互联网开启春运自驾2.0

让返乡的脚步不再沉重

2015年春运大幕昨天正式拉开。因火车票难求、飞机票价高等原因，近年来不少有车族选择了自驾返乡。对此，曾有过经历的车友直呼“累”：孤独的车程、长时的驾驶、复杂的路况……

随着今年春运高峰开启，一项名为“2015年春节百城车友互助回家”的活动正在升温：返乡车友晒路线，组建小分队；驻地车友设驿站，提供沿途帮助；还有企业赞助安检、保险、汽油。车友们通过移动互联网发起、传播并参与这项互动，希望它能成为一次返乡“嘉年华”。互联网正在改变略显沉重的春运。

一起走吧！

前段时间，在上海工作的湖北小伙儿黄涛，发现“车轮”（一款服务于车主社交的APP）里的几个朋友已提前放假，都自驾回家过年。感叹之余，黄涛冒出一个想法：“如果都是‘车轮’的人，路上遇到了能打声招呼吗？”

“车轮”已建立了近万个车友会，黄涛便是标致车友会的会长。他希望车友们在返乡途中，能有一个统一的“车轮”标识贴在车上。“如果都是‘车轮’的人，开车的时候能不能相互让一让？或者，即便他堵我前面了，我可能也不按喇叭了。”

几年前，还在深圳工作的黄涛，自驾回家过年。因交通拥堵，原本13个小时的车程延长至23个小时。这样的情况并不鲜见，据黄涛介绍，在自驾回家的亲友中，几乎年年有人遇上拥堵、抛锚等情况，甚至发生交通事故。

“‘车轮’的人一起走吧，相互有个照应！”黄涛的想法引发了其他车友会会长的共鸣。深受春运之困的车友感到，这或将是一次不同的返乡体验。“车轮”的运营团队发现了车友们的诉求，并把活动推广至“车轮”之外，发起了一场全国性的“百城车友互助回家”的活动。

春运自驾回家2.0

与同城老乡结伴回家，并非新鲜事。临近年末时，拼车的帖子也常在一些同城社交网站、兴趣类社交网站冒出。然而，这些活动大多在各地零散发生，缺乏联动和后台支持，获得的支持也有限。

能否通过互联网，搞一场全国性的互助回家活动？黄涛和“车轮”运营团队的想法似乎有点疯狂。不过，他们的底气来自于“车轮”上千万注册车友。在不到一周的时间里，“百城车友互助回家”活动已有6万多人次报名，高峰时，每15秒就有将近10人报名。

记者在“车轮”上看到，在填写所在城市、家乡城市和手机号码进行报名后，便能进入相应的老乡群进行联系。目前，“北京回保定”“上海回盐城”“成都回资阳”等80人的群都即将满员，后来者将进入新群。为方便组队，不少车友在管理员的提示下，将个人签名改成了具体的“预计出发时间、出发地和目的地”。

设立驿站温情服务

一些驻地车友也加入了互助回家的活动，担任所在城市的驿站长。他们将为自驾过路的车友提供天气、路况等信息以及食宿、车辆维修的咨询服务。这一活动也为一些企业所看好，他们为参与活动的车友提供免费的车检、自驾意外险、旅行救援险以及百吨汽油，并在200多个城市提供道路救援服务。

“截至今日13点，甘肃高速公路武威、张掖局部路段小雪，其余路段天气阴火多云。受前期降雪影响，建议通行给G22雷西端、西长段、G70长凤段的客运、危化品车辆加挂防滑链。”2月3日下午，甘肃白银市驿站的车友“知足长乐”再次播报路况。

目前，在该活动的推动下，全国已有170多个城市设立了服务驿站。据“车轮”“百城车友互助回家”活动负责人史博介绍，这些驿站服务车友都是自愿报名，他们从中挑选时间和精力有保障，活跃度高的车友担任驿站站长。这些站长的联系方式对车友公开。

在黄涛看来，驿站的设立最大好处，是能为路过的车友提供“地方性经验”。“他们对当地比较熟悉，能帮助车友免去不必要的麻烦。万一出现状况，也能心里有底。没准有空了还能一起聚下。”“莎莎”是重庆驿站站长，曾在外工作的她特别能体会返乡车友的心情：“返乡不易。希望我的举手之劳，能带给他们一个平安、快乐的旅途。”（新华社）

2月4日，旅客在南昌火车站准备进站乘车。当日，为期40天的2015年春运大幕正式开启。 □新华社/发

谁动了我的车票？

——揭秘春运黄牛进化史

昨天开始，铁路客运正式进入2015年的“春运时间”。“黄牛”与“春运”就像一对孪生兄弟，每年年关都会如期而至。

多年致力于倒卖火车票的黄牛，也是始终与铁路春运“共同成长”，让回家心切的人们“又爱又恨”，一方面是抱怨黄牛提前囤票，影响正常购票秩序，另一方面却又不得不“依靠”他们，在最后关头能让自己踏上旅途。

