

# 红海危机引连锁反应：集装箱价格大攀升 铁路运输被“挤爆”

证券时报记者 卓泳 实习生 韩澄宇

从中国的港口出发，途经新加坡，横跨印度洋驶向红海，再通过苏伊士运河进入欧洲，这是中国商品与欧洲市场互通往来的海上必经之路。但从2023年12月中旬以来，也门胡塞武装袭击往来船只，掐住了红海这个重要的“咽喉”要道，过百艘载满集装箱的船舶被迫绕道好望角，亚欧贸易往来时间陡增，运输成本在不到一个月的时间里翻了几番。

“黑天鹅”事件之下，国内部分外贸企业深受物流阻滞之困，产业韧性再迎挑战。

## 集装箱价格水涨船高

最近半个月，马晓(化名)既忙碌又焦灼。“货还在海上飘着，预计要比原来晚15日到达。”马晓是深圳一家供应链管理公司的负责人，为外贸企业代理进出口业务。目前仍飘在海上的这批货，是2023年12月中旬从深圳盐田港出发，发往荷兰鹿特丹，按原计划近日应该能到达，可货船被迫绕道好望角后，航程和时间都增加了不少。“时间和运费都增加了，这批货都还没交付，估计接下来的订单会减少。”马晓近日一边忙着跟客户解释和商讨更优的方案，一边思考如何应对这突如其来的“黑天鹅”事件。

红海危机导致商船通行受阻，被迫绕行之下，运输时间势必拉长。根据能源情报机构Vortexa的数据，如果商船绕道非洲的好望角，从中东到欧洲、从印度到欧洲的主要航线的航行时间将增加58%至129%。其中，货物到达目的地所需时间增幅最大的是中东海湾至地中海航线，增幅为129%，从17天增加到39天。

与此同时，运输综合成本也水涨船高。“我们有四个货柜从中国到摩洛哥，现在得到的报价和去年12月初相比差了十几万元，相当于每一台产品客户要多支付2美元~3美元。”在广东佛山经营小家电出口生意的李先生对记者表示。

深圳市易速信达供应链有限公司高级销售经理余归子对记者介绍：“之前发一个集装箱的价格是2300美元~2400美元，现在保守估计要6500美元左右。”

记者查询了解到，四大航运公司马士基、赫伯罗特、地中海航运公司和法国达飞海运集团均受到了物流阻滞影响而纷纷涨价。根据GeekYum提供的最新实时运费数据，以1月份上海港口至德国汉堡港口航线为例，各家航运公司报价不同，其中地中海航运旗下的352W航次报价5540美元/TEU(标准箱)，马士基旗下401W航次报价4703美元/TEU，长荣旗下的0690~047W航次报价5260美元/TEU。而达飞公司1月16日的OFLGPW1MA航次报价更是高达7077美元/TEU。

集运指数方面，上海航运交易所提供的数据显示，截至2023年12月29日，上海出口集装箱结算运价指数为1759.6点，较上期上涨40.2%。

据记者了解，目前正处欧洲线长约价谈判季，一路攀升的运价，似乎可在一定程度上增加承运人的谈判筹码。“货代行业竞争很激烈，海运价格市场的透明度很高，一家货代公司即便涨也是微涨，而且货主肯定会找性价比最高的公司。”余归子表示。

对货代物流行业来说，眼下考虑的或许不是能否趁机涨价的问题，而是如何不让订单流失。“订单会减少，即便单笔费用上调，利润也可能填补不了订单下滑的空白。”马晓对记者表示，因为整体运费上涨以及海上不确定性因素增加，客户的需求和货主的发货计划可能都会有变数。

## 企业生产秩序或被扰乱

跨境行业产业链环环相扣，只要有一个环节阻滞，上下游都无法顺畅运转，此次红海航运危机爆发，让产品出口欧洲的一些中小外贸企业，再次体验疫情期间物流受阻所带来的阵痛。

集装箱等综合物流成本升高，买卖任意一方都不得不为此“买单”。

### 集装箱价格飙升

“之前发一个集装箱的价格是2300美元~2400美元，现在保守估计要6500美元左右。”

### 中欧班列舱位已提前订满

目前，1月份的货运铁路舱位已经全部订满了，SOFreight网站上中欧班列的最早班期订舱服务日期已经排到了1月31日。



根据能源情报机构Vortexa的数据，如果商船绕道非洲的好望角，从中东到欧洲、从印度到欧洲的主要航线的航行时间将增加58%至129%。其中，货物到达目的地所需时间增幅最大的是中东海湾至地中海航线，从17天增加到39天。

