



Li, Xing

*Published in:*  
Guoji Guancha

*Publication date:*  
2010

*Document Version*  
Accepted author manuscript, peer reviewed version

[Link to publication from Aalborg University](#)

*Citation for published version (APA):*  
Li, X. (2010). . *Guoji Guancha*, 2010(4), 64-71.

#### **General rights**

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal -

#### **Take down policy**

If you believe that this document breaches copyright please contact us at [vbn@aub.aau.dk](mailto:vbn@aub.aau.dk) providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

# 中国能源安全与中国北极战略定位

张胜军 李彤

**摘要** 中国国内不断增长的能源消耗使中国外交面临巨大的战略压力，维护能源安全已成为中国经济发展、社会稳定和国家安全的关键战略问题。随着全球气候变暖，北极该地区丰富的石油资源和便利的海域航运使之成为当今世界最受关注的地区之一。为了实现中国的能源安全，中国迫切需要进一步评估北极在国际关系中的政治经济作用，调整或重新定位中国的北极战略。本文认为，中国应积极从保证能源消耗和海上运输安全的国家利益理解框架中重新思考和定位中国的北极战略。

**关键词** 北极 能源安全 中国北极战略

中图分类号：

从 21 世纪初开始，北极地区的战略重要性不断增长，并且将在未来几年里列入全球地缘政治和经济日程，它不仅与这一地区内的国家相关，也与这一地区之外的主要世界大国密切相关。可以预期，由于经济增长的需要，针对能源竞争和海上运输安全，在北极地区海域以及大陆架的全球竞争以及领土要求将会日趋激烈。为获取自然资源和海上运输线，北极地区日益成为了国际竞争和冲突的来源。鉴于北极地区国际政治经济的潜在多变性，本文试从能源安全角度探讨中国在该地区的国际地缘政治和地缘经济利益，并对中国的北极战略定位提出几点建议。

## 一、北极对于中国能源安全和海上运输线的战略意义

近年来，随着北极海域的海上运输与北大西洋和北太平洋建立紧密的商业关

系成为可能，中国迫切需要进一步评估北极在国际关系中的政治经济作用，调整或重新定位中国的北极战略。鉴于稳定的能源供应不仅是一国国家安全和经济发展的重要因素，而且还直接作用于国内政治、外交政策，进而影响地区安全甚至全球稳定，将北极纳入中国的整体战略利益框架的首要考虑就是能源安全。

首先，作为一个全球能源政治中新兴的关键角色，中国面临着增加进口石油和天然气的来源所带来的巨大战略压力。从国际能源制度的稳定着眼，要求中国采取综合的国际政治措施维持能源出口国和进口国以及各种国际能源组织之间力量和利益的平衡。

众所周知，由于西方特别是美国的高能源消耗，世界已经背上了沉重的负担。随着中国对外贸易的不断增长，中国的能源需求节节攀升。中国已经成为从铜到钢铁和原油等一系列商品的世界最大进口国。而近年来这些商品价格的惊人上涨被归罪于中国对它们日益增长的进口。有些人甚至担忧，世界上的能源如天然气和石油并不足以满足由中国经济增长所带来的对这些能源的需求增长。如果再将中国的邻居印度，这个拥有 10 亿人口的国家纳入考虑，对上述两种能源的需求压力将会翻倍。

2004 年，中国为世界 GDP 总量贡献了 4.4%，但是中国也消耗了当年世界铁矿石产量的 30%，煤产量的 31%，钢铁产量的 27%以及铝产量的 25%。在 2000 年到 2003 年之间，中国对铝、钢铁、镍和铜的需求在世界需求增长中所占的比例分别为 76%、95%、99%和 100%。在全球层面上，仅仅个人汽车占有量的增长就意味着在未来十年中世界范围内有额外的十亿辆汽车上路行驶。而其中大多数将会出现在中国和印度。

