

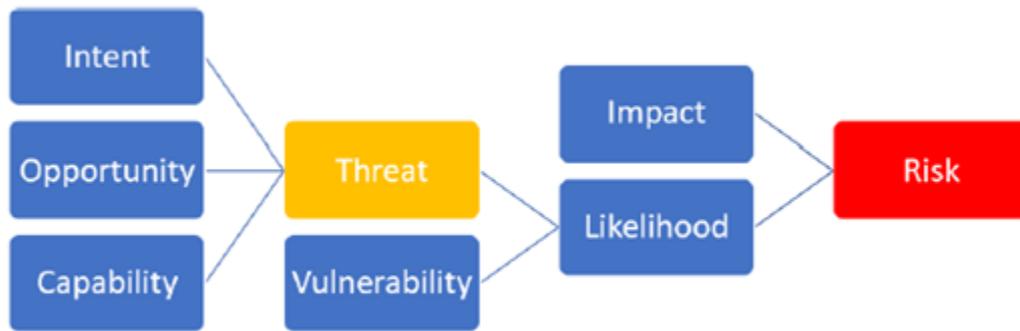
行业关注 | 全球五大水域最新海事安全威胁概览

作者：王勇



摘要：

近日，由波罗的海国际航运公会（BIMCO）、国际航运公会（ICS）、国际干散货船东协会（INTERCARGO）、国际船舶管理人协会（InterManager）、国际保赔协会集团（IG）、国际油轮船东防污联合会（INTERTANKO）及国际油船船东协会论坛（OCIMF）等多家权威航运组织对《海事行业安全威胁概览》（Maritime Industry Security Threat Overview, MISTO）进行了更新。MISTO 聚焦对海上安全构成潜在严重威胁的实体性风险源，主要包括海盗行为、武装抢劫、恐怖主义以及战争或武装冲突等。该文件基于威胁行为者的能力、时机和动机三项客观要素进行系统性描述，而非主观推测。需特别指出的是，威胁不完全等同于风险。针对具体船舶在特定航次中所面临的威胁，仍须结合其自身特征开展独立的风险评估，以判断经缓解措施实施后的剩余风险是否处于可接受水平。此外，建议航运企业将 MISTO 的威胁分析结果与《海上保安最佳管理措施》相结合，用于支持特定船舶在特定航线上的全面风险评估与决策制定。



The "Risk building blocks"

一、几内亚湾 — 以尼日尔三角洲为基地的海盗

● 背景和趋势

该地区长期存在海盗问题，多数袭击源自尼日尔三角洲。偶发的武装抢劫事件也时有发生，但频率较低，袭击频次受岸上政治与经济状况影响较大。近年来，在尼日利亚加强执法与经济治理下，以及获航运业及海军的支持下，海盗袭击数量明显下降，但其持续性尚不明确。过去几年海盗活动处于历史低位，但随着尼日利亚国内政治与安全局势的不稳定性，区域安全形势仍可能迅速恶化。

