

从源头控制低质量船舶

作者:鲁广斌 来源:中国水运杂志 日期:2008年04月14日 点击:

低质量船舶的形成原因

船舶作为一种特殊交通工具,从设计、建造到营运,必须接受相关部门的监督、检验等监管。在各个环节中,只要任何一方未按照标准和规范要求进行都可能产生低质量船舶。

1. 追逐高额经济利益

“汽笛一响,黄金万两”。近两年来由于能源、原材料比较紧张,国内水上运输市场行情看涨,谁有船谁就能发财,成了很多人的共识,于是各地滩涂造船便蜂拥而上,大量低质量船舶应运而生。

究其原因,一是滩涂造船成本低廉。其用料不规范,材料使用率高。据调查,在武汉建一艘500吨级的船,滩涂船废料约为总材料的1%~2%,而正规船厂约为总材料的15%。其次,用工价格低廉,滩涂造船厂几乎没有专业技术人员,甚至操作工都是未接受培训的当地农民,劳动力成本极低。二是生产周期短,滩涂造船,工人可以昼夜生产,歇人不歇工连续作业。在武汉建造一艘700吨级的船,滩涂造船只需四个月,而当地正规船厂则需要八到十个月。三是偷逃国家税收等等,滩涂造船的成本不到正规船厂的一半。一艘8000吨级的船舶,滩涂造船只需4000万元,而正规厂需要1亿元。

地方保护也给低质量船舶另辟蹊径。据知情人透露,每艘船办证,船检有5000元甚至更高收入。于是,在利益面前,地方船检便可能放松对造船设计审查,忽视对造船过程中的质量控制。造一艘船能去一两次已经很不错了,有些甚至不检验就发证。地方政府虽然也考虑安全,但更多地是关心造船产业对地方经济的带动作用:能带给地方多少财政收入,能提供多少就业机会,能带动多少配套产业的发展。据国家有关部门统计的数据显示,江苏省共有船厂740家,两年半建造7761艘船舶,年均建造船舶3014艘;浙江省共有船厂476家,建造7554艘,年均建造3021.6艘;安徽省有50家船厂,建造5800艘,年均建造2320艘;河南省共有14家造船厂,建造877艘,年均建造350.8艘。仅2004年,温州造船量超过了100万吨,其中乐清市就超过30万吨,年产值30亿元。在这些数据背后,是一艘艘低质量船舶、一个个“水上隐性炸弹”在威胁着我们的生命财产安全。根据南通海事局低质量船舶联合整治资料显示,7月份船检57艘船舶,单船平均缺陷率达12.6项,10艘船舶被禁止离港,滞留率高达17.5%。利益的角逐,让地方政府、船检、工商、船厂、船东等摒弃了本该遵循的游戏规则,片面追求眼前的经济利益,却把安全扔在一边。

2. 船检监管缺位

船舶检验向来被认为是保证船舶安全的第一道防线,但体制沉痾、市场变化等因素使船舶检验的监管缺位,也是低质量船舶产生的一大主要原因。国内船舶检验分为CCS(船级社)和地方船检两块,除CCS理清体制、实现国际接轨外,地方船检因为体制原因,与航运管理之间存在错综复杂的利益关系,使有些地方船检重收费、轻检验现象日趋严重。一些省市海事、船检存在裙带关系,无法独立开展工作,其技术性、公正性、权威性逐渐退化,船舶检验质量不能得到保证。

而另一方面,船检机构人力、物力资源不足的矛盾十分尖锐。有的地方一个验船师一年要检验300艘左右的船,严重超负荷工作,其检验质量可想而知。正规造船企业一般都有一整套比较先进的质量管理体系,而滩涂船厂却没有任何保障。另外,部分水网地区验船师严重不足,而非水网地区又是资质不够,人员结构不合理,异地检验、异地发证的出现,更导致了船舶检验演变成为一种形式。

3. 海事监督管理不到位

船舶安全检查是保证船舶安全的最后防线。交通部海事局先后出台了《中华人民共和国船舶安全检查规则》和《小型船舶安全检查规定》，要求对营运船舶加强监管，对低质量船舶可以实施行政强制措施。但现实是大部分国内航行船舶船况不佳，特别是内河船舶和沿海小型船舶，船东经济承受能力差，限制了海事部门安全检查的实际功效。

