

嘉善：一棵本地花菜的保供之旅



顾雨婷 宋依依 赵娜

5月6日,清晨6时多,嘉善县魏塘街道长秀村一处花菜地里,嘉善小白龙专业合作社负责人王华荣和6个工人猫腰采收,1个小时就采完了近20亩地的花菜。下午2时多,在位于管控区内的魏塘街道嘉辰花苑小区一期,新鲜的花菜就出现在了居民陈雪梅收到的生活物资包里。

小小“菜篮子”,装着大民生。疫情发生后,嘉善3个街道划为防范区,6个镇作为协防区,区内居民非必要不出区。嘉善畅通县域内循环,从农户、农产品经纪人,到社区工作者、党员楼道长,接力行动,从生产、销售、运输到派送,将一份份带着露珠的蔬菜包输送到“三区”居民手中,不断书写着物资供应的“嘉”速度。

“每天争取8时前把蔬菜送到配送中心打包。”这两

天,王华荣的蔬菜基地里,花菜、青南瓜陆续接近采收尾声。日均产量在2000多斤,蔬菜季节性强,为了保障后续供应,王华荣组织工人采收之余已开始播种下一季的丝瓜、地蒲等蔬菜。

挑选、分装、打包……在位于嘉善县的浙江一里谷农业科技有限公司生鲜配送中心,工人们每天打包蔬菜、肉类等生鲜菜品20吨左右,专供“三区”居民。“打包完成,开出冷链运输车送往各街道社区分发。”该中心负责人王建是一名农产品经纪人,疫情发生以来,他收到了一份嘉善农业部门提供的全县农产品清单,上面各地农户农产品信息一目了然,且每天都会实时更新,方便他们管控采购品质。

从田头到餐桌,打通物资供应“最后一公里”,社区工作人员、微网格员、志愿者、党员楼道长等纷纷当起了“跑腿员”“快递员”。“生活物资包已送达,请各位工作人员前



送菜上门

来取货。”5月6日下午2时多,嘉善县魏塘街道嘉辰花苑小区一期卡点上,一卡车800份生活物资包刚刚送达,魏塘街道驻点工作人员张启超一边在工作群里发出信息,一边与社区工作人员一起清点卸货。没两分钟,负责小区36幢1单元的工作人员张栋梁便一溜小跑出现在了卡点上。签名领物资,再派送给自家楼道里的住户们,一户一份,三日一次,连日来,张栋梁早已习惯了这样的“接力”。

目前,嘉善县蔬菜日供应量430吨、日可供禽蛋10吨,为重点区域的居民提供充足物资保障的同时,也缓解了本地农户因疫情出现的滞销难题。此外,嘉善县还为承担重点生活物资保供的供应链企业、大中型商超以及主要农贸市场的经营户等重点保供人员单位开出白名单,持有生活物资保供通行证的车辆可在防范区、协防区区域内通行。目前,202家重点单位、经营户列入白名单。

这列慢悠悠的绿皮车为啥人人叫好?



手工艺人在列车的“流动巴扎”推销手工木制品

新华社 邵艺博 关俏俏 文 丁磊 摄

穿越天山山脉,行驶在塔克拉玛干沙漠边缘,“和田玉龙号”列车像一条绿色“长龙”穿行在戈壁大漠,将新疆首府乌鲁木齐与和田玉的故乡紧密相连,被沿线南疆群众称为“金火车”。

一列看似与中国铁路发展“背道而驰”的绿皮“小慢车”,咋就成了人人叫好的“金火车”?

每天上午9点30分,伴随一声汽笛长鸣,“和田玉龙号”列车都会准时从和田站出发,历时约32小时,途经21个车站,到达乌鲁木齐,全程1960公里。与普通火车不同,这是中国铁路乌鲁木齐局集团有限公司开行的唯一一趟公益性“慢火车”。

位于新疆南端的和田地区,受制于恶劣的自然环境,那里的居民出行很不方便。2011年6月,首趟“和田玉龙号”旅客列车正式开行,结束了和田地区不通火车的历史,极大地改变了南疆居民的出行方式。

“这趟车开车时间点好、票价低,比如从和田到喀什近500公里,硬座只要53块钱,是很多南疆老百姓出行的首选。”“和田玉龙号”列车长坡拉提汗说。

坡拉提汗负责这列“小慢车”的乘务工作已有9年,他精通汉语、维吾尔语和哈萨克语,热情周到的他和沿线群众早已打成一片,每周他有一半时间“住”在“和田玉龙号”上。

“这趟列车一共有66个停靠站点,平均每30分钟停一次。沿线的一些小车站只有一两个乘客,但是这些‘一个人的车站’仍然被保留了下来。”坡拉提汗说。



列车员在每一位重点旅客座位上系上艾德莱丝绸

“小慢车”上的温暖不止如此。行走在车厢内,一些卧铺上系的艾德莱丝绸带分外显眼。

这种绸带并不是用来装饰的,而是用来标识需要更多帮助的旅客,根据需求提供差异化服务。坡拉提汗说:“比如对于行动不便的旅客,我们会协助上下车,并且提前联系好车站做好准备工作;对于不会使用智能手机就医的老年人会帮助他们预约挂号……”

无论是就医、访友,抑或是远方求学,这趟“小慢车”的作用都不可替代。它是连接南北疆的“便民车”,也是沿线百姓的“致富车”。

开在沙漠边缘的“流动巴扎”成为“小慢车”上的一大特色。“巴扎”在维吾尔语里是集市的意思。

“核桃木做的勺子5元、小碗25元、花帽30元……”列车刚过喀什地区莎车县,“流动巴扎”便“开张”了。很多沿线农民都登上这趟列车,售卖自己家的农产品、手工艺品。

为了帮助沿线群众销售南疆特产,“这趟车除了提供日常客运服务,还成了沿线农户销售特色农产品及手工艺品的销售平台。”坡拉提汗说。

2018年9月,列车沿线的核桃、石榴成熟了。得知农户们的农产品卖不出去,他便萌生了在列车上开办“流动巴扎”的想法,带领乘务员帮助农户售卖。

从那以后,秋天丰收时节,“核桃哥”“大枣姐”“巴旦木兄弟”们成了这趟车的常客,许多新疆特色的农产品成了公益“小慢车”上的热门产品。

阿不里米提·亚森经常带着自己做的特色馕搭乘列车从和田到喀什去赶“巴扎”,一趟车卖200多个馕,是他最好的“战绩”。



列车长坡拉提汗帮助行动不便的旅客下车

“阿不里米提·亚森让我印象很深,之前他上车总带一个零钱包,去年我突然发现他不再拿钱包了,而是换成了一部智能手机,他说这样更方便收款了。”坡拉提汗笑着说,“之前窗外的房子都是破破烂烂的,现在建起了很多高楼,我在火车上这些年亲眼看到南疆的发展。”

看到火车上的“巴扎”这么受欢迎,曾见证和田通车历史的乘务员玛依然·赛买提又有了将列车“巴扎”拓展到线上的想法。去年“玉龙号列车扶贫农副产品”小程序上线,线上销售模式既方便了旅客,也方便了农户。

“和田玉龙号”上的一个厚厚的留言本,记录了旅客们对于这趟“小慢车”最真实的感情。“希望‘小慢车’越来越好”是其中的高频词。正如旅客在留言本上写道:“小慢车在充满希望的戈壁上,承载着梦想,越来越好……”“千言万语也道不尽坐这列车的美好感受。”