

疫情防控常态化下对港口生产的思考和建议

黄波

(广州港集团有限公司, 广东 广州 510000)

摘要: 随着 2022 年的到来, 新冠肺炎疫情全球大流行已步入第三个年头, 作为一项国际突发性公共卫生事件, 新冠疫情具有传播速度快、波及范围广、危害程度深、持续时间长等特征, 并伴有多种病毒变异毒株。由于疫情不断反复、变异毒株蔓延, 不同国家和地区的疫情防控措施、防控力度、疫苗接种普及程度亦不相同, 导致全球经济贸易不确定性增加, 对港航业的影响也比较深远。本文阐述了疫情防控对港口生产的影响, 并提出应对措施建议。

关键词: 疫情防控; 港口生产; 全球贸易

中图分类号: [U6-9] **文献标识码:** A **文章编号:** 1006—7973 (2022) 05—0013—02

1 背景

1.1 疫情全球蔓延趋势

疫情已成为影响经济增长的最大不确定性因素, 全球累计确诊超过 3.2 亿人, 基于新冠大概率成为地方性流行病的科学判断和国内民众对封控措施的反应, 欧美国家放弃全国性封锁的措施, 转向长期的、低强度的“与新冠病毒共存”的疫情控制策略。随着病毒的不断变异以及各国防疫政策的调整, 2022 年初全球新冠病毒感染单日新增人数已经达到 340 万人, 超过疫情发生以来单日新增人数波峰的 3~4 倍, 其中美国单日新增确诊病例接近 150 万人, 从目前的情况来看, 2022 年全球疫情仍存在不断反复的可能, 而全球经济贸易将持续受到疫情影响。

1.2 航运市场发展形势

从去年下半年开始, 全球航运市场供需失衡状况从供给过剩迅速转向供不应求, 海外疫情持续反复, 主要经济体复苏进程分化, 海员短缺、周转效率下降以及基础设施能力短缺等问题导致供应链紧张, 加之苏伊士运河堵航、大宗商品价格上涨等外部因素影响, 国际航运市场整体运行超出预期, 国际集装箱航运市场持续高位运行, 国际干散货航运市场运价显著回升。全球海运需求较新冠肺炎疫情爆发初期出现了较为显著的恢复, 2021 年全球海运需求回升至 2019 年疫情前相当的水平。由于全球各地防疫政策、船员换班及短缺、天气影响、苏伊士运河拥堵等因素的影响, 使得航运端运力投放和使用效率受到显著抑制。航运业由于燃油费、人工费上涨以及防疫政策带来船舶周转放缓和船舶造价、租金上

涨等因素成本攀升。当前, 病毒变异加剧, 防疫手段面临新的挑战, 供应链紧张状况短期内仍无法得到缓解。

1.3 港口发展形势

去年以美国西岸港口为最的集装箱港口拥堵对国际集装箱航运市场运行造成很大影响, 美国西岸港口船舶在港时间超过 10 天。而我国典型沿海港口船舶在港时间延长 1~2 天, 对船舶整体运营效率也有一定影响。从国内港口生产来看, 在 2020 年同期低基数等因素影响下, 沿海港口完成货物吞吐量实现预期两位数增长, 同比增长 10.3%。受疫情影响, 港口月度不平衡性系数虽然较 2020 年有所降低, 但依然高于疫情前正常年份。

2 疫情防控对港口生产的影响

为有效应对疫情蔓延, 港口在生产组织过程中, 对于高风险作业人员实施严格的闭环管理, 同时引航员、海关联检人员亦是集中隔离管理。因此, 对船舶靠离调度安排、装卸生产组织上都有不同程度的影响。

首先是体现在船舶进出港方面, 现阶段的疫情防控措施导致引航员非工作损耗即处于隔离加休息状态大幅延长, 处于该状态下的引航员约占总人数的三分之一, 造成人员紧张; 由于部分航道的特殊引航要求以及部分特殊船舶有引不夜航等措施, 造成阶段性的引航员不能满足生产需求, 导致部分船舶无法按计划进出港。

再者闭环管理也导致海关等口岸联检人手不足, 在码头同时靠船较多的情况下, 会出现船舶等待联检时间较长的问题。由于口岸部门工作时间限制, 部分到港船舶需要在码头等候白天联检完毕方可开工作业。导致船