另一方面，各地海事部门船舶安全检查执行力度不统一，给低质量船舶提供了可乘之机。哪儿安全检查松，船就往哪儿跑。严格安全检查吓跑了低质量船舶，却给港口生产单位带来运输难的问题。来自码头单位、甚至地方政府的压力以及海事部门基于船舶规费征收等方面的考虑，使得内河船舶和沿海小型船舶的安全检查一定程度上流于形式。

从源头上控制低质量船舶的建议

1. 健全法规、体制建设

滩涂造船缘于我国造船行业管理上的漏洞，即准入门槛低，没有明确的行业管理部门和行业管理标准。虽然国务院明确“船舶建造质量安全监管由国防科工委负责”，但国防科工委的工作主要集中在国有大中型船厂，而对地方小船厂重视不够，有的地方没有国防科工办。为此，建立健全造船相关的行业法规、体制成为低标准船舶控制的第一要件。一是要明确造船行业主管部门职责；二是建立和完善造船行业准入制；三是明确船厂、船东、船检（验船师）等相关责任方的法律责任；四是改革地方船检体制。变分区而治为垂直领导、统一管理，最终消除异地检验、异地发证顽疾，统一检验标准。

2. 实施分级管理

分级管理的概念最先由CCS针对低质量船舶提出的，是通过船舶审图、检验，将不同安全技术状况的船舶用不同船级符号标识出来。这一方面可以方便船舶检验工作，另一方面实行按船舶安全等级确定保险费率，做到“好船低保、差船高保、坏船不保”，通过经济杠杆来控制低质量船舶。

这里所述分级管理是一个更广泛的概念。海事部门也要按照检验、船龄、船东管理水平、安全检查记录等建立船舶分级制度，实施分级管理。比如，对低质量船实施到港或离港前强制检查，而对符合要求的船舶采用抽查方式。同时借鉴公路超载车治理经验，调整各项规费收取标准，让低质量船增加航运成本，自动退出航运市场。

3. 建立区域合作机制

可以借鉴国际上港口国监督的区域性合作模式，协调同一区域的监督管理力量，如船检、海事、国防科工办等建立长期的区域合作机制，信息共享，统一执法标准。通过集合所有执法单位的力量，集中治理，让低质量船舶无处藏身。

4. 提高船舶管理水平

目前大部分船舶处于低水平运营管理状态，“夫妻船”、个体船、挂靠经营等比比皆是，船员素质普遍偏低，只求效益、漠视安全。要改变这一状况，只能通过强化船员培训、发证来保证船员素质的逐步提高，减少因管理水平差造成低质量船舶出现的概率。

5. 重视安全文化建设

重视和加强安全文化建设是长效管理的思路，必须坚持。通过加强《安全生产法》等相关法律法规的宣传和贯彻力度，让人们逐步养成良好习惯和观念，由管理对象转变为管理动力。

控制和消除低质量船舶是建立水上交通安全长效管理机制的基础工作。考虑到目前的生产力发展水平，完全消除低质量船舶任重道远。但只要有完善的法制保障，各职能管理部门体制顺、责任明、理念新，加强合作，齐心协力，就一定能够有效控制低质量船舶。

[发表评论](#)[告诉好友](#)[打印此文](#)[收藏此文](#)[关闭窗口](#)

上一篇：[舱底水处理系统及其PSC检查](#)

下一篇：[京杭运河防船舶碰撞有关问题](#)

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]积极推进航运企业收费标准化

• [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

超大型集装箱船舶靠南沙港的操纵要领	05-04
珠江内河船舶驾驶员实操技能的培养	04-27
船舶动力定位系统控制技术的发展与展望	03-16
政府干预理论在防止船舶造成空气污染中的实	01-05
完善报废制度 促进船舶更新	01-12
超大型船舶靠泊烟台港三期码头引航方法	01-12
建立过闸船舶管理长效机制的思考	01-12
提高造船质量不应忽视细节	08-11
主机气缸套裂纹原因和预防	05-28
好望角型船舶装卸作业分析	05-07

[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

