

香港疫情 衝擊波

之 跨境物流危局

香港第五波疫情下，大量跨境司機染疫，4月初已有九成跨境司機停業，跨境陸路運輸幾乎停頓，由於一車難求，運費大漲兩三倍；3月份深圳開通水路到港業務，然而龐大的需求也令運價跳漲兩倍。且以往當天可從大灣區內地城市陸路發貨到香港，如今由駁船運輸需要五天甚至一周。許多出口商已經放棄再經香港出口，改由深圳港或南沙港，香港的轉口港業務面臨40年來最大危機。

◆香港文匯報記者 李昌鴻、周曉菁

香港第五波疫情令跨境司機受到很大的影響，大量跨境司機感染新冠病毒或者所居社區、大樓出現疫情而被迫停業。深圳為了嚴防香港輸入性疫情，對跨境司機也採取了嚴格的閉環管理，並在深圳灣、文錦渡口岸設置跨境司機接駁點。工聯會3月底一項調查結果顯示，九成跨境貨運司機因深圳跨境貨運接駁的新安排被迫停工，跨境陸路運輸陷入近乎停頓狀態。

由於陸運資源十分稀少，3月份深圳開通水路到港業務，大灣區的貨物由駁船轉運到香港的碼頭，然後再到葵涌港或機場出口，但同樣亦因香港疫情影響，內港碼頭出現堵港，處貨效率低，形成無論陸運或水運來港，費用比以往大漲兩倍甚至五倍，且運輸到香港時間亦由以往一日，延長至五日甚至一周（詳見另稿），相關影響亦逐步浮現。

出口改走鹽田蛇口南沙港

自內地改革開放以來，香港一向是內地的重要轉口港，特區政府統計處數據顯示，2020年經香港轉口進出內地的貨物佔本港轉口總值89.6%。第五波疫情令跨境陸路貨運停擺，除影響香港葵涌港的出口之外，也影響香港的空運出口，並已導致大灣區大量工廠出口交貨期延長。有物流業資深人士透露，3月底以來，許多原本走香港海運的訂單改走了深圳鹽田港、蛇口港和廣州南沙港，有出口商甚至選擇繼續北上，在內地的機場空運出口。

深圳中進國際貨代執行董事唐毅接受香港文匯報記者訪問時說，公司長期從事出口美國的海運業務，他有一個出口醫療設備、醫療試劑的大客戶，以前產品都從香港發貨，但因為香港的疫情拖慢了港口作業和轉口效率，其部分產品選擇從廣州、深圳兩地的港口發貨，香港發貨佔比已縮至約七成。其他客戶也有類似顧慮，故大灣區內許多客戶，將「FOB貨（船上交貨）」改走深圳鹽田港、蛇口港和南沙港。

他認為，疫情嚴重影響了香港的轉口港業務，近幾年

葵青貨櫃碼頭排名已從第五名下滑至去年的第九名，他料今年甚至會跌出前十。長此以往，勢必會威脅到香港的轉口港業務及航運中心地位。

貨櫃港排名跌至全球第九

香港海事處數字顯示，香港港口今年首2個月的貨物吞吐量累錄233.6萬個TEU（標準箱），按年減少8.6%，與疫情前2019年首兩月相比，更是縮水18.2%。翻查資料，香港港口的TEU吞吐量在2004年前，連續多年位居全球第一，此後排名開始下跌，2013年後下跌速度加快，2020、2021年連續兩年排名第9。

就TEU吞吐量而言，香港已難與上海港、新加坡港等抗衡。不過，唐毅指出，作為國際貿易大港，香港獨特優勢仍在。葵青港口海運航線多，公司不少傳統客戶還是傾向繼續從香港轉口。由於兩地陸路貨運受阻，公司會幫客戶將貨物從深圳、東莞等地，通過駁船運到葵青。葵青碼頭也能接受一些合規的危化品運輸，深圳港暫時無法做到，這類產品的客戶也仍會從香港轉口。

