

霍尔木兹海峡拟收费通行



分级收费

伊斯兰议会民事委员会是伊朗议会下设立专门委员会，属于立法审议与政策监督的重要专业机构。霍尔木兹海峡等重大资源部门由伊斯兰革命卫队和武装部队等军事部门牢牢掌控。

据央视新闻报道，该计划内容包括将伊朗里亚尔形式实施财务安排和收费系统；禁止美国和以色列的船只通过霍尔木兹海峡；维护伊朗及其武装部队的主导地位；禁止对伊朗进行单边制裁的国家的船只通行；伊朗将与阿曼合作制定相关法律框架。

伊朗外长阿拉格齐表示，对于伊朗的友好国家，或者基于其他原因伊朗决定提供通行便利的情况，霍尔木兹海峡都是可安全通行的——中国、俄罗斯、巴基斯坦、伊拉克、印度、孟加拉国等国约20只船只安全通过了霍尔木兹海峡。

霍尔木兹海峡位于伊朗与阿曼之间，是波斯湾通往印度洋的唯一海上通道。尽管其

主要深水通航区几乎全部位于阿曼领海范围内，但伊朗拥有完全的控制权，在过去几十年中为维护该海峡的安全支付了巨额成本。

复旦大学中东研究中心研究员邹志强表示，伊朗通过对霍尔木兹海峡收费的法案，借此彰显其对霍尔木兹海峡的掌控能力，推动对美国施压。同时也借此尝试重塑霍尔木兹海峡的未来秩序，加强自身的国际地位，获得更直接的利益。

据媒体报道，一旦分级收费制度落地，将采取如下框架：禁止美国、以色列及参与制裁伊朗的国家通行；对北约及日韩等美国盟友收取150万至200万美元单次通行费；对普通中立国家收取15万至20万美元；中国、俄罗斯、印度、巴基斯坦等友好国家可免费通行，支付方式支持人民币结算。不过，该法案仍需经过议会全体投票、宪法监护委员会审核及总统签署后方可正式生效。

对此，美国国务卿鲁比奥3月30日称，绝不允许伊朗永久控制霍尔木兹海峡、建立收费系统等。他说，伊朗“正在发出威胁，要永久控制霍尔木兹海峡，建立收费系统等。这绝不允许发生”。

寻找替代

海湾地区的石油储量占全球总储量的近60%，天然气占40%。霍尔木兹海峡是波斯湾通往外部的唯一航道，全球海运石油总量的四分之一以上、全球液化天然气运输量的约五分之一经此运往世界各地。

多方数据显示，沙特和阿联酋严重依赖霍尔木兹海峡出口原油。沙特先期每天有550万桶原油经此运输，阿联酋通过该海峡出口的原油则在150万至200万桶之间。随着霍尔木兹海峡航运受阻，沙特的东西输油管道和阿联酋的“阿布扎比原油管道”备受关注。

沙特国家石油公司(沙特阿美公司)总裁兼首席执行官阿明·纳赛尔日前接受阿联酋《国民报》采访时说，沙特的东西输油管道是目前唯一可用的替代性出口管线，公司正利用该管道将石油产品输送给买家。

东西输油管道在20世纪80年代两伊战争期间动工修建，旨在使石油出口绕过当时屡遭袭击的霍尔木兹海峡。东西输油管道横跨

阿拉伯半岛，东起沙特东部波斯湾产油区，西至红海沿岸延布港，全长1200多公里。2月28日美国和以色列发动对伊朗军事打击后，沙特快速启动了酝酿数十年的应急计划，自此迅速增加东西输油管道的运输量。

伊拉克方面则证实，伊方已经“打通”了一条原油出口路径，即通过连接该国北部库尔德自治区(库区)与土耳其南部杰伊汉港之间的陆路输油管道，把伊拉克北部出产的原油运到地中海。伊拉克国营北方石油公司说，该公司已经启动泵站，将北部基尔库克油田出产的原油通过管道输往土耳其杰伊汉港，初始运力为每天25万桶。

