

# 红海,逼近停航

作为全球海运线路上的重要航道,与苏伊士运河共同构成“欧亚水上通道”的红海,是世界上最繁忙的水道之一,全球近12%的贸易都要经过这里。对于全球能源、物资等供应链来说,红海可谓是一条“生命线”。

但动荡的位置注定这条“生命线”无法太平。受巴以冲突蝴蝶效应波及,商船在这里频频遇袭,越来越多的货运公司决定停运该航线。这也是继2021年“长赐号”在苏伊士运河搁浅堵塞、今年巴拿马运河大旱之后,全球航运要道再次迎来挑战。

长荣海运的长赐号因强风刮离航道并搁浅造成苏伊士运河堵塞约1周

因劳动力短缺,疫情和假日购买激增最多86艘集装箱船在洛杉矶港口排队等待卸货

美国西海岸港口工人罢工

俄罗斯封锁黑海港口,乌克兰约三分之一的谷物无法出口

因为干旱巴拿马运河将平均每天通过的船只数量从38艘减少到低于30艘



近年全球航运意外事件

## 货运搁浅

全球最大集运公司马士基上月还称,供应链压力指数创26年来新低,采购模式正在正常化、稳定化,但现在,红海—苏伊士航道接近停航。

12月18日,英国石油公司宣布暂停所有通过红海的油轮航行。此前,地中海航运公司、达飞海运集团、马士基集团、赫伯罗特公司等多家航运巨头都暂停了其集装箱船在红海及其毗连海域的航行。

这意味着全球排名前五的海运企业中,已有四家暂停了红海航线。而这几家公司在全球集装箱运输市场中的份额累计达53%。也就是说,过半国际航运已不再经过红海。

巨头们纷纷绕道,规模小的船商更无法避免。有分析指出,随着这些航运巨头绕行,往日繁忙的红海极有可能在短期内突然“静下来”。马士基表示,红海航线暂停将严重影响中国等东亚国家发往欧洲的商品运费及及时性,正在密切关注红海及其周边地区的

局势,将联系受影响的客户更新交货时间。

对于这条黄金水道而言,搁浅的不只是巨型轮船,还有阴晴不定的大宗商品价格。2022年俄乌冲突爆发以来,苏伊士运河及苏麦德输油管道油气通行量大幅增加,主要由于中东与欧洲,及俄罗斯与印度等亚洲地区油气贸易往来更加密切。

2023年上半年,通过苏伊士运河的全球原油、成品油海运量比例达到12%和18.4%;液化天然气(LNG)运输量约占全球液化天然气贸易量的8%。

在英国石油公司宣布暂停红海航运后,ICE英国天然气价格迅速上涨,主要合约价格涨幅超过8%,ICE布伦特原油价格涨幅超过3%。

## 烽火连天

19世纪中期,在时任埃及统治者穆罕默德·阿里的同意下,法国联合埃及政府,共同组建了国际苏伊士运河公司,并于1859年正式开工建设。十年间,220万人参与,埃及政府

财力耗尽、债务高企,在史无前例的代价下,苏伊士运河于1869年11月18日正式通航。

而由于独特的地理位置,在通航后的一个多世纪里,苏伊士运河周遭,几乎都在有形或无形的炮火声中度过。1967年6月,以色列发动了第三次中东战争,仅用了三天时间就攻占了原先由埃及掌控的西奈半岛。西奈半岛位于苏伊士运河的东岸,这样一来,以色列就与埃及“共享”了苏伊士运河。

埃及不甘眼睁睁看着运河易主,决定无限期关闭苏伊士运河,派出军队在运河的多处航段凿沉运输船、挖泥船及其他船只来封锁航道,这一封锁就是8年。直到1975年,埃及终于与以色列达成协议,苏伊士运河才重新通航。

中国社会科学院西亚非洲研究所研究员余国庆表示,从此次红海危机来看,胡塞武装有着浓厚的伊朗支持背景,胡塞武装袭击以色列关联的商船行动,是通过此种方式来对以色列造成一定程度的威慑和压力;又可以视为伊朗与以色列长期对抗性矛盾在巴以冲突背景下的某种间接呈现。

