

# 关于中国海员劳务输出与农村发展的调查报告

武斌<sup>1\*</sup>, 陈爱娟<sup>2</sup> 李品芳<sup>3</sup> 马晓雪<sup>4</sup>

1 英国诺丁汉大学中国学学院中国政策研究所, 高级研究员

2 西安理工大学经济与管理学院, 教授

3 集美大学轮机工程学院, 副教授

4 大连海事大学公共管理学院, 副教授

2010年7月

---

\* 本报告负责人及联系人: [bin.wu@nottingham.ac.uk](mailto:bin.wu@nottingham.ac.uk), School of Contemporary Chinese Studies, International House, University of Nottingham, Nottingham NG8 1BB, UK; Tel: +44-115-8232118.

# 目录

前言

致谢

|                             |     |
|-----------------------------|-----|
| 执行摘要.....                   | 5   |
| 1. 导论.....                  | 7   |
| 2. 海员发展战略的背景.....           | 8   |
| 3. 研究设计和调查方法.....           | 1 3 |
| 4. 样本学员及其家庭和村庄概况.....       | 1 5 |
| 5. 样本学员参加海员培训的动机.....       | 2 0 |
| 6. 培训费用与资金来源.....           | 2 2 |
| 7. 对培训课程的评价及其海员就业前景的展望..... | 2 5 |
| 8. 结论和政策建议.....             | 2 9 |
| 英文参考文献.....                 | 3 1 |

## 前言

全球化已经导致诸多全球劳动力市场的建立和发展变化，如信息技术，护理，餐饮和远洋航运业等就是最好的例子。如何适应、发展和规范这些全球劳务市场是一个新的研究课题。

中国有丰富的人力资源和较为普及而坚实的教育和培训基础。历史上，移民包括向海外移民是许多贫穷的农村家庭转移劳动力的唯一方法。过去 30 年来，中国已经向世界开放，并成为世界各地合法和非法移民的主要来源。

中国远洋航运业是一个很好的研究案例，不仅因为它是第一个建立了全球规范产业，还因为有一个用中国海员取代传统海员输出国高级船员的强烈需求。事实上，中国也为自己设定了由海员大国变成高素质海员输出强国的战略目标。这需要一大批拥有良好教育、勤劳品质、专业能力强，具有全球视野和多元文化包容的人。这为来自中国内陆贫困农村地区的年轻人提供了良好的机遇去发展他们的海上职业生涯。

然而，全球海员劳务市场对中国的海员职业教育和管理制度提出了挑战，因为在这些方面，中国还没有完全与国际接轨，以往对这一领域研究也十分欠缺。武斌博士是英国诺丁汉大学当代中国学学院中国政策研究所的高级研究员，曾在英国卡迪夫大学的海员国际研究中心工作七年，是最有资格承担这项工作的人。他曾完成了多个关于全球劳动力市场与中国海员的调查报告，包括花费 3 个月时间零距离观察访谈在外国船上工作的中国海员。他还对意大利和英国的中国移民社区进行过深入的调研。此外，他还就中国贫困地区农村的可持续发展和农民创新问题进行过重点研究。

在本报告中的研究结果不仅限于海事部门，因为它涉及到海员招募、培训同农村发展和扶贫的关系。这份报告分析了中国政府改善海员劳务输出的战略和政策，以及在高等教育扩招十年后发展职业教育的重要性。这些结论可能对那些正在考虑在中国的海员教育与培训上投资的国际船东会有很大帮助。

武斌的工作尤其表现在他致力于改善中国农村贫困，并期望改善正规和非正规中国移民的工作条件。这项研究将有助于进一步理解国际劳动力的供给，适当控制，监管，支持和监测，可以使供给和接收国双方受益。本研究还为中国乃至全世界雇主、劳工经纪人、教育及培训机构和其他部门的监管机构提供了一个很有趣的例子。

理查德 帕斯科

英国诺丁汉大学当代中国研究学院, 中国政策研究所主任

2010 年 3 月

## 致谢

本报告是由英国诺丁汉大学研究战略基金计划（RSF4298）资助的。本项目的构想可以追溯到2006年春由中国交通部海事局（MSA）举办的第一届深圳国际海事论坛，当时来自国家海事局的高级官员李中华，鼓励本报告的第一作者进行一项关于中国内地海员招募对农村发展的影响的实证研究。这种想法同时也得到了我许多在海运界朋友的支持鼓励，他们包括：中国海员服务中心工作的梁天才博士，中国远洋海员发展集团的顾建文先生，国际海事组织（IMO）的Aline De Bievre女士，Sincocrew的刘世军先生，国家海事局的徐翠明女士，上海中远培训中心的薛青教授，新乡市海事服务局的石砚印先生，以及姚生旺船长和张玉海轮机长。我要特别感谢国家海事局船员管理处对本项目的大力支持，特别是王路处长的指导帮助。

实地调查涉及全国6个城市的10个海事教育和培训基地。我感谢下列海事机构的支持和参与：大连海事大学，上海海事大学，集美大学，武汉理工大学，上海海事职业技术学院，上海中远培训中心，湖北交通职业技术学院，厦门海事培训中心，泉州海事学校，漳州海事学校。本项目执行离不开上述机构和学者的集体努力。我想借此机会特别对参与此次调查问卷设计、数据输入以及对调查问卷进行初步分析的西安理工大学的陈爱娟教授，集美大学负责调查问卷发放、组织、回收的李品芳副教授，以及收集背景资料和官方数据的大连海事大学的马小雪副教授，表示衷心的感谢。此外，我还要感谢卡迪夫大学国际海员研究中心的唐李军博士就本报告初稿提出的建设性意见。

最后，我想借此机会感谢我在英国诺丁汉大学当代中国学学院的同事。来自联合国教科文组织比较教育研究中心的Bernadette Robinson教授在修改，编辑，以及完成报告上做了很大的贡献。我还要感谢我的同事中国政策研究所所长理查德·帕斯科先生自始至终对项目的鼓励和支持，以及为本报告撰写的前言。感谢Hua Geddes女士，Chin Ling Koh女士对本项目的支持。

武斌

英国诺丁汉大学当代中国学学院，中国政策研究所高级研究员

2010年3月

## 执行摘要

1. 相对于陆地上的工作而言, 海员特别是远洋海员是一个高风险, 高收入, 全球性, 等级鲜明, 生活单调的职业. 由于近年来大学毕业生就业难问题突出, 国内和国际远洋航运业合格海员短缺, 工资待遇提高很快, 这一职业对农村精英青年的吸引力增大, 中国在发展自己的海员劳务输出产业方面大有可为。目前, 中国是世界上海员数量最多的国家, 但在质量上, 特别是在高素质海员 (指那些能胜任任何国籍的远洋轮船上工作的海员) 方面仍严重短缺。因此, 中国政府近年来采取了一系列政策措施, 来推动高素质海员的教育培养, 使其成为世界上高素质海员的供给强国。本报告把这些努力, 政策, 措施统称为海员发展战略。

2. 中国的海员发展战略包括如下要点: 将内地农村特别是贫困地区农村作为海员劳务输出基地建设重点; 将海事教育和培训机构的关注点重新聚焦在海员职业培训而不是偏离传统的学历教育; 鼓励远洋航运公司在内陆地区建立, 发展海员输出基地; 增加全自费课程的比重。中国的海员发展战略有两个相互关联的目标: 一是增加高素质海员供给, 二是促进海员输出地的农村发展。本报告的重点是针对第二个目标, 即关于海员劳务输出和农村发展的关系。

3. 本报告关注的问题是:

- (a) 来自农村学员的特点及他们参与培训, 投身海员职业的动机是什么?
- (b) 他们在参与海员培训的动机等方面有无不同? 与其家庭背景, 村庄经济和地理位置有无联系?
- (c) 海员发展战略及海员培训对农村发展, 特别是对贫困地区和家庭的影响是什么?

4. 为了准备本报告, 我们于 2009 年夏季, 对全国 6 个城市 10 个不同的海员培训机构进行了实地考察, 并对参与不同类别培训课程的 2500 名学员进行了问卷调查。回收调查问卷 1814 份, 占总问卷的 73%。其中有效问卷 1751 份。

5. 主要调查结果:

- (a) 海员发展战略为中国开发和利用其农村庞大的人力资源并通过合适的职业培训项目解决高素质海员短缺问题创造了条件;
- (b) 中国的海员劳务输出项目对内地贫困农村和贫困家庭比对沿海地区, 富裕村庄和农户更具吸引力。
- (c) 大多数学员 (三分之二) 对所受的海员培训课程表示满意, 但有许多人 (超过三分之二) 期

望增加更多的实践技能机会。不同学员群体所表达的需求和优先领域有所不同，建议增设培训课目，以满足学员的不同需求。

(d) 期待毕业后有高收入回报是学员们参加海员培训课程的第一位动机，其次是海员工作有保障。

(e) 考虑到海员输出地和贫穷家庭要负担全部培训成本，中国的海员发展战略的成功很大程度上依赖于学员完成培训后能获得上船就业机会。需要进一步的研究不同类型的培训课程在劳动力市场的就业情况。

(f) 为了进一步推进海员教育培训，劳务输出产业的发展，迫切需要为海员招募、职业教育，就业和职业发展建立新的规则和质量控制体系。

(g) 本报告的调查研究方法对了解其它职业培训对农村发展的影响具有一定的借鉴意义。

## 6. 结论和政策建议：

a) 需要建立和发展一个涉及所有相关的政府机构，部门的国家级综合战略，以便改善有关海员招募，培训，就业和职业发展的协调机制。这样一个战略的重要意义不仅限于远洋航运业，对促进农村人力资源开发，改善职业教育培训系统具有一定的示范作用；

b) 迫切需要建立一个评估机制，以便明确海员培训项目的质量和标准。这种机制不仅有助于确保海员培训机构和培训课程的质量，也将有利于农村贫困人口提高他们对海员培训课程的投资风险和收益的认知，并使他们有更多的选择性；

c) 如果把支持贫困农村，农户的精英青年就业视为中国的海员发展战略的关键目标的话，那么需要中央和地方政府采取相关措施，为有潜力，愿意参与海员培训课程的优秀的农村贫困青年提供低息贷款或财政补贴。

d) 鉴于全球远洋航运业对高素质海员的需求，以及海员劳务输出对农村发展和扶贫工作的积极影响，中国和国外航运公司应将支持中国的海员劳务输出产业发展作为其社会责任的重要组成部分。中国政府应该鼓励他们投资和参与海员教育培训，改进培训课程标准，增加上船实习机会。此外，他们还可以为来自贫困地区，家庭的学员提供减免学费的资助。

## 1. 导论

相对于陆地上的工作而言,海员特别是远洋海员是一个高风险,高收入,全球性,等级鲜明,生活单调的职业.由于近年来大学毕业生就业难问题突出,国内和国际远洋航运业合格海员短缺,工资待遇提高很快,这一职业对农村精英青年的吸引力很大,中国在发展自己的海员劳务输出产业方面大有可为.作为世界人口大国,教育强国,中国有必要,也有能力成为世界海员输出强国.

