

Routledge
Taylor & Francis Group

India's

印度谋求 / 地区 / 领导权的 / 真相

The Story of India's Bid for
Regional Leadership

印度
之洋

Ocean

印度洋地区研究中心

印度洋地区研究译丛 | [澳] 大卫·布鲁斯特 (David Brewster) 著
杜幼康 毛悦 译

社会科学文献出版社
SOCIAL SCIENCES ACADEMIC PRESS (CHINA)

India's

印度谋求 / 地区 / 领导权的 / 真相

The Story of India's Bid for
Regional Leadership

印度
之洋

Ocean

[澳] 大卫·布鲁斯特 (David Brewster) 著

杜幼康 毛悦 译



社会科学文献出版社
SOCIAL SCIENCES ACADEMIC PRESS (CHINA)

图书在版编目(CIP)数据

印度之洋：印度谋求地区领导权的真相 / (澳) 大卫·布鲁斯特 (David Brewster) 著；杜幼康，毛悦译

—北京：社会科学文献出版社，2016. 11

(印度洋地区研究译丛)

书名原文：India's Ocean: The Story of
India's Bid for Regional Leadership

ISBN 978 - 7 - 5097 - 9752 - 5

I. ①印… II. ①大… ②杜… ③毛… III. ①印度洋
问题 - 研究 IV. ①D815.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2016) 第 228269 号

· 印度洋地区研究译丛 ·

印度之洋：印度谋求地区领导权的真相

主 编 / [澳] 大卫·布鲁斯特 (David Brewster)

译 者 / 杜幼康 毛 悦

出 版 人 / 谢寿光

项目统筹 / 恽 薇 王婧怡

责任编辑 / 陈 欣

出 版 / 社会科学文献出版社·经济与管理出版分社 (010) 59367226

地址：北京市北三环中路甲 29 号院华龙大厦 邮编：100029

网址：www.ssap.com.cn

发 行 / 市场营销中心 (010) 59367081 59367018

印 装 / 三河市东方印刷有限公司

规 格 / 开 本：889mm × 1194mm 1/32

印 张：9.5 字 数：238 千字

版 次 / 2016 年 11 月第 1 版 2016 年 11 月第 1 次印刷

书 号 / ISBN 978 - 7 - 5097 - 9752 - 5

著作权合同 / 图字 01 - 2016 - 1140 号

登 记 号

定 价 / 59.00 元

本书如有印装质量问题，请与读者服务中心 (010 - 59367028) 联系

▲ 版权所有 翻印必究

总 序

21 世纪世界格局的发展趋势，究竟是“印度洋世纪”“太平洋世纪”，还是两洋合一的“印度洋—太平洋世纪”？太平洋的繁荣是由 20 世纪 70 年代日本经济增长的奇迹，70~90 年代亚洲四小龙（韩国、中国台湾、中国香港和新加坡）的经济增长奇迹以及 20 世纪 90 年代以来以中国为代表的新兴经济体的群体性崛起共同成就的。但是，经济的繁荣并不意味着安全局势的平静，繁荣掩盖不了太平洋上持续存在的动荡，包括朝鲜半岛危机、中国南海争端、东海钓鱼岛上日本不断挑衅导致的冲突等。这些动荡使得近年来人们将更多关注的目光洒向了太平洋。实际上，近年来印度洋上的冲突从未停止过，战略动荡的轮廓亦逐渐清晰，无论是美国一直重视印度洋以维持其在印度洋乃至世界的霸权地位，还是印度更加重视地处印度洋中心的地理位置以实现“领导大国”的战略目标，抑或是中国推进“一带一路”以促进亚非欧之间的互联互通，大国博弈下不断涌动的动态竞争格局以及这一地区不断累积的潜在安全困境，将使得世界第三大水域——印度洋，必将处于 21 世纪国际舞台的中心。

在地理位置上，印度洋与太平洋的界限划分是沿着马六甲海峡北口、苏门答腊岛西海岸、爪哇岛南海岸，经阿拉弗拉海、新

几内亚岛（伊里安岛）南岸，再沿澳大利亚东海岸，通过巴斯海峡、塔斯马尼亚岛南部的东经 $146^{\circ}51'$ 至南极大陆的经线。印度洋西起阿拉伯海的霍尔木兹海峡，东至马六甲海峡，面积 7491.7 万平方公里。主要属海和海湾有红海、阿拉伯海、亚丁湾、波斯湾、阿曼湾、孟加拉湾、安达曼海、阿拉弗拉海、帝汶海、卡奔塔利亚湾和大澳大利亚湾。新加坡海峡出口处的马六甲海峡、西部红海海峡出入口处的亚丁湾以及波斯湾海峡入口处的霍尔木兹海峡，被称作印度洋的“三大咽喉”要道，这是印度洋有别于大西洋和太平洋的主要地理特征。

