

中俄共建“经北冰洋连接 欧洲的蓝色经济通道”研究

匡斓鸽

【内容提要】 共建“经北冰洋连接欧洲的蓝色经济通道”是中国落实“21世纪海上丝绸之路”的重要实践,也是中国参与北极治理的重要倡议,更是顺应时代和现实要求的体现,将对中俄两国和世界经济的发展产生积极影响。但从现实情况来看,建设“经北冰洋连接欧洲的蓝色经济通道”仍面临北极环境脆弱、极地技术受限、基础设施薄弱等挑战因素。基于此,中俄两国可在能源资源合作、基础设施建设、资金技术支持和环境保护方面着力。

【关键词】 北极 “蓝色经济通道” “一带一路” 中俄合作

【基金项目】 教育部哲学社会科学研究重大课题攻关项目《世界海洋大国的海洋发展战略研究》(项目编号:16ZD029)。

【作者简介】 匡斓鸽,武汉大学中国边界与海洋研究院硕士研究生。

2017年6月20日,国家发展和改革委员会、国家海洋局联合发布《“一带一路”建设海上合作设想》(以下简称《合作设想》)。作为“一带一路”国际合作高峰论坛的重要成果之一,《合作设想》提出了共同建设中国—印度洋—非洲—地中海蓝色经济通道;经南海向南进入太平洋,共建中国—大洋洲—南太平洋蓝色经济通道;积极推动共建“经北冰洋连接欧洲的蓝色经济通道”三条蓝色经济通道^①。其中,“经北冰洋连接欧洲的蓝色经济通道”(以下简称“北极蓝色经济通道”)首次出现在政府官方文件中,为中国今后参与北极治理规划了路径。

当前,有关中国参与北极治理以及北极互联互通等问题越来越受到世界

^① <https://www.yidaiyilu.gov.cn/xwzx/gnxw/16670.htm>

各国学者的关注,但学者们并未对“北极蓝色经济通道”问题进行细致的分析和研究。本文试图对共建“北极蓝色经济通道”的背景进行梳理,分析“北极蓝色经济通道”建设的战略意义,探讨中俄两国共建“北极蓝色经济通道”面临的挑战因素与合作路径,并对推进中俄共建“北极蓝色经济通道”提出一些建议。

一 中俄共建“北极蓝色经济通道”的背景

共建“北极蓝色经济通道”是中国积极推动全球海洋治理的重大实践,是落实“21世纪海上丝绸之路”的重要举措。同时,共建“北极蓝色经济通道”更是中国参与北极治理的重要倡议,是顺应时代和现实要求的体现。

(一)“一带一路”倡议提供总框架

事实上,在“一带一路”倡议提出以前,中国就已关注北极问题,认识到北极尤其是北极航道对中国发展的重要意义。尽管有关北极资源、航道、战略地位等方面的价值已引起了中国政府的重视,但有关北极的政策并没有上升到国家战略层面,国家主要通过科学研究活动、经济合作和基础设施投资来加强对北极的参与。“一带一路”倡议提出后,北极的地位和作用随之被提升和放大。2015年3月中国政府发布《推动共建“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”的愿景与行动》,“一带一路”的内涵和建设方向得到充实和明确,北极航道与“一带一路”倡议对接的问题逐步提上日程。到2017年发布《合作设想》,“北极蓝色经济通道”首次出现在政府官方文件中。作为“一带一路”建设海上合作的重要路径,“北极蓝色经济通道”正式被纳入“一带一路”倡议当中。2019年4月22日,中国政府发表《共建“一带一路”倡议:进展、贡献与展望》报告,在报告的展望部分提到,“一带一路”一定会走深走实,行稳致远,成为和平之路、繁荣之路、开放之路、绿色之路、创新之路、文明之路、廉洁之路^①,这同样也符合“北极蓝色经济通道”的发展方向。

当前,中国对北极的参与,正从纯粹的学术研究活动向北极开发和发展的务实方向转变。“一带一路”倡议提出后的逐步推进,不仅提升了北极的地位,更为共建“北极蓝色经济通道”提供了支撑。一方面,“21世纪海上丝绸之路”

^① 《共建“一带一路”倡议:进展、贡献与展望》, <https://www.yidaiyilu.gov.cn/zchj/qwfb/86697.htm>

的稳步发展,在取得丰硕成果的同时,更提高了中国参与全球海洋治理中的地位和影响力。共建“北极蓝色经济通道”是落实“21世纪海上丝绸之路”的重要举措,将在“一带一路”倡议的支撑下得到推进和拓展。另一方面,中国提出“21世纪海上丝绸之路”重大倡议,提出共商、共建、共享的合作发展理念,倡导全方位、高层次、多领域的蓝色伙伴关系^①。这些发展理念和原则符合“北极蓝色经济通道”的建设要求,也将为“北极蓝色经济通道”建设提供重要的指导。

