

航程

庆祝新中国70华诞
特刊
见证奇迹

责任编辑:林琳

奔腾的“黄金水道”

本报记者 张翀 本报通讯员 李璐殷黎 王取发

题记

“你从雪山走来，春潮是你的风采；你向东海奔去，惊涛是你的气概……”长江，从雪山到大海，或缓步徐行，或飞流直下，或波澜不惊，或万钧雷霆，如伟岸的巨人，见证着华夏璀璨文明。

远古肇始，先民刳木为舟，击水中流，开启了长江航运造福华夏的序章。“南船北马”是我国古代交通运输两大方式，而承东启西、接南纳北的长江堪称国家交通大动脉。

新中国成立以来，长江“黄金水道”经历了70年峥嵘岁月，70年玉汝于成，书写了一段长江灿烂辉煌的发展诗篇。

湖北省荆州市区附近的长江腊林洲水域，岸边特制的“H”型水泥砖犬牙交错，碎石覆盖下的草籽已生根发芽。放眼望去，一片片葱葱郁郁的绿草令人心旷神怡、倍感舒适。

“现在大家茶余饭后都喜欢去江边散步，看看江景，可热闹了。”家住腊林洲水域附近的居民王晓梅开心地说。

这样的场景，在过去，王晓梅想都不敢想，“曾经江边又偏又脏又乱，除了码头、化工厂房，就是整片农田与小作坊，没有人愿意去。”

得益于长江航道整治建设中的“生态优先”理念，长江航道生态得到了保护与修复。以2017年4月竣工的长江中游荆江航道整治工程为例，其共修复陆生、水生环境218万平方米，相关保护区内的国家一级保护动物数量较开工前有增无减，被交通运输部列为“全国生态环保示范工程”。

荆江航道整治工程之后，2018年开工建设的武汉至安庆段航道整治工程生态投资高达4.55亿元，占工程总投资12.17%，生态建设“再升级”。在武汉段工程二标段现场，广阔的边坡上全都布设了钢丝网格，网格由卵石填充，边坡整齐划一，蔚为壮观。“这样设计既可以实现护岸功能，又可以满足水生植物生长条件，改善局部水生生物栖息环境。”武汉段二标项目部副经理刘凯说起护坡采用的新型工艺颇为自豪。

在武汉段水下工程施工中，施工人员在内河航道整治中首次探索建设了“生态涵养实验区”，把呆板的水泥框架设计成“人工鱼礁”，既满足了航道整治要求，又为水生生物和两栖动物提供了安全的生存空间，为鱼类产卵繁殖提供了良好的生态环境。

放眼整个长江，无论是长江南京以下12.5米深水航道工程，还是长江口航道工程，都紧抓环境保护和生态补偿修复不放松，“推进航道生态化，我们已从过去的航道建设重整治，转变为治理、守护、修复并举，将生态环保理念贯穿于航道的规划、设计、施工、养护全过程。未来，我们还将继续创新施工工艺、施工技术，为建设‘交通强国’和长江航运高质量发展提供有力支撑。”长江航务管理局负责人表示。

曾几何时，长江上的船舶被人们称为移动的“污染源”。如今，改变，已经在长江沿线全面发生。“共抓大保护，不搞大开发”，沿线11省市交通运输管理部门和相关部委合力推进船舶污染防治，开启了重塑长江生态的高质量发展之路。

夏日的傍晚，武汉市青山区的江滩公园一片绿意。站在长江大堤上望向长江，几位市民正在江中畅游。如若不是当地人介绍，很难想象这片供居民休闲娱乐的江滩公园，前身是100多年前修筑的武青堤。

今年已满85岁、家住青山区的陈家乐老爷子说，青山区的长江边原本有许多工业码头，砂石遍地，不仅感官上脏乱差，也常被居民抱怨“临江不见江”。

长江干线2808公里的通航里程中，湖北省占1061公里。由于历史原因，过去长江岸线码头众多，仅湖北就有大大小小码头2056个。在推进沿岸岸线综合整治中，共拆除、关停和取缔散小码头1211个，占全省码头总量的59%。复绿、修复岸线806万平方米。

长江岸线上，有人在江边绿道慢跑，有人在水上栈道观鱼、看落日余晖……如今，绿色已经成为长江航运发展一以贯之的底色。群山之间，盈盈江水，碧绿如翠，令人叹为观止。站在船头，望着两岸青山与漂亮的湖滨城镇，长江人文生态之美，让人心旷神怡。

