

# 首开“上海-开罗”航线 民航正在织密空中交通网

中青报·中青网记者 张真齐

近日,中国东方航空集团有限公司(以下简称“东航”)MU223“上海-开罗”航班从上海浦东国际机场起飞,搭载232名旅客开启飞往埃及的首航之旅。记者了解到,这是中国航空公司首次开通由上海直飞北非的定期客运航线,为中国与埃及两个文明古国搭建起更顺畅的“空中丝路”。

在东航宣传部负责人看来,埃及与中国同为世界四大文明古国,历史悠久,名胜古迹众多。金字塔、狮身人面像、埃及博物馆以及世界最长河流的尼罗河,都吸引着世界各地的游客。同时,埃及地跨亚非两大洲,位于“一带一路”交汇点,也是历史上连接东西方贸易和文化的枢纽。

为了满足北非相关的旅游、商务等需求,东航积极进行布局与深耕。据悉,“上海-开罗”航线的往返航班号为MU223/224,每周执飞3班:去程航班周一、周四、周六00:30从上海浦东国际机场起飞,08:00抵达开罗机场;回程航班周一、周四、周六12:30从开罗起飞,次日05:30抵达上海浦东国际机场。

记者获悉,自2007年1月27日起,中

埃两国互免持中国外交和公务护照、埃及外交和特别护照人员签证,值得一提的是,普通旅客目前也能够选择办理落地签入境埃及。有分析认为,这一签证便利将与东航直飞航班相叠加,进一步方便游客探访埃及。

在不少业内人士看来,此次东航开通直航非洲的“空中丝路”,将进一步推动两个古老文明的交流,为促进中埃两国经贸、文化往来提供了更便捷的空中通道。

上述负责人介绍,东航使用其最新一代宽体客机A350-900执飞“上海-开罗”。该机型装备有国际民航业最新的客舱服务系统,具备空地互联功能,旅客在飞机起飞后即可享受机上Wi-Fi服务,在10多个小时的航程中,体验“全程在线”的空中上网体验。

“开罗国际机场是埃及吞吐量最大的机场,也是非洲最繁忙的机场之一,位于开罗市中心以东约15公里处,距离金字塔约20公里。”该负责人向记者介绍,此次东航“上海-开罗”的航班计划充分考虑了旅客的出行便利——在A350上一觉醒来,用完早餐便可落地开罗,开启古国的探访之旅,还可由开罗实现高效中转,及时衔接后续航班,抵达非洲和中东的更多目的地。

而在航线另一端,上海浦东国际机场是中国重要的大型国际航空枢纽之一,有



近日,MU223“上海-开罗”航班从上海浦东国际机场起飞,搭载232名旅客开启飞往埃及的首航之旅。

着十分完善的枢纽中转能力与丰富的中转航线网络。从开罗抵达上海浦东的东航旅客,可以充分利用浦东机场的优势,高效衔接飞往中国和周边亚太国家等方向的航

班,如果后续搭乘东航及合作伙伴执飞的航班,更有机遇享受到便捷的“中转服务”。

事实上,首开“上海-开罗”航线,只是东航打造“航空超级承运人”、构筑联世

界的航线网络的一个缩影。在2023年于上海举办的北外滩国际航空论坛上,东航进一步围绕打造“航空超级承运人”愿景,发布“长三角经济圈空地一体出行网络建设”成果,展示了东航积极推动国际航班恢复、新增新开国际航线的举措与进展。

记者获悉,当前,东航以上海为核心,持续深耕东北亚、东南亚航线,做强欧、美、澳等洲际运输主干线,着手新增通往中亚、拉美、非洲等地区的航线,使东航自身航线进一步联通世界主要经济体,并覆盖大部分共建“一带一路”国家和金砖国家。东航在中国航司中首家开航“上海-开罗”,展现了东航持续发力“航空超级承运人”的新步伐,也为东航构建全球航网有效赋能。

统计数据显示,东航已于2023冬春季换季后,陆续新开了上海浦东-伊斯坦布尔、上海浦东-万象、温州-马德里、济南-悉尼等多条国际航线;恢复执行上海浦东-旧金山、上海浦东-布里斯班、上海浦东-长崎等航线;加密国内飞赴巴黎、东京、大阪、仁川、新加坡、普吉、河内、墨尔本、釜山、马德里、科伦坡、洛杉矶、曼谷等地的航线。

