

长江上游内河航运需扶持

船员“后浪”难寻盼“活水”

□ 全媒体记者 桂慧樵 实习记者 赵艺璇 吴锐

有这样一群人,他们靠水吃饭、以船为生,为祖国建设和保障人民生活,常年奔忙在内陆江河中,肩负着推动我国水运经济持续发展的重任,他们就是内河船员。

这些船员成为了支撑长江航运发展兴旺的中坚力量,在服务长江经济带建设方面发挥着重要作用。据了解,他们承载着沿江经济带每年85%的铁矿石、83%的电煤和87%的外贸物资运输,为长江经济带高质量发展作出了突出的贡献。

近几年来,随着我国沿江经济的发展和产业结构的调整,从事船舶运输的船员人数越来越显得不足,特别是高素质人才和新鲜血液更为紧缺,加之职业保障不到位等问题,困扰着航运企业与管理者,内河航运业正面临着前所未有的危机与考验。



船舶靠岸。本报资料室供图

年龄断层 创新乏力

航运业的兴旺离不开船员在航道上的日夜奔忙,然而航运人才却不会像江水一样接连涌动,甚至面临着“青黄不接”的断层风险。近些年来,愿意跑船的年轻人越来越少,整体知识水平也不高,熬出资历的中年船员仍遵循传统的经验和章程。即便“互联网+”的浪潮浩大汹涌,也难以拍到他们的“岸”上。

从业人员老龄化严重,是内河水运领域目前最明显也是最突出的问题。《2019年长江片区内河船员发展报告》显示,截至2019年,长江片区持有内河船员适任证书的内河船员平均年龄46.71岁。同年,长江片区内河新注册的船员年龄在50岁以上的超过了30%,为所有年龄段之首,而30岁以下的青年群体仅占比12%左右。

针对数据中反应出的情况,记者走访了重庆市河牛滚装船运输有限公司。有关负责人表示,担任船长、大副、轮机长的年龄大多都在55岁以上,80后、90后的技术人才相对较少。地处四川的宜宾海事局船员处处长程自然也有同样的担忧:“进入二十一世纪以后,长江上游船员队伍新生力量的萎缩态势开始日趋明显。”

与老龄化问题同时出现的,还

有从业队伍文化程度的普遍不高。据重庆河牛滚装船运输公司总经理谭博文介绍,这里老一辈船员的文化水平以小学、初中程度为主,他们受过河运校等专业学校培训的仅占10%左右。在下游或者沿海地区,船员们大多能用5分钟就能填好一张申请表,在上游地区却很难看到。“我们同事必须手把手教,有的船员连字都不认识,有的人识字但不知道意思。”程自然的言语之中透露出些许无奈。

年纪偏大、文化素质欠佳的从业人员特质直接阻碍了航运系统改革的步伐,现代化、信息化的设备和管理办法都难以推广。据记者了解,海事部门正在推广一项“口袋工程”计划,目的是将船员学习考核系统放进手机,提高队伍管理效率。但由于一些年纪较长的船员不擅于操作智能设备,实际收效甚微。程自然补充说:“甚至还有一部分船员连智能手机都没有,用的是那种只能打电话的‘原始’手机。”除了从上到下的改革措施推行困难以外,老龄化、综合素质低的问题也使整个从业人员队伍缺乏内在革新的活力,从而无法激活整个行业的长久发展动力,逐渐走进低谷,陷入风浪中的“漩涡”。

AIS岸基系统设备的可靠运行,为海事监管、港口畅通提供了坚实的支持。

做优服务 助力司法案件审判

“案件顺利办结了,你们AIS数据证据起到了关键支撑作用。”今年11月前,由山东海警局联合山东省公安机关侦破的涉案金额达123亿元的特大走私案,在山东省高级人民法院以走私普通货物罪终审宣判。案件宣判后,天津航标处收到了办案方的感谢。

2020年7月30日,山东海警局和山东省公安机关在我国某海域查获一艘走私白砂糖的母船。经侦查发现,该船自2019年以来,在我国某海域累计向国内走私犯罪团伙雇佣的船只,运送白砂糖50余船次。该案是中国海警首次在我国海域内查获外籍走私母船并罚没,案件涉案资金最高、冻结资金最多、现场查扣走私白糖数量最大。

随着案件侦查的推进,2021年3月3日,潍坊海警局提出调取数据申请,希望调取该案中涉及的180艘船舶,在2019年到2020年期间的历史航行轨迹。

“陆地上办案,需要调取监控

随着我国人民收入水平普遍提高,船员待遇较高的优势逐渐下降,特别是在就业机会较多的大、中城市,船员职业不再具有吸引力。除此之外,内陆地区大多数人对水运行业并不了解,从事船员职业的意愿更是不足。