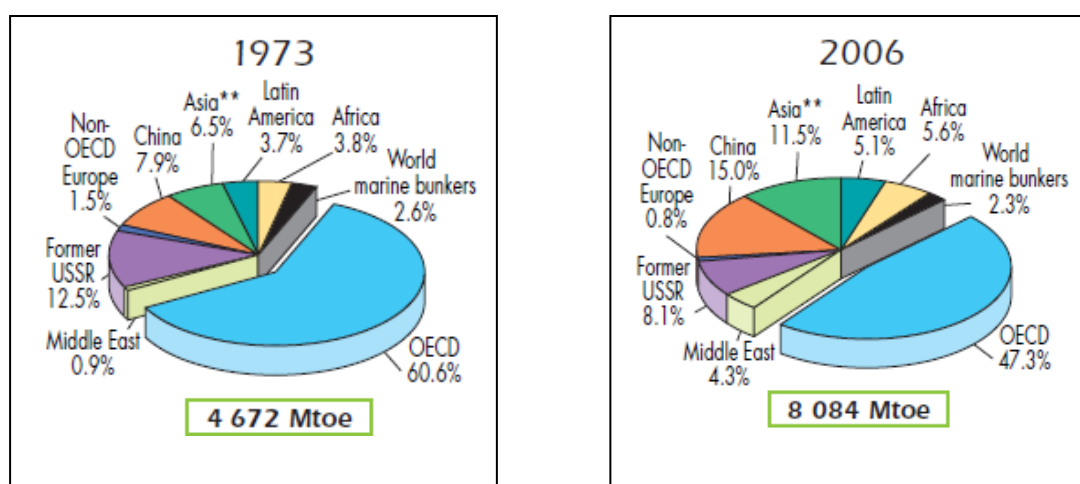
中国不断增长的能源消耗给世界能源价格施加了越来越大的压力。中国的能

源需求在过去的十年中增长了一倍还多。根据 Konan 和 Jian 的研究 ( 2008 ) , 到 2050 年中国的煤炭消耗量将占世界总消耗量的 41%和世界能源供应的 17%。

[1]由于强劲的需求,金属价格也急剧上涨,特别是在近年来为世界主要金属(铝、铜和钢铁)消费贡献了 50%增长的中国。由于其快速的增长以及在世界经济中所占份额的不断增长,人们期待中国能够保持其在操控商品市场价格上的决定性作用[2]。

中国在 1993 年成为石油净进口国,而自 2003 年起中国已经成为继美国之后的世界第二大石油进口国和消费国。中国也是世界主要碳排放国之一。中国的能源使用分布一度严重偏向化石燃料技术(石油和煤炭),而现在为了稳定全球气候变化减少碳排放已成必需。根据布鲁金斯学会的统计,“从 2000 年到 2005 年,中国的石油消耗量增长了 60%,几乎占世界能源消耗增长量的一半”。[3]根据国际能源机构 2008 年的统计,中国能源消耗增长率和中国在全球最终消耗总量中所占的份额都比世界其他地区要高得多。

图表一 1973 年和 2006 年最终消耗总量的比例



来源: 国际能源机构 (2008) 世界能源关键统计, 第 30 页

特别值得注意的是，作为一个全球能源政治中新兴的关键角色，中国必须增加进口石油和天然气的来源。其含义似乎是明确的，即不仅全球商品价格和国际地缘政治大国关系将会受到影响，中国的国际政治（包括外交政策构思、外交目标的设计、武器出售的考量以及强制扩张的远程海军力量投射能力）将会与能源问题紧密相连，这也强迫当前的国际能源机制改变游戏的既定规则。这是由于国际能源机制“不仅仅受到经济、政治以及富含能源国家的社会因素影响，也受到国际政治因素的影响，特别是国际力量平衡的改变、国家之间关系的调整以及国际规则的改变<sup>[4]</sup>。”

其次，能源安全已经成为中国经济发展、社会稳定和国家安全的关键战略问题。中国可能是少数几个将能源安全作为国家利益的重要组成部分的国家之一。能源安全已经成为中国实现其在 2020 年国内生产总值翻两番的国家目标的重要前提。中国领导人与学者之间存在着一种共识，那就是能源已经成为中国经济发展、社会稳定和国家安全的关键战略问题，并且中国的关键国家利益<sup>[5]</sup>的实现也高度依赖于充足能源的获取（刘 2006，张 2006）。市场经济使中国陷入了一个“骑虎难下”的两难局面，任何经济增长的放缓都可能导致社会不稳定以及普遍不满。国内能源短缺和不停上涨的能源成本必然损害国家经济的增长，并且由此严重的危害就业机会的创造。可见，能源安全已经成为中国的一项政治战略关注点。

