

美伊角力霍尔木兹海峡,全球经济备受影响

## 打通“梗阻”路在何方?

本报记者 梁凡

近日,随着美以与伊朗之间的战火不断蔓延,位于该地区的关键国际水道——霍尔木兹海峡,成为全球关注的焦点。目前,霍尔木兹海峡的通行状况究竟如何?这一状况对全球经济正在产生怎样的重大影响?打通霍尔木兹海峡“梗阻”的道路又在何方?

## 海峡航运严重受阻

据英国《每日电讯报》3月16日报道,全球能源海运要冲霍尔木兹海峡14日没有船只通航。这是自美国与以色列对伊朗发动军事行动以来的首次,而战前该海峡平均每天有77艘船通过。

另据新华社报道,海运数据显示,自3月1日起,仅77艘船只通过霍尔木兹海峡。与之相比,去年3月1日至11日,通过该海峡的船只达1229艘。总部位于英国伦敦的国际海事组织官网显示,从美以对伊朗发动军事行动以来至3月13日,在霍尔木兹海峡及附近区域确认的袭击事件数量为16起。

美以2月28日对伊朗发动军事打击当天,伊朗就宣布禁止任何船只通过霍尔木兹

海峡。伊朗新任最高领袖穆塔巴·哈梅内伊在近日发表的声明中明确表示,伊朗将继续封锁霍尔木兹海峡。

不过,伊朗外交部长阿拉格齐日前接受美国媒体采访时说,霍尔木兹海峡实际上是开放的,仅对“伊朗的敌人”关闭,“尽管许多船只出于安全考虑选择不通过,但这与我们无关”。他还表示,一些国家已同伊朗接触,希望本国船只能够安全通过霍尔木兹海峡。他说,伊朗愿意与这些国家谈判,但最终决定将由伊朗军方做出。

面对霍尔木兹海峡航运实质上严重受阻的现状,美国试图通过军事打击与威胁相结合的手段,迫使伊朗屈服。但据多名知情人士透露,美国五角大楼和国家安全委员会在制定对伊朗军事行动计划时,明显低估了伊朗封锁霍尔木兹海峡作为回应的可能性。

美国总统特朗普3月14日在社交媒体上发文称,美国将猛烈轰炸伊朗海岸线,“很快就会让霍尔木兹海峡开放”。此前,美军轰炸了位于波斯湾北部的伊朗石油出口枢纽哈尔克岛,却没有摧毁岛上石油基础设施。特朗普威胁称,如果伊朗或其他国家以

任何方式干扰霍尔木兹海峡的船舶自由安全通行,“我将立即重新考虑这一决定”。

## 全球经济备受影响

霍尔木兹海峡连接波斯湾和阿曼湾,是多个中东主要产油国原油出口的必经之路,也是全球能源安全的命脉通道。数据显示,全球海运石油总量的四分之一以上、全球液化天然气运输量的约五分之一,经由霍尔木兹海峡运往世界各地。

据国际能源署估计,美以伊战事爆发以来,穿越霍尔木兹海峡的石油运输锐减,不及战前水平的10%。由于没有渠道运输,不少石油输出国纷纷减产。

全球最大的石油生产商沙特阿美公司总裁兼首席执行官阿明·纳赛尔近日警告称,若中东战火继续扰乱霍尔木兹海峡航运,将给全球石油市场带来“灾难性后果”。受地缘紧张局势持续影响,3月15日晚,国际原油期货开始新一周交易时,价格再度突破每桶100美元关口。

不过,对于国际油价是否会一直居高不下,甚至最终酿成20世纪70年代那样的“石油危机”,外界有不同看法。

上海外国语大学中东研究所研究员潜旭明在接受本报记者采访时表示,当年“石油危机”爆发时美国石油的对外依存度很大,但现在它不仅不是世界最大的石油生产国,还有巨大的战略石油储备,跟欧佩克国家的协调也比较顺畅,所以一旦冲突结束,国际油价很可能会围绕当前的价格上下震荡。

