

# 关于中国春运的“国情思考”

2月16日,首次超过31亿人次的龙年春运将画上句号。但求解春运这一“世界性难题”的思考,远没有结束。改革开放30余年为何春运仍难?仅仅把春运当成交通问题求解行吗?何时“春运不再难”?回答这些问题,需要决心、智慧和时间。但无论如何,借春运检视国情,可以从中找出推动改革发展的动力。

## 春运之难

### 春运驮上了全中国 加班加到“双脚肿”

那些“一票难求”的故事,那些拥挤难耐的经历,向外界昭示着另一种“中国特色”。

27岁的安徽籍打工者张建,已经8年没回家过春节了。2012年除夕前一天,在郑州火车站的等车间隙,他掏出买给老婆和小妹的花围巾,绕在脖子上比划,眼角眉梢写满欢喜。

从广西崇左到安徽萧县有多远?崇左—南宁—郑州—徐州—萧县,张建在火车、汽车间辗转奔突,用4张车票丈量出回家的距离,每一张车票背后都写满艰辛。

但毕竟,他回家了。而在北京当医院护工的薛晴,尽管小女儿在甘肃老家倚门盼归,但她却买不到一纸火车票,过年只好不回家。

自上世纪90年代务工流、学生流、探亲流叠加,春运难题凸显。

春运紧张,是因为交通建设落后吗?事实上,中国交通主要指标已达到世界前列:

——铁路营业里程长度居世界第二位,高速铁路里程世界第一。

——高速公路里程10年间跃居世界第二,全国基本实现建制村公路村村通。

——民航市场全球增长最快,“十一五”期间投资2500亿元,约为前25年总和。

但因为过分聚焦铁路春运,不少人并不清楚:公路春运才是绝对主力。在今年春运31.58亿人次中,公路、水路客运承担近28.9亿人次,是铁路的12倍。

对此,交通部道路运输司副司长徐亚华解释说:“铁路是以运能定运量,公路运输正相反,是以运量定运能,可以起兜底作用。”

铁路运能装不下暴涨的“运量”,最终要由员工拿40天加班挖出“运力”。加班加到“嗓音脚肿”是常有的事。

高星所在的K180次列车,原本晚上从郑州发车,第二天上午到达北京后,当晚才开始返回。春运期间,则改为到达北京休息1小时后,马上返回郑州。

2012年春运,铁路部门实行了网络订票和实名制。这在打击“黄牛党”、方便买票的同时,也带来新困扰。如农民工“网购”车票难。

坦率地说,春运并非中国独有。美国的感恩节、印度的恒河浴、中东国家的朝圣等,发生的拥堵事件并不少见。看到这一点,对中国春运就会多一些理解。

## 缓解春运

### 直面公众抱怨 向“大交通”要运力

现阶段,中国春运让所有人满意的可能性为零。但发展阶段仅是原因,并非全部理由。

求解春运,首当其冲还是增加交通运能,特别是尽快提高铁路运力。

我国铁路总营业里程虽居世界第二,但只相当于美国的1/3。而且,我国人均拥有铁路不及一支香烟长,世界排名100位之后。

这与公路形成鲜明对比。交通运输部公路局局长李华说:“公路发挥出了春运主力军的作用,基本能满足旅客随到随走。”

一个奇特现象是:因为铁路“一票难求”,公路不得不“违背运输规律”发展长途客运来“补台”。今年春运,全国公路日运送中长途旅客超过300万人次。“这相当于铁路日客运量的2/3。”

为什么会这样?因为公路运输大发展得益于市场开放,吸引国内外资本流入。

但铁路不同。铁路行业行政性管理,阻挡外部竞争资源流入,直到今天市场融资比例不超过20%。

中央党校研究室副主任周天勇教授认为,“一票难求”的呼声,对铁路改革提出迫切要求。但当务之急,还是现有运力的“挖潜”。

春运“挖潜”,“铁老大”应科学推动管理创新和服务创新。比如,异地购票不能全国通行?就像银行异地转账那样。

春运“挖潜”,高速公路也应进一步释放通行能力。不少旅客提出:春运期间,交通部门是否减免过桥过路费?面对质询,交通运输部公路局局长李华透露,目前正在研究春节黄金周小汽车免收高速公路通行费的可行性。这一政策明年春运有望实施。

春运“挖潜”,交通行业内部“各自为政”问题也急需正视。

“铁路、公路、航空、航运一体化,才能更好地释放春运的压力。”许光建教授说,“但目前是各种交通工具自守圈子,不能及时有效调配,造成资源浪费。”

春运“挖潜”,改革春节放假制度也是一个潜在选项。

作家张一一在网上呼吁:“春节至少应放假半个月,而且需要错开放假,一部分单位从过小年前放到正月初七,一部分单位从除夕前放到元宵节。”

交通运输部公路局局长李华认为,这一建议代表了务工人员的心声,应引起重视。

## 求解春运

### 春运不仅是交通难题 更是“发展中问题”

“年年春运年年难”一次次证明:运能增加和运力调配,总是赶不上春运出行人次的快速增加。

这一点,看看中国春运客流量增长曲线就清楚了——

1991年,全国春运共运输旅客8.5亿人次;  
2001年,这个数字是16.6亿人次;  
2006年接近20亿人次;  
2011年该数据飙至26.4亿人次;  
2012年春运预测达到31.58亿人次。

不难看出,20年间全国春运客运量增长近4倍。“中国交通建设不可能以春运为目标,如果那样,春运过后将有大量运能闲置。”中国铁路博物馆原馆长贾本义说。

观察春运难,必须跳出交通运输的视角。因为交通问题只是表象,春运本质上是个“发展中问题”。

透过喧嚣,春运的积极一面是国家的发展和进步。

“今年春运31.58亿人次的客流量,不是顶点。在未来20年内,伴随城镇化率提高,春运人流将持续增加,突破40亿人次只是个时间问题。”许光建教授说。

春运还折射出百姓生活水平的提升。

“更多的人口袋里有钱了,买得起票,回得起家。尤其是农民工收入得到改善。”许光建教授说,这显示国家从2004年开展清理拖欠农民工工资活动以来,农民工的收入增长和保障水平有了明显提高。

观察春运难,不得不触及经济社会的深层矛盾。

国家统计局发布数据显示,到2011年底,我国城镇化率达到56%,城市人口首次超过农村人口。但正如中央农村工作领导小组副组长陈锡文所说,其中有2亿多农民工“被城镇化”了。因为户籍仍在农村,他们被迫每年为一张春运火车票而苦苦守候。

观察春运难,除了城乡二元结构,也不得不审视区域发展不平衡。

一名在广州打工的农民工在网上留言说:“我没票回家,虽然家里已经安排了好几个姑娘相亲。”他希望在西部的家乡能发展起来,自己早点返乡就地打工。

心安之处即故乡。帮助农民工扎根城里,在哪里过节都有家的感觉。那时,回老家就只是一个选项,而不再是唯一选择。

(本版稿件据新华社电)



资料图