

农民日报·中国农网记者 刘自眼 文/图

这是插秧专列开行的第25年。由南向北移动的春耕生产线终于来到中国位置最北、纬度最高的黑龙江。伴随着这条生产线继续向北移动，至5月中下旬，三江平原、大兴安岭地区的农事活动将为今年的春耕生产画上一个句号。

在不到一个月的时间里，插秧专列将一批批插秧客送到三江平原，又将他们带回家。从齐齐哈尔到绥化再到抚远，经停20个站点，历经1444分钟，跨越1284公里、约1200万株水稻秧苗首尾相接的距离。

“走，坐火车，插秧去。”插秧客吆喝着。记者跟随插秧客踏上专列，追踪他们的季节性迁徙之路。

候车厅与减少的客流

5月7日下午两点左右，绥化站广场上，背着大包、拎着小包候车的人已陆续赶到，此时距离K5161次插秧专列发车还有三个小时。

几名火车站工作人员从广场不同的方向引导着人群进入用帐篷搭建的插秧专列候车场所。他们大多数是50岁左右的妇女，也有少数中年男性，但很少能见到年轻的面孔。

一身皮衣加牛仔或卫衣或运动装的穿着，一抬手就露出来的金手镯，拨弄着头发而若隐若现的金耳环，这样的衣着打扮，很难让人一眼区分出是否是插秧客。

将行李往地上一放，一屁股坐在上面，三五人聚在一起，拿出点瓜子，唠嗑的准备工作一切就绪。他们时不时拿出手机，看一眼时间，再看看火车票信息。

“是在这儿等吧？”人群里有些人显得稍许不安，反复向火车站工作人员或维持秩序的警察确认。

每年5月前后，这群平凡而又特殊的乘客蜂拥而至，搭上插秧专列驶向春耕前线。他们害怕错过火车，更担心错过这趟“淘金”之行。

绥化火车站客运值班主任赵业胜说，从2000年开始，中国铁路哈尔滨局集团有限公司开行首趟插秧专列，4月下旬运行至6月中旬结束。25年来，近190万人次搭乘专列前往三江平原插秧。

三江平原是我国重要的粮食主产区和商品粮生产基地，水稻种植面积大、品质优良，每年春耕季节都需要大量劳动力进行水稻备耕、插秧。

赵业胜记得最早的插秧客出现在二十世纪末，随着“在短短20多天的时间里，插秧客就可收入近万元钱”的消息口口相传，越来越多的人参与到这个队伍里，最高峰时一年达十万余人。

候车厅外的一侧，赵业胜和他的同事们为安检机器做了最后的检查，他们要保障在47分钟的停站时间里，几百甚至上千人有序进站上车。

“到时间了，组织大家排队吧。”赵业胜打开喇叭，“乘坐插秧专列的乘客，看一看自己的车厢号，依次排在拿着相应车厢号码牌工作人员的身后，提前做好身份证，很快就要检票进站。”

不到十分钟，进站的九支队伍已然成形。显然，插秧客们已经习惯了有组织的进站方式。

K5161次列车从齐齐哈尔一路向东，行至北安站后向南驶向绥化，再向北、向东。列车的路线似一个“V”字形，绥化就在路线的尖端，客流量却与之相反。

绥化市农业农村局四级调研员杨大权解释其原因，他提到绥化市是农业大市，也是劳务输出大市。从事农业生产的人较多，有成熟的技术和经验。早些年，一批批敢闯敢干的农民前往三江平原承包土地进行开荒种植，带动了大量务工人员。

“家里地少，种地挣钱也少。”一名绥化籍插秧客补充道。官方数据显示，2023年末绥化市常住人口356万人，其中农村人口194万人；现有耕地2880.5万亩，旱田多，水田少。

杨大权拿着一张到三江平原地区插秧务工人员统计表说：“2013年人数最多，有4.4万插秧客。这几年，平均每年到三江平原地区插秧务工的农民还有2万多人。”

