

## 霍尔木兹海峡的蝴蝶效应

记者 钱小岩

在一系列油轮受攻击事件后，商船通过霍尔木兹海峡的保险费大幅飙升。油轮运价更受波及，超大型油轮运价环比涨幅高达 22%。

40 公里，霍尔木兹海峡最窄的距离，在世界地图上看似微不足道。然而在这一海峡内一个小小的动作，就可能引发世界政经局势的轩然大波。

当前美国和伊朗在霍尔木兹海峡的明争暗斗，没有任何偃旗息鼓的迹象。任何的风吹草动都可以在瞬间让油价直上直下，而这种影响在航运业中亦有直观的显现。

根据一家美国上市航运公司 CEO 的说法，最近几周，油轮如若要通过霍尔木兹海峡，其保险费用将大幅飙升。

波斯湾是全球石油最富集的地方，霍尔木兹海峡因此成为繁忙的水道，它是波斯湾的咽喉，一道海峡锁住七个国家的出海口。随着地区紧张局势升温，油轮运费与保险费用有可能进一步上涨。

在当前的安全形势下，不少航运公司选择了加强安保措施加以应对。而美国更是在此时刻，提出了组建海上联军巡航这一地区的倡议。在接受第一财经记者采访时，上海外国语大学中东研究所副研究员邹志强表示，联军还是有可能会组建成功的，但具体成效难言乐观。

途经油轮保费增长 9 倍

“目前，生意还是照旧。但是因为油轮受到攻击，通过霍尔木兹海峡的保费在过去两个月内增长了 9 倍”，阿德莫尔航运公司（Ardmore Shipping）CEO 古尼（Anthony Gurnee）日前在接受媒体采访时透露了这一情况。

阿德莫尔航运是一家总部位于爱尔兰、在美国挂牌上市的航运企业，其业务主要是持有和运营运输成品油的油轮。

油轮是海盗的惯常作案目标。每艘船在运营时都需要各种保险，包括涵盖战争风险的年险，以及进入高风险地区追加的额外保费。这些不同保费的费率是以七天为期，根据船只的价值或船体大小来计算。

5 月以来，霍尔木兹海峡或毗邻海域内发生了至少 6 起针对油轮的袭击事件，伊朗在此之后还在海峡上空击落一架美国无人侦察机，而随后美国曾计划空袭伊朗，但是美国总统特朗普在最后一刻取消了行动。这一切使得外界对美伊之间会爆发直接冲突深表担忧。

何方发动了对油轮的攻击，美国指责是伊朗所为，但是伊朗坚决否认。不过古尼表示，“无论由何人所为，都表明他们具有破坏的能力，”古尼说。

据《日经亚洲评论》的消息，在 5 月下旬四艘油轮在阿拉伯联合酋长国外海遭到袭击后，保险公司开始对通过霍尔木兹海峡的油轮征收船舶总价值 0.025% 的额外保费。而在 6 月 13 日再次发生对油轮袭击事件以来，这笔额外保费已经上涨到船舶价值的 0.25%，上涨了 9 倍。

保费虽然高涨，但是在此特殊时期显得十分必要。在 6 月遇袭的两艘油轮中，有一艘载有中国台湾公司订购的石油脑（一种轻质油产品），货品价值约 3000 万美元（约合 2.06 亿元人民币），因有全额保险而未造成重大损失。

随着保费成本的增加，航运企业会将原油的成本转嫁给如炼油厂这样的原油购买方，而原油购买方很可能会再进一步把成本转嫁给消费者，如此，从另一个方面推动成品油价的进一步上涨。

霍尔木兹海峡是连接波斯湾和印度洋的海峡，也是进入波斯湾的唯一通道。霍尔木兹海峡可

以说是中东地区的“油库总阀门”。

在 2018 年，通过霍尔木兹海峡的油轮运量约占全球海运原油贸易总量的三分之一。

根据美国能源信息署（EIA）统计，每年有 7.5 亿吨以上运往世界各地的中东原油须经过霍尔木兹海峡，占海湾地区石油总出口量的 90%、全球石油产量的五分之一。在 2018 年，全球有超过四分之一的液化天然气（LNG）贸易通过这一海峡。这些数据表示，这个海峡的安全与否，对全球经济的影响和发展甚为重要。

