

世界石油地缘政治格局新态势 与中国石油进口安全

◎ 郑传贵

石油安全是国际政治关系的焦点。伊拉克战争之后，世界石油地缘政治格局展现出“三极多元”的新格局。在当前世界石油地缘政治格局下，中国的石油进口安全主要面临“能否买得起、能否买得到、能否运得来”三个方面的问题。要保证中国石油进口安全，从世界石油地缘政治角度考虑应选择多元开源、确保原路、另辟蹊径、战略储备、合作共赢等战略。

石油安全直接影响到一国的经济安全，同时也影响到国家的政治安全、军事安全，关系到国家的生存大计，所以，一直是国际政治关系的焦点。石油的地缘分布格局也在一定程度上决定了国际政治竞争格局。随着世界政治经济形势的发展和变化，在不同历史阶段形成了不同的世界石油中心。而由于能源，特别是石油具有的特殊战略价值，世界能源中心的每一次转移，中心同时也成为各种政治力量争夺的焦点。^[1]伊拉克战争之后，世界石油地缘政治格局呈现了新的态势，中国的石油安全面临多方面的问题。为了确保中国经济的持续发展、国际地位的稳步提升，从世界石油地缘政治格局的角度考虑，中国的石油安全问题要重新做出重要的战略选择。

一、当前世界石油地缘政治格局新特征

世界石油的消费区域构成与资源区域构成的严重错位和失衡，使全球围绕油气资源的争夺一直非常激烈，也使对原油进口依赖程度较高的国家一直面临石油安全问题。进入21世纪，石油资源进一步成为国家之间竞争与冲突的重要根源。伊拉克战争之后，世界石油地缘政治格局展现出新特征：以美国、需求方、供应方为政治主体的“三极多元格局”。

1. 美国

对超级经济实体和世界第一石油消费大国的美国来说，石油供应安全对其经济保持持续增长至关重要。美

国已探明可开采原油储量占世界总量的3%，但每年原油消耗量占全球的25%，是当今世界上最大的石油消费国。美国争夺石油不仅在于确保自身需求得到满足，更有控制这一战略资源进而维护其世界霸权地位的长远意图。对世界上所有的重要产油地，美国都已有其重要的军事和外交政治的战略安排。美国副总统切尼曾明确讲：谁控制了波斯湾石油的流量，谁就有了不仅对美国的经济，而且“还对世界其他大多数国家的经济”的“钳制”力。未来学家托夫勒也曾指出，控制了中东地区的石油，美国就捏住了向其主要竞争对手供应石油的输油管口。伊拉克战争使美国掌握了伊拉克的油田，控制了世界最大石油产地中东的石油阀门。伊拉克石油在美国直接控制下成为调节国际油市的重要杠杆。美国借阿富汗战争，进入俄罗斯的传统势力区域中亚，围绕该地区的油气资源展开与俄方的争夺。美国采用施压和经济诱惑的手段，迫使中亚直达土耳其的油管绕开俄罗斯，改走格鲁吉亚。这条贯通阿塞拜疆的巴库——格鲁吉亚的第比利斯——土耳其的杰伊汉的巴杰石油管线的正式启用，打破了俄罗斯对里海石油出口的垄断。伊朗成为美国的下一个新目标。这是因为，在国际石油版图上，伊朗的战略位置十分重要，它占据着波斯湾北边的战略位置，横跨霍尔木兹海峡，每天世界40%的石油出口要从这个狭窄的水道通过。另外，《美国国家安全战略》还将强化与非洲石油生产国的合作确定为“加强美国自身石

油安全”的重要途径。在此战略思想指导下，美国对非洲发起全方位石油外交攻势，政要频频造访非洲。同时，美国逐渐缓和同利比亚、苏丹等非洲国家的关系。

2. 石油供应方

从石油供应方来看，自从美国占领伊拉克和前苏联的解体、中亚国家的相继独立，以往欧佩克控制国际油价的局面正在打破，欧佩克、非欧佩克产油国和伊拉克三分天下，呈现“三国鼎立”局面。

