

目 录

2016 年航运形势	(1)
美国政府制定国家货运计划	(2)
全球主要港口投资项目	(3)
新加坡集装箱码头面临的挑战	(11)
索马里海盗死灰复燃的原因	(15)

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、部总工办

2016 年航运形势

-----国际港协秘书长 成濑 进

2016 年世界经济仍将呈现复苏乏力态势。基于大宗商品价格下滑、新兴市场货币贬值和中国经济增速减缓因素，国际货币基金组织调低世界经济增长率至 3.1%，比 2014 年预期低 0.3 个百分点。我们应该继续关注全球经济走势和港口需求之间的协调路径。

为了应对全球气候变暖，在巴黎召开的第二十一届联合国气候变化大会（COP21）将设置新的框架。全球社会达成新协议的最大障碍在于发展中国家和发达国家之间的矛盾。

2015 年 10 月，我参加联合国贸发会议（UNCTAD）组织的应对全球变暖专家组会议所持观点是：尽管包括国际港口协会在内的许多国际组织制定了

减缓气候变暖的手册和指南，发展中国家倾向于优先扩充产能和发展基础设施，往往忽视了环境保护。当发展中国家及决定建立防止全球变暖机制时，往往缺乏充足的资源和第一手资料。无论第二十一届联合国气候变化大会达成何种协议，国际社会都应加强对发展中国家实践的支持。国际港口协会需要，也能够对发展中国家港口提供技术支持。

2015 年，苏伊士运河以不可思议的速度扩张，巴拿马运河的扩张也接近完工。运河的扩容相当于重新界定了巴拿马船的概念，给全球物流战略带来急剧影响，也给该地区港口发展带来许多问题：是否美国东海岸港口变成了优先选择的

港口？加勒比和南美港口能成为地区枢纽港？今年我们将拭目以待。

2016年世界港口协会将在巴拿马召开中期会议庆祝新

运河的竣工，同时探讨新竣工的运河能否成为新的旅游地点。届时希望世界港口协会成员能参加会议共襄盛举。

美国政府制定国家货运计划

2015年10月18日美国交通部制定了《国家货运战略计划草案》，促进有效利用联邦资金，促进货运专线，提高港口当局和私营部门合作等方式解决港口拥堵问题。

美国运输部长是安东尼·福克斯认为：美国的运输企业和工业都是一流的，但是基础设施不足，更糟糕的是对基础设施投入长期不足。

美国港口协会会长 Kurt Nagle 表示：大力支持安东尼·福克斯部长推进国家货运战略计划。对于美国港口协会

和成员港口而言，规划未来货运网络和提供基础设施建设资源是首要任务。

西雅图港总裁 Ted Fick 认为：《国家货运战略计划草案》将帮助美国制定提升货运绩效的投资目标。

《国家货运战略计划草案》承认：为了应对港口将来吞吐量的增长，有必要持续投入资金改善基础设施。据预测：在美国货运系统中，港口集装箱进出口将稳步增长，2040年吞吐总量将比现在翻一番。

在现在的基础设施投资水平下，承运人可能招致延误，也可能由于危险、轻载船舶或者卸载货物到小船导致更为严重的延误。按照现行的航道条件，油轮或其他船舶在抵港或离港时造成延误，或者在船舶吃水方面有所限制。

《国家货运战略计划草案》认为：建立大量、持续、多通道、可靠和特别联邦货运资金是决定货运计划的关键，该基金是加大而不是重新定向现有的联邦货运资金。

为了达到投资目的，奥巴马政府在“发展美国”的计划中，通过 2 个拨款授权将在 6

年内提供 180 亿美元。但是这个计划还需要得到美国国会批准。

在国会批准之前，奥巴马政府保持交通部和其它联邦机构正在进行的与州政府和当地参与者合作融资申请，这是一种创新的金融策略，鼓励公私合作，利用现有的拨款程序支持货运。美国联邦政府是确保货运计划和计划实施的最佳人选。

全球主要港口投资项目

拉萨罗卡德纳斯港
马士基集装箱码头公司
(APM Terminal) 2012 年与

墨西哥第二大港口拉萨罗卡德纳斯港签订为期 32 年的特许经营权，用于设计、建造、经

营新的深水集装箱码头

(TEC2)，按照计划 2016 年已经开始营运。

该工程总共投入 9 亿美元建设各项设施，第一期包括配备 7 台岸边集装箱起重机可装卸 24 排集装箱长达 750 米的码头、可同时处理两条 350 米 15000TEU 集装箱船。TEC2 深水集装箱码头每年集装箱吞吐量可达 120 万 TEU，有全自动化的闸门和拉美港口最大的码头铁路联运设施。

