

今晚谈

月薪一万六,去草原放羊
招中年夫妻档 被“抢破头”

评论员 宋学敏

近日,内蒙古锡林浩特一家食品公司老板公开招聘:牧场在牧区,面积三万多亩,近三千只羊。月薪一万六,包吃住,配马匹和摩托车,有专人送物资。全年无休,夏季放羊,冬季喂羊——每天喂两次,每次两个多小时,劳动强度不小。夏季可住蒙古包,有水有电,冬季长达半年,最冷零下四十多摄氏度,需自行点火炉取暖,有平房可住,房间内自带Wi-Fi,但雨雪天气会断网,草原上也没有手机信号。牧场地处偏僻,距市区

300公里,茫茫草原常年见不到人,因此最好夫妻同行,一人放羊,一人做饭。最少干满一年。4月24日,老板说电话快被打爆了,目前已筛选出两对夫妻,他们分别来自内蒙古自治区和河北省,还在继续物色。

这个特殊的放牧岗位招聘很快上了微博热搜。有人心向往之,直言这是“社恐福音”,甚至戏称“我能干到退休”。包吃包住,三百公里内几乎无处花钱。在城里月薪八千,房租、三餐一扣,年底能攒下几个钱?况且不用跟人打交道,不用开那些毫无意义的会,不用琢磨领导话里是不是有话。3000只羊,总比300个微信联系人好应付。

但更多人发现这钱没那么好拿。全年无休,随时待命。一旦突发急病或意外,能不能及时就医,真说不准。还有人提醒,长期接触羊群,有感染布鲁氏菌病的风险,发作起来关节剧痛,不容易治。

老板坦言,招工岗位仅需一对夫妻档,更倾向四五十岁的中年夫妻。理由不复杂:年轻人多半图个新鲜,待不了几天;四五十岁的人,生活阅历多些,对

寂寞的耐受力更强,更能胜任长期性放牧工作。招工难是牧区的老问题。年轻人往外走,留下的劳动力在老化。老板希望招到踏实的从业者,而不是被夏季草原风光吸引来的过客。

事实上,近些年,守岛护边、深山护林、远洋作业、墓园值守等高薪孤独岗位不时进入大众视野。这类岗位有着共同特质:工作环境艰苦、信息闭塞、社交隔绝,长期独处易产生心理压力,只能依靠高于行业水平的薪资弥补身心损耗。

与放羊这类明明白白告知风险的岗位不同,需要格外警惕的是另一种“高薪”。一些打着“海外高薪”“轻松客服”旗号的招聘,要求极低,说什么“不限学历、无需经验”,却对工作内容闪烁其词。这类“机会”,十个有十个是坑。

回到放牧这桩事上,没有对错,只有是否适配。对于向往安静、渴望简单生活的人而言,或许是一次跳出固有生活的选择。前提是,对自己有清醒的认知,真能扛住考验。

ABCDEFGHJKLN……文化中心站三线交会转车更方便 为了您快速换乘,“地铁”操碎了心

作为天津地铁的三线换乘车站,文化中心站目前想要在11号线和5号线、6号线之间换乘,需要步行1.2公里出站换乘。为了方便乘客,建设单位中交(天津)轨道交通投资建设有限公司利用地下空间,修建了一条300多米的地下换乘通道,目前正在进行最后的收尾工作,预计本月底完成建设施工任务。未来文化中心站将形成14个出入口,让11号线与5号线、6号线的换乘更加快速、便捷。

昨日上午,记者来到位于文化中心站地下的换乘通道施工现场看到,通道建设已基本完成,新增换乘通道连接11号线站厅层与5号线站厅层,通道开通后,乘客不再需要刷卡(码)出站换乘,换乘时间可缩短至4分钟,可通过N出入口方便进出“光屿城”商业街区。在装修方面,换乘通道的设计也颇为用心,靠近5号线的部分,是以5号线的主色调橙色为主,靠近11号线的部分,就变成了11号线的代表颜色蓝色,让市民在换乘的时候,能够通过颜色区分换乘方向。

据悉,文化中心交通枢纽为三线换乘车站,由5号线、6号线和11号线组成。5号线为地下两层车站,6号线为地下三层车站,站厅设置于地下二



层,11号线为地下两层车站。目前,11号线与5号线、6号线换乘需要通过出入口先上行至室外文化中心景观广场,穿越广场后再由各自出入口下行至车站站厅公共区来实现非付费区换乘。步行从11号线文化中心站L1口出站至5号线文化中心站F口进站全程需要用时约9分钟。

