

台貨輪突擱淺 卡死蘇伊士運河

疑強風沙暴肇禍 全球供應鏈雪上加霜

咽喉堵塞

【大公報訊】綜合美聯社、彭博社、《華爾街日報》報道：當地時間23日，隸屬中國台灣長榮海運集團的超大型貨櫃輪「長賜」號（Ever Given），在埃及蘇伊士運河意外觸底擱淺，400米長的船身將這條有「歐亞大動脈」之稱的重要航線完全堵塞，逾百船隻動彈不得，讓原本受創的全球供應鏈雪上加霜。



▲衛星圖片顯示，「長賜」號斜卡在河道上。美聯社
▲「長賜」號船頭衝入運河岸邊沙堆。法新社



▲其他貨船船員23日拍下「長賜」號堵塞蘇伊士運河一幕。

網絡圖片

當地時間23日上午7時40分左右，「長賜」號從紅海向北駛入蘇伊士運河時，在河口南端6海里處突然偏離航道並擱淺，400米長、22萬噸重的船身呈45度傾斜，將河道堵得嚴嚴實實。現場照片顯示，該船球鼻艙已經觸岸，埋進沙堆中。緊跟在「長賜」號身後的美籍貨輪「馬士基丹佛」號目睹了事發經過，船員科納拍下照片上傳社交媒體，令此事成為全球關注焦點。她還表示，事故差點導致「馬士基丹佛」號被後方船隻追尾。

事發當天，蘇伊士運河管理局便派出多艘拖船，嘗試將「長賜」號拖回原航道，並動用挖掘設備在河岸作業，希望將船頭挖出，但截至24日仍未能「解救」該船，官員估計需兩天時間才能讓運河恢復暢通。若果真如此，今次事件將成為2004年利比亞籍10萬噸郵輪擱淺導致運河堵塞3天以來，最嚴重的「堵船」事故。

全球約12%海運貿易

蘇伊士運河全長193公里，溝通地中海與紅海，提供從歐洲至印度洋和西太平洋附近地區的最短航線，也是全球最繁忙航線之一。由於出現事故，迄今蘇伊士運河南向航線上已堵塞了約70艘大型貨船，北向亦有50艘，埃及當局不得不緊急引導部分船隻改走舊河道。

《華爾街日報》表示，此次事故讓全球供應鏈問題「雪上加霜」。多國汽車和電腦製造商飽受芯片荒之苦，而日本汽車芯片大廠瑞薩電子工廠19日突發大火至今停工，讓情況惡化；美國得州上月寒潮影響全球塑膠供應，也讓多個汽車製造商被迫關閉工廠；而加州港口則有進口貨物積壓的難題。而蘇伊士運河這條「歐亞大動脈」承載著全球約12%海運貿易，平均每天有50艘貨輪通過，運輸來往歐亞的商品，包括服裝、電子產品和重型機械等，更有眾多滿載原油的油輪，對能源貿易尤為重要。

