

高彦明：拆船是“硬道理”

发布时间:2011-08-25 08:28:00 | 来源：中华航运网 | 作者：刘俊

日前，中国最大航运民企河北远洋运输集团将其所属“河北创新”轮送进拆船厂。

“河北创新”轮原为25万吨级超大型油船，后经河北远洋董事局主席高彦明提议将之改造为专用矿砂船。“河北创新”轮的改造曾在国际造船界、航运界引起强烈反响，被称为“世界首创”。

“河北创新”轮投入铁矿砂营运的几年里，运转正常，效益良好。然而，即使是这样一艘凝聚着河北远洋人心血与汗水的“首创”船舶和为河北远洋带来巨大效益的功勋船舶，如今也被送进拆船厂，足见河北远洋拆船救市的决心。

河北远洋拆船救市的背后，则是干散货运输市场持续低迷的现实难题，BDI长期在1500点以下徘徊，各大船型租金一路下滑，上半年散货船船东在亏损线下苦苦挣扎。更具挑战的是，市况的艰难似乎还将维持很长的时间。

要生存，要发展，船东不能束手待毙。近日，记者专访了高彦明，尽管他认为目前的干散货运输市场形势“比金融危机时期还要严重”，但船东“不要消极等待，要奋起反击，要向衰退宣战”，一定要敢于拆船。

船东要坚持“拆、封、撤”

记者：您如何看待当前干散货运输市场的现状？船东应如何应对？

高彦明：当前干散货运输市场低迷的严峻程度是罕见的，其严重性和长期性对船东而言，不能掉以轻心，船东必须行动起来。我坚持一直倡议的观点：船东不救市场、市场不救船东，只有市场好起来，才是所有船东最大的福祉。面对当前的局势，船东能够做的，就是三个字：“拆、封、撤”。

造成干散货运输市场持续低迷的主要原因是爆发式的运力过剩。减缓运力过剩的方式有三种：拆解老旧船舶、封存运力、推迟或者撤销新造船。这三条措施都非常重要，但减少运力最直接有效的办法就是拆解老旧船舶。

目前没有退出市场的老旧船舶太多了，这是影响市场复苏的一个重要因素。作为船东来说，就应该大刀阔斧地拆解旧船。我认为，面对当前极端恶劣的形势，20年船龄以上的船舶可以考虑拆解，23年船龄以上的船舶要坚决拆解。

记者：拆解老旧船舶对市场复苏会有这么大的积极作用吗？

高彦明：现在有部分船东的25年以上船龄的船舶还在营运，还不舍得拆解，这就显得不合时宜。这些老旧船舶安全系数低、油耗和管理成本高，多一艘这样的船舶就对市场多一份打压。每家船东都要意识到拆船的重要性，救市不是一家船东的责任，如果都怀着自私的心理，都等着别人去拆船，那么这个市场永远没有药可救。如果所有的船东都行动起来，对市场的影响将是巨大的，效益将是显著的。简单举个例子，如果全球约200家拥有好望角型船中的一半船东能各拆解一艘船，世界上将减少100艘好望角船的运力，每艘好望角型船的年运货量以100万吨计，减少100艘船，相当于给市场带来1亿吨的货量，这1亿吨的货量一定会给市场带来明显的正面影响。船东可以改变市场，关键在于对拆解老旧船舶的认识，船东要有共识，要有觉悟，要有境界，要有决心。船东一定要明白，拆船的数量与市场的复苏成正比关系，拆得越多，越有利于市场的复苏，现有船队的受益越大。

记者：如何团结和影响广大船东拆船救市呢？

高彦明：船东要形成共识，当然不应该仅仅只是在中国的范围。我认为中国的相关机构，如中国船东协会要发挥更大的作用，团结和影响世界的航运界，呼吁全球船东共同救市，共同行动减少船舶的供应，从而推动市场复苏。

记者：目前散货船东正处于弱现金流状况，如何才能改善？

高彦明：在当前市场下，船东只能拼耐力，但是也不要消极等待，要奋起反击，要向衰退宣战。提高现金流的方式很多，拆解老旧船舶就是当前很好的途径。与2000年相比，目前市场的拆船价差差不多提高了5倍，达到500美元/轻吨，实际上可以带来很大的现金流。

记者：目前河北远洋在拆船方面做了哪些工作？

高彦明：河北远洋在拆解老旧船舶上的态度非常坚定。2008年金融危机以来，河北远洋共拆解老旧船舶19艘、232万载重吨。其中，好望角型散货船9艘；巴拿马型散货船10艘。按年份计算，2008年拆解5艘、68.9万载重吨；2009年拆解3艘、21.38万载重吨；2010年拆解5艘、68.7万载重吨；2011年以来已拆解6艘、

特别推荐

- 金融危机推动航运业调整
- 设计创新应从理念创新开始
- 低碳时代更应重视创新
- 运力过剩局面未改 抄底船市仍需谨慎

点击排行

- 运力过剩局面未改 抄底船市仍需谨慎
- 船舶工业应力推产业和技术结构双调整
- 低碳时代更应重视创新
- 设计创新应从理念创新开始
- 金融危机推动航运业调整

