

看世界

航路还堵着

近期，全球多个关键能源运输通道面临出口状况。波罗的海上能源大动脉亮起红灯。这些通道集中承压的背景是，全球石油储备正处于多年低位。多重因素叠加之下，国际能源市场的脆弱性进一步凸显。

霍尔木兹海峡是全球能源运输链条上最受关注的枢纽。这条最窄处仅约33公里的水道，承担着全球约五分之一的原油和成品油运输，日均通行规模约2000万桶，同时承担着全球近20%的液化天然气贸易量。沙特、伊拉克、科威特、卡塔尔、阿联酋等海湾主要产油国的油气出口，绝大多数都须经由这一通道出海。今年早些时候，该海峡通航因地区军事冲突急剧萎缩，商业船舶通行量一度暴跌超过七成，高峰期有150余艘油轮滞留波斯湾。截至8月初，海峡通行虽有限恢复，但整体规模仍明显低于战前水平，船东与保险机构对地区安全形势保持高度谨慎。通行节奏时断时续，使得危机造成的影响难以在短期内消除。

能源怎么办

霍尔木兹海峡尚未完全畅通，红海局势又让曼德海峡面临压力。地中海通往印度洋的关键航线，正常情况下全球约12%的海运石油经此通行。然而，也门胡塞武装在红海的袭扰持续不断，今年7月又宣布对沙特实施海上禁运，接连打击涉沙特油轮，导致曼德海峡通行量大幅下滑。霍尔木兹海峡通行受阻后，沙特依托横贯阿拉伯半岛的输油管道，将大量原油转运至红海沿岸的延布港出口，以绕开波斯湾。曼德海峡局势升级，直接让这条备用出口通道的安全性蒙上阴影。两大石油咽喉同时承压，中东能源出口的回旋空间被显著压缩。

黑海及波罗的海方向的能源运输同样面临持续冲击。今年以来，乌克兰持续打击俄罗斯能源基础设施，黑海沿岸的新罗斯克港、波罗的海沿岸的普里莫尔斯克港和乌斯季卢加港先后遭到无人机袭击。新罗斯克港是里海管道联盟的海上终端，这条全长1500多公里的管道，承载着哈萨克斯坦近80%的石油出口。袭击不仅影响俄罗斯自身能源出口能力，还将风险传导至其他国家。受港口装卸作业中断、储罐容量有限等因素影响，哈

萨克斯坦原油日产量一度从约216万桶降至约100万桶。不仅如此，里海管道联盟股东包含多家西方能源企业，冲突的外溢效应已触及多方利益边界。在高度全球化的能源网络中，局部冲突带来的影响早已突破地理界线。

更令市场忧心的是，这些通道风险恰好发生在全球能源安全缓冲薄弱期。经过2022年俄乌冲突以来的多轮释放，经合组织国家战略石油储备已降至多年低位。美国战略石油储备已降至3亿桶以下，徘徊在20世纪80年代以来的最低水平。国际能源署报告显示，今年3月和4月，全球观察到的石油库存以每天约400万桶的速度减少，为该机构有记录以来的最快水平。6月全球石油库存虽出现4个月来首次环比增长，但增量几乎全部来自海上在途原油，陆上可用库存仍处于持续消耗状态。低库存背景下，任何一处供应端的边际扰动，都会被成倍放大为价格波动。

本轮全球能源通道的集中承压，折射出全球能源治理体系面临的结构性挑战。一方面，能源运输对少数关键通道存在过度依赖问题。霍尔木兹海峡地处波斯湾唯一出海口，几乎没有可行的绕行路线。曼德海峡与苏伊士运河航线一旦中断，船舶绕行好望角将增加10多天的航程，运费相应大幅攀升。沙特、阿联酋等国建设的替代管道运力有限，远不足以替代海运。另一方面，军事技术扩散降低了航道封锁门槛。攻防成本不对等，让战略通道面临的安全威胁持续上升。此外，航行自由这一支撑全球贸易体系运转的基本准则，也在遭遇现实侵蚀。若部分地区出现的差异化通行安排形成惯例，将对全球航运秩序造成长远冲击。

