

黑龙江日报报业集团庆祝改革开放40周年

40年40人 全媒体大型直播采访活动



黑龙江日报报业集团庆祝改革开放40周年“40年40人”全媒体大型直播采访活动启动,受邀嘉宾走向直播采访现场。

王颖冬

边城花木兰 商海伴潮生



王颖冬接受采访。

□本报记者 杜怀宇

绥芬河市女企业家王颖冬,被当地人喻为“商界花木兰”,从上世纪九十年代初,她就投身对俄贸易大潮,直到今日,在她的率领下,蓝洋农业科技综合开发有限公司企业已在我省7个口岸拥有子公司;果蔬市场已拓展到俄罗斯远东滨海边区、犹太自治州、阿穆尔州及俄罗斯腹地城市,公司年果蔬出口创汇额超1亿多美元,成为我省对俄果蔬出口领军企业。

王颖冬出生在百年口岸绥芬河,这似乎注定她的人生轨迹就要沿着商海前行。

1993年7月,王颖冬从师范学院毕业后,在当地学校当教师。当时,黑龙江省对俄边境贸易正在悄然兴起。通过调研了解政策,王颖冬坚定地说:“放下铁饭碗,下海经商去!”

王颖冬用她敏锐的商业嗅觉,感受到我省乃至全国将迎来一场对俄进出口贸易的热潮。她说服了父母及亲朋,通过向亲戚、朋友借钱,从银行贷款等方式筹措资金,于1995年注册成立了绥芬河市蓝洋经贸有限责任公司。经过缜密思考和到境外实地考察,她发现俄罗斯远东地区不生产水果,蔬菜生产量只能满足市场需求量的五分之一。于是,她说服妹妹和弟弟一起从事对俄果蔬出口,且分工明确,分别负责境内果蔬采购、装车、清关及境外市场销售工作。

王颖冬带人从牡丹江、佳木斯、鸡西等周边市县采购地产蔬菜,从山东、辽

欧美国家制裁俄罗斯,导致卢布贬值,市民购买力急剧下降,俄罗斯果蔬市场需求再次陷入低谷。面对新的困难和市场压力,王颖冬率领团队转变经营理念,由过去经营果蔬对俄出口转变为出口、进口同时做,从俄罗斯车里雅宾斯克州、犹太州、滨海边区等地进口优质面粉、蜂蜜、奶粉等食品,把市场风险降到了最低,也为公司创造了新的增长点。公司对俄出口贸易额以年均30%的速度发展。

如今,公司已发展为“蓝洋国际物流集团公司”,以对俄进出口贸易为载体,主营农副产品生产、加工、出口,国际转口贸易、农业综合开发及其他国际货物的代理业务。

今年,王颖冬又有了新身份——她成为黑龙江省蔬菜产业技术协同创新体系的唯一一名企业加盟成员。她说,近年来随着我省现代农业的快速发展,农业观光、生态旅游、健康饮食、休闲度假,已成为城市和农村追求的新时尚,更是众多商家投资的热土。她把投资的新视角放在了生态农业上,如今一座绥芬河人都熟知喜欢的蓝洋生态园已成中俄游客的休闲乐园。

记者看到,这座由政府扶持,蓝洋集团公司投资兴建,总投资1.5亿元、规划建筑面积4万平方米的生态园,依托了中国航天育种、北京农科院、黑龙江省农科院技术力量,内部景观是由王颖冬自己规划设计。整个园区内,分为四个功能区:蔬菜巨星区、农艺新科区、南果北移种植区和花卉种苗培植区,集农业科研、科普教育、技术推广、生态种植、养生饮食、观光旅游等于一体。这里种植蔬菜30余种,花卉绿植百余种,热带水果10余种,结束了东北高寒口岸地区不能栽种南方蔬菜和水果的历史,创造了边境口岸贸易企业开发现代生态农业园区的新记录。该园区近日还获得了省农委颁发的“黑龙江省农业科技集成与创新基地绥芬河现代农业科技园”称号。

