



图为3月25日的卫星图片显示，重型货船“长赐号”在埃及苏伊士运河新航道搁浅。 新华社/美联

苏伊士运河堵塞事件持续发酵

『世纪大堵船』对全球影响多大

本报记者 严瑜

全球热点

南美洲热带雨林中的一只蝴蝶扇动翅膀，可能引发太平洋上的一场风暴。经济全球化时代，苏伊士运河上的一艘巨型货轮搁浅，衍生影响同样可能波及世界每一个角落。

近日，发生在苏伊士运河的堵塞事件震动世界。海运成本上涨、货物交付延期、石油价格攀升……随之而起的“蝴蝶效应”正在显现。目前，尽管搁浅的“长赐号”货轮已经脱困，苏伊士运河也已恢复通航，但事件原因仍在调查，全球供应链乃至全球贸易由此遭受的冲击仍待观察。

“欧亚大动脉”恢复通航

“就像动脉中的血栓一样，一艘巨大的集装箱船困在苏伊士运河中，在世界贸易循环系统中的一个重要通道切断了货物的流动。”美国《大众科学》月刊网站在报道中，这样描述近日牵动全球目光的苏伊士运河堵塞事件。

路透社日前报道称，当地时间3月23日，巨型货轮“长赐号”在苏伊士运河南段陷入搁浅，造成这条欧亚之间最便捷的航运要道堵塞。彭博社进一步报道称，“长赐号”长度大于运河的宽度并且是横向卡在河道里，从而导致数百艘船只被堵，使原本就已处于压力之下的全球物资供应进一步陷入混乱。

3月29日，埃及苏伊士运河管理局在新闻发布会上表示，经过救援人员的不懈努力，借助涨潮的力量，“长赐号”在搁浅近一周后终于在当天脱浅并驶离搁浅位置，苏伊士运河恢复全面通航。

“世纪大堵船”暂告一个段落，但由此引发的系列后续反应仍在发酵。有机构估计称，此次运河堵塞可能对全球贸易造成每周约60亿至100亿美元的损失。这些天价账单，该由谁来“买单”？一场索赔大战刚刚拉开序幕。

有外媒指出，苏伊士运河之所以重要，是因为它把红海与地中海连接起来，从而使船只在从亚洲驶往欧洲的途中有了捷径——在亚洲生产的商品经苏伊士运河运往欧洲，欧洲市场需要的很大一部分石油也必须通过这条运河。

“目前，在全球贸易海路运输方面，连接亚非欧的苏伊士运河是一条最重要的主干道，相比其他航线而言，路程最短，运费最低，性价比较高。”中国社科院西亚非洲研究所研究员贺爱萍在接受本报记者采访时分析称，尽管苏伊士运河已经恢复通航，但此次堵塞事件对全球经济的影响客观存在，溢出效应甚至可能波及每个消费者。

全球供应链遭遇冲击

“苏伊士运河‘堵船’将使哪些商品出现全球性短缺？”近日，阿根廷布宜诺斯艾利斯经济新闻网引述货运专家预测称，全球贸易活动可能遭受许多商品短缺的困扰，包括生产卫生纸的木浆、咖啡豆、家具等，

汽油价格可能也会飙升。

如外媒所言，在苏伊士运河发生的事情会如海浪一样波及到世界其他地方。毕竟，全球高达13%的海运贸易和大约10%的海上石油运输均取道该运河。

国际航运运费增加是堵塞事件造成的直接后果。上海外国语大学中东能源项目主任潜旭明在接受本报记者采访时分析称，堵塞事件发生之后，一些地区的油轮租船费率出现攀升。目前，能拖运100万桶的苏伊士型油轮每天租赁价格约为1.7万美元，创下2020年6月以来最高纪录，从中东到亚洲航线的邮船租用成本也在过去一段时间跳涨47%。

今日俄罗斯电视台网站刊文称，虽然“长赐号”货轮搁浅只有一周时间，但事实证明其造成了重大损失。据估计，运河堵塞妨碍的贸易额大约为每天90亿美元，并可能导致全球贸易总量的年增长率下降0.2%至0.4%。

