

锦帆应是到天涯

——中国船级社服务地中海地区纪实

特约记者 胡友聪

2011年2月21日，希腊海运部长雅尼斯·迪亚曼提季斯(Yiannis Diamantidis)率团访问中国船级社(CCS)总部。此次访问的主要目的在于推动中希两国航运领域的合作，同时也是为了落实去年温总理访问希腊期间双方签署的合作备忘录。迪亚曼提季斯部长说，近年来CCS发展迅猛，在巴黎备忘录中表现优秀，已成为世界公认的十大权威船级社之一，成为缔结中希两国友谊、推进海运合作的重要力量。

CCS进军希腊和地中海地区已十个春秋。十年浇灌，花木葳蕤。中国船级社，这个来自东方航运大国的船级社，在“众神之国”逐步开花结果，为推动两国海运事业发挥了桥梁纽带作用。

架设中希海事沟通的桥梁

在《马可波罗游记》中，地中海被描绘成“黄金之国”。它位于欧、亚、非三大洲之间，是世界上最大的陆间海，海运业历来发达，其中以希腊船队为最。长期以来，希腊船东控制的船队，约占全球商船队的四分之一，拥有世界级的航运枢纽，是名符其实的世界第一航运大国，在全球航运业中占据着十分重要的地位。

希腊与中国不仅有着悠久的历史文化，还在特定的历史时期有过紧密合作。新中国成立后，中国海运业陷入低谷，远洋国轮无法驶出国内，甚至我国的南北海上航线也遭遇割裂。新中国第一艘远洋轮“光华号”就是从希腊船东手里购买的，光荣地完成了在印尼接回难侨91000人的任务；在上世纪六十至七十年代，希腊船东驾船来华，为打通中国南北海上航线、促进区域经济发展做出了杰出贡献。2010年10月22日，新当选的CCS地中海地区委员会主席卡拉西斯说，在1965至1970年期间，他曾在中国工作过，当时条件非常艰苦，环境与现在完全不同，但通过令人难忘的工作，他与中国朋友结下了深厚的友谊，并学会了自律和勤劳，一生受用不尽。

希腊与中国在1972年正式建立大使级外交关系，以后两国交往日益密切。得益于两国良好的政治环境，CCS于1986年开始了在希腊的船舶检验与发证业务，亦是在希开始业务最早的中方机构之一。

谈到这段历史，CCS总裁李科浚说，从世界航运发展史来看，希腊的地理位置、技术积累和航运传统具有不可取代性，是人类航海文明最集中的体现，更是世界海运事业发展中不可或缺的重要力量。早在1999年，他就提出了CCS发展的“地中海战略”，认为CCS要走国际化之路，离不开地中海；CCS要为中国的航运、造船服务，离不开地中海。于是，当年就成立了CCS雅典办事处，其时中方只有中远、中海两家航运公司在雅典设有办事机构。

如果说CCS雅典办事处是打开了CCS登陆地中海地区的大门，那么进门之后的“修炼”经过了熔炉般的考验。由于希腊船东所控制的船队上亿吨，世界各船级社都在争取业务，是国际船级社竞争最激烈的地方。但李科浚认为，CCS要成为国际型船级社，必须“走出去”，必须登陆地中海。一方面，以CCS多年积淀的技术储备为希腊船东服务；另一方面，在服务希腊船东的过程中，以学习的心态借鉴国际航运公司的经验，提升CCS的综合实力，为

CCS 的国际化奠定坚实基础。

然而构想与现实毕竟存在差距。作为全球久负盛名的希腊船东，不可能轻易将自己的船队交给 CCS 检验。CCS 虽然在 1986 年就开始了在希腊的业务，但船舶入级吨位一直在低位徘徊。瓶颈在哪里？李科浚在数度访问希腊后得出了三条结论：一是缺乏一个长效沟通、紧密合作的机制，二是希腊政府尚未授权 CCS 代行法定检验，三是两国政府和相关行业、组织的交往亟待加强。因希腊海运业是其国民经济的“三大支柱”之一，且承运了中国 50% 以上的原油及大宗进出品商品，李科浚认为中希两国的海运合作将不断刷新历史记录，这是历史发展必然。那么，CCS 必须顺应历史发展趋势，架设两国海事业沟通交流的桥梁。这座桥梁是什么？李科浚依照 CCS 在国内成立各地区委员会加强行业协作的惯例，决定设立中国船级社地中海地委委员会。

