



强手调查

本报首席调查记者 王金强

乐陵输出了天津港近半数的码头工人及半数以上的出租车司机,30年的点滴积累,有的人走出码头成为创业成功的企业家,有的靠开出租成为拿到蓝印户口并买了房子的天津人,还有的人刚刚踏入这里,沿着前人的足迹开始自己的人生征途。

30多年来,乐陵人一直坚持下来,把养家糊口、改善家庭生活的现实梦想,变得愈发真实饱满,并以生产线、流水线般的培养,实现了不少农民的梦想。7月7日,本报记者远赴天津,探因津门码头的乐陵密码。



天津港码头,乐陵人已经成为这里不可或缺的群体。

十万乐陵人 津门淘金

多收了一个乐陵人

7月8日,在天津港码头,换上了橘红的职业装、戴上安全帽,苏现凯一副工人的形象,不时地指挥工人从码头上吊起集装箱,放在货车转运出港。

苏现凯希望每一次有船靠岸,都能保持一定的水准,单船卸货效率的提高,是他快乐的源泉之一。因为跟他刚来时靠“手勾、肩扛”的原始装卸方式相比,通过人机作业相结合提高效率,简直太幸福了。

正因为吃过苦头,初中毕业的苏现凯十分注重在岗学

习,45岁的他拥有本科学历,并考取了“助理经济师”,现任盛港五洲国际集装箱码头装卸队长,并落户天津。

一听说老家有人来,浓重的天津口音变回一口纯正的乐陵话,已经成为天津人的他还保留着乐陵人的质朴实在。

作为亚欧大陆桥最短的东端起点和北京的海上门户,天津港跟世界多数国家航线相连。船凡是停留在天津港内,单位时间内没有卸完货物,就需要承担违约金。而作

为装卸工,不仅是简单地出力,更要懂得一些操作技巧。

2010年,13个小时卸完一条船上所有集装箱,创造了天津港每小时458个的单船最高效率。在船到之前就把要准备的工序就位,让全体装卸工学码头装卸专用英语以缩短沟通时间……苏现凯带着乐陵员工缩短的卸船时间,节省的是港口的违约成本。

正是有这些实实在在的成绩摆在这里,才成就了外地人苏现凯在天津港的名声。28

年的装卸工生涯苦捱下来,让他荣誉满身——两年前,他获得“天津新港重新开港60周年功勋人物提名奖”。此前,他还获得全国五一劳动奖章、北京奥运会火炬手等荣誉。

1986年,初中毕业后,18岁的苏现凯刚来到天津参加港口招工,因为眼睛不好,被排除在40个招工名额之外。回想起在乐陵老家全家人吃高粱面窝头,却咬得满是牙印还咬不动的情景,苏现凯对自己说:“说什么也不回去!”。

在苦苦恳求招工方之后,40个人追加了一个名额后,他变成了第41个人。很快,招工方发现,多招来的这个乐陵小伙子干活卖力,最重的时候能扛202公斤的麻袋,而同批的那40人陆续走到只剩下几个人。

从最初的40元月薪,到现在的月薪破万,从当初的只想糊口,到如今的小康生活,荣誉加身,跟苏现凯一样完成自我价值实现的,不是一个人,而是一个群体,甚至是一个村一个乡镇的集体行为。

干好活儿少添事

段辉山就是这个集体中的另外一名成员,今年36岁的他是踏着前辈的足迹,2000年后才来到这里寻找“饭碗”。

自段辉山记事起,老家乐陵铁营乡张段村的村民,一到成年就前赴后继地到天津港码头找饭吃,段辉山也不例外。

然而,跟一些其他地方民工更擅长于钻研不一样,段辉山身上有着乐陵人一如既往的实在认真。“跟老乡干的时候,老乡说咋干就咋干,现在领导让咋干就咋干。”段辉山说,因

为是通过老乡带老乡的方式来此,只有老乡可信。

空闲的时间里,段辉山不喜欢打麻将喝酒,却喜欢琢磨一些技术。经过一段时间钻研,他的“挖掘机集装袋作业专用吊钩”项目,获得2013年国家实用新型专利。他的专利,在码头叉车作业工序等方面,不光将用工数量由4人降低为2人,时间从6小时节省到5分钟。

尽管专利的发明只给他带来了1000元的物质奖励,他却仍乐此不疲,先后提出了“钢管

专用推板革新”、“调整舱内返高钢板”等多项建议,大部分被公司采用。

乐陵人集聚的天津港码头和滨海新区里,干活实在,听话服从指挥,数十年如一日任劳任怨的付出,让这个群体在当地渐渐获得了认可和信任。

7月8日下午,“天津五一劳动奖章”获得者李光勇,一到下午四点半,就开始准点清理海滩边戏水的游客,丝毫没有一点懈怠。志愿兵专业的他,之前只是负责景区的安保。“只要有

