

巨轮卡在苏伊士 全球贸易堵在一条河

“难泊湾”

毫无预兆的，苏伊士运河就这样被“卡死”了。3月23日，一艘中国台湾长荣集团货轮“长赐”(Ever Given)号，在开往荷兰的途中经过苏伊士运河时，因遭强风袭击偏离航道，最终搁浅并卡在河道中央，致使整条运河南北向全线瘫痪。

船舶实时位置网站数据显示，这艘货轮“横躺”在苏伊士运河南端以北约6公里处，船头朝东北，船尾朝西南。事发位置是一条单线运河区域，较为狭窄。

据悉，“长赐”号是世界最大现役货柜轮之一，长400米、宽59米，载重量约22万吨，可载运20388个标准集装箱。长荣海运官网信息显示：“长赐”号本次的行程是2月下旬从台湾高雄出发，经青岛、上海等港口后，于3月23日北上苏伊士运河，计划于4月1日到达荷兰鹿特丹。

目前看来，气候条件是造成“长赐”号搁浅的重要原因，一位不愿透露姓名的埃及官员将此归咎于该地区的强风。埃及气象局说，该地区22日刮起了狂风和沙尘暴，阵风速度高达50公里/小时。

中国台湾长荣海运公司也于24日表示，该艘货柜轮于埃及当地时间3月23日上午8时从红海向北进入苏伊士运河时，在河口南端6海里处，疑遭受瞬间强风吹袭，造成船身偏离航道，意外触底搁浅。

在被堵后，苏伊士运河管理局随即派出多艘拖船紧急救援，并出动挖土机，试图清除淤泥，希望能移动这艘货轮，但挖土机之于“长赐”号，几乎是蚍蜉撼大树。

400米的船身、280米的河道，救援难度可想而知。航运专家分析了“长赐”号的图片后计算出，这艘船突出的“灯泡”型船身可能深埋在运河墙内5米，使得其救援任务难度进一步加大。

此次负责救援的是皇家波斯卡里斯公司旗下的SMIT公司。当地时间周四凌晨，SMIT已经派出一支8人的团队登船进行检查评估。最初水下评估的主要内容是运河这一位置的河岸坡度。皇家波斯卡里斯公司发言人Schuttavaer表示，这意味着可能需要移除压舱水以及船上的燃料，从而减轻其重量，以便转移。

最新进展是“长赐”号有松动的迹象。据路透社和CNBC等报道，一位航运消息人士和



24日，卫星图像显示，“长赐”(Ever Given)号货轮在开往荷兰的途中经过苏伊士运河时发生事故，横向卡在运河中，堵塞了双向交通超过10小时。CFP/图

目击者表示，导致苏伊士运河瘫痪的巨型货轮“长赐”号已经部分重新浮上水面，并沿着运河岸线移动。苏伊士运河管理局表示，已有9艘拖船参与救助工作，运河有望尽快恢复正常通航。

连锁效应

难的不只是被“卡死”的“长赐”号，还有在苏伊士运河上排队等待“通关”的上百艘船舶。根据彭博社收集的航运数据，当地时间周三，共有185艘船只等待通过运河。《劳埃德船舶日报》的估算为165艘。Vortexa资深货运分析师Arthur Richier表示，初步情报显示，有1300万桶原油的10艘油轮可能受到苏伊士运河航道拥堵影响。

1300万桶原油被堵，对于石油市场的冲击是立竿见影的。国际油价24日大幅收涨。截至当地时间3月24日收盘，纽约商品交易所5月交货的轻质原油期货价格上涨3.42美元，收于每桶61.18美元，涨幅为5.92%；5月交货的伦敦布伦特原油期货价格上涨3.62美元，收于每桶64.41美元，涨幅为5.95%。

中国能源网首席研究员韩晓平指出，相较于中国市场，此次事故对欧洲的影响更大，尤其是意大利等南欧国家，因为国内的油大部分不经过苏伊士运河，不过全球油价的波动间接影响国内市场。货轮也可以选择绕道好望角，但运输的成本肯定会明显增加。

