

大豆运输安全之一——“豆”在囧途

作者：理赔二部 黄淑娟



摘要

巴西是多种农产品的主要生产国和出口国，其大豆产量居全球之冠，也是我国大豆的主要的进口国之一。但受各种外界因素影响，巴西今年的大豆出口可谓举步维艰。收获期持续降雨、境内公路运输不畅，港口装运计划延迟等不利因素都可能对大豆的品质带来影响。同时，出口大豆在装船前的耽搁无疑将延长船舶航次的时间，并增加后续大豆货物热损的风险，承运人在卸货港清爽交付货物的形势不容乐观。

一、雨季对巴西大豆收获的影响

据悉，巴西大豆在 2020 年 9 月至 10 月的播种期遭遇干旱，造成大豆的播种和生长较往年整体延迟。2021 年 2 月下旬，巴西主要的大豆产区在强降雨天气中陆续进入

收获季。截至3月4日，巴西2021年度大豆仅收35%（去年同期为49%），为近十年同期最慢。

巴西咨询机构AgRural3月8日发布的报告显示，巴西大豆收获产量低于预期，因为多雨天气扰乱收获工作。在过去几周，马托格罗索州、巴西北部 and 东北部雨量较大，带来的大豆质量问题日益严重。以托坎廷斯州为例，2月份的累计降雨量为615毫米，远远高于近几年同期约300毫米的平均降雨量。作为大豆产量占到巴西约25%的主产区马托格罗索州，虽然平均降雨量与往年相比只是略有增高，但是降雨频率很高，一次又一次，连续下雨。

在收获期遭遇多雨天气无疑会影响大豆品质，多雨潮湿造成相当部分田间大豆败育、发芽甚至腐败，收割上来的大豆遭受重大的影响，据悉今年在巴西的部分产区，新鲜收割上来的大豆水分高达20%-30%，某些生产商甚至警告贸易商，要么接受产损率高达20%的大豆，要么得不到任何东西。

此外，由于大豆在高湿度的情况下收获，需要更多的时间才能达到交货标准，导致仓库前排起了卡车队伍。



二、巴西境内大豆运输的进一步延迟

从收获的田间运输到出口的港口，大豆之旅也面临着巨大的挑战。虽然随着近年来巴西铁路基础设施和运河运输的情况在持续改善，巴西生产商和出口商利用公路运输大豆的比例略有下降，但是公路运输仍然在大豆运输中占据绝对地位，据统计，在巴西境内有超过 60% 的大豆运输依靠公路运输。除去 BR-163 这条始建于 70 年代，历时 43 年竣工，连贯马托格罗索以及沿线各州与各个南北弧出口港的“大豆公路”，巴西公路网络密度非常低，公路状况也普遍较差，据相关统计，巴西全国范围内约三分之二的道路不适合通行，即使在主产州马托格罗索州由于公路运输不给力造成的窘境时常发生。

往年，巴西大豆多在非雨季时节进行收割后交付公路运输，公路网络尚可应付，但是今年持续长期的强降雨模式，无疑让本就不堪重负的公路运输雪上加霜。在强降雨气候条件下，很多公路变得泥泞不堪，暂且不说严重的交通事故或发生泥石流等自然灾害，即使是一辆卡车陷入泥泞，交通就会面临瘫痪，发生长时间的堵塞。冗长闷热而潮湿的公路运输环境，更是为大豆因运输周期的延长发生热损进一步推波助澜。



三、大豆货物在卸货港压港难以避免

由于巴西大豆收获节奏的放慢，以及巴西公路运输存在的客观困难，造成巴西港口大豆排船量持续增长，自2月下旬开始每周的排船量都在1600万吨以上。截至今年2月15日，只有大约8%的比例出口货量得以装船。据悉，船舶在巴西游装港的等待时间相对较长，平均等待时长约为2-3周，甚至有些船舶等待时长超过一个半月（例如CM轮，在装港Santos等待了约48天才开始装货）。

经过漫长的等待之后，从巴西全境接踵而至的出口大豆开始在港口集中并被装运上远洋船舶运往中国。巴西商贸部称今年3月第一周（共5个工作日）巴西大豆日均装运48.3万吨，去年同期49.3万吨/日，貌似差异不大，但是，今年3月第一周巴西装出大豆约242万吨，去年3月共装出1085万吨。而据估计今年3月巴西大豆出口量可能达到1500万吨。

目前大豆持续从巴西大量装船发出，大部分都在运往中国的途中。在装港集中装运出口的大豆货轮，估计在卸港也难免遭遇新一轮的等待。以国内日照港为例，据称，已经发生压港的情况，2月中旬抵日照满载大豆或玉米的船舶，相当一部分在卸载之前都已经等待了两周甚至三周的时间

四、大豆货物运输风险提示

大豆在运输途中，其温度、水分含量以及运输周期是否正常是决定散装大豆是否会发生热损的关键因素。反观今年巴西大豆之困途，从田间收割，公路运输，港口交付、装运上船再到成功抵达中国，步履艰难，无不充斥着“雨”和“等”，最终每一船卸下来的大豆，品质究竟如何，就如同薛定谔的猫，不到开舱之日无从知晓。

但是无论如何，综合以上种种因素的影响，笔者认为有相当比例的大豆在航程途中发生热损的可能性会很高，今年大豆热损案件的比例较往年可能有一定比例的升高。本来大豆的货值就高，更不用提今年大豆的价格一直是节节攀升，再者每船大豆数量均在六万吨甚至更多，一旦发生热损，承运人可能要面临千万级别的索赔。

虽然实务中大多认为，全船大豆货物发生热损的原因多半是由于大豆装船时的固有情况（含水量、温度等）造成的，船舶的通风作业对大豆的变质并没有实际影响，但在中国的司法实践中，货主往往会揪住承运人未能合理通风导致热损为由提出索

赔，承运人又很难利用货物装船前的实际状况及货物本身的特性进行抗辩，从而要承担巨额的赔偿。

因此，在今年巴西大豆质量存在重大未知数的情况下，我们再次提醒广大会员，如您的船舶承运散装大豆，请注意：

（1）请在装运港仔细检查待装上船的货物，拒绝明显发霉或者变质的货物，如对货物是否适宜装运存疑，及时通知协会寻求经验丰富的检验人或者专家进行协助和提供意见；

（2）航程中，根据露点温度或三度温度法科学对货舱进行通风，适时记录每个货舱采取的通风控制措施，并将空气和海水温度，通风开始、中止、重新开始的时间及原因一并记录；

（3）在卸港，如果不能及时靠泊卸货，则需要安排船员密切关注舱内货物状况、做好相关记录；如收货人提出货物存在热损，或者船长发现有迹象或合理理由怀疑货物发生此类损害，请立即通知协会。协会会及时安排检验师或货物专家对货物情况进行检验并分析，以便更好的应对将来货方的索赔。