晏先生一樣採取這種辦法的旅客不在少數。江蘇南京的旅客趙先生，已經花費近4,000元購票，這種套路他去年便已嘗試過。他購買了中轉車票4張，直達南京的無座票一張，直達上海的高鐵票一張。他還在搶購直達南京的高鐵票，不過，目前看來希望渺茫。

據鐵路部門人士介紹，一名旅客同時搶購多日車票的現象很普遍。他們搶票行為雖然佔用了車票資源，但法無禁止。事實上，他們囤積的車票，在列車臨行之前都會退掉，票源又會回到購票系統中，廣大旅客可繼續在後期購買。不過，對於這種行為，鐵路部門並不提倡。



由於訪問量過大，購票官網多次出現故障。圖為旅客在網絡取票核驗區驗證車票。香港文匯報記者敖敏輝攝

廣鐵：高峰期車票基本售罄

香港文匯報訊（記者 敖敏輝 廣州報道）據廣鐵集團昨日透露，今年春運首輪售票高峰已經平穩度過，高峰期各方向火車票已基本售罄，但非高峰時段部分方向尚有少量餘票。

據廣鐵集團介紹，今年春運首輪售票高峰從本月10日開始持續到16日，節前售票工作即將收尾，網上網下各種售票方式運行平穩有序，旅客買票體驗較往年有明顯提升。統計數據顯示，2月1日至7日，廣東地區前往上海、寧波、杭州、南京、廈門、合肥、天津方向尚有餘票，普速鐵路加開的臨客往各方向均有餘票，請有購票需求的旅客抓緊時間訂票。

鐵路部門提醒廣大旅客，要通過12306官方網站和客戶端購票，避免非正常購票渠道可能帶來的損失；網購車票時一定要在30分鐘內完成支付，如超過30分鐘未支付，車票將自動取消；各火車票代售點可換取旅客網購好的紙質票，不一定要到火車站換票；春運期間流大人多，請旅客打好進站候車提前量，千萬不要「掐點」「趕點」乘車。



廣州火車站近日已開始迎接春運「大軍」。香港文匯報記者敖敏輝攝

香港文匯報訊（記者 孔雯瓊 上海報道）隨著春節臨近，上海家政市場因返鄉潮的開啟而遭遇供求不對等現象，特別是育嬰月嫂和照顧老人的保姆出現用工荒。香港文匯報記者從家政市場了解到，隨著上海家庭對此類家政人員的需求增大，相應薪資也不斷水漲船高，普遍加價幅度達30%至50%。

經營家政公司的李玉萍女士表示，每年春節前一個月到農曆新年的正月十五，都是家政人員難找的時節，特別是月嫂和照顧老人的保姆供不應求，且這個現象會在春節前一周到達高峰。李女士說，春節前後家政人員荒主要是兩個原因，一方面是春節回家過年的人多，家政人員供應少了；另一方面則是冬天容易造成孩子、老人感冒生病，因此家庭尤其需要找尋可以照顧他們的人員，需求明顯增大。在供求不平衡的情況下，就出現了加錢找家政的情況。

據悉，一般上海地區月嫂平時的一個月薪資在1.2萬元（人民幣，下同）至2萬元，但最近這個時間段，經驗豐富、口碑又上佳的月嫂開出3萬月薪也被僱主欣然接受。另外，照顧行動不便老人的保姆，平時4,000元月薪目前也漲到了5,000元至5,500元，僱主一樣捨得掏錢。

另據了解，上海市商務委正在進行防止春節期間出現保姆荒的工作。由於上海近50萬的家政服務人員大多來自皖、川、蘇、浙等省份，商務委已開始拓展其他地區家政人員，希望可以推進雲、貴等地人員來滬支援家政服務。

攻克高寒高風險 愛民隧道昨貫通

香港文匯報訊 據中新社報道，中國高寒地區唯一極高風險隧道、被定性為「中國高寒地區最大難題隧道」的哈牡客專鐵路愛民隧道，昨日貫通。全長292.995公里的哈牡客專是中國「八縱八橫」高鐵網中最北「一橫」綏滿通道的重要组成部分。同時，哈牡客專構成黑龍江省東部口岸綏芬河至內蒙古自治區口岸滿洲里的運輸大通道，對構建歐亞大陸橋的位置非常重要。

愛民隧道地處中國寒冷地帶，極端最低氣溫零下35攝氏度，面臨防凍脹、防雪害和冬季施工等技術難題。此外，全線穿越多處「鬆散沉積層」、「第三系泥沙岩」等地層，五級、六級圍岩長度佔比達95%，被稱為「高寒地區地質博物館」。

愛民隧道貫通攻克了高寒、淺埋、偏壓、富水、大跨等難題，其創新做法值得中國高寒地區隧道建設借鑒。

渝跨長江大橋通車 創下兩項世界紀錄

香港文匯報訊 據新華社報道，一座橫跨長江、創下世界紀錄的大橋即將在中國西南部山區正式通車。新白沙沱長江特大橋主橋位於重慶市長江白沙沱河段，是渝貴鐵路的關鍵控制性工程，是渝貴客車線、川黔貨車線引入重慶樞紐的重要過江通道，同時預留遠期渝湘客車線的過江通道。

