新春走基层·我与祖国同奋斗

小站 创业兵

本报记者 王 瑟

一大早，中国铁路乌鲁木齐局集团公司乌鲁木齐工务段大步巡养车间的汽车司机陆鑫生吃过早饭，带着8岁的儿子阳阳，在大步车站不足百米的站台上散步。初升的朝阳照耀在密密匝匝的铁道电力接触网上，熠熠生辉。

大步车站是兰新铁路上的一个五等小站，因为地处百里风区核心区，到了三四月时，一个月有20天都在刮10级以上的大风。周边的土山常年风蚀，形成了连片的雅丹地貌。大步车站就坐落在雅丹地貌的山坳里，像钉子一样扎根戈壁。

大步车站虽小，但在新疆铁路的发展史上却有着深刻影响。这里是乌鲁木齐铁路人“五种精神”的发源地。20世纪60年代初，第一代乌铁人手拉肩扛，一寸寸把铁轨铺进新疆，让新疆走上了发展的快车道。老一辈新疆铁路人凭借不服输的精气神，战天斗地，挺起风区人的不屈脊梁，保护着祖国钢铁大动脉的畅通，也由此诞生了乌铁人扎根边疆的创业精神、艰苦奋斗的献身精神、高度负责的主人翁精神、团结协作的集体主义精神、勇于创新的开拓精神。

每天经停大步车站的客车只有一对，上午11点40分向西去乌鲁木齐方向，下午4点10分向东去哈密方向。这是一趟铁路职工通勤车，只运送在铁路沿线上班的职工。可这里同时也是进出新疆的货物列车，包括中欧班列的必经之地。

“以前所有的客运列车都经过这里，现在有了兰新高铁，很多普速列车也走高铁线了，但来往的货运列车越来越多了，以前一个班8小时只有十几趟，现在有五六十趟，24小时下来，能有150趟左右。”大步车站值班站长李广德说。

进入新时代，守戈壁、枕大漠、战狂风、斗严寒不应也不能再成为乌铁人身上仅有的“标签”。2019年，新疆铁路部门计划在兰新线推行CTC系统，这是一套列车进路自动控制触发系统，能够通过调度远程控制列车接发进路，代替值班员作业。用现代化的技术取代人力作业，今年的春运任务之后，大步车站将成为无人值守站。

“我和父亲都在这里工作，我在车站也工作了34年，突然要离开，真觉得不舍。但我也明白，沿线职工再也不用抛家舍业在荒无人烟的地方坚守，这是组织对我们一线职工的关爱，更是国家发展的结果。”今年已经54岁的李广德恋恋不舍地说，风区就像家一样，听不到风声都有点睡不着觉了。

正是因为大步车站即将退出历史舞台，陆鑫生才把儿子带来看看。“他一直说要来看爸爸工作的地方，再不来，可能就没机会了。”陆鑫生说。

晚餐时，忙碌一天的人们聊着撤销小站之后的话题。“大龄青年”孙涛计划着到了大地区方便解决自己的单身问题，陆鑫生想着要在乌鲁木齐安个家，把妻儿从甘肃武威接过来，李广德的腰肌劳损想去大地区好好治疗一下，46岁的巡养车间党总支书记杨建伟老来得子，要好好照顾家里了。

面对历史性的转变，小站人既有不舍，也有欣慰正如杨建伟所说：“不管到哪儿，守好铁路都是我们的工作。”

（本报哈密2月1日电）

本报记者 刘艳杰

大寒过后，正是一年中最冷的时候。当记者驱车100多公里来到山东青岛平度市云山镇西沟润禾农业综合开发公司的时候，这里的[illegible]00亩樱桃大棚正枝芽萌动、[illegible]00多平方米的温室采摘园[illegible]、香蕉等北方少见的水果长势喜人。这家公司的创业者是一对父子，68岁的杨升照和80后的儿子杨鹏飞。

“现在农村的发展形势不错，我想回老家创业去。”杨鹏飞回忆说，2015年，在青岛市区创业多年的父亲提出回农村创业的时候，杨鹏飞还是有些意外的，父亲从事建筑、商贸行业很多年，算是积累了比较丰厚的家底，现在要回农村扎进土地里搞农业，能行吗？

“我的老家云山镇地处胶东半岛丘陵地带，拥有独特的地理位置、土壤结构及气候状况，被称为‘北方樱桃第一镇’。这里出产的大樱桃是国家地理标志产品，个头大、果型好、色泽艳、口感鲜。最近这几年，云山镇政府一直在大力推广大樱桃种植技术。我认为，生态农业和集约化农业的发展趋势不可阻挡，所以，毫不犹豫地选择回乡创业，把大樱桃种植作为高效农业的突破口。”杨升照解释说，他毅然决然地回到了家乡。

