



HSM通信

36号

HSMニュース

フィリピンでの訪船を実施しました！

最近、世界的に新型コロナウイルスに関する規制も緩和されていることから、以前に比べて海外への出張も行き易くなってはきましたが、未だ海外の港での管理船舶への訪船については、その場所やタイミング、停泊時間、利便性、コスト、または、社内での人員的な問題等により、中々実施出来ていないのが当社の現状であります。

日本に寄港する管理船舶に関しては、日本寄港時には出来るだけ訪船する様にしておりますが、管理船の中には殆ど日本へ寄港しない船もある為、その場合は、中々監督が訪船出来ていない状況となり、また、特に近年は新型コロナウイルスの影響もあり、非常に長い期間訪船が出来ていない状態が続いております。

船舶管理において、監督の訪船による現場での各種点検や確認、乗組員との打ち合わせ、乗組員への指示・指導、今後の計画の立案等々、訪船が非常に重要となってきます。

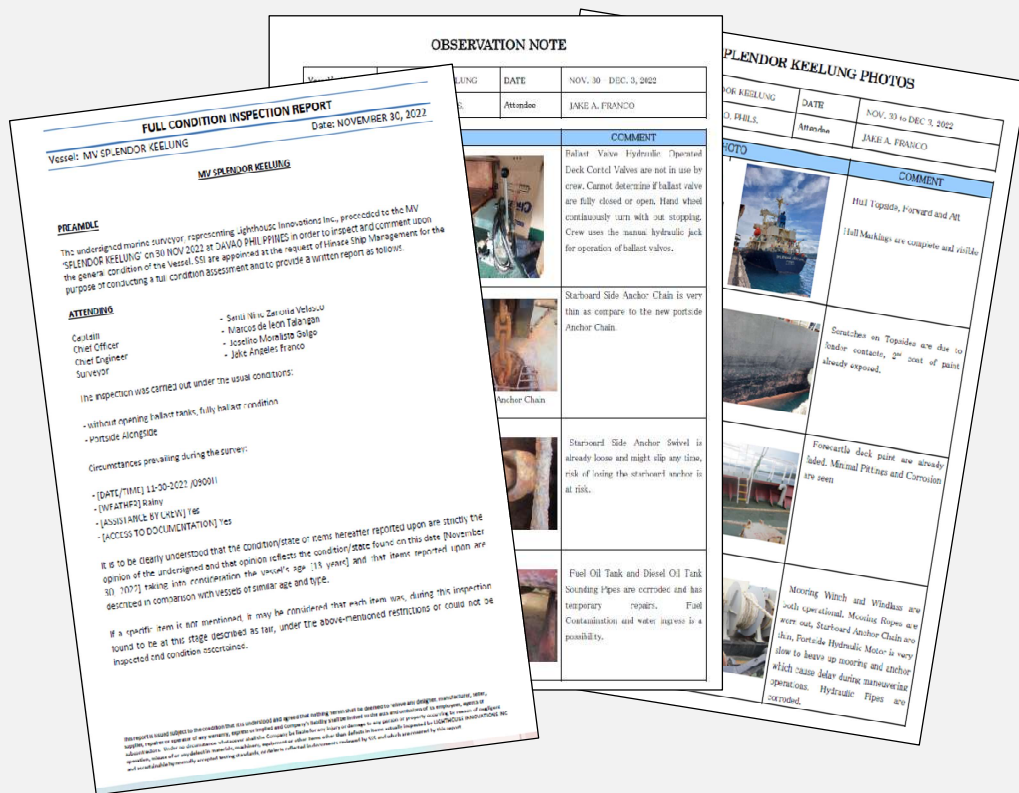
その様な中、今回は、暫く訪船出来ていなかった管理船がフィリピンのDavaoに寄港する事が決まった為、当社が日頃からお世話になっており業務提携もしているフィリピンの会社に依頼し、訪船を実施して頂きました。

同じフィリピン国内という事もあり、本船のスケジュールに合わせて柔軟に対応頂き、スムーズな訪船活動を実施頂きました。

当社からは事前に懸案事項やチェックポイント等を連絡し、それらを現場で確認、調査してもらおうと共に、全体的なコンディションチェックを行って頂き、発見された不具合や今後メンテナンスなどの対応が必要な事項等を詳しく報告頂きました。

当社で中々訪船が出来ていない中、現場での実態を細かく確認の上詳細を報告頂く事で、当社監督もより現状を把握する事ができ、今後の対応やメンテナンスの計画等に非常に役立つ事が出来ました。

