

中银研究产品系列

- 《经济金融展望季报》
- 《中银调研》
- 《宏观观察》
- 《银行业观察》
- 《国际金融评论》
- 《国别/地区观察》

作者：周景彤 中国银行研究院
王静 中国银行研究院
电话：010 - 6659 6460

签发人：陈卫东
审稿：周景彤 梁婧
联系人：王静 刘佩忠
电话：010 - 6659 6460

* 对外公开
** 全辖传阅
*** 内参材料

红海危机发酵的影响与应对建议*

红海是连接亚洲与欧洲的重要通道。2023年11月19日以来，也门胡塞武装组织对红海海域的商船进行袭击和拦截，对国际航运秩序造成了严重扰动。红海危机持续发酵，马士基等全球主要航运公司轮船被迫绕道非洲好望角抵达欧洲，导致航行距离和成本至少提高30%，这对国际海运运力运价、全球供应链稳定和通胀水平产生了重要影响。红海危机也已经对我国外贸企业生产经营和对外贸易产生了扰动。建议密切跟踪和研判相关事件动态及其影响，及时为我外贸企业提供支持和帮助；抓住时机积极与欧洲相关国家沟通协调，推进中欧班列线路建设，缩短铁路运输时效、提高运载能力，缓解红海危机对全球货物运输带来的重大冲击；出口企业积极应对，提高产品溢价及应对突发情况的能力。

红海危机发酵的影响与应对建议

红海是连接亚洲与欧洲的重要通道。2023 年 11 月 19 日以来，也门胡塞武装组织对红海海域的商船进行袭击和拦截，对国际航运秩序造成了严重扰动。红海危机持续发酵，马士基等全球主要航运公司轮船被迫绕道非洲好望角抵达欧洲，导致航行距离和成本至少提高 30%，这对国际海运运力运价、全球供应链稳定和通胀水平产生了重要影响。红海危机也已经对我国外贸企业生产经营和对外贸易产生了扰动。建议密切跟踪和研判相关事件动态及其影响，及时为我外贸企业提供支持和帮助；抓住时机积极与欧洲相关国家沟通协调，推进中欧班列线路建设，缩短铁路运输时效、提高运载能力，缓解红海危机对全球货物运输带来的重大冲击；出口企业积极应对，提高产品溢价及应对突发情况的能力。

一、也门胡塞武装攻击红海海域商船，红海危机持续发酵

2023 年 11 月 19 日，也门胡塞武装拦截以色列“银河领袖”号货轮并扣押 25 名船员，作为对巴以冲突中以色列军事行动的报复，此事件标志着红海危机爆发。胡塞武装属也门伊斯兰教什叶派，该派约占也门总人口的 35%，多集中于也门北部。胡塞武装组织强烈反对美国和以色列，并拥有直升机、导弹、无人机等先进装备，具备一定远程打击能力。截至目前，胡塞武装频频在红海海域上攻击其认定与以色列有关的商船。2023 年 11 月 24 日，胡塞武装使用无人机再次攻击一艘悬挂马耳他旗帜、以色列富豪所有的集装箱船；12 月 12 日，运输棕榈油至意大利的挪威籍商船遭遇袭击。近期，劫船与攻击频发，红海危机持续发酵，迫使地中海航运公司、马士基、长荣海运等全球各大航运公司纷纷选择绕行非洲好望角。

红海位于非洲东北部与阿拉伯半岛之间（图 1），整体呈狭长形态，西北面通过苏伊士运河与地中海相连，南面通过曼德海峡与亚丁湾相连，是沟通地中海与印度洋的重要通道，因而是连接欧洲和亚洲的重要海上交通枢纽，对全球贸易和石油运输具有重要意义。此次红海危机发生的曼德海峡是往返苏伊士运河商船的必经之地。

