

霸權黃昏與多極秩序碰撞 謀控制關鍵航道供應鏈節點

特朗普2.0圖重構地緣戰略挽頹勢

香港文匯報訊 美國總統特朗普走馬上任後，圍繞格陵蘭島、巴拿馬與加沙的言論咄咄逼人，不僅在國際社會引起軒然大波，在歐美盟友內部亦引起諸多非議。多名國際關係專家與學者接受香港文匯報採訪時指出，與特朗普1.0時代相比，特朗普2.0時代更加注重對外戰略調整和地緣戰略競爭，美國將矛頭轉向西半球及全球航運咽喉要道——格陵蘭島、巴拿馬運河與加沙地帶成為其戰略支點。這一轉向背後，折射出美國對自身霸權衰落的深層焦慮：面對實體經濟的空心化、海軍力量的相對衰退，以及美元霸權的去全球化挑戰。

●香港文匯報記者 燕石

美國試圖通過控制關鍵航道與供應鏈節點重塑全球貿易體系，進而鞏固其地緣政治主導地位。受訪專家們指出，美國此舉會對亞歐各國特別是美國傳統盟國內部造成遏制與衝擊，強調倚靠海洋霸權而主導世界歷史發展進程的時代已經結束，美國難以鞏固當今多極世界的支配地位。

特朗普圍繞格陵蘭島、巴拿馬與加沙的言論，激進得讓人有些摸不到頭腦。但翻開世界地圖，一切一目了然。中美洲國家巴拿馬所扼守的巴拿馬運河，為連接大西洋與太平洋的重要航道；位於紅海北部的加沙，不僅是亞非歐三大洲的節點，所扼蘇伊士運河更是印度洋航運往來歐洲的咽喉；格陵蘭島與加拿大所實際控制的是亟待開發、具有極大經濟與戰略價值的北極航線前沿。而中國在上述區域亦有大量投資與海外利益。面對來自中國的挑戰，特朗普政府的回應是「以點破面」，試圖通過控制關鍵航道與供應鏈節點，重塑全球貿易體系，進而鞏固美國地緣政治主導權。



●梁海明

美國夢想重回「榮光時代」

海南大學「一帶一路」研究院院長、絲路智谷研究院院長梁海明接受香港文匯報採訪時認為，全球貿易總量中，有近90%由海運承擔（日商環球訊息有限公司2024預估數據，聯合國貿發會議發布《2023年海運述評》數據為約80%），而海上新航線的開闢往往會改變國際經濟格局。他舉例稱，在15世紀，西歐各國通往東方的新航路開闢，成功使世界經濟重心轉至大西洋沿岸地區。又如由美國主持修建的巴拿馬運河於1914年開通之後，極大提升了美國在世界經濟、政治的影響力，加速使美國發展成為世界第一大經濟體。他認為，全球航運節點控制權確實有助美國重構全球貿易體系。

中國人民大學國際事務研究所所長、太和智庫高級研究員王義桅接受香港文匯報採訪時表示，特朗普試圖通過控制全球供應鏈、運輸通道的做法，是在進行所謂安全抵消中國影響力的行為。「當年美英通過控制蘇伊士與巴拿馬運河，控制全球貿易的運輸線，鞏固和加強盎格魯薩克遜的世界支配地位。特朗普也想重回當年巔峰的榮光。」王義桅指出，若美國上述戰略調整能成功，在短期內可以令美國通過申索關稅、運河通行費、敲詐別國領土等方式，一定程度上能緩解美元危機。但美元霸權就像是毒品，特朗普也很難阻止國際金融資本對美國的挾持，這使美國想要再度工業化的同時還要維持美元霸權的戰略夢想難以兼顧。

從亞太收縮到強化西半球的戰略轉向

中國現代國際關係研究院前副院長、太和智庫高級研究員王在邦接受香港文匯報採訪時表示，全球航運格局，即屬經濟範疇，又是地緣政治範疇。雖然上述信號可以視為特朗普在試圖重構全球政治格局，但總體而言，美國處於戰略收縮的狀態。

公開資料顯示，2024年中國外貿海運量達49.6億噸，佔全球30.1%，而美國僅為18.5億噸。自2010年首次超越美國成為最大航運國後，中國在全球貿易網絡中的樞紐地位日益穩固。王在邦稱，當今的美國面臨十分嚴重的實體經濟的空心化問題。同時美國不再是世界第一航運大國，也很快不再是世界第一海軍強國。「特朗普在上一個任期內，深刻地感受到美國世界霸權危機。在2.0階段，特朗普沒有繼續拜登的民主黨政府通過在亞太地區炒作中國威脅，推進地緣戰略、加強美日韓同盟關係的做法，轉而炒作巴拿馬、加拿大和格陵蘭問題，說明美國正在強化西半球地區的防務。」

●北極地區蘊藏巨大未開發能源。圖為俄羅斯北部的石油鑽井。網上圖片



新冷戰下爭奪北極航道資源



●王義桅

全球變暖使北極航道的戰略價值與經濟價值急劇攀升。美國早前的「北極國家戰略實施辦法」，明確將北極納入戰略版圖，意圖主導未來能源開採與航運規則。這一布局直指中國「冰上絲綢之路」設想。若美國成功壟斷北極航道，不僅將擠壓中國與俄羅斯的合作空間，更可能重塑環北極經濟圈，推動世界經濟重心北移，形成以美歐為核心的「新環帶」。不過，北極開發涉及複雜的國際法爭議與生態風險，美國的單邊行動恐加劇與俄羅斯、北歐國家的矛盾，甚至觸發新一輪資源冷戰。

