

“三低两高”，“船员帮”青黄不接 年轻人不愿跑船了，老船长忧长江航运后继无人

《新华每日电讯》王贤 邓楠 李思远 方亚东

江水滔滔，母亲河长江江面上，船只往来穿梭。一代代长江船员在江上守着船，护着货物和人员安全。作为长江航运高质量发展的基础保障，数十万船员在长江经济带发展中发挥着重要作用。

然而，记者近日在长江沿线调研发现，五六十岁的低学历船员成了支撑长江航运的主力军。年轻人、高中以上学历的船员已是凤毛麟角。船员职业吸引力低、整体素质低、社会认可度低，年龄偏高、流失率高——“三低两高”现象引发管理部门和业内人士普遍忧虑。

相关人士呼吁，政府和社会应给予船员这一特殊群体更多关怀，立足其职业发展诉求和航运发展需求，采取综合措施优化船员职业发展环境，推动高素质船员队伍稳定发展，为长江航运高质量发展提供有力人才支撑。



去年11月，“渝建物流99”轮船长余世兴站在船上。 伍志尊 摄

青黄不接的“船员帮” 与忧心忡忡的航运人

“我这条船12个人大多五六十岁，最年轻的也43岁了，这种‘大龄船员帮’是长江上船舶的标配。因为忍受不了孤独，年轻人来船上做几个月就走了。”65岁的“帝沅602号”轮水手王建平说。

“在长江上跑船不比当年了，现在年轻人都不愿意跑船，再这样下去，长江航运怕是后继无人了。”一旁的“渝建物流99”轮船长余世兴在江上奔波了37年，谈起长江航运的缺人现状，54岁的他不住地叹气。

记者调研发现，船员青黄不接、年龄偏大是长江沿线的普遍现象。长江海事局船员管理处与湖北省船员服务协会联合发布的《2020年长江内河片区船员发展报告》（以下简称“报告”）显示，2020年底长江片区内河船员平均年龄47.38岁，较上年增加0.67岁，超出2019年持有适任证书的国际航行海船船员平均年龄11.38岁。

同时，业内人士普遍反映，长江船员素质偏低，高素质船员奇缺。记者随机走访了数十名船员，发现高中以上学历占比不到10%。武汉理工大学一位参与招

生的老师告诉记者，因招生困难，学校航海技术专业分数线要低于其他专业，但依然难以完成招生计划，毕业后当船员的学生屈指可数。

船员素质偏低还增加了船舶航行安全隐患。多名基层海事执法人员透露，部分船员规则意识淡薄，酒驾醉驾、不按规定操作和值班等违法行为仍不少见。

“岸上在快进 船上在慢退”

近年来，沿江地区和相关部门努力提升服务船员的软硬件设施，增强船员群体的获得感和幸福感，记者走访发现，长江船员生产生活条件已有较大改善，工作稳定、吃喝不愁，还有基本的娱乐设施。但不高的收入、相对封闭的特殊工作环境，以及社会认可度较低的职业发展环境等，制约着船员队伍的可持续发展。

记者了解到，长江内河船舶的船长平均年收入不到15万元，普通船员只有六七万元，不少民营船企连最基本的社保都没有给船员缴纳。

51岁的河南籍货船船主邵国鑫就在船上出生，这么多年就住在船上，男人驾船、女人做饭。邵国鑫说，他

个性化服务花样“上新”，走俏如何不走偏？

《工人日报》陈曦

遛娃师、陪诊员、汽车陪练、整理收纳师……近年来，随着数字经济的发展和社会分工精细化，一批生活服务业新工种蓬勃而起，不断刷新“职业版图”。然而，“新”既代表着空间广阔、潜力无限，也可能意味着标准模糊、无规可依。记者采访发现，不少新职业在准入、服务、收费等方面存在漏洞，甚至挂羊头卖狗肉，在“新”马甲下干着“旧”勾当。生活服务业新工种如何告别野蛮生长？记者对此进行了采访。

门槛模糊 上岗一问三不知

近日，北京市民张女士购买了打理衣橱的上门服务，体验后却大失所望。“两位技师都亮出了‘国字头’单位颁发的‘高级整理收纳师’证书，但大半天过去，连四季衣物都没分好类。”张女士感到困惑：“专业性体现在哪？”

刚考取证书的收纳师胡因因也有同样的疑问。人行不久后，她参加了某机构5880元含证书的培训班，却仍对上门实操一头雾水。“讲的都是很基础的理论，例如器皿要按‘里高外低’原则摆放，对入户服务没有实际帮助，承诺的介绍工作也并未兑现。”

记者调查发现，作为新工种，整理收纳行业尚缺乏准入要求，由此滋生培训考证乱象。发证机构五花八门，或是打着国家机构旗号，或是以行业协会为噱头。据从业五年的收纳师张熙观察，在目前客源不足、市场定位尴尬的情况下，卖课比接单更赚钱。“很多机构利用初学者渴望‘一证傍身’的心态，办起了三无速成班，证书给钱就能拿”。

相较于收纳界的“证出多门”，在汽车陪练行业，向来没有“从业资质”一说。拿到驾照3年后，王先生成为有车一族，打怵上路的他决定找个陪练。出乎意料的是，对方跟自己一样蒙：“让我调整反光镜减少视野盲区，却弄不明白究竟怎么调，只说靠经验。”