“船只、集装箱、货物全都不在我们需要的地方。因此，连锁效应不会以天或周为单位来衡量，而将以月来衡量。”美国《华盛顿邮报》引述供应链管理协会常务副会长道格拉斯·肯特的话称。报道指出，即使苏伊士运河在一周左右的时间内恢复正常运营，供应链也会难以处理积压的工作。堵塞事件令全球物流企业遭遇的极其动荡的一年雪上加霜。

“在新冠肺炎疫情背景下，堵塞事件会对全球海运贸易、全球供应链、国际油价产生较大影响。运河拥堵不可避免地造成供应链进一步延误。”潜旭明指出，但这种影响主要是间接的，抬升海运成本不会对大宗工业品供应造成很大冲击，对大宗商品价格的影响也是短期的。

替代性路线缓解压力

应对冲击的同时，人们难免担忧，未来这条欧亚水运的“黄金水道”如果再次“塞船”，该怎么办？

今日俄罗斯电视台网站刊文指出，在新冠肺炎疫情已经对航运产生巨大影响的情况下，苏伊士运河堵塞事件再次提醒人们，处于核心地位的这条跨大陆航线路线是多么脆弱，并突显国际航运替代路线的必要性。

俄罗斯副总理特鲁特涅夫近日表示，当前通过北极航道运送的货物逐渐增加，航道可通航时间越来越长，苏伊士运河堵塞事件更突显此项工作的现实意义。俄罗斯有意将北极航道打造成苏伊士运河航线的替代方案，以降低运输成本。

“海路运输成本较低，是国际贸易运输的主要方式。此次堵塞事件表明，海运过度依赖苏伊士运河。”中国社科院世界经济与政治研究所国际贸易研究室副主任苏庆义向本报记者指出，此前全球产业链中生产集中的现象受关注度较高，此次堵塞事件暴露出运输同样存在较为集中的问题。“对价值链造成影响的不仅有生产中断，还有运输中断。为了避免类似事件发生，除了考虑扩建苏伊士运河之外，还需推动运输分散化，通过发展铁路运输等方式，分散部分运力。”

贺爱萍也认为，此次堵塞事件给国际社会敲响警钟，让大家看到这些重要交通通道对世界经济以及全球贸易的影响，应当鼓励开发并完善其他航道及运输方式。

目前，已有一些替代方案。“比如绕道苏伊士运河，经好望角运送货物；经苏麦德输油管道运送石油；北极航道的可行性也在不断增强。”潜旭明指出，值得注意的是，“一带一路”中欧班列也已成为一条重要的替代路线。“中欧班列凭借时效快、全天候、分段运输的优势，逐渐成为当前国际物流陆路运输的‘黄金通道’，能够有效缓解部分压力。”

争议岛屿又一次入选日本历史教材

日韩关系因领土之争再度恶化

本报记者 高乔

据日本共同社报道，日本文部科学省3月30日公布了2022年度起主要供高中1年级使用的教科书的审定结果。在成为必修的地理历史与公民新科目《地理综合》、《历史综合》和《公共》中，依据学习指导要领获得合格的所有30册教科书均提及“竹岛”（韩国称“独岛”）。韩国政府当天通过外交部发言人发表声明，就日本当天审定通过挑衅“独岛”主权的高中教材表示强烈抗议，敦促日方立即纠正。

日韩关系雪上加霜

据韩联社报道，韩国外交部发言人发表声明称，日本政府审定通过了基于本国中心史观、不如实记载历史的教材。无论从历史上、地理上，还是国际法上，“独岛”都是毋庸置疑的韩国固有领土，日方又一次审定通过主张“独岛”主权的教材，令人感到愤慨，韩方强烈谴责这一做法。日本政府曾正认识到慰安妇问题的本质是战时侵犯妇女人权和普世价值，主动表示谢罪反省，希望日方基于这一精神处理历史教育问题。

3月30日下午，外交部亚洲太平洋局局长李相烈约见日本驻韩大使馆总领事相马弘尚，就此事提出抗议。这是继2月日本举行“竹岛日”活动后，韩国政府今年第二次召见日本公使。

