

0点后的00后：守护春运 我们能行

□ 赵云南 蔡栩 杨子熠 孙惠琳 臧舒曼 黄乔 邹政 中青报·中青网记者 周伟

春运，一列列车犹如“钢铁长龙”，穿梭在万里铁道线上把旅客运往目的地。中国铁路集团有限公司数据显示，截至2月19日，2024年春运全国铁路累计发送旅客已超3亿人次。

对旅客来说，春运既是一次不顾疲惫的远行，更是一次难得的团聚。但对铁路青年来说，春运是挑战，也是成长的阶梯，特别是对那些需要在0点后工作的00后来讲，更是一种全新的经历。

0点后的接触网，有他们守护

2月10日，农历正月初一，凌晨两点的哈尔滨气温只有零下28摄氏度。在大多数人还沉浸在梦中时，中国铁路哈尔滨局集团有限公司哈尔滨供电段的接触网工早已整装待发，为京哈线接触网体检做准备。

在夜色里，接触网工从驾驶室同事那一步一脚地向作业地点进发，凛冽的风吹得人睁不开眼睛。到达编号240的支柱后，从熟练地调整好激光测量仪，从怀里拿出电池，调机头，按按钮……正式开始当天的接触网测量工作。

“接触网是电力机车的动力来源，它和人一样，都需要体检。我手里的这台激光测量仪就相当于一台小型CT机，能准确检查出接触网的各项参数。”从晓波解释道。

京哈线是进出东三省的重要铁路通道，今年冬天哈尔滨的旅游热度持续升高，春运期间每天有百余趟列车在这条线上经过，列车运行越频繁，对供电设备考验也就越大。

“今年是我第一次参与春运工作，凌晨是最难熬的，风刮到脸上像刀割一样疼。”23岁的从晓波说，“列车能否准点运行，我头上这根高压线至关重要。今天的作业项目全是地面作业，但每当看到这些支柱，我就能想起自己第一次上6米高空时发抖的感觉。”

走到有补偿装置的支柱旁边，从晓波半蹲下来，双脚踩实地面，半跪着在轨道上测量坠陀底部到地面的距离，没一会儿膝盖



2月21日凌晨，河南地区迎来龙年的第一场大雪。为保障煤炭等重点物资的运送，中国铁路郑州局集团有限公司新乡车务段南转车车间调车班组00后接班员孙启航(右)在确认调车信号。 王欢摄

就冻得透凉。“每当临近节假日我们的工作就会变忙，之前‘三天一检’变成了现在‘一天一检’。”一起作业的工友陈克强介绍说。

差不多同一时间，距离从晓2000多公里外的鄱阳湖特大桥上，南昌供电段鄱阳南电力工区的8名00后接触网工也在紧张工作中，他们从事的正是从晓发怵的高空作业。

“湿气很重，小心打滑。”接触网工之一的赵鹏戴着7斤重的碳纤维脚扣，手脚并用爬上接触网杆，工友们相互间的提示不绝于耳——湖面升起的水雾，在接触网支柱表面凝结出细密的水珠，又凝固成冰，让攀爬支柱更加艰难。

脚扣卡上支柱，发出脆亮的“哒哒”声，每爬一截，赵鹏便将腰间的安全带同步向上移动。10米、5米、1米……上到杆顶时，他的棉手套已经湿透。扯了扯防坠绳，确认没有虚扣，赵鹏深吸一口气，从包里掏出力矩扳手检查接触网紧固件状态。

当天晚上高铁暂停运行的240分钟“天窗”期，他们要完成5公里线路上500

余根接触网吊钩、60余处腕臂连接处的检修维护。

挂地线、登车顶、爬线杆……赵鹏等8名队员分组就位，争分夺秒地进行检修作业。“这根螺栓标记线错位了。”赵鹏把脚踩在接触网支架架角处防止打滑，一手抓牢安全绳，努力将身体前探，将扳手卡实、发力、旋转，“咔咔”几下把螺栓拧紧。

