

俄罗斯与“北极丝绸之路”

[俄] Б. А. 赫伊费茨 高晓慧 译

【内容提要】 本文阐述了北极航道作为欧洲与亚洲之间新的海上跨境运输线路的发展前景，而中国的“一带一路”构想也把北极航道纳入其中。本文研究开发北极航道对俄罗斯和中国的意义以及其中的经济技术和战略构想问题。研究表明，中俄深化在北极航道上的相互合作符合两国在该地区的根本利益。

【关键词】 北极航道 “北极丝绸之路” 北极白皮书 “一带一路” 北极政策

【作者简介】 Б. А. 赫伊费茨，俄罗斯科学院经济研究所首席研究员、经济学博士，俄罗斯联邦政府附属金融大学教授。

【译者简介】 高晓慧，中国社会科学院俄罗斯东欧中亚研究所研究员、经济学博士。

一 颇具吸引力的北极航道

北极航道可以成为俄罗斯对中国实施“一带一路”构想的重大贡献。俄罗斯和中国在这条航道的商业开发中拥有共同的利益。当然，相比其他北极项目潜在参与者，俄罗斯对北极航道的兴趣要大得多。北极航道开发与俄罗斯广大不发达地区的发展紧密相连，这些地区蕴藏着巨大的石油、天然气、矿物、森林、鱼类和其他资源。据估计，北极航道贯通俄罗斯近70%的领土^①。对于俄罗斯来说，北极航道在确保国家安全方面具有不可

^① И. Черемных. Северный морской путь и Суэцкий канал. 2017. <http://delonovosti.ru/analitika/3921-severnoy-morskoy-put-i-sueckiy-kanal.html>

估量的意义,这决定了北极航道的战略重要性。

北极航道对中国的意义同样也超越了简单的运输路线。在现代条件下,北极以其特殊的地缘政治地位、日益增长的经济重要性、对全球自然和气候条件的特殊影响而具有新的战略意义。

2015 年 12 月,中俄两国总理李克强和梅德韦杰夫签署联合公报,指出要加强北极航道开发和利用方面的合作,并开展沿北极航线进行航运的研究。

2017 年 6 月,中国国家发展和改革委员会与国家海洋局联合发布题为《“一带一路”建设海上合作设想》的正式文件,首次提出通过北冰洋联通欧洲的“蓝色”经济走廊,这条走廊被称为“冰上丝绸之路”或“北极丝绸之路”^①。

2018 年 1 月,中国国务院颁布题为《中国的北极政策》白皮书,阐明中国在此问题上的基本立场,强调愿意积极参与北极事务的主张。文件确定中国为“位于北极附近的国家”,北极地区的状况直接影响中国经济的发展。

白皮书由四部分组成,第四部分最引人关注,即“中国参与北极事务的主要政策主张”,其中涉及中国对此议题的整体看法及其对国家的战略意义。具体包括以下几部分:1. 不断深化对北极的探索和认知;2. 保护北极生态环境和应对气候变化;3. 依法合理利用北极资源;4. 积极参与北极治理和国际合作;5. 促进北极和平与稳定^②。

白皮书涉及两条主要的北极航线:东北航道(也称为北极航道)和通过加拿大北极群岛的西北航道。东北航道的大部分线路沿着俄罗斯北部海岸,这条航道是中国许多地区通往欧洲的最短路线。经北极航线,中国北部港口与西欧港口,波罗的海与北海之间的距离比传统线路短 25%~55% (见表 1)。而俄罗斯沿海航线的长度约为 3 500 海里^③,共有 2 700 海里在北极航线附近。

① Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative (2017), http://www.xinhuanet.com/english/2017-06/20/c_136380414.htm

② The State Council Information Office of the People's Republic of China (2018) China's Arctic Policy, http://english.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm

③ 1 海里相当于 1.8 公里。

表1 中国、欧洲和美国各个港口之间的海路长度 (单位: 万公里)

