

# 金融危机下的高级船员短缺现状

中远集装箱运输有限公司 宋亚为,王 坚,郑旭红

航运业受全球金融危机影响较为严重,退出生产经营的各类船舶数量不断上升。这些船舶有的被拆解,有的被闲置。较多的船舶所有人期待经济复苏后可能出现的巨大市场需求,选择让船舶暂时闲置,但也有一些船舶所有人和船舶管理者认为,可以通过暂时停止上调船员工资,或者在招聘和培训方面节省投入来控制运营成本。从长远来看,把应对金融危机的问题仅停留在考虑收入和成本的压力方面是不现实的,也是缺乏远见的。

## 1 船员供求

此次金融危机爆发之前,船公司和船舶管理者面临的是全球船队迅速扩张带来的高级船员短缺的巨大挑战。有些船舶管理者由于无法寻找到具有一定资质的高级船员来操作和管理超大型船舶,不得不停止开发新业务或暂时闲置部分船舶。

目前船舶订单的取消和延期以及拆解和闲置船舶数量的不断增加,究竟能在多大程度上缓解高级船员短缺的问题?因为绝大部分闲置船舶依然配员齐全,处于随时准备投入运营的状态,所以,除非全球经济下滑造成航运业长期衰退以及大量船舶被闲置和拆解,否则,在可预见的未来,有一定资质和经验的高级船员短缺问题仍将持续存在。

据德鲁里航运咨询公司(Drewry Shipping Consultants)2009年2月的报告预测,2009年全球高级船员供给为517 000人,比2005年上升10.9%,比

1990年上升28%,其中1/3以上的船员来自菲律宾、中国和印度等亚洲国家,近1/4的船员来自东欧国家。预计2009年的船员短缺将达到33 000人,比2008年的34 000人略有下降。

根据全球人力资源比对模型的分析预测,到2013年,全球船员供给将上升到573 000人,船员短缺将达到56 000人,即使考虑可能有10%的新船订单取消率和10%的拆船比例,修正后的船员短缺仍将达到42 700人。由此可见,船员供需矛盾依然突出,高级船员短缺情况不容乐观。

## 2 船员招募

近年来,在欧美日韩等发达国家招募船员越来越困难,国际船员劳务供应市场的“东移”趋势(即由欧美发达国家向东欧及亚洲地区转移的趋势)日渐明显。在一些主要船员供应国(如菲律宾、中国和印度等),与金融和IT等其他成长性行业相比,年轻人对船员这一职业的求职意向不升反降,甚至因此引发部分雇主在高级船员实习生招募上的恶性竞争。

从全球范围来看,可供选择的新船员资源极为有限,相对而言,非洲是个可以长期提供船员资源的地区。许多非洲国家失业率相当高,工资水平极具竞争力,但这些国家缺乏海运传统,培训设施很少,所以需要加大前期投资和宣传的力度。目前,南非已经建立一些海运培训设施,各级政府和机构也正积极推介船员职业。

除了经济和职业因素外,以下因素也在一定程度上阻碍船员招募:(1)日益猖獗的海盗袭击。索马里和尼日利亚沿海是海盗袭击事件的多发区域。2008年以来,索马里沿海和亚丁湾累计发生逾120起海盗袭击事件。各国军舰护航下的亚丁湾区域成为媒体关注的焦点。(2)2004年7月1日开始生效的《国际船舶和港口设施保安规则》(简称ISPS规则)在一定程度上对包括船员、船舶、港口在内的整个多式运输链产生影响,在船员的工作负担随之增加,一些国家、政府和管理机构还加强对船员上岸的限制。(3)在船舶碰撞或污染案件中,涉案的中高级船员可能面临被关押或拘禁等处罚。(4)现代船舶的配员已经降到较低水平,进一步降低船舶配员标准的余地不大。国际劳工组织2006年通过的《海事劳工公约》将于2011年生效,这一公约提供包括船员的工作条件、健康、安全、最低工作年龄、招聘录用、工作时间、船上居住条件等方面的国际统一标准,船员的劳动时间、劳动强度和因疲劳而引发的伤亡事故将更受关注。

随着船队现代化程度的提高、高性能船舶的交付使用以及越来越多的老龄船舶的报废,船员需求将有一定程度的下降,但从总体上看,高级船员招募形势依然严峻。

### 3 船员工资

马施云(Moore Stephens)发布的2008年度船舶运营成本报告显示,2007年船员工资成本约占船舶运营总成本的40%~50%,比2006年的33%~36%上升10个百分点左右。

2007年船员工资成本快速增长,各船种船员的平均工资增长10%以上:集装箱船的船员平均工资增长20%,其中干线集装箱船的船员工资增长32.2%,而2006年仅增长9.5%;油船和液化气船高级船员的工资也增长25%以上。在一些地区,高工资已成为吸引高级船员的主要手段之一。为了吸引和留住某些供给短缺类型的高级船员,雇主提高船员工资和其他福利待遇,如提供忠诚奖金、提高养老金、给予更多的教育和培训机会等。

