



红海危机扰动全球贸易

船舶航运改道叠加地缘政治演变，增加额外的成本、延误及安全复杂性，冲击全球供应链秩序，中国利益攸关其中



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

“我们的主要任务不仅是阻止与敌国以色列有联系的船舶，通过阿拉伯海、红海和亚丁湾，还包括阻止这些船舶经印度洋前往好望角。”2024年3月14日，盘踞也门西北部、扼红海及曼德海峡航道的胡塞武装，对红海邻近水域的船只发出了新一轮警告。这一激进武装组织屡袭商船，造成亚欧航线大量船舶被迫改道，红海地区这样的紧张局势已持续超过四个月。

尽管国际社会不断升级应对手段，但迄今为止，这场对全球航运贸易与供应链造成重大干扰的危机，仍未显露出任何结束的迹象。

2023年11月19日，从土耳其开往印度的汽车运输船“银河领袖”号（the Galaxy Leader）被胡塞武装扣押，成为首艘受袭船舶。2023年12月15日，全球头部航商马士基率先宣布暂停红海运输，并随即演变

当地时间 2024 年 3 月 7 日，也门海岸，遭胡塞武装袭击沉没的英国杂货船 Rubymar 号。
图：Khaled Ziad/
视觉中国

成一场囊括亚欧航线几乎所有集装箱航运巨头的集体断航行动。

2023 年 12 月，美国联合多个盟友发起了红海护航行动；2024 年 1 月中旬，美、英两国联手对也门境内的胡塞武装目标发动多次空袭打击。然而，胡塞武装不仅未停手，反而不断扩大打击目标和地理范围。随着胡塞武装与美国主导的联军陷入冲突，这场由巴以冲突触发的红海危机也大有外溢趋势，整个中东地区的地缘政治博弈愈发复杂。

2024 年 3 月以来，胡塞武装对红海船舶的袭击强度进一步上升。3 月 2 日，悬挂伯利兹国旗的英国杂货船 Rubymar 号在红海南部沉没，成为第一艘被胡塞武装击沉的船舶。该船于 2 月 18 日穿越曼德海峡时遇袭，随后船员弃船逃生。四天后，悬挂巴巴多斯国旗的希腊散货船 True Confidence 号在距离也门亚丁港约 50 海里处遭胡塞武装导弹击中，造成三名船员死亡、至少四名船员受伤。这也是此轮胡塞武装袭击首次造成船员死亡。

红海位于非洲东北部与阿拉伯半岛之间，西北向通过苏伊士运河与地中海相连，南向通过曼德海峡与亚丁湾相连，是连接亚欧海上交通要道。其中曼德海峡是往返苏伊士运河商船的必经之地。

而红海—苏伊士运河航道是全球三大海运咽喉要道之一。据航运咨询机构克拉克森数据，过去，每年通行这条航道的货量约占全球海运贸易总量的 10%，其中比重较高的是全球约 30% 的集装箱贸易、20% 的海运汽车贸易，石油和化工品贸易分别占 12%、11%。红海航道受阻，商船大规模避险，相比危机爆发前的 2023 年 12 月上半月，2024 年 3 月上半月通过苏伊士运河的集装箱船吨位下降 88%、汽车运输船下降 85%、LNG（液化天然气）运输船下降 100%、LPG（液化石油气）运输船下降 85%，成品油轮和干散货船下滑接近 50%，原油轮下滑 13%。

“因红海危机导致的船舶绕行，中国出口到西北欧的光伏组件海运时间延长了近 30%，组件在途库存大增并加大了出口商资金链压力。光伏组件的运输成本也飙涨，2024 年 1 月每瓦组件运费曾涨到约 9 分钱，导致光伏组件欧洲到岸价上涨约 10%。3 月上旬海运价回落，每瓦运费降至不到 5 分钱，仍然是危机之前的 2 倍多。”一名光伏贸易人士告诉财新。

红海危机对光伏贸易的冲击，是中国出口乃至全球贸易供应链受扰的缩影。全球领先的第三方物流服

务提供商罗宾逊国际货运（C.H. Robinson）北亚区副总裁陈源汉告诉财新，至 3 月上旬，这场危机导致苏伊士运河航道的 80% 运力、价值 2000 亿美元货物，被迫改道南非好望角。

全球地缘冲突危机持续升级，国际社会协调和应对机制则捉襟见肘。现在，包括航运在内整个全球贸易链都需要考量来自胡塞武装的新威胁：3 月 14 日，也门胡塞武装领导人阿卜杜勒·马利克·胡塞声称要扩大武力范围，包括阻止经由印度洋绕行好望角的商船避险路线。

港口各福祸

巨大的风电叶片由重吊船运载，危机前，从中国港口出发后，经马六甲海峡、印度洋、亚丁湾，便可进入红海靠泊沙特的吉达港卸货；危机发生后，沙特项目运输船需在非洲绕行好望角后，再经过大西洋、地中海，最后反向穿过苏伊士运河抵达吉达港，运输距离和时间都是过去的 2 倍多。

