

后疫情时代关于船员市场变化的思考

杨富龙

(中远海运(青岛)有限公司, 山东 青岛 266000)

摘要: 在船员依然全球短缺的后疫情时代, 本文对大量中国船员被换为外籍船员的原因进行了剖析, 呼吁各界引起重视并推动我国船员市场健康发展。

关键词: 疫情; 中国船员; 外籍船员; 市场变化

中图分类号: F552 **文献标识码:** A **文章编号:** 1006—7973 (2022) 08—0024—03

新冠肺炎疫情全球爆发后, 中国船员很快成为船东热抢对象, 然而一年左右后, 大量船东却不断把中国船员换成外籍船员, 值得我们深思。

1 全球新冠肺炎疫情此消彼长, 中国船员一度被船东热抢

自 2020 年元月爆发的新冠肺炎疫情给远洋船员出行及工作带来了巨大的影响, 各国政府为应对疫情所颁布的旅行禁令使得疫情严重国家的船员输出受到明显冲击, 特别是 2020 年船员输出第一大国菲律宾因疫情严重且船员存在核酸报告造假行为, 造成很多船东在很长时间内不敢使用菲律宾船员, 菲律宾海外就业管理局(POEA)数据显示, 2020 年菲律宾海员的总派遣人次相较于疫情前的 2019 年降幅超过 50%^[1], 2021 年 4 月印度疫情大爆发, 许多国家的港口开始拒绝载有印度海员或途径印度的船只入港, 甚至许多国家对印度船员颁布了旅行禁令, 对供应大国印度的船员输出造成了严重打击, 此起彼伏的疫情对全球的船员供应格局造成了巨大影响。

我国境内的新冠肺炎疫情传播很快得到有效地控制, 我国成为全球应对疫情最高效的国家, 并且在全球疫苗不足的情况下, 我国船员能够及时接种新冠疫苗, 同时由于我国系世界海上贸易大国且在大陆港口外籍船员换班非常困难, 中国船员变得炙手可热, 特别是 2021 年 4 月在传统船员输出大国印度大规模爆发疫情后, 我国船员更是受到船东的热抢, 甚至是供不应求。

2 高昂的成本是中国船员市场持续发展的壁垒

2.1 疫情后我国船员工资涨幅巨大, 目前工资水平远高于外籍船员

我国是全球应对新冠疫情最高效的国家, 船员对疫

情防控工作也极为重视, 中国籍船员供不应求, 随之而来的是工资的上涨, 自 2020 年下半年以来中国船员的工资几乎是每两个月就上涨一次, 特别是 2021 年 4 月在传统船员输出大国印度大规模爆发疫情后, 我国船员受到船东的热抢, 由此也进一步加剧了船员工资的快速增长, 甚至吸引了离职多年的船员重返船舶岗位, 中国船员工资水平很快超过包括欧洲、印度等国籍的船员。

航运在线每月发布的船员工资行情能够较真实反映出船员市场的平均工资水平, 现以其在新冠疫情爆发之初的 2020 年 1 月份与后疫情时代的 2022 年 1 月份发布的数据^[2-3]进行对比, 参照船舶常见的船员配备, 以航运在线远洋散杂货船为例进行船员工资增幅计算可以看出期间船员的工资增幅。

序号	职务	2020 年 1 月	2022 年 1 月	差额	涨幅
1	船长	7600	10500	2900	38.16%
2	大副	6200	9200	3000	48.39%
3	二副	3000	6000	3000	100%
4	三副	2100	5750	3650	173.81%
5	轮机长	7300	10000	2700	36.99%
6	大管轮	6300	9200	2900	46.03%
7	二管轮	3000	6000	3000	100%
8	三管轮	2100	5750	3650	173.81%
9	电机员	3000	5400	2400	80%
10	水手长	1600	2900	1300	81.25%
11	一水	1350	2550	1200	88.89%
12	一水	1350	2550	1200	88.89%
13	一水	1350	2550	1200	88.89%
14	一水	1350	2550	1200	88.89%
15	实习生	200	400	200	100%
16	机工长	1600	2900	1300	81.25%
17	一机	1350	2550	1200	88.89%
18	一机	1350	2550	1200	88.89%
19	一机	1350	2550	1200	88.89%
20	大厨	1450	2500	1050	72.41%
21	服务员	800	1050	250	31.25%
	合计	55700	95400	39700	71.27%

备注: 2022 年 1 月航运在线船员工资表给出的是区间数值, 为了便于计算而结合市场工资在给出区间内设定数值。

可以看出, 一艘散杂货船舶在 2022 年 1 月的船员工资与 2020 年 1 月相比增加了超过 70%, 尽管外籍船员的工资在疫情爆发后也有所提高, 但涨幅较小, 中国籍船员工资水平远高于外籍船员。

