

海员发展与教育培训研讨会
Seminar on Seafarer Development, Education and Training

2010年10月21日 青岛

海员发展与教育培训 研讨会论文集

编委会



● **主办单位**

中华人民共和国海事局

● **承办单位**

青岛远洋船员职业学院

● **协办单位**

亚洲船东论坛
中国海员建设工会
中国船东协会

● **特别支持单位**

中国远洋运输（集团）总公司



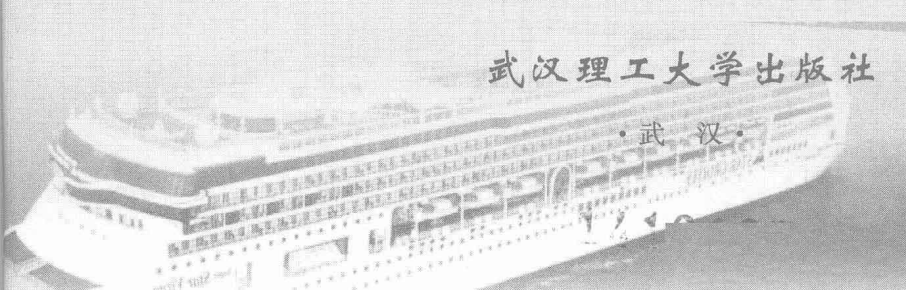
武汉理工大学出版社
WUTP Wuhan University of Technology Press

海员发展与教育培训研讨会 论文集

编委会

武汉理工大学出版社

·武汉·



内 容 提 要

本论文集为国家海事局主办、青岛远洋船员职业学院承办的“2010 海员发展与教育培训研讨会”会议论文集。

论文集收录了交通运输部及有关政府部门、中国海员建设工会、中国船东协会、亚洲船东论坛及其海员委员会、部分亚洲国家海员工会、知名航运企业及亚洲知名航海院校的领导和专家们撰写的会议论文。从维护海员合法权益、中国高等航海教育的发展、海上劳动关系、海员综合素质提高的对策与思考、航运企业如何适应 STCW 公约对船员培训的新要求、海事公约法规的研究和实施、海员外派事业等多方面展开交流和讨论。

