

船舶委托经营管理方式探讨

作者:陈桂珍 来源:中国水运杂志 日期:2008年11月19日 点击:

一、温州市船舶委托经营管理现状

运输船舶委托经营管理是交通部为落实个体船舶企业化经营管理而推出的一项重要措施。浙江省港航管理局按照交通部要求,2005年对个体船舶提出了实行公司化管理的思路,并将这项工作列为“十一五”重点工作,温州市从事省际运输的个体船舶开始了公司化的经营发展模式。目前,温州个体经营的沿海船舶全部采用了委托经营管理方式从事国内水路运输。

温州作为沿海城市,近几年来,海上运输业有了长足的发展。2008年7月底,全市沿海货运企业共有33家,运力达343艘、54.27万吨。目前全市委托管理企业21家,委托管理船舶227艘,25.56万载重吨,分别占总数的63.6%、66.2%和47.1%。全市拥有20艘以上委托经营管理船舶的企业有14家。在委托管理船舶中,1000载重吨以下196艘,占企业委托管理船舶总数的87.5%,1000-3000载重吨船舶10艘;3000吨以上21艘,最大的托管单船为13561总吨。

委托经营的方式比过去的挂靠方式有所进步,这种方式对个体船舶的改造、运力结构调整方面发挥了一定的积极作用。从船东来说,这种方式能使他们以较小的代价取得经营资质;对从事委托经营的企业来说,提高了现有管理资源的利用率,降低了整个公司的管理成本,增加了收入;对管理部门来说,便于通过企业及时向船舶传达有关航运的法律法规和行业政策的信息,掌握船舶动态,缓解了运力空前快速增长与管理力量有限增长之间的矛盾;从整个行业来说,运输船舶委托经营管理制度改变了过去挂靠方式中个体船舶“散兵游勇”的经营方式,有力地促进了个体船舶的企业化经营管理工作,提高了船舶的安全管理水平。

委托经营管理方式通过三年的运作,也暴露出不少的问题。安全事故居高不下成了不容忽视的社会问题。2007年全市共发生重大海上事故16起,死亡7人,沉船12艘;其中委托经营管理的船舶发生重大事故10起,死亡5人,沉船9艘;分别占到总数的62.5%、71.4%和75%。主要以1000载重吨以下船舶和运砂运石船为多数。

二、委托管理经营中存在的主要问题及原因

1. 公司管理与实际经营权、所有权分离

个体船舶以委托经营管理的方式参与公司化经营,其动机就是取得船舶经营资质。所以,船舶所有权、实际经营权还集中在船东手上的情况下,目前的委托经营管理实际上是一种变相的“挂靠”。公司管理与实际经营权、所有权之间不可调和的矛盾日益突出,个体船舶业主片面强调经济利益而忽视安全,我行我素不服从管理,托管企业因缺乏制裁手段而难以管理,致使个体船舶事故隐患严重。

2. 受托企业轻投入,公司管理松散

全市委托企业对委托经营船舶所收取的管理费很低,一般按船舶载重吨每月每吨1—2元收取(一年按十个月计算),一艘1000载重吨的船舶每年只能收取1—2万元的管理费用,而按《委托经营合同》要求负责船舶的经营和安全管理,可这笔管理费用只能维持公司一般的管理费用,对一些技术设备、通讯以及人员的培训不愿意投入。公司对受托船舶进入门槛较低,管理松散,公司制度无法落实,成了摆设。

3. 个体船员文化素质低,安全意识淡薄

个体船东很多都是转产、转业的渔民,特别是运石、运砂船舶,自身的文化水平不高,缺少船员专业知识和能力,不能对船上设备进行正确有效的使用和保养,造成船舶安全状况的恶化;同时安全

意识淡薄，很多船东受利益驱动，超载运输，私自改装船舶现象极为严重。

4. 受托企业连带赔偿责任不堪承受

委托经营船舶发生安全事故以后，事故的赔偿、经营损失的连带赔偿责任，要由受托企业来承担，委托管理费用与所承担的法律风险相比远远不成比例，船舶出现一例严重安全事故企业可能面临倒闭的风险，受托企业背上重大的风险责任。

5. 委托经营管理的机制不完善

交通部对委托经营管理的进入机制有明确的规定，但对不服从公司日常管理，多次违反《委托经营管理合同》的处理机制却没有跟上。根据《合同法》的规定，解除合同要双方当事人签字认可，但一些船东不予配合时，船舶证书（国籍证书、船检证书、营运证等）无法变更经营者，出了安全事故时，企业还是要承担责任，为此套上了解不开的绳索。

三、加强委托船舶经营管理的对策与建议

1. 加大安全设施投入，掌控船舶动态

委托经营管理方式引起政府关注与重视的根本原因是安全问题。在安全管理问题上，要改变目前管理模式，运用安全方面的科技成果、加大安全投入，使企业能全面掌握委托船舶的动态方位。运用GPS卫星定位技术，使企业能实时掌握委托管理船舶的动态方位，加大管理力度，在船舶处于危险海域时，及时提醒船舶落实各项安全措施。这样也使管理部门的监管达到“事半功倍”的效果，改变托管企业“船（长）东不报，连船舶动态都无法掌握”的尴尬局面。