联合国贸易和发展会议近日发布报告说,中东局势升级扰乱霍尔木兹海峡运输,其影响远超出区域范围,并且除能源市场外,海上运输和全球供应链也受到影响。

以农业为例,生产磷肥需要硫,而硫是石化工业的副产品。海湾国家生产全球约五分之一的磷肥和约四分之一的硫,全球约三分之一的化肥出口则需经霍尔木兹海峡运输。有报道称,美以袭击伊朗后,全球化肥价格上涨了三分之一,化肥涨价和供应紧张必将影响农产品价格。联合国警告,食

品和能源价格上涨对贫困国家和低收入家庭的打击最为严重,可能加剧全球范围内的粮食安全危机和社会不稳定。

## 打通“梗阻”路在何方

据美国媒体报道,就美军是否在霍尔木兹海峡护航一事,美国总统特朗普14日在接受采访时表态“含糊其辞”,仅表示“有可能”。事实上,围绕护航问题,美方的表态已多次互相矛盾。特朗普多次声称美军可能为穿越海峡的油轮护航,而美国海军则表示“做不到”。多家媒体证实,自战事开始以来,因在海峡附近的商船几乎每天都请求美国海军护航,无一例外都被拒绝。

美方之所以在所谓护航问题上“言行不一”,很大程度上是由于这一行动面临巨大风险。霍尔木兹海峡呈弧形,最窄处仅约33公里。海峡的沿岸水深普遍不足25米,狭窄的水域会削弱美军军事技术优势,而且极易引发碰撞、误判、误击等意外事件。

而反观伊朗,尽管其军事资产遭到不小打击,但凭借独特的地理优势,仍保有多种近岸袭扰和攻击手段,包括布置水雷、动用快速攻击艇、无人机和导弹等。

此外,据媒体报道,特朗普日前表示,试图组建所谓“霍尔木兹联盟”以管控海峡。但对于这一提议,包括美国西方盟友在内的多国都未予以积极回应。

在美国的“军事打通”方案之外,沙特、阿联酋等地区国家还试图开通可以绕过霍尔木兹海峡的石油运输通道。沙特阿美公司最近确认,其部分原油出口现已改道至红海沿岸的延布港。

然而,这一方案也面临两个棘手的问题:一是当地目前已有油气管道尚不足以承接全部油气产量,而新建管道则显然“远水解不了近渴”;二是即便转运至红海沿岸也未必安全,据英国《经济学人》报道,虽然美国此前对袭击红海航运的也门胡塞武装发起打击,但红海航运至今未恢复至先前水平。

“打”也不行,“换”也不行,打通霍尔木兹海峡“梗阻”的正途何在?

中国外交部发言人林剑3月16日在例行记者会上表示,霍尔木兹海峡及其附近水域近期局势紧张,冲击国际货物和能源贸易通道,破坏了地区和世界和平稳定。中方再次呼吁各方立即停止军事行动,避免紧张事态进一步升级,防止地区局势动荡对全球经济发展造成更大影响。



受美国和以色列与伊朗军事冲突影响,国际油气价格近日飙升,欧洲多国油价攀升明显,加大欧洲民众生活成本压力。图为顾客在法国北部的阿斯克新城一处加油站加油。新华社发(塞巴斯蒂安·库尔吉 摄)

莫养非

近日,美国政府密集释放信号,计划组建所谓“霍尔木兹联盟”,为通行霍尔木兹海峡的船只护航。美国总统特朗普先后施压北约盟友和欧洲国家加入护航行动,美国官员在上周末也与亚洲和部分海湾国家开展了密集电话外交磋商,以争取他们做出政治承诺。

然而,美国的这一倡议响应寥寥,暴露出美国与其盟友之间利益分化、战略互信弱化的深层问题。

当地时间3月16日,澳大利亚基础设施、交通、区域发展与地方政府部长凯瑟琳·金表示,澳大利亚已经为中东冲突造成的“经济危机”做好了充分准备,并表示不会派遣海军队前往霍尔木兹海峡。

同日,德国国防部长皮斯托里斯也表示,德国拒绝美国提出的为保障霍尔木兹海峡航行安全提供军事支持的要求。英国首相斯塔默更是直言,霍尔木兹海峡通航不是北约的任务,英国“不会被卷入更广泛的中东战争”。

