

# 霍尔木兹海峡动荡16日

记者·覃思 实习生·何新月 编辑·王珊

随着美国和以色列对伊朗发动军事行动、伊朗宣布封锁霍尔木兹海峡，这条全球最重要的能源航道骤然陷入紧张。从海峡外等待的商船，到国际市场的剧烈波动，承担着全球约四分之一石油海运量的霍尔木兹海峡，再次成为牵动世界经济神经的政治焦点。

## 停航

黑夜里，一个像星星一样的“白点”，划着弧线向海面尽头滑落。短短几秒后，对岸腾起了红色火光。当地时间3月9日凌晨1点多，一架坠落的无人机击中阿联酋富查伊拉港的油库，致其起火。这一幕被一艘中国商船上值班的二副拍下。船长李岩醒来后将视频发到了社交媒体上。彼时，他们的船就停在霍尔木兹海峡外的豪尔费坎港锚地，距离爆炸点不过十海里。

李岩受雇于福建一家船公司。2月14日，他驾驶着载有54930吨小麦的散货船，从俄罗斯黑海新罗西斯克出发，按照原计划要穿过霍尔木兹海峡，进入波斯湾，3月5日到伊拉克卸货。可3月3日，当船行至霍尔木兹海峡外的阿联酋豪尔费坎港准备加油补给时，李岩收到船东消息：“不进波斯湾，在锚地等待。”要停靠的锚地，处于霍尔木兹海峡东部的阿曼湾，阿联酋富查伊拉以北。

行船16年，李岩经历过无数次停锚，但这一次却是前所未有的慌乱。“锚地没有GPS信号。”李岩告诉本刊，在这种复杂水域，如果没有位置信号随意抛锚，碰到海底电缆，后果严重，不仅要面临一系列赔偿，还可能要吃官司。李岩只能让船员一遍遍用雷达扫描岸上目标，测算方位和距离，再盯着前方船只卡准间距，靠着手机时不时冒出来的北斗信号，一点点确认方位。从晚上

11点忙到凌晨3点多，才总算把船停进锚地。

李岩在锚地一等就是六天，船上GPS信号没有恢复，AIS系统（船舶自动识别系统）也无法使用，看不到通航和周围船只的具体信息，“我只能通过目视看到有中国字的，那应该就是中国船，其他的就不知道了”。锚地偶尔还有飞机从头顶掠过，有人说听到了炮声。

美国和以色列在2月28日对伊朗发起大规模军事行动。3月2日，伊朗伊斯兰革命卫队宣布，禁止任何船只通过霍尔木兹海峡。《纽约时报》统计，自美国和以色列对伊朗发动军事行动以来，至少有16艘货轮及其他商船在波斯湾遭袭。大量船只得停航或绕道避险。霍尔木兹海峡外停着至少上百艘船。海运数据显示，去年的3月1日至3月11日，通过这一海峡的船只达1229艘；今年3月1日至3月14日，仅77艘船只通过霍尔木兹海峡。

船员因为等待而情绪焦躁。李岩忧心的还有船上的淡水储备。刚到锚地时，船上还有130多吨淡水，如今只剩100来吨，为了节水，李岩让全船改用海水冲厕，洗衣房暂停。李岩说，机器运转要耗水，要留三四十吨备用，也就还剩下80来吨淡水能用。“按一天两吨算，顶多撑一个月。越到后面，水质也会变差，根本没法用。”

他把淡水紧张的情况上报给船东，眼下港口因战乱无法进港补给，开船去其他港口补充，要耗费大量燃油，船东也不愿承担这笔成本，只能先靠节水硬扛。好在目前“伙食没啥问题”，李岩告诉本刊。船上蔬菜只能吃到20号左右，但肉类、冻货、干货等储备充足，还有土豆、冻花菜和干豆角这些耐放的食材。

3月10日晚上，李岩才收到了起锚的指令，船东让他往东开出高风险区域（HRA），在巴基斯坦南部的公海漂航，等待后续的指令。“在锚



1



(视觉中国 供图)

2



(视觉中国 供图)

