

# 迎接后巴拿马时代： 纽约新泽西港加快提升 港口能级

文旭莲

2007年动工的巴拿马运河拓宽工程，随着2014年竣工完成并投入运营，一个后巴拿马运河时代已呼之欲出。在迎接与应对后巴拿马运河时代的倒计时中，美东港口正在悄然展开一轮物流的战略布局调整与扩张，而纽约新泽西港则抢占先机，欲在后巴拿马运河时代赢得市场制高点。

## 巴拿马运河拓宽将改写港口版图

将于2014年10月竣工的巴拿马运河拓宽工程，计划耗资52.5亿美元。根据规划，整个运河扩建工程完成后，将可容纳长366米、宽49米和吃水深15米的巨型船舶，世界超级油轮以及载运1.2万个集装箱的超大型集装箱船都能通行无阻。

历时7年完成的运河拓宽工程，自2007年开工以来，完全按照工程进度推进，截至目前，已完成32%的工程进度，完成投资支出44.97亿美元。有望在巴拿马运河建成100周年之时，正式竣工并投入运营，将成为全球海上贸易史上的一个重要里程碑，由此改写跨太平洋、大西洋航线与美东港口物流的格局。

据巴拿马运河当局资料显示，目前巴拿马运河承担了占全球贸易总额5%的货物运输，平均每年有1.4万艘船舶利用这条“世界桥梁”，直接

往来大西洋及太平洋。运河扩建工程完成后，全长81.3公里的运河容量将会比现在增加一倍。

纽约新泽西港务局也分析认为，巴拿马运河扩建将带来长远的经济收益和拉动就业、促进繁荣。随着巴拿马运河扩容，亚洲与美国东海岸间的水运航线将是货船进出美国中西部最经济实惠的选择，而美国东海岸港口将成为主要受益者。

连接大西洋与太平洋的这条“世界桥梁”，“身躯”放大后的最大效应将是对全球海上贸易格局的重大影响和改变。未雨绸缪之下，全球集装箱班轮船队已纷纷加大力度，调整航线，提升美东航线的运力容量。仅2011年，排名前5位的全球班轮船东已在纽约新泽西港先后开辟两条8000TEU超大型集装箱周班航线。截至目前，纽约新泽西港务局的6个集装箱码头拥有24条来自亚洲的新航线和7条来自印度的航线及汉堡、安特卫普及越南等快速航线，纽约新泽西港成为提供直达世界各主要市场的最佳物流选择。

“在全球化时代，美国与世界各个角落的航运联系需要经过巴拿马运河，过去、现在、未来都是这样”，纽约新泽西港务局战略分析与行业关系研究经理Peter J.Zantal表示，亚美

航线货量上升很快，美西和美东港口都在积极调整，挖掘潜力。近年来，纽约新泽西港务局通过与码头装卸经营公司协商合作，扩大雇佣码头工人、延长装卸运输作业时间等，提高产能，完成的吞吐量增加到了每公顷2300个标准箱。

## 突破通航净空限高的最大瓶颈

后巴拿马运河时代船型的更大更高、通过量更大，进入纽约新泽西港集装箱码头前的贝昂大桥(Bayonne Bridge)净空限高。据英国劳氏船级社提供的资料，贝昂大桥可接受净高为46米，这对目前几乎所有正在运营以及建造中的超巴拿马型船而言，通过大桥进入纽约新泽西港无疑是一大难题。

“贝昂大桥不能成为未来纽约新泽西港发展的‘瓶颈’”，纽约新泽西港务局港口贸易部部长Richard Larrabee曾表示，按照未来新巴拿马船的船型设计和港口航道吃水，贝昂大桥至少将被升高至57米。

几乎与巴拿马运河扩建计划提出的同时，改造、提升抑或重建贝昂大桥的呼声和议案被提到了美国政府、纽约新泽西港务局的议事日程。“修复而不是取代来提高贝昂大桥桥面是省时和高效的方法，比用其他方案的影响较少。这一计划将对临近贝昂大桥和史泰登岛走廊的居民影响降到最低并保持这座80年历史的拱桥建筑”，纽约新泽西港务局近期表示，提高桥梁的通航净空，降低成本，减少对环境和社会的影响是纽约新泽西港务局最优先考虑的选择。将贝昂大桥桥面从46米提升到约57米，通过在现有的路面上建造新的加层，同时双向保持一个车道的交通，确保最终设计可以支持未来的交通走廊，减少对交通、社区和环境的影响，保留港务局现有

优先通行权，并全面加快项目进程。

2008年，美国金融危机风暴袭来，贝昂大桥改造工程正处于节骨眼上。一方面，由政府、纽约新泽西港务局等合作方各承担 50%的总投资费用需要进一步落实，期待更多的资金以及许多技术、环境管理来推进这一工程；另一方面，工程施工要求在建设新的路面期间保持大桥开通，以及确保对环境影响的 최소화。

贝昂大桥改造工程关乎后巴拿马运河时代纽约新泽西港的兴衰，时间不容耽搁。为此，纽约新泽西港务局采取严厉措施“节衣缩食”：大幅削减和控制运营成本，包括全部减去每年耗资 500 万美元的直升机项目，减少每年外部咨询费 1400 万美元，取消非赢利 E-ZPass 项目，节省 150 万美元开支，连续三年运营开支零增长。上述两大预算指标创下了 40 年来的最低水平。

