

# “一带一路”战略背景下的北极航线开发利用

刘惠荣

(中国海洋大学法政学院, 青岛 266100)

**摘要:** 为了研究北极冰融加速环境下我国开展北极航线商业通航的价值意义, 本文通过对传统航线与北极航线的成本效益比较分析, 运用制度分析法考察了北极航线利用所面临的严峻挑战。提出北极航线开发利用应当纳入“一带一路”战略规划之中, 北极航线可以成为延伸丝绸之路经济带的海上通道、21 世纪海上丝绸之路的拓展航线、对外经贸网络不可或缺的组成部分, “一带一路”战略不应忽视开发利用北极航线的战略价值。

**关键词:** 一带一路; 北极航线; 成本优势; 战略价值

**中图分类号:** DF96      **文献标识码:** A

## Analysis on The Value and Significance of Arctic Sea Routes in the Context of the ‘One Belt One Road’ Strategy

Liu Huirong

(Law Politics School of Ocean University of China, Qingdao 266100, Shandong, China)

**Abstract:** In order to analyze the value of the commercial navigation through the Arctic sea routes, this paper summarizes the challenges of the utilizing the Arctic sea routes through various analytical modes, including institutional analysis and cost benefit analysis of the traditional sea routes and the Arctic sea routes. The paper proposes that the ‘One Belt One Road’ Strategy should develops and utilize the Arctic sea routes. These sea routes could extend the connections of the Silk Road Economic Belt and become an expansion for the 21st-Century Maritime Silk Road as an important part of China’s foreign trade network. Therefore, the strategic value of the Arctic sea routes should be prioritized as a key part of the ‘One Belt One Road’ initiative.

**Key words:** One Belt One Road; Arctic sea routes; cost advantage; strategic value

### 一、“一带一路”通道建设与北极航线的关联

中华民族两千多年前通过海陆两条丝绸之路与其他国家开展商贸往来。新中国成立后尤其是自改

革开放初期发展至今, 我国已作为世界第二大经济体, 与遍布世界的许多国家建立了紧密的经贸关系, 经济互补性空前加强, 亟须打造海陆统筹、东西互济、面向全球的开放新格局。自 2013 年 9 月以来,

收稿日期: 2016-02-10; 修回日期: 2016-02-29

作者简介: 刘惠荣, 中国海洋大学法政学院, 教授, 研究方向为国际法; E-mail: liuhr@ouc.edu.cn

基金项目: 中国工程院重大咨询项目“中国海洋工程与科技发展战略研究(期)”(2014-ZD-5); 国家社科基金重点项目“国际法视角下的中国北极航线战略研究”(13AD084)

本文参考了刘惠荣, 李浩梅: 北极航线的价值和意义: “一带一路”战略下的解读, 《中国海商法研究》2015 年第 2 期

本刊网址: www.enginsci.cn

党中央不失时机地提出与各国人民共建“一带一路”的战略构想。在中央部署的“一带一路”战略规划中，“丝绸之路经济带”建设重在加强基础设施互联互通建设，“21世纪海上丝绸之路”建设侧重于加强海上通道互联互通，拉紧各国之间相互利益的纽带。规划的全球经济贸易网络横贯亚欧非大陆，两侧是活跃的东亚经济圈和具有先发优势、发达的欧洲经济圈，中间是颇具后发潜力的广大腹地国家。其中，丝绸之路经济带源起于我国中部，串联三个方向的沿途国家：一个从我国中西部地区经中亚、俄罗斯连接欧洲波罗的海沿岸；一个经中亚、西亚抵达波斯湾、地中海；南下方向则把我国与东南亚、南亚国家连接在一起，直达印度洋。21世纪海上丝绸之路不仅是古代海上丝绸之路的简单延续，而且是从沿海地区发挥海运优势，与沿线国家开展互联互通，一个方向是从沿海各港口过南海到印度洋，延伸至欧洲；另一个方向则南下穿过赤道直达南太平洋地区。“一带一路”统筹规划我国内陆地区与沿海地区的对外开放格局，使整个国家的国民经济和社会发展借助于通道建设得以与世界经济密切关联。