縮短亞歐航線四成航程

北極航道由東北航道、西北航道和中央航道三條航道構成。其中東北航道的大部分航段位於俄羅斯北部，從北歐出發，向東穿越北冰洋，經過白令海峽之後到達亞洲的日本、韓國和中國，被航海界稱為連接亞歐的「黃金水道」。西北航道的大部分航段則位於加拿大北部水域，以白令海峽為起點，沿美國阿拉斯加海域向東，穿過加拿大北極群島直到戴維斯海峽。中央航道則是從加拿大邱吉爾港出發，穿過北冰洋高緯度海域，到達俄羅斯摩爾曼斯克港。北極航道不僅可縮短亞歐航線40%的航程，北極地區更是蘊藏巨大未開發的傳統能源，被譽為「第二個中東」。

作為北極理事會成員國的俄羅斯，一直希望觀察員國中國參與北極航道（主要是東北航道）開發，早在2017年5月舉行的第一屆「一帶一路」國際合作高峰論壇上，俄羅斯總統普京明確指出，「希望中國能把北極航道同『一帶一路』連接起來」。國家主席習近平對

此也作出積極的回應。同年7月，習近平主席出訪俄羅斯首次正式提出建設「冰上絲綢之路」，共同開展北極航道開發和利用合作。

海南大學「一帶一路」研究院院長、絲路智谷研究院院長梁海明認為，北極航道的啟用除可節省全球海運成本之外，更重要的是將有助於開闢新的資源開發。「北極地區油氣資源非常豐富，被譽為「第二個中東」。北極地區未探明的石油儲量達到900億桶，天然氣47萬億立方米，可燃冰440億桶，佔全球30%未被發現的天然氣儲量和13%的石油儲量。此外北極地區的煤炭總儲量至少有1萬億噸，超過全世界已探明煤炭資源總量。再加上北冰洋作為世界平均水深最淺的大洋，其半數以上大陸架水域深度都不超過50米便於能源開採。」美國共和黨主導的「2025計劃」提出打造「全方位戰略能源主導地位」，試圖恢復美國傳統能源產業，減少對中國新能源供應鏈的依賴，「從特朗普最近的發言也可以看出他更喜歡石油、天然氣。」

格陵蘭島對美國具情報價值

剛參加完慕尼黑安全會議回國的中國人民大學國際事務研究所所長、太和智庫高級研究員王義桅表示，慕尼黑安全會議上與會各國就曾大量討論北極航道、波羅的海等問題。他認為美國意圖染指加拿大和格陵蘭島，除氣候變化導致北極新航線與資源的爭奪外，還有一個重要原因，即格陵蘭島作為美國與歐洲的海底光纜接口，對歐洲國家安全而言舉足輕重。丹麥廣播公司2021年報道，美國情報單位藉由丹麥鋪設的海底電纜與網絡線，可透過歐洲各國政要手機號竊聽所有通話、讀取每封短信，甚至連瀏覽過的網站資料都一清二楚。報道稱被監控對象遍及德國、法國、瑞典與挪威。

美狙擊「一帶一路」對華博弈得不償失



●王在邦

在特朗普1.0時期，美國啟動逆全球化進程，頻頻「脫鉤斷鏈」的背景下，中國的「一帶一路」倡議，以填補全球化公共產品缺口的核心優勢覆蓋130多國，並建成中老鐵路、佩列沙茨大橋等數千項目。2023年中歐班列開行1.7萬列，聯通歐洲25國200餘城，運輸成本較海運下降30%。這種陸海聯動模式使亞洲內陸國首次獲得直達歐洲的貿易通道，並形成海洋霸權思維無法提供的全球化經濟增量。特朗普政府對關鍵節點爭奪的本質之一是對中國「一帶一路」倡議的精準狙擊。巴拿馬政府早前迫於壓力宣布退出「一帶一路」，暴露美國正以政治脅迫與經濟施壓雙管齊下，削弱中國在全球化產業鏈中的影響力。專家指出，美國此舉難改「一帶一路」的長期韌性：十年間，該倡議已覆蓋全球75%的人口，其「陸海聯動」模式填補了此前基於海洋全球化的國際公共產品的空缺，契合更多發展中國家對經濟發展以及基礎設施與工業化轉型需求。

美高度依賴外部供應鏈穩定

中國人民大學國際事務研究所所長、太和智庫高級研究員王義桅分析認為，產業空心化的美國高度依賴外部供應鏈的穩定，而特朗普劍指的區域則被美國視為咽喉。「他（特朗普）確實在對關鍵節點、關鍵通道、關鍵地區或項目下手。」但他強調，「想要全面對付『一帶一路』，美國沒有那麼多精力、財力。」

中國現代國際關係研究院前副院長、太和智庫高級研究員王在邦表示，特朗普的強勢外交確實已對中國的「一帶一路」造成了衝擊，但他強調，歐美等國一直不遺餘力地對中國「一帶一路」進行打壓、造謠，「從現在情況上看收效甚微，這說明『一帶一路』適應絕大多數國家發展需求。」他解釋稱，在近500年世界歷史上，影響世界發展的都是傳統的海洋國家，但現在看來，這個歷史進程已經結束。傳統海洋國家產業空心化、金融泡沫化，使他們喪失了對內陸國家支配能力。」

王在邦認為，隨著陸路交通的改善，內陸國家的對外貿易成本的降低，未來世界發展重心勢必將由內陸國家來主導，而美國若固守航運霸權思維，恐錯失多極化浪潮下的合作機遇。



●肯尼亞標準軌鐵路計劃是「一帶一路」倡議的標誌性項目之一。網上圖片

熱烈慶祝

東江水供港六十周年

許士芬研究所
士昌置業有限公司
鼎峰有限公司
致意