内部资料

港口视点与研究

（第十三期）

中國港口協會
CHINA PORTS & HARBOURS ASSOCIATION

2015年5月

世界经济涨幅下滑与“超越港口”的发展理念

中国港口协会常务副会长 陈英明

由于美国和世界主要新兴经济体国家首季度经济表现疲软，世界货币基金组织（IMF）把 2014 年经济增幅由 3.7%下调至 3.4%。另外，受世界上一些地缘政治危机爆发的影响，全球经济变幻莫测。为此，一些专家预测，全球经济疲软持续时间将延长，动荡的全球经济形势以及下滑的世界经济增长幅度必将对全球贸易产生重大影响，由此造成对港口航运业的相应影响。

世界航运巨头和港口动作频频，并产生互动，目的为了紧跟全球经济的步伐，缩小供应与需求的差距：世界两大集装箱航运巨头，即地中海航运和马士基航运，为了适应经济发展需要采取了诸多应对措施，原先希望组成 P3（地中海航运、马士基和法国达飞）联盟被中国政府拒绝后，现在组成 2M 联盟。高度集中的航运迫使港口需要面对更加残酷的竞争，于是港口纷纷调整发展计划并采取整合运营举措。为了给客户提供最佳物流方式，法国将塞纳河沿岸的港口勒哈弗尔港、巴黎港和鲁昂港整合为一个名为 HAROPA（三个港口前两个字母）的港口旗舰。现在 HAROPA 已经成为北欧第五大港口联盟，试图在该区域惨烈的港口竞争中有一席容身之地。日本最大的两大集装箱港口，东京港和横滨港现在正在寻求

合作整合的方式，以便提高装卸效率和节约基础设施投入成本，尽全力保持其亚太区域主要集装箱港口的地位。

世界众多港口调整发展方向，近期澳大利亚港口管理局局长David Andersen提出了“超越港口”的发展理念，希望其不仅能发展港口而且能够“超越港口”发展。目前，中国经济进入新常态的发展趋势，顺应当前世界港口发展方向，中国应当建立“超越港口”的发展理念。

中国已经意识到没有港口流畅的集疏运体系就不可能有中国的经济和未来，在港口物流和基础设施投资方面达成共识。中国政府也提出了“一带一路”的发展战略，尽管前路艰辛，但是中国港口正驶入一个新纪元。

中国是世界的航运大国，货物吞吐量全球第一，但是港口入海口建设及发展海洋强国的战略近几年才列入首要建设议程，“一带一路”发展中，首当其冲的是港口与陆路连接。改革开放前十几年，不管是中国国家政府还是地方政府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。鉴于港口附加值和物流能力严重不足，以及强调由“港口大国”迈向“港口强国”战略的提出，中国政府制定了“一带一路”的海洋强国战略。港口在“一带一路”的发展中，就需要树立“超越港口”的理念，才能使中国港口有国际竞争力。

“超越港口”的理念关键点就是发展内陆交通走廊与世界港口连接作为国家和港口的总体规划，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。

“超越港口“的理念就是港口与贸易、环保及社区必须携手发展。大部分中国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，应该慎重出台指导方针，携手居民才能可持续发展。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。我们可以借鉴国外一些环保港口的做法。

“超越港口”并不是港口硬件发展的蓝图，而是对各级政府和港口企业一个基本命题：港口是国家最大的货运中心，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。

树立“超越港口”的发展理念，才是中国港口可持续发展的根基。以前政府和港口企业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协调发展集疏运系统。我们不仅要总结成功的经验，也要鉴赏他山之石，为港口再发展提出具有中国特色的战略。

