

实地调研报告

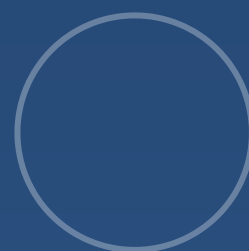
# 霍尔木兹海峡： 关还是没关？

Citrini Research 深度实地调研  
四大核心发现与趋势研判

调研时间：2026年3-4月

调研路线：迪拜 → 富查伊拉 → 阿曼穆桑代姆

发布日期：2026年4月7日



# 执行摘要

## 核心结论

霍尔木兹海峡并未完全"关闭", 但已演变为**"选择性通行"**模式。伊朗通过伊斯兰革命卫队建立了事实上的**"收费站"**机制, 优先放行友好国家船只, 同时以人民币结算作为通行条件之一。阿曼则开辟了**"南线通道"**, 为超大型油轮提供替代航线。

## 四大核心发现

### 1 航运量骤降90%, 但实际通行高于公开数据

冲突爆发后, 霍尔木兹海峡日均通航量从正常的约**100艘**骤降至**6-10艘**, 降幅约90%。然而, 实地观测发现每天有**4-5艘**油轮关闭AIS系统**"暗行"**通过, 实际通行量高于公开追踪数据。

### 2 协议通航量从2-4艘/日增至15艘/日

通过伊朗**"安全走廊"**的船只数量稳步增长。半月前每日仅2-4艘获准通行, 目前现场计数显示已达**15艘/日**。通行需经革命卫队审查, 包括制裁筛查、货物核实和**"地缘政治评估"**。

### 3 超大型油轮绕行阿曼海岸, 避开伊朗检查站

VLCC (超大型油轮) 和LNG运输船难以通过伊朗控制的北线通道。4月2日, 阿曼航运公司Asyad Shipping的**2艘VLCC和1艘LNG船**成功通过**"南线通道"**——紧贴阿曼穆桑代姆海岸航行, 完全避开伊朗领海。

#### 4 人民币结算通行费确实存在，但规模有限

伊朗于3月13日宣布考虑以人民币结算通行费（单次约**200万美元**）。3月26日，巴基斯坦油轮"卡拉奇"号成为首艘以人民币支付通行费并成功通过的船只。但目前仅少数船只实际采用人民币结算。

## 关键数据分析

### 航运量变化

表1 霍尔木兹海峡通航量变化（2026年）

时期	日均通航量（艘）	变化幅度	备注
冲突前（1月平均）	约100艘	—	正常运营水平
冲突爆发（3月1日）	4-6艘	-94%	伊朗宣布关闭海峡
3月中旬	2-4艘	-97%	协议通航初期
4月初（实地观测）	约15艘	-85%	含暗行船只

### 战争险保费飙升

表2 船舶战争险费率变化

船型	冲突前费率	冲突后费率	单次保费（VLCC）
油轮（VLCC）	0.25%	1%-3%（最高10%）	250万美元（最高2500万）
集装箱船	0.2%-0.3%	1%-3%	150-200万美元

#### 保险机制崩溃的连锁效应

多家国际保赔协会（Gard、Skuld、NorthStandard等）于3月5日起正式取消波斯湾地区战争险承保。再保险人的退出导致原保险方被迫同步取消承保，形成"保单确定性"的消失。一艘

价值2亿美元的VLCC，单次航行保费从50万美元飙升至250万美元（极端情况达2500万美元），且需每7天续保。

## 运费暴涨

据伦敦劳合社数据，中东冲突导致运费上涨**11-12倍**。保险与绕行成本层层传导，持续冲击全球贸易与供应链安全。

# 事件时间线与趋势研判

---

## 关键时间线

2月28日

美以对伊朗发动大规模军事袭击，伊朗当晚宣布关闭霍尔木兹海峡。

3月1日

原油油轮通行量降至4艘（平时约24艘/日），数百艘商船滞留海峡外海。

3月5日

多家国际保赔协会取消海湾地区战争险，航运陷入"无险可保"困境。

3月13日

伊朗宣布考虑允许有限油轮通过，条件是所载石油以人民币结算。

3月26日

巴基斯坦油轮"卡拉奇"号以人民币支付200万美元通行费，成为首艘通过船只。

3月30日

伊朗议会通过法案，规定通行费只收里亚尔，人民币、美元、欧元全被排除。

4月2日

阿曼船队（2艘VLCC+1艘LNG船）通过"南线通道"，开辟伊朗影响更小的替代航线。

## 双通道格局形成

表3 霍尔木兹海峡双通道对比

维度	伊朗北线（安全走廊）	阿曼南线（新通道）
路线	拉腊克岛-格什姆岛之间	紧贴阿曼穆桑代姆海岸
控制权	伊朗伊斯兰革命卫队	阿曼/国际水域
适用船型	中小型油轮、散货船	VLCC、LNG船
通行条件	审查+通行费（可人民币）	阿曼协调，费用待定
风险等级	高（需关闭AIS）	中（阿曼领海保护）

## 趋势研判

### 短期（1-3个月）

霍尔木兹海峡将维持"选择性通行"模式。伊朗通过"收费站"机制筛选船只，优先放行友好国家油轮，集装箱船和西方关联船只持续受阻。阿曼南线通道将逐步扩大通行量，成为VLCC和LNG船的主要选择。

### 中期（3-6个月）

若冲突未实质性升级，海峡通航量有望恢复至冲突前的40-50%。人民币结算通行费将保持有限规模，伊朗更可能推动里亚尔结算以稳定本国货币。保险费率将随风险感知逐步回落，但难以恢复至冲突前水平。

### 关键风险点

**军事升级风险：**若美以与伊朗冲突进一步升级，海峡可能面临事实上的全面封锁。

**保险市场崩溃：**再保险人持续退出可能导致商业航运"无险可保"状态长期化。

**替代路线瓶颈：**阿曼南线容量有限，无法完全替代传统航道。

## 结论

霍尔木兹海峡正在通过**"通行协议"**方式逐步放开，但已非传统意义上的自由航行。伊朗建立的**"筛选-收费-护航"**机制与阿曼开辟的**"南线通道"**形成双轨格局。对于全球能源市场而言，海峡的**"功能性关闭"**风险已部分缓解，但**"可预测性坍塌"**带来的成本上升将成为新常态。

数据来源: *Windward Maritime AI*、*Vortexa*、*Kpler*、*Lloyd's List Intelligence*、*IMF PortWatch*、财新网、路透社、CNN