

2026年第15期新闻稿：霍尔木兹海峡，大海之门



《最后一瞥》，拉蒂法·宾特·马克图姆（阿联酋）摄于2009 年。

亲爱的朋友们：

三大洲社会研究所向您问好。

备注：4 月 7 日，美国总统唐纳德·特朗普发出“整个文明将在今夜覆灭”的骇人种族灭绝**威胁**后，同意了一项为期两周的临时停火协议。据报道，该协议基于伊朗提出的一系列提议产生。截至 4 月 8 日，霍尔木兹海峡的通航即将恢复，但具体条款仍不明确。然而，美以袭击在海峡制造的混乱依然存在，笼罩该地区的威胁也未消散。真正持久的和平是必要的，但 4 月 7 日宣布的并非这种和平，只是为期两周的敌对行动暂停。

在13 世纪，伟大的阿拉伯地理学家雅谷特·阿尔·哈马维（Yaqut al-Hamawi）将波斯海（فارس）描

述为“大海的一个分支”。在其著作《诸国志》（*Mu'jem al-Buldaan*）中，他写道，“印度、阿曼和巴士拉的船只都将穿行”于波斯海。霍尔木兹并非这片海域的名字，而是一座“商贾云集的大商业中心，印度及其他各地的商人纷至沓来”。

数个世纪后，这片水域被称为霍尔木兹海峡：一条位于阿曼苏丹国穆桑达姆半岛（Sultanate of Oman's Musandam Peninsula）与伊朗伊斯兰共和国之间的水道，宽 54 公里。

海峡从来都不是一个孤立的地理节点。它是连接阿拉伯世界与印度次大陆、马来群岛乃至中国的海上航路的一部分。数千年来，广袤印度洋上的贸易繁荣而多样，运载肉桂、象牙等奢侈品的船只与运输马匹及后来火药等军需品的船只交错通行。数个世纪以来，在历代政权的治下，霍尔木兹海峡始终保持开放：从 16 世纪至 17 世纪初的葡萄牙人，到 19 世纪至 1971 年间主导海湾的英国人，再到现代的阿曼与伊朗。即便是在帝国征服与地区战争时期，这扇大海之门也从未关闭。



