

## 红海局势可能蔓延到霍尔木兹海峡和更广泛的中东地区

“苏伊士运河1月上旬收入锐减。”埃及苏伊士运河管理局11日表示。苏伊士运河通行费是埃及重要外汇来源，而今年1月1日至11日，有544艘船通过苏伊士运河，同比减少30%，美元收入同比减少40%。据英国《卫报》13日报道，经济合作与发展组织(OECD)首席经济学家卢埃林预测称，红海局势可能会蔓延到霍尔木兹海峡(位于伊朗和阿曼之间，是连接中东产油国和全球多个重要石油市场的海峡——编者注)和更广泛的中东地区。

从地理位置上来看，红海位于非洲

丹、沙特等重要国家，它们之间的地缘政治关系对整个地区的稳定和发展具有重要影响。红海危机既是巴以冲突外溢的表现，也包含胡塞武装背后的也门政治过渡的问题，与沙特和伊朗间积累的地缘政治与宗教意识形态矛盾也有关。种种问题交织进一步使得形势复杂化。

### 不同国家对航道的影响力有差异

一条狭长的水道便能对地区安全局势、全球航运产生如此大的冲击，全球还有多少处这样的海上“咽喉要道”呢？

据卡塔尔《新阿拉伯人报》报道，马六甲海峡位于马来西亚和印度尼西亚之间，连接印度洋和南海，是东西方贸

斯湾和西非生产国与欧洲、亚太和美洲消费国之间，主要途经霍尔木兹海峡、马六甲海峡等7个“咽喉要道”。若马六甲海峡无法通行，巽他海峡与龙目海峡为较近替代选择，但前者水浅导致大型油轮难以通行，后者又缺乏必要港口设施。若霍尔木兹海峡被封锁，则更是几乎没有改线的可能。

至于钴、硅等关键矿产，报告称其对现行海运路线的依赖将持续数十年，这些关键矿产运输经过的主要“咽喉要道”包括台湾海峡、马六甲海峡、曼德海峡、苏伊士运河等，次要“咽喉要道”包括莫桑比克海峡和朝鲜海峡。当航线中断时，台湾海峡和吕宋海峡可相互替代，用于南海和东海之间的交

军事上受到越来越多限制，已很难维持海上霸权。如今，这些“咽喉要道”大多由独立机构管理，但不同国家对航道的影响力依然有差异。张学锋表示，一般来说，邻近的国家和在当地军事存在较强的国家对航道影响更大。但目前大多数航道都按照国际法通行。到了战时，谁的海军力量强，谁就可能控制这些航道。

军事专家张军社认为，如果战略通道周边的国家内部稳定，没有战乱，那么平时时期，周边国家对这些“咽喉要道”的影响力更大。一旦进入战时，美国对这些要道的控制力会加强。他说：“美国1986年确定的16个‘咽喉要道’，基本囊括了全世界重要的海上通道，其

# 谁扼住了全球海上“咽喉要道”？

本报驻埃及特派记者 黄培昭 本报记者 丁雅梳

在美国和英国联合对也门境内的胡塞武装目标发动空袭后，美国于当地时间12日晚至13日清晨又单独对胡塞武装发动第二轮打击，以此“回击”胡塞武装自去年11月19日以来对红海南部和亚丁湾商船接连发动的袭击。红海局势不断升级，多家国际航运公司恢复红海航行的计划则一拖再拖，人们对全球供应链不稳定以及地区冲突外溢的担忧日益加剧。为何一条狭长的水道能对全球航运、经济乃至安全局势产生如此大的冲击？像这样的“咽喉要道”全球还有几处？如果未来出现类似危机，我们又该如何应对呢？



1月10日，一艘船通过苏伊士运河驶向红海。尽管船舶通行数量下降，但埃及苏伊士运河管理局主席拉比耶于当地时间1月12日否认运河暂停通行传闻，并表示运河双向航行交通正常。(视觉中国)

东北部与阿拉伯半岛之间，北经苏伊士运河连接地中海，南经曼德海峡连通亚丁湾，扼守亚、非、欧的交通要道。长达192公里的苏伊士运河更是亚洲和欧洲之间最便捷的海上航线，据《卫报》报道，每年约有1.9万艘船只通过苏伊士运河。美国《外交政策》杂志称，红海是世界上最重要的贸易走廊和能源运输通道之一，处理全球约12%的货物运输和近1/3的集装箱贸易。石油、天然气、化工产品、金属矿石、粮食等商品都通过该航道进行运输。英国从事能源数据分析的沃泰克萨公司的数据显示，2023年上半年，每天有约920万桶石油经过苏伊士运河，约占全球需求的9%。

胡塞武装在红海海域频频袭船后，国际航运巨头丹麦马士基航运集团、德国赫伯罗特公司等多家企业宣布暂停红海航线，转而绕行非洲南端好望角，选择航行时间更长、成本更高的航程。由于运输成本增加，这些企业均宣布上调运费，上涨的成本通过市场传导给消费者，从而为全球经济运行带来风险。作为供应链中的关键环节，集装箱短缺的问题也越发凸显，疫情期间的“一箱难求”的担忧再度出现。航运咨询机构Vespucci Maritime的数据显示，在中国春节之前，抵达亚洲港口的集装箱箱量将比以往减少78万TEU(20英尺标准集装箱的国际单位)。近期，部分亚洲—欧洲航线上的集装箱价格已飙升近600%。然而马士基方面近日称，红海复航可能还需要数月时间才能实现。

此外，红海危机也是一场地缘政治角力。中国军事专家张学锋认为，胡塞武装将对红海海域的控制视为重要的政治战略武器，希望从一定程度上制约以色列经济发展，这对于胡塞武装来说，是个相对简单的遏制以色列的办法。

