

## 苏伊士运河突发事故影响集运及原油市场！

### 事件：

- 全球航运卫星数据及相关新闻，3月23日上午（当地时间）一艘集装箱船“EVER GIVEN (imo:9811000)”在苏伊士河发生搁浅事故，从而导致苏伊士运河双向交通堵塞。目前救援进度较为缓慢，苏伊士运河堵船持续。

### 点评：

- 全球航运卫星数据及相关新闻，3月23日上午（当地时间）一艘集装箱船“EVER GIVEN (imo:9811000)”在苏伊士河发生搁浅事故，从而导致苏伊士运河双向交通堵塞，该船设计船长400米，而苏伊士运河水面宽度在300-400米左右，集装箱船的搁浅阻碍了苏伊士运河船只双向运行（影响亚欧航线集装箱及中东地区原油出口），且当前吃水15.7米，基本满载，由于船只较大且几乎满载，救援进度较慢，目前约有5艘拖船参与救援作业，参考最新船只数据，该船舶速度依然处于1节以下。
- 苏伊士运河是亚欧航线的重要窗口，亚洲货运船（干散及集运船舶）大多通过苏伊士运河通往欧洲及大洋洲部分港口，苏伊士运河的堵塞或对亚欧航线船舶到达时间或大规模延迟，短期造成集装箱船舶的急缺预期，或拉高亚欧航线的运价。
- 与此同时，与苏伊士运河临近的霍尔木兹海峡是中东原油出口的重要咽喉，沙特、伊拉克、阿联酋等中东国家的原油大多通过该海峡出口，苏伊士运河的堵塞在短期或造成全球原油供应的收紧预期，从而推动全球原油价格走强。
- 通过我们全球航运卫星数据的追踪，约有1300万桶原油受运输影响。且通过全球卫星船舶数据监测，截止3月24日，苏伊士运河周边船舶数量出现明显增加。
- 参考往期苏伊士运河船舶事故，我们认为当前事件存在短期缓解的可能性，对亚欧航线影响或为少量航次到港延迟，长期影响可能性较低，对原油市场的影响偏弱，仅为短期事件性波动影响。后续我们将针对苏伊士运河事故对亚欧航线运输及对全球原油供需影响进行持续监测。

刘道明 分析师 SAC 执业编号：S1130520020004  
liudaoming@gjzq.com.cn

许隽逸 分析师 SAC 执业编号：S1130519040001  
xujunyi@gjzq.com.cn

陈律楼 联系人  
chenlvlu@gjzq.com.cn

### 风险提示：

卫星定位和油轮跟踪数据误差对结果产生影响；其他第三方数据来源出现误差对结果产生影响；模型拟合误差对结果产生影响。

## 内容：

### 事件及点评

全球航运卫星数据及相关新闻，3月23日上午（当地时间）一艘集装箱船“EVER GIVEN (imo:9811000)”在苏伊士河发生搁浅事故，从而导致苏伊士运河双向交通堵塞，该船设计船长400米，而苏伊士运河水面宽度在300-400米左右，集装箱船的搁浅阻碍了苏伊士运河船只双向运行（影响亚欧航线货运及中东地区原油出口），且当前吃水15.7米，基本处于满载状态，目前约有5艘拖船参与救援，整体救援进度较慢，参考最新数据，该船舶速度依然处于1节以下。

苏伊士运河是亚欧航线集装箱的重要窗口，亚洲集装箱船大多通过苏伊士运河通往欧洲及大洋洲部分港口，苏伊士运河的堵塞或导致亚欧航线货运船舶到达时间延迟，短期造成集装箱船舶的急缺预期，或拉高亚欧航线的运价。

与此同时，与苏伊士运河临近的霍尔木兹海峡是中东原油出口的重要咽喉，沙特、伊拉克、阿联酋等中东国家的原油大多通过该海峡出口，苏伊士运河的堵塞在短期或造成全球原油供应的收紧预期，从而推动全球原油价格走强。

通过我们全球航运卫星数据的追踪，约有1300万桶原油受运输影响。且通过全球卫星船舶数据监测，截止3月24日数据，苏伊士运河周边船舶数量出现明显增加，事故船仍处于紧急救援中。