冲突爆发前，伊拉克日均原油出口量约为350万桶，主要通过霍尔木兹海峡运出。战事打响后，由于运输受阻，伊拉克不得不将产量降至原来的三成。

仍在斡旋

霍尔木兹海峡如今已堵塞超过一个月，而最近美国总统特朗普的表态更让海湾国家

焦虑。据新华社报道，特朗普3月30日称，若与伊朗达成协议，将“彻底摧毁”该国所有发电厂、油井及哈尔克岛。

报道援引美政府官员的话说，特朗普及其幕僚近日评估，若要采取行动强行打通霍尔木兹海峡，冲突持续的时间将超出他预设的4周至6周的时间表。因此，特朗普决定美国应当先实现其“主要目标，即削弱伊朗的海军力量及其导弹储备”，同时逐步减缓当前的敌对行动，通过外交途径向伊朗施压恢复霍尔木兹海峡的航运。

伊朗方面则承认一些“友好国家”居中斡旋，但强调伊美并未进行正式对话或谈判。伊朗外交部发言人巴加埃表示，伊朗迄今未与美国进行任何直接谈判，伊朗方面通过部分中间方收到有关美国表达谈判意愿的信息。外界提及的所谓美方停火“15点计划”，其要求“过分且不合理”。

巴加埃同时表示，与美方不断改变立场、发表相互矛盾言论不同，伊朗方面始终立场明确。

另一方面，霍尔木兹海峡不仅事关全球能源命脉，还直接影响化肥供应、农业生产与食品价格。海湾地区是全球最大的尿素生产与出口基地，供应全球约45%的硫磺(制造磷肥的关键原料)出口。眼下正值北半球春耕施肥高峰期，至少1亿人的饭碗面临威胁。

联合国贸易和发展会议最新警告称，由于霍尔木兹海峡地区地处全球化肥供应中心地带，持续冲突正扰乱全球能源与化肥的流动，并给粮食系统、全球贸易及脆弱经济体带来日益增长的风险。

贸发会议强调，霍尔木兹海峡的过境量下降超过95%，导致能源和化肥运输中断，石油和天然气价格在各地区大幅上涨，而能源、化肥和运输成本的上涨进一步加剧了粮食生产、供应和价格面临的压力。

北京商报记者 赵天舒

Focus

马斯克xAI创始团队已全员离开

马斯克创办的人工智能公司xAI创始团队成员已全部出走。最新消息显示，xAI创始团队中的最后一名联合创始人Ross Nordeen(罗斯·诺丁)已在周五离职。诺丁为马斯克核心运营助手，3月28日在X平台上摘掉了自己的xAI员工认证标识，并配文“触碰一些草”。xAI创始人团队最早的离职在2024年，2024年、2025年共有3位创始人离职出走，2026年开年以来团队离职加速，而诺丁的离去，标志着2023年7月马斯克亲手组建的那支由11位顶尖科学家组成的“梦幻天团”，如今已全部出走。

xAI的“崩塌”并非一日之寒。自2026年1月以来，离职潮显著加速。到2月底，创始团队已流失过半。3月的最后一周，负责预训练的Manuel Kroiss和“右手”诺丁相继离开，为这场集体出走画上了句号。

马斯克对这家成立于2023年的AI公司寄予厚望，其去年年底还曾豪言：xAI三年内击败所有竞争对手，2026年实现通用人工智能。

导火索指向2026年2月SpaceX对xAI的收购。这笔交易将两家公司合并为一个估值1.25万亿美元的巨无霸，创下有史以来最大企业并购估值纪录，其旨在为SpaceX的史诗级IPO铺路。然而，正是这一整合，成了压垮创始团队的最后一根稻草。

“他们认为这将稀释xAI的独立性。”一位xAI内部人士直言。对于习惯了硅谷宽松研究环境的顶尖科学家而言，成为马斯克庞大商业帝国的一部分，意味着要服从SpaceX的战略大局，丧失独立创新的空间。

3月13日，马斯克本人也罕见地承认：“xAI第一次没有搭建好，所以现在

正从底层重新构建。”一位创始人亲口否定自己公司成立三年来的成果，无异于对创始团队的集体“宣判”。

更深层的原因，则在于文化与管理风格的剧烈冲突。马斯克以“硬核”工作作风著称，要求员工每周工作超过80小时。xAI前CFO Mike Libertore入职仅102天就“跑路”加入OpenAI，坦言经历了“每周工作超过120小时”的地狱模式。

另一位离职高管Toby Pohlen在告别信中写道：“接下来我的优先事项是先‘睡够八小时以上’。”这种极度高压的环境，与AI研究所需的自由、耐心和创造性氛围格格不入。

