

資本主义石油市場

A. 馬努克揚 R. 柯查烈茲 合著

財政經濟出版社

資本主义石油市場

A・馬努克揚 K・柯查烈茲著

朱毓秀、羅小鶴譯

財政經濟出版社

一九五六年・北京

內 容 提 要

本書系統地說明石油在資本主義世界中的經濟上和軍事上的意義，並引用豐富資料論述英美石油壟斷組織對石油資源、市場和運輸方面的鬥爭，以及國際石油卡特尔奴役和榨取其本國及殖民地和附屬國勞動人民的情況。可供國際貿易工作者、經濟研究和國際問題研究工作者參考。

А. Манукян
К. Козарез
КАПИТАЛИСТИЧЕСКИЙ РЫНОК НЕФТИ
Внешторгиздат
Москва 1953

根據蘇聯對外貿易出版社
1953年莫斯科俄文版本譯出

資 本 主 義 石 油 市 場

[蘇] А. 馬努克揚 著
К. 柯查烈茲

朱毓秀 羅小鶴譯

*

財政經濟出版社出版

(北京西總布胡同7號)

北京市書刊出版營業許可証出字第60號

中華書局上海印刷廠印刷 新華書店總經售

*

850×1168 耗 1/32·5 7/8印張·34插頁·132,000字

1956年6月第1版

1956年6月上海第1次印刷

印數：1—2,500 定價：(7)0.70元

統一書號：4005.191 56.6·京型

目 錄

引 言	5
第一章 石油在資本主义世界中的經濟和軍事战略	
意义	9
第二章 英美壟断組織对世界資本主义石油市場的	
控制	21
第三章 石油壟断組織侵佔資本主义世界的石油資源	43
第四章 英美兩國壟断組織在石油開採業方面力量对	
比上的变化	78
第五章 美國壟断組織战後在石油精煉和运输方面的	
擴張政策	92
第六章 英美矛盾及其在第二次世界大战後爭夺石油	
和石油產品銷售市場的鬥爭	114
第七章 石油壟断組織为保証最大限度的利潤而鬥爭	148
附 錄	185

引 言

石油的用途極廣。它是獲取潤滑油的主要來源，沒有潤滑油就無法開動機器；它又是為數日益增多的化學工業部門的原料；舉凡航空運輸、汽車運輸、內燃機、輪船、拖拉機和聯合收割機等等，都必須以石油為燃料。石油已被廣泛地用作工業的動力來源和日常生活的燃料。

直到現在為止，軍備的發展，都意味着許多新的使用石油的部門的建立。海軍艦隊、空軍、坦克、自動砲隊和摩托化部隊都需要液體燃料，由於製造人造石油所費不貲，同時人造石油通常只在石油資源不足時才採用，因此石油就成為液體燃料中最重要的一種。

石油既然在經濟部門和軍事上都起着巨大作用，那末，擁有石油資源，自然成為一國軍事和經濟潛力的最重要因素。

石油工業是一項在資本主義壟斷階段時獲得長足發展的“新興部門”。它是資本主義國家工業中一個高度壟斷化的部門。列寧在 1917 年曾以石油經濟為例，認為它是國有化的一個最成熟的部門。

這一部門壟斷組織的最大限度利潤是由下列條件而得到保證的：這些條件是奪取各殖民地和附屬國豐富的石油資源，殘酷地剝削石油工人，規定石油產品的壟斷價格和掠奪購買者。

英美這兩個主要資本主義國家的壟斷組織在資本主義石油市

場上起着決定性的作用。這些壟斷組織都是英美兩國最大的壟斷組織。它們比任何其他經濟部門在更大程度上控制了資本主義世界的原料產地和銷售市場。石油壟斷組織在英美金融資本體系中佔據着中心地位。石油工業的巨頭們是支配着英美兩國經濟和政治生活的金融寡頭的最大的代表人物。

石油壟斷組織佔居資本輸出的主導地位。美國的石油壟斷組織擁有美國投入國外的全部工業資本的不少於30%的數額。

石油壟斷組織的收入是帝國主義列強從其殖民地和附屬國人民所取得的貢稅中最重要的一部分。美國最大的石油壟斷組織“新澤西美孚油公司”的全部收入的五分之三以上，都是從國外投資中獲得的。

