

巴拿馬運河因乾旱限制船隻通行 擁堵常態化

氣候暖化加劇 擾亂全球航運



◀巴拿馬運河使用水閘放水調節水位，因此內陸湖乾旱對其影響極大。路透社

▶今年4月，為巴拿馬運河提供水源的阿爾哈胡埃拉湖幾近乾涸。法新社



氣候暖化如何影響航運業？

海平面上升 碼頭淹沒風險

●暖化導致海平面上升，沿海的港口碼頭及其周邊的交通基建首當其衝，面臨海水倒灌、淹沒的風險。根據《2050年全球海事趨勢》報告，全球3800個港口中，有三分之一位於熱帶地區，容易受到氣候變遷帶來的劇烈影響。

北極融冰增速 成海運新捷徑

【大公報訊】據《華爾街日報》報導：全球暖化為航運業帶來危機的同時，也帶來了新的機遇，比如常年大部分時間冰封的北極航線，可能會因為氣溫變暖維持連續數月不結冰的狀態，甚至未來實現全年通航。

北極航線主要分為兩條，一條是俄羅斯一側的東北航線（也稱北方海路），西起西北歐北部海域，東到俄羅斯的符拉迪沃斯托克，途經巴倫支海、新西伯利亞海和白令海峽，是連接東北亞與西歐最短的海上航線，主要運輸石油和天然氣，比傳統的經過蘇伊士運河節省約三分之一航程。另一側則是加拿大和美國阿拉斯加北面的西北航線，連接北太平洋和北大西洋，比傳統經過巴拿馬運河的航線航程少20%的距離，時間可節省七天。

科學家預測，由於全球暖化加劇，到2035年夏季，北極將可能完全沒有海冰。由於氣候變遷使沿途冰層減少，船隻通過北極海變得容易，俄羅斯正力拚2025年在東北航線全年航行。俄羅斯積極開發利用東北航線，通過它實現運送貨物往返於中國。這條航線具有巨大的商業優勢，因為沿東北航線從聖彼得堡前往上海只需28天，而通過蘇伊士運河則需要50天。

此外，北極地區蘊藏著豐富的油氣資源，在全球面臨能源危機之際，俄羅斯和北約都加強了對北極勢力範圍的爭奪。



▲暖化導致北極融冰加速，開闢了新的航線。圖為航行在北極海域的船隻。法新社

歐盟明年開徵航運碳稅

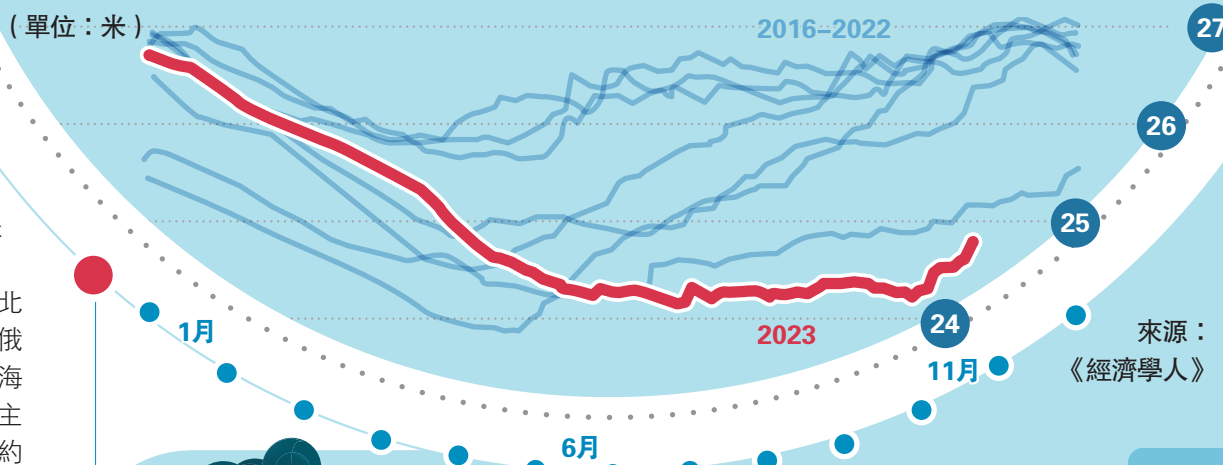
【大公報訊】綜合英國廣播公司、《金融時報》報導：全球貿易90%要通過海上航運，而船舶主要燃燒化石燃料，目前航運業每年排放約10億噸二氧化碳，約佔全球溫室氣體排放量的3%。如果把航運行業看作一個國家，那麼它的排放名列世界第六。如不進行干預，2050年排放量可能增加一倍以上。國際海事組織下屬的海洋環境保護委員會（MEPC）在今年7月份制定目標，力爭在2050年實現全行業達到淨零排放。

