



冰海暗战

近北极国家战略博弈的高纬边疆

肖洋◎著

Dark Wars of the Arctic

Subarctic Nations' Strategic Games
in the High North

人民日报出版社

冰海暗战

近北极国家战略博弈的高纬边疆

肖洋◎著

Dark Wars of the Arctic

Subarctic Nations' Strategic Games
in the High North

人民日报出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

冰海暗战：近北极国家战略博弈的高纬边疆 / 肖洋
著. —北京：人民日报出版社，2016. 6

ISBN 978-7-5115-4118-5

I. ①冰… II. ①肖… III. ①北极—国际政治—研究
IV. ①D5

中国版本图书馆CIP数据核字 (2016) 第227112号

书 名：冰海暗战：近北极国家战略博弈的高纬边疆

作 者：肖 洋

出 版 人：董 伟

责任编辑：杨冬絮

封面设计：中尚图

出版发行：人民日报出版社

社 址：北京金台西路2号

邮政编码：100733

发行热线：(010) 65369527 65369512 65369509 65369510

邮购热线：(010) 65369530

编辑热线：(010) 65363105

网 址：www.peopledaily.com

经 销：新华书店

印 刷：北京天宇万达印刷有限公司

开 本：710mm × 1000mm 1/16

字 数：230千字

印 张：16.5

印 次：2016年10月第1版 2016年10月第1次印刷

书 号：ISBN 978-7-5115-4118-5

定 价：35.00元



肖洋

1981年生，湖南长沙人，北京市青年拔尖人才。北京第二外国语学院国际政治系副教授，博士，硕士生导师。北京第二外国语学院北极问题研究中心主任。从2006年开始专注于北极航运安全研究，是拥有多学科学历背景的北极问题青年学者，其领导的北极安全战略研究团队，首次提出“近北极”及“近北极国家”的相关概念。主持与北极航运安全和北极治理相关的国家级、省部级、地市级等级别项目12项，作为国家社科基金重大项目、后期资助项目子课题负责人2项，出版著作13部，发表国内外核心学术论文46篇，多篇被《内部参阅》、《人大复印资料》等全文转载，获北京市等级别科研奖励和荣誉多项，接受中央电视台等权威媒体，及丹麦、印度、日韩等国驻华使馆的北极问题学术专访，长期为外交部、中联部、国家海洋局、交通运输部等政府部门与相关央企提供北极国家战略动态、北极地缘安全局势等资政服务。



手机扫描微信二维码
关注中尚图更多精彩书讯

责任编辑：杨冬絮

装帧设计： 北京**中尚图**
文化传播有限公司

此为试读, 需要完整PDF请访问: www.ertongbook.com

序 言

我从事北极问题研究工作已经近八年了，在这八年里，北极地区地缘政治经济环境发生了翻天覆地的变化，无论是北极国家还是非北极国家，都开始将战略重点移向这片冰海覆盖的热土。我写这本书，主要有两方面的启示，一是长期的，二是近时的。在近十年的研究过程中，我总是感觉有点遗憾，没有一部对各国北极战略加以概述的书，来综合叙述北极地区战略博弈的最新成果。近时的启示是，国外研究北极治理的专家学者，都十分关注竞争对手的北极战略举措，尤其是中国参与北极的战略谋划，但我们国内在这方面的论著还不够完备。

坦白说，不论是北极八国还是欧洲的德国和法国，甚至连日韩等邻国都在北极科考与北极事务上走在中国的前面。如今，绝大多数参与北极治理的国家，都已经出台了各自的北极战略规划与细则。悬疑小说家丹·布朗的新作《骗局》就是围绕北极冰层下的神秘陨石展开了一系列的国际政治博弈。正如小说中所描绘的那样，北极问题的政治化、国际化，已经成为现实。无论是北极国家还是非北极国家，都希望借助种种理由，参与北极航道、北极资源开发、北极气候与环境保护等领域，但其背后的战略设计，都离不开军事、经济、政治这三大核心国家利益。可以说，当今各国的北极战略的焦点，都集中在北冰洋主权之争、北冰洋资源与北极航道之争、北极防务安全之争这三个领域。

