

# “乘风破浪”归来也能有“温暖港湾”

## ——全国政协委员、中国海员建设工会关注海员群体发展建言海员权益保障

本报记者 奚冬琪

4月6日,中国海员工会成立100周年纪念大会在广州市第一次全国劳动大会旧址召开,意味着中国海员组织已走过百年。而不久前,苏伊士运河发生的货船搁浅事故影响了全球四分之一的集装箱运输,也引发了社会对海运行业关注,同时让这一行业的执行者——海员广受关注。

海员是人们在日常生活中很少接触到的群体。但要知道,目前世界贸易90%的运输量,都是通过海上运输完成的。正是因为有了海员们行驶着满载货物的船只穿梭忙碌在世界各地港口,才支撑了世界各地经济发展和人民日常生活。

近年来,为了更好地发展我国的海运事业,保障海员的劳动和经济权益,不少政协委员以及中国海员建设工会都曾为这一群体建言献策。

### 政协委员:为海员减税建言,为人才储备献策

海上运输承载了世界贸易90%的运输量,这让水运职工是一个既特殊又辛苦的职业。他们的工作场所远离陆地、远离家人,一上船往往就要连续工作七八个月,遇到恶劣天气或者特殊航线,还要24小时坚守岗位。面对艰苦的工作环境,如何才能稳定海员队伍,提升海员职业的吸引力,从而促进我国海运业健康有序发展?提高海员的收入无疑是重要举措之一。

由于海员一年里的绝大多数时间都在海上工作,很难享受陆地的公共资源。因此根据国际惯例,绝大多数国家或地区都制定了海员税收的减免政策。1999年,我国曾经为海员制定了远高于陆地职工的4800个税起征点,但此后,陆地职工个税起征点标准做过几次调整,但海员个人所得税标准一直未变,使得海员的个税起征点逐渐和陆地职工相比已无任何优惠。为此,不少全国政协委员都在为推动海员减税建言。

早在2016年,第十二届全国政协委员、原中国海运集团董事长李绍德就提出提案,建议国家对高级船员和其他技术业务骨干发放政府特殊津贴;或者由相关地方政府根据建设航运中心的地位和自身条件,对海员个人所得税给予优惠,提高海员的经济和社会地位。

2018年,全国政协委员、河北远洋运输股份有限公司董事长高彦明提交提案认为,海员个税是按年所得计算缴纳的,海员一般一次要在船上工作8个月甚至更久,这一年的工资就看似较高,但第二年往往在家休假,就可能没什么收入。因此建议有关部门解决海员免征个税的问题,保障整个中国海员队伍的稳定和健康发展。

目前世界贸易90%的运输量,都是通过海上运输完成的。正是因为有了海员们行驶着满载货物的船只穿梭忙碌在世界各地港口,才支撑了世界经济发展和人民日常生活。



2019年两会期间,全国政协委员、中国海员建设工会主席王小岗再次向大会提交了《关于建议出台海员个人所得税减免政策的提案》。他认为,当前海员税收政策与航运事业发展目标不适应,带来一系列不利影响。建议将海员的个人所得税起征点由现在的5000元提高到3万元;同时,对基于海上工作特殊性而发放的特殊津贴项目,免征个人所得税;制定合理的海上工作税收奖励期限,针对1个纳税年度内连续在海上工作超过一定期限的海员,给予个人所得税返还奖励。

通过各方面努力,2019年11月,国务院常务会议通过了海员税收减免政策。政策决定:从2020年起,一年在船超过183天的远洋船员,工资收入减半征收个人所得税。

经济强国必定是海洋强国、航运强国。我国外贸运输90%以上靠海运完成,就必须建设一支高素质的船员队伍。在2020年全国两会期间,全国政协委员、中国航海学会理事会长何建中十分关注我国船员队伍的建设问题。

何建中介绍,虽然我国船员总数位居世界首位,但船员队伍结构老化、后继乏人且质量不高等问题十分突出。有关部门统计,2010年全国航海类专业招生是5万多人,到2018年全国航海类专业招生不足1.6万人,近两年航海类专业毕业生上船率不到50%。为此,何建中建议加强船员队伍建设要从质量上把关,从市场上引导,从制度上扶持,加强行业

管理,调动社会力量,落实企业责任,打好“组合拳”,努力建设高素质船员队伍,服务交通强国、航运强国战略。同时,加强青少年的航海知识教育,为海洋强国建设提供智力支撑和人才支撑。

对于海洋人才队伍建设,全国政协委员、南通大学校长施卫东也曾提出提案建议,要重视海洋文化、航海文化宣传。希望通过广泛宣传海洋文化与制定科学的海员立法制度,真正建立起一支具有国际化视野、创新能力和复合能力的高素质航海人才队伍。全国政协委员、交通运输部安全总监刘功臣则建议,应大力发展并不断扩大海员外派劳务,在扩大国内就业的同时,吸引更多优秀青年从事海员职业。

