

民族品牌之魂

——访河北远洋董事局主席高彦明

本刊记者 杨培举

高彦明之所以被业界称为中国当代“船王”，是因为在河北远洋危难之际，他临危受命，在很短时间内，就使一个濒临破产的企业起死回生，并一步步走向辉煌。目前，河北远洋在大陆排在中远、中海集团之后，名列第三，在民营企业中排名第一。其传奇经历，被业界津津乐道。在采访中，高彦明高瞻远瞩，旁征博引，话题谈及更多的则是整个中国航运、造船，以及相关行业的发展，让人印象深刻。



► 联合开发 优势互补

记者：18万吨散货船的横空出世，缘于您的一个构想。应该说，中国的17万吨系列散货船，在技术上已经比较成熟，而且也得到了业界认可。您怎么想到了要建造18万吨散货船？

高彦明：河北远洋自1998年就开始经营和管理散货船，积累了一定经验。多年来，我们始终对全球范围内Capesize型散货船的典型航线、运输货物情况、各散货港口等，进行不间断地跟踪、调研。在此基础上，综合各种因素，认为如果新船型突破法国Dunkirk港限制，那么很可能会带动Capesize型散货船的主尺度在全球范围内产生一次技术突破。我们的18万吨散货船，也就由此而生，我把她叫做中国型18万吨散货船。

记者：要突破Dunkirk港限制，那就等于放弃这个港口的业务，竞争力不是受到影响

了吗？

高彦明：其实，这是一个认识上的误区。法国Dunkirk港有3个泊位，其中东部港区2个泊位受到限制。2005年矿石和煤炭的总进口量为2200万吨，（其中矿石1300万吨、煤炭900万吨），仅占欧洲进口总量的6.65%，占全球散货运输的份额小得可以忽略不计。因此在新船设计过程中，Dunkirk港东部港区的尺度要求可不予考虑。根据河北远洋公司多年来经营全球散货运输业务的经验判断，新型Capesize散货船的主尺度，尽管受到了法国Dunkirk东部港区的船闸限制，但是不会对船舶的营运带来影响，反而增加了全球竞争力，因为新船型在载货量、吃水、能耗、船速等方面，更加优化。

记者：对新的船型，您如此有底气，依据是什么？

高彦明：纵观世界经济发展趋势，散货业务将更多转向亚洲，特别是中国。换句话说，放弃这个可以忽略不计的市场，18万吨散货船面对的将是整个世界。试想，同样是18万吨散货船，我们的船载货量更大、吃水更小、速度更快、能耗更小，这样的船是不是更受市场追捧？

记者：船舶设计单位如何看待18万吨散货船？在设计方面有难度吗？是否也如您一样充满信心？

高彦明：我们认为中国散货船设计水平没有问题，设计单位欠缺的是航运市场方面的信息，而这正是船东所具有的优势。我相信，只要双方能够达成共识，18万吨散货船的推出，应该不是问题。

对此，我们专门组织召开了“河北远洋运输公司新船型开发技术研讨会”。会上，我们向与会的各位专家提供了一份《全球主要煤炭和矿石码头水深、船型限制一览表》，作为技术评估的主要依据。最后，与会各方一致认为，我们提出的新船型符合未来航运发展的市场需要，降低了由于能源价格上涨带来的经营风险，必将受到广大散货船船东的青睐。于是，由中船重工民船研究中心、大连船舶重工联合设计，并与河北远洋合作，成功开发设计出符合国际造船新规范、具有当代国际先进水平的中国型18万吨新型好望角型散货船。

记者：从目前来看，您当初的预测已经得到验证，

18万吨散货船已经风靡航运界。

高彦明：可以这么说。虽然首制船还没出来，但却依然受到市场热捧，这足以说明其魅力。在造船界，首制船还没通过营运实践检验，订单就纷至沓来的情况，前所未有。到目前为止，这一船型，订单已达到50多艘。值得一提的是，比利时的一家知名航运公司看了这种船型后，非常满意，在下订单的时候，对设计一字没改。这一船型先进与否，不言而喻。

记者：18万吨散货船的问世，能否说明我们在散货船方面，已经处于世界领先水平？

高彦明：就18万吨而言，无疑中国的这一船型是最好的。从我们目前了解的情况来看，日韩的18万吨散货船，也在逐渐向我们这一船型靠拢。但从整个散货船的船型开发来看，中国与日韩还有一定差距。要想赶超他们，还需要一定时间。但是，船东和船舶设计单位的合作，这种开发模式对推动中国船型的开发，意义重大。一直以来，中国船舶设计和需求是割裂的，设计单位不清楚船东的需求，船东有需求，但又很难从设计上体现出来，这很大程度上制约了新船型的推出。

