

本刊主编：易艳刚

值班责编：刘婧宇

第71期

微信公号：xhmrdxwx

电话：(010) 63076340

你知道吗？长江里跑着 5000 条河南船！

不靠江的“长江航运第三省”，身家都在船上的河南人，分享了长江水运的繁荣，也遭遇市场不振、债务压头之困

“

目前常年在长江里运营的河南籍船舶大多数是“夫妻船”、“父子船”等家庭船，且几乎全是干散货船，总运力超过千万吨，成为长江航运的一支重要力量

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，期盼着国家搞好搞活长江航运市场，让我们真正从黄金水道中挖到黄金”

本报记者王贤

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，超千万吨运力，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。”

船就是家，儿子婚房也在船上

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”字显示船主家刚刚办过喜事……

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



▲一艘滚装船舶航行在三峡库区湖北省秭归县郭家坝水域(新华社资料片)。

停靠在一起。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。”

全家人一起跑船，一年四季在船上

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，有的甚至不敢用不会用微信、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”，且几乎全是干散货船，总运力超过1000万吨，成为长江上一支举足轻重的航运队伍。

河南人与长江结缘，始于解放军渡江作战

一个不靠江不临海的内陆省份，缘何有这么多船在长江里跑？

其实，河南内河水运历史悠久，鸿沟水系、隋唐南北大运河、北宋中原水运网都盛极一时，曾呈现“百舸争流天津卫，千帆竞航下江南”的盛况。上世纪60年代，河南有27条河流通达海，通航里程6100多公里，水运占货运量比重达48%。

江合适说，河南人与长江结缘，要追溯到解放战争时期。渡江战役中，人民解放军在河南集结了大量的木船、水泥船参赛，后来，很多河南船民留在长江，成为最早一批“拓荒者”。

由于环境变化，到上世纪70年代，河南境内的航道逐渐萎缩，降至不足1500公里。为了谋生，许多河南籍货船逐步散落到淮河、汉江、京杭运河和长江干线。

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。”

地方政府和金融机构支持河南船

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，亲戚互相帮，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新船、建大船，河南在长江上的船舶运

力也迅速攀升。

“船太多太大，而货就那么多”

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，从中游下水的主要货源——砂石很少了，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的低迷，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。

期盼长江航运市场好起来活起来

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，与银行协调将贷款延期至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元，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。

三分治七分养：“百湖之城”武汉“养湖”记

本报记者王自宸、廖君

素有“百湖之市”称号、拥有166个湖泊的武汉，近两年来，以工匠精神做治湖文章，通过完善湖泊保护法规体系、创新湖泊保护管理手段、构建“三员三长”保护机制，全社会致力湖泊保护的浓厚氛围日益浓厚，“一掬摇六湖，芳草碧连天”湖中景致正触手可及。

生态优先：由养鱼向养水转变

初夏时节绿烟浓。乘坐冲锋舟划过牛山湖，浪花朵朵、清风拂面。波光粼粼的湖面经阳光照射清澈见底，小鱼小虾正在一簇簇水草中躲藏嬉戏。抬头远望，野荷花随风摇曳，娇艳欲滴，田田荷叶间时而时有鸟儿或跃起或俯冲，湖中美景尽显生机。

牛山湖是梁子湖的一个重要支湖，水域面积7万亩，是驰名中外的武昌鱼的重要栖息地。谁能想到，就在几年前，这片秀丽的湖湾曾面临水质下降等问题困扰。因渔业开发，湖区资源一度严重受损，2000年，湖区水质一度从Ⅱ类下降至Ⅲ类，甚至Ⅳ类。2016年调查显示，湖底的水草覆盖率已不足20%，几乎很难看到水草的踪影。

“推进生态文明建设，传统养殖必须让位于绿色发展。”梁子湖水产集团有限公司董事长张祥

说，为改善牛山湖的水质，保护水环境，2017年武汉市江夏区召开专题会议研究梁子湖水产集团转型发展，决定梁子湖水产集团由养鱼向养水转变。

养水是一项规模宏大的系统工程，当地请来中国科学院水生生物研究所提供智力支持。经过摸底调研，制定了养鱼、种草的生态平衡发展综合方案。

一方面，在湖区大力推行土著鱼类产卵场修复，规模化恢复鱼类天然产卵场3.2万亩，以提高湖泊土著鱼类生物多样性，同时开展鱼类群落组合调控，保持生态平衡。另一方面，有针对性地开展大型底栖动物增殖放流和水草镶嵌种植，实现10余种水草落户湖中，各类水草生长期基本覆盖了全年。