迈向智能引领的未来

现年90岁的王守田，从青年少到满头银发，把美好时光奉献给了船舶和长江航道事业。“原来，风里来雨里去，船舶条件和航道条件十分艰苦。”王守田说，70年前，航标灯是竹子做的，缆绳也是竹丝编织的，岸标都是航道人肩扛背上的山的。

上个世纪50年代至60年代初，长江航道上使用的是煤油航标灯，每天晚上航标工都要出航点灯，早晨出航收灯。“日守孤洲，夜守灯标”成为长江航道职工艰苦生活的真实写照。

如今，长江全线都用上了一体化智能航标灯，太阳能光源，遥控系统指挥，以技术创新为谋，保障行轮安全也从“一条艇、一双手、一支笔、一张纸”，转向“船舶交通服务、无人机、电子巡航等有机结合”的现代监管模式。

百里洲位于枝江长江中游荆江段首段，环江堤防74公里，是长江上最大的江心洲。洲上近10万人依靠24处渡口上的29艘客渡船和5艘汽渡船过江出行。宝筏寺汽车轮渡码头就是连接两岸农村物资运输、百姓日常通行的重要通道之一。

当年，每逢节假日、农忙时，码头上人车混杂，车子排队上船，一排就是几个小时。“原来我开货车上船，最怕行人乱窜。现在人车分流，上下车辆也分流，各行其道，而且中间有护栏，车子上船蛮有秩序，过河速度又快又安全。”常年从事农产品运输的精华村村民刘大强说。

在长江三峡通航综合服务区，一艘艘船舶接上了岸上的电，“以往我们在待闸时，船舶使用柴油发电维持运转，会造成多种污染。现在，综合服务区推行绿色能源等服务，采用船电宝、岸电桩、型箱等方式，为待闸船舶供电，基本没什么污染了。”待闸的一位船员笑着说。

长江三峡通航综合服务区由过闸船舶安检站、绿色通航服务站、三峡

“昔”与“今”



上世纪六、七十年代，长江干线在“一条龙”运输的基础上，推行“龙网化”运输。



如今，江面上各类货船往来不息。



上世纪八十年代，长江客轮服务员为乘客服务。



如今，长江豪华游轮内部装备先进，功能齐全。



上世纪使用的水上交通监督巡逻艇。



如今，长江海事实现了立体巡航。

水上温情驿站三艘趸船构成。通过升级优化过闸安检、能源供应、船员服务等具体措施，加快实现船舶零排放、垃圾全回收、岸电全覆盖，有效破解了三峡大坝以上水域待闸船舶集中靠泊的安全隐患和污染困扰等难题，为长江干线全面开展水上绿色综合服务区建设提供了样板。

再看下游，今年5月，长江上最大的水上绿色综合服务区——长江汇兴隆洲水上绿色综合服务区正式投入运营，用“生态+互联网”的思路建设水上绿色综合服务区，在国内率先提出并试点水上环保免费接收服务，依托线上预约和服务区线下接收的模式，积极探索长江船舶污染物接收处置的新思路和好方法。“自从有了这个服务区，可以手机预约倒垃圾、买米买菜也更方便啦！”一位在服务区购买生活用品的船员说道。

目前，常州、扬州、南通、太仓等地都在积极推动长江水上绿色综合服务区的建设，从源头上处理好船舶生活垃圾、污水排放等问题，同时服务船民生活，保护碧水蓝天。

70载，光辉岁月弹指一挥间；70载，长江航运沧桑巨变。长江航运一个个看得见、摸得着的改变，切实增强了群众的获得感、幸福感、安全感，印刻着一代代长江奋斗者的足迹，也见证着新中国波澜壮阔的水运史。

支撑国民经济的命脉

“阿宝，一会儿带你去看港口的大轮船大挖掘机，好大好大，好多好多！”老爷子做着鬼脸，手舞足蹈地逗着奶奶。在张家港，这一句吴侬软语总能成功吸引懵懂好奇的孩童。

孩子们哪里知道，70年前的张家港还只是一片滩涂。那时的张家港是沙洲西部的一条通江运河，江边是一望无际的芦苇滩，附近没有像样的集镇，物资供应困难，不通公共汽车，来去只能走乡间小道，雨天道路泥泞，晴天尘土飞扬。

“这确是一场声势浩大的人民战争”——张家港港务集团退休员工陈光发回忆道，1968年2月19日，张家港建港工程正式开工，苏州地区和沙洲县组织了数万民工，浩浩荡荡进驻江边芦苇滩，艰苦创业，民工最多时超过10万人。

