

# 红海危机： 对海上和大陆货物运输的影响





# 导言

随着人口的增长,世界需要越来越多的商品,而运输系统则确保了这些商品的持续和可靠供应。这意味着运输是国际贸易的主要组成部分,在国际贸易中,最轻微的违规行为可能对海运、铁路和空运运输和物流业产生严重影响。虽然运输和物流系统的运作往往不为消费者所知,但运输服务的任何中断都会通过商品的成本增加或短缺影响到消费者。由此可见,运输和物流系统的稳定是现代经济进程效率的基础,确保各经济部门的职能,从而确保人民的福祉。

研究的重点是欧盟和中国之间的货物流通。在运输物流背景下,中欧贸易是全球主要货运目的地之一,2023年合作伙伴之间的贸易额为7.38亿欧元,因此该方向的运输系统的可持续性对于全球经济的成功运作至关重要。与此同时,全球危机对中-欧-中航线的货运行业产生了重大影响。这些危机包括:

- 1. 大流行病。**在COVID-19大流行期间实施限制和闭关导致货运量减少。展示“静止”的世界的同时,大流行病强调了交通在全球经济中的核心作用。
- 2. 经济衰退。**交通运输业与经济的相互影响和相互关系是显而易见的。国家经济效率的提高都伴随着运输业的发展,经济衰退导致基础设施投资减少,使运输系统的发展和现代化变得困难。
- 3. 冲突。**战争和恐怖主义行为等事件不仅导致国际政治方面,以及世界各地物流方面受到影响。因此,2023年12月,中东政治局势升级,导致穿越连接红海和亚丁湾的曼德海峡的商船遭到炮击。因此,托运人被迫寻找替代路线。穿越红海的海上航线可以到达苏伊士运河,苏伊士运河是欧洲和中国之间最短的海上航线。苏伊士运河的替代方案是绕行非洲大陆,绕好望角,在通常28天的红海航线上增加了14-15天,对托运人造成包括因为运输成本上升等方面的不利。

红海局势使世界贸易局势复杂化,迫使托运人考虑其他运输渠道,包括大陆运输渠道。此前,在COVID-19大流行引发的危机中,中国-欧洲-中国方向的海上货物运输已经面临全球供应链中断,加剧了市场的结构性失衡,导致欧洲集装箱积压,以及运费集聚上涨。相反,在这种情况下,铁路表现出对新冠限制的“免疫力”,为自己赢得了可靠和可预测的运输方式的称号。红海危机对海运提出了新的挑战,由此产生的问题是:海运市场是否正在适应新的条件,还是红海局势不稳定会导致托运人重新转向铁路。

# 中-欧-中方向货物运输发展现状 & 预测

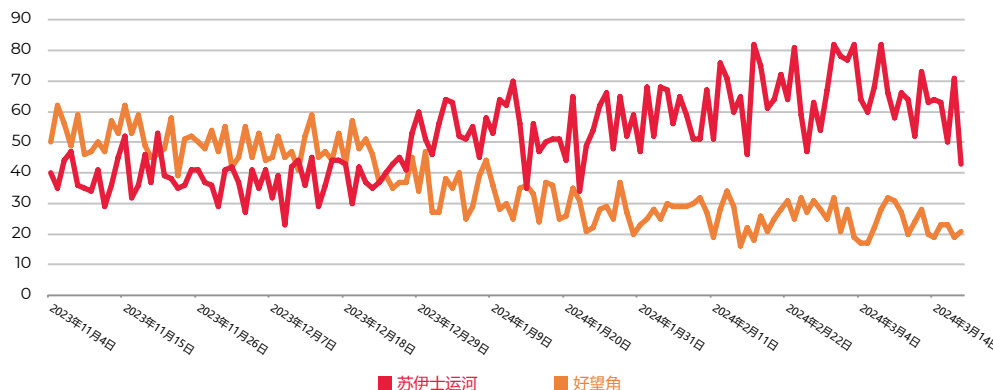
## 海上货物运输市场

对于全球物流来说,2024年始于一场危机,这场危机扰乱了世界上其中一条最繁忙的海上航线。欧盟和中国互为最重要的贸易伙伴。他们的大部分物流链都与红海航运有关。从鹿特丹到中国南方港口的航线是世界航运中最受欢迎的航线之一。它横跨苏伊士运河,全长1万海里,即1.85万公里,航行28-30天。

