

红海危机

巴以冲突与也门内战联动碰撞，胡塞武装袭击红海过往商船，引爆航运危机，并扰动中国出口贸易



撰稿：李蓉茜、胡喧
lirongqian.blog.caixin.com
huxuan.blog.caixin.com

一架军用直升机强行降落至货轮甲板上，一队蒙着面的武装人员从直升机舱内鱼贯跳出。他们端着自动步枪，以在空旷地带使用的搜索和防御警戒队形，在货轮的巨大甲板上逡巡前进，还不时寻找掩蔽处，预防可能的反击和交火。但反击没有发生。这批持枪者包围并攻进驾驶舱，要求所有躲避在此的船员们蹲下投降。最后，这艘在巴哈马注册、由日本邮船公司运营、为英国企业拥有的汽车运输船上，升起了巴勒斯坦与也门的国旗。整艘船和船上的25名船员，则在四五艘快艇的包夹之下，被劫持而去，停泊在胡塞武装控制的也门第四大城荷台达港外，如今仍不时迎来搭着小舢舨出海、登船一探究竟的当地军民。

这段宛如大片的情节，真实地于2023年11月19日发生在红海。出手劫持这艘本欲从土耳其开往印度的汽车运输船“银河领袖”号（the Galaxy Leader）的，是在过去八年多的也门内战中崛起并控制首都萨那和局部国土的激进军政力量胡塞武装。

以色列官员称，虽然这艘船并非以色列籍，被挟持的25名船员人质中也没有以色列人，但胡塞武装攻击这艘货轮的理由，应是拥有这艘货轮的英国公司，实际为以色列的航运业富豪拉米·昂加尔所控制。昂加尔被指和以色列国防部长加兰特和情报部门都关系紧密，还曾捐资并共同创立了以色列政坛的一个极右派政党。

事后，胡塞武装发言人穆罕默德·阿卜杜勒-萨拉姆称，该武装劫持这艘船是因为它与以色列有联系。他还扬言，在以色列结束对加沙和 Hamas 组织的行动之前，胡塞武装将继续在国际水域袭击与以色列有联

系或为以色列人所有的船只，并称以色列人只听得懂“武力语言”。

据英国海运贸易组织（UKMTO）发布的袭击报告，自11月19日“银河领袖”号遭劫，至12月15日，在红海—亚丁湾区域，共发生16起针对民用船舶的袭击事件。其中，在12月11日至12月15日的五天中，发生了8起袭击事件，占比50%。

越来越频繁的袭击，让航企坐不住了。12月15日晚，全球主要航商之一马士基掀起了第一波反制。马士基宣布，因旗下的两艘商船遭遇也门胡塞武装袭击，这家全球第二大集装箱航运公司将暂停所有驶往红海和亚丁湾的船只，直至另行通知。

在接下来的三天中，行驶亚洲—欧洲航线的几乎所有集装箱航运巨头，都跟上了马士基的行动。包括地中海航运、达飞轮船、中远海运集团、赫伯罗特、海洋网联、长荣海运、阳明海运以及HMM等，均发出公开或面向客户的通知，宣布暂停红海航运。而被胡塞武装最早针对的以色列航运公司以星航运，则早在11月27日就已改变航线，避开红海。

至此，全球前十大集装箱航运公司均已中断红海航道。红海与苏伊士运河相连，是中国和亚洲诸国通向欧洲的主要航道。根据航运咨询机构 Alphaliner 统计数据，上述暂停红海航运的十大航运公司，运营着全球约85%的集装箱运力，在亚欧航线上的运力占比超过95%。

在当前的巴拿马运河旱季，因可通行船舶流量和载重受限，本已有部分亚洲到北美东海岸的船舶不走巴拿马运河，改行经红海、苏伊士运河，再由地中海

当地时间2023年11月20日，也门胡塞武装公布了此前一天扣留船只的画面。



到北美东岸。如今，红海局势不靖，更让自中国和亚洲地区出发至欧洲和美洲的航运调度面临更大混乱。

眼看红海局势未能很快平静下来，在宣布暂停红海航行4天后，马士基在12月19日宣布放弃红海和苏伊士运河航路，该公司所有航行在欧洲和亚洲之间的商船，全部绕行非洲南端的好望角。随后，全球前十大集装箱航运公司均跟随马士基的做法，开始绕行好望角。

冲击波很快也抵达能源领域。目前，能源巨头bp集团（英国石油）、挪威国家石油公司（Equinor），以及油运巨头Frontline、Euronav和CMB也宣布避开红海，启动绕行。这导致原油和油运价格同步飙涨。汽车运输船业中，也有部分公司选择避开红海。

因航运巨头纷纷规避，导致从南向北计划进入红海的船舶流量大降。航运咨询机构克拉克森称，在红海南端曼德海峡以东的亚丁湾海域，进入的船只数量已经显著降低。12月17日，进入该海域的船舶数量为58艘，比12月上旬的日均数量下降30%；若按船舶运输吨位计算，下降幅度达到70%。其中，进入该海域的集装箱船数量为7艘，比12月前半月的平均数量下降60%；进入该海域的散货船数量为13艘，比12月前半月减少48%。不过，航运数据公司

VesselsValue向财新提供的数据显示，截至12月20日，苏伊士运河的流量并未显著降低。该机构认为，要到接下来的几周，尤其是圣诞节过后，才会看到更显著的变化。

目前，胡塞武装对与以色列相关的商船打击仍在持续。这场由巴以冲突外溢、纠缠着也门内战因素的红海停航危机，冲击波仍在向各领域渐次传递。尽管美国正计划组织多国军舰护航，但马士基首席执行官Vincent Clerc保守地表示，“我们理解护航船队将需要几周时间才能全面运转”。

