

作为连接世界生产与消费的重要节点,港口枢纽在全球综合运输体系中占有重要地位。今年以来,全球各大港口纷纷出现了类似于堵车的“死亡拥堵”,拥堵范围在全球蔓延并持续恶化,同时也带来了运价飙升、供应链效率下降等一系列连锁反应,给海上供应链和世界经贸带来极大不确定性。各大港口的升级调整迫在眉睫。

港口升级迫在眉睫

本报驻雅典记者 曲俊澎

今年3月份,全球贸易“咽喉”苏伊士运河由于航运事故遭遇了史无前例的大拥堵,尽管一周后彻底疏通,但此次事件更像是全球港口和集运拥堵现状的一次大爆发,并向全球进一步传导拥堵的延迟效应。今年以来,全球各大港口纷纷出现了类似于堵车的“死亡拥堵”,从美国的洛杉矶港、长滩港,到荷兰鹿特丹港、德国汉堡港、英国费利克斯托港、法国勒阿弗尔港,拥堵范围在全球蔓延并持续恶化,同时也带来了运价飙升、供应链效率下降等一系列连锁反应。

根据物流巨头德迅公司(Kuehne&Nagel)创建的集装箱运输平台seapexplorer发布的数据,截至8月9日,全球有396艘船舶滞留港口,超过100个港口报告了存在拥堵等问题。而两个月前只有304艘船只受影响,突显了当前全球各集装箱港口超高压拥堵进一步加剧的态势。

拥堵延误挤占运力

根据信息公司IHS Markit的数据,截至今年5月份,集装箱船等待停泊的时间比2019年增加了一倍多。北美地区的情况恶化最严重,2021年5月,船只平均锚泊时间为33个小时,而2019年5月的平均锚泊时间只有8个小时。港口的大规模拥堵导致船舶排队停靠和船期延误,挤占和占据了主要贸易航线上的大量运力,严重拖累了航运效率。

集装箱贸易统计公司(CTS)的数据显示,全球需求增长缓慢,只有北美出现了需求激增,目前的物流供应链困境主要是由于运力不足造成的,而不是普遍的需求激增。以在跨太平洋航线上运营1万标箱船的运营商为例,其提供的6周往返周班服务需要6艘船,但如果由于航线两端的港口拥挤而延误一周,则需要再增加一艘船来维持同样的服务频率。这意味着市场上即便多出16.7%的运力,服务的效果和水平与没有增加运力是一样的。

因此,尽管各大集装箱班轮运营商已经在主要航线上增加了一定运力,但持续的拥堵和延期仍“吃掉了”增加的运力,与疫情前相比,市场的净运力增长都是负值,这意味着即便全球集装箱船舶总数在增加,但实际的载货能力和运输效率在下降。航运数据公司Sea-Intelligence的数据显示,今年6月份全球9.6%的运力被港口拥堵和船期延误占据。

航运分析人士指出,运力损耗在短时间内无法解决,而且随着船舶数量的增加只会加剧目前的港口拥堵现状并进一步增加延期时间,问题的关键是解决港口拥堵难题。

运价飙升“一箱难求”

港口拥堵和船期延误导致集装箱运输供不应求,推动运价飙升并出现了集装箱“一箱难求”“箱比货贵”的奇特场面。截至8月6日,上海出口集装箱运价指数(SCFI)飙升至4225.86点,超过去年同期的4倍。海外港口持续拥堵且船期可靠性大幅降低,导致集装箱去多回少,国内中小出口商经常“一箱难求”,甚至对于产品附加值较低的货物,运价早已高过利润甚至货值,此时货主订舱,更多是为了避免货物无法按时交付的无奈之举。

机械产品全部出口欧美等国的昊玛机械公司负责人李东胜在接受经济日报记者采访时表示,尽管其产品附加值较高,国外用户需求旺盛,但飙升的运价和订舱难已经对产品的生产和交付产生了较大影响,许多北美和欧洲客户由于运价和船期原因暂缓下单或要求减慢已有订单的制造速度,以规避高昂的海运成本。

随着全球疫情持续反复,短期内全球港口的拥堵状况得不到改善,这将继续成为供应链上的主要瓶颈,航运市场集装箱“一箱难求”“箱比货贵”“租大船运小货”等奇特现象仍将频现。

