



大关注

大船浩荡

上面是看过纪录片《大船浩荡》上集粗剪版本后,同行们给导演孙晖发来的反馈。收到这些反馈,孙晖挺开心,开心于那份共鸣和认可,但更多的是欣慰。他觉得大伙儿没有辜负,没辜负镜头下那些生动的现场、鲜活的发生,更没辜负身处其中夯实有力、破浪前行的中国船舶和中国船舶人。

据悉,三集4K超高清工业题材纪录片《大船浩荡》由辽宁省广播电视局、中共大连市委宣传部指导,大连新闻传媒集团、辽宁省文学艺术界联合会联合出品,将围绕船舶工业面临的国际挑战和发展机遇,深入挖掘东北振兴的时代价值和战略意义,以一系列情感细腻饱含家国情怀的故事,讲述新时代中国企业和中国工人的努力和梦想。

近日,导演孙晖接受采访,分享来自中国造船一线的观察和记录。同时他透露,《大船浩荡》在各方的大力支持下,上集已经开始后期制作,中集和下集正在有序拍摄中,整部片子预计年底与观众见面。

《大船浩荡》:力求拍出“中国船舶”的蓬勃脉动

|文·大连新闻传媒集团记者王军辉 左正红 图·《最美好大连行》栏目组提供|

直观又真切地看到何谓“技术革命”“产业升级”

人们常说,生活远比小说精彩。对纪录片人而言,现场永远比想象鲜活。

《大船浩荡》立项时,主创团队曾这样阐述立意:“《大船浩荡》将以习近平总书记关于东北、辽宁全面振兴的系列重要讲话和指示批示精神为指导,围绕高质量发展全面推进中国式现代化这一主题,聚焦中国船舶工业,讲述中国企业依靠技术革命和产业升级等最新发展实践,积极应对国际变局的新时代故事。”

真正深入到造船一线,一切都扎了根、落了地。“高质量发展”“技术革命”“产业升级”……这些平常听起来有些遥不可及的词汇,变得无比具象而生动。

在大连船舶海洋工程有限公司(以下简称大船海工),摄制组记录了7500立方米液态二氧化碳运输船的建造过程。这艘名为北极光凤凰号的大船,是大船海工为欧洲市场建造的第三艘7500立方米液态二氧化碳运输船。

主创团队告诉记者,这可不是一艘普普通通的船,是用于欧洲工业区的碳捕集。船东挪威北极光公司,背后的股东赫赫有名:挪威国家石油、壳牌和道达尔。2025年年初,该船型荣膺“中国船舶2024年十大创新产品”,获奖词赞誉其“凸显了中国船舶工业在应对全球气候变化方面的责任担当,是中欧在全球气候治理合作方面取得的卓越成果,对全球海洋碳运输与封存产业具有重要的引领和示范作用”。

在大连中远海运川崎船舶工程有限公司(以下简称大连中远海运川崎),镜头捕捉了DE146号超大型原油运输船(英文缩写VLCC)的下水过程。这是该公司建造的第一条以新能源为燃料动力的VLCC,载重吨位达30.9万吨,相当于能满载200万桶原油。DE146号搭载了全球最大的单体燃料LNG(液化天然气)低温储罐和先进的双燃料主机,是中国首艘采用高压燃气系统的VLCC,代表了中国造船业最新的科技雄心……

孙晖说,在那个庞然大物林立、建造过程复杂的第一现场,他和团队直观又真切地感受到了中国船舶业和中国船舶人的蓬勃脉动。数据显示,今年上半年,中国造船完工量、新接订单量、手持订单量分别占世界市场份额的51.7%、68.3%和64.9%,以修正总吨计分别占47.2%、64.0%和57.6%,保持全球领先。

真实呈现中国船舶业在外界剧烈变化下的破浪前行

《大船浩荡》不仅记录了大国重器的绿色低碳和数字化转型,也真实呈现了外部环境急剧变化下中国船舶业所面临的各种不确定。这是摄制组的始料未及,也是纪录片的魅力所在。自2025年年初进厂备采,几个月时间,摄制组和大连船企共同经历了这场动荡:

2025年1月20日,美国总统特朗普签署行政令,宣布美国将退出应对气候变化的《巴黎协定》。

4月9日,美国方面发布“海事复兴”行政令,授权各政府机构在最多7个月内制订重振国内海运业的计划,早期草案曾提及要对中国有关联的船舶征收港口费用。

4月上旬,美国向全球加征关税,对华加征的关税率累计达到创纪录的145%,异常繁忙的中美海运遭受重挫。

4月17日,美国贸易代表办公室发布公告称,基于美国《1974年贸易法》第301条款的内容,美国决定,将对对中国海事、物流、造船领域采取限制措施,进行额外收费……

风暴之下,没有哪家船企能够独善其身。

大船海工向挪威船东交付的液态二氧化碳运输船1号船,原定4、5月份要投产,但迟迟没有动静。要知道,船厂的命运与船东的业务息息相关。

大连中远海运川崎正在建造的DE138号船,计划5月20日安装轴带发电机,但发电机4月从西班牙发货后,中间却因美方贸易战卡在了路上。原本打算6月试航、7月交付,这个计划还能成行吗?