► 中国人要自信

记者：谈到话语权问题，让我想到了IACS推出的共同结构规范，这对中国船舶工业而言，应该说是一个非常不错的机遇。

高彦明：得标准者得天下，此前我们被动主要是在这个环节失守。IACS推出的散货船共同结构规范，这对中国船舶工业而言，是一个千载难逢的实现翻身的机遇。

记者：不过，这也带来了挑战。

高彦明：我更看重的是机遇。因为挑战随时都有，而机遇却非常难得。

记者：共同结构规范对于船东而言，是不是远了些？船东好像更关心的是船舶的安全、寿命，以及成本等。

高彦明：表面上看，是如此。但事实是，如果我们的造船业在规范、标准方面没有话语权的话，那么整个

船舶工业就难以摆脱受制于人的窘境。在这种情况下，船东也很难独善其身。

记者：河北远洋的16艘18万吨散货船，全部入CCS级，且为单一CCS船级。让您做出这一决定的最主要原因是什么？

高彦明：实力使然。CCS近年来的发展，有目共睹。经过多年的厚积薄发，CCS拥有了雄厚的技术实力，但在大型船舶方面，需要多一些展示自己技术实力的机遇。河北远洋与CCS合作，使CCS又多了一个充分展示技术实力的平台。这对双方都是有利的。

当然，河北远洋是现代化航运企业，对于风险的评估做得也很细。我们认为，CCS在规范、标准方面所具有的技术实力，完全能够把工作做好。基于这一点，我们把这些船舶全部入CCS级，并不是盲目的。我们要有自信，要相信我们中国人的能力！

记者：记得早些时候，河北远洋在大型油轮改装项目上，就有过与CCS合作的经历，而且合作非常成功。这种合作经历，是否为日后把船放心地交给CCS有直接的关系？

高彦明：是的。不可否认，这种成功的合作经历和彼此沟通的日渐加深，对双方再次握手，是一个很大的促进。

可以说，“河北创新”轮的成功改造，是一个双方受益匪浅的典型案例。当时，超大型改装船在世界上还没有先例。“河北创新”轮改造成功后，投入运营已近3年，从目前情况看，船舶安全性和各项技术指标完全达到了改造方案的要求，经济效益显著。此外，在2007年9月，

我们公司又成功完成了国内首艘30万吨超大油轮——“河北伟岸”轮的双壳船改装工程。之后，许多航运公司纷纷效仿河北远洋的做法，将大型油轮改造为大型矿石专用船。

CCS也是赢家。通过对“河北远洋”轮的技术规范校核和监造，CCS进而建立了超大型散货船的建造规范。目前，在世界超大型船舶改装领域，CCS可谓独领风骚，最具话语权。

记者：如果把话语权这个话题展开，在航运、造船等方面，中国的话语权，似乎还是不够。

高彦明：是的。目前，中国是造船、航运大国，听上去很不错。但是，从国家发展大局，以及世界经济发展趋势来看，我们还需要从“强”字上大做文章。这个“强”字，也就是话语权。独木难成林，这个行业最需要的是相互扶持，共同进退，和谐发展。