2.2 我国船员境外换班成本巨大，换班费用是外籍船员的多倍

(1) 船员境外滞留费用高昂。我国对疫情防控高度重视，采取了严格的防疫措施，并取得了很好的抗疫成效，中国船员在境外离船后需要登机前按照规定进行隔离的费用只是其中一部分，由于国际航班大幅减少，船员在境外等候航班的时间常常远大于隔离要求时间，而遇到航班熔断则回家时间存在着更多的不确定性，有时需要在境外等候长达几个月，船东不仅需要支付船员隔离及等候航班期间的食宿费用，还要支付船员基本工资，同时船员入境国内后必须按照当地防疫政策进行隔离，境内隔离期间仍然需要支付产生的费用且通常船员要求船东支付其隔离期间的基本工资；对于疫情选择躺平国家的外籍船员，航班数量多，且航班价格便宜，外籍船员离船后只需要一张机票就可以回家了。同时，中国籍船员长时间的境外滞留和境内隔离，大幅度降低了船员的在船比例，进一步加剧了船员的紧缺现象，当疫情结束后船员换班恢复到疫情前时则相当于增加了船员市场劳动力投放，又会对我们的船员市场造成影响。

(2) 境外换班机票价格高昂。全球疫情爆发初期，各国为了降低新冠病毒从疫情严重的国家流入，全球很多航空公司航班大幅停飞，导致船员很多港口无法换班，此时机票价格暴涨的情况下也常常一票难求，甚至许多国家的船员换班不得不采取包机的方式；2020年下半年以来，一些欧美国家对疫情防控重视程度不够，对国际旅行政策采取了宽松政策，航班数量相对较多，而到2022年初，以欧美为代表的国家实行“与新冠共存”躺平政策，全球很多国家效仿，甚至招揽游客自由入境，国际航班大量恢复，机票价格相对便宜，以新加坡为例，疫情前自新加坡回国内航班经济舱机票价格为2-3千元，而2022年6月初价格超过4万元，此时自新加坡至东南亚其他国家基本都在几千元，大大增加了中国籍船员境外换班成本。

(3) 船员长期滞留境外存在感染新冠肺炎风险，进一步增加换班成本。船员在境外港口离船后只能住在宾馆等候航班，等候时间超过1个月的不在少数，许多国家放任疫情传播不管，病毒本就存在高度传播性，在这样的环境下等候，宾馆的房间和餐厅都可能让船员感染病毒，船员离船时检测为阴性，而在宾馆等候航班过程中出现阳性的例子屡见不鲜，这不仅给船员造成了健康威胁，也因此增加了船东的负担。

2.3 中国船员回到国内港口换班困难，绕航换班成本巨大

我们坚决拥护国家的防疫政策，努力践行人民至上、生命至上价值理念，将疫情防控工作用心用力地落实到位，船员必须严格遵守港口所在地的防疫政策，这也是每个公民义不容辞的责任和义务，随着防疫措施的不断完善，船员换班难的问题得到不断改善，但仍然会时而遇到中国船员回到国内换班困难的问题，如果船舶在靠泊期间，港口所在地发现新冠疫情病例而成为中高风险地区则常常会停止该港口船员换班，如果当地隔离酒店床位不足也会导致无法完成船员换班，船东只能绕航到国内其他港口甚至绕航寻找境外方便港口安排船员换班，绕航的船期损失就意味着船东的租金收入损失。

3 随着中国船员供不应求，船员管理难度加大，船东不得不做出更多的选择

3.1 船东高薪热抢中国船员演变为船员“绑架”船东加薪

(1) 船东高薪热抢中国船员阶段。新冠疫情爆发后，随着中国船员被境内外船东热抢，工资上涨是必然的，也是自然规律，船员工资自2020年下半年呈现快速上涨趋势，详见2020年1月-2021年5月国际海员薪酬指数曲线图^[4]。疫情期间船员经常与新冠病毒保持近距离防护的环境下工作，承受着病毒的威胁，压力较大，船舶靠港期间也无法登岸，船员提出适当提高福利和薪酬是无可厚非的，船东为了抢夺船员资源而改善船员生活条件及采取提高薪酬福利等激励措施满足船员的合理诉求是正常现象。

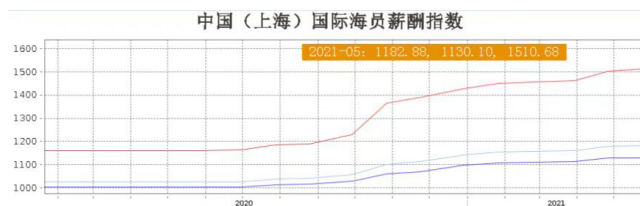


图1 2020年1月-2021年5月国际海员薪酬指数曲线图

(2) 船东被迫加薪阶段。随着船员工资的不断上涨，船员登轮工作一段时间后看到工资有上涨迹象便要求涨薪，此时大部分船东也会根据市场行情对工资进行调整，但少数船员在攀高不比低心理作用下不断提出加薪，甚至对工资的期望是没有最高、只有更高，特别是约在2021年5月份开始出现了休假船员及在船船员之间建立众多微信群，这些微信群中船员数量高达几万人，互

