内部资料

港口视点与研究

（第八期）

中國港口協會
CHINA PORTS & HARBOURS ASSOCIATION

2014年10月

目 录

卷首语——港口挑战

——国际港协秘书长成濑 進 …… 1

谁为港口大型化买单

——《港口与港湾》记者 Zoe Reynolds …… 2

超越港口

——澳大利亚港口管理局局长 David Andersen …… 5

欧盟港口液化天然气加油计划仍面临挑战

——Andrew Spurrier …… 7

本期发送范围：

中国港口协会会长、常务副会长、副会长、常务理事、秘书处各部室

送：交通运输部水运局

港口挑战

国际港协秘书长　成濑 進

由法国、挪威和马耳它三国交通部部长，欧洲其它国家的副部长，企业精英，欧盟船东协会，国际航运商会及国际港协参加的会议圆满结束了，尽管这是一个有悠久历史的会议，但是，聚焦港口问题还以首次。

我作为此次会议中第二个发言人，我与一些参会代表有同感，那就是目前港口接卸大型船舶的一些挑战。首先，港口开发建设大型深水集装箱码头需要诸多基础设施，如深水航道、大量港口资源，甚至需要公共财政的支持；第二，提升港口装卸效率，大型船舶靠泊频率小，但是每次装卸货物量大。这就需要港口配套服务对进出口货物流程通畅；第三，港口需要发展与腹地交通的无缝对接以及与周边政府管理部门的良好协作；最后，港口需要制定一个操作性强的意外事故应急机制，因为船舶大型化意味着事故频率提升损失增加，而且恢复需要更多时间和资源。

几位部长还提到船舶大型化有可能有结构缺陷、船员培训、保险覆盖面及集装箱超重监管等问题，其他一些参会代表指出船舶大型化的费用有效性和环保问题，甚至可能导致灾难性事故。

鉴于安全问题，国际港协非常赞同国际海事组织(IMO)关于集装箱重量的国际海上人命安全公约（SOLAS）修正稿，修正稿规定了货物装船前，船东必须提交集装箱验证的毛重，如果此凭证缺失，涉事出口集装箱不能装船。国际港协非常高兴国际海事组织的此项规定，因为我们为此事与相关机构直言协调多年终于有了结果。

国际港协将继续密切关注全球港口行业发展的重大问题。

谁为港口大型化买单

《港口与港湾》记者 Zoe Reynolds

今年4月份，在澳大利亚悉尼召开的国际港协世界港口大会中期会议中，德鲁里海运研究港口与码头高级研究员奈尔.戴维森在会上发出警告说:“航运联盟不断追逐经济规模，新一代超级巨轮的产生可能引来港口震荡”。

目前，希腊地中海航运、美国马士基、法国达飞及中国中远“四大”航运公司占领全球主要集装箱运输。为了使船舶利益最大化，承运人联盟商讨对策，那就是船舶大型化。戴维森指出:“这一变化最大的压力是码头整合，因为许多港口可能设计接卸1万 TEU 船舶，但是，码头归属不同公司，码头断裂式运营将成为一大问题”。2013年马士基‘TripeE’1.8万 TEU 船在亚洲\北欧航线运营，中海1.9万 TEU 船将投入运营，到2020年船舶装载能力将增加至2.2万 TEU。一旦某家航运企业船舶升级，另一家马上跟随，船东的这种从众心理使船舶越来越大型化，马士基常常是每一次变革的领头羊，全球大部分集装箱运输订单由 ULCV（超大型集装箱船）垄断。

亚洲\北欧航线中48%订单给了1万 TEU 级船，130艘超大型集装箱船已经整装待发。36艘 ULCV 船驶入亚洲\地中海固定航线，14艘在亚洲\美国西海岸。

小型港口和浅水航道不足以满足大型船舶，因此，它们选择的港口和码头受限。另一方面，为了增加吞吐量，码头不断扩建，航道加深，大型船需要更长的泊位-至少400米，吃水深至少14-17米，同时需要更多的通风系统和长距多用途超大型集装箱桥吊，更强的接卸能力，比如，马士基要求24小

时内6000次起吊的效率。船舶尺寸增加一步就对港口有一系列连锁反应。戴维森说：“以上这些港口都能做到，但是，谁为港口升级改建买单呢”？

尽管总吞吐量不变，船舶需求会发生戏剧性变化，为了迎合船舶靠泊，港口需要建设不同种类码头。船舶大型化使船舶靠泊码头的次数越来越少，港口的作业高峰期与低谷期的落差会越来越大，不管是港口还是腹地相关设施都面临同样的挑战。

