

# 红海复航小心翼翼

**红海危机持续两年后，大型班轮公司普遍面临多重压力：航程被迫延长、燃油及时间成本攀升，运价却持续疲弱。对航运巨头而言，这种结构性矛盾正在拖累盈利。于是，在绕行好望角两年后，航运公司开始利用窗口期试探恢复红海航线。但有人担忧，全球供应链已逐渐适应了船舶绕行好望角的新常态，此过程极易导致短期内的船期混乱、空箱调度失衡以及运力再次过剩。**



## 恢复航线

苏伊士运河——红海这一国际航运要道，连通红海与地中海，是世界上最繁忙的水道之一。而曼德海峡位于红海南端，连接红海和亚丁湾，是船只往返于印度洋和大西洋之间的必经之地。根据Clarksons Research的数据，在袭击发生前，该航道约占全球海运贸易量的10%。

2023年10月巴以冲突爆发后，红海局势突然升级，包括马士基、赫伯罗特等在内的全球主要集装箱航运公司，相继放弃经由红海穿越苏伊士运河的航线，改为选择绕行非洲好望角的更长航线。

近期，随着地区紧张局势出现一定的缓和迹象，特别是部分被扣押船员的获释，全球航运业关于“红海复航”的讨论再度升温。12月19日，航运巨头马士基的集装箱船“MAERSK SEBAROK”号完成了穿越曼德海峡进入红海的航程。这艘6500标准箱、服务于马士基MECL航线的货轮，从阿曼塞拉莱

港启航驶往美国东海岸，其此次航行意义重大，是马士基公司船只近两年来首次通过该海峡。

不过，马士基称，尽管这是重大进展，但并不意味已考虑将东西向航线网络全面恢复至经苏伊士运河的航道。马士基表示，若安全门槛持续达标，考虑采取渐进策略，逐步恢复经苏伊士运河和红海的东—西航线。首航即为第一步，后续将有限度增加跨苏伊士航次。但目前尚无具体航次安排。

马士基的这一举动引发了行业广泛关注。丹麦南方银行分析师Haider Anjum称，现在情况可能会迅速变化，相信新年过后其他航运公司会立即效仿。咨询公司Vespucci Maritime首席执行官Lars Jensen也表示赞同，认为重返红海的趋势可能会加速发展，马士基的举动是“迈向正常化的第一步”，向其他航运公司发出了明确信号。

无独有偶，近日法国达飞航运也宣布，2026年1月15日起将恢复其印度—中东—美东航线INDAMEX经由苏伊士运河的红海通道。INDAMEX航线将恢复6000—

10000TEU船型编排，并按周部署11艘船舶。相比过去一年普遍绕行非洲好望角的做法，航程可缩短约14天，循环周期将压缩至77天。

## 缓解成本压力

率先恢复红海航线，被业内视为在压力背景下的一次“战略性试水”。它可以通过缩短航程、恢复周转效率来缓解成本压力；同时，在主要竞争对手仍保持谨慎时，率先复航可抢占部分因绕行周期延长而流失的货主订单。

行业测算显示，绕行好望角使航程普遍增加10—15天，单航次燃油成本额外增加约20万—30万美元。今年以来，随着新船集中交付、货量复苏有限，即期运价(Spot)已跌破部分船司的基础运价(FAK)预期，形成“成本高、价格低”的双向挤压。

有业内人士称，部分船司已经达到了一个“快要负担不起成本的临界点”。比如另一航运巨头公司赫伯罗特(Hapag-Lloyd)在三季报中表示，持续绕行及港口扰动推高了单位成

本，叠加运价回落，导致净利润同比腰斩约50%。财报显示，其前9个月净利润从2024年同期约16.87亿欧元，降至8.46亿欧元。

航运业媒体专家沈慈晨指出，一方面船司难以回避来自货主的“复航诉求压力”，另一方面苏伊士运河管理局在财务上的“复航激励”也“颇具诱惑”。从通行费数据来看，苏伊士运河管理局正承受因红海危机所带来的严重收入下滑。为此，它已通过降费、优惠政策、促销机制等方式表达“欢迎船司重返的渴望”。