细数黄牛的进化演变史，也许其中就有我们春节回家的故事。

“跑腿黄牛”：挣的都是辛苦钱

在买火车票必须去火车站的时代，黄牛干得更多的是跑腿体力活：裹着大棉被、拎着小马扎，早早地到售票窗口排队，为的就是能“拔得头筹”。

在广州站工作二十多年的售票员郭女士说，早些年春运期间，凌晨三四点就看到有人搬着小板凳来排队了，“等到七八点窗口开始营业时，队伍已经排的很长了。”而且头几个买票的人中，她常常会看到一些熟悉的面孔，买票时拿着纸条，对应着上面记录的出发时间、到达站、车次等信息反复核对，“热门车次一次买二三十张也是常有的事。”

这些人就是最初倒卖火车票的黄牛，有时是按照乘客需求，提前交付定金“预定”某趟火车票，每张票收取几十元到上百元的“辛苦费”；有时也会根据以往经验，购买返乡集中地区的火车票，“囤货”后再以高价转让。

20世纪90年代末在广东打工的安徽人李先生说，那时铁路客运火车车次少，除了到窗口买票也没有其他途径。由于工作比较辛苦，也没精力早起排队买票，后来发现只要愿意加钱，黄牛甚至可以买到当天回家的火车票，“最贵时加的钱都快跟火车票一样贵了，觉得黄牛真的太坑了，但为了回家还是得买。”

浙江省社会科学院社会学所所长杨建华表示，“跑腿黄牛”在铁路春运运力紧张初期比较常见，虽然挣的是辛苦钱，但这种囤积居奇的行为加重了铁路客运的负担。由于黄牛的流动性大，证据又难以收集，增加了打击难度，“使得越来越多的票贩子看到了其中的盈利空间，想方设法的找关系、摸门路，春运黄牛的现象也就日益普遍。”

“关系黄牛”：靠的就是这张脸

“我跟北京到长沙直达车上的列车长都很熟，百分之百可以帮你弄到票。”在北京西站，一位黄牛正在跟没买到票从窗口失望而归的湖南小伙子搭讪。这位模样50多岁的“黄牛”大叔，跟着年轻人一边走一边“苦口婆心”：“我又不会骗你，你看我这儿登记的身份证号和名字，都是他们主动找我的。我也是做个好事，帮你们回家，自己稍微赚点疏通关系的钱啊！大过年的，不能回家团圆多遗憾啊！”

晓之以理、动之以情的游说终于让小伙子动了心，他逐渐与“黄牛”大叔打开了话匣子，“要加多少钱？”“票是怎么弄到的？”“万一买不到怎么办？”，一个个问题抛出来，“黄牛”大叔都能熟练地应答，“硬座加150块，硬卧加250块，我是铁路上的老员工，和他们都很熟，弄几张票肯定没问题，多年合作的关系了。万一买不到票，我有工作证，把你先带上火车后再补票，绝对是万无一失的。”

看到“黄牛”大叔如此娴熟老练值得信赖，小伙子给了50元定金，留下了姓名、身份证号和电话号码。

记者随后与多位在北京西站拉客的黄牛交谈，他们都自称是铁路部门的“硬关系户”，还透露了不少放票“潜规则”：大部分直达列车都会预留一节卧铺车厢，给乘务员和其他工作人员，那么多铺位也睡不满，列车长就会想办法把这部分铺位卖给“关系户”，“不是一般的关系肯定弄不到的”。

一位在铁路客运段工作多年的内部人士表示，“关系户”们和部分铁路内部人士有利益关系，“里应外合、权钱交易让这个利益链条能长期存在，目前各铁路局的打击行动抓获了部分涉嫌倒卖车票的嫌疑人，但加强监管、车票信息透明公开对铁路部门而言，依然任重道远。”

“技术黄牛”：要抢票得先投资

中国铁路总公司（原铁道部）在2012年1月1日起实行火车票实名制，“技术黄牛”应运而生。相比以往的“跑腿黄牛”和“关系黄牛”，“技术”二字让这个群体变得有些“高大上”。

在北京工作的张成老家在太原，由于单位一直没公布放假时间，他也没操心买票的事儿。等到单位宣布大年二十九放假，他到网上一看才慌了神，回家的票早没了。“急呀，发动亲戚朋友天天给我刷，刷了一个多星期也没刷出来！如果不是黄牛在其中鼓捣票，怎么可能一张不剩？”张成说，有一天看了新闻报道，得知淘宝上有黄牛能抢票，于是赶紧上网一探究竟。

