

<<石油地缘政治>>

图书基本信息

书名：<<石油地缘政治>>

13位ISBN编号：9787509703069

10位ISBN编号：7509703069

出版时间：2008-9

出版时间：社会科学文献出版社

作者：菲利普·赛比耶-洛佩兹

页数：409

译者：潘革平

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问：<http://www.tushu007.com>

<<石油地缘政治>>

内容概要

国际原油价格自2004年以来飞速飙升，这究竟是因石油市场自身的结构性缺陷所致，还是背后隐藏着更为深刻巨大的国际政治与战略问题？中国与美国作为首当其冲的能源消费大国，所面临的紧迫问题，在于原油供应及石油产品的输送安全等等。

世界的能源供求关系已被打乱，从委内瑞拉到俄罗斯、从里海到波斯湾、从地中海沿岸到西非的几内亚湾，无一不受影响。

更为严重的是，石油成为恐怖分子威胁破坏全球原油市场的武器，世界充满了前所未有的不确定性。

<<石油地缘政治>>

作者简介

菲利普·赛比耶—洛佩兹（Philippe Sebillé-Lopez），法国地缘政治研究所的专属地缘政治学家，同时也是法国地缘政治事务所（Geopolia）国际关系与国家风险评估顾问。

作为石油问题领域的权威，作者以“石油之路”为主线，穿越世界各主要产油地，审视那里正在发生的角逐和争斗，解读迫在眉睫的冲突，揭露种种暗藏的玄机。威逼交恶、恐吓利诱、和解妥协或结盟等等，一种全新的国际石油战略跃然纸上。

<<石油地缘政治>>

书籍目录

引言 石油与地缘政治 石油：一把政治“双刃剑” 石油生产国收回控制权 石油、天然气以及原住民的要价：国际石油市场的新威胁 金融与地缘政治：石油市场的两种解读 从地缘政治到当前石油市场的危机：从理论到实践 石油出产国国有公司的作用越来越大 当前的危机不同于1973年和1980年的石油危机 石油行业投资不足 石油储量与生产 石油储藏和地质学：阿拉伯—波斯湾和美索不达米亚平原储量巨大 全球石油体制和局部利益 石油：美国这个超级大国的软肋之一第一章 海洋、石油运输与海峡 世界原油供应：战略要冲的地缘政治 中东地区的海峡 与中国和日本有关的海峡第二章 美国：对油气资源的全球地缘政治视角 美国的国家能源政策 能源政策和恐怖主义问题 美国的战略调整 美国国内情况第三章 美洲 美国的两个老卖主 委内瑞拉：重要的原油供应商，但有出现冲突的危险 玻利维亚的“天然气之战” 巴西第四章 非洲 美国在非洲的新企图 安哥拉：25年的内战结束之后 赤道几内亚 石油与整个非洲第五章 中亚和高加索地区 欧亚大陆“界墙地带”，华盛顿的战略构想 里海与中亚地区：油气资源和地缘政治第六章 俄罗斯第七章 中国 中国将石油目标瞄准了整个亚洲 中国在非洲的石油外交 中国与美洲 中国与美国的竞争 中国在石油领域的另外两个竞争对手第八章 中东 沙特阿拉伯 伊拉克 伊朗结束语附录译后记

<<石油地缘政治>>

章节摘录

第一章 海洋、石油运输与海峡 世界原油供应：战略要冲的地缘政治 对于世界油气供应而言，保障海上运输线的安全至关重要。

目前，全球三分之二的原油及其衍生产品的出口每天都需要用油轮来运送。

油轮主要有两种：第一类用于原油运输，主要负责将原油从世界主产地运送到提炼厂；第二类用于成品油的运输，负责将汽油、柴油、重油、机油、沥青等原油的衍生产品从提炼厂运送到位于沿海的储存库。

