

航海类大学生

心理调适与发展

俞 平 耿鹤军 陈宇里 编著

大连海事大学出版社

航海类大学生 心理调适与发展

俞 平 耿鹤军 陈宇里 编 著

大连海事大学出版社

内容提要

本书分三篇。第一篇从航海类专业特点入手,介绍了航海类专业教育框架特点和船舶基础知识;第二篇在第一篇航海专业知识的前提下,介绍了航海类学生在心理健康、人格特点、情绪、人际交往、恋爱和婚姻等方面所出现的问题调适,以及对职业前景的了解,经过心理测量和团体辅导得以认识和纠正;第三篇则是作者多年来的心理咨询的结晶——学生的个案集,凝聚着对航海类专业学生的关注和对学生心理问题的研究。全书结构合理,内容丰富。相信对加强航海类学生心理素质,提高心理调适能力,将起到很好的作用。

© 俞平,耿鹤军,陈宇里 2008

图书在版编目(CIP)数据

航海类大学生心理调适与发展 / 俞平,耿鹤军,陈宇里编著. —大连:大连海事大学出版社, 2008. 8

ISBN 978-7-5632-2219-3

I. 航... II. ①俞...②耿...③陈... III. 航海学—心理卫生—健康教育—教学研究—高等学校 IV. U675-05 B845.66

中国版本图书馆CIP数据核字(2008)第135355号

大连海事大学出版社出版

地址:大连市凌海路1号

邮编:116026

电话:0411-84728394

传真:0411-84727996

<http://www.dmupress.com>

E-mail: cbs@dmupress.com

大连天正华延彩色印刷有限公司印装

大连海事大学出版社发行

2008年9月第1版

2008年9月第1次印刷

幅面尺寸:185 mm×260 mm

印数:1~2000册

印张:19.25

字数:464千

责任编辑:杨子江

版式设计:天水

封面设计:王艳

责任校对:沈荣欣

ISBN 978-7-5632-2219-3

定价:29.00元

序

我从事航海教育已有 20 多年了，对于航海类学生的心理研究也关注了很多年。今天，俞平老师邀请我为本书作序，我感到十分的高兴。感谢俞平老师压给我这项“任务”，赠给我这份殊荣。

30 年前，我进入了海运院校，面对未知的航海世界，充满了信心和兴趣，班上的每个人都全身心地投入到学习中去，刻苦学习，努力实践，毕业后为祖国的航海事业贡献自己是当时我们每一个航海类学生的真实愿望。记得自己的学生时代，曾满怀期待着与向往、激情和决心，放歌：“莫道飘摇逐浪流，天高海阔任翔游。骄儿一代惊宗彦，挺立涛尖向五洲。”

30 年过去了，世界发生了很大的变化，航运业也遇到了挑战，航海类大学生也碰到了前所未有的困惑和矛盾。随着社会的发展和机遇的增多，我们是不是在动摇献身航海事业的信念；随着物质的丰富和生活水平的提高，我们是不是在削弱我们迎接海洋挑战战胜艰难险阻的勇气；随着航运的发展和人才的供不应求，我们是不是在忽视刻苦学习增强自身竞争力的需求？如此等等，在这种背景下，俞平老师和商船学院耿鹤军老师、陈宇里老师携手，编著了这本教材《航海类大学生的心理调适与发展》，是非常及时和有益的。

本书分三篇。第一篇从航海类专业特点入手，介绍了航海类专业教育框架特点和船舶基础知识；第二篇在第一篇航海专业知识的前提下，介绍了航海类学生在心理健康、人格特点、情绪、人际交往、恋爱和婚姻等方面所出现的问题调适，以及对职业前景的了解，经过心理测量和团体辅导得以认识和纠正；第三篇则是俞平老师多年来的心理咨询的结晶——学生的个案集，凝聚着她对航海类专业学生的关注和对学生心理问题的研究。全书结构合理严谨、内容丰富多彩，相信对加强航海类学生心理素质，提高心理调适能力，将起到很好的作用。

俞平老师认真勤奋，为人踏实、善良，课任之余，能写出这样一本有分量的教材，是她多年来努力学习、努力工作的结果。我希望俞平老师继续关注航海类学生这一特殊群体，有更多的这类研究著述问世；也希望能有更多的人参与这方面的研究和实践。培养和关注未来的航海人才，是航海事业可持续发展的保证。

衷心祝福本书读者身体、心理双强健，事业、生活共辉煌！

前言

在多年的教学工作中，我一直在关注着大学生这一特殊的群体。特别是最近四五年来，在上海海事大学商船学院的教学中，可以说倾注了我全部的精力和心血，和同学们结下了不一般的友谊，有了不一般的心得，更有不一般的牵挂。那一种情感时时在激励着我，让我有了一种为他们而写点东西的冲动。