欧盟外交与安全政策高级代表卡拉苏在布鲁塞尔对媒体谈及中东战事时表示,

## “霍尔木兹联盟”缘何应者寥寥

欧盟成员国无意将在红海和海湾地区进行的“盾牌”护航行动扩展至霍尔木兹海峡。

与德、英、澳等国明确说“不”相比,也有一些国家考虑到个中风险,暂持保留态度。韩国总统府青瓦台3月15日表示,将与美国密切沟通,审慎研究护航一事。面对特朗普的“喊话”,日本首相高市早苗也称目前暂无计划派舰艇前往中东执行护航任务。法国外交部则表示将唯一的航空母舰继续留在地中海东部。截至目前,没有国家公开承诺加入美国主导的护航联盟。

从一系列谨慎表态甚至拒绝护航的态度来看,不少欧洲与亚太国家显然无意将自己捆绑在美国的“战车”上,卷入美以的直接冲突。正如皮斯托里斯所言,“这不是我们(德国)的战争。这场战争不是由我们发起的。”这番表态折射出多国不愿再盲目追随美国的地缘战略,而是愈加务实,以

本国利益得失为优先考量,竭力避免承担不可控的军事与安全风险。

在计划组建“霍尔木兹联盟”时,特朗普表示,若北约盟友不采取行动协助美国使霍尔木兹海峡保持畅通,北约将面临“非常糟糕”的未来。这一要挟非但没有起到凝聚作用,反而令跨大西洋联盟的深层裂痕进一步显现。在许多北约成员国看来,此举无异于一种“勒索”,使北约从一个共同防御的联盟,变成美国可以随时调用来实现其单边外交政策的工具。

复旦大学中东研究中心研究员邹志强在接受记者采访时表示,自特朗普重返白宫后,美欧关系在北约框架下的摩擦持续加剧。从要求北约成员国提升国防预算、将欧洲排除在俄乌冲突和平进程之外,到美国提出夺取格陵兰岛以及使用欧洲军事基地对伊朗行动,一系列矛盾导致欧洲国家对美国政府的

不满情绪不断累积,“前期矛盾侵蚀双方互信,也使得出现问题时,美国与其北约盟友之间沟通合作的阻力增大了。”邹志强说。

此前,美国主导的红海“繁荣卫士”护航行动已暴露出耗资过大、内部分歧明显等诸多弊端。如今,美国不仅未就“霍尔木兹联盟”的组织和实施提出清晰目标和可行方案,还扬言将猛烈轰炸伊朗海岸线,“很快就会让霍尔木兹海峡开放”,这更加剧了其盟友对其行动意图与风险的疑虑。

各方日益认识到,军事护航无法从根本上平息冲突,也难以真正保障国际公共航道的畅通与安全。英国能源安全和净零排放大臣米利德曾表示,重开霍尔木兹海峡“最佳且最彻底的方式”是结束冲突。只有放弃对抗思维,重回外交谈判与对话协商轨道,地区局势才有机会实现降温,全球能源安全与共同利益才能得到切实维护。

通勤更便捷 物流更高效——

## 中企助力肯尼亚交通升级

新华社记者 由荟园 李卓群

清晨,肯尼亚蒙巴萨火车站,随着汽笛声响起,现代化标轨列车准时离站,向着内陆疾驰而去。站外另一侧,翻新后的米轨通勤列车稳稳靠站,涌动的人潮中,温罗斯·瓦奇拉脚步轻快。

对于温罗斯而言,这段路程的变迁是她生活的“加速器”。以前,这段路经常花费一个多小时,那是每天早晨最折磨人的时候。”她感慨道,乘坐通勤米轨后,高峰时段从蒙巴萨终点站前往市区的通勤时间只需30分钟,单程票价为50肯先令(约3元人民币),“这不仅省钱,更是给生活留出了更多余地。”

温罗斯感受到的便利,源于肯尼亚铁路网络的完善升级。这条始建于1896年的米轨铁路,一度因年久失修而沉寂,如今在修复改造后重新焕发出生机。

2022年8月,中国路桥工程有限责任公司启动对该通勤米轨的全面修复与升级改造,2025年9月,改造后的线路正式通车,实现了蒙巴萨终点站与市中心的直接连通。

肯尼亚总统鲁托在通勤米轨开通仪式上说,这一线路的开通,为居民和游客提供了现代化、经济实惠且可靠的出行选择,对蒙巴萨这座沿海城市乃至整个国家而言,都具有里程碑意义。

