



海洋运输,承担着全球90%以上的贸易货物运载。特别是在疫情依然肆虐的当下,当全球供应链受到严重影响,海员们护卫着一个个集装箱,漂洋过海,为世界各地百姓生活提供着切实的保障。因疫情防控得力而风景这边独好的中国外贸、中国海运,有机遇,也有烦恼。今天,我们就来听听海运从业者的故事,海员的故事,祝愿他们生意顺畅,也祝愿所有的海员安全出航,顺利回家。

这两年的海运,订单增加了……

本报记者 司晋丽



宁波舟山港的繁忙景象 图片由受访者提供

“一天一个价,集装箱和舱位还经常订不到”

浙江省宁波市政协委员邵珺是一家水产进出口公司的负责人,在20多年的商场鏖战中,她经历过不少考验,但最煎熬的,还要数近一年多的时光。

不是没生意,而是,生意不好做。据商务部预计,2021年全年我国货物进出口有望达到6万亿美元,增长超过20%。与2020年比,进出口增量约1.3万亿美元,相当于过去10年增量的总和。

但在这个数字下,每个外贸企业又有着不尽相同的情况。

对邵珺的企业来说,疫情以来,订单增加了,但国际物流远不如往常顺畅。邵珺举了一个例子,在正常情况下,公司出口产品至墨西哥,从工厂运到码头走海运至目的地,一个集装箱柜的费用最多4000美元左右,而自2020年11月以来,这个费用飙涨至1.5万美元左右。“海运一天一个价,集装箱和舱位还经常订不到。”

“自海运货柜短缺以来,我们工厂的仓库就经常爆满,去年已经进行了三次扩仓(库),都是因为货做好了运不出去。”广州旭牧生物科技有限公司外贸销售经理张世先略显无奈。

这家公司从事护肤品生产加工和外贸业务,与欧美一些国家的屈臣氏、沃尔玛等超市都有合作。疫情前,公司每月出口60到80个集装箱的产品,自2020年10月以来,出口减少到40到60箱。以从深圳盐田港出发到英国菲利克斯托港为例,疫情前一个40英尺高的集装箱费用为1450美元,而现在最高达到1.9万美元,几乎增长了10多倍;物流周期也长了,运输时间由以往的28天变为35天到40多天不等,随着产业链和供应链被拉长,资金回笼的速度也放缓了。

相较之下,宁波永贸时代进出口有限公司2021年的出口额比2021年上涨了1000多万美元,逆势增长令人瞩目。该公司生产的圣诞用品出口至欧美国家一些长期的固定客户。公司负责人告诉记者,疫情给海运带

来不少麻烦,以往15天的运输周期,现在已经不可能做到。在欧美国家,货品在圣诞节前后价格相差很大,如果合同还照着以前签,国内企业很容易吃亏。他提醒国内企业增强法律意识,在签合同同时不要强调到达目的地的时间,而要以实际发货时间为准。

“以往三个舱位现在只能当一个用”

针对海运一舱难求、一箱难求的现实,万海航运公司宁波代表处操作部负责人薛海波说,海外一些国家的产业链和供应链没有像中国一样迅速恢复,所以世界对中国制造的依赖更明显了。但航运企业也面临着矛盾:一方面,外贸火爆引发的供需关系带动了海运的繁荣,这也是自2008年国际金融危机以来行业最大的一次复苏;另一方面,由于一些海外港口的复工率不高,加之要严格执行防疫流程,船舶到港后等待时间太长,造成港口拥堵,由此带来船舶和集装箱周转率降低。因此,运力不足的主因,还在于海外港口。

“船从宁波舟山港出发到洛杉矶,正常

一个来回是五周时间。但现在一条船到了对方港口,都要等待两个月。刚开始我们不断地增加运力,结果发现并没有什么收效,如果无限制地投放下去,反而还会加剧港口的拥堵。”薛海波说,以往三个舱位现在只能当一个用,直接导致了舱位的紧张。

繁忙,是宁波舟山港的底色。来来往来的货轮,行色匆匆的身影,构成了一道最日常的风光。该港口是全球首个年货物吞吐量突破10亿吨的大港,也是我国大陆重要的集装箱远洋干线港,是否平稳有序运转,事关外贸进出口和全球的供应链是否畅通。

集装箱卡车司机薛建桥每天马不停蹄地往港口拉货。1月1日,当宁波市北仑区新增1例阳性感染者的消息传来,薛建桥瞬间心头一紧。“经过北仑会不会被劝返?不知道宁波市外的业务还不敢接?”

