



微博



微信



客户端

近日,我国港口生产捷报频传,天津港集团今年5月份首次实现集装箱吞吐量突破200万标准箱,创下月度历史新高纪录,同比增长超20%;河北省港口货物吞吐量完成5.12亿吨,同比增长15.4%,连续5个月保持两位数增长;宁波舟山港股份有限公司5月完成集装箱吞吐量301万标准箱,同比增长15.9%……

从新冠肺炎疫情在国内暴发至今,港航业经历了一波过山车式的行情。在疫情造成的系统性压力下,港口、海运、仓储等物流相关行业均受到了不同程度的影响。从各个行业的应对行为中可以发现,疫情对单个行业的影响在经过整个海运物流供应链的传递后,产生了意想不到的变化,并对港口产生了一定的深远影响。我们该如何应对?

港口如何应对疫情冲击?

□ 王圣

疫情对枢纽港影响较大

总体看来,疫情对靠近国际主航线的国际性枢纽港口冲击较大,二线港口、支线港和内河港口受影响较小。

分析2020年全国前20位港口货物吞吐量可以发现,宁波舟山港、上海港、广州港、深圳港等主枢纽港口,在疫情初期均受到了较大的影响,其中上海港跌幅18.5%,深圳港甚至跌出了前20的排名。相比之下,北部湾港、天津港、山东港口日照港距离中美、中欧航线较远的港口受冲击较小,并实现了正增长。

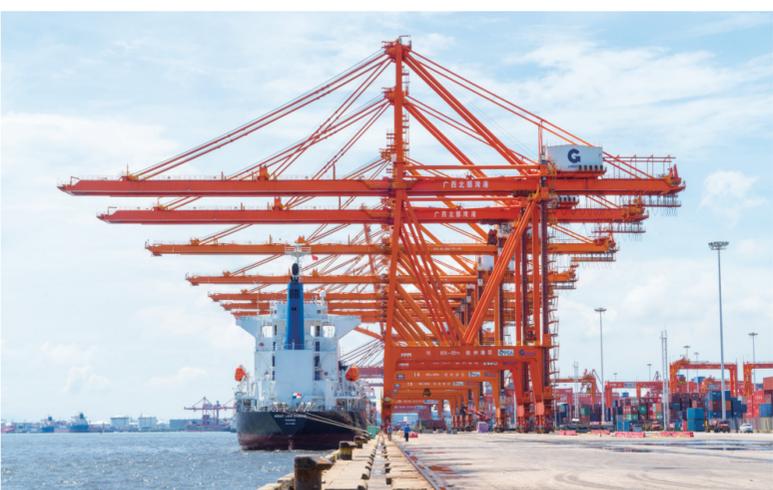
这一影响一直延续到了复工复产后的恢复阶段,其中,上海港2020年前10个月的累计货物吞吐量仍未摆脱同比下跌趋势;广州港在经历了疫情期间的跌幅下跌后,最终实现了累计货物吞吐量正增长,但恢复速度较为缓慢;而距离主要贸易航线较远的山东港口青岛港则始终保持了增长态势,甚至在疫情初期上升到了第三名的位置。

疫情对集装箱吞吐量的冲击范围和影响程度较货物吞吐量更为明显,在疫情初期,几乎所有大型港口均出现了下跌,且跌幅整体大于货物吞吐量,仅有山东港口日照港、北部湾港、山东港口烟台港保持了正增长。但在复工复产后,集装箱吞吐量出现了明显的整体性回升,但靠近主要贸易航线的大型港口相对恢复较慢。

从以上特征可以看出,与位于贸易主航线的其他大型港口相比,疫情对北方港口的影响较小。由于欧洲和北美疫情始终未能得到有效控制,因此位于中欧、中美等主要贸易航线上的枢纽港口受冲击较大。

此外,疫情也导致了供应链格局加速转变,推动了制造业中心由中国向东南亚外移的趋势。虽然近期外贸订单有回流迹象,但国内主要港口,特别是靠近贸易主航线的大型枢纽港口的生产运行仍存在一定不确定性。