(1) 欧佩克。欧佩克虽然传统的权威地位逐渐弱化，遭到美国的打压和以俄为主的非欧佩克产油国的挑战，又面临伊拉克迅速崛起的威胁。但作为亚洲、非洲和拉丁美洲主要石油生产国的国际组织的影响仍不可低估。以美国为例，据美国最新战略报告说，尽管美国从20世纪70年代初开始就制定了减少对阿拉伯石油的依赖并在中东地区以外寻找石油的计划，但迄今为止大都没有结果，既没有改变世界石油供应的现状，也没有减少世界经济对中东和北非石油的依赖。相反，在30年内，中东和北非探明的石油储量在世界所占的份额大幅度增长，各自对该地区石油依赖程度的预测也提高了。所以，欧佩克一直是影响世界石油地缘政治格局的重要力量。

(2) 非欧佩克。俄罗斯、里海沿岸国家、非洲是非欧佩克主要产油国。俄罗斯挟石油储量和产量分别占世界总量的13%和12%，天然气储量居世界之首的优势，以“突破北美，稳定西欧，争夺里海，开拓东方，挑战欧佩克”的石油战略，逐步确立其石油大国的地位。里海沿岸国家如阿塞拜疆、哈萨克斯坦的石油产量不断大幅度上升。非洲（阿尔及利亚、摩洛哥、利比亚是欧佩克成员国除外）石油蕴藏丰富，由于新勘探技术的运用和新油田的陆续发现，非洲石油储量还在不断增加。非洲石油不仅油质好、成本低、易运输，而且远离动乱中心，相对安全，因此，国际各大石油公司，正竞相投入巨资进行勘探开发。所以，这几年非欧佩克产油国的力量在逐渐日显，对世界石油地缘政治格局的影响也不断增大。

(3) 伊拉克。美国占领伊拉克之后，伊拉克对世界石油地缘政治格局的影响也逐步提升，并成为美国掌握的一张“石油王牌”。在目前发现的80个大油田中仅开发了17个，石油潜能巨大。虽然伊拉克局势动荡导致恢

复石油产量的预期前景不明，但是美国仍将力促伊拉克重返国际油市，以便达到取代沙特、打压欧佩克、制约俄罗斯的多重目的。在这种新格局下，产油国与石油进口国之间的共同利益与矛盾分歧相互交错，既斗争又妥协将成为相互关系的主要特征。

3. 石油需求方

国际石油机构预计，世界对石油的消费平均每年以1.7%的速度增长。美国石油情报局预计，到2025年，世界对石油的日需求量将从2002年7800万桶增长到1.18亿桶。其中，东北亚地区（包括祖国大陆、香港特区、澳门特区、中国台湾以及日本、韩国、朝鲜、蒙古，不包括俄罗斯）的石油需求增长尤为突出。目前，东北亚地区的石油需求占世界石油需求总量的比重已近1/5，日本、中国和韩国的石油需求则占到东北亚地区石油需求总量的98%以上。尤其是中国石油市场需求增势强劲，自1990年开始以每年7%的平均速度攀升，2003年石油产品需求总量增长幅度达到11.4%，从而使我国的石油贸易量超过日本，成为居美国之后的世界第二大石油进口国。^[2]剑桥石油研究协会主席耶金认为：“目前中国的需求增长是推动世界石油市场的基本动力。”日本的石油消费量退居世界第三位，韩国也是排名前列。以东北亚为代表的石油需求方对世界石油地缘政治格局也产生重要的影响。

二、当前中国石油进口安全问题

自1993年成为石油净进口国以来，我国石油进口量逐年增长，2004年首次超过亿吨“红线”，占国家石油总供给量40%以上。按国际惯例，当一国的石油进口量超过1亿吨时，往往需动用外交、经济、军事等手段以保证石油供应安全。^[3]中国的石油储量与未来几十年的发展需求之间已经存在一个巨大的缺口，而且这个缺口将越来越大。有专家测算出我国国内石油的缺口量：在21世纪初期将超过1亿吨标准煤，2030年约为2.5亿吨标准煤，进口依赖率将高达50%以上。到2050年约为4.6亿吨标准煤，进口依赖度将达60%。在当前世界石油地缘政治“三极多元”的格局新常态下，中国石油进口安全面临的问题主要表现在三个方面：“能否够买得起，能否够买得到和能否运得来”。

1. 能否买得起: 油价问题?