一些能源政治学者指出国家主导的对能源供给的寻求常常被看做是国际冲突的来源。然而，能源冲突背后的其他因素（如民族主义、地缘政治竞争、竞争的领土要求）才是根本性的。<sup>[6]</sup>一位中国的战略研究学者清楚地解释了为什么能源安全已经成为中国国家利益的核心组成部分：

由于对外贸易几乎占中国经济的 50%，中国现在已经与全球化的市场高度相互

依存。这一改变也包括艰难的社会、政治和地缘政治选择，这些都对国家安全事务产生了深度影响。更加发达的中国成为了更加庞大的经济体，它对于对外贸易和刺激经济的资源的依赖也加深了。由于这些复杂而不断扩张的利益，中国实现安康的风险没有减少，反而是增长了，这也使得中国的国家安全同时变得更强也更脆弱。<sup>[7]</sup>

过去几年里，中国一直密切关注着国际上国际能源价格的急剧攀升和全球能源长期短缺，把实现能源安全作为中国外交的重要任务之一。在国内，中国制定了新经济政策和能源政策，以应对能源市场改革以及在面临不断增长的能源成本和环境污染所带来的政治挑战。因为中国的能源政策和每一个中国采取的步骤和做法都会对温室气体排放和气候变化产生长远影响，在发展精煤、天然气所进行的技术发展与创新以及与之配套的新的制度发展中，中国所采取的行动同样受到全球的广泛关注。

历史上，中国的关键弱点之一就在于缺少一支强大的海军来保卫其全球利益，因此中国有理由发展现代化海军。以历史教训为基础，中国对能源安全与国际地缘政治之间的联系有着清醒的理解，一位学者这样表述：

资本主义的历史及其全球扩张显示，民族国家之间往往伴随着残酷的竞争。那些失败的国家并不一定是经济上或者技术上落后于人，或是文明水平较低。相反地，它们常常是那些放弃了将自身国力应用于国防需要的国家，并且因此失去了足够的战略能力。<sup>[8]</sup>

实际上，如果不能在世界能源市场和能源地缘政治扮演一个重要角色，中国的和平发展进程就可能受到威胁，表现为中国巨大的能源消耗以及中国为实现能源安全而进行的大量投资已经与其他大国产生了矛盾。

**第三，海上运输是中国经济发展的生命线。**目前，中国严重依赖波斯湾提供大量其未来所需的石油，而中国石油进口的所增长份额不得不通过容易受到攻击的海上咽喉进行运输。国际能源署预测，到 2015 年，70% 的中国石油进口自中东，剩下的份额来自于非洲的油轮，俄罗斯的输油管道和铁路以及中亚的输油管道。超过 50% 的中国石油将必须通过马六甲海峡。<sup>[9]</sup>

今天，在全球层面上，超过 90% 的洲际贸易依靠海运，主要通过远洋运输和相关的服务，如货运代理、货物装卸。大部分全球性的商品都通过海运集装箱运输。目前中国拥有世界第四大商船队，占全球吨位的 6.8%（联合国贸易与发展大会 UNCTAD，2005）。到 2015 年，中国可能成为世界上最大的造船国，并且拥有 2400 万载重吨位能力或全球载重吨位能力的 35%<sup>[10]</sup>。为支撑中国的贸易和经济增长，中国政府在十一五计划中为大力支持港口建设并给予优先条件。如上海港被设定为在 2010 年成为世界上最大的港口，届时将拥有 2500 万集装箱的预计吞吐量。可以说，中国运输的大部分对外贸易货物和石油进口都完全依赖于海上交通运输。但是，由于中国海上力量的薄弱，并且与邻国在南中国海的南沙群岛存在领土争端等原因，中国的全球海洋运输却存在巨大的“安全赤字”。

9·11 之后，非传统的全球海上安全问题日益突出，针对船舶的恐怖活动，偷运大规模杀伤性武器，武装海盗抢劫以及人口和武器走私等成为困扰国际社会的一大难题。



左图：一组索马里海盗照片，他们装备着 AK47 冲锋枪、RPG-7 火箭发射器和半自动步枪。

右图：海盗控制了中国渔船天裕 8 号的船员，在甲板上监视他们。

来源：[http://en.wikipedia.org/wiki/Somali\\_pirate](http://en.wikipedia.org/wiki/Somali_pirate)