当前，北极地区已经成为美国、俄罗斯战略竞争的重点，同时也是中国、德国、日本、韩国的战略利益新边疆。俄罗斯力图通过自身的地缘优势与技术优势确立在北极事务中的主导权，以抵御美国通过北约东扩、北极理事会扩容、在东欧和东北亚部署弹道导弹防御系统和其他遏制措施。美国则采取制度性霸权与结盟体系，尽可能拉拢北极国家来围堵俄罗斯，整个北极地区的安全状况，甚至比冰雪融化前更为严峻。中国既非北冰洋沿岸国家，又非北极理事会成员国，面临着身份与能力的双重掣肘。

我始终坚持的一个理念就是：国际关系研究不像自然科学那样，可以在知识谱系上保持中立，研究国际关系、特别是研究国际战略学的学者，是有立场的，至少在出发点上，应该是为本国利益服务的，提出的政策建议，也是应该符合国情，具有可行性的。它山之石，可以攻玉。中国改革开放三十多年来的成就，不仅体现在经济规模的几何数增长，更在于领导层突破了数千年来囿于陆地领土与周边地区的战略视野，将目标从土黄延伸到深蓝，从赤道迈向两极。一个国家的希望，不仅在于国民的万众一心、奋发图强，更在于领导层远大的战略视野与务实的战略规划。我庆幸成长在这个伟大国家，庆幸我们国家的掌舵人抵御住了强大的内外压力，坚持了独立自主、自力更生的战略立场，终将这个近 14 亿人口的古老国家，跻身于伟大民族的榜首。从这个角度来看，研究中国参与北极的战略谋划，不再是局限于传统的地缘政治学的权力与利益之争，而是这个议题的设立，其本身就具有战略价值，让世界各国真正认识到中国强盛国力支撑下的厚德载物。可以预见，冰雪覆盖的北冰洋看似平静，其实是暗流涌动。各国为了让自身能够在未来的北极治理中获得更多的利益，都在进行着激烈的战略角逐。美俄加日韩等国点起的北极烽火，昭示着北极地区的冷战从未结束。中国人爱好和平，但从不怕竞争，更不惧压迫。在烟波诡谲的北冰洋，中国带来的是共同繁荣之歌、共同发展之歌、共同富强之歌，是中国人民与北极国家人民的大合唱。

本书收录了我 2008 年以来关于国别北极战略理论与实践的主要研究成

果。出版一本国别北极战略比较研究的论文集，是源于在教学与研究的过程中，我把自己的一些论文复印给研究团队的成员，但每每复印，颇感不便。于是产生将未曾删节的代表性论文集结成册的想法，希望呈现给读者一个较为完整的思想路径。敬请各位读者批评指正。

肖 洋

2016年6月26日

目 录

第 1 章 “冷战之绳”与近北极机制的提出	1
1.1 冰海上的新航道	1
1.2 北极治理的机制分歧与局限	4
1.3 “近北极机制”的内涵	7
第 2 章 北极理事会的“门罗主义”逻辑	13
2.1 从软法到硬法：北极理事会的制度霸权	14
2.2 域内自理化：北极理事会的发展趋势	19
2.3 北极理事会“域内自理”的实践形式	24
2.4 中国北极航运权益的护持路径	26
第 3 章 婉约式淘金：日本的北极外交战略	30
3.1 日本参与北极事务的动因分析	31
3.2 日本北极战略的决策障碍	36
3.3 日本参与北极圈经济开发的实践历程	40
3.4 日本北极战略的构建思路	42

