

国际秩序变动 与霍尔木兹海峡能源运输安全*

章 远 於宾强

摘 要：国际秩序正处于变动过程中，原有国际能源格局遭受冲击，海上能源运输安全的重要性迅速凸显。俄乌冲突后，霍尔木兹海峡沿岸国家成为全球各国寻找能源来源多元化的重要对象国，中东地区能源国家在全球战略性地位愈加提升。长期以来，海上能源运输安全秩序的变化经历了参与主导者位序、运输能力和风险抵御能力、运输沿线国家间亲疏关系、外部权力竞争局势、争端解决机制效能等方面的变化，同时海上非法行为未曾彻底消除，导致维护海上能源运输安全存在难度，这其中以霍尔木兹海峡能源运输面临的安全问题最为典型。尽管国际秩序正在发生深刻的改变，但从中东石油和天然气运输的发展来看，能源安全秩序的现实主义式变化逻辑并未遭遇根本挑战。

关 键 词：国际秩序变动；俄乌冲突；霍尔木兹海峡；海上能源运输安全

作者简介：章远，博士，上海外国语大学中东研究所研究员（上海 200083）；於宾强，上海外国语大学国际关系与公共事务学院、上海外国语大学中东研究所 2020 级博士研究生（上海 200083）。

文章编号：1673-5161(2023)04-0023-24

中图分类号：D815

文献标识码：A

* 本文系教育部人文社会科学重点研究基地重大项目“百年变局下的中东文明发展趋势研究”（22JJD810032）、上海外国语大学校级重大科研项目“中东格局巨变与中国‘一带一路’倡议在中东实践的风险与应对”（202114006）、上海外国语大学青年教师科研创新团队项目“百年未有之大变局之下的中东政治变迁研究”（2020114046）以及上海外国语大学导师学术引领计划“中东地区非传统安全问题研究”（2022113050）的阶段性成果。

乌克兰危机以来,在美国主导的对俄罗斯能源出口制裁约束下,国际能源贸易体系遭受重创,世界能源政治格局正在被重塑。俄罗斯是世界三大原油生产国之一,同时也是世界第二大天然气生产国,并拥有世界上最大的天然气储量^①,在世界能源格局中的地位举足轻重。随着俄罗斯能源出口受阻,世界主要能源消费国纷纷在全球寻找代替供应。能源丰富的中东地区备受关注。美国、欧洲国家等发达经济体均展开密集外交以确保来自中东的石油和天然气供应稳定。

中东地区的能源国家长久以来通过霍尔木兹海峡等海上关键运输线将石油、天然气等能源输送到全世界。海上能源运输安全是维持依赖石油、天然气经济的诸国持续获得财富的必要环节,也是能源安全秩序的核心组成部分。能源贸易收入是资源型国家财政收入的最主要来源。以能源经济为主导的资源型国家寻获刺激经济复苏的手段受国际政治经济格局迅猛变化限制。能源贸易表面繁荣背后难以摆脱的周期性危机,突发性的外在重大事件会加重安全威胁。

国际秩序变革深刻反映了国际格局的力量对比、价值规范以及国际问题的治理路径的变化。^② 新冠疫情和乌克兰危机的叠加进一步冲击了现有的国际秩序。^③ 本文尝试探讨海上能源运输安全秩序的构成和变化逻辑,结合欧洲面临能源危机加速寻找能源来源多样化的变化,通过考察国际秩序变动环境下霍尔木兹海峡的能源运输情况,论证经历了参与主导者位序、运输能力和风险抵御能力、运输沿线国家间亲疏关系、外部权力竞争局势、争议争端解决机制等方面的变化,海上能源运输安全秩序仍然是地缘政治能力格局的映射,特别在外部战争影响下更是如此。有限的条件下,在诸多维护霍尔木兹海峡的安全机制中,中国提出的“海湾安全对话平台”涵盖维护霍尔木兹海海能源运输安全的意愿,正得到相应国家的赞许。

① “Russia’s War on Ukraine: Analysing the Impacts of Russia’s Invasion of Ukraine on Global Energy Markets and International Energy Security,” *IEA*, 2022, <https://www.iea.org/topics/russia-s-war-on-ukraine>, 上网时间: 2022 年 12 月 9 日。

② 张建新、董雅娜《论自由主义国际秩序的终结》,载《国际观察》2022 年第 6 期,第 23 页。

③ 参见赵可金、刘凤至《新冠肺炎疫情冲击下国际秩序改革的中国方案》,载《当代中国与世界》2021 年第 2 期,第 70-81 页;张弛、郑永年《新冠疫情、全球化与国际秩序演变》,载《当代世界》2020 年第 7 期,第 17-21 页;韩召颖、王辛未《新冠肺炎疫情冲击下的国际秩序危机与转型态势探析》,载《东北亚论坛》2021 年第 4 期,第 41-53 页;孙艳《俄乌冲突对欧洲安全和国际秩序的影响》,载《当代世界》2022 年第 10 期,第 45-50 页;冯玉军《俄乌冲突的地区及全球影响》,载《外交评论(外交学院学报)》2022 年第 6 期,第 72-96 页;曹远征《跨越俄乌冲突陷阱:重新思考以规则为核心的国际秩序》,载《文化纵横》2022 年第 3 期,第 18-29 页。

一、中东海上能源运输安全秩序

能源安全首先意味着能源作为一种重要的不可再生国际商品在能源产地与能源消费市场之间规律性的流动。可以说,一个稳定的能源经济安全秩序是相对稳定地满足供求关系的前提。其次,能源丰富的国家在能源贸易中不唯一追求经济考量时,该国所拥有影响地缘安全的战略能力更自由。海上能源运输安全秩序据此则与基于地缘关系的能源供求关系、运输沿线国家的参与程度、起维护安全作用的国际机制以及地区机制治理水平相关。

(一) 基于地缘因素的能源运输安全

在地缘政治视角下,以石油、天然气等为代表的能源具有特殊战略价值,因而其广泛存在的区域处于世界地缘政治的核心位置,同时也是各势力集聚的区域。能源地缘政治环境的变动、不同能源大国地缘政治地位的变迁以及美国为巩固霸权的能源政策均深刻影响着能源安全秩序。海上能源运输安全是能源经济安全和能源地缘政治安全秩序的重要组成部分。从全球层面看,中东占全球石油产量的31%,天然气产量的18%。^①全球主流海上能源运输方向均与中东息息相关。中东由于极高的能源储量和世界经济对化石资源的依赖,使其具有了其他地方无法相比的战略重要性^②,加上诸多海上要道,因而在全球地缘政治中占据重要地位。^③正如有研究者指出,必须从拥有能源资源的国家的角度来解决能源安全问题,因为在运营或运输过程中可能会因干扰或价格降低而危及能源安全。^④中东作为世界石油能源储量、产量和出口量最大的地区,其政策和局势对全球能源格局的影响重大,是能源安全研究的重中之重。中东能源国家与超级大国双边关系的亲疏远近,与域外大国的联盟强度直接影响全球能源运输安全秩序演进。

(二) 海上能源运输安全秩序的参与者

第一类是以贸易为主导的参与者,主要以域内毗邻海上运输线的小国为主,

^① “Statistical Review of World Energy 2021-Middle East,” *BP*, 2021, <https://www.bp.com/content/dam/bp/business-sites/en/global/corporate/pdfs/energy-economics/statistical-review/bp-stats-review-2021-middle-east-insights.pdf>, 上网时间: 2022年12月9日。

^② Paul D. Miller, “The Fading Arab Oil Empire,” *The National Interest*, No. 120, 2012, p. 38.

^③ 田文林《全球地缘政治中的中东战略地位变迁》,载《世界政治研究》2018年第1期,第146页。

^④ Ionuț Alin Cîrdei, “Aspects Regarding the Energy Security in the Middle East,” *Land Forces Academy Review*, Vol. 22, No. 2, 2017, pp. 85-93.

这类小国可以分为能源经济导向型与非能源经济导向型,如阿联酋、阿曼、卡塔尔和伊拉克等位于霍尔木兹海峡区域,属于能源经济导向型的贸易主导参与者,这些国家有两个主要特征。首先,国家的经济发展主要依靠能源出口支撑,因其地理位置特殊,能源出口又无法绕开中东能源海上主流运输线,因而是海上安全秩序的积极参与者同时也是秩序变动的利益攸关方。2019年,美国和伊朗爆发霍尔木兹海峡危机后,伊朗威胁关闭霍尔木兹海峡,伊拉克总理阿德尔·阿卜杜勒·马赫迪(Adel Abdul Mahdi)表示,通过霍尔木兹海峡对石油出口的任何干扰都会成为伊拉克经济发展的主要障碍^①。

其次,这些国家均是一些人口较少,国土面积小的区域小国,即便是依靠储量惊人的能源也在海上能源运输安全秩序中缺乏独立的自主战略构建话语权,在与各方参与者进行互动时采取务实主义路线。如在区域问题上,阿曼一般寻求调解区域冲突的解决方案,并避免直接军事介入。^②卡塔尔虽然与以美国为首的西方国家关系密切,但它奉行中立的不结盟外交方针。非能源经济导向型的贸易主导参与者有吉布提、厄立特里亚等。这类参与者国内能源匮乏,主要依托海上运输线发展非能源经济,吉布提和厄立特里亚也处于联合国认定的最不发达国家(LDCs)行列。然而,因得天独厚的战略位置,这些国家备受世界大国的关注。如吉布提奉行中立、不结盟和睦邻友好的外交政策,美国、英国、俄罗斯、法国等多国在其领土建有军事基地。

