

# 革命老区福建三明清流县,近300名学生每周往返乡镇与学校——“复兴号成了我们的‘校车’”

《人民日报》李心萍

“路隘林深苔滑”,福建三明清流县,一座被森林环抱的县城。

9月伊始,清流火车站热闹起来。周五下午5点30分,站内学生等候区已坐得满满当当。

人群中,背着书包的黄华盛很是兴奋,他说:“复兴号成了我们的‘校车’。”

黄华盛口中的“校车”,是开行于福建福州与厦门间的C875次列车,由全新复兴号“绿巨人”担当值乘任务,时速达160公里。清流县是革命老区,这趟列车在这里站站停车,搭载了近300名学生。

## 火车替中巴,省钱又省时

上学咋还坐起火车?

原来,清流县总面积1825平方公里,常住人口仅11.3万人。山多人少,不少乡镇不设立初高中,学生们得到县城求学。

黄华盛是清流县灵地镇杨源村人,今年刚升入初一,开启了寄宿生活,每周日返校,每周五回家。

地图显示,杨源村距离县城近60公里,由于只有盘山县道通往学校,开车需1个多小时。

黄华盛说,村里的哥哥姐姐们以前都是坐中巴车上学,得在路边等车。由于班车时间不定,有时一等就是半小时。

这一点,何雨深有体会。作为一名高三学生,她已在外求学5年,“现在,村口就有火车站,从坐中巴到坐火车,升级了”。

改变发生在2021年。当年9月30日,浦梅铁路建宁至冠豸山段开通,结束了福建清流等原中央苏区县不通铁路的历史。

依托浦梅铁路,杨源村实现了火车一站直达县城,山区孩子们的求学路多了新选择。

何雨给记者算了两笔账。先看时间账:

以前是“步行+中巴车+公交车”,其中步行5分钟、中巴车一个半小时、公交车30分钟,需要两个多小时。

如今是“步行+火车+公交车”,其中步行时间不变、火车平均27分钟、公交车25分钟,总用时缩短至约1小时。

再看成本账:中巴车票价17元,火车票价11元,耗时更短了,价格却更低。

如今,不仅仅是杨源村,附近3个镇、1个乡的学生们都坐火车上下学。每周日,300多名学生坐着K8752次列车上学,每周五,又乘坐C875次列车回家。

## 校站车携手,畅通上学路

孩子们开开心心坐着火车上下学,他们不知道的是,这背后闯过的制度难关可不少。

第一个难题,是购票。根据铁路部门规定,未满14岁的儿童无法单独乘车,儿童票也不能单独在网上购买。但这些孩子们,不少家长外出务工,独自上下学是现实所需。

“如果孩子们不能单独乘车,许多人就只能继续选择坐中巴车。”杨源站站长杨云涛说。

怎么办呢?杨云涛将相关情况向上级部门反映,很快得到反馈:对于乘火车通学的学生,由承运人在旅途中承担一定监护责任,未满14周岁学生可单独购票。

一场校、站、车的接力就此展开。学校每周提前统计需要乘车的学生名单,及时交给车站。车站为通学学生开辟绿色通道,便捷学生购票,并做好上下车组织安排。列车开辟阅读角等,由列车员提供一定的照看服务。

第二个难题,是列车时刻表。火车要成为便捷上学车,时间点得合适。

杨云涛回忆,最开始,C875次列车下午4点到达清流站,那时孩子们还没有放学。所以,学生们只能坐着火车上学,坐着

中巴车回家。

“C875次列车开行以来,我们不间断开展客流调研,也到沿线乡镇摸查需求。”福州客运段值班员蒋文雄介绍,该列车每天早晨从厦门开往福州,即刻折返回厦门。列车前后调整了3次发车时刻,最终确定在下午6点56分到达清流站,刚好接上放学的孩子们。

第三个难题,是接驳。因为清流站距离孩子们上学的清流县城关中学、实验中学距离不远。

对此,清流站主动对接了清流县运输发展中心。清流站站长杜刚说,经过多次磋商,多条定制公交线路产生了。

“我们根据学校错峰放学时间,以及火车站列车开行点,动态加开6趟从各校直达火车站的公交车,进一步加密学生客流高峰时段公共交通工具运行频次、延长运行时间。”清流县闽通公共交通有限公司交教科科长李顺生说,现在,火车到站时,公交车已在门口等候。孩子们下了火车就能上公交。

“铁路帮帮群”“车站对接群”,清流县城关中学副校长王荣生,每到周五、周日,就在这几个微信群里时刻关注着学生们返家返校情况。

## 服务更贴心,旅途更暖心

“站长!”杨源站,列车刚停稳开门,14岁的杨少深就疾步下车,从人群中挤出来,扑向杨云涛。“你爸爸还得几分钟才能到,去书架找本书看。”杨云涛说。

开学后,每逢周五,杨云涛就变成了孩子们的“大家长”。

“杨站长,女儿的外套还在候车室,就在靠墙的那一排,麻烦帮忙收起来,周日再取。”

