

走过九圩港

□ 金国庆

九圩港是一条人工运河，从江苏省南通市北郊的长江边起头，向东贯穿了通州西部和如东南部。很多年来，因为偏僻荒凉而被称为南通的“西伯利亚”，一直不被人待见。

40年前的1978年，我的小姨被外婆从通州平潮农村嫁到了南通市郊区的芦泾港乡。有一次，几个十几岁的表兄弟商量去小姨家玩，当时交通不发达，家家都很穷，客车虽然有，但车票买不起，我们走了整整三个小时。在路过森林密布的九圩港时，一位哥哥说：向南就不是平潮地界了，而是南通市了，于是我们精神又来了，加快了前进的脚步。向南属于富饶的南通市，哪怕是郊区，也比属于县区的平潮农村好得多。九圩港，是当时很多县区农村人家嫁女儿的分界线。

那个时候，我不知道自己正走在等级最高的204国道上，但即便是国道，当时也是狭窄的砂石路居多，车辆过后就是漫天烟尘，几乎看不见人。

1991年，我来到了九圩港大桥收费站工作。与大桥同步改建成的还有旁边的九圩港船闸。该船闸改建后的宽度达到16米，可以轻松通过千吨大船，成为当时南通地区最大船闸，也成为南通打造世界船谷、发展钢结构产业的重要功臣。

1996年11月28日，南通历史上第一条高速公路——宁通高速公路竣工通车，这条路起点在南京，终点在南通的九圩港。从南通到南京的时间从八九个小时一下子缩短到三个多小时。

2009年12月28日，南通204国道改建工程完工了，给南通人民带来了巨大惊喜。从原来狭窄的两车道二级公路，到平坦宽敞的四车道一级公路，沿线绿色通道，环境优美宜人。其中的九圩港大桥，还是南通历史上第一条钢结构大桥。

进入新世纪，九圩港运河上又架起了铁路大桥，南通市民出行有了新的选择。2003年九圩港铁路大桥建成开通了货运；2004年7月1日开通客运；2016年5月15日，宁启铁路正式开通动车组列车，南通正式步入动车时代。我从南通到南京只要两个半小时，非常方便快捷！

如今，正在建设的沪通长江大桥是新建沪通铁路控制性工程，身兼国家铁路、城际铁路、高速公路“三位一体”功能，将会比苏通大桥作用更大。

进入新时代，踏上新征程！现在的九圩港周边，不仅交通越来越便捷，而且楼房林立、企业众多，新的居民新村鳞次栉比，九圩港再也不是不被待见的“西伯利亚”了！可以说，九圩港的变化就是南通乃至全国交通发展的缩影！

光阴的故事

四十年弹指一挥间，时光流逝，在改革开放的潮水中个人和行业的命运交错，许许多多水运职工从当年的青葱年少到今天的满头白发，他们共同见证了和走过了行业几十年来的变化历程。面对今天的改革成果，他们感慨万千，本期，我们来聆听他们的故事……



见证船闸发展变迁

□ 董开明

1987年12月12日，我们27个刚出校门的“小青工”怀揣着梦想和新奇来到了陌生的施桥船闸，时光荏苒，一晃已是三十年，当年的一群“小青工”已到中年，有的女同志都已退休了。

遥想当年，二线闸正在建设中，单位原来只有四十八个人，工班实行四班三运转，每天连班转，每隔12小时就要上班。冬天放船队时不定时要到外面来观察情况，再回到室内时膝盖以下已是冰凉，得赶紧围着煤炉取暖，才能慢慢恢复过来。如此循环往复，好多人的关节因此留下了病根。1988年二线闸开通后实行了四班四运转，每天6个小时工作制，大家工作才轻松了许多。

记得当初远调站刚建立时，我在上游远调站工作，房子是用毛竹、芦苇搭的临时工棚，四面透风，门也是用木板钉起来

的，铁丝弯一下就当成了门锁。最可怕的是围在屋子周围的十八个坟堆，每天我就在坟堆之间的小道上进出。现在的工作和生活的环境都有了质的提高，工作岗位全部有空调，宿舍也有空调、热水器。

三十年来，运河上航行的船舶也有了很大变化。20世纪80年代随着改革开放，运河上的船舶逐渐发展为挂浆机船、水泥船，后来钢质船、内舱机船逐渐增多。2004年大运河禁止水泥船进入，2007年淘汰高污染、高噪音的挂浆机船，目前已全部是大型内舱机船了。

