

北极航道利益研究综述

郭楠蓉, 胡麦秀

(上海海洋大学经济与管理学院 上海 201306)

摘要:为了解国内外关于北极航道利益的研究成果,促进我国对北极航道资源的进一步研究和开发利用,文章从北极航道的利益相关主体、利益归属和经济利益3个方面梳理相关文献,并提出未来研究方向和重点。结果表明:北极航道的利益相关主体主要包括北极8国、近北极国家和传统航道受益国;加拿大和俄罗斯依据“历史性权利”和“直线基线法”强调其对北极航道的主权,而其他国家认为其“内水论”的主张具有不合理性,争议重点在于国际航道属性的判定;北极航道对于提高航运利益、贸易利益和资源利益发挥重要作用;北极航道利益相关主体可能形成的经济利益关系和利益集团是重要研究方向,其中增加创新点和搭建模型等是研究重点。

关键词: 北极航道;近北极国家;国际航道;北极资源;极地事务

中图分类号: U699;P741;P941.62

文献标志码: A

文章编号: 1005-9857(2018)10-0051-05

A Review: Interests Brought by the Arctic Passage

GUO Nanrong, HU Maixiu

(College of Economics and Management, Shanghai Ocean University, Shanghai 201306, China)

Abstract: In order to grasp the domestic and foreign achievements on the interests of the Arctic Passage and promote the future research and utilization of resources as well, this paper combed the relevant literatures from three aspects, the stakeholders, the ownership of the passage and the economic benefits. Based on the previous summary, the paper proposed the orientation and focus for the future study in China at the same time. The results showed that the stakeholders of the Arctic Passage consist of the eight Arctic countries, the Subarctic countries and the beneficiaries of the traditional waterways. Canada and Russia emphasized their sovereignty over the Arctic Passage according to the “historical rights” and “straight baseline method”, while other countries doubted the reasonability of the “internal water theory”. The controversy mainly focused on the attributes of international channels. There was no deny that the Arctic Passage had played an important role in improving shipping interests, trade interests and the benefits brought by resources.

收稿日期: 2018-03-27; **修订日期:** 2018-08-13

基金项目: 2017年国家社会科学基金项目“‘北极航道’与世界贸易格局和地缘政治格局的演变研究”(17BGJ059);上海市浦江人才计划项目“‘北极航道’开通与中国的潜在战略利益研究”(14PJCO61)。

作者简介: 郭楠蓉, 硕士研究生, 研究方向为海洋经济和国际贸易

通信作者: 胡麦秀, 教授, 博士生导师, 博士, 研究方向为国际贸易、海洋战略和国际经济合作

The economic interest relationship and groups formed among the stakeholders will be the main research direction. Meanwhile, how to increase the innovation points and build the suitable models will be the research priorities.

Key words: Arctic Passage, Subarctic nations, International channel, Arctic resources, Polar affair

0 引言

从 19 世纪初挪威探险家阿蒙森首次打通北极西北航道起,国际社会对北极航道的开发利用已经历长期探索,从自然科学和社会科学的不同角度对其深入研究。自然科学领域,主要从北冰洋海冰生长和消融特征、北极海域浮标气象、海气通量、极地钻探技术以及油气和水合物资源潜力等方面进行大量的数据调查和预测研究;社会科学领域,主要从法律制度和社会治理 2 个方面进行研究,也有从经济学角度对北极航道经济利益的研究。本研究从北极航道的利益相关主体、利益归属和经济利益 3 个方面,对研究北极航道利益的相关文献进行梳理,以期为进一步研究提供借鉴和参考。

1 北极航道的利益相关主体

毋庸置疑,北极航道的开通将带来可观的经济利益。而能够享有这些利益的具体国家,即利益相关主体,不同学者的界定有所不同。根据已有研究,北极航道的利益相关主体可分为 3 个部分,即北极 8 国、近北极国家和传统航道受益国。

早期研究主要依据地理和历史优势,将北极 8 国(A8)作为北极航道的利益相关主体,即北冰洋沿岸的加拿大、俄罗斯、美国、挪威和丹麦以及领土进入北极圈的芬兰、冰岛和瑞典。康文[1]从地理和历史角度研究北极 8 国的北极政策和利益纷争。

