

Violetta Jendryczka

Zarządzanie jednostkami pływającymi w przedsiębiorstwach armatorskich

JEL: L94 DOI: 10.24136/atest.2019.091

Data zgłoszenia: 15.12.2018 Data akceptacji: 08.02.2019

W artykule omówiony został sposób zarządzania jednostką pływającą z punktu widzenia armatora

Słowa kluczowe: zarządzanie, zarządzanie statkiem, armator, jednostka pływająca

Wstęp

Transport morski dziś jest jednym z najstarszych rodzajów transportu. Żegluga morska wciąż się rozwija. Armatorzy stale rozwijają transport pasażerski i towarowy. Dziś idąca do przodu modernizacja i postęp dają możliwość przewozu dużych ładunków na dalekie odległości.¹ Transport ma bardzo duże znaczenie dla gospodarki każdego państwa „obsługuje on produkcję materialną, działalność nieprodukcyjną oraz zaspakajają określone potrzeby ludności”².

1. Armator i właściciel statku

Trendem w zarządzaniu statkiem stało się oddzielenie od siebie funkcji właścicielskiej, armatorskiej. Najczęściej spotykamy się z sytuacjami gdy statek jest eksploatowany przez kilka odrębnych podmiotów sprawujących funkcje zarządcze.

Najczęściej spotykamy się z trzema podmiotami zarządzającymi statkiem :armatorem, właścicielem i managerem.

Zgodnie z Art. 7 km (Ustawa z dnia 18.09.2001 Kodeks morski, Dz. U. z 2001, Nr 138, poz. 1545 ze zm.) [zwany dalej „km”]. „Armatorem jest ten, kto we własnym imieniu uprawia żeglugę statkiem morskim własnym lub cudzym”.

Warunkiem uprawiania przez armatora tak zdefiniowanej eksploatacji statku jest konieczność skutecznego dysponowania/władania statkiem przez armatora. Przy przyjętym, w definicji armatora, braku „znaku równości” pomiędzy „armatorem” a „właścicielem statku” uznać należy, iż element wymaganego władztwa nad statkiem może wynikać: bądź z własności statku, bądź z innego tytułu, na podstawie którego podmiot (nie będący właścicielem statku) wchodzi w jego posiadanie.³

Właściciel statku” oznacza osobę fizyczną lub prawną zarejestrowaną jako właściciel statku, w tym osobę fizyczną lub prawną, która posiada statek przez ograniczony okres do momentu jego sprzedaży lub przekazania do złomowania lub, w przypadku braku rejestracji, osobę fizyczną lub prawną, która jest właścicielem statku lub jakąkolwiek inną organizację lub osobę, która przejęła odpowiedzialność za eksploatację statku od właściciela statku, jak również osobę prawną eksploatującą statek będący własnością państwa.⁴

2. Przedsiębiorstwa zarządcze

Przedsiębiorstwa zarządcze -jak sama nazwa wskazuje, zajmuje się procesem zarządzania statkiem. Zarządzanie statkami odbywa się przez niezależne firmy, które korzystają ze statków innych firm lub niezależnych właścicieli. Firma zarządzająca statkami zarządza statkami dla właściciela i płaci mu roczną kwotę, która jest ustalana między właścicielem a firmą zarządzającą statkiem. Właściciel statku najczęściej podpisuje umowę i dzierżawi statek firmie zarządzającej statkiem na określony czas.

3. Zarządzanie statkiem

Zarządzanie statkiem obejmuje szereg zadań, które należy wykonać przed, w trakcie i po eksploatacji statku. Pierwszą i najważniejszą rzeczą, jaką musi zrobić firma zarządzająca statkiem (manager), jest „zatwierdzenie” statku. Sprawdzenie stanu technicznego oraz dokonanie przeglądu dokumentacji statku. W zależności od tego czy zarządca zajmują się jednym typem statków czy kilkoma musi rozpoznać się w rozporządzeniach dotyczących poszczególnych jednostek. Zdecydowanie łatwiej jest się skoncentrować się na jednym rodzaju statków.

3.1 Usługi świadczone przez firmę zarządzającą statkami

Firma zajmująca się zarządzaniem statku powinna zapewnić obsługę w poniższych obszarach:

1. Spółka zarządzająca statkiem powinna sprawować nadzór nad konserwacją maszyn na pokładzie statku. Proces powinien również obejmować różne przeglądy i prace naprawcze na statku.
2. Firma zarządzająca statkiem powinna zapewnić odpowiednią załogę do obsadzenia statku.
3. Firma powinna zorganizować załadunek i rozładunek ładunku.
4. Firma zarządzająca statkiem może wynająć statek w imieniu właściciela statku.
5. Firma powinna negocjować umowy dotyczące bunkrowania i oleju smarowego.
6. Firma zarządzająca statkiem pokrywa koszty w imieniu właściciela.
7. Spółka zarządzająca statkiem powinna zapewnić ubezpieczenie statku.
8. Usługi spółki zarządzającej statkiem obejmują również uzgodnienia dotyczące dostarczania zapasów i zapasów dla załogi statku.