2023年,东航国际/地区航线恢复水平达到2019年的80%;到2024年初,东

航运营的国际/地区航线预计将达到146条,平均每周执行国际/地区航班1120班。

积极开通新航线,不断提升服务质量,也让中国民航在世界舞台扮演的角色越来越重要。2023年11月,包括东航在内的六大航司国际航线旅客运输量合计300.5万人,已整体恢复至2019年同期的55.5%,其中吉祥航空、东航国际旅客恢复率最高,均超过2019年同期60%的水平。

相比于客运,货运复苏反弹的情况则更为明显。2023年11月,民航全行业完成货邮运输量71.9万吨,恢复至2019年同期的102.8%,连续4个月超过新冠疫情前水平,规模创历史新高。

中国民航局公布的信息显示,从国内航线方面看,受国内经济回升向好,“双十一”促销活动带动,2023年末,货邮运输量环比增长7.4%,恢复至新冠疫情前同期的92.8%,恢复率环比提高1.2个百分点;国内航线货物平均运价1.67元/公斤,环比上涨0.6%。

国际航线方面,受前不久海外感恩节、“黑色星期五”购物节带动,国际航空货运需求旺盛,货邮运输量环比增长5.4%,较新冠疫情前同期增长24.1%;国际航线货物平均运价为17.16元/公斤,环比上涨16.6%。

其中,中国与共建“一带一路”国家之间完成货邮运输量8.5万吨,占比超过三成,货运量较2019年同期增长58.2%,高于国际航线整体恢复水平34.1%。这样的数据表现,无疑给国内各大航司打了一剂“强心针”,随着民航业整体的稳步复苏,连接世界各地的空中交通网正在被织密。

# 第1200万辆汽车下线 北京现代如何续写新篇章



近日,北京现代第1200万辆暨第十一代索纳塔下线仪式,在北京现代仁和工厂举行,北京现代迎来了“1200万辆”的里程碑。

中青报·中青网记者 张真齐

“近两年市场整体的竞争愈发激烈,消费者的到店率和购车率较之前都有所下滑,不少车型都在降价,很多车企的日子都没有之前好过了。”近日,记者走访了位于北京市朝阳区的东方基业汽车城,多个汽车品牌4S店的销售顾问都向记者传递出“汽车市场内卷加剧”这样一个讯息。

受此影响,近两年来自包括美系、法系等在内的多个汽车品牌,都在不同程度上遇到了销量下滑的问题。“在2022年年末的燃油车购置税减半政策退出和新能源车补贴结束的背景下,2023年中国车市开局偏弱。”乘用车市场信息联席会秘书长崔东树分析称,“不过,从去年全年来看,消费者的购车意愿不减,汽车市场和新能源车的发展势头强劲,汽车市场的机遇

依旧很多。”

作为最早一批进入中国市场的汽车品牌,北京现代对于“发展机遇”有着很敏感的嗅觉,持续向前发展。2023年12月29日,“品质现代,铸就未来”——北京现代第1200万辆暨第十一代索纳塔下线仪式,在北京现代仁和工厂举行,北京现代迎来了“1200万辆”的里程碑。

北京现代常务副总经理吴周涛在活动现场表示,第1200万辆汽车下线,既是北京现代长期深耕中国市场的缩影,更是消费者对于北京现代品牌和产品的宝贵认同。

“对于品质的孜孜以求,是筑就北京现代美好未来的基石,更是北京现代自成立以来就一以贯之的造车使命。”吴周涛对记者说。

2023年,北京现代推出了全新产品矩阵。作为一款定位“智能家居SUV”,新车首创“轮上智能两室一厅”新品类,融入北京现代对用户新需求的洞察和思考,全方位满足用户的个性化用车需求,以及对空间、动力、智能等场景化要求,为消费者的出行生活带来更多可能。

而在年末亮相的第十一代索纳塔和第五代胜达,则为北京现代2024年的征程打下

了坚实的基础。为满足年轻人个性化、高颜值需求,第十一代索纳塔以“星际战舰”为灵感,采用地平线贯穿式日间灯组、立面H造型贯穿式尾灯等设计。内饰则以双12.3英寸全景曲面屏、旋转式电子换挡、多功能摩斯密码真皮方向盘等,铸就了独特品质感。

第五代胜达则针对当下日趋丰富的户外生活方式,拥有宽敞的空间性和传统SUV的硬派特点,创新性采用“盒子”形状的设计理念,提供“可城、可野”的多场景出行体验,助力用户玩转全场景户外生活。

