



“金海正”海员正在给塔吊刷漆。

—A—

关爱蓝色国土的耕耘者

凌晨两点，“金海正”号散货船的船员们已进入梦乡，而为确保卸货安全，船长林艳忠正目不转睛地盯着货舱的变化。耗费三十个小时，装载近五万吨的货量，刚完成扫舱关舱、转移克令吊，船员们下一秒又得备车，准备开航。朝阳初升，迎接他们的是新一周的海上航行，一场必须打赢的持久硬仗……

近年来，随着交通强国建设推进、“一带一路”倡议落地，海运承担了我国90%以上的外贸货物运输量，我国走上了从海运大国向海运强国转型的发展之路。为充分发挥串联全球经贸联系大格局的重要作用，航运业迎来新一轮的发展期，海员也随之迎来了机遇与挑战并行的时代。

长期往返黄骅和镇江两地，即使是远洋航行了近七年的“金海正”号，也面临着长江航线短、航期紧、消耗精力大等诸多难题。

为了圆满完成每次航行任务，往往是船上全员出动三班倒，船长指挥、水手操舵、机舱巡检，不分白天黑夜，有时连续奋战二十多个小时，等靠上码头大家早已疲惫不堪，而甲板部人员还要做好卸货前的准备，团队的每个人都需要24小时待命。

林艳忠揉了揉干涩的眼睛说道：“我们船运的货物基本都是煤炭，从北方运到南方港口，供应南方电厂的火力发电需求。电厂需求大，因此我们一点都不能懈怠，虽然苦点、累点，但当我们运的煤化作电能，送进千家万户时，一种自豪感和使命感油然而生。”

作为我国实施“走出去”战略的重要组成部分，航运业45.8%的全国货物周转量和93%的对外贸易运输量背后，是无数中国海员长期漂泊海上、远离家园的默默付出。他们用自己吃苦耐劳、敬业负责的职业精神为全中国13亿人的生产、生活服务。

“无论从哪方面来说，能担任海员的人，除了要经历大风大浪，更是综合素质过硬的佼佼者。”林艳忠对这份工作深以为豪。他补充说，从事国际运输的海员不但要精通相关技术，还要精通英语，尤其是三副以上的高级海员普遍有大学以上学历。担任船长则需要10年以上的海上工作经验，并要通过相应的培训和国家考试。

如果说，陆地职工最大的优势在于能够随时接受企业管理方的管理和检查，就地解决问题，做出正确决策，那么海员在这方面与陆地职工大相径庭。海员在船上是独立管理、操控船东和货主的过亿资产，而海上突发情况莫测，航运企业与船舶海陆分离，不能对海员的工作进行现场指导，海员在船工作期间除了要承担船舶驾驶、管理的责任，还有防止海洋环境污染、履行海难救助义务。

克难奋进，成绩显著。去年，全球前十大港口吞吐量达到58.2亿吨，同比增加1.42亿吨，同比增长2.44%，保持微弱增长。而在全球十大港口排名中，中国港口就包揽了七个席位。此外，两大航运央企——中远海运集团和招商局集团在航运多领域均保持领先地位。绚丽的成绩背后，离不开中国海员一寸寸悉心耕耘。

据了解，一艘1.4万标准箱以上的集装箱船舶一般配备20多名海员，但船舶造价高达10亿元，所承载的货物价值更是超过10亿元。海员尤其是高级海员承担着非常重大的经济责任，对于保证国家财产安全起着非常重要的作用。

(上接第1版)

据他介绍，从1978年到2017年，长江的港口吞吐量提升了30倍，一年进出长江的海轮数量达到6万艘，南京至长江入海口的航道水深由7.1米提升到12.5米，规模港口吞吐量达到24.4亿吨。

