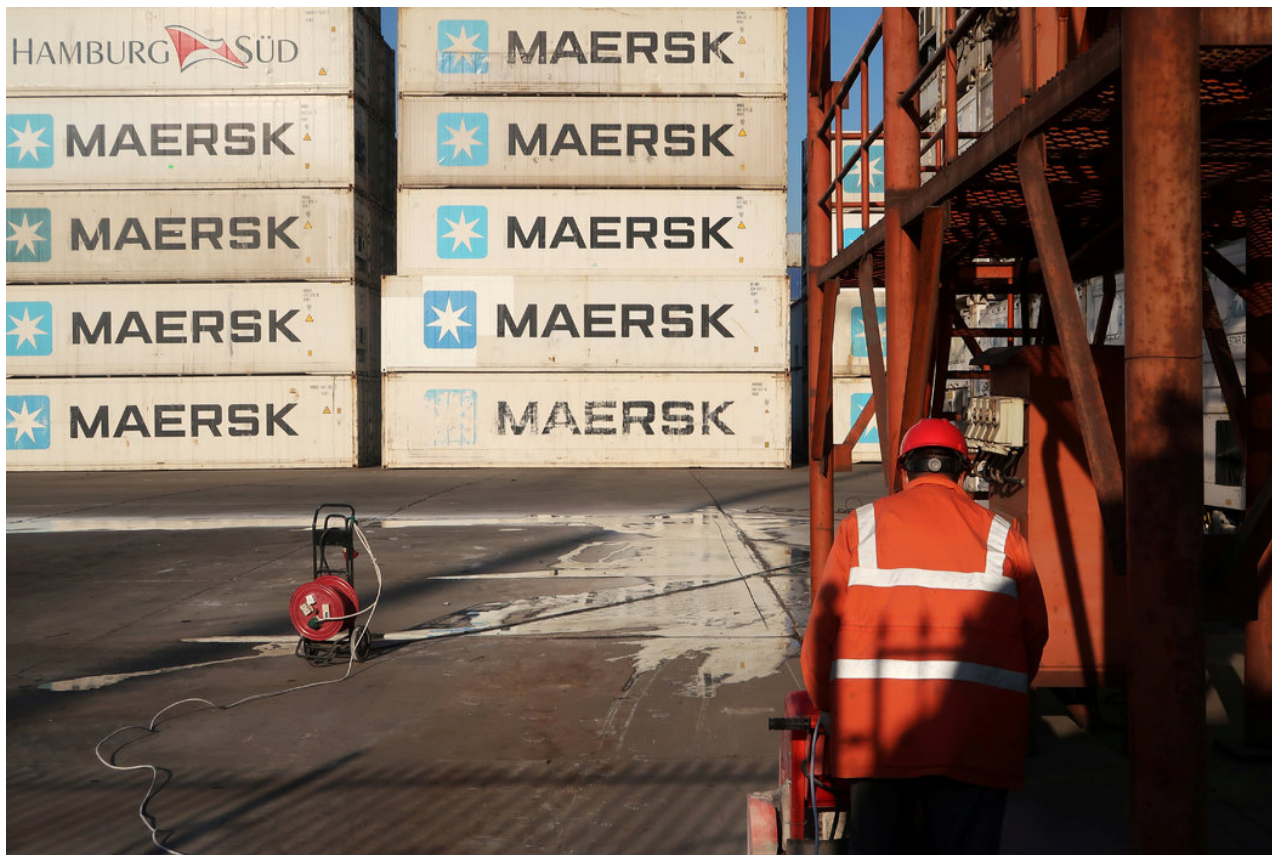


疫情扰乱中国航运业，影响波及世界

cn.nytimes.com/business/20200228/china-coronavirus-shipping-ports

KEITH BRADSHER, NIRAJ CHOKSHI 2020年2月28日

2020年2月28日



12月，天津港附近的一个物流中心。货运代理说，中国的港口运转平稳，但货物进出码头变得困难。Sun Yilei/Reuters

[[欢迎点击此处订阅新冠病毒疫情每日中文简报](#)，或发送邮件至cn.letters@nytimes.com加入订阅。]

中国的一些码头已被运抵的集装箱或铁矿石塞满。仓库里堆满了因缺少运输车而无法出口的货物。许多工厂由于没有零部件而处于停工状态。

在北京努力重启因新冠肺炎疫情而陷入困境的经济之际，中国处于半瘫痪的物流行业状态成了最大的障碍之一。中国拥有一些世界上最大和最新的海港和机场，但由于路面设障、隔离检疫和工厂关闭，对这些设施的利用越来越困难。

