

“老渔村”变身“航运村”

□ 全媒体记者 王有哲

新闻观察

“几代生涯傍海涯，两三间屋盖芦花。灯前笑说归来夜，明月随船送回家。”泉州南安石井镇营前村地处海滨，人多地少，北自巷子内附近、南至和美“独石”的沿海滩涂和村前隔江一大片沙滩，是营前村村民自元、明代以来赖以生存的“铁饭碗”——海蚶养殖基地和讨小杂海的海域，村民世代以海产品养殖业为主、农业为辅，是南安市纯靠海的渔村之一。

近年来，爱拼敢赢的营前人念好“沿海经”，以大海为舞台、世界为市场，劈波斩浪、纵横四海，实现了从传统渔村到现代航运村的转变。“我们在全中国拥有157艘货轮，运力近300万吨。”营前村党总支书记伍小民骄傲地告诉记者，过去的营前人向海而生，靠跑船和挖蚶讨生活，现在的营前人“向海而富”，走出了一条独具特色的乡村振兴之路。

靠海吃海以海为生

营前村前有上万亩海域，营前人祖祖辈辈在这里种生蚝。种的生蚝分为石蚝、绳蚝两种。“几十年了，算起来几十年了。”当问及种石蚝的历史时，南安市石井镇营前村渔民洪英彪告诉记者，“不知从哪一代祖公开始一直到现在。”

营前人大多从小出海挖海蚶，虽是靠天吃饭，但他们都很拼。“凌晨三点出海挖蚶，傍晚回家，挖了将近600多斤。”营前村渔民洪培阳告诉记者，“这样算一般般了。有时好有时差，这个没办法估算。”

在长期的渔耕生涯中，靠海吃海的营前村逐渐形成了自身独具特色的海洋文化，“一时风驶一时船”“蚝削蚝吃，蚝削完做乞丐”……这些意趣横生的俚语反映出营前村发展传统渔业的艰苦历史。

20世纪80年代，全村有蚶163万株，年产海蚶1500吨，产量全省第一。配套建设的村级企业营前蚝油厂，年生产蚝油30万吨，年产值超百万元。

人民公社时期创办的壳灰厂，巧妙地将废弃蚝壳用传统工艺烧成一种环保无

毒的天然石灰，增加了村民经济收入，同时也改善了生活环境。“靠着一双勤劳的双手，渔民们得以换一种活法，‘小渔村’获得新生机。”伍小民说。

1987年，营前村被列为海建重点村，政府资助，群众集资，建立起石井镇第一个全村家家通自来水的村庄。一个以海产品加工、海上运输、海外捕捞为主，实行“三聘一包”的新型生产结构模式日臻完善，经济从此高速发展。

跑船闯出致富之路

靠海吃海，营前人既挖蚶，也跑船。收藏在营前村史馆里的《北线针路簿》(民国)是营前村最早的航海手抄本，记载营前水道发往北航线情况，在没有海图的年代，营前人就是靠着这本航海秘籍探潮水、知风向，在海上乘风破浪。

“二十世纪三十年代初，我们村就有航海，跑船以货易货，当时几十吨、二十几吨的小帆船，一个航次正常最快是三个月，迟则一年半载，回来就可以盖一栋老古厝。”伍小民说，“赚钱是很赚钱，但是说心里话，老一辈人说‘行船走车三分命’。”

近百年间，营前人的小帆船在浪浪翻滚间变成现在的大货船。伍小民的船运公司拥有4条货船，其中，2023年6月17日下水的“弘泰869”集装箱船载重量达5.8万吨，被称为南安第一船。

现在跑船，也不再依靠针路簿，而是雷达和GPS。“在电脑上，我们只需点击一下，这条船的信息，包括AIS信息还有船舶档案、气象信息、当前航次、以前的航行记录，都可以在指尖实时呈现。”福建凯裕海运有限公司海务兼指定人员陈锦川告诉记者。

从2012年起，营前村经济发展一日千里、蒸蒸日上，从富起来大步迈向强起来。习惯“抱团发展”的营前人，收入结构从单一的渔耕收入演变为技术、船工、股份等多种收入为主体的模式，以特有的方式迈向农业农村现代化。