该项投资使墨西哥成为全球贸易特别是环太平洋航道中重要的经济增长点。墨西哥是拉丁美洲第 2 大经济体，人口 1.2 亿，贸易总额从 2000 年的 3457 亿美元到 2013 年翻了一番达 7710 亿美元。

墨西哥港口发展速度迅猛，2013 年集装箱吞吐量近

500 万 TEU，政府计划在未来 6 年内将港口集装箱吞吐量扩展一倍。拉萨罗卡德纳斯港 2013 年集装箱吞吐量 105 万 TEU，近 10 年仅增长 1600TEU，港口距墨西哥城 620 公里，能通过铁路连接美国南部堪萨斯城的铁路网络。

到 2015 年底，马士基集装箱码头公司确认公开投标墨西哥 Veracruz 港口以便于墨西哥集装箱吞吐能力，最终通过墨西哥城附近的交互铁路将太平洋和墨西哥湾的集装箱吞吐能力连接起来。深水集装箱码头 (TEC2) 将成为拉丁美洲技术最先进的集装箱码头。

巴拿马运河

巴拿马运河管理局 (ACP) 仍然在等待 2015 年 8 月运河联合集团 (GUPC) 报告何时能通过船闸修复测试。

投资 52.5 亿美元的巴拿马运河扩展计划预计 2016 年 4 月开放，将视修浚需要进一步扩大规模。运河拓展计划催生了加勒比和美国东海岸港口和基础设施的进一步提升，2015 年 11 月开始，等待通过运河的船舶滞留期间长达 5 天。2015 年 10 月中旬，运河管理局宣布至 9 月 30 日的一个财年，运河通过货物达 3.408 亿吨，比 2014 年增长 4.3%。2017 年是运河扩展计划完成后的首年，运河管理局局长预测，即使中国经济增长率仅达 6%，美国进口持续增长，运河通过货物量仍将达到 3.6 亿吨。

巴拿马运河管理局同时在全球债券市场出售 4.5 亿美元债权用以建设新的运河跨大西洋两岸桥梁，计划 2017 年完工。2016 年 1 月运河管理当局

应完成规模化模型机动训练设施的建设，以便于培训足够的引航员、拖船船长来保障新拓展的运河开放。

库莱布拉水道顶端有 518 米水道与两个湖泊相连，新旧两个闸门对接海湾。有两个船室和四个 Cerro 级拖船，到 2017 年将增加油轮和 LNG 船室。

运河有世界上规模最大的模型机动训练中心有利于提供模拟航行、研究和海事处理服务。

哥斯达黎加港口

受巴拿马运河扩展因素影响，中美洲现在排名第四的哥斯达黎加利蒙-莫因港计划进行扩展，该港 2014 年集装箱吞吐量为 109 万 TEU。预测冷藏箱运输量将在未来 15 年内翻倍，从 30 万 TEU 增长到 60 万 TEU。

哥斯达黎加现在是世界上最大的波罗出口国和第三大香蕉出口国，主要出口商品中有13%为糖、咖啡、牛肉。

巴拿马运河扩展后12500TEU集装箱船通行能力几乎能拓展三倍。德国赫伯罗特船务公司为拉美航线配备了5艘10500TEU集装箱船，每艘船能运2100个冷藏箱

(4200TEU)。但利蒙港水深9米，仅能靠泊2500TEU船。

扩建的第一阶段将在2018年完工，马士基集装箱码头公司在拉蒙港将航道修浚到16米深，新建1.5公里防波堤，600米的码头泊位配备6台超巴拿马型起重机、带有29组电力的橡皮起重机能处理40尺高冷柜台。130万TEU处理能力的码头有60%-70%能处理冷藏箱。

整体工程完工后，能处理80尺高冷柜，有1500米码头，5个泊位，2.2公里防波堤，18米深的航道，整体能力为加勒比海和中美洲的枢纽港。

非洲港口

南非交通运输集团有限公司(Transnet)旗下的国家港口局规划2016-2020年港口和基础设施建设。首席执行官Phyllis Difeto在2015年11月德班港召开的非洲港口改革会议上透露，南非交通运输集团有限公司对港口投资已经3年，迄今为止投资金额达57.8亿兰特(4.02亿美元)。这是南非海洋经济战略的重要组成部分，目的在于挖掘国家经济潜能，特别是通过整合地区港口和铁路走廊，通过相互完善而不是竞争促进海洋经济发展。南非政府准备通过投资港

