



红海地域。央视截图



不少经停红海的集装箱船改为绕道好望角。通讯员供图

红海“停航”！“蝴蝶效应”？ 宁波外贸面临哪些

作为全球航运要道的红海一带，继2021年遭遇苏伊士运河“堵船”后，再次被扼住“咽喉”。

近期，红海附近海域频频发生货船遇袭事件。为此，全球多家航运巨头，包括马士基、达飞、地中海航运、赫伯罗特等，以及英国、德国、挪威、比利时等国的多家石油公司和船运公司，纷纷宣布暂停经过红海的运输和航行，部分甚至停止货物交接和订新舱。

曼德海峡—苏伊士运河—红海沿线，是世界上最繁忙的国际航运要道之一，承接全球约12%的贸易运输量。如果“停航”风波愈演愈烈，全球供应链势必受到冲击，而由此产生的“蝴蝶效应”，也将对外贸大市宁波产生影响……

外贸人：交付周期受影响

红海沿线位于欧、亚、非大陆的交汇点，是宁波和欧洲、中东、北非等地通航的必经之路。最近，由地缘政治冲突引发的红海航道危机，影响不少宁波外贸人的货物交付周期。

“如果没有遭到袭击，赫伯罗特‘Al Jasrah’号集装箱船会在宁波过新年，再载上我们的货物，去欧洲过春节。”12月16日，宁波外贸人陈雨（化名）转发了一则大型集装箱船在红海遭袭击起火的新闻，而这艘不幸被“火箭弹”击中的货船，原本将挂靠宁波舟山港装卸货物。

“作为货主，我们感到非常被动。公司所有发往欧洲的货物都要经过红海。也就是说，无论是已经漂洋过海去欧洲的集装箱，还是刚从欧洲卸完货再掉头回中国装柜的货柜，全都要受影响。”陈雨无奈地叹了口气。

陈雨得知，出于安全考虑，全球多家航运巨头宣布停运红海航行，目前已有部分船只改道从南非好望角绕行，这样到港时间要延迟10日至12日，“航线减少，运力小了，运力成本涨了……估计短期内船公司还要借机抬价。”

同样受“蝴蝶效应”波及的，还有在宁波从事服装贸易的王飞（化名）。他有几批来自以色列客户的订单还没生产完毕就收到船公司停航的消息，为了避免因物流耽误交付期限，他只好把“deadline”往前挪几天，加班加点尽快把货赶出来。

“我们接单前就问过客户，会不会因巴以冲突而影响采购？对方淡定地表示照常发货即可。这笔订单的国际物流商由客户指定，如果因红海停航而发生变故，我们会全力配合。”王飞已做好心理准备。

有数据显示，截至12月18日上午，已有超100艘集装箱船为了避免穿越红海的风险，选择推迟航期，或改变航线绕道好望角。而这一数量还在不断增加，为中国外贸企业带来挑战。

物流商：连锁反应忙应对

英国《经济人》周刊指出，红海是经苏伊士运河运输的必经之路。这条航线的“关闭”，将迫使商船绕道非洲，从而大幅提高贸易成本，使全球供应链“雪上加霜”。宁波国际物流从业者对这些“多米诺骨牌”效应深有体会。

“我们刚收到船公司的紧急通知，称一艘货船会绕道好望角去欧洲，不再按计划挂靠沙特吉达（JED）港，已经从宁波舟山港进港、准备登上这艘船的箱子只能无奈被拉出码头，再等待其他时间出货。”在宁波经营一家货代企业的程迎（化名）告诉记者。

程迎说，他正在与合作的货主沟通，建议如果有船接货就尽早出货，“恐怕后续停航的船只只会越来越多，通航的运价也会一路上涨”，至于何时恢复正常，“这得取决于红海局势，谁都不说准”。

而亚欧航线运价“升温”的趋势，已然初见端倪。12月15日，红海航线的宁波出口集装箱运价指数为1393.71点，较上周上涨27.7%，受地缘政治因素影响，订舱价格大幅上涨。而“停航”和“绕道”的蔓延，或将使这一涨势延伸到欧洲、中东等其他区域。

“我们查询发现，从宁波到中东的运价，环比上涨了10%至25%，每标箱的价格上涨50美元至400美元不等。同时，越来越多宁波外贸企业担心更多班轮公司绕道好望角，纷纷抢订明年1月到欧洲的舱位，估计明年年初，宁波到欧洲的运价也会随之上涨。”宁波世贸通物流集团有限公司副总经理林松算了一笔账。

据林松所知，已有部分外贸企业选择“跳过”苏伊士运河，转而在迪拜或达曼开展陆路运输，以完成中东地区的货物交付，“我们建议企业和国外收货人保持沟通，确认交货周期；可以选择在其他港口完成清关，再转运到目的国，或者尝试中欧班列等其他替代路线。”

几家欢喜几家愁

红海“停航”事件，反倒引发资本市场对航运港口股的“热捧”。12月18日，宁波远洋、宁波海运等“甬字号”个股涨幅居前；19日上午，宁波远洋收获“一字板”，但下午股价回落，截至收盘，股价上涨3.24%。

中粮期货研报分析称，此次“黑天鹅”事件，势必会造成远东—北欧航线的运力减少、成本抬升以及港口拥堵，降低供应链流动性。这些因素都将对11月以来受船公司联合涨价影响不断攀升的运价产生进一步推动作用。

相关公司股价上涨，也许只是对短期刺激的反应。而作为海运替代方案的中欧班列，还真有可能迎来商机。

在红海物流局势不明朗时，从事中欧班列运输的龙头企业——宁波铁大大供应链管理集团有限公司总经理邵一峰已在朋友圈广而告之：“西行之路，航路坎坷，我们的陆路运输方案安排起来！”

邵一峰称，已有企业联系他，打算将途经红海的海运改为中欧班列陆运，“以宁波到欧洲为例，如果货船从红海绕道好望角，运费可能要涨上一倍，货物到港时间也会延迟到45天左右。中欧班列能将交付期稳定在站到站15天左右，且运价相对稳定，给企业提供更多元的选择。”

“在地缘政治冲突影响下，红海‘停航’事件正降低船舶周转率，增加国际物流运营成本和不确定性，欧线海运费已经上涨，若该事件持续升级，不排除重现2021年海运价暴涨的情景，给供应链上下游企业带来连锁反应，中国企业应做好应对预案。”上海国际航运研究中心首席信息官徐凯分析。

记者 严瑾



宁波舟山港作业景象。通讯员 吴梦凯 摄