对于全球经济而言，能源运输动脉受阻的影响会沿着产业链层层传导。地缘冲击轮番刺激下，国际油价波动明显加剧，多家机构预警，极端情景下布伦特原油价格可能突破每桶120美元。油价上涨会先会推高化工、物流、农用燃料等上游成本，进而向消费品价格渗透，强化全球通胀黏性。国际货币基金组织测算显示，如果国际油价上涨10%并持续一年，将推动全球通胀水平上升40个基点，并使经济增长放缓0.1个至0.2个百分点。同时，航运市场也在发生深刻调整，油轮绕行推高运输成本，船东与货主被迫重新规划物流路径、增加安全库存，全球贸易体系的运行效率下降、成本上升，最终将转化为消费端的压力。

这场持续发酵的通道危机，正在持续重塑全球能源格局的长期走向。一方面，全球能源贸易流向持续调整，中东供应受阻后美国原油出口规模增加，俄罗斯原油加速向东转移，好望角航线的运输占比显著上升；另一方面，各国对能源安全的认知持续深化，扩建战略石油储备、拓展进口来源，加速落地为实际行动。长期来看，可再生能源的发展有望从结构上降低能源对海运通道的依赖，从根本上改善能源安全格局。但能源转型是一个漫长过程，在可预见的未来，全球仍将高度依赖这些海上能源动脉的畅通。

全球能源运输咽喉的安全，本质上是国际公共产品的供给问题。当前危机的缓解，最终有赖于相关地缘冲突的政治解决。从中长期看，国际社会需要推动建立更完善的战略通道治理机制，明确相关管理规则，完善矛盾争端的解决框架，强化地区安全的维护安排。

本版编辑 韩叙 美编 吴迪

国际

来稿邮箱 gjb@jrb.cn

河道缺水，账单受伤

王一伊

在德国，莱茵河上的货船被迫卸下三分之二的货物才能继续航行；在英国，英国最大供水公司泰晤士水务不得不在高温中宣布软管用水禁令；而在中美洲，巴拿马运河单次过闸竞拍价已被推高至近400万美元……

如今，极端天气正在从偶发性灾害演变为系统性成本。水位的每次下降，都在以一种近乎精确打击的方式，变成企业和消费者账单上的额外开支。

莱茵河

作为欧洲经济“大动脉”，莱茵河正经历着前所未有的干涸考验。

考布河段是判断莱茵河航运能力的风向标。8月10日中午，位于莱茵河中段考布河段的水位塔读数定格在15厘米，刷新了2018年创下的历史最低纪录。当晚8点起，连接两岸的渡轮被迫暂停运营。德国联邦水文研究所预测，考布水位塔上的读数极有可能在近期内跌破10厘米大关，届时商业货运将无法开展，莱茵河也将被分割成南北两个相互独立的航段，无法实现全线贯通。

莱茵河连接着欧洲北海港口和德国鲁尔工业区，每年承担接近3亿吨货物运输任务。德国联邦水路与航运管理局数

据显示，由于水位过低，一艘原本可运输5000吨铁矿石的货船，如今只能装载约1200吨，许多中小型船只也需要卸下三分之二的货物才能继续前行。德国基尔世界经济研究所经济学家斯特凡·科茨估计，低水位可能给德国第三季度造成10亿欧元至20亿欧元经济损失。

面对干旱，德国内河航运协会负责人直言，“我们无法凭空变出水来”。德国能做的只有提高适应能力，而这一过程本身就意味着增加成本。

2018年，严重的干旱曾导致许多德国工厂停工，并使当年德国经济总产出下降约0.3%。此后，德国制造企业和航运行业开始被迫调整应对方式，包括增

泰晤士河

水公司泰晤士水务宣布自7月23日起实行大面积软管用水禁令，明确禁止伦敦及英格兰东南部地区1010万用户使用软管浇灌庭院花园，或使用高压水枪洗车等。

然而，旱情只是表面问题，更深层的矛盾隐藏在财务账本上。

泰晤士水务管辖区今年春季降水量只有正常年份的四成左右，34℃以上的高温天数创下历史新高。在高温的影响下，伦敦市的用水量比平时高出7%，泰晤士河谷和周边地区则高出了10%。用水

巴拿马运河

根据巴拿马运河管理局的消息，该局已于7月24日起将船舶最大吃水深度从约15.09米调整到约14.94米；预计8月26日会调降至约14.63米；9月3日进一步收紧至约14.48米。而在水情理想时，巴拿马运河最大吃水深度约为15.24米。

