

青岛国际船员服务中心建设思考

曲慧, 庄群

(青岛远洋船员职业学院职教分院, 山东 青岛 266427)

摘 要: 基于青岛市船员服务及航运业发展现状, 建设国际船员服务中心有利于推动青岛市航运服务业转型升级和健康发展。建设国际船员服务中心应由青岛市市级统一调度资源, 采取孵化青岛龙头航运高等院校、推进储备型人才队伍建设、争取国家及地方政策支持、推进高端航运服务业扶持基金聚集等措施。

关键词: 青岛; 航运政策; 船员服务中心; 资源整合; 船员权益

中图分类号: U692 **文献标识码:** A

2021 年, 交通运输部、教育部、财政部、人力资源和社会保障部、退役军人事务部和中华全国总工会六部门联合印发《关于加强高素质船员队伍建设的指导意见》, 深入贯彻落实《交通强国建设纲要》, 优化船员职业发展环境, 推动建设高素质船员队伍。^[1] 作为海上物流链畅通和外贸运输的依托, 船员是建设交通强国、海洋强国及“海上丝绸之路”的实践者, 也是国家重要的战略资源。在北方各大沿海城市竞相建设北方国际航运中心战略规划中, 往往强调各大港口的吞吐量等硬件条件, 而忽略了打造国际船员服务产业、鼓励船员发展、有效聚集船员人才队伍等“软环境”建设。船员服务业主要包括以船员考试、船员教育培训、船员评估、船员权益保障、劳务中介、航运科技创新、航运文化、航海实验室建设等为核心的主导产业。围绕着以上供需产业链, 可建立一条船员服务产业链。在目前国际远洋船员作为全球紧缺的复合型人才资源环境条件下, 船员市场的建设有利于吸引船公司、船舶管理公司、船级社、船舶资产评估和航运保险等产业集群产生聚集效应。发展船员服务行业必将推动青岛市航运服务业转型升级和健康发展。

1 青岛市船员市场及相关行业现状

1.1 船员数据

截止 2022 年 9 月份, 我国共有注册船员 180 余万人, 完成海船船员适任考试 11 万人次, 完成内河船舶船员适任考试 5.6 万人。

据山东省海事局统计, 山东辖区累计注册海船船员 207928 人, 占全国 (93.5 万人) 的 22.2%。山东省海员外派机构共 37 家, 其中青岛 21 家, 占全省 56.76%。2021 年, 外派船员人数青岛占比全省 63%, 收入超过 7 亿美元, 占比全省 68%。山东省的外贸和轮船公司多集中在青岛, 因此青岛也是省内船员最多的地方。^[1]

1.2 船员评估机构

2022 年青岛海事局指定青岛远洋船员职业学院、青岛海运职业学院、青岛港湾职业学院 3 所院校作为船员适任考试评估考点。

1.3 船员培训机构

国家海事局认定的青岛船员培训机构有 5 家: 青岛远洋船员职业学院、青岛海运职业学校、青岛远洋运输有限公司、青岛港湾职业技术学院、青岛银海游艇帆船驾驶培训学校。

1.4 船员体检机构

青岛船员体检机构有青岛阜外医院、中远海运船员管理有限公司青岛分公司门诊部、青岛远洋运输有限公司门诊部、青岛国际旅行卫生保健

中心(青岛海关口岸门诊部)等4家。

1.5 航运企业

山东省登记注册船舶3950艘,总吨位413万吨。青岛市注册水路运输企业65家,其中国际海运企业9家,有中国籍船舶13艘;国内水路运输企业20家;货运企业34家,客运(含旅游)企业31家;无船承运企业574家,国际船舶代理企业115家,船舶管理企业33家(其中,国际船舶管理企业25家、国际兼国内船舶管理企业5家、国内船舶管理企业3家),国内船代和货代企业231家;拥有中国籍船舶312艘,其中,货船88艘、121.31万载重吨、2883TEU,客船224艘、9419客位;拥有方便旗船舶29艘、380.69万载重吨。^[2]

1.6 国际航运中心排名

2022年7月11日《新华-波罗的海国际航运中心发展指数报告(2022)》在上海发布。在设施能力、航线网络、枢纽运营服务水平、创新引领能力等指标项上综合评价排名,青岛位列国际航运中心城市第15位,国内第5位,仅次于上海、香港、宁波舟山和广州,位列北方沿海城市第一位。

