

# 搭建澜沧江 - 湄公河航运从业人员培训交流平台的探索

何江华 李 沅

云南交通运输职业学院 云南 650300

摘要: 2012 年以来, 中老缅泰四国联合巡逻执法, 水上治安环境大幅改善, 随着中老缅泰国际航运贸易的发展, 澜沧江 - 湄公河 (上湄公河) 上往来的大小船舶日益增多, 水上客货运输量逐年增加。众所周知, 船舶、货物、人员与管理在航运安全方面发挥着关键性作用, 而安全的第一要素就是人, 在航运中, 航运从业人员与船舶的安全性存在直接关联。在本文旨在探讨上湄公河段老缅泰四国航运从业人员培训交流平台搭建问题。

关键词: 澜沧江 - 湄公河; 一带一路; 航运从业人员; 培训交流

## 一、近年来澜沧江 - 湄公河航运得到快速发展

中老缅泰四国在澜沧江 - 湄公河上的货运量从 90 年代的百吨计发展到 2019 年的 50 余万吨, 货物主要以水果、农产品、日化用品为主, 其次为日用百货、建材、橡胶等。2019 年, 澜湄国际货运量达到 51.2 万吨, 货运量同比增长 152%, 集装箱冻品进口共计 62TEU, 1612 吨; 运景洪港完成水路客运量 94.1 万人。2017 年, 由景洪港至泰缅老的国际班轮客运成功开通, 具备年度运输 1.2 万人次的能力, 成为澜沧江 - 湄公河水路客运新的增长点。

### (一) 中国政府政策支持

澜沧江 - 湄公河流域在中国周边外交布局中占据关键地位, 近年来以此流域为核心的外交合作愈加频繁。中国中央与地方政府在与周边国家合作方面均给予了大力支持。云南省则位于中国和东南亚结合部位, 澜沧江流经云南出境进入缅甸、老挝、泰国, 云南积极参与“一带一路”建设, 在建设澜湄合作机制过程中发挥着不可或缺的作用。2019 年 8 月, 云南自贸区的总体方案审批成功, 一定程度上推进了云南省辐射中心作用的发挥。

### (二) “航联委”的协调有利于国际航运的全面可持续发展

2000 年, 中老缅泰四国的交通部长在缅甸成功签署《澜沧江 - 湄公河商船通航协定》。2001 年 6 月 24 日, 航联委首次会议成功举办, 地址选择中国景洪。至 2019 年, 航联委方面共计召开十七次会议, 航联委充分发挥澜沧江 - 湄公河天然纽带作用, 对促进中老缅

泰四国国际航运发展, 促进沿岸人员贸易往来, 增进国家间友谊, 实现互利共赢起到了非常大的促进作用。

### (三) 水路运输在中老缅泰四国的大宗贸易运输中凸显优势地位

其一, 水路运输可节省占地面积、能源消耗少、运能较大, 具有环境友好型优势, 同时边际成本不高, 有利于人与自然的和谐发展, 为低碳循环理念的践行奠定了坚实基础。其二, 水路运输的经济性、安全性以及资源利用具备绝对性优势。其三, 东南亚地区的国际货运, 采用水路运输, 其时间效率远超过公路运输的效率, 而且水运能够在一天内往返, 在时间方面的优势更为突出。

### (四) 航道升级, 通航环境明显改善

思茅 - 中老缅 244 号界碑被当做五级航道的标准, 中老缅 244 号界碑至老挝会晒是六级航道标准, 而会晒 - 琅勃拉邦的航道等级尚未得到有效提升。现阶段, 澜沧江 244 界碑 - 临沧港四级航道建设工程已经开展施工建设, 若项目竣工, 临沧 - 中缅 244 号界碑 418 公里航道可通行的船舶重量将达到 500 吨级。截至 2025 年, 思茅港南得坝 - 老挝琅勃拉邦港之间的 4 级国际航道将由中国负责修建, 长度在 890 千米, 可通行的船舶重量将达到 500 吨级。与此同时, 沿岸还会布设大量的货运港口以及客运港口。航道等级的提升大幅提高了大湄公河次区域互联互通水平。