上海外国语大学中东研究所教授刘中民表示，红海沿岸国家包括埃及、苏

易的主要通道之一，对东亚国家的出口和进口至关重要，特别是中国。由于其战略位置的重要性，马六甲海峡曾多次成为国际冲突的焦点。美国能源情报署的数据显示，霍尔木兹海峡是世界上最重要的石油“咽喉要道”，该海峡2022年的石油流量平均为每天2100万桶，相当于全球石油消耗量的21%，它的安全问题对于中国、日本、印度等石油进口大国来说尤为关键。

黎巴嫩“事件”电视台报道称，关键海上通道的安全问题可能涉及地缘政治、军事冲突、恐怖主义、自然灾害等多方面因素，这些都有可能对贸易中断、能源短缺和经济不稳定。2018年，由于美国退出伊核协议、封锁伊朗石油出口，伊朗伊斯兰革命卫队就曾扬言封锁霍尔木兹海峡。3年前的苏伊士运河“塞船”事件也曾为全球供应链脆弱性敲响警钟。在红海危机前不久，英国广播公司(BBC)报道称，巴拿马运河正经历着一场70年来罕见的严重旱情，高温干旱导致的低水位大大降低了运河的通行量。有分析称，两大重要运河相继受阻使全球供应链在2024年面临困扰，可能迫使各国和各企业重新绘制几十年来构建的全球贸易地图。

近年来，随着全球地缘政治竞争与冲突风险加剧，获取关键能源、矿产和技术组件的国际海运通道能否保持畅通“充满不确定性”。荷兰海牙战略研究中心去年11月发表的题为《地缘政治激烈竞争时代的供应安全与海上安全》的报告称，霍尔木兹海峡、马六甲海峡、津轻海峡、苏门答腊海峡、望加锡海峡、台湾海峡、朝鲜海峡、吕宋海峡、翁白海峡、苏伊士运河以及曼德海峡共11条海上“咽喉要道”正深刻影响全球关键供应链安全。

报告表明，目前全球60%的石油贸易通过海运进行，其中大部分发生在波

通，但若两海峡均受干扰，则东亚与欧洲间航运时间将增加5至6天。

而在半导体供应链方面，半导体生产所需材料的运输主要经过马六甲海峡、龙目海峡、台湾海峡、朝鲜海峡等。报告称，随着半导体供应链的主要参与方开始进行供应链极端本地化，寻找替代供应商和海运路线愈发困难。

那么，现在是谁“控制”着这些“咽喉要道”呢？罗兰贝格战略咨询公司在一份报告中写道，从历史上看，大多数“咽喉要道”都是控制它们的国家的地缘政治战略资产。比如作为从大西洋进入地中海的重要通道，直布罗陀海峡长久以来是兵家必争之地。1704年，英国在与西班牙的战争中拿下了直布罗陀海峡，并在那里建立了军事要塞，控制着该海峡的交通。二战期间，直布罗陀海峡也曾是英军与德军较量的战场。

早在1986年2月，美国时任总统里根就表示，苏联具备切断世界上16个“咽喉要道”的能力并且可能会在冲突中试图关闭这些重要海上通道，从而阻碍物资和原材料被运往西方国家。本着“谁控制了海洋，谁就控制了世界”的信条，美国制定了控制全球16个海上“咽喉”航道(含天然、人工海峡和海湾)的战略，其中大西洋有7条，地中海2条，印度洋2条，亚洲有5条，分别为加勒比海和北美的航道、佛罗里达海峡、斯卡格拉克海峡、卡特加特海峡、好望角航线、巴拿马运河、格陵兰—冰岛—联合王国海峡、直布罗陀海峡、苏伊士运河、霍尔木兹海峡、曼德海峡、马六甲海峡、巽他海峡、望加锡海峡、朝鲜海峡和太平洋上通过阿拉斯加湾的北航线。美国海军当时强调，美国可以在冲突期间利用太平洋和北大西洋的“咽喉要道”将苏联舰队困在其本土水域。

有分析认为，随着目前大国博弈以及俄乌、巴以等热点问题激化，美国在

战略目标就包括战时对这些航道有所控制，保障自己的供给，进一步影响世界经济。由于很多沿岸国家都是美国盟友，这些沿岸国家在战时会更依靠美国的影响力，因此美国对这些航道的控制会加强。”

### 以和平方式维护海上安全，中国不想“控制”任何航道

作为世界上最重要的海运大国之一，中国的港口货物吞吐量和集装箱吞吐量均居世界第一；世界集装箱吞吐量前五大港口中，中国占了3个。全球有超过1/5的大宗海运货物运往中国，还有超过1/5的集装箱运输来自中国；而新增的大宗货物海洋运输之中，70%是运往中国的。

刘中民认为，热点问题的复杂化和全球地缘政治的紧张使得一些海上通道的安全风险上升，但不必过分担忧。一方面，很多情况下，类似红海危机中胡塞武装的行为更多是一种威慑，因为一旦全球海洋通道某个关键环节被中断，全球经济都会受到影响。另一方面，中国在全球范围内没有殖民历史，也没有军事扩张的历史，通道沿线国家与中国关系友好。中国也会继续参加联合国的维和行动等维护全球海洋通道安全的行动，同时通过外交甚至是军事的方式，增强保护自己海外利益的能力。

在张军社看来，海上通道安全对于中国经济社会稳定健康发展有至关重要的意义。尽管军事力量是中国维护海上航道安全的重要后盾，但中国不会完全依靠军事力量。他说：“我们提出全球安全倡议，希望通过维护地区和世界的和平稳定来确保海上航道安全。中国没有地缘政治私利，不想用据为己有的方式对海上航道进行排他性的‘控制’，而是希望与航道沿岸国保持良好的关系，与其他国家合作应对非传统安全威胁。”▲