

中国与北欧共建蓝色经济通道： 基础、挑战与路径*

□ 郑英琴

〔提 要〕与北欧国家共建经北冰洋连接欧洲的蓝色经济通道是中国“一带一路”倡议的重要组成部分，其与共建“冰上丝绸之路”并行，符合各方长远利益。北欧国家对中国参与北极事务持积极态度，又有现实需求与共同利益的推动，并具有一定的合作实践为基础，因此中国与北欧国家共建蓝色经济通道具备现实可能性。但中国与北欧国家的合作也面临着价值观层面的分歧、北欧各国身份及利益差异、地缘政治博弈所带来的风险等种种制约。中国与北欧国家合作应探索互利共赢、协商共建的合作新模式，践行新型国际关系和共建人类命运共同体等创新理念。

〔关键词〕蓝色经济通道、“一带一路”、北欧、冰上丝绸之路

〔作者简介〕郑英琴，上海国际问题研究院助理研究员

〔中图分类号〕F125.553

〔文献标识码〕A

〔文章编号〕0452 8832 (2019) 4 期 0034-16

2017年6月，中国政府发布《“一带一路”建设海上合作设想》（下文简称《设想》），首次系统提出推进“一带一路”建设海上合作的思路和蓝图。

* 本文系作者主持的外交部欧洲司2019年度中国—北欧合作委托研究课题（项目编号：NDKT201901）阶段性成果；本研究同时得到国家海洋局极地考察办公室政策研究课题资助。感谢《国际问题研究》编辑部老师和匿名评审专家对本文的宝贵修改意见。

《设想》提出重点建设三条蓝色经济通道。^[1]蓝色经济通道建设是“一带一路”倡议的重要组成部分，是21世纪海上丝绸之路建设的具体举措，其以建设蓝色伙伴关系为载体，通过海上通道及基础设施、海洋经济、海洋文化和海洋科技等领域的互联互通与交流合作，实现资源的优化配置及海洋经济网络的发展。在三条蓝色经济通道中，“经北冰洋连接欧洲”这一通道颇为独特，一是因为北冰洋连接了亚洲、欧洲和北美洲，约90%的国际贸易发生在这三个大洲的北半球地区，该通道对国际贸易意义重大；二是该通道经过的北极地区沿线国家多为发达经济体，且地缘环境较为特殊，共建该通道需要处理与发达经济体的合作关系、严苛的环保要求、复杂的地缘政治干扰等。^[2]因此，该通道建设除经济功能外，还特别担负着环境、生态、科研等领域的交流与合作的使命。

北欧地区是经北冰洋连接欧洲这一蓝色经济通道所经过的重要区域，中国与北欧合作的意义特殊且重要。北欧地区主要包括瑞典、丹麦、挪威、芬兰和冰岛五个向来被视为传统意义上的小国及其自治领地（省）法罗群岛（丹麦）、格陵兰岛（丹麦）和奥兰群岛（芬兰），中国与北欧国家的合作涉及的是大国与小国之间、最大发展中国家与最发达经济体之间的互动关系。北极地区的特殊性以及北欧国家在科研领域的前沿发展，意味着科技创新领域的合作将成为中国与北欧共建经北冰洋连接欧洲的蓝色经济通道的重要内容。鉴此，有必要对中国与北欧共建经北冰洋连接欧洲这一蓝色经济通道的可行性与推进路径展开更深入的研究。

[1] 三条蓝色经济通道分别是：共建中国—印度洋—非洲—地中海蓝色经济通道；共建中国—大洋洲—南太平洋蓝色经济通道；积极推动共建经北冰洋连接欧洲的蓝色经济通道。参见国家发展改革委员会、国家海洋局：《“一带一路”建设海上合作设想》，国家海洋局网站，2017年6月20日，http://www.soa.gov.cn/xw/hyyw_90/201706/t20170620_56591.html。（上网时间：2018年12月2日）

[2] 杨剑：“共建‘冰上丝绸之路’的国际环境及应对”，《人民论坛·学术前沿》2018年第11期，第13-23页。

一、共建蓝色经济通道的现实基础与动力

中国与北欧共建经北冰洋连接欧洲的蓝色经济通道具备一定的现实条件,特别是双方在海洋战略和海洋合作方面具备认知上的契合、需求上的互补、政策上的相互关切、实践上的经验积累以及良好的合作氛围等,为共建蓝色经济通道奠定了现实基础,提供了合作动力。

