

戰火天災夾擊 全球航道「大洗牌」

供應受阻運費飆升 多國布局替代路線

全球多條關鍵航運通道連接到戰爭與極端天氣的嚴重衝擊，從巴拿馬運河到紅海，從萊茵河到黑海，無一倖免，導致運費飆升，部分航線運費更創下歷史新高。面對傳統航運網絡持續承壓，墨西哥、泰國以及中國等國家積極布局替代路線，為全球貿易增加新的運輸選擇，以應對當前嚴峻的挑戰。

●香港文匯報記者 廖嫣然

受也門胡塞武裝襲船事件的影響，曼德海峽航運嚴重受阻。能源大宗商品價格評估機構阿格斯數據顯示，10日，從波斯灣至亞洲的石油運費飆升至每桶15.22美元，創下自2005年有統計以來最高水平。同時，從黑海駛向地中海的石油運費同步登頂。另外，巴拿馬運河近期因厄爾尼諾現象致水位告急，疊加中東衝突引發的繞行需求激增，8月初兩套船閘的通行費分別拍出生110萬美元(約862萬港元)和250萬美元(約1,959萬港元)的天價。

在歐洲，乾旱導致萊茵河水位降至危險低位，經該河運往德國科隆、杜伊斯堡、法蘭克福和卡爾斯魯厄的駁船運費，攀升至2012年以來最高水平。集裝箱航運市場也出現類似趨勢，以亞洲到美國東海岸航線為例，集裝箱平均即期運價按年上漲234%，達到每40英尺集裝箱1,02萬美元(約8.03萬港元)。

運費終轉嫁消費者

英國《金融時報》引述阿格斯歐洲貨運定價負責人奧萊特稱，「這無疑是航運史上最大規模擾動，其影響已超疫情時期。」海運數據分析平台Xeneta首席分析師桑德表示，中東戰爭造成的混亂已成為「深層次結構性問題」，運費最終將轉嫁給消費者。

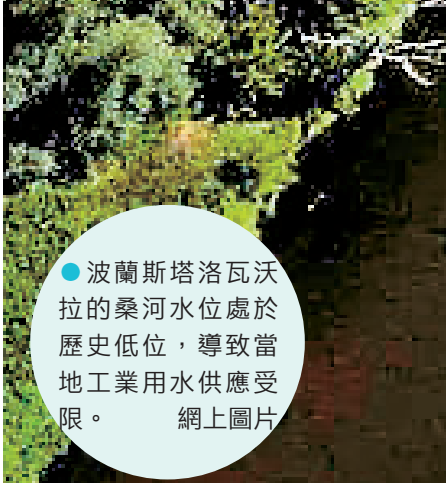
在全球多條關鍵水道相繼受阻下，墨西哥正積極推廣特萬特佩克地峽跨洋走廊，作為全球貿易的替代方案。該項目投資至少40億美元(約313.5億港元)，用一條308公里的鐵路，連接墨西哥灣的科阿察科阿爾科斯港與太平洋沿岸的薩利納克魯斯港。貨物通過這條「陸地運河」鐵路運輸僅需7小時，而港到港全程轉運最快可在24小時內完成，遠勝於如今在巴拿馬運河的數日排隊時間。不過該項目面臨不少挑戰，這條通道需經過卸貨、鐵路運輸、重新裝船的轉過程，意味貨物需增加多個操作環節，也會帶來更高物流成本。

中歐北極集裝箱航線周班營運

面對傳統航運通道受衝擊，中國和泰國推進各自的替代方案。泰國政府正計劃重新推動總投資約300億美元(約2,351億港元)的「陸橋」項目，希望通過連接泰國灣和安達曼海沿岸港口，打造替代馬六甲海峽的通道。與此同時，隨着中國貨輪「迪拜塔號」



●「迪拜塔號」早前抵達寧波舟山港穿山港區。 網上圖片



●波蘭斯塔洛瓦沃拉的桑河水位處於歷史低位，導致當地工業用水供應受限。 網上圖片

駛離寧波舟山港，中歐北極集裝箱航線正式進入夏季通航季的周班營運階段。

上海國際航運研究中心航運信息研究所所長、首席信息官徐凱受訪時表示，隨着全球貿易正從效率優先轉向效率與韌性並重的多路徑網絡，多國布局替代路線，不在於立即取代現有航運，而在於為未來可能出現的中斷提供更多選擇。換言之，這些替代路線更像是給全球供應鏈準備的「備胎」。

