

日本关注北极与中国的应对之策

◆ 庞中鹏

遥远的北极地区,长期以来留给人的印象都是茫茫冰川与寒冷气候,但近年来,随着全球气候变化,北极地区在夏季部分冰川消融,这使得开通北冰洋海上航线成为可能。根据美国地质勘探局估计,世界上大约 13% 的未探明石油储量和 30% 的天然气储量都位于北极圈内。出于在未来世界又一能源宝库获取能源的考虑,世界各国特别是各大国纷纷踏足北极地区,北极地区未来几十年内将成为各大国进行战略博弈的又一热点地区。

一、北极地区具有重要的地缘政治意义

北极地区拥有可观的自然资源,比如石油、天然气、矿产资源、森林资源(亚北极地区)以及丰富的渔业资源。北极地区的油气资源可分为两部分:一是北冰洋海底的石油与天然气,二是沿岸大陆架与岛屿。北极地区是世界上油气资源潜力最大的地区,全球有 1/4 待发现的石油与天然气深藏在北冰洋海底。截止到 2009 年 2 月,北极地区已探明原油地质储量约 1600 亿桶,其中,俄罗斯为 850 亿桶,占已探明原油储量的 53.16%;美国阿拉斯加地区为 660 亿桶,占已探明原油储量的 41.47%。上述两地区合计探明原油储量占北极地区原油探明储量的 94.63%。

北极地区地位重要不仅因为其蕴藏有丰富的能源资源,更因为,随着全球气候变暖,北极冰川消融使得北极海运航线的地缘战略地位变得日益凸显。就海上运输来说,北冰洋航线是俄罗斯欧洲部分与远东地区联系的捷径,从摩尔曼斯克到东方的符拉迪沃斯托克(海参崴)之间的航距为 10400 公里,走此航线比绕道苏伊士运河要近 13700 多公里,比绕经好望角的航线要缩短 20000 多公里。

此外,北极航道理论上还有一条穿越北极点航线。这条航线从白令海峡出发,不走俄罗斯或北美沿岸,直接穿过北冰洋中心区域到达格陵兰海或挪威

海。由于北冰洋中心区域被多年累积的海冰所覆盖,海冰最为密集和厚实,这条航线预计将是最后开通的和被利用的航线。

通过北冰洋上空的空中航线,1957 年首航成功,它是东亚、北美、西欧和北欧间最短的空中通道,从日本的东京经阿拉斯加和北极到丹麦首都哥本哈根的航空线,比原来的航程缩短 2,700 公里。

另外,北极地区在军事上还具有潜在的意义。北极地区地理位置特殊,拥有潜在的便捷海空通道,是军事大国实施战略威慑的理想区域,北极地区有着“三洲两洋”(亚洲、欧洲与北美洲三大洲,太平洋与大西洋两大洋)通衢地利之便,如果控制了北极地区,可以俯瞰制约北半球主要国家;北极地区是亚洲、欧洲与北美洲三大洲北部延伸部分,北极点是延伸线的交点,鉴于地球是球体的特性,北极点到任一纬度线上各点具有大约相等的距离,在北半球,北极点就是到三大洲距离最短的中心点。这对已进入空中与太空时代的当今世界而言,其重要性不言而喻。

二、日本对于北极地区极为关注

2013 年 11 月 11 日,日本外相岸田文雄在印度参加亚欧外长会议期间,举行了首次日本与环北冰洋地区八国(北欧的挪威、瑞典、芬兰、冰岛与丹麦以及波罗的海三国立陶宛、爱沙尼亚与拉脱维亚)外长会议。早在 2013 年 5 月,日本与中国同时成为北极理事会的正式观察员国,此次日本与环北冰洋地区八国外长会议中的北欧五国就是北极理事会的正式成员国。

