



中国水运报

扬帆起航 点亮心中的灯塔

——航海专业毕业生如何做好职业规划

□ 全媒记者 祁玲



航行中的船舶。

毕业生带着梦想奔向蔚蓝

江文和孟骏翔,作为武汉理工大学航运学院今年的应届毕业生,已分别成功签约了招商局武汉海顺海事服务公司和招商局武汉海顺海事服务公司的定向培养计划。这标志着他们即将踏入广阔的航运

领域,开启人生新的航程。在本科第一年结束时,江文便做出了重要决定,加入卓越工程师班,参与了招商局武汉海顺海事服务公司的定向培养计划。他坦言,这一决定既出于经济考

量,也深受那些航海经验丰富的老师启发。“我非常敬重那些船长老师们,他们乐于分享自己的航海经历,并给予我很多鼓励和建议。”江文说。

在国家海洋强国战略的大背景下,江文感受到航运业的巨大发展潜力,并为自己制定了明确的职业发展目标。“我计划在接下来的六年合同期内,竭尽全力提升自己的专业技能。如果六年后一切顺利,我将以成为船长为新的目标,并继续努力前行。”江文告诉记者。

孟骏翔则对智能航运领域充满热情,他所在的智能航海班为他拓宽了视野,提供了更多可能性。他看重中远海运所提供的优质培训与发展机遇,并计划通过公司的培养和自身的努力,不断积累经验,逐步明确自己的职业规划。他透露,学校的六自由度模拟器、航海模拟器等平台以及“长航幸海”“长航福海”航行实习、走访企业的暑期社会实践活动提供了宝贵的实操训练机会和行业认知契机,为未来的航海工作奠定了坚实基础。

作为一名管培生,孟骏翔在上船后将面临更多的培训和更为严格的考核。“老师曾告诉我,航海这个行业因人而异,有些人可能适合,有些人则不太适合。这需要自己真正上船去体验、去感受。”他

期待通过6—10年的不懈努力,成长为大副或船长。

“若将来转向陆地岗位,我也希望能成为一名既懂航运管理又精通航海技术的复合型人才。”孟骏翔说。

明确的职业规划与远大的抱负对于一个人的职业发展至关重要。钟一平的经历便是一个生动的例证。

钟一平一路攻读至博士学位,始终坚守着与海洋相关的梦想。2019年本科毕业时,他就通过了无限航区三副适任证书考试。硕士毕业后,他渴望加入“雪龙”号科考船。“为了达到相关要求,我当时甚至考虑先上其他船舶,拿到二副证书。”钟一平说。

钟一平向记者坦言,他决定继续攻读博士学位,也是受到了“雪龙”号招聘相关博士科研人员的启发。他认为,深造不仅能提升学历,还能帮助他实现心中的梦想。目前,他正专注于船舶破舱进水仿真这一复杂课题的研究,该课题涉及船舶破舱稳性等关键领域。未来,钟一平有意成为一名高校教师,致力于培养更多优秀的航海人才。

“但如果有机会,我还是希望去‘雪龙’号工作,尽管可能需要在南极长期驻站。”他坚信,“雪龙”号的工作经验将对未来的教学事业产生积极影响。

尽管航海专业看起来前景光明,但事实上,许多航海专业的毕业生最终却选择了其他行业。这种现象是否反映了航海专业教育与行业真实需求之间存在的 mismatch? 海员之家服务有限公司总经理戴贤国,一位多年从事航海人力资源工作的专家,对此有着深刻的见解。他认为,航海教育当前正遭遇多重挑战。

首先,专业设置得不合理,导致部分毕业生难以找到对口的工作。戴贤国建议对航海有兴趣的学生在选择专业时应追求专而精,这样更有利于未来的就业。“比如船舶驾驶或轮机这样概念明确的专业,或者上海海事大学的国航专业、大连海事大学的海商法等具有特色和优势的专业,都是不错的选择。而有些看似涵盖广泛的专业,如海洋管理,由于就业方向模糊,毕业生可能会面临就业困境。”他举例说,

其次,社会培训质量参差不齐,也是航海教育面临的一大问题。戴贤国指出,有些培训机构收费高昂,但培训效果却不尽如人意,导致学员花费了大量金钱却未能学到真正的技能。一些不具备资质的中介机构增加不必要的培训成本,使得培训费用过高。许多原本希望通过海员培训改变命运的学员,因此背负了沉重的经济负担。戴贤国呼吁,针对这一问题,管理部门应加强对培训机构的监管,取缔不合法或不合格的机构,以保护学员权益。