英國倫敦政治經濟學院商學院網指出，新航運開通後，初期帶來的收益可能並不可觀，但隨着時間推移，產業集群和貿易關係逐漸調整，新的配套貿易基礎設施沿線形成，其帶來的收益可能在未來數十年逐步擴大。因此新航線真正重要的意義，或許並不在於自身能成為新的貿易增長引擎，而在於當其他航運未來遭遇中斷時，它們可以發揮「保險」作用，從而降低部分全球貿易體系對單一航線的依賴。

分析人士認為，未來這些新興路線能否成為全球貿易中的一個新的戰略支點，或許仍只是一個具有潛力的嘗試，不僅考驗相關國家的執行力，更考驗全球貿易體系容納新變量的耐心與智慧。

在羅馬尼亞伊斯拉市，河邊船隻漂至岸上。 網上圖片

今年夏季，中西歐乾旱持續惡化。根據7月中旬的綜合乾旱指標，歐洲約一半土地處於乾旱狀態，其中9%地區達警報級別。法國盧瓦爾河、意大利波河、德國萊茵河及歐洲第二大河流多瑙河的水位，在本月均降至歷史最低點。多瑙河匈牙利布達佩斯段7月下旬水位僅23厘米，遠低於2018年的33厘米最低紀錄。低水位導致貨船減載甚至停運，農作物大幅減產，奧地利農民表示從未經歷如此嚴重的乾旱。法國幾座核電廠因河流水溫過高，需降低功率或停運。

缺乏大型蓄水設施
歐洲學者指出，區內缺乏大型蓄水設施，基礎設施老化導致大量食水在輸送過程中流失，是加劇旱情的重要原因。歐盟2025年6月啟動「水資源韌性戰略」，提出超過50項措施，目標到2030年將水資源利用率提高10%，並推廣農業及工業廢水再利用。然而歐洲議會議員巴賈達表示，歐洲約23%的處理後食水，因老舊管網而流失。

在跨境治理方面，多瑙河、萊茵河等流經十多個國家，但水資源調度以各國自主決策為主，歐盟缺乏強而有力的統籌機制。瑞士水資源專家施邁爾感嘆，未料當危機到來，歐洲國家會迅速採取單方面行動，而不進行協商。她警告歐洲需要從危機管理模式轉向結構性風險管理，在主要流域開展更深入的跨境協調，並平衡生態保護與水利工程建設，科學規劃蓄水設施，以應對氣候變化日益嚴峻的挑戰。

多瑙河水位影響，駁船和油輪只能以正常運力約30%至40%運作。尼可拉特斯斯拉火電廠目前煤炭庫存約182萬噸，目標在今年冬季前達到200萬噸以上，但若多瑙河低水位持續，煤炭庫存將面臨更大壓力。塞爾維亞總理馬楚特稱，當前能源形勢「嚴峻」，異常低的水位和極端高溫，正對該國能源系統構成壓力。

此外，多瑙河沿岸部分核電設施也依賴河水進行冷卻，水位持續降低，進一步增加相關設施運作壓力。位於多瑙河下游的羅馬尼亞切爾納沃德核電廠，供應全國約20%電力，7月底該廠1號機組「以受控方式停機」，到本月13日，2號機組也啟動停機，核電廠兩台機組全部停運。

羅馬尼亞國家核電公司工作人員說，切爾納沃德核電廠採用開式循環冷卻系統，冷卻水直接來自多瑙河，極端低水位導致冷卻水供應不足。位於多瑙河中上游的匈牙利，同樣面臨核電廠冷卻水供應困境。該國保克什核電廠是匈牙利重要電力來源。受多瑙河極低水位影響，該電站目前僅以約25%容量維持運作。

塞爾維亞火電廠煤炭庫存嚴峻
塞爾維亞礦業和能源部長漢達諾維奇說，受多

今年夏季，中西歐乾旱持續惡化。根據7月中旬的綜合乾旱指標，歐洲約一半土地處於乾旱狀態，其中9%地區達警報級別。法國盧瓦爾河、意大利波河、德國萊茵河及歐洲第二大河流多瑙河的水位，在本月均降至歷史最低點。多瑙河匈牙利布達佩斯段7月下旬水位僅23厘米，遠低於2018年的33厘米最低紀錄。低水位導致貨船減載甚至停運，農作物大幅減產，奧地利農民表示從未經歷如此嚴重的乾旱。法國幾座核電廠因河流水溫過高，需降低功率或停運。

