

港航业如何在“变局”之中开“新局”？

本刊记者 陈璐 见习记者 汪思婷

2020年初，一场新冠肺炎疫情席卷全球，港航业作为全球供应链的重要环节，正面临着严峻挑战。

7月9日，交通智库联盟联合交通运输部水运科学研究院、中国航海学会集装箱运输专业委员会共同举办了一场线上研讨会，以“疫情对国际港航产业链影响及对策”为主题，与会专家代表们各抒己见，以期增强行业“危机中育新机、变局中开新局”的能力，为构建港航产业命运共同体，实现高质量发展提供重要支撑。

此次会议不仅是第十六届航海日系列活动之一，还作为交通智库联盟水运经济与发展战略领域的学术沙龙活动首次开展。

1 疫情冲击，港航业面临挑战

“当前新冠肺炎疫情正在全球持续蔓延，在疫情防控常态化的背景下，围绕交通强国、航运强国建设的目标，共同探讨如何保障国际国内供应链稳定畅通，推动港航产业积极复工复产十分必要，也很有意义。”中国航海学会常务副理事长张宝晨在致辞中说道。

“众所周知，疫情发生以来，邮轮由于其高度移动性、空间密闭性和人员聚集性等特点，加上‘公主’号以及多条邮轮的突发疫情事件，引发了全球的舆论关注，邮轮成了疫情负面影响的众矢之的。”中国旅游集团邮轮事业部总经理、星旅远洋国际邮轮有限公司总经理黎明谈及疫情对邮轮行业造成的影响时说道。

邮轮业作为港航窗口下的单独一隅，面临着如此严峻的疫情风险和舆论窘境。那么承接邮轮的港口又处于什么境况呢？

中国船东协会办公室主任兼航运部主任赵庆丰介绍道：“上海港、天津新港、宁波港口出现了冷藏箱堆场、插头饱和的现象，致使部分船舶无法继续在该港中转，冷藏箱也无法按计划卸船。承运人不得不选择在附近港口卸货，额外增加了承运人的成本和船舶调度难度。”

天津港集团战略管理经理张磊谈到疫情对港口微观主体的冲击时说道：“疫情带来的变化主要体现在五个方面。一是生产组织模式之变，港口防控的重心逐步从路上转到了海上码头；二是港口服务模式之变，不但加速了港口行业向数字化转型，同时促进了港航物贸一体化、全程化发展；三是吞吐量结构之变，港口企业积极响应国家政策，加强内贸货运组织；四是运输结构之变，疫情倒逼公转铁、公转水的发展；五是生产运营模式之变，疫情助力港口新基建的发展。”

关于疫情对航运业的影响，交通运输部水运科学研究院发展中心副主任徐迪认为，疫情对于航运市场的冲击，是同时作用于供给端和需求端的，一方面影响货源，另一方面影响船队的运力供给。

2 沉着应对，多措并举稳发展

作为中国本土邮轮品牌的星旅远洋国际邮轮有限公司，在应对新冠疫情时采取的是“内部驱动+外部联合”双管齐下的方式。

黎明介绍道，对内他们妥善处理了公司疫情期间的邮轮航次运营以及游客和员工的安置，做到了“早发现、早预防；零疑似、零疫情”；对外，提出了同舟共济、共克时艰的倡议，向外界积极发声，传递和重塑消费信心。此外，停航期间星旅远洋邮轮还“软硬兼施”，不仅编制了《星旅远洋邮轮新型冠状病毒疫情防控应急预案》，还利用船舶改造的时机，进一步改善邮轮上的空调通风系统和设立智能测温系统，为后续的复航做好了准备。

邮轮行业窘境正在逐步缓解，港口行业的疫情风险管理也在摸索中创新。

在提到天津港的疫情风险管理时，张磊总结了五个方面的举措：一是防疫举措创新，精准实施船舶“五色图”管控，严防境外疫情输入；二是市场开发创新，进一步拓市场、优服务、强功能，不断提高服务客户的能力；三是港航合作创新，构建沿海港航联盟，打造内贸精品航线；四是环渤海内支线创新，推出津冀港口“天天班”服务，同时织密干支中转网络；五是智能化创新，以智能化的手段来提升码头运营水平，打响“津港效率、全球领先”品牌。

“通过这些举措，天津港的营商环境出现了明显的改善，上半年货物吞吐量2.08亿吨，同比增长1.7%，集装箱吞吐量857.6万标箱，同比增长2.9%。虽然是微增长，但是增长的含金量还是来之不易的。”张磊介绍说。

会上，专家代表们还分别从公共安全管理、技术规范制定和法律纠纷等视角提出了我国港航业应对疫情的一些措施和建议。

交通运输部水运科学研究院安全中心副研究员卢新认为，港航业安全生产可从关注从业人员心理健康和亚健康、强化疫情下的安全生产教育培训、加强精准风险管控、利用科技手段推动监管模式创新四个方面的重点着手。

