

长江武汉青山段,不少船舶在锚地等待武钢码头的卸货指令。
22岁的河南信阳小伙王顺奎独自一人守着自家的万吨巨轮“豫信货13699”,坐在装修豪华的客厅沙发上玩着手机;趁着等候卸货的间隙,王顺奎的父母和亲戚们一起上岸买东西,顺便到陆地上透透气。在武汉这片最大的锚地里,像这样的河南船随处可见。

6月25日是“世界海员日”,记者近期在长江沿线走访时,看到不少河南船在江里航行。据记者了解,不靠江不临海的河南,却是长江上仅次于江苏、安徽的航运大省;5000艘散货船,起千万吨运力,数万名船民常年闯荡在江上。他们大多以家庭为单位在江里讨生计,船就是家。

近些年,河南的“江船”越建越大、越造越多。但由于运力过剩,航运市场不景气,贷款造船的河南船主倍感压力。

“祖祖辈辈在江上漂,老的小的照顾不了,把自己身体也搞垮了,前几年行情不好,把几十年赚的钱也亏掉了。”一些河南船主诉苦。

但这些来自中原的“跑江人”对未来仍满怀希望:“长江经济带发展战略给了我们信心,期盼国家搞好搞活长江航运市场,让我们也能从黄金水道挖到‘黄金’。”



△ 三峡库区秭归水域。望作信 摄

一群中原“跑江人”的苦与乐

□ 王贤

船就是家 婚房也在船上

崭新的地板闪闪发亮,精致的吊顶、金色的电视墙、金白相间的板材包裹的墙壁透着主人对装修的考究;蓝色的真皮沙发,各种家电一应俱全,复式房里满屋子挂着的大红“喜”字显示船主刚刚办过喜事……

走进河南驻马店籍干散货船“瑞泰长旺”轮,记者俨然有一种进入别墅的错觉,眼前的景象与印象中那些破旧脏乱的货轮形成巨大反差。

48岁的船主郜国鑫就在船上出生,老家没房也没地,这么多年就住

在船上,男人驾船、女人做饭。郜国鑫说,和长江里的许多船不太一样,河南船以家庭船为主,船就是家,年初儿子娶了媳妇,就把船上好好地装修了一番。

为了互相照应,郜国鑫的船和王顺奎家的船停靠在了一起。王顺奎家的“豫信货13699”吨位更大,船内的装修也差不多。船舱外,一笼活鸡格外引人注目。王顺奎说:“这些鸡是我母亲喂养的,船上买东西不方便,有时在江里一漂就是个把月,就自己养点鸡、种点菜改善一下生活。”



△ 船上生活。姜涛 摄

扎根长江 身家都在船上

随着改革开放特别是水运市场的开放,河南船民闯荡长江的热情高涨。郜国鑫就是这个时候跟着父辈一起到了长江。他说,家里最早是10多吨的水泥船,后来到60吨、几百吨、一千多吨、几千吨,再到现在的9000吨。“每隔五六年,就要换一次船,船越造越大,回不到河南的内河了,自然而然就在长江扎下根来。”

在河南籍船民看来,长江航运竞争激烈、完全市场化,能让他们立足长江的,是自己超乎寻常的勤勉和实在。郜国鑫说,他一年在岸上的时间加起来只有10多天,每

年300多天在江上漂,没有白天黑夜,锚泊了也要在船上守着,上岸了心里也放不下,长年不跟岸上的亲戚朋友接触,慢慢感情都疏远了,更不想上岸了。“对于河南船来说,船主就是船员,我全家的生计系在船上,身家都在船上,无时无刻不在操心怎么把船运营好。”

记者走访的几位河南船主,都还记得上世纪90年代在长江跑船的经历。他们说,当时长江下游生意不好做,很多河南船到川江谋生计。“当地船挑三拣四,价格低了不去,催得急了不去,这些脏活苦活累活我们都照单全收。”

子承父业 全家一起跑船

子承父业、全家人一起跑船,这是河南船的一个突出特点。

王顺奎初中毕业就上船跟着父母一起干。郜国鑫的儿子中学没毕业就辍学了,考虑到岸上做不了什么事,就让儿子跟着自己一起跑船。38岁的河南周口籍船民张伟峰一家三代船民,2002年就开始和父亲出来跑船。船上生活太单调,张伟峰的妻子在船顶种了许多花。