海员一词在这里可定义为任何有资格从事远洋轮船上工作的男性或女性<sup>1</sup>.海员素质可按其教育培训质量,能力和经验不同而加以区分.那些接受过良好教育或培训、能力强和经验丰富的海员可称之为高素质,他们可以在任何一家远洋公司的轮船上工作,而不论其船东或船公司的国籍或船员团队的国籍构成情况.

对中国海员的需求有两个来源:国际和国内.自20世纪70年代后期以来的国际航运业的全球化,为发展中国家和经济转型国家建立和发展海员培训输出产业提供了机遇.许多亚洲和东欧国家已成为新兴海员输出国,以便取代传统的海员输出国(如美国,英国,希腊,日本和德国).尽管如此,国际航运业仍面临严重的高素质海员短缺问题.

虽然中国在高素质海员输出方面潜力很大,但在适应全球海员劳动力市场方面进展缓慢,在全球海员劳动力市场所占的份额只有5%,位居菲律宾,乌克兰,印度和波兰之后.中国海员在语言能力,敬业精神和工作标准等方面也存在一些问题.

对高素质海员的需求同样也来自中国远洋船队的扩张.与中国的经济和国际贸易增长相同步,中国的远洋船队也在迅速发展,导致对海员的需求增加,高素质海员短缺,中国海员的工资上涨快,同国外海员工资差距正在缩小.因此,中国也面临着如何发展和稳定高素质海员队伍的问题.

就海员供给方面而言,中国有着巨大的发展潜力.首先,在中国农村有两亿多农民工在城镇就业,其中60%以上涉及跨省流动,海员职业对他们,特别是来自内陆贫困地区的农民工来说具有吸引力.其次,伴随着过去十余年间中国高等教育规模的扩大,中国海事教育和培训(MET)的能力也随之增长,毕业生人数也增加了一倍.第三,航海对于那些非海事大学的毕业生也正变得越来越有吸引力,因为在他们所期待的薪酬范围内已很难找到合适的工作.由于毕业生失业人数的增加,更多的毕业生愿意投身于海员职业生涯,这为中国高素质海员培养和供给提供了新的源泉.

适应国内外对高素质海员的强烈需求,中国政府近年来采取了多项措施,以促进海员招募,教育,培训,输出产业的发展.这些措施包括:减少对参加海员证书考试的限制,鼓励海事培训机构提供更多的航海培训课程,允许非海事专业高校毕业生参加为期一年的海员培训课程以取得参加海员证书考试的资格.最近,中国政府已出台一项在2020年成为世界海员供给强国(中国水运报,2009年8月28日)的计划,以满足中国和国际雇主对中国海员在数量和质量上的不断增长的需求.本报告将中国政府近年来采取的,以促进海员培训

---

<sup>1</sup> 海员一般是男性,女性一般从事船上的休闲类工作.

输出, 产业发展为目的的诸多举措、战略和政策, 称之为海员发展战略 (SSI).

以促进高素质海员增长为目标, 中国的海员发展战略涉及两个关键问题: 如何在扩展海员数量的同时提高海员招募、教育和培训的质量? 海员数量增长对那些海员来源地的农村发展的影响是什么? 虽然这两个问题是相互关联的, 但本报告的重点是第二个问题, 其原因有三: 首先, 农村发展和消除贫困是本战略的一个重要方面, 同时也是许多输出地政府工作的重点。第二, 海事教育培训机构提供的海员培训课程的质量已成为输出地政府、招聘机构、和海事教育培训机构所面临的一个重大问题, 因为它关系到学生的就业前景。这对那些来自贫困地区农村的学生尤为突出, 因为他们是通过家庭举债借钱来参与培训的。第三, 尽管许多人声称海员劳务输出对农村发展有积极的影响, 但无论在中国和其他国家, 这方面的科学证据都十分缺乏。

为了准备本报告, 作者于 2009 年夏天对河南新乡的海员输出基地进行实地考察, 并对全国六个城市的十个海事院校, 培训机构的约 2500 名培训学生进行问卷调查。上述调查围绕下列问题展开:

1. 来自农村学员的特点及他们参与培训, 投身海员职业的动机是什么?
2. 他们在参与培训及动机态度等方面有无不同? 与其家庭背景, 村庄经济和地理位置有无联系? 如果有的话, 是什么因素造成的?
3. 海员发展战略及海员培训对农村发展, 特别是对贫困地区和家庭的影响是什么?

本报告结构如下。下一节概述海员发展战略的背景情况, 第 3 节介绍了本报告的研究设计和调查方法, 第 4 节提供了样本学员及其家庭和村庄的基本情况。第 5 节着手分析学员们参加培训和从事海员职业的动机, 第 6 节分析海员培训的投资成本及资金来源, 第 7 节揭示了学员对培训课程的评价和海员就业前景的看法, 第 8 节得出本报告的结论并提出相关的政策建议。

## 2. 海员发展战略的背景

虽然中国 2008 年已有注册海员 155 万人 (新华社通讯, 2008 年 4 月 16 日), 是世界上最大的海员供给国家, 但是只有不到三分之一的海员 (31.7%) 持有相关的适任 (资格) 证书。此外, 在取得适任证书的海员中, 只有 40% (200,000) 的海员具有远洋航运资格, 而其他则只能在沿海或内河工作。正如前面已提到的, 本报告中海员是指有资格从事远洋航运资格的海员。中国海员的发展是利益相关方共同努力的结果, 这些利益相关方包括海员输出地, 海员培训的机构, 中国的和在国际的航运公司, 以及中央和地方政府, 其中海员输出地在海员供给方面起着非常重要的作用。

然而, 政府对于海事教育培训财政支持的减少和海员培训商业化, 使得海员输出家庭不得不承受着相当大的培训成本。因为很少有来自富裕家庭或城市年轻人对从事海员职业有兴趣, 所以高素质海员的发展主要取决于农村和贫穷家庭。因此, 高素质海员的发展与农村发展密切相关, 贫困地区的人们对从事海员工作和投资海员培训更感兴趣, 因为成功的培训预期能够给他们的家庭带来显著的经济回报, 并且对当地经济发展

有很大的贡献。然而，并非所有的贫民家庭都能承受海员培训的成本和风险的，而最大的风险莫过于他们花大钱参与培训后没有上船就业机会。

在意识到海员输出和农村发展的关系之后，中国政府自 2000 年起采取了一些列措施鼓励内地农村青年参加海员培训输出行动。本报告用“海员发展战略 (SSI)”来指中国政府各相关部门实施的政策、措施或规划，这些部门包括不同级别和不同的行政单位，目的是动员各种可获得资源，尤其是在农村贫困地区的资源，来推动和参与高素质海员的发展。在这样广义的定义下，“海员发展战略”具有如下特征：

A) 诸多部委参与。这些机构包括交通部（主要是国家海事局）、商务部、人力资源与社会保障部，中国对外承包工程商会，全国海员工会等。因为牵扯到许多利益相关者，因此不同部门之间的协调是一个难题。

B) 关注贫困农村，把他们作为海员供给和高素质海员发展的贡献者。贫民家庭的参与被看作是海员发展战略成功和可持续的一个重要条件。

C) 增加高素质海员的供给，这对中国和国际远洋船队都十分重要。全球化是中国海员发展战略的一个重要条件，但要获得成功还需要国际相关组织、海员培训机构和船公司的支持和参与。

在实践中，中国的海员发展战略还包括以下政策和措施：

A) 聚焦于内地贫困地区，把海员劳务输出同农村扶贫结合起来。

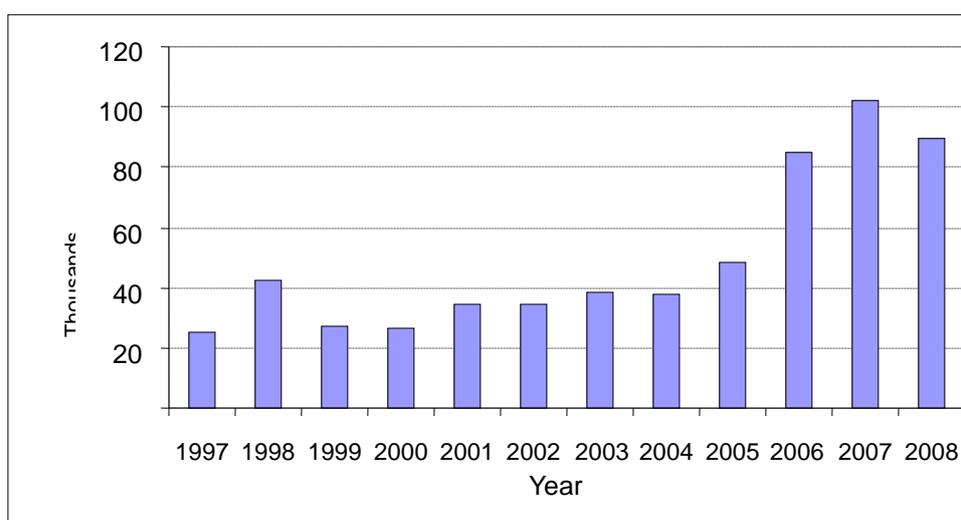
B) 在培训机构扩招的同时，强调海员职业教育的性质，缩短培训周期，降低入学要求。

C) 鼓励船运公司投资，支持在中国内陆发展海员输出培训基地。

D) 允许合格的海事培训机构开展短期教育和培训课程，这些课程全部由受培训者自己负担资金，通常没有政府的补助。

伴随着中国和国际船东对海员需求的剧增，加之中国海员发展战略的实施，到 2007 年，全国新增海员注册人数每年超过 10 万人，是亚洲金融危机爆发前巅峰值的 2.5 倍还多（详见图 1）。

图 1：1997---2008 年每年注册的海员



(资料来源:国家海事局)

根据官方统计数据，从 2003 年到 2008 年，424, 223 人获得了海员注册，这些新海员中国的几乎所有省份，但大多数（81.1%）来自十个省份（见表 1）。特别需要指出的是，中国内陆海员供给的迅速增长是同中央与地方政府的积极参与(或干预)密不可分。比如，河南和湖北作为两个内陆省份，都把海员输出培训与当地经济发展和扶贫联系起来，采取了一系列举措宣传，推动海员劳务输出基地建设。湖北省采取的措施包括针对 12 个贫困县的海员培训学员，建立一个政府基金，给这些县的海员培训学员提供学费补助。从 2004 年到 2008 年，湖北省海员供应增加了十二倍，它在全国新增海员中的份额从 1.7% 增加到 5.3%。