所有这些,《大船浩荡》都进行了跟踪和记录。结果如何?我们暂且留个悬念,待片子播出后,大家一探究竟。

面对各种不确定,船企该给出怎样的答案?一位专家的话道出关键:以高质量发展的确定性,应对外部环境急剧变化的不确定性。



- ①片头题字:辽宁省书法家协会秘书长李京臣。
- ②大连中远海运川崎船舶工程有限公司最新建造的DE138号16000箱超大集装箱船,摄制组跟随该船海试。
- ③大连船舶海洋工程有限公司最新建造的7500立方米液态二氧化碳运输船。
- ④摄制组随船海试,正在工作中。

“15年全球第一”背后,是铁骨柔情是万家灯火

纪录片的灵魂始终在人,《大船浩荡》自然离不开中国造船人的动人身影。

镜头里,分工明确的他们,上上下下,忙里忙外,齐刷刷的工作服上总是沾着油污、漆渍、锈迹……“在现场,你很难分清谁和谁”,孙晖说,和他们打交道越久,对他们敬意愈深:“这是组织性纪律性特别强的一个群体,专业严谨,训练有素,做起事来严丝合缝,而且言出必行。”

拍摄过程中,赶上大船海工液态二氧化碳船下水准备会。这一天,从公司副总经理到项目经理,从项目质量经理到项目建造经理都悉数到场,他们对各自分管部分提出精细又严格的要求:生锈钢丝得全部换掉,决不允许钝化液滴到甲板上,所有合拢缝包括房间检查必须在出坞前完工……

大厂归来,孙晖总跟主创团队感慨:中国有这样一支产业铁军,干什么能不成?

造船业也是全球合作化程度很高的一个行业,不少国外友人因为造船事业漂洋过海在大连暂居、生活,比如在片中出现的日本人木元庸晃。木元庸晃是受日本川崎重工株式会社的委派,出任大连中远海运川崎的副总经理。在大连工作5年,他每年只在中国的春节期间回一次国,平时住在公司公寓。

2025年“五一”,恰好木元庸晃的妻子和女儿从日本飞来探亲,摄制组幸运地拍到了一家三口的相聚时光。片中有一段,一家人坐在车里,一边欣赏着大连街景,一边轻松地聊着日常,女儿雀跃地念叨着想吃麻辣烫、火锅,还有炸鸡……那个画面,平常又美好。

据报道,凭借着在成本、效率、产能、供应链等方面的绝对优势,中国在造船完工量、新接订单量及手持订单量指标上,已连续15年位居全球第一。

“15年全球第一”背后,是铁骨柔情,是万家灯火。

所有的辛苦和努力,只为不辜负那些“了不起”

据悉,《大船浩荡》上集已经拍摄完毕,正在紧张的后期制作中。主创团队力求在配乐、校色、数字调音等环节做到精益求精。因为,“唯有如此,才不辜负这个工业大题材的沉稳厚重,还有大连这座海滨城市的浪漫深情”。

粗剪的45分钟版本收获不少好评。有人看到了“大片的即视感”,有人被“铁骨柔情”打动,有人赞叹其叙事“举重若轻”……孙晖挺欣慰,总算没有辜负,没有辜负镜头前的采访对象,也没有辜负和他并肩作战的亲密伙伴——

4月,为记录大船海工JU2000E-21号自升式钻井平台滑跃式下水的过程,摄制组在现场布置了高低远近5个机位。如果从谨慎或者说“讨巧”的角度考量,摄制人员完全可以长焦一推,拍下想要的镜头,但摄像师硬是跟着工人们一起冲进滑道,在万吨重的钻井平台底部近距离拍下了惊险的拔楔块过程。

5月,为呈现船厂的24小时,团队耐着寒冷彻夜驻守大连中远海运川崎的防波堤。事后回忆起来,大家开玩笑

说:“深夜的防波堤啊,除了浪就是浪,除了风就是风。”24小时的守候最终换来20秒的“大厂日出”——斗转星移,太阳升起,工人们鱼贯而入。这,是他们想要的大厂气势。

7月,摄制组随一艘超大型集装箱船试航。在漂浮的海上,在狭窄的楼梯间,在轰鸣声震耳的机舱里,纪录片人近距离拍下一艘大船交付前的层层把关、严格检验。一个夜晚,全船灯光点亮,摄制组用无人机拍下海上“璀璨星河”的壮丽画面。那一刻,站在大船上、海中央,孙晖心潮澎湃,与有荣焉——茫茫海上,这一束光,是中国造船人团结协作的精密结晶,更是他们驶向深蓝的深情热望。

下一步,《大船浩荡》主创团队会奔赴鞍钢,记录辽宁老工业基地对中国造船的鲜活助力。路上的过程总是辛苦,但他们认为值得!他们期待着片子年底与观众见面时,每个人都能在心底发出感叹:造船人了不起!大连了不起!中国造船业了不起!

