

如何升级“船头医药箱”？

□ 全媒记者 杨柳

“以前我们身体不舒服，还要专门下船去医院检查，现在把义诊送到船头，方便多了！”9月17日，长江航运公安局镇江分局镇江派出所联合镇江市第一人民医院经开分院，走进长江镇江经开段荷花池锚地，开展2026年第三季度“船头义诊”活动，为一线船员送上便捷暖心的健康服务。

根据《2025年中国船员发展报告》，截至2025年底，全国注册内河船舶船员1090656人，同比增长2.3%。这群人常年漂泊水上，饮食不规律、活动空间狭小、职业病高发，日常感冒发烧应急用药、慢性病常备药品、突发险情急救药品补给需求十分迫切。但受水域点位分散、船舶靠泊不便、处方药严格管控、水上药品配送不畅等因素制约，买药路途远、慢病配药难、急药送达慢，已成为一线船员反映集中、呼声强烈的急难愁盼问题。

船员缺药“忍扛熬”

跑船人常年漂在水上，驻泊时间不定、靠港时间碎片化、人员无法离岗、上岸交通不畅。缺药，对很多人来说，是点一个外卖、跑一趟药店就能解决的小事，但对漂泊的跑船人来说，却可能是熬不住也要熬的难关。

2020年10月跑船时，因过度劳累，安徽船员张云芳突发尿道炎，因为没有储备对应治疗的药品，当天也没有可上岸的交

通艇，她硬抗着到第二天有交通艇才上岸看病。

“尿道炎犯的时候，小便的时候会特别痛，不敢喝水，还尿频，要是能买到药先吃上会好很多。”张云芳说。

自此之后，张云芳就有了“囤药”的习惯，每次路过药店，她都会停下脚步，想想船上还缺哪些药要补。创可贴，消炎水，感冒药、头孢、红霉素、降压药、胃痛片、

葡萄糖注射液……船上的三个医药箱、两个大抽屉都被她塞得满满当当，仅其中一个大抽屉就有60盒药。对于跑船途中，来回药借药的船员，她能帮上一把就绝不推脱。

“大姐，你们船上有没有降压药啊，我们没想到这次船期会延后这么长时间，备着的药吃完了。”去年在泰州停泊休息时，张云芳船上来了位求药的船员。

“有的有的，我给你拿。”虽然船上没人有高血压，但张云芳还是谨慎地备上了一份，正好派上了用场。

“药不贵，十几块钱，但是船上补药困难，这盒药正好解了这个船员的燃眉之急。”谈及这件事，张云芳语气里满是欣慰。

类似的借药、找药经历，张云芳每年都会遇到不少。有老船员做饭时手指被排风扇刮到借消炎药的，有青年船员突发腰椎间盘突出更改船期上岸的，也有发热好几天船员微信求助，询问上岸交通艇联系方式的，甚至她自己也有不少药品过期忘更新而无药可用的情况。

“船上的医药箱看起来满满当当，但应急处理时，常出现所需药品缺位的情况。”张云芳告诉记者，跑船20多年，见过太多同行因为一盒过期药而痛苦等待，因为买不到药而延误病情。

后挂号、购药、处置流程耗时较长，很容易错过返程班次。一旦滞留，不仅有住宿费、交通艇费用等，还可能会耽误船期。于是，在船船员小病忍一忍、抗一抗成为常态。

此外，船员用药公共救助边界模糊，轻症用药存在保障真空。海事部门的核心职能聚焦重大急症和人命安全救助，日常轻症缺药、普通炎症、疼痛不适等细碎民生问题，不在法定救助范畴内。船员普遍面临“小病不愿麻烦、求助没有正规渠道”的尴尬，区域间帮扶尺度也不统一，常态化药品便民补给机制仍然有待完善。

多方探路求破题

关爱行动”，常态化派驻医疗队进驻三峡、王家屋等重点锚地，为待闸船员义诊体检、检查等重点常用药，并做好慢性病管理。“船员医院2.0”平台开通24小时健康热线和视频急救通道，提供远程问诊和急救指导。江苏省建立全国首个省级船员应急医疗保障机制，南京市第一医院为海员开通“四优先”绿色通道。