(二) 北极地区面临环境保护和经济发展的双重压力

近年来,北极环境受全球变暖的影响,正在发生剧烈变化。根据政府间气候变化委员会(Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC)的评估报告,北极夏季海冰在过去35年间减少了近70%^②。北极正从一个冰雪覆盖的区域向一个冰封区域转变,而北极环境变化产生的影响是深远和复杂的。一方面,北极冰层的消融将为北极海上通航提供可能,进而对世界航运和世界经济产生影响。到2050年,气候的波动可能会极大地改变北极水域的航行条件^③,到2025年,北极夏季海冰覆盖面积将不足15%,平均航行时间可能增至3~4个月,到2050年增至4~5个月,到2100年增至5.5个月^④。北极地区连接着世界主要经济体,若北极地区能具备较完善的通航条件,也将极大地缩短亚洲与欧洲、美洲市场的距离,也将极大地降低国际贸易的成本^⑤。尽管北极通航还需要面对气候及冰情环境复杂、航行时间受限、引航、配备特殊设备、缴纳额外费用等缺点,但北极的航运潜力依旧存在,由此引发的经济效益也值得期待。另一方面,北极生态系统变化所带来的影响不止局限于北冰洋及北极周边区域。作为地球上的气候敏感区和生态脆弱带,北极异常升温和海冰快速变化将对全球,尤其是北半球气候变化和生物多样性产生重大影响^⑥。因此,如何平衡北极发展和保护北极环境,成为参与北极治理须关注的问题。

① 楼春豪:《中国参与全球海洋治理的战略思考》,《中国海洋报》2018年2月14日。

② Intergovernmental Panel on Climate Change: AR5 Climate Change 2013: The Physical Science Basis, <https://www.ipcc.ch/report/ar5/wg1/>

③ Alexander. Ratnikov, From the North, Will Russia Be Able to Use Advantages of the Northern Sea Route, 29 March 2016, <https://lenta.ru/articles/2016/03/15/northsearoute/>

④ Igor Mokhov, V. Ch. Khon, The Duration of the Navigation Period and Changes for the Northern Sea Route: Model Estimates, Arctic: Ecology and Economy, 2015, 18 (2), p. 94.

⑤ [俄]Б. А. 赫伊费茨,高晓慧译:《俄罗斯与“北极丝绸之路”》,《欧亚经济》2018年第6期。

⑥ 陈建芳、金海燕、白有成等:《北极快速变化的生态环境响应》,《海洋学报》2018年第10期。

“北极蓝色经济通道”便从战略高度回应了该问题。《合作设想》强调“北极蓝色经济通道”不仅是一条依海繁荣之路,还是一条绿色发展之路。促进沿线发展、消除贫困和保护通道发展所依托的海洋环境都是“北极蓝色经济通道”的合作重点,这无疑是在当前全球气候变化情况下对保护和开发北极的积极回应。2018年1月26日,中国政府发布《中国的北极政策》白皮书^①,阐述了中国在北极事务上的基本立场,参与北极事务的政策目标、基本原则和主要政策。《中国的北极政策》白皮书将北极的环境保护和治理摆在了优先位置,进一步表明了中国政府保护北极环境的立场。

(三) 合作日益成为北极治理的主旋律

实践中,北极治理形成了“全球—区域—国家”多层次、多利益攸关方参与的多元格局^②。近年来,北极国家^③和非北极国家在北极主要问题上的合作变得富有活力,各种形式的合作都在北极治理中适用,而且还实现了高度的制度化。尽管竞争犹在,但合作日益成为北极治理的主旋律。对中国而言,中国应该拥有参与北极治理的合法权利,中国的声音应该在包括北极事务在内的全球和地区论坛上得到更多关注^④。在北极治理问题上,俄罗斯注定成为北极地区最重要的参与者,因此,中国要参与北极事务,离不开与俄罗斯的合作。而近年来,相对保守的俄罗斯也努力推动北极事务方面的国际合作。俄罗斯北极地区的总面积约300万平方公里,约占俄领土总面积的18%,于俄罗斯而言,北极地区直接关乎其国土安全。长期以来,俄罗斯对于其他国家介入北极地区持消极态度,但随着国际国内形势的改变,俄罗斯对北极合作的态度发生了转变。2008年9月,俄罗斯通过了《2020年前及更远未来俄联邦在北极的国家政策原则》^⑤,2013年2月,普京又签署了《2020年前俄罗斯联邦北极

① 中华人民共和国国务院新闻办公室:《中国的北极政策》白皮书),<http://www.scio.gov.cn/zfbps/32832/Document/1618203/1618203.htm>

② 徐宏:《北极治理与中国的参与》,《边界与海洋研究》2017年第2期。

③ 加拿大、美国、俄罗斯、挪威、瑞典、芬兰、冰岛和丹麦八国通常被称为环北极国家、北极国家(Arctic States)或北极八国(A8)。北极地区则指以地球北极点为中心的一片区域,包括北冰洋及其岛屿、北美大陆和欧亚大陆的北部边缘地带。

④ Sanna Kopra, China's Arctic Interests, Arctic Yearbook, 2013, <https://arcticyearbook.com/arctic-yearbook/2013/2013-scholarly-papers/36-china-s-arctic-interests>

⑤ Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу. <http://www.rg.ru/2009/03/30/arktika-osnovy-dok.html>.

地区发展和国家安全保障战略》^①,为推动上述北极政策原则文件的实施提供保障。之后,俄罗斯还陆续出台了北极政策文件,从一定程度上改善了北极地区的政策环境。俄外长拉夫罗夫明确提出将中国作为其北极合作的优先伙伴,俄罗斯外交部北极事务大使弗拉基米尔·巴尔宾也提出北极应成为“合作之地”^②。在2017年5月召开的“一带一路”国际合作高峰论坛期间,俄罗斯总统普京也表达了俄方在北极航道开发问题上与中国合作的意愿^③。

