

“中国或是北极航道最大潜在用户”

——专访中国极地研究中心极地战略研究室主任张侠



本报记者 范洁

“利用北极航道，中国正发出积极信号！”在中国极地研究中心极地战略研究室主任张侠看来，北极航道的独立航行时代已经到来，而中国可能是未来该航道最大的用户。

北极航道承担三个方面功能

记者：近年来，北极航道缘何备受国际关注？

张侠：北极航道对于现有传统航线的分担作用已逐渐被航运界所认识，主要是三个方面的功能：首先，用于北极资源的出口运输，以油气出口为主；其次，用于过境国际贸易运输；第三，俄罗斯、加拿大用于其北极社区的后勤补给运输。

北极航道的利用，将改变北半球交通格局。海洋地理上，北极航道将构成两条绕欧亚大陆、北美大陆的闭合环线，并在北冰洋形成交叉的“8”字形，这就像一座城市开通了“环线”，大幅提升交通的通达、便捷和可靠性。

记者：目前，北极航道通航情况如何？

张侠：三条航道处于不同的发展阶段。东北航道的探索较早，较为成熟，已经得到小规模的商业化利用。尤其是在2010年，挪威、丹麦和俄罗斯组成“北欧航海专家团”，在东北航道试航了5个航次，将散货、集装箱、油轮、客轮运输等世界主要航运类型都试验了，而且目的地都是中国。之后，

东北航道的航运量快速增长，例如2013年达到71个航次，运输量约126万吨。

西北航道通航条件不如东北航道，去年，加拿大“努那维克”号通过西北航道抵达中国，成为首艘穿行整条西北航道的远洋商船。还有一条通过北极点附近的中央航道，航线最直、路径最短，但冰层较厚、条件较差，目前仅有科考船航行，并无商船经过，但其特殊意义在于远离大陆，不受沿海国管辖。

中国是北极重要利益攸关方

记者：近年，中国提出“近北极国家”概念处于哪些考虑？

张侠：近北极国家，是参与北极事务的身份定位和利益认同，表达中国对北极的特别关注。首先从地理位置，我国是陆上第二接近北极地区的国家（最接近的是哈萨克斯坦）；其次是气候变化临近性，北极气候系统位于我国北方上游，有着直接影响；第三是市场接近性，北极蕴藏矿产与油气资源，多数集中在俄罗斯，我国是俄罗斯能源最重要的潜在市场之一。

记者：我国对于北极事务持怎样的态度？

张侠：今年10月，第三届北极圈论坛大会在冰岛雷克雅未克开幕，中国外交部副部长发表《中国的北极活动与政策主张》主旨演讲，提出参与北极事务、开展北极活动应本着“尊重、合作与共赢”的政策理念。

集装箱运输是利用北极关键

记者：对于中国而言，利用北极航道的关键在哪里？

张侠：亚洲到欧洲和北美的传统航线，连接制造中心和消费中心，这两条航线主要的运输类型是集装箱，是世界贸易规模最大的集装箱运输航线，由于巴拿马运河和苏伊士运河的水深和宽度限制，两条传统航线遭遇瓶颈。

根据中科院测算，中国港口集装箱吞吐量增长速度继续领先全球港口，2015年全球前10大集装箱港口，中国占有7席，上海港仍是全球集装箱港口第一大港。相比集中在南部航线的散货运输，以及通过管线运输的油气大单，集装箱运输可能是未来利用北极航道的最大需求，中国也可能借此成为北极航道的最大用户。当然，集装箱运输要求更高，包括准时性、全季节航行，这就是机遇中的挑战。

记者：此外，北极航道还将给中国带来哪些机遇？

张侠：北极航道或将带动中国的产能输出，例如从资源投资到装备出口。北极冰层融化、形成冻土活动带后，对通讯、码头、公路等基础建设需求量非常大，蕴藏巨大商机。北极航道特殊的地理环境需要特殊的技术支持，中国之前在青藏高原上建造铁路，对类似的恶劣环境更有经验。中国利用北极的薄弱环节就是缺乏海冰区知识和经验，要加强研究。

北极航道的“使用说明书”

本报记者 范洁

航行在陌生的寒冷北极，哪个月份最为合适，哪个航区最为安全，航行中需要注意哪些事项，遇到问题应该如何解决……这是北极航道的“使用说明书”。

12月初，全球首部中文版《北极航行指南（西北航道）》项目通过海事、海洋等多方专家评审，将与去年发行的《北极航行指南（东北航道）》组成姊妹篇，共同助力北极航道的航行安全和生态保护。

天堑尚未变通途

翻开《北极航行指南》，一系列海图、航线跃入眼前，从水文气象、习惯航线、定位条件等航行所需信息，到海上通信导航、引航破冰服务、沿岸港口国法律法规等保障内容，一应俱全。