(一) 共建的认知基础: 双方海洋发展理念的契合度高

认知共识是促成合作的深层动力。中国与北欧在发展海洋经济、倡导海洋可持续利用、推动全球海洋治理合作等方面具有高度共识,这从双方的海洋政策可以体现出来。

一是均强调海洋经济的重要性。2017年发布的《设想》指出“共享蓝色空间、发展蓝色经济”是共建21世纪海上丝绸之路合作的主线,并倡导蓝色经济新理念和新实践。北欧国家由于地理上皆为沿海国家,海洋经济在其国民经济发展中的地位显著。北欧各国在其海洋战略和政策文件中均突出强调发展海洋经济。例如,挪威政府2017年发布的海洋战略报告明确提出,挪威的海洋战略目标是“让挪威成为顶级的海洋经济体”^[1]。

二是均重视海洋利用的可持续性,倡导海洋开发与保护之间的平衡。《设想》强调,海洋经济是可持续发展的“蓝色引擎”,“维护海洋健康是最普惠的民生福祉”,倡导保护和可持续利用海洋和海洋资源,通过保护海洋生态环境、共走绿色发展之路来共建蓝色经济通道。北欧各国的海洋战略均强调要对接联合国提出的可持续发展目标,提出“以绿色重组实现蓝色增长”^[2],提倡发展海洋创新产业以实现海洋的可持续利用。例如,瑞典政府在其海洋战略文件中指出:“海洋工业需要建立在经济、社会和环境可持续性的基础

[1] Norwegian Ministry of Trade, Industry and Fisheries & Norwegian Ministry of Petroleum and Energy, *New Growth, Proud History: The Norwegian Government's Ocean Strategy*, April 2017.

[2] *Ibid.*

之上。”^[1] 挪威政府强调：“未来海洋经济的增长要求我们设法以可持续的方式获取资源，并且要求我们将海洋视为一个整体对待。”^[2]

三是均倡导海洋治理的国际合作。《设想》指出，“加强海上合作顺应了世界发展潮流与开放合作大势”，明确提出要“加强与 21 世纪海上丝绸之路沿线国战略对接，全方位推动各领域务实合作，共同建设通畅安全高效的海上大通道，共同推动建立海上合作平台，共同发展蓝色伙伴关系”。中国倡导共建海洋命运共同体，以携手应对全球海洋治理问题。^[3] 北欧向来倡导海洋领域的区域性和全球性多边合作。北欧五国在北极问题上致力于搭建多边合作平台，积极寻求利益攸关方的共同合作。例如，冰岛举办“北极圈论坛”（Arctic Circle），挪威举办“北极前沿”（Arctic Frontier）等国际论坛，皆欢迎包括亚洲国家在内的全球范围的北极合作。

（二）共建的利益驱动：双方海洋合作的现实需求大

利益追求是推动合作的最强动力。共同的利益与现实的需求使得北欧国家成为与中国共建蓝色经济通道的天然伙伴。

对中国而言，与北欧共建经北冰洋连接欧洲的蓝色经济通道，有两大现实需求：一是海上运输通道的利益需求，二是海洋科技创新领域的合作需求。首先，作为世界第一贸易大国，中国的对外货物贸易总额约占全球的 10%，海上通道是中国对外经贸发展的重要影响要素。据估算，与经苏伊士运河的航线相比，如果利用北极航线将北欧与中国、韩国和日本连接起来，航行距

[1] *Strategy for Sweden's Global Development Cooperation in the Areas of Environmental Sustainability, Sustainable Climate and Oceans, and Sustainable Use of Natural Resources 2018–2022*, June 8, 2018, <https://www.government.se/49ae5f/contentassets/8d99ab613d4d476794495d6e4859c3aa/strategy-for-swedens-global-development-cooperation-in-the-areas-of-environmental-sustainability-sustainable-climate-and-oceans-and-sustainable-use-of-natural-resources-20182022.pdf>. (上网时间：2019 年 4 月 24 日)

[2] Norwegian Ministry of Foreign Affairs, *The Place of the Oceans in Norway's Foreign and Development Policy*, March 28, 2017, <https://www.regjeringen.no/contentassets/1b21c0734b5042e489c24234e9927b73/en-gb/pdfs/stm201620170022000engpdfs.pdf>. (上网时间：2019 年 4 月 24 日)

[3] “习主席海洋命运共同体理念引共鸣”，人民网，2019 年 6 月 9 日，<http://world.people.com.cn/n1/2019/0609/c1002-31126114.html>. (上网时间：2019 年 6 月 13 日)

离将缩短 40% 左右，燃料消耗同样会减少约 20%。有研究指出：“如果北极航线完全打开，用北极航线替代传统航线，中国每年可节省 533 亿至 1274 亿美元的国际贸易海运成本。”^[1] 而且，北极航线虽然有冰山、冰块和极寒问题等严峻自然环境的挑战，但仍是相对安全的航线，因为不存在海盗、恐怖主义等人为安全威胁。其次，中国面临着以科技创新引领海洋强国建设的需求，海洋开发需从粗放型转向以科技创新为主的可持续利用模式，并实现海洋资源的有效整合。北欧国家在海洋科技创新领域走在世界前列，特别是在海上可再生能源、绿色船舶技术、海洋可持续管理、海底矿物提取、蓝色生物经济、二氧化碳捕集等方面处于领先地位。中国与北欧国家共建蓝色经济通道，有利于中国在海洋科技创新方面对接世界最先进水平，有助于双方的优势互补。

