

产经观察·保障产业链供应链安全③

应对国际集装箱海运不畅,各地各部门及相关企业积极行动——

增运力 稳市场 保畅通

本报记者 刘志强

“堵点”增多、一舱难求、一箱难求……去年下半年以来,受新冠肺炎疫情疫情影响,国际集装箱海运运转不畅,运力紧张、运价上涨成为全球普遍现象,给我国一些企业特别是外贸企业带来不小压力。针对这一情况,交通、商务、工信等有关部门,以及航运、港口、集装箱生产等企业纷纷行动起来,群策群力、共谋对策,帮助外贸企业排忧解难。各地各部门及相关企业做了哪些工作?目前成效如何?记者进行了采访。

运力紧张 运价上涨
海运不畅给外贸企业
造成不小压力

“6月上旬,心情十分紧张,生产线一度差点被迫停掉!”浙江巨一集团是一家生产鞋类产品的外贸企业,年出口额近1亿美元,产品主要销往欧美国家。让董事长潘建中紧张的主要原因,正是国际海运不畅,“订单不缺,可厂里积压了200个货柜的鞋品。一来,仓储空间有限;二来,拿不到回款,资金成了问题。”

同我国大多数出口企业一样,巨一集团与国外客户签署的是FOB条款贸易合同,即由境外买家负责物流、支付运费,理论上不受运价波动的影响。“以前,我们不用操心出口物流。但现在全球海运不畅,国外客户也很难解决,我们只好自己想办法。”潘建中告诉记者,“十万火急”之时,中远海运在交通、商务等部门积极协调下向企业伸出援手,安排运力,“6月下旬起,每周安排10至15个货柜出海。进入8月,生产基本恢复正常,资金周转也畅通了,我们又敢接订单了。”

国际海运,在服务经济社会发展、畅通全球贸易中发挥着不可替代的重要作用。在我国,约95%的国际贸易货物量都是通过海运完成的。然而,去年以来,疫情在全球蔓延让国际海运市场持续承压。

最直接的影响,是周转不畅、运力紧张。“受疫情影响,一些国家港口严重拥堵,内陆运输循环受阻,船员供给持续紧张,包括锚地待泊和码头作业时间在内的船舶在港时间大幅延长。”交通运输部水运科学研究院副院长贾大山表示,今年8、9月份,全球主干航线准班率已从正常情况下超过70%下降到低于20%。据统计,过去,班轮从上海到美国西部港口、美国东部港口、欧洲西北部港口往返一趟的时间分别约为46天、76天、82天,但今年7月以来,时间分别拉长到61天、87天、99天。

在船舶周转时间拉长导致运力紧张的同时,集装箱周转也受到很大影响,大量空箱在一些境外港口和货场积压。一段时间市场上“一舱难求”“一箱难求”,成为制约国际贸易的瓶颈。

外贸需求旺盛、运力有效供给不足,造成运价上涨。

“去年上半年,海运市场需求下降、处于低谷。去年下半年以来,随着全球贸易复苏,各国海运需求快速恢复。”贾大山表示,与2019年供求基本平衡、略有富余的状态相比,因为周转效率下降,有效运力供给出现了15%以上的损耗,这对市场上约60%的长期运输协议合同影响较小,运力不足集中表现在40%的现货市场,从而造成全球海运集装箱运价大幅上涨。

据贾大山介绍,今年春节后到3月底,供需矛盾相对缓和,国际集装箱市场运价曾连续8周下降,但4月份以后,受苏伊士运河堵航事件、部分国家和地区疫情肆虐等影响,全球各主要航线运力持续紧张,运价出现普遍