“当前,伊兰特家族连续月销过万,沐飒和途胜L组合月销过万也成常态,2023年,北京现代全年销量预计同比增长3%以上,并首次实现海外出口1万辆。”吴周涛透露,“相信随着第十一代索纳塔和第五代胜达的相继推出,‘年轻双旗舰’阵容必将引领北京现代驶入新发展的快车道。”

毫无疑问,迅速崛起的新能源时代,为汽车产业带来了剧变之势。面对快速变化的热点和多元化需求,北京现代依旧脚踏实地,坚持做造车的“长期主义者”。

除了在产品上不断推陈出新外,北京现代依托现代汽车全产业链的核心技术研发,对整车的性能和动力技术不断迭代,保

持每款产品在同级别中的技术领先。同时现代汽车还在积极布局智能机器人、空中汽车、氢燃料电池等前瞻技术领域。

同时,北京现代依托现代汽车全球先进制造平台,构建了现代汽车全球标杆工厂。依靠100%冲压自动化、100%车身焊接和涂胶自动化、100%喷涂自动化、100%柔性交叉互换生产和100%发动机加工工艺自动化,5个100%先进制造技术将万余零部件组装成毫米级精度的可靠产品。

北京现代副总经理李双双表示:“品质永远是北京现代的立身之本,无论过去、现在还是将来,北京现代都会把品质放在第一位,为用户带来更多开不坏的可靠产品。”

“在现代汽车全球质量确保体系、累计生产1200万辆生产经验的‘Quality+’质量管理体系的帮助下,北京现代的产品实现超低事故率的安全性和单车超百万公里的耐久性,并得到J.D.POWER等国际权威机构的公认。”李双双补充说。

在提供优质产品的同时,北京现代着力用真诚、喜悦、温暖的服务,让用户感受到品牌的真心与用心。目前,北京现代已为千万消费者提供“一对一”零压服务,把卓越服务渗透到每一个细节,赢得连续十年

服务满意度第一,蝉联合资品牌口碑冠军。

值得注意的是,用户是品牌发展的基石,北京现代一直都在奉行以用户为中心的理念。北京现代副总经理戚晓晖在发布会上提到,忠于用户,是北京现代始终不变的初衷,21年来我们一贯如此。其实,1200万辆下线是件小事,1200万用户的信赖与支持才是大事。

为办好这件大事,北京现代特别推出“北京现代粉丝嗨购节活动”。记者了解到,其中“嗨购政策”涉及全系车型,包括购置税100%补贴、商业险100%补贴和12元订金抵1200元三项真金白银的优惠。

“用户专享”还为用户提供提供免费上门取送车服务(单程15km内免费)、每年4次免费客户关怀活动、超长可选型质保政策。

戚晓晖还向记者透露,2023年是北京现代“2025向新计划”落地首年,也是品牌转型的关键之年。面对喧嚣且白热化的竞争,北京现代没有盲目发展,而是冷静、负责任地思考什么样的产品和技术能真正引领未来,并满足年轻用户的需求。

北京现代重视年轻化营销和创新服务,以焕新品牌形象,撬动更多市场。目前,

北京现代正积极地通过新媒体渠道与用户连接,如今的客户群体越来越年轻,35岁以下接近60%。

更重要的是,“1200万辆”不仅是北京现代发展的里程碑,更是其与中国汽车产业一同成长的缩影。在21年的发展,北京现代带动20余万就业人口数量,在华累计投资额超过千亿,助力区域经济稳步发展,同时整体社会贡献投入超6亿元,致力于与中国社会发展共同进步。

面对绿色发展的新趋势,现代汽车秉承“气候变化高于任何产业”的理念,坚持履行积极应对气候变化的责任,发布了“2045碳中和”战略,不遗余力推动氢能实现大众化,预计到2040年,在重点市场陆续推动新车的全面电动化。

“在汽车行业极具‘内卷’的一年,北京现代‘卷’而不倦,止住了连续下滑的态势,实现了企稳回升的战略目标,这既得益于北汽集团和现代汽车持续的大力支持,更少不了背后1200万用户的信赖与认可。”吴周涛总结说,“面对时代变革,北京现代用‘1200万辆’这一里程碑,展示了破茧重生的底气和决心,重振了市场和消费者对于品牌的信心。”

# 带着“大黄”来巡山

左伟青 杜弘杨 中青报·中青网记者 周伟

一声汽笛长鸣,满载煤炭的万吨列车从内蒙古自治区呼和浩特市头道河村旁的京包铁路新线运营隧道轰鸣驶出,轰隆隆持续了5分钟后,重归寂静,只能听到脚下枯枝“嘎吱嘎吱”声。

