

“GIP”船员服务管理模式的广东经验

让船员拥有更多获得感幸福感



▲广东航运人才市场有限公司在第七个“世界海员日”广东片区庆祝活动中，举行了盛大而隆重的揭牌仪式和战略合作签约仪式。

“我们公司的曹亮等46名海员获得南沙海员个人经济贡献奖励57.98万元，已通过公示，奖励资金近期将发放到位。”12月25日，广州中远海运劳务合作有限公司经理刘阳高兴地向记者报喜。

刘阳的话语中对此是赞叹不已：“南沙自贸区对海员扶持的新政是看得见的真金白银！”

“海员在满足相关条件下，南沙自贸区奖励个人经济贡献的40%；符合一定条件的海员，奖励额最高可达60%。这都是广东‘GIP’船员服务管理模式为船员带来的利好。”广东省船员服务协会会长金义松向记者介绍。

在广东海事局指导下，广东基本形成了在政府行业主管部门主导下，以三方协商为基础，强化协会等行业组织的市场调节功能，通过专业的航运人才市场建立新型合作关系，即广东船员服务管理GIP(Government-Industry-Partnership)模式，实现船员市场的规范化，促进航运业健康发展。

构建“三方四家”全覆盖服务新模式

2009年，全国海上劳动关系三方协调机制在北京成立，根据全国海上三方关于推进省级海上劳动关系三方协调机制建设的指导意见，2010年11月11日，广东省海上劳动关系三方协调机制建立仪式在广州举行，时任交通运输部副部长徐祖远为其揭牌。

“2010年由广东海事局牵头、广东省海员工会、省船东协会共同组建的全国首家省级海上劳动关系三方协调机制，标志着全国海上劳动关系三方协调机制已正式推向省级层面，广东的试点经验在过去的七年已经基本上推广到了全国沿海省份。”

广东省海员工会主席彭放向记者介绍，以三方机制协商的形式解决劳动关系中存在的新问题，有利于兼顾政府、企业和劳动者三方利益，努力实现“规范有序、公平合理、互利共赢、和谐稳定”的社会主义新型劳动关系。

系。

在广东海上劳动关系三方协调机制的框架下，由广东海事局倡导，2013年10月26日，广东省船员服务协会暨工会联合会在广州正式挂牌成立。

协会由中远航运股份有限公司、中海国际船舶管理有限公司广州分公司、广州航海学院等16家单位自主发起组建，共计50家船员服务单位成为协会的首批会员，占广东省辖区船员服务相关企业总数的70%，覆盖船员从业人数近5万人。

2015年1月，广东省船员服务协会正式纳入广东省海上劳动关系三方协调机制，标志着全国海上劳动关系三方协调机制，构建了广东海上劳动关系“三方四家”全覆盖的新模式。

“船员是航海文化的创造者、传承者、实践者，船员为世界经济的发展和人类文明进步作出了无可替代的贡献。广东省船员服务协会和工会联合会的成立，充分体现了社会各界对船员权益的重视，对促进船员队伍建设、航运事业发展具有十分重要的意义。”金义松强调，协会

宗旨是在国家法律、法规允许范围内，根据党的路线、方针、政策，组织和团结广东省船员服务机构、船员培训机构、航运公司和广大船员，开展相关服务工作，在政府、社会与企业之间发挥桥梁纽带作用，加强行业自律，规范市场运作，保障公平竞争，维护船员合法权益，提高船员综合素质，为会员单位和广大船员服务。

首次出台奖励政策 为海员减免“个税”

“中国是海洋大国、航运大国，也是船员大国。而与之不相称的是，船员就业渠道、信息不畅通，劳资纠纷等矛盾日益凸显，船员体面工作得不到保障。”彭放向记者介绍，2015年广东海事局向广东省政协十一届三次会议提交了“关于加强广东海员队伍建设的提案”，提出争取国家支持，广东先行先试，出台对船员个人经济贡献的奖励政策；建立广东省船员人才市场等6项建议。

2015年5月，广东省政协组成专题调研组赴全国沿海省份进行调研，了解海员队伍建设情况，形成了《关于推进“一带一路”建设中加强广东海员队伍建设的建议》的专题报告并上报广东省委，得到了省委的高度重视。