第一类油轮主要作于远洋运输，第二类油轮的吨位要小一些，主要负责近海运输。

目前，全球每天约有4800万桶原油及成品油在海上航行，其中有3500万桶每天要经过被国际石油界称为“咽喉要道”的地方，即那些交通不畅的狭长地带。

这些时常形成拥堵的海峡很容易受到攻击，因而成了恐怖分子和海盗锁定的目标。

运送原油及石油产品的油轮通常只走几条固定的线路。

在某些航线上，油轮必须经过以下两个“咽喉要道”：连接波斯湾和印度洋的霍尔木兹海峡；从中东前往中国和美国西海岸的必经之路马六甲海峡。

其他主要的战略要冲还包括：连接红海和亚丁湾的巴布·厄耳·曼德海峡、沟通太平洋和大西洋的巴拿马运河以及输油管道、连接了红海与地中海的苏伊士运河及苏迈德输油管道以及土耳其境内连接黑海与地中海的达达尼尔海峡和博斯普鲁斯海峡。

此外，在印度尼西亚等一些岛国，也有一些类似的重要海上通道。

在这些海上交通要道上，活跃着各式各样大小不一的油轮。

油轮的选择是在综合了运输路程、目的地港口及沿途经过运河的容量以及运输量等各种因素之后确定的。

一般来说，中东地区的大宗原油出口，也就是说需要进行长途运送的，都是由运载量20万~30万吨的巨型油轮（VLCC）或超巨型油轮（ULCC）来承担的。

输油管道也是石油跨洲输送的理想方式。

对于那些在大陆腹地所开采的原油，这一运送方式更为普遍。

在那些繁忙的“咽喉要道”，输油管道可以为油轮起到辅助作用。

输油管道也可能通过缩短距离的方式来节省运输成本。

对于短距离的原油输送，输油管道是唯一既省钱、又环保的运送方式。

对于长距离的原油输送，输油管道的运输成本同样也是最低的（远远低于铁路、公路或水上运输），但前提是邻国之间没有任何问题。

不过，全球各地的“咽喉要道”虽然都一样的敏感，但它们的战略价值却并不完全相同。

图1-1标明了全球主要的石油运输线路以及这些运输线上一些必须经过的战略要冲。

中东地区的海峡 巴布·厄耳·曼德海峡 巴布·厄耳·曼德海峡位于厄立特里亚、也门和吉布提之间。

阿拉伯—波斯湾出产的原油必须经过这里才能进入红海和苏伊士运河，最终运抵欧洲或美国的东海岸，这是指由南往北的北上航线。

而由北向南的南下航线，则是通往亚洲的必经之路。

自吉布提1977年获得独立以来，法国仍在这里保留了一个军事基地。

这是法国最大的海外军事基地，共驻扎了约2800名士兵。

然而，自2002年之后，吉布提又建立起一个属于美国的“反恐基地”，约有1500名美国大兵，包括特种兵和海军陆战队员、中央情报局特工等。

这一基地与在红海和印度洋上执行巡逻任务的美军舰队保持紧密的联系。

正是依靠着这一特殊的战略位置，吉布提总统伊斯梅尔·奥马尔·盖莱才得以在没有任何竞选对手的情况下于2005年4月8日顺利获得连任。

此次选举不仅沿用了1977年的选民登记册，而且在投票当日出现了许多违规现象，但华盛顿对此没有提出任何异议，个中原因当然不言自明。

<<石油地缘政治>>

每一天, 大约有350万桶原油要从曼德海峡通过。

由于曼德海峡还把握着进入苏伊士运河的大门, 因此对原油以外的其他货物运输也同样重要。

一旦曼德海峡关闭, 所有的船只只能从南非的好望角去绕行。

一条横贯沙特阿拉伯南北部的“东西输油管道”, 日输油量达480万桶, 这对曼德海峡的北上航线有一定的分流作用, 但曼德海峡的南下航线则一直拥堵。

曼德海峡还存在着领土纠纷问题, 厄立特里亚和也门两国都认为自己自己对曼德海峡北部的哈尼什群岛拥有主权。

1995年12月和1996年6月, 两国曾为争夺该岛的主权而发生短暂的军事冲突, 目前局势已稍有缓和。

至于也门, 自从2002年10月发生袭击法国“林堡号”油轮的恐怖事件之后, 政府加强了对输油终端站的安全保护。