2 青岛船员服务产业及航运业发展的弊端

2.1 未形成规模聚集效应和树立行业品牌

通过以上数据来看,青岛作为国内重要港口旅游城市,实际在青岛注册的船公司和航运企业并不多,航运服务产业多以小企业为主。目前青岛聚集了中国海洋大学、青岛远洋船员职业学院、青岛港湾职业技术学院等特色院校,山东港口、山东海运、洲际船务、韦立国际、青岛华洋海事服务等知名企业,近些年英国卫狮集团、德国贝仕等国际巨头都表现出较强的驻青意愿。全国部级以上涉海高端研发平台总数为121家,青岛37家,占全国的30.5%。其中,国家级涉海研发平台33家,青岛7家,占全国的21.2%;部级涉海研发平台共88家,青岛30家,占全国的34.0%。经初步统计,青岛涉海科研机构占全国的19.4%,涉海科研人员占11.6%,涉海院士占27.7%,涉海高端平台占33.0%。^[3]青岛市涉海资源集聚且丰富,青岛十四五规划提出建设“引领性海洋城市”。以上条件表明青岛市有能力建

设“国际船员服务中心”。但青岛现有的船员服务和船舶管理机构比较分散,国际龙头企业数量不足,政策力度支持依旧不够,缺乏具有标志性的空间载体,船舶技术创新和引领明显落后,没有形成船员及航运企业的规模聚集效应,未发挥出青岛特色优势和树立行业品牌。

2.2 青岛市各区存在内部竞争制衡现象

(1) 青岛市市南区集聚了全市70%以上的航运物流企业。2022年市南区聚焦打造“高能级国际航运要素集聚区”品牌,形成了以航运业为龙头,企业成群、产业成链的总部经济圈;推进“E+航运科技服务产业园”、航运科技大厦等项目建设,集聚发展现代物流业、航运保险、船舶交易、信息服务等航运相关产业,打造航运金融科技融合发展的产业生态,支持市南区不断提升航运资源配置服务能力。

(2) 2022年,《市北区促进航运贸易金融高质量发展若干政策措施》正式发布,明确提出做大做强中日航线运营平台、泛外贸综合服务平台、青岛国际航运保险运营服务中心三大平台,持续放大航运、贸易、金融的“耦合效应”,培育产业发展生态、激发创新创业活力。^[4]

(3) 2022年6月,黄岛区出台《青岛西海岸新区高质量发展行动方案(2022—2024年)》,提出建设东北亚国际航运枢纽、中日(青岛)地方发展合作示范区、国家进口贸易促进创新示范区、青岛生产服务型(港口型)国家物流枢纽和国家骨干冷链物流基地、深远海开发战略综合保障基地,集聚国际组织(机构)和国际展会(赛事),建设海内外重要投资平台,推进服务业扩大开放,到2024年,集装箱直达航线增至200条以上,货物贸易进口规模超过1900亿元。^[5]

(4) 2020年,崂山区印发《青岛市崂山区促进航运贸易金融发展实施办法》等等。

各区政策上分别给予不同的优惠力度,如给予厂房、税收优惠、经济补助、房租补贴、人才奖励等等,但多为一次性优惠政策,缺乏长期吸引力,各区市出台的政策存在相互竞争制衡的现象。

2.3 船员面临的困难

(1) 心理健康情况。远洋船员常年在海上工作,即使在船舶靠泊期间也要忙于装卸货工作,往往身心俱疲,极易出现心理问题。根据国内

船员心理调查研究表明: 船员群体总体心理健康状况较常人差, 躯体化、人际关系敏感、抑郁和偏执症状较常人高。心理问题主要集中在工龄为 6 ~ 15 年的船员身上, 主要表现为抑郁和焦虑。^[6]

(2) 身体健康情况。受饮食及生活环境影响, 船员的身体健康情况不容乐观。根据某港口调查, 船员 1 年内患病率为 78.25%, 其中意外伤害占比 53.17%, 船员职业卫生知识知晓率 48.4%。高血压、糖尿病等慢性病患率高于其他职业平均水平^[9]。另外, 新冠疫情时代各国防疫政策存在巨大差异, 外派船员的权益难以保障, 相当数量的船员就业协议过期后无法正常换班而滞留在船上。仅 2022 年 5 月就有 4.5% 的船员超期服务, 仅少数公司予以报销船员因疫情遣返及隔离费用。全球疫情严峻, 外派船员航行期间面临感染新冠病毒的风险。^[7]

(3) 航运人才的选、用、培、树、考核等各环节有脱节, 没有形成合力, 个人意愿与船公司需求不协调; 人才成长通道比较单一, 船员的社会职业认可度偏低, 激励机制不完善, 社会培养投入不足。

