

# 江苏太仓港口管理委员会文件

苏太港发展〔2020〕1号

---

## 关于进一步提高太仓港集装箱岸线利用率提升船舶靠泊服务质量的通知

管委会各部门、发展服务中心，各集装箱码头企业，查验中心，各相关航运公司：

下半年以来，太仓港积极应对新冠疫情和中美贸易摩擦带来的影响，港口生产快速回升，8月份集装箱吞吐量创历史新高。但是，随着到港船舶数量的增加，集装箱岸线资源供需矛盾越来越突出，船舶靠泊服务质量得不到有效保障。为进一步提高太仓港集装箱岸线利用率，提升船舶靠泊服务质量，现将有关要求通知如下：

## 一、加强集装箱码头岸线资源统筹利用

各集装箱码头公司应充分利用岸线资源，提升作业效率，强化运营管理，最大限度挖掘生产能力，提高岸线使用效率。1-8月份，一期码头完成 15.3 万标箱，仅为设计吞吐能力的 42%，对此，一期码头要争取增设固定集装箱班轮航线，增加集装箱作业设备设施的投入，提升集装箱堆场的专业使用率，逐步减少件杂货业务对集装箱的挤占，回归集装箱主业。

## 二、进一步减少驳船双靠

（一）加强驳船配载管理。驳船公司要加强船舶配载管理，对所载集装箱进行分港、分舱、分贝配载，提升干支衔接效率，从源头上减少驳船在太仓港双靠的比例。

（二）扩大联合作业范围。在《太仓港集装箱联合作业实施办法（2019年修订版）》（苏太港〔2019〕27号）基础上，进一步优化联合作业工作。

1. 南北三期码头之间启动联合作业。驳船在南北三期码头之间装卸船不超过 20 个自然箱（包括 20 个自然箱）的，可以申请联合作业。联合作业集装箱由提供方码头收取作业费 100 元/自然箱，其中驳船公司支付 80 元/自然箱、需求方码头支付 20 元/自然箱，后场转运由需求方码头负责，太仓港口管委会补贴需求方码头 80 元/自然箱。

2. 装船联合作业扩大范围。装船联合作业扩大到长江中上游调头支线。驳船装船不超过 20 个自然箱（包括 20 个自然箱）

的，可以申请联合作业。

3. 联合作业收费补贴标准。相邻码头之间联合作业的收费和补贴标准按照《太仓港集装箱联合作业实施办法(2019年修订版)》(苏太港〔2019〕27号)执行，南北三期之间联合作业的收费和补贴标准按照本条第一款规定执行。

4. 联合作业的运输组织保障。相邻码头以及南北三期码头之间联合作业的集装箱后场转运，如果需求方运力不够，由查验中心负责保障，转运费用总计80元/自然箱，其中需求方码头支付30元/自然箱，太仓港口管委会补贴查验中心50元/自然箱。

以上联合作业规则执行到2020年12月31日。

### 三、合理调整船舶靠泊优先次序

(一)重点内贸干线。重点内贸干线是指对太仓港吞吐量贡献最大的内贸干线，是太仓港集装箱吞吐量的基本盘。对重点内贸干线船舶备货率达到80%及以上的，各码头公司要基本保证船舶直靠。

(二)“沪太”公共驳船。太仓港至上海港的公共驳船支线是保障长江集装箱在太仓港快速转运的平台，各集装箱码头要优先保障其在太仓港的靠泊。

(三)长江中上游调头支线。鼓励长江中上游支线在太仓港调头，有利于进一步强化太仓港江海中转功能。为保障调头支线的效率，各集装箱码头要优先保障其在太仓港的靠泊。

(四)省内水水中转支线。鼓励省内驳船公司在太仓港发展

水水中转业务，是全省集装箱业务一体化发展的重要措施，与太仓港口管委会签订有效协议且按时完成阶段性目标的水水中转支线，各集装箱码头要优先保障其在太仓港的靠泊。

#### 四、加强船舶联合调度

(一)建立协同联系机制。发展服务局要督促各集装箱码头之间以及与发展服务局之间建立干线到港、驳船排队和作业信息共享机制。

(二)加大联合调度力度。最大限度减少干线、支线船舶在港候泊时间。特殊情况下由港口管委会发展服务局统一协调，逐步实现联合统筹调度机制，提升太仓港整体运营效率。

(三)加强监督管理。发展服务局要及时了解港口生产动态，加强港口生产效率和服务质量监督，协调解决港口生产作业中存在的困难和问题。

江苏太仓港口管理委员会

2020年9月22日

