

NSM 规则与船舶生态环境及体系文化传播的思考

Reflections on the Mutual Influence Between NSM Rules, Ship Ecological Environment and System Culture Communication

汪劲松

Jinsong Wang

武汉津隆汇洋船舶管理有限公司
中国·湖北 武汉 430000
Wuhan Jinlong Huiyang Shipping Management
Co.,Ltd.,
Wuhan, Hubei, 430000, China

【摘要】目前,中国的船舶生态环境还存在一些问题,而 NSM 规则的有序进行能够保证船舶生态环境的安全,论文通过对当前船舶安全的生态环境的分析并探究了如何确保 NSM 规则有序进行以及体系文化传播。

【Abstract】At present, the ship ecological environment have some problems. The NSM rules can solve the problems to ensure the ecological environment security. The paper explores that how to guarantee the orderly implementation and system culture communication of NSM rules by analyzing the ship ecological environment.

【关键词】NSM 规则;船舶生态环境;体系和体系文化传播

【Keywords】NSM rules; ship ecological environment; system and system culture communication

【DOI】10.36012/emr.v2i3.1795

1 引言

体系和体系文化的思想在社会活动中应用很广,“NSM 规则”就是体系和体系文化思想在船舶安全营运和防止污染管理的具体应用。目前,中国的航运业船东、船员、经营人的构成参差不齐,NSM 规则从不同层次推动和影响船舶、船员和经营人的行为秩序并促进航运业形成良好的“生态环境”。而经过体系和体系文化传播,这种文化会深入人心,进而成为一种习惯和自觉意识。

2 NSM 简述

《中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则》(又称“NSM 规则”)。NSM 规则采用目前国际通用的质量保证原理,通过建立和运行安全管理体系、实现活动规范化、工作程序化和行为文件化^①。NSM 规则包括哪些内容呢?具体来说,包括以下 13 个要素:

①目标;②安全和环境保护方针;③公司的责任和权力;④指定人员;⑤船长的责任和权力;⑥资源和人员;⑦船上操作方案的制定;⑧应急准备;⑨不符合规定的情况,事故和险

情的报告和分析;⑩船舶和设备的维护;⑪文件;⑫内部审核,有效性评价和管理复查;⑬外部审核发证。

其目标是:①提供船舶营运的安全做法和安全工作环境;②针对公司船舶所有的风险制定防范措施;③不断提高船员人员的安全管理技能以及安全与环境保护应急反应能力。

3 NSM 规则与船舶安全的生态环境

首先思考下“NSM 规则的核心目的是要解决什么”?

在回答这个问题之前,首先引入一个概念叫“船舶生态环境”,我们知道自然界“生态环境”这个概念,是指依靠生物及其环境本身的自我调节来维持相对稳定的生态系统。考察这个系统,可以分为 4 个层次:第 1 层次是个体生物,第 2 层次是群体生物,第 3 层次是物种,第 4 层次是环境与生态系统。那什么叫“航运生态环境”呢?我们将航运业的运行状态描述为“船舶生态环境”,在这里是概念的借用和类比。在这个航运相关链条中,海事、船检、船舶、船员、服务公司,经营人、管理公司、货代、船厂、大学、培训学校等等,航运业这种具有相互作用的整体叫“船舶生态环境”。

3.1 船舶生态环境第 1 级——单船(个体)

就单艘船舶分析,船长是核心,有独立的船员团队,职责分明,坚持预防为主的思想使船舶处于持续的适航状态。单船针对可能出现的紧急情况制定了应急方法和措施,并进行训

【作者简介】汪劲松(1971~),男,湖北武汉人,甲类二管轮,从事船舶安全营运与防污染管理研究。

练和演习,针对船上关键性的操作有完整和标准的操作须知。在船舶和设备维护方面,满足行业有关规定及公司体系文件的要求。通过船长复查、船舶自查以及不断的培训学习将不符合事故和险情的报告进行分析和纠正,实现安全管理体系在船舶的有效运行。单个船舶在船长领导下按照 SMS 有序运行,也就有了安全与防污染的生命力。

3.2 船舶生态环境第 2 级——公司船舶群(群体)

以公司岸基和公司船舶群为整体构建的公司安全管理体系,是船舶生态环境的第 2 级,也就是群体级。岸基的作用是什么呢?一是确保船员团队的整体质量水平和船舶设备的良好状况;二是管理监控,确保安全的做法和工作环境持续运行;三是后勤支持和技术支援;四是文件化的体系管理和体系文化传播,文件是信息记录和传递的工具。

