新闻观察

亚洲真的“堵港”了吗？

□ 徐凯 常柱 郭佳冬 谭京京

近期有报道称：“新加坡港口陷入严重拥堵，目前正面临严重的船只积压问题，港口停泊的延误时间已经延长至7天”“上海港的停留时间已达到近三年来的最高水平”“2M宣布因地中海和亚洲主要港口的严重拥堵导致航班延误、停航”……

亚洲主要港口真的“堵港”了吗？依托港航大数据，笔者带你一探真相。

上海洋山港。 本报资料室供图

新加坡港『卡港』未波及我国港口

有媒体报道称，新加坡港口面临严重拥堵问题，集装箱船最长可能需要等待约7天才可获得泊位。但新加坡海事及港务管理局（MPA）回应称，锚地没有拥堵，船舶延误少于三分之一，集装箱船在新加坡的平均等待时间为2—3天，且大多数集装箱船舶到达后可以直接靠泊。

还有一些报道将港口拥堵问题扩展至整个亚洲港口，声称红海危机和新加坡堵港导致德班港、达曼港、吉大港、科伦坡港、杰贝勒阿里港，以及上海港和青岛港也出现拥堵。笔者经过调研发现，德班港的拥堵主要由于极端天气和港口运营商设备故障导致，科伦坡港的拥堵则是由于劳动力短缺和效率下降，而上海港、青岛港和宁波舟山港并未出现明显的拥堵现象。

新加坡属于中转型枢纽港，此类港口往往会因中转集装箱的船期大量延误导致补载、等泊、堆存率高等问题而出现“卡”港现象。目前在新加坡停靠或途径补给的其它商船都没有丝毫延误，仅仅只有集装箱船受到影响，这并非传统意义上的港口拥堵。因此，新加坡港目前是“卡港”而非“堵港”。

笔者认为，因新加坡港的“卡港”问题而认为整个亚洲的港口都在发生拥堵的看法也不准确。

红海危机对亚欧航线的运力周转率产生了显著影响，延长了航次天数，降低了准班率。船期异动和延误对新加坡港的作业效率和生产计划编排产生了巨大影响，从而影响中国港口的作业。例如，从欧洲返回的班轮因在新加坡延误过久，导致其抵达中国港口时已严重脱班，需要进行大量的换船操作，会给中国港口带来额外压力。此外，东南亚的许多进口货物可能因港口拥堵而选择跳港，将货物间接转运至中国港口，再通过其他船只返回新加坡，这也在无形中增加了中国港口的中转箱量，但这种挑战完全在中国港口可以承受的范围之内。

实际上，目前我国沿海港口也并未出现拥堵现象。通过向上海港和宁波舟山港的求证，笔者认为，尽管近期因天气影响导致出现了集装箱班轮集中到港的情况，但长三角港口并未出现压港和拥堵。

主要港口运营基本正常

根据上海国际航运研究中心发布的最新一期《全球主要集装箱港口船舶在港时间报告（2024年5月7日—2024年5月20日）》显示，亚洲区域新加坡港的拥堵程度有所缓解，日均在港、候泊、在泊船舶数量较上期环比增速分别为-2.5%、6.1%、-4%，日均在港、候泊、在泊时间较上期环比增速分别为7.7%、-11.1%、3.5%。

同时，中国大陆各主要港口的候泊船舶数量呈下滑趋势，日均在港、候泊、在泊时间也均有所下降，这说明中国大陆主要港口并未出现拥堵现象，且船舶周转效率还在提升。中国大陆主要港口（不含中国台湾、中国香港的27个港口）的日均在港、候泊、在泊船舶数量较上期环比增速分别为-6.4%、-35.1%、0.3%，日均在港、候泊、在泊时间较上期环比增速分别为-15.4%、-24.2%、-0.8%。

上海国际航运研究中心港航大数据实验室还对新加坡港、上海港和宁波舟山港的港口运营状态进行了分析。

今年以来，新加坡港的在港集装箱船舶数量呈现出逐渐降低的趋势，日均值从1月份的24艘/日减少至5月份的18艘/日。与此同时，集装箱船舶在港停泊时间普遍有所延长。这表明，新加坡港口为缓解港口拥堵所采取的一系列措施已初见成效，经过与船公司的协调合作，船舶抵港数量在下降。然而，仍需注意，从船舶停泊时间看，新加坡港口拥堵问题尚未完全解决。

不过，目前新加坡港的运营状况已趋于正常。根据上海国际航运研究中心“全球重要港口和关键通道监测预警系统”数据显示，新加坡港的运营状态已连续一个月保持基本维持正常，其港口拥堵程度未触及历史警戒水平。

