

黄金水道：一条脱贫致富路

□ 实习记者 包晓婷 周振琪 全媒体记者 桂慧樵 甘琛 特约记者 李璐 通讯员 赵明明



长江是中华民族的母亲河。“要不是这条母亲河，多少人的饭碗都成问题。”在长江上跑了30年船的老船长史友山不禁感慨。从最初开载重60吨的水泥挂浆机船，到开2000吨的小型机动货船，在长江跑船的他不仅实现了最初养家糊口的目标，而且还带动了乡亲们发家致富。

大江行大船 托起船民致富梦

“1988年，我初次接触水上运输，那时候我可能只有十八九岁吧。”史友山向记者回忆起自己和长江航运结缘的历程。

在接触水上运输之前，史友山和父辈一起在江苏骆马湖以捕鱼为生，勉强养家糊口。“那个时候姐姐是京杭大运河一条龙船队的船员，不少亲戚也从从事这方面的工作。当时他们劝我说，来河道上跑运输，一年能挣三四万。”那时又正值改革开放初始，史友山便与父母、哥嫂一家五口人开始了水上运输事业。

“我那时手上只有条载重60吨的水泥挂浆机船，跑徐州到上海这条线。”史友山回忆道。三四年后，时年23岁的史友山结婚了，他和妻子省吃俭用换了条载重100吨的挂机船。随着船舶载重量增大，运输线拉长，运输业务也从原来的徐州、上海拓展到了杭州、铜陵、宜昌等地。到了1994年，史友山又把那条100吨的挂机船卖掉，买了条200吨的机动货船，总造价高达25万。

2005年，国家支持银行放宽贷款条件，降低利率，史友山抓住机遇卖掉200吨的旧船，并向银行贷款50万购入了一条载重1200吨的船。“以前哪里敢想自己能用上千吨的船，最初做水上运输的时候就想着有条三四百吨的船就已经是极限了。还是长江航运发展快呀，能

让我们用上这么大的船！”史友山感叹道。2013年，他又向银行贷款150万造了条2000吨的小型机动货船。

依托长江航运，史友山一家在山东微山建了一座大房子，妻子在家中照看小孙子，他自己和儿子儿媳们一起成为了长江上的“常住人口”。“不夸张地说，一年365天，我们有320天都是在船上度过的，偶尔行船路过家门口的時候会回去看一看。我现在就想把手上这两条船卖了再发展一下，趁自己还有力气，再为航运事业出一份力。”谈到未来的计划，史友山满是憧憬。

在长江上，与史友山一样，通过航运事业脱贫或致富的人还有很多。以河南为例，原河南省交通运输厅航务局驻武汉办事处主任汪合适接受记者采访时表示，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”，且几乎全是干散货船，总运力超过1000万吨。

据长江航务管理局（简称长航局）局长唐冠军介绍，目前，长江水系内拥有各类货运船舶近10万艘、净载重吨超过1亿吨，长江干线货船平均吨位1780吨，在长江上从事水路运输的企业3500余家，全行业从业人员超过200万人，间接带动就业超过1000万人。

好“路”好政策 推动航运大发展

“报告船长：接上头通知，我船下午可以到港作业，签证已完毕！”这是一则船员发来的通报。船长周业华告诉记者，船员们现在从手机、电脑上就可以完成与港口的交接工作，以前进出港都要收取的港务费也都取消了。

上世纪八十年代初期，刚刚高中毕业的周业华受家庭经济条件限制，没有复读考大学，而是去学习了木匠手艺，但这份工作又脏又累还赚不到钱。家住京杭大运河畔的他，每天看到东来西往的船只，听着悠扬的汽笛声，羡慕不已。于是，周业华放弃了木工工作，向亲戚朋友借了几千块钱，买了条载重30

吨的旧水泥船在京杭运河上做起了船舶运输工作。

上世纪九十年代中期，随着国家对船舶行业扶持政策的出台，周业华成功从银行贷款30万元，换了条载重500吨的铁壳船，开始了从京杭运河到长江中下游航道的散货运输。看着浩荡宽广的江面，他用“心旷神怡”四个字来形容自己的心情。

如今，周业华在国家提供的低利息按揭贷款基础上，卖掉旧船，买了一条载重2800吨的铁壳船，同时按政策规定聘请了具有适航能力的持证船员主持船上诸多业务工作。小小的一条夫妻船越换越大，从30吨到2800吨，周业华花了十多年时间，终于走上了规范化的水路运输业轨道。

