次性奖金等计算征收个人所得税方法问题的通知》，纳税人取得全年一次性奖金，单独作为一个月工资、薪金所得计算纳税，由扣缴义务人发放时代扣代缴。  
　　对一般职工来说，年终奖的计税办法是：先将雇员当月内取得的全年一次性奖金，除以12个月，按其商数确定适用税率和速算扣除数。  
　　通俗一点说，也就是把年终奖总额除以12，然后对照个人所得税的七档税率表，看属于哪一档就使用哪个税率和速算扣除数即可。在不考虑费用扣除额的情况下，其公式为：应纳税额=雇员当月取得全年一次性奖金×适用税率-速算扣除数。  
　　这样的计算方式，相当于降低了年终奖这种大额收入的适用税率，同样的收入，年终奖的扣税自然要比月工资少。举例来说，在减去相应的费用扣除额后，小张月工资收入24000元，而小李年终奖收入24000元，那么，小张需要缴税4995元，小李只需纳税2295元。  
　　需要注意的是，根据规定，在一个纳税年度内，对每一个纳税人，该计税办法只允许采用一次，也就是说，年终奖这种优惠的计税方式每年只能享受一次。  
　　也有起征点，但要看当月工资  
　　由于个人收入状况千差万别，实际计算年终奖时，并不像上边的公式那么简单，一个重要因素是起征点，也就是个税扣除额。根据2011年9月1日起施行的《个人所得税法》及其实施条例，我国工资、薪金所得每月减除费用为3500元，那么，年终奖是否也有起征点呢？  
　　当然有，但这个起征点要根据职工当月工资收入情况来定，简单地说，就是年终奖与当月工资共享一个起征点，工资收入高于（或等于）税法规定的费用扣除额时，年终奖不再进行扣除；工资收入低于税法规定的费用扣除额，则差额部分就是年终奖的扣除额。  
　　举例来说，小王今年1月工资收入3400元（扣除社保等费用），当月又一次获得年终奖金24100元，则其年终奖的应纳税额为：（24100+3400-3500）×10%-105=2295元。  
　　也就是说，小王因当月工资不足3500元，其差额部分100元就可以作为年终奖的起征点。  
　　临界点很关键，多发1元多缴税千元  
　　由于个税是按照超额累进税率计算的，按照上面的年终奖计算方式，如果年终奖达到某个点，确实会存在多发1元而多缴税千元的状况，比如，在不考虑费用扣除额度的情况下，小张的年终奖为18000元，小李的年终奖为18001元。那么小张年终奖适用税率为3%，纳税额为540元，小李年终奖适用税率为10%，纳税额为1695.1元。最终，小李比小张多缴税1155.1元，实际年终奖收入低于小张。  
　　类似的临界点还有54001元、108001元、420001元、660001元、960001元。  
　　年已渐近，游子踏上团圆路。40天约30亿人次的“大迁移”，春运大考再次来到。  
　　百姓希望“回得了”，更期盼“回得安心、回得舒适”。有温度的回家路，离不开“春运人”的默默付出。他们可能是每夜巡回十几公里的列车检修员，是为“摩托车大军”提供热粥热水的志愿者，是维护道路安全畅通的交通警察，是保障客票系统高效运行的技术人员，是机场一天要有上千个蹲起的安检员……  
　　有温度的回家路，是对春运服务的全方位检视。今天，春运服务更智能了，坐火车可自主选座、上网订餐、刷脸进站，走公路可通过大数据分析，提前预警重要通道拥堵情况；更具国际范儿了，民航的空中服务正成为全球业界标杆，吸引着海内外游客；更注重补短板了，“厕所革命”正让旅客不用再皱着眉、捏紧鼻子、提起裤脚……  
