



地缘争端或威胁全球油气运输安全

Rystad发布报告称,受地缘争端、海盗活动和环境危害加剧的影响,全球5个海上“咽喉要道”日益受到威胁。2024年,五大通道的油气日通过量分别降至6500万桶和248亿立方英尺;2025年以来,随着中东局势持续恶化,油气日通过量进一步下滑

●卢雪梅

挪威能源咨询公司Rystad近期发布报告称,受地缘争端、海盗活动和环境危害加剧的影响,全球5个海上“咽喉要道”正面临日益严重的威胁,包括马六甲海峡、霍尔木兹海峡、曼德海峡/苏伊士运河、土耳其海峡、好望角。这些海运关键通道的正常运营一旦中断,如近期霍尔木兹海峡遭袭,或中东局势持续紧张,都将导致能源价格飙升、运输成本陡增,对全球经济造成深远的负面影响。

Rystad研究指出,全球五大海运关键通道是保障能源供应链安全的关键枢纽,每日承载着海量的油气运输,2023年通过五大通道的原油和成品油约为7130万桶/日,液化天然气(LNG)的日通过量约为260亿立方英尺(约合7.358亿立方米)。受地缘

政治冲突影响,2024年,五大通道的油气日通过量分别降至6500万桶和248亿立方英尺(约合7.018亿立方米)。2025年以来,随着中东局势持续恶化,油气日通过量进一步下滑,导致海上运输路线出现一些结构性变化,如相关国家和贸易商只得绕行相对安全的好望角,或转向管道运输,这对于严重依赖霍尔木兹海峡和马六甲海峡的欧亚油气消费国影响较大。

研究还警示,五大通道一旦阻塞,将引发多米诺骨牌式的连锁反应,导致全球能源供应链中断、能源价格暴涨,进而冲击全球经济。当下,海运相关保费和运费已出现上涨,表明市场正在预判风险。如果发生任一通道完全关闭的极端情况,必将引发能源价格剧烈波动,全球能源供应链韧性将面临严峻考验,这也反映出海运安全的高度不确定性。



马六甲海峡: “海上十字路口”

全球最大贸易枢纽,承担全球约25%的海上贸易运输量和1/4以上的原油运输,油气日运输量约为2400万桶

马六甲海峡是位于马来半岛与印尼苏门答腊岛之间的战略要道,由新加坡、马来西亚和印尼共同管辖。作为连通印度洋和太平洋的海上通道,它不仅是全球最大的贸易枢纽(油气日运输量约为2400万桶),而且是中东原油和LNG输往亚洲主要消费国的“生命线”。

马六甲海峡拥有两千多年的通航历史,承担着全球约25%的海上贸易运输量,同时全球1/4以上的原油运输船均需经此通行,其中包括许多发达国家进口的石油和战略物资。无论从经济还是军事角度,这条国际水道都至关重要,它连接着中国、印度与印尼三个人口大国,是西亚到东亚的关键通道。凭借航运繁忙程度和独特的地理位置,马六甲海峡被誉为“海上十字路口”。

中国和沙特是经过该通道的最大进口国和出口国,占比分别为50%和25%。2020年~2024年,马六甲海峡的油气日通过量增加了210万桶。虽然这条航线曾因海盗和偷盗闻名,但今年以来尚未发生重大安全事件。

过去5年,中国通过霍尔木兹海峡运输的LNG进口量增长了约2.5倍。

今年以伊冲突期间,霍尔木兹海峡的战略重要性再次得到彰显。伊朗议会当时曾提议关闭霍尔木兹海峡,引发各国恐慌,虽然计划最终并未实施,但如果关闭该海峡,可能导致中东一半的石油出口中断,将严重影响全球油气运输。

为降低风险,霍尔木兹海峡周边国家早有预案,如沙特的东-西原油管道日输油量可达500万桶,阿联酋的阿布扎比原油管道日输油量为180万桶,伊朗也有Goreh Jask管道等替代方案,均可绕道霍尔木兹海峡,但运输效率将大打折扣。

(作者单位:中国石化石油勘探开发研究院)

好望角: 通往富庶的东方航道

承担全球约8%~10%的海运运输量,2024年石油运输量同比激增近50%,达到870万桶/日

好望角位于非洲西南端,最初因多暴风雨、海浪汹涌被称为“风暴角”,后被西方探险家改称为好望角,喻为通往富庶的东方航道。在苏伊士运河通航前,来往于亚欧之间的船舶均需绕行好望角,且由于特大油轮无法进入苏伊士运河,目前仍需取此道航行。

好望角是全球海上贸易的重要替代航线,占全球海运运输量的8%~10%。2023年,该航线的石油日运输量降至600万桶,较2021年减少100万桶,主要受非洲石油产量下降、印度等国家转而从俄罗斯购买原油等因素影响。

