

# 印尼对智能港口的追求：能走多远？

## 全面实施需要克服三大挑战

(本报讯) 智能港口是我们这个时代的新口头禅，经常与其他短语(如智能海洋和海洋数字化)互换使用。印度尼西亚和世界上许多国家一样，也在转向的节奏。当然，它们之间的适用程度各不相同。虽然这个概念没有统一的定义，但都包含人工智能(AI Artificial Intelligence)和物联网(IoT Internet of Thing)来运作。

就地理特征而言，印尼基本上是创业的最佳培育地。但一些挑战阻碍了智能港口的实施。第一个问题涉及多个监管机构的参与。

根据法律，印度尼西亚的港口治理属于交通部的职权范围，特别是海运总局，其中有一个港口管理局。

该部的权力涵盖港口的所有范围，从政府拥有的设施、国有企业到私营实体经营的设施。但是，轮渡港口是免税的，由陆路运输总局单独处理。

对于智能港口概念的实施，还有其他机构起主导作用，即海洋事务协调办公室和投资部和财政部。因此，这种情况造成了无数平台，不幸的是，它们之间没有相互连接，需要线下工作才能完成工作。

目前最大的两个平台是：印度尼西亚国家单一窗口(INSW Indonesian National Single Window)和印度尼西亚端口网(Inaportnet)。

前者由财政部下属的海关总署推动，致力于提供进出口文件服务。后者由交通部创立，针对船舶信息(始发港/目的港、货物舱单等)。

2020年，海洋事务协调办公室和投资部部长与财政部合作启动了所谓的国家物流生态系统。参与该项目的官员表示，它既不是平台也不是集成商。

第二个问题是国内港口运营商的产能不对称。印度尼西亚的港口架构看到该行业有几个不同的参与

者。第1组是国有港口运营商(Pelindo)，管理着群岛上不少于100个港口。与其他国家相比，它们在资本、知识和人力资源方面都比较先进。

第2组由交通部下属的港口运营商组成，全国共有2,000多个单位。他们实际上是在管理支持人员和货物流动的基本设施。

当然，其中一些已经变成了收入相当可观的繁华港口。例如，Gorontalo的Anggrek港口甚至吸引了当地投资者的注意，该投资者愿意投资1.3万亿盾(8700万美元)用于业务扩张。

但这种港口缺乏资源(人力资源、预算等)来实施智能港口的概念，需要第三方的支持，主要是Pelindo。

第3组是私人港口运营商，其许可证由交通部颁发。它们可以是需要专用港口或码头服务来支持其核心业务的大公司的子公司，也可以是独立的港口运营商。由

于它们主要管理终端/端口的非常基本的通用目的，因此智能端口的实施水平相应较低。甚至他们的装卸设备也相对陈旧。

第三个问题是本地平台与海外合作伙伴之间缺乏联系。在国际论坛上有一个名为Tradelens的通用平台，航运公司、港口运营商、货运公司和其他实体聚集在该平台上分享他们正在做的事情。这种跨国连接允许在全球范围内对货物进行无忧和可追溯的管理。到目前为止，还没有印度尼西亚物流公司参与其中，但Pelindo正朝着这个方向发展。

这些挑战可能会破坏印度尼西亚对智能港口的追求。也许实现智能港口的障碍之一是建设基础设施(互联网连接、电力)的预算不足。因此，私人参与应该是一种选择。他们可能是本地投资者或外国投资者。

去年，印度尼西亚通过将运营了40年的四家国有港口公司合并为一个实体，标志着其港口业务部门的

大规模改革。由于合并，以前由单独的港口公司管理的现有业务(集装箱、非集装箱和海运服务)现在归于一个控股公司，并将集中到几个新的子公司中。

因此，控股公司实际上管理着大量的业务线，不仅是港口运营，还包括房地产、医院、IT解决方案、造船、港口投资等等。由于业务的扩大，智慧港口的应用比以往任何时候都更加迫切。

两年前颁布的《创造就业法》可能会助长印度尼西亚实施智能港口的希望，因为该立法放宽了许多繁文缛节，因此将吸引投资者进入。但需要注意的是，该法律并未专门解决该国与智能港口之间的挑战。

改善投资环境是进一步推动印度尼西亚港口自动化和海洋数字化企业的关键，这些企业目前处于研究或试验阶段。在实施之前，这些将需要巨额投资。

为加快智慧港口的实施，政府应给予包括国有企业在内的私营部门更多投资港口业务的机会。在这种情况下，Pelindo可以成为采取主动的合适实体，这要归功于其拥有较大的资源。

Pelindo全面参与我国对智能港口的探索，将使其更接近世界各地许多港口运营商采用的最佳实践。

(莉丽)