连接地中海和红海的苏伊士运河全长163公里,是世界上最大的人工水道。它占世界海上货物周转量的10-12%。每天都有数十艘船只通过这条运河,从欧洲往返亚洲,而不是在非洲进行长途航行。

通过苏伊士运河的货船过境量降至2021年3月集装箱船 Ever Given 在苏伊士运河搁浅,航道封锁,阻塞了六天交通以来的最低水平。在目前的情况下,为了避免炮击或劫持的风险,商船改变航线,选择苏伊士运河—欧洲和亚洲之间的最短航线—绕过好望角绕过非洲。因此,2024年3月上半月,日均穿越苏伊士运河的货船从2023年9月同期的49艘下降到23艘,3月份,好望角周围的交通从2023年9月的41艘增加到66艘。

## 通过苏伊士运河和好望角的货船交通对比

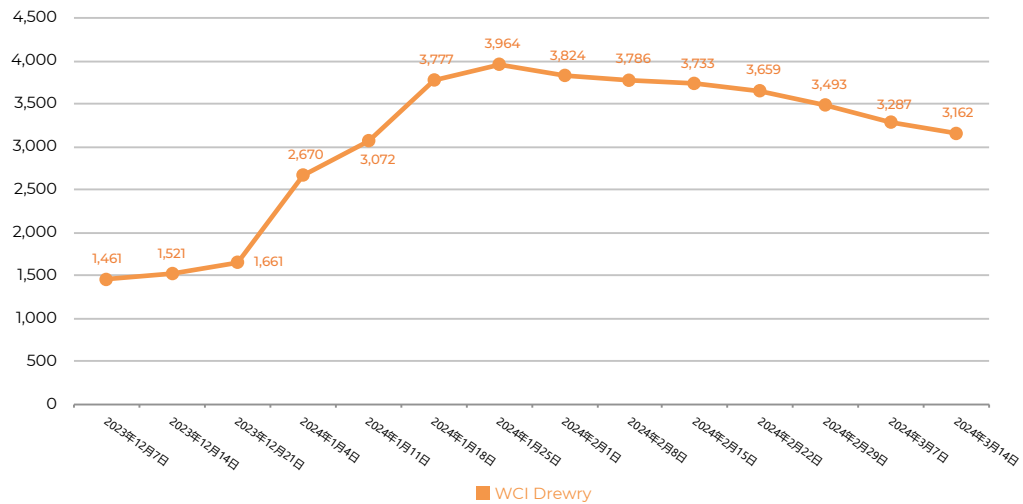


资料来源: [International Monetary Fund, Oxford University](#).

苏伊士运河航线是世界物流中第二重要的航线,每年有超过10亿吨货物通过这里。但其重要性不仅取决于通过该水域的货物的数量,还取决于其结构。从全球来看,整个全球海运市场分为三部分:大约三分之一的船舶运输散装货物(石油、液化天然气、石油产品),三分之一运输堆装货物(煤炭、粮食、矿石等),三分之一与集装箱运输有关。通过苏伊士运河的货物中有一半是集装箱货物。

2024年初,中欧方向海运集装箱运输成本的上涨主要与红海局势升级有关。集装箱船被迫改道至非洲周边航线,大大增加了运输成本。此外,2024年1月海运费率上涨的情况在一定程度上因中国农历新年前夕的传统旺季而加剧。World Container Index (WCI) Drewry海运指数显示,2024年1月中-欧-中国航线40英尺集装箱的运输成本达到峰值-每FEU3964美元。将于2024年1月1日生效的航运业列入**欧洲排放控制和贸易计划**,也导致费率提高。附加费从每TEU 24欧元到41欧元不等,具体取决于海运航线。然而,市场逐渐适应新的环境,以及中国2月新年假期的结束,推动了海运费率的逐步下降。到2024年3月中旬,WCI海运费率稳定在1月份的水平—每FEU 3162美元。

## WCI DREWRY指数动态, 美元/FEU



资料来源: ERAI

海运成本的主要增长是由于从中国沿鹿特丹、热那亚、洛杉矶和纽约四条主要航线的货运成本上涨。尽管中美之间的太平洋贸易流量没有受到攻击,但这一方向的运输成本也有所上升。中国出口的快速增长,加上限制了其通过能力的巴拿马运河旱季促使上海与美国东海岸之间的运费翻了一番。市场的运作方式是,由于航线延长,以及服务欧亚运输的集装箱和集装箱船更加繁忙,国际商船的供应量减少,而需求水平保持不变。这些都推动了海运集装箱运价的上涨。

在经历了大幅增长之后,适应红海危机形势最快的是中国至欧洲航线。根据WCI Drewry的数据,2024年3月上海-鹿特丹航线的海运运费较2月下降18%,至每FEU 3650美元。

表1.