100年的京包铁路,连起草原钢城和首都北京,也见证了内蒙古的发展变迁。京包铁路1923年1月全线完工通车之初,“车行道紧邻山向路转处,曲折向前”(《冰心(平绥沿线旅行记)》)。草原丰富的矿产资源吸引了商贾往返于绥远与北京之间,使其成为当时的“黄金通道”。经过100年的发展,京包铁路作为“八横”之一京兰通道的骨干路段,承担起我国西煤东运、人员出行的重要使命。

1月5日,内蒙古卓资县旗下营镇东南8公里,铁路网围栏外,一人一狗缓步前行,他们身后,铁路线路安全保护区的标识牌黑黄相间、格外醒目。

这是入冬以来,刘贵兵和“大黄”第50次一起巡山。“大概是我的第11000多次巡山,除了不值班的节假日,这些年我每天都会去巡山,闲不住。”刘贵兵说。

## 巡山走的路够绕地球3圈了

刘贵兵是中国铁路呼和浩特局集团有限公司呼和浩特工务段陶卜齐路工区的桥隧工,今年59岁,这是他巡山护路的第38个年头。“大黄”是一只血统不太纯正的拉布拉多犬,作为路工区的“编外人员”,3岁的它今年将首次护航第一个春运。

唐包铁路和京包铁路穿越阴山山脉,是我国西煤东运、人员出行的重要铁路通道,铁路沿线地势复杂,特别是在旗下营镇附近,高山、河流、公路、村庄、农田纵横交错,山上危石、野外山火、野生动物,都有可能影响列车运行安全。刘贵兵所在的路基工区,主要负责巡视养护两条铁路呼和浩特至三道营间116公里沿线的混凝土立柱、防护网等7类安全防护设施。

沿着崎岖蜿蜒的小路,“大黄”在前,刘贵兵在后,时而爬坡上山,时而顺坡下山,顺着网围栏又前进了4公里左右,一片密

集的荆棘挡住了去路。

“大黄”乖巧地绕到身后,刘贵兵顺势上前,用铁锹麻利地一拨、一压,再踩上两脚,开出了一条能过人的小径。这段50多米的荆棘路,他们走了20多分钟。锋利的枝条在他手上、脸上和防护服上划出一条条印子,刘贵兵却早已习以为常。他蹲下身子,帮“大黄”整理毛发,摘下粘了满身的风马头(一种带刺的植物)和碎树枝,生怕“大黄”身上痒痒,舔破舌头。

工区管辖区段范围广,防护网有120多万平方米、混凝土立柱有20多万根,还有数不胜数的螺栓、螺母、垫片。“螺栓松了、网片破了、立柱裂了,危石危树就可能掉到线路上。”刘贵兵说。

巡山要贴着网围栏走,而巡山最大的困难就是路难走,甚至没有路。刘贵兵沿三道营间高山挡路、沟壑断路、荆棘阻路比比皆是。他们只能不断地爬山下沟、披荆斩棘,碰到植物密集区域实在过不去了,就硬着头皮用身体开路,有的时候甚至要爬树向前翻。不计其数的山间小路,就是这么蹭出来的。入冬后,山上的暗坑、杂草被厚厚的雪掩埋,摔跟头是常有的事情。

“大黄”突然停下脚步,还扯着刘贵兵到网围栏底下的一处刨了起来。刘贵兵伸手把雪扒开,被掩埋的围栏底部露出一个碗口大的窟窿。

“要是没有‘大黄’,这种问题就很难发现。一旦有野兔、狐狸、野狗钻进线路,就会影响行车安全。”刘贵兵说,网围栏覆盖范围大,野生动物破坏的网围栏缺口通常很小,如果用铁锹、木棍试探着检查,“无异于大海捞针”,但“大黄”常常能顺着动物气味找到这些缺口。说话间,“大黄”已经蹲坐在旁边,刘贵兵顺手从“大黄”身上的马甲里抽出钳子、铁丝,一手按住铁丝网,一手穿绕铁丝,手上几个翻转,就封好了缺口。一起巡山几个月下来,两搭档早已默契十足。

山里人迹罕至,巡山时经常被冷丁出现的野生小动物吓一跳。“以前都是一边走,一边用铁锹、用棍子不停地拍打敲击草丛,驱散周围的野生动物。”刘贵兵说。自打“大黄”开始跟着巡视,每当遇到生人或者发现隐藏的野生动物,它总是迅速拍头挺胸站得笔直,突然窜前几步,大声吠叫预警。

