

服务中国船东 共谋合作发展

——访新加坡艾氏船级社总经理Thong Weng Choy先生

■ 明 华



走出金融危机阴霾的全球航运业正在重现量价齐升、运力交投的活跃与繁荣。伴随着逐步展开的复苏进程以及良好的前景预期，中外船东纷纷投巨资、下订单，而船厂、船级社则在这一轮新船订造热中再度集结。今年上半年，总部位于新加坡的艾氏船级社（ISCclass）在布局中国大陆四大网点的基礎上，将原有上海办事处升格为公司，获得了法人经营资质。

组建成立于2004年的艾氏船级社，有着和IACS一样的目标和追求，依托新加坡全球航运中心之一和修造船“重镇”的行业环境优势，坚守“可靠信赖的海事伙伴”的宗旨，凭借经验丰富、技术高超和敬业热忱的团队，以及技术规范监管和提供服务的优势，短短几年间，已成长为一家人面对中小船东、具有较强市场竞争力的专业船级社。目前，艾氏船级社已完成全球近800艘船舶的入级，主要包括集装箱船、干散货船、油轮、化学品船等各类船型，同时在亚洲、欧洲、北美等地建立了船级服务网络。看好中国航运造船业的

复苏空间，以及中国船东、航商向全球市场拓展的良好前景，8月下旬，Thong Weng Choy先生专程来到中国，寻求与中国船东、船厂等建立合作关系。在中国之行最后一站上海，本刊记者专访了Thong Weng Choy先生。

《中国远洋航务》：与全球各大船级社相比，艾氏船级社目前大概只能算“小弟弟”。但在开放的市场环境下，主要凭什么能够发展起来？

Thong Weng Choy：艾氏船级社成立时间虽然不长，但拥有全球海事业认可的资质。总部位于新加坡的中心商业区珊顿大道，这一区域聚集了全球很多船公司和金融机构。在浓厚的航运和船舶修造的氛围中，艾氏船级社在短短几年形成了一定的市场竞争力，主要表现在，第一，我们拥有一支由船长、轮机长、船舶图纸审核工程师以及来自IACS的高素质、业务精湛的验船师组成的团队，可以为所有船东提供各类船舶的建造设计方案，以及按照国际海事公约的最新进展，在第一时间通知船东，帮助船东整改和调整，以确保安

全营运；第二，艾氏船级社在全球设立18个分支机构，如欧洲的伦敦、东南亚的吉隆坡、中国的上海、大连、深圳、福州，同时还拥有几十个验船、监造点，网络的覆盖面遍及全球主要港口城市；第三，提供全年365天、全天24小时的全方位、全天候服务，包括船舶监造、设计图纸审核、证书办理和年检等，每当船舶发生险情或在港口滞留，有关专家人员都会赶赴现场进行处置。第四，与国际大船级社错位竞争，在主要面对中小船东的服务价格上，具有很强的竞争优势；第五，始终坚持为船东开展履约培训和学习，如就某一规范、难点问题等不定期地举行学习会议，或者围绕船舶技术召开研讨会，不完全统计，2004年以来我们在上海、大连、深圳等地进行了共12次有关国际公约、法律规章的熟知培训。

我们的服务于培训很受船东的欢迎，同时也提升了自身的市场影响力。

《中国远洋航务》：除了拥有熟谙国际海事法律公约的高素质队伍、覆盖全球港口的网络，以及服务优质高效、价格合理等诸多优势，据悉艾氏船级社联合图瓦卢等国外方便旗的船籍注册吸引了不少国内船东特别是中小船东，请您介绍一下。

Thong Weng Choy：与艾氏船级社紧密合作的图瓦卢船籍注册局和基里巴斯船籍注册局进入中国几年来，已拥有中国大陆船东入籍船舶200多艘、80万总吨，船东包括山东海丰、南京远洋、天津中通远洋和江苏远洋等。从市场角度看，中国航运复苏很快，投资造船将再度成为今明年的一个热点。一方面，中小船东队伍迅速扩大，从资本、实力、规模的考虑，中小船东一般难以与大航运企业争锋比肩，而选择造船成本较小、优质高效的服务，同时以方便旗注册，就可以顺利进入国际航

线营运。另一方面,国际海事组织对营运船舶安全质量的约束强化,特别是提高船舶安全性和减少其对环境的影响,中小船东企盼具有丰富经验的造船质量把关、注册挂旗便利服务的市场支持。因此,艾氏船级社将继续积极参与该目标的达成。

《中国远洋航务》:从船舶建造的审图设计、质量规范监督到完成船籍注册,船级社通过全程参与、技术监督、高效服务,无疑承担了一个“保姆”的角色。但近年来一些船级社下的船舶被滞留率较高,甚至上了国际港口国的“黑名单”。对此,艾氏船级社是如何加强营运船舶和新造船安全质量的监管和把关的?