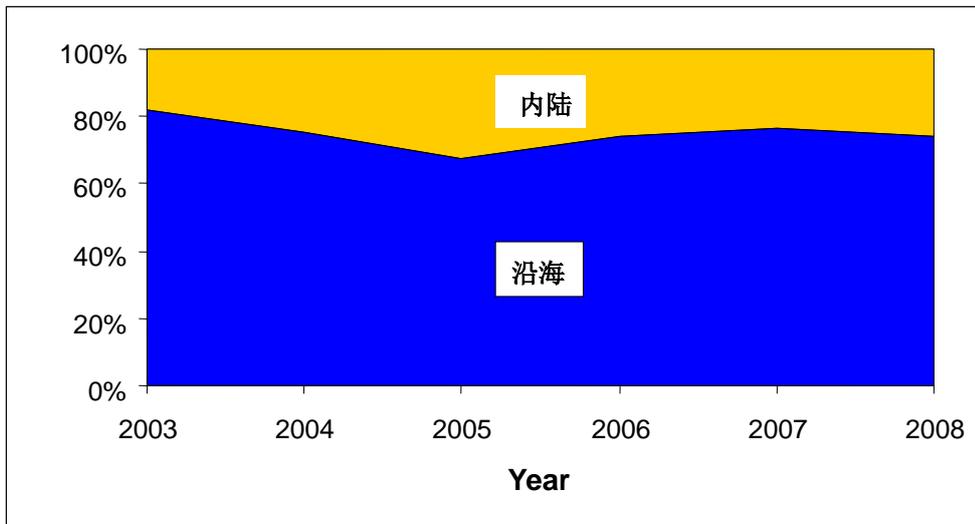
**表 1： 2004—2008 年海员供应排名前十位的省份**

|           |           | 2004        |             | 2008      |             |             |
|-----------|-----------|-------------|-------------|-----------|-------------|-------------|
| 名次        | 省份        | 海员数         | 占全国总数的百分比 % | 省份        | 海员数         | 占全国总数的百分比 % |
| 1         | 辽宁        | 4073        | 13.9        | 山东        | 17718       | 15.6        |
| 2         | 山东        | 3661        | 12.5        | 辽宁        | 11929       | 10.5        |
| 3         | 上海        | 3598        | 12.3        | 福建        | 11400       | 10.0        |
| 4         | 江苏        | 3596        | 12.3        | 江苏        | 11163       | 9.8         |
| 5         | 浙江        | 2563        | 8.8         | 浙江        | 8887        | 7.8         |
| 6         | 广东        | 2095        | 7.2         | <b>河南</b> | <b>7272</b> | <b>6.4</b>  |
| 7         | <b>河南</b> | <b>1988</b> | 6.8         | 广东        | 6947        | 6.1         |
| 8         | 福建        | 1258        | 4.3         | 河北        | 6673        | 5.9         |
| 9         | 黑龙江       | 1234        | 4.2         | <b>湖北</b> | <b>6013</b> | <b>5.3</b>  |
| 10        | 河北        | 818         | 2.8         | 天津        | 5110        | 4.5         |
| <i>小计</i> |           | 24884       | 85.2        | <i>小计</i> | 93112       | 82.1        |

(资料来源:国家海事局)

尽管中央政府和地方政府在内陆海员输出基地建设方面取得了明显的进步，但是要使内陆地区成为主要的输出地，仍然有很长的一段路要走。2004 年只有 17.9% 的海员来自内陆地区，2006 年增加到 32.6%，2008 年由于全球金融危机又跌到 25.6%。

图 2：内陆和沿海2003—2008海员供给 (资料来源:国家海事局)



在提高海员劳动力素质方面，教育和培训是关键。2007年之前，对于那些想要成为高级海员的人来讲，他们有三种类型的培训课程可供选择。

A) 在大学或学院里学习四年航海和轮机专业课程，最终获得学士学位。

B) 在高等专科学校里学习三年航海和轮机专业课程，最终获得大专文凭。

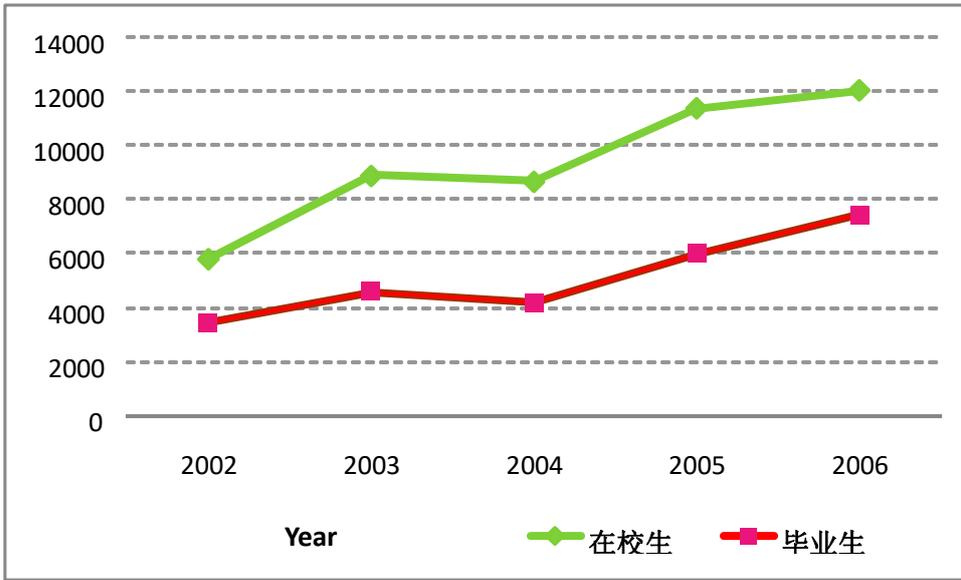
C) 在中等专科学校里以两种方式接受的职业教育和中专文凭

(1) 招收高中毕业生的两年制海事课程，获得培训证书。

(2) 招收初中毕业生的四年制课程(即国内所谓的2+2)，初中毕业生花费前两年时间学习基础知识，(比如数学、物理)，后两年学习航海课程。

这些课程根据他们的职业取向、入学资格和证书形式，分为理论和职业型两类。一般而言，选择上述前两条路径的学生需要参加全国高考考试，而选择第三条路径的学生是从各省的职业教育的考试中成绩优秀者中录取的。然而，从毕业后就业者的前景看，海员职业对于四年制的学位课程学生而言，只是诸多职业选择中的一个，但对其它两种类型毕业生而言则是最主要的就业渠道。由图3我们可以看出，在2002到2006年间，各大中专学校的在校生和毕业生数几乎是翻了2倍，反映出国内和国际海员劳动力市场需求的增长。

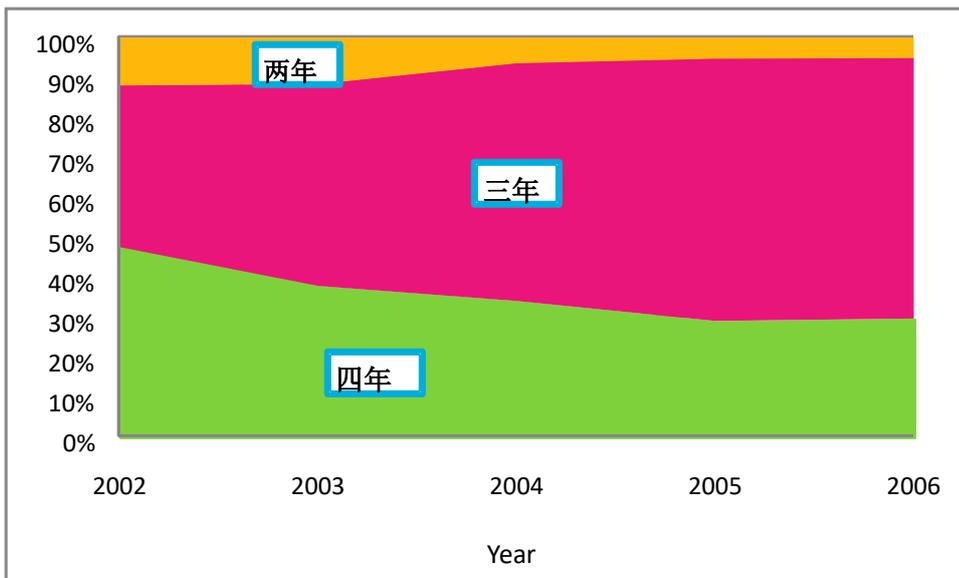
图 3：2002——2006 年获得学位的海员注册表



(资料来源:国家海事局)

在国内和国际海员劳动力市场需求增长的背景下，近年来，海员教育课程结构也发生了改变。四年制学位课程招生人数比例从 2002 年的 47% 下降到 2006 年的 29%，同期三年制大专课程招生量从 41% 增加到 59%。这样一个变化反映出海员劳动力市场的变化，四年学位制毕业生的上船率比那些完成三年制大专课程学生低而离船率高，而两年制中专学生减少与海员教育结构调整相关(图 4)。

图 4：海员教育课程招生的结构变化 (资料来源:国家海事局)



为了适应海员劳动力市场的需求,中国政府把工作重点调整到海员职业培训而不是学历教育。除了前面提到的那些传统的海事类学位或职业培训课程外,非海事应届大学毕业生,如果参加了近期才开办的一年期的海事培训课程后,也被允许参加海员证书考试。此外,很多的海事培训院校还获准给那些高考落榜但是仍然想通过自费学习的学生提供两年制的高级海员培训课程。不同于传统培训课程,新开的课程把注意力集中在有限的目标——帮助培训者通过海员资格考试。新开设的培训课程不仅限于海事大专院校,而且包括国有和私营的培训机构。

传统的和新开设的海员培训课程在学费方面有区别,前者能得到一定的政府补贴且学费标准受政府控制,而后者既没有政府的资助,学费方面也不受政府的管制。结果,接受两年制课程培训的培训者需要付出比那些传统三年制培训课程更高的学费。此外,参加新近开设课程的培训者还需面对一个额外的成本,那就是中介费,而传统培训课程没有这笔费用,因为他们通过高考招生,所有的服务由政府提供,免费或是费用很低。

