

卡特里娜飓风对农产品运输的影响（节选）

2005 年 9 月 14 日

美国农业部

农业市场局、谷物检验肉品分割与活畜管理局、农场服务局及海外农业局

密西西比河上游状况

圣路易斯市水位昨天下午降至-1.25，但据圣路易斯市地区陆军工程部队的报告，今天上午回升至-0.3。

密西西比河下游状况

- 距新奥尔良上游 116 英里处，航行不受限制。海岸警卫队宣布，截至 05 年 9 月 11 日下午 5 点，新奥尔良港港区负责人对 116 英里以下的航道已畅通无阻感到满意。但由于 104 英里处以南仍缺乏适当的航行辅助设施，从西南出海口到 104 英里处仍保留安全区域，深水航行仅限于白天进行。密西西比河下游白天航行不受限制。
- 海岸警卫队已经撤消了通往所有出海口航道的一切限制。一些 45 英尺吃水深度的船舶 9 月 12 日通过了西南出海航道，没有遇到任何问题，但是仅限于白天通行。海岸警卫队动用了多家单位进行航行辅助设施的修复工作。完全替换这些实施尚需数周的时间，但最关键的设施数天之内即可修复。每天仍继续同海岸警卫队保持电讯联络讨论各项工作以及撤消限制的时间期限。陆军工程部队租用了一条船来帮助将航行辅助设备从摩根市运到西南出海通道。

驳船公司

ADM—ADM公司报告说，有 25 条驳船无法使用，但有望数周内重新投入运营。ADM在整个水系经营着 2000 条驳船。他们没有等待上行的空驳船数量报告，但称拖轮分配是个问题。在密西西比河上游使用的拖轮型号的马力要比下游的小一些，下游使用的大马力的拖轮称作“长途拖轮（LINE BOAT）”。ADM报告说在新奥尔良地区他们有 10 艘长途拖轮，而正常情况下只有 2 艘。需要这些拖轮将空驳船拖往上游再将更大吨位的谷物驳船队拖往下游。因人手短缺，需要更多的长途拖轮，这又要求更多的时间进行驳船的清洗、掉换及定位工作。ADM公司强调，主要的问题是無法为员工及其家属提供住宿的地方，以让所有的员工回到工作岗位。有限的劳力正在降低作业能力。

MEMCO —美国商业驳船运输公司虽然昨天估计MEMCO会有 55—60 条驳船无法投入使用，但MEMCO今天报告说有 100 条驳船无法使用。进一步的信息正在收集之中。

嘉吉 —报告称飓风到来时，他们的 925 条驳船有整整三分之一都在南湾地区，受阻 10 天无法移动。但是，他们特别幸运，虽然十几条驳船被“卷”上岸，但没丢一条船。许多驳船需要修理，但所有的驳船都可投入运营。嘉吉公司对南湾目前状况的评估是，“系统乱套了”，也就是说，滞留在南湾的驳船现在本应该在上游，在收获开始时确定河流转运站点接收谷物，再驶往下游到南湾准备出口。同样，障碍之处仍在于电力、出口转运码头的员工人手、和员工住房。嘉吉公司实际上认为水上作业改善的进度远远快于陆上作业。到目前为止，嘉吉公司已能满足所有客户的需要并同海岸警卫队、陆军工程部队和其它政府部门一道帮助救灾和修理工作。

往远看，嘉吉公司不认为谷物会转往其它运输线路。更何況，由于燃油成本和铁路运力吃紧，运输成本将轻松地上涨至空前的水平。嘉吉公司估计经营驳船的成本中燃料费用占到 75%，这还会继续上涨。

谷物检验周报

9 月 10 日结束的这一周，密西西比河船闸河道部分、俄亥俄河以及阿肯色河今年到目前为止的谷物驳船运输量为 2340 万吨。令人吃惊的是，去年此时驳船运量却稍低于 2320 万吨。

大豆检验数量： 美国大豆出口中约 75%都经由密西西比海湾。9 月 12 日预计的 05/06 年度的大豆出口数量为 11.2 亿蒲式耳。达到这个预测数，每周平均的出口进度约为 1600 万蒲式耳。00—03 年间每周的平均进度为 1300 万蒲式耳。

