

# 王娟:回乡创业变身“鸡大王”



王娟承包村里的荒山扩大自己的养殖规模

葫芦村,地处铜川市耀州区北部大山深处。8月初的这里,鸟语花香,野生药材遍布,野鸡成群……

“你看,那只鸡打盹,没精神,而且还打喷嚏,说明它感冒了!”7月31日下午,王娟路边随手摘了一把野生的连翘后说,“熬好以后给鸡喝,可以解决这个问题。”

1982年出生的王娟从商洛学院大学毕业后,先后在小丘镇总工会联合会、耀州区总工会当协管员,一边干工会工作,一边跑扶贫包扶村。5年的工会经历,让她不仅“懂”了职工的不易,更“熟”了众多养殖企业的“诀窍”。

“我们村的土鸡蛋被铜川甚至西安等城市慕名赶来的人抢购,买

鸡蛋要走后门,甚至一蛋难求要排队下订单……”王娟说,这些一直在她的脑袋里挥之不去。

2012年3月,协管员岗位合同到期后,怀着不舍,带着对职工的另一类感情和她脑袋里久久不散的“鸡蛋奇观”,她利用工作中形成的人脉和资源,贷款6万元,利用自己家十多亩的山地半年后搞起了林下养鸡。

一边学,一边养,历经坎坷。

“鸡只认第一个窝”,王娟说,第一次下蛋时,所有鸡挤一个窝,一天之内,鸡压鸡死了200多只,她一下蒙了。买碟片、下视频,专家讲解的各类养鸡窍门她挨个学。

2015年,新购回的6000多只鸡苗“只吃不长肉”,养了七八个月,

不但赔了以前的所有积累,还欠下别人几万块钱……

然而,这并非最大的困难。大规模养殖需要固定的销售渠道,而创业关键时刻,王娟的孩子才2岁,她只好每日大清早摸黑带着孩子、挎着鸡蛋篮子,农用三轮车倒公交,奔波80多公里去跑市场。铜川老区光明巷步行街,她一家一家地跑,一个门面一个门面地讲解,常常要一整天。

“经常碰到同学,好多都以为我生活过不下去了!”回忆往日,王娟笑着说,“鸡蛋不愁卖,订单很多,但我还是每天坚持去市场卖鸡蛋!”

靠着口碑,王娟养鸡的生意越做越大。她不仅建立绿之然种植

养殖专业合作社,固定了与村民的养鸡合作,还成立瑶曲镇电子商务服务站,搞起了“电商+合作社+产业+农户”的精准扶贫模式。

免费发鸡苗给贫困户,签协议协助饲养和回收,还以高于市场收购价帮助群众销售核桃、玉米等,使得合作社的销售规模和范围不断扩大。

“最多吸纳了15个职工,给他们吃住全管,发两千不等的工资!”王娟说,还尽可能吸引她们的家属参加养殖合作或者参加到电商物流工作中。

新时代、新技术、新模式,不仅让合作社“钱”程似锦,还通过“电商+合作社+产业+农户”拓宽了周边农户增收渠道。

2016年,王娟通过土鸡散养、农产品回收带动60户贫困户实现增收;2017年,通过产业扶持玉米、核桃加工及土鸡养殖,带动120余户贫困户摆脱贫困。

葫芦村贫困户杨争元分到鸡苗50只,自己又买了150只,他养得很好,今年春节仅卖公鸡就收入了12000多元。加之卖鸡蛋和在合作社当饲养员每月两千多的工资收入,好多农户看着很激动,决心跟

着王娟好好干。如今,生意越做越大的王娟并没有放弃跑市场。

8月1日清晨5点,王娟跨上一篮子鸡蛋坐家里的面包车到河口,坐5路车到河口,再坐6路车到耀州区,倒3次车花费了近3个小时来到河口菜市场,让市民认识她的“瑶曲曲水鸡蛋”。

这些你拿回去吃,尝好了跟我联系……王娟一边卖一边送,她说:“好东西不会被淹没。”只要是没听说过她的鸡蛋的人,她就5个10个地送给大家品尝。

8点多才到菜市场,8点11分鸡蛋就卖光了,惹得几位想要鸡蛋的市民满脸遗憾。

新时代、新梦想、新作为。王娟自信满怀:2018年,刚刚追加投资150余万元建成玉米加工厂,投产后年产上万吨玉米糁、玉米面,将消化附近三个乡镇贫困户种植的所有玉米,平均带动每户增收上万元……

