

22个车站“一个都不能少”

春运今日拉开大幕，“京沪慢火车”彰显“中国温度”



9元，不到一杯奶茶钱，就可以买到一张上海至昆山的火车票，而昆山至苏州更便宜，只要7元！即便是从上海坐到北京，票价也只有156.5元。如此实惠的火车票，来自广大旅客和车迷口中的“京沪神车”——1462/1461次列车。2月2日，2026年春运拉开序幕，1462/1461次也将迎来更大客流。记者提前登上从上海站始发的1462次列车，实地感受这趟京沪间的绿皮“慢火车”如何诠释“一个都不能少”的普惠承诺。

青年报记者 刘春霞

【相关新闻】

上海地铁开启“春运模式” 延时运营、多头班车 增开定点加班车

本报讯 记者 郭颖 2026年春运将从2月2日拉开帷幕，为期共40天。根据预测，今年探亲流、学生流、旅游流等客流高位叠加，跨区域人员流动量将保持高位。记者从上海地铁方面获悉，上海地铁将从运力优化、现场保障、人性化服务等多方面发力，提供延时运营、多头班车、增开定点加班车等措施，全力保障市民乘客节日出行。

根据客流研判，2月14日将迎来节前客流发送高峰，同时在假期中段可能会形成另一波出行小高峰。节后2月23日将出现极端返程高峰，浦东国际机场、虹桥机场和火车站、上海火车站、上海南站、上海松江站等枢纽周边地铁站点客流压力将显著增加。

另外，围绕跨年和节日民俗活动出行，地铁豫园、南京东路、人民广场、陆家嘴等车站将迎局部大客流。为此，上海地铁将提升重点车站保驾等级，提高设备稳定性，并尽最大限度适时提升运力。

为满足春运期间乘客夜间出行需求，缓解中心城区夜高峰休闲、购物客流密集的压力，最大限度满足乘客节日出行需求，逢周五、周六，地铁1、7、8、9、10、13号线将继续执行常态周末延时运营方案。

根据计划，春运期间，逢周日，2号线虹桥火车站站夜间定点加班车延至0点。同时，2月21日、2、9、17号线加开末班车延长至次日0点（9号线在23:00和23:20加开的列车，自佘山站起按常态延时运营实施）。2月22日、23日，1、2、9、10、17号线加开末班车延长至次日0点。

为运送春运集中到达的返程大客流，自2月21日起，地铁1、2、3、4、9、10号线将开行“多头班车”，其中，1、3、4号线上海火车站站，1、3号线上海南站站，2、10、17号线虹桥火车站站及9号线上海松江站站将在首班车前后视情再投放载客列车，及时疏运铁路站守候地铁首班车的返程大客流。

值得一提的是，春运期间，各车站将重点做好乘客问询、引导等客运服务工作，因地制宜提前制定高峰时段大客流保障措施。同时，春运期间，市域机场线将根据线网客流变化，科学投放4+4重联编组列车上线，积极疏导大客流，确保市民出行顺畅。另外，遇突发大客流时，上海地铁将灵活调整客运组织，增设临时导向和应急票发售点，还将加强各枢纽车站站台、站厅、换乘通道的客流引导。



▲2026年春运启幕，1462/1461次列车将迎来更大客流。
▲餐车里厨师正在烹饪。本版摄影 青年报记者 施剑平

转换“战场”的海师傅 用实惠食材烧出可口饭菜

今年春运，1462次最大的变化就是餐车里多了一个很多旅客熟悉的身影——厨师海德明。这个曾在沪港直达Z99次列车上以一道“红烧鲈鱼”被誉为“鲈鱼之父”的厨师，随着年初沪港列车升级被调配到了1462次列车上。

“你好呀，又见面了！”记者来到餐车时，海德明正忙着开车前的准备工作，笑着和记者打了声招呼——上次见面是在最后一趟Z99次列车上，这次他已转换到了1462次的“战场”。采访当天是海德明第二次跑1462次，但他已经敏锐地发现了旅客在口味上的不同。

“（Z99次和1462次）两趟车的旅客不一样，从南方到北方，相应的吸引旅客的菜式也不一样。”海德明观察下来，1462次的旅客在口味上偏重一点：“所以烧菜时我会尽量少放一点糖，调味浓度则稍微提升一个等级。”

另外，在食材上，南北方旅客的偏好也不一样。“南方旅客比较认可鲈鱼，所以以前Z99次列车上，红烧鲈鱼很受欢迎，但北方旅客认可鳊鱼、青鱼、鲤鱼比较多一点，所以1462次菜单上的是红烧鳊鱼、红烧鱼块。”海德明说，总体上来看，北方旅客吃鱼比较少，吃牛肉、鸡块比较多。

作为京沪间的“绿皮车”，1462次以票价便宜“著称”，旅客也以短途务工人员为主。海德明很清楚，餐食要想有吸引力，必须得实惠。“以前在Z99次，讲的是精致和情调；现在在1462次，讲的是实在和热乎。”海德明指着菜单上的菜价说，Z99次的长途商务旅客较多，一份68元的红烧鲈鱼旅客能接受，但在1462次，很多旅客的车票也就几十元，让他们花68元去吃一条鱼不太现实，所以1462次餐车的鱼类都更实惠：红烧鱼块30元、红烧鳊鱼38元、干烧鲈鱼48元。