论文集集中反映了未来十年海员发展与教育培训的形势与任务、STCW 公约修订对航海教育与培训的影响及应对、海事劳工公约未来十年海员发展和综合素质提高展望等内容。

图书在版编目(CIP)数据

海员发展与教育培训研讨会论文集/编委会. —武汉:武汉理工大学出版社,2011.4
ISBN 978-7-5629-3437-0

I. 海… II. 海… III. ①海员—职业教育—文集 IV. ①U676.2—53

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2011)第 038894 号

项目负责:曲生伟

责任编辑:白立华

责任校对:段争鸣

装帧设计:正风图文

出版发行:武汉理工大学出版社 武汉市洪山区珞狮路 122 号 邮政编码:430070

<http://www.techbook.com.cn> 理工图书网

经 销 者:各地新华书店

印 刷 者:湖北恒泰印务有限公司印刷

开 本:787×1092 1/16

印 张:23.25

字 数:595 千字

版 次:2011 年 4 月第 1 版

印 次:2011 年 4 月第 1 次印刷

定 价:198.00 元

凡购本书,如有缺页、倒页、脱页等印装质量问题,请向出版社发行部调换。

本社购书热线电话:(027)87397097 87394412

E-mail:quswwutp@163.com wutp2005@126.com

• 版权所有 盗版必究 •

海员发展与教育培训研讨会

2010年10月21日 青岛

组织委员会

主 席：

李恩洪 中华人民共和国海事局

高玉德 青岛远洋船员职业学院

副主席：

李善敏 亚洲船东论坛海员委员会

石庆贺 青岛远洋船员职业学院

周明顺 青岛远洋船员职业学院

石万里 中华人民共和国海事局

魏 薇 中国海员建设工会

李存银 中国船东协会

委 员：

陈爱玲 青岛远洋船员职业学院

姜仕倩 青岛远洋船员职业学院

李向力 青岛远洋船员职业学院

马云芹 青岛远洋船员职业学院

刘 柱 青岛远洋船员职业学院

王怀超 青岛远洋船员职业学院

编辑委员会

主 编：

李恩洪 高玉德

副主编：

陈爱玲 刘 柱

编 辑：

李成玉 刘肖沛 孟祥武 孙明 孙明霞 孙 宸 张 猛

Content

目录

未来十年海员发展与教育培训的形势与任务

- 维护海员合法权益,促进海员体面劳动——在 2010 年海员发展和教育培训研讨会上的讲话 / 朱临庆 (2)
- 中国高等航海教育的发展之路——应对新挑战,承担新使命 / 刘正江 (8)
- Global Regulation for A Global Industry / Simon Bennett (13)
- 抓住机遇 应对挑战 建设高水平的国际海员培养基地 / 高玉德 (19)
- 我国海员外派制约因素分析及建议 / 秦江平 傅勤勇 (24)
- 关于我国航海教育改革与发展的若干思考 / 杨泽宇 蒋祖星 (29)
- 关于加强和改进远洋船舶政委适任培训的几点思考 / 宋福辉 (35)
- 关于发展我国航海职业教育的问题 / 汤国杰 (41)
- 航海院校教育对学生海员素质培养和航海职业生涯发展的影响 / 胡一民 李 勇
..... (45)
- 建设“船员强国”下的海船高级船员资源分析 / 翁跃宗 (52)
- 发挥船员考试评估发证的正确导向作用 促进船员教育培训科学发展 / 陈陆迅
..... (57)
- 坚持职业资格证书制度 推进产学合作教育发展 / 於 健 (63)

STCW 公约修订对航海教育与培训的影响及应对

- 谋求船员事业和航运事业双赢的发展局面 / 李存银 (70)
- STCW 公约马尼拉修正案介绍及中国政府履约进程 / 梁 军 (72)
- 航运企业如何适应 STCW 公约对船员培训的新要求 / 戚文忠 (75)
- 认真履行国际公约,切实提高教育质量 / 金南冬 (83)
- STCW 公约马尼拉修正案对我国船员教育和培训质量控制的影响分析 / 黄 明
..... (86)
- 以实施 STCW78 公约 2010 年修正案为契机推进航海专业课程改革 / 田乃清 黄锦鹏
..... (91)
- STCW 公约马尼拉修正案下构建中国海船船员发证体系研究 / 吴燕平 韩会民
..... (96)
- 结合马尼拉修正案谈海员的素质 / 王长海 (108)
- STCW78/10 修正案对特定类型船舶船员特殊培训的影响 / 官福忠 (113)
- 我国 STCW 履约回顾——浅谈海船船员适任考试、评估的发展、存在问题及面临的机遇和挑战 / 王广灵 (118)
- STCW78/10 修正案对综合素质养成的要求与挑战 / 卫桂荣 郭庆永 (125)

马尼拉修正案对教学及培训的要求探讨——船舶设立电子员及电子技工应对措施 / 孙旭清 殷志飞	(132)
STCW 公约 2010 修正案对机舱管理的影响及对策 / 蒋德志	(137)
STCW10 背景下的船舶电子员专业英语教学 / 高兴斌	(142)
STCW78/10 修正案全面审查及对我国船员教育与培训的影响 / 孔祥峰 韩 敏	(147)
Reform of the Maritime English Assessing System Based on STCW78/10's New Demands on Seaman English / Luan Iuan	(153)