曾经僻壤的乡村,正升腾着希望之光。王娟不仅被评为耀州区劳动模范,其他人也因为对工会工作的热爱和支持,而在今年7月当选耀州区总工会新一届常委。

□文/本报记者 王何军  
图/本报记者 刘强



通过“电商+合作社+产业+农户”拓宽了周边农户增收渠道



从合作养殖户贫困户家中收集鸡蛋进行筛选和包装



耀州区市场起鸡蛋送到市民免费品尝,做口碑宣传让鸡蛋销路更好

## 一名筑路工的幸福生活

师世保,甘肃静宁人,中铁二十局电气化公司一名电力专业工人。曾被中国铁路股份公司推荐为先进工作者、劳动模范。

三十六年前,他满怀光荣与梦想,踏上去西去的列车,远离家乡那座交通闭塞、世代贫瘠的山村,立誓要在部队学好本领,退伍后改变家乡贫穷落后的面貌。然而,造化弄人,他没有成为《咱们的退伍兵》方二虎,阴差阳错成为了一名四海为家的筑路工。

回忆起改革开放40年的变化,师世保感慨万千,归结一句话:“日子越来越好了!”

1984年1月1日,在师世保的人生中注定了一个不平凡的日子,命运仿佛和他开了一个玩笑,本已打算三年服役期满后谋生的师世保,不经意间由一名解放军战士成为一名国有企业职工。

从70年代末开始,在邓小平的主导下,中央开始对军队进行“消肿”。1984年11月1日,时任中央军委主席邓小平在中央军委座谈会上表达了裁减员额100万的决心。

次年,人民解放军正式实行百万大裁

军,中央军委所属的总参、总政、总后三总部机关的人员精减了一半;11个大军区精简合并为7个;军级以上单位裁掉31个,师、团级单位撤销4054个。“铁道兵”这一兵种在当年裁军的历史中休戚。

1984年,师世保与众多的铁道兵战友一起脱下军装,集体转业并入铁道部,他所在的第十师发电连也从世界屋脊青藏高原的青海省乌兰县辗转来到山清水秀的秦岭南麓陕西商洛——铁二十局大理石厂。

师世保从部队走向企业,在新单位,他的岗位是电工,对于在部队时期从事发电工作的师世保来说轻车熟路。

当时,大理石厂是中铁二十局紧跟社会发展、拓宽经营渠道的第三产业。政府给予大理石厂资金和设备方面的扶持,厂子效益还算红火。

师世保回忆,加工好的大理石成品,

品质色泽低的卖到80元每块,相当于周边其他企业单位普通工人1个多月的工资。

当时妻子在老家,没有工作,加之两个孩子要上学,全家的开支仅靠他一个人的工资维持,生活上总是捉襟见肘。来到大理石厂,自己每月能领到125元工资。他想着,自己好好干,肯定能让老婆孩子过上好日子。

说到挣钱,师世保眯眼笑着说:“当时在大理石厂工作还是很体面的。”

1986年11月,二十局党委决定将通信处及其所辖的通信所、工程连与发电连合并组建成立二十局电务处,从事铁路通信、信号、电力施工,自主经营,自负盈亏。

师世保经过内部分流,来到了二十局电务处。那时候每年承揽几万元的工程,施工任务不饱满,工作节奏也比较慢,息工成了家常便饭。

1993年,随着市场经济发展,社会基

础建设如雨后春笋,二十局抓住机遇,经营承揽规模不断扩大,电务处的承揽规模也日趋好转。这一年,公司承揽了兰新铁路一些电务工程,师世保承建了该工程,每月工资270元,比之前的125元翻了一番,他尝到了改革开放带来的甜头。

1997年,电气化公司基地落成后,师世保享受到了企业发展的实惠,分到了一套房子,他把妻子和两个孩子从甘肃老家接到咸阳居住。

师世保说,企业强了,职工才有好日子过。现在企业很多惠及职工的好政策,他实实在在地感受到了。2010年,电气化公司在咸阳基地盖了高楼,他们家分到了一套130平方米的大房子,是企业给他的又一福利;在职工子女就业上,他的儿子师彬彬于2012年加入了中铁二十局这个大家庭。子承父业,解决了师世保的后顾之忧。

师世保感慨,改革开放40年来,社会在进步,企业在发展,职工的日子越来越好了,希望早日看到中铁二十局鼎盛复兴时期的到来。

□柳英

■酒金桥茶座■

58速运公司更换新名为“快狗”,要求运输车辆统一更换车贴为“快狗打车”。司机们认为新名字一语双关,拉活时自我介绍变成了骂人。而且已经有客户在下单时说:“快来条狗给我拉货!”公司安慰司机:人家天猫和京东商城的标志也不是小猫小狗?司机们怒火中烧,到公司讨尊严。(8月20日《澎湃新闻》)

从法律角度看,58速运更名为“快狗打车”,这是企业的基本权利,他人不能也无权干涉。只要“快狗打车”这个名字本身没有违法违规,没有损害其他人的合法权益,没有违背公序良俗原则,那么按照法定程序进行改名,这样的改名在法律上就没有任何问题,我们应当予以尊重。