在船长领导下单个船舶按照 SMS 有序运行,形成了独立的生命力,但没有岸基的支持,船舶无论在应急、资源的提供、技术的指导还是海事信息的收集及执行等都得不到有效的支援,是大海航行的一片孤舟。有了岸基地,船舶就不会孤单。所以船岸是一个整体,是 NSM 规则构建的基础和核心。有了岸基和船舶之间联系,公司岸基人员可以定期上船进行检查和监控,了解船舶的体系运行情况,船舶的所有需求都能及时报告公司岸基,并都能得到公司岸基及时的支援。

在组织层面上要求每 10 艘船必须配备一个有相应船种航线资历的船长和相应船舶动力功率的轮机长,通过公司可以实现从点到区块面、从单个船舶到公司船队的有序化,使航运市场网格化。

3.3 船舶生态环境第 3 级——航运业水平层面

对安全与环境的保护,是社会功能,是海事主管机关的责任,是船舶和航运公司需要履行的社会责任。无论哪一艘船舶、哪一个运输公司还是管理公司保证了安全和防污染,都是履行了自己的责任和对社会的贡献。NSM 规则的实施,让海事管理机关从单纯的船舶监管向公司岸基地监管的转移,并实现了公司及船舶的自我有效约束。

目前中国航运业船东、船员、经营人的构成参差不齐,有国有大型公司、私有有实力的公司,同时存在很多实力很弱的公司,还有名义上挂靠某公司名下,实由个人经营的个体船东。船员的构成,有正规学校毕业的,也有许多渔民转过来的,而且目前自由船员远多于公司自有船员。

行业现状需要提高航运业门槛,使无序的状态在 NSM 规则中转变为有序的状态。

3.4 船舶生态环境第 4 级——航运业立体层面

从 2008 年以后至 2016 年下半年,由于国际经济危机,造

成国内经济低迷,国内航运市场一下子崩盘。以中国东部沿海船舶为例,大量航运公司倒闭,船东资不抵债,船员工资不能保障按时发放,船舶设备得不到资金投入维护,船舶配员不能按照《船舶最低配员证书》配备船员,所以大量不持证船员在船任职,船舶事故险情率大增,因此,保持航运业生态环境的平衡同样非常重要。利润、成本、船东的实力都关系到 NSM 规则的执行状态。

目前航运业的现状:

- ①货源少,船舶多,总体运力过剩,运价处于平衡线以下;
- ②运价处于平衡线以下,船东亏损,财力不济;
- ③船员补充数量低于船舶增加需求量;
- ④船员市场需大于求,造成船员工资增长迅速;
- ⑤船员工资增长迅速而运价降低造成支出成本高涨;
- ⑥油价成本也在不断增长;
- ⑦运价低迷,入不敷出,船东不断降低成本减少投入,为追求利润铤而走险,如配员不齐或船员不持证等,船舶安全得不到保证。

以上分析说明航运业的生态环境破坏会产生蝴蝶效应并造成 NSM 规则结构性的破坏,只有培训没有资源保证,只有监管没有资金投入,只有形式没有内容,只管当下不管将来。只有健康有序的航运立体生态环境,才能实现 NSM 规则的愿景和目标。

针对目前情况,政府层面需要制定必要的政策,比如:

- ①控制运力扩张的盲目性,提高运力准入的高度;
- ②淘汰剩余运力;
- ③维持现有船舶的合理利润;
- ④扩大船员队伍,降低渔民船员比例;
- ⑤对船舶的投入可采取先收后补,千方百计保证船舶安全和防污染方面的合理投入。

所以在推行安全与防污染的同时,更要立足于改善和优化船舶的生态环境。

4 NSM 规则与体系文化的传播

万物有序,生生不息,序者法之表也,体系是建立秩序的法则,有了秩序,也就有了安全的保障。安全管理体系也是一种体系思想,通过推广传播,形成一种体系文化,体系文化有一个被人们逐渐熟悉、认可和自我约束的过程。中国的体系思想并非现在才有,早在两千多年前就出现了,比较典型的是孔子的儒学理论。儒学,是社会学,是规范社会秩序和社会行为的管理学。虽然儒学是服务于封建社会和统治阶级,但对社会

(下转第 72 页)