沸腾的事业

□ 包凌雁 宋兵 俞平

我是土生土长的宁波人，子承父业进入国有航运公司，开过手摇木船、铁质钢船等各种船舶。直到20世纪90年代中期，国有航运公司船多人少，企业负担大，刚好我与企业的合同到期，于是我跳槽到现在的民营企业。

我们行业中九成以上是民营企业，能在“风劲浪急”的航运世界闯出一片天地，不仅需要雄厚的资金，还要有足够的实力去应对风卷云涌的国际航运市场。

21世纪初，行业形势一片大好，运价节节攀升，大家头脑发热，不断建造新船。即便到了2008年，金融危机各种端倪已经出现，不少同行仍一意孤行，继续买船造船，一时间行业出现“逆势增长”。这种假象如今回忆起来仍让人不寒而栗。

金融危机来临，航运业首当其冲。船停着需要维护，要亏钱；开出去，运价抵不过成本，还是要亏钱，几亿元买的新船，一下子跌到几十万元。不少辉煌一时的航运巨头一夜之间因资金链断裂轰然倒下。

2008年到2015年最低迷的那段时间，政府出台了一系列扶持政策，鼓励淘汰更新老旧船舶，很多企业艰难地支撑过来。在最困

难的时候，大家抱团取暖，行业空前团结。直到2016年，颓废达十年的航运业逐渐复苏。有眼光的企业开始更新换代，为再一次搏击市场积蓄力量。我们公司近两年也增加了不少运力，不光跑国内沿线，还开通了日本、韩国、东南亚的近洋航线。

我在这个行业起起伏伏二十载，见证了它的辉煌、它的颓势，也见证了它的东山再起。老一辈海运人的勇敢、吃苦、奋进的精神，在现代航运人身上体现得淋漓尽致。

（讲述人：赵信迪 宁波海洲船务有限公司副总经理）

千里淮河第一港的崛起

□ 全媒记者 鄢琦 记者 周克南

改革开放40年来，蚌埠港勇立改革潮头，多点发力创新业态，由一个内陆散件货运码头逐渐发展成为能够海河联运的综合性大港，年货物吞吐量也由当初的不足30万吨跃升到如今的150万吨，成为名副其实的千里淮河第一港。

今年36岁的吊机装卸工潘锦涛在蚌埠港已经工作15个年头了，目前依然坚守在35米高空的起重机操作间里。他的父亲也曾是一名码头装卸工。

潘锦涛坦言，2003年刚参加工作时，感觉整个港口好像仍然停留在父辈时代，装卸方式十分落后。他说：“以前就是个码头，我们父辈装卸货物基本上是靠肩扛手提，我刚工作时，也只有一些小吊机，工作量很大，工作程序也很繁琐，劳作一天，浑身疼痛。”

2006年，蚌埠新港开港运营，总投入3.5亿元，港口装卸设备全面升级。潘锦涛也已成为蚌埠新港第一批集装箱吊机装卸工。“现在设备是鸟枪换炮了，以前吊机上只有一个电风扇，现在吊机上不但有空调了，机械自动化的程度也非常高，装卸量从以前的每天一两千吨左右，到现在六千到七千吨左右。”潘锦涛说。

改变的不仅是港口的装卸设备，2014年，蚌埠港开始大力推进将散装货物装入集装箱的“散改集”业务，发展港口物流的高端形式集装箱运输。货物“换乘”集装箱，为蚌埠港实现海河联运提供了基础。

蚌埠港集装箱分公司经理谢飞说：“以前集装箱只能通江，然后通过驳船来中转，蚌埠到连云港航线的开通，让蚌埠港的集装箱真正意义上实现了通江达海。”

目前，蚌埠港已成为千里淮河上唯一的集装箱码头，而临港现代物流产业园的建设更为蚌埠港经济发展提供新的引擎。

（上接第1版）凭借着文明、周到、热情的通信服务，她收获了许多荣誉：1995年、1996年她连续荣获“天津市八五立功先进个人”荣誉称号；1997年获“天津市九五立功先进个人”荣誉称号；1996年、2006年两次被评为“天津市劳动模范”。

不忘初心：关爱船员 善待生命

在采访王玉兰时，记者发现，她特别关心船员，对船员的心理状况也十分了解。“船员是表面光鲜的职业，实际上由于特殊的工作环境，最容易出现疲劳、寂寞、焦虑、抑郁或过度紧张等心理应激现象。”

每次接到船员们的电话，王玉兰都会尽力帮他们解难题。每年的除夕之夜，是电话最多的时候，船员们排着队打电话，这个时候，王玉兰会主动选择值班。“船员们没法回家过年，很想念亲人，也有很多话想对亲人