总体而言,近来的海员教育和培训有以下几个特征:重点从学历教育转到职业培训;增加了培训的课程类型并降低入学门槛;从四年学制转变到三年制甚至更短的学制;更灵活的培训项目选择(包括对非海事学生应届毕业生的一年海事培训课程);把农村发展跟海员供给联系起来的政策驱动;允许全自费海员培训项目的运转。

本报告的研究目的是从接受培训者的视角研究上述某些特征与输出地农村发展之间的联系。

### 3. 研究设计和调查方法

从农村发展的视角看,三个特定的背景因素需要考虑。首先是户籍制度仍在起作用,它区分每一个中国人是农村还是城镇居民户口,而不管这些农村人在城市区域内居住了多长时间。‘农村发展’一词可广义的定义为包括任何导致农村生活改善的活动,包括非农业就业和移民的活动。在这一点上,海员就业可以促进农村发展,因为海员输出地主要是农村,它可以导致农村家庭收入的增加。其次,鉴于中国正在进行的工业化和城市化,农村发展可以被看作是劳动力从农村到城市,从农业向非农业就业的人口流动或重新安置进程。海员劳务输出对农村发展的影响可以通过观察其对农村劳动力转移的地理分布、以及非农业就业和移民的机会来实现。第三,农村的发展并不限于一般意义上的农村收入和非农就业机会的增长,而是针对贫困村和贫困家庭的收入增长和就业机会。贫困村或贫困家庭是否有机会和途径,参与海员培训课程,并在其后顺利上船就业,便成为衡量海员发展战略是否影响农村发展的重要指标。

基于上述考虑,本文的研究问题可进一步完善如下:

- 1) 农村学员参加航海培训和就业有什么特点,他们的动机及学习态度?
- 2) 对海员培训和供给而言,学员之间在家庭,村庄和地理区位方面有什么差异?

富裕和贫穷农村家庭对海员培训及就业的态度有差异吗?

来自贫困家庭和地区的学员的比例多大?

贫困家庭和农村提供的学员的人力资本是否低于较富裕的家庭和地区?

人力资本水平和家庭经济,村庄发展水平,海员供给之间有什么关系?

3) 哪些因素影响参与海员培训和态度?

海员培训的费用包括哪些?

谁来支付的培训费用?

费用水平是否对贫穷家庭的参与起到了阻碍作用?

不同因素如何影响他们从事海员职业的动机和态度的?

4) 海员发展战略对农村特别是对贫困地区农村发展的预期影响是什么?

接受培训的学员是否认为他们的培训是有用和有效的?

学员对于就业有何期望?

学员期望对其家庭和村庄有什么利益?

总体而言,海员发展战略存在什么局限性?

调查这些问题的主要手段是通过关于学员的态度和看法的调查问卷获得,问卷中同时包括教育水平和农村背景的调查。学员家乡村庄发展水平和家庭贫困情况的信息是学生自身提供的。

由于收集数据的性质是受访者的基于他们家的环境判断,问卷问题采取排序形式以使乡村发展、家庭和受访者本身的排位可以区分开来,并分为三个级别:高级,中级和低级。村庄和家庭的分级是根据经济发展水平,而受访者的区分是按人力资本的积累。为了不同的分类目的三或四项指标一起使用。

由于来自学员个人的信息集合未必能提出一种准确描述中国农村发展水平的图景,在样本选择时考虑了海事教育培训机构的地域分布,我们选择了6个城市 - 包括大型沿海城市(大连,上海和厦门),内陆城市武汉市,中型和小型沿海城市福建省的泉州,漳州市。

因为以下两个原因海事大学的学历教育课程并没有包含在本次调查中,一方面此类课程学生的选择完全依赖于严格的国家高等教育考试的程序,只留下极小的空间给学生和其家庭做出选择。另一方面学历教育课程的毕业生更可能选择在陆地上的工作,上船就业率低。

在每一个海事教育培训机构,我们从每类培训课程中选择一个班级,邀请每个选定的班级的所有学生在自愿基础上参加问卷调查。如前面提到过的,3年制的正规高职学历是受到政府补贴的,与此相反,一年制和两年制的课程是由培训者自己负担费用的。共有2500份问卷发放到选定的班级学生手中,共收回1814份,去除了那些未完成或无效问卷,共1751份有效问卷。表3显示,超过80%的受访者就读职业培训课程,我们注意到,为期一年的课程样本量相对小。

**表 2 学员按课程类型和学制划分**

| 课程类型 | 时间  | 学员数量 | %    |
|------|-----|------|------|
| 新推出的 | 1 年 | 46   | 2.6  |
|      | 2 年 | 1391 | 79.4 |
| 常规的  | 3 年 | 314  | 17.9 |
| 总计   |     | 1751 | 100  |

#### 4. 样本学员及其家庭和村庄概况

本节报告的内容是按人力资本积累水平和经济发展水平区分的样本学员、学员家庭和村庄的概况和调查结果,并进一步探讨输出地的地理位置、学员的人力资本水平及其所在村庄和家庭的经济状况之间的关系。

调查对象的平均年龄为 21.7 岁,从 17 岁到 28 岁不等。大多数(80%)在 20 到 24 岁之间,其余的 20%是年龄较轻(小于 20 岁)或年龄较大的(大于 24 岁)。参加一年课程的学员要比抽样调查中的平均年龄大四岁左右,这是因为他们在参加本课程之前,花费了三四年时间从事非海事专业课程的学习。大多数(94.7%)的调查对象是单身,只有 5.3%是已婚的。

在教育水平方面,40%的调查对象声称他们已经参加了或者目前正在参加高等教育或中等专业教育课程。剩下的 60%中,有 93%的人参加了国家高等教育考试但是未达分数线或者未录取。总之,这些学员可称为农村青年中的精英。

许多调查对象(43%)在参加培训之前有离开家乡外出打工的经历。在这些人当中,有 70%以上是在不同省市之间流动,通常是从内陆到沿海地区。在其工作经历方面,有 45%的人在服务部门工作过,26%的人从事过技术和管理工作,剩下 29%在外从事体力劳动工作。总样本的约 16%的调查对象声称他们在参加本课程之前已经参加了其他一些职业培训课程。

从人力资本视角分析,所有调查对象可分为三个层次:低,中,高。此项分类使用了四项指标:年龄(小于 20 岁,21-23 岁,大于 24 岁),教育水平(正规高等教育或中等职业教育),流动的经历和以往培训的经历。根据这种分类,在表 4 中总结了问卷调查的数据。高人力资本群体具有以下主要特征:年龄较大,大中专学历,有流动工作经历,参加过其他职业培训课程。与此相反,低人力资本群体则年龄较小,无大中专学历,没有外出流动或工作经历以及没有参加任何技能培训。

**表 3 根据四项指标对学员进行的人力资本分类**

| 种类 | 数量   | 比例 (%) | 年龄   | 大中专学历 (%) | 流动经历 (%) | 其他技能培训 (%) |
|----|------|--------|------|-----------|----------|------------|
| 低  | 615  | 35.1   | 20.6 | 3.1       | 4.5      | 0.8        |
| 中  | 645  | 36.8   | 21.3 | 49.8      | 46.6     | 6.1        |
| 高  | 491  | 28.0   | 23.7 | 74.0      | 87.0     | 47.7       |
| 总数 | 1751 | 100    | 21.7 | 40.3      | 43.4     | 15.9       |

接受调查的学员来自于中国三十一个省份中的二十七个省。表 4 列出了提供学员人数最多的十个省份（占样本总数的 91%）。<sup>2</sup>

**表 4 样本中十个学员最多省份的人数及比例**

| 序号 | 省份 | 学员人数 | 所占比例 (%) | 累计比例 (%) |
|----|----|------|----------|----------|
| 1  | 河南 | 283  | 16.3     | 16.3     |
| 2  | 江苏 | 266  | 15.4     | 31.7     |
| 3  | 福建 | 256  | 14.8     | 46.5     |
| 4  | 湖北 | 254  | 14.7     | 61.1     |
| 5  | 山东 | 176  | 10.2     | 71.3     |
| 6  | 河北 | 101  | 5.8      | 77.1     |
| 7  | 安徽 | 89   | 5.1      | 82.3     |
| 8  | 湖南 | 72   | 4.2      | 86.4     |
| 9  | 辽宁 | 41   | 2.4      | 88.8     |
| 10 | 上海 | 40   | 2.3      | 91.1     |

调查对象的家庭地理区域可分为沿海和内陆省份。沿海地区（即传统海员供给地）占调查总人数的 54%，其余 46%来自内陆地区。约 70%的学员来自农村地区，20%来自城镇，10%来自城市。当问及村里人口与发展的详细问题时，超过 98%的学员能够提供明确和信息丰富的答案，这似乎表明几乎所有学员根据户口登记属于农村人口，能对其村庄发展情况作出清晰的回答。这是一种常见的农村居民常住在城市但仍与农村中的家庭保持密切联系并拥有土地的现象。

为了详细了解他们的家庭和生活情况，我们询问了其父亲的职业和家庭收入的主要来源。如表 5 所示，中国的农村正在持续转型，越来越多的人参与就业而不再从事务农，或者成为兼职农民。后者拥有城市地区和农村地区的双份收入，大部分收入来自于非农业活动，如小买卖、临时工或者流动工作。这种情况尤其是针对于那些对航海职业感兴趣，并且通过非农业活动或者城市就业所得收入来支付海员训练课程费用的家庭。

**表 5 父亲的职业和家庭收入来源**

| 父亲的职业 |     |          | 家庭收入来源 |     |          |
|-------|-----|----------|--------|-----|----------|
| 职业    | 数量  | 所占比例 (%) | 收入来源   | 数量  | 所占比例 (%) |
| 官员    | 95  | 5.5      | 经商     | 273 | 15.7     |
| 商人    | 196 | 11.3     | 打工     | 357 | 20.5     |
| 城市工人  | 406 | 23.4     | 非农业活动  | 424 | 24.3     |
| 农民工   | 288 | 16.6     | 农业活动   | 601 | 34.5     |
| 农民    | 653 | 37.6     | 其他     | 89  | 5.1      |
| 其他    | 99  | 5.7      |        |     |          |

<sup>2</sup> 我们注意到这个调查样本的偏差，与表 1 相比其中来自山东省的海员供应的比例较小。

|    |      |       |    |      |       |
|----|------|-------|----|------|-------|
| 总数 | 1744 | 100.0 | 总数 | 1744 | 100.0 |
|----|------|-------|----|------|-------|