苏伊士运河 苏伊士运河位于曼德海峡北部, 是红海沿岸的第二道关口, 也是连接东西方的重要门户。

1869年苏伊士运河正式向国际运输开放, 是当时世界上最重要的几大运输线之一。

苏伊士运河位于埃及境内, 北通地中海, 南通红海, 中间原先有两个大咸水湖。

苏伊士运河开通后, 从欧洲前往亚洲的轮船就不必绕行南非的开普敦, 从而缩短了行程: 根据出发地点的不同, 最多的可缩短67%, 最少的也可缩短17%。

苏伊士运河长193公里, 宽度为300~350米不等。

苏伊士运河对世界经济产生了巨大影响。

别的不说, 它每天能够给埃及带来600万美元的收入, 并创造16000个就业岗位。

每天大约有400万桶原油需要从苏伊士运河经过, 其中250万桶是通过一条与运河平行的输油管道运送的, 其余150万桶则经过运河运送。

这些原油主要运往欧洲, 也有的运至美国。

从苏伊士运河转运的原油主要来自沙特阿拉伯。

目前, 苏伊士运河的运量仍处在上升阶段。

2003年, 苏伊士运河全年共有2800艘油轮通过, 平均每天运送130万桶原油。

这一数字与2002年的2500艘和100万桶相比, 增幅超过了26%。

这一年, 石油收入约占苏伊士运河总收入的25%, 创下了历史纪录。

2001年, 苏伊士运河管理局启动了一个为期五年的计划, 目的是将轮船通过运河的时间由14个小时缩短为11个小时。

苏伊士运河管理局同时还启动了一个为期十年的运河拓宽和加深计划, 终极目标是到2010年能让巨型油轮(VLCC)或超巨型油轮(ULCC)通行。

目前, 苏伊士运河能够通行的最大油船为“苏伊士型油船”, 即吃水不超过62英尺、载重量一般不超过20万吨原油的油船。

自从苏伊士运河管理局将液化天然气的过境费下调35%之后, 苏伊士运河也成了海湾地区天然气运送船只的一个重要通道。

连接了苏伊士湾的埃因苏赫纳港和地中海沿岸西迪基里尔港的“苏迈德输油管道”的原油日输送量达250万桶。

这一输油管道由两条平行的输油管道组成。

“苏迈德输油管道”为阿拉伯石油管道公司所拥有, 这是一个由埃及国家石油公司(EGPC)(份额占50%)、沙特阿拉伯阿美公司(份额占15%)、阿布扎比国家石油公司(ADNOC)(份额占15%)、三家科威特公司(总份额占15%)、卡塔尔国家石油公司(QGPC)(份额占5%)联合组成的合资公司。

“苏迈德输油管道”于1977年正式投入使用。

这一管道的开通是为了使那些在苏伊士运河关闭期间建造起来的超级油轮能够使用, 以避免长途跋涉绕行好望角。

不过, 负责海上运输安全的官员们最担心的就是由于各种意想不到的原因, 苏伊士运河有朝一日被迫再次关闭。

<<石油地缘政治>>

霍尔木兹海峡 霍尔木兹海峡位于沙特阿拉伯、阿曼和伊朗之间，连接阿拉伯—波斯湾与印度洋上的阿曼湾。

每天通过海峡的石油流量约为1500万～1600万桶。

从运输数量上看，这里是全球石油运输的战略要冲，所有从海湾国家装载了石油的油轮都要从这里经过。

这些出口的石油天然气主要销往欧洲、亚洲（中国、日本和韩国）以及美国。

这一航道的安全对世界经济来说至关重要。

自1978年伊朗1513三巴列维下台之后，尤其是“卡特理论”形成以来，美国一直对这里实施严密的监控。

也正是在这一理论的指导下，美国成立了一支“快速部署联合部队”。

“快速部署联合部队”的总部设在佛罗里达，但在海湾及周边地区拥有多处据点。

例如，“快速部署联合部队”能够使用摩洛哥和阿曼的马斯瑞尔（Masirah）岛的军事设施，能够使用埃及的拉斯巴纳斯（Ras ba-nas）的军事基地以及土耳其的印吉利克空军基地（Incirlik）和尤穆尔塔勒克（Yumurtalik）、伊斯肯德伦（Iskendemn）两个港口。

