

全球贸易运输通道需要“安全备份”

国际经济观察

上周,苏伊士运河因货船搁浅中断,给世界贸易特别是欧亚贸易带来严重负面影响,进而冲击全球各类商品的供应链安全。事件暴露出全球贸易运输存在的严重隐患,也带来了更多的警示和思考——全球贸易运输通道需要更完善的“安全备份”。

自从新航路开辟,人类进入海洋时代之后,海上运输因其运量大、成本低而成为国际贸易中最主要的运输方式。国际贸易总量中的三分之二以上都是通过海上运输。不过,以海上航线为主体构成的全球贸易运输通道,其软肋同样突出。且不说恶劣的海洋气象条件、突发的地缘政治风险都能轻易对航线安全构成威胁,仅仅是目前海上航线“咽喉要

道”过于集中在10多个关键节点的现状,就大大提升了全球贸易运输的风险。无论是历史还是当下,往往是苏伊士运河、巴拿马运河、马六甲海峡、霍尔木兹海峡等地一成为新闻焦点,全球贸易就不得不跟着“担惊受怕”。

就拿这次出事的苏伊士运河来说,位于欧洲、亚洲、非洲交接处,又是连接地中海和红海的唯一海上通道,约12%的世界贸易量由此运输,全球特别是亚欧贸易往来尤其倚重此路。如此要津,却因一起看似不起眼的意外事件停止运作,其脆弱程度可想而知。

越来越多的国家意识到这个问题,海上新航路的建设正在展开。如俄罗斯积极推动的北极航道,是一条从北欧出发,向东穿过北冰洋巴伦支海、东西伯利亚海及白令海峡等海上通道,船只可经此驶往太平洋沿岸国家。有分析指出,

与传统南方航道相比,亚欧国家通过北极航道运货可节省10%到30%的时间,北极航道的商业开发价值日益受到重视。

除了海上航线,陆上通道开辟扩展具有更加重要的意义。如对亚欧大陆而言,无论是从经济成本还是辐射范围角度考虑,陆上运输特别是铁路运输前景十分广阔。有研究机构测算,从成本看,中欧班列运费是空运的四分之一到二分之一,“对于高附加值、强时效性等特定物流需求具有比较优势”。而从辐射范围看,中欧班列到为亚欧大陆桥沿海地区和内陆腹地、内陆腹地之间以及亚欧大陆周边国家地区密切对接亚欧内陆市场提供了更多的运输方案。

经过去年疫情的冲击,亚欧大陆桥上陆上通道的“成色”已在极端条件下得以验证。2020年中欧班列“逆势”增长,承

接海运、空运转移货物,首次突破“万列”大关,全年开行12406列,同比增长50%,通达21个国家的92个城市,为稳定国际供应链产业链、助力中欧共同抗疫发挥了重要作用。

应当看到,新运输通道的建立完善并非朝夕之功,其建设进程恐怕也不会一帆风顺。不过,正所谓事在人为,凡事只有开始推进才有真正改变的可能。据世界贸易组织预测,2021年全球贸易复苏力度与趋势仍具有高度不确定性,完全复苏有待时日。在这种局面下,将各方面的风险因素降至最低,减少对海上“咽喉要道”的过度依赖,开辟更多的海上陆上通道,将是更具远见的选择。

国际航运业“一箱难求”

本报记者 禹洋

苏伊士运河因货轮意外搁浅而“瘫痪”。这一“堵”,对于原本就“一箱难求”,价格高企的国际航运业而言,是“旧伤”未愈又添“新愁”。

对于国际航运业而言,苏伊士运河至关重要。据统计,全球25%的集装箱贸易通过苏伊士运河完成,其中亚欧之间的集装箱运输几乎全部要经过这条交通要道。苏伊士运河管理局数据显示,2020年通过苏伊士运河船舶接近1.9万艘,即平均每天有51.5艘船舶从这里经过。全球航运权威媒体《劳埃德船舶日报》报道称,单日双向通过运河的货运价值约96亿美元。

从去年下半年以来,国际航运集装箱一直处于供不应求的状态,运输价格大幅攀升,从亚洲到美国、欧洲的部分航线集装箱航运价格上涨超过400%,一些航运公司甚至要“摇号”决定将集装箱供应给哪些客户。今年年初,国际航运“淡季不淡”,受贸易需求增加、新冠肺炎疫情和集装箱短缺等多重因素影响,延续了“一箱难求”的“火爆”局面。

在集装箱供不应求的形势下,航运企业已投入全部运力满足市场需求。此时,苏伊士运河这条全球贸易的主要航道被堵,分析人士认为,此次事故将给航运业供应链带来“多米诺骨牌”式的影响,加剧运力紧张,推高运费。

大型集装箱航运公司和欧洲主要港口鹿特丹港、安特卫普港等均表示,集装箱运输将受到苏伊士运河停航影响,干扰全球供应链。当“堵”在苏伊士运河的船只集中抵达时,港口在卸货、周转等方面将面临巨大压力,集装箱短缺现象可能进一步加剧。

