

北极“开发时代”的企业参与及对中国的启示*

孙 凯 张佳佳

(中国海洋大学 法政学院, 山东 青岛 266100)

摘 要:受气候变暖的影响,北极地区的经济潜力日益显现,北极已经从“科考时代”进入到了“开发时代”。目前,能源、航运、渔业、旅游等企业纷纷在北极地区投资布局,但由于北极地区特殊的自然环境,企业在开发北极的过程中也呈现出了诸多问题。自2013年5月成为北极理事会的正式观察员国以来,中国企业也积极参与北极经济开发。中国企业在参与北极事务的进程中,除了追求经济利益之外,还应加强公共外交功能,注重社会责任,进而提升中国的企业形象和中国北极事务中的话语权。

关键词:北极开发;社会责任;北极治理;企业公共外交

中图分类号:D993.5 文献标识码:A 文章编号:1672-335X(2017)02-0071-07

DOI:10.16497/j.cnki.1672-335x.2017.02.013

近年来,受全球气候变暖和世界经济全球化的影响,北极地区能源、航运、渔业、旅游等领域的经济价值逐渐显现。在此背景下,除了域内外国家、相关国际组织、科学家等传统行为体外,企业也开始经略北极,在北极开发与治理中的作用日益凸显。但是,由于北极地区特殊的自然环境和企业逐利性质之间的矛盾,企业在参与北极开发的过程中面临着开发成本高、技术难度大、极易造成环境污染等问题。面对北极经济开发的历史机遇与现实问题,中国企业应该取长补短,注重经济利益和社会责任双重建设,与国家参与北极治理的政策相协调,更好的参与北极的开发与治理。

一、北极“开发时代”企业在北极事务中的参与

随着气候变化以及世界经济全球化的影响,北极地区的经济价值日益显现,域内外国家纷纷将开发北极地区的能源、航道、渔业等资源纳入到国家发展战略之中,而企业则成了各个国家开发北极的“先行者”。

(一)能源企业参与北极开发

北极地区能源储量巨大,是可与中东相媲美的油气资源战略储备仓库。据美国地质调查局2008

年的报告显示,这一地区的石油储量约为900亿桶,天然气储量约为1669万亿立方英尺。^[1]自20世纪70年代第一口油井在波弗特海开钻以来,北极油气开发已经经历了40多年的历史。目前,61个大型油气田在北极圈内被发现,分布于俄罗斯、阿拉斯加、加拿大和挪威的部分区域。^[2]21世纪以来,北极油气资源开发日益升温,北极国家都制定了各自的能源开发政策。为响应和践行这些政策,埃克森美孚(Exxon Mobil Corporation)、壳牌(Shell)、英国石油公司(BP)、俄罗斯国家石油公司(Rosneft Oil)、俄罗斯国家天然气公司(Gazprom)、挪威国家石油公司(Statoil ASA)、意大利埃尼石油公司(ENI)、法国道达尔石油公司(Total)等国际石油巨头也将北极油气资源开发列入战略发展规划,并组成战略联盟,合作开发北极油气资源。

虽然能源开发并不是美国政府北极战略的重点,但美国的石油企业一直保持着较高的热情。据统计,截至2012年底,美国已在北极海域钻探了86口油气井,其中31口在波弗特海,6口在楚科奇海。^[3]根据美国海洋能源管理部门2012至2017年的五年规划,2016年和2017年在楚科奇海和波弗

* 收稿日期:2016-11-08

基金项目:教育部哲学社会科学研究重大课题攻关项目“中国参与极地治理战略研究”(14JZD032);国家社科基金一般项目“北极治理新态势与中国应对策略研究”(15BGJ058)

作者简介:孙凯(1976-),男,山东青岛人,中国海洋大学法政学院副教授,极地法律与政治研究所副研究员,博士,主要从事北极治理与中国外交研究。

特海分别有一大片地被批准给石油公司进行试探性开采。^[4]以美国的艾克森美孚公司为例,2013年1月,其宣布对加拿大东海岸附近的希伯伦油田项目投资140亿美元;2013年9月,和日本帝国石油公司、英国石油公司联合签署协议,开始在波弗特海进行勘探性钻井。此外,该公司正在纽芬兰附近海域建造石油钻井平台,计划于2017年开始生产石油。