此后，美国还先后与有关国家签订了防务协定，如1995年3月与卡塔尔、1991年和1994年与阿联酋以及1991年和1994年与巴林等。

美国还把第五舰队的司令部设在了巴林。

1991年美国对伊拉克战争获得了胜利，而原苏联的威胁也早已不复存在，为了给自己继续在海湾驻军找到充足的理由，美国提出了一套“双重遏制”理论，目标直接针对伊拉克和伊朗。

2002年，美国将这两个国家定性为“邪恶轴心”国家。

这一名词虽然是新造出来的，但可以从中看出美国人想在这个地区为所欲为的战略并没有改变。

在这一背景下，不要指望海湾地区诸多领土争端问题能够很快获得解决：如伊朗与阿联酋之间的阿布穆萨岛和大小通布岛之争（这些岛屿位于霍尔木兹海峡附近）、巴林和卡塔尔的哈瓦群岛之争、也门与沙特阿拉伯的边界问题、利雅得（沙特阿拉伯）和马斯喀特（阿曼）围绕两国接壤的内陆海之争以及阿曼与其他邻国的边界问题等等。

从上述分析中可以清楚地看到，美国为什么要在中东这个世界油气资源最丰富的地区驻扎大批的部队。

因为除了这些海峡之外。

还没有一个真正的替代方案能解决石油运输问题。

一旦海峡被封锁，中东地区如此巨量的原油运输光靠沙特阿拉伯或其他国家的石油管道是远远不够的。

更何况，当前伊拉克的局势是如此混乱。

土耳其海峡和新的石油运输线 土耳其境内的达达尼尔海峡和博斯普鲁斯海峡分别扼住了马尔马拉海的南北两端，并把黑海和地中海连接在了一起。

达达尼尔海峡绵延65公里，宽度在1.6～6.4公里之间，东连马尔马拉海，西通爱琴海。

再往北便是博斯普鲁斯海峡，它北连黑海，南通马尔马拉海。

博斯普鲁斯海峡是欧洲与亚洲之界，伊斯坦布尔即隔着博斯普鲁斯海峡与小亚细亚半岛相望。

每天，有300万桶原油及几十万桶成品油要从这两个海峡经过。

这些石油产品主要是从北向南运，目的地主要是南欧和西欧。

博斯普鲁斯海峡最宽处为1500米，最窄处仅为760米。

超级油轮的长度一般在300米左右，行驶在这一狭窄的海峡中活动余地很小。

由于水面狭窄，加上水流较急，博斯普鲁斯海峡是世界上最难航行的水道之一。

在某些季节中，这里的天气变化无常，更增加了航行的难度。

虽然土耳其当局在应对恐怖威胁方面作出了巨大努力，但繁忙的海上运输给这里的环境造成了很大的压力。

最近三年来，博斯普鲁斯海峡的环境压力明显增大，因为自苏联解体以来，黑海地区的石油产量大幅提升，经济迅猛发展。

<<石油地缘政治>>

达达尼尔海峡和波斯普鲁斯海峡的运输量近年来增加了一倍。

目前这两个海峡是世界上最繁忙的水道之一，2004年大约有52000艘轮船经过，其中油轮9500艘。

目前，里海地区许多油田即将上马，根据相关开采计划，这些原油出口都选择了西线出口，也就是说都要经过黑海和土耳其海峡。

不过，里海地区的石油还可有其他的出口路径，比如从西北方向经过乌克兰等。

在其他新计划出台和实施之前，黑海及波罗的海沿岸的港口目前仍是俄罗斯石油输出的最主要途径，这一点与苏联时代相比没有任何改变。

俄罗斯以及阿塞拜疆等里海地区所开采的原油主要通过黑海的港口往外输送，主要的出口港口是俄罗斯的新罗西斯克港（Novorossisk）和格鲁吉亚的苏普萨港（Soupsa）。

