

全球疫情蔓延 世界经济下行压力加大

我国港口积极应对巨大考验

□ 全媒体记者 陆民敏

近日,航运研究机构 Clarksons Research 发布报告称,随着新冠肺炎疫情在全球蔓延,其对航运业的影响恐超过2008年全球金融危机,预计今年全球海运贸易量恐下降6亿吨,为35年来最大降幅。

2月中旬,本报曾讨论过疫情下中国港口业走势,但新冠肺炎疫情发展形势变化很快,进入3月以来,全

球感染新冠肺炎人数成几何倍数增长,据统计,截至4月25日,全球新冠肺炎确诊人数已破288万。为控制疫情,各国都采取了“闭关锁国”、停工停业等措施。

这对我国港口业到底会产生怎样的影响?我国港口应采取哪些对策?后期港口生产态势又会怎样?带着这些问题,记者采访了有关专家学者。

港口经营效益受到影响

交通运输部近日发布了今年前3月全国港口货物、集装箱吞吐量数据,一季度,全国港口完成货物吞吐量300727万吨,同比下跌4.6%;完成集装箱吞吐量5518万TEU,同比下跌8.5%。

记者梳理发现,在全国货物吞吐量的前十大港口中,仅有天津港、大连港、山东港口青岛港、山东港口日照港四个环渤海港口出现增长;集装箱吞吐量排名前十的港口中,仅有青岛港出现2.2%的增长,但集装箱吞吐量排名第13位的北部湾港则出现了高达32.6%的增幅,可谓“一骑绝尘”。

有专家表示,一季度我国港口受到新冠肺炎疫情冲击,吞吐量下降在意料之中。在接下来的一段时间,疫情造成的国际市场制造业降速会导致中国进口需求放缓,但不会严重影响中国港口贸易规模,港口业经营效益却将受到影响。

有从业多年的港口内人士告诉记者,港口生产与经济形势息息相关。对于因新冠肺炎疫情导致的一季度港口吞吐量下降,港口企业大都已有思想准备,从最后结果来看,比大家预计的要略好一点。主要是因为一月份疫情对港口生产影响不大,二月份又是传统淡季,三月复工复产后,前期积压的订单被赶制出来并出运,使得箱量并未出现大跌。真正困难的日子在第二季度,因为国外疫情还未被完全控制,要做好外贸新订单减少导致外贸重箱吞吐量进一步下降的准备。

“从中国自身表现看,在新冠肺炎疫情冲击下,制造业和出口贸易的下滑首当其冲,同时市场进口需求小幅回落,仅与俄罗斯、澳大利亚、东南亚等地的能源类贸易维持小幅增长。全球疫情扩散,欧

洲与美国等疫情严重地区的出口市场受影响明显,同时从中国进口的需求也将回落,仅医用产品和生活必需品或将维持一定需求水平。由于中国集装箱海运贸易处于东西向不平衡状态,进口放缓,不会让中国港口贸易规模出现大幅下降,但进口集装箱由重箱变成空箱会使港口企业的经营收入受到影响。”上海国际航运研究中心高级分析师谢文卿为记者进行了详细分析,在全球疫情得到控制前,各国粮食贸易会存在较大需求,而各国因制造业停产将对生活日用品需求急剧增长,因此在全球疫情影响下,未来中国出口市场有望逐步企稳,而进口市场或将面临“价高量少”的市场情况。

上海海事大学教授徐剑华告诉记者,1月底以来,因新冠肺炎疫情冲击,航运市场需求下降,到达中国港口的集装箱航班大幅减少,造成港口集装箱吞吐量下降。一方面,作为“世界工厂”的中国,由于疫情,生产停滞的时间比往年延长,造成生产量下降;另一方面,欧美暴发新冠肺炎疫情后,生活物资需求减少,造成外贸订单下滑,出口需求减少,两相作用,航运市场需求持续下降。为保运价,班轮公司临时停航的航班较往年大幅增加,以致靠泊我国港口的班轮频次降低。

