

直布罗陀海峡是欧洲大陆与非洲大陆的分界线,为连接大西洋与地中海的唯一海上通道,承载着全球逾10%的海上贸易量。在这道最窄处仅约14.2公里的海峡,平均每5分钟就有一艘船通过。长期以来,西班牙、摩洛哥、英国等沿岸国家在主权与地缘问题上存在分歧,但围绕现实经济利益,相关各方达成相对平衡的协作机制,使得直布罗陀海峡运行总体上保持平稳和开放。在伊朗战事影响外溢、地缘风险上升的背景下,直布罗陀海峡的运行稳定性正面临新的考验。

伊朗战事影响外溢、地缘风险正在上升

直布罗陀海峡恐成下一个“火药桶”

不可替代的航运通道

站在伊比利亚半岛南端英属直布罗陀的欧罗巴角向南眺望,非洲大陆近在咫尺,摩洛哥北部的里夫山脉在海面尽头投下深色轮廓;向西,海岸线沿阿尔赫西拉斯湾延伸至塔里法一带,抵达欧洲大陆最南端。在欧洲和非洲之间最窄处仅约14.2公里的水域,快艇、渡船、货轮与油轮交错穿行,构成一幅繁忙景象。

直布罗陀海峡既是欧洲大陆与非洲大陆的自然分界线,也是连接大西洋与地中海的“咽喉要道”。在古希腊神话中,这一海峡由“大力神”赫拉克勒斯开凿,古希腊和罗马人因此将海峡两侧的海岬称为“赫拉克勒斯之柱”,曾将其视为已知世界的边界。

凭借特殊地理位置,直布罗陀海峡历来是“兵家必争之地”,每个历史阶段都有海权国家围绕这一海峡沿岸关键据点的控制权展开竞争。它作为全球高密度航运通道的地位则形成于近代:1869年,苏伊士运河通航,打通了“大西洋—地中海—印度洋”通道,欧亚航线由绕行非洲南段的好望角转向穿行地中海,直布罗陀海峡通行量随之上升。

进入20世纪,经直布罗陀海峡运输的货物,由以棉花、茶叶、香料等初级商品为主,转向石油、矿产等大宗货物。据国际海事组织统计,每天约有300艘船舶通过直布罗陀海峡,年通行量超过10万艘,承载全球超过10%的海上贸易量,每天约有数百万桶原油经此流向欧洲炼化体系。

在现有全球航运体系下,直布罗陀这一航运通道尚不存在具有同等效率与成本优势的替代路径。

多方制衡下稳定运行

从法理上看,直布罗陀海峡并不归任何单一国家主宰。根据《联合国海洋法公约》,直布罗陀海峡是国际航行海峡,适用过境通行制度,各国船舶和航空器在遵守相关安全与环境规则的前提下,享有连续、迅速通过海峡的权利,沿岸国家不得无故阻碍正常通行。

1713年,西班牙战败后被迫与英国签署《乌得勒支条约》,西班牙将直布罗陀城及港口等区域正式割让给英国,后者得以在海峡北岸占有关键据点。此后,



这是直布罗陀港口的资料照片。新华社发

就直布罗陀主权归属、边境治理及周边海域管辖等问题,西班牙与英国长期存在分歧。与此同时,北非国家摩洛哥与西班牙围绕休达、梅利利亚等北非西属飞地的争议亦时有升温。

由于多方力量并存且立场不一,直布罗陀海峡形成了“无单一主导力量”的地缘格局,各方依据各自航运与经贸往来的现实需求互相制衡,微妙维持着海峡的相对稳定运行。

当下,直布罗陀海峡两岸分布着对地区经济具有关键意义的港口体系:西班牙的阿尔赫西拉斯港是地中海西部重要的集装箱枢纽港,近年来该港的年吞吐量稳定在450万至500万标准箱规模,在西班牙港口中位居首位;摩洛哥的丹吉尔地中海港是非洲第一大港,2025年集装箱吞吐量达1200万标准箱,是连接欧洲与非洲的全球性转运平台;作为英国属地的直布罗陀港则以船舶加油、补给和海事服务见长。

作为国际物流走廊,直布罗陀海峡的滚装运输业务高度活跃。2025年,经由西班牙的阿尔赫西拉斯港与北非之间航道运输的重型货车达52万辆,已成为欧洲与非洲之间最繁忙的短程海运通道之一。随着摩洛哥制造业对欧洲出口持续增长,直布罗陀海峡已成为连接欧洲与北非产业链的重要“海上桥梁”。

