

## METERAIL10 战争与行业：物流成本取决于战事长短

中国远洋运输集团总公司公关部的一位不愿透露姓名的周先生对《今日东方》说：“美伊战争危机对我们公司确实有影响”。

华夏证券一位物流分析师说：“这次国内的几家最大的物流公司，包括中远集团、中外运、中海远都会受到集团不同程度的影响，影响最大的是到欧洲的航线”。影响具体体现在以下方面：

中国海运目前多从印度洋经地中海再进入欧洲，虽然现在处战区的波斯湾及阿曼湾离印度洋仍有一段距离，但除美国舰队之外，2002年底日本也已派遣两艘军舰至印度洋，准备从侧面支援美军。若美日两国军队届时对中国海运可能构成不利影响，则中国货物必须绕道俄罗斯北部海域进入欧洲，或绕经南非好望角再进入欧洲，前一航线比印度洋航线距离增加2~3倍，后一航线的流程则比原航线时程增加两个星期，运输成本大为增加。

货物运输除一般的货运保险外，一遇战争货主多半需要加保战争险。以海运来说，目前在一般10%的保费外，若遇战争险需多负担0.12%的保费(战争险=保费×0.08%~0.12%)。在此基础上，为预防战争可能对货物运输构成的风险，货主多半会支付额外的战争险费用。目前，每个集装箱的战争风险保险费可能高达1000美元，战争一旦爆发，运往海湾地区的货物运费将提高3倍，战争风险保费亦将随之上扬。

油价上涨也是造成运营成本升的直接原因。美伊战争一旦爆发，国际油价每桶可能窜至35美元以上。如果战事超过3个月以上，则每桶原油价格可能涨到40美元以上。因此，不论货物是运往欧美或是其它任何地方，也不论是空运还是海运，只要战争爆发，都必须承担油价上扬所形成的附加成本。

当然，像中远、中外运、中海远这样的公司可以通过提高运价、征收原油保险费等手段，使成本转嫁到货主身上。“价格究竟能提多少，还得取决于货主的接受程度”，中海集装箱运输有限公司常务副总经理黄小华说。