在恢复既有线路的同时,项目还进一步打通了通勤米轨和蒙内铁路标轨之间的换乘通道,实现不同轨制铁路的衔接运行,为旅客提供更加便捷高效的客运和通勤服务。目前,除蒙巴萨外,内罗毕也已开通往返市中心的通勤米轨;在奈瓦沙内陆集装箱港,标轨米轨实现高效换装衔接,打通通往乌干达的货运通道。

如果说不断完善的客运网络带来了“民生温度”,那么不断升级的货运通道则跑出了“物流速度”。

中国路桥非洲之星铁路运营公司运输部部长冯旭东介绍,通过引入高载重集装箱车和完善数字化调度系统,列车的装载和运行效率明显提升。同时,公司加强了与港口和内陆集装箱场的协作,优化了装卸流程和班列安排。随着货运能力逐步释放,更多货

物从公路转向铁路运输,不仅降低了物流成本,也缓解了沿线交通压力。

肯尼亚散粮装卸公司业务经理卡米卢斯·翁德戈说,在蒙内铁路建成之前,肯尼亚进口的粮食主要依靠卡车运输,每辆卡车从蒙巴萨到内罗毕通常需要30多个小时。如今,随着铁路运输技术不断完善和运营效率持续提升,货运列车只需8至9个小时即可完成同样的运输任务,大大缩短了物流时间。

随着货运装备升级和运营系统优化等多项技术措施持续推进,蒙内铁路的运输功能和服务半径还将进一步拓展,并有望与乌干达、卢旺达等东非共同体国家的物流和铁路系统实现更深层次对接,推动区域货物流通更加高效、稳定,为东非一体化发展提供有力支撑。

铁路网络不断升级的背后,是一场关于人才的“双向奔赴”。八年来,中国导师与肯尼亚员工之间形成了稳定的师徒培养模式,一批又一批本土铁路人才在实践中成长,为铁路安全、高效、可持续运营不断注入新鲜血

液和发展动力。

在蒙内铁路调度指挥中心,孔奇利亚·奥维尔利专注地盯着监控屏幕。她曾是肯尼亚第一位女性机车司机,之后驾驶总统专列,如今已成为机务管理骨干,并将经验传授给新一代肯尼亚司机。

孔奇利亚的成长,是蒙内铁路“属地化”深耕的缩影。2016年至2018年,先后有约100名肯尼亚学子赴北京交通大学深造,回国后成为运营一线的中坚力量。通过成熟的“师徒”模式,蒙内铁路的肯方属地化率已超过90%,本土团队已具备了独立操作、维护和管理现代化铁路系统的能力。

“连接国家,走向繁荣”——列车上的这句标语,正在通过一项项务实合作和技术创新,转化为实实在在的发展成果。自通车以来,蒙内铁路已累计完成旅客运输超1700万人次,货物运输超4500万吨,日益成为肯尼亚交通运输体系中的“黄金通道”,为肯尼亚交通体系升级和经济民生发展注入了新动力。

蒙内铁路是肯尼亚独立以来建设的首条铁路,也是中肯共建“一带一路”合作的标志性项目。随着内罗毕至马拉巴铁路二期工程将于近期正式开工,蒙内铁路正迈向西部边境延伸的关键一步。从蒙巴萨港口到内陆,再到肯尼亚乌干达边境,这条铁路正将肯尼亚与东非各国紧密连接,将继续为东非互联互通和现代交通体系升级注入动力。

(据新华社内罗毕电)



## 法国归还科特迪瓦埃布里耶族圣鼓

科特迪瓦埃布里耶族圣鼓“吉吉·阿约克韦”近日顺利抵达阿比让国际机场。作为科特迪瓦请求法国归还的148件文化遗产中的第一件,圣鼓的回归被视为科特迪瓦在文化遗产保护与历史记忆方面取得的重要成果。

图为近日,在科特迪瓦阿比让,科特迪瓦文化与法语国家事务部长弗朗索瓦·雷马克在仪式上讲话。

新华社发(伊万·宋 摄)

