

新一代告別鄉愁 逆向春運折射變貌

黃宇翔

2019年2月10日 第33卷6期

http://www.yzsk.com/cfm/content_archive.cfm?id=1548905812593&docissue=2019-06

二零一九年，中國的春運模式已起了翻天覆地的變化，整體春運總人次將有三十億人次左右，較巔峰期少了約六億人次，家鄉的父母帶著留守的孫子到城裏與兒女團聚過年的「逆向春運」、農民工選擇留城過年不回家鄉，以及民眾外出旅遊，成為今年春運的熱門選擇，顛覆傳統的春運模式，折射中國社會的變貌。城市人口的躍升，使傳統倫理價值、過節模式面臨挑戰，也代表中國城鄉格局變局的到來。



福州火車站乘客等候檢票上車（圖：中新社） 青年男女春運（圖：Imaginechina）

二零一九年，春運購票已經不是難題，最多就是貴一些罷了，抉擇的關頭不過是坐稍慢的動車，抑或較快的高鐵。新一代春運的生活方式也起了翻天覆地的變化，越過二零一四年三十六億人次的巔峰，今年預測的總人次只有約三十億人次，下跌的幅度達到百分之二十，也許在將來，春運的感情大軍隨著城市化的深入，將成為歷史記憶。消失的六億人次裏，許多成為了城市的人口，遙遠的故鄉只是祖籍上的符號。尤其是新一代的二億七千萬農民工，他們是沒有鄉愁的一代，來到城市是為了更美好的生活，上一輩也早已移居城市，或許參與「逆向春運」（中國官方稱為「反向春運」），或許到外地旅遊，又或者留在城市裏，昔年春運人山人海、一票難求的情景已經消逝，代之而興的是多元的過春節模式，折射出中國社會劇變中的新面貌。

十年前，二零零九年還是中國的高鐵元年，有誰能想像今天的中國如今有二萬九千公里的高鐵里程，能讓春運人口跨越千山萬水，短時間內回到心靈的故鄉。十一年前的春運，還充滿了悲情與惆悵，在無情的風雪災情裏，沒有票的旅客在廣州火車站的廣場外隨機漫步，漫無目的地尋找出路，忍受冷徹心扉的吹襲，以及無止境的等待，偶爾傳來的假消息，就讓人群一陣無意識的律動，如同卡夫卡式的荒誕……

十年後，中國以破歷史紀錄的三千個動車組拉動春運的歸程，「四縱四橫」交織而成的鐵路網將約四億一千三百萬人次發送回心靈的故鄉。十年後，中國城市人口上升百分之五十八點五，

比起二零零八年多出了十二個百分點，意味著接近一億七千萬人被吸納為城市的新居民，他們的家就在城市裏。長期研究中國農民工的香港大學教授潘毅認為：「鄉愁很多時候是知識分子的想像，農民工為了是更好的生活，當父母、小孩也在城市生活時，他們很難有動力回到遙遠的農村過年。」城市化也是二零一九年春運的主軸，留城過年、逆向春運、外出旅遊漸漸成為新興城市階級的春節選擇，讓春運拒絕悲情，擁抱便捷的高新科技，以及新的城市生活。

逆向春運成熱潮

今年，各大媒體都將報道的焦點放在中國的逆向春運之上，常規的春運則是由城市到家鄉，而最新的現象是家中長者與小孩子由家鄉到城市，與家人共度春節。過去一個月裏，春運最受關注的議題就數「逆向春運」，台灣的《旺報》在一月十二日的報道標題就是「陸反向春運夯 大城市成熟點」，中國大陸的官媒《光明日報》在一月二十五日的報道也說：「反向春運：闔家團圓新趨勢。」媒體的關注多少代表著「逆向春運」成為重大社會現象，中國最大規模的旅遊網站之一攜程網（Ctrip）作的「逆向春運」統計，也反映今年選擇逆向春運的人數增加，上海、北京、廣州、深圳、杭州、南京、天津、青島、寧波、廈門是十大「逆向春運」熱門目的地，除夕前一週飛往這些城市的機票預訂量同比增長超過百分之四十，「四老一小」（四個老人家和一個小孩子）旅客訂單顯著增長，反映祖父母輩帶上留守兒童到城市，和子女過年成為新的趨勢，顛覆過去的春運傳統。

「逆向春運」成為新趨勢的背後，和市場車票、機票的供求有密切關係，春運期間，返鄉火車票價格受制於黃牛泛濫，價格高昂，回鄉機票更是較貴，一般民工難以負擔。相比之下，「逆向春運」航線機票價格則便宜得多，最低達到一點二折，而且票源比較充足。除夕前一週，哈爾濱飛北京機票低至一點三折、人民幣僅只有一百八十元（約三十美元），重慶飛深圳機票最低價僅一百九十元，相當於打一點二折，比高鐵票便宜六百二十九元人民幣。無疑，資本的衝動讓春運的模式產生劇變，尤其是手頭不算寬裕的農民工，便更大機會改變春運模式。

