



红海危机不断升级，全球供应链及贸易中断风险加剧

联合资信 主权部

主要观点

- 本次红海危机的爆发属于巴以冲突的延伸，红海危机的全面升级会使巴以冲突的外溢风险在中东地区进一步加剧，但引发大范围战争冲突的可能性较低
- 红海地理位置十分重要，红海危机导致全球范围内的物流延误和航运成本增加，对国际贸易以及大宗商品价格均造成一定负面影响
- 红海地区的运输和贸易受阻会对全球供应链的正常运转产生一定影响，同时或加剧依赖航运贸易且自身经济结构较为脆弱的国家的经济衰退



联合资信评估股份有限公司
China Lianhe Credit Rating Co., Ltd.



近期红海危机不断升级，胡塞武装组织在红海地区发起针对以色列商船的袭击和绑架，以支援哈马斯对以色列的军事行动。2023 年 11 月 19 日胡塞武装扣押一艘以色列船只，12 月 19 日美国宣布组建红海护航联盟，并于 12 月 31 日击沉三艘胡塞武装快艇，2024 年 1 月 10 日胡塞武装组织发起报复，通过导弹和无人机对英美军舰进行袭击。在此背景下，1 月 12 日至 13 日英美对胡塞武装组织发动多次联合空袭，标志着红海危机的全面升级，巴以冲突的外溢风险在中东地区进一步扩散。

本次红海危机的爆发属于巴以冲突的延伸，红海危机的全面升级会使巴以冲突的外溢风险在中东地区进一步加剧，但引发大范围战争冲突的可能性较低

胡塞武装组织原本是活跃在也门北部地带具有部落民兵色彩的地方武装力量，长期与也门政府处于对立冲突的状态。胡塞武装组织信奉伊斯兰教什叶派，与伊朗信仰一致，但与沙特所信仰的伊斯兰教逊尼派是“死敌”。巴以冲突爆发的原因之一是以色列与沙特正在逐步推进关系正常化，此前以色列已与阿拉伯联合酋长国、巴林等中东阿拉伯国家实现关系正常化，如再与中东大国沙特取得关系突破，将严重削弱巴勒斯坦在阿拉伯国家的支持力量。与此同时，胡塞武装组织也反对沙特与以色列关系的正常化，与哈马斯具有一致的目标，胡塞武装组织希望拖延和扰乱以色列的军事行动，因此本次红海危机的爆发属于巴以冲突的延伸。

本次红海危机的全面升级会使巴以冲突的外溢风险在中东地区进一步扩散。考虑到胡塞武装组织与伊朗的关系较为亲近，红海危机升级或将增加伊朗自我防御的可能，甚至不排除在突发情况下参与战争，目前伊朗正在其边境地区部署导弹和无人机部队以增强军事防护力量，中东地区的和平稳定存在较大不确定性。

从大国博弈的角度来看，本次红海危机或将导致中东地区更加混乱，但引发大范围战争冲突的可能性较低。一方面，本次美英对胡塞武装组织的打击主要针对巡航导弹无人机的存储地点以及发射地点，采取定向精准打击的策略，主要为了起到震慑作用，而非陷入地面冲突的持久战，拜登政府的全球战略依旧是收缩中东力量而转向亚太地区。另一方面，2024 年为美国的大选年，但拜登政府在应对俄乌冲突和巴以冲突中的表现令选民失望，导致支持率一度降至拜登任期内的最低水平，拜登政府为寻求连任会考虑胡塞武装组织与伊朗的关系，避免与伊朗开启“代理人战争”，防止美国再度陷入战争泥沼。

红海地理位置十分重要，红海危机导致全球范围内的物流延误和航运成本增加，对国际贸易以及大宗商品价格均造成一定负面影响

本次爆发冲突的红海地理位置十分重要，红海位于非洲东北部与阿拉伯半岛之间，

北经苏伊士运河连接地中海，南经曼德海峡连通亚丁湾，扼守亚、非、欧的交通要道，是船只往返大西洋和印度洋的必经之路，也是世界上最繁忙、最重要的水道之一。全球约 12% 的贸易运输和 30% 的集装箱运输依赖于红海航道，从中东到欧洲、从印度到欧洲的主要航线均经过红海航道，许多商品，如石油、天然气、化工产品、金属矿石、粮食等，都通过红海航道进行运输。

自 2023 年 12 月以来，胡塞武装组织对途经红海曼德海峡前往以色列的多艘商船密集发起袭击，使得全球多家航运巨头宣布避开红海航线，转而舍近求远绕道非洲前往目的地。如果船只绕行好望角到达北欧港口较之前或增加约 30% 的路运距离，且船只的单程运营时间或增加 10 天左右，极端情况下甚至会造成有效运力下降约 25%，导致全球范围内的物流延误和航运成本增加。目前，已经暂停红海航运服务的集装箱运力合计占全球集装箱船船队总运力的 74%，对国际贸易造成负面影响。美英等国对胡塞武装组织进行军事打击或引发该组织的疯狂报复，红海危机有进一步持续的可能，对于全球贸易及大宗商品价格的影响短期内难以消除。

