

珠江内河船舶驾驶员实操技能的培养

作者:陈伟华 冯小萍 来源:中国水运杂志 日期:2009年04月27日 点击:

摘要: 文章结合安全生产的要求,分析了珠江航道的特点,指出珠江内河船舶驾驶员实操技能培养存在的问题,结合珠江航道的特点和实际工作经验,提出加强珠江内河船舶驾驶员实操技能培养建议。

关键词: 船舶 船员 技能 培养

广东水上交通安全已实现了连续8年保持事故连续下降的有利态势。2008年以来,广东海事局辖区船舶流量保持高位运行,广东水运运输日益繁忙,水上安全监管难度进一步加大。有必要从源头管理上加强对船员、船舶和船公司的安全管理工作,消除水上安全生产隐患。

珠江航道特点

航线长,航道支流多,水文气象多变,船舶种类多,通航密度大。珠江干线上接大西南,下连粤港澳,是沟通西南和珠江三角洲经济区的水运通道。珠江三角洲水道823条,通航里程5332公里,广东省内河通航里程达1.18万公里。珠江口桂山以内水域属河海交汇水域,主航道曲折狭长,而且航道与珠江水系众多口门连通,船舶流量大,通航密集,进出东西两岸口门的船舶交汇于主航道,大量小型船舶与主航道航行的大型船舶交叉相遇和正面对遇非常频繁,更容易造成事故。

码头林立,河海船舶交织。广东省西江、北江、东江干流两岸建有众多的客货码头,形成码头链,可通航500至3000吨级的船舶,西江航运干线整治工程完工后,5000吨级的海船可经涯门直达肇庆。

珠江航道是珠江三角洲的运输生命线。据统计,珠江干线的矿建材料、煤炭、石油、天然气及制品等运输80%是通过水路完成的。珠江内河航运业的发展带动了诸如贵港的水泥、矿建材料产业带、佛山陶瓷制品产业带及与水运相关行业的形成和沿江城镇建设的蓬勃发展。

因此,珠江航道以其独特的地理位置,为珠江三角洲地区经济的稳定和发展发挥了积极的作用。因此,对珠江航道的通航安全起着决定性作用的内河船舶驾驶员的素质将直接影响到该航道和当地水域的安全以及当地经济社会的发展。

珠江内河船舶驾驶员实操技能培养存在的主要问题

1. 内河船员队伍素质总体偏低

据统计,在珠江航道上工作的内河船员,25%是经过水运类中专中技培养出来的毕业生,20%是土生土长的水乡居民发展起来的,25%是渔民转产,大部分是从田间地头走上船头的农民船员。

同时,随着我国航运业的快速发展,内河船员队伍流动性不断加大。不少持有安徽、湖北、湖南等地海事机构签发适任证书的船员来到珠江三角洲工作。由于这些船员对珠江水域的航道、气象和水文等特点不熟悉,以及船员本身的素质参差不齐,容易造成水上交通事故,对珠江航道的安全将构成较大威胁。如果这部分船员在珠江航道上工作之前未进行必要的实操技能考核,将对珠江三角洲内河航运安全和地方经济发展带来不稳定因素。

2007年3月10日发生在莲花山西航道发生了“安平6”轮与“协航528”轮碰撞事故，造成“协航528”轮沉没，40个集装箱在珠江漂流的重大事故。“协航528”船二副陈某2000年高中肄业，2004年6月取得A海事局签发的二等三副证书，2007年1月取得B海事局签发的二等大副证书。取得驾驶员证书后，陈某仍然做水手，一直没有任职驾驶员。2007年2月22日，陈某到“协航528”船任该船二副一职，是其第一次担任驾驶员工作。因此，陈某无论是船舶驾驶操纵经验和工作能力均存在不足。主要表现在明显缺乏船舶驾驶操纵经验，近距离抢越大船船首；对广州港航道不熟悉；对国际海上避碰规则和港航规章不熟悉；不能正确使用雷达；不知道如何确定能见度，最终酿成重大事故。