历史问题仍难解决

韩国YTN电视台分析称，日本去年和今年分别通过初中和高中教科书审定，强化歪曲历史教育，这让本就恶化的日韩关系很难找到改善迹象。此外，韩义溶就任韩国外交部长官以来，韩日两国外长尚未通过话，两国大使也未来得及递交国书。

“此次日本在教科书中增加竹岛/独岛内容，加剧日韩矛盾。这是日本主动挑起事端，升级两国摩擦。”日本问题专家吕耀东接受本报记者采访时表示，日韩间关于竹岛/独岛之争由来已久，涉及岛屿主权、《联合国海洋法公约》规定的岛屿周边200海里专属经济区、捕捞渔业区设定等复杂问题。竹岛/独岛的领土主权之争从多个层面影响着日韩关系。如今，日韩间关于慰安

妇、劳工问题的历史问题与领土主权问题交织在一起，两国矛盾加深。

美国斡旋收效甚微

据韩国外交部消息，韩国外交部长官郑义溶表示，愿随时随地与日本外相茂木敏充举行会谈，以解决日韩历史问题，改善两国关系。3月31日，外交部亚洲太平洋局局长李相烈赴日，次日同日本外务省亚洲大洋洲局局长长船越健裕举行局级磋商。共同社报道称，这是两国自去年10月以来再次举行面对面磋商，也是美国拜登政府上台后的首次。

“近来，美国国务卿、防长接连访问日韩，试图拉近美日韩同盟关系。韩国明确表态希望与日对话，这一态度转变与美国的介入有一定关系。但从日本此次教科书事件中的举措来看，日韩关系目前并未出现缓和迹象。”吕耀东认为，韩国希望与日本讨论的慰安妇、劳工问题，一直是日本避而不谈的话题。如今日本挑起竹岛/独岛的领土主权问题，让日韩磋商面临更多复杂挑战。

观象台

近来，美国多个城市掀起了轰轰烈烈的“停止仇恨亚裔”活动。

现实，鲜血淋漓。3月17日，一位在美国生活了26年的亚裔老太太，像往常一样在街头散步时遭到了一名30多岁白人男子的袭击。3月16日，美国佐治亚州亚特兰大市发生连环枪击案，造成8人丧生，其中6人是亚裔女性。3月2日，一名56岁华裔男子搭乘地铁时无故遭毒打，导致失去意识。近日，在美国，一场名为“随意掌握亚裔挑战活动”在社交媒体流传，有消息称，一群青少年发起了该场极不人道的挑战运动，并将目标锁定为在湾区乘坐公共交通工具的亚裔长者和亚裔女性。且不说事件的真实性，消息本身就已经令人毛骨悚然。

“亚裔现在就像任人宰割的猎物”，美国有线电视新闻网一名亚裔记者在节目中坦言，她近期常常“整夜无法入睡，一家人生活在恐惧中”。

数字，触目惊心。美国“制止仇恨亚裔美国人”组织3月16日发布报告表示，自去年3月19日至今年2月28日，共收到3795起各种类型针对亚裔的种族歧视事件报告，包括人身攻击、言语攻击等，其中华裔是被攻击最多的族裔。加州州立大学圣贝纳迪诺分校发布了一份报告，对美国16个大城市中的仇恨犯罪进行了分析：2020年，针对亚裔的犯罪增长了近150%；其中，纽约市针对亚裔的犯罪较2019年上升了833%。