2024年也门胡塞武装对曼德海峡/苏伊士运河的袭击导致地区冲突不断升级,促使主要航运公司改变航线,以避免红海,使得好望角的石油运输量激增近50%,达到870万桶/日。通过好望角运输的原油约1/3来自美国,近1/4来自南美洲国家,约40%以中国为目的。此外,沙特和伊拉克等中东产油国也将大量运往欧洲的原油经由好望角而非苏伊士运河转运。

虽然该航线存在货运成本高、运输时间长等缺点,但风险相对较低的优势在局势纷繁复杂的当下尤为突出。与马六甲海峡的盗窃和海盗滋扰风险、霍尔木兹海峡的战争威胁、曼德海峡/苏伊士运河的恐怖主义风险、土耳其海峡的战争与漏油风险相比,路途遥远但避开所有冲突的“宝藏”路线似乎就真的只剩下南半球的好望角了。

曼德海峡/苏伊士运河: 连接欧、亚、非的“水上走廊”

2023年前承担全球约12%的海运石油贸易,红海危机导致日运输量大幅下降近50%

曼德海峡被称为连接欧、亚、非三大洲的“水上走廊”,已成为中东地区的第二大海上运输要道,也是全球油气贸易稳定的又一潜在软肋。

1869年苏伊士运河通航后,海船由苏伊士运河、红海通过曼德海峡进入印度洋,进而通过马六甲海峡进入太平洋西部的亚洲沿海一带。曼德海峡是红海的南大门,连接红海、亚丁湾和阿拉伯海,是苏伊士运河和印度洋之间船只通行的重要通道,也是太平洋、印度洋和大西洋的海上交通要道,因其战略地位被称为“世界战略心脏”,年均通行船舶超过两

万艘。埃及的苏伊士运河及日轮运输量为250万桶的SUMED管道连接着红海与地中海,构成了能源流动的重要走廊。

2023年底,也门胡塞武装袭击红海商船和油轮的短短6个月内,原本承担全球约12%的海运石油贸易的曼德海峡,日运输量大幅下降近50%,至今仍未恢复。

如果曼德海峡彻底关闭,从亚丁湾出发的船只只能绕道苏伊士运河,借道南非的好望角,这意味着航行时间和货运成本将大幅增长,导致全球能源供应链压力进一步增加。

土耳其海峡: “天下咽喉”

运输量约占全球海上石油贸易的5%,2023年石油日运输量增至340万桶,2024年石油运输量保持稳定

土耳其海峡被称为“天下咽喉”,是连接黑海与地中海的唯一通道,由博斯普鲁斯海峡、马尔马拉海和达达尼尔海峡三部分组成,全长361公里。这条横跨欧亚的战略水道,既是两大洲的地理分界线,也是全球能源运输的关键节点,完全在土耳其管辖下。其战略地位历来举足轻重,作为里海地区和俄罗斯向亚欧市场输送石油与LNG的主要中转站,自古便是兵家必争之地。

土耳其海峡承担着全球约5%的海上石油贸易运输,其中40%为俄罗斯石油,另有1/6的石油运输目的地是土耳其。近年来,该海峡的石油运输量波动较大。受疫情影响,土耳其海峡的石油运输量从2020年的350万桶/日降至2021年的340万桶/日。随后,由于欧洲地缘政治冲突,2022年其石油运输量进一步降至320万桶/日,但2023年反弹至340万桶/日,2024年则保持稳定态势。

土耳其海峡也有备用路线,如从阿塞拜疆里海油田到土耳其地中海港口的巴库-第比利斯-杰伊汉管道,以及计划重新启用、出口伊拉克库尔德地区所产原油的伊拉克-土耳其管道。

霍尔木兹海峡: “世界油阀”

承担全球约1/5的海上石油和凝析油贸易,以及中东近一半的石油和凝析油出口,油品日运输量约2000万桶

霍尔木兹海峡位于亚洲西南部,介于阿拉伯半岛东北端与伊朗南部海岸之间,海域涉及伊朗、阿曼和阿联酋。这条狭窄的水道具有极其重要的战略地位,全球约1/5的海上石油和凝析油出口,以及中东一半的石油和凝析油出口(日均1400万桶)都经此运往中国、印度等市场。

霍尔木兹海峡自古以来就是东西方国家之间文化、经济、贸易的重要枢纽。2024年经过该海峡运送的油品数量日均约2000万桶,约占全球日消费量的20%。它是伊朗、沙特、伊拉克等海湾产油国的原油出口通道,也是全球LNG贸易的关键节点,被誉为“海上生命线”和“世界油阀”。据统计,沙特、阿联酋近一半的石油出口量、中国约1/4的油气需求量,以及全球约1/5的LNG交易量通过该海峡,卡塔尔2/3的天然气产量也由此运往中国、印度和韩

