



中国水运报

行业主流媒体 水运权威报道

世上有三苦：驶船、打铁、磨豆腐。以船为家，以楫为马，那些曾经长年累月在长江水系里讨生活的船民，对他们我们知之甚少。近年来，受航运经济形势低迷等因素影响，越来越多的船民后代选择留在岸上，从事与水运无关的职业。而大多数仍然从事水运行业的船民也纷纷表示，不愿意让自己的后代再从事船运业，这似乎与历史上水上人家职业的代际传播不同。连日来，记者采访了三位仍然在船上或者已经转型的“船三代”，他们在奋力抓住时代机遇的同时，也在坚忍地面对着不同于父辈的艰辛与困扰。漂泊者需要亲情的慰藉，更需要一种归属感，将青春梦想安放。

求变的船三代：青春梦想如何安放

□ 全媒体记者 廖珉

1 留下的—— “我相信生活会有改变的”

3月18日凌晨3点，“金海XX”号驮着5000吨煤炭缓慢地抖转身体，在船长曹金的指挥下逐渐驶离港口。紧张地忙碌了三小时后，当曹金回到船舱时，衬衫已浸满汗水。“这次码头档期排的有点晚，装货一直持续到夜晚。晚上光线弱，怕有磕碰，盯着点更放心。”曹金解释道。

面对记者，这位70后的船长有些局促，双手放在腿上，食指不断轻敲膝盖，挂在脸上的笑容有些僵硬。显然，他不太适应这样的“关注”。“在船上时间久了，经常接触不到新鲜的人和事，不太习惯。”曹金笑着说。

如果没有特殊情况，他每天固定7点起床，然后到驾驶室上查看水况，为了保障第一时间处理航行中遇到的紧急情况，他的房间在距驾驶室最近的地方。长江沿线一路走来数月，水上安全这根弦一直紧绷着，即使回到房间休息，他也从不敢睡沉。“一旦听到船发出异常声响，整个人都会条件反射似地跳起来，提上鞋就往驾驶室跑。”曹金说。

“只有船靠泊后，整个人才彻底放松”，剩下的就是等待排队装货卸货。通常要在码头等待3—5天，但这个数字并不固定，曹金笑着告诉记者，他最长的时候曾经等了大半个月，“人都瘦了”。

“上了船，家里的事全都不管，也没办法管，只能是有心无力。”如今，船上的通信设备发

达，但是记忆中女儿的身高，仍是如同“跳涨”一般，“一眨眼就长大了”。

船长炼成之路不易。1995年，22岁的曹金开始跟着父辈跑船，至今已有24年。他在8000多天里，从水手、二副、大副，一步步做到了船上的最高职位，期间更是经历过各式各样令人“难熬”的考试和培训。

时至今日，已顺利“子承父业”的曹金仍记得刚上船时的“窘态”。“头昏脑涨，呕吐不止，连饭也吃不下，总觉得船晃得厉害。”曹金告诉记者，有一次他眼睁睁地看着旁边的船突然烧起来，“害怕是真害怕，但时间一长，胆子也就练出来了”。

随着船舶逐渐改造升级，过了晕船关的他觉得跑船也挺好的，“就当是免费旅游”。但时间一长，也随之变成了一种折磨，小小的活动空间，不能跑不能跳，生活单调，远离亲人。曹金自嘲说，“我们其实就是‘水上农民工’”。

而每年的冬天，都是曹金最难受的季节，江风吹来，气温低得让人伸不出手来。“迎着漫天风雪在户外看船位、打缆绳、下锚，冻得人浑身瑟瑟发抖，江风一吹就足以让身体冻得麻木。”

“有没有想过上岸的生活？”记者问道。

曹金笑着说：“除了这个我还能干什么？只要勤快，我相信生活会有改变的。”

2 转身的—— “关系就是生产力”

与曹金一样，万立伟也是货真价实的“船三代”。不同的是，80后的万立伟更愿意生活在岸上。

大专读行政管理专业的万立伟，毕业之后遭遇就业尴尬，小城市找不到合适的位置，大城市又看不上他的大专学历。毕业半年都没找到工作的他，开始试着接触家里的水运行业，只是这次他不想单纯的跑水运，而是把目光瞄向了岸上。

“像我们这种小的水运公司，仅仅跑水运是很难盈利的，价格也谈不上。”四年前，万立伟和两个同样希望转型的船老大开始做起了砂石供应生意。“我们在这方面其实更有优势。因为我们有自己的船，从运输到销售，一条龙下来会节约许多成本。而且在货物供应方面，也有保障。”万立伟笑着说。