这一切，发生在自诩为“人权卫士”的美国，尤其令人愤怒和悲哀。有人说，这一波歧视亚裔是“历史开了倒车”。19世纪末20世纪

种族歧视

让“人权卫士”颜面扫地

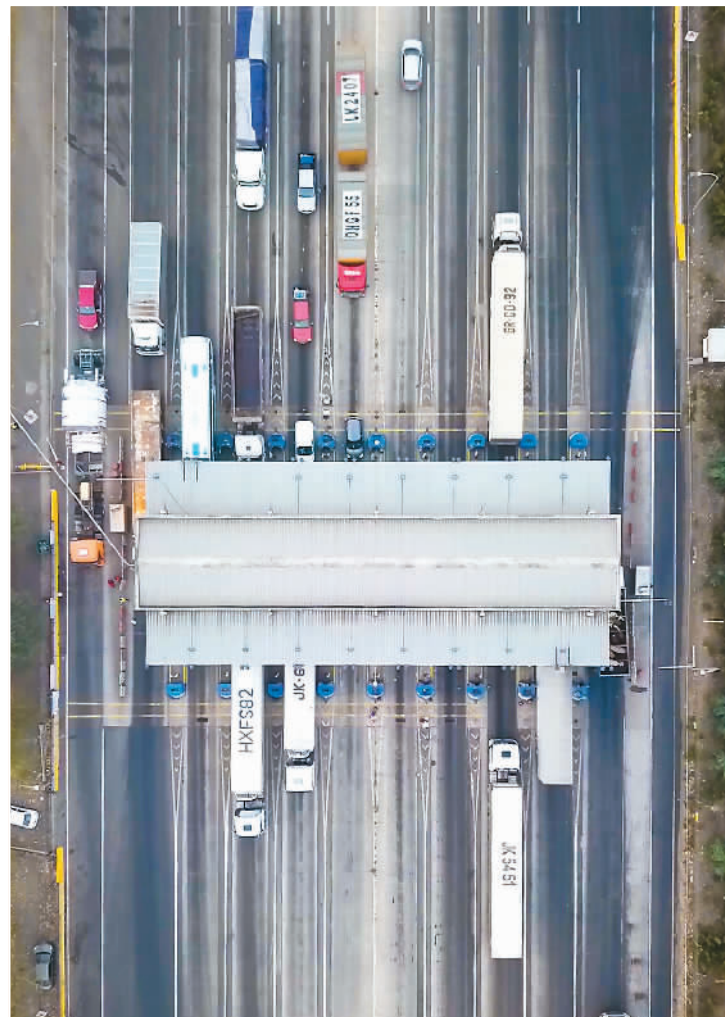
张红

初，亚裔曾被美国主流社会视为“黄祸”。美国史上唯一针对特定族群的歧视性法案《排华法案》、阻止日本劳工进入美国的《君子协定》以及不允许亚裔移民美国的“排亚法案”，就是那一时期的产物。

在不久前的消除种族歧视国际日，联合国秘书长古特雷斯尖锐指出，美国近期频繁发生的针对亚裔暴力事件的背后，是将新冠病毒与亚洲相联系导致的种族主义。《华盛顿邮报》文章也援引挪威社会学家约翰·加尔通观点称，反复发出针对亚裔人口的错误信息，强化了主流文化针对亚裔的直接和结构性的暴力。

新冠肺炎疫情暴发以来，美国上届政府反应迟缓致使疫情失控，各种社会问题随之四起、民怨沸腾。为推卸责任，少数美国政客和反华分子出于零和博弈思维和意识形态偏见，极尽“甩锅”、抹黑之能事，拼命炮制、散播关于中国的谎言和虚假信息，煽动种族主义仇恨，纵容歧视中国在美国留学人员和在美国公民的行为，甚至对他们肆意监控、滋扰、盘查和逮捕。这些充满意识形态偏见和种族歧视的政治诽谤和人权侵害，成为挑动对亚裔仇恨的助燃器，把美国社会始终存在的歧视亚裔现象再次推高。

事实上，在“人权卫士”美国，不但侵犯人权的历史上不了台面，而且人权现状也是一地鸡毛。非洲裔遭到排斥、白人至上主义盛行、反亚裔，这些只不过是美国侵犯人权丑行的冰山一角。当下，“黑命也是命”运动还远未结束，“停止仇恨亚裔”等抗议活动又席卷全美，不知道美国还有何颜面死抱着“人权卫士”的幌子，对他国指手画脚？



中企首次接手经营智利公路

当地时间4月1日零时，中国铁建全资持有的智利5号公路塔卡—奇康特特许经营股份有限公司与原特许经营商顺利完成工作交接，开始运营智利5号公路塔卡—奇康特特许经营项目，这是中国企业在智利首个公路特许经营项目，也是中国企业在智利规模最大的基础设施项目，标志着中国企业成功进入智利基础设施特许经营领域。

图为车辆通过智利5号公路塔卡—奇康特的一处收费站。 王黎旭摄

