

俄罗斯战略视野下的北极航道开发

李立凡*

摘要 全球气候变暖使北极航道可以部分时间开通。该航道是连接亚洲、欧洲、北美大陆的捷径以及货物运输的最短航道,具有重要战略价值。俄罗斯高度关注北极航道的战略价值,这不仅是因为俄是濒临北冰洋同时又是拥有北极圈内最长海岸线的国家,北极地区是俄罗斯未来的资源战略基地,北极航道是俄罗斯未来的国家运输干线,更因为该地区是俄罗斯恒久的战略安全屏障。为更有效地开发北极航道,服务国家战略利益,俄罗斯积极实施“实际占有”战略,试图直接控制北极航道;大力扩建和新建北极地区军事基础设施;努力建造多用途核动力破冰船,并为通过该航道的贸易船只提供补给和航运安全保卫。但俄罗斯对北极航道的战略开发也面临一系列挑战。

关键词 俄罗斯 北极航道 开发利用 国际影响

一、北极航道开发对俄罗斯的战略价值

苏联解体后,俄罗斯超级大国地位旁落,这对于横跨欧亚两大陆、怀有救世思想的俄罗斯民族而言是难以接受的。重新崛起的欧亚强国梦一直都是俄罗斯社会最具广泛共识的奋斗目标,欧亚战略则是实现其强国梦的理念载体,打开从东北到西北的陆路和水路的通道是其欧亚战略的重要一环。在当前世界各国可供开采的自然资源日趋枯竭的情况下,北极航道的开发对俄罗斯的能源安全和北部交通走廊具有重要的战略价值。

* 上海社会科学院国际关系研究所。通信作者及地址:李立凡,上海市淮海中路622弄7号上海社会科学院;邮编:200020;E-mail: llf888@sass.org.cn.

(一) 北极航线:俄罗斯新的地缘政治控制链

气候变暖将导致北极地区成为一个新的资源和能源产地,北极航道的开通又会将北极地区通过海洋运输便捷地同世界各地连接起来。^① 北极航道(又称北方海上航线)是连接欧亚的一个独具特色的交通动脉,它穿过北冰洋沿海海域(巴伦支海、喀拉海、拉普捷夫海、东西伯利亚海、楚科奇海)和部分太平洋沿海海域(白令海),西至新地海峡和从热拉尼耶角向北延伸的子午线,东至白令海峡北纬66度、西经168度58分37秒。北极航道从喀拉海峡到普罗维杰尼亚湾总长约5600千公里;从圣彼得堡沿北极航道至符拉迪沃斯托克1.4万公里(而通过苏伊士运河则超过2.3万公里)。

北极航道是连接亚洲、欧洲、北美大陆的捷径以及货物运输的最短航道。全球变暖导致北极地区冰层变薄,冰封面积减少,使北极航道的适航期逐步延长,目前这一航道每年大约已有5个月的适航期。根据相关模型预测,如果全球变暖持续下去,2030年之前就会出现夏季无冰的通航条件,新的“大西洋—太平洋”轴心航线将会形成。^② 与巴拿马运河相比,北极航道使北美东海岸与亚洲之间的航程缩短了6500公里,而从摩尔曼斯克到远东的符拉迪沃斯托克,走北极航道比绕道苏伊士运河要近13700多公里,未来的北极航道将会成为像苏伊士运河和巴拿马运河那样的海上交通枢纽,影响整个国际航运格局。届时,北极的丰富资源也将会因为海上航道而得到充分的开发和利用,从而构成以俄罗斯、北美、西欧、东亚为核心的北极经济圈,深刻改变世界贸易、经济、资源和地缘政治格局。

北极航道比传统的苏伊士运河航线减少了9天航程,大幅降低了低迷的航运企业运营成本,也避免了传统航路上的非传统安全的风险。即便如此,北极航道仍存在水域归属、航道安全、基础设施和补给能力缺乏等不确定因素。国际社会在如何高效利用北极航道的问题上必须要考虑以下五个方面的问题。第一,如何确定北极管辖权的归属问题。北极航道穿越俄罗斯境内的水域,因此要尊重俄罗斯对该航道的态度和拥有的权利,平衡与俄罗斯的关系变得更为重要;第二,如何保障航道安全和稳定性问题。北极航道是一条新开辟的航道,极地地区