参与到插秧专列运行的铁路工作人员都觉得这是一项不亚于春运强度的工作，特别是在绥化站。“一说走这趟专列，大家都挺挠头的，甚至有些人不愿意。”列车长陈勋参与了10年插秧专列服务，她对插秧专列最深的印象就是客流量大，没有下脚的地方。

“以前行驶到绥化站，我们都做着双开车门的准备，即打开车厢的前后门。上车的乘客见缝插针，场面既混乱也热闹。”列车员说。

16点09分，K5161次列车进站。陈勋打开车门，看了看站台外的人群，今天大约400人，心里没有太大压力。

“最近五六年，插秧客的人数开始减少。”赵业胜说，这种变化从2019年后发生得最为明显，每年最少减少一万人。

随着机械化生产的普及，三江平原地区机械化插秧率达到96%，插秧客从站在水里弯着腰插秧逐渐转到“幕后”，主要负责补苗、操作机械等工作。农业现代化发展的背后，是插秧客需求的逐渐减少。

16点56分，K5161次插秧专列准时从绥化站驶出，开往三江平原方向，一场因农事时间差而自发形成的农业季节性劳动力大迁移即将开始。



K5161次插秧专列。

坐着火车去插秧



上车后的插秧客吃饭、聊天。

一场因农事时间差而自发形成的农业季节性劳动力大迁移。



绥化站外，排好队的插秧客即将检票进站。



重达100斤的秧苗。



插秧客为插秧机补充秧苗。

一两节卧铺。在插秧专列开行前，各个部门都做好了宣传，倡导其他旅客避开专列出行。

陈勋说，外出插秧都集中在这几天，插秧专列属于满客超载的状态，买到一张带座的车票都不容易。人多的时候，乘客见门就上，狭窄的通道挤满人，有的乘客坐在洗漱台上，睡在车厢连接处和餐车里。

现在，插秧专列的硬件设施发生了变化，由烧煤的绿皮车变成带有空调的列车，服务上也有提升。

“列车上举办招聘会，把用工信息张贴在车上，务工人员可自己联系；请专业律师上车开办法律课堂，普及劳动法。”陈勋举例说明。

去年，农技专家在车上举办农业知识讲座，为务工人员传授先进农业生产知识；今年红十字救护员在列车上讲解防止腰部扭伤及扭伤的处理方法等医护知识。

“所有的活动都是为了丰富插秧客在车上的生活，十几个小时的车程，不能只是吃吃喝喝。”一名列车员说道。

硬座的车厢里，四个或六个不认识的人围在一个小桌子旁，他们的话题子大部分是从这几个问题打开：你是哪儿的人？到哪儿下？补苗还是开秧机？给你多少钱一天？

“又来了，今年准备挣多少钱？”列车员与周福华和王红波打着招呼，她们俩是这趟插秧专列的常客，今年是她们第十年去三江平原地区务工。

周福华和王红波在第三站依安站上车，她们比较幸运，分到了同一个车厢相邻的位置上，到绥化站时她们已经在火车上待了六个小时，距离目的地建三江站还有近十一个小时。

和周福华坐在一起的是几名女性插秧客，年龄最小的45岁，周福华53岁，最大的61岁。

“补苗的人一天能挣400—500元，干这活很遭罪。一脚踩下去，淤泥没到膝盖的位置。浸泡在只有几度的水里，跟在插秧机后面，猫着腰，补一小片地，再用力拔起脚。”周福华觉得还是站在插秧机上摆盘的工作轻松些。

旁边年轻的插秧客追问，“干这个有什么技巧吗？”

“哪儿有什么技巧，只要肯干愿干，受得了累，但有一条你需要注意，得让雇主满意，这决定着明年还雇不雇你。”王红波向其他人讲了自己的经验。

推着小车的售货员走到周福华和王红波身边，停了停：“把脚收一收，矿泉水、米饭有需要的吗？”

周福华用余光瞥了一眼货架上的价格，“不用了，我们带着呢。”出发前，周福华她们准备好在车上的几顿饭，“哪儿舍得买，带足了干粮才出门。小包装吃的，大包装用的。”正说着，她把泡面、鸡蛋和火腿肠从小包里拿出来。

