

“不收钱”变“40元” 广州南站“红马甲”临时要价惹争议

广铁回应：为行李搬运人员，存在价格沟通不到位问题，已责成涉事公司停业整顿

羊城晚报记者 沈钊 李志文

事件回放

“一开始说不收钱，到了列车前却要价40元！”

1月4日早晨，广州市民小李到广州南站赶车，并在穿着“红马甲”人员（以下简称“红马甲”）带领下一路飞奔，通行无阻地穿过多个检查的关口，只用了不到5分钟，就从南站进站大门到了列车前。不过到达目的地后，“红马甲”突然改口向小李收取40元费用，小李拗不过，最终支付了20元。

在“红马甲”带领下 旅客进站一路畅通

据小李介绍，1月4日早上6时50分左右，其乘坐出租车匆忙抵达了广州南站进站口，准备乘坐7时04分的列车前往普宁。

由于进站时间紧迫，小李一下出租车就往进站口跑去。而在这时，一位身着“红马甲”的人来到正准备排队进站的小李面前问他：“几点的车？”小李见这

临上车前变卦 “免费”变“40元”

经过一路狂奔，小李最终成功赶上了列车。不过，到了乘坐列车的扶梯前，“红马甲”拎着小李的包问他：“微信还是现金？40元。”此时，小李内心充满疑惑：“不是说好不收钱吗？”

“红马甲”一脸理所当然地表示，“赶不上车不要钱，赶上车收钱”。

人穿着“红马甲”，也没多想，随口回了一句：“7时04分。”

“红马甲”见状，看了眼手机，对小李表示：“时间比较赶啊，我带你进站，不用排队，不用钱。”

眼见距离上车时间已近，且还有不少排队进站、安检，小李就未拒绝“红马甲”伸过来拎行李的手。接着，只见“红马

甲”背着小李的双肩包，带着小李开始了车站内狂奔。小李说，从进站口到列车前，需要经过三道关卡：排队进站、排队安检、检票进站。在“红马甲”的带领下，所有的关卡都“畅通无阻”。“工作人员听到‘红马甲’报我要坐的车次，验证下身份就放行了。”

“红马甲”很专业，奔跑的路上还不忘让我提前打开健康码，并询问我乘坐哪趟车次，业务十分熟练。我从广州南站进站口到列车前，一共只花了不到5分钟。”据小李回忆，“红马甲”的衣服上印着“行李搬运”“116”等字样，让其误以为对方是车站方面的正规志愿者。

听罢，小李很不情愿。“我原本自己排队进站，走一下‘晚到旅客’通道，也能赶上。何况今天发生的时间是一大早，广州南站的旅客并不多。”小李向记者抱怨道。

不过，拗不过“红马甲”的纠缠，小李还是选择支付了20元才登上列车。

广铁集团回应

该事件曝光后，引发了网友的热议。

一部分网友表示，“红马甲”帮助旅客提行李，从而收取一定费用是合理的，这样的“红马甲”全国到处都有，只是“红马甲”在服务前要明码标价，事先跟旅客讲清楚，不能欺骗”。一部分网友表示，“红马甲”工作服的颜色最好和普通志愿者有区别，避免旅客误解。

另外，不少网友产生了跟小李一样的疑问：“红马甲”带旅客进站时享受一路“绿灯”的情况，是否违反了进站规定？

针对此事，广铁集团4日回复羊城晚报记者的采访时表示，铁路部门首先对由此给旅客小李带来的不适体验表示歉意，并迅速联合公安部门开展调查。经调查确认，报道中穿“红马甲”的刘某，是小红帽搬运装卸服务公司的员工，在火车站从事代客搬运行李服务。当日清晨，刘某帮旅客小李拿行李并引导他走了快

搬运行李人员存在 对收费沟通不到位问题

速进站通道。但刘某工作马虎，存在对服务收费解释沟通不到位等问题，让旅客产生了一定的误解。

据监控查验，旅客进站过程均遵循了车站防疫亮码、人脸核验、安检等规定。小红帽搬运装卸服务公司收费是按照政府有关部门文件执行的，按每件“长+宽+高130厘米以下、重量20公斤以下”行李搬运20元收费，并在车站问讯处张贴标价。

此事发生后，铁路管理方广东铁青公司立即责成小红帽搬运装卸服务公司停业整顿，进一步规范相关服务，并将刘某作出调离岗位的处理。

铁路部门特此提醒，广州南站在站内各实名验证区域、安检区域有“急客”通道，为开车15分钟以内的旅客提供优先快速进站服务。有需要的赶时间的旅客，在与车站现场工作人员联系后，可以按照导向引导标识快速进站乘车。