^① 于宏源:《北极航道通航推动新的油气地缘兴起》,载《中国石油报》2012年12月18日第2版。

^② 马灿、李宗源:《重返北极:俄罗斯的战略储备》,载《科技日报》2013年10月15日第12版。

气候恶劣,气候变化的不确定性也导致航道通航时间无法确定,在北冰洋航行的安全问题是影响航道开发的一个重要掣肘因素;第三,在未来增加运能的同时如何增加沿途基础设施和补给能力。北极航道周边城市配套基础设施建设十分落后,补给能力非常有限,在扩大物流缩短距离的同时,北极沿线国家将如何加强物流网络建设是一个大问题;第四,各国如何增加在北极航道的国际公共产品的供应。目前在北冰洋航行必须有破冰船领航,而东北亚地区除俄罗斯以外的国家,破冰船数量很少,且多用于科研目的;最后,如何尽可能地与俄罗斯加强交流,积极进行试航,以及如何研究极地航行问题,包括在未来将北极航道纳入“国际公地”的范畴进行研究。

(二) 北极航道:21世纪俄罗斯新的战略商道

近年来包括国际直达运输的沿北冰洋货运贸易开始活跃起来。通过北极海路的运输成本将更加便宜,它只相当于现在经过苏伊士运河运费的几分之一,且该航道不会受到西方国家对俄制裁的影响^①。

2009年俄罗斯的先锋商业航运开辟了俄罗斯北极海岸的航路,建立了北方航线。在接下来的一年中,更多的船只沿着这条航线航行,也包括一些油轮。与传统路线相比,油轮运输通过北方航线形成的那部分利润来自于距离的优势。从俄罗斯摩尔曼斯克港到中国的宁波港,通过北极的航线比经过苏伊士运河航程要缩短40%以上,这可以节省大量的燃料开支及航运时间。但是该航线也有一缺点,即在通过冰块最密的地方需要使用破冰船开路,一般来说,油轮在航季困难时刻通行时,需要由2艘破冰船破冰开航。对于一艘载重12万吨的油轮,要想使经过北极航线的开支低于苏伊士运河,那么摩尔曼斯克至宁波航线用在破冰船上的花费应少于7美元/吨,而摩尔曼斯克至马塔府的破冰船开支则要少于4美元/吨^②。但即使这样,北极航线作为一条出口航线对于东西方消费者来说,都有巨大的吸引力,因为北极蕴藏着大量的石油和天然气。

^① Морская Биржа, Санкции против России закроют норвежскому нефтесервису путь в Арктику, Морской профсоюзный вестник, №3 (49), 2014, Страница 29.

^② 《北极航道数千年开辟商业航线》,载《大公报》2011年11月8日第4版。

二、俄罗斯开发和战略利用北极航道的主要目的

俄罗斯濒临北冰洋同时又拥有北极圈内最长海岸线,因此高度关注其在北极地区的战略利益,这不仅是由于北极地区是俄罗斯未来的资源战略基地,北极航道是俄罗斯未来的国家运输干线,更在于北极海域是俄罗斯长久的战略安全屏障。除此以外,对通往北极的大量船舶服务收费赚取丰厚利润,也是俄罗斯开发北极航道的重要原因之一。

(一) 俄罗斯对北极航道的开发和战略企图

第一,北极航道开发承载了俄罗斯帝国的疆域梦想。

俄罗斯开发北极航道(20世纪初以前被称作“东北通道”)已经有数百年历史。早在中世纪,俄罗斯人就开始开发北冰洋沿岸海路。1648年雅库茨克哥萨克谢苗·杰日尼奥夫航行期间发现了欧亚大陆与美洲大陆之间的海湾。从1877年开始的所谓的“喀拉海探险”则成为发展此条线路商业航运的起点,沿此线路从西伯利亚运输农产品和矿产原料到北欧。

