

科考船 渔民造

全国首艘渔民全资建造、自主运营的科考船“海鹰加科”温岭入海

本报讯(记者郑灵芝)昨天上午,温岭松门镇腾龙造船厂内,一声“3、2、1,上水”划破海岸。伴随着欢呼声与大奏鼓的乐声,全国首艘由渔民全资建造、自主运营的科考船——“海鹰加科”缓缓滑入海中。这艘承载着数十位渔民深蓝情怀的科考重器,正式迈出驶向远洋的关键一步。

这艘总长81.5米、型宽15.2米、满载排水量3500吨的科考船,从谋划、筹资到建造,全程由温岭渔民自主推进。到场祝贺的中国首位大洋科考女首席科学家韩喜球说,这一举打破了我国海洋科考长期由国有力量主导的模式。

近年来,我国海洋科考事业取得了长足发展,但高端科考船的投资主体相对单一。业内权威数据显示,我国目前拥有各类海洋科考船达60余艘,绝大部分由国资主导建造。然而,随着近年来海洋资源勘探、生态研究等需求的井喷,国有科考船“供不应求”的矛盾日益凸显。

正是在这样的背景下,温岭渔民开启了这场破天荒的跨界尝试。“我们祖祖辈辈靠海吃饭,以前只懂捕鱼谋生,现在日子富足了,就想换种方式守护这片海。”项目牵头人蔡云杰一语道破了建船初心。面对国内深远海科考船资源紧缺的现状,他萌生了自建科考船的念头。

这一提议得到了当地渔民的热切响应。36位资深船老大和涉海从业者主动筹入股,迅速筹措1.3亿元作为项目启动资金。随后,股东们又在初始众筹基础上追加投入2000多万元,使整船总投资额达到1.5亿元。从“捕鱼人”到“科考投资人”,这笔巨额民间资金的下水,标志着民间力量开始实质性布局深远海专业科考领域。

“海鹰加科”号2025年3月开工建设,整船对标国际一流科考船舶建造标准。建设过程中不仅系统升级了科考配置,还深度融入了渔民一线航海实操经验。比如优化增设专用减摇水舱,船舶平稳性能大幅提升,适合在台风外围海域长时间作业。在渔民们的建议下,设计人员还将驾驶室周边封闭式舷墙改为开放式栏杆,拓宽航行视野,提升海上临边作业安全防护水平。

按照计划,船舶上水后即停靠码头,开展为期两个月的舾装施工与设备联调联试,预计今年7月试航,七八月份正式交付使用。未来,该船将采用灵活的租赁运营模式,面向全国高校、科研院所开放,承接海洋资源勘查、海底地形测绘、海洋生物取样等任务,同时拓展海上风电运维、海底工程配套等市场化业务。目前,投资方已配齐专业船员,并与国内多家高校及科研机构达成了初步合作意向。

“海鹰加科”顺利上水,是海洋强国战略在基层落地生根的生动实践,为构建国家主导、民间参与、多元共治的海洋发展新格局树立了鲜活标杆。”韩喜球说。



从此处·向深蓝

13万米 电缆长度

是同吨位商业船三到五倍,动力与信号传输互不干扰。

24个独立 压载水舱

相当于给船装了24块可调整的“压舱石”。

37人1.5亿元 他们的星辰大海

本报记者 金帆

37个人,凑了1.5亿元,造了一艘自己都用来不了的船。

说出来像段子,但这是真的。37个人,没有人知道这条路能不能走得通,甚至没有人能说清楚自己到底图什么。

但他们干了。把一个“疯狂的想法”,变成了移动的“海上实验室”。

码头边,“海鹰加科”号稳稳停泊在海上。船舷指向东方——那里是东海。东海之外,是太平洋。再往前,是无限航区。

最难熬时想扔船

牵头人/蔡云杰/从勘探船聊成科考船

两年前,渔民出身的蔡云杰原本只是想造一艘勘探船。聊着聊着,他听说中国的海洋科考船,缺口巨大。

“一届一届的学生毕业了,连海都没出过,只能夏天去秦皇岛闻闻海味。”中国地质大学(北京)海洋学院院长夏建新的这句话,像一根针,直直扎进蔡云杰心里。

他没上过大学,18岁就出海捕鱼。“我就想,如果我们能帮这些孩子出海科考,该多好。”

说动合伙人都宜荣后,两人沿着海岸线疯狂奔走:天津、青

岛、上海、舟山、厦门、广州、海南。哪里有科考船,就往哪里扎。笔记本记满一本又一本。渐渐地,后头跟上的人越来越多,从三五人,变成了37人。

真干起来,才知道有多难。施工图纸超过5000份,比普通商船多出好几倍;全船电缆总长超过13万米,差不多可以从温岭铺到奉化……管线和线架在船舱里“打架”。去年8月,工程半停滞,船台冷冷清清。

最难熬时,蔡云杰晚上躺在床上想,干脆扔下算了,这一个多亿就当打了水漂。但天一亮,他又照常出现在船厂,咬着牙,一米一米地改。

“曾经有人问我,你们渔民

懂什么科研?”蔡云杰站在船头,声音不大,却很笃定,“我说,我们不懂,但我们可以搭台,让懂的人来唱戏。”