● 能力

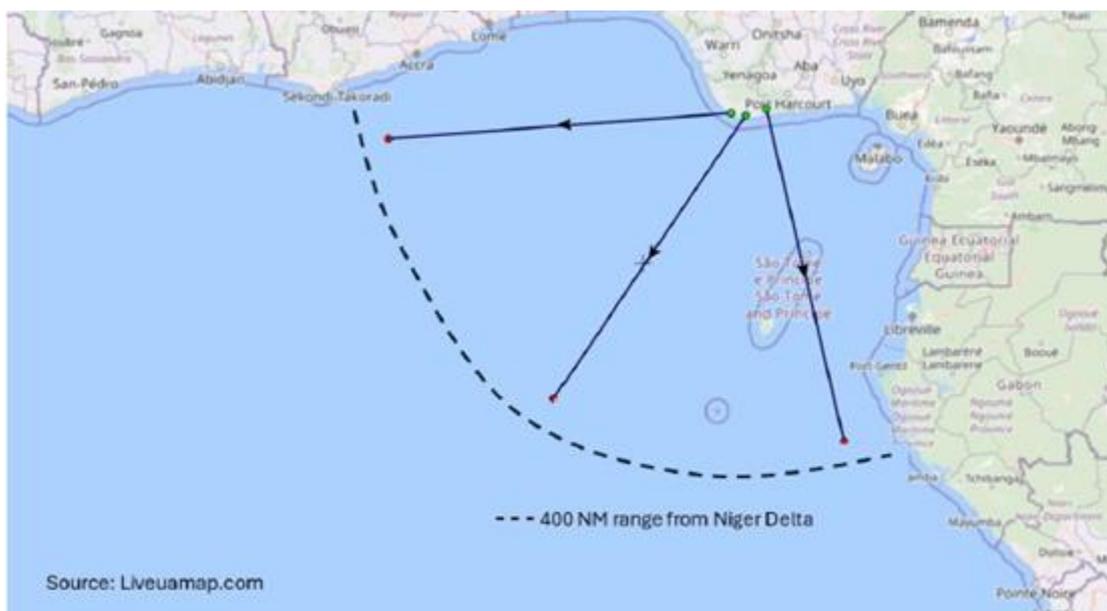
尼日尔三角洲海盗通常乘坐可搭载多达十人的小艇行动，配备自动武器、刀具和登船梯。袭击多发于距海岸 250 海里以内，雨季有利天气下更易发生，所有类型船舶均可能成为目标。尽管近期近岸袭击主要针对当地客货船及军事力量，对远洋商船直接威胁有限，但在三角洲水域航行时仍需保持警惕。部分海盗熟悉船舶操作，偶有使用母船支援行动。他们具备情报收集与目标甄别能力，必要时曾试图用船上工具强行进入安全舱。该地区设有固定的人质扣押营地，劫持时间最长可达两个。

● 动机

海盗主要出于经济动机作案，包括盗窃船上贵重物品、劫持船员索取赎金以及盗取货物。他们通常使用武力达成目的，且不易被武装保安吓退，已有多个案例显示海盗向船员及随船安保或军事人员开火。目前部分海盗团伙活动意图较低，据报与其参与政府资助的石油管道保护项目有关。许多所谓“海盗事件”涉及仅在区域内航行的船舶，此类行为可能并非针对随机目标的传统海盗行为。海盗活动与有组织犯罪及各级腐败存在关联。

● 时机

几内亚湾海盗以尼日尔三角洲为基地，可袭击整个海湾及周边海域，历史上袭击范围达距基地约 400 海里，涵盖沿海国家港口和锚地，使用母船可能进一步扩大行动距离。雨季通常从 2 月持续至 11 月，7 月至 8 月略有间歇。过去海盗威胁在季风季节以外较高，如今全年均存在风险。袭击多发生在夜间，但白天也可能发生。目前该海域每日约有 400-600 艘商船作业。2024 年针对远洋船舶的海盗袭击事件为 3 至 5 起，截至 2025 年 11 月已报告 3-4 起。该区域执法能力薄弱，受限于各国执法资源不足、政治与犯罪因素交织，以及专属经济区重叠等复杂海事边界问题，影响联合行动与快速响应。



二、红海、亚丁湾、印度洋西北部 — 胡塞武装

● 背景和趋势

自 2023 年 11 月以来，胡塞武装在南部红海和亚丁湾持续威胁并袭击商船，袭击主要针对与以色列、美国和英国有关联的船舶。胡塞武装称其行动旨在阻止以色列在加沙地带的军事行动。为应对威胁，多国海军已通过不同特遣部队开展护航与防御行动，美国和英国还对胡塞武装控制下直接参与袭击的设施和能力实施了打击。

● 能力

胡塞武装拥有完善的情报网络，并广泛利用开源信息，包括船舶追踪网站、自动识别系统（AIS）数据和社交媒体。他们常伪装成也门海岸警卫队或海军人员，企图胁迫商船驶往也门港口。其袭击手段包括：反舰巡航导弹，射程约 800 公里，配备雷达、红外或光电导引头，具备末端制导能力，可依据天气和背景环境精确命中目标；反舰弹道导弹，部分型号射程达 1700 公里以上，通过计算目标航向、速度与位置进行坐标打击，但末端制导能力有限，精度随距离增加而下降；无人机，类型多样，配有摄像头（如红外）等传感器，用于侦察或攻击；无人水面艇（USV），即装有炸药和摄像头的遥控快艇，通常由附近有人艇或岸上操控；武装快艇和直升机，配备登船设备和武装人员，用于登船袭击；水雷，多为系留式，曾布设于港口附近，虽近年未见使用，但能力仍然存在；无人潜航器，已具备但尚未用于袭击商船；全球导航卫星系统（GNSS）干扰器，常见于红海南部、地中海东部及霍尔木兹海峡，可干扰 GPS 及其他卫星导航信号，影响依赖定位和时间输入的船载设备；自动识别系统欺骗，可篡改船舶名称、位置、航向等信息，导致 AIS 数据失真，该区域 AIS 信号可靠性较低。

