

【ITF-航运衍生品】地缘冲突对 EC 影响几何？

观点

巴以冲突中胡塞武装的介入，对在红海及阿拉伯海航行的商船进行无差别攻击，导致多家头部公司的船只上周在该片海域遇袭，所幸目前暂无人员伤亡。随之四大航司 Maersk、HPL、MSC 及 CMA 在 15 日及 16 日纷纷宣布暂停红海通行，这意味着头部班轮公司在运营欧线时将不得不改道绕行好望角，绕行好望角将增加远东→西北欧 3280 海里的路程，单程增加 9 天来回增加 18 天左右的时间，同时增加耗油量。增加运输时长变相缩减了运力供给，这对目前运力过剩的局面有较大的缓解，预计短期内如果红海完全无法通行将缩减 20% 的运力供给。

地缘冲突导致运力供给收缩，叠加多重附加费预期利好及旺季出货量相对集中，短期现货和盘面将继续维持强势，中长期集运供应过剩需求短时间难改善的基本面暂不变，因此短多长空的交易思路不变。

目前需关注巴以冲突何时降级，以及各国对商船的护航动作。

航运衍生品 · 专题报告

2023 年 12 月 19 日 星期二

国贸期货 · 研究院

能源化工研究中心

叶海文

从业资格证号：F3071622

投资咨询证号：Z0014205

助理研究员 卢钊毅

从业资格证号：F03101843

欢迎扫描下方二维码
进入国贸投研小程序



期市有风险，入市需谨慎

一、事件起因

巴以本身的地理位置及冲突的地点加沙走廊距离世界经济动脉的苏伊士运河不过 200km，时刻有影响苏伊士运河的风险。近期也门的胡赛武装加入对以色列的抵抗运动中，他们目前发布声明将扩大针对以色列的海上打击范围，并警告除了打击以色列公司经营和/或经营的船舶外，还将禁止前往以色列的任何国籍船只在红海和阿拉伯海航行，这一禁令适用于所有船只。无差别的攻击在 12 月变得愈发频繁（共 10 次，上周 6 次），已经有多艘经过准备走曼德海峡、红海经过苏伊士运河的集装箱船遭受到攻击，索性目前暂无人员伤亡。

图表 1：近期红海被袭击船舶记录



数据来源：Berbera

在遭受到攻击后，上周末多家头部班轮公司纷纷宣布暂停红海通行：12月15日马士基在一份声明中说：“我们已指示该地区所有即将通过曼德海峡的马士基船只暂停航行，等待进一步通知。”12月16日达飞轮船发布声明表示，自上个月也门胡塞武装开始袭击该国沿海的船只以来，该公司已经采取了更多的安全措施，但这些措施已经不够了。12月15日，赫伯罗特一位发言人强调：“我们将采取额外措施确保船员的安全，同时在本周末停止所有通过红海的航线直到下周一，之后我们会做出进一步决定。”12月16日，世界上最大的航运集团地中海航运公司（MSC）也跟进宣布，由于袭击威胁增加，该公司将把船只从红海改道。截至截稿时间，基本欧线班轮公司都宣布红海航线的暂停。

图表 2：主要船公司红海航线状态（截至 12 月 18 日）

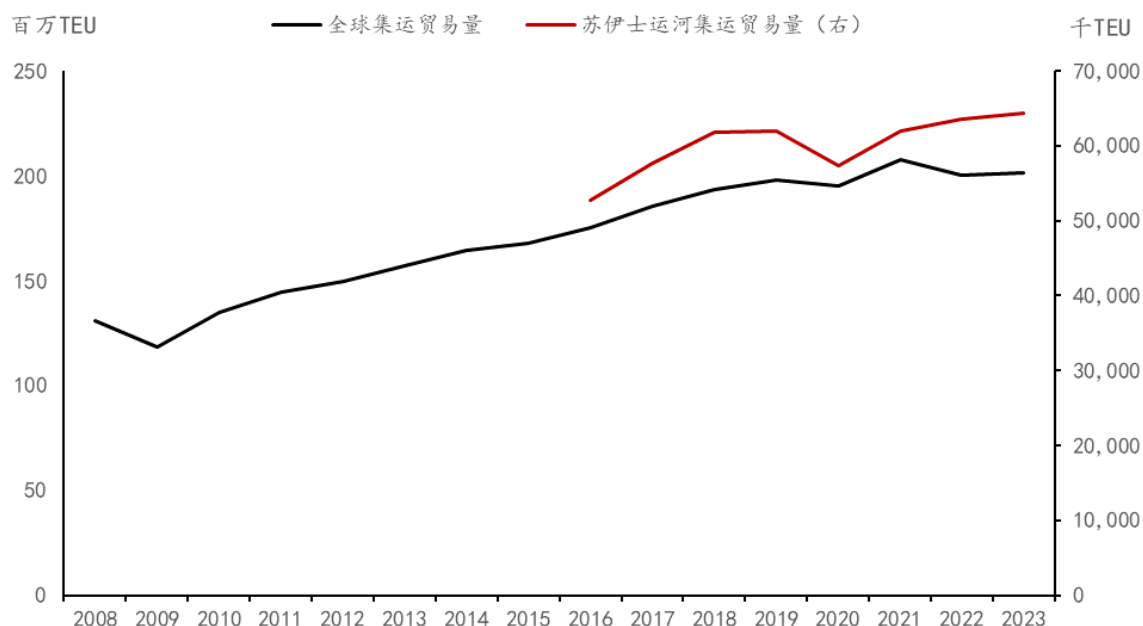
运力排名	船公司	红海航线状态
1	MSC 瑞士地中海航运	通知停航
2	MAERSK 丹麦马士基航运	通知停航
3	CMA-CGM 法国达飞轮船	通知停航
4	COSCO 中国远洋（含 OOCL）	口头通知停航
5	HAPAG-LLOYD 德国赫伯罗特	通知停航
6	ONE 日本海洋网联	口头通知停航
7	EVERGREEN 长荣海运	口头通知停航
8	HMM 韩国韩新海运（现代）	尚未通知
9	YML 阳明海运	尚未通知
10	ZIM 以色列以星轮船	通知停航

