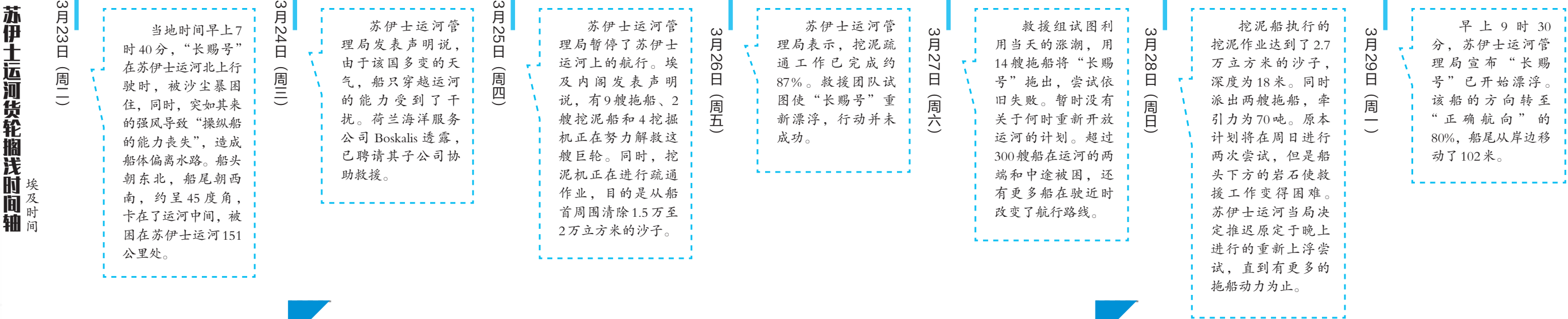


苏伊士运河断航一周,“一舰封喉”产生了啥影响?

记者 严瑾



核心提示

埃及苏伊士运河管理局29日发布公报说,搁浅货轮已经完全恢复至正常航道。这一好消息足以让不少货在船上、货堵在路上的宁波外贸人如释重负。

1 运河被“卡脖子”,宁波外贸人急了

众所周知,苏伊士运河是连接亚、非、欧三大洲的地理要冲和交通“咽喉”。谁也没想到,一场意外,让苏伊士运河被卡住了“脖子”,也让全球的外贸人“如鲠在喉”——

3月23日,一艘中国台湾长荣集团的货轮“长赐号”,在从中国开往荷兰的途中发生意外,触底搁浅,硬是把苏伊士运河给堵塞了,导致过往船只交通中断(据报道,“长赐号”号货轮身长400米、宽59米,而事故发生地运河水面只有300米宽)。

资料显示,作为横跨亚、非、欧三大洲的货运枢纽,苏伊士运河承担了世界12%的贸易量,平均每天有51.5艘船、60万桶原油由此经过。

对外贸大市宁波来说,欧盟正是其第一大合作伙伴。“堵船”事故也给宁波外贸带来了一些影响。

事故发生后,在宁波、义乌两地做进出口生意的李嘉(化名)

发出一声苦涩而无奈的微笑:

“真是飞来横祸!我们一批出口至荷兰的胶带就在这艘船上,而我们从波兰进口的牛奶,还因此堵在了苏伊士运河里……”

李嘉告诉记者,关注到这条新闻后,一核对提单竟发现自己也是“受害人”。现在,他的荷兰客户正被下游经销商催得很紧,迫切地想尽早拿到这批胶带。但碰上这种不可抗力事故,大家都只能被动地焦灼等待。

至于国内的牛奶经销商,李嘉已经做好跟他们协商的准备:“唯一担心的是,市场对进口食品的时效性要求高,要是因堵船而延期到港,可能在有效期上会有影响。好在,这些盒装牛奶的保质期长达一年,相信经销商也能谅解。”

在宁波,像李嘉一样正好有货物被堵在路上的外贸人,恐怕不在少数。今年1-2月,宁波口岸对欧盟(不含英国)的进出口

额达513.4亿元,占同期贸易总额的四分之一。在宁波舟山港目前开辟的263条航线中,往返于地中海、西北欧、南欧的航道,都绕不开苏伊士运河这一交通枢纽。

宁波美联外贸服务有限公司是全球清洁设备巨头——德国卡赫的零部件供应商。公司的石经理告诉记者,事故发生后,就有意大利客户主动联系她,让她把最近几周的船名、航次消息发过去,以便持续跟进到港的时间。

“我们还有一批集装箱的货物即将进入狭长的海峡,准备沿着苏伊士运河发往意大利的港口,现在陷入了‘进退两难’的局面。”石经理不无担忧地说。

不过,她也表示,客户明显比他们更加着急。毕竟,这批来自长三角一带的机械设备,具有极致的性价比,客户很难找到其他替代国。

2 等不及通航,多家航运绕道好望角

得知巨轮有望脱困的消息,宁波中基惠通外综服务平台的褚经理表示惊喜。“这是一个好消息,我们第一时间就发给了客户,还开玩笑说‘苏伊士运河要通航了,绕道好望角的朋友会不会留下心理阴影面积’?他们幽默地说,不会,苏伊士运河畔还有300多艘船排队,没准还不如绕道走得快呢!”