日本寄港があまり無い船について、当社の監督が海外へ訪船するという事も中々難しい状況においては、非常に有効であり、今後もフィリピンだけでなく、東南アジアを中心に、継続的に、訪船・検船を依頼していきたいと思っております。



船舶管理システムの開発について(その6)



今回も前号に続き「船舶管理システム」の開発について、個別の各機能について紹介していきたいと思っております。今回は「Certificate Manager(証書管理)」について、その概要を説明いたします。

この機能は、各船舶の証書や検査の期限管理・データ管理を行う機能であり、各管理船舶の国籍証書をはじめ、船級関係の証書や消火設備・安全設備の検査記録等の各種証書や記録類について、「各証書のPDFデータ」「各証書の有効期限」「証書更新の手配状況(進捗)」を一元管理する事が可能になってます。

各証書類はあらゆる場面で確認や送付が求められる事も多く、その時々で必要な書類も異なる事から、システムによる一元化でスムーズに確認・証書PDFの取り出し等が出来るメリットは大きく、弊社でも実務において積極的に活用されるようになりました。(ちょっとした手間も“塵も積もれば山となる”で、実は結構な労力を使ってしまうよね)

(Certificate Managerのメイン画面です)

クリックで一覧表示と切り替わります

画面上で証書PDFが確認出来る他、保存も可能です

期限の近い証書には警告マークが表示されます

基本は、上記のように「証書名、期日、証書PDFなど」がひと画面で表示され確認出来る様になっております。この他、右のような証書一覧として対象の証書を一覧表で確認することも可能です。

Certificate Name	Issued Date	Expiry Date	Extension Until	Certificate Status
<input type="checkbox"/> G-01 Certificate of Registry	2022-10-04	2027-10-03		
<input checked="" type="checkbox"/> G-02 Ship Station License	2022-09-08	2023-03-07		
<input type="checkbox"/> G-03 Minimum Safe Manning Certificate	2017-01-25			

各証書の有効期限管理については、

- ①管理画面上的の警告マーク()表示
- ②有効期限チェック画面(Certificate Validity)でのフィルタリング表示
- ③定期送信されるアラートメール(予め指定された期間を切った場合に自動送付)
- ④証書リスト(PDF)出力

等、様々なパターンで確認・警告表示を出すことで、担当者はもちろんのこと、社内関係者全員が何らかのアラートを確認出来ることにより、手配漏れを防ぐことが出来ます。

Certificate Validity画面イメージ

Code	Name	Issued Date	Expiry Date	Extension Until	Status	Action
BRIGHT HOPE						
E-08	Gas Detector	2022-01-31	2023-01-30			
SPLENDOR KEELUNG						
G-06	Annual Safety Inspection	2021-09-04	2022-09-03			
G-26	H&M Insurance (Copy Only)	2022-01-26	2023-01-25			
SPLENDOR TAICHUNG						
E-08	Gas Detector	2022-02-04	2023-02-03			

任意の期間で対象の証書を抽出するフィルタリング機能を備えています

一元化・システム化の大きなメリットの一つとして、アラートメールの自動送付機能があります。任意の時期（3ヶ月前・1ヶ月前・1週間前等）でのアラートメールの送信設定が出来ます。

送付先に共有アドレス・グループメールを設定しておく事で、システムにアクセスする事無く部内メンバー全員で確認することが出来ます。Excel等で管理表を作っている場合等は、その管理表を自ら見にいかなければ確認することが出来ませんが、本システムのように、自動的に確認を促す仕組みにより、手配漏れや期限超過等のミスを防ぐことに繋がります。

証書更新の手配状況（進捗）の管理についても、各証書の詳細画面に「Certificate Status」欄があり、ここに手配状況やメモを入力する事が可能であり、手配状況（問合せ中・見積取得中・手配済み等）を担当者だけでなく、部内で共有する事が出来、手配漏れ防止に繋がる事となります。

また、一時的に証書の期間を延長した場合にも、「Certificate Extension」欄に延長期間の入力及び証書PDFの登録が可能です。

証書の管理自体は業務としてはシンプルで、Excelやオンラインストレージを使用して管理されている会社様も多いと思います。ただし、この様にシステムによる一元化をする事によって、誰でも簡単に「期日・書類PDF・進捗状況」にアクセス出来る仕組みとなり、日々の業務における手間を少しずつ削減する事が出来ます。

そして何より証書管理の一番の目的は「証書の期限を切らさないよう管理・更新する」事です。「証書の期限を管理・確認しよう」と思ってチェックするのは当然ですが、例えば別件で証書を確認するときに警告マーク(▲)が表示されたり、システムにアクセスしていない時にも、自動的にシステムへアラートメールが送付される事が、手配漏れ等のミスを減らすことに繋がっていきます。