海盗和伊斯兰恐怖组织长期活动在一些海域，包括阿拉伯海、南中国海以及西非沿岸的海面上。根据肯尼亚海员援助计划的统计，在 2008 年的前 11 个月中，大约 40 艘船和超过 600 名船员在索马里海域遭到海盗劫持。在一起事件中，一支国际反海盗部队在索马里海域通过派出攻击直升机向海盗开火并迫使他们放弃了已经登上的中国货船，成功阻止了海盗企图接管中国货船的行动。2008 年 12 月，联合国安理会全体通过一项决议，首次授权国际海上行动以对抗胆大妄为的索马里海盗。中国政府曾于 2008 年 12 月底派出三艘战舰至索马里海域保护中国商船和船员免受海盗袭击。目前，中国军舰与美国、丹麦、意大利和其他国家一同在连接苏伊士运河的亚丁湾巡航，而这是目前从亚洲驶向欧洲和美洲的最快路线。

总之，能源安全毫无疑问的将会在中国的对外政策上扮演一个日益具有决定意义的角色，而中国与世界上主要能源消耗大国以及能源出口国之间的关系将会重塑中国在能源问题上的外交政策。过去，中国在北极地区的目标主要定位在准

备应对技术进步以及气候环境的变化。在今天，中国应积极从保证能源消耗和海上运输安全的国家利益理解框架中重新思考和定位中国的北极战略。

## 二、从能源安全角度重新认识北极

在所有人类渴望开发的处女地之中，北极无疑是当今世界最受关注的地区之一。新的地理研究表明，北极冰雪下埋藏着差不多世界五分之一的未经勘探的可开发天然气和石油储量。然而，随着全球变暖和新技术的应用，北极冰雪下的能源储量所有权以及新的远洋运输航线备受全球瞩目。“北极主权”概念成为一个复杂的问题，并可能引发新的全球冲突。正如一位评论员指出的那样：“总的来说，对北极这个地球上最后一块大面积无管辖权的土地上重新出现的利益，在冷战结束后重又回到人们的视线之中。现在一场新的大博弈正要上演。”<sup>[11]</sup>

**1. 北极地缘政治和地缘经济的重要性。**这一地区的战略重要性的水平主要来源于大量未开发自然资源储量的存在，如鱼类、金属矿石以及石油和天然气。这一地区的潜在资源储量很可能在 21 世纪将这一地区转变成为经济急速发展的前沿，但也可能使其成为一个容易导致潜在冲突的国际资源竞争的热点。

北极地区尤其是北冰洋海底深藏的矿产资源令多国向往。据估计北冰洋沿岸及大陆架蕴含着大量的石油、天然气和甲烷水合物（天然气），同时伴随着大量的珍贵矿藏。美国地质调查局（USGS）一项已完成的调查研究核定，未发现的传统石油和天然气资源储藏在北极圈以北所有地区。他们运用地理为基础的或然学研究方法估计：

**在 33 个地质学省内发现未经发现的石油和天然气。每个省的平均储量的估计表明，仍有 900 亿桶石油，1669 兆立方英尺天然气以及 440 亿桶天然气液体未经**

发现，其中的 84%被认为是储存在沿海区域。<sup>[12]</sup>

有关研究表明，除油气资源外，北极还有丰富的煤炭资源，估计占世界煤炭资源总量的 9%。此外，北极拥有大量的铜、镍、钷复合矿和金、锡、锰、金刚石、铀以及白金等矿藏。全球变暖和冰川融化给五个北极大国一个新的机会争夺领土和资源。2007 年 8 月，俄罗斯科学家派出一艘潜水艇在北纬 90°的北冰洋海床收集数据，以支持俄罗斯对北极点是俄罗斯大陆架一部分的主张。在考察期间一面俄罗斯国旗竖立在了北极点下 4200 英里（14000 英尺）的海床上，以显示俄罗斯对“北极主权”的强硬主张，引发其他北极国家强烈不满。俄罗斯的激进行动很可能引爆争夺这一地区资源的“新冷战”。可以想象，“国旗事件”若是发生在冷战期间，这便是一个政治和军事利益的行动了”<sup>[13]</sup>