全球航运业一直是损失最大的产业之一。据航运数据服务商Alphaliner称，全球闲置的集装箱船吨位比世界金融危机期间还要大。

订阅“简报”和“每日精选”新闻电邮

[查看往期电邮](#) [隐私权声明](#)

香港的货船航运公司文华船务(Mandarin Shipping)的首席执行官蒂姆·赫胥黎(Tim Huxley)表示,自1月初以来,由于中国购买的石油、铁矿石和煤炭的数量减少,油轮和散货船的日租费率已暴跌逾70%。

几家货运代理——本质上相当于货物的旅行中介——说,港口及海关的运作相当顺利。困难在于进出码头的货物运输。

美国已经感觉到了中国经济放缓的影响。



温州一家工厂的员工。自从农历新年以来,中国的许多工厂因冠状病毒疫情而关闭。 *Noel Celis/Agence France-Presse — Getty Images*

标准普尔全球市场情报(S&P Global Market Intelligence)的研究部门磐聚网(Panjiva)表示,1月份美国港口的集装箱吞吐量下降了2.7%。官员们表示,他们预计随着危机的继续,跌幅会更大。

“这类紧急事件的总体经济影响通常是上百亿美元级别的,”美国港务局协会(American Association of Port Authorities)官员加里·戴维斯(Cary Davis)说。“由于冠状病毒的暴发,美国港口的货运量可能与2019年同比下降20%或更多。”

中国政府机构在过去几天宣布了一系列措施,旨在使该国的卡车运输和港口再次运转起来。但是没人能确定多久才能恢复正常。

本周,江西省和重庆市等地方命令将无数路障和检查站拆除,这些设施是城镇为了将被感染的旅客拒之门外而架设的。周二,上海同意允许卡车进出该市的过程中只进行较少的健康检查,然而乘坐汽车和长途汽车的人仍需经过漫长的查验,在某些情况下还要进行14天隔离。

广告

一些工厂仍然有1月农历新年假期前生产、尚未发货的商品，该假期现已变成了持续一个月之久的全国停工停产。香港货运物流业协会主席胡百浚表示：“一旦工厂复工，工厂积压的货物要运出，然而没有足够的卡车运力。”

在中国，尽管卡车短缺使一些港口在卸货后难以配送，但海港起重机和其他设备似乎运转正常。胡百浚说：“我们未见港口有任何异常情况——大多数港口以及海关都在满负荷工作。”

世界最大的航运公司丹麦马士基集团(A.P. Moller-Maersk Group)周四在一份声明中说，中国已恢复约五分之三的卡车运力。该公司表示，中国三个最大的沿海港口——上海、宁波和天津新港——被装满进口蔬菜、水果和冷冻肉的冷藏集装箱填满。

马士基公司每个集装箱收取1000美元的电费作为应对措施，以防止食物在找到卡车将其运到内陆之前变质。



美国的港口也感觉到了中国货运遭到的干扰，包括奥克兰港口。 *Jim Wilson/The New York Times*

由于许多工厂仅部分恢复生产，加上卡车无法运送大量成品，集装箱航运公司取消了大量航班。伦敦海事研究公司德鲁里(Drewry)的集装箱运输高级经理西蒙·海尼(Simon Heaney)说：“如果没有东西进入码头，那么船也没有理由过来。”

整个太平洋地区都明显受到了干扰。

广告

洛杉矶港每年的集装箱吞吐量比西半球其他港口都要多，该港执行董事吉恩·塞罗卡(Gene

Seroka)表示，预计今年前三个月的集装箱吞吐量将出现自金融危机以来的最大跌幅。

塞罗卡说，船舶运营商取消了从2月11日至4月1日的约40条驶往该港口的航班，比通常农历新年后的运量下降了约25%。预计第一季度该港口的集装箱吞吐量将比去年同期下降15%。

他说，与此同时，出口商品和空集装箱开始堆积。即使最终的复苏将会使来自中国的进口量反弹，也无法挽回所有已取消的出货量。



上海一家工厂的汽车座椅生产线。官员现在允许卡车在进出上海的过程中进行较少次数的健康检查。 *Noel Celis/Agence France-Presse — Getty Images*

塞罗卡说：“一旦船开了或被取消，它就不会再回来。”

航运公司在全球范围内对于长途航行后的人员更换也遇到了麻烦。全球约有七分之一的商船船员持中国护照。

香港航运顾问阿瑟·鲍林(Arthur Bowring)表示：“要把人从世界一个地方带到另一个地方的船上工作，实在是太难了。”

相关报道

广告

航空货运业务则受到不同的影响。由于进出中国的航班大量取消，以至于货运代理很难在飞机上找到可以装货的地方。

“航空公司说，‘很抱歉，我们接不了。’”日本K&H物流公司东京首席执行官林正龙（音）说。