

自古以来,航海界是一个自带神秘与危险的地方,多是男人们主导的战场。

STCW公约(海员培训、发证和值班标准国际公约)曾经明确提出,非常有必要让女性和男性在接受航海教育和在船上就业方面具有同等机会。

即使如此,男女搭配、干活不累定律在这里仍然不受用,我们在船上遇见的几乎都是清一色的男性船员,女性船员少之又少,科考船上的女船员更是凤毛麟角。记者近日采访了几位船上的女性,听听她们的跑船故事吧!

# 船上也有“玫瑰”绽放

全媒体记者 赵姗 通讯员 黄园园 李文

近期,马士基集团旗下的拖轮公司 Svitzer 宣布在多米尼加共和国部署了第一艘全是女船员的拖轮。Svitzer 公司首创全女性船员,作为这个行业性别包容的一部分内容,标志着拉丁美洲航运业性别多样性迎来了一个新的里程碑。中国目前船员总数已达155万人,船员总量居世界第一,成为世界公认的船员大国,但在船员构成方面,女船员人数却寥寥无几,远洋商船上几乎没有一个女船员。在航海这个不被大众所熟知的领域里,女性作为少数群体,其实有着中帼不让须眉的存在。

## 坚守

### 因为当初的梦想

“将来有一天,我一定会驾驶着万吨巨轮,驰骋在蔚蓝的大海。”这是何倩倩毕业那年,给自己定下的小目标。

在上海海事大学航海技术系毕业后,她便循着自己的梦想,迈向“大海人生”。

从普通的乘务员、水手起步一路学习、钻研,如今,何倩倩是招商蛇口邮轮事业部迅隆船务高速客船“迅隆7”号驾驶员,也是招商局集团唯一一位女性高级船员,更是中国内地首位高速客船女驾驶员。

何倩倩出生在台州临海永丰镇,儿时的她就对大海有着特别情感,虽然她居住的小镇不靠海,但“不死心”的她经常会约上同学去桃渚海边,伴着徐徐海风,感受旭日晨曦下的波光柔影,梦想着有一天能够驾驶万吨巨轮在蔚蓝的海面上航行驰骋。2011年,带着内心的这份期盼,何倩倩毅然选择了船舶驾驶这个“冷门”的专业。

毕业后,何倩倩成为招商蛇口邮轮事业部的一员,开始在上海忙碌,从业四年来,她甘之如饴地做着与男人同等的工作:值守夜泊班,冲洗甲板,除锈刷漆……体验非同寻常的航海生活。

何倩倩驾驶的“迅隆7”号高速客船,航速可以达到30多节,与其他船只会遇时间极短,需要驾驶者在1个多小时的航程中,注意力必须保持高度集中。同时,由于高速客船的结构特殊,对于驾驶员的身体素质也有着极高的要求,因为一旦遇上较大风浪,船舶产生的瞬时横摇角度达到二十多度。

对于这份工作,何倩倩满怀珍惜和敬畏。为了在工作岗位时刻保持良好的精神状态,每天早上6点她就出门,提前一个小时到达客船,做好开航前各项检查,经常要到深夜11点才能结束回家。在很多人看来,航海的工作十分艰苦,海上的自然环境更是让很多男生望而却步。

女生在航海业界的存在,是独特的,也是前沿的。坚韧乐观的何倩倩,以良好的心理素质、熟练的驾驶技巧,克服重重困难。

如今,何倩倩驾驶的“迅隆7”号高速客船能载客296人,春节期间每天接送的乘客达到2000人以上,2019年春运期间,她安全执行了100多个航班,平安送达旅客上万人。

作为一名女性,选择如此辛苦的海上作业,没有考虑改行转做更为轻松些的工作吗?

面对记者的疑问,何倩倩脱口而出,“因为喜欢所以选择,因为选择理应坚守。”

这句话,她将用无数个四年来的证明……

## 航海 为了一脉相承

在普陀山至朱家尖蜈蚣峙航线的“新海华68”轮上,陈梦竹已经在这艘客船上做乘务工作者多年。

出生在美丽的小岛东极岛,陈梦竹记得,孩童时期父亲有一艘120马力的拖虾渔船,他是名副其实的船老大。陈梦竹从小最期盼的就是父亲回来的时候,总是满载而归,带回最新鲜最美味的海鲜。可每次,他也总是满身风尘,满脸胡渣。父亲告诉年幼的陈梦竹,这是每一次航海成功的标志。

