

國立政治大學外交學系研究所

戰略與國際事務碩士在職專班

碩士學位論文

冰上絲綢之路的戰略意涵-區域發展與中俄合作  
的實踐

Polar Silk Road Strategic Implications – Practice in Regional  
Development and China-Russia Cooperation



指導教授：連弘宜 博士

研究生：李柏昇 撰

中華民國 109 年 06 月

## 謝辭

每當有人問我怎麼會想要念研究所又負笈北上每週舟車勞頓，我常笑而不答或者簡單一句找件自己想要做的事。在完成這篇論文後我更加堅信兩年多前報考的信念，圓一個理想，尋一個自我的肯定。

完成本文最先要感謝的就是指導教授連弘宜老師，從聯繫老師作為指導教授開始，反覆確認對於論文的走向與內容，給予了毫無經驗的我清晰明確的方向，也讓我在研究查找資料過程中少走了冤枉路。除了適時的提點，老師提供了一個更為彈性的創作空間與概念，也賦予了我對於論文寫作一種全新的觀點，也支撐了無數蒐集、構思、撰寫迴圈的漫漫長夜，加速論文的完成，沒有老師一路的指導，本次研究無法如此順遂。

此外，在此也要特別感謝中正大學趙文志教授與政治大學魏百谷教授兩位口試委員。在審查與口試的過程，兩位老師給予我諸多的肯定與建議，適時點醒鑽研到瓶頸時的我，讓陷入盲點的我茅塞頓開，讓論文的品質更有保障，在此表達我最誠摯的謝意。最後，感謝家人一直以來的支持，讓我能夠無後顧之憂的北上求學，追求自己的夢想。感謝同學們在撰寫論文的過程中，彼此加油打氣交換意見，讓進度不致落後。感謝工作崗位的同事們，在我求學過程中協助代理處事。

## 摘要

在一帶一路躍升國際政治舞台後，相關議題的開展成為東西方各國研究中國以及東亞事務的重要議題。在此架構下的概念中，「冰上絲綢之路」如同一帶一路的命名概念，是中國對於北極事務的觀點，也是該國參與北極事務的概念。

本文即是在此概念下，透過檢視現有官方文件與研究文獻，探索冰上絲綢之路的戰略意涵及其建設項目。而圍繞著主題所提出的議題，主要旨在三個面向的探討。首先開宗明義的探討中國外交戰略意涵所在有著何種特色，除了介紹冰上絲綢之路的意義與內涵，同時從外部與內部因素的層面，檢視冰上絲綢之路線有的樣貌，而在這些因素的形塑後，又有哪些實質政策、合作專項的開展是戰略發展的實證性案例。

第二個部分則是在檢視了戰略核心後，發現冰上絲綢之路的概念係採取中俄合作的雙邊合作模式，其意義與標的何在，此處並列舉現有合作的建設項目，作為實證觀察以回應研究的假設。最後，在研究冰上絲綢之路議題過程中，發現仍存有潛在威脅與阻礙，遂於後臚列出戰略層次、國家間合作與現有建設項目等三個面向，有無風險與阻礙且影響戰略的發展。

可以說冰上絲綢之路戰略的中俄合作方向無庸置疑，而其發展恰逢現今快速發展的國際事務，涉及面相與因素複雜，干擾高度變動下對於研究是個挑戰，這也是研究此領域有著高度變動性但也是饒富趣味之處。

**關鍵詞：**冰上絲綢之路、戰略研究、中俄合作、北極事務

## Abstract

China and east asia gain further attention across the world after the “One road One belt” advocate raised. Base on this system, “Polar Silk Road” inherited identical implication which represents the viewpoint about China’s arctic affairs and way to engage arctic affairs. To study the Polar Silk Road strategic, this research first carried out the frame of this strategy with potential partnership and construction item which are basen on this strategy.

First of all, this research focus on characteristics of China's diplomatic strategy. Furthermore, what’s the meaning Polar Silk Road and decisive external and internal factors on shaping Polar Silk Road strategic also brings into this arcle. Secondly, we found that the core notion of Polar Silk Road strategic, China-Russia relationship is indispensable to this strategy. This research aims at finding out the its meaning and targets, estimating cureent situation on China-Russia relationship and the practical projects prove that “Polar Silk Road” has a storng foundation.

Last but not least, it seems that Polar Silk Road strategic make progress with highly collaborate between China and Russia. As part of the foreign affairs strategy, however, Polar Silk Road strategic still has lots of risk to overcome. There are also hidden friction and obstacle lies ahead and it may jeopardize China to cooperate with Russia or to engage arctic project investments. Accordingly, we have to value risks to the Polar Silk Road strategic within three aspects including strategy, cooperation between nations, and current investing projects.

There is no doubt that Polar Silk Road strategic literally base on cooperation between China and Russia. Given that the transnational affairs grow rapidly, it pose

a more challenge position to study in this field. Under this circumstances, discussing Polar Silk Road strategic is more than an arduous task. Instead, it provide researchers with more flexibility to find out the result that we expected.

**Keywords : Polar Silk Road, Strategic Studies, China–Russia Cooperation,  
Arctic Affairs**



# 目次

表次.....	vii
圖次.....	viii
第一章 緒論.....	1
第一節 研究動機與目的.....	1
第二節 文獻探討.....	4
第三節 研究途徑與方法.....	33
第四節 研究範圍與限制.....	36
第五節 論文架構與章節安排.....	38
第二章 冰上絲綢之路與其發展.....	41
第一節 冰上絲綢之路及其概述.....	42
第二節 影響冰上絲綢之路發展的內部因素.....	52
第三節 影響冰上絲綢之路發展的外部因素.....	64
第四節 小結.....	71
第三章 冰上絲綢之路的中俄區域合作發展戰略.....	75
第一節 冰上絲綢之路的中俄合作意義.....	75
第二節 冰上絲綢之路的中俄合作模式.....	99
第三節 冰上絲綢之路建設中實例.....	112
第四節 小結.....	125
第四章 冰上絲綢之路發展困境.....	129
第一節 冰上絲綢之路的戰略阻礙與困境.....	130
第二節 中俄區域發展潛在競爭.....	139
第三節 冰上絲綢之路建設項目之挑戰.....	147

第四節	小結.....	154
第五章	結論.....	157
第一節	研究發現.....	157
第二節	後續研究.....	163
參考文獻	.....	165



## 表次

表 1 俄羅斯北極地區各支撐區特色和重點建設項目.....85

表 2 亞馬爾液化天然氣專案項目與後續工程建設項目一覽.....119





## 圖次

圖 1 國家利益、目標、政策與戰略間關聯性一覽表.....	34
圖 2 俄羅斯聯邦遠東地區(聯邦區)示意圖.....	39
圖 3 北極(商轉運行)航線示意圖.....	46
圖 4 環北極國家.....	49
圖 5 一帶一路示意圖.....	55
圖 6 北極圈內 33 個地質探勘區域.....	61
圖 7 俄羅斯經濟地區及聯邦管區(紅色標線為界)劃分示意圖.....	79
圖 8 俄羅斯北極支撐區資源、建設分佈與北方航道相對位置圖.....	82
圖 9 中俄東線天然氣(西伯利亞力量)管道示意圖.....	94
圖 10 冰上絲綢之路戰略架構—一帶(彎月弧形區)一支點(圓圈區域)示意圖..	107
圖 11 遼寧沿海經濟帶發展規劃相對位置示意圖.....	110
圖 12 亞馬爾半島地理位置圖.....	114
圖 13 亞馬爾專案項目及其週邊與後續期程工程建設項目.....	118
圖 14 阿爾漢格爾斯克深水港口相對位置與對外運輸廊道基礎建設項目.....	122
圖 15 北緯通道鐵路線(藍色虛線部分)及周邊現有鐵路路網.....	124
圖 16 俄羅斯北極三葉草軍事基地.....	135
圖 17 北極地區軍事設施分佈圖.....	137



# 第一章 緒論

## 第一節 研究動機與目的

### 壹、研究動機

自從中國在 2012 年推出「一帶一路」戰略後，席捲全球的一帶一路戰略的研究，乃至於對於一帶路一路戰略架構下對於沿線各國的互動與投資，均成為國際社會關注焦點。其中，面向歐亞大陸的觀點來轉移太平洋潛在圍堵中國的形勢，巧妙的緩解對於衝突發生的可能性。然而，在「絲綢之路經濟帶」及「21 世紀海上絲綢之路」的實踐過程中，不可避免的面對傳統強權的畏懼、對中國崛起與紅色投資的潛在疑慮、乃至於美國印太戰略的全面對抗，因此拉高層次至國家安全戰略的考量上，分散風險的進行更周全的規畫，是北京政府持續補強一帶一路戰略努力的方向。

隨著全球暖化後的地區，多數為人所關注的多半聚焦何處的冰川又後退幾公分、南極冰棚大量崩解、北極熊幾乎進入滅絕狀態，然而對於國家安全戰略及其重要的利益爭奪主體而言，北極地區中北冰洋大量融冰後的區域，無論是航道航線的劃定、經貿往來互動的規模、海底大陸架的豐富海洋資源開採，將是未來數年的國際政治領域中逐漸受矚目之領域。也因此，在尋找國家區域安全戰略替代方案，北京當局的眼光就望向北方。中國面對崛起各方挑戰下，維持該國持續發展推升的動力，透過各種模式保障經貿渠道暢通，北極航線的拓展與資源的搶占，從包括 2013 年成為北極理事會的觀察員，大規模參與亞馬爾液化天然氣專案（Yamal megaproject）的積極投資，再到 2018 年發布「中國的北極政策」白皮書，無論戰略上與政策上的實際行動益發明顯。

中國崛起後，重新定義外交戰略，在投射國力積極參與國際事務後，對於周邊區域的經營列為政策主軸，而其中現階段中國在北極地區開展諸多發展戰略的實踐，均透過構建雙方合作模式。因此為瞭解中國於拓展對外關係的戰略架構下，冰上絲綢之路的發展是否即為中國在邁向北極戰略的試金石，以及現有中國投入北極開發的動向，能否呼應中國北極政策之內涵。探究其中之相互關係，並推衍未來中國對於冰上絲綢之路的戰略規劃，落實至外交政策層面後對於北極地區國際政治權力消長，將朝向合作或是變相加劇，是一水之隔的我國，面對兩岸間於國際領域外交交鋒中可供預判及借鏡之處。

## 貳、研究目的

作為國際政治領域新興議題，中國對於冰上絲綢之路的建構具有濃厚的興趣與企圖心，政策實踐的同時，脈絡走向可以觀察出國家發展戰略方向與目標。因此，本研究針對中國冰上絲綢之路領域，依照問題層次深淺提出下列疑問，嘗試透過研究達成設定之目的與成果，並解釋其中相關聯性。

### 一、冰上絲綢之路於中國外交戰略意涵所在有著何種特色？

在國家安全與外交戰略體系中，中國發展面向選擇多元，對於崛起中的大國而言，面臨美國的戰略圍堵，中國應採取穩紮穩打謹慎的佈局因應，在一帶一路戰略推出後，中國官方開始唱響不具地緣關係與戰略優勢之冰上絲綢之路作為延續戰略的精神，而在冰上絲綢之路的推展過程中，所建構以歐亞大陸板塊北方區域所形成的戰略合作區域，未來仍將面臨多重挑戰，在考慮地緣政治與外交戰略間的平衡，中國現階段傾向與俄羅斯合作為戰略走向的模式，其特色所在及影響因素，是否於外交戰略環節中具有考量，以上種種是本研究中第一部分嘗試想了解之處。

## 二、中國現階段冰上絲綢之路的戰略核心採取中俄合作的雙邊合作模式其意義與標的為何？

傳統地緣政治觀點而言，兩極地區不曾列為關注焦點與重點探討對象，直到晚近，雖仍不具系統性的界定與描述，但對於北極地緣政治結構的討論近來持續攀升。本研究嘗試透過對於地緣政治觀點，分析中俄兩國於冰上絲綢之路合作的國家利益，來進一步檢視冰上絲綢之路戰略建構，乃至於戰略走向採取中俄合作的模式，是否基於對於地緣政治的敏感性，或謂之地緣政治一定程度影響了形塑冰上絲綢之路的過程，此一部分將歸納出現有戰略思想層級的架構，並闡明現有中俄包括政策層面以及開發項目合作等內容，對照是否在上開基礎上進行的合作。

## 三、縱以現今中俄合作持續升溫下，冰上絲綢之路仍存有潛在威脅與阻礙，是否在各個層面因素的干擾下，會影響冰上絲綢之路戰略發展並危及其核心利益—中俄區域合作的開展？

鑒於觀察現有北極地區國際政治體系運作情形，本研究提出初步研判係冰上絲綢之路採取中俄合作發展模式為戰略內涵，一定程度是因地緣政治因素影響。就理論層級而言，在北極地區視之為無政府狀態而國家行為者各自為了國家安全或利益採取符合各該國家之作為與應處，中國以扈隨區域強權而尚無法或不願成為主要的倡議者與領導者，作為戰略建構的核心與政策發展的主軸。

然而，中國作為持續崛起的大國，建構冰上絲綢之路的戰略構想獲得成功後，建設中或是未來規劃的區域發展戰略、全球發展戰略等中長程發展規劃，特別是不享有地緣關係之區域，其中所面對的戰略挑戰，不論是既有合作國家間的矛盾，尚有諸多層面所涉及的衝突與阻礙，是冰上絲綢之路設計並規劃戰略過程中不可避免之挑戰，本研究將提出對照，臚列以證明冰上絲綢之路在發展過程中仍有諸多尚待克服之處，或可作為未來戰略發展過程中，進行避險的選項。

## 第二節 文獻探討

作為國際關係領域新興熱點議題之一，冰上絲綢之路及其相關議題的文獻探討，自從 2015 年後概念性的提出以及後續正式提出後，始有系統性的學術研究文獻。在此之前的研究，均僅以中國參與北極事務或是北極區域地緣政治的建構為主題，圍繞牽涉環北極國家之間的事務往來。然而就議題的發展脈絡觀察，冰上絲綢之路並非毫無基礎發展的戰略建構，仍當回溯中國一直以來涉入北極事務的重點與方向，方能全面性的瞭解最終中國就構建冰上絲綢之路的核心思想。在兼顧新興議題與立論基礎穩固平衡性與完整性，本研究對於文獻探討將有較多篇幅的整理與分析，擷取相涉冰上絲綢之路與研究過程相關之題材作為研究，以下便從理論運用開始探討。

本文進行的文獻回顧的探討，先從對於研究主架構的理論基礎與概念出發。冰上絲綢之路的戰略思維係架構於北極地區的戰略空間，吾人呼應對於研究議題的回應，遂聚焦地緣政治對於冰上絲綢之路戰略走向的影響。而在了解兩者之關聯性時，檢視在北極地區地緣政治的結構，並概略分析其特色與內涵，是否能成為冰上絲綢之路戰略規劃層面的特色，提供冰上絲綢之路戰略訂定的準則，甚至能否引導與影響冰上絲綢之路走向與發展。另一方面，論者認同對於北極地區無論是基於政治或是能源為主體<sup>1</sup>，形成以現實主義為主要結構的區域權力結構，而在此俄羅斯作為北極地區主要行為者，無論是國家行為與政策，均能產生與北極地區一定程度的依賴性，或可稱之北極地區地緣政治結構由於俄羅斯的行為而將造成變動。<sup>2</sup>因此第一部分將從理論運用出發，回顧北極地區地緣政治，並透過分析俄羅斯北極地緣戰略與政策，從另外一個角度切入解構

<sup>1</sup> Arthur H. Westing, *Global Resources and International Conflict: Environmental Factors in Strategic Policy and Action* (Oxford: Oxford University Press, 1986), pp. 204-210.