为此，本期收录一些国外专家的文章，介绍世界港口的发展趋势。

目 录

利用挑战变机遇
——美国洛杉矶港执行董事 Gene Seroka ……1

内陆经济对新港口的影响
——IAPH 记者 Scott Berman ……3

安特卫普港----星级服务质量的枢纽港
——安特卫普港董事长 艾迪.布鲁尼克 ……8

国际港协关注“智能港口”发展
——IAPH 记者 ……11

日本神户-大阪国际港口集团采用智能方案减缓码头拥堵
——神户-大阪国际港口集团执行官 筱厚正治 ……13

谁为港口大型化买单
——IAPH 记者 Zoe Reynolds ……15

港城协调发展是可持续发展源泉
——荷兰阿姆斯特丹港项目经理 卡拉. 琼 ……19

巴拿马成为新的中转枢纽
——巴拿马运河管理局局长 Jorge Quijiano ……21

东亚国家将公共服务作为港口复兴项目
——IAPH 记者 Moyoun Jin ……23

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

利用挑战变机遇

美国洛杉矶港执行董事 Gene Seroka

近几年来，航运巨头转型升级使全球港口措手不及，给原本薄利的港口雪上加霜。首先，航运公司继续投入巨资建造超大型现代船舶，以减少集装箱运输成本，以获取利润最大化。以船舶订单为例，2016 年交付的新船装载量为 7500TEU-18000TEU，甚至更大，这些船舶将陆续投入使用并靠泊世界各大港口。随着船舶大型化的发展，船公司纷纷淘汰老旧船舶引进新型大船开辟新航线。世界各地的港口纷纷抱怨，靠泊船舶尺寸不断增加。

为了减少集装箱船大型化带来的运力过量问题，紧接着船公司纷纷结成战略联盟。各个联盟充分利用现代化的新型船舶，协助承运人得到最佳线路以及将成本降至最低。船舶大型化和航运公司的战略联盟给港口及供应链合作伙伴带来的影响是全球性的。但是，综观由此给整个港口行业带来的复杂问题的主题是港口的变化与革新问题。

每当大型船舶靠泊时，码头运营商在超负荷装卸集装箱货物时高度紧张，码头的紧张迅速扩至铁路、公路、集卡甚至仓储，这期间会有各种各样的问题出现，每次出现问题，如何解决这些前所未有的问题，将催生码头运营商与形形色色的顾客和

中间服务商对话协商，在此期间港口将起主导性作用。港口管理将成为码头运营、铁路运输、船舶租赁、劳动力市场和供应链合作方基础设施建设和物流方式改革的震源中心。港口管理团队不仅在货物流向等挑战问题中有最广泛的视角，而且在与相关产业主要股东谈判桌上有重要的一席之地。另外，国际港协的会员共享最新的航运信息和最佳运营方案，在与客户和合作伙伴对话中相互学习加强对话，共同迎接挑战。

不久的将来，在提高海运贸易创新和效率新水平之际，港口行业将会被更多行业关注，成为航运问题的解铃人。今天我们面对的挑战，在讨论解决航运问题中起举足轻重的作用，将提供给港口无尽的行业领导机遇，为了港口行业大发展，让我们携手利用挑战变全球航运业的领导机遇。

内陆经济对新港口的影响

IAPH 记者 Scott Berman

南卡莱罗那内陆港将新投资 5000 万美元新建无水港设施是全球行业的先驱。

位于格里尔新建成的南卡罗莱纳内陆港(SCIP)是一个现代集装箱联合运输终端。它的运作有一个重要的不同：在 SCIP 他们用轨道运输集装箱，而不是水运集装箱进出。

这套设施位是一个 19 公顷的方形混凝土板快，一边与一条诺福克海军集团南方公司的火车线路和一条铁路支线毗邻。一边是高高的空箱堆场。与之相应紧接着的是集装箱货箱。当卡车开进来通过轮胎吊从火车上装货时，空箱堆垛机快速移动空箱。

一个重新定义的港口，换种说法，分程传递设施，卫星终端，一个繁忙的物流园区，港口腹地发展的另一种标志——除了不同的运输方式外，这些无水港可以被认为是另一个集装箱终端。

SCIP 是这个地区所坚决主张的港口变化的标志：政府官员正着眼于一个 50 英尺（15.2 米）的深化工程。经济发展与南卡莱罗那州港口管理局（SCSPA）拥有并运作这个价值五千一百万美元的项目。建设款项大多数由 SCSPA 筹集，诺福克海军集团