世界八大油气储备中，印度洋地区有三个，分别是波斯湾及其沿岸、印度尼西亚沿海和大陆架以及澳大利亚西北大陆架，占世界总储量的 70% 以上。由此使得印度洋成为世界上最为繁忙的海上贸易通道之一，拥有 $1/9$ 的世界海港， $1/5$ 的货物吞吐量，经印度洋运送的石油占全世界海上石油运输量的一半以上。目前，这一地区的主要石油运输线有三条，一是波斯湾—好望角—西欧/北美线；二是波斯湾—马六甲海峡（或龙目、望加锡海峡）—日本线；三是波斯湾—苏伊士运河—地中海—西欧/北美线。霍尔木兹海峡是连接波斯湾和阿曼湾的航运要道，全球超过 40% 的石油供应依赖波斯湾地区，而波斯湾地区石油出口的 90% 需要经过霍尔木兹海峡。由此可见，印度洋的“石油航线”是许多发达国家和发展中国家仰仗的“战略生命线”。另外，由于这些通道狭窄，它的脆弱性也成为全球重点关注的议题。值得一提的是，海洋开发必将成为未来印度洋地区新的经济增长点。中国与印度洋地区拥有发展蓝色经济的相互需求，合作潜力巨大。除了海洋交通运输业以外，在海洋船舶业、海洋渔业、海洋油气业、滨海旅游业等方面也有合作潜力。

随着地缘政治的回归、海洋战略地位的上升以及蓝色经济价

值的日益凸显，印度洋的地缘战略价值无疑将使这一地区成为大国权力博弈的竞技场。这也是印度洋有别于大西洋和太平洋的主要地缘政治特征。

美国作为全球唯一的超级大国，其海军陆战队于2008年6月发布的《构想与战略》是覆盖到2025年的规划，其中花费了大量篇幅断定印度洋及其毗邻的水域是未来冲突和竞争的核心舞台，美国明确地表示将寻求成为南亚地区的卓越力量。日本虽然没有明确提出印度洋战略，但一直致力于经营与印度、澳大利亚、南非、伊朗等印度洋地区主要国家的关系，努力从政治、经济、外交、安全等方面加大对这一地区的影响力。印度自不必说，向来把印度洋视为“印度之洋”。印度插入印度洋1600公里且三面环海，坐拥多条海上交通线，能轻而易举地到达印度洋所有咽喉要道的入口。更为重要的是印度周边的三个海湾之于地缘政治的重要性。其中，亚丁湾是海盗频繁出没的地方，波斯湾和孟加拉湾处于整个印度半岛的两翼之下，重要性突出的同时，脆弱性也不容忽视。由此，海权对于印度的重要性就不言而喻了。印度的战略家将印度洋划分为三个“同心圆”区域：一是确保对近海300海里水域安全的“完全或绝对控制区”，主要包括领海、专属经济区和沿岸岛屿；二是确保对海上300~600海里通道安全保持通信监控的“中等控制区”；三是对700海里以外区域具备投射能力和威慑能力的“软控制区”。印度在印度洋拥有得天独厚的地缘优势，加之印度追求“有声有色的大国梦想”，驱使其谋求在印度洋上的排他性主导权。

中国虽然不是印度洋国家，却是与印度洋地区有着密切的政治、经济、文化联系的国家。中国关注和重视印度洋，不仅仅是出于对这一地区能源和贸易通道的高度依赖。密切与印度洋国家之间的经贸联系，也是中国经济可持续发展的需要。一个众所周

知的事实是，中国作为世界第二大经济体、第一货物贸易大国、第一外汇储备国、第二大能源消费国，其超过 50% 的外贸依存度以及对进口石油的高度依赖等现实，加强了中国经济对于全球资源和贸易的依赖。特别是中国进口石油与对外贸易的战略通道主要集中于印度洋地区，决定了中国是与印度洋有密切关系的国家。

