

中東戰爭啟示系列一

繞開海峽跨國油管運力有限 建石油共享體系障礙重重

編者按

美國與以色列襲擊伊朗引燃中東戰火，伊朗展開強硬報復，更實質上封鎖霍爾木茲海峽，刺激國際油價飆升，是次衝突的經濟和政治衝擊正蔓延全球。本報今日起推出系列報道，為讀者解析局勢走向，以及是次衝突對全球各地及不同領域的影響。

也門胡塞武裝高級官員公開表示，該組織正等待合適時機，可能封鎖連接紅海與亞丁灣的曼德海峽。與此同時，連接波斯灣與外界的主要航道霍爾木茲海峽實際上已處於封鎖狀態，全球石油供應因此每日減少約2,000萬桶，相當於兩成供應量無法輸出。

或引發全球性滯脹壓力

曼德海峽是全球石油運輸的關鍵節點，約佔全球海運石油貿易12%。若霍爾木茲與曼德兩大海峽同時被封鎖，全球能源供應鏈將遭受前所未見的打擊，可能引發全球性滯脹壓力，影響範圍遠超中東地區。面對複雜局勢，美國總統特朗普呼籲各國派遣軍艦前往相關海域護航，但各國反應冷淡。軍事分析人士指出，即使有國家願意派艦護航，要保障油輪安全亦非易事。在霍爾木茲方面，伊朗革命衛隊已展示其非對稱作戰能力，僅憑無人機和導彈，便能利用保險機制讓全球最大航運公司暫停營運。在紅海方面，胡塞武裝憑藉廉價無人機和反艦導彈，迫使美國海軍長期在區內部署兩支航母戰鬥群，耗費價值數百萬美元的攔截彈應對僅值數千美元的無人機，這種消耗戰對任何一方都是沉重負擔。分析認為，若曼德海峽真的被封鎖，中東戰事的外溢效應將急劇擴大，美國、以色列以至整個國際社會都難以承受。事件再次提醒外界，不能低估伊朗及其在地區內的影響力。

也門或封鎖曼德海峽 全球航運恐受雙重打擊

地緣政治制約 霍爾木茲無可取替

美國與以色列聯手襲擊伊朗，引發伊朗攻擊霍爾木茲海峽的商船，每日途經該海峽的原油運輸量較戰前銳減超過九成，海峽實際上陷入封鎖狀態，3月14日更錄得無船隻通航，全球石油市場陷入震盪。霍爾木茲海峽連通波斯灣與阿曼灣，是全球海上石油貿易樞紐，承擔著全球約25%海運石油及20%液化天然氣運輸。然而這條關鍵水道長期被視為能源體系的重大風險點，卻始終未能被有效取代，箇中原因涉及地理條件與政治現實的雙重制約。

●香港文匯報記者 廖嫣然

沙特阿拉伯與阿聯酋曾嘗試建設繞開海峽的輸油管線，但現有設施的運力相當有限。阿聯酋的阿布扎比原油管道於2012年投產，全長420公里，連接哈卜善油田與阿曼灣的富查伊哈港，每日最大運輸量為每日150萬桶。沙特的東西輸油管道則早於上世紀八十年代兩伊戰爭期間興建，全長逾1,200公里，從東部產油區通往紅海岸的延布港，最大運力接近每日700萬桶，但其中約200萬桶需供應國內西部煉油廠，實際可供出口的僅餘約500萬桶。據國際能源署估計，戰事爆發後，仍有逾25%石油產品能依賴這兩條管道運出海灣地區。

繞過海峽須設跨國油管

對於卡塔爾等大多數海灣國家而言，要徹底繞開霍爾木茲海峽，就必須鋪設跨越國界的輸油管道，這不僅涉及高昂成本，更牽動複雜的地緣政治。卡塔爾僅與沙特接壤，而兩國關係曾經歷外交風波，邊界一度關閉，令管道建設充滿變數，即使管線能建成，亦無法確保安全。英國石油公司前行政總裁布朗表示，「這裏沒有任何設施是絕對安全的，心懷不軌者總能設法破壞油氣基礎設施。」2019年，沙特東西輸油管道就曾遭受也門

胡塞武裝襲擊，導致輸油中斷。建立區域共享的石油出口體系亦面臨重重障礙。海灣合作委員會6個成員國雖然多年來商討建設統一的鐵路運輸系統，但始終未能取得實質進展。沙特與阿聯酋作為區內兩大經濟體，近年在石油政策及也門衝突等多個議題上立場分歧，進一步削弱區域合作基礎。

胡塞武裝「緊盯」紅海

即使戰爭結束，霍爾木茲海峽的航運安全仍充滿變數。獲得伊朗支持的胡塞武裝過去數年屢次在紅海發動低成本襲擊，干擾國際航運，未來亦可能以同樣手段威脅通過海峽的船隻。沙特阿美石油公司行政總裁納賽爾早前警告，一旦失去霍爾木茲海峽的通行權，全球石油市場將面臨災難性後果。戰事爆發以來，伊拉克、科威特、阿聯酋及沙特的石油產量合計每日減少數百萬桶。國際能源署估計截至3月11日，區內產油國每日減產至少1,000萬桶，相當於全球供應量一成。隨著煉油設施停產或減產，汽油、柴油及航空燃油的供應亦同步萎縮。挪威諮詢機構睿咨得能源指出，減產速度之快規模之大實屬罕見。霍爾木茲海峽的航運一旦長期受阻，全球能源格局勢必面臨更深遠的衝擊。