除了点菜之外，目前1462次的餐车还供应30元和50元的套餐，以及10元和20元的盒饭。不过，在海德明看来，这样的价格对旅客的吸引力还不够，因此他和同事已经在酝酿对菜单进行调整。“我们想在价格尽量便宜的情况下让口味尽量好。”

迎战大客流的列车长 往返运送旅客达9000人次

“你是几号车啊？”上客时间，一名旅客背着孩子、拎着箱子匆匆找5号车厢。看着她拎着行李不方便，1462次列车长黄华一路带着她去往铺位，并不时提醒她“照顾好孩子”。找到铺

位把孩子放下后，这名旅客才舒了一口气，擦着头上的汗说，这次是带着孙子、孙女回老家过年，“我们坐到北京，这趟车时间好，票价还便宜”。

卧铺车厢的旅客大多是长途，硬座车厢的旅客则有不少中短途。开车后，旅客营先生站在车厢连接处的一扇车门旁看着车外的风景，随着车内外温差增大，车门玻璃上起了一层雾气，他用手指在玻璃上写下了“中国”两个字。“我喜欢坐普速列车，风景好，可以慢悠悠地看风景。”营先生在上海做外卖员，这次也是要回老家过年：“我老家是淮南的，这次是去蚌埠找我朋友，他把车转给我了，到了蚌埠我再把车开回淮南。”

第一次坐1462次，营先生并不了解它“京沪神车”的名号，但他认为有这趟车很好：“对大多数出来工作的人来说，普速列车是首选，很划算，我从上海到蚌埠才61元，时间也比较合适。”

“我们这趟车是旅客特别喜欢的一趟车。”黄华连用了两个“特别”来形容1462/1461次在旅客心中的“地位”。他坦言，在高铁列车“飞驰”的京沪线上，1462/1461次之所以是“神车”，首先是因为它的速度慢，从上海到北京22小时31分，从北京到上海18小时46分，与4个多小时的高铁相比差距较大。其次是因为票价便宜，“比绿皮车还要便宜2元”。此外，沿途停靠站多，21个车站中除了苏州、无锡、南京、济南、天津西等旅客耳熟能详的“大站”，还有诸如明

光、兖州、沧州、青县、静海等不知名“小站”。而上述特点，造就了这趟车的“最神奇”之处——沿途各站上下客非常频繁。

“因为票价便宜、停靠站多，很多短途旅客都买这趟车，所以沿途旅客上下频率非常高。”黄华说，这导致1462/1461次一直是大客流，“列车定员是1137人，平时往返一趟的旅客运输量就有5000~6000人次，春运时最多能达到9000人次”。

对列车工作人员来说，客流量大意味着工作量大、安全压力也大。黄华坦言，春运期间，除了客流量大，老幼病残等重点旅客也特别多，有时一个站就能接到四五个重点旅客工单，“这还是打过12306电话的，没有打过电话的更多，我们都要尽可能做好服务”。

85后列车员肖文婷已在1462/1461次工作了8年多，在她看来，这趟车票价便宜、时刻好，对沿途旅客来说非常方便，“旅客不在乎它慢”。面对春运大客流，肖文婷已做好了准备，她表示，春运期间自己会格外注意旅客上下车安全，“沿途车站有的是高站台，有的是低站台，再加上上下车旅客较多，遇到雨雪天气地上也比较滑，我会及时提醒旅客注意，做好安全工作。”

坚守京沪线的“慢火车” 普惠列车蕴含民生承诺

作为京沪线上历史最悠久的车次，1462/1461次的前身是1984年元旦开行的161/162次直快列车，至今已开行了42年，累计运送旅客约1.229亿人次。它途经北京、天津、河北、山东、安徽、江苏、上海七省市，串起的

22个站点中，不乏高铁列车不停或极少经停的节点。它连接的不是光鲜的枢纽，而是无数普通人生活活动线的“最后一站”或“最初一站”。

在京沪高铁“复兴号”列车以世界瞩目的时速定义着“中国速度”时，串联起22个车站的1462/1461次也作为另一把衡量发展的“标尺”，以“站站停”的模式彰显着铁路发展进程中的“中国温度”。

在票价方面，很长一段时间内，1462/1461次都是往返北京和上海之间最便宜的列车。最初全程硬座票价仅为23.8元，到2010年时也才88元，即使后来更换为空调车后票价有所上涨，目前156.5元的票价与京沪线其他列车相比也差距明显。

今年“1·26”铁路调图后，目前，上海每天至北京有40多趟高铁、动车列车，高峰时段10分钟左右就有一趟，最快的G12、G32次全程只要4小时24分。当密集的高铁网络主要服务于城市间的快速直达时，“绿皮慢车”1462次的存在本身就是铁路发展进程中“一个都不能少”的普惠承诺。它让流动的门槛降到极低，让短途贩售的农人、跨城务工的父子、精打细算的学生，都能平等地享有与国家发展同频“流动”的权利。

该停的站一个不少！1462/1461次在京沪线的“坚守”，让“普惠”二字不再抽象。“说句心里话，不赶时间的话，这趟车特好。”列车长黄华说，虽然票价便宜，但1462/1461的服务不会缩水，“从烧煤取暖到现在的空调车，旅客对这趟车有需求，我们就会一直守护着这趟车，守护着这些旅客”。