

船员薪资二三事

□ 全媒体记者 祁玲

近日，上海航运交易所发布了中国（上海）国际海员2021年11月薪酬指数，在一年多的接连上涨后，该指数继续小幅上扬。上海航运交易所预测，随着春节假期的临近，船员薪酬可能

工资上涨行情 能持续多久

新冠肺炎疫情暴发后，直到2021年年底，船员工资一路看涨，让大家欣喜不已。“这次工资上涨，高级船员涨薪的幅度更大，类似二副、三副、三管、四轨这些市场紧缺岗位，有的疫情前后薪资甚至翻倍。”南京海员之家服务有限公司总经理戴贤国说，工资上涨、待遇提高，增加了职业的吸引力，对整体行业是件好事。但即使这样，劳资双方也会出现不满情绪。原因是什么？戴贤国解释，“不是每一个船员都能完全享受到这波涨薪红利，也不是每条船的利润都能支撑船员薪资涨幅。”

一方面，随着人才供求变化，船东在不同时间段招募海员，工资标准会不同。用工缺口增大，工资指数处于上升通道时，船东就会开出更高的薪酬“抢人”，导致出现“同岗不同酬”的现象，有的船员难免感到“吃了亏”。在涨工资的要求得不到满足的情况下，个别船员就用怠工来发泄情绪。

另一方面，在过去一段时间里，疫情对船员换班造成了巨大影响。为招收并留住船员，船舶经营者要付出更大的成本和精力。虽然疫情暴发后，海运集装箱船租金一路上涨，有些船东的利润可以支撑上涨的成本，船员涨薪要求一般也会得到满足。但不是所有船型的运价都在涨，比如液品船的运价就比较平稳，这些船东成本压力会较大。

另外，不同船型上的船员工资也有较大区别。化学品船、液货船的船员薪酬一般高于普通干散货船船员，这是由不同船型上工作的复杂性和危险性以及劳动强度决定的。但不管船东利润如何，船员的工资水平最终取决于全球劳务市场上的供求关系。

疫情暴发后，船员比较抵触执行前往疫情高发地区的航次任务。但局部地区疫情形势不可不预测，船员上船本身也就冒了一定风险。例如，某个船员签合同同时航次目的地还未被世卫组织列为疫情高发区，但开航后，该地区疫情暴发，此时，船员通常不能拒绝执行合同。虽然有些船东会根据实际情况给出较高的防疫补贴，绝大部分船员也会基于职业精神，继续在船工作，但也会出现个别船员拒绝执行任务的情况。如果因此延误船期，就会给船东造成损失。

“由于我国疫情控制得相当不错，中国船员很船东受欢迎，这是我们的优势。但资本是逐利的，当外籍船员的成本大幅高于中国船员时，在服务质量和成本相差大的情况下，在船东眼里中国船员的优势就不明显了。”戴贤国提醒船员对涨薪要理性看待和清醒预估。

会再迎来一波较大上调。工资水平上升的曲线，给船员们带来一丝欣慰。

然而，不稳定的生活方式、缺乏正常社交和亲情沟通、对个人问题的焦虑、职业的漂泊感……仍是船员们心中

的“刺”。

这次涨薪能持续多久？船员有“年龄天花板”么？怎么让“临时工”变成“金饭碗”？从水手到船长要奋斗多久？近日，记者采访了几位远洋轮上的高

级船员。他们都是从基层的实习生开始，一步一步脚印，最后成为远洋船上的管理者。他们的经历或许能给那些已成为船员或者准备成为船员的人们一些启示。



船员在工作中。 本报资料室供图

够努力才能晋升

坦言，那时候进取心不强，也没有在海上长远发展的打算。

十几年一晃而过，贺亮的生意不好不坏，维持一家人的生计没有问题，但难有更大的发展。人到中年，人生就这样一眼望到头了么？踌躇间，到了2014年，这一年，家里添了二宝，开支大了。贺亮考虑再三，下定了决心上船。用最短的时间晋升到船长，提高收入，给家人更好的生活。

41岁的贺亮重新回到学校，通过考试拿到了三副适任证书后，在一条化学品运输船上做了一名高龄实习生。上船后，他发现船上几乎所有实习生都有三副证书。那两年，航运业萧条，人多岗少，海员上岗不易。就算上了岗，国内船上的三副每个月到手也只有六七千元人民币。

“四十出头的人了，漂洋过海，我在家里也能挣到这几千块钱啊。”怎么办，迈出了第一步就不能退缩，贺亮迅速调整了目标——上外籍船。“去外籍船就容易了吗？”“也不容易，但我的英语口语还行。”贺亮告诉记者，练就口语是他和年轻人竞争的唯一办法。

应聘外籍船的岗位也并不顺利，好几家外企船东觉得贺亮年龄大，面试机会都不给，但他没有放弃。幸运的是，不久他被国际大型船企EPIC录用了。

从2014年到2019年，从三副到二副再到大副，随着职务不断提升，贺亮要学习更多的工作技能。“上了船有时间就学习，下了船一心一意考证。那五年，我从来就没有刷过一次剧，玩过一次游戏。”他明白，只有晋升到更高的职位才有更优厚的收入。贺亮的晋升速度是很少见的，趁这次休假，他打算把船长资格也考过了。