一名资深物流人士对财新称，他们负责的沙特阿拉伯风电项目货运受到了极大影响。红海航运遇阻，扰动欧洲、亚洲、非洲三大洲之间的贸易运输链条，但不同区域港口面对不同的命运。

中国航运央企中远海运集团参与投资的吉达港是沙特阿拉伯最大港口，也是海湾国家第二大港口，年集装箱吞吐量超过 500 万标准箱，其中约一半是在此中转的集装箱，物流辐射中东和东非市场。但在 2024 年 1 月 25 日，财新到访该港现场时发现，以往繁忙热闹的港口异常冷清，码头上只有一艘货船，进出港区的集装箱卡车几乎消失。根据航运咨询机构 Alphaliner 数据，2024 年 1 月，吉达港进出 5000 标准箱以上远洋船舶仅 30 艘次，比 2023 年同期下降 75%。

位于红海北入口的埃及苏伊士港的船舶挂靠量也大幅下降。国际货币基金组织（IMF）PortWatch 数据显示，2024 年前两个月，通过苏伊士运河的贸易量同比下降 50%。苏伊士运河是埃及主要的外汇收入来源之一，这场危机对埃及的经济打击沉重。苏伊士运河管理局主席奥萨马·拉比（Osama Rabie）透露，2024 年 1 月，运河的船舶通行费收入几乎减半，降至 4.28 亿美元，而 2023 年同期为 8.04 亿美元。

地中海区域的欧洲东南部港口也受到波及，进出口量大幅下降。据新华社 2 月 27 日报道，2024 年 1 月，希腊比雷埃夫斯港（下称“比港”）集装箱码头 1 月

货运量同比下降 12.7%。比港主要码头由中远海运集团投资运营，是其中东地中海东部的枢纽港，近年吞吐量均超过 500 万标准箱，是全球前 30 大集装箱港口之一。

原有亚欧主航线港口纷纷遭难，但阿拉伯半岛东部的波斯湾沿岸港口、部分非洲港口却迎来了机遇，港口货量大幅增长。

2024 年 3 月 21 日，曾是全球最大集装箱船的“埃斯特尔马士基”号停靠在阿联酋阿布扎比港，其附近的泊位基本被来自各国的集装箱船停满。其中，由中远海运集团投资的码头，在 2023 年实现吞吐量 135 万标准箱，同比增加超过 30%。根据 Alphaliner 数据，2024 年 1 月，中远海运集团阿布扎比码头靠泊船舶载箱量同比增长超过 50%。

一名德迅物流人士对财新表示，红海危机爆发后，大部分航商选择了航程更长的绕行非洲方案，但也有个别航商选择将货物在阿拉伯半岛东部港口卸货，再通过陆路运输方式运抵中东地区西部或非洲北部地区。该人士认为，相对于海运的巨大体量，海陆联运受制于卡车运力、高成本等瓶颈，优势并不明显。但很多高价值商品在东部港口卸货后，通过空运转至欧洲的路径，获得了不少物流商的青睐。

据财新了解，阿联酋的迪拜港、沙特的达曼港（Dammam）、阿曼的马斯喀特（Muscat）和塞拉莱（Salalah）港等阿拉伯半岛东部港口，正成为海陆、海空中转枢纽，运往半岛西部的光伏组件等货物通过陆运跋涉向西；运往欧洲的汽车部件、电子产品等，则通过空运到达目的地。

因红海危机而恶化的贸易运输，也在冲击邻近国家的经济增长，并导致一些国家政局更加不稳。波罗的海国际航运公会（BIMCO）首席航运分析师 Niels Rasmussen 撰文称，因缺少航运可替代方案，通过陆路运输货物也非常困难，2024 年前两个月，苏丹（红海西侧）、索马里（临近亚丁湾）、厄立特里亚（红海西侧）和也门的货运量同比下降了 25%。该分析师称，也门、苏丹和索马里已经饱受武装冲突之苦，红海局势使他们更难获得国际援助，并可能增加基本物资的成本。

目前，仍有少量集装箱船及部分其他类型船舶穿行红海。一名中国干散货航运公司人士告诉财新：“目前穿越红海的船舶基本雇佣武装安保，我们使用 Seagull Maritime 提供的相关服务。在船舶进入亚丁湾之前，三名安保人员携带武器登船，两个登船位置在

北纬 19 度 / 东经 58 度、北纬 13 度 / 东经 58 度附近。经曼德海峡进入红海后，安保人员约在北纬 17 度 / 东经 39 度下船。单次安保费用约为 8000 美元。”

除此之外，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。该干散货公司人士透露，因其所在公司与中国人民保险集团（PICC）有长期合作协议，通行红海购买的险种费用约为 1 万美元。

国际市场上，航经这一区域的普通战争险费用还在飙升，费率已升至船舶价值的 0.7%—1%。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 70 万—100 万美元的保险费用，而 2023 年 10 月时的费率仅约占船舶价值的 0.1%—0.2%。

中国一家名为海杰航运（SEA LEGEND）的新兴航运公司，则借助中国驻扎在吉布提的护航舰队，开设了红海周班航线。海杰航运负责人告诉财新，为保障周班运营，该公司共投入了八艘船、总运力 32750 标准箱，可供应超过 4.5 万标准箱的集装箱设备。其官网显示，这些船舶将获得“红海安全保障行动”的保护，由中国海军 118 编队进行护航。