3 “青岛国际船员服务中心”建设思路及具体措施

3.1 青岛市市级统一整合现有管理资源

发挥青岛市航运文化浓厚、港航要素齐全的综合优势, 统一策划打造一个具有社会标识度的“青岛国际船员服务中心”, 成立北方最大的船员服务市场; 建立完善国际海事人才库、船员档案管理系统; 促进海事院校、船公司、船舶管理、教培企业、海事管理机构集群化发展, 形成以航海文化、船员教育、船员培训、船员考证、船员休闲、船员健康、科技创新等为一体的特色产业聚集区; 以点带面、以人气促发展, 进一步吸引船东、船舶管理公司、港航科技、航运金融、航运保险、海事仲裁、船员中介、信息咨询、文化会展等要素不断聚集, 打造船员品牌效应。

3.2 积极争取国家船员考试培训资质

2020 年, 山东船员评估中心项目作为交通运输部“十四五”期间交通运输支持系统重点规划建设项目落户济南, 建成后将成为全国 7 处国家级船员考试评估中心之一, 辐射省内及河南、河北、山西、安徽、青海、甘肃、陕西、宁夏等

地, 可满足年度适任实操考试评估需求 5 万余人次。综合考虑青岛市航运要素优势, 建议市交通、人社部门牵头, 联合主要航运企业, 争取在青岛设立“国际船员考试培训中心青岛分中心”。全面对接航运企业产业链, 提供精准服务, 积极推动产教融合高质量发展, 实现完整培训、产业、人才相融合, 打造成为与航运企业船员规模和地位相匹配的全球最具竞争力的青岛国际船员培训基地。

3.3 孵化青岛龙头航运高等院校, 推进战略性、储备型人才队伍建设

中国北有大连海事大学, 南有上海海事大学, 青岛作为北方重要海港城市, 却没有属于自己的海事院校。目前全球船员人才紧缺, 船员在市场上供不应求, 工资待遇水涨船高。全国各大航运公司高薪招聘, 依然面临船员流失率居高不下的困境。城市有一个稳定的船员市场将对航运企业具有极大的吸引力。建议青岛市政府整合青岛现有高校资源创立青岛海事大学, 或与大连上海两所海事高校联合办学, 建立青岛分校, 提升办学层次、扩大招生范围, 加强与国际国内科研教育及跨国企业对接, 培养具有国际性视野的航海技术、轮机技术、航运金融、港航管理、航运保险、国际邮轮乘务管理等航运师资队伍和人才队伍, 为青岛航运大环境输送源源不断的血液。

3.4 规划“船员服务产业区”, 建立健全船员服务产业相关发展措施

近年来, 上海、天津、重庆、宁波、舟山等地先后成立航运服务中心或航运交易所, 并以此为依托, 建立船员信息共享服务平台, 对现代航运服务业和港航经济发展起到支撑作用。建议青岛市由政府牵头搭建“船员大数据公共服务平台”来实现船员公共信息的共享。在“互联网+”已经成为一种新经济形态的今天, 数字技术正与传统行业深度融合, 在生产要素配置中发挥优化和集成作用。信息共享平台不仅能保持平台的中立性、确保数据安全, 还能结合国家、行业发展战略以及国家经济安全等因素进行长远规划、分步推进, 并充分利用政府掌握的信息资源为船员提供更多公共服务, 保障平台的科学性、适用性, 如定期发布船员考试计划、船员招聘信息、船员培训信息、海事仲裁、船员中介服务、船员体检等服务信息, 定期举办国际海员大会、船舶技术

研讨会、海运技术论坛,举办“海洋文化节”“世界航海日”,另外设立“帆船节”“邮轮节”“航运周”“船员健康日”等,打造青岛市独特的海运文化氛围,促进船员服务产业与青岛旅游、国际邮轮、游艇游船、健康养生、海鲜美食节、酒吧街等产业全面融合发展。单独规划一片区域,全力打造“船员服务产业区”。

3.5 争取国家及地方政策支持,推进高端航运服务业扶持基金聚集

在税收政策上更加细化优惠政策,学习新加坡、利比里亚、巴拿马、香港、深圳等国家和地区对航运金融服务的税收优惠政策。例如利比里亚对外国船公司及其股东不征收所得税,大力吸引国际船公司入驻;深圳利用自贸区国际船舶登记制度创新政策,吸引中资方便旗船回归;新加坡若船舶主要使用液化天然气或转换系数较低的燃料,可获减免 75% 首次注册费以及退回 50% 年度吨位税;若船舶主要使用零碳燃料,更可获豁免首次注册费以及退回全额的年度吨位税。青岛市可强化与国家部委、山东省交通厅、山东省海事局对接,探讨国际船舶登记制度突破的可行性;可利用青岛保税区和自贸区针对船员、船公司大力创新政策,突破旧有航运法令管制,如出台返还船员个税、针对外籍船员和外籍航运管理人员出入境便利化制度等试点改革措施;出台市级航运要素聚集、航运人才培养实施细则,如高端航运服务落户、国际船舶登记、国际船舶管理、船舶交易、船员培训、船员外派、绿色航运补贴、办公补贴等扶植细则。