20世纪30年代初,面对英美对苏维埃政权的经济封锁,苏联提出了利用北极航道保持北欧和远东定期通航的设想。1932年“西伯利亚人”号破冰船完成了沿北极航道的首次直航,证明了实现该设想的可行性。同年苏联成立了北极航道管理总局,为把北极航道变成国家交通干线方面做了大量的工作。20世纪下半叶,苏联的海路货运开始兴盛,在此情况下,苏联于60-70年代注入巨资发展北极航道,终于使之成为一条国家水路交通干线。与此同时,核动力破冰船以及现代冰级运输船的出现使得在北极纬度内常年通航成为可能。到20世纪80年代,在北极圈建设的交通基础设施已经比较发达,为苏联开发北极和西伯利亚富饶的自然资源奠定了基础。

然而随着苏联的解体,北极航线也步入了“干涸期”。沿北冰洋的货运量急剧减少,20世纪90年代初与1987年相比减少了四分之三。除了对北极航道货运需求减少外,俄罗斯进行的去组织化进程对它的打击也是巨大的:北极航道管理机构被解散,而作为一个整体的北极交通系统已不复存在;许多服务于交通干线的基础设施或者被关闭,或者干脆被废弃;大多数曾经属于北极航道系统的北极沿岸港口处于完全停滞的状态;核动力破冰船停止建造,北极研究也被搁置。

第二,北极地区的自然资源储备加速了俄罗斯北极航道的开发。

近年来,北极地区天然气等能源的发现,使新独立的俄罗斯重新重视起了北极航道的建设。俄罗斯有 7 个联邦主体部分或全部是划在北极地区,超过 200 万人口在俄罗斯的北极地区居住,该地区生产总值占到整个国内生产总值的 15%,俄罗斯 80% 的天然气开采量出自北极地区,该地区还储有 95% 的铂族金属矿。建成对全球海运具有重要意义的“北海航线”,对俄罗斯长远发展和北极地区的建设都具有重要的现实意义。

为应对国内外政治经济环境的变化和挑战,俄罗斯政府于 2009 年 3 月 30 日公布了首部关于开发俄属北极地区的纲领性文件—《2020 年前俄罗斯联邦北极地区国家政策原则及远景规划》,当年 11 月 13 日又公布了《2030 年前俄罗斯能源战略》,修正和完善了 2003 年公布的《2020 年前俄罗斯能源战略》,从而形成了比较系统和全面的俄罗斯国家能源长期发展战略,加快了对北极地区能源资源开发的步伐。2013 年,俄政府审议了 2030 年前大陆架开发计划;2014 年 2 月,普京总统签署了《2020 年前俄联邦北极地区发展及国家安全保障战略》。俄罗斯政府希望到 2020 年后,每年能在北极地区开采 6620 万吨石油和 2300 亿立方米天然气。从目前的进展来看,俄罗斯已经在俄属北极地区的开发中取得了显著的成就,尤其是在能源开发和北极航道的建设方面,成果更加突出,对北极资源的控制和开发将为俄罗斯未来应对西方的围剿提供战略补给,并使其在与欧佩克国家围绕能源市场的争夺中占据先机。

(二) 俄罗斯利用北极航道的手段和目的

为了推动北极航道的建设,并利用其拓展俄罗斯未来经济和军事空间,俄罗斯政府采取了以下政策措施:

第一,开发多用途的核动力破冰船,确保贸易船只的补给和航运安全。

目前俄罗斯拥有 6 艘核动力破冰船:“俄罗斯”“泰梅尔”“苏联”“瓦伊加奇”“亚马尔”和“胜利 50 周年”号,其中 4 艘属于“北极”级,两艘核动力破冰船——“泰梅尔”和“瓦伊加奇”号专为浅水而造,吃水深度为 8.1 米,而“北极”级破冰船的吃水深度为 11 米。近年来,俄罗斯加强了本国破冰船建设,包括 2012 年开始设计和建设的号称世界最大的新型多功能核动力破冰船,预计 2015 年下水,至 2020 年俄还将再建造 3 艘新一代核动力破冰船。核动力破冰船的建