就技術而言，短途航運船隻可使用電力，但是對於國際航運，有專家建議可以使用氫基燃料，促進整個行業實現去碳化。但是，轉用氫能源需要改變燃料基礎設施結構。燃料儲存和成本都會面臨巨大挑戰，另外船舶需要改裝才能使用氫能源。

另外，航運業從明年1月1日起正式被納入歐盟碳排放權交易體系（ETS），預計全球有半數以上的航運都會受到影響，需要繳交碳稅。歐洲航運巨頭馬士基和地中海航運公司（MSC），明年預計的碳稅賬單分別達到1億歐元和2億歐元，屆時貨運成本可能又將受到影響再度上升，最後轉嫁到消費者身上。包括西班牙、意大利、希臘、葡萄牙、塞浦路斯、克羅地亞和馬耳他七國，在11月26日呼籲歐盟暫緩實施航運業碳稅，擔憂船隻為了避稅而選擇不停歐洲港口，導致選擇更長的航線，反而導致碳排放量進一步增加。

人工湖加通湖水位情況

（單位：米）



▲巴拿馬運河將繼續限制船隻通行。圖為今年8月25日，一艘貨輪在巴拿馬運河水閘區域航行。法新社

海水升溫 天災頻繁發生

●海水升溫也會導致極端天氣頻發，颱風和颶風也會因為海水變暖而威力增加，除了影響碼頭設施，而貨船遭遇惡劣天氣繞道或者受損的幾率也會大增。



來源：《經濟學人》

【大公報訊】綜合CNN、彭博社、《經濟學人》報導：在所有運輸業中，航運業是最容易受氣候變遷打擊的領域之一，無論是海洋、河道或運河都會受到暖化的影響。近期，中美洲國家巴拿馬遭遇70多年來最嚴重乾旱，巴拿馬運河的運輸嚴重受到影響，限制船隻通行的措施從周五起進一步收緊，而限行措施或持續至明年6月，外界擔憂這可能導致國際物流成本會因此上升，使得全球航運業出現新危機。

在氣候乾旱和厄爾尼諾現象疊加影響下，包括巴拿馬在內的中美洲地區，今年遭遇70年一遇的嚴重乾旱，內陸湖泊面臨乾涸危機，從而影響了巴拿馬運河的運輸。

巴拿馬運河是連接大西洋和太平洋的捷徑，世界上6%的海上貿易都通過這條運河。巴拿馬運河屬於水閘式運河，船隻通行時靠附近的兩個人工湖注入2億升淡水，以調節水位，因此內陸乾旱對其影響巨大。

巴拿馬運河管理局從7月開始調整已限制船隻通過運河數量，從每天36艘縮減至32艘，而從12月1日起，進一步削減至22艘，到明年2月，每天只能有18艘船通過。此外，船隻的吃水深度也必須控制，以防止巨型集裝箱船（12萬噸）擱淺，意味著這些船隻必須減少多達40%的載重量才能通行。相關限制措施造成部分貨船不得不等待長達20天才能通過運河。

船東寧繞萬里遠路 避免排隊

這一切都給依賴巴拿馬運河的貿易航線帶來了麻煩，尤其是美國東海岸和東亞之間的航線。有日本船公司為了加快其一艘液化石油氣運輸船的通過速度，上月支付了400萬美元的天價「插隊費」。由於巴拿馬運河長期擁堵、成本上漲，全球最大化工輪船運營商思多而特決定調整旗下166艘貨輪的航線，選擇繞行上萬公里通過蘇伊士運河完成運輸。其他運輸公司也考慮改道非洲的好望角，甚至通過南美洲的麥哲倫海峽。