北极地区的边缘陆地分属亚洲、欧洲、北美三洲大陆北部。历史上，北冰洋沿岸国(美国、加拿大、冰岛、挪威、丹麦、瑞典、芬兰和俄罗斯八国)之间曾有过一系列领土主权争议。目前,这些领土仍遗留了一些棘手的待决问题。对于北极地区 2/3 以上终年冰封的海域，由于“非陆非海、亦陆亦海”的特点,人们对这些海域的法律属性和地位问题也有许多不同主张。根据 1982 年达成的《联合国海洋法公约》的有关规定,北极地区(特别是终年冰封的北冰洋海域)既不属于“无主之地”,也不能说是处于法律真空。但该《公约》并没有从北极特殊的地理状况、历史和现实出发,对该地区法律地位和环境保护、科学考察、资源开发、军事化利用等方面的制度作出专门规定。<sup>[14]</sup>

各国之间在北极区域的海上管辖权问题上存在争议，特别是对超出海岸线 200 海里的大陆架资源。原则上，北极国家都同意通过《联合国海洋法公约》来解决北极领土纷争问题，并根据互相信任和透明的原则，加强包括科研在内的北

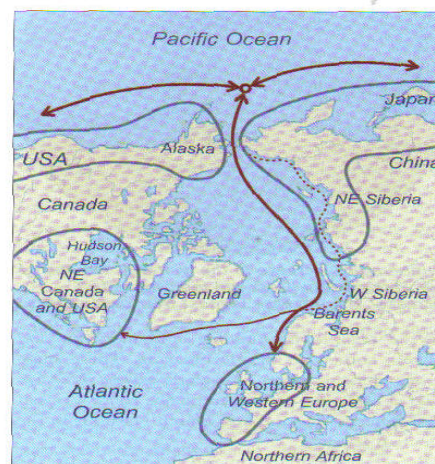
冰洋地区的合作。只有俄罗斯和挪威向联合国大会提出了限制大陆架的不同意见，但是加拿大、丹麦和美国还是希望能在未来几年中进一步提高其对大陆架的限制。根据该《公约》，北极 5 国所拥有的只是其领海范围内 200 海里专属经济区的能源开采权。而沿海国管辖范围之外的海洋属于“国际海底区域”，《公约》中明确指出，“国际海底区域”及其资源属于“全人类共同继承的遗产”。不论是沿海国还是内陆国，都享有对“国际海底区域”及其资源的权利。因此，中国也应加强对中国北极权益问题的研究和参与，为实现能源安全战略目标并为和平开发北极发挥与自身地位相称的作用。

## 2. 北极地区作为非传统海上运输航线

随着气候变化，环境变化正在影响着北极地区，这也为这一地区创造经济收益带来了新的机会。例如，在不否认其对世界其他地区的毁灭性影响下，全球变暖可能为北半球创造许多新的可能性，可能将北冰洋转变为新的经济前沿。未来几年里可能开通新的船运航线，并且早至 2015 年甚至不具有破冰能力的普通船只也可以使用新航线。罗伯特·瓦德 ( Robert Wade ) 教授在 2008 年 1 月 16 日在《金融时报》中写到：“从距离和安全的角度，开通北方航线是具有吸引力的。上海与鹿特丹之间走跨越俄罗斯顶部的东北海上航线，要比走苏伊士运河节省将近 1000 英里”<sup>[15]</sup>。西北航线的石油和海运航线利益吸引了不少国家。瓦德认为，中国近来对与冰岛这个北大西洋上的小岛国保持良好关系表现出了特殊的兴趣。冰岛的战略位置被认为在未来这一区域的海上交通扮演一个关键性角色。中国筹备开展北方的集装箱业务，而冰岛的深海港口被看做是潜在的港口基地(Wade, 2008)。<sup>[16]</sup>

冰岛大学的环境规划专家特勒伊斯蒂·瓦尔森 ( Trausti Valsson ) 在他的新书中颇具新意地阐述了全球变暖可能带来的“好处”。随着北方海冰融化，海运航线将定期绕过北西伯利亚，不久之后，西北航线也将穿过加拿大群岛。这意味着太平洋和大西洋沿岸国家之间的距离将大大缩短。那些由于船体太宽而不能通过巴拿马运河和苏伊士运河的船只，则可以轻松通过北冰洋这条更短的航线来运输石油和其他货物。

气候变暖和冰雪融化将使得在北方地区开采石油和矿物资源更加容易，也使得北方更适合人类居住，这可以替代那些地球中部由于太热而不再适合居住的地区作为人们的居住地。



The retreat of sea ice in the Arctic will open easy shipping routes between the Atlantic and the Pacific in the late summer, within 20-30 years.