<sup>2</sup> 閻亢宗，「俄羅斯與中國在北極議題主張的矛盾與潛在衝突」，*遠景基金會季刊*，第 16 卷第 1 期(2015)，頁 55~57。

北極地緣政治區所具有之特徵與模式，藉此將冰上絲綢之路的戰略走向對照定性。

本文進行的文獻回顧的探討，在立基於理論的發展與地緣關係的框架，冰上絲綢之路作為本研究的重點，相關文獻爬梳是必須蒐羅者。除了對於冰上絲綢之路具有直接關聯性的文獻回顧外，為求全面性的瞭解作為冰上絲綢之路的概念探討，將以 1999 年雪龍號完成北極地區首次勘查後為始點，並盡可能在兼顧時間序盡可能向近期涵括的前提為主要回顧重點。簡言之，**第二部分針對冰上絲綢之路本身以及前階段概念性探討文獻為主。**

最後為了貼近本文研究方向，從上開二者為基礎深入聚焦現階段吾人所觀察所得知冰上絲綢之路以中俄合作為主要方向，中俄於北極地區開展之政策合作，是否具有未來實質發展之潛力，並探討未來冰上絲綢之路是否能繼續採用現行合作模式，進一步評價冰上絲綢之路的中俄合作模式，能否提供中國未來於不具高度地緣關係之區域，進行區域合作時採取選擇與域內強權結盟而非以自身實力打破既有權力結構模式，並研究是否具有參考價值。值得一提的是，基於現階段冰上絲綢之路，尚無官方性政策文件臚列之實質性戰略規劃，或以實質政策宣示進行戰略佈署。因此基於地緣戰略觀點，假定以冰上絲綢之路的核心係以中俄合作為基礎，則以中國東北地區與俄羅斯遠東地區具有支撐冰上絲綢之路發展條件，將同時將此區域合作現況文獻進行檢視。是此，**第三部分將針對冰上絲綢之路中俄合作之部分，同時探討中俄合作的核心並縮小範圍至中俄北極地區與東北(遠東)地區合作文獻進行分析。**

## 壹、理論探討：新古典現實主義與北極地區地緣政治

### 一、新古典現實主義

作為國際關係主流理論的中流砥柱，現實主義在研究者前仆後繼的努力下持續開枝散葉。理論建構的過程中均為了追求更加完美的詮釋，以完整地對於未來做解釋、現在進行規劃、外來提出預測。眾多的現實主義流派中，新古典現實主義於 1990 年代初期萌芽，其挑戰的是傳統以權力分配為根基的現實主義詮釋脈絡，而提出對應地修正和分析來探討國際政治領域尚待補強之處。<sup>3</sup>而其目的在於擴大現實主義典範地解釋範圍，在外交同盟的方向與強度兩大面向，特別具有解釋力。<sup>4</sup>

新古典現實主義其理論是立足於歷史研究方法上，透過科學研究的方法，兼容古典現實主義與新現實主義的內涵，建立一般性的通則與定律。而其引用華爾滋(Kenneth Waltz)提出國際政治分析的三大依據，即透過國際、國家、個人國際政治分析，作為理解國際政治的途徑。最終，使用國家外交政策與解析國際政治實情的重要憑藉，檢視和分析國家外交政策與其對國際政治影響。<sup>5</sup>

而其理論運用的模式，作為具有開創性的方法，很大程度的探討國家內部決策者與政策決策對於國際政治所扮演的角色。遵循現實主義門派的共通點，無政府(anarchy)狀態的認識是新古典現實主義對於國際體系提供的客觀場域。國家也是具有理性地追求國家利益，唯一具有特色的是新古典現實主義並非新現實主義追求之安全極大化(security-maximizing)、古典現實主義追求之權力極大化(power-maximizing)，而是追求對於影響力的極大化(influence-maximizing)。<sup>6</sup>

<sup>3</sup>John Baylis, Steve Smith, Patricia Owens (2008), *The Globalization of World Politics: An Introduction to International Relations*, New York: Oxford University Press, p. 99.

<sup>4</sup>張亞中、張登及主編(2016)，*國際關係總論*，新北:揚智文化，第4版，頁48。

<sup>5</sup>林宗達(2011)，*國際關係理論概論：國際關係之現實主義與自由主義的相關理論*，台北:晶典文化事業出版社，頁237。

<sup>6</sup>林宗達(2011)，*前引書*，頁200。



除此之外，理論運用的研究架構，新古典現實主義採用了涵蓋國際體系、國內政治的兩大體系，其中國內政治體系又可以細分成國家內部菁英階級共識、社會的分裂程度、官員與行政部門、國家的動員能力等多層次地分析方法，簡言之即涵蓋了國際體系、國內政治、國家與社會互動的多層次分析方法。<sup>7</sup>

而在多層次分析方法概念地探討過程中，十分注重做為自變相與中間變項的國內政治、國家社會互動的兩大部分，其中從領導者與菁英階層內部的互動，形成共識與否的條件下尚需探討國家本身具有之國力與獲得社會資源的能力，後接續與社會的鏈結，藉此評估一國的政策走向與政策導向，是否具有政權的脆弱性或是領導者對國際體系影響的認知等。Schweller 鑒於從理論鋪陳的政策分析觀察到新古典現實主義不同於傳統現實主義的平衡概念，提出了未盡平衡（underbalancing）作為國際體系所處狀態，作為驅動與結果形成不斷循環的過程，提出國家面對國際政治的變遷，從國內政治反映出來的策略可能選擇制衡、扈從強權、綏靖政策、自我防衛等外交政策選項。<sup>8</sup>

對於理論的批評，多數聚焦於指出新古典現實主義不僅未建立嚴謹的理論架構，且新古典現實主義主要是研究和分析國家外交政策與國際政治之理論研究架構，亦即外交政策分析，而非理論嚴謹架構。<sup>9</sup>以華爾滋的觀點，國際政治理論試圖解釋國際體系中那些持久的反覆出現的模式，而外交政策理論研究的是個別國家的具體行為及其差異。<sup>10</sup>即使如此，因本研究係借用新古典現實主義對於國際政治無政府狀態的詮釋，並引用理論中對於事件或是國際政治現況形成國家行為的分析方法，因此對於理論反動的討論以及理論未竟完善之處，非本次研究所欲討論之重點，而理論深入的探討亦非研究之主軸。

<sup>7</sup> Randall Schweller(2004), Unanswered Threats: Political Constraints on the Balance of Power, *International Security*, Vol.29 Issue 2, pp. 168-170.

<sup>8</sup> Ibid, p.169。

<sup>9</sup>鄭瑞耀(2015)，「國際關係新古典現實主義理論」，*問題與研究*，第44卷第1期，頁132~133。

<sup>10</sup> Kenneth Waltz(2010), *Theory of International Politics*, Long Grove: Waveland Press, p. 72.

## 二、北極地緣政治

針對北極地緣政治之研究文獻就較為多元，較為主流的係從國家為主體地探討北極地緣政治現況。葉濱鴻等 4 人針對北極地區地緣關係與地緣政治的研究內容進行統整分析，分析自 2000 年針對該議題的研究量能，而其內容隨著各國對於北極的逐漸關注，有了更加廣泛及大量的投注。葉氏等 4 人指出現階段北極地緣政治研究上看<sup>11</sup>，架構在圍繞俄羅斯、美國與加拿大三個國家間的權力互動，衍生出國際間研究主要關注主權政治、航道利用、資源管理和原住民權益等主體性議題，從量化之比例將近半數聚焦於此；中國內部則著重關注地緣政治、航道交通、資源經濟和地區治理等參與性議題。此外，中國內部研究中對北極地區地緣政治的內容<sup>12</sup>，多數主要聚焦中國參與北極事務的探討，基調是合作方向。此外在中國自身北極身份構建上，有學者認為相比「非北極國家」和「近北極國家」來比喻中國於北極地區的參與角色，「利益攸關方」對於中國具有較好的實用性和較強的可塑性。

葉氏等 4 人提出因應北極地緣政治認同白佳玉提出的中國北極合作應圍繞 1 條主線、2 個層面、4 個維度進行<sup>13</sup>，即利益共贏為主線，國際組織層面和國家層面兼顧，全球性和區域性國際組織、北極和非北極國家 4 個合作維度相結合。<sup>14</sup>本文對於進行北極地緣政治探討的價值，在於針對近 20 年來探討北極地區尤其是相涉地緣政治研究領域進行量化討論，並歸納出現階段學術界研究的方向與重點，不啻提供建構北極地緣政治的研究基礎。雖然並未針對北極地緣關係進行系統性的理論建構，然而重點排序北極地緣關係的議題面向，對於進行本次研究的領域篩選乃至於未來進行北極地區各類議題的研究，給予指標性的協助。

---

<sup>11</sup>葉濱鴻、程楊、王利、楊林生(2019)，「北極地區地緣關係研究綜述」，*地理科學進展*，第 38 卷第 4 期，頁 489~505。

<sup>12</sup>葉濱鴻等，前引文，頁 493。

<sup>13</sup>白佳玉(2013)，「中國北極權益及其實現的合作機制研究」，*學習與探索*，第 12 期，頁 87~94。

<sup>14</sup>葉濱鴻等，前引文，頁 497。

Vesa Virtanen 從現實主義觀點分析俄羅斯、中國和美國在北極的活動，以及其對芬蘭的影響，他認為三國對北極的興趣日益濃厚，同時也升高了軍事行動，這對所有北極國家已產生安全性的影響。<sup>15</sup>文中分別指出美國對於安全為北極地緣戰略的最優先順序，俄羅斯則是以柯拉半島為始點，是未來俄羅斯治理北極事務的重中之中，不僅止於現為全球最大核能發展的區域，更是前進廣袤北極地區的交通戰略要衝，並與另外兩個戰略核心區—聖彼得堡、莫斯科，形成政治與經濟領域上的互補關係。中國的北極經營特色主要體現於並無對領土以及資源的直接衝突、北極航線未來商業化後的巨大利益等，而其經營的面向為投資具可永續發展的新型能源領域，並且同部分中國學者所提供未來除了俄羅斯之外主要的合作對象係北歐五國。

如同多數學者所認同，現有北極地區國際政治模式，指出以聯合國海洋法公約所提供的國際法架構，其提供了對話平台與資源控管的模式，然而國與國之間有關北冰洋大陸架的主權爭端，係該區域國際政治競爭結構的緣由。就現階段而言，因航道商轉與大規模資源開發的需求仍未具體化，北極地區尚無大型、明確的國際建制來進行規範與約束。

比較特殊的是，Vesa Virtanen 特別針對中國面對北極地緣戰略的機會與阻礙，指出俄羅斯唯二的具開發北極地區離岸資源的公司，目前開採的動能與資金均未齊備，使得俄方需要國外的資金協助是中國目前的機遇。因此認為中國未來進入北極地區的投資模式，或許將採取現今於非洲與拉丁美洲的模式—投資並與當地企業與金融體系合作的方式，作為開發北極的敲磚石。<sup>16</sup>而中國經營北極的負面因素部分，若是以中俄合作為契機來經營或實踐冰上絲綢之路戰略，國際上的角度而言，需承擔俄羅斯現今與環北極諸國的領土爭端，即其可能帶來的反制措施，另外俄羅斯將北極航線至於國家利益層級，對商船航行可

<sup>15</sup> Vesa Virtanen (2013), *The Arctic in World Politics: The United States, Russia, and China in the Arctic—Implications for Finland*, Cambridge: Harvard University Press.

<sup>16</sup> *Ibid*, p.49

能增加的額外支出可能使得中國重新衡量避險與支出間的必要性<sup>17</sup>；而從中國國內的角度而言，Vesa Virtanen 點出少子化衍生的國內經濟成長遲緩、中國社會階級對立以及中國政府的貪腐情形等三大因素，可能發展成為影響中國對外政策的調整變數。<sup>18</sup>

趙寧寧等 2 人從 2013 年烏克蘭危機為發想，採取類似前揭葉氏等 4 人途徑，以俄羅斯、美國、歐洲為主體，指出三者具有影響全球地緣政治格局的行為者，也是影響甚至決定北極地緣政治走向的三大力量，因此通過分析俄美歐三方在北極事務，探討北極地緣政治的架構。並簡述俄、美、歐三方參與北極事務的背景與脈絡，各自依循所屬具有優勢之途徑參與北極事務，以獲取國家（區域）利益。<sup>19</sup>

趙氏等 2 人所建構三者間對於北極地緣政治的觀點，係俄、美、歐三方北極利益訴求和北極政策目標的界定都與其全球戰略佈局或整體發展規劃緊密相連，且展現出一定的從屬性。然而不同於美、歐兩方，對於俄羅斯而言，北極是其實現強國富民戰略的核心區域，也是其突破美歐地緣政治圍堵的關鍵方向。此外，三者對推動北極環境保護的國際合作、制度化的國際合作等兩大面向具有一定程度的共識。相反的，三方對於北極地區的主權分配與擴張議題、國家安全尤其涉及軍備議題走向，尚無共識且有形成紛爭升溫的態勢，也是北極地區主要行為者形塑的地緣政治的特性。結構性的說，針對現階段所謂「環北極國家」行為者中的三個主體，嘗試架構在三方形成的互動關係中梳理北極地區地緣政治情勢。對於地緣政治區內的行為準則，固然會因為行為者之間的能量差距，而有造成域內地緣政治的波動，也因此探討彼此間的互動關係以及各該行為者的意圖，可以提供研究方向。

---

<sup>17</sup>Ibid, p.56

<sup>18</sup>Ibid, p.74

<sup>19</sup>趙寧寧、歐開飛(2016)，「全球視野下北極地緣政治態勢再透視」，*國際政治經濟評論*，第 34 卷第 3 期，頁 31。

陸俊元「北極地緣政治與中國應對」與楊劍「北極治理新論」一書，均對於北極地緣政治進行論述，唯一不同的是陸氏採取 Vesa Virtanen(2013)文中闡述中國北極戰略之途徑，一樣聚焦北極地緣政治結構以及中國在參與北極事務過程中的機緣與挑戰，認同北極地緣政治對於中國參與北極事務具有相容性非排斥性，而楊氏則是專注於北極地緣政治的分析，從北極地區之與全球系統之關係，同時從全球性的治理議題作為最上層的國際建制架構，後篩選出北極地緣政治的治理模式，並且將重點置於域內與域外的活動，提供北極地緣政治在國家層級間外交事務互動的架構，再進一步深入國家自身的北極治理與北極政策。<sup>20</sup>陸氏與楊氏則有一定程度的對於北極治理機制進行類似的評估，如同多數認同北極理事會、斯瓦爾巴德條約與聯合國海洋法公約的功用，對於中國參與部分敘述篇幅則較少。值得注意的是，楊氏針對區域層面及次區域層面的治理機制，提供了學術性的探討，對於冰上絲綢之路戰略前端與中末段佈局提供了重要的理論基礎；另外針對地緣政治單一議題的治理現況，提出現況與未來治理的啟發。

Juha Käpylä, Harri Mikkola<sup>21</sup>與 Jason Dittmer, Sami Moisio, Alan Ingrama, Klaus Dodds 則是採用偏向經濟觀點來闡述北極地區之地緣政治<sup>22</sup>，均指出現從經濟觀點明確指出俄羅斯與挪威對於北極地區，是環北極國家中兩國最具積極涉入者。Juha Käpylä(2016)提到北極地緣經濟的發展，指出了航道、能源資源為兩大北極地區具有未來發展前景的關鍵，透過二者的巨大吸引力，使得從經濟觀點檢視北極地緣政治，是地緣政治區的特性之一。然而，如同多數論點所見，基礎建設、氣候因素與主權爭端為三大未來地緣政治區的潛在巨大挑戰，也是地緣政治區內的議題。此外，指出中國對於能源的需求，是另一個北極地緣政治經濟議題的重要因素。是此，Juha Käpylä(2016)相對較為正面的看待北

<sup>20</sup>楊劍(2014)，*北極治理新論*，北京:時事出版社，頁 172~233。

<sup>21</sup> Juha Käpylä, Harri Mikkola(2016), The promise of the geoeconomic Arctic: a critical analysis, *Asia Europe Journal*, Vol.14 Issue 2, pp. 203-220.

<sup>22</sup>Jason Dittmer, Sami Moisio, Alan Ingrama, Klaus Dodds (2011), Have you heard the one about the disappearing ice? Recasting Arctic geopolitics, *Political Geography*, Vol.30 Issue 4, pp. 202-214.

