

风险提示 | 波斯湾航行安全局势分析

作者：王勇



摘要：

自 2025 年 6 月 13 日以色列对伊朗开展空袭以来，以伊局势不断升级并外溢到波斯湾、阿曼湾和霍尔木兹海峡等区域。尽管有报道称美国、以色列和伊朗之间达成了停火协议，但目前这还不是降低船舶安保的可靠依据。伊朗不确定的声明和持续的袭击行动凸显了当前局势的不稳定性，潜在的地缘政治紧张局势仍未解决。同时，胡塞武装的威胁依然存在，电子干扰以及霍尔木兹海峡等关键咽喉要道的战略脆弱性，进一步凸显了持续存在的航运风险，航运业仍应保持高度警惕。协会近期也收到来自很多会员的风险咨询，特整理行业内专业评估分析报告，并提出针对目前局势的安全提示，以供会员参考。

一、RiskIntelligence 评估 252025

1. 针对美国对伊朗核设施发动袭击的回应，伊朗国会于 6 月 22 日对是否封锁霍尔木兹海峡进行了投票。投票结果还须提交给伊朗国家安全委员会进行二次投票，而且二次投票的结果也并非绝对。截至目前，伊朗方面并未明确将以何种形式封锁海峡。

2. RI 分析预测，伊朗全面封锁海峡的可能性不大，其很可能会通过半封锁的方式，即，允许指定的船旗国和合作伙伴的船舶通过。

3. 最新出现的一些迹象表明，伊朗倾向于将目标指向波斯湾内的美国、英国、法国和德国的军舰。

4. 作为对以色列空袭伊朗的回应，伊朗可选择的报复手段相对有限。目前海上局势所受到的影响仍较为有限，但是存在海上冲突范围扩大的重大风险。值得注意的是，以色列已对伊朗港口城市阿巴斯港的部分目标发动了袭击。

5. 当前局势下，波斯湾和阿曼湾极存在可能影响商船航行的各类风险并难以预测，包括对商船的直接攻击，或对船舶的扣押行为，特别是与以色列存在关联的商船面临的威胁更为突出。

Type	Level	Trend
Terrorism	● Moderate	Unchanged
Piracy	● Low	Unchanged
Insurgency and Military Operations	● High	Unchanged
Cargo Theft	● Low	Unchanged
Smuggling	● Moderate	Unchanged
Stowaways and Human Trafficking	● Low	Unchanged
Fraud and Corruption	● Low	Unchanged
Activism	● Low	Unchanged

Persian Gulf Threat Assessment @RiskIntelligence

二、JMIC 警示通告 013

截至 2025 年 6 月 24 日，霍尔木兹海峡及更广泛的中东地区战略局势仍不明朗。6 月 23 日统计通过霍尔木兹海峡的商业海上交通流量有所减少，但目前对商业航运尚未造成大的影响。尽管有报道称美国、以色列和伊朗已达成停火协议，但 JMIC 了解到：

1. 在宣布停火后，伊朗继续向以色列发射了导弹，以色列也对德黑兰发动了袭击。
2. 整个地区更大范围内的电子干扰持续处于较高水平，特别是对全球导航卫星系统（GPS）的影响。
3. 霍尔木兹海峡关闭威胁的情况仍不明朗。

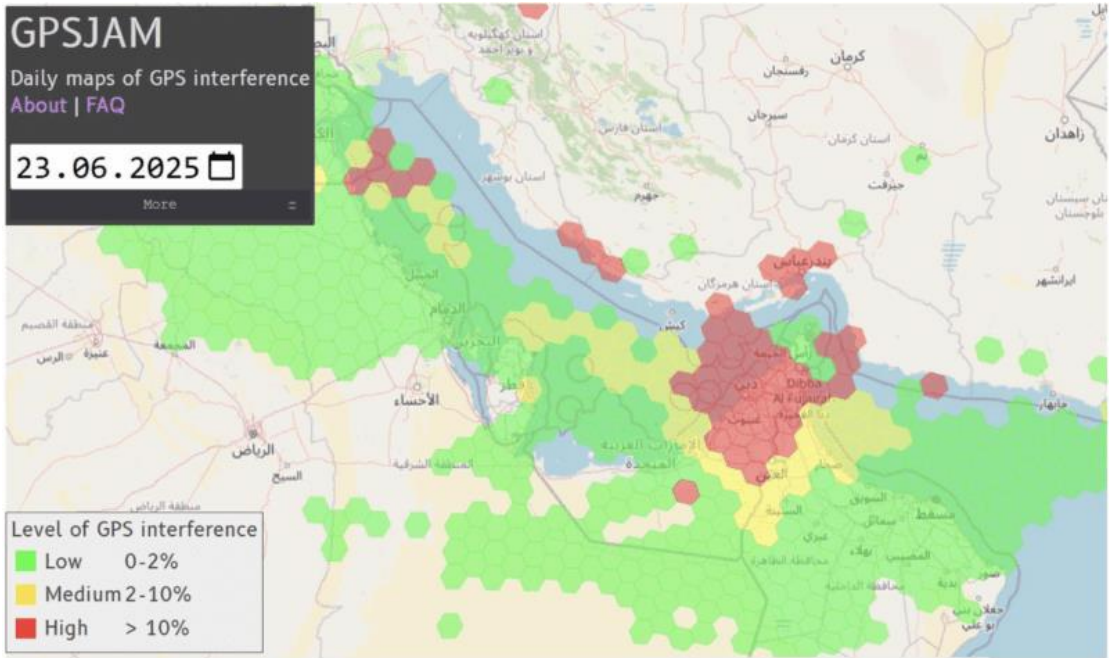


Fig 1. GNSS Interference Map 23rd July (source: gpsjam.org)

