

# 紅海局勢觸發貨運危機

## 商船紛繞道 航程長兩周 運費漲逾倍

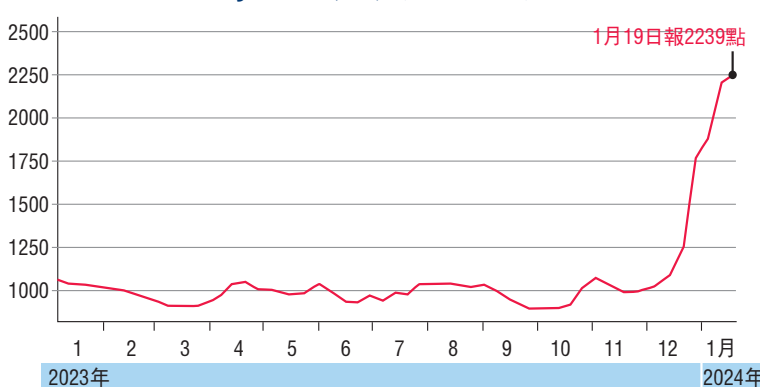


◆港口商指，胡塞武裝只針對紅海的「美國船隻」，目前中國船隻不受影響，原則是安全的，故現時主要採用Cosco（中國遠洋海運）。

紅海緊張局勢加劇，大量國際班輪只得繞行南非好望角，令交貨時間和運費成本均大幅上升，海運價格不斷上漲。截至1月19日，上海出口集裝箱運價指數已逼近2,250點，較去年12月增長逾倍。班輪運貨時間拉長也影響空櫃返回，空櫃越來越緊缺，目前從深圳前往歐洲的40英尺貨櫃運費飆升至5,200美元，漲幅約1.5倍，而繞道好望角還令原來約19天的航程，增加了12至15天。海運費用高漲令很多內地出口商叫苦不迭，而更令人擔心的是紅海危機或觸發歐美更多「近岸採購」，令處於逆風的中國製造業進一步受壓。

◆香港文匯報記者 李昌鴻 深圳報道

上海出口集裝箱運價指數



自新一輪巴以衝突爆發以來，也門胡塞武裝近期使用無人機和導彈多次襲擊紅海水域目標，美國則攻擊胡塞武裝據點，局勢持續升級。胡塞武裝襲擊行動已導致多家國際航運企業宣布暫停紅海航線，轉而繞行非洲南端，航運界憂慮紅海武裝衝突可能會影響供應鏈達數月之久。根據國際海運公會（ICS）數據，12%的世界貿易都要經過紅海。

據不完全統計，目前已有至少18艘途經紅海的商船遭受襲擊，導致數億美元貨物受損；而截至去年12月27日，全球近20%的貨櫃輪船隊、相當於364艘總運能超過250萬隻貨櫃的超大貨輪，已被迫避開此區，繞道好望角航行，也導致從中國去歐洲的貨物交付時間，由原來的約19天，延長了12至15天，費用也大幅飆升。

### 中國往歐洲20呎貨櫃漲價兩倍

深圳市三聯國際物流有限公司總經理龍檢君接受香港文匯報記者採訪時表示，目前從中國華南前往歐洲的20呎貨櫃運費飆升至2,600美元，較一周前上漲了300美元，較去年平時價格850美元大漲了兩倍。40英尺貨櫃運費則飆升至約5,200美元，較去年漲幅約1.5倍。

廣州拓威天海國際物流有限公司副總經理王學永亦表示，自1月15日起，自中國前往美國的貨運費用已經翻倍上漲，以前前往美國西部港口的40英尺高櫃是2,200美元，如今已漲至4,400美元，到美東港口費用同樣上漲一倍，至6,600美元。一些急需出口交貨的企業無奈之下只好付貴運費，畢竟他們經歷過2021年運費上萬美元的情況，所以目前的價格應該也能夠承受。況且現在全球經濟不景氣，購買力下降，出貨量並沒有增長太多。

### 運輸周期拉長 一箱難求再現

對於紅海緊張局勢引發的連串效應，中進國際貨代執行董事唐毅分析認為，由於大量貨船繞行南非好望角令運輸周期拉長，將導致大量的空箱難以及時回來，進而將導致疫情期間出現的一箱難求局面再次顯現，價格也隨之不斷上漲。運費的大幅增長和空箱的缺乏等均影響內地企業的出口，幸好目前不是出口旺季，否則影響更大。

面臨巨大成本挑戰的出口企業正在積極想辦法應對。龍檢君認為，因運費成本成倍甚至兩倍增長，有的出口企業便將上升的成本轉嫁給客戶，但是今年1月前簽定合同的很難改變，除非和收貨人溝通獲得同意、改變