由於當地旱季是由11月至翌年4月，巴拿馬運河限船措施起碼維持到明年6月。外界擔憂，這些限制措施將會構成累積效應，到了明年春季便十

分明顯。

受乾旱影響航運，還有歐洲運輸命脈萊茵河。去年萊茵河一度因為水位乾涸而中斷航運，今夏又因為氣溫創新高，多段河道水位一度再度拉警報。歐盟30%內陸河運仰賴萊茵河。歐洲第二大河多瑙河，去年也因為水位過低，導致不少船隻繞道而行。

港口設施憂海水倒灌

沿海港口面臨的危機剛好相反，是海平面上升導致的淹沒風險。英國勞氏船級社10月報告指出，全球3800個港口有1/3位處熱帶，容易受到氣候變遷帶來的劇烈影響。部分大型港口可能因為海平面上升40厘米，到2050年陷入無法營運的處境。也有研究報告指出，單單是氣候變遷對港口造成的損害與干擾，預估到2050年時每年將使航運業成本增加100億美元，到2100年時每年將增加250億美元。

海事保險經紀公司Marsh去年警告說，氣候變化正嚴重影響蘇伊士運河，並有可能重蹈2021年「長賜號」貨輪擱淺災難的覆轍，導致全球供應鏈嚴重停滯。埃及海岸線和尼羅河三角洲易受到海平面上升的影響，蘇伊士運河集裝箱港在2020年至2100年期間，可能會因為海平面上升一米，面臨的氣候災害風險增加一倍。隨著荒漠化和乾旱的加劇，埃及當地氣溫不斷升高，沙塵暴強度和頻率很可能會增加，而「長賜號」號擱淺，也是受到沙塵暴吹襲的影響。

全球約90%的產品貿易都經由海運進行。就目前而言，乾旱、海平面上升呈現出長期化趨勢，未來恐怕會惡化，較高的運輸成本可能成為新常态，最終轉嫁給消費者。

內陸河道乾旱 大型船隻通行難

●受氣候暖化影響，全球多地出現高溫乾旱，歐洲萊茵河和多瑙河、中美洲的巴拿馬運河和美國的密西西比河等，最近兩年都因為乾旱導致水位過低，影響大型船隻通行。巴拿馬運河承載每年全球6%海上貨運，歐盟則有30%內陸河運仰賴萊茵河。



巴拿馬運河情況



巴以戰火重燃 貨船成攻擊目標

【大公報訊】綜合《德國之聲》、美聯社報導：除了氣候暖化影響航運，由以色列商人擁有的船隻近期多次在紅海海域遭到扣押或者襲擊，外界擔憂，隨著新一輪巴以衝突的持續，航運成為了新的攻擊目標，除了可能影響運輸安全，更加劇海上衝突風險。

11月19日，也門胡塞武裝分子在紅海亞丁灣，劫持了一艘由日本海運公司「日本郵船」運營的貨船「銀河領袖」號，該船目前仍停泊在也門荷台達港。「銀河領袖」號屬於以色列富商昂加爾名下的船公司。

11月24日，另一位以色列商人擁有的「錫米」號集裝箱船，在印度洋遭到一架無人機的襲擊。11月26日，懸掛利比亞國旗的「中央公園」號油輪，在亞丁灣附近遭武裝分子劫持。該船為以色列億萬富翁奧佛名下的Zodiac航運公司所持有。美國海軍在收到求救信號後，出動在紅海附近「艾森豪威爾號」航母戰鬥彈驅驅艦「梅森」號前往解圍，美軍隨後獲得了五名乘坐小船逃走的武裝分子。美軍稱，在解救「中央公園」號期間，由胡塞武裝發射的兩枚彈道導彈，落在「梅森」號附近10海里（約18.5公里）處。

分析認為，上述事件都使得中東及紅海海域的航運，變得越來越危險。其實，在巴以新一輪衝突前，波斯灣、霍爾木茲海峽和阿曼灣的劫持和襲擊事件不斷增加，主要原因是美伊關係緊張和伊朗石油貿易受到限制。美軍目前派出兩艘航母到中東應對巴以局勢，除了在以色列海域待命的「福特」號航母，「艾森豪威爾」號已在11月28日取道霍爾木茲海峽，進入波斯灣。



▲11月19日，船隻「銀河領袖」號遭也門胡塞武裝劫持。美聯社