



本报记者 彭薇

误打误撞
走近了大海

一半乘风破浪，一半细水长流

专访中国首位远洋公务船女船长詹春珮

1990年，詹春珮出生于浙江省诸暨市，这里没有大江大海。生活在“沿海省份的内陆地区”的詹春珮，在上大学之前从没见过大海，一心想从军的她，误打误撞走进了上海海事大学的大门。

周末周刊：儿时没见过大海的你，是怎么走近大海的？

詹春珮：我从小对大海没有特别的向往，反而在我的家乡，参军、考警的氛围浓厚。高考那年，我在填报志愿时将军校、警校列入备选。后来，堂哥向我推荐了上海海事大学的航海技术专业，我听从建议将其列入第一志愿。当时我也通过了一些警察院校的考核，但与它们擦肩而过，最后我被上海海事大学录取。

上海是全国率先在航海专业招收女生的城市。我那届航海专业录取了360人，其中有27名女生。进入大学后，师长们描绘的航海场景让我心生向往。既来之则安之，我希望学以致用。

周末周刊：公务船招收女船员，此前鲜有先例。听说你在工作见习期时，有一个举动给当时的船长姜龙留下了深刻印象，他认为你是做船员的好苗子。

詹春珮：2013年，大学毕业后我进入上海海事局。那时，上海海事局是全国为数不多可以为女性提供一年以上船上实习机会的单位。当时，近100名“小海狮”（海事局新进人员）到船上参观，当被问到谁愿意上救助艇试一下，我积极响应，跟着船员乘坐救助艇出去兜了一圈。

一同培训的学员都觉得我胆子大，但我认为救助艇上有经验丰富的老船员在，我内心很踏实。只要有出海的机会，我下意识就成了主动上前的人，我想表达自己上船工作的勇气与决心。后来我才知道，当时救助艇上的水手故意将船开得很快，算是对我的考验。

周末周刊：在“海巡01”轮当上船员之后，这份工作和你想象中的有什么不一样吗？

詹春珮：首先要克服的就是晕船反应。我第一次出海晕船的回忆太深刻了。大学三年级那年，我随校船航行实习，第一个航次就遭遇了风浪。当时大概寒潮刚过，海上虽然只剩下五六级的风力，但有涌浪，我一直在超重、失重里颠簸，每天要呕吐八九次，吃不下一点饭，吃完又吐了。晕船时，人对异味格外敏感，肉味、大蒜味、芝麻油味，稍微一闻就难以忍受。

工作以后，我就想着尽早克服晕船反应。我身体素质不错，而且我骨子是个较劲的人，即便晕船也想看看自己能扛到什么时候。我很快发现呕吐完之后反而会舒服很多，有时实在没胃口，就先吐一顿，趁着刚吐完的松快工夫赶紧吃些东西，否则没东西吐就会吐黄水。一个多月以后，八九级的风浪里我也是该吃吃、该睡睡，当时的船长还调侃我“没心没肺”。



在中国海事旗帜上
“劈波斩浪”

2013年4月16日，“海巡01”轮正式列编，是国内第一艘集巡航执法、搜救于一体的五千吨级大型海事公务船。这一年也是詹春珮入职上海海事局的年份。从此，她和中国海事旗舰“海巡01”轮结下了不解之缘。

“海巡01”轮全长128.6米，相当于3.5架波音737客机首尾相连；排水量为6450吨，堪比海军驱逐舰；续航能力超过1万海里，相当于一次从上海往返美国西海岸，不需要中途补给。

“海巡01”轮是“移动的海上国土”，詹春珮的每次航行都担负着重要职责。

周末周刊：上船十余年，有让你印象深刻的事情吗？

詹春珮：最难忘的还是发生在2018年冬天的一次搜救。2018年1月6日，巴拿马籍油船“桑吉”轮和中国香港籍散货船“长峰水晶”轮在东海海域发生碰撞，燃爆起火。接到报警的时候是晚上，那天船舶是靠港状态，我们接到指令后紧急回船，前往现场担任现场指挥船。

搜救现场前期一直是八级以上风浪，而且燃爆船上的凝析油燃烧产生的有毒浓烟会对身体产生不可逆的损伤，但由于搜救需要，搜救船需要抵近难船进行营救或者拍照取证，我们就多次冒着有毒浓烟伤害的风