第二类为能源进口导向的参与者,主要以域外能源需求大国为主,例如日本、印度、英国等。严格意义上,中国也属于能源进口导向型的全球能源安全秩序参与者。这类参与者有两方面重要特征。一方面,这些国家的经济与国防建设需要源源不断的能源,然而本国天然能源资源相对匮乏,只能从世界其他国家进口。中东往往是这类国家主要的进口来源地。日本的石油主要来源于海湾国家,2019年,日本90%的石油进口依赖中东。^③2022年以来,日本多年来首次没有从俄罗斯进口石油,而是将石油进口重心向海湾进一步倾斜,其中大部分通过油轮经霍尔木兹海峡运输。印度同样严重依赖中东的石油进口,多年来虽然一

^① “Iraqi PM Says Disruptions In Strait Of Hormuz Would Be Blow To Iraqi Economy,” *Radio Free Europe / Radio Liberty*, May 19, 2021, <https://www.rferl.org/a/disruptions-in-strait-of-hormuz-would-be-blow-to-iraqi-economy-pm-says/30046967.html>, 上网时间: 2022年11月1日。

^② “Oman: Politics, Security, and U.S. Policy,” *Congressional Research Service*, May 19, 2021, <https://sgp.fas.org/crs/mideast/RS21534.pdf>, 上网时间: 2022年12月15日。

^③ “Japan Still Reliant on Middle Eastern Oil,” *Nippon*, Jun. 25, 2019, <https://www.nippon.com/en/japan-data/h00482/japan-still-reliant-on-middle-eastern-oil.html>, 上网时间: 2023年1月19日。

直采取措施进口多元化以避免过多依赖中东石油。^①另一方面,这些国家都是世界上的综合国力强大的国家,海军实力与远洋投送能力较强,具备远离腹地充当中东海上能源安全秩序参与者的意愿与能力,并且具有相对的自主性和独立性。2019年12月,日本拒绝加入美国组建的“霍尔木兹海峡护航联盟”后决定派海军自主前往波斯湾开展护航行动,以确保与日本有关的船只的安全,开展外交努力并彻底实施其他现有的航行安全措施。^②

第三类是以权力竞争优先的参与者,也是海上能源安全秩序最具影响力的参与者,即为了争夺国际地位和国际事务话语权在海上能源安全秩序领域进行博弈的参与方。美国与俄罗斯是参与海上能源安全秩序争夺的代表性域外大国。伊朗和沙特在域内的权力竞争往往在某种程度上配合了美俄的斗争战略。美俄两国是世界性大国,同时也是能源大国。美国推进“非常规油气革命”以实现“能源独立”,并不代表能源重镇中东在美国外交战略中重要性的降低。美国牵头组建“霍尔木兹海峡护航联盟”阻止俄罗斯等国改变美国在霍尔木兹海峡安全架构的积极行为意味着美国在中东海上能源运输线的斗争中寻求更明确的带头地位,^③试图延续美国在该地区的海上霸权。

二、霍尔木兹海峡能源运输安全面临的威胁

乌克兰危机冲击下的国际秩序变动导致能源国,特别是受制裁的能源国伊朗更加着急加紧推进围绕海峡的军事合作机制。中东能源国家加紧能源开采布局。开采的能源能够保质保量地运输出去对能源生产和消费国都非常关键。参与海上能源运输的国家其实力与参与意愿的位序变化,参与者运输能力以及抵御风险的能力变化,运输线沿线国家间张力关系加强,外部权力竞争加速失衡和协调解决机制失灵都会从结构上改变甚至威胁到海上能源运输安全秩序的稳定。围绕霍尔木兹海峡能源运输的国家间博弈是上述变化的典型案例。

^① “Oil Flows from Russia Eat into Mideast, US Share in India Market,” *The Economic Times*, July 28, 2022, <https://economictimes.indiatimes.com/industry/energy/oil-gas/oil-flows-from-russia-eat-into-mideast-us-share-in-india-market/articleshow/93169227.cms>, 上网时间:2023年1月1日。

^② “Information Gathering Activities by the SDF in the Middle East,” *Japan Ministry of Defense*, December 27, 2019, https://www.mod.go.jp/en/d_architecture/m_east/index.html, 上网时间:2023年1月14日。

^③ H. Brandon Morgan, “The Imperative of Middle East Regional Order and U.S. Diplomacy,” *The Strategy Bridge*, June 7, 2022, <https://thestrategybridge.org/the-bridge/2022/6/7/the-imperative-of-middle-east-regional-order-and-us-diplomacy>, 上网时间:2023年1月22日。

（一）中东地区海上能源运输安全的结构现状

第一,从地缘上看,主要海上能源运输线霍尔木兹海峡、曼德海峡和苏伊士运河^①均是从中东出发。一方面,通过中东主流的海上能源运输路线,中东区域的丰富能源得以源源不断地输送至世界各地。另一方面,海上能源运输线以能源安全赋予的战略性成为各方势力争夺的重中之重。由于能源生产国的产量竞争和能源产业链供给失衡,可展开的国际能源合作重心向能源贸易的中间运输环节聚拢,未来海洋关键能源通道的战略地位会继续提升。

第二,中东变局以来,美国、欧洲国家、俄罗斯、海合会国家、伊朗以及土耳其等根据各自主要需求通过中东海上能源运输线开展贸易活动、争夺能源主动权以及进行权力竞争等,这些参与者相互交织的竞合造就了中东能源海上通道安全秩序的重要内容。

中东能源竞争的域内代表性参与国家有伊朗^②和沙特^③。伊朗与沙特均是中东地区具有影响力的国家,同时也是能源出口大国,中东海上能源运输线是双方领导的两大对立集团斗争的利益组成部分。2023 年 3 月,双方在中国的斡旋下同意恢复外交关系,结束了敌对局面。然而,沙特与伊朗与各自背后的地区政

① 综合 2019~2021 年的数据,从运量占全球石油供应量的比例来看,霍尔木兹海峡运量约占 20%,曼德海峡约占 9%,苏伊士运河约占 10%;从运量占全球天然气供应量的比例来看,霍尔木兹海峡约占 25%,曼德海峡约占 10%,苏伊士运河约占 8%。参见“IEA Closely Monitoring Strait of Hormuz Situation, Stands Ready to Act if Needed,” *International Energy Agency*, July 22, 2019, <https://www.iea.org/news/iea-closely-monitoring-strait-of-hormuz-situation-stands-ready-to-act-if-needed>; Justine Barden, “The Bab el-Mandeb Strait Is a Strategic Route for Oil and Natural Gas Shipments,” *U. S. Energy Information Administration*, August 27, 2019, <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=41073>; Justine Barden, “Suez Canal Traffic on the Move, More Port Congestions Likely,” *S&P Global*, May 30, 2021, <https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/market-insights/latest-news/oil/033021-suez-canal-traffic-on-the-move-more-port-congestions-likely>; Jeff D. Colgan and Morgan D. Bazilian, “Global Energy Transport Security,” *Yale Global Online*, August 20, 2019, <https://archive-yaleglobal.yale.edu/content/global-energy-transport-security>; Justine Barden, “Bab el-Mandeb Strait crucial for oil and natural gas shipments,” *SAFETY4SEA*, August 28, 2019, <https://safety4sea.com/bab-el-mandeb-strait-crucial-for-oil-and-natural-gas-shipments/>; Justine Barden, “The Suez Canal and SUMED Pipeline Are Critical Chokepoints for Oil and Natural Gas Trade,” *U.S. Energy Information Administration*, July 23, 2019, <https://www.eia.gov/today-inenergy/detail.php?id=40152>, 上网时间:2023 年 1 月 18 日。

② 伊朗和沙特均是能源大国,其经济也依赖于能源的出口,然而二者作为中东的地区强国,长久以来在竞争中共存,双方在霍尔木兹海峡海上能源秩序的参与中,能源贸易主导型的身份内嵌于以权力竞争为主的实践中。

③ Andrey Kortunov, “The Strait of Hormuz and the Gulf of Aden,” *Russian International Affairs Council*, July 15, 2019, <https://russiancouncil.ru/en/analytics-and-comments/analytics/the-strait-of-hormuz-and-the-gulf-of-aden/>, 上网时间:2023 年 1 月 28 日。

治势力集团存有的利益冲突仍可能长期影响中东海上能源安全秩序。外界评论认为,双方对于争夺控制曼德海峡和红海的竞争也是伊朗与其什叶派盟友与沙特、阿联酋、埃及及其逊尼派盟友之间更大的区域冲突的一部分。^①

中东历来是大国争夺的战略要地。中东变局以来,俄罗斯借叙利亚内战重返中东,巩固了与叙利亚等国家之间的关系,强化了对中东海上区域的影响,也改变了一直以来以美国为首的西方国家在中东占据主导地位的局面。美国的海湾问题专家指出,许多发展正在改变中东海上安全环境,对区域贸易和安全产生深远影响。俄罗斯重返中东,以及中国和印度海军发挥着越来越大的作用,这些变化正在重新构筑中东和北非海域。^② 伊朗与沙特以及美国与俄罗斯之间的权力竞争是搅动中东海上能源安全秩序的重要参与力量。

第三,中东国家对海上能源运输安全的维护广泛受到历史与宗教、传统安全与非传统安全等多层面因素的影响,加之缺乏地区主导国,域内国家治理能力不平衡,无论是海合会还是阿盟均没有形成强有力的合力,反而表现出一种“海湾合作委员会不合作”与“阿拉伯联盟不联合”的迹象。理想状态下,在区域合作中,同一区域的不同团体应该展开充分交流对话,搁置分歧,聚焦共同利益。比较而言,可以说中东地区从未形成过真正意义上且有效的维护能源海上秩序的区域安全合作机制。

(二) 霍尔木兹海峡能源运输的参与主导者位序跌宕

霍尔木兹海峡位于亚洲大陆西南部,中东区域的东部,东部接阿曼湾,西接波斯湾,北面为伊朗,南面为阿曼和阿联酋,是连接波斯湾和印度洋的唯一海上通道。霍尔木兹海峡将伊朗、伊拉克、科威特、沙特、巴林、卡塔尔、阿曼和阿联酋在波斯湾的专属经济区连接了起来^③,这些国家均依靠霍尔木兹海峡出口石油,属于沿线运输国家。相较而言,伊朗、沙特、阿联酋是区域强国,在维护霍尔木兹海峡安全秩序中是主要行为体,域外主要运输参与者包括美国、俄罗斯、欧洲国家、中国、日本等。霍尔木兹海峡在世界能源运输通道中具备极高的战略价值,对其控制权是历史上不同国家争夺的目标。

^① Helal Aljamra, “Bab-El-Mandeb, Gateway to the Red Sea: The World’s Most Dangerous Strait,” *Inside Arabia*, August 1, 2019, <https://insidearabia.com/bab-el-mandeb-gateway-to-the-red-sea-the-worlds-most-dangerous-strait/>, 上网时间: 2023年1月28日。

^② Theodore Karasik and Jeremy Vaughan, “Middle East Maritime Security: The Growing Role of Regional and Extraregional Navies,” *The Washington Institute*, September 14, 2017, <https://www.washingtoninstitute.org/policy-analysis/view/middle-east-maritime-security>, 上网时间: 2023年2月2日。

^③ Alexander Lott and Shin Kawagishi, “The Legal Regime of the Strait of Hormuz and Attacks Against Oil Tankers: Law of the Sea and Law on the Use of Force Perspectives,” *Ocean Development & International Law*, July 20, 2022, p. 6.