口系统驱动海洋经济发展，未来5年内将投资20亿兰特更新现有设施，同时投资130-150亿兰特建设新的设施。

目前，南非正致力于德班港建设，疏浚航道加深港口通行能力，拓展码头泊位增大吞吐能力。理查兹贝港建设的方法是，短期内将通过安装移动式起重机，中期内采取利用LNG码头拓展和增加散运能，长期打算增加液体货泊位。

其它主要项目有，尼曲拉港新增一个年装卸能力1600万吨的锰矿码头和一个储油罐，同时在德班港重建梅登码头，以扩大散货运能。

南非费吉萨(Phakisa)计划安排在萨尔达尼亚湾、开普敦、伊丽莎白港东伦敦和德班港不仅致力于石油和天然气运输，而且关注船舶建造和修理

产业。当然，该计划还涉及船队管理项目，包括拖轮、导航船和疏浚船。

印度港口

印度加瓦拉尔·尼赫鲁港和新加坡港务集团合作的第4期集装箱码头建设去年10月已经开工。尼赫鲁港位于马哈拉施特拉邦的孟买东部，是印度集装箱门户港，集装箱吞吐量占印度全国每年总量的56%。新的集装箱码头一旦建成将由新加坡港务集团下属的子公司BMCT管理，集装箱处理能力将达到尼赫鲁港的2倍即1000万TEU。

码头工程将分成两个阶段建设：每个阶段年均增加产能240万TEU。包括重建90公顷连接引道栈桥的1000米防波堤、组合大门、铁路堆场以及连接的公路。配备12台STS岸

边集装箱起重机和堆场起重机。第 1 期工程又分几个部分，疏浚工程和设备更新承包给国际疏浚公司 ITD Cem 的印度子公司，第 1 期工程建设 3 个深达 16.5 米的泊位能靠泊 15000TEU 集装箱船舶。

工程完成后 BMCT 公司将拥有长达 2000 米的防波堤，6 个泊位，24 台 STS 岸边集装箱起重机。至本文撰写时止，尚未决定是否第 1 期工程结束后马上开始第 2 期工程，届时取决于市场需求。

印度政府坚信港口建设将促进集装箱吞吐量增长。印度交通运输部发布国家远景规划，为了综合发展区域经济，把港口和临近区域划分成沿岸经济带 (CEZS)，经济带横跨海岸 300-500 公里，内陆 200-300 公里。至本文撰写之日已经成

立横跨 7 个邦的 14 个沿岸经济带。交通运输部正与各个邦及政府各部门商谈，准备将铁路、公路、电力、钢铁等进行统一规划。

黑海港口

俄罗斯政府计划投资

200-250 亿卢布 (4-5 亿美元) 扩展和浚深黑海的沃罗西斯克港口，增加码头设施，加强与港口连接的公路和铁路。

计划预定于 2016 年 1 季度开始至 2020 年完成，将建成一个长达 1665 米的港口最大码头。沃罗西斯克港口是俄罗斯现行第二大港口，能靠泊 6000TEU 船，在扩建完成后能靠泊 10000TEU 集装箱船，扩建目的在于将集装箱吞吐量猛增 15%，同一度从沃罗西斯克夺取箱量的乌克兰深水港口进行竞争。

由于 2015 年油价下跌,经济制裁和卢布对其他货币贬值等原因,沃罗西斯克集装箱吞吐量下滑了 9%。港口由欧洲营业额排名第三的沃罗西斯克商务港口集团经营,经营区段为波罗的海的普里莫尔斯克至加里宁格勒州波罗的斯克。2014 年沃罗西斯克商务港口集团营业额占俄罗斯港口总量 21%达 13100 万吨。

今年年初,格鲁吉亚的波季港为了成为服务于格鲁吉亚、高加索、中亚多目的、多用途深水枢纽港进行了重大扩建。马士基集装箱码头公司从 2011 年 4 月开始为格鲁吉亚最大港口波季港投资超过 7000 万美元提升港口设施。2014 年,格鲁吉亚总的集装箱吞吐量为 480000TEU,其中波季就占 80% (385000TEU),2015 年预计为

800 万吨货物和 400000TEU , 超过 1300 艘船靠泊。

据港口总体规划,马士基集装箱码头公司下一期扩建将于 2018 年完成,包括建成 2 个年吞吐能力达 100 万 TEU,能靠泊 9000TEU 的深水集装箱码头。扩建工程完成后,波季将拥有水深达 16 米的泊位,能容纳最大的船靠泊黑海,货物吞吐量达 5000 万吨,集装箱吞吐量 200 万 TEU。与之相连的工业和自由贸易区也因之达到产能的增长。