大海，是无数人心中的诗与远方。而对于航海人而言，它是朝夕相伴的工作场域，更是让他们常怀敬畏的存在。

在几乎是男性专属的远洋掌舵的领域，有一位“90后”女船长詹春珮打破了这层性别桎梏——她十年磨一“舰”，从新手船员到三副、二副、大副，最终成长为中国首位远洋公务船的女船长。

农历大年初十这一天，上海海事局“海巡01”轮举行主题活动，公众登轮参观。不久后，詹春珮又要驾驶着“海巡01”轮进行巡航执法。出船前，这位女船长接受本报记者专访。她见过海上的绝美日出，也经历了风浪中的惊险时刻，从言谈之中能感受到这位“90后”女船长的真诚与直率、柔和与力量。



詹春珮

1990年12月出生在浙江省诸暨市，现任上海海事局东海海巡执法总队巡航管理科副科长、“海巡01”轮船长。常年从事海上巡航执法搜救工作，曾参与20余起海上重大任务。曾获全国先进工作者、第28届“中国青年五四奖章”、全国三八红旗手、上海市三八红旗手标兵等荣誉。她还被联合国国际海事组织授予性别平等奖表扬信，成为首位获此殊荣的中国女性。

周末周刊：巡航执法时，有没有遇见比较特殊的事情？

詹春珮：遇到过一次比较离谱的经历：在我们要求一艘关掉AIS（船舶自动识别系统）的“幽灵船”进港接受调查的过程中，对方三次试图掉头逃逸，最后一次逃逸过程中向我们撞来，撞向了“海巡01”轮的尾部。

当时我正在驾驶，第一次看到这种情况，我和驾驶室上所有人都诧异了。船长马上满舵甩尾减缓了冲击，而且好在所撞部位经过加强，船体无大碍。后来我们了解到，这艘船确实曾因海上走私被扣留过，之后相关违法人员也受到了刑事处罚。

周末周刊：白天和夜晚的大海给人的感觉很不一样，尤其夜晚的大海让人心生恐惧。

詹春珮：白天目之所及，一切都显得可控，而夜晚的大海充满未知，除了海面上的零星光亮，便只剩漆黑，我们要依靠视力瞭望，结合雷达、电子海图等电航仪器判断周边情况。我还记得第一次夜晚过渔区，仅凭雷达和望远镜在密密麻麻的渔船、渔网中穿梭，心就在嗓子眼吊着，下了班头，那一整个晚上我做梦都在避让渔船、渔网。

刚做三副时，我还因经验不足出过状况：过渔区看到渔浮本以为避开了，临近时才发现渔浮之间还有浅浮在水面的较粗绳索相连，情急之下打了满舵，结果吓了自己一跳。起初面对这些情况我会比较紧张，后来也就慢慢习惯



詹春珮指挥小艇开展海上执法。均受访者供图

了——心理极限不断接受挑战，经验就是在一次次的摸索中“吓”出来的。



一口风、一口浪中成长

2024年2月1日，詹春珮发了一条微信朋友圈：“2024.2.1，漫漫亦灿灿。”这一天，她正式成为“海巡01”轮的船长。前方是漫长的道路，伴随着灿烂的阳光和美好的事物。

詹春珮在大学里曾是舞龙队的“龙头”。在她看来，船长就是龙头，需要有掌控全局的智慧和能力。

周末周刊：当上船长，和之前有什么不一样的感觉？

詹春珮：身份在转变，心态也需要转变。以前我一直执行领导部署的任务，当上船长后，需要角角落落都照顾到。从船员到船长，最大的改变是需要不断调整和突破自己。

刚开始做船长，靠离泊的时候难免紧张。因为船长就像系统中枢，船头、船尾、驾驶室以及周边水域信息都汇报给你，你需要快速进行信息处理并做出操作指令。我生怕指令延误或出错，人紧张的时候语气可能就比较生硬，身边的人感觉到了，整个团队也会跟着紧张。事后有同事和我说起，我才意识到这个问题——作为船长，我的情绪会直接影响到团队的其他成员。之后，不管内心是不是紧张，我都尽量控制，不让个人情绪影响团队状态。