近年来,俄罗斯政府将北极能源开发视为振兴经济的重要举措,俄罗斯企业对此予以积极响应。俄罗斯天然气工业公司是较早涉足北极地区能源开发的企业,2007年夏,其与法国道达尔公司合作开发位于巴伦支海的什托克曼凝析气田,2008年进一步和道达尔公司、挪威国家石油公司共同成立了什托克曼开发公司。俄罗斯石油公司在北极地区拥有很多开发项目,如2011年1月,开始与英国石油公司、美国埃克森美孚公司合作开发喀拉海油气项目;2012年,又先后与中国石油公司、挪威国家石油公司签署共同开发北极油田的协议;2013年5月,与日本国际石油开发公司(Nippon Oil Corp)达成协议,在俄远东马加丹州近海的鄂霍次克海开采海底油田;^[5]2014年9月,又和美国埃克森美孚公司在北极卡拉海一座全球最北的石油钻井平台完成联合勘探,测试获得轻质原油^[6]等。

北欧地区丰富的油气储量也引起了北欧各国政府的重视,北欧能源企业纷纷加入开采北极能源的行列。其中,挪威是欧洲最大的油气生产国,无论从产量还是技术成熟程度来评估,挪威在北极油气开发中都占有重要地位,挪威国家石油公司表现活跃,2013年12月,该公司获得了在格陵兰东北海域勘探的许可。北极地区丰富的能源储备对实现和维护英国的能源安全利益有着重要意义,作为北极事务的“重要利益攸关方”,英国在其2013年颁布的《北极政策框架》中就明确阐述了其开发北极油气资源的战略。^[7]作为“排头兵”,英国凯恩能源公司(CairnEnergy)于2010年7月获准在格陵兰西部海域打井勘探。2014年1月,英国BP公司又获得了在Amarq concession开发的许可。

(二) 航运企业试航北极航线

北极冰雪的快速融化使得北极航道的开发前景日益广阔。根据科学家的预测,北冰洋夏季无冰的状况将在2020年内出现,比原先估计的早30年。^[8]在此情形下,经过俄罗斯北极地区的东北航道(NEP)、穿越北极极点海域的穿极航道(TSR)以及

通过加拿大群岛的西北航道(NWP)将对全球航运甚至经贸格局产生重要影响。^[9]面对这一巨大的经济利益,德国布鲁格航运公司(BELUGA)、中国中远航运、韩国船务公司、丹麦马士基航运公司(MaerskLine)、俄罗斯SCF集团、挪威楚迪(Tschudi)航运等航运企业,以及芬兰阿克爾(STX)、韩国三星重工、日本住友等造船企业,都不愿错过这一千载难逢的机会。

2009年夏天,德国布鲁格航运公司的两艘货船“友爱”号和“远见”号从韩国装货出发,途经俄罗斯符拉迪沃斯托克港后继续北上,成功穿过东北航道,最后抵达荷兰鹿特丹港。^[10]这一航程的完成宣告了北极商业新航线的诞生,此后,这一商业航线愈加走俏。其中,挪威楚迪航运成为试水东北航道的“积极分子”,不断通过东北航道自挪威向亚洲出口煤炭、铁矿石等大宗商品。^[11]据统计,2011年东北航道的通航时间达5个月,共有34艘船舶运输总共82万吨的货物通过。2012年东北航道共有46艘商船在欧洲和亚洲之间共运输了总计126万吨不同货物,其中将近一半的过境货物是由丹麦的北欧货运公司(Nordic Bulk)和瑞典的海洋投资公司(Marinvest)(以原油运输为主)两家海运企业承担的。2013年和2014年,东北航道分别通航了71航次和53航次。中远集团的多用途船“永盛”轮先后于2013年和2015年完成单向、双向通过东北航道,开辟了中国往返欧洲的新航线,为客户提供了新的航线选择,提高了北极航行的商业价值。^[12]

北极地区常年被冰雪覆盖,开发利用北极航道的过程中也少不了造船企业为各国开展北极科考、航运企业试航北极航道量身定做破冰船只。芬兰阿克爾公司掌握着先进的破冰船建造技术,在业界享有盛誉。2005年,该公司与韩国极地研究所、韩国海洋研究院签订合同,为韩国建造了“Araon”号破冰船。俄罗斯拥有的几艘破冰船也是由该公司建造的,2011年12月,该公司和俄罗斯USC公司合资的造船厂又为俄罗斯交通部建造了动机功率为1600千瓦的破冰救助船。^[13]2015年8月,由该公司研发的新一代柴电破冰船通过冰区海试。^[14]目前,中国新破冰船建造也选择该公司与中国船舶工业集团公司第七〇八研究所联合设计。