2018年6月,俄罗斯总统普京对华进行国事访问,中俄两国发布联合声明,声明中明确提到要加强中俄北极可持续发展合作,包括支持双方有关部门、机构和企业 在科研、联合实施交通基础设施和能源项目,开发和利用北方海航道潜力、旅游、生态等方面开展合作^④。在北极问题的国际合作中,中俄有着良好的政治互信基础,两国已建立一系列合作机制,成为北极地区乃至国际合作的典范。以合作为主题的北极将为“北极蓝色经济通道”提供良好的机遇。

二 中俄共建“北极蓝色经济通道”的战略意义

北极地区连接着世界主要经济体,受气候变化的影响,北极海冰融化将使北极航道通航成为可能,北极航道将成为全球贸易的重要通道之一。《合作设想》提出以共享蓝色空间、发展蓝色经济为主线,倡导“21世纪海上丝绸之路”沿线国家开展海洋合作,以保护海洋生态环境,维护海上安全、海洋经济发展、海洋科学研究等方面为合作重点,共走绿色发展之路,共创依海繁荣之路,共筑安全保障之路,共建智慧创新之路,共谋合作治理之路,实现人海和谐,共同发展^⑤。可见,共建“北极蓝色经济通道”,不仅为中国参与北极开发和海洋合作规划了清晰的路径,更能促进海洋经济发展、科技进步和人文

① Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года. Утверждена Президентом РФ 8 февраля 2013 г. Пр – 232. <http://government.ru/news/432>

② 《俄外长:中国是北极优先合作伙伴》, <https://www.toutiao.com/i6189322012708848129/>

③ Владимир Путин выступил на церемонии открытия Международного форума "Один пояс, один путь". 14 мая 2017. <http://www.kremlin.ru/events/president/news/54491>

④ 《中华人民共和国和俄罗斯联邦联合声明(全文)》, <http://world.people.com.cn/n1/2018/0608/c1002-30046983.html>

⑤ <https://www.yidaiyilu.gov.cn/xwzx/gnxw/16670.htm>

交流;不仅对中俄两国有积极影响,更是深入推进“21 世纪海上丝绸之路”建设的重要举措,因此具有重要的战略意义。

(一) 促进中国经济发展和保障能源安全

对中国而言,共建“北极蓝色经济通道”将对中国的能源战略和经济发展产生巨大的影响。通道建设是蓝色经济发展的重要基础^①,建设“北极蓝色经济通道”离不开对航线的开发。中国作为重要的能源消费国,需要安全稳定的能源通道,而当前中国的能源通道主要依赖容量趋于饱和、海盗猖獗的马六甲海峡和苏伊士运河,北极航道将为中国提供一条可供选择的运输路线,且有助于促进中国东北地区的经济发展^②。如前文所述,因北极气候变化,北极航道的通航条件在提升,北极航道的成本优势会凸显,将极大降低国际贸易的成本。此外,北极航道沿线的政治局势相对稳定,可为中国提供一条稳定的能源供应渠道。共建“北极蓝色经济通道”将从北方建立联通欧洲、美洲最快捷和最经济的通道,极大地缩短与欧洲和美洲市场的距离,对中国的能源安全有着重要的意义。“北极蓝色经济通道”的建设还将影响中国经济发展,共建“北极蓝色经济通道”不仅需要发挥东南沿海城市在建设中的作用,还要利用东北地区沿海城市的地理位置等优势,大力发展东北地区的对外贸易,因此,这将带动中国更广大地区经济的发展。以中国东北地区为例,共同开发建设“北极蓝色经济通道”,将为振兴东北经济,推动以向海战略推动长吉图沿线城市经济发展迈出坚实的步伐^③。

(二) 为俄罗斯提供新的发展机遇

俄罗斯横跨欧亚大陆,国土广袤,东西跨度大,然而,俄罗斯各地区的经济发展水平存在一定差异。俄罗斯的社会经济活动和人口分布主要集中在乌拉尔山脉以西的欧洲部分,而广袤的西伯利亚地区则经济结构单一、发展水平滞后、开发程度较低^④。俄罗斯北极地区更是因自然环境恶劣,基础设

① 赵隆:《经北冰洋连接欧洲的蓝色经济通道对接俄罗斯北方航道复兴——从认同到趋同的路径研究》,《太平洋学报》2018 年第 1 期。

② V. Gavrilov, A. Kripakova, Arctic Policy of the North East Asian Countries, Jindal Global Law Review, 2017, 8 (1): 69, <http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=edo&AN=ejs41623728&lang=zh-cn&site=eds-live>

③ 《中国海洋学会北方海专业委员会成立大会暨“冰上丝绸之路”研讨会在长春召开》, http://www.cssn.cn/zx/bwyc/201806/t20180607_4352326.shtml

④ 费帆:《探析中俄共建“冰上丝绸之路”的现实需要与实现路径——基于建构主义国际关系理论》,《理论月刊》2018 年第 7 期。

施不配套,远离西部经济发展中心等原因,开发难度巨大。2008年国际金融危机和2014年乌克兰危机后,俄罗斯更是面临经济下滑、西方制裁等困境,因此,俄罗斯要发展国家经济,就需要寻找新的国际合作途径。随着“北极蓝色经济通道”沿线自然资源的开发和新生产设施的建设,俄罗斯非常希望由此增加北极地区对其国内经济发展的贡献^①。作为落实“21世纪海上丝绸之路”的重要举措,“北极蓝色经济通道”在政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通和民心相通^②的指导思想下进行推进,必然是全方面、多层次的,这势必会为俄罗斯带来大量资金、技术和人员。伴随资金的有效投入、人才交流的扩大和技术合作的深入,“北极蓝色经济通道”将为俄罗斯提供新的发展机遇。