缺乏大型蓄水設施
歐洲學者指出，區內缺乏大型蓄水設施，基礎設施老化導致大量食水在輸送過程中流失，是加劇旱情的重要原因。歐盟2025年6月啟動「水資源韌性戰略」，提出超過50項措施，目標到2030年將水資源利用率提高10%，並推廣農業及工業廢水再利用。然而歐洲議會議員巴賈達表示，歐洲約23%的處理後食水，因老舊管網而流失。

在跨境治理方面，多瑙河、萊茵河等流經十多個國家，但水資源調度以各國自主決策為主，歐盟缺乏強而有力的統籌機制。瑞士水資源專家施邁爾感嘆，未料當危機到來，歐洲國家會迅速採取單方面行動，而不進行協商。她警告歐洲需要從危機管理模式轉向結構性風險管理，在主要流域開展更深入的跨境協調，並平衡生態保護與水利工程建設，科學規劃蓄水設施，以應對氣候變化日益嚴峻的挑戰。

多瑙河水位影響，駁船和油輪只能以正常運力約30%至40%運作。尼可拉特斯斯拉火電廠目前煤炭庫存約182萬噸，目標在今年冬季前達到200萬噸以上，但若多瑙河低水位持續，煤炭庫存將面臨更大壓力。塞爾維亞總理馬楚特稱，當前能源形勢「嚴峻」，異常低的水位和極端高溫，正對該國能源系統構成壓力。

此外，多瑙河沿岸部分核電設施也依賴河水進行冷卻，水位持續降低，進一步增加相關設施運作壓力。位於多瑙河下游的羅馬尼亞切爾納沃德核電廠，供應全國約20%電力，7月底該廠1號機組「以受控方式停機」，到本月13日，2號機組也啟動停機，核電廠兩台機組全部停運。

羅馬尼亞國家核電公司工作人員說，切爾納沃德核電廠採用開式循環冷卻系統，冷卻水直接來自多瑙河，極端低水位導致冷卻水供應不足。位於多瑙河中上游的匈牙利，同樣面臨核電廠冷卻水供應困境。該國保克什核電廠是匈牙利重要電力來源。受多瑙河極低水位影響，該電站目前僅以約25%容量維持運作。



●多瑙河水位下降，碼頭河床乾涸。 網上圖片

轉向「路線多元」、
「權力多極」形態

全球海運秩序正經歷一場前所未有的深刻重塑，地緣政治衝突、大國競爭及氣候變遷等多重因素疊加影響，傳統以效率與全球化合作為核心的穩定格局，正加速轉向安全優先、路線多元化及權力多極化的新形態。自2023年底巴以衝突爆發以來，紅海危機導致經蘇伊士運河的集裝箱船通行量一度暴跌60%至86%，大量船舶被迫繞行非洲好望角，亞歐航程增加約3,500海里，時間延長10至14天，成本與碳排放顯著上升。2026年初美以衝突引發雷爾木茲海峽危機，全球約兩成的油氣通行近乎停滯，能源市場劇烈波動，與紅海問題疊加形成雙重衝擊，徹底顛覆冷戰結束以來的航運遊戲規則。

中國龐大產業規模積極應對
與此同時，美國透過徵收港口費等措施，試圖重振海運霸權並壓制中國海外港口網絡，而中國則憑藉龐大產業規模，以及「一帶一路」倡議的陸海聯運模式積極應對，歐洲及其他地區則在規則制定與金融監管層面發揮影響力。各大航運企業如馬士基、地中海航運及達飛等，普遍以船員與船舶安全為首要考量，暫停中東相關訂單，船舶改道或繞行好望角，並徵收偏差附加費，部分航線運費急劇上揚。

各國應對策略側重不同，紅海危機以海軍護航為主，美國主導的「繁榮衛士」行動及歐盟「阿斯皮德斯」行動相繼展開，而霍爾木茲海峽危機則多數國家傾向外交斡旋。聯合國安理會通過決議譴責阻礙航行行為，國際海事組織呼籲建立臨時緊急海上安全框架。即使海峽逐步恢復通行，保險費用仍處高位，航運規則與安全要求勢必調整。

分析認為，未來全球海運已無法回到高度集中與低成本的互聯狀態，綠色智能技術將成為新賽道，各國與企業必須在不確定性中，重新構建韌性與多元化策略，以應對長期風險與結構性變革。

