



海鲜从大海到餐桌的第一步，是渔民通过捕捞完成的。天津作为沿海城市，海洋捕捞业有着悠久的历史。与此同时，休闲渔业也随着时代的节拍兴起、发展，孕育更加蓬勃的生机。渔民的官方概念，还包括淡水鱼捕捞以及养殖渔业从业者，而传统天津人对海上捕鱼的人更为青睐，认为没有他们的劳作，就没有皮皮虾、对虾、海蟹等“本地海鲜”，他们才是让天津人兑现“借钱吃海货，不算不会过”的那群人。

近年来，随着城市的发展变迁，渔民的生产生活方式有了很大的改变，他们目前是怎样的生存状态？重复着怎样的故事？随着时代的发展，有什么样的更迭和变迁？记者走进渔村、渔港，进行探访。

天津的渔港和本地海鲜

天津目前有北塘、东沽、蔡家堡、大神堂、古林等作业渔港和中心渔港码头等休闲渔港。作业渔港和休闲渔港，全都提供本地海鲜。不同的是，前者将捕到的渔获运回码头，再经种种环节，端上市民餐桌。后者是客人登船随行，捕到的渔获在船上加工，人们在船上食用。

提及本地海鲜，接受采访的天津人，都未能明确定位，但会说出本地海鲜的特征，品种首推皮皮虾、梭子蟹等，品相都是看上去“精致却又厚实”的，皮皮虾是“一个个翻滚还倍儿硬实”的，带鱼是看上去“身子窄且没有那块大骨头”的，还有什么品种的海鲜什么时候吃最肥等，都是天津人全懂，外地人难得一见。

懂得的表述。

采访得知，天津人推崇的本地海鲜产地，大部分与渔业捕捞许可证中近海与沿海捕捞区域相吻合，包括渤海、黄海等。记者实地探访得知，渤海区域天津各渔港以及黄海区域各渔港捕上来的海鲜大部分相似。本地海鲜百吃不腻，外地海鲜很少考虑，这是老天津卫独特的习惯。

渔民的生存状态，围绕着市场需求展开和铺排。某些天津的渔港码头，也能见到冀字头、鲁字头渔船停靠，据说是天津的海鲜价格较高且好卖。他们是天津海鲜市场的补充力量，也对天津籍渔船和渔民生产构成竞争。

大神堂

唯一的原生态渔村总是被关注

大神堂码头坐落在一条运河边，从海里延伸进来，海水涨潮，这里的水跟着涨，海水退潮，这里的水跟着落。码头里的船，出海和回来都跟着涨潮走。因为只有一条运河，没办法把作业功能和休闲功能分开，所以大神堂只是作业渔港，没有可供游客跟船出海游的休闲渔船，但这并不影响大神堂渔港的知名度。大神堂村是天津目前唯一的原生态渔村，一直以来不乏关注度，总有京津两地的市民去大神堂观光。今年开海之初，大神堂又成了新闻争相报道的对象，几十艘渔船一同出海，阵容庞大。

大神堂村党支部书记刘宽广介绍，大神堂约有渔民200人，还有少部分外地来的小工，很多渔民两口子在船上干，不雇小工。相比红星码头那些能出

海便出海的“新渔民”，大神堂村的渔民更加淡泊一些，开海的季节，渔获多，就勤快点，渔获少的时候，就歇一歇。这个开海季，记者去大神堂采访的当天，正赶上因为降雨排放淡水多，渤海湾里的鱼少，红星码头的渔民每天照常出海，大神堂的渔船就歇了一多半。

今年62岁的刘宽广是当初参与挖运河的人之一。那年他才17岁。运河挖好修了码头，为远近渔民提供泊船之便……如今，周边的渔村都拆迁了，只有大神堂还在。村里现在还有55条渔船，都是三证齐全的。今年的渔获还可以，开海之初，每条船每天能有两三百斤渔获，主要是皮皮虾、海蟹、海鲶鱼等，算是“开门红”。后来，随着淡水排放的结束，出海捕捞的产量上来了，渔民和市民都很高兴。

渔民的生活方式

整个捕鱼季或许都在船上

渔民出海捕鱼，每天凌晨出海，下午回来。家离码头近的，可以回家休息几个小时，离得远的，连家都不回，整个捕鱼季都生活在船上。

目前，天津有沿海（渤海）和近海（黄海）捕捞作业渔船332条，沿海和近海捕捞作业渔船，按照船长大小分为小、中、大三种型号，小船12米以下，中型船12米至24米长，大船24米以上，大船能去黄海作业。

海上有嘛打嘛，梭鱼、鲈鱼、海鲶鱼、螃蟹、皮皮虾、小杂鱼等。船型不一样，作业区域不一样，网具不一样，打到的东西不一样。少的一天十几二十斤，多的一天三四百斤，少数有一天上千斤的。捕捞作业渔民的收入基本从渔获变现上得来。休闲渔业的收益主要靠获客量变现。虽然天津海鲜市场价格略高于周边，但有京津两个大城市的消费者，海鲜特别是本地海鲜变现不难。

