

# 找工作：从“碰运气”到“笃悠悠”

## 两代春运临客列车员见证阜阳来沪打工人的变化

■ 劳动报记者 包璐影

节后用工观察

人口超千万的阜阳市，是闻名全国的劳务输出集散地之一。每年，约有300多万人选择在上海及长三角地区务工，几乎相当于每3个阜阳人里就有一个江浙沪“包邮”。

今年，阜阳高铁站春节期间的旅客发送量更是节节攀升，接连打破往年纪录。在硬件设施的不断提升下，来沪的阜阳“打工人”也发生了巨变。从外表、穿着到言谈举止，甚至是对于找工作的那份态度，都和以往传统用工模式有了质的飞跃。每年春节前后，承担铁路阜阳春运临客的列车员们最有发言权，他们几乎见证了这些年阜阳来沪“务工大军”的每一次变化。

### 每三个阜阳人里就有一个外出打工人

众所周知，阜阳所在的皖北地区是我国人口十分密集的区域，同时，又是我国经济发展较为滞后、工业化和城镇化水平较低的地区，大量人口外流。上世纪90年代中国出现了民工前往“北上广”打工的热潮，那时，阜阳这座城市一度成为民工的发源地之一。

据数据统计，90年代在上海打工的阜阳务工人员有近50万人。此后的每一年，这些数字几乎都有增无减。有数据显示，在2019年之前，每三个阜阳人里就有一个会选择外出务工。

说起当年阜阳打工人的模样，跑了40年铁路的汤智平最有发言权。身为上海铁路客运段的一名列车长，此前的春运，他每年都要在阜阳临客上来回跑好几趟。

“出去时，蛇皮袋里装被子；回来时，旅行包里装票子。”老汤坦言，“一点不夸张，这就是阜阳打工人的真实写照。”

每年春运，外出务工的阜阳人总要回家过年，于是，他们又成为春运返乡大潮的主力军。一到春运，铁路运能远远不能满足返乡大潮的需求。为了能让在沪务工人员返乡，春运期间上海站会加开大量至阜阳的临客棚车。

“当时，棚车每平方往往要挤上3至4人，而农民工们只要能登车返乡过节，就非常满足了。”老汤回忆着当年跑车的情景，那时候逢年过节加开列车，阜阳肯定少不了，“别说满

员了，一趟车至少3000个旅客。”

### 昔日上了火车再说出去碰碰运道

春节过后，打工人又带着蛇皮袋踏上了外出谋生的打工路。

老汤清晰地记得，那些年的春运临客上，从阜阳发出的列车车厢里，大部分都是中年人，“那时候，很少有年轻人愿意出来。”老汤直言，因为当时铁路发展刚起步，往返阜阳和上海之间必须要从蚌埠绕行，路上一开就是十几个小时，“小年轻吃不起这个苦”。

90年代初，国家改革开放还处在起步阶段，初来上海打工的阜阳务工人员大多没有接受过什么文化教育，打工的主要场所基本集中在建筑工地。

“你看他们的穿着打扮，基本就能知道他们干的是哪方面的活。”老汤时常用自己善于观察的能力来应对临客上的各种事情，“那些衣服皱皱巴巴的，大概率就是干体力活的，穿得稍微好一些的，可能是做保姆之类的。”

也是在那段日子，很多阜阳打工人随大流般地都走了出来。其中，为数不少的都是抱着“出来碰碰运道”的心态就上了火车。

“不少人其实根本就还没找到工作，都是买张火车票出来看看的。”老汤直言，那时候来上海打工的基本也就是农忙

之后出来打点零工，“要是不行，他们就会再买张票跑去别的地方看看。”

也是在那段日子里，铁路开启了送岗位进车厢的“春风行动”，甚至还有直接将招聘会搬到火车站广场上的。目的就是能让那些从阜阳等务工输出大省出来的打工人早一点找到工作岗位，实现从“出站口”到“厂门口”的无缝衔接。

