

易成海盜及恐襲目標 衝突中一堵即癱

海運咽喉脆弱 蘇伊士危機引反思

警
鐘
長
鳴

【大公報訊】綜合美聯社、美國海軍協會新聞網、《獨立報》報道：卡住全球貿易咽喉蘇伊士運河一周後，巨輪「長賜」號終於在29日脫困，運河逐步恢復通航，但疏導積壓的數百艘貨船還需至少10天。2021年版的「蘇伊士運河危機」，不僅讓各國意識到全球供應鏈的脆弱性，也令蘇伊士運河、巴拿馬運河、馬六甲海峽等海上咽喉在意外事故或戰爭等極端情況下的抗風險能力，成為國際關注焦點。



▲「長賜」號29日終於脫困，但運河通航完全恢復仍需時日。路透社



▲「長賜」號29日被拖船拖向大苦湖接受檢查。法新社

當地時間29日下午6時，蘇伊士運河恢復通航。運河管理局局長拉比表示，逾420艘排隊等候的船隻中，至少113艘在30日上午被放行。但專家估計，疏導所有積壓船隻還需至少10天。與此同時，拖船將「長賜」號拖到大苦湖暫停，以便進行全面檢查。30日，一批專家登船調查事故原因。「長賜」號船東、日本正榮汽船公司亦派人參與調查，但拒絕在得出結論前作出評論。埃及當局日前表示，事故或涉及人為失誤或技術故障。一名資深運河領航員告訴美聯社，除了查找事故原因，他們還要對船隻損傷情況進行評估。專家警告，擱淺期間船體中段隨潮水起伏，可能導致「長賜」號整體結構受損。目前尚不清楚「長賜」號會否留在埃及接受維修，亦不知其會否繼續前往原定目的地荷蘭鹿特丹。

一船堵路萬夫莫開

與繞道非洲南部好望角相比，蘇伊士運河航線將歐洲大西洋沿岸到印度洋的航程縮短了5500至8000公里，將地中海各國到印度洋的航程縮短了8000至1萬公里，具有重要戰略意義，歷史上曾遭到英法明爭暗搶，也曾是以色列與阿拉伯國家對峙的前線。

隨着全球化程度加深，蘇伊士運河成為亞歐乃至世界貿易的咽喉。但「長賜」號事故，讓全球意識到它的脆弱性：只要動用一艘船堵住河道，就能取得「一夫當關，萬夫莫開」的效果。彭博社分析稱，蘇伊士運河這樣的海運咽喉在國際衝突中極易受攻擊，一旦遭封鎖或阻斷，就將造成經濟癱瘓；在中美競爭日趨白熱化之際，這場運河危機可以讓世人先嘗嘗所謂「新冷戰」的滋味。

美軍早有預案應對

美軍「艾森豪威爾」號航母戰鬥群目前在地中海與盟國海軍進行演習，按慣例在演習過後，將經過蘇伊士運河前往紅海進入中東地區。此前英國媒體分析指，「艾森豪威爾」號受此次堵塞事故影響，被滯留地中海。美國海軍協會新聞網稱，「艾森豪威爾」號確實近期會通過蘇伊士運河進入中東，但未給出明確時間。

29日，五角大樓發言人柯比強調，美軍很清楚海運咽喉的重要性，已提前考慮到蘇伊士運河出現堵塞的可能性，並確保有替代方案。但他拒絕透露細節，亦拒絕評論堵塞事故對美軍的具體影響。

英國海運安全諮詢公司ARX Mouldings總經理哈欽森指出，蘇伊士運河堵塞期間，數百艘船隻擠在地中海東岸和非洲之角附近動彈不得，成為海盜和恐怖組織的活靶子。他表示，對於運載價值高昂貨物的商船而言，靜止不動十分危險。

全球咽喉均有風險

連接大西洋與太平洋的巴拿馬運河、溝通太平洋與印度洋的馬六甲海峽亦受到全球審視。巴拿馬運河是亞洲與美國間的重要貿易通道，但由於河道狹窄，即便經過多次擴建，仍經常發生擁堵。更糟糕的是，受氣候變化影響，巴拿馬運河遭遇缺水危機，影響船隻正常通行。

馬六甲海峽是東亞國家的海上生命線，對能源運輸至關重要。然而，馬六甲水淺路窄，巨型油輪發生碰撞和擱淺事故屢見不鮮，還時常受海盜侵擾。該海峽亦被捲入複雜的地緣政治鬥爭，多次遭到封鎖威脅。《福布斯》雜誌去年刊文稱，如果印度想要封鎖馬六甲海峽，只需停一堆船就夠了。



蘇伊士運河堵塞始末

事件經過
23日：22萬噸超大型貨櫃輪「長賜」號駛入蘇伊士運河時突然擱淺，船身橫卡河道，癱瘓雙向交通。
29日：經過數日救援，「長賜」號成功上浮，現在大苦湖接受技術檢查。運河逐步恢復通航。