以新巴拿马型集装箱船为例，运河每调降1英尺（约为0.3米）吃水深度，船舶就需减少数百个标准集装箱的载货量。这些数字看似不起眼，但当它们乘以成千上万次航程，再叠加核电站停运、农田减产、供应链延迟，最终传递到每一位普通消费者手中时，就变成了上涨的电价、延期的包裹以及超市货架上越来越贵的面包。

此外，运河通行费已飙升至历史新

加港口仓储能力、优化企业库存管理、调整部分企业运输方案等。这种调整甚至延伸到了船舶业本身。欧洲船企开始尝试研发和使用更加适应浅水环境的船型。比如，减少使用体型巨大的传统螺旋桨，改用有多个小型推进器的新型船舶；用更轻的材料制造船体等。然而，这套调整覆盖整个航运系统仍需时间。目前莱茵河上近8000艘货船中，真正针对低水位设计的新型船舶仅有数十艘。

从增加仓储、改造船舶到调整运输路线，企业需要为同一批货物支付更多成本。对于高度依赖内河运输的德国工业而言，这些成本最终将传导至整条产业链，由企业和消费者共同埋单。

需求急剧增加叠加高温对管网造成的物理伤害，使得老旧管网改造的迫切程度进一步提升。

但问题是，泰晤士水务没钱。据英国媒体报道，泰晤士水务目前负债约200亿英镑，英国政府已于近期否決了对该公司的救助方案，主要债权人正在为新政府可能实施的国有化计划筹备应对方案。这家本就在运营和债务双重夹击下艰难求生的百年水务公司，正和它所服务的区域一样，在极端高温的炙烤中焦头烂额。

高。据相关媒体报道，8月以来运河常用船闸的日竞拍槽位均价约110万美元，是去年同期的16倍以上；船闸平均竞拍价已达250万美元，单次最高成交价接近400万美元。

这也为全球供应链带来了更多风险。因霍尔木兹海峡航行受阻，一些买家被迫转向美国墨西哥湾采购原油和石油产品，而这条新补给线恰好需要穿越巴拿马运河。当吃水深度变浅、通航数量压缩、等待时间延长三者同时出现时，航运就要面临更高的运输、保险与时间成本。

换言之，巴拿马运河的淡水困局，已从区域性航运障碍演变为牵动全球贸易成本的又一重要变量。

冰川在退缩，生态在哭泣

马汝轩 康逸

盛夏的阳光落在山谷里，瑞士阿莱奇冰川沿着群山铺展开来，灰白色的冰体上，裂隙清晰可见。近日，记者走近阿莱奇冰川，感受到的却不是想象中的寒意。观景步道上，不少游客身着短袖；阳光照在身上，带着些许灼热。

7月以来，瑞士阿尔卑斯山区多次出现高温天气。冰川附近一家冰淇淋店的工作人员告诉记者，6月底，店内温度一度达到32摄氏度，室外气温也有27摄氏度至28摄氏度。

瑞士冰川监测项目数据显示，近年来瑞士冰川大幅缩减。截至2025年底，瑞士冰川冰量约为45.1立方公里，比2000年减少约30立方公里。2026年，瑞

士冰川的冬季积雪量较2010年至2020年平均水平减少约25%。

该项目负责人马蒂亚斯·胡斯告诉记者，由于欧洲遭受热浪侵袭，瑞士冰川上个冬季累积的冰雪6月底就已全部融化，为有记录以来第二早。“此后整个7月、8月和9月，冰川都在消耗数十年甚至数百年前形成的冰体，这将造成巨大的冰川损失。”

阿莱奇冰川所在的阿尔卑斯山脉被称为“欧洲水塔”，莱茵河、罗讷河、多瑙河和波河等欧洲主要河流的水源都与这一地区密切相关。冰川产生的水量在整个流域中占比并不大，但到了炎热干旱的夏季，其作用会明显增加。

胡斯认为，目前阿尔卑斯山区已达到“冰川峰值水”阶段，即冰川融化速度以及每年向下游输送的融水量已接近最大值。他表示，今年欧洲河流低水位的直接原因，是上游降水不足和持续高温，而非冰川融水减少。少雨减少地表径流，积雪不足使雪水在早春就消耗殆尽，高温又进一步加快蒸散。在这种情况下，冰川融水反而成为重要的补水来源。“如果没有冰川，情况甚至会更加严重。”

胡斯说，过去几年，阿尔卑斯山区冰川已经大幅退缩，高山地区的水库正在慢慢耗尽；未来若继续遭遇干旱，冰川对河流的补水能力预计还将进一步下降。

（据新华社电）