海杰航运也特别考虑了红海区域特殊的货运需求。前述负责人表示，比如吉布提、也门等地的客户有直达货运需求，“开航线前，我们去浙江义乌与当地也门商会直接沟通，他们非常希望能开设中国到也门的直达航线。因此特地安排也门直挂”。

随着船舶大规模改道非洲好望角区域，非洲南部贸易流量随之大幅增长。IMF PortWatch 数据显示，2024 年前两个月，经好望角区域贸易同比暴增约 74%。

刚刚从南非考察回国的中国贸促会商业行业委员会会展部部长熊黎欣向财新称，地缘政治导致大规模商船绕行南非，带动了好望角沿线的流动性，刺激区域经济发展、商品流通。他说，当地也在投资商船配套服务，目前南非本地资方已着手相关投资，主要为码头中转站及商船补给设施等。目前，非洲南部的南非、毛里求斯、西班牙加那利群岛等好望角沿线港口，尚难以满足激增的燃料补给需求。中远海运集团在非洲南部组织了商船补给体系，中国航运公司普遍通过该渠道做补给。

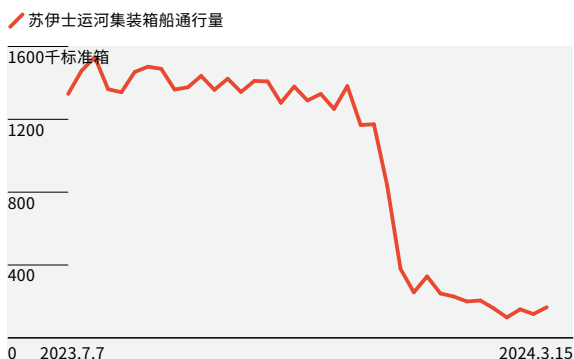
成本倍增

商船绕行非洲，导致亚洲到欧洲航程大增，推高

红海航道危机升级

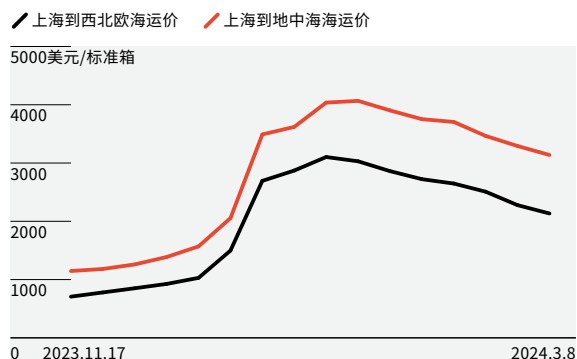
<p>2023.11.19</p> <p>汽车滚装船“Galaxy Leader”号被胡塞武装劫持，拉开红海航道危机序幕</p>	<p>2023.12.15</p> <p>因旗下商船接连受袭，马士基宣布暂停通行红海</p>	<p>2023.12.19</p> <p>马士基宣布放弃红海，绕行非洲好望角，其他航运公司纷纷跟进</p>	<p>2023.12.25</p> <p>美国组织了联合军事护航“繁荣守护者行动”，马士基及多家公司恢复红海航行</p>	<p>2024.1.2</p> <p>因旗下商船再次受袭，马士基宣布无限期暂停红海航行，并再度成为集体性行为</p>	<p>2024.1.12</p> <p>美国和英国首次回击胡塞武装，后者宣称将攻击与英美有关的船只</p>
<p>2024.1.25</p> <p>联合国贸易和发展会议指出胡塞武装袭击对全球贸易和供应链造成破坏性影响</p>	<p>2024.2.19</p> <p>欧盟启动红海护航</p>	<p>2024.3.1</p> <p>杂货船“Rubymar”轮在红海南部沉没，该船于2月18日遇袭且船员被迫弃船</p>	<p>2024.3.6</p> <p>散货船“True Confidence”遇袭毁损且三名船员死亡，红海危机升级</p>	<p>2024.3.14</p> <p>胡塞武装宣布将阻止“关联以色列”船只经印度洋驶往非洲好望角</p>	<p>资料来源：财新根据公开资料整理</p>

苏伊士运河集装箱船通行量跌至极低位



资料来源：克拉克森

上海到欧洲海运价持续高位



资料来源：上海航运交易所

了供应链成本。

航运咨询机构 Sea-Intelligence 首席执行官 Alan Murphy 在近期的一次会议中表示，由东亚、中东及印度前往欧洲的贸易路线受到改道的影响最大，平均航程增长了 86%，同时吸收了全球约 7% 的运力。

据中信期货测算，相较于走苏伊士运河，绕行好望角将导致中国到西北欧、到地中海的航次时间分别增长 26% 和 51%。华泰期货则测算，一艘可载 1.7 万个标准箱的超大型集装箱船的单航次燃油成本，因绕行大约增加 53 万—160 万美元。