对北欧而言，与中国合作共建蓝色经济通道也有现实的利益需求，一方面可以开拓中国市场获取更多经济利益，另一方面也有益于北极治理。首先，北欧国家属于出口导向型经济，面临扩大外部市场、争取更多国际投资的现实需求。中国坚持推动经济全球化，坚持深化改革开放，这为北欧企业提供了直接的市场机遇。据北欧理事会统计，中国是北欧第一大进口国，是北欧在非欧洲国家中的第二大出口国。2018 年，中国与北欧国家贸易额达 431.9 亿美元，北欧是顺差方。截至 2018 年底，北欧国家累计对华投资 3770 项，金额达 113.4 亿美元；中国对北欧国家投资 103.8 亿美元。^[2] 其次，随着北冰洋地区自然资源开发利用的可能性上升，北欧地区面临海洋基础设施建设赤字、投资需求扩大、开发成本高昂且资金不足等挑战。据古根海姆合伙公司（Guggenheim Partners）估算，未来 15 年北极地区的基础建设投资需要

[1] 张侠：“北极航线的海运经济潜力评估及其对中国经济发展的战略意义”，《中国软科学》2009 年第 2 期，第 35 页。

[2] “桂从友大使在中国—北欧智慧城市合作大会上的致辞”，中国驻瑞典大使馆网站，2019 年 3 月 26 日，<https://www.fmprc.gov.cn/ce/cese/chn/zrgxs/jmhzt1648522.htm>。（上网时间：2019 年 5 月 24 日）

一万亿美元左右。^[1] 因此，芬兰、挪威、冰岛等北欧国家对于争取域外国家对该地区的投资态度十分积极。中国凭借强大的经济实力，可以在这方面为北欧提供地区发展所必需的公共产品。

（三）共建的政策基础：北欧支持中国参与北极事务

北欧国家支持中国参与北极治理，这奠定了双方共建的政策基础。建设经北冰洋连接欧洲的蓝色经济通道，其所涉内容涵盖了北极航道建设、北极地区的基础设施建设、北冰洋资源的开发利用、北极环境保护等，均是北极治理的重要内容。目前北极事务的主导权集中于八个北极国家，与美国、加拿大等对域外国家参与北极事务的排斥态度不同，北欧国家的态度较为积极。随着气候变化影响的加剧，北极地区的科研科考、资源利用、环境保护、地缘政治等问题交织在一起，而北欧国家的综合国力相对有限，以“一己之力”难以应对这些新挑战与新问题，是故支持在跨区域层面及全球层面进行合作解决。此外，引入更多域外国家参与北极治理，也有利于北欧国家平衡美、俄等大国在北极地区的主导权。中国在北极事务上的建设性参与对地区治理起到了积极作用，符合北欧国家的期待。中国倡议共建“冰上丝绸之路”，得到了冰岛、芬兰、挪威等国积极响应。芬兰总统尼尼斯托（Sauli Niinistö）表示，“冰上丝绸之路”是一个公路、铁路和航运的联通计划，更是一个促进不同地区人民之间相互了解的愿景。^[2] 冰岛政府表示非常关注“冰上丝绸之路”，支持这一倡议以加强欧亚之间的互联互通。^[3] 在多边领域，北欧也对深化与中国合作抱有期待。2016年2月，北欧部长理事会作出了“探

[1] Heidar Gudjonsson and Egill Thor Nielsson, “China’s Belt and Road: Where Does the Arctic Angle Stand?,” *The Diplomat*, September 22, 2017, <https://thediplomat.com/2017/09/chinas-belt-and-road-where-does-the-arctic-angle-stand/>. (上网时间：2019年4月24日)

[2] “China’s Arctic Policy in Line with International Law: Finnish President,” *Xinhuanet*, March 7, 2018, http://www.xinhuanet.com/english/2018-03/07/c_137021608.htm. (上网时间：2019年4月24日)

[3] Gudlaugur Thor Thordarsson, “Iceland-China Relations Will Continue to Strengthen,” *China Daily*, September 6, 2018, <http://usa.chinadaily.com.cn/a/201809/06/WS5b90702ba31033b4f465477b.htm>. (上网时间：2019年4月24日)

索实现北欧次区域与中国更大合作机遇”的决定,并开展一项为期两年的研究,以明确“如何将扩大对华合作纳入其自身活动范围”。^[1]中国与北欧已将创业和营商、可持续发展、科研和教育、人文交流和社会福利等确立为未来双方合作的重点领域。^[2]