“空中作业既要眼力还考验体力，我们只有始终紧绷肌肉，才能在有限的支柱点位上站稳，有时还必须做出高难度动作。”赵鹏努力伸手够着位置刁钻的腕臂零部件，一个姿势久了腿部控制不住地发抖。一处腕臂由50多个零部件组成，他和队员平均一晚要检查上千个设备，连续3小时不能“下网”。

“这边有筑巢的痕迹。”23岁的余佳站在车顶作业平台，用手扒拉着支柱上的一堆树杈，小心翼翼地把角落缝隙收拾干净。2月份正是候鸟越冬季节，今年鄱阳湖的候鸟数量达到了70万只，而接触网腕臂稳固的三角形架构就像“树杈子”，容易吸引



中国铁路西安局集团有限公司西安高铁基础设施段鄂邑综合维修车间汪龙在工作中。 张欣摄



2月19日，庆安火车站，绥化工务段曹工李东正在平板车上处理轨道吊上来的钢轨。 吴健摄

鸟类筑巢，存在影响列车运行的隐患。

凌晨3点40分，检修作业完成，此时温度已低至零下4摄氏度，接触网工们被冻得脸颊通红，打着哆嗦钻进了轨道车内。“虽然夜间作业看不到沿线的湖光山色，但一辆辆高速、安全运行的高铁，就是我们眼中最美的风景。”赵鹏说。

0点后的隧道里，他们的青春在闪光

2月4日22点30分，中国铁路上海局集团有限公司上海通信段的通信工尤晓波、狄一鹏、王胤征在工长俞纪斌的带领下到达白罗山隧道北端的山坳，他们拿着工具箱，沿着台阶向隧道门走去，远处看，几入像是在“飞檐走壁”。

尤晓波、狄一鹏、王胤征都是00后，春运前他们主动报名参加单位的青年突击队，并郑重写下“保障列车和旅客安全万无一失”的承诺。

白罗山隧道是杭绍台铁路沿线的最长

隧道，全长10006米，有隧道应急电话40余部，通信直放站机房多个。尤晓波几人要在“天窗”时间内完成4个直放站机房检修、20部隧道应急电话拨测，以及4条漏缆的破损、弯折、悬空情况和卡扣的松动、脱落情况的检查与维护工作，如此繁杂的工作对他们的工作效率要求极高。

23点30分，随着调度命令下达，尤晓波几人戴上头灯进入隧道，开始查看隧道壁上的漏缆。据了解，隧道封闭性强，空间狭小，通信网络难以覆盖，漏缆能起到传输和天线的作用。

2月5日0点，顺着漏缆的方向，他们到达第一个机房，迅速拿出各类仪器仪表和工具忙活起来。狄一鹏使用万用表测试蓄电池与UPS输出电压，与王胤征相互配合，一人测试，一人记录，4节蓄电池加1台UPS测试下来仅仅花了半分钟；另一边王胤征清扫设备灰尘，检查灭火器，进行设备功能性试验……

需要注意的是，应急电话是隧道内紧急情况发生时的重要联络工具。为确保性能良好，狄一鹏需要在“天窗”时间内，使用隧道应急电话与调度指挥中心和车站进行通话试验。这样的测试需要在不同洞室重复20次，因此在确定设备状态良好并记录试验结果后，他匆匆赶往下一个工作点。

“隧道光线不好，行走在线路两侧的盖板上时，有的盖板破损松动，要非常小心。”他们三步一抬头、五步一低头，遇到漏缆卡扣处，会用手拧一拧。全程5公里检查下来，他们的鼻子冻得通红，头发上也凝结了一层水珠。

尤晓波、狄一鹏、王胤征的家都不在当地，工作之余他们都喜欢和家人通电话聊几句。“我们一年里几乎大半天都要守在工区，节假日非常宝贵，但这群00后在春节期间仍然‘连轴转’，他们个个都是好样的。”俞纪斌说。