每当海峡内有威胁或干扰运输的事件发生，油价和航运成本就会攀升，受影响最严重的是中国、日本和韩国这样的亚洲买家，因为来自中东的原油供应对上述经济体有着举足轻重的作用。

来自上海航运交易所的数据显示，6 月中国出口集装箱运价指数为 808.62，环比上月上涨 1.1%；全球航线中波斯湾红海航线指数为 867，环比涨幅为最高，达 11.5%。

不过，随着紧张气氛有所缓和，波红航线的运价指数已从 7 月初的 913 回落至 890.13。

美国强化存在感

为了安全顺利地通过霍尔木兹海峡，不少航运企业已经开始雇用各种级别的安保人员随船通过这一海域。

有参与其中的安保公司表示，在霍尔木兹海峡发生一系列袭击事件后，航运公司在武装人员的基础上，正在通过招聘非武装的保安人员作为额外的保障措施。

这些非武装安保人员主要协助解决一系列安全问题：向船长提供安全建议，密切监视附近船只只有无安置爆炸物等。

英国海事安全公司阿姆布里（Ambrey）运营总监洛克（Gavin Lock）表示，他们公司在这一区域内的船只上共有 600 名带有武装的安保人员，而在过去三周内，又部署了 80 至 120 名非武装的安保顾问。

应对和控制海上风险，无疑会推高油轮运价。根据克拉克森柏拉图证券公司（Clarksons Platou Securities）的数据，截至 7 月 9 日，超大型油轮（VLCCs）的运价为每天 1.83 万美元，与上个月相比仍上涨了 22%。

此外，有不少海上安保专家认为这样的部署在很大程度上是“提供心理上的舒适感”，对于缓解风险的程度不大。

然而就在这一时刻，美国放风称，希望在近日建立一支多国海上联军来保护伊朗和也门毗邻海域内的航行安全。

美军参谋长联席会议主席邓福德（Joseph Dunford）透露，他希望在这一地区“确保航行自由”，因为这里有重要的贸易通道。

美国计划将为联军提供指挥舰和领导监督工作，其他参与方则需要提供巡逻船，在美军的舰艇附近巡逻以及护送在该海域航行的各国商船。

这与数周前特朗普的表态迥异。特朗普曾经质疑过为何要由美国来保护霍尔木兹海峡，他在 6 月 24 日的推文中称：“我们为什么要为其他国家保护航道，却没有得到任何补偿呢？所有这些国家都应该在始终处于危险的航行中保护它们自己的船只。”

目前，英国和埃及已经决定加入联军。美国也向日本和韩国提出了邀请，要求日韩派兵组建联合舰队。

16 日，日本防卫相岩屋毅在记者会上对此表示了拒绝，他称“现阶段未考虑派遣自卫队”。他表示，6 月日本油轮遇袭后再没有发生同类事件，所以局势“眼下暂时平稳”，并表态继续外交努力很重要。

值得注意的是，美国在倡议中还把巡航范围扩大到了曼德海峡，这一海峡连接了红海和亚丁湾，位于红海南端也门和非洲国家吉布提之间，是穿过苏伊士运河、红海至印度洋的海上交通必经之地，战略地位相当重要。

每天通过曼德海峡运输的原油达到 400 万桶，目的地主要是欧洲和美国。

邹志强表示，首先，美国已经做了一些前期沟通工作，并明确说会在未来几周内组建护航舰队。其次，海湾地区本就部署有美国及其盟友的海军舰队，具有快速组建的现实条件，改换一个名称还是比较容易的。

但是地区外盟友态度谨慎和地区盟友能力局限，将使得美国的这一设想大打折扣，前景如何有待观察，除了加剧形势紧张之外的实际效果可能是有限的。