

改革開放30年



年份	發送旅客量 (人次)	列車最快時速
1974年	401萬	40公里／小時
1988年	913萬	110公里／小時
1998年	1508萬	160公里／小時
2007年	2738萬	250公里／小時
2010年	7800萬（設計能力）	

廣東3大
民工潮

20世紀80年代末90年代初

1988年，在粵外省民工首破百萬人次，GDP亦突破1000億元，為1978年改革開放啟動時的逾5倍。

民工被城市人歧視為「盲流」，由於無具體的擇業目的地，火車站一帶成為他們「搶活兒」之地，也成了休息場所，能找到工作是他們的至高目標。

20世紀90年代末至本世紀初

90年代末外省民工突破千萬，由以往的單獨外出演變為舉家遷移，而到2001年GDP突破1萬億元。

民工有了「外來務工人員」、「進城務工人員」及最具代表性的「農民工」等人性化稱呼，城市居民儘管仍未將他們視為自己群體的組成部分，但已慢慢接受他們。

2003年至今

2003年起廣東頻演「民工荒」，「搶活兒」的態勢出現逆轉，民工成了企業爭搶的對象。2003年廣鐵春運發送旅客1597.4萬，同比2002年減少27.7萬，為民工潮史上首次的「負增長」。

民工增添了「新市民」等稱呼，社會保障、工資待遇等漸趨好轉。到2007年，廣鐵春運發送1993.1萬旅客創歷史新高；全省流動人口達1600萬，佔到總人口1/6，而GDP達3萬億元台階。

▼80年代，女工在廣州火車站席地而睡



今昔對比

◀ 2008年
廣州火車站

▶ 農民工劉寶貴（右）與兒子阿誠是廣州站常客

廣州站
澎湃民工潮標誌篇
改革開放30年

人聲鼎沸，大雨滂沱。一身西褲襯衣的劉寶貴，左手提着沉甸甸的拉桿箱，右手拖着兒子，狼狽地往廣州火車站候車樓裡衝……從19歲到41歲，老劉南下廣東打拚已有二十多年。其間，廣州火車站的喧鬧無數次地在他腦海定格，酸甜苦辣亦在老劉臉上留下了凝重。「我老了，為了兒子！」他緊抿着嘴唇說。廣州火車站述說着中國農民30年的故事。

本報記者 方俊明

落鑿個洞，以木板或草蓆一圍就成了「廁所」。

「『棚車』票價僅為普通客車的一半，民工都專挑來坐。」老劉苦笑說：「不足30平方米的車廂裡塞入了300餘人，人站着睡覺都不會倒。」由於人雜混亂，他將「血汗錢」藏到了腳底與內褲裡，回到家掏出時浸透汗水，冒着異味。「現在嘛，儘管依然人多，但都是空調客車了，用銀行卡『藏錢』也方便得多。」

「十幾年來，廣東的樓房一層層變高，而我入過農場，當過保安，後來加入工廠流水線……」老劉嘆道，無文化、無技能絆住了他「賺大錢」的腿，還經常受到「欠薪」之苦。在1990年回鄉娶老婆、次年兒子出生後，為養家餬口，他連回家也成了奢想，自1993年起整整7年沒回家。

談起老婆，老劉沉默良久。「挺對不起她的，家裡事全靠她了。」他喉嚨沙啞起來，「每次見到有工友兩口子過活，我就很難受，很想接妻兒過來，但當時條件不可能。」直到2003年起，廣東頻鬧「民工荒」，用工環境漸好轉，作為車間熟工的老劉趁機「挪了幾次窩」，「混上」一家工廠的車間小組長，工資翻了一番，終可享受到廠方首批的「夫妻房」。

「除了工資能多漲些，我更渴望兒子能真正成為城裡人。」老劉轉頭望望身邊睡眼惺忪的兒子阿誠，眉頭緊鎖：「我一直拚死

拚活也要送他上學，想他今後收入也有廠裡的白領那麼高……唉，他昨天又加班到深夜了。」

原來，阿誠去年連初中未畢業就輟學打工，大半年裡連「炒」了三個老闆。這個不足18歲的黑瘦少年，卻帶着一臉的滄桑和疲憊，只有笑起來時，露出稚氣。

「出來打工，開心最緊要！」能說流利粵語的阿誠，老練地點燃一根煙。短碎髮、近視鏡、休閒衣褲，胸前掛着一款新潮手機，外表看來他更像一個城裡男孩，但現實卻常讓他開心不成。整天不是上班就是加班，流水線的生活無比乏味，於是他迷上了網吧，幹半月掙上幾百元就去玩，錢花完了再去掙。為這件事，父子倆沒少爭吵。

相對於老劉「打工總不能打一輩子，老了我就回家種田」的打算，阿誠卻給出這樣的答案：「我寧願餓死在城裡，也不會再返農村了。」阿誠希望學多些本事，把家安在城市，不再需要每年春節去擠回鄉的火車。「但好多城市人仍不願跟我們打交道，老闆在廠裡遇上工人，連睇都不睇一眼，感覺我們離城市其實還很遠！」

候車樓走廊外，大雨漸停，34歲的車站大鐘孜孜不倦地「勞作」着。提着拉桿箱進站的老劉父子漸行漸遠，而旁邊的火車站出站通道，又湧出了一大批衣着光鮮的年輕民工，喧囂絲毫沒有減退……

春運沉重依舊 民工故事變了

套逐個開包，「幾小時下來，白手套都全黑了，要頻繁換手套。」因為，民工行李包裡什麼鍋碗、瓢盆、肥皂、鞭炮、電線等包羅萬有。

「到90年代初，民工攜帶品又轉為油漆等裝修物為主；90年代中期則以洗面奶、髮膠等裝扮品為潮流；90年代末到本世紀初以家電、IT產品『當道』；如今則以錢夾內齊刷刷的銀行卡代替，拉個小型滾輪箱就瀟灑上路。」

「以往民工買票時，總是要硬座甚至『站票』，但近年很多人都搶着要臥鋪票。」蔡菊英說，由貨車改裝而成的「大棚車」

早在1997年甩入了歷史，而列車超員率也由以前的100%，到目前嚴格控制在30%以內。「如今大部分民工不但要求『走得』，而且要『走得』好、『走得』舒適。」

不過，在蔡菊英看來，春運仍有「三怕」：怕下雪、怕滯留、怕受傷——她親歷了1998年、2008年兩次春運史上最嚴重的「大滯留」。 「數十萬旅客在火車站廣場滾雪球般擠積，拚了命也要回家。」蔡菊英回憶起這一幕仍心有余悸，「關關一開，人潮過處遍地『垃圾』。與其說是垃圾，還不如說是行李，旅客一心要衝入車站，行李能否帶上已無所謂了。」