除了家庭的经济结构，还要求调查对象对自己家庭在本村的经济地位进行评估。这种评估在中国农村社会是很普遍的，因为人们对于了解自己邻里的经济成就很感兴趣。然而，在接受此类数据时有些方面是需要注意的，因为调查的对象也可能低估自己的家庭收入。在这项调查中，有 61%的人声称家庭经济收入为中等水平，有三分之一（34%）属于偏低水平，仅有 5%属于较高水平。

为了能够清晰客观的了解学员家庭在当地的经济状况，我们可以将所有样本中的家庭按照家庭的经济信息分为三组（高，中，低）。（见表 6）

**表 6 家庭经济水平**

| 水平 | 样本分布 (%)   | 父亲职业 (%) |      |      | 家庭生计来源 (%) |       |      | 在村庄中的状况 (%) |      |      |
|----|------------|----------|------|------|------------|-------|------|-------------|------|------|
|    |            | 农民       | 工人   | 其他   | 农业活动       | 非农业活动 | 其他   | 低           | 中    | 高    |
| 低  | 579 (33.8) | 91.4     | 8.6  | 0.0  | 91.9       | 8.1   | 0.0  | 59.1        | 40.9 | 0.0  |
| 中  | 581 (34.0) | 19.3     | 76.8 | 4.0  | 11.4       | 72.6  | 16.0 | 36.0        | 62.5 | 1.5  |
| 高  | 551 (32.2) | 1.5      | 51.4 | 47.2 | 0.0        | 6.5   | 93.5 | 5.4         | 80.8 | 13.8 |
| 总数 | 1711 (100) | 37.9     | 45.5 | 16.5 | 35.0       | 29.5  | 35.5 | 34.0        | 61.1 | 5.0  |

可以看出，所用的三个指标是父亲职业、家庭生计来源以及家庭在村庄中的状况。通常许多声称自己属于中等收入的家庭，实际上收入可能更高。因为他们的收入不完全取决于农业，还包括其他来源，如经商或者打工，也可能从城市的工作中获得可靠收入。这是相对于实际中仅依靠农业来维持生计的中低层家庭而言的，这使得他们的收入更不安全，更容易波动。家庭经济水平是衡量中国农村变革的重要指标，同时也反映了地理区位的影响。表 7 显示了在城市地区的家庭更有可能获得高收入（60%），而大多数低收入的家庭都在农村（40%）。而在沿海地区的家庭（60%）比内陆地区的家庭（40%）更可能在高水平的类别里。

**表 7 根据地理位置和人力资本水平分析家庭经济水平 (%)**

| 水平 | 城乡   |      | 区位   |      | 人力资本分类 |      |      |
|----|------|------|------|------|--------|------|------|
|    | 农村   | 城郊   | 内陆   | 沿海   | 低      | 中    | 高    |
| 低  | 93.6 | 6.4  | 57.0 | 43.0 | 30.1   | 40.2 | 29.7 |
| 中  | 72.3 | 27.7 | 44.0 | 56.0 | 36.0   | 36.1 | 27.9 |
| 高  | 46.3 | 53.7 | 39.8 | 60.2 | 39.7   | 34.1 | 26.1 |
| 总数 | 71.2 | 28.8 | 47.0 | 53.0 | 35.2   | 36.9 | 27.9 |

从表 7 中我们获得一个重要发现，调查的对象在人力资本积累中排名较高的并不一定来自于经济水平高的地方和区域。事实上，较高的学员比例来自于经济水平低的地区。这表明，贫困的乡村地区为达到海员招募和培训的目的的人力资本积累并不一定差。

为了了解学员来自的村庄，我们要求学员对自己村庄的经济发展进行评估（低，中，高），并识别村庄

居民的主要收入来源。我们还要求他们对村庄中的贫困家庭比例进行估计，并根据三种类型（低，中，高）<sup>3</sup>对村庄的经济发展状况进行估计。如表 8 所示，经济水平高的村庄较少依赖传统的农业或打工，而更多的依赖于商业。（如：乡镇企业，服务和贸易业）。与此相反，在经济水平低的这一类中，有 80.6%的村庄依赖于传统的农业。

**表 8：村经济水平**

| 水平 | 样本分布 (%)   | 收入来源 (%) |      |      | 贫困率 (%) |        |      | 村经济在本县的位置 (%) |      |     |
|----|------------|----------|------|------|---------|--------|------|---------------|------|-----|
|    |            | 务农       | 打工   | 经商   | >=30%   | 10-30% | <10% | 低             | 中    | 高   |
| 低  | 480 (7.9)  | 80.6     | 19.4 | 0.0  | 74.0    | 26.0   | 0.0  | 86.7          | 13.3 | 0.0 |
| 中  | 800 (46.5) | 38.8     | 50.6 | 10.6 | 16.8    | 67.0   | 16.3 | 19.6          | 79.9 | 5.0 |
| 高  | 441 (25.6) | 9.0      | 37.4 | 61.7 | 0.0     | 31.3   | 68.7 | 1.1           | 90.7 | 8.2 |
| 总数 | 1721 (100) | 40.7     | 38.5 | 20.7 | 28.4    | 46.4   | 25.2 | 33.6          | 64.1 | 2.3 |

学员对于他们村庄中贫困家庭所占比例的估计是基于他们对本地情况的理解和个人看法，而不是政府的标准。调查对象中极少一部分人（2.7%）声称他们的村庄没有贫困家庭；22%的人认为比率低于 10%；将近一半的人（46%）认为比率介于 10%到 30%之间；28%的人认为比率超过 30%。结合村庄经济水平的估计，三分之二的来自于经济水平高的村庄的调查对象认为本村的贫困率低于 10%，其余的三分之一的人估计其村庄的贫困率在 10%到 30%之间。与此相反，四分之三的来自于经济水平低的村庄的调查对象估计其村庄的贫困率超过 30%，其余的人认为在 10%到 30%之间。

根据家庭的调查结果，城郊村和沿海地区的村庄比农村和内陆地区村庄的更可能排在高经济水平之列（见表 9）。但是，这种差异又表现了更微妙的变化。沿海村庄（40%）比城郊村庄（不到 10%）位于低经济水平村庄的比例要高许多。尽管在样本总数中城郊的村庄仅占 30%，但在高经济水平一类中，农村和城郊村所占比例基本相等。根据家庭与乡村经济水平之间的相关关系，超过 60%的家庭在高经济水平村庄类中的家庭同样也在高经济水平家庭类中。超过三分之二（68%）在低经济水平类中的家庭也同样在低经济水平村庄中（主要在农村和内陆地区）。

**表 9 乡村水平、地理位置和家庭经济状况**

| 水平 | 城乡 (%) |      | 区位 (%) |      | 家庭经济状况 (%) |      |      |
|----|--------|------|--------|------|------------|------|------|
|    | 农村     | 城郊   | 内陆     | 沿海   | 低          | 中    | 高    |
| 低  | 90.7   | 9.3  | 59.6   | 40.4 | 67.9       | 24.5 | 7.5  |
| 中  | 71.0   | 29.0 | 45.8   | 54.2 | 29.1       | 40.1 | 30.8 |
| 高  | 49.9   | 50.1 | 35.5   | 64.5 | 5.1        | 33.1 | 61.8 |
| 总数 | 71.1   | 28.9 | 47.0   | 53.0 | 33.9       | 33.9 | 32.1 |

根据调查的数据（见表 10），村庄的经济发展水平高并不一定与人力资本积累有关。数据显示的似乎正好相反，即村庄的经济水平越高，高层次人力资本的比例越低。

<sup>3</sup> 我们的假设仅仅来自于每个村庄的一个学生

**表 10 乡村水平及学员的人力资本积累**

| 乡村水平 | 学员人力资本分类 (%) |      |      |
|------|--------------|------|------|
|      | 低            | 中    | 高    |
| 低    | 27.9         | 37.7 | 34.4 |
| 中    | 38.3         | 36.4 | 25.4 |
| 高    | 38.3         | 37.0 | 24.7 |
| 总数   | 35.4         | 36.9 | 27.7 |

从农村地区迁移出来的大规模劳动力是中国农村发展的一个重要因素。尤其对于山区、偏远地区和一些贫困村庄更是如此，导致了贫苦地区的“空心村”的情况蔓延（武和姚，2010）。这项调查证实了这一一般趋势，并提供了下列具体方面的情况（见表 11）。

居住在城市地区（城镇和城市）的农村家庭越来越多。近五分之一的受访者估计本村农村户口家庭的迁移率超过 30%，超过 40%的受访者认为迁移率介于 10%到 30%之间。

结果显示，年轻人的迁移率比家庭迁移率更高（见表 11）。接近 1/3 的受访者认为本村超过一半的年轻人离开村庄，而超过 40%的受访者估计有 20%到 50%的年轻人已经迁移到城市地区了。

劳动力与家庭的迁移率与村庄经济水平紧密相关：村庄的经济水平排序越低，迁移率越高。

**表 11 乡村经济水平和迁移**

| 水平 | 家庭流出 (%) |        |      | 年轻人流出 (%) |        |      |
|----|----------|--------|------|-----------|--------|------|
|    | <10%     | 10-30% | >30% | <20%      | 20-50% | >50% |
| 低  | 37.6     | 35.9   | 26.5 | 23.1      | 38.0   | 39.0 |
| 中  | 35.1     | 49.3   | 15.6 | 20.9      | 48.7   | 30.3 |
| 高  | 44.7     | 41.5   | 13.9 | 36.1      | 40.0   | 23.9 |
| 总数 | 38.2     | 43.5   | 18.2 | 25.5      | 43.5   | 31.1 |

总而言之，我们的数据显示，大部分学员在 20 至 24 岁，受过高中或高中以上教育。大部分学员（75%）来自农村地区，54%来自沿海，46%来自内陆。许多人（43%）有移居城市地区就业的经历。我们研究中的一项重要发现是学员的人力资本积累水平与其家庭、村庄经济水平和地理位置的相关性。人力资本积累水平较高的学员并不一定来自经济发展水平高的家庭或地区。事实上，结论似乎是相反的：具有高人力资本积累的学员只有较小部分来自经济发展水平高的村庄。这表明，贫困地区的农村更有可能提供高人力资本积累的学员参与海员培训。

## 5. 样本学员参加海员培训的动机

本节研究受训者选择航海做为职业的动机以及影响其选择的因素。他们是如何发现海员工作的？他们为什么会对它感兴趣？对海员工作他们的家人和朋友持什么态度？

学员对航海业及其培训的知识来自于几个方面。有超过半数（51.5%）的学员把社会关系网络（朋友和亲戚）作为他们的信息源，有16.4%的学员通过大众媒体例如电视、报纸、杂志和网络了解，还有15%的学员是通过学校和老师。