相煽动推高工资，甚至对工资水平进行虚假宣传，导致不在少数的船员难以安心工作，不能认真履行本职工作，少数船员在那些微信群中煽动着数万船员对 2021 年下半年的船员工资快速增长有着极大的影响，详见 2021 年 1 月 -2022 年 4 月国际海员薪酬指数曲线图，船东直言有一种被绑架了的感觉。

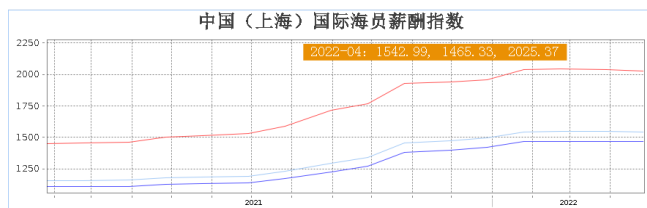


图 2 2021 年 1 月 -2022 年 4 月国际海员薪酬指数曲线图

3.2 抛弃契约精神，“闹剧”频频登场

自 2021 年下半年通过闹腾加薪现象频发，“涨工资”成为船上船下的最热门话题，也成为了许多船员的“梦想”，在船员紧缺情况下的起哄也造成了部分船员工作责任心变差，很多维修保养工作难以到位，因为更换船员难度大、成本高，甚至许多港口因疫情防控政策原因无法安排船员更换，很多船东对于船员不危及船舶安全的不良行为采取了容忍的态度，个别船员则更加有恃无恐，不服从船舶领导的指挥，工作懒散，疫情让中国船员受到船东的热抢，由此也对船员的心态产生了影响，使得很多船东对中国船员失去了信心。

为了达到增加薪酬的目的，个别船员甚至拒绝值班、各种理由闹着离船等方式进行要挟，个别接班船员在国内港口办理登轮手续前或者在出境机场要求增加工资，此时因来不及更换接班船员而船东常常不得不妥协，给中国船员形象造成了不良的影响。

3.3 船舶前往疫情严重国家，困难重重

我们的船员对疫情是非常重视的，2021 年 4 月开始印度、印尼等国家大规模爆发疫情时，出现了中国船员拒绝去疫情严重的国家，有的船东不得不更改航线，而大多数船舶是通过发放疫情补贴的方式动员船员完成了航次任务，但在疫情补贴的金额上出现了少数船员漫天要价，甚至少数船员为了更多的补贴而联合起来威胁船长、阻止船舶开航，尽管大部分船员是理智的，但少数船员有时主导着全船的情绪，甚至引发全体船员联名签字要求增加补贴的现象，常常是船东最终以印度航次每人发放补贴 1000 美元左右、印尼航次每人 500 美元左右的补贴才得以成行，这个沟通的过程有时是在船员让船舶漂航中进行的，我们的船员有着较强的疫情防控

意识是可以理解的，但由于此时境外很多国家对新冠疫情选择了躺平，这些国家的船员对执行疫情严重国家的航次任务是能够接受的，随着疫情的发展变化，让很多船东把目光投向了外籍船员。

4 全球船员依然短缺，船员市场的走向却在悄然变化

全球疫情爆发至今 2 年多的时间里，先是由于菲律宾、印度等船员输出大国疫情严重及其各国政府对疫情严重国家的船员旅行限制，使得我国船员受到船东的热抢，而后中国船员工资的飙升、船员换班成本巨大、少数船员的极端行为频发等众多因素的影响，随着境外新冠疫情解封以及病毒的变化、各国对菲律宾及印度船员旅行限制取消、境外各国的国际航班大量恢复，使船东在成本和疫情风险之间做出选择，自 2021 年秋天开始大量船东开始逐渐把中国船员换为船员成本较低的外籍船员，中国船员在国际市场上的规模呈现逐渐衰减的趋势，船员市场的方向正在发生变化。

新冠疫情使得全球船员越发短缺，而今年 3 月爆发的俄乌战争更是让船员紧缺的问题雪上加霜，乌克兰和俄罗斯的船员供给量约占全球的 14%-15%，战争让他们无法正常上船工作，对全球船员市场走向有着重要的影响，全球国际船员更加紧缺，而此时仍然有船东不断地将中国籍船员更换为外籍船员，这种现象值得我们深思。

参考文献：

- [1] 张晗. 菲律宾海员内外交困，世界 No.1 外派海员国地位或被撼动 [EB/OL]. [2021-03-23]. <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1694992821340427291&wfr=spider&for=pc>.
- [2] 2020 年 1 月份船员工作行情参考及市场评述 [EB/OL]. [2020-01-03]. http://crew.sol.com.cn/SSPI_V_chkfi.html.
- [3] 2022 年 1 月份船员市场行情评述 [EB/OL]. [2022-01-01]. http://crew.sol.com.cn/SSPI_V_dlkei.html.
- [4] 中国（上海）国际海员薪酬指数 CCRI | 上海航运交易所 (sse.net.cn) [EB/OL]. <http://www.sse.net.cn/index/singleIndex?indexType=ccri>.