

向北 打造“冰上丝绸之路”

刘少华 吕安琪 蔡珍梦

1月26日，中国政府发表首份北极政策文件——《中国的北极政策》白皮书，其中指出，中国发起共建“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”（“一带一路”）重要合作倡议，与各方共建“冰上丝绸之路”，为促进北极地区互联互通和经济社会可持续发展带来合作机遇。

此举一出，引起外界高度关注。英国广播公司表示，这是“雄心勃勃的改变中国与欧洲以及其他地区陆海联系的更大计划的一部分”。美国合众国际社报道指出，“从油气到拓展‘一带一路’建设，中国表示已准备好推动北极国际合作”。彭博新闻社网站认为，此次“一带一路”扩容再次表明，正当唐纳德·特朗普带领美国“向内看”之际，中国则渴望在全球发挥更大作用。

那么，何谓“冰上丝绸之路”，它的来历、现状和前景如何？

① “冰上丝绸之路”把“一带一路”连起来

“冰上丝绸之路”是指穿越北极圈，连接北美、东亚和西欧三大经济中心的海运航道。它主要包括俄罗斯沿岸的东北航道，和经加拿大北部北极群岛的西北航道，与北极航道的开发密不可分。

按传统航线，中国要想与欧洲等国进行贸易往来，必须经过马六甲海峡、印度洋和苏伊士运河才能到达欧洲各港口。如果油轮重量超过苏伊士运河的限载量21万吨，还得从非洲好望角绕行。

相比之下，途经俄罗斯的东北航道可以将航程缩短1/3。它西起西北欧北部海域，东到符拉迪沃斯托克（海参崴），途经巴伦支海、喀拉海、拉普捷夫海、新西伯利亚海和白令海峡，是连接东北亚与西欧最短的海上航线。

早在2015年，中俄总理第20次会晤联合公报中，“冰上丝绸之路”已见雏形。当时的表述是“加强北方海航道开发利用合作，开展北极航运研究”。到了第21次联合会晤公报时，表述变为“对联合开发北方海航道运输潜力的前景进行研究”。

2017年5月，在“一带一路”国际合作高峰论坛上，俄罗斯总统普京提出：“希望中国能利用北极航道，把北极航道同‘一带一路’连接起来。”

2017年7月4日，习近平总书记于在莫斯科会见俄罗斯总理梅德韦杰夫时，明确提出了“冰上丝绸之路”这一概念。习近平表示，“要开展北极航道合作，共同打造‘冰上丝绸之路’，落实好有关互联互通项目。”

4个月后的北京会见梅德韦杰夫时，习近平再次表

示，要共同开展北极航道开发和利用合作，打造“冰上丝绸之路”。

由此可见，“冰上丝绸之路”这一概念酝酿已久，在中俄双方共同推动下，成为“一带一路”战略框架内的又一重要议题。中国海洋大学海洋发展研究院高级研究员孙凯认为，《中国的北极政策》白皮书明确指出“中国愿依托北极航道的开发利用，与各方共建‘冰上丝绸之路’”，由此，“冰上丝绸之路”的建设从理念正式进入到行动的阶段。

事实上，行动已然开始。比如，2月9日，中远海运日本株式会社与中远海运特种运输股份有限公司在东京联合举办“中远海运北极航线客户推介会”，吸引了40多家知名日本企业代表前来。

② “冰上丝绸之路”热了北极圈

北极地区丰富的资源、独特的地理意义以及航运价值，使得该地区战略价值十分重要。随着全球变暖，北极海冰加速消融，中俄、中欧来往北极航道的船舶将逐年增多。这条贯穿欧亚大陆和北美航道的航线，有望成为国际贸易的重要运输干线。

虽非北极国家，但北极对中国有重要战略意义。一方面，北极航道是一条商业航道。中国90%的外贸货物运输都依赖海运，据中国极地研究中心极地战略研究室主任张侠测算，“冰上丝绸之路”将使上海以北港口到欧洲西部、北海、波罗的海等港口的航线航程缩短25%—55%，每年可节省533亿到1274亿美元国际贸易海运成本。

另一方面，北极航道也是一条安全稳定的能源之路。美国地质局发布的报告称，北极地区未探明油气资源占全世界未探明油气资源的22%，其中包含了全球30%未被发现的天然气和13%的石油，且大部分在水深不足500米的近岸。我国能源需求对外依存度高，此举可以开辟新的海外能源基地。

开发北极航道，不仅有利于中国、俄罗斯与西欧、北欧国家的往来，对日韩等东亚国家也非常有利。

最积极参与北极航道的莫过于俄罗斯，北极航道

是俄罗斯连接东西方贸易最为便利、高效的交通运输线。为了“还一个强大的俄罗斯”，普京重提“远东开发战略”和“北极开发战略”。然而，由于石油价格下降以及乌克兰危机后西方对俄罗斯的多轮制裁，俄罗斯经济出现严重倒退。资金不足让俄罗斯在建设北极航道上捉襟见肘。