在霍尔木兹海峡的能源运输安全中,参与的主导者包括贸易为导向的参与者、能源进口导向的参与者和权力竞争优先的参与者。这些国家是霍尔木兹海峡海上能源运输秩序的重要参与行为体。以霍尔木兹海峡为中心的海湾地区属于中东地区安全复合体中的主要次级复合体^①,并且已日益成为塑造地区安全动态的主导因素^②。美国、欧洲和俄罗斯等是该地区代表全球安全层次的干预者,中国、印度和日本^③等是复合体中新兴的参与者和改革者;伊朗和沙特是海湾次级复合体中的核心竞争者;阿曼、阿联酋、卡塔尔、巴林、伊拉克是复合体中的重要成员。中东变局以来,不同参与者的位序在各自的向度上保持了既定的结构平衡。然而在新冠疫情和俄乌冲突背景下,国际秩序变动在改变全球能源政治格局的同时,也引起了上述主导者位序的变动,联盟的灵活性进一步增强,安全复合体被新塑的过程中充满着不确定风险,成为威胁霍尔木兹海峡石油运输安全的结构性因素。2022年8月,阿联酋、科威特与伊朗正式恢复了外交关系。2023年3月,沙特与伊朗在中国的斡旋下也宣布同意恢复外交关系。霍尔木兹海峡沿线运输国家关系的改善有利于次级复合体秩序的构建,但在客观上增强了与以美国为代表的全球关系层次之间的张力,从而威胁霍尔木兹海峡能源运输安全。

(三) 运输能力和风险抵御能力压力变动

国际秩序变动改变全球能源政治格局以来,霍尔木兹海的能源运输深受政治竞争的影响,使得运输和护航压力增大。资料显示,中东地区海上战争保险费近年来上涨,比如在阿曼湾和霍尔木兹海峡发生的多起索赔案件,船只受到火箭袭击、水雷和鱼雷的破坏,能源运输行业随之受到打击,地区政治紧张局势因此加剧,风险敞口显著增加。^④但在现有的霍尔木兹海峡安全秩序中,针对上述情况没有长期解决方案,运输和护航能压力增大的情景反复上演。

① [英国]巴里·布赞、[丹麦]奥利·维夫《地区安全复合体与国际安全结构》,潘忠岐、孙霞、胡勇、郑力译,上海:上海人民出版社第2010年版,第178页。

② Ruth Hanau Santini, "A New Regional Cold War in the Middle East and North Africa: Regional Security Complex Theory Revisited," *The International Spectator*, Vol. 52, No. 4, 2017, p. 94.

③ 作为美国的重要盟友,日本的海上能源运输安全多侧重与美国的合作,例如印太地区,但在霍尔木兹海峡上,日本在2019年并未加入美国领导的“霍尔木兹海峡护航联盟”,而是向霍尔木兹海峡地区派遣自己的自卫部队,表现出一定的自主性。参见 John F. Bradford, "A Strategic Nexus for Japan," *Indo-Pacific Defense Forum*, September 22, 2021, <https://ipdefenseforum.com/2021/09/a-strategic-nexus-for-japan/>, 上网时间:2023年2月5日。

④ "Rising Geopolitical Tensions Threaten Global Shipping," *Allianz Global Corporate & Specialty*, July 15, 2020, <https://www.agcs.allianz.com/news-and-insights/expert-risk-articles/shipping-2020-geopolitical-tensions.html>, 上网时间:2022年10月15日。

新冠疫情和俄乌冲突叠加对中东海上能源运输的威胁继续提高,造成霍尔木兹海峡能源运输压力进一步增大。不仅对黑海海峡等海上通道带来威胁,而且对冲突地区以外的航运产生了连锁反应。首先,因冲突引发美国和欧盟的制裁对航运公司和保险公司构成了重大的合规挑战。在石油和天然气运输的连锁反应之中,容错率非常小的情况下再度被压缩,对船员和货主的负担将继续增大,当成本过高时,船只本身的安全预算将会受到削弱,自身风险抵御能力进一步下降。其次,造成全球海员短缺,能源运输合同的逾期率将会上升。根据国际航运协会(ICS)2022年的统计,全球海员中,198,123是俄罗斯人,占全球海员总数的10.5%,乌克兰海员为76,442人,占全球海员总数的4%。^①俄乌冲突持续至今,美欧国家的制裁将使俄罗斯籍海员很难在现有国际航运系统中存在,对海上石油和天然气运输的预期稳定性构成长远的潜在威胁。

(四) 沿线国家张力关系

霍尔木兹海峡的安全是沿线运输国家核心利益的重要组成部分。科威特外交大臣谢赫·艾哈迈德·萨巴赫(Sheikh Ahmad Al-Sabah)曾表示,“对科威特、巴林和卡塔尔来说,唯一要事是霍尔木兹海峡安全,如果它被封锁,我们都会陷入麻烦,所以这就是为什么共同维护海上航行安全至关重要。”^②沿线国家之间的关系和谐程度对霍尔木兹海峡的安全至关重要,因临近海峡的自然优势,相互之间的敌对关系不仅不利于能源运输秩序的构建,也威胁着海峡实际的运输安全。以权力竞争为主要角色的伊朗和沙特之间关系的波动是威胁霍尔木兹海峡安全的重要因素,双方关系的紧张主要体现于以代理人或者资助的形式在海峡周边国家中争夺影响力。

国家间的紧张局势及其内乱在威胁霍尔木兹海峡安全的同时使得周边安全形势复杂多变。以也门内战为例,霍尔木兹海峡、曼德海峡以及沙特为绕开霍尔木兹海峡所建设的石油运输管道都成为胡塞武装在力量不对称战争中所攻击的对象。也门前总统阿卜杜·拉布·曼苏尔·哈迪(Abd Rabbh Mansur Hadi)曾表

^① “Supply Chain Issues Will Be Compounded by Lack of Ukrainian and Russian Seafarers , Says Global Body Representing International Shipping ,” *International Chamber of Shipping* , 2022 , <https://www.ics-shipping.org/press-release/supply-chain-issues-will-be-compounded-by-lack-of-ukrainian-and-russian-seafarers-says-global-body-representing-international-shipping/> , 上网时间: 2022年12月22日。

^② “Oman Voices Concern over International Military Presence in Strait of Hormuz ,” *Hellenic Shipping News* , February 19 , 2020 , <https://www.hellenicshippingnews.com/oman-voices-concern-over-international-military-presence-in-strait-of-hormuz/> , 上网时间: 2022年12月12日。

示“无论谁掌握了控制曼德海峡和霍尔木兹海峡的钥匙,谁都不需要核弹。”^① 2019 年 5 月,胡塞武装承认霍尔木兹海峡的沙特油轮接连发生爆炸是其所为,随后对沙特建造的用以绕开霍尔木兹海峡的石油管道进行了远程轰炸,导致当时国际油价上涨,沙特石油的安全运输牵动着国际社会的神经。2022 年 1 月,胡塞武装袭击了波斯湾沿岸港口,其袭击能力给国际能源市场带来了不确定性。^② 胡塞武装是包括霍尔木兹海峡在内中东海上能源运输安全秩序中对其安全构成威胁的无法忽视的次国家行为体。此外,沙特和伊朗在巴林、伊拉克、黎巴嫩、卡塔尔、叙利亚均在资助和培训代理人团体,既包括政治团体,也包括军事团体。^③

(五) 外部权力竞争加速失衡

决定全球能源秩序稳定的霍尔木兹海峡是外部力量在中东进行战略博弈的重要组成部分,域外国家以霍尔木兹海峡邻近国家为战略支点,将霍尔木兹海峡视作权力发散点。俄乌冲突后,美国乘机扩大了在霍尔木兹海峡的军事存在,强化了“基于规则的国际秩序”在中东海上能源运输线的构建^④,将其置于权力竞争的前沿。2014 年俄罗斯借叙利亚内战重返中东后,美俄在中东海上能源运输线迎来了新一轮博弈。俄罗斯与伊朗和苏丹等国提出了与之相对的秩序构想蓝图^⑤,并在霍尔木兹海峡举行了多次军事演习以应对突发状况。美国联合欧洲国家在沙特、以色列、阿曼、科威特和巴林等盟友的支持下,在霍尔木兹海峡构建了

① Karim Zaouaq, “Bab El-Mandeb Strait: A Threatened Strategic Passage,” *Morocco World News*, August 15, 2018, <https://www.morocroworldnews.com/2018/08/252041/bab-el-mandeb-strait-strategic-passage>, 上网时间: 2022 年 12 月 12 日。

