

在这里,读懂我国港口“集装箱指数”!

文/新华社记者 叶昊鸣 贾远琨

远洋巨轮频繁进出,无人集卡来来往往,集装箱不断被起吊、装运,搭载跨境班列运往各处。12月16日,宁波舟山港年集装箱吞吐量首次突破3000万标箱,成为继上海港、新加坡港后,全球第3个跻身“超3000万箱俱乐部”的港口。

两天后,12月18日,天津港年集装箱吞吐量首次突破2000万标箱,创历史新高。据介绍,天津港今年新开通内外贸航线10条,同全球200多个国家和地区的800多个港口有贸易往来,其中与“一带一路”沿线港口贸易货物在总吞吐量中占比超过六成。

船来船往,繁荣忙碌,畅通有序。而在一年多以前,这样的场景很难想象。

时间回到2020年。突如其来的新冠肺炎疫情打乱了全球航运市场的节奏,同年第四季度,运输需求持续增长,国际航线运价飙升,涨幅空前。进入2021年,即便运价上升幅

度收窄,但依然处于高位。疫情冲击导致全球性航运秩序紊乱的情况下,如何保畅通、稳外贸?一大关键因素在于集装箱。

业内专家认为,境外港口一线作业人员短缺,船员人数缺口大,港口运转效率大幅下降,众多船舶长时间等待泊位,消耗了运力资源,大量空集装箱滞留国外,国内空集装箱短缺,加剧了供应链的紧张。

“疫情冲击最严重的情况下,海运进口空箱量缺口达到200万标箱。”交通运输部水运科学研究院副院长贾大山说。

集装箱供给持续紧张,问题该如何解决?非常情况之下,一些非常之举果断推出。

源头端,班轮公司主动适应市场需求变化,优化航线和运力、空箱配置,加快空箱回运。

今年3月,装载13469个空集装箱的“中远海运恒星”轮“万里运空箱”,在宁波停泊。尽管转运空箱

成本高于生产新集装箱,但在当时的特殊情况下,这一举动暂时缓解了空箱短缺的燃眉之急。

集装箱生产企业也拧紧发条,加快生产。

今年9月,我国集装箱月产能已由以往的20万标箱提升至历史最高50万标箱,主要集装箱生产企业新箱库存已超40万标箱,新箱供给有充足保障,空箱紧张状况得到有效缓解。

输出端,数字化转型加快港口货物运转,为物流货运通畅保驾护航。

山东港口青岛港,工作人员通过电脑远程控制轨道吊、桥吊,不间断抓箱、放箱,无人驾驶集卡来往于堆场和码头之间……5G技术为港口自动化设备通信问题带来解决方案,也为智慧港口添加助力。

相关数据显示,我国目前已建成10座自动化集装箱码头,并有8座自动化集装箱码头在建,已建和

在建规模均居世界首位。

源头端保“量”,输出端提“质”,成绩喜人。数据显示,今年前11个月,我国完成港口货物吞吐量142.1亿吨,同比增长7.2%,完成集装箱吞吐量2.6亿标箱,同比增长7.6%。

克服疫情影响,港口“量”“质”齐飞,一幅港口码头持续繁忙的画卷正徐徐展开:

在洋山港,自动化码头昼夜运转;在长兴岛,新造万箱巨轮接续出海;在外高桥,现代航运物流示范区初见雏形……

“全球疫情情况下,世界经济整体在复苏,同时由于疫情的影响,全球供应链产业链的运行是不畅的。在这个时期,中国国内生产保持总体稳定,有效填补了全球供需的缺口。”国家统计局新闻发言人付凌晖说。

稳中求进,道路还需进一步拓宽。

业内专家指出,面对病毒的不断变异和局部暴

发的情况,人们应对疫情的基本举措是“疫苗+隔离”,由此导致港口码头周转效率下降依然是一个具有极大挑战性和不确定性的问题。

“如果疫情的风险能够有所下降,相关环节效率得到恢复,港口码头供需关系紧张状况也将明显缓解。”上海国际航运研究中心学术委员会主任真虹表示,面对疫情对海运业的挑战,为保障供应链安全、海员和码头操作人员身心健康,应在全球协同控制疫情的同时,强化交通、海关和检验检疫等部门的协作,形成一套高效的检查、检测和处置措施,解决海员防疫、救治和换班难等问题。

同时,构建新发展格局,应对未来各种确定和不确定的挑战,也为海运业带来新的发展机遇。

业内专家表示,我国有漫长的海岸线和贯穿主要经济区域的内河航道网,是支撑国内大循环的重要大动脉,对内河航运

和沿海内贸运输系统提出了更高的要求。同时,我国港口已成为对外开放的最重要门户,承担着90%的外贸货物运输量,成为外循环的重要枢纽。

“畅通沿海水运大通道,完善内贸海运体系,促进内外循环协同,这是构建新发展格局对海运业提出的要求。”真虹建议,可以借鉴欧美等国家在建设沿海高速路方面的经验,结合中国沿海运输条件与特点,组织实施中国“沿海水上高速路振兴计划”,打造更加畅通高效、安全可靠和自主可控的沿海水运通道。