在周福华的大包里，装着插秧务工的衣服，薄的厚的都有。多年的经验让她比别人准备得更充分，“建三江那边的天气难以捉摸，早晚温差大，下午又特别热。”

吃上口热乎的面条后，话题继续。

“谁也不愿意出来，在家哪儿能挣着钱。前几年收成还可以，玉米价格也高……”

年轻的插秧客听到这话，把身体正了正，连忙点头。“我儿子和姑娘都没有地，我两亩半，老公两亩

半，四口人五亩地，怎么干？听说大后年土地承包到期，不知道会调整吗？”

家里的地、地里的粮食、粮食的价格，周福华她们的聊天始终没有离开这些话题。

李秀玲站起来，中断了聊天，“空调太冷了，换个位置吧。”她从老家坐农村客运车到县城，再坐两个小时大巴到绥化火车站，忙完家里的旱地播种，李秀玲每年都会搭上插秧专列到前进镇附近的农场务工。

“在家也不敢闲着啊！”李秀玲说，像她们这样的农村妇女，没有手艺很难找到工作，“工厂给的钱太少了。”

“过万”是吸引插秧客跨越东西迁移的最大动力。插秧客外出务工的理由大致相似：家里小孩读书、盖房子、补贴家用。

离开插秧客队伍十年后，李文娇在前两年又重新回归。她解释说：“听说三江平原地区的农场又缺人。”李文娇认为插秧客减少，机械化程度提高是一个原因，还有一个原因是年龄大的不能干，年轻人干不了。

建三江垦区日出时间大都在早上3点，意味着插秧客在这个时间点就得开始干活，“两头不见日”，她们经常这样形容工作强度。

大多数情况下，雇主会承担插秧客的吃住。十年前，李文娇带的行李比现在要多，“那时候吃得不好，包里都装着干粮，在田里干活累了，休息的时候吃上两口，补充体力。”

插秧客这一行有进有出，但也不是所有人都能干这一行，半路退出的不在少数。李文娇还记得，很多年前，她干完农活回到住处，晚上浑身疼得睡不着觉，她

会喝点白酒，实在忍不住再找雇主拿止痛片。

今年，李文娇的目的地是前进镇的前进农场，亲戚已在那边帮忙联系好雇主。“还不错，一天550元，比平均价高出50元。”

夜深后，火车晃动的声音格外清晰。列车上少见还在聊天的乘客，大多数的人靠着座位，倚着衣服休息一会儿。他们需要养足精神，一下车就要投入插秧工作。

插秧专列在次日早上3点47分抵达建三江站，会迎来第一个出站高峰。

农场、流水线与机械化

K5161次插秧专列往东方行驶，进入我国有着“最早迎接太阳的垦区”之称的建三江垦区。当凌晨两点人们还在熟睡时，太阳已经从这里缓缓升起。

列车经过的建三江站、换新天站、前进镇站、洪河站、东二道河站、寒葱沟站基本涵盖了建三江垦区的15个农场。

三江平原是世界上寒冷的水稻种植区，因为积温原因，插秧的时间不能过早也不能太晚，在当地有种说法“不插六月秧”。因此，这10多天的插秧时间至关重要，一旦错过，可能会导致水稻的成熟期赶上大雪。

5月8日6点51分，K5161次插秧专列到达寒葱沟站，这几乎是插秧客的终点，三江平原最东边的国营农场——前哨农场坐落于此。

出站门前，四五个中介热情地招呼着：“有会开插秧机的人吗？一天600元。”很少有插秧客出声，在用工紧张的这几天，他们都是雇主提前预定好的熟手。当然也有第一次出来碰碰运气的人。

插秧客刘师傅出站后，他的雇主一眼就找到了他，“可算是来了。”来不及放行李，刘师傅就被雇主拉着直奔地里。

刘师傅干活的农田属于前哨农场管理区。前哨农场耕地82.23万亩，以水稻种植为主。这种规模的农场在建三江垦区的15个农场里不算大，但从高处看，人和插秧机在这一望无际的格田里如蚂蚁一般。