《斯瑞与法哈德的退出》，巴巴克·卡齐米（伊朗）摄于2012 年。

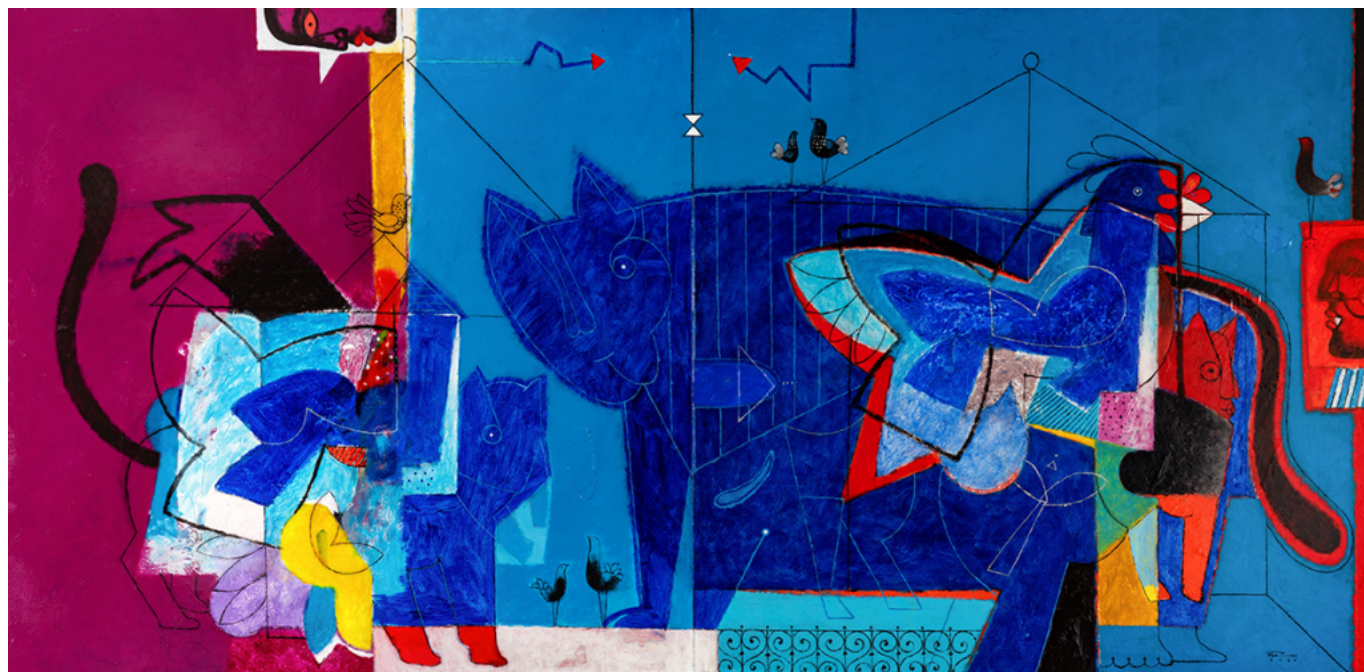
2 月 28 日，美国总统唐纳德·特朗普与以色列总理本雅明·内塔尼亚胡对伊朗发动失算侵略时，霍尔木兹海峡的贸易并未中断。数百年来的一切如常，货物（如今主要是石油与天然气）在这片水域自由通行，为世界经济提供动力。与苏伊士运河、巴拿马运河等其他咽喉要道不同，伊朗与阿曼从未对海峡的通航或秩序维护收取过任何费用。

战争爆发后，尤其是到 3 月下旬，伊朗为报复美以对伊朗平民及民用设施的非法打击，开始限制霍尔木兹海峡的交通。这些限制措施包括：禁止与美国、以色列及其他敌对国家相关的船只通行；船只

通行须与伊朗当局协调；并对部分船只收取类似通行费的费用，其中包括以人民币结算的费用。此外，美军在印度洋击沉伊朗海军“德纳”号（IRIS Dena）护卫舰、导弹飞越海峡上空等行为，也让保险公司借机大幅提高保费，进一步劝退船只通行。种种因素导致海峡的海运量骤降约 95%。

有史以来第一次，霍尔木兹海峡这扇大海之门已然关闭。

在推翻伊朗政府的企图失败后，特朗普宣称，美国对伊战争的新目标是“开放”海峡；换言之，恢复战前状态。



《童话》，易卜拉欣·布萨德（巴林）作于2023 年。

全球超过四分之一的海运石油贸易经由霍尔木兹海峡，其中近90%运往亚洲（中国、印度、日本和韩国进口量占其中四分之三）。原油、天然气凝析油以及成品油运输受阻，不仅使这些国家承压，更直接冲击全球经济的方方面面。联合国贸易和发展会议（贸发会议）在**报告**中指出：“由此产生的连锁反应远超该地区范围，影响能源市场、海运运输和全球供应链。”天然气价格上涨，随之而来的是氮肥价格攀升；石油与化肥价格走高，粮食价格亦同步上涨。粮食价格不仅在短期内上涨，还会因化肥高价对种植周期的影响，在未来数年持续高位。与此同时，保险费率暴涨 300%，债券收益率上升，借贷成本大幅增加。种种迹象表明，世界经济正濒临一场危机。

国际货币基金组织（IMF）表示：“此次冲击具有全球性，但影响并不均衡。能源进口国比出口国更易受冲击，较贫穷国家比较富裕国家更脆弱，缓冲资金匮乏的国家比储备充足的国家处境更艰难。”因此，贸发会议在 3 月初**预测**，背负高额偿债负担的贫穷国家将面临财政紧张，进而加剧“家庭预算压力，可能激化经济与社会矛盾，阻碍可持续发展目标的推进”。