**海运费用, 美元/FEU**

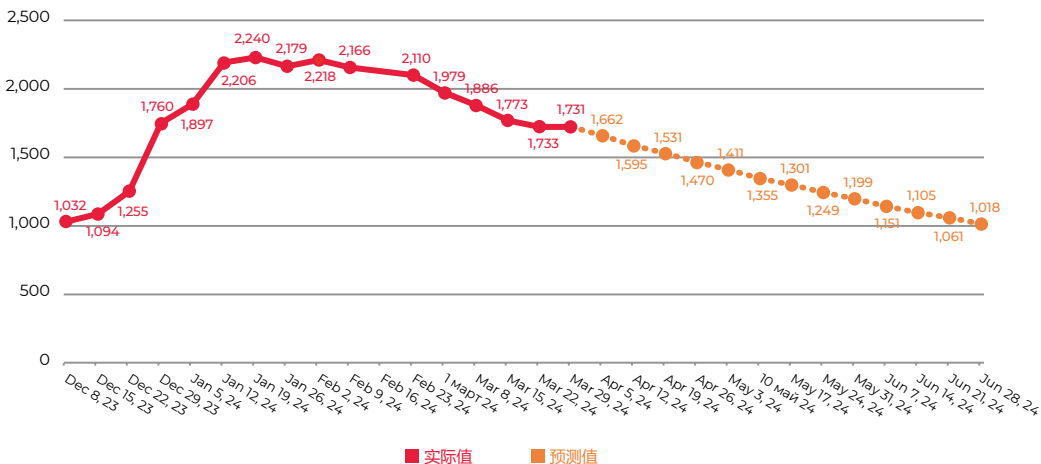
路线	2023年12月7日	2024年1月4日	2024年2月8日	2024年3月7日
上海-鹿特丹	1343	3577 (166%▲)	4426 (24%▲)	3650 (-18%▼)
上海-热那亚	1608	4178 (160%▲)	5225 (25%▲)	4449 (-15%▼)
上海-洛杉矶	1939	2726 (41%▲)	4771 (75%▲)	4272 (-10%▼)
上海-纽约	2747	3858 (40%▲)	6268 (63%▲)	5458 (-13%▼)

资料来源: [Drewry Supply Chain Advisors](#)

上海集装箱航运指数 (SCFI), 反映了中国13个方向的海运现货价格, 并每天更新, 也清楚地表明了海运危机的发展。如果说2023年12月初的海运运费为每TEU1032美元, 那么到2024年1月中旬, 该指数上涨了117%, 达到每TEU 2 240美元。峰值过后, 该指数开始下行, 到2024年3月中旬, 该指数达到每TEU1 773美元。因此, 世界海上货运适应危机的指标为费率恢复到2023年12月的水平。根据测算, 平均每周降率约4%, 据此可以预测, 在红海局势发展的积极情景下, 12-13周后, 费率将降至12月水平。与疫情危机期间供需失衡、供大于求不同, 现在市场上集装箱船过剩, 这是海运费率下降的另一个原因。



## SCFI指数动态, 美元/TEU



资料来源: SCFI指数

自2023年12月以来, **最大航线运营商**: 法国达飞海运集团(CMA-CGM)、丹麦马士基集团、瑞士MSC和德国Hapag-Lloyd几乎全部停止红海集装箱运输。这四家主导公司约占海运集装箱运力的54%。然而, 海运危机的后果不仅是海运运费上涨, 以及承运人逃不开的保险公司服务价格上涨。

红海安全局势恶化, 迫使保险政策收紧。伦敦保险市场联合军事委员会宣布扩大在红海的“**高风险地区**”。这一说法促使保险公司收取更高的保险费。2023年10月中东冲突爆发前, 红海军事风险的保险费为0.07%, 但到12月底, 该指标升至0.5-0.7%, 到2月初达到2%。此外, 中-欧-中班列经非洲大陆南部好望角换线时, 行程时间增加14-15天, 同时增加了保险费用。