航班升降量兩年急跌66%

跨境陸路運輸陷停擺，以及香港航班升降量劇減，也危及空運出口地位。國際航空運輸協會（IATA）總幹事Willie Walsh近日就直言，香港國際航空樞紐「實際上已經在地圖上消失」。香港民航處數據顯示，疫下香港的航空貨運受影響不算太大，今年首兩月航空貨運量為65.8萬噸，較去年同期下跌8.6%，相較疫前2019年的數據，則跌2.8%。但航班升降量則跌幅驚人，疫情前本港一年包括客機及貨機航班升降量可達40多萬次，2020年疫情開始後，當年航班總升降量大跌60%至約16萬次，2021年再跌至14.5萬次，跌幅約66%。今年首兩個月，僅錄得1.2萬次航班升降，即平均每日約200多班。

香港以擁有世界級的國際機場、高效率的貨櫃碼頭，以及多條陸路過境通道著稱，正是完善周全的海陸空聯運模式，促成了香港物流業蓬勃發展。可在第五波疫情發酵下，聯運模式備受挑戰，可以預見，若整體物流狀況未能改善，香港國際航運中心、全球貨運樞紐的地位，將大受衝擊。

水陸運價飆兩倍 大灣區出口兜路走

港轉口業現 40年最大危機

跨境物流大變陣

- 1 3月底以來香港九成跨境司機停運；
- 2 40年來首次駁船海運取代陸運；
- 3 物流公司將大灣區貨物從鹽田港、蛇口港和南沙港等轉運到香港內河或者貨櫃碼頭；
- 4 跨境陸運資源稀少價格上漲兩三倍，達到9,000元人民幣一趟；
- 5 駁船海運南沙港40呎貨櫃運費從最開始之前的3,000多元人民幣漲到近1萬元；
- 6 俄烏衝突和內地疫情，港物流商業務受拖累；
- 7 大灣區出口新訂單改走深圳港和南沙港。

整理：香港文匯報記者 李昌鴻

深圳到香港運費大增

	平時價格	4月上旬價格
陸路跨境貨車運輸	2,500	9,000
駁船海運(40呎貨櫃)	不到3,000	10,000

金額單位：元人民幣

香港貨櫃碼頭過去十年(每年) TEU吞吐量及當年的排名表

年份	TEU(萬個)	世界排名
2021	1,779.8	9
2020	1,796.9	9
2019	1,830.3	8
2018	1,959.6	7
2017	2,077.0	5
2016	1,981.3	5
2015	2,007.3	5
2014	2,222.6	4
2013	2,235.2	4
2012	2,311.7	3

資料來源：香港海事處

港內河碼頭堵塞 影響處貨效率

香港文匯報訊（記者 李昌鴻）談到跨境貨車改駁船運貨來港轉口時，從事歐美和拉美空運商品服務的深圳市聯展國際貨代總經理張勇指出，香港第五波疫情也影響了香港內河碼頭操作效率，而經駁船到香港轉口的費用也被推高，可謂速度慢費用高。他坦言，現在物流業務做得很累，業務下跌了約四成。



走水路多兩次拖車

他坦言，其實水運也不好走，因為香港疫情下很多內河碼頭工人染疫，導致櫃子操作缺少人手，碼頭堵塞，香港物流周轉效率低，許多貨櫃回來大灣區的少，因而出現貨櫃緊張。且他們的貨物通過深圳鹽田港、東莞虎門港和廣州南沙等發貨，走水路多了兩次拖車，需要5天時間貨物才能運到香港元朗碼頭。公司將貨櫃拖到倉庫後將櫃子拆開，將貨物進行分類，再根據貨運排期送到香港碼頭或機場付運。

張勇主要從事跨境電商貨物的物流，出口產品包括電子、3C、日用品，很多貨物是經香港機場轉口，主要因為香港國際航線多，價格還相對便宜一些。

「以前跨境貨車陸運到香港碼頭和機場，當天可以往返，如今陸運要兩三天才能跑一趟，價格還貴了兩三倍，效率也大幅下降。現在跨境貨車資源十分稀少，而深圳3月推出14個跨境貨運接駁站，需要憑『場地碼』（即跨境司機進入接駁站拉貨的憑證）方可允許進行裝貨，一方面場地碼很難搶到，另一方面陸運費用平時是1元一公斤，現在要3元，漲200%。」

