



3月2日,集装箱船停泊在南非开普敦港。  
(视觉中国)

编者的话：尽管伊朗在22日宣布霍尔木兹海峡正常通航，但由于被视为风险极大，国际商船仍选择避开该海峡。由此引发的大规模改道、船期延误，以及飙升的燃油与保险成本，仍在持续冲击全球航运体系。从东南亚枢纽港的拥堵“爆港”，到印度西海岸腐烂变质的出口农产品，地缘动荡引发的物流紊乱如何沿贸易链条演变为全行业的成本风暴？在这种由“有效运力”缩减引发的市场博弈中，全球航运体系究竟面临的是阶段性的供应冲击，还是一场长期的结构性调整？

是应对阶段性供应冲突，还是长期结构性调整？

# 中东危机下全球航运面临“大考”

本报记者 倪浩 本报驻新加坡特约记者 任重

## 多个港口陷入“输入性拥堵”

海事专业媒体“SAFETY4SEA”日前报道称，在亚欧贸易航线的48条航线中，有18条至少停靠冲突地区周边14个国家中的一个。这意味着每周约有23.9万TEU（20英尺标准集装箱）的运力需经由中东关键港口通行。目前，少数几个港口正在消化无法通过霍尔木兹海峡的海湾地区分流货物。同时，这种风险敞口还延伸到了任何停靠印度、斯里兰卡、东非等中转枢纽的亚欧航线以及远东—南美航线。

由于承接预期之外的货运量，一些应急枢纽的拥堵程度已达到临界水平，部分港口已达到或接近满负荷运转。海运大数据机构Xeneta 20日的监测数据显示，马来西亚巴生港的拥堵率目前维持在50%，且在整个危机期间始终处于高位水平。丹戎帕拉帕斯港的拥堵率为37%；新加坡港在经

历短暂好转后，拥堵率回升至36%；而科伦坡港则处于46%的紧张状态。

首当其冲的是印度西海岸港口。美国《全球贸易》杂志报道称，印度西海岸的蒙德拉港、那瓦舍瓦港以及坎德拉港等门户港口正面临巨大的压力，其处理的货运量已远超正常的承载能力。其中，那瓦舍瓦港已成为滞留货物的更具吸引力的中转站之一。以执行亚洲—北欧线的“达米埃塔快航”为例，该船原定计划先停靠中东萨拉港再前往新加坡，然而在海上滞留了一周多，始终未能进入萨拉港，最终被迫改道前往那瓦舍瓦港卸货。对于托运人来说，他们宁愿让货物堆存在那瓦舍瓦港，也不愿其滞留在始发港。

泰国的林查班港也面临相同局

面。据泰国《芭提雅邮报》报道，大量计划外货物的涌入与船期紊乱交织，导致该港口装卸周期被动拉长，目前平均装货延误已达10至15小时。

这种随机的临时改道正引发全球性的连锁反应：它不仅干扰了整条航线后续的靠泊计划，更让船上现有的货主以及下游等待收货的所有客户，都面临交付违约风险。据印度《今日商业》报道，由于物流链条梗阻，那瓦舍瓦港约有80个原计划出口至迪拜的葡萄集装箱无法进港卸货。此外，超200个从内地运抵、同样准备出口的集装箱亦滞留在进港途中，造成严重积压并影响周转效率。

印度葡萄出口商协会主任马杜卡尔称，每一个滞留的集装箱都意味着重大损失。沉重的财务压力已经迫使部分出口商紧急“撤资”——召回货物。资深出口商普拉卡什表示，面对遥遥无期的离港计划，他被迫从那瓦舍瓦港紧急撤回了已装箱待发的香蕉和洋葱。形势十分严峻，出口商普遍认为，在航运秩序重塑之前，这一问题将持续存在。

3月16日，印度蒙德拉港。  
(视觉中国)

## “运力争夺战”已经打响

据Xeneta报告，在此次危机爆发前，每月约有80万个集装箱进出受影响区域。由于这些货物仍需交付至客户手中，全球托运人（货主）正在竭尽全力探索各种替代方案，以求绕开海湾地区港口保持供应链运转。无论是通过陆桥运输、航线改道，还是利用承运人和货代提供的其他各类替代网络。

部分承运商选择绕行好望角，导致亚洲出发的航程增加了10至14天，由于绕路和保费激增，全球集装箱市场的“有效运力”正遭遇断崖式下跌。这种紧缺并非源于船舶数量的绝对减少，而是因为漫长的绕道与港口滞留“吃掉”了船舶的周转效率。这种运力缺口立竿见影地推高了全球运价，并迅速演变成一场全行业的成本风暴。