集装箱承运人的遵守时间表 (Schedule Reliability) 是一个重要指标,它决定船舶在没有船期中断(延误、取消、退货或改道)的情况下到达和离开的百分比。2024年1月指标平均值降至51.6%,较2023年11月危机前水平下降10个百分点。最大的海上货运公司CMA CGM成为最可靠的企业:它的船期可靠性为54.7%,甚至考虑到1月份保留一些海军护航船只的红海过境。对于其余三大海运承运人(MSC、马士基和Hapag-Lloyd),该指标在2023年11月至2024年1月期间保持在40%左右。此外,由于非洲大陆各地航班改道,平均抵达延误从2023年11月的5.06天增加到2024年1月的6.01天。安全性低和船期中断直接影响到发货人和收货人,因为海上旅行时间的增加导致生产线因缺乏准时所需的货物而中止。

## —— 铁路货物市场

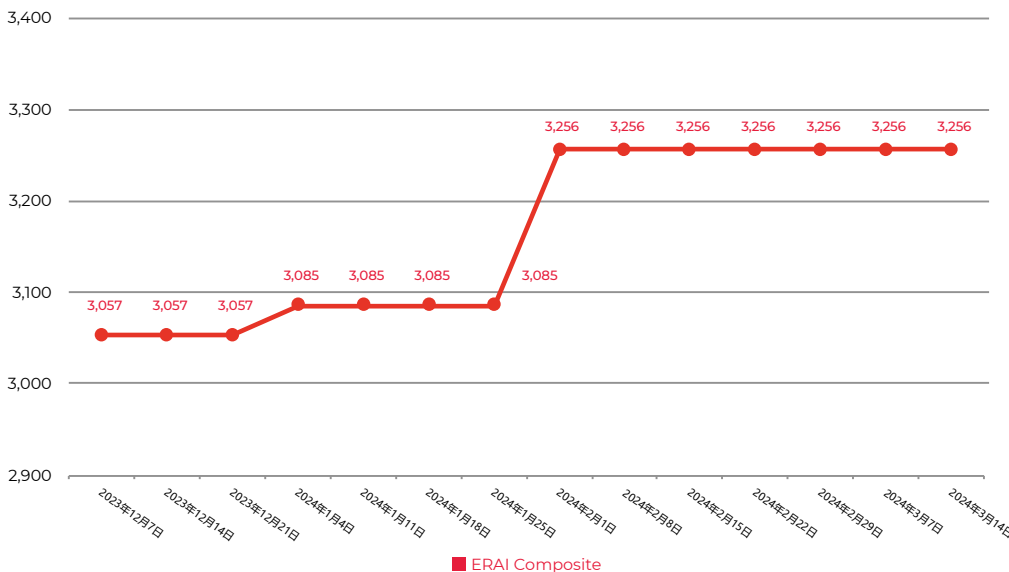
欧洲和中国之间昂贵的航空运输和漫长的海上货物运输成为欧亚空间陆路铁路发展的催化剂。目前,欧洲和中国之间的铁路运输有四条路线:通过哈萨克斯坦、俄罗斯、白俄罗斯(多斯特克、阿腾科里过境点);通过俄罗斯(跨贝加尔斯克过境点、远东港口);通过蒙古和俄罗斯(瑙什基过境点);多式联运跨里海国际运输路线(哈萨克斯坦、里海、阿塞拜疆、格鲁吉亚、土耳其、黑海)。

经白俄罗斯、哈萨克斯坦和俄罗斯的欧亚航线在中-欧-中班列中占据主导地位。根据过境点的统计数据,2023年,欧亚航线占集装箱吞吐量的96%,即21.1万TEU。

2020年的大流行病对中-欧-中交通中的货运业产生了重大影响,但在空运和海运停滞的背景下,铁路运输不太容易受到新冠疫情的限制,显示出其可靠性和可预测性。红海危机在很大程度上重复了2020年的趋势。在欧洲与中国之间的海上主要航线中断的同时,铁路运输再次成为人们关注的焦点。