据重庆海事局局长司天生介绍,重庆辖区在长江干线从事水上运输的航运公司有243家,船员薪酬根据船舶类型、大小而有所区别,普通的船员待遇在就业市场上根本不具备吸引力。

近些年来,国家和各级政府及交通主管部门对船员队伍建设、保障船员权利、船员服务与

保障现有船员的基本权益,培育未来行业的新兴力量是当前改变长江内河航运疲软困境的两大举措路径。这项系统工程的需要各方在统一目标的前提下各司其职,相互配合,打出一套科学合理“组合拳”,将改革落到实处,让船员看到改变。采访中,有关专家和业内人士提供了一些可以借鉴的思路。

完善相关法律法规,建立适合船员职业特点的社保制度,为船员提供职业保障至关重要。政

条件艰苦 青黄不接

创新等方面做了大量工作。但尽管如此,由于水运企业体制的多样化和地域差异化,船员权益保障的具体落实情况参差不齐。

长江干线的职业船员受聘于国有企业、民营企业、个体船主等,按照有关规定,航运公司只能在公司注册地给船员缴纳社保,但船员的家庭住址往往与公司注册地不是同一个城市,这就导致“五险一金”保障在实际发挥作用时并不便捷,船员们不愿意主动缴纳。据了解,除部分大型企业外,内河船员“一金”没有落实的情况还普遍存在。

除了经济因素,辛苦且单调

的生活方式也阻碍了一部分人成为船员的步伐。长江干线船舶的单次航运,一来一往至少需要半个月至一个月的时间。船上环境封闭、条件艰苦,日常与船为伴的他们与亲人聚少离多、缺乏联系,累日工作积攒的情绪也无处排解,心理状态的调节效果也不尽人意。虽然部分水运企业落实了船员带薪休假制度或轮休制度,但大部分企业和个体船舶未能完全落实,船员一年到头在水上漂泊不能休息的情况还普遍存在。

此外,职业教育体系的不完备是导致航运行业人才短缺问

题的重要因素。各航运学校水上专业招生困难,据相关数据统计,近年来全国报考航运专业的考生人数逐年减少,总体呈下降趋势。没人报考该专业,也就导致无人从事该行业的工作,一定程度上影响了青年一代的薪火相传,使航运队伍“青黄不接”的现象进入恶性循环。谭博文表示,在重庆市渝东区域,只有重庆市万州高级技工学校设置了船舶驾驶班和轮机班。从长远来看,造船、电工、焊工等专业人才的缺失,也阻碍了船舶设计、制造、验收、科研等相关产业的健康发展。

完善制度 增强保障

府需要出台相关政策,对内河船员实施特殊工种待遇,增加内河船员收入和健康保护,拉开内河船员与岸上工作收入的差距。

同时,加快健全内河船员职业保障体系,探索建立与司法、教育、工商等管理部门的通报、协作制度,对侵犯内河船员权益的行为及时作出处理,并告知船员其所享有的相关权利和救济、解决途径并通报相关管理部门,切实维护船员的基本利益。

在人才队伍建设与培养方

面,应从国家层面大力扶持船员职业教育,将内河船员职业教育纳入地方职业教育规划。在政策上扶持航海类院校开展内河船员教育培训工作,扩大招生数量。在学校教育结束后,船员在工作中也需要保持持续学习、持续进步的状态。除了船员们通过各类教学机构学习考取级别证书之外,企业的培养机制也需要强化。

但究其根源,要想解决船员困难化解行业的危机,最根本的

任务依旧是发展航运市场,创新发展模式。

另一方面,让广大船员能体面工作,才能提高船员职业吸引力,招到优秀的船员,从而提高船舶的运行效率,提高企业的盈利水平。

面对内河水运市场业务量萎缩的状况,管理部门和从业者需要响应国家的大政方针,寻求新的机遇与突破口。正如采访中程自然所说:“航运市场繁荣了,很多问题都能迎刃而解。”

立足数据护安澜 跳出数据谋发展

轨迹相关事宜,希望以此为突破口还原事实真相,寻求对现有口供证据的印证。

时间紧、有效信息少、涉及海域广、船舶移动识别码相同船舶数量多、轨迹杂乱……面对诸多困难,天津航标处海事处海警中心工作人员迎难而上,立即抽调3名骨干人员,成立临时工作小组协助调查,采用特征报文多要素深度数据过滤和基于运动趋势的轨迹匹配的方式,分析处理数据,优化数据提取算法,绘制船舶轨迹图,马不停蹄地加班5小时,成功在当晚9点,还原了涉案船舶历史航行轨迹,及时、快速地为案件的办理提供了数据支持。