就在我国经济蓬勃发展之时，位于北半球的欧亚和北美国家开始关注连接北冰洋三条航线的商业价值。历史上影响北极航道通航的关键因素是北冰洋的海冰覆盖情况，近年来北极海冰正在经历重大的变化。北极理事会2004年发布的北极气候影响评估报告(ACIA)指出，北极海冰范围在过去50年间在缩减，海冰厚度在下降，北冰洋中央的多年冰也在减少。图1显示的是美国国家冰雪中心(National Snow & Ice Data center)发布的1979—2016年1月份北极海冰面积变化的情况。其中，2016年1月份由于发生北极涛动(Arctic oscillation)导致1月的气温异常高，海冰面积异常小，甚至低于史上的最低纪录(2005年1月最低值为 $1.425 \times 10^7 \text{ km}^2$ )。

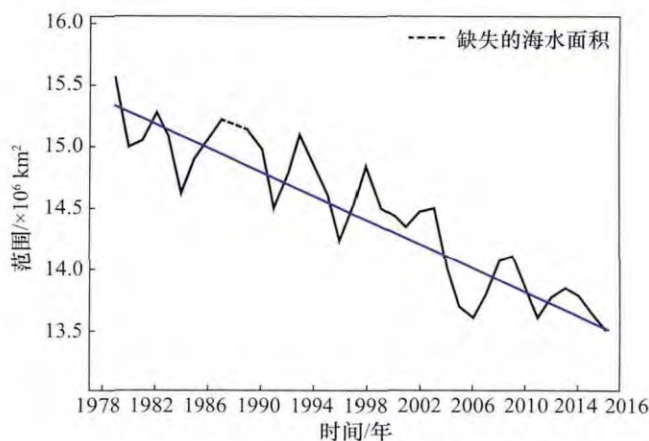


图1 1979—2016年1月份北极海冰面积的变化

卫星观测数据显示，1979—2006年，海冰范围年均下降 $4.5 \times 10^4 \text{ km}^2$ ，每年下降3.7%，其中夏季海冰减少幅度(每十年下降6.2%)要大于冬季(每十年下降2.6%)。图2的卫星照片显示了2007年、2008年北冰洋的冰情，除西拉普捷夫海域小块地区外，俄罗斯北极沿海出现大面积无冰海域，加拿大群岛间出现多条无冰通道，北冰洋中央也出现从未观测到过的大片开放水域。

海冰消融使得北冰洋地区的航行期变得更长，阻碍航行的多年冰也大面积减少，北极航道的通行量近年来增长迅速。其中东北航道方向，过境船舶逐年增加，货物量增长迅速，2010年只有6艘船舶通行，货物总量为 $1.11 \times 10^5 \text{ t}$ ，而2011年过境船舶增加到34艘，运输货物达 $8.2 \times 10^5 \text{ t}$ 。在北美，西北航道和波弗特海沿线的目的地运输也不断增长，2009—2010年约有430艘船只通行白令海峡，较之前的船舶通行量几乎翻了一番<sup>[1]</sup>。连接东亚与北欧、中欧方向的北极航线商业运营的通航前景明朗。中国远洋海运集团有限公司“永胜号”分别于2013年和2015年两次航行东北航道，开启了我国商业运输利用北极航道的新时代。

“一带一路”建设是实现我国与亚欧非等沿线国

2015年3月，国家发改委、商务部和外交部联合发布《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》，勾画具体的建设方案。

参见《愿景与行动》。

Arctic Climate Impact Assessment, Arctic Council, 2004.

图表来源：美国国家冰雪中心 <http://nsidc.org/arcticseaicenews>, 2016年2月26日访问。

Arctic Marine Shipping Assessment, Arctic Council, 2009.

具体统计数字和情况参见 Willy Ostreng et al. Shipping in Arctic waters, a comparison of the Northeast, Northwest and Trans-Polar Passages, 2013, 185.