大学生，无论从横向与同龄其他青年群体相比较，还是从纵向与其他年龄者相比较，都是一个特殊的群体，即大学生们作为具有较高智力、较高文化和较高自尊的群体，有着不同于其他青年的更高抱负和追求，也迎着更多的机遇和挑战，因而承受的心理压力和冲突也比一般人群来得突出些。从某种意义上来说，大学生们出现更多的心理问题正是他们想要更有所作为所必须付出的“代价”。面对市场经济、面对网络时代和日益多元化的社会，如今的大学校园已不再是昔日的“象牙塔”。对大学生们来说，从中学到大学，各种新的矛盾纷至沓来，不少大学生由于种种原因，如学业上优势不再、感情上的纠葛丛生、同学关系的紧张、自我角色的迷失等等，感到从未有过的无奈、困惑、痛苦。在我教学的商船学院，让我接触到无数的案例，商船学院的大学生，大多数来自偏僻的农村和山区，经济都比较拮据且家中兄弟姐妹较多，大多数还是复读的“大”学生。有些从初中就开始离家求学，特殊的生活背景和特殊的专业把他们结合在了上海海事大学。通过教学中的深入了解和心理咨询的真诚沟通，从与一年级、二年级、三年级、四年级四个年级的学生中了解到，航海类大学生遇到的问题是普通大学生都遇到过的，但还有其特殊的心理状况。其实遇到问题都是正常的，关键在于如何从心理上加以调整，勇敢而坦然地面对现实，逃避和抱怨都无济于事。

那么，怎样才是心理健康呢？确实，心理健康的内涵既丰富又模糊。人们在确立心理健康时，可能依据的标准不同，也可能观点不同，把握的程度也不尽相同。在我看来，心理健康是有层次的。大致可分为心理疾病或障碍、心理机能正常和健全人格三个层次。其中，心理疾病或障碍属于不健康的层次；心理机能正常属于心理适应层次，其基本特征主要表现为能消除过度的紧张不安而达到内部平衡状态，对周围环境适应，内心无严重的冲突；而完美人格属于高层次的心理健康，表现为有高尚的目标追求，发展建设性的人际关系，从事具有社会价值的创造，渴望生活的挑战，寻求生活的充实与人生意义。

其实，我们每个人几乎都是在自己不断地与周围人进行横向纵向的比较中成长起来的，一旦当自己在比较中处于劣势时，心理就会产生不平衡感，压力也就陡然而生。于是就要靠自己的努力来达到一个又一个的欲望，当然，这种追求上进的精神我们提倡，但这里有个“度”的问题。人活在世上，欲望是永无止境的，我们不可能实现所有的愿望。追求完美，这时就要我们学会放弃，进而摆脱失望后的心理不平衡，避免压力对我们身心产生各种各样的损害。

基于此，我们致力于编写一本《航海类大学生心理调适与发展》教材，集系统性、科学性、知识性、针对性、可读性和实用性一体，详细介绍心理学理论与大学生之间的关系，结合航海类大学生的职业特点，阐明职业与大学生心理健康的联系。通过大量案例分析，让航海类大学生从中看到心理健康、职业对自己的相互联系，从而以辨证的态度对待航海职业、他人和自己，对待过去、现在和未来，对待顺境与逆境，做一个自立、自信、自尊、自强和自爱的人。

其实,教授心理学这门课是对每一个大学心理学教师的重大挑战,因为这门课涵盖的范围很广,有可能是整个学术界最难教好的课程之一。它涉及对神经细胞活动的微观分析,包括对文化体系的宏观分析,不仅谈到健康心理的勃勃生机,还涉及由心理疾病导致的人生悲剧。

在教学过程中,学生们常常带有一些有关心理学的错误观念来到我们的课堂,这些错误观念来自我们社会所灌输的“通俗心理学”。学生们还对他们能从心理学课程中获得的收益抱有特殊的希望——他们希望能学到对个人发展有价值的东西,希望能借此改善他们的日常生活。事实上,那是任何老师都难以办到的事情。

心理学的目标就是描述、介绍、预测和控制行为。描述发生的事情,对行为进行精确的观察。比如,让人观察一幅油画,说出自己的感受,能看出他对事物的理解是否全面、客观;解释发生的事情,比如,某个学生从不举手发言,即使对课程内容进行了充分的准备,也不主动举手,那他是不是害羞;预测将要发生的事情,对一个特定的行为将要发生的可能性和一种特定的关系作可能性的陈述,比如就是这个害羞的同学,我们可以预测,他在和别的熟悉的朋友交谈时感到不舒服,反之这位同学很乐于与陌生人接触,那我们就不得不重新考虑我们的诊断;控制发生的事情,控制意味着使行为发生或不发生,比如,吸烟,什么原因导致人们吸烟?心理学能否创建一些情绪,使得人们更少地从事这种行为?所以,我们想通过学生们对心理学的学习,掌握基本原理,了解缘由,来解决生活中遇到的问题。学习心理学将丰富你的人生体验。

我们在编这本教材时力求做到:

在内容选择上做到科学性、针对性。教材的内容首先必须是科学性,要准确地阐述相关学科的基本概念、原理和事实,并科学地阐述概念之间的相互关系。针对性是具有航海院校的特征,把心理学的理论和航海类大学生的特点有机地结合起来,为此我们邀请了上海海事大学心理咨询中心教师和上海海事大学商船学院的专业教师。相信这是一个属于我们自己的经验总结和人生启迪的敲门砖。

作为本教材的策划和主编,我深感肩上的责任,在短短的时间里,要完成这项艰巨的编写任务,是一种前所未有的挑战,但有那么多的同仁和朋友的帮助,有那么多我挚爱的学生们支持,让我备受鼓舞,信心百倍。

来了吗?去了吧?在春夏秋冬的交替中,我度过一年又一年充实又快乐的教学生涯。感谢我的学生们,是你们带给我生活的力量,愿我们教学相长,共同进步!