欧元区 CPI 在 2022 年 10 月达到 10.6% 的高点后持续回落，2024 年 1 月录得 2.8%，通胀压力缓解。欧洲央行近期将 2024 年通胀预测值下调至 2.3%，主要是预期能源价格下降；欧洲央行亦指出，红海航线的中断，可能会通过增加航运成本、油价上升和贸易量降低等渠道影响全球经济，但“迄今为止的影响有限”。

不过，红海危机的升级，已开始让欧洲企业感受到冲击。据路透社报道，由家乐福、H&M、乐购等多家欧洲零售企业组成的行业组织 Eurocommerce 于 2 月致信比利时外交大臣，呼吁欧盟采取行动解决红海危机。Eurocommerce 在信中称，航企被迫改道的时间越长，企业和消费者就将承担越多的额外成本，导致欧洲本已高企的生活成本进一步上升。

因海运距离的大增，红海危机爆发后一度导致供应链中断。据路透社报道，因危机造成的零部件短缺，特斯拉德国工厂在 2024 年 1 月 29 日至 2 月 11 日曾暂停大部分汽车生产。

除了特斯拉，沃尔沃位于比利时根特的工厂，也在 2024 年 1 月由于变速箱交付延迟，一度暂停生产三天。总部位于荷兰的汽车制造商 Stellantis 则在 1 月对路透社称，该公司采用了一些“有限的空运解决方案”，以应对红海船舶改道造成的供应链延迟。

海运是此前亚欧贸易最重要的运输形式，红海受

阻后，贸易商被迫不计成本地选择更多样化和灵活的运输方式。

马士基在3月13日发布的欧洲市场更新中写道，贸易商可以在迪拜、马斯喀特以及塞拉莱卸下海运货物，并使用空运快速运输到欧洲。该公司称，整个行业的海空联运出现了显著增长，2024年第九周，迪拜至欧洲航空货运量同比大增154%。

德迅物流也在给财新的回复中表示，红海局势导致通过苏伊士运河的安全风险陡增，使得依赖海运路线的货物受到严重影响，部分海运货物转向海空联运或空运，以满足交付期紧急的物流需求。德迅是全球最大国际物流服务提供商，该公司除了为中国出口货物提供以迪拜为枢纽的海空联运方案，也提供以美国洛杉矶为枢纽的联运方案。

以往，中欧间的海空联运主要是电商货、电子产品、汽车配件等需要短周期运输的货物。一名来自德迅物流的人士说，海运绕行南非导致航程拉长，太多库存漂在海上，会对企业资金链形成很大压力，因此对于交付期较为紧急、货值较高的产品，客户对海空联运服务的洽询在红海危机后有明显的增加。

近年来，马士基、达飞轮船等主要集装箱航运公司都已拓展航空货运业务。一名资深研究人士透露，中远海运集团也在规划发展航空货运，以应对新发展环境下的货运需求。

空运之外，铁路是贸易商的另一选择。中欧班列运输时间比海运缩短超过三分之二，红海危机下时效优势凸显。中国银行研究院在一份报告中称，1月中欧班列全部订满，运价环比上涨10%—20%。此外，韩国政府正积极与中国各级部门沟通提高韩企使用中欧班列的频次。据中国商务部主管的《国际商报》报道，2023年，韩企使用中欧班列运输超3万箱集装箱货物，预计2024年将继续增长。

在2021年及2022年初，因疫情导致的海运受阻，中欧班列曾在中国向欧洲出口的货运中发挥重要作用。不过业内预测，受限运力，中欧班列在此次红海危机中发挥的作用十分有限。

欧亚铁国际货运代理（上海）有限公司负责人杨杰对财新称，自俄乌冲突爆发后，中国发往欧洲的中欧班列因运行线路途经俄罗斯，受到欧洲工商界的抵制，中欧班列对欧业务份额已降到约10%，2021年占比约50%。与此同时，哈萨克斯坦力推绕行俄罗斯的跨里海中欧班列通道，但需要海铁转运，存在基础设

施薄弱、去回程不平衡导致的车板周转困难等诸多瓶颈，中国通过此通道发往德国的货物需要60天以上，目前该通道主要服务于中国到中亚区域货运。

在常规市场行情下，空运成本是陆运的5倍，陆运成本是海运的5倍。因此，无论更换何种运输方式，亚欧间贸易的供应链成本都将大幅上升。

此外，作为全球三大海运咽喉之一的巴拿马运河，因遭遇干旱而长期限流，部分从中国驶往北美东部港口的船舶在红海危机前常取道苏伊士运河；危机发生后，这部分船舶也受到显著影响。目前，进入北美东海岸最大港口纽约/新泽西港的货物中，约三分之一通过苏伊士运河，该港口官方此前公开表示，在好望角附近改道的船只将延迟10—14天。

据德迅物流观察，红海危机造成红海航运大动脉的受阻，叠加其他影响航运的因素，导致了全球商船航行周期延长、周转率下降，以及运输成本上升，使全球供应链都受到了不同程度的冲击。海运的延迟迫使企业增加在途库存；为防止供应中断，贸易商也必须建立或提高缓冲库存，“尤其依赖于通过红海航线进口关键材料和产品的企业”。