船员人数在船检证书上都有规定，大船十二三人，小船两人。按材质分，有木船和钢船两种。近年来，随着渔业生产的发展，很多渔民把木船换成了钢船，但仍有人坚持用木船，特别是小船，木质的更好用。

渔民的生产成本，渔船是大头。21世纪的第二个十年，木船造价一度上涨，一条12米的木船

起初20万元就能排好（排船是渔民对造船的说法），发展到2019年，要50万元才能拿下来。现在的钢船制造，从30万元到300万元不等，不同的造船厂、不同的钢材价格都不一样。

雇船员也是一笔不小的费用。有渔民介绍，每名船员每天六七百元，少了没有人来。风大不能出海或者船长家里有事不能出海，船员在家修船，也得给工资。渔获少的话，不够船员工资的费用，所以很多小船都是船长自己干或者亲戚合伙。

渤海的渔业捕捞有季节性。过了10月，大风逐渐增多，出海的天数开始减少。渤海湾有冰冻期，因为水浅，海水还没冻上，水温就降低了，鱼往深水区跑，小船到不了深水区，于是减产。大船能去远点的地方，比如渤海的中心或黄海。近处捕捞，一天一回，去远处捕捞，要在海上停留半个月或者一个月。天津约有100条渔船在黄海作业，通过运输船实现来回运送，生产成本又上去了。这也是本地海鲜市场价格略高的原因之一。

天津渔民的讨海生活

记者 高立红 文摄



游客排队上船。



渔船卸下米蛤。



中心渔港码头

休闲渔业拥趸不少 时间长点就好了

中心渔港码头的渔民告诉记者，中心渔港分为休闲港区和作业港区（也叫休闲渔港和作业渔港），两个港区是分开的。

记者采访当天，不是公休日也不是节假日，中心渔港休闲港区码头上还是要排队上船。一位游客告诉记者，赶上公休日或节假日，要排很长时间的队才能上船，很火爆。征得渔民同意后，记者跟随游客上了船，船长赵先生60多岁了，也是捕鱼出身。从作业船变为休闲船后，船上的活计没有那么累了，但是因为有游客的缘故，对驾驶技术的要求更高了。这个变化对于驾驶技术娴熟、性情沉稳的赵船长来说，难度不大。记者拍完照片后下船，目送赵先生的船平稳离岸，逐渐远去……

渔民赵太的船也在这个码头上，他家的船长是雇请的，自己不出海。赵太告诉记者，休闲渔港刚建起来的时候，鼓励渔民带船参与，当时休闲渔业的概念还很陌生，人们大都不能接受，赵太听工作人员介绍得很有前景，就带着自家渔船来到这里做休闲渔业。“当时加入的渔船

少，一年下来能赚30万元……”赵太因此成为最早从事休闲渔业受益的人之一。

后来加入的渔民越来越多，大伙儿成立了合作社，各种证都办齐了。2018年起，渔民纷纷贷款或者自筹资金把木船换成钢船，安全系数和舒适度显著提升。每条船都是证书齐全的。船东与合作社签合同，委托代为运营。合作社公平分配每条船的出海机会，安全保障、合规运营等制度也很健全。今年，渤海休渔政策严格了，休闲渔业在休渔期的表演式捕捞也被禁止了，休渔期必须停止捕捞。“很多客人是冲着在海上吃点喝点来的，仅观光的话，人们就去海河坐船了……”渔民柏民章说，“受气候影响，五一一开始，天气转暖，客人才愿意来，10月底11月初，海上的风逐渐增大，客人就不愿意来了，休闲渔业总共只有六个月运营时间，去掉四个月休渔期，还剩两个月……”

受访渔民表示，休闲渔业是国家大力扶持的新兴产业，外地有允许休渔期表演式捕捞的休闲渔业，希望天津尽早出台相关政策，扶持并促进休闲渔业发展。

维系传统渔业生产方式的一群人

秋天的午后，70多岁的张新合戴着渔夫帽，坐在船尾补渔网。阳光下，张新合用持针的右手将网线在左手上绕一下，再从网上破洞处绕几绕，左手顺势一挑，一个网结就打好了。

张新合是这条船的老板，却没有老板的架子，船上什么活都干，都干得起来。张新合告诉记者，他是山东滨州人，2012年来津，靠在天津人的船上当船员，在塘沽买了房，让孙子在津接受教育，已经上高中。他的12米木船是2019年排的，当时花了50多万元。他没雇船员，父子俩一起干，捕回来的鱼，由儿媳运到旁边的海鲜市场卖，价钱也合适。记者采访当天，他们捕回100多斤皮皮虾、20来斤螃蟹，还有海虹等。

红星渔港码头作业港区，船籍都写着“津塘渔”，渔民大都是山东人。张新合的船紧靠码头，里面的船是张新合表弟的，再往里是李师傅的，李师傅的“津塘渔02010”周围的船，船东都是他的老乡，有的还同村。