“ABCDEFGHJKLN,看着换乘通道内指示牌上的这一长串英文字母,我感觉自己每天都在学英文一样。”据中交机电工程局文化中心站现场负责人许海明介绍,为使5、6

号线与11号线乘客换乘更加便捷高效,利用远期Z1线站厅公共区的一部分设施建设长约340米,宽5米的付费区换乘通道,通道北端连接5号线站厅公共区、南端连接11号线站厅公共区。

记者 李梅旭 见习记者 李文博
摄影 记者 张磊



扫码观看
如何换乘

津潍高铁津沽海河隧道进入无砟轨道施工阶段

昨日上午,津潍高铁津沽海河隧道顺利完成第一段板式无砟轨道底座混凝土浇筑,标志着该项目进入无砟轨道施工阶段。

津潍高铁津沽海河隧道长6.9公里,是津潍高铁全线唯一隧道,也是海河第一条高铁隧道,由雄安高速铁路有限公司建设、中铁十四局承建。津潍高铁津沽海河隧道无砟轨道采用双线设计,施工区域工程地质条件复杂,隧道内有四处转弯,最大转弯半径达4000米,轨道定位精度须达到毫米级标准,施工质量要求很高。

项目团队提前编制科学完善的施工方案及首件工程实施计划,优化

资源配置与施工组织。施工中,项目团队聚焦精度与效率双提升,应用智能化工装与锂电池行走龙门等先进设备,以机械化、智能化手段破解作业面限制。同时,项目团队建立起全流程质量管控体系,以“精益求精、一次成优”的理念对施工各环节进行精细把控。

据悉,津潍高铁是我国“八纵八横”高铁网的重要组成部分,线路起自滨海站,经天津市滨海新区,河北省沧州市,山东省滨州市、东营市、潍坊市,终至济青高速铁路潍坊北站,全线共设车站12个,其中正线10座车站,为滨海站、滨海东站、滨海南

站、黄骅北站、海兴西站、无棣站、滨州站、东营南站、寿光东站、潍坊北站。滨海西疏解区车站2座,为滨海西站、塘沽站。引入既有车站6个,分别为滨海西站、塘沽站、滨海站、滨州站、东营南站、潍坊北站。其余均为新建站。

津潍高铁预计将在2027年建成通车,将进一步完善环渤海地区路网结构,便利沿线人民群众出行,促进沿线经济社会发展,对助力京津冀协同发展、山东半岛城市群建设具有重要意义。

记者 李梅旭 见习记者 李文博
通讯员 侯晓静 董策

“赤峰—天津港”无缝衔接 铁水联运图定班列正式运行

日前,首列“赤峰—天津港”铁水联运图定班列(X8552)满载110标准箱货物从赤峰南站驶出,直达天津港,标志着天津港集团服务内蒙古东部地区出海物流通道迈入常态化、规模化、高效化发展新阶段。

赤峰市地处华北地区与东北地区交节点,是内蒙古距海口最近的区域,区位优势突出。此次图定班列顺利开行,是赤峰市人民政府、中国铁路沈阳局集团、天津港集团三方深化战略合作,优化地、铁、港资源配置的重要成果。

该班列全程667公里,运输时间仅需18至20小时,由传统运输模式的4天压缩至1天。初期实行每周两列常态化稳定发运,后续将根据市场需求逐步加密班次,为广大外贸企业提供稳定、高效、低成本的全程物流保障。班列采用铁水联运“一单制”高效运营模式,货物在本地即可完成装箱、报关全流程手续,实现“抵港直装”,综合物流成本显著下降,切实为腹地企业降本提效。 记者 李梅旭 见习记者 李文博

中国福利彩票 7乐彩

第2026045期七乐彩开奖公告

17 22 21 24 03 18 15 + 08

全国投注总额:3856204元 奖池累计:0元

奖等	全国中奖注数	每注奖金
一等奖	1注	927923元
二等奖	6注	22093元
三等奖	88注	3012元
四等奖	434注	200元
五等奖	3389注	50元
六等奖	9416注	10元
七等奖	42705注	5元

中国福利彩票 3D

扶老·助残·救孤·济困

第2026104期3D开奖公告

4 8 2

天津投注总额:816566元

奖等	天津中奖注数	每注奖金
单选	178注	1040元
组选六	686注	173元

福利彩票兑奖期限60个自然日