设周期为8年,使用周期约为25-30年。^①2014年克里米亚的“回归”使当地原先产能过剩的造船厂加入了俄罗斯“北极航道基础建设工程”,从而进一步助长了俄罗斯对北极基础设施的开发欲,以确保贸易船只的补给配套和航运安全。货源能力的提高和基础设施的改善也加强了俄罗斯在跨北冰洋运输和北极航道货运中的优势地位和竞争能力。

第二,扩大发展北极地区军事基础设施,增加定期巡逻,检验俄军高寒作战能力,复兴俄罗斯军事大国地位。

随着北极资源和北极航道重要性的增加,对北极的主权诉求与争夺也在日渐加剧。美国已宣布北方海路是国际航道,俄罗斯不能要求单独使用。因此,俄罗斯提出要保护本国在北极的利益,不仅需要运用政治外交手段,更重要的是还要运用军事手段。俄罗斯认为,外交只是在得到国家经济和强大军事力量的支持时才会有效。俄罗斯把完善对天空和海洋局势的控制以及战略遏制能力,作为各类风险防范的重要措施,北极驻军就是一个重要方面,尤其是在俄西北边境地区。根据已经通过的《俄罗斯在北极的国家政策的基础》文件,俄正在该地区组建北极部队,开发军事基础设施。2013年俄罗斯积极推进恢复季克西镇和科捷尔内岛机场的工作。^②2013年9月俄北方舰队的军舰把将近150人的大队和几十个技术设备以及住房结构运到该地区,用于建设航空指挥所和开展其他必要的后勤工作。2014年俄罗斯计划恢复自己最北的格雷厄姆·贝尔岛的军用机场,并在2015年完成组建首支北极地区摩托化步兵旅,为未来在高寒地区的战略攻击做好准备。^③

普京总统在2014年4月21日举行的俄联邦安全委员会例行会议上,提出开发和保卫北极的任务,并将之作为今后几年俄罗斯的优先任务之一。目前,俄罗斯除了定期对这一地区进行空中巡逻,以保护其在沿海地区附近日益增多的石油和天然气田开发活动外,还提出巩固军事基础设施的任务,即在北极的俄属

^① Конышев В. Н., Сергунин А. А., Арктика в международной политике: сотрудничество или соперничество, М.: РИСИ.2011, с. 19-21. http://www.hse.ru/data/2011/11/01/1269302651/АРКТИКА_РИСИ.pdf

^② Андрей Губин, Военные возможности России в Арктике, Военно - политическая Аналитика, 2014-01-14 <http://vpoanalytics.com/2014/01/14/voennye-vozmozhnosti-rossii-v-arktike/>

^③ 韦进深、舒景林:《北方航道与俄罗斯的北极发展战略评析》,载《东北亚学刊》2013年第11期,第55页。

部分建立新一代水面舰船和潜水艇的统一基地系统。目前北极正在建立由俄军领导的探查北极情况的系统。此外,俄还在北极海域岛屿及沿岸地带设立基地站点,在浮冰上建立临时基地,这有利于俄罗斯空降兵迅速到达该地区。此前在 2013 年 10 月俄罗斯就加强了新地岛罗加乔沃机场跑道的现代化改造工程,以及重建了毗邻北极航道的捷姆普机场。

第三,在当前国际法背景下,难以界定北方海航道海峡的法律地位,俄罗斯希望能够利用“实际占有”为先机,直接控制该航道。

依据国际习惯法,北方海航道中相关海峡的性质应属于“用于国际航行”的海峡,即国际海峡,外国船舶应享有过境通行权。俄罗斯不希望被国际法所限制,政府不断制定和出台多项法令对北方海航道实施垄断性控制,但此举引起了北极圈其他国家的强烈不满,俄在该地区与其他国家的矛盾十分尖锐^①。可以说,法律和政治上的不确定性是北方海航道问题的症结所在。