说，我会想方设法帮他们接通亲人电话，如果接不通，我就和他们唠嗑，缓解他们的思乡之情。”

关爱船员、善待生命，这是王玉兰的初心，也是所有天津通信人的初心。为了给予船员更多的关爱，2015年9月1日，天津通信中心开通全国首家海上广播电台“北海之声”，通过电台为来往天津港的船员提供全面及时的综合安全信息、法律咨询、考试信息、安全培训知识以及海上音乐会等，在全国航海通信服务领域打造了一张亮丽的新名片。

“王姐是我的偶像，我要向她学习，船员的需求是我前进的动力。两年多来，我一直在与自己搏斗——为了主持更专业和节目的推陈出新！”“北海之声”主持人崔雅静告诉记者。

“王玉兰身上有许多好的品质值得现在

电波传情 大爱无疆

的年轻人去学习。”一位老同志透露，王玉兰的家庭负担比较重，丈夫患有间歇性精神分裂症，平时不能做事，生活的重担常压得她喘不过气来，但她从没有因家庭困难而请过一天假。“1995年下半年，她患了严重的胃病，已发展到蠕动瘤幽门糜烂性溃疡，医生建议她休养治疗，可她为了不耽误工作，坚持边治疗、边工作，宁愿苦自己也不愿拖累大家。”

见证巨变：通信服务走向深蓝

“单位变化好大啊！”退休4年了，王玉兰再次来到天津通信中心时，发现天津海岸通信事业又有了很大进步。

“我刚进单位时，收音收音设备都是用的电子管产品，现在都变成了‘数字化’通信

了！”她告诉记者，改革开放四十年，单位的收、发信设备也在不断更新，从电子管、晶体管、全固态晶体管通信，再到“数字化”通信，至少经历了四代产品。

“电子管产品失真率低，但是无法小型化。后来用日本的JRC收、发信机，性能大幅提升，但该产品电路复杂，维修麻烦，而且费用高。现在，我们用国产广州海华电子企业邮箱公司的中频发信机，性能好，价格也便宜，维修起来很方便。”对于各类设备，王玉兰如数家珍。

虽然已经退休了，但王玉兰对单位的发展仍十分关心。她掰着手指数介绍说：“2015年AIS安全信息播发系统和新一代GMDSS海岸电台通信信息系统投入使用；2016年北斗安全信息播发系统投入使用；2017年海上安全信息发布系统投入……我

国海岸通信事业逐渐由浅蓝走向深蓝。”

更让她自豪的是，这几年，天津通信中心开展的一些项目，助推了国家重大战略的实施。2014年，天津通信中心组织调研了“永盛轮”，获取了中国船舶首航北极的第一手通信资料；2015年，开展了《北极航线船舶短波通信研究》课题研究，形成了《北极航线船舶短波通信方案》；2017年，根据对国际相关电台业务资料的深入研究，结合历次测试获取的资料，编制了《北极东北航道通信指南》，为航行于北极航路的船舶提供水上通信技术业务参考；2017年8月，派出青年技术骨干随船进行了为期数月的北极（东北）航道随船通信测试工作，获得了大量宝贵的测试数据。

“大爱无疆，上善若水。”天津通信中心负责人表示，全体干部职工将以王玉兰为榜样，继续用电波传情，书写“关爱船员，善待生命”的动人故事，为新时代交通强国战略服务。



黑龙江海事局现场监督

（上接第1版）

冰封期、流凌期、枯水期、明水期、汛期等，这些“个性鲜明”的辖区特点正是黑龙江海事人监管的难点。时值流凌期，现场只有零下15℃，施工船舶都已经离场进坞，在岸边默默守护大桥施工4年多的黑龙江海事现场监护办事处有些冷清。

当记者问及3名海事人为何不撤离施工水域时，黑龙江海事局同江海事处刘威说，11月6日，大桥上游1公里气垫船运输已经通航；11月底，桥区又要搭建冬季浮箱固冰通道（浮桥）。作为黑龙江海事局水上安全监管的重点工程，大桥的海事监管

工作依旧繁重。

大桥建设期间，经历了多次北方恶劣气候的考验，特别是极端天气引发的“不可抗力”突发事件，给大桥水上施工安全带来了极大挑战。

据驻守现场的同江海事处处长孟庆斌回忆，2017年，是大桥的多事之年。9月汛期，黑龙江洪水迅猛，上游水位7天上涨2米多。9月6日10时，大桥上游停在滩地锚泊的19节冬季固冰通道所用浮箱，由于洪水冲击，8条钢缆断裂，浮箱整体随水流向下游漂移，流向下游中方施工栈桥。