国际航运业供不应求这一困局,为全球经济复苏增添了不确定性。当前,全球供应链尚未完全恢复,原材料供应不足和价格上涨正在制约企业复工复产,国际航运业的困局以及由此带来的运输难和运费上涨,将对国际贸易和各国经济复苏产生不利影响,同时加剧通胀担忧。

业内人士分析,在世界经济和国际贸易开始从疫情中复苏的大背景下,国际航运需求高峰将一直持续到下半年,运费价格也将居高不下。随着全球范围内疫情得到控制,需求趋于平稳,国际航运面临的困局有望得到缓解。



多方救援终得脱困

本报驻比勒陀利亚记者 田士达

随着3月28日晚埃及苏伊士运河再次涨潮,针对重型货轮“长赐号”(Ever Given)的救援行动取得明显进展。一段拍摄于29日上午的视频显示,“长赐号”船尾被拖离西岸近百米,为运河航道让出了一半空间,现场人群为此发出欢呼声,船只只在鸣笛庆祝。

苏伊士运河管理局负责人拉比耶29日接受媒体采访时证实,“长赐号”在搁浅一周后已重新浮起,该货轮被拖离航道后,苏伊士运河将直接恢复航行。

“长赐号”在苏伊士运河新航道搁浅以来,各方紧急组织救援,综合采取清理泥沙、拖船拖拽、减轻自重等方式施救。截至记者发稿时,该货轮已重新浮起,运河很快将恢复畅通。

搁浅的“长赐号”货轮长400米,宽59米,重22万吨,吃水约16米,装载了1.83万个集装箱,是世界上最大的远洋船之一。而它“卡”住的,则是连接亚洲、非洲和欧洲最重要、速度最快的通航通道。全球12%的贸易总量需要通过苏伊士运河运输,其每日货运量总价值近100亿美元。

苏伊士运河新航道的水面宽度在

345米到280米之间,用于通航的航道宽度则更窄,平均宽度只有130米。船大难掉头,更何况是长达400米的“长赐号”。事发现场照片显示,“长赐号”的船头撞到运河东岸,船尾被甩到西岸,整艘船斜着堵住了航道。拉比耶28日介绍,当天有至少369艘船被迫排队等待通航,埃及为受影响船只提供了必要的后勤保障服务,部分较小的货轮已改道运河的旧航道。由于绕道南非好望角航线运输成本很高,许多货物将延期交付,受影响的大型货轮目前仍在等待苏伊士运河通航。

对于事发原因,埃及政府正在进行调查。拉比耶透露,除了强风和沙尘暴,目前不排除人为失误和技术故障导致货轮搁浅。还有媒体报道称,“长赐号”搁浅前,其航行速度远超运河航行限速。“长赐号”船东日本正荣汽船公司25日在一份声明中向受影响船只道歉,并表示该公司正与埃及政府和德国贝仕船舶管理公司合作,试图让货轮脱困。

为尽快恢复运河通航,埃及政府组织各方紧急开展救援行动,可起初效果并不明显。来自埃及、德国、荷兰等国的救援团队先是动用挖掘机在岸边挖沙

子,帮助“长赐号”船头从堤岸脱困,并配合多艘拖船,希望调正货轮方向。后来,救援团队又调来挖沙船,从货轮底部清除泥沙。可由于货轮体积过大、搁浅处水位较浅,货轮方向始终难以调正。

救援团队一直希望在不卸载货物的前提下,让“长赐号”脱困。由于事发地两岸多为沙漠地带,缺乏相关起重设备,且船身过高,因此卸货十分不易且耗时漫长,还可能因载重不平衡导致船体断裂。

随后,救援团队改变方案,开始从货轮内部抽取压舱水,从而降低货轮吃水深度,使其尽快漂浮起来。在27日晚运河涨潮之时,救援团队共派出14艘拖船,希望利用涨潮的浮力托起货轮。虽然此后货轮仅仅移动了17米,但救援人员已能够拖动船尾,并使方向舵和螺旋桨开始工作,拉比耶认为“这是一个积极的迹象”。截至28日,救援团队共清除了2.7万立方米的泥沙,挖掘深度达18米。



搁浅的“长赐号”货轮长400米,宽59米,重22万吨,装载了1.83万个集装箱,是世界上最大的远洋船之一

全球贸易总量的12%需要通过苏伊士运河运输,其每日货运量总价值近100亿美元

12%

事故使该运河南北两侧共有300多艘货轮滞留等待通行



图① 这是3月24日在埃及苏伊士运河拍摄的重型货船搁浅现场。(新华社发)

图② 3月25日,船只停泊在埃及伊斯梅利亚省的大苦湖上,等待通过苏伊士运河。(艾哈迈德·戈马摄(新华社发))