很快,他就了解到,浙江省对“健康码”为绿码集卡司机纳入健康码“白名单”管理,全省各地对往来宁波北仑区域的“白名单”集卡司机,不得实施劝返或禁入等限制措施。薛建桥松了口气。

在接受本报记者采访时,宁波舟山港股份有限公司副总经理江涛表示,虽然受疫情影

响,北仑区临时封闭,但上级迅速采取“封区不封港”等有力措施,对港口生产运营予以大力支持。宁波舟山港也推出了一系列“硬核”保供举措。1月1日至4日18时,宁波舟山港完成集装箱吞吐量36.6万标准箱,与去年同期持平。

随着运费的上涨,货代公司从中得益。资深国际货运代理、浙江建业供应链管理有限公司负责人李先生告诉记者,去年公司单项利润比往年增加好几倍,但也不是完全无忧。由于货运周期越来越长且不明朗,流动资金开始吃紧。“随着运费水涨船高,我们垫付金额产生的利息也高,公司的管理成本大大增加了。民营企业的融资渠道本来就不多,这下还是能感受到资金压力。”

在适应新变化中走向未来

一场疫情,催生了几多变化。邵珺感慨,这两年不仅出口难,进口也一样。疫情前从海外进口的原料入港后,3天就可以提货;现在受防疫政策和港口拥堵影响,货物到港口后需要排队进行消杀工作,提货时间延长至一个月。集装箱的消杀费用、滞箱费等加起来超过了利润,每进口一个货柜要亏损几万元。以至于公司的进口量不得不缩减至10%,以往一年进口300多个货柜,现在一年连30个都不到。

因与公司常有贸易往来的一家韩国水产公司在疫情中遭受重创倒闭,邵珺几百万人民币的货款险些泡汤。经过艰难的涉外官司,才将货款追回。

她引用一句话鼓励自己要坚强,等待疫情过去,“今天很残酷,明天更残酷,后天更美好”。公司还有100多位员工等着吃饭,邵珺常安慰他们,“放心好了,只要有我饭吃,你们就不会饿着。”

永贸时代进出口有限公司负责人告诉记者,现在思考最多的是,原本买卖双方都是面对面交易,这两年广交会改线上进行,以后怎样去开拓和维系客户,是一个新的课题。

薛海波说,自上世纪90年代实行班轮运输以来,海运业就成为一个周期性行业,眼下的一时繁荣不是常态,最终还是回归到正常水平。全球贸易有90%以上靠海运完成,海运的主力军是海员。“疫情期间,从事远洋运输的海员们,为了保障全球物流的畅通,冒着感染新冠病毒的风险,克服着不同国家观念、防疫政策的差异和不能换班的困难奋战在茫茫大海上,他们需要更多的理解和善待。”他呼吁大众对海员这个特殊群体予以关注。

而盼望疫情早点过去,是大家共同的心愿。



集装箱卡车司机出示通行证



宁波舟山港港口工作人员为集装箱卡车司机采集信息

记者手记

安全出航,顺利回家

司晋丽

1月10日,王琨完成了远洋航行任务,在阿联酋富查伊拉市一家酒店进行闭环隔离,等待月底回国。他是一位经验丰富的老船长,对于当前一线海员的状况流露出担忧。

“在国外一些港口码头,工作人员都不戴口罩,对于病毒抱着一副无所谓的态度。如果我们采取标准防疫措施,可能导致装卸货都无法正常进行;但是如果我们也和他们一样不做好防疫的话,一旦被感染,就可能回不了国。这就是部分外派海员的现状。”王琨通过微信告诉记者,他今年最大的心愿是疫情早点结束,海运持续发展,同行们安全出航、顺利回家。

另一位年轻的船长戴九江对记者说,海员常常面临着两种不同的制度考验,背负着双重压力,最受煎熬的是心理。“我们必须配合不同的政策要求,时间一久,心理素质不强的话,就可能出问题。”戴九江说,由于中国疫情控制得好,船员在国际市场很吃香,薪水也随之上涨。一些船东为了省钱,开始雇佣周边的缅甸、越南等国家的廉价劳动力。“这些人中不少核酸检测是造假的,常有阳性患者,导致中国海员不愿意和他们同船,怕有病毒感染,时刻惴惴不安。”

“海员面临的一些应激生活事件是由现实问题引起的,他们出海后会遇到什么状

况,真的很难想象。”在接受本报记者采访时,南通大学从事航海心理学研究的教师施利承告诉记者。

1979年,交通运输部在南通医学院成立了全国首家航海医学研究所,航海心理学作为一个研究方向开始新的发展。施利承在调研中了解到海员们遇到的很多实际困难,如长期与亲人分离、子女教育与陪伴的缺失、海上风险和航运艰辛等。