油輪「堵船」推高油價

24日，原油分析公司Vortexa警告，至少10艘油輪可能受到「堵船」影響，1300萬桶原油運輸因此受阻。該公司稱，若往來中東和歐洲的油輪想要繞過蘇伊士運

河，需額外花費15天時間。《華爾街日報》報道稱，共有29艘運送原油、石油產品或液化天然氣的油輪被堵在北側航線，另外15艘被堵在南側。

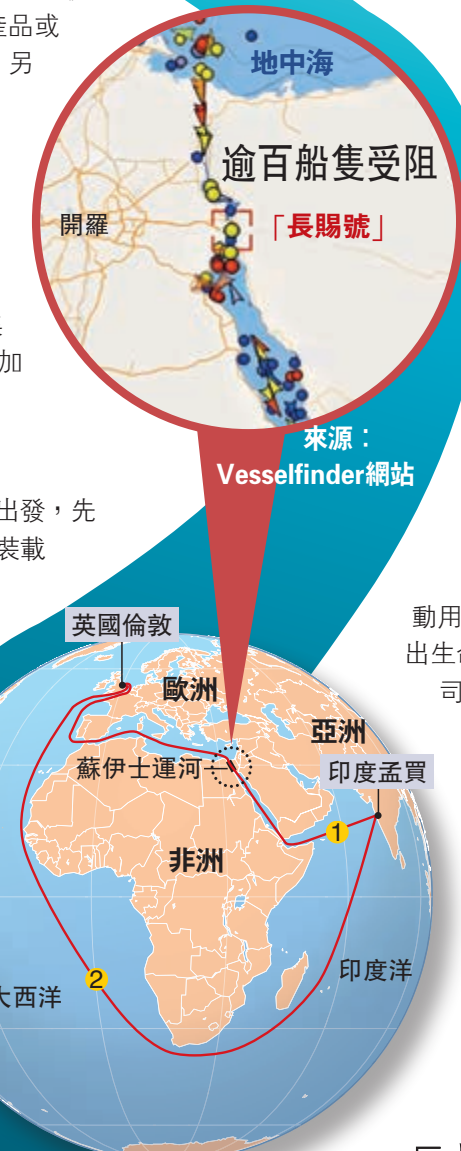
油輪「堵船」24日一度推動油價上漲，但僅是曇花一現，很快又出現回落。業內人士分析稱，近期油價主要還是受新冠疫情影響。由於歐美多國疫情反彈，經濟復甦勢頭不如預期，全球原油需求依然疲軟。美國石油協會報告稱，上周原油庫存增加了近300萬桶。

事故原因仍在調查中

「長賜」號本次航程從中國台灣出發，先後停靠深圳鹽田港等多個重要港口，裝載了大量出口貨物，原計劃31日抵達目的地荷蘭鹿特丹港。管理方新加坡BSM公司23日發表聲明稱，船上全部20名船員目前都很安全，事故也未造成污染洩漏，公司將積極配合埃及當局的救援工作。

長榮海運表示，根據BSM公司回報，事故原因疑似是天氣影響，船隻突然遭到42節側風（相當於9級風）吹襲，導致船身偏離航道、意外觸底擱淺。一名匿名埃及官員同樣將事故歸咎於天氣。埃及氣象部門表示，當天蘇伊士運河附近有強風和沙塵暴。

美聯社對此表示質疑，認為風力不足以將滿載後重達22萬噸的「長賜」號推離航線。目前具體事故原因仍在調查中。國際海運物流公司GAC稱，該船事發時突然斷電，但BSM公司否認此說法。



蘇伊士運河連通歐亞

- 1 經蘇伊士運河航線：1.16萬公里
- 2 繞道好望角航線：1.98萬公里

來源：Mariners Galaxy網站

蘇伊士運河簡介

●全長193公里，溝通地中海與紅海，提供從歐洲至印度洋和西太平洋附近地區的最短航線，是全球使用最頻繁的航線之一。

曾遭英法壟斷 新運河不靠外資

【大公報訊】綜合路透社、新華社報道：自1869年底開通以來，埃及蘇伊士運河已有145年歷史，其間經歷過多次擴建，最近的一次是2014年啟動、2015年竣工的新蘇伊士運河項目。截至2015年，運河每年為埃及創造50多億美元的收入。埃及政府預計，到2023年，新運河將把年收入拉高至134億美元（約1041億港元）。

最初的蘇伊士運河由法國人投資，動用數十萬埃及民工開鑿，12萬人為此付出生命。英法兩國一度壟斷蘇伊士運河公司96%的股份，從中攫取巨額利潤。二戰後，埃及為收回運河主權進行不懈鬥爭，終於在1956年將其收歸國有。同年，英法夥同以色列發動第二次中東戰爭入侵埃及，導致運河被封鎖一年。

1967年的第三次中東戰爭期間，蘇伊士運河再次被捲入戰火。雖然戰爭僅持續6天，但各方

對峙和談判持續8年。其間15艘來自英國、西德等不同國家的貨輪一直被困在河上，船身都因沙漠飛塵侵蝕變為黃色，被戲稱為「黃色艦隊」。直到1975年6月5日，運河才再次通航。