瓦尔森指出，全球气候在过去改变了很多次，当前的气候变化趋势并非是全新的。然而，他也强调了国际协议在减少温室气体排放方面的重要性，因为温室气体是当前气候变暖趋势主要原因。他推崇一种观点，即使面对非常多负面结果时，我们仍需对所面临的变化保持乐观的态度。他在其他文章和资料中也阐述过类似观点。

北部航线（跨越欧亚大陆）与西北航线（跨越北美洲）的捷径能够为现在的远洋航行时间节省数天，能为船运公司甚至海军和走私船省下数千英里的路程。北部航线能为从鹿特丹到横滨的航行距离从现在经过苏伊士运河的 11200 海里，缩减到仅仅 6500 海里，节省将近 40%。同样，西北航线也能为从西雅图到鹿特丹的航行距离减少 2000 海里，比现在经过巴拿马运河的航线缩短近 25%。考虑到运河费用、燃料费用和其他许多种决定运费的成本，这些捷径可以为一艘大型集装

箱轮船的单次航行节省差不多 20%的成本，即 1400 万至最多 1750 万美元，这也可以为海运行业一年节省数十亿美元。对那些无法通过巴拿马和苏伊士运河的巨型轮船而言，节省的费用会更加惊人，目前它们还只能绕好望角或合恩角航行。

[17]

### 三、北极的竞争态势和中国的选择

近年来，随着北极地区资源、交通等方面重要性的不断凸显，国际社会对北极的关注不断升温。北极曾经是上个世纪美、苏两个超级大国争夺的战略制高点，在新世纪，它再次成为具有全球性战略意义的热点地区。目前，有关国家在北极地区展开的争夺，凸显了开发北极问题上的两股趋势：其中之一是北极正经历始料未及的快速变化，部分表现为冰盖以超乎人们预料的速度在溶化；而另一项则表现为大量危险的政治、法律和技术分歧尚存，威胁到地球上这块最脆弱却维持生命的地区的未来秩序。<sup>[18]</sup>

北极的五个国家——俄罗斯、加拿大、美国、挪威和丹麦（格陵兰岛）——围绕北极地区归属权的争议一直不断。早在 20 世纪 50 年代，加拿大就率先宣布对北极享有领土主权。1983 年，时任美国总统的里根签署了《美国的北极政策》议案，强调“美国在北极地区有着独特的关键性利益”，北极直接关系到美国的国家安全、资源及能源开发、科学调查和环境保护。随着气候变暖，开发北极资源的可能性不断增大，各国对北极主权的争夺也日益升温。2003 年，丹麦将国旗插上了一个名叫汉斯的小岛，宣布对北极享有主权。此外，挪威、瑞典、芬兰等其他北冰洋沿岸国家也纷纷表示要维护其在北极地区的权益。

总起来看，各国围绕北极的争夺正在从科学考察、法理手段向军事手段过渡。

俄罗斯对北极主张部分主权，并明确提出要将北极建成俄罗斯在 21 世纪的资源基地，以保障该国能源安全。俄罗斯把“维护北极权益”提升到国家安全战略的高度，因而引起了西方国家的广泛关注。2009 年 3 月 27 日，俄罗斯联邦安全会议公布了一份北极战略规划——《2020 年前及更远的未来俄罗斯联邦在北极的国家政策原则》。根据这份规划，俄罗斯将整合北极附近的陆、海、空及导弹部队，部署一支专门用来“看守”北极的部队“北极独立部队集群”；加快北方边防部队的军事现代化进程，建立对北极的有效监视和反应机制。