“这次疫情还影响了我国港口冷藏箱的周转。有的港口冷藏箱严重积压,导致航运公司无法及时装卸,被迫将冷藏箱转移至其他港口,增加了运营成本。为了弥补损失,有航运公司向货主收取每箱500—1000美元不等的费用,货主物流成本骤增。”徐剑华说,但最近随着我国港口生产基本恢复正常,冷藏箱积压问题已基本解决。



广西北部湾港。

用“新措施”应对冲击

近日,中国港口协会发布的《新冠肺炎疫情期间港口生产运行监测与分析》称,进入4月份以来,集装箱班轮公司削减运力,八大枢纽港集装箱吞吐量延续降幅。据预测,5—6月份枢纽港口航线空班数较4月份将进一步增加。

面对冲击,我国港口企业该如何应对?有关专家表示,中国对国际市场或存在作出更大贡献的可能,为境外国家“输送”粮食、商品及工业原材料等,同时中国也可更多进口储备原油等物资,因此市场方面预计中国港口将出现“转机”。然而,疫情肆虐下港口业自身的发展和应对也尤为重要,港口企业应当思考“新措施”,在防止“输入型”疫情增长的同时确保货运需求得到全面满足。

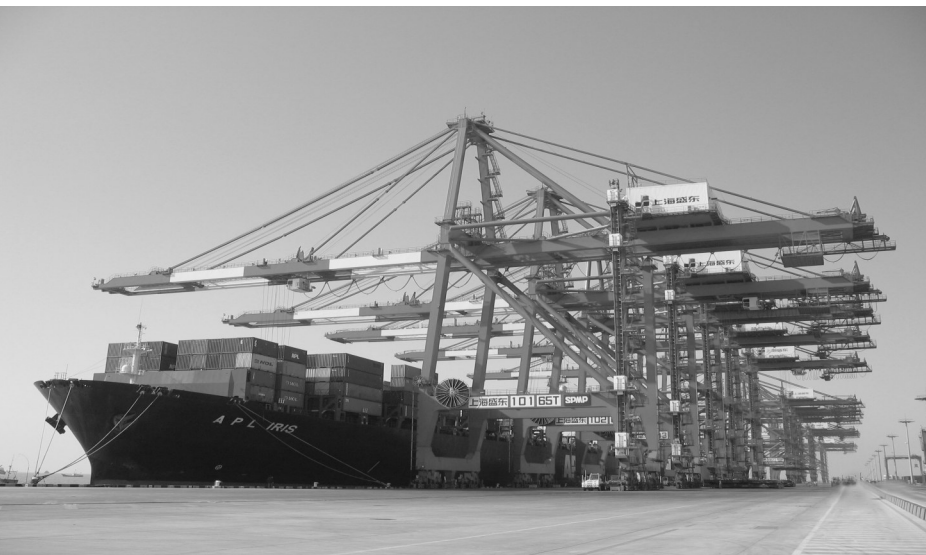
谢文卿建议,港口企业可以从几个方面入手:首先是对可能存在恢复性增长的货类制定专门作业流程,因为在疫情尚未完全消除之前,货物通关、港口作业效率等必然会受到口岸检验和防疫措施影响,为保障可能出现的恢复性增长,可对出口贸易需求较大的商品制定专门通关和检验措施,以保障货物运输的有序高效。其次,加强自动化设备改造提升港口安全系数,通过自动化和半自动化技术,在减轻码头工人劳动强度的同时进一步隔绝疫情传播途径。第三,可利用港口贸易平台建设转变传统运营模式,在现有“单一窗口”的贸易平台基础上,进一步叠加

港口、物流、航运等相关功能,实现网上申报与信息共享,减少各运输环节中通过人员交接流转的单证材料。

“疫情期间,与货运相比受影响更为严重的是国际客运码头。如何恢复邮轮旅游产业,特别是在这次全球邮轮产业受到巨大冲击之时,抓住机遇加快本国邮轮产业发展,并采取积极措施防范在航线恢复后所面临疫情‘输入’风险,也是需要思考的问题。”谢文卿建议,政府应加强对我国邮轮产业的支持,同时尽早针对重点客运码头配备相应防疫设施,并科学制定相应管理措施。