从传统航海运输到现代航运贸易，营前村闯出了一条发展海洋经济的致富之路。村里现有各式渔船上百艘，船员从业人数达300余人。

“着力提升船员群体的获得感是海事

工作的重要方面。”泉州海事局副局长王烽告诉记者，基于营前村的“船舶村”“航运村”特色，该局推动泉州市首个船员权益保护宣教基地在营前村“党建+”邻里中心揭牌成立，在常态化开展船员权益保护宣教、组建船员权益保护专班、建立定期磋商协调机制、建立信息通报反馈机制、建立执法协作联动机制等方面发挥重要作用。

向海而富突破进取

向海而富，蔚蓝的海洋，托起营前村腾飞梦想和希望。截至目前，营前村航运物流企业由2012年的2家增至31家，单船载重吨位由1万吨增长到5.8万吨，总运力由80万吨增加至300万吨，年产值由5亿元增至21亿元，经济实现再度飞跃。

“因地制宜、突出特色，是乡村产业发展的重要原则。”南安市石井镇党委委员、秘书陈焕元表示，营前围绕“产业兴旺、生态宜居、乡风文明、治理有效、生活富裕”乡村振兴战略总要求，坚持党建引领，大力推动外挂船舶和港航企业回归，发展航运总部经济，完善各项民生工程，建设美丽乡村，积极探索新型航运经济股份制改革试点，发展壮大村集体经济，促进村民致富增收。

“目前，村里积极推动航运精英回归创业，部分航运企业在家乡建设公司总部，一批批省内外知名航运贸易公司应运而生，常年往返沿海及长江下游沿岸各大、中城市从事货物运输。”伍小民告诉记者。

从运输散货到运输集装箱，从短途到长途，从国内到国际，下南洋、闯东洋、泛西洋，足迹遍及五洲四海。

而今，营前人还在家门口规划深水码头泊位，准备迎接自家大船回家。在围头湾港区石井作业区16—17号泊位建设现场，记者看到机械轰鸣、人来车往。“我们正建设5万吨级的码头泊位，将于2025年投用。”陈焕元说。

随着石井二期航道、石井口岸航运中心等港航项目陆续建设投用，以及海峡两岸融合发展、闽西南协同发展、厦漳泉同城化等战略叠加实施，营前村迎来了空前的发展机遇，它将以一往无前的勇气，疾速驶向更为宽广的蔚蓝世界。

新闻速递



1—2月四川完成水路货运量1858万吨

本报讯(全媒体记者 许愿 通讯员 曾茂林)记者3月20日从四川省航务海事管理事务中心获悉，今年1—2月，四川省水运累计完成货运量1858万吨，同比增长13.86%，周转量49.24亿吨公里，同比增长35.31%，港口吞吐量1125万吨，同比增长5.83%，水运扶持政策效应初显，水路运输市场实现良好开局。

今年以来，四川不断强化存量砂石运输和岷江大件运输，新开通“川—鄂—沪”长江班轮首航，稳定开行泸州港、宜宾港至长江中下游集装箱航线，切实提高集装箱航线川船承运占比。1—2月共开行集装箱航线301航次，完成大件运输11批次、2798吨。

同时，加大水运扶持政策宣贯，支持各地建造集装箱、集散两用货船，多家航运企业采用新建、购买、光租等方式快速补充运力；鼓励外省在川运行船舶转籍入川，正有序开展奖补资金的申请、审核、拨付工作。1—2月全省共新增运力6艘船舶共3.17万吨，其中新建投产船舶3艘共1.75万吨，引进船舶3艘共1.42万吨。

此外，四川围绕运输全程保通保畅，常态化开展航道尺度实测和通航建筑物运行监测。1—2月共发布航道尺度监测信息9期，协调保障船舶正常通行所需水位、流量13次；保障重点急运物质运输，协调三峡优先过闸28艘次。

国内智能集卡首次实现跨省测试

本报讯(全媒体记者 任佳丽)近日，“天津港至马驹桥物流园公路货运自动驾驶先导应用试点”(简称“通港达园项目”)在京津塘高速公路启动常态化道路测试，标志着国内智能集卡首次实现跨省测试。