極現階段競爭過程中的地緣政治結構，並指出俄羅斯插旗國旗於北極點事件卻未引發彼此間的軍備競賽，而是仍舊維持該區域的合作氛圍。<sup>23</sup> Jason Dittmer(2011) 則是強調北極地區為相對權力真空的地緣政治區，北極是個相對自由的國際政治場域，並且更加強調北極地區原住民的潛在影響，相較之下採用一個較為批判的觀點認為北極地緣政治，應當在自由與新現實主義的理論搖擺中。

李振福等 2 人將研究範圍進一步限縮於北極地緣政治單一議題中<sup>24</sup>，李氏等 2 人北極航線其地緣安全之內涵與影響進行討論。除概述北極航線現況外，點出了北極航線的地緣安全價值，因其連接了太平洋與大西洋，擴大了北極地區地緣安全的範圍<sup>25</sup>；而因各國積極將目光投注於北極地區，就當前國際事務參與合作的精神而言，北極航線地緣安全能夠為北極地區地緣安全提供保障；回歸聯合國海洋法公約第 1 條指出航線即為便利國際交通原則，北極航線地緣安全是其他環北極國家參與北極地區地緣安全的切入點。

李氏等 2 人並點出北極航線地緣安全同時包括了政經軍事的傳統安全與環保議題之非傳統安全層面的議題，而進一步探討航線地緣安全建制的部分主要由三部分組成，其一係北極地區現有的國際協調機制主要依靠北極理事會，次透過斯瓦爾巴德條約的基礎與聯合國海洋法公約的多數認同，形成北極航線較具代表性的監管機制<sup>26</sup>，最後較為鬆散者係環北極國家利益相關大國（如俄羅斯、加拿大、美國等國家）的行為對北極航線地緣安全問題的影響，國家行為者之間的互動。同時李氏等 2 人指出北極地區雖有北極理事會的合作平臺，沒

<sup>23</sup> Juha Käpylä, Harri Mikkola(2016), The promise of the geoeconomic Arctic: a critical analysis, *Asia Europe Journal*, Vol.14 Issue 2, p. 213.

<sup>24</sup>李振福、劉同超(2015)，「北極航線地緣安全格局演變研究」，*國際安全研究*，第 6 期，頁 81~105。

<sup>25</sup>李振福等，前引文，頁 86。

<sup>26</sup> 係 1920 年由國際聯盟主導，挪威等 18 國簽訂的關於該島的使用與主權問題之條約，現締約國為 42 國，是現有北極地區最具政府間性質之條約。該條約承諾挪威具有「充分和完全的主權」，賦予締約國的公民在此島的逗留權與挪威本國公民相同，且無需申請、無需簽證自由地進出該地，並且可以無時限地在此島居住，除非違反挪威政府法律的任何行為。參考資料：[https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/print\\_sv.html](https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/print_sv.html) (最後檢視 2019 年 10 月 25 日)

有形成完整意義上的國際協調機制<sup>27</sup>，且因北極地區諸多劃界案尚未定論，北極航線的法律的缺失使得北極航線的權益紛爭不斷，種種因素均造成北極航線地緣安全的隱憂，而這也是未來改善相關情形需努力的目標。提出大北極機制，主要是引入國際合作的共同監管措施，以補強前揭對於北極航線地緣安全的隱憂的情形。

除了從上揭北極地緣政治架構與地緣政治議題層面的切入點，另外從國家行為者自身對於北極地區的戰略思維與架構，也可以勾勒北極地區地緣政治的形貌，其中較具代表性之國家且切中本次研究議題的核心之一係俄羅斯。連弘宜從北極地區獲多數國家認同之區域行為依歸聯合國海洋法公約出發<sup>28</sup>，闡述從領土主權觀點與法效力指出北極地區提供俄羅斯主導北極事務的因素與著力點。同時間，國家法規範引出根本國家利益對於俄羅斯北極政策具有的重要性，俄羅斯更系統性地通過制定一系列政策、戰略思考文件、法規範如 2008 年「北極政策基礎」、2013 年 2 月 20 日「俄羅斯聯邦 2020 年前的北極區域發展與國家安全保障戰略」的模式，凸顯政府對於北極政策維護的決心。可以說，俄羅斯基於主張海洋權利、對外政策推展、維護國家安全等理由，積極研擬海洋戰略，加上在海洋科技方面的優勢，於是率先向聯合國大陸架界限委員會提出其大陸架劃界主張。著眼於國家安全戰略優先層級，俄羅斯未來勢必只會持續強化該國對於北極地區的掌握，並強化治理戰略與政策的推展。<sup>29</sup>而對於北極地區地緣政治最具影響力的國家，必然的可做為戰略構建參考依據，也是對於冰上絲綢之路可能需對接甚至遭遇挑戰，先行進行預判。

美國戰略與國際研究中心(Center for Strategic and International Studies, CSIS)同樣認知到俄羅斯無論是國家戰略或是北極戰略對於北極之重要性，Heather Conley, Caroline Rohloff 提出專題報告針對俄羅斯的北極戰略進行深入

<sup>27</sup>李振福等，前引文，頁 97。

<sup>28</sup>連弘宜(2018)，「俄羅斯的北極政策：源起及其重點」，**歐亞研究**，第 5 期，頁 29~34。

<sup>29</sup>連弘宜，前引文，頁 34。

探討<sup>30</sup>，從 2012 年普丁再次當選總統後的政策面切入，接續以包括航道與能源開採的經濟層面為題，分析俄羅斯於北極地區的核心利益，以及俄方採取的治理策略與途徑，另外並評述了俄羅斯對於北極地區環境保護議題的政策作為，中間納入了以國家為主體的架構模式，探討各方行為者的作法，以預判俄羅斯於北極戰略各領域中的潛在變因影響。值得一提的是，本專題最終另以美俄於北極地區雙邊合作關係作為結尾，探討合作的空間、領域與模式等，是本專題的特色之一。

「冰幕」為主軸，其實隱含著俄羅斯北極戰略對外突破過程，仍為西方自從 2014 年克里米亞事件後對俄羅斯經濟與軍事制裁，以及油價波動影響俄羅斯國內經濟表現，形成了區域回歸冷戰時，美蘇於北極地區於國家安全軍事利益的第一線衝突。在普丁重新入主克林姆林宮後的北極政策，成為俄羅斯歷史以來的北極政策與俄羅斯現階段聯邦政策，最集中也最優先的序位。並且因於圍堵態勢的形成，除了自身更加積極投入北極地區的動力，造成俄羅斯認為提升非環北極國家的北極事務參與，是現階段俄羅斯北極戰略的另一個特色。

從能源與經濟角度出發，因現有俄羅斯的天然氣、煤礦、原油等重要資源的蘊藏量仍然集中於西伯利亞地區與瀕北冰洋地區，這是呼應了俄羅斯的能源作為經濟推升主力，以至於北極戰略對俄羅斯具有重要性的緣故。<sup>31</sup>然而，美國頁岩油投產後，對於俄羅斯能源政策與開採的影響，也可能是影響俄羅斯北極戰略架構中的另一個重要因素。而從軍事安全角度檢視可見俄羅斯對該國周邊領土邊界的掌握與控制，同樣的對於北極地區的重視，隨著軍力持續部署，該國軍事基地的建立、俄羅斯北方軍隊的軍力擴充、俄羅斯海軍視北方航道的戰略地位，再再顯示俄羅斯於國家安全層面持續強化對北極區域的支撐。<sup>32</sup>再

---

<sup>30</sup> Heather Conley, Caroline Rohloff (2015), *New Ice Curtain – Russia's strategic reach to arctic*, Center for Strategic and International Studies.

<sup>31</sup> *Ibid*, pp. 23~27

<sup>32</sup> *Ibid*, pp. 74~76



者，俄方既有的戰略性核武於北方的部署，更是在北極地區開發後，間接形成俄羅斯北極地區的潛在國安威脅。

圍繞美俄外交關係間雙邊總統會議，美俄雙方現階段較多接觸的反而是在經濟層面，包括漁業合作、社會人文保存、資源保護、科學考察等之議題。然而不容忽視的是，傳統國際政治上的議題，美國海岸防衛隊與俄羅斯聯邦安全局間的合作關係，或多或少因於美俄關係受國際議題影響而有暫停合作的部分<sup>33</sup>，然而 2015 年美國海岸護衛隊針對北極地區合作開發的表述，闡明即便地緣政治與外交關係的緊張，仍然不妨礙環北極國家間的合作關係。即便兩國的北極合作仍未列為兩國外交政策的重點與核心，卻也因此成了兩國在低盪的兩國關係過程中圍堵俄方的漏洞，也是為合作的契機。樂觀觀之，表達了美方仍認為北極地區存有著合作的開放性選項，或許是因為該國於北極競逐的過程中較為落後，卻也凸顯了國際政治互動的巧妙。本專題一定程度代表了華府對於北極地緣政治的官方學術性觀點，卻也從對於俄羅斯北極戰略的分析，解構了北極地緣政治受俄羅斯勢力影響的論證支持，且也標誌美國未來進行北極事務參與的可行性途徑。

徐博同樣指出俄羅斯北極地緣戰略的優勢且具較高國家利益<sup>34</sup>，近年來俄羅斯不斷加強自身在北極地區的存在，推出一系列政府官方檔指導俄羅斯北極戰略，力圖在北極地區事務上掌握主導權。

## 貳、 冰上絲綢之路及其內涵

冰上絲綢之路作為中國參與北極事務的戰略觀，官方並未具有系統性的論述文件，僅停留於雙方共同性聲明為主的概略性闡述，因此向下分析政策文件的論述，後歸納其中具有戰略思考層級的要素，逐步建構冰上絲綢之路之全面。

<sup>33</sup>Ibid, p.111

<sup>34</sup>徐博(2015),「俄羅斯北極戰略與東北亞之北極合作」,《全球政治評論》,特集第 1 期,頁 59~71。

而在戰略觀的架構下，相較具代表性的政策文件即為 2018 年 1 月 26 日中國國務院發表之「中國的北極政策」白皮書。<sup>35</sup>

白皮書內容從北極地區目前概況，後分別從中國與北極地區的關係、中國對於北極地區目標與治理原則、提到中國對北極地區政策主張等部分，並強調中國對於北極地區參與的態度係以合作、互利與共榮的觀點，肯認北極地區現有國際法為架構的區域建制，提升參與北極國際事務的合法性與合理性。

除此之外，中國使用「近北極國家」來合理自身參與北極地區事務的合理性，同時針對氣候變化、環境、科研、航道利用、資源勘探與開發、安全、國際治理等問題，結合自 2017 年中國共產黨第十九屆全國代表大會上習近平的工作報告與 2018 年中國修憲後對於中國外交之新方向—「構建人類命運共同體」，藉此試圖緩解環北極國家對於大陸崛起與參與北極事務之地緣憂慮。<sup>36</sup>

錢尹鑫係我國現階段少數針對冰上絲綢之路之概念撰文專述者，其所引述北極地區漸受重視的主因係由於全球暖化海冰消融<sup>37</sup>，北極逐漸出現世界經濟與戰略的新捷徑，同時引來環北極國家與中國大陸覬覦，其所潛藏的天然資源、經貿航線與軍事價值更衝擊該地區的地緣政治現狀。文中錢氏從中國北極政策出發，觀察出為了緩解搶進北極造成各國的疑慮，因此採取共同開發共贏共榮的口號<sup>38</sup>，且緊抓俄羅斯是環北極國家中人口最多、涉入最深、北極邊界最長的國家具有高度影響力，大陸欲行冰上絲綢之路最快的捷徑即是拉攏俄羅斯與之結盟。

<sup>35</sup>中華人民共和國國務院新聞辦公室，「中國的北極政策」白皮書全文，<http://www.scio.gov.cn/zfbps/32832/Document/1618203/1618203.htm> (最後檢視 2019 年 10 月 22 日)

<sup>36</sup>新華網，「中國的北極政策」白皮書全文，[http://www.xinhuanet.com/politics/19cpcnc/2017-10/27/c\\_1121867529.htm](http://www.xinhuanet.com/politics/19cpcnc/2017-10/27/c_1121867529.htm) (最後檢視 2019 年 10 月 22 日)

<sup>37</sup>錢尹鑫(2018)，「中國大陸發展冰上絲綢之路的戰略意圖與未來發展之研析」，*展望與探索*，第 17 卷第 4 期，頁 39~60。

<sup>38</sup>錢尹鑫，前引文，頁 40。

錢氏架構出探討冰上絲綢之路的標的乃是「探索大陸經營北極之戰略意涵」與「研究冰上絲綢之路發展趨勢」<sup>39</sup>，而採用的解釋因素分別從「對國家策略運用發展情勢提出解釋」、「說明合作與威脅之存在關聯」以及「發現國家涉外交往的敵意與善意之運作內涵」等三大面向。層次多元能配合對於冰上絲綢之路的內涵與一帶一路戰略的高度關聯性、加強對於航道利用與軍事實力投射的關聯性，為中國帶來多領域鏈結及交互運用，逐步在北極區域的權力競合中開創有利地位爭取先機。惟客觀觀之，冰上絲綢之路的發展因素，北極地緣政治的影響不容忽視，此外冰上絲綢之路建構的國內因素部分，尚需從中國國內與對外外交戰略的角度來觀察，較能全面探討冰上絲綢之路戰略未來的發展性與中國參與區域合作治理的模式建立。

而為了建構政策層面的戰略走向，較為多數針對冰上絲綢之路的研究文獻集中於中國學術界的研究。首先，李振福「絲綢之路—北極航線戰略研究」一書中將一帶一路戰略與北極航線做了連結，雖因當時尚未明確提出冰上絲綢之路的用語，然書中探討對於北極航線作為一帶一路衍生發展的背景，並且點出了作為戰略思考層級中未來北極航線的戰略內部、外部影響因子，提供了冰上絲綢之路戰略規劃的基礎。

如同多數檢視冰上絲綢之路戰略規畫的研究方向，李氏同樣針對「環北極國家」諸國的北極戰略進行分析，並提出中國於北極航線開發後的重點目標、重點原則及戰略進展，指出北極航線的探討不應僅止停留於經濟層面，而是更深層的將軍事安全、能源發展、環境資源保護、科學考察等領域連結於北極航線發展戰略框架。<sup>40</sup>李氏同時針對進一步查找開發途徑提出了概略性的建議，聚焦在政策文件制定層面以及實質性國與國之間開展的合作意向，點出了冰島在內的北歐五國，或許是中國未來進行北極航線開發戰略中可以思考的重要合

<sup>39</sup>錢尹鑫，前引文，頁 41~42。

<sup>40</sup>李振福(2016)，*絲綢之路-北極航線戰略研究*，大連：大連海事大學出版社，頁 82~98。

作夥伴。<sup>41</sup>此外，為了於執行面能提供更妥善的政策指導，李氏提出了參與北極航線開發時，中國自身的優勢與劣勢所在，持平的提出現有北極地區的區域建制無法有效的遏止紛爭的產生，加上對於域外國家的不信任感與隔離性、傳統安全的摩擦與競賽，均使得中國在經略北極事務或是北極航線開發的戰略選項，具有不容忽視的阻力。<sup>42</sup>而作為具有完整政策架構的論述，李氏最後提出了對於爭端解決的諸多原則，並配合現有紛爭調解機制與法制規範，點出可供修正參照之處。

肖洋「冰海暗戰-近北極國家戰略博弈的高緯邊疆」一書採取較為不同傳統專注於環北極國家，除既有俄羅斯與加拿大兩國之北極戰略最為頻繁受學界討論，另兼述日本、韓國、德國、波蘭等於地緣關係相對類似中國地位，卻不常成為研究標的者但符合中國北極戰略的研究方向。肖氏從治理層級與地緣戰略的角度出發，提出「近北極國家之概念」且後於2018年「中國的北極政策」白皮書受採用<sup>43</sup>，此外提出了較為批判卻又有獨特見解之「門羅主義」邏輯定義北極理事會，指出該理事會已經完成了內部組織化的階段，現朝對外發展化的階段邁進，藉此分析北極地緣政治中國際建制具有排他性但也是研究北極地緣政治的另一個觀點，提供建構中國參與北極事務中，理解並按照區域中的政治脈絡進行戰略規劃與執行。