(三) 渔业企业参与北极捕捞

渔业资源是最早被人类开发利用的北极资源,北极海域也是大部分北极国家的主要渔业产地。由于北冰洋寒流和大西洋暖流的交互作用,巴伦支海、

挪威海、北海、格陵兰海和白令海等海域生物资源丰富,是世界著名的渔场,^[15]生活在这些海域的主要经济鱼类有太平洋毛鳞鱼、格陵兰鱈鲈、北方长额虾、北极鳕鱼、大西洋鳕鱼、太平洋鳕鱼,以及鲱鱼、鲑鱼和红王蟹等。^[16]近年来,北极渔业资源的开发前景受到了各国的关注,北极8国以及欧盟、日本、韩国、中国等北半球渔业大国的企业都纷纷加入北极渔业捕捞的大军。

具体来看,渔业是冰岛、挪威等北欧国家传统的经济支柱产业,渔业企业为其经济发展做出了重大贡献。^[17]以挪威为例,北极地区的渔业资源为挪威带来了巨大的经济效益。由于挪威本身市场容量有限,其90%以上海产品出口到国外,是世界第二大海产品出口国。近几年,挪威海产品出口保持高速增长态势,去年出口额创下历史新高,达到745亿克朗,同比增长8%。^[18]日本对北冰洋海域的渔业历来十分关注,与格陵兰在渔业方面有着十分密切的合作,并组建了合资公司——皇家格陵兰-日本渔业公司(Royal Greenland Japan)。该公司共拥有9艘拖网渔船,主要业务是在格陵兰及其附近海域从事北极红虾和马舌鲈的捕捞生产和加工销售。^[19]中国也是远洋渔业捕捞大国。1985年,中国渔船开始在东白令海捕捞阿拉斯加狭鳕;20世纪90年代末期,中国渔船曾与西班牙等国的远洋渔业企业合作在北冰洋与北大西洋交汇的海域进行捕捞作业;最近几年,中国的远洋渔业企业与格陵兰和法罗群岛也曾在中上层鱼类的资源调查和探捕方面有过合作。^[20]

(四)旅游企业发掘北极价值

北极地区特殊的地理位置和自然环境孕育着独特的旅游资源,如午夜升起的太阳、高山白雪映衬的苔原、盘绕在山峰间的乳白冰流、蔚蓝海湾中的冰架、独有的动植物等,^[21]都吸引着人们前去探索观赏。目前,随着北极“开发时代”的到来,俄罗斯、挪威、芬兰、冰岛等北极国家的旅游公司纷纷推出极地旅游项目,北极对于渴望一览极地风光的人们来说不再“遥不可及”。

根据北极船舶评估数据,2004年有12万人从境外到北极旅游,到2007年时人数比2004年翻了一倍。2008年,大约375航次的游船到格陵兰港口和海湾,是2006年的2倍。^[22]鉴于巨大的人口数量和经济潜力,中国已成为北极旅游的重要市场。2015年,北欧旅游局、挪威游轮公司等机构在天津联合推出“高端主题定制北极游”产品,计划2016年天津市民可乘坐游轮到北极玩转“极地旅游”。^[23]

2016年,俄罗斯积极研究进一步扩大对中国的团体游免签制度,在不久的将来,俄方正在开发的北极航线旅游将逐渐成熟,中国游客将有机会造访北极的法兰士约瑟夫地群岛,领略极地荒漠的风光。^[24]面对北极旅游的商机,一些中国旅行社把“到北极赏极光、坐雪橇”打造成私人定制的主题旅游并进行创新型营销,如2015年淘宝拍卖和从事南北极旅游线路经营的“极之美旅行”就曾联合推出一张北极游船票的拍卖。^[25]

二、企业参与北极开发的困境

企业在北极开发的过程中呈现出以下特点:一是企业的数量和所属领域在不断扩展;二是企业与政府联合开发的趋势明显;三是各企业之间的国际合作逐渐加强。目前,相关企业在北极地区的经济开发正进行得如火如荼,由于北极地区特殊的自然环境与企业逐利的本性存在矛盾,北极地区的经济机遇并非触手可得。^[26]

(一)北极开发成本高

北极地区常年冰雪覆盖、温度极低、暴风雪猛烈,还有强海流、浮冰、永冻层等,特殊的地质和气候条件使北极油气勘探开发作业、航道开发利用、渔业捕捞和观光旅游等都需要极高的技术要求和资金投入。