“最近几个月，白天上课，晚上刷题。”这个内心强大的男人仍在奋斗的路上，船长的梦越来越近了。

“不要羡慕别人一个月拿七八万。起点低、年龄大都不是问题，只要愿意努力，一样能够做到大副、船长。高薪的前提是一步步往上努力的过程。当船员不存在‘挣快钱’，你能做到什么职位，就拿多少钱。”贺亮告诉每一个想逆袭的人，船员是一个有机会改变自己命运的职业。

武汉航运中心铁矿石运输综合运价指数周评

年末补库运量上涨 运价微跌指数下行

本期武汉航运中心铁矿石运输综合运价指数(WOSFI)为454.5点,较上期下跌11.39%。本周临近年末,武汉航运中心钢厂进行规模性补库,本周运量较上周出现大幅增长,增幅为62.82%。因运输需求激增,船东报价谨慎,本周整体运价较上周下降,受主要航线运价下跌叠加部分航线无发运量影响,综合运价指数有所下行。典型航线方面,除江阴/靖江-黄石航线运价有微幅上涨外,其余航线运价均出现不同程度的下跌。

武汉航运中心铁矿石运输综合运价指数 (WOSFI)		
上期	本期	环比涨跌 (%)
2021-12-24	2021-12-31	
512.92	454.50	-11.39%

武汉航运中心铁矿石典型航线运价		
航线	运价 (元/吨)	与上期比涨跌 (元/吨)
太仓-武汉	14.56	-0.53
太仓-九江	8.00	0.00
江阴/靖江-鄂州	12.50	-1.50
江阴/靖江-黄石	15.85	0.15
镇江/南京-武汉	14.97	-0.41



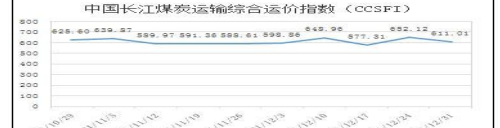
中国长江煤炭运输综合运价指数周评

保供政策提振市场 量增价跌指数回落

本期中国长江煤炭运输综合运价指数(CCSFI)为611.01点,较上期下跌6.30%。临近元旦,中共中央办公厅、国务院办公厅印发通知要求切实加强煤炭特别是电煤供应,有效提升元旦春节期间的电力供应保障能力。在此背景下,企业采购需求乐观,本周煤炭运量较上周大幅上涨,增幅为73.27%。从全年运量变化来看,本周运量处于峰值。因海进江煤炭运量和港口中转稳定,长江运输需求激增,导致整体航线运价回落。典型航线方面,下跌航线居多,其中张家港/太仓-九江、江阴/张家港-铜陵、张家港/太仓-九江、江阴/靖江-铜陵、张家港/太仓-黄石等航线跌幅在1-4元/吨。因主要航线运价下跌幅度较大,带动综合运价指数下跌。

中国长江煤炭运输综合运价指数 (CCSFI)		
上期	本期	环比涨跌 (%)
2021-12-24	2021-12-31	
652.12	611.01	-6.30%

中国长江煤炭典型航线运价		
航线	运价 (元/吨)	与上期比涨跌 (元/吨)
张家港/太仓-荆州	29.55	-3.69
张家港/江阴-岳阳	17.02	0.00
镇江/南京-武汉	15.98	-0.01
张家港/江阴-武汉	13.85	1.39
张家港/九江	15.19	0.12
张家港/太仓-九江	13.60	-1.20
张家港/太仓-黄石	11.38	0.08
江阴/张家港-铜陵	11.82	-1.05



中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数周评

年底冲量市场走强 货源增加指数高走

本期中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数(CARFI)为1000.08点,较上期上涨9.86%。年末各大商用车主机厂开启年底冲量,同时衔接元旦、春节旺季“翘尾”行情,商品汽车销售市场逐步走强,滚装运输货源增加明显。本周长江整体商品车滚装运量环比增长35.65%,其中,上水航线运量下降2.53%,下水航线运量增长59.62%。为满足运输需求,滚装运输及港口企业优化作业流程,部分航线恢复运输,带动综合运价指数月末冲高,重回干点迎接新年。

中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数 (CARFI)		
上期	本期	环比涨跌
2021-12-24	2021-12-31	
910.31	1000.08	9.86%



武汉航运中心出口集装箱运价指数周评

集运市场需求旺盛 运价指数冲高收官

本期武汉航运中心出口集装箱运价指数(WSCFI)为5162.62点,较上期上涨0.66%。本周出口集装箱市场需求旺盛,多数航线运价上涨。12条主要航线中5条航线运价上涨,3条航线运价保持不变,4条航线运价下跌。其中,波斯湾/红海、地中海市场仓位紧张,运价分别上涨1.93%、1.74%;欧洲市场运力稳定,运价小幅下调0.58%;南美西市场受新冠疫情影响,对各类物资的进口需求维持高位,运价继续保持稳定;美东、美西航线市场年前出货量继续增加,运力紧张,运价分别上涨1.35%、1.28%;南非(德班)航线市场供需关系良好,运价不变;亚洲航线运输市场波动明显,东南亚、中国台湾航线运价分别下跌0.40%、1.34%;韩国釜山航线运价继续攀升,运价上涨3.73%;日本关东航线运价保持不变;澳新航线市场需求旺盛,运价下跌0.66%。