后期研究逐渐考虑北极航道的全球延伸特性,将其延长线国家也列入利益相关主体。肖洋[2]选用是否为北冰洋沿岸国家、是否高度依赖远洋运输线、是否为传统航道受益国以及国家规模和战略能力 4 个指标,将北极航道的利益相关主体扩展为 26 个国家;除北极 8 国外,还包括亚洲的中国、日本、韩国、朝鲜、印度、巴基斯坦、沙特阿拉伯和土耳其 8 国,美洲的巴拿马、墨西哥、巴西和阿根廷 4 国,欧洲的英国、法国、德国、意大利、西班牙和葡萄牙 6 国。柳思思[3]在分析“扇形机制”“环 5 国、环 8 国

机制”和“全球共管北极机制”的局限性的基础上,提出建立“近北极机制”,将处于北半球、地缘政治与北极密切相关、经贸高度依赖北极航道的中国、日本和韩国以及欧盟 28 个成员国作为北极航道的利益相关主体。李振福[4]选用基础性鉴定标准和竞争性鉴定标准,划分“大北极”范围;除北极 8 国外,还有 45 个国家可作为北极航道的利益相关主体,即“大北极国家”。

2 北极航道的利益归属

已有研究主要从国际法视角,对北极航道的利益归属进行探讨。通过判定航道属性,研究北极航道的利益相关主体享有相关利益的合法性等问题。

加拿大和俄罗斯的学者从本国利益出发,提出“内水论”的主张,认为依据“历史性权利”和“直线基线法”,北极西北航道和北方海航道均可被判定为内水航道,他国船只往来北极航道须向相关政府提交申请,且加、俄政府有权收取破冰和导航等服务费用。加拿大学者 Pharand 是“内水论”主张的早期代表,提出加拿大政府应以“直线基线法”为主、以“历史性权利”为辅,将北极群岛划定为其内水范围;1988 年其界定“历史性权利”的 3 个条件,即对提出申请的海域,主权国家享有排他性的国家司法管辖、长期独立的控制和他国政府的默认[5];2007 年其又详细研究北极群岛的岛屿分布和海域状况,提出北极群岛的地理情况符合国际法庭默认的“直线基线法”标准,加拿大政府采用“直线基线法”是合理可行的[6]。

前苏联政府及其相关学者提出本国在北方海航道享有主权。Barabolia 是前苏联著名海洋法专家,兼任联合国海洋法会代表,提出“历史性海峡”的主张并对其界定。按照 Barabolia 的定义,相关学者将北极东北航道航段内的拉普捷夫、桑尼科夫和鞑靼等海峡划定为“历史性海峡”,提出前苏联政府对其拥有“历史性权利”[7]。俄罗斯学者 Timtchen-

ko^[8]提出相同观点,即俄罗斯在北极海域存在“历史性权利”有理有据,同时未有外国船只往来北方海航道,俄罗斯管理北方海航道的国内法律也未遭到他国质疑,因而俄罗斯政府在北方海航道享有完全主权。

其他国家的学者主要通过对国际海峡的判定以及对国际法和相关国家国内立法分析,提出“国际海峡论”的主张,认为虽然国际社会无法完全否认加、俄 2 国对北极航道拥有的部分主权,但其主张的“内水论”也存在不合理性。刘惠荣等^[9]提出由于恶劣的自然气候和加拿大政府的严格管辖,北极西北航道极少用于国际运输,在功能方面并不符合国际海峡的判定标准;但功能标准的判定是主观和动态的,随现实条件的变化而变化,相较而言,地理标准在判定国际海峡时更加合理有效;同时,西北航道表现出极大的国际运输潜力,综合而言更应作为国际航道开发利用。美国学者 Rothwell^[10]研究加、美 2 国在北极西北航道的历史合作和摩擦,提出 2 国合作垄断西北航道是不合理的,西北航道更应被划为国际航道。郭培清等^[11]分析北方海航道的行政管理框架和法律机制,提出俄罗斯的军事化管理体制存在诸多争议,与欧、美国家也一直存在摩擦。李浩梅^[12]分析加、俄 2 国的相关国内立法与《联合国海洋法公约》的一致性以及与国际海事组织规定的相关性,得出其管理北极航道的相关国内立法与现有国际法之间存在冲突,相关规定超越了国际规则。郑雷^[13]提出俄罗斯政府出于对本国国家安全和利益的维护,对北方海航道采取“内水化管理”和“航行许可制度”等措施;随着《极地规则》的制定和《联合国海洋法公约》的修订,未来俄罗斯政府对北方海航道的管理将愈加向国际条约规定的方向靠近。