② “Drone Attack Heightens Tensions in the Gulf”, *The New Indian Express*, January 19, 2022, <https://www.newindianexpress.com/opinions/2022/jan/19/drone-attack-heightens-tensions-in-the-gulf-2408410.html>, 上网时间: 2022 年 10 月 18 日。

③ “The Strait of Hormuz: Tensions Rise in the World’s Most Strategic Oil Chokepoint,” *Reuters*, July 19, 2019, <https://graphics.reuters.com/MIDEAST-ATTACKS-HORMUZ/0100B0B5-0N3/index.html>, 上网时间: 2022 年 10 月 13 日。

④ The White House, “FACT SHEET: The United States Strengthens Cooperation with Middle East Partners to Address 21st Century Challenges,” *The White House*, July 16, 2022, <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2022/07/16/fact-sheet-the-united-states-strengthens-cooperation-with-middle-east-partners-to-address-21st-century-challenges/>, 上网时间: 2022 年 11 月 23 日。

⑤ 2019 年 7 月,俄罗斯外交部发布《波斯湾地区集体安全构想》,成员包括波斯湾国家、俄罗斯、美国、中国、印度及欧盟,内容为签署协议应对军控问题、国际恐怖主义、贩毒、军火走私、移民及有组织犯罪,设立非军事区并撤出当地的外国永久驻军。。

复合型海上能源运输秩序^①，增强了军事部署。同时，作为全球大国的俄罗斯在经济上和政治上都在衰落，使其在中东的影响力受到削弱^②，美俄在中东的博弈呈现出“美退而不弱、俄进而不强”的形态，“美强俄弱”仍是美俄在中东力量对比的基本态势。^③

俄乌冲突的爆发进一步使“美强俄弱”的斗争态势失衡。同时，俄乌的军事冲突给欧盟带来的安全威胁掩盖了美欧分歧、“老欧洲”与“新欧洲”的矛盾^④，从边缘辅助了美国实力的增强。2022年2月，驻扎在霍尔木兹海峡的美国海军第五舰队宣布将与地区盟国共同组建一支新的中东海上无人机联合舰队，计划在2023年夏天之前从苏伊士运河到霍尔木兹海峡部署100架无人机，以增强美国在该海峡的实力。2022年5月以来，以法国为首的多个欧洲国家一直呼吁将2020年初由八个欧洲国家组成的霍尔木兹海峡欧洲海事态势感知任务（EMASOH）的职权扩大到包括红海和穿过曼德海峡的印度洋。美国已经为海湾地区提供了实质性和响应性的防御支持，并在该地区保持着比明面上要强大得多的军事存在，完全与美国在中东的“战略撤退”背道而驰。^⑤实质上，2022年后，美国是在陆上收缩，但在海上反而加强参与，补足了美国在中东事实存在的力量分配总量。扼守霍尔木兹海峡的阿曼表示，该海峡发生军事对抗的风险高于该地区其他任何地方，部分原因是“保护”它的外国海军舰艇数量众多。^⑥在域

① 2019年11月，美国在2004年联合欧盟及海湾国家建立的“152联合特遣舰队”海上安全联盟的基础上建立了“霍尔木兹海峡护航联盟”，也被称为“国际海事安全联盟”（International Maritime Security Construct），法德等欧洲国家担心如果参加美国领导的“联盟”，将会使海湾局势更趋紧张，因此打造了以法国和德国为主导的“欧洲海湾护航联盟”，总部设在阿联酋的阿布扎比，与美国领导的“霍尔木兹海峡护航联盟”进行协调与合作。

② Nikolay Kozhanov, “Russia and the Issue of a New Security Architecture for the Persian Gulf,” *The London School of Economics and Political Science*, August 4, 2021, <https://blogs.lse.ac.uk/mec/2021/08/04/russia-and-the-issue-of-a-new-security-architecture-for-the-persian-gulf/>, 上网时间: 2023年1月18日。

③ 刘中民《中东2020: 多重危机中的博弈与变局》,载《光明日报》2020年12月26日,第8版。

④ 丁纯、罗天宇《从亚洲战略到“印太战略”: 欧盟全球战略重心的转移及逻辑》,载《太平洋学报》2022年第11期,第24页。

⑤ Frederic Wehrey, “The Impact of Russia’s Invasion of Ukraine in the Middle East and North Africa,” *Carnegie Endowment for International Peace*, May 19, 2022, <https://carnegieendowment.org/2022/05/19/impact-of-russia-s-invasion-of-ukraine-in-middle-east-and-north-africa-pub-87163>, 上网时间: 2023年2月8日。

⑥ “Oman Voices Concern over International Military Presence in Strait of Hormuz,” *The National*, February 23, 2020, <https://www.thenationalnews.com/world/gcc/oman-voices-concern-over-international-military-presence-in-strait-of-hormuz-1.980187>, 上网时间: 2023年2月5日。

外国家权力竞争中,霍尔木兹海峡被拖入军事对抗的前线,客观上加重了安全形势的恶化。另一方面,对排除在联盟外依赖霍尔木兹海峡进行能源运输的域外国家来说,已然被美国划入“基于规则的国际秩序”的敌对面,在美国奉行中东海上霸权主义和现实主义的逻辑下,各国的石油贸易将全部置于美国庞大的情报网络之下,强大的军事部署不定时进行船只“检查”对石油和天然气运输秩序构成实质性威胁。

(六) 争端协调解决机制缺失

国际秩序遭受新冠疫情和俄乌冲突冲击以来,霍尔木兹海峡等中东海上能源运输线遭受的袭击激增。^①无论是美国和伊朗之间的小规模军事冲突,还是以胡塞为代表的次国家行为体的混战,区域主义框架下争议争端解决机制在一定程度上是缺失的,域外权力竞争优先的美俄则遵循着始于冷战时期海上争端解决的大国机制。

首先,美国和俄罗斯在霍尔木兹海峡的争议争端协调解决机制采取适用于全球的《防止莫斯科和华盛顿之间的公海和高空空域事故协议》(INCSEA)。该协议于 1972 年签署并沿用至今。协议规定了两国在全球公海地区避免发生冲突和冲突发生后的解决机制。多年来,虽然管理机制越来越与时俱进^②,但其作用仅限于美俄。其次,迄今为止,海湾地区所有安全和平倡议均走向了失败^③,波斯湾安全所涉及到的框架、原则和范围方面均缺乏共识^④,霍尔木兹海峡没有得到沿线运输国家共同认可和成型的争议争端解决机制,海合会在争端解决机

① Eklavya Gupte and Andrew Critchlow, “Ukraine War Triggers Spike in Energy Attacks, Supply Disruptions in H1 2022,” *S&P Global*, July 13, 2022, <https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/market-insights/latest-news/agriculture/071322-ukraine-war-triggers-spike-in-energy-attacks-supply-disruptions-in-h1-2022>, 上网时间: 2023 年 2 月 12 日。

② Dimitri Kirsanov, “The US Navy Is Ready to Discuss Updating the Agreement with the Russian Federation on the Prevention of Incidents,” *The Project for Media and National Security*, April 8, 2021, <https://nationalecuritymedia.gwu.edu/2021/04/08/the-us-navy-is-ready-to-discuss-updating-the-agreement-with-the-russian-federation-on-the-prevention-of-incidents/>, 上网时间: 2022 年 11 月 23 日。

③ Kameal Alahmad, “Maritime Security of The Gulf: A Living Dilemma,” *Friedrich-Ebert-Stiftung*, October, 2020, <https://library.fes.de/pdf-files/iez/16659.pdf>, 上网时间: 2022 年 12 月 29 日。

④ Nicole Grajewski, “Iran’s Hormuz Peace Endeavor and the Future of Persian Gulf Security,” *European Leadership Network*, July 7, 2020, <https://www.europeanleadershipnetwork.org/commentary/irans-hormuz-peace-endeavor-and-the-future-of-persian-gulf-security/>, 上网时间: 2023 年 2 月 1 日。

制上也由于其内在制度性缺陷更多的时候表现出无能为力。^①此外,地区参与者伊朗和全球参与者美国之间更是处于“失联”局面,基本的联络机制都没有。缺乏有效的争议争端协调解决机制可能会使相应的冲突和紧张局势在影响霍尔木兹海峡能源运输安全时失控,造成的不利影响进一步扩大。

三、国际秩序变动与霍尔木兹海峡能源运输安全秩序衍化

从整体来看,中东海上能源安全秩序是一种不断发生变化的动态结构,内部包含了参与者利益导向变动、安全威胁的主次变动以及秩序追求目标变动三个催生变化因素。这三部分及其他要素以某种形式的互动整合最终催生了不同时期安全秩序的特征。然而,新冠疫情的流行和俄乌冲突的爆发打破了原有秩序变化的逻辑。在世界能源格局变动、地区安全局势变化以及外部安全干扰变量的催化下,内部变化因素被动加速转变,成为中东海上能源安全秩序变化的重要外部影响因素。海峡运输线的参与各方对主导权的争斗折射着沿线国家和能源市场主要参与国对能源经济安全和地缘政治秩序的角力。

(一) 国际秩序变动催生海上能源安全秩序加速衍化

俄乌冲突后,美欧等西方国家对俄罗斯进行了金融和能源制裁^②,虽然对石油和天然气出口进行了部分豁免,但诸多国家已经将能源来源多元化作为国家的紧迫目标。中东作为全球能源最为集中的供应地,其影响力显著上升,以沙特为首的欧佩克中东区域成员成为国际舞台上无法忽视的角色。随着能源贸易路线的改变,原本美国与传统中东地区盟友的关系正在遭遇变化。^③美国的传统盟友国需在确保国家能源供应的需求得到满足的同时兼顾美国基于价值观的外交

^① 参见 Abdulmalik M. Altamimi, “An Appraisal of the Gulf Cooperation Council’s Mechanisms for Co-operation and the Settlement of Disputes,” *Asian Journal of International Law*, Vol. 10, No. 2, 2020, pp. 321–345; Amira Ahmed Elsayed Abdelkhalik, “The Role of Gulf Cooperation Council in Conflict Management, 1981–2019: A Comparative Study,” *Contemporary Review of the Middle East*, Vol. 9, No. 1, 2022, pp. 99–115.