据她了解,由于货轮搁浅,包括马士基、达飞在内的多家航运巨头,都被迫将部分货船绕道非洲好望角,再沿大西洋运至欧洲,预计要多花几天。

李嘉也并没有因此焦急万分,反而灵活地找到了应对的办法:

“我们主动出击寻求中欧班列,正在谈价格,如果合适的话,打算最近的

进出口货物都走陆运。价格肯定比海运贵一点,但时效更快!”

宁波美联进出口有限公司的石经理既没有选择改道,也没有转向陆运,而是在冷静观望后做判断:

“我们查了往年一些运河船偏堵道的纪录,觉得再严重也是一两周的事,就想先‘让子弹飞一会’再看看。今天果然等到了好消息,维持原计划排队,应该就能等到通行。”

3 中断一周,全球供应链受到冲击

就在宁波外贸企业从容应对的同时,一些宏观经济的分析人士却没那么淡定。他们不仅发出对全球供应链冲击的隐忧,还在思考当苏伊士运河被“卡脖子”,是否有其他的交通途径可作为备选项。

国际评级机构穆迪分析,由于欧洲制造业特别是汽车零部件供应商一直奉行“准时制库存管理”,不会大量囤积原材料。一旦物流受阻,就可能生产中断、交付延迟。另有安联研究院报告显示,苏伊士运河每中断一周,全球贸易增长就可能减少0.2~0.4个百分点。

在石经理看来,至少在她所在的行业,类似的问题并不严重。她负责为世界清洁设备巨头——德国卡赫在北仑采购零部件,再送往意大利组装。据她所知,自去年疫情以来,不少欧洲制造商已意识到供应链安全性的重要性,会储备一定的原材料,以应对不时之需。

更何况,如果实在是迫在眉睫,海、陆、空的多式联运,也应当日益成为国际贸易物流体系的重要补充。

4 其他交通方式可否作为备选项?

事实上,哪怕没有苏伊士运河“如鲠在喉”的导火索,宁波的空港物流和陆路运输,都已发展得如火如荼。特别是去年下半年,海运涨价,一箱难求,让“中欧班列摇号订舱”成了国际物流界知名的“梗”,而“短频快”的空运呼声也水涨船高。

据宁波海关统计,今年1-2月宁波空港进出口岸货运量达2932.2吨,同比增长121.1%。这固然有去年疫情期间基数小的缘故,但即便是和2019年同期相比,也取得了8.8%的增幅。至于中欧班列,以宁波铁大大网为例,光是今年一季度,公司的营业额就已突破1亿元。不过,目前无论是空运还是陆运,仍无法取代海运的主导地位。有数据显示,中国港口2020年集装箱吞吐量高达1.682亿标箱,而今年1-2月以来,中欧班列运送的规模仅为15万标箱,二者并不是一个数量级。正因如此,有分析认为,人们应意识到加强北极和陆上“一带一路”等替代路线的重要性。

“这次停航事件,就好比如果我们乘坐开往周边城市的列车,半路碰到了交通事故。作为乘客的我们无能为力,只能被动等待船公司的调度。相信通航恢复后,分摊到每一位货主、每一家货代身上的影响并不会太大。”宁波大赢家物流技术有限公司总经理贺舟舰分析道。

背景资料 苏伊士运河

苏伊士运河对世界和埃及都具有特别重要的意义。由于其独特的地理位置,苏伊士运河提供了亚洲和欧洲之间最短的海上通道。随着海上运输和世界贸易的发展,这种重要性日益增强。海上运输是最便宜的运输手段,世界贸易量的80%以上都是通过水路运输,12%都是通过苏伊士运河运输。

2015年,埃及政府曾经对苏伊士运河进行了大规模扩建,加深主要水道,并为船只提供一条与之平行的35公里航道,埃及政府称这标志着“埃及的重生”。

埃及修建这条耗资85亿美元的“新苏伊士运河”,希望能够增加运输量,为埃及带来更多收入。然而,目前运河堵塞造成的危机,对埃及来说是一次新的挑战。《华尔街日报》称,苏伊士运河已经与埃及整个国家的命运息息相关。