

舟山海员为什么能执掌世界最大集装箱轮？

——对话全球最大级别集装箱货轮船长林益军、舟山东方船员服务有限公司董事长刘静波

□记者 陈静

人物名片



林益军,1974年出生,舟山定海人,1994年毕业于舟山航海学校(浙江国际海运职业技术学院前身),舟山东方船员服务有限公司外派海员,目前担任全球最大级别的超大型集装箱货轮东方土耳其(OOCL Turkiye)号船长。



刘静波,舟山东方船员服务有限公司董事长。她创建的企业,多年从事海员劳务外派业务,与众多境外船东建立长期稳定的合作关系。

对话

近日,舟山海员在国际航运界成了一个热门话题。他们将驾驶全球最大级别的超大型集装箱货轮“东方土耳其(OOCL Turkiye)”投入航线运营。

此前,这类超大型货柜船的船长一直由外籍海员担任,从未见中国海员的身影,而这一次,舟山籍的海员林益军成为首位担任这一职务的中国船长。

记者采访林益军时,他正和轮机长陈登飞准备新船交付之前的各种设备验收工作。说起这一喜讯,他很谦虚地表示,此前已经有不少中国籍船长在大型集装箱货轮上担任船长,他要执掌的“东方土耳其(OOCL Turkiye)”只是船型更大些而已。无论担任什么职务,他的目标就是牢记“安全第一”,保证船只和所有船员的安全。

说起舟山海员,刘静波告诉记者,多年来,他们所展现的踏实肯干的工作态度和过硬的专业技术,赢得了国际同行的认可。她从事30余年的海员劳务外派业务,与众多境外船东建立了长期稳定的合作关系,很多外国同事说起舟山海员,都要竖起大拇指。



■ 驾驶新船准备月底扬帆起航

对话舟山:林船长,在“东方土耳其”启航之前,您需要做哪些工作?

林益军:本月底,“东方土耳其”就要启航。我跟轮机长陈登飞在几个月前到达南通船厂,目前工作就是完成新船交付之前的各种设备验收,同时熟悉船舶状况,准备好船只投入运营的各项前期工作。就在6月15日,这艘巨轮顺利离开长江江苏段出江试航。未来,“东方土耳其”将投入亚洲与欧洲之间的航线运营。上海是第一港,然后途经厦门、深圳、香港、越南、新加坡等地,由苏伊士运河前往欧洲的一些国家。这条航线我之前已经走过多次,所以比较熟悉。

对话舟山:这次担任“东方土耳其”的船长,肩上的责任肯定更重,您有怎样的感觉?

林益军:这些年,我从一名船员成长为船长,深知自己的工作在航海中责任巨大。作为船长,需要的不仅是驾驶技术,更重要的是综合素质。科技发展如此迅速,船舶领域的很多传统技术已由电脑代替了,做船长更考验人的综合能力,尤其是人际交往能力。在国际集装箱货轮上工作的海员,既有中国人也有外国人,作为这群来自天南海北的海员管理者,能够和全体海员融洽相处是非常重要的。其实我也蛮享受在大海中驾船航行的快感,当穿着一身海员制服站在驾驶台上,看着吨位比航母还要大的船舶在自己的掌控下缓缓驶出港湾,那感觉特别棒。

■ 外国船长接收新船点名要舟山海员

对话舟山:超大型货柜船的船长此前多由外籍海员担任,这次为什么会选择我们舟山的海员呢?

刘静波:最近几年,舟山海员在国际上的认可度越来越高。对于这一点,我深有感触。很多外国船长并不了解舟山,以为舟山是一个大学的名称,每次新船下水,一些懂行的外国船长指明要“舟山大学”的海员,其实就是要舟山籍的海员,舟山海员在国际上的受欢迎程度可见一斑。

其实上世纪90年代,通过我们公司外派的舟山海员就有600多人,后来最多时外派海员超过1000人。林益军就是第一批外派海员,很多舟山籍海员都和林益军一样,工作中一步一个脚印,体现了“舟山海员”过硬的技术和可靠的工作态度。今年,东方海外货柜航运有限公司建造的6艘24000TEU级超大型集装箱船,均有我们舟山籍的管理级海员。

东方海外货柜航运有限公司是蜚声国际的航运企业,也是培养国际海员的大学校。很多东方海外出来的船员,成为航运公司的管理者。这次被命名为“东方土耳其”的巨轮,是新一代超大型智能、绿色集装箱船的典型代表。操控这艘世界超大型集装箱货轮的,有11名舟山海员,有的是二三十年前毕业于舟山航海学校,有的是近十年的毕业生,占到全体海员的一半。除了林益军以外,轮机长陈登飞、大管轮陶兆波等均来自舟山。

林益军:在我印象中,大概就是在这10年间,不少外籍货柜船的船长逐渐由中国海员来担任。其实这和中国的国际地位提升有很大关系。例如早些年,船停靠到欧洲的码头后,我们都会下船到各个国家走走看看。那时候,在外国港口购物、就餐,很多当地人看到我们都是爱搭不理,更别说主动来询问我们的需要。最近几年,我们到各个国家,无论是在欧洲还是美洲,当地人对我们都是彬彬有礼,和以前是截然不同的两种态度。

另一方面,任职的公司也很重要。比如东方海外货柜航运有限公司是一家专业的大型海运企业,也是世界上最具规模的国际综合集装箱航运及物流公司之一。另一方面,我们的母校,现在的浙江国际海运职业技术学院,航海类专业生都比较优秀。就如我的班主任、浙海职院航海工程学院原院长叶明君一直所说的那样,舟山的航海类专业生,认真好学、做事踏实,很受用人企业的欢迎。不少世界顶级船员,初期都是我们舟山自己培养出来的。在国际航运界,“舟山海员”现在是块响当当的招牌,很受船舶企业欢迎。

对话舟山:为什么近些年舟山籍海员能够在一些大型国际货轮中担任要职?