我是幸运的,我能走进你们生命中最璀璨的一段岁月。你们恣肆的青春唤醒我尘封的梦想,你们不羁的棱角磨砺我瑟缩的锋芒,你们的活泼开朗使我乐观,你们的坦荡让我感动……

你们的前途还很遥远,但愿花香能留住你们匆匆的脚步,清风能凉爽你们燥热的心绪,在这漫漫人生的长途中,走出自己一路的美丽和洒脱。

我爱你们!

作者

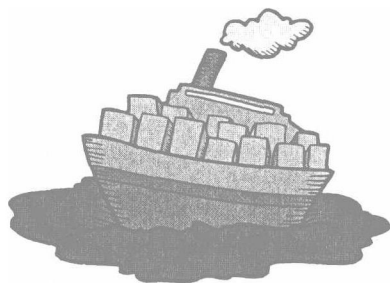
2008年5月

目 录

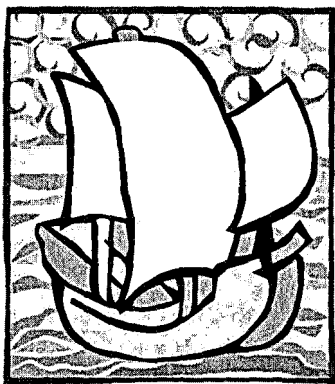
第一篇 航海类专业教育	(1)
第一章 航海类专业特点	(2)
第一节 航海类专业介绍	(2)
第二节 航海类专业教育管理体制和模式	(6)
第三节 航海类专业教育军事化管理	(16)
第四节 航海类专业海上实习	(19)
第二章 航海类专业教育框架	(26)
第一节 国际海事组织与部分成员国或地区主管机关	(26)
第二节 航海类教育相关公约与法规	(31)
第三节 港口国监督与船舶安全检查	(48)
第三章 船员管理和船员职责	(54)
第一节 船舶最低安全配员	(54)
第二节 船员培训、考试与发证	(57)
第三节 船员管理	(61)
第四节 船员职责	(64)
第四章 船舶基础知识	(68)
第一节 船舶种类与构造	(68)
第二节 船舶尺度与吨位	(71)
第三节 船舶载重线、航速与船舶登记	(74)
第二篇 航海类大学生的心理调适与发展	(77)
第五章 航海类大学生的心理健康	(79)
第一节 心理健康的定义	(79)
第二节 海员和航海类大学生的心理健康状况	(84)
第三节 航海类大学生心理健康教育	(93)
第六章 航海类大学生的个性心理素质	(97)
第一节 人格及健全人格	(97)
第二节 大学生的人格特点	(101)
第三节 航海类学生人格特征现状	(104)
第七章 情绪对航海类大学生的影响及其调适	(116)
第一节 情绪及情绪的认识	(116)
第二节 大学生的不良情绪及危害	(121)
第三节 航海类大学生对情绪的调适	(124)
第八章 航海类大学生人际交往的特点	(129)
第一节 大学生人际关系的一般问题	(129)

第二节 航海类大学生的人际交往特点	(132)
第三节 航海类大学生人际交往的调适	(133)
第九章 航海类大学生的恋爱婚姻	(139)
第一节 大学生恋爱的一般问题	(140)
第二节 大学生性心理	(145)
第三节 海员航海类大学生的恋爱、婚姻	(152)
第十章 航海和航海类大学生的职业前景	(159)
第一节 航海过程中的事故与心理健康	(159)
第二节 航海和航海类大学生的心理调适	(162)
第三节 航海和航海类大学生的职业前景	(167)
第三篇 个案集	(171)
案例一 大学生活适应	(173)
想家的日子	(173)
大一的烦恼	(175)
大学啊, 大学	(176)
带着感恩的心上路	(179)
案例二 围绕学习	(181)
刷新学习方程式	(181)
注意力不集中	(183)
学问, 学和问	(184)
考试焦虑	(185)
案例三 人际交往	(187)
为什么别人总冷落我	(187)
同学, 用什么方式来爱你	(188)
人际交往之我见	(190)
案例四 恋爱与性	(191)
爱是一种甜蜜的痛苦	(191)
我能爱她吗	(193)
难以启齿的梦	(194)
爱一个人好难	(195)
爱上恋物癖	(197)
难言之隐	(198)
可不可以爱你	(199)
案例五 性格、情绪的困扰	(201)
怎样调整负性情绪?	(201)
我眼中的我	(203)
火爆脾气——炸药包	(205)