然而，不同级别之间在信息来源方面存在一些差异。如表12所显示的，社会关系网络在沿海地区和已有海员供应的村庄比在内陆地区和没有海员供应的村庄更常用。社会关系网络更多地用于经济发达的村庄，而在比较贫穷的村庄老师是最主要的信息渠道。

**表 12 关于航海业的信息来源**

| 位置与水平 | 分类 | 学员数量 | 信息来源  |       |       |
|-------|----|------|-------|-------|-------|
|       |    |      | 媒体    | 教师    | 关系网络  |
| 区域    | 内陆 | 810  | 17.3% | 16.1% | 48.2% |
|       | 沿海 | 918  | 15.5% | 14.8% | 54.3% |
| 村有无海员 | 无  | 563  | 21.0% | 17.2% | 41.2% |
|       | 有  | 1163 | 14.3% | 14.7% | 55.8% |
| 村庄经济  | 低  | 480  | 16.5% | 20.4% | 43.0% |
|       | 中  | 799  | 16.9% | 15.2% | 51.4% |
|       | 高  | 439  | 15.7% | 11.2% | 58.5% |
| 人力资本  | 低  | 615  | 14.7% | 19.7% | 53.4% |
|       | 中  | 645  | 18.6% | 15.0% | 47.1% |
|       | 高  | 487  | 15.6% | 10.7% | 54.3% |

问及从事海员培训的理由，57%的被调查者把高收入做为第一选择，而85%的被调查者把它作为多项选择中的一项（见表13）。另两个提到比较多的原因是社会关系网的影响和缺乏合适的陆地工作。

**表 13 你为什么对海员培训感兴趣？**

| 原因        | 培训者数量 | 第一选择 (%) | 多重选择 (%) |
|-----------|-------|----------|----------|
| 期望高收入     | 994   | 56.8     | 84.9     |
| 社会网络影响    | 251   | 14.3     | 55.2     |
| 没有合适的陆地工作 | 156   | 8.9      | 47.1     |
| 中介介入      | 116   | 6.6      | 45.2     |
| 老师推荐      | 95    | 5.4      | 37.4     |
| 其它        | 122   | 7.0      | 21.7     |
| 合计        | 1734  | 100      | 291.5    |

正如表 14 中所示，在所有的多选题的选择中期望高工资是最强烈的动机。接下来较强影响的（尽管比期望高工资少很多）是社会关系网（大部分在比较发达的沿海地区，但其中人力资本高的被调查者比较少）。

**表 14 不同的群体选择航海业的主要理由**

| 类别    | 项目 | 没有合适的工作 (%) | 期望高工资 (%) | 社会关系网影响 (%) |
|-------|----|-------------|-----------|-------------|
| 地区    | 内地 | 8.1         | 60.5      | 11.2        |
|       | 沿海 | 9.7         | 54.7      | 17.4        |
| 村有无海员 | 没有 | 7.2         | 62.2      | 9.9         |
|       | 有  | 9.7         | 55.0      | 16.7        |
| 乡村经济  | 低  | 6.9         | 58.1      | 11.2        |
|       | 中等 | 9.5         | 58.6      | 13.4        |
|       | 高  | 9.9         | 54.1      | 20.4        |
| 人力资本  | 低  | 7.1         | 56.2      | 18.1        |
|       | 中等 | 8.8         | 56.6      | 13.7        |
|       | 高  | 11.9        | 58.6      | 12.1        |
| 总体    |    | 9.1         | 56.8      | 14.9        |

学员除了航海业之外还有其他工作或培训机会选择吗？超过三分之一（37.1%）的学员有其他职业可供选择。大量学员缺乏选择余地，显示在农村劳动力市场上，职业教育和成人教育市场的开发潜力巨大。

根据调查结果，有几个影响学员作出接受海员培训决策的因素。如表 15 所示，几乎一半（45.6%）的学员把工作保障作为首要的因素，并且在多选题中有超过三分之二（69.2%）的学员把它作为原因之一。培训机构的声望是第二个重要的影响因素，接下来是中间人的介入，政府的鼓励最不具有的影响力但仍被接近三分之一的被调查者认同。关于对中间人和培训机构招生时提供的信息的质量问题，过半数的人认为信息的质量好或可以接受，20%的人认为太笼统，16%的人认为有误导性。

**表 15 影响受训者决定参加海员培训的因素**

| 原因   | 受训者数量 | 第一选择 (%) | 复合选择 (%) |
|------|-------|----------|----------|
| 工作保障 | 783   | 45.6     | 69.2     |
| 培训机构 | 327   | 19.0     | 46.6     |
| 中介   | 297   | 17.3     | 44.7     |
| 政府   | 87    | 5.1      | 31.0     |
| 其它   | 223   | 13.0     | 25.1     |
| 总体   | 1717  | 100.0    | 216.7    |

尽管在选择航海业时有工作保障被所有的群体当做最重要的因素，但是对 24 岁及以上的受训者重要性低于其他年龄组（37%与总体的 45.6%相比）。年龄比较大组的学员比其他组和总体样本更关心培训机构的声望（见表 16）。

**表 16 影响海员职业选择的因素**

| 年龄段   | 受训者数量 | 中间人   | 培训机构  | 工作保障  |
|-------|-------|-------|-------|-------|
| <=19  | 141   | 16.8% | 22.1% | 47.7% |
| 20-23 | 1382  | 18.4% | 17.4% | 46.5% |
| >=24  | 194   | 13.2% | 25.9% | 36.8% |

## 6. 培训费用与资金来源

培训费用是申请者决定是否参加培训机构培训的一个关键因素。申请者需要支付学费给培训机构以及中介机构，并且需要有足够的资金满足生活开支（食宿和其他费用）。申请者在衡量成本与收益后做出是否投资的决策。

超过一半的调查者选择因素——未来可能获得的高工资作为参加培训的主要动机，84%的调查者（见表 17）对培训的投资（金钱和时间）回报进行了衡量。第二个被频繁选择的因素是通过培训带来的工作保障（有 61.6%选择）。培训机构的声望位于所给出的六项因素的第三位，有 53.5%的参与者选择。虽然有 46.7%的参与者选择培训费用作为考虑因素，但只有 8.3%的参与者在决定是否参加培训时，选择其作为第一考虑因素。这和影响家庭做出决策的因素存在着一些不同。

**表 17. 影响参加培训课程的关键因素**

| 关键因素    | 学生人数 | 第一选择 (%) | 多种选择 (%) |
|---------|------|----------|----------|
| 培训费用    | 143  | 8.3      | 46.7     |
| 海员的高薪酬  | 975  | 55.6     | 83.7     |
| 培训机构声誉  | 191  | 11.1     | 53.5     |
| 中介的可靠性  | 120  | 7.0      | 45.1     |
| 未来的工作保障 | 252  | 14.7     | 61.6     |
| 其他      | 57   | 3.3      | 17.6     |
| 合计      | 1720 | 100      | 303.1    |

培训的人均费用约为 50491 元，费用由学费（最大的组成部分）、生活费用、中介费用和其他费用组成（见图 5）。

图 5. 海员培训课程费用的结构分布

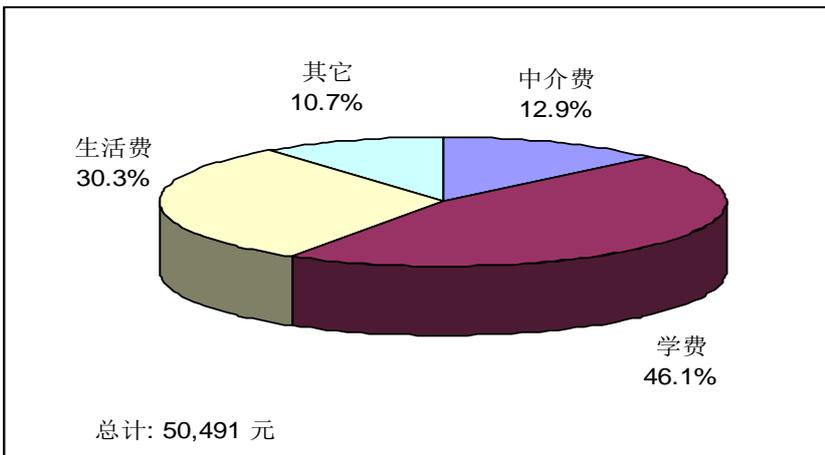
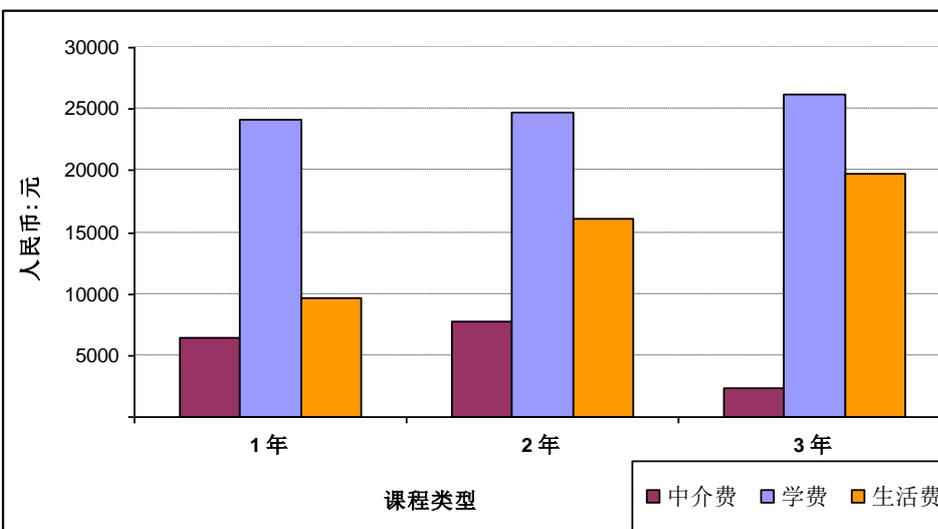


图 6 说明了不同种类课程的费用情况。大体上说，三年课程的人均费用为 52992 元，两年和一年课程的人均费用分别为 50382 元和 38466 元。除了由于学期长短不同所造成的生活费用的不同外，中介费用的不同是造成差异的最主要因素。对于新引进的一年制和两年制的课程，中介费用为 6380 元到 7700 元之间（占总费用的 15%到 17%），而三年的常规课程只需 2400 元甚至更少（不到总费用的 5%）。虽然三种课程的长度不同，但学费大体上是相同的，所以对于学生和他们的家庭而言，1-2 年制新课程的费用要多于 3 年制课程的。

