

巨头谨慎复航，红海通道何日全面重启？

本报驻埃及特派记者 黄培昭 本报记者 李迅典 陈子帅 ●陈欣

《全球贸易杂志》称，马士基逐渐恢复在红海及苏伊士运河的有限运营，这标志着该公司在避开该航线两年之后，做出重大转变。这家丹麦航运巨头表示，其一项服务将从1月26日起重新启用苏伊士运河，首航船舶将从阿曼的萨拉拉港出发。此举表明，马士基对地区局势趋于稳定日益抱有信心。

自2023年年底以来，受以色列袭击加沙以及也门胡塞武装为声援加沙巴勒斯坦人而在红海对船只发动袭击等事件影响，苏伊士运河航运遭到严重干扰。大多数主要航运公司为避开红海，纷纷绕行好望角，导致全球供应链运输时间延长、成本上升。袭击发生前，苏伊士运河承担着全球约10%的海运贸易量，是欧亚之间最重要的航运通道。若更多船舶重返该航线，有望缓解当前运费压力。

马士基表示，率先恢复通行的是其MECL航线，该航线连接中东、印度与美国东海岸。该公司强调，这一决定属于“分阶段、谨慎推进”的策略，并重申安全仍是其首要考量。马士基称，使用苏伊士运河可将运输时间缩短最多一

“可能成为全球航运业转折点”

周，从而提升运输可靠性并为客户降低成本。本月早些时候，该公司一艘船舶成功试航该航线，此举发生在加沙停火协议生效后。行业分析人士认为，这一举动意义重大。马士基一直是各大航运公司中最谨慎的一家，因此此次行动可能成为全球航运业的一个转折点。

“海事新闻”网站称，马士基此举标志着全球航运业迎来了一个历史性时刻。在经历了长达两年的红海危机后，各大航运公司纷纷发出谨慎复工的信号。马士基的回归紧随全球第三大集装箱航运公司达飞海运集团之后。达飞已恢复其印巴-美东航线在苏伊士运河的常规通行。

《全球贸易杂志》称，尽管安全担忧依然存在，但许多托运人迫切希

望获得更快的运输速度和更可预测的船期。马士基强调，恢复通行将是“渐进且可逆的”，该公司表示已制定应急预案，若安全局势再度恶化，将立即重新调整航线。

上海外国语大学中东研究所教授刘中民对《环球时报》记者表示，马士基恢复红海航运，本质上是对该区域安全状况的信心在一定程度上得到恢复的体现。尽管红海地区仍存在诸多安全隐患，但相较于2023年新一轮巴以冲突爆发以来，当前红海安全形势已出现较为明显的改善。在刘中民看来，红海航线的逐步恢复对改善国际海洋通道安全、保障全球供应链稳定具有重要现实意义。

上海国际问题研究院研究员李伟建对《环球时报》记者表示，马士基作为行业内对红海局势最为谨慎的航运巨头之一，重启

航线具有较强的示范效应。短期内若其航行顺利，未遭遇安全波动，风险预期持续降低，预计将有更多航运企业跟进恢复红海航线，推动航线逐步回归常态。目前全球货运代理与货主正密切关注马士基的航行成效，中小航运企业则处于观望状态，整体行业呈现“巨头引领、中小跟随”的潜在恢复态势。

埃及方面对苏伊士运河的前景表现出乐观态度。据《今日埃及》报道，苏伊士运河管理局主席拉比耶表示，2025年下半年超大型集装箱船的逐步回归释放出积极信号，表明随着红海地区局势趋于稳定，运河航运有望实现更广泛的复苏。他表示，随着部分航运公司在年底前恢复至正常通航水平，苏伊士运河收入有望在2026年下半年进一步回升。

《今日埃及》称，运河航运的恢复将对埃及经济产生重大影响，因为该国相当一部分外汇收入依赖苏伊士运河。此前，航运公司避开红海导致苏伊士运河收入下降。2024年苏伊士运河的收入约为40亿美元，较2023年创纪录的102.5亿美元大幅下滑。

“对货主而言将是一把双刃剑”

波兰“运输信息”网站提到，马士基尚未宣布任何额外的红海航行计划，其他航运公司同样持类似谨慎态度，达飞海运集团也未暗示其整体战略将发生重大转变。这些企业的行为目前“仍属谨慎尝试，而非有组织的系统性重返”。

“贸易流已适应现状，并不急于回归。”“运输信息”网站称，全球集装箱贸易基本已适应了无红海通行的运营模式。目前，大多数亚欧及亚洲—地中海航线仍继续绕行好望角。最初作为应急措施的绕行，如今已被纳入网络规划之中。船期安排、挂靠港顺序、设备调配以及联盟结构均已调整以适应更长的航线。因此，当前海运系统已形成一定程度的运营惯性。即便安全局势迅速改善，要逆转当前调整，仍需足够时间、系统协调以及各方对航线长期开放的稳固信心。