红海航路中断，可能会使全球航线的航行平均延误2—4周。绕行好望角，则将导致东亚到欧洲、东亚到地中海的航次时间分别增长26%和51%。黑海到远东及美东到远东的粮食、煤炭等运输时间增长52%至77%，美东LNG/LPG则额外增加52%的通行时间。大量集装箱船绕行好望角，还将导致有效运力减少145万—170万标准箱，相当于全球迅速缩减5.1%—6%的运力。

由于担心未来几周运力短缺，即期海运价已大幅飙涨，保险费亦增长显著。航运主权国家也担忧商船遇袭，给出避险建议。12月19日，希腊海岸警卫队已向悬挂希腊国旗以及由希腊运营的船只发出紧急预

警，建议其避开也门附近水域。希腊是全球第二大船东国，拥有船队规模约占全球 16%。绵延近万公里的亚洲至欧洲的航运线路，因红海航路中断运价大涨，中国出口商的运输成本也随之大增。这场红海危机，是也门内战和巴以冲突这两组中东地区的地缘问题连动碰撞后，亦或对中国出口贸易造成空前的影响。导火索从何而来，又会延烧多久？

谁控红海锁钥

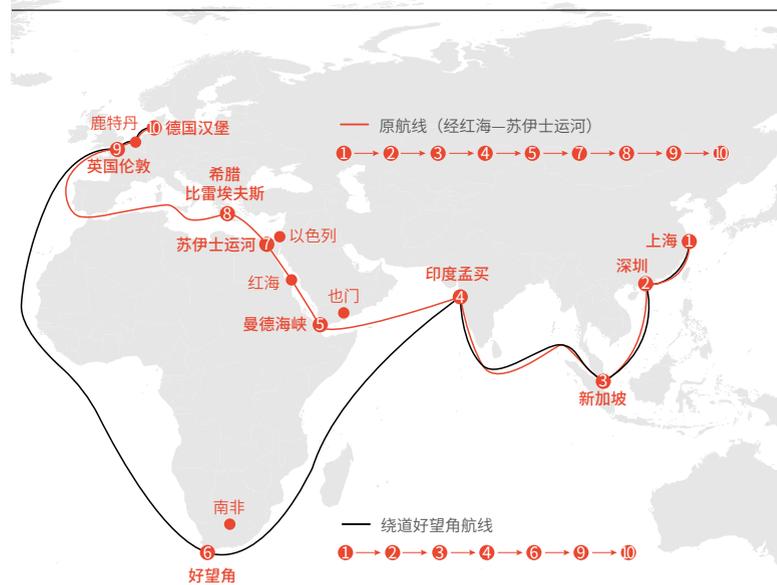
从亚洲至欧洲港口有两条传统航线，分别是经红海—苏伊士运河以及经过好望角到达欧洲港口。鉴于时效及经济性，航运公司普遍选择苏伊士运河航线。作为全球最关键的航道之一，苏伊士运河每年通过超过 1 亿美元的货物，处理着全球约 12% 的货物运输。克拉克森数据显示，2022 年，以船舶吨位计算，全球 45% 的集装箱运力、60% 的汽车运输船、10% 的 LNG 运输船、9% 的油轮、7% 的液化石油气（LPG）运输船，以及 4% 的散货船通过了苏伊士运河。

与 2021 年因台湾长荣海运长赐轮搁浅所造成的苏伊士运河堵塞一周相比，胡塞武装在红海海域发动的袭击，对全球航运业的冲击性质更加凶险，持续时程也更不确定。

在屡袭商船、造成红海断航后，盘踞也门西北部的胡塞武装并未释放停火意愿，而是扬言将继续发动攻击，直至以色列停止进攻加沙地带。“即使美国成功地动员了全世界，只要（以色列）不停止对加沙的种族灭绝罪行，并允许被围困的加沙居民获得食品、药品和燃料，我们的军事行动就不会停止，无论我们为之付出多大的牺牲。”12 月 19 日，胡塞武装政治局成员布海提（Mohammed al-Bukhaiti）在社交媒体 X 上写道。

红海危机的爆发，从胡塞武装宣称的理由上看，是以色列与巴勒斯坦激进武装组织哈马斯冲突的外溢。2023 年 10 月 7 日，控制加沙地带的哈马斯突然对以色列发起袭击，造成超过 1200 人死亡，并绑架了超过 200 名多国平民作为人质，迄今多未释放。随后，以色列对加沙地带发动猛烈空袭作为报复，并切断对加沙地带的能源供应，还发动自以色列 2005 年撤离加沙地带后未曾有过的大规模地面攻势，重新对加沙地带进行切割占领，欲肃清该区域的哈马斯政军力量。但在以色列的强势军事压境和不断轰炸下，加沙地带包含平民的总死亡人数已超过 2 万人。

如暂停红海航行，转航南非好望角改道成本高



资料来源：财新根据公开资料整理

胡塞武装在 2015 年以来的也门内战中崛起，并受到伊朗支持，在立场上同巴勒斯坦的哈马斯接近。早在成立之初，胡塞武装即持强烈的反以色列立场，在其组织口号中甚至包括“以色列必亡”“犹太人应被诅咒”等激进内容。

此轮巴以冲突爆发后，胡塞武装便多次公开声援巴勒斯坦。11 月 14 日，胡塞武装领导人阿卜杜勒·马利克—胡塞（Abdul Malik al-Houthi）就在广播讲话中暗示，该组织将袭击与以色列相关的船只。12 月 3 日，在红海巡逻的美国海军驱逐舰“卡尼”号，也遭到胡塞武装的无人机袭击。