肖氏指出現今經濟利益與科考利益是中國在北極地區的核心利益與訴求<sup>44</sup>，而了解競爭與合作夥伴，是中國建構北極事務參與方針中不容迴避之部分。因此對於近北極國家之間具有一定程度的競爭關係，但就環北極國家而言則是具有著合作的條件與潛力。同時肖氏臚列面對包括日韓兩國在內的北極事務競爭關係中，中方所能採取的戰略層面，包括低成本戰略、差別化戰略、議題集聚

<sup>41</sup>李振福，前引書，頁107~108。

<sup>42</sup>李振福，前引書，頁155。

<sup>43</sup>肖洋(2016)，*冰海暗戰：近北極國家戰略博弈的高緯邊疆*，北京：人民日報出版社，頁7。

<sup>44</sup>肖洋，前引書，頁127。

戰略，合作的議題與面向則是提出了科技研發與能源開採為兩大主軸，積極投資與開展合作。<sup>45</sup>

趙隆同樣闡述冰上絲綢之路的緣起外<sup>46</sup>，較為核心的分析此戰略會因為現有北極地緣政治狀態，而可能損及推展及其成果。趙氏也認為冰上絲綢之路不僅止於與「一帶一路」倡議的呼應，更拓展至「歐亞經濟聯盟」建設有效對接。且因冰上絲綢之路係與俄羅斯官方所共同推出之戰略概念，因此對於冰上絲綢之路的地緣概念，將俄羅斯之北極戰略視為主要考量因素。同時因地緣政治結構俄美之間的衝突，對於冰上絲綢之路的內涵，無法全然發揮其成果，此外現階段北極地區對於領土與資源的潛在爭奪，均係與冰上絲綢之路以合作為主要戰略精神的牴觸，大致勾勒了冰上絲綢之路依附的地緣政治脈絡。

趙氏並同時點出戰略途徑的選擇將冰上絲綢之路建設可成為「一帶一路」海上合作的組成部分並充分運用「歐亞經濟聯盟」建設有效對接<sup>47</sup>，回歸深化中俄戰略協作夥伴關係的新場域，包括自 2013 年起兩國北極事務主管部門開始舉辦「中俄北極事務對話」與已簽署多份官方檔，都是已經替冰上絲綢之路從中俄戰略協作夥伴關係的角度發起中俄合作，建構起更穩固的墊腳石。

李振福與彭琰則是提出「通權論」另一新型理論架構嘗試提供作為理解冰上絲綢之路戰略思想之途徑。<sup>48</sup>不同其他對於冰上絲綢之路較為抽象之解釋，本文提到關於「冰上絲綢之路」，學術界還未給出明確的概念，本文認為冰上絲綢之路概念有狹義和廣義之分。<sup>49</sup>狹義概念主要是基於俄羅斯提出的共建北方海航道定義下的北方海航道範圍。此一概念則是 2015 年時任俄羅斯聯邦副總理德米特里·羅戈津(Dmitry Rogozin, Дмíтрий Олéгович Рого́зин) 提到俄羅

<sup>45</sup> 肖洋，前引書，頁 145~148。

<sup>46</sup> 趙隆(2018)，「共建“冰上絲綢之路”的背景、制約因素與可行路徑」，*俄羅斯東歐中亞研究*，第 2 卷第 8 期，頁 106。

<sup>47</sup> 趙隆，前引文，頁 115~117。

<sup>48</sup> 李振福、彭琰(2019)，「通權論與冰上絲綢之路建設研究」，*東北師大學報*，第 4 期，頁 23~32。

<sup>49</sup> 李振福、彭琰，前引文，頁 24。

斯一直存在將北方海航道建設成為世界過境通道的願景，並將其稱為「冷絲綢之路」。<sup>50</sup>

接續針對傳統地緣政治理論進行文獻回顧，並提出「通權論」之新型理論。<sup>51</sup>該理論以「互通互惠」為思考主旨，引用對於周易中對於「通」字之概念，指出中國的地緣政治思想構建應突破傳統地緣政治理論的桎梏跟上世界發展的潮流。另一方面，打破國家交往壁壘，發展聯通型的地緣價值觀念，實現與各國的互通互惠。申言之，李氏等 2 人以為通權論應從通權、通經、通惠三個面向著手，實踐於「通達地緣勢力」、「聯結海陸交通」、「擴大合作網路」以達到冰上絲綢之路的地緣政治目的。概略性而言，本文以通權論為槓桿支撐冰上絲綢之路緩解歐亞大陸各國對於中國一帶一路戰略或冰上絲綢之路戰略提出的戒心，並藉其內涵降低政治敏感性，著重點於經貿合作與區域共創多贏合作局面。<sup>52</sup>

盧文豪與鍾香鑽則是以從地緣政治觀點探討中國的北極戰略<sup>53</sup>，依序探討了航線、資源及軍事戰略價值，以此建構本文重點-地緣戰略觀點對於中國北極戰略的影響，進一步針對中國在北極地區航線資源以及相涉國家利益部分之探討。而盧氏等 2 人同樣帶入一帶一路戰略具有對中國北極戰略的引導性，共同分享基本內涵與價值精神。<sup>54</sup>可以發現全文針對中國於北極地區利益的部分提供不少量化數據的佐證資料，並且著重點於軍事武力的分析上，較為貼近從國家安全角度來分析中國北極戰略的走向與局限。然而從題目制定上對於中共的北極戰略較不精確，此外北極地緣政治對中國北極政策影響的因素未明確點出，

<sup>50</sup> Nakanune, “Милитаризация” Арктики круглогодичный Северный морской путь. Члены Госкомиссии обсудили реально наполнение холодного “Шелкового пути”, <https://www.nakanune.ru/news/2015/12/7/22422398/> (最後檢視 2019 年 10 月 25 日)

<sup>51</sup> 李振福、彭琰，前引文，頁 26~27。

<sup>52</sup> 李振福、彭琰，前引文，頁 28。

<sup>53</sup> 盧文豪、鍾香鑽(2018),「以地緣戰略觀點探討中共的北極戰略」, *國防雜誌*, 第 33 卷第 1 期, 頁 21~45。

<sup>54</sup> 盧文豪、鍾香鑽，前引文，頁 39。

均是未來探討時值得深入著墨處。值得注意的是，內文提到中國重視與北歐國家的多邊合作，且對於分析冰上絲綢之路的戰略彈性中，提出較為不同的分析觀點，是進行冰上絲綢之路戰略分析過程中，值得深入探討之處。

陸俊元與張俠「中國北極權益與政策研究」一書從中國國家利益出發，闡明國家利益與中國北極利益之間關係，後探討北極地緣政治可供中國於北極權益的引力與著力點，再深入針對中國北極政策做完整的架構，可以說是具有系統性及層次性的分析中國北極事務。其中與多數研究較為不同的是，陸氏等 2 人專就北極地區的戰略價值從地緣政治與地緣經濟角度去架構區域的特殊性，嘗試提出北極地緣政治區的運作模式與內涵<sup>55</sup>，並且深入描述北極地區現有價值經濟活動的各類情形，並評析所謂環北極國家所具有的產業優勢。

而如同多數針對北極地區事務研究，陸氏等 2 人同樣針對環北極國家及近北極國家的北極政策與北極戰略進行概要介紹，並且逐一就各國政治、經濟、科考、國際參與的四大主要面向來呼應對於外溢後的北極利益，各國搶進的積極度與重點。而後，回到中國本身的北極利益，較為少見的從形成機制與判斷標準，推導出中國於北極的權益並框架出中國的北極政策雛形。可以說，本書針對中國北極事務參與的內涵層面，提供較為學術性的理論論述，也是做為冰上絲綢之路的骨幹計畫上，具有高度參考價值處。

閻亢宗則是從中國於北極地區的利益出發<sup>56</sup>，除了傳統油氣資源與北極航線的商业價值，身為準超級強權，參與北極事務也成為中國鞏固強權地位的途徑，此外，尚有其他次要的商业利益。閻氏認為中國將持續從低政治化並接納北極地區現有國際建制為主軸，積極參與北極事務<sup>57</sup>；而其中，因北極理事會立會宗旨不涉及政治、主權爭端，且對於非環北極八國的參與程度具高度排他

<sup>55</sup>陸俊元、張俠(2016)，**中國北極權益與政策研究**，北京:時事出版社，頁 27~41。

<sup>56</sup>閻亢宗(2014)，「中國的北極戰略與挑戰」，**中國大陸研究**，第 57 卷第 3 期，頁 71~97。

<sup>57</sup>閻亢宗，前引文，頁 81~82。

性，中國須積極透過雙邊外交來建構自身於北極地區的政治合作，其中具代表例子除現有國與國之間之雙邊對話，另有中國與北歐五國關係，是中國突破北極既有地緣政治框架的另一途徑。然而比較悲觀的是，中國軍方對於北極地區的發言，主權爭端不過分配合俄羅斯方面的聲索，加上中國崛起後多國對於中國野心的不利因素，都對於中國在北極地區經營具有一定程度的阻力與挑戰。<sup>58</sup>閻氏提出中國將採取低調模式經營北極戰略（政策），而在建構冰上絲綢之路的過程中，也會受到包括一帶一路在內的中國外交戰略消長，事實的做出對於客觀環境結構的調整。

上海國際問題研究院北極治理課題組則是架構北極治理趨勢出發，<sup>59</sup>提出北極治理的未來發展趨勢大致包括：地緣政治觀點，北極與世界政治的聯繫更加緊密，高穩定性正被打破；地緣經濟觀點，北極地區正步入大規模開發與利用階段，域外力量的參與度和影響力不斷提升；社會治理層面，原住民社群以及非政府環保團體的話語權和影響力不容忽視。本文從架構俄羅斯、美國、加拿大三國之北極治理戰略，並簡述其餘環北極國家之現狀，同時點出北極地區的地緣戰略要角以及架構該區域的地緣政治用意明顯。而中國參與北極事務部分，從區域自然資源為主要標的，指出中國參與北極事務具有合理性與合法性。<sup>60</sup>並提出中國實質上是一個有意識地塑造和構建中國的北極治理「利益攸關方」身份，以強化前述之論證。

後本文以北極航道使用為例來回顧北極治理的脈絡，指出現有涉入北極事務各國，均把航道的開發利用及其未來產生影響作為本國長遠戰略利益的重要組成部分。強調中國北極治理的航道運用，能在避免衝突的前提下進行利用，

---

<sup>58</sup>閻亢宗，前引文，頁 86。

<sup>59</sup>上海國際問題研究院北極治理課題組，「北極治理與中國極地戰略—以北極航道開闢利用為案例」，上海國際問題研究院，2015 年 8 月，頁 1-56。  
<http://www.sis.org.cn/UploadFiles/file/20170113/%E5%8C%97%E6%9E%81.pdf> (最後檢視 2019 年 10 月 26 日)

<sup>60</sup>上海國際問題研究院北極治理課題組，前引文，頁 24、33。



並推導出中國未來參與北極事務切入點，從基礎參與科考合作，並持續推動與北極各國在各個領域的互利合作，提供穩定與可持續發展等模式進行。簡言之，對於中國在北極地區治理上具有高度實用性，且與 2018 年北極政策白皮書中對於航道運用及戰略精神有若干吻合之處，對於解讀冰上絲綢之路的戰略意涵具參考價值。

楊劍進一步縮小討論範圍，以北極航運為中國北極政策的討論主軸<sup>61</sup>，而既然以北極航道為探討標的，因現今對於北極地區開發無論是捕魚、採礦、運輸、旅遊還是進行科學考察，幾乎所有的活動都離不開海上航行，因此就北極地區發展而言，海洋的航行或說北冰洋上各主要航道的利用變成為重中之重。楊氏認為就中國本身而言，因國內經濟持續發展，加上對於氣候變化以及能源資源安全、糧食安全等全球性問題更加突出，各種形式的保護主義抬頭，中國發展的外部環境更趨複雜。<sup>62</sup>也因此，中國北極地區的發展，不僅限於對於航道安全的關注，更重要的是北極航道開發過程中形成環北極經濟圈的重大機會。北極商業航道的開通以及油氣資源的商業利用必將改變世界貿易格局，推動形成以俄羅斯、北美、歐洲為主體的環北極經濟圈，從而影響整個世界的經濟和地緣政治格局。楊氏觀點，中國北極政策中參與北極航運與航道利用的部分，無論是區域建制乃至於法制規範，對於中國而言現階段最佳途徑便是採取恪守並遵循現有包括聯合國海洋法公約在內等具較高度共識的國際法基礎。

馬新民採取目前較少研究的途徑以國際法定位與觀點來檢視 2018 年所推出「中國的北極政策」白皮書<sup>63</sup>，除肯認國際間對於極地與北極地區各類議題之決議與法規，提及中國對於北極的目標<sup>64</sup>，如同多數對於中國的北極政策或冰上絲綢之路的分析，採取共建共榮，且對於北極並無任何政治企圖與野心

<sup>61</sup>楊劍(2014)，「北極航運與中國北極政策定位」，*國際觀察*，第 1 期，頁 123~137。

<sup>62</sup>楊劍(2014)，前引文，頁 126。

<sup>63</sup> MA Xinmina (2019), China's Arctic policy on the basis of international law: Identification, goals, principles and positions, *Marine Policy*, pp. 265-276.

<sup>64</sup> Ibid, p. 269.

的論點，連帶地對於北極地區參與國際政治事務的原則與自身定位，採取的是理解、保護、共同開發、參與並尊重既有國際建制的運作。馬氏歸納出中國於北極事務各方面均表現積極參與北極事務的決心<sup>65</sup>，不論是積極參與科考研究、對於北方航線的航行使用與參與基礎建設投資、國際法的加入（包括對於北極理事會的參與）與維護等，隱含中國儼然成為北極地區的積極行為者。

### 參、中俄北極地區與遠東地區合作

涉及無論是國與國之間或是國家與區域之間於特定領域的合作，其基礎勢必為兩者或多者間互動為基礎，進而開展至特定領域之順序。因此欲了解中俄北極地區與遠東地區合作，檢視其基礎與方向是非常重要的，而雙方的互動關係則是以外交關係為基礎的論調上，並獲得雙方官方代表與領導階層的認同才具備完整的互動模式。因此，此部分以現階段中俄雙方外交關係—中俄戰略協作夥伴關係為始點出發進行檢視。

李靜杰從歷史角度闡述了自 1991 年蘇聯解體後<sup>66</sup>，從中蘇關係向中俄關係的過渡、再從「友好國家」到「建設性夥伴關係」走向「戰略協作夥伴關係」，以呼應了俄羅斯從採取完全偏向西方的外交政策，到也開啟了中俄兩國從恢復到升溫再到加速增長的雙邊關係。並歸納中俄戰略協作夥伴關係基本宗旨是：<sup>67</sup>第一，深入發展雙邊合作，保持長久的睦鄰友好關係，促進兩國共同發展；第二，密切兩國的磋商和協調，維護各自的主權和領土完整以及各自在國際上應有的地位和正當權益；第三，通過雙邊合作和共同努力，促進國際局勢的緩和與穩定，推動世界多極化趨勢的發展和公正合理的國際新秩序的建立。中俄戰略協作夥伴關係是一種不結盟、不對抗、不針對第三國的新型國家關係。

<sup>65</sup> Ibid, p. 273.