“杨站长,摩托车坏了,晚半小时到,先让娃娃在车站做作业。”

杨云涛认真梳理微信群的信息,需要收拾的东西收起来,需要照看的孩子统一引导到阅读角。阅读角就在车站值班室门口,整齐地码放着《昆虫记》《木偶奇遇记》等书,还提供铅笔、橡皮、尺子等文具。

对杨少深而言,杨源站有站长,清流站有小慧老师——工作人员黄聪慧。在清流站上车、下车时,小慧老师都吹着哨子,举着红色引导旗,带领大家排队上下车。

令杨少深印象深刻的还有C875次列车上举行的“学长学姐大家谈”活动。升入初中后,学业更重,杨少深也从走读变成住校。“车厢里,大家围在一起,学长学姐介绍食堂打饭秘诀、洗衣服诀窍,都可实用了。”杨少深说。

杨雨林则喜欢跟列车长姜红梅唠唠心里的烦恼,“刚开学爸妈就念叨我要努力学习、不要偷懒,压力好大。”

“每个人学习方式都不同,只要能按时完成计划,不断挑战自己,就很棒了。”姜红梅说。

“先坐公交再坐火车,下了车就能见到妈妈了。”刚刚分开一周,黄华盛有点想家。

“有点不一样。”今年,何雨的求学路不再孤单,弟弟何捷也升入初中,今后的每一周,两人将相伴上下学。

一趟车、一段旅途,串起了车、站、校、生多方。大家因求学而结缘、因友爱而温暖。

# 延迟退休改革决定提请审议,怎么看?

新华社 姜琳 黄姝 周圆

9月10日,十四届全国人大常委会第十一次会议审议了国务院关于提请审议关于实施渐进式延迟法定退休年龄的决定草案的议案。退休年龄为何要延、会影响就业吗?记者多方采访了权威专家。

“延迟退休是为了积极应对人口老龄化推出的重大改革,有助于我国人力资源的充分利用。”中国劳动和社会保障科学研究院院长莫荣表示。

我国现行法定退休年龄为男职工60周岁、女干部55周岁、女工人50周岁。

“这是上世纪50年代根据当时的人均预期寿命、劳动条件、用工方式等确定的。与70多年前的情况相比,当前人均预期寿命、受教育年限、人口结构及劳动力供求关

系都发生了深刻变化。”莫荣表示,相应推迟退休年龄,可以说是一种必然趋势。

与新中国成立初期相比,我国人均预期寿命已从40岁左右提高到了现在的78.6岁,同时劳动者受教育年限大幅增加,参加工作的时间明显推迟。另一方面,我国16至59岁劳动年龄人口数量持续下降,60岁及以上老年人却不断增多。

“延迟退休更深层次的意义在于优化人力资源配置,提高劳动力市场的灵活性和效率。”中国人口学会副会长、南开大学经济学院教授原新说。

公众不仅关心延迟退休改革本身,与之相关的就业等民生问题也备受关注。一方面,有人担心延迟退休会增加青年就业的难度;另一方面,随着竞争压力加大,大龄劳动者会不会更难获得就业机会?

“公共政策调整有一个基本原则,那就是对社会的冲击和波动越小越好,延迟退休也不例外。渐进式推进,意味着短期内向社会释放的劳动力规模不会太大,对就业市场的影响总体是有限的。”原新说。

“从人力资源市场供给看,允许一部分有意愿、具备条件的大龄人员继续工作,可以中和部分减少的劳动年龄人口。”中国人民大学教授董克用认为,从长期看,延迟退休也有利于保持劳动参与率。

对于青年就业岗位,董克用表示,主要依靠经济发展的增量而非存量来提供。“年轻人和大龄劳动者青睐的行业有交叉,但重叠度并不高。年轻人更愿意去互联网、数字经济、新兴产业等就业。”

“对大龄劳动者就业问题,则需打破‘35+’年龄门槛,创造更为公平的就业环

境。”董克用说。

事实上,针对公众反映的突出问题,一系列举措正在相继推出。

近日,人力资源社会保障部等部门接连下发通知,分别就加强人力资源市场规范管理、改进和规范事业单位公开招聘推出一系列新举措,包括加强对就业歧视行为监管,对发布含有歧视性内容招聘信息的加大惩处力度;要求招聘不得设置歧视性、指向性以及不合理的限制性条件,坚决杜绝“萝卜招聘”“因人画像”“近亲繁殖”等。

“相信如果延迟退休改革决定审议通过,相关部门还将在促进就业、规范招聘市场秩序、维护劳动者权益等方面持续发力,以更有针对性的举措,着力保障劳动者高质量充分就业。”原新说。