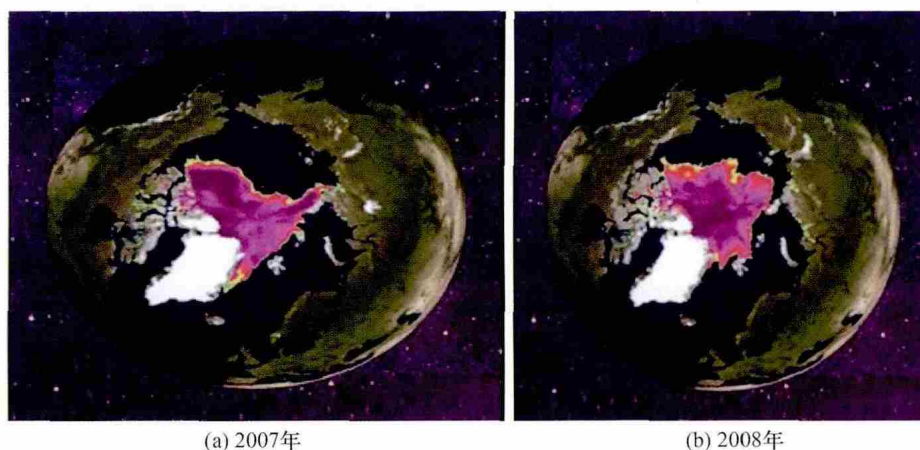


图 2 2007 年、2008 年北冰洋冰情卫星图

家互联互通的战略性谋划,当前蕴藏着巨大发展潜力的北极地区是否应当纳入中国的全球化视野之下,北极航线能否成为“一带一路”建设的合理补充?更长远来看,中国利用北极航道对我国海洋强国建设有何深远意义?这些问题值得我们深入思考。

## 二、我国企业开辟北极航线的比较优势

北极航线包含三条线路,远洋运输价值最高的是东北航道,它西起冰岛,经亚欧大陆北方沿海,穿过白令海峡,连接东北亚,其中,西起卡拉海峡东到白令海峡的航行区域被俄罗斯称为北方海航道,是东北航道的重要组成部分。西北航道东起戴维斯海峡、巴芬湾,西至白令海峡,途经加拿大北极群岛水域的数个海峡<sup>[2]</sup>。第三条则是穿越沿岸国家 200 海里专属经济区之外的公海、连接太平洋和大西洋的中央航道。我国利用北极航线具有以下近期和远期的意义和价值。

### (一) 具有可预见经济成本优势的运输通道

通常情况下的海运成本主要包括燃料费、港口费用、保险费、日常维护和保养费、船员成本、船舶折旧费用等。而极区航行,还要增加的成本有适用于极区航行的船舶建造或租用费用、破冰船领航服务费和海冰冰情监测预报费用等。

从航程距离和航行时间看,我国企业开辟北极航线可大幅缩短我国沿海诸港到欧洲各港的航行里程。上海以北港口到欧洲西部、北海等港口具有的航程优势可达 11%~30%。从燃油使用看,传统中

欧航线燃油成本就占海运成本的 50% 以上,东北航道单航程的燃油成本比传统航道要节约 22.7%<sup>[3]</sup>。由于避免了苏伊士运河航路拥堵导致的船舶等候,燃料费用可进一步降低。从航运安全的角度看,传统航线因海盗出没或政局动荡等不安全因素而导致保险费增加,占船总价值的 0.125% 至 0.2%。而北极航道商业通航不受海盗的滋扰,不需投保海盗险<sup>[4]</sup>。

从国际货物交易所网所获得的中国到北美和欧洲部分主要港口的航线测算距离显示(见表 1),排除南欧港口航线,北极航线表现出航程短的优势,未来服务费较低、冰级船舶租赁费减少、一年中可通航期增加,比传统航线更能节省航运成本。如果完全开通,我国每年可以节省 533 亿至 1 274 亿美元的海运成本<sup>[5]</sup>。

近年来,北极航道沿岸国努力改善航道的通航条件,以增强商船对北极航道的利用。俄罗斯政府努力完善北方海航道航行的政策法律,废除了破冰船强制引航以及僵化的高额服务费规定;北极国家还建立起区域合作机制实行北冰洋海域的搜救合作和联合油污预防与反应机制。不仅如此,国际海事组织积极推进统一适用于极区航行的《极地准则》,即将于 2017 年生效。可以预测,在海冰加速融化和沿岸国不断改善航行服务的背景下,我国企业开辟北极航线运输通道,开展与欧美经贸往来的成本优势将日益凸显。