但是起初，父亲并不同意他的这种“冒险”，“我们都没有做过这块，你知道会面临多少问题吗？”不过，在和父母的几次争吵之后，家人也渐渐开始理解他的打算。“在成为一些搅拌站的供货商之前，我们仅仅是请客送礼就花了许多钱。毕竟先前没有接触这个行业，但也不是从零开始。”他还即兴总结了一句，“关系就是生产力”。

谁知道，刚刚做的有些起色，长

江沿线开始了大规模的岸线整治以及打击非法采砂。

“毫不夸张地说，现在的砂子贵如黄金，而且很难买到。”万立伟告诉记者，由于不断增加的成本，让他们不得不把更多的周转资金用于支付货款，然而收回货款的时间却很长。“现在甲方的付款方式通常是压三付一，砂子成本这么高，很多人都耗不起转行了。”

当自筹资金已经不够周转，这时候万立伟和他的合作伙伴想到了贷款。“银行一开会要这个材料，一会又要那个证明，我们东忙西跑，托人找人，加上我们行业属于限制性行业，贷款并不容易。”说到自己的贷款经历，万立伟难掩沮丧。

现在的万立伟，白天或是积极寻找货源或是去银行跑贷款，晚上他都会通宵守着电话一边联系送货的车子，一边联系搅拌站的工作人员。“我也不知道自己能不能做好，但是决定‘转身’就做好了和它‘分手’或‘死磕’的准备。如果说当初千个不情愿的‘子承父业’，现在我愿意相信自己选择去努力的方向是有希望的。”万立伟感触颇深。

他说的这也许不是什么通常意义的“成功”，但却说透了不少“船三代”心底最真实的期待。



▲湖州船民使用岸电。周雨顺 摄

3 离开的—— 奋斗改变生活，改不了身份

还有一些“船三代”，完全离开了原本的生活圈，从事跟水运无关的行业。他们在“北上广”边缘踟躇挣扎，为了发展机会而选择迁徙，在迁徙中又接受着面对未来的不安全感。

“我来了就没想再回去，我必须让自己在这里立足，我不想回去开船。”如今已经是汽修工程师的90后江兴强，无论是身份，还是收入都可以称得上是来城里务工的船民们“翻身”的例子。他和同在这座城市奔波的人一样，每天挤地铁、等公交、在上班的路上吃早餐。只不过，现在的他才渐渐意识到想要真正属于这个城市，并不是自己一开始想的那么简单。

江兴强的家里，从爷爷那辈儿就开始跑船。八年前高考落榜后，他就选择去北京打工。出生以后就上学，上完学就进城打工，对船上的陌生，对城市的向往，让江兴强这样年轻的“船三代”，不愿意再延续父辈“飘荡无根”的人生。但是需要他们存在的城市，并没有做好接纳他们的准备。

“居委会找你办暂住证，公司里办社保跟城里人不一样，以前只知道没钱别人看不起你，现在脱贫了还是比人家矮一头”。刚来北京时江兴强只是觉得城里人的眼神、语气会让他感觉到受歧视，然而如今他认为最大的歧视是来自制度和政策的不公平。

做了七年的汽修，江兴强的梦想是等自己有钱了买一辆车，“即使钱攒够了也买不了。在北京买车要摇号，外地人连资格都没有”，江兴强不禁感慨。对于这些流动中的人来说，政策的巨大力量就是可以让他们的一切打算瞬间洗牌，而户口就是那个让他们或幸福或悲催的命运底牌。

已经26岁的江兴强至今都没谈过恋爱，“在北京买房我想都不敢想，现在的女孩，没房子谁会跟你啊。什么经适房、廉租房都没法申请，退一万步说，结了婚，孩子上学又是个问题”。

即使有各种不适，江兴强却从来没有想过回去。“小时候见过父母风里来雨里去，那种日子太苦了。我自己就是留守儿童，我不想以后让我的孩子也成为留守儿童。我还年轻，我觉得我学的东西应该有一个更大更合适的平台去施展，在北京机会多，竞争相对公平，工作之余还可以去学校‘充充电’，我不想浪费时间，也不想让自己将来后悔。”

常听老一辈船民说：能经得起多大的风浪，就能享受多大的阳光。无论是那些为了实现自我价值、寻求更好的生活选择离开“江兴强们”，亦或是在彷徨中仍然选择坚守的“曹金们”，他们始终相信不屈不挠的努力，相信战胜一切的年轻，相信未来！