運輸條款才可以。因此，貨物交付不急促的企業，便會與客戶溝通推遲交付，以期降低成本；如果比較急的貨物就需要加價，將上漲的運費轉嫁給買方。唐毅稱，部分大灣區出口企業盡量將貨物延遲至農曆新年後發貨，以期降低成本。

對於有部分着急要貨的客戶，華南及華東付貨商只好轉向中歐班列。不過，中歐班列的運輸費用比海運要貴一些，但好處是收到貨的時間比海運要快。同樣40呎櫃去歐洲，中歐班列運費現需約6,000美元，運貨時間最快12日就可到達德國；而目前繞道好望角去歐洲，40呎貨櫃運費約52,000美元，航程則需約31至34天。

### 或觸發歐美更多「近岸採購」

有專家表示，由於全球航運調度不像電燈開關能迅速切換，短期運費仍將居高不下，最大影響預估會在未來數周浮現。另外，還有分析指出，紅海危機可能衍生其他副作用，促使歐洲及美國採取更多「近岸採購」，即是美國會增加在墨西哥的採購、歐洲增加在土耳其等地的採購，以避開亞洲區海運受紅海危機的運費漲價、延誤及供應鏈斷裂等風險，這對處於逆風的中國製造業，尤其不利。

## 華南貨物轉用中歐班列 運費貴但省時

【轉投陸路】香港文匯報訊（記者 李昌鴻）由於胡塞武裝頻繁襲擊通過紅海的商船，許多班輪只得被迫改道繞行南非好望角，令大幅漲價的同時也延長了交貨時間。中國出口重地華南一些出口貨物便轉向中歐班列，以滿足客戶的及時交貨的需求，但如前文所述，中歐班列的運費較海運更貴，但運貨天數可較目前繞道好望角的海運快近20天。

### 陸路運送增逾三成

湖南雲川供應鏈有限公司總經理張平接受記者採訪時表示，受紅海局勢緊張的影響，中國海運出口貨物的運費和交貨時間均大幅上升，華南一些出口企業便將貨物改走中歐班列，目前他公司的業務量增加了三成。他說，經湖南長沙中歐班列發貨的出口貨物，主要是以電商貨為主，包括電子產品、生活用品等，其中在亞馬遜賣的許多商品都有。貨物的目的地包括意大利米蘭、德國漢堡和波蘭馬拉等地。目前，張平的公司從長沙一周發兩個班列到歐洲，一列有55個貨櫃。

### 一周四列 班次倍增

深圳從事中歐鐵運物流的蘇小姐也表示，紅海緊張局勢導致一部分出口貨物轉向中歐班列，因為時效快，從深圳到德國的貨物，最快速度是12天可到，而普通速度要18天。目前他們公司的業務增長了不少。她說，以前從深圳開往歐洲的是一周一兩列，現在是一周三四列，增長了一倍以上。同時，由於海運線繞行南非，許多貨櫃不能及時回來，令到現在班列租用貨櫃的價格也跟着大漲了，40英尺高的櫃箱子大約漲了1,000美元，而以前只要400到500美元。

據悉，除了華南出口貨物轉走中歐班列外，華東出口貨物也同樣選擇中歐班列。義新歐班列有關負責人最近表示，近期中歐班列的訪問量提升了100%，即便鐵路運費已環比上漲一兩成，但1月份的貨運鐵路艙位仍被搶訂一空。

## 出口貨物暫存倉 留待春節後出貨

【靜觀其變】香港文匯報訊（記者 李昌鴻）一些出口企業和進口商看到海運成本大增，為了降低成本，雙方紛紛先囤貨，直到中國農曆春節後再出貨，那時價格可能比現在低一些。

記者從深圳港企新里程獲悉，該公司從事散貨拼箱，目前公司員工均在忙收貨，倉庫都開始排隊了，最近散貨還挺多的。整櫃運費漲得越多，公司散貨的生意會越好，同樣運往美國的運費也大漲，並且貨量都翻倍了。這些貨物當中，有的是急需付運的，便會在農曆春節前安排出貨，不急的待年後再付運。

### 「船公司亂叫價」

深圳市三聯國際物流有限公司總經理龍檢君表示，看到有的航運網上顯示，20英尺貨櫃到歐洲要5,000美元，但並沒有這樣高的離譜，實際價格是2,600美元。現在不少船公司都在亂叫21號以後的價格，現在離中國農曆春節時間很近了，年前還有很多船公司會提前囤貨，預計過完年後，3月中旬後運費會有一波上漲的行情。

中進國際貨代執行董事唐毅表示，儘管海運價格大漲，但是市場並不積極買賬，很多貨主就是先囤貨不出，等運費回落再發貨，因此現在高漲的價格沒有多少意義。而且臨近中國春節，出貨量日益減少，運費還有再回落的趨勢。