### (二) 具有能源安全价值的能源通道

北极大陆架资源开发方兴未艾。2008 年,据美国地质勘探局报告,世界未开发天然气的 30% 以

表 1 中国到北美洲、欧洲地区主要海运国家的部分航线距离

国家	代表性港口	当前航线 /km	北极航线 /km
加拿大	西岸：温哥华 东岸：哈利法克斯	14 654 (上海港到东、西岸的平均距离)	11 413
美国	西岸：洛杉矶 东岸：纽约	15 012 (上海港到东、西岸的平均距离)	12 393
挪威	卑尔根	20 217	12 730
丹麦	哥本哈根	20 157	13 870
英国	伦敦港	19 302	13 750
法国	勒阿弗尔	19 032	13 990
德国	汉堡港	19 849	13 580
芬兰	赫尔基辛港	21 011	15 540
荷兰	鹿特丹港	19 416	14 503
瑞典	哥德堡	20 201	14 231
比利时	安特卫普	19 378	14 533
冰岛	雷克雅未克	20 431	13 313

数据来源：海运距离测算：<http://www.searates.com/>, 2015 年 4 月 12 日访问。

及未开发石油的 13 % 可能蕴藏在北极圈以北的区域，且大部分在不足 500 m 水深的近岸。其中天然气的储量是原油的三倍多，并主要集中在俄罗斯<sup>[6]</sup>。此外，北极地区还拥有大量的铁、锰、金、镍、铜等矿产资源以及丰富的渔业资源等，该地区潜在的资源储量和资源的开发利用前景，进一步提升了北极地区在各国能源政治中的战略地位<sup>[7]</sup>。北极油气资源除通过管道输送方式之外，海运通道可以成为保障能源安全的另一选择，有助于我国与北极国家开展能源开发合作。

随着北极国家能源开采技术的提高以及北极大陆架油气资源开发条件的不断改善，北冰洋沿岸国家及时作出相应的能源开发战略部署。俄罗斯政府将开发北极资源列入《2020 年前俄联邦北极地区发展和国家安全保障战略》的优先计划中。北欧国家如挪威政府用税收优惠政策来鼓励加快境内油气资源的开采。美国也在阿拉斯加推动液化天然气出口项目，由此可见，北极油气资源开发实质性阶段近在眼前。在北欧国家以及俄罗斯政府的推动下，我国已经与冰岛、俄罗斯开展了开发油气资源的合作项目。

当前我国经济严重依赖于能源的全球性供应，石油、铁矿石等重要资源的进口主要依靠海运，长期以来对马六甲海峡、霍尔木兹海峡等关键水道依赖度较高。北极地区有望成为我国的新能源资源供

给地，因此，伴随着北极能源资源的大规模开发，在战略性布局中，北极航线可以被规划为我国重要的新能源供应通道，既可以缓解能源供给的压力，又可以分担能源的安全风险，具有保障我国能源安全 and 经济安全的重要战略价值。

### (三) 以通道价值促沿线区域产业结构调整 and 经济发展

近十年来，通行于东北航道的远洋运输不断增多，这些实例表明，打通亚欧之间的高纬度海上通道促使沿线国家形成利益共同体，进而影响区域乃至全球经济贸易的国际化分工，影响各国产业布局的调整。这将带动我国从沿海到内陆产业的分工和布局的逐步调整。我国东部沿海地区一直是对外贸易发展最活跃的地区，北冰洋航线商业适航条件的提升，将进一步带动沿海港口的发展，尤其是上海以北的沿海港口影响最为明显，山东、天津、辽宁等北方港口城市纷纷制订相应的港口发展规划，谋划如何借力北极航线开发、充分利用北极通航所带来的航行时间和航运成本优势，大力发展对俄罗斯以及北欧、中欧地区的贸易和美国及加拿大的对外贸易，进而带动腹地产业和经济发展。以东北地区为例，长期以来老工业基地经济结构单一，经济增长主要依赖投资，增长动力不足。欧亚间东北航道的开通将会促使东北地区的港口发展为重要的贸易

东北老工业基地再振兴之路：[http://www.china.com.cn/opinion/think/2015-02/04/content\\_34733181.htm](http://www.china.com.cn/opinion/think/2015-02/04/content_34733181.htm)。

口岸,进而使东北广大腹地与航线途经的日本、韩国、俄罗斯、欧洲、北美等国际市场相贯通,扩大东北地区产品出口的新通道,以贸易促进东北地区产业结构的优化,振兴东北老工业基地。

#### (四) 实现我国与北极国家合作共赢的重要领域

《联合国气候变化框架公约》将气候变化界定为“人类共同关注事项”。北极气候对全球气候尤其是北半球自然环境变化产生了切实的影响。在气候变化的视野下,北极生态环境保护、生物资源开发和养护、油气矿产资源的开发利用以及北极航道通航等问题已不仅仅是北极国家的问题,而且关系到北极圈外国家的共同利益<sup>[8]</sup>。北极国家在坚守其主权主张的同时,也开始谋求在许多低度政治领域开拓与中国等北极域外国家合作的新机遇。