3

1. 3月7日，由于美与伊朗之间的冲突，一艘货轮停靠在霍尔木兹海峡外，阿曼马斯喀特的一处港口
2. 3月11日，泰国海军表示，当天一艘泰国散货船“Mayuree Naree”号在霍尔木兹海峡航行时遭到袭击，目前已有20名船员获救
3. 中东地区的彩色卫星影像。图片中央是阿拉伯半岛，半岛右上方的弧形海湾是波斯湾，“人”字形的狭窄海峡是霍尔木兹海峡，这也是波斯湾连通印度洋的唯一海上通道。半岛左下方为红海，霍尔木兹海峡通行受阻后，有部分商船正在考虑从红海绕行，以进入沙特阿拉伯的吉达港

地待着是要缴纳港口使费的，再就是我们待的锚地算危险水域，既然一时没有卸货港的消息，安全起见就先出 HRA 外漂航了。”直到 3 月 16 日，李岩依然没有收到可以靠岸卸货的消息。

多位外贸商家和货运代理公司的负责人告诉本刊，这场危机赶上了一年中的发货旺季，每年春节前，中国工厂都会集中发货，中东客户则备货囤货。2 月中旬起航的货船，到了 3 月初刚好准备进入霍尔木兹海峡。广州安时达国际供应链有限公司深耕中东货运代理行业十多年，90% 的业务都集中在沙特和阿联酋。安时达的销售总监 Kevin 告诉本刊，近十年，尤其是 2021 年之后中东电商兴起和沙特“2030 愿景”带来的消费市场需求，让中国和中东的贸易增加。

霍尔木兹海峡的封锁让他们遭遇了不小的冲击，安时达在 1 月和 2 月发出了载有生活用品、建材等的 700 多个货柜，现在大概还有 200 个柜子没运到，“货值将近一个亿”。Kevin 说，这些被延误的柜子估算将需增加 200 万元人民币以上的额外成本。Jctrans（杰西圈）是一家拥有 77 万注册用户的国际物流行业知名 B2B 平台，业务覆盖 181 个国家。3 月至今，杰西圈的大数据平台监测到从其他国家运往中东的物流运输需求比今年 1 月份同期下降 60%。

深圳市三联国际物流公司广州分公司经理马伟告诉本刊，公司主营印巴、中东和红海线路，“正常情况下要到（波斯湾内）港口的现在都没法正常靠港，目前主要采取的处理办法，是将货先卸在霍尔木兹海峡之外的港口——豪尔费坎港和苏哈尔港，再等待船司下一步安排陆上转运。”马伟说，有船司告知他们，3 月 2 日之后抵达这些港口的货物将面临大额战争附加费（每个货柜 1500 到 6000 美元不等），各船司的处理方式不同。目前公司有 2000 多个货柜的货物已装船漂在海上，他们正在为客户设计多种解决方案。

## “世界油阀”

这次霍尔木兹海峡的突然封锁，受到冲击最大的还是石油。

在地图上看，霍尔木兹海峡是位于阿拉伯半岛和伊朗之间的一条“人”字形水道，也是连接半封闭海域波斯湾和印度洋的唯一通道。这条海峡长约 150 公里，最狭窄处的宽度 33 公里。波斯湾及其周边 24 万平方公里的区域，聚集了全球 48% 已探明的石油储量，这里绝大部分的石油出口都要经过霍尔木兹海峡。联合国贸易和发展会议（UNCTAD）发布的分析报告指出，海峡承载了全球约四分之一的海上石油贸易。

霍尔木兹海峡的通行中断以及对战争的担忧立刻影响全球石油市场。油轮运费和战争风险保险费率飙升，油价也一路飙涨。3 月 12 日，据新华社报道，截至当天收盘，纽约商品交易所 4 月交货的轻质原油期货价格上涨 8.48 美元，收于每桶 95.73 美元，涨幅为 9.72%；5 月交货的伦敦布伦特原油期货价格上涨 8.48 美元，收于每桶 100.46 美元，涨幅为 9.22%。油价上次达到类似水平，还是在 2022 年俄罗斯对乌克兰发起全面进攻之后。而就在战事前的最后一个交易日 2 月 27 日，布伦特原油期货价格还只有 72.48 美元，短短半个月增幅达到 39%。