● 动机

自 2023 年 11 月胡塞武装对商业航运发起攻击以来，其威胁手段随哈马斯、以色列、美国、英国及其他相关方局势的变化而调整。胡塞武装的主要目的是向以色列施加政治与经济压力，其行动将持续至加沙局势满足其要求为止。提升地区合法性与获得国际承认也是其重要动因。过去，胡塞武装曾不惜军事行动中的附带损害，并因情报质量差或过时导致误击事件。截至 2025 年 11 月，该区域的局势仍不稳定。

● 时机

受地缘冲突的影响，通行于曼德海峡的船舶数量较冲突前下降约 50%至 60%，目前每周约有 120 艘船舶通过曼德海峡。军事当局报告显示，在红海 18° N 至亚丁湾 52° E 的区域平

均有 240 艘货船，其中约 130 艘航行于国际水域，其余在领海内。该地区军事活动的作用有限，但多少能对胡塞武装显示出一定的威慑。



三、西北印度洋及邻近海域 — 索马里海盗

● 背景和趋势

从 2008 年到 2013 年，索马里海盗活动是该地区的主要威胁，在 2011 年索马里海盗活动达到顶峰。这一年，针对商船的袭击超过 200 起，其中 28 起成功劫持，超过 600 名海员被扣为人质索要赎金。随后由于各国军事执法行动和航运业安保介入，索马里的海盗威胁已经有所遏制。2023 年 11 月胡塞武装反航运活动升级之后，索马里海盗活动再度出现，对商船发动了几次袭击，其中一些袭击距离海岸很远。从 2023 年 11 月到 2024 年 11 月期间，针对渔船和商船的袭击共发生 43 起，其中 19 起成功劫持。由于索马里邦特兰海上警察部队和国际海军的积极干预，数起劫持事件已被阻止，这可能在一定程度上遏制了海盗威胁。截至 2025 年 11 月 19 日，索马里海盗偶尔袭击渔船和单桅三角帆船，2025 年 11 月有两起针对远洋船舶的袭击事件是由从母船释放的快艇实施的。

