

# 苏伊士运河“被堵”对大宗商品影响几何？

宝城期货金融研究所 程小勇

3月下旬，全球金融市场因美债收益率攀升和通胀预期高涨而剧烈动荡，对于大宗商品而言，除了经济复苏带来的需求回暖提振之外，供应问题也备受关注。一方面，海外疫情导致全球供应链恢复较慢，尤其是海外工厂复工面临疫情反复的冲击；另一方面，苏伊士运河因“长赐号”搁浅导致中断。

我们认为，作为全球重要的海运枢纽，苏伊士运河“被堵”对于集装箱的运输会影响较大，这会影响到工业产成品和消费品，但是对于大宗干散货和原油的供应影响较小，主要是间接作用，即抬升海运成本，并不会对大宗工业品供应造成很大的冲击。因此，苏伊士运河“被堵”并不能视其为大宗商品价格上涨的驱动力，影响是短期的。

## 1. 苏伊士运河地理位置

苏伊士运河连通地中海和红海，北起塞得港，南至苏伊士城，是欧洲发达国家与亚洲新兴市场国家之间货物运输的要道，每天都有上百艘大型运输船只经过这里，前往世界各地。一旦运河的通行秩序受到影响，全球的海运秩序都会受到影响。

图 1：苏伊士运河地理位置



资料来源：公开资料 宝城期货金融研究所

从地形上说，苏伊士的地形并不相同，有三个是浅而充满水的凹洼：曼札拉湖和提姆萨赫湖和苦湖，后者虽然有大小之别却形成一片不断的水域。苏伊士运河穿过苏伊士地峡，沟通地中海和红海、印度洋。地峡是由海洋沉积物、粗沙和在早先降雨时期积存的砂砾、尼罗河的冲积土（尤其在北部）和风吹来的沙等构成的。

这条运河允许欧洲与亚洲之间的南北双向水运，而不必绕过非洲南端的风暴角（好望角），大大节省了航程。以欧洲南部港口为例，从波斯湾绕行好望角的平均距离约为 19000 公里，如经苏伊士运河，航程缩短到 2800 公里左右，可节约航程近 85%。而从英国的伦敦港或法国的马赛港到印度的孟买港作一次航行，经苏伊士运河比绕好望角可分别缩短全航程的 43% 和 56%。沙特阿拉伯吉达港和黑海康斯坦察港之间绕好望角的距离是 11771 英里，而经苏伊士运河的距离仅 1698 英里，节约 86% 的距离。在苏伊士运河开通之前，有时人们通过从船上卸下货物通过陆运的方法在地中海和红海之间实现运输。

## 2. 苏伊士运河“被堵”事件始末

3月23日，一艘悬挂巴拿马国旗的重型货船在苏伊士运河新航道搁浅，造成苏伊士运河航道堵塞。出事的船只是一艘超大型黄金级集装箱船，名为“长赐号”（Ever Given）。它长达400米，宽近60米，最大理论容量为20124至20388 TEU（即两万多个标准集装箱），总吨位217612 GT至219688 GT。

图2：“长赐号”搁浅示意图



资料来源：公开资料 宝城期货金融研究所

苏伊士运河的水面宽度在345米到280米之间，用于通航的航道宽度则更窄，平均宽度只有130米。长赐号在穿越运河时受到强风的影响，直接横截在运河当中，将航道拦腰截断，苏伊士运河彻底进入了瘫痪状态。船只为了摆脱搁浅状态，也试图做出挣扎，反而使得船身发生了倾斜。

据《今日埃及》（Egypt Today）报道，当地时间3月27日，苏伊士运河搁浅货轮“长赐号”开始移动，船只已经向北移动了17米，有积极的迹象表明，由于当天的涨潮，船只将很快重新漂浮。报道称，救援人员已经能够移动船尾，并成功使舵和螺旋桨工作。

21世纪以来苏伊士运河最长的一次搁浅事件持续时间也仅为3天，而目前长荣“天赐号”搁浅时间已经超过5天，成为苏伊士运河历史上搁浅持续时间最长的事故，而且影响的时间可能会持续增加。

目前传来好消息，这对于部分前期炒作供应中断的商品可能是重大利空。埃及苏伊士运河管理局3月29日晨发表声明说，搁浅在苏伊士运河中的重型货船已成功起浮，船身方向明显修正。