事故原因
承租該船的台灣長榮海運和管理方新加坡BSM公司最初聲稱船隻遭遇強風和沙暴，因此意外偏航擱淺，但埃及當局指可能存在人為失誤或技術故障。

- 經濟損失**
- 超過420艘商船受阻，料需數日才能完成疏導。
 - 每天約96億美元的貨物被延誤。
 - 埃及每天損失1200萬至1400萬美元收入。
 - 全球貿易每天損失100億美元（保險公司估算）。

來源：美聯社



▲西德政府一九七五年為返航船隻舉行接風儀式。資料圖片

以色列「六日戰爭」蘇伊士封鎖八年

【大公報訊】綜合《紐約時報》、美國石炭財經網報道：「長賜」號擱淺事故令數百艘船苦等一周，但在54年前的第三次中東戰爭後，曾有14艘船在蘇伊士運河上困守8年之久。

1967年，以色列與附近的約旦、埃及、敘利亞等阿拉伯國家打響第三次中東戰爭。埃及政府要求正在蘇伊士運河航行的14艘貨船，在大苦湖停船等候。戰爭本身僅持續數天，被以色列稱為「六日戰爭」，但戰後以色列佔領了運河東岸，退守西岸的埃及隨即用廢棄船隻等堵塞運河，禁止任何人通行，以此作為談判籌碼。

來自美國、英國、法國、西德、波蘭等國的14艘貨船，就這麼被卡在大苦湖上進退無門。3個月後，最初一批船員被允許離開，但船東為保護貨物，仍不斷派去新人。往來船員甚至組建了獨特的「國際社區」：波蘭貨船充當郵局，德國船隻提供教堂服務，其他船隻分別承擔其醫院、電影院等職能。多年過去，這些船隻受風沙侵蝕，外表蒙上一層黃色，因此被戲稱為「黃色艦隊」。

1975年，蘇伊士運河終於重開，「黃色艦隊」得以返航。由於多年未啟動，大部分船隻只能被拖運回母港，但西德的兩艘船仍強硬地靠自身動力駛回漢堡。西德在易北河上為它們舉行了盛大的接風儀式。

雞蛋分籃放 中歐班列成優選

【大公報訊】綜合《每日郵報》、新華社報道：蘇伊士運河「堵船」事故雖逐漸平息，但各國減輕對單一運輸路徑依賴的嘗試不會停止。俄羅斯藉機推廣北極航道，伊朗向全球推薦國際南北運輸走廊。具有時效快、全天候、分段運輸優勢的中歐班列，亦有望進一步提升市場認可度。

北極理事會俄羅斯特使科爾丘諾夫26日表示，事故充分說明各國需考慮蘇伊士運河以外的航道，而北極航道就是一個不錯的選項。與蘇伊士運河相比，該航道可將亞歐航程縮短10至15天，缺點是受天氣影響大，只有夏季適合航行，且需要破冰船護送。不過，隨着全球變暖，北極航道通航時間將延長。伊朗駐俄羅斯大使賈拉利則力薦國際南北運輸走廊，稱被堵住的貨輪若改道此處，可在20天內經過伊朗抵達歐洲，成本也可降低30%。

專家指出，中國長期戰略布局離不開蘇伊士運河、馬六甲海峽等通道，但

也需要中歐班列這樣的替代選擇。中歐班列不僅具有經濟意義，還有物流安全意義，為很多國家提供更多選項。運行10年以來，中歐班列線路已增至73條；2019年10月開通的「義新歐」eWTP菜鳥號能輻射東歐、中歐、西歐多國。此次蘇伊士運河發生擁堵，有望進一步提升中歐班列的市場認可度。



▲中歐班列為多國提供物流替代選項。資料圖片

20萬牲畜險餓死 運輸船或成「生物炸彈」

【大公報訊】綜合美聯社、EUobserver網站報道：埃及蘇伊士運河「堵船」近一周，至少20艘運載活牲畜的船隻被堵在河上，數十萬牛羊等動物面臨斷水斷糧危機，更可能爆發瘟疫，引起生物災難。儘管29日逐步恢復通航後，埃及當局優先讓這些船隻通過，但動物保護組織警告，「堵船」浪費的時間難以彌補。

蘇伊士運河管理局局長拉比表示，運河於當地時間29日下午6時恢復通航，運送牲畜的船隻優先通過。然而，非營利動物保護機構Animals International歐盟地區主管珀溫警告，在被事故耽誤近一周後，船上飼料和水很可能無法支撐到目的地，約20萬牲畜面臨死亡風險。這不僅釀成嚴重動物權益危機，牲畜大批死亡還可能引起瘟疫，讓運輸船變成「生物危害定時炸彈」。

珀溫表示，16艘從歐盟出發的運送

牲畜船隻受「堵船」影響，其中大部分來自羅馬尼亞。珀溫指出，在當前情況下，即便船隻遵守歐盟規定額外攜帶25%的飼料也無濟於事：「一艘16日從羅馬尼亞出發的船原定23日抵達約旦，但現在最快也要到4月1日才能到達，延誤了9天……就算他們帶了備用飼料，也只能多撐一天半。」專家指，運輸船可能被迫返回出發地，或就近靠岸補充飼料和水。



▲大批牲畜被堵在蘇伊士運河，曾面臨斷糧危機。網絡圖片