因绕行导致的运力快速收紧以及船期紊乱，全球海运费一度飙涨数倍，2024年1月中旬后有所回落，但目前仍比红海危机前高约1倍。上海航运交易所发布的数据显示，2024年3月15日，上海出口集装箱综合运价指数为1772.92点，比2023年11月底上涨78.5%。从细分航线来看，北欧航线海运价期间上涨153%，地中海航线上涨152%；美西航线上涨132%，美东航线上涨127%。随着春节长假后中国工厂生产的恢复，包括地中海航运等主要航商在推涨海运价，4月上旬欧洲航线的报价比目前水平高超过三分之一。

中国到红海地区海运费也一度飙涨，后跟随整体集装箱航运市场回落。一名红海资深货代告诉财新，红海危机刚爆发时，上海到红海订舱价格一度涨超3倍，一个40英尺集装箱运价蹿涨到约1万美元，进入2024年后行情回落，目前还要大约4500美元。

陈源汉表示，因船舶改道好望角导致更多的停航和运力削减。由于市场供需基本面趋紧，预计海运费在中期内仍将处于相对高位；同时，绕行导致的运营成本、港口费用上涨以及环保合规成本上升等，将在中长期内对运费形成支撑。2024年新下水交付的船舶运力，也尚未如市场预期在短期内让海运重回买方市

场，但这些新船运力确实缓解了红海危机对供应链造成的影响。

陈源汉认为，相对于新冠疫情，红海危机目前对全球贸易产生的扰动还不大。疫情造成物流各节点几乎同时爆发拥堵和失序，截至目前红海危机的咽喉点仍在苏伊士航道，“绕行造成的整体航程拉长约30%，给航运业带来运力和设备供给的压力，但暂未波及港区运营、内陆运输、仓储配送以及贸易订单”。他也呼吁，贸易商仍应考虑突发事件所产生的连锁反应，这可能在区域层面持续数年，掌握趋势并制定策略以增强灵活性，减轻这些中断风险是关键。

考验中国出口

“2023年11月，一双亚洲生产的鞋子卖到欧洲的运输成本是0.19美元，2024年1月中旬蹿涨到0.78美元，3月初回落至0.57美元。”克拉克森在3月18日发布的一份报告中举例称。

惠誉评级在给财新提供的一份材料中表示，目前，中国对欧出口贸易的60%取道苏伊士运河，持续发酵的红海危机令出口欧洲市场的中国企业面临更大的成本压力。

近年来，“新三样”成为中国出口亮点产品。国家海关总署数据显示，2023年，中国出口电动载人汽车、锂离子蓄电池和太阳能电池等“新三样”产品合计1.06万亿元，首次突破万亿元大关，增长29.9%。红海危机之下，这些产品的出口就面临更高的货运成本。

因欧洲工业生产的需要，目前已有锂电池厂商通过陆运出口。麦汐物流副总经理季振州对财新表示，2023年12月下旬以来，已有一些贸易商选择通过公路把货物从中国直接运往欧洲，“主要货品包括化工用品及锂离子蓄电池，电池主要运往德国和匈牙利等地，40英尺货柜运费约12万元”。

在全球降碳背景下，光伏产品贸易持续红火。2023年，中国光伏产品出口总额约为484.8亿美元。其中，硅片、电池片、组件出口量分别为70.3吉瓦、39.3吉瓦和211.7吉瓦，同比分别增长93.6%、65.5%和37.9%。欧洲是中国光伏产品最主要的出口市场，约占出口总额的42%。

运价在光伏产品的成本结构中占比较高，惠誉评级预期，如果运输成本居高不下，一些中小型光伏组件出口商将亏损，并面临退出市场的风险。此外，海

运时间的延长会让交货时间不确定，并导致光伏企业资金周转效率下降。不过，由于大型光伏组件制造商拥有多元化生产基地，并与航运公司签订了长期货运合约，受物流成本飙升的影响会比较小。但大型制造商在2024年会面临更高的海运续约价格。

在新能源汽车的带动下，中国汽车出口近年大增。根据海关总署数据，2023年，中国汽车整车出口491万辆，同比增长57.9%，首次跃居全球第一。其中新能源汽车出口120.3万辆，同比增幅高达77.6%。

在此轮红海危机中，汽车运输船的绕行比例相对更大。一名汽车运输船建造商工程师称，汽车运输船和集装箱船、散货船不同，是全封闭结构，一旦被导弹击中，严重的进水会导致船舶更容易倾覆与沉没。此外，电动汽车使用的锂电池在被攻击时，潜在危险也更大。因此，很多汽车出口商更不愿冒风险走红海。

据克拉克森数据，现在一艘6500车位的汽车运输船一年期租金已涨至11.5万美元/天，同比增长55.65%，较2019年上涨691%，创20年来新高。《国际商报》日前报道，红海危机前汽车产品海运成本约占到岸价格的6%，红海危机或使汽车到岸价上涨3%。

惠誉评级称，欧洲是中国制造电动汽车的主要出口目标市场，其中特斯拉中国为最大出口商。航运成本上升或将削弱这些产品的竞争力，进而侵蚀市场份额，尤其是在欧洲不断收紧对中国出口电动汽车的监管之际。这可能会加快中国电动汽车出口商从欧洲转向其他地区的步伐，亦将推动中资车企加速在毗邻核心市场的地区搭建海外产能。

