

# 停靠歐洲散裝碼頭避塞港 成本低效率高

# 應對艙位貨櫃難 深企包船出貨



日前，一艘前往歐洲的運貨包船從深圳大鵬灣港出發。受疫情影響，歐美港口出現嚴重塞港，貨輪回不來，「吉櫃」也回不來，形成艙位缺貨櫃缺，中國前往歐美的海運費用因此較疫情前暴漲六七倍。一些通訊、3C、手機和建材等出口企業為盡快交貨，紛紛尋求包租遠洋班輪，8月以來租遠洋輪船發貨在全國範圍內快速興起，知名航線包括有去美國的「阿里快船」和去歐洲的「弘發上海輪」等，其中在歐洲停靠當地的散裝碼頭，避免了貨櫃港的塞港問題，時間和成本有較大下降。目前，包船發貨前往歐美，正成為一道加快出口的亮麗風景線。

香港文匯報記者 李昌鴻 深圳報道



為了滿足大量出口客戶及時交貨的需求，包船業務開始在內地興起，其中去美國的「阿里快船」及去歐洲的「弘發上海輪」最受出口業界關注。圖為「阿里快船」從上海發往美國西海岸。 香港文匯報記者深圳傳真



以往人們經常聽說包車和包飛機，在海運業發達的今天，很少有包船之說。可是受到全球疫情影響，導致碼頭操作和物流運輸效率大降，歐美許多港口出現嚴重塞港，大量中國出口貨物進不去，更多貨櫃也回不來。國際海運價格因此暴漲，前往美國西部港口運費（40呎貨櫃）高達1.5萬美元，較疫情前約2,000美元，大漲了6倍多，前往歐洲的運費也同樣暴漲了六七倍。即使這樣，中國許多出口貨物仍然是一艙難求，一些班輪經常因為疫情或貨物滿載出現跳港或者甩櫃，導致許多出口商不能及時交貨，一些進口商便因此向中企索賠。

### 疫下運費漲6倍仍一艙難求

為了滿足大量出口客戶及時交貨的迫切需求，今年8月起，包船便開始在內地興起，目前更有大量

據悉，此次阿里巴巴為了開設這條中美快船專線，直接從緊張的市場上一口氣租下多條集裝箱船舶，運力從近2,000標箱到4,000多標箱不等，預計平均每周有近3,000標箱的運力供給。「阿里快船」從上海、深圳等地港口發貨直駛美國西部港口。保時運通全球物流（深圳）公司黃女士透露，公司提供到美國的「阿里快船」整櫃訂艙服務，一個櫃要9,000至10,000美元，較普通的班輪便宜上千美元，不過，也面臨着美國港口堵塞的問題。

深圳多個商家也紛紛聯合包船，並且得到深圳市交通局、寶安區政府等多個政府部門的支持，三聯和多家貨代等與博特銳物流合作的第二艘包船「弘發上海輪」已於10月15日從深圳大鵬灣港發往土耳其，裝載近千個標箱，主要出口產品包括建材、傢具和生活日用品等。三聯國際物流總經理龍檢君在



三聯國際物流總經理龍檢君。 記者李昌鴻 攝

### 中國到歐美海運費對比(以40呎貨櫃計)

# 貨自救 但雙又缺

時交貨，一些進口商便因此向中企索賠。

## 疫下運費漲6倍仍一艙難求

為了滿足大量出口客戶及時交貨的迫切需求，今年8月起，包船便開始在內地興起，目前更有大量輪船、物流、貨代和出口企業加入其中，其中去美國的「阿里快船」及去歐洲的「弘發上海輪」這兩條航線的包船業務最受出口業界關注。

阿里國際站有關人士鍾女士告訴香港文匯報記者，與跨境電商蓬勃發展相對的是，跨境運力的緊俏成為外貿商家尤其是中小型外貿商家出海之路的一大阻礙。從去年下半年以來，國際運力持續緊張，船運價格普漲，內地就頻頻出現「一艙難求」，外貿履約的不確定性風險上升。七八月以來，隨着全球疫情進入新一輪上漲期，外貿履約的不確定性風險再度加大。不確定性之中，中小商家因規模和議價能力，面臨的挑戰更大。

