

研究航运管理现状及对策

张诗琰

(宁波大学海运学院)

摘要:近些年来随着我国市场经济的不断发展,航运经济发展比较迅速,航运发展中,企业间的竞争力也比较激烈。在实际发展中,要想获得一席之地,就需要立足当前的管理现状,建立相对合理的航运管理制度,确保各项管理模式的合理性和独特性。通过各个阶段的合理化管理,能确保航运市场的稳定。但是在实际中,受到各个方面因素的影响,当前的航运管理存在很多的问题,如果不及时的进行管理,则会对整个行业产生影响。在本次研究中以航运管理的现状为基础,对如何进行进一步管理进行分析。

关键词:航运管理;管理问题;管控对策

【DOI】10.12293/j.issn.1671-2226.2022.28.030

我国幅员辽阔,航运是我国重要的交通运输模式,近些年来随着航运市场的不断开阔发展,也带动了经济进步。在激烈的市场竞争环境下,当前的航运管理存在很多的问题,阻碍了航运行业的发展,不利于该行业的持续发展。

1.我国航运企业面临的形式

在国际运输方面,全球国际海运货量比较多,基本运货量是52亿吨,船舶运力是7.9亿吨,我国的航运企业船舶总运力占据世界海运的2%左右,在国际航运市场上竞争力比较弱,此外本国的海运需求也很难满足实际要求。近些年来对航运管理的重视度逐渐提升,在实践阶段,需要注意的是积极的做好各方面工作,在2006年,远洋船舶的运输能力逐渐提升,中海运排名第六,中远排名第九,但是整体形势依然严峻。

2.中国航运企业发展阶段面临的挑战

在大的环境背景下,要求航运企业发展从实际情况入手,按照当前管理的注意事项和要点,第一时间进行管控,确保航运企业的整体进步。但是由于整体发展局势比较紧张,航运企业在实际发展中也面临很多挑战,如下:

2.1整体管理竞争力低

近些年来,我国的航运企业发展取得突出的进步,船队建设在数量和技术上得到了很大程度的提升,其中中远和中海也是在全球十大航运企业之中,但是在发展速度不断提升的背后也存在很多问题,当前船舶结构不合理,散货船比例比较高,邮轮和集装箱轮的比例比较低。液化天然气船少,VLCC、好望角型散货船、专用滚装船严重不足,加上当前船队的运输能力低,表现为航运企业的船中大吨位船舶少,小吨位的船舶比较多。在实践中需要船队能形成一个统一的队伍,合理化的进行管理。航运服务方面,国际航运巨头存在一定的差异,考虑到具体管理情况,需要立足当前,有序的

进行航运管理,从而避免造成不良影响^[1]。

2.2政策偏差增加航运负担

当前很多国家对于航运发展采取的是贸易保护对策,在实施过程中,开展造船补贴、营运补贴和货载保留等,直接性支持比较多。此外近些年来将直接补贴逐渐的间接补贴。造船阶段,利率优惠比较大,可以延长还款日期。此外近些年来进行对应的调整,取消了货载保留政策,逐步取消对本国船队的保护和扶持政策,在实施过程中,没有营运补贴和造船补贴,造船利率优惠政策也逐渐消失。在实际管理阶段,各种优惠政策没有及时落实,导致航运企业成本提升,竞争力下降。此外我国对外商投资设施采取了一系列的优惠政策,让外资普遍享有超国民待遇,超国民待遇也就是对外国航运企业的补贴,也导致我国的航运企业处在不利的地位^[2]。

2.3国际竞争力低

我国的航运企业近些年来取得突出的进步,在实际发展中,向世界航运市场扩展,但是整体实力比较差,加上当前航运企业长期受到计划经济模式的影响,多数企业不太适应市场经济带来的挑战,航运企业发展的过程中,由于缺少专业化的分工,导致技术升级和产业升级的步伐比较慢。在实际发展中,由于阻碍性因素比较多,如果不能合理的进行管理,则无法提升企业的市场竞争力。当前大部分的航运企业规模小,单船公司的比例比较大,加上航运企业少,但是有实力的不多,因此会导致市场的集中度下降,加上当前法制管理理论不健全,市场上不良竞争的几率比较高,很难形成国际竞争力^[3]。