“我们这里提供咨询、简单体检、免费发放应急药品的服务，平均每天接待25人左右，船员们普遍反映比较满意。”长江航运总医院驻“船员之家”（三峡站）王医生向记者介绍。

从邻船借药，到无人机跨水域送药，再到专属医院把问诊送上船头，一条水上用药保障路径正一点点铺开。畅通“船头医药箱”补给路，不只是多备几盒药，而是让药品“找得到、买得起、送得到、用得上”。当一盒药不再隔江却步，当船员健康有人惦记、有人托底，江上的日子才多一份踏实与温暖。

风劲帆满海天阔

技术、迭代升级服务模式、完善行业治理体系。聚焦新质生产力培育，加快数字化、智能化、绿色化深度融合，补齐发展短板、擦亮发展优势，推动水运发展向质量效益型深度转变。

立足新起点，我们要坚守民生底色，在笃行实干尽责中践行初心使命。始终站稳人民立场，聚焦群众出行需求、产业发展需要、社会民生关切，持续优化水运服务供给，提升水路运输保障能力，丰富水运促消费场景。用心用情办好民生实事，以更便利的运输、更优质的服务、更安全的保障，持续提升人民群众获得感、幸福感、安全感。

风劲帆满海天阔，万里征途再出发。站在新的历史起点眺望前方，中国式现代化的壮阔航程已经开启，交通强国建设的号角响彻江海。面向未来，中国水运必将乘着时代东风，沿着高质量发展航向，以更昂扬的姿态驶向更深邃的蓝海、更广阔的天地。

两岸地缘相近、文脉相连，航运交流自古一脉相承，航海文化是两岸同胞共同的精神财富。大连海事大学副校长赵宝刚接受记者采访时提出，航运产业是两岸经贸融合的重要纽带，人才共育则是两岸航海事业协同发展的核心抓手。

眼下，两岸航运行业标准协同仍存在壁垒，叠加全球航运绿色智能化转型浪潮，过去仅侧重“会开船、会修船”的人才技能体系，已经跟不上行业对掌握新能源、数据分析、国际合规知识的复合型人才需求。资质壁垒和能力断层，构成两岸航海人才共育的双重挑战。而在厦门，破局的探索正在展开。

制度破壁 让“资格”不再成为距离

两岸航海人才共育的第一个堵点，不在海上，而在规则。

根据国际海事组织（IMO）公约体系，船员证书须由缔约国签发方能获得全球认可。中国台湾地区签发的船员证书不属缔约国签发证书，无法在全球航运市场正常执业。台胞若要进入国际邮轮行业，往往选择赴新加坡、马来西亚或菲律宾培训考证，“费用高、周期长”成为一道无形的壁垒。

2023年9月，中国（福建）自由贸易试验区厦门片区管理委员会与厦门海事局联合出台《关于支持鼓励台胞来厦参加船员培训和申请证书的若干措施》，从制度层面回应了这一痛点。这份文件的核心逻辑清晰而务实——既然台胞需要一张国际认可的证书，厦门就提供一条合法、便捷、低成本的获取通道。

厦门海洋职业技术学院成为这一模式的关键执行者。该校依托交通运输部海事局认证的海船船员培训资质，创新推出“台湾线上理论+厦门线下实操”分段培育模式。台胞在台湾先完成线上理论课程后，再赴厦门进行线下实操集训，实训时长较传统模式缩短60%，人均培训成本降低50%。厦门海洋职业技术学院对外合作交流中心主任林金华算过一笔账：“原来去新加坡等国培训需30天，来厦门全程不超过半个月，费用大大减少。”

这一模式的突破性在于，它没有试图改变国际规则，而是在规则允许的空间内，为台胞开辟了一条合规的替代路径。台胞来厦完成培训并通过大陆海事部门评估考试后，即可获得IMO认可的大陆船员证书，真正获得在全球航运市场执业的“通行证”。

配套制度的创新同样关键。厦门在全国首创船员体检“一检四证”模式，将船员健康证、国际旅行健康证、疫苗接种预防证、就职业体检合格证整合为一次体检，海关、海事、邮轮公司互认结果，体检费用从1500元压缩至980元，取证时间从超过7天缩短至2天。同时，厦门设立大陆首个涉台海事纠纷解决中心，为来厦培训的台胞提供权益保障与法律咨询服务。