今年上海港的集装箱船舶在港数量略高于去年同期水平，但从船舶平均停留时长看，小幅上涨的船舶抵港量并未对上海港的装卸作业造成影响，数据与去年同期水平相当，上海港并未发生港口拥堵现象，港口运营状态处于正常。

宁波舟山港的集装箱船舶在港口数量与往年保持相当水平，波动幅度较小。根据现有数据分析，宁波港运营状态处于正常水平，且相较于往年同期，港口运营效率呈现出更为优越的趋势，这在船舶平均停留时间的缩短上得到了直观体现。

对堵港信息需要客观分析

当前，亚洲—欧洲航线的海运费用持续攀升，尽管班轮公司的收益和运价期货随之上涨，但对亚欧之间的贸易和经济联系实际上造成了显著的负面影响。

面对部分港口拥堵带来的成本增加，亚洲支线讨论组织（AFDG）开始征收附加费以应对，船公司也因运营成本上升而纷纷提高运价，这无疑对亚欧货主的利益造成了冲击。因此，我们有必要对港口拥堵现象持谨慎态度，客观分析欧线运价趋势，并保持市场情绪的稳定和理性。

目前，莱茵河缺水和苏伊士运河水位问题也在被报道。在此背景下，各方要保持对各种信息的理性分析和审慎评估，这对判断市场后期走势至关重要。

（作者单位：上海国际航运研究中心港航大数据实验室）

浙江海港的“绿智”实践

□ 全媒记者 陈俊杰 通讯员 柯薇

走进浙江海港港区，随处可见以绿色、智慧赋能世界一流强港建设的生动场景。梅山岛和鼠浪湖岛分别上线投用单体超千万混线自动化集装箱码头和双40万吨离岛作业自动化散货码头；356套船舶岸电设施在浙江海岸线上星罗棋布；超330辆电动集卡、50余辆氢能集卡驰骋在东海之滨，其中宁波舟山港清洁能源集卡占比已达55%；3台大型风电机组在梅山、穿山等港区吊装成型……

浙江省海港集团、宁波舟山港集团（简称“集团”）大力推进绿色智慧港口建设，让“强港之路”行稳致远。

向“光”而动逐“风”而行

6月3日，记者驱车驶入穿山港区，一副“风光”画卷在记者眼前徐徐铺开——疾风呼啸，两台高达百米的风机在码头和堆场之间傲然矗立；春光明媚，光伏板向阳而展。

这是集团牵头承担、北三集司负责实施的国家重点研发计划项目“水运港—船多能源融合技术及集成应用”示范工程“绘”出的穿山一景。而隔山相望的另一侧，悠然转动的两个“大风车”，已然成为梅山港区新晋“网红打卡点”。这里，风机叶片悠然转动，与蓝天碧海相映，蔚为壮观。

“额定工况下，我们现在看到的风机每转一圈，就可发电11.6度，能供9瓦的家用节能灯泡连续照明超1000个小时。”北三集司技术人员指着风机，现场给记者算了一笔绿色经济账，“1台风机每年预计发电量超1000万度，减少碳排放约2900吨，为企业节约相关成本超800万元。”宁波舟山港的“绿电引擎”，实现了经济、环境双重效益。

好“风光”背后是集团对零碳目标的不懈追求。当前，集团正大力推动新能源开发利用，统筹推进可再生能源项目的应用探索，同时大力实施多源融合全场景绿色低碳港航试点项目，形成一系列标杆和样板，为全国港口综合能源多元化利用打造示范窗口，提供“宁波舟山港方案”和“中国港口经验”。

重大项目冲刺建设，能源利用蓄力优化，沿海低碳零碳码头日见形貌，宁波舟山港的“绿”动建设正在稳步推进、释放澎湃能量。

稳进提“智”释放新动能

与“环保绿”交相辉映的是“智慧蓝”。“我们把5G通信、北斗、人工智能、云计算、大数据等前沿信息技术与港口业务深度融合，形成了‘四个一’智慧港口建设创新模式。”梅东公司工作人员介绍。

在这座集团唯一“四星级智慧码头”，记者见识了无人驾驶、丝滑运输的集卡，了解了实时映射港区生产动态的数字孪生系统，参观了远控桥龙操作室，近距离感受远程“夹娃娃”的魅力……