## 「阿里快船」15天抵美西岸

她稱，針對物流業痛點，阿里國際站8月便推出了無憂海運專線，提供快捷優惠的服務和保障，包括保艙保櫃保時效，中國貨物出口運到美國西海岸僅需15天，並承諾中途不甩櫃；性價比高，每個標準櫃較市場低500至1,000美元，幫助商家有效降低成本，此外阿里還給客戶提供一站式端到端履約服務，完善跨境物流基礎設施建設。

交通局、寶安區政府等多個政府部門的支持，三聯和多家貨代等與博特銳物流合作的第二艘包船「弘發上海輪」已於10月15日從深圳大鵬灣港發往土耳其，裝載近千個標箱，主要出口產品包括建材、傢具和生活日用品等。三聯國際物流總經理龍檢君在接受香港文匯報記者訪問時透露，其一個標箱運費較市場價低約750美元，合人民幣近5,000元；耗時僅15天，只有普通班輪時間的一半；因為該船停靠在散裝碼頭，不會受到歐洲貨櫃港口堵塞的影響，物流效率明顯有了很大的提高。

## 格力小米中興華為青睞

龍檢君告訴記者，「大灣區一集團貿易公司急於給土耳其客戶運送在內地採購的建材，用於酒店等裝飾，普通班輪塞港或者中途甩櫃導致時間要一個多月，他們等不及，8月中旬找到我們後一次下了120個標箱，佔了總量約八分之一，15天到貨後十分滿意。10月15日該貿易公司又訂了38個標箱。」此前，在今年8月中旬，他們第一艘包船「弘發上海輪」從大鵬灣港發往希臘和土耳其，參與企業包括格力、小米、中興通訊和華為歐洲進口商等17家。龍檢君說，由於包船快，因此吸引了越來越多的客戶。記者從多方採訪獲悉，目前，類似的包船現象越來越興旺，並且輪船租金費用也水漲船高，一天的租金約5,000多美元，隨着11月底的感恩節和12月聖誕節的來臨，預料需求會更強勁，租船業務將更加紅火。

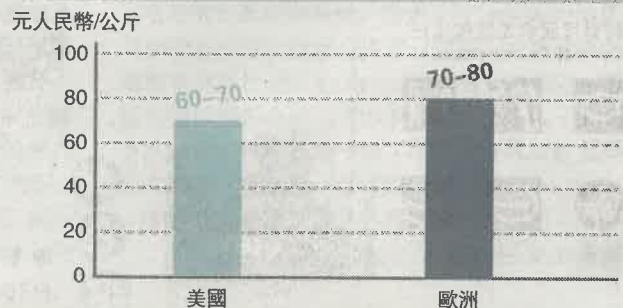


三聯國際物流總經理龍檢君。 記者李昌鴻 攝

## 中國到歐美海運費對比(以40呎貨櫃計)



## 今年中國到歐美空運費用持平



整理：香港文匯報記者 李昌鴻

## 物流創新為企業解困



為了助力企業出口和降低物流成本、提高效率，博特銳物流(深圳)公司總經理蔡明昌告訴香港文匯報記者，「弘發上海輪」船上載有貨物的知名企業除了中興通訊外，還有小米、格力、OPPO等約十家。該貨輪可以裝載約900個標箱，幫助出口企業趕上交貨日期，令企業物流成本降低約兩成。

### 中興通訊：包船助拓國際業務

參與首次包船貨物出口的中興通訊副

總裁胡江濤表示，近幾個月海運運力持續緊張，各大班輪公司出口艙位一艙難求，運力循環減慢，空櫃持續緊缺，各主要港口陸續發生擁堵並持續低效率運作，讓整個全球供應鏈變得更加低效，面對國際供應鏈秩序逐步失衡又無序的形勢，公司積極和各大物流供應商尋找新的解決方案，打破常規尋求各種可能的物流創新，以尋求各種滿足客戶日常及緊急需求的運輸方案。