“打虎亲兄弟，上阵父子兵”。看到父亲这么坚决，也看到生态农业的巨大潜力和云山大樱桃的产业优势，在城市同样发展不错的杨鹏飞后来也加入了父亲创业的行列，爷俩的“农业田园综合体”之梦由此开始。几年来，父子俩分工合作，老杨主内，负责人员管理和一些协调工作；小杨主外，负责生产、市场和技术。“要是有分歧怎么办？”面对记者的提问，老杨和小杨同时哈哈一笑：我们商量着来，管理上多听父亲的意见，毕竟他的经验更丰富；生产和技术方面主要是小杨拿主意，毕竟他年轻，接受新生事物快。

“回乡创业，我和父亲的理想就是发展农业田园综合体。”杨鹏飞介绍，2017年，西沟润禾公司携同当地村民共同成立了农业专业合作社，一期工程投资2000多万元，流转400多亩土地建设了8座高效农业大棚，用于种植优质大樱桃，2019年预计年产大樱桃7万斤，产值可达280多万元。

“今年我们的大棚里新引进了一种名叫布鲁克斯的樱桃品种，果大，甜，耐储运。”杨鹏飞说，在他的带动下，周围的很多种植户都引种了布鲁克斯，这个品种可以解决樱桃长距离运输不易储运的难题。

这个湖泊可以用来养鱼垂钓，然后利用丘陵地势做一个漂流项目，那边的空地将来可以做民宿……站在山坡上，杨鹏飞向记者生动描述着他的未来发展蓝图。杨鹏飞说，单纯搞农业种植赚钱是很难的，必须把一二三产融合起来，以“农创”为基础，以发展“农创+旅游”为支点，打造“农创+旅游+工贸”的综合发展型田园综合体，打造生态农业的全产业链，提高农业的附加值。

而对杨升照来说，回乡创业带给他最大的成就感就是自己为乡亲们做了一些力所能及的事：村里的路修得更好了，50多个村民不用再背井离乡去打工，而是选择在他的公司里做工人，每个月在家门口就能赚4000多块钱，再加上流转土地的钱，日子过得也不错。

“我和父亲坚信，农业天地必将大有可为。”杨鹏飞很坚定地说。

（本报青岛2月1日电）

顺应融合大势 做大功能增量

□ 王 丹

光明论坛 中国新闻奖名专栏

评论版投稿邮箱 gmpinglun@163.com

一种新的传播媒体普及到5000万人，需要多长时间？有学者统计，收音机用了38年，电视用了13年，互联网用了4年，微博用了14个月，微信只用了10个月。自1994年中国接入国际互联网、开启互联网时代以来，信息技术的飞速发展颠覆了不少人的预知和想象，全程媒体、全息媒体、全员媒体、全效媒体的出现，更是标志着全媒时代的不断升级。

信息无处不在、无所不及、无人不用，舆论生态、媒体格局、传播方式发生深刻变化，习近平总书记在中共中央政治局第十二次集体学习时强调，“要因势而谋、应势而动、顺势而为，加快推动媒体融合发展”。再造流程改良“厨房”、移动优先打造传播矩阵，自2014年中央提出融合发展战略以来，频出的现象级产品带领我们见证了中国媒体融合的大潮。理念变成行动，愿景落地为现实，中国媒体融合发展不断走向纵深。

如果说，加速迭代的信息技术，是媒体融合发展必须要顺应的一种“势”，那么，不断升级的社会信息化则是媒体融合发展不能忽视的另一种“势”，而且是“大势”。互联网这一信息高速公路早已和密布的铁路公路网一样，成为当今中国社会基础设施的一部分。根植于这一“大势”，媒体融合也早已超越专业的界限，成为国家治理体系和治理能力现代化的一部分。换句话说，媒体融合不仅是专业课题，更是治理课题。

正在各地如火如荼开展的县级融媒体中心建设，就是对这一论断的最好说明。以福建尤溪为例，更为灵活机动的工作平台不仅解放了内容生产力，新创办的《党员说》《乡村大舞台》等栏目更是实现了凝聚共识、推动基层公共服务变革等目标。指挥调度一键多发、延伸发布渠道整合、创新引领产品之变等，不仅避免了宣传思想阵地的神经末梢气滞血淤，而且基层资源的盘活也让服务基层群众的要求不再悬浮。

主流媒体融合发展，守住价值常量，做大功能增量，才能发挥好治国理政重要资源和手段的作用。适应分众化、差异化的传播趋势，抓住时机、把握节奏、讲究策略，壮大主流舆论声量，强化主流舆论影响，方能守住价值常量。做大功能增量，则需要媒体融合发展紧密结合城市建设和社会发展需要，在“智慧城市”的建设浪潮中贴地飞行，唯有通过不断发掘平台的公共服务功能，找好与社会治理互动的“巧妙姿势”，才能最大限度地生成治理效能。