险情就是命令！海事监管人员快速应急，立即要求施工方撤出栈桥

施工人员，断开桥上高压电路。海巡艇立即出动，靠拉漂浮浮箱，减缓浮箱对栈桥的冲击。同时调动同江港务局船舶赶赴哈鱼岛，并随船组织将浮箱一一拖到岸边，加强系固。经24小时紧急救助，次日上午10时，19节浮箱全部拖离栈桥。由于海事指挥施救得力迅速，经大桥施工方初步认定，栈桥未受到明显损伤。

大家还没来得及缓上一口气，黑龙江冰凌期又给大桥施工带来了新的险情。

同年11月11日，黑龙江流域气温骤降十几摄氏度，宽阔的江面一夜形成多年难遇的厚重冰排。由于俄方大桥“4号墩”水泥浇筑施工延期，其包围在桥墩四周的宽围堰没有按期拆除，严重阻塞了河道冰排的正常下行。冰排在主航道越积越厚、越堆越高，形成了2公里长1米多高的“冰坝”。11月12日夜，480多米的施工栈桥无法顶住冰排的巨大压力，带着部分施工结构件像多米诺骨牌一样被“冰坝”推倒在大桥施工区。

此次冰凌险情来势凶猛，但由于按照黑龙江海事局的《流凌期预警预防专项预案》要求，大桥施工水域的通航船舶已经停航，水上施工船舶与

护航中俄跨境共建第一桥

人员也已按照海事要求撤离。事发后，海事及时对施工现场进行船舶靠岸、人员疏导等应急处置，没有造成进一步的损失。

佳木斯海事局局长刘锋介绍，虽然当时没有波及通航桥孔水域，且时值冬季流凌封航期，没有对界河通航安全造成影响，但给后期水上安全监管工作提出了新的课题。

黑龙江海事局及时发布了《中俄同江铁路大桥施工期特别安全监管方案》，要求保障大桥建设施工和冰损结构件清理打捞作业期间的通航安全，确保水上水下施工船舶通航和作业安全，并督促大桥施工方利用冰封期“破冰”打捞，明水期清理打捞。5月中旬，大桥区域航道打捞清理工作基本结束，没有影响大桥明水期正常施工与通航。

构建中俄界河安全监管新格局

4年风雪露宿，4年风雪艰险，孟庆斌感触良多，近5000公里的海巡

艇桥区巡航，守护了大桥水上建设安全。最后一跨钢架架设时，黑龙江海事人实现了大桥施工通航两不误，界河施工无事故无涉外事件。

从2016年至今，同江哈鱼岛口岸中俄国际航线进出境船舶达1534艘次，中方358艘次近10万吨货物、俄方1126艘次近49万吨货物顺利通过桥区水域。

伴随着大桥通车之日逐步临近，黑龙江海事局的桥区监管重心也将由施工期监管向通航期转变，并将界河通航管理和国际合作引向深入。

为了认真落实交通运输部领导的指示精神，牢固树立“一切为了大桥建设、一切为了保障界河通航安全”的理念，黑龙江海事局制定了《同江铁路大桥特别监管方案》，成立了局领导亲自挂帅的专项领导小组。落实“四个一”服务保障模式，即“一个专班、一艘专艇、一套监控系统、一套保障机制”和“六个机制”，即绿色通道机制、联席会议机制、信息通报机制、定期走访机制、日常监管机制、应急保障机制，实现

水上水下施工监管工作的体制机制创新，实现中俄同江铁路大桥水域通航安全的精准监管，最大限度减少桥梁对水上交通安全的影响。

据介绍，黑龙江上第一座VTS基站也将建在哈鱼岛上，密切监控桥区流速流态。针对俄方施工水域范围内人员、设备密集，航道狭窄，船舶往来频繁等潜在风险源，CCTV监控把握中俄船舶过桥动态，为过往船舶提供助航信息。按照《中俄跨境河流航行规则》和施工航行规定的有关规定，督促施工方严格在规范范围内作业，准确悬挂施工信号，用明显号灯指示可航行水域和封航水域，并督促中俄双方航运企业实时调整过桥方案。

缪昌文表示，中俄同江铁路大桥作为两国共建的国家重点建设项目，既是涉外重大涉水工程，又是重大政治任务。近年来，中俄水上监管方在全方位的合作与交流中成了“老朋友”，营造了“共商、共建、共享”的合作氛围，按照“不分国别，就近就便；以人为本，优先救助；防止污染，优先保护”的原则，努力打造中俄平安美丽界河命运共同体，构建中俄界河水安全安全监管新格局。