　　今年，本报记者再次走上春运一线岗位，体验这背后的忙碌与感动，记录春运的暖心变化。  
　　  
　　2018年是落实“厕所革命”的首个春运，铁路首次启动“双所长”制  
　　今天我来扫厕所  
　　本报记者  陆娅楠  
　　2月5日清晨6点，浓浓夜色中的北京南站灯火通明，候车大厅里人山人海。作为早班的卫生间保洁员，我换上蓝色制服，梳好标准发髻，戴上橡胶手套，赶往候车大厅西南侧的女卫生间上岗。  
　　今年是铁路落实“厕所革命”的第一个春运，各火车站、列车都实行“双所长”制。卫生间门口标牌上显示，北京南站站长柳建培就是“厕所所长”，我这个保洁员是第一道岗。  
　　1个女卫生间，14个蹲位、3个洗手池、1面镜子、1个卫生纸筒，再加上厕所去年刚改造过，硬件新，通风好，看起来任务不重。  
　　我正在沾沾自喜，保洁员苟翠华拉开了洗手池旁工具间的小门，“这个抹布叠成1/8，蓝色的擦台面和镜面，棕色的擦各个蹲位的门板隔断。这个长竹夹子是夹厕所间垃圾桶废物的，你一看蹲位里的垃圾桶满到2/3了，就得往这个黑色大垃圾袋里装。这个小镊子是夹地面防水垫里纸屑、废渣的。咱们现在搞厕所革命，要做到隔断无尘、地面无渣、台面无水渍、池内无头发，要是被旅客投诉，那可是要被罚的。”  
　　苟翠华边说边走到卫生间尽头，打开另一个小门，指着里面的水池说：“这个海绵拖把是擦蹲位台面的，尿渍、血渍、痰渍、脚印，都不能留。”  
　　说完她又拎起地上一个盛着蓝色溶剂的小塑料桶，拿出里面的棉刷子，“这个最重要，是强力去污的。如果有旅客把大便溅到蹲便器上，必须马上清理。”说完，她把小桶往我手里一塞，“瞧你这妹子就是个读书人，会干这活儿吗？你先洗一个，我看看。”  
　　我瞅着白色蹲便器后方的大便污渍，早餐在胃里翻涌，越是靠近，越是抑制不住干呕。我赶紧加快手上的速度，心中默念：“希望今天上厕所的旅客们能提高精准度。”  
　　虽说6点半正式上岗，但是赶早班车的旅客来得更早，卫生间里的早高峰也来得快。排队等位的、照镜梳洗的……狭长的卫生间里一直挤着十几个人，看着一早打扫得“白璧无瑕”的蹲位瞬间被留下了鞋印、滚轮印，我手拿拖把干着急。  
　　“这第一个高峰啥时候过去？”我问。  
　　“傻妹子，你当这是写字楼呢，上班前午饭前，人才跑厕所？我们这儿没时没晌，特别是春运、暑假，从早6点半到晚9点半都是高峰。要想保持厕所整洁，你得学会插空干活儿。”苟翠华笑着教我，火车站卫生间保洁的首要挑战，就是客流不间断。旅客既要解决内急，又不能误车，保洁员既要“见缝插针”，又要眼疾手快有准头，开门关门还要注意避让小朋友。  
　　“请稍等，我给您拖一下。”我现学现卖，只要前一个旅客开门，我发现地上有尿渍、污渍，就赶紧拖一把，顺便看一眼纸篓的情况。  
　　一刻钟后，终于没人排队了，我长舒一口气。结果回头一开隔间门，不知哪位旅客吐了痰，黄黄的一大摊在蹲便器前特别显眼，干呕又来了。  
　　背后传来苟翠华的安慰：“再忍忍，一会儿还有更大的‘惊喜’。”  
　　果然，不一会儿来了一位晕车的旅客，一进卫生间就吐了，刺鼻的腥臭味瞬间弥散出隔间，地台上到处都是呕吐物。  
　　我苦中作乐地对苟翠华说：“您真神！”  
　　她眯着眼睛一笑：“见多不怪。旅客把脏东西留在咱们这儿，才能干干净净地走。”  
　　话音未落，另一个隔间里又传来拉肚子的声音，我抿嘴默念“待旅客如亲人”，转身去涮拖把，提前备战。  