据克拉克森数据，每年通过红海北部苏伊士运河的货量约占全球海运贸易总量的

10%，其中包括 20%的海运集装箱贸易、20%的海运汽车贸易、12%的石油贸易、11%的化工品贸易、9%的液化天然气（LNG）、6%的干散货以及 5%的液化石油气。2023 年，通过苏伊士运河船舶已超 2.4 万艘次。历史上，苏伊士运河每次发生事故均导致国际运价快速大幅上涨，如 2016 年集装箱船 MSC Fabiola 号搁浅，上海出口集装箱综合运价指数（SCFI）欧洲航线运价上涨 170.1%。

图 1：红海海域是连接亚洲与欧洲的重要交通要道



资料来源：根据公开资料整理，中国银行研究院

红海危机持续性将由巴以冲突决定，其影响预计将至少持续数月。2024 年 1 月 12 日美国和英国对胡塞武装组织发动联合打击，1 月 22 日美英军队再次进行联合空袭。1 月 26 日胡塞组织在亚丁湾水域袭击美国“卡尼”号驱逐舰和一艘英国油轮，这次袭击标志着中东海域对抗进一步升级。马士基等航运公司表示，重新开放红海航线可能需要数月时间。经济合作与发展组织前首席经济学家约翰·卢埃林表认为，红海局势可能会蔓延到霍尔木兹海峡和更广泛的中东地区。

二、红海危机将对国际运力运价、供应链稳定和通胀水平造成影响

红海危机使国际运力受损、运价水平飙升、供应链稳定性受到干扰，这将冲击全

球贸易规模。根据德国 KIEL 机构¹预测，2023 年 12 月，全球货物贸易较 11 月下降 1.3%。其中，欧盟进、出口规模分别下降 3.1%、2%，德国下降 1.8%、1.9%，美国下降 1%、1.5%。受红海危机影响的地区包括欧洲、中亚和北非 21.5% 的精炼油进口、13.1% 的原油进口、24% 的有机化学品进口、22.3% 的扁轧钢进口，美国 91.5% 的棕榈油进口、86.5% 的大米进口、87.6% 的葡萄进口、50% 左右的太阳能电池进口，以及全球 41.3% 的汽车贸易和 20.8% 的汽车零部件贸易。

（一）红海危机重创全球海运运力

红海危机的直接影响是减少红海海域的商船活动。据克拉克森研究统计，暂停红海航线的集装箱运力占全球集装箱总运力的 74%。目前，全球前十大航运公司中有六大航运公司均宣布暂停红海航线运输（表 1）。目前替代方案主要有两个：一是绕道非洲好望角抵达欧洲。与红海航线相比，绕道好望角航线将使运输距离增加约 30%，航程增加约 7-21 天（图 2）。加之全球另一大重要运河——巴拿马运河持续干旱²，这也增加非洲好望角的拥堵程度（图 3）。二是改用陆路运输，但可替代性十分有限。从海湾地区到地中海的陆路运输只能替代约 3% 的海运量。

表 1：部分已宣布暂停红海航线运输的航运公司

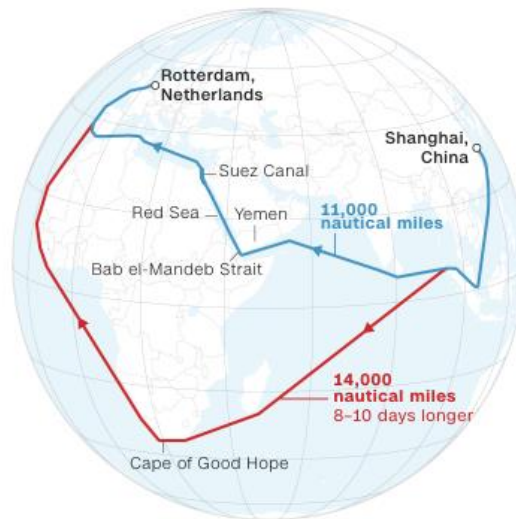
航运公司	所属国家	总运力（TEU）	占全球总运力比重（%）
MSC	瑞士	5161112	17.9
马士基	丹麦	4141492	14.4
CMA	法国	3490767	12.1
赫伯罗特	德国	1859736	6.5
ONE	日本	1641847	5.7
ZIM	以色列	604666	2.1

