

# 新加坡港的雄心

蔡本田

新加坡港自13世纪开始便是国际贸易港口,直到今天。现在,它是世界上第二繁忙的港口,全球货运贸易的五分之一由它完成。得益于复合运营策略,新加坡港口及中转业务对新加坡经济社会发展的重要性不断提升,不仅贡献了新加坡约7%的GDP,还创造了17万个左右的就业机会。

要说新加坡的“发家”行业,也是新加坡最核心的支柱产业,那一定要谈港口。虽然新加坡的服务业、金融业、医疗产业也很强,但港口的重要性从未淡出人们的视野。

新加坡港是世界上第二繁忙的港口。它位于新加坡海峡,坐拥马六甲海峡这条全世界最繁忙的海运线,不仅是东南亚地区海上交通的十字路口,也是东西方海洋贸易必经的航运枢纽。自13世纪开始,新加坡港便是国际贸易港口,直到今天。

眼下,新加坡正在最西边的大士建设一个新的港口——大士港。据新加坡媒体报道,该项目预计将于2040年落成,耗资高达200亿美元,相当于1000多亿元人民币。届时,它将成为世界上最大的自动化港口,每年可以处理6500万个标准集装箱,数量接近现在的两倍,让新加坡港的吞吐量直接上一个台阶。

仅从这一点就能看到新加坡港的雄心:仅仅维持现有优势怎么够呢,强一些,再强一些,才是目标。

## 发奋图强

新加坡港有多强?来看一组资料。

全球货运贸易的五分之一由它完成,平均每天12分钟就有一艘船舶进出,相当于一小时内全球所有现有货船都在这里停泊过一次。其位于裕廊、吉宝、丹戎巴葛、布兰尼、三巴旺和巴西班让的6个主要码头配备了超过200台起重机。此外,它还是世界上最重要的转口港,80%的船只经过时只是为了卸载和再装。

斯普瑞德今年1月最新发布的2022年全球国际海运港口报告显示,新加坡港与世界上120多个国家和地区的580多个港口建立了业务往来,目前有200多条航线来往于世界各地,约有80多个国家和地区的140家船运公司的各种船舶进出该港口。

作为国际集装箱的中转中心,新加坡港最大的特色是四通八达的区位优势和管理运营。在这里,大部分集装箱的在港堆存时间仅为3天至5天,20%的堆存时间仅为1天。

除具备船运码头和物流中转站等传统功能外,新加坡港还有完整的产业体系。其中,工业领域主要以电子产品、炼油及船舶修造为主导;高科技产业发展迅速,是世界上电脑磁盘和集成电路的主要生产地;炼化业也表现不俗,目前已成为世界三大炼油中心之一。此外,纺织、食品、交通设备和建筑业也比较发达。

新加坡港的历史长达数百年。早年间,除马六甲和香港一度盖过其“风头”外,其在东南亚乃至整个亚洲的地位无人能及。

一般认为,1819年是新加坡港口经济最重要的转折点。当时,马六甲正风光无限。同年,来自英国的莱佛士爵士抵达新加坡,并强力推行自由贸易港政策。自此,新加坡港逐渐恢复了作为本地区主要港口的地位。

之后的两个世纪,新加坡港的发展步伐从未停止,港口成为了新加坡的重要经济命脉之一。期间,船舶业也随着工业化的发展脚步跨越了几个时代,从帆船一路进化为现代化箱运巨轮。

1965年,新加坡独立。从那一天起,新加坡政府就将港口业视为国家生存和发展的基础,并着力推动其发展。1972年,丹戎巴葛码头被改建成了首个集装箱码头。1991年,鉴于丹戎巴葛码头已不胜负荷,政府决定在巴西班让填土,建造新的集装箱码头。2013年,新加坡政府又在“三十年规划”中提出建设规模更大、技术更先进的大士

港码头。大士港码头作为《新加坡2019发展总蓝图草案》的一部分,于2019年10月3日举行了动土仪式,标志着新加坡港跨入了又一个新阶段。

20世纪90年代初也是一个重要的时间节点。在1990年和1991年,新加坡港的集装箱吞吐量超过香港,跃居世界第一。之后几年间,双方一直反复拉锯,冠军几度易手。至2006年,新加坡港以2480万个TEU(国际标准箱单位)居全球前十位集装箱港口榜首。

2010年,历史再度改写。这一年,中国上海港取代新加坡港,成为世界上最大的集装箱港口。

新加坡港去年的成绩尤为亮眼。2022年,其处理的集装箱数量创历史新高,达到3730万个TEU,在全球集装箱贸易下滑的情况下,仍保持了全球最大转运港的地位。而且,在全球集装箱贸易下降3%至4%的情况下,新加坡港的集装箱吞吐量只同比下降了0.7%,显示出其良好的管理水平与韧性。