徐剑华则认为,今年我国大部分港口经营将遭遇巨大考验,建议港口企业在投资方面可以适度放缓,以减少资金压力。另外,经过此次疫情,今后我国港口在做战略规划时要拓展思路,进行多元化投资,不要把关注点都放在集装箱业务上,可以增加对石油、干散货码头的投入。

江苏港口集团有关人士表示,港口目前的第一要务是稳定客户,很多港口对疫情期间货主在码头产生的费用进行了减免;其次就是应该大力拓展散货集、陆改水等业务。此外,还应积极开拓内河集装箱市场,以应对外贸箱量的下滑。作为江苏省港口集团,将大力发展省内内河航线、铁水联运以及公铁水联运,将外贸下滑对港口的影响降到最低。



上海港盛东码头。

本文图片均由资料室提供

镇江港：“黄金港”蝶变“生态港”

□ 全媒体记者 樊雪菲 特约记者 王超军 文/图

“一水横陈,连岗三面”。4月27日,记者走进镇江港,港区周围建设了约2千米的防尘林,一片绿意映入眼帘。

记者了解到,作为江苏省港口集团

的全资子公司,镇江港坚定贯彻“共抓长江大保护”方针,把推进《江苏省港口集团绿色港口三年行动计划》作为推动企业高质量发展的重要路径,紧锣密鼓实

施绿色环保建设项目,积极推进港区文明环境综合治理,全方位提升港口环境质量,留下了一串串生态文明港区建设的绿色足迹。

抑尘扬绿
推进粉尘综合治理

2019年年初,镇江港推出了分货种环保作业指导书,对港区作业实行环保标准化操作,致力于从源头抓清洁生产。

此后,一系列各类防尘抑尘设施的建设有条不紊地开展——建成超5.6公里长的挡风抑尘墙,建设煤炭堆场高塔雾炮、流程场场喷淋设施,添置雾炮车、雾炮机、洒水车、微雾抑尘料斗、车辆清洗系统等防尘抑尘设施,堆场实现全覆盖,港区内车辆实现全覆盖封闭运输。这些措施有效降低了码头及堆场扬尘。

“码头装卸中转的矿石、煤炭等散货物料,在遇到三级以上大风天气时常粉尘飘散,给周围大气环境造成严重污染。建挡风抑尘墙,就可以防止大风天气时粉尘向港区周界外逃逸,再加上装卸作业时实行湿式作业法、堆场全苫盖,就可以达到粉尘不出院墙的清洁作业标准”,镇江港安全监督部部长蔡顺忠向记者介绍。

而散货堆场由苫盖式直接变为库棚,则是在港区内部进一步划出小环境控制单元,可以更细更密地控制粉尘,同时减少散货露天堆场雨水混流。据介绍,继2019年新建403、404库,改扩建508、607库后,今年,镇江港加大库棚化建设与改造力度,又陆续开工建设了501、502、1003大库,为打赢港区“蓝

天保卫战”夯实了根基。

此外,镇江港在港区泊位和港区的周界设立了15+1个自动监测站点,应用粉尘在线监测系统和β射线粉尘在线监测设备,对生产作业区域及港界PM2.5、PM10、TSP实行24小时全天候自动监测。“这些监测点数据全部实时传输至系统平台,所有环保管理工作人员可以通过手机实时察看。”蔡顺忠说。

据了解,为向港区抑尘、治尘等综合治理提供更科学的依据和方向,镇江港还与江苏大学合作,建设环保实验室,力求从监测、预警向成因、控制升级。

净水添绿
提升水污染防治能力

长江与运河交汇于镇江,孕育出集疏运条件便利的镇江港。

镇江港依水而兴,因水而盛。为了保护水的生态,镇江港新建、改造污水处理站4座,全面应用污水收集处置系统。

蔡顺忠介绍,码头平台和场地的污水通过收集系统,进入污水处理系统,回收处理后的中水再用于港区洒水和喷淋的循环使用,该系统处理能力达到500吨/小时,应急状态下可达到600吨/小时,全方位做到了污水不下江。