(三) 推动北极的可持续发展

共建“北极蓝色经济通道”不仅是要共创一条依海繁荣通道,更是要建设一条绿色发展通道。《中国的北极政策》白皮书强调中国的北极政策目标是:认识北极、保护北极、利用北极和参与治理北极,维护各国和国际社会在北极的共同利益,推动北极的可持续发展^③。保护北极环境,促进北极的可持续发展是建设蓝色经济通道的前提和基础。同时,中国政府将保护北极生态环境和应对气候变化作为参与北极事务的主要政策主张,提出中国坚持依据国际法保护北极自然环境,保护北极生态系统,养护北极生物资源,积极参与应对北极环境和气候变化的挑战。

中俄共建“北极蓝色经济通道”是中国积极推动海洋和极地全球治理的重要体现。《合作设想》中所强调的合作原则之一便是共商、共建、共享,中国始终在为增进共同福祉,发展共同利益而努力,时刻体现中国作为大国的担当与责任。

三 中俄共建“北极蓝色经济通道”面临的挑战因素

北极不仅拥有丰富的油气资源、渔业资源和独具特色的旅游资源,更因其地理位置而军事战略地位突出。但是,与地球上其他地区相比,北极地区

^① Vasilii Erokhin, Gao Tianming & Zhang Xiuhua, Arctic Blue Economic Corridor: China's Role in the Development of a New Connectivity Paradigm in the North, Arctic Yearbook, 2018.

^② 《推动共建“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”的愿景与行动》, <https://www.yidaiyilu.gov.cn/yw/qwfb/604.htm>

^③ 中华人民共和国国务院新闻办公室:《中国的北极政策》白皮书, <http://www.scio.gov.cn/zfbps/32832/Document/1618203/1618203.htm>

是为数不多的人类尚未进行大规模开发且资源丰富的地区,但因北极脆弱和极端的环境,开发难度大。中俄共建“北极蓝色经济通道”还面临着基础设施和技术限制等挑战因素^①。

(一) 北极脆弱的生态环境将制约“北极蓝色经济通道”的推进

随着北极海冰融化和科技进步,人类在北极的开发活动频率增加,北极原生生态系统也日益遭到破坏。然而北极地区生态环境又极为脆弱,北极开发引起的生态环境变化将成为全球治理的新问题^②。早在2017年3月第四届“北极——对话区域”国际北极论坛上,国务院副总理汪洋在开幕式致辞中就提到,参与北极事务要加强北极生态环境保护,将保护北极生态置于优先位置。要不断深化对北极的科学探索,为保护和利用北极奠定坚实基础^③。因此,建设“北极蓝色经济通道”必须把保护北极生态环境放在首要位置,除了要兼顾北极开发,更要确保北极环境不被破坏。

当前,北极生态保护和治理存在问题。一方面,北极生态环境现状并不乐观,北极主要的污染是因油气开发和航船造成的漏油污染、废物污染等。而这些污染对环境影响大,技术要求高,治理十分困难。另一方面,北极生态环境保护缺乏有效的治理机制。北极理事会、国际北极科学委员会等是当前治理北极环境的有效机制,虽然这些论坛性或组织化治理机制数量不少,但是其机制内部的运行却存在一些不足^④。以北极理事会为例,北极理事会主要功能就是环境保护^⑤。但是由于地缘优势,北极八国在北极理事会中享有核心地位,非北极国家难以真正参与到北极有关事务的治理,这就在一定程度上限制了北极环境治理的国际合作,不利于北极生态环境的保护和治理。要深入推进“北极蓝色经济通道”就必须保护北极脆弱的生态环境,推动北极生态保护治理体系的完善,克服挑战。

① Гао Тяньмин. Российско – китайское сотрудничество по созданию Арктического синего экономического коридора: проблемы и перспективы//Общество: политика, экономика, право. 2018. № 3. С. 51 – 55.

② 王志民、陈远航:《中俄打造“冰上丝绸之路”的机遇与挑战》,《东北亚论坛》2018年第2期。

③ 《汪洋:共同开创北极美好新未来》, http://www.xinhuanet.com/2017-03/30/c_1120720572.htm

④ 杨振姣、郑泽飞:《命运共同体背景下北极海洋生态安全治理存在的问题及对策研究》,《中国海洋大学学报(社会科学版)》2018年第5期。

⑤ 同②。

(二) 共建“北极蓝色经济通道”须突破极地技术难关

2018年发布的《中国的北极政策》白皮书也再次强调保护北极环境,不断深化对北极的探索和认知。而要认识、利用和保护北极就离不开对极地技术的研发和创新。极地技术涉及北极地质、地理、冰雪、水文、气象、海冰、生物、生态、地球物理、海洋化学等多领域,进行极地技术的研发和创新离不开多学科的协同合作。然而北极自然环境恶劣,目前极地技术面临着许多困难。

从技术人员作业来看,技术人员在极寒天气下难以开展作业,也面临着人身安全问题,如何保障技术人员在北极顺利作业和人身安全也是需要突破的技术难关。此外,技术装备也是认识、利用和保护北极的基础,北极恶劣的自然环境条件要求对设备材料和技术进行额外投资^①,现有的技术设备受最高与最低温度的限制,难以应对北极目前的自然环境。而建设“北极蓝色经济通道”需要能够承担深海远洋考察、冰区勘探、大气和生物观测等领域任务的技术装备,这些技术装备不仅要承担开发重任,更要注重生态环境保护,因此,技术装备的创新和升级尤为重要。尽管中国已建立了较为完善的北极科研体系,培养了一大批北极科研人才,但是,面对复杂脆弱的北极生态和艰巨的建设任务,当前的极地科研能力和水平仍然不够。共建“北极蓝色经济通道”要深入发展,必须突破极地技术难关。