由于大量货物“从海上流向铁路”,集装箱铁路运输开始感受到过大的负担。铁路费率的稳定一直是竞争优势,但2023年12月底的强劲需求推动了集装箱从边境到边境1520毫米轨距空间的运输成本略有上升。2024年1月初,ERA I指数仅上涨1%,至每FEU 3085美元,随后费率在一个月内保持在同一水平。2024年2月,中-欧-中之间的过境运输需求增加,导致该指数上涨5.5%,至每FEU 3256美元。

## ERAI COMPOSITE指数动态, 美元/FEU

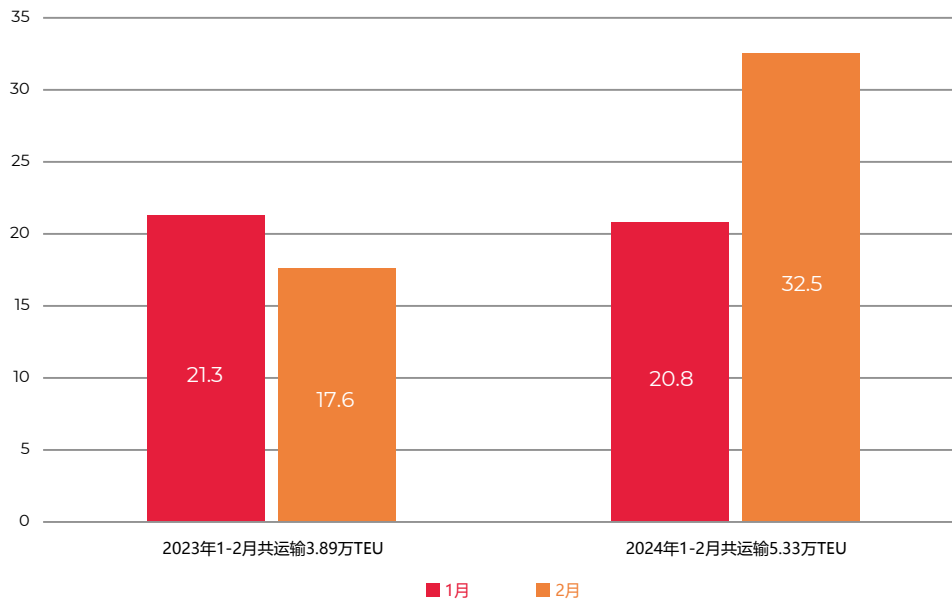


资料来源: ERAI

在红海局势不稳定的背景下, 托运人考虑中-欧-中航线的替代货物运输方式, 因此对途经哈萨克斯坦、俄罗斯和白俄罗斯的欧亚铁路路线产生了巨大需求。首先, 该路线的吸引力在于货物运输的速度。该路线的过境时间为7天, 全程需14至25天, 视出发地和目的地而定。相比之下: 上海-鹿特丹的海运大约需要30天, 随着穿越好望角的航线变化, 又增加了14-15天。

货运人转向铁路的一个指标是中-欧-中航线的货运量大幅增加。2024年1月至2月沿欧亚航线, 据ERAI数据, 过境货运量增长37%。增长主要发生在2024年2月, 货运量比2023年2月翻了一番。

## 2024年前两个月的货物运输量,千TEU



资料来源: ERAI

# 海运和铁路集装箱货物运输的比较分析

加强运输和物流联系是全球和区域一体化进程发展的一个关键组成部分。集装箱运输被公认为当今最有效的货物运输方式。集装箱运输的普遍性在世界各地以各种运输方式广泛存在，这一点得到了证实。

中-欧-中班列集装箱货物运输物流链的构建特点可能导致海运和铁路运输方式的一定竞争。下面介绍的SWOT分析是比较两种模式的有效工具。

SWOT分析可以综合考虑内外部因素，对研究对象及其优势和劣势进行综合评价。强(S)和弱(W)两个方面反映了市场参与者可能影响的行业内部环境状态，而可能性(O)和威胁(T)则处于控制范围之外，表征了国家、地区、世界的局势。

## 铁路集装箱货物运输的SWOT分析



资料来源：作者制定

## 海运集装箱货物运输的SWOT分析



资料来源：作者制定

**时间和费用。**铁路集装箱运输的主要优势是货物的交付速度，这在很大程度上要归功于有节奏和有规律的时刻表。海运的特点是发运频率较低，交货时间较长。与铁路费率相比，海运运费的成本要低一个数量级，这主要得益于规模经济（更大的承载能力）和有效的燃料使用。然而，海运运价几乎每周都会根据市场需求和外部因素进行调整，这使得其波动性相当大，只能在短期内进行预测。而铁路运输成本则很少受到变化的影响，除非世界危机情况影响到全球物流，而费率波动仍然很小。因此，铁路运价使托运人能够通过其长期和中期的可靠性和可预测性，“长期”地管理长途成本。