首先,北极油气的开采、运输成本要远远高于常规油气。由于北极地区适合钻探的时期每年只有3至4个月,^[27]再加之地质环境复杂并受冰川侵蚀和沉积的影响,北极油气的勘探难度极大。同时,由于北极80%的油藏为海洋石油,建立油气储存装置、铺设长输管道均会受到浮冰漂移的影响,而如果选择海运的话,所需的专用破冰船和特制游轮的费用是极其高昂的。^[28]受这些因素的影响,再加之页岩油技术的发展成熟和国际油价的持续走低,石油公司对北极油气的开采热情在近年来有所减退。2013年,有三家大型能源企业宣布暂停北极地区的油气作业;英荷壳牌石油公司宣布,受困于北极地区捉摸不定的海清和肆虐的暴风雪,将暂停对北极地区的石油开采;挪威国家石油公司宣布在2015年之前,将停止对阿拉斯加西北部楚科奇海地区的油井勘探工作;美国康菲公司也于4月份宣布暂停对北极地区的油井钻探工作。^[29]

其次,航运、渔业和旅游企业也受到了北极恶劣自然条件的影响。从目前情况看,北极夏季通航的时间仍然较为有限,而且海冰范围的变化仍然较大,不利于安排准时性的班轮航运。与此同时,由于当

前世界对北极地区的气象、水文、航道等因素还并不十分了解,以及北极沿岸缺乏必要的基础设施保障,在北极地区进行商业航运、渔业捕捞和旅游观光等还存在风险,如浮冰会阻塞航道并损伤船壳,冰山可能会直接对船舶产生撞击,低温则可能导致船舶甲板及上部建筑结冰进而影响船舶稳定,以及在发生海难时待援人员的生命面临严酷自然环境的威胁等。^[30]

(二) 北极开发存在极大的环境风险

企业在北极地区的经济开发使得北极地区的“环境痕迹”^[31]相应增加,给脆弱的北极环境带来巨大的压力。同时,北极生态环境的自我修复及调节能力极弱,一旦遭到破坏,后果不堪设想。因此,企业在北极地区的经济活动面临着社会舆论的压力和环境非政府组织的反对。

首先,北极资源开发加剧了北极环境的恶化,其中,油气的溢出是最大的问题。由于自然环境和技术的双重限制,北极油气开采出现油气溢出的可能性更高,清理成本也更加高昂。由于担心北极采油并压过高引发漏油事故,一些欧美石油公司在最近放缓了开发北极油气的步伐。如,2015年,北极油气开发巨头挪威国油就明确表示,今年不会在北极地区的巴伦支海进行任何勘探开发活动。挪威国油并非唯一对北极“失望”的油气公司,法国燃气苏伊士公司(Engie)也退还了其在格陵兰岛获得的开发许可证。^[32]

其次,航运企业也对北极地区的自然环境和生态系统有着显著的影响和潜在的威胁。船舶在航行中向大气中排放二氧化碳、氮氧化物、甲烷、硫氧化物等,会对北极地区的气温变化、臭氧层等产生极大的影响和破坏,甚至形成酸雨,给北极生态环境带来严重危害,在运输过程中发生的溢油事故造成的危害更是巨大。1989年3月24日,埃克森所属的油轮瓦迪兹号在阿拉斯加州威廉王子湾触礁,泄漏了1100万加仑原油。该事故导致威廉王子港的鱼和野生动物大量消亡,最后波及了1400多平方公里的海面,严重破坏了当地的生态环境。^[33]另外,渔业企业在北极海域过度捕捞造成的物种减少、生态破坏问题不容忽视。^[34]位于巴伦支海的全球最大的鳕鱼资源区遭受到了过度捕捞、非法捕捞和工业发展的巨大威胁。值得一提的是,旅游观光带来的环境污染和噪声污染也引起当地原住民的不满和反对。

企业在北极地区的经济活动受到了以绿色和平组织为代表的环境非政府组织的反对和阻碍。2012

年,绿色和平组织的成员在新西兰登上了壳牌“星期五”号石油钻探船,以期阻止其北极石油之旅。^[35]2013年9月,绿色和平组织的船舰“极地曙光”号到巴伦支海俄罗斯专属经济区的俄罗斯天然气工业股份公司的钻井平台进行非暴力抗议,阻碍其生产活动。2015年4月,6名绿色和平组织成员登上了越洋公司的“极地先锋号”石油钻井平台,并悬挂上抗议北极海上石油开发的横幅。^[36]此外,该组织极力反对凯恩公司近年来在格陵兰岛西部海域打井勘探活动。