近年来,北极国家纷纷将本国北极区域资源开发和经济社会发展规划为国家级或者地区级战略,北极资源开发和与之相关的北极航线建设是这些战略规划中的重心。北极航线沿岸国都希望加强与利益相关方的合作。我国作为能源消费大国和北极航线潜在使用方,是北极事务的“重要利益攸关方”,是“北极事务建设性的参与者、合作者”,外交部副部长张明在第三届北极圈大会上指出:我国关注北极航道对全球航运乃至贸易格局的重大影响,愿以合作、务实的态度参与北极航道的相关工作。我国参与北极航运治理是实现我国与北极国家合作,达到共赢目标的重要领域。通航后的北极航线将使我国企业对欧洲、北美航线的海运需求大幅度提升,带来我国北方航运业的大发展。

### 三、北极航线适航面临的严峻挑战

国际海事组织作为目前世界海运业最具影响力的政府间组织,已经批准了适用于两极地区具有全球约束力的《极地水域船舶航行安全规则》(Polar Code)。北冰洋沿岸国家就北极地区海域航行的相关法律和政策会钳制不断增温的北极航道开发利用。我国是北极航运的重要“利益攸关方”,我

国可以以国际海事组织 A 级理事国身份和北极理事会观察员国的身份,借助上述组织机制,参与北极航运治理。我国是国际海事组织的 A 级理事国,是北极理事会的观察员国,这些国际制度为我国参与北极航运治理提供了重要的平台。时至今日,我国企业开辟北极航线运营时必须应对三个方面的严峻挑战。

#### 1. 北极航道的法律地位问题

北极航道通航在国际法上所面临的核心问题是航行自由问题,即不同种类的船舶在不同的海域通行能拥有多大程度的航行自由问题。《联合国海洋法公约》将海域划分为内水、领海、专属经济区和公海等不同性质的区域,建立了区别化的航行制度。北极海域有其特殊性,北极航线利用需要面对北极航道的法律地位问题。东北航道的法律地位之争主要体现为俄罗斯的“国内交通运输线”主张是否成立的问题。在西北航道的法律地位上,加拿大和美国各执一词,分别主张内水航行批准制度和国际海峡自由通行制度。目前由于西北航道加拿大以外的船舶通行尚不具有规模,引起的争议不大。但若将来通航量逐步增加,尤其是实现商业通航后,加拿大和美国之间关于这一航道的法律地位之争可能会再次升级。

#### 2. 俄罗斯、加拿大两国国内航道管控法的阻滞

俄罗斯和加拿大两个国家分别扼守东北航道和西北航道,各自将航道视为其国内交通运输线的俄罗斯和加拿大,都加强了对外国船只通航的法律管控,提出了较为严苛的国内法规则。《联合国海洋法公约》第 234 条“冰封区域条款”规定:“沿海国有权制定和执行非歧视性的法律和规章,以防止、减少和控制船只在专属经济区范围内冰封区域对海洋的污染,这种区域内的特别严寒气候和一年中大部分时候冰封的情形对航行造成障碍或特别危险,而且海洋环境污染可能对生态平衡造成重大的损害或无可挽救的扰乱。这种法律和规章应当适当顾及航行和以现有最可靠的科学证据为基础对海洋环境的保护和保全。”该项规定既赋予冰封区域沿海国可以不经相关国际组织干涉、单方制定和执行超越国

参见张明在“第三届北极圈论坛大会”中国国别专题会议上的主旨发言。[http://www.fmprc.gov.cn/web/wjbxw\\_673019/t1306852.shtml](http://www.fmprc.gov.cn/web/wjbxw_673019/t1306852.shtml) 2015 年 10 月 16 日访问。

参见外交部长王毅在“第三届北极圈论坛大会”上的致辞。<http://www.fmprc.gov.cn/web/wjzbhd/t1306854.shtml> 2015 年 10 月 16 日访问。  
《联合国海洋法公约》第十二部分“海洋环境的保护和保全”第八节“冰封区域”第 234 条。

