Kpler于9月28日披露的初步航运数据显示，中东主要产油国9月原油出口预计达到日均1280万桶，为今年2月以来最高水平。沙特阿拉伯调整出口路线、增加海湾港口装船，是本轮回升的重要原因。

延布装载中断后，沙特转向东部港口

今年以来，沙特主要依靠东西向输油管道，把东部产区的原油送往红海延布港出口。这条路线使油轮无需经过霍尔木兹海峡。Kpler估计，9月上旬遇袭前，管道日均输送约550万桶原油，其中约450万桶经延布出口。

9月10日，管道沿线多座泵站遭袭。Kpler的港口跟踪数据显示，延布自9月11日起一度没有原油装船。沙特随后把部分货量转往东部港口，油轮从海湾驶出时重新经过霍尔木兹海峡。沙特出口路线的变化，成为9月中东原油出货量回升的主要线索。

独立航运监测也显示了这一变化。劳氏船舶情报的初步统计显示，今年9月前三周，沙特拥有或悬挂沙特国旗的船舶穿越霍尔木兹海峡的次数，已超过冲突开始以来此前任何一个完整月份。增加的通行主要来自沙特航运企业Bahri旗下大型油轮，部分船舶在穿越海峡时关闭了自动识别系统。

出口增加，也考验海上转运能力

东部港口增加装船后，部分原油由大型油轮运出海湾，再在阿曼湾附近转交其他船舶。相比经管道送至延布直接装船，这种安排需要组织更多油轮航次，也依赖港口周边的船对船转运设施。

Kpler指出，阿曼湾主要转运地点的岸上配套服务已接近实际处理上限。若更多货物必须运往较远地点转运，油轮完成一次往返所需的时间会增加，每艘船在同一时期能够运出的原油相应减少。Kpler测算，在额外转运约每日300万桶沙特原油的情景下，具体路线不同，所需增加的大型油轮数量也会明显不同。

这解释了为什么出口回升与航运压力可以同时出现：产油国增加了装船和出货，但维持这些货量需要更多船舶、转运作业和海峡通行安排。当前公布的日均1280万桶仍是9月初步估算，反映的是本月已观察到的出口恢复。