彭博社称，苏伊士运河受阻可能对全球能源供应链造成不利影响。原因是，欧洲和美国的炼油厂依赖苏伊士运河运输中东石油，如果运河持续阻塞，进口商可能不得不寻找替代供应，从而抬高替代品的价格。

厦门大学中国能源政策研究院院长林伯强坦言，这的确对油价有很大的冲击，油价在一天内已经涨了比较多，现在不明确到底会堵多久，有多严重，但对于石油市场的冲击不会是长时间的，一旦疏通，油价就会失去支撑，在疫情影响下进一步走低。

的确，在周四曝出“长赐”号开始松动的消息后，油价就开始回撤。周四早盘午后，WTI原油期货一度跌至60美元/桶下方，日内一度跌近2%，布伦特原油期货也跌到了64美元/桶下方。

其他商品贸易市场也惴惴不安。比如全

球最大纸浆制造商警告称，全球货轮塞船可能导致木浆供应中断。总部位于巴西的木浆制造商Suzano主要以散装货运输木浆。该公司CEO Walter Schalka表示，随着货柜船需求激增，吃紧的情况已开始外溢至影响散装船，并且可能导致Suzano的出货延迟。

损失不止如此：任何长时间的中断都意味着船舶需要改变航线，这将会推高运价”。韩国海事研究所研究员ChunHyungjin指出。船舶经纪公司Banchemo Costa的研究主管Leszczynski则表示，船舶绕行好望角将使从亚洲到欧洲的航程增加大约两个星期，会带来巨大的额外成本，并打乱所有航班安排。

据彭博社25日消息，经粗略估计，航道拥堵造成的损失约为每小时4亿美元。《劳埃德船舶日报》的统计数据则显示，航道西行运输价值约为51亿美元/日，东行运输价值约为45亿美元/日。

大而不当？

作为贸易“大动脉”，苏伊士运河建于1869年，连接地中海和红海，是欧洲到亚洲的

最短航道，也是全球最为重要和繁忙的通航通道之一。

苏伊士运河管理局的数据显示，2020年共有18829艘船舶通过运河，总载重11.7亿吨，而2019年这一数字为18880艘船舶，总载重12.1亿吨。如今，全世界22%的集装箱从苏伊士运河通过，约占全球贸易的10%。

虽然此次的黑天鹅事件是始料未及的，但从全球贸易发展的态势来看，或许并非全在意料之外。

根据联合国贸易与发展会议(UNCTAD)于2021年1月发布的最新《2020全球海运发展评估报告》，2020年全球船队总运力为20.6亿载重吨，同比增长4.1%，其中集装箱船的总运力为2.7亿载重吨，同比增长3.3%。

伴随着全球贸易量的激增，超大型货轮越来越成为全球贸易的主要载体，而大也成了当下船只制造的唯一方向。从体型来看，“长赐”号站起来与纽约帝国大厦相差无几。

“长赐”号还不是最大的。作为船舶制造大国，日本的横须贺造船所曾造出了“诺克·耐维斯”号，长458米、宽69米，满载后可达825344吨，是超大型原油运输船等级的超级油轮，船长超过横躺下来的埃菲尔铁塔的长度。

货轮体量越来越大，苏伊士运河也有些难以承受。2004年，苏伊士运河曾发生了一起严重的意外事故，油轮“Tropic Brilliance”号在搁浅后，苏伊士运河被迫关闭了三天，最终在将25000吨石油抽出后，该船才得以脱困。

之后，为了适应日益“膨胀”的巨轮，苏伊士运河开始进行扩建。2015年，埃及政府完成了运河部分流域的重大扩建，使其能够容纳世界上最大的船只。

即便如此，船舶搁浅的意外事故仍偶有发生。2017年10月，东方海外货柜航运的一艘集装箱船发生机械故障，偏离了航线，在沙滩上搁浅数小时；2020年11月，赫伯特船舶旗下的A1-Muraykh号在运河上搁浅了五个多小时。

