

闽海赛江：潮落潮涨的“黄金水道”

□ 陈雅芳 吴庆堂

近日，由市船舶企业自主设计制造的新一代滚装客轮塞拉利昂籍“大德5”在宁德口岸赛江港区完成边防检查手续后，开航奔赴共建“一带一路”国家印度尼西亚。

在素有“黄金水道”之称的赛江航道上，这样的场景已是常态。作为闽东第一大河，赛江发源于闽浙两省交界处的洞宫山脉，河流总长868千米，流域面积5549平方千米，其下游接纳富春溪、穆阳溪、茜洋溪，自白马门汇入茫茫大海。得益于丰富的海洋资源、优良的避风港湾，在这条航道上，自古舟楫往来不绝，不仅促进了沿江地区经济发展，也孕育了独特的海洋文化。

因海而生，向海而兴。福安人用自己的勤劳与智慧，在赛江河道上创造了不同的精彩：从这里制造的船舶扬帆远航、从这里生产的坦洋工夫红茶漂洋过海、从这里生产的不锈钢产品远销海内外，铸造了中国民间船舶修造基地、中国红茶之都、全球单体最大的不锈钢生产及深加工基地等一张张靓丽名片。



赛江的水运和港口优势吸引一大批重大项目落户

航道疏浚 古港启航

在福州市庆城路的闽王祠内，屹立着一块唐代的石碑，记录着闽王王审知治闽期间的军事、政治、对外贸易等情况，被称为唐代遗存至今的“天下四大碑之一”。碑文记载，898年，王审知为免遭狂风波涛、船只覆溺的灾祸，下令凿去位于黄崎航道中梗舟之巨石，保障船舶航行畅通。

黄崎港即甘棠港，位于赛江下游出海口，是福建北部沿海最大的天然港。这里地处福州和温州海路中间，成为北航海船中继和避风的理想之地。同时，黄崎港延伸闽东北等地大小三十多处码头，是闽东北和浙南物资集散地。

“当时黄崎港只能进出小船，想要发展海上贸易，必须疏通航道。”原福建省地方志编纂委员会副主任、福建省史志研究所所所长卢美松介绍，唐昭宗光化元年（898年），王审知决定疏凿港口，前后历时超六年才得以疏浚。

据记载，疏浚后的黄崎港航道帆樯林立、千舸锚泊，南来北往的船只装载着丝绸、瓷器、茶叶等物资在这里中继休整、装卸过驳，商船可远赴日本、新罗等地开展对外贸易。“福建是古代海上丝绸之路的重要起点，作为北航海船中继的重要港口，黄崎港在推动福建海上交通和远洋航运中扮演着重要角色。”卢美松介绍。

海上往来，离不开码头。位于黄崎港上游的赛岐港，因潮差大、腹地开阔，清末民初，港内就建有码头、长驳岸等物资中转点。光绪二十五年（1899年），清政府在宁德三都澳设立福海关，此后由闽东北内陆运出的土特产先集中到赛岐码头，后用木船运送至三都，再运往福州等地。“当时三都腹地小，不易于人员和物资集聚，所以它始终是一个中转港，但它却间接促进了赛岐港经济的发展。”原宁德市地方志编纂委员会副主任缪品枚介绍。

港口经济的发展催生了码头搬运行业。“旧时，许多船只在赛岐古港码头（大座头）装卸货物，搬运商品需要大量劳动力，当时赛岐搬运公司就有500多个搬运工。90年代，货物多的时候，他们一天能挣上百元。”现年58岁的赛岐镇和平

街居民高少华对旧时赛岐码头的繁华记忆犹新。

时至今日，赛岐和平街内仍保留着几栋砖木结构的骑楼，骑楼下2米多宽的廊道避雨又遮阳。“这种楼店廊道，便于下雨天进货、留客。上世纪60年代至90年代，这条街市上的100多间骑楼商铺全部都有开，当时外地人流传着‘不识福安城，只知赛岐街’。”高少华介绍。史料也对此有过描写，“闽东各地货物，多由此进，商业之盛，俨如大邑。”

船业兴起 扬帆海外

随着黄崎港的疏浚，赛江航道上桅杆林立，舟楫穿梭，浙南、闽东北的茶、瓷制品等经赛江河道汇集至黄崎港装船销往海外，大大推动了船舶业的发展。

赛岐镇长岐村以造船闻名，该村有文献记载的造船历史可追溯到明朝嘉靖年间。据《福建通志》记载，明嘉靖以后，政府对盐政制度进行改革，革除包装通例，改用船舱散装。“根据船舶的体积来称盐的重量，这种方法虽然简便易行，但对运盐的船提出了标准化要求。”福安文史专家李健民介绍，为了制造“一式溪船”，明政府对不同型号船舶的阔、长、深都订立了严格标准。据《福安县志》记载，新制先从黄崎盐运分司开始，三年后，盐运分司迁往长岐，建造标准化溪船的业务也随即转向长岐，这为长岐村的造船业发展带来了极好的机遇。