对货主而言，尽管绕行带来更高的燃油消耗和更长的交货周期，但这一影响目前已被普遍接受。对航运公司而言，绕行也重塑了其在多个贸易航线上的运力部署策略。在此背景下，一艘船舶安全通过红海并不会立即引发运力重新分配，也不会改变日常的航线规划。马士基的谨慎态度

也反映了更广泛的地缘政治与贸易压力。据国际航运媒体《劳氏日报》报道，该公司在2026年开局之际正面临多重挑战，包括影响亚美贸易的关税政策以及全球采购格局的变化。在此背景下，红海形势只是影响其综合决策的因素之一。

此外，“海事新闻”网站称，尽管苏伊士运河交通已部分恢复，但与危机前水平相比仍明显低迷。波罗的海国际航运公会首席航运分析师拉斯穆森表示，今年1月第一周的运河通行量较2023年同期下降60%。此前长期绕行非洲导致运费上涨约160%，并推高了行业船舶利用率。分析人士预测，随着红海航线正常化，集装箱船需求可能减少约10%，这或将加速老旧船舶淘汰。

海洋与运价分析公司Xeneta的高级市场分析师德斯廷·奥祖尔表示：“根据各航运公司航运网络调整的速度和范围，事态发展对货主而言将是一把双刃剑。一方面，运力过剩可能带来运价下行，使货主受益；但另一方面，准班率和按时交付的可靠性面临风险，这种潜在冲击值得警惕。”

编者的话：“海运业终于开始向常态迈进。”彭博社20日以此为题报道称，经历了6年多的动荡之后，海运业朝着恢复正常的方向迈出重要一步。这轮动荡先是源于新冠疫情，后是中东冲突，最后是美国发起的关税战。远洋运输巨头马士基集团在近日的一份声明中表示，计划恢复通过苏伊士运河的航线。此前，由于商业船只面临安全威胁，该公司自2024年1月起暂停使用这条连接欧洲与亚洲的重要通道。业内普遍认为，行业巨头这一举措对于红海航运的复苏有重要意义。那么，红海航线距离完全恢复常态还有多远？还会受到哪些因素的影响？

“地缘政治持续稳定才是全面复航根本前提”

接受《环球时报》记者采访的专家认为，红海航线虽短期趋稳，但全面恢复仍面临多重不确定性。刘中民认为多重地缘政治变量仍需重点关注。首要因素是也门局势与巴以冲突的联动影响。唯有也门实现国内和解、巴以冲突得到有效管控，才能从根本上消除胡塞武装借巴以问题干扰红海安全的隐患。其次，红海地区复杂的地缘政治博弈持续发酵。沙特与阿联酋因支持也门不同势力存在明显分歧，区域大国博弈加剧了局势不确定性；以色列公开支持索马里兰独立，试图借此向红海地区渗透，甚至计划将其打造为针对胡塞武装的基地，这一举措引发恶劣影响，进一步搅乱红海两岸安全格局。最后，美国中东政策的不确定性也是重要变量。刘中民强调，国际社会能否构建更具合法性、可持续性的多边红海安全治理机制，是决定航线能否全面、稳定恢复的关键所在。

李伟建也表示，红海航线面临的潜在风险并未完全消除。首要风险来自加沙问题的后续解决进程，美国提出组建委员会共同管理加沙的方案仍处于筹备阶段，以色列对此明确表达不满，巴勒斯坦方面也未明确认同，各方分歧尚未弥合。一旦以色

列再度在加沙采取大规模军事行动，红海航运安全将再次受到冲击。其次，伊以关系的潜在变数也不容忽视。

李伟建认为，胡塞武装的行动逻辑与地区局势深度绑定，其此前已明确表态，只要以色列停止在加沙的大规模军事行动，便会停止骚扰红海商船。当前局势下，胡塞武装若贸然重启对红海商船的打击，将面临国际社会的广泛压力，这使其短期内保持克制的可能性较大。综合来看，红海航线短期内有望逐步恢复，但中东地区地缘政治的复杂性决定了安全风险始终存在，航线全面、稳定复苏仍需观察地区局势的后续走向。

中国国际问题研究院助理研究员李子昕告诉《环球时报》记者，马士基此举说明了红海航线的难以替代性，也彰显了“关键通道”在当前地缘政治博弈中的极端重要地位。马士基的确发出了强烈信号，但这种信号必须要有国际力量的共同加持才可持续，例如需要各国在红海、亚丁湾的通力合作，需要国际社会在应对也门危机时展现出更强的参与全球治理的意愿，要避免在地区进一步采取军事行动刺激相关军政组织做出非理性行为。否则，目前脆弱的复航还是存在中断的可能。

李子昕表示，加沙局势是本轮红海危机的一个主要引爆因素，当前加沙局势虽然暂时平息，但任何新的冲突升级都可能在红海出现定向外溢，再度恶化航运环境。他强调，“地缘政治持续稳定才是全面复航的根本前提”。▲



2025年11月25日，船只通过苏伊士运河。（视觉中国）