高峰大队崔岐全等4位老大爷与8位老大娘，组成“老人老心红”的老年突击队，坚持与年轻人一样打夜工；负责抽水站的小张，为保证抽水机正常运转不出故障，连续几天上班不休息，一次值班到凌晨两点，竟昏倒在机器旁；桥梁施工队负责浇筑桥基的4位民工为保证浇筑质量，冒着零下10摄氏度的严寒，睡在浇好不久的混凝土桥基上过夜，用体温为它保暖……

在极为艰苦的条件下，干部群众和工程技术人员冒严寒、战酷暑，围堰吹填、筑堤修路，用满腔热血和身身汗水，谱写了一曲壮丽的建港赞歌。

“长江航运的发展改变了我的生活。”居民徐琳娜动情地说。

港口发展，让居民从泥瓦房集中搬到了居民点，住进了新楼房，添上了新家具，过上了安居乐业的新生活。宽阔的道路车水马龙，道路两旁绿树成荫，繁华的都市被平地而起的高楼大厦填充着。

从建港伊始的战战兢兢，到拓展创建的稳扎稳打，再到整合启程的砥砺奋进；从沙洲芦苇滩的一片杂草泥泞，到码头汽笛轰鸣的一片繁荣景象，张家港的创业史也是长江港口的发展史——专业化、规模化、现代化程度不断提高，亿吨大港从无到有，现在达到15个；万吨级生产性泊位从寥寥无几发展到587个；长江干线形成了三大航运中心、5个自由贸易区、22个主要港口、26个水运开放口岸。

目前，长江船舶大型化、专业化、标准化水平日益提升，干线货船平均吨位从改革开放初期的85吨提升到1780吨，增长近20倍，居世界先进水平。干线货运量大幅增长，多年来稳居世界内河第一。

铺就百姓的小康之路

“这条母亲河让多少人端上了饭碗啊！”站在自家的货船上，在长江上跑了30多年船的老船长史友山回忆起自己的船上人生：30年来，他从最初开载重60吨的水泥挂桨机船，到100吨的挂机船、200吨的机动货船，再到2000吨的小型机动货船，不仅实现了最初养家糊口的目标，还带动了乡亲们发家致富。

“1988年，是我初次接触水上运输的年份，那时候只有十八九岁。”史友山忆起自己和长江的航运结缘。

当年，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上的船员，不少亲戚也从事这方面的工作。当时他们就鼓励我说，在骆马湖守着那些鱼，还不如来河道上跑运输，一年能挣三四万呢。”史友山便与父母、哥嫂一家五口人开始了水上运输的营生。

靠着长江航运，史友山一家在山东微山建了一座大房子。现在，妻子在家中照看孙子，自己和儿子儿媳一起成了长江上的“常住人口”，“一年365天，我们有320天都是在船上度过的。”

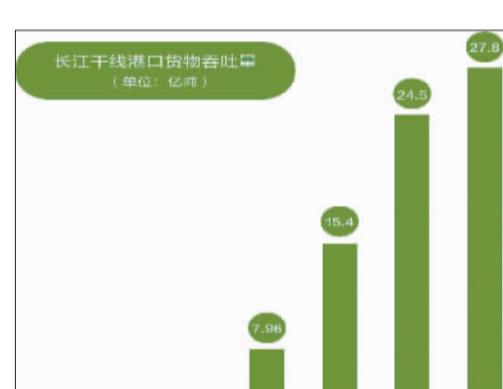
多年来，像史友山一样在长江上通过航运脱贫致富的人还有很多。

据交通运输部长江航务管理局负责人介绍，目前，长江水系内拥有各类型货运船舶近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有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。2018年，长江干线货物通过量达到26.9亿吨，占全内河的三分之二，稳居世界内河首位；拥有15个亿吨大港和上海、武汉、重庆三大航运中心；集装箱吞吐量完成1750万TEU（标准箱）；完成旅客发送量近亿人次。

长江航运，不仅改变了船员个体的生存状况，更深刻影响了中国经济的发展版图。据统计，长江经济带11个省市集聚了我国45%的经济总量；近一半的全国500强企业分布在沿江两岸，沿江经济社会发展所需85%的铁矿石、83%的电煤和85%的外贸货物运输量（中上游地区达90%）主要依靠长江航运来运输；长江航运每年对沿江经济发展的直接贡献达2000亿元以上，间接贡献达4.3万亿元以上。

承载绿色发展的使命

进入新时代，生态修复、垃圾上岸、码头整治、绿色服务区……在新发展理念指引下，长江航运正焕发新面貌、呈现新气象。



本版图片图表均由交通运输部长江航务管理局提供

长江干线主要港口示意图