0点后的铁道线和列车，他们默默值守

2月10日0点，龙年大年初一，武汉动车段汉口动车运用车间检修库灯火通明，肖策益在忙碌的工作中迎来新的一年，作为车间最年轻的“动车医生”，23岁的肖策

新春织密交通网 搭建便捷回家路

中青报·中青网记者 张真齐

每当春运开始，广州南站都会成为人们关注的焦点。作为春运期间最为繁忙的车站之一，广州南站连接了南广铁路、贵广高铁、京广高铁和粤西沿海铁路，是旅客从广东北上的重要交通枢纽。

但作用如此关键的车站，距离广州中心城区仍有20公里的距离。因此在城市群建设加速的当下，广州“高铁进城”的需求和呼声也越来越高。2023年9月27日，中铁十八局集团有限公司(以下简称“中铁十八局”)承建的新建广州站至广州南站联络线工程正式开工，未来广州站将与广州南站“牵手”，为旅客提供更加便捷的出行服务。

临近龙年春节，中铁十八局承建的新建广州站至广州南站联络线工程GNSG1标段现场热情不减，抬钢筋、对长度、轧角度，建设者们默契配合，施工现场一片火热……日前，中铁十八局五公司项目团队刚刚完成最后一幅近50米高的地连墙钢筋笼吊装入槽，并完成浇筑任务，这标志着西望竖井围护结构全部完成，为后续基

坑开挖和主体结构施工，奠定了坚实基础。据了解，西望隧道作为标段重难点控制性工程，全长9538米，施工内容涵盖了U型槽结构隧道、矩形框架结构隧道、盾构法隧道、圆形框架结构西望竖井和矿山法隧道。其中，西望竖井作为1号盾构接收井和2号盾构始发井，基坑深度达79.5米，相当于26层楼高，施工难度大、安全风险高。

自地连墙施工以来，中铁十八局项目团队科学组织，因地制宜制定专项方案。针对如何将长48.3米、重百余吨的巨型管体从管位位置起吊空中翻转吊装入孔这一安全管控重点，项目团队通过计算机模拟分析，精准确认吊点位置，采用一台450吨履带吊及一台260吨履带吊配合作业、双向合力，以双扁担梁、8根钢筋绳和16个吊点为基础，通过24小时不间断盯控，最终成功将“钢铁骨架”吊装入槽。

记者了解到，为确保节后各项节点任务如期实现，今年春节期间，项目团队有60多名建设者选择坚守岗位一线，留粤过节。“面对紧张的工期、繁重的施工任务，安全管理团队提前筹划春节期间安全保障，进一步优化了安全管控方案，加强



临近龙年春节，中铁十八局承建的新建广州站至广州南站联络线工程GNSG1标段现场热情不减，抬钢筋、对长度、轧角度，建设者们默契配合，施工现场一片火热。

对施工现场、营区的巡查频次，并加大夜间抽查力度，确保春节期间项目有序进行安全生产。”该项目安全总监马帅表示。

95后西望竖井技术负责人陆健鑫是吉林省公主岭市人，今年春节，他没有选择回家，而是在工地值守。“作为工区技术负责人，我有责任和义务坚守一线。虽

然没能和家人团聚会有一些遗憾，但看着工地日新月异的变化和不断加快的工程进度，就会觉得自己的工作很有意义。”陆健鑫说。

据悉，该项目作为粤港澳大湾区规划中完善广州枢纽的重要组成部分，建成后将进一步完善广州枢纽主客站间互联互通

通，优化提升枢纽客运系统布局，增强枢纽及路网运输灵活性，成为落实建设大湾区国家战略、强化广州市湾区引擎定位、建设世界级交通枢纽的有力支撑。

同样在春节期间坚守施工一线的，还有段宝斌、武金芳这样的“夫妻档”。作为中铁十八局一公司渝昆高铁站前五标二分部建设的建设者，春节期间，他们加班加点推进项目建设，为春节后掀起“大干热潮”创造条件。

