

每年新增注册海员约2000人,海员外派机构占山东2/3,注册海员占山东1/3;
伴随海洋经济蓬勃发展不断迭代,海员“航迹”日益繁密——

青岛海员:6.5万人的“超级战队”

□青岛日报/观海新闻记者 周建亮 吴帅

劈波斩浪,驰骋大洋。作为船舶的操控者,海员既是国家重要战略资源,也是推动共建“一带一路”高质量发展、建设海洋强国的重要力量。他们像“海上使者”一样,保障着全球供应链产业链稳定畅通。

山东是海员大省、强省,注册海员数量位居全国第一。从海员聚集度来看,青岛拥有当之无愧的“强龙头”地位,是海员集聚的一方热土。

一组数据可以清晰折射这一现象:

最新统计显示,从2019年至2023年,青岛海事局辖区每年平均新增注册船员约2000人,即便在三年疫情期间依然热度不减。目前,青岛在册海员超过6.5万人,约占山东注册海员总数的1/3,每年外派海员规模约2万人次。海员外派服务机构达到20多家,占山东总数比重2/3。可以说,世界七大洲四大洋、各个繁忙的港口都留下了青岛海员的足迹。



海上“航迹”之变—— 从国内沿海到跑遍全球

以港兴市,向海图强。青岛是一座国际性港口城市,有着悠久的海员文化和历史。

早在上世纪50年代初,为了给靠泊在青岛港口的中外船员提供一个休闲、文化、娱乐场所,青岛国际海员俱乐部成立。在很多老青岛人的记忆中,位于市北区新疆路上、青岛港码头外的青岛国际海员俱乐部、海员剧场、友谊商店等建筑曾是岛城西部繁华热闹的地方,不同肤色的海员驻足交流,传递着这座城市不断打开开放大门拥抱世界的信息。

公开资料显示,新中国成立初期,青岛港以国内沿海航线为主,北达烟台、天津及东北诸港,南抵闽、粤。在客运方面,以附近城市客运为主,且多由青岛小港承担。20世纪60年代,中国远洋运输船队组建。1964年6月开通青岛至日本航线,成为中国成立后国轮开辟的青岛第一条国际贸易运输航线。此后,中国远洋运输公司船队成为青岛外贸远洋运输的主力。1977年青岛远洋运输公司投入运营,青岛的远洋运输事业得到迅速发展。当年,共接远洋轮船21艘,达62万载重吨。此后,青岛海上运输进入近洋航线发展时期,海运事业得以更快发展。

伴随着海运事业发展,在很多人眼中“待遇丰厚、职业体面、见多识广”的海员,成为很多人找工作的首选。1977年,从航运院校毕业后,杨桂成来到青岛远洋运输公司成为一名实习驾驶员。“我做海员时,海员是一份令人向往的工作。”年近七旬的退休老海员杨桂成回忆往昔,言谈中充满自豪。

改革开放以来,随着城市对外开放进程加快,港口产业发展蓬勃、航海院校加速集聚,在青岛注册海员的人越来越多。“最近几年新增的注册船员中,年轻人居多,16岁至35岁的占比达到65%。”青岛海事局政务中心主任毛学升认为,海员岗位的热度和吸引力,也从侧面印证了青岛海洋经济的蓬勃发展趋势。

与老一辈的海员如杨桂成相比,青岛远洋丰润船务有限公司船长王毅属于新一

代船员,有着较高学历,专业技能娴熟。今年41岁的王毅毕业于大连海事大学,2019年起担任公司船长。在2023年10月举行的青岛市首次海运行业比武竞赛中,他带领的队伍获得驾驶团体一等奖,王毅获得船舶驾驶赛道个人一等奖。说起当海员的初心,他用“这源于对航海事业的热爱”来作答。

王毅向记者讲述了刚刚结束的一段“海上之旅”——

2023年11月,王毅从青岛经广州飞抵埃及,登上了载重8.2万吨的GLORY NAVIGATOR轮。本航次从印度尼西亚的苏拉维西岛装运炉渣粉(粒化高炉矿渣粉),准备到意大利卸货。登船不久,GLORY NAVIGATOR轮就要穿过苏伊士运河。作为亚洲、非洲和欧洲的主要水上通道,每年从苏伊士运河通过的货物数量占到了全球海运总量的14%左右。2021年3月发生的“长赐号”在苏伊士运河搁浅事件曾给全球航运贸易带来巨大影响。

