

从 1 亿人次到近 30 亿人次、从时速 40 公里到 350 公里、从“小窗口”到“大数据”……

细数 40 年春运八大变迁

春节日近，春运渐忙。把时间的纵深拉长，回顾改革开放四十年以来的春运，我们能发现发生了哪些巨大的变化？

变迁一

从 1 亿到近 30 亿,规模扩大30倍

翻阅新中国春运历史，最早可上溯到 1954 年。当年，“春运”二字第一次出现在媒体上，有关方面也确定了“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”做好相关工作的原则。

春运真正成为一个社会关注焦点，还得从改革开放开始时算起。改革的春潮让中国人口得以大规模流动，收入的提高让人们有闲钱旅游，民工流、学生流、探亲流、旅游流开始在春运汇聚。1979 年，我国春运历史性突破 1 亿人次。“一票难求”成为此后每年春运的焦点。

2018 年春运，预计全国旅客发送量将达 29.8 亿人次，与去年基本持平。四十年间，春运规模扩大了 30 倍。



2 月 6 日，D3782 次专列免费送在粤务工的广西籍建档立卡贫困人员和昔日的“摩托大军”返乡过年。

变迁四

从“战场”到“机场”，候车环境天壤之别

“就像打仗一样，在车站几十天不能回家，每天在车站广场和候车室疏导人流，生怕出事。”每当提起当年的春运，已经退休的北京西站原党委副书记姚鸿仁仍然心有余悸。

黄欣回忆当年“惊心动魄的场面”说，那时车站、候车室全是人啊，密密麻麻的人头看着吓人。人们像潮水一样，一拨“潮退”后候车广场满是挤掉的鞋子。

“一到春运，每天一睁眼最怕就是聚集在车站里人群走不了，发生踩踏这样的事故，每天胆战心惊。”黄欣说。

当年春运时的火车站犹如“战场”，让现在坐惯了高铁的人难以想象。如今的高铁车站已经跟机场差别不大，更多人喜欢算计好时间到达车站，通过电子设备自行打印车票，然后可以逛逛里面的商场买点特产，或者坐下来喝杯咖啡候车。

变迁五

从“忍饥挨饿”到“网络订餐”，“互联网+”上列车

“在火车上还能吃到热乎乎的地道红烧肉，以前真是不敢想！”春运期间，家住包头的常先生在北京至呼和浩特 Z315 次列车餐车上乐呵呵说道。

今年春运，呼和浩特铁路局集团针对不同层次需求，率先在 Z315/6 次、Z317/8 次列车推出“中式快餐”预订和送餐服务，让旅客尽情享受“舌尖”上的春运。

火车吃饭是个大问题。过去的绿皮车，能上去已经不易，要想在车上吃上热饭热菜是件奢侈的事儿。随着乘车环境逐步改善，人们能吃上列车供应的盒饭，更多人选择自带干粮。

据一些退休的铁路列车员回忆，那时带什么的都有，有带烙饼大葱的，带饭盒的，后来带面包、火腿肠、方便面的越来越多，条件好点的甚至带上烧鸡啤酒。列车上有一节餐车，还有小推车送的盒饭，每趟车最便宜的盒饭总是卖得最快。

现在，列车上的盒饭越来越丰富，从十五元到七八十元的都有。去年夏天开始，铁路推出了动车组列车互联网订餐服务，人们在高铁路列车上的餐饮更加丰富了：不仅有肯德基、真功夫这类快餐，还有牛肉面、狮子头、盐水鸭等地方特色美食。

链 接

近六成“漂一族”有返乡置业打算

春节回乡干点啥？近年来，返乡置业成为不少“漂一族”的新选择。不同于大城市的高房价、高门槛，返乡置业的热门城市有着更低的房价和更多的选择。来自安居客的《返乡置业报告（2017-2018）》显示，近六成“漂一族”有返乡置业意愿，改善家中老人及孩子的生活条件是首要因素。

报告统计显示，2017 年，新一线城市中，全国热门返乡置业的前五名城市分别是重庆、苏州、成都、武汉、南

京；二线城市前五名分别是南通、合肥、徐州、泉州、温州；三线城市分别是盐城、安庆、泰州、淮安、岳阳；四线城市则是六安、黄冈、阜阳、商丘、梅州。

报告分析，一线城市人口容量、就业机会趋于饱和，新一线城市爆发出巨大发展潜力；方便快捷的高铁、航空、公路出行方式拉近了“漂一族”与家的距离；相比大城市较高落户和限购条件，新一线、二线城市的人才政策、购房补贴等诸多福利，吸引优秀人才返乡安家。