所有这些较贫穷国家均属全球南方。



《最后的救世主》迈赫达德·贾法里（伊朗）作于2020 年。

国际货币基金组织**港口监测平台**（PortWatch）可实时观测霍尔木兹海峡这类海运受阻事件如何在全球贸易网络中引发连锁反应。全球经济对单点故障的高度敏感性早在 2021 年便已显现：当时“长赐

号”集装箱船（*Ever Given* container ship）在苏伊士运河搁浅，封堵航道六天，造成近 10 亿美元短期损失，而供应链中断带来的长期损失更为惨重。贸发会议《2024年海运回顾》（*Review of Maritime Transport 2024*）警告称，全球供应链中数个关键“咽喉要道”已处于极度紧张状态——巴拿马运河因干旱水位下降；红海-苏伊士通道受以色列对巴勒斯坦人的种族灭绝及也门对以反击行动影响；黑海则因乌克兰冲突陷入动荡。由此可见，尽管近几年海运贸易总量有所增长，但其依赖的航线却愈发脆弱、成本更高，且更易受战争与中断事件冲击。即便在霍尔木兹海峡实施管制之前，全球关键航道已充分表明，世界经济在冲突地理格局下仍存在结构性脆弱。



《代价几何》，马哈茂德·扎贾利（阿曼）摄于2020 年。

3 月最后一天，美国战争部长皮特·海格塞斯（Pete Hegseth）声称伊朗已经战败，并称“政权更迭已经完成”。这类言论或许表明，华盛顿方面试图宣告胜利、逐步结束战争。但无论美以对伊朗的战争是否终止，它给较贫穷国家造成的经济损害已然十分严重。这场战争爆发前，许多较贫穷国家已历经数十年的新自由主义结构调整与债务紧缩循环。战争可能将众多国家推向崩溃边缘，此时的国际社会亟需采取协调一致的应对行动。我们尚不确定是否存在采取此类行动的政治意愿，但我们以三大洲社会研究所之名提出了一系列可行的政策措施，旨在立即缓解这场战争对伊朗及相关国家造成的非对称冲击。措施分为以下四类：

1. 扩大金融流动性：

- 通过**中国人民银行**等机构提供货币互换额度，稳定进口依赖国的汇率。
- 通过世界银行、亚洲开发银行等多边银行的**危机应对窗口**，为可能出现的国际收支冲击提供快速融资。
- 通过**快速信贷机制**、**快速融资工具**扩大国际货币基金组织对全球南方国家的紧急融资，实现更快、更大规模的资金拨付，且关键在于不附加任何条件。
- 将国际货币基金组织未使用的**特别提款权**（成员国持有的储备资产）从富裕国家转向脆弱经济体。

- 。暂停征收国际货币基金组织**附加费**，降低借贷成本。

2. 建立能源价格缓冲机制：

- 。设立全球燃油价格稳定基金，为低收入国家的必要燃油进口提供补贴。
- 。协调释放战略石油储备，稳定市场，防止企业牟取暴利、哄抬物价。
- 。最不发达国家在油气市场的议价能力有限，保障其能源供应通道。
- 。为可再生能源与离网能源提供大规模紧急补贴，包括技术转让补贴以及（通过替代管道与仓储设施实现）多元化地区供应。
- 。通过对能源企业临时征收暴利税、在大宗商品市场实施反投机措施，为上述举措提供资金。



《我的朋友们》，阿丽亚·阿尔·法尔西作于2015年。

3. 为物流提供支持，使其保持稳定：

- 。强制要求能源与航运市场提高**透明度**，缓解恐慌性价格暴涨。
- 。为高风险航线的航运保险提供补贴，降低必需品进口成本涨幅。
- 。推行**运费均等化计划**，抵消较贫穷国家上涨的运输成本。
- 。在各港口与主要航道咽喉为关键物资开设快速通道。