(四) 共建的实践基础: 双方海洋合作现状良好

中国—北欧在涉北极、北冰洋的多个领域开展了广泛而有效的合作,为共建蓝色经济通道提供了经验。一是签署双边合作协议以规划并规范合作。例如,中国与冰岛早在2012年便签署“关于北极合作的框架协议”以及“海洋与极地科技合作的谅解备忘录”。中国与丹麦于2014年签署了“关于绿色海事技术和船舶工业领域的谅解备忘录”,以推动两国在绿色海事技术和造船、船舶智能化等领域的共赢发展。^[3]中国与芬兰共同制定的《关于推进中芬面向未来的新型合作伙伴关系的联合工作计划(2019—2023)》包括北极科研合作、技术创新和北极可持续发展合作等。^[4]二是共建海上基础设施及北极科研基地以推进互利合作。例如,由武昌船舶重工有限责任公司承建的“挪威海上渔场养鱼平台”,是世界上规模最大的半潜式智能海上渔场。^[5]芬兰的阿克北极技术公司参与设计中国的极地科考破冰船;瓦锡兰公司为中国的

[1] “Nordic Prime Ministers: The Nordic Region to be the Most Integrated in the World,” *Norden*, September 28, 2016, <http://www.norden.org/en/news-and-events/news/nordic-prime-ministers-the-nordic-region-to-be-the-most-integrated-in-the-world>. (上网时间: 2019年4月24日)

[2] “外交部副部长王超同北欧部长理事会秘书长赫布罗滕举行中国—北欧合作磋商”, 外交部网站, 2017年5月25日, https://www.fmprc.gov.cn/web/wjbxw_673019/t1465214.shtml. (上网时间: 2019年3月20日)

[3] “工业和信息化部与丹麦驻华使馆在上海联合举办中丹绿色造船论坛”, 工业和信息化部网站, 2016年5月23日, <http://www.miit.gov.cn/n1146290/n1146407/c4806018/content.html>. (上网时间: 2019年4月20日)

[4] “关于推进中芬面向未来的新型合作伙伴关系的联合工作计划(2019—2023)”, 中国驻芬兰大使馆网站, 2019年1月14日, <https://www.fmprc.gov.cn/ce/cefi/chn/xwdt/t1629339.htm>. (上网时间: 2019年6月15日)

[5] “中国造世界最大潜式海上智能渔场顺利交付挪威”, 中国驻挪威大使馆网站, 2017年6月6日, <http://no.mofcom.gov.cn/article/jmxw/201706/20170602587442.shtml>. (上网时间: 2019年6月15日)

科考船提供主机、废气清洁设备以及动力解决方案等。^[1] 2014年，中国在挪威的新奥尔松建立首个北极科考站，中挪北极合作不断深化。2018年，中国与冰岛合作共建的北极科考站正式运营，成为极光观测、气象预测、冰川监测、遥感等领域的综合研究基地。三是在传统及新兴海洋产业领域持续合作。例如，中海油与挪威、冰岛的企业合作进行联合化石燃料勘探。中国与挪威的海产品贸易额不断上升。中国与丹麦共建沿海风力发电场。中国与冰岛共同开发利用地热能源。中国与瑞典在绿色经济和智慧城市领域深入合作，已有中国多个城市与瑞典的生态城哈马碧签订合作协议。四是通过共建北极科研智库、论坛等共商北极治理之策，实现政策沟通与对接。例如，中国与北欧各国科研机构共建“中国—北欧北极研究中心”。^[2] 中国与冰岛合办“北极圈论坛——中国分论坛”。中国与瑞典通过中瑞创新创业论坛、中瑞科技创新合作对接会等平台，实现中国的“创新驱动发展战略”与瑞典的“创新合作伙伴计划”对接。^[3]

（五）共建的国际趋势：蓝色经济通道的发展动力强劲

目前，国际社会日益认识到，北极的开发和治理需要北极域内外国家的共同参与。2018年，北极经济理事会通过了《2019—2021新战略计划》，强调要将北极价值链与全球价值链联系起来。^[4] 这为泛北极地区的经济合作提供了新的愿景和动力。面对北极治理的新挑战与新问题，北极国家积极寻求与中国、日本、韩国等域外国家开展合作。由于乌克兰危机后的西方制裁，

[1] “瓦锡兰获中国大洋协会两艘科考船订单”，中国驻芬兰大使馆网站，2017年8月8日，<http://fi.mofcom.gov.cn/article/jmxw/201708/20170802623146.shtml>。（上网时间：2019年6月15日）

[2] 中国—北欧北极研究中心（China-Nordic Arctic Research Center, CNARC）成立于2013年底，是目前唯一一个由中国倡议设立的北极研究的多边合作与交流机制。该中心的创始成员涵盖了中国和北欧国家在北极研究领域有影响和协调能力的研究机构和智库，在促进中国与北欧国家间北极政策研究交流和北极合作研究方面发挥着积极作用。参见CNARC官网：<https://www.cnarc.info/organization>。（上网时间：2019年4月24日）