### 中国海员建设工会:做好保障,让海员再无后顾之忧

因为工作的特殊性,包括海员在内的水运职工,普遍都有工作时间长、职业风险大、流动地域广、技能要求高的特点。除了政协委员,为了保障海员的各项权益,近年来,中国海员建设工会也做了很多保障工作,让海员在工作时再无后顾之忧。

根据水运职工的工作特别,中国海员建设工会把职工小家建在船员的家属中间,帮助船员家庭解决急事、难事。多年来,工会一直坚持开展船员家属联络站建设,现在全国大约有260个船员家属联络站。去年新冠冠

肺炎疫情暴发初期,湖北地区的家属联络站为在外船员的家属解决了很多生活上的困难,比如提供生活物资、帮助照顾产妇等。除了在陆地上建有海员俱乐部和海员之家,中国海员建设工会还在一些船上建立了海上职工书屋,通过这些设施和服务,丰富船员业余生活。此外,还有一些海员俱乐部主动拓展服务内容:汕头国际海员俱乐部为船员提供了代收快递服务,方便了船员家属的生活;烟台、青岛、大连的国际海员俱乐部,开通了海员就医绿色通道和紧急医疗救助服务,大大减少了生病船员从船上到医院的转运和救治时间。

除了在生活上为水运职工提供便利,中国海员建设工会还积极为他们争取各项经济权益。船员是一个高度国际化的行业,也是唯一一个由国际劳工组织制定最低工资标准的行业。从1999年和2009年开始,中国海员建设工会分别与挪威船东协会和中国船东协会开展了集体协商。从2020年起,外派挪威船员最低月薪上涨1%,从2021年起再上涨2%;通过与中国船东协会协商,中国船员最低月薪从2020年起直接上涨4%。除了工资外,针对船员职工的工作特点,中国海员建设工会还会对船员的超期服务补贴、伤亡赔偿和伙食费标准进行协商。2020年,中国船员集体协议和中挪海员集体协议中,关于船员伤亡赔偿的标准都有了一定幅度的提高;2021年起,中国船员最低伙食费标准每天上涨1美元……这些看似“不起眼”的标准提高,其实都为船上的普通船员提供了基本的待遇和保障。

## 江苏苏州高新区:

# 协商成果落实快 千亩梨花明更香

通讯员 张彪 本报记者 江迪

春日暖阳下,江苏省苏州高新区(虎丘区)通安镇树山村千亩梨花盛开。3月30日一早,村主任沈春芳走进自家的梨园。再次抚摸种植多年的梨树,心中多有不舍,沈春芳狠下心来:“换!商量有了成果,干部要带头执行。”不远处,村党总支书记吴雪春家的梨园和村属梨园也开始了换树。当天村里成立了翠冠梨种植技术指导组,吴雪春任组长。

这一切,源于前一天召开的“有事好商量”协商议事会。

### 一颗小小梨 从“摇钱果”成了“烦心事”

树山村从2000年开始进行产业结构调整,在保护原植被基础上将全村1060亩农田全部调整种植了具有较高产出的树山翠冠梨。得天独厚的地理禀赋培育出品质优良和口感极佳的树山翠冠梨,多次被评为苏州地产优质果品金奖,已成功在全市乃至长三角地区打响了知名度。

树山翠冠梨为树山村村民带来了丰厚收益,同时借助千亩梨园的品牌集聚效应,每年梨花盛开时节举办的梨花文化旅游节,也成为苏州高新区旅游业的一块“金字招牌”。

“但是这两年,树山翠冠梨的肉质有点变粗,没有一开始那么细嫩多汁。不仅仅是梨,还有梨花的问题,本来花开时一片雪白的梨花枝头,也次生出越来越多的绿叶,已经没有全盛时期的纯粹和惊艳。”协商议事会上,村民沈根龙诉说着最近的烦心事。

针对树山梨的问题,之前区政协早已关注,并积极牵线搭桥,邀请农业专家前来“把脉问诊”。经现场勘查以及对土壤等样本进行分析,专家认为主要原因还是翠冠梨树龄已经较大,且土壤营养成分逐年吸收过度,所以对果实口感造成影响。

“因此一要‘治标’,即更换一批树苗;二要‘治本’,即改善土壤结构,调节土壤肥力。‘标本兼治’才能达到最好效果。”通安镇农村工作局农业技术骨干金建华在会上开出了“药方”。