(三) 企业的经济活动受到政治因素的影响

比较而言,技术、环境等因素并不会导致各国企业对北极资源的漠不关心,^[37]但是域内外国家在北极地区的政治博弈会实质性影响企业勘探和开发的进程。北极资源具有稀缺性,在有限的资源利益驱使下,域内国家往往会将企业的经济活动与国家的政治意图联系起来,从而多加排斥;同时,北极地区的国际机制也并不健全,一些国家就岛屿主权、大陆架划界以及北极航道法律地位等问题尚存争议。这些无疑给企业参与开发北极资源带来阻力。

由于北极国家在北极治理方面处处以“领导者”姿态自居,^[38]域外国家企业在北极地区的经济活动受到诸多限制。一方面,很多有能力参与北极开发的大型企业都为国有性质,这往往让人联想到其背后的国家政治力量。正如挪威特罗姆瑟大学的教授拉斯姆斯在接受澎湃新闻采访时所说,“如果一个公司想要在北极地区进行投资,那么人们就会想知道这个公司的透明度和独立性如何,除了经济利益之外,是否还有其他的政治意图。”^[39]例如,2011年,中坤集团董事长黄怒波计划在冰岛买地进行投资,就遭到了西方媒体的扭曲解读和冰岛政府的担忧,最终未能实现。

另一方面,北极国家之间的争端影响了北极经济开发的正常进行。目前,北极专属经济区和大陆架划界方面存在的争端主要包括:俄罗斯和美国在白令海的争端、美国与加拿大在波弗特海海域的争端、加拿大与丹麦在北冰洋地区的海域划界争端、冰岛和丹麦法罗群岛之间的边界争端、挪威的斯瓦尔巴德群岛和丹麦的格陵兰之间的边界争端等。^[40]在航道利用上,俄罗斯和加拿大分别宣称东北航道和西北航道属于其内水,通过各种法规对该航道实行单方面控制,另外还收取高昂的破冰和领航服务费和通行费,这些都遭致了其他国家的反对。而在渔业管理方面,北极各国利用地缘优势意欲把本国或

本利益集团的意志强加于北极公海渔业管理,从而获取北极渔业管理主动权或独揽北极渔业管辖权。例如,美国自 2009 年在北极专属经济区执行禁捕政策以来,竭力呼吁在北极各国 200 海里专属经济区内也执行禁捕政策。^[41]

三、对中国企业参与北极开发的启示

企业在参与北极开发的过程中虽然面临着诸多困境,但是依然没有停下进军北极的步伐。改革开放以来,伴随着中国企业进军海外的进程加快,越来越多的中国企业也开始“北望”。2015 年,中国最大的煤炭和铁矿石进口商之一俊安集团(General Nice)接管了格陵兰岛价值 20 亿美元的铁矿石项目,成为中国全资拥有的首个北极资源项目,也引起了世界的广泛关注。当然,与之相伴的也不乏诸如“中国人要买下格陵兰岛”、“部分国家对中国‘北极雄心’倍感警惕”等中国北极威胁论的报道。由此可见,中国企业该如何在进军北极的过程中实现和平衡自身利益与国家利益,成为一个亟需思考的问题。

(一)企业参与北极进程中注重企业的社会责任

作为经济组织,企业通常都将追求利益最大化作为首要目标,但是现代企业制度要求必须将社会责任和追求利润相结合。^[42]随着中国企业进军北极步伐的加快,为避免在开发环境脆弱的北极过程中出现“中国环境威胁论”、“中国环境新殖民主义”等,中国企业在北极开发过程中必须承担社会责任,其中最重要内容之一就是保护环境。与之前北极面临的军事工业和其他工业活动带来的污染不同,今天北极环境治理主要面临的是日益增多的北极经济活动,特别是能源开采和航运开发造成的石油污染、渔业捕捞造成的生物多样性破坏等,这与可持续发展的理念和宗旨相背离。