“以前，村里造的船只大部分是本港本澳渔民的木船。”宁德市建港海洋装备有限公司总经理尤长智介绍，“据家族族谱记载，清乾隆年间，祖上‘尤蔡三公’开始造船，200多年来，家族8代人一直延续着造船事业。”在其叔叔尤文炳家中至今保留着一枚堂号铁印。“堂号铁印是做记号用的，船造完就用蘸满墨汁的堂号铁印敲上一个记号，表明造船所有者和质量承诺。这枚铁印已经在家族传承了100多年，是木质造船年代辉煌业业的象征。”

上世纪80年代，随着现代技术的发展，赛江沿岸民营船舶修造行业异军突起，铁壳船修造日益红火。“赛江沿岸基

岩坚实，为建设船坞船台、发展船舶产业提供了得天独厚的地域优势。”市船舶行业协会会长张清洁介绍，上世纪90年代，赛江沿岸船舶修造企业达40多家，相关从业人员6.5万多人，年造船能力达110万吨，跻身福建四大船舶修造基地、全国民间船舶交易市场。

尤长智家族抓住船舶转型机遇，于1988年创办了全省第一家民营造船企业——福安县赛江造船厂，并造出了第一艘铁壳船“富海油1号”。“从造木船到铁壳船，焊接技术尤为关键。”尤长智回忆说，除了跟厂里的焊接师傅学习，他们还外出培训考证。在焊接技术难关攻克后，这家船企深耕铁壳船制造，在船线型设计等方面均取得突破。

从木船到铁壳船，再到如今紧扣“双碳”战略，发力电动船舶研发制造，长岐村的造船业浓缩着赛江船业的发展历程。初秋时节，笔者在宁德市建港海洋装备有限公司看到，车间内，机器轰鸣、焊花点点；码头上，散货船、海工船等数艘船舶依次排开。“目前，公司正在建造21.5米长的纯电动旅游观光船，该船以铝合金为原材料，是公司在电动船舶市场迈出的又一实质性步伐。”尤长智介绍。

迈入21世纪，我市船舶修造企业借力海丝东风，加快研发滚装客轮、浮吊过驳船、甲板驳、风电运维船等多品种规格、高附加值的船型，出口至印度尼西亚、菲律宾等共建“一带一路”国家，推动“福安造”船舶走出去。“从‘修修补补’到‘造船出海’，从‘劳动密集’到‘技术密集’，福安船舶业在发展中转型提升，产业集群效应日益凸显。”张清洁说。目前，福安船企正发力电动船舶制造，驶向电化百亿蓝海。

企业落户 古港不息

初秋时节，位于湾坞半岛的福建青拓物流有限公司湾坞作业区码头泊位一派繁忙，“VTCDLORY”号、“华源盛”号等多艘万吨货轮靠泊进行装卸作业，运输车辆穿梭如织，将不锈钢生产所需的镍矿等原材料源源不断送往车间。

湾坞半岛位于白马港东岸，白马港水

深岸阔的水运优势和高效的码头装卸为保障当地贸易供应链、产业链畅通提供了有力支撑。从2008年落户湾坞半岛后，青拓集团迅速“开枝散叶”，鼎信科技、青拓实业、青拓物流、青拓设备等十余家子公司蓬勃而生，并吸引了宏旺、甬金、克虏伯等一批产业链重大项目在此集结，建成集镍铁加工、不锈钢冶炼、棒材热轧、板材热冷轧以及海运物流码头于一体的综合性不锈钢新材料产业园，形成了“原料—冶炼—热轧—冷轧深加工—不锈钢制品”不锈钢全链条产业集群，青拓集团跻身全省首家年产值超千亿元的民营企业，湾坞半岛崛起全球单体最大的不锈钢生产及深加工基地。

“福安优质的港口资源、四通八达的区位优势是助推青拓集团快速发展的因素之一。”青拓集团有限公司董事长姜海洪坦言。为进一步畅通海运物资供应大通道，青拓集团于2010年7月成立福建青拓物流有限公司，先后在白马港湾坞作业区兴建码头泊位6个，其中12#、13#泊位为2019年建造的2个3.5万吨级泊位，能同时满足靠泊一艘5万吨级散货船和一艘1万吨级杂货船。原辅料进港、产品出港、物资出口等系列物流“一港”而解。

今年上半年，白马港共进出船舶9460艘，完成货物吞吐量2042万吨。“白马港泊位口岸的开放，不仅解决企业运输船只多、进口货物多、码头泊位少的困扰，同时，对进一步打通白马港区海运物流通道，促进宁德港口岸扩大开放，全方位支持宁德冶金新材料千亿产业集群的发展起到至关重要的作用。”宁德白马港海事处处长李义表示。

白马港优越的海上运输条件和深水岸线资源，不仅为主导产业畅通原材料供应大动脉，还吸引江西省上饶市在这里“飞地”建设出海港口，此外，斥资180多亿元、总装机容量440万千瓦的大唐宁德火电厂也选址落户湾坞半岛，为当地产业提供了源源不断的电力保障。据了解，作为闽东地区规模最大港口，白马港于1985年与香港通航，1997年对外籍轮船开放，目前，该港可直航全国各主要港口，已成为国家一类对外开放口岸。



赛江出海口