3.我国航运管理的现状

在当前的航运管理阶段,其影响因素比较多,考虑到实际情况,在具体发展阶段,必须明确具体的管理方案,通过各个方面合理化的管理,从而降低隐患。以下对航运管理现状分析。

科学发展

3.1 航运发展影响因素多

我国的航运发展整体上来看比较集中，在很多水网密集的区域，需要立足当前航运发展的现状，减少不良因素的影响。在水域比较辽阔的区域，内河航运发展比较发达，但是实践中，受到季节性因素的影响，很难掌握具体变化趋势。加上当前的船舶科学技术无法对河流运输进行有效的管理，因此会增加整个阶段的经济损失。当前的航道基础设施比较薄弱，我国当前虽然有比较长的通航里程，但是有很多区域处在自然状态，航运基础设施建设不到位。此外技术设备等没有及时的进行更新，现有发展阶段，有广阔的航运地域，但是航运量不大，船型也没有明确的标准，现有的装卸技术比较落后，导致航运效率比较低，很难提升航运管理的整体标准，其安全隐患也比较多。近些年来我国的船型逐渐标准化，航道的流量得到快速的提升，航道内传播交通密度不断增强，传统的管理模式无法适应现代快速航运发展现状^[4]。

3.2 缺少专业化的管理结构

当前众多航运企业在实践中培养业务素质高的管理人员，航运企业在实际管理中影响因素多，当前管理阶段依然存在很多问题，不利于航运整体管理。在实施阶段，部分的航运企业没有设置专业化的结构，航运人才设置不平衡，导致两者之间管理不到位。业务性干部人员比较多，对自身管理职责不明确，因此很难提升业绩和经济效益，导致现代化管理效率比较低。部分企业对转移的航运专业人才需求比较多，企业招聘和引进的人才也关注的是航运专业技术人才的培养，忽视了其他方面的需求，会导致企业内的综合性人才比较少。航运的综合发展受到各个方面因素的限制，企业对创新性人才不足，企业内部管理专业人员的匮乏，直接影响了企业的整体发展和进步。

3.3 航运管理机制有待完善

在当前的航运管理中，要以完善的管理机制作为基础，但是当前在航运管理中受到各种因素的影响，导致整体管理缺少科学性合理性。现有的管理机构存在制度不统一的现象，在实际管理阶段，条理不明，较为混乱。尤其是部分管理部门没有明确其中的管理要点，不能满足航运管理时效性的特点。加上实际管理阶段，彼此的关系错综复杂，很多实际存在的问题不能第一时间解决。管理机构存在人员冗杂的现象，对应的管理费用比较高，也给国家带来了沉重的经济负担。水运企业在发展中受到的影响因素多，内河水运企业的盈利状态不容乐观，加上经营管理体系的限制，企业的后续发展更为艰难，不利于企业综合能力的提升。出现此类

情况主要是现有的管理机制不健全，企业受到多方面的影响，管理力度不能适应当前管理要求。在实践阶段，要注意的是采取高效管理模式，通过各个方面合理化管理，从而实现水运的顺利进行。但是当前运输市场没有进行维护，市场调节作用不明显，很难有效的管理货源^[5]。

3.4 基础设施有待完善

近些年来我国的航运发展取得突出的进步，但是在实施阶段存在基础条件差的情况，我国的航运基础设施经过不断的更新，均得到很大程度的改善，但是由于阻碍性因素比较多，不能满足经济和航运业的整体发展要求。和其他发达国家对比，我国的航运管理比较落后，比较低的基础设施建设不利于全面提升航运效率，因此阻碍了航运行业的快速健康发展。此外当前人们没有认识到基础设施建设的重要性，当前部分港口的基础设施建设比较薄弱，不能同步于航运行业快速发展的整体态势。当前交通运输基础设施建设规模比较小，无法有效的推动我国港口基础设施进步。在实践中必须以信息化技术作为基础，信息系统、公共信息服务平台建设一直是关注的重点，但是平台建设存在落后的现象，各个系统之间的信息无法实现共享，因此增加了航运管理的难度。在实际管理中，航运行业的物流运输整体发展比较落后，没有形成一定的规模，加上专业化服务成本都低，都会增加航运管理的难度。结合现有的物流运输行业概况，我国的部分航运公司对整体认知度比较低，在宏观上不能把握服务市场的整体变化，整个服务领域比较广泛，缺少统一的服务优势，导致短期内的竞争优势不明显，由于没有形成专业化的市场，不利于技术进步和产业升级，因此阻碍了整个物流行业的健康发展。

4. 航运管理的具体对策

针对航运管理的现状，在实践中，需要从现状入手，只有采取合理化的管理对策，才能规避风险，从而确保航运管理的顺利进行。以下对具体的管理对策进行分析。

4.1 转变航运管理的职能

在实践中需要立足当前航运管理的具体情况，加强对执法功能的了解，此外也要明确海事动态，实现航道、港口的规范化管理。在实践中，通过培训方式的落实，能减少隐患。也要积极的做好船舶检查工作，按照航运管理机制进行。要积极的规范船舶市场，对船员在整个工作阶段进行适当的培训和指导，对于管理阶段的各种监督机制，必须将其尽快的落实。为了能适应新形势下的管理要求，航运管理需要实现从管控到服务