证据显示, 海员发展战略成功地调动了农村青年参加海员培训课程。虽然他们支付相同数目的学费，但相对于三年的传统课程，他们在培训中心花费的时间更少。然而，对于一些培训者而言，他们支付了学习传统课程所不需要支付的一项费用，即大约 7000 元的中介费用。虽然这些新引进的课程比传统课程更具有职业导向性并且时间更短，但由于缺少就业方面的数据以及来自船东和其他利益相关者的评价，我们很难计算不同种类课程的成本效益。

图 6. 不同课程的费用结构



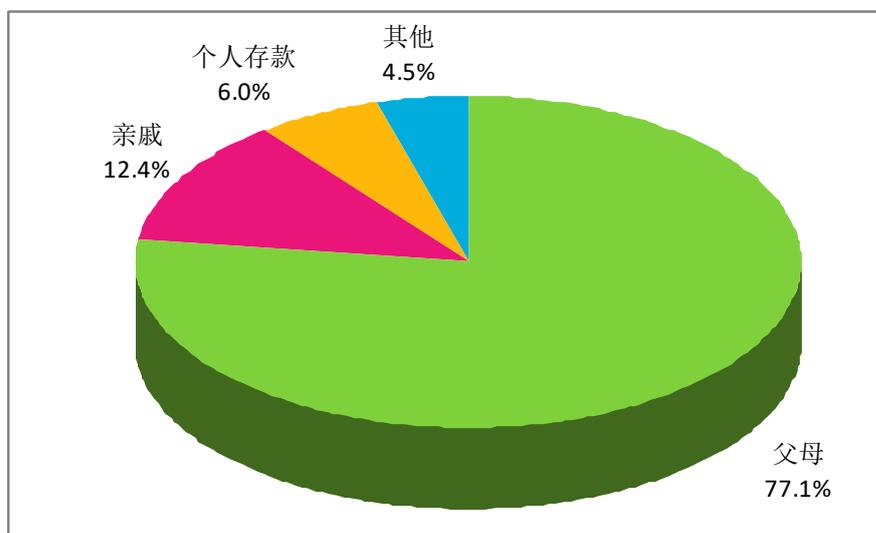
在中国，学生经常通过父母或通过亲友的免息贷款或无偿资助来获得教育资金的支持。在我们调查的学生中，92%的学生通过父母获得无偿的资助，占总费用的81%（见表18）。与此同时，42.7%的调查者通过其他亲友获得资金，占总费用的15.3%。

表18. 培训费用的资金来源

| 资金来源      | 父母   | 亲友   | 自己存款 | 银行贷款 | 其他   | 政府   |
|-----------|------|------|------|------|------|------|
| 学生人数      | 1607 | 747  | 655  | 474  | 411  | 397  |
| 占样本的比例    | 91.8 | 42.7 | 37.4 | 27.1 | 23.5 | 22.7 |
| 占费用的结构(%) | 81.0 | 28.0 | 15.3 | 11.2 | 3.3  | 2.6  |

可以看出，另一个重要的资金来源是学生自己的存款（通常来自于先前的工作）。大约37%的调查者使用过去的存款，占总费用的15.3%。大约四分之一的调查者提到了其他资金来源，比如银行贷款和政府资助，两者占的比例很小。在我们的样本中，海员培训课程对父母和家庭的支持依赖性很强（占89.5%），如图7所示。

图7. 海员培训课程费用的资金来源结构



尽管对于培训者而言，培训费用是相似的，但个人和家庭所面对的财政压力却是不同的。经济状况较差的家庭在支付培训费用方面的能力不足，比富裕的家庭资金支持少了大约15%。从人力资本的角度而言，人力资本较高的学生往往来自经济能力相对较低的家庭。这证明了一个结论，即农村经济条件较差的学生比同水平但家庭经济条件较好的学生获得海事培训的难度较大，同时，资金来源更依赖于自身的存款（见表19）。

表 1 9. 在人力资本不同条件下个人和家庭承担费用情况 (%)

| 人力资本 | 使用本身存款 | 父母提供资金 |
|------|--------|--------|
| 低    | 3.9    | 87.2   |
| 中    | 7.3    | 81.0   |
| 高    | 35.0   | 72.4   |
| 合计   | 15.3   | 81.0   |

## 7. 对培训课程的评价及其海员就业前景的展望

培训在任何领域都是决定劳动力质量的关键要素。我们在问卷中问到学员对他们的培训课程的总体看法。他们的反应大部分是积极的：三分之二（67.4%）的受访者感到满意，近四分之一（23.1%）不满意（其余 9.5% 的人不置可否）。

课程的组成部分不同，学员的满意水平也不同（表 20）。他们最满意的部分是实际技能含量（72.3%），然后是理论（63.0%）。只有一半学员对团队精神和纪律的课程内容感到满意。

表 2 0 课程的各组成部分和学员满意度

| 要素   | 学员数  | 第一选择 (%) | 多种选择 (%) |
|------|------|----------|----------|
| 实用技能 | 644  | 39.1     | 72.3     |
| 理论   | 545  | 33.1     | 63.0     |
| 纪律性  | 234  | 14.2     | 51.6     |
| 团队精神 | 225  | 13.7     | 51.1     |
| 合计   | 1648 | 100      | 236.1    |

虽然实用技能培训对学员来说是非常重要的，然而 72.6% 的学员表示没有足够的机会提高实用技能，这是学员不满的一个主要来源（表 2 1）。其次是对英语教学的不满（66.7% 的学员），62.2% 的学员对海员生活了解不足表示不满。只有刚刚超过一半的学员对海事法规与理论培训感到不满。

**表 21 对培训课程各组成部分的不满意**

| 项目   | 学员数  | 第一选择 (%) | 多种选择 (%) |
|------|------|----------|----------|
| 实用技能 | 605  | 36.0     | 72.6     |
| 英语   | 430  | 25.6     | 66.7     |
| 海员生活 | 328  | 19.5     | 62.2     |
| 海事法规 | 150  | 8.9      | 51.9     |
| 理论   | 139  | 8.3      | 50.6     |
| 其它   | 30   | 1.8      | 8.7      |
| 合计   | 1682 | 100      | 312.7    |

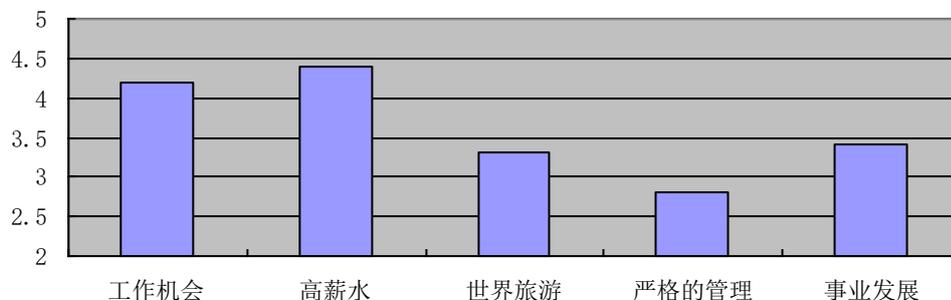
总体而言，三分之二（67.4%）的学员对培训抱有积极的态度，尽管他们也对一些课程的培训没有满足他们的需要而表达不满。学员认为对实际技能的发展非常重要，认为这是影响满意度最重要的因素（超过三分之一的学员这样认为）。然而，学员也把它作为不满的主要来源，因为没有足够的时间来发展实用技能（72.6%的答复提到这个问题）。这似乎表明，与其他的培训组成部分相比，实用技能的培训，是最具有改进的空间。

海员培训只是实现海上就业目的的一种手段。在这方面，学员对未来的职业生涯有什么期望呢？本节概述了学员对他们海员职业的看法以及对他们家庭和农村经济影响的期望。

大多数学员（73.4%）对于将航海作为一种职业抱有积极的态度，只有 2.3%的人表示失望并且表明他们并不是真正想这样做。

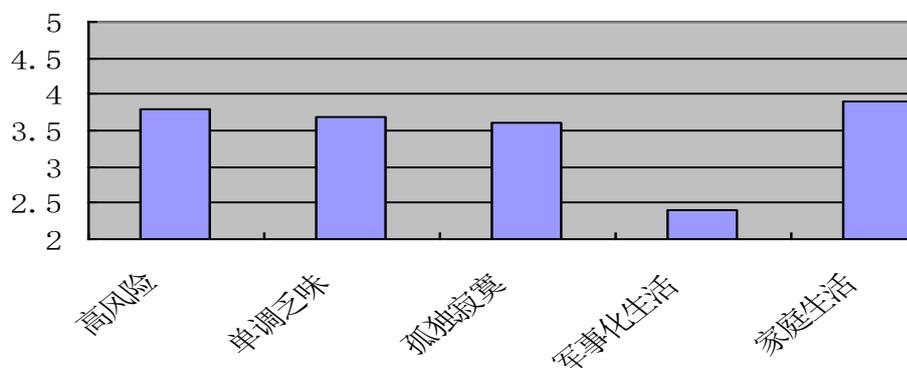
问及从事海员职业优势和劣势，以及学员是如何看待这些优劣势的，图 8 可以看到，就业机会和高工资被看作是最主要的优势，其余包括良好的就业发展前景，周游世界的机会和严格的管理。

**图 8 航海作为职业的显著优势**



航海业的主要缺点是家庭生活的缺乏、海上工作的危险性以及船上生活的低调。还有就是表中所列的军事化的管理体制、低于预期的工资以及与社会隔绝（如图9）。这表明，被调查者对航海业作为职业的优势和劣势有一个切合实际的认识。

图9 航海业作为职业的显著缺点



对从事航海工作所产生的积极影响期望很高。考虑到家庭的收入情况，3/4的学员（78.8%）认为会产生积极的影响，超过17%的学员持中立态度，只有2%的学员认为会产生一点点影响。大约3/4的学员渴望成为海员，这与报告中的其他调查结果相符合。

来自贫困家庭以及农村和内陆地区的学员，比那些来自富裕家庭及在城市和沿海地区的学员有更多的期望（表2.2）。从这个角度看，可以认为海员发展项目对缓解农村贫困具有积极的影响。

表2.2 海员就业对家庭生计的影响程度（%）

| 范畴   | 分类 | 很小  | 中等   | 很大   |
|------|----|-----|------|------|
| 地区分布 | 内陆 | 2.5 | 14.6 | 78.3 |
|      | 沿海 | 1.5 | 18.9 | 72.1 |
| 地理位置 | 农村 | 1.4 | 13.7 | 78.6 |
|      | 城郊 | 3.5 | 24.0 | 66.8 |
| 村庄经济 | 低  | 2.1 | 6.4  | 85.6 |
|      | 中  | 1.4 | 16.6 | 75.6 |
|      | 高  | 2.8 | 28.1 | 62.7 |
| 家庭经济 | 低  | 1.5 | 9.7  | 82.9 |
|      | 中  | 1.8 | 13.5 | 78.5 |
|      | 高  | 2.5 | 27.7 | 63.3 |

