



近几个月来，世人的目光越来越多地投向位于“非洲之角”的索马里，各国都在高度关注亚丁湾“恐怖水域”的海盗活动。被索马里和也门环抱的亚丁湾位于印度洋与红海之间，是从印度洋通过红海和苏伊士运河进入地中海及大西洋的海上咽喉，战略地位十分重要。亚丁湾西侧有两个世界著名的海港，即北岸的亚丁港和南岸的吉布提港，是印度洋通向地中海、大西洋航线的重要燃料港和贸易中转港。据统计，每年从附近海域经过的各国船只将近5万艘，通过苏伊士运河的船只约有1.8万艘，其中大多数都要经过亚丁湾。除各国军舰外，多数都是大大小小的货轮，其中包括13%中东石油的对外运输，使这一水域成为亚非欧地区具有战略意义的水上重要通道。

索马里海盗活动猖獗 引发石油安全新思考

【作者简介】



郝鸿毅，中国石油天然气集团公司政策研究室处长，高级经济师。兼任中国能源经济研究所学术委员会副主任、中国能源战略研究中心高级研究员，西安交通大学、北京化工大学等国内多所大学兼职教授。长期从事石油战略研究工作，是国内石油战略研究领域的知名专家。

■郝鸿毅

一、2008年索马里海盗事件回顾

2008年以来，索马里海盗的活动日益猖獗，频繁向过往货轮发动袭击，对世界航运、国际贸易和海上安全构成严重威胁。由于海盗在印度洋东部和亚丁湾活动猖獗，该地区运输保险费已涨了10倍。2008年1月到11月20日，索马里海域已经发生了120多起海盗和海上武装抢劫事件，占全球同期海盗袭击事件总数的40%以上，平均每3天就有一艘船遭劫，导致35艘船只被劫持，600多名海员遭到绑架并被用于勒索赎金，海盗们成功地获得了超过6千万英镑的赎

金。目前仍有14艘船和280名海员被扣押，已经有2名海员在海盗袭击中丧生。1~11月，中国共有1265艘次商船通过该航线，平均每天3~4艘次，有80多艘次船舶受到海盗不同程度的袭击和袭扰，共发生7起涉华劫持案，目前仍有1艘中国渔船和18名船员被劫持。2008年索马里海盗主要袭击事件一览表1。

世界上海盗出没地主要集中在六大水域：加勒比海、西非、东非索马里沿岸、连接苏伊士运河的红海和亚丁湾一带、孟加拉湾沿岸以及马六甲海峡和东南亚。这些水域的共同特点是航道狭窄，海运繁忙，人们深受贫穷

表1 2008年索马里海盗主要袭击事件一览

时间	袭击事件
4月4日	劫持法国一艘豪华远洋帆船
4月20日	劫持西班牙渔船
5月19日	劫持荷兰一艘货船
5月30日	劫持一艘德国货船与一艘土耳其船只
7月20日	劫持日本货轮
8月12日	劫持泰国货船
8月21日	劫持三艘外国船只
8月29日	劫持马来西亚国际航运公司轮船
9月3日	劫持一艘埃及货船
9月10日	劫持一艘韩国货船
9月17日	劫持一艘中国香港货轮
9月21日	劫持一艘希腊货船
9月25日	劫持一艘载有33辆T-72型主战坦克和大量弹药的乌克兰货船
10月9日	劫持一艘巴拿马货船
10月25日	劫持一艘菲律宾货船
10月29日	劫持一艘土耳其货船
11月7日	劫持一艘丹麦货船
11月10日	劫持一艘菲律宾货船
11月14日	劫持中国渔船“天裕8号”
11月15日	劫持了世界最大油轮沙特“天狼星”号和一艘日本籍货轮
11月18日	劫持中国香港货船“DELIGHT”号、伊朗国家航运公司货船和基里巴斯渔船
11月28日	劫持利比亚化学品油轮
12月13日	劫持中国天津远洋渔业公司渔船
12月15日	劫持日本籍巴拿马货船

二、联合国呼吁国际社会积极参与打击索马里海盗行为

海盗活动如此猖獗引起了国际社会的高度关注。联合国安理会一致通过了第1851号决议，授权各成员国在征得索马里过渡政府同意的情况下，可以进入索马里境内打击海盗，此项决议的有效期为1年。这就意味着联合国为在索马里境内展开反海盗军事行动“开了绿灯”。10月初又通过了第二份决议，呼吁关心海上安全的国家通过采取部署海军舰只和军用飞机以及与索马里过渡联邦政府合作等举措，积极参与打击索马里沿海的海盗行为。决议还呼吁各国和各区域组织继续采取行动保护世界粮食计划署海运船队，确保向索马里境内运送人道主义救援物资的海上通道畅通。12月，联合国安理会又通过决议，授权成员国可以进入索马里境内，对盘踞在此的海盗及其巢穴采取军事行动。