其中受影响最直接的是远东至地

中海航线。据Xeneta报告，该航线近期运费正经历剧烈飙升，过去一个月内上涨了26%，达到每40英尺标准集装箱4211美元。同时，远东至北欧航线的运费也跳涨了22%。而在普涨背后，运价呈现出明显的两极分化。市场中高货位的即期运价几乎翻倍，涨幅达98%；而中低货位仅增长了51%。报告认为，“即期市场高低端价格差距的拉大说明：‘运力争夺战’已经打响。那些急于出货的托运人为了确保货物能动起来，不惜支付最高昂的代价。”

与此同时，承运商目前还在承受油价飙升的压力。自冲突开始以来布伦特原油价格飙升至每桶100美元以上，柴油价格也紧随其后，上涨近30%，直接导致利润空间压缩。为了抵消开支，包括马士基在内的多数班轮公司已宣布征收“紧急燃油附加

费”。为了控制燃油消耗，部分运营商甚至主动降低了航速，这使得运输时间更加难以预测，让原本就拥挤的港口雪上加霜。

此外，保险市场的“断供”与“惩罚性费率”也在重塑航运成本。部分航线战争险费率也从货值的约0.25%陡增至高达7.5%。即使承运商费尽周折获取保单，高昂的战争险溢价也将直接转化为托运人的财务负担，进一步抬高航运市场的运费及到货成本。

尽管伊朗外交部22日发表声明，称霍尔木兹海峡并未被封锁，船舶仍可继续在该水道航行。但行业内部预计，产能限制和高运价的局面可能将持续数月而非数周。国际物流巨头DHL近日在官方网站回复中表示，海峡每关闭一周，航运网络通常需要约一个月的时间才能完成重新梳理与对齐，而燃料短缺问题则进一步加剧了航程延误。未来几天，积压的货物、天气干扰、燃料短缺和激增的需求将加剧各种运输方式的拥堵和运费上涨。

上海外国语大学中东研究所教授丁隆23日接受《环球时报》记者采访时表示，目前来看，围绕着霍尔木兹海峡正常通航，双方的矛盾仍在激化，而且都未展现出真正的对话谈判的态度。美方加大威胁力度，遭到了伊朗更激烈的回应。虽然伊朗声称在一定条件下非敌对船只能够正常通行，但是即便非以色列、美国籍的船只目前也不敢贸然通过海峡，因此霍尔木兹海峡实际上仍处于“准封锁”或称“软封锁”状态。

此外，丁隆认为，在美国对伊朗48小

## 霍尔木兹海峡仍处于“软封锁”状态

时最后通牒到期后，如果伊朗仍未解除对海峡的封锁，存在美国加大打击力度的风险，那么未来双方矛盾持续激化，局势进一步升级的可能性极高。

据澳大利亚专业财经媒体《投资者日报》援引惠誉评级的最新报告显示，如果与伊朗相关的航运航线中断持续下去，亚太地区的港口运营商可能面临日益严峻的负面信用影响。该机构表示，虽然在拥堵期间，航运服务的调整可能引发停航、延误和船舶扎堆，集装箱港口可能会从仓储及辅助服务中获得一些短期收入增长，但船期可靠性的下降通常会推高运营成本并降低生产效率，最终将导致运营商面临更大的利润压力。

货运业对这类危机并不陌生——从疫情引发的供应链错位、红海袭击，到港口罢工及关税冲击，过往的每一次事件都曾引发运价激增，之后逐步回归常态，但本次美以袭击伊朗引发的冲突，与那些偶发性扰动截然不同。全球商业咨询公司FTI Consulting认为，若冲突能局限在特定地理范围内，并在数周内达成停火或外交决议，其带来的冲击将会消退。目前全球集装箱船队规模庞大，航线调配具备灵活性，且市场在强劲的价格信号指引下能够高效地重新分配运力。届时，由于此前需求提前释放，随后将出现需求疲软，运价也将随之回调。

然而，若冲突扩大或导致霍尔木兹海峡持续关闭，供应链中断的时间线将大幅延长。届时，航线改道将演变为结构性问题，战争险保费将转化为一项长期成本。同时，随着全球能源市场将地缘政治风险重新计入原油定价，燃油价格也将持续高位运行。

至关重要，在全球货运市场遭遇本次冲突前，其自身已处于脆弱状态。海运运力过剩、卡车货运需求疲软以及高利率环境，此前一直在挤压承运商的盈利空间。这场冲突在成本端已然承压的基础上，又强行注入了需求端的剧烈波动。▲