### 如今坐着高铁外出务工的年轻人多了

自从阜阳通高铁后，变化就很明显了。两条高铁相继开通，阜阳与上海、合肥、南京和郑州等地相连通，外出务工人员结构开始出现改变。尤其是在今年过年后，显得特别明显。

今年，在阜阳高铁站，节后连着多天旅客发送量都创了新纪录，目的地基本都为上海及长三角地区。在阜阳前往上海的G7446次列车上，春运期间天天增开，趟趟满员，每班列车都能荷载1005名旅客抵沪。

用工变化最直接的体现就在往返阜阳和上海两地的高铁车厢里。“现在的车厢里已经很少再出现蛇皮袋这个东西了。”上海铁路客运段的陈蕾直言。

作为阜阳高铁列车上的一名乘务员，在她看来，如今阜阳外出务工人员不仅年龄层趋向于年轻化，而且穿着打扮也变得时髦了许多。

“车厢里60%都是小年轻，大家几乎都是人手一个拉杆

箱。”这是陈蕾印象最深刻的，包括手机、笔记本、IPAD等电子产品也随处可见，“很难得才能看见一两个中年打工人，随身物品里鲜有以前不离身的锅碗瓢盆了。”

### 从体力到脑力 务工岗位多元了

除了穿着打扮，常年在春节后发挥作用的铁路“送岗位”服务也有了质的变化。记者在今年提供的岗位种类上就明显感觉到，曾经很受欢迎的体力型岗位变得鲜有人问津，取而代之的是包括电工、仓储管理、酒店前台等更需要一定沟通能力、动手技能等在内的技术工种。

相应变化的还有这些岗位带来的工资福利待遇。记者发现，部分岗位开出的薪资条件都达到了每月万元，甚至更高。

即便条件优渥，但咨询的人却不像之前那么多了。“就是明显感觉到，大家不是那么着急了，好像送岗位这种服务不‘吃香’了。”陈蕾告诉记者。

原来，相比多年前“先外出，再务工”的传统阜阳打工人，如今的这个劳务输出大省，外出输送更多的是“定向”打工人，其中还不乏一些创业者，一切都变得更为“体面”。

年近五十的杨先生是安徽阜阳当地一家农副产品集团的负责人。这两年，公司与上海知名连锁超市以及蔬菜集团都建立了合作关系，一年仅番茄的销售量就达到了500万公斤。

自从阜阳开通高铁后，公司还在上海成立了商务中心和分拣中心，越来越多的阜阳特色农产品从这里“登陆”上海滩。在输送物资的同时，劳动力也同步输出，很多阜阳当地的劳动力搭乘着阜阳高铁，在两地互融互通。

数据显示，目前，阜阳面向长三角市场的年销售农副产品和农产品加工品已经超过了450亿元，长三角绿色农产品生产加工供应示范基地发展数也接近了百个。

近年来，在高铁的支撑下，700公里外、面积接近其两倍的阜阳为上海“腾笼换鸟”、外延发展提供了广阔腹地。比如，上海徐汇区与阜阳市签订战略合作协议，推动两地产业互补；上海市漕河泾新兴技术开发区与阜阳市政府签订合作协议，在阜合现代产业园区谋划建设漕河泾新兴技术开发区阜阳分园；“虹桥品汇”阜阳分中心开业运营，实现“不出阜阳，可购全球”。

在隶属安徽阜阳的颍上县，距颍上北站10公里的经济开发区也在与上海的一些园区密切沟通，探索以“飞地经济”等方式合作共建科技创新产业园，打造成长三角一体化深度合作的示范区。

从之前出去“碰碰运气”找临工，到如今“笃笃悠悠”下车去上班，两代春运临客列车员见证的不仅是阜阳来沪打工人的变化，更是新时代经济发展下的用工结构调整的缩影。



车厢里穿着时髦的年轻人多起来了。 □ 受访对象供图