“港航管理部门严格整治乱收费、乱罚款，减免取消了过闸费、港口费。同时还投入大量资金整治长江航道，在中下游设分道航行、定线制等，大大减少了安全隐患，为我们跑船的带来了福音。”周业华说。

周业华的经历只是千万个长江跑船人的一个缩影。近年来，内河航运上升为国家战略，长航局推出的一系列政策推动了长江航运的发展。据介绍，长航局连续11年开展“春暖行动”，每年推出“10条帮扶举措”，帮助航运企业发展壮大。

航道水深，寸水寸金。航道水深每提高10公分，2000吨级货船可以多载货140吨。11年来，长航局始终将“持续提高航道通过能力”作为“春暖行动”的措施之一，助力港航企业向航道水深要效益。

转型调结构 提升航企竞争力

“我们公司前身只是一个小的乡镇企业，手上有几条小船，专跑京杭大运河航段，主要运送钢筋、水泥等一些散货，不成体系而且收入也不高，当时发展真的挺困难。”扬州市润发长虹集装箱水运有限公司法人代表刘长青向记者介绍说。

刘长青一家几代都从事水上运输业，虽然是子承父业，但到他这一代时

由于船舶吨位小、运价低，收入只能勉强维持家里的生计，攒不下钱。年轻的刘长青决心要改变现状。他发现长江市场货源充沛且运输量稳定，便决定将运输航线从京杭大运河转变为从上海宝山钢铁厂装运冷卷、热卷至南京梅山9424钢铁厂（现为宝钢集团梅山钢厂）。由于手上原有的内河船吨位小，不能满足客户的需求，刘长青处理掉小船，换了条吨位较大的船。

2005年，刘长青又以参股的形式和朋友共同投资建造了一条载重5000吨载箱350标箱的多用途船，通过租船，不仅收回了本钱，每年还能拥有一笔稳定收入。随着我国航运业支撑性作用不断发挥，长江集装箱运输依托长江黄金水道实现了快速发展。这让刘长青看到了壮大家族企业的曙光，他当即决定要往集装箱运输方向发展。在相关部门的帮扶下，他和朋友陆续建造了载重8000吨、载箱600标箱，载重14500吨、载箱1088标箱的新型集装箱船舶，并在2007年成立了自己的公司，决心要带着家人和周围的朋友们一起致富。

近几年，刘长青的公司发展迅速，他说“与国家的好政策分不开”。据他介绍，国家在航道养护费、航道建设经费、货物附加费等方面都有减免和资金扶持。“特别是对集装箱船、绿色能源船等实施过船闸优先政策。同时，国家对标准化船型、新能源船型等进行一定的优惠补贴。水路运输增值税专用发票的税率从13%降到了9%，可以说是多方面对水运企业给予政策优惠，我们发展得越来越好啦。”

长虹公司还积极响应国家政策，带动员工们致富。船长童旭照获得公司担保支持，贷款购得一条载重4600吨的多用途船，并被公司推荐与中外运长江集运事业部合作。现在每个月除去油耗、务工、贷款利息等费用还能余下2万元。

站在船顶放眼远眺，点点航船映衬在落日的余晖中。长江犹如一条巨龙，用其巨大的身躯托起像史友山、周业华、刘长青等千千万万以长江为家，以航运致富的“弄潮儿”……

沪通长江大桥合龙

系世界首座主跨超千米的公铁两用斜拉桥

本报讯（全媒体记者 杨雪 通讯员 顾晓平 通讯员 张静 戴浩 陈福广 于国梁 戚迅）“真希望沪通长江大桥早日通车，这样我以后往返于张家港和南通市之间，再也不用绕行或者搭乘汽渡啦！”站在渡船上的快递员叶正飞激动地说。9月20日，随着最后一节钢梁完成焊接，标志着世界首座主跨超千米公铁两用斜拉桥——沪通长江大桥成功合龙。

据悉，沪通长江大桥全长11072米，主桥长2296米，主跨1092米，自2014年3月1日开工建设，预计2020年下半年通车。南通抵达上海将由现在的5小时左右缩短至约1小时。