除了袭击商船,也门胡塞武装还把矛头对

准以色列和美国,并向以色列方向以及在中东地区的美国军舰多次发射导弹和无人机。

这让美国坐不住了。当地时间12月19日,美国国防部长奥斯汀在美海军中东总部巴林宣布了一项重大决定——将组建联合舰队,在红海巡逻。

巡航参与国包括英国、加拿大、法国、意大利等“传统盟友”,也有巴林、沙特、阿联酋等中东多国。奥斯汀称,部分国家将和美军一起参与红海南部和亚丁湾的联合巡航,还有一些国家将进行情报支持。

## 寻找替代

天灾与人祸叠加,苏伊士运河还数次中断,导致运距拉长、推升运价。2021年3月“长赐号”货轮在苏伊士运河搁浅,导致这条航运大动脉堵了6天,损失严重。虽然此次苏伊士运河相关人士表示,近期通过运河的船只没有受到影响,但分析人士表示,如果越来越多航运公司陆续暂停航运,将会对全球供应链造成重大冲击。

一位从事进出口国际货运代理的人士对北京商报记者表示,如果红海问题长时间得不到解决,各船大公司将继续绕行好望角,海运费用预计大涨。具体而言,到地中海、黑海的航行时间会延长15—20天;到欧洲时间将延长15天。接下来,叠加巴拿马运河拥堵和中国农历新年旺季,运价短时期或许将涨到高位,居高不下。

对于红海上的这场危机,市场的反应很快。伦敦海洋保险市场18日宣布扩大红海高风险区域。路透社报道称,根据市场估计,战争风险保险费用已从12月上旬的占船只价值约0.07%,极速攀升至约0.5%—0.7%,意味着一次航程(约七天),将多出数万亿美元的额外成本。

上述货代人员介绍,此次暂停通行涉及红海、地中海、欧洲线路,相比绕行好望角等,中欧铁路或成为最佳代替路线。但不管何种路线,不可避免的是成本上涨。如果船舶选择绕行好望角,则航程预计增加约6500公里,耗时将增加9—10天。如果选择中欧班列,运费可能上涨30%—40%。

不过,余国庆认为,目前常规的航运不会因为这次事故而调整航线,因为这会是一个系统性工程。短期来看,还没有完全替代这条航路的现实可能性,只能说长远来看,可能会有替代的考虑。

德德里集装箱研究高级经理西蒙·希尼(Simon Heaney)则表示,航运业目前面临的是不确定性,即当前的情况会持续多久。希尼指出,由于水位低,全球另一条关键航线巴拿马运河的通道受到严重限制,这加剧了全球贸易路线的压力。但他预计全球供应链不会像新冠疫情期间那样受到严重的破坏,也不会对运费产生太大的影响。

《新苏黎世报》也预计,不会出现与疫情期间类似的全球供应链中断。文森特·斯塔默表示:“目前全球集装箱船网络中的船舶运力过剩,而且全球范围内的拥堵情况整体来看要比两年前好得多。”在可预见的将来,消费者可能不会注意到运输成本的增加。斯塔默认为,即使运费价格大幅上涨,也不会对客户造成严重影响。

北京商报记者 方彬楠 赵天舒

## 聚焦 Focus

### 日本央行坚持负利率

欧美央行转向之际,日本央行继续“特立独行”。12月19日,日本央行9:00投票通过利率决定,将基准利率维持在历史低点-0.1%,将10年期国债收益率目标维持在0%附近,将长期日债收益率上限参考值保持在1%不变,符合市场预期。日本央行称,经济已适度复苏;企业盈利和信心已改善;有必要对金融和外汇市场予以关注;围绕经济活动和物价的不确定性极高,如有必要,将继续实施宽松政策。

值得一提的是,日本央行改变对消费支出评估措辞,称核心通胀率可能逐步上升,通胀也预计将温和上升,预计通胀率在2024财年将超过2%。本月稍早,日本央行副行长冰见野良三表示,可能很快就会结束世界上最后一个负利率政策,一度引发了市场对日本央行可能提前加息的猜测。但到目前为止,日本央行一直没有就可能加息的时间给出任何明确暗示。

分析认为,这表明,日本当局不太可能诉诸美联储和其他一些央行所使用的那种明确向市场传递政策即将转向的信息。消息传出后,美元兑日元短线走高近100点,向上触及143。日经225指数期货上涨。10年期日债收益率小幅回落约1个基点。

本月接受媒体调查的52位经济学家中,2/3预计明年4月是日本央行最有可能退出负利率的时机。另一家媒体对28名经济学家的调查显示,21%受访者甚至认为明年1月就终止负利率。