他認為，大鵬灣碼頭積極發揮自身資源和區位優勢，為本地出口企業尋求更為高效、便捷的物流出口方案，不僅物



8月中旬深圳多家企業聯合包船發往歐洲。 記者李昌鴻 攝

流成本有較大下降，並且物流效率也大幅提升，因此中興通訊選擇加入此次包船服務。

排，如果配合不順利的話，深圳大鵬灣碼頭的泊位不能順利啟航，他們只能前往東莞虎門或者惠州碼頭。不過，後來在深圳市多方支持下，經過全力努力，還是從大鵬灣出發，因為之前其首航就是在大鵬灣啟航。

他稱，現在受運費大漲的影響，反映即期運價的波羅的海乾散貨指數(BDI)從去年年中開始上漲，今年5月破3,000點創下了11年來歷史新高，在10月初更是突破了5,000點。運費暴漲令跨境電商成本大增，海運費用已佔到許多店鋪成本的三四成，此前僅為兩成。

## 深圳官方支持 紓解海運壓力



深圳市交通運輸局港航處處長董燕澤

大鵬灣碼頭與中波輪船、中興通訊、博特銳物流等一批知名企業深入合作，通過租船方式，組織協調了「弘發上海輪」於日前掛靠大鵬灣，直航歐洲的航線，為廣大出口企業有效緩解了部分緊急艙位需求。

### 集裝箱吞吐量勢超去年

深圳市交通運輸局港航處處長董燕澤表示，近幾個月來，受全球疫情影響，國際海運供應鏈異常，海運運力持續緊張，港口作業能力未能達到需求水平，各大班輪公司出口艙位一艙難求，外向型企業面臨着嚴峻的出口壓力。為了全力支持外貿企業穩增長，減輕出口企業壓力，將疫情的影響降至最低，深圳市交通運輸局採取鼓勵航運公司增加外貿加班船、提高集裝箱周轉效率等措施，與企業齊心協力，盡力緩解運力不足帶來的外貿經濟壓力，以保證進出口企業的物流



深圳市交通運輸局、寶安區政府等舉行會議，共同支持出口企業和物流包船助力出口。 記者李昌鴻 攝

暢通。數據顯示，深圳港今年1至9月集裝箱吞吐量為2,141.35萬標箱，較去年同期增長了13.23%。去年全年為2,654.79萬標箱，今年前三季度已佔去年全年總量八成多，加上四季度通常是出口旺季，今年深圳港集裝箱吞吐量有望超過去年全年。

集裝箱吞吐量的逆勢增長給港口和企業打了一劑「強心針」。大鵬灣碼頭董事總經理楊子聰表示，大鵬灣碼頭位處粵港澳大灣區的中心地帶，靠近珠三角貨源腹地，有着良好的區位優勢，此次與中波輪船、中興通訊、博特銳物流等組織協調了「弘發上海輪」於日前掛靠大鵬灣。未來，碼頭將繼續攜手多方，主動跨前，積極服務「一帶一路」，共同承擔起保障項目物資運輸、暢通國際供應鏈的服務，為客戶量身定製更加精細、專業、優質的物流運輸解決方案。

## 缺櫃令開船日期推遲兩周



包船業務雖然興旺，然而由於疫情影響大量貨櫃滯留歐美，令全球貨櫃緊張，價格也隨之飆升，因成本太高也影響了一些包船公司的業務進程，影響了物流順暢和效率。

三聯國際物流總經理龍檢君就表示，此次10月中旬發往土耳其的包船，原本計劃於9月下旬從深圳出發，但因為貨櫃緊張和價格飆升，公司在市場上採購的貨櫃成本太高了，如20呎標準櫃就升

到了5,500美元，即約3.5萬元人民幣，較去年同期上漲近約1倍，「所以嚴格地說，這次公司不是獨家包船，而是結合了幾家物流、貨代等公司一起來包船」。儘管如此，貨櫃採購並不容易，需要提前與廠商預約，但是購買者眾多，無疑是僧多粥少。

### 運費佔電商企業成本三四成

為此，龍檢君只得將包船日期向後推遲了兩周，而這一延遲又涉及到碼頭安