周末周刊：你是什么风格的船长？或者说，希望自己成为什么样的船长？

詹春珮：我的风格很大程度上受师父姜龙影响。他当船长时是整艘船的“灵魂”，有一颗“大心脏”。

“海巡01”轮上每个部门职责不同，却缺一不可。船长是总指挥，背负着最大责任；机舱是“心脏”，轮机员与机器打交道，要求严谨细致，丝毫不能出错；驾驶室是“大脑”，驾驶员把控船舶的整体航行，需要随机应变。

在我看来，最优秀的船长并非时刻冲锋陷阵，而是能让团队各尽其职、按部就班。船长需要日常巡查船舶、协调部门工作、把握船员思想动态，发现并排除潜在问题。这就像“治未病”，防患于未然远比病发后救治更为高明。这是我心中最理想的船长状态。如今我远未达到这样的状态，这是我今后努力的方向。

周末周刊：十几年的航海生涯中，哪个阶段对你的挑战最大？

詹春珮：从二副做到大副，对我来说是一个跨越。三副、二副与电气设备打交道比较多，大副作为部门长要完成从“管事”到“管人”的转变，比如协调甲板部与轮机部的事情，需要经常跟人打交道。我这个人比较“社恐”，晋升大副之后，压力与责任陡增。

应对大副这个岗位的挑战，我的秘诀是“真诚”。我不擅长八面玲珑，唯有

实事求是“打直球”，遇到矛盾，将清矛盾背后的信息差，就事论事解决问题，这对我来说是最有效的方法。

周末周刊：船舱内环境隔绝、生活封闭，轮机轰鸣声终日不止。和你搭过班的前大副曾经认为你这样的女船员最多坚持两三年就得下船。为什么能坚持下来？

詹春珮：海上生活的确有些枯燥、乏味。不可否认，航海的客观条件给女性增加了诸多限制，提出了更多挑战。但我认为，从事这项工作与性别无关，如今的航海岗位，纯体力工种已经少了很多，船上的工作更多依靠经验和技巧，同样可以胜任。其实，越来越多的女性加入航海是时代发展的大势所趋，我只是幸运地和时代完成了“双向奔赴”。

大海可以抚慰人心，海上的美好瞬间也是支撑我走下去的重要力量。天蓝海阔间的日出日落，突然穿透云层的绝美光线，夜晚海面的粼粼波光，都让人心生震撼。我偶尔会钻牛角尖，而在夜晚开船时，看着茫茫大海，听着阵阵海浪声，思绪便会慢慢捋顺，那些想不通的事情也会释怀。这或许就是航海人心中更为开阔的原因。

有一年我的在船时间长达220多天。海上更多的时间是日复一日的重复，美景并非时时可见，就连壮观的海上日出也需要天时地利。真正从事航海工作的人极少说“征服大海”这样的话，更多的是对大海的敬畏。航海人并非要战胜大海，而是以丰富的经验与大海好好相处。

周末周刊：十几年的航海生涯中，你哭过吗？

詹春珮：当然哭过，而且不算少。但我不会在人前哭，也不会把哭泣当成解决问题的手段，更多是将其作为情绪释放的调节。你可能想象不到，我是“泪失禁”体质，有时在夜晚看到一段悲情文字或视频，会放纵自己哭上一段时间，哭过之后会很解压。

我认为成长没有捷径，面对各种挑战，我只是如同蚕食桑叶一般，一步步攻克。回过头看，我是在一口风、一口浪中“长大”的，在日积月累中培养解决问题的能力，那些熬过的难关最终都成为我成长的一部分。

在海上会有乘风破浪的时候，但我更偏向用“细水长流”来形容我的成长历程。我确实是靠着一股韧劲走到现在，如今回过头看，真正塑造我的是每一件大大小小的事，是一路的经历与沉淀造就了现在的我。



做自己感兴趣
能坚持的事情

在工作上，詹春珮是一个主动的人，很清楚自己想要什么；但生活中的她比较被动，甚至很少主动与人攀谈。闲暇时间，她是文艺的女生，爱画画、研究美食、收纳整理房间，有自己的“小追求”。