钟松民：25年，用生命守护海上安全

海上救捞事业艰苦而危险，但广

州打捞局打捞工程船“华天龙”工程

总监钟松民一做就是25年。

25年来，钟松民在海上抢险打

捞中出生入死，屡创海上救捞奇迹。他攻坚克难完成众多重大打捞任务，成功打捞举世瞩目的南宋古沉船“南海I号”；带领团队在海上连续奋战十个多月，成功完成57000吨散货船“夏长”轮的整体打捞工程。目前他所在的“华天龙”是亚洲第一艘具备4000吨起重能力的打捞工程船。

“救捞队伍刚刚建立的时候才120人，当时靠手拉、肩扛，发展到现在空中有救助直升机，水面上有大型专业救捞船舶，水下有抢险打捞装备，形成‘三位一体’的队伍建制，建立了立体救捞网络体系。”谈到我国救捞队伍的发展，钟松民十分感慨。

杨苗苗：以乘客的满意为最大目标

杨苗苗是安徽蚌埠公交集团107路的驾驶员。在杨苗苗看来，改革开放40年来，公交的变化是老百姓最直接感受到的，公交出行越来越便

利，乘客的文明程度也越来越高。

据介绍，自参加工作24年来，杨苗苗安全行车80余万公里无事故，服务400余万人次无投诉，总结出40字“安全操作技巧”和36字“节能三字经”。以她的名字命名的“苗苗服务规范”已经成为蚌埠公交驾驶员的岗位操作规范。

“对于我来说，就是开好公交车，服务好乘客，让所有乘客都乐意乘坐我的车，吸引到更多的乘客乘坐公交、绿色出行。”对于建设交通强国，杨苗苗有自己的理解，她说，下一步，希望在工作岗位上发挥劳模的先进模范作用，为交通强国战略贡献出自

己的微薄力量。

方秋子：“秋子服务”映射国家高速公路发展

“您经过高速公路收费站时，需要多长时间？在我的班上，每辆车不超过2.5秒。”年仅31岁的方秋子是北京首都公路发展集团有限公司的一名普通收费员，同时也是“秋子服务示范班”班长，现任“秋子服务”品牌带头人。

她立足三尺岗亭，通过自己长年摸索和总结，努力练就“判别车型一眼准”“打票收费一手快”“唱收唱付

一口清”“点钞识钞一指明”的娴熟技能，成为名副其实的“收费专家”。她总结的“实景记忆法”“手势沟通法”等技巧拓展了延伸服务内容，提炼出的服务过程“四部曲”推动了首都高速窗口服务标准化。如今，“秋子服务”品牌成为首都高速公路服务品牌标杆。

“高速公路日新月异的变化也是改革开放40年的成果，路网越来越密集，车辆越来越多。”方秋子说，她希望能继续把三尺岗亭作为服务人民奉献社会的广阔天地，让“秋子服务”传递更多的温暖，为建设交通强国贡献自己的力量。

“没有海员的贡献，有一半世界在受冻，另一半世界在挨饿。”6月25日是世界海员日，被誉为勇敢者和奉献者的海员，是世界贸易90%的运输者，150万名海员的辛勤工作，保证了全球65亿人生活的正常日需供应，为国际航运业的运作安全和有效环保作出了不可替代的贡献。

长年耕耘在“移动的国土”上，海员的生活究竟是什么样儿？6月12日至18日，记者来到中国海员建设工会组织的“全国新闻媒体走近海员”活动现场，从黄骅港搭乘“金海正”号散货船，深度接触海员这一群体，通过体验式采访，记录他们的喜怒哀乐，体味他们的酸甜苦辣。

在“移动的国土上”

大国船员真情奉献海洋

□ 全媒记者 杨柳 见习记者 毛庆 文/图

—B— 给海员多“穿”几件保护衣

拿着比普通工作高很多的工资；同时也因为当时国内轻工业并不发达，海员的配额可以让他们从国外带回新潮的家电，这让海员成为令人艳羡的职业。尽管海员这个职业很辛苦，仍对年轻人有很大的吸引力。

