

中欧共建“冰上丝绸之路”： 机遇、挑战与路径^{*}

肖 洋

摘 要：“冰上丝绸之路”标志着中国正式将北极地区纳入“一带一路”倡议规划的战略视野。存在共同身份劣势和实力掣肘的中欧，都希望通过经济性参与北极事务的方式，重塑美俄强权政治语境下的北极地缘经济图景。随着英国脱欧进程的不确定性增多，欧洲大陆的经济重心开始从德法意“三驾马车”向“环波罗的海经济圈”逐渐偏移，北极航道将成为第二条中欧物流大通道，这使得兼具欧洲国家和北极国家双重身份优势的北欧国家，成为中欧共建“冰上丝绸之路”的示范区。本文基本框架为：厘清中欧共建“冰上丝绸之路”的历史机遇，探讨中欧共建“冰上丝绸之路”面临的挑战，提出中欧共建“冰上丝绸之路”的务实路径。

关键词：冰上丝绸之路； 北极经济开发； 北极航道； 北极走廊； 北极铁路

作者简介：北京第二外国语学院 政党外交学院 副教授 博士 北京 100024

中图分类号：D815.5

文献标识码：A

文章编号：1005 - 4871(2019)03 - 0058 - 12

^{*} 本文是笔者主持的国家社会科学基金一般项目“‘冰上丝绸之路’倡议下北极经济发展的国际协调机制研究”(编号:19BGJ076)的阶段性研究成果。承蒙《德国研究》评审专家对本文提出的修改建议,给予本文写作以莫大的支持与帮助,特此谨申谢忱。本文的疏漏之处,概由笔者承担责任。

北极气候暖化推动了北极经济开发,对国际地缘政治经济格局产生深远影响。北极航道已成为欧亚经贸新通道,北极航运带来的经济利益,是中欧最现实、最直接的北极利益,不仅愿景广阔,而且合作难度较低。2017年6月,国家发改委、国家海洋局联合发布《“一带一路”建设海上合作设想》,明确提出要与各方“积极推动共建经北冰洋连接欧洲的蓝色经济通道”,2018年1月26日,中国政府发布《中国的北极政策》白皮书,提出愿与各国共建“冰上丝绸之路”,^①2019年1月14日,中国国家主席习近平会见芬兰总统邵利·尼尼斯托(Sauli Niinistö)时正式提出中欧共建“冰上丝绸之路”,标志着中国将欧洲国家纳入“冰上丝绸之路”规划的战略视野。同步推进北极航道开发,共建“冰上丝绸之路”,是深化中欧北极经济合作的重要目标,符合双方的战略利益。鉴于此,以中国参与北极经济开发与中欧经贸合作为视角,探讨中欧务实推进“冰上丝绸之路”的路径创新是本文的研究初心。

一、中欧共建“冰上丝绸之路”的机遇把握

“冰上丝绸之路”是推动北极善治的跨区域合作新方案,是“一带一路”倡议的自然延伸。中欧作为亚欧大陆最重要的经济体,是“冰上丝绸之路”的天然共建伙伴。当前中欧关系的主旋律是推进全面战略沟通与经济协调,中欧共建“冰上丝绸之路”,既为欧洲国家推动北极区域经济平衡发展提供了新契机,也为中国开辟欧亚贸易新通道创造条件,双方合作迎来前所未有的时代机遇。

(一) 北欧国家积极参与“冰上丝绸之路”

从区域经济发展的视角来看,北极东北航道沿岸的次区域经济系统较为完善。北冰洋沿岸的四大经济区,东北航道占有其三,即:以巴伦支海和挪威海为核心的“东北大西洋经济区”;以冰岛、格陵兰、法罗群岛为核心的“北大西洋中央经济区”;以白令海为核心的“北太平洋经济区”。而西北航道则因通航时间较短和原住民权益保护等原因,区域经济发展滞后,仅有以纽芬兰和拉布拉多为核心的“西北大西洋经济区”。^②然而,北极东北航道分为俄罗斯段和欧洲段,两者的区域经济发展存在巨大差异。俄罗斯段缺乏经济集聚的社会基础,沿线地广人稀且基础设施落后,更多是以航运补给和矿产开发为主的单一经济增长点,即使在白令海峡地区,俄罗斯的楚科奇半岛地广人稀,落后于一海之隔的阿拉斯加。而欧洲段则综合经济发展水平较高,是北冰洋沿岸经济最发达的地区,能够通过便捷的海陆交通网实