和散货不同，石油运输并不是临时港口加上陆上转运就能够解决的，这和石油的物理特性和量有关。一辆目前市面上普遍应用的超大型油轮（VLCC），运载吨数相当于 100 列 50 节车厢的火车。中国石油集团经济技术研究院首席经济学家戴家权告诉本刊，海湾国家要把石油运出去，主要替代通道有沙特阿拉伯的“东西原油管道”、阿联酋的“阿布扎比原油管道”和伊拉克的“基尔库克—杰伊汉管道”，三条管道加起来，最多也只能填补霍尔木兹海峡日输油量的五分之一。“封锁了霍尔木兹这条线，全球石油供应缺口无法弥补，油价肯定要涨上去。”

戴家权在战事第四天接受本刊采访时，认为当时石油市场的每日回调，显示市场预期封锁是短时的。“超过一个月，全球石油供应链才将面临实质性断裂。”当封锁延续到第二个星期末尾，市场反应已经出现变化。在对冲研投研究院院长、能源化工专家周小康看来，“目前最悲观的人都能低估了伊朗封锁霍尔木兹海峡的影响”。



3月12日，伊拉克巴士拉省乌姆盖斯尔港的运行因为美以与伊朗冲突及霍尔木兹海峡关闭而受阻。该港作为伊拉克最大的海上门户，兼具商业集装箱码头和海军基地功能，是波斯湾的重要枢纽

周小康告诉本刊，狭义原油口径的霍尔木兹海峡通航量在每天1500万~1600万桶，但如果考虑原油和成品油、化工用油，以及列入液体燃料口径的天然气液(NGL)和凝析油(condensate)，全口径要达到2000万桶每天的量级。

周小康观察到，多年来，海湾国家为了提高油气资源开发的附加值，将产业链延伸到炼油和石化，波斯湾不仅是传统意义上的油气出口地，还是基础化学品和化工中间原料的出口地。这些产品的生产和物流出问题，会导致塑料、化纤等很多与大家生活息息相关的产品出现供应问题。“在石化行业，有‘油头化尾’的说法，牵一发而动全身。这是一个连锁反应，会成倍放大对产业和宏观经济的冲击。”

随着油价持续上涨，全球多地政府开始采取节能、限价、释放储备等方式应对。菲律宾政府

要求各部门临时改为四天工作制；泰国政府则要求大部分公务员居家办公；韩国政府30年来首次实施国内“石油价格上限制度”；日本政府要求私营、公营部门总计释放45天份额的国家石油储备，约8000万桶的释放规模创历史新高，是东日本大地震后释放量的1.8倍。

周小康说，首先受到冲击的是能源进口依存度较大的国家和地区。“以日本为例，它的脆弱性不仅在于极高的原油进口依存度，更在于目前日本宏观经济的状况。日本虽然是全世界主要经济体中石油储备覆盖需求天数最多的国家，但长期通货紧缩，求通胀而不得的日本，近年来正在为抑制通胀而发愁。且日元对美元的汇率持续走弱，油价持续上涨，会带来很大的输入性通胀压力。一旦货币政策操作不当，不仅会危及本国经济稳定，还可能造成全球金融市场动荡。”



（郑军中国 供图）

3月5日，法国布雷斯特的一家海上信息合作与态势感知中心内，工作人员正在监测波斯湾局势

## 海峡僵局

美国《纽约时报》3月12日报道，美国官员称伊朗已开始在霍尔木兹海峡布设水雷。美军中央司令部3月12日称，美军打击已造成伊朗90多艘军舰损毁，其中包括30多艘布雷舰船。不过当天伊朗副外长拉万奇否认在海峡布雷，并表示允许部分国家的船只通过霍尔木兹海峡，但参与侵略伊朗的国家不享有霍尔木兹海峡的“安全通行权”。同日，伊朗新任最高领袖穆杰塔巴·哈梅内伊发表声明，声称伊朗不会放弃复仇，将继续使用封锁霍尔木兹海峡这一手段。

“霍尔木兹海峡的开放和安全与否，伊朗一直是对此最有话事权的中东国家。”西北大学中东研究所副教授曹峰毓说，这首先和自然地理条件有关。从地图上看，伊朗的辽阔国土，从北方包裹着海峡以及波斯湾内的漫长海岸线，而南面的国家在海岸线长度上显然不及伊朗。而从文化和政治上看，伊朗是波斯湾内唯一的“大国”。“与南岸由殖民者人

为划分、部落松散联合而成的年轻国家不同，伊朗是海湾地区唯一在近代欧洲殖民时期未被正式吞并或直接建立殖民政权的古老民族国家，而且人口众多，农业和工业基础相对深厚。因此，伊朗在海湾国家中长期保持相对的力量优势。”