2019年5月,镇江市首个船舶生活污水上岸设施在镇江港大港三期码头建成,日处理能力150吨,为航行于长江镇江段的船舶

统一提供生活污水上岸收集处理服务,改写了长江镇江段船舶随意排污入江的历史。

2019年9月,镇江港在水上绿色综合服务体系建设地方船生活污水接收装置,下属外轮服务公司不间断在码头前沿检查船舶污染物接收情况,向船民发放宣传单4000份,张贴《告知书》等。港区内部开展垃圾分类回收,定期开展码头水污染处置应急演练。

如今,镇江港正全力落实船舶污染防治工作,积极配合海事部门实行港区“一零两全四个免费”。

减排增绿
应用绿色低碳环保工艺

在现有海轮码头和内河港池持续不断地实施岸基供电设施改造,是镇江港坚定绿色低碳港口方向信念的真切体现。

早在2018年6月,镇江港就建成了镇江市首套高压船舶岸电设施——大港三期2兆瓦高压变频船舶岸电系统,每年可替代燃料量671吨标准油,二氧化碳减排量达到2174吨。到2019年底,镇江港各生产泊位已建成了较为完善的高低压船舶岸电系统,提前完成了交通运输部《港口岸电布局方案》建设要求。

如今,在镇江港,产品节能、技术节能、工艺节能、管理节能等低碳措施多管齐下。装备工艺部部长颜小林告诉记者,金港分公司11号泊位在2017年5月直取线改造后,通过不断的流程优化,能耗由原本的每



镇江港作业现场。

年2310吨标煤降为每年168吨标煤,替代燃料量折合1499.4吨标油;东港公司6—7号泊位2019年初直取线改造后,全年实现直取量319万吨,节约成本近300万元,同时由于货物无需上场地,大幅度减少了粉尘污染。

此外,镇江港实施了场桥油改电项目,改装后的场桥能耗下降约36%,单台场桥每年节约燃油消耗和设备运行维护成本50余万元。

“还有使用清洁能源、推广场地LED绿色照明、推行水上趸船太阳能发电、在40吨门机上安装电能回馈系统等措施,低碳经济始终贯穿了整个港口的建设发展。”颜小林说。而提升港容港貌也是镇江港迈向绿色港口的重要一步。

“设备比过去干净了、整洁了,一上机就

4月份已结束,中国疫情也得到有效控制,欧美国家的疫情已经进入平台期甚至平台期右侧,欧洲部分国家已经开始有限度地部分复工,美国提出希望5月份开始复产复工。那未来我国港口生产走势会如何?

谢文卿表示,中国港口产业有望实现恢复性增长。他告诉记者,今年3月份,我国八大港口集装箱吞吐量同比减少5.6%,降幅明显收窄。“虽然,全球疫情导致全球供应链体系发生混乱,尤其欧美国家本土物流系统或出现低效运转乃至瘫痪等情况,但与本地厂商停产导致物资匮乏相比,各国政府在解决港口物流上的难度要远低于疫情下让本国制造业与物流企业同时复工复产。同时,中国制造业更有机会替代境外欧美当地供应链,包括替代当地上游制造商为生产企业提供原材料,使中国产成品和半成品的出口实现‘双增长’,借此实现中国港口产业的恢复性增长。”

“随着各国疫情防控形势有所好转,相信下一阶段港口生产形势会好转,但还要继续观察。”江苏港口集团有关人士说,127届广交会将于6月15日至24日在网上举办,其被誉为中国外贸的“晴雨表”和“风向标”,如果广交会的成交量喜人,将给我国港口业带来希望。

徐剑华表示,此次疫情会让跨国公司反思目前生产链在全球分散布局的合理性,“逆全球化”趋势可能会加强,跨国公司有可能在中国不再新增生产基地甚至减少在国内的产能。“但产业搬迁涉及因素太多,估计1—2年内跨国公司工厂真正能从中国迁走的不多。长期来看,随着疫情好转,我国出口贸易量还是会恢复。”

此外,徐剑华认为,新冠肺炎疫情使得今年全球经济下行压力加大,世界各国港口的日子都不好过。“但区域港口比全球干线港口情况会好一些,因为大家现在都意识到,供应链拉得太长对企业来说并不安全,所以会把供应链集中在某一区域。”徐剑华说,长期来看,也许区域经济会受到追捧,区域港口的成长性会好于干线港口。

中国港口或将迎来恢复性增长