图虫创意/供图 彭春霞/制图

记者采访了解到，一种情况是，货主与客户若采取FOB(离岸价格)的合作模式，海运费用上涨等风险就基本由客户承担。“买家承担上涨的运费，也意味着他们的采购量可能会减少，我们的订单量也就减少。”广东佛山一家出口欧洲的建材企业负责人张明(化名)告诉记者，运费上涨叠加一些不确定性的安全因素，已经有客户在犹豫是否要减少订货量了。

另一种情况是，以CIF(到岸价格)模式结算，即卖家承担物流费用。虽说上涨的成本最终会以其他方式转嫁到买家身上，但对部分中小企业来说，似乎没有太大的议价筹码。“国内的工厂，尤其是生产低附加值商品的，在跟欧洲买家做生意时，往往比较弱势，即便要涨价也涨不了多少，最终还可能因此损失利润。”余归子对记者表示，对于采用这个模式结算的中小企业，运费上涨势必会加大他们的压力。“一个箱子的货值可能也就1万美元，现在运费就要花去六七千美元了，附加值低的产品很难承受。”余归子说。

与记者交流的业内人士普遍认为，倘若危机事件持续发酵，“停火”时间仍不确定，海运绕行增加航运费用和延长交付周期，买家方面或将出现两种极端情况：一种是由于商品无法按期上架销售，部分欧洲买家或将弃货、砍单或减少需求；另一种则是由于欧洲买家没有提前囤货的习惯，部分欧洲买家或在近期增加采购计划，导致短期内需求增加。无论出现哪一种情况，都一定程度上扰乱了企业正常的生产和出货节奏。

“如果增加采购，厂家就要增加采购资金去买更多备料，工厂的资金运作成本会上升；如果突然减少订单，那厂家提前备的备料会堆积，仓库租金要增加，工人也无法开工，尤其对于代工企业，货还没交付，后续要不要继续生产都是问题。”深圳市进出口商会执行副会长林文胜对记者分析，表面看只是扰乱了物流节奏，实际上却是整个供应链秩序被打乱了。

有业内人士认为，正值岁末年初，国内许多外贸企业原本都想着赶紧出货、以便尽快收款，这或将出现“一箱难求”的局面。“我们有客户想从中国发货到意大利，现在就没有很好的价格和舱位给到，地中海线路都爆了。”余归子表示，胡塞武装事件如果持续下去，舱位肯定会越来越紧张。

但据记者了解，从中欧班列的运力来看，无论是船还是集装箱数量，都处于过剩的状态，为何会出现舱位紧张？有跨境物流业内人士告诉记者，舱位紧张更多是航运公司的一种“饥饿营销”，“特别是在繁忙的时候，以及出现一些不可控的事件时，船司就会停航或者囤舱，制造舱

位紧张的局面，目的就是为了涨价。”该人士表示，实际上过去一年，各大航运公司都曾多次试过提价，但效果都不明显，而这次是真的涨起来了。

### 中欧班列舱位提前订满

尽管各国海军纷纷加强了在红海水域的巡逻和保护力度，但也难以完全消除商船遇袭的风险。商船不得不重新评估他们的货物运输方案，选择更安全的航线。

从运输方式和航线来看，有物流业内人士对记者表示，除了绕行好望角之外，还有一些企业选择空海联运的方式，即先将货物经海路运到中东，再从那里将货物空运到目的地。此外，也有部分发货较为急迫的客户会选择航空或中欧班列。

记者根据公开信息了解到，中欧班列的舱位已提前订满。目前，1月份的货运铁路舱位已经全部订满了，SOFreight网站上中欧班列的最早班期订舱服务日期已经排到了1月31日。

余归子也坦言，选择中欧班列或空运，大多是对时间要求较高且附加值较高的商品。“走海路的一般都是

生活用品、服装鞋帽这类低附加值的产品，一出就是几十个货柜，虽然量很大但利润很薄，恐怕很难支付中欧班列和航空运费。”此外，也有业内人士指出，中欧班列运力也有限，与海运的载量相比不在一个数量级上。