疫情决定未来走向

当前,在全球疫情持续反复的冲击下,全球航运已经“满目疮痍”、不堪重负。港口及相关配套设施运行效率低下、卡车司机短缺、铁路运力不足、仓储空间有限、客户提货和返还集装箱速度缓慢等各种原因使得终端拥堵成了全球性问题。随着港口不断暴发新一轮疫情,一连串港口运营被熔断,进而导致供应链的整体效率急转直下。

近期,新西兰陶朗加港暴发新冠肺炎疫情,紧急隔离了11名船员和近100名港口工作人员,疫情导致大范围码头工人停工,陶朗加港口的集装箱码头几近陷入瘫痪,使得当前本就超负荷运转的海运供应链雪上加霜。

无独有偶,由于越南新冠肺炎疫情恶化,越南最大城市和最重要的制造业基地胡志明市实行了强力防疫措施,大批服装和纺织工厂因疫情原因停工或减产,进出口货物流转缓慢,港口各环节人员均减少,装卸能力下降50%以上,导致凯莱港货物积压严重,集装箱滞留量一度超10万标箱,目前凯莱港不得不向其他较小的码头分配更多的集装箱。

全球疫情走势某种程度上决定了港口的拥堵状况,如果全球疫情得不到有效控制,供应链企业生产仍将停滞,人员往来继续受限,港口长期满负荷运营,将持续加剧港口拥堵和船期延误,供应链随时可能断裂,将对目前仍维持生产的企业造成严重打击。

随着经济全球化和国际贸易的飞速发展,港口拥堵早已成为各大主要港口习以为常的现象,造成港口拥堵的主要原因包括船舶逐步大型化、港口基础设施和码头工人数量短缺导致的效率低下、仓储配套设施不健全、港铁联运及港路联运的基础设施不足,以及多式联运网络拥堵等多种因素。

全球新冠肺炎疫情的大暴发无疑成为大大加剧港口拥堵程度的“X”因素,并迅速传导到供应链的各个环节。疫情带来的港口“死亡拥堵”也使各大港口的升级调整迫在眉睫,如何在疫情防控常态化时代确保港口运营的张弛有度,除了更新和升级港口码头基础设施、修建配套设施等传统方式外,通过数字技术和信息手段优化管理运力和运输服务,提高港口运营的现代化和自动化程度以解决港口拥堵问题,或许可以成为未来可持续发展的新趋势和新方式。

“死亡拥堵”何时休?或许真正解决这个问题,需要各国齐心协力抗疫成功,并努力推动港口的长期可持续发展。希望全球港口借助疫情这一催化剂,加速现代化和数字化发展,提高抗风险和抗危机能力,保障全球航运的风雨无阻。

全球港口「死亡拥堵」何时休



截至8月9日

全球有 396艘 船舶滞留港口, 超过 100个 港口报告了存在拥堵等问题

根据信息公司IHS Markit的数据, 截至今年5月份, 集装箱船等待停泊的时间比2019年增加了一倍多。以北美地区为例: 船只平均锚泊时间



作为连接世界生产与消费的重要节点,港口枢纽在全球综合运输体系中占有重要地位。但伴随其发展而频频发生的港口拥堵现象,也给海上供应链和世界经贸带来极大不确定性。当前,全球货物贸易从新冠肺炎疫情的冲击中持续强劲复苏,港口运输量价齐升,港口枢纽的疏通顺畅显得尤为重要。

港口集装箱运输系统是一个由多部门、多环节组成的有机整体,要解决港口拥堵问题涉及多方博弈。当前,班轮公司为节约成本,在缺乏协商的情况下不断推动船舶大型化,导致到港船舶装卸量陡升,增加港口拥堵概率。对此,港口管理局和运输部门须对港池及航道进行设计变更,同时建设更强大的集疏运基础设施;码头运营商须更换装卸设备,购置更大型化、高速化集装箱起重机。但这些改造项目投资巨大且回收期长,实行困难。在缺乏统一协调情况下,港口拥堵往往成为互相推诿的周期性問題。