中国企业销往欧洲市场的其他主要产品，如家具的运输成本也水涨船高，但惠誉预计，出口商或部分费用增加转嫁给客户，以减轻对利润率的负面影响。由于航运成本仅占红海危机前产品到岸价格的不到3个百分点，惠誉认为，航运成本走高对中国大多数其他电气和机械产品出口的影响较小。

德迅物流在给财新的回复中称，红海危机的长期化，将促使贸易商寻求更为多元的供应链路线，包括使用多个供应源和备选的运输路径，“考虑局部市场或区域内供应商，减少对远洋运输的依赖也会是对策之一”。中国银行研究院在研报中亦称，红海危机之下，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，这不利于中国出口的稳定增长。

红海危机对中国的冲击将超出贸易范畴，已是市

场共识。麦肯锡全球研究院（MGI）在2024年1月发布的《地缘政治与全球贸易的几何结构》中称，红海危机导致的船舶改道，不仅带来额外成本、延误以及安全上的复杂性，也可能超出直接受影响区域并产生深远的冲击。该机构称，从2018年到2022年，“脱钩”“去风险”“回流”“近岸”“友岸”等词汇在企业的演讲中增长超过20倍，“这些词汇常暗含地缘政治色彩，却正成为贸易热点话题”。

2023年，墨西哥超过中国，成为美国的最大贸易伙伴；越南与中国、美国的贸易在持续增长。这些趋势背后，全球贸易的政策壁垒直线上升。据麦肯锡统计，2017年以来，中、美之间商品贸易的平均关税增加了3到6倍，“更广泛地说，每年新增的全球贸易限制，从2017年约650项增长到2023年的超过3000项”。

国际应对乏力

2023年11月19日，胡塞武装劫持汽车运输船“银河领袖”号，拉开了此轮红海危机的序幕。胡塞武装多次声称，其袭击是为了阻止与以色列相关联的船舶通过红海，以此施压以色列尽早结束在加沙地带的军事行动。但许多观察者均指出，胡塞武装的袭击之举对加沙战局难以造成直接影响，其背后考量复杂。

创立于20世纪90年代、在2011年“阿拉伯之春”中乘势崛起的胡塞武装，目前仍掌控着也门约25%的领土及该国3300万人口中的一半，是塑造也门国内局势的重要力量之一。土耳其安卡拉大学国际关系学助理教授Betül Dogan-Akkas对财新表示，胡塞武装控制下的也门西北部地区存在着严重的贫困问题，以及童婚风俗、儿童教育受限等陋习，胡塞武装掌控着当地的资源和财富分配。

绵延20余年的冲突摧毁了也门的经济和社会结构，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，还蒙受着地雷、未爆弹、无人机、火箭弹和导弹袭击的风险。过去七八年，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230万名五岁以下儿童严重营养不良，另有400万名儿童面临辍学风险。

Dogan-Akkas认为，胡塞武装之所以高调声援加沙的巴勒斯坦人，甚至不惜与英美等大国开战，正是为了在国际上博取更多关注，“将他们的名字和品牌推向全球”。而胡塞武装凭借袭击红海商船赢得的关



当地时间2024年3月20日，加沙地带拉法，遭遇以色列轰炸后，城市浓烟滚滚。图：Said Khatib/视觉中国

注与声望，也将使其在未来也门国内和平进程的谈判中，占据更有利的地位和获取更大利益。

面对胡塞武装日益频繁的挑衅，对武力介入红海局势一直态度谨慎的美国和英国，终于在2024年1月中旬升级动作，对也门境内的胡塞据点发动了先发制人的空袭打击，希望以此迫使胡塞武装退让。

此前，自2023年底以来，美国主要以组建多国护航联盟的防御性手段作为应对，而不愿对胡塞武装所在地区展开大规模打击，以避免造成局势进一步动荡。2024年2月下旬，欧盟也宣布将派遣海军力量加入红海护航队。但这些动作均未阻止胡塞武装一次又一次提高袭击的烈度和调门。

美国主管中东事务的助理国防部长帮办夏皮罗（Dan Shapiro）2月27日对美国参议院外交委员会表示，美军已打击了胡塞武装的230多个目标，并可能已摧毁胡塞武装的数百件武器。但他承认，尽管开展了多次空袭，胡塞武装似乎仍在利用其库存武器攻击红海水域的船舶。

英国《金融时报》（Financial Times）援引美国现任及卸任官员的说法报道称，美国国防部的评估认为，对胡塞武装的军事打击行动虽然摧毁了该组织的大量武器，并迫使该组织开始进行“战术调整”，但由于美方仍缺乏对胡塞武装实力的详细情报，空袭造成的实际损害程度仍不清楚。