此外，再根据水体、鱼群、水草、浮游生物和底栖动物的不同情况，控制鱼类的投放和捕捞，不断构建良好的生态系统，让“养水”和“养鱼”互为促进。

一系列举措带来显著成效，武汉市水务局发布的2018年度水资源水环境相关公报显示，牛山湖再次达到Ⅱ类水标准，成为武汉水质最佳的湖泊之一。

科学治理：立规矩、明用途、勤管护

牛山湖的变化是武汉正在逐步推进湖泊治理

的一个缩影。武汉现有湖泊166个，湖泊水面面积约867平方公里，占全市水域面积的41%，东湖、梁子湖、涨渡湖等148个重要湖泊被列入湖北省湖泊保护名录。湖泊，一直是武汉市得天独厚的宝贵资源。

城市的本质是诗意般的栖居，保护湖泊就是保护赖以生存的家园。2001年至今，武汉市先后颁布实施《武汉市湖泊保护条例》《武汉市湖泊保护条例实施细则》《武汉市湖泊整治管理办法》《武汉市水资源保护条例》等法规，按照“严保护、严控制、严管理、严处罚”的原则，为湖泊管理立下规矩。

“法律准绳为保护湖泊增加了一道道铁闸。”武汉市湖泊管理局副局长尹宗泉说，立规矩是第一步，武汉市还创新为每个湖泊制定“身份证”，明确湖泊用途。

根据《武汉市湖泊保护总体规划》，相关部门在掌握湖泊面积基础上，明确湖泊水域蓝线、环湖绿化绿线、湖泊周边建筑控制灰线范围和面积，并根据湖泊的分布、水系、功能、排污口等情况，将166个湖泊分为自然保育型、防治结合型和污染治理型等三类湖泊，按照“一湖一策”的方式进行科学治理。

菱角湖是典型城中湖，它与其他自然水体没有交流，且处于城区雨污合流区域，因而被定位为防治结合型湖泊。武汉市江夏区水务局相

关负责人说，2014年，在菱角湖全面截污基础上，市区两级投资2000多万元开展清淤、水生态修复等综合治理建设，更换湖水18万余立方米，建设人工湿地5000平方米，种植水生植物3.6万平方米，湖泊环境得到极大改观。

湖泊治理“三分在治理，七分在养护”。这位负责人说，江夏区财政每年下拨近600万元资金用于湖泊日常维护，并成立湖泊管理所等专门机构及时清理湖泊水面垃圾、收割水生植物，防止杂物腐烂污染湖泊。曾经污染显现的城中湖已经成为市民扎堆的湖泊公园。

“全市湖泊综合治理已取得阶段性成效。”武汉市水务局局长张斐说，数据显示，2018年武汉市湖泊水环境质量总体保持稳定，与2017年同期监测相比，91个湖泊水质保持稳定，36个湖泊水质好转，水质最好的湖泊已达到Ⅱ类。

治养结合：建造国内最长排污深隧

“头顶上就是东湖，以后污水将通过我们这条隧道送达污水处理厂。”记者近期在国内首条湖底排污深隧武汉大东湖深隧看到，工程施工有序开展，这条主隧全长17.5公里，是目前国内传输流量最大、输送距离最长的排污深层隧道，也是国内首条湖底排污深隧。预计今年底

项目建成后，武汉近三分之一的污水将通过这条深隧直送污水处理厂。

大东湖深隧是武汉推动生态治理的重点工程之一，与此同时，污水处理厂升级改造、河流湖泊流域打通工程、雨污分流工程也正在武汉各个地区紧锣密鼓建设当中。

湖泊保护管理是一项长期、持续的工作，除了完善各项基础设施，建立健全长效管理体制机制是关键。为此，武汉市强化河湖长制全覆盖，由市级主要领导担任梁子湖、汤逊湖、东湖等7个重要湖泊的市级湖长，其他湖泊所在的辖区党政主要负责人担任区、街级湖长，确保了市、区、街三级湖长全到位，全市湖泊全覆盖。

与此同时，针对武汉湖泊众多，且分布较散，岸线较长，及时发现违法填湖等行为工作难点，在落实官方湖长党政同责基础上，武汉还创新引入民间湖长、数据湖长，并在街、村基层落实河湖技术员、保洁员、监督员“三员”工作队伍，实现河湖管理体系全覆盖，打通街、村巡湖护湖“最后一公里”。

“推动湖泊治理还有很多工作要做。”武汉市水务局污水处冯玉琦博士说，各项工程建设能够在短期内有效改善湖泊污染状况，但真正要让湖城相融，还必须统筹考虑源头、过程、末端等各个环节可能出现的污染问题，并通过城市精细化管理，不断提升湖泊治理的水平和效能。