斯大林同志曾經指出：石油是世界各國在平時和戰時為佔得優勢而鬥爭的命脈。

由於石油具有巨大的軍事戰略和經濟上的意義，同時又是最大限度利潤的來源，因此，石油就成為帝國主義者之間、首先是英美兩國壟斷組織之間激烈鬥爭的對象。世界霸權覬覦者的數目日漸減少和它們之間的矛盾日益加深的情況，在任何部門都沒有像在石油方面顯得如此尖銳和如此露骨。

爭奪石油的鬥爭，也就是爭奪佔據石油的主要產地和爭奪在石油開採和精煉方面最有利可圖的投資機會的鬥爭，同時也是爭奪銷售市場，保障廉價的輸油路線的鬥爭。

在資本主義經濟中，沒有任何一個經濟部門能像石油工業那樣，由於以壟斷方式控制了原料產地，控制了輸油路線和銷路而保障了如此鉅額的利潤的。

英美兩國壟斷組織所進行的爭奪石油產地、石油和石油產品銷售市場的鬥爭，資本主義世界經濟上的分割與再分割——凡此

种种都促成控制許多主要石油產地的國際托拉斯的建立和國際石油卡特尔的產生。

壟斷組織爭奪石油產地和銷售市場的鬥爭是和帝國主義各國爭奪交通綫、爭奪陸海空方面軍事優勢的鬥爭極密切地交織在一起的，因為要在戰時能保證從遠離本國的其他地區不斷地供給石油，首先取決於對輸油路綫的控制。

在帝國主義的鬥爭中，掌握石油是保證經濟和軍事優勢的最重要的手段。

石油的這種作用，就是使爭奪石油的鬥爭具有特別激烈和重要性的原因。

第二次世界大戰以後，美國的石油壟斷組織力圖根據世界資本主義市場上力量的新的對比關係，對油源和銷售市場作有利於自己的重新分割。這個企圖遭到英國壟斷組織的頑強抵抗，因而激起了英美間的尖銳衝突。

統一的、無所不包的世界市場瓦解的結果，使主要資本主義國家的投資範圍縮小，因而英美壟斷組織之間的矛盾就愈來愈深刻了。

偉大的十月社會主義革命，剝奪了資本主義壟斷組織掠奪性地開發蘇聯極其豐富的石油資源的機會。繼蘇聯之後，中國、中歐和東南歐各國相繼脫離資本主義體系，這樣便更進一步大大地縮小了壟斷組織的控制範圍。

資本主義壟斷組織再也無法覬覦民主和社會主義陣營各國的自然富源，這些國家的市場再也不是石油壟斷組織鬥爭和控制的對象了。

現在，羅馬尼亞的自然富源已成為羅馬尼亞人民的財富了，而過去，它却被英國、法國、比利時、美國、德國和意大利等國的資本

家所侵吞。第二次世界大战以前，羅馬尼亞國內開採出來的石油不少於85%是由這些國家控制的。英美壟斷組織過去在中國大發橫財，它們硬說中國之所以沒有開發石油產地，是由於國內石油儲藏量不足，於是它們就從別國運煤油、重油和汽油到中國來以高價出售。英美壟斷組織散佈這種騙人的鬼話，其目的無非是不讓中國的石油工業發展，而使中國成為它們的銷售市場。

蘇聯和人民民主國家在和平建設和經濟發展中的成就，引起了那些想對民主陣營進行侵略的策動者——石油壟斷組織的仇恨。

第一章

石油在資本主义世界中的經濟和軍事战略意义

石油在資本主义各國的經濟和軍事方面所起的作用是非常巨大的。

石油的發熱能力很高(等於优質煤的發熱能力的一倍半),它能相应地減少必需燃料的數量。石油本身燒尽的自動性和完備性,使其在燃料燒尽的过程中有可能節省所需工人的數量,並有可能增加工人的勞動强度。

許多蘊藏丰富的油田的發現以及石油的開採和精煉在技術方面比其他動力來源(例如煤炭)改進得更多,这就决定了石油工業中勞動生產率的提高、石油和石油產品價格的降低,因此,就引起了在石油價格与他种燃料價格的对比關係上有利於石油的變動。这就給資本家們保證了增加利潤的机会,並使得把石油用作動力的來源使用時更为有利。

