

# 中国船舶报

CHINA SHIP NEWS

产经专刊

Industrial Economic Special

2024.03.01 责任编辑/李 琴 版面设计/王 娟 责任校对/郭佳泰



绕道而行带来连锁效应，航运燃料消耗、货物价值损失、防范海盗风险等成本上升；温室气体排放量增加70%以上，将严重阻碍航运业的脱碳进程；由于交付延误、运输中断、船舶受损和货物变质而提出的保险和法律索赔案件进一步增多，通过红海的船舶战争险保费翻倍增长。

与此同时，包括集装箱船等船型在内的运费与租船费用也显著提升。

## 两大「咽喉」被扼 全球航运有点乱

由于旱灾及武装冲突，巴拿马运河与苏伊士运河两大航运要道受阻，船舶通行量大幅下跌，对全球航运业产生巨大影响



记者 钱平

当地时间2月22日，联合国贸易和发展会议发布报告称，在地缘政治紧张、气候变化等因素影响下，红海、黑海航运以及巴拿马运河航运同时受到威胁，全球贸易面临前所未有的挑战。如果巴拿马运河受到旱灾以及苏伊士运河受到武装冲突的影响持续，将导致全球航运成本上升，进而引发通货膨胀、粮食危机，并加剧环境污染，对全球供应链带来巨大震荡。

### 两大「咽喉」被扼住

据统计，与高峰期相比，今年1月底，苏伊士运河的船舶通航量已下降42%，巴拿马运河的船舶通航量已下降49%。数据显示，苏伊士运河通航量在过去两个月下降明显，而巴拿马运河的通航量在过去两年时间里不断下降。

巴拿马运河的船舶年通航数约为13000艘，占全球贸易量的近5%。2023年11月，巴拿马运河遭遇70多年来最严重的干旱，巴拿马运河管理局不得不进一步削减通行船舶的数量，到今年2月，该运河的日均船舶通行数量已降至18艘，约为平均值的一半。

由于巴拿马运河通航受限，为了避免长时间的等待，此前不少航运企业选择改道苏伊士运河。但近两个月，中东局势持续动荡，红海危机进一步升级，使得苏伊士运河的通航也受到极大限制。

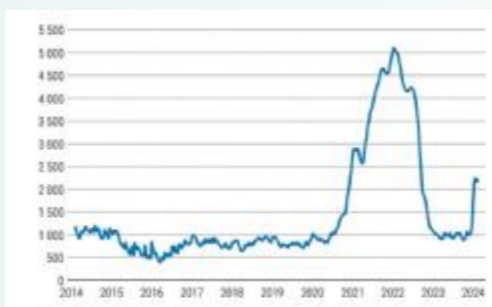
截至今年2月上旬，共有586艘集装箱船选择绕道非洲好望角，2023年12月上旬至2024年2月上旬，进入苏伊士运河的船舶吨位减少了约70%，与此同时，通过好望角的船舶吨位增加了60%。据了解，正常年份一般约有26000艘船舶通行苏伊士运河，全球集装箱海上运输贸易量的22%通过苏伊士运河进行中转。

### 蝴蝶效应正显现

根据报告，除了集装箱船，目前油船、汽车运输船和散货船也纷纷避开苏伊士运河，选择绕道。相比2022年12月，2023年12月通行苏伊士运河的汽车运输船数量减少了一半以上。

运输距离和时间的增加随之带来燃料消耗、货物价值损失、防范海盗风险等运输成本的上升。其中，集装箱航运市场表现最为明显，2023年11月以来，亚太地区至欧洲航线的集装箱运价大幅上涨。

红海危机以来集装箱运价飙升



## 新闻深一度

### 红海危机持续发酵 航运业或打“持久战”

本报讯 根据英国克拉克森研究公司发布的数据，红海危机的持续，已对全球海运贸易和细分航运市场产生影响。2月5~11日，进入亚丁湾地区船舶运力以总吨计已较去年12月上半月下降71%，下降程度与前一持平。多家航运企业认为，红海危机导致的绕行好望角可能会持续到今年下半年，甚至是第三季度，并建议客户为这种可能做好准备。