中美日印等大国未来在印度洋上的博弈，将使这一地区本来就脆弱的战略格局更加动荡，并进一步增加印度洋安全局势的不确定性。印度洋上出现的动荡，有显性和隐性两种表现形式。显性的动荡主要是由地区问题带来的，表现为经济利益竞争、非传统安全问题、民族极端主义等；隐性的动荡主要是战略竞争和相互猜疑导致的。当前，没有任何一个地区如此集中地汇集了包括美国、日本、印度、澳大利亚以及中国的利益关切，可以说没有哪一个大洋比印度洋更需要战略上的稳定。

中国要想保障在印度洋的经济利益和能源安全，首先必须重视印度洋，加强与印度洋沿岸国家的政治、经济与安全合作。印度洋沿岸共有 38 个国家（不包括英属印度洋领地），近 30 亿人口。印度洋沿岸的南亚国家主要包括印度、巴基斯坦、孟加拉国、斯里兰卡、马尔代夫共 5 个国家。其中，印度、巴基斯坦和孟加拉国为临海国，斯里兰卡、马尔代夫为岛国。中国是南亚最大的邻国，与南亚的印度、巴基斯坦、尼泊尔、不丹和阿富汗 5 个国家拥有几千公里的共同边界；同时，南亚也是中国周边陆上邻国最多的一个地区。印度洋沿岸的东南亚国家包括泰国、马来西亚、新加坡、缅甸、印度尼西亚和东帝汶共 6 个国家。位于印度洋沿岸的非洲国家和地区共有 15 个，包括南非、莫桑比克、坦桑尼亚、肯尼亚、索马里、吉布提、厄立特里亚、苏丹、埃及、毛里求斯、科摩罗、塞舌尔、马达加斯加、留尼汪（法）、

马约特岛（法）。此外，印度洋沿岸的西亚中东地区共有 11 个国家和地区，包括沙特阿拉伯、也门、阿曼、阿拉伯联合酋长国、卡塔尔、巴林、科威特、伊朗、伊拉克、约旦和以色列。印度洋沿岸国家还包括大洋洲的澳大利亚。2015 年，印度洋沿岸地区（不包含也门、留尼汪和马约特岛）的经济总量大约为 8.7 万亿美元，约占整个世界 GDP 总量的 11%；印度洋地区的贸易总额约为 4.85 万亿美元，约占世界贸易总额的 15%。

在印度洋沿岸的东南亚地区，中国是印度尼西亚、泰国、马来西亚和缅甸等国的最大贸易伙伴；在南亚地区，中国是印度和巴基斯坦的最大贸易伙伴；中国也是大洋洲澳大利亚的第一大贸易伙伴。尽管这些国家与中国之间的双边贸易额相对于中国巨大的贸易总量而言比重很小，但中国与印度洋沿岸国家的贸易互补性强、贸易潜力巨大，也预示着未来中国对印度洋地区的经济影响力还会继续提升。

当前，世界多极化趋势不可阻挡。在旧的国际秩序被逐渐打破，新的秩序还没有建立起来的“灰色阶段”，全球正在进入一个战略动荡期，或者说，世界正在进入一个充满焦虑的“战略竞争时代”，一个需要战略理性和审慎思维的时代，也是一个需要努力适应且必须小心应对的不断变化的时代。“战略竞争时代”的一个显著特点是，各国不得不面临“外部环境”的“不确定感”和“心理环境”的“危机感”并存的局面。正如亨利·基辛格在《美国的全球战略》中所言，大西洋地区或西半球的冲突源于经济因素，亚洲的冲突源于战略竞争，而中东地区的冲突则源于意识形态和宗教。战略竞争的外在表现形式是动荡甚至冲突，内在表现形式则是相互猜疑，进而通过军备竞赛或制造可置信的威胁来应对，而猜疑和威胁则与安全挑战紧密相连。

需要指出的是，印度洋上的战略竞争看似波澜不惊，实则无处不在。即便是经济贸易与投资合作，背后也无时无刻不存有战略竞争的影子，使得经济关系越来越多地受到政治因素的“绑架”。仔细观察，不难发现一个明显的现象，无论亚太还是印度洋上的紧张气氛，很多是人为制造出来的，人为制造紧张气氛某种程度上也是大国进行战略竞争的一种策略。“紧张”自然带来进一步的竞争。竞争是一把双刃剑，可以增强实力，也可能引发冲突。无论如何，制造冲突并不是各国的意愿，更不是策略，包括美国在内的西方其他国家也并没有意愿制造冲突，因为这并不符合各方的利益。