伊拉克战争后人们曾预计,随着美军在伊拉克战争中迅速取胜和对局势的控制,世界石油市场将趋于稳定。然而从2004年初开始,世界石油价格就一路攀升,从1月份的每桶30美元,到10月份最高达到每桶55美元,涨幅之大,来势之猛,完全超出人们的预料。^[4]在这次石油涨价风暴中,中国是主要受害者之一。根据国际货币基金组织的估计,每桶石油的价格上涨5美元并维持1年,世界经济增长率就会减少0.3个百分点,发展中国家经济增长率则会减少0.75个百分点。^[5]2004年为进口石油我国花的外汇是400亿美元,仅价格上涨因素就多支出80多亿美元。2005年进口石油从上年为1.2亿吨增加到1.3亿吨,虽然只增加了1000万吨,但所花的外汇超过600多亿美元。^[6]油价上涨还带动了航空、交通运输、冶金、化工等高能耗行业或产品成本上升,预计GDP损失0.7个百分点。根据商务部2006年的统计数据显示:2006年我国进口石油因石油价格上涨多付出152亿美元。

2. 能否买得到: 来源问题?

对于中国来说,目前的石油进口供应来源主要是中东、北非、南美、中亚和俄罗斯等。根据国家海关总署的统计资料,目前,中国原油进口来源地区及份额分别为:中东地区50.19%,非洲地区24.13%,亚太地区15.122%,俄罗斯中亚地区7.12%,欧洲和美洲共2%。由于中国与南美一直缺乏紧密的政治关系和经贸往来,因此,中东、北非、中亚和俄罗斯便成为中国最现实的主要石油供应地。但是,当前却面临以下问题:

(1) 地区稳定与安全问题。中国石油进口地大都属于地缘政治的焦点或不稳定地区,要么被美国列为支持恐怖主义的国家,如伊朗、利比亚等,要么内部社会动荡,被欧洲认为是“失败国家”如苏丹、安哥拉等,因而容易受到西方国家以各种政治理由进行干预或予以制裁。^[7]因此,尽管中东和北非地区是中国石油进口的主要来源,但它们却不是稳定的来源。中国石油供应安全不仅取决于中国同这些地区的政治、经济关系,而且更取决于这些地区本身的稳定和安全。

(2) 多方国际势力的影响。长期以来,美国、欧盟、日本、俄罗斯、印度等从各自的战略利益出发,都与中国进行石油进行争夺。出于政治及其他目的,美国在石

油方面对中国的遏制非常明显。伊拉克战后,美国对海湾地区的石油控制能力大大增强,这一格局增加了在石油上直接遏制中国的砝码,使中国欲利用与该地区国家良好的政治关系开展正常的石油合作面临一定难度。2004年6月15日美国国会下属的“美中经济和安全评议会”发布年度报告,该报告明确表示中国日益增加的石油需求及对进口石油的依赖削弱了美国的石油和安全利益。因此,美国的石油战略已经同未来中国的巨大石油需求和严重缺口联系起来,在中东、中亚、西伯利亚、南中国海乃至非洲和拉美的产油国,美国都有防止中国获得新的石油资源的战略安排。^[8]

中国一向与俄罗斯具有良好的政治和战略关系,这为中国开拓俄罗斯石油市场提供了必要的有利条件。但是,中国真要想把俄罗斯变成中国石油进口的来源地,却是一件非常难的事情。因为,石油对于俄罗斯来说具有特殊的战略意义。近年来,石油出口一直占俄GDP的20%以上和外汇收入的50~60%,俄罗斯经济增长的近90%得益于石油出口的拉动。普京政府对石油出口给予了极大关注,并力求对国际石油战略格局施加更大的影响。出于国家利益和地缘政治的考虑,俄罗斯不会轻易将石油提供给任何一个国家,包括中国,中日之间“安大线”与“安纳线”的较量在很大程度上就反映了这种困难。另外,中国这几年的迅速崛起,也给俄罗斯造成一种压力,所以,他不希望中俄合作给中国强大带来促进作用,因而,在石油供应问题上,俄罗斯对中国“心存疑虑”。