性上涨。“政府部门推动港航企业和进出口企业加强合作,倡导大家互利共赢,让我们得到了实惠。”让潘建中安心的是,中远海运给出的价格与市场上平均运价相比有明显优惠。

增加运力 稳定市场
政府部门和相关企业
积极行动保障海运畅通

一家家外贸企业经营企稳、我国外贸保持较快增长背后,是政府部门和相关企业采取的一系列措施。

——增加运力供给,化解“一舱难求”。“去年三季度起,中远海运已将全部运力投入市场,公司运力达到历史峰值。”中远海运有关负责人告诉记者,中远海运在积极加大市场租船力度的同时,将现有航线船舶加速、腾出运力,增加欧美干线舱位供给,并组织运力提供加班船、增开专线,以提供更多舱位。

交通运输部水运局有关负责人表示,已会同相关部门积极协调和引导班轮公司加大对我国出口航线运力投入。前三季度,各主要班轮公司在中国主要出口航线投入的舱位数较2020年同期增长27%以上,明显高于全球舱位数同期4.5%的增幅。

港口企业也积极行动起来。去年二季度起,宁波舟山港对外贸班轮公司采取了船舶优先靠泊、拖轮引航费用减免、免堆期延长等措施,争取外贸船舶前去靠泊、调箱。

——积极调运和生产空箱,化解“一箱难求”。

一方面,加快境外空集装箱回运。中远海运通过加挂港口等方式用足回程舱位,加快海外空箱回运,今年前10个月,从海外累计回空空箱超490万标箱,同比增加23.6%。

另一方面,加快生产新箱。工信部、交通运输部积极协调我国集装箱制造企业全力扩

大产量,使月产能由20万标箱提升至历史上最高的50万标箱。随着我国新造箱产能释放,空箱周转加快,空箱短缺情况已基本得到缓解。目前,我国主要集装箱生产企业新箱库存已经超过70万标箱,新箱供给有充足保障。

——加强供需对接,维护市场稳定。

在我国,许多外贸企业特别是中小企业因对出口运输不熟悉,往往委托货代企业办理手续。舱位紧张的情况下,部分货代企业对海运费加价较高,增加了中小企业压力。针对这一问题,中远海运借助Syncon Hub外贸电商平台,拓宽直接服务广大中小货主的渠道。目前,该平台已覆盖我国所有外贸航线,实现自助价格查询以及在线确认订舱等功能。中远海运还推出增开中小直客加班船、建立中小客户优先放舱监督机制、开设中小客户电商专线等暖心举措,前10个月服务的中小客户箱量同比增长9.5%。

有效应对 稳定恢复
成功应对国际海运变化,不仅能化险为夷,还能化危为机

今年前三季度,我国港口货物吞吐量、集装箱吞吐量分别完成115.5亿吨、2.1亿标箱,同比分别增长8.9%、9.5%,两年平均分别增长5.9%、4%;外贸货物吞吐量达35.4亿吨,同比增长5.2%——交通运输部数据显示,我国航运市场正持续稳定恢复。

采访中记者发现,对我国企业来说,成功应对国际海运变化,不仅能化险为夷,还能化危为机。

外贸企业的竞争力有望进一步增强。

“一些竞争对手因受疫情影响,或无法开工或难以出口,而我们无论是生产还是出口,都能正常开展,由此获得大量订单。”浙江台州市正特股份副总张美丽告诉记者,公司主要生产和出口户外休闲家具,这两年,尽管国际海运价格上涨抬升了产品售价,但

欧美市场需求依然旺盛,“我们甚至可以‘挑选’客户。”

我国在疫情防控和经济恢复方面都走在世界前列,让外贸企业收获了更多市场机会。上半年,我国进出口、出口和进口的国际市场份额分别约为13.2%、14.5%、12%,同比分别提升了0.8、0.9、0.8个百分点,继续保持货物贸易第一大地位。

外贸企业与航运企业的紧密合作有望进一步深化。“采用FOB方式,海运物流交给海外客户。现在,我们更倾向于签订CIF条款贸易合同(出口企业负责运输、支付运费),自己设置海外仓、组织物流。”张美丽表示,疫情考验之下,我国骨干航运企业以稳定高效的表现赢得了更多认可。

