

歐洲客寧多花20天轉海運 列車貨運減三成

◆中歐班列(渝新歐)正在裝箱ATA賽車發往德國。受訪者供圖

◆中歐班列已運行十餘年。受訪者供圖



俄烏衝突波及中歐班列遇十年最大危機

俄烏衝突波及跨境鐵路運輸。香港文匯報記者近日從中歐班列承運方和客戶等多渠道獲悉，目前除了過境烏克蘭的中歐班列停運外，其他通道仍竭力維持正常運行。不過尚不明朗的局勢仍然讓部分客戶擔憂，加之政治因素的影響，市場對該線路的預期恐有變動。有業內人士指最近歐洲客上貨量大減三分之一至一半，感嘆俄烏衝突是中歐專列誕生逾十年來面臨的最大危機。

◆香港文匯報記者 孟冰、張蕊 重慶報道

華聯通國際物流有限公司主營中歐班列運輸與集裝箱租賃業務，董事總經理吳滌塵接受香港文匯報記者採訪時稱：「要過一段時間苦日子了，最近凡是訂船決定權在歐洲的客戶，基本都取消了訂單。初步測算，最近半個月的上貨量比平日減少三分之一，甚至是一半。」

中歐班列是服務於中歐貿易的貨運列車，固定車次、固定線路開行，往來於中國內地城市與歐洲及「一帶一路」沿線各國。從2011年3月19日重慶發出首趟「渝新歐」班列計起，已經運營十餘年，其線路是由中國內陸城市經阿拉山口、二連浩特、滿洲里(綏芬河)等出境，途經哈薩克、俄羅斯、白俄羅斯等地，抵達歐洲各國。

中歐運輸大動脈 班列性價比高

「我們的歐洲客戶，現在寧願花3倍時間走海運，也不選擇經過俄羅斯的鐵路運輸。」吳滌塵告訴記者，每年2月、3月都是貨運淡季，中歐班列此時運輸的時效性非常高，從義烏發車經過俄羅斯抵達波蘭，最快13天就能到達，而俄羅斯與烏克蘭的衝突，讓歐洲客戶寧願選擇花費相近、時間卻多20餘天的海運，也不願「幫俄羅斯賺錢」。「俄烏衝突對我們公司衝擊不小，但我個人對於未來仍持謹慎樂觀態度，我期待商業上的『排俄情緒』和『反戰情緒』會隨着戰事的結束而慢慢消逝，畢竟這條線路仍是最穩定、性價比最高的中歐運輸大動脈。」他說。

經烏克蘭班列已改道或擱置

商務部國際貿易經濟合作研究院國際市場研究所副主任許英明此前稱，只有不足2%的中歐班列須經烏克蘭，故俄烏衝突不影響中歐班列安全。

據香港文匯報記者實地採訪獲悉，中歐班列中，開通至烏克蘭班列的中國城市並不多，皆已選擇改道、擱置。如江西贛州國際陸港上個月已將待發運經由烏克蘭抵達布達佩斯的班列，改道經由扎霍尼(烏克蘭南線)至馬拉舍維奇(白俄羅斯—波蘭北線)。

渝新歐公司負責人陳智科亦介紹，去年8月，中歐班列(渝新歐)首次開行直達烏克蘭的班列，當時班列裝載50櫃機器設備，直接開往烏克蘭首都基輔。後來，需要預定這條線路的客戶不多，僅運行了兩次。今年年初公司本打算重新策劃運營烏克蘭線路，但俄烏局勢令此計劃擱置，目前該公司所有線路均不經過烏克蘭。

攬貨難度增 公司承諾會負責

面對客戶的動搖和取消訂艙，陳智科在朋友圈承諾：「我們仍在堅持，俄烏的戰火蔓延不到我們要走的路線，哪怕是一顆子彈也不會。我們明確表態，如果出現極端事件，退運的事情由我們全權負責。我們的判斷和態度明確、不含糊。」這樣的內容已經連發三天，擬為公司的客戶注入定心劑。

不過攬貨難度依然持續增加，一位不願具名的貨代透露，渝新歐的大客戶惠普電腦擬取消經過俄羅斯的鐵路運輸訂艙，這對渝新歐班列無疑將造成嚴重衝擊。

中歐班列近十年開行情況

2011年	17列
2012年	42列
2013年	80列
2014年	308列
2015年	815列
2016年	1,702列
2017年	3,637列
2018年	6,300列
2019年	8,225列
2020年	12,400列
2021年	15,183列

數據來源：中國國家鐵路集團

中歐班列主要路線均不經烏克蘭

- 1. 西部通道**
中國中西部地區出發—新疆阿拉山口—哈薩克斯坦—俄羅斯、白俄羅斯—波蘭—德國(包括從重慶出發的「渝新歐」、成都出發的「蓉歐」、武漢出發的「漢新歐」等)
- 2. 中部通道**
中國中部地區出發—內蒙古自治區二連口岸—蒙古—俄羅斯、白俄羅斯—波蘭—德國(包括鄭州出發的「鄭連歐」、湖南出發的「湘連歐」等)
- 3. 東部通道**
中國東部地區出發—內蒙古自治區滿洲里口岸—俄羅斯、白俄羅斯—波蘭—德國(包括廣東出發的「粵滿歐」、哈爾濱出發的「哈滿歐」、江西出發的「贛滿歐」等)