资料来源：Wind，中国银行研究院

¹ 德国 KIEL 机构基于船舶运输数据、使用人工智能算法对全球 75 个国家和地区进出口规模进行估计。

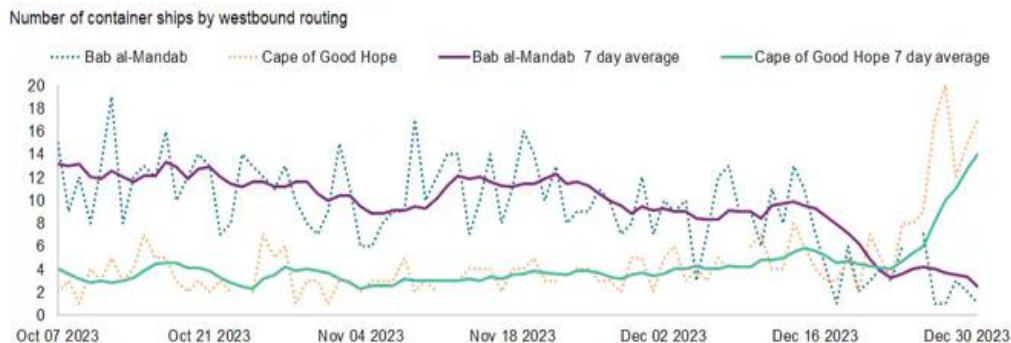
² 巴拿马运河是连接太平洋与大西洋的重要通道。正常情况下，巴拿马运河承担全球 3% 的海上贸易量、46% 从东北亚运往美国东部地区的集装箱。由于持续干旱、水位降低，2024 年 1 月巴拿马运河船只过境次数较上年减少 36%，巴拿马当局被迫限制运河流量。专家预测，当地旱情在 2024 年可能持续下去，短期内巴拿马运河的通行条件难以得到改善。巴拿马运河管理局表示至少在 2028 年之前，将保留一定程度的限制通行措施。

图 2：与绕道好望角相比，红海航线运距较短



资料来源：CNN，中国银行研究院

图 3：红海危机使好望角拥堵程度上升

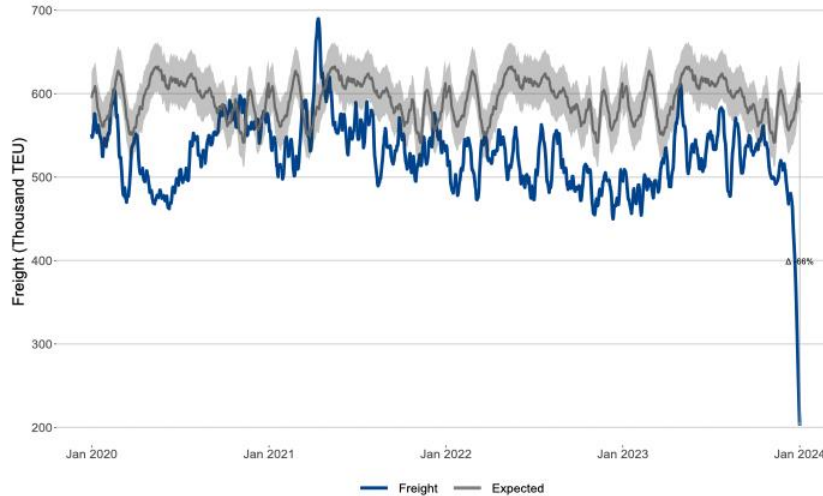


资料来源：S&PGlobal Market Intelligence，中国银行研究院

红海危机使红海海域的集装箱运输量大幅减少。2023 年 12 月，红海日均运输量仅为 20 万左右集装箱，较 11 月下降 60%（图 4）。根据 Vortexa 数据，截至 2024 年 1 月 19 日，经过红海的油轮数量较去年同期下降了 25%。从亚丁湾航运数量看，2023 年 12 月以来的货物吨位明显下降（图 5）。相较于 2022 年 12 月，2023 年 12 月每日进入亚丁湾的货物总吨位平均下降 18.4%。相较于 2023 年 12 月上旬，12 月 17 日至 20 日期间每日进入亚丁湾的货物总吨位平均下降 43%，其中集装箱船下降 82%，散货船和