制度破壁的效果是直观的。截至2026年6月，厦门海洋职业技术学院共计开办19期台青船员班，培训313人，取证率97.2%，现有19名台青实现邮轮稳定就业。从“赴外考证”到“来厦取证”，改变的不仅是路线，更是两岸青年在航运职业赛道上的起跑位置。

能力重塑 数智浪潮拍打传统课堂

解决了“资格”问题，只是第一步。更大的挑战在于行业本身正在被重新定义。

“未来的船员，既是航海家，也是智能系统的操作者和管理者。”青岛远洋船员职业学院专家在全国首批智能船舶船员管理制度文件评审会上如是说。这句话精准概括了航海人才能力结构的根本性变化：智能航行系统操作、数据分析与辅助决策，正在成为新一代船员的核心技能。

今年5月，IMO正式通过《国际海上自主水面船舶安全规则》（MASS规则），明确将在2030年7月1日前通过强制性规则。这意味着航运人才培养体系适应智能船舶的时间窗口不足四年。同时，今年，交通运输部、工业和信息化部、国务院国资委、市场监管总局联合印发《智能航运2030行动计划》，提出到2027年运营100艘以上智能船舶。

绿色转型对人才能力的冲击同样剧烈。亚洲海事技术合作中心主任阮巍在行业研讨中指出，当前中国海员培育存在三大核心短板——新能源船舶专项资质培训滞后、航运数字化专项课程体系缺失、新能源船舶实操与合规体系不完善。LNG、甲醇等替代燃料船舶占比持续提升，但船员对燃料保管、设备操作、应急处置的能力储备明显不足。

两岸航海人才共育，必须回应这一能力重塑的需求。2026年海峡两岸航海文化交流活动上，上海海事大学副校长殷明的判断颇具代表性：“未来既懂航海技术又熟悉智能管理的复合型人才，将是行业最稀缺的资源。两岸院校互补性强，应通过师生互访、科研协作，共同培育适应绿色智能变革的新一代航运精英。”

两岸航海人才共育『厦门样本』

从『资质破壁』到『能力重塑』

□ 全媒记者 王有哲



在2026年海峡两岸航海文化交流活动期间，福建海事部门发布“福海五条”，提出推进两岸航运人才培养及标准互通，将能力建设纳入两岸航运融合发展的制度框架。这意味着两岸航海人才共育正在从“资格互认”的初级阶段，向“能力共建”的深层阶段演进。

实践锻造 在赛场与风浪中“同船磨合”

再完善的制度设计，最终要回答一个朴素的问题：人才是“考”出来的，还是“练”出来的？

6月14日，集美大学水上训练中心，鼓声震天。两岸青年海员混合编组，十二人共乘一舟，在艇筏竞速中劈波竞速。“这是我第一次和大陆伙伴同船磨合，从划桨手势到击鼓节奏，短短时间磨合下来，彼此默契度越来越高。”一位台胞赛后说。

这种“同船磨合”的价值，远超技能层面。结绳、撇缆操作、水上求生——每一项实操比拼检验的不只是个人基本功，更是跨海峡搭档间的信任与协作。当两岸青年在同一艘艇筏上调整呼吸、对齐节奏，他们正在经历一种超越课堂的“能力共建”，对风浪的共同判断、对彼此动作的即时响应、对团队节奏的默契配合。

更深层的“能力共建”，发生在产教融合的链条之中。厦门推出的台湾船员“培训一考证一就业”全链条服务，将培训成果直接对接邮轮企业用人需求。厦门海陆海事服务有限公司作为国际邮轮船员服务企业，为完成培训的台胞提供就业推荐，迪士尼邮轮、皇家加勒比邮轮、MSC地中海邮轮等国际邮轮公司成为台胞职业生涯的新起点。

从一张证书的“资质破壁”，到一套课程体系的“能力重塑”，再到一场艇筏竞速的“同船磨合”，厦门探索的路径清晰而务实。它不试图一步跨越所有障碍，而是在每一个可以着力的节点上，为两岸航海青年打开一扇门、架起一座桥。