

一 果农的哥

老张42岁，北京平谷区种桃专业户，家有果园五亩，平房六间，育两男，出租驾龄五年；

问：怎么不在家种果园了？

老张：现在正赶上果园品种退化期，产量下降生意越来越不好，两个孩子，一个大学快毕业，一个高三，哪个身上不花钱呀，出来干出租，图个有现钱花，不至于像以往每年等桃熟了才有现钱；

问：村里开出租车的人多吗？

老张：头几年人少，也就五个人，不到十年现在有上百个人都在开出租车了，年龄从18岁到60岁的人都有，快能开个出租公司了；

问：为什么选择开出租？

老张：平谷的农民几乎家家户户都种桃树，种别的也不会，一般一个换代新品种需要四五年时间，五亩果园只能一个品种，不可能有五个品种，因为没有规模就不可能形成高效益；

再说也不可能一家果园去搞嫁接新品种，成本太高了，根本接受不了；所以近年来果园经济下降了，逼得你找活路；

前几年，也想过搞个农家乐，但没个二三十万根本开不了农家乐，后来在城里工地上干建筑，这几年工地上的活也不好找了，经村里熟人介绍就干出租了；

签约那天一早就去了，一直等到快下班才签完，十几页的纸三分钟就签完了，我到现在都没想明白，为什么三分钟的事，却让人在公司足足等了一天？

直到开上了出租才知道，一天到晚坐在车上不能动，时间长了腰受不了，连上厕所都费劲。

对了，还交了公司两万块押金呢，车坏了也得管修，有时想不通，车不是公司的吗，怎么让私人修呢，既然别人都这样签了，我只能顺从大流，这是没办法的一种选择，反正与公司一签就是五年，干了就没了的可选择了？

问：月份高吗？

老张：刚开始连“三险一金”也没有，每月3200元，现在有了“三险一金”，车份每月4200元，扣去油钱和修车费每月能剩下3000多块钱；不修车能捞5000多吧；

问：每天干多长时间？

老张：最多16个小时，我家离城里远，又不能老放空，油价那么贵，空驶太赔钱了，所以我就在后备箱里放了薄被子和暖水瓶，能得空休息就休息会儿，远郊的司机还五六个人合着在四五环边上租房呢，有时一个月也回不去一次家，细想想，都是老实巴交的庄稼人，不在家种地图个啥？

我觉得比我媳妇一人在家剪枝、打药、松土、浇水弄果园强不了多少，但她比我累多了；谁让要俩孩子呀，现在上学多贵呀，我上学那阵才几块钱的学杂费；

我认为，农民就应该在土地上作“文章”，如果你变着法地让农民在土地上无文章可作，那你还管他叫什么农民啊？

土地是农民的命根子，也是使老百

姓不挨饿吃饱饭的看家本领与生活依赖，五十年土地承包不变是有一定道理的；

关键是好的东西没有贯彻好，种植科技也不配套，要给村里干活的人有收入，同时让城里人吃得也放心，大家都有一种安稳感；

反过来说，现在不供俩孩子上学，今后更没出路，总不能下辈子还种那五亩桃吧，还每天开16个小时的出租吧？我没啥心愿，减出租车月份讲了不知多少年；

去年春节，习总书记还专门座谈慰问首都出租车司机——中心议题是释放红利，让百姓享受到改革的具体成果，北京有五万多名出租车司机，总不会跟咱家的五亩桃园等换代等个四五年是吧？

对了还有一句话是中央刚说的，中国要强，农业必须强；中国要美，农村必须美；中国要富，农民必须富；

二 骑兵的哥

老王59岁，原兰州军区某骑兵团战士，退役后是南京某国企司机，10年前买断工龄，房两居，育一女，驾龄七年；

问：什么时候当的兵？

老王：1969年，刚去高原不适应，头疼眼胀呕吐，别说养马啦，人站在地上浑身跟踩了棉花似的，上下都是轻飘飘的感觉，半年后才适应；

问：马和汽车你更喜欢哪个？

老王：从当兵的角度，我喜欢战马的程度大于喜欢汽车，因为在我的眼里军马本身就是战士，它和我建立了深厚的感情，从生活的角度，开出租车是为了生计；

我们团有红、白、黑三个战马营，你想想每天清一色的军马出营训练时，所有的战马和战士一样步调一致精神抖擞，那个从心里涌出来的自豪感别提了，在那个年代该是种什么力量；是与当下一切向钱看是没法比的，也不是一个层面的东西；

