



周末  
知道了【揭秘远洋捕鱼】

编者按

近几年来,各类有关远洋渔船的新闻时常成为媒体和公众关注的焦点。一出海就是几年,茫茫大海上,飘摇渔船中的海员生活状态是怎样的?近日,本报记者在荣成码头采访了几位曾随渔船赴远洋捕捞的船员,为您揭秘他们的海上生活。



“鲁荣远渔999”上通往厨房的狭窄通道,仅能容一人通过。

## 近海捕鱼利润低 “大雁屎”都成了宝贝

鲢鱼在荣成的俗名是“大雁屎”,个头小,不值钱,它只是其它经济鱼类的饵料生物。以前,渔船捕到鲢鱼都直接在海中倒掉。现在,载回的“大雁屎”却成了主要利润来源,尽管它只能做成鱼粉饲料。

清明左右,沿海各码头上仍停靠着大量的渔船。“出去的还是少。不过今年油价低,我们也马上就要出海了。”在荣成的禾丰码头上,许仁信说,往年大家都等到谷雨时节才出海,否则“捕回那点鱼虾,连油钱都不够。”许仁信是荣成市泓顺远洋水产有限公司(以下简称“泓顺公司”)的经理,土生土长的荣成渔民,见证了数十年来近海渔业的兴衰。

“谷雨时节,百鱼上岸”,这是北方渔民世代传承的经验之谈。但如今,即便谷雨过后,渔船捕捞回来的也大多是鲢鱼,鲛鱼,黄花等经济鱼类寥寥无几。鲢鱼在荣成的俗名是“大雁屎”,个头小,不值钱,它只是其它经济鱼类的饵料生物。以前,渔船捕到鲢鱼都直接在海中倒掉。现在,载回的“大雁屎”却成了主要利润来源,尽管它只能做成鱼粉饲料。

渔船均是成对出海。一千马力的一对船,出海二十多天,给泓顺公司带来的毛收入有六七十万元,但刨除各项成本后,利润却陡降至十几万元,“不用说远了,搁10年前,都是半对半的利润。”许仁信说。

泓顺公司有六艘大马力渔船,捕鱼利润由数年前的每年上千万元降至近两年的数百万元,这迫使公司把目光转向了远洋渔业。2015年,公司又建造了两艘远洋渔船,都是78米长的远洋鱿钓船,“一艘就花了6000万,砸锅卖铁也得干呐。”这两艘远洋渔船已于今年1月出海,目前在南太平洋作业,“一去就是两年,明年年底才能回来。”

刚刚涉足远洋渔业,许仁信还估算不出远洋渔船能给公司带来多少利润,“但肯定比近海捕鱼挣得多。”

荣成市是全国重点渔业县。2015年,荣成市完成水产品产量122.2万吨,实现渔业总收入719.2亿元,连续34年居全国县级首位。截至2015年底,荣成全市完成捕捞产量47.2万吨,实现产值38.1亿元。仅在远洋渔业方面,就拥有专业远洋渔船300艘,远洋渔业产量达到22.7万吨,产值有27.1亿元。

## 挑鱼搬鱼数小时 有时候一天得干两次

劳累过后,精疲力竭的船员们卸去靴,又湿又黏的衣服仍要继续穿在身上,在这样的环境里,已不可能有干净整洁的说法。此时,躺在湿冷的床铺上,对船员们

## 湿衣不离身,捕捞不分昼夜 远洋生活不是谁都能承受

# 劳苦海上

远洋渔船上的强度和辛苦,不是每个人都能承受,尤其是那些没有出海经历的人。“渔船比货船苦,远洋比近海苦,远洋渔船上工作更辛苦。”除了高强度工作带来的劳累之外,船员们更难忍受的是日复一日在茫茫大海上的生存状态。在遍布各大洋的远洋渔船上,这样的生活状态时刻都在持续着,但也正因他们的劳累,各种远洋鱼类才能端上百姓的餐桌。

文/本报记者 陶相银 片/本报记者 王震



“鲁荣远渔999”的船员宿舍,空间逼仄狭小。

来说是一种别样的享受。

盖永豪,47岁,27年的渔民生涯中,他近16年都是船长,目前是威海荣成泓顺公司所属的“鲁荣远渔999”船的船长。

浩瀚汪洋中,数十米长的远洋渔船如同漂浮在水面上的落叶。驾驶舱内,盖永豪把着舵,眼睛时刻盯着远处翻滚的波涛,他要凭经验让船体尽可能地避开波浪的冲击,而每一道波纹下面,或许就蕴藏着庞大的鱼群,这也需要丰富的经验来判断。