能源价格方面，红海海域有两条关键贸易运输通道，一是曼德海峡，每天石油运输量大约有 480 万桶；另外一条就是苏伊士运河，每天石油运输量大约为 550 万桶。受红海危机升温影响，2024 年以来国际原油价格出现震荡反弹，截至 1 月 12 日，NYMEX 原油价格和 ICE 布油价格双双回升至 72.76 美元/桶和 78.32 美元/桶，较年初分别上涨 3.2% 和 3.0%。

工业原材料方面，在连接欧美与亚洲的航线上，约 24% 的化学品、22% 的车用钢板、22% 的绝缘电线和电池都将受到波及，部分原材料甚至难以交货。农产品方面，包括猪肉和奶制品在内的易腐货物的运输可能无法承受更长的航线。此外，电子产品、服装、玩具等终端产品的运输也将受到较大冲击。

红海地区的运输和贸易受阻会对全球供应链的正常运转产生一定影响，同时或加剧依赖航运贸易且自身经济结构较为脆弱的国家的经济衰退

红海地区的运输和贸易受到阻碍，会对全球供应链的正常运转产生一定影响。如果危机事件难以在短期内解决，海运绕行增加航运费用和延长交付周期，买家方面或将出现两种极端情况：一种是由于商品无法按期上架销售，部分欧洲买家或将弃货、砍单或减少需求，使得需求端明显萎缩；另一种则是由于欧洲买家没有提前囤货的习惯，部分欧洲买家或在近期增加采购计划，催生短期内进口商品价格走高，长期更面临库存短缺的棘手问题。目前，红海危机对于跨国公司供应链运转的扰动影响已经显现，特斯拉公司于 1 月 11 日宣布，由于红海危机令运输线路拉长导致零配件短缺，特斯拉位于柏林附近的超级工厂将停产两周。红海危机对于全球供应链的扰动可能会

逐步体现在企业的生产成本上，尤其是危机继续升温且持续时间拉长，则会导致通货膨胀压力维持高位甚至有所走强，或对美联储以及欧洲央行的货币政策调整产生一定影响。

另一方面，本次红海危机可能会加剧中东地区部分国家的经济衰退，尤其是依赖航运贸易且自身经济结构较为脆弱的国家。以黎巴嫩为例，新冠疫情对黎巴嫩的经济造成严重冲击，2020 年其经济增速大幅萎缩超 21%，失业率长期超过 10%，且通货膨胀率飙升至 100% 以上。本次红海危机升温所导致的航运公司成本增加，都将会最终反映在商品价格上，因此黎巴嫩从亚洲和海湾国家进口的货物价格以及向其他国家出口的工农业产品价格均会不同程度的上涨，进而对生产端和消费端造成较大压力，最终会对经济产生挤出效应，经济面临较大的衰退风险。

此外，约旦的贸易活动高度依赖红海，受到此次红海危机升温的波及，约旦进出口贸易和供应链受到较大冲击，导致唯一一座海港亚喀巴的进出口受到巨大影响。根据约旦相关部门估算，约旦从东南亚进口货物的运输成本已经增长约 160%~170%，从北美和欧洲进口货物的运输费用也增长约 60%~100%，高昂的进口压力将会向生产端和消费端转嫁。如果红海危机在短时间内得不到解决，其带来的高风险将导致约旦贸易活动下降和供应链出现问题，给约旦经济造成较大拖累。

联系人

投资人服务 010-85679696-8759 chenye@lhratings.com

相关研究

[【特别评论】巴以冲突再度爆发，将会造成何种影响？](#)

免责声明

本研究报告著作权为联合资信评估股份有限公司（以下简称“联合资信”）所有，未经书面许可，任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制和发布。如引用须注明出处为“联合资信评估股份有限公司”，且不得对本报告进行有悖原意的引用、删节和修改。未经授权刊载或者转发本研究报告的，联合资信将保留向其追究法律责任的权利。

本研究报告中的信息均来源于公开资料，联合资信对这些信息的准确性、完整性或可靠性不作任何保证。本研究报告所载的资料、意见及推测仅反映联合评级于发布本研究报告当期的判断，仅供参考之用，不构成出售或购买证券或其他投资标的的要约或邀请。

在任何情况下，本研究报告中的信息和意见均不构成对任何个人的投资建议。使用者应结合自己的投资目标和财务状况自行判断是否采用本研究报告所载内容和信息并自行承担风险，联合评级对使用本研究报告及其内容而造成的一切后果不承担任何法律责任。