新冠肺炎疫情引发的全球供应链失调使这一问题更加突出。为应对疫情冲击,班轮公司减少运力投放以维持运价,集装箱港口也通过减少工人等方式管控成本。但随着贸易需求回升,班轮公司新增运力往往集中到个别运价较高的港口和航线,与此同时,港口则很难在短期内恢复并适应暴涨的集装箱吞吐需求,最终导致港口拥堵加剧。在这场没有真正赢家的博弈中,全球港口供应链各相关方亟需增强协同联动。

首先,港口与班轮公司应紧密联系、加强配合,明确对船舶大型化的意愿,以及港口基础设施、航道等限制条件,使双方就大型化船舶的尺寸、载货量、节能减排等问题达成共识,帮助港口找准战略定位,帮助船公司确定“最具经济效益”的船舶尺寸。

其次,加强培育多式联运市场主体,引导大型物流企业延伸服务链条,整合港口和陆上运输部门,加强与周边港口联系,通过综合性物流解决方案化解港口拥堵风险。

再次,加速港口数字化转型,整合工业生产、市场采购和港航物流数据,实现信息跨部门共享,同时利用大数据分析,优化均衡港口资源,对疫情等不可控因素造成的市场波动进行预警评估。

港口拥堵问题是多重因素综合作用的结果,在不同国家和港口的严重程度各不相同,需开出不同的药方。但无论何种方法,唯有供应链各相关方加强协同配合,才能长久规避港口“死亡拥堵”。

货船拥堵引发多重影响

本报驻比勒陀利亚记者 田士达

受国内和国际多种因素影响,南非主要港口近期出现大面积货船拥堵和货物滞港情况,对南非肉类供应、农产品出口和汽车生产造成冲击。

南非位于非洲大陆最南端,在全球海运中占据重要位置,德班港曾是非洲最繁忙的港口。但由于基础设施老化、人员短缺、天气条件恶劣等因素,近几年南非主要港口绩效一直不佳。在今年5月份世界银行发布的全球集装箱港口绩效指数中,南非德班港、开普敦港在351个港口中排名垫底。

7月中旬,德班港附近治安状况一度不佳,公路、铁路的货运能力下降,造成德班港处理能力受到限制,船只和货物大量积压。当地治安好转后,7月22日,南非国有物流公司Transnet的网络遭到黑客“勒索软件”攻击。由于该公司负责南非各大港口的运营调度,各港口随即陷入瘫痪,只能通过手工录入的方式处理船只和货物进出港,工作效率再度受到影响。直到8月16日,该公司的网络系统才被修复。

南非港口近期出现的一系列问题,给南非的肉类供应造成威胁。南非肉类加工商协会警告称,肉类易腐,但港口冷库容量有限,需要尽快转运和冷藏。当前肉类滞港情况严重,南非可能将在未来几周面临肉类短缺的情况。

全球海运面临的困境同样影响

着南非。由于全球集装箱和货船需求紧俏,航运公司普遍将有限的运力集中在利润更高的亚欧航线和跨太平洋航线,给非洲国家海运贸易造成困扰。

部分航运公司承受不起货物延误的风险,已经停止从南非向亚洲运送新鲜农产品。其中,从开普敦港运出的葡萄、从德班港运出的柑橘受到的影响最大。南非柑橘种植者协会建议其会员,将已采摘的柑橘储存在果园的冷库,并停止柑橘包装作业,直到港口运力恢复。该协会还将本季度柑橘出口预期从245万吨下调至234万吨。

不仅是农产品,南非汽车制造业的供应链也被海运“卡脖子”。南非汽车商业委员会8月17日公布的数据显示,南非2021年上半年汽车出口量比2019年同期低0.9%。而汽车制造所需的进口零部件难以按时交付,更是对汽车组装产生负面影响。

8月16日,南非国有企业部长戈尔德透露,南非政府正在为完善德班港基础设施寻找潜在的投资,计划在10年内吸引1000亿美元(约合440亿元人民币)的私营部门投资,用于开发建设新码头、深挖现有码头航道、修建货运铁路等工程,允许更大货轮、更多货物高效进入德班港。据估计,上述项目建成后,德班港年集装箱吞吐量将从现在的290万标准箱增加到1100万标准箱以上。

港口疏堵亟需协同联动

杨啸林