戴维森分析中提到：2012年1月北欧航线每周100航次，2014年1月每周减少至90航次，预计2020年全球港口吞吐量由现在的6.23亿TEU增加至10亿TEU，亚洲市场由现在的56%增加至65%，仅仅中国就已经占30%，预计至2020年中国将占40%。

据德鲁里统计，按照全球航运市场平均5%增长率，到2017年上海港吞吐量将增加1000万 TEU,相当于英国、印度和巴西的集装箱总量；港口吞吐量持续增长需要主线和支线船舶的合理配置，2013年在大型中转枢纽港中转货物的增长达到了11%，如西班牙阿尔赫西拉斯港、希腊的比埃雷夫斯港和埃及的塞得港，较小中转港跌至5.6%，如西班牙马拉加港、黎巴嫩贝鲁特港及西班牙巴塞罗那港。但是众观全球集装箱吞吐量可以看到，2013年吞吐量增幅只有3%，而地中海沿岸的中转量就增幅8%。

戴维森强调：船舶大型化不仅仅只影响大港，所有港口都或多或少受到冲击，因为巨轮一旦投入使用，其他航线就会受到巨大冲击。目前，亚洲\北欧航线（汉堡、鹿特丹和伦敦）已经部署100多艘7,000-10,000TEU 船舶，这些大型船舶的到来，迫使其他小船在2016年底寻找其它航线和母港。

戴维森警告，2006年以来，北\南航线主要集中在南非和南美，船舶尺寸增加了140%，肯定将会有很多潜在的输家。在这场游戏中，传

统港口也将被大型船舶淘汰。

船舶大型化给港口带来一些列需要改进的项目，最昂贵的就是码头岸墙，此外，航运公司还要求更深的吃水水深，更大的吊具，要这要那，但是，试问:“航运公司会为此买单吗？”

本杂志记者将这一问题问马士基（澳洲）CEO 尼克拉加.乃伊斯，他强调：马士基将钱投入了船舶技术，就没钱投资港口了，如果港口不够大，我们就不靠泊该港。国际港协会长格兰德.吉福兰却有不同观点，他认为：航运公司必须清楚认识到，因为你需要大型船舶以节约成本，但并不意味着你可以不付额外代价进入任何港口，我们是否可以考虑对此类船舶征收更高的港口费，或以某种其它方式付费，总之，此类船舶不能再享用港口为他们扩建带来的免费午餐。

超越港口

澳大利亚港口管理局局长　David Andersen

澳大利亚两党已经意识到没有港口流畅的集疏运体系就不可能有澳大利亚的经济和未来，在港口物流和基础设施投资方面首次达成一致。尽管前路茫茫，但是澳大利亚港口正驶入一个新纪元。

澳大利亚是世界第四大航运大国，海运贸易总量占全国 GDP 三分之一，但是港口入海口建设五年前才列入首要建设议程，现在首当其冲的是港口与陆路连接。

一个多世纪以来，不管是澳大利亚国家政府还是联邦议会都着重于公路和铁路的建设，对港口接卸能力的考虑却少有问津，这确实不是一个明智的做法。鉴于港口通航和物流能力严重不足，上届执政党工党在2008年走出了第一步，制定了“国家港口战略”（NPS）和“港口发展总规划”。港口管理局曾经携手基础设施各部门一起实现“国家港口战略”（NPS），却发现这个计划疏忽了港口与城市及区域的连接，把港口当成了一座孤岛。

目前资源出口增加了散货出口量，同时，澳元坚挺也带动节节攀升的消费需求，澳大利亚集装箱吞吐量的不断增加使供应链问题日益突显。因此，关注港口就显得极为重要，但不仅仅限于港口自身，近年来，大量资金特别是私有资金投资港口，但是，这类投资没有与腹地连接，只注重港口附属设施的建设。在皮尔布拉地区（澳大利亚重要产矿区），矿主们只投资国有港口散货码头与他们自己的铁路物流设施。码头主投资港口自动化和现代化港口设施，腹地基础设施的建设仍旧匮乏。时至今日，澳大利亚前五大港口的集装箱总量，没有一家的水铁联运超过了15%。港口集疏运系统中，腹地的铁