出发地—目的地	东北航道	西北航道	苏伊士运河和马六甲海峡	巴拿马运河
鹿特丹—上海	1. 610 0	1. 579 3	1. 955 0	2. 558 8
波尔多—上海	1. 610 0	1. 675 0	1. 903 0	2. 498 0
马赛—上海	1. 916 0	1. 971 8	1. 646 0	2. 603 8
乔亚陶罗—香港	2. 023 0	2. 095 0	1. 409 3	2. 593 4
巴塞罗那—香港	1. 895 0	2. 009 0	1. 469 3	2. 504 4
纽约—上海	1. 703 0	1. 989 3	2. 293 0	2. 088 0
纽约—香港	1. 814 0	2. 098 5	2. 157 0	2. 126 0

资料来源: И. Н. Комиссина. Арктический вектор внешней политики Китая // Проблемы национальной стратегии. 2015. №1 (38) . С. 58.

一般来说,从欧洲到中国通过北极航道需要 25 天和 625 吨燃料油,而通过苏伊士运河需要 35 天和 875 吨燃料油^①。

俄罗斯一直非常关注北极事务,从 21 世纪 10 年代开始对该地区政策的出台愈加频繁。

2013 年俄罗斯通过《2020 年前确保国家安全和俄罗斯联邦北极地区发展战略》,该战略描述了确保北极地区社会经济可持续发展的最重要任务以及实现这些目标的途径和方法^②。

该战略还制定了加强基础设施建设的措施,包括将开发北极航道作为国家海上主航线,成为俄罗斯联邦北极运输系统的重要组成部分。

对俄罗斯而言,北极航道是远东地区与其欧洲部分之间最短的航线,在许多情况下,这是连接其北部和东部一些地区唯一的海上线路。

北极航道的开发时间应该从 1932 年算起,当时由 О. Ю. 什米德特率领的苏联探险队完成了第一次航行。苏联时期,该航道在 1987 年运输量达到最高值 657.8 万吨,这一纪录直到 2016 年才被俄罗斯超过(见图 1)。

① Редкие земли. Возрождение Северного морского пути – главная забота российских полярников. <http://rareearth.ru/ru/pub/20160601/02203.html>

② Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года. <http://static.government.ru/media/files/2RpSA3setElhAGn4RN9dHrtzk0A3wZm8.pdf>

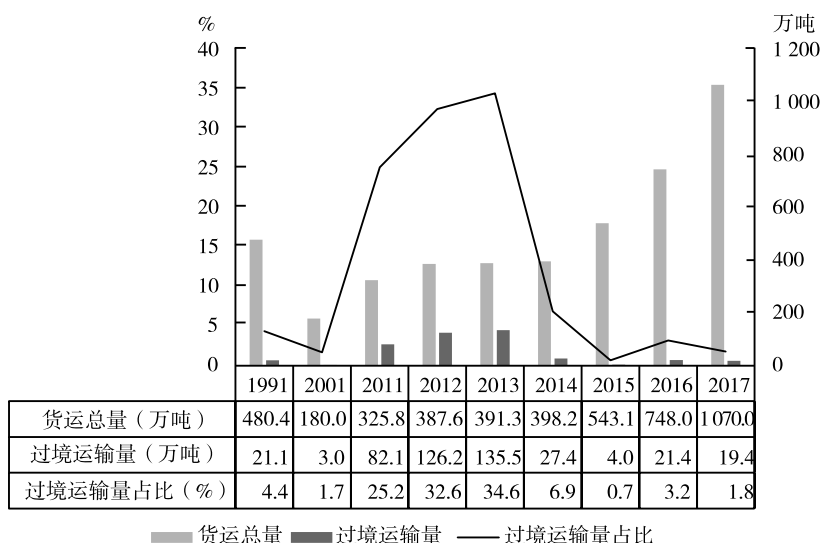


图 1 俄罗斯北极航道货运量增长动态 (单位: 万吨)

资料来源: Данные ФГБУ "Администрация Северный морской путь". <http://www.nsga.ru>

预计到 2020 年通过北极航道的货物运输量将达到 4 400 万吨, 到 2030 年将增至 7 000 万吨。2018 年 3 月, 俄罗斯联邦总统普京在其提交联邦议会的国情咨文中提出, 到 2025 年将通过北极航道的货物运输量增至 8 000 万吨, 并使北极航道成为具有“全球竞争性的过境运输动脉”^①。这不仅与俄罗斯在北极地区的一系列矿产资源开发项目有关, 而且也与物流系统的发展和北极航道的过境运输吸引力增强有关。