3 北极航道的经济利益

3.1 北极航道的航运利益

作为连接北美、东北亚与北欧的最短的海上通道,北极航道具有其他航道不可比拟的航运价值,在缩短航程、降低成本和扩增利润方面发挥重要作用。Khon 等^[14]采用气象模型,选用 1979—2007 年的海冰数据,预测北方海航道和北极西北航道的通

航时间,提出通航时间的减少使北极航道的年利益比传统航道增加约 15%。Liu^[15]对比分析北极东北航道和苏伊士运河的年平均利益,提出北极航道能有效增加航运利益。王杰等^[16]分别计算北极东北航道与经苏伊士运河的中欧航道的航程,并推算船舶成本,得出北极航道的航程约为 7 952 n mile,单船的单位运营成本约为 9 200.18 元/TEU;与中欧航道相比,北极航道的航程缩短 2 763 n mile,航程的缩短可使单航程时间缩短、单航程成本降低、利润扩增和全年航次数增加。金海勤^[17]采用离散时间仿真方法,通过计算北极西北航道与经巴拿马运河的传统航道在相同时间内的周转次数,提出北极航道的周转次数高于传统航到达 56.8%。

3.2 北极航道的贸易利益

除提高航运利益外,北极航道在促进贸易发展、创造贸易价值和改变贸易格局等方面也具有不可替代的作用。在诸多利益相关主体中,北极 8 国和东北亚各国是最主要的利益主体。我国学者从全球利益角度出发,分析北极航道对全球贸易格局的影响。孟德宾^[18]通过分析替代效应和挤出效应,提出北极航道的开通将大幅度提高中国、韩国、日本和德国等国的贸易前沿量,其中中国、日本和韩国的最大前沿进出口总额分别增加 14.62 倍、43.11 倍和 47.45 倍;因贸易前沿量的提高和贸易经济的发展,东亚国家将极大提升其国际地位。刘大海等^[19]提出在气候变暖背景下北极航道资源开发利用的新趋势,即世界政治经济中心北移和环北冰洋国家崛起。朱明亚等^[20]在分析世界贸易总额与各国贸易量的基础上,提出现有世界贸易格局(亚、欧与北美主导的网络结构)的稳定性因北极航道的开通大大提升。

此外,我国学者从自身利益角度出发,分析北极航道对我国进出口贸易的影响。贺书锋等^[21]采用随机前沿引力模型,研究我国与北极航道受益国之间的出口和进出口变化情况,研究结果表明:我国的出口潜力和进出口潜力分别提升 10.5%和 28.1%;如以现有贸易规模为基础,出口总量和进出口总量的平均增长空间为 24.1%和 463.6%。李珍等^[22]用航行时间代替航行距离,对贸易引力模型

进行修正,得出当航行时间减少 1% 时,我国进出口总额预计增加 0.659%。

3.3 北极航道的资源利益

北极地区被称为“第 2 个中东”。据不完全统计,北极地区的石油储量占全球储备总量的 10%,天然气储量超过全球储备总量的 30%,煤炭、铁和铜等矿产资源以及渔业资源和木材资源也十分丰富。Berkman^[23]提出由于北极地区政治和环境等多重因素的变化,人们对其资源开发利用的程度越来越高。