<sup>66</sup> 李靜杰(2002)，「中俄戰略協作夥伴關係」，*俄羅斯學報*，第 2 期，頁 97~114。

<sup>67</sup> 李靜杰，前引文，頁 104。

李氏直接從中俄外交合作關係進行探討，一樣採用歷史角度回溯探討發展過程與政策內涵，作為現階段「新時代全面戰略協作伙伴關係」的政策基礎，因推出具今僅數月，尚無系統性學術文獻進行分析與探討，回顧「戰略協作伙伴關係」脈絡大體上具有一定的繼承性，因此作為未來研究中俄合作關係的本質上是不可忽視的重點。

連弘宜雖同李氏從歷史角度出發，然以俄羅斯採取完全偏向西方的外交政策為角度解釋<sup>68</sup>，因直到西方國家所承諾的經援未依時到位，加上未將俄羅斯視為平等的協商伙伴，俄國開始調整完全倒向西方的政策，而後普利馬可夫再到伊凡諾夫的外交部長任內，一面倒修正至全方位採取「等距平衡」的外交政策，也開啟了中俄兩國從1996年宣布建立戰略協作夥伴關係開始升溫再到加速增長的雙邊關係，較為完整地提供中俄合作面向上的歷史因素。

東亞地區俄羅斯的最大鄰國中國，便成為重塑東亞政策中最为重要的關鍵，連氏指出中俄兩國同時從政治、經濟、安全等傳統三大國際政治領域目標進行政策對接探<sup>69</sup>，並將合作擴展至區域性合作方面，可見中俄高層合作朝預定的進程持續邁進。然而，俄中雙方的合作，或多或少因於國際環境、各自內部因素或雙邊都有需求的條件下，方有持續推進的動力，因此雖就兩國雖已從戰略協作伙伴關係至2019年提升至新時代全面戰略協作伙伴關係，但從歷史、國際局勢、區域地緣政治結構、國家利益與國力差距等觀點出發，俄中兩國之間的合作，在未來是否真的能成為如美加兩國間的關係，抑或是對於中國積極發展區域合作戰略的支持，均是未來俄中關係值得觀察之處。<sup>70</sup>

<sup>68</sup>連弘宜(2006)，『世紀之交的俄羅斯東亞政策一析論俄中兩國「戰略協作伙伴關係」之運作現況』，國際關係學報，第21期，頁71~111。

<sup>69</sup>連弘宜，同前文，頁95。

<sup>70</sup>連弘宜，同前文，頁100。

Rasmus Bertelsen, Vincent Gallucci 同樣從歷史途徑分別探討兩國過往對外交往關係<sup>71</sup>，並著重於經濟與外交層面，並從中檢視中俄關係因經濟發展的條件而於北極地區形成合作的氛圍。Rasmus(2016)指出中國雖不具有對北極的地緣關係，但隨著權力移轉地發生，給予了中國在內的東亞諸國既被動又主動的關注鄰近各區的政經議題，且隨著本身國力強弱、經濟與政治利益的差異，關注的程度、範圍與區域遠近也因之改變。此外，中國尚需維持國內經濟一定程度的成長率，已支持國家內部的社會穩定，因此中國在全球化的浪潮之下，持續思考拓展國家資源獲取的管道。<sup>72</sup>

閻亢宗不同於多數對於中俄無論是北極地區或冰上絲綢之路的樂觀態度，針對俄羅斯與中國在北極議題主張的矛盾與潛在衝突。<sup>73</sup>提出的質疑包括歷史洪流中中俄關係敵對時間遠遠大於合作與和平相處、中俄雙方在中亞的影響力具有潛在競爭性、中國於俄羅斯遠東地區之大量移民、中國逆向工程對於俄羅斯武器輸出產生排擠、俄羅斯擔心成為中國的能源供給附庸與其衍生的北極利益衝突以及中國國力迅速崛起等。

而對於北極地區地緣政治的運作原則，閻氏提出以現實主義為指導原則的國際政治建制模式，因此不可避免的在中俄合作的過程中，國家主權國家是國際社會最重要的行為者，國家非但不可能放棄主權，反而會基於保障國家利益的考量，極大化自身主權及主權權利，最明顯的例證即為中國未公開承認俄羅斯擴張北極主權的聲索。<sup>74</sup>

冰上絲綢之路主要是透過海路的沿線所開展的區域戰略開發與合作，在分析中俄兩國透過冰上絲綢之路戰略進行的合作，另一個探討的基礎即為兩國對

<sup>71</sup> Rasmus Bertelsen, Vincent Gallucci (2016), The return of China, post-Cold War Russia, and the Arctic- Changes on land and at sea, *Marine Policy*, pp. 240~245。

<sup>72</sup> Ibid, p.241

<sup>73</sup> 閻亢宗(2015),「俄羅斯與中國在北極議題主張的矛盾與潛在衝突」, *遠景基金會季刊*, 第 16 卷第 1 期, 頁 47~100。

<sup>74</sup> 閻亢宗, 前引文, 頁 60。

於海洋合作的概念探討。馬蘋、李靖寧則是將中俄戰略合作的部分限縮於海洋合作部分<sup>75</sup>，並從中俄兩國國內因素出發，分別指出國際政治的共同威脅，勢必在俄羅斯復興與中國崛起的背後形成共同的國家利益，以及從地緣政治的觀點出發，海洋作為人類生存與發展的重要資源，仍有廣大資源尚未開發，具有戰略開發的地位。唯一值得注意的是，馬氏等 2 人本文因非屬中國正式出台北極政策以及冰上絲綢之路倡議，加上適逢美國亞太政策的轉變與壓力，文中多處具有高度國家意識形態，加上現階段中俄雙方未針對海洋合作提出正式官方公報與聲明，僅有 2003 年 5 月共同簽署的「中華人民共和國政府和俄羅斯聯邦政府關於海洋領域合作協定」，若從海洋戰略合作的觀點，仍有待深入研究俄方對於全面海洋戰略合作是否具有同等積極性與迫切性。

除了上揭從戰略觀點探討中俄合作的基礎與戰略思維，現今具有系統性介紹中俄冰上絲綢之路合作，是中國國內研究主力，不僅在政策的規劃或是拓展未來建設的規模，均具有非常充分的文獻。

徐博提出東北亞國家當中，中國、日本、韓國兼具毗鄰北極邊緣的地緣優勢，<sup>76</sup>又是正在發展的世界重要經濟體，回歸國家利益探討時，北極利益對於中日韓三國就具有一定程度的利益驅動性。俄羅斯同時具有兼備的「北極國家」以及「東北亞國家」的雙重地緣身份，因而東北亞國家的北極合作未來能否順利進展主要取決於俄羅斯，也因此對於俄羅斯與東北亞國家參與開發過程中，對於身分認同與國家利益的考量上不免有著戰略衝突的情形。

謝曉光等 3 人<sup>77</sup>及姜胤安則均從冰上絲綢之路國際多邊合作出發<sup>78</sup>，點出了針對現存兩大主要區域建制-聯合國海洋法公約及北極理事會提出質疑，主要在

<sup>75</sup>馬蘋、李靖寧(2014)，「關於中俄兩國加強海洋合作的戰略推進構想」，*東北亞論壇*，第 5 期，頁 60~71。

<sup>76</sup>徐博，前引文，頁 65~66。

<sup>77</sup>謝曉光、程新波、李沛坤(2019)，「冰上絲綢之路建設中北極國際合作機制的重塑」，*中國海洋大學學報*，第 2 期，頁 13~25。

<sup>78</sup>姜胤安(2019)，「冰上絲綢之路多邊合作：機遇、挑戰與發展路徑」，*太平洋學報*，第 27 卷第

於北極理事會作為政府間合作的高級論壇仍存在排斥域外國家、自身存在功能性缺陷以及內部矛盾難以解決的困境，而「聯合國海洋法公約」存在有關北極國際合作的條款缺失、修改困難和涉及北極地區條款表達模糊而缺乏權威性等方面的不足；此外，持續變化中的北極地理環境、美國北極政策走向不明、北極地區競爭加劇、域內國家間衝突和北極問題多樣化也使得北極國際合作前途不明。謝氏等3人從經濟角度出發<sup>79</sup>，沿用一帶一路戰略「共商、共建、共用」理念，規畫須適當的與環北極國家之北極戰略進行對接的工作並融入北極國際合作機制。另外姜氏一樣從經濟合作模式為基礎提出類似一帶一路模式的針對沿線各國具有相同目標的模式開啟合作，主要針對中日韓等近北極國家與北歐五國等環北極國家形成的區域架構，發揮冰上絲綢之路的戰略意義。<sup>80</sup>

錢宗旗「俄羅斯北極戰略與冰上絲綢之路」一書聚焦於俄羅斯北極戰略，從其歷史、政策形成、官方文件統整分析、現有執行面向、擴大北極開發領域與幅度等面向切入，進而探討冰上絲綢之路與中俄合作對接的部分。

錢氏建構北極之於俄羅斯的重要性及俄羅斯北極戰略發展的背景，並從歷史與地理並重觀點概述俄羅斯北極地區開發歷程，並從北極政策、北極戰略和北極綱要的3項綱要性政府文件為基礎，借以地緣政治觀點探討現有俄羅斯北極八個支撐區的優勢、天然資源、地緣戰略，同時分析北方航道現況與發展引出俄羅斯對於北冰洋海域主權聲索、油氣資源的積極開發、北方航道的完全掌握為主軸，實踐對於北極戰略的構想與規劃。<sup>81</sup>

錢氏引出俄羅斯於北極地區開展之國際合作，同時探討了冰上絲綢之路之中俄共建部分。<sup>82</sup>一改蘇聯時期封閉保守的北極政策，俄羅斯總統普欽多次宣

---

8 期，頁 68~77。

<sup>79</sup>謝曉光等，前引文，頁 19~20。

<sup>80</sup>姜胤安，前引文，頁 71。

<sup>81</sup>錢宗旗(2018)，**俄羅斯北極戰略與冰上絲綢之路**，北京：時事出版社，頁 88。

<sup>82</sup>錢宗旗(2018)，前引書，頁 101。

示北極地區的穩定、平衡發展，且表示俄方願意加強與鄰國的合作。此外，在國際合作的基礎上，概略性的介紹北極地區間的國際合作建制，從多方合作以及雙邊合作的國際政治基礎架構做為研究骨幹，由域內拓展至域外的層次引出中俄北極地區合作與冰上絲綢之路間之關係。<sup>83</sup>而欲闡述中俄兩國於冰上絲綢之路共同合作發展之可能，必須先闡明政治、經貿、一帶一路等兩國間外交互動、實質往來與政策方面的基礎與內涵。同時思考未來共建冰上絲綢之路的條件下，具有合作開發潛在領域，點評了包括能源開採、北方航道合作、生態科考合作、基礎建設合作開發等四個面向。<sup>84</sup>

最後錢氏並提到，不能避免的是在冰上絲綢之路戰略上可能面臨的阻礙，既然係植基於中俄合作上的架構，俄羅斯北極戰略所面臨包括俄羅斯國內經濟因素、俄對外關係的不穩定、能源需求轉型的問題，或多或少將成為構成冰上絲綢之路戰略選擇與俄方開展合作的不利因素。

高天明主編「中俄北極冰上絲綢之路合作報告」一書則是專論俄羅斯為主題的合作關係，採用國別與區域合作角度分析，主要審視俄羅斯關於目前北極開發戰略與目前執行中的中俄合作內容，並提出未來可供冰上絲綢之路構建的方向，完善中俄在冰上絲綢之路戰略上的目標。針對環北極國家與近北極國家的北極戰略粗淺進行論述，引用各國針對北極的官方文件與聲明，後聚焦俄羅斯隊於北極開發戰略的深入分析。高氏指出，俄羅斯在北極擁有如此重大的利益是其必須制定基本文件明確國家北極戰略的重要原因，而此一部分是俄羅斯對外戰略中持續進行的重要環節。<sup>85</sup>而中俄北極事務合作，雖因中國對於北極地區的概念認為人類共同財產應當共享，論點與俄羅斯北極戰略不同，然而高氏也引出部分學者認為此是一個臆想出來的，從俄羅斯認為此一部分在中國取

<sup>83</sup>錢宗旗(2018)，前引書，頁 136~144。

<sup>84</sup>錢宗旗(2018)，前引書，頁 193~200。

<sup>85</sup>高天明主編(2018)，**中俄北極冰上絲綢之路合作報告 2018**，北京：時事出版社，頁 27。

得北極理事會觀察會員國時的入會原因，間接承認北極理事會會員國於北極地區的領土主權而不存在。<sup>86</sup>

書中並針對現階段俄羅斯對於北極的建設，同錢宗旗(2018)一書介紹之北極地區經濟支撐區劃分八個各自具有特色的發展個體，並由聯邦機構組織實施並進行監管，此係俄羅斯對於北極地區政策的一大轉變<sup>87</sup>，即由過往部門劃分轉向區域劃分，實質性的定位北極地區的發展重點使其具可行性與經濟效益。而高氏提到的另一個重點，指出對於冰上絲綢之路的對接，以此基礎上來探討存在的可行性，同時點出了冰上絲綢之路的戰略弱點，不論是行走北方航道的隱形成本、較為嚴格的安全法規、高生態風險、不易預測的氣候冰情、中國國內航行經驗船員較為欠缺等，同時指出俄羅斯北極地區包括運輸走廊本身的基礎設施不足，乃至於俄羅斯與絕大多數西方北極國家存在競爭與對抗的關係，均是冰上絲綢之路開展中俄合作的戰略風險。<sup>88</sup>

而就高氏而言現階段俄羅斯與中國的合作框架下獲得投資與技術，並且在俄羅斯國內多數學術機構的積極研究，是中國對於冰上絲綢之路戰略之中的重點。強調藉由地緣關係，東北地區具有的戰略意義與價值，對冰上絲綢之路的構想具有大本營與基地的概念，也呼應了現有研究所提及之方向。

李鐵『「冰上絲綢之路」東北亞方向探索』一書則是聚焦於冰上絲綢之路內涵與發展尤其著重於圖們江領域（或謂東北亞方向之經營），並從次區域經濟整合角度出發<sup>89</sup>，也可廣義稱之宏觀角度以區域經濟整合觀點探討冰上絲綢之路，分述冰上絲綢之路的歷史發展、現況與戰略架構進行介紹，後從地緣戰略觀點細究圖們江一帶及東北亞區域對於冰上絲綢之路構建的演變與影響。李

<sup>86</sup> А. Загорский(2016), Россия и Китай в Арктике: разногласия реальные или мнимые?, Мировая экономика и международные отношения, Т. 60, № 2, pp. 63-71.