^② Edward Wong and Michael Crowley, “U.S. Aims to Cripple Russian Oil Industry, Officials Say,” *The New York Times*, May 19, 2022, <https://www.nytimes.com/2022/05/19/us/politics/russia-ukraine-oil-sanctions.html>, 上网时间: 2023年2月3日。

^③ Abbas Al Lawati and Nadeen Ebrahim, “Four Ways the Ukraine War Has Impacted the Middle East,” *CNN*, August 24, 2022, <https://www.cnn.com/2022/08/24/middleeast/ukraine-war-six-months-mideast-mime-intl/index.html>, 上网时间: 2023年2月4日。

原则,其间存在冲突因子。^①世界能源格局仍然处于分化组合的变动之中。世界能源格局深刻变化的同时,中东地区主要国家间关系的恶化趋势被打破,地区安全态势得以转圜,中东国家的独立性和自主性因俄乌冲突大幅提升。

首先,伊朗与海湾地区国家外交关系的缓和,抑制地区安全热点问题走向恶化。阿联酋正在加速推进为减少对区域安全和国际贸易海上威胁的政治努力,在此过程中,海上安全成为其关注的核心,事实上,“海峡外交”现在已经成为阿联酋外交政策的核心。^②因此,在推进阿联酋与伊朗关系改善的因素中,因外部冲突带来的霍尔木兹海峡石油运输安全压力占据了不小的分量。经过多年敌对后,2019年阿联酋开始与伊朗重新接触的起因就是阿联酋邮轮在霍尔木兹海峡遭袭击以及沙特石油设施被袭击^③。2022年8月,阿联酋、科威特^④与伊朗正式恢复了外交关系,在和伊朗经历了多年“政冷经热”^⑤后迎来了正常化。

其次,阿联酋和沙特利用其石油重要性的提升,一方面将自己纳入到国际社会保障霍尔木兹海峡安全秩序的核心位置,另一方面加快了塑造成为中东地区和发展中国家领导角色的步伐。^⑥沙特继续秉承了霍尔木兹海峡的安全需要通过与美国的长期关系网络来维护的愿景^⑦,同时与包括中国在内的大国增强了以

① Marc Saxer, “The Coming World Order,” *Friedrich-E bert-Stiftung*, April 14, 2022, <https://www.ips-journal.eu/topics/economy-and-ecology/the-return-of-geo-economics-5874/>, 上网时间: 2023年2月8日。

② Eleonora Ardemagni, “UAE’s Foreign Policy: From Militias in the Rimland to Straits Diplomacy,” *Carnegie Endowment for International Peace*, October 28, 2021, <https://carnegieendowment.org/sada/85676>, 上网时间: 2023年2月5日。

③ “UAE Ambassador to Iran to Return, 6 Years After Relations Severed,” *Allianz Global Corporate & Specialty*, August 21, 2022, <https://www.aljazeera.com/news/2022/8/21/uae-says-ambassador-to-iran-to-return-to-tehran-in-coming-days>, 上网时间: 2022年12月5日。

④ 2016年科威特与伊朗的断交是为了在沙特驻伊朗大使馆遭到袭击后声援沙特,但科威特长期以来一直对伊朗政权采取温和政策,科威特与伊朗的关系的回归是基于沙特和伊朗关系的缓和。当前,在伊拉克和约旦的调解下,两国的谈判正在有序进行。

⑤ Edward Yeranian, “Iran Resumes Diplomatic Relations with UAE and Kuwait, Talks Continue with Saudi Arabia,” *VOA*, August 23, 2022, <https://www.voanews.com/a/iran-resumes-diplomatic-relations-with-uae-and-kuwait-talks-continue-with-saudi-arabia/6713647.html>, 上网时间: 2023年2月16日。

⑥ Gerald M. Feierstein, Bilal Y. Saab and Karen E. Young, “US-Gulf Relations at the Crossroads: Time for a Recalibration,” *Middle East Institute*, April 5, 2022, <https://www.mei.edu/publications/us-gulf-relations-crossroads-time-recalibration>, 上网时间: 2023年2月18日。

⑦ Simon Mabon, Samira Nasirzadeh and Eyad Alrefai, “De-securitisation and Pragmatism in the Persian Gulf: The Future of Saudi-Iranian Relations,” *The International Spectator*, Vol. 56, No. 4, 2021, p. 67.

能源为核心的合作^①,展现出积极的自主性倾向。阿联酋在海湾地区奉行“多元对冲”战略以实现成为地区强国的目标^②,俄乌冲突为阿联酋带来了绝佳的机遇。伴随着世界大国纷纷对阿联酋展开密集外交以获取正常的能源供应,阿联酋的对冲自主性加速提高,在霍尔木兹海峡海上能源运输秩序中的位序不断上升,进入了全球大国外交的场域。^③2023年5月,阿联酋外交部表示其已退出美国领导的中东联合海上部队(CMF)。此外,卡塔尔和伊朗同样是俄乌冲突后欧洲寻求能源进口多样化的重要国家,展现出一定的自主性倾向。卡塔尔寻求发挥更广泛的调解作用以恢复伊核协议,伊朗则可以作为俄罗斯能源的替代国为筹码要求美国取消能源出口制裁。

国际秩序变动是催化中东海上能源安全秩序变化的重要变量之一。美俄借力在中东的军事部署和盟友,成为对中东海上能源安全秩序变化有实质性影响的主要权力竞争者优先参与者,欧洲国家利用美国在该地区构筑的多重联盟积极开展行动。俄罗斯借助叙利亚战争强势重返中东后,中东地区重新成为美俄两国争夺与博弈的主要阵地,伊朗则成为俄罗斯在中东与美国较量的重要支点,除了在叙利亚内战等事件中的斗争外,双方在中东海上能源运输线上也展开了较量。在波斯湾地区,受到国际社会排斥并受到一系列制裁的伊朗和伊拉克,是俄罗斯在波斯湾站稳脚跟的唯一相对容易的目标。^④

国际秩序变动对中东海上能源安全秩序变化的干扰首先体现在外部力量增强了霍尔木兹海峡地区的武力存在和支持沿线运输国家的军事实力提高。美国

① 2022年3月,沙特王储穆罕默德·本·萨勒曼和日本首相岸田文雄就沙特的石油生产问题举行了会谈,日本首相赞扬沙特在维持全球原油稳定方面的重要性,并讨论了日本与沙特2030年发展愿景的合作关系;2022年年4月,沙特王储穆罕默德·本·萨勒曼表示将加强中国“一带一路”倡议与沙特2030年发展愿景之间的协同作用。

② 孙德刚、喻珍《从威胁平衡到多元平衡——“新中东”视野下的阿联酋对冲战略》,载《西亚非洲》2021年第2期,第95页。

③ 除了成为俄罗斯和美国的主要拉拢对象外,其他国家也对阿联酋展开了密集外交。2022年3月,阿联酋王储谢赫·穆罕默德与日本首相岸田文雄就乌克兰危机进行了交谈,并向他保证,阿联酋渴望维护能源安全,保持全球市场稳定;2022年5月,时任阿联酋王储穆罕默德·本·扎耶德与阿塞拜疆总统就乌克兰危机下的全球能源市场进行了交谈,并强调阿联酋热衷于全球能源安全以及能源市场的稳定和平衡;2022年7月,法国担心俄乌冲突影响其能源的正常供应,加强了与阿联酋的关系。阿联酋总统穆罕默德·本·扎耶德访问了法国,这是自5月上任以来首次对海湾地区以外的地区进行正式访问。阿联酋总统外交顾问安瓦尔·加尔加什表示,40年以来,阿联酋一直把石油卖给远东,在俄乌冲突危机时刻将把石油卖给欧洲,代表着阿联酋决心成为法国的一个可靠合作伙伴和能源来源地。

④ Eugene Rumer, “Russia in the Middle East: Jack of all Trades, Master of None,” *Carnegie Endowment for International Peace*, October 31, 2019, <https://carnegieendowment.org/files/WP-Rumer-MiddleEast.pdf>, 上网时间:2023年2月23日。

趁俄罗斯将军事重心从中东转移至乌克兰战场之际,一方面,在霍尔木兹海峡护航联盟的框架内开始打造无人机舰队,继续增强在海峡的军事部署,提高情报能力,完善美国在该地的同盟协作体系,不断压缩伊朗的战略空间,分化海湾国家之间的关系。另一方面,欧盟开始构建以欧洲国家为主的西北印度洋协同海上存在(NWIOCMP)在已有的欧洲海事态势感知任务(EMASOH)军事联盟基础上构筑了又一覆盖霍尔木兹海峡的军事合作体系。同时,美国在2022年8月批准了2021年2月暂停向沙特和阿联酋出售武器的合同。很明显,美国此次恢复军售的目的是在俄乌冲突期间促进与海湾国家的关系,减少对俄罗斯石油和天然气的依赖,同时体现美国在海湾地区对抗和防御伊朗的决心。^①其次,外部安全干扰体现在俄罗斯、美国和欧洲国家将霍尔木兹海峡沿线运输国家作为外交重点。俄乌冲突爆发后,美国和俄罗斯领导人均到访海湾,然而双方的目的和期待并不相同。拜登到访中东的目标除了拉拢海湾国家为替代俄罗斯能源做好准备外,也是显示美国履行地区安全承诺以安抚盟友,同时也是美国和伊朗在霍尔木兹海峡接连发生军事摩擦之际强化地区联盟威慑伊朗的举措。俄罗斯则继续以伊朗为海湾地区的立足点,巩固了与运输沿线国家间的关系^②,试图避免海湾国家在俄乌冲突上倒向西方,同时也表明俄罗斯在海湾依然是海上安全秩序参与者无法忽视的存在。欧洲国家在对海湾地区展开外交攻势根本上是为了解决因俄乌冲突带来的能源短缺导致的国内问题。2022年3月以来,英国、德国等领导人到访沙特、阿联酋和卡塔尔等石油国家以解决欧洲能源危机。