過去對春運的刻板印象，往往是從東南沿海的城市千里而回到山中的農村，但城市化與產業鏈格局的改變，讓這樣的春運模式劇變。中國官媒的集體筆名評論員李勤余在《光明日報》裏點評道：「『反向春運』的閃亮登場還從另一個側面說明，在城鄉二元結構中，城市仍然佔有毋庸置疑的優勢地位。正因如此，通過努力爭取早日消除城鄉差異，打破各種壁壘，依然是從整個國家到個體層面未來一段時間的奮鬥目標。或許到那時，春運也就不會再有正向、反向之分。」代表城鄉互動格局的變化，春運的選擇也隨身份、戶口的變遷而改變，尤其八十後、九十後的城市打工者，更能接受新的春運模式。

不回家過年的人

第二代民工多半是城市裏的經濟移民，他們為著更好的生活而來到城市，他們較第一代民工少了鄉愁，多了對城市的盼望。即便是中國人情最濃的春節，也有許多人選擇留在城市過年，在廣州當外賣快遞小哥的李鑫就是他們的一分子，二十三歲的李鑫來到廣州已好幾年，一直在做服務行業，快遞小哥就是他這兩年來的身份。來自山西的李鑫，在廣州的底薪收入在三千八百多元左右，每月達成六百單之後，則可以獲得三千六百多元的接單費，加起來薪水就有七千元

左右，所以為了生活，春節期間李鑫還是留在廣州繼續送餐，只打算在春節期間，買點廣州特色小吃和衣服給父母寄回去。他覺得「平時也能回，現在交通這麼方便」，沒有必要湊熱鬧在春節回家。

不回家的人，背後也是因為中國倫理價值觀的改變，香港大學教授潘毅也說：「中國宗族社會傳統比較深厚的地區，就數廣東省和福建省，但在這兩省以外，宗族社會沒有那麼深刻。」所以春運在今天，不代表著個體與族群的重聚，這個意義也逐漸淡泊下來。外出工作的人，有的即使回鄉，也是趕急地回去幾天而已。同樣來自山西、在廣州工作的媒體人烏白，仍堅持每年春節回到家鄉，由於收入不錯，所以烏白買票還不太困難，但春節回家，他也不打算參加傳統的走親戚活動，匆匆停留幾天，就打算和女友到俄羅斯去旅行。

春節在中國也漸漸成為外遊的節日，成為除了回鄉以外一個熱門的選擇。尤其是「港漂」學生，遠道而來香港讀書，更多選擇外遊。香港城市大學的港漂碩士生胡春雪，由於春節假期短促，她也不選擇回鄉過春節，而計劃和幾個同學利用春節假期，到澳門短途旅行。春節漸漸由親情的團聚，變成外遊的節日。

劇變的中國社會

逆向春運、留城過年以及外遊作為春節選擇，歸根究柢還是源於中國經濟、社會格局的劇變，引致人們生活方式、倫理價值的改變。中國經濟學家何帆在二零一九年的新書《變量》指出，中國改革開放數十年來的基本底色是工業化、城市化，這也是中國最大的「慢變量」。城市化是改變春運模式的最大變量，從二零零八年到二零一八年，城鎮人口由不足一半漸漸達到接近六成的比例，十年之間，城市人口就新增了一億六千萬左右，新生的城市人口無疑是以城市為家，改變了初到城市、根在農村的局面。

第二代農民工更多的是經濟移民，而第一代到城市的農民工既是追求美好生活的經濟移民，也是作為農村剩餘勞動力而被拋擲到城市的「難民」，對農村還抱有濃厚的鄉愁。香港大學教授潘毅也說：「由第一代民工轉到第二代民工，已經超過了十年，他們漸漸適應了城市生活，父母也在農村以外生活，子女也在城裏，於是回鄉過年不再變得必需，返鄉過春節的人數也漸漸回落。」第二代民工未必在城市有優厚生活，也很難拿到所在城市的戶口，但潘毅認為：「農村經濟相對之下較不發達，民工回到農村也很難找工作，因此民工依然會留在城市。」因此，儘管城市未必為民工帶來歡樂，春節可能還要與親人分開，但因為生活的壓力，仍有一部分民工在春節以城市為家。

成都的霧霾與民工

春運人次減少六億人次背後，另一個因素是二零零八年以後中國產業鏈遷移，成衣、鞋廠以至富士康式的電子生產，許多都由東南沿岸搬到中部和西部地區，讓他們可以更方便回鄉，減少轉車次數，四川、湖南、河南這些省份是傳統的民工輸出大省，但如今不少民工都在本省消化。