荔枝产期有望延长

华农最新研究 破译荔枝基因密码

羊城晚报讯 记者陈亮、实习生洪佳、通讯员陈亮报道：1月4日，由华南农业大学生物资源保护与利用国家重点实验室牵头，联合广东省农业科学院、中国热带农业科学院等国内外多家单位合作完成的论文“Two divergent haplotypes from a highly heterozygous lychee genome suggest independent domestication events for early and late-maturing cultivars”（高杂合度荔枝基因组中两个不同单倍型表明早晚栽培品种各自独立驯化）发表于《自然-遗传学》(Nature Genetics)。通讯作者包括华农李建国研究员、夏瑞教授和廖厚彬研究员等。第一作者为华农胡桂兵教授、冯筠庭博士生、刘成明教授、吴振先教授等。

该项研究中，科学家们利用二代 Illumina 等最新的基因组测序数据，通过优化基因组组装策略，完成“妃子笑”荔枝基因组假染色体水平组装、基因组图谱构建和基因注释。项目组提出了荔枝“一个起源中心、两个独立驯化事件”假说，认为云南是世界荔枝唯一起源中心提供了基因组学证据，有助于消除部分国外学者认为荔枝也可能起源于越南的认知。中国科学院院士刘耀光在

“解码”荔枝基因组 提出起源驯化假说

成果发布会上表示：“基因组是植物性状形成的‘导航图’。解码荔枝基因组，不仅能全面提升对荔枝重要经济性状形成机制的认知，研发相应的育种和栽培调控技术，还能推动其他无患子科植物如龙眼的相关研究提供重要参考。”华农校长刘雅红表示，该校团队在《自然-遗传学》发表的高水平论文标志着学校荔枝研究达到了一个新高度，预示着荔枝科研全面进入后基因组时代。

揭秘开花调控机制 提升荔枝种植效益

荔枝鲜果上市主要集中在5月至7月，生产中时常出现果品季节性过剩，严重影响了荔枝种植的经济效益。“荔枝中熟品种多，加之两广为中纬度的中熟产区，开花期集中，导致果实成熟期相近，在短时间内集中上市。”国家荔枝龙眼产业技术体系首席科学家、华农研究员廖厚彬说。

据介绍，该论文从基因组层面对荔枝开花调控机制进行了系统性研究，发现荔枝中一段特定的DNA序列缺失，可能是导致荔枝不同花期形成的关键因素。这对于把荔枝产期从2个月延长至4个月甚至更长时间，减少鲜果季节性销售压力、提升荔枝种植效益非常重要。

启动农产品直播电商人才培养工程、打通RCEP线上线下交易服务……

羊城晚报讯 记者许悦报道：1月1日，《区域全面经济伙伴关系协定》(RCEP)正式生效。1月1日零时，湛江海关为湛江国联水产等三家出口企业成功签发首批RCEP原产地证书，RCEP第一时间在湛江落地。与此同时，遂溪RCEP农产品(香蕉)国际贸易中心、徐闻县RCEP菠萝国际

采购交易中心分别授牌。同一时间，湛江启动农产品直播电商人才培养工程，打通RCEP线上线下交易服务。元旦假期，RCEP成为湛江的关键词，一系列全面对接RCEP的“组合拳”打出去，湛江铆足了劲要打造RCEP进出口贸易高地，构建新发展格局。

湛江打出“组合拳” 全面对接RCEP

域内90%以上的货物贸易将逐步实现零关税，既带来广阔的市场机遇，也带来更加激烈的市场竞争。对国际挑战，必先亮王牌。湛江市委宣传部分副部长周敏飞介绍，湛江有完善的水海产品加工产业链，有国联水产、恒兴水产等一批龙头企业。顺应时代趋势，湛江的水产企业纷纷转型预制菜“赛

道”，研发出近百种即食海鲜零食及虾类、鱼类、小龙虾等各式中西预制菜品。这次获签RCEP首单原产地证书的就是国联水产的6货巨鱼虾预制菜。同时，1月1日国联水产还在与越南一家企业达成巴沙鱼进口的协议，“走出去”的同时“引进来”。元旦假期，政府相关部门负责人、企业代表还集

中培训RCEP业务知识，研究RCEP带来的机遇和挑战。周敏飞表示：“下一步，湛江如何发挥地处东盟桥头堡的优势，承接和服务RCEP带来的贸易合作机遇，特别是建设好香蕉、菠萝两个RCEP国际交易中心，打造RCEP进出口贸易高地，构建新发展格局，还有一篇大文章可做。”

特别报道

砥砺前行！ 党建引领助力广州港物流高质量发展

文/沈钊 图/受访者提供

2021年，反复的疫情给企业生产、建设带来了巨大的压力。广州港物流有限公司(以下简称“广州港物流”)通过创新开展“学党史 展风貌”专题研学活动和“火车头课堂”等方式，“学习党史映初心，砥砺前行正当时”，正把党史学习成效转化为推动公司高质量发展的不竭动力，在多个领域创造了里程碑式的发展成果：