商品价格方面，红海是连接亚洲和欧洲的重要航运通道之一，许多商品，如石油、天然气、化工产品、金属矿石、粮食等，都通过这一航道进行运输，运输成本的增加或将转嫁于商品价格，因此，有业内人士认为，部分商品或将提价。

记者查询了解到，大宗商品的价格波动却不大。比如，红海地区靠近几个主要小麦生产国，小麦运输受到极大干扰，小麦期货自红海危机以来上涨5.2%；布伦特原油期货在事件发生后小幅上涨3%，截至目前价格仍在事件发生前水平徘徊；铁矿石期货则上涨了5.9%。

对国内中小企业来说，也缺乏商品大幅涨价的动力。“如果卖方很强势就会跟着涨价，但国内大多数与欧洲大卖场合作的中小企业，一般都涨不了很多，过去3年疫情，海运价格涨了10倍，但商品售价也只是微涨。”林文胜表示。

且附加值算高的，即便在海上绕行远一点，也能耗得起时间和运费。

值得一提的是，2023年以来，在中国整体外贸形势承压的大背景下，以新能源汽车、锂电池、光伏产品为代表的“新三样”呈现逆势上扬、一枝独秀的态势。数据显示，2023年前三季度，“新三样”产品合计出口7989.9亿元，同比增长41.7%。这是中国近年来推进产业结构优化结下的硕果。

“新三样”作为外贸出口的新驱动力，为外贸商家指明了新的市场方向。中国制造正加速走向中国“智造”，凭借长期以来制造能力的积累、产业链的强大优势，外贸业应把握数字化转型浪潮、绿色低碳转型机遇，以更有竞争力的产品，应对每一次全球贸易中的不确定性，获得在全球贸易中更大的话语权和主动权，以新面貌彰显我国产业的韧性。

# 红海航运危机对外贸产业的启示

证券时报记者 卓泳

此次由武装事件导致的红海航运危机，表面上看与3年疫情以及苏伊士运河堵船事件一样，都是物流阻滞导致运费上涨、航运资源供需矛盾，但两者却发生在不同的贸易环境中，对产业链和供应链的影响有着不同的底层逻辑。

具体来看，3年疫情期间，由于中国实行了较强的防疫措施，国内基本还能够正常开工生产，且那期间没有发生大规模的产业转移，所以，即便全球物流不畅、重要要素被堵住了，运费、物价随之上涨，包括欧洲市场在内的海外市场，依然很需要中国的产能，那时候是明显的需求大于供给。

但如今疫情已经结束，经过这两年的调整，各国全面复工复产，供给全面恢复，但与此同时，市场却面临需求疲软、预期转弱，全球市场处

于供大于求的现状，加上中美博弈等综合因素，国内产业链出现一定程度的向外转移。也就是说，选择增多、需求变少，再遇到这种因物流受阻而导致各种价格攀升的情况，买家可以选择暂缓采购计划、调整采购结构和数量，抑或是选择更有性价比和竞争力的卖家。

因此，说到底还是商品决定购买力。记者采访中，多位业内人士都提到，目前走海运通往欧洲的国内商品，许多都是生活日用品、服装鞋帽、电子器械、塑料制品、家居建材、化工产品等，这类商品大多附加值不高、利润较薄，如果改道绕行或换成铁路和航空运输，都会不同程度提高成本，进一步压缩利润，甚至亏损。对于这类商品来说，红海危机，或者以后每一次航运安全事件，都会让其陷入被动局面。

对于此次红海危机，短期内企业需要思考对策，但长期真正考

验的是我国产业链的韧性，如何从容应对每一个不可抗力的变量？或许根本出路在于产业升级，发展对价格和成本没那么敏感的高端制造业。

红海航线之所以成为全球最繁忙的海运贸易路线，根本原因是路程短、成本低。对于路程短，除了生鲜农产品和一些有时效性要求的商品之外，其他商品对时间的要求并没那么高，因此可以改走航程稍长一点的道路。对于成本低，恰恰让不少商船陷入两难，想快却不想贵，红海航线正是性价比最高的选择。

什么产品对价格没那么敏感？汽车、新能源产品、高端电子消费品、半导体、高端工业设备等。据记者了解，除了汽车之外，其他附加值较高的产品都有部分会选择铁路和航空运输，而像汽车这类大件商品

## 东莞发放暖工稳产“大礼包”

为进一步支持企业春节前后稳工稳产，推动经济运行稳步开局、持续向好，广东东莞近日印发实施《关于春节前后暖工稳产促消费的若干措施》，从稳工稳岗促就业、稳产促增抢先机、丰富供给促消费三大方面使用政策工具包。