实际上, 不仅货物总周转量呈现逐渐增长的趋势, 而且过境货物 (包括近海运输的货物和进出口货物) 的运输方向也逐渐多元化。20 世纪 90 年代至 21 世纪初, 通过北极航道的过境运输量几乎为零。21 世纪初到 21 世纪 10 年代, 过境运输量开始增加并在 2013 年达到顶峰。2014 ~ 2017 年过境运输量显著下降, 2017 年通过北极航道的过境运输量占货运总量的比重为 1.8%, 即 19.4 万吨。

出现上述情况的原因是多方面的。

例如, 2013 年非洲之角的海盗依然猖獗, 当时对此既没有相应对策也没有修建苏伊士运河的第二条航道 (2015 年修建完成), 而石油价格超过

^① Путин сказал о грядущем росте грузопотока Севморпути в 10 раз к 2025 году. <http://www.interfax.ru/business/601967>

每桶 100 美元，当年有 71 艘船舶通过北极航道^①。相比之下，2014 年有 1.79 万艘船舶通过苏伊士运河，运河扩建后，船舶通过数量翻了一番，达到 3.5 万艘^②。每年通过苏伊士运河的过境运输量接近 10 亿吨，比北极航道的相应指标高出一个数量级。然而，这实际已达到苏伊士运河的上限，2016 ~ 2017 年其运输量指标保持稳定就说明了这个问题。因为巴拿马运河和非洲周边航线的竞争，苏伊士运河管理局已经降低了大型集装箱船和油轮的过境关税。

2017 年，经北极航道的过境货物运输速度创下历史纪录，在葡萄牙注册的“波罗的海冬季”号冷藏船从中国太仓港出发至德国不来梅港，通过北极航道的航行时间比通常少 6 天。因此，通过北极航道运输货物引起了“中远集团”和“马士基”公司等全球海运承运人的极大兴趣。

2017 年，北极航道管理局向 662 艘船舶发放北极航道通行证，其中 107 艘可以悬挂外国国旗，2016 年相应数字是 688 艘和 136 艘。2017 年有两艘船舶曾被拒绝发放通行证，不过后来仍予以发放。

二 俄罗斯的利益

俄罗斯北极地区是多种矿物储备的宝库。俄境内的北极大陆架碳氢化合物储量巨大，约 1 060 亿吨油当量，其中包括 69.5 万亿立方米天然气。北极大陆富集黄金、钻石、汞、钨和稀土金属，这些矿藏是俄罗斯发展现代技术的基础^③。

这些地区的发展和新产能的形成将增加出口。中国成为巨大的潜在市场，而且中国具有很大的投资潜力并愿意参与新产能的投入，这就使目前因西方制裁存在严重财政困难的俄罗斯产生兴趣。在发展北极航道跨境运输潜力方面，俄罗斯和中国的利益是一致的。

① А. Долганов. Северный морской путь – только для России. <https://topwar.ru/136687-severnny-morskoy-put-tolko-dlya-rossii.html>

② The Suez Canal: A Growing Center for Global Commerce, http://www.egyptembassy.net/media/1129-2059_Egypt_SuezCanal_061915i1.pdf

③ Совет по Арктике и Антарктике при Совете Федерального собрания РФ (2017) "О состоянии и проблемах законодательного обеспечения реализации стратегии развития арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года". Ежегодный доклад. С. 293.