### (五) 船舶数量增加, 呈大型化趋势

经过近二十年发展, 澜沧江 - 湄公河船舶数量发展到 400 多艘, 货运总运力近 5 万载重吨, 国际客运总

运力 1.2 万客位。二十多年前,江上货船单船载重大部分为几吨、几十吨,目前最大的载重大吨位已经达 500 吨级,江上船舶大型化趋势明显。船舶运输方式由比较单一的干散货运输,有效发展至多元化的运输格局。

## 二、澜沧江-湄公河航运从业人员培训交流实践探索

(一) 中国多省份、多部门积极组织开展流域国家航运从业人员培训班。

据笔者不完全统计,基于“一带一路”、澜湄合作机制以及“东盟”等国家政策的大力支持,大连、江苏、上海、广东、湖北、广西、云南等多个省份的海事管理部门和相关机构积极与老、缅、泰、柬、越五国的航运从业人员开展业务交流与培训,涉及内河航运发展、内河海事监管、航运工程建造技术、搜救打捞、船舶管理等内容,培训交流涵盖的专业面很广泛,充分表明中国航运届相关部门对开展对外合作交流的支持。

### (二) 积极探索澜-湄航运交流合作

云南省交通运输厅联合大连海事大学,成功创建了大连海事大学-云南交通研究院,共同致力于澜湄发展研究院的建设,面向澜沧江-湄公河流域国家,开展航运专门人才的培养和相关科研创新工作。2017 至 2019 年,云南省交通运输厅所属院校派遣三个考察团到流域五国就航运教育交流合作事宜进行调研。2018 至 2019 年,云南省交通运输厅分别为老挝、缅甸、泰国船员和海事管理人员举办 4 期短期培训班,云南积极探索与老缅泰在航运教育培训方面的交流合作,并积累了丰富经验。

### (三) 四国联合巡逻执法船舶技能培训

中老缅泰四个国家于 2011 年 12 月 9 日,在湄公河设立联合巡逻执法指挥部,并在云南揭牌。通过联合巡逻与查缉,对于湄公河流域的航运安全进行了全面维护,并为航运的稳定化发展提供了必要保障。联合执法行动的开展对促进流域国家经济社会发展,增进人员友好往来起到积极的推动作用。四国巡逻执法队伍每年定期举行船舶管理、驾驶技能、业务培训和交流活动。

### (四) 外方合作意向情况调查

据笔者对老缅泰 71 名海事管理人员和内河船长问卷调查显示,100% 的调查对象都表示有必要搭建澜沧江-湄公河航运教育、培训交流平台。老挝、缅甸航运管理人员(含海事、港口方面)对搜救打捞、海事管理、港口管理、交管系统等管理方面的培训需求比较突出。船员对驾驶技能、船舶管理、应急疏散和危化品运输方面有着较为强烈的培训需求,他们希望中方能多组

织相关的培训学习。

## 三、澜沧江-湄公河航运从业人员培训交流平台搭建的必要性

### (一) 沿江国家缺乏内河航运教育培训机构

根据笔者近三年的调查,中国、泰国在内河船员培训方面有专门的培训机构,老挝、缅甸在澜沧江-湄公河上从业的船员大部分是父承子业,师傅带徒弟式的学习方式,没有经过正规的培训教育,大多处于无证上岗的状态。随着船舶科技含量越来越高,船员素质水平很难与船舶现代化设备操作需求相适应。特别是在内河运输期间,机务隐患、违章隐患以及驾驶工作人员实际操作不当、思想落后等问题始终存在。因此,有专业的内河航运机构对澜沧江-湄公河流域船员开展教育培训非常有必要。

### (二) 沿江国家航运管理人员管理水平参差不齐

中老缅泰四国内河航运发达程度差距较大。其中关累港、景洪港、清盛港是澜湄流域内发展水平相对较高的港口,索累港、会晒港发展相对落后,与上述三个有较大的差距。中国和泰国港口发展最为良好,老挝和缅甸在国家发展的综合实力方面与中、泰有较大差距,政府部门在江上的航运管理相对落后、资金投入不足影响了水路运输资源的开发。中国、泰国都有功能完备的专门的海事管理机构对航运业务进行监管,具有规范的培训、考试与发证制度体系,海事管理人员的管理能力和业务素质更强。缅甸是兼备海运与内河航运的国家,具备完备的海运管理体系,但是在湄公河航运管理方面管理相对弱化。老挝是内陆国家,航运管理体系粗放,很不完善。综合讲,与中国相比,老、缅对于船舶以及船员的管理十分松散,缺乏成体系的航运管理标准和规范。