据记者了解，自大桥建设以来，南通海事局和张家港海事局工作人员积极履职，切实保障了普通船舶航行安全和起重船作业安全。5年来，南通海事局累计投入桥区现场监督力量7000余人次，巡逻艇出艇3000多航次，开展船舶安检80多艘次，检查缺陷近800项，及时纠正桥区施工船舶违法行为160余艘次。张家港海事局成功防抗台风等灾害性天气425次，保障大桥超80余个重要施工阶段完成，维护200万人次工人安全往返水陆之间、保证300多万艘船舶安全通过桥区水域，初步实现了桥区施工水域“零事故、零污染、零伤亡”的目标。

江苏海上风电 党建联盟在南通成立

本报讯（全媒体记者 杨雪 通讯员 冯治华 陈福广）近日，南通海上风电发展党建联盟正式成立，这是江苏省首个关于海上风电建设的党建联盟组织。

据悉，南通海上风电发展党建联盟由南通海事局如东海事处、如东县发展和改革委员会、华能江苏清洁能源分公司、中广核江苏分公司如东风电等15家单位所属党组织组成，组织机制健全，将高质量服务风电企业发展。

据了解，目前，南通沿海已诞生亚洲最大风电场、全国风电设备制造产业基地。2018年，南通沿海6个风电场发电量约40.8亿度，相当于节约煤炭使用146.8万吨。

中国铁路35吨开顶集装箱全程运输完成

本报讯（通讯员 黄仰熙）近日，首批由山西安塘站发出的43组中国铁路35吨开顶集装箱搭乘着安通控股“仁建贰”集装箱轮，从唐山港出发前往钦州港，这是中国铁路太原局集团、唐山港、钦州港、安通控股联手合作的首次中国铁路35吨开顶集装箱

全程运输，是对铁路箱货物“一箱到底”的多式联运全物流新模式的一次创新探索。

广东多部门联合开展珠江口水交通安全综合整治

本报讯（全媒体记者 龙巍 通讯员 黄曙路 钟铮）9月20日，广东海事局联合中国海监广东省总队组织深圳、广州、珠海、中山、江门、东莞、佛山等地海事、海监部门开展2019年珠江口水交通安全综合整治行动，重点打击内河船舶超航区出海航行和船舶

“广西钦州—南美东”跨洋航线首航

本报讯（通讯员 蒋瑞卿）9月20日，“广西钦州—南美东”跨洋航线首航仪式在钦州保税港区集装箱码头顺利举行，这是首条从北部湾港口钦州港区始发前往南美洲的远洋直航航

蒙古籍船舶在舟山海域进水倾斜 15人成功获救

本报讯（全媒体记者 杨雪 记者 管登红 通讯员 苏晓宁 王锐）9月21日1时21分，东海救助局接舟山RCC信息：蒙古籍集装箱船“VANWAH”轮在小板门西北约2海里处触礁后右倾30°，现场风力8级左右，浪高约3—4米。船上15船员（其中7名中国籍，8名缅甸籍）随船遇险，急需救助。

接到救助险情信息后，东海救助局立即启动应急救助预案，调派在附近相关水域待命的“东海救102”、“东海救117”轮火速前往救援。

4时20分，“东海救102”、“东海救117”轮相继抵达现场开展救助，释放救生筏分2次从遇险船舶接上14人，从水中救起1人。截至6时11分，15人全部获救。

中国—东盟港口城市合作网络再添九名新成员

本报讯（全媒体记者 龙巍）9月21日，中国—东盟港口城市合作网络工作会议在南宁举行，来自中国和东盟成员国有关部门、城市政府、港口管理部门、港航企业代表、及研究机构专家等围绕“拓展中国—东盟港口城市合作网络，共建国际陆海贸易新通道”为主题展开深入研讨，并新增9家合作网络成员，成员数量发展至39家。

据悉，2013年，在第十届中国—东盟博览会以及商务与投资峰会期间，来自中国和东盟国家的部分港口城市市长和有关代表共同通过《中国—东盟港口城市合作网络论坛宣言》，6年来，各成员间的合作水平不断提高。

