

120

# 江海潮涌铸重器 百廿上航启新程



1905年光绪帝朱批知道了

## 一、赓续历史根脉，启航黄浦江畔，深耕疏浚基业

上航局的成长轨迹，深深烙印着中国近代工业发展的历史印记。1905年，为治理黄浦江航道，上海道台袁树勋奏请清廷修订《改订修浚黄浦河道条款》，光绪帝朱批“知道了”后，浚浦工程总局于同年12月26日正式成立，局址设于上海外滩九江路1号，标志着中国近代疏浚业的开端。成立初期，浚浦工程总局，通过疏浚与整治相结合的

系统工程，对黄浦江进行了长达30年的全线治理，显著提升了上海港的通航条件，使其逐步具备接纳大型远洋船舶的能力，为上海日后成为国际航运中心奠定基础。

1928年，浚浦工程总局迁人与江海关共同出资建造的江海关大楼，自此扎根外滩，与这座标志性建筑共同见证时代变迁。这一时期，民族疏浚业在战乱与动荡中艰难发展。1949年上海解放前夕，时任浚浦局局长丁贵堂与中共地下党通力协作，



长江口深水航道治理工程

编者按：昔日，番舶云集黄浦江畔；今朝，巨轮纵横四海之间。历经两个甲子的砥砺奋进，中交上航局(以下简称“上航局”)以百廿积淀，推动民族疏浚业从无到有、从弱到强，实现了从“跟跑”到“领跑”的历史性跨越，为世界疏浚行业的发展贡献了富有智慧的中交方案与上航力量。  
120年来，上航人栉风沐雨、勇立潮头，始终与国家发展同呼吸共命运，从黄浦江畔的疏浚拓荒，到长江口的深水攻坚，再到全球市场的开疆拓土，以“振兴民族疏浚产业”为己任，在时代浪潮中站稳脚跟，在市场洪流中锚定方向，在精神传承中凝聚力量，书写了步履坚实的奋斗史诗。



上海外山深水港

毅然拒绝执行国民党政府南迁的命令，他组织员工开展保船护产斗争，以“船只待修”等理由巧妙周旋，成功为人民留下了包括远东最先进的“建设”号挖泥船在内的大量关键资产，也守护了艰难成长的民族疏浚力量，为新中国航运事业的起步保留了宝贵的“火种”。

新中国成立后，上航局全面投身国家基础设施重建。20世纪50年代，参与南京浦口码头抢修等紧迫工程，并启动长江口大规模水文勘测，为日后治理“拦门沙”积累首批宝贵数据；70年代，响应周恩来总理“三年改变港口面貌”号召，上航局投身上海港、宁波港、连云港等全国30多个港口航道的规划施工，助力掀起“三年大建港”热潮，为新中国港口崛起注入强劲动力。

1984年，随着国家经济体制改革的推进，上航局由事业单位整体改制为企业，成为独立经济核算的主体，开启了迈向市场的新征程。进入20世纪90年代，上航局积极响应国家战略，转变经营机制，将基层单位全面推向市场，打造成为独立经营、自负盈亏的经营实体，并在市场拓展、装备升级、科技创新、人才培养及党的建设等多个领域全面发力，不断激发内在活力。

站在双甲子的历史交汇点，上航局已从最初的浚浦之师，成长为如今的民族疏浚引领者，其与民族命运紧密相连的历史，已然跨越了一个世纪。伴随着新时代的曙光，这艘历经百廿淬炼的航船，以更加昂扬的姿态开启全新征程，在新时代的浪潮中续写辉煌篇章。

## 二、勇担国家战略，铸就黄金水道，服务发展全局

百廿征程，与国同脉。上航局的每一次奋进，都肩负着时代的使命，在民族复兴

的江海长卷中刻下“中国疏浚”的印记。

长江，中华民族的母亲河，其入海口的“拦门沙”曾是千年通航之痛。每年数亿吨泥沙在此沉积，形成水下“拦门沙”，天然水深仅6米。外国专家断言：“长江口深水航道治理，中国人自己做不到。”面对质疑，上航人毅然要“啃下最硬的骨头”。

1998年，长江口深水航道治理工程正式启动，上航局举全局之力，以“一次规划、分期实施”的战略推进这场历时14年的攻坚战，分三期向长江口发起总攻。从一期7米到二期10米，再到三期12.5米深水航道贯通，累计完成疏浚量超10亿立方米。当12.5米深水航道最终贯通，长江口从此真正实现“通江达海”，形成了一条水下“高速公路”，“打开长江口”不再是一句口号，万吨级船舶可自由通达南京，上海港集装箱吞吐量借此连续多年问鼎世界第一。该工程不仅斩获国家科技进步一等奖、詹天佑奖等荣誉，更创造了超1.7万亿元的直接经济效益，成为支撑长江经济带发展的“黄金动脉”。