林益军:我个人感受,大概在近10年间,舟山籍船长、轮机长开始逐渐增多,这部分海员其实都是和我差不多年纪,有了二十多年的航行经验,熟悉各条国际航线,因此开始成为一股中坚力量。而我的母校,拥有丰富的国际海员资源,多年来培养了一批又一批的航海人才,为不少船舶企业推荐专业的海员。当然,海员要有好的发展,除了扎实的职业技能,还要选择知名度高的、服务意识强的外派培训机构,例如舟山东方船员服务有限公司就是这样一家声誉良好的企业。

■ 从一名默默无闻的海员成长为船长

对话舟山:在很多人眼中,海员这个职业非常枯燥而且辛苦,您为什么会选择成为一名海员呢?

林益军:其实,远洋海员这个职业神秘又美好。海员们航行在蔚蓝的大海上,站在远洋海轮甲板上眺望远方,沐浴着咸咸的海风,看一轮红日从海平面上冉冉升起……听起来相当浪漫,而在上世纪90年代,毕业生选择就业方向,我们首要考虑的是经济问题,在老师的建议下,和家人权衡再三后,决定从事这一行业。回望过去二十余年间,有前辈手把手指导的温馨时刻,也有争分夺秒成功抢修时的惊险时分,还有接受检查时的紧张与无缺陷通过时的骄傲……当然,还有在海上漂泊时对家对亲人的思念。

对话舟山:还记得第一次等船出海的情景吗?

林益军:哇,这么说起来是近30年前的事情了,记得1994年5月9日,我从上海飞往新加坡,开始了第一次船上工作(甲板实习生)。那是一艘仅能装载几百只集装箱的小型货轮,随着一声汽笛,我开始随船乘风破浪。记得第一天在驾驶台当班时,我的内心既紧张又兴奋,眼睛不停地扫视前方,又时而查看雷达,手上紧握望远镜,生怕错过了任何一条

信息。首个航次便让我体会到了异域他乡的风土人情,充满欣喜。

对话舟山:您能说说这些年的海上经历吗?

林益军:我在1998年升职三副,2002年升职二副,2005年升职大副,直至2010年升职船长。在东方海外货柜航运有限公司工作的这么多年,我去了美国、英国、法国、德国、比利时、荷兰、以色列、希腊、澳大利亚等国家,几乎快把大半个地球走遍了。我喜欢拥有洁净深蓝海水的加勒比海,也喜欢海面上漂浮着一叶叶帆船的爱琴海,还喜欢那如蓝绸般辽阔且宁静的太平洋赤道无风带的海面。

海员是勇敢者的职业,成为一名合格的海员需要具备过硬的专业知识,超强的动手能力以及良好的心理素质,同时需要保持不断学习的心态,才能适应新的挑战 and 变化。有人曾说,远航是一种修行,是一场修心之旅。作为个体,我们是渺小的,作为集体,海员的贡献是无法磨灭的。

■ 海员是一个值得被尊敬的职业

对话舟山:如今海员这一群体中年轻人越来越少,如何吸引更多的年轻人从事这一职业?

林益军:早年的中国远洋海员与家人沟通基本靠写信,海员都提前写好信,等船只一靠港,就赶紧找船舶代理把信寄了。家人想寄信给船员要先打听好船舶挂靠港口的日期,提前把信寄出去,但是经常会错过。后来有了越洋电话,但因为价格太贵,很多海员都不舍得打。如今,很多先进的集装箱船上都配备VSAT通信系统,可以为海员提供视频对话的服务。因此,在我看来,成为一名海员对很多男孩子来说是挺不错的就业方向。

刘静波:确实,随着国际海上集装箱运输的发展和造船技术的进步,越来越多装备先进的新船、大船陆续投入运营。如今,海员的生活也是今非昔比。不少大型集装箱货船上,每一位海员都有独立房间,有着最先进的通信设备,可随意在世界上任何一个角落进行微信视频通话。船上还有很多学习、娱乐设施,甚至在浩瀚的太平洋、大西洋上打一场酣畅淋漓的篮球比赛都不在话下。

对话舟山:海员这一职业的前景如何?

林益军:每一位海员的最大目标其实就是成为船长。在具有远洋传统的欧洲,船长是非常受人尊敬的职业,是一种荣誉。这种观念,最近几年也逐渐开始在国内出现。最高级的甲类高级船长属高级职称,其级别相当于高校中的副教授级别,所以有些船长上岸后,在航海院校成了专家教授。他们虽然离开了船长岗位,可是无论走到哪里,无论在什么场合,他们的名片上最为显著的称号还是船长。他们以自己曾经当过船长而自豪,他们乐意把船长作为自己的“符号”,这是一个值得骄傲的称呼。

刘静波:大凡担任远洋船长之职的人,一般都有十年寒窗,不但读万卷书,也走过万里路。所以,年轻人如果能不畏艰辛,成为一名海员也是一种理想的职业规划。

照片由受访者提供