

前4個月中國外貿持續兩位數增長 態勢良好



【香港商報訊】據中國海關總署9日發布數據顯示，今年前4個月，中國貨物貿易進出口總

比增長17.6%，佔中國整體出口的63.5%，比去年同期提升3.4個百分點。其中，電動汽車、鋰電池、風力發電機組等綠色低碳產品出口分別增長68.1%、43.2%和40.7%。

國內需求持續釋放帶動進口保持兩位數增長。前4個月，中國進口6.9萬億元，同比增長20%。其中，中國進口機電產品2.76萬億元，同比增長23.6%；原油1.85億噸，同比增加1.3%；農產品4757.3億元，同比增長10.3%。

民營企業繼續保持中國第一大外貿主體地位。前4個月，民營企業進出口9.31萬億元，同比增長15.9%，佔中國外貿總值的57.4%。

從貿易方式看，前4個月，中國一般貿易進出口9.82萬億元，同比增長8.5%；加工貿易進出口3.08萬億元，同比增長21.3%；保稅物流進出口2.81萬億元，同比增長38.7%。

東盟穩居中國第一大貿易夥伴地位。前4個月，中國對東盟、歐盟進出口同比分別增長15.7%、13.2%，對共建「一帶一路」國家進出口增長13.5%，有效彌補了對美國進出口下降的缺口。

零關稅舉措推動中非貿易再上新台階。前4個月，中

國對非洲國家進出口歷史同期首次突破8000億元，同比增長19.4%。

4月原油進口降至三年低位

而受到霍爾木茲海峽貨運近乎中斷影響，中國4月原油和天然氣進口雙雙大幅下滑。美國大豆和巴西的季節性供應，4月大豆進口大幅上漲。

中國4月原油進口量同比下降約20%至3847萬噸；天然氣進口量同比下降約13%；成品油出口量跌約38%至近十年最低。與此形成對比，大豆進口量同比大漲近40%至848萬噸，受美國及巴西季節性供應雙重提振。

數據顯示，中國4月原油進口量同比下降約20%至3847萬噸，為2022年7月以來最低水平；天然氣進口量同比下降約13%至842萬噸。衝擊由上游原油供應延伸至下游煉化產品出口——4月成品油出口量同比暴跌約38%至312萬噸，為近十年最低。

與能源進口的全面萎縮形成對比，4月大豆進口量同比大漲近40%至848萬噸。

中國今年外貿起步有力

海關總署統計分析司司長呂大良表示，今年以來，各地區各部門靠前發力、綜合施策，中國外貿起步有力，進出口韌性和活力充分彰顯。「4月份，中國進出口同比增速超過兩位數，環比3月份也增長了6.5%，外貿運行態勢良好。」

具體來看，前4個月，中國出口9.33萬億元，同比增長11.3%。高技術、高附加值機電產品強勢領跑，出口同

在商言商 香港報章

2026年 5月 10 星期日

今天出版1疊共4版 1952年創刊 第26379號 香港政府指定刊登法律廣告有效刊物 港澳台及海外每份零售12元港幣 廣東省外每份零售5元人民幣 廣東省每份零售4元人民幣



航運業辦分享會 商應對戰事影響

籲吸引貨船轉到香港卸貨

【香港商報訊】記者李銘欣報道：今年二月底以來，美以對伊朗發動軍事打擊，雙方衝突持續至今，對全球貿易和石油供應帶來深遠影響。香港海員工會、香港物流管理人員協會、物流從業員工會、船務從業員工會昨日聯合舉辦「中東戰事對石油的供應、海運影響」分享會，有付貨人代表在會上表示，作為自由港的香港，具備通關便捷優勢，期望可以吸引部分無法運貨到中东的貨船，更加踴躍轉到香港卸貨。另有船長透露，已有海員因長期被困波斯灣，出現精神健康問題。



▲「中東戰事對石油的供應、海運影響」分享會現場。 記者 李銘欣攝

印斯一帶港口非常擠塞 香港自由港作卸貨選項

香港付貨人委員會執行總幹事何立基表示，霍爾木茲海峽最窄處約為33公里寬，一般的火砲彈射程是50公里至150公里，因此無須使用昂貴的導彈，即使是水雷、小船、無人機等，亦能輕易襲擊商船。他續稱，伊朗近岸地區主要是山區，地勢易守難攻，令美國遲遲不敢派出地面部隊。換言之，伊朗可以很容易封鎖霍爾木茲海峽，他坦言今次衝突事件不知何時才能解決。