偶尔一次,陈梦竹坐四个小时的“铁壳子”航船离岛到沈家门,在船的颠簸中,摇摇晃晃的,陈梦竹吐得稀里哗啦,她才发现父亲口中的航海成功是用一次次身体极限换来的。

“我这才知道父亲多么热爱他的事业,也是他教会了我‘责任重于泰山’。”陈梦竹说。懵懂中,父亲在她年幼的心中种下一个航海梦。

陈梦竹的工作是单一的。清晨整理好仪容仪表,做好开航前的客舱准备工作,检查设施设备是否处于安全运行状态。每一趟航程结束后,陈梦竹总是打扫、拖把不离手,也经常扛着两袋半人高的垃圾袋扔到岸上规定的垃圾回收处。临近中午,她总是一吃完饭就赶紧投入工作中,因为此时是旅客出行高峰期,丝毫不敢马虎。而到了下午,困意袭来却丝毫不敢放松,因为不知道哪位睡着的旅客会滞留在船上而错过下船。夜幕降临,来往旅客逐渐减少,当船舶主机停下来后,她却依然坚持在岗,拖地、擦灰,直至抚平最后一张毛巾。

## 圆梦 活出自己的人生

今年27岁,毕业于马来西亚海事学院的李俐力现在任职于EAGLE STAR的二副,已经持有大副证书,并且通过了船长笔试。

李俐力从17岁起加入公司“EAGLE STAR”,这是一个由AET和MISC合并组成的公司,是提供安全、高质量、全面的海洋运输和专业石油服务的全球最大的石油公司,与马来西亚最

大的LNG公司一起引领着马来西亚的经济。整个船队有142条船,包括原油船,成品油船,动态定位系统船,超油船,液化天然气船,液化石油气船。

记得以前老师教过一句话:思想有多远,就能走多远。李俐力高中毕业后无意中接触到航海这个行业后,就立志当一名海员开着船游遍全世界。李俐力把这个想法告诉了父亲,父亲却不以为然,大笑道:“你这个小不点,还是个女孩子,谁会让你去开船?你就不要想啦!”

父亲没料到,现在的李俐力可以站在他面前骄傲地说:“你看,我做到了!”

李俐力开着船去过美国、南美、好望角、亚洲,还有更多的地方……那些以前只能在书本上读到的地方。

李俐力也证明了一句名言:没有什么是不可能的。记得上一次航行,船上一共28名海员,李俐力是船上唯一的一个女孩子。李俐力说,在这个以男人为主导的行业,女孩子想要参与进去并和男人们分一杯羹不是那么容易的事情,必须付出2倍、3倍,甚至更多,这样才能向你的上级证明你可以胜任这份工作。

她还说:“是的,在船上上面工作女性会有很多不方便的地方,但是如果身体上和精神上毅力足够强大,这些困难

有人说女子本弱,船上工作对女性来说具有一定的局限性。但尽管如此,她还是继承了父辈的职业,如万千海员一样,极力证明自己。身处航海一线,与海风和海浪为伴,岗位虽平凡,陈梦竹如一朵盛开的鲜花,绽放在蔚蓝之上。



船员们参加第七个海员日活动。



船员在船上作业。

## 相关链接

### 船员到底要不要“男女搭配”?

在大家的印象中,远洋船就是男人的领地,海员这个职业又通常被认为很艰苦。

上海海事大学商船学院院长助理顾维国副教授表示,目前国内的女船员确实寥寥无几。“怕麻烦”和“不方便”是多数航运单位不愿意招收女生的主要原因,此外还有观念上的一些思维定式。

#### 航海系女生鲜能上船

在俄罗斯、丹麦、澳大利亚、日本等国,远洋船上都有女船长的身影,25个人的一条船上,经常会配备1-2名女船员。

但是,“中国航海在长足发展中一直是单性群体,大部分航运企业拒绝女性参加航海活动”,尽管上海海事大学等海事高校的航海系都招收女生,但是她们毕业后大多被航运公司拒之门外。目前中国的商船上几乎没有女海员工作,科考船上的女海员也是凤毛麟角。

上海海事大学商船学院的一位教师十分有感触。因为尽管该学院的航海系从2002年开始招收女生,每年毕业的女生在20-30个左右,但是11年以来,只有10余位女生坚守在航运岗位上,而能够上船作业的更是少之又少。“每年到招聘季,就有女生愁眉苦脸地来问我:‘企业就是不要我,怎么办?’”