通港达园项目起点位于天津东疆综合保税区，经京津塘高速，终点位于北京马驹桥，线路总长超100公里。自2022年项目获批以来，在东疆及相关单位的协调推进下，京津塘高速北京段、天津段于2023年12月正式纳入自动驾驶车辆道路网络，京津塘高速由此成为国内首条跨省市、支持车路协同的自动驾驶测试道路。

今年2月，深向科技、主线科技两家东疆企业与项目牵头单位招商公路共同启动自动驾驶测试。除了进行单车载货测试外，还特别开展了适用于干线物流场景的2—3车编队行驶测试。

此次试点项目，两家企业共投入11辆智能集卡，预计运行近400次，运行总里程超6万公里，后期将结合实车测试结果，围绕公路干线物流自动驾驶场景，编制多项车路协同系统建设、卡车编队运行、货车在途监管、异构交通监测和管控等方面的技术指南或规范，加速智能集卡在干线物流领域的标准化建设。

黄茅海跨海通道项目高栏港大桥合龙

本报讯(全媒体记者 张植凡 通讯员 粤交集宣 岳路建)3月20日，经过近4小时的精调和锁定，黄茅海跨海通道项目高栏港大桥顺利合龙。这是黄茅海跨海通道2座主桥中首个合龙的主桥，标志着项目上部结构施工取得重大突破。

高栏港大桥采用全漂浮体系分离式钢箱梁结构，共97个梁段，由中铁大桥局、中交路建、上海振华重工共同承建。箱梁高4米，双幅桥面全宽50.4米，标准节段长15米，起吊高度约70米，单节标准梁段重370吨，钢梁总重35877吨，相当于11700多台小汽车的重量。高栏港大桥墩顶块采用3600吨架梁起重船进行吊装，其余节段采取2×250吨

架梁机悬臂对称架设。据悉，高栏港大桥斜拉索采用高强度低松弛平行钢丝，单塔双索面共92根斜拉索，最长约387米，单根最大重量(不计锚具)约为33.4吨，单塔斜拉索总重约1424吨。

目前，黄茅海跨海通道项目进展顺利，黄茅海大桥和高栏港大桥5座主塔均已封顶，高栏港大桥已完成合龙，狮山隧道与象山隧道两座隧道先后贯通。黄茅海大桥东塔钢箱梁架设完成30节、中塔钢箱梁架设完成21节、西塔钢箱梁架设完成30节，全体建设者以高质量建设目标为指引，力争年底主体工程完工。

陕西开行首趟至南美洲国际铁海联运班列

本报讯(全媒体记者 尹宇龙)3月21日，搭载着陕西本地企业生产的彩色液晶显示屏等货物的X9642次列车从西安国际港站缓缓驶出，将从青岛港转海运前往巴西玛瑙斯市，这是陕西开行的首趟至南美洲国家的国际铁海联运班列。

据了解，该班列将在2天后抵达青岛港，再装船出口至巴西玛瑙斯，全程用时50天以内。货主代表表示，南美铁海联运班列的开行，能够有效降低物流

运输成本，大幅缩小与沿海区域运输成本差异，增强了企业的综合竞争力，也给从原材料到显示器全产业链上下游配套企业带来了利好。

此次西安经青岛至巴西玛瑙斯国际铁海联运班列的开行，将进一步促进我国中西部地区与沿海港口城市的经济交流，为构建全方位、多层次、复合型的互联互通网络，持续深化国际经贸合作提供充足的运营保障。

济宁能源首艘80米油气加注趸船下水

本报讯(全媒体记者 杨柳 特约记者 马辉 田春雨 通讯员 陈维森)3月16日，在山东济宁新能源船舶制造基地，济宁能源首艘80米油气加注趸船下水，进入水下舾装新阶段。

该船由长江船舶设计院研发设计，船舶设计总长80米、型宽16米、型深2.5米、结构吃水1.5米，满载情况下可以提供200立方的天然气(LNG)加注储量，和近500吨的燃油加注储量。该船入级中国船级社(CCS)，是一款符合内河绿色标准化要求的新一代加油加气趸船。船舶交付后将被固定在京杭运

河航道沿岸，为过往的船只提供LNG燃料和柴油加注服务以及生活配套服务，成为京杭运河上重要的“水上服务区”。

据了解，济宁新能源船舶制造基地由济宁能源权属子公司新能源业投资建设，坐落在邹城白马河畔，总占地1125亩，投资29.63亿元，岸线长度1455米，规划建设船体联合车间、分段装焊车间、涂装车间、舾装综合车间、船台等配套设施。整体完工后，该公司可形成年建造1000—2000吨级内河船舶400艘、修理改装100艘的生产能力。