[3] 张伟鹏、余潇枫：“促进中国—北欧次区域合作：机制化路径”，《国际问题研究》2019年第1期，第26—38页。

[4] *Arctic Economic Council Secretariat's Annual Report 2018*, May 2019, <https://arcticeconomiccouncil.com/the-aec-in-2018/>。（上网时间：2019年6月20日）

俄罗斯开发北极的迫切性日增，面临资金和技术缺口等问题，其对域外国家合作开发北极的态度日趋务实，并将中国视为北极合作的重要伙伴。中俄在北方海航道利用、北极能源开发、北极科考与生态保护、北极基础设施建设等领域已展开实质性合作，并取得了瞩目成果。^[1] 中国、日本、韩国等作为北极理事会观察员国，密切关注并积极参与北极商业、航运、科研等领域的国际合作。日本于2015年出台《日本北极政策》，突出以科技优势为基础，以环境保护和国际合作为依托，密切关注北极航线开发，并通过相关国际论坛谋求参与北极地区规则的制定。^[2] 韩国十分重视北极科研国际合作^[3]，其2015年出台的《北极政策执行计划》提出通过扩大国际合作基础、扩大北极研究范围以及构建北极商务基础等路径，力图成为“创造北极可持续发展的极地领先国家”。^[4] 由上可见，北极地区的国际合作已成为发展大趋势，这为中国与北欧国家共建蓝色经济通道营造了有利的合作氛围，也为通道建设提供了强劲的发展动力。

二、共建蓝色经济通道面临的挑战

中国与北欧国家在北极地区及北欧地区的既有合作更多地集中于经贸、投资、科研等低敏感领域，这符合现阶段双方的现实需求，也构成了共建蓝色经济通道的坚实基础。然而，北极地区大国博弈日益加剧，在日趋复杂的地缘政治环境影响下，由于北欧各国的身份与利益偏好本就不同，其受地缘

[1] 钱宗旗：《俄罗斯北极战略与“冰上丝绸之路”》，时事出版社，2018年，第193-202页。

[2] The Headquarters for Ocean Policy, *Japan's Arctic Policy*, October 16, 2015, <http://library.arcticportal.org/1883/>. (上网时间：2019年6月26日)

[3] 韩国成立了北极海域航线研究中心，与俄罗斯、日本等开展极地海域航线的培训与共同研究。参见叶艳华：“东亚国家参与北极事务的路径与国际合作研究”，《东北亚论坛》2018年第6期，第92-104页。

[4] 韩立新、蔡爽、朱渴：“中日韩北极最新政策评析”，《中国海洋大学学报》（社会科学版）2019年第3期，第58-67页。

政治变化影响的程度及采取的立场也具有不确定性。这为中国推进与北欧合作共建蓝色经济通道带来一定挑战。

（一）价值观差异及互信不足制约双方合作的深度

整体上看，中国与北欧国家关系发展良好，例如中国与丹麦建立了“全面战略伙伴关系”，中国与芬兰确立了“面向未来的新型合作伙伴关系”，中国与冰岛已签署自由贸易协定。但毋庸讳言，中国与北欧进一步开展深层次合作，仍面临一些制约性因素。一是价值观的差异。北欧国家与中国在人权问题和民主、自由等“普世价值”相关议题上有不同认识。最典型的例子是，挪威政府对诺贝尔和平奖问题的不当处理曾一度引发与中国双边关系的危机。北欧国家一方面想深化与中国的经贸合作，另一方面则担忧中国会“侵蚀”其所推崇的以人权为核心的所谓自由准则。^[1]二是双方的政治互信不足。由于双方的政治体制与社会文化环境存在较大不同，导致在政治议题上的对话一直隐有“暗礁”。近年来，随着双方互动的深入及中国日益强大，北欧国家对华态度也日趋务实，但“中国威胁论”在北欧地区时常沉渣泛起，阻碍双方合作。而且，由于发展阶段迥异，特别是北欧在技术标准、规范设置及环境保护等方面的高标准要求，为共建合作设置了相对较高的门槛。北欧国家出台了完备的环保法律及严格的执法程序，例如瑞典有专门的《环境法典》，丹麦颁布了《能源节约法》《低碳经济法》，这意味着参与该地区蓝色经济通道建设的中国企业需要较大的前期投入并承担一定风险。

（二）北欧各国的身份和利益差异增加政策协调的难度

有芬兰学者认为，北欧整体上具有“多元一体”（diversity in unity）和“一体多元”（unity in diversity）的两面性^[2]，北欧五国存在很大的同质性，但也有较明显的异质性，特别是在国际身份属性方面。其中，