在“万能”的淘宝输入“春运”“抢票”等关键词后，张成找到了能代购火车票的卖家。挨家问过去，多数要收取一百元左右的“手续费”，部分卖家还要收取10元的定金，即使票没买到这定金也不退回，算作是“资源占用费”。

张成试图和卖家还价，结果却被告知是“一口价”，“100块已经是最便宜的了，不议价哟，亲！”看到这样的回复，张成心里又急又气，“抢了我们的票，反过来又要来捞一笔，如果黄牛能被完全打掉，我还真不信铁路客运会紧张到如此程度。”

过了三天，卖家跟张成联系：“票抢到了，快付款吧！”张成用卖家给的12306账号登录后付了款，在代售点顺利取到了车票。看着手中的票，张成颇感无奈，“虽然多付了一百元手续费，但也多亏了黄牛才能买到票，居然又有点感激了。”

在淘宝上提供代购车票服务的卖家小陈表示，自己做足了“前期投资”：升级网络带宽、购买专业的抢票软件。小陈说他的抢票软件自动刷新速度可以用毫秒计，比人工操作快多了，不但抢票速度快，而且还能实时监控，一旦有人退票就能很快发现，从而成功“捡漏”，“所以技术黄牛还是要费些心思的，一百块服务费真的是‘良心价’了。”

山西省社会科学院社会学所副研究员李小伟表示，随着科技的发展和铁路售票功能的不断完善，“黄牛”的门槛越来越高，这个队伍也更趋“专业化”。加上网络倒票的虚拟性，使得打击“黄牛”的难度不断增加，有关部门的防范、监管须立足于现状，才能真正做到“魔高一尺，道高一丈”。（新华社）

数字新闻

你不知道的春运“吉尼斯”

“春运”一词何时首次出现？高铁何时首次参与春运？网络购票、手机购票、火车票实名制何时首次推出？春运铁路单日旅客发送量最高是多少？铁路运输能力安排历年之最是多少？……记者通过梳理权威数据，为您一一揭晓这些历年春运的“吉尼斯”。

●1954年首次出现“春运”一词

根据中国铁路总公司提供的历史档案，1954年，我国确定了“以铁道部统一指挥协调，必要时请党中央、国务院要求各省市自治区及解放军协助”的原则，这一年，“春运”二字第一次出现在媒体上。从那时开始，大规模、高压力、全国性交通运输高峰“春运”逐渐成为社会生活中被频频使用的一个词。

●2010年高铁首次参与春运

今年是高铁参与春运的第6个年头。从2010年春运的2824公里高铁投入运营，到2013年春运的高铁成网后“首秀”，再到2014年春运的“四纵”高铁干线全部通车、高铁运营里程突破1万公里，高铁网络逐步走向成熟与完善。

●2012年春运首次实行网络购票及火车票实名制

2012年春运，中国铁路首次推行了网络订票并全面实行火车票实名制。这些新措施的实行，在遏制“黄牛党”倒票以及方便旅客购票方面取得一定成果，但面对巨大的购票、客流压力，也出现不少问题。

●2012年春运人数首次突破30亿人次

随着经济发展、人员流动日趋频繁以及交通运输能力的增长，春运客流量逐年增加。铁路春运客流量1954年第一次有据可查为2300万人次，1979年突破1亿人次。1984年“大春运”形成后，全国有5亿多人次客流，1994年突破10亿，2006年突破20亿，2012年突破30亿，2014年突破36亿。

●2014年春运首次实行手机购票

手机购票是2014年春运前新推出的购票方式。2013年12月8日，铁路部门官方手机购票客户端“铁路12306”上线试运行，供旅客免费下载使用。

●春运铁路单日旅客发送量最高为835.7万人

2014年春运40天，全国铁路共发送旅客约2.66亿人次。其中，2月6日（农历正月初七）全国铁路旅客发送量达到835.7万人，比去年春运最高峰日多发送93.1万人，创历年春运单日旅客发送量新高。

●“史上最长火车票预售期”60天

2014年12月1日起，中国铁路总公司开始执行新方案，将铁路互联网售票、电话订票的预售期由此前的20天逐步延长至60天，被网友称为“史上最长火车票预售期”。

●2015年春运铁路运输能力安排历年之最

交通运输部预计，2015年春运全国旅客发送量将达到28.07亿人次（不含公共电汽车和出租车）。春运期间，铁路安排开行图定旅客列车2673.5对，节前节后分别增开476对和515对，运输能力安排是历年之最。

（新华社）