铁路公司2021年度到发量突破1000万吨

广州港疏港铁路年到发量创下破千万吨新纪录

笔者了解到，铁路公司调度主任扮演着各部门运转的“中枢神经系统”的角色，负责制订生产计划，并协调动力、机务、运输、码头等各个部门。2021年10月份，铁路公司疏港铁路单月的到发量超过了103万吨。“当时忙得饭都来不及吃，左右两只手都在接电话。一天下来，感觉嘴巴都

在冒烟儿。”王建平表示。

2021年12月22日，铁路公司生产一线传来振奋人心的好消息：2021年累计铁路到发量完成1001.2万吨，刷新了历史纪录！这也意味着广州港成为省内首个疏港铁路年到发量破千万吨的港口。

在机械设备、人员数量均与往年基本持平的前提下，这是怎

么做到的呢？据了解，2021年，广州港物流党委充分发挥“把方向、管大局、促落实”的领导核心作用，通过对外精准营销、对内扩能增效，强化激励措施，各部门高效协作发挥“港铁精神”，最终成功创下到发量破千万吨的纪录，为国家推进运输结构调整、打赢蓝天保卫战做出突出贡献。

笔者了解到，南沙国际物流中心位于广州南沙龙穴岛南沙三期集装箱码头内西侧，总建筑面积约为95万平方米，总库容71.2万吨，是目前全国最大的临港仓库群。项目分为南、北两区建设，其中北区项目建有普货仓库25.2万吨，重点打造为粤港澳大湾区临港国际集拼中心；区内设有南沙南沙港区铁路装卸场，可实现南沙港区海铁联运无缝衔接，已于2021年6月开仓运营。

南区项目总库容46万吨，定位为具备临港分拨枢纽型冷库功能的综合性冷链物流基地，

同时还将申请为海关指定监管场地和进口冷冻食品集中监管仓，依托临港、口岸和腹地优势，重点打造为粤港澳大湾区国际冷链中心。2021年12月初，南区正式进入拉冷阶段，近日已达到设计温度(-23℃)。

南沙港原来的冷库库容难以满足华南地区对进口生鲜产品高速增长的市场需求，总库容高达46万吨的湾区国际冷链中心正式运营后，将稳稳托起老百姓的“菜篮子”“肉盘子”和“果袋子”。

湾区国际冷链中心作为广州市重点工程和民生工程，将严控全程冷链“不断链”，敬畏食品“温度”，努力把全球新鲜优质的冻品带到老百姓的餐桌，助力广州“六稳六保”，推动大湾区“三中心一体系”建设，服务国内国际双循环新发展格局。

抗疫、生产两不误 查验中心多措并举提升货物通关效率

在广州港物流下属查验中心的货物堆场，操作主管杨伟强顶着40℃的高温指挥一线作业，现场调度着工人和各种机械设备，加班加点配合口岸部门对货品进行开箱查验……这一幕发生在2021年6月初，受疫情影响，广州南沙区防疫措施持续升级加码，正在家中休息的杨伟强接到公司通知后，第一时间赶回位于南沙的查验中心，走向了抗疫生产的前线。

“当时南沙刚刚升级管控措施，没人知道回到公司要待多久，但是一接到公司通知，所有人都回来了。”杨伟强介绍，查验

中心全员严格遵守防疫要求，在及时进行消杀及核酸检测的同时，连续奋战一个多星期，保证了南沙港查验效率，“在最繁忙的时候，我们的党员都发挥先锋模范作用，一直战斗在生产一线。”杨伟强表示，在查验中心的全力配合下，口岸部门及时完成了所有货物的查验工作。

查验中心的工作会直接影响到货物的通关效率，进而影响到货物在港口的流转效率。尤其2021年以来，南沙港区外贸集装箱业务发展呈较快上升趋势，受疫情影响，进出口普货查验量较往年大幅增加，单日普货

查验量屡创刷新历史纪录，全年普货查验量同比增幅48.15%，这也对查验中心现场安全和疫情防控提出了更高要求。

为确保各类货物查验效率，广州港物流在市商务局、广州海关等口岸单位的大力支持下，结合业务量发展情况，科学做好口岸作业安排，联合广州海关启动“湾区一港通”通关新模式，实现进出口集装箱“一次申报、一次查验、一次放行”；同时，查验中心还开展一周七天常态化查验，与码头公司密切配合，确保查验链条各环节及时、高效、有序，提升整体查验通过能力。



南沙国际物流中心

全年365天24小时待命 多式联运推动国际贸易便利化

2021年12月8日，广州至老挝万象的首班中老铁路国际货运班列，缓缓驶入老挝万象南站。班列上，由广州港物流代理的20个装满食品材料的集装箱从广州增城西站启程，经磨丁磨丁口岸出境，历时4天顺利抵达老挝万象，拓展了广州港多式联运国际物流新通道。

广州港物流已经建立起“广州港—江西赣州”“广州港—湖南郴州”等十几条“散改集”通道，初步形成绿色高效的粮食“散改集”疏运网络。2021年2月2日，