第4章 荣耀与安全：韩国的北极战略 46

4.1 韩国参与北极事务的情感导向 47

4.2 韩国制定北极战略的动力基础 49

4.3 韩国参与北极事务的历史进程与制度设计 53

4.4 韩国北极战略的施行路径 58

第5章 缓行列车：德国的北极战略 64

5.1 推动德国参与北极事务的战略因素 64

5.2 德国参与北极事务的制度化路径 69

5.3 德国参与北极事务的实践进程 75

5.4 德国参与北极的未来趋势 81

第6章 小国大外交：波兰的北极战略 83

6.1 波兰参与北极治理的动力基础 83

6.2 波兰北极外交的战略引领 87

6.3 波兰北极外交的优势与劣势 91

6.4 波兰北极外交的立足点 95

第7章 北风之神的邀请：俄罗斯的北极战略 103

7.1 俄罗斯北极战略决策的时代特征 103

7.2 俄罗斯北极外交战略的利益诉求 105

7.3 俄罗斯北极战略的安全属性	108
7.4 军港沉浮：摩尔曼斯克的转型之痛	110

第8章 从两洋到三洋：加拿大的北极战略 119

8.1 加拿大北极战略的三大支柱	119
8.2 加拿大北极战略中的亚洲国家	123
8.3 熊猫遇见北极熊：中加北极合作何以可能？	126
8.4 中加北极合作的路径选择	131

第9章 知己知彼：中国的北极竞争对手 135

9.1 中国参与北极的挈领之问：战略群组与竞争对手	135
9.2 中日韩北极博弈态势	139
9.3 中国应对日韩竞争压力的战略谋划	144

第10章 科技安全：北极科考的战略深意 149

10.1 从地缘政治到地缘科技	149
10.2 地缘科技学的两重属性	151
10.3 北极科学研究的国际竞争格局	157
10.4 中国参与北极科技博弈的SWOT分析	166
10.5 中国参与北极科技博弈的路径选择	174

第 11 章 北极能源走廊：中俄北极天然气合作 181

11.1 “北极能源走廊”的内涵及战略影响 181

11.2 中俄共建“北极能源走廊”的亚马尔支点 186

11.3 “北极能源走廊”的建设风险与应对理路 190

附录1 《2020年前及更远的未来俄罗斯联邦在北极的国家政策原则》 196

附录2 俄罗斯《北方海航道水域航行规则》 205

参考文献 223

后 记 248

第 1 章 “冷战之绳”与近北极机制的提出

北极地区具有重要的地缘战略意义，俄罗斯、美国等大国对该地区凯觐已久。北极地区曾经是 20 世纪美、苏两个超级大国争夺的战略制高点的重要区域。冷战时期美苏两国核潜艇就在厚厚的冰层下和寒冷的海水中进行着“捉迷藏”的游戏，北冰洋航道则被喻为“冷战之绳”。随着北冰洋海冰的不断消退，沉寂多年的北冰洋航线问题呈现出加速升温的态势。目前，挪威、加拿大、俄罗斯等国已制定出各自的北极战略。作为近北极国家，中国深受北极气候变化的影响，在当前海运航线面临诸多安全隐患的背景下，开通北冰洋航线，无疑将对全球经济发展和跨国海运畅通产生深远的影响。

1.1 冰海上的新航道^①

北冰洋位于亚洲、欧洲和北美洲北岸之间，面积 1475 万平方千米，岸线曲折、岛屿众多。北冰洋一侧以白令海峡与太平洋相通，另一侧通过挪威海、格陵兰海、巴芬湾等海峡与大西洋相连。北冰洋航线是指穿越北冰洋，连接