(三) “北极蓝色经济通道”面临沿线基础设施不足问题

基础设施是经济发展的基础。北极地区自然资源极其丰富,占地球自然资源储量的20%,但该地区人口稀少,只有400万居民,基础设施不发达^②。根据世界经济论坛《全球竞争力报告2017~2018》^③中的数据,相比其他环北极国家,俄罗斯的基础设施相对落后,面临着完善铁路、公路、航空和港口运输发展的困境。俄罗斯铁路设施质量指数(Quality of railroad infrastructure)^④只有4.5,全球排名第23位。相比其他北极国家,俄罗斯铁路因修建时间久

^① В. Л. Ерохин. Северный морской путь как инфраструктурная основа российско - китайского Арктического синего экономического коридора//Маркетинг и логистика. 2018. № 1 (15). С. 12 - 29.

^② Heidar Gudjonsson, Egill Thor Nielsson, China's Belt and Road Enters the Arctic, The Diplomat, March 31, 2017, <https://thediplomat.com/2017/03/chinas-belt-and-road-enters-the-arctic/>

^③ <https://www.weforum.org/reports/the-global-competitiveness-report-2017-2018>

^④ 铁路设施质量指数(Quality of railroad infrastructure)可以在一定程度上反映一国铁路系统的发展规模和发达程度。

远,设施质量较差,而北欧国家的铁路长度和运载能力也都十分有限^①。此外,俄罗斯公路设施质量指数(Quality of roads infrastructure)仅为2.9,全球排名第114位;港口基础设施质量指数(Quality of port infrastructure)为4.2,全球排名第66位,而美国、丹麦、挪威、瑞典等北极国家的港口基础设施质量指数均不低于5.5;俄罗斯航空运输基础设施质量指数(Quality of air transport infrastructure)为4.6,全球排名第66位。尽管俄罗斯有较完善的交通基础设施体系,但由于建造时间久远,部分基础设施存在老化现象,根本无法适应未来的经济发展要求。同时,与地球上其他地区不同,“北极蓝色经济通道”沿线地区特殊的自然地理环境要求更高的建设标准,这必须以具备特殊性能的基础设施作为保障,包括气象和水文数据、海上通信导航、救援等基础设施,但俄罗斯缺乏必要的资金和资源维护现有的基础设施,也无法因需求增长而扩大基础设施规模^②。

尽管当前中俄互联互通合作日益密切,两国首座跨境铁路桥、跨境公路桥、“滨海-1号”、“滨海-2号”国际交通走廊、中蒙俄经济走廊、中欧班列等交通基础设施项目稳步推进^③,但是,面对俄罗斯薄弱的基础设施现状,“北极蓝色经济通道”面临的困境不容小觑。

四 中俄共建“北极蓝色经济通道”的合作路径

中国的北极政策目标体现了中国参与北极开发和发展合作、积极参与北极治理的意愿。在共建“北极蓝色经济通道”中,俄罗斯是中国在北极的重要合作伙伴之一^④。作为北极国家,俄罗斯历来十分重视北极事务,并且将北

① 姜巍:《环北极国家基础设施投资机遇与中国策略》,《人民论坛·学术前沿》2018年第11期。

② В. Л. Ерохин. Северный морской путь как инфраструктурная основа российско - китайского Арктического синего экономического коридора//Маркетинг и логистика. 2018. № 1 (15). С. 12 - 29.

③ http://www.ccpit.org/Contents/Channel_3974/2019/0423/1156448/content_1156448.htm

④ Т. А. Григорьева, А. А. Арский. Синергия экономических интересов Евразии на современном этапе развития международной торговли. Сотрудничество Китая и России в рамках инициативы "Один пояс, один путь": сборник научных трудов по материалам Международной научно - практической конференции (г. Москва, 11 сентября 2017 г.) Харбин, КНР: Харбинский инженерный университет. 2017. С. 22 - 27.

极有关事务列入国家战略。随着北极形势和俄罗斯北极政策的发展,国际合作成为俄罗斯北极政策的重要部分。中俄共建“北极蓝色经济通道”正是两国的最优选择^①。在共建“北极蓝色经济通道”中,两国可以将政策协调、基础设施合作、金融和投资领域合作以及北极地区的社会经济发展等作为优先发展事项^②。

中俄共建“北极蓝色经济通道”拥有广阔的合作空间,两国可从资源能源领域、基础设施、资金及技术和生态环境为合作路径,进一步推动“北极蓝色经济通道”的建设。

(一) 资源能源合作

资源能源合作是推动中俄共建“北极蓝色经济通道”的主要动因。北极具有独特的自然环境和丰富的资源,美国地质调查局对北极圈以北地区进行了评估,认为北极可开采的天然气和石油储量分别占世界总储量的30%和13%,多储藏于近海,北极地区未发现的天然气储量是石油的3倍,且主要集中在俄罗斯^③。俄罗斯在北极地区拥有200多个油田和天然气田以及近海矿藏,还拥有北极地区大部分的碳氢化合物储量^④。而中国是世界上主要的能源消费国。根据英国石油公司(BP)发布的第67版《BP世界能源统计年鉴(2018年)》^⑤,全球能源消费增长的主要部分仍源自发展中国家,它们占据了全球能源消费增量的80%。而仅中国一个国家就占据了全球能源消费增量的1/3。2017年,中国仍是世界上最大的能源消费国,占全球能源消费总量的23.2%和全球能源消费增长量的33.6%。2017年,中国能源消费增长3.1%,连续17年成为全球能源消费增量最大的国家。其中,中国是全球天然气消费的最大驱动力,占2017年全球天然气消费增

① 潘常虹、孙冬石:《中俄共建“北极蓝色经济通道”的路径和策略》,《东北亚经济研究》2018年第6期。

② В. Л. Ерохин. Северный морской путь как инфраструктурная основа российско - китайского Арктического синего экономического коридора//Маркетинг и логистика. 2018. № 1 (15). С. 12 - 29.

