

# 上海港为何将码头“搬”到苏州？

□ 全媒体记者 陆民敏

近日，长三角一体化苏州赴上海对接说明会、苏州城市推介会在上海举行。会上，上海、太仓两港达成深度合作，将携手打造长三角港口一体化合作示范。而就在10月15日，上港集团ICT(内河集装箱中心)项目在苏州启动。该项目的运行，让上海港将服务延伸到了苏州白洋湾口岸，将为苏州地区的客户提供更低成本、更为便捷的服务，也是上海港前置港口服务的创新之举。

上海港为何将码头“搬”到苏州？



洋山港。

## 与太仓港合作由来已久

其实上海港与苏州的合作由来已久。2014年，上港集团就投资了太仓港集装箱码头，合资成立太仓港上港正和集装箱码头有限公司，运营太仓港三期工程，码头设计年吞吐量达100万TEU；2017年上港集团还与江苏港口集团以及中远海运集团联合签署《战略合作谅解备忘录》，共同加强业务合作。2015年6月，太仓港作为上海港的港口延伸，沪太建立二合一的通关模式，即“沪太通”模式。经过几年的培育和发展，“沪太通”模式开展得风生水起。2019年完成5.38万标箱，同比增长389.2%；今年前10月完成6.7万标箱，同比增长67.7%。

就在日前，国家发改委、交通运输部联合公布2020年国家物流枢纽建设名单，苏州(太仓)港口型国家物流枢纽成为22个人选项目之一，是江苏省唯一入选项目，这让

太仓港的发展站上了一个新的起点。“歇人不歇机器”，几乎是近几个月来太仓港的工作常态。仅9月份，太仓港集装箱吞吐量就完成56.69万标箱，在8月完成50.3万标箱历史高点基础上，二度刷新新建以来的单月最高纪录。有业内人士告诉记者，鉴于一直以来良好的合作关系以及太仓港良好的发展前景，上港集团和太仓港未来将深化资本合作，上港集团将进一步加大对太仓港的投资力度，促进资本和资源融合，形成牢固的战略联盟；将推进一体化经营，建立两港有效协作分工机制，加强数据互通、业务互助，提高一体化运作效率和协同效应。此外，上港集团还将探索优化市场资源要素配置，支持太仓港更好地融入上海国际航运中心建设，更多参与分工、加入循环，增强服务长三角一体化高质量发展的能力。

谢文卿表示，近期苏州与上海再次签订的90个专项合作中，涉及港口层面的主要是推动双方在通关监管、货物转运和资本领域合作。目前太仓港正在开发建设四期项目，将于2021年建成投产，预计设计能力约200万TEU。他认为，为充分发挥四期项目产能，太仓港应依托长三角一体化战略机遇，加强与上海港合作，依然以太仓作为上海港在长江沿线地区的接驳转运枢纽，配合未来洋山四期全面达产以及北侧支线泊位开发，重点加强太仓港与上海洋山港区在业务上的合作，在“太申快航”驳运支线基础上发展更多驳运支线，同时争取形成“同港效应”——货物入太仓港即相当于入上海港。鉴于此，上港集团与太仓港四期如果有进一步资本合作，将对上海港口功能前移乃至长三角港口一体化发展发挥更为积极的作用。

## 苏州区位优势显著

为何上海港乐于选择苏州为合作对象？有专家表示，这是长三角港口一体化不断推进的结果，也是港口自身发展的需要。对于上海港与太仓港之间的合作，有业内资深人士认为，上海港27%的集装箱吞吐量与长江支线业务相关，其中长江中下游部分占70%以上，这些集装箱如果不走水路而走陆路集疏运，会对上海的城市道路造成很大压力。通过与太仓港的高度紧密合作，大大降低了收发货人的物流成本，为上海港赢得了更多发展空间，也使太仓港每年的货物吞吐量快速上涨，促进了纵深腹地的经贸发展，真正实现了多赢发展。而ICT项目又为什么落户苏州？业内人士告诉记者，苏州每年近300万标箱有90%以上主要通过公路运往上海港，集卡能耗与车流量对区域环保及城市路网都造成一定压力。一旦将公路运输转移到铁路和内河上，就会更好地打通物流运输的“肠梗阻”。