　　慢慢的，我也摸出了门道：人不多时，有旅客出蹲位，就赶紧拖一次地，地台越干净，旅客越爱护；每15分钟就得拎着黑垃圾袋清理一次各蹲位的纸篓，不然准满溢；厕纸大概45分钟就要上新；如果哪个门关得比较久，那就可以提前做好刷大便污渍的准备；打扫时要留神门侧的小木板，有些旅客会遗落手机、钱包、车票，替他们及时保存，回家路才皆大欢喜。  
　　2个小时后，我的右肩开始抗议，又过了2个小时，腰背向我提出休息一会儿的警告，可是保洁员哪有时间休息？我们就是卫生间里一直弯着腰的高速陀螺！  
　　不过也有开心事。有位旅客带着孩子如厕，边进卫生间边教育：“说了多少遍了，别到处蹭，厕所多脏啊！”小姑娘脆亮地回答，“妈妈，这个厕所一点儿不脏！”隔断门内传出妈妈的回应：“是挺干净的……那也不能到处蹭！干净你就别尿外面，注意点儿！”  
　　中午12点多，苟翠华问我饿不饿。说实话，干了一上午这活儿，真是一点儿胃口没有。下午2点，交班的时候到了，粗算了一下，一上午拖地约400次，清理出蛇皮麻袋大小的垃圾7大包。我得意地问苟翠华：“咱们是不是特别能干？”苟翠华又笑了：“嗯，咱这是和一流高铁媲美的一流卫生间。”  
　　  
　　在保定客运中心体验“航空式”服务  
　　有爱的微笑最动人  
　　本报记者  刘志强  
　　今年春运体验，我要去的是全国客运服务行业的“佼佼者”——河北保定客运中心郭娜陆地航空班。  
　　“双腿并拢，腰杆挺直，两眼目视前方。对，就这个姿势，保持5分钟！”还没开始体验，班长郭娜就给我来了个“下马威”——脑袋上顶本薄册子，两腿间夹张A4纸，这都快赶上训练空姐了，对我一大老爷们儿来说还真挺难。“咱们叫陆地航空班，就是各项服务标准都主动向航空看齐，让汽车乘客也能享受到高品质的出行服务。”  
　　2月5日上午9点，简单培训之后，我站到了位于客运中心大厅正中的航空班服务台内。“请问一下，A3口在哪里？”一声问询让我认识到：已经穿上了工服，一举一动都在乘客眼里了。于是，原本作“稍息”状的双脚变成了“立正”，双手上下叠放置于胸前，嗯，正式开始吧！  
　　由于略作了些准备，我这个新手起初的表现还算自如。对类似检票口、售票处、洗手间在哪里的问询，对于倒杯开水、借个胶带之类的求助，基本都能应付。可没过多久，挫败感便接连袭来——  
　　“今天去沧州的票还有没有？”“到上海的车会经过盐城吗？”……一听到有关票务的问题，我的第一反应就是去敲键盘、查系统。可为了不耽误乘客时间，身旁的带队老师刘会青总是张口即来、报上答案。  
　　“你们都不用查吗？”我迟疑地问。  
　　“都印在这儿了！”刘会青指着脑袋说，保定站310条营运线路的发车时间、途经地点和票价，航空班每名员工都记得门儿清，只有拿不太准时才会求助电脑。据她说，背下这些时刻表，一般得花上3个月。  
　　“同志，我的小挎包落车上了，快帮着找找行吗？里头有高铁票，找不到我就上不了火车了！”一位大哥喘着粗气，断断续续地说道。  
　　“好的，没问题。您刚下的哪趟车，我立马陪您去找。”刘会青简单两句话，让这位大哥平复了焦急的心情。  
　　通过大哥的描述，我们查到了他乘坐的客车车号，一问调度室，车还没出站！我们又赶紧跑到车场。打开车门，看到挎包还在，这位大哥如释重负，原本紧绷的脸庞一下子绽放出灿烂的笑容，“真是帮我大忙了！”随后，他又将手伸进包里，犹豫着问了句：“要钱不？”“不用不用，这就是我们的工作，您快去赶高铁吧！”刘会青和我一道摆摆手，送走了大哥。  