[1] Institute for Security and Development Policy, “Sino-Nordic Relations: Opportunities and the Way Ahead,” November 2016, <http://isdpeu/publication/sino-nordic-relations-opportunities-way-ahead/>.（上网时间：2019年4月24日）

[2] 芬拉塞·海宁恩：“‘北欧人’、北欧地区与北欧合作路径”，拉塞·海宁恩、杨剑编：《北极合作的北欧路径》，时事出版社，2019年，第一章。

丹麦、芬兰、瑞典为欧盟成员国，挪威和冰岛并未加入欧盟。丹麦、挪威、冰岛是北约成员国，而瑞典和芬兰在北约之外。身份的差异使得北欧五国在国际事务上的立场时有不同，在发展对华关系上也抱持不同的地缘政治倾向和利益偏好，各国所采取的政策或为“亲美”，或“亲欧盟”，或“相对独立”。以北极治理为例，其涉及北欧各国的核心利益，也是中国与北欧共建蓝色经济通道的重要内容。尽管北欧各国普遍欢迎中国参与北极治理，但各国的北极政策倾向有着较为明显的区别。挪威、冰岛在北极地区享有重大的经济利益，立场较为务实；芬兰也日趋务实，寻求更多的国际合作；瑞典在北极事务上则坚持一些所谓的“准则”，对北极的开发利用相对“游离”；丹麦对北极安全议题较为敏感。^[1] 北欧各国不同的利益偏好使得政策协调的难度增加。而且，各国对于与中国开展北极合作的领域有所不同但也有所重叠，相近的市场需求使得各国在开展与中国共建合作中可能出现竞争。具体来看，丹麦侧重海洋可再生资源产业和造船，冰岛侧重渔业和航运，芬兰重视航运和造船，挪威侧重能源产业和海产品出口。此外，中国与北欧尚未建立正式的次区域合作机制，北欧国家在外交上并无“协同”传统，其各国之间也不易在次区域层面进行对华政策协调。

（三）欧美俄地缘政治博弈可能造成干扰

随着北极开发热度升温，美俄欧等在北极地区的地缘政治博弈加剧，北极国家的内部分歧也越发明显。^[2] 这不利于域外国家参与北极事务，也给中国与北欧合作带来更广泛的地缘政治风险。虽然中俄之间实质性的北极合作为中国参与北极治理奠定了基础，但是同时也意味着中国与北欧在该地区的共建合作不可避免会受到地缘政治的干扰。例如，美俄欧在北极的军事部署可能引发冲突，美西方对俄罗斯的经济制裁可能引发贸易冲突。不过，中国与北欧的共建合作虽或将受到地缘政治影响，但若细分其制约因素，应对欧

[1] Institute for Security and Development Policy, “Sino-Nordic Relations: Opportunities and the Way Ahead”.

[2] 2019年5月初举办的第11届北极理事会部长级会议上，由于美国的反对，本次会议未能发表共同宣言，这是北极理事会23年历史上首次出现该类情况。

盟与美国所起作用有清醒认知。

欧盟欢迎新兴国家在遵守国际规则的前提下和平崛起，其未将中国等新兴国家的群体性崛起视为安全威胁，而认为是一种价值观层面的挑战。^[1] 基于此，欧盟对经济合作持积极态度，但对于中国与欧盟成员国合作建立正式的次区域合作机制抱有较大疑虑，认为这不利于欧盟一体化发展。有学者曾提议建立中国—北欧“5+1”对话平台，欧盟对此明确表示反对，认为这种次区域集团的发展可能使欧盟被“分而治之”^[2]。而且，由于欧盟正在积极寻求扩大对北极事务的影响，并将自己定位为北极地区的公共产品提供者，欧盟担忧中国会成为其在该地区的竞争者，因此在相当程度上对中国与北欧的次区域合作持否定态度。但也不能夸大此种负面影响，特别是在共建蓝色伙伴关系方面，中欧有共同利益。2018年，中国与欧盟签署了《中华人民共和国和欧洲联盟关于为促进海洋治理、渔业可持续发展和海洋经济繁荣在海洋领域建立蓝色伙伴关系的宣言》，这在一定程度上有利于中国与北欧国家推进共建蓝色经济通道合作。

美国高度警惕中国在北极地区日益上升的地缘政治影响，其一贯从地缘战略的视角看待“冰上丝绸之路”，对中国与俄罗斯、北欧国家开展共建蓝色经济通道合作十分警惕且焦虑，甚至认为中俄的北极合作意在削弱美国和北约在该地区的影响从而实现全球权力的重新布局。^[3] 美国学界、政界对于中国的北极活动亦颇有微词，污蔑中国意图“掠夺”北极渔业资源、“为增强北极存在做准备”，质疑中国对北极的投资有碍当地环境保护，渲染北极

[1] Ole Wæver, “A Post-Western Europe: Strange Identities in a Less Liberal World Order,” *Ethics and International Affairs*, No.1, 2018, pp.75-88.