美国政府于去年 1 月 9 日颁布了《国家安全及国土安全总统指令》，取代 1994 年北极政策文件。新文件宣布美国是一个“北极国家”，在北极地区有着广泛而重要的国家利益，其中航海自由被置于“最优先”的地位，美国坚持西北航道和东北航道属于国际航道，美国船只有权过境通行。北极巨大的资源价值和航道价值，也吸引着欧盟与北约。“北极八国”中的丹麦、芬兰和瑞典是欧盟成员国，环北极五国中有四个属北约国家（冰岛、挪威、美国、加拿大），可以想见，一旦北极冲突，无论是欧盟还是北约都将难以“独善其身”。2008 年 11 月 20 日，欧盟推出《欧盟与北极地区》政策文件，宣布欧盟国家在北极地区拥有渔业、油气等利益。2009 年 1 月 29 日北约领袖和成员国议员群集冰岛首都雷克雅未克，一致认为北约可能因为其成员国而卷入北极权益纷争，应在北极地区驻军以消除紧张局面。

上述情况对中国的影响十分明确，中国经济比其他任何主要大国都更大程度上依赖于所取得的资源和海上运输。任何对全球能源供应和海运航线的冲击都会直接影响中国的进出口。北极地区发现潜在能源以及融化的冰雪使通过极地的航线运输货物成为可能，这两项前景对中国而言都是宝贵的机会。由于能够节省惊

人数量的距离和燃料，这些新的航线能够提供“在世界贸易形式、自然界以及商业海运形式上的震撼世界的改变”，而极地航线也能特别为中国带来许多临近的利益：

穿过北冰洋航行，中国与欧盟和北美东海岸的距离拉近了 4000 海里，并且目前没有像苏伊士运河和巴拿马运河那样的轮船大小限制和其他规则。北极航线目前也没有任何费用。<sup>[19]</sup>

长期以来，中国在全球和区域范围内促进资源进口国之间合作的倡议和机制中发挥的作用十分有限。在过去，能源外交也并非整个国家的外交重点。然而，这一局面已经成为往事了。今天，保持经济发展的国内能源安全是与国际能源安全紧密相联的，“进一步扩大进口能源供应途径这一目标已经成为中国能源战略的一项重要任务”<sup>[20]</sup>。目前，中国已成为北极理事会在欧洲以外第一个非北极国家的观察员国。<sup>[21]</sup>

不过，虽然作为北极棋盘上迟到的选手，中国在过去三十年中也在不断加强北极地区的影响。自 20 世纪 80 年代起，中国已经派出 17 支赴南极的官方科考队伍，并拥有自己的破冰船。中国还建造了两个南极考察站，长城科考站（建立于 1985 年 2 月）和中山站（建于 1985 年 2 月）。2003 年 10 月，中国在斯瓦尔巴特群岛的新奥尔松（Ny-Ålesund）建立了中国第一家北极科考站——黄河站。副总理曾培炎代表中国在北京参加国际极地年 2007/2008 的开幕式时提到，中国自从 2007 年就开始研究在南极建立第三个科考站的可能性。<sup>[22]</sup>

为了促进在所有气候条件下的极地研究，中国配备了必要的现代船只。向阳红十号是中国第一艘南极考察船，它最初是为综合海洋科学研究建造的，并不完全适合在南极的条件下航行。中国从芬兰购买了第一支冰轮船“极地号”。中国的

第一艘破冰船雪龙号是 1993 年建造于乌克兰的。中国将其改造成为用于南极科考的运输船。它从 1994 年代替了极地号，并从那时起服役至今。

中国拥有一支专攻极地研究领域的科学家队伍，并在极地研究的特定领域处于国际先进水平。自 20 世纪 90 年代起，大约 10 支中国科学家队伍独立或是参与国际性的北极研究项目。1996 年，中国成为国际北极科学委员会的第十六个成员国。1999 年，超过 50 位中国科学家在雪龙号破冰船上参加了第一个政府资助的北极研究项目。

如果在不远的将来可以不需借助破冰船使用新极地航线，中国将从许多现存困境中解脱出来，并且避免在政治不稳定和海盗横行的阿拉伯海以及南中国海航行。“通过使用极地航线，中国与北美洲东海岸以及欧盟之间的距离将缩短 4000 海里。额外的优点是没有像苏伊士运河和巴拿马运河那样对体积的限制。”<sup>[23]</sup>这对于中国实现能源安全的战略目标而言无疑是重大的进展。

