

亚洲跨国油气管道的发展趋势

北京大学教授 安维华

一、亚洲是世界石油资源最富集的地区

亚洲是世界上油气储量最多的地区。全球有 2/3 的石油分布在西亚的海湾地区。如果不把油沙富集的加拿大计算在内,东西西伯利亚与里海当属在海湾之后的世界第二和第三油气富集地区。

截至 2005 年 1 月 1 日,西亚地区估算剩余探明石油储量为 999.1 亿吨,占世界总量的 57.1%。2004 年估算产量为 11.1 亿吨,占世界总量的 31.3%。西亚油气主要集中于海湾地区沙特阿拉伯、伊朗、伊拉克、科威特、阿拉伯联合酋长国等国。

北亚地区主要油气生产国与输出国是俄罗斯。俄罗斯石油储量居世界第 8 位,正在加紧开发的地区有欧洲北部的季曼-伯朝拉、东西伯利亚、远东、里海沿岸 4 个地区,后 3 个也都在亚洲部分。2004 年俄罗斯的石油产量居世界第 1 位,同年出口了 2.3 亿吨。俄罗斯的石油出口量仅次于沙特阿拉伯,居世界第 2 位。

中亚地区以哈萨克斯坦石油储量为多。据哈萨克斯坦官方资料,陆地已探明石油储量有 24 亿吨,里海沿岸及其大陆架地区已探明石油储量 46 亿吨,后者的远景储量达 70 亿吨。哈萨克斯坦在 2000 年 7 月发现的卡沙甘油田可采储量达 130 亿桶(将近 18 亿吨),保守的估计也有 10 亿吨,属世界最大的油田之一。美国《油气杂志》2004 年年终号

的数字,哈萨克斯坦 2004 年石油的估算产量为 4930 万吨^①,大部分供出口,2002 年出口近 3500 万吨,占当年石油产量的 77.7%。

亚洲地区近年天然气开发迅速。截至 2005 年 1 月 1 日,俄罗斯天然气储量为 475 725.6 亿立方米,居世界第 1 位,约占世界天然气总储量的 27.8% (但据俄罗斯的有关资料,俄罗斯的天然气储量占世界总储量的 31%)。其中东西伯利亚天然气储量有 6.6 万亿立方米。

2004 年俄罗斯天然气产量为 6 074.31 亿立方米^②,占世界总产量的 22.7% (但据俄罗斯 2000 年的有关资料,俄罗斯的天然气产量占世界总产量的 31%),居世界第 1 位。其中西西伯利亚生产的天然气占全国的 87%。俄罗斯天然气出口量也居世界第 1 位。2003 年出口量为 1894 亿立方米。

伊朗、卡塔尔的天然气储量分别居世界第二三位。截至 2005 年 1 月 1 日,伊朗的天然气储量为 266 179.8 亿立方米,卡塔尔为 257 684.7 亿立方米。2004 年两国的天然气

① 另据报道,哈萨克斯坦 2001 年石油产量为 3950 万吨。2002 年的石油产量即已达到 4720 万吨,2003 年已达 5200 万吨(5127 万吨)。原先人们预计 2015 年哈萨克斯坦石油产量将超过 1 亿吨。但随着北里海大陆架卡沙甘油田临近开采,哈萨克斯坦政府计划到 2010 年即将石油产量提高到 1 亿吨,而到 2015 年达到 1.5 亿吨。见《人民日报》2004 年 7 月 14 日。

② 另据统计,俄罗斯 2003 年天然气产量为 6 164.55 亿立方米,2004 年为 6 335.03 亿立方米,见《国际石油经济》,2005 年第 3 期。

产量分别为 735.52 亿立方米和 294.4 亿立方米。亚洲天然气储量较多的国家还有沙特阿拉伯、阿联酋、伊拉克、印度尼西亚、马来西亚等国。

二、苏联解体后,中亚、北亚国际油气运输体系重组

亚洲油气输出缺少统一的管道网络。相互之间有跨国管道连接的大致分为两大部分:一部分是俄罗斯/独联体同伊朗之间的管道网;另一部分是伊拉克以及海湾其他国家之间的管道网。前一部分在苏联解体前后变化较大,主要由于政治版图发生变化,原有的供求关系与管道走向随之改变。俄罗斯希望仍能在独联体范围内的能源体系中发挥传统的主导作用。而美国想营造绕开俄罗斯与伊朗的管道系统。