### (三) 《四国通航协定》落实不到位

澜沧江-湄公河国际航运经过近 20 年的管理实践,老挝、缅甸两国因沿江经济发展落后,资金缺乏,内河航运管理能力有限,《四国通航协定》配套管理和技术规则方面在国内从业人员中宣传学习不够,贯彻执行不力,江上航行过程中时有险情发生和争议出现。随着江上航运发展,以前制定的航行管理规则已经不适应行业发展的需要,需要修订。

### (四) 培训不系统的问题逐步显现

面向东盟国家和澜湄流域国家航运业务培训方面,中国不同的部委、省份和行业管理机构通过不同渠道获得短期培训交流项目,各承办机构根据外方需求,量身定制培训方案。从培训效果看,对促进交流合作起到了积极作用,从资源整合方面看,国内各承办机构力量分

散没有形成合力,没有对外方有特定需求的船舶驾驶技术、安全、救捞、防污染等多个专业展开顶层设计,统筹规划相对缺失,不利于承办项目延续性开展,不同承办方会出现课程重复,参培人员重复的情况,培训不系统造成培训资源浪费。

#### 四、展望

综合分析航运的安全和发展状况,可以了解到,船员在确保水上交通安全方面发挥着关键性作用,同样在船舶污染海洋的防治方面扮演最终执行者的角色。根据水上交通事故的数据信息分析发现,超过85%的事故均以人为因素为主。在澜沧江-湄公河国际航运日益发展的背景下,中老缅泰需严格遵循相互协作与优势互补的基本原则,搭建航运从业人员培训交流平台,加强航运人才培养合作交流,进而实现共同进步与发展。

1. 促进航运管理人员的交流学习。依托平台,加强四国海事、港口等航运从业管理人员在管理能力提升方面的培训交流,探索定期交流机制,帮助老缅两国航运管理规范化,推动中国标准“走出去”,促进江上航运管理标准化、规范化。

2. 促进沿江国家船员教育、培训交流合作。通过平台争取中国政府相对稳定的援外项目,建立并健全整体化培训交流体系,借助长期培养+短期培训、在职培训与学历教育等多种形式的联合作用,实现多方面与多层次的培养。中国应充分发挥大国责任与担当,通过持续的船员培训服务供给促进培训标准“走出去”,帮助老挝、缅甸提高船员持证上岗率。同时,扩大精通国际航运的复合型人才培养,如船长、航运公司业务经理、

管理人员等。

3. 搭建其他交流合作的平台。每年定期举办中老缅泰航运人才培养论坛,研究澜沧江-湄公河船员培训标准,通用培训教材的编制;研究四国船员考试取证模式的进一步合作,推动互认机制建设;研究其他与航运人才培养教育相关的课题合作。

4. 促进《四国通航协定》相关管理和技术规则的执行效果。加强对中老缅泰四国航联委关于澜沧江-湄公河四国通航有关法律法规的培训,以确保澜湄水上航行的安全性。

#### 参考文献

- [1] 冯玥,李海波.水路、公路和铁路运输方式的优势比较[J].水运管理,2020,(04):1-2+12.
- [2] 丁戈.非传统安全视角下的湄公河航道航运安全研究[D].北京:中央民族大学,2015.
- [3] 阮思阳,李宇薇.澜沧江-湄公河国际水运通道建设研究[J].广西社会科学,2016,(06):52-57.
- [4] 胡乾想.内河航运事故特点及防范措施[J].珠江水运,2000,(04):.
- [5] 钱一平.我国国际河流水路运输资源开发评价[D].大连:大连海事大学,2013.
- [6] 许玉付.船员素质与航运发展刍议[J].世界海运,2011,(03):27-28+31.