Nieskuteczne zarządzanie jednostką pływającą , prowadzi do zachwiania równowagi lądowo-morskiego łańcucha transportowego. W opracowaniu dr hab. Inż. I. Kotowskiej lądowo-morskie łańcuchy transportowe zostały skasyfikowane jako:

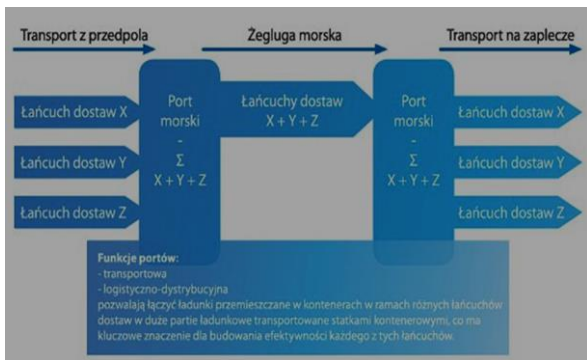
- proste,
- złożone lub
- wielokrotnie złożone .

¹ www.transport.firmek.net/cehy-portu-morskiego/

² www.logistyka.net.pl

³ http://www.czernis.pl/public/mypic/Artykuly/pojecie_armator.pdf

⁴ https://pl.glosbe.com/source/94809



Rys. 1. Schemat łączenia ładunków wielu załadowców i przemieszczanych w ramach różnych łańcuchów dostaw obrazuje kluczowe znaczenie transportu portów morskiego w łańcuchu dostaw.
 Źródło: Montwiłł A. "Kluczowy element systemów logistycznych łańcuchów dostaw", Nadmorski Przegląd Gospodarczy, 2013

Atrakcyjność przewozów ich jakość, są ważnymi elementami konkurencyjności. Dlatego istotne jest zarządzanie statkiem w taki sposób aby łańcuch transportowy nie został zakłócony.

4. Armator a kapitan

Zarządzanie statkiem z punktu widzenia armatora ma doprowadzić do pełnej realizacji łańcucha transportowego. Z punktu widzenia kapitana statku, to nie tylko realizacja łańcucha transportowego, ale również odpowiedzialność za bezpieczeństwo i życie ludzkie. Skuteczne zarządzanie powinno ułatwić pracę kapitanowi jako zarządzającemu bezpośrednio statkiem. Zarządzanie statkiem jest specyficzne i powinno zajmować ważną pozycję w systemie zarządzania przedsiębiorstw żeglugowych.

Najwyższy poziom odpowiedzialności za zarządzanie jednostką pływającą spoczywa na osobie w randze kapitana statku i ma on za zadanie w całości zdefiniować działania na pokładzie. Jednocześnie musi tego dokonać zgodnie z wytycznymi, które otrzymuje od armatora. Niezwykle istotne jest aby kapitan statku mógł współuczestniczyć przy tworzeniu procedur, które są bezwzględnie obowiązujące na jego statku, a na które w chwili obecnej nie ma żadnego bezpośredniego wpływu.

Podstawowym elementem w tym zarządzaniu jest jednostka pływająca. Zarządzanie nią i struktura organizacyjna tam obowiązująca różni się znacząco od struktury organizacyjnej i oczekiwań przedsiębiorstwa macierzystego.

Podsumowanie

Sukces zarządzanie statkami w dużej mierze zależy od sukcesu procesu zarządzania na poziomie przedsiębiorstw żeglugowych, czyli od „połowy” zarządzania. Jeśli źle zdefiniowano funkcje zarządzania i nie są stosowane prawidłowo przez przedsiębiorstwo i statek na wszystkich poziomach, to zarządzanie statkiem nie będzie efektywne i skuteczne, ponieważ jest to część procesu zarządzania.

Jak twierdził J. Galbraith oddzielenie własności od kontroli oznacza, że decyzje są podejmowane przez biurokratycznych ekspertów (struktura techno)⁵.

Bibliografia:

1. A. Gouliemlos, Advantages and disadvantages of managing own ships by a third party ship management company: an empirical investigation, *Int. J. Shipping and Transport Logistics*, Vol. 3, No. 2, 2011, str. 145
2. http://www.czernis.pl/public/mypic/Artykuły/pojecie_armator.
3. <https://pl.glosbe.com/source/94809>
4. www.transport.firmek.net/cehy-portu-morskiego/
5. www.logistyka.net.pl

Management of vessels in enterprises shipowners

Ship management from the point of view of the shipowner is to lead to the full implementation of the transport chain. From the point of view of the ship's captain, it is not only the implementation of the transport chain, but also the responsibility for safety and human life.

Keywords: shipowner, ship management.

Autorzy:

mgr inż. **Violetta Jendryczka** – Akademia Morska w Szczecinie

⁵ A. Gouliemlos, Advantages and disadvantages of managing own ships by a third party ship management company: an empirical investigation, *Int. J. Shipping and Transport Logistics*, Vol. 3, No. 2, 2011, str. 145