科学发展

的变化,通过新的管理职能的变化,从而提升经济效益和社会效益^[6]。

4.2建立统一的航运市场

结合国际航运政策的管理要求,在实施过程中,需要和国际航运惯例接轨,实施的过程中,要坚持正确的方向。政府在实际发展中,取消外资航运企业特殊的待遇,加强对我国航运市场的进一步管理,针对管理阶段的不正当的经营行为,在实践中需要规范航运管理秩序,减少和消除不合理的费用,依法处理和港口以及货主的关系。通过各个方面管理对策的落实,能营造一个公平公正的市场环境。借鉴国际上的优秀管理经验,在实践中需要反垄断、反歧视,建立符合市场经济管理要求的竞争机制,采取法律手段维护我国航运行业,从而确保航运管理的有序性和科学性。

4.3发挥行政管理手段的作用

在航运实际管理阶段,要立足当前实际情况,合理的进行行政管理,通过各个方面合理化和有效化的管理,从而能确保行政管理的及时落实。在实践中,采取适度货载优先的原则,当前取消了货载保留制度,但是适度的货载优先方式起到重要的作用。在实践中鼓励良性竞争,引入运价招标管理模式,通过各个方面合理化管理,降低运输成本。在实践中也采取补贴扶持政策,借鉴发达国家的管理,能对本国运输行业进行保护,在实践中,以税制、借贷等间接调控为主,可以采取引导性的政策。通过国家现有的政策性融资机构,能确保国内造船行业的顺利发展。在实践中,采取的是规范化的管理形式,合并化管理能降低管理风险,我国航运企业的并购空间比较大,当前国内的中小航运企业有5000多家,通过不断的重组、兼并等方式进行改造,直接参与到国际竞争中,其优势显著^[7]。

4.4提升航运企业的综合服务水平

在航运行业发展阶段,需要及时、准确和全方位的提供管理方案。客户对航运行业的服务水平和服务质量要求比较高,在实践阶段,要求航运企业能引起重视,提供更方便和快捷的供应链管理,也要进一步要求承运人提供所谓的无缝隙物流服务,在实践中,从货物的包装、运输到分包都是按照固定的流程进行的,提供一个完整的一体化的服务模式。针对市场化管理概况,要明确市场需求,确保全球物流网络的通畅,从而实现全部范围的管理。实施阶段,开阔物流服务行业,和外贸物流行业相互之间形成密切的联系,为后续工作落实奠定基础。此外也要积极的扩展外贸物流服务,带动航运企业自身发展,为企业船队赢得更多的货源。

4.5依法进行航运管理

针对当前航运管理的具体情况,需要采取依法管理服务模式,行政一个高效、快速和优质的货源体系,逐渐的完善现代化管理手段。此外公路、铁路和航运的服务模式比较复杂,在实践中必须建立一个相对完善的系统,通过系统化管理,从而最大程度降低隐患。在实际管理阶段,计算机系统有重要的作用,可借助计算机网络系统进行管理,在港口、水运市场和船闸等位置进行精细化管理,将各项管理费用纳入到计算机网络系统中,确保一船一卡,此类管理方式,效率比较高,能确保整体管理的有序进行。

4.6提供专业化服务管理模式

在企业实际发展阶段,必须提供专业化的服务管理模式,要重点扶持大型航运企业,使其在长期运营管理中树立良好的信誉度,创立自己的品牌。此外要引导中小航运企业制定符合企业战略模式的政策,积极防范现有的风险。各航运企业之间要加强合作,主动的提升自身综合实力,确保整个航运业的协调发展。加大对高新技术和高附加值船舶产品设计领域资金投入,将科学技术创新作为推进船舶制造发展的战略基础,不断的增强自身创造力,实现产业和技术升级。

结语

近些年来我国的航运发展取得突出的进步,在航运发展的阶段,需要确保整体管理的规范化和专业化。在实践中需要从实际情况入手,社会各方需要给予支持和帮助,通过对航运管理现状进行更深层次的研究,从而制定符合实际要求的方案从而适应航运管理的发展趋势,促进我国航运企业的快速发展,从而带动整体发展,减少航运管理的难度,促进我国海洋行业的整体进步。

参考文献

- [1]薛威.我国港口与航运管理的缺陷及相关对策分析[J].船舶物资与市场,2020(12):115-116.
- [2]宋文彻.我国港口与航运管理的缺陷及相关对策分析[J].科技视界,2019(11):227-228.
- [3]胡霏.湖南省益阳市内河航道管理的问题与对策研究[D].湘潭大学,2018.
- [4]沈莹,周海燕.湖南省绿色航运发展对策研究[J].经济师,2018(02):193-194+199.
- [5]朱有顺.航运管理现状分析及对策[J].中国管理信息化,2015,18(04):74-75.
- [6]李瑞华.浅谈航运管理现状及对策[J].当代经理人,2006(05):146.
- [7]彭荣.澜沧江—湄公河航运管理现状及对策[C]//海船进江与航行安全保障论文集.2003:49-50.