(二) 海上能源运输的国家间博弈

霍尔木兹海峡海上能源安全秩序包括以贸易为主导的参与者、能源进口导向的参与者和权力竞争优先的参与者。在这些参与者中,不同利益导向的参与者的共同博弈目标是减少相关破坏因素的威胁,维护霍尔木兹海峡的安全有序。然而,如何减少威胁和构建何种秩序又遵从各国谋求利益最大化的构想和实践。同时在博弈中,海峡安全威胁的主次也随着秩序的动态发展发生变动。国际秩序进入变革期以来,外部参与者在新的国际背景下的利益指向已经发生了偏转并进行了技术路线上的重塑,运输安全国家对秩序追求的目标也有了新的内涵,安全威胁因素同样呈现出新的图景。

首先,外部参与者利益导向发生变动。美国和俄罗斯是域外权力竞争优先的参与者,也是造就霍尔木兹海峡海上能源运输秩序的最主要力量。与近年来

^① Ezba Walayat, "Biden Administration Approved \$ 5.3 Billion Arms Sale to UAE and Saudi Arabia," *Pakistan House*, August 9, 2022, <https://pakistanhouse.net/biden-administration-approved-5-3-billion-arms-sale-to-uae-and-saudi-arabia/>, 上网时间: 2023年2月19日。

^② 2022年3月1日,俄乌冲突刚刚爆发后,普京就与阿联酋王储讨论了俄乌冲突对能源市场的影响,双方就维护全球能源市场稳定的必要性达成了一致。

美俄双方长期在中东海上能源运输安全秩序的争锋相对不同,俄乌冲突彻底改变了权力竞争的既有轨迹。俄罗斯是俄乌冲突的一方。自冲突开始以来,俄罗斯在中东海上安全秩序的利益指向就已经服从于俄乌冲突本身,确切地说,服从于俄罗斯以俄乌冲突为契机终结美国主导的世界单极秩序的战略实践。^①它在中东海上能源运输安全秩序的博弈中呈现出战时抽离的特征,即权力竞争优先的博弈由服从外交战略向辅助国家冲突转向。美国的政治斗争优先取向也因俄乌冲突而部分转向用以解决国内由能源危机引发政治问题的层面^②和安抚欧洲盟友。俄乌冲突后,国际能源格局发生重大变动,美国国内油价的暴涨对拜登政府构成巨大压力,因美国石油公司没有储备产能,短时间内提高产能并不现实。^③因此,美国将海湾国家作为增加能源供应的主要寄托,但同时,美国在博弈中继续增强了霍尔木兹海峡区域的军事力量。从表面上看,这依然是政治斗争的进一步强化,但实质上已将部分考量从扩展影响力转向了国内和巩固同盟体系。

其次,威胁因素主次发生变动。影响海上能源安全秩序因素的主次变化是地区安全态势变动的深层次反应。俄乌冲突后,霍尔木兹海峡沿线国家的政治关系恶化态势得到转圜,沙特、阿联酋和科威特等国的自主性和独立性进一步提高,霍尔木兹海峡在俄乌冲突后的安全威胁因素也发生了变化。一方面,权力竞争加速超过沿线国家关系紧张成为威胁海峡安全的主要因素,另一方面,非传统安全的威胁程度下降,传统安全的威胁指数上升。2022年第一季度,针对能源基础设施的大部分袭击集中在沙特和阿联酋。在第二季度,袭击事件急剧下降,并从霍尔木兹海峡转移到伊拉克。第二季度以后,安全事件的地理范围又从阿拉伯半岛蔓延到霍尔木兹海峡和阿联酋东海岸。^④随着阿联酋等国与伊朗在俄乌冲突影响下改善关系,也门胡塞武装对霍尔木兹海峡沙特和阿联酋的油轮袭击

^① “Putin lambasts the West and Declares the End of ‘The Era of the Unipolar World’,” *Shafaq News*, June 17, 2022, <https://shafaq.com/en/World/Putin-lambasts-the-West-and-declares-the-end-of-the-era-of-the-unipolar-world/>, 上网时间: 2023年2月23日。

^② Ben Wolfgang, “Biden to Push Saudi Arabia for More Oil, but Russia Could Reap the Rewards,” *The Washington Times*, July 14, 2022, <https://www.washingtontimes.com/news/2022/jul/14/oil-could-prove-sticking-point-biden-confers-saudi/>, 上网时间: 2023年1月25日。

^③ Samantha Gross, “Biden’s Trip to Saudi Arabia Is Unlikely to Lower Oil Prices,” *The Brookings Institution*, July 14, 2022, <https://www.brookings.edu/blog/order-from-chaos/2022/07/14/bidens-trip-to-saudi-arabia-is-unlikely-to-lower-oil-prices/>, 上网时间: 2023年2月8日。

^④ Eklavya Gupte and Rosemary Griffin, “Energy Security Sentinel: An interactive Study of Geopolitical Risk and Energy Prices,” *S&P Global Commodity Insights*, September 26th, 2022, https://www.spglobal.com/commodityinsights/PlattsContent/_assets/_files/en/specialreports/oil/oil-security-sentinel.html, 上网时间: 2023年1月17日。

减少。然而,美国和伊朗的博弈又对海峡安全构成威胁,并发生多起安全事件^①。

最后,参与者秩序追求目标被动调整。霍尔木兹海峡的安全是中东海上能源安全运输秩序参与者的最大公约数,其从根本上决定了相关国家利益导向的想象空间和具体规划。在维护海峡安全的愿景下,如何以符合自身利益诉求实现海峡安全是参与者各自追求的目标。对外部权力竞争优先的参与者来说,美国专注于世界其他地区 and 国内,对解决海湾地区争端和领导地区盟友的兴趣不大。^② 美国在更多考虑国内问题和安抚盟友时,其对秩序的追求目标愈加体现了在霍尔木兹海峡安全上放弃构建公正机制并以纯粹武力优势依靠盟友建立单极秩序服务全球竞争的企图,随之增加商业和外交上的变数。当政治和军事意义上的双边关系紧张之时,海上商船常成为牺牲品。2022 年 4 月,希腊政府出于与美国合作的考虑,没收希腊海岸附近一艘悬挂伊朗国旗的油轮,该油轮上被认为装载着俄罗斯原油。^③ 作为回应,伊朗扣押在波斯湾附近的两艘悬挂希腊国旗的油轮。危机直到六个多月之后,伊朗与希腊才完成油轮互释。

2019 年,俄罗斯提出在中东海上能源运输安全秩序的追求则是寻求在该区域建立没有外部军事存在的地区安全秩序。俄乌冲突后,俄罗斯宣称美国领导的单极世界秩序已经终结,但在中东海上能源运输秩序中,俄罗斯还没有其所称的单极秩序终结后在海湾地区进行具体战略调整。参与者秩序追求目标调整最为明显的是域内沿线运输国家。俄乌冲突后,中东国家意识到使用军事手段改变政治现实在国际体系内并没有成为遥远的过去。^④ 在美国在中东地区的军事和政治影响力下降和与中东国家经济“脱钩”以来,^⑤除了伊朗外,依靠“安全进口”的沙特和阿联酋等国,其秩序追求目标已经开始偏向加速提高自身军事实

① Samantha Gross, “Strait of Hormuz,” *The International Crisis Group*, September 21, 2022, <https://www.crisisgroup.org/trigger-list/iran-us-trigger-list/flashpoints/hormuz>, 上网时间: 2023 年 1 月 15 日。

② Daniel L. Byman, “Biden’s Difficult Task: Reviving US Partnerships in the Middle East,” *The Brookings Institution*, July 8, 2022, <https://www.brookings.edu/blog/order-from-chaos/2022/07/08/bidens-difficult-task-reviving-us-partnerships-in-the-middle-east/>, 上网时间: 2023 年 2 月 19 日。

③ “Iran Releases Two Greek Tankers Seized in May,” *Arab News*, November 16, 2022, <https://www.arabnews.com/node/2200966/middle-east>, 上网时间: 2023 年 2 月 21 日。

④ Maha Yahya, “The Arab World and the Ukraine Conflict: The Quest for Nonalignment,” *Italian Institute for International Political Studies*, July 12, 2022, <https://www.ispionline.it/en/publicazione/arab-world-and-ukraine-conflict-quest-nonalignment-35707>, 上网时间: 2023 年 2 月 10 日。

⑤ V. I. Batyuk and Yu. V. Morozov, “Politics and Strategy of the United States, the Russian Federation, and China in the Middle East,” *Herald of the Russian Academy of Sciences*, Vol. 92, 2022, p. 323.