　　匆忙旅途之中，遇到“囧事”在所难免。保定客运站内每天往来5万人次，保不准哪位就会出现什么小状况，可如若有人及时伸出援手，旅客的糟糕心情便会一扫而空。刘会青告诉我，航空班成立15年来，帮助旅客寻回了2.1万余件失物，还为300多名走失儿童找到父母，把200名失忆老人送回家中，收到2000余封表扬信。  
　　“您好，能借下电话吗，我没手机。”刚回到服务台，一位大爷就来求助了。兴许是为证明自己没说谎，他把手里一纸文件忐忑地递给了我，接过一看，是份《刑满释放书》。  
　　“好的，请您登个记，告诉我号码。”刘会青一边微笑着，一边拿起一部老款的手机拨通了电话。  
　　“让你婶子给我送套衣服到县里澡堂，监狱里的那套我不想穿回家……”重获自由的大爷操着苏北方言给家里交代着什么。递回手机，大爷忙冲我们作揖，连声道谢，脸上洋溢起幸福的笑容。  
　　“没想到，航空班的服务台里装着个百宝箱，针线包、晕车药、胶带啥都有啊。”我冲刘会青打趣说。“这都是一点点积累起来的。”刘会青回忆道，2012年6月底的一天，一位凌晨5点半就来到车站的旅客想拨打公用电话，可电话亭6点才开门，热心的郭娜就把自己的电话借给了他。正是通过这次经历，航空班又增加了一项新服务项目——开通“免费亲情电话”。  
　　陆地航空班，果然不一般。这几年，本就是行业领先者的他们还在不断改进和提升服务：开通班组微信，与乘客在网上互动；自愿捐款设置“困难旅客救助基金”，为旅途中急需零钱的困难旅客提供帮助；在重点旅客候车室开设“七彩旅途小课堂”，为旅客讲授各类生活常识，缓解旅途烦闷……  
　　外面寒气逼人、里面人来人往，客运中心内的室温并不算高。可航空班持之以恒的贴心服务，却让脚步匆匆的旅客少了些疲惫与焦躁，多了些从容与温暖。  
　　  
　　看似简单的机上服务，背后是空乘3个月培训、28门考试以及半年实习  
　　换个角色上飞机  
　　本报记者  赵展慧  
　　身体向下前倾，胸前交叉的安全带勒得紧紧的，离地，几个好像过山车一样的上下起伏颠簸之后，飞机慢慢平稳下来。背对机头坐在后舱的我轻轻松口气，果然起飞时后舱要颠簸许多，但幸好没有出现机组提醒可能产生的晕机反应，适应良好。  
　　春运第六天，我登上了从深圳飞往北京的深航ZH9107航班，梳起发髻，穿上红色制服，戴上胸牌，这回我不是乘客，而是一名见习空姐！  
　　春运中的宝安机场特别繁忙。下午2时45分，正是乘机高峰时间。我站在机舱的第十二排迎接，帮乘客确认位置，搭把手放箱子到行李架上，微笑提醒不要占道。临近春节，航班上大多是回家探亲的乘客。眼前经过的一张张脸上，大多是舒缓愉快的表情，我的心情也随之放松喜悦。  
　　轻松了没多久，19排乘客的问话就让我紧张起来，“已经延误了半小时，飞机什么时候起飞？”塔台还没通知，具体起飞时间还不确定，我心里有点没底，只好硬着头皮微笑说：“不好意思，先生，现在因为出港航班较多、深圳机场流控等原因，让您久等了，我们正在排队等待起飞，空管通知起飞时间后我们会第一时间通知旅客。”看着乘客拧紧的眉毛一松，点点头，我反而更加焦灼，脑海里浮现出以往自己遇到飞机延误时乘客的不满喧哗，心里飞快地盘算，万一有乘客因为延误而情绪激动，我该如何安抚。幸好，乘务长井娴静的广播及时解救了我，飞机接到空管指令，将于15分钟后起飞！  
　　换个角色上飞机，不免多了很多对空乘人员的理解。航班延误，他们跟乘客一样，只能等待起飞通知，却要一遍遍不厌其烦地解释安抚，有时候难免还要当出气筒，其中滋味，我仅体会到一点，就已经觉得挺不容易。  