因此，内河船员的构成复杂，内河船员的整体素质偏低，船员流动性大，船员的实操技能不高，将影响航运业和地方经济发展。

2. 企业重经济利益轻船员素质

1) 船公司重经济利益轻船员培训。在船员培训监督检查过程中，往往发现不少船员没有全过程参加培训，只是在考试当天提前到考试地点直接参加考试。造成这种现象，不少船员的解释是船东不给请假脱产培训，如果船员脱产培训，将会严重影响到船员的就业。船公司一般只关注船员的持证情况应付海事部门的监督检查，而不直接关心船员的培训，简单地认为培训是船员本人的事，如果船员脱产培训，将会影响公司的利益。

2) 挂靠公司只管理船舶不管船员。挂靠公司对船员的素质状况、知识更新等几乎不管，该项工作完全还是由船东负责。名义上船舶的所有人是挂靠公司所有，但实际上根据挂靠协议仍属于个人所有。各船舶的所有人与挂靠公司签订船舶委托管理协议，根据签订的管理协议，公司只负责对船舶保养、日常安全工作指导、提醒和协助船东（船舶的真正所有人）申请签发船舶的各类证书、定期对船舶进行安检、提供船舶航行通告和有关航海图书资料、通知船东配备有关物料、协助船东配备符合最低安全配员要求的船员以及协助船东监督检查船员遵守公司有关规定。由此可见，船舶的安全管理责任主要在于船东。因此，船舶管理公司无法掌握船员素质状况，对船员的实操技能以及工作水平不进行考核和管理，对船舶安全和航运安全存在很大的隐患。

3. 缺乏专门的内河船舶驾驶员实操技能培训基地

截止2008年上半年，广东海事局辖区的内河船舶驾驶员就有20000余人，仅广州海事局辖区的内河船舶驾驶员就有6000余人，内河船舶驾驶员的数量比较大。但是由于目前各考试发证机关均未建立适合内河船舶驾驶员实操训练和考试的专门基地，难以对内河船舶驾驶员的实操技能进行系统地培训和考核。在相当长一段时期内，由于没有专门的实操基地和专门的水域，以及主管机关投入到内河船员实操技能培训考试中人力物力资源不足，造成内河船员的实操技能的培养流于形式，内河船舶驾驶员的实操技能难以有效提高。

建议

为提高珠江三角洲内河船舶驾驶员的实操技能，结合珠江三角洲内河船员的实际，有必要从以下四方面改善内河船舶驾驶员实操技能培养。

1. 大力发展内河船员职业教育

随着经济的全球化和国际贸易的发展，海员的培养得到迅速发展，航海院校也获得快速发展的机会。相对海员的飞速发展，内河船员的发展步伐明显慢了许多，内河船员教育培训的院校和机构也相对薄弱。

目前，在广东地区共有3所高等院校培养海员和1所中等技工学校培养内河船员。而培养内河船员的技工学校还存在生源不足、师资力量薄弱、就业压力大等困难。这种情况严重影响了内河船员素质的培养。由于内河船员培养的“进口”和“出口”不畅，未来几年，从事内河航运的船员将出现更大的缺口，船员的整体素质难以有效提高。

此外，不少从中等技工学校毕业的水运类学生在内河船舶上实习一段时间后，因生活习惯和劳动强度等原因纷纷跳槽，造成内河船员培养的严重断层，加大了高素质内河船员的流失。

据分析，在水上交通事故中，船舶碰撞事故约占事故总数的80%，其中，大公司所属船舶发生的故事明显低于小公司所属船舶，高素质船员的事事故发生率明显低于低素质船员。要减少珠江水道上的水上交通事故，必须大力发展内河船员职业教育，切实提高内河船员素质是关键。

因此，为了珠江水运的安全和珠江航运的全面协调可持续发展，当地政府必须加大发展内河船员职业教育力度，在船员职业教育的招生、培养、就业、发展等方面给予更多的关心和扶持。

2. 加强内河船员实操技能评估

据调查，目前广东省内河船舶驾驶员存在着岗位实操技能差、敬业精神和职业道德差、经营管理能力差以及语言交流能力差等问题。当然，产生这些问题的原因是多方面的，但也在一定程度上反映出我国海事主管机关对内河船员的适任能力考核内容、考核方式和发证方面存在着需不断改进和完善的地方，需要研究加强内河船员技能培训与考核发证的有效途径。