南方公司提供了750万美元，该部门的高级副总裁指出查尔斯通港正在建设一个新的集装箱终端来增加 50%的吞吐量。

铁路确实负担了查尔斯通港 20%的货运量。这个位于格里尔的的设施通过借用一个存在已久的查尔斯通至亚特兰的大火车服务，也是一个朝发夕至多元化服务的新型码头，而这个无水港就是另一个至关重要的途径来尽快结束这两个城市之间的夜间火车。譬如，从查尔斯通开出的一班火车到无水港卸货，留下集装箱并继续开往亚特兰大。反过来，一辆从亚特兰大开出的火车把空集装箱寄存在这里并装上向查尔斯通和整个世界出口集装箱。

纵观全球，不同的地方都在多种多样的背景、环境和物流园区中建立了国际间的内陆港。这些设施包括位于曼谷的林查班内陆集装箱终端；马德里科斯塔拉港；坦桑尼亚的伊萨卡；位于瑞典中部的哥登堡以东的斯卡拉堡，以及位于美国伊利诺伊州朱丽叶的国际运输中心和位于德克萨斯州的圣安东尼奥；以及弗吉尼亚内陆港和位于西弗吉尼亚正在施工普理查德内陆港。

近几年许多专家对到底什么是内陆港这个问题上还有一些分歧，比如美国霍夫斯特拉大学的 Jean-Paul Rodrigue，安特卫普大学的 Thoe Notteboom 和瑞典查尔姆斯大学的高级经济师 Violeta Roso 都撰文表达不

同的观点。然而，Violeta Roso 已经指出，无水港就是与海港有着直接铁路连接的联合运输中心。

有很多因素推动了这样的发展。比如根据 Rodrigue 和 Notteboom 的说法，林查班港设施建设的一个重要驱动力就是严重的地区人口过剩。然而这个正在西弗吉尼亚州兴建的设施时要为一个被经济下滑重创的地区创造岗位，并创造一个新的运输方式来让美国东部的工厂能够更快更高效地将货物送到西海岸的消费者手中。

无水港的提议者指出当卡车更快的时候，这些设施在大规模运输上更具优势。确实，以足量的货物和潜在的顾客来为基础，这个位于格里尔的设施能够竞争短途运输这一非无水港传统运输方式。无水港的支持者还看到了其他好处，比如无水港不仅减少了公路上的卡车，还相应减少了这些基础设施的损坏并且减少了这种运输方式的碳排放。

无水港科技增加港口的辐射范围并且直达港口腹地，为新的地区带来就业。在 2013 年 11 月开放的格里尔，许许多多的因素共同导致了无水港的建造。这些因素包括一个积极主动的港口管理局、一个支持该项目的州政府以及当地的政府部门、诸如诺福克海军公司南方公司和宝马公司的参与。今年，宝马公司宣布了投资 10 亿美元进行再扩建项目，2013 年生产了约 30 万车辆，由于这个扩展项目，预计今后每年

将生产 45 万辆车。

无水港的最大消费者，汽车生产商也在仅距离它几码的地方建造了一个仓库。该港每天为宝马公司运输 40 至 50 个进出口的集装箱，并且这个数字可能很快就要增长到 70，因为这个无水港一天一共能处理 150 个集装箱。宝马公司出口的半成品装配件通过集装箱装运往中国、印度和俄罗斯等市场。

就美国国内而言，SCIP 也锁定了区域性的顾客，并从查理斯顿装运货物，其中包括据报道已经出国了的 John Deere。这也是证明无水港相对于卡车运输便捷性的一个方面。开卡车到格里尔比到查理斯顿减少几个小时，这对于卡车司机在道路运输的法律性限定来说非常重要。从当地到格里尔相对而言更加简单并且一个来回的时间平均下来只有 15 分钟。这个无水港也为集装箱全天候工作，缓解了交通的拥堵并且给了顾客更多的回旋余地。这完全是周围地区经济增长的火车头，如快递行业巨头 FedEx 和 UPS 都在此地设点；附近 Greenvile-Spartanburg 国际机场的空港货运；电商零售巨头亚马逊在此地新进一套设备也被关注。