三、Windward Data 19/06

1. 根据 Windward 数据统计，在 6 月 15 日至 18 日期间，平均每天约有 972 艘船舶的全球定位系统（GPS）遭到了干扰。其中，干扰情况在 17 日达到顶峰，共计影响了约 1155 艘船舶。

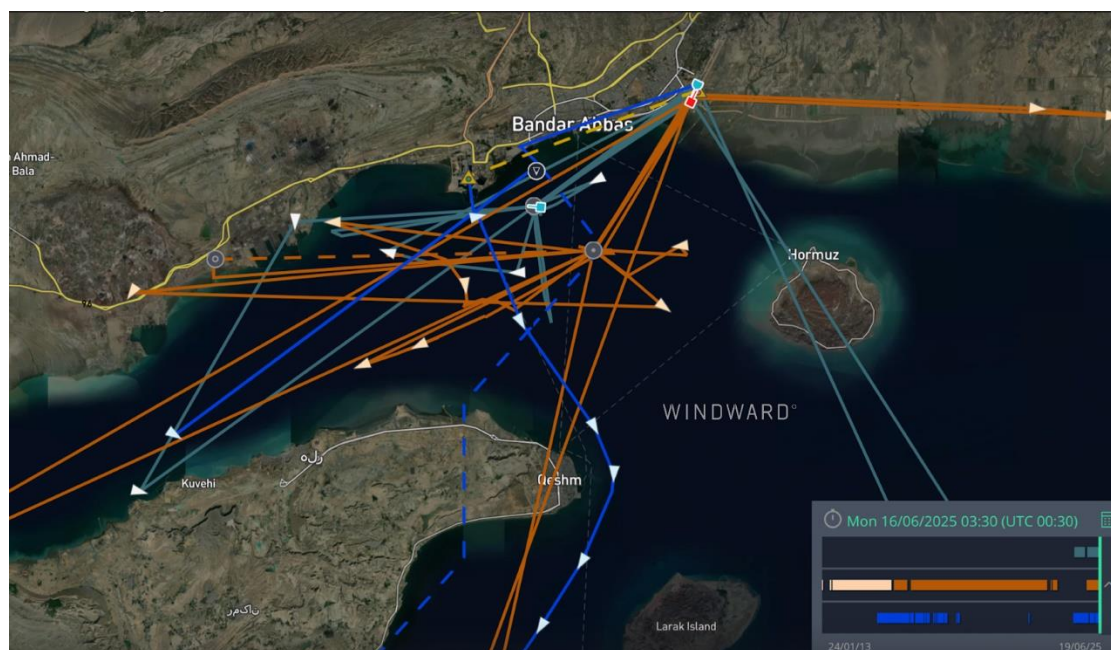
2. 在 18 日受到 GPS 信号干扰影响的大约 900 艘船舶中，至少有 120 艘船舶为载重量超过 10,000 吨的油轮，这其中包含 27 艘 VLCC 以及 24 艘集装箱船。

3. 此外，在 6 月 13 日至 15 日期间，约有 1000 艘船舶的自动识别系统（AIS）信号遭到了错误操控。

Windward 识别出三个明确的 GPS 干扰区域，分别是：

- 1) 卡塔尔领海范围内；
- 2) 往返伊拉克和科威港口并驶向霍尔木兹海峡所经的国际水域；
- 3) 在船舶穿越霍尔木兹海峡时所使用的分道通航区内。

4. 根据反馈，船舶的 AIS 信号的重新定向是在伊朗的阿萨鲁耶（Asaluyeh）和阿巴斯港（Bandar Abbas）附近区域，以及阿曼沿海水域。部分船舶在穿越霍尔木兹海峡时，其信号还会在迪拜附近被重新定向。



四、协会建议

1. 根据上述三个机构对当下以伊局势的分析，并结合业内机构对地缘冲突下船舶安全航行的指导，协会建议如下：

2. 船舶严格遵守 BMP-MS 的和业内权威机构的技术指导。
3. 会员和船舶应密切关注权威机构和官方发布的航警信息。
4. 会员应与战争险保险人保持密切联系，特别要关注租家安排的船舶战争险是否有限制性条款。
5. 会员应对途径波斯湾、阿曼湾、霍尔木兹海峡及红海地区的航次做特定和详尽的风险评估。

6. 会员应制定明确的应急预案，包括航次变更、岸基响应、船员保障、保险和通信等。

7. 船舶应加强值班，切记不能盲目依靠 ECDIS 和 Radar 避让，要结合所有一切手段进行瞭望和避让。

8. 船长和驾驶员应谨慎使用 AIS 和 VHF 组合与来船协调避让，更不要轻易做出背离避碰规则的避让行动，以免 AIS 信号偏差，识别目标错误，导致碰撞事故。

9. 船长和驾驶员应密切关注 GPS 和 ECDIS 的警报，船长应组织学习 ECDIS 使用手册，能够依靠 ECDIS 辅助位置源来协助导航和定位，以及使用雷达和陆标定位等手段来保证航行安全。

以上内容仅供会员参考，如需具体建议请联系协会相关人员。