

上海港集装箱吞吐量虽更高 陈聪敏：我国侧重协同效应



新加坡国际港务集团前总裁陈聪敏认为，我国集装箱码头从市区、巴西班让到现在的大士码头，不仅规模更大、有更多自动化设施，还放眼未来，不断提高效率和加强自身优势。（梁麒麟摄）

周文龙 报道
chewbl@sph.com.sg

中国上海港口集装箱吞吐量虽高于新加坡港口，但两者所扮演角色不同。新加坡国际港务集团（PSA International）前总裁陈聪敏说，新加坡港口不应只着眼吞吐量数据，更应侧重于港口与供应链、转运、研发、金融、海事法律服务等其他海事支援行业产生的协同效应，以创造更大价值。

他强调：“这些要素，使新加坡成为全球领先的国际海事中心。”

陈聪敏是“新加坡政策研究所—纳丹系列讲座”第14任主讲人，上月6日在新加坡国立大学发表第一轮演讲，题目为“探索全球贸易和新加坡作为世界联系纽带的地位”，探讨在贸易迅速扩张背景下，新加坡港口如何继续发挥连接世界的作用。

新加坡港作为转运枢纽 与上海港扮演不同角色

谈到中国上海港带来的竞争时，陈聪敏指出，上海港依托长江沿线庞大腹地，是中国主要的货物进出口中心。新加坡则是作为转运（transshipment）枢纽，让货物能在新加坡转运到世界各地，两者扮演的角色并不相同。

他说，以相关海事支援行业，如海事法律、研发、金融、供应链服务和转运等来看，外加许多企业总部都位于新加坡，新加坡海事生态环境发展更健全、成熟。这让新加坡成为全球领先的国际海事中心，对我国国内生产总值的贡献达7%。

“我们不应只是着眼于吞吐量，更应注重港口带来的协

我们不应只是着眼于吞吐量，更应注重港口带来的协同效应，以及它所创造的价值。

——新加坡国际港务集团
前总裁陈聪敏

同效应，以及它所创造的价值。”

我国港口的集装箱吞吐量去年达到3900万个标准箱，创下历史新高。上海港去年集装箱吞吐量突破4900万标准箱大关，连续第14年蝉联全球第一，我国则排名全球第二。

陈聪敏接受《联合早报》采访时说，以我国集装箱码头从市区、巴西班让到现在大士码头的转变为例，这些码头不仅规模更大、有更多自动化设施，还放眼未来，不断提高效率并加强自身优势。

他说，新加坡港能保持领先地位，最主要因素是优越连通性、与航运公司建立的紧密商业合作伙伴关系、对科技和自动化的前瞻性投资，以及改善生态系统的全面数码化举措。“所以，单有庞大规模和最先进设施还不足够。”

面对区域港口竞争，他呼吁新加坡继续审时度势，顺势打造更紧密相连的国际海事生态系统，创造更多价值。

陈聪敏本星期五（12日）下午4时将在新加坡国立大学展开第二轮演讲，主题为“重大海事动向：轨道调整”，从商业角度分析过去10年全球航运业的快速变化，以及新加坡如何继续维持全球领先海事中心的地位。演讲将在新加坡政策研究所（IPS）脸书页面上直播。