

编者按

明天,备受世界瞩目的首届“一带一路”高峰论坛将在北京举行。宁波作为中国最重要的对外开放口岸之一,也是“一带一路”的枢纽城市。我市与“一带一路”沿线国家的合作深入且富有成效。2016年,我市与

“一带一路”沿线国家贸易总额约为248.18亿美元,占对外贸易总额的比重达26.2%;在对外投资方面,我市在“一带一路”沿线40个国家设立境外企业和机构564个,中方投资额27.2亿美元,分别占到全市总量的

22.8%和20.1%。

宁波人与“一带一路”沿线国家的经贸往来过程中,发生了很多鲜为人知而又精彩传奇的故事,既体现了宁波人的商业智慧和辛勤付出,又体现宁波与世界经济发展的和谐共存。

在首届“一带一路”高峰论坛召开之际,本报推出“‘一带一路’上的宁波故事”系列报道,讲述宁波人闯世界的故事。

在巴基斯坦瓜达尔港疏浚航道的日子

上航建设公司朱频:艰苦岁月磨砺坚毅之剑

① “一带一路”上的宁波故事

2002年5月,中交上航局航道建设有限公司(驻地在宁波镇海,当时名称为:上航建设公司)航浚1007轮起程赴巴基斯坦参加国家援建瓜达尔港工程建设。当时25岁的朱频作为甲板部二副(船上的职务)随船出国参与援建任务,“没想到这一去就是5年,其间只回过两次国。”今日忆往昔岁月,他感慨万千,甚至几度眼圈泛红,“这5年是我们公司走出国门之初最艰苦的5年,也是我最受磨砺和成长的5年。”朱频说。

1 每天只能吃“老三样”

朱频所在的中交上航局航道建设有限公司隶属于大型央企中交集团,在国内承建和参建了多项重大港航项目。现在,中交上航建设有限公司在中交集团的统一部署下,正紧跟国家发展战略,勇做“一带一路”建设排头兵。因为这个原因,他们也得到了援建瓜达尔港的机会。

朱频回忆,瓜达尔港当时是一个小渔港,气候炎热干旱,方圆百里是一望无际的荒漠,没有淡水、缺少蔬菜,自然环境和生活条件比较恶劣。

“我们当时去了两条船,一条船上有30人,我所在的船是自航式耙吸挖泥船,主要负责挖深和拓宽瓜达尔港的进出口航道。”朱频说,工期分为一期和二期,很多人参加了一期没有参加二期,他是参加了全部两期援建工作的三个人之一。

虽然需要疏浚开挖的航道只有4.34公里长,但是因为用的是小耙,所以历时5年。一期是将航道挖深了8米多,这意味着能停2.5万吨-3万吨左右的船;二期是将航道挖深到10-11米,能停5万吨左右的船。

朱频在船上主要负责驾驶台的指挥工作,根据外部的环境下达指令,有两名工作人员配合他,一名是操耙手,另一名是操舵手。

虽然去瓜达尔港之前,朱频做了充分的心理准备,“但是在那里生活和工作的艰苦程度还是超出了我的想象”。

朱频告诉记者,到达瓜达尔港最初的几个月是最难熬的,“当时从国内虽然带了不少物资过去,但是储存的淡水在路上消耗很多,到了港口所剩不多,饮水问题成了我们遇到的最大的难题。”

当时船上装了海水淡化设备,但是因为设备不是很完善,淡化效果不佳,所以三个月以后,一些年纪大的工作人员不仅牙齿开始松动,而且头发白得很快且脱发严重。

不得已,最后只能远程从巴基斯坦的卡拉奇运桶装水过来,由于卡拉奇在巴基斯坦东南边,瓜达尔港在巴基斯坦西南部,距离遥远,道路又是那种沙漠中的土路,运输能力有限,一开始每人每月的桶装水定额是一桶,后来是两桶。

“水少节省着用,我们吃的东西也很单一。”朱频说,他们几乎每天都是吃“老三样”——土豆、西红柿、洋葱,见不到任何绿色的蔬菜。

几年以后,船员回国时从国内带了菜籽到瓜达尔港,在基地内开垦了几块地种了蔬菜,“种出来的青菜就像黄金一样珍贵,吃炒青菜对于我们来说太奢侈了,能吃到把青菜切成丁的蔬菜汤已经觉得很幸福了。”