诺丁本人的身份又为这起事件增添了一层特殊意味。根据沃尔特·艾萨克森的马斯克传记，诺丁是马斯克表弟James Musk的多年老友，早在2022年马斯克收购推特后的大清洗中，诺丁就被从特斯拉和SpaceX临时征调，负责协调裁员。他是马斯克最信任的“嫡系中的嫡系”，连他都选择离开，说明xAI内部的裂痕已难以弥合。

业内人士认为，xAI的困境，折射

出马斯克商业帝国运作模式在AI领域的水土不服。他可以用意志力让工程师们在122天内建成全球最大的超算集群Colossus(拥有超20万张H100 GPU)，但他无法用同样的方式，让一群顶级科学家在高压环境下持续产出突破性研究。

AI的核心竞争力是人，而非GPU。在这场与OpenAI、Anthropic、Google DeepMind的激烈竞争中，xAI在用户规模和行业影响力上掉队了。其聊天机器人Grok在编程能力上被马斯克亲口承认“落后了”，甚至将产品问题归咎于具体负责人，导致张国栋及相关核心成员离职。

面对危机，马斯克正积极补血。他从AI编程工具公司Cursor挖来了两位资深领导者，并亲自翻看此前被拒的求职申请，试图寻找被遗漏的人才。xAI近期还大规模招募华尔街银行家，意图将Grok训练为“顶级投行分析师”，以拓展企业市场。

另一方面，也有新的人才不断加入xAI。当地时间3月13日，美国AI初创公司Thinking Machines Lab创始成员Devendra Chaplot宣布加入xAI，与马斯克及其团队合作，共同研发超级智能。

而且xAI正面临与强劲对手OpenAI、Anthropic以及谷歌等公司的激烈竞争。根据Similarweb今年年初公布的数据，尽管xAI的聊天机器人网站Grok.com的流量稳步增长，但全球排名仍仅处于第三位，占生成式AI聊天机器人流量的约3.4%。相比之下，ChatGPT的占比为64.5%，谷歌的Gemini流量份额则为21.5%。

北京商综合报道

· 图片新闻 ·

NASA准备执行载人绕月飞行任务



3月27日，美国佛罗里达州卡纳维拉尔角，“阿耳忒弥斯2号”机组人员(从左至右)加拿大任务专家杰里米·汉森、任务专家克里斯蒂娜·科赫、指令长里德·怀斯曼和飞行员维克多·格洛弗在抵达肯尼迪航天中心后合影。视觉中国/图

经过两次“漏气”维修后，美国国家航空航天局(NASA)正在为执行时隔半个世纪送宇航员上月的“阿耳忒弥斯2号”任务进行最终准备。

这一任务计划最早于4月1日实施，使用美国新一代登月火箭“太空发射系统”(SLS)和“猎户座”飞船，将四名宇航员送往月球轨道，开展为期约10天的绕月飞行并返回地球。

“阿耳忒弥斯2号”乘组包括美国宇航员里德·怀斯曼、维克多·格洛弗和克里斯蒂娜·科赫，以及加拿大宇航员杰里米·汉森。其中，怀斯曼担任指令长，格洛弗担任飞行员。除汉森外，其余三人均有太空飞行经历。

这支宇航员团队自2023年入选以来，已进行了长达两年多的训练。自3月18日起，他们一直在休斯敦的NASA约翰逊航天中心接受标准的发射前隔离，按计划将在发射前移居至佛罗里达州的NASA宇航员宿舍。

“阿耳忒弥斯2号”任务的核心载体，由美国新一代登月火箭“太空发射系统”与“猎户座”飞船组成。

这一组合背后，波音公司是“太空发射系统”的总承包商，诺斯罗普·格鲁曼公司负责制造火箭的固体燃料助推器，而洛克希德·马丁公司则负责生产“猎户座”飞船。

值得注意的是，此次任务不包含登月环节，而是将宇航员送往比以往任何一次载人航天任务都更远离地球的深空区域，以测试“猎户座”飞船的生命支持系统、导航系统、通信系统以及隔热罩的性能。

作为NASA耗资数十亿美元的“阿耳忒弥斯”登月计划中的首个载人任务，“阿耳忒弥斯2号”承载着美国重返月球的关键一步。然而，在历经多次推迟、技术问题频出的背景下，此次任务能否如期发射，仍是关注焦点。

北京商综合报道