四年来，集团创新应用智慧化码头前沿技术，持续加大自动化软硬件建设投入，稳步推进梅山智慧集装箱码头示范项目、鼠浪湖智慧散货码头示范项目、甬舟智慧集装箱码头建设项目等“2+1”智慧化码头示范工程建设，促成全球唯一双40万吨离岛作业自动化散货码头和全球唯一单体超千万混线作业自动化集装箱码头诞生。

下阶段，集团继续按照交通运输部交通强国专项试点项目的建设标准和要求，推动“2+1”智慧码头示范工程加速提档。梅东公司将深入推进单体超千万混线作业自动化集装箱码头建设，实现2至3个泊位自动化运行，无人集卡年作业量达到100万标准箱；甬舟公司将推进“自动化轨道吊+智能集卡（混行）+远控桥吊”作业全自动化集装箱码头建设，实现3个泊位自动化运行，无人集卡年作业量达70万标准箱；鼠浪湖公司将深入推进双40万吨离岛作业自动化散货码头建设，重点做实做好主副岛智控中心建设，让“离岛”作业常态化。

“智联”拖轮“携绿”同行

进港、靠泊、作业、离泊、出港，这是船舶进出宁波舟山港的常规动作。期间，在它们身侧形影不离的是拖轮。从“柴油”到“油气双燃料”、再到“油电混动”，当传统拖轮与巍巍大轮“角逐”正酣时，新能源拖轮这颗“新星”已冉冉升起。

“这个岸电系统，智能化水平居行业领先，专供‘甬港拖80’轮这个‘大宝贝’充电。”在北仑工作船码头，“甬港拖80”轮船长向记者介绍了集团首个工作船智能岸电系统后，一行人登上“甬港拖80”轮，领略这艘油电混动拖轮的独特之处。

来到船舶甲板，造型别样的充电口吸引了记者的目光，从智能岸电系统降下的四根“充电头”分别接入船侧的四个接口，为拖轮上的磷酸铁锂电池组注入电能。

走进机舱控制室，智能化电气控制柜让记者眼前一亮，数智化在这里得以诠释。“通过这些按钮，我们可以自由切换燃油动力模式、纯电模式、发电模式、混动模式，多种选择适应不同工作场景。”“甬港拖80”轮船长说。

宁波舟山港绿色、智慧港口建设加速推进，这里不仅有全国首艘油电混动拖轮，也有全国首艘液化天然气、柴油双燃料拖轮。“新能源拖轮已逐渐成为日常拖轮作业的主力军，它们的优异表现也让我们探索纯电拖轮的步伐，走得更加坚定。”轮司船管中心相关负责人说。

随着技术的不断成熟，从一艘新能源拖轮到一支新能源船队，从形成新能源拖轮试点港区到辐射宁波舟山港各大港区，绿色拖轮船队与传统拖轮船队的竞技画卷，将在这里徐徐展开。

宁波舟山港梅山港区集卡“无人”驾驶常态化实船作业。 本报资料室供图

“红色记忆”变为“绿色希望”

在宁波舟山港，“绿色”早已成为港口发展的主色调，而它更是将这抹绿延伸至周边喂给港口。

走进太仓武港生产作业区，首先吸引记者目光的便是一辆拖着几十米长的“白色雾状抛物线”——缓缓行驶在堆场四周道路上的流动雾炮车。工作人员介绍，为应对干散货码头起尘点分散的问题，近年来太仓武港引进了具有干雾除尘、防风抑尘网、雾炮降尘等功能的设备设施，形成了一个综合抑尘率超过90%的立体降尘系统。

绕过堆场防风抑尘网，迎面春风吹来，港区蓄水池里泛起层层涟漪，与周围的绿化景观形成了一幅春日盎然的美景。记者了解到，通过不断完善污水收集处理系统，如今的太仓武港已实现污水零排放。

在码头前沿，这里的景象与之前截然不同，蓝天、白云下，港口机械与正在装载铁矿石的两艘万吨级江船相映成趣。得益于码头岸电设施的全面推广，这里没有了船舶发动机的轰鸣和柴油味，取而代之的是一份宁静与安逸。

码头廊道里，记者遇到了一群正在忙碌的技术员，他们正通过自适应修正技术进行皮带机AI智能管理系统研发。不止于此，卸船机自动化改造、探索新能源和可再生能源技术在港口的应用等，太仓武港全力推进对传统生产方式的改造，加快形成新质生产力。

矿石中转码头不再是“红尘飞扬”，太仓武港正将那份“红色记忆”转化为“绿色希望”，全力推进“五星级绿色码头”和“五星级智慧码头”的创建，以自身高质量发展，反哺宁波舟山港世界一流强港建设。