力,在遇到石油和天然气运输威胁时增强保护能力和威慑实力。海湾国家既不希望俄罗斯遭遇重大失败,同时避免强化美国的单边主义,因而与伊朗改善关系可以实现事实上的全结盟,避免霍尔木兹海峡能源运输安全秩序出现新的两极化浪潮。^①

(三) 秩序变化下的安全机制调整

霍尔木兹海峡是一个充满政治冲突的区域。国际秩序变动过程中,外部条件成为催化霍尔木兹海峡能源运输安全秩序参与者利益导向、各类安全威胁的位次以及秩序内在追求目标上出现变动的主要因素。然而,在秩序变化过程中,安全机制是有缺憾的,但此缺憾并非一般意义上的机制缺失,而是全球安全机制因弱约束力出现功能性缺陷和区域以及跨区域安全机制成为不同国家扩大影响同时束缚沿线运输国家的战略工具。

一方面,国际安全机制因缺乏强制约束性而在具体威胁中处于被动地位,并成为冲突方用以指责对方仅能提供的依据。2022年6月,伊朗快艇和美国海军舰艇在霍尔木兹海峡的近距离“接触”长达一个小时。美国海军指责伊朗伊斯兰革命卫队的行动不符合国际海上安全行为标准,增加了误判和碰撞的风险。诸如此类的事件在霍尔木兹海峡屡见不鲜。美国和伊朗均没有正式批准《联合国海洋法公约》,在仅有《国际海上避碰规则公约》(COLREGS)可供参考的情况下,国际安全机制在霍尔木兹海峡海上能源运输秩序的变化中呈现功能性缺憾。某些情况下更是体现了美欧等国在充满冷战思维和遵循现实主义逻辑下,试图打造基于西方规则的中东海上能源安全单极秩序的考量。^②

另一方面,区域和跨区域安全机制成为划分战略亲疏关系的标准。原本关注霍尔木兹海峡区域海上能源运输安全的国际组织是带有军事合作和政治协商机制色彩的域内海湾阿拉伯国家合作委员会、跨区域的环印度洋协会(IORA)、包含美英日印在内的中东联合海上部队(CMF)等,多建立于20世纪后期和21世纪初。伴随特朗普政府改变中东政策,2017年开始,更多与霍尔木兹海峡区域海上能源运输安全有关的国际组织和平台纷纷建立,并呈现一定的阵营化(见表1)。然而,几乎所有的组织和合作平台都没有包括霍尔木兹海峡运输沿线所有

^① Joe Macaron, “How Does Russia’s Invasion of Ukraine Impact the Middle East?,” *Al Jazeera*, March 17, 2022, <https://www.aljazeera.com/opinions/2022/3/17/how-does-russias-invasion-of-ukraine-impact-the-middle-east>, 上网时间: 2023年2月13日。

^② “FACT SHEET: The United States Strengthens Cooperation with Middle East Partners to Address 21st Century Challenges,” *The White House*, July 16, 2022, <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2022/07/16/fact-sheet-the-united-states-strengthens-cooperation-with-middle-east-partners-to-address-21st-century-challenges/>, 上网时间: 2022年12月5日。

国家。^① 当区域安全机制无法顾及所有沿线国家利益时, 机制的有效性受限。伊朗 2019 年 9 月提出的“霍尔木兹海峡和平倡议(HOPE) ”, 俄罗斯 2019 年 7 月提出的“波斯湾地区集体安全构想(Concept of Collective Security in the Persian Gulf) ” 长期只停留在倡议阶段。除此之外, 由外部力量美国和欧盟等倡导建立的域内和跨区域安全机制的权力属性更为明显, 在沿线运输国家的支持与参与下充斥着零和博弈的色彩。^② 除伊朗外, 海湾地区国家都不是海上安全秩序的提供者, 它们在保障自身安全方面并不完全自给自足。相反, 海湾国家是安全消费者, 安全保障往往是外部大国提供, 呈现区域安全进口的特征。^③ 俄乌冲突所带来的持久影响将加速催化霍尔木兹海峡区域海上能源运输安全机制的分化与整合。当沿线运输国家在现有机制内的重要性被抬升, 自主性增强有机可乘的时候, 原有的安全输入模式下的安全机制将更加灵活。如沙伊和解之后, 伊朗 2023 年 6 月提出倡议建立包含伊朗、沙特、阿联酋、印度等国在内的波斯湾海上军事合作机制。但这同时也意味着在短期内, 安全机制的缺憾和内部竞争将进一步凸显, 并且随着国际秩序的持续调整而发生摆动。

表 1 与霍尔木兹海峡区域海上能源运输安全有关的主要国际组织和安全合作平台

	时间	倡导国	适用对象	涉及领域	运输沿线参与国家	备注
海上安全中心(The Maritime Security Center)	2022 年 10 月	伊朗	跨区域多边安全机制	军事合作机制	伊朗、阿曼(其余成员: 巴基斯坦)	倡议阶段
中东防空联盟(MEAD)	2022 年 6 月	以色列	域内外多边安全机制	军事合作机制	部分阿拉伯国家(未披露具体阿拉伯国家, 其余成员: 以色列、美国)	签约阶段
西北印度洋协同海上存在(NWIO CMP)	2022 年 2 月	欧盟	跨区域多边安全机制	军事合作机制	无(其余成员: 欧盟成员)	使用阶段

① 霍尔木兹海峡沿岸国家包括伊朗、伊拉克、科威特、沙特、巴林、卡塔尔、阿联酋、阿曼等。

② Javad Heiran-Nia, “The Shaping of the Persian Gulf Security Order,” *Manara Magazine*, August 22, 2022, <https://www.iranintl.com/en/202209051329>, 上网时间: 2022 年 11 月 19 日。

③ Luigi Narbone and Abdolrasool Divsallar, “Stepping Away from the Abyss: A Gradual Approach Towards a New Security System in the Persian Gulf,” *European University Institute (EUI)*, 2021, p. 38.

	时间	倡导国	适用对象	涉及领域	运输沿线参与国家	备注
海湾安全对话平台 (Gulf Security Dialogue Platform)	2020 年 10 月	中国	域内多边 安全机制	全领域协 商合作机 制	伊朗、伊拉克、科威特、 沙特、巴林、卡塔尔、阿 联酋、阿曼 (其余成 员: 中国)	倡议阶段
霍尔木兹海峡欧洲海 事态势感知任务 (EMASOH)	2020 年 1 月	法国和 德国	域外多边 安全机制	军事合作 机制	无 (其余成员: 比利 时、丹麦、法国、德国、 希腊、意大利、荷兰和 葡萄牙)	使用阶段
国际海事安全联盟 (IMSC , 也称为霍尔 木兹海峡护航联盟)	2019 年 9 月	美国	域内外多 边安全机 制	军事合作 机制	沙特、巴林 (其余成 员: 美国、英国、澳大利 亚、阿尔巴尼亚、立陶 宛)	使用阶段
中东战略联盟 (MESA , 也称 GCC+ 2)	2017 年 5 月	美国	跨区域多 边安全机 制	军事、经济 和政治合 作协商机 制	巴林、科威特、阿曼、卡 塔尔、沙特、阿联酋 (其余成员: 埃及、约 旦、美国)	使用阶段

资料来源: 笔者根据相关资料自制。

四、霍尔木兹海峡能源运输安全问题的多元治理思路

俄乌冲突进入长期化之后,面对冲突引发的全球影响,在世界能源市场波动,以中东各国为代表的能源生产国政治、社会、经济和安全危机加剧以及地区权力格局发生变化等因素的影响下,海上能源安全秩序还能否实现稳定和繁荣值得引起国际社会的探讨。俄乌冲突对世界政治经济的影响将会持久存在,今后,军事冲突、战乱、制裁、霸权主义仍将是破坏因素,维护秩序的稳定将更加依赖全球范围内经济复苏夯实基础,依靠主权国家稳定与强盛提供综合保障,同时中东区域新合作关系的出现以及美国中东战略的“陆退海进”表征将继续影响中东海上能源安全秩序的衍变。

(一) 国家稳定和国力强盛是根本

国家只有稳定和强盛才能为综合保障海上能源安全秩序创造积极环境。俄乌冲突后,伴随着国际石油价格和大宗商品价格上涨,世界各国的发展遭受压力,对沙特、阿联酋和卡塔尔等国来说,石油价格上涨为其经济注入了新的活力,提高能源产量可以在短时间内刺激经济增长,并维持较好的社会福利。同样地,海湾地区国家经济结构单一,经济全球化下的“石油经济”更容易受到世界能源

格局市场变动的影响。然而,保障中东海上能源安全秩序仍然需要这些国家经济的复苏和多元化发展,需要提高主权国家的稳定性与综合国力。

一方面,经济衰退附带的一系列后果不会必然导致地区形势恶化,但地区安全形势恶化肯定有经济原因。中东海上安全秩序衍变逻辑中,经济因素的作用不可忽视。另一方面,从秩序衍变的过程来看,强大与稳定的国家不仅可以依靠自身实力为海上运输线提供安全保护职能,增强运输能力和风险抵御护航能力,特别是在应对海盗、海上恐怖主义等非传统威胁等方面,而且本身成为海盗与恐怖主义生长土壤的可能性不高。近年来,影响中东海上能源安全秩序的因素没有发生根本性的扭转,军事冲突、战乱、制裁、霸权、恐怖主义等依旧存在,但这些“老问题”造成后果的方式已经具有新的变化,并且更具破坏力。如也门内战中胡塞武装对霍尔木兹海峡区域沙特和阿联酋的袭击等。因此,国家稳定国力强盛是俄乌冲突后霍尔木兹海峡能源海上能源运输安全秩序问题治理的根本。

(二) 坚持基于国际法的治理是正确取向

《联合国海洋法公约》是当今海洋法的国际基础法,也是管理海洋行为的法律基础,其宗旨是为海洋建立法律秩序,并确立了海洋争端的和平解决规范。针对海上争端和海洋治理,《联合国海洋法公约》制定了一系列解决机制,虽然对美国 and 伊朗等未加入公约的国家限制作用有限,但对其余霍尔木兹海峡海上安全秩序的参与者具有强制性的约束力。自《联合国海洋法公约》诞生以来,已成为维护各国海洋权利与构建海上秩序不可或缺的环节。

《国际海洋法公约》框架下构建开放性区域合作关系是维护中东能源海上安全秩序的现实选择。一方面,中东地区缺乏有效的区域合作机制。另一方面,美国等建立的区域合作联盟未能加入具有代表性的其他参与者。在推进海上合作中,自由主义者预测促进自然资源的开采和运输方面的区域建设努力是合作的动力,现实主义者将与政治动荡和不稳定相关的安全成本视为有说服力的合作理由。^① 无论何种动力催生的合作动力,霍尔木兹海峡海上安全秩序实践应该是沉浸式治理模式,需要使用和平力量而不是军事力量^②,应该以基于以国际法为基础的国际秩序理念为根本治理取向,将《联合国海洋法公约》放置于中心位置。

(三) 搭建真正的多边主义安全秩序架构是重点

妥善协调各类参与者的关系,照顾各方合理关切,搭建符合多边主义要求的安全架构是构建霍尔木兹海峡能源运输安全秩序的重要内容。现有的安全机制

^① Aviad Rubin and Ehud Eiran, “Regional Maritime Security in the Eastern Mediterranean: Expectations and Reality,” *International Affairs*, Vol. 95, No. 5, 2019, p. 997.