#### 四、关于中国北极战略定位的几点思考

中国不断走高的能源需求与外向型经济相联系，为中国外交政策带来了一系列新挑战：中国为了支撑经济发展将越来越多的依赖从国外购买自然资源，但在获取海外资源和海上航线上的任何危机都会对中国的发展与依赖贸易的经济产生负面影响。近年来，中国以全球能源发展的政治经济为内容的能源外交已经引起了西方的注意，特别是在敏感地区，如中东和非洲。正如一位中国学者所言：“决定一个国家崛起和衰落的因素并不只是其经济总量的大小，还是这个国家的战略能力；这种能力是运用国家实力来达到政治目标的能力”<sup>[24]</sup>。全球似乎达成了这样一种共识，北极地区代表着一种巨大的经济和地缘战略资产，这也暗示在这一

地区由这些资源的价值而引起的政治冲突与军事竞争的潜在景象。因此，为了实现中国的能源安全，中国必须尽快制定中国的北极战略，联合广大非北极国家使北极从列强纷争回归到国际社会参与治理这一有利于实现我国能源安全的路线上来。

第一，中国的北极战略定位需要从过去的以准备应对技术进步以及气候环境的变化为目标，转变为以实现中国能源安全为主要目标。如前所述，能源安全是中国的重大战略利益，能源安全是中国北极战略的基点。因此，把北极冰盖下蕴藏的油气资源和便捷的北极航道纳入到中国能源安全的整体战略体系势在必行。以能源安全为核心是中国北极战略的正确定位，符合中国的长远利益。

第二，中国的北极战略要有鲜明的主张，特别是在推动解决北极问题的原则问题上，中国应该站在国际社会的立场，联合广大非北极国家致力于提高北极多边国际治理，推动北极问题向合理公正的方向发展。2008年5月，北冰洋五大沿岸国家丹麦、俄罗斯、美国、加拿大和挪威代表在格陵兰岛的伊鲁利萨特召开会议，通过了《伊鲁利萨特宣言》，其中声明“我们（五国）认为没有必要再建立一个新的广泛性的国际法律制度来管理北冰洋。”对于这种五国罔顾全球利益、瓜分北极的做法中国要坚决反对。

第三，在北极国家为了各自利益僵持不下的情况下，中国应与欧盟、新兴国家等一道积极维护北极与人类的和谐关系、推动资源的可持续利用，并为此采取有目标、有步骤的行动，以此扩大中国在北极事务上的发言权。前文述及，目前各国围绕北极的争夺正处于从科学考察、法理手段向军事手段过渡的白热化时期，这一时期剑拔弩张，局势十分紧张，但是真正兵戎相见的可能性并不大。究其实质，各方仍是将军事实力作为赢取利益的筹码，最可能的结果是陷入长期僵

持不下的状态，这一时期中国可以做好准备、补足“功课”，并在此基础上增加科考和勘探行动。

第四，中国的北极战略要定位于与北欧国家发展友好合作关系，并籍此作为扩大中国在北极事务影响力的突破口。北欧国家在北极利益攸关却又缺少足够的实力与俄国争衡，而它们的盟国美国又是当事国，所以北欧国家必然愿意与中国合作。因此，只要中国能够与北欧国家建立起长期的北极事务战略合作机制，包括与北欧国家政府和民间的交流机制，中国就能进一步扩大在北极事务的发言权，为保障中国的能源安全而未雨绸缪。

---

注释

[1] Konan, Denise Eby and Jian, Zhang (2008) “China's Quest for Energy Resources on Global Markets”, *Pacific Focus*, Vol. 23, No. 3.

[2] *World Economic Outlook*, September 2006.

[3] Downs, Erica (2006) The Brookings Foreign Policy Studies Energy Security Series: *China -Executive Summary*, The Brookings Institution, p. 1.

[4] Xu, Qinhua (2007) “China’s Energy Diplomacy and its Implications for Global Energy Security”, *FES Briefing Paper 13*, Friedrich-Ebert-Stiftung, Berlin, Germany.

[5] 中国政府定义的中国国家利益包括经济持续发展、防止台湾独立、中国作为一个全球力量的回归以及中国共产党的领导。

[6] Constantin, Christian (2005) “China’s Conception of Energy Security: Sources and International Impacts”, Working Paper No. 43, University of British Columbia.

[