[2] Bjørnar Sverdrup-Thygeson, Jerker Hellström, “Introduction: Quintet Out of Tune? China’s Bilateral Relations with the Nordic States,” in Bjørnar Sverdrup-Thygeson ed., *Dragon in the North: The Nordic Countries’ Relations with China*, Norsk Utenrikspolitisk Institutt, 2016.

[3] Todd Royal, “How China and Russia are Teaming up to Degrade U.S. Influence in South America,” *The National Interest*, December 4, 2017, <http://nationalinterest.org/feature/how-china-russia-are-teamingdegrade-us-influence-south-23458>. (上网时间：2019年4月24日)

地区的“中国威胁论”。^[1]同时，美国还经常对北欧国家施以压力，阻碍其与中国在北极地区的相关合作。北欧国家中的北约成员国受美国影响较明显，在挪威受阻未向中国提供完整链条的海洋领域先进技术、中国企业参与格陵兰机场建设投标等事件中，皆能感受到似有美国“幕后黑手”的存在。

三、共建蓝色经济通道的推进路径

在当今国际格局变迁的背景下，北极地区虽难以避免地缘政治博弈的影响，但也累积了先进的治理理念以及可持续发展的实践，北极事务的国际合作充满了各种可能性。中国与北欧国家共建蓝色经济通道，应当一道探索互利共赢的新型合作模式，需要创新思维，更需要务实地面对挑战、共谋解决之道。

（一）以“蓝色经济”为抓手夯实双边层面的合作

经济合作是中国与北欧国家双边合作的最大驱动力，可重点推动双方在海洋科技创新、海洋绿色产业的合作，通过提供资金、基础设施建设等公共产品扩大共同利益面，减少北欧对中国的疑虑。

中国与北欧国家在传统海洋工业领域，如海运、船舶制造、海洋基础设施建设等领域的合作已有一定基础。今后，可根据实际需求，推进与北欧在海洋新兴能源的开发利用、海洋环保技术、海洋基础设施建设等领域的投资共建及项目合作。一是通过扩大投资参与北极基础设施建设和科技创新项目合作。海洋产业是资本密集型产业，获得资本是海洋产业发展的重要前提。目前，中国在北欧国家的投资只占到在欧洲地区总投资的8%左右，中国对北欧的投资尚有较大提升空间，且亦面临诸多机遇。例如，由芬兰、挪威等国

[1] Mark Rosen and David Slayton, “China is Seizing the Geopolitical Opportunities of the Melting Arctic,” *The Hill*, October 30, 2017, <http://thehill.com/opinion/international/357863-china-is-seizing-the-geopolitical-opportunities-of-the-melting-arctic>; “蓬佩奥对中俄北极活动指手画脚，声称美将加强在该地区的存在”，光明网，2019年5月7日，http://m.gmw.cn/2019-05/07/content_1300353642.htm。（上网时间：2019年6月16日）

提出的“北极走廊”（Arctic Corridor）建设项目（连接北欧北极与欧洲大陆的铁路）可成为未来双方共建蓝色经济通道的抓手之一。该项目的主导国芬兰和挪威均明确表示欢迎中国投资，且“北极走廊”建设与“一带一路”对接有利于拓展中国与欧洲的互联互通。此外，芬兰的连接赫尔辛基—塔林的海底隧道项目（该项目尚在可行性论证阶段）、冰岛的北极航运港口建设计划、芬兰的跨北极海底光缆项目等对中国投资参与也持开放态度。在上述大型项目合作中，中国可作为参与方，以市场为导向，通过共商共建的方式增进交流，充分尊重北欧相关国家在这些项目上的主导权，从而降低其有关“中国威胁论”的忧虑。二是在双方均致力推动的海洋新兴产业进行合作，扩展共同利益。未来海洋治理的一大挑战是提高海洋生产力与加强海洋环境保护这两大需求之间的平衡问题。在双方共建蓝色经济通道进程中，可着重拓展清洁能源、海洋碳汇技术、绿色船舶制造等新兴产业的合作。北欧各国海洋产业优势不一，例如冰岛在海产品捕捞方面优势突出，芬兰在破冰船的设计和制造方面走在前沿，丹麦在绿色能源方面有所所长。中国可以根据北欧各国的不同优势和需求，在不同领域开展投资合作。