但村民陆伟清也提出了村民普遍反映的疑虑:新树苗有“养长期”,增肥沃土也需要“休养期”,如此一来,可能3—5年都没有翠

冠梨的产出,即使将来树山翠冠梨恢复稳定产出,销售也可能不再如前。同时,梨花景观也难以在短时间内恢复原样,必将对树山旅游业带来一定的负面影响。

### 协商议事到田间 助推成果快转化

“民有所呼,我有所应。”在“有事好商量”协商议事亭,大家结合自身实际,就解答村民疑虑、如何提升翠冠梨品质等进行交流发言。作为树山村“领头人”的吴雪春认为,“讳疾忌医”看似可以维持一时的现状,但对树山翠冠梨这个品牌的长远发展肯定影响更大,必须下决心换树。区政协委员、树山村“竹里山居”民宿老板吴辰则倾向于一种折中的方式,即“分批换树”,“以每户为基础,每次更换1/3的梨树,逐步完成换新,在这个过程中也希望政府给予一定的补贴,村民可能会比较支持。”

“借此机会,可以进一步推动品种培优、品质提升、品牌打造和标准化生产,提高树山翠冠梨的附加值”“增加高端商超、网络平台的销售渠道,研制延伸产品”“最好对树山翠冠梨的统一包装进行升级”“是否可以采取科学堆肥,建立水肥系统,降低气味污染”……议事亭里,大家畅所欲言、各抒己见,在建言资政中凝聚着共识。

协商会后,镇村两级组织决定:立即成立翠冠梨种植技术指导组;率先在村属梨园和干部家田试点分批换树;建设“农业科技示范基地”,提高翠冠梨的机械化、科技化、信息化、标准化水平;深入推进翠冠梨的一二三产融合,增加高端商超、网络平台的销售渠道,研制延伸产品,进一步提高经济效益,最大限度减少梨树分批换树带来的损失;逐步对树山千亩梨园进行土地承包经营权流转,增加梨园内部观光体验,积极培育职业农民,不断提高翠冠梨的附加值。

区政协副主席周苏萍表示,这次把“有事好商量”协商议事活动放在田间地头,是结合自身实际,创新协商形式、提高协商质量的一个有益探索。下阶段将继续建好、用好“有事好商量”这个协商平台,更好地协商于民、协商为民,深入群众心间。

# 遴选干部别被“年龄门槛”绊住

景禹城

公开遴选公务员,本是着力建设高素质专业化公务员队伍,以及加大从基层一线培养选拔干部力度的重要举措之一。不过,据《半月谈》报道,在具体的操作中,由于“35岁以下”年龄条件的严格规定和“一刀切”限制,在一些地方出现了“有愿意的去不了,刚培养的留不住”“二次择优卡住优秀基层干部”等问题。

遴选设置年龄门槛对于优化干部队伍年龄结构、增强干部队伍生机活力意义重大。但是,优化干部队伍年龄结构,并不意味着遴选的每个干部都要年轻,年龄也不应该成为遴选一票否决的“硬杠杠”。在遴选干部主要目的就是为“优中选优”,而不是以“年龄论英雄”。所以,遴选决不能简单地按年龄设置门槛,而是应该实事求是、量体裁衣地设置遴选标准,让遴选标准更精准、更科学。

让标准更精准,就是要坚持“质量为先”,充分依据德才初衷来设置遴选标准。遴选一个干部,就是树立一面旗帜。要突出“德才兼备”的用人导向,要把干部“政治品质、道德品行、作风能力”放在遴选标准的首位,要避免年轻化要求被机械化执

行。要适当抬高遴选年龄的“天花板”,特别是要敢于打破年龄限制的条条框框,对那些理想、信念坚定者,能力、口碑突出者,作风、素质优良者,即便是年龄“过线”,也要敢于“破格录取”,为那些有思想、有能力、有作为的干部提供更大的干事创业舞台。

让标准更科学,就要坚持“量体裁衣”,充分依据岗位要求来设置遴选标准。“对号入座”方能“好钢用在刀刃上”。要突出“人岗相适”的用人标准,把事业需要、岗位要求与入选条件有机结合起来,依岗选人、以事择人,做到“一把钥匙开一把锁”。要开阔视野遴选干部,根据岗位主要目的就是为“优中选优”,而不是以“年龄论英雄”。所以,遴选决不能简单地按年龄设置门槛,而是应该实事求是、量体裁衣地设置遴选标准,让遴选标准更精准、更科学。

让标准更精准,就是要坚持“质量为先”,充分依据德才初衷来设置遴选标准。遴选一个干部,就是树立一面旗帜。要突出“德才兼备”的用人导向,要把干部“政治品质、道德品行、作风能力”放在遴选标准的首位,要避免年轻化要求被机械化执

## ■相关阅读

# 中国海运有底气

## ——三位海运劳模眼中的行业变化

本报记者 奚冬琪

我国是世界上船员人数最多的国家,拥有注册船员165万。同时,随着我国经济的不断发展,水运职工群体这一概念也逐渐扩大到航运、港口、航道、海事、救捞、船检等相关行业。在中华全国总工会日前召开的“中国海员工会成立100周年”主题新闻发布会上,3位海员劳模就讲述了他们眼中的行业变化。