③ Donald L. Gautier, Kenneth J. Bird, Ronald R. Charpentier, et al., Assessment of Undiscovered Oil and Gas in the Arctic, Science, 2009.

④ Sergunin A., Konyshov V., Russia in the Arctic? Hard or Soft Power? Stuttgart: Ibidem Press, 2016, <http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=edsebk&AN=1195704&lang=zh-cn&site=eds-live>

⑤ BP Statistical Review of World Energy, June 2018, https://www.bp.com/content/dam/bp-country/zh_cn/Publications/2018SRbook.pdf

长的 32.6% ;石油对外依存度升至 68% ,为历史最高值。一般而言,如果某种能源对外依存度过高,那么,该种能源的供应就存在一定的隐患,需要从战略角度考虑供给问题。

中俄之间能源往来密切,俄罗斯是中国重要的原油供应国。根据中国国家海关总署的数据,在 2017 年最大的 10 个对华原油供应国中,俄罗斯和沙特阿拉伯分别为第一和第二大对华原油供应国。但中东地区存在政局动荡、过度开发等问题,能源供应存在不稳定的因素。传统海上能源运输通道因距离和海盗问题还需支付高额的维护费用^①。中国需要开辟新的能源供应渠道,而“北极蓝色经济通道”将为中国解决能源的供应、运输和安全提供良好的保障。目前,中俄之间的能源合作主要依托管道和海运方式,但由于建设成本和维护费用高昂,同时无法承载油气以外的能源运输,管道运输的作用仍然有限,而在北极地区和俄罗斯的远东地区蕴藏着丰富的资源。2017 年 7 月,中俄发表联合声明,该声明对中俄两国能源合作做了详细的描述。声明指出,本着长期合作、利益共享和经济可行原则开展能源合作,积极构建能源战略伙伴关系^②。资源能源合作符合中俄双方共同的利益诉求,在中俄“北极蓝色经济通道”的建设中,双方要以资源能源合作为发展路径。

(二) 基础设施合作

基础设施的建设和完善是中俄共建“北极蓝色经济通道”的基础条件,是开展后续工作的保障。如前所述,根据世界经济论坛《全球竞争力报告 2017~2018》的数据,俄罗斯在北极地区的交通系统有一定的基础,但海上交通、陆上交通和空中交通系统则普遍存在设施设备老化、损坏等问题,现有的基础设施无法满足现实的开发需求。

以港口为例,俄北极地区港口大多修建于苏联时期,港口的基础设施、生产能力已经无法满足北极资源开发和北方海航道建设的需求。港口基础设施需要改进,以适应各种型号的船只。此外,为了确保稳定和安全航行,还需要发展通信、调度和救援网络^③。公路方面,俄罗斯北极地区的公路线路较

① 田春荣:《2017 年中国石油进出口状况分析》,《国际石油经济》2018 年第 3 期。

② 《中华人民共和国和俄罗斯联邦关于进一步深化全面战略协作伙伴关系的联合声明》,《人民日报》2017 年 7 月 5 日。

③ Guy E., Lasserre F., Commercial Shipping in the Arctic: New Perspectives, Challenges and Regulations, Polar Record, 2016, 52 (3): 294, <http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=edb&AN=114485730&lang=zh-cn&site=eds-live>

少,并且因资金缺乏,公路基础设施建设也相对落后。航空运输方面,完善和发展北极地区的航空运输体系,发展小型航空线路,建设支线机场同样必要。无论是从发展需要还是从现实情况来看,基础设施的建设都成为现实紧迫的任务。

2018年6月,中俄两国发布联合声明,提出加强中俄北极可持续发展合作,支持中俄双方有关部门、机构和企业联合实施基础设施方面的合作^①。双方在加强北极地区基础设施合作方面达成了共识。《合作设想》中也强调需要推动基础设施的互联互通。基础设施的不发达不仅影响北极地区居民的生产生活,还直接阻碍中俄在北极地区的开发,因此,中俄双方在共建“北极蓝色经济通道”的过程中,必须把基础设施作为合作的重要环节,推动沿线地区建设完备、高质量的基础设施。

(三) 技术和资金合作

技术和资金是中俄共建“北极蓝色经济通道”的重要支撑。北极地区有着独特的天文气象、地质地貌等自然环境特征,与“一带一路”其他沿线国家的合作相比,“北极蓝色经济通道”建设是在十分脆弱的自然环境中开展。“北极蓝色经济通道”沿线的国家都是发达国家,中国政府和企业需要面对更为严苛的环保制度和更高标准的技术要求。因此,中俄要建设“北极蓝色经济通道”势必需要对北极及沿线进行科学研究,只有对北极及“北极蓝色经济通道”沿线的自然环境等作出更加周全、长远的研究,才能为之后的建设和开发创造条件。