现在，这个昔日风光的行业在工作待遇的性价比上出现了一定的分化：目前国际航线的船长与轮机长月薪一般在三、四万元左右，而一般的水手及机工月薪大约在7000—8000元之间。在国内，普通海员的实际收入每月大概在4000元左右，有些甚至不包括社保和医疗等福利。“连陆上的普通工人都比不上。”水手长任师傅感慨。

业内人士表示，我国远洋航运企业没

航运企业不断缩减运力、削减成本以应对危机，航运工作岗位的裁减，导致海员人才流失；薪金缩水导致海员纷纷转岗，也导致海上岗位的吸引力进一步降低。雪上加霜的是，环保要求越来越严格，全球减排限硫让船东成本大幅上升，裁员和控制海员薪酬成为成本控制的重要一环。

“这几年由于我国陆地工资水平普遍上涨较快，与已经国际化的海员工资差距正在逐步缩小，海员收入不再像过去那么有吸引力了。”大副周泽仲说。

隐忧之后也有新的曙光。世界经济一体化带来的造船业大发展也使得国际海员严重供不应求，尤其是高素质海员、特种船舶的船员需求日益旺盛，我国海员队伍发展面临着新的机遇。“预计世界海员工资水平在未来一段时间内仍将继续上涨，我国海员工资也会同步上涨。”青岛远洋船员职业学院教师伊善强说。

—C— 做好海员护“心”人

“优惠、优先、优质”的服务。据不完全统计，2016年1月—2017年6月，全国俱乐部累计服务国际海员86659人次，累计登轮慰问7125艘次，为国际海员提供交通服务2486次，组织国际海员文体活动394次……但近些年来，受市场经济大潮冲击，海员俱乐部不断萎缩。

以五万吨大型船舶“金海正”为例，它以走国际航线为主，每次航程少则两三个月、多则半年。在往返期间，海员的工作和生活局限在狭小的空间内，除了短暂靠港，大部分时间船员们都与大海为伴。

因为船舶在海上不断航行，需要连续倒时差，体内生物钟紊乱。不仅缺少娱乐、体育设施，而且与亲人分离，除工作外没有

任何社交活动，内心的压力和抑郁长期无法释放。除此之外，还得面临噪音、颠簸等水上运输特殊状况。这些情况对海员来说周而复始永不间断，给海员的精神带来巨大的影响。

“这艘船上一半以上的船员都是80后、90后，如何对抗这些困难，对这些年轻人来说绝对是场修行。”船上的一位年轻水手李闯向记者透露说，在船舶航行过程中，一旦遇到突发情况，必须及时解决。长期在高压状态下工作，他们几乎形成了一个规律，在船上工作七八个月都不生病，一下船就得一场重感冒，船上‘一个萝卜一个坑’，每个船员都是重要的螺丝钉，我们不敢生病啊！”

业内人士表示，我国远洋航运企业没

有统一的船员工资结构，各企业工资结构差别较大，繁简不一，部分企业的工资结构不尽合理，造成远洋船员在不同企业从事同类船舶工作时，工资待遇差异较大。这样的现状既影响船员稳定就业和工资水平合理增长，也不利于中国航运企业在国际上与其他国家的平等竞争。

症结何在？广东省船东协会秘书长邓敏聪分析道，海员流失严重主要与海员工资收入不高、工作强度越来越大等因素相关，船公司应适当提高海员的收入来留下人才。但是目前由于原油费改税，加上原材料价格上涨，船公司的负担并没有减轻，他们也难以给予船员优厚的待遇以留下船员。

近年来，虽然海员职业吸引力不断下降，但是在社会各界的广泛呼吁下，提升海员待遇、改善海员工作环境的相关政策不断出台。

工资上涨已现苗头。2018年1月1日，《中国船员集体协议(A类)》与《中挪海员集体协议》正式执行新的海员劳动标准。两个集体协议覆盖的海员均实现了最低工资增长。其中，《中国船员集体协议(A类)》一水、一机最低基薪上涨3%，除三副、三管、实习生外，其他职务上涨2%(近五年累计增长约12%)；《中挪海员集体协议》最低基薪2018年上涨0.5%，2019年上涨1.5%(近五年累计增长约10%)。