国际海事劳工公约(MLC2006)的实施和我们的责任

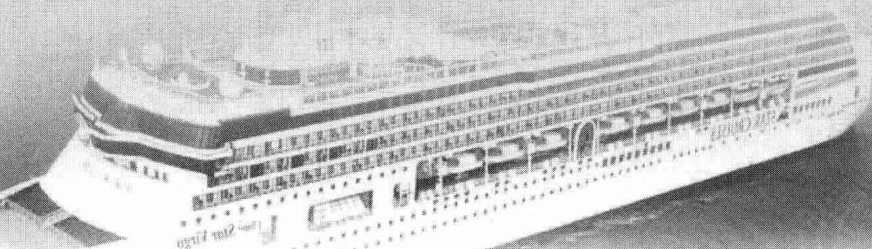
Seminar on Seafarer Development, Education and Training Qingdao, Thursday, 21 st October 2010 / Arthur Bowring	(158)
切实提高海员社会地位,务实做好海员培训工作 / 周时君	(161)
履行《2006 年海事劳工公约》的对策——从第三部门的角色 / 李忠华 钟世钰	(165)
航海教育应包含船员劳动安全和职业保障知识教育 / 张 晓 於 健 赵晓玲	(171)
从法制角度看保护船员基本权益缺失和对策 / 雷 海	(176)
探索在 2006 年海事劳工公约下建立产业三方机制 规范船员劳务市场 / 毛洪鑫 陈悦	(181)
转变海事管理理念 维护内河船员权益——《2006 年海事劳工公约》履约对策研究 / 金永灿	(188)
关于船员社会保障责任的归属分析 / 梁万春 谭振宏 卢伟材	(193)
建立中国海上劳动关系三方协调机制的现状及其意义 / 卢伟材 刘克坚	(197)
中国公平对待事故后海员之研究 / 彭鹏飞	(202)
船上劳动安全风险评价探析——提高船员的风险辨识能力,降低劳动安全事故的发生 / 丁立勋	(210)

未来十年海员发展和综合素质提高展望

打造山东船员品牌 建设海员强省 / 许仁华	(216)
集美大学航海教育的启示与思考 / 杨国豪	(220)
在改革开放的实践中发展海员外派事业 / 李善敏	(225)
努力实现船员体面劳动 / 潘东光	(229)
未来十年我国高职航海教育发展趋势探究 / 李 勇 胡一民	(233)
建立健全管理机制 共同应对船员流失 / 龙记阳	(241)
如何应对船员流失,稳定船员队伍 / 欧阳江萍	(246)
海峡西岸经济区船员产业发展思路 / 郑乃龙 林 立	(252)
二元结构下的中国船员劳动力市场分析 / 杨韶勇	(258)

提高船员队伍素质,促进船员全面发展 / 吴晓啸 宣 行	(264)
中小船员服务机构发展的机遇和挑战 / 王正明	(270)
关于未来十年中国海员外派事业发展的思考——中青国际为提升船员综合素质 的实践 / 王孔波	(278)
海员流失的原因及对策 / 方瑞祥	(285)
船舶资源管理课程实操训练设计研究 / 王 捷 汪益兵 俞舟平	(289)
基于 e-learning 的船员训练与评估模式的探讨 / 任 威 邓术章 李光正 ...	(294)
海员教育培训与研讨式教学的行动 / 赵耿立	(301)
现代化模拟机舱及其应用 / 孙自力 程真启	(307)
浅谈船上培训 / 黄增辉	(312)
关于海员发展和综合素质提高的思考 / 李光正 马 强 祁凤志	(316)
发挥海船船员评估考试作用,提高船员综合职业能力 / 崔向东 孙洪海	(321)
猖獗的海盗活动对我国航海教育改革的启示 / 崔 刚	(326)
Learner Focus Methodology of ESP Course Design—Promoting Seafarers Future Education / Zhang Yantao	(331)
对高级船员开展远程教育培训的探讨 / 李迪阳 马 川	(337)
学生航海英语学习障碍及解决办法探析 / 李昕辉	(344)
航海英语水手师资培训现状与实践 / 金 丽	(349)
论航海院校海洋文化、航海文化和军事文化的构建 / 孟祥宇 刘娜娜	(353)
学生成绩综合评价模型分析 / 马 川 肖瑞钦	(359)

未来十年海员发展与教育培训的 形势与任务



维护海员合法权益,促进海员体面劳动

——在 2010 年海员发展和教育培训研讨会的讲话

朱临庆

(中国海员建设工会 北京 100865)

摘要 “通过体面劳动,创造美好生活”是每个怀抱理想、走向海洋的年轻人最质朴的理想。实现船员体面劳动,主要是维护好船员的劳动经济权益、民主政治权益、文化权益和社会权益。当前中国船员期望得到的体面与尊严并未很好地实现,原因是多方面的,既有政策、法规、体制、机制等方面的原因,也有企业、船员本身的原因。中国海员建设工会从促进交通运输部、中国海员建设工会和中国船东协会三方协作,促进集体协商,推动《2006 海事劳工公约》在中国工会系统的宣传,切实推进海员素质教育培训,呼吁减免船员个人所得税等方面切实做好维护船员权益,实现船员体面劳动的工作。