经过紧锣密鼓的筹备和多方沟通，2002 年 6 月，CCS 第一个海外地区委员会——中国船级社地中海委员会（下称委员会）正式成立，20 多家地中海地区著名航运企业的领导人担任委员、副主席和主席，CCS 则担任秘书长的职位，一个国际化的合作机制得以形成。

高层互访缔结累累硕果

2010 年 10 月 22 日，CCS 地中海地区委员会前主席弗朗戈斯致信 CCS 地中海地区委员会 2010 年年会时说，委员会不仅促进了 CCS 在该地区的业务发展，还成为中希两国在海事、经济、文化、甚至是政治方面交流与合作的桥梁。他希望新主席能够为委员会注入新血液，为 CCS 的发展以及中希两国的双边交流与合作做出更大贡献。

的确，从委员会筹备到现在，已经走过了十年的历程。委员会不仅成为 CCS 拓展海外市场、推进国际化进程的重要平台，还有力地促进了中希两国政治、经济、文化的发展，其高层交往之频繁、涵盖内容之深广、合作成果之丰硕，在中国驻外机构中极为罕见。

这其中，CCS 起到了穿针引线的作用，逐步使委员会成了一个外交资源。

2002 年，CCS 与中国驻希腊大使馆、希腊船东俱乐部等共同举办了“中希海事技术研讨会”，时任交通部副部长洪善祥为团长，交通部水运司、国际司、海事局，中国船舶工业行业协会、中国造船工程学会、中国船舶工业集团公司、中国船舶重工集团公司及其所属有关公司和船厂、香港海事处等单位的主要领导和专家为团员的中国海事代表团共 40 人出席了研讨会。当时希腊海运部长到会致辞，出席会议的还有当地近 200 名船东代表，可谓盛况空前。通过这次会议，希腊船东全面了解了中国航运、造船业的发展情况，为后来的合作打下了坚实基础。

2003 年，CCS 借上海国际海事展活动之机，在上海召开了委员会年会。来自希腊的委员们参观了外高桥船厂等中国新兴的造船基地，亲身感受中国造船能力和造船设施和技术、管理情况，对在中国建造船舶有了直面的交流，也充满了信心。2004 年，CCS 结合第 20 次希腊国际海事展，邀请中国驻希腊大使馆官员、中国造界代表参加了会议，增进了航运、造船、船舶检验三方的沟通。通过组织中希两国海运界人士的深入交流，合作领域得以拓展，业务量逐年上升，更为两国高层互访铺平了道路。

自 2005 年以后，中希海事高层的互访日趋密切。2005 年 6 月 20 日，希腊海运部长马诺里斯·凯法洛尼亚斯访问 CCS，双方认为中希两国的海事界具有很强的互补性，合作条件越来越成熟，而这种互补与合作必将产生丰硕的成果。2006 年 1 月 19 日，希腊总理科斯塔斯·卡拉曼利斯在访华期间，携代表团接见了 CCS 总裁李科浚，称 CCS 为希中两国海事合作做出了重要贡献。