## 3. 苏伊士运河的作用

2019年，超过19000艘船只通过苏伊士运河，相当于近12.5亿吨货物。苏伊士运河通过船舶数和货运量居于各国际运河之首，向北方运的主要货物有原油和石油产品、煤炭、矿石和金属、加工金属、木材、油籽和油籽饼以及谷物。南运的货物则以水泥、化肥、金属制材和谷物为主。

世界海运贸易额的7%都是通过苏伊士运河，其中35%的份额是红海和波斯湾沿岸港口，20%是印度和东南亚港口，39%是远东地区。据数据统计，经航苏伊士运河的船只平均每个

月在 1550 艘左右，相当于 50 艘/天；2020 年，大概有 18597 艘船经航苏伊士运河；其在船只运输总量中，货物运输通过苏伊士运河的散货船占比 30%，集装箱船舶占比 25%，油轮占比 15%；南北贸易中，北向货物贸易是南向货物贸易的两倍。

#### 4. 苏伊士运河“被堵”对大宗商品市场的影响

苏伊士运河“受堵”对于全球海运贸易而言有较大影响，但是对于大宗商品或干散货而言影响在于预期，实际意义影响不会很大。由于经苏伊士运河的航线大多是集装箱船，而非运送煤、铁、谷物等大宗商品的散货船，因此主要会影响工业用品与消费品，尤其是欧洲，因中国是全球制造业基地，中国大量半成品和制成品出口至欧洲和美国。因此对于中国出口需求反而可能带来影响。

目前已经确认，瑞典宜家家居连锁公司、英国电器零售商迪克森斯手机公司、荷兰家居产品零售商布洛克公司等都有货物被堵在苏伊士运河，其中搁浅的长赐号货船上，有宜家的大约 110 个产品集装箱。

对于铜等工业金属、小麦等谷物而言，苏伊士运河并非至重要运输通道。中国是全球最大的工业金属消费国，而亚洲地区也是全球最大的消费地区。

从金属矿来看，中国进口的铜矿来源于南美、非洲和澳大利亚，基本上不通过苏伊士运河。数据显示，截止 2020 年 12 月，中国从智利、秘鲁和蒙古进口铜矿占比分别达到 32.5%、26.8%和 5.4%，基本上没有从欧洲进口铜矿。铝土矿进口主要来源于几内亚和澳大利亚，几内亚铝土矿运往中国主要是通过好望角。而铅锌矿进口主要来源于澳大利亚和秘鲁、镍矿进口主要来源于菲律宾、锡矿进口主要来源于缅甸，铁矿石进口主要来源于澳大利亚和巴西，运往中国均不需要尽管苏伊士运河。煤炭进口，主要来源于蒙古、俄罗斯和澳大利亚，而蒙古煤进口到中国主要是陆路运输、俄罗斯煤运往中国主要是通过远东港口，同样不需要经过苏伊士运河。

冶炼或加工品方面，中国精炼铜部分进口来源于波兰，但是可以通过好望角转运。中国铝土矿来源于澳大利亚、菲律宾、几内亚同样不需要经过苏伊士运河。而中国镍矿主要来源于东南亚和澳大利亚，铅锌矿进口来源于北美、南美和澳大利亚。

谷物和农产品方面，进口来源于美国、加拿大和南美，航线同样也并不需要经过苏伊士运河，可能部分来源于乌克兰的谷物会受到影响，如果无法迅速解决堵塞问题，将必须把乌克兰生产的农产品改道非洲好望角运往中国，这意味着要花费更多的时间和金钱。但是绕道好望角不一定会有更多花费，因为额外的燃油费几乎与苏伊士运河收取的通行费用相当，主要是将额外花费约一周的时间。

表 1：中国大宗商品进口来源国及是否经过苏伊士运河

|            | 进口主要来源国     | 占比                 | 是否需要经过苏伊士运河        |
|------------|-------------|--------------------|--------------------|
| <b>矿产品</b> |             |                    |                    |
| 铜矿         | 智利、秘鲁和蒙古    | 32.5%、26.8%和 5.4%  | 否                  |
| 铝土矿        | 几内亚和澳大利亚    | 62%和 27%           | 否                  |
| 铅锌矿        | 澳大利亚和秘鲁     | 39.5%和 16.5%       | 否                  |
| 镍矿         | 菲律宾         | 78%                | 否                  |
| 锡矿         | 缅甸          | 81%                | 否                  |
| 铁矿石        | 澳大利亚和巴西     | 56.9%和 17%         | 否                  |
| 煤炭         | 蒙古、俄罗斯和澳大利亚 | 33.7%、20.9%和 29.2% | 部分                 |
| 原油         | 中东和俄罗斯      | 44.1%来源于中东国家       | 部分来源于俄罗斯和北欧的原油需要经过 |