### □ 海运船长吴文峰: 驾驶海上巨无霸,中国船员有底气

“这个船长365米,宽度65米,深32米,我现在驾驶的‘玫瑰’轮的尺寸和这个尺度差不多。”上海市劳动模范、中国远洋海运集团中远海运“玫瑰”轮船长吴文峰拿着一艘货轮模型介绍:这样一艘船可装8层标准集装箱13800个,甲板面积相当于3个标准足球场,装了集装箱后高度相当于20层楼高,说是海上巨无霸也毫不夸张。

更让吴文峰感到自豪的是,这些年,无论是从船舶的规模还是船员的地位,都发生了“翻天覆地的变化”。吴文峰说,过去我们国家的船吨位小、尺度小,抗风性差,不够安全。船舶、造船业基本都被外国垄断,而现在,我国的造船技术已经走在世界前列。船舶的大型化、智能化、自动化不仅解放了工作强度,造船工艺的提高也使航海风险大大降低。以前,中国海员只是外国船上的打工者、水手,现在所有的职务都可以胜任。出国交流时,也能自信地展现中国海员的风采。以前船上条件相对较低,海员们生病了只能“听天由命”。如今,有了专业的救助团队保驾护航,海员们的安全感大大提升了。

年,无论是从船舶的规模还是船员的地位,都发生了“翻天覆地的变化”。吴文峰说,过去我们国家的船吨位小、尺度小,抗风性差,不够安全。船舶、造船业基本都被外国垄断,而现在,我国的造船技术已经走在世界前列。船舶的大型化、智能化、自动化不仅解放了工作强度,造船工艺的提高也使航海风险大大降低。以前,中国海员只是外国船上的打工者、水手,现在所有的职务都可以胜任。出国交流时,也能自信地展现中国海员的风采。以前船上条件相对较低,海员们生病了只能“听天由命”。如今,有了专业的救助团队保驾护航,海员们的安全感大大提升了。

### □ 救助船长盛王森: 把生的希望送给别人,做海上的逆行者

说到救助团队,上海市五一劳动奖章获得者、东海救助局救助队长东海救131轮船长盛王森最有发言权。他介绍,国内目前拥有76艘现代化救助船,20架搜救直升机,可以在恶劣的天气状况下执行海上救助任务,挽救遇险船员的生命。70年来,我国救捞水平、救助能力已达到国际先进水平。盛王森2004年参加工作,刚刚上船实习的时候,师傅们就对他讲:救助船队的工作是海上人命救助,是积德行善的一个行业。年轻人一定要好好干,一定要传承“把生的希望送给别人,把死的危险留给自己”的救捞精神,在训练的时候一定要刻苦,要努力,平时一定要多流汗,多积累一些救助的经验,这样才能在完成好救助任务的同时也能保护好自己。2008年6月,盛王森带领4名党员突击队成功营救5名遇险船员。当时,获救船船长第一时间找到他说:“是你给了我第二次生命,我替我的家人感谢你。”短短一句话,让当时还未成家的盛王森感触颇深,也激励他坚守救助工作多年,并逐步从驾驶员做到了船长。“现在我们船上70%的人都是90后,甚至是95后。希望更多的年轻人加入到我们这支

队中来,一起乘风破浪,做海上的逆行者。”盛王森说。

### □ 桥吊班长竺士杰: 现代化港口,吊装集装箱“信手拈来”

在海上航行了几个月的货物安全到达港口,接下来的工作,就需要码头的装卸工人来完成了。全国劳动模范、大国工匠、宁波北仑第三集装箱码头有限公司营运操作部桥吊班班长竺士杰是一名“80后”,他工作的码头早已不是黑白照片中脏乱差、需要靠人肩扛背扛的样子,而是有着高大现代吊装设备的壮观场面。竺士杰介绍,他操作的桥吊高49米,相当于16层楼高。在操作室,操纵桥吊在上面移动吊具,就可以抓取20英尺的标准箱。而经过严格训练并利用全国产化的操作设备,竺士杰卸一个集装箱只需1分钟左右。“可能很多人都看到过港口的照片,我们现代化的港口真的非常漂亮壮观。”竺士杰说,现在港口正在研发新的操作系统,未来,工作场景会变得非常轻松,非常有趣。装卸工人只需在办公室里面对电脑屏幕,就可以像“抓娃娃”一样操作巨型吊机,穿针引线般完成集装箱桥吊工作。随着近年来港口发展巨变,竺士杰也呼吁更多的年轻人能够加入海洋强国建设队伍,共同建设国际强港。