安居客首席分析师张波指出，许

从“绕来绕去”到“四通八达”，回家之路更轻松

在人们记忆中，春运总是和铁路列车紧紧联系在一起。其实春运公路出行才是“大头”。在今年近 30 亿人次客流中，铁路运送的不足 4 亿，80%以上都通过公路回家。

因为有了公路，我们再不用搭拖拉机甚至马车，而是开上了小轿车、坐上了大巴；因为有了桥梁，我们再不用坐小渡船；因为通了隧道，我们再不用在大山里绕来绕去……如今，四通八达的路网让回家之路越来越轻松、快捷、安全。

改革开放初期，我国每百平方公里的公路密度只有 9.1 公里。现在，这一数字扩大了 5 倍多，达到每百平方公里 48.92 公里。

我国高速公路直到上世纪八十年代才开始建设。1988 年，沪（上海）嘉（嘉定）高速公路通车，标志着我国高速公路零的突破。1999 年，我国高速公路里程突破 1 万公里，去年达到 13.6 万公里，高速公路已覆盖全国 97%20 万以上人口的城市及地级行政中心。

从“锅碗瓢盆”到“快递上门”，行李越少越轻松

无论你是通过什么方式回家，总要带上行李。这些年，人们的行李也发生了很大变化。

往前倒十年，火车站、长途汽车站里，那种“你挑着担，我牵着孩儿，锅碗瓢盆和铺盖卷全带上，行李里面就是一个小家”的镜头到处都是。务工回家的人们尽可能带上更多回乡的年货，还有不忍丢弃的生活用品。

如今，春运中，人们肩上的担子越来越轻，步履也不像以前那么沉重。行李少了，一方面说明生活好了，城乡差距缩小了，以前只有城里能买到的东西如今农村也有了。另一方面，蓬勃兴起的电商充当起了年货的“搬运工”。

据国家邮政局发展研究中心市场监管研究处负责人介绍，现在越来越多人提前网购年货，人还没到年货先到。去年春运期间每天有超过 1 亿件的包裹在路上，其中 6 成以上都是年货。

从“回家”到“旅游”，春运范围遍全球

老话讲“有钱没钱，回家过年”，无论路上多辛苦，过年是一定要回到家乡和父母身边。近些年来，带上家人出去旅游过年渐成时尚，北方人南下“取暖”、南方人北上“猫冬”，甚至举家出国旅游的越来越多。

2017 年春节期间，全国共接待游客 3.44 亿人次，同比增长 13.8%，今年这一数据只多不少。

据携程旅游预测，2018 年春节将成旅游过年、出国过年“史上最热”春节，出境游人数在 600 万以上，出行涉 100 多个出发城市，到达全球 60 多个国家、280 多个目的地，最远抵达南极。

时速 40 公里到 350 公里，高铁压缩时空距离

经历过十几年前甚至更早春运的人不会忘记绿皮车。那一节节车厢寄托着对家乡的思念，也承载着归家路途的艰辛，不仅仅是车厢的拥挤，还有走走停停缓慢的速度。那时，全国铁路平均时速不到 40 公里。

2007 年 4 月 18 日，首趟时速 200 公里动车组列车在上海站始发，我国由此迈入动车时代。现在，全国铁路营业里程达 12.7 万公里，其中时速在 250 公里以上的高铁超过 2.5 万公里，居世界第一。

如今，时速 350 公里的“复兴号”高铁动车组越来越多。从北京到上海大约 1300 公里的距离，几十年前几乎要一天一夜，现在最快只要 4 个多小时。高铁将时空距离大大压缩。

2018 年，随着 3038 公里新建高铁加入春运，铁路整体发送人数至少增加 3000 万人次，其中约 6 成是乘高铁出行。

从“小窗口”到“大数据”，颠覆购票方式

“买票”是几十年来春运永恒的主题。但如何买票这些年有了天壤之别。

中国铁路总公司客运部副主任黄欣以前在广铁集团工作，二十多年前就开始从事春运客运服务。据他回忆，那时广州站前密密麻麻的排队人群能甩出几公里外。到了夜里，人们带着铺盖卷在售票窗口前打地铺通宵排队。

如今，随着互联网的普及和新一代铁路客票系统的研发使用，人们通过网络“动动指尖”即可购票。

“12306 现在日均页面浏览量达到 556.7 亿次，最高峰时页面浏览量达 813.4 亿次，1 小时最高点击量近 60 亿次，平均每秒约 165 万次。处理能力达到每天 1500 万张。”铁科院电子所副所长朱建生说。

现在，互联网包括手机 APP 售票量占总售票量的 6 成以上，大城市超过 8 成。

变迁三

变迁六

变迁七

变迁八