据英国查塔姆研究所估计，胡塞武装的军事力量大约有 18 万至 20 万人。除轻型武器外，胡塞武装手中亦握有多种进攻性的先进武器。以色列情报界认为，过去几年里，胡塞武装从伊朗、叙利亚获得多种导弹，甚至在伊朗帮助下获得制造导弹的能力，其 Quds-2 和 Quds-3 型导弹射程可达 1300—2000 公里，足以打击沙特和阿联酋境内深处的目标。

此外，胡塞武装还拥有可实施自杀式袭击的无人机，其航程最远可达 1500 公里。胡塞武装所装备的防空导弹、反舰导弹，也被以色列情报机构认为对美军的飞机和舰艇构成了“重大威胁”。在海上力量方面，

胡塞武装则掌握可遥控的自杀性无人艇，并曾以此对沙特海军舰艇发动袭击。

12 月 12 日，胡塞组织声称对一艘悬挂挪威国旗的油轮遇袭负责，宣称这起攻击是用巡航导弹发动的，理由是该船和其他几艘船只不同，拒绝听取和回应来自胡塞武装的警告。美军也证实，胡塞武装是以反舰巡航导弹发动的攻击，使挪威籍商用油轮 Strinda 遭到损坏和起火，但没有人员伤亡的报告。该船只原本预定于 2024 年 1 月初抵达以色列。

胡塞武装选择在红海水域发动“袭船战”，其背后考量为何？上海外国语大学中东研究所研究员钮松认为：“胡塞武装的袭击旨在从外部对以色列的国际经贸与安全造成实质性的压力，从而促使巴以加速迈向停火止战。”他认为，只要此轮巴以冲突仍在延续，红海海域的航行安全问题就会面临挑战。

除了袭击红海船只，10 月以来，胡塞武装还多次发射导弹，对以色列本土直接予以攻击。10 月 31 日和 11 月 14 日，胡塞武装两次宣布对以色列发动了导弹袭击，但以色列军方表示这些导弹均已遭拦截。

“从军事角度看，胡塞武装发射的一些导弹和无人机遭到（以色列）系统性的击落，不会产生实际影响。”谈及胡塞武装的导弹袭击，位于黎巴嫩的政治风险咨询公司中东战略展望（MESP）的联合创始人法迪·阿萨夫（Fadi Assaf）对财新如此表示。

相较之下，胡塞武装在红海袭击船只之举，将可能引致更为深远的后果。阿萨夫认为，袭船战或将使以色列与哈马斯的冲突成为全球性问题，“这意味着地区将更不稳定，对全球安全产生各种影响；全球性航道受到威胁，红海上的外国直接存在增多。还有可能在也门引发新一轮的暴力”。

时至今日，胡塞武装依然控制着也门首都萨那以及该国西部与北部区域，实控也门约四分之一国土，辖内约有也门 3300 万人口中的一半，是塑造也门国内局势的重要力量之一。2011 年“阿拉伯之春”爆发后，也门国内也爆发冲突。2015 年，沙特领导的阿拉伯国家盟军针对胡塞武装发起军事行动，战事进一步升级。战事扩大后的八年来，也门内战并未经常引起全球性的关注，但绵延的冲突摧毁了该国的经济和社会结构，使医疗卫生、营养、用水等系统全线崩溃，大量人口不仅处于粮食不安全的境地，还需蒙受地雷、未爆弹、无人机、火箭弹和导弹袭击的风险。

过去七八年来，也门的儿童和少年几乎在只知战

火的处境下长大。根据联合国统计，长年内战下，也门超过一半的人口——约 1620 万人面临严重饥饿，有 230 万五岁以下儿童严重营养不良，另有 400 万儿童面临辍学风险。

胡塞武装何来

胡塞武装起源于也门西北部的萨达省，由伊斯兰教什叶派分支宰德派的信仰者建立。在也门，约有 40% 的人口信仰宰德派，60% 的人口属于逊尼派。历史上，宰德派曾于 1918 年至 1962 年间建立王国，统治也门北部；但在 1962 年也门革命推翻君主制、建立共和国后，宰德派的影响力一度遭到边缘化。

为扭转影响力旁落的局面，宰德派信仰者发起一系列旨在复兴该教派的运动。作为复兴运动的一部分，上世纪 90 年代，宰德派教士侯赛因·胡塞（Hussein Abdreddin al-Houthi）创立了胡塞武装的前身“青年信仰者”组织，以传播宰德派教义及历史。

2004 年，侯赛因·胡塞发动反对也门政府的武装叛乱，在一次军事行动中被也门政府军击毙。侯赛因·胡塞死后，其支持者将“青年信仰者”组织更名为“胡塞”组织，以示对他的纪念。2004 年至 2010 年，胡塞武装与也门政府先后爆发 6 次武装冲突。

2011 年，被称作“阿拉伯之春”的群众抗议浪潮席卷中东，导致也门原总统萨利赫被迫下台，总统职位交给其副手哈迪（Abdrabbuh Mansur Hadi）。在也门国内动荡不断的权力真空局面中，胡塞武装顺势崛起，夺取了西部多个省份的控制权。2015 年 1 月，胡塞武装在攻打首都萨那多时后，最终攻占也门总统府，迫使哈迪下台，其后自视为新的合法政府，但一直未得国际承认。哈迪则逃往也门南部城市亚丁重建政府，继续对抗胡塞武装。2015 年 3 月，深感自身在也门利益受到威胁的沙特，选择以组建多国联军的方式，直接介入也门内战，帮助哈迪政府打击胡塞武装。