“现在我们开始通过苏伊士运河时,船舶数量较多,航道较窄,请大家做好瞭望,时刻保持与前船的安全距离,时刻保持在安全航道中……”航行过程中,王毅站在驾驶台上,一边紧密关注着埃及引航员的每一个指令和航海仪器的运行状态,一边保持与机舱、船头、船尾人员的联系,叮嘱大家各司其职,做好航行安全工作。在行经苏伊士运河时,王毅与船上21人格外谨慎,经过持续10个多小时的高度紧张状态,大家各司其职协同配合,安全顺利地通过苏伊士运河。

跨越时空,像杨桂成和王毅一样,一代又一代人“爱在这片海”选择当海员,与大海浪花共舞。与老一辈海员相比,新一代的海员无论是在文化程度、知识结构、学历学识还是专业技能等方面都有了较大提升。

从业环境之变—— 船舶迭代,智能航运快速发展

时代的发展变迁,不仅影响着海员的择业风向,也催生着行业的迭代升级。在绿色、低碳、智能成为发展趋势的当下,航运业的从业环境与以往更是不可同日而语。

智能航运技术的应用,让船舶安全系数越来越高,海员配置数量随之不断下降。数

据显示,19世纪,风帆商船载货量仅仅数千吨,海员配置高达200多人;如今,一艘全长近400米、载货量逾20万吨的集装箱货轮,海员配置差不多只需要20多人。

从200人到20人,海员们丢开了篙桨橹帆,搭上了机械动力,开始了全新的海上生活。

说起航运业的迭代升级,今年43岁的山东海运股份有限公司船舶党支部书记、船长丁茂家深有感触。“2003年,我刚工作的时候,山东省内几乎没有大型的航运企业,我当时是在一家很小的公司工作,服务的第一艘船是只有1万多吨、运行了20多年的旧船,船舶在港口国检查中经常被查出很多缺陷。”丁茂家回忆说。

2011年,山东海运股份有限公司总部迁址青岛。这一年,丁茂家加入山东海运。此后,随着公司运力持续扩容,丁茂家服役的散货船也从最开始的7.6万吨不断升级为行业领先的20万吨以上的船舶。2022年,丁茂家首任21万吨散货船“山东新时代”轮的船长。这艘船是我国首艘数字化大型散货船,配备了智能信息管理和控制平台、自动抛锚设备和辅助靠泊设备。

“船舶设计越来越先进,融合了低碳环保、经济节能、安全可靠等诸多领先竞争优势。”丁茂家说,船上生活设施也越来越齐全,每个海员都有单独的房间,船舶驾驶自动化程度不断提高,海员劳动强度大大降低。船上还都配备了卫星宽带通信系统,海员都能连接无线网络和家人实时联系,不再长期与外界隔绝。

散货船向数字化转型,集装箱船舶也在加速驶入自动化、无人化的新“蓝海”。

2022年4月,由交通运输部水运科学研究院作为技术牵头单位,智慧航海(青岛)科技有限公司投资建设的中国首艘自主航行300TEU集装箱船“智飞”号在山东港口青岛港交付运营,标志着我国在船舶智能航行研发与应用领域处于全球前列。同年9月,交通运输部公布第一批18个智能交通先导应用试点项目,智慧航海(青岛)科技有限公司牵头的“沿海集装箱船智能航运先导应用试点”项目成功入选。

智慧航海(青岛)科技有限公司董事长姜海鹰是上世纪80年代较早一批外派船员,亲眼见证了改革开放后我国船运业的发展。“每项科学技术的诞生都将渗透到社会的每一个角落,而当这些科学技术应用于航

山东海员三分之一“青岛造”