船舶泊后的非作业时间大幅延长,进一步对港口作业效率、企业货物周转和船舶周转造成影响。

最后在港口生产组织方面,港口登轮作业人员实施严格闭环管理措施,工人生活、出行受到不同程度限制,导致港口招聘登轮作业工人难度增加,招聘及用工成本攀升,工人短缺而作业线无法开足,影响船舶装卸作业效率。部分班轮公司临时性调加班船到港,使港口生产组织难度加大,出现暂时性车、驳等待时间延长,作业效率下降。

3 应对措施建议

港口作为国际贸易物流链供应链上的节点,在应对世界疫情蔓延方面首当其冲,必须要筑牢“外防输入、内防反弹、人物同防”坚固防线,在疫情防控常态化下,强化疫情防控主体责任,加强生产组织,稳定工人队伍,保证港口正常运行,保证物流链供应链通畅。

3.1 强化港口疫情防控主体责任,抓好常态化疫情防控

国际疫情不断,国际船员感染的案例时有发生,冷链货物传播病毒时有发生,港口既要做好疫情防控又要保证生产组织确保物流链顺畅面临较大压力。港口企业必须根据国家及地方、行业疫情防控工作要求,结合港口企业实际情况,及时调整防控措施,慎终如始做好常态化的疫情防控工作。同时,抓好实施“四好”全过程管理:一、抓好“一船一方案”措施落实;二、管好船舶作业点,集中居住点“两个点”;三、守好码头闸口,船舶梯口,集中居住点门口“三个口”;四、配好梯口监督员,船上作业监督员,现场消杀员,现场督导员“四大员”。

3.2 加强生产组织,有效提升服务质量

借助信息化手段等加强对疫情地区和出现疫情船舶轨迹跟踪和预警,进一步通过“无纸化”“无接触”管理减少不必要接触,提高网上办单率,加强对上下船通道管理和人员监控,确保形成闭环。港口企业在全面提升生产管理质量的基础上,要进一步优化营商环境,提升通关和检验检疫效率,加快压港货物的疏运工作,“以疏保卸”提高港口装卸效率,为港口客户排忧解难,保持港口优质服务水平。密切关注各货类动向,对存在集中到港货类提前谋划库场策划、口岸检验等各个环节的工作,保障货物到港后的顺畅作业。

3.3 加强人文关怀,确保工人队伍稳定

从薪酬待遇、防护培训、健康监护、医疗保障、心理疏导、表彰激励等方面加大对高风险岗位集中管理人员关心关爱。加大投入改善集中住宿区域的生活条件,提供舒适的居住环境,实现所有高风险岗位人员集中居住点“一人一间”;积极协调集中管理人员就医难问题,并与其家人对接解决集中管理人员后顾之忧;发放党史故事、文摘杂志等可读性强的书籍,开通24小时心理辅导咨询热线服务,加强心理疏导,稳定职工队伍。

3.4 提前预判,应对复杂多变的发展形势

随着疫情防控进入常态化,国外疫情将对外贸进出口重箱、进口粮食等货类造成影响将持续;同时国外需求和供应链调整,将影响我国国内制造业产业链等领域,很可能出现产能过剩,企业效益下滑、员工收入下降,将会影响国内消费市场,对港口消费性货类产生压力。要重点关注国家政策引导的粮食、砂石、钢材等货类需求潜力和趋势,保证重点货类物流链顺畅。通过灵活针对性商务政策、争取政策扶持等手段,进一步稳定内贸集装箱,拓展外贸集装箱,与航运联盟保持良好沟通,保持内外贸航线稳定;根据国内外市场和政策变化,提前做好预判,适应未来发展形势。

3.5 关注产业链动向,打通全程物流链

当前疫情全球蔓延,各国、各行业、各产业、各港口都不能置身事外。在疫情不断反复的情况下,港航生产资源配置不平衡性不稳定的形势将持续,国际贸易供需双方以及船、港、货的匹配不确定性增加。应加强与船公司、制造商、贸易商等各方沟通,协调电厂、车厂、加工生产企业等重点客户,共同制定生产经营和运输保障计划,共克时艰。利用港口综合性货类优势、多式联运优势以及无水港、办事处和海外办事处网络,加强各方信息共享,发挥港口资源平台作用,为港口客户提供高质量全程物流解决方案。

3.6 加强战略性合资合作

在世纪疫情和百年变局相互交织的发展形势之下,港口应积极推动港港合作、港航合作、港铁合作等,积极推动区域港口一体化发展,加强港航项目投资和合资合作,通过资源整合优化配置,巩固强项补齐短板,进一步提升港口发展的韧性和抗风险能力,在复杂多变的外界环境中实现生存和发展。