“船员是船员的呼吁，多年为船员的奔走，终于迎来了曙光——2017年7月，广东自贸区南沙新区出台针对航运业的相关扶持和奖励政策，特别是首次出台针对海员个体的扶持和奖励政策。这个名为《鼓励航运专业人才集聚政策》中，提出对符合条件的航运经纪人才、海事法律人才、航

□ 全媒记者 龙巍 文/图

运金融人才、航运保险人才、高级海员等航运专业人才每年安排一定数额入户指标，优先办理其本人配偶、子女入户手续，对符合条件的国际海员给予个人贡献奖励。

3月18日，《广州南沙新区(自贸片区)促进航运物流业发展扶持办法实施细则》(简称《细则》)正式出台。该办法自2017年1月1日起试行，海员纳入自贸区人才奖励的范围，并对从事国际海员培训的机构和国际海员外派的机构实施奖励。

“我们不断对船员有经济上奖励，对于符合条件的从事航运经纪、海事法律、航运金融、航运保险等航运物流领域的专业人才和高级海员，还可以申请航运专业人才入户，符合条件的，可申请办理广州市户籍，入户指标由区人社部门统筹安排。”广州南沙开发区口岸工作办副主任罗建文向记者介绍，作为全国第一个在自贸区出台的涉及海员扶持的新政，此举将促进广州国际航运中心全方位发展，吸引航运人才集聚南沙，为广东省航运人才的市场化流动和国际化人才合作与交流建立一个公平、公正、规范的市场环境。

保障船员
薪水无忧、体面劳动

“船员在建设海洋强国、推进‘一带一路’建设、促进水上交通运输发展等方面发挥着重要作用，为我国国民经济和社会发展作出了突出贡献，是国家重要战略资源。”广东省船员服务协会秘书长陈绪云说，为保障海员体面就业，广东海事局充分发挥海员行业主管的引领作用，在广东省海上三方四家的共同努力下，将“海上

丝绸之路国际海员中心建设”纳入广东省人民政府《中国(广东)自由贸易试验区建设实施方案》的专项工作。

2017年6月25日，正值第七个“世界海员日”之际，“海上丝绸之路国际海员中心”在广州南沙自贸片区正式揭牌，同时，由广东省船员服务协会牵头，广东省珠江航运有限公司、广州航运交易有限公司等共同筹建成立的全国第一家省级航运人才市场“广东航运人才市场”正式落户南沙自贸区，建立了以航运人才市场化为导向，以航运人才服务为主体，以劳动者权益为保障的航运人才服务平台。

“我们的目标是打造南沙国际海员外派基地。”金义松告诉记者，“广东航运人才市场”凭借南沙自贸区的航运人才发展政策优势，为南沙自贸区国际海事服务产业的发展提供人才保障，将立足华南、面向东南亚、辐射全球，秉承“互联网+航运人才”的发展理念，建设集航运人才招聘、职业指导、人才代理、人才培训、人才评测、海员外派、管理咨询、航运人才服务信息平台为一体的综合航运专业人才市场。

当前，广东服务航运企业和海员发展的“GIP”模式正按照“政府推动、行业组织、企业运作、市场配置”的原则，凭借以工会为主导的海员服务保障中心和以行业为主导的航运人才市场的“两中心一市场”服务平台，实行航运人才的科学配置，服务广东自贸区和国际航运中心建设，解决航运人力资源紧缺与航运发展的矛盾，形成航运人才高地，为建设“一带一路”作出积极贡献。

青春无愧于时代 ——记三沙海事局蔡华文

□ 全媒记者 沈尚

没有到过三沙的人，对这里或多或少会有一些向往；没有深入了解三沙海事的人，对他们或多或少都有一丝羡慕。然而，当你领略到：来回的颠簸，炎炎的烈日，涔涔的汗滴，涩涩的咸水，还有那偶尔肆虐的狂风，睡梦中急促的电话铃响……如人饮水，冷暖自知。

安全是天职

对三沙人而言，担负着运送军、警、民上下岛及物资补给重要职能的“琼沙3号”“三沙1号”每次来到永兴岛的日子，都像过年一样，全岛同庆。

然而，这时候都是海事工作最繁忙的时候，蔡华文和同事要进行现场监管。他被淹没在人群中，默默无闻。而当人尽船去，落日余晖下，只留下一抹白色的背影。

让蔡华文印象深刻的是2013年9月29日的超强台风“蝴蝶”正面登陆三沙。在反抗台风期间，蔡华文连续9个日夜坚守在岗位上，马不停蹄地组织协调搜救台风中遇险船舶人员。