苏联解体以后,原先在苏联内部的供应关系与市场体系也随之解体。俄罗斯失去了使用波罗的海港口以及穿越乌克兰的输油管线等出口石油设施的便利。波罗的海的港口已归拉脱维亚、立陶宛管辖,黑海的一个重要油港转归乌克兰管辖。俄罗斯向欧洲出口石油的主要海港只剩下黑海的新罗西斯克港。虽然可以继续要求独联体其他国家继续通过俄罗斯领土出口石油,但是,有关独联体国家希望改变受制于俄罗斯的局面,谋求石油出口的多渠道化。因而俄罗斯需要重建石油出口的体系:开拓新市场,铺设新管道。为了扩大石油出口运输能力,俄罗斯积极建设自己的海上出口终端设施,建设石油出口新的运输线,并且使管道运输成为重点方式。

俄罗斯是世界上油气运输管道变动较大、调整与建设的规模都比较大的国家之一。管道运输具有铁路等运输工具所不具有的优点,但是也有局限:建设投资多且工期长,不能灵活地适应市场的变化,所以也带有一定

的风险。考虑到油气输送管道对油气出口的极端重要性,针对有的石油公司自行确定输油管线的现象,俄罗斯政府提出:“在俄罗斯境内建设的所有油气管线都应归国家所有”,“只有国家才能决定油气管线的走向”。

在苏联时期,里海地区各加盟共和国的所有油气管线都要经俄罗斯出口。1997 年前,除小批量的石油经由驳船或铁路运往俄罗斯以供出口,或通过哈萨克斯坦-俄罗斯的小管线出口以外,里海地区石油出口国只有靠阿特劳-萨马拉这一条较大的输油管线出口。苏联解体后,俄罗斯出于本国利益的考虑,希望继续保持它与中亚国家石油领域中的主导地位。在上个世纪 90 年代,俄罗斯有的官员甚至提出中亚-里海地区(前苏联加盟共和国)的石油仍应经俄罗斯领土外运。《2020 年前俄罗斯能源战略》提出:“俄希望将独联体特别是中亚国家的能源资源(尤其是天然气)长期、大规模地吸收到自己的燃料能源体系之中”。而中亚国家希望摆脱和避免俄罗斯对其石油领域的特殊影响,希望在独联体外拓展石油交往空间。因此,双方只能在商业的基础上调整双方的经济关系。

三、亚洲石油输出多向化与管道经营多边化

亚洲石油输出历来以西向为主。俄罗斯的石油储量虽然主要分布在亚洲,但出口主要是面向欧洲。这同苏联时期经济重心在欧洲部分,与欧洲国家的经济联系较为密切有关。原欧盟 15 国的进口石油中,中东石油占 28%,挪威石油占 24%,俄罗斯石油占 21%。德国所需的原油有 35% 来自俄罗斯^①。俄罗斯出口的原油有 2/3 通过“友谊”输油管及

① [日]《选择》月刊,2005 年 1 月号。

支线网输往白俄罗斯、乌克兰、德国、波兰、匈牙利、斯洛伐克和捷克,出口的成品油也大部分输往东欧国家。中亚石油输出的传统方向是苏联的欧洲部分,也以西向运输为主。海湾国家也有多年向西出口石油的历史。欧美是海湾国家石油的重要买主。

近年,俄罗斯开始注意石油出口对象的多国化,根据《2020 年前俄罗斯能源战略》,俄要在北波罗的海、里海-黑海-地中海、中欧、东西伯利亚以及远东 5 个方向上发展石油运输体系。

在推进石油出口对象的多国化方面着力更多的是中亚石油输出国。中亚各国全都是内陆国家,石油出口不像沿海国家那样方便,管道运输以及铁路与公路运输占有重要地位。它们向独联体以外国家以及其他邻国出口石油,往往要经过第 3 国,甚至要借道更多的国家,这不仅降低了石油出口的“自由度”、加重了支付过境费用的负担,无疑也给石油出口的安全带来较为突出的问题与障碍。苏联解体以后,虽陆续建成几条新的管线,原有的阿特劳-萨马拉管线的通过能力也得到提升。但是,外运能力问题仍然是制约这些里海国家石油出口与石油出口安全的瓶颈。寻求出海口和通往国际市场的安全通道成了中亚国家的战略任务。只有建立起向多国出口的运输通道,才能实现出口对象的多国化。