^① 中华人民共和国国务院新闻办公室:《中国的北极政策》,http://www.scio.gov.cn/zfbps/32832/Document/1618203/1618203.htm,访问日期:2019-03-08。

^② 北极问题研究编写组:《北极问题研究》,北京:海洋出版社,2011年版,第68页。

现与欧洲经济腹地——波罗的海经济区的无缝对接,经济整合的愿景较为明显。需要指出的是:随着英国脱欧进程的不确定性增多,欧洲大陆的经济重心开始逐渐从德法意“铁三角”向环波罗的海经济圈偏移,加之北极航道成为第二条中欧物流大通道,这使得兼具欧洲国家和北极国家双重身份优势的北欧国家成为中欧北极经贸合作的示范区。^①

北欧地区作为俄罗斯“北方海航道”向欧洲核心经济区自然延伸的关键节点,北欧国家与中国的经贸合作成效直接关乎中欧共建“冰上丝绸之路”的可持续性。早在“冰上丝绸之路”提出之前,北欧国家就开始探索如何扩大对华北极合作。2016年2月3日,北欧部长理事会(Nordic Council of Ministers)做出了加强与中国在北欧地区进行次区域合作的决议,并颁发了一系列旨在加强中国与北欧国家教育、科研、创新合作的奖励。^②

当前,北欧国家参与“冰上丝绸之路”的态度大致可分为两类:

一是以冰岛、芬兰、丹麦为代表的“全面对接派”,主张与中国建立全面的北极合作关系。冰岛认为中国是北极地区的战略伙伴,它是第一个与中国签署北极合作文件的北欧国家。2012年4月22日,两国签署《中华人民共和国政府与冰岛共和国政府关于北极合作的框架协议》,从2014年7月1日运行至今的《中国-冰岛自由贸易协定》,使得中冰合作成为中国与北极国家经贸合作的示范窗口,^③而2018年8月4日《中华人民共和国商务部与冰岛外交外贸部关于电子商务合作的谅解备忘录》的签署更进一步深化了两国贸易合作。冰岛政府大力支持的“北极圈论坛”是全球规模最大的北极商贸平台,于2019年5月10日在上海举办“中国与北极:冰上丝绸之路、科学与创新、可持续发展、跨区域合作”中国分论坛全面探索中欧共建“冰上丝绸之路”的可行路径。2017年4月,中芬建立了“面向未来的新型合作伙伴关系”,明确提出加强北极海洋产业、北极航运、北极自然资源开发、北极科考等领域的经济与科技合作,以加强中国-北欧合作来进一步补充中国-欧盟全面战略伙伴关系。^④为了发挥亚欧物流网的地缘优势,芬兰未雨绸缪地推动北极交通基础设施的互联互通。在“冰上丝绸之路”倡议提出3个月后,芬兰和挪威政府于2018年3月11日正式宣布开启“北极走廊”(Arctic Corridor)项目,通过修

^① Keskitalo Carina, “International Region-Building: Development of the Arctic as an International Region”, *Cooperation and Conflict*, No. 2, 2007, pp. 187 - 205.

^② Institute for Security & Development Policy, *Sino-Nordic Relations: Opportunities and the Way Ahead*, Stockholm: Institute for Security and Development Policy, 2016, pp. 5 - 6.

^③ Valur Ingimundarson, “Framing the National Interest: the Political use of the Arctic in Iceland’s Foreign and Domestic Policies”, *Polar Journal*, No. 1, 2015, pp. 82 - 100.

^④ 中华人民共和国外交部:《中华人民共和国和芬兰共和国关于建立和推进面向未来的新型合作伙伴关系的联合声明》, <https://www.fmprc.gov.cn/web/zyxw/t1451490.shtml>, 访问日期:2019-09-08.