在当前全球经济增长速度普遍放缓和政治安全局势由于地区冲突和战略竞争变得更为紧张的情势下，如果预言未来印度洋上将会不可避免地发生冲突甚至战争，多少显得危言耸听。但是避免战略竞争上升到战略对抗并尽可能地预防冲突，防止历史机遇的浪费阻碍亚洲繁荣的趋势，实现相互包容与和平共处，这是亚洲各国刻不容缓的责任。

第一，为了赢得战略利益和争夺影响力而进行战略竞争，往往会导致经济合作与战略紧张关系并存的情势。通常赢得竞争的方式，要么是增强自身的实力，要么是削弱对方的力量。竞争者只有在特殊情况下才会将对手视为伙伴，如果有可能助推战略合作，也只会某一领域，难以实现全方位的合作。普遍情况下战略竞争者会把对手视为敌人，竞争的结果是不可避免的恶性竞争甚至冲突，而且彼此对威胁认知不断升级将导致各国之间的战略互信更加脆弱，也必然会形成大国“战略对抗”和地区“安全困境”，甚至会催生一种“结构性动荡”的局面，由此引发的紧张气氛才是地区安全的最大隐患。

第二，以所谓的“威胁”为借口制造紧张，实际上是为了

让对方承认自己的实力或地位。即便是感受到威胁，也要先分清楚哪些是现实威胁，哪些是潜在威胁乃至哪些是人为制造的空头威胁，否则情绪化因素就会主导判断力，从而干扰力量建设的方向和力量投放的力度。与其以“感受紧张”和“感知威胁”为理由而建构威胁，通过军备竞赛产生令人信服的对抗力量和“可置信”的威慑作用，不如各国加强沟通与交流，消除自信不足和互信缺失基础上人为建构的子虚乌有的“威胁”。虚拟经济可以打垮实体经济，虚拟政治一样也可以打垮实体政治。

第三，从务实的角度考虑，应对“不确定感”和“危机感”的最佳办法是努力使自己变得更加强大。毕竟竞争来自实力，实力来自合作。一个海权强国，首先应当是一个经济强国。在经济全球化趋势不可逆转的情况下，经济实力的增强来源于合作共赢的机制与和平稳定的发展环境。谁也不能否认，贸易与经济关系在权力分配中扮演的重要角色。

第四，目前广阔的地缘政治环境更适合大国特别是中美印在印度洋上开展合作，而非建立在相互威胁基础上的消极竞争与力量角逐。大国之间通过海军合作维持太平洋和印度洋的和平与安全，通过合作共享利益，化解威胁和避免冲突，则有希望建立一种互惠互利、合作共赢的新型大国关系。从这个角度，基于能力提升、互利共赢和风险共担的战略理念而非基于威胁或威慑的战略理念应该成为一种共识和努力的目标。唯有如此，海洋才能平静，世界才能和平。

第五，中国成为经济大国是一个事实，但中国的确并不满足于此。中国的目标是进一步成为经济强国，实现中华民族的伟大复兴之梦。而不是外界所担心的，中国成为经济强国之后，必定要挑战现有的霸权并争夺相应的权力或影响力。这固然是西方国家不愿意接受的现实，也并不是中国要刻意追求的目标。当前，

世界多极化趋势不可阻挡。对于各国来说，暂时搁置争议，在战略竞争中相互磨合，在不触及各国核心利益的情况下相互妥协适应，把握战略竞争的“度”，努力寻求控制、缓解和消除紧张动荡局势的动态机制，在曲折中前进，符合各国根本利益。

第六，亚洲崛起的战略机遇期呼唤各国形成合力，形势发展呼唤中印在印度洋合作。对于任何一个国家来说，营造一个有利于发展的外部环境，首先要把握的原则是“大国是关键，周边是首要”。结合这两个要素，中印合作具有战略意义。中印应当更新观念，加深彼此认知，凝聚共识，走出印度洋的“合作困境”，抓住机遇，共同发展。