关键词 船员权益;体面劳动;海员工会

我国是发展中的航运大国,93%的外贸货物运输量是通过海运实现的,海运在国民经济中居重要地位。要促进国民经济持续稳定发展,就需要发展海运,而实现海运的健康发展,需要一支高素质的、受到良好社会保障的海员队伍。这包含两层意思:一是海员的教育培养,二是海员的体面劳动。这正是工会长期关注和积极促进的两个方面工作。

海员是个特殊的职业。过去,它曾经是“豪迈、浪漫、令人羡慕”的工作,但现在成了“艰苦、寂寞、孤独”的代名词。造成这一现象的原因有很多,其中最重要的一个因素是因为中国船员期望得到的体面与尊严并未很好的实现。

1 船员权益的主要内容

当我们说到实现船员体面劳动时,主要是维护好船员的劳动经济权益、民主政治权益、文化权益和社会权益。

1.1 劳动经济权益

劳动经济权益主要涉及船员的劳动就业、工资、休息休假、职业安全卫生、社会保障等船员的基本权益,它既是船员的生存权益,也是船员社会地位的经济基础,体现了在企业与船员之间的利益博弈。

在船员劳动经济权益方面可能发生的权益损害问题主要有:招募船员时发布虚假信息;黑中介公司盘剥;不签订劳动合同和签订陷阱合同;工资协商机制、工资增长机制不健全;工资分配不透明;船员休息、休假权得不到保障,也得不到经济补偿;安全卫生投入不到位;船员安全培训不到位;低标准船舶;没有或不按规定给船员上社会保险;关系船

员权益的法律、法规不完善等。

船员的劳动经济权益中最容易受到损害的就是就业和工资问题。船员劳动经济权益不能得到保障会严重挫伤船员的工作积极性,影响了船员情绪,带来很多管理、安全的后患,也是发生船员“弃海登陆”的重要原因之一。

1.2 民主政治权益

民主政治权益主要涉及企业民主制度建设是否体现了以船员为本的思想。如果说经济地位是船员社会地位的基础,政治权益则是船员社会地位的体现。

在船员民主政治权益方面可能发生的权益损害问题主要有:船员社会地位被降低;职工代表大会制度未能很好地得到实施;集体协商集体合同制度、厂务公开制度未能得到充分地实施;未能建立共决机制、职工董事监事制度等。

建立这些制度,是从制度层面表达船员在企业应有的政治权益,也是通过民主政治建设为船员的权益提供制度性保障。船员民主政治权益的损害,对船员的心理影响是更为深刻的损害,其最终的结果是,如果船东心中无船员,船员对企业也不会有归属感,甚至会激化企业管理与被管理的矛盾,造成企业发展不和谐。

实现船员民主政治权益一个较为突出的问题是,船员的发展权是否得到很好实现。由于船员长年工作在海上,造成船员提升与晋升的机遇少于公司的职员。发展权利受到制约。特别是当船员队伍短期快速发展时,船员发展权不能很好地实现,会使船员对企业发展的知情权和企业民主管理的参与权受到影响,对实现船员的民主权益造成消极影响。

1.3 文化权益

文化权益主要涉及船员文化生活、船员文化体育设施的配备、船员心理调节、船员分享与陆地职工一样的文化成果、社会为船员专门提供的文化设施、船员教育及船员培训等。

船员因工作环境因素而远离家人、远离社会,常年生活在颠簸振荡、昼夜噪音的船体内,缺少信息交流,随时面临大风浪和海盗对生命的威胁,比陆地职工承受更多的生理和心理压力,做出了更多的牺牲和奉献。特别是国外就业的海员,既要处理与企业的关系,又要处理与国外船东、货主及船员的关系;一旦发生纠纷,因不同民族、语言、文化、政治、法律等存在的差异带来困扰,经常处于劣势。

因此,企业能否营造和谐的企业文化,为海员提供有利于身心健康的文化设施,让海员多渠道了解和接触社会是非常重要的。同时,政府部门和工会也应多渠道、多角度地宣传海员,让民众知道海员为经济发展做出的贡献,让他们分享到社会发展的文化权益。