据克拉克森统计，2月5~11日，油船通行量相比去年12月上半月下降51%；散货船通行量下滑51%；集装箱船通行量依然十分有限，与去年12月上半月水平相比下降89%。

红海危机带来的船舶运力紧张致使运费上涨。尽管最近几周集装箱船运费有所回落，但目前运费仍较红海危机发生前水平高2~3倍，集装箱船租金持续温和上涨，目前较去年12月上半月水平高26%。油船市场较为复杂，其中中东至欧洲航线运价仍远高于去年12月初的水平。

克拉克森统计数据显示，自1月中旬开始，没有液化天然气(LNG)运输船通过亚丁湾，液化石油气(LPG)运输船通行量下降90%。尽管红海危机对液化气体运输带来非常显著的影响，但对液化气体运输市场运费和船舶租金影响有限，包括季节性因素等在内的其他因素对市场的影响更为显著，气体运输船运费和租金大幅下滑。

由于胡塞武装对商船的攻击，许多航运企业只能绕行好望角，其中包括马士基、地中海航运、法国达飞等集装箱船巨头。据克拉克森统计，2月5~11日通过好望角的船舶运力较2023年12月上半月水平上升60%，约有580艘集装箱船绕航。

有数据显示，红海危机导致的绕行潜在给全球吨海里贸易额外带来2.4%的增幅，其中对集装箱、汽车、成品油和LNG吨海里贸易影响最大，分别提高8.6%、6.4%、5.6%和14.4%。

作为苏伊士运河“前站”，红海是非常重要的航运路线。每年约10%的海运贸易量通过红海，其中通过红海的集装箱约占全球海运集装箱贸易的20%。克拉克森为此追踪了红海危机事件对全球经济更广泛的影响，包括对商品价格和通胀的影响。据统计，全球消费品运费成本为此大幅增加，但仍不及新冠疫情时期。对大部分商品而言，海运运费成本占消费品本身价格的比重较小。例如：一双鞋从亚洲运至欧洲的运费成本从去年11月约0.19美元，在2020年1月中旬增加到0.76美元，而在今年2月中旬回落至0.66美元；在2022年初疫情干扰高峰期，成本最高可超过1.9美元。

多家航运企业认为，红海危机目前没有降温的迹象，船舶还会在一段时期内绕行好望角。今年航运业仍将面临经济下滑、运费崩跌、舱位过剩三大挑战。尽管红海危机爆发以来集装箱船运费不断上涨，但这只是短暂现象，运费能上涨多久还无法预测。(森文)

### 连锁冲击难避免

苏伊士运河是埃及外汇收入的一大来源，2023财年该运河收入达94亿美元，相当于2023年埃及国内生产总值的2.3%。报告显示，红海危机导致苏伊士运河的收入下降了40%，严重阻碍了埃及经济社会发展。

报告指出，东非国家贸易发展对苏伊士运河的依赖程度极深，埃及经济形势的恶化很可能对埃塞俄比亚、苏丹等国产生“负面溢出效应”。

巴拿马运河则对南美洲西海岸国家的对外贸易尤为重要。智利对外贸易的22%依赖巴拿马运河通行；秘鲁22%的对外贸易需通航巴拿马运河；厄瓜多尔则有26%的对外贸易依靠巴拿马运河。

此外，报告显示，2022年粮食价格上涨约半成的原因是运输成本增加，当下运输成本激增，势必会推升全球粮食价格，而食品和能源价格的上涨也将带来一定的通胀压力。

报告还指出，主要航道的航行中断将给全球航运和贸易带来重大影响，特别是对全球供应链造成巨大威胁。虽然目前对全球影响尚未达到疫情期间的程度，但必须提高警惕，开展强有力的国际合作共同应对挑战。

两大运河每月船舶通行量(2021年10月-2024年1月)