20 世纪 90 年代,哈萨克斯坦两大炼油厂加工的原油须从俄罗斯秋明油田运来,而哈萨克斯坦田吉兹油田的原油又须运往俄罗斯炼油厂加工。田吉兹原油出口须经俄罗斯“友谊”输油管运往新罗西斯克,其运输配额也要由俄罗斯决定。哈萨克斯坦独立初期,只有阿特劳-萨马拉这一条管线外运,年输出石油 350 万吨。里海国际石油运输财团投

资修建跨越里海的田吉兹-新罗西斯克输油管线于 2001 年投入使用,年运输能力为 2825 万吨。哈主要是通过通往俄罗斯的这两条输油管出口石油,两条管线出口的石油约占哈石油出口总量的 70%。为实现多向化,哈萨克斯坦积极开拓不经俄罗斯的石油运输通道。在里海-黑海-地中海方向,哈萨克斯坦通过本国的阿克套港用小油轮将石油运到巴库,再经过输油管将石油运到格鲁吉亚在黑海的港口苏普拉,但数量有限。阿塞拜疆至土耳其的巴库-杰伊汉输油管线建成后,哈萨克斯坦对经该线外运石油持积极态度。此外,哈萨克斯坦还用运油车将石油运往伊朗北部,经加工后用以换取在伊朗南部油田生产的石油,供出口。关于哈萨克斯坦-土库曼斯坦-伊朗管道,已进行可行性研究,管道起于哈萨克斯坦西部地区,经土库曼斯坦西部通往伊朗北部,然后接入波斯湾地区的干线管网,可经哈尔克岛将石油输往亚洲其他市场。计划通过能力为 5000 万吨,造价 12 亿美元。据认为,这是经济效益较好、对哈萨克斯坦最具吸引力的出口路线之一。

以往亚洲所产石油有相当一部分要供应亚洲以外地区。随着亚洲国家,尤其是东亚与南亚国家经济的发展,亚洲自身对石油需求会有较大幅度的增长。与此相适应,亚洲石油东向运输会有较大增长。

近年,俄罗斯积极开发东部油田,扩大对东亚的石油出口。俄罗斯输往中国的石油主要通过铁路从东北边境运往中国内地。1994 年俄罗斯首先向中国提出了合作修建远东石油出口管道,即“安大线”的设想。2004 年年终,俄罗斯政府决定,石油管道的起点为东西伯利亚小城泰舍特,随后从北边绕过贝加尔湖,沿贝加尔-阿穆尔铁路和西伯利亚铁路

通向太平洋沿岸的港口城市纳霍德卡。这条“泰纳线”设计总长度为 4130 公里,沿途将修建 32 个油泵站,总造价为 107.5 亿美元,年输出量为 8000 万吨。俄工业和能源部长赫里斯坚科 2005 年 4 月 26 日签署命令,决定分阶段建设这一远东输油管道。第一阶段,输油管道将修建至离中国边境 70 公里左右的斯科沃罗季诺,年输油能力为 3000 万吨。第二阶段,将修建斯科沃诺季诺至佩列沃兹纳亚湾的输油管道,从而使远东输油管道年运输能力达到 8000 万吨。

中亚国家独立后谋求建立自己的石油出口体系,于是,也出现了向东、向南扩展出口的趋势,开拓了与东亚、南亚的石油贸易。其中在建的是西哈萨克斯坦—中国管道(中哈输油管道)。哈萨克斯坦认为这条管道无须经第三国,起步过程不复杂,而且将来还可以进一步辐射亚太其他石油进口国。中哈石油管线全线贯通后,西起哈萨克斯坦里海岸边的石油之都阿特劳,东可至中国新疆独山子炼油厂,总造价约 30 亿美元,设计年输油能力 2000 万吨,将来可能提高到 5000 万吨。哈方说,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以及土库曼斯坦等里海其他国家的石油。将来俄罗斯每年可通过哈境内管道向中国出口 3000 万吨石油。

四、天然气管道建设成为后起之秀

俄罗斯在石油出口实现管道运输多向化的同时,也在着手推行天然气管道运输的多向化。俄罗斯的天然气出口历来主要面向东欧国家,苏联解体后,有相当一部分天然气仍向独联体其他国家出口,现在想扩大对欧盟的输出。俄德法意 4 国决定修建俄罗斯经白俄罗斯、波兰、斯洛伐克通往西欧的天然气管道,年输送能力为 600 亿立方米。

与此同时,俄罗斯也在扩大对土耳其的天然气输出。通往土耳其的“兰溪”管道(长 750 英里,其中有 246 英里铺在黑海海底)2002 年开通,初始运能为 20 亿立方米。