北极知识储备不足是导致中国难以高效参与北极事务的核心原因^②。中俄两国在北极的科研合作上有着良好基础,作为北极国家,俄罗斯在北极地区的科研工作有悠久的历史,积累了丰富的经验。1899年,在俄国科学家的带领下,俄罗斯就开始了北冰洋海域的科学考察,同年,亚历山德罗夫斯克的摩尔曼斯克生物站开始运作,为俄北极海洋的基础研究奠定了基础^③。此后,基于航运、渔业和军事等目的,俄罗斯先后在北极地区建立相应的科研机构。总体而言,俄罗斯在极地技术方面存在一定的优势。近年来,中国积

^① 《中华人民共和国和俄罗斯联邦联合声明(全文)》, <http://world.people.com.cn/n1/2018/0608/c1002-30046983.html>

^② 肖洋:《北极科学合作:制度歧视与垄断生成》,《国际论坛》2019年第1期。

^③ Г. Г. Матишов, С. Л. Дженюк. Морская хозяйственная деятельность в российской арктике в условиях современных климатических изменений// Арктика: экология и экономика. 2012. № 1. С. 26 – 38.

积极开展北极的科学考察工作。截至 2017 年年底,中国在北极地区已成功开展了 8 次北冰洋科学考察和 14 个年度的黄河站站基科学考察。借助船站平台,中国在北极地区逐步建立海洋、冰雪、大气、生物、地质等多学科观测体系^①。建设“北极蓝色经济通道”需要依靠中俄技术上的合作,中国应利用两国良好的合作基础,积极推动两国在俄优势领域的合作。

俄罗斯经历了 2008 年国际金融危机,经济下滑严重,2014 年乌克兰危机后,西方国家又对俄罗斯实行经济制裁,受欧美的制裁和挤压,俄经济遭遇冲击,更是加重了其北极开发的资金负担,俄罗斯在北极地区的活动受到较大挑战和限制。例如,美国将俄罗斯北方海航道开发和北极基础设施建设项目的重要企业诺瓦泰克公司(Novatek)列入被制裁名单,禁止美国金融机构和投资者为其提供融资和交易服务^②。因此,俄罗斯需要寻求新的资金来源,而中国凭借雄厚的资金优势和基础设施建设能力可以在很大程度上挽回俄由于西方制裁带来的风险和损失^③。“北极蓝色经济通道”无疑为俄罗斯提供了机遇。

(四) 生态环境合作

生态环境合作是共建“北极蓝色经济通道”的内在要求。北极地区生态系统脆弱,一旦遭受破坏便很难恢复。过去几十年,人类对北极不合理的开发和利用,使北极地区的环境受到影响,现在,北极地区夏季海冰面积缩小、融冰起始时间异常、海水增温等。这些变化不仅影响了北极的生态系统,也对全球生态系统产生了影响。因此,国际社会需共同应对北极面临的生态环境挑战,推进北极生态系统的科学研究、北极物种保护、生态系统恢复等方面的国际合作。

2008 年,俄罗斯、美国、挪威、丹麦和加拿大五国部长级会议通过《伊卢利萨特宣言》,宣布五国承诺共同保护北极环境。由此可见,北极的环境问题早已成为北极国家和国际社会关注的问题。但北极地区还未形成一套综合有效的环境保护体系,北极的生态环境保护问题仍然十分紧迫。“北极蓝色

^① 中华人民共和国国务院办公厅:《中国的北极政策》白皮书, <http://www.scio.gov.cn/zfbps/32832/Document/1618203/1618203.htm>

^② Maritime Futures: The Arctic and the Bering Strait Region - 9781442280335, <https://rowman.com/ISBN/9781442280335/Maritime-Futures-The-Arctic-and-the-Bering-Strait-Region>

^③ 朱燕、王树春、费俊慧:《中俄共建“冰上丝绸之路”的决策变迁考量》,《边界与海洋研究》2019 年第 2 期。

经济通道”的合作重点之一便是共走绿色发展之路,维护北极生态系统健康和生物多样性,加强应对北极环境变化的合作,推动北极环境保护。中国政府发布的《中国的北极政策》白皮书也详尽阐述了中国保护北极生态环境和应对气候变化的政策主张。

在环境保护方面,《中国的北极政策》白皮书将海洋环境列为北极环境保护的重点领域,支持北冰洋沿岸国依照国际条约减少北极海域陆源污染物的努力,致力于提高公民和企业的环境责任意识,与各国一道加强对船舶排放、海洋倾废、大气污染等各类海洋环境污染源的管控,切实保护北极海洋环境。针对北极生态保护,中国重视北极可持续发展和生物多样性保护,力图提升北极生态系统的适应能力和自我恢复能力,推进在北极物种保护方面的国际合作。在应对气候变化方面,中国发布的白皮书提出加强应对气候变化的宣传、教育,提高公众对气候变化问题的认知水平,促进应对北极气候变化的国际合作。

共建“北极蓝色经济通道”不能以牺牲自然环境来换取所谓的经济发展,北极的开发离不开北极的环境保护问题,如何保护北极环境,推动北极的可持续发展,需要世界各国的参与和合作。“北极蓝色经济通道”不仅是经济发展的通道,更是可持续发展的经济通道,中俄共建“北极蓝色经济通道”须以生态环境合作为发展路径。

五 加快“北极蓝色经济通道”建设的建议

认识北极、保护北极、利用北极和参与治理北极,维护各国和国际社会在北极的共同利益,推动北极的可持续发展是中国参与北极事务的政策目标,而实现中国参与北极事务的政策目标,必须坚持“尊重、合作、共赢、可持续”的基本原则。