际标准的环境规则和标准的权利,但也对环境管辖权的实施加以严格的限制,即相关法律和规章应当适当顾及航行,并以现有最可靠的科学证据为基础,以保护和保全海洋环境、避免因环境污染造成海洋生态平衡的重大损害和无可挽救的扰乱为目的<sup>[9]</sup>。由于第 234 条的规定,上述两国的航行管控立法行为便有了国际法依据,据此两国都确定了各类冰级船舶进入其管辖海域的时间表,即海域准入规则;在环境保护方面俄罗斯制定了高于一般国际公约要求的排污控制标准,加拿大则干脆实行废物零排放制度;在交通管理上,两国都建立了强制性的全程航行报告规则,严格规定必须配备冰区导航员的船舶种类和冰情条件。俄罗斯 2013 年立法列举适用哪一等级的破冰船领航的法定情形。上述两国规定都属于一国单方制定的规则,随着国际社会对北极航线关注度的提升,人们越来越质疑其是否属于冰封区域条款的合理使用。

国际法学界对此问题的争议主要有:冰封区域定义如何理解?适用的地理范围多大?“适当顾及航行”应如何落实?北极冰融加剧是否不可逆转?冰融加剧的客观事实是否构成法律意义上的“情势变迁”?如果构成的话,则相关国家有必要对其单边主义国内立法作出限制性修改。无论这些国内法的命运如何,航道管辖国都应适当顾及航道利用者的航行自由,以达到公约所期待的沿海国管辖权与其他国家的航行自由之间的利益平衡。

俄罗斯始终坚持认为北方海航道属于国内历史性交通干线,政府设立北方海航道管理局专门负责航道管理。2013 年重新制定了《北方海航道水域航行规则》,该规则对管辖范围做了清晰化的界定,与内水、领海和毗连区及 200 海里专属经济区水域相一致,消除了北方海航道可能延伸到公海的长期争议。将破冰船强制领航制度改为许可证制度,尤其是给出了具体的、可操作和可预期的独立航行许可条件,使得外国船只独立航行成为可能<sup>[10]</sup>。由此判断,俄罗斯北方海航道政策开始松动,有望进一步开放北方海航道,这也契合普京提出的北方海航道要与苏伊士运河形成竞争的目标。

加拿大于 1970 年颁布《北极水域污染防治法》,规定沿海 100 海里范围内禁止船舶的排污,为了达到防止海洋污染的目的,《船舶安全航行控制区域条令》在其北极水域海岸线外 100 海里范围内设置

了 16 个航行安全控制区,要求在控制区内通行的船只必须符合特定的建造标准,并限制船舶的准入时间。2010 年《加拿大北方船舶交通服务区规定》要求所有辖区内通行的船舶必须提交全时段报告<sup>[11]</sup>。俄罗斯和加拿大通过国内立法严格管控北极航道的做法必然要引起包括中国在内的其他航道利用国的高度重视,为中国参与北极航运治理和利用航道带来挑战。

### 3. 我国国内企业参与北极航运的能力亟须加强

国际海事组织制定的《极地准则》涵盖了与极地水域操作相关的船舶设计、建造、装备、操作、船员培训、搜救及环境保护等事项,比如要求船舶事前申请、并经过评估取得标明船舶级别的极地船舶证书,要求船上配有极地水域操作手册。准则对船舶结构、稳定性与分舱、船机设备、通信、船员配备和专业培训、防止油污污染等方面都提出了较高的要求<sup>[12]</sup>。加拿大、俄罗斯等北极沿岸国家是国际海事组织制订《极地准则》最重要的推动者和主导者,我国虽然也参加了技术工作组及法律工作组的工作,但参与度并不高,多数情况下难以提出建设性的意见和方案。《极地准则》生效后,我国无论是船舶建造技术、船舶设施配备还是船员技术培训,都面临巨大的挑战,否则难以适应北极航行的技术要求。

为了应对紧迫的北极航行需求,2014 年 9 月,我国交通运输部海事局组织专家编撰《北极东北航道航行指南》,专门根据东北航道的客观环境和沿岸国的管理制度,筹划为中国籍船舶提供海图、航线、海冰、气象等全方位的航海保障服务。尽管如此,面临水文、冰情状况复杂,航行经验不足,缺乏有关北极海域及航道情况的一手资料,沿岸基础设施建设不足等现实问题,我国远洋企业须未雨绸缪。中国远洋海运集团有限公司等国内航运企业高度关注北极通航所带来的商机,谋划北极航道的商业性运营、参与北极地区能源资源的开发和北极旅游,“永盛号”两次北极航道航行成为标志性事件。总体而言,除“雪龙号”科考船外,我国当前适合北极冰区航行的船只匮乏,破冰船制造技术远远落后于北极国家以及韩国、日本等东亚近邻。缺少冰区航行船员培训以及造船和物流技术等方面的优势,使我国企业参与北极航运事业大开发受到影响。