考虑到目前全球经济衰退对全球航运业的严重影响，我们问学生是否担心完成培训课程后的就业前景。三分之一的受访者表示非常担心，23%的人表示担心，35%的人表示有点担心，只有不到10%的人表示不担心。表23显示，那些来自农村地区、低收入村庄、低收入家庭的学员以及两年制课程和非大学培训中心的学员最关心这个问题。

**表 23 关注就业前景**

| 范畴   | 分类  | 不担忧  | 一点担忧 | 担忧   | 非常担忧 |
|------|-----|------|------|------|------|
| 地理分布 | 农村  | 7.9  | 34.9 | 22.6 | 34.6 |
|      | 城郊  | 12.1 | 34.5 | 23.4 | 30.1 |
| 村庄经济 | 低等  | 6.2  | 29.6 | 21.8 | 42.4 |
|      | 中等  | 7.3  | 34.8 | 24.4 | 33.5 |
|      | 高等  | 15.0 | 40.5 | 26.6 | 22.9 |
| 家庭经济 | 低等  | 6.1  | 31.4 | 23.9 | 38.7 |
|      | 中等  | 7.6  | 36.3 | 21.8 | 34.3 |
|      | 高等  | 13.7 | 37.9 | 23.1 | 25.4 |
| 课程   | 1 年 | 19.6 | 32.6 | 28.3 | 19.6 |
|      | 2 年 | 8.2  | 35.2 | 23.2 | 35.4 |
|      | 3 年 | 12.1 | 43.8 | 22.0 | 22.0 |

问及对未来雇主的选择偏好，喜欢在国内或外船上工作的学员所占比例相同（各40%），很小比例（12.1%）的学员表示不介意雇主是中国人还是外国人。表24显示，高人力资本的学员更喜欢在外国的轮船公司而不是国内的轮船公司工作。此外，一年期和三年期课程的学员比二年期的学员对在外轮上更感兴趣。这些发现支持了这样观点，在国外轮船上工作的经验和机会，是中国培养高素质海员的重要渠道。

**表 24 按人力资本水平和课程类型确定的就业偏好**

| 范畴   |     | 不确定 | 无偏爱% | 本国的% | 外国的% |
|------|-----|-----|------|------|------|
| 人力资本 | 低等  | 7.3 | 10.7 | 45.0 | 36.9 |
|      | 中等  | 6.5 | 11.8 | 40.6 | 41.1 |
|      | 高等  | 2.9 | 14.6 | 39.8 | 42.7 |
| 课程类型 | 1 年 | 2.2 | 21.7 | 28.3 | 47.8 |
|      | 2 年 | 6.4 | 13.1 | 43.3 | 37.3 |
|      | 3 年 | 3.8 | 7.0  | 37.9 | 51.3 |

## 8 结论和政策建议

本报告验证了海员输出和培训与中国农村海员输送地发展间的相关关系，重点从贫困农村精英参与海员培训方面，检验了中国政府激励海员发展的相关政策，措施的实施效果。通过对全国 10 个海员培训机构的近 2000 名学员的问卷调查，数据分析，我们可以得出一些结论和政策建议。

第一，海员发展战略已经成功拓宽了农村精英就业的途径，尤其对那些高考落榜的学生去从事航海工作，如果他们能够成功地完成海上培训课程的话。这份工作给他们提供了新的工作机遇、相对高的工资待遇，以及比在家里务农或迁移到大城市做农民工具有更大吸引人的选择。同样重要的是，远洋航运提供了一个新的渠道去发展并利用农村人力资源，使其成为输出地农村经济发展与农民生活提高的一个新的重要来源。

第二，相对于那些沿海地区及资源丰富村庄的农民而言，海员劳务输出对内地及资源贫乏村庄和贫困家庭更具吸引力。这表明海员发展战略在满足农村贫困人口的需要方面对农村发展有一定的意义。与其他收入群体相比，贫困人口对航海事业更忠诚。为了促进贫困地区人力资源的开发，中国已经发展了更为灵活的职业培训模式，通过引入新的培训课程，成功地调动了农村贫困青年，参与到远洋航运事业中。

第三，与传统的正规高等教育或中等职业教育相比，新型培训模式更具有职业化取向，并通过降低入学标准来扩大入学途径。入学途径不依赖于考试选拔，但却要求具有最低教育水平标准，培训入学条件建立在学员的能力和其家庭所能负担培训所需费用的基础上。这些费用包括培训学费、生活费用和中介费等，没有任何政府补贴。这与正规教育体制下的受到资助课程相反。虽然海员发展战略成功地扩大农村贫困青年参与到全球远洋航海业的通道，但也依赖于这些贫困家庭的巨额投资。相对其他群体，他们的抗风险能力更弱。因此，海员发展战略的成功及可持续发展的关键主要依赖于培训课程结束后是否能带来稳定的就业机会及其工资方面的回报。这需要更进一步的研究和数据。

第四，对中国政府规范和协调海员发展而言，要保证农村贫困人口投资海员培训的收益，还有几个关键性问题需要研究：海员培训机构和课程的质量；职业教育与正规学历教育相比毕业生的就业能力；各利益相关方，包括中央地方政府，海员培训机构、船舶公司和中介机构等的角色和社会责任。当前，迫切需要为海员招聘、职业教育、就业建立一套新的管理标准和质量控制系统。

最后，国际劳务输出(包括海员输出)和农村发展之间的关系是一个十分重要却很少研究的领域。本报告采用了一种方法论的框架，它用相对参考体系替代绝对的参考体系（例如家庭纯收入和国家的贫困线），将所有的受访者，他们的家庭和村庄，根据人力资本积累和经济情况，分为 3 个等级：高，中，低。这种方法的精度（或误差）取决于两个条件（或假设）：所有受访者对来源地的了解和培训机构、课程样本的代表性。

尽管这项研究涵盖了所有类别的培训机构和课程，由于样本分布代表性，偏差等原因，保持一些谨慎是必要的。尽管如此，我们的统计表格与数据的一致性似乎表明，这种方法为研究其他类型的职业教育对农村发展的影响提供了有益的借鉴。

从这篇报告中，我们提出若干政策建议。

1. 将支持海员培训与发展的各种政策、措施统一在一起，形成一个国家层面的海员发展综合战略。这个战略需要建立和发展一种协调机制，包括所有相关政府机构，以便改善海员招募、培训、雇用和职业规划的规范和管理。这个战略的重大意义不仅仅局限于航海业，而且适合于农村人力资源开发、职业教育、培训、就业的国家战略。
2. 海员培训项目和所培训出的学员的质量和标准是迫切需要评估的。这是为了评估不同培训机构和培训课程的质量，对不同海员培训机构和其毕业生的就业情况进行比较。这种机制有助于中国政府采取必要的措施，以确保机构及课程的质量，以便更广泛的提供有关这些机构的信息。这种审查的结果将有益于提高农村贫困人口对海员培训课程投资的风险意识，并使他们更具有选择性。
3. 如果扶持农村贫困人口并给予更多的就业机会是海员发展战略的重要目标之一的話，那么帮助贫困地区和家庭克服阻碍他们参与海员培训的资金瓶颈是必要的。可行的解决方法是政府对接受海员培训(课程)的农村贫困人群建立一个低息或零利息的特别贷款项目。
4. 鉴于对高素质海员的需求，以及海员就业对于农村发展和扶贫工作的积极影响，中国及国外船东应该把支持海员发展作为企业社会责任的重要组成部分。应该鼓励他们投资和参与海员培训,并与培训机构一起建立适于提高就业能力的课程和标准。船公司也可以建立一个资助体系为有前途的，来自农村贫困家庭的学员赞助学费，提供上船培训机会。

## 英文参考文献:

Alderton, T. Blood, M., Kahveci, E., Lane, T., Sampson, H., Thomas, M., Winchester, N., Wu, B., and Zhao, M. (2004) *The Global Seafarers: Living and Working Conditions in a Globalized Industry*, Geneva: International Labour Office, (ISBN 9221127133).

Baltic and International Maritime Council with International Shipping Federation (BIMCO/ISF, 2000; 2005) *Manpower Updates: The worldwide demand for and supply of seafarers*, published by BIMCO/ISF every five years.

International Shipping Federation (ISF, 2006) *The ISF Year 2005*, London: ISF.

Lane, T., Obando-Rojas, B., Wu, B, and Tasiran, A. (2002) *Crewing the International Merchant Fleet*, Redhill: Lloyd's Register-Fairplay Publisher (ISBN 1901290271).

Little, A.W. (2003) Motivating learning and the development of human capital. *Compare*, 33: 437-452.

Tsui, Ming. 2007. "International Labor Migration of Chinese Seafarers" Paper presented at the annual meeting of the American Sociological Association, New York City, Aug 11, 2007

Online <PDF>. 2009-12-13 <[http://www.allacademic.com/meta/p177909\\_index.html](http://www.allacademic.com/meta/p177909_index.html)>

Wu, B. (2003) 'Accession to global seafaring labour market: principles and application of SIRC seafarer database in the cruise sector,' *WMU Journal of Maritime Affairs*, 2(1): 17-32.

Wu, B. (2004) 'Participation in the global labour market: experience and responses of Chinese seafarers' *Maritime Policy and Management*, 31(1): 69-72.

Wu, B. (2006) 'Transformation from traditional to global seafarers: an assessment of Chinese seafarers in the global labour market', speech to the *Shenzhen International Forum for Quality Seafarers*, 19<sup>th</sup>-20<sup>th</sup> April.

Wu, B. and Liang, T.C. (2005) 'China walls: barriers against Chinese seafarers' entrance to the global labour market', *Lloyd's Shipping Economist*, March Issue: 10-12.

Wu, B. and Sampson, H. (2005) 'Reconsidering the cargo sector and seafarer labour market: a 21st century profile of global seafarers', *Ocean Yearbook*, No. 19, University of Chicago Press, 357-380.

Wu, B. and Morris, J. (2006) 'A life on the ocean wave: the "post socialist" careers of Chinese, Russian and Eastern European seafarers', *International Journal of Human Resource Management*, 17(1): 25-48.

Wu, B., Lai, K.H. and Cheng, T.C. (2006) 'Emergence of 'new professionalism' amongst Chinese seafarers: empirical evidences and policy implications', *Maritime Policy & Management*, 33(1): 35-48.

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD, 2008), *Review of Maritime Transport, 2008*, New York and Geneva: United Nations