在一套被其他无水港支持者共享的方案中，官员们看见了一个互利共存的情况，格里尔的设备在策略上非常适合扩展港口的能力和市场。查理斯顿港当然还是交通枢纽点，并且有格里尔作为他的一个终端。从其他

意义上讲,SCSPA 官员将格里尔视作是物流巨人，他俯瞰着从查理斯顿以西 212 英里（341 千米)到 500 英里(804 千米）的一片拥有至少九千万顾客的地区。

港口官员显然对这个策略与这套设施的潜力以及他在区域中扮演的角色表示出很大的热情，并且指出美国迅速发展区域中的那9000万顾客也被包括在内，一位出口方面的领军人已经在那里有了生产和运输基地。就像港口专家 Ellenberg 补充的那样:“新型港口正深深地接触每一个人。”

安特卫普港----星级服务质量的枢纽港

安特卫普港董事长 艾迪.布鲁尼克

安特卫普港是一个江口港，平均潮差 5 米，通过邻国荷兰转运货物，利用荷兰和比利时的引航，在斯海尔德河的潮汐船闸利用拖船进行，现在，安特卫普港已经跃居欧洲最重要的港口。

在过去的二十年，因为我们有顺畅的进出海通道，优良的供应链系统，切实可行的“有所为”的态度，所以，我们成为船舶经营者最有吸引力的港口。

对船舶最大的益处是两年前在 30 个散货码头安装了最新的交通疏导管理系统。可靠的引航技术和装卸服务使我们有机会接卸 18000TEU 的大型船舶进出安特卫普港。我相信我们“有所为”的积极态度和不断提高接卸服务质量，是我们吸引马士基、地中海航运和法国达飞三大航运联盟并使安特卫普港成为北欧集装箱枢纽港的制胜法宝。

在过去的几十年，我们不断对斯海尔德河进行疏浚，最大可接卸吃水 13.1 米的船舶，最深处甚至可接卸吃水 16 米船舶。通过接驳和铁路将远洋货物运抵欧洲各国内陆港口和欧洲心脏，如德国和瑞典，再通过欧洲纵横交错的水路，将欧洲各国的货物运至安特卫普港。实时监控的交通管理系统为我们提供了畅通的物流链，同时，在最靠近消费市场的地方，安特卫普港设置了多个内陆码头，甚至比北欧大部分海港更靠近主消费市场。

2008 年，为了缓解进出安特卫普市区的交通，在海尔德河左岸开始修建地下隧道，与右岸的铁路货运平行，安特卫普市将建连接货运码头的铁路环线，与原来的货运铁轨相比，减少 22 公里路程，很大程度减少货主运输费用和集卡废气排放。同时，这条铁路环线也是安特卫普港的战略规划之一，因为未来几十年码头的拓宽用地都在海尔德河左岸，弗兰德地方政府另预留了 1000 公顷土地用于将来物流和工业发展。

安特卫普港有别其他港口的优势还在于其充分整合了货物集疏、工业生产及附加值加工及物流的三大功能，特别是在物流附加值方面我们远远超过了欧洲其他港口。但是，港口重大决策中不能孤立某些功能谈发展，我们在充分解读现实的基础上制定发展框架，这也充分反映在我们对港口的使命及在国际贸易中角色的定位上，同时，在码头位置、优势和劣势、进出港交通、社会环境和所有的独特性方面都要考虑安特卫普港是作为繁忙的市区港口。

安特卫普港的商业框架之一是港口管理局与码头使用者之间长久密集的对话沟通，在理智上我常常将她比喻成深深植根于当地社区的汉萨联盟传统（注：汉萨联盟是欧洲中世纪后期出现的城市国家之间缔结的商约），也就是说，港口的发展必须以当地居民，港口管理局、城市、区域政府之间的沟通为指导。港口使用有需求才能激发其发展，所以，我们的成功之道就是“有所为”的积极态度与城市之间紧密地联系在一起。