十二月份以来武汉航运中心出口集装箱运价指数高开缓落、月末回升,始终站稳平均5120点平台。随着全球疫情发展和贸易增长态势,指数在高位稳定和理性增长中进入新年。



苦练内功 以实现真正『稳定』

即使远洋船员能拿到高薪,但很多海员仍自嘲干的是“临时工”:吃青春饭,休假没工资,养老没保障……对于船员来说,什么才是职业稳定的保证?几位船员给出了自己的答案。

“现在,航海学院毕业生的首选即是考公务员或考研。”范哲目前是大庄连河风电场工程船的船东代表,他认为毕业生学航海不上船,将来出现人才断层很可怕。“吸引优秀人才投身海洋事业,要重视提高船员职业的附加值。”范哲注意到,“2022上海人才引进政策”特意把航运专门人才作为引进的专业人才,取得甲类船舶船长适任证书,并从事远洋船舶驾驶工作的船长可落户上海。“希望有关部门出台更多针对航运人才的优惠政策,吸引年轻人入行。”范哲说。

除了政策支持,扎实的技术、出色的能力更是职业之路越走越宽的主要因素。“不管是干机工,还是做水手,有了技术,就不愁找不到工作。”杨春林在远洋货轮上做了十几年轮机长,他告诉记者,一个岗位如果总是缺人,那一定是技术性比较强的关键岗位,负责这项工作的船员是不容易被替换掉的。“船舶的机舱就像一座工厂,机械非常多,虽然轮机员不能直接驾驶船舶,但船的动力来自机舱,把各项技术琢磨透了不容易,培训几天是无法胜任的。”杨春林以自己的工作经历现身说法。

不同于陆地上的工作,船员与船东的劳务关系维系于合同,很大一部分人属于自由船员,他们下船休假是没有工资的,但证书随时在自己身上,什么时候休假,休多长时间都是自己决定,想要工作的时候再联系上船,哪家公司给的工资高就去那家公司,这样的船员往往占据了比较主动的地位。这部分人怎么谋划未来生活保障呢?

在船上工作,海员公司一般会为海员缴纳养老保险、医疗保险、失业保险等。杨春林表示,他那一代船员上船早,很多人在国内物价水平低的时候就通过各种途径投资,打下了“一片江山”。即便企业为其缴纳的养老保险水平不高,也不太影响今后的老年生活。

范哲之前所在的国企福利待遇非常好,除了五险一金,还有企业年金和补充养老保险,单位甚至负责员工未成年子女的保险。“缴得多,扣得也多。我的年薪有24万元,但实际上拿到手的,要少很多。”从待遇优厚的国企跳槽到外企,范哲显然更看重到手的收入。这次他被外派到外企工程船,虽然用人单位按最低标准缴纳保险,但范哲表示,自己将通过购买商业保险或自己加大缴费基数等方式补足保障。

贺亮一直以个人身份缴纳社保,船东在他的工资里增加了200—300美元作为保险费用,缴费水平与在岸上工作的一般企业白领相当。

“对于高级船员来说,能力是立身之本,有了扎实技术就有了稳定的工作,提高自身素质,做个有价值的人,比稳定的工作更重要。”贺亮说。

武汉航运中心出口集装箱运价指数 (WSCFI)

上期	本期	与上期比涨跌
2021-12-24	2021-12-31	
5128.85	5162.62	0.66%

武汉航运中心出口集装箱运价指数 (Wuhan Shipping Center Container Freight Index)

航线	单位	权重	上期	本期	与上期比涨跌
综合指数 Comprehensive Index					
			2021-12-24	2021-12-31	
综合指数	Comprehensive Index		5128.85	5162.62	0.66%
分航线(Line Service):					
武汉-日本/关东	East Japan	2%	690.23	690.23	0.00%
武汉-韩国	Korea (釜山 BUSAN)	1%	804.70	834.70	3.73%
武汉-东南亚	Southeast Asia	5%	1802.60	1795.46	-0.40%
武汉-南美西	West South America	5%	9867.43	9867.43	0.00%
武汉-美东	USWC	20%	9513.75	9635.33	1.28%
武汉-美东	USEC	12%	11150.37	11301.39	1.35%
武汉-欧洲	Europe	23%	8442.24	8395.57	-0.58%
武汉-地中海	Mediterranean	8%	6571.84	6686.13	1.74%
武汉-南非	South Africa (德班 DURBAN)	1%	5806.59	5806.70	0.00%
武汉-澳新	Australia/New Zealand	4%	4259.72	4231.56	-0.66%
武汉-波斯湾/红海	Persian Gulf and Red Sea	18%	4814.56	4907.42	1.93%
武汉-中国台湾	Taiwan China	1%	1062.83	1048.60	-1.34%