采访中,一些业内人士表达了对海运市场不确定性的担心。从需求看,随着各国经济逐渐恢复,国际贸易有所回暖,机构预计今年全球集装箱货运量增幅在6%至9%之间。从运力供给看,全球现有2400万标箱的集装箱船队运力绝大部分已投入运营,全年运力预计增长不足5%,不及需求增速。在全球疫情仍在蔓延的背景下,供需失衡仍将持续较长一段时间。

应对变局,需要企业深化长期合作。交通运输部水运局有关负责人表示,鼓励外贸企业和航运企业签订长期运输协议,保障运力供给、降低运价水平。中远海运也积极与行业龙头企业对接,签订长期运输协议,提供稳定的长期运输价格及运力支持。今年1月,他们与美的集团签署合作协议,在集装箱运输、“端到端”物流供应链等方面深度合作。截至11月初,双方全航线合作量同比增长超过600%。

除加大长期运输协议比重之外,贾大山建议,我国应在建设、监管等方面采取措施应对疫情对海运业带来的挑战:加快港口基础设施建设,提升应对突发事件的韧性;加速推动自动化码头和智慧物流建设,提高供应链安全可靠水平;强化相关监管举措,推动市场持续健康发展。

上图:集装箱船舶在上海洋山港靠泊作业。人民视觉

观察台

灵活就业形态如果不能织牢安全防护网,就难以健康有序发展。为此,需要全社会共同努力,有效解决这一安全新课题

为灵活就业织牢安全防护网

邱超英

仅1个月,深圳市公安部门就查处快递小哥、外卖骑手交通违法行为1.86万宗,涉及逆行、闯红灯、违规占道等诸多问题……近年来,快递小哥、外卖骑手、网约车司机等灵活就业形态逐步成为群众就业增收的重要渠道,同时也带来一些新的安全风险,提出了安全监管新课题。

比如,生产设备安全怎么把关?一些从事运输服务的灵活就业人员,日复一日、高频次地使用电动自行车、小汽车、货车等,造成这些运输工具更易磨损、老化、引发事故。如何确保运输工具定期保养、安全可靠,是一个监管难点。

再如,安全培训怎么落实?一家家平台企业,往往有数万乃至数十万灵活就业人员。这些从业人员年龄学历不同,岗位流动性高,如何让每个人都接受严格的岗前安全培训,并在日常工作中把安全生产责任落实到位,也是一个挑战。

平台经济跨领域、跨行业,灵活就业规模大、分布广,安全监管工作涉及公安、交通、应急、市场监管等多个部门。如何加强部门联动、形成监管合力,同样有待探索。

安全是发展的前提。灵活就业形态如果不能织牢安全防护网,就难以健康有序发展。为此,需要全社会共同努力,有效解决这一安全新课题。

平台企业要强化安全发展理念,落实安全生产主体责任。

生产经营就必须管安全,任何生产主体都是如此,提供灵活就业机会的平台企业也要切实承担起安全生产主体责任,同步管理好线上线下安全。我们高兴地看到,近年来,不少平台企业借助先进技术、创新管理方式,提升安全水平:有的平台上线测试功能,督促员工定期参加安全考试;有的增加视频核验次数,确保工作时段生产安全;有的加强交通肇事等安全审核,更好约束危险行为。期待更多企业推出类似举措,从内部把安全责任落得更细更实。

有关部门要进一步理顺机制,提升监管水平。

今年以来,一些地区和部门通过联合执法、共同履责,有效降低了安全生产风险:交通运输部、工信部等部门联合约谈11家网约车平台公司,要求排查整改安全风险;成都多部门联合执法,严查不合规网约车;广州多部门联合执法,严查电动自行车联合管理机制。这些规定和举措很大程度上得益于今年9月1日起施行的新修改的安全生产法。这部法律规定,“对新行业、领域的安全生产监督管理职责不明确的,由县级以上地方各级人民政府按照业务相近的原则确定监督管理部门”“负有安全生产监督管理职责的部门应当相互配合、齐抓共管、信息共享、资源共用”。相关规定和举措既明确了监管主体,还能促成监管合力,具有较强的指导性和可操作性,要搞好落实、常抓不懈。