王颖冬20多年的商海闯荡经历,是我省改革开放大潮中的一朵浪花,她愿意为我省对外贸易发展贡献自己的力量。



扫码观看
相关融媒体报道



郑海超接受采访。

□本报记者 狄捷

历史总有一些巧合,冥冥中将一些人和事紧紧连在一起。

1958年,一个意外的机会让22岁的张述明成为一名火车司机。从登上蒸汽机车的那天起,就有一份特别的情愫与责任在张述明的心里生根发芽。1985年,张述明的儿子张光伟也成为一名火车司机,与父亲不同的是,伴随着铁路的发展,张光伟驾驶的是内燃机车。2010年,张述明的外孙郑海超继续接过外祖父的传承,成为一名高铁司机。

从蒸汽机车到内燃机车再到高铁,三代火车司机的接棒蕴含了对铁路事业的激情和期盼,列车的更迭中承载着龙江铁路的光荣与梦想。

张述明 感受铁路的“慢时光”时代

8月的哈尔滨之夏,凉爽宜人。在江边的中东铁路公园里,一台蒸汽机车吸引了很多人驻足流连。对于游客来说,这里是消暑拍照的好去处,但对张述明而言,这里可以拾捡人生中的一个记忆片段。

1953年,17岁的张述明成为哈尔滨客运段的一名列车员。5年后,由于客运段要调整为三八段,张述明等一批男同事需要调出,他被转到了三棵樹机务段。“在当时,火车司机是很多人都艳羡的职业,我会有机会开火车当然很激动,但是从服务部门调到技术部门,责任和压力都更大了。”张述明说。

经过了一个多月行车培训,张述明成为了一名司炉。他告诉记者,当时都是蒸汽机车,一次出乘需要3个人配合,一个司机、一个副司机、一个司炉。司机负责开车、指挥,副司机负责瞭望和检修设备,司炉则负责一锹锹往炉膛里添煤。别看司炉听起来只是负责投炭,但其实并不简单。“我们上岗前,要往一个大锅炉模型里练习投炭,一次180锹,必须要前后左右均匀铺满锅炉里各个位置。”张述明自豪地回忆道。

由于张述明勤奋肯干,一年半后他被升级为副司机,在副司机的岗位干了4年后,正式成了司机。

他告诉记者,别看是司机,一趟值乘下来,他和副司机、司炉“三个人都是满脸黑灰。那时的工作服叫“油包”,脱下来硬挺挺的。除了汗渍、污垢还有机车上蹭到的各种燃油、润滑油。冬天,

瞭望时得开着车窗,凛冽寒风呼呼地往司机室里灌;夏天,炉膛里的火焰蹿得老高,司机室里又闷又热。值乘途中吃饭也是个难题,冬天可以从家里带饭,但夏天就不行,饭菜很快就馊了,于是大家就揣着馒头上车。张述明驾驶的蒸汽机车从哈尔滨到长春需要7个小时,一个单程六七吨煤就靠板锹一锹锹扔进火红的炉膛。

虽然条件艰苦,但是确保安全却始终铭记在心。“我们单位是客运机务段,用老百姓的话说就是拉人的,人命关天啊,不敢马虎!”一次值乘途中,在检查机车设备时,张述明发现蒸汽机车上的3个水泵不能正常使用。这表明冷却水已不能循环,炉膛压力将持续上升,“炸炉”随时可能发生。千钧一发之际,他果断“接闸”停车,冲下机车把连接车厢和车头的车钩摘开,将车头向前开出一段距离后,又冒着生命危险带着两个同伴奋力地将机车炉膛内正燃烧着的煤全部扒了出来。

张光伟 继往开来驶上“快车道”

1985年,张述明20岁的儿子张光伟从部队复员,子承父业也成为了一名火车司机。“因为父亲在机务段工作,小时候我经常领着小伙伴们去看火车,那个年代,小孩子没有什么机会近距离接触火车,所以我在同学中特别有面子。”正是由于小时候的耳濡目染,张光伟对火车“种”下了特别的感情。

1985年,蒸汽机车车型已经全部淘汰。进入机务段的张光伟,先后考取了内燃机车和电力机车“驾照”。今年53岁的他,现在依然是一名电力机车司机。张光伟告诉记者,电力机车的时速是120公里,当初父亲需要六七个小时才能从哈尔滨开到长春,电力机车只要3个小时,自己是行驶在机车动力升级的“快车道”上。

