

疫下空運費高昂 經內地轉鐵路送至歐亞

物流「龍頭」自救 大擴陸路聯運

記者：杜展銘 陳筠怡

新冠肺炎疫情肆虐兩年，全球無論航運以至空運的貨物供應鏈均大受打擊。本報接獲消息，因應陸路交通相對穩定，本港主要龍頭物流公司紛紛變陣出擊，近日成功開發多條不同路線，採多式聯運方式，先將貨物經貨車由本港運往昆明、上海或成都等內地主要火車站，然後改由鐵路將貨櫃運往其他歐洲、東南亞地區。據了解，最新開發的路綫勝在時間穩定，出貨往歐洲僅需約兩個多星期，運往東南亞地區亦僅需約一星期，物流公司不用擔心運輸時間延誤，運費亦便宜一半，加上有最新的恒溫和全球定位技術配合，料將吸引更多不同公司以此方式運送優質傢俬、電器等高價貨，疫下開創物流新常態。

■本港物流業擴陸路多聯方式運送，大增運送歐亞多地的貨量。圖為中歐班列從江蘇連雲港中哈物流基地出發，將貨物運往莫斯科。資料圖片

港貨陸路赴內地、東南亞及歐洲路線圖



貨輪供應量大減，全球貨運供應鏈近期緊張，空運問題同樣嚴峻。本報翻查反映貨運價格的「波羅的海空運指數」，從香港運往北美，再創每公升十二點四一美元的歷史新高，較去年同期增加近八成四，而運往歐洲的每公升空運費用亦達八點四六美元，較去年增加約一半，反映問題正在不斷惡化。



星島獨家

港運歐美費用 漲五至八成

業內人士指，空運需求不斷上升，惟運載力卻沒有提升，致相關價格愈趨愈貴，同時航班的班次亦趨穩定。而最新變種病毒Omicron開始全球肆虐，勢令多國重新收緊外防輸入措施，推遲客機量回升步伐，令業界難以利用客機「肚腹」載貨，料全球空運價格持續在高位一段時間。

本報接獲消息，面對全球無論航運以至空運的貨物供應鏈均大受打擊，惟陸路交通相對穩定，故主要龍頭物流公司即時變陣出擊，近日成功開發多條不同路線，採多式聯運方式，先將貨物經貨車由本港運往上海或成都的主要火車站，然後改由鐵路將貨櫃運往其他歐、亞地區。

陸路交通較穩定 成業界新選擇

擁有超過二十多年物流航運經驗的前物流發展局成員雷漢崇向本報透露，由於空運至歐美的物流問題，最少明年也會持續，令業界需要急謀對



雷漢崇指疫情打擊下，空運至歐美問題料明年仍會持續。

策；他說空運的時間最快，而航運的運費最平，比較下陸路運輸的優點並不明顯，所以過往主要物流公司，一般不會採用陸路方法，將貨品運往歐洲及東南亞地區，惟疫情下陸路運輸的影響相對較細，運費時間反而最為穩定，故成為了龍頭物流公司的最新選擇。

據了解，由個別龍頭物流公司最新開拓的路綫，是先將貨櫃由貨車送往屬內地重要交通樞紐的昆明火車站，再透過鐵路需時約二十至二十四小時，貨單便可運往泰國首都曼谷，然後便可以轉由貨車再運往東南亞其他地區，例如曼谷、吉隆坡，以至新加坡等地。業界料整個運送過程，需時約一周便可對點對點，將指定貨品運往目的地，而價錢亦會比空運平一半。

送貨東南亞約一周 價錢平空運一半

至於將貨品運往歐洲的路綫，資料顯示，貨櫃由貨車送往屬重要交通樞紐的成都或上海火車站，然後透過鐵路系統，途經西伯利亞鐵路等路綫，將貨品運往歐洲各國。業界預料，需時約兩周便可將指定貨品運往目的地。據悉，相關路綫過去已開發約五年，惟使用率一直相當低，至近期開始被業界關注。雷漢崇稱，現時多項不同類型的貨品，均採用相關多式聯運送貨服務，除防疫物品等應急用品外，亦包括不少中高價貨品，當中包括較為優質的傢俬及電器等。

他特別提及，貨輪在海上會不停搖擺，同時亦難保持適當的濕度及儲存溫度，而優質家電在儲存往往相當講究，以免影響產品質素，例如木家具等，若濕度過高便會影響木質，故不會選擇航運，反觀在最新恒溫和全球定位技術配合下，該類貨品更適合以鐵路方式付運，加上現時空運交通亦受阻，故不少生產商寧願選擇最新的多式聯運路綫，運送家具、電器、藥物及汽車零件等貨物。