在日本看来,日本是一个海洋国家,也是一个高度依赖海外能源资源进口的国家,逐步增大在北极地区的发言权,可以扩展日本的海洋地缘政治影响力,同时为确保日本能源安全提供更多的选项。2013 年 11 月,日本东京财团(一家日本知名智库)公布的研究报告认为:随着全球气候变暖,北冰洋冰层逐渐融

韩国人的“航母梦”

◆高荣伟

韩国的航母梦要追溯到上世纪90年代。韩国海军虽于1948年正式建军,但相比于陆军和空军,韩国海军起步较晚。20世纪50到60年代,韩国的国力一直比较薄弱,海军力量的发展相对比较缓慢,且长期依赖美国驻韩国海军协助实施海上防卫,海上总体作战能力受到很大限制。

20世纪70年代,韩国提出了“自主防卫”的战略思想,加快了海军建设的步伐。到20世纪80年代,韩国一跃成为亚洲四小龙之一,这为海军经费和海军建设提供了良好的保障,使韩国海军逐步迈入亚洲海上

强国的行列。海洋对于韩国的国家安全和经济发展具有重要的战略意义,上个世纪90年代以来,海洋在韩国社会经济中的比重越来越大。

由于韩国所处的东北亚地区地缘、经济和战略背景复杂,使韩国日益感到发展一支强大的海军力量以维护本国的海洋利益和国家安全是当务之急。

韩国位于朝鲜半岛南半部,三面环海,海岸线长约2400多公里,拥有大小数千个岛屿。其中大型城市和工业基地大多集中在沿海地带,尤其是所需的原油、铁矿等重要战略物资均依赖海上运输,因而海洋

化,日本应该尽早确立自己的北冰洋安保战略,应该考虑利用北极航线、开发北冰洋海洋能源资源、积极派遣北极海洋观测船以及积极参与北极理事会活动等。该研究报告还提出,日本作为地处西北太平洋的国家,地缘上距离北冰洋地区不远,日本关心北极地区的航路开发、能源资源、渔业与环境是非常自然的,北极地区关系着日本的国家利益。

东京财团的研究报告不是空穴来风,与日本安倍内阁2013年以来不断加大对北极地区的关注度密切相关。不仅是日本升高了对北极地区的关注度,全球其他国家也密切关注北极地区,就连处于热带地区的印度与新加坡也高度关注北极地区,未来几十年内,北极地区将会成为各大国博弈的又一热点地区。

三、中国的应对之策

中国北方地区的气候变化与北极地区的气候变化息息相关,北极气候的变化将直接关系到中国北方地区的自然环境与农业的发展变化。有鉴于此,中国应加强应对之策的研究。

一是应该适时、适度增加在北极地区的科学考察站的数量。目前中国在挪威的斯瓦尔巴群岛上建有唯一的科考站——黄河站,今后,我们可以借鉴美国与

俄罗斯等北极科考大国的做法,在北冰洋上建造“浮冰考察站”,利用北冰洋洋面上经常漂浮的不易消融的巨大的冰块,在其上建立“浮冰考察站”。“浮冰考察站”的特别之处是可以浮动漂流,利用这一特点,可以对北极地区进行深度的观察与研究,诸如洋流、海底地貌、渔业、冰川以及北极生态系统等。

二是要继续研发多艘新型的极地破冰船。目前“雪龙号”是中国能够服役的唯一的一艘极地破冰船,如果中国能够拥有多艘性能优异的破冰船,不仅能极大地提高探索北极航道的能力,而且对中国在北极建立更多更牢固的科考站起到更好的后勤补给基地的作用。

三是要积极利用成为北极理事会正式观察员国的机会,密切与环北冰洋地区国家的关系。不仅与北极理事会8个成员国加强关系,而且要与其他与北极理事会有密切关系的国际组织以及非政府组织加强联系,如世界自然保护联盟(IUCN)、国际红十字会、北欧理事会、联合国环境规划署、联合国开发计划署、世界驯鹿人协会、北极大学和世界自然基金会北极规划小组等。■

(作者系中国社会科学院日本研究所学者)

责任编辑/东青