^① 此部分曾以《北冰洋航线开发：中国的机遇与挑战》为题发表于《现代国际关系》2011 年第 6 期。

大西洋和太平洋的海上航线。^① 由于国际上尚未确定北冰洋航线的起点与终点，本文以新版《系列世界地图》为基础、结合中国“雪龙号”破冰船四次北极科考的实际航线，认为北冰洋航线可分为三条线路。一是西起摩尔曼斯克，东到符拉迪沃斯托克，途经巴伦支海、喀拉海、拉普捷夫海、新西伯利亚海的东北航线（Northeast Passage），这是连接东亚与西欧最短的海上航线。该航线开通于 20 世纪 30 年代，目前全线通航期近 3 个月。二是西起白令海峡的普罗维杰尼亚，向东沿美国阿拉斯加北部离岸海域，穿过加拿大北极群岛，直到戴维斯海峡的西北航线（Northwest Passage）。该航线在从波弗特海进入加拿大北极群岛时，分成两条支线：一条穿过阿蒙森湾、多芬联合海峡、维多利亚海峡到兰开斯特海峡；另一条穿过麦克卢尔海峡、梅尔维尔子爵海峡、巴罗海峡到兰开斯特海峡。三是穿越北极点的航线。这条航线从白令海峡出发，直接穿过北冰洋中心区域到达格陵兰海或挪威海。但是由于北冰洋中心区的海冰最为密集和厚实，几乎难以融化，因此这条航线目前仅是理论上的。本文所指的北冰洋航线主要是指东北航线和西北航线，见图 1-1。

北冰洋地区由于常年被冰雪覆盖、天气恶劣、通航条件复杂，一直被认为是国际海运的禁区。但随着全球气候持续变暖，北冰洋冰盖的融化呈现出加速趋势，开通北冰洋航线日益可期，并成为有关国家关注的焦点。

北冰洋航线的关键问题是通航期，亦即海冰密集度低于 15%，在没有破冰船护航的情况下，船舶可以安全航行的时间。对北冰洋通航期的预测需要对北冰洋气温变化、海冰覆盖面积及多年冰厚度的变化趋势进行综合分析。

① 郭培清等著：《北极航道的国际问题研究》，海洋出版社，2009 年，第 4 页。



图1-1 北极航道示意图

图片来源: <http://www.dfdaily.com/html/8762/2013/5/21/1000576.shtml>

美国地球物理学协会 (American Geophysical Union) 对 30 年来北冰洋年平均气温变化统计表明, 进入 21 世纪以来, 北冰洋绝大部分地域和各月份的温度都呈现出不同程度的增长, 某些无冰海域的年平均气温比有记录以来的平均气温高出 5 摄氏度。^① 随着时间的推移, 北极温度上升的趋势更加明显, 幅度不断增大, 到 21 世纪末夏季温度甚至可高达 14 摄氏度左右。^②

1979 年至 2009 年 3 月, 北冰洋海冰范围以每十年 11.2% 的幅度不断缩小, 平均每年减少 4.4 万平方千米。^③ 美国冰雪数据中心 (National Ice and Snow Data Center) 2011 年 3 月 10 日的卫星图片显示, 北冰洋夏季的结冰面积仅为

① R. Kwok and J. Morison, *Dynamic topography of the ice - covered Arctic Ocean from ICE Sat*, *Geophysical Research Letters*, 2011, p.7.

② World Wild Life Fund, *Arctic Climate Feedbacks: Global Implications*, 2009, p.4.

③ “Average monthly Arctic sea ice extent variability in March 1979—2009”, <http://inside.org/arcticeseaienews/2009/030309.html>.

15%。^①美国航天航空局 2010 年 12 月公布的卫星观测资料表明，北极海冰的平均厚度由 20 世纪 80 年代初的 4.88 米减少至 2.45 米。^②美国国家海洋与大气管理局（National Oceanic & Atmospheric Administration）2011 年 2 月的报告指出，过去 5 年里，全球气候持续变暖导致北冰洋冰冻面积达到历史最低，北冰洋地区海冰厚度平均每年减少约 17 厘米，作为航运安全最大隐患的多年冰的厚度减少了 35%。该机构利用遥感技术预测，北冰洋海冰厚度将持续变薄，到 2035 年左右海冰厚度将不足一米。^③这样的海冰厚度即使没有破冰船的协助，普通商船或者冰区加强型船舶依靠自身即可以正常航行。