与沙特向来不睦的什叶派大国伊朗，则通过提供武器、训练等方式向宗教理念相近的胡塞武装提供支持，令也门深陷沙特和伊朗的“代理人战争”之中。在也门旷日持久的内战中，沙特未能实现迅速击败胡塞武装、重新扶植哈迪政府上台的目标，反而在遭受人员和装备损失的同时，不得不维持较高的军费开支。为此，沙特亦开始寻求结束也门内战。

在联合国斡旋下，得到国际承认的也门政府与胡塞武装曾在 2022 年 4 月宣布休战，使平民伤亡人数急

剧减少。在停火期间，由胡塞武装控制的首都萨那与邻近国家约旦、埃及都恢复了中断数年的商业航班联系，还有 36 艘燃料船进入胡塞控制的也门重要港口荷台达。但这一休战协议自 2022 年 10 月到期后便未获延续。

2023 年 4 月，联合国秘书长也门问题特使格伦德贝格（Hans Grundberg）形容，虽然 2022 年维持了半年的休战协议已经过期，但仍在产生积极成果，包括食品、燃料和其他商船继续进入胡塞控制下的荷台达港，萨那国际机场和约旦首都安曼之间的商业航班仍在继续，胡塞武装和政府军还进行了大规模的囚犯交换，但要结束沙特支持的政府军与胡塞武装之间的战争，还有更多工作要做。

他说，虽然目前是也门经历的“毁灭性战争中最长的相对平静期”，但也门人民仍然生活在难以想象的艰难困苦之中。这位联合国特使呼吁，也门的新协议必须朝着“也门人主导的政治进程”迈出明确一步，这需要各方真诚地进行谈判。

2023 年 9 月，受到国际承认的也门政府总统领导委员会主席阿里米（Rashad Mohammed Al-Alimi）在联合国大会上警告，国际社会不应把胡塞民兵组织当作一个“事实当局”，这种做法可能会让来之不易的成果付诸东流。

阿里米当时还说：“现在已经没有足够的时间来说服胡塞民兵改变立场或做法，也不能对他们作出更多的妥协。因为这将导致也门人民退回到无知和压迫的时代，甚至把这个国家变成输出恐怖主义的热点地区。”阿里米还谴责胡塞组织只是把商讨和平协议，视为“拖延战术和获取更多资源的手段”。

目前，由沙特支持的也门政府大约控制着也门约 55% 的领土，其中包括也门南部的产油和天然气省份。胡塞武装则掌握重要机构云集的首都萨那在内的约 25% 领土，亦包括该国西部的战略性沿海省份荷台达省——约有 70% 的进口物资和外国援助均通过此处输入也门。控有荷台达省，也使胡塞武装得以对红海区域发动袭击。另外，与阿联酋关系密切的“南方过渡委员会”则控制该国约 20% 的领土，包括也门的最重要经济城市亚丁。

2023 年 3 月，沙特与伊朗在中国斡旋下实现和解后，备受伊沙对峙牵扯的也门和谈进程，也出现积极进展。4 月和 9 月，沙特和胡塞武装先后实现了双方代表团互访。据路透社报道，在设定外国军队撤离也

门的时间表等关键问题上，沙特与胡塞武装在 9 月间的会谈已取得一些突破。但随着胡塞武装对往来红海的船只持续发动袭击，未来也门和谈能否继续取得进展，也陷入更多不确定之中。

路透社 12 月 6 日援引接近沙特的消息人士称，沙特要求美国在回应胡塞武装发动的袭击时，要“显示克制”，避免影响沙特与胡塞武装之间的和谈。有伊朗消息人士则表示，胡塞武装的代表曾在 2023 年 11 月与伊朗官员讨论红海上的袭击行动，并同意在“可控的范围”内发动攻击。

钮松告诉财新，在沙特和伊朗实现和解的背景下，沙特与胡塞武装之间的关系已经得到极大缓和。他表示：“此次胡塞武装的行动主要针对以色列，不会破坏也门内部已经实现的缓和局面。”

不过，《卫报》援引美国外交官员的说法称，美国亦试图警告胡塞武装，如果该组织继续袭击红海过往船只，也门的和平进程可能因此中断。

上述外交官员称，当前美国国会已浮现重新将胡塞武装列为“外国恐怖组织”的压力。此前，由于担心影响国际社会对也门的人道救援行动，拜登政府在 2021 年撤销了对胡塞武装的恐怖组织认定。但如果胡塞武装被美方再次列为恐怖组织，则可能阻碍沙特与胡塞武装之间启动第一阶段的和平进程。

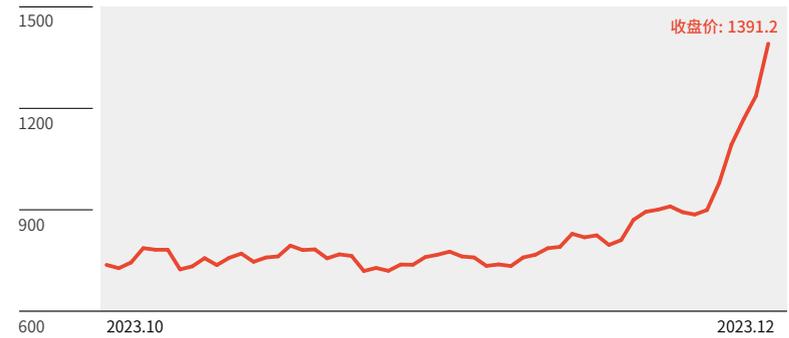
航运贸易冲击波

自 12 月 9 日胡塞武装扩大商船打击范围后，红海附近商船遇袭的频率大增。12 月 14 日，马士基“Maersk Gibraltar”号在也门穆卡西北的红海南部航行时遭到导弹袭击，此后，又有数艘集装箱船遭受打击。12 月 15 日，马士基另一艘集装箱船、地中海航运旗下“MSC PALATIUM III”轮、赫伯罗特旗下“Al Jasrah”轮均遭遇袭击。即便是在大批商船集体避开红海后，12 月 18 日，胡塞武装又确认袭击了两艘商船，包括装载石油的“Swan Atlantic”号和装载集装箱的“MSC Clara”号。