三菱UFJ、摩根士丹利、摩根大通预测日本央行将在明年1月放弃YCC。大和证券预计日本央行将再次调整YCC,提高长期利率指导目标,并保留政策框架,以避免长期利率大幅上升。大和证券的首席市场经济学家岩下(Mari Iwashita)表示,日本央行行长植田和男最好在本月向日本央行领导层发出指示,开始考虑取消负利率,以便提前通知市场。他补充称:“不过,即使此后取消了负利率政策,日本央行也会解释称,金融环境仍然是宽松的。”

瑞银则预计,日本央行将等到明年4月再行动,具体包括将短期政策利率上调10个基点,结束负利率政策,然后在7月加息25个基点,之后暂停加息,直到2025年4月。瑞银称,植田和男在收紧货币政策方面非常谨慎,在春季工资谈判中确认工资增长之前,日本央行会避免意外收紧政策。

虽然在时机上略存分歧,但交易员和经济学家一致认为植田和男正进入其行长任期的关键阶段。植田和男上周也表示,从年底到明年在货币政策的处理问题上将变得“更具有挑战性”。

情况也确实如此。失败的紧缩可能会扼杀来之不易的物价持续上涨迹象,但等待时间过长又可能错失机会,日元和日本债券收益率可能面临新一轮市场压力。前日本央行行长候选人、东京大学经济学教

授Tsutomu Watanabe表示,“机不可失,时不再来”,如果这一次植田和男不能迈出实现货币政策正常化的这一步,他可能找不到任期内更合适的时间点了。

对冲基金Caygan Capital的创始人中川(Naruhisa Nakagawa)也称:“日本央行应该做的第一件事是尽快废除过度的货币政策——YCC和负利率,因为这些政策会对市场和金融机构产生副作用。”但中川也表示,日本央行未来很难持续提高短期利率。除非日本的租金和其他服务价格上涨,否则维持2%的通胀率将是困难的,而这些服务在该国消费价格中占很大一部分。

此外,日本近期的政治丑闻也恐影响日本央行政策。对日本首相岸田文雄来说,一方面,货币政策调整能支持日元,遏制输入性通胀。由于民众对生活成本上涨的不满情绪不断发酵,他的支持率有所下降。

但另一方面,上周的资金丑闻使政府的低支持率再次受到打击,跌至14年来日本内阁的最低水平。有分析认为,如果日本央行要进行自2007年以来的首次加息,植田和男可能更愿意在政府稳定并能够协调的情况下这样做。“岸田文雄没有力量采取任何会彻底改变政策现状的行动,因此,现在的焦点将是岸田文雄政府还能维持多久。”政治分析家伊藤(Atsuo Ito)称。

北京商报综合报道

## · 图片新闻 ·

### 冰岛再次火山喷发



19日在冰岛雷克雅内斯半岛拍摄的火山喷发景象。新华社/图

冰岛气象局18日晚宣布,该国西南部雷克雅内斯半岛上的一座火山喷发。冰岛气象局表示,火山喷发地点位于格林达维克镇东北约三、四公里处,喷发始于当地时间18日22时17分(北京时间19日6时17分),此前1小时左右该地区发生了一系列地震。冰岛气象局专家分析,目前存在岩浆流向格林达维克镇的风险。

冰岛气象局19日凌晨发表声明称,最新测量结果显示,岩浆正在向西南方向移动,可能会继续向格林达维克镇方向发展。声明指出,此次火山喷发的规模和熔岩流的流速“是近年来雷克雅内斯半岛历次喷发的数倍”。

据冰岛国家广播局报道,由于火山喷发,冰岛国家警察署决定宣布这一地区进入人民防紧急状

态。此外,位于雷克雅内斯半岛北侧的主要道路、连接首都与凯夫拉维克国际机场的41号公路已经关闭。报道称,雷克雅内斯国际机场仍然开放。

冰岛总理雅各布斯多蒂尔对媒体表示,此次喷发是“相当严重的事件”,最近正在建设的防御工事取得了很大进展,这将有助于应对火山喷发造成的影响,希望能平安无事。

冰岛地处大西洋中脊火山活跃带,火山多,地震活动频繁。报道称,这是雷克雅内斯半岛三年内第四次出现火山喷发。雷克雅内斯半岛地震活动自11月10日下午明显增加,受潜在的地下岩浆喷发威胁,格林达维克镇11月10日晚宣布进入紧急状态,约4000名居民已被紧急疏散。

据新华社