



伊朗一艘空载油轮

一艘伊朗油轮试图突破封锁 美军出动战机炸坏船舵

美军中央司令部6日在社交媒体发布消息说,伊朗一艘空载油轮当天试图突破美军封锁,驶往伊朗在阿曼湾的一座港口。美军一架舰载战斗机用机炮炸坏其船舵,使其无法继续航行。

消息说,这起事件发生在美东时间6日9时(德黑兰时间当天16时

30分)左右,开火目标是悬挂伊朗国旗且未装载货物的油轮“哈斯娜”号。这艘油轮当时正途经国际水域,驶向阿曼湾沿岸一处伊朗港口。

消息说,美军多次向这艘油轮发出警告,称其“违反美国的封锁令”,但油轮未遵从警告。美国海军一架从“林肯”号航空母舰上

起飞的F/A-18型“超级大黄蜂”战斗机向油轮发射数发20毫米口径机炮炮弹,击中船舵。

美军中央司令部称,这艘油轮现已停止向伊朗方向航行,但没有提及后续如何处置,同时强调,美国针对试图进出伊朗港口船只所实施的封锁依然全面有效。

美国中东资产至少 228 个受损

美战略高级顾问承认:伊朗空袭“精准”

美国《华盛顿邮报》6日报道说,对卫星图像所作分析显示,自美以伊冲突2月底爆发以来,美国在中东地区的军事站点共有至少228个“结构”或设备部件受损,包括机库、营房、燃料库、军机,以及关键雷达、通信和防空设备。这一受损程度远比美国政府先前公开承认或媒体报道的情况严重。

这一分析将伊朗媒体公布的128幅高分辨率卫星图像与欧盟“哨兵-2”卫星系统的中分辨率图像以及美国行

星实验室公司的高分辨率图像相对比,确认其中109幅图像真实,另有19幅图像无法判定真实性。分析未发现图像造假痕迹。

分析显示,从伊朗战事爆发至4月14日,美国在中东地区的15处军事站点共有217个“结构”和11个设备部件遭损毁。这高于美国媒体先前披露的战损情况。

《华盛顿邮报》报道,这一分析依据可获得的卫星图像而来,只代表部分

美军战损,其中超半数集中在位于巴林的美国海军第五舰队总部和位于科威特的三处军事基地。

一名未具名美国官员说,美国海军巴林基地“大范围”受损,设在那里的总部已转移至美国佛罗里达州坦帕的麦克迪尔空军基地,即美军中央司令部所在地。这些部队、承包商或文职雇员“短期内”不太可能回到原驻地。

美国战略与国际问题研究中心高级顾问、美国海军陆战队退役军官马

克·坎西恩承认伊朗空袭“精准”、卫星图像未显示错失目标的弹坑,但不认为这些袭击会显著限制美军继续对伊朗军事行动的能力。

“我们已从隐身时代进入了整个战场都是半透明、且越来越透明的时代。”史汀生中心非常驻研究员、美国退役空军军官马克西米利安·布雷默说,“感觉我们应该进攻,但我们肯定是在这些基地进行防卫。”

伊朗战事影响外溢 马六甲海峡面临三大风险

在马来西亚历史名城马六甲,一块长石碑上用英文、马来文、中文和阿拉伯文写着“世界上最长暨最繁忙之海峡”。这条位于马来半岛与苏门答腊岛之间的海峡,是连接印度洋和太平洋的“海上十字路口”。

马六甲海峡不仅是石油等能源进入亚洲的必经之路,更深嵌全球供应链体系,成为支撑区域乃至全球贸易的重要通道。伊朗战事导致霍尔木兹海峡通行受阻,航运压力随之向外传导。在这一背景下,马六甲海峡的战略敏感性显著上升,沿岸国家在通行效率、港口转运、通行安全及海峡治理等层面承压。

风险一:通行效率和港口转运承压

马六甲海峡全长超900公里,西通安达曼海,东连南海,西北部最宽约250公里,东南部最窄处仅约38公里,整体呈喇叭状。美国能源信息署数据显示,全球约20%至25%的海运贸易、约25%的海运石油经过马六甲海峡。据报道,2025年通过马六甲海峡的船只近10万艘,海峡长期处于高负荷运转状态。当前,马六甲海峡面临的主要风险是关联航运密度的安全秩序与通行效率问题。

