



(上接06版)

当地时间2026年3月11日,英国费利克斯托市,无人机拍摄的费利克斯托港集装箱船卸货画面。数据显示,自美以伊冲突导致霍尔木兹海峡实际关闭以来,集装箱改道运输量激增360%。

02

像一下攥住了一条重要血管

与顾超一样,货代魏桥也没想到霍尔木兹海峡“说封就封”。

在国际航运产业中,货代是链接货主和航运公司的中介角色。他们从货主手中接货,租用集装箱,再对接航运公司装船运往目的地港口。

在本次霍尔木兹海峡封闭风波中,魏桥成了被夹在中间的人。

2月底,当伊朗局势骤然升温时,魏桥的判断是“没啥大事”。霍尔木兹海峡是世界“咽喉”之一,对伊朗经济影响巨大,“看起来伊朗承受不住封闭霍尔木兹海峡带来的后果。”所以当2月28日伊朗宣布封闭霍尔木兹海峡的消息传来时,魏桥猝不及防。

3月1日,中东航道的船司陆续发来通知,途经霍尔木兹海峡的商船基本都在海峡周围抛锚。船司给出了两套解决方案:一个是货主退订,另一个是选择就近的港口卸货。前者需要再额外支付返程的海运费,而后者则需要跟收货方协商改港口接货。并且,无论选择哪个方案,都需要货主承担2000至4000美元不等的战争附加费。

魏桥将消息转发给货主,货主们反应不一。“有人退订,有人纠结,有人说了些难听的话。”魏桥理解他们:有些货物是定制货,如果退订无法找到下家;有些货主订了十多个集装箱的货,收货人嫌换港的陆路交通费太贵,弃货了。

作为中间人,魏桥无法弥补货主们的损失,也无法要求船员们冒险进入海峡。

还有部分货物未装船,需要暂存在港口。“储存也需要费用。这笔费用有的货代会承担,有的由货主承担。”魏桥告诉记者,为了维系客户关系,他为客户承担了这笔储存费。对有些装箱但未离港的货物,魏桥还要承担掏箱费。

往年的春节过后是国际航运的高峰期。许多货主趁春节假期结束会将积攒的货物订单加工出来,再发往国外。魏桥表示,春季航运,自己每月都会订十几艘船发往中东。他粗略估算了一下,自2月底霍尔木兹海峡封闭以来,自己的损失已将近20万美元。

与魏桥一起夹在中间的,还有航运公司。华东某船务公司负责人廖先生对记者表示,船司在整条国际航运产业链中担任着多重角色,“既是货物运输方,又是船东。”

作为船东,廖先生十分理解为何货轮如今对于穿过海峡如此谨慎。“其实船东和各方签订的合同里,明确写了战争回避条款。按照目前的情况,船东拒绝冒着生命危险进入霍尔木兹海峡是合情合理,且符合自己利益的。”作为货物运输方的角色,他又十分清楚货物退订所带来的损失。“每条船在海上漂一天,就能产生2万美元左右的损失。”

据悉,波斯湾内有着中东最大的集装箱中转港杰贝阿里港,其航线覆盖170多个国家,也是亚欧、中东至非洲航线的核心节点,此外,湾内还有全球最大原油输出港口等多个重要港口。“霍尔木兹海峡的关闭,像一下攥住了一条重要血管。没有预兆,也没有预案。”

3月6日下午5点半,天津皮具商郑小红(化名)准备像往常一样下班回家。此时手机忽然亮起,货代向她发来了中英文版本的两份文件:因不可抗力,您原定3日抵达阿曼的货物,已经改港阿联酋豪尔费坎港卸货,您可以选择将货物再退运回国,或者与收货人商议改港提货。紧跟在文件后面的,是一张账单,每个集装箱需额外支付3600美元的“战争附加费”。

“退运的话我要额外支付运回来的航运费,而且航运费没有具体报价单,对方说多少就是多少。如果让收货人换港提货,对方考虑到多出来的运输成本,可能会直接退订。届时这批货不仅会退回来,还会在港口产生储存费用。”她说,而那笔每个集装箱3600美元的战争附加费,对方明确表示可能还会涨价。