虽然北极航道环境逐年改善，但绝不是天堑变通途，仍是世界公认最险峻的航线之一。船行北极，最直接的威胁是大量浮冰与冰山，最深切的恐惧则来自陌生与未知，许多计划取道北极的船舶望而却步，其中就包括国内一些航行者，亟待一份准确全面、权威、实用的航行“攻略”。

上海海事大学教师白响恩是中国首位驾驶船穿越北冰洋的女航海驾驶员，她对此深有体会：“船舶必须面临海冰、霜冻、水深、破冰成本、应急救援、商业保险、冰区航行经验人员短缺以及地缘政治等多种困难。此前，东北航道资料只有俄罗斯掌握，海图上标注的某些信息与实际情况存在误差，北极航道通航环境复杂，而且没有助航设施，只能凭经验和感觉走。”

“首次北极航行的船舶，对这片水域的认识几乎是零，对船员无疑是极大挑战。”曾参与“永盛”轮北极首航筹备的中远工作人员坦言，出航前资料收集、知识消化，花费了很多精力。

目前，国际海事组织等正研究建立极地航海保障规则和船员培训标准，中国提前开展“极地航海工程”，搭建全方位、多渠道参与极地事务的重要平台。2013年与2014年，交通运输部组织东海航海保障中心，联合

集美大学、上海海事大学、中国极地研究中心等学研机构，启动两本《北极航行指南》的编撰工作。

千方百计制攻略

“这绝对是个漫长而繁杂的过程。”东海航海保障中心上海海图中心高级工程师徐卫国回忆，东北航道地处俄罗斯北，在收集资料阶段，工作人员“广撒网”，寻求俄罗斯船级社、联系国外海事机构、与具有相关航行经历的船员座谈；在后期编制阶段，承担大量分析研究及示意图绘制工作……

西北航道指南，则着重查询加拿大、美国的外文信息，去年加拿大商船“努那维克”号首航西北航道，编写组成员提前在营口鲅鱼圈守候，只为获取第一手资料，与船长交流航行体验。

“这两本指南出版后并非一成不变，而将不断更新。”东海航海保障中心研发中心负责人俞毅介绍，中心将派出编写组人员，搭乘航经北极水域的船舶，对“东北航道航行指南”的完整性、准确性和实用性实地复核，并将根据考察情况重新修订。

白响恩补充，由于减少航运里程，北极航道从全球总量上减少船运产生的二氧化碳排放，但由于该航道位于北极地区，冰川覆盖面大、物种和群落系统相对简单，对全球气候变化异常敏感，因此在提高航运经济的同时，东北航道的环境保护也是一个不容忽视的问题，也应在指南中予以关注。



（上接A6版）

遭到冲击的传统格局

科学家用气候模型预测，北极到2050年可能达到无冰状态，而北极航道，正是气候变暖危机中潜藏的机遇。对此，北极圈内国家近水楼台，北极圈外国家则摩拳擦掌。

专家分析，现有的环球海洋运输线位于地球的南北居中位置，成为众多战略热点和兵家必争之地。北极航道一旦开通，对传统国际贸易环境造成冲击，将会导致世界重

心向北偏移，改变全球格局。

1996年，对北极航道的控制权争夺硝烟弥漫，环绕着北极圈的八个国家——北欧五国和俄罗斯、美国、加拿大成立了北极理事会，法国、德国、荷兰、波兰、西班牙、英国则是该组织的永久观察员。

在东北航道，俄罗斯援引《联合国海洋法公约》，坚称拥有管辖权，所有欲进入东北航道的船只必须提前申请通行，并接受俄方的领航和破冰服务，支付高昂的破冰船及航道费用。

2013年，俄罗斯重新制订航行规则，规定船舶可不必在俄方领航下穿过东北航道，但必须获取相应许可证，呈现较为开放的倾向，希望东北航道在夏季时成为苏伊士运河的竞争对手。

在西北航道，加拿大也宣称该航道为其内水，但并未强制要求过往船只申请许可及使用本国破冰船。在中央航道，去年底丹麦正式对北极点水下陆架提出主权要求。

2013年5月，中国、印度、新

加坡、日本、韩国和意大利成为北极理事会正式观察员，六者中5个来自亚洲，足见亚洲国家对北极的兴趣。

事实上，早在上世纪90年代，日本就对北极航道在内的整个北极海域全面调研，并于2000年推出调研报告《北极航道：连接欧洲与东亚的最短航道》。2012年日本国土交通省成立“北极海航道研讨会”，2013年外务省设立了北极担当大使职务。

韩国同样关注。2009年韩国海

洋大学成立了北极航道研究中心，2013年韩国海洋水产部联合外交部、产业资源部等制定“北极综合政策推进计划”，其中首要任务就是开拓利用北极航道。今年，韩国发表“北极政策执行计划”，拟推进北极商业航线。

当前，我国提出海洋强国战略，推进“一带一路”建设，北极航道的成本优势与战略价值，能否助力“21世纪海上丝绸之路”，为中国经济对外发展注入能量？挑战与机遇并存，我们拭目以待。