## 强之有道

新加坡港之所以强,运营当居首功。

作为港口竞争力核心中的核心,新加坡港的货物中转一直围绕着集装箱这根主线。20世纪60年代,集装箱运输逐渐兴起。新加坡抓住机遇,大力兴建集装箱专用泊位,首个泊位于1972年投入运营。很快,其集装箱中转业务便发展起来,新加坡港也由此成为东南亚集装箱国际中转中心、世界航运中心之一,并进一步成长为国际集装箱管理和租赁中心。通过集装箱中转业务,新加坡港不仅获取了丰厚的收益,而且一把握住了提升港口码头建设和管理水平最关键的抓手,抢到了先发优势。

货物中转问题解决了,接下来就是如何围绕核心功能提供增值服务了。

事实上,除了海运强大之外,新加坡在空运、炼油、船舶修造等方面均具有明显的产业优势,加上它本身就是国际金融和贸易中心,因而在衍生服务领域同样顺风顺水。

例如,空港联运。空运的劣势是运力小、业务量也小,但优势是速度比海运快了不是一星半点。因此,空港联运虽然没能给新加坡带来可观的箱量和收入,但可以满足客户的应急需求,能够极大提升客户对新加坡港的信任度和新加坡作为国际航运中心的美誉度。从长远来看,这种口碑效应比当下装在兜里的真金白银更“值钱”。

又如,船舶修造。新加坡港拥有一个40万吨级的巨型早船坞和两个30万吨级的早船坞,能够同时修理的船舶总吨位超过200万吨,是亚洲最大的修船基地之一。在为船舶提供维修服务的同时,新加坡港还提供国际船舶换装与修造一体化服务。需要检修的船舶往往满载货物从其他港口驶往新加坡,将货物在新加坡港换到其他船舶后,就近在新加坡维修,既节省了成本,方便了船主,也为当地船舶业带来了更多生意。

再如,燃料供应。新加坡是世界第三大炼油中心,世界排名前列的壳牌、埃克森美孚、英国石油公司等均视新加坡为石油提炼和仓储基地。炼化产业的高度发达使得当地

船用成品油价格相对较低,加上位于国际航线要冲,新加坡顺理成章地成了国际船舶燃料供应中心,往返欧亚航线的船舶大部分都会选择在新加坡和鹿特丹两地加油。

得益于这种复合运营策略,新加坡港口及中转业务对新加坡经济社会发展的重要性不断提升,不仅贡献了新加坡约7%的GDP,还创造了17万个左右的就业机会。

都说低头做事,抬头看路,缺一不可,这也是新加坡港能够一直强到今天的原因所在。在具体的经营管理上,新加坡港很有一套,在事关未来的战略布局上,它也同样没有掉链子。

也许是因为当年莱佛士带来了英国的海洋基因,新加坡港这200年来一直对自由贸易情有独钟。目前,新加坡已同世界25个国家或区域签订了自由贸易协定。

积极发展临港工业也是新加坡港早年提出来的思路。多年来,新加坡做好了配套,而且还把原料、市场两头在外的高端制造业和高新技术产业做得风生水起。二者与港口本身互相促进,成就了一段产业链条与产业集群协调发展的佳话。

当然,还有科技。新加坡政府素来注重先进技术,在港口行业中的应用,港口的日常业务均大量采用电子技术。而且,早在1990年,新加坡就投资建立了全国电子数据交换系统贸易网,把国内所有国际贸易主管机构连接到一个系统网络中,实现了各部门之间的信息共享。

## 诸强竞起

2022年,新加坡港口因在支持全球供应链及带头推动海事事业转型等方面的突出表现,连续第二年获评全球最佳海港,第34次被评为亚洲最佳海港。

尤其值得一提的是,作为领先的国际海事中心,新加坡港聚集了全球各种海事企业,拥有国际航运集团以及金融、保险、网络安全、船舶经纪、法律和仲裁领域的其他海事参与者170多家。尽管面临全球通胀、地缘冲突、供应链受阻等多重压力,新加坡的国际海事中心地位依旧稳固,这也是新加坡港口经济最坚实的护城河之一。

不过,隐患也是有的。10多年前,新加坡失去了全球第一大港的宝座。究其原因,还是硬件的“弱”,也就是运力和泊

力不足。毕竟,后来居上的上海港,还有青岛港、洋山港等一大批中国港口跃跃欲试,正在快马加鞭地建设升级中。

而且,周边国家的追赶脚步也不慢。

例如,马来西亚皇京港项目的重启就是个不小的挑战。声势浩大的皇京港项目曾因所在国政局变动,于2020年被马六甲州政府叫停。港口开发商被迫搬出工地,项目也就此陷入停滞。不过就在去年,销声匿迹已久的皇京港项目迎来了转折。据马来西亚媒体报道,马六甲州政府“似乎”已与开发商达成和解。