船员文化权益中的突出问题是培养高素质船员。船员短缺已经成为全球海运业的突出问题。要求我们在考虑船公司发展的同时,尤其是要关注船员的职业发展,为每一个船员的未来发展做出规划,不光使用船员,更要培养船员。不但要提高船员文化素质,为船员的职业发展创造有利条件,也让船员确实享受到企业发展带来的利益。

1.4 社会权益

社会权益主要体现宪法赋予公民的权益,应该推选更多的船员进入国家、省市人大、政协,让他们在国家层面代表船员参与管理国家和地方的社会发展事务。

我们遇到的问题是,尽管93%以上的外贸是通过海运完成的,但全社会没有多少人知道自己丰富的物质生活得益于船员的辛苦付出。当船员为经济发展做出了巨大贡献,却没有得到应有的相应的社会肯定,原因就在于社会对船员的了解程度很低,船员对于社会事务的参与程度也很低。

当前,中国已经开启了劳动关系的新时代,低廉劳动力的代际更替已经结束,以人为本、关注民生将是劳动关系的主流,让中国船员实现体面劳动、有尊严地工作将是工会工作的主要目标。这也是我们今天在一起探讨海员发展这一主题的原因。

2 船员权益方面存在问题的原因

2.1 政策、法规、体制、机制对船员权益的影响

政策性:主要是从国家政策层面来说,船员队伍的发展缺少产业政策指导,也缺少能与船员队伍发展政策相配套的法规性保障。一旦船员权益受到侵害,缺少法规性、政策性的刚性保障,这是船员权益保障最大的不足。

体制性:船员管理政出多门的不顺体制,造成企业和船员对法规认识的混乱,加上劳动用工不规范,市场主体性质不清晰,船员劳动合同制度不健全,海上劳动监察机制缺失,造成船员权益维护受到体制性伤害,出现问题得不到纠正。

机制性:主要是船员劳动管理机制不完善;船员就业市场培育不适应市场要求;船员就业缺少指导机构等。

2.2 一些企业对船员权益的忽视

主要是在市场中一些企业忽视了自己的社会责任,将利润最大化作为企业追求的唯一目标。在前面已经列举的一些船员经济、政治、文化、社会权益方面可能会出现十几个方面的问题,应该说这些问题主要表现在企业。因此维护船员权益的重点应该放在对企业的约束上。

2.3 船员自身问题

由于船员职业的特殊性,船员维护自身权益比较难。部分船员民主意识不强,不知如何维权,甚至没有加入工会的意愿,没有参与企业民主管理的要求,不懂得参与企业管理也是维护自身权益的道理,造成维权水平不高。

3 中国海员建设工会在维护船员权益方面所做的工作

3.1 切实有效的三方合作

从2008年起,中国海员建设工会与交通运输部建立了联席会议制度。每年定期就交通发展中涉及船员权益方面的问题进行沟通,反映船员的呼声,提出政策建议。这是工会代表船员参与涉及船员权益的政策、法规的制定,从源头维护船员权益的重要途径。

2009年12月,“中国海上劳动关系三方协调机制”建立。三方机制由交通运输部、中国海员建设工会和中国船东协会组成,交通运输部副部长徐祖远任三方机制主席,中国海员工会和船东协会任三方机制副主席,三方机制的办公室设在中国船员的主管机关中国海事局。

中国海员建设工会在建立“海上劳动关系三方协调机制”过程中发挥了很大作用。三方机制建立以来,中国海员建设工会积极通过这个平台向政府和船东反映船员权益方面的诉求。

3.2 切实有效的集体协商工作

2009年12月,《中国船员集体协议》在北京签订,这是符合MLC2006标准的重要法律文件,为船员权益提供保障,标志着中国船员权益维护工作走上了一个新的台阶。目前在全国海上劳动关系三方协调机制的领导下,《中国船员集体协议》的宣传推进工作有条不紊地进行,新一轮集体协议的评估工作也将开展。这将有效推动海运企业建立平等协商机制,按照《中国船员集体协议》确定的标准开展以建立正常工资增长机制和支付保障机制为主要内容的集体协商,签订集体协议。

中国海员建设工会与挪威船东协会和新加坡船东协会签订的双边集体协议,近些年来在维护中国外派到挪威和新加坡船舶工作的中国船员的权益上也发挥了重要的作用。

通过集体协商,签订集体协议保障职工的合法权益,是国际社会协调劳动关系的基本形式,双边集体协议的签订,有效维护了中国外派船员的合法权益,确保了中国外派船员的工资水平和劳动条件。今后中国海员工会也会根据中国船员劳务外派的发展,与更多的友好工会组织合作,用双边集体协议的方式来切实维护中国船员的合法权益。