走出孤僻封闭的自我.....	(206)
☞案例六 危机心理干预与自杀预防☞.....	(208)
你的“帮助鱼”在乎.....	(210)
附件一 清华大学危机预防网络及经验.....	(235)
附件二 上海海事大学学生心理问题的五级防护网.....	(236)
附件三 上海海事大学重点学生工作流程.....	(237)
附件四 上海海事大学危机干预工作流程.....	(238)
附件五 上海海事大学大学生危机者的转诊网络.....	(240)
☞附录.....	(242)
☞附录一 团体辅导活动设计☞.....	(242)
团体咨询中的团体活动.....	(242)
☞附录二 量表☞.....	(259)
气质自测量表.....	(259)
心理健康状况自测(SCL-90).....	(261)
卡特尔16种人格因素测验.....	(264)
YG性格测验量表.....	(281)
焦虑自评量表(SAS).....	(289)
抑郁自评量表(SDS).....	(290)
☞附录三 上海海事大学毕业生主要就业单位☞.....	(293)
☞参考文献.....	(295)
☞后记.....	(297)



第一篇 航海类专业教育



经常有新生问：“我们航海类专业学什么啊？”

可以说，大多数同学选择了航海类专业，心情都是相当的复杂。有的同学一心想报考军校，因多种原因不能如愿，看到招生简章上的“半军事化管理”，就十分向往；有的同学因成绩忽上忽下，航海类专业属提前录取，能确保上大学的底线；有的同学是高中班主任介绍，航海类专业将来赚钱多，就业不成问题；有的同学就想去上海念大学，不管什么学校什么专业；有的同学复读多年，再也经不起落榜压力；有的同学则是希望能跳出农门，改善家庭经济状况……

本身，从航海类专业中的“轮机工程专业”和“航海类技术专业”字面上看，就很难和上船、远洋联系起来，同学们对专业、职业的憧憬，到对职业的了解，经历了一个长长的摸索阶段，有的是从校长、辅导员大会小会“慷慨陈词”中得出，有的是从师兄“小道消息”中得知，还有的从现任船员口中了解……

航运业是我国国民经济的重要支柱性产业，也是我国社会主义精神文明建设和改革开放的重要窗口，高级航运业人才的培养和综合素质的提高又是我国航运业发展的关键，造就一支高素质的海员队伍，正是航海类院校的历史使命，因此，对航海类学生的教育和培养，任重道远！

航海类专业是以培养海洋运输船舶驾驶员、轮机员等专门人才为主要目标的各专业的总称，属于工程教育的范畴，具有国防军事性、国际通用性、法律规定性、岗位适任性和高投入高成本性等特性。在我国，航海类专业教育不仅具有悠久的发展历史，而且航海类专业教育作为我国教育的重要组成部分，不仅在我国的海运经济发展中发挥着基础性、先导性的重要作用，在提高我国的政治和军事地位以及海上国防安全水平、促进我国就业水平并以此拉动经济发展方面也扮演了极其重要的角色。在我国未来由世界海运大国向海运强国发展的过程中，仍需要，而且必须要航海类专业教育持续提供更强有力的航海专门人才的支持。

第一章 航海类专业特点

第一节 航海类专业介绍

一、航海类专业

航海类专业（亦称水上专业）是以培养海洋运输船舶驾驶员（ship's officer）、轮机员（marine engineer）等专门人才为主要目标的各专业的总称，属于工程教育的范畴。目前，我国航海类专业下设航海技术和轮机工程两个专业，其培养目标为“培养适应社会主义建设需要的、获工程师基本训练的、德智体全面发展的、符合国际和国家海员船员标准的、能胜任现代船舶驾驶与管理（船舶机电管理）的航海（工程）技术人才”。

二、航海类专业发展过程

中国自 1840 年鸦片战争后曾一度沦为半殖民地国家，当时的一些爱国实业人士面对列强掠夺而导致的航政、航行主权丧失的局面，纷纷提出维护航海主权，造就航政人才的主张。

1896 年 3 月，清政府邮传部大臣盛宣怀（杏荪）经奏准在上海设立“南洋公学”（交通大学前身）。

1897 年，颁布《南洋公学章程》，何嗣焜（梅生）先生任公学总理，聘请美国传教士、波士顿大学毕业生福开森博士任公学监院，后更名为“上海高等实业学堂”。

1903 年，实业家张謇考察了日本航海及渔业情况后认为：“一国渔业和航政的范围到哪里，就是国家的航海主权在哪里”，而“维护航海主权要先造就航政人才，大则可以建设海军，小则可以驾驶商船。”可见，20 世纪初，我国的有识之士就已经悟到培养航海人才与国家主权及国家安全的关系。

1909 年“上海高等实业学堂（南洋公学）”开设航海科（船政科），至此中国现代航海教育扬帆起航，这一年也成了中国现代航海教育的元年。

1911 年（宣统三年正月），邮传部决定于上海吴淞炮台湾创建商船学校，并电令唐文治操办。8 月，上海吴淞炮台湾校舍建成，该校定名为“邮传部高等商船学堂”，仍由“邮传部高等实业学堂（南洋公学）”管理，学堂监督由唐文治兼任，聘夏孙鹏为教务长，“上海高等实业学堂”船政科划归商船学堂，诞生了中国历史上第一所高等航海学府。