数据来源：各大航运公司官网

二、事件影响

苏伊士运河重要性：苏伊士运河是世界经济的大动脉，和巴拿马运河以及马六甲海峡合称为全球最重要的三大航运通道，根据 Clarksons 的数据显示，2023 年全球集装箱的贸易量约为 2.1 亿 TEU，通过苏伊士运河的集装箱货运量 6400 万 TEU，约占全球集装箱运输量 3 成。对于全球集运贸易的重要性不言而喻。

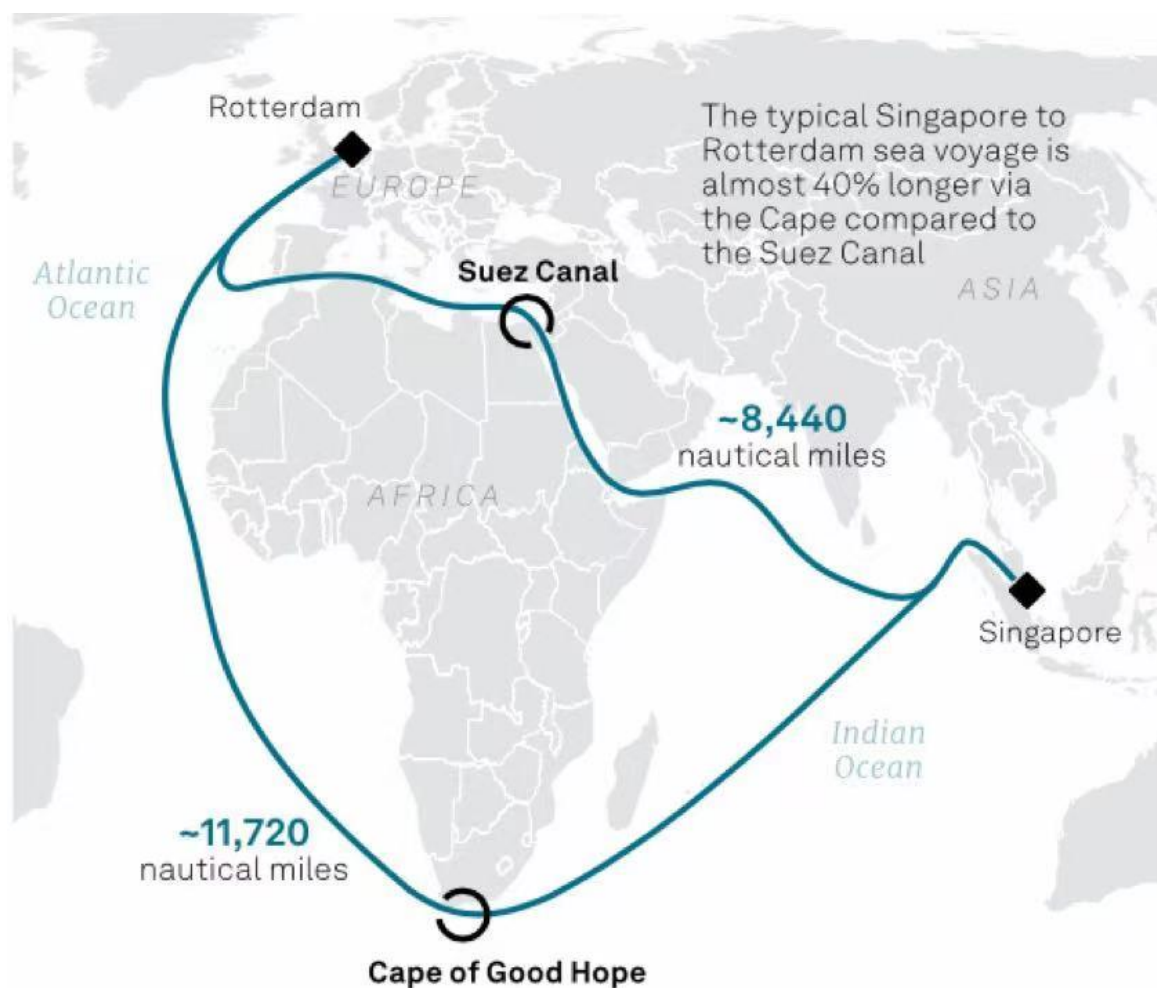
图表 3：全球&苏伊士运河集运贸易量（百万 TEU，千 TEU）



数据来源：Clarksons

为什么事件会影响苏伊士运河：远东到欧洲的行船路线主要有两条，一条是苏伊士运河路线（路线：中国-马六甲海峡-印度洋-阿拉伯海-曼德海峡-红海-苏伊士运河-地中海-直布罗陀海峡-北大西洋-欧洲），另一条是好望角海峡路线（路线：中国-马六甲海峡-印度洋-好望角海峡-南大西洋-西非海岸-北大西洋-欧洲），苏伊士运河是便捷的一条路线，事实上大多数时候船只也都是走这条路线。而要从印度洋进入苏伊士运河需要依次穿过阿拉伯海、曼德海峡以及红海才能到达苏伊士运河，因此在这三个地方发生战争动乱或是袭击事件都会影响欧线船舶的运营。

图表 4：远东->西北欧两条主要路径图



数据来源：S&P Global

为什么苏伊士运河会影响欧线运价（供给）：无法或难以进入红海然后通过苏伊士运河进入地中海进入欧洲，就需要选择绕行好望角海峡，从上海到鹿特丹为例，走苏伊士运河的海运距离 10500 海里，而走好望角海峡则需多绕行 3250 海里，时间上以目前大型船舶的平均速度 15 海里/小时计算，绕行好望角海峡需多走 9 天，来回都需绕则需多 18 天左右的时间（77 天→95 天）。同时绕行也会带来额外的燃料费用，可谓是耗时耗财。目前来看多出 2 周多的时间需要每条 service 新投入至少 2 条新船，才足以保证原本周班的状态和服务水平，要投入新船，对于供给来说收缩有效运力供给，粗略估算该航线上目前有 22 条 services，以每条 service 增加 2.5 条新船来看，如果事件超过 2 个月，要保持周班就需要新投放 55 条新船到欧线以维持原本的运营服务，欧线如今平均每条船的平均装载量已达到 16000TEU，因此预计需要新