2006年5月23日，吴邦国委员长出席希腊政府授权 CCS 法定检验签字仪式

2006年是中希合作具有历史意义的一年。1月，中希两国总理签署了《中华人民共和国与希腊共和国联合声明》，两国正式建立全面战略合作伙伴关系，对两国海运业产生了深远影响。5月23日，CCS获得希腊政府授权，正式在该国开展法定检验业务，在希腊进行国事访问的吴邦国委员长见证了这一历史时刻。9月11日，交通部部长李盛霖在访问希腊期间，亲切接见和慰问了中国船级社雅典分社员工，肯定了CCS地中海地区委员会发挥的作用。10月18日，委员会2006年年会在北京举行，近20位希腊和地中海地区的航运巨头专程来到北京参加了会议。希腊船东认为CCS近年来的国际化进程、国际影响、地位和作用等方面有大幅提升，对CCS的政治敏锐度和技术能力给予了高度评价。盛霖部长在会间会见了委员会成员，称这次会议是践行中希两国全面战略合作伙伴关系的一个具体体现。应邀出席会议的希腊海运部秘书长 John Tzoannos 在接受媒体采访时表示，希腊船东是第一个向中国船厂下订单的国家，通过CCS等机构的沟通协作，希腊船东同中国航运、造船界已建立了密切联系，未来的发展必将取得双赢。



2006年10月18日，李盛霖部长亲切会见CCS地中海地区委员会船东代表

为加强技术沟通，增强在国际海事标准领域的话语权，2007年5月29日，CCS地中海技术委员会在希腊雅典正式成立并召开首次会议，CCS向技术委员会的委员们报告了共同规范软件开发和船型认可、船舶重大改建以及CCS近期科研发展的有关情况，并对共同关心的技术问题进行了商讨，为促进中希两国造船、航运的发展以及CCS和希腊船东的进一步合作发挥重要作用。

CCS还利用委员会联系在地中海东部的塞浦路斯，于2008年8月14日促成了塞浦路斯总统赫里斯托菲亚斯访问CCS，为CCS加强与塞方的合作起到了推动作用。此外，CCS还支持我国海军舰艇远航亚丁湾，签发了相关证书。海军护航编队除了保护中国商船队，还对希腊20余艘商船护航，并于2010年2月成功接护一艘被海盗劫持的希腊商船“戴维斯·阿波罗”号，时任委员会主席弗朗戈斯率公司高层专程登舰致谢。

2008年，四川发生特大地震灾害后，委员会在第一时间就组织捐款55万美元帮助灾区恢复重建。这是委员会的人道主义援助，更是两国人民友谊的象征。

李科浚在回首近十年来CCS与地中海地区的交往合作时感慨地说，是两国的政治、经济、文化的交往为委员会拓展了空间，同时，近十年来CCS实施“VCBP”计划（V代表15万吨以上大型油轮，C代表5000TEU以上大型集装箱船，B代表15万吨以上散货船，P代表LNG/LPG船及海洋工程），提升了技术实务服务能力，在国内外产生了广泛影响，才使今天的CCS具备了“国际一流船级社”的基础。

频繁的交往终结累累硕果。据工业和信息化部统计，截至2010年7月底，中国造船企业手持希腊船舶订单共计285艘、2440万载重吨，约占中国手持船舶订单量的13%，涉及总金额120亿美元。

CCS地中海地区委员会成立以来，已有120万总吨希腊新造船加入CCS级，希腊那维奥斯海事控股公司将有5艘VLCC入CCS级，至2011年将达到270万总吨。

在新的起点上开创未来

对中国和希腊的海运业而言，金秋十月真是一个收获的季节。2010年10月初，中国总

理温家宝在访问希腊并与帕潘德里欧总理举行了会谈，还到希腊议会作了精彩演讲，他提出中希两国要“深化海运合作”。温总理说，中方将设立“中国希腊船舶发展专项资金”，为希腊船东采购中国船舶提供一揽子金融支持，鼓励中方金融机构为希腊船东在华修造船舶提供融资服务。他还强调说，“要加强两国在国际海事领域中的协调与配合，成立中希航运节能减排研究中心，在保障船舶航行安全、减少废气排放等问题上加强双边合作，促进海运业可持续发展”。