● 能力

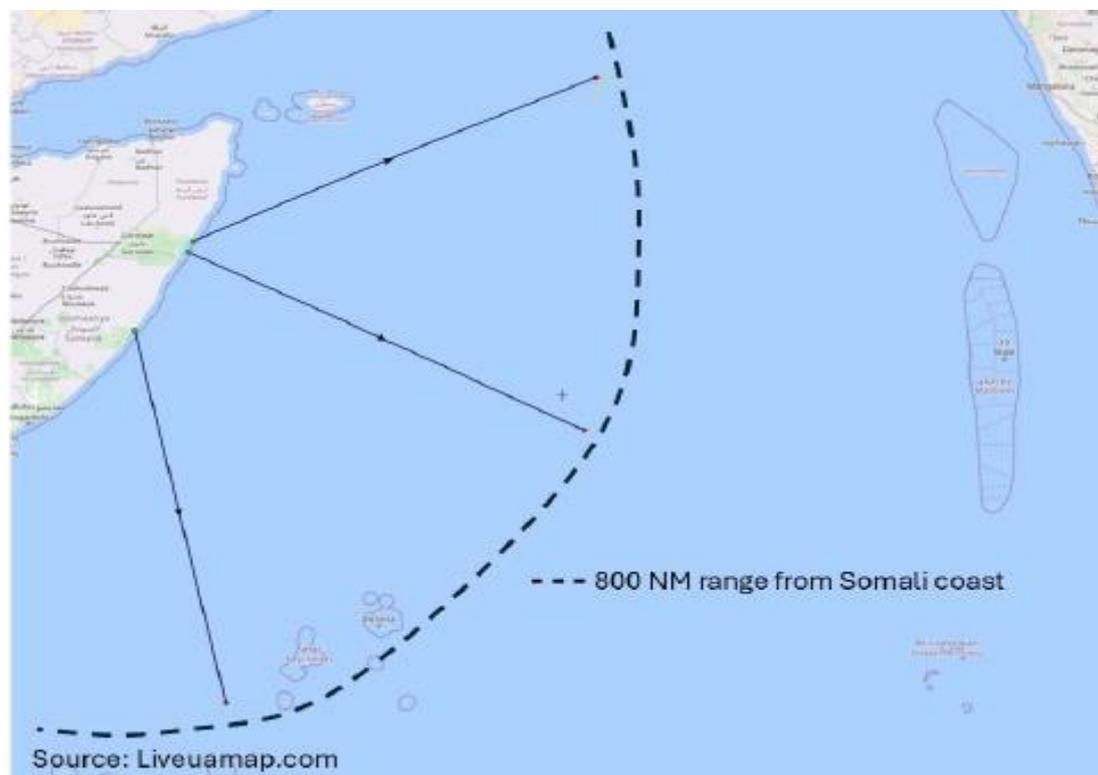
索马里海盗一般由 6-8 名海盗驾驶快艇，配备自动武器、火箭推进榴弹、刀具和登船梯。通常会使用劫持来的单桅三角帆船或商船作为母船，以扩大其行动范围。近年来，有商船和渔船在距离索马里海岸约 800 海里的地方被劫持。根据以往索马里海盗劫持事件的经验，劫持事件甚至可能发生在更远的地方。海盗已证明能够登上干舷在 10 米或以上的船舶。经验表明，对于航速在 18 节或以上的船舶，海盗登船较为困难。海盗行动小组可以迅速集结和解散。迅速组织起来识别靠近海岸的易受攻击的船舶，并使用简单的手段，如快艇在近海发动袭击。

● 动机

劫持船舶并将船舶和船员扣为人质以勒索赎金是索马里海盗的主要动机，如果当地渔民对当局打击该地区非法捕鱼的行为感到不满，这种意图可能会增强，从而促使他们考虑从事或加入海盗活动。

● 时机

索马里海域的天气特点是有两个雨季，通常在 4-6 月以及 10-12 月。在雨季之外，遭遇袭击的可能性会增加，尤其是靠近海岸时。目前，在西北印度洋上大约 300-400 艘远洋船舶。红海危机导致商船改道绕过好望角南部航行，这样增加了索马里海盗作案的机会。邦特兰海岸警卫队的执法以及国际海军的有力干预，索马里海盗已无法在索马里海岸线完全自由地活动。



四、马六甲海峡和新加坡海峡 — 海盗和武装劫匪

● 背景和趋势

新加坡海峡和马六甲海峡是世界上最繁忙且具有重要战略意义的航道之一，每年有超过 10 万艘船舶通过该航道。由于交通繁忙且航道狭窄，该地区长期以来一直是海盗和海上犯罪的热点。近年来，随着船舶安保措施的加强，此类事件有所减少，但零星的威胁仍然存在，通常涉及武装抢劫或针对慢速航行或停泊船的低水平机会主义袭击。2025 年 7 月，该地区的海上执法机构对活跃在东行航道的海盗团伙展开了一次有效的打击行动。此后，通过该航道的船舶仅遭遇了 4- 5 起袭击事件。

● 能力

在这个航道及周边水域的犯罪分子通常属于机会主义者，武装程度也较轻。但也有例外情况，即对过往油轮实施劫持和盗窃石油，或盗窃拖船等物品的犯罪分子。这些犯罪往往依赖情报收集和提前规划以确保行动成功。犯罪分子使用类似渔船的小船悄悄接近目标船舶，袭击通常在夜间发生。他们使用杆子、钩子和绳索攀爬登船，并使用刀具、砍刀或小型枪械等轻型武器恐吓船员。他们熟悉当地地理环境，能够利用咽喉要道、狭窄航道和隐蔽锚地。