中国已经参与了与俄罗斯北极地区及北极航道发展密切相关的一些项目。中国投资者拥有位于北极圈的亚马尔液化天然气公司 29.9% 的股份（丝路基金占 9.9%，中国石油天然气集团公司占 20%）。该合资企业的其他股东及占比为：诺瓦泰克公司占 50.1%，法国道达尔公司占 20%。丝路基金持有的 9.9% 的股份由该基金于 2016 年向诺瓦泰克公司购得。由于俄罗斯禁止外国国有企业在俄罗斯战略企业中持有超过 25% 的股份，该股份的买卖交易必须获得俄政府批准。

专家认为，这个项目的成功启动对俄罗斯具有重要意义，原因有两个：首先，面对来自卡塔尔、澳大利亚和美国日益加剧的竞争，增加液化天然气出口对以出口为导向的俄罗斯能源工业至关重要；其次，亚马尔液化天然气项目的成功启动向全世界昭示，尽管受到制裁，俄罗斯仍能找到替代西方贷款的资金来源和其他技术以实现自己的目标^①。

为实施该项目，中国进出口银行和中国国家开发银行提供了期限为 15 年、额度分别为 93 亿欧元（约合 114 亿美元）和 98 亿元人民币（约合 16.3 亿美元）的贷款，年利率为 3.3% ~ 3.5%。丝路基金投资 10 亿欧元（约合 12 亿美元）持有亚马尔液化天然气公司 9.9% 的股份。

中国武昌船舶重工集团有限公司也为该项目提供设备，即 36 个生产液化天然气的模块，重量为 180 吨^②。

亚马尔液化天然气项目涉及南塔姆别伊斯克区块的开发和液化天然气工厂的建设，该工厂的产能为 1 650 万吨液化天然气和 100 万吨凝析油。后来俄方决定使用自有新技术建设第四条生产线，再增加 100 万吨液化天然气的产能。

从 2017 年年底开始，该工厂生产的液化天然气从位于亚马尔海岸鄂毕湾的萨别特港被装载到俄罗斯现代商业舰队公司的液化天然气油槽船上。俄罗斯计划在韩国“DSME”造船厂建造 15 艘能够沿着北极航道航行的油轮，其总造价将达到 55 亿美元。这些适合在复杂冰面环境下独立运输的油轮将用来装载液化天然气。

① N. Filimonova, S. Krivokhizh, China's Stakes in the Russian Arctic, [https:// thediplomat.com/2018/01/chinas-stakes-in-the-russian-arctic/](https://thediplomat.com/2018/01/chinas-stakes-in-the-russian-arctic/)

② 根据“德勤”的报告，西方对俄罗斯实施制裁后，中国成为俄罗斯北极石油开采设备市场的重要参与者。特别是从事钻井设备生产的中国杰瑞集团迅速在俄罗斯建立起庞大的质保服务网络和一个备件仓库（Россия останется без технологии для добычи нефти в Арктике// Ведомости. 2018. 25 апреля）。

亚马尔的液化天然气可以运往欧洲的某一港口，从那里再运往欧洲或亚洲国家^①。从长远来看，北极航道将是天然气运输的主要线路。液化天然气工厂总产量的近 86% 将直接运往亚太地区国家，其中中国占 25%（约 400 万吨）。

中国可能会参与诺瓦泰克公司的“北极液化天然气-2”项目，即在格达半岛建造一座新工厂。用于液化的天然气将来自萨尔马诺夫斯克的石油天然气凝析油田。该项目的投资约为 100 亿美元。

从亚马尔沿北极航道西线的运输可全年开展，而沿东线仅能够运输 6 个月（7~12 月）。以前，夏季航行的时间仅为 4 个月，并且需要破冰船护航。

萨别特港因其新功能将成为北极航道的多功能节点。除了液化天然气，通过它还可以从西伯利亚出口谷物，从乌拉尔出口金属，从库兹巴斯出口煤炭，从鞑靼斯坦和巴什科尔托斯坦出口石油产品。通过北极第一个石油生产平台普里拉兹洛姆纳亚平台和伯朝拉海诺沃波尔托夫斯克油田供应的石油增加了北极航道的货运量。而俄罗斯的诺里尔斯克镍业公司也为北极航道的货运量作出贡献。

中国将参与北极航道沿线其他物流设施的开发，拟投资阿尔汉格尔斯克地区的深海港口枢纽项目，参与建设阿尔汉格尔斯克连接西伯利亚、乌拉尔和科米共和国的白海—科米—乌拉尔铁路（Белкомур），该铁路长约 800 公里。