在春节返岗交通补贴上，员工回来越早补贴越高。东莞对春节期间返岗的重点用工企业外省户籍务工人员发放交通补贴。2024年2月12日至2月17日期间返岗的，补贴标准为300元/人；2月18日至2月20日期间返岗的，补贴标准为200元/人。同时，东莞将组织专车、专列等，帮助企业外省员工和新招员工快速返岗。

同时，招用工也有补贴。2024年2月10日至3月9日期间，企业招聘初次在东莞就业的非东莞户籍人员，签订劳动合同并依法连续参加社保满3个月以上，按1000元标准给予企业一次性新增就业补贴，每家企业最高30万元。

为鼓励企业连续生产，东莞对满足2024年2月当月保持连续生产，对2024年2月份用电量不低于2024年1月份50%等条件的规上工业企业给予用电补贴，每家企业最高60万元。

此外，东莞对规上工业企业增产增效、营利性服务业提质扩容、企业办展参展等符合相应规定的都有一定的政策支持，旨在促进企业春节前后稳工稳产。(据新华社电)

## 深港口岸恢复通关一周年：往来人潮见证“双向奔赴”

(上接A1版)

这一年来，越来越多的香港科创企业在深圳寻找机会。公司位于前海的海谋科技联合创始人、CEO沈小勇对记者表示，内地与香港恢复通关这一年来，公司各项业务都得到迅猛发展，其中智能传感器出货量更是同比增长15倍。“通关可以让我们更加频繁地与合作伙伴进行面对面的交流，这对公司加强合作关系、拓展业务，及时了解市场最新需求与动态，从而创新产品和服务、提升用户体验都有很大的帮助。另外，在供应链方面，恢复通关促进了货物流通，使产品能更快速、更低成本地在两地市场推广和销售应用，有利于提高企业竞争力。”

在河套深圳园区工作的陈浩是一位来自香港的创业者。他告诉记者，内地与香港恢复通关极大提高了公司深港之间业务的便利度。“公司在深港两地都有设立办公室且有不同分工，香港公司主要负责芯片的测试，应用部分落地在深圳的公司。河套有便利的区位优势，是公司的最佳选择。”

也是在去年，香港特区政府发布《北部都会区行动纲领》，勾勒出北部都会区发展蓝图。香港北部都会区叠加深圳的口岸经济带，深港两地在更大范围、更具深度的合作有了更为清晰的时间表和路线图。

## “双向奔赴”将不断上演

在中国(深圳)综合开发研究院港澳及区域发展研究所研究员刘雪菲看来，过去一年深港在空间对接、交通对接、科技对接、产业对接、机制对接、社会对接等方面深度融合。

空间方面，《前海深港现代服务业合作区总体规划》首提“深港深度融合发展引领区”的新定位，这意味着前海从现代服务业到科技创新领域纵深合作拓展到社会领域，为打造港澳居民新家园、促进香港经济发展进一步拓展空间。交通方面，“港车北上”、“一码通深港”覆盖两城公交和地铁体系，为深港“同城化”带来更为便捷的交通服务。科技创新方面，河套深圳园区成为吸引港人发展的新平台，科学园深圳分园开园，香港企业陆续入驻。深港共识方面，香港特区政府此前选派10名香港中高级公务员到深圳有关政府部门和法定机构开展交流合作，配合参与深港合作重大平台建设，参与生态环境、交通规划等领域工作。社会对接方面，深圳各区积极打造深港交流交往的示范场景。比如罗湖区率先建设“深港互通”共建花园，发挥“低碳环保、废弃物再利用”的鲜明特色，打造更多深港交流交往的示范场景。

未来，一场场来自深港之间的“双向奔赴”还将不断上演。

刘雪菲预计，面向未来，在深港交流更加频繁的背景下会演变出更多的发展趋势，一是要素的频繁流动，人流、资金流、物流加速融合，河套、前海、沙头角深港消费合作区等平台将加速推进，旅游探亲、商务往来、就业创业都将迎来新发展；行业的深度融合，比如前海打通了建设领域资格“互认”的政策堵点。未来，两地在教育行业和养老行业也会进一步融合发展。此外，随着两地居民往来频繁，基础设施互联互通也将带动物理空间的交互频繁。