诚然,当前航运形势的不确定和外汇兑换率的较大波动,导致以美元为基准的船员工资在不同国

家产生不同程度的贬值,进而在一定程度上抵消工资增长带来的实际福利,但高级船员的工资增长趋势仍将持续。

### 4 船员培训

高级船员的持续短缺在一定程度上限制雇主采用降低工资以控制成本的做法。在市场竞争激烈的情况下,削减培训成本常被看作是短期内实现成本控制的重要手段,于是相当一部分雇主纷纷尝试削减培训成本。有远见的管理者反对这一做法,并指出高级船员短缺现象仍将持续,船员招募工作将面临更多挑战。在20世纪80年代的航运大萧条时期,很多船公司大幅缩减船员招募规模和培训花费,结果当市场恢复时,高级船员储备不足,培训不到位,直接导致近年来船员短缺现象日益严重和工资成本的快速上升,事实证明这是无法弥补的错误。

一些有远见的管理者正在增加对培训设施和培训项目的投入,以便更好地培养自有船员。比如,英国东方船舶管理公司投资1.4亿美元在印度孟买建立船员培训基地,用以培养自有高级船员,该基地全面投入使用后每年能够培训400名高级船员。

现有船舶实习生舱位的不足限制船舶所有人招募和培训实习生的规模。一些船舶所有人和船员管理公司正在积极探索多渠道的海上实践培训之路。挪威东方船务管理公司(OSM)于1994年启动实习生长期培养计划,在其管理的船舶上始终安排1~2名实习生,满足高级船员需求的不断增长。2009年,荷兰西特福(Splithoff)公司有24艘新船加入船队,其中8艘被确定为训练船,每艘训练船可接纳8名实习生和1名带教老师。实习生舱位增加后,船舶运营成本会有一定程度的增加,但如果有更多的业内人士能从人力资源管理的角度,把海上实习看作是一种投资而不仅仅是成本支出,当越来越多的训练船真正投入使用并产生效果时,海上实践训练将得到进一步发展,高级船员短缺危机将得到有效缓解。<sup>[1]</sup>

国际海事组织(IMO)关于修订《船员培训、发证和值班标准国际公约》(STCW公约)的讨论还在继续,其中包括增加安全和环境保护等方面的新条

款。由此可见,对于船员培训和证书的强制要求将越来越严格,寄希望于在培训方面实现有效的成本控制是不现实的。刚性的培训需求仍将进一步扩大,高级船员的培养周期短期内无法缩短。

## 5 船员困境

经济危机和航运衰退使越来越多的船公司感受到压力。船公司一旦破产或退出运营,许多船员可能会被遗弃,从而失去收入来源,陷入生活困境。

国际运输工人联盟(ITF)已经意识到并开始评估该类风险。ITF组织海运危机管理团队,通过向濒临破产的航运企业提供帮助来保证船员利益得到适当保护。ITF的目标是有效利用其专长和资源,确保联盟会员公司的船员在航运不景气的情况下尽可能保留工作。Svendborg 是一家在 ITF 合同下雇佣船员的船舶管理公司,该公司的船员主要来自

菲律宾、俄罗斯和乌克兰等国,公司承诺为这些船员提供高标准的工资和遣返费。

## 6 结束语

船员是航运业最重要的资源之一,是振兴航运业的关键力量。高级船员供给短缺和工资的上升趋势、船员招募的难度加大、船员培训刚性需求的增加和暂时性的航运不景气仍将维持较长时间,船舶所有者和管理者应更多地站在人力资源发展战略的角度,以长期发展的观点看待高级船员供求问题,将高级船员储备看作一种投资,积极采取有效措施,迎接航运市场复苏。

### 参考文献:

- [1] 郑旭红,倪沈建. 实习训练船的建造与使用——缓解高级船员短缺危机的有效途径. 集装箱化, 2009, 20(4): 16-17.

(编辑:吴磊明 收稿日期:2009-05-21)

## 信息

2009年1—5月全国规模以上港口累计货物吞吐量排序

名次	港口	5月		同比/%
		吞吐量/万吨	吞吐量/万吨	
1	宁波—舟山港	5 020	21 345	99.5
2	上海港	4 285	18 916	87.2
3	天津港	3 359	15 087	100.0
4	广州港	3 132	13 985	93.6
5	青岛港	2 645	13 117	104.8
6	大连港	2 195	10 533	108.6
7	秦皇岛港	2 110	9 689	85.8
8	苏州港	1 986	8 939	106.2
9	日照港	1 640	7 409	112.7
10	营口港	1 535	7 264	108.8
11	深圳港	1 639	7 208	82.0
12	唐山港	1 367	6 438	146.4
13	南通港	1 120	5 194	89.6
14	烟台港	1 244	4 867	105.0
15	连云港港	940	4 628	107.8
16	南京港	900	4 501	94.4

2009年1—5月全国规模以上港口累计集装箱吞吐量前10名

名次	港口	5月		同比/%
		吞吐量/万TEU	吞吐量/万TEU	
1	上海港	208.0	965.0	84.8
2	深圳港	146.7	666.5	79.1
3	青岛港	85.9	421.7	102.4
4	广州港	98.7	408.9	83.3
5	宁波—舟山港	80.6	380.0	88.8
6	天津港	76.5	344.8	102.9
7	厦门港	38.7	176.6	89.2
8	大连港	37.7	170.6	97.7
9	连云港港	25.0	106.9	97.2
10	营口港	24.8	96.3	118.3

(交通运输部水运局运输与安全处)