交通运输部水运科学研究院交运中心助理研究员唐海齐提到，为了规范交通运输港站的重大疫情防控技术，

聚焦航运绿色智能发展, 协同推进国际物流畅通

——2020 年中国航海日论坛综述

本刊记者 陈璐 见习记者 汪思婷

7月11日,为迎接第十六个中国航海日的到来,交通运输部在上海举行了主题为“携手同行 维护国际物流畅通”的航海日论坛。来自国际海事机构和交通主管部门的高层领导、全球航运界领袖以及著名专家学者齐聚一堂,共话新形势下的国际航运发展和物流供应链保障。

1 全面提升应变能力,保障航运物流稳定畅通

习近平总书记多次作出重要指示,强调加快国际物流供应链体系建设,保障国际货运畅通。此次新冠疫情警醒世界,全球供应链是我们所共有的经济基础设施的重要组成部分,只有及时应对风险、修补薄弱环节,才能保障国际物流供应链的韧性和弹性。

“新冠肺炎疫情就像一只‘黑天鹅’,遮蔽世界经济,冲击全球市场,让全球供应链经历严峻考验。”交通运输部副部长刘小明感慨疫情给世界带来的影响,并进一

他们特地修订了《交通运输港站重大呼吸道传染病疫情防控技术指南》,以供港航企业参考。

中国社会科学院海洋法治研究中心主任张文广作为法律方面的专家,则提醒航运企业、港口企业、货代企业、造船企业等主体可能因疫情影响而产生纠纷风险,并给出了三个应对之策,即重视法务工作、认真对待合同和妥善处理纠纷。

新冠肺炎疫情带来了风险的同时也伴随着机遇,不论是微观视角的邮轮个体、中观层次的港口航运行业还是宏观的国家港航产业链发展,只要多措并举、应对得当,一定能稳住局面、逆势向前。

3 何去何从,人工智能来驱动

后疫情时代,港航业发展需要朝着哪些方向转变和努力呢?会上,“数字化”“智能化”“新基建”等词汇被频繁提及。

张磊说:“虽然疫情拉开了人们的距离,但是科技却拉近了人们的距离。在疫情影响和科技革命蓄势待发的双重作用下,未来这种趋势还会更加明显。它或许会改变港口的传统物流模式,加速形成像淘宝、京东这样便捷的一个服务模式。”

他进一步介绍,“天津港成功研发了全球首台无人驾驶电动集卡,识别准确率达到了95%,处于全球领先

步表示,“海运是连接世界经济、服务经济全球化的桥梁和纽带,也是国际物流供应链的稳定器。要加强海运企业间战略联盟,以及与上下游产业链的协调合作,向着更高质量和效率、更低成本和风险方向走可持续发展之路。”

随着全球经济贸易格局深度调整,产业链、供应链持续重构,新技术、新规则不断涌现,这些因素叠加疫情风险,给行业带来了极大的不确定性。

“作为国际贸易最主要的载体,航运物流唯有了解变化才能积极应对。知变应变,方能保障国际物流供应链的稳定畅通。后疫情时代,航运物流领域主要面临六大变化:产业技术之变、发展路径之变、货流格局之变、经营策略之变、应对需求之变和经营空间之变。”中远海运集团董事长许立荣认为。

谈到如何应对这些风险和变化时,他举例说:“海

水平。我们还建成了89个5G基站,在全部的集装箱码头重点区域实现了深度覆盖。同时,开工建设智能化新能源码头,准备将其打造成全球首个实现5G技术全场应用的标杆性工程,打造全球智能化码头的2.0版。”

新冠肺炎疫情虽然来势汹汹,给港航业的视线蒙上阴霾,却倒逼港航业寻求新的出路,催生数字化转型。

通过国际对比分析,徐迪认为,以后港航业所面临的供应链全球化会有两个发展,一个是更易掌控的本地化;另一个就是多元化,“把鸡蛋都分散放在多个篮子里以寻求多元布局”。

“同时,要加速新技术在港航业中的应用,将传统业务数字化,依托港航构建平台,发掘供应链的价值。”徐迪进一步为港航企业献上了三点建议,“一是Extend,寻求上下游兼并重组的机会;二是Expand,随着产业转移拓展网路和影响;三是Explore,探索新的商业模式、新的商业业态、新的监管突破。”

交通运输部水运科学研究院物流中心技术委员会主任罗本成在谈及交通运输“新基建”时提出,要推进传统码头的基础设施自动化、智能化和数字化的升级改造,充分利用大数据技术实现内生动力、数据复燃,在促进人工智能技术和水运行业融合方面科学地进行前瞻性布局。

当前,新冠肺炎疫情还在持续,但是只要坚定信心,看懂“桅杆”,破浪前行,港航业一定能“拨开云雾见青天”。