此外,有关部门和平台企业有必要通过培训、教育、激励等手段,促进广大灵活就业人员提升安全意识。尤其是天天在路上奔波的快递小哥、外卖骑手,要始终把安全牢记心间,切忌因多拉快跑而酿成风险,引发事故。

我们期待,灵活就业形态在迈开大步的同时,能够走得更安全、更长久。

资讯速递

中国物流集团成立

本报电(记者陆娅楠)着眼加快国有经济布局优化和结构调整,对中央企业物流业务实施专业化整合,推动我国物流业高质量发展,中国物流集团有限公司近日正式成立,成为目前我国唯一以综合物流为主业的中央企业。

新组建的中国物流集团由原中国铁路物资集团有限公司、中国诚通控股集团有限公司物流板块中国物资储运集团有限公司、华贸国际物流股份有限公司、中国物流股份有限公司、中国包装有限责任公司等4家企业为基础整合而成,同步引入中国东方航空集团有限公司、中国远洋海运集团有限公司、招商局集团有限公司作为战略投资者,形成紧密战略协同。

两部门将着力提升电机能效

本报电(记者韩鑫)工信部、市场监管总局近日联合印发的《电机能效提升计划(2021—2023年)》提出,到2023年高效节能电机年产量达到1.7亿千瓦,在役高效节能电机占比达到20%以上,实现年节电量490亿千瓦时,相当于年节约标准煤1500万吨,减排二氧化碳2800万吨。同时,将推广应用一批关键核心材料、部件和工艺技术装备,形成一批骨干优势制造企业,促进电机产业高质量发展。

本版责编:韩鑫

新视点

“5G+工业互联网”赋能生产制造

本报记者 王政

走进位于武汉光谷的长飞光纤光缆股份有限公司光缆生产车间,只见工业机器人忙着分拣不同规格的光纤配盘,一台台AGV(自动导引运输车)有条不紊地运输成品光缆。通过5G传感器、“5G+光云工业互联网”神经中枢平台,这个车间的全流程生产数据被传输到10公里外的长飞公司总部运营指挥中心。工作人员坐在指挥中心的大屏幕前,不仅能实时监控和分析生产经营状况,还可预测未来变化趋势。

“‘5G+工业互联网’帮助长飞公司订单及时交付率提高了25%。企业数字化管理水平也大幅提升,其中能源利用率提高18%,库

存周转率提升20%。”长飞光纤总裁庄丹告诉记者。

如今,“5G+工业互联网”已融入我国各行各业的生产制造之中。日前举行的2021中国5G+工业互联网大会上,工信部发布了第二批“5G+工业互联网”十大典型应用场景,包括生产单元模拟、精准动态作业、生产能效管控、工艺合规校验、生产过程溯源、设备预测维护、厂区智能理货、全域物流监测、虚拟现场服务、企业协同合作等,以及石化化工、建材、港口、纺织、家电等“5G+工业互联网”五大重点行业实践。

“‘5G+工业互联网’在支撑实体经济降

本增效、绿色发展方面的重要作用正不断显现。”工业和信息化部总工程师韩夏介绍,截至9月底,全国5G基站数量已达到115.9万座,5G融合应用明显深化,深入信息消费、生产制造、民生服务等多个行业领域,创新案例超过1万个。其中,20个“5G+工业互联网”典型应用场景已在采矿、电力、钢铁等22个国民经济重点行业深度应用,助力传统产业转型升级。

工业互联网产业联盟在大会期间发布的《中国工业互联网发展成效评估报告》显示,2020年我国工业互联网总指数为146.6(2019年为基期100),较上年提高46.6。工业互联网