据统计,全球25%的集装箱贸易通过苏伊士运河完成。

苏伊士运河管理局数据显示,2020年通过苏伊士运河船舶接近1.9万艘,即平均每天有51.5艘船舶从这里经过。

“堵船”对大宗商品影响有限

本报记者 蒋华栋

巨轮搁浅苏伊士运河,让本已紧张的全球运力雪上加霜。“受堵的不只是苏伊士运河”,这成了近期航运、大宗商品投资的一句调侃。

相比航运业,此次运河受阻对于大宗商品领域的影响相对有限。原油市场普遍认为,虽然此次事件对炼油厂和贸易商来说是个坏消息,但对于整个石油市场来说影响相对可控。疫情和欧佩克+的产量协议才是真正影响油价波动的关键。最引人关注的莫过于3月26日国际油价4%的增幅。分析认为,这主要是受到苏伊士运河受阻和4月份欧佩克会议预期的影响。然而,这一价格水平与一周前相比并无太大变化,同时相比于3月中旬的高峰期仍有7%的差距。道明证券分析认为,市场对于原油供给增加和需求不振的担忧造成原油价格近期承压,苏伊士运河受阻为油价提供了支撑。这些因素造成油价经常在关键水平不断震荡。

星展银行首席投资办公室认为,近期苏伊士运河受阻对油价起到了支撑作用,但是在强势美元和欧洲疫情的冲击下,油价仍然在关键点震荡。当前全球原油供给的长期态势是波斯湾出产的原油向西出口的数量不断下降。因此,尽管苏伊士运河的问题导致贸易形势复杂化,但此次运河受阻对于全球原油运输的影响相对有限。

在LNG市场,运河受阻的影响更为有限。标普日前认为,全球主要LNG大多从欧洲、北美地区转运至亚洲,但是只有非常少的LNG运输船选择途经苏伊士运河,多数选择巴拿马运河和好望角,因此全球LNG市场受到的影响有限。

在基础金属市场,大宗商品经济公司Marex Spectron认为,近期以铝和铜为代表的金属价格波动明显,苏伊士运河受阻是因素之一,但是更多的驱动力来自于供需基本面因素。然而,部分市场观点认为,不能忽视苏伊士运河事件对于亚洲铜市场的影响。即使运河受阻问题在短期内得以解决,未来亚洲地区可能面临延续一个月左右的铜矿石供应短缺。

从航运业来看,情况就糟糕得多。丹斯克银行日前发布报告表示,苏伊士运河的受阻造成丹麦证券交易所遭受重创。受运河重新开放的不确定性以及货船绕行成本增加等利空因素影响,3月25日,主要海运巨头诺登公司和托姆公司股票分别下跌3%和1.9%,马士基股价也在此前交易日出现下挫。

受伤的不光是欧洲航运公司,还有全球的集装箱市场。标普认为,苏伊士运河的封锁状态造成全球集装箱市场持续处于紧张状态。虽然部分企业表示将采取观望态度,但是运河问题的久拖不决造成企业担忧不断加重,尤其担忧对集装箱市场造成长远和严重影响。调查显示,企业表示未来不排除以附加费或者燃油成本费等形式提价的可能性。

航运业的紧张必然会传导至全球供应链层面。荷兰国际集团认为,苏伊士运河的中断将会进一步加大全球供应链紧张态势。在疫情冲击下,集装箱的短缺和低周转率持续影响贸易量,航运企业的订单取消率一直处于高位。此次运河的中断造成航运业压力进一步加大。

日本船东或面临天价索赔

本报驻东京记者 苏海河

上航行中以及计划通过该运河的船只及相关各方带来的担忧,表示真诚道歉”。据报道,日本船东公司拥有该船目前由台湾长荣海运公司负责具体经营。

日本媒体报道称,如果该运河长期受阻,此航线的货运将被迫绕行南非好望角,不仅耗时增加一周以上,提高运输成本,而且面临海盗等更多复杂情况。特别是去年底以来陷入货源不足的集装箱将更加紧俏。日本一些企业担心,原

油供给和制造业产业链会因此受到影响。甚至有航运专家称,苏伊士运河货运受阻后将可能引发欧洲生产线停工。触礁货轮的船运公司、相关保险公司将面临天价索赔。

日本船舶的类似触礁事故已发生多起。去年8月日本商船三井公司的一艘货轮在毛里求斯附近海域触礁,造成近千吨燃料重油泄漏,给当地渔业、动植物和自然环境造成重大影响。毛里求斯政

府被迫宣布进入紧急状态。日方虽未提供正式赔偿,但日本政府派出国际紧急救援队负责清污,并以对发展中国家经济援助的方式对该国经济振兴、提升海上航行安全、恢复环境、促进旅游贸易等提供了财政援助。当年12月,日本外相茂木敏充访问毛里求斯,向该国提供了价值6亿日元的防灾器材设备,并承诺今后在更广泛领域内提供更大规模的经济合作。