<sup>87</sup> Горохова А., Стратегия развития Арктики: на что России опереться, Режим доступа: <https://regnum.ru/news/2320275.html>(最後檢視 2019 年 10 月 14 日)

<sup>88</sup> 高天明主編(2018)，前引書，頁 74~82。

<sup>89</sup> 李鐵(2018)，「冰上絲綢之路」東北亞方向探索，北京：中國商務出版社，頁 39~44。



氏指出冰上絲綢之路所提供之動能，或可成為圖們江區域發展的最大動力，同時藉由帶動經濟發展，提供包括朝鮮半島在內的區域建設發展。同時，從地緣政治的角度，圖們江區域與中國冰上絲綢之路的地理規劃，具有始點共用的意涵，規劃將該區域成為冰上絲綢之路的基地並涵蓋至東北地區。

為闡明合作可行性，李氏深入分析圖們江地區作為上揭規畫的法理依據，以法制面釐清作為發展基礎的可行性評估，並認為圖們江地區作為冰上絲綢之路始發基地，尚無紛爭之狀況，且提到因距離北極最近、出海口與日本海同為冰上絲綢之路戰略地帶，能發揮其低國際紛爭與地理位置的優勢。<sup>90</sup>據此，認為在圖們江區域合作開發的基礎上，能成為未來振興東北經濟，並拓展成區域發展的典範。

最終李氏對於冰上絲綢之路的解析，認為從次區域拓展至區域型的戰略制定，較能切中以地緣戰略為觀點的冰上絲綢之路鋪陳，並以圖們江區域發展、東北地區與遠東地區合作，具層次性的涵納俄羅斯對於北極地區戰略劃分的概念—支撐區的優勢界定，以拓展冰上絲綢之路現階段較為不足的战略基礎論述。雖李氏侷限在以圖們江及東北地區為主開展的冰上絲綢之路合作方案，對於擴及至冰上絲綢之路全面戰略的解釋稍嫌不足，也無法論證是否本案例成為冰上絲綢之路的成功策略，但卻可以看出中國國內學者對於東北亞方向為基礎的合作模式與戰略構建。

無獨有偶的，Rasmus(2016)同樣接續上揭錢氏與李氏的概念，提到中俄合作關注於沿黑龍江兩岸的中俄雙方貿易往來與合作關係，很大程度的關注中國的東北地區與俄羅斯的遠東地區間，做為兩國合作前緣地帶，能否建構良好合作基礎以拓展北極地區的合作是值得觀察的。

---

<sup>90</sup>李鐵(2018)，前引書，頁 109。

## 肆、小結

從上述篇幅統整，可見本研究主題文獻量有一定水準，但具有結構較為鬆散等諸多特性與不足之處。筆者統整文獻探討後，淺見認為研究不足可供未來進一步研究與補強之處。

### 一、地緣政治與發展戰略間的因果關係有待補強

何以北極地區對於中國具有地緣利益或與中國國家利益息息相關?多數研究文件均引出北極對於中國的重要性，卻未提出精確且足夠充分的論證，或針對冰上絲綢之路的國家利益多所著墨。對中國內部研究而言，或許擔心因過度強調造成環北極諸國的擔憂與防備，而試圖淡化中國積極經營北極的參與，此部分將與本研究有所著墨。

### 二、研究理論背景中對於北極地緣政治地定義與架構未明

如同前述一在強調地，北極傳統以來並非地緣政治熱區，因此形成系統性地緣政治的條件仍然變動中，而隨著參加行為者之間的不同，基本架構的議題設定較為明確，建制的潮流則是相對不明之處，是未來研究各國參與北極事務中，戰略與政策走向項對不穩定且較不易定位者。易言之，現有研究針對北極事務或是冰上絲綢之路均提出經營熱區，未提供客觀結構作為解釋現有治理熱點，以及冰上絲綢之路作為中國對於北極的戰略理解，是否有著地緣政治的支撐，未來發展是否會遭遇區域結構抵制等內容，此部分也是本研究中將著墨之處。

### 三、中俄合作是否客觀的反應地緣關係予以一定程度的影響甚少提出

北極政治結構所具有的俄羅斯角色比重是過往研究中較少提及者，也未深入探討其對於北極地緣政治區的建構影響，雖具有探討冰上絲綢之路戰略思考中，對於北極地緣政治詮釋的參考價值，然而僅能以對俄羅斯合作為基礎的論

述較具實證性，無法擴展至北極地緣政治對冰上絲綢之路戰略的影響，是未來研究當補強之處。簡而言之，現有冰上絲綢之路的構想多為國家作為行為主體主觀的發展，而且均為鬆散的臚列，作為研究目的與重點，筆者將針對冰上絲綢之路的主觀觀點對於中俄合作的系統性支持進行統整，同時運用客觀觀點對於冰上絲綢之路的中俄合作提出看法。

### 第三節 研究途徑與方法

#### 壹、研究途徑

研究途徑係指研究者對於研究對象的研究，是從哪一個層次或標準為出發點、著眼點、入手處，去進行觀察、歸納、分類與分析。<sup>91</sup>由於著眼點的不同，就會有一組與之配合的概念。孫本初教授另提出選擇問題與相關資料的標準，主要是指作者擬從何種角度切入去探討該主題與相關問題。

回顧本文研究動機與目的，如何妥適的探究冰上絲綢之路的戰略本質，中國對於北極事務的投身動機，並研究未來戰略對應的政策走向，是否會如預測的於現有中俄合作基礎之上展開中國對北極事務涉入與建設。在探討本文所採用之研究途徑前，環繞本文的研究架構，是可以較為具象性的了解分析層次。如同文獻探討所述以新古典現實主義及地緣政治的觀點為研究思考主軸，並引用鈕先鐘教授有關國家戰略的定義與國家利益及國家目標及政策之關聯性<sup>92</sup>，限縮至中國對於北極地區利益投射與國家安全戰略的規劃，進行初步影響國家戰略之各個層次之討論。簡言之，探討中國於北極地區的國家目標與利益的分析，切入戰略與政策的主軸，檢視冰上絲綢之路走向與後續中國經略北極事務政策層面的界定。(如圖 1)

<sup>91</sup> 朱宏源(1999)，*撰寫博碩士論文實戰手冊*，第六版，台北：正中出版社，頁 182。

<sup>92</sup> 鈕先鐘(1977)，*大戰略漫談*，台北：華欣出版社，頁 85-88。

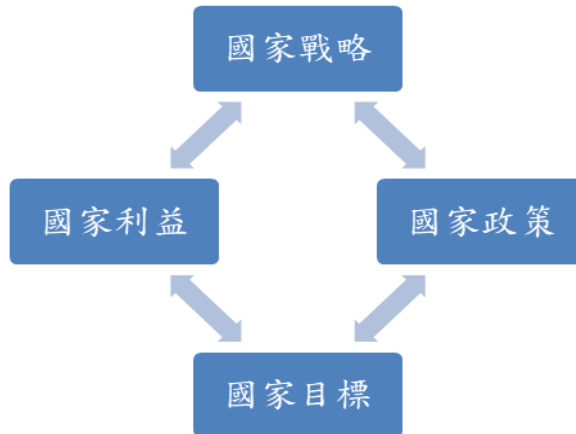


圖 1 國家利益、目標、政策與戰略間關聯性一覽表

資料來源：1. 鈕先鍾(1977)，**大戰略漫談**，台北：華欣出版社，頁 92。

2. 吳明上等(2007)，**新戰略論**，台北：五南圖書出版公司，頁 25。

因此本文所採用之研究途徑，從中國國家利益與目標出發，針對冰上絲綢之路戰略發展的過程所構建的樣貌，分析並歸納其特色與主軸，次深入戰略發展中採取的方向，推展出戰略核心以中俄合作為主軸的發展，並逐一介紹現有合作的政策與建設項目，回應在前揭研究目的中所提出的發想與疑問。

## 貳、研究方法

鑒於對於冰上絲綢之路戰略剖析，並且分析該戰略層級的中俄合作性質與發展，加上研究無法第一手接觸相關戰略思考與政策制定者，對於程序與內涵的闡述，因此本次研究將採取質化為主架構之文獻分析法之方式來進行。

文獻分析 (Documentary Analysis) 係透過文獻的蒐集、分析、研究來提取所需資料的方法，並且對文獻作客觀而有系統地描述謂之。<sup>93</sup>文獻分析不外乎是注重客觀、系統及量化之研究方法，其可以針對輔助研究過程中釐清研究之背景、理論的發展狀況、研究的具體方向、適當的研究設計方式及研究工具的

<sup>93</sup>Ranjit Kumar 著，潘中道、胡龍騰、蘇文賢譯(2014)，**研究方法：步驟化學習指南**，二版更新版，台北：學富文化，頁 36

使用方式，它可以幫助我們了解過去、重建過去、解釋現在及推測未來。<sup>94</sup>另一方面，文獻研究的重點，除了收集資料的過程回顧、檢視並驗證各方學者對於特定觀點、事件、理論現象與自身預設研究結果異同，將所有取得的資料有系統性的累積並架構，剖析並進而延伸形成本文具有特色之結論。

本研究將大量蒐集國內外出版冰上絲綢之路相關中英文專書（包含北極地區地緣政治相關類書）、已出版或發表之中外期刊論文、中國官方性外交文件、政策規範、新聞資訊（兼引具如新華網、人民網等官方色彩之官員演講發表及新聞稿）、智庫研究報告。此外，為了交互分析中俄合作的程度並兼具雙方觀點的陳列，另將檢視俄羅斯官方代表文件，並針對官方網絡、文件或官員發言部分摘引具有官方代表與檢核整理後之新聞引述。再者，因全球化下之國際政治彼此間具有一定程度的牽引力，本次研究並將引用所謂「環北極國家」諸國研究中國及俄羅斯關於冰上絲綢之路建構與發展的觀點，亦將以書籍、已出版發表之期刊論文。

而因中國國內政治的特殊性，加上文獻往往帶有部分國家意識形態的概念，網際網絡資訊眾多不易查證等特性，本次將剔除網絡上不具有消息來源引用、不具有官方代表及引述內容之網頁參考資料，避免引用係爭議題中未經引用來源之內容以提升研究品質。另若上開文獻相涉兩岸主權陳述之議題，為避免本研究失焦，在不損及研究者本意下亦將擷取與研究內容具直接相關部分進行闡述，降低研究產生後續爭議。

---

<sup>94</sup>葉至誠、葉立誠(1999)，**研究方法與論文寫作**，台北:商鼎文化，頁 138-156

## 第四節 研究範圍與限制

### 壹、 研究範圍

本研究範圍主要為冰上絲綢之路意涵並探討中俄合作的影響因素，藉由聚焦冰上絲綢之路戰略傾向中的特定走向，檢視戰略內涵是否具有的一致性，進一步預測是否能夠具有深入北極地區合作的能力，未來走向是否確如冰上絲綢之路的概念與發想，並勾勒未來中國進行不具地緣關係之區域戰略布局，採取類似冰上絲綢戰略的模式進行。

而在時空的走向上，除了北極地區所架構出的主要場域，並將延伸至周邊作為戰略交通線上必經之路的鄰接海域與國家，除了在影響因素上的探討層面擴大，更為重要的是符合冰上絲綢之路所針對區域性的戰略建構，在具有足夠延伸與發展的場域，方能提供研究結果具有提出合理且相對應的規劃層級。

### 貳、 研究限制

在本次研究相關議題蒐羅與研究過程中，不免有疏漏抑或力有未逮之處，主要面向有：

#### 一、 基礎理論架構詮釋不足：

北極地區地緣政治就現有觀點相對不具顯相，加上客觀地理環境的持續變動、傳統地緣政治理論的邊緣化、多數研究文獻均為鬆散的結構，使得研究者的切入點尚需補強是類論述。而作為國際關係領域的討論基礎，筆者以現實主義的觀點為框架，並主張新古典現實主義來倡議未來北極地區作為地緣政治的結構之一，檢視區域行為者的理論獲得一定程度支持。但理論即便持續追求完美，對於各類國際行為、現象與事件的解釋仍有不足與缺陷之處，是藉以理論作為研究途徑的框架不能避免的部分。然而本研究聚焦冰上絲綢之路戰略層面

的各項研究，相關理論探討將侷限在基礎層次，並且不過度拘泥於理論反動層面的論述，而以框架為基礎結構體來體現並完善本研究所預期達成的目的。

## 二、文獻取材語言限制：

因本研究涉及到中俄間合作、俄羅斯對於北極地緣政治及經略內涵等，一定程度需援引俄羅斯及其官方文件、新聞、研究文獻等，筆者對於俄文研讀能力限制之下，將有部分俄語具參考價值之內容無法深入研究。因此盡可能的參考相關內容之中英譯本，或透過翻譯等方式，降低因語言障礙所造成文獻參考研讀不足，造成研究成果的落差。

## 三、文獻來源取得：

本研究的研究方法與範圍揭櫫了對於官方文件與代表性文獻蒐羅的重要性與必要性，然而部分文件或有涉及官方機密層級無法取得，對於戰略思想層面及政策層面的研判可能會與官方第一線領導層與政策制定者有落差。另外，因冰上絲綢之路之研究高度集中於中國研究圈，其中或有於國內無法取得最新資訊，或是獲取資訊後的文獻內容可能涉及國家主權意識形態敏感議題，此部分在文獻分析過程中將繞過涉及爭議領域部分。

## 四、新興議題高變異性與不可預測性：

作為逐漸邁入國際關係與國際政治領域的議題，無論是北極地區的客觀地理條件具可發展性仍在成型階段，或是周邊各國投入的積極程度、政府對於國家政策與利益排序的變動，期間牽扯情形對於形成區域的地緣政治，並進而對於相關各國主觀產生投入動機或結構抑制，變因相對複雜。因此，在區域各項因素仍具有高度變動性的情形下，欲精確甚至概括性的解釋冰上絲綢之路內涵對於未來的發展性，可能會有預測上的盲點。是而本研究採取深入挖掘具官方代表文件與言論，並嘗試從不同角度解釋，以期降低對於戰略走向不可預測性影響本研究的本質。

## 第五節 論文架構與章節安排

本研究以冰上絲綢之路倡議為研究對象，並按照對於研究目的的抽絲剝繭，從上揭研究途徑與文獻分析架構安排本研究章節如下列順序：

### 壹、緒論

本章是構築本研究的基礎背景，從簡述研究背景與目的，接續以文獻探討，從中外文獻資料同時定調後續研究重點與走向。後點出研究途徑與使用之研究方法，並整理出未來研究範圍、評點現階段研究所遇到困難與不足之處，以做為未來持續研究的動力與方向。

### 貳、冰上絲綢之路與其發展

本章以冰上絲綢之路為題，先針對冰上絲綢之路其概念發想、思想背景、戰略論述與架構、影響戰略形成的因素等各面向，界定冰上絲綢之路的真實輪廓。接續針對冰上絲綢之路與戰略依存區—北極地區的互動模式，轉向其與中國外交政策制定的互動比較，探討是否在規劃冰上絲綢之路過程中，北極地區的地緣政治與其交互關係，期以具有系統性的論述梳理冰上絲綢之路的戰略前緣、戰略核心與戰略對接，並鋪陳作為戰略指導開展的政策執行與範本參考。

### 參、冰上絲綢之路的中俄區域合作發展戰略

本章針對冰上絲綢之路的戰略概念進行延伸，遂先聚焦冰上絲綢之路中區域發展戰略相關內容探討，而其中區域之界定，筆者採用前揭俄羅斯北極及遠東地區(如圖 2)為主體，分析冰上絲綢之路對於所屬區域戰略內涵，因此處係兩國於冰上絲綢之路合作的主體，將於專章探討中俄於冰上絲綢之路開展合作之部分針對合作範圍，給予更為清晰的界定。另鑒於前揭對於冰上絲綢之路實係中國與俄羅斯於北極地區及北極事務的合作發展戰略，接續簡要摘述中俄間合作脈絡及外交背景。





圖 2 俄羅斯聯邦遠東地區(聯邦區)示意圖

資料來源：Arkhipova Aleksandrovna, Bubnova Borisovna (2018), A proposal for ecological and geological monitoring of mining enterprises in the Far Eastern region of Russia, *European Geologist*, p. 20.