由于三沙海况恶劣，海上突发事件需要在大风大浪中处置，救助行动不仅难度大，更充满了危险。

还有一次，他在凌晨1点接到船舶的求救电话，立马乘船出海指挥救助。当时风高浪急，救援船在风浪中左冲右突，一直摇晃到第二天11点才靠岸，救援船自己差点就遇险。被救的船长和船员安全上岸后，热泪盈眶地握着他的手说：“在南海航行，你就是我们的守护天使！”

百炼方成钢

高温、高湿、高盐、高辐射、缺水、缺电、缺蔬菜、缺网络……说到三沙的苦，每个岛民随便就能找出一串的词来形容。

“到这里，乘船往返一次需要30来个小时，有时遇到大风大浪，一个多月可能只来一班船，再急的事也回不去。”还记得2014年11月，三沙当时唯一的交

作为最早的三沙海事人，2012年，蔡华文怀揣着对海洋的热爱，主动放弃局机关工作投身到条件最艰苦的三沙。转眼间，他成为了年轻的老三沙人，挥洒青春的汗水5年多，乘船往返三沙70余次，航行2万余公里，已经相当于从南极到北极的距离……

通补给船“琼沙3号”执行任务，途中遇到大风浪，船摇晃得肆无忌惮，此起彼伏的呕吐声伴随着难闻的气味阵阵袭来，整整一晚他都没有合眼。

在这样的环境里，蔡华文驻守边疆的日子中，他每天都要多次顶着烈日、迎着海风在码头巡查，防台期间更是苦口婆心、协调各方，力保安全；接到渔民或船员遇险信息，无论白天黑夜，都要想方设法第一时间与船长取得联系，核实情况，及时将险情通报相关单位，展开救助。

“有一个星期，连续发生多起险情救助。因为任务紧急，通宵救助后的当天又得立即乘船再转车返回海口，那天晕乎乎的我在船上还忍得住，但一到陆地上的办公室，反而扛不住，吐了。”蔡华文说。

无论什么时候，无论任务多么危险，只要需要，他总是身先士卒，冲到最前，毫无怨言。

2013年西沙旅游正式开通，为给西沙旅游航线常态化运营保驾护航，他又主动申请，成为了第一批驻在交通不便且远离大陆的永乐群岛上的海事执法人员之一。

实干显本色

青年人归根结底还是要在干事创业中展现自己的先进性，来到三沙，蔡华文憋着一股“作为青年人，一定要干好”的劲儿。

三沙海事从无到有、实质运行也就是近几年的事。从空白到不可或缺，三沙海事前进的每一步都看似简单却又实属不易。刚来时全局只有几人，他毫不畏惧，迎难而上，积极研究和破解工作难题，跑码头、进船舱，与施工单位人员和船员交流，遇

到难题和困惑，就一遍遍翻阅资料。

在局领导的高度重视下，他和同事通过探索思考钻研，开始打造三沙海事“安全工程”：建章立制，起草相关的驻岛工作制度、指南，启用各类管理软件和系统；协助完成“中建南”护航任务和“海巡21”轮西沙巡航工作，维护国家海洋权益；高效完成了“三沙1号”、“南海之梦”、西沙岛际交通艇和首艘游艇的船舶登记及小型海船船员适任证书签发工作，实现了多项业务零的突破；开拓创新，协助领导向市政府提出在三沙开展船舶登记创新试点、健全交通港航机制和修改船舶航区的建议，有效地服务地方经济社会发展。

多一些耐心，就少一些误解；多一份付出，就多一份收获。让蔡华文感到欣慰的是，现在岛上涉海的安全事务，相关部门都会寻求海事的支持和参与。

此外，他还同团员青年一起成立团支部，开展独具特色的“水上交通安全知识进校园、上岛礁、进渔村”活动，为集体荣获“海南省青年文明号”和“全国四红旗团支部”荣誉称号打下良好基础。