随着长江口“黄金水道”的全面贯通，上航局的战略布局向更广阔的江海延伸，成为国家战略的“多面手”：在深海中吹砂1亿多立方米，建成世界首个建设在外海岛屿上的离岸式集装箱码头——上海外山深水港，助推上海港集装箱吞吐量连续多年位居世界第一；承建我国首座建于动荡变化潮汐河口的大型水库——上海青草沙水库，改写了上海市民饮用水主要依靠黄浦江水源的历史；承建长江南



交通建设十号

京以下12.5米深水航道工程，进一步打通江海联运的“黄金水道”；深耕黄骅港20余年，完善我国“西煤东输”运输系统，提升国家煤炭运输保障能力，筑牢能源安全“压舱石”。

上航局的视野和步伐未曾止步于祖国沿海，自1981年参建巴林阿拉伯球铁厂吹填工程，上航局代表中国疏浚业首次走向国际，开创新外拓荒先河，打破了欧美公司行业垄断；在巴基斯坦瓜达尔港疏浚工程中，顺利打通中巴经济走廊“海上通道”；参建的布埃纳文图拉港码头，打破了全国首次码头前沿0米作业的记录；在斯里兰卡科伦坡港口城，以“四把同框”的壮观场景展现“中国造岛神器”实力，成为中共共建“一带一路”的典范。如今，上航局已在30余国参与150多项海外工程，将中国疏浚技术与标准推向全球。

从长江口“黄金水道”到“一带一路”全球布局，上航局以“国之所需”为“行之所向”，用疏浚技术铸就“黄金水道”，用“中国标准”服务发展全局，在民族复兴的江海长卷上，书写着“勇担战略、铸就传奇”的辉煌篇章。



马来西亚巴生西港扩建工程



巴基斯坦瓜达尔港工程



尼日利亚莱基深水港疏浚工程



“新海鲨”轮



“新海鲸”轮

## 三、乘势卓越领航，科技创新引领，驱动绿色发展

上航局始终将“卓越领航”作为企业发展的核心底蕴，将“国轮国造”的家国情怀与“科技引领”的创新驱动深度融合，从疏浚主业到生态环保，构建起以技术为核心的全链条竞争力，书写了“中国智造”服务国家战略的新篇章。

1916至1936年间，上航局共购置建造各类大、中、小型功能不同的船舶73艘，既有大型的“建设号”，也有袖珍型的“海马号”，加上若干小型的疏浚设施和其他配套船舶，形成一支以“龙、虎、鲸、象”为主体的疏浚力量，基本能适应黄浦江、苏州河以及当时上海市政建设和港口航运的需要，但总体而言，设备自主权仍高度依赖进口。

1972年，为配合长江口航道施工，由国家投资、上海江南船厂自行设计、建造的两艘4500立方米自航耙吸挖泥船“劲松”、“险峰”轮，相继入列上航局船队，开启“国轮国造”自主化征程。进入21世纪，为服务国家重大战略工程建设，上航局走出一条“引进、吸收、消化、再创新”的发展路径，神州第一把“新海虎”轮、神州第一绞“新海鳄”轮、双子星“航浚6008”轮、“航浚6009”轮等标杆装备相继问世。2020年，“海上大型绞吸疏浚装备自主研发与产业化”项目获国家科技进步奖特等奖，标志中国疏浚技术跻身世界前列，并牵头成立世界规模最大、试验条件最先进的疏浚科研基



“新海马”轮驶过江海关大楼

地——疏浚技术装备国家工程研究中心，推动全球疏浚业向更加高效、环保、绿色方向迈进。

当前，上航局以人工智能为引领，积极推动产业革新，正加速从“传统疏浚”向“绿色智能”转型。超大型自航绞吸式挖泥船“新海鲨”轮率先实现AI全景深度融合应用，总装机功率和绞刀功率均超越亚洲同类船舶，在中东人工岛吹填项目中与欧洲疏浚公司同台竞技，充分彰显“中国智造”的强大实力；全球最大舱容LNG双燃料动力耙吸挖泥船“新海鲸”轮在LNG模式下，氮氧化物排放减少90%，二氧化碳排放降低20%，实现硫氧化物及颗粒物的零排放，填补了行业空白；国内首艘大型多功能智能环保铺排船双子星“交通建设九号、十号”实现了自动铺排、智能吊装、作业可视化等多项技术突破，生动践行了“科技让自然更美好”的发展理念。

从“国轮国造”的自主研发到“科技引领”的多元拓展，上航局始终以“追求卓越”为标尺，用科技赋能装备，用技术拓展边界，在疏浚主业与生态环保等领域持续创新，为服务战略、推动高质量发展提供了“上航方案”。

站在双甲子的新起点，上航局将坚定不移地贯彻落实习近平总书记重要指示批示精神，党中央的决策部署以及上级党委的各项要求，以登高望远的担当气魄、勠力同心的奉献情怀、实干为先的奋斗姿态、只争朝夕的开创精神，奋力打造中交集团“一核四新”主业高质量发展新格局，在黄金水道的浩荡航程与蓝色国土的广袤天地间，续写更加璀璨的辉煌篇章！



斯里兰卡科伦坡港口城工程