

一趟远航让他晚归三个月

《工人日报》郝赫

3月24日,是李会祥参加线上培训的第5天,他终于开启了一段较长时间的陆地生活,为晋升船长做准备。

李会祥目前是一名大副,常年在全球航线货轮上工作,由北京鑫裕盛船舶管理公司派遣、服务于新加坡一家船东公司。最近一次离家14个月的远航任务,李会祥有300余天在海上度过,40余天在等一张回国的机票,40余天在国内外的隔离酒店度过,算起来晚归了3个月。这也是他13年远航经历中,离家最长、最为煎熬的一次。

航运业承担着世界85%以上的货物运输任务。疫情暴发后,这些任务中包括了应对疫情和经济复苏的医疗物资、必需品,海上航线更加繁忙。船员,尤其是国际航行船舶船员,有很多是合同制的工人,他们作为保障物流供应链稳定和航运安全的关键力量,却面临换班难、就医难、补给难等亟待解决的困境。

医疗资源。

2020年2月,正休假在家的船长顾兆阳,收到所属的中远海运集团船员管理有限公司大连分公司的一条调令:接班上岗,带领“远旺湖”号原油载运船赴中东、南美等地执行能源运输任务。疫情未知的情况下,家人担忧、船员顾虑、防疫物资匮乏,都成为摆在顾兆阳面前的难题。

公司业务不能停,顾兆阳最终还是瞒着父母出发了。

“即使船员不能下船,但和其他国家相关工作人员进行面对面交流不可避免。我们中国籍船员能做的,只有尽量做好自身防护。”顾兆阳说。

一到夏季,顾兆阳常跑的波斯湾沿岸港口就进入高温酷暑天气。甲板温度高达40℃以上。以往正常值班、操作都可能面临中暑风险的高温,对于穿上防护服、全副武装的船员们来说更加难以忍耐。

除了身体,心里的压力也是巨大的。就在“远旺湖”号离开波斯湾的拉斯坦努拉港口2天后,船上有人出现咳嗽、感冒、呕吐等症状。

“在大家对疫情知之甚少的情况下,哪怕仅是高温气候等引起的不适反应,都会在船员心中不断放大。”顾兆阳说。所幸这是一场虚惊,所有船员核酸检测均为阴性。

多补贴的1美元

有关数据显示,疫情暴发后,数十万海员长期困在海上,出海时间超过合同期数月。无法上岸、遣返和轮换,也难以获得医疗服务。

值得庆幸的是,远洋船员面临的这些困境在我国正获得更多关注,保障举措接连出台。

2021年10月,顾兆阳作为船员代表,参加了一场特殊的协商——中国船员集体协商。在协商中,顾兆阳



顾兆阳(左一)与船员们在甲板上商讨工作。受访者供图

曾积极反映的补贴、休假等问题被摆上了讨论桌。

1个月后,这场协商里的诸多成果,如船舶防疫用品配备,船员在集中隔离、医学观察或境外滞留期间的工资、相关费用及支付方式,船员公休期起算,防疫补贴和疫情期间伙食补贴等,被印在了中国海员建设工会与中国船东协会2021年11月22日出台的《新型冠状病毒肺炎疫情防控期间船员劳动待遇标准》中。这些标准从2022年1月1日起成为签约船东必须履行的义务。

其中,顾兆阳印象最深的,是每名船员每天增加1美元的伙食费补贴。

不要小看这1美元。据顾兆阳介绍,远航途中的伙食相对单一,而且补给大都由各地船舶代理机构联系几家供应商提供。疫情发生后,“一些国家没有为供应商办理防疫资质的程序,或程序十分繁琐,导致能取得资质的供应商较少。”李俊才解释道,当供应商的卖方市场形成,食材质量变得难保证,而且前期办理资质的费用可能会被加到定价上,“增加补贴是目前最有效的解决办法”。

除此之外,保障船员权益还在我国立法层面得到重视。“国家依法保障船员的劳动安全和职业健康,维护船员的合法权益”的条款,被写入2021年9月开始实施的新修订的《海上交通安全法》。

今年1月,又有两个好消息传来:交通运输部已成立工作专班协调解决船员换班难题;全国首张符合国际相关标准的海员防疫证明在深圳签发,持有该证明将极大便利我国海员在境外换班与通行。

来自交通运输部的数据显示,截至2020年,我国在职船员171.6万余人,居世界第一位。目前每天平均有500名船员在境内港口换班。

“两年中,我们切实感受到各方对船员的制度规定在不断明确、完善。很多变化是细小的,但对于常年漂泊在外的船员来说,每一个发生在一日三餐里、回家归途中的改变,都成为我们继续下去的信心和动力。”顾兆阳说。

岸难上 家难回

2019年12月,李会祥按照船东及租家的航次指令,从美国路易维尔港口登船装货,准备将一批焦炭运往澳大利亚,再跟船前往新西兰、韩国等地。他此次远航的合同期为7个月。