在此背景下，诸多国家都表示参与到打击海盗的行动中，欧盟正式批准在索马里海域打击海盗的行动，英

和战乱困扰。国际海事局(IMB)海盗报告中心的统计数据显示，2007年马六甲共发生21起海盗袭击事件，索马里31起，尼日利亚42起。2008年有增无减。因此，将索马里海域与马六甲海峡以及尼日利亚沿海并称为“全球三大危险海域”。

索马里海盗宣称，只要船东愿意支付赎金，他们就不会伤害人质。“天狼星号”巨型油轮装有价值1亿美元的200万桶原油，海盗要求船东支付1千万美元赎金。一般来说，各国船东基本上都采取“花钱买平安”的方式赎回自己被劫持的货轮。海盗获取大量赎金，实力不断壮大，拥有性能优良的快艇、精密的通信设备及威力十足的各类近战武器，加大了清剿难度。





国海军与索马里海盗交火，印度海军在亚丁湾击沉索马里海盗船，韩国将派遣军舰加入该地区的国际海军团队，日本国内正试图越过国会的阻碍派遣自卫队前往亚丁湾，北约将对索马里海盗采取长期行动，俄罗斯派军舰前往索马里海域打击海盗并从海盗手中营救出丹麦船只，美国海军鏖战索马里海盗。

中国不仅是国际贸易的受益者，也是国际贸易秩序的维护者，有责任和义务保障国际贸易秩序的正常运转。由于发生多起中国籍或中资外籍船舶被海盗劫持事件，中国船舶和人员的安全面临严重威胁。根据联合国安理会有关决议并参照有关国家做法，中国政府已于12月26日派出被誉为“中华神盾”的171“海口”号、整体性能在国际同级舰中处于中上水平的169“武汉”号导弹驱逐舰和“微山湖”号综合补给舰组成的海军舰艇赴亚丁湾、索马里海域实施护航，主要任务是保护航经该海域中国船舶和人员安

全，保护世界粮食计划署等国际组织运送人道主义物资船舶的安全。可以预见，在面临海上围堵、地面进攻和空中打击的情况下，索马里海盗必将遭遇重挫。

三、海盗猖獗引发我国石油安全新思考

由于石油兼具经济物资和战略物资的双重属性，石油安全已成为世界各国关心的焦点问题。中国石油安全问题不容乐观。中国石油剩余探明储量仅占世界总量1.3%，天然气储量占世界总量的1.1%，相对总人口规模和GDP总量规模，属于相对“贫油大国”。人均化石燃料仅为世界均值的56%，石油天然气人均可采储量仅为世界均值的8%。2007年，中国石油对外依存度已接近50%，伴随着经济持续快速增长，以及工业化、城市化进程的加快，中国未来石油需求会越来越多，石油消费将更加依靠进口，对外依存

度会越来越高。

与此同时，中国原油进口通道却相对单一。在石油进口量中，中国从中东和非洲地区国家进口的原油约占3/4左右；进口石油90%左右需要从海上船运，其中90%的海上船运由外轮承担，这使得中国的原油运输受制于人，一旦遇到战争、重大灾害、海盗或是其它不可抗拒的风险，中国的石油安全将处于极为被动的局面。过分依赖中东和非洲地区的石油和单一的海上运输路线，使得中国石油进口安全的脆弱性凸现。

索马里海域恰恰是中国石油运输的重要通道之一，其北面扼住亚丁湾，东南面扼着印度洋，我国从索马里、埃塞俄比亚、肯尼亚合作开采的份额油和进口石油，都必须从这里通过。海盗活动的猖獗，无疑对中国石油安全构成极大的威胁。保障中国石油运输安全，不只是索马里海域，还有印度洋、阿拉伯海、霍尔木支海峡，长距离运输风险极大；尤其是最窄处仅1.5英里的咽喉要路马六甲海峡，海盗出没，美国驻军，情势复杂，随时可能遭到不测。中国“海上石油生命线”和运输大动脉面临较大的潜在威胁，一旦出现安全事故，国内石油需求就会告急。

海盗活动猖獗，必须引发我们对国家石油安全的新思考，采取应对风险的新举措。一是要加快石油战略基地建设步伐，加大石油储备量，确保在发生供应中断或严重短缺时保障国内石油供应安全。二是要加快推进石油进口来源多元化，有效规避石油供应风险。三是要加快跨国油气管道建设，改善运输方式结构，降低过于依靠海上运输的风险。四是要综合采取经济、政治、外交和军事等多种措施，努力保障国家石油安全。