1912 年 1 月，“邮传部上海高等商船学堂”改由国民政府交通部直辖，易名为“吴淞商船学堂”，唐文治兼任校长（同年“邮传部高等实业学堂”也改由国民政府交通部直辖，唐文治任校长）。3 月，国民政府交通部任命原清末筹备海军大臣、海军提督萨镇冰为“吴淞商船学校”校长，3 月 15 日萨镇冰到职。

1915 年“吴淞商船学校”奉国民政府之命停办，全部校舍、实习船及书籍、仪器等由海军部接收，开办海军学校。

1920 年，爱国华侨领袖国陈嘉庚先生在厦门创办了“集美航海学校”。

1928年3月,国民政府交通部决定收回“吴淞商船学校”校舍,筹备恢复“吴淞商船学校”。交通部令派虞洽卿、夏孙鹏、赵铁桥、杨志雄、陈天骏、欧元怀、宋元怀、宋建勋、徐祖藩、沈际云、金月石为委员组成吴淞商船学校复校筹委会,由杨志雄负责筹备复校事宜。

1929年9月1日,“吴淞商船学校”正式复校,定校名为“交通部吴淞商船专科学校”,校长由交通部部长王伯群兼任,杨志雄任副校长,主持日常校务。校舍仍为原吴淞商船学校校舍。

1937年,日寇入侵我国,抗日战争爆发,在“八·一三”淞沪战役中,“吴淞商船专科学校”校舍被炮火摧毁,学校被迫停办。

1939年6月,国民政府国防最高会议教育专门委员会决定在重庆恢复“吴淞商船专科学校”,改称“国立重庆商船专科学校”,隶属于教育部。

1943年,部分师生因对校长宋建勋不满,掀起学潮。国民政府教育部于同年5月8日下令“国立重庆商船专科学校”解散。此事不仅引起学校师生的强烈不满,也引起社会各界的关注。在社会舆论的压力下,教育部在同年6月又不得不下令将学校归并“国立重庆交通大学”。

1946年2月,国民政府教育部决定在上海恢复“吴淞商船专科学校”,同时组成复校筹备委员会筹备复校事宜。10月14日,“国立吴淞商船专科学校”在上海东长治路505号正式开学。

1949年6月初,华东军政委员会教育部高教处接管“吴淞商船专科学校”,军代表杨西光来校组建了校务委员会,并指定曹仲渊教授代理校务。

1950年3月,“吴淞商船专科学校”改由华东军政委员会财经接管委员会航运处和中华人民共和国中央人民政府交通部领导,并于3月28日组成校务委员会领导全校工作,华东交通部副部长、招商局军事总代表于眉为主任委员,金月石、冈森、曹仲渊为副主任委员。9月12日,吴淞商船专科学校与上海交通大学航业管理系正式合并(全国院系大调整),成立“上海航务学院”。

1950年,“东北商船专科学校”升格改名为“东北航海学院”,由中央交通部领导。

1950年,由陈嘉庚先生创办的“福建集美水产商船专科学校”易名为“福建航海专科学校”,由中央交通部领导。

1953年,“上海航务学院”、“东北航海学院”、“福建航海专科学校”正式合并,成立“大连海运学院”,选址大连市凌水河畔,由中央交通部领导。

1959年,中央交通部在上海组建“上海海运学院”。

1989年5月,经国家教委批准集美航海学校升格为集美航海学院,1994年10月并入集美大学。

1992年,“武汉河运专科学校”并入“武汉水运工程学院”;1993年,成立“武汉交通科技大学”,成为该校的航海分院。

1993年,“大连海运学院”改名为“大连海事大学”。

2000年5月,“武汉交通科技大学”,“武汉工业大学”与“武汉汽车工业大学”合并组建“武汉理工大学”。

2000年,“上海海运学院”实行由上海市和交通部共建,以上海市管理为主的体制。

2004年5月,教育部批准“上海海运学院”更名为“上海海事大学”。

纵观我国航海教育管理体制的历史沿革,不难看出从本世纪初开始,航海教育与国家主权及国家安全、国家航运业发展的内在联系就已被人们所认知。在近一个世纪漫长的岁月中,尽管朝代变迁,物换星移,但我国的航海高等教育却始终是“国立”(由中央政府直接控制),即使是在当年私立学校如云的上海,也不例外。

三、航运业的特点

(1) 我国是一个具有 1.8 万公里海岸线的海洋大国,必须建设一支现代化海军,还必须拥有和保持一定数量的商船船队,平时是商船,战时是军需运输船,这对于维护国家海上安全和均衡国际海上防务均具有重要的战略意义。

(2) 海运是通过船舶与国内、国际各地区的口岸相联系的,从而使客货在全球连通并具有船员多国籍化的特点,必然要受国际公约和法规的制约。船舶航行在世界各地相当于一个流动的国土,经常需要自主决策、随机应变处理涉外等诸多事件。

(3) 海运业是资金和技术密集型的国际行业。从资金密集看,一艘新造 1.5 万吨杂货船的价值超过 1 亿元人民币,而可装载 3 800 个标准集装箱的第四代大型集装箱船的价值就高达 1 亿美元,相当于一个大、中型企业固定资产的总值。从技术密集看,为提高船舶航行安全和周转率,提高国际竞争力,远洋船舶的技术装备现代化、自动化的程度迅速提高,许多具有先进科学技术的新产品往往率先在远洋船上发挥作用。