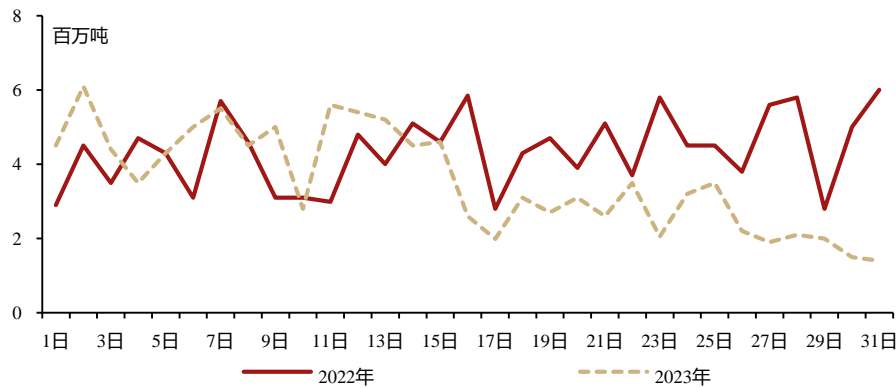
油轮合计下降 21%；平均每日新船舶数量为 63 艘，下降 25%³。

图 4：2023 年 12 月红海日均运输量明显下降



资料来源：Keil Institute for the World Economy，中国银行研究院

图 5：2023 年 12 月红海日均运输量明显下降



资料来源：Clarkson，中国银行研究院

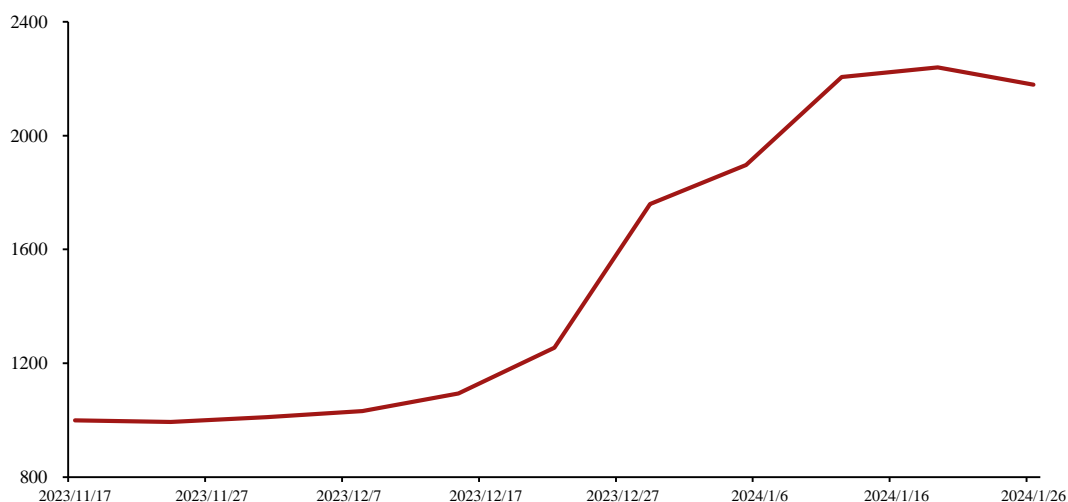
（二）红海危机导致国际运价飙升

红海危机持续发酵恰逢年度长期协定运价谈判集中期，随着航运公司不断提价，国际运价水平快速上涨。代表全球海上运输航线运费水平的 SCFI 已连续八周上涨，由 2023 年 11 月 17 日的 999.92 飙升至 2024 年 1 月 26 日的 2179.09（图 6）。受危机外