4. 干预粮食价格，使其保持稳定：

- 。联合国粮食及农业组织（粮农组织，FAO）提出**全球粮食进口融资机制**，给紧急粮食进口提供融资，为高企的粮食进口开支提供兜底。
- 。参照粮农组织与国际肥料工业协会（International Fertiliser Industry Association）的**肥料分配机制**，建立全球性方案，保障各国化肥可及性。

- 主要粮食出口国摒弃市场化出口限制规则，团结合作，确保脆弱国家优先获得粮食供应
- 通过公共分配体系向弱势群体提供补贴食品与燃料，必要时实行定量配给制，保障基本物资获取。若危机进一步加剧，还应考虑为公共交通提供补贴燃油，并出台相应措施，抑制私人汽车的使用。

我们列出这些倡议，旨在表明：即便在现有体系框架内，也始终存在相关路径，让较贫穷国家的人民从非己所愿、未曾支持的战争苦难中减轻痛苦。这些措施哪怕只落实一小部分，也能缓解，也能缓解数十亿人的负担。事实上，现实中本就具备减轻苦难的条件，是政治选择导致相关措施未能落地。当然也必须承认，能够推动这些措施的机构要么掌握在全球北方国家手中（如经合组织主导的国际能源署（International Energy Association）、投票权为全球南方**九倍**的国际货币基金组织），要么由丹麦的马士基（Maersk）、瑞士的地中海航运（MSC）等跨国航运企业把持。

问题依然在于，谁能政治领导力去推动甚至通过游说落实这些举措。在我们身处的时代，单边主义危机四伏，全球南方的**新气象**未成制度。“金砖+”（BRICS+）这样的机制汇聚了一批全球受战争影响最大的非全球北方国家。这些国家在燃油、化肥和粮食等议题上具备开展谈判的政治分量和经济规模。伊朗本身已是“金砖+”成员国，且原则上愿意保障全球南方的贸易通道。以团结互助而非自由贸易为基础开展合作，这一点已初现曙光。



《无题》，苏赫拉布·塞佩赫里作于约20世纪60年代。

自贾拉勒丁·穆罕默德·鲁米（Jalal al-Din Muhammad Rumi, 1207—1273年）以来，波斯诗歌在数

个世纪里始终探寻着生命本质的答案。波斯诗人细究人间苦难，设想解法就藏在自然本身的奥秘之中。在20 世纪，这样的传统思想在伊朗诗人、画家苏赫拉布·塞佩赫里（Sohrab Sepehri, 1928–1980）身上有了现代的声音。在他的诗集《绿色空间》（*Hajm-e sabz*）中，塞佩里写有诗作《沧海之外》（*Posht-e-Daryaba*），开篇便带着鲁米式的渴望，想要消融太虚：

我要造一只船，
我要将之抛进水中。
我将远离这陌生的土地
这里没有人在爱之丛林
唤醒英雄们。

船没有渔网
心没有珍珠的希望
我就那样划桨
我不是要心系于水
也不心系于海——仙女们从水中探出头
在渔夫们那孤独的辉映中
披散着她们头发的魅力。

.....

大海的那边有座城市
在那里窗户开向显现。
那里的屋顶是鸽子们的地盘，它们注视着人类智性的喷泉。
城中每一个十岁孩子的手都是神智之枝。
城中的人们如此注视着一道土墙
如同注视着一朵火焰，一场美梦。
泥土倾听着你的感觉之音乐
风中传来神话鸟儿翅膀的声音。

大海的那边有座城市
在那里太阳的阔大足够迎合早起者的眼睛
是人们是水、智慧、光明的继承者。

大海的那边有座城市！
应当造一艘船。

热忱的，

Vijay

*注：本篇诗歌译作摘自作家出版社的《伊朗诗选（上册）》（2019年8月），由穆宏燕编译。