| 冶炼或加工品 |                    |                       |                                     |
|--------|--------------------|-----------------------|-------------------------------------|
| 精炼铜    | 智利、日本、哈萨克斯坦和秘鲁     | 27.2%、6.8%、6.4%和 4.3% | 部分来自波兰的精炼铜占约 2%左右需要经过               |
| 电解铝    | 俄罗斯和印度             | 34.1%和 27.7%          | 否                                   |
| 精炼锌    | 澳大利亚、哈萨克斯坦和韩国      | 22.3%、36.7%和 27.7%    | 少量来自西班牙的精炼锌需要经过，占卜仅有 0.2%           |
| 电解镍    | 俄罗斯和澳大利亚           | 39.3%                 | 来自挪威和芬兰的电解镍占比较小，需要经过                |
| 镍铁     | 印尼和新喀里多尼亚          | 79%和 5%               | 来自德国、法国、俄罗斯和乌克兰占比较小，合计才 2.7%        |
| 成品油    | 韩国、新加坡和日本等东亚或东南亚国家 | 90%以上                 | 来源于欧洲，需要经过苏伊士运河的成品油进口占卜不到 1%        |
| 再生金属   |                    |                       |                                     |
| 废铜     | 美国、日本和马来西亚         | 10.6%、15.5%和 18.2%    | 来自德国、法国、英国和荷兰需要经过苏伊士运河的废铜进口占比 13.9% |
| 废铝     | 美国、马来西亚和香港         | 21.9%、14.7 和 16.7%    | 来自欧洲需要经过苏伊士运河废铝进口合计占比 17.4%         |
| 谷物类    |                    |                       |                                     |
| 谷物     | 美国、乌克兰、加拿大和法国      | 36%、27%、10%和 10%      | 从乌克兰进口的谷物需要经过                       |
| 玉米     | 美国和乌克兰             | 50%和 47.7%            | 从乌克兰进口的玉米需要通过                       |
| 大豆     | 巴西、美国和阿根廷          | 65.2%、19.1%和 8.5%     | 否                                   |

资料来源：宝城期货金融研究所整理

对于原油和成品油而言，由于亚洲需求强劲，原油和成品油西向运输占卜不及东向运输，再加上好望角航向的替代或补充，这意味着对于原油贸易影响是短期的。根据克拉克森研究，全年约 80%的时间，超大型油轮航行在苏伊士以东地区，主要是中东出口至亚洲地区。而通过苏伊士运河南向贸易主要是北欧原油出口至亚洲，但是占比较小，主要是中东出口至欧洲和北美，但主要苏伊士油轮和阿芙拉型油轮。

另外，在苏伊士运河“受堵”情况下，石油运输还可以通过管道运输（苏伊士-地中海原油管线）和转道好望角航线，只不过会增加一定的成本。从燃料成本上去看。燃油成本占船公司营业成本 25%左右。2020 年 4 月，因肺炎疫情影响以及低油价，许多集装箱船以及油轮选择绕道好望角，而并非苏伊士运河。此外，部分海运代理商认为，绕道好望角不一定会有更多花费，因为额外的燃油费几乎与苏伊士运河收取的通行费用相当，主要是将额外花费约一周的时间。

目前苏伊士运河对商品价格的提振在于特殊时期的供应中断预期，运输成本上涨的预期

和通胀预期。苏伊士运河受堵会进一步加剧集装箱的供应紧张压力，由于全球对载运集装箱的货船需求暴增，逐渐连散货船也开始供不应求。在全球供应链复苏面临瓶颈的眼下，这可谓火上浇油。除了拖延数大量装载消费品的集装箱外，滞留船只还捆绑了空集装箱。在全球供应链亟待恢复的情况下，集装箱在欧美港口大量搁置，在中国“一箱难求”的情况会继续影响商品贸易的运输。海运费上涨可能会抬升部分中国进口商品的价格，但并非供应中断导致的。

因此，可以苏伊士运河因“长赐号”搁浅而中断的影响在于产成品和消费品，尤其是欧洲国家面临来自中国和东南亚国家半成品和产成品进口中断或者延迟的风险，居民消费物价指数会出现一定程度的上涨压力。对于中国而言，原材料价格受此事件影响有限，反而可能因苏伊士运河“受堵”导致3月下旬至4月上旬出口延迟，外需暂时走弱，不利于商品价格进一步上涨。