中鐵大橋局集團有限公司介紹，大橋創下了世界之最，即世界上首座雙層六線鐵路斜拉橋，同時是世界上延米載荷最大的橋樑。

這座雙層六線鐵路橋，包括兩線渝黔客車線、兩線渝黔貨車線，以及兩線預留渝湘客車線。其中，上層為「四線鐵路客運專線」，設計時速200公里；下層是「雙線貨車線」，設計時速120公里。大橋全長5,320米，其中六線合建部分2,098米。

在近5年修建過程中，施工團隊克服了重重困難，採用了多項創新技術。中鐵大橋局集團有限公司渝黔鐵路土建一標項目部總工程師鄧宗平說，主橋位於長江上游，地質複雜地形變化大，岩面傾斜嚴重，項目部創新地採用了傾斜岩面水下控制爆破，同時為了安全渡洪，採用了先浮式平台後圍堰的施工技術。

大霧迷城 滬機場航班大面積延誤



昨日，上海發佈大霧橙色預警，機場多航班延誤，通往上海虹橋機場的快速路能見度也偏低。新華社

香港文匯報訊 據《新民晚報》報道，昨天一早，上海大霧瀰漫，上海氣象台發佈了大霧橙色預警信號。大霧對航班起降尤其是降落造成了較大影響，上海兩大機場出現航班大面積延誤，並且兩場有超過25架次航班備降其他機場。大霧對鐵路幾乎無影響，上午高鐵運行正常。

鐵路運行基本正常

昨日5時46分，上海中心氣象台發佈大霧橙色預警信號：松江、閔行、金山、奉賢、浦東、崇明等地將出現能見度小於200米的強濃霧，大霧黃色預警信號更新為大霧橙色預警信號。浦東機場出現低雲（低能見度）天氣，雲底高低於60米（能見度600米），浦東機場一度實施儀錶着陸系統II類運行程序。同時，虹橋機場雖也有大霧，但航班起飛情況正常，暫無本場原計劃航班降落。因虹橋機場降落條件一度好於浦東機場，上午9時前，尚能接收浦東機場備降航班，隨後大霧對虹橋機場的影響加深，不適合航班降落，本場進港航班也只能備降周邊機場。

據飛常準大數據統計，截至昨日上午10時15分，浦東機場和虹橋機場受大霧天氣影響，機場航班大面積延誤，上海兩場進港備降航班上升至25架次，其中浦東機場進港備降航班13架次，虹橋機場進港備降航班12架次。預計兩大機場後續長時間延誤或取消航班還會增加。機場方面和航空公司提醒，請準備乘機或接機的市民留意天氣及航班變動，合理安排出行。更多信息，可通過所乘航空公司或機場服務熱線、官網、微信、APP等查詢。

鐵路方面，昨天上午京滬高鐵、滬寧城際、滬昆高鐵等線路運行正常，絕大多數高鐵路班次正點運行，只有滬寧城際的兩趟高鐵路晚點15分鐘。



鹽通鐵路經過的新洋港斜拉橋施工現場。香港文匯報記者賀鵬飛攝



鹽通鐵路開工動員會現場。香港文匯報記者賀鵬飛攝

鹽通鐵路動工 融入滬1小時經濟圈

香港文匯報訊（記者 賀鵬飛 鹽城報道）昨日，中國沿海高鐵通道的收官之作——鹽城至南通鐵路正式開工建設，項目建成後蘇北地區將融入全國高鐵網，並有望重塑長三角經濟版圖。

鹽通鐵路自徐宿鹽鐵路鹽城站引出，向南經大豐區、東台市、海安縣、如皋市，終點為在建的滬通鐵路南通西站，新建正線全長156.6公里，採用雙線高速鐵路的技術標準，設計時速目標值為350公里，沿線共設站6座，近期規劃開行客車81對/日，遠期規劃開行客車110對/日。項目總投資262.8億元（人民幣，下同），建設工期為4年，根據項目的可研批覆，還將同步實施南通西至張家港段的部分橋樑工程。

作為列入2016年國家《中長期鐵路網規劃》和2017年國家《鐵路「十三五」發展規劃》的項目，鹽通鐵路建成後，將與徐宿淮鹽鐵路、滬通鐵路等相連構成京滬高鐵路徐州以南的重要分流通道，並通過滬通鐵路長江大橋成為銜接長江兩岸高鐵環線的重要線路。

鹽城市委書記王榮平說，蘇南地區八九年前就已進入高鐵時代，但蘇北5個地級市除了徐州有京滬高鐵過境外，其餘4市至今仍未建成一條高鐵。而鹽通鐵路建成後，將成為擁有4,000萬人口的蘇北地區接軌大上海、融入長三角的最快捷通道，將重塑區域經濟版圖，同時令鹽城全面融入上海一小時經濟圈和北京一日商務圈。

江蘇經濟總量在內地「坐二望一」，但高鐵建設卻大大落後於其他發達省份。為此，未來幾年江蘇將加快高鐵建設。除鹽通鐵路外，今年江蘇還計劃開建蘇南沿江鐵路、滬通鐵路二期、滬蘇湖鐵路等3個項目，並加快推進北沿江高鐵、寧淮鐵路、鹽泰錫常宜鐵路、通蘇嘉鐵路等4個項目的規劃建設。