次針對中俄現有合作結構模式、合作實例之兩大部分，從結構面與政策面討論中俄合作的實質基礎。後將分析是否中俄合作在雙邊互動與區域合作二者間之利弊，評述現有合作模式是否對於冰上絲綢之路具有助益，是否具有兩國間發展的前瞻性。

#### 肆、 冰上絲綢之路的困境

本章不同傳統研究北極事務或冰上絲綢之路之部分，除闡述並分析冰上絲綢之路及其核心的中俄合作部分，提出冰上絲綢之路本身及中俄合作所面臨現有及其衍生挑戰，並從國際、區域、國內社會層次架構，逐步深入整理冰上絲綢之路建設過程中，各層面所遭遇的問題，並輔以國家利益、國家目標、國家政策、國家戰略交互影響下，對於中俄合作過程中，雙邊合作並推展至開展區域建設所不容忽視的盲點與競爭。

## 伍、 結論

本章總結研究所得，逐一回應研究所設定欲達成之目的，並且從中整理本類研究未來可供繼續關注與探討的領域，藉此預測是否未來本研究的價值性，提供無論是冰上絲綢之路或是中國對於北極地區的策略構想，甚至中國外交戰略的發展紋理，筆者檢視眾多文獻的心得與發想。



## 第二章 冰上絲綢之路與其發展

2012年11月15日的北京，中國共產黨舉行第十八屆中央委員會第一次全體會議，全會選舉了中央政治局委員、中央政治局常務委員會委員、中央委員會總書記。<sup>1</sup>一如外界預期的，由基層知青一路向上奮鬥的紅二代—習近平，當選了中共中央軍事委員會主席並位列中央政治局常務委員會委員第一。並後於2013年3月14日第十二屆全國人大第一次會議第四次全體會議上當選為中華人民共和國主席、中華人民共和國中央軍事委員會主席，<sup>2</sup>標誌著從前任主席胡錦濤手中接下了全中國權力最高位。

新一代政府領導的中國，接手的是從2000年以來高速發展的碩大經濟體，乘載的是2008年第一次舉辦奧林匹克運動會的民族驕傲，搭配上各方達成一致默契的領導班底，習近平掌權後所肩負的歷史使命，在其人格特質的輝映下益發明確。對內持續穩定增長的民生經濟仍然是重中之重，然而對外國家發展戰略上的調整，可謂調整了對於中國自2005年以來一直避免刺激其他世界各強國，刻意使用並強調「和平崛起」甚至改以「和平發展」的外交用語及戰略主軸。<sup>3</sup>調整過後的戰略，「一帶一路」的對外發展戰略成為顯學，也成為中國近年來最為國際社會所認知，相對的對於「中國威脅論」的探討再次成為焦點。在中國鋪建外交政策及其內涵時，除了以一帶一路的主軸，尚有觸及其他區域性與雙邊性的戰略規劃，其中2015年中國對於北方所提出一系列的戰略思考與政策，作為一個新興領域的發展範疇，「冰上絲綢之路」一個具有美感又神

<sup>1</sup> 新華網，中國共產黨第十八屆中央委員會第一次全體會議公報，2012年11月15日，[http://www.xinhuanet.com//18cpcnc/2012-11/15/c\\_113697156.htm](http://www.xinhuanet.com//18cpcnc/2012-11/15/c_113697156.htm) (最後檢視2020年1月3日)

<sup>2</sup> 新華網，習近平當選國家主席、國家軍委主席，2013年3月14日，[http://www.xinhuanet.com//2013lh/2013-03/14/c\\_115030367.htm](http://www.xinhuanet.com//2013lh/2013-03/14/c_115030367.htm) (最後檢視2020年1月3日)

<sup>3</sup> 蔡東杰(2014)，*當代中國外交政策*，台北：五南圖書出版公司，頁27。

秘的戰略名詞，其所具有的戰略思考遠非望文生義的粗淺，而是兼具連接性與互補性的雙重身分，更是對於中國崛起的標誌，一個能否邁向成功道路的重要指標之一。為了更加深入分析其所代表的內涵、牽涉的層面與內容，本章針對冰上絲綢之路的基本背景、內容與戰略形成等面向抽絲剝繭，以供進一步分析冰上絲綢之路的戰略影響。

## 第一節 冰上絲綢之路及其概述

冰上絲綢之路，作為一個與一帶一路戰略有著關聯性的戰略用詞，賦予了其極具地理與歷史特殊性。然而，究其真正的內容為何，迄今中國官方乃至學界尚無一定案且可經反覆性操作之定義。本節將以介紹冰上絲綢之路作為開啟本次研究的起點，並將從其源起、現有之定義與內容、國際社會對其理解等三大面向，架構出冰上絲綢之路之輪廓。

### 壹、冰上絲綢之路緣起

一帶一路的出台，標誌著中國對於國家安全戰略的取向，在面對當時美國亞太再平衡戰略(Re-balance)的壓制下，<sup>4</sup>中國國家主席習近平上台後的國家安全戰略走向，衡酌中國歷史觀的看法及中美實力的差距，不可避免的轉向歐亞大陸的戰略架構。在構建「實現偉大復興就是中華民族近代以來最偉大夢想」，即朝實現「中國夢」的方向邁進，其中的「一帶一路」，正是打造「中國夢」的主要內容之一。而為了擴大一帶一路中「21世紀海上絲綢之路」，在考量區域平衡的角度並且具有輔助及風險分散的性質上，擴展至冰上絲綢之路的概念也孕育而生。

---

<sup>4</sup> U.S. Department of Defense, *Sustaining U.S. Global Leadership: Priorities for 21st Century Defense* (Washington D.C.: U.S. DoD, 2012), p.2.

回溯歷史對於冰上絲綢之路係於 2011 年 9 月俄羅斯國防部部長謝爾蓋紹伊古 (Sergey Shoigu, Сергей Шойгу) 於第二屆「北極—對話之地」(The Arctic: Territory of Dialogue) 提出冰上絲路之概念 (Silk Road on Ice)，值得注意的是其非使用現行使用冰上絲綢之路 (Polar Silk Road) 的稱呼，且於提出後並未獲得國際社會的關注與重視，相關概念與議題便於會後沉寂。<sup>5</sup>正式獲得高層關注且對冰上絲綢之路的推展過程中，以冰上絲綢之路為基石的開發與投資等實質作為，係遲至對應產生中國北極政策的產生。

首先在 2015 年 7 月全國人民代表大會常務委員會第十五次會議通過的新版「中華人民共和國國家安全法」，該法第 32 條提出包括北極在內的極地成為關係中國國家安全戰略新領域。2015 年 12 月 16 至 17 日於北京舉行的「中俄總理第二十次定期會晤」中，會後所發表的「中俄總理第二十次定期會晤聯合公報」明確提出加強北方海航道開發利用合作，開展北極航運研究，可以說指引了兩國北極地區合作的明確方向。<sup>6</sup>次年「中俄總理第二十一次定期會晤」提出了對於兩國聯合開發北極海航道運輸潛力的前景進行研究，正式開啟中國對於冰上絲綢之路或稱北冰洋藍色經濟通道列為戰略規劃中。<sup>7</sup>2017 年 1 月習近平於日內瓦所發表的「共同構建人類命運共同體」，內文中再次提到中國對於極地為各方合作的新疆域，呼應了國家法律層面的出台。<sup>8</sup>隨後，2017 年 6 月，中華人民共和國國家發展和改革委員會與國家海洋局共同發布「一帶一

---

<sup>5</sup> Henry Tillman, Yang Jian, Egill Thor Nielsson (2018), The Polar Silk Road: China's New Frontier of International Cooperation, *China Quarterly of International Strategic Studies*, Vol. 4, No. 3, p. 347.

<sup>6</sup> 李鐵(2018)，「冰上絲綢之路」東北亞方向探索，北京：中國商務出版社，頁 4。

<sup>7</sup> 中華人民共和國國務院，「中俄總理第二十一次定期會晤聯合公報」，2016 年 11 月 9 日，<https://www.scio.gov.cn/31773/35507/htws35512/Document/1524819/1524819.htm> (最後檢視 2020 年 1 月 23 日)

<sup>8</sup> 新華網，「習近平主席在聯合國日內瓦總部的演講」，2017 年 1 月 19 日，[http://www.xinhuanet.com/world/2017-01/19/c\\_1120340081.htm](http://www.xinhuanet.com/world/2017-01/19/c_1120340081.htm)(最後檢視 2020 年 1 月 13 日)

路”建設海上合作設想」，積極推動共建經北冰洋連接歐洲的藍色經濟通道正式將北極納入中國的一帶一路倡議。<sup>9</sup>

次月，當習近平訪問莫斯科及同年底俄羅斯總理梅德韋傑夫（Dmitry Medvedev）訪華，習於公開場合正式表態打造冰上絲綢之路的說法。<sup>10</sup>並於 2018 年 1 月 26 日，中國國務院推出首部關於北極系統性戰略政策白皮書—「中國的北極政策」，標誌著冰上絲綢之路在歷經一帶一路戰略建構後的延伸區域安全概念，中國正式錨定對於冰上絲綢之路的實質政策方略。

## 貳、冰上絲綢之路之定位

冰上絲綢之路，作為與一帶一路高度關聯性的概念，其性質為何攸關未來發展的廣度與深度，也是研究相關議題必須釐清之處，以精確掌握分析途徑與模型是否能充分解釋。

戰略，傳統而言是為了達到戰爭目的而對鬥爭的運用，亦即限縮在作戰或戰爭的範疇框架下，進行的各種分析及應用策略。然而，將層次拓展至與戰爭相關的各個環節中，對戰略的應用已溢散至相涉國家安全領域。統合了自約米尼與克勞塞維茲等多位戰略領域的學者所言，對於戰略一詞莫衷一是的定義不約而同的指向從整體性的思考策略，主動擬訂出具有前瞻視野且可實踐性的國家安全指導方針，大可概括對於近代對於戰略研究的發展中，對於國際關係相關領域進行戰略研究的大方向。也因此，冰上絲綢之路雖係著重以中俄合作為始點的航線走廊建設，然而在考量冰上絲綢之路在思想層面作為一帶一路的延伸，其所內涵之架構與形塑中的影響變項多數涉及國家安全與發展指導方針，

<sup>9</sup> 中國一帶一路網，「“一帶一路”建設海上合作設想」，2017 年 6 月 20 日，<https://www.yidaiyilu.gov.cn/wcm.files/upload/CMSydy/gw/201706/201706200152052.pdf>, p.5-6. (最後檢視 2020 年 1 月 12 日)

<sup>10</sup> 新華網，「“冰上絲綢之路”吸引世界目光」，2018 年 1 月 28 日，[http://www.xinhuanet.com/world/2018-01/28/c\\_129800444.htm](http://www.xinhuanet.com/world/2018-01/28/c_129800444.htm)(最後檢視 2020 年 1 月 13 日)

可以完整的表達出冰上絲綢之路本身即為中國現今對外發展戰略的類項之一。

### 參、冰上絲綢之路之定義與內容

為了更加精確在戰略構思成形後，冰上絲綢之路之確切意涵，釐清冰上絲綢之路之定義及其內容就成了必須的課題。現階段對於「冰上絲綢之路」一詞定義可謂莫衷一是，而現有文獻資料中，針對其進行界定或代指冰上絲綢之路的名詞最為常見的即為「絲綢之路的北極航線」以及「冰上絲綢之路」。雖可從字義上理解二者均係對於中國面向北方或所謂北極地區的戰略思考，然而對於其定義之差別，仍應有所區分俾利接續研究探討之嚴謹。

「絲綢之路的北極航線」係指以中國為始發地，經由北極航線區域的地區經濟、政治、文化的合作及開發戰略。就其地理航線則是包含了北方航線、西北航線和未來的穿極航線等主要航線(如圖 3 所示)，概略性的闡述，絲綢之路的北極航線應係以三條航線為基礎的北極航線戰略思考。<sup>11</sup>可以說，絲綢之路的北極航線的名詞使用，明確作為「一帶一路」戰略的戰略布局與延伸，其與「21 世紀海上絲綢之路」與「絲綢之路經濟帶」具有雙向運輸及訊息傳遞的承屬性，也是具有高度一帶一路戰略精神的戰略思考，更重要的是，其構成對於政治與交通互補性的部分，是使用「絲綢之路的北極航線」來闡述的另一個面向。<sup>12</sup>而從時間軸上的角度，可以發現對於「絲綢之路的北極航線」使用，大多集中在冰上絲綢之路一詞尚未正式使用之前，研究文獻中對於「冰上絲綢之路」概念的論述也多半使用「絲綢之路的北極航線」來代稱，此係從時間序角度來探討絲綢之路北極航線的意涵。

<sup>11</sup> 李振福(2016)，*絲綢之路-北極航線戰略研究*，大連：大連海事大學出版社，頁 8。

<sup>12</sup> 李振福(2016)，前引書，頁 9。

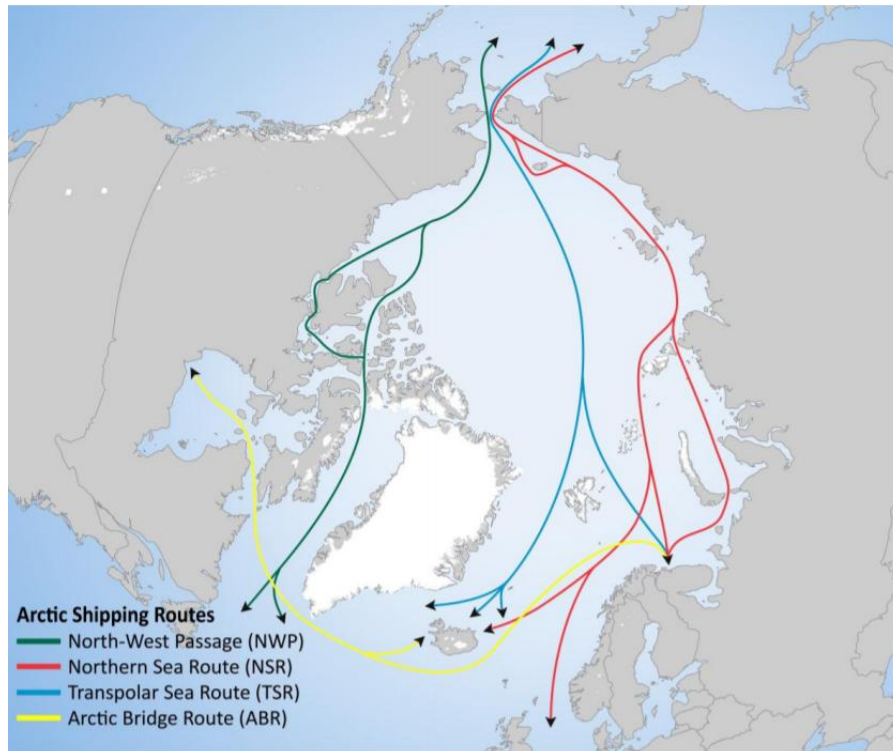


圖 3 北極(商轉運行)航線示意圖

資料來源：1. Malte Humpert, Andreas Raspotnik (2012), The Future of Arctic Shipping Along the Transpolar Sea Route, *Arctic Yearbook 2012*, p. 282。  
2. 閻亢宗(2014)，「中國的北極戰略與挑戰」，中國大陸研究，第 57 卷第 3 期，頁 74。

「冰上絲綢之路」不同於「絲綢之路的北極航線」以航線作為基礎，且有一較為明確的定義，冰上絲綢之路一詞則較為散在各類研究文獻之中。李鐵於「冰上絲綢之路-東北亞方向探索」中對於冰上絲綢之路給予的定義，指出係穿越北冰洋，連接東北亞、歐洲與北美三大經濟中心的通道，而此通道的關鍵和先決條件是穿越北冰洋的北極航道能否常態化開通運營。<sup>13</sup>俄羅斯今日經濟通訊社援引俄羅斯北方與北極經濟中心主任亞歷山大·皮利亞索夫觀點，指出中國的北極政策是為了同各個國家共同建設冰上絲綢之路，讓企業參與基礎設施建設<sup>14</sup>，意味著冰上絲綢之路係中國對於積極針對北極地區所參與與開展的基

<sup>13</sup> 李鐵(2018)，前引書，頁 4。

<sup>14</sup> 新華網，「“冰上絲綢之路”吸引世界目光」，2018 年 1 月 28 日，  
[http://www.xinhuanet.com/world/2018-01/28/c\\_129800444.htm](http://www.xinhuanet.com/world/2018-01/28/c_129800444.htm)(最後檢視 2020 年 1 月 13 日)



礎建設等合作工程。此外，吳大輝則是將冰上絲綢之路侷限在經過北冰洋通往歐洲的便捷航道，且承載著中俄能源合作的重要使命。<sup>15</sup>

論者以為，作為探討冰上絲綢之路嚴謹定義的論述，上揭部分均可列入參考，惟本文採用李振福所提出的廣義與狹義的方式闡述<sup>16</sup>，其所涵蓋的層面，既兼顧以中國為主體的解讀，亦客觀的運用區域政治結構來闡明冰上絲綢之路的內涵。廣義言之冰上絲綢之路的地理範圍應該輻射到整個北極航線和北極區域，且包括兩層含義，其一是俄羅斯認為的廣義冰上絲綢之路，中國駐俄大使李輝通過翻譯俄羅斯的冰上絲綢之路概念，認為冰上絲綢之路系指穿越北極圈，連接北美、東亞和西歐三大經濟中心的海運航道。<sup>17</sup>另一個是中國視域下的冰上絲綢之路，此時的冰上絲綢之路不僅有回應俄羅斯概念的初衷，也包含中國發展並實現一帶一路戰略的中長期戰略構想，擴展冰上絲綢之路的內涵和外擴。是以，冰上絲綢之路的視角，是戰略層級的對外發展戰略。

狹義概念主要是基於俄羅斯提出的共建北方海航道定義下的北方海航道範圍。俄羅斯一直存在將北方海航道建設成為世界過境通道的願景，並將其稱為冷絲綢之路。<sup>18</sup>其對於俄方觀點與認知，係借以振興俄方所認知之北方海航道，實現其北極地區發展的戰略目標。換言之，中俄兩國通過建立完善的政策法律制度，並持續以實質性合作進展，包括體現於航道及資源的開發利用、基礎設施建設和旅遊、科考等合作，實現北方海航道的開發及沿線港口與腹地的發展。

<sup>15</sup> 吳大輝(2018)，「“冰上絲綢之路”：“一帶一路”的新延伸」，*中國海洋大學學報*，第9期，頁49。

<sup>16</sup> 李振福、彭琰(2019)，「通權論與冰上絲綢之路建設研究」，*東北師大學報*，第4期，頁24。

<sup>17</sup> 中國新聞網，「中國駐俄大使：打造“冰上絲綢之路”對中俄均有重要意義」，2017年11月15日，<http://www.chinanews.com/gj/2017/11-15/8376615.shtml> (最後檢視 2020年1月23日)

<sup>18</sup> Nakanune, “Милитаризация” Арктики и круглогодичный Северный морской путь. Члены Госкомиссии обсудили реально наполнение холодного “Шелкового пути”, <http://www.nakanune.ru/news/2015/12/7/22422398/>, Retrieved Oct. 25, 2019.

