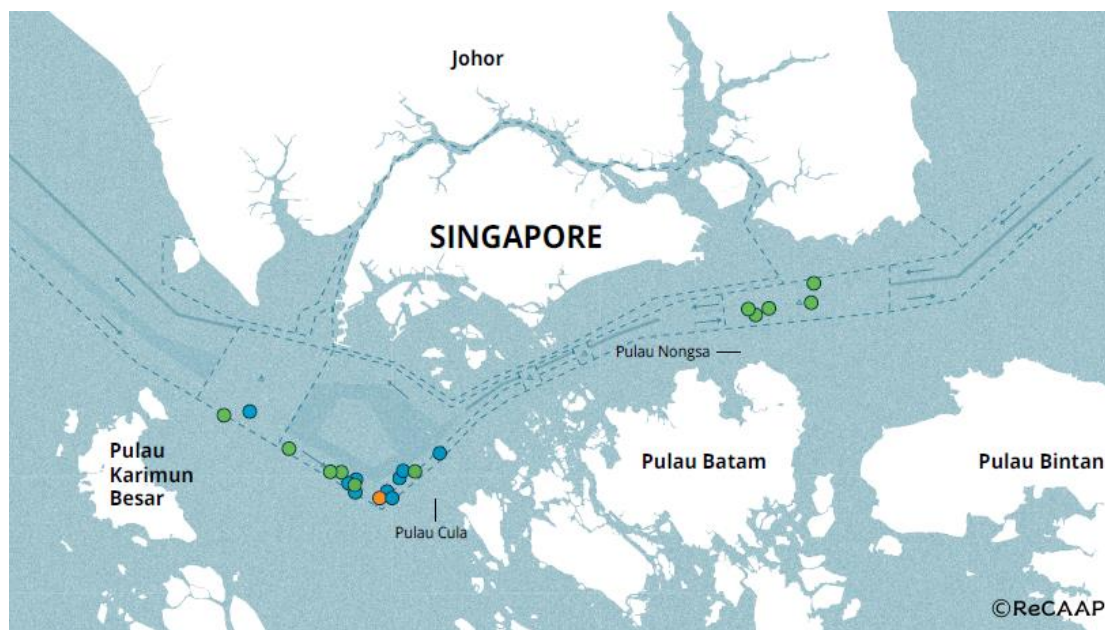


风险提示 | 谨防新加坡海峡、马六甲海峡武装抢劫事件

作者：张盼龙



摘要：

2026 年 7 月 14 日，“亚洲地区反海盗及武装劫持船舶合作协定”（ReCAAP）信息共享中心发布了《2026 年上半年亚洲海盗及武装抢劫船舶事件报告》。报告显示，2026 年 1 月至 6 月，亚洲地区共记录 35 起武装抢劫船舶事件。该数量较 2025 年同期（96 起）下降 64%，为 2019 年以来上半年最低值。尽管整体风险态势显著缓和，但新加坡海峡及马六甲海峡仍被 ReCAAP 列为持续关注区域，其事件占比达同期全区域总数的 60%，且多数事件是针对那些干舷低，速度慢的船舶在夜间的在航阶段。协会据此提请各会员船舶高度重视该区域航行风险，严格落实防范措施，切实保障人员、船舶及货物安全。

一、亚洲水域上半年安保事件摘要

为便于会员船舶掌握新加坡海峡及马六甲海峡内安保事件的风险规律，合理安排值班与防损措施，现将 2026 年上半年新加坡海峡及马六甲海峡以及亚洲其他地区水域内发生的船舶安保事件的主要内容汇总如下：

事件总量：整个亚洲水域共计发生 35 起，全部属武装抢劫；其中新加坡海峡及马六甲海峡共计发生 21 起，占亚洲水域总数的 60%。

同比变化：亚洲水域总数下降 64%，其中新加坡海峡及马六甲海峡下降 74%，但这两个海峡区域仍是亚洲水域发生安保事件最集中的区域。

船型分布: 主要聚焦在新加坡海峡及马六甲海峡,在被袭击的船型中,有 62%为散货船, 29%为拖轮/驳船, 9%为油轮, 被袭击船舶的共同特点是船舶干舷低, 船舶速度慢。

船舶状态: 在整个亚洲水域发生的安保事件中, 其中 21 起 (60%) 发生在船舶航行中, 14 起 (40%) 发生在锚泊/靠泊状态; 而新加坡海峡和马六甲海峡发生的 21 起事件, 全部发生在船舶航行中。

时间段: 约 75%的事件发生在夜间 2100 时至次日 0559 时之间, 黑暗时段为高风险窗口期。

地点集中: 新加坡海峡及马六甲海峡的 21 起事件中, 有 20 起是发生在新加坡海峡东向航道, 另外 1 起发生在警戒区内。

严重等级: 按 ReCAAP 事件严重等级划分, 在整个亚洲水域内, 一级 (极严重) 有 0 起; 二级 (中等严重) 有 4 起, 三级 (较轻) 有 13 起, 四级 (最轻) 有 18 起。

船员伤亡: 85%的事件中船员未受伤, 另有 10%的事件中船员被威胁或受伤。

被盗物品: 主要有机舱备件、废金属、油漆、消防设备、电缆、铜制部件等。



二、新加坡海峡及马六甲海峡安保形势概述

新加坡海峡及马六甲海峡是连接印度洋与太平洋的关键国际航道, 日均通行船舶数量庞大, 航运密度极高。根据 ReCAAP 2026 年上半年报告, 新加坡海峡和马六甲海峡共报告 21

