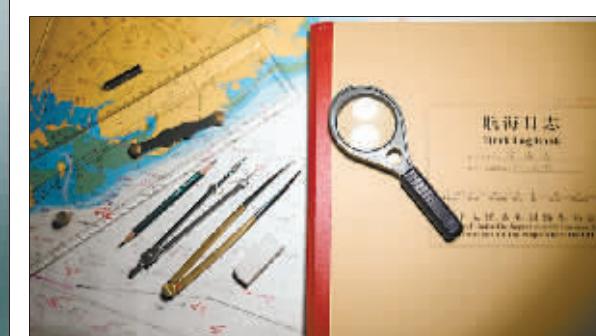


6月21日晚,船经过一个小岛时,右侧甲板的手机信号加强,海员们举起手机搜寻信号。



6月23日,行驶在海面上的金海发货轮。



金海发货轮的航海日志。

# 海上的日子

本报记者 王伟伟 摄影报道



扫码关注  
观看融媒体报道



“一切准备就绪,达到适航条件。”

“出发!”

6月19日上午7时30分,随着船长吕良鹏的一声令下,在天津港码头停泊了39个小时的金海发货轮再次起航。这条长250米,宽43米,载重10.5万吨的货

轮将在海上航行5天后抵达目的地福建泉州港。

海龄是计算海员职业生涯的特殊概念,表示海员实际在船的工作时间。47岁的吕良鹏有着17年的海龄,作为船长,每次航前会上他都会重申出行前的注意事项。安全检查、机器检修、甲板情况、海员状态……“我不仅要了解这条船,还要了解这条船上的人。”吕良鹏说,上了这条船,大家都是兄弟,只有同舟共济才能乘风破浪。

海员们通常8个月才能休一次假。如果是环球航线,有时候一个多月都无法跟家里通个电话。此次出行前,妻子陈映园还劝吕良鹏换个陆地上的工作,多陪陪即将上中学的儿子。“孩子长这么大,他就只开过一次家长会。”陈映园说,海员们的生活圈太封闭,让他早点下来也是担心他和这个社会脱节了。

眼前的这条航线吕良鹏已经跑了数十次,面对茫茫大海,他从不畏惧。然而这几年,他却开始疑惑,“为什么许多年轻人都不愿做海员了?”想起当年自己做海员时的兴奋,吕良鹏对于眼下航海专业毕业生的择业观有点想不通。他也承认,这几年海员的职业荣誉感的确大不如前,“表面光鲜,实际上很苦”。

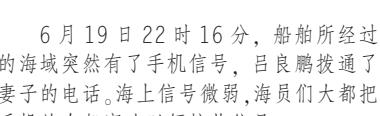
由交通运输部海事局2014年提供的一份调查显示,航海类学生在校期间愿意上船工作的只有46.9%,5年后仍在船上工作的本科生不超过20%,将海员作为终身职业的更是少之又少。

随着“海运强国”“海洋强国”战略和“一带一路”国际合作倡议的提出,我国需要大量的高级海员。然而,培养一名高级海员的难度丝毫不亚于飞行员。吕良鹏介绍说,高级海员的培养周期在6年以上,船长在14年左右。他们不仅要取得相应的学历证书,还要参加大量的室内课程培训,船舶模拟训练,才能获得职业准入资格。除此之外,他们还得通晓航海科技、船舶管理、货运、外语、天文、气象等多方面知识。

1992年出生的林凯鸿是这条船上最年轻的水手。2016年毕业时,他们班26名同学只有7名上船做了海员。林凯鸿说:“这项职业生活单调,收入不高,如果不是因为喜欢或者专业所致,谁愿意来做?”

对于海员们来说,长时间的海上航行最大的压力来自心理。“在船上待久了,如果没有及时的心理疏导,海员们的身心有可能处于亚健康状态,还多少伴有轻度抑郁。”金海发货轮的政委吴兴贵说。

2015年8月份的一天,在前往巴西的货轮上,一个年轻的海员突然走向甲板栏杆,并试图翻越,吴兴贵急忙跑过去把他从身后抱了下来。此时,这名海员才如梦方醒,经过了解,吴兴贵得知这名海员因为工作原因,一直没来得及处对象,在长时间的海上航行中又一直为此事懊恼而不能自拔,失神中产生了轻生的念头。



6月19日22时16分,船舶所经过的海域突然有了手机信号,吕良鹏拨通了妻子的电话。海上信号微弱,海员们大都把手机放在船窗边以便接收信号。

据了解,全球150万海员中,我国的海员人数超过70万(截至2017年底),是世界上拥有海员人数最多的国家。他们长年工作和生活在船上,远离普通人的视线,其切身利益往往缺乏社会关注。不过,随着近年来我国对航运业的进一步重视,海员产业工人队伍建设进一步加强,海员们的待遇在各方努力下正在逐步提高。“只有维护好他们的利益才有利于这个行业的发展。”吕良鹏说,随着我国经济的发展,他很看好这个行业的前景。

6月23日,航行了103个小时,1140海里后,金海发货轮终于按时抵达泉州港。海员们在经过短暂的休整后,又要开启新航程……



6月20日,经过一天的航行,金海发货轮驶出渤海海域。连日来的阴雨天好转,水手们用高压水枪引出海水冲刷甲板。



6月19日晚上,船长吕良鹏(图中)在驾驶船和大副查看船舶的行驶情况。夏季,海上风浪小,正是货轮行驶的最佳季节,也是航线最繁忙的时候。



6月20日,在船舱健身房,老轨(船上对轮机长的称呼,左一)和大厨比手臂上的肌肉。



6月22日,工作结束后,海员温永修把椅子并在一起,躺在床上看一档美食节目。



6月20日晚,世界杯小组赛葡萄牙对战摩洛哥,没有当班的海员们聚在一起观看球赛。当C罗打进制胜一球时,海员们起身欢呼。



老轨对机舱的设备进行保养。机舱内空间狭窄,再加上机器运转时散发出的热量,这里的温度超过40摄氏度,轮机员们经常是满头大汗。

## 链接

根据交通运输部6月25日发布的《2017年中国船员发展报告》,从2013年到2017年,我国78家海船船员培训教育机构航海类专业招生人数从21852人持续下降至12803人,下降趋势明显。与此同时,高级船员的外派数量稳步增长,需求在扩大。

在中国海员建设工会的推动下,中国海员的最低基薪在2018年首次超过了国际劳工组织公布的海员最低基薪标准。根据《中国船员集体协议》规定,2018年,中国海员伙食费每人每天提高1美元,超期服务补贴从过去的10%提高到100%。