俄罗斯的想法与中国“冰上丝绸之路”的计划一拍即合。

近些年，中俄在北极商业合作逐年加深。中俄能源合作重大项目——亚马尔液化天然气项目已正式投产，该项目被普京称为“俄中友好合作的鲜明例子”；北极地区最大城市阿尔汉格尔斯克的深水港口改造项目，已确定有中国企业参与；两国交通部门正商谈《中俄极地水域海事合作谅解备忘录》，不断完善北极开发合作的政策和法律基础。

除俄罗斯之外，自中国提出“冰上丝绸之路”后，不少北极国家对此反响热烈。

冰岛驻华大使古士贤在接受采访时表示，冰中两国在诸多领域都有合作的潜力，而北极合作将开启冰中关系新篇章。“冰上丝绸之路”将为中国与冰岛在北极基建领域合作带来新的机遇。

芬兰对“冰上丝绸之路”也表示出浓厚的兴趣。



图为“冰上丝路”沿线的驯鹿牧民。涅涅茨人是俄罗斯北方极地区域的一个民族，多数居住在被称为“冰上丝绸之路”的北极东北航道沿线的亚马尔—涅涅茨自治区和涅涅茨自治区。

新华社记者 白雪琪摄

芬兰希望推动其国内“北极走廊”计划与“冰上丝绸之路”对接，从而成为联通北极和欧亚大陆的枢纽国家。“冰上丝绸之路”若延伸至北欧，将大大增加北冰洋方向与北欧国家间往来贸易运输量。

③ “冰上丝绸之路”有了“指北针”

白皮书指出，中国对北极资源的合理利用包括参与北极航道开发利用，参与油气和矿产等非生物资源的开发利用，参与渔业等生物资源的养护和利用，参与旅游资源开发等。

上海国际问题研究院副院长杨剑表示，中国政府倡导的是多方合作共商共建北极“冰上丝绸之路”，并将经济合作的重点放在北极航道和能源合作开发的前瞻性投资上。

在航道的开发与利用方面，新通道不断被开辟。2017年10月9日，科考船“雪龙”号完成第8次北极科学考察任务，抵达上海长江口水域。本次科考首次穿越北极中央航道和西北航道。加上2012年“雪龙”号首次成功穿越东北航道，至此完成了北极三大航道的航行。

北极科考船的成功航行，为中国商船开辟北极航道积累了大量经验，助力北极航道的商业开发与利用。

2013年8月15日至9月10日，历经27天7931海里的航行，中远海运集团所属永盛轮顺利靠泊荷兰鹿特丹港，成为第一艘成功经北极东北航道到达欧洲的中国商船。2015年，永盛轮完成“再航北极、双向通行”任务。

截至目前，中远海运集团旗下的中远海运特运公司在北极东北航道派出船舶10艘、执行14个航次任务。2018年，计划新造三艘冰级36000载重吨多用途船，作为北极东北航道常态化运营的主力船舶。未来中远海运还将继续派出船舶，实现北极航线常态化商业运营。



2017年10月10日，“雪龙”号圆满完成第八次北极科考凯旋归来。图为科考队员走下悬梯与前来迎接的人握手。

新华社记者 方 轶摄

政府层面，也为北极航道的开发做了大量工作。交通运输部海事局于2014年9月18日，出版了《北极东北航道航行指南》，为计划航行北极东北航道的中国籍船舶提供包括海图、航线、海冰、气象、航行方法、引航破冰服务、应急、沿岸国法律法规等内容的全方位航海保障服务。

2017年12月，中国编制完成《北极东北航道通信指南》。指南以图文结合的形式，标注了从中国东部沿海出发经白令海峡至北极东北航道沿岸17个主要海岸电台分布及业务开放情况，为北极东北航道船舶运输

提供参考。

当然，在推进“冰上丝绸之路”的建设过程中，也面临着不少困难。

北极恶劣的自然环境以及薄弱的基础设施，使开发“冰上丝绸之路”成本高，且需要强大的技术支撑。北极航道并不具备全年通航的资格，北冰洋温度常年维持在零下20度到零下40度之间，一年仅有两三个月海面冰层能够融化。从商业角度来看，时间显然太短了。

北极对于环境变化非常敏感，这就要求参与北极治理、开发者要有很高的科研水平。参与撰写白皮书的上海国际问题研究院全球治理研究所所长助理赵隆表示，和北极圈国家比较，中国在科研水平上是后来者、追赶者，对北极航道的探索与研究尚处于起步阶段，亟待提高科研水平。