不过，复航并不意味着市场即刻反转。地缘风险尚未完全解除，大部分船司仍倾向保持观望。沈慈晨判断，更可能的情形是“大公司小规模放回船只、其他船司谨慎跟随”，行业仍处于试探性复航阶段。值得注意的是，达飞的抢先复航不仅是航线调整，更可能成为新一轮运价竞争的触发点。“这将涉及各大船司的诸多博弈。”

更具压力的是潜在的供给侧冲击。“巨头们的动作可能倒逼同行加速复航，从而引发新的价格比拼。目前绕行好望角的船队占全球运力约6%—7%，一旦这部分运力完全回归苏伊士，短期舱位供给将出现明显释放。在需求恢复有限的情况下，供大于求将进一步挑战承压已久的运价。”他说。

## 复杂心态

但红海复航并非简单的“回归正常”。一个不可忽视的事实是，货主市场本身具有选择惯性。在过去大规模绕行好望角的背景下，许多货主已重新配置其全球供应链，从发货周期、在途库存到交货承诺均作出调整。

英国航运经纪公司Braemar最新分析指出，如果集装箱航运公司在2026年全面恢复红海航线，可能会使集装箱船队的过剩运力达到14%—15%。更严峻的是，随着大量新增

运力的加入，到2027年这一数字可能会达到惊人的20%。全球船舶订单总量目前约为1000万标准箱，这一数字远超预期需求。

而相比航运公司自身的运营压力，全球供应链对红海复航的期待更为复杂。过去一年，在绕行成为“新常态”的背景下，制造业、零售业与贸易商在生产排程、订单签约、库存管理和促销节奏等方面，已经根据更长的运输周期进行了再平衡。通过提高安全库存、提前发货、延长交付周期等多种方式，不少企业已经逐步适应了“更慢但可预期”的物流现实。

这也意味着，即便航线重启，客户市场的回流将滞后于船司复航，市场份额的再平衡可能在“信心重建期”后才逐步显现。船商赫伯罗特特别指出，重返红海后船只航行时间缩短，提前到港可能造成港口拥挤。因此，船司更可能选择市场空白航班多的淡季，例如中国农历年后，进行航班调整以避免港口拥堵的连锁反应。

英国劳氏日报数据显示，11月通行苏伊士运河的船班已超过1000艘次，为2024年1月以来的最高水平，并连续3个月保持上行趋势，约恢复至危机前四至五成水平。另一项数据显示，2025年11月仅有120艘集装箱船穿越苏伊士运河，而在胡塞武装袭击爆发前的2023年10月有583艘。这一差距显示了恢复过程的渐进性。

从事外贸行业的陈音对北京商报记者表示，从供应链视角看，最担心的是“不确定的变化”，而不是“确定的慢”。如果贸然全面恢复红海—苏伊士通道，一旦局势反复又被迫重新绕行，各类企业将不得不再次调整排产计划和库存策略，承受第二轮甚至第三轮“节奏重置”的冲击。这种反复的节奏波动，其成本和风险往往远高于单次航程多出两周所带来的时间损失。

北京商报记者 赵天舒

## F 聚焦 Focus

### 黄金站上4400美元 贵金属集体狂欢

贵金属市场集体迎来“高光”时刻。12月22日，黄金、白银、铂金、钯金四大贵金属品种同步发力，奏响上涨“主旋律”。Wind数据显示，截至15:00，伦敦金现盘中冲高至4420.07美元/盎司，突破10月20日4381.48美元/盎司的前期高点，刷新历史纪录；伦敦银现更是首度站上69美元/盎司关口，盘中最高触及69.45美元/盎司，同步改写历史峰值。国际期货市场亦同步跟涨，COMEX黄金攀升至4443.5美元/盎司，COMEX白银期货冲高至69.525美元/盎司，均再创历史新高。