³ 数据资料来自天风证券研究所。

溢影响，各航线运价指数均有所上涨，其中，欧洲航线上涨幅度（104.6%）大于美东航线（24%）大于美西航线（15%），即经红海地区航线的运价上涨幅度更大⁴。从集装箱现货市场运费来看，全球 40 英尺集装箱平均运输费用由 2024 年 1 月 11 日的 3077 美元快速上涨至 18 日的 3777 美元，一周上涨 23%；从中国到美国洛杉矶的集装箱现货市场运费由 2797 美元上涨至 3860 美元，上涨幅度为 38%。

图 6：红海危机以来 SCFI 大幅上涨



资料来源：Wind，中国银行研究院

国际海运价格大幅上涨的原因，主要有以下三个方面：**一是额外的燃油费用**。绕行非洲好望角额外增加约 3200 海里，燃油费用增加约 30%。**二是保险费用上涨**。通常情况下，承保人按船舶价值的 0.2% 收取保费。目前通过红海的船舶保费已达船舶价值的 0.75%-1%。**三是航运公司借势提价**。2023 年海运市场持续低迷，此时恰逢出货旺季，货船仓位供不应求，全球主要航运公司纷纷提价。2024 年 1 月 1 日马士基开始征收运输中断附加费（TDS）、旺季附加费（PSS）和紧急应急附加费（ECS）；2024 年 1 月 15 日达飞海运集团（CMA CGM）将亚洲至西地中海航线的运费由此前的 2000 美元/TEU、3000 美元/FEU 上调至 3500 美元/TEU、6000 美元/FEU。高达 100% 的涨幅中，约

⁴ 欧洲航线行经红海最为便利。美东航线分为西行航线和东行航线。东行航线经太平洋通过巴拿马运河到达大西洋再到美东港口；西行航线经马六甲海峡到红海经大西洋到达美东。美西航线经太平洋到达。

30%为抵消成本，其余大部分为风险溢价。

（三）红海危机将再次对全球供应链带来冲击

一波未平一波又起。红海危机导致的运力缩减、运价上涨已使全球供应链稳定性受到冲击。根据丹麦“海运情报”咨询分析，当前全球供应链的受损程度已超过新冠疫情初期，理由在于 2023 年 12 月红海每周运力指数的降幅（57%）已超 2020 年 3 月新冠疫情初期的降幅（47%）。

全球航运高度紧张下，出货商须等货轮返程才能获得空余仓位。每年 1-2 月份，欧美进口商倾向于集中订货。加之农历新年工厂停产，中国出口商倾向于节前集中发货，这使全球航运紧张程度加剧，部分跨国企业面临供应链中断风险。在消费品零售行业中，2023 年 12 月 20 日家居巨头宜家发布部分产品交货延迟预警，此后，英国服装零售商 Next、Crocs 等企业先后发布类似预警。在汽车行业中，由于部分零部件短缺，特斯拉宣布 2024 年 1 月 29 日起暂停德国柏林工厂的生产直至 2 月 12 日；沃尔沃将比利时根特工厂的生产暂停三天；斯特兰蒂斯集团改用空运以应对其供应链中断风险。

红海危机或将对供应链稳定性产生较为长期的影响。因为南非、毛里求斯、西班牙加那利群岛等好望角沿线的多个港口难以满足因绕道而激增的燃料和基础设施需求，而地中海沿线多个港口遇冷。未来，好望角沿线港口或将加强基础设施建设，全球航运布局或将发生变化，贸易企业或需调整供应链以适应航运新格局，但这类调整往往需要较长时间。

（四）红海危机将增大全球主要经济体通胀反复的风险

一是石油运输受阻推高全球能源价格。红海地区是中东石油出口的重要通道。2023 年 12 月，中东地区原油出口量约为日均 57 万桶，较 2023 年 10 月（107 万桶）大幅下降近 50%。此外，由于油轮改道绕行非洲好望角，沙特阿拉伯和伊拉克总计近 900 万桶的石油可能面临运输延误。目前，国际油价较 2024 年 1 月初有所上涨。1 月 20 日，布伦特原油报 78.6 美元/桶，较 1 月初低位上涨约 4%。同日，美国原油期货结