从蒸汽机车、内燃机车到电力机车,不但机车时速提升了,火车司机的作业环境也得到了极大改善。张光伟说,最明显的变化是司机室变干净了,一趟乘务下来,再不像父亲那个年代,脸上、衣服上全是黑灰。此外,单位还给每位火车司机配备了统一的作业拉杆箱,规定了固定的送餐时间,司机室里还配备了睡袋。制服笔挺,再也不是父亲当年的“油包”了。

在20多年的工作中,最让张光伟感到自豪的是实现了父亲的愿望,开着火

车去北京。他告诉记者,父亲的梦想是能开火车去北京,但由于受到蒸汽机车的限制,这个愿望一直没有实现。随着机车动力的不断升级,段里开通了哈尔滨至北京的快速列车,而他也凭借出众的技术水平,在500多人中脱颖而出,成为了几十名北京线火车司机中的一员。

“我的梦想由儿子实现了,我可以坐着儿子开的火车去北京,这比我开着火车去北京更自豪。”张光伟的父亲张述明的脸上洋溢着笑容。

郑海超 风驰电掣见证中国速度

34岁的郑海超是张述明的外孙子。郑海超从小就爱听外祖父和舅舅讲火车的故事,久而久之,长大了开火车也成了他的梦想。

为了实现这个理想,他考进齐齐哈尔铁路司机学校。2004年毕业后,他进入铁路系统,开上了电力机车。郑海超说,电力机车作业环境比内燃机车环境好很多。牵引动力由原来机车自带的燃油改为了接触网供电。对于电力机车的操纵,舅舅张光伟没少教他。在开电力机车那几年,他操纵水平一流,列车平稳、安全,还多次排除机车在线故障,确保了机车正点。

2008年,我国首条高铁京津城际高铁开通,这也让祖孙三代人异常兴奋。哈尔滨什么时候能有高铁,成了三代人经常讨论的话题,成为一名高铁司机也成了三代人共同的梦想。2012年9月,郑海超“过五关斩六将”拿下了动车组司机的“驾照”。12月,哈大高铁开通运营,郑海超驾驶着银白色的CRH380型动车组飞驰在祖国最北疆,飞驰在冻土带上,实现了三代人共同的梦想。张述明告诉记者,前几年,他特意买了张靠近司机室的火车票,坐上外孙子开的高铁。在高铁上,生性沉稳的老人家忽然很“高调”,他主动和其他旅客搭话:“稳不当?前面开车的是我外孙子。我也是火车司机,我那儿开蒸汽机车……”

郑海超说,能够操纵全世界最先进的动车组,他觉得特别自豪。我们一家三代铁路司机,感受最大的不同就是速度。打个比方,除夕夜20时从长春开车到哈尔滨,虽然只有200多公里距离,但在姥爷开蒸汽机车的时候,听不到除夕钟声的敲响,因为到家已经是第二天了;舅舅开内燃机车的时候,速度有所提高,可以踩着新年的钟声到家,勉强过个年;而我开的高铁,时速每小时300公里,21时左右就到了家,能跟家人团圆一起吃年夜饭。

时光荏苒,曾经冒着白烟、时速40公里的蒸汽机车穿越莽莽林海,穿越人烟稀少的冻土带,为国家建设“多拉快跑”,火车虽慢,却为人们打开了通往外面的一扇窗;内燃机车改变了工作环境和运行速度,引领着中国铁路渐入“快车道”;而今天,高铁将时空拉近,让人们旅程更从容、更有温度。三代火车司机是铁路发展的缩影,也是时代的缩影。从蒸汽机车到内燃机车再到高铁,中国铁路的进步和发展,凝结着一代代铁路人的艰辛和付出。

本栏图片均由本报记者 蒋国红 邵国良摄



扫码观看
相关融媒体报道

达51万亩。

农业保险改革试点只是黑龙江在农业领域众多改革中的一项。近年来,黑龙江省以两大平原现代农业综合配套改革为牵动,构建与先进生产力相适应的农业生产体系,各项改革不断深化,发展动力持续增强。

富锦市锦山镇洪洲村曾是当地有名的贫困村,欠外债曾达到100万元。2017年,富锦市成为黑龙江省集体产权制度改革试点地区,洪洲村抓住机遇,率先成立了当地首家农村股份制合作组织——锦山镇洪洲村股份经济合作社。村党支部书记李平芹说,通过整合资产,发展旅游业,今年村集体营收预计可达100万元。