海洋运输

- 市场因素仍鼓励扩大 PNW（西北太平洋）的谷物出口，在过去几年就已经如此了。海洋运费差价（美国南湾至日本与 PNW 至日本的海洋运费）保持在 15 美元且驳船运费在密西西比河不同的河段的水平为基准费率的 600—700%。如果海洋运费差价在 15 美元、驳船运费高于基准费率 250%的话，PNW 出口就会增加。
- 在 2005 年 9 月 7 日结束的 4 周期间内，PNW 谷物出口比 2004 年同期上涨了 28%，比三年同期平均数上涨了 74%。BNSF（伯灵顿北部圣达非铁路运输公司）9 月 14 日报告说，PNW 小麦出口量剧增，而此时玉米和大豆的出口量正常情况下也望剧增。
- 在昨天的最新报告中，显示出新奥尔良和南路易斯安娜港口在进口和出口方面的重要性。为更好反映这些港口相对于其它港口之间的地位，以及整体水路运输农产品的运输路径，经重新计算以包含所有美国出口港口的出口量见下表。

先前报告中前 10 个港口的农产品出口份额，反映的只是这 10 个港口之间的份额。

**2004 年美国前 10 个农产品出口港口
(依货物重量计算)**

路易斯安娜州南路易斯安娜港	36%
路易斯安娜州新奥尔良港	8%
华盛顿州卡拉马港	6%
华盛顿州塔科马港	6%
路易斯安娜州维斯特维果港	5%
俄勒岗州波特兰港	5%
德克萨斯州休斯顿港	5%
华盛顿州西雅图港	4%
华盛顿州温哥华港	2%
加州洛杉矶港	2%
其它港口	21%

**2004 年美国前 10 个农产品进口港口
(依货物重量计算)**

纽约港	18%
洛杉矶港	8%
费城港	7%
长滩港	6%
休斯顿港	5%
威尔明顿港	5%
迈阿密港	4%
萨旺那港	3%
新奥尔良港	3%
巴尔的摩港	3%
其它港口	39%

南路易斯安娜港和维斯特维果港分别名列美国农产品进口港口的第 50 名和第 63 名（它们包含在“其它港口”中）。

**密西西比海湾谷物出口转运码头的状况
2005 年 9 月 14 日**

英里标记	地点	公司	能力 (百万蒲/ 千公吨)	装船能力 (蒲/小时)	备注
61.0	Myrtle Grove	丰收合作社	6.5/176	90,000 最新消息!	未来一两天内通电，到周一会有装卸作业。
102.8	Westwego	嘉吉	4.3/105.5	100,000 最新消息!	有驳船卸货。8小时一个白班。
117.5	Ama	ADM	5.0/142	80,000	目前往 Island Ranger 轮装玉米、豆粕运往突尼斯。有驳船卸货。24小时作业。
120.1	Destrehan	邦基	6.2/176	80,000	往 Ira 轮装大豆，运往墨西哥。有驳船卸货。24小时作业。
121.0	Destrehan	ADM	6.3/178	80,000	往 Chios Charity 轮装小麦、玉米和大米运往牙买加。提交所有等级的分级检验。24小时作业；有驳船卸货。
121.1	Destrehan	Gemini	浮动趸船	30,000	可以作业。今天没有装运作业。
139.0	Reserve	ADM	3.6/95	80,000	往 Oinoussian Lion 轮装玉米、大豆，运往中国台湾。完成 Eastern Queen 轮的高粱装货，运往日本。有驳船卸货。24小时作业。
140.0	Reserve	嘉吉	7.7/203	100,000	往 Shikra 轮装玉米，运往委内瑞拉。完成 Lu Hai 轮的小麦、玉米装货，运往墨西哥。有驳船卸货；24小时作业。
150.0	Saint Elmo	ADM	2.0/52.6	60,000** 最新消息!	等货船本周末靠泊。
158.0	Convent	K2	浮动趸船	60,000	往 Henry Oldendorff 轮装豆粕。24小时作业。
164.5	Convent	全农	4.0/105.2	120,000	完成 Caravos Trader 轮玉米装货，运往日本。无驳船卸货。24小时作业。
180.0		American	浮动趸船	30,000	往 Nice Marmara 轮装大米，运往伊拉克。周五继续往 Rays 轮装大豆、玉米和大米运往哥斯达黎加。24小时作业。
228.0	Baton Rouge	嘉吉	7.0/184.2	60,000	完成 You Yue 轮大豆装货，运往墨西哥。铁路卸货。白班（2人）。
新奥尔良地区每小时蒲式耳装运能力				970,000	