今年夏季，中西歐乾旱持續惡化。根據7月中旬的綜合乾旱指標，歐洲約一半土地處於乾旱狀態，其中9%地區達警報級別。法國盧瓦爾河、意大利波河、德國萊茵河及歐洲第二大河流多瑙河的水位，在本月均降至歷史最低點。多瑙河匈牙利布達佩斯段7月下旬水位僅23厘米，遠低於2018年的33厘米最低紀錄。低水位導致貨船減載甚至停運，農作物大幅減產，奧地利農民表示從未經歷如此嚴重的乾旱。法國幾座核電廠因河流水溫過高，需降低功率或停運。

缺乏大型蓄水設施
歐洲學者指出，區內缺乏大型蓄水設施，基礎設施老化導致大量食水在輸送過程中流失，是加劇旱情的重要原因。歐盟2025年6月啟動「水資源韌性戰略」，提出超過50項措施，目標到2030年將水資源利用率提高10%，並推廣農業及工業廢水再利用。然而歐洲議會議員巴賈達表示，歐洲約23%的處理後食水，因老舊管網而流失。

在跨境治理方面，多瑙河、萊茵河等流經十多個國家，但水資源調度以各國自主決策為主，歐盟缺乏強而有力的統籌機制。瑞士水資源專家施邁爾感嘆，未料當危機到來，歐洲國家會迅速採取單方面行動，而不進行協商。她警告歐洲需要從危機管理模式轉向結構性風險管理，在主要流域開展更深入的跨境協調，並平衡生態保護與水利工程建設，科學規劃蓄水設施，以應對氣候變化日益嚴峻的挑戰。

多瑙河水位影響，駁船和油輪只能以正常運力約30%至40%運作。尼可拉特斯斯拉火電廠目前煤炭庫存約182萬噸，目標在今年冬季前達到200萬噸以上，但若多瑙河低水位持續，煤炭庫存將面臨更大壓力。塞爾維亞總理馬楚特稱，當前能源形勢「嚴峻」，異常低的水位和極端高溫，正對該國能源系統構成壓力。

此外，多瑙河沿岸部分核電設施也依賴河水進行冷卻，水位持續降低，進一步增加相關設施運作壓力。位於多瑙河下游的羅馬尼亞切爾納沃德核電廠，供應全國約20%電力，7月底該廠1號機組「以受控方式停機」，到本月13日，2號機組也啟動停機，核電廠兩台機組全部停運。

羅馬尼亞國家核電公司工作人員說，切爾納沃德核電廠採用開式循環冷卻系統，冷卻水直接來自多瑙河，極端低水位導致冷卻水供應不足。位於多瑙河中上游的匈牙利，同樣面臨核電廠冷卻水供應困境。該國保克什核電廠是匈牙利重要電力來源。受多瑙河極低水位影響，該電站目前僅以約25%容量維持運作。

塞爾維亞火電廠煤炭庫存嚴峻
塞爾維亞礦業和能源部長漢達諾維奇說，受多

今年夏季，中西歐乾旱持續惡化。根據7月中旬的綜合乾旱指標，歐洲約一半土地處於乾旱狀態，其中9%地區達警報級別。法國盧瓦爾河、意大利波河、德國萊茵河及歐洲第二大河流多瑙河的水位，在本月均降至歷史最低點。多瑙河匈牙利布達佩斯段7月下旬水位僅23厘米，遠低於2018年的33厘米最低紀錄。低水位導致貨船減載甚至停運，農作物大幅減產，奧地利農民表示從未經歷如此嚴重的乾旱。法國幾座核電廠因河流水溫過高，需降低功率或停運。

缺乏大型蓄水設施
歐洲學者指出，區內缺乏大型蓄水設施，基礎設施老化導致大量食水在輸送過程中流失，是加劇旱情的重要原因。歐盟2025年6月啟動「水資源韌性戰略」，提出超過50項措施，目標到2030年將水資源利用率提高10%，並推廣農業及工業廢水再利用。然而歐洲議會議員巴賈達表示，歐洲約23%的處理後食水，因老舊管網而流失。