一批与东盟相互投资合作项目取得突破。广西北部湾港国际港务集团与新加坡国际港务集团(PSA)等合资组建北部湾国际集装箱码头公司，投资设立北部湾港国际码

头管理公司，共同经营和管理钦州港口码头。北部湾港还分别在马来西亚关丹港、文莱摩拉港进行了投资，并在推进与东盟其他国家合作开发建设港口的商谈事宜。

广州港南沙港区粮食及通用码头泊位扩建工程开工

本报讯（全媒体记者 龙巍）9月20日，广州港南沙粮食通用码头C区堆场，数十台大型机械设备严阵以待。广州港集团党委副书记、总经理，广州港股份有限公司（简称广州港股份）副董事长李益波宣布，概算总投资17.74亿元的广州港南沙港区粮食及通用码头泊位扩建工程正式开工。

据介绍，广州港南沙港区粮食及通用码头泊位扩建工程项目拟新建2个10万吨级通用泊位、1个4万吨级杂货泊位、5个5千吨级驳船泊位，主要接卸粮食、钢材、木材、机械设备等货物。工程设计年通过能力为1249万吨，预计2022年3月投产。届时，南沙粮食通用码头将形成拥有9个粮食及通用泊位、10个驳船泊位、港口岸线约3.6公里、年设计货物通过能力达3600万吨的大型深水港口码头。

目前，广州港东面有新沙、新港两个码头，西面有南沙粮食码头，拥有5个散粮泊位、仓容约135万吨，已形成东西呼应、辐射整个华南地区的粮食发展布局。

为了满足腹地经济对粮食运输持续增长需求，近两年，广州港再次加码粮食专业能力建设。新沙二期专业粮食码头、南沙粮食码头筒仓二期项目、南沙粮食及通用码头扩建工程相继开工。

到2020年，广州港南沙港区11号、12号通用泊位和南沙粮食通用码头筒仓二期项目建成，2022年广州港南沙港区粮食及通用码头扩建工程建成后，广州港股份将拥有万吨级粮食及通用泊位21个，粮食通过能力超过3500万吨，粮食仓储能力将超过260万吨。

中国—东盟港口城市合作网络再添九名新成员

本报讯（全媒体记者 龙巍）9月21日，中国—东盟港口城市合作网络工作会议在南宁举行，来自中国和东盟成员国有关部门、城市政府、港口管理部门、港航企业代表、及研究机构专家等围绕“拓展中国—东盟港口城市合作网络，共建国际陆海贸易新通道”为主题展开深入研讨，并新增9家合作网络成员，成员数量发展至39家。

据悉，2013年，在第十届中国—东盟博览会以及商务与投资峰会期间，来自中国和东盟国家的部分港口城市市长和有关代表共同通过《中国—东盟港口城市合作网络论坛宣言》，6年来，各成员间的合作水平不断提高。

一批与东盟相互投资合作项目取得突破。广西北部湾港国际港务集团与新加坡国际港务集团(PSA)等合资组建北部湾国际集装箱码头公司，投资设立北部湾港国际码

中国—东盟港口城市合作网络再添九名新成员

本报讯（全媒体记者 龙巍）9月21日，中国—东盟港口城市合作网络工作会议在南宁举行，来自中国和东盟成员国有关部门、城市政府、港口管理部门、港航企业代表、及研究机构专家等围绕“拓展中国—东盟港口城市合作网络，共建国际陆海贸易新通道”为主题展开深入研讨，并新增9家合作网络成员，成员数量发展至39家。

据悉，2013年，在第十届中国—东盟博览会以及商务与投资峰会期间，来自中国和东盟国家的部分港口城市市长和有关代表共同通过《中国—东盟港口城市合作网络论坛宣言》，6年来，各成员间的合作水平不断提高。

一批与东盟相互投资合作项目取得突破。广西北部湾港国际港务集团与新加坡国际港务集团(PSA)等合资组建北部湾国际集装箱码头公司，投资设立北部湾港国际码

头管理公司，共同经营和管理钦州港口码头。北部湾港还分别在马来西亚关丹港、文莱摩拉港进行了投资，并在推进与东盟其他国家合作开发建设港口的商谈事宜。



近日，广西海上搜救中心、百色市人民政府联合贵州、云南省地方海事部门在隆林县天生桥库区举行水上突发事件应急响应演习，滇黔桂三省（区）海事、交通运输部门工作人员及地方群众共百余人参加演习。



据悉，此次演习主要包括遇险人员自救、船舶堵漏、遇险人员搜救救助与转移等6个科目。 钟叶 摄