淹死人的情况,都是我去清理尸体。”在李光勇说来,别人不愿干的吃苦受累的活儿,他已成习惯,却很少有抱怨。在年复一年日复一日的坚持中,李光勇获得了景区负责人的认可,并获得非物质的精神奖励。“吃苦受累还没怨言,老实可靠,让我们赢得了口碑。”天津港乐陵办事处负责人张克强说。

“干好活儿少添事。”张克强说,这也跟乐陵市较早成立劳务输出机构有关系,如今的天津港数十家劳务公司,唯独

乐陵人的是国企经营。从上世纪八十年代赴津成立劳务公司开始,“干好活儿少添事”被提升到政治稳定的高度,对顺着老乡关系群体行动的乐陵农民来说,有着极大的影响力。

30年来,乐陵民工没有出现一起上访事件。“当然,公司的员工权利维护我们也是不遗余力,但凡有工伤的,我们总会多赔。”张克强说,他下辖的劳务公司乐陵人达4900多人,比第二名的公司多3000多人,这跟管理好有很大关系。

的哥的乐陵情结

7月9日,乐陵籍出租车司机张宪民,为了配合记者拍摄,随手拦下一辆出租车,就喊下来一名乐陵籍的哥,让同行的人都诧异不已。

天津市出租车3.2万多辆中,乐陵人开的出租车超过了1.7万辆,开出租的司机超过2万人。作为相对收入稳定又不出苦力的行当,成为众多在天津务工的乐陵人,除了港口的第二选择。

2001年,张宪民到天津港

干装卸工,第一个月开了600元的工资,又干了几个月,每个月能将就糊口,张宪民边打工边寻找轻松一点的行当。

刮风下雨都可以干,天天坐着自由度相对高些,最重要的是收入还挺稳定,出租车行业迅速进入张宪民的视野,咬牙借了13万元之后,他又东拼西凑了6万元,花了19万元买下带手续的夏利出租车。

“每年有七八万块的收入,一天要跑16个小时。”张宪民

说,尽管好多人颈椎颈椎有问题,但仍有不少不愿意在老家土里扒食的村民前来投奔。

跟张宪民一样,王爱龄、崔秋增、张荣祥等人也是看到同村人在天津开出租后,家庭生活有改善,前赴后继地投奔老乡而来,有的直接买车,有的包别的老乡的车开。

然而,尽管开出租车的过程和经历大体是相似的,但每个人却又有不一样的辛酸史。“一个小伙子,照着我腰部撞了

一刀。”张荣祥对自己伤口有着十分清晰的记忆——2011年春天,他遇到了小混混,忍痛捂着伤口大喊着抓住他之后,才发现自己腹部流了好多血。

如果说港口的装卸工随着机械化程度越来越高,拉帮结派的迹象愈发淡化,出租车司机却在一起形成了另一个“江湖”——团结的乐陵的哥们,走到一起维护自己的权益。

对耍赖不给钱的本地人说“不”,帮助新来的村民迅速上

道,相互号召老乡说普通话提高服务水平,维护山东人在这个行当的口碑……随着天津市出租车行业对外地人的放开,乐陵人又一次在这个行业里实现了“人海战术”的完胜。

每年过年,张荣祥所在张牌子村就有100多辆出租车司机,开车回家过年。“也有在这里买房子落户的,但老家才是我们永远的家。”张荣祥说,乐陵籍的出租车司机,有着永远挥之不去的乡土情结。

从港口走向国门

最早是在上世纪八十年代初,改革开放的东风吹来,在乐陵当地,听说有人到天津港干装卸工能吃上饭,于是就有人“闯关东”般赴津谋生。

家中兄弟姐妹众多,面朝黄土背朝天的日子看不到希望,这种到外地谋生的吸引力,顺着老乡带老乡这种方式,如

滚雪球般迅速扩大。“保守估计,在津谋生的乐陵人超过10万。”张克强说。

眼看外出务工的农民越来越多,乐陵也打算引导农民外出务工提供一定就业服务。1984年,乐陵市劳务经济技术开发总公司成立,是直属乐陵市政府的大型国有劳务企业,

主要为各电子生产、食品加工等外资、独资企业提供劳务服务,或以派遣方式,或以中介方式,为其招聘人员。

“现在我们已经不单单是招聘乐陵人,周边的宁津庆云也都通过我们到津务工。”张克强说,经过这么多年的积淀,乐陵人才已经在天津叫响,不单

单是装卸,更多的时候整船的劳务作业,对技术要求更高的港口作业,他们已经涵盖所有的工种。

就在前两天,日照港看中乐陵人在港口劳务服务方面的经验,准备通过乐陵劳务输出的品牌,吸引务工人员到日照港就业。而随着专业化港口作

业技能的提升,港口专用英语技能的普及以及乐陵人的吃苦耐劳,张克强准备把触角伸到非洲港口。

在张克强看来,最早的吃苦耐劳特性固然保持着好,但更新更有效率的技能提升,才是乐陵人才这块名片传递得更远更广的推动力。