作为潤滑油用的石油產品在經濟生活的所有部門中已变成極為普遍的輔助材料。如果沒有从石油中提煉出來的潤滑油,就連一台机器也不能轉動。

石油日益成为化学工業中許多基本原料中的一种。全部新的化学化合物都可能以石油为基础而建立起來。因此,多种多样的利用石油的新方法確實是無止境的。

目前在美國有 25% 的化学藥品是从石油中提煉出來的，这一事实，即足以說明這一點。以石油原料為基礎，生產着 人造紡織纖維、塑料、各种有机酸、溶剂、人造油脂、炸藥、肥料、殺虫藥和 消毒剂等等。1952 年，資本主义各國人造橡膠的產量为 891,800 噸；这一工業大約有四分之三的產品是以石油原料為基礎的。然而，尽管在化学工業中採用石油为原料制成了多种產品，但是，实际上也不过利用了生產出來的全部石油的 1% 而已。

石油產品的这种極高的發熱能力和完全燒尽的自動性，使得石油產品在運輸部門中沒有其他东西可以代替。石油的这些特性在運輸部門中之所以特別重要，乃是因为它們保證了通过最大距离而毋需補充燃料的可能性。因此，在資本主义各國的全部經濟部門中，虽然使用石油的情况日見增多，但目前仍把一半左右的石油產品用來滿足運輸上的需要。

使用重油作为輪船鍋爐的燃料，在輪船、汽車和飛機的內燃發動机方面利用汽油和气油，製成專供噴气式飛機使用的特种液体燃料，这就决定了石油產品在軍事方面的特殊重要意义。

如所週知，重油和气油的用途首先在軍事上顯現出來的。使用重油和气油就能擴大軍艦活動的範圍而不必寄泊港口，同時可以依靠縮減必需燃料所佔的重量和容積而加强軍艦上的武器装备。

第二次世界大战是摩托化的战争，在这个战争裏，特別明顯地表明了石油在軍事战略上所具有的特殊重要意义。陸海空軍技術裝備的使用效率及其使用可能性的本身，是依石油補給情况为轉移的。

下列數字說明第二次世界大战時石油所起的作用的一个具体概念。

盟軍在北非登陸的那一年，即从 1942 年 11 月 8 日起到 1943

年11月7日止，在這一年中運往法屬北非的貨物共有9,400,000噸，而其中將近一半，即4,700,000噸的貨物是石油產品。^①在第二次世界大戰的第一年中，從美國運出的石油相當於第一次世界大戰的第一年的八十倍。

第二次世界大戰以後，汽車和拖拉機總數的恢復和增加，海輪繼續改用液體燃料、航空事業的發展、住宅利用石油取暖、擴大使用石油作化學工業原料以及在軍事方面石油消費水準的極度增高等等情況，決定了資本主義各國在戰後這幾年中对石油的日益增長的需求。

資本主義各國石油和石油產品的消費量，從1937年的204百萬噸增到1945年的347百萬噸，和1951年的459百萬噸。

作為動力來源的石油消費量的增長，在頗大程度上是靠煤炭消費量之縮減而產生的。

像汽車、飛機等一開始就使用石油的這幾種運輸業，是依靠排擠鐵路運輸而發展起來的。柴油機車和摩托船的比重在鐵路運輸和海运中正日益增長；而使用石油的輪船和機車的比重也有增無已。

在下面這個世界動力平衡表中，煤炭的比重一貫降低與石油的比重不斷增加的情況，說明了煤炭被石油排擠的過程。（見第12頁）

煤炭和石油消費量的這種比較資料，明顯地說明了資本主義所固有的各部門發展的極度不平衡性。資本主義在其總危機時期的一個特徵，就是一個經濟部門的發展，即石油的開採和消費方面的增長，並不等於普遍高潮的一部分，而是靠其他部門的衰落和腐朽而形成的。隨着石油開採的增加而同時發生的是資本主義國家

^① 見 Neue Zürcher Zeitung, 1943年11月号, 第13頁。

動力來源利用表①

(佔總數的%)

年 度	煤 炭	石 油	瓦 斯	水 力
1913.....	89.8	5.6	1.8	2.8
1920.....	83.5	11.6	2.7	2.2
1929.....	76.3	14.1	4.2	5.4
1937.....	70.2	17.8	5.7	6.3
1949.....	59.3	24.2	9.4	7.1
1950.....	57.8	24.9	10.0	7.3