即使困难重重，中国建设“冰上丝绸之路”的脚步也不会停止。事实上，许多重大项目已有进展。

比如能源合作开发方面，中俄合作进展良好。在亚马尔液化天然气项目中，中国石油天然气集团公司全价值链参与该项目运作。截至2017年10月底，中俄双方已签订96%产量共计1478万吨液化天然气长期销售协议。中石油与中国工商银行、国家开发银行和丝路基金，一共为项目完成等值190亿美元国际融资，占比达63%。

如今，《中国的北极政策》白皮书使建设“冰上丝绸之路”有了“指北针”。外交部副部长孔铤佑表示，中国将依托北极航道的开发利用，与俄罗斯等有意愿的国家共同建设“冰上丝绸之路”。

随着“一带一路”倡议的理念和实践不断获得世界各国理解和支持，近年来，“冰上丝绸之路”的概念也逐渐成为世人关注的焦点。

“冰上丝绸之路”概念形成的主要背景是，随着地球环境变化，北冰洋的夏季海冰覆盖面积迅速缩小，使得穿越北冰洋的航线逐渐成为可能，而北冰洋沿岸地区丰富的资源开发与合作也进入了新的阶段。

理论上，穿越北冰洋的海上航线是连接东北亚和西北欧北美地区最快捷的捷径，而这些地区是当前世界经济最为发达、最具活力的地区。北极航线将使东北亚沿海诸港至欧洲西部及美国东北部沿岸港口的航程大幅缩短，节约航运成本。

中国是当今世界第二大经济体和第一大贸易国，其中大部分贸易是与西欧和北美国家进行的。传统上中国与欧洲的贸易穿过马六甲海峡经印度洋和苏伊士运河进入大西洋，与北美的贸易很大部分则是经太平洋穿过巴拿马运河到达北美东部港口，而穿越北冰洋的北极航线将使中国到西欧和北美洲东岸的海运里程大大缩短。例如从上海到欧洲的德国汉堡航线，经由北极东北航线的航程为7198海里，而经由苏伊士运河和马六甲海峡的航程则达11479海里，前者比后者缩短了三分之一；从上海到北美的纽约，经由北极西北航道的航程为8632海里，而经由巴拿马运河的航程则为10567海里，前者比后者缩短了将近20%。

除了航行距离的缩短以外，北极航线还可以提供地缘政治上相对安全的海上通道。从东北亚穿越马六甲—印度洋—苏伊士到达欧洲的航线沿线地区大多是当今世界地缘政治动荡最为激烈的地区，各种冲突、恐怖主义袭击、海盗犯罪和局部战争连绵不断，对沿线海上通道安全构成严峻挑战。而北极航线沿线地区大都为较发达国家，其政治经济安全局势相对比较稳定，北冰洋的自然环境也使得海盗等跨国犯罪现象甚为罕见。因此，在未来北极航线具有商业价值后，可以为世界航运和贸易提供一条安全、便捷的海上通道。

北极地区蕴藏着丰富的石油和天然气资源和其他矿藏，北冰洋及其附属海域还拥有丰富的海洋生物资源，合理开发和利用北极地区的资源，也是北极各国未来经济发展的重点，例如，亚马尔地区天然气资源的开采已经获得了重大成就。北极航线一旦成为现实，将大大有利于北极地区资源的流通与输出，为北极地区的资源开发与合作提供扎实的支持。

从世界历史发展来看，海上航运和贸易重心的发展和转移会对世界经济的发展发生重大影响。十五世纪新航路的开辟使得世界经济的重心转移到了大西洋沿岸地区，第二次世界大战后世界经济重心逐渐转移到太平洋沿岸地区，北极航线在未来如果成为现实，也将极大地影响到地缘经济格局，大大带动沿线地区国家的经济和贸易发展，使得沿北冰洋地区成为世界经济的新兴发展地区。

在上述背景下，很多相关国家看到在“一带一路”框架下，积极开展广泛的经济合作，推动沿线地区的基础设施、金融信息、航运物流、资源开发等领域的广泛合作，在此基础上形成的“冰上丝绸之路”将为沿线各国的经济社会发展提供巨大的机遇，也将为沿线各国的经济合作和世界海上航运和贸易的便利与安全提供广阔的前景。

（作者为上海国际问题研究院海洋和极地研究中心主任）

题图：2017年9月19日，中国“天健”轮航行在巴伦支海时遇到北极光。“天健”轮于2017年8月31日从连云港出发，满载风电设备和地铁盾构机等货物，取道被称为“冰上丝绸之路”的北极东北航道，前往丹麦和俄罗斯的港口。

新华社记者 刘诗平摄

北极航线将深刻影响地缘经济格局

张耀