参考往期苏伊士运河船舶事故，我们认为当前事件存在短期缓解的可能性，对亚欧航线影响或仅为少量航次出现到港延迟，长期影响可能性较低，对原油市场的影响偏弱，仅为短期事件性影响。后续我们将实时监测苏伊士运河事故对亚欧航线运输及对全球原油供需影响进行监测。



图表 1: 2021 年 3 月 21 日苏伊士运河航运表现



来源: 国金证券研究所



图表 2：2021 年 3 月 22 日苏伊士运河航运表现



来源：国金证券研究所



图表 3: 2021 年 3 月 23 日苏伊士运河航运表现



来源：国金证券研究所



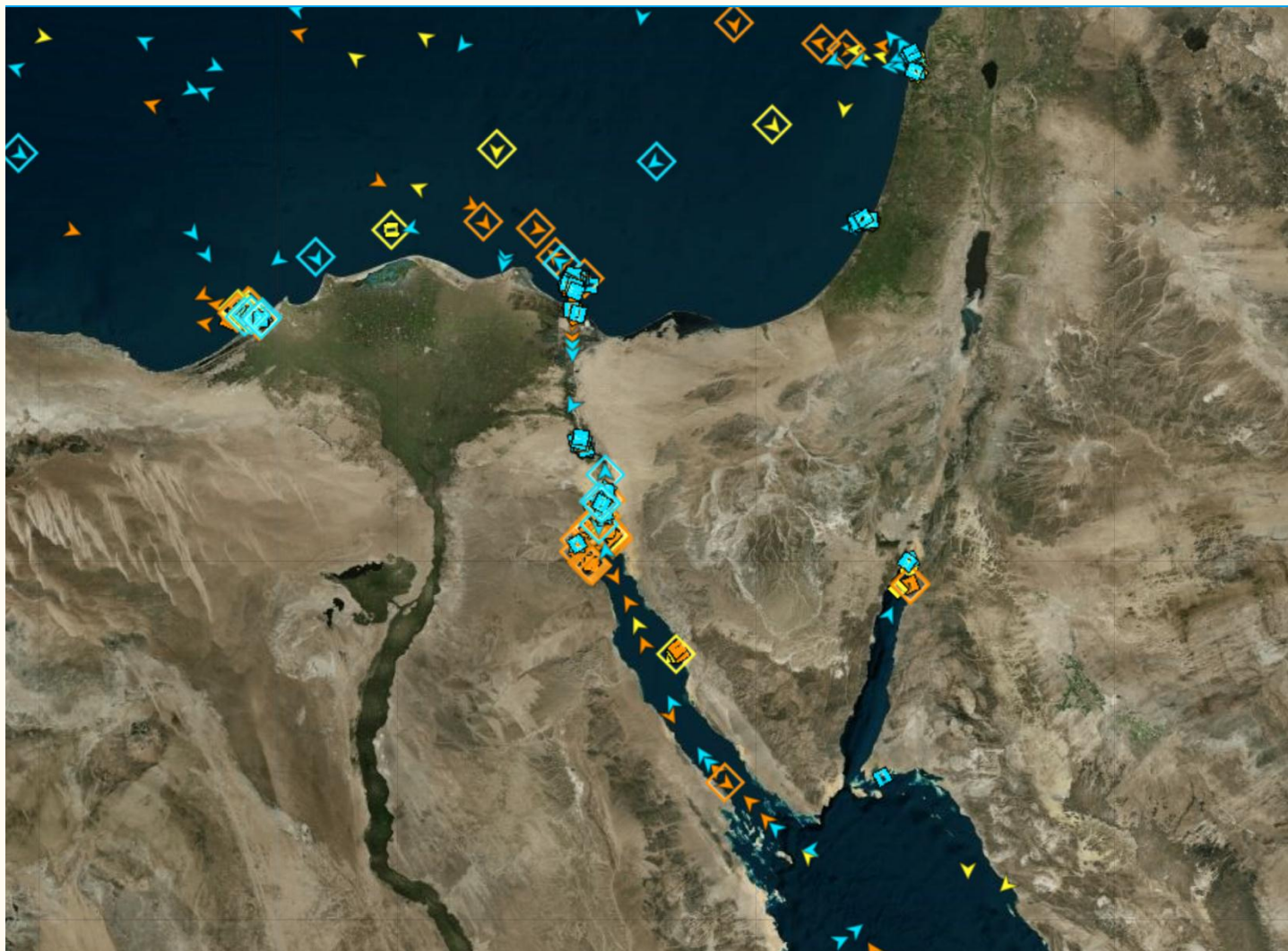
图表 4: 2021 年 3 月 24 日苏伊士运河拥堵情况



来源：国金证券研究所



图表 5：截止 3 月 24 日苏伊士运河油轮及集装箱船航运表现（截止 20:30）

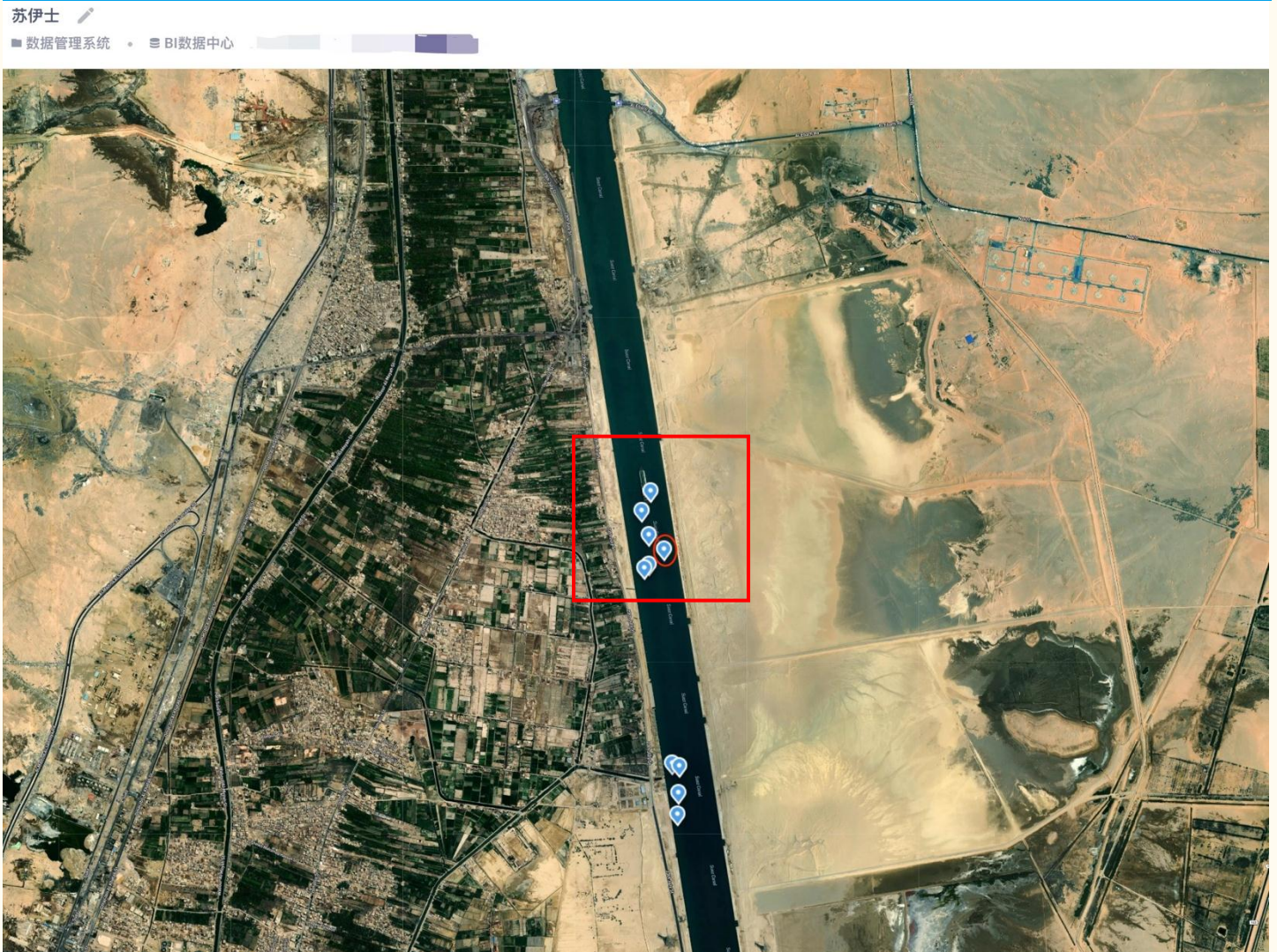


来源：国金证券研究所

从国金数据中心的监控平台看，正有五艘拖船（Tug）在进行紧急救援。



图表 6：五艘拖船正处于紧急救援中



来源：国金证券研究所

### 集运、油运介绍及转换航线时间成本介绍

- 苏伊士运河：苏伊士运河是亚洲与非洲间的分界线，同时也是亚非与欧洲间最直接的水上通道。水面宽度为 280 米至 345 米，运河深度为 22.5 米，船舶最大吃水值为 18.9 米，最大通过吨位为 21 万吨。苏伊士运河曾在 2014 年扩建，于 2015 年 8 月完成。完成后预计通过运河的流量将从 2014 年的平均每天 49 艘船增加到 97 艘。其中南行的过境时间从 18 小时减少到 11 小时，轮船的等待时间从 8-11 小时减少到 3 小时。
- 巴拿马型油轮：巴拿马型油轮是一种载重量在 6-8 万吨之间，专门设计适合巴拿马运河船闸的大型船只，船只最大尺寸为为长 294.1 米，宽 32.3 米，吃水 12.0 米，高 57.91 米。船只大小主要受限于巴拿马运河中最浅可用水深为 12.55 米的佩德罗米格尔船闸以及巴拿马运河船闸，闸室的可用长度为 304.8 米。