在中石化荆州李埠水上加油站,不到半小时就有4艘8000吨级以上的河南籍船舶驶过。加油站站长文珍经常跟他们打交道,和不少人都成了朋友。她说:“河南船跟其

他船不同,他们把船当家,走上去一看就感觉有家的温馨。河南人也很能吃苦耐劳,一年四季都在船上,过年过节也不回家,但相应的,他们的圈子也很小,跟亲戚朋友慢慢疏远了,岸上的事也了解不多,有的甚至不敢用不用用微信、支付宝,感觉和社会有点脱节了。”

原河南省交通运输厅航务局驻武汉办事处主任江合适告诉记者,目前常年在长江里运营的河南籍船舶有5000艘左右,大多数是“夫妻船”“父子船”,且几乎是干散货船,总运力超过1000万吨,成为长江上一支举足轻重的航运队伍。

地方支持 运力迅速攀升

赚了钱的河南船民不断提升着船舶的吨位,以及河南船在长江的规模。从最早的木船水泥船,到上世纪90年代初的400吨级铁船,到本世纪初的三五千吨的钢制船,再到如今的2万吨大船。同时,亲戚互相带,老乡带老乡,越来越多的河南人到长江跑船。

河南船跑长江,也得益于地方

政府和金融机构的支持。河南内河航运协会负责人坦言,2008年到2015年航运处于复苏阶段,当时不少船民在银行贷款支持下买了万吨大船。在河南信阳、南阳、驻马店、周口等地,政府对航运业给予了足够多的支持,船民们很容易从银行拿到贷款造船、建大船,河南在长江上的船舶运力也迅速攀升。

船多货少 经营压力增大

一哄而上带来的恶果很快显现。由于长江船舶运力特别是干散货船舶运力过剩,而货源的增幅远远赶不上运力增幅,长江航运市场很快变成了货主市场,运价一压再压,市场的急剧变化让家庭经营为主的河南船猝不及防。

“现在的问题是船太多太大,而货就那么多。”多名船民说,市场最低迷的2015年到2016年,散

货从江苏到湖北监利上水的运价一吨只有7元,只能保个油钱,弄不好还会亏损;现在行情稍好,上水能到一二十元每吨,但由于国家大力整治非法采砂,中游下水的主要货源——砂石少了,很多船下水空载;加上利润被代理商拿走不少,河南船经营压力日益增大,赚来的钱也主要是还贷款。

铤而走险 江船非法入海

航运生意越来越难做,一些身背贷款、压力巨大的河南船开始铤而走险,组成船队从长江一路开到大海,寻找海砂进江的货源。长江海事局船员管理处处长章少平称,内河船在海上航行,船舶安全、船员安全、海域环境安全等风险很大。数据显示,2018年砂石运输船死亡人数上升121%。

目前,河南省地方海事局召回江船进海船舶35艘次,处理、约谈船公司33家,将33家航运公司、52艘船舶列入重点跟踪名单,对4家航运企业实施了停业整顿,并对1家企业暂时收回水路运输经营许可证,1家航运企业注销资

质。多位船民告诉记者,江船冒着生命危险入海实属无奈,这反映出当前长江航运市场竞争激烈,以及船民的焦虑和生存恐慌。

虽然已经离开了武汉办事处的岗位,与长江里的河南船打了四五年交道的江合适依然在密切关注着长江,他忧心江船入海,更对河南船面临的债务压力和金融风险忧心忡忡。江合适说:“这些年新建的河南船大多背着贷款,如果市场持续低迷,很多人就还不起贷款,可能带来较大的金融风险。”记者调查发现,已经有河南船无力还款,开始了逃债躲债的生活。

延伸阅读

河南水运及船员发展概况

□ 吴国梁

河南具有发展内河水运的资源优势和区位优势。境内河流分属长江、淮河、黄河、海河四大水系,共有河流493条(流域面积100平方公里以上),河道总里程26245公里,全省已建成各类水库2000多座。

