



突破口即将出现? 伊核问题会议6日在维也纳召开，美国代表与会

这是去年9月1日在维也纳拍摄的伊核协议联合委员会政治总司长级会议现场。新华社发

美伊不会直接接触

欧盟对外行动署2日在声明中说，当天的视频会议由欧盟对外行动署官员主持，来自中国、法国、德国、俄罗斯、英国和伊朗的高级代表认识到美国重返伊核协议的可能性，并将为促成这一结果共同努力。

声明说，在维也纳召开的会议将就取消对伊制裁和继续执行伊核协议问题，进一步明确需要采取的措施，届时协调人将与伊核协议相关方、美国代表分别展开磋商。

伊朗外长扎里夫表示，伊朗将在维也纳会议上致力于“有计划地取消（针对伊朗的）所有制裁”。扎里夫说，伊朗和美国的代表不会举行会晤，因为“没有必要”。

美国国务院发言人普赖斯当天发表声明说，美方将与欧洲、俄罗斯和中国代表在维也纳举行会晤，主要讨论在恢复遵守伊核协议问题上伊朗需要采取的步骤和美国在解除对伊制裁上的步骤。普赖斯预计美国和伊朗不会在此过程中直接对话。

德国外长马斯说，有关各方将再次为全面执行伊核协议而努力，这是个好消息，一个受到充分尊重的协议将有利于地区安全和稳定。俄罗斯外交部发表声明说，俄方坚持呼吁有关各方尽一切努力，尽快恢复伊核协议最初确立的框架。

伊朗立场没有变化

此前，美国与伊朗就重返伊核协议互开条件，双方均要求对方先迈第一步：美国要求伊朗重新履行协议，伊朗要求美国取消制裁。伊朗方面今年2月提议，由欧盟斡旋，让伊朗和美国“同步”采取重返伊核协议所需行动以打破僵局。

伊朗外交部发言人哈提卜扎德3日接受伊朗新闻电视台采访时表示，伊朗的立场不变，即美国重返伊核协议前必须取消全部制裁。哈提卜扎德说：“我们不考虑分步走计划。伊朗的政策不可更改，那就是美方解除全部制裁。”

美国国务院发言人普赖斯2日说，美方对与伊方直接对话“保持开放态度”。法国外长勒德里昂3日与伊朗外长扎里夫通电话，敦促伊方在维也纳会议上“展现建

设性姿态”，呼吁伊方不要再采取破坏磋商势头的核活动。扎里夫则在社交媒体上回应说，伊朗希望法国遵守其对伊核协议的承诺，并且停止遵照美国的非法制裁办事。

分析人士认为，在几个欧洲国家与伊朗举行会谈后，欧盟的声明释放了乐观信号。《卫报》报道称，在美伊陷入僵局之际，一个潜在的突破口即将出现。不过，伊朗3日重申，伊方要求美国取消全部制裁，“不考虑分步走计划”。

“我非常希望，最初出现的反伊朗惰性将让位于常识。”

为何美伊僵局难以打破？《华盛顿邮报》指出，美国和伊朗都不得不面对国内的政治压力。目前，伊朗正在为6月的大选做准备，预计伊核协议将成为此次大选的中心议题。而在美国国内，拜登也面临巨大压力。《卫报》报道称，部分民主党人对拜登可能将伊核问题置于次要位置越来越失望。拜登担心，如果采取行动取消特朗普任内的对伊制裁，其国内议程可能会失去国会支持。

此前，美国重返伊核协议的计划遭到国会共和党人强烈反对。《耶路撒冷邮报》报道称，拜登上任以来，共和党议员已提出8项决议，阻止美国政府重返伊核协议。根据芝加哥全球事务委员会和总部位于多伦多的IranPoll3月进行的民调显示，只有微弱多数的美国人和伊朗人支持伊核协议。在伊朗，51%的受访者表示支持伊核协议；在美国，57%的受访者表示支持美国重返伊核协议，但党派分歧严重。和74%的民主党人相比，只有39%的共和党人表示支持。

据新华社、上观新闻

美伊都有国内压力

分析人士认为，在几个欧洲国家与伊朗举行会谈后，欧盟的声明释放了乐观信号。《卫报》报道称，在美伊陷入僵局之际，一个潜在的突破口即将出现。虽然伊核协议相关方会定时举行会议，但宣布这一决定的时机表明，已经出现了“意想不到的积极进展”。上一次会议在去年12月12日举行。俄罗斯外长拉夫罗夫也对美国让步的前景感到乐观。他表示

