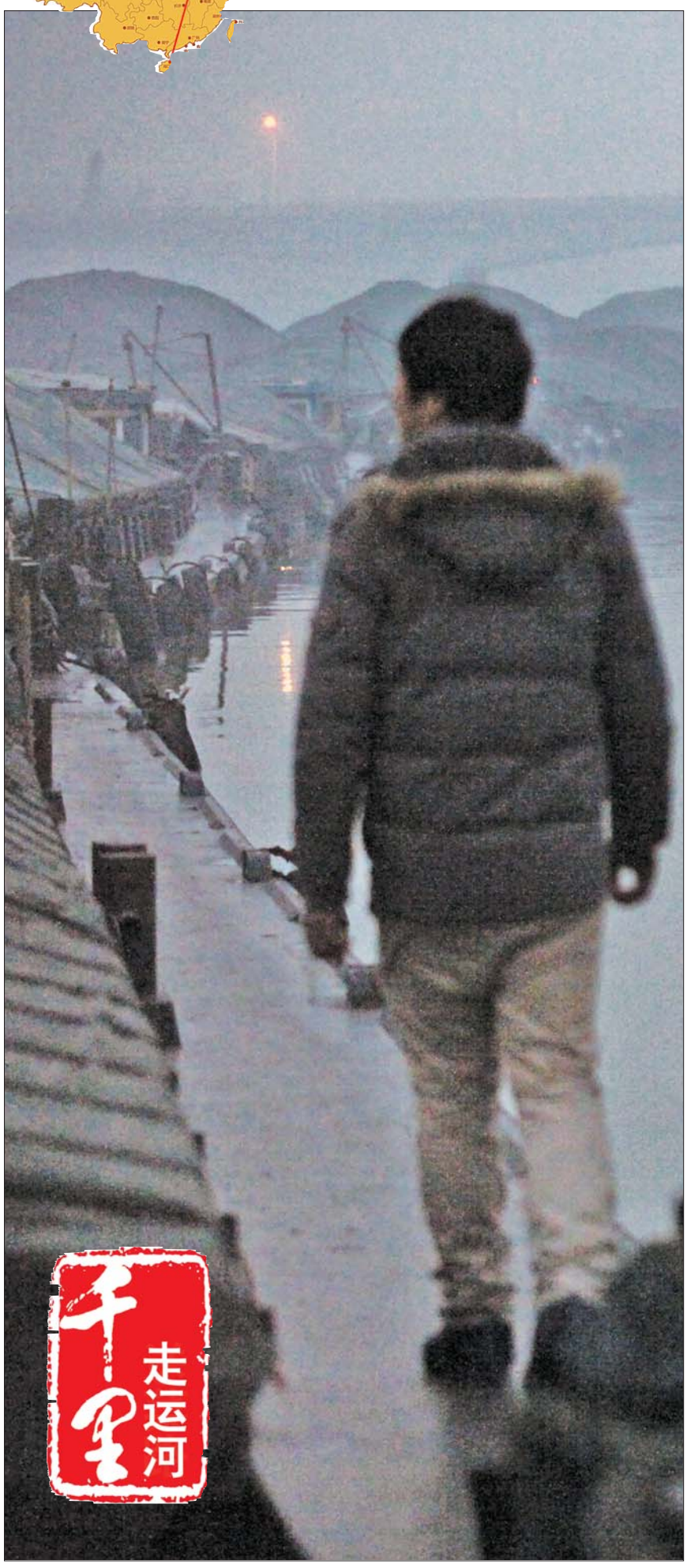

▲21日晚,“90后”大副王开坤走过长长的驳船去吃晚饭。

“主机转走了我的青春\锚机抛碎了我的梦想\汽笛鸣碎了我的人生\航线画不到我的家乡……”这几句顺口溜说出了跑船人的心声,也是跑船人最真实的写照。

对跑船人来说,船就是他们无根的家。上了岸,他们会感到手足无措。于是,他们买船,卖船,借钱,换船,进入了一个难以逃脱的“背债”怪圈。对于年轻一代的跑船人而言,他们最大的心声就是:我要上岸。

年轻跑船人欲逃离运河

船就像“无根的家”
不少船家陷入“借钱换船”怪圈

文/本报记者 马辉 片/本报记者 张晓科

◀船上的年轻人对新上映的电视剧十分感兴趣。

船上花销其实也不小

18日中午,船队停靠在江苏窑湾镇附近的河港,吃过午饭的船员老杨习惯沿着几条驳船走一走。过闸还要等上至少一天时间,他打算下骆马湖捕些鱼,改善一下伙食,也能省下些钱。

“我给船主打工,负责1号驳船,我们老两口平时都在船上,基本上不了陆地。”年过60岁的老杨告诉记者,老两口一个月能拿1700元的工资,除此之外,他平时会打鱼来改善伙食,有时一次能捕几十斤。到了港口,他会拿网子捞些落在水里的煤,一个月能挣千把块钱,除此之外,再无其他收入。

“以前是渔民,现在是跑船人,一直都在船上,即使走到岸上,也不知道能干什么,很迷茫。”在船上生活多年的老沈指指那间属于自己的船室说。对他而言,那就是他的家,一个“无根的家”,有吃有住有收入,就够了。