● 动机

在该海域的海盗通常受经济利益驱使，例如劫持油轮偷油、盗窃拖船及其他小型船只、偷盗其他高价值货物、偷盗船舶备件、设备、系泊绳索、油漆等物品、抢劫船员个人财物和现金，甚至从驳船上偷盗值钱的废金属。

- 时机

新加坡海峡和马六甲海峡庞大的交通流量和密集往来船舶为海盗提供了众多目标，干舷较低的船舶更容易被登船，尤其是那些行驶缓慢、漂航或抛锚的船舶。狭窄的海峡、附近的岛屿以及繁忙的港口等地理特征，为海盗藏匿和发动袭击或躲避当局监管提供了便利。该水域的面积较大以及交通流量巨大，使得当局有效的监控和执法颇具挑战性。



五、黑海和亚速海 — 俄乌冲突

- 背景和趋势

2022年2月24日，俄罗斯对乌克兰发动全面军事行动，并封锁其港口，在北纬45度21分以北的黑海和亚速海设立禁航区。在乌克兰不断争取下，《黑海粮食倡议》在2022年7月22日至2023年7月17日之间实施，允许乌方出口粮食、食品和化肥，这被国际社会视为是乌方具有战略意义的行为。该协议到期后，乌克兰建立通往黑海港口的过境走廊一直到2025年1月仍在正常运行。