注释:

Westwego 和 Myrtle Grove 的作业在飓风袭击后首次开始进行。

**ADM 已决定将进行整修的 St. Elmo 码头比预期提前投入运营，以解决飓风造成的能力不足问题。

浮动趸船一无仓储能力；直接将谷物从河运驳船转装至远洋货船和驳船。

当地出口装运码头的报告

邦基 – Destrehan

- 码头设施—与昨天相同。24 小时作业，为使大豆加工设备运转仍在进行努力。这是机械问题，与电力无关。现在加工设施的人手充足。

兴利丰收合作社 – Myrtle Grove

- 码头设施—码头上有 20—25 名员工进行清理及其它的维持设施作业的工作。
- 电力—为最大的障碍。没有电，作业起来非常受限。**他们请求 USDA（农业部）或白宫提供帮助给该设施恢复供电。**

ADM – Destrehan, Ama, Reserve, St. Elmo

- 码头设施—现正考虑将 St. Elmo 重新投入运营，24 小时作业，但明天才会更明确。目前给 St. Elmo 出口码头的关注较少，以尽量提高其它出口码头的的能力。St. Elmo 总是用作后备出口码头。
- 员工—多数已返回该地区。

地方铁路最新消息

- 卡特里娜飓风几乎使过去 2 周内运往密西西比海湾的铁路谷物运输中断。可望于 9 月 21 日结束的那一周恢复。到目前为止，谷物因卡特里娜飓风而转往铁路运往西北太平洋（PNW）和德州海湾（TX）的数量并不大。这同嘉吉公司高级管理人员的报告相吻合，谷物将继续按照正常的途径流动。
- 昨天，**诺福克南部公司（NS）**完成了庞恰特雷恩湖大桥的修理工程，恢复了进入新奥尔良的铁路运输服务并重开了同西部铁路运输公司的重要的交换站点。NS 还对穿过新奥尔良的九英里的铁道进行了大修。
- **加拿大国民公司（CN）**——除新奥尔良以外，所有受卡特里娜飓风影响的 CN 公司站点的服务工作已经恢复。进入新奥尔良仍受限制。
 - CN 公司 9 月 13 日重开了路易斯安娜州哈孟德和新奥尔良之间的直接线路。
 - CN 公司在新奥尔良的梅斯货场能同 BNSF 公司、联合太平洋公司（UP）、堪萨斯南部公司和 NS 公司直接交换铁路运输。
 - CN 公司在新奥尔良的调配站仍然关闭，因人员问题和需求不足，尚无开放的日期。
- **联合太平洋公司（UP）**开始同 NS 公司就新奥尔良出入线路进行有限的交换。这些交通通往 NS 公司线路上因飓风而禁运的各站点以东的站点。同 NS 公司交换新奥尔良当地的交通继续禁运。

- **BNSF** 昨天开放了其新奥尔良的调配站，但只对出城交通。这使客户可以提取当前置于站内的集装箱。**BNSF** 不接受新奥尔良的运输，运往该站的数量也不会超过当前站内的集装箱数量。

当地公路报告

- 承载 10 号州际公路跨过庞恰特雷恩湖连接新奥尔良和斯莱戴尔的跨湖双桥 9 月 12 日星期一开始飓风受损的修复工作。将先修复东向桥，双向各一条车道。修复工作要求在 45 天内完成。西向桥修复后双向各允许两个车道，修复工作要在 120 天内完成。
- 密西西比州美国 90 号公路的临时公路的筑路工程 9 月 9 日开工。随工程进展将开通部分公路，从密西西比州帕斯克里斯钦到比洛西的公路将在 90 天内通车。

北美谷物出口商协会（NAEGA）和全国谷物与饲料协会（NGFA）

- 今天，NAEGA 和 NGFA 发布告示，宣布已经设立“农产品河运复苏基金”向那些支持美国农业和谷物行业而工作的或提供服务的人们在其生命、生活和工作遭受卡特里娜飓风灾害影响时提供财政援助。基金的组织者们说他们希望至少能筹集到 50 万美元的捐款来帮助该地区谷物出口仓储转运码头和支持服务行业进行人员财政资源的补充，这些行业因卡特里娜飓风而遭受人员伤亡、人员失业、和/或经济损失。