起事件，占亚洲地区事件总数的 60%（21/35），仍是当前亚洲最主要的海盗及武装抢劫关注区域。

虽然发生在这两个海峡的安保事件的数量较 2025 年同期（80 起）大幅下降 74%，但 ReCAAP ISC Executive Director 指出，这一改善得益于航运业有效的预防措施及沿岸国执法机构的坚决应对。小偷小摸案件仍集中在新加坡海峡东向航道菲利普水道（Phillip Channel）一带，船舶在该区域航行时不可掉以轻心。2026 年 3 月 19 日，ReCAAP ISC 专门发布了事件警报，呼吁船员在通过海峡时保持额外警惕和严密瞭望，并要求执法机构加强监视和执法力度。

从作案手法特征分析，当前新加坡海峡及马六甲海峡海域发生的海上安全事件以机会主义犯罪为主，作案人员普遍采取“打了就跑”式的快进快退的行动模式，刻意规避与船员发生正面接触。然而，在部分案件中，仍有不法分子携带刀具乃至疑似枪械等致命性器械，对船员人身安全构成现实且紧迫的威胁。

三、海事安保事件对船舶的影响

海事安保事件的阶段性缩减，并不意味着相关安全风险已实质性消除。即便案件数量呈下降趋势，单起事件仍可能引发严重后果，具体而言：

船员人身安全受到威胁：在新加坡海峡及马六甲海峡报告的 21 起事件中，仍有作案人员持刀或类似枪支物品登船的案例。在近期 ISC 的 No. 34 号事件报告中，不法人员携带类似枪支物品登轮并进入机舱；另一起二级事件中，5 名作案人员登船，1 人持刀。三级事件中更有 1 名船员头部被割伤，需接受医疗救治。

船员心理健康受到影响：即使未发生肢体冲突，船员在航行中突然发现不明人员出现在工作区，如机舱或库房等区域，极易引发持续的恐慌、焦虑等心理问题，影响后续的安全生产及航行安全。

船舶正常运营遭到干扰：船舶的物料和备件等重要物资被盗，不仅影响船舶正常运营，还可能导致船舶在后续港口接受额外检查或延误。当船舶遭遇安保事件后，船方还需配合沿岸国的取证和调查，也会导致船期受影响。

四、协会防损建议

协会根据行业最佳实践，向计划通过新加坡海峡及马六甲海峡的会员船舶提出以下防损建议：

（一）航行前准备与风险评估

1. 进入新加坡海峡及马六甲海峡前，船长应组织针对性的威胁与风险评估，根据本船船型、干舷高度、航线及当前情报，制定具体的船舶保护措施计划。
2. 确保船舶保安计划及应变部署表处于最新有效状态，加强船舶保安演习，确保船员熟悉各自在反海盗/反抢劫中的职责。
3. 核查并备妥防海盗器材，包括消防水带、刀片刺网、防护栅栏、探照灯、汽笛等。
4. 检查船载航行数据记录仪、闭路电视、雷达、AIS 及通信设备处于正常工作状态。

5. 锁闭所有通往驾驶台、生活区及机舱的门、舱口和外部楼梯，建议在外部楼梯加装金属栅栏/格栅。

（二）加强瞭望与值班

1. 当船舶通行于新加坡海峡及马六甲海峡期间，特别是夜间 2100 至次日凌晨 0559 高风险时段，应实施增强型瞭望，缩短甲板巡逻的轮换时间，确保瞭望人员始终保持高度警觉。
2. 驾驶台应配备足够数量的双筒望远镜（建议防眩光型），有条件的会员可以考虑为船舶配备热成像仪或夜视仪。
3. 保持连续雷达监视，特别注意从船尾方向接近的小艇；新加坡海峡东向航道为当前案件最集中区域，需加倍警惕。

（三）警报、集合与通信

1. 一旦发现可疑接近或确认发生登船，立即拉响全船通用警报并持续鸣放汽笛，一方面警示全船，另一方面向作案人员表明船舶已察觉并正在应对。
2. 预先指定安全集合点或避难舱，确保其具备独立对外通信手段（便携式 VHF、卫星电话）及关键应急电话号码。
3. 在确保航行安全的前提下，可采取小幅、连续的操舵机动，同时保持航速，以产生尾流干扰试图靠近的小艇；不建议大幅转向，以免显著降低船速或对他船带来影响。
4. 立即通过 VHF 16 频道或电话向最近沿岸国海上搜救协调中心（MRCC）报告，同时通知公司保安员。

（四）事件应对与证据保全

1. 若武装人员已登船，船员应避免与其发生正面对抗，保持冷静，如有必要，船长应视情况有序组织船员尽快撤到安全舱。
2. 保持 VDR、CCTV 持续录制，如情况允许，在安全前提下对犯罪现场、被盗区域及作案人员逃离方向进行拍照记录（切勿在作案人员面前拍照）。
3. 事件发生后，尽量不要触碰或移动任何与安检有关的可疑物品，以免破坏证据。
4. 船长应组织及时记录事件时间线，搜集相关船员的陈述，整理被盗物品清单，并配合相关机构登船调查。

以上仅供会员参考，如需具体建议请联系协会相关人员。