2011年「阿拉伯之春」後，埃及經濟受到嚴重打擊，新蘇伊士運河項目成為總統塞西力推的「國家項目」，旨在提振經濟、增強民眾信心。項目包括開鑿35公里新河道和拓寬並加深37公里舊河道，以及新修6天連接運河兩岸的隧道。為保證埃及對運河的控制權，這一項目未引進任何外資。



▲埃及總統塞西2015年參加新河道揭幕活動。資料圖片

「堵船」恐加劇全球集裝箱積壓

【大公報訊】綜合路透社、彭博社報道：蘇伊士運河大「堵船」，令本就因新冠疫情運行不暢的全球海運雪上加霜。春節過後，來往歐亞的集裝箱運輸需求正在迅速增長，業內人士擔憂，運河「堵船」將導致大批貨船同時抵達，恐令大量貨物來不及卸，加劇全球集裝箱流通不暢問題。

2020年初，疫情一度令全球海運需求銳



▲2020年4月，加州一處港口堆放大量集裝箱。資料圖片

減，再加上集裝箱設備短缺、防疫規定延誤船期等因素，海運供應鏈陷入低迷。隨著中國全面復工復產，海運需求逐漸恢復，但又出現歐美港口集裝箱積壓、來不及卸貨讓空箱回流，中國港口卻一箱難求的局面。去年下半年開始，全球集運市場價格不斷上漲。美媒報道稱，船運公司為盡快回中國拉貨，甚至出現寧願空箱開船，也不願等幾天裝載美國農產品的現象，導致美國農產品出口受阻。去年1月，從西雅圖和塔科馬出海的貨船空箱率為37%，今年1月已增至50%以上。

路透社報道稱，全球三成集裝箱貨運需經過蘇伊士運河，其中包括大批自中國運往歐洲的輕工業產品。諮詢公司SealIntelligence行政總裁詹森擔憂，蘇伊士運河「堵船」事件，將導致歐洲港口下面臨更嚴重的集裝箱積壓問題。他指出，運河恢復交通後，被延誤的貨船將和後一批貨船同時抵港，料將對歐洲各國港口造成巨大壓力。



▲掠奪自貝寧的青銅文物如今散落在歐美多國。

網絡圖片

德擬歸還貝寧文物 英博物館壓力增

【大公報訊】據《衛報》報道：英國、法國、德國等有殖民黑歷史的歐洲國家，近年面臨越來越大壓力，被要求歸還殖民時期掠奪的文物。德國漢堡論壇負責人多格洛22日表示，最快今年秋季可向尼日利亞歸還440件青銅器。然而，文物掠奪的罪魁禍首英國，仍不願歸還現藏於大英博物館的文物。

1897年，英國遠征軍入侵古貝寧王國（現尼日利亞南部），並搶走大量青銅器等珍貴文物。如今，這些文物散落在歐美多國，但倫敦大英博物館佔有最多貝寧青銅器，另有300件在牛津的皮特里弗斯博物館。

德國柏林民族學博物館正展出440件貝寧青銅器，其中一半原定今秋在漢堡論壇展出。

多格洛22日對媒體表示，最快今秋將把文物原件歸還給尼日利亞，德國博物館可改為展出複製品，或直接留白，以示對掠奪歷史的反思。普魯士文化遺產基金會發言人表示，今年的漢堡論壇將聚焦英軍入侵並殖民西非的歷史，不排除決定歸還展品。德國外交部文化交流司司長格爾根根上週出訪尼日利亞，與尼日利亞政府商討歸還文物事宜。據報道，雙方已達成協議，德國將參與古貝寧地區考古發掘、協助培訓尼日利亞博物館員

工、在貝寧建設新博物館，並協助修復遭掠奪的文物。

尼日利亞藝術家埃希卡梅諾表示，若德國兌現承諾，其他藏有貝寧文物的歐洲國家亦將失去拒不歸還的藉口。在尼日利亞的不斷追索下，英國布里斯托博物館去年同意歸還一件館藏青銅器。但對於大英博物館等收藏的大批文物，英國仍不願歸還，而是提出所謂「以借代還」。2018年，大英博物館同意向尼日利亞「出借」一批英軍掠奪的貝寧青銅器，但很多非洲國家批評此舉不講理。