尽管从阿塞拜疆首都巴库（Baki）到土耳其的地中海沿岸城市杰伊汉（Ceyhan）的输油管道最近已经开通，但由于里海地区石油出口量剧增，油轮在土耳其两个海峡一带拥堵的现象日益严重。

土耳其当局自然希望里海地区的原油能够尽可能多地通过巴库～第比利斯～杰伊汉输油管道直接输送到其国内的地中海沿岸城市杰伊汉，但它仍十分担心从达达尼尔海峡和波斯普鲁斯海峡经过的油轮会越来越多。

尽管1936年在瑞士蒙特勒签订的里海《海峡制度公约》明文规定各国商船无论平时或战时均有在该海峡航行的完全自由，但土耳其曾几次修订立法，强化了对海峡的管理。

首先，在油轮的吨位上，土耳其当局明确规定能够在海峡通行的最大油船为载重量在12万～20万吨之间的“苏伊士型油船”。

然而，自2002年发生“林堡号”油轮遭袭击事件之后，土耳其当局又强行规定长度超过200米的油轮只能在白天穿越波斯普鲁斯海峡，而且往来的船只不能交汇。

这一规定几乎使所有的油轮都受到了限制。

油轮只得分成上行和下行两组，分时段单向航行。

如此严格的规定，加上冬季恶劣的天气，往往容易造成油轮的滞港，其中以2003年底～2004年初的情况最为严重。

2003年12月中旬，在地中海与达达尼尔海峡相连接的地方，排队进入马尔马拉海、穿越波斯普鲁斯海峡的船只多达48艘。

那时候，一艘船从地中海进入马尔马拉海、穿越波斯普鲁斯海峡平均需要14天，而当它装满了货物从波斯普鲁斯海峡回到地中海也需要10天时间。

按照当时的租船价格计算，那段时间的石油买主们至少多花费了1200万美元。

更严重的是，由于当时正值欧洲的严冬，石油产品的需求量很大，因而运输的不畅很容易造成市场恐慌。

事实上，由于供应不及时，欧洲市场上的油价已经开始上涨。

除了战略价值以及对金融市场的潜在影响之外，土耳其这两个海峡还曾提醒人们去关注这些“咽喉要道”的最大和最小通行能力的问题。

例如，在2004年2月中旬的一场大风雪中，两艘货船在土耳其两海峡内相撞后沉没，其余船只被迫靠岸，该事件导致这一航道关闭了整整两天。

正因为如此，人们才开始考虑在倚仗海峡航运的同时，也应当在陆地上铺设输油管道，尽管后者的运量通常要小得多。

2005年4月，俄罗斯、保加利亚和希腊三国共同决定，铺设一条从黑海到爱琴海的陆地输油管道。

这一总长度达300公里的输油管道有望缓解波斯普鲁斯海峡的压力。

此外，保加利亚和阿尔巴尼亚也在商定建设一条途经马其顿的输油管道。

下一节我们还将详细分析黑海地区输油管道的地缘政治，这些输油管道还将为里海地区的原油打开出口通道。

从大西洋到太平洋 1914年正式开通的巴拿马运河是一条船闸式运河，运河自濒临太平洋的巴拿马城至加勒比海沿岸的科隆，长约80公里，沟通了太平洋、加勒比海以及大西洋。

巴拿马运河上共有三座双线船闸。

巴拿马运河对世界贸易来说至关重要，不仅美国东海岸和亚洲之间的货物运送离不开巴拿马运河，从

<<石油地缘政治>>

一定程度上来说欧洲和美国及加拿大西海岸之间的货物运送同样要走巴拿马运河。此外，拉美国家的对外贸易也主要依赖巴拿马运河。巴拿马运河上每年有1.4万艘船只通过。

<<石油地缘政治>>

编辑推荐

人类用完第一兆桶石油，用了125年。
再过30年，人类便可能用完第二兆桶石油——这已近似于全球已探明的石油总储量。
——美国雪佛龙公司，2005年 “石油，10%是经济，90%是政治。”
——剑桥能源研究协会（CERA）主席 丹尼尔·尤金（Daniel Yergin）

版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问:<http://www.tushu007.com>