



台风四连击后 宁波港口物流是否安好？

实习记者 严谨

今年的台风有点过分，8个登陆我国的台风，就有4个在浙沪沿海登陆。中国气象局说，江浙沪一带沿海经历了自1949年以来台风登陆最密集的年份。

台风经停，带来的不只是滂沱大雨，还有港口封港、船期延误的一系列蝴蝶效应。这些蝴蝶效应带来了哪些实质性影响？

最近登陆浙沪沿海的台风已过去一周了，宁波港是否风轻云淡？

船公司受影响更明显

在宁波港集团从业者小王的眼中，每年都会遇到台风天和防台令，这么多年风风雨雨过来，已成习惯。

备受外界关注的台风“四连击”和往年的印象比并没有太大差别，不同的是，截至目前，今年他在集团共收到了6次防台指令，比去年多了两次。

要说台风天对港口主体有什么影响？

小王说，最直接的便是根据预警等级不同，将相应地停止码头生产作业、水上施工船舶作业，并加快港口设施的加固。至于台风来临而暂停的那几天作业，会在风暴过去后重新开始，并不会减少，只是晚了几天而已。

不过，船公司因台风受到的影响会更明显，尤其是从事内贸运输的公司。

停航封港的几天，漂洋过海的货船得去安全的区域锚地，这期间油料、租金、人员的成本需要船公司承担。船公司表示伤不起啊。

一位船舶代理公司相关负责人说，若船在港口被迫滞留后，导致船舶装卸时间超过合同规定，货主与船东还将每日承担一定金额的“滞期费”。

该负责人介绍，在江浙沪沿海一带登陆的台风，会影响正常船舶1~3天，具体视不同船只的防台能力而定：集装箱抵御台风的能力最强，散货船次之，再次是运输危化品的船。

因为船期的推迟，在台风预警过后，船公司的业务量也会相应激增。

羊毛出在羊身上。令小王感受更深的，则是海运物流成本的相应提升：受台风的影响，再加上燃油费成本的上升，近期海运的价格同比提升了20%~30%，港口给货代公司的报价也一直在波动。

海运，仅是运输成本的一部分。上周，当货物因台风无法出港时，有外贸人感叹“塞港有点严重，箱子在港区堆不下了”。将货物运至港口的陆运仓储配送，亦是配套产业链的物流运输成本。

那么，塞港会对外贸企业带来实质性影响吗？

外贸公司没有经济损失

管先生是一家年销售额3000万美元左右的外贸公司总经理。公司主要经营的产品是家用手工玩具，主打欧美市场。为了供应欧美地区万圣节、感恩节的货源需求，历年的八九月都是公司出货的高峰期。

今年的出货高峰期，多了些不确定因素：涉额2000亿美元的征税清单囊括了公司的部分产品，为赶在清单宣布生效之前，近期的出货量会略有增加；除了8月接二连三登陆的台风，国家气候中心服务首席陈峪预计，9月份仍是台风较活跃的一个阶段。

管先生并不担忧这些不确定因素：“公司采用的是FOB贸易术语，货物完成装船后带来的成本，有不少由客人指定的船公司承担。至于货物延期到港，台风属于不可抗力，客人知情后一般都能理解，在十几年的从业经历中，我尚未遇到过客户因台风导致货物延期向我们‘发难’的情况。何况海上航行的周期较长，延期的1~2天可以与送达时的速度相抵。”

他担心的是台风带来的自然灾害，导致工厂不能生产而拿不到货。还记得2013年由台风“菲特”影响下的水灾，有的工厂因为地势低洼，连车间都被淹没了。目前为止今年连续来临的台风也并未带来这样的冲击。

与管先生合作的货代公司相关负责人也认为，台风期间封港确实是上周同行们关注的问题，对货代公司而言，最主要的影响是打乱了正常工作节奏。原本安排第二天提柜装货的，将不得不顺延一天，再加上当天的货物，确实会有些繁忙。但要说实质性的经济损失，似乎并没有。

截至记者发稿时，宁波—舟山港早已开始正常的作业，管先生公司所制造的玩具，也许已经在停泊港口后，装上了开往太平洋的集装箱船。