算价报 73.25 美元/桶，较 1 月初低位涨约 4.7%。

二是农产品运输受阻或抬升消费端价格。一方面，食品运输对时间要求更高，改道非洲好望角需经正值夏季的南半球，食品变质风险增加，消费端食品供应量减少。另一方面，出口至欧洲的食品主要以 FOB（Free on Board）形式报价，欧洲贸易商必将额外的运输成本直接转嫁给消费者，推升消费端价格水平。

能源和农产品价格上涨或使主要发达经济体面临通胀反复风险。2023 年 12 月，欧盟 HICP 同比上涨 3.4%，增速较上月提高 0.3 个百分点；美国 PCE 环比增长 0.2%，较上月提升 0.3 个百分点。英国牛津经济研究院分析认为，当前全球物价存在上行风险，如果集装箱运输成本保持在当前水平，可能使全球通胀率上升约 0.6 个百分点。如果红海危机持续，这将显著加大全球通胀反复的风险，进而延迟 2024 年美、欧等央行转变货币政策的时间和节奏，对全球经济增长、金融市场等将带来更大的不确定性。

三、红海危机对我国的影响总体可控

红海航线是我国对外贸易的重要通道之一，红海危机发酵也将对我国外贸企业稳定经营、与主要伙伴的贸易往来带来影响，但目前影响程度整体可控。

（一）海运价格上涨直接影响我国外贸企业生产经营

与红海航线相比，绕道非洲好望角将使每个集装箱的运输成本平均增加 500 美元左右，大部分费用需由出口企业承担。同时，受外溢影响，其他航线的运价也有所提升，加大我国外贸企业运输成本，挤占其利润空间。红海航线受阻、绕道好望角使运输距离加大、交货时间延长，外贸企业回款周期拉长，对企业稳定经营造成影响。由于时效性要求较高，航线拉长、交货延误对跨境电商企业影响较大，或将导致其在平台的推荐搜索位置后移，阻碍新订单的获取。

（二）我国与欧洲及美东航线的贸易往来也将受到影响

在对欧出口方面，2023 年，我国对欧洲出口 7122.7 亿美元，占我国出口总额的比重为 21%。由于运力紧张、运价上涨，红海危机将对我国出口至欧洲的工业制成品

产生一定负面影响。第一大类商品是电机等除汽车外的机电产品。其运输成本占比约为 2.6%，按当前海运成本上涨 50% 计算，最终到岸价约上涨 1.3%。第二大类产品以玩具、家居等耐用品为主。此类商品的运输成本占比高于机电产品，导致最终到岸价约上涨 2.5%（同样以运输成本上涨 50% 计算，下同）。第三大类是汽车产品，其海运成本占比相对较高（6%），红海危机或使汽车到岸价上涨 3%。由于前两类商品的运输成本占比和需求价格弹性相对较小，且欧洲较为依赖来自我国的进口，因此，红海危机对其影响相对可控。但汽车运输成本占比相对较大且较为依赖海运方式，在我国出口欧洲汽车价格相对较高、欧盟反补贴调查持续推进等背景下，红海危机对我国汽车出口至欧洲产生一定影响。此外，受俄乌冲突等影响，2022 年以来欧洲化工品生产持续下降，自我国进口规模持续上升。红海危机将进一步扰乱欧洲能源（化工产品的重要原材料）进口，或将带动我国对欧洲化工产品出口增加。

在对美出口方面，2023 年，我国对美出口 5002.9 亿美元，占我国出口总额的比重为 14.8%。美国东部地区是我国对美出口的主要目的地，约占我国对美出口的 70%。由于巴拿马运河水位持续下降，通过美西航线再经铁路抵达美国东部的路线出现拥堵，红海危机持续发酵使美东航线运输距离加长、成本抬升。这将影响我国对美出口机械设备、家具、化工塑料、金属产品等。电子设备等产品因其尺寸较小、单价相对高的特点而可以使用空运方式，但运输成本上升幅度较大。