3月20日，在山东港口青岛港，多艘货轮靠泊码头装卸货物，码头前派一派繁忙。

今年前两个月，山东港口青岛港新增中远海运东南亚航线等线路，目前航线总数已达220余条，青岛港远洋直达航线网络布局进一步加密，出海通道更加畅通。 马榕蔚/文 张进刚/图



有船员咨询，船舶被列入重点跟踪船舶后多久可以申请脱离？

记者向芜湖海事部门了解获悉，根据《重点跟踪船舶监督管理规定》，因航运公司被列入重点跟踪导致管理船舶被列入重点跟踪的，航运公司脱离重点跟踪后，航运公司可向船舶港地市级海事管理机构提出脱离重点跟踪申请。其他重点跟踪的中国籍船舶自列入之日起3个月后，航运公司可向船舶港地市级海事管理机构提出脱离重点跟踪申请，并提交航运公司整改报告及相关整改证据材料。需要注意的是船舶在列入重点跟踪期间每发生一次《重点跟踪船舶监督管理规定》第四条第(一)至第(五)项所列情形的，可申请脱离时间自上次可脱离日期延后3个月。

全媒体记者 甘琛

联通陆海口岸 构建蒙冀开放新格局

河北港口推介会在呼和浩特举行

本报讯(全媒体记者 欧振国 通讯员 戴春阳)3月20日，由河北省、内蒙古自治区人民政府主办的“联通陆海口岸 构建蒙冀开放新格局”河北港口推介会在内蒙古自治区呼和浩特市举行，旨在搭建河北港口与内蒙古广大企业的合作平台，共同打造“大港口、大口岸、大园区、大物流、大开放”新格局。

会上，河北港口集团党委书记、董事长曹子玉从运输能力、行业地位、集疏运体系建设等方面对河北港口进行推介。他表示，在蒙冀两地党委、政府坚强领导下，河北港口集团与中国铁路呼和浩特局集团、内蒙古国贸集团，从去年9月份开始，组织河北港口集团旗下“三港四区”30多家企业深入内蒙古大地，与100多家当地企业对接合作，迅速形成了新局面。三方紧密合作，畅通通道、拓展腹地，构建全物流新体系。通道建设方面，进一步稳定铁路煤炭下水量，把“黑货”做得更强；与铁路部门联合营销，推动“公转铁”，大幅增加“白货”组织力度；发挥港口和内陆港一体化运营优势，挖掘铁路回程运力，实现集装箱重去重回钟

摆运输；调整运输方式，实施“散改集”，谋划“矿入箱”“煤入箱”“白货散货入箱”；依托大秦线、唐包线，谋划建设曹妃甸铁路物流园，共同努力把唐包铁路由运煤专线升级为双向综合物流大通道；打造两地长距离绿色公海联运新通道；与国铁集团共同打造“北粮、外粮南运”多式联运新通道。

推介会上，河北港口集团发布了《河北港口集团服务内蒙古自治区经济高质量发展六项措施》，提出强化开放大通道建设，优化蒙冀区域口岸协同发展环境；畅通能源安全运输通道，增强内蒙古国家重要能源和战略资源基地保供能力；路港协同完善通道建设，推动内蒙古融入京津冀发展大环境，打造沿边开放新高地；推进绿色低碳循环发展，助力内蒙古探索资源型地区转型发展新路径；港航协同提供“渤海之滨”最高效港口服务，降低内蒙古区域运输成本；持续提升贸易便利化水平，优化服务功能，不断提升客户满意度。会议期间，河北港口集团与内蒙古自治区30余家企业及上海、广东相关单位签订36个战略合作、业务合作协议。

近日，有读者来电咨询，工程船是否有强制报废的年限要求？

根据《老旧运输船舶管理规定》第三十九条，仅从事水上工程作业的船舶，以及仅从事港区内作业的拖船、工作船等船舶，不适用本规定。据此，仅从事水上工程作业的船舶，无强制报废要求。

全媒体记者 杨璠