北极航道促进了俄罗斯机械制造业的发展和新技术的应用。到 2020 年，俄罗斯将拥有三艘容量为 60 兆瓦的新一代核动力破冰船，第一艘已于 2017 年下水，第二艘和第三艘将于 2019 年和 2020 年推出。两艘型号为 22220 的核动力破冰船造价为 844 亿卢布。这些破冰船的新亮点是双重吃水结构，可以在极地河流的河口航行。因此，俄五台旧式破冰船将退役，这将大大降低破冰船建造和维护成本。

为了全年在北极东部地区航行，俄罗斯还计划建造更强大的破冰船：一艘容量为 110~130 兆瓦的“领袖”号破冰船和容量约为 40 兆瓦的新型

^① 例如，亚马尔液化天然气项目的第一批液化天然气由“Christophe de Margerie”号油轮运送到丹麦的斯卡根港，在那里被装载到传统的液化天然气油轮，而不是破冰油轮，并运送到位于米尔福德属于英国石油公司的“德拉贡”液化天然气终端。比利时“Fluxys”公司与亚马尔液化天然气公司签订了一份为期 20 年的在泽勃柳格港年转运 800 万吨液化天然气的合同。

小型破冰船。

北极航道的运输占从亚洲到俄罗斯集装箱货物进口市场的 10% 和从亚洲到欧洲国际运输市场的 5%。沿北极航道的集装箱运输总量可达到 45.5 万个集装箱^①。

北极航道过境运输量增加使俄罗斯受益匪浅，其收益包括俄罗斯船舶的运费、外国船舶通行费、破冰船队服务费等。例如，破冰船引导一艘船舶的收入可能超过 10 万美元^②，而破冰船护航可以获得 38 万美元的高额收入^③。

对于俄罗斯来说，北极航道不仅扩大了国家的过境运输能力，而且也扩大了与亚太经合组织国家联系的机会，这符合对外经济关系多元化和“向东看”战略的要求。

最后，北极航道在确保俄罗斯国家安全方面具有难以估量的重要意义。北极航道经过俄罗斯的国界线。在北极分布着俄罗斯的军事基础设施，北方舰队基地和很多重要的国防工业企业都位于北极，俄罗斯核试验场也位于北极新地群岛的南部。

为了确保国家利益并扩大与北极航道运营相关的国际活动，2017 年 12 月，俄对《俄罗斯联邦海商法》进行了修订。修正案赋予悬挂俄罗斯国旗的船舶拥有承运能源的专有权利，并扩大悬挂俄罗斯国旗船舶在俄水域享有优待的活动清单，导航，卫生，检疫，其他形式的管控，保护内陆海域和（或）俄罗斯联邦领海的海洋环境，储存石油、石油产品、天然气（包括液化天然气）、凝析油和煤炭（如果在北极航道水域的船舶上实现了这种储存）等都列为此类活动清单的范畴^④。

修正案促进了航运量的增加，加强了国内航运公司的地位，并为船队

① Е. Васильева. За два года в 1, 5 раза увеличилось число транзитных грузов по Севморпути. <https://minvr.ru/press-center/news/10972/>

② А. А. Тодоров. Международный транзитный потенциал Северного морского пути: экономический и правовой аспекты// Проблемы национальной стратегии. 2017. №3 (42). С. 151.

③ И. Черемных. Северный морской путь и Суэцкий канал. <http://delonovosti.ru/analitika/3921-severnyy-morskoy-put-i-sueckiy-kanal.html>

④ Федеральный закон № 460 – ФЗ "О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации" от 29 декабря 2017г. http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_286718/

更新设备创造了更多机会。在此之前，沿北极航道的过境运输受到国际条约的管制，俄罗斯船舶没有任何优势可言。

三 中国的利益

2012 年，中国第一艘科考船“雪龙”号沿着北极航线从楚科奇海到挪威威海。而中国船舶的第一次商业航行始于 2013 年 8 月 8 日，“永盛”号货轮从大连港出发，于 9 月 10 日抵达鹿特丹港，整个行程共计 33 天。相比通过印度洋和苏伊士运河线路两个港口之间航行时间少 15 ~ 17 天，而且还节省了 82 万美元的货物运输费用。