12 月 19 日，马士基回复财新称，此前暂停航行及途经红海和亚丁湾的全部船舶，现在将经好望角绕行非洲。对于未来计划途经该地区的船舶，马士基将根据情况进行个案评估，届时会确定是否需要进行包括绕行好望角、采取进一步应急措施等调整。马士基还称，各国政府正在迅速作出反应，以维护该地区国际海事安全及构建解决方案，然而具体恢复红海航行

红海危机爆发后，集装箱运价期货快速飙涨

10月1日—12月22日，欧线集运主力合约（2404）



资料来源：上海期货交易所

的时间难以预计。该公司认为，绕行好望角将为其客户及供应链带来更快、更可预测的结果。

马士基提供给财新的数据显示，截至 12 月 18 日，马士基约有 20 艘船舶暂停通过红海地区，其中有一半船舶在亚丁湾以东海域等待，其余则在苏伊士以南的红海或苏伊士以北的地中海等待。

一名欧洲头部航企人士称，其所在的公司将和马士基采取一致行动。此前，地中海航运、台湾长荣海运和阳明海运的部分船舶已经开始绕行非洲。以色列以星航运则已将全部商船绕行非洲好望角。

根据容易船期 12 月 20 日的统计，在亚洲至欧洲、北美航线上，已经有超过 80 个船舶航次确认绕行好望角。在亚洲—北欧航线上，已绕行和确认绕行船舶航次为 26 个，目前仅有 4 个受影响的船舶航次未确认绕行；在亚洲—地中海航线上，确认绕行的有 27 个船舶航次，其中达飞轮船、中远海运集团和长荣海运组成的海洋联盟仅确认一个航次。

亚洲行经苏伊士运河、至北美东海岸的船舶，也已经开启途经非洲的大绕航。容易船期数据显示，目前已有 28 个船舶航次开始绕行好望角，其中因巴拿马运河限行改走苏伊士运河的有 18 个船舶航次，长期西向经苏伊士运河到达美东的为 10 个船舶航次。

船舶选择绕航非洲，通行效率将大幅折减。据中信期货测算，相较于走苏伊士运河，绕行好望角将导致东亚到欧洲、东亚到地中海的航次时间分别增长 26% 和 51%。黑海到远东及美东到远东的粮食、煤炭等运输时间增长 52% 至 77%，美东 LNG/LPG 则额外

增加 52% 的通行时间。

上海交通大学安泰经济与管理学院副教授、行业研究院航运业团队负责人赵一飞对财新表示，集装箱航运公司此举可缓解此前运力供给大于运力需求的现状，海运价也可顺应常理地上涨。

上海极羽科技有限公司提供给财新的数据显示，截至 12 月 21 日，2024 年 1 月份上海至北欧 40 英尺货柜订舱价普遍在 4000 美元上下，上海到地中海东部订舱价甚至高达 6000 美元。这远高于马士基近日上调的价格。

12 月 18 日晚，马士基率先调整亚洲到欧洲基本港运价：2024 年 1 月 15 日，20 英尺货柜的运价将上涨到 1600 美元以上，40 英尺货柜上涨到 3200 美元以上，较 12 月 15 日交易所指引价格高约 60%。

此前，因欧洲航线年度长协即将签订，航运公司已在挺涨即期市场运价，中国至欧洲航线运价已经连续大涨四周。根据上海航运交易所发布的数据，12 月 15 日，上海至北欧航线运价为 1029 美元 / 标准箱，周环比上涨 11.2%，比四周前飙涨 45.54%；上海至地中海航线运价为 1569 美元 / 标准箱，周环比上涨 13.1%，比四周前大涨 36.79%。

油运领域的绕航也已经开启。12 月 18 日，bp 称，已经“决定暂停所有通过红海的运输”，包括石油、LNG 及其他能源的运输，改为绕行非洲南端的好望角。这家总部位于伦敦的能源公司将这描述为“预防性暂停”，称将持续观察动态。Frontline 同日表示，正在重新部署船舶航行路线，并将只允许可经过非洲好望角航线的新业务。

赵一飞还分析称，船舶绕行非洲，除了路途遥远，船舶补给也是航运公司需要解决的大问题。原来行经红海—苏伊士运河的船舶，可能会到埃及塞得港或希腊比雷埃夫斯港补给，绕好望角后需要到南非德班补给。“航运公司此刻充满忐忑，南非的船供燃油和食物补给链条难以快速难进，港口的靠泊能力也不充足，操作中会出现很多难题。”赵一飞认为，这次被迫非洲绕行，将为集装箱航运公司提供一种思维，即航线不能太单一，需要多元化。这种情况下，原来在非洲没有航线布局的公司，可能索性把非洲航线做起来。

不过，赵一飞也说，商船不必都长途跋涉绕行好望角。“胡塞武装选择的攻击对象，主要是看船舶是否与以色列有关联”，其他船型或可通过购买战争险平抑风险。“与以色列无关联的船舶，被胡塞武装袭

击是小概率事件，即使意外被擦火打中，一般船壳不会发生严重损坏，而且有战争险提供保障。”

受胡塞武装威胁影响，与以色列有关联的商船，已被航运公司调配至远离红海的航线。地中海航运正把与以色列资本有关联的 5 艘商船，从东亚至欧洲航线调配到北美西航线。这 5 艘 2 万标准箱级船舶的船东是 Zodiac Maritime，船东公司则为以色列商人 Eyal Ofer 家族所拥有。