这对于新加坡港来说实在算不上什么好消息。毕竟,皇京港也位于马六甲海峡沿岸。一旦皇京港建成,新加坡的区位优势将被严重削弱。换句话说,不需要皇京港的建设和运营水平多么优秀,只要大体过得去,就会分走新加坡港的客流。

还有就是前几年传得沸沸扬扬,但“雷声大雨点小”的泰国克拉运河项目。一旦项目落成,从欧洲、非洲等地前往东亚的船只,就不一定需要通过马六甲海峡了。这对新加坡港的打击,恐怕将比皇京港来得更猛烈。

不过,克拉运河项目到目前为止一直未见动工迹象。泰国政府方面只是表示,中泰两国民间企业和组织确实曾经对克拉运河项目开展了可行性研究。可万一有一天,双方达成协议决定共同推进这一项目的建设,那对于新加坡来说确实是个危机。

这也是新加坡要大力建设大士港的重要原因之一。目前,港口建设工作正在顺利进行中。新加坡港务集团方面称,大士港口会成为“改变新加坡港口和供应链运作的关键”。

正如那句话所说,强者并不意味着压倒一切,而是不会被一切压倒。新加坡港之强,强而有道。



图① 新加坡港的货运集装箱。  
图② 新加坡港的船厂及仓库仓储区。  
图③ 美丽的火烈鸟。

(视觉中国)



# 火烈鸟天堂

陈鸿斌

观火烈鸟,还得去肯尼亚纳库鲁国家公园。纳库鲁国家公园位于裂谷省纳库鲁市,占地面积188平方公里,是为保护禽鸟专门建立的公园。它距肯尼亚首都内罗毕约200公里,从内罗毕开车前往,当天即可往返。当然,如果希望欣赏得尽兴一些,最好在公园附近的酒店下榻一晚。

据统计,纳库鲁国家公园内有约450种禽鸟,其中尤以火烈鸟闻名。那里常年有约200万只火烈鸟栖息,占全球总量的三分之一。同一种群如此高度集中在一处,这在全世界的动物中都是极其罕见的。

火烈鸟并非候鸟而是留鸟,只有在缺乏食物和环境发生变化时才会迁徙。而纳库鲁湖的环境非常适宜火烈鸟,而且全年不缺食物,因此迁徙的情况很少出现。

纳库鲁湖及其附近的几个小湖都是地壳变动形成的,有大量活水注入,却没有出水口。水流带来的熔岩土沉积在湖底,盐分溶于水,为藻类生长提供了良好条件。几个湖的浅水区都

大量生长着一种暗绿色的水藻,这是火烈鸟赖以生存的主要食物。

纳库鲁国家公园的火烈鸟有大小两种。它们都是长腿、长颈、巨喙的模样,很像白鹤,但全身羽毛呈淡红色,两翼和双足颜色稍深。动辄几万只甚至十几万只火烈鸟密密麻麻聚在一起,徜徉浅滩,兴致来时,轻展双翅,呼啦啦远去,湖光鸟影,交相辉映。

由于气候温和,水草繁茂,国家公园里还栖息着数百万只其他品种的禽鸟和其他种类的野生动物,如水獭、岩狸、河马、豹子、狮子等。不过,这也导致观鸟者必须谨慎。听当地人讲,以前纳库鲁湖刚刚开放时,就发生过狮子袭击游客的事,导致国家公园的游客数量下降了好一阵。

到纳库鲁国家公园游览,还有一种动物不能不提,那就是野生白犀牛。在肯尼亚,白犀牛是好运的象征,若能遇见,真是幸事一件。可惜,犀牛警觉性很高,脾气也不太好,游客的车队如果过于靠近,很容易激怒它们。它们会以牛角为

锋,冲向汽车,即便是“皮糙肉厚”的越野车,也只能落荒而逃。

正是因为有火烈鸟等许许多多美丽的动物,肯尼亚素来是动物爱好者、摄影发烧友和“驴友”的天堂,当地旅游产业也蓬勃地发展起来。统计显示,新冠疫情暴发前的2019年,肯尼亚旅游收入为1630亿肯先令,约合13.6亿美元,同比增长3.8%;旅游产业占GDP比重接近十分之一。

不过,去肯尼亚旅游的中国游客不算太多。还是以2019年的数据为例。当年,肯尼亚共接待外国游客204.8万人,中国游客只有不到10万人。正因为如此,当地对中国游客数量爆发式增长报以极大的期待。据当地媒体报道,肯尼亚总统希望每年到访的中国游客人数能达到中国人口的0.1%,即140万人。考虑到疫情的影响正在慢慢减弱,达到这一数据或许并非奢望。

印象



本版编辑 韩叙 周明阳  
美编 倪婷婷 来稿邮箱 gjb@jirbs.cn