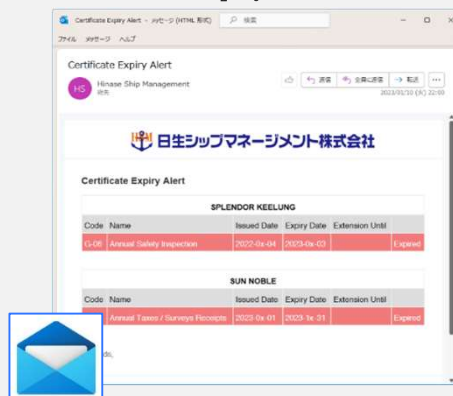
様々な業界でDX(デジタルトランスフォーメーション)などと叫ばれる今日この頃ですが、本システムについても、デジタル技術を活用して、分かり易く業務効率化・ミスの軽減などの業務プロセスの改善に繋がる、システムとなっております。

証書リスト(PDF)出力

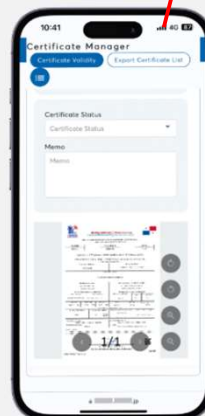


リストをPDFで出力し確認する事も可能です。

Certificate Expiry Alertメール



当社の船舶管理システムは「レスポンスデザイン」となっており、どの端末からアクセスしても使い勝手は変わらず、画面の大きさによりレイアウトが最適化されるようになっていきます



英略語 知らずに使ってる？

今回は、ちょっと仕事の話からは離れて、以前に新聞の記事で見かけて、「確かに知らなかった」と思った英略語について紹介したいと思います。よく耳にするけど、実は何の略だか分からない、なんてことはありませんか？ その様な英略語は意外と多いな、と感じましたが、皆さんは知ってましたか？

1. URL

日常生活でもよく耳にする「URL」。「あとでURL送っておいてね」など使っているかと思いますが、もちろん正式名称知ってますよね？ 正式名称は、「**Uniform Resource Locator**」です。URLはネット上の情報の住所のようなものですが、直訳すると「統一資源位置指定子」らしく、何だか良く分かりません。まあ、別にしらなくても困らないか...

2. PR

「自己PR」や「PR施策」などという使われ方をするので「プロモーション」と勘違いされがちですが、実は、「**Public Relations**」の略だそうです。う〜ん 私も勘違いしていました

3. ICU

重症患者の集中的な医療・看護を行う集中治療室の事ですが、正式名称は、「**Intensive Care Unit**」だそうです。これも知らなかった...

4. PDF

今や仕事で欠かせないツールとなったPDFの正式名称は「**Portable Document Format**」です。これは知ってました！

5. IoT

これも近年よく耳にする言葉ですね。正式名称は「**Internet of Things**」です。これは家電や自動車といったあらゆる「モノ(Things)」がインターネット経由でつながることを意味しています。

以上、今回はいくつかの例を挙げてみましたが、実はまだまだ知らずに使っている英略語がたくさんあると思いますので、皆さんも気になった言葉を見つけたら調べてみて下さい。



ピックアップ！ ここでは、私共が目にして気になった記事やニュース等を紹介させていただきます。海運に関する事や海運に関係なくても興味があく様な内容の物を色々紹介していきたいと思います！

今回も、私が共感出来る記事が目にとまったので“ピックアップ”してみました！
毎度の事ですが、今回も私自身思い当たる節があり過ぎて、改めて考えさせられる様な内容となっております。
皆様はどの様に感じるでしょうか？？？

なんでも「後回し」しがちな人へオススメ、仕事術。

■ 期限を守れなかった場合の損失を見える化する

仕事には、納期や締め切りなど期限が付きものです。誰もがわかっていることですが、「あの時にやっておくんだっだ。」
「なぜあの時、取り組んでおかなかったんだ！」
「どうしてお客様にあの時伝えておかなかったんだ。」
「なんであの時連絡しなかったんだ。」などと、期限に間に合わなかったなんていう経験がある方もいるのではないのでしょうか。
僕なんかは、スポラな方なので、時々やらかしています(汗)

なので、自分への戒めを込めて、言いますと
期限を守れないようでは、目標を達成するどころか、近づくことすらできません。
では多忙であってもきっちりと期限を守るにはどうするか？