日本一直信奉务实的石油外交政策。在俄罗斯的石油输送管线安大线和安纳线争夺战中,日本的石油外交策略可谓登峰造极。2003年上半年,日本的小泉纯一郎两次会见普京总统,承诺给俄以资金支持,有一次甚至带上一位黑带级别的柔道大使,以取悦普京。2003年6月,日本前首相森喜朗和日本外务大臣川口顺子分别赴俄游说,并承诺如果俄罗斯同意优先修建“安纳线”输油管线,日本将提供75亿美元的资金,协助俄罗斯开发东西伯利亚新油田。这让俄罗斯难以抵御,无论是勘探开发新的油田,还是改造老油田都需要巨大投资才能进行。同时,日本还承诺以10亿美元的高价,帮助作为“安纳线”最终出海口的滨海边疆城市进行经济开发和环境

保护。这座城市顺理成章地成为“安纳线”的忠实拥护者之一。到后来,日本一共同争取到包括布利亚特州、赤塔、哈巴在内的“安纳线”沿途七个州来支持日本石油管线方案,成功地从中国手上实现了虎口夺“油”。

此外,中国还面临着来自印度对海湾六国石油的争夺,印度是亚洲地区仅次于日本和中国的第三大石油消费国,其原油需求约70%依赖进口,加之距海湾较近,国内的炼油设备也较适于精炼海湾原油。因此,印度的石油资本必将加速进军海湾,对中国与海湾六国的石油合作构成挑战。

3. 能否运得来:运输问题?

世界石油供应和消费的错位现象决定了石油运输的必要性。目前,中国进口石油的大部分是通过海上途径运输,这就使其易受攻击。石油海上运输主要依赖于海运通道的畅通和海运能力的充足。相应地,中国石油运输安全主要面临两方面挑战。一是运输线路安全,二是运输能力安全。

(1) 运输线路问题。从中国石油进口情况来看,除极小部分进口采用铁路和管道运输之外,绝大部分,约占全部石油进口的93%,是通过海上运输实现的。海上石油运输乃是当代世界政治经济中最引人注目的战略问题之一。随着中国石油需求的增大,石油进口对海上运输通道安全的依赖也越来越大。目前,中国石油进口运输线路的最大障碍是“马六甲困局”。据测算,中国进口原油的4/5左右要通过马六甲海峡。过分依赖中东和非洲地区的石油和单一的海上运输路线,使得中国石油进口的脆弱性比较明显,如果遇上特殊情况,正常的石油进口可能无法得到保证,国内的人民生活、经济运行乃至国防安全就会受到重大影响。可见,石油安全对中国经济政治的重要性,使马六甲海峡的安全成为中国石油安全中的重大问题。

造成“马六甲困局”的影响因素主要表现在以下方面:第一,马六甲海峡位于印度洋北部、马来半岛和印度尼西亚的苏门答腊岛之间,是一条连接中国南海和安达曼海的狭长水道,也是亚洲、非洲、欧洲、大洋洲之间相互往来的海上枢纽,交通位置十分重要。该海峡长约805公里,状似漏斗,北端入口处宽约233公里,向南渐窄,其南端最窄处大约只有不到15公里。马六甲海