部分专家及基层干部同时表示,黑龙江农业供给端亮点频现,但在破解农业“大而不强”、推进农业改革等方面仍需发力。黑龙江省政协委员李应文认为,产业化程度不够高,一二三产融合不够深,一些领域改革不够快等问题,均需持之以恒努力破解。

新华社哈尔滨9月3日电

□新华社记者 孙英威 杨喆 闫睿

木耳界种出“白富美”,农民创业“猫冬”变“忙冬”,“保险+期货”让种粮收益“有了底”……我国最大“粮仓”黑龙江省积极推进农业优质化、产业链条化、改革配套化,向农业强、农村美、农民富的乡村全面振兴目标持续发力。

“高质量”成为农业生产“关键词”

记者近日走进黑龙江省穆稜市穆稜河流域现代农业示范园区时,一处食用菌基地已完成了第三茬采摘,一种白色的“白玉木耳”格外显眼。

“这可以说是木耳界的‘白富美’了。”基地负责人杨弘学指着一株白玉木耳介绍,白玉木耳是利用从野生毛木耳中发现的白色变异菌株,经培养而成,市场价值是普通黑木耳的2倍以上。

据介绍,基地的白玉木耳将直接销售到北京等一线城市,预计销售额500余万元。“现在种啥不能‘大帮哄’了,得出差异化,才能有更高效益。”杨弘学说。

近年来,黑龙江不断推进种植业结构调

整,越来越多的种植者将目光瞄准了高质量农业,通过提高农产品质量创造更大效益。

在虎林市东城镇复兴村的良艳有机鸭稻种植合作社里,水稻已进入灌浆阶段。“我们的有机鸭稻不用化肥和农药,市场价每斤10元以上。”合作社理事长宋国良说,优质稻米在市场上供不应求,目前合作社种植的1000亩鸭稻已被预订一空。

据了解,今年黑龙江省绿色食品认证面积可达8000万亩,比上年增加近400万亩。该省还计划将“减化肥、减农药、减除草剂”的农业“三减”高标准示范面积扩大到3500万亩。与此同时,经济作物种植面积稳步增长,截至6月末全省经济作物面积达1660万亩,比上年增加6.1%。

“两头两尾”释放产业化“红利”

在绥化市青冈县柞岗镇的一处汉麻田里,两台收割机轰隆作响,正在收获成熟的汉麻。

“多亏我们这儿引进了汉麻加工企业,汉麻亩效益比以前种玉米多300元左右。”柞岗镇硕果农业产业专业合作社理事长关荣军说,合作社种植的1100亩汉麻与当地一家加工企业签订了购销协议,预计产值可达120余万元,可带动12户贫困户年均增收3500元。

在黑龙江,“粮头食尾”“农头工尾”这“两头两尾”正在逐渐释放产业化“红利”。今年上半年,黑龙江省规模以上农产品加

工业主营业务收入同比增长12.8%,增加值同比增长13%,为近年最快增速。

在快速发展的农业产业中,农民创业大军正在成为其中的重要力量。“实现乡村振兴还是要靠我们脚踏实地地创业。”谈及创业梦想,毕业于兰州大学、今年31岁的乔卫齐说。如今,通过互联网,乔卫齐将家乡明水县的优质农产品卖到了全国各地,去年销售额达到200万元。

如今,黑龙江省像乔卫齐一样的农民创业者已有150余万人。黑龙江省农业部门初步测算,上半年全省农民创业纯收入预计为255.2亿元,到年底全省农民创业人数可达160万人,有望实现农民创业纯收入360亿元。

“粮仓”飞出欢乐歌

黑龙江“深耕”农业供给端助力乡村振兴

改革增强农业发展“后劲”

再过一个月,佳木斯市桦川县苏家店镇新胜村农民郑国锋种植的大豆就要收获。相比以往,今年郑国锋格外“淡定”。

“参加了‘保险+期货’,咱这心里就有底了。”郑国锋说,“政策性保险保产量,‘保险+期货’保价格,种粮再也不用担惊受怕了!”

郑国锋口中的“保险+期货”,是黑龙江省在部分地区推行的一种新型农业保险,期货公司为种植者提供价格保险,可以解决农户卖粮时可能面临的价格下跌等问题。目前,黑龙江省大豆、玉米等农作物价格保险、收入保险试点承保面积已