- 能力

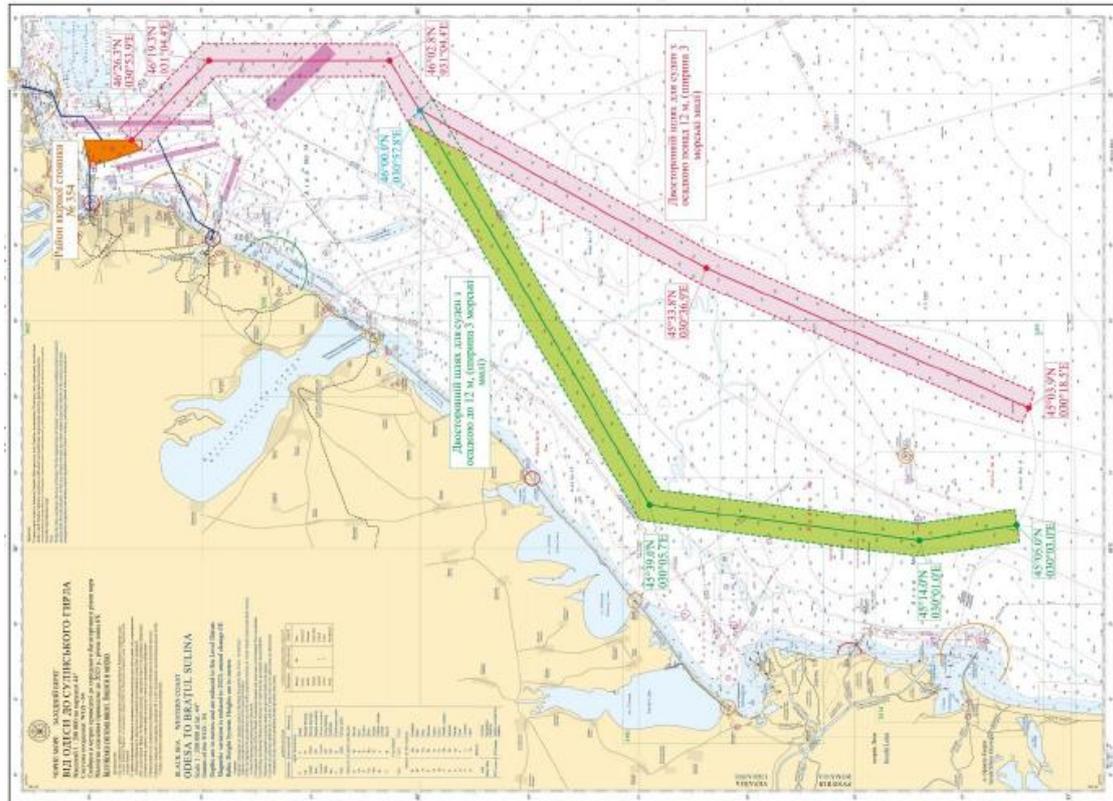
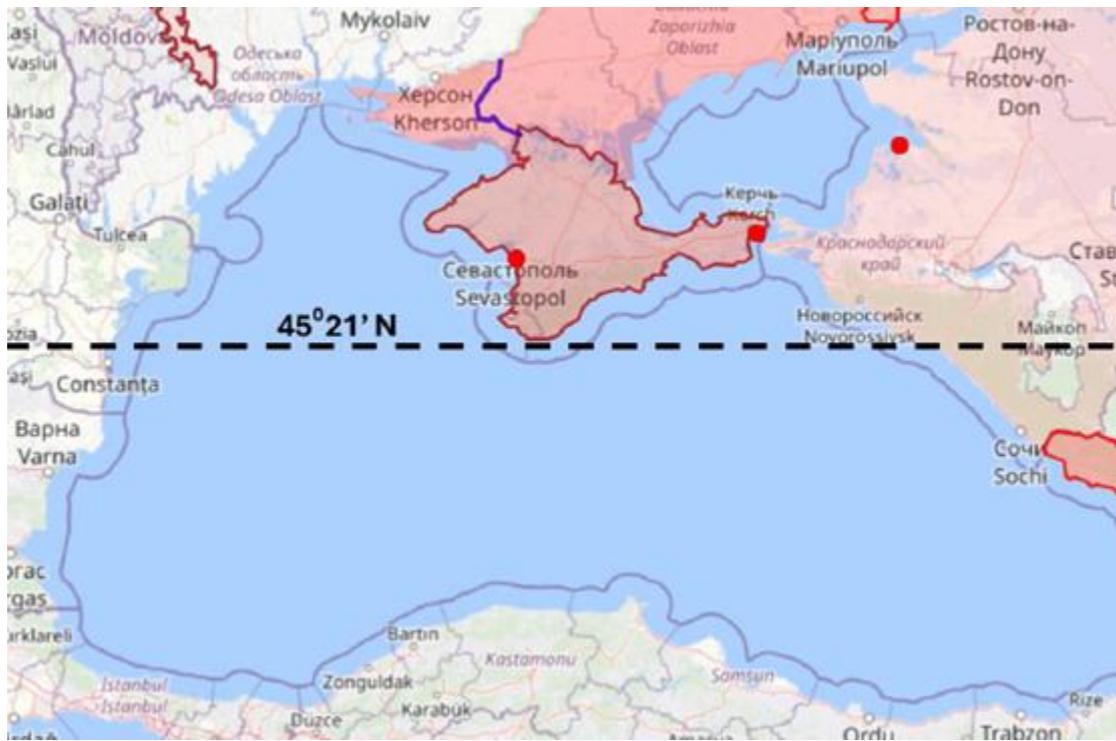
俄罗斯可利用飞机、无人机、水面舰艇和潜艇对整个黑海和亚速海的船舶发动攻击，具备海空优势。乌克兰在西北部构成有效挑战，能够从岸基、空中及海上无人机平台发起反击。通往乌克兰港口的航道布设有水雷，部分水雷已脱离系留，沿逆时针方向漂流至黑海西部和西南部海域。

- 动机

俄罗斯宣称所有驶向乌克兰黑海港口的商船为合法军事目标，乌克兰亦对驶向俄罗斯黑海港口的商船作出同等声明。尽管双方在攻击商业航运方面目前均表现出一定的克制，但在相关水域却有商船遭受攻击的记录。俄罗斯持续打击乌克兰港口设施和海上基础设施，经第三国港口转运至乌克兰的货物也可能成为目标。双方均优先攻击运载军用物资的船舶，但过往也有其他商船遭袭，原因可能是误击或蓄意行动。不能排除在冲突区域外袭击被列为军事目标的商船的可能性。

- 时机

尽管存在地缘冲突，黑海海上贸易仍在继续。前往乌克兰港口的船舶改道罗马尼亚沿岸航线，以降低遭俄攻击风险。前往俄罗斯港口的船舶则选择更靠东的航线，减少被乌方攻击的可能性。



以上仅供会员参考，如需具体建议请联系协会相关人员。