#### 女性牵牵挂挂多于男性

为什么不让更多女性上船?多位航运业内人士分析,长久以来,男性都是海上作业的主力军,因此,对于企业而言,在绝大多数都是男船员的情况下,设置女性岗位就给管理带来了麻烦。

“本来一艘船上都是男的,没啥好担心的,但是有了女船员,船只离开港口,时间一长万一‘走火’呢?就怕‘上船时两个,下船变三个!’”一位不愿意透露姓名的业内人士说。

此外,船员在海上漂泊,居无定

所。但是,女性在结婚生子后,对家庭的牵挂难免多于男性。“男人可以说走就走,但是女生还要想一想;家里的宝宝吃奶了没有?”海上生活经常要持续半年到一年,对于女性的心理和生理也是巨大的考验。

一位老海员说,如果一艘船上有女性在,生活会很不方便。“我们当年跑船的时候,船上的卫生间不分男女。而且很多人经常就是洗好澡,光着膀子就出浴室了,如果有女生在,实在太不方便。”

俗话说:苦不苦?行船、打铁、磨豆腐。正是出于这种原因,也有很多家长不愿意让自己的女儿跑船吃苦。

#### 女船员细腻特性有优势

既然女性上船确实存在诸多不方便,那么到底需不需要女船员?

随着现代航海技术的发展,航海对于船员的体力要求变得不那么严苛,体力消耗减轻,女性完全能适应航海,同时在技术和性格方面,女性更细腻,“比如在狭水道航行时,女生对障碍物的洞察能力就比男生强,当然,女性细心也可能造成判断上的延迟,但是如果和男船员的果敢结合在一起,就能更好地避免海上事故发生。”

“此外,船只虽然离开了陆地,但还是要让船员尽量处在一个正常的社会环境中,清一色的同性长期相处,容易造成心理问题,有女性加入一起工作,能起到一定的缓解作用”,一位老海员说,就是在航行过程中的对外联络上,女性的出现,也能使得与对方的交流不那么生硬。

上海海事大学航海专业的一位大二男生认为:“有女性在船上,男船员会更加注重自己的穿着和容貌,也更能体现出中国海员的风貌。”

“希望我们当海员时,能和女船员一起工作。”这位男生说。

(来源:吾爱航运网)

## 炼成一名优秀女船员都要闯过哪些关?

### 第一关 克服心理恐惧关

当今,随着科学技术的发展,几乎没有哪个领域是女性不能展现自身价值的,女性正在悄悄撑起各行各业的半边天,女性进入航海领域也是大势所趋。

但是由于长久以来,航海一直被视为男性的世界,女性闯入

这样清一色的男性“领地”,难免有来自各方面的压力,心理不免产生恐惧。克服恐惧心理只是成为女海员要过的第一道关,接下来还要面对女性自身的局限性以及外界的压力等更大的挑战。

### 第二关 突破女性局限关

克服了恐惧心理,只是说明你有意愿,或是敢于成为一名女海员,但是究竟能否胜任海员职位呢?女海员还要克服和突破女性本身的局限性。

1、适应与社交分享隔离。与男性海员相比,女性更倾向于社交分享,这也使得女海员在船上与“寂寞无聊”的战斗会更加激烈。要学会刻意地为自己寻找休闲娱乐,以分散对这种无聊生活的注意力,比如可以做做手工艺品、唱歌,或者是看书、看电影。

2、适应船上男性专属的配套环境。船的文化几乎尽是反映男性

的规范和价值观。一方面体现在服装上。船舶上的人都理所当然地认为基本不会有女性和他们一起工作,所以,也压根不会有女性的配套服务内容。另一方面,体现在设施设备的适用性上。有些设备和空间,完全是按照适合男性工作和使用的状态,几乎是男性量身定做的,对女船员开展工作很不利。

3、适应碎片化睡眠作息。集装箱船会经常进行港口通商。船舶平均每隔一天就会访问一个港口,睡眠常因为这样不稳定的工作时间和值班电话而受到干扰。

### 第三关 克服外界偏见关

1、接受周围对性别的忽视。被一群男性船员所接受、接纳,乃至认可,是需要付出相当努力和时间的。

2、同女性偏见持有者相处。

3、化解群体中的个别狭隘心理。女性船员不管怎么样也会让你天然地区别与其他船员,这甚至会在你的日常社交中给你带来

困扰。比如你与某位男性船员在工作中合作得很好,并建立了良好的关系,这可能会成为影响团结的因素,或者是这位男性船员被取笑,或是你们俩同时被孤立。

女性船员如何防止让自己陷入这样的境地?办法是:尽量与你天然地区别与其他船员,这甚至会在你的日常社交中给你带来

### 第四关 实现自我飞越关

航运业,作为一个一直由男性主导的行业,女性想进入并打破这样运转了千百年的行业生态,肯定会面临各种困难和阻碍,包括身体层面和意识层面的双重羁

绊。为此,女性要想适应船上工作,就应该在工作中逐步锻炼提升自己,并且鼓起勇气承担艰巨任务。(来源:海员网)