**周转资金。**在铁路和海运之间作出选择时，一个重要的指标是周转资本的节约，即选择一种能够更有效地管理周转资本的运输方式。例如，如果集装箱的规定数量为每年1000个TEU，平均运费为5万美元，则海运的营运资金为548美元/TEU，铁路为205美元/TEU，因此，铁路运输每年将节省34.3万美元，或343美元/TEU。营运资金的大小受两个因素影响。首先，周转时间：它通过缩短生产和财务周期的可能性来优化流动资产的数量，并计算出足以在未来时期开展业务的流动资产总量。中-欧-中班列集装箱铁路运输过境时间为15天，而海运货物运输过境时间为40天。其次，运费：货物越贵，节省的越多，由此可以看出，铁路运输主要是高成本货物；例如，如果货物成本每TEU 7万美元，铁路运输时的周转资本节省为480美元/TEU。因此，选择铁路运输，由于过境时间较短，加上运输货物的成本高，每年可以节省数十万美元。

**环保程度。**在环保意识日益增强的时代，交通方式选择中的碳足迹值得密切关注。交通运输环境友好性的主要指标是交通运输过程中的二氧化碳排放量。因此，如果换算成中-欧-中铁路运输的一个集装箱，**直接排放CO<sub>2</sub>**为110.3公斤/TEU，海运为526.1公斤/TEU。铁路运输对环境的低影响是由于单位运输作业的燃料消耗低，以及电力牵引的应用。关于海运，国际海事组织预测到2050年将实现零排放，但需要改道绕过非洲大陆的船只，使CO<sub>2</sub>排放情况更加恶化，并质疑在规定期限之前实现零的水平。穿越好望角的航线将航班时间增加了30%。船舶加快速度，以确保更快的运输，从而增加燃料消耗，导致排放增加。同时，自2024年初起，航运业纳入欧洲碳排放交易体系（**EU ETS**）。因此，使用欧洲港口的航运公司将不得不监测其排放量，并为每吨登记的欧盟排放CO<sub>2</sub>购买欧盟配额(EUAS)。因此，考虑到排放量的数量和减少排放量的新障碍，海运在环境影响方面不如铁路。



**容量和品名。**由于海上无限的线性运力，海上集装箱运输在提供大规模洲际货物运输方面继续占主导地位，这使得建造具有巨大载重量的船舶成为可能。因此，最大的集装箱船最多可容纳2.4万TEU，而通过铁路，集装箱列车一次航程可运送约100TEU，这与集装箱船形成了鲜明的对比，清楚地表明了海上货物运输在载重量方面的优势。此外，海运集装箱运输的特点是通用的货物品名，而铁路运输则存在一个限制因素——货物参数和行政当局的限制。例如，中国铁路局对危险货物的铁路运输实施了限制，包括欧洲有需求的电动汽车电池。由于限制，这类货物的运输只能通过海运进行。

**完好性与安全性。**铁路货物运输几乎确保了货物的绝对完好和安全。特别是途经白俄罗斯、哈萨克斯坦和俄罗斯的欧亚铁路确保了99.9%的货物安全水平。导航铅封系统保障通过俄罗斯领土的过境安全，该系统可以通过电子系统进行跟踪。这对需要运输昂贵货物的托运人特别有吸引力。与铁路运输不同，海上航线上的承运人会面临海盗和军事冲突。包括亚丁湾在内的某些地理区域的海盗威胁不仅威胁到所载货物的安全，而且还直接影响到海运费用的增加，因为保险费增加，或雇用了押运人员。军事冲突也影响到海运市场。由于中东军事行动，也门胡塞武装于11月中旬宣布打算袭击红海的任何以色列船只。11月至1月，数十艘船在曼德海峡附近遭到胡塞武装的袭击。在此背景下，各大航线决定暂时停止苏伊士运河航线的运输，为保护船只安全，开始将船只改道至好望角航线。