首先,中国企业要积极寻找减少环境污染的措施,完善在破冰、勘探、开采、运输等方面的技术并将操作规程严格化。其次,中国企业也积极完备应急预案和监管体系,保证在万一出现环境事故之后能够妥善处理和应对,不至造成环境灾难。再次,目前各国都很重视环境保护,国际环境标准也越来越多、越来越严格。如加拿大早在 1970 年就颁布《北极水域污染防治法》(AWPPA),限制其认为不符合要求的船舶通过该水域;北极国家于 1991 年和 1996 年先后通过了《北极环境保护战略》和《北极环境保护和可持续发展宣言》等。如果中国企业希望在北极获得良好的经营环境,需了解相关国家的法律,遵守当地的环境标准。^[43]

(二)加强与北极国家在北极开发进程中的国际合作

在全球化时代,中国企业开发北极地区离不开与北极国家企业之间的国际合作。虽然中国已经获得了北极理事会正式观察员的地位,但在参与北极事务时仍然受到种种限制。为了更好地在北极开发中获得利益和贡献中国力量,中国政府和企业应当进一步利用国际机制,加强与北极国家的务实合作,与国外同行就北极问题展开充分、全面的交流。

目前,中国企业与北极国家企业的合作已取得了一些成绩。在能源方面,2007 年,中石油公司获得了加拿大艾伯塔省北部地区的油砂矿开采权;2011 年,四川省鑫冶矿业投资股份有限公司与伦敦矿业公司经过初步协商,同意就格陵兰岛最大的铁矿项目进行合作签署框架协议;2013 年,中石油同俄罗斯诺瓦泰克公司达成协议,获得了亚马尔 LNG 项目 20% 的股份等,在此基础上,中国的能源企业应该抓住机遇,积累经验。在航道方面,航运企业可尝试采取 BOT 投资模式,即由北极航线沿岸国政府提供项目或工程,并授权由投资者在合同规定的时间内经营,合同期满将此项目或工程转让给北极航线沿岸国政府,从而促进我国企业参与北极航线港口的开发建设。^[44]在渔业方面,北极地区是全球渔业生产率较高、渔业管理比较先进的地区,目前,冰岛、格陵兰等已经在渔业资源开发利用方面表示了愿与中国合作的意向。中国企业应该加强与这些国家和地区的渔业交流,了解相关渔业政策的变化以及他们对北极地区的渔业资源开发利用的计划,在此基础上研究合作的具体路径以及进一步扩大合作领域的可能性。^[45]

(三)发挥企业参与北极进程中的公共外交作用

在政治与经济深层次交错的当今世界,企业不仅具有经济功能,更是一个国家政治形象的重要代表,承担着开展公共外交的职能。然而,由于中国实行改革开放时间较短,中国的企业不仅是海外投资的后进者,也是公共外交的后进者,进而成为中国塑造良好国家形象和争取更大国际话语权的短板和“痛点”。^[46]中国是北极事务的利益攸关方,在北极经济开发的进程中,中国企业应多做“国家形象”类行为,构建完善的机制,对公共外交的成果进行研究、改进。^[47]

首先,鉴于北极地区形势复杂、法律规则多样,中国企业实施公共外交应以合规经营为前提。一方面,中国企业在商业开发中要了解、遵守北极地区现

有的国际机制和北极国家的法律法规,杜绝官商勾结等现象的发生;另一方面,要遵守当地非正式的行为规范,防止在北极地区的商业活动引起原住民的不满。其次,在全球化时代,纯粹的本土化企业减少,企业变成融合多种文化、来自多国家员工的天然“公共外交熔炉”。因此,对于加速走进北极的中国企业来说,要培育企业的公共外交意识,加强企业的本地化,与东道国社会形成“我们”的关系,通过企业形象展示负责任大国形象。最后,北极国家政府层面、社会舆论层面都对中国企业进军北极的意图存在误解。因此,中国企业要加强“五个沟通”,即同当地政府的沟通,同相关国际组织之间的沟通,同员工、工会的沟通,同新闻媒体的沟通,同当地居民的沟通等,以平等协商的方式和真诚合作的态度解决问题,成为“有资质的、能够处理好与当地社区和环境关系的”开发商,获得各方都满意的结果。

四、结语

随着北极“开发时代”的到来,企业成为了越来越重要的参与主体。尽管北极地区的经济机遇并非“触手可及”,企业进军北极的过程中也面临着诸多困境,但对经济利益的追求并没有使其停止进军北极的步伐。2016年9月,习近平总书记在中共中央政治局第三十五次集体学习时强调,要加大对网络、极地、深海、外空等新兴领域规则制定的参与。^[48]中国企业作为参与北极经济开发的“排头兵”,应该积极加强自身能力建设,增强“走出去”的能力和国际竞争力,积极参与北极事务。在此过程中,中国企业应在争取经济利益的同时,更要积极承担社会责任,加强与北极国家的国际合作,发挥公共外交的职能,实现中国在北极地区的有效存在。

参考文献:

[1] USGS. “Circum-Arctic Resource Appraisal: Estimates of Undiscovered Oil and Gas North of the Arctic Circle”, <http://pubs.usgs.gov/fs/2008/3049/fs2008-3049.pdf>.