现在已经担任中交上航局航道有限公司副总经理的丁海明,当时也在援建瓜达尔港。他说,当地的牛羊都没有绿色植物可以吃,都是吃垃圾长大的,甚至连塑料都吃。

2 唯一的娱乐是钓鱼

不仅要克服这些生活上的不适,朱频他们还需要克服内心深处难以排遣的寂寞。

当时通信不发达,船上也没有电视,没有智能手机,瓜达尔港甚至还没有多少固定电话,朱频他们和国内的联系主要靠写信。正常情况下,写信到国内一来一去需要一个月,一旦下雨,周期更长,“有一次我等一封回信等了三个月”。

朱频他们是24小时轮班作业,三组人轮班,朱频这个组的工作时间段是:中午12点一下午4点和凌晨0点—凌晨4点。船是13天—15天抛锚检修一次,这对朱频他们来说是难得的休息机会,“我们可以上岸买东西,买船上的物资,也买生活必需品。”

但是2004年的



上航建设公司的船员在巴基斯坦瓜达尔港与巴方海军陆战队队员合影。

(资料图片)

“5·3”汽车炸弹事件之后,工程项目的安全形势空前紧张起来,项目部门口不仅安排了巴方海军陆战队站岗,他们出门还需要坐装甲车,

这也导致船上员工上岸的机会少之又少,“我们的船仿佛成了一块与世隔绝的地方”。

上不了岸,朱频他们便苦中作乐,每天下

班后靠着船舷钓鱼,一条鱼线装8个鱼钩,以鱿鱼做诱饵,最多的一次甚至钓上来7条鱼。钓上来以后大家就大块朵颐吃一顿。

3 “煲电话粥”成就一段姻缘

虽然船上的生活枯燥无聊,但是最让朱频难忘的是,通过书信交流,2006年他遇到了真爱,现在已经变成了他的爱人——当时公司的团委书记姚小姐。

因为工作原因(朱频当时担任该船的临时

团支部书记),两个人的书信和通话交流比较多。2006年春节前,朱频在收到姚小姐发来供船员们使用的物资后,给她回了个电话,并随口问了一句,过年是不是跟男朋友一起回家啊?姚小姐表示自己还没有男朋友。朱频

就开始通过电话追对方,他时常去买电话卡与姚小姐聊天,慢慢地把姚小姐变成了女朋友。后来,巴基斯坦电信公司增多了,手机信号也通了,朱频就和姚小姐“煲电话粥”谈跨国恋爱。谈了一年多不拉手不见面的恋

爱后,随着工期的结束,2007年朱频回国后就与姚小姐登记结婚了。

“如今我爱人还保存着那几百张电话卡,电话卡见证了我们那段难熬但是甜蜜而独特的日子。”说到那段日子,朱频一脸幸福。

4 一块岛礁成了“拦路虎”

除了生活上的困难,朱频说,工作中的困难也不胜枚举。

瓜达尔港当地的机械加工能力薄弱,生产材料供应严重匮乏,更没有任何船舶修理厂家,航浚1007轮的维护基本靠他们自己。

“没有任何外界维修助力,什么都得靠自己,于是大家渐渐练就了不少机械维修的本领。”朱频在宁波大学学的是远航专业,但是在

船上不仅学会了电焊,也学会了气割。

让朱频印象深刻的是,在一期工程的时候,瓜达尔港的内外航道交接处大概有100米的长度,挖到6米深的时候一直啃不下去,啃了三个月还是纹丝不动。

援建工作是有工期的,这顽固的100米让公司从上到下压力很大,“一线工作人员压力更大,公司给我们下了

最后通牒,说如果我们不行就考虑重新派船。”

之所以会卡壳,主要是因为那个地方有一块直径超过10米的大礁石。怎么办?船长把所有的业务骨干叫到一起,希望集思广益,想出解决方案。

经过讨论,大家决定因地制宜。他们自行改造耙齿,进行增压器的自行保养修理、“中冷器”改装,并且加大施工力度。有时遇到设备

故障,为了保障生产,他们常通宵达旦的加班抢修。

经过一个多月的努力,最终,随着一次很明显的船震,他们啃下了这块硬骨头。“船震说明我们打开了礁石的突破口,意味着这块大礁石正在肢解。”朱频说,这是他们在工作中遇到的最大的一次困难。

记者 王婧 殷浩
通讯员 钱燕