货轮驶入太平洋后不久,李会祥和同伴就从铺天盖地的新闻、和家人的连线中得知了疫情形势严峻。当货轮于2020年7月抵达韩国仁川港时,李会祥等全船人接到港口通知,为防控疫情,船员不得下船。

“以往每到一个港口,除了货物装卸和码头值班等必要工作,船员会有几小时到几天不等的上岸自由时间,可以转换环境、调节心情。这对于长期囿于甲板和机器的远洋船员是非常必要的。”李会祥说。

随着疫情在全球蔓延,各大国际港口陆续严控。越来越多的船员和李会祥一样,一旦出航,服务期内只得连续在船,有些甚至达一年以上。而在漫长的服务期内,与他们为伴的只有无边无际的大海和轰鸣的机器。

被困海上、不能下船的影响,对船员来说不仅需要生理上的克服和坚持,最令他们焦虑的,是延期换班。

“一方面,在国外换班,不仅有可能因港口国签证时效短、不满足隔离时长要求而无法取得国际旅行健康码,还可能面临港口国无隔离场所和航班熔断机制下长时间滞留国外。”华洋海事中心轮机长李俊才说,中国籍船员的换班难在这些地方。“另一方面,在国内换班,要面对的就是防疫措施在不同地方、港口的不同,和有关船员换班指导性政策、操作流程的不足。”

身心的双重考验

大海远航,听起来孤独而浪漫。疫情下一切变得未知且不可控时,难题随时会出现。比如,在海上亟须的

友,时常觉得孤独。”

和冯君如一样,58岁的易琼也是一位“老漂”,让她苦恼的是,一向听话的女儿在有了孩子之后变得不那么听话了,“经常会因为孩子的教育问题跟我闹脾气”。

易琼说,看着孩子一天天长大,本身是件非常幸福的事情,但是育儿理念的差异,也实实在在带来了不少问题。她曾多次想过回家养老,既不影响女儿教育孩子,又能过上轻松自在的生活,可想到离开后女儿女婿会面临更大的生活压力,最终都没能忍心离开。

离不开又过不好,“老漂”何时不再漂?

《半月谈》尹思源

为照顾孙儿孙女远离家乡、来到陌生大城市的银发族被网民们称为“老漂族”。他们为帮助子女分担育儿压力,不得不在暮年远离故土,努力融入新生活圈子。他们好像比退休前更忙了,与子女的关系也时常因育儿产生隔阂。离不开又过不好的“老漂族”,如何走出困境?

离不开:忙碌却又常感孤独

3年前,为了照顾刚出生的小孙子,冯君如从东北老家来到天津,从那时起,她就过上了“比退休前还忙”的生活。由于找不到合适的托育机构,在孩子读幼儿园之前都需要冯君如照看。“儿子儿媳白天要工作,带孩子的任务就落在我身上,还要买菜做饭,每天都是连轴转,比退休前可累多了。”冯君如说。

以为小孙子读幼儿园后生活会好一些,但没想到的是,新的问题随之产生。闲下来了,孤独感也随之侵袭而来。冯君如说:“每天7点左右起床做饭,等儿子儿媳吃完饭我再吃饭、收拾屋子。从10点左右一直到下午做晚饭前都没什么事情做,在这里也没有什么朋

过不好:很难融入这个城市

年近七旬的霍成也是一位“老漂族”,他告诉记者,由于户籍等因素限制,生活上存在诸多不便。虽然在天津生活,却总觉得很难融入这个城市。

霍成介绍,他患有慢性心脏病,需要长期服药,但他的医保在老家缴纳,在天津购买某些药品时无法通过医保报销,医保异地报销难给他的生活带来了不少麻烦。“我现在只能委托亲戚从老家帮我带药,或者自己自费购买,每个月要增加200元左右的药费支出。”

“老年人在城市生活,除了医疗,最关心的就是出行。”霍成说,他喜欢乘坐公交车到天津市的各个公园

转转,但享受不到天津的公共服务“福利”。据了解,天津市规定具有天津市户籍的65岁以上老人可免费乘坐公交车,“老漂族”不在福利覆盖范围。

为“老漂族”解决后顾之忧

天津社会科学院社会学研究所所长张宝义认为,从老家到大城市,“老漂族”的身份和生活习惯都发生了变化,这种变化如果得不到重视,就会产生严重的心灵落差,久而久之就会带来新的社会问题。

专家建议,加大投入,完善0到3岁的婴幼儿托育体系建设。这不仅可以为“老漂族”减负松绑,也能进一步减轻年轻人身上的压力,间接起到鼓励生育的作用。

南开大学周恩来政府管理学院教授关信平建议,探索在中央财政干预和支持下,打通地方之间的责任分担机制,探索重新构建地方性的公共服务体系,为“老漂族”提供基础保障。

不仅如此,还要在进一步推进医保异地报销落实上下功夫。张宝义表示,医保异地报销是“老漂族”面临的关键问题之一,建议各地相关部门加强沟通协作,探索更易落实的医保异地报销制度,既保证避免出现福利洼地,又保证随迁老人的切身利益。