峡是世界上最繁忙的海峡之一,是全球原油、石油制品和液化天然气的主要输送通道,运输能力已处于饱和状态,日将大大超过海峡的运输能力。如此繁忙的运输线上一旦发生航运事故或遭受袭击,将严重威胁海峡的航行安全和生态环境。第二,马六甲海峡是世界上海盗活动最多的海域之一。据统计,全球60%的海盗袭击都发生在这里。猖獗的海盗活动不仅对船舶通行构成严重威胁,而且货物与人员的损失,高额保险金的赔付也给相关国家造成了重大损失。据统计,仅2001年,在马六甲海峡就发生了600多起海盗劫船事件,经济损失100多亿美元。^[9]恐怖组织的活动使各国对海峡的安全问题更加担忧。有关国家的调查表明,恐怖组织搜集了大量关于海上目标资料并制定了袭击计划。另外,东南亚地区的恐怖组织与“基地”组织关系密切,9.11事件后其恐怖活动频繁,这使东南亚各国政府普遍担心伊斯兰圣战组织等可能会袭击马六甲海峡以及该地区的重要港口。^[10]第三,马六甲海峡归印尼、马来西亚和新加坡三国共有。长期以来,新、马、印尼三国对马六甲海峡实行共管。但是仍然存在一些问题,如三国(尤其是印尼)目前参加巡逻的军力(包括人员数量和武器装备的质量)是否可以保证海峡的安全、如何采取更为有效的合作方式、联合协调巡逻是否能够长期坚持下去等等。而在如何利用外部力量保障马六甲海峡安全的问题上,三国也存在不同的态度,这就使海峡的安全态势更加复杂化。第四,马六甲海峡具有经济和军事双重意义,因而不可避免地成为多个国家关注的焦点和利益的角逐场。前美国总统安全事务顾问布热津斯基曾一针见血地指出:马六甲海峡是控制亚太地区大国崛起的关键水域。为此,美国多次寻找机会,试图驻军马六甲。日本在马六甲具有重要的经济利益,其所需原油的90%都必须经过马六甲海峡,因此马六甲海峡被日本视为“海上生命线”。长期以来,日本一直高度关注海峡。印度近年来一直宣称在马六甲海峡拥有安全利益,其新的“海军战略”也强调维护从波斯湾到马六甲海峡的“合法利益”。印度外长辛格称,确保马六甲海峡安全符合印度的贸易和军事安全利益,传递了印度原则同意为海峡提供安全保障的明确信号。

(2) 运输能力问题。由于海上石油运输都是由油轮来承载的,因此,发展中国油轮事业是另一项必要举措。

在这方面，中国面临的问题与前者有所不同，既有能力问题，也有协调问题。从能力来看，中国船东目前控制的大型油轮承运能力大约每年为3000~4000万吨，与中国石油进口增长不成比例。但从中国船队实际上运输中国进口石油的具体份额来看，更是不成比例。据统计，中国船东所承运的进口原油仅占中国进口原油的10%左右。从航线结构来看，来自中东，约占50%；来自西非，约占23%；来自东南亚，约占15%。这三条航线所占中国原油运输的比重合计为88%。但是，在中东航线上，中国船东所承运的石油进口占该航线石油进口不足4%；在西非航线上，中国船东所承运的石油进口为零；在东南亚航线上，中国船东所承运的石油进口约占该航线石油进口的52%。另一方面，中国大部分油轮船队以服务国际油轮运输市场为主，尤其是在远东航线上为日本和韩国承载了大部分原油进口运输。中国船东（以招商局为例）90%的运力是为国际市场提供服务的，而中国90%的石油进口又是由外国船东承运的。这种错位现象说明，中国石油公司与国际油轮公司之间，缺乏有效的协调和长期的战略合作。毕竟，日本、韩国与中国的石油运输航线几乎是完全一致的。而中东和西非航线又是中国原油进口的命脉所在。因此，从运输能力来看，中国石油进口运输安全同样令人担忧。

三、当前中国石油进口安全的地缘政治战略选择

在当前的世界石油地缘政治格局，以及中国石油进口面临的安全问题，要想保证我国石油进口的安全，笔者认为应做出如下地缘政治战略选择：

1. 多元开源

美国兰德公司曾经发表过一篇题为《中国寻求石油安全》的研究报告，其基本结论就是，中国石油对外依赖程度应控制在1/3以下，中国不能把鸡蛋全放在一个篮子里，亦即，在外部供应的1/3中，中国从俄罗斯进口1/3，从中亚进口1/3左右，另外1/3可继续依靠中东。兰德公司的研究对中国颇具启发意义。我国应大力开展和平外交，发展与世界各国的友好关系。要积极开展全方位多层次的石油外交，稳住中东和东南亚，争夺俄罗斯、中亚和里海地区，抢占非洲，挤入拉丁美洲等地的