现在处理北极航道争端的相关法律主要是《联合国海洋法公约》,常被称作“海洋宪章”,其包括了国家主权权限、海上航行、海底矿产、海洋环境保护等海洋法所能涉及各个领域,它也为海洋权益争端的解决提供了一个法律框架。但是,《联合国海洋法公约》在如何处理航道相关的权属及区域划分方面的表述却十分模糊。《联合国海洋法公约》对于北极航道问题做出的规定并不完善,使得该公约不足以保证北极地区的资源开发、大陆架以及公海利用等问题的有序解决,其存在的盲点为有关国家的单方面行动埋下了隐患。^② 在北极航道的管辖权上,北极国家之间还存在着不少争议和分歧。美国和苏联在北极水域所宣布的“200 海里专属经济区”以及加拿大出台的《北极水域污染防治法》都遭到了别国的质疑。俄罗斯在北极的插旗之举,就是冲着国际法的盲点而来。

为此俄罗斯希望不断加强在北极地区的军事存在,威慑北部周边国家,以此达到实际占有的目的。俄罗斯宣布,其正规的定期海军巡逻于 2015 年秋季开始。届时,在比较温暖的季节海面无冰时期,俄将派出水面舰艇巡防该区域;而在寒冷的冬季,当海岸线和海面出现冰冻时,将派出核潜艇在水下继续执行巡逻

^① 张雪冬:《俄罗斯北极战略下的能源政策与航道政策》,中国海洋大学,2012,第 47 页。

^② 阎铁毅:《北极航道所涉及的现行法律体系及完善趋势》,载《学术论坛》2011 年第 2 期,第 147 页。

任务。俄已在北极核心地带建立了多个全新的机场,使所有型号的军用飞机都能在此起降。这表明,俄罗斯已决意大大增强自身在北极地区的地位,以“强硬”姿态捍卫本国利益。

第四,根据现有北极航道的运能增长,设置北极航道内的驿站以获得丰厚的过境补给费用,以此夯实俄罗斯开发北极圈周边陆地的经济基础和管理能力。

随着全球气候转暖,北极冰的覆盖面积不断缩减,位于俄罗斯控制下的东北航道已经具备了阶段性通行商船的能力,目前高等级自破冰商船的年通航天数约为85天,穿越该航线的记录从2009年的2艘快速增至2013年8月的372艘,其中包括中国、日本、韩国的油轮。有机构预测,到2080年,高等级自破冰船在东北航道的年通航天数将达到150天,届时该航道将具备规模通行各类大型商船的能力,预计会分流苏伊士运河、巴拿马运河等传统水路的运输量。目前来看,该航线还不具备成熟通航的能力,海冰的常年存在仍然对普通船体构成巨大的威胁,寒冷的天气也使得设备、货物面临考验,港口补给和维修在北冰洋依然缺乏,航程中的不确定因素较多,预计通行船舶仍将以北极区域至远东的中小型油气船舶为主,其他运输则需根据船东的意愿和航道最终的归属而定。鉴于这些因素,俄罗斯未来会考虑增设一些北极航道的补给站,为俄北部七个属于北极联邦的区域提供物流、航油、休息、医疗等国际驿站服务,提升俄罗斯北部联邦的经济实力。

三、俄罗斯开发和战略利用北极航道的困境和前景

在未来战略中,俄罗斯将进一步加强自身在北极航道的主导地位。但是俄罗斯在开发利用北极航道方面也面临着一系列的国际困境。

首先,俄罗斯北极航道开发将面临国际公约的限制。虽然到目前为止还没有一部管理北极通行的国际公约,但国际海洋组织已经宣布,正在制定规范北极船只航行的法案,该法案将确定“为了交通运输”利用北极海域的国际准则,详细规定在北纬72度线以北航行的船只及其船员的行为准则,这将使俄北极航道的开发受到制约。由于北极地区至今没有确定的边界,该地区被分成了俄罗斯、美国、挪威、加拿大和丹麦五个国家的五个大责任区。如果俄罗斯过度开发以及在该地区实行武力保护,将会引发国际冲突。

其次,大国及沿岸国家对北极的争夺也可能会对俄罗斯北极航道建设起到阻遏作用。世界上不同国家都力求进入北极地区,包括创建更加强大的破冰船队保证船只的全年通航。国际社会希望把北极变成另外一条便宜和便捷的交通要道。虽然俄罗斯对其北极海域的研究程度、勘查程度低于其他北极国家,但由于该地区蕴藏着丰富的油气资源,俄罗斯不会放弃与其他大国在北极的争夺,这一点从俄罗斯组建北极部队就可窥见一斑。