在商船遭受袭击事件激增后，12 月 18 日，联合战争委员会（JWC）将红海南部海域列为高风险区域。JWC 是一个代表在伦敦船舶战争险市场承保人利益的组织，由劳合社辛迪加成员和伦敦保险公司市场的代表组成，通常每季度开一次会，审查其认为商船容易发生战争、罢工、恐怖主义等危险的高风险地区。

一名船舶互保机构人士告诉财新，进入红海南部或亚丁湾航线的商船，需要告知保险公司并额外购买战争险。航经这一区域的船舶保险费用已经飙升，12 月 18 日，保险费率已升至船舶价值的 0.5%—0.7%。对一艘价值 1 亿美元的船只来说，这相当于每个航程需支付 50 万—70 万美元的保险费用。而 12 月早些时候的费率，仅约占船舶价值的 0.1%—0.2%。他说，增加的保费最终将向航运下游层层传导，并由终端消费者埋单。

赵一飞说，战争险的费率固会增加，但仍需要航运公司和保险机构博弈，“需要比较绕行好望角和购买战争险，哪个成本更高”。

在航运成本上涨不可避免的情况下，红海危机对整体供应链带来的冲击亦备受瞩目。

在 2021 年 3 月苏伊士运河因长赐轮搁浅而短期被阻断事件中，全球供应链已出现很大扰动；一旦红海航路被长期中断，料将对世界贸易运输产生更大的冲击。

一名资深航运人士称，船只选择绕行好望角，会显著延长货物到达时间，打乱进口商原有生产或上架销售计划。对地中海航线来说，这种不确定性更加明显。因为从亚洲出发的航船，不仅去程需要绕远路进入地中海，回程也需要从直布罗陀海峡进到大西洋后，再经好望角返回亚洲。不过，赵一飞认为，随着亚洲到欧洲的供应链在途时间大幅延长，进口商的库存控制需要重新调整。这有利于短期内提振贸易——因为海外进口商在供应链紊乱情况下，会加紧下订单，多备库存。

胡塞武装加大袭击商船频率

红海地区近期部分遇袭商船

| 船名 | 船型 | 最大载货量 | 运营公司 | 船期国 | 受袭时间 |
|-------------------|-------|-----------|-------------------|-------|--------|
| MSC Clara | 集装箱船 | 19224标准箱 | 地中海航运 | 巴拿马 | 12月18日 |
| Swan Atlantic | 化学品船 | 19998 载重吨 | Inventor Chemical | 开曼群岛 | 12月18日 |
| MSC PALATIUM III | 集装箱船 | 2546 标准箱 | 地中海航运 | 利比利亚 | 12月15日 |
| Al Jasrah | 集装箱船 | 14993 标准箱 | 赫伯罗特 | 利比利亚 | 12月15日 |
| Maersk Gibraltar | 集装箱船 | 10100标准箱 | 马士基 | 中国香港 | 12月14日 |
| Ardmore Encounter | 油轮 | 49478载重吨 | Ardmore Shipping | 马绍尔群岛 | 12月13日 |
| Strinda | 油轮 | 19959 载重吨 | Mowinkels Rederi | 挪威 | 12月12日 |
| Unity Explorer | 干散货船 | 60678载重吨 | Unity Group | 巴哈马 | 12月3日 |
| Number 9 | 集装箱船 | 4250标准箱 | 未知 | 巴拿马 | 12月3日 |
| AOM Sophie II | 干散货船 | 81816 载重吨 | Kyowa Kisen | 巴拿马 | 12月3日 |
| Central Park | 化学品船 | 19998载重吨 | Zodiac Maritime | 利比利亚 | 11月26日 |
| CMA CGM Symi | 集装箱船 | 15294 标准箱 | 达飞轮船 | 马耳他 | 11月24日 |
| Galaxy Leader | 汽车运输船 | 5100车位 | Ray Car Carriers | 巴哈马 | 11月19日 |

资料来源：财新根据公开资料整理

红海地区供应链目前已经受到直接影响。一名红海资深货代告诉财新，现在可以接收该地区订舱的，只有个别小型航运公司。也有部分航运公司接收通过迪拜中转到红海的订舱，不过货物将在迪拜滞留多久尚不可知，运价上贸易商也要做好准备。这名货代人士透露：“截至 12 月 21 日，2024 年 1 月份上海到红海 40 英尺货柜订舱价格，已经上涨到 9000 美元，比上周暴涨超过 300%。”

环世物流集团美国公司总经理章华峰告诉财新，红海断航危机刚刚开始，东亚的所有西向航线订舱均已受限，包括到中东、红海、北非、黑海、地中海东部、地中海西部以及西北欧等区域。

国泰君安期货研究所能源化工高级研究员黄柳楠对财新称，考虑到欧线的往返时间一般为 12—13 周，绕行非洲导致的航距延长，可能造成回程有延后风险，6—7 周后舱位供应将受到一定影响。

一名德迅物流人士说，春节前中国到欧洲、地中海的航线都已经出现爆仓，甚至到北美的舱位也开始紧张，运价在不断推涨。“国内各交易所发布的价格指数，基本都与实际运价脱钩。”

随着危机发酵，更多区域的贸易供应链将受到影响。航运咨询机构 Sea-Intelligence 推测，集装箱船绕行好望角，将导致有效运力减少 145 万—170 万标准箱，相当于全球迅速缩减 5.1%—6% 的运力。章华峰认为，欧洲航线运价大涨，航运公司为了保持欧洲航线的周