另一方面,以今天移动互联网时代人们的语言习惯来说,“快狗打车”确实不像一些讨尊严的司机所言,这是一句骂人的话,伤害了司机的尊严。众所周知,单身贵族已经成为历史名词,取而代之的是“单身狗”,延伸出来的还有“小奶狗”“撒狗粮”等网络用语,这些网络词语显然都不是骂人的词语,也不带骂人的含义在里面。而且,狗、猫等动物萌萌的感觉,的确更受到今天人们的欢迎。正如58速运所言,“天猫是只猫”“京东是条狗”,快速崛起的还有“三只松鼠”等。从这个角度看,一些司机认为“快狗打车”是骂人,侮辱了他们的人格尊严,这的确是过度理解了,甚至可以说是一种误解。

不过,话说回来,诚然企业改名的主要决定在老板手里,是老板说了算。但企业真正要改名,还应当倾听一下广大员工的意见,不宜专断独行,这样才能打消员工的顾虑,安定“军心”,营造员工的向心力和凝聚力,才更有利于企业的发展。

道理不难理解,作为民营企业,即便是老板的个人企业,虽然企业改名不会影响劳动者的合法权益,但企业改名在客观上必然会影响到企业的发展,带来的可能是有利的发展,也可能是不利的发展,这将影响到员工的权益和事业发展前景。从这个角度看,企业改名并非只是老板个人的事情,也与员工息息相关,理所应当听取他们的意见,真正集思广益,尽可能避免改名给企业带来不利影响。

□容江月

## 改名「快狗」不妨听听员工意见

## 职工对谈心对话有“三盼”

■呼声与建议■

众所周知,领导干部与生产一线职工谈心对话是思想政治工作的有效形式,可以相互倾吐心声,沟通了解,消除思想上的困惑,使工作学习生活方向明,目标清。近日,笔者就谈心对话采访了身边的生产岗位工人,大家对谈心对话有以下三个期盼:

一是期盼领导放下架子,不高高在上。上级领导和部门负责人和基层员工座谈、征求意见时,首先要放下架子,尽量不要让职工感受到自上而下的压迫感,以一个老大哥的身份,平等对话。其次,谈心时要心平气和,要听得进生产一线职工的批评和建议。尤其是对一些职工直言不讳、尖锐的批评更要坐得住、听得进,而且要立即整改。

二是期盼领导多讲大道理,多说暖心话。安全生产,教育先行,领导在与职工谈心对话时,法律法规要讲,规章制度要讲,关系到企业安全发展重要性的大道理要讲。但主要的安全生产为自己人身安全、为家庭平安幸福的暖心话要多说。通过拉家常的形式,换位思考,面对面心贴心地与职工交谈聊天,使生产一线职工认识到生命的宝贵,感悟到如果工作中违章违纪出了事故,不仅影响生产,还会使家人陷入痛苦,终身遗憾。

三是期盼领导要拓宽谈心对话形式和内容。谈心对话的场所不能仅限于办公室、会议室,而应该拓展到生产岗位、家庭或者其他感觉温馨的地方;形式上,不能仅限于面对面,而应该拓展到电话、短信、微信、微信、问卷调查等;内容不仅限于安全生产、企业管理,而应该拓展到婚恋家庭、子女教育、为人处世、消费理财、社会公德等。真正使谈心对话起到解惑释疑、鼓励加油、凝心聚力的作用。

□曹吉祥

## ■他山之石■

■法律援助民生·助力农民工■

青海开展法律援助农民工品牌建设活动

为切实维护农民工合法权益,大力加强农民工法律援助工作,不断增强农民工的获得感、幸福感、安全感,青海开展“法律援助民生·助力农民工”法律援助品牌建设活动,进一步提高农民工法律援助知晓率和影响力,推动实现2020年农民工工资基本无拖欠目标。

据介绍,本次活动以畅通农民工法律援助维权绿色通道为重点,以提升农民工法律援助品牌建设为核心,以服务广大农民工维权为主线,以“防范、主动、全覆盖”为主要任务,为农民工提供精准、便捷、优质的法律援助服务,开展农民工法律援助知识宣传教育,有效防范和化解农民工法律纠纷。

青海将利用农民工集中返乡时机,在劳务市场、车站广场等农民工密集区域,开展农民工讨薪维权法治讲座。通过组织法律援助律师、基层法律服务工作者、法律援助志愿者,采取现场法律咨询、赠送法律援助宣传资料和实物等方式,大力宣传法律援助工作,提升农民工运用法律依法维权的意识和能力。