3. 加强行业管理

政府应该鼓励和扶持成立规范的内河船舶船东协会，鼓励内河航运公司加入协会。通过协会进行行业管理，促进船东重视船员就业、福利、保障、培训以及其它待遇，引导船东重视内河船舶驾驶的实操技能培养。

4. 筹建内河船舶驾驶员实操技能培训基地

船舶驾驶员实操技能的提高，船员素质的提高以及内河船员队伍的发展，不仅是海事部门、航运公司以及船员本人所应关注的事，更是当地政府需要迫切重视的问题。

因此，为促进珠江内河航运业的全面协调可持续发展，促进广东地方经济的又好又快发展，建议地方政府进一步重视船员特别是内河船舶驾驶员的实操技能培训，在资金和政策等方面给予海事部门和相应的船员培训机构创造条件，扶持筹建内河船舶驾驶实操基地，专门为珠江三角洲内河船舶驾驶员提供实操技能培训，促进珠江三角洲内河船舶驾驶员的整体素质提高。

5. 加强内河船舶驾驶员模拟器实操训练

船舶模拟器已被广泛应用到海船舶驾驶员的培训和考核，对提高海船舶驾驶员的实操技能起到积极的效果。只要在相应的船舶模拟器上建立适当的内河船舶模型，便可开展内河船舶驾驶员模拟器实操训练，特别是提高内河船舶驾驶员的应急反应和综合能力。

6. 开展技能竞赛

随着珠江内河航运的快速发展和船舶设备技术含量的不断提高，航运业对船员的技能水平的要求越来越高。为提高珠江三角洲船员的整体素质、优化船员的技能结构，适应航运业船员队伍建设形势需要，建议开展职业技能竞赛活动。通过以点带面，实现内河船员实操技能的快速提高。

结束语

珠江航道的复杂性和重要的地理位置，要求内河船舶驾驶人员必须具备相应的专业技能和综合素质。因此，内河船员素质关系到珠江航道的安全，关系到内河航运业的发展，甚至关系到泛珠江三角洲经济的发展。内河船员素质的培养需要政府、海事部门、航运企业以及船员个人共同关注和协同进行。（参考文献略）

[发表评论](#)[告诉好友](#)[打印此文](#)[收藏此文](#)[关闭窗口](#)

上一篇：[船舶动力定位系统控制技术的发展与展望](#)

下一篇：[超大型集装箱船舶靠离南沙港的操纵要领](#)

文章评论

特别推荐

- [行业报告]长三角内河船员调查报告
- [风险投资]地主港融资策略及实现条件
- [港口研究]港口之春：宏观经济走到“十字街头”
- [航运研究]积极推进航运企业收费标准化
- [内河航运]建设长江黄金水道 发展现代长江航运
- [行业视点]金融危机对全球海运市场影响渐显
- [行业视点]美国金融危机对航运业的影响及应对措
- [世界航运]马士基集装箱盈利飙升91%

友情连接

相关文章	
超大型集装箱船舶靠南沙港的操纵要领	05-04
船舶动力定位系统控制技术的发展与展望	03-16
政府干预理论在防止船舶造成空气污染中的实	01-05
完善报废制度 促进船舶更新	01-12
超大型船舶靠泊烟台港三期码头引航方法	01-12
建立过闸船舶管理长效机制的思考	01-12
提高造船质量不应忽视细节	08-11
主机气缸套裂纹原因和预防	05-28
好望角型船舶装卸作业分析	05-07
京杭运河防船舶碰撞有关问题	04-23

[关于站点](#) - [广告服务](#) - [联系我们](#) - [版权隐私](#) - [免责声明](#) - [网站地图](#) - [意见反馈](#) - [返回顶部](#)

Copyright © 2008 Powered by ZGSYZZ.COM, 《中国水运》编辑部 All Rights Reserved.

热线电话: 027-82767375 传真: 027-82805539 E-mail: zgsyzz@vip.163.com

中国水运报刊社 版权所有 建议分辨率1024*768 IE6.0下浏览

违法不良信息举报中心 网络110报警服务 鄂ICP备08002098号