渝昆高铁全长699公里，是横贯滇、贵、川、渝的交通大动脉，其中云南段全长388.6公里，段内共有隧道53座，桥隧比高达87.4%。中铁十八局承建的渝昆高铁宜宾至嵩明段站前工程YKYGZQ-5标，全长63.202公里，其中隧道6座，总长度58.51公里，隧道占比92.6%，有4座隧道长度超过10公里，施工难度很大。

段宝斌是中铁十八局一公司渝昆高铁站前五标二分部质量部的负责人，春节期间，他每天都要深入施工现场，认真检查每一个施工环节，从隧道开挖到桥梁施工，从材料选择到工艺流程都要一一过问，严格把控着每一项施工细节。“质量是高铁建设的生命线，任何一点

东航浦东机场地服为幸福团圆“站岗”

中青报·中青网记者 张真齐

今年春节假期，民航、铁路出行客流量再创新高。

中国民航局发布数据显示，2024年春节假期(2月10日-2月17日)民航市场平稳有序运行，全国民航累计运输旅客1799.2万人次，日均运输旅客224.9万人次，为历史新高。2024年春节假期，全国共保障航班13.7万班，日均17117班，较2019年增长4.9%，较2023年增长33.2%。

高速增长的数据背后，中国民航人正在用不辞辛劳的行动，守护着每一班航班的平安起飞和落地。中国东方航空集团有限公司(以下简称“东航”)地服浦东旅客服务中心的工作人员，就是“春运民航保障大军”中的一员。

2月8日，距离龙年春节还有两天。上海浦东国际机场随处可见出游、探亲的旅客，空港上空航班起降繁忙。当天，东航在上海浦东国际机场单日进出港航班量达到608班，进出港旅客8.5万人次，持续稳定高位运行。

随着2024年春运运行“高峰时刻”的到来，为了更好地为旅客服务，凌晨4点，在上海浦东国际机场T1航站楼值机区，东航浦地值机二班班组长曹梦已在



为了更好地为旅客服务，凌晨4点，在上海浦东国际机场T1航站楼值机区，东航浦地值机二班班组长曹梦已在值机区柜台就位，正仔细检查各值机区域的准备情况。

“我所在的值机岗位是东航浦东旅客服务的‘门面单位’，负责为到达机场的旅客办理登机牌、核验证件信息、办理行李托运和退改签等手续。”曹梦对记者说，当天上午，MU727是东航在浦东国际机场的第一个出港国际航班，共有152名旅客需要办理值机。考虑到春节期间旅客较多，曹梦早早来到了现场协助处理柜台工作。

“您乘坐的是早上7点30分飞往东京的MU727航班，您和家人的座位我们安

排在39排，有没有需要托运的行李?”曹梦耐心告知旅客登机信息，查验旅客护照等证件，并协助旅客将托运行李抬上送带。她从柜台上取过行李条，撕下印有身份信息的贴纸，干净利落地将行李条系在托运行李的把手上，随后双手递过证件和登机牌，并向下一位排队值机的旅客举手示意……

统计数据显示，2月初以来，东航在上海浦东国际机场每日出港航班量超290班，出港旅客超过4.7万人。其中国际航线航班出港最高峰达到单日106班，出港旅客更是突破1.8万人大关。随着旅游热

门航线的班次和旅客人数在近期迎来进一步增长，曹梦所在的值机岗位承担了更多的工作。

“我在东航工作14年了，今年春运无论是航班量、旅客量还是行李量，都能排在前列。”尽管工作繁忙，曹梦和同事们都做好了充足准备，“在实际工作中，我们都会站在旅客的视角，多替旅客着想，尽可能方便旅客出行，让每一位旅客的行程都能平安、顺畅和温馨。”

春运期间，除了进出港旅客数量明显增加外，上海浦东国际机场中转旅客数量也迎来了快速增长。数据显示，2月起，每天约有1.2万名乘坐东航航班的旅客，在浦东国际机场转接后续航班。