不过，决定海峡局势的还有区域外的势力。曹峰毓说，在1990年到1991年的海湾战争之后，伊拉克的军事力量遭到毁灭性打击，无法再制约伊朗，剩下的地区大国沙特整合南岸海湾阿拉伯国家合作委员会成员的海上力量，但不论是人口还是武器装备均不足以制衡伊朗，于是深化与美国的同盟，期望其成为维护地区稳定的依靠，美国由此在波斯湾确立了大规模、持久的军事存在。

这个联盟有着务实的利益基础。上海外国语大学中东研究所研究员章远告诉本刊：“阿拉伯的海湾国家是‘安全’的消费国，花钱购买美国的安全服务、安全支持、安全保障，同时出口能源。美国则是能源的消费国，出口‘安全’。”章远长期研究中东局势和伊朗政治，她说，伊朗伊斯兰

共和国成立后，反美的政治主调推动伊朗冷战期间与苏联进行军事合作。冷战结束后，伊朗则积极寻求包括俄罗斯在内的支持以尽可能平衡美国的地区影响力。此后，波斯湾形成了两股由沿岸和域外国家组成的事实上的安全张力关系，一边是伊朗和俄罗斯，另一边则是阿拉伯国家与美国。霍尔木兹海峡的局势紧张还是缓和，就取决于这两股力量的此消彼长。

伊朗一直处于风波之中。2018年，美国退出伊朗核协定，让本来缓和的局势出现倒转，此后伊朗和美国屡次走到战争边缘。2025年6月13日，以色列空袭伊朗核设施及军事据点，数小时后伊朗向以色列多个目标发射超过150枚弹道导弹及逾100架无人机，随后美国介入。2026年初，形势进入新一轮僵持；1月，美国开始向中东地区增派军事力量。

曹峰毓认为，局势的日益紧张，绕不开5000公里外的俄乌冲突。曹峰毓说，从2022年持续至今的胶着战事，使俄罗斯不得不在世界其他地区收缩军事力量，把军力投入乌克兰战场。

“这限制了俄罗斯为伊朗提供有力军事支持或威慑的能力，使伊朗在面对美国及其盟友的直接战略压力时，处境更为孤立与严峻。”

与俄罗斯的退场相关，伊朗的其他军事盟友也在近两年被削弱。章远提到，“伊朗曾经建立过非常有实力的什叶派的‘抵抗之弧’，其中包括黎巴嫩真主党、巴勒斯坦哈马斯、伊拉克的什叶派民兵组织、也门的胡塞武装以及叙利亚”。但是2023年“阿克萨洪水行动”之后，在以色列强大的军事压力和美国支持下，这个联盟已经失效，也无法给伊朗起到安全上的缓冲作用。比如，因为叙利亚巴沙尔政权这个前盟友的倒台，以色列的导弹才能越过预警和防线，更轻易地到达伊朗领空。另外，这两年伊朗的国内政治也有比较大的社会治理压力。也许是种种薄弱的迹象，让对手看到了可乘之机。

中国石油集团经济技术研究院院长、能源地缘政治专家陆如泉告诉本刊，以前伊朗曾多次“话语威慑”要封锁霍尔木兹海峡，但从未有实质的举动。陆如泉表示，拦住伊朗的，不是能力不足，而是代价太高。伊朗的经济当中，石油出口和对

外贸易占据很大一部分。而且，封锁海峡意味着伊朗将与所有波斯湾国家和石油进口国站在了利益对立面，并且触碰美国的底线，“封锁海峡是美国绝对不能容忍的，美国可能因此推翻他的政权”。

章远说，对伊朗来讲，霍尔木兹海峡是它面对“超级大国”最重要的战略支点——用哪怕很小的力量，也可以撬动沉重的政治杠杆。在霍尔木兹海峡，伊朗可以采取“非对称作战能力”：即便海上和导弹实力都不及美国，但只要利用水雷、快艇、无人机集群战术，就能破坏船只和航道安全，它甚至也不需要精准解决所有通过海峡的船只，只要制造伤亡的可能性，使得没有船只敢冒险通过，封锁就实现了。