鉴于外部社会环境的不断变化，安特卫普港的政策制定

常常也是集各方意见，不断修改与更新，最后达成一致。2008年10月就是一个典型的例子，当时我们就在思考如何在金融危机中突围，并增强竞争力。这个倡议得到很多工作组成百上千人的响应，也让我们有机会重新审视这个港口，不仅是一个港口社区还是一个统领周边的港口管理者，这就激发了港口不仅要与城市和谐相处，而且要有统领周边的意识，不仅要提高港口效益，而且要带动港口周边基础设施建设。

在经济层面上，安特卫普港与其他欧洲港口一样持续增长，但是，在生态层面上，我们“有所为”的积极态度不断迎合生态变化，采取可行的环保措施，保证港口资源的可持续发展更胜一筹。与港口使用者积极的沟通，帮助我们打开经营视野，不再以港口为中心局限的思维，我们在港口设计、开发海事和腹地供应链方面与股东更多的合作。

国际港协关注“智能港口”发展

IAPH 记者

今年的世界港口大会将于6月1-5日在德国汉堡港举行，来自世界各地的港口专家、港航科技及法律人才将讨论航运新需求、全球化及气候变化等热门话题。会议的主题是“智能港口”的发展。为期五天的会议中，参会代表将了解更多的关于汉堡港，德国港口及世界智能港口的发展变化情况。汉堡港口局局长琼斯.米勒将向代表介绍港口安装IT设备是港口节约成本和高效的物流成本，也是汉堡港可持续发展的必经之路。

澳大利亚弗雷曼特尔港物流主任将分析卡车自动编组与中控技术如何提升港口物流效率。瑞典斯德哥尔摩港、西班牙瓦伦西亚港及中东港口阐述如何建造智能港口等问题。会议还将讨论船舶大型化问题，接卸超大型船舶时港口码头及物流面对的挑战和装卸利润，并且提出港口是否应该主动提出限制船舶无序大型化。国际海运商会(International Chamber of Shipping)秘书长皮特.辛克里弗及汉堡国际经济学院（HWWI）院长克里斯汀.戈维奇将共同阐析全球经济发展变化及航运动态。《伯利兹油轮公报》主编将分析“高效和运营安全是油轮的生命线”。荷兰鹿特丹港、英国伦

敦港及汉堡港的法律专家进一步介绍了《港口法》在海运立法及航运保险中的作用，特别是海运保险是否能覆盖货物在港口的损毁赔付，谁负责港口内发生的人身伤害及货物损毁灭失等事件的发生。

“智能港口”是适应经济全球化发展和现代船舶发展趋势关键的一步，全球港口行业经聚焦新型港口的发展。

日本神户-大阪国际港口集团采用智能方案减缓码头拥堵

神户-大阪国际港口集团执行官 筱厚正治

世界上最繁忙的几大集装箱码头都遭遇门禁拥堵的问题，例如，日本的大阪港，排队集卡车绵延数公里，甚至整个港区都寸步难行。为了消除码头拥堵问题，码头必须投入相当数量的资金更换门禁系统及装卸设备，以提高码头进出口的通行能力。

“智能”门禁系统也许是解决这一问题值得考虑的方案之一。美国的洛杉矶港和长滩港已经安装“需求控制系统”的“码头通行证”，在两大港口所有的国际集装箱码头，将一些集卡通行时间由白天调整为晚间通行，每周调整五次。高峰期通行的集装箱必须收取相关的费用，这样，有些集卡公司将自动调整通行时间，以避开高峰期，同时，这样也缓解码头进出口拥堵问题。

为了解决码头拥堵问题，澳大利亚悉尼港则安装“进出码头预约”系统，这一套系统最引人注目的地方就是“双向罚款”，如果集卡没有按“预约”通行的话，不仅对集卡司机罚款，对码头运营商也要罚款。

目前，神户-大阪港国际港口集团计划采用智能方案缓解码头进出口拥堵问题，借助地方通讯资源，大部分

集卡司机配备了智能手机，在空旷地方任何时间都能收到 GPS 信号，集卡司机能在智能手机上看到自己实时位置，公司调度室能够通过智能手机反馈信息监测车辆运行情况，这些实时信息传递给集装箱码头进出口系统。通过这些信息整合，集卡司将避开最拥挤的码头，掉头转向另一个相对通畅的码头，在一天的工作时间将有多个码头可供选择。