2. 加强托管公司的管理，明确“责、权、利”

要改变委托经营管理现状，一是规范委托经营管理公司的经营行为，认真履行委托经营管理职责；二是加强委托经营合同管理，根据《中华人民共和国合同法》、《中华人民共和国劳动法》、《中华人民共和国保险法》、《中华人民共和国公司法》、《国内船舶运输经营资质管理规定》、《浙江省水路运输管理条例》等有关法律法规规章的要求，进一步明确企业与船东之间的“责、权、利”的关系，切实落实安全责任。

——完善委托经营管理合同。建立健全合同约束机制，明确规定双方在运输船舶委托经营管理合同中约定合同解除的条件，当出现违反合同的要素时，合同自动解除，以解决目前一方违反合同约定而另一方无法“单方面”解约的困境，加大对船东的约束。

——严格船员调配制度。落实船员调动先由经营人出具调令单，以委托管理企业的名义经海事部门确认来完成。但在实际中有些委托管理船舶的船员调动是由船东自己调配的，根本没有通过企业，从而造成企业对托管船舶船员管理的失控。在今后的管理中，如果没有企业开具的调令单或相关证明，海事等相关部门将不予受理，这样就能在一定程度上解决船员流动无序的局面。

——明确委托管理船舶的数量限制。从事委托经营管理船舶的企业，在接受委托经营的船舶要有数量限制。以保证企业及时掌握船舶每日动态，落实船舶的安全管理制度，应建立对从事委托经营公司的管理能力评定制度，根据公司资质情况高低允许其管理相应数量的委托经营船舶，实行最高限额管理政策。

——放开委托管理船舶的费率控制。目前舟山的委托管理船舶的吨位大小不一，船况良莠不齐，船员素质更是差别甚大，有的委托船舶甚至是跨行政区域管理，对不同类型的船舶，企业在管理方面的成本相差甚远，但费率方面基本上是一刀切，特别是上限不能突破。今后对委托管理船舶的费率应适当放开，好船低价，差船适当高价——实行下限不得突破，上限不封顶的费率协商制度，这样能提高企业的管理积极性。同时在一定程度上可以加快老旧船舶的更新速度。

——建立风险金制度与“黑”名单制度。对委托经营管理的船舶，应适当实行“押金”制度，由企业制定政策，并进行公证，主要是以经济杠杆使船东服从企业的管理。目前在舟山普陀地区已有企业在进行操作，一般收取2-3万元的押金，从有关对企业的调研来看，企业管理关系“顺”了不少。

对一些无证、缺证的船舶从事营业性运输的，建议在全省先建立“黑名单”制度，在全省范围内进行查处，使船员证书不到位、无证（缺证）船舶没有生存的空间。

3. 加大安全监管和扶持力度，创造和谐环境

创造和谐的托管环境，政府、主管部门、企业、船员等部门应密切配合，齐抓共管。一是加强对从业人员的素质教育，增强他们的自我安全防范意识；二是加强现场的安全监管力度，减少事故的发生率；三是管理部门要督促他们认真履行《委托经营合同》中的义务和权利，理顺双方的管理与被管

理关系，使托管船舶业主自觉服从管理，企业也将托管的船舶视同本企业船舶一样进行管理，形成和谐的托管环境；四是政府出台相关航运业的政策时，应关注“弱势群体”。由于渔业资源的衰退，政府实施渔民“双转”政策后，全市有相当部分来自渔民的经营商，以从事船舶运输业来养家糊口。此类船舶由于各种因素的制约，经济效益不明显，企业往往不愿意接受将其纳入委托经营管理，个体船舶托管费用也负担较重。对于此类船舶，政府应考虑在政策上予以优惠，加大扶持“双转”渔民的力度，如免除其一定的税费，将免除的税费作为委托管理费用补贴给愿意接受此类船舶的公司，使此类船舶也能得到真正的公司化管理。

[发表评论](#)[告诉好友](#)[打印此文](#)[收藏此文](#)[关闭窗口](#)[上一篇：金华水运的昨天、今天和明天](#)[下一篇：论水路交通行政处罚自由裁量权的规范性](#)

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] 积极推进航运企业费收标准化
- [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施
- [世界航运] 马士基集装箱盈利飙升91%

友情连接

相关文章

金融危机给航运业带来哪些机遇和挑战	03-16
国际大通道建设 促云南水运腾飞	01-05
加强规范化建设 提升港航管理水平	01-05
优化运输管理模式当顺势而为	01-19
论水路交通行政处罚自由裁量权的规范性	01-19
金华水运的昨天、今天和明天	11-10
创新船员管理机制 不断提升服务品质	10-07
共筑珠澳平安水域	08-13
通航河流桥区航道疏浚浅析	07-31
促进海岛水路客运发展的思考	08-11

[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