全球化工产业链在美关税政策冲击下加速调整

韩国10家企业将石脑油裂解产能缩减1/4,陶氏化学将关闭位于德国和英国的3家工厂;我国也计划关停老旧、亏损的工厂

●黄丽敏

当地时间10月10日,美国总统特朗普在社交媒体平台发文称,针对中国10月9日发布关于加强稀土相关物项出口管制的公告,美国将从11月1日起对中国输美商品加征100%的额外关税,并对所有关键软件实施出口管制。这一“关税加码+技术封锁”的双重威胁,引发国际市场对中美经贸摩擦再度升级的担忧,加剧了全球产业链供应链的不确定性。今年以来,美国关税政策严重冲击全球经贸体系,作为经贸体系关键环节的化工行业也面临严峻挑战。在外部压力与内生需求的双重驱动下,全球化工产业链的结构调整已刻不容缓。

据《经加工》杂志报道,未来几十年,随着大型经济体(尤其是亚洲地区)中产阶级规模扩大,

从包装、制成品到太阳能电池板、汽车零部件,塑料及相关石化产品需求预计将大幅增长,这意味着石油需求也将随之上升。2019年~2024年,石化原料(即石脑油、丙烷、乙烷等石油衍生产品)消费量占石油需求增长总量的95%。国际能源署(IEA)预测,2024年~2030年,这类塑料基础原料的产量将增加210万桶/日,最终达到1840万桶/日。鉴于这一增长趋势,石化产品在石油消费总量中的占比预计将从2024年的15.8%升至2030年的17.4%,从而抵消了交通燃料需求的下滑。

这一趋势促使埃克森美孚、沙特阿美、阿布扎比国家石油公司(ADNOC)等油气巨头纷纷增加石化领域投资,押注原料需求增长将抵消电动汽车对燃料消费的冲击。与此同时,美国页岩革命爆发后廉价乙烷产量激增,也带动了石化装

置数量大幅增加。

但2022年以来石化产能的快速扩张,已造成严重的供需失衡,给行业利润率带来巨大压力。近期,亚洲、欧洲和美国市场的石脑油裂解价差纷纷转为负值,全球化工生产利润也大幅下滑。其中,韩国LG化学和乐天化学上半年均陷入亏损;陶氏化学在公布二季度亏损后,7月又下调了股息。此外,陶氏化学和巴斯夫还下调了全年业绩预期,并将原因归咎于关税政策带来的额外压力。

能源经济与金融分析研究所预测,随着新装置陆续投产,到2030年,石化产品供应量将超出需求20%~25%。石化产能的快速扩张已远超需求增速,并酿成行业史上最严重的危机之一,迫使各国采取一系列应对措施。但要解决产能过剩导致的结构性失衡问题实现行业盈利复

苏,可能需要漫长的过程。壳牌首席执行官萨万近日表示,化工行业“异常漫长”的低迷期可能还将持续一段时间。

与此同时,在美国关税政策的冲击下,全球化工产业链正经历深度调整。在特朗普4月2日宣布对亚洲国家进口商品加征25%关税后,韩国石化行业遭受重创。虽然此后关税实施被推迟,且在达成贸易协议后降至15%,但荷兰国际集团(ING)仍在报告中指出,上半年,韩国对美国的石化产品出口收入同比下降1/5。韩国政府一直推动石化行业重组,并采取了相应措施,推动10家企业将石脑油裂解产能缩减270万~370万吨/年,约占韩国石脑油裂解年总产能(1470万吨)的1/4。

能源短缺状况发生后,持续高企的能源成本一直困扰欧洲石化行业,导致法国、德国、英国的

工厂纷纷关停。陶氏化学7月宣布,将关闭位于德国和英国的3家工厂。而美国关税政策引发的需求前景疲软,更让欧洲化工行业雪上加霜。

我国也在考虑对规模庞大的化工产业链进行全面整顿,计划关停老旧、亏损的工厂,并将其作为“反内卷”行动的一部分。

美国关税政策本质是“经济霸权”的延续,短期内出口依赖型企业将面临阵痛;但长期将倒逼全球化工产业链向高附加值转型。比如,在全球供应链区域化趋势下,我国化工行业可依托完整产业体系和市场优势,强化“本土研发-制造-应用”闭环,同时积极参与国际规则制定(如数字贸易、绿色关税),推动多边体系改革,化解单边主义冲击。贸易摩擦是技术跃迁的催化剂,而我国化工行业有望在迎接挑战中重塑全球竞争力。

(作者单位:中国石化石油化工科学研究院)