通过对北冰洋目前冰情的变化情况以及对未来变化趋势的分析和预测不难发现，由于夏季海冰范围不断减少，北冰洋航线区域海冰密集度呈总体降低趋势。北极理事会在 2009 年北极气候影响评估报告（ACIA）中对未来几十年北冰洋海冰范围在 3 月份和 9 月份变化趋势进行了预测，指出：到 2020 年，加拿大北极群岛除小部分区域的海冰密集度仍保持在 70% 左右外，其他部分将基本无冰，西北航线的西部海冰密集度约在 20% 多一点，船舶基本可以通航，东北航线密集度均低于 20%，夏季可以全线通航。到 2040 年，西北航线大部分水域接近无冰，东北航线的海冰密集度也均在 10% 以下，完全适合船舶航行。

1.2 北极治理的机制分歧与局限

北极地区是地球上的“未定区域”之一，从国际法看，北极地区尚未形成一个完整的、被世人公认的条约体系，现行有关北极地区的国际法规只局

① National Ice and Snow Data Center, *Atmospheric And Sea Ice Characteristics of the Arctic Ocean and the Sheba Field Region in the Beaufort Sea*, 2011, p.4.

② National Aeronautics and Space Administration, *Satellites Show Arctic Literally on Thin Ice*, http://www.nasa.gov/topics/earth/features/arctic_thinice.html.

③ National Oceanic & Atmospheric Administration, *NOAA's Arctic Vision& Strategy*, 2011, p.7.

限于解决某一具体问题，尚未出现把北极地区或北冰洋视为一个整体进行治理的法律。北冰洋沿岸国有俄罗斯、加拿大、美国、丹麦（格陵兰岛）和挪威（斯瓦尔巴德群岛）五国，国土进入北极圈内的国家还有瑞典、芬兰和冰岛。上述国家统称为环北极国家。环北极国家根据国际形势的变化在不同时期制定不同的北极战略，在环北极国家激烈争夺北极主权的同时，一些北极国际组织顺势而生。

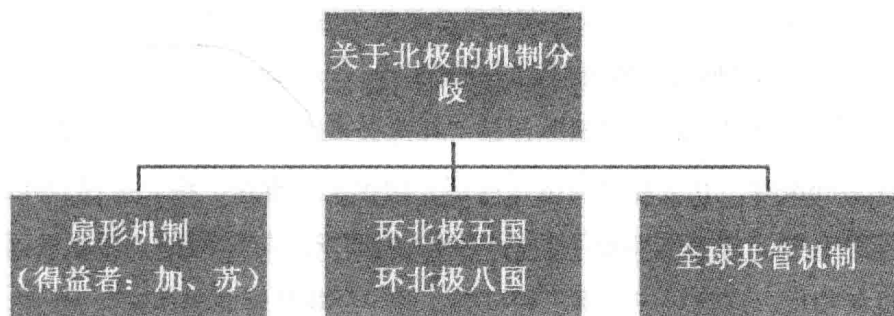


图1-2 关于北极的机制分歧

如图 1-2 所示，对于北极的归属与治理问题，目前学界主要存在三种观点：一种是将北极依照“扇形原则”来明确北极的法律性质，将其瓜分后纳入北极国家的领土主权管辖范围，这也导致了环北极国家很长时间的主权之争。在环北极国家之中，最早对北极提出领土要求的是加拿大，1907 年加拿大参议员帕斯尤可·普瓦里耶首次提出“扇形机制理论”，作为加拿大对北极岛屿拥有主权的基础。他声称：“位于两条国界线之间直至北极点的一切土地应当属于邻接这些土地的国家。”^① 这就是“扇形机制”，据此进行划界，加拿大和苏联是最大受益者，北极的大部分领土几乎能完全被这两国瓜分，加苏两国大力支持。但这一做法遭到美国、挪威等到其他环北极国家以及非北

^① 王军敏：“关于北极法律地位的新动向”，《理论前沿》，2009 年第 20 期，第 1 页。