　　起飞时间已定，客舱气氛重回平静，却又被小朋友的一声啼哭打破了。一个粉嫩的3岁小女孩，不知道什么原因在妈妈怀里哭得小脸通红，满头是汗，没有经验的我站在一旁手足无措，而乘务员小王早已有备而来，变戏法一样掏出几本故事书。这招有效，不到一会儿，小女孩就停了哭声，注意力被五颜六色的小书吸引走了。  
　　飞机慢慢驶入高空，接下来有一场“硬仗”要打。“送一遍餐，两遍水。”井娴静一声令下，后舱就开始忙碌，只见眼前咖啡壶、茶水包、餐盒来回穿梭，不一会儿餐车就已经装得满满当当，饭菜飘香，准备就绪。从深圳到北京要飞3个小时，需要这样打仗一般的速度吗？面对我的疑问，井娴静笑了：“动作必须要快，虽然航程还比较长，但除去起飞降落和乘客吃饭时间，还有不可预见的飞机颠簸时间，其实发餐时间非常紧。”  
　　系上围裙，推出餐车，我心中默念在紧急培训中掌握的要点，左手两指夹住白色小毛巾，三指捏住杯子下缘，右手握住大瓶饮料倒水时，瓶口不能挂靠杯口，端稳，倒七成满，然后换右手持杯递给左边的乘客。送完一趟下来，右手发颤。紧接着送餐，每取一次餐盒要弯一次腰，可能是第一次体验有些紧张，走完一趟肩背酸疼。不过看着深航为春运推出的腊味煲仔饭一发放就成为“爆款”，乘客们竖起的大拇指，两位当天过生日的旅客收到机组特别准备的小蛋糕惊喜的眼神，我感到一天的好心情都被点亮了。  
　　直到收完餐、飞机快要降落了，我才猛然发现，整个乘务组都没顾得上吃一口热饭、喝一口热水，甚至也没上过一趟厕所。饿着肚子，大家仍在“苦中作乐”，这个自封“厨房皇后”，那个自称“后舱王子”，欢乐中透露出对职业的热爱。看似简单的机上服务，背后是3个月培训、28门考试以及半年实习，甜美的微笑背后是胃病、颈椎病、腰椎间盘突出等极为普遍的职业病，光鲜美丽的身姿背后是数不尽的三餐不定、黑白颠倒。“春节怎么过？”“在空中过！”没有春节、只有春运的井娴静笑着回答我。  
　　  
　　版式设计：沈亦伶  
　　中科院地质与地球物理研究所漠河台站，是我国最北的空间环境野外观测台站。在这里，每天的观测数据不间断地传回1500公里外的北京。这些数据经过科学家的实时分析，可能被写进报告中、用到论文里，并向全世界共享。剧烈太阳活动对地球空间环境的影响，通常从高纬度地区向低纬度地区传递和渗透，地处最北端的漠河台站是我国本土开展空间环境观测的绝佳场所，科学家尤为看重它所采集的数据。  
　　有研究价值的观测数据，需要长期持续的观测。隆冬2月是漠河的极寒时节，气温最低达零下40多摄氏度。记者近日走进漠河台站时，科学家和台站工作人员还在为保障数据传输紧张忙碌着。  
　　  
　　建在北极村的观测台站，24小时不间断传输数据  
　　北京、哈尔滨、漠河，一路向北，终于到达漠河县的尽头——我国最北的村落北极村，再往北约1公里则是漠河台站。不远处即是中俄边界，蜿蜒而过的黑龙江已是三尺冰封。皑皑白雪、朗朗晴空的映衬下，几栋红黄、红白相间的屋子分外显眼。  
　　自1988年漠河台站启动建设以来，李来顺就在这里工作。将近30年的时间，他见证了台站从一栋简易小平房变成功能完备的观测台站的全过程。如今，他的身份是漠河台站负责人，也是台站长期值守的3个工作人员之一。  
　　记者来到漠河台站时，李来顺正在地磁观测室工作。每周两次，上午10点到11点是雷打不动的观测时间。观测仪器固定在高约1米、直径约40厘米的矩形柱体上，记录下地球磁场的长期变化。  