Thong Weng Choy:船东进入国际航线市场的关键是船舶的安全质量。在中小船东成为艾氏船级社主要客户的状态下,大家所知,由于资金、人员、管理等相对较弱,中小船东在新船建造、船舶日常的维护保养、合格船员的配备等方面投入较少,特别是2008年第四季度金融危机来临,这种风险与矛盾很快凸显。在安全和风险、质量与市场的冲突面前,我们坚持以质量和安全为第一考量,绝不让步。今年总部下达给中国区办事处的指示中,有一句话十分显眼:“请别忘记,在中国船东船上工作的船员都是你们的同胞!”这一句话,表达了艾氏船级社一贯的理念和宗旨。

在确保船舶安全方面,艾氏船级社采取了多项被认为“很厉害”的举措,一是船舶每滞留一次,会对船东惩罚性罚款,如果一年内连续3次滞留,而船东又不能立即行动起来,不能依据艾氏船级社的要求进行良好的维护修理,以及进行有效全面的管理,则被注销船籍。虽然这会流失客户,降低市场占有率,但为了船员、船舶和海洋环境的安全,“宁缺勿滥”,在所不惜;二是对一年内未发生滞留的船舶,给予船东年费和检验费10%的优惠,以此激励和留住一批安全质量高、信誉好的船东;三是一律拒绝更改船龄和拉长加宽的船舶,曾经有一艘福建船通过不同的船东5次向我们申请入级,均被我们回绝了;四是对船舶管理公司取得DOC审核,我们坚持船东至少配备1名

甲类船厂和1名甲类轮机长,否则不予签发。

认真负责,严格把关,今后依然是艾氏船级社的准则。2010年,在中国市场,艾氏船级社不以盈利为目标,宁可亏损也要保质保量。

《中国远洋航务》:在开放与竞争的市场环境下,国外船级社和方便旗注册的进入,无疑为中小船东进入国际航运市场竞争提供了便捷的路径,您能否介绍一下在帮助指导船东方面的案例。

Thong Weng Choy:举个例子,去年

今年总部下达给中国区办事处的指示中,有一句话十分显眼:“请别忘记,在中国船东船上工作的船员都是你们的同胞!”这一句话,表达了艾氏船级社一贯的理念和宗旨。

“东方巴黎1号”轮在日本装精矿粉,由于缺乏经验,船东和船员都对装载的安全质量控制没有把握,与我们联系后,船级社马上派员指导,跟踪直到完成装船,船东十分满意。除此而外,PSC检查是每一艘国际航线船舶必须应对的一大重点。作为船舶检验机构,艾氏船级社的措施很具体,一是实行验船师专船负责制,建立和形成了快速响应机制,检查前后,都会对船东和船舶进行跟踪指导,船东可以与验船师直接联系,并及时与PSC检查官及时有效沟通;二是对被滞留船舶存在的缺陷,验船师将登船进行跟进检验,直到所有缺陷全部消除;三是至少每半年我们对旗下的船舶免费进行一次船旗国检查,帮助船舶消除安全隐患;四是我们发现95%的缺陷都是由于船舶管理的原因造成,因此对不符合要求的船舶管理一律责令整改,3个月后进行复审,如果不合格,收回该公司的DOC,对船舶也是如此。五是加大船东培训力度,目前有多批中国船东接受了从证书管理到船员委派,从船舶维修保养到公司岸基支持等,同时,针对国际公约和法规的实施、船舶营运和管理的难点,以及各备忘录PSC检查中发现的问题等,每季度举行技术研讨会,定期发送海事通函等,做到无一遗漏,这些做法都很受船东的欢迎,取得了较明显的效果。

《中国远洋航务》:2008年以来,

海事主管部门对船舶检验市场进行了整治和规范。今年初,艾氏船级社获得中国政府海事主管部门的批准,其在中国大陆的上海办事处升格为公司,作为艾氏船级社总经理,您对市场整治后对外资船级社未来发展有什么考虑和愿景?

Thong Weng Choy:艾氏船级社从2004年进入中国市场以来,一直得到中国交通运输部海事局的关心、支持和帮助。正是在他们的关心支持下,艾氏船级社与中国中小船东建立了良好的合作关系,业务网络不断扩大,已先后在上海、大连、福州和深圳设立了办事处。2008年,按照中国政府海事部门的规定要求,艾氏船级社主动申报,经过海事主管部门审核,于2009年1月得到了开业证明批复,又于2010年6月获得了法人公司的资质。对于艾氏船级社来说,通过市场整治和规范,营造有序、公平的市场环境,只会有利于合法经营者。对此,我们十分赞同。

随着中国市场需求增长,艾氏船级社期望得到中国政府海事主管部门等机构的支持和帮助,通过进一步密切联系和沟通,获得行业政策、市场监管和业务指导。我们真诚欢迎海事主管部门领导有机会能莅临现场,检查指导工作。当然,我们还将一如既往地严格遵守相关的法律法规,依法经营,积极配合中国政府海事主管部门,推动市场有序、良性、健康地发展。

作为全球海事业的后来者,我们有信心也有能力为中国船东提供更优质、更完善的服务,愿与中国船东携手合作,共赢发展。艾氏船级社的未来目标和愿景是向国际一流船级社迈进,一是加快全球业务网络建设;二是投资建立数据库,提升信息化运作水平。这一数据库是目前除了IACS之外的中小船级社里的唯一一家,船东可以随时随地了解船级检查等状况;三是进一步打造高素质业务团队,提升验船师队伍应对各种变化的能力,满足未来船东的需求;四是探索船舶检验的新思路,帮助船东持续提高管理水平,吸引和扩大市场份额。

我坚信,未来中国航运市场发展的前景十分广阔,上海作为国际航运中心一定会赶超新加坡。■