记者了解到，目前东航在上海浦东国际机场T1航站楼和S1卫星厅运行，包含国内转国内、国际转国内、国内转国际、国际转国际在内的4种中转方案和多种中转线路。对于不少首次抵达浦东国际机场中转的国内外旅客而言，想要一下子清楚掌握自己的航班中转手续、中转流程和中转路线并不容易。

为方便旅客出行，东航在中转旅客下机、联检、登机等进行路线中的各个环节，设置多个功能各异的引导点位，点位上身穿红马甲的中转引导员会为旅客提供一体化的中转服务。“国际航线转机，从浦东国际机场S1

卫星厅G110桥口到T1航站楼6号登机口，一共要走大约600步，需要乘坐一次摆渡捷运、过1次海关、1次边检、1次安检，全程时间大约需要50分钟。”谈及航班中转线路时，中转二室班组长周永青如数家珍。

周永青所在的中转岗位，是东航旅客服务工作的重要一环，提供包含引导中转旅客下机、过海关、值机、搭乘上前往下一个目的地的航班在内的“一条龙”和“全流程”服务，对于错过中转的旅客，周永青还要协助其办理退改手续、安排其食宿。

2月8号当天，一位从日本回国的旅客遇到了前序航班因天气原因延误，错过后续转机航班的情况，因为担心要交改签费，这名旅客在中转柜台前表现得颇为焦虑。

发现这一情况后，周永青主动上前和旅客交谈，并和旅客沟通解释：因为天气原因发生的延误，后续转机改签无需额外支付改签费。看到旅客仍然存在疑虑，周永青就耐心地站在旅客身边，协助旅客办理全部改签手续。随着手续顺利办完，该旅客激动地握住周永青的手，一再对他的耐心帮助表示感谢。

“想旅客所想、及旅客之所及，引导、帮助乘坐东航航班的旅客顺利完成落地后的一系列中转流程，竭力解决旅客面临的种种问题”是周永青和同事们工作的格言。目前，东航浦东中转服务人员正尽

益今年首次参加春运工作，主要负责对动车组转向架检修作业。今晚，他要到4组动车组进行全面检查。

肖策益和搭档拿起摄像手电、工具包到检修股道下方地沟走去，仔细检查动车组底部每一个部件的状态，用手确认部件是否紧固、螺栓有无松动、测量各部件是否超限……确认无误后，便用粉笔在部件上画一个钩、写上“合”字标记。

一组动车，8节车厢，200余米，数万个零件。肖策益一晚要在长达400多米的检修库内走上3万多步，重复弯腰下蹲等每套检修动作上千次。

“动车组日行千里，容不得丝毫马虎。”对肖策益来说，动车组检修工作虽然枯燥但责任重大，必须仔细再仔细，一旦遗漏故障，就会影响动车的安全运行。“春运比平时要忙一些，为了保证作业时间，甚至不敢多喝水。”肖策益说，从除夕夜到大年初一上午，他和100余名同事持续作业12个小时，彻夜为动车守岁，用不眠的工作保障动车组的安全运行。

与肖策益不同，今年的春节，对于中国铁路武汉局集团有限公司信阳工务段花园线路车间的27名00后线路工来说，相对不算陌生——这是他们在岗位上迎接的第二个春运。

花园线路车间地处湖北省孝感市孝昌县花园镇，管辖京广铁路109公里线路，其中道岔93组、股道22条、曲线75条。这27名“00后”线路工主要负责线路的维修与养护工作。

出生于2001年的孟硕，个子不高，皮肤黑黝黝的，微胖的身材看起来憨厚可爱，“爱学习、爱钻研、爱助人”是大家对他的评价。设备检查、天窗整修病害是孟硕工作的日常，在他看来，一趟趟飞驰的列车寄托着游子的心愁，钢轨的每一处几何尺寸都必须精确到毫米，只有这样才能确保旅客列车的安全运行。