四、航海类专业的特性

上述列举的航运业所具有的几个主要特点,决定了航海专业具有普通工科共性之外的无可比拟的下列特性。

(一) 国防军事性

海上运输船舶是战时海军重要的预备力量,许多国家都把航海类专业的学生作为海军预备役学员。一旦发生战争,商船船队将临时成为军需运输船,船员将成为保卫国家海上安全的一支重要力量。因此,几乎所有国家的航海院校均实行准军事化或半军事化管理。美国在立法中规定商船学院学生可被指定为海军预备役学员,海军部长应保证学生作为海军和军事后备力量的未来军官来培养,并尽可能使海运院校与海军标准和需求保持一致。美国在第二次世界大战期间,各海运院校大多数学生直接服务于海军或军需运输商船船队。美国在海湾战争中也动用了大量商船,英国在马岛战争中也动用了本国近 85% 的商船。我国早在 1956 年,即对大连海运学院学生实行半军事化管理,1963 年国务院批准对航海类专业实施半军事化管理,1988 年起,对其他各高等航海院校学生均实行半军事化管理,使学生具有严格的组织纪律和精神风貌等军人素质。综上所述,一个国家的商船船队在发生战争、保卫国家海上安全方面起到不可或缺的特殊作用。

(二) 国际通用性

航运业的国际性决定了航海教育具有国际性。航海类专业的教学内容与要求受到国际公约的严格制约,实施的教学计划、方法也建立在国际公约基础上,培养的船员必须持有符合国际公约有关规定的各种职业技术证书方可上船任职。航海类专业的教师也应具有规定的资格。我国是联合国国际海事组织八个理事国之一,是国际百余项(包括国际海洋法,国际船员培训、发证、值班等)公约缔约国之一,国际海运业面向国际航运市场,增强航海教育国际化势在必行。因此,对国际高级船员教育的有关公约规定,只有严格执行,别无选择。一

个远洋高级船员就是一个外交人员,必须具有良好的外交礼仪素质和外语交流能力,严守国家外事纪律,维护国格、国威。

(三) 法律规定性

各国的法规和有关国际公约对船员教育与培训、考试和发证都有严格的规定,航海类专业从教学计划到实践环节都要符合国际公约和国际法规的要求,并得到国家主管机关的认可。

(四) 岗位适任性

一般工程类专业都以行业或部门为其服务或应用对象,而航海类专业不仅仅针对航运业,并且还针对运输船舶上的某一具体岗位(驾驶员或轮机员)。岗位工作要求具有航海的多种知识和能力,因此,航海类专业人才的培养必须注重适任性,提倡“在传授知识的基础上着重能力的培养”,尤其是动手能力、判断能力、决策能力、应变能力、外语运用能力的培养。此外,航海类专业是针对性很强的特色专业,受国际公约制约的专业课比例约占计划总学时的40%,而目前一般工科专业课比例均小于10%,这种高专业课比例使毕业生局限在船上或航海有关部门工作,如果培养的学生达不到国际要求,则回到陆上就会因就业范围很窄而带来麻烦。船员常年随船漂洋过海,随时可能遭遇恶劣气候海况、海盗袭击、区域战争炮火的威胁等等,具有一般其他行业不可比的艰苦性和风险性。如果不具备良好的综合素质,不具有独立处事和应变能力,是难以胜任的。

(五) 高投入、高成本性

国际海事组织(IMO, International Maritime Organization)于1995年对1978年制定的《1978年海员培训、发证和值班标准国际公约》进行了全面修订,其修订重点是要提高船员的素质。作为缔约国之一的我国履行公约是一种政府行为,具有强制性,为了达到国际标准,必须为航海院校提供半军事化管理、专业实习、训练及训练设备等高额费用,其中包括:

1. 训练设备

包括远洋实习船、水上训练站、船舶驾驶模拟器、轮机模拟器、导航雷达模拟器以及其他船用设备。这些设备的价格十分昂贵,非一般私人、地方政府所能承担。例如,一艘万吨远洋实习船价格在1亿元人民币以上;一座水上训练站加各类艇筏、消防等配套设备价格约1000万元人民币;一台驾驶模拟器或轮机模拟器的价格约500万元人民币。这些设备新技术含量高、更新周期短,不仅一次性购置投入资金额度大,而且日常维护及更新换代费用也十分昂贵。

2. 实习实践

航海类专业是实践性很强的专业,要求学生接受大量的海上实习和实验室训练,在传授知识基础上更突出实践能力的培养,其消耗费用包括消防器材、油漆、缆索、交通等,远洋实习中每个学生每天费用80元人民币,一年人均费用高达29200元人民币。

3. 半军事化管理

包括学杂费、伙食费及服装费,均由国家部分承担。

综上,我国培养1名高等航海院校航海类专业学生,为期4年,实际成本为每生10万元人民币以上,是普通高等工科专业学生培养成本费的2.5倍,这和一个航空飞行员的培养成本相差无几。