5.2 确保 ESG 评级披露的真实性和可靠性

ESG 作为非财务评估指标,越来越受到众多投资者的青睐。2019 年商道融绿在对 2637 位个人投资者的调查中发现,有 86% 的个人投资者会考虑 ESG 因素;另外,600 万以上的高净值投资人群更加看重 ESG 因素。虽然,ESG 投资理念在中国的发展起步较晚,但近几年来在中国得到了快速的发展,无论是个人投资者或者是投资机构都越来越重视 ESG 因素在投资决策的作用。现有的关于 A 股 ESG 评级机构主要有富时罗素、华证指数、社会价值投资联盟和商道融绿等。但是这些机构评估的方法和指标存在着一定的差异,而且作为第三方的评估机构,在确保 ESG 评级的真实性和可靠性方面有所欠缺。如果由政府机构来主导监督,第三方评估机构所发布的 ESG 评级会更具真实性和可靠性,进而给投资者带来更大的参考价值以更好地促进股票市场的可持续发展。

5.3 多方努力构建、形成良性循环

ESG 投资理念并非仅限于股票市场中,同时也存在于公

募基金、银行理财、信贷和资产管理等方面。所以,对于投资者或者投资机构来说,要积极表达对于 ESG 信息的需求,从而促使 ESG 信息的披露和促进评级机构的发展。对于中国企业来说,要积极承担起 ESG 信息披露的责任,努力承担起对环境、社会和公司治理的责任,这样才能增强投资者对于上市公司的信任^[9]。对于中国政府机构来说,要主动发挥主导作用,制定科学详尽的 ESG 信息披露规则,发挥好对于上市公司和第三方评级机构的监督职责。最后,通过各方的共同努力形成良性循环,进而让中国金融市场在可持续发展中迈出更坚实的步伐。

参考文献

- [1]马喜立.ESG 投资策略具备排雷功能吗?——基于中国 A 股市场的实证研究[J].北方金融,2019(5):14-19.
- [2]施懿宸,杨晨辉,包婕.瑞幸的“品格”[J].封面报道,2020(4):35-38.
- [3]陈静.ESG 与企业财务绩效相关性研究[D].北京:对外经济贸易大学,2019.

(上接第 69 页)

的稳定和秩序起到了很重要的作用。孔子花费了很多年的时间创儒学和推广儒学思想,经过不断的推广、传播,进而形成中国人固有的一种思维模式,直到现在其影响仍然深远!

随着时代的发展,一些新的模式被吸收和发展出来,如以民主、自由、法制为核心的西方民主社会模式,以苏联模式为主导的社会主义思想,和在两者基础之上发展融合的中国特色的社会主义模式。然而几千年过去,孔子的儒学仍然没有完全消失,一些有用的地方仍然保留下来,形成一种道德模式影响着这个社会,这是思想转变成文化的力量和作用。

安全管理体系直接产生于 ISM 的思想,这种思想首先来源于 ISO 9000 质量管理体系的思想,现在已经在现代管理学思想上应用^[9]。一个新的东西产生和应用需要一个过程,NSM 规则和 SMS 体系在中国同样需要一个传播和被实践检验的过程。安全管理体系,是船员和航运公司的一种行为准则,从建立、推广到成为一种自觉的行为规范需要一个过程,将在实践中得到检验,在实践中得到传播,在实践中得到认可,经过几年,十几年甚至几十年,这种文化会深入人心,成为一种习惯,成为一种自觉意识。在这个过程中,海事主管机关起着全面的主导作用,作为管理公司来说,虽然只在航运业整体中起

到局部的作用,但它是航运业中不可缺少的一个组成部分,所以管理公司更应站在海事主管部门的立场发挥管理的社会作用。各航运公司和管理公司实践的过程就是一个传播的过程,反过来,安全管理体系在中国传播的过程,也是实践的过程。

5 结语

任何理论都需要通过实践来检验是否有效。实践证明,随着 NSM 规则多年的推行,在长时间,大面积和数量多的统计学范围内,船舶事故率明显降低。

以 NSM 规则为核心的体系化管理,是一个系统工程,需要海事部门的有效监管,需要整合各种社会资源,不断传播安全体系文化,约束船员的行为规范,促进船舶安全营运,促进为航运业服务的各种公司的健康发展,优化航运业“生态环境”,经过五年、十年、二十年,NSM 规则必将会深入船员的内心,持久地保证船舶安全,保护水域环境。

参考文献

- [1]交海发[2001]383 号.中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则(试行)[Z].北京:中华人民共和国交通部,2001.
- [2]中华人民共和国长江海事局.国内安全管理规则文件汇编[M].北京:中国海事局交通安全管理体系审核中心,2007.