美国港口

美国港口协会欢迎联邦政府 2015 年 10 月据 TIGER 第 7 期计划对港口设施投资 4430 万美元,一些州也从传统上由联邦政府投资的疏浚和维护航道项目获益。

近 10 年美国政府对

航道投资但加大对港口投资，扩展后的巴拿马运河即将开放，码头基础设施建设和泊位浚深为最新一代巨型集装箱船舶靠泊做准备。

因难以等待政府资金到位，弗吉尼亚州和佐治亚州政府募集现金浚深联邦航道，整个工程大概需要 5 亿美元。

美国港口协会秘书长认为，联邦政府资金短缺，港口投资仅能满足巴拿马型船舶需要，而超巴拿马型船舶至少需要 43 英尺（13 米深）的港口，新一代巨型集装箱船甚至需要大约 50 英尺深。

2015 年 12 月，为超巴拿马型船舶靠泊所需，迈阿密港完成深水疏浚工程成为弗吉尼亚州南部最深的港口，达 15.8 米（52 英尺）。工程总投资为 2.2 亿美元，联邦政府将报销

7700 万美元，剩余资金由州政府和当地资本募集。迈阿密港花费超过 10 亿美元配备能处理宽 22 个集装箱、甲板上堆放 9 层集装箱的超巴拿马型起重机应对超巴拿马型船，同时与佛罗里达东海岸铁路公司合作，能在 4 天左右时间内通过码头铁路将货物运至美国 70% 人口所在区域。同时，通过与港口相连的隧道将州际高速公路系统连接。

佐治亚港口局同样花费 7 亿美元疏浚萨凡纳河，州政府分摊的金额是 2.66 亿美元，获得联邦资金可能要花上好几年时间。

当然并非所有的项目都能获得资金，德克萨斯州科珠斯克里斯蒂港刚刚获得国会批准，将港口浚深至 52 英尺，但至发稿时间为止还有 3 亿美元

资金缺口尚未实现。科珠斯克里斯蒂港口当局除了等待联邦资金外毫无他法。

土耳其港口

位于爱琴海伊兹米特港口的马士基集装箱码头公司在2016年1季度开始营运，首艘船将于3月份靠泊。

伊兹米特港与土耳其石油化工生产商 Petkim 签订了 28 年的协议，第一阶段将有 700 米长，16 米深的码头，集装箱处理能力 1300 万 TEU, 新港口将投资 4 亿美元，设置 600 个

工作岗位。

2015 年 10 月配备了 5 轮胎门式起重机和 2 台岸边集装箱起重机，同年 11 月份增订 5 台轮胎门式起重机。

伊兹米特港口的马士基集装箱码头公司扩建后能将吞吐量能力增加到 400 万 TEU，成为服务伊斯坦布尔和土耳其南部的爱琴海沿岸最大的集装箱港口。随着土耳其政府宣布到 2023 年将外贸出口额增加到 5000 亿美元，港口以此获得坚实的发展基础。

新加坡集装箱码头面临的挑战

码头运营商的作用在于在可行的经济条件下满足客户的需求。船舶日趋大型化，货物转船需求也日益增加，为客户大量收取集装箱的传统方法也随之变化，有时可能只能收取

到 1 个箱子。集疏运活动照常进行，但运输质量和方式正经历着激烈的变化。

船舶大型化的速度惊人，2010 年后集装箱货运强劲复苏。集装箱运量将不断增长的

预期促使承运人订购更大的集装箱船舶，然而运量需求没有如期增长。

笔者预期集装箱码头箱量处理能力增长 4-5%较符合实际，要增长到 10%比较困难。

从 2010 年第一艘大型集装箱船定制开始，船舶三年内将下水航行，未来 2 至 3 年内，主要航运公司至少都有一艘大型集装箱船。到 2018 年为止短短 7 年时间，为了使大型船舶充分利用舱容，主要航线运输方式将发生剧烈变化，航运联盟将成为提高船舶运输效率的方法。

航线运输方式短期变化仅仅是问题的一部分，港口集疏运系统将在多长时间内发生变化？港口将需要多长时间建设与其相匹配的设施并恢复经济效益？为了使这些设施能正常

运转，港口建设周期一般长达 25 至 30 年，有时甚至需要更长的时间。此处港口系统包括枢纽港、主要港口以及整个港口体系。为了应对集装箱船大型化的挑战，港口系统需要 10-15 年完善自身处理能力，当船型大于 8000TEU 时，对集装箱处理能力要求随之翻倍。港口建设需要尽力追赶才能跟上集装箱船的快速大型化脚步。