疫情造成链式反应



广西北部湾港。

疫情改变了港口枢纽功能提升的外部环境。疫情加速了制造业去中心化的趋势,其中纺织、汽车制造业等为代表的出口导向型和两头在外的行业受到的冲击尤为明显,这对港口的中转业务造成了极大的影响,并削弱了港口的枢纽作用。另一方面,由于疫情影响,船公司尽可能缩减了航线上的挂靠港口数量,这导致部分支线的货源相主枢纽港集中,使得枢纽港之间的竞争更为激烈。

疫情引发的供应链失调为港航业未来发展增添了不确定性。受疫情影响,航运业出现了运价高企、港口拥堵、缺箱缺船、船期变动等现象,大大影响了港口在物流中转中的平台和枢纽作用。由于国内外疫情防控及效果存在巨大差距,国内进出口贸易激增,中国贸易在全球贸易的比重从原来的16%上升至20%。但由于疫情初期海运行业对市场预估过于负面,运力大幅削减,导致航运市场供给不足,运价激增。

此外,国内复工复产和国外生产停滞的现状导致进出口贸易结构的严重失衡,并且短期内难以恢复。由于出口规模远超进口规模,空箱调运成为当前集装箱物

流的关键堵点,并引发空箱供给不足。

与此同时,在国外仍采取封锁措施的情况下,码头作业效率低下,集装箱船舶在美国港口的等泊时间为5—10天,在澳洲的部分港口等卸时间高达21天,造成港口拥堵和大量空箱积压。可见,由疫情造成的供应链失调对港口枢纽功能的冲击是系统性的,仅通过港口部门无法解决,必须从供应链整体入手,协调各个节点的互动行为。

疫情引发的贸易摩擦使港航业发展环境变得日益复杂。作为国家间的博弈,贸易限制是使用最频繁的工具,这对港口枢纽功能中的通达性、安全性、便利性建设带来了巨大不确定性。例如,美国在2022年9月对华实施了芯片禁令,中国对7类大宗澳大利亚商品下达进口禁令。此类贸易措施往往难以预期,并且禁令有可能随着政治关系的缓和而取消。由于无法确定贸易制裁措施的持续时间,因此缺乏有效的事后补救措施,只能通过事前预防减少此类事件的冲击,这需要港口针对未来发展可能遇到的风险进行提前布局。



加快推进智慧港口建设

智慧化是港口未来的发展趋势和防疫的重要手段。通过智慧港口建设,港口可以在人员零接触的前提下实现业务的正常运作,为经济复苏和企业生产提供保障。笔者认为,可从三方面入手:

由政府引导,促进资源整合,提升智慧港口建设效率。智慧港口建设涉及到物流运输的多个行业,仅从港口端发力无法有效实施。建议由政府部门引导,成立由港口、船公司、集卡公司组成的跨行业联盟,通过信息协同和需求互动,构建包容性更强的智慧平台,为将来新业务、新模式的出现打好基础。港口智能化改造的资金可按照“企业承担一点、政府补贴一点”的方

式,其中政府补贴部分可借鉴韩国政府的经验,由跨行业联盟发放债券,政府主导的银行通过“债转股”方式帮助其消化债务。

大力推进无纸化、电子化的智慧港口改造进程,以数据标准化促进信息在不同部门间的流通,将线下服务改造为线上服务,让客户少跑腿。建议在现有数据平台的基础上,整合收货企业的商品信息和货代企业的物流信息,根据海关和检验检疫部门的关检要求,合并相同的申报内容,优化关检流程。推广“智能地磅”“智能识别”等远程操控和管理技术,支持海关监管业务的自动化、数字化创新,实现通关、检疫的线上办理。

构建适合多应用场景的物流信息平台。结合云技术的强大计算能力,以及大数据技术容量大、类型多、存取速度快、应用价值高的特点,对不同场景、不同目标不同类型的业务数据进行整合。凭借平台的开放性,进一步向内陆拓展腹地范围,结合内河港口,打通内陆“水水中转”环节;提供涵盖需求发布、信息反馈、物流规划的打包服务,构建适应多种应用场景,具有多边界属性的物流信息平台。借助5G技术的高可靠性、低延时性,以及区块链技术去中心化、公开透明、不可篡改、可追溯的特点,确保数据交换能够安全高效的进行,提升信息平台的可靠性和便利性。

提升物流供应链稳定性

物流供应链稳定是保障港口枢纽功能安全稳定的重要抓手。从疫情暴发至今全球港口供应链的表现来看,各物流节点行业的协同还需要增强。笔者建议:

培育具备整合多种物流资源能力的多式联运市场主体。引导大型物流企业延伸服务链条,向多式联运经营人和综合物流服务商转型。借鉴招商局陆港协同的前端整合模式,以及中远海运港航协同的末端整合模式,大力培育国际多式联运承运人,引导货运代理企业,特别是有实力的货代发展国际多式联运业务,负责全程运输组织。培育无船(车)承运人,负责与各段运

输实际承运人签订分段运输合同,协调全程运输组织,实现无缝衔接。培育具有国际竞争力的现代物流龙头企业,形成产业链供应链“链主”带动发展局面,加快要素聚集和通道、枢纽、平台规模化进程。

建立能快速响应的风险应对机制。建议整合工业生产、市场采购和港航物流数据,实现信息的跨部门共享,利用大数据技术,对疫情等不可控因素造成的市场波动进行评估,通过预警机制抑制风险传播,控制外部成本。利用云计算技术对风险造成的冲击进行预测,有针对性的优化、调整相关业务,在实际损害发生前提前制定应对

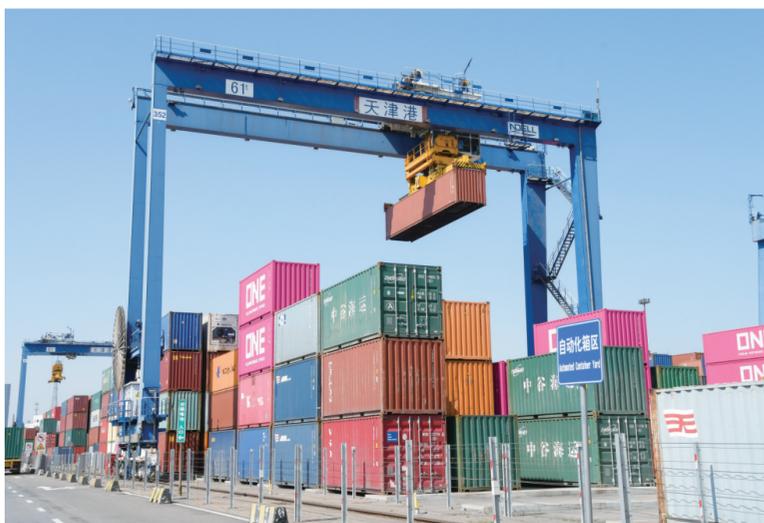
方案,形成风险的主动应对机制。

通过供应链统一决策模式保障海运物流整体稳定。由于协同行为降低了企业盈利的最小有效规模,因此企业可以通过统一决策实现资源调配的优化。例如根据市场需求的变化,通过行业内部的运力协同和舱位互借,在不增加固定资本投入的情况下,保证运力的有效供给,防止运价剧烈波动。在供应链整合方面,可以根据航线部署的特征,通过建立更为广泛的港航联盟,形成相互补充的货源收集网络,缓解外部风险导致的港口拥堵。

此外,还应提升供应链上下游行业的协同水平。目前,全国沿海省份港口整合的第一阶段已经完成,未来将进一步向供应链的上下游扩展。同时,航运业在三大联盟组建完成后,也存在港航协作的需求。可充分利用这一机遇,通过跨行业协作,形成行业横向整合与供应链纵向整合相互支撑的供应链网络,通过资源共享创造更多的价值增长点,优化整合绩效。

要构建适应供应链碎片化发展趋势的协作平台。疫情的暴发加速了制造业去中心化的趋势,因此,海运业需要构建新的协同模式来应对这一转变。建议海运企业对智慧港口建设,借助港口对市场波动的捕捉能力,通过舱位互借的方式快速抢占市场,减少直接投资的时间成本和金融风险。在业务拓展方面,可尝试整合港口和陆上运输部门,提供综合性的物流解决方案,刺激市场需求。风险控制方面,在目前市场前景不明朗的情况下,可通过战略协议的方式进行行业内的资源整合,降低企业的最低有效规模,在降低固定成本的同时,通过合作协议保持稳定的市场覆盖度和区域竞争优势。

(作者单位:山东社会科学院海洋经济文化研究院)



天津港集装箱堆场。

本版图片由本报资料室提供