至于积蓄,老沈说,船上的花销其实也不小,平时遇到上岸赶集时,哪次都得花几百元。“有时看看岸上繁华的城市,也很羡慕,但离开了船,岸上并没有自己的立足之地。”老沈打算,再过两年,他就不干了,回家抱孙子,让儿子给他养老。

买船,卖船,再买船……

运河上,一天往来的船只无数。几乎每条大船都背负着债务。买船,卖船,再换船,这似乎是跑船人难以逃脱的一个命运。

18日中午,在枣庄万年闸附近,自驾船船主祁召义已经在此等待了十几个小时。他说,现在这条自驾船价值120万元左右,“这是去年才刚刚换的,之前已经换了8条船”。

年近50岁的祁召义,从十几岁就开始跑船。上世纪80年代,他向亲戚借了几千块钱,买了一条木质帆船,那是他的第一条船,在微山附近几十里的航道上来回跑,主要拉石料。之后的时间里,他差不多两三年就要换船,直到现在这条载重千吨的自驾船。“这几十年都在船上,这条运河究竟跑了多少趟根本数不清了,看着自己的船一点点变大,也很有成就感。”

但是,每一次换船都要借钱,祁召义给记者算了笔账,“就拿千吨载重量的驳船来说,正常情况下,一年能赚十多万元,干上两三年,除了还清上次的借款外,还要再加钱买更好的船。”

祁召义上次的千吨铁驳船卖了40多万元,加上积蓄,手头有50多万元。他通过贷款和向朋友亲戚借钱,又筹得60万元,最终换了这条自驾船。

“家里现在没什么积蓄,所有的家当都在这条船上,还欠着外债。”祁召义说,再努力干几年,这船就真正是自己的了。“跑船人上了岸,即使口袋里有了钱也不知道能干什么,只能靠着开船拉货营生,借点钱虽然背些债,但是这样才能有动力干下去。”

驳船船主马长柱也有着类似的经历,他一家四口人都在船上,家里的积蓄也全部在船上。他计划两年后能把账还清,再换一条自驾船。“我身边很多的跑船人都是这样,世代在船上,一直用原来的船跟不上形势,换船就得投本、借钱。”

“80后”、“90后”跑船人想上岸

20日午后,“90后”船员王开成吃完饭,掏出手机玩。在这支船队上,他平时除了跟几个年龄相仿的小青年聊聊天,最大的乐趣全部在手机上。

“平时拿它看电影、玩游戏,也看看外边的新闻,还能通过微博或QQ空间看看同学的近况,平时在船上,毕业后很少能再见到他们了。”最近,王开成从网上看到一个描写船上生活的段子,深有感触,便拿来和其他人分享:主机转走了我的青春\锚机抛碎了我的梦想\汽笛鸣碎了我的人生\航线画不到我的家乡……

王开成告诉记者,父母是干了几十年的跑船人,他原来在老家上学,有时一个月也见不到父母一次。“虽然上船时间不长,但已经厌倦了这种生活。船上没有网络,生活枯燥,不接触外界,再加上恶劣的环境,实在太遭罪了。”

看着父母黝黑的脸庞和日益增多的白发,王开成希望他们能早一点上岸生活。“做点买卖,只要能回到岸上生活就好。”

“80后”加油工马明国家有条驳船,一年能收入10万元钱。虽然收入尚可,但看到同龄人在岸上生活,他不免有些羡慕。他打算再干两年就回到县里,用跑船赚来的积蓄开个饭店,安安稳稳过日子。

“90后”大副王开坤计划明年结婚。他对未来的生活充满憧憬,对岸上五彩斑斓的生活充满向往。“趁着年轻挣些钱,以后和老婆好好过日子。”说这话时,王开坤露出腼腆的笑容。

记者观察

本报记者 马辉

本报记者 张晓科

水运成本仅为公路1/7

济宁是京杭运河流经线路最长的城市,年完成水路运输货运量4400多万吨,货运周转量达到200多亿吨,占到了全省内河水路货运总量的70%以上。

山东菱花集团生产的味精畅销上海地区,每天都要从济宁发货约5吨。山东菱花集团董事长江保安说,往上海运味精,用船运一吨才70元钱。用汽车和火车运,费用高出数倍。目前,菱花集团一年通过水路南运的货物达到三四万吨,节约下来的成本非常可观。

运量大、运费低、能耗少的内河水运,能节省大量企业成本,所以对投资有着莫大吸引力。济宁市交通运输局相关负责人说,“水运是典型的‘低碳运输’,其成本仅为公路的1/7,铁路的1/3,每马力单位的能耗只有公路的1/10,铁路的1/2,但运力却很高,一个拖带船队的载重量能抵上4列火车。”

我省投140亿“升级”运河

根据我省日前出台的《加快内河水运发展的意见》,到2015年,全省将完成投资140亿元,建设改造高等级航道350公里,通航里程达到1500公里。到2020年,建成一干多支、干支直达、沟通南北的京杭运河高等级航道网和贯穿东西、河海直达的高等级航道骨架以及旅游客运航道。