而对各级治理者来说，摸清全媒时代传播规律，熟练利用全媒体完善治理，则是新时代必须及格的一道“测试”。媒体变迁不断加快的加速度，对治理者的用网治网能力和水平，提出了更紧迫和严格的要求。从政务信息的公开和互动，到对舆情的分析、引导和研判，再到公开数据的开放和管理等，每一道都不是送分题，都需要顺应大势、更新观念、锐意进取。如此，媒体融合的“赋能”才能真正推动社会治理的精准化、专业化和智能化。

媒体融合发展，是一条从未有人走过的路，必定要爬坡过坎，也一定有新的挑战。利用全媒体完善治理，同样是全新的机遇和挑战。勇于变革，敢于争先，不懈探索，更多像福建尤溪媒体融合改革的“报春花”将竞相绽放，共同展现蓬勃新气象。

2月1日，江西鹰潭高新区白露街道干部和留守儿童一起包饺子，共迎新春。 江曼婷摄/光明图片

春运进行时

回家路上“吃得饱”更要“吃得好”

本报记者 訾 谦

春节假期临近，2019年春运正式进入高峰期。随着经济社会的发展，如今的春运已经不像过去那样“只求一票，能走就行”，越来越多的旅客开始注重旅途的舒适度，回家路上吃得好坏，也成为衡量春运服务的重要一环。

在列车上品尝“家乡菜”

作为春运的主力军，铁路列车从“绿皮车”“红皮车”逐步发展到如今的高铁，在提速的同时，列车餐饮服务质量也得到了大幅提升。如今，列车餐饮早已不再是人们印象中的开水、泡面、火腿肠……从热链爆炒到冷链盒饭，从品种单一到五花八门，“春运的味道”已经发生巨大变化。

“我点了份三鲜水饺套餐，中途停站时外卖小哥帮我送到了座位上，既方便又能感受到年味。”1月28日，在青岛开往北京的G196次列车上，旅客孙先生开心地说。

据济南铁路局集团公司工作人员王玉建介绍，为了更好地服务旅客，济南铁路局集团公司订餐中心增加了外卖小哥的人数和送餐设备的数量，确保餐食及时送到旅客手中。同时针对天气寒冷问题，订餐中心严格盯控小哥们的送餐时间，把送餐时间控制到10分钟以内，保证餐食温度。“细心的小哥给每个保温箱额外多准备了一个小棉被，做好双重保障，为的是让旅客在最短时间吃到可口热乎的饭菜。”王玉建说。

和运行时间较短的高铁相比，普速列车的餐饮更受旅客关注。1月29日，从天津开往成都的K257次列车载着旅客缓缓起步。和旅客一起启程的，还有15公斤大白菜、10公斤青椒、10公斤西红柿和10公斤土豆，此外肉、鱼、香菇、黄瓜、木耳、郫县豆瓣酱……数十种新鲜食材，足以烹饪出各种美食。

“普速列车运行时间长，春运期间客流大，只有多备些不同种类的食材，才能让旅客们吃得都满意。”据K257次列车厨师长陈茁介绍，春运期间天津客运段挂有热链爆炒餐车的普速旅客列车，分别开往成都、广州、长沙、西宁等六个方向，在这些列车上供应极具地方风味的菜品，能让旅客在回家的列车上就能感受到“家乡味道”。

万米客舱感受浓浓年味

数据显示，2019年春运期间民航旅客运输总量将达到7300万人次，预计日均航班量将达到1.56万班左右，每天能够提供的座位数超过了225万个。“如何让旅客不仅‘吃得饱’，还要‘吃得好’，是民航系统春运期间努力的方向。”中国民航局副局长董志毅强调。

据了解，1月22日，东航在从合肥飞往昆明的MU5329航班上推出了徽菜美食“问政山笋”“寿县大救驾”等徽菜美食。据该航班乘务长葛璇介绍，机上所有美食都采用新鲜食材，提前配置好主菜、主食，经过20分钟加热，加上配餐再送上旅客们的小桌板，深受旅客好评。

乘坐该航班返回云南老家过年的乘客李女士说：“今天东航真是给了我惊喜，机上美食丰富可口，感觉两个半小时的旅途比以往都快了很多。能在飞机上品尝到熟悉的徽菜，让我真心感觉到安徽人民的热情好客。”

同时，在除夕和大年初一两天，从北京乘坐国航航班出行的旅客，还可以在飞机上吃到包括白玉饺子、绮肴翡翠饺、年糕、“聚宝盆”等具有传统春节特色的美食。“除夕和正月初一是春运中最重要的两天，希望这些特色餐食可以使乘客在万米高的客舱中感受到浓浓的年味。”国航媒体关系经理丁跃说。

机场候机楼餐饮价格过高，长期以来都是群众意见集中的领域之一。作为2018年中国民航提升服务品质的便民措施之一，公众关注的机场餐饮“同城同质同价”问题在过去的一年中正在加速解决。