不过，韩晓平指出，现在航海技术水平都很高，大型货船已经很现代化了，总体来看，出现这种意外事故的概率很小，此次事故可能也与管理等问题有关。

至于此次事故的转折点，彭博社援引2012年歌诗达“协和”号触礁事故处理负责人Nick Sloane的话称，到周日或者周一春潮来临时，苏伊士运河水深有望增加46厘米，这会为解救工作带来更大的空间。

北京商报记者 陶凤 汤艺甜

调整新片发行 迪士尼“插刀”院线

迪士尼引以为豪的流媒体服务Disney+要涨价了。根据此前的计划，从当地时间3月26日起，美国地区Disney+订阅价格将由6.99美元/月涨至7.99美元/月；全年的订阅价格也将上涨10美元，达到79.99美元。当下，Disney+风头正劲，在拼低价策略奏效之后，涨价自然在所难免。

值得一提的是，就在涨价的同时，迪士尼还调整了一批新片的发行方式，试图为Disney+吸引更多用户。当地时间23日，迪士尼宣布调整旗下8部新片的北美上映档期和发行方式，其中包括《黑寡妇》等漫威系超级英雄大片。

具体来看，《黑寡妇》再次延期档期至7月9日上映，并且在上映当天同步登陆Disney+流媒体。此外，迪士尼旗下多部新片也一同宣布延期并改走线上同步发行。皮克斯公司的动画《卢卡》更是选择了放弃院线上映，于6月18日直接登陆迪士尼流媒体平台，且没有额外的点播费用。

而就在半个月前，迪士尼CEO鲍勃·查佩克还称，漫威影业的《黑寡妇》确定5月7日院线发行，而且不会同时上线Disney+。而此次《黑寡妇》宣布线上同步播出，也意味着漫威坚持了一年多的院线首映彻底失败，该作也将成为MCU漫威电影宇宙第一部线上首播的影片。

漫威总裁凯文·费奇此前就多次在媒体采访中表示，虽然目前北美院线因为疫情的原因并不景气，但他一直在向迪士尼高层表示坚持让《黑寡妇》院线独家首映，这也是他旗下漫威电影人的坚持。

此前《黑寡妇》也确实如费奇所言苦苦支撑了一年多，该作原定于2020年5月上映，随后延期到同年11月，在之后又延期到了2021年5月，现在又不得不作出妥协。

不过，虽然本次《黑寡妇》选择的是较为稳妥的线上线下同步上映，但同步Disney+就意味着观众需要支付更高额的费用才能在线上看到作品，并且这也势必分流院线大批的人流，许多人猜测这很可能导致这部电影票房上的疲软。

“这份发行计划将令影院复苏的希望破灭。”法新社如此评论道：“这对于传统院线来说又是一次沉重的打击。”

确实，在此消息传来后，连锁院线的股价在周二出现了一波下跌行情。AMC的股价下跌17%，至每股10.37美元；喜满源Cinemark Holdings)和电影世界集团的股价也分别下跌7.7%和5.7%。迪士尼公司的股价则下跌了2.1%。

对于此次发行计划的变动和后续的安排，北京商报记者联系了迪士尼方面，不过截至发稿时还未收到回复。

对此，互联网分析师杨世界对北京商报记者说道，电影行业始终是一门生意，加上美国疫情迟迟不见好转，一直不上映就意味着持续不断的亏损。

事实确实是如此。虽然洛杉矶的影院上周末重新开门，但依然限制25%的上座率，观众尚未做好准备重新涌向影院。另外由于人数限制和新片匮乏，市场今年的电影票房下降了90%。

事实上，在疫情发生之后，迪士尼高层越来

越把战略重心向流媒体倾斜；为满足观众不断变化的偏好，需更灵活的发行方式”，迪士尼发行部主席凯瑞姆·丹尼尔曾在声明中如此表示。

鲍勃·查佩克上周在接受媒体采访时也提到，由于许多人仍然担心新冠疫情，不愿重返影院，他希望给电影观众提供多样化的观影选择。同时，他还表示，随着人们习惯于在家观看新发布的影片，电影的上映方式正在发生“根本性的变化”。