导演日志

2025年7月,《大船浩荡》摄制组随超大型集装箱船DE138号出海海试。一周时间,中国造船人在风浪中调试和检验最新“作品”,摄制组全程观察和记录着往返2100海里过程中的故事,以及中国造船人的团结协作精神。拍摄间隙,导演孙晖用手机简短记录下了“海上发生”。

大船海试

第一天

早,中远码头,边检后,跟随船东团队正式登船。公司特意安排了记者间。全船157人,包括记者4人。

DE138号,丁香花号,现在只能叫代号。

路过老铁山水道,黄渤海分界线,海猫岛、蛇岛。风平浪静启航。

手机彻彻底底没信号。

出海不久,开始第一项测试。

第一次航拍,白天,成功。

第二次航拍,傍晚,成功。船上人员为我们高兴。第一次看到大洋航行中的16000箱船。

船舱发动机,热!驾驶室,紧张!

数百只海鸥跟船,壮观。大家说这是百鸟朝凤,吉利。

晚,拍摄驾驶室值班。

热水澡,没想到。

第二天

继续风平浪静。南下,沿中韩海上分界线,看到若干驶向中国的大船。

跟拍机装设计刘俊涛科长与船东驻厂代表吴建华先生。刘这次带了9名年轻技术员上船历练,技术后备足啊。吴港善,听不太清啊,咋整。

浪大,取消救生艇演练。傍晚临时增加抛锚试验。带雪源船头拍摄。无人机第三次出发,成功。

傍晚下舱,世程、雪源说打开机盖,里面至少50℃。

两天素材极多,比较愁,内存不够,让雪源少拍。好同志,不吝体力。

第三天

风平浪静,有雾。

继续读北野武书。

刹车测试,海水大片泛蓝,美极。

丰鸣彻底趴下了,上吐下泻,外头吹风鸣多了,一会儿冷一会儿热。肠胃不好老毛病。

傍晚突接船上要开临时党支部会。挂了党旗,参加海试的党员竟然那么多。

半夜到驾驶室,黑灯瞎火,值班人员在吃方便面,不容易。

尚未抵达目标水域。

第四天

航速测试,水深四百多米,最深九百多米,最高二十五六节,海水深蓝色,跟近海完全不一样。

舱内控制室拍摄,发动机周遭热浪滚滚,噪声四面八方。碰到吴先生,好心,给我们耳塞。港善我听顺耳多了。

下午传来消息,救生艇演习再次取消。

有云路过,带来小雨几滴,喊雪源,赶紧拍云。

5点,航速11节,风速12节,第四次放飞无人机。

半夜带雪源去驾驶室,录制夜航演练。昼夜不停,抢时间,怕遇到台风。

第五天

乌云密布!开始返航。昨晚延时摄影非常牛,有《星球大战》的即视感。

上午偶遇LNG(液化天然气)货轮,录制了一段同期,货轮双燃料比较少见。进出中国航道,能看见世界最先进的大船。

丰鸣不拉了,药管用。

救生艇测试继续停摆,说浪大。不测不行,等吧。

无人机起飞没成功。安全第一。

几天牙疼突然好了,似乎跟工作有关。

第六天

一早开始救生艇测试。拖延数日,总算开始了!

始终无信号,已经进入渤海。听说明天一早要靠岸,比计划提前了,看来海试不错。

总结会完毕。一大群理工男面对摄像机,竟然羞涩,造船人朴素又温暖,令人喜欢。

没刮胡子,没必要,胡子拉碴,拍照留个纪念。

5点半,站在甲板,又看到家乡的海鸥,一百多只,迎着海风,扶摇直上……

第七天

今天进港。

各种帮海试人员拍照。

各种热烈握手拥抱。挥别。

软铁和老解接,大伙儿高兴极了。坐上老破面包车,熟悉亲切。

这一堆内容,愁啊。

导演感言

不知这是不是中国纪录片界的第一次,但至少我知道,这是我的第一次,也应该是大连纪录片人的第一次;跟一艘超大型集装箱船出海海试。

七天时间,往返2100海里,全程观察和记录中国造船人在风浪中调试和检验自己最新的作品。我愿意用“作品”二字给这艘巨大的箱船赋予一个不那么生硬的字眼,就像我们正在创作的这个题材一样,而让工业品具有某种亲和力正是我这次努力的目标之一,因为只有人类自己才能凭空创造出自然界无法进化出的奇迹,而现代船舶正是人类工业文明的一系列奇迹之一。当然,就像没有人类对海洋的瞭望,就不会有地理大发现一样,无论过去还是现在,造船工业一直是这种瞭望的延伸,为此,人类穷尽智慧,云集了各种发明创造,甚至于造船工业本身,已经成为某种象征。现在,它开始代表中国,是破浪前行的中国工业,是无所畏惧的中国工人,这正是三集纪录片《大船浩荡》,《最美好大连行》的第十二季。



太平洋日出