　　中科院地质与地球物理研究所空间环境探测实验室主任李国主介绍，早在1984年，老一辈科学家就筹划在漠河县建站观测地球磁场。选址北极村，看重的是这里得天独厚的空间环境监测位置。  
　　这是因为，地球时刻受太阳活动的影响。在地球两极，磁力线是开放的，太阳活动剧烈时，来自太阳的能量和物质通过极区开放的磁力线与地球交互。这时，抛射的带电粒子流进入地球大气层就可以产生美丽的极光。这些能量可由高纬度向低纬度地区传递和渗透，在高纬度地区开展观测，能尽早感知日地空间环境事件的发生，理解日地空间环境事件的来源和机理，从而避免给人类带来破坏性的后果。  
　　走出地磁观测室，一座30多米高的银白色天线塔与雪地相映成趣。这是用于电离层观测的测高仪发射天线，在它的附近有4根呈三角形分布的接收天线。通过垂直向上发射扫频的无线电波、接收电离层反射回波信号，科学家可以由此推断出电离层的参数信息。  
　　电离层在离地面约60千米—1000千米的高空，但它和人们的生活息息相关。这个环绕地球的带电粒子层，对卫星通信和导航定位等有着重要的影响，科学家了解电离层变化规律，进而对紧急情况做出预警，对保障无线电通信等意义重大。  
　　漠河台站还能监测流星。流星雷达天线阵列包含一根发射天线，以及5根呈十字叉分布的接收天线，它们零星点缀在雪地中，接收的流星回波信号实时传向后台。在监测机房，记者看到，电脑画面上呈现的不同大小和亮度的柱状结构，就是流星进入地球大气层后产生的等离子体尾迹反射无线电波造成的。根据这些观测，科学家能揭示出流星出现高度的风场、温度和密度等背景大气状态。  
　　这里最初只有地磁观测，一年传一次数据；现在成为集合地磁、电离层和中高层大气等综合观测的野外台站，24小时不间断地传输数据。李来顺感慨：“有了国家的支持，这个边陲小站才有机会快速成长。”  
　　台站选址远离城镇和公路，观测工作最考验耐心和细心  
　　如今的北极村，已经是小有名气的雪乡，成为来东北旅行的热门目的地之一。时下，不少人正从全国各地来到这里，体验酷寒天气，到我国最北端“找北”。但相比日渐热闹的北极村，1公里外的漠河台站依旧“高冷”。  
　　由于观测台站要尽量避免人类活动的干扰，选址时台站有意远离城镇和公路。李来顺说，虽然是土生土长的北极村村民，可这30年，自己一年差不多有1/3的时间都待在站上，有时候感觉“自己不太像村里人了”。  
　　大约半个月前，漠河县下了一场大雪，气温持续走低，雪停后气温有所回升，可低温还是零下40多摄氏度。挂在屋外的红辣椒冻得像硬塑料一样。夜间，空气因寒冷显得凝重、安静。只身待在台站，遥望村中灯火人家，感到浑身孤寂、寒凉。  
　　台站要做的工作看起来并不复杂，但很考验耐心和细心。每天早上7点，工作人员第一件事是检查观测仪器，查看它们工作是否正常，数据采集是否连续，网络传输有无异常。接着，在日记本和电子文档中，记录下每套仪器的状态。这样的检查，每天至少要做4次。  
　　“数据写错了，或者不详细都不行。它们是给科学家做研究用的，要非常严谨。”李来顺说。  
　　由于地处偏远的极寒区域，漠河台站观测工作也曾面临不少挑战。观测数据需要实时传输，漠河台站离村中心比较远，网络没有铺过去，只是拉了一根电话线。随着数据量越来越大，传输有时就会发生“拥堵”，造成延时。直到2016年，台站接上了光纤，传输问题才得到解决。  