その仕事を期限内にやらなかったことによる「損失」を考えるようにします。 例えば・・・

もしこの戦略をスケジュール通りに実践しなかったら、売上がいくら減少するのか？
もし今日、この広告文を考える時間を作ることができなかったら、来月の売上にどれほど影響するのか？
もし今月の会議までにプレゼン資料をまとめておかなかったら、営業マン1人1人にどのような影響を及ぼすか？

などと、具体的にその損失をノートに書き出していきます。

そして、損失の数字が大きいものほど、影響することが大きいということが分かりますから、優先事項にして取り組むようにしていきます。

とまあ、損失を見えるようにしておいて、自分自身で危機管理をします。具体的に数字にするのがポイントです。

すると、どうなるか？

「後回し」という言葉が出てくるのがなくなり、期限までに仕事を完了させることが確実にできていくようになります。

また、プレッシャーを感じるにより、責任感も一層強まってきます。

さらに、時間の使い方が段々と上手くなっていくので、処理能力が上がりますし、仕事の幅を拓げることも出来ます。

で、仕事そのもののクオリティが、確実に上がります。

よく1日「30時間欲しい」とか「時間がいくらあっても足りない」という人を見かけますが、このような人は、目の前の課題で手一杯「とりあえずこれが片付いてから・・・」などと言っては、後回しのクセがついてる人が多いようです。

目の前の仕事をいつまで経ってもクリアできなかつたり、対応に追われるばかりで、実は重要なことなのに、それすら気づかぬままほったらかしたりしてしまっている人が多いようです。

当たり前ですが、1日は24時間しかありません。時間は何を於いても最も貴重なものです。

ですので、時間の使い方を間違ってしまうとどれだけの損失になるか？ 一度この機会に見つめなおして見てみましょう。

この先「あの時やっとならば良かった！」なんて後悔しない為にも。

と、言葉にすれば簡単そうに思えますが、日々仕事をしているとせっかく立てたスケジュール通り、事が進まないことが多々あります。予期せぬ急用によって、邪魔をされてしまいます。

お客様からの急な呼び出しや上司からの思いも寄らない指示、クレーム対応などなど。せっかく、1日のスケジュールを立てたのにも関わらず、このようなイレギュラーな要素が、1日のうちにいくつも含んでいます。

では、このような状況さえも回避して、スケジュール通りに行く方法はないだろうか？ ってことになってきますが・・・

それは決して難しいことではありません。

緊急な対応をしなくてはならない仕事が、立てたスケジュール(取り組まなかった場合の損失の大きい順)の中にある項目の中に最も関連性が強いと感じるもの、あるいは関連付けできる項目の中に組み込んでしまうのです。

例えば・・・

会社から顧客に送るDMの雛形を考えることがその日の最優先事項だったとします。

ところが、お客様からのクレームが入り、直接お客さんに謝りに行かなければなりません。

当然、お客様のところに向かいます。

そこで、謝るのは当然のこととして、クレームに対するお礼を言います。なぜなら、それで改善策が見出せるのですから。

そして、その見出した改善策をDMに活用していくのです。

「先日、〇〇のようなクレームを頂きました。そのおかげで、〇〇の部分を改善することが出来ました。ですので、お客様にはご安心してご利用頂けます。私どもは、お客様から喜びの声だけでなく、お客様の目線で厳しいお声を頂き、商品開発、サービスの改善に役立てております。」

とこの様に、緊急の対応も、その日にしなくてはならない事に関連付ける事で、一層その仕事に厚みが増す場合があります。

■ 今日のまとめ

『期限を守らなければどんな損失が、どれくらいあるのか？を可視化する。』

ということで今回の記事はいかがでしたでしょうか？

当然仕事には期限がつきものですよ。いってみれば、約束事です。その約束をちゃんと守りましょうよ、っていう当たり前のことです。でも意外とその様な当たり前のことが出来てなかつたりするんですよ...

約束を守らない、守れない人を誰も信用も信頼もしません。特にビジネスにおいては、約束事で成り立っている、といっても過言ではありません。書類の提出、アポイントの時間、お客様への納品、代金の支払い、いろんな場面で約束事があります。

そして、どんな場面でも約束を破っていいということは一切ありません。

改めて、普段からの仕事のやり方、取り組み方を考え直してみたいと思います。

今さら聞けない

海運基礎知識 「ライトシップについて」

今回は、「RightShip (ライトシップ)」について少し触れてみたいと思います。

皆さまもここ数年で、RightShipの名前を聞く機会も多くなったと思います。恐らく漠然とバルクキャリアの検船や評価をする会社というイメージがあるかと思いますが、具体的にどのような組織なのかよくご存知ない方も多くいるかと思うので、今回概略を説明したいと思います。