去年,受中国海员建设工会委托,她承担了中华全国总工会课题《中国船员劳动关系状况及加入工会组织情况研究》,为推进船员产业工人队伍建设改革,规范工会组织内部船员权益保障流程制度,在新冠肺

炎疫情防控常态化背景下做好船员权益保障工作提供了实证数据。为了帮助海员做好自我心理调整,2021年,南通大学又联合中国船东协会、中远海运船员有限公司等单位编写出版《海员心理健康自助读本》,受众超过万名海员。

在此过程中,施利承遇见了不少有趣的海员,其中最令她感动的是位叫胡月祥的老船长,以自己对抗海的热爱,化名“衣羊船长”,几乎每天在网上发表自己亲身经历的海事故事、海员生活趣事和航海文章,出版了《跟着老船长去远航》《船长日记》等,成为“网红老船长”,退休后还为青少年传授船舶与航海知识,为宣传海洋文化、航海文化和海员文化作出力所能及的贡献。

在施利承眼里,海员是一群有温度、有热情、有责任感的人。“希望我的工作能帮助他们,希望他们在工作、生活中激发更多内生力量,让我们共同怀揣‘蓝色信念’,早日实现海员强国梦。”

■ 访谈

在采访海运的过程中,我们的目光很自然地落在这个群体身上:海员。这是一个特殊的群体。国际海事组织这样形容他们:“没有海员的贡献,世界上有一半的人会挨饿,另一半人会受冻”。我国有170多万名注册船员,其中80余万名海船船员。而有一位全国政协委员,目光一直追随着这个群体——

记者:近日,国务院印发《关于进一步做好国际航行船舶船员疫情防控工作的通知》(联防联控机制综发〔2021〕136号),交通运输部也已成立国际航行船舶船员换班工作专班,协助船员们解决困难。您怎样解读这份文件?

丁小岗:这是一个非常有温度的政策。我国每年外贸货物至少有90%是靠海员来运输的,在建设海洋强国、推进“一带一路”建设、维护国家海洋权益、促进海运业发展等方面,海员也发挥着主力军作用。但是,长期在海上工作的海员很难享受到通信便利,他们也不能像普通人一样随时和家人朋友微信视频进行精神交流,这会让他们感到孤独感更加强烈。特别是疫情期间,我们的海员遇到了重重困难,很多海员的轮班本来都至少是8个月到10个月,如今船到一地,又要长时间封闭几个月,对大家的心理健康很不利。如果换班工作能够顺利进行,我相信对海员的身心健康和家庭幸福都是非常有益的。

记者:我了解到,您作为全国政协委员,一直在为海员群体呼吁,有的提案内容已经被有关部门采纳。就远洋海员合同期满183天能够享受减免个税50%这个话题,请您详细讲讲。

丁小岗:海员是国际职业,薪酬随着全球海运市场的行情波动,他们的收入和消费其实已经国际化。如果我们完全按照国内陆上作业工人的标准的话,就不公平了。以前,中外税收政策的差异导致海员收入的差距,出现同船中外海员“同工不同酬”现象,给中国海员的思想带来较大波动,也造成了高素质人才流失的状况。2019年的全国两会期间,我就减免海员个税提交了提案:建议参照1999年国家海陆职工个人所得税6:1的执行标准,海员的个人所得税起征点由现在的5000元提高到30000元;基于海上工作特殊性而发放的特殊津贴项目,免征个人所得税;制定合理的海上工作税收奖励期限,针对1个纳税年度内连续在海上工作超过一定期限的海员,给予个人所得税返还奖励。在提案办理时,财政部的同志多次和我联系沟通,最后采纳了我的建议,并于当年实行减税政策。

记者:我在采访中了解到,您这件提案被国家有关部门采纳,可是在海员群体中掀起了不小的波澜。

丁小岗:是的!海员们反应很热烈,觉得政协委员为他们说了话,让他们的权益得到了实实在在的保障。虽然经过这次调整,不见得大家的收入能增加很多,但肯定是更趋向于公平了,对海员队伍的稳定也会有一定的作用。

记者:您觉得,什么样的提案才能收到切实的成效?

丁小岗:这件提案提出不久后就得到迅速办理,让我更加珍惜政协这个发声的平台。我觉得提案最好从小切口切入,做扎实的调研和可行性分析,能解决一个群体的实际问题,也能为国家发展注入新的动力。



更多报道见人民政协报微信公众号



海员常常面临着两种不同的制度考验,背负着双重压力,最受煎熬的是心理。