“实施ICT项目能解决环境污染、公路交通拥堵、特别是洋山港东海大桥拥堵等社会痛点问题。”上港集团有关部门负责人对记者说。上海港选择苏州实施ICT项目

是必然吗？“不是必然，但从项目首个试点地选择看，苏州具有明显优势。”谢文卿分析原因有三：其一，苏州走上海的外贸货源相对丰富，具有试点价值；其二，苏州白洋湾口岸作业区基础条件相对较好，铁路、水路、公路枢纽区域可以通过内河驳船和铁路分流货压力；其三，苏州与上海港具有较为长久的合作基础，包括太仓港上港正和集装箱码头等在内每年引进沪上资本超百亿，合作较易成功。在谢文卿看来，上海港选择苏州建设ICT项目，就可根据货物运输需求及实际运能情况将部分公路货运压力分流至铁路与内河驳船，优化港口集疏运体系。该项目选择在白洋湾口岸作业区，则是因为那里集成了江苏(苏州)国际铁路物流中心与苏州内河港口功能，便于形成具备综合集疏运能力的“水公铁”多式联运枢纽。根据项目规划能力，未来将有约70万TEU货物可以通过ICT项目完成集疏运。“ICT项目的建设，充分落实了国家长三角一体化发展要求，通过项目的实施，使得上海与苏州乃至苏南地区的外向型产业发展与物流运输服务更加紧密，实现产业与物流制造业的深度融合。”谢文卿说。



太仓港。本版图片由本报资料室提供

## 2020年BDI第48周报(11月23-27日)

本周BPI、BSI连升势头增强，BCI中止负增长，推动BDI进入上行通道，透现市场回暖迹象。  
总体状况：  
BDI数值2013年1月2日至本周交易日1981个，高于2000点占64个交易日即3.23%，1917个交易日低于2000点占96.77%。本周增幅较负转正。  
BDI：  
本周BDI全五升，收盘值1230点，周均值1198点，同比去年低244点。本周BDI四项指标全部高于上周，踏入上行通道。  
BCI：  
本周BCI四升一降，收盘值1533点，周均值为1482点，同比去年低1473点。  
BPI：  
本周BPI全五升，收盘值1429点，周均值1410点，同比去年高261点。本周均值同比BCI续低72点或4.86%，较上周续缩差5.89%。  
BSI：  
本周BSI以全五升，收盘值1018点，周均值990点，同比去年高196点。  
涨跌势：  
本周BDI延续上周形成9连升第八波涨势，累增10.24%，与上一波涨势时隔29个交易日。  
本周BCI无5+连升(降)成波涨(跌)势。  
本周BPI延续上周第十波涨势为12连升，累增20.73%，本周占5.57%。  
本周BSI延续上周形成9连升第六波涨势，累增14.25%，与上一波涨势时隔36个交易日。  
营运状况：  
本周主型船运价日均获利：

## 透现市场转阳迹象 BDI架构全线增长

俞鹤年

海岬型船净增815美元，年内净增续升为-1625美元。周均值较上周转高327美元或2.73%为12286美元。  
巴拿马型船净增687美元，年内净增续升为2604美元。周均值较上周续高1106美元，为11354美元，同比海岬型船续低932美元或7.59%，较上周的14.31%缩差6.72%。  
超灵便型船净增972美元，年内净增续升为2903美元。周均值较上周续高953美元9.59%，为10888美元。  
本周运价日均获利收盘值与上周环比：  
海岬型船收盘为12712美元，较上周转高815美元，稳居各型船之首。  
巴拿马型船收盘为11527美元，较上周续高687美元，续居亚军。  
超灵便型船收盘11198美元，较上周续高972美元，继续殿后。  
按收盘值粗略估算，海岬型船营运续盈3.2成，较上周转增盈0.8成；巴拿马型船盈4.1成，较上周续增盈0.8成；超灵便型船盈11.7成，较上周转增盈1.9成。  
走势看点：  
本周BDI架构各指数年内净增率如下：BDI续升为34.26%，BCI转升为-1825.75%，BPI续升为33.02%，BSI续升为40.82%。  
从海岬型船运价日均获利周增幅与BCI相比较来看，以6.68%对6.67%，落差0.01%，较上周缩差0.13%；巴拿马型船对BPI为0.62%落差，较上周缩差1.02%；超灵便型船与BSI落差为0.04%，与上周缩差0.04%，呈稳步增长之势。

## 智能岸电打造“江河碧空” ——江苏省120个新增岸电设施将于12月投用

□ 全媒体记者 张亚蓓 通讯员 杨波 文/图

解，至11月底，南通全市内河水域的五所船闸及一个水上服务区已实现智能岸电设备全覆盖，总计80台设备全部投入使用，为绿色航运发展注入动能。政策支持及建设工作有力推进，为岸电在江苏内河全面推广打开了局面。今年9月，江苏海事局、江苏省交通运输厅联合印发《推进长江江苏段船舶靠港使用岸电实施方案》，明确自2021年7月1日起，内河船舶靠泊期间不得开启辅机发电，对违反规定的船舶将实施限期整改等强制措施。