班运营，会逐渐从其他航线调拨船舶。这将扰动所有航线供应链，并导致海运价的普遍性上涨。

赵一飞认为，平稳的航运市场有利于全球化趋势，航运市场过度波动，贸易成本太高，全球贸易会受到伤害。他说，此时中欧班列优势再度凸显，不但时效性更高，相对快速上涨的海运价，到欧洲约为 5000 美元 /40 英尺货柜的铁路运价具有竞争力。一名中欧班列物流商告诉财新，包括东亚的越南、地中海东部土耳其等地的大货主，都开始问询中欧班列的舱位，正在快速做订舱决策。

一名金融机构交通板块研究员对财新说，红海危机对油品贸易也将产生影响。俄乌冲突之后油运市场一直处于紧平衡状态，任何扰动都可能导致油轮租金快速上涨；在干散货市场，黑海区域乌克兰等地的粮食出运将变得困难；在汽车运输领域，中国汽车出口成本将再增长。

因中国汽车出口大增，运力供给刚性，2021 年下半年以来航运市场供需持续紧张。可装载 6500 辆小汽车的船舶租金，已从 1.5 万美元 / 天上涨至 11.5 万美元 / 天，涨幅超过 640%。市场尤其担心，红海出现变故将使中国出口汽车的成本进一步抬升。

中国汽车工业协会数据显示，2023 年前 10 个月，汽车出口达到 392.2 万辆，同比增长近 60%。市场调研机构 Canalys 预计，2023 年中国汽车出口量将达 540 万辆。

国际应对能否见效

十年多前的索马里海盗，促成各国海军红海护航，但现在的情况有所不同。一名欧洲航运公司人士称，由于胡塞武装主要使用无人机和陆基导弹袭击商船，因此即便美军启动护航，也很难保证每艘商船的安全。

对于胡塞武装危及红海航道的袭击举动，作为以色列和沙特等中东多国军事盟友的美国，已经宣布将组织联合军事护航行动，为过往商船提供保护，保证红海—苏伊士运河航道的畅通。

当地时间 12 月 19 日，美国国防部长奥斯汀（Lloyd Austin）在访问巴林时宣布，美国将组建一支多国部队，为经过红海的船只提供护航。据奥斯汀介绍，英国、巴林、加拿大、法国、意大利、荷兰、挪威、塞舌尔和西班牙都将加入此次代号为“繁荣卫士行动”的护航任务。其中，部分国家将参与红海南部和亚丁湾水域的联合巡逻，其他国家将提供情报支持。

“红海是一条对航行自由至关重要的关键水道，也是促进国际贸易的主要商业走廊。寻求维护航行自由基本原则的国家必须团结起来，共同应对这一非国家行为者向合法通过国际水域的多国商船发射弹道导弹、无人驾驶飞行器所带来的挑战。”奥斯汀在当天的声明中称。

奥斯汀当时还称，在过去 4 个星期内，胡塞武装已经对过往船只发动 12 次袭击或劫持行动。他表示，美国正在寻求更多国家加入护航，并将向这项任务增派海军力量。

一名匿名的美国高级军事官员向美联社透露，在任何时间都有大约 400 艘商船通过红海南部水域。在此次任务中，美国领导的多国部队不一定会为特定的船只提供护航，而是会以提供“保护伞”的形式，试图对整个海域的形势施加影响。

不过，耐人寻味的是，除了和美国关系亲近的海湾小国巴林，这场由美军主导、针对胡塞武装的护航行动，并没有其他阿拉伯国家参与。此外，因以色列对加沙的大规模攻击受到日益广泛的谴责和政治压力，荷兰、加拿大、挪威在美方公布上述护航行动国家名单后都表示，自身不会派遣军舰参加，最多只会以提供 2—10 名参谋军官的方式参与该行动。西班牙则称，西班牙若要参与护航行动，需要经过北约和欧盟同意，不会单方面参与这项行动。

美军出面组织的这次护航任务，能对各国船只免受袭击发挥多大效用？英国皇家联合军种国防研究所研究员考沙尔（Sidharth Kaushal）对《时代》杂志称，在拦截胡塞武装无人机攻击方面，多国部队具有“可靠的能力”。若多国部队向红海派出更多军舰，该地区商船面临的威胁短期内料将下降。但考沙尔亦指出，由于美国等国军舰搭载的垂直发射系统无法在海上补充弹药，要补充用于拦截胡塞无人机的防空导弹，必须停靠在友好国家补充物资，从长远看，这可能耗时甚多且成本高昂。如果红海持续面临威胁，美国及其盟友将可能选择直接打击胡塞武装的陆地发射装置。

胡塞武装则称将对美国军舰发动打击。在 12 月 20 日的电视讲话中，阿卜杜勒·马利克—胡塞对美国的护航行动回应称：“如果美国人试图进一步升级局势并作出愚蠢的事情，将我们的国家视为目标或者发动战争，我们不会袖手旁观。”他还警告说，美国的军舰将成为胡塞武装的导弹和无人机的目标。

与美军准备纠合的多国护航军力相比，胡塞武装的海上力量仍相当薄弱。不过，胡塞武装拥有的导弹及无人机，仍可能对此次护航计划造成威胁。

以色列国家安全研究所（INSS）高级研究员 Yehoshua Kalisky 撰文称，胡塞武装有先进的“恐怖主义武器”，包括中程和远程弹道导弹、巡航导弹、对海导弹、自杀式无人机及无人机群等。他还称，胡塞武装对海洋的威胁已经“得到证实”，这一威胁主要来自其掌握的导弹及海上突击队。