为了扩大对远东的天然气出口,俄罗斯准备在东西伯利亚和远东地区建立 4 个大型天然气开采基地,分别位于俄联邦萨哈林州、伊尔库茨克州、萨哈共和国和克拉斯诺亚尔斯克边疆区。其中萨哈林州天然气基地被列为优先发展对象。据专家估算,俄东西伯利亚和北极海域大陆架蕴藏的天然气分别达 45 万亿和 15 万亿立方米。俄罗斯准备建立统一的天然气开采、运输和供应体系,以加快东西伯利亚和远东地区天然气开发。俄东西伯利亚和远东地区开发的天然气除满足国内需求外,还将出口到中国 and 韩国等亚太国家。

中亚地区天然气出口面临的外运问题比石油外运更为突出,所有出口管线都要经过俄罗斯。土库曼的天然气出口收入占外贸出口收入的一半以上,天然气的出口情况如何,对国家经济至关重要。土库曼斯坦的天然气主要输往乌克兰与俄罗斯,但都要经过俄罗斯名为“中亚—中心”的管道。土库曼斯坦以及乌兹别克斯坦出口天然气先要经过哈萨克斯坦运往俄罗斯的萨拉托夫,与俄罗斯的天然气管网连接。土库曼斯坦对乌克兰、俄罗斯的天然气出口都存在结算问题。为了确保天然气的顺利输出和获得硬通货收入,土库曼斯坦除要处理好与俄罗斯、乌克兰等独联体“体内”国家的关系外,近年也注意开发独联体“体外”市场,设法开拓天然气出口的其他管道。土库曼斯坦独立后曾与伊朗签订了在 25 年内(1993~2018 年)向对方大宗出口天然气的协议,因管道输送能力限制,年输送量至多不超过 130 亿立方米。1997 年,土库曼斯坦和伊朗耗资 1.9 亿美元建成从土库

曼斯坦的科尔皮哲(Korpezhe)到伊朗库尔特奎(Kurt-Kui)的天然气管线,长 200 公里。这是当时中亚绕过俄罗斯出口天然气的唯一管线。现年输送能力已上升为 80 亿~99 亿立方米。土库曼斯坦积极推动建设阿富汗-巴基斯坦-印度洋天然气管线。2002 年 5 月 31 日土库曼斯坦、阿富汗和巴基斯坦三国领导人签署协议,修建从土库曼斯坦经阿富汗坎大哈省到巴基斯坦的木尔坦的天然气管线,全长 1460 公里,预计耗资 20 亿美元,原计划 2005 年以前建成,该管线年输气量为 300 亿立方米。向西,土库曼斯坦还想修建经巴库、第比利斯到埃尔祖鲁姆的跨里海天然气管线。阿塞拜疆也打算修建由巴库经第比利斯到土耳其的埃尔祖鲁姆的天然气管道。向东,土库曼斯坦曾表示希望修建通往中国以及进一步通往韩国与日本的天然气管线的意愿。另据报道,中哈双方还将加快推进中哈天然气管道项目的前期研究与落实气源工作。

五、油气运输宜水则水、宜陆则陆

由于地理条件及运输成本的原因,海湾地区的石油大部分靠海运输出,即通过霍尔木兹海峡外运:向西经红海、苏伊士运河运往欧美各国;或经马六甲海峡运往亚太各国。但也有一部分石油靠管道外运:从海湾国家经过伊拉克、叙利亚、黎巴嫩运往地中海国家。中北亚地区的油气田由于位于亚洲腹地,大部分要经过管道外运或运至地中海港口再经水路转运。

水路运输成本较低,但海上运输风险较多,天然气的船运不像石油那样方便。陆路运输成本虽然较高,但易于管理。而且随着施工条件的改善,先前在铺设管道方面的许多困难可以找到对应办法,高山、荒漠已经不再是难以逾越的障碍。随着亚洲内部油气供

应量的增多,亚洲国家相互之间油气合作逐渐加强,管道肯定会密集化。

不过,跨国油气运输在很大程度上受地理条件的制约。运输途径只能采取宜水则水,宜陆则陆的方针,主要看何种方式方便、快捷、节约运输成本。一般来说,油气产地到消费地都在沿海的,自然会以水路为主;处于内陆的一般会以陆路为主(包括车辆运输以及管道运输)。但是走水路往往要绕行,从而拖长了运输所需时间。于是,许多地方出现了水陆兼用的情况。例如海湾的石油通过管道运往红海或地中海,再用油轮经水路运往目的地。再如俄罗斯的油气经管道运往黑海、波罗的海,然后再经水路外运。中亚一些国家与阿塞拜疆的石油经管道运往黑海、地中海,再经海路外运。