2010年10月22日，CCS地中海委员会2010年会在京召开

两个多星期后，CCS地中海地区委员会2010年会在北京召开，希腊船东代表们赶到北京参加了这个重要活动。中国政府方面也表现出高度的重视，交通运输部部长李盛霖、副部长徐祖远，中国保监会副主席周延礼，中国工业和信息化部装备工业司副司长李东，中国船舶工业行业协会会长张广钦等领导都出席了年会的相关活动。这是中希两国传统友谊的见证，也是中希两国海运合作历史的新起点。

李科浚说，本次会议不仅仅是CCS一次地区委员会年会，更是一次继往开来、共创中希海运美好明天的会议。他认为，温家宝总理访问希腊期间曾提出成立中希航运节能减排研究中心，现在时间非常紧迫，双方应立即行动起来，尽快成立研究中心，要纳入中、希业界相关人员，可包括希腊船东和中国造船界、航运界、CCS技术委员会委员等，使其成为中希两国合作的又一个平台。

徐祖远在会见会议全体代表并时回顾了最近几次访问希腊的情景，称赞希腊船东在应对全球金融危机中有上乘表现。他说，中希两国均是航运大国，同为IMO的A类理事国，都在大力发展海运，具有很强的互补性和合作空间，希望CCS利用好委员会这个平台，推动落实中希两国领导人提出的海事航运合作的共识，尽快成立中希航运节能减排研究中心，推进两国海运业和全球海运业健康、持续的发展。

在委员会举办的“造船与融资研讨会”上，中国方面的金融、保险、造船、航运等各相关领域的专家和代表应邀来到会上，与CCS地中海地区委员会的委员们就造船融资、国际海事新标准和中希海事合作等广泛话题进行了交流和研讨。

周延礼表示，如果CCS地中海地区委员会委员在金融方面有需求，可与中国相关保险公司直接联系，中国保险业将继续为海事业发展提供支持。

李东认为，中国造船业界能够为希腊船东、为希腊航运业建造更多、更好的船舶，同时也希望CCS能够继续积极发挥桥梁作用，推动希腊航运业与中国船舶工业的各项合作。

张广钦以切身体历见证了希腊船东和中国造船业的战略伙伴历程，他希望希腊船东深入

了解近几年中国船舶工业的发展情况以及当前的运行状况，以增进彼此了解，在未来有更多的合作机会。

中国进出口银行交通运输融资部的李莅总经理和国家开发银行评审一局的张庆民局长也先后发言，他们分别介绍了各自银行的概况和船舶融资业务开展情况，并分析了金融危机对航运业及船舶融资市场的影响，对世界航运市场的风险做出了预测和判断。他们都表示，希望与境内外各方人士在船舶融资业务上加强合作，实现互利双赢。

委员会代表还讨论了船员疲劳、船舶评估与评级等许多问题，还邀请中国金融、保险等相关行业代表到希腊参加下一届委员会会议。他们均感叹中国取得了巨大成就，希望通过更加紧密的交流和合作，谱写两国海运发展的新篇章。

会后，CCS 与希腊欧洲成品油运输公司 (EUROPEAN PRODUCT CARRIERS LTD.)、戴安娜航运公司 (Diana Shipping Agencies S.A)、那维奥斯海事控股公司 (Navios Maritime Holdings Inc) 和 Tsakos 能源运输公司等希方航运企业的负责人签订了合作框架协议和船舶检验服务协议，李盛霖部长和希腊驻华大使 Georgakelos 出席签字仪式。

唐代著名诗人李商隐有一句脍炙人口的诗：锦帆应是到天涯。唐朝人理解的“天涯”是很远的地方，只是一种理想。今天，CCS 进军地中海取得了丰硕成果，并又在新的起点上前行。我们有理由相信，随着中希两国交往的日益深入和多层次的沟通协作，CCS 地中海地区委员会将发挥更大的作用，开创更加美好的未来。



2011年2月21日，CCS 总裁李科浚向到访的希腊海运部长雅尼斯·迪亚曼蒂季斯赠送纪念品

(转自《中国水运报》2011年2月22日第3版)