谁为港口大型化买单

IAPH 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。

港城协调发展是可持续发展源泉

荷兰阿姆斯特丹港项目经理 卡拉.琼

由于地处繁忙的欧洲北海和莱茵河贸易带，毗邻欧洲最大的消费市场和产业中心，荷兰阿姆斯特丹港在欧洲区域内河整个荷兰国家具有重要的战略地位，在物流、商业和金融服务业中传统而稳固的地位不言而喻。

阿姆斯特丹港正在努力加强和丰富自己在区域的作用并大力开发其潜力，为此，多角度全方面地为客户、合作伙伴及港口环境保证金融和社会价值促进港口持续发展显得尤为重要。只有通过港口可持续发展的方式，才能成为21世纪在阿姆斯特丹地区及整个荷兰乃至全世界具有国际竞争力的港口。

阿姆斯特丹是一个高人口密度的城区，其发展需要充满生机和机遇的城市与活力四射的港口不断成长，这也是一场持久战。最大的压力来自北海运河的港口群，自19世纪以来，这里就是荷兰货运主要的出海口，以及与之相矛盾的市民住宅及商业的需求。港口管理局研究解决的运河中长期发展战略，希望到2040年既能在现有港区实现货物1.25亿吨的吞吐量，又能开辟30万套称心如意的宜居房。

随着世界发展步伐加快，阿姆斯特丹港口运营单位，港口管理局，政府各部门以及港口股东共同制定了《展望2030》计划。该计划也为阿姆斯特丹港的发展指

明了方向，对港口本身而言，既要提升现有港区的发展价值，也要协调市民居住环境的创新，以创造更多的港口贸易机遇和调整前瞻新商业的态度。

2014 年新政府上台后与港区的企业代表进行商讨，希望港口发展与市民生活协调发展。为了落实政策，港口制定了一系列讨论措施，与市民、港区相关单位及政府各部门一起商讨现有问题的解决方案。港区西北角有历史文化沉淀的市中心地块的港区内大量的闲置房产，却是市民刚需的住宅。面对港口发展和市民住宅需求的问题，阿姆斯特丹港召开商业代表与未来居民讨论会，共同协商港口可持续发展。未来居民关心的是毗邻港区也能创造宜居环境，特别是在港区大豆加工厂附近 2000 多户住宅的采光和噪声污染问题；企业注重的是未来居民的投诉会影响业务扩展甚至影响现有的业务进程。双方协商了这种方案，企业和房产管理单位对环保费用各支付一半，市民在购买房产时需要支付小部分费用用于提升居住环境。因此，市民和企业将产生良性互动，不仅为企业找到了解决方案，也为市民提升自己居住环境享有责任和义务，阿姆斯特丹市市长对此方案大加赞赏。

对港口运营方来说，必须不断调整发展思路，保证港口长期的可持续和利润最大化发展。为了港口充满活力的可持续发展和阿姆斯特丹市及整个荷兰未来繁荣发展，港口运营方和市民都有责任贡献自己力量。

巴拿马成为新的中转枢纽

巴拿马运河管理局局长 Jorge Quijiano

2010 年初，巴拿马政府就靠近太平洋的克洛泽地区新建一个重要集装箱码头展开了讨论，5 年后，这一议案终于获得巴拿马运河管理局（ACP）核准通过。不过，在项目招标前，还需要巴拿马内阁成员和议会通过，截止发稿时，方案还在讨论中。

新建港区为国有土地，位于巴拿马运河东侧的太平洋入口处，与巴尔博亚港同侧，靠近米拉非洛雷斯船闸，平行接驳巴拿马铁路。两期工程占地面积共 119 公顷，岸线总长 2081 米，设计年吞吐量为 520 万 TEU 的中转枢纽。