3.3 推动《2006 海事劳工公约》在中国工会系统的宣传

被称为“海员的权利法案”的《2006 海事劳工公约》虽然还没有在我国被批准,但是交通运输部一直在推动批约工作的进行。随着越来越多的国家批准了该公约,ILO 预计该公约将于2012年生效,届时,我国船员和船舶将按照公约的标准在各缔约国港口接受检查。为应对公约生效,今年中国海员建设工会与ITF在北京举办了《2006 海事劳工公约》研讨会,来自国外和我国政府、工会、船东、院校的专家进行了演讲,向中国工会干部和海员代表宣传了公约,也为将来公约在中国执行奠定了一定的基础。

3.4 切实推进海员素质教育培训工作

中国船员在国际航运界的竞争力,取决于其综合素质的高低。随着航运产业升级的

步伐,环保、安全以及新型船舶驾驶,与外国船长船员正确、流利的交流,都成为摆在中国船员面前的重要问题。为有针对性地提高中国船员的语言和实操能力,中国海员建设工会与日本海员工会在中国大连、天津开展了英语、航海模拟器的免费培训。目前,天津船员英语培训已完成18期,共有330人毕业;大连英语培训一期,共19人毕业;大连航海模拟器培训8期共40人参加培训。

2008年,中国海员建设工会与香港海员工会以及香港特别行政区政府签订协议,在四川交通职业技术学院定向为香港特别行政区培养船员;在西部地区招募有志于从事船员职业的青年人,系统地学习航海、轮机技能,2012毕业生将输送到香港,开始他们的船员职业生涯。

3.5 呼吁减免船员个人所得税

为鼓励船员职业发展,促进航运经济,近几年来,中国海员工会每年都向两会提交减免船员个人所得税的提案。在今天的中国海员建设工会航运联委会上,我们也提出了,整合整个系统工会对船员个人所得税减免的研究成果,继续推进中国船员个人所得税减免问题的解决。

4 结语

在2008年经济全球化与工会国际论坛上,胡锦涛总书记第一次引用国际劳工局观点,提出实现中国工人体面劳动的要求。今年4月27日,胡锦涛总书记在全国劳模和先进工作者表彰大会上,再次对“体面劳动”进行了阐述,他指出要“进一步保障劳动者权益,为促进社会和谐奠定坚实基础。实现好、维护好、发展好最广大人民根本利益是我们一切工作的出发点和落脚点”。“要切实发展和谐劳动关系,建立健全劳动关系协调机制,完善劳动保护机制,让广大劳动群众实现体面劳动。”这体现了党和政府对体面劳动的重视,也是党中央对我们的要求。中国海员建设工会将继续认真落实中央的精神,积极与交通运输部、船东协会等各方面配合,全力推进体面劳动在海事领域的实现。

“通过体面劳动,创造美好生活”是每个怀抱理想、走向海洋的年轻人最质朴的理想,但当现实无法给予他们体面和尊严的时候,他们的选择可能是离开。所以,为了给更多的海员创造体面的工作环境,让更多有志于航海事业的年轻人走上船舶、献身航海,我希望我们所有从事航运工作的在座各位共同努力,让体面和尊重新成为船员这一职业的代名词!

Protect Seafarers' Legal Rights to Promote Their Decent Work —Presentation at the Seminar on Seafarers Education, Training and Development

Zhu Linqing

(National Committee of Chinese Seamen and Construction Workers' Union Beijing 100865)

Abstract It is the commonest ideal of the young people getting into the maritime career to “create a beautiful life by means of decent work”. To achieve the decent work of the seafarers, efforts shall be made to protect economic, political, cultural and social rights. But their expectations for decency and respect are beyond them. The reasons are manifold. Some stem from the policy, legislation, social system and mechanism, while others from the company and the seafarers themselves. The National Committee of Chinese Seamen and Construction Workers' Union calls for the protection of seafarers legal rights from the aspects of as reduction of their income tax to achieve the decent work of the seafarers in collaboration with the Ministry of Transport and China Ship-owners Association from the points of view of acceleration to collective discussion, promotion of the 2006 Maritime Labor Convention and the improvement of seafarers qualifications.