国家应“出手”救市

记者：目前进出中国港口运营的老旧船舶很多，您认为为何会出现这种状况？

高彦明：在散货等大宗商品方面，中国是以进口货物为主的国家，每年巨量的需求吸引了全球散货船东的视线。但同时，中国是拥有老龄船舶最多的国家，也是世界上老旧船舶靠泊最多的国家。在欧洲、美国、加拿大、澳大利亚等国家和地区，都有着严格的港口国检查制度，安全系数低的老旧船舶根本无法进入港口。那些超过20年船龄的船舶最终到哪里去了？全世界都把老旧船舶的最后归宿放在了在中国，中国成了世界老旧船舶的收容地、后花园和避风港。我们希望国家下大力量加强中国的港口国检查，坚决将世界上的老旧船舶拒于国门之外，保护国家安全，推动航运市场复苏。

记者：为了促使船东拆解老旧船舶，您认为政府应该出台哪些政策？

高彦明：目前国内有远见的船东都在呼吁国家调整沿海船舶的船龄限制。中国沿海船舶的船龄限制是全世界最高的，散货船舶要到33~35年才到强制拆解的船龄。在当前运力严重过剩的时候，国家应该果断降低沿海船舶的限制报废船龄。老旧船舶的出局，可以推动行业的升级换代，提高沿海航行和港口的安全，可以节能减排，可以改善市场环境。目前沿海市场的散货运输比较低迷，对于船东而言，拆一两艘老旧船舶其实没有太大损失，但是可以带来市场的整体回升，意义非常大。沿海老旧船舶拆解的同时也可以改善国际运输市场的环境，因为伴随着老旧船舶的拆解，可能需要从国际市场买入船况较好的二手船舶进行补充，国际市场的船舶少了，市场行情自然往上走。

记者：除了降低沿海散货船舶的限制报废船龄外，您认为还需要哪些支持政策，比如税收方面？

高彦明：国家的税收支持非常重要。在拆解老旧船舶方面，船东一直有着非常矛盾的心理。因为老旧船舶用得太久，折旧基本上都没有了，拆解时会产生残值会形成较高的利润，这样国家就会收取25%的所得税，正是这25%的税收阻碍了很多船东的拆船步伐。所以希望国家至少在两三年里，能就拆船所得不收或者缓收或者少收所得税，这样船东拆船的积极性就会提高，对于提升市场非常有帮助。

另外，拆解完老旧船舶的沿海船东有可能会去国际市场购买船龄在15年以下的二手船舶作为补充，但是国家要收取接近28%的进口税。如果这28%的进口税能够减免，沿海散货船东的积极性更高。

我们希望国家在未来两三年里，能够减免老旧船舶拆解所得税以及二手船舶进口税，再加上降低沿海船舶的船龄限制，一旦这三项措施施行，沿海散货船东拆解老旧船舶的积极性将大大提高。在后金融危机时期，中国沿海船舶的船龄很可能会从30年降到20年甚至降到15年，这对环境保护以及航行安全都有重要意义。

另外，中国专业船东手里的船舶已经够多了，如果在这种情况下货主企业和船舶融资机构再大量盲目地建造新船，只能是资源的严重浪费并且加剧市场的恶化，对这些货主企业和船舶融资机构也是没有任何好处的。所以国家应在五年内尽量限制货主企业和船舶融资机构自行建造新船。

记者：国家救市会否不符合市场经济的自由精神？

高彦明：船东拆船有利于市场的恢复，市场恢复的第一和最大的受益者是船东，因此我们说在拆船上，船东要有决心，要有远见。

在推动市场上升的时候，一定要配合国家相关政策。如果国家不“出手”，不采取果断措施，市场的恢复时间将会延长，严重性就会加大。航运市场是一荣俱荣、一损俱损，一旦航运市场出现问题，造船业、金融业等都不能幸免，都会遭受严重损失。中国目前是世界上最大的航运国家，航运业对国家的经济发展至关重要，面对当前百年不遇的航运“浩劫”，仅靠船东的力量是远远不够的，这次政府一定要“出手”帮助中国航运业走出困境。只要政府坚决果断地出手，形势就一定会发生有利的变化，灾害还是结束得越快越好。

相关文章

一报在手 行业在握

欢迎订阅 **中国船舶报**

友
情
链
接

国资委 | 中国船舶工业集团公司 | 中国船舶重工集团公司 | 中国船舶工业行业协会 | 上海市船舶与海洋工程学会 | 中国船级社 | 中国造船工程学会 | 中国船舶标准网
中国产业报协会 | 中国造船网 | 国际船舶网 | 中国船检 | 南通船舶网 | 中国船舶设备网

中国船舶报社版权所有, 未经书面授权禁止使用
热线电话:010-68058257 010-59517980 传真:010-59517855
地址:北京市西城区月坛北街5号 邮编:100861
E-mail:news@chinashipnews.com.cn
京ICP备05065574号