路公路至关重要。这也就是澳大利亚港口发展的瓶颈所在。破解瓶颈的首要任务就是建设专用铁轨运送货物，缓解一些公路的运输压力，铁路公路并驾齐驱才能使港口形成可行性的长效机制。

澳大利亚“超越港口”的理念关键点就是发展内陆交通走廊与港口连接作为国家和地方政府的总体规划，通过交通走廊连接贸易中心与城市社区、仓储、农产品点、矿山和工厂，国际贸易和地方市场才能更好发展。为此，澳大利亚港口努力说服各级政府投资港口集疏运的重要性，令人鼓舞的是，我们收到了一些乐观的反馈。

除布里斯本之外，大部分澳大利亚港口距离城市设施和社区比较近，建设交通走廊与港口连接的集疏运体系时，首要的是政府强调在现有的运输线周围建高档住宅，以免日后抱怨港口噪音影响他们生活。对那些已经无法迁移的社区，应该慎重出台指导方针，港口一定要在许可范围内运营，携手居民才能可持续发展。非常幸运的是“国家港口战略”（NPS）理念就是港口与社区必须携手发展。但是，要把健康城市、以人为本及流畅货运整合在一起并非易事。为此，澳大利亚港口已经制定了基本框架—“走向务实：港口发展总规划”，以帮助各个港口处理此类问题。

“国家港口战略”（NPS）并不是港口硬件发展的蓝图，而是对各级政府和企业一个基本命题：港口是国家的最大的货运中心，通过完善政策和调整设施保证货运通畅，陆地的铁路公路及分割的码头有效整合才能达到预期效果，带动港口贸易的强劲发展。

以前港口管理局的工作重心更多考虑维护航道、安全引航，装卸货物以及尽可能高效转运货物；如今港口更多思考港口与腹地设施，解决港口与公路铁路发展的矛盾。我们不仅总结了战略发展的失败，并且把港口发展提升至公共政策日程，我们将为此继续努力—因为没有回头路。

欧盟港口液化天然气加油计划仍面临挑战

Andrew Spurrier

到2020年欧盟的主要海港是否都配有LNG(液化天然气)的加油设备？去年年初，欧盟成员国就强制80多个港口配设 LNG 设施，十月份这一提议就成为各国的热点问题。欧盟成员国并不反对欧盟委员会计划在各国间建立可行性LNG存储网络的决议，但是，欧盟委员会的强制方式可能会令事态事与愿违。

2013 年港口 LNG 存储计划就作为交通清洁能源方案的一部分，欧盟委员会就规定截止2020年1月,在“跨欧洲交通网络（TEN-T)”主要网络点的83个港口应该强制 LNG 存储设施。但是，欧盟成员国认为:欧盟这种“一刀切”的方案没有根据各国的实际情况、存储条件和需求，忽视了他们现实存在的燃料基础设施实际情况和投资条件。

所以，各国决定在分析各自情况的基础上规划自己的基础设施建设目标，欧盟委员会公布各国建设目标之后，在“最小范围”欧盟境内燃料基础设施网络在2030年建成。

今年 3 月，欧盟成员国、欧盟委员会和欧州议会三方达成折中协议决定，2025 年在欧洲“吞吐量上规模“的海港必须提供 LNG 存储加油基础设施。虽然欧洲议会全票支持这一折中协议，并由 4 月份正式递交为欧盟委员会，但是，欧盟船东协会（ECSA）对此并不满意,因为波罗的海、北海、英吉利海峡海船燃料硫磺含量 0.1%以内的规定将于2015年1月份正式生效，欧盟水域内船舶燃料硫磺含量 0.5%以内的规定将于2020年启动。

欧盟船东协会（ECSA）强烈指出：欧盟委员会这一强制方案必须走出“鸡与鸡蛋”的窘境，航运企业对港口地面 LNG 存储加油设施需求不

高就会限制港口对此的投资；欧盟港口 LNG 可行性存储设施缺乏导致船东避免使用及研发 LNG 动力船。

对此争论不休之际，港口企业却表现出谨慎乐观的态度。欧洲海港协会(ESPO)相关负责人对本杂志记者说：港口将考虑在 2020 年建立 LNG 加油网络，但是，最重要的是出台一个操作性强的方案，我们尊重主要港口的想法也同意有一个总规划作为指导，充分考虑市场现实情况和各港口之间的距离。