这个台,已经搭起来了。

我想海里都是鱼

总监工/都宜荣/疯狂砍价的“谈判专家”

蔡云杰第一个找上的是有着近20年造船经验的老渔民都宜荣。听到“科考船”三个字,都宜荣把头摇成拨浪鼓:“这玩意儿,是国家队玩的,老百姓搞不了。”

转机出现在厦门。当他们登上“嘉庚号”科考船,听说了科考船可以获取水温、水深和鱼群数据时,都宜荣动摇了。

打了十年鱼,眼见近海的鱼群越来越少。他声音有些哑,“我们希望海里到处都是鱼。”

那天之后,都宜荣从“摆手”变成了“拍板”。

后来,他成了团队里的“谈判专家”,手机永远在通话中——不是在砍价,就是在去砍价的路上。

一台原价2.58万元的冰柜,他跟卖家讲了很多故事:37个渔民凑的钱,每一分都要花在刀刃上。卖家听完,降到了2.1万元。

不止一次,多家设备厂商被他们的故事打动,甚至免费送价值几十万元的产品。“人家不是冲着钱,是冲着这件事。”

太疯狂了我喜欢

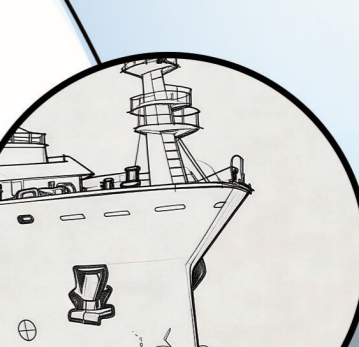
23岁/郑俊成/辞了职钻进船厂

DP-2 动力定位系统

把船像钉子一样“钉”在海里。

75T 起重吨位

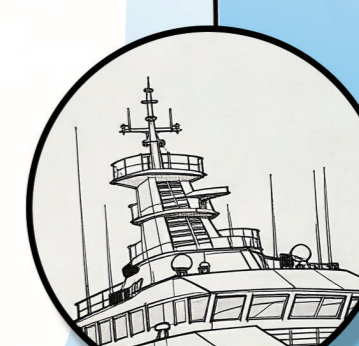
可将深海重物轻松吊起。



够稳

采用低阻力穿浪型船艏,有效降低能耗15%~20%;专用减摇水舱设计。恶劣海况连续作业时时长超过72小时,稳如平地。

72小时



够准

核心部位焊接精度0.05毫米,小于半根头发丝的直径。依托全电力推进与DP2级定位系统,动态定点驻留误差<1米。

<1米



够强

A型强力门梁+100平方米遮蔽作业甲板。6级风浪中也能稳吊吊装深海探测器,实现“盲操”级作业。

6级强风



够远

续航力10000海里,自持力超60天。具备全球无限航区资质,甚至可以奔赴极地周边。

10000海里

我这房子押得值。”

61岁,本该考虑退休的年纪,他把后半生的安稳押在了一艘他可能永远用不上的船上。这辈子的船,他这辈子没跟银行借过钱。打鱼的人讲究踏实,有多少钱办多大事。但这次,他把家里那套房子押上了。

船造了一年多,他每次出海回来都要绕到船厂看一眼。看见船壳又长高一截,他就安心了,“就像看见自己孩子长个子。”

“我打了一辈子鱼,如果这艘船能帮科学家探秘海洋,那我这辈子就值了。”

在中国造船史上,由渔民全资建造科考船,这是第一次。它不算大,也不算贵。但放在一群渔民手里,它曾经是天方夜谭。现在,它入海了。

“人生中造的第一艘船就是科考船,多少人能有这个运气?”说这话时,他眼睛里闪着光。“大家说,这只是一个开始,未来如果有能力,还想造能去南极的科考船。”

我把房子押上了

61岁/林仁友/还在出海的船老大

第一天到船厂,他连图纸都不懂。密密麻麻的技术参数、设备型号、安装要求——每一个字都认识,连在一起,天书。

“看不懂就问。”后来,他用AI帮团队做日报管理,还做视频宣传,让普通人也能对科考船有概念。

朋友形容他:“比海绵宝宝还要爱上班。”

“人生中造的第一艘船就是科考船,多少人能有这个运气?”说这话时,他眼睛里闪着光。“大家说,这只是一个开始,未来如果有能力,还想造能去南极的科考船。”

(图片:徐伟杰 程新辉 金帆等)



2025年3月:正式开工。科考船进入分段制造阶段。



2025年7月:安放龙骨。船体分段开始总组。



2025年12月:精准对接。船体底部高精度合拢。



2026年1月:船体合龙。新年第一天主体成型。



2026年3月:精绘蓝图。设计图纸累计5000多份。



2026年4月中旬:重器精装。主推进器液压臂吊装到位。



2026年4月底:披上战袍。船体涂装作业完成。



2026年5月:荣耀上水。渔民股东与梦想之舟合影。