新老油源，尤其应该抓住探明石油储量最快的非洲地区的新机遇，以避免资源地单一可能带来的风险。使我国的石油进口渠道多元化，降低和分散风险，从而更安全。面对国际市场的原油价格的不断飙升，中国石油安全危机的解决不能靠单纯通过贸易，从国外购买现货或期货，这种方式容易受到油价波动的影响。还要到国外办厂，甚至在勘探、开采、加工等领域与外方进行合作，充分利用他国的资源。如可以利用我们的技术、资金到非洲、南美等国家去开发石油，赚取外汇，然后拿这些外汇去购运输风险比较小的石油，从而减少运输风险。只要我们有充足的海外石油产量，就可以赚取足够的外汇，就可以很大程度上抵消石油高价位对经济的冲击。鼓励与国外合作采取“份额油”的方式，即中国在当地石油建设项目中参股或投资，每年从该项目的石油产量中分取一定的份额。这样做有利的一面是，由于中国拿到手的是实物，石油进口量不至于受价格波动太大。

2. 确保原路

需要尽快致力于整合现有的油轮运输事业，使之与石油进口公司形成长期的战略合作伙伴关系，避免不必要的脱节和错位，以改变我国进口石油运输的90%以上由国外航运公司承运，而我国航运公司的90%运力却在为国际市场服务的矛盾现象。这种矛盾现象的背后，是我国的油公司与船公司之间缺乏长期战略合作的关系。政府应该鼓励并出面协调油公司和船公司在双赢的前提下达成合理的价格公式，以长期租约的形式来稳定双方利益，必须将石油运输权控制在自己手中，使石油运输这条“生命线”更安全可靠，以此应对可能出现的严峻挑战。另外，中国既需要逐步壮大中国的海军实力，使之在必要时具有足够的护航成为亚太地区区域安全的积极倡导者和重要参与者。为迎接石油运输方面的挑战，又要加强地区合作，保护东南亚地区的重要海上航道。通过建立东亚石油合作机制，推动马六甲海峡区三国加强在海峡区的联合巡逻，打击海盗，防止恐怖分子渗透，确保马六甲海峡畅通，并把外部势力的影响降到尽可能低的限度。此外，在不发生重大外交问题或突发重大事件的前提下，尽力避免与美国发生战略冲突和矛盾，这也利于中国进口的石油顺利通过马六甲海峡。

3. 另辟蹊径

与美国强大的经济、军事、科技实力和日本雄厚的经济实力、先进的技术相比,中国目前还很难利用军事与经济手段对马六甲海峡施加有效的影响力,因而国内更多的讨论集中在有关石油运输通道的替代方案方面,目前,针对原油运输问题,国内提出了多种解决方案,但比较具有现实可能性的主要包括以下几条:

(1) 中泰线。克拉地峡是泰国南部的一段狭长地带,北连中南半岛,南接马来半岛,地峡以南约400公里地段均为泰国领土。如果在此修通运河,船只就不必穿过马六甲海峡,可直接从印度洋的安达曼海进入太平洋的泰国湾,走海路抵达中国大陆,并且可以节省1000多公里的航程。拟议中的克拉运河,全长102公里,400米宽,水深25米,双向航道运河,按照初步测算,开凿克拉地峡运河需耗时10年,耗资280亿美元。中国对这项工程一直犹豫不决。如泰国和日本等国决定合作修建克拉地峡运河工程,中国应适时加入其中,以维护中国的战略利益。