鉴于 90% 的中国商品是通过海上运输到欧洲，“北极丝绸之路”的开发将为中国商品运输节省大量费用并带来利润增长。总体评估，中国的托运人使用北极航道可以提前 15 天交付货物，每个航班的经济效益达到 50 万美元^①。

北极航线不仅是通往欧洲的最短路线，而且还为在航线附近地区实施各种投资项目提供了机遇。中国北部的港口城市，如大连和天津也将获得新的发展优势。

中国在 2013 年成为北极理事会的观察员国，尽管不能参与北极理事会的决策，但有权参加其组织的活动^②。中国可以通过与北极理事会成员保持良好关系的方式来间接影响其政策的制定。在这方面，与俄罗斯的合作对中国尤为重要。

专家认为，中国在很大程度上看中的是北极航道的经济属性，但未来其军事战略属性也将成为重点。中国已参与俄罗斯最大的北极项目，并希望制定游戏规则方面发挥主导作用^③。

天然气燃烧产生的有害排放是相应煤炭排放量的 59% 和石油排放量的

① А. А. Тодоров. Международный транзитный потенциал Северного морского пути: экономический и правовой аспекты // Проблемы национальной стратегии. 2017. №3 (42). С. 151.

② 北极理事会正式成员国是 8 个北极国家：俄罗斯、挪威、芬兰、瑞典、丹麦、冰岛、加拿大和美国；观察员国有 12 个国家：英国、德国、西班牙、意大利、中国、印度、荷兰、波兰、韩国、新加坡、法国和日本。<http://www.arctic-council.org/index.php/ru/about-us/arctic-council/observers>

③ Иванов. Зачем Китай рвется в Арктику // Независимая газета. 27 мая 2018.

72%。由于环境污染等生态原因,中国正在压缩煤炭的开采,而计划将天然气在能源消费结构中的比重从 2015 年的 5.9% 增至 2020 年的 10% 和 2030 年的 15%,即在 2030 年达到 6 300 亿立方米,2050 年达到 7 500 亿立方米。同时,大部分天然气需求将靠进口来满足^①。因此,中国希望在俄罗斯北极地区开发新的油气田并获得相应的油气能源。

B. 科内舍夫和 A. 谢尔古宁称,中国有意开发北极航道至少有四方面的重要原因。

第一,加强其在北太平洋至白令海峡的影响力,这一区域将随着北极交通的发展凸显其重要性。

第二,中国将受益于与俄罗斯和其他沿海国家的合作,因为中国没有直接开发大陆架资源的权利。

第三,中国经济社会发展的长期规划与同俄罗斯合作和中国在北极地区的积极活动相一致(在不远的将来中国将建立新的极地科学考察站、建造破冰船、开发开采北极资源的技术)。

第四,中国深知在经济上开发北极资源与维护该地区形势的稳定和安全密不可分^②。

中国认为,北极航道不仅是一条经济上可行的线路,而且是将其与欧洲联系起来的更安全的线路。更多利用北极航道将有助于中国东北地区的发展。

中国还对北极其他领域的开发感兴趣,特别是获得新的生物资源,尤其是在渔业领域。《中国的北极政策》白皮书强调,“北极有可能在未来成为新的渔场”^③。

另外,北极旅游将成为一个新的方向,中国将鼓励其旅游机构与北极国家在旅游方面开展合作。中国将扩大其在北极的科学研究,1999 ~ 2017 年,中国共进行了 8 次科学考察。2003 年中国极地科学考察所在斯匹次卑尔根开设了其第一个黄河科学考察站。

① L. Guoping, F. Wang, China Expected to Step Up Use of Natural Gas, <https://www.caixinglobal.com/2017-08-18/101132543.html>

② В. Коньшев, С. Сергунин. Арктический регион: тенденции 2018 года. <http://russiancouncil.ru/2018/arctic.html#arctic>

③ The State Council Information Office of the People's Republic of China (2018) China's Arctic Policy. January, http://english.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm

中国愿意与俄罗斯合作的原因是多方面的。首先，中国缺乏能够在北极航道航行的船舶（目前中国只有一艘破冰船）；其次，中国也缺乏极地专家和专业研究中心。

根据预测，到 2020 年，通过北极航道运输的货物将占中国对外贸易总量的 5% ~ 15%^①。这是中国加强与俄罗斯和其他北极国家合作的重要物质基础。

四 其他国家的利益

其他亚洲国家和地区（如日本、韩国、菲律宾、台湾和东盟国家）以及许多欧洲国家都对北极航道转变为亚太地区与欧洲之间真正的交通线抱有兴趣，这与欧洲和亚洲之间货物流量的预期显著增长有关。例如，预计到 2040 年，欧亚大陆之间的集装箱运输量将增加两倍。

液化天然气供应将在这方面发挥重要作用。根据有关专家的研究，到 2040 年，世界对天然气的需求将增加 40% 以上，而液化天然气的增长可达 70%^②。

为此，沿北极航道跨境运输线路需要进行扩展和细分，因此将出现许多大型基础设施建设项目。

芬兰提出一个方案，即在巴伦支海的挪威不冻港希尔克内斯建造一条铁路，货物可以沿北极航道运到这里，然后再运往芬兰北部的罗瓦涅米市。将来，货物可以运往波罗的海国家、波兰、斯堪的纳维亚半岛、白俄罗斯，甚至包括俄罗斯西北部地区。创建这条“北极走廊”铁路估计需耗资 34 亿美元。

据专家介绍，北欧港口（鹿特丹、哥本哈根、汉堡）、日本港口（横滨）、韩国港口（釜山）和中国北方港口（大连、天津）对于重新调整北极航道的货物流向最具吸引力。

某种意义上说，北极航道将有利于高附加值货物（纺织品、运输设备、

① E. Bekkers, J. Francois, H. Rojas – Romagosa, *Melting Ice Caps and the Economic Impact of Opening the Northern Sea Route*, May, CPB Netherlands Bureau for Economic Policy Analysis Discussion Paper, 2015, No. 307, p. 5.

② Е. Разумный. Первый сжиженный газ отгружен с " Ямал СПГ" // Ведомости. 8 декабря 2017.

电气设备) 的运输^①。

换句话说, 北极航道的发展将对许多欧洲和亚洲国家产生难以估量的协同效应。

五 北极航道的发展前景

近年来, 北极航道横贯欧亚大陆的运输量一直在稳步增加, 全球气候的普遍变暖也使得通航期限得到延长。为了提高这条航线的商业吸引力, 俄罗斯计划对远东地区的主要港口实行类似符拉迪沃斯托克自由港的优惠政策。

2018 年 6 月在北京举行的中俄领导人会晤再次确定了中国在利用俄罗斯过境运输潜力方面的战略意愿。两国领导人强调愿意共同开发北极航道以及利用跨西伯利亚铁路和贝加尔—阿穆尔铁路干线, 并实施其他基础设施建设项目 (“欧亚” 客货运输公路, “滨海-1 号” 和 “滨海-2 号” 运输走廊)。

中国商务部正在与俄罗斯经济发展部合作, 建立一个专门的工作机制, 以协调对北极航道的研究、北极资源的开发以及基础设施、旅游和科学考察领域的相互关系。

俄罗斯和中国在北极开发中的根本利益是一致的。两国在技术、经验和投资方面相互补充。双方对进一步深化合作、加强在北极航道开发中的全面互动达成战略共识。

从确保国家安全的角度来看, 中国赞同俄罗斯在北极方面的立场。俄罗斯和中国在多边主义或国家主权优先方面的立场虽存在一定分歧, 但并不严重。

开发北极航道是两国的共同意愿, 而北极航道是中国 “一带一路” 重要的跨境运输线路, 共同的意愿能够为两国找到合理的妥协和互利共赢的解决方案。这符合中俄两国大企业的利益, 目前这些企业正在积极参与北极经济理事会的工作。

(责任编辑: 徐向梅)

^① Е. Васильева. За два года в 1, 5 раза увеличилось число транзитных грузов по Севморпути. <https://minvr.ru/press-center/news/10972/>