廣州拓威天海國際物流有限公司副總經理王學永認為，目前全球經濟低迷，海運處於下行周期，突然出現紅海緊張局勢，令得許多航運業務從長期協議轉向現貨市場。船東傾向於現貨市場上碰運氣，不想錯過市場意外變動帶來利潤回升的機會。

## 採FOB報價 運費買家付

【轉嫁成本】香港文匯報訊（記者 莊程敏）紅海航運危機持續影響全球航運，有本港出口商指出，胡塞武裝只針對紅海的「美國船隻」，目前中國船隻不會受到影響，原則是安全的，故現時主要採用Cosco（中國遠洋海運），但襲擊令保險費用飆升及艙位緊張，運費比之前貴70%，但仍比以往疫情時3倍運費便宜。

### 用中國船隻不會受影響

香港中小企經貿促進會常務副會長黃達勝接受香港文匯報訪問時指出，由於紅海航運的襲擊擾亂了重要的東西貿易路線，大部分製造商越來越多地選擇空運，但要視乎製造商生產的貨品而定，因許多貨品因面積及重量，根本不適宜空運的，例如傢具、紙品類、家庭用品、陶瓷禮品、建築材料，如瓷

## 運費買家付

磚等等貨品，因空運價格高昂，以空運是不划算的，當然珠寶、手機、家電和電子等產品可以空運。基本上一般製造商報價給外商是FOB(船上交貨)，運費由外商支付的，外商一定會要求製造商分擔額外運費。

他透露，自己公司上個月有兩個陶瓷禮品貨櫃運往英國，「英國客人接納我建議採用Cosco，雖然運費比其他船公司貴，但因紅海那班人只針對紅海的『美國船』，對中國船是不會採取任何行動的，用中國船原則是安全的。兩隻貨櫃即將抵達英國修咸頓，相信可以安全到埠。現在連台灣長榮Evergreen也掛中國旗在紅海航運。」所以暫時對其出口生意沒有太大影響，不過現時運費比之前貴70%，但比以往疫情3倍運費便宜。他表示，會繼續跟外商緊密聯繫，商討貨品應採用海運或空運。

## 繞行北極「北方海路」引人關注

【另謀出路?】香港文匯報訊（記者 蔡競文）受紅海緊張局勢影響，蘇伊士運河往來的船隻運輸量大幅下降，繞行南非好望角令中國出口貨物交付時間和成本均出現大幅上升。目前，繞行北極的「北方海路」航線引發許多人關注，因為它是歐洲和亞洲之間最短的航線，不過目前仍處於開發階段。

### 繞道好望角 削運力30%

中信期貨最近發布的報告顯示，通過船舶航行軌跡跟蹤，當前印度洋地區西向船舶繞航比例達到75.9%。亞歐航線當前正常往返航行時間約為77天，繞航後航行時間大約增

加3周左右，同時考慮到船舶周轉效率下降，實際往返時間或達到95天以上。野村證券分析師近日也指出，商船繞道好望角導致航運距離和成本大幅增加，亞歐航線運力將減少約30%。

### 俄羅斯積極開發北方海路

不過，近年來，俄羅斯一直積極發展經過俄遠東及北極地區的「北方海路」航線。這條海運路線甚至比通過蘇伊士運河還快。據悉，「北方海路」航線全長5,556公里，連接巴倫支海和白令海峽。這是歐洲和亞洲之間最短的航線，也是俄羅斯遠東和歐洲部分之間最短的海上航線。但是，目前這一航線

深圳三聯國際物流總經理 龍檢君

網上顯示20英尺貨櫃到歐洲要5,000美元，實際沒這樣高，不少船公司亂叫價。

廣州拓威天海國際物流副總經理 王學永

一些急需出口交貨的企業無奈之下只好付貴運費。

中進國際貨代執行董事 唐毅

運輸周期拉長，大量空箱難及時回來，將導致一箱難求的局面。

仍處於開發階段，許多潛力需要等到未來才能兌現。

俄羅斯國家能源安全基金首席分析師伊戈爾·尤什科夫對媒體表示，「北方海路」目前還無法接收原先通過紅海航線的船隻。從技術上講，「北方海路」仍然不是一條全年通航的航線，通常從6月到10月通航。俄羅斯沒有足夠的核動力破冰船來保障航行。而經濟問題也在影響「北方海路」成為紅海——蘇伊士航線的替代選項。運輸船如果走「北方海路」，運輸船也需支付破冰船的費用和非常昂貴的保險費。雖然經過「北方海路」航程相對較短，但考慮到成本問題，對於大多數船隻來說，多出一周的航程並不那麼重要。