(2) 中缅线。缅甸实兑港是深水港,能建停泊20万吨级油轮的码头。来自中东的石油从缅甸实兑港上岸,通过输油管线经过曼德勒、瑞丽到达昆明。该路径比中国按传统方式通过马六甲海峡将原油运抵湛江,提炼后再运往其他地方,能减少1200公里的路程。这条管道大约需要投入20亿美元。对中国来说,修建中缅石油运输线同样具有战略意义:一是与传统的经过马六甲海峡将原油运抵湛江港或宁波港相比,这条线路少走1200多公里,可以降低时间成本;二是进口石油运输的安全性提高,因为它只涉及缅甸一国,必要时我国的陆军优势可以发挥;三是可以迫使新加坡等国加强马六甲海峡区的管理,从而对海峡的运输状况改善产生积极影响;四是中缅石油运输线的修建会为中国西南地区的民族经济振兴、发展提供新的增长点。

(3) 中巴线。我国还应考虑开辟巴基斯坦至中国新疆喀什的公路、铁路石油运输线,以作为南部运输线的补充。在条件成熟时,考虑修建中巴石油运输管线,该线从巴基斯坦的瓜达尔港至新疆喀什,可以把来自波斯湾石油和北非石油运往中国新疆。鉴于印度正在谋求修建横穿巴基斯坦的从伊朗至印度的石油运输管道,随着中印关系的改善,中国可以谋求参与此管道建设。届

时从伊朗获取的占中国进口原油较大比重(2003年为12.8%)的部分,就可以通过此线运至新疆喀什,从而绕过美国控制的霍尔木兹海峡。中巴线还可以在喀什向东,与塔里木油田的石油运输线接通,其战略意义就更加深远。中国是2006年穆沙拉夫出访的首选,此举透露了中巴关系对巴的重要性。今年是中巴建交的第55个年头。就如外交部长李肇星所说,“中巴有着全天候的友谊和全方位的合作”。与贸易相比,中巴之间的石油合作问题则更为重要。在中国石油安全的“南亚版图”中,巴基斯坦是一枚重要的棋子。来自伊朗和沙特等中东国家的石油和天然气,可以通过巴基斯坦的中转,源源不断地输往中国。中国是巴基斯坦最为重要的一个合作伙伴。中国希望巴在双方的合作中有所获益。巴不愿意错过中国这趟车。巴基斯坦本身石油并不丰富,但是巴表示愿意做中国的石油走廊,沟通中国和伊朗等国家,中国可以给巴技术、资金方面的支持。所以巴愿做中国能源走廊的想法为中巴关系的发展提供了一种思路。^[11]

(4) 中哈和中俄线。2004年5月,中哈签署了两国关于在油气领域开展全面合作的框架协议,合作的重点是共同铺设一条西起哈萨克斯坦西部的阿特劳、东至中国新疆的阿拉山口,全长3088公里的输油管道。建成后的中哈管道不仅可以向中国和亚洲其他国家输出石油,还可以输送包括俄罗斯、土库曼斯坦等在内的其他里海国家的石油。这条全长约970公里、投资额达7亿美元的工程,是中国第一条跨国管线,2006年7月11日已开始向中国输油。二期工程还在建设中。

就中俄石油合作而言,虽然目前是一波三折,但是俄罗斯开发东西伯利亚油气资源的大战略是既定的,与中国、日本和韩国开展石油合作只是时间问题。开辟中哈、中俄管道的意义在于:首先,与中缅石油管道不同,虽然这两条线路也是从中国较为偏远的地方入境,但是大庆和中国新疆地区都有石油冶炼加工和输送的基础设施,石油入境后可以较为便捷地加工运输。其次,虽然就数量来说,在相当长的时间内,中亚和俄罗斯的石油不足以替代中东在中国石油中的地位,但在非和平状态下,却有更重要的战略意义。再次,这两条石油管道不经过第三国,也不用铁路和油轮运输,不仅安全系数相对较高,而且受西方国家影响的可能性较小。