#### 四、“一带一路”战略不应忽视北极航线的开发利用价值

从长远考虑，北极航线作为潜在发展中的一条新国际航线，会对国际贸易产业格局产生重要的影响，必将影响我国参与“一带一路”的建设，打造亚欧大陆经济发展与合作新格局。

##### （一）北极航线可以成为延伸丝绸之路经济带的海上通道

丝绸之路经济带覆盖我国中西部地区，经济带通过搭建新的亚欧大陆桥实现我国与中亚、欧亚大陆的经济贯通。通航前景明朗的东北航线可以使位于中西北地区的丝绸之路经济带辐射出一条海上通道，海陆连通，利用延伸优势增强我国中西部地区与亚欧大陆的经贸联系。

海运与陆运在货物运输上各有优势，目前全世界大约 90% 的货物运输选择海运。相比陆路运输，海运在大宗货物运输上具有成本低的优势，在当前国际贸易运输中占据绝对的优势。具体到北极航道，其东北航道途经俄罗斯的北方沿海，到达北欧、西欧。尤其值得关注的是俄罗斯正在积极推动大陆架地区油气资源的开采及相应北方海航道的开放使用，挪威也采取了鼓励开放政策，受气候变化的推动，亚欧大陆北冰洋沿岸有望成为新的经济增长点。我国利用东北航道不仅有利于开辟新的油气资源供应基地，而且可以依托航道开发利用带来的沿线基础设施建设激发亚欧大陆北部的经济潜力，将其纳入到丝绸之路经济带的建设中，在地域范围、合作领域及合作深度上扩充丝绸之路经济带欧亚方向的合作。

##### （二）21 世纪海上丝绸之路的拓展航线

“一带一路”海上丝绸之路的格局仍然主要利用传统国际航线，从北直至南方沿海各港口贯通除北冰洋之外的印度洋、大西洋和西北太平洋和南太平洋，把贸易网络覆盖欧亚非和美洲。位于北半球的中国不应忽视北极航线，尤其是近年来我国与北欧贸易往来不断升温，为了构建完整的全球经贸网络，在“一带一路”战略规划中，北极航线潜在的拓展航线的作用不容忽视。

相对于传统南部航线，北极航线可以发挥两个优势：一个是分担繁忙的苏伊士运河航线通向欧洲

的运输任务，另一个是客观上可以制约南部航线地缘政治、非传统安全等方面的不利因素。重要的战略价值和复杂的地缘政治给传统南部航线造成许多风险挑战，海盗威胁，中东北非局势动荡，苏伊士运河本身运力有限，商船滞期严重造成通行费激增等压力。相比之下，北极冰融后的东北航线由于沿岸国的有效管控，我国可以将这条航线在战略上规划为海上丝绸之路的北方拓展航线，分担苏伊士运河航线的部分运力，与东亚、俄罗斯、北欧、西欧国家经贸往来更加安全稳定和便捷。此外，从战略安全和博弈角度看，北极航线通行规模扩大必然会对主要的南部航线沿岸国，包括海峡、运河管理国产生竞争压力和钳制作用，从而激励其改善港口、航道的基础设施，提高港口的服务质量和航道通航的环境。通过优胜劣汰的市场激励机制南北航线相互竞争，相互补充，有助于保障我国对外贸易的通道安全、提升我国贸易航道使用话语权。全国各地已应声而动，积极参与“一带一路”的建设规划。东北三省各地精心打造规划，将本地港口与北极航线对接，根据地缘优势融入了北极航线的开发利用构想，北极航线的开发利用使“一带一路”战略构想更加丰富。