一直以来，中国坚持走和平发展之路，以开放和包容的心态追求与世界各国合作发展。但是，“树欲静而风不止”“大象无法藏身树后”。中国成为世界第二大经济体的事实以及在不久的将来会成为世界第一大经济体的预测，加剧了印度洋沿岸包括印度在内的一些周边国家对我国崛起的疑惧感和威胁感，对子虚乌有的“珍珠链战略”的防范心态依然在不断弥漫，中国通过“一带一路”倡议实现与印度洋地区共同发展的战略目标面临巨大挑战。

为了促进中国与印度洋地区的共同发展，印度洋地区研究中心从2011年成立以来，每年分别召开“印度洋安全局势研讨会”以及“中国与印度洋地区共同发展”国际研讨会。每年撰写《印度洋地区发展报告》（印度洋地区蓝皮书），该丛书中文版由社会科学文献出版社出版，英文版由斯普林格出版社出版。同时，集中力量做好《印度洋经济体研究》这个专业期刊，并出版“印度洋地区研究丛书”一套。特别是翻译并出版“印度洋地区研究译丛”，以系统地介绍国际学术界对印度洋问题的关注以及对印度洋地区发展状况的研究，是印度洋地区研究中心成

立之初就形成的共识和愿望。我们真诚地希望该译丛的陆续出版，能够有助于国内学术界把握印度洋相关领域的研究议题，了解印度洋问题和印度洋地区研究的前沿以及找到印度洋研究中真正有价值的问题。

朱翠萍

2016 年 10 月

目 录

CONTENTS

第一章 正在改变的印度洋均势 // 001

第二章 印度的印度洋战略思维 // 025

第三章 南亚海事 // 059

第四章 西南印度洋 // 094

第五章 东非及南部非洲 // 117

第六章 西北印度洋 // 141

第七章 东北印度洋 // 169

第八章 澳大利亚 // 202

第九章 美国 // 225

第十章 中国 // 253

第十一章 印度洋大国的角逐

译者后记 // 289

India's

Ocean

第一章 / 正在改变的印度洋均势

印度渴望成为印度洋的主导力量，这个目标可能在未来几十年里实现。本书着眼于印度在印度洋的战略雄心，将其归为亚洲力量平衡变化的一部分，并探讨印度是否有能力成为印度洋的领导力量。

长期以来，印度一直认为自己是印度洋天生的领导者，并希望确保印度洋仍然是“印度之洋”。在殖民时代，印度是英国的印度洋帝国（Britain's Indian Ocean Empire）的枢纽。大约 60 年后的今天，印度已逐渐回归为天然的地区重心。印度作为崛起中的全球经济和军事大国，期待在本地区和世界舞台上发挥更大的战略作用。新德里一些人认为，控制印度洋是防止印度被敌对势力“包围”的必要之举。还有一些人则认为，印度在印度洋地区的势力范围是印度最终成为全球大国必不可少的基础。但是，大多数印度人会强烈反对印度在印度洋的任何霸权野心，而把印度看作一个友好的警察，能为这个动荡的地区提供安全保障，并阻止不受欢迎的外来者进入。过去 10 年左右，印度已成功地以友好合作的安全提供者形象出现在印度洋大部分地区。但印度也

倾向于认为，国际秩序按等级划分，这一观点可能对该地区产生影响。

过去 10 年，印度经历了前所未有的经济增长，使其具备成为主要地区大国的多种物质和军事能力，或许有一天甚至成为世界强国。但印度也有许多弱点，从而可能阻碍它实现成为地区领导的雄心。除了面临许多内部制约因素外，印度还需对付其他主要大国——美国和中国以及该地区重要的中等国家。这些制约因素和竞争对手，加上新德里缺乏明确的战略方向，都给印度未来的角色添加了许多不确定因素。

本章将从战略层面考察印度洋，以此作为理解印度未来战略角色的基础，并思考印度洋在哪些方面体现其对世界的重要性及其目前如何具有（或不具有）作为一个地区的功能。本章还将观察域外大国控制印度洋的历史，检验印度作为该地区天然重心的历史角色，最后讨论印度欲成为印度洋大国的雄心。

印度洋重要吗？

一位战略分析家曾有句名言：印度洋将成为 21 世纪的“中心舞台”，那里将上演许多全球性的斗争，包括能源矛盾、伊斯兰和西方之间的冲突、崛起的中国和印度之间的竞争。^①当然，印度洋地区是正在亚洲发生的全球经济权力变迁的重要组成部分。中国和印度均崛起为重要的经济大国，意味着作为贸易通道和经济权力中心的印度洋地区只会变得更加重要。但是，该地区还有众多贫困国家，其中包括世界上大部分脆弱或失败的国家。

① Robert D. Kaplan, “Center stage for the twenty-first century”, *Foreign Affairs*, Vol. 88, No. 2, 2009, pp. 16–29.