- 阿芙拉型油轮：阿芙拉型油轮是一种载重量在 8-10 万吨之间的，宽度超过 32.31 米的油轮。阿芙拉型油轮广泛的应用于黑海盆地，北海，加勒比海，中国海和地中海。阿芙拉型油轮可以方便地进入北美大多数港口，经济性良好，并且对冰区有很好的适应性。



- 苏伊士型油轮：苏伊士型油轮是一种满载情况下可以通过苏伊士运河的最大油轮，船只吃水深度不超过 58 英尺(17.7 米)，船型以装载 100 万桶原油设计载重，载重量一般不超过 15 万吨。
- VLCC: VLCC 是指载重量在 20-30 万吨的巨型原油船。
- ULCC: ULCC 是指载重量在 30 万吨以上的超大型原油船。
  
- 历史上苏伊士运河搁浅事件：
  - 2015 年 4 月 19 日，马士基航运的“Susan Maersk”号在前往地中海时搁浅在苏伊士运河，该轮船于当天下午 14 点成功脱浅。
  - 2017 年 10 月 25 日，东方海外的 21000TEU 大型集装箱船“OOCL Japan”号由于机械问题搁浅在苏伊士运河，在拖船的帮助下，几小时后，航线恢复通行。
  - 2020 年 11 月 26 日，赫伯罗特旗下 18800TEU 超大型集装箱船“Al-Muraykh”号在苏伊士运河搁浅，阻拦其他南向行驶船舶超 5 小时。
- 苏伊士运河重要地位及改变航线时间成本
  - 苏伊士运河是亚欧航线的重要窗口，苏伊士运河的拥堵或延迟亚欧航线货运船舶到港时间，如果船舶从苏伊士运河航线转为好望角航线，将大幅增加航行时间，且由于经好望角的亚欧航线的航行里程大幅增加，航行成本势必出现大幅上升。

图表 7：经苏伊士运河亚欧航线



来源：国金证券研究所



图表 8：经好望角及经苏伊士运河亚欧航线成本比较（新加坡港-勒阿弗尔港）

| 路径         | 航速/<br>kn | 航行<br>时间/<br>d | 燃油<br>消耗量/<br>t | 燃油成本+运河通<br>行费(即总成本)/<br>美元 | 总成本<br>增量/<br>美元 |
|------------|-----------|----------------|-----------------|-----------------------------|------------------|
| 经苏伊士<br>运河 | 18.0      | 18.94          | 2 153           | 559 726<br>+335 733         | 基准               |
| 经好望角       | 18.0      | 26.74          | 3 039           | 790 073                     | -105 386         |
|            | 18.5      | 26.02          | 3 194           | 830 440                     | -65 018          |
|            | 19.0      | 25.33          | 3 354           | 872 109                     | -23 350          |
|            | 19.5      | 24.68          | 3 522           | 915 753                     | 20 294           |
|            | 20.0      | 24.07          | 3 693           | 960 284                     | 64 825           |
|            | 20.5      | 23.48          | 3 876           | 1 007 646                   | 112 187          |
|            | 21.0      | 22.92          | 4 067           | 1 057 402                   | 161 943          |