周末周刊：在船上的闲暇时间，你主要做什么？

詹春珮：船上配备了诸多设施，是我们工作之余的娱乐方式。做三副、二副时，闲暇时间比较多，我会打乒乓球、羽毛球，也会在房间看小说，有时找人下棋、喝茶聊天。

我很喜欢画画，特别热衷于画灯塔，因为灯塔既好看又好画，也很有纪念意义。有一段时间，我把南海的五座大型灯塔都画了一遍，后来把这本画有灯塔的画册送给了在南海守灯塔的好朋友。以前我们每年会去南海巡航，这位朋友就是巡航时结识的。

我是射手座，据说射手座做事情三分钟热度，那我就趁着对某件事产生兴趣时全情投入。有段时间我喜欢摄影、拍视频，前几年短视频刚兴起时，我做过抖音视频。最近我又迷上了煲汤，喜欢研究美食。

我是一个喜欢保持空间秩序感的人，可以从一些简单的小事中获得快乐。从初中开始，我过了20多年的集体宿舍生活，2024年以后，我拥有了自己的房间，过上了独居生活。我喜欢从闲鱼、小红书等App上淘置家具，比如餐边柜、摇摇椅、置物架等。我的房间里有一个半圆形的窗台，因为尺寸比较特殊，我在网上定制木架，自己打磨、上漆，“手搓”了一个专属的小角落。当午后阳光洒进来，坐在这个小天地里喝茶，非常惬意。

周末周刊：陆地上的你和船上的你，有什么不同吗？

詹春珮：我在熟人面前偶尔会人来疯，如果有人觉得我很高冷，大概率是和我熟了。小学一年级班主任给我的期末评语是“活泼而不失文静”，这句话我一直记到现在，是对我的性格最贴切的概括。

陆地上的我与船上判若两人。船上是我的“地盘”，有人说我气场“两米八”；回到岸上，回归生活，很多人印象里的我比较腼腆，给人的印象也偏内向。生活中的我比较随意，甚至有点懒散的。和靠谱的朋友一起旅行我就负责拎包跟跟，带错路我也觉得无所谓，比较随遇而安。

说起来很有趣，我生活中有很多习惯不知不觉被航海改变了。比如在就算回到陆地上，看到有东西放在桌子边上，必须推到桌中间，这样不容易掉落，如同强迫症一样；有时远处的东西看不清，我会下意识伸手想摸清楚。有一次我还梦见船在航道里开到起飞，惊醒时才发现是在回家的大巴上。

周末周刊：与船相伴多年，感情油然而生。我发现航海人提到船时都用“她”而不是“它”。

詹春珮：船舶如同人一般，有国籍、身份、性别等。用“她”来形容船舶，是航海文化中的悠久传统，有说是受古老语言比如拉丁语影响，也有说把母船作为母亲般守护或者情感投射，不一而足，但总归饱含敬意和温情。

航海圈有许多习惯用语，比如，大学毕业之后上船工作是见习三副，被叫“小白皮”，轮机长叫“老赖”，管水尺压载水的叫“木匠”，管焊钳维修的叫“铜匠”，船上的人有的也不知道为何这么称呼，都是口头相传的。

船上还有一些很有意思的约定俗成。比如，上船不要踩门槛；船长和大副不能同时离船或乘同一部电梯；船舶新列编或下水时，按照传统习俗会请一些有身份地位的女性作为“教母”行掷瓶礼。

周末周刊：“海巡01”轮是上海市首个移动的爱国主义教育基地，公众上船参观会对哪些问题比较感兴趣？

詹春珮：比如会问“有没有遇过海盗”“是不是经常能吃到海鲜”，等等。其实真正的海上生活没有人们想象中那么浪漫，也并非都是惊心动魄的。船上的饮食、住宿条件都不错。有人觉得海上生活闭塞，有人却乐在其中，都是因人而异。另外，公众对女船长的身份比较好奇，我也希望外界不要给女性航海工作者贴标签。很多人先入为主地认为女船长会更细心、更温柔，其实有时女性会比男性更细腻。每个人都是独一无二，要尊重个体的差异性。做自己感兴趣、能坚持的事情，就是最快乐的。

詹春珮在“海巡01”轮的驾驶室指挥。