何立基稱，根據付運合同，船公司有權終止航程及選擇港口將貨物卸下，港口費用、卸貨費、存倉費等全部費用均由貨主承擔。至今已有很多船公司選擇這樣做，導致印度、斯里蘭卡一帶港口非常擠塞。他指出，香港是自由港，加上海關手續簡便，所以亦有不少原本要運貨到中东的貨船，轉到香港卸貨。

船隻付款通航風險極大 建議同業盡可能不要去

因應中東局勢緊張，業界普遍關注海事保險事宜。香港物流管理人員協會理事容碧琪，是香港第二位女船長，現時已轉職為海事保險相關領域的風險管理專家。她說：「很多船東前來詢問，目前可否運貨去波斯灣，我都建議盡可能不要去。這非單純因為保險責任問題，而是背後有更大更複雜的風險。」

針對伊朗政府通過「波斯灣海峽管理局」，對過境船隻進行管理和收費，容碧琪直言，透過向伊朗付款來換取通行海峽的做法，存在極大的法律風險，她提醒船東留意，並形容「只要美國認定你是資助恐怖活動分子，那麼全球的航運網絡都會與你斷絕往來。」

她進一步解釋，一旦與恐怖主義扯上關係，所有與美國相關的銀行業務會被立即終止，船隻註冊和評級可能會被撤銷，保險公司亦可能會與船東終止關係。

200多艘貨船被困波斯灣 船員出現精神健康問題

當過船長的容碧琪續稱，即使船東覺得上述風險無所謂，但目前該區域的GPS信號干擾非常嚴重。只要查看船隻的動態追蹤，就會發現它們的航迹像星星一樣跳來跳去。這會引起航海安全問題，容易偏離航道、擱淺或進入危險區域。

退一步來說，就算成功進入波斯灣，離開也是不容易的，因為這些船隻隨時會被當作談判籌碼。據悉，目前有200多艘貨船被困波斯灣，船員在船上不能靠岸停泊，更有部分船員面對斷水斷糧，加上還不知道要堅持多久，同時亦擔心被無人機或火炮攻擊，已有不少船員向公司匯報出現精神健康問題。



▲香港海員工會執委毛從堅。 記者 李承泰攝

香港物流管理人員協會理事黎偉濂（左一）和香港付貨人委員會執行總幹事何立基（左三）。



▲香港物流管理人員協會理事容碧琪。 記者 李承泰攝

戰爭反而會令航運業更蓬勃？

被困船員無法替換

毛從堅披露，食物供應方面目前還可以，隔一、兩個月，會使用小船運送食物給船員，雖然價格是貴了一點，但在當地購買食物也不容易；食水方面亦沒有大問題，船上的海水化淡機一天可製造3噸至4噸水，基本夠用。之前有一位大副因為肩膀問題，早前已離船回國，目前船上剩下19人，其中13個人的合約快到期。他介紹，雖然公司已經開出基本工資兩倍到三倍價錢，但仍找不到中國船員願意坐飛機過去「接班」。根據國際勞工法例，船員上船滿11個月不替換，即屬違規；在新冠肺炎疫情期間，香港曾一度放寬至14個月，但這只是暫時措施，「假如11個月仍不換人，船隻日後回到港口被監管當局查到，會很麻煩。」他說。

問到戰爭會否導致船員的工作機會減少，香港海員工會副主席吳始平坦言，戰爭反而會令航運業界更蓬勃。他說：「這幾年的戰爭引發

連鎖反應，之前紅海打仗，船要繞道好望角，航程增加，就需要造更多新船，現在每年的交船量都在增加，船員根本不夠用，船公司都要全球招聘海員；現在波斯灣戰爭，很多航線都要改道，原本從中東走，現在改非洲走，航程又增加了；所以航運業目前前景非常好。」

保險問題要多考慮

香港物流管理人員協會理事黎偉濂是專門從事海事保險的精算師。他指出，海事保險的保單中，通常包含特定條款，規定船舶若在一定期限（如6個月或12個月）內無法恢復或釋放，將視為「推定全損」，不容易索賠。他說：「保險公司在這些情況下，會不斷增加保費，船公司在被困後的第一、二個月，通常會繼續買保險，如果去到第三個月，則可能會斷供。但是在第三個月，船隻萬一被炸、全損，甚至有人員死亡又會如何？所以船隻要進入波斯灣，因涉及戰爭及很多不穩定因素，保險問題上需要多加考慮。」

5月初，在霍爾木茲海峽上的船隻。新華社

碼上看

劍擊世錦賽首次在港舉行 港隊男花劍指男團「世一」



掃碼睇片

深耕「港人北上」市場 南航構建灣區高效網絡



掃碼睇文

女網「世界盃」再落深圳 比利·簡·金盃9月南山見



掃碼睇文