沙特改道紅海出口石油 買家被迫減提貨量

為應對伊朗封鎖霍爾木茲海峽可能帶來的長期影響，沙特阿拉伯正啟動應急出口方案，首次啟用紅海港口向長期客戶供應原油。全球最大石油出口商沙特阿美已通知交易商，4月份石油合同供應可選擇在紅海沿岸的延布港交貨。此舉旨在規避波斯灣航線因海峽關閉而中斷的風險。不過由於橫貫沙特境內、連接至延布的東西方輸油管道運輸能力有限，每日輸油量約為500萬桶，而延布港的實際出口能力可能更低，因此選擇在該港口提貨的買家，每月只能獲得部分供應量。

客戶或需自行安排船運

沙特阿美上月每日出口720萬桶原油，其中絕大部分是從海灣沿岸的拉斯塔努拉和朱艾邁碼頭裝運。隨著戰事進入第3周，該公司正逐步增加經延布港的原油運輸量。貿易商表

示，如果衝突持續，經延布港運往亞洲的石油很可能改為到岸價結算，即由沙特阿美負責運輸物流，而非傳統的裝船價交易，即客戶自行安排船運。目前經由延布港出口的僅為阿拉伯輕質原油。與此同時，沙特正聯手國際航運巨頭升級紅海港口網絡。港務局已與馬士基和赫伯羅特合作，在吉達港新增兩條國際航線，連接中國、韓國、馬來西亞及新加坡等多個主要港口。吉達港作為紅海沿岸最大樞紐，擁有62個泊位，年吞吐量超過1.3億噸，約佔沙特海運貿易總量七成半。物流專家哈利勒指出，沙特港口毗鄰國際航運主幹道，具備成為全球物流樞紐的地理優勢。但他強調「高效的通關程序、服務巨型船舶的能力，以及物流工業區與港口的一體化同樣重要」。延布港則被視為沙特能源出口的「戰略安全閥」，每日可經紅海輸送400萬至500萬桶石油，確保在霍爾木茲海峽航運受阻時，重要能源輸出仍能維持。

希臘油輪罔顧安全 硬闖海峽賺取暴利

美國總統特朗普雖然未有實現護航承諾，但仍呼籲油輪營運者「要有膽量」穿越霍爾木茲海峽。但這些船東並非單憑勇氣，而是因為背後存在巨額利潤。報道引述海運數據指出，自美國、以色列與伊朗的軍事衝突爆發後，已有至少10艘希臘營運的船隻選擇在晚間關閉船舶定位，成功通過霍爾木茲海峽。業內人士透露，其中涉及航運大亨羅科島旗下的Dynamac，以及恩比里斯家族的Acolos Management。有參與行動的希臘船東坦言，雖然風險巨大，但海洋業務從來都是高風險生意。另一消息人士則形容，現時航行令人緊張萬分，情況如同「闖進敵人的浴缸」一樣充滿風險。

每趟獲利數百萬美元

這場衝突實際上已令全球20%石油及液化天然氣供應

與國際市場隔絕。隨着原油價格飆升及油輪運費急漲，不少人甘願在重賞之下鋌而走險。根據船船經紀數據，經霍爾木茲海峽運輸原油的每日平均收益，已升至6年以來最高水平，船東單次租船每日可賺取高達50萬美元（約392萬港元）。有消息人士稱，即使扣除高昂的戰爭保險費及船員工資，公司每趟航行仍可獲利數百萬美元。然而國際運輸工人聯合會負責人科頓強烈反對這種冒險行為，認為現時派遣海員進入霍爾木茲海峽，等同將他們送進活生生的戰區。他對有營運商關閉船舶追蹤系統、試圖偷偷通過海峽的做法表示極度震驚，直指這是在拿船員的生命作賭注。美國媒體亦指出，特朗普政府計劃在霍爾木茲海峽護航的構思，實際上因戰術形勢險峻，可能會令美國海軍艦艇陷入極度危險境地。

匯眼短評

維護國際框架才治本

胡刻廣

霍爾木茲海峽成為全球能源出口關鍵樞紐，海灣國家過去多年嘗試各種繞行方案，但都未能將其取而代之，其根本原因不在於技術或成本，而在於海灣地區根深蒂固的地緣政治矛盾。海灣國家實現跨國合作並非易事。2019年，沙特阿拉伯的東西輸油管線一度被也門胡塞武裝襲擊中斷。阿聯酋與卡塔爾直到2023年，才恢復中斷6年的外交關係。這些事例說明單純繞行霍爾木茲海峽，無法避免地緣紛爭，地緣政治矛盾無法解決，任何「繞行」方案都是治標不治本。美國提出所謂多國護航聯盟，絕大多數盟友反應冷淡，歐洲多國都已明確排除軍事參與可能性，凸顯國際社會對美國單邊軍事行動的深刻疑慮。

無論是繞行方案還是軍事護航，都無法從根本上解決霍爾木茲海峽的通行危機。只有回到以聯合國為核心的國際體系，通過對話、談判解決問題，才能讓這條能源通道回歸安寧。我們需要清楚認識到，當前危機的根源，是美國違反《聯合國憲章》、對伊朗的非法軍事打擊，美國的護航呼籲應者寥寥，也是因各國不願跟從美國的軍事行動。戰爭爆發以來，中國船隻成為少數能安然通過海峽的「例外」，這正是中國長期堅持不干涉內政、主張政治解決國際爭端的外交路線的價值體現。中國外交部明確表示「敦促各方停止軍事行動」，同時支持伊朗維護主權和領土完整，這種公正立場，為中國船隻贏得相對安全的通行空間。



也門胡塞武裝威脅封鎖曼德海峽。網上圖片