投放约 88 万 TEU，目前欧线投放约 410 万 TEU 的运力，大致估算如红海完全无法通行，运力的缩减程度在 20%。

为什么苏伊士运河会影响欧线运价（成本）：根据 2024 年苏伊士运河官方公布的最新价格表计算，一艘 1.5 万 TEU 的集装箱船满载通过苏伊士运河需支付 56 万美元的过河费，而通行红海新增的保费费率目前已经从 0.1% 增加到 0.2%，由于每个箱子的货值高低不一，难以计算每一船新增的保费金额，这仍然意味着对于一次七天的航程来说（周班），额外成本可能增加数以万计的美元。粗略估算一条 1.5 万 TEU 绕行好望角多出的油费： $200 \text{ 吨/天} \times 3250 \text{ 海里} \div 15 \text{ 节/小时} \div 24 \text{ 小时} \times 350 \text{ 美元/吨} = 63 \text{ 万美金}$ （采用新加坡 HSFO 价格，也用 MGO，MGO 价格多一倍，因此这个计算结果偏小），在假设苏伊士运河目前依旧能走，且仅考虑走哪条航线的角度来看，绕行好望角后的燃料成本和保险成本的增加基本和走苏伊士运河通行所需要支付的过河费相当，只是绕行好望角时间更长同时需要投入更多的船舶以保证周班状态。当然这其中还有许多成本没有考虑到，譬如新投入船舶的成本，虽然目前供给过剩，绕行可以吸收过剩的运力支撑运价，但造船和维护船舶的成本并不是一个小数目，最终仍会转嫁到货主身上。

免责声明

本报告中的信息均源于公开可获得的资料，国贸期货力求准确可靠，但不对上述信息的准确性及完整性做任何保证。

本报告不构成个人投资建议，也未针对个别投资者特殊的投资目标、财务状况或需要，投资者需自行判断本报告中的任何意见或建议是否符合其特定状况，据此投资，责任自负。

本报告仅向特定客户推送，未经国贸期货授权许可，任何引用、转载以及向第三方传播的行为均构成对国贸期货的侵权，我司将视情况追究法律责任。

期市有风险，入市需谨慎