[2] 赵琳琳. 北极石油: 油气行业的未来? [N]. 中国石化报, 2016-07-01(8).

[3] Sharon Warren, “Energy outlook: U. S Arctic Outer Continental Shelf,” Department of the Interior, Bureau of Ocean Energy Management, July 2013.

[4] “Five Year Outer Continental Shelf (OCS) Oil and Gas Leasing Program,” Bureau of Ocean Energy Management, <http://www.boem.gov/5-year/2012-2017/>.

[5] 夏莹. 日本对北冰洋油气资源的战略考量[J]. 海洋开发与管理, 2015, (4): 74-78.

[6] 俄美企业北极发现新油田[N]. 北京晚报, 2014-09-29(23).

[7] 赵宁宇, 周菲. 英国北极政策的演进、特点及其对中国的启示[J]. 国际论坛, 2016, (3): 18-23.

[8] 国际船舶网. 北极航运的现状与面临的挑战[EB/OL]. http://www.eworldship.com/html/2013/Ship%20Inside%20and%20Outside_1008/76977.html, 2013-10-08/2016-10-27.

[9] 杨剑. 北极航运与中国北极政策定位[J]. 国际观察, 2014, (1): 123-137.

[10] 新浪网. 专家建议利用北极航道为中国开辟新航运通道[EB/OL]. <http://news.sina.com.cn/c/sd/2010-09-14/174121101135.shtml>, 2010-09-14/2016-10-26.

[11] 挪威踌躇北极发展路[EB/OL]. http://www.eworldship.com/html/2016/ship_inside_and_outside_0726/117917.html, 2016-07-26/2016-10-24.

[12] 李振福. 北极航线与世界海运网络格局[J]. 中国船检, 2016, (3): 24-26.

[13] 杨元华. 韩国开发北极的举措值得借鉴[J]. 中国远洋航务, 2013, (9): 48-50.

[14] 中国船舶网. 阿克尔柴电破冰船成功通过冰区海试[EB/OL]. http://www.cnship.org/new_view.asp?id=28807, 2015-08-13.

[15] 赵隆. 从渔业问题看北极治理的困境与路径[J]. 国际问题研究, 2013, (4): 69-82.

[16] Arctic Climate Impact Assessment, Cambridge University Press, 2005, p. 693.

[17] 江时学. 冰岛危机刍议[J]. 欧洲研究, 2009, (3): 130-138.

[18] 挪威踌躇北极发展路[EB/OL]. http://www.eworldship.com/html/2016/ship_inside_and_outside_0726/117917.html, 2016-07-26/2016-10-24.

[19] 张然, 林龙山等. 格陵兰渔业及其受气候变化的影响[J]. 渔业信息与战略, 2013, (2): 155-160.

[20][45] 王燕平, 李励年等. 中国远洋渔业企业参与北极渔业的可行性分析[J]. 渔业信息与战略, 2015, (1): 1-8.

[21] 康建成, 任慧茹等. 北极斯瓦尔巴群岛的旅游资源[J]. 旅游科学, 2008, (6): 55-60.

[22][30] 马艳玲. 北极旅游安全面临新的挑战[J]. 中国海事, 2010, (12): 69-70.

[23] 中华人民共和国国家旅游局. 明年天津游客可乘坐游轮去北极[EB/OL]. http://www.cnta.gov.cn/xxfb/xxfb_dfwx/tj/201511/t20151112_751331.shtml, 2015-11-12/2016-10-24.

[24] 中华人民共和国国家旅游局. 俄罗斯: 考虑进一步扩大对中国团体游免签[EB/OL]. http://www.cnta.gov.cn/xxfb/jdxwnew2/201603/t20160325_764776.shtml, 2016-03-25/2016-10-24.

[25] 侯隽. 来北极吧[J]. 中国经济周刊, 2016, (8): 68-69.