（三）红海危机或将增大对中欧班列（铁路运输）的需求

近年来，在共建“一带一路”倡议推动下，中欧班列因其在时效、价格、运能和安全性等方面的优势，成为中欧货物贸易除海运、空运外的第三种运输方式。目前西、中、东三大铁路运输通道已通达欧洲 25 个国家，超过 217 个城市。2023 年 1 月至 11 月份，中欧班列累计开行 16145 列（2013 年仅 80 列），发送货物 174.9 万标箱，同比分别增长 7%、19%。近期红海危机爆发，海运受阻和运价飙升，使中欧班列需求大增。数据显示，1 月中欧班列全部订满，运价环比上涨 10%-20%。此外，韩国政府正积极与我国各级部门沟通提高韩企使用中欧班列的列次。2023 年，韩企使用中欧班列运输超 3 万集装箱，预计 2024 年将继续增长。此次红海危机使各方意识到铁路运输的重

要性，预计将提高欧洲各国建设和使用中欧班列线路的意愿。

（四）欧美降息进程或延后，对我国经济也将产生一定影响

红海危机加大全球通胀反复风险，主要发达经济体高利率持续时间或将延长。利率持续高企使欧美居民消费、企业投资意愿降低，不利于国际需求修复。同时，为保障供应链稳定，美、欧将加大力度推动“近岸贸易”“友岸贸易”，全球产业链重构或将加速。这不利于我国出口的稳定增长。此外，主要发达经济体货币政策不确定性提升，全球金融市场波动性或有所加大。

四、相关应对建议

红海危机是继 2022 年俄乌冲突、2023 年巴以冲突爆发之后，国际地缘政治领域又一“黑天鹅”事件，其必将对全球政经格局、经济金融稳定产生重大影响。预计红海危机及其影响将至少持续数月，各方应积极采取措施应对由此带来的风险挑战。

（一）政府应密切跟踪相关动态，及时为外贸企业提供支持帮助

加强对红海局势的监测和预警，及时获取和分析情报信息，通过风险评估和实时监测机制为外贸企业提供准确的应对建议。积极建立完善的沟通协调机制，与相关企业、组织一道形成应对危机的合力。为外贸出口企业提供一定的跨境货柜补贴，平滑国际运价波动对企业成本的影响。做好金融风险防范工作，密切关注外部政策调整不确定性带来的风险。

（二）拓展中欧班列线路和加密列次，探索“班列+”新业态

积极推进与欧洲相关国家的沟通协调，加快扩展中欧班列线路、提高中欧班列列次。快速打通中欧班列南线通道建设中的关键瓶颈，如提高阿克套（哈萨克斯坦）、巴库（阿塞拜疆）里海港口的吊机抗风能力等，有效缩短运输时效、提高运载能力。尽快提出建成后应对空车返程等运营风险的方案，有效降低整体运输费用，缩小与海运运价的差距。结合 RCEP、中欧双多边合作机制，通过自贸区、综合保税区、跨境电商试验区等开放平台开展差异化探索，大力发展“班列+冷链”“班列+跨境电商”

“班列+保税”等外贸新业态，加快培育总部贸易、跨境电商、保税维修、保税再制造、平行汽车进出口等外贸新增长点。

（三）企业应积极寻找和发展新的贸易伙伴，提高应对突发情况的能力

积极获取关于红海袭击和欧洲航运变化最新信息，及时与政府相关部门沟通。通过多情景规划，在人员安排、资源调配等方面制定详细应对计划。加强危机管理建设，提高自身应对危机的敏捷性和效率。不断拓展业务网络，通过与不同国家和地区的企业建立合作关系，提高市场多样性，降低对红海海运或单一市场的依赖。大力发展跨境电商，快速追踪市场新动向。加大创新研发投入，提高产品质量和技术水平，提高产品溢价和品牌效应，增强企业的核心竞争力，降低产品需求价格弹性。