3.6 建立区域一体化、多元化权益机制,加强对船员队伍权益的保护

建议人社部调整完善人才分类名录,把符合条件的船长、轮机长纳入 C 类人才目录,对大副、二副、三副、大管轮、二管轮、三管轮、电机员等其他高级船员纳入 D 类人才分类目录;进一步细化《青岛市促进航运产业高质量发展 15 条政策》,制定吸引船舶管理公司和船员服务企业落户的招商引资推介政策,落实好航运人才普遍关心的落户、购房、子女教育、医疗保险等事项的相关补助标准;成立“船员权益保护工作站”,围绕着船员生存权、劳动权、休息权、社会保障权、安全工作权、体面工作权和遣返权,引入第三方海事仲裁机构,收集船员普遍的权益纠纷问

题,帮助船员寻找正确的途径维护自身权益;打通船员对自身权益知识及职业技能培训的多元化通道;为船员提供方便、温馨、周到的到港服务。

4 结语

发展是第一要务,人才是第一资源,创新是第一动力。船员服务产业是青岛航运体系建设中的薄弱环节。面对新形势、新机遇,打造船员服务产业链必将大有可为。青岛作为山东蓝色经济区的核心区域和龙头城市,国际船员服务产业将充分发挥聚集、引导、辐射、带动作用,以服务促市场、以市场促航运、以航运促贸易,把传统的区位、港口、运输优势转化为服务、航运和贸易优势,巩固提升以青岛为中心的东北亚国际航运综合枢纽地位,对青岛整个经济社会发展意义重大。

参考文献:

- [1] 2022 年 9 月份船员管理形势分析报告 [EB/OL]. 山东省海事局官网数据发布, https://www.sd.msa.gov.cn/art/2022/10/9/art_4635_1804516.html
- [2] 山东省海事局官网数据发布 [EB/OL]. <https://www.sd.msa.gov.cn/col/col4629/index.html>
- [3] 秦冬梅. 新时代建设海洋人才集聚区的路径探析 [J]. 中国人才, 2022, (11): 50-52.
- [4] 市北区促进航运贸易金融高质量发展若干政策措施 [EB/OL]. 2022. <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1722606353021277548&wfr=spider&for=pc>
- [5] 青岛西海岸新区高质量发展行动方案(2022—2024 年) [EB/OL]. 2022. http://www.xihaian.gov.cn/zwgk/jzgk/dacz/gkml/gwjd/jdwj/202205/t20220526_6075077.shtml
- [6] 郭继新, 远洋船员心理健康状况调查及健康管理对策 [J]. 水运管理, 2020, 42(08): 20-22.
- [7] 袁军. 国际航行船舶中国船员职业健康情况和职业健康教育需求研究 [D]. 杭州: 浙江大学, 2012.

Thoughts on the Construction of Qingdao International Crew Service Center

QU Hui , ZHUANG Qun

(School of Vocational Education, Qingdao Ocean Shipping Mariners College, Qingdao266427, China)

Abstract: By analyzing the current situation of the development of Qingdao's crew service and shipping industry, this paper points out the feasibility of constructing the international crew service center and the existing problems in Qingdao's shipping market, and expounds the thinking of constructing Qingdao's international crew service center, put forward measures such as unified scheduling of resources at the municipal level, incubation of Qingdao's leading shipping institutions of higher learning, promotion of the construction of reserve talents team, striving for the support of national and local policies, and promoting the gathering of support funds for high-end shipping service industry.

Key words: Qingdao; shipping policy; crew service; crew rights and interests; resource integration

(上接第 4 页)

Research on Decision - making of Small Ship Navigation Plan in Severe Weather

LI Cheng—hai¹ , ZHAO Wei—jian ¹ , HU Shen—ping²

(1.Shandong Transport College of Communications, Weifang261206,China;2.Shanghai Maritime University, Shanghai 201306,China)

Abstract: When a sailing ship encounters bad weather, the captain needs to ensure the safety of the ship and make a scientific decision. Therefore, using the fuzzy evaluation method, on the premise of fully considering the small ship's ability to resist wind and waves and the crew's discomfort affecting the normal work, this paper puts forward a decision-making model which can be used for small ship navigation decision-makers to sail in bad weather. The model is applied to the verification and assessment of the risk degree of tugboat to different voyage routes, and the result is recognized by the captain. In the verification, a scientific decision is made according to the evaluation results, so that the tugboat completes the voyage ahead of schedule after paying the allowable price.

Key words: sailing ship; small ship; bad weather; fuzzy evaluation method; decision route