铂金、钯金两大品种也同样展现出亮眼的上行表现。截至15:00，现货铂金盘中冲高至2074.1美元/盎司，日内涨幅超4%，为2008年以来首次突破2000美元/盎司整数关口，年内累计涨幅已超126%；现货钯金日内最高触及1796.5美元/盎司，日内涨幅同样超4%，延续强劲上涨势头。

贵金属市场的火热行情迅速传导至A股市场，国内贵金属指数板块同步走强。个股方面，晓程科技、湖南白银涨超7%，贵研铂业涨超6%，西部黄金、盛达资源涨幅均超5%，山东黄金、紫金矿业、中金黄金、四川黄金、赤峰黄金、招金黄金等贵金属企业个股亦纷纷跟涨。

对于本轮贵金属的全面上涨，苏商银行特约研究员武泽伟指出，这是市场对全球宏观经济、货币政策与地缘风险等多重核心驱动因素形成深度共识后的集中反应。“与以往的局部上涨不同，此次黄金、白银、铂金、钯金的全线突破，标志着驱动因素已从单一避险需求，转变为美联储开启降息周期预期强化、全球央行持续购金战略以及地缘政治不确定性为贵金属整体赋予的长期风险溢价等多方力量的强大共振。”

武泽伟进一步分析，黄金作为贵

金属板块的绝对锚点创历史新高，彻底激活了市场做多情绪，进而带动兼具金融属性与更强工业属性的白银、铂金、钯金等品种开启补涨行情，形成了从金融属性到工业属性、从期货到股票的完整链条联动。

对于这一驱动逻辑，中信证券首席经济学家明明也表达了认同，他表示，本轮贵金属“全面开花”既源于投资者对美联储降息的强预期、全球地缘形势的持续不确定性，也受到美国通胀黏性等复杂宏观变量的叠加影响。

武泽伟进一步强调，投资者需理性认识本轮上涨的核心逻辑，其本质是长期驱动因素累积的结果，而非短期投机炒作催生的行情。当前价位下，首要需警惕短期大幅上涨后市场情绪过热可能引发的剧烈回调风险，不应盲目追高。从投资价值看，贵金属在资产配置中始终扮演着对冲系统性风险、分散组合波动的重要角色。对于普通投资者，更明智的做法是将其视为一项长期的、占比适中的防御性配置，而非试图捕捉短期波动的投机工具，选择定投存金或黄金ETF等低门槛方式，逐步建立仓位，并严格控制投资比例，才是更为稳健的策略。

北京商报记者 宋亦桐 周义力

## · 图片新闻 ·

### 日本火箭发射任务失败



22日，日本鹿儿岛县南种子町，一枚日本H3火箭搭载“引路”5号卫星从种子岛宇宙中心发射升空。视觉中国/图

当地时间12月22日，日本文部科学省发布消息称，H3火箭8号机发射任务失败，火箭上搭载的卫星未能进入预定轨道。

日本宇宙航空研究开发机构22日发射一枚H3火箭，火箭上搭载有日本准天顶卫星系统的“引路”5号卫星。火箭在飞行途中第二级发动机燃烧提前停止。

本次发射任务原定12月7日进行，但因二级火箭搭载的惯性测量单元出现异常推迟至17日。17日当天，发射又因冷却水注水设备异常被紧急叫停。

针对此次发射失败，日本文部科学省于当天成立对策本部，开展调查、讨论应对措施，并要求宇宙航空研究开发机构尽快提交情况报告。

目前，日本计划中的准天顶卫星导航系

统由7颗卫星组成，本次发射的是第6颗卫星，编号为“引路”6号。“引路”6号卫星已于今年2月发射。

早在2023年2月17日，日本就曾首次发射其新一代主力运载火箭H3火箭，但倒计时结束后火箭未升空，发射宣告失败。

据悉，彼时的发射原计划将地球观测卫星“大地”3号送入轨道。

该卫星可用于灾害监测，也可用来侦察弹道导弹发射。准天顶卫星导航系统被称为“日本版GPS”，主要是GPS系统的补充，以提高卫星测位的精确度。

H3运载火箭是日本新一代主力运载火箭，由日本宇宙航空研究开发机构和三菱重工业公司联合研发。

北京商报综合报道