另外,还将从农民工关注的热点、难点问题出发,从农民工实际需求出发,组织开展送法进企业、进工地等活动,促进农民工依法维权和依规守法。

据介绍,青海多部门将加强农民工欠薪案件信息通报与会商沟通,及时了解农民工法律援助需求,扩大法律援助范围,完善服务网络,畅通绿色通道,引导农民工依法理性维权。同时,为需要帮助的农民工提供签订劳动合同指导,避免因未签订或不规范签订劳动合同导致农民工维权难、执行难。

今后,青海对农民工讨薪法律援助案件简化受理程序,不审查经济状况,快速办理。对有确凿证据证明其合法权益受到侵害而拿不到工资的农民工,因故无法出具身份证的,先行受理,及时提供法律援助。

此外,青海还将依托12348青海法网及两微一端,引导农民工通过网络申请、热线电话、手机APP等多种方式,及时获得免费法律咨询、代书、调解等全天候法律服务。同时,引导农民工通过“百度法律援助地图”就近申请法律援助,打通法律援助服务“最后一公里”。

□邢生祥

烈日下的“飞机守护者”

8月10日,南方航空西安分公司机务程佳奇在进行轮检检查。

近日,西安持续高温天气。为确保航空运输高峰期的飞行安全,中国南方航空西安分公司的飞机维修人员冒着高温,坚守西安咸阳国际机场停机坪,为每一架次飞机执行检查、维护和保障任务。

□新华社记者 刘潇 摄



## 卡车司机生存境遇亟待关注

■聚焦■

近日,由传化公益慈善研究院推出的《中国卡车司机调查报告》引起了全社会的广泛关注。报告为我们展示了近3000万具有自雇性质的卡车司机群体的生存境遇,呼吁全社会给予卡车司机更多的关注和保护。而在近期发生的有关这个群体的不稳定事件,也更加凸显了卡车司机的权益保护问题。

作为中国物流运输业的主体,卡车司机的劳动过程可谓艰辛和疲惫,日夜奔波在路上,不停地流转于不同城市之间,工作强度极大。报告显示,卡车司机每天单次驾车平均时间为7.8个小时,而晚上8点以后开车3小时以上的卡车司机占比高达74.9%。由于其四海为家的特点,卡车司机平均20天才能与家人见面,吃住均在路上。他们不仅缺乏充足

的休息时间和必要的休息条件,长期住宿在车里,还要随时提防专门针对卡车司机的各类罚款,甚至偷油、偷货、碰瓷等不法行为,这进一步加剧了卡车司机的不安全感及疲惫感。不仅如此,由于高强度和长时间的驾驶,卡车司机均患有严重的职业病,他们几乎都受到颈椎病、腰疼和胃病的困扰,但却很难有时间休息和康复。

卡车司机群体高强度的劳动过程却没有达到相应的收入水平。报告显示,2016年卡车司机全年的平均收入为10.7万元,但收入在10万元以下的卡车司机占比高达71%。65.5%的卡车司机认为自己处于社会下层。相比于其他群体,卡车司机具有更强烈的收入诉求。

首先,卡车司机是典型的高债务工作人群,相当部分卡车司机是自己购买卡车,但基本上都是靠借贷来购买。报告显示,卡车司机向银行贷款和家人朋

友借款购车的比例超过70%。借贷在缓解资金压力的同时,也提高了司机月供的压力负担。尤其在近年来不断提高环保标准的态势下,为了防止车辆被贴上黄标并由此产生的限行,加之过滤器等,与时间赛跑”,这进一步加大了收入压力。

其次,卡车司机的家庭负担较大。由于长期在外,“卡嫂”们就需要承担照顾家庭的主要职责。为了照顾孩子和老人,他们只能打零工或者全职照料,收入很少。与此同时,近一半的卡车司机家庭有两个孩子,且大部分孩子正处于上学年龄。因此,卡车司机是整个家庭经济的顶梁柱,需要承担家庭的全部生活费用,对开车收入的依赖性较高。

其三,大量互联网平台进入货运市场,对卡车司机的收入造成向下挤压压力。“运满满”“货车帮”等APP的出现,

使得大量货运信息上传到了网上。表面上看,卡车司机有了更多的货运选择,但实际上却是吸引大批卡车司机加入运价的激烈竞争中。尤其是大量回程空车的加入,使得运价大幅下降,严重威胁卡车司机的基本收入。

卡车司机的生存境遇使得卡车司机群体开始有不稳定因素,并具有进一步演变成影响社会稳定的风险。卡车司机的“男性气概”以及四海为家的劳动过程中形成团结互助的传统,加之互联网媒体结合手机终端形成的强大组织动员能力,使得这支在路上的流动职业大军对自身境遇有了更深的思考以及开始实施集体行动要求改变现状。而如何解决他们的利益诉求问题,是一个复杂而多元的过程,这不仅涉及到交通、路政、环保等公共政策调整,也涉及到互联网平台劳动关系责任的认定,以及产业工会体制该如何适应新形势。

□闻效仪