据英国查塔姆研究所估计，胡塞武装已建立一支

约有 18 万至 20 万人的武装力量。凭借与其宗教理念相近的地区大国伊朗的武器和训练支持，胡塞武装被认为握有多种可供袭击船舶的导弹及无人机。

在 2014 年以来的也门内战中，武力介入也门政局、对胡塞武装展开了多年军事打击的沙特及其盟友，不仅未能实现迅速击败胡塞武装、重新扶植也门哈迪政府上台的目标，其自身反而遭遇了严重的人员和装备损失，并愈发无力维持在也门的高昂军费开支；另一边，受到伊朗扶植的胡塞武装，不仅在也门旷日持久的内战中适应了沙特的空袭，还掌握了诸多应对敌方轰炸的策略。

在 2024 年 1 月美、英两国首次发起空袭行动时，也门政府领导人、总统领导委员会副主席祖贝迪（Aidarus al-Zoubaidi）就对英国《卫报》（The Guardian）指出，胡塞武装已有八到十年应对沙特空袭的经验，还为应对空袭开发了可在地下存储火炮的系统。因此，在他看来，仅凭空袭难以遏制胡塞武装的袭击。“我们不希望美国领导的联盟重蹈阿拉伯国家领导的联盟在也门的覆辙。当时他们集中空袭胡塞武装的阵地，却没有足够的地面部队作为补充。”

既然空袭手段不起效果，美国及其盟友未来会不会升级对胡塞武装军事行动的规模？上海外国语大学中东研究所研究员钮松对财新指出，近来胡塞武装扬言要扩大袭击范围的反制手段，在地理上将使红海危机向印度洋海域蔓延。“如果胡塞武装果真在印度洋海域实施了袭击，并且这一活动日益常态化，那么美英两国不会听之任之，一定会采取更强硬的遏制手段。”

Betul Dogan-Akkas 认为，也门境内的多山地形极适合开展游击战，仅凭空袭不仅难以打击在也门境内盘踞和活动了多年的胡塞武装，反而会造成更多平民伤亡；但另一方面，美英两国也不愿在也门卷入一场地面军事冲突。因此，在她看来，美国及盟友可能会继续攻击包括荷台达港在内的由胡塞武装控制的也门境内目标。“但我不认为会有一场针对也门的全面战争。”

眼见现有军事手段难以奏效，近来，美国亦开始寻求与被普遍认为是胡塞武装主要支持者的伊朗进行外交接触，以期管控这场波及范围不断扩大的危机。

据英国《金融时报》援引美伊两国官员的说法报道称，早在 2024 年 1 月美英酝酿空袭胡塞武装之际，美国与伊朗就在海湾国家阿曼，就管控红海地区局势举行了秘密谈判。不过，当时美伊官员并未在谈判中

直接对话，而是由作为中间人的阿曼在双方代表团间传话。

美方一直试图劝说伊朗利用其影响力，制止胡塞武装对红海过往商船的袭击。但伊朗方面始终坚称，此类袭击均为胡塞武装独立发起，并且伊朗“不能对胡塞武装下达命令”。

钮松认为，尽管拜登政府上台后，美伊之间一直存在改善关系的意愿，两国关系的改善也一直在“艰难推进”；但最近这轮巴以冲突已极大冲击了美伊关系改善的基础，目前伊朗并无意愿帮助美国在红海危机中脱困。钮松称，从后来美国仍不得不对胡塞武装的发展来看，美伊之间的这次谈判“未能明显改善红海航行环境，反而使美英与胡塞武装之间的冲突不断加剧”。

2024 年 2 月，美国和伊朗本计划就红海局势举行第二轮谈判，但由于代表美方的美国国安会中东和北非事务协调员麦格克（Brett McGurk）忙于斡旋以色列和 Hamas 在加沙地带停火，美伊之间原定的谈判不得不推迟。在红海议题上立场相距甚远的美伊双方，未来能否通过进一步外交接触促成红海局势降温，目前尚难判断。

对于伊朗在红海危机中扮演的角色为何、伊朗究竟能不能约束胡塞武装，外界也并无一致看法。

与加沙的 Hamas、黎巴嫩的真主党、伊拉克的什叶派民兵等所谓“抵抗轴心”成员类似，活跃于也门的胡塞武装常被视为伊朗在中东地区扩张影响力的“代理人”之一；胡塞武装对红海船舶的袭击，也被美国等各方普遍认为是受到了伊朗的指使。但亦有观察者认为，自视为也门“合法统治者”、实际控制着也门大面积国土的胡塞武装，其决策过程实际不受伊朗的直接操控，伊朗对胡塞武装所能施加的具体管束恐有限度。

在 Betul Dogan-Akkas 看来，胡塞武装虽仍可被视为伊朗的地区“代理人”之一，但“胡塞武装的长期计划是成为也门的一个独立行为者（Independent Actor），而不是一个只能听从伊朗要求、在政策制定中遵循伊朗规则的盟友”。她进而指出，若胡塞武装在也门国内政局和国际社会获得的权力和地位上升，胡塞武装与伊朗之间的互动关系也将发生变化。