●最新统计显示,从2019年至2023年,青岛海事局辖区每年平均新增注册船员约2000人

●目前,青岛在册海员超过6.5万人,约占山东注册海员总数的1/3,每年外派海员规模约2万人次

●海员外派服务机构达到20多家,占山东总数比重达2/3



图一:王毅船长(后排左四)与部分船员在GLORY NAVIGATOR轮上。

图二:海员在保障国际物流链稳定畅通中承担着重要角色。

运领域,也必然会推动航运业的发展,促成智能航运的产生。”在姜海鹰看来,航运智能化是航运业一次新的技术革命,也是海洋装备的重要发展方向。行业的内在需求和科学技术的发展,共同使智能航运成为时代发展的必然。可以预见,智能航运的发展将经历简单智能化、部分智能化、高度智能化以及完全智能化的过程。

放眼整个行业,发展智能航运,尤其是船舶自主航行技术,已成为全球航运界的共识——

国际层面,国际海事组织计划在2025年实施《海上自主航行船舶的暂行规则》,并将在积累实施经验后,在2028年强制执行,无人船将在2028年拥有明确的法律地位,可以在正式在海事法框架下运营。

国内层面,近日,国家发展改革委修订并发布了《产业结构调整指导目录(2024年本)》,鼓励绿色智能运输船舶在内的8种产品和装备的发展,同时有两种生产工艺和3种船舶产品被淘汰。此前的2023年10月,在青岛蓝谷举行的世界航海科技大会上,中国航海学会常务副理事长张宝晨在预测中国智能航运发展前景时谈到,到2025年,技术与产业化总体上可以达到国际先进水平,智能航行法规基本完成,辅助驾驶技术实现规模化应用,遥控驾驶和有人在船的自主驾驶技术实现多点应用;到2035年,技术与产业化总体上达到国际领先水平,充分智能化的航运新业态基本形成,沿海遥控驾驶、自主驾驶船舶占比超过30%;到2050年,技术与产业化可以全面达到国际领先水平,形成高质量的智能航运体系,智能化网络化航运服务供给覆盖全球。

外贸易日渐繁荣。到了2013年,共建“一带一路”倡议提出,中国港口与世界港口的海上互联互通更加频繁。以青岛港为例:作为古代海上丝绸之路北线起航点的青岛,被确定为新亚欧大陆桥经济走廊主要节点城市和海上合作战略支点。10年来,青岛深度融入国家“一带一路”倡议,着力打造“一带一路”国际合作新平台。截至2023年年底,青岛已开通国际集装箱航线220余条。其中,80余条集装箱航线通达共建“一带一路”国家,实现了欧美航线周周班、日韩航线日日班的航线密度。

同时,国内的码头建设掀起新热潮,码头设施越来越现代化,生产作业模式向自动化、无人化迈进,船岸联动也越来越紧密。杨桂成早些年的期待和梦想早已成真。

比如,2023年,山东港口青岛港货物吞吐量突破7亿吨,集装箱吞吐量首破3000万标准箱,稳居全球第四位、第五位,港口能级和服务能力均实现巨大跃升,特别是全球领先、亚洲首个真正意义上的自动化码头,更是在不断定义着自动化码头建设新高度。2023年12月27日投产运营的青岛港自动化码头(三期),形成六大自主突破、12项创新攻坚成果。在A-TOS、A-ECS系统焕新升级以及首套全国产自动化电控系统规模化应用等技术装备加持下,码头综合服务效率提升6%。1月1日16时10分,在这个刚刚投产运营的码头作业现场,随着“新泉州”轮最后一个集装箱装船,桥吊平均单机作业效率达到每小时60.2自然箱,第十次刷新装卸效率世界纪录。

2023年11月10日,交通运输部公布第一批港口功能优化提升交通强国专项试点项目名单,青岛港新前湾集装箱码头全自动化自主可控关键技术研究与应用试点项目被确定为智慧化改造专项试点项目。12月,交通运输部公布《关于加快智慧港口和智慧航道建设的意见》,加快推动青岛港等具备条件的国际枢纽港基本建成智能感知网。推动新建集装箱、散货、客运等码头同步实现基础设施自动化监测。有序推进大宗干散货码头作业自动化……

这意味着中国航运业在自主创新之路上还将迈出更大步伐,未来的港口码头将更加“聪明”。而对广大海员来说,智能航运的方兴未艾也将给他们带来新的挑战。



■我国首艘自主航行集装箱商船“智飞”号在山东港口青岛港上线运营。