历史上河南省水运曾十分发达,水运成网,南通余杭,北达涿郡。战国时期的鸿沟水系、隋唐时期的南北大运河、北宋时期的中原水运网直至明清时期都是河南交通的重要组成部分,曾呈现“百舸争流天津卫,千帆竞航下江南”的盛景。上世纪60年代末,河南有27条河流可以通江达海,通航里程达6100多公里,水运运量占全社会总运量的48%,对当时经济社会发展作出了积极贡献。

从“十一五”末起,河南重点实施沙颍河、淮河、唐白河等通江达海的水运通道的复航建设。截至2016年,有通航里程1589公里,港口码头泊位96个,开展水上旅游的库区(水域)达120多处。截至2016年底全省水运企业138家,旅游客船542艘14074客位,其他旅游船舶近千艘;货运船舶5050艘945万载重吨;全年客运量288万人次,货运量1.15亿吨,其中省内运量近800万吨。沙颍河、淮河两条干线航道实现通江达海。

为支持解放战争,当时共有各种类型船舶8000余只、船民19万余名参与渡江战役,河南船舶和船民是重要的组成部分。渡江战役胜利后,长江沿线船舶奇缺,应当地政府请求,部分河南船民留在长江沿岸发展。

上世纪60年代,由于兴修水利,建造节制闸没有配套船闸,河南航道逐年萎缩,运输船舶也被迫进入下游,并在淮河中下游、京杭运河、汉江、长江参运。据统计,截至2016年底,河南参与省际运输的船舶共有5050艘,省际水运企业93家,船民有3万余人,其他从事船舶及货运代理、服务人员和船员家属等约8万余人,参与长江运输的河南籍船舶和船员位居全国前列。

为加强对长江干线上河南籍船舶和船员的管理服务,自2004年9月,河南省航务海事部门在南京、武汉、张家港分别设立办事处,受到了船民的欢迎和好评。

目前,河南的周口港、固始港、信阳淮滨港可以航行千吨级货船、万吨船队,可沿淮经盐河直达连云港,经京杭运河进入长江到达上海和武汉。在河南大力发展综合交通的历史进程中,内河水运不掉队,不缺位。目前,河南正在大力推进沙颍河平顶山至省界272公里航运通道建设,淮河淮滨段48公里航运通道建设,到2020年河南内河干线高等级航道网基本形成,四级以上航道里程达到1015公里,总航道里程达到2270公里。建成东、南、西南三线通江达海通道,以使河南船民更好更快的回家。全省港口吞吐能力达到4090万吨,港口功能进一步提升,水运与其他运输方式有效衔接,江海直达、铁水联运、公水联运取得显著进展。做好市场监管“裁判员”和公共服务“服务员”,全面履行政府服务职能,为船民返乡发展创造良好的环境。

翘首以盼 期待市场好转

坐在自家装修豪华的客厅里,郜国鑫却一脸愁容。原来,他2014年从银行贷款和民间借贷了400万元,买了现在这艘船,本来是3年期的贷款,但到期还不上,与银行协商将贷款延期至8年。郜国鑫说:“民间借贷利息很高,去年赚了100多万元,利息就要还四五十万,剩不下多少钱,眼下也看不到市场好转的迹象。”

船民们最期盼的,是长江经济带发展战略早日见效,有关部门进

一步加强行业监管和宏观调控,搞好搞活长江航运市场。

业内人士认为,内河船员收入不高、工作单调枯燥,现在除了家里有船的,年轻人都不太愿意上船。随着经济社会发展,内河船员将越来越稀缺,家庭经营或是多元化的内河干散货船市场未来的发展方向之一,应该给予河南船这一群体更多的关怀,让他们真正从国家战略和长江黄金水道中得到更多实实在在的获得感。

本文来源于新华每日电讯,经作者同意,文字略作修改



△ 船民正在系缆。姜涛 摄

你知道吗

2018年,我国船员队伍的总体数量保持稳步增长。国际航行海船船员按出生地分布来看,河南达到41559人,同比增长6.7%,数量位居全国第3位,仅次

于山东和江苏;沿海航行海船船员出生地分布来看,河南达到4477人,同比增长27.3%;内河船舶船员注册机关分布来看,河南省地方海事局2018年注册船员数量为24173人。

(来源:《2018年中国船员发展报告》)