4. 战略储备

高度重视石油战略储备问题,以提高对石油突发性供应中断和油价大幅度波动的应变能力。国外的石油储备主要有三部分:政府的战略石油储备;石油公司的库存储备;销售者与消费者的库存储备。发达国家一般有120~160天的石油战略储备。美国是目前最大的战略储备国。1997年,储备量就够使用120天。1997年,日本战略储备可用154天。美国在1973年第一次石油危机的1975年,就开始筹建石油战略储备。9.11事件后,布什政府马上增加战略石油储备。增加石油战略储备也是为了发动伊拉克战争的重要准备。中国于2004年正式规划建设国家石油战略储备基地,以应对石油供应中断有可能带来的安全风险。首批确定的四个储备基地分别位于宁波镇海、舟山岱山、青岛黄岛和大连。中国计划到2010年,能达到68~70天。另外,国家应有计划地将某些勘探好或开发好的油田或天然气田封存或减量开采,作为战略储备资源和储备库。还要根据国际石油价格的变化,抓住时机以低价购进更多的石油,充实我国的战略石油储备库。同时,应鼓励企业实行石油商业储备。

5. 合作共赢

一位国际石油专家近来讲到:“最重要的一点,一个国家的石油政策,若不站在全球的角度去考虑,其石油政策可能就不是一种切实可行的方案。因为现在所有国家都是整个全球市场的组成部分。”2004年11月2日,胡锦涛主席在“亚太经合组织第十二次领导人非正式会议上的讲话”中强调:为消除石油问题对亚太和全球经济增长的制约,建议亚太经合组织加强这一领域的工作,开展政策对话,就提高能效、开发新石油和解决贫困人口石油供应等问题深化合作。6个发展中国家领导人对话会议2006年7月17日在俄罗斯圣彼得堡举行。会议将全球石油安全作为主要议题之一,国家主席胡锦涛出席会议并着重就全球石油安全问题作了阐述。胡锦涛强调,全球石油安全,关系各国的经济命脉和民生大计,对维护世界和平稳定、促进各国共同发展至关重要。每个国家都有充分利用石油资源促进自身发展的权利,绝大多数国家都不可能离开国际合作而获得石油安全保障。

要加强石油开发利用的互利合作。实现全球石油安全,必须加强石油出口国和消费国之间、石油消费大国之间的对话和合作。要维护石油安全稳定的良好政治环境。应该携手努力,共同维护产油地区的稳定,确保国际石油通道安全。应该通过对话和协商解决分歧和矛盾,而不应该把石油问题政治化。这就充分阐述了我国不同于传统西方国际关系理论的新安全观,为世界共同应对能源问题提供了新的思维。我们应摆脱“零和游戏”的思维局限,努力创造双赢或多赢的局面。^[12]

[参考文献]

- [1]王亚栋.世界能源地缘政治图景:历史与发展[J].国际论坛,2003(2).
- [2]中国商务部.2003年生产资料市场发展状况及2004年展望报告[R].新华网,2004-3-29.
- [3]董继斌主编.能源社会学[M].书海出版社,2005,9(1).
- [4]顾钢,毛宗强,张晶,王革华.2004年世界能源发展总体态势[J].高科技与产业化,(4).
- [5]韩立华.俄罗斯在中国能源战略中的地位与中俄石油合作[J].经济研究参考,2006(30).
- [6]陈惠.经济全球化背景下中国的国际能源战略和石油外交[J].中国报道,2006(5).
- [7]崔宏伟.实现中国能源竞争战略—兼谈欧洲经验的借鉴[J].世界经济研究,2005(6).
- [8]黄仁伟.美国全球战略的经济因素及对我国经济安全的影响[J].世界经济研究,2004(2).
- [9]朱兴珊,周骞慧.寻找明天的石油[M].中国国家地理,60.
- [10]“Malacca Straits Terror Target Admit Militants”, LloydpsList, August 26, 2004.
- [11]王震.中国半年绘能源安全世界地图:印巴扮演重要角色[R].京报网,2006-02-23.
- [12]皮庆.中石油安全呼唤石油外交[J].高科技与产业化,60.

[收稿日期]2007-10-25

[作者简介]郑传贵,男,江西省委党校政治学教研部副教授,上海大学社会学博士后,主要从事政治社会学与能源社会问题研究。

[责任编辑]李晓霞