　　李来顺最担心的，则是断电造成的数据传输中断。2015年3月，一场连日的暴雪，压断了输电电线。为保障数据传输，李来顺和工作人员启动了备用的柴油发电机。大雪漫漫，数日不绝，电力线路要三四天后才能恢复，而备用的柴油只够支撑一天，他挨家挨户地向村民借柴油，才挺了过来。那些天，台站的3位工作人员时刻盯着柴油机，生怕再出故障，整整3天没怎么休息。  
　　在工作人员的精心维护下，漠河台站观测设备近些年持续保持稳定运行，多种设备连续多年被“子午工程”评为优秀设备。观测的数据还支撑了一批重要的研究成果。比如，中科院国家空间科学中心的研究团队利用漠河站观测数据，揭示了磁暴期间电离层对等离子体层的物质调控作用，是“子午工程”首批重要成果。  
　　近期，利用漠河台站流星雷达等多台雷达观测，中国科技大学团队等在国际上首次发现，地磁暴能显著影响极区和高纬中层大气密度，影响中层背景大气动力学过程。  
　　未来，漠河台站还将配备一系列观测“利器”  
　　从10月到次年5月，漠河台站都是漫长的冬季。5月，雪水融化，草长鱼肥，漫山遍野点缀着土生土长的野花——达达香，就来到一年最美的季节。然而夏季往往也是工作人员最忙的日子。一些兄弟单位的科学家和学生有时也会来考察交流，做研究。  
　　目前，中科院地质与地球物理研究所沿着东经120度子午线建成了四站多点的空间环境观测链。从北到南，纬度间隔约10度均匀布局，依次为漠河站、北京站、武汉站、三亚站，此外还在南北极设有观测站点。这些观测站是国家重大科技基础项目“子午工程”的一个非常重要的组成部分。  
　　在“子午工程”二期规划建设中，作为我国北部的重点观测区域，漠河台站将配备一系列神通广大的观测“利器”，包括双通道光学干涉仪、全天空气辉成像仪和增强型激光雷达等。  
　　在漠河台站附近一处开阔的雪地上，来自中科院地质与地球物理研究所技术与装备研发中心的科研人员正在测试自主研发的地面电磁探测系统。借助探求地下电磁信号的“火眼金睛”，这套装备能看清地下矿物电性结构。  
　　这是这些设备首次迎接极寒环境的挑战。过去，此类设备被国外品牌垄断，中科院地质与地球物理研究所技术与装备研发中心副主任王中兴说，在漠河极寒的环境下设备验证有效，以及前期大量对比试验与工程实践，增强了国产化的信心。  
　　测试人员已经在极寒条件下工作了一个多星期。王中兴告诉记者，未来将把国产的地面地磁探测系统布设到漠河等台站，开展地球深部电性构造长期观测，为地球深部科学研究提供更多有价值的数据。  
　　漠河台站是我国本土开展空间环境监测的最北站点，是监测来自北极空间环境扰动的前哨站。科学家认为，了解和尽早感知日地空间环境的变化还需要更多观测支撑，这就需要在漠河部署新一代雷达，用更先进的无线电和光学手段，增强对更高纬度电离层动力学过程探测能力，进而掌握日地空间环境更多有价值的一手数据。  
　　观测设备越来越多，李来顺没有一点畏难。“我把漠河台站当家，看到家里功能更齐全，自然高兴。搞研究、写论文我不懂，但能为科学服务，做出我们的贡献，我感到很高兴。别看我们只是把数据传回去，没有直接参与研究，但时常想论文里还有我们的功劳呢。”李来顺自豪地说。  
　　科研资助应该因才施策、唯才是举，不能让年龄成为“硬杠杠”，要更多探索多元化、人性化的解决方案  
　　  
　　眼下，“35岁焦虑”成为不少青年科研人员面临的难题。因为35岁是申请一些科研资助项目的关键节点，包括知名度较高的青年科学基金、青年拔尖人才支持计划等，都要求“申请者在当年1月1日未满35周岁”，让不