本版图片除署名外均来源于资料室。

以实干加快现代综合交通运输建设

——贯彻全国“两会”精神系列评论之四

□ 焦蕴平

学习与实践

全国“两会”期间，习近平总书记对交通运输提出了新要求，成为我们做好各项工作的根本遵循和行动指南，政府工作报告对交通运输工作提出了新任务。建设交通强国，要以高质量发展为根本要求。交通人将以高度的使命感和责任感，加快现代综合交通运输建设，在推动高质量发展中勇于担当、干在实处、走在前列。

加快现代综合交通运输建设，要对标全面建成小康社会任务聚力攻坚。今年是决胜全面建成小康社会的关键之年，越到关键时刻，越要鼓足干劲。既要抓重点，加大对“三区三州”等深度贫困地区交通基础设施建设力度，坚决

完成新建改建农村公路20万公里的硬任务，全力确保完成2019年底实现具备条件建制村通硬化路、到2020年底实现具备条件建制村通客车两个硬指标。还要抓全面，巩固已有的成果，不断优化农村交通网络布局，尽职尽责，确保小康路上不让任何一个地方因交通运输而掉队。

加快现代综合交通运输建设，要围绕扩大内需要求补齐短板。“好钢用在刀刃上”，要充分发挥交通基础设施建设在扩大消费、促进投资的作用，聚焦国家发展战略，把铁路8000亿元、公路水运1.8万亿元投入到关键领域。要高起点高标准高质量规划建设川藏铁路，加快实施一批重点项目，聚焦城际交通、物流、民用和通用航空等领域，加快综合交通网络体系建设步伐。

加快现代综合交通运输建设，要服务国家区域协调发展战略当好先行。要在京津冀协同发展、

雄安新区建设、粤港澳大湾区、长三角区域一体化、长江经济带等方面主动作为、先行一步。要在推进新型城镇化进程、为人民群众提供更多便民利民交通运输服务上，下一番“绣花”功夫，让城市更宜居。

加快现代综合交通运输建设，要抓住全方位对外开放机遇实现新发展。坚定不移贯彻互利共赢的开放战略，坚持引进来和走出去并重，大力推进交通运输对外交流合作，着力推动“一带一路”建设交通基础设施互联互通，不断提高国际运输便利化水平，把中国和世界更紧密地联系在一起，为建设人类命运共同体履职尽责。

功崇惟志，业广惟勤。交通人将从推动高质量发展的高度，以新担当新作为践行先行官使命，加快现代综合交通运输建设，交上一份无愧于时代、无愧于人民、无愧于历史的答卷。

青春无悔 未来可期

■ 记者手记

一年365天，船就是家，河边是路。

他们奔走在长江沿线的各个码头，装货、卸货、待闸、航行，日复一日，甚至淡忘了时间。这群常年在长江上奔走的船民们，他们有的是“夫妻船”，有的是“父子船”，更有甚者祖孙三代都吃住在船上。

这无根的家，不是家，亦是家。

“我们其实就是‘水上农民工’”。

“船不跑就挣不到钱，开船出去跑又煎熬，除此之外，我还能做什么呢？”

……

采访中，越来越多挣扎现实的心声被激荡，越来越多的困惑被提及，越来越多的孤寂被看到。行情不利却只能在走走不走间苦苦徘徊，为人父母却只能一次又一次看着子女的童年呼啸而过，满怀想要改变的勇气却不得不在现实的漩涡里跌跌撞撞……他们是这个时代“失语者”，他们渴望被更好地倾听。

什么才应该是生活的本来面貌？

是你一日三餐都能与家人围桌而坐，吃上温热的饭菜？是你有足够的时间停留，看着小朋友咿呀学语，茁壮成长？是你一次次被现实狠狠

地“磕”了一下，却依然不堕信心，不失希望？亦或是你从早到晚忙碌着，有信心可以撑起一个家？

然而，吾心不安何处为家？

欣喜的是，我在这些“船三代”的身上看到了改变。背井离乡的“他”大多是与理想有关，为了实现自我价值，为了寻求更好的生活；坚守原地者，又常常试图奋力抓住时代机遇，无所畏惧，不失憧憬。

小人物从来不是大时代的被动接受者，每一个小人物的期望与呐喊，终将汇成大时代的最强音。

愿青春无悔，未来可期！



▲武汉三镇。