马来西亚国际伊斯兰大学国际化与东盟研究所所长潘金明认为,在全球能源供应链中,霍尔木兹海峡和马

六甲海峡处于前后衔接的节点,共同支撑能源从产地向消费市场的跨区域流动。一旦霍尔木兹海峡长期封闭,本就承担高密度航运任务的马六甲海峡将进一步承受能源调配、船期重排及区域中转的外溢压力。

马六甲海峡最浅水深约25米,部分海域浅滩密布,可供大型轮船和集装箱船通行的深水航道有限。风险管理服务商希利克斯国际公司说,随着流量集中释放与航运频次日渐密集,马六甲海峡通行阻滞风险呈现累积性特征,一旦突破临界或导致系统性崩溃。



风险二:海峡通行存治安隐患

长期以来,马六甲海峡是海盗活动高发区。进入21世纪,这一隐患有所减弱,但并未消除。这一区域仍是亚洲乃至全球海上治安事件最为集中的水域之一。《亚洲地

区反海盗及武装劫船合作协定》信息共享中心数据显示,2025年,马六甲海峡共计发生108起海盗与武装劫船事件,占亚洲海域事件总数的82%。

随着伊朗战事的影响持续外溢,海峡沿岸国家持续强化协同管控。印尼、马来西亚和新加坡4月17日重申,将依照国际法确保马六甲海峡保持开放、安全通航。4月22

日,马来西亚外交部长穆罕默德·哈山在一场论坛上指出,关于马六甲海峡的任何事务,不能由单一国家做出决定。海峡沿岸国家将通过联合巡逻等机制确保通行安全。

风险三:海峡治理受地缘政治影响

在美国与伊朗临时停火期间,伊朗要求通过霍尔木兹海峡的船只支付通行费,引起重要航道沿岸国家关注。分析认为,一旦普遍认为沿岸国可以就海峡通行单方面定价,收费将演变为更广泛的制度性摩擦,将冲击全球航运业对关

键航道“默认开放”以及全球贸易可持续运行的信心。

印尼财政部长普尔巴亚4月22日在雅加达举办的一场研讨会上说,印尼位于一条重要的全球贸易和能源路线上,“通过马六甲海峡的船只没有缴费”,印尼或可参考

伊朗征收通行费的模式。但他4月24日改口澄清,印尼将遵守《联合国海洋法公约》,不会向通过马六甲海峡的船只收费。

马来西亚海事法学会财务总监阿卜杜勒·阿齐姆·阿布德·拉克表示,马方支持航

行自由与畅通过境原则,反对任何试图征收通行费或附加条件的做法。

新加坡外长维文在接受国会质询时说,新加坡不会参与任何限制船只通行或征收通行费的安排,马六甲海峡必须保持开放。 据新华社



伊朗战事推高红海战略地位

伊朗战事导致霍尔木兹海峡受阻,阿拉伯半岛另一侧红海航道的战略意义凸显。近期曝光的一份美国政府文件显示,美国准备解除对红海沿岸国家厄立特里亚的制裁。

分析人士认为,厄立特里亚地处红海沿岸关键战略位置,美国此举意在改善与该国的关系,同时也被视为向埃塞俄比亚发出信号,不要与厄立特里亚发生直接冲突。

目前尚不清楚特朗普政府将于何时正式宣布解除对厄立特里亚的制裁。

厄立特里亚拥有超过1100公里红海海岸线,矿产资源丰富,1993年脱离埃塞俄比亚独立。2021年,美国政府以侵犯人权和涉嫌煽动埃塞俄比亚冲突等为由,对厄立特里亚执政党等实体和个人施加制裁。

红海航道连通大西洋、地中海和印度洋,被称为连接欧亚非三大洲的“水上走廊”。整个红海航道承担全球约12%的海上贸易、30%的集装箱运输量。霍尔木兹海峡危机爆发后,沙特阿拉伯等海湾产油国迅速启用红海航道作为原油出口替代通道。