最后,2014年起西方对俄罗斯的制裁以及国际原油价格大跌对俄罗斯北极航道开发也有影响。随着乌克兰与俄罗斯紧张局势的不断升级,美国和欧盟试图通过自身的技术优势来牵制俄罗斯,以削弱俄的能源开采能力。此外,国际原油价格持续下跌也使俄那种严重依赖能源出口的国家经济陷入低谷,俄罗斯北极能源开发和前期对北极航道的空前使用,也会因此受到重创。受经济下行的影响,俄可能会暂时冻结北极航道计划,待实力回升后“重启”。

在当前新一轮的北极主权争夺战中,俄罗斯已是先下手为强,采取了一系列行动,并把北极航线开发作为俄罗斯的一项重要国家战略。从俄罗斯对北极战略的基本描述中可以看出,近期内俄罗斯希望通过加大北极航道内的能源运输,以及对北极航线开发权的掌控,达到其政治目的,并以此作为其外交资源,与相关国家展开外交博弈,提升俄罗斯的国家地位;在中期内,俄罗斯联邦在北极地区的政策重点将是维持俄在北极的主导地位,特别是对北极航道的拥有权,并推动商业和军事两步走战略;在对北极未来的谋划中,俄在实力提升的基础上将进一步构建在北极地区全方位的竞争优势,以加强本国在北极的主导地位,加强国际安全,维护北极地区的稳定。

四、俄罗斯开发和战略利用北极航道的国际影响

在开发和战略利用北极航道成为俄罗斯国家重点战略轨道的同时,对俄来讲还有一定的国际影响力和部分的现实意义。

第一,扩大北极航道水域海运贸易,提高大西洋到太平洋的直航能力。

近年来包括国际直达运输的沿北冰洋货运贸易开始活跃。通过北极海路的运输成本将更加便宜,它只相当于现在经过苏伊士运河运费的几分之一,且该航

路不会受到西方国家对俄制裁的影响。^① 2012年以来,国际社会通过了旨在调解北极航道水域海运贸易冲突的法律。

俄罗斯从2010年以来不断研究进一步发展北极货运的新措施。2011年载重量16万吨的“弗拉基米尔·吉洪诺夫”号油轮,成为完成沿北极航道从大西洋到太平洋直航的世界航运史上首艘最大的船只,该年整个夏季的通航期共有26艘船只完成了直航,运送货物达到83.5万吨,其中82%为天然气凝析液和石油产品^②。在2013年通航期沿北极航道直航运输的货物总量80%是由大吨位油轮完成的。到2015年,俄计划北极航道的货运量达到400万吨。

第二,扩大北极运能和推进俄罗斯国际造船业的地位。

俄罗斯石油天然气公司在北极大陆架地区积极开展勘探和开发,并且从北极航道运输能源,它需要大量重型轮船和海上石油平台、液化气油船,为此不得不购买或租用外国产的相关昂贵设备。但2014年西方对俄展开了多轮经济制裁,俄迫切需要改进自己的造船厂,制造国产设备成为当务之急。俄罗斯在北极第一个本国海上自主石油平台是位于伯朝拉海的“普里拉兹洛姆纳亚”平台,它是俄北德文斯的“为了北极造船”公司建造的,其开采的石油已经出口海外。^③ 俄罗斯寄希望利用北极的开发提升自己的造船能力,重振前苏联的造船工业。苏联时期位于乌克兰南部的船厂为俄罗斯帝国海军和前苏联海军做出过巨大贡献。苏维埃时期,除核动力潜艇以外的40%的海军舰艇均由乌克兰建造。解体后的俄罗斯缺乏舰艇建造能力,而乌克兰拥有七家大型船厂,能生产战舰、巡洋舰、潜艇以及航母,其中有3家位于乌克兰黑海沿岸。随着2014年克里米亚“重归”俄罗斯,俄急切希望提升其原先的造船能力,特别是利用原先在黑海的船坞设备和人力资源加大对运油船、LNG运输船的生产。在乌克兰控制时期,克里米亚船厂未能全负荷运转,原先的2万职工到后来只剩下了200人。最近“并入”俄罗斯以后,激发了克里米亚造船厂重获新生的愿望。如今在克里米亚刻