作业中，孟硕时而用道尺测量，时而趴在钢轨上仔细观察钢轨平顺性，仔细检查着钢轨接头、道岔等处所，甚至通过列车的运行状态就能发现线路设备的问题所在。春运期间，孟硕和他的00后工友们每天都要对线路进行维修和养护。前几天连续下了几场大雪，线路旁变得更难行走，但他们每天还是早出晚归，雷打不动。

放眼全国各地，越来越多的00后正在春运战场上成长，为了旅客的平安出行，他们默默坚守在各自的工作岗位，把青春和汗水挥洒在万里铁道线上。尽管2024年春运已经接近尾声，但他们并不会有一丝的放松，正是每个人的“平凡坚守”，才能让中国铁路矗立在世界之巅。

疏忽都可能给未来铁路运营带来安全隐患，因此，我们的工作不仅是为了完成施工任务，更要把质量放在第一位，做到精益求精，保证施工的效果。”段宝斌对记者说。

武金芳从事的则是财务工作，今年春节期间，她同样选择坚守在自己的岗位上。在武金芳看来，春节过后，项目资金流动会更复杂，对财务工作提出了更高的要求。因此，她放弃了与家人团聚的机会，利用春节假期抓紧整理数据报表，以此确保项目资金的正常运转和财务工作的顺利进行。

“其实父母非常希望我们能够回家过年，毕竟我们结婚才几年，孩子也在老家。不过在我们解释过当年的工作情况后，父母还是选择支持我们的决定。春节过后，我们计划再抽出时间回家看看，错峰出行还会不会那么拥挤。”谈起家人的希冀与工作上的坚守时，武金芳笑着说。

按照规划，渝昆高铁建成后，将大幅压缩重庆至昆明的铁路运行时间，极大改善沿线群众出行条件，促进沿线经济社会发展，对进一步完善国家综合立体交通网、深入推进长江经济带发展、加快构建京昆高速铁路大通道、加强成渝城市群与滇中城市群的联系具有重要意义。

与陆健鑫、段宝斌、武金芳一样，在春节坚守在施工一线的交通建设者还有很多。为了祖国交通网的建设，为了人们出行更加便捷，这个春节他们坚守在了施工的第一线，用奋斗与拼搏书写属于青春和奉献的新篇章。

力打通旅客中转的各个环节，缩短旅客转机时间，与海关、边检、机场等单位联动，在高峰时段协调开通多条中转安检、证件核验通道，减少旅客排队等候时间。

2月9日凌晨2点，随着最后一批出港航班陆续启程，喧嚣一时的浦东国际机场T1航站楼恢复安静沉寂。在各个岗位上忙碌的东航员工也大多已经结束了一天的保障任务。摘下工牌、换下制服。他们与刚刚抵达上海这座城市的旅客们没有什么区别——走出航站楼的大门，汇入茫茫人海，启程踏上回家的路。

曹梦也结束了一天的值机工作，在妥善安排好留守值机人员后，她没有立刻下班回家，而是拿出了东航2月9日的航班清单，开始对照第二天“无人陪伴儿童”的保障名单，确认第二天专职保障的班组成员均已做好准备、确认每名儿童都能得到东航员工的陪伴和守护。

与此同时，2月9日第一班国际港航班MU566已经落地S1卫星厅G136桥位。周永青顾不上多休息，当天第10次乘上了T1航站楼到S1卫星厅的摆渡捷运。身为中转部门的班组长，除了坚守春运第一线，做好榜样作用外，周永青也将多年总结出的服务经验传授给组内的新进员工，帮助他们更好地适应春运工作、更好地服务旅客。

事实上，曹梦和周永青只是春运期间坚守在民航保障一线工作人员的一个缩影。对他们而言，为旅客打造平安、便捷、温馨的春运出行体验，是义不容辞的责任。在新春佳节的美好时刻，他们正在用实际行动，守护每一位旅客幸福团圆的回家之路。