他们的船整齐地停在码头上，需要下船采购或者办事的渔民，就一条船一条船地跃过去，身形轻盈，如履平地。采访当天，风平浪静，加上渔船整齐排列，就算是没有出海经验的记者也没觉得在渔船之间穿越是一件难事。然而，令记者始料不及的是，渔船时而就会剧烈起伏，有一次，还发出“砰”的一声，两条船在剧烈颠簸中撞到一起，还好没被撞坏。张新合告诉记者，这是附近有轮船经过所致，船轮比渔船大得多，所过之处，激起的海浪波及很远，渔船也跟着晃动。记者向远处望去，没有看到轮船。张新合笑着说：“远着呢，看不到。”

原来，渔民口中的“附近”与陆路上机动车之间的距离概念差别很大。李师傅告诉记者，为了安全，船在海上航行，都要为别的船让出航道，没有机动车之间“擦肩而过”的场面。红星码头的船也一样，别看他们收工之后，船挨着船，比在村里居住时距离还近，一旦出海，就各走各的，不像在码头那样“手拉手”。

“夜里也会这样剧烈颠簸吗？”记者问。“夜里也一样。”李师傅的妻子花姐说。“船上的人会不会晕船或者害怕？”“不会，习惯了。”李师傅没

在天津买房，和妻子花姐吃住在船上。主食和蔬菜下船去附近菜市场买。船上带着液化气罐做饭，吃自己捕的鱼。辛苦了一天，花姐熬了新鲜的海杂鱼，有鲈鱼、鲅鱼、海鲶鱼等，加工工艺不复杂，味道却很鲜。李师傅拿出一小瓶桂花酒，边喝酒边吃鱼，享受片刻轻松。

花姐说，每天收工之后这顿饭是他们唯一一顿饭，转天凌晨天不亮就要出海，没风的时候，就跑得远一点，有风的时候就近一点，在海上，一网接一网地捕鱼、捡鱼，忙起来就不吃饭了，如果还能有一点时间做饭，她也只煮面条，好歹吃一点，接着干。为了节省人工成本，他们没雇人，两口子齐心合力，把这条渔船撑起来。

花姐把皮皮虾和对虾叫大货，杂鱼叫小货。皮皮虾零售“100元3斤”，卖给小贩9元至10元每公斤，对虾大小不同，价格不同，一对从一百多元到几百元不等。对虾产量不高，下次网有几对就不错了，皮皮虾产量不小，小货基本能把出海的油钱等费用赚上来，大货是赚的。

红星渔港作业码头上的船，大都是木船。据介绍，这里的渔民90%来自山东、河北等省，大都在本地渔民的船上干熟了，又排自己的船。李师傅2012年排船，花了20万元。李师傅做船长，花姐是轮机手，有国家给发的证，有政府给上的人身意外伤害险，政府每年免费给船做安检。花姐满是自豪地说：“渔民，就图个平安呗。”

美中不足的是，码头上不让卖海鲜了，几年前，渔民捕回来，就近把鱼搬上码头，卖价高，还省力。后来改去旁边的海鲜市场，就不方便了。花姐说，每天捕鱼回来已经很累了，再折腾，体力吃不消，干脆卖给收鱼的小贩，让一部分利，攒足精神，转天多捕鱼。

法国作家儒勒·凡尔纳的名著《海底两万里》让很多人对船长这个职业产生神秘感。张新合、李师傅和花姐们，拉近了船长与普通人的距离，出海时，他们也有尼摩船长的勇敢和精湛技艺，回到码头上，又像极了邻家哥姐。正是他们，维系着天津渔业传统生产方式。休渔期，没在天津安家的他们大都回山东老家，开海前十天左右回来。

木船换钢船 远走捕大鱼

北塘渔民陈红喜名下有9条船，目前在山东威海石岛有两条，其他船在本地。威海的渔获以带鱼和鱿鱼为主，以斤为单位售卖，鱿鱼15.5元或16元，带鱼二十七八元，与往年差不多。陈红喜是地道的渔民，从十几年前起，他通过自筹资金与贷款相结合，陆续将名下的木船换成钢制大船。他注册了自己的公司，既从事渔业生产，也做贸易，卖的都是自家捕的鱼。全公司有船员、船长近百人。他表示，还要把剩下的两条船改成钢船，到更远的海上去捕捞，为市民提供更多的海鲜。

每一次出海，都是与风浪的对话。记者从中国农业银行天津塘沽分行了解到，近年来，该

行针对渔业生产资金需求量大、季节性强、融资缺口大、合格抵押物等情况，经过多方走访座谈，在充分调研的基础上，创新推出“渔船抵押贷款”（以下简称渔船贷），以渔船本身为抵押物，破解了渔民融资难、融资贵的困局。今年以来，该行“渔船贷”累计投放金额已超7000万元。一批批节能环保、安全的新型钢制渔船驶向大海，北塘渔港的现代化升级之路，因为金融的“活水”，走得更加踏实、更加稳健。

跟陈红喜一样，渔民张大哥也通过该行“渔船贷”贷了800万元，加上自有资金，置办了11条钢制渔船。张大哥说，经过多年的增殖放流，今年的海产品品种更加丰富，品质也更高，增产丰收有希望。