(一) 推动发展战略细化

目前,中俄就共建“北极蓝色经济通道”达成了诸多共识,但是两国政府间仍然需要进一步洽谈推进“北极蓝色经济通道”的具体合作战略,细化“北极蓝色经济通道”的发展战略,并形成框架性协议,为接下来的合作提供切实指导。

在政治基础层面,中国要积极推动中俄两国政府建立“北极蓝色经济通道”的合作运行机制,推进中俄政府之间形成高层对话机制,从而提高中俄两国建设“北极蓝色经济通道”的合作水平。

在经济合作层面,要制定中国企业和地方参与共建“北极蓝色经济通道”的规划,支持中国企业和地方参与开发建设,鼓励中国企业进行初步试探。

在人文交流方面,中国政府要加强中俄两国智库之间的合作,加强有关北极的科研合作,在国际北极科学委员会(IASC)、北极理事会等多边框架内积极与俄罗斯开展北极科研合作^①。

(二) 基础设施建设与资源合作开发相结合

中国参与北极地区开发,要关注俄罗斯的发展战略和北极战略,兼顾地区发展、资源开发、航道利用等方面的问题。北极地区资源丰富,资源开发收益预期大,但沿线配套的基础设施薄弱,俄罗斯北极地区基础设施的建设需要与中国合作。中国参与建设“北极蓝色经济通道”可将基础设施建设投资与资源开发相结合,充分发挥中方的优势,实现利益最大化。

首先,要发挥中国资金优势和基础设施建设方面积累的丰富经验,参与承揽基础设施建设项目,推动“北极蓝色经济通道”沿线地区铁路、公路、管道等建设工程的发展。

其次,可将港口建设作为基础设施建设和能源资源开发的重要环节。对于资源丰富的俄北极地区,能够运输石油、天然气和矿产品的专业港口是必不可少的,且从长远来看,进行港口建设也能为未来北极航道的开通打好基础。

最后,要推动沿线地区不同运输方式的联通,实现沿线海陆空交通的高效衔接,降低运输成本,为能源开发和沿线地区经济发展创造有利条件。

(三) 提升参与北极开发的科研能力

俄罗斯对北极地区的科学考察与研究历史悠久,积累了丰富的经验。中国应加强与俄罗斯在北极科学考察方面的合作,加强同俄罗斯从事北极科学研究的科研机构交流与合作,共同进行北极科学考察,充分了解北极地区独特的天文气象、地质地貌等自然环境特征,为建设“北极蓝色经济通道”提供科研支持。

同时,注重同俄罗斯开展人文交流,培养北极研究的人才,为之后通道的开发提供人才储备。此外,要重视中国海洋科考和极地科考船舶制造技术,紧密跟踪“北极蓝色经济通道”建设的发展动态,有针对性地开展海洋科考和极地科考船舶及有关装备的研发,提升极地破冰船的数量和质量,提升中国

^① 赵隆:《中俄北极可持续发展合作:挑战与路径》,《国际问题研究》2018年第4期。

极地科考船舶的整体实力,为开展远洋综合科学考察和极地考察研究提供有力支撑^①。

(四) 注重“北极蓝色经济通道”建设的可持续性

“北极蓝色经济通道”是合作治理之路,更是绿色发展之路。在参与“北极蓝色经济通道”的建设中,中方考虑更多的是,既共同保护北极,又合理有序地利用北极,而不是把北极视为资源库而进行掠夺^②。中国坚持在开发北极与保护北极之间寻找平衡点,绝不为了开发北极的而大肆破坏北极的生态环境。因此,必须注重可持续性发展原则,将可持续性发展原则贯彻到中俄两国宏观政策和具体实践上,加强北极环境保护。中俄两国可制定针对北极开发的环境保护相关制度,制定严格的环境保护法律法规,以规范北极开发的政府行为和企业行为。此外,因北极地区生态系统脆弱,一旦受损,自我恢复能力极低,为保护北极地区的环境,要严格审查参与“北极蓝色经济通道”建设的企业资质,避免不具备科技能力和环境保护能力的企业进入开发行列。符合资质的企业也要不断提升自我环境保护意识,不断追求更高的环保标准。最后,在北极可持续发展问题上,注重同北极理事会的合作,共同推进北极地区的可持续发展。

总之,共建“北极蓝色经济通道”是中国落实“21世纪海上丝绸之路”的重要实践,也是中国参与北极治理的重要倡议,具有重要的战略意义。但是北极地区存在生态环境复杂脆弱、基础设施落后等难题,建设“北极蓝色经济通道”具有许多不确定因素。尽管如此,“北极蓝色经济通道”仍具有广阔的发展前景,相信在中俄两国的共同努力下,通过沿线国家通力合作,“北极蓝色经济通道”将得到深度拓展。当前,“北极蓝色经济通道”还处于发展起步阶段,存在一定的问题,需要中俄两国各部门加强沟通合作,共同努力推动“北极蓝色经济通道”进一步发展,构建互利共赢的蓝色伙伴关系,共走绿色发展之路,共创依海繁荣之路,共筑安全保障之路,共建智慧创新之路,共谋合作治理之路。

(责任编辑:李丹琳)

^① 孙伟:《中国参与东北亚—北极通道建设的战略思路——打造“21世纪海上丝绸之路”的第三大战略走向》,《宏观经济管理》2016年第1期。

^② 赵隆:《中国不觊觎成为“北极国家”》, <http://www.sis.org.cn/Research/Info/4385>