由于风化侵蚀、雨雪腐蚀等原因,经常老的隐患刚处理了,新的隐患又“长”了出



1月5日,哈尔滨动车段检修库内,动车组机械师正在动车组车下进行检修作业。

尤其进入冬季后,塞外草原寒风凛冽,长时间的低温对设备性能的影响加大。为确保安全,铁路部门加密了巡查频次,每天的作业时间由五六个小时延长到七八个小时,早上带着干粮和工具上山,晚上筋疲力尽下山,饿了野外吃一口、累了车上喘口气。这些年,刘贵兵走遍了管辖的每个区段,每一座隧道、每一个桥梁的外部地理环境,他都了如指掌。巡山38年,刘贵兵累计行走了11万多公里,相当于绕地球3圈。

## 工区里的“毛孩子”

陶卜齐路工区紧邻铁路而建,蓝色的铁丝网围出400多米长的大院,一座小楼、两排平房、三片场地,大院的東西两头各嵌着一个方方正正的小窝,那是工友们给“大黄”搭的家。

3年前,刘贵兵巡山路上偶然遇到了流浪的“大黄”,眼见他瘦得皮包骨头,他看着心疼,就喂了随身带的馒头。不料“大黄”吃完就跟着刘贵兵一路回了工区,刘贵兵觉得“大黄”有缘,想养。“工区已经养了好几只狗了,再多一只就多一张嘴,多操丁出现的野生小动物吓一跳。”以前都是一边走,一边用铁锹、用棍子不停地拍打敲击草丛,驱散周围的野生动物。”刘贵兵说。自打“大黄”开始跟着巡视,每当遇到生人或者发现隐藏的野生动物,它总是迅速拍头挺胸站得笔直,突然窜前几步,大声吠叫预警。

“大黄”不是工区养的的第一只狗。工区位置偏、院子大,1个人值班时白天无聊,晚上还有害害怕,为了给大家壮胆解闷儿,工区开始养狗,“大黄”是这些年陆陆续续养的第八只。

“藏獒‘黑豹’不怒自威,看家护院是把

好手;小狼狗‘信号’聪明,给个口令就能撒欢;‘大黄’贪吃,1个月就胖了10多斤……”工友于志鹏说,“黄毛”喜欢出去找野狗打架,早上全须全影出去了,中午回来不是炸了毛,就是添了伤,“总是让我们哭笑不得”。

“藏獒个头大,眼神凶,刚开始我都不敢往后院去。”女职工乔玉莹说,刚养“黑豹”的时候,职工们见了心里都发怵,“直到一天深夜,后院传来‘黑豹’的阵阵咆哮,等大家出门去查看,发现院里的东西一样没少,雪地里却有几排人脚印,原来是‘黑豹’赶走了翻墙进院的小偷。慢慢地,大家试着上前逗弄它,陪它玩耍”。朝夕相处的日子里,大伙儿逐渐习惯了狗狗们的陪伴和守护,还隔三五差五从家里带点好吃的,给它们改善生活。

和另外几只不同,“大黄”分外黏人,每天都要人带出去跑上几圈。平时有空闲,大家还能带着出去遛遛,一旦赶上作业忙碌的时候,就难抽出时间。可“大黄”不干,隔着栅栏叫个不停。“训也不管用,还舍不得打!气得都咬后槽牙!”后来,刘贵兵想了个办法,咋也是个办法,干脆带着“大黄”去巡山吧。

刚开始,“大黄”贪玩,要到处乱跑、埋头猛冲,要么满地闻气味找吃的,走着走着嘴里不知啥时候就叼了个东西,有时候还兴奋地摇晃它,陪它玩耍。一不留神就用绳子把刘贵兵绕了起来。

刘贵兵像小孩一样,“大黄”一跑他就拽绳纠正。遇到小河不敢过,碰到山坡不敢爬,他就领着“大黄”一点一点试探着走,嘴上鼓励,手里奖励,渐渐地,“大黄”不仅



为确保2024年春运行车安全,中国铁路西安局启动董家湾铁路集中修作业,图为安康工务段正在使用道岔打磨车进行打磨作业。

克服了怕水和恐高,还越来越听话,成了刘贵兵的得力助手。钳子、尺子、铁棍等,“大黄”穿上小马甲就能随身携带,碰到“病害”需要处理,刘贵兵一声招呼,这些工具就送到了刘贵兵的手边。