记者了解到，南通港航的全部岸电设施均由江苏省港航中心与国网江苏电力共建，施工由供电部门实施，港航部门提供协助。“岸电建设成果来之不易，为确保工程质量与进度，我们全程参与、严抓落实。”江苏省港航中心科技信息科主任徐志向记者道出了工作路径。江苏省港航中心立足实际开展实地调研；组织岸电需求单位召开年度内河岸电互联互通项目(新建)实施方案施工图审查会明确建设规划；签订工程质量保修书、安全协议书；贯彻“管生产必须管安全”“谁主管谁负责”原则，落实以项目经理为安全第一责任人的各级安全建设责任制；建立、健全项目安全文明施工管理保证体系、监督体系；制定符合工程实际情况、具有可操作性的各项安全管理、环境保护制度……从制度到措施处处着力，全方位保障了安全管理体系的有效运行。

“岸电使用成本低且操作简单，无噪音、无污染，是实现港航绿色减排的一大抓手和助推港航转型升级的重要动力。”南通港航党委委员王鹏程向记者介绍，一直以来，南通港航坚持多措并举有效提升岸电使用率。前期，立足船闸和服务区实际情况，通过充分调研船民需求并形成方案，完成了科学合理的布点；同时，点面结合，不断加大国家和地方岸电相关政策的宣贯，通过开展拉横幅、分发宣传手册、走上船头一对一宣传、现场演示等活动，大幅提升了船民使用岸电的技能和意愿。

如今，这批岸电设施的投用将实现生态效益、经济效益、社会效益“多点开花”。打好污染防治攻坚战，生态效益显著。数据显示，一般情况下船用柴油机发电的油耗为220—250克/千瓦时，每燃烧1立方米柴油将产生2616.6公斤二氧化碳、8.57公斤二氧化氮、10公斤二氧化硫及1.8公斤烟尘。而岸电设施的应用基本做到了废气零排放，是打赢“江河碧空”蓝天保卫战，推动绿色航运健康发展和长江大保护的重要举措。降低船舶运行成本，经济效益可观。王鹏程告诉记者，内河船舶使用岸电电价为1元/度，即使是在夏季用电需求最大的时候，使用一整晚岸电的费用也只在20元左右，如使用船舶自身的柴油发电机，每晚花费将高达80元左右。港航环境有效改善，社会效益提升。岸电是当前备受推广的绿色清洁能源，是实现港航绿色减排的重要途径和港航转型升级的有力举措。从前，船舶使用柴油发电机噪音污染严重，尤其夜间船舶聚集靠泊区停泊，发动机轰鸣不止，周边居民不堪其扰。目前，该情况得到明显改善。

“接下来，我们将进一步与相关部门加强联动提高岸电接入率，通过宣传引导、鼓励激励等机制促进船民正确使用智能设备，促进绿色低碳循环发展与引导船民绿色生活齐头并进，让船民积极主动投入环境保护中来。”王鹏程对岸电使用前景信心满满。



连申线如皋水上服务区船民使用岸电。

## 港口服务前移的尝试

上海港ICT实施后，客户成本物流大大降低。除此之外，该项目不仅是上海港利用智慧化管理技术对港口物流资源在时间和空间上的统筹，也是进一步探索口岸功能与港口服务前移至内陆腹地的有效尝试。

“ICT项目全部建成运营后，苏州ICT模式进出口集装箱港口集疏运物流时间，较之目前苏州至洋山港的物流时间，可缩短1—2天，每个标准集装箱物流成本可降低200元左右。”上港集团有关部门负责人说，该项目能为苏州的制造业和外贸企业大大降低物流成本，提高物流效率。

该部门负责人介绍，对客户来说，集装箱交付ICT后，ICT将根据集装箱物流时限，采用三种运输方式实现转运：水路转运，即通过ICT+河海直达的方式；铁路转运，即通过ICT+铁路+芦潮港站、洋山港区短驳方式；公路转运，即通过ICT+公路运输方式。

上海国际航运研究中心高级分析师谢文卿也表示，由于ICT项目的实施，苏州及周边地区货主只需将货物送至白洋湾口岸，便相当于完成了货物抵达上海港的要求，省去了集装箱“提空送重”过程中近90%的运输里程，货主的物流运输过程得到大幅简化，也使得货主业务处理与情况应对得到极大优化。同时，白洋湾作业区接收的货物可平抑“峰谷时刻”物流运能差异，以及增加往返重箱运输比例，以降低企业综合集疏运成本。

“ICT项目有望真正实现口岸功能与港口服务的前移。”谢文卿告诉记者，虽然当前仅物流领域认可货物进入白洋湾口岸同进入上海港，客户无需再考虑中间所有的转运环节，旨在提升港口集疏运效率并降低货主综合物流成本；但随着项目的持续推进，依托白洋湾口岸功能及监管区域，实现属地口岸申报及清关查验等服务，甚至在贸易规则上视同货物抵港，将进一步提升贸易企业对口岸物流与营商环境的感受。此外，ICT项目还充分发挥信息技术在港口综合运输领域的作用，通过ICT项目构建一个一站式公共服务平台，实现一键式完成办理单证、缴费、查询位置等业务，在极大改善客户物流服务体验的过程中，也使得港口物流企业可以通过数据管理中挖掘出更多服务需求。