其中，霧霾就是一個重要的指標。言及霧霾，一般都會想到石家莊，以及中國首都北京，但如成都的污染程度已漸漸與北京「並駕齊驅」，北京大學統計科學中心教授陳松蹊二零一六年的研究就發現，成都的污染狀態、污染平均持續時間的比例，都比北京還要嚴重，在與瀋陽、北京、上海以及廣州五個城市的比較研究中，優良空氣所佔的時間也是最少的，是中國空氣污染最嚴重城市的前列。重重濃霧和厚重 PM2.5 懸浮粒子構成的化學毒氣，讓城市處於高度污染之中，霧霾也是工業化的指標之一，霧霾的濃度和工業化程度成正比，而中國當今的霧霾之都卻是成都與重慶，而這背後就是東莞的皮革廠、鞋廠，以至深圳的富士康都搬到成都以及重慶這些地區。

香港大學教授潘毅也說：「現在中國民工的分布，中部、西部逐漸增加，反而東部地區處於下降趨勢，過去要穿州過省回家，現在則可能只需要坐三個小時的大巴就可以回家了。」根據國家統計局的數據，西部地區的農民工增速最多，九年之間增加了二千二百三十五萬人農民工，西部地區在二零零八年至二零一七年之間，成為了中國農民工人口上升最快的城市，增加了百分之三十八點八；中部地區的農民工也由二零零九年的三千八百三十萬，上升到二零一七年的五千九百一十二萬，相差二千零八十二萬，增加百分之三十五。這些變化都代表中國民工穿州過省打工的情況正漸漸改變，更多民工在本省就業，也讓他們의春運旅途縮短。

昔日春運的焦點東部地區，以北京、上海、廣州以及深圳剛漸漸告別擁擠、一票難求的春運。根本原因也在於農民工人口的減少，農民工人口在二零一四年達到巔峰，達到一億六千四百二十五萬人，但到了二零一七年，就減少四百三十二萬人，百分之二點六的人口流回到中、西部地區。這批農民工是隨著中國產業鏈遷移而回到中、西部地區，改變了春運的地緣版圖。

高科技春運

二零一九年，春運的鐵道變化依然延續過去十年間的躍升幅度，有更大規模的鐵路投入使用。去年全國新開通高鐵里程四千一百公里，廣深港高鐵、江湛鐵路、京瀋高鐵、杭黃高鐵等超過十五（段）高鐵新線開通運營，作為春運的生力軍。而鐵路運輸的人次也有望在二零一九年達到史上最高峰，預計今年動車組的發送量將達到三千組。二零一四年的春運期間，全國鐵路運輸只有二點六七億人次，其中高鐵輸送八千六百萬人次，佔了百分之三十三。但在今年，預估高鐵運輸的佔比就達到八成，總運輸量將超過三點二億人次，五年增長近四倍。反映高鐵在中國的春運地位越發吃重，十分一的人次也在鐵路運輸上消化。

今年的春運，人臉識別、無人機、機械人這些高新科技設備繼續深化使用，作為春運的協助者。今年起，人臉識別進站的設備擴張到港澳台居民，五秒之內就可以進閘。另外，今年無人機作為春運交通疏導的設備不只局限於鐵道運輸監控，廣東省公安廳也採購無人機，用以處理公路上交通事故、疏導路面車輛，進行大數據採集，返饋到指揮中心，以便作出公共交通上的調動。

暖冬裏的暖陽

春節，依然是中國人最重要的節日之一，春運，是通往家鄉，也是通往心靈安頓的道路。春運的管理也考驗中國政府的管理能力，「一票尚不能買，況天下國家為？」無疑是春運人們的心

裏吶喊，每年春運，各級官員都親自上陣，到車站視察，今年國務院副總理劉鶴也有到北京火車站、首都機場親自檢查春運的組織情況。春運既是感情的大軍，也是中國管理能力的成績單，過去數年間，春運的高科技設備以及高鐵網的建設，讓過去買票難、回鄉難的問題得到疏導，反映政府管治的決心。

今年的春運是和暖的春運，暖日照融千樹雪，寒風吹散滿天雲。適合人們出行，和暖的氣溫也帶到異樣的春運模式，逆向春運、留城過年、外出旅遊成為春運三個最大的小趨勢，背後代表著中國城鄉格局出現劇變，城市人口漸漸成為相對的多數，接近六成人口進入城市，他們漸漸成為城市人，揮別遙遠的故鄉，自然也就不再加入春運大軍。而城市的民工，雖然可能沒有城市身份，但因為已是二代民工，對故鄉也沒有太多感情，更願意選擇留城過年，或把父母接到城市過年。

這些新趨勢都代表著中國的現代化、城市化逐漸深入，正在劇烈地改變中國的人口結構，也將無可避免地改變中國傳統的倫理價值觀念，城市裏的人，將有著與農村人相異的價值體系。新的社會面貌使春運和春節也改變了，新的倫理價值體系代表他們需要與過去不一樣的生活。春運除了歡樂的返鄉、外遊之外，這些城市人也許面對著新的失業、欠薪問題，也有在社會底層掙扎求存的，而他們都是城市人，也是中國人，是中國社會必須面對的新格局，如何「讓無力者有力，讓悲觀者前行」，將他們融入城市，依然是中國城市治理的大山，也是春運折射出的變局。（實習生秦若涵、劉妍參與採訪、資料搜集）