但是，如果各自为战，一盘散沙，那么做航运造船强国就根本无从谈起。因为那都是空话。空话还没到海上，就被风吹散了。

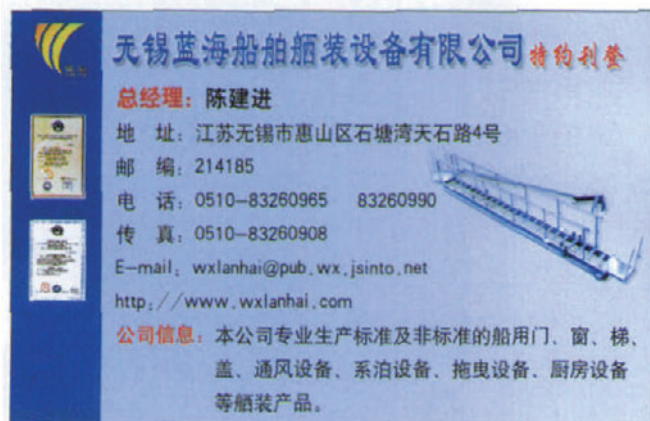
► 唇亡齿寒与唇齿相依

记者：我注意到，在我们的对话中，您一直在强调上下游之间的和谐发展这一主旨，为什么？

高彦明：因为这一点对行业的发展至关重要。与日韩相比，我们在这方面表现得不够好。

其实，围绕一条船，可作的文章确很多。就拿18万吨这个船型为例，中船重工民船设计研究中心、大连船舶重工、青岛北海重工、CCS以及河北远洋，都是这个船型的相关方。如果再扩展开来，像银行、保险、钢铁等行业，同样不同程度地受益。什么叫自主品牌？这就叫自主品牌。自主品牌，就是从这个品牌上，有能力获取最多的利益。

从目前的形势来看，中国航运业正面临一个非常好的发展机遇。近几年，中国是世界经济体系中，最活跃的经济体。在这种背景下，航运业更是呈现勃勃生机，并带动了相关行业的飞速发展。过去我们主要是因为贫穷而导致放不开手脚，现在中国有钱了，而有了钱，就好办事了。



记者：但是，现在中国的银行界对于涉足航运造船业，好像还显得信心不足。

高彦明：相比以前，现在好多了，而且大多数银行也在积极谋划如何进军航运造船业。这是可喜的一步，因为航运造船业的发展，离不开金融界的支持。

这些年，我跟国内很多的银行都接触过。我经常跟他们讲，中国是航运大国、造船大国，中国银行业不能在航运领域没有作为。香港的中银，去年做了40多艘船。他们说，能做这么多单子，我在这里面起了不小的推动作用。

记者：从“硬件”方面来看，中国跟日韩相比，基本上已无差距，就是“软件”方面，实力还有待提高，比如在银行和保险方面。目前，船舶保险似乎跟银行的境况差不多。

高彦明：确实如此。中国要做航运造船强国，保险也是非常关键的一环。船舶保险业，也同样需要上下游之间相互支持，共同促进，协调发展。近些年，河北远洋对中船保的支持力度就很大。以前，中船保的船舶总吨位一直在700～800万之间徘徊，我们把所有的船都

给了中船保后，一下就突破了1000万总吨，现在达到了1600多万总吨。今天，在入中船保的航运公司中，河北远洋的船舶总吨位高踞榜首。

记者：其实，航运造船业涉及到的不仅仅是我们谈的这些，而且还有众多的领域。正因涉及的领域多，所以航运造船业的发展受到的制约因素也多，如何使它们健康发展，是眼下一个比较迫切的课题。

高彦明：其实，整个航运造船业的发展，就像一艘船。一艘船航行于茫茫大海上，需要它的所有设备时刻都保持良好运转。因为只有这样，它才能乘风破浪，勇往直前。如果任何一个环节发生故障，都有可能导致船舶或走走停停，或直接搁浅，甚至沉没。航运造船业的发展，亦如此。

中国有两个成语，一个叫“唇亡齿寒”，一个叫“唇齿相依”，我感觉用在这里比较恰当。“唇亡齿寒”，时时给我们以警醒；“唇齿相依”，则使我们不忘手拉手，共对风雨，和谐发展。只有如此，“中国号”巨轮，才会劈波斩浪，勇往直前。

• 全球首艘CSR散货船演绎精彩 •

经过近三个月的实船营运，全球首艘CSR散货船——“浙海521”各项技术、经济指标完全达到了“安全、环保、健康、经济”的预定目标，证明具有优异的安全可靠性和营运经济性。

“浙海521”轮于2006年4月通过方案审查，8月通过船型评估，11月开工建造，2007年6月29日安放龙骨，9月3日上船台，2008年1月23日下水，5月21日试航，5月28日交船并投入实船营运。

在历时两年多的研究、设计、建造、检验与实船营运过程中，相关单位统一规划、积极协调、精诚合作，为国际造船新规范、新标准的应用，为船舶更坚固、更安全、更环保，探索了一条联合创新之路。

2008年8月29日，“浙海521”的设计、建造、检验及实船营运总结座谈会在上海召开。会上，上海佳豪船舶工程设计股份有限公司对详细设计、生产设计，舟山五洲船舶修造有限公司对建造及工艺，中国船级社对现场检验，浙海海运有限公司对“浙海521”的实船营运等作了总结。

（博陵）