来源：《亚欧航线好望角路径与苏伊士运河路径的航次成本比较》，国金证券研究所

### 风险提示：

#### 1.卫星定位和船舶跟踪数据误差对结果产生影响：

卫星数据误差包括与卫星定位直接有关的定位误差，以及与卫星信号传播和接收有关的系统误差。

#### 2.其他第三方数据来源出现误差对结果产生影响：

由于第三方数据来源涉及联合国，各类商业机构，各国政府组织等，数据准确程度不一，从而有可能出现误差。

#### 3.模型拟合误差对结果产生影响：

由于数据体量较大，且数据并非完美，而模型也无法做到完美捕捉数据本身，从而导致误差。



**特别声明:**

国金证券股份有限公司经中国证券监督管理委员会批准，已具备证券投资咨询业务资格。

本报告版权归“国金证券股份有限公司”（以下简称“国金证券”）所有，未经事先书面授权，任何机构和个人均不得以任何方式对本报告的任何部分制作任何形式的复制、转发、转载、引用、修改、仿制、刊发，或以任何侵犯本公司版权的其他方式使用。经过书面授权的引用、刊发，需注明出处为“国金证券股份有限公司”，且不得对本报告进行任何有悖原意的删节和修改。

本报告的产生基于国金证券及其研究人员认为可信的公开资料或实地调研资料，但国金证券及其研究人员对这些信息的准确性和完整性不作任何保证，对由于该等问题产生的一切责任，国金证券不作出任何担保。且本报告中的资料、意见、预测均反映报告初次公开发布时的判断，在不作事先通知的情况下，可能会随时调整。

本报告中的信息、意见等均仅供参考，不作为或被视为出售及购买证券或其他投资标的邀请或要约。客户应当考虑到国金证券存在可能影响本报告客观性的利益冲突，而不应视本报告为作出投资决策的唯一因素。证券研究报告是用于服务具备专业知识的投资者和投资顾问的专业产品，使用时必须经专业人士进行解读。国金证券建议获取报告人员应考虑本报告的任何意见或建议是否符合其特定状况，以及（若有必要）咨询独立投资顾问。报告本身、报告中的信息或所表达意见也不构成投资、法律、会计或税务的最终操作建议，国金证券不就报告中的内容对最终操作建议做出任何担保，在任何时候均不构成对任何人的个人推荐。

在法律允许的情况下，国金证券的关联机构可能会持有报告中涉及的公司所发行的证券并进行交易，并可能为这些公司正在提供或争取提供多种金融服务。

本报告反映编写分析员的不同设想、见解及分析方法，故本报告所载观点可能与其他类似研究报告的观点及市场实际情况不一致，且收件人亦不会因为收到本报告而成为国金证券的客户。

根据《证券期货投资者适当性管理办法》，本报告仅供国金证券股份有限公司客户中风险评级高于 C3 级（含 C3 级）的投资者使用；非国金证券 C3 级以上（含 C3 级）的投资者擅自使用国金证券研究报告进行投资，遭受任何损失，国金证券不承担相关法律责任。

此报告仅限于中国大陆使用。

**上海**

电话：021-60753903

传真：021-61038200

邮箱：researchsh@gjzq.com.cn

邮编：201204

地址：上海浦东新区芳甸路 1088 号

紫竹国际大厦 7 楼

**北京**

电话：010-66216979

传真：010-66216793

邮箱：researchbj@gjzq.com.cn

邮编：100053

地址：中国北京西城区长椿街 3 号 4 层

**深圳**

电话：0755-83831378

传真：0755-83830558

邮箱：researchsz@gjzq.com.cn

邮编：518000

地址：中国深圳市福田区中心四路 1-1 号

嘉里建设广场 T3-2402