物流系统中第三个部分是如何经济地将成千上万个集装箱从港口疏散的问题。顾客只关心与自己相关的箱子，所以需要加强港口与中心城市之间的联动。

港口和城市有紧密的历史联系，因城市多种交通运输方式不断发展，港城之间联系随之减弱。每个港口城市都有其

独一无二的环境，面临不同的挑战。例如纽约、香港和新加坡都是大城大港，都是世界级的港口城市，都面临解决同样问题的困境。新加坡的解决办法是到 2027 年为止，将港口运营集中到 Tuas 港。

因为大都市的运输能力经过数十年不断增长，一些港口已经与城市分离，意味着单独设计港口和货运走廊的条件已经成熟。

但大部分港口仍然隶属于城市范围，货物运输依旧是个问题。10-15 年前货物运输穿行于城市和郊区之间相对容易，现在从新兴市场运来的货物成倍增长，港口货物运输压力剧增。

系统性解决问题至少还需要 10-15 年，长远来看港口行业终将解决问题，短期内问题

症结在于集装箱码头。

首先，集装箱滞留时间发生在码头而不是集装箱转运、库存之中。集装箱复杂的监管、加固、装船前准备以及各程序之间的衔接造成滞箱。

其次，由于航运联盟联合配箱，增加了集装箱输入输出数量。以前一艘集装箱船可能从 100 艘小船收货，再卸载到 100 艘小船，现在装卸环节增加了大概 10-20% 的工作量，所以需要更多的准备时间、更好更复杂的装卸计划。

再次，衔接规模的碎片化是另一个原因。因在箱量相同的情况下，衔接数量增加需要的衔接规模随之增加。航运联盟联合配箱导致箱量批次增加，运输效率降低。超过 80% 的箱量批次少于 5 个集装箱。集装箱运量在增加，批次在增

加，每批次总量减少，导致衔接规模碎片化。

对于集装箱码头经营人而言意味着更大的工作量，占用更多的空间。为此新加坡Pasir Panjang 码头（第3和4期）建设设计了巨大的空间（到2017年容纳5000万TEU）。即使如此巨大的空地也不一定能满足以后批次运量的碎片化和衔接环节的不断增长。

实际上我们正处于应对船舶大型化的摸索期间，未来2-3年将会有更多得大型化船舶投入运营。港口应学会如何应对航线间大型化船舶、如何处理船舶间问题、航运联盟配舱问题、码头泊位间经停问题。而不是仅仅考虑船边装卸、码头边的问题。希望把目光投入陆地边上。

最后，IT能力的提高是能

帮助港口解决复杂问题而未被开发的领域。港口和班轮公司都有发展中的IT系统，但两个系统并不交互。尽管由于两个系统安排目的不同将导致交互上的困难，但是两者应该有个良好的交流平台。

虽然船舶日趋大型化复杂化。但集装箱在船舶上是不会移动的，只有码头才能使集装箱流转。人类发出指令才让机械调动集装箱使集装箱在码头，从船舶调到岸上、甚至在船舶之间调动。所以，必须根据工作时间进行计划以便减少浪费。目前集装箱运输浪费增加，如何才能走出这个怪圈？各利益方应共同协商利用IT技术，在船舶航行，装卸等各方面制定最优计划，只有各方精诚团结共同合作，才能保障维护各方实际利益。

索马里海盗死灰复燃的原因

安全专家 Dave Sloggett 认为索马里沿海海盗活动有可能死灰复燃。

以往海盗主要目标是袭击扣押商船，现在他们回到以往的生活节奏之中，海盗袭击高峰期的紧张气氛原本已经趋于平静。

这些海盗之前大部分是渔民，现在重新依靠捕鱼养活一家人。由于从韩国和其它国家来的渔船非法捕捞对渔民生存产生威胁，这些人短暂的富裕已经被维持生计所代替，一度平静的索马里沿海又将被海盗活动所代替。这就是海盗产生的首要原因。非法捕捞的渔船用超级拖网掠夺索马里沿海丰富的渔业资源，为了捕捞同以前同样数量的鱼，渔民不得不

多行驶 10 倍的航程。由于海盗活动的减少，一些船舶转而靠近索马里海岸航行以减少燃油消耗，这也给渔民进行海盗活动可乘之机。

对索马里渔民而言，重操旧业进行海盗活动可谓一箭双雕：对于不希望从事海盗活动的渔民，可以驱逐非法捕捞船舶，恢复渔业资源从而减少捕鱼成本；对于希望重新通过海盗活动暴富的渔民，靠近海岸行驶的商船大大增加了袭击的成功率。

索马里海盗的零星袭击已经持续了两年多，现在可能进入相对平静期间，但海盗活动远未结束，一旦时机成熟将会死灰复燃，历史往往总是会有惊人的重复。