影响亚洲跨国油气管道走势的诸因素中,除了经济因素、地理因素之外,还有政治因素。这也是造成一些国家采取水陆运输兼顾方式的因素之一。由于海湾国家濒临波斯湾,石油出口一向以海运为主。但是海运要经霍尔木兹海峡,遇有战事,便会受到严重影响。于是也修建了一些跨国输油管道。海湾石油输出国建有跨国油气管道的主要是沙特阿拉伯、伊拉克与伊朗 3 国。

沙特阿拉伯跨国输油管道。美国于 1950 年在沙特阿拉伯斥资修建的长 1709 公里的“贯通阿拉伯半岛输油管”,由沙特阿拉伯东部的哈萨地区通往黎巴嫩的西顿。但 1975 年黎巴嫩内战爆发后很少使用。另一条是由东部加瓦尔油田通向西部的延布附近,长 1215 公里,设计输油能力为 185 万桶。与此输油管平行,还有一条液化天然气管道,日输送能力为 27 万桶。对沙特阿拉伯来说,这两条管线虽未跨越国界,但亦用于出口,而且成为海湾地区伊拉克等国输出油气的通

道,所以也具有跨国油气管道的性质。

伊拉克跨国输油管道。由于伊拉克在1980年以后的20多年中先后经历了两伊战争、海湾战争、武器核查战争以及美国入侵伊拉克的战争,跨国输油管道的建设与运营受到严重的影响。从伊拉克的基尔库克至叙利亚的巴尼亚斯港本来有一条输油管道,由于叙利亚在两伊战争中站在伊朗一边,于是关闭了这条管道。1998年,伊拉克与叙利亚签署谅解备忘录,拟重开已关闭十余年的基尔库克至巴尼亚斯港的输油管道。2000年11月,两国决定重开该输油管道。因该管道年久失修,2001年1月,两国又决定在基尔库克油田至班尼亚斯港之间再重新铺设一条新输油管道,以取代已老化的管道。伊拉克有两条通向土耳其的跨国输油管线。第一条修建于1977年,从基尔库克油田通往伊斯肯德伦港,长1000多公里,日输油能力100万桶。另一条与此平行,西抵距伊斯肯德伦不远的尤穆塔勒克港,长983公里,1987年投入使用,日输油50万桶。通向沙特阿拉伯的第一条管道于1985年竣工,日输油50万桶,第二条与此平行,长1575公里,日输油115万桶。海湾战争爆发前,伊拉克石油出口主要通过伊拉克至土耳其和至沙特间已建成的三条输油管道。海湾战争后,土、沙相继关闭了这三条出口输油管道,伊拉克的石油出口几乎完全停止。后来土耳其铺设了土伊间的第三条石油管道,从基尔库克通向杰伊汉港。1996年12月安理会第986号决议实施之后,伊拉克主要通过伊-土间的这条石油管道以及海湾的贝克尔港有限出口石油。美国入侵伊拉克的战争爆发前此管道日输油70万桶,2003年6月这条管道因发生火灾和爆炸而受到严重破坏。

伊朗跨国输气管道。1966 年伊朗同苏

联签订协议,建设“伊朗天然气干线”一号
线,从波斯湾油田经比德博兰德、萨韦、德黑
兰、加兹温到苏联边境阿塞拜疆的阿斯塔拉,
长 1100 公里。每日可向苏联输气 9 亿立方
英尺。1975 年伊朗还曾同西德、法国、奥地
利等国的公司以及苏联签订一系列协定,建
设从伊朗南部经苏联向欧洲输出天然气的管
道“伊朗天然气干线”二号线。伊朗伊斯兰
革命后二号线停工。1992 年伊朗与阿塞拜
疆、乌克兰达成协议,修建向欧洲出口天然气
的管道。1999 年建成通往土耳其的天然
气管道。按计划,伊朗与阿塞拜疆的天然
气互换交易将从 2005 年 9 月开始,通过
连接伊朗乔尔法至阿塞拜疆纳希切万自治
共和国的 40 多公里的管道输送天然气,可
年输 3.5 亿立方米。伊朗 2004 年 7 月开
始建造同邻国亚美尼亚相连接的天然气管
道,长 136 公里,将耗资 1.2 亿美元。伊
朗同意在 2007 至 2027 年的 20 年中向
亚美尼亚供应 360 亿立方米天然气。两
国间的管道还将延伸到格鲁吉亚、乌克兰
以至欧盟国家。伊朗与土库曼斯坦之间有
从伊朗的库尔特奎通往土库曼斯坦的科
尔皮哲的输气管道。