做国际贸易将近10年,郑小红的海外客户主要来自中东,货物经常经霍尔木兹海峡,抵达伊朗、伊拉克、阿曼等国家。这是她第一次遇到霍尔木兹海峡关闭。目前,郑小红有20个集装箱正漂在海峡外侧,或被转运到了其他港口。

但即便郑小红已经承担了许多费用,许多收货方依然选择退订。“道理很简单,换港后的陆路运输费用需要收货方承担,这笔费用有时都比货物本身要贵了。”粗算下来,郑小红到目前产生的损失,已超过50万元人民币。

郑小红听说,有同行的货物被炸毁,血本无归。还有同行发现联系不到收货人,“不知道对方是生是死。”

03

「梗阻」海峡何时变通途?

从2月底至今,霍尔木兹海峡是否关闭并无准确说法。

2月28日,伊朗伊斯兰革命卫队曾宣布全面关闭霍尔木兹海峡。彼时伊朗伊斯兰革命卫队高级顾问易卜拉欣·贾巴里曾公开表示,“如果有人试图通过(霍尔木兹海峡),革命卫队和海军将把那些船只烧成灰烬。”

据新华社,3月5日,伊朗多家媒体援引一名伊朗军官的话报道说,伊朗并未关闭霍尔木兹海峡。这名伊朗军官说,伊朗按照国际协议对待过境船舶,“只针对伪装成商船的军舰进行拦截。”

3月12日,伊朗新任最高领袖穆杰塔巴·哈梅内伊在上任后的首份声明中重申,“将继续使用封锁霍尔木兹海峡这一手段。”

3月14日,伊朗外交部长阿拉格齐接受媒体采访时表示,霍尔木兹海峡实际上是开放的,仅对伊朗的敌人关闭。阿拉格齐称:“其他国家船只可以自由通行,尽管许多船只出于安全考虑选择不通过,但这与我们无关。”

李有德向记者证实了该说法:其实一直以来,霍尔木兹海峡都未完全关闭,每天确实有少数船只通行,其中包括中国籍的船只。但令人担忧的是,有些穿越海峡的商船也遭到了攻击。

日前,一艘泰国籍货船在穿行霍尔木兹海峡时被炸的照片在社交网络传播。3月11日,该船在驶离阿联酋后穿越霍尔木兹海峡时遭到袭击,引发机舱火灾,船员被迫弃船。伊朗伊斯兰革命卫队随后宣称对此次袭击负责。据伊朗塔斯尼姆通讯社报道,革命卫队海军司令阿里雷扎·坦格西里表示,该船因无视警告并试图穿越海峡而遭到攻击。

据央视新闻报道,自美国和以色列对伊朗发动军事行动以来,至少有16艘商船在霍尔木兹海峡附近遭袭。

李有德说,关乎生命的事,不是绝对安全,就是绝对不安全。中国国观智库南方国家研究中心主任周戎告诉记者,“更关键的是,伊朗方面是否有能力分辨哪些船只是友好国家的船只,有哪些是敌方船只假冒?”

周戎判断伊朗长期封锁霍尔木兹海峡的可能性也不大。这条经济命脉对伊朗经济十分重要,封闭海峡本就是“伤敌一千自损八百”的办法。

如今,霍尔木兹海峡的通航情况引来世界各国关注。新华社3月14日发文称,美以伊冲突导致全球能源运输要道霍尔木兹海峡“梗阻”。海运数据显示,3月1日至今,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,通过这一海峡的船只达1229艘。

美国总统特朗普13日回答媒体提问时称,美国海军很快会开始护送油轮通过霍尔木兹海峡,“很快就会发生,非常快。”

但是,特朗普也没有说明具体时间。

如今顾超依然等在霍尔木兹海峡外侧,只是随船后撤了400多海里,从抛锚状态切换为漂航。船舶进入随波逐流状态,但发动机处于备车状态,随时可以调整船位。顾超说,相比抛锚,漂航机动性更强,也更安全。

近几日,顾超与家人通话时已经不再回避战争话题,“漂航后感觉安全了一些。”