再者,实习机会不足也成为航海教育的难题。戴贤国解释说,由于航运市场的波动和船东经营策略的变化,部分船东出于成本考虑,不愿设置过多的实习生岗位,更倾向于招聘有经验的船员,实习岗位变得越来越少。这让许多航海专业学生在毕业后难以获得足够的实践经验,这影响了他们的就业竞争力。

“航海是几千年的传统产业,在科技高度发达的今天,也需要更新换代,需要新人加入进来。”戴贤国表示,值得注意的是,近两三年来,大型国企的人才流失率较高,这种流失并非因为转行,而是流向了行业内的其他单位。造成这一现象的原因是,国有企业在待遇上对普通船员,尤其是实习生待遇相对优厚,但三副三管以上的高级船员收入却往往低于民营企业。因此,一部分高级船员会选择跳槽到民营企业以获取更高的薪资。在民营企业积累几年经验后,他们的个人能力会有所提升,进而可能会向薪资更高的地方流动。

航海教育也面临多重挑战



船员工作中。 本文图片由本报资料室提供

专注努力就可做人生赢家

努力往往与回报成正比。这一点在“索菲亚”轮船长周瀚身上得到了完美体现。他凭借多年的不懈努力,成功晋升为万吨级远洋货轮的船长,如今享受着高薪和稳定的职业前景。他向记者分享了自己的经历,坚信只要肯付出努力,就一定能在航运业中找到自己的一席之地。他建议:“练好英语,打好基本功,勇敢地去挑战高薪。当别人在为找工作而烦恼时,你却可以挑选工作,并且薪资水平会越来越高。”这句话精辟地概括了海员的职业发展路径和广阔前景。

在航运业中,无论是管理级的“四大头”(船长、轮机长、大副、大管轮),还是操作级的三副、三管,年龄并不是决定职业生涯长短的关键因素。只要持有有效的专业证书,资历越丰富,价值就越高,几乎无需担忧失业问题。

周瀚坦言:“我刚进入这个行业时,并没有信心将来能成为船长。但在船上工作了20多年后,我发现达到这个行业的顶尖水平并没有想象中那么难。”

他强调,只要用心积累实践经验,不断完善理论知识,就能逐步成为行业专家,高薪也自然是水到渠成。但许多人由于家庭和个人原因无法坚持,很早就转行了。

不过周瀚也提醒年轻人,首先要解决经济问题,有了一定的经济基础后,再去追求自己的梦想,这样更容易成为人生的赢家。

他举例说:“以我们这条船为例,轮机长快五十岁了,月薪近10万元。我今年47岁,月薪超过10万。也许有人会说,高薪是靠熬资历得来的。但我们船上的三副,月薪换算成人民币也有三四万,这个收入对于普通人来说已经相当可观了。而且在船上工作几

乎没有消费,干几年就能攒下上百万,轻松应对结婚等人生大事。”

周瀚还告诉记者,在这个行业,除非自己不想继续上船工作,或者业务能力和人品很差,否则基本不会遇到所谓的“35岁危机”。“海员们可以选择继续留在海上,也可以转行到港口、引航等领域,从容规划自己的未来职业方向。”周瀚说。

由于周瀚有多年的船长经历,即便现在回到岸上,找一个月薪3万至4万的工作也相对容易。但他对目前的工作和收入非常满意,“上船工作六个月,好好赚钱,然后再休假三到五个月,还有大量时间陪伴家人,海上的高薪足以让家人过上舒适的生活。”他计划再干八九年后,回到岸上从事海事或培训相关工作。他认为,有志于从事航海专业的年轻人可以参考他的经历规划职业路径。

这些“蓝色”专业值得关注

高考志愿填报在即,选择了新的专业,就是选择了新的赛道。除了航海专业,以下这些学校和“蓝色”专业也值得关注:

中国海洋大学海洋科学专业:该专业是国内历史最为悠久的涉海专业之一,九十余载薪火相传,该专业已成为国内最好的海洋科学专业,在历次学科评估中均排名全国第一。

浙江海洋大学“智慧海洋技术”专业:该专业聚焦声学、遥感、海洋地质与地球物理探测,与多方共建国家海洋设施养殖技术工程研究中心、

浙江省海洋大数据挖掘与应用重点实验室等一批国家及省部级科研平台,拥有包括海洋科学与技术省级实验教学示范中心、海上综合科学试验基地、海洋科考船等一批海上实践教学基地。

北部湾大学船舶与海洋工程专业、海洋工程与技术专业:这两个专业所在的船舶与海洋工程学科是广西一流学科,专业特色鲜明、优势显著。相关专业聚焦广西北部湾海洋高端装备制造,服务海洋油气勘探、海上风力发电、海洋牧场、绿色临港(临港)工业等广西重大产业需求。