迄今为止，美国对红海局势的介入仍显得较为谨慎和克制，避免动用武力直接打击胡塞武装目标。12月18日，奥斯汀在记者会上被问及美国为何没有对胡塞武装发动反击时，则拒绝回答这一问题。

“美国组建护航联盟实际仍是防御为主，重在护航而非主动性的军事行动。”钮松表示，美国目前最关注的是防止巴以冲突的影响外溢，较不愿意对胡塞武装控制区发动大规模打击。“只有相关地区国家之间实现和解与和谈，才有助于确保海上航行安全。”

阿萨夫则认为，从美国的角度来看，“在这样一个具有战略意义的地区威胁全球航运是一条红线”。他表示，美国对胡塞武装进一步发动打击的选项“肯定摆在桌面上”；但如果美军直接打击胡塞武装，将使当地局势更加动荡，也可能导致胡塞武装与邻国再次陷入敌对。

被普遍认为是胡塞武装主要支持者的伊朗，在红海危机中的角色亦牵动世界关注。据伊朗媒体12月14日报道，伊朗国防部长阿什蒂亚尼（Mohammad Reza Ashtiani）对美国的护航行动发出警告称：“如果他们采取这种不理智的举动，将面临非同寻常的问题。”他还声称：“没有人能在我们占据主导地位的地区采取行动。”不过，他并未言明伊朗将采取何种具体反制措施。

谈及伊朗在袭击事件中扮演的角色，阿萨夫认为，“对以色列发动导弹和无人机攻击，以及在红海威胁全球航运，显然是伊朗战略的一部分”。他表示，这些行动为伊朗对以色列发出的威胁提供了更多的“可信度”，使伊朗对地区事态发展拥有更大影响力。同时，与伊朗此前支持黎巴嫩真主党对以色列发动袭击的做法相比，此举又不会恶化真主党的当前处境。

不过，美国智库中东研究所非常驻高级研究员、曾任美国国防部顾问的詹姆斯·法威尔（James P. Farwell）对财新指出，尽管胡塞武装接受来自伊朗提

供的武器援助，“但与真主党不同，胡塞武装不接受伊朗的指示，也不受伊朗控制”。他认为，此次袭击是否为伊朗直接指使，目前仍难以判断。

另一方面，在目前美国主导的护航行动中，仅有巴林一国为本地区国家，阿萨夫对此分析称，由于主要的阿拉伯国家——沙特、阿联酋等都未参与，此次美军护航行动可能缺少其亟须的“地区合法性”（regional legitimacy）。

自本轮巴以冲突爆发以来，沙特、埃及、阿联酋等主要阿拉伯国家一直对巴勒斯坦予以声援，并多次谴责以色列发动的轰炸和地面进攻。而在胡塞武装以声援巴勒斯坦为由袭击红海船只一事上，沙特、埃及、阿联酋等国至今仍保持沉默，并未明确谴责。“地区国家，尤其是沙特阿拉伯和阿联酋，希望结束也门境内的冲突。我认为，它们之所以保持克制，是希望避免使和平进程复杂化。”法威尔说。

阿萨夫则认为，尽管沙特和阿联酋目前仍依赖美国的军事保护，且沙特正在推动与以色列的关系正常化，阿联酋则已与以色列建交。但两国于2023年8月加入“金砖国家”，也为其提供了展现一定程度自主性、对巴勒斯坦人表达更多声援的机会。与此同时，由于红海航线的安全问题已成为全球性问题，沙特和阿联酋也更有理由采取对其表示沉默的立场。

12月19日，美国国务院发言人米勒在介绍美国国务卿布林肯和中国外长王毅于12月初的通话中，谈及胡塞武装袭击问题时回应道：胡塞武装对国际航运的袭击不仅伤害了这些船只和个人，“他们损害了美国，损害了中国。它们损害了每个国家的利益”。在被问及美方是否从中方获得“任何直接或间接利用其对胡塞武装的影响力”的承诺时，米勒说，“我们欢迎中国发挥建设性作用”，但称愿由中方来介绍可能采取的措施。

12月21日，中国外交部发言人汪文斌表示，红海水域是重要的国际货物和能源贸易通道，维护该地区安全稳定符合国际社会的共同利益。中方一贯主张维护国际水道安全，反对袭扰民用船只的行为。“我们认为各方特别是有影响力的大国，都应为维护红海水域航道安全发挥建设性、负责任的作用。”汪文斌还强调，此轮巴以冲突以来，中方一直致力于推动停火止战、保护平民、缓解人道危机。“中国在中东地区没有私利，不搞‘小圈子’，坚定支持中东地区国家人民将命运掌握在自己手中。”他说。

Caixin Global
财新国际

Dialogue Series
高端对话系列

One Idea Lab
The Reset and Forward 从重启开始

第五期

反思与重启： 2024 中国与世界

Reflect and Reignite: China and the World in 2024

对话嘉宾



斯蒂芬·罗奇
Stephen Roach

耶鲁法学院蔡中曾中国中心
高级研究员



黄益平

北京大学国家发展研究院
金光金融学与经济学讲席教授、副院长

主持人



李昕

财新英文主编

重点议题：

1. 如何看待当前阶段中国经济的发展状况以及未来前景？
2. 怎样平衡经济增长的“质”和“量”？如何定义高质量的经济增长？
3. 如何解决中国房地产行业、地方政府债务等方面的问题？
4. 中国经济的未来主要驱动力是什么？如何实现经济转型？
5. 在日渐变动的地缘政治环境下，中国如何持续推进创新和开放？
6. 怎样提振私营部门信心，促进中国经济全面复苏？

播出时间 ▶

2023.12.26

10:00

主办：Caixin
GLOBAL

支持机构：Lenovo 联想

扫码观看
高端对话