本港多家物流龍頭公司均受疫情打擊，故變陣擴陸路多聯方式送貨。



中歐班列常態化開行，成功助不少企業解決運輸難題。



烏魯木齊國際陸港區中歐班列集結中心，是前往俄羅斯及歐洲的主要中轉站。

波羅的海交易所空運指數(BAI)近年變動

地點	12/2019	12/2020	12/2021
香港往來北美*	\$3.66	\$6.77	\$12.41
香港往來歐洲*	\$3.27	\$5.61	\$8.46

註：每公升美元計

客機改貨機增送運量 仍有趕不及聖誕前抵美

全球疫情反覆，導致國際供應鏈持續震盪。本月是傳統客貨運旺季，貨物流通愈見明顯，因內地生產很多貨物後，會運送至歐美等地，迎接聖誕節以及新年的銷售旺季。但是在疫情下貨運運輸愈見困難；香港付貨人委員會執行總幹事何立基指，由於全球供應鏈不穩定，已經有貨物趕不及運到美國，不能在感恩節和聖誕節日出售商品。

多國再爆疫 海運費升逾兩倍

何立基分析，自去年一月底疫情爆發後，海運需求大減。當時船公司即時大減船班，減幅約兩成。隨後去年六月迎來首個大轉變，內地開始復甦，而全球多地受到影響未能如期生產，海運需求大增令物流費用大漲，更出現需求大過供應的問題。歐洲多國疫情隨後再度惡化，多個地方要封城，令供應鏈大受影響，海運費用亦相當波動，更

不斷增加。他續指，自從歐美港口逐漸開始堵塞，貨物難以流轉，海運費用較以往升逾兩倍，平均較疫情前升逾五、六倍。由於船期不穩定，以及供應失衡等因素下，有時海運費用一度要承受炒價，運費較疫情前升逾十倍。以貨物由香港經船班往加拿大為例，一櫃需逾三萬美元。

除了海運費用相當波動外，更為快捷運送的空運亦不能倖免。何提到，受到疫情影響關係，航空需求大減，飛機可載貨物的容量收緊，令市場出現供不應求，空運費用持續上升。他舉例，以往香港空運貨物至美國或歐洲，需要二十五元一公斤費用，現時費用升逾五倍，需要過百元一公斤，更指在空運旺季下，全球可以飛得的飛機亦用盡，同時航空公司亦隨機應變，將部分客機改裝為貨機運貨，令運輸供應量增加，應對當前貨運旺季。

高級建材延遲抵港 「三跑」工程恐受影響

供港貨缺

全球空運載力不足所引致的貨物供應問題，對本港影響正漸漸浮現。現時是香港建築業物料聯會行政總裁的雷漢崇表示，本港不少建築地盤所引進的高級建材，如木材、窗戶和洗手間瓷磚，也是從歐洲進口，在欠缺貨機之下，部分建材需要延遲運抵，導致一些建築項目，例如酒店、甚至是三跑工程，部分工序難以按時完成，需要暫時「停工」，等候來貨。

酒店部分工程須暫「停工」

雷漢崇指出，本港不少建築師為項目作設計時，也慣常選用來自歐洲的建築物料，以提升項目的檔次，當中包括木材、窗戶和洗手間瓷磚等。不過，隨著歐洲早前開始再受疫情威脅，運力降低，該類高級建材難以空運抵港，導致

一些建築項目，例如酒店，部分工序難按時完成，需要暫時「停工」，等候來貨。據他了解，未能完成工序的，還包括機場三跑工程內的一些個別項目。

他表示，高級建材需要以飛機付運，其中一個原因是溫度控制的考慮，普遍需要貯放於約二十度環境之下，「這些貨物慣用飛機付運，業界不敢用船，除了是由於貨物有機會在船內『拋來拋去』，也較難以控制濕度，因此若以船付運，保險通常也不包。」儘管難以保證歐洲建材如期來貨，但他說大多建築師也不願修改設計選就，擔心難達預期效果，因此在來貨不足之下，業界往往只能靠「等」，「錢也是沒有用」。

專家指若然建材難以由內地運港，包括機場三跑等建築項目恐受影響。資料圖片



他又提到，澳門每年一度的格蘭披治大賽車，即使早前可以繼續在疫情下舉辦，但卻沒有來自歐洲的賽車手參加，所面對的情況也十分類似。「根本無法利用飛機將賽車，以及當中的零件，從歐洲付運到澳門，他們更不會考慮海運，以致難有來自歐洲的車手參賽。」

建築師多不願改設計選就

他又提到，澳門每年一度的格蘭披治大賽車，即使早前可以繼續在疫情下舉辦，但卻沒有來自歐洲的賽車手參加，所面對的情況也十分類似。「根本無法利用飛機將賽車，以及當中的零件，從歐洲付運到澳門，他們更不會考慮海運，以致難有來自歐洲的車手參賽。」