记者了解到,今年以来,天津航标处已为海事部门、海警局、司法机关等42家单位,提供AIS数据服务159次,提供数据分析产品6000余份,获得潍坊海警局、秦皇岛海关缉私分局、唐山市公安局、威海海警局等单位赠送的锦旗和感谢信,在协助案件办理同时,有效扩大了航海保障力量在社会上的知名度和影响力。

创新发展 深挖数据价值潜能

创新是第一生产力,不日新者必日退。秉持着“高质量发展”理

提案提交IALA秘书处。

此外,天津航标处还积极为科研院所、高校等单位提供AIS数据支持。

念,天津航标处在做好保障、做优服务的同时,还着力创新驱动,深挖AIS数据潜能,各项科技项目推进有力。

建设完成VDL监测系统并支持部海事局开发了“净海卫士”微信小程序。该软件能够主动识别海上异常船舶,大大提升海事执法部门对AIS设备领域违法行为的执法精度,提高执法效率。截至目前,借助VDL监测系统和“净海卫士”小程序已支持海事执法部门纠正全国各类水上无线电违法超过3万艘次,有效助力海上无线电环境整治工作。

研发AIS信号移动检测与自动分析设备。该设备能够对AIS基站、AIS航标的信号覆盖、信号质量进行快速评估,增加无线电航标效能评估的手段,后续将成果进行推广。

开展VDES核心网技术研究。明确VDES核心网整体框架和边界的界定,并对整体系统进行研究和验证。该项目研究成果将为未来参与国际标准制定和VDES核心网的建设奠定基础。

推进国家重点研发课题《智能航行支持保障关键技术与系统研发》。目前,已经完成《面向船舶智能航行的数据标准指南》《面向船舶智能航行的海事服务集》的编写工作;撰写《面向船舶智能航行的海事服务修订建议》提案,并作为ENAV28次会议中国代表团的正式

“下一步,天津航标处海警中心将继续发挥好AIS数据资源优势,进一步提高数据服务质量,扩展数据服务领域,不断提升服务经济社会发展能力。”天津航标处海警中心工作人员介绍,他们已与中国船级社对接,计划依据现有内河、沿海和国际航行船舶的基础数据、AIS数据、水文数据,开发AIS碳排放数据分析系统对船舶碳排放进行测算和评估,为航运业的“脱碳”提供技术支持;与青岛海事法院合作,研发船舶扣押指挥平台,整合法院现有资源,融合AIS船舶动态、静态数据,实现涉案船舶实时位置查询显示、待扣船舶到港提醒、已扣船舶非法驶离提醒等功能,提高法院法官办案涉船案件效率和船舶扣押效率,实现船舶扣押拍卖全流程一体化管理。

(上接第1版)

天津航标人开展基站巡检时,早五晚九是工作常态,在一米多高的草地里寻路、背着设备涉水爬坡、在不到10℃的天气里光腿赤脚穿越河岸、驱赶毒蜂毒蛇,这些事,他们在巡检基站时都遇到过。巡检AIS基站的辛苦,天津航标人克服时不怨一声;抢修AIS基站的重任,天津航标人“挑”起时,更是不误一秒。

2019年2月4日,腊月三十,AIS运维人员仍在工作岗位上处理AIS系统故障。天津辖区AIS中心到黄骅AIS基站线路出现异常,按照流程排查故障点,驱车赶往黄骅AIS基站对现场设备进行调修测试,经梳理发现问题比起初了解的还要复杂,在更换了相关设备后链路仍未恢复正常。随着时间的流逝,此时已是深夜,除夕的钟声已经敲响,天津航标处AIS运维人员还坚守在抢修现场逐一详细排查可能存在的隐患故障点。

“虽然大年三十凌晨还在一线抢修,但没有一人因不能在家过年而对工作有所抱怨和怠慢。”天津航标处处长苗猛说道。因为他们深知AIS基站的稳定可靠运行是确保海上船舶平安航行的基石,是更多家庭幸福团圆的坚强保障。

在天津航标人的努力下,天津航标处今年圆满完成北方海区2轮沿海AIS岸基网络系统巡检及1轮内河AIS岸基网络系统巡检工作,发现并修复故障隐患27起,协调处理北方海区AIS故障339次,解决了巡检过程中发现的天线驻波比偏高、网络通信状态不稳定、服务器运行故障等问题,保证