◆去年9月，華聯通國際物流有限公司購買了不少新集裝箱，應對火爆的中歐班列；但今年俄烏衝突致訂艙量驟減三成以上，集裝箱空置嚴重。受訪者供圖



◆中國地圖出版集團去年8月發布的《中歐班列路線示意圖》。(圖片來源：中國地圖出版集團)

有備無患

儘管物流公司稱俄烏局勢不影響班列安全，但部分中國客戶對物流安全仍有擔憂，並向承運方詢問解決方案。「我們使用中歐班列運貨兩年了，2月底我們曾與物流公司詢問，是否可以購買戰爭險，或者尋求其他保險方案。」重慶一貨代公司負責人告訴記者，他們收到的回覆是戰爭險並不適宜此類狀況，首先班列未曾經過交火區域，此外，保險公司有權提前7天通知取消戰爭罷工險。

費用是貨價10%

今年37歲的朱洪軍是一名亞馬遜賣家，他的店舖面向歐洲人售賣中國的燈具、玩具，「一個香蕉玩具，

我在國內拿貨批發價8元人民幣，亞馬遜上可以賣到22歐元；一盞燈批發價50元人民幣，能賣到150歐元，現在的匯率下，做跨境電商是能賺到錢的。」近四年來，他都選擇「中歐班列」的鐵路運輸將貨物發至歐洲，「我們跨境電商有一個群，群友們很多購買戰爭險，費用是貨物價格的百分之十左右，如果俄烏衝突膠着，我下次訂艙時也會選擇購買。」

截至記者發稿時，已有中歐班列(長安號)在內的數家平台公司免費為客戶投保戰爭險，此外還承諾，如由戰爭而導致班列停運、退運、改運，一切費用皆無需客戶承擔。畢竟在歐美客戶大量取消訂單時，更須盡量滿足本國客戶的需求。

中國客戶欲購戰爭險

或持續面臨行業低谷

不言放棄

全球疫情發生後，中歐班列迎來大爆發，去年甚至「一櫃難求」。據國家發展改革委公布的數據顯示，2021年全年，中歐班列共開行15,183列、運送146.4萬標箱，比2020年分別增長22%和29%。

疫情中一度成贏家

知情人士稱，造成「需求爆發」的原因，是疫情之下海運涉及船員、貨物檢疫等多個環節，中歐班列的「一次申報、一次檢驗、一次放行」凸顯優勢——在沿途各國邊境線更換司機和車頭，司機不過境，不涉及人員檢疫。

這樣的火爆狀態也引起了去年一整年的口岸擁堵。長安汽車宣傳負責人張珂2月底接受香港文匯報記者採訪時稱：據他在海外了解的消息，中國與哈薩克斯坦邊境的主要過境點和轉運樞紐已經長時間擁堵；歐洲段波蘭—白俄羅斯過境點和附近馬拉舍維奇車站擁堵，從中國國內出發到馬拉舍維奇的班列時效不斷被延長，從起初的15天到20天，今年春節前竟延長長達30天之久。

不過記者3月9日再次致電時獲悉，本月以來境內外口岸的擁堵狀況已有極大改善，基本達到近半年來最佳運輸效率，其原因一是貨運到了傳統淡季，二是俄烏衝突影響了訂艙數量。「俄烏衝突才是中歐班列誕生十年

來，面臨的最大危機。」中歐班列諮詢平台商務總監劉鑫表示，「比以往的擁堵、延誤、運力不足都要嚴重的多。中歐班列攬貨難度增大了、回程貨源減少了、運營成本勢必持續增加，我猜測中歐班列會面臨持續性行業低谷。」

相信各國不會輕易放棄

不過，過去兩年的火爆經營也讓跨境物流從業者有經濟底氣面對寒冬，吳滌塵對記者坦言：「這兩年賺了不少錢，俄烏衝突的打擊，暫時對我們公司並沒有致命影響。」陳智科則對記者表示，中歐班列是一條互惠共贏的通道，其創造的價值，亞歐各國都不會輕易放棄。

RZD受制裁 俄鐵路仍可運輸

美元結算

目前，美國、加拿大、歐盟都已將俄羅斯鐵路公司(RZD)列入制裁名單，但制裁目前仍限於金融領域，而非禁止貨物通過俄羅斯鐵路進行運輸。

未有針對貨運業務

劉鑫指出，遭受西方制裁的俄羅斯鐵路，將受到股權交易、融資等方面限制，但並未出現針對貨運業務的制裁措施，在歐盟官方發布制裁公告後，芬蘭與俄羅斯的貨運乃至客運鐵路仍正常運行(來自芬蘭Nurminen公司消息)。因此，中歐鐵路服務並不受運輸上的影響。重慶兩江新區果園港承載着該市中歐

班列進出中轉站的功能，俄烏衝突以來，每日發班和訂艙數較之前相等。其負責人對香港文匯報記者表示，綜合各方反饋，中歐班列仍然是供應鏈上最穩定的運輸方式之一。

結算貨幣有待更換

面對西方對俄羅斯的金融制裁，不少物流公司開始着手更換貿易結算方式進行應對準備。從事國際物流的大洋物流總裁朱陸枝介紹，大洋物流要向包括俄羅斯鐵路RZD及其他國外鐵路公司購買境外段服務，過往，雙方是每周以美元進行結算。「最近，接俄羅斯方面通知，先暫停付款，待切換賬戶後再付款但業務不受影響。」