数百年来,印度洋一直是亚洲和欧洲之间贸易的主要通道。在过去的一个世纪左右里,该地区是世界最大的能源来源地,并起着将能源输往世界各地的海上通道作用。2011年,世界已探明石油储量的约48%和石油总产量的32%属于中东地区。许多国家,特别是南亚和东亚国家,很大程度上依赖产于中东或者穿越印度洋运来的石油。印度洋独特的地理环境加剧了通过印度洋进行贸易的脆弱性。印度洋的三面大部分封闭,只有少数几个狭窄的入口和出口(通常被称为“咽喉要道”)通往邻近海域,包括连接印度洋与波斯湾的霍尔木兹海峡(Strait of Hormuz)和作为印度洋与太平洋主要出入口的马六甲海峡(Strait of Malacca)。其他咽喉要道包括连接印度洋和红海与地中海的狭窄海峡——曼德海峡(Bab el-Mandab),以及作为印度洋和南大西洋之间通道的莫桑比克海峡/好望角(Mozambique Channel/Cape of Good Hope)。

霍尔木兹海峡位于伊朗和阿曼之间的波斯湾顶部,是世界上最重要的石油咽喉要道。2011年,大约35%的世界海运石油贸易由油轮经霍尔木兹海峡,主要运往亚洲、西欧和美国。^①其中包括印度石油进口总量的63%、中国石油进口总量的42%、日本石油进口总量的82%和韩国石油进口总量的74%。其他主要咽喉要道是印度尼西亚和马来西亚之间的马六甲海峡,这是印度洋和太平洋之间的主要贸易通道。约1/3的全球贸易通过马六甲海峡运送,包括中东对东亚地区的大部分能源供应。中国非常依赖马六甲海峡,其大约82%的石油进口通过该海峡运输(包括从苏丹和西非的进口)。^②这一海峡的封锁将意味着世界几乎一

① US Energy Information Administration, *World Oil Transit Chokepoints*, 22 August 2012.

② United States, Department of Defense, *Annual Report to Congress: Military and Security Developments Involving the People's Republic of China*, 2012, p. 42.

半的航运船队需要变更航线，改走巽他（Sunda）海峡或龙目海峡（Lombok Straits），而这是另外两条穿过印尼群岛的狭窄海峡，其本身也容易被封锁。

未来经过印度洋运输能源到亚洲的重要性很可能上升。2011~2035年，全球石油消费量预计将增长28%，天然气增长约47%。大部分增长将来自印度和中国从中东的能源进口。^①但与此同时，对美国而言，中东作为能源来源的直接影响有可能下降。在过去的几年里，天然气和石油开采技术的发展使得北美能源产量大量增加，虽然美国仍依赖波斯湾的大量石油，但其依赖程度正在下降。2011年美国只有16%的石油进口来自波斯湾（1990年为24.5%），^②而且很可能进一步下降。国际能源机构预测，到2020年美国将成为天然气净出口国，并在此后几年里成为石油净出口国。^③虽然中东地区可能仍然对美国及其盟国非常重要，但对其石油依赖程度的降低可以给美国在该地区增加战略回旋空间。

20世纪70年代后期以来，伊斯兰激进意识形态的发展也已成为印度洋地区的一个主要安全问题。在过去10年左右里，这已经成为几次重大外部军事干预的主要因素，其中包括伊拉克和阿富汗的大规模战争和叛乱活动。美国在伊拉克和阿富汗逐步减少军事介入，使其能从本地区撤出军队，而未来几年伊斯兰激进主义成为国际冲突的来源的可能性则有所减小。但伊朗的伊斯兰

① US Energy Information Administration, *International Energy Outlook 2011*, 19 September 2011.

② Standard Life, *The Weekly Focus: a market and economic update*, 8 October 2012.

③ International Energy Agency, *World Energy Outlook*, 2012, Paris: OECD, 2012.