我觉得兵是什么？兵是国之本，战马是什么？战马是战斗力的组成部分，战马和战士是同等重要的，两者是一种平等的地位；

在部队战马和战士同样立功授奖，每当战马授奖时，那种欢快的彻人心肺的嘶叫声和人与马在边垂相互厮守的岁月，不是经历那个年代气氛过来的人是无法理解的，就如同我不理解现在有个别年轻人的作法一样；

战马和战士既是边疆的需要，也是国家的需要，而这两种的结合，势必构成了兵是国之本的要素，当兵的日子尽管异常艰苦，但真的一辈子令人难忘；

有一次，有两匹战马在暴风雪中执行任务，不幸坠落山崖，部队按最高礼遇以三层军毯裹身并伴以军号下葬，在高原的烈士陵园中，专门开辟了为军马下葬之地并竖有编号的墓碑，我所理解的平等从军马墓碑开始；

那阵势，军旗烈烈，群马哀鸣，军号长歌；谁都知道没有军队的勇猛果敢哪

与三地出租司机的对话

一年中，我曾去过北京、南京、香港三地，与当地的出租车司机闲聊，诞生了不同内容的对话；

主笔：祝虹



有百姓的祥和日子；但未必知晓战马对军队对战友及那片辽阔高原热土的忠诚？

问：南京出租月份高吗？

老王：“五险一金”都有，月份5100元，我心态挺平衡的，部队下来就分到国企给厂长开车，房子分了两居室，媳妇也是一个厂的工人，舒心的日子咱也过，如今孩子大学毕业已上班了，厂里效益不好媳妇也办退了，压力不能说没有；

但我历经了那么多的事，我想通了一件事，出租车是公司的，开车人是自己，南京的路越来越堵，我不能与堵车较劲儿，太不值了，每天早出早归，个别时候完不成车份我也不着急不生气；

比起高原牺牲的战友和战马及下岗后还有至今不如我的人，我内心知足但不快乐；问题的核心是，开出租也是一种职业的独立。不应该迷茫、在人车、人与权力、人与社会的三重结构中，应该找到一个厂长司机转换成出租车司机的新位置。

社会变革和转型终究使一部分人的生活要付出相应的代价，最重要的那个年代我当过兵，知道这个道理；

我给自己在南京开出租车定的原则是不吭人，不绕远，我真的不图别的，要对得起埋在雪域高原的战友和四蹄腾空让我血脉喷张的战马；

我爱战马胜于出租车，战马是战友，出租车是生产资料和生活工具，但我不吭人，不绕远，我愿意过有信仰的生活；

三 香港的哥

小李32岁，香港出租车司机，住港府提供的出租屋，男女孩各一个，驾龄十三年；

问：什么时候开出租车？

小李：大学毕业后就开始开了，因为选择别的工作不是不行，但需要一个漫长的过程，我是家里老大马上就与公司签了；因为弟弟妹妹还上学要花钱，一开上了就多少年也未换过工作；

我觉得在香港开出租挺好的，街道窄有窄的好处，香港是购物天堂，来的人也多，出租生意挺好的；

问：香港开出租的大学生多吗？

小李：不能说多，但相当普遍，在香港开出租没人认为是个被别人看不起的行业，都是养家糊口没有高低之分；

我们在香港也属于买不起房子的群体，但一样上大学受教育，有政府提供的廉租房，大学毕业了一样选择开出租，没有觉得矮人一等，事到如今不一样也养了一双儿女吗；

问：带孩子去过北京，坐过北京出租吗？

小李：去过，挺好的，长城、故宫、天坛，坐过北京的出租车，司机挺有礼貌的，就是话唠特贫，去景点的路上小孩被逗的一直乐；

问：香港出租和北京出租有何不同？

香港出租车行业规定就是八小时，北京出租要干十二个小时都不止，从开车和坐车的都不安全呀，我觉得北京出租的月份太高了，另外还要给公司抵押两三万，还要自己修车；

出租车出租的是经营权，不是变戏法掠夺八小时以外的公民休息权，公司的车坏了凭什么让开车的去修？财产不是公司的吗？是谁把利益都拿走了？

香港有两万多出租车，有专门的出租车工会来协调会员的事，比如多年来车型一直以丰田皇冠为主，没有改变；

为什么？因为车型与香港这个城市资源的配置和出租车盈利率直接有关，一个城市好几个车型耗油量都不一样，对司机和乘客本身就是不公平呀；

香港公共事务局与出租车工会要协调好这些具体的事务，才能让香港的底层老百姓过上好日子；

当然，每年工会也组织义捐，四川汶川地震那年香港出租车工会没少组织义捐；

香港出租车行有千家，出租车坏了规定由车行负责修并补偿出租司机误工费；