“如今，大多数机场候机楼餐饮价格已与市区同级价格水平保持一致，春运期间旅客可以在机场候机楼享用平价的饭菜。”董志毅表示。

确保旅客“舌尖上的安全”

随着春运期间餐饮选择的丰富，食品安全就显得尤为重要。

1月31日早上7时30分，成都东站的餐饮工作人员已经开始了一天的忙碌，他们来到仓库清点餐食、餐具，查看封签是否完整。

“今年春运我们不仅增加了餐食的口味，还特别关注食品的安全。列车上的餐食从原料采购到送上旅客的餐桌，要经过多道工序，每道工序都有严格的量化标准和食品安全卡控标准。”成都铁路局工作人员郑惟泰介绍说，春运期间，成都铁路局还通过走访12306客服热线、一线站车单位对食品安全的管理意见，对旅客反映强烈的食品安全问题进行重点整治。

为保障列车食品的绝对安全，郑州铁路局郑州客运段实行高铁餐饭预销售制度，按订单对餐饭进行加热，按食品加热后保存时间进行配送，坚决杜绝隔夜、隔顿二次销售。“这样既方便了餐车餐料的统一管理，也有效防止了餐料、食品积压。”郑州铁路局工作人员赵晶晶说。

民航系统也构筑起航空食品安全防线，确保旅客“舌尖上的安全”。据北京航食行政总厨师长付燕君介绍，为了保证食品的加工环节不被污染，航食企业生产车间里的原材料采购、储存、粗加工、熟制和包装五大区域的清洁等级是逐级加深的，车间内部人员只允许从高清洁区向低清洁区单向流动，有效保障了食品的安全、卫生。

“食品安全永远是航食最重要的关键词，而保障安全的关键就在于确保包括选材、消毒、烹饪、包装、存储等各个环节在内的标准化工作流程。此外，食材从原材料到配餐，一定要在24小时内消耗掉，这样才能保证航食的新鲜、安全。”付燕君说。

行囊里的春运

鼓鼓的行囊 满满的牵挂

本报记者 赵秋丽 冯 帆

小年一过，越来越多的人踏上了归家的旅途，家的模样也越来越清晰。在车站内、在列车上，每一件行囊，每一个包裹，仿佛都在诉说着回家的故事。

41岁的卢安林因三峡水库建设的需要，1998年便孤身一人从老家重庆市忠县迁移到了济南市商河县，虽然离家20多年，并已经在商河娶妻生子，但每年春节都会赶回老家和家人过个团圆年。

今年回家的他带了满满的四个大包袱，“红枣是给‘老汉儿’（父亲）的，煎饼是带给孃孃（母亲）的，大明湖绿茶是带给姑父的，海鲜是带给姐姐的，让他们也尝尝地地道道的山东味儿！除了这些老家没有的特产外，今年我还给‘老汉儿’买了一部智能手机，让他在家里可以和我视频说话。”卢安林说。

在泰山站熙熙攘攘的人群中，来自黑龙江的王阁显然还是个赶春运的“新人”，他的手里拿着的全是各种各样礼品盒包装的特产，有泰安煎饼、泰山神鸡、泰山女儿茶，还有各类的干果。“我去年是第一年上班，以前过年都是家里准备各种吃的喝的，今年我开始挣钱了，也想给家里买些东西，尽尽心意。”

对于第一次离开家这么远的王阁来说，带回去的不只有泰安的特产，还有泰山的美景和泰安人的热情。“在来泰安之前，家里人就给我布置了一个‘任务’，就是一定要去爬泰山。于是我来泰安的第三天，就和朋友们一起去了泰山，从红门沿着中天门、南天门、十八盘、再到玉皇顶，泰山一路的风景都被我拍下来了，等我回去要好好给他们讲一讲泰山的故事呢！”

宋现会老人身边一桶套着编织袋的花生油成为泰山站候车室里别样的风景。老人走到哪里都会提上这个编织袋，放在自己视线能看到的地方，生怕弄丢了这桶花生油。记者上前询问，才知道这桶花生油是老人用自家种的花生榨的，要带给在西安的儿子。

“以前过年都是儿子儿媳一起回老家来，去年他们刚有了孩子，所以今年我们就在西安过年了。在大城市里，各种吃喝都不缺，唯独缺一些家的味道。所以我想来想去，就把自家种的花生榨成的花生油带上了一小桶，也够他们吃一段时间了。”宋现会说。

春运载乡愁，薄礼寄挂牵。春节的脚步越来越近，回家的路途也逐渐拥挤，虽然旅途辛苦，但一想到家就在不远的地方，似乎行囊也没有那么沉重了，因为行囊里装的不仅是礼物，而是每一位游子对家的牵挂。