探鱼机是一种雷达装置,它能锁定鱼群的方位和深度。鱼群骤然出现,盖永豪扭头就是一嗓子“放网”,这是说给大副的。马达的轰鸣声中,已听不清大副在吆喝什么,只见船员们纷纷从船舱内爬了出来,奔向甲板、船帮、船尾,一顿忙碌中,机器启动,渔网放入海中。放网的深度、角度,还有时间,都是关键,这都需要由盖永豪来决定。

网一入海,船上便恢复了平静,船员们再次返回船舱,或躺或卧,只等待着下一次的命令。船上到处都是马达的轰鸣,你甚至没法听清外面的风浪声。

“提网。”盖永豪又是一嗓子,这一声一般会出现在半小时或两个小时以后。身着橡胶材质皮衣、皮裤和皮靴的船员略显笨重,蠕动着走向甲板的各处。绞机把巨大的渔网从海中拖出,悬吊在甲板上方。猛然间,如闸门泄洪,数万斤的鱼被倾倒在甲板上。船员们靠近小山一样的鱼堆边,将部分杂鱼挑出。因为渔网捕捞的是单一的鱼群,其它的鱼并不多,整个挑选过程并不需耗费太多时间。一趟又一趟,一箱又一箱,鱼被接力传递到甲板下的冷库里,冻成板状,再被搬出,堆砌在鱼舱里。每板鱼有大约30斤,“鲁荣远渔999”船的储鱼舱可以容纳1万板,也就是30万斤鱼。

处处危机四伏。湿滑的地面,处处忙碌的身影,时刻轰鸣的机械,容不开身的

空间,在船体内,人只要一不留神,就会摔倒或磕伤。

这是一个极为劳累的过程,要持续数小时之久。一天两次,或是两三天一次,没有个准点,不分昼夜。

劳累过后,精疲力竭的船员们卸去靴,又湿又黏的衣服仍要继续穿在身上,在这样的环境里,已不可能有干净整洁的说法。此时,躺在湿冷的床铺上,对船员们来说是一种别样的享受,他们会打开电脑看一会儿影视剧,或者直接酣然睡去。他们只需等候下一次的命令和下一波的劳累。

这样的一幕,盖永豪每年都要经历很多次,相似的景象也在遍布各大洋的远洋渔船上时刻上演着。正因他们的劳累,各种远洋鱼类才被端上了百姓的餐桌。

## 来荣成之前

### 有的新船员都没见过海

每年,新船员要占到船员总数的近半,他们来自全国各地,之前曾是工地小工,出租车司机、欠债的个体户等,都是奔着高薪而来,对海上生活一无所知。

船长,不仅是船上的最高统帅,更是船员们的主心骨。“一上船,这帮人的命就等于交到我手里了,我的命也在他们手里。”盖永豪用这句话来解读同舟共济的含义。

一艘远洋渔船上,一般需要二三十人。船长是首领,其次是大副、大车(轮机长)、渔捞长各一人,其他人都是普通船员。船长、大副、大车等人比较固定,他们是渔业公司的功勋员工,而普通船员的流动性非常大。

船员的工资都是按年结算,船长的年薪在30万元以上,而普通船员则是六到八万元不等,捕捞量大的话,公司还会给予每人一定的提成。

每年,新船员要占到船员总数的近半,他们来自全国各地,之前曾是工地小工,出租车司机、欠债的个体户等,都是奔着高薪而来,对海上生活一无所知。

31岁的殷国泰来自黑龙江巴彦县,到荣成之前他还没有见过海。干船员之苦,他早有耳闻,但还是决定随远洋渔船出海,“干啥不都是干”,他的目的很简单——“就是想多挣俩钱。”之前,他在老家是名厨师,每月工资只有两千多块钱,而现在,他的年薪保底就有6.5万元。

老船员也是奔着高薪而来。“每次回港,都说‘来年再也不干了’,但过了年,还是有不少人回来继续干。”58岁的张立华已经在渔船上干了六年,“又脏又累”是他对这个工作的评价,但他还是很知足,“去年老板发了六万七,基本全攒下来了。就我这岁数去打工,再刨除吃喝、租房,一年到头能剩几个钱?”他是殷国泰的远房亲戚,是他把殷国泰介绍来做工的。