关键是加沙停火

在加沙地带引爆的此轮巴以冲突持续泛化影响，

从黎巴嫩真主党在南部边境与以色列军队陷入交火，到伊拉克和叙利亚境内的亲伊朗民兵频频袭击当地美国驻军，过去近半年来，多个中东国家的安全局势都受到牵动。

在中东日益动荡的地缘环境中，控制也门西部战略沿海省份的胡塞武装对红海水域不断升级的袭击行动，造成了对全球贸易和供应链最严重的干扰。

至少从胡塞武装宣称的行动理由来看，要解决红海危机、稳定中东局势，究其根本仍应尽快推动以色列和哈马斯达成停火协议。

Betul Dogan-Akkas 对财新分析称，如果加沙地带能够实现某种形式的停火，将使以“声援巴勒斯坦人”为由发动袭击的胡塞武装，有理由停止或减少对红海商船的攻击——比如降低攻击的强度，或将攻击范围限制在直接驶向以色列的船舶。“我认为他们（胡塞）需要一个停止的理由，正如他们继续（袭击）和开始（袭击）也需要理由一样。”Dogan-Akkas 认为，若要让胡塞武装收手，“加沙的环境必须要有所改变”。

在 2023 年 11 月以色列和哈马斯实现为期一周的首次停火后，外界曾期待双方能在 2024 年的伊斯兰教斋月期间（预计从 3 月 11 日持续至 4 月 9 日）再度停火，为解救仍困于加沙地带的以色列等国人质、同时也为加沙民众提供更多人道主义援助创造时间窗口。然而，尽管作为谈判中间人的埃及、卡塔尔极力促成一份新的停火协议，被认为对以色列拥有一定影响力的美国亦加大了斡旋力度，但由于巴以双方分歧巨大，目前谈判仍陷于僵局。

巴以双方现阶段草拟的停火协议，主要包括临时停火、释放人质、允许人道主义物资进入加沙等内容。根据路透社 2024 年 2 月披露的协议草案内容，在预计将为期 40 天的临时停火期内，以色列将以 400 名巴勒斯坦囚犯换取 40 名被哈马斯绑架的人质，并允许每天 500 辆卡车进入加沙地带提供人道主义援助。

然而，在具体的停火期限上，目前哈马斯仍要求以方同意实现“永久停火”，但以色列政府仍坚持在彻底“消灭哈马斯”之前，不会停止在加沙的军事行动。此外，在仍有 100 多名人质滞留在加沙的情况下，以色列方面还要求哈马斯提供目前仍活着的人质的具体名单，但对此哈马斯始终拒绝。

在钮松看来，虽然以色列与哈马斯均有一定的停火意愿，但哈马斯对以军永久停火的要求，与以色列誓言“消灭哈马斯”的目标难以调和，双方在短期内

达成妥协和突破性进展恐非常困难。目前，巴以双方或只能采取类似“挤牙膏”的方式和路径，逐步推进停火谈判，以求尽可能地弥合分歧。

在以军不断推进的地面攻势之下，加沙地带正出现更多的平民伤亡，人道主义形势日益严峻，以色列内塔尼亚胡政府面临的国内和国际压力与日俱增。

以色列第 12 频道（Channel 12）3 月 12 日开展的民调显示，如果在 3 月 12 日当天举行选举，则包括国家团结党在内的以色列反对党联盟，预计将能取得 120 个议会席位中的 74 席；而内塔尼亚胡领导的右翼执政联盟，预计仅能取得 46 席，其中内塔尼亚胡所在的右翼政党利库德集团只有 19 席。

在以色列的主要盟友美国国内，包括总统拜登在内的民主党高层人士近来也频频向以色列公开施压。面临竞选压力的拜登在 3 月 9 日受访时称，由于未能控制加沙地带平民的伤亡，内塔尼亚胡“对以色列的伤害大于帮助”。拜登还警告内塔尼亚胡，进攻地处加沙最南端、收容了大量难民的拉法市是一条“红线”。美国国会参议院民主党领袖、被视为美国政坛亲以色列人士的舒默（Chuck Schumer）近来也罕见地对内塔尼亚胡作出言辞激烈的批评，甚至公开呼吁以色列重新举行大选，以撤换因在加沙的军事行动引发争议的内塔尼亚胡政府。

Betul Dogan-Akkas 对财新指出，内塔尼亚胡政府背负的种种政治压力，也是加沙停火困难重重的重要因素之一。“内塔尼亚胡需要一场大胜来巩固其国内权力，并解决以色列的安全问题。”

目前，加沙地区战火未止。据哈马斯控制下的加沙卫生部数据，此轮冲突导致加沙境内超过 3 万人死亡、超过 7 万人受伤。以色列国防军数据则显示，自 2023 年 10 月对加沙发动地面攻势以来，以军已有超过 250 名军人死亡、超过 1400 人受伤，另有逾 2000 名以色列人在哈马斯 2023 年 10 月发动的突袭中丧生、100 多名人质仍困在加沙。

最新的突破是，3 月 18 日，哈马斯和以色列的代表抵达卡塔尔首都多哈，围绕停火协议的细节开启了数月以来的首次谈判。据美国媒体 Axios 报道，尽管巴以双方在停火期限、提供人质名单等问题上分歧犹存，但双方均作出了一些妥协。一名以色列高级官员称，新一轮谈判可能至少需要两周时间。“这将是一个漫长、困难和复杂的过程，但我们希望尝试达成协议。”