

# DHL看好鐵路貨運前景 中間走廊繞俄 拓中亞客

疫情期間，全球空運與航運成本急升，部分企業改用鐵路貨運以維持歐亞之間的供應鏈。DHL全球貨運中國鐵路業務總監 Thomas Kowitzki 接受本報訪問時表示，成本較低的鐵路運輸為客戶提供了第3個選擇，同時在地緣政治局勢緊張下，繞過俄羅斯的「中間走廊」成為歐亞鐵路貨運來往的替代方案。 明報記者 黃志偉



DHL 全球貨運中國鐵路業務總監 Thomas Kowitzki 表示，自地緣緊張局勢開始，中俄運輸量顯著增長，當中貨物種類包括消費品、零部件及技術產品等。

全球物流業被疫情打亂，中歐鐵路服務成為成本昂貴的空運，以及運輸緩慢的航運之間的解決辦法。Thomas Kowitzki 比較空運與鐵路成本，西向運費會因最終提貨和送貨地點而有所不同，但每公斤大約4美元，鐵路運費則在每公斤0.75美元至1美元；至於與航運相比，目前兩者費用比率大約1：3，即航運為2000美元，鐵運為6000美元。不過，航運存在船舶停駛、慢速航行，以及船舶時間表僅有六成可靠性，故鐵路貨運較穩定、順暢且快速，從門到門的時間約為22至25天，而航運則需時40至50天。

### 近年中俄運輸量大增

俄烏戰爭持續，鐵路連接歐亞主要的北部走廊受阻，

Thomas Kowitzki 指出，部分企業為避免歐美對俄羅斯的制裁，以及地緣政治緊張局勢，而改用繞過俄羅斯的「中間走廊」，同時有助開拓中亞國家市場。

不過，他認為現在中間走廊的基建配套仍有待改善，

冀中國能夠加大對其發展的支持，通過鐵路向鄰近國家增加貨運量。

他指出，自地緣緊張局勢開始，中俄之間的貿易愈趨增加，過去鐵路運輸量有七成至八成是來往中歐，近年中俄運輸量顯著增長（見圖），

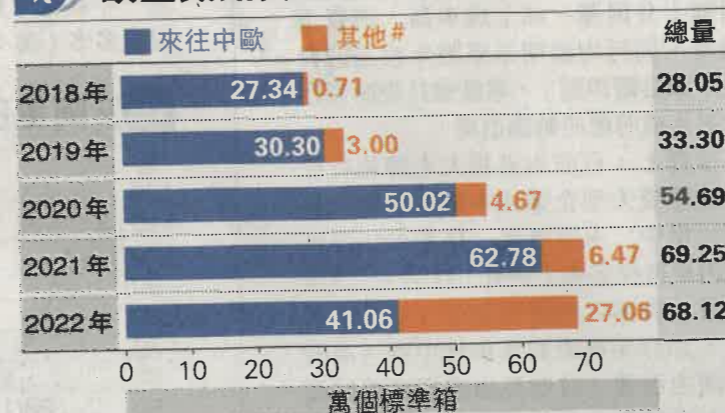
當中貨物種類包括消費品、零部件、技術產品等。

Thomas Kowitzki 又表示，鐵路貨運對服務人員數量、運載數量及貨物種類等要求靈活彈性，尤其在疫情期間多種防疫措施限制中展現韌性。他形容疫情是對鐵路運輸的「壓力測試」，現在他們學到如何在高貨運量時協調運輸過程，例如容量規劃、盡早為客戶提供列車時間表及相關信息等，以提高效率且更穩定的服務。

### 鐵路佔整體貨運5至10%

他續稱，中歐來往貨運列車由疫情前2019全年約6000列，增加一倍多至去年達到1.6萬列，反映鐵路貨運於疫情間有強勁發展。目前鐵路運輸在該集團處理整體貨量，佔約5%至10%。

### 明 歐亞鐵路貨運量分佈趨勢



#以中俄運輸為主要增長來源 資料來源: Eurasian Rail Alliance Index