北冰洋沿岸 5 国凭借早期的领土占领,在获取北极地区资源方面具有绝对优势。与此同时,北极地区的资源分布十分不均衡,各国可获取的资源种类和资源量也有所不同。Gautier^[24]采用 CARA 方法,选取最小分析面积的土地,按体积换算得出该面积富含全球未探明油气资源的 95%;当分析面积扩大 1 倍时,占比相应变为 92%;当分析面积缩小 1 倍时,占比则为 98%。邹志强^[25]分析世界能源格局变化,提出北极圈内拥有石油储量 900 亿桶、天然气储量 47.3 万亿 m³;北极航道的开通使世界新增能源通道,美国和俄罗斯等国的能源贸易流量因此增大,全球能源贸易来源和通道的集中度将降低。Keil^[26]分析北冰洋沿岸 5 国在北极圈内的能源分布,提出这些国家间存在巨大的能源差异和利益纠纷。肖洋^[27]提出北极地区共有 11 个油气资源区,各区的油气储量存在差异,资源分布不均衡;俄罗斯拥有其中 7 个区块,美国、加拿大、挪威和丹麦分别拥有 1 个区块;国际社会对北极资源的开发利用以天然气为主,俄罗斯、美国和丹麦是主要生产国。

4 结语

本研究从北极航道的利益相关主体、利益归属和经济利益 3 个角度,归纳总结国内外研究成果。这 3 个角度环环相扣、步步推进,表明国内外对北极航道利益的研究越来越全面和深入。

本研究未涉及北极航道利益相关主体之间的经济利益关系以及由此可能形成的利益集团,尽管该领域的文献较少,但其重要性巨大。当今世界经济全球化和区域集团化成为主流趋势,国家之间越来越重视团结协作,以降低风险和机会成本以及最大化自身利益。在不同的利益诉求下,各国会结盟

从而形成不同的利益集团,内部高度合作和外部冲突竞争是其主要表现,这将切实影响利益相关主体制定经济政策和提出国家主张。对北极航道利益相关主体可能形成的经济利益关系和利益集团进行分析,将是今后可拓展的重要研究方向;而攻克创新点不足和模型搭建难度大等难题,将是这一研究方向的重点。

参考文献

- [1] 康文中.大国博弈下的北极治理与中国权益[D].北京:中共中央党校,2012:26—53.
- [2] 肖洋.北冰洋航运权益博弈:中国的定位与应对[J].当代世界,2012(3):42—47.
- [3] 柳思思.“近北极机制”的提出与中国参与北极[J].社会科学,2012(10):26—34.
- [4] 李振福.大北极国家网络及中国的大北极战略研究[J].东北亚论坛,2015(2):31—44.
- [5] PHARAND D.Canada's arctic waters in international law[M].Cambridge:Cambridge University Press,1988:33—70.
- [6] PHARAND D.The arctic waters and the northwest passage:a final revisit[J].Ocean Development & International Law,2007,38(1/2):3—69.
- [7] BROWNLIE I.Northeast arctic passage[J].British Yearbook of International Law,1980,50(1):186—187.
- [8] TIMTCHENKO L.The Russian arctic sectoral concept: past and present[J].Arctic,1997,50(1):29—35.
- [9] 刘惠荣,刘秀.西北航道的法律地位研究[J].中国海洋大学学报(社会科学版),2009(5):1—4.
- [10] ROTHWELL D R.The Canadian—U.S.northwest passage dispute: a reassessment[J].Cornell Intl L.J.,2015,20(1):3—10.
- [11] 郭培清,管清蕾.北方海航道政治与法律问题探析[J].中国海洋大学学报(社会科学版),2009(4):1—5.
- [12] 李浩梅.国际法视角下加俄航行管控制度分析[D].青岛:中国海洋大学,2014:19—56.
- [13] 郑雷.北极西北航道:沿海国利益与航行自由[J].国际论坛,2017(3):39—46.
- [14] KHON V C, MOKHOV I I, LATIF M, et al.Perspectives of Northern Sea Route and northwest passage in the twenty-first century[J].Climatic Change,2010,100(3/4):757—768.
- [15] LIU M J.The potential economic viability of using the Northern Sea Route(NSR) as an alternative route between Asia and Europe[J].Journal of Transport Geography,2010,18(3):434—444.

(以下内容转至第 67 页)