运河恢复畅通≠问题解决了 全球海运如何既保供应又降风险

四大要道存隐患

苏伊士运河的通航使货船可以免于绕行非洲南端的好望角，节约近9000公里的航程。不过，这一运河航道相对较窄，给巨型货轮通行带来挑战。近年来，苏伊士运河发生过多次船只堵塞航道事件。2004年，运河曾因油轮搁浅中断通行三天。

霍尔木兹海峡、马六甲海峡和巴拿马运河三条海运咽喉要道同样存在薄弱环节。中东局势不稳经常给多数海湾产油国出口原油必经的霍尔木兹海峡蒙上阴影，威胁油轮正常通行，影响全球原油供应预期。

覆盖全球贸易量40%的马六甲海峡最窄处仅2.8公里，每年都会发生船只碰撞事故。此外，海盗活动也干扰船只正常通行。连接大西洋和太平洋的巴拿马运河易受极端天气影响，2016年中美洲地区罕见干旱气候就曾迫使运河限流。

联合国贸易和发展会议（贸发会议）的统计数据显示，全球货物贸易的80%通过海运实现，特别是大多数发展中国家对海运依赖度更高。这些地理位置关键、薄弱环节明显的咽喉要道一旦出现状况，很可能再次出现类似此次货船搁浅导致航道堵塞的“卡脖子”事件。

搁浅的“长赐”号集装箱货轮近日成功脱困后，当地时间4月3日，埃及苏伊士运河管理局表示，所有422艘滞留在运河两端的船只已在当天全部通过运河，这一全球贸易要道终于完全恢复畅通。但断航约一周造成的全球海运积压，可能需要数月时间消化。一船搁浅缘何导致全球供应链“血栓”？背后存在哪些深层原因？如何规避和缓解风险？运河堵塞事件引发各界反思。



这是3月30日在埃及伊斯梅利亚省拍摄的航行在苏伊士运河上的货船。新华社发

变量共振敲警钟

一些业内人士认为，此次苏伊士运河航道堵塞造成如此广泛冲击，深层原因是全球供应链各类危机交织，通过海运这一薄弱环节集中爆发，凸显全球供应链弱点和海运痛点。

首先，全球供应链接连出现

产品紧缺。以汽车芯片为例，新冠疫情期间芯片生产商主动降低产量，但后期汽车芯片需求超预期反弹，造成供需失衡。美国南部得克萨斯州2月遭遇极端天气，当地80%的化工生产线告急，令全球石化供应链陷入紧张。

其次，全球供应链运输瓶颈不断显现。在美国，疫情期间消费者线上购物需求猛增。2020年7月

起，美国主要港口长滩港和洛杉矶港的月进出口货物总量不断刷新建港100多年来的纪录，并且因进口大涨、出口大降而造成大量空集装箱积压港口；其他海运市场则“一箱难求”，运费一涨再涨。

最后，海运规模化发展也导致不少隐患。船舶越大，运输效率越高，一些货船已能够一次运载2万个标准集装箱。但这种巨型货

船在通过狭窄的海运咽喉要道时，难度也会成倍增加。

物流多元呼声起

如何确保物流运输顺畅、降低供应链风险？苏伊士运河堵塞引发各界讨论，物流多元化受到关注。

以北极航道为代表的新兴海运线路吸引力有所增加。2020年途经北极航道的货物共有约3300万吨。据估算，相比途经苏伊士运河，北极航道可使亚欧海运贸易航程缩短40%，大大节省成本。尽管有专家质疑天气因素可能影响通行，但作为海运备选方案，北极航道正受到全球物流企业重视。

加强现有海运体系的韧性也越发受到重视。联合国贸发会议《2020年海运评述》报告认为，应搭建全球层面的应急协调机制，提升航运风险管理能力和针对连锁冲击的应急准备。

在海运价格暴涨背景下，以中欧班列为代表的陆路运输线路更显魅力。英国《金融时报》日前报道，疫情期间欧洲市场对中国商品需求旺盛，但海运屡屡延期且价格不断上涨，促使不少出口商转向安全、稳定、畅通的中欧班列。2020年中欧班列开行12406列，同比增长50%，首次突破“万列”大关，是2016年开行量的7.3倍。

据新华社