**天气条件。**与铁路运输不同,海上运输更容易受到不利天气条件的影响。对天气条件(强风、雾、海啸等)的依赖会延误,在某些情况下,会取消海上货物运输,这对发货人和收货人产生负面影响。在货物必须在规定时间内交付的情况下,这就成为一个特别严重的问题。铁路运输不太容易受到天气变化的影响,但在一些国家的冬季,降雪和铁轨结冰也会影响火车的运行。此外,对于中哈多斯特克过境点的欧亚铁路线来说,强风是一种常见现象,因此过境时间可能会增加几天。总体而言,海上运输更容易受到天气条件的影响。

**物流。**铁路和海运集装箱货物运输,都不涉及第一英里和最后一英里的服务。由于铁路的地理覆盖范围有限,无法将货物运送到最终用户,因此需要从铁路终点站通过其他运输方式运送货物。然而,铁路段与国际铁路走廊的整合增加了货物运输的覆盖面,并有助于方向的多样化。在海上运输中,托运人的内陆位置迫使使用多式联运物流计划,包括公路或铁路运输。此外,一艘船往往不可能海上运输只所有区域。大型集装箱船将货物运送到枢纽港,在那里集装箱被转运到支线船,以便进一步前往该地区的港口,通过其他方式,货物从那里到达目的地。因此,这两种运输方式都需要额外的交通物流。

**基础设施。**铁路集装箱运输的基础设施还包括一个将不同地区连接起来发达的铁路网。中国特别积极地,在“一带一路”倡议的框架下,投资在欧洲和中亚国家建设新的线路。2024年,中欧货运铁路开通**通往塞尔维亚的新航线**。中吉乌铁路项目正处于审批阶段,该项目的实施将途经中亚国家,为中欧交通开辟一条新的路线。欧亚过境路线经过的哈萨克斯坦、俄罗斯和白俄罗斯的铁路基础设施发展尤为重要。因此,多斯特克-莫因特(哈萨克斯坦)段将建设第二条轨道,以增加哈萨克斯坦和中国-中欧关键中转站多斯特克边境站的通行能力。2022年底,巴赫特-阿亚古兹新铁路线开工建设,将开通哈中之间的第三个过境点。因此,新的过境点将卸下南部检查站的货物,并吸引额外的过境量。除了发展铁路基础设施,“一带一路”倡议的重要组成部分是发展港口基础设施。例如,中国计划在2024年开始在上海港建设新的**小洋山集装箱码头**,这将加快集装箱的装卸。

**通过能力。**海运和铁路一样,都依赖运力。海上运输的“瓶颈”是港口、运河和海峡。船舶可能按时到达港口,然后因港口故障或超载而排队卸货,或者等待自己的队列通过运河。对于铁路货运来说,边境口岸的运力和转运等待也是一个限制。此外,中-欧-中交通铁路集装箱运输涉及将中国铁路1435毫米轨距改为哈萨克斯坦边境的1520毫米轨距,然后在白俄罗斯边境再次改为欧洲1435毫米轨距。因此,在换轨时,需要额外的集装箱转运操作。

**运营效率。**货运的效率在很大程度上取决于运营效率,包括先进技术和数字化,这对提高货运速度、透明度和可追溯性起着至关重要的作用。因此,中欧-中-欧铁路线上列车合并方案(“2合1”和“3合2”系统)的应用有助于优化列车运行时刻表,提高州际接驳点铁路区段的运力。此外,使用公路运输的铁路货物运输中的“无缝”电子文件管理显着加快了运输手续,并确保货物的全程跟踪。海运框架内的主要创新技术在海港得到应用。例如,在鹿特丹港对集装箱装卸船时,采用了远程起重机控制系统,减少了船舶在港口的平均停泊时间。汉堡港采用人工智能自动化调度系统,不仅减少了船舶停泊,还提高了港口吞吐量。除了基础设施创新外,海上货物运输的透明度也在提高,这要归功于在线平台,在这些平台上可以实时跟踪世界各地的船舶流动。同时,尽管铁路交通发达,但缺乏列车跟踪服务,使得海上运输比铁路运输更加透明。