^② Barry J. Ryan, “The Disciplined Sea: A History of Maritime Security and Zonation,” *International Affairs*, Vol. 95, No. 5, 2019, p. 1073.

存在一些缺陷。首先,现有机制成为霍尔木兹海峡域外国家强行干预海上安全工具,是增强与敌对国家进行博弈筹码的存在。美国倡导构建的诸多安全机制都没有包括伊朗,同时容许以色列等非霍尔木兹海峡能源运输参与者加入,处处体现着美国在该地区基于与部分国家的合作,以实施不同的战略来维持或优化其想要的地区霸权体系霸的目的。^①其次,现有机制没有尊重区域国家的主体地位,更多地成为权力竞争者的配角。美欧等创建的安全秩序架构中,沙特、阿联酋、巴林等域内参与者都被赋予了配合者的身份属性。最后,仅有的域内安全机制作用有限并且矛盾不断。海合会是霍尔木兹海峡区域没有域外国家参与的地区安全机制,但并不包含重要的参与者伊朗,缺乏解决问题的内在能力。

霍尔木兹海峡能源运输安全和波斯湾的稳定不仅仅是地区问题,更是全球性问题。首先,霍尔木兹海峡安全事务的主导权应当沿岸运输国家来掌握。^②域外大国要起到为建立起这种主导机制发挥相应作用的角色,体现真正的多边主义,有利于地区安全形势良性发展,避免外部力量过多干预。应该坚持合作之道,通过政治对话、和平谈判来实现安全,不能迷信武力或纵容单边行动和霸权行径。其次,要维护以国际法为基础^③的符合所有参与者的霍尔木兹海峡能源运输安全秩序,破除服务于美国霸权规则的安全秩序。要秉持共同安全理念,重视各国合理安全关切,不应寻求单方面绝对安全,最终实现共同、综合、合作、可持续的海湾安全。^④中国作为中东海域航运安全的利益关切方,有义务以域外大国的身份组织区域内国家,协调各方构建志愿合作安全机制,共同满足区域安全公共产品供给的需求。^⑤2019年,中国提出的海湾安全对话平台得到域内外国家的肯定。2023年2月16日,《中华人民共和国和伊朗伊斯兰共和国联合声明》提到,中国和伊朗强调波斯湾地区的和平稳定对世界安全及能源运输的重要性,伊朗欢迎中国提出的实现中东安全稳定以及促进波斯湾地区国家对话的倡议。^⑥

^① Javad Heiran-Nia, "The Shaping of the Persian Gulf Security Order," *Manara Magazine*, August 22, 2022, <https://www.iranintl.com/en/202209051329>, 上网时间: 2023年2月21日。

^② 《落实全球安全倡议,建设中东安全新架构——王毅国务委员在第二届中东安全论坛开幕式上的视频致辞》,中国国际问题研究院,2022年9月23日,https://www.ciis.org.cn/xwdt/202209/t20220923_8712.html, 上网时间: 2023年2月9日。

^③ 同上。

^④ 《外交部副部长邓励出席中东安全论坛开幕式并发表主旨讲话》,中华人民共和国外交部,2022年9月22日,https://www.fmprc.gov.cn/wjbxw_new/202209/t20220922_10769732.shtml, 上网时间: 2023年2月13日。

^⑤ 邵雪婷、荣正通《21世纪海上丝绸之路中东海域的安全机制建设研究》,载《中国海洋大学学报(社会科学版)》2015年第4期,第57页。

^⑥ 《中华人民共和国和伊朗伊斯兰共和国联合声明》,中国政府网,2023年2月16日,http://www.gov.cn/xinwen/2023-02/16/content_5741781.htm, 上网时间: 2023年3月28日。

2023 年 3 月 22 日,《中华人民共和国和俄罗斯联邦关于深化新时代全面战略协作伙伴关系的联合声明》指出,中国和俄罗斯将共同维护包括关键跨境基础设施在内的国际能源安全。双方将就各自提出的海湾地区安全倡议加强沟通对接,携手构筑海湾地区集体安全架构。^①

五、结语

在和平和发展的时代主题下,全球疫情所具有的议程重构和重置功能正深刻改变人类对安全内涵的认识和安全议题叙事。^② 战争话题下,外部世界的戏剧性动荡已经改变全球每个人生活和思想,同时,也冲击着安全的既有模式。在后疫情时代,叠加俄乌冲突的重大变化,关于海上安全秩序的讨论将不可避免地进一步拓展和深化国际社会对海上能源安全利益诉求的理解,并将有助于未来的沟通和合作。乌克兰危机带来的世界性能源问题正在深刻地促使欧洲国家加强对能源来源多元化以及能源运输安全的重视。

海上能源安全秩序根本上需要符合以经济与能源为导向的国际社会成员的共同利益。海上能源运输线不应成为霸权国谋取地区权势的工具,也不应该是安全秩序挑战者要挟国际社会的资本。秩序应该最大程度体现在经贸与能源主导参与者博弈中所建构的共同利益,包括能源生产国的能源出口利益,能源需求国的能源进口利益,但不应该是以权力竞争为主导参与者的利益,即便权力竞争的参与者占据更多的话语权。对世界能源消费大国中国而言,海上能源运输线与“一带一路”建设紧密相连。中国是海上能源安全秩序的利益攸关方。作为海上能源安全秩序的重要参与者,一个具有安全共识与规则的能源海上秩序既符合中国建设“一带一路”的需求,也彰显了《联合国海洋法公约》共同维护包容合作的精神。尽管国际格局正在发生深刻改变,俄乌冲突也正对海上能源安全造成冲击,然而从石油和天然气运输的长远发展来看,能源安全秩序的现实主义式变化逻辑并未遭遇根本挑战。

(责任编辑:李 意 责任校对:赵 军)

^① 《中华人民共和国和俄罗斯联邦关于深化新时代全面战略协作伙伴关系的联合声明》,中国政府网 2023 年 3 月 22 日, http://www.gov.cn/xinwen/2023-03/22/content_5747726.htm, 上网时间:2023 年 3 月 27 日。

^② 陈东晓《疫情发生后的安全叙事重置、世界经济变化和全球发展转型》,载《国际展望》2020 年第 6 期,第 155 页。

Abstracts

3 Energy Integrative Transformation of GCC Countries: Connotation , Progress and Challenge

Abstract The world has entered the era of carbon neutralization , the world energy system is undergoing unprecedented green changes ,and the GCC countries are adapting to the changes of the times. Accelerating energy transformation is a necessary choice for them to meet global energy needs , fulfill their carbon reduction commitments , build a low-carbon economy and shape modern national images. GCC countries pursue energy integrative transformation , i.e. , to promote the common development of various energy resources. The three pillars include low-carbon transformation of oil and gas industry , large-scale development of renewable energy and hydrogen energy. In recent years , they have made some progress: measures such as “oil and gas + CCUS” have been adopted rapidly; the installed capacity of renewable energy has increased significantly , but the structure of high-carbon power generation has not changed; and many hydrogen energy projects have started construction. Regional energy transformation faces severe challenges such as lack of determination in some countries , lack of governance system and related capacity , single development model , energy subsidies to restrain investment , and limited technological strength. China is an important partner in the energy transformation of the GCC countries , which can support the development of resource integration , open up new areas of bilateral and multilateral cooperation , and build a community with shared future for energy in a carbon-neutral era.

Key Words GCC States; Energy Transformation; Renewable Energy; Carbon Neutrality

Authors ZHANG Rui , Ph. D. , Research Fellow , Economic and Technology Institute , Global Energy Interconnection Development and Cooperation Organization; XIANG Junyong , Ph. D. , Senior Research Fellow , Economic and Technology Institute , GEIDCO.

23 Security Issues of Maritime Energy Transportation in the Strait of Hormuz in a Changing International Order

Abstract At present , the international order has suffered a huge impact , the international energy landscape has drastically changed , the importance of maritime energy transportation security is rapidly coming to the fore. The countries along the Strait of Hormuz are important target countries for Europe and other countries to seek diversified energy sources after the Russia-Ukraine conflict , and the Middle East’s energy position in the world is increasing. Maritime energy transportation security is an important part of energy economic security and energy geopolitical order. The evolution of the maritime energy transportation security order has undergone changes in the rank of participants , transportation capacity and risk resilience , affinity relations among countries along the transportation route , the situation of competing external power , dispute resolution mechanisms. Meanwhile , threats such as illegal actors at sea and terrorism have never been completely eliminated , making it more difficult to maintain maritime energy transportation security. Despite the profound changes in the international landscape and the impact of the Russia-Ukraine conflict on maritime energy security , the development of oil and gas transportation has not fundamentally challenged the logic of realistic derivation of the security order.

Key Words Changing International Order; Russia-Ukraine Conflict; Strait of Hormuz; Maritime Energy Transportation Security

Authors ZHANG Yuan , Ph.D. , Professor , Middle East Studies Institute , Shanghai International Studies University; YU Binqiang , Ph.D. Candidate , School of International Relations and Public Affairs , Middle East Studies Institutes , Shanghai International Studies University.