第二节 航海类专业教育管理体制和模式

一、国外航海教育管理体制

(一) 航海院校的性质和隶属关系

世界各国直接从事航海教育的航海院校与其他类型的院校之间存在一个非常显著不同的特点是,绝大多数航海院校是直接由国家或地方政府设立和管理的,由民间投资和管理的私立航海院校较少。自1995年起,欧盟组织对英、法、德等15个主要航海国家的航海教育状况进行的调研表明,航海院校属于各国中央政府直接管理的占93.3%;亚太经合组织对16个经济体36所航海院校状况进行的调研表明,属于各国中央政府(个别为地方政府)的公立院校占77.8%;IMO委托世界海事大学(WMU)对世界主要366所航海院校的隶属情况进行的调查统计表明,属于各国中央政府的约占80%,属于社会民办的约占16%,属于国际、地区及半政府的约占4%。上述调研和统计的结论是:世界各国的航海院校,特别是高等航海院校以隶属于中央政府管理为主,其原因主要是因为航海教育的发展历史往往与国家的总体安全与经济建设有着密切的关系,同时航海类专业的教育受国际公约的制约和需要高成本、高投入与社会经济效益的关系使私立型的航海教育难以较好地发展。根据世界上绝大多数航海院校的情况来看,目前航海院校的隶属关系主要分成以下三种类型。

1. 国家运输主管部门直接控制型

中国、美国、法国、俄罗斯、丹麦、挪威、澳大利亚等世界主要航运大国的航海院校属此类型,其典型代表是美国联邦海运学院。该校创建初衷是为适应第二次世界大战需要。学校对学生实行军事化管理,学生享受政府补贴,但要承担服兵役的法定义务。学生毕业时被授予海军预备役军衔。每年毕业生有一定数量保持在军队服役,对其他毕业生,国家保留随时按需征用的权力。历届校长均由海军现役中将担任。作为航运大国之一的美国始终认为:控制和拥有本国商船船队,维持一定规模的本国船员队伍,不仅是发展经济的需要,而且是维护国家安全和实施国际政治战略的需要。据统计,美国的人口只占世界人口的6%,而购买全世界约1/3原材料产品的99%靠商船运输,同时美国需要的77种战略物资的85%要通过商船进口,可见美国商船船队对国家的经济发展所起作用之重要。美国为保持海上军事运输能力,把商船队作为国家的“第四支防卫力量”。美国在第二次世界大战期间曾调动4000多艘商船用于军事运输,在海湾战争中也征用了一定数量的商船参战。美国政府在其海运行政管理介绍中明确指出:海运业的基本任务第一条就是“提供国家海上安全能力”。正是基于上述思想,美国各届政府均直接控制大多数的航海高校,管理体制稳定,政府投资保证。政府规定各航海高校的招生规模,并根据每年实际招生数核拨经费。也许这就是美国面对近年来出现的全球性航运不景气,发达国家船员异国化的大背景下,仍然能够一如既往地控制本国船队的原因,也是美国政府坚持大力扶持航海教育的回报。

世界主要航运大国的航海院校,由国家运输主管部门直接控制的主要原因有如下三条:

(1) 航运及船员的使用处于一个特殊化、全球化的环境,因而海运及船员的培养也受到国际公约的严格制约。国际海事组织(IMO)1995年修订的《1978年海员培训、发证和值班标准国际公约》(简称STCW 78/95公约)是一个强制执行的国际标准。凡符合该标准而被认可的成员国均列入IMO公布的“白名单”中,未被认可成员国的船员不能在本国或外国船

上服务。IMO 成员国代表由各国运输主管部门派员担任,由国家运输主管部门负责履行公约的各项工作。

(2) 培养高级船员需要高成本、高投入,必须由各国政府制定特殊政策和强有力的财力支持才能使培养的高级船员符合国际标准。由国家运输主管部门直接控制航海院校,有利于满足其特殊要求。

(3) 航海院校培养的不仅是远洋船员——国家经济建设的专门人才,而且也是关系到国家安全的海军后备军官。

2. 教育部为主、运输主管部门为辅的主辅管理型

此类学校仅少数,其典型代表是日本东京商船大学。东京商船大学成立于 1875 年,开始是私立,1889 年改为官立,由农务省管理,1885 年起,该校的隶属关系经历了邮传省→文部省→运输省→文部省为主、运输省为辅管理的变迁过程。这所学校在日本战后经济起飞、航运业飞速发展初期因日本政府的资金投入大,曾居国内要位,有过一段辉煌的发展时期。但由于主辅型管理对不断修改的国际公约及标准反应迟缓,在一定程度上影响了航海高校的发展,加上近年来出现的船员异国化现象,政府又对此缺乏相应的有力对策,以致造成日本船员数量大幅度下滑(从 20 世纪 80 年代中期的 6 万人减至 90 年代中期不足 1 万人),航海高校逐渐萎缩,毕业生远不能满足行业需求。

3. 教育部直接控制型

该类型仅在少数航运小国,一般不独立设校,而只是挂靠在由教育部控制的理工学校中。

综上所述,世界上临海的国家基本上都有自己的海运学院,绝大多数采用国家运输主管部门直接控制型。全世界共有 30 多所以独立或分校形式的本科海运院校,其中大部分院校独立存在,少数院校是一所综合性院校的分校。美国、欧洲和日韩的海运院校处于世界上领先地位。