[26] 孙凯, 张瑜. 对北极治理几个关键问题的理性思考[J]. 中国海洋大学学报(社会科学版), 2016, (3): 1-5.

[27] 中国石油新闻中心. 北极油气开发的障碍与前景[EB/OL]. <http://news.cnpc.com.cn/system/2013/02/05/001412129.shtml>, 2013-02-05/2016-10-27.

[28] 肖宇. 直面北极油气资源勘探开发[J]. 中国石油企业, 2014, (10): 86-88.

[29] David J. Unger, “White House Arctic Strategy: What’s Next

- for Oil, Gas Drilling?" [EB/OL]. May13, 2013, <http://www.csmonitor.com/Environment/EnergyVoices/2013-05-13/2016-10-27>.
- [31] European Parliament, European Parliament Resolution on the EU Strategy for the Arctic [EB/OL]. Pursuant Rule110(2) and (4) of the Rules of Procedure, Strasbourg, March 10, 2015, p. 6.
- [32] 低油价下北极油气是否还有未来[EB/OL]. http://news.xinhuanet.com/energy/2015-09/06/c_128198497.htm, 2015-09-06/2016-10-26.
- [33] Arctic Council. Arctic marine shipping assessment, 2009 Report [R]. 2009.
- [34] 孙凯, 郭培清. 北极环境问题及其治理[J]. 海洋世界, 2008, (3): 64-69.
- [35] "Greenpeace activists, actress occupy Alaska-bound drill ship" [EB/OL]. <http://www.adn.com/article/20120223/greenpeace-activists-actress-occupy-alaska-bound-drill-ship>.
- [36] "Greenpeace protesters board Shell Arctic drill rig in Pacific Ocean" [EB/OL]. <http://www.adn.com/article/20150406/greenpeace-protesters-board-shell-arctic-drill-rig-pacific-ocean>.
- [37] 沈鹏. 美国的极地资源开发政策研究[J]. 国际政治研究, 2012, (1): 97-116.
- [38] RoseRayfuse, "Warm Waters and Cold Shoulders: Jostling for Jurisdiction in Polar Oceans" [C], The Yearbook of Polar Law, Vol. 1, 2009, pp. 465-476.
- [39] 中国企业投资北极地区, 为何引发西方疑虑? [EB/OL]. <http://sl.china.com.cn/2015/0805/1411.shtml>, 2015-08-15/2016-10-27.
- [40] 董跃. 论海洋法视角下的北极争端及其解决路径[J]. 中国海洋大学学报(社会科学版), 2009, (3): 7-9.
- [41] 邹磊磊, 密晨曦. 北极渔业管理之现状及展望[J]. 太平洋学报, 2016, (3): 86-93.
- [42] 周中之, 高惠珠. 经济伦理学[M]. 上海: 华东师范大学出版社, 2002.
- [43] 韩秀丽. 中国海外投资中的环境保护问题[J]. 国际问题研究, 2013, (5): 103-115.
- [44] 李振福. 企业如何参与北极航线开发[J]. 中国船检, 2016, (5): 27-29.
- [46] 李志永. 企业公共外交怎么做[J]. 对外传播, 2016, (8): 45-47.
- [47] 《如何提升中国企业在非洲的形象》报告发布[EB/OL]. <http://news.163.com/16/0826/07/BVCKD9TD00014JB5.html>, 2016-08-26/2016-10-24.
- [48] 习近平: 加强合作推动全球治理体系变革[EB/OL]. http://news.ifeng.com/a/20160929/50042798_0.shtml, 2016-09-29/2016-10-26.

Corporate Engagement in the Age of Arctic Development and Its Implications for Chinese Corporations

Sun Kai Zhang Jiajia

(School of Law and Political Science, Ocean University of China, Qingdao 266100, China)

Abstract: With the impact of global warming, the economic potential of the Arctic is increasingly noticeable, and the world has transformed from "scientific investigation" to "development" in the Arctic. Under this background, corporations in energy, shipping, fishing and tourism sectors are pioneering in their investment in the Arctic. However, there are a lot of difficulties in this process because of the special environment in the Arctic. China was accepted as an observer to the Arctic Council since May 2013, and thus Chinese corporations are looking for business opportunities in this region. Besides economic benefits, Chinese corporations should pay attention to corporate public diplomacy and their social responsibilities, thus trying to enhance Chinese corporations' images and China's discourse power in the Arctic.

Key words: Arctic development; corporate social responsibility; Arctic governance; corporate public diplomacy

责任编辑:周延云