加快港口基础设施建设、提升港口能力适应性,也是缓解当前海运供求关系的又一重要举措。贾大山表示,要切实根据发展需要,加快港口基础设施建设,同时进一步加速推动自动化和智慧航运的建设,提高各类技术岗位人员的适应性,提高供应链的畅通、安全与经济高效水平。

聚焦欧洲圣诞经济:“中国礼物”不缺席

文/新华社记者 陈 静

波兰是“中国制造”商品西行进入欧盟的门户。在首都华沙近郊,有一座专门销售中国商品的中国商城。圣诞节前夕,华沙中国商城的六栋商业大楼里每天熙熙攘攘,货架上各类应季节庆商品琳琅满目,商户们忙着接待一批又一批顾客。

一位店主告诉记者:“我们这里的所有产品都是中国制造,有装饰品、圣诞礼物袋,还有许多给孩子们礼物。今年的销售额相当不错,比去年好得多。”

这位店主说:“我们不仅有来自波兰的客户,也有来自白俄罗斯、乌克兰、拉脱维亚和爱沙尼亚等邻国的客户。”

华沙中国商城开业于1994年,经过二十多年的经营,已在当地乃至整个中东欧建立了很高的知名度。

商城负责人多米尼

克·扎瓦茨基说:“我们很自豪,因为我们能直接对接制造厂商,这意味着我们能为客户提供非常实惠的价格,而且他们可以节省寻找不同商品的时间。我们现在有六栋商业大楼和1000多个商铺,还有四个大仓库。”

随着圣诞节进入倒计时,英国市面上圣诞货品同样供不应求,“中国制造”成为抢手货。

“在今天的西方市场,圣诞节期间的中国消费品非常受欢迎。人们确实非常喜欢它们,所有的商店都有大量备货。”英国48家集团俱乐部主席斯蒂芬·佩里告诉记者。

佩里的父亲老佩里被誉为中英关系的“破冰者”。1953年,时任伦敦出口公司董事长的老佩里和多名英国工商界代表突破西方对新中国的封锁访问北京,开启了最早的对华

贸易对话。

佩里回忆说,当时中国的贸易伙伴问父亲,他们的公司是否会进口一些中国传统产品,如玉器、饰品等等,父亲这样做了,这些商品很快大受欢迎。

“中国改革开放后,很多人搬到了东海岸的城镇,他们开始大量生产出口到欧洲和北美市场的商品。我们的公司就参与其中,帮助来自云南、深圳和中国其他地方的餐具和瓷器打入美国和欧洲市场。我们花了很多时间帮助他们了解西方市场需要的设计和尺寸,以及如何为商品选择正确的颜色。那是一段非常有趣的时光。”

见证“中国制造”逐步走进英国人的生活,佩里说:“虽然这些商品通常根据英国风俗习惯制作,但它们也让英国消费者更加了解中国文化和历史。”

“我希望你们能继续

向我们的市场出口这些产品,这是发展两国人民友谊与合作的良好途径。”他说。

数据显示,全球圣诞用品约80%来自中国,而中国生产的圣诞用品约80%来自浙江义乌。

尽管今年欧洲人的圣诞节因为变异新冠病毒奥密克戎毒株的加速传播而笼罩阴影,但义乌厂家的生产和市场运营没有停。疫情阴霾下,来自中国的五彩缤纷的圣诞用品,让欧洲人感受到浓浓的节日气氛。

义乌市圣诞用品行业协会秘书长蔡勤亮说:“总的来看,今年圣诞用品的销售情况比去年要好,较去年销量提升了22%。”

蔡勤亮表示,不同市场的客户对圣诞用品有着不同的喜好,义乌厂家会相应调整设计和生产,更好地服务用户需求。“比如

南美洲、俄罗斯等地区的客户喜欢气氛比较热闹、色彩更热烈的产品,而欧洲的客户喜欢素净一些的,工艺上比较精致的,对于产品的环保等级要求比较高。”

来自义乌的“中国礼物”顺利抵达欧洲,离不开国际物流供应链的支持。作为串联中国和欧亚大陆的重要铁路枢纽,自新冠疫情暴发以来,中欧班列安全高效的優勢进一步凸显。

作为中国铁路成都局集团公司重庆机务段司机,江彤2011年有幸成为中欧班列的首发司机,10年来陪伴中欧班列一起走过。

江彤负责中欧班列(成渝)从重庆到四川达州的驾驶任务。重庆沙坪坝团结村中心站是中欧班列西部通道的重要站点。

今年1月1日,中欧班列(成渝)号在重庆、成都正式发车,这是我国首次

批准两地中欧班列统一品牌。截至今年6月底,中欧班列(成渝)号已累计开行2877列,约占全国开行总量的36%。在此带动下,中欧班列(渝新欧)开行总量已超过8000列,开通线路已超过30条,辐射亚欧26个国家40多个城市。

圣诞前夕,一列列中欧班列满载圣诞树、圣诞服装、玩具等货物,从中国驶往万里之遥的欧洲。“圣诞节来临之前,我们的货运量增加,中欧班列的班次也增加了,比平时更多、更繁忙。”江彤说。

全球物流巨头DHL快运公司全球首席执行官约翰·皮尔逊说:“今年中国外贸保持增长势头,主要得益于全球经济贸易回暖带动对中国商品的需求增加,以及中国产业链稳定。中国是世界经济复苏的重要引擎之一,并继续保持稳定的复苏和增长。”