5名候选人中有3名女性,4人来自拉美

## 联合国秘书长竞选逐渐升温

毕振山

随着4月“公开面试”日期临近,下一任联合国秘书长的角逐逐渐升温。截至3月13日,已经有5名候选人获得提名。

根据第80届联合国大会主席和安理会3月轮值主席联名签署的致联合国会员国信函,马尔代夫提名人来自阿根廷的弗吉尼亚·甘巴竞选下一任联合国秘书长。据了解,现年72岁的甘巴是一名资深外交官,长期在联合国任职,担任过儿童与武装冲突问题秘书长特别代表、防止灭绝种族问题秘书长特别顾问。

甘巴的加入让联合国秘书长候选人的名单增加到5人。其他4人分别是来自阿根廷的国际原子能机构总干事拉斐尔·格罗西、智利前总统米歇尔·巴切莱特、哥斯达黎加前副总统蕾卡·格林斯潘以及塞内加尔前总统麦基·萨勒。

现任联合国秘书长古特雷斯的任期定于2026年12月31日结束。去年11月,联合国宣布启动下一任联合国秘书长的遴选和任命程序。根据当时第80届联合国大会主席贝尔伯克和安理会轮值主席国签署的联名信函,会员国需要以致函联合国主席和安理会主席的方式提出候选人,候选人应获得一个或多个会员国提名。

今年1月,贝尔伯克曾致函联合国会员国,宣布定于4月20日那一周举行会员国与下一任联合国秘书长候选人的网络互动对话。贝尔伯克表示,会员国应尽早提名候选人,最近不应晚于4月1日。互动对话期间,每名候选人都有机会阐述自己的愿景,各会员国可向候选人提问。

值得注意的是,早在2016年,联合国就曾采取类似的遴选方式,并首次为候选人提供公开陈述竞选主张的平台,也就是所谓的“公开面试”。通过“面试”,各会员国可以了解候选人的竞选主张、能力和施政愿景。

不过根据《联合国宪章》,联合国秘书长的产生必须先由安理会推荐,然后由联大任命,任期5年。因此在候选人陈述主张后,安理会5个常任理事国和10个非常任理事国将举行意向性投票,以确定最终人选,最后推荐给联合国大会投票任命。候选人要获得安理会推荐,需要得到全部5个常任理事国和至少4个非常任理事国的支持。此外,在联合国秘书长人选方面还形成了一些惯例,如秘书长一般由来自几个大洲的人轮流担任等。

也正因此,在前面几任秘书长分别来自非洲、亚洲和欧洲的情况下,由拉丁美洲的人选出任下一任联合国秘书长成为不少国家的呼声。此外,在联合国历史上还没有出现过一位女性秘书长,不少国家也呼吁选择一位女性出任下一任联合国秘书长。目前参与竞选的5名候选人中,有4人来自拉丁美洲,有3人是女性。

5名候选人都有着非常优秀的履历。74岁的巴切莱特曾两度担任智利总统,在任期间推动社会改革和发展。她曾担任联合国人权事务高级专员和联合国妇女署负责人,在处理国际事务方面经验丰富。目前她得到智利、巴西和墨西哥的支持。格林斯潘现年71岁,是一名经济学家,曾任联合国副秘书长,现为联合国贸易和发展会议秘书长,是该机构首位女性秘书长。64岁的格罗西长期担任国际原子能机构总干事。64岁的马基·萨勒曾担任塞内加尔总统和非洲联盟轮值主席。

虽然联合国是世界上最重要的国际组织,在国际上发挥着不可替代的作用,但是在近些年,联合国也遭遇了不小挑战。尤其是在地区冲突频发、单边主义抬头、气候变化等非传统安全挑战增多的情况下,联合国肩负着加强成员国沟通和合作、应对各种问题和挑战、构建更加公正合理的全球治理体系等重任。下一任秘书长的能力和抉择,将对联合国在接下来5年发挥何种作用产生重要影响。可以预见的是,接下来可能会有更多人加入新任秘书长的角逐,各成员国也将就秘书长人选展开讨论甚至博弈,究竟谁能胜出,值得外界密切关注。



## 布达佩斯杏花盛开

近日,匈牙利首都布达佩斯格列尔特山上杏花盛开,吸引众多游人前来观赏。图为游人在布达佩斯观赏杏花。

新华社发(弗尔季·奥蒂洛 摄)