大灣區工廠出口跌

他感嘆此波疫情影響很大，國內外不利環境疊加，大灣區工廠出貨下滑了不少，今年以來公司業務較去年同期下跌了四成左右。他預計下半年可能好一些，但看大環境，如香港疫情受控，與深圳正常通關，大灣區企業全面恢復生產，跨境陸運暢通，這樣的話，業務才會有較好的回升。



◆唐毅



◆第五波疫情來勢洶洶，香港陸路跨境運輸幾近停頓，40年來罕見。李昌鴻攝

來港出貨 業界呻又貴又費時

香港文匯報訊（記者 李昌鴻）受香港第五波疫情影響，大量跨境司機染疫，4月初已有九成跨境司機停業，整個行業幾乎停頓。陸運資源十分稀少，一車難求，費用最貴漲至五倍。3月深圳開通水路到港業務，大灣區貨物由駁船轉運到香港碼頭，再由葵青或機場出口，然而水運速度慢、價格更高，加上貨物暴增航運阻滯，無論是物流公司或客戶，都感到苦不堪



◆黃鵬

言。

陸運由一日到變三日

從事國際空運的港商、東捷運通董事長黃鵬表示，以往十多年的經驗，均是通過跨境貨車將大灣區出口貨物陸運到香港機場，付運到歐洲和中東等地。產品以通訊器材、3C、電子產品、電腦配件和手錶等為主，體積、重量適合陸運來港。好不容易找的貨櫃車，也是貴到咋舌，「平時一趟只要2,000至3,000元（人民幣，下同），現在最少9,000元。」運費變貴效率卻反向降低，當天送達變成了三天到機場，「從業近20年來未見過的現象。」

為了盡快將客戶貨物付運，黃鵬只得退而求其次，轉走水運，通過駁船將貨物運到香港一些碼頭，20呎貨櫃運費要5,000多元，再加上香港和內地都要拖車，費用至少需要7,000元，時間更是無限拉長，「正常情況下

要5天時間，有時更要7天」，令人十分頭疼。由於運費高，他的業務今年下跌了約兩成。

南沙港4月三度加運費

從事國際拼箱業務的港企錦興物流深圳公司總經理汪偉東也深受跨境陸路運輸停擺影響，他第一時間就改走駁船水運到香港，除深圳鹽田港、蛇口港和南沙港外，還從中山、江門、珠海、順德等碼頭發貨到香港，「哪個港口發貨快就用哪個。」

不過，內地港口也是見風使舵，「南沙港4月初運費提高了三四次，40呎貨櫃運費從最開始的3,000多元，漲到現在的差不多1萬塊，我們只好選擇走中山港、東莞虎門港等，這樣可以降低一些成本。」他無奈地說。

俄歐互相禁飛 空運北歐繞道飛徒增成本

香港文匯報訊（記者 李昌鴻）香港及內地的疫情令大灣區物流備受考驗，巨幅動盪的國際形勢也令出口歐洲的貿易企業感到擔憂。東捷運通董事長黃鵬表示，俄烏軍事衝突爆發後，歐盟成員國與俄羅斯互相關閉領空，但中國空運到北歐國家的貨物，絕大多數航線需經過俄羅斯，這部分貨物難以如期到達，繞飛則直接加大成本。

油價暴漲 空運大加運費

俄烏衝突也直接導致國際油價在高位動盪，許多航空公司紛紛

調高運費，成本不斷地上升。出口企業因難以承受高成本，有些轉而要求物流公司讓利，物流企業的利潤也不斷被壓縮。黃鵬感嘆：「現在做物流很難，國際物流風險系數很高，運費很高，利潤卻很低。」

疫情嚴峻 上海業務停擺

困擾黃鵬的另一個難題是上海的疫情，他在上海的分公司受到影響，「上海業務已經停擺。」因上海許多工廠生產停頓，出廠交貨期往後推，整個產業鏈陷入困局，作為物流公司，自然也牽扯其中。