工区8只狗,最后成为工作搭档的,“大黄”是头一份儿。在“大黄”的协助下,刘贵兵先后12次及时发现并修补了网围栏破损缺口。每次“大黄”立了功,刘贵兵就在工作笔记上记上一笔,久而久之,刘贵兵的笔记本也成了“大黄”的“功勋簿”。

## 10年后我成为了你

巡山的日子周而复始,山里的生活也一成不变。在山里守了大半辈子,刘贵兵心念的都是安全上的事,闲暇时间他也得顺着网围栏走上一段,看看山上的石头没事,他心里石头才能落地。但随着年龄的增长,刘贵兵的体力、耳力、眼力都不如从前了。1个月前,刘贵兵带了10年的徒弟于志鹏,接过师傅的重任,成为新一任工长。

“第一次见到师傅,就是在工区的狗窝旁边,他衣服上粘了很多狗毛。”回忆初见刘贵兵时的情景,于志鹏记忆深刻。10年前,于志鹏刚从喧嚣的城市钻进山沟里,岁数小,爱干净,小时候还被狗咬过。面对有些“邋邋”的师傅和非常热情的狗狗,心里实在欢喜不起来。

接下来的日子更是考验,夏天胳膊晒爆皮,冬天冻得满脸霜,整天风餐露宿的工作节奏,让于志鹏打起了退堂鼓。刘贵兵看

出了苗头,对他说了掏心窝子的话,“再远的地方也要有人去,再苦的活也得有人干,陶卜齐的人换了一茬又一茬,有干得好的,也有干得差的,唯独没出过逃兵。”

刘贵兵没有读过很多书,他教徒弟也从来不用书本,要么手把手地教,要么面对面地讲。山坡怎么爬、沟壑如何过、安全隐患有什么特征,这些书本上没有的知识,都是刘贵兵多年摸索出来的经验。“村庄附近重点巡、通道门处慢慢看、隧道外护网不放过”,每到一处,他都会告诉于志鹏特别要注意检查的部位。不服输的于志鹏,把所有心思都放在工作上,跟着师傅一个山头一个山头干,一个重点一个重点查,双双走遍了管辖区间。

跟着师傅10年,于志鹏业务技能提升了,成为能够独当一面的业务骨干。随着工区成员新老交替,于志鹏也收了徒弟,把业务知识、作业方法、数据标准进行梳理,做成PPT课件,还进一步总结了师傅传经的土经验,小窍门,隔三差五开课讲解。“希望能帮着更多年轻人成长成才。”于志鹏说。

一个人值班的日子,工区的狗得有人喂、有人管。为了改变了于志鹏对狗狗的排斥,刘贵兵会特意带上他陪“毛孩子”们玩耍,后来于志鹏还主动承担起了照顾“大黄”的任务,喂食、铲屎、洗澡事上手、次次不落。“大黄”对师傅身上穿的对比服越来越认同,有陌生人靠近,只要穿着对比服,“大黄”就不凶也不叫。

渐渐地,“大黄”认可了这位勤快的“铲屎官”,回应他的,是满身的狗毛和差点流到脸上的口水。“我现在很像10年前第一次见到的师傅的样子。”于志鹏说。

“这家伙都快成‘精’了,每次我们去后院收拾工具,它就吵着出窝往前跑,卧在汽车跟前等着出发。到了巡视的地方下了车也不乱跑,就老老实实地等着和大家一起走。”于志鹏眼里都是骄傲,巡视完线路,眼看离工区也不远了。于志鹏起了逗逗“大黄”的心思。“看谁先到……”话没落,他率先跑了出去,“大黄”不甘示弱,撒了欢地冲向工区,一会就把于志鹏远远甩在了后面。

“这些毛孩子,是大伙儿从小带大的,朝夕相处,日夜陪伴,都有感情。”每与“毛孩子”分别一次,刘贵兵心里都会涌起以后不能再养了的想法。“有病的了、有丢了的,也有老了的,现在只剩下‘大黄’了。”马上就要退休了,他最舍不得的除了这一眼望不到头的铁路、工区里的工友,就是“大黄”。轻拍了拍“大黄”的脑袋,刘贵兵眼里充满了珍惜。“走,再去转一圈”,一声招呼,“大黄”欢快地摇尾巴,一人一狗向远方的铁路线走去,那条已经默默运行了百年的京包铁路……