Key words seafarers, legal rights; decent work; seafarers union

中国高等航海教育的发展之路 ——应对新挑战,承担新使命

刘正江

(大连海事大学 大连 116026)

摘要 海运业的高速发展和航海教育的国际化为我国的高等航海教育提出越来越多的挑战同时也为其发展带来了难得的机遇。航海教育承担着培养航海类专业人才的重任,在我国从航运大国向航运强国的转变中肩负着重要的历史使命。本文从市场对海员的需求、全球海员劳务市场的变化和海员供给的前景等三方面分析了我国高等航海教育面临的发展机遇和挑战,剖析了我国高等航海教育存在的主要问题,在此基础上提出了发展我国航海教育的具体对策。

关键词 高等航海教育;挑战;使命

近年来,经济全球化、海运业的高速发展和航海教育的国际化既对我国的高等航海教育提出了愈来愈多的新挑战也为其发展提供了难得的机遇,我国的高等航海教育机构在新一轮海运业发展浪潮中肩负着重要使命。我国的航海教育界应认清形势,顺应市场发展需要,努力探索可持续发展之路,积极应对新挑战,勇于承担新使命,为我国建设航运强国和海员强国提供有力的人才支撑。

1 我国高等航海教育面临的发展机遇和挑战

1.1 航运市场对海员需求量的增加

从全球范围看,世界经济的不断增长、全球化进程的提速,使国际间贸易呈爆炸性增长态势,进而带动海运业的高速发展。据日本造船工业协会(SAJ)预测,世界海运量将以年平均增长率1.8%的速度保持至2015年。世界海运量持续走高,必将带来商船船队规模的扩大。世界经合组织(OECD)秘书处预测,2001—2020年世界新船平均年产量为3914万载重吨。在国际金融危机的影响下,虽然航运贸易放缓,新船订单融资艰难,甚至有部分新船订单被迫取消,但海员市场供不应求的局面仍然没有全面逆转,高级船员的供求始终存在较大缺口。根据权威机构的统计和预测,2010年全球海员需求量为109.4万人,其中高级船员44.5万人,普通船员64.9万人。到2020年,全球海员需求量为117.3万人,其中高级海员47.7万人,普通船员69.6万人。为满足船队增长和经济发展需要,10年间需要增加供应高级海员3.2万人,普通海员4.7万人。这要保证在2010年基础上,海员供应量达到7.2%的增幅。

此外,受近年来日益繁忙的海上交通运输、海上人身安全、财产安全以及环境等因素

的影响,促使海上运输船舶向大型化、专业化、自动化发展,使之成为安全高效的运输工具。未来船舶的发展由于受到货品种类的影响,集装箱、LNG、VLCC、散货船队等专业船队将成为主流。船队规模的扩大,特别是海洋船舶的增加,意味着需要更多的船舶操纵和管理人员;大型化、专业化、自动化船舶的发展也对航海类人才提出了更高的素质要求。

1.2 国际海员劳务市场面临重新洗牌

由于各国经济发展的不平衡性,发达海运国家和地区的船员数量在不断减少,发展中国家的船员数量不断上升,船员劳务市场形成船员劳务输出以发展中国家为主的走势已是公认的事实。在全球经济逐渐复苏的背景下,船员紧缺问题已成为国际海事组织(IMO)、国际航运联合会(ISF)和波罗的海航运公会(BIMCO)等重要的国际航运组织日益关注的焦点。国际航运人才市场高级航海人才短缺为我国和其他众多发展中国家的航海人才走向国际市场提供了机遇。

面对国际海员劳务市场的重新洗牌及来自菲律宾等传统的海员劳务输出大国的竞争,如何能在竞争中取胜并扩大占有的市场份额是我们亟待研究的命题。在全球金融海啸的影响下,菲律宾海员降工资求就业导致中国海员已不再拥有低廉工资的优势,同时随着船舶大型化和船舶自动化程度的提高,对航运人才整体素质提出了更高的要求,未来高级船员发展趋势将由“航海技能型”人才向“航海技能+管理+经营”型人才转变,因此未来海员劳务市场的竞争必然是以质量取胜,而航海教育则是决定海员素质的决定性因素。