据介绍，联邦环境监管机构最终批准了贝昂大桥改造工程，美国海岸警卫队被联邦机构国家环保局指定为整个工程的监管。同时，贝昂大桥 30% 初步工程设计合同预算也获得了批准。在完善初步设计和制定时间表的基础上，通过审查多种选择来确定一系列潜在的、临时的和选择施工截流方案的成本和效益，并持续推进一些目前正在进行的包括轨道工程、设计、社区外部环境等战略项目，以确保在 2016 年前实现大桥通航。

### 加快提升港口物流能级

地处巴拿马运河的大西洋门户，美东第一大港的纽约新泽西港早在巴拿马运河扩建酝酿之初，未雨绸缪，迈开了着眼于未来的港口物流扩张之路。2003 年，纽约新泽西港实施的一项总投资达 40 多亿美元的港口改造扩建庞大计划，包括航道浚深、兴建物流仓储分拨设施、重建长达 8 英里的

Staten Island 铁路工程、新建一个海铁联运设施等，历经数年均已取得明显的进展。截至 2011 年底，15 米水深目标的航道疏浚已宣告完成；海铁联运中重建铁路已完成三分之二，建成后将从目前每年 60 万标箱提高到 150 万标箱，全面提高港口的运作效率；物流仓储分拨设施正在按规划进度加快推进。

后巴拿马运河时代的竞争不仅是满足超大型船舶需求的港口规模上的角逐，更是港口作为供应链上下游的物流枢纽的比拼。“纽约新泽西港比北美东海岸其他港口拥有更多内陆与海外货运航线”，纽约新泽西港务局港口工业和战略分析总经理彼得·扎泰尔自豪地告诉记者，作为一个最佳连接和最佳跨洋交通枢纽这只是港口成功原因之一。纽约新泽西港务局利用铁路、卡车和多式联运服务，以保证货物快速抵达市场。在离开港区 24 小时之内，货物就能送到美国三分之一和加拿大一半的消费者手中。

即使在经济困难时期，纽约新泽西港务局 2011 年资本预算仍将保持总投资 2500 万美元的港口清洁空气设施、新泽西海运码头重建以及航道浚深等重要项目的继续实施。2010 年，纽约新泽西港务局投资 2.35 亿美元在贝昂半岛购置约 130 英亩的土地，包括永久性道路运营和紧急使用权。同时，在获得哈德逊河两岸总面积达 4.5% 的土地使用权的基础上，将购买和开发位于贝昂半岛北方的纳格林维尔轨道码头，扩建纽约蒙兰湾集装箱码头 (NYCT)，通过连接史泰登岛捷运设备码头和主要的铁路线，横贯大陆目的地。根据计划，NYCT 将增加第四个泊位，年吞吐能力有望扩大至 95 万箱。

“确保纽约新泽西港口继续成为美国现代化、高效、最受青睐的国际贸易港口之一”，港口商务主管查德

拉拉比表示，通过与码头运营商、私人资本的合作，纽约新泽西港已获得超过 30 亿美元的投资。其中 6.5 亿美元将用于浚深码头前沿航道、添置码头起重机。过去的五年里，纽约新泽西港马赫码头先后投资配置了近 4 亿美元基础设施和设备，其中 180 台跨运车组成的最大跨运车队，加速了货船与铁路之间的流通。通过冷藏箱插头更新配置，马赫码头冷藏箱堆存量最高可达 900 标箱。

优化港口物流战略布局，扩展多式联运 进一步提升码头的能级。最近，纽约新泽西港务局又宣布，收购泽西市的 98 英亩“全球集装箱”属下的码头，将这一码头与港务局邻近的占地 70 英亩的东北汽车装卸码头相连，纽约新泽西港务局将投资 1.5 亿美元开发和改建新的集装箱码头。2012 年，连接到海运码头的捷运铁路将由目前的两条增加到四条，达到年运量为 120 万箱。而调整与纽瓦克集装箱码头的租赁合同，使纽瓦克 (PNCT) 集装箱码头从 180 英亩扩展到 287 英亩，并创造 1150 个工作岗位，带动 6.3 亿美元的区域经济效益。目前，连接 APM、马赫码头与伊莉莎白的捷运铁路共有 18 条轨道，三个海铁联运设施每年可处理集装箱达 100 万标箱，而位于科尔宾街西部的一个多式联运铁路新辅助码头，则为伊莉莎白海运码头与纽瓦克港附近超过 7 万英尺长的辅助轨道增加效率和容量。

“以前总说我们的铁路市场主要在密西西比以东克森梅森北线人口密集的中心”，彼得扎泰尔表示，现在纽约新泽西港的多式联运服务已辐射到包括加拿大的蒙特利尔、多伦多，以及底特律、哥伦布、克里夫兰和其他一些传统美国东岸目的地，同时通过海铁联运还提供到美国西南和西海岸的达拉斯、长滩、西雅图、塔科马等地物流服务。