**一体化。**大型区域一体化项目有助于建立统一的运输和物流网络基础设施。中国的“一带一路”倡议将两个项目结合在一起:丝绸之路经济带和海上丝绸之路。丝绸之路经济带不仅意味着中国大陆交通动脉向欧洲的延伸,还意味着通过该地区国家在交通基础设施方面的互联互通产生一体化效应。因此,新的运输走廊正在形成,其中中-欧-中货运竞争正在形成。例如,2017年,跨里海多式联运国际运输航线开始运营,通过中亚和西南亚提供中国和欧洲之间的联系。海上丝绸之路则旨在建设或升级港口,并扩大现有的海上航线。

基于以上,可以得出结论,铁路和海运集装箱货物运输都有一系列的优点和缺点。其中,铁路运输优于海运的地方—运输的速度和稳定性、货物的安全性,后者通过运力和低费率来弥补这一点。必须明确强调的是,如果没有额外的运输物流,这两种类型的货物运输都不能独立进行。海运和铁路货运的发展都需要基础设施的建设和现代化,以消除»瓶颈»和提高运力。在目前的条件下,托运人最关心的是货物交付的成本、期限、速度、完好性与安全性。铁路货运表现出费率稳定,在类似的安全水平下交付货物的速度更快,安全风险更小。

## 重新定位还是适应？

全球运输物流不断经受考验。2020年开始，行业一直处于动荡区，试图让一切适应新的挑战。大流行病后，地缘政治在2022年重新格式化了的有序的联系和路线。情况不断变化，事件不可预测—所有类型的国际运输都受到了打击。红海危机对海运提出了挑战：海运市场是否正在适应新的条件，还是红海局势不稳定会导致托运人重新转向铁路。

船只被迫改道，通过好望角绕过非洲大陆，增加了3500海里，增加了海上运输时间，并造成货物运输延误。另一个问题是替代路线的过境港口无法承受其增加的负担。通过好望角的路线增加会影响速度。当船舶以每小时13节的速度行驶从上海到鹿特丹的航线时，包括额外的3500海里，过境时间将约为44天，但以每小时17节的速度，运输时间将缩短至33天。然而，加速会导致油耗增加，并导致排放费增加。

短期内，全球集装箱运输业很可能应对冲击。红海冲突升级，加上中国的新年假期，引发中欧航线海运费率迅速上涨。1月至2月的需求增长与中国新年有关，因为托运人寻求在假期开始前发货，在假期期间，中国几乎所有的生产都停工。自2月中旬以来，海运费率逐渐开始下降，这在很大程度上是由于中国假期周的背景下，海运集装箱运输需求下降。然而，海运费率的稳定并不意味着未来几个月将大幅下降。中国即将在新年假期后恢复生产，这带来了海运需求增加的风险。2023年几乎全年，到红海冲突爆发以及中国假期对海运的需求增加前，呈现供需失衡。2024年前两个月，活动有所增加，供需平衡。不过，如果结果有利，随着苏伊士运河航线的回归，海运市场将再次面临供需失衡，这将压低海运运价。



中-欧-中欧班列的另一种货运方式是航空和铁路。为了避免在非洲大陆周围的长途旅行,托运人开始积极使用多式联运——空运和海运。货物通过海运运往迪拜的杰拜勒·阿里港,然后通过空运运往欧洲。与中欧直接海运相比,航空运输速度更快且成本更低,近40%。另一种选择是铁路货运。欧洲和中国之间的主要走廊是欧亚铁路,红海危机爆发后对该铁路的需求很大。经哈萨克斯坦、俄罗斯和白俄罗斯的航线已成为中国和欧洲托运人的替代选择。此外,欧盟对俄罗斯的制裁仅限制公路运输的货物流动,不包括铁路货物运输。对中欧铁路连接的恢复性吸引引发了费率的小幅上涨——上涨了6.5%。然而,随着红海危机的稳定,海运费率将开始下降,因此托运人更有可能回归“海运”。

对铁路和海运集装箱运输的优缺点进行的比较分析表明,稳定的费率、高交付速度和最小的安全风险是基本因素。因此,可以用上述指标来解释,在红海局势不稳定期间,对陆路铁路的需求高。

因此,尽管中欧之间的海上集装箱货运面临一系列困难,但改用铁路和经迪拜的海空联运更多的将是一种暂时的被迫替代,而不是绝对的重新定位。现在使红海航道通行复杂化的问题在很大程度上是复杂的国际政治性质。很难预测危机结束和苏伊士运河海上运输完全恢复的确切时间,但可以预期,在消除船只受到袭击的风险之前,大型航空公司不会恢复经苏伊士运河的过境。