前哨农场的格田，蓝天与相接，白云映入水田中，生活在农场的孩子形容未插秧前的格田仿佛是一片海。刘师傅没有时间驻足来欣赏这一“美景”，对他来说，这片“海”是他接下来十天时间里要完成的工作。

运苗车的四个车轴接近一个人高，刘师傅费劲地爬上了车，接过雇主从苗棚递来的秧苗。五盘秧苗整齐叠在一起，足足有100斤重。

因为车轴足够大，刘师傅开着运苗车可以到达“海”的任何一处。装苗、拉苗、卸苗，刘师傅的工作就是往返于苗棚与田埂之间。

在这条插秧流水线上，有着明确的分工：苗棚里的人负责从地里将秧苗盘揭起，按照五盘的数量放置在架子上；像刘师傅这样的人，负责将苗拉到或挑到田边；田里有负责开插秧机的机手，站在机器上装盘的工人以及跟在机器后补苗的人。

周福华和王红波曾提到男女体力原因，流水线上的工作会很自然地分配。一般来说，男插秧工负责开各种机器，再就是从从事补苗的苦力活；女插秧工负责揭苗、装盘和补苗。

不同的分工也对应着不同的价钱：运苗工一天最高600元；机手650元；挑苗工最累也最高，能达到700元；其他工种的工资每天大概在400到500元。只有补苗工比较特殊，他们按照每小时50元计算，并且一天只工作10个小时，哪怕是补到半截，差一两米，时间一到，他们都会停下。

“流水线上雇多少人，取决于机械化的程度以及雇主的‘精打细算’。”前哨农场负责农业生产的工作人员说。

他以插秧机举例说，以往一台插秧机作业，需要配备一名机手、两名装盘工和两名补苗工，一共五个人配合。随着高速插秧机的广泛应用，越来越多的农业机械配备了先进的传感器和导航设备，能够实现精准作业和辅助操作。这样的结果是可以省去补苗的工作，一台插秧机仅需配备两个工人。

见到苏晓时，他正在运苗。45岁的苏晓是绥化市绥棱县长山乡人，他就是绥化那批敢闯敢干的人。12年前，苏晓第一次来到前哨农场，承包土地就扎此根，今年他承包的1000亩地需要插秧。

苏晓看着插秧机在田里作业，还是没忍住，“别开太快了。”苏晓也想赶进度，但他更在乎质量，“慢下来，把秧插好，省去补苗的人工，能节约好几万费用。”

按照苏晓的计划，五天前就可以动工插秧。“谁知道会被这事儿耽误了。”给苏晓干活的插秧客是从绥化老家过来的，他们已经在这里干了七八年，今年因为在家种植玉米，昨天才从老家赶来。

“两台车，四五天，落下了25垧地的进度。”苏晓算了算。在老家插秧客还没有来的这几天，苏晓从劳动力市场上雇了几个临时工先干着。

苏晓一年的人工支出在10万元左右，为了节约成本，他自己承担了运苗工作，他的老婆负责补苗。“只要机手控制好速度，熟练地掌握转弯、飘苗和缺苗的情况并不多，也不用再补苗。”

苏晓有一个明显的感受，以前决定插秧进度的是插秧机，现在是运苗的速度。一旦苗插不上，插秧的进度就会慢下来。苏晓使用的机器都是最新的高速插秧机，配有北斗导航系统，可以进行无人插秧作业。

“无人插秧作业的速度会慢一些，遇到地块不平，插秧的质量堪忧。”苏晓认为机械化得一步步发展。“运苗不就是这样，人工挑苗、用骡子运苗、铺轨道、再到运苗车和无人机，尝试了这么多种方式，还是运苗车最合适。”

对于目前无人机播种方式，苏晓觉得还不成熟，“太贵，产量也不能保证。种地人看重的还是产量和稳定性。”

农场的工作人员告诉记者，前哨农场机械化程度已达99.8%，但在短时间内，剩下的0.2%仍需要人工去辅助机械化的不足。