的煤炭工業幾十年來一直遭受着嚴重危機,是許多被認為“無利可圖”或“多餘的”礦場的關閉,是煤礦工人的失業。由於改用石油,就引起了工農業對勞動力需要的縮減,失業人數的增多,同時也成了資本家階級手中壓低工資水平的工具。資本主義國家煤採量如以1949年和1929年相比,1929年的開採量為1,295百萬噸,1949年為1,021百萬噸,即差不多減少了3億噸。同時,美國在1949年煤採量比1929年的開採水平要減少116百萬噸,英國則減少43百萬噸。美國資產階級企圖摧毀煤業工人的反抗力量,這種企圖刺激他們加緊把許多用煤炭的工業和運輸部門轉變為使用石油的部門。所有資本主義國家的煤礦工人都是工人階級最先進的隊伍之一。美國在1919年所舉行的那次由威廉·福斯特領導的煤礦工人大罷工,直到現在還是美國工人運動史上最光輝的一頁。雖然礦工聯合會主席路易士——這個典型的美國工會中的官僚分子進行了長期的背叛活動,但這並未能動搖煤礦工人羣眾的高度組織性、紀律

① 1913年和1920年的數字見美國“記錄與統計”雜誌,1948年9月24日第283頁;其餘各年度數字見“統計局統計月報”1952年2月號第15頁。

性和对自己組織的忠誠。因此,直到現在,礦工联合会还是美國壟斷組織所最仇恨的工人階級的隊伍之一。

汽油佔資本主义世界的石油產品總量的 35% 左右,它多半是用在汽車運輸方面。1951 年,資本主义國家一共生產了 175.9 百万噸汽油,其中有 80—85% 是供給載重汽車和輕便汽車運輸使用的。

(單位:千輛)

國 別	輕便汽車(轎車)		載重汽車和公共汽車		總 計	
	1938年	1952年	1938年	1952年	1938年	1952年
美 國.....	25,214	42,571	4,272	8,855	29,486	51,426
英 國.....	1,953	2,394	637	1,004	2,590	3,398
加 拿 大.....	1,161	2,100	220	709	1,381	2,809
法 國.....	1,750	1,671	500	965	2,250	2,636
澳大利亞.....	578	994	222	529	800	1,523
西 德.....	1,306①	748	401①	468	1,707①	1,216
意 大 利.....	304	427	95	249	399	676
南非联邦.....	294	496	45	141	339	637
巴 西.....	101	277	59	253	160	530
比 利 時.....	148	324	79	151	227	475
瑞 典.....	152	310	63	99	215	409
阿 根 廷.....	210	221	69	140	279	361
新 西 蘭.....	212	254	53	105	265	359
墨 西 哥.....	75	193	24	146	99	339
印 度.....	127	162	51	112	178	274
荷 蘭.....	97	157	57	89	154	246
共 計	34,799	55,567	7,513	15,781	42,312	71,348

① 指整个德國的汽車數。

到1952年1月1日为止，资本主义國家的汽車總數为71,348千輛，而在1938年1月1日的時候，則只有42,312千輛。^①

載重汽車和公共汽車比重的增長是战後资本主义國家汽車總數構成方面的一個特點，它們比輕便汽車(轎車)平均要多耗費一兩倍的燃料。1952年載重汽車和公共汽車佔汽車總數的22.1%，而在1938年時則只佔17.7%。

汽車總數中載重汽車和公共汽車比重的增長是與日益加強着的汽車貨運和鐵路貨運間的競爭有關的，也是和有支付能力的需要量降低的影響下輕便汽車銷售市場相對縮小的情況有關的。這種情況正是積極準備新的世界大戰和估計到載重汽車在運輸上日益重要的美英兩國壟斷組織所施行的政策的結果。

在以前，汽車運輸和鐵路運輸主要是在客運方面進行競爭的。但在戰後，特別是由於鐵路運費提高的結果，載重汽車、輕便汽車和公共汽車就越來越廣泛地和鐵路競爭起來了。戰後時期，不僅短距離貨運完全由載重汽車來運輸，在美國，就連橫貫美洲大陸的運輸以及在西歐甚至國際運輸也都由載重汽車來進行了。美國國內旅行用的工具，約有85%都是利用汽車的。