而除了迪士尼，还有不少的电影公司在走这条路。好莱坞电影公司也一直在尝试混合发行策略，让观众可以在线观看新发行的电影，同时他们还一直在加大对流媒体的投资。

杨世界也表示，随着流媒体行业的发展，未来可能会出现几家比较大的平台兴起的局面。而对于平台而言，“内容为王”是肯定的。在这种情况下，虽然已有片源可以留存用户，但制作新电影是他们争取流媒体付费用户的关键。

不过对于线下，院线仍抱有不少的期待。随着疫苗的逐渐推广，大部分影视公司期待9月后影院可以恢复到接近100%的上座率，观众也能逐渐重新恢复去线下看影片的习惯。迪士尼此次公布的计划中，9月之后的电影目前也依然暂定为先在院线上映。

杨世界指出，掌握漫威、皮克斯等强势品牌的迪士尼，在好莱坞具有举足轻重的影响力，可能将是网络和院线关系发展路线的主导者。不过，不论是消费者回归影院的信心，还是头部院线的态度，都是迪士尼未来布局的考量因素。

北京商报记者 陶凤 赵天舒

汇率动荡冲击信心 土耳其货币政策面临挑战

土耳其总统雷杰普·塔伊普·埃尔多安24日表示，最近几天的金融市场动荡不能反映土耳其经济基本面，不应影响国际投资者对土耳其发展潜力的信心。他呼吁民众将持有的外汇、黄金投入以土耳其里拉为基础的金融工具，以稳定本币币值。

此前一天，土耳其财政部部长卢特菲·埃尔多安表示，土耳其政府将维持宏观经济政策，优先考虑抑制通胀，同时不会改变现有货币自由兑换制度。

本月20日，埃尔多安解除央行行长纳吉·阿巴尔的职务。由于市场投资者担心人事更迭将导致货币政策不连贯，土耳其里拉对美元汇率22日跌幅一度超过15%，接近历史最低水平；土耳其伊斯坦布尔100指数大幅下跌并触发熔断。

2019年年中以来，土耳其已经三次更换央行行长。分析人士表示，土耳其央行此前以超过市场预期的幅度提高基准利率，可能是阿巴尔遭解职的主要原因。土耳其央行18日宣布将基准利率从17%提高至19%，以应对通货膨胀率持续上升，加息力度是市场预期的两倍。不过，埃尔多安反对高利率，一直要求央行推行低利率政策，为经济从新冠疫情中恢复提供助力。

埃尔多安新任命的央行行长沙哈

普·卡夫奇奥卢支持低利率。他在上任后表示，应降低融资成本，推动宏观经济稳定和可持续增长，增加投资、生产、出口和就业，进而实现通货膨胀的下降。

土耳其央行数据显示，截至今年2月，土耳其年化通胀率已升至15.6%，里拉对美元汇率与2018年年初相比贬值逾50%。

一些分析人士认为，央行人事更迭释放的政策信号令市场不安，或将进一步增加市场不确定性，导致外汇储备遭受侵蚀。

土耳其经济学家恩维尔·埃尔多安告诉新华社记者，货币政策主管突然换人，将冲击投资者对土耳其经济的信任度。

伊斯坦布尔马尔马拉大学金融学教授布拉克·阿尔佐佐认为，央行人事变更“将不可避免地增加经济风险”，导致通胀不确定性增加，特别是由于土耳其外汇储备规模较小，本币将承受巨大压力。

国际评级机构惠誉日前警告，一旦土耳其央行短期内迅速降息，加剧金融市场动荡，或将导致土耳其主权信用评级下调。惠誉主权信用评级主管托尼·斯特林格表示，真正风险在于，国际投资者对里拉的信心受损，普遍预期过去两年已遭“腰斩”的里拉币值进一步下滑。

据新华社