一期工程设计年吞吐量为 320 万 TEU，1350 米防波堤，69 公顷堆场面积，可以同时接卸三艘“新型巴拿马集装箱船”(与拓宽后运河宽度相符的船舶)。二期工程年吞吐量为 200 万 TEU，731 米防波堤，同时接卸两艘新型巴拿马集装箱船，堆场面积 50 公顷。码头前沿水深至 18 米，运河入口航道水深 16.3 米。新建码头将贯彻“绿色港口理念”，采用岸上供电以便减少噪音和环境污染。

在克洛泽地区新建港口成为当地政府的首要任务，也是巴拿马运河开发和发展该区域的目标。届时，货物运输和服务是我们至关重要的生存之道，同时也为客户

提供附加值服务和一站式的多种服务。新港建设源于跨洋运输货物的显著增加，不仅能够给运河沿线带来附加值，也巩固巴拿马在国际物流和海运枢纽的地位。

克洛泽项目被政府审批同意后，巴拿马航运管理局将向全世界的主要港口运营商发布资格预审信息，希望他们能参与新港的设计、建设、开发和运营。中标方可以得到20年经营特许权，然后还可以选择是否翻新港口设施再获得20年经营权。

巴拿马除现有的中转中心（Balboa、PSA-Panama、MIT、Cristobal、CCT）外，明年运河拓宽后，新港的中转位置将更加突出，为新型巴拿马船舶专门打造的跨洋中转提供了多种服务。与老旧的巴拿马船相比，超过6000TEU 的巴拿马船和9000TEU 新型超大型巴拿马船的每一个标箱的装卸费也其他收费将降低很多。

东亚国家将公共服务作为港口复兴项目

IAPH 记者 Moyoun Jin

近期召开的“釜山国际港口峰会”上有韩国专家提出，民众需要享用更多的岸线资源成为韩国首个港口复兴项目主要的触媒。

韩国海事与海洋大学教授李俊伟（英译，Joongwoo Lee）指出，韩国已经开始了为期 12 年（2008-2019 年）的釜山北港复兴计划，项目完工后，将有更多的扩建公共服务的提案呈送主管部门。

基于公共服务和增强港口竞争力的双重考虑，韩国决定将该区域重新打造为融合海洋旅游、商业和物流的国际枢纽港区。该项目竣工后将带来约 285 亿美元经济收益和增加 12 万个就业岗位。

现有项目占地 81 平米及吹填面积 72 万平米，陆域占地约 153 万平米。项目的中心地带将建大型水上休闲公园，公园之间配置私人游艇停靠的小船坞及国际邮轮码头，打造一个内陆延伸至沿海的新型城市。

吹填工程过程中，项目也随着民众的要求不断更改原来的规划，比如，民众希望更多的生态园区，减少商业区域，为此，亲水平台比原来规划的多 2 公里。公共服务设施将占 77%（117 万平米），其它的 23%（357619 平米）为商业和私人区域。

与此同时，日本港口也在进行港口复兴计划，宗旨是根据民众需求达到由“量增长到质增长”的转变。日本专家国家振兴研究院政策研究所井上 聪思教授指出：日本早在 1985 年就提出“21 世纪港口复兴计划”的国家港口战略。该战略最大的成功之处是横滨港的“Minato Mirai 21”复兴计划，意为“未来港口”。横滨由两个市中心，分别被船厂分割，相距约 2 公里，为了连接两个城市中心，市政府和船厂同意将港区堆场迁入新址，2010 年已经完工。

日本港口复兴计划为了使东京拥挤的商务活动分散，在横滨增设了许多工作和生活设施，创设了一个更吸引人才的市中心。另外，横滨市政府还致力于将港区部分岸线配置高质量公共休闲设施。

包含 75 万平米吹填土地在内项目占地 186 万平米，47%用于城市便利设施，如写字楼、商店和住宅，其余部分用于公路、铁路、公园和码头。复兴计划总投资约 161 亿美元，吸引超过 10000 人常住人口,1720 家公司及 93 万工作人员。2013 年吸引游客 7200 万人。

复兴计划的初衷是为民众建设一个更好的公共生活设施，井上聪思教授建议政府应该继续港口复兴项目，使港口重新焕发生命力。对日本来说，港口复兴才刚刚开始。