（二）以“北极科研”为重点推动次区域层面的政策协调

在次区域层面上，着力推动北极科研、教育、人文等领域的合作，强化共识度较高领域的合作及其溢出效应，从而降低北欧各国之间差异带来的不确定性。

中国与北欧目前在次区域层面的合作主要集中在人文、教育、科研等领域，但其他领域的合作尚未建立正式合作机制。鉴于此，首先，可通过深化上述领域的合作，构建北极治理合作的知识平台和制度平台，通过制度效益的外溢逐渐拓展其他合作领域。例如，“中国—北欧北极研究中心”便可成为中国与北欧次区域合作的一个范例性的软性机制模式加以利用、复制和推广。其次，可通过加强多方协商对话，在北极环境保护、气候变化、绿色发展等共识度较高的领域深化次区域层面的合作，以智库交流、科研合作、政策协商等多种形式逐步深化合作。中国可以学习借鉴北欧各国在科研、气候、

环保等领域的制度经验，北欧国家则可通过合作获取更多的资金、市场、基建等公共产品。双方还可以在北欧国家普遍关切的保护原住民文化以及北极自然生态系统等领域展开更多的科研合作，特别是促进科技与保护原住民文化相结合，在“绿色北极”方面拓展更大的合作空间。最后，可借助“北极圈大会”“北极前沿”等平台推动双方共同研讨和协商合作机制。双方可通过举办“海洋日”、文化周和论坛等活动就共建蓝色经济通道的相关议题展开对话，增进双方的政治互信，逐渐实现政策的协调与对接。

（三）以共同提供“公共产品”加强与欧盟在区域层面的协商

在区域层面上，可重点推动与欧盟及其相关成员在北欧和北极地区的科研、环保、航道安全等公共服务领域的合作，通过政策协调减少欧盟对中国与北欧国家合作的战略疑虑。

科研、环保、航道安全是中国参与北极治理的重要方面，欧盟亦将北极地区突出的环境保护、基础设施建设及原住民权利等视为其北极责任^[1]。中国与欧盟在上述领域存在明显的共同利益，可以开展双赢合作，共同为北欧地区提供必要的公共产品。一是中欧可推动共建“绿色北极”。欧盟2017年发布的《北极利益攸关者论坛磋商总结报告》列举了对北极地区发展有利的投资领域，包括数字基础设施建设、可再生能源生产、生物经济、海洋旅游业等领域。^[2]上述领域与中国关于共建蓝色经济通道倡议中所提出的“共走绿色发展之路”“共建智慧创新之路”等理念相契合，中欧可在北极可再生能源、生物多样性保护等领域展开区域层面的合作。二是中欧可在航道安全等北欧国家关切的核心问题上深化合作，共同提供海上安全公共产品。航道

[1] The European Commission and the High Representative of the European Union for Foreign Affairs and Security Policy, *Developing a European Union Policy towards the Arctic Region: Progress since 2008 and Next Steps*, Brussels, June 20, 2012, p.6, http://eeas.europa.eu/archives/docs/arctic_region/docs/join_2012_19.pdf. (上网时间：2019年4月24日)

[2] Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries (European Commission), *Summary Report of the Arctic Stakeholder Forum Consultation to Identify Key Investment Priorities in the Arctic and Ways to Better Streamline Future EU Funding Programmes for the Region*, December 21, 2017, <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/6a1be3f7-f1ca-11e7-9749-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-60752173>. (上网时间：2019年4月24日)

安全是共建蓝色经济通道的重要内容，北欧国家都十分重视强化航道安全保障，欧盟也将提升北极地区的监测能力作为其北极政策的重要内容。欧盟的伽利略全球导航卫星系统可应用于北极海域的船舶领航、冰山定位等，其在建的高分辨率海底绘图数据平台也覆盖了北极部分海域。鉴于此，今后中国可进一步加强与欧盟和北欧国家在北极气象监测、海上救援、海上信息和数据共享等领域的合作，提供更多的海上安全公共产品。例如，中国可提出共享中国与冰岛共建的极光观测台监测数据，参与“北极太平洋扇区工作组”等发起的观测计划，以加强与欧盟及北欧的北极科研科考合作。此外，中国还可以在气候变化等北欧国家的核心关切议题上与欧盟及其成员国加强政策沟通和协调，降低合作的不确定性和风险。

四、结语

与北欧国家共建经北冰洋连接欧洲的蓝色经济通道是中国“一带一路”倡议的重要组成部分，符合各方长远利益。推进中国—北欧共建经北冰洋连接欧洲的蓝色经济通道，既有机遇，也有挑战，今后需要在加强有效互动的基础上，在机遇管理、分歧管理、预期管理等方面有所加强，在双边及多边的政策与规则对接、机制与平台建设上有所落实，以切实推动共建合作。在国际形势发生深刻变化的背景下，中国深化与北欧国家在海洋经济、北极治理、环境保护和创新发展等领域的合作，共同推动海洋的可持续利用、推动海洋互联互通、解决共同面临的全球气候与环境挑战，有助于落实海洋命运共同体建设，有利于推动形成以发展为导向的更加包容、公正的新型国际秩序。

【完稿日期：2019-7-5】

【责任编辑：曹群】