资本主义各國鐵路遭受着長期危機是和日益增長的汽車運輸的競爭分不開的。在這些國家裏，例如在美國，修建新鐵路極其有限，甚至根本談不上新鐵路的修建。許多鐵路都已停止營業或已被拆毀。在汽車總數和汽車運輸增長的同時，美國鐵路綫的總長度從1925年的401,281公里縮短到了1949年的361,238公里。機車總數則由1925年的68,092台減至1949年的43,272台；貨車總數由241.4萬輛減至177.9萬輛，而它們的貨物運輸量則由10,557

^① 見“石油消息報導”，1952年6月号，第216頁；“石油實況和統計”，美國石油研究所1939年版，第18—20頁。

万噸減至 9,196.1 万噸；客車總數則相應地從 56,814 輛減至 38,006 輛。

由於美國的經濟軍事化的結果，1952 年的工業生產比 1929 年的水平大約增加了一倍。但同一時期鐵路的裝載量卻縮減了 17.1%。汽車運輸不僅僅靠貨物運轉量的全面增加而發展起來，並且還靠排擠鐵路運輸而得到發展。

汽車運輸排擠鐵路運輸的這個過程，繼續到最近幾年，其速度還未見減低。當 1952 年美國的工業生產比 1951 年降低 1% 的時候，鐵路裝載量卻減低了 6%（從 4,050 万節車皮減至 3,800 万節車皮）。

甚至根據布魯金研究所出版的專論“美國生產能力”一書中所引的美國工業開工率和運輸業的裝載量的半官方統計，也可以說明資本主義國家鐵路所遭受的長期危機的特徵；據那篇論文說：1929 年加工工業的開工率規定為 83%，而鐵路運輸的裝載量則只規定使用其原有能力的 50%。

隨着汽車運輸的石油消費量的增加，鐵路運輸方面的石油消費量也同時增加了。

為了加強競爭能力，大多數資本主義國家的鐵路運輸業都把所用的燃料從煤炭改成石油。這種改變的過程，在美國是以極快的速度來進行的。當美國的蒸汽機車從 1925 年的 67,713 輛減至 1949 年的 30,344 輛時，其內燃機車卻從 1 輛增加到 12,025 輛。在 1951 年時，美國有 53% 的貨運、63% 的客運甚至 68% 的調度工作都是由內燃機車擔任完成其運轉任務的。

根據下面這個資料可以知道，內燃機車排擠普通的蒸汽機車的過程是走得多麼遠。美國在 1951 年定製的 4,074 台機車中，有 4,038 台內燃機車，14 台電氣機車，只有 22 台是普通的蒸汽機車。

第一級的鐵路在 1949 年時，共有柴油機車 10,973 台，到了 1952 年就增加到 12,970 台，這就表明普通蒸汽機車數量相應地（如果不是更多的話）減少了。美國生產機車的幾個大公司中的一個——“美國機車公司”已經完全停止生產蒸汽機車了。

航空業中一部分飛機從使用一種燃料（如航空汽油）改而使用另一種燃料（如噴氣式飛機燃料）的情況並不能改變整個航空業和液體燃料間的密切關係。

資本主義國家航空運輸的載客量從戰前的 300 萬人增至 1947 年的 2,100 萬人和 1951 年的 3,900 萬人。1951 年貨物和郵件的週轉量為 813 百萬噸公里。

戰前，橫渡大西洋的空中運輸在運輸上所佔的比重幾乎等於零，但在 1949 年，其比重已增至 29%，1950 年增至 31%，1951 年則增至 33%。

空軍的擴充，民用航空的軍事化以及帝國主義為奪取空中霸權的鬥爭的加強，都促使資本主義國家在第二次世界大戰以後，愈來愈增加航空燃料的消費量。

所有資本主義國家的海軍艦隊現在也都完全用石油作燃料了。同時，使用液體燃料的商船的比重也正在迅速增長中。根據路易統計表，我們知道，到 1952 年年底為止，資本主義各國商船隊中汽船和摩托船的全部註冊噸數為 9,018.1 萬噸，其中使用液體燃料的佔 84.8%，但在 1939 年時只佔 54.7%，在 1914 年時只佔 3.4%。

可見用煤炭作燃料的船舶噸位不僅相對地在減少了，而且絕對地在減少了。

在戰後的造船工業中，用煤炭作燃料的船隻所佔的比重只有 6—7%。這就使得這類船隻在將來航運中的作用愈來愈小。