在跨境治理方面，多瑙河、萊茵河等流經十多個國家，但水資源調度以各國自主決策為主，歐盟缺乏強而有力的統籌機制。瑞士水資源專家施邁爾感嘆，未料當危機到來，歐洲國家會迅速採取單方面行動，而不進行協商。她警告歐洲需要從危機管理模式轉向結構性風險管理，在主要流域開展更深入的跨境協調，並平衡生態保護與水利工程建設，科學規劃蓄水設施，以應對氣候變化日益嚴峻的挑戰。

多瑙河水位影響，駁船和油輪只能以正常運力約30%至40%運作。尼可拉特斯斯拉火電廠目前煤炭庫存約182萬噸，目標在今年冬季前達到200萬噸以上，但若多瑙河低水位持續，煤炭庫存將面臨更大壓力。塞爾維亞總理馬楚特稱，當前能源形勢「嚴峻」，異常低的水位和極端高溫，正對該國能源系統構成壓力。

此外，多瑙河沿岸部分核電設施也依賴河水進行冷卻，水位持續降低，進一步增加相關設施運作壓力。位於多瑙河下游的羅馬尼亞切爾納沃德核電廠，供應全國約20%電力，7月底該廠1號機組「以受控方式停機」，到本月13日，2號機組也啟動停機，核電廠兩台機組全部停運。

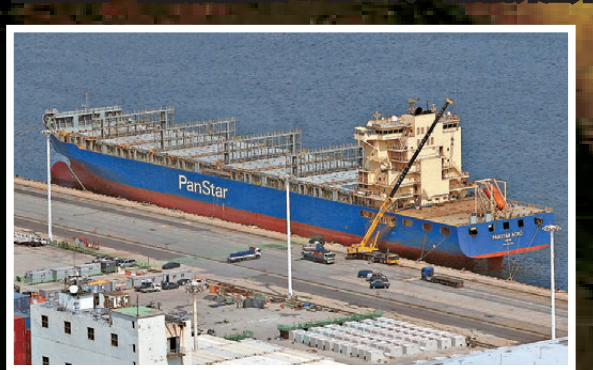
羅馬尼亞國家核電公司工作人員說，切爾納沃德核電廠採用開式循環冷卻系統，冷卻水直接來自多瑙河，極端低水位導致冷卻水供應不足。位於多瑙河中上游的匈牙利，同樣面臨核電廠冷卻水供應困境。該國保克什核電廠是匈牙利重要電力來源。受多瑙河極低水位影響，該電站目前僅以約25%容量維持運作。

塞爾維亞火電廠煤炭庫存嚴峻
塞爾維亞礦業和能源部長漢達諾維奇說，受多

緊跟中國步伐 韓首派貨輪試航北極

韓國貨船「PanStar Acro 號」近日啟航，經北極前往歐洲，是韓國首次派船隻在該航線上進行商業航行，旨在測試其可行性，為把釜山港打造成為全球海運樞紐鋪路。韓國這次試航前，中國貨櫃船「迪拜塔號」已於8月較早時啟航，同樣經北極航線前往歐洲。

路透社報道，該貨櫃船將向北航行，沿着俄羅斯東部的堪察加半島，穿越白令海峽走北方海路，途經英國城市費利克斯托、荷蘭城市鹿特丹和波蘭北部城市格但斯克，預計航程需要40至45天。韓國對外經濟



●「PanStar Acro 號」近日駛經北極。 網上圖片

政策研究院評估，亞歐之間傳統航線取道蘇伊士運河，而改走北極航線可縮約7,000公里航程，節省約10天時間。這次韓國派出的貨櫃船到達歐洲後，將經蘇伊士運河航線回程，預計需要約70天。

韓國海洋水產部副部長南載憲此前表示，隨着地緣政治風險升高與航海技術進步，北極航線的競爭優勢日益顯著，勢必成為避開中東航運的重要替代選項。

學者：憂航線競爭落後於人

韓國這次試航前，中國貨櫃輪「迪拜塔號」已從寧波港啟航前往歐洲，北上穿過白令海峽後，沿俄羅斯北極海岸一路向西航行，標誌着中歐北極貨櫃航線正式邁入夏季通航季營運新階段。挪威北極大學政治學教授蘭泰涅稱，韓方此舉展現其尋找替代航運通道的決心，但同時也反映出該國內部的焦慮，憂慮在中國企業積極開拓北極航線的競爭中落後於人。

然而路透社指出，韓國曾就這次航行與俄羅斯磋商，包括討論該船是否需協助解決諸如被困冰層等問題，或會引起冀孤立俄羅斯的西方盟友不滿。