1. RightShipとは

RightShip (ライトシップ) は、豪州の船舶査定・格付け会社であり、過去にバルクキャリアの事故が多発した事を受けて資源メジャーなどが共同で出資して設立した民間の会社です。

現在は、オーストラリアの本社だけでなく、イギリス・シンガポール・アメリカに事務所があり、日本と中国にも駐在員が在籍しております。

従来、バルクキャリアなどの安全面の評価を行い、船舶の査定につながるベッティングも行っております。

船毎に発生した事故やトラブル、PSC検査の結果などに基づいてその船の安全性を評価して点数を付け、荷主や船会社などのメンバーに提供しています。

近年は、これまでの安全リスク面の格付けだけでなく、温暖化ガス排出量などを基に環境性能を評価する環境格付けも開始しております。

2. スコアリングについて

前述の通り、個々の船舶での事故やPSCによる指摘・抑留などの発生したトラブルに基づいて独自の基準にてベンチマークスコアが算出されており、対外的にもそのスコアによってその船の安全性が評価される事になります。

このスコアについては、その船におけるトラブルの発生だけではなく、管理隻数やその他の船舶、他社フリートなどと比較して相対的に評価されて算出されております。

当然、我々管理会社として行う事は、自社の管理船において、PSCによる指摘や事故等のトラブルが起きない様に対策を講じる事、そして、万が一トラブルが発生した場合は直ちに是正措置を行い、再発防止策を履行する事など、通常、安全運航・安全管理の為に行う事と同様であり、それが結果としてライトシップのスコアにも繋がっていくものと思います。

このスコアによって、対外的にその船の安全性が評価される為、商売に大きく影響することもあり、用船契約にこのライトシップの条項が記載される事もあり、船主・管理会社として一定のスコアを維持する事が求められます。

尚、スコアの算出に当たっては、IMO、ILO、PSC MOU、HIS Markit、政府・裁判所関連等と連携しており、それらの各種データベースに載った情報が反映され、その他、メディアやPort Authority、各種海事産業からの情報も活用されております。

3. ライトシップへの対応

我々管理会社としては、当然日頃から安全運航に向けた対応を取る事が前提ではありますが、ライトシップの評価により数値化されて公開される事で、商売上も大変大きな影響を受ける為、個別に対応をしなければなりません。

PSCなどにより指摘を受けた場合なども、直ちに是正措置を取ると共に再発防止策も含めた是正報告書を作成し、ライトシップへ提出します。

その是正報告書の内容が不十分の場合は指摘を受けて、認められるまで再作成する事もあります。

場合によっては、ライトシップの検査官が乗船して検船を実施される事もあります。

次ページへ続く

また、これらの対応が遅いと、荷主経由や用船者殿からスコアが下がった事の指摘を受け、直ちに改善してスコアを上昇させる様要請を受ける事もあります。

この様な事からも、トラブルやPSC検査による指摘などが発生した場合は、パナマなどの旗国に報告すると同様にRightShipにも迅速に報告する必要があります。

4. まとめ

上記の通り、RightShip (ライトシップ) は、民間の船舶査定・格付け会社であり、各船舶の安全面の評価において大きな影響力を持っております。

正直、我々船舶管理会社の立場からすると、一民間会社に勝手な基準で勝手に評価されて点数付けをされるのはあまり気持ちの良いものではありませんし、正直、その対応に時間や手間を取られるのも納得出来ない面があります。

しかしながら、現実問題、商売上その船の安全性を知りたい・確認したいという事は、ある意味当然であり、それを望む人が多くいるから成立しているというのも事実であります。ある意味多くの人のニーズに応えた商売であり、現にRightShipのメンバーシップは倍増しているとの事です。

管理会社としては色々と思うところがありますが、現にこういった組織・取り組みが既にあり、その影響力も大きくなっていることは事実ですので、今後それをどのように活用していくかという事が大事になってくるかと思えます。

元々は、荷主による「使用する船舶の安全性の確認」ということが殆どであったが、近年は、船主目線での「購入予定船及び管理会社の情報の確認」や「所有船の状況の把握」、または、管理会社でいえば、「管理船のスコアの確認・向上による対外的なアピールへの活用」や「今後管理を予定している船舶の現状確認」などを目的として、様々な立場の人たちが活用しています。

当社はまだメンバーにはなっておりませんが、今後あらゆる面でこれらの情報を活用して船舶管理の質の向上を図ると共に対外的にもその内容を証明する根拠として有効活用していく事も検討していきたいと考えております。