在能源运输方面,直布罗陀海峡既是通道,也是集散节点。大量液化天然气运输船经此前往西班牙、法国、意大利等国的接收终端。海峡北岸的西班牙加的

斯湾及阿尔赫西拉斯一带,集聚了炼油、储存与贸易设施,构成重要的能源枢纽。

在航行与海上安全层面,沿岸国家常年保持军事存在。海峡北岸,英国在直布罗陀设有海军基地,西班牙海军长期在阿尔沃兰海、加的斯湾等水域巡逻;西班牙南部的罗塔海军基地和莫龙-德拉弗龙特拉空军基地由西班牙与美国共同使用,为北约行动提供重要支撑。海峡南岸,摩洛哥在丹吉尔附近设有海军基地,保持着对海峡南入口的控制力。

航运压力与地缘风险

当前,中东地区伊朗战事的影响通过全球航运、贸易与能源运输体系向其他关键通道外溢。各大航运公司纷纷调整航线布局,部分航线暂停前往或途经中东,或绕行非洲南端的好望角,并对港口挂靠进行重新配置。

美以伊冲突爆发后不久,法国海军“戴高乐”号航母在3月6日下午经直布罗陀海峡进入地中海,目标水域是地中海东部的塞浦路斯水域。据法媒报道,“戴高乐”号航母此前被部署在北大西洋。

4月13日,美国海军学会新闻网报道,前往中东参加伊朗战事的美军“布什”号航母正在非洲西南部的纳米比亚附近海域航行。同日,《华尔街日报》援引美国官员的话报道说,“布什”号航母不同寻常的航程——绕行非洲南端好望角而非穿越地中海——表明其有意避开红海,因为

在那里可能遭到伊朗支持的也门胡塞武装的袭击。通常情况下,从美国东海岸出发的美军航母选择穿越直布罗陀海峡进入地中海前往中东。绕行非洲的路线使该航母能够避免穿越红海和曼德海峡。

伦敦国际承保协会指出,一旦其他关键海峡受阻,航运压力将迅速向替代通道集中,使原本稳定的航道承受更高负荷。

直布罗陀海峡在运行层面原本就长期面临挑战,因地处大西洋与地中海交汇处,强风、暗流及复杂水文条件持续影响航行,加之航道狭窄、船舶操纵空间有限,运输船舶碰撞与拥堵风险始终存在。与此同时,随着地中海地区液化天然气贸易扩大,西班牙、法国、意大利等国近年来新建或扩建接收终端,北非地区的天然气液化与转运设施也在推进建设,推升经由直布罗陀海峡的能源运输需求。

霍尔木兹海峡危机为直布罗陀海峡敲响警钟:北约内部分歧扩大或导致地缘政治风险增高。西班牙政府明确反对美国和以色列对伊朗发起军事行动,拒绝美军使用其南部两个军事基地,禁止涉伊朗战事军机飞越西班牙领空;北约内不少欧洲成员国也对美国主导的对伊军事行动持谨慎态度。

有分析指出,在美国与西班牙分歧加剧的背景下,美国正强化其在北约“南翼”及直布罗陀海峡周边的安全布局。今年4月,美国与摩洛哥签署新的十年防务合作路线图。5月5日,美国常驻联合国代表沃尔兹在社交媒体上发文称,霍尔木兹海峡冲突“可能会在直布罗陀海峡、马六甲海峡等战略要地重演”。

对此,西班牙媒体解读认为,美国正重新强调全球关键海上通道的战略价值,并将保障航运自由与能源运输安全纳为其全球安全布局的重要内容。直布罗陀海峡逐步进入美国关于“关键海上咽喉”的安全讨论范围。

5月11日,美国海军第六舰队发表声明说,一艘“俄亥俄”级弹道导弹核潜艇此前一天抵达位于地中海西端的直布罗陀,以“展示美国的能力、灵活性和对北约盟友的持续承诺”。声明还专门提到,“俄亥俄”级核潜艇“是无法被探测到的潜射弹道导弹发射平台,生存能力在美国三位一体核力量中最强”。美国《国会山报》和英国《独立报》均注意到,美国军方对其核潜艇动向一直高度保密,这次公布核潜艇具体位置实属罕见。综合新华社消息