(二) 培养规格

从世界航海院校的培养规格来看,可以分成高等航海教育和航海专门职业技术教育的两大类。目前,世界上大多数国家采用两者并存的形式。例如美国、日本、荷兰、挪威、菲律宾、印度和中国等国家的航海院校即属于这种类型。但各国因其国情及需求的不同,在以上学位教育或职业教育中的主次情况则有很大的不同,如在日本、美国、波兰和荷兰等国的国际海员的培养主要依靠高等航海教育为主。然而,在挪威、菲律宾和日本等国的国际海员的培养则主要以航海职业技术教育为主。有些国家的国际海员培养基本上或几乎靠航海职业技术教育。例如丹麦、瑞典等北欧国家以及英国等国的航海职业技术教育都与学位教育脱钩。学校师资也不确定教授或讲师,仅要求海上经历和船长、轮机长资格。

高级船员(操作级和管理级)的培养建立在高等航海教育基础上,而普通海员(支持级)的培养建立在中等航海职业技术教育基础上已成为世界各国公认的培养方式。但是一些较落后的发展中国家,海员教育仍然靠中等航海职业技术教育。

(三) 考试和发证管理

航海教育、培训、考试和发证是一个受到国际公约约束甚多的特殊领域,因此,除了少数国家外,大多数国家把航海教育、培训、考试和发证归入一个政府主管机关管理。一般的,航海教育培训机构和船员考试组织由交通运输部的教育培训主管司局管理,而船员的适任发

证工作则由交通运输部的海运安全司局管理,例如,美国、俄罗斯、德国、荷兰和法国等国。但是,在少数国家,也有把上述数项职能归入交通运输部的海运安全标准司局一并管理,例如,日本、丹麦、瑞典、挪威等国。

二、国外航海教育模式

因为世界各国航海院校培养目标及方法有所不同,所以在教育模式上也有较大的差异。纵观近代世界航海教育 100 多年的发展历史,其教育培养的模式基本上可以分为三种模式,即一贯制培养型、“三明治”培养型和驾机综合制培养型。

(一)一贯制培养型

一贯制培养型是传统的连续培养的方式,以美国、日本、俄罗斯和中国为代表,世界上绝大多数国家都采用这一模式。这种模式的最显著特点除了连续培养以外,它是把航海职业技术教育与国际公认的学位教育有机地结合起来。一般的,学生高中毕业后直接进入航海院校学习三至五年半不等。学习期间安排适当的海上实习,但最多不超过一年。学生毕业后,参加国家的高级船员适任证书考试或在学校参加经政府主管部门认可的适任证书所需课程的考试,通过者将同时得到毕业证书和高级船员资格证书。毕业生在航运公司见习满一年或一年半并达到规定要求后可以获得值班驾驶员或轮机员适任证书。

(二)分段式培养型

分段式(俗称“三明治”式)培养型的基本特点是学生的学习通常分成三个阶段,即学习—海上实习和服务—再学习。以澳大利亚、挪威和英国为典型代表,高中毕业生或职业中学毕业生进入航海院校学习一年至一年半,首先是水手和机匠合一的综合学习与训练,其次是航海和轮机分别学习基础知识。第一阶段结束后,学生必须到船上完成一年左右的见习和任实职以取得规定的海上资历。在船上工作时间的长短取决于本人的需要,国家仅规定一个最低时间限制。完成必要的海上经历后,他们可以再回到学校完成最后的学业以取得高级船员的职业技术资格证书。在北欧国家,高中毕业生一般先去航运公司当学徒及担任初等海员一年至三年以取得基本海龄,然后回到职业学校攻读专业课程两年,考试合格后可以取得值班驾驶员或轮机员适任证书。毕业生继续回到航运公司工作若干年。如果他们想要升职到管理级职位,必须再回到大学深造至少一年才可取得大副或大管轮证书。

(三)驾机综合制培养型

驾机综合制培养型是一种最现代的航海技术人才的培养模式,目前仅在荷兰和法国等少数发达国家采用,德国、日本和美国也有少量培养。这种模式的主要特点是驾驶与轮机双重专业合一或完全综合。在法国,培养的毕业生既能从事驾驶台工作,又能在机舱工作。毕业生在完成规定的海上经历后既可以申请驾驶员证书,也可以申请轮机员证书。在荷兰则是完全的综合,即毕业生完成规定的海上经历后成为值班驾驶员,既包含了驾驶员的工作内容,又包含了轮机员的工作内容。一等的船长是一个既懂航海技术又懂轮机业务的高级技术应用人才。驾机综合制培养型培养周期相对较长,难度亦大。但是,毕业生的就业适应性强,尤其适应船舶向高度自动化方向发展的需要。在法国,完成一个学习周期至少四年,不包括海上实习时间。在荷兰,则时间还要更长一些。

三、我国航海教育管理体制和模式

航海教育作为我国教育的重要组成部分,不仅在我国航运经济发展中发挥着基础性、