海员之家缓解精神压力。海员俱乐部创建于20世纪五六十年代，基本都开设了交通、住宿、餐饮、健身、购物、旅游、通讯、娱乐等服务，创建宗旨即为到港海员提供

“优惠、优先、优质”的服务。据不完全统计，2016年1月—2017年6月，全国俱乐部累计服务国际海员86659人次，累计登轮慰问7125艘次，为国际海员提供交通服务2486次，组织国际海员文体活动394次……但近些年来，受市场经济大潮冲击，海员俱乐部不断萎缩。

以五万吨大型船舶“金海正”为例，它以走国际航线为主，每次航程少则两三个月、多则半年。在往返期间，海员的工作和生活局限在狭小的空间内，除了短暂靠港，大部分时间船员们都与大海为伴。

因为船舶在海上不断航行，需要连续倒时差，体内生物钟紊乱。不仅缺少娱乐、体育设施，而且与亲人分离，除工作外没有

任何社交活动，内心的压力和抑郁长期无法释放。除此之外，还得面临噪音、颠簸等水上运输特殊状况。这些情况对海员来说周而复始永不间断，给海员的精神带来巨大的影响。

“这艘船上一半以上的船员都是80后、90后，如何对抗这些困难，对这些年轻人来说绝对是场修行。”船上的一位年轻水手李闯向记者透露说，在船舶航行过程中，一旦遇到突发情况，必须及时解决。长期在高压状态下工作，他们几乎形成了一个规律，在船上工作七八个月都不生病，一下船就得一场重感冒，船上‘一个萝卜一个坑’，每个船员都是重要的螺丝钉，我们不敢生病啊！”

业内人士表示，我国远洋航运企业没有统一的船员工资结构，各企业工资结构差别较大，繁简不一，部分企业的工资结构不尽合理，造成远洋船员在不同企业从事同类船舶工作时，工资待遇差异较大。这样的现状既影响船员稳定就业和工资水平合理增长，也不利于中国航运企业在国际上与其他国家的平等竞争。

症结何在？广东省船东协会秘书长邓敏聪分析道，海员流失严重主要与海员工资收入不高、工作强度越来越大等因素相关，船公司应适当提高海员的收入来留下人才。但是目前由于原油费改税，加上原材料价格上涨，船公司的负担并没有减轻，他们也难以给予船员优厚的待遇以留下船员。

近年来，虽然海员职业吸引力不断下降，但是在社会各界的广泛呼吁下，提升海员待遇、改善海员工作环境的相关政策不断出台。

工资上涨已现苗头。2018年1月1日，《中国船员集体协议(A类)》与《中挪海员集体协议》正式执行新的海员劳动标准。两个集体协议覆盖的海员均实现了最低工资增长。其中，《中国船员集体协议(A类)》一水、一机最低基薪上涨3%，除三副、三管、实习生外，其他职务上涨2%(近五年累计增长约12%)；《中挪海员集体协议》最低基薪2018年上涨0.5%，2019年上涨1.5%(近五年累计增长约10%)。

海员之家缓解精神压力。海员俱乐部创建于20世纪五六十年代，基本都开设了交通、住宿、餐饮、健身、购物、旅游、通讯、娱乐等服务，创建宗旨即为到港海员提供

“优惠、优先、优质”的服务。据不完全统计，2016年1月—2017年6月，全国俱乐部累计服务国际海员86659人次，累计登轮慰问7125艘次，为国际海员提供交通服务2486次，组织国际海员文体活动394次……但近些年来，受市场经济大潮冲击，海员俱乐部不断萎缩。

以五万吨大型船舶“金海正”为例，它以走国际航线为主，每次航程少则两三个月、多则半年。在往返期间，海员的工作和生活局限在狭小的空间内，除了短暂靠港，大部分时间船员们都与大海为伴。