##### （三）北极航线是我国对外经贸网络不可或缺的重要组成部分

北极航线在连接北美、亚洲和欧洲上具有天然的距离优势。我国在“一带一路”战略规划中重点部署同包括周边国家在内的泛亚和亚欧区域的合作与发展，兼具经济和外交双重战略意义。我国作为第二大新兴经济体，调整贸易投资布局、打造沿线各国命运共同体不影响我国的同步发展以及对欧美等发达经济体的经贸合作。2014 年，欧盟和美国仍然是中国的两大贸易伙伴，双边贸易额分别同比增长 8.9% 和 5.4%，与我国在能源、环保、信息等领域的经贸合作前景依然广阔。合理规划北极航线的利用有助于促进同欧洲、美国、加拿大以及俄罗斯的经贸合作，丰富我国对外经贸航线网络。如果北极航线全面开通，必将与 21 世纪海上丝绸之路并驾齐驱，一北一南，海陆通达。

展望未来，机遇与挑战并存。在机遇方面，北极航线通航有助于丰富、拓展我国倡议的“一带一路”战略空间价值，促进中国和平外交事业发展，

实现与友好国家的合作共赢。于此同时,这一航线的通航也对我国营造良好的政治外交环境、国内经济环境,促进相关产业发展带来巨大挑战。因此,“一带一路”战略规划中应当重视开发利用北极航线的战略价值研究。

参考文献

[1] Holthus P, Clarkin C, Lorentzen J. Emerging Arctic Opportunities: Dramatic increases expected in Arctic shipping, oil and gas exploration, fisheries and tourism[J]. Coast Guard Journal of Safety & Security at Sea, Proceedings of the Marine Safety & Security Council, 2013, 70(2): 10-13 .

[2] 刘惠荣,李浩梅. 北极航线的价值和意义:“一带一路”战略下的解读[J]. 中国海商法研究, 2015(2): 4.  
Liu H R, Li H M. The value and significance of Arctic sea routes: an analysis in the context of the strategy of One Belt One Road [J]. Chinese Journal of Maritime Law, 2015(2): 4.

[3] 冯远,寿建敏. 北极东北航道集装箱船型论证[J]. 特区经济, 2014(3): 80.  
Feng Y, Shou J M. The container ship type demonstration of in Arctic northeast passage [J]. Special Zone Economy, 2014(3): 80.

[4] 王杰. 基于中欧航线的北极航道经济性分析[J]. 太平洋学报, 2011(4): 76.  
Wang J. An analysis of the economy of the Arctic channel of China-EU Navigation [J]. Pacific Journal, 2011(4): 76 .

[5] 张侠,屠景芳,郭培清,等. 北极航线的海运经济潜力评估及其

对我国经济发展的战略意义[J]. 中国软科学, 2009(S2): 88-89.  
Zhang X, Tu J F, Guo P Q, et al. The economic estimate of Arctic sea routes and its strategic significance for the development of Chinese economy [J]. China Soft Science, 2009(S2): 88-89.

[6] United States Geological Society. Circum-arctic resource appraisal: Estimates of undiscovered oil and gas North of the arctic circle[EB/OL]. [2012-02-10]. [http://pubs.usgs.gov/fs/2008/3049/fs2008\\_3049.pdf](http://pubs.usgs.gov/fs/2008/3049/fs2008_3049.pdf).

[7] 孙凯,刘腾. 北极航运治理与中国的参与路径研究[J]. 中国海洋大学学报(社会科学版), 2015(1): 2.  
Sun K,Liu T. The governance of Arctic shipping and ways for China's participation [J]. Journal of Ocean University of China(Social Sciences), 2015(1): 2.

[8] 刘惠荣,陈奕彤. 北极法律问题的气候变化视野[J]. 中国海洋大学学报(社会科学版), 2010(3): 5 .  
Liu H R, Chen Y T. A study on legal problems of the Arctic from the perspective of climate change [J]. Journal of Ocean University of China(Social Sciences), 2010(3): 5.

[9] 刘惠荣,李浩梅. 北极航线的价值和意义:“一带一路”战略下的解读[J]. 中国海商法研究, 2015(2): 7.  
Liu H R, Li H M. The value and significance of Arctic sea routes: an analysis in the context of the strategy of One Belt One Road [J]. Chinese Journal of Maritime Law, 2015(2): 7.

[10] 张侠,屠景芳,钱宗旗,等. 从破冰船强制领航到许可证制度——俄罗斯北方海航道法律新变化分析[J]. 极地研究, 2014(2): 273-274.  
Zhang X, Tu J F, Qian Z Q, et al. From mandatory icebreaker guiding to a permit regime: changes to the Northern Sea Route in new Russian law [J]. Chinese Polar Research, 2014(2): 273-274.