习近平总书记说过“心中有阳光，脚下有力量，为了理想能坚持、不懈怠，才能创造无愧于时代的人生”。蔡华文同志敬业奉献力保安全的事迹被人民日报、新华社、凤凰网、中国交通报、中国水运报等多家主流新闻媒体报道。“我的使命就是要保障水上交通安全，当看到人们安全到达目的港，我为能够成功救援海上遇险的同胞，让自己的青年华能在三沙的蓝色国土留下一笔感到无比的自豪。”蔡华文说。

保驾护航春运安全 把危险关进笼子

海口举行危险品码头船岸应急联合演练

本报讯 (全媒记者 龙巍 通讯员 王文光 方旭霞)12月25日上午，国盛危险品码头船岸应急联合演练顺利举行(如右图)。

为做好春运期间的危险品船舶安全监管工作，绷紧神经，把牢危险品船舶监管关口，进一步推进辖区危险品水上运输管理和事故应急处置交流学习平台建设，按照海口海事局《危险品船舶船岸应急联合演练评比示范活动方案》的工作安排，海口海事局积极组织协调开展了此次演练。

此次演习实战性强，历时40分钟，模拟的情景是：码头卸油时管线法兰因密封损坏出现油品泄漏，在人员应急抢险过程中发生着火事故。演习重点检验油船与岸上人员对应急堵漏与灭火抢险的配合与操作，并检验油库与船方的指挥能力与应对措施，以及共同应对应急事故的处置与协调能力。事故发生后，危险品码头值班人员立即采取相应措施并报告事故险情，成立现场指挥部，启动码头《应急预案》，按照预案开展火灾事故原因探查、消

防灭火等一系列措施，同时通知清污公司做好清污准备；向海事、消防、港航局等政府主管部门报告事故情况，请求支援。海口海事局指挥中心接到海上漏油险情报告后，立即启动海上突发事件应急预案，对事故现场水域进行警戒和实施交通管制，疏散附近水域的船舶和人员，同时密切关注事故现场情况，组织应急处置。

据介绍，海口海事局将持续保持对危险品船舶监管的高压态势，督促辖区各单位完善应急预案提高人员素质，更要将危险品船舶船岸应急联合演练评比示范活动的成果落到实处，为辖区春运期间人命财产安全和危险品水上运输长治久安打下坚实的基础。

激活一江春水 盘活发展大棋

(上接第1版)

如今，千吨级航道东可达宁波舟山港、上海港等国际港口，北可由京杭大运河抵达齐鲁，一个通江达海、“四省通衢”的衢州再次苏醒。

乘势而为 金华水运驶入快车道

内河航道是联接港口枢纽与腹地经济的重要“毛细血管”，然而直到2015年底，金华仍无四级以上高等级航道。为此，金华率先实施衢江(金华段)航运开发工程、兰江航道提升整治工程及兰溪三江口单项养护工程等，实现高等级航道“零”的突破。

乘着水运复兴的东风，金华积极对接上海港、宁波舟山港等国际性港口，加快内河水运与周边区域的互动融合。

其中以衢江、兰江等高等级航道建设为重点，推进金华内河骨干航道网建设，构建“干线航道等级高，港口吞吐能力强，联合疏运效率好”

的内河航运体系。

“我们着力改善航道基础设施，补齐短板，打通海河联运‘最后一公里’。”金华市港航管理局局长尤克诗表示，“黄金水道”将释放航运红利，产生黄金效益，水运将逐步成为金华转型发展、绿色崛起的重要引擎。

据统计，衢江(金华段)航运通航后，到2020年可节约社会运输成本约6.15亿元，对GDP的贡献近20亿元。其中环境成本相对于公路可节约13亿元，相对于铁路可节约3.7亿元。

破除瓶颈 一闸通达红利来

富春江船闸，钱塘江中上游全线通航的“咽喉”所在。20世纪60年代，富春江水电站开工建设，彼时沉浸在开闸发电喜悦中的人们没有意识到，这道几十米宽的大坝却同时把一江春水拦腰截断，也截断了传统航道，截断了绵延千年、润泽八方的水运一盘棋由此而活。

一闸通三江，红利滚滚来。一个被卡了半个多世纪的航运瓶颈就此打通，一条千万吨级的水运通道即刻通航，浙西北三江两岸乃至浙赣皖的水运一盘棋由此而活。