因为船舶在海上不断航行，需要连续倒时差，体内生物钟紊乱。不仅缺少娱乐、体育设施，而且与亲人分离，除工作外没有

任何社交活动，内心的压力和抑郁长期无法释放。除此之外，还得面临噪音、颠簸等水上运输特殊状况。这些情况对海员来说周而复始永不间断，给海员的精神带来巨大的影响。

业内人士表示，我国远洋航运企业没有统一的船员工资结构，各企业工资结构差别较大，繁简不一，部分企业的工资结构不尽合理，造成远洋船员在不同企业从事同类船舶工作时，工资待遇差异较大。这样的现状既影响船员稳定就业和工资水平合理增长，也不利于中国航运企业在国际上与其他国家的平等竞争。

症结何在？广东省船东协会秘书长邓敏聪分析道，海员流失严重主要与海员工资收入不高、工作强度越来越大等因素相关，船公司应适当提高海员的收入来留下人才。但是目前由于原油费改税，加上原材料价格上涨，船公司的负担并没有减轻，他们也难以给予船员优厚的待遇以留下船员。

近年来，虽然海员职业吸引力不断下降，但是在社会各界的广泛呼吁下，提升海员待遇、改善海员工作环境的相关政策不断出台。

工资上涨已现苗头。2018年1月1日，《中国船员集体协议(A类)》与《中挪海员集体协议》正式执行新的海员劳动标准。两个集体协议覆盖的海员均实现了最低工资增长。其中，《中国船员集体协议(A类)》一水、一机最低基薪上涨3%，除三副、三管、实习生外，其他职务上涨2%(近五年累计增长约12%)；《中挪海员集体协议》最低基薪2018年上涨0.5%，2019年上涨1.5%(近五年累计增长约10%)。

海员之家缓解精神压力。海员俱乐部创建于20世纪五六十年代，基本都开设了交通、住宿、餐饮、健身、购物、旅游、通讯、娱乐等服务，创建宗旨即为到港海员提供

“优惠、优先、优质”的服务。据不完全统计，2016年1月—2017年6月，全国俱乐部累计服务国际海员86659人次，累计登轮慰问7125艘次，为国际海员提供交通服务2486次，组织国际海员文体活动394次……但近些年来，受市场经济大潮冲击，海员俱乐部不断萎缩。

以五万吨大型船舶“金海正”为例，它以走国际航线为主，每次航程少则两三个月、多则半年。在往返期间，海员的工作和生活局限在狭小的空间内，除了短暂靠港，大部分时间船员们都与大海为伴。

因为船舶在海上不断航行，需要连续倒时差，体内生物钟紊乱。不仅缺少娱乐、体育设施，而且与亲人分离，除工作外没有

任何社交活动，内心的压力和抑郁长期无法释放。除此之外，还得面临噪音、颠簸等水上运输特殊状况。这些情况对海员来说周而复始永不间断，给海员的精神带来巨大的影响。

业内人士表示，我国远洋航运企业没有统一的船员工资结构，各企业工资结构差别较大，繁简不一，部分企业的工资结构不尽合理，造成远洋船员在不同企业从事同类船舶工作时，工资待遇差异较大。这样的现状既影响船员稳定就业和工资水平合理增长，也不利于中国航运企业在国际上与其他国家的平等竞争。

症结何在？广东省船东协会秘书长邓敏聪分析道，海员流失严重主要与海员工资收入不高、工作强度越来越大等因素相关，船公司应适当提高海员的收入来留下人才。但是目前由于原油费改税，加上原材料价格上涨，船公司的负担并没有减轻，他们也难以给予船员优厚的待遇以留下船员。

近年来，虽然海员职业吸引力不断下降，但是在社会各界的广泛呼吁下，提升海员待遇、改善海员工作环境的相关政策不断出台。

工资上涨已现苗头。2018年1月1日，《中国船员集体协议(A类)》与《中挪海员集体协议》正式执行新的海员