阿曼 1993 年曾与印度达成意向备忘录，计划铺设一条长 1448 公里的海底输管道，日输气 5094 万立方米。

六、亚洲油气大陆桥与缅甸 - 云南通道的设想

亚洲内部油气供应量增多,亚洲国家相互之间油气合作逐渐加强,管道会密集化。

在亚洲跨国管道的发展过程中,最初以相邻国家的双边合作修建与经营为主。随着油气市场的扩大,三国以上的多边合作修建与经营得到发展。

亚洲跨国油气管道会出现东西并重的局面。从亚洲油气管道的走向看,西向的管道

要多于东向的管道。这与本地区的油气一向以西方国家为主要市场有关。但近年东亚与南亚的日本、韩国、中国与印度等国油气需求增长,发展亚洲东向油气管道运输日益引起人们的关注。同时俄罗斯东部以及中亚国家油气田的开发也对亚洲跨国油气管道的走向产生了影响。

在相当长的时间内,中北亚、西亚油气以西运为主,因而基本上没有东向的跨国油气管道,更没有从西亚到远东的长距离的跨国油气管道。

中国能源专家曾经提出修建“石油大陆桥”的设想,即打通中国东部与西部的石油管网,再与中亚各国以及俄罗斯并进而与中东国家的油气管道联通,使中亚和中东的油气资源通过中国运往日本、韩国等东亚主要油气市场^①。中国与俄罗斯、哈萨克斯坦等国修建油气管道的工程已有眉目,下一步要解决的问题是与西亚石油输出国联通的问题。随着上海合作组织的扩大与经济合作的加强,通过修建从海湾到远东的跨国油气管道,将油气运往东亚,尤其是运往当时进口石油较多的东北亚地区,已不只是遥不可及的梦想。

近年随着中国油气进口量的增加,修建亚洲东向油气管道的趋势明显。随着远东各国,主要是中国、日本与韩国三国油气需求的增长与进口量的增多,修建“油气大陆桥”不是不可能的。从哈萨克斯坦到中国新疆的输油管道的建成,为建设西亚至远东油气管道创造了良好的条件。俄罗斯修建从东西伯利亚油田通往中国及太平洋沿岸管道的计划即将付诸实施。印度和伊朗也提出修建从伊朗经巴基斯坦到印度的输气管道的计划,印度还提出进一步将该管道通向中国的设想。

我国从海湾进口的石油所占比重很大。

运输基本采取海运方式,即由海湾经印度洋,过马六甲海峡,运至我国东部沿海。运输途径单一,且需经过海盗经常出没的马六甲海峡,存在潜在的风险。因而我国有的学者探讨了替代途径马六甲海峡的海运通道的方案,提出从海湾经印度洋,在缅甸沿海靠岸,再经管道运往中国云南及其他省份。另外也可以设想从海湾经船运,在巴基斯坦靠岸,再经管道运往中国。这都是一种水陆兼顾的方式。

中国既是能源生产国,又是能源进口国。从亚洲油气富集地区输入油气,属于洲内运输。对中国来说,亚洲油气管道的多向化、便利化是一历史性的机遇。当然发展管道运输也面临一些挑战。

在亚洲,特别是油气密集的海湾东向油气管道的发展中,中亚居于枢纽地位。在海湾国家中,伊朗东向油气管道的建设又是全亚洲油气管道大规模发展的关键。

随着世界油气需求的增长,油气管道运输无论是对油气输出国来说,还是对油气进口国来说,都成为至关重要的问题,甚至是有国家油气战略的一部分。在国际关系中,在外交斗争中,常常会成为重要的话题。

亚洲油气东向运输体系的发展,在东西交通史上具有重大的意义。在横跨欧亚大陆的古老的“丝绸之路”上,继公路、铁路开通之后,“油气之路”也即将开通。这不仅使受到马六甲海峡、苏伊士运河、波斯普鲁斯海峡等瓶颈制约的东西海上运输得以减轻压力,而且也将促进沿路各国经济联系的扩大,实现共同的繁荣。

(责任编辑 孙 颢)

^① 《国际经贸消息》1996 年 6 月 27 日。