服务混乱 收费看人下菜碟

“我报的是500元8小时的陪练课，被层层加价至1000元。”让王先生没想到的是，陪练不仅不专业，更大的坑在费用。在重温过加减档、转弯等基本要领后，对方重新掏出一张价目表并解释说，网上的报价只是课时费，学习倒车入库、环岛行车等复杂项目要另算。王先生当即提出退款，陪练也很强硬，“那要扣三成违约金”。记者在某平台搜索发现，陪练每小时的收费在40—120元不等。

在收纳行业，收费混乱、不透明的情况也不鲜见。张女士告诉记者，自己跟收纳团队谈好的价格是每人每小时200元，对方保证一天之内完工。然而，两位收纳师到傍晚才理了一半，清出来的衣服胡乱堆着，需要第二天接着干。看着满地狼藉，张女士只得继续掏钱。

“正规机构按照‘延米’收费，也就是用衣橱横向延展长度乘单价。”从业五年的收纳师张熙表示，行业发展仍处在初级阶段，收纳服务通常无合同、无协议，难以评估工作效率、成果，商家得以随意解释服务内容和费用，验收时即便顾客不满意，也有理说不清，缺乏维权证据。

对于兴起时间更短的陪诊行当来说，收费乱象更为突出。涂琳曾是北京一家二级医院的护士，现为某陪诊团队的专业陪诊员。她向记者透露，由于很多患

者在岸上的时间加起来只有10多天，因长年不跟岸上的亲戚朋友接触，慢慢感情都疏远了，更不想上岸了。

武汉理工大学教授吴卫国说，船员群体相当弱势，很少能听到船员的声音，各种表彰、荣誉也少有他们的身影。重庆海事局一位负责人说，船员保障了长江这条大动脉的畅通，但他们又十分小众，急需全社会给予更多尊重和关注。

落实政策提升船员待遇 智能升级重建职业荣光

随着船舶大型化、智能化、绿色化趋势愈演愈烈，对船员素质的要求越来越高，一名合格船员既需要理论功底，又需要实践经验，还需要与时俱进掌握最新技术成果。

业内人士表示，作为特殊的职业群体，船员是短期不可再生资源，在各国都是重要的战略资源，对保障经济发展和国家安全有重要意义。增强船员职业吸引力，建立高素质人才队伍迫在眉睫。

船员队伍建设也引起了相关主管部门的高度关注。2021年5月，交通运输部等六部门联合印发了《关于加强高素质船员队伍建设的指导意见》，提出了6个方面19条措施推动高素质船员队伍建设。

多位航运企业负责人和船员表示，长江沿线地区和有关部门应该加大落实力度，细化工作措施，切实将政策文件抓实抓细抓到位。要综合施策提高船员的生活待遇，不断增强船员的幸福感和获得感。相关部门应设置创新、包容性考试发证制度，调整船员证书等级，优化职务晋升资历要求；通过航海院校理论考试成绩与船员适任考试成绩等效认可、鼓励校企合作等制度安排，吸引航海专业学生从事船员职业。

吴卫国等专家建议，大力提升船舶智能化水平，研究减少船舶配员的可行性。运用智能技术提升船舶安全系数与工作效率，用机器人替代人，争取早日实现船舶无人化管控，减少人力投入。

同时，要加强宣传引导，增强社会对船员的了解与认同，让船员重拾昔日的职业荣光。基层干部建议，可利用全媒体方式大力宣传航海文化，加强船员先进典型培树，让全社会了解船员、关爱船员，提高长江船员职业荣誉感和社会认可度。

者是异地就医，有的同行只做“一锤子买卖”，看人下菜碟，“遇见患急症的、赶时间的患者，他们就坐地起价”

助推“小散乱”变身“正规军”

很多生活服务业新工种并非横空出世，而是自传统业态衍生而来，但却游离于政府对母行业的监管之外，处于“无准入门槛，无服务标准，无主管单位”的三无状态。多位受访专家表示，新工种的涌现有利于活化经济、稳定就业，应采取包容审慎的监管方式，尽快对职业行为作出界定，助推新工种在合法合规中走向壮大。

“引领新工种健康发展，亟须从国家层面建章立制。”中南财经政法大学数字经济研究院执行院长盘和林认为，要明确业务主管部门，设定合理的准入门槛，建立统一的职业资格制度，并对从业机构进行审批或备案制管理；出台各行业培训、服务、收费标准，量身定制监管方式，既打击非法经营、恶意竞争，又为新工种发展留足空间。

对于从业者来说，摆脱“小散乱”也是共同心声。涂琳希望，陪诊员能尽快有个“名分”。“只有市场规范了，黄牛、医托不存在了，专业陪诊员的价值凸显，行业才能越走越稳。”

北京星竹律师事务所合伙人郝旭东提示，新业态从业者参加培训、报考证书时要仔细甄别，可到权威网站查询该工种是否纳入国家职业资格目录，若发现有机构打着官方旗号收费发证，应及时向相关部门投诉。同时，消费者要提高风险防范意识，注意核实服务提供主体的经营资质，并与之签订合同明确权责，确保自身权益不受侵害。

（应采访对象要求，部分为化名）