在陆如泉看来，今年3月是伊朗第一次事实上对海峡实现近乎封锁的局面。他坦言这超乎了他对“一般情况”的构想。“当伊朗自己面临生死存亡、被逼到墙角的时候，要奋起反抗、背水一战，那任何手段他都可能实施。”

## 脆弱的能源结构

伊朗的封锁能够维持多久，陆如泉觉得眼下很难看清。虽然外界普遍认为伊朗在受到美国制裁的半个世纪国力积弱，但是伊朗也在这样的约束中找到了一条发展国内经济、绕开制裁的办法，包括造“影子船队”运油，加上伊朗的国内矿产、淡水和自然资源都相对丰富，保持着中东国家之中最完整的工业基础。彭博社汇编的船舶追踪数据也显示，伊朗给霍尔木兹海峡开了一个口子，允许与本国相关的船只通过霍尔木兹海峡。这些都让伊朗的抵抗力量存续。

“霍尔木兹海峡安全问题的实质在于国际石油贸易对该海峡的过度依赖，而在霍尔木兹海峡以往的安全危机中，威胁通过封锁截断波斯湾的石油出口，一直是伊朗抵消美国军事优势的重要手段。”曹峰毓说。

陆如泉说，封锁之所以影响这么大，跟俄乌冲突对世界能源供应格局的改变也有关系，俄罗斯遭制裁让中东地区的能源地位陡然提升。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



(IC photo 供图)

3月9日，美国能源部长赖特在科罗拉多州的一家天然气工厂外发表讲话，表示美国政府“正在讨论”协调释放战略石油储备，以应对当前能源市场的紧张形势

然气生产国，在世界能源格局中的地位举足轻重。2022年俄乌冲突之后，美国主导对俄罗斯的能源出口制裁，世界主要能源消费国纷纷在全球寻找替代供应。欧洲国家一直依赖着俄罗斯的天然气，不能从这里进口，只好将庞大需求转向美国以及沙特、卡塔尔。日本也大幅减少了从俄罗斯的石油进口，更加彻底地依赖中东石油。这让世界能源供给更加牢固地系于一条脆弱的航线。

3月11日，成立于上世纪石油危机中的政府间组织国际能源署（IEA）宣布将释放4亿桶战略石油储备，缓解冲突造成的油价上涨状况。周小康告诉本刊，IEA这一决定宣布后，油价并没有相应下跌，反而继续上涨，这反映出市场的悲观预期。毕竟，石油储备只能应急，无法应对海峡长期封锁带来的供应短缺。“国际能源署已经确认了本次每天1000万桶量级的供应损失，承认这是历史上最大的一次供应冲击。联合抛储达到了4亿桶，远远超过2022年俄乌全面开战。即便如此，也不能弥补每天千万桶无限期的持续供应损失。”周小康表示，美国是全球石油战略储备最多的国家，但距离峰值也已大幅下降：2022年之前还有超过6亿桶，而现在只有4亿桶出头。本轮抛储，美国要执行1.72亿桶，120天抛完，相当于消耗

掉42%的战略储备。

当地时间3月12日，美国政府发布了一项为期30天的豁免，允许各国购买目前滞留海上的俄罗斯原油和石油产品。这是美国政府自制裁俄罗斯以来，罕见“解禁”俄罗斯石油。“在（美国）页岩油大幅增产的年代，人们对上世纪的两次石油危机越发淡忘了。但危机其实从未远离。”周小康说。

章远在自己的论文中细数过，从2019年以来，不管是中国，还是俄罗斯、以色列、伊朗、欧盟、美国，都提出过一些在霍尔木兹海峡建立维护能源运输安全的国际组织和安全合作平台的构想。然而，一些停留在倡议阶段，另一些则没能涵盖沿线所有国家。“从效果来看，这些安全机制都没有有效阻止今天战争的发生和接下来可能的严重封锁。”章远解释，之所以难以达成最广泛的能源运输安全机制，是因为中东国家的历史、宗教因素造成的信任缺失，也是因为这些国家治理能力不平衡，缺乏地区内生的主导国，而且多数海湾国家缺乏军事自主性，哪怕建立了名义上的联盟，也常表现出“海合会不合作，阿拉伯联盟不联合”的迹象。

“可以说，中东地区从未形成过真正意义上的能维护海上能源秩序的区域安全合作机制。”章远说。☑（文中李岩为化名，任其然对本文有贡献）