1.3 高素质海员供给后继不足

海上和陆地工作收入差距的缩小,日益猖獗的海盗袭击事件和海员所遭受的不公平待遇,已经导致航海职业吸引力减小,而金融危机对航运业的冲击又使船东不得不减少船上实习生岗位,航海类毕业生得不到足够的实习机会。高素质海员的概念不单是一纸文凭和书本知识,还应当包括实践能力等综合素质,实践环节的削弱从长远看会对高素质海员的培养产生负面影响,这些因素都将导致高素质海员供给后继不足。

2 我国船员队伍及培养现状

据统计,我国经济发展对外贸的依赖度已经超过60%,而外贸运输的90%以上又是由海运完成的。这种发展造成了我国海运量年递增8%至10%的局面,同时也促进了我国海运船队的快速发展。截至2009年底,我国拥有总量为1.02亿载重吨的海运船队。庞大的船队需要大量的船员。目前,我国拥有各类船员155万人,其中海员65.3万人,高级海员19.5万人。此外我国还向国家劳务市场外派海员,2009年外派达10万多人次。我国现已成为世界上拥有船员数量最多的国家之一。

为了适应航运业对航海人才的需求,经过数代人的共同努力,我国已经建成了体系比较完善的航海人才培养体系。现有各类从事航海人才教育与培养的机构已达104所,

其中本科院校 12 所,专科(高职)学校 16 所,中专(中职)学校 25 所。海员培养年招生量达 4.6 万人的规模,2009 年,本专科层次招生 13000 人,中专 15000 人,其他 18000 人。这些培养机构分别由交通运输部、教育部、地方政府以及企业和社会人士举办。交通运输部所属院校 1 所,即大连海事大学。该校年招收航海类专业学生约 5700 余人,其中本科层次 1500 人,专科(自学考试培训)1500 人,其他包括来自其他院校的非航海类专业毕业生改读航海类专业学生 1200 人以及函授生 1500 余人。此外,教育部所属的武汉理工大学、上海市所属的上海海事大学以及福建省所属的集美大学等也是我国从事航海教育的主要院校。

3 我国高等航海教育存在的主要问题

单从培养规模来看,目前我国高级船员的数量能够基本满足航运市场发展的需求,但在年培养规模超过 4 万人的情况下港航企业仍然呼吁船员短缺,出现了一方面是我国培养的船员数量足够,甚至富裕,需要发展劳务外派,另一方面是很多持证船员找不到适合的工作的矛盾现象。从持各类适任证书的人员结构上看,我国缺乏足够的高级船员,尤其是操纵特(殊)、大(超大型)、高(新技术含量高)、新(型)船舶的高级船员,我国高素质航海类人才的数量在满足和支撑由航运大国向航运强国转变的战略目标方面尚有明显差距;在投入上,航海教育的投入不能满足培养具有国际竞争力的航海人才的质量与数量需要;在课程体系建设上,课程设置不尽合理,一些院校没有按海员培养模式来培养和管理学生,教学内容陈旧的问题尚未解决;在学生管理上,航海类专业学生半军事管理的投入和实施尚不到位;在教育立法上,我国尚无成形的航海教育立法;缺乏足够数量的优质生源,经济发展更加增加了在沿海发达地区的招生难度。

只有站在当今国际、国内经济变化与发展的前沿,重新审视我国的航海教育,打破上述制约瓶颈,才能满足国家经济建设与航运发展的需求,加快我国的航海教育发展。

4 加快我国航海教育发展的对策

我国高等航海教育的发展承载着为我国实现航运大国向航运强国转变的重大历史使命,是一项长期的工作,需要政府、企业、社会公众和航海教育机构的携手努力,从以下方面入手:

4.1 制定中长期发展规划

面向市场、面向国际、面向未来,科学合理地定位我国航海教育及其发展目标,制定中长期发展规划。针对市场需要稳步发展普通高等航海教育,大力发展航海职业教育,积极开展继续航海教育,优化资源配置,促进各种类航海教育协调发展。

4.2 深化航海教育管理体制改革,适应国内外航运发展的需求

坚持国家办学为主,其他形式办学为辅的原则,集中精力建设一至两所独立设置的