^① Санкции против России закроют норвежскому нефтесервису путь в Арктику, Морская Биржа, 2014, №3 (49)

^② 《北方的海上航线:俄罗斯的国家交通干线》,俄罗斯之声,2012-8-22, http://sputniknews.cn/radioivr.com.cn/2012_08_21/85759242

^③ Россия отправила в арктику первую нефтедобывающую платформу, подводный мир, ИгроWEEK, 2014, №161.

赤的“扎利夫”造船厂能够制造长300米、宽50米的油船,^①而北极开发需要几十艘这种油船。另外,克里米亚半岛将制造开发北极所需的舰艇、海上平台和液态天然气油船,从而提升俄罗斯舰船建造的能力。

结 论

综上所述,北极航道中的北方海航道有朝一日必将正式成为太平洋与大西洋之间的重要航运线。这将改变世界贸易的结构,进而改变世界经济政治格局,形成以欧洲、北美、俄罗斯为主体的环北冰洋超强经济圈。

对困境中的俄罗斯来说,北极航线将成为其所依赖的重要海上通道。不过,俄罗斯在能源开采、远洋运输、破冰船的建造以及北极主权归属等问题上,与其他北极声索国的矛盾也会逐步上升。我国正在考虑参与“北极理事会”的活动,加上俄方对北极地区投资以及恢复北极能源开采的需要,未来俄方联手中国共同开发北极航道将很快会提上日程。今后,中俄两国可以适当考虑参与北极联合科考及各种远洋物流建造活动。中国的造船工业有其优势,特别是大型LNG船舶建造的能力正在大幅度提升(如建造的17.2万立方米大型液化天然气船^②);实施“一带一路”战略要求培养中国企业“走出去”的能力,也激发了中国国内对欧亚物流运输的巨大需求。两国就开发北极航道问题进行合作符合各自的利益,中俄形成“北极航道共同体”值得期待。

从长远来讲,北极的事务需要国际社会的共同参与、协商共进。中俄两国未来应共同参与北极航道的运输,积极开发北极通航。中国提倡的“一带一路”战略中道路联通是构建全球贸易的重要支柱,而贸易畅通有利于推动东北亚乃至东南亚地区与欧洲之间洲际贸易形成快速连通,使欧亚国家充分发挥自身优势,提升商贸、财经和投资的空间。对俄罗斯来讲,也可以提升其欧亚经济联盟战略与我国“一带一路”中海上丝绸之路北部经济航运通道之间的对接,共同促进俄

^① Верфи Крыма могут производить танкеры для перевозки СПГ с арктических месторождений, и -Маш 2014-4-25, http://www.i-mash.ru/news/nov_otrasl/51199-verfi-kryma-mogut-proizvodit-tankery-dlja.html

^② 陈静:《沪中国建造最大LNG船扬帆起航,边检开启绿色查验通道》,中国新闻网,2015-2-2, <http://business.sohu.com/20150202/n408360503.shtml>

罗斯与中国命运共同体的建设。

参考文献:

- [1] 阎铁毅. 北极航道所涉及的现行法律体系及完善趋势[J]. 学术论坛, 2011(2).
- [2] 郑中义. 北极航运的现状和面临的挑战[J]. 中国远洋航务, 2013(10).
- [3] Коньшев В.Н, Сергунин А.А. Арктика в международном политике: сотрудничество или соперничество[J/OL]. М.: РИСИ.
- [4] 郭培清. 北极航道的国际问题[M], 北京: 海洋出版社, 2009.
- [5] 韦进深, 舒景林. 北方航道与俄罗斯的北极发展战略评析[J]. 东北亚学刊, 2013(6).
- [6] 邹志强. 北极航道对全球能源贸易格局的影响[J]. 南京政治学院学报, 2014(1).

(责任编辑: 崔建树)