總結的說，「絲綢之路的北極航線」以及「冰上絲綢之路」對於冰上絲綢之路的詮釋，其主要的差異除了更加明確涵蓋合作的面向與意義、時間序差異而使用先後，並於部分定義上對於實質商運航線的涵蓋面向差異外，相關用語的定義並無二致。而對於定義尚待各界集思廣益的探討之際，可以肯定的是對於冰上絲綢之路的解讀，中國作為主體所進行對於無論是北極地區或北冰洋區域，所進行的合作、開發與建設，是冰上絲綢之路現階段最為普遍接受且認知的定義。而其內容與實踐，恰好反映中國現階對於北極地區的國家利益與目標，亦即北極航線三大商轉航線為主體結構所進行包括基礎建設、能源開採、科學考察及其他面向的合作事宜。

#### 肆、國際社會對於冰上絲綢之路的解讀

在界定了冰上絲綢之路的內容後，放諸其戰略行經諸國，是否同樣具有相同的定義與承認，是剖析冰上絲綢之路戰略意涵上，主觀與客觀均須兼顧的部分。在上開冰上絲綢之路的界定中，所涵蓋區域包括了日本、韓國以及探討北極事務中所常用的「環北極國家」，係包括了俄羅斯、美國、加拿大、冰島、丹麥、挪威、瑞典、芬蘭等八國(如圖 4 所示)。諸國均對於北極事務有著各自的立場，檢視各該國於冰上絲綢之路的解讀，也因涉入程度差異、國家利益優先次序、國家安全評估落差，並非各國咸進行回應與分析。經檢視後主要有俄羅斯、美國、加拿大及北歐五國(冰島、丹麥、挪威、瑞典、芬蘭)的官方層級或智庫等對於「冰上絲綢之路」有各自的看法，就客觀角度而言補強了國際層面對於冰上絲綢之路無論是定義或是內容的強化與支撐。



圖 4 環北極國家

資料來源：Nordea Group (2017), *Climate Change in the Arctic - How global institutional investors may help save the unique and relatively pristine region*, Nordea Group, p. 4 .

#### 一、 俄羅斯：

作為冰上絲綢之路戰略主要合作對象與標的，俄羅斯無論是官方發言、政策制定，再到研究機構、民間企業等多數單位目標，對於冰上絲綢之路的定位均十分明確。從前揭冰上絲綢之路緣起段所述，可以了解冰上絲綢之路的發想、成形到提出，兩國之間所構築的合作戰略思維具有一定的地位，也因此就俄羅斯而言，其所定義的冰上絲綢之路，與中國所提出及規劃之概念，具有協同詮釋的空間。此外，本文所提出對於冰上絲綢之路較為狹義的概念，也是採用俄羅斯提出的共建北方海航道定義下的北方海航道範圍，其對於冰上絲綢之路的定義，此處便不再贅述。

## 二、 加拿大：

不若俄羅斯官方對於冰上絲綢之路明確的定義，並將其定位於中俄合作的戰略規劃，加拿大以學者為主的基於加拿大立場定義並解讀冰上絲綢之路的意涵。北極年鑑（Arctic Yearbook）希瑟·匹諾特（Heather Exner-Pirot）認為冰上絲綢之路的涵蓋北極地區，但絕大部分會投入「在俄羅斯的北極地區」，且中國已經在與俄羅斯政府和公司接洽交易。<sup>19</sup>加拿大「21世紀問題研究所」所長艾文·斯塔鼎（Irvin Studin）指出冰上絲綢之路是中國環境、科學、經濟、漁業、旅遊、交通等領域在北極地區的發展項目，並且提供加拿大在中加北極地區合作的主要項目與基礎，中國體現冰上絲綢之路的戰略思考，於2018年發布其自身的北極白皮書。<sup>20</sup>加拿大的態度，對於冰上絲綢之路的解讀，民間的態度相對持平地指出係基於開發的立場，所推行的戰略規劃。

## 三、 美國：

美國於2019年6月公佈的「國防部北極戰略報告」中，明確將中俄列為美國在北極地區的戰略競爭對手和美國國家長遠安全的挑戰<sup>21</sup>，然而就官方層級同加拿大並未對於冰上絲綢之路有直接性的評論，較多的是從智庫學者對於冰上絲綢之路的定義與解釋。

---

<sup>19</sup> 法國國際廣播電台，「冰上絲綢之路對加拿大意味着什麼？」，2018年2月20日，  
<http://www.rfi.fr/tw/中國/20180220-冰上絲綢之路對加拿大意味著什麼>（最後檢視2020年1月29日）

<sup>20</sup> South China Morning Post, *How China's Polar Silk Road can make Canada the next big Asian power*, Feb. 3 2018,  
<https://www.scmp.com/week-asia/opinion/article/2131565/how-chinas-polar-silk-road-can-make-canada-next-big-asian-power>, Retrieved Jan. 29, 2020.

<sup>21</sup> U.S. Department of Defense (2019), 2019 Department of Defense Arctic Strategy, Virginia: U.S. Department of Defense, p. 2.

中國學者大致整理了美國智庫對於冰上絲綢之路的態度，指出大多是一個客觀發展的過程，也是一個主觀認知不斷調整的過程。<sup>22</sup>統整後多數學者均認為冰上絲綢之路是中國借以拓展並延伸一帶一路戰略。隨著北極航線可使用性的提升和中國海外利益的拓展，冰上絲綢之路是北冰洋航線被納入到“一帶一路”計畫建設的三條海上通道，並且是結合能源拓展與開發、商業性考量及地緣戰略動機的框架。<sup>23</sup>值得注意的是，美方的研究發表於論點，較多停留在戰略動機選擇上，雖對於冰上絲綢之路的定義與理解較為一致卻也未深層著墨，其次對於冰上絲綢之路的戰略目的，相對採取保留甚至提出具有競爭性的戰略發展，可以發現其對於冰上絲綢之路的戰略光譜定調較加拿大是相對以謹慎態度詮釋。

#### 四、北歐五國：

北歐五國因地理條件接近，對於北極事務的態度也較為趨同，其中冰島前總統葛林姆松（Ólafur Grímsson）2019年5月12日於上海國際問題研究院，以「新國際框架與全球化的北極」為題發表主旨演講，指出北極問題是一個國際性問題，治理議題是21世紀探討新的國際合作形式的一個重要契機。渠並提及冰上絲綢之路對北極治理的積極作用給予高度肯定，建設過程不僅需要中國，也需要挪威，俄羅斯和其他北極國家的共同參與。<sup>24</sup>亦即，對於冰上絲綢之路的定義及其內容是對於北極地區事務的建設，而且主張應當多方參與的戰略發展項目。

<sup>22</sup> 楊松霖(2019)，「美國智庫對“冰上絲綢之路”倡議的認知及啟示」，情報雜誌，第7期，頁53。

<sup>23</sup> Zero Hedge, *China's mysterious "Arctic Silk Road"*, Nordea Group, Nov. 15 2017, <https://oilprice.com/Geopolitics/International/Chinas-Mysterious-Arctic-Silk-Road.html>, Retrieved Jan. 29, 2020.

<sup>24</sup> 上海國際問題研究院，「冰島前總統奧拉維爾·格裡姆松訪問上研院」，2019年5月12日，<http://siis.org.cn/Content/Info/4U7IF8B9CUJ3> (最後檢視 2020年1月29日)

另外，學者維爾塔南(Vesa Virtanen)針對涉及中國參與北極事務對於芬蘭啟示專題報告中，亦提及冰上絲綢之路（因當時尚未使用冰上絲綢之路一詞，報告中係使用「中國參與北極事務」）係存在於航道商轉與大規模資源開發兩項的利益，驅使中國在區域發展中對於北極事務的治理，且透過區域與雙邊合作的模式，來進行戰略建設。<sup>25</sup>而2019年1月14日習近平與芬蘭總統尼尼斯托（Sauli Väinämö Niinistö）於北京會晤時，同意共建「一帶一路」倡議及其實踐於中歐班列等帶來的便利條件，促進雙向貿易，開展三方合作，探討在北極航道開發等項目上的合作機遇，共建「冰上絲綢之路」，促進亞歐大陸互聯互通。<sup>26</sup>此可謂芬蘭於冰上絲綢之路態度，同樣採取開放且多方參與的合作項目，並且瞄準的是對於北極事務的參與與建設。

## 第二節 影響冰上絲綢之路發展的內部因素

在探討了冰上絲綢之路的定義及其實質內涵後，進入到冰上絲綢之路的發展與實際運用。既然確認了冰上絲綢之路的屬性為對外戰略層級，則戰略形成過程，形塑其內涵與走向的因素，很大程度將決定其未來實踐的內容與定位。對於國際事務上外交政策探討及運用，實係涵蓋國際體系、國內政治、國內政治、國家與社會互動的多層次分析方法。<sup>27</sup>而就戰略所界定出的層級而言，因其具有較宏觀的角度作為政策制定的依歸，多層次分析法就以國家為主體的議題檢視，大致可概略成國內層面（或所謂內部）的影響因素以及國際（或所謂外部）來進行影響戰略因子的篩選與鑑別。本節首先從內部的觀點出發，針對

<sup>25</sup> Vesa Virtanen (2013), *The Arctic in World Politics: The United States, Russia, and China in the Arctic – Implications for Finland*, Cambridge: Harvard University Press, pp. 3~4.

<sup>26</sup> 新華網，「習近平同芬蘭總統尼尼斯托舉行會談」，2019年1月14日，[http://www.xinhuanet.com/politics/leaders/2019-01/14/c\\_1123989078.htm](http://www.xinhuanet.com/politics/leaders/2019-01/14/c_1123989078.htm)（最後檢視2020年1月29日）

<sup>27</sup> Randall Schweller(2004), *Unanswered Threats: Political Constraints on the Balance of Power*, *International Security*, Vol.29 Issue 2, pp. 168-170。

冰上絲綢之路作為中國對於北極地區的敲磚石，探討其從內部所形塑及影響其成形並進而定位的變項，以釐清冰上絲綢之路基於國家利益的偏好以及更深層的策略趨向。

## 壹、外交戰略制定方向-中國夢及一帶一路

作為中國第一個明確以國家利益作為外交出發點的領導人，鄧小平以降的中國外交戰略，其隱含的「意識形態」因素相對減弱，更現實且理性的「國家利益」考量，成為決策者思考重心所在。<sup>28</sup>而作為戰略主軸的探討，中國進一步於外交政策上的實踐大致可以時間軸與功能性區分政策走向，惟因篇幅考量不在此贅述。歸根究底，現階段中國外交政策仍然透過「國家利益」的思考來展現，新階段的發展主軸，則是以「獨立自主外交」來提供更廣闊的外交活動空間，其中所蘊含的周邊對外關係並以經濟發展為核心的特質，近期持續強調「新型態」與「大國」的兩個層面，是對於中國外交戰略核心價值的呼應。<sup>29</sup>進一步的說，前揭對於中國外交戰略的詮釋，其實很大程度仍然建構於中國崛起的論點上，而中國內部無論是政界或是學界，對於中國崛起的認為是推進戰略進程以及中國作為世界大國所需面對的責任與使命。<sup>30</sup>

值此，在國家利益導向上，鄧小平所主張韜光養晦的對外戰略內涵，改革開放後的中國，在外交戰略上的走向隨著經濟發展的核心來架構明顯，或因領導人的風格與國際政治氛圍的轉變而有呈現上的不同，獲得不同的結果。而且是隨著議題進行外交戰略的調整，其中包括中國經濟快速擴張期間，正值貿易、金融、抑制核擴散、公共衛生、環境議題等國際體系的成長期。<sup>31</sup>到了習近平上台後，中國經濟動能已具有對外投射的條件，對外發展議題上的選擇更具彈

<sup>28</sup> 蔡東杰(2014)，前引書，頁9。

<sup>29</sup> Andrew Nathan, Andrew Scobell 著，何大明譯(2018)，**沒有安全感的強國：從鎖國、開放到崛起，中國對外關係70年**，新北：左岸文化，頁68-77。

<sup>30</sup> 閻學通(2000)，**中國崛起：國際環境評估**，天津：天津人民出版社，頁59-62。

<sup>31</sup> Andrew Nathan, Andrew Scobell 著，何大明譯，(2018)，前引書，頁75。

性，也因此新時代的對外戰略的改弦易轍，提出了「中國夢」的外交戰略主軸。中國夢，即為「中華民族偉大復興」就是中華民族的近代以來最偉大的夢想，自從 2012 年習近平上台後旋即定調為習時代的中國發展戰略重要方針。<sup>32</sup>雖然仍然維持合作的基本倡議，也一再的重申中國以和平發展道路構建和諧的世界，基本保有自從鄧小平、江澤民再到胡錦濤時期保守且相較平穩的戰略內涵，後續緊接的一帶一路戰略，更具象化了中國夢較為實際面的戰略表徵。

2013 年 9 月 7 日習近平於哈薩克斯坦納扎爾巴耶夫大學發表演講時，首次提出共建絲綢之路經濟帶的構想，一帶一路概念開始萌芽。同年 10 月 3 日於印尼國會的演講上，首次提出共同建設 21 世紀「海上絲綢之路」的倡議，並於中共十八屆三中全會歸結並且將「一帶一路」升級為國家戰略。<sup>33</sup>其中的絲綢之路經濟帶即為重塑歷史上絲綢之路的榮景，由西安出發，沿著舊河西走廊，從烏魯木齊出境，進入中亞、西亞、俄國，抵達荷蘭鹿特丹；海上絲綢之路則是從中國大陸東岸沿海各城市出發，進入東南亞，取道東非、地中海，最後抵達義大利（如圖 6）。一帶一路戰略規劃明確的以建構橫跨歐亞大陸的經濟共榮帶，先後並有絲路基金成立、亞洲基礎設施投資銀行（Asian Infrastructure Investment Bank, AIIB）的開展等政策支持，實質性的規劃戰略發展過程中，最為重要的資金引注環節，可以瞭解到中國在一帶一路戰略發展的決心。簡言之，一帶一路在國家戰略具有高度指導方針，且具象化中國夢的基礎上，展現了習近平時代對外戰略一改過往基調，以較為積極且長遠的角度來擘畫未來對外戰略方向，也凸顯現今中國外交戰略制定的核心仍然不脫中央高度集中決策的模式。

<sup>32</sup> 新華網，習近平在參觀《復興之路》展覽時強調 承前啟後 繼往開來 繼續朝著中華民族偉大復興目標奮勇前進，2012 年 11 月 29 日，

[http://www.xinhuanet.com/politics/2012-11/29/c\\_113852724.htm](http://www.xinhuanet.com/politics/2012-11/29/c_113852724.htm) (最後檢視 2020 年 1 月 30 日)

<sup>33</sup> 人民網-中國共產黨新聞網，習近平的“一帶一路”足跡，2016 年 9 月 6 日，

<http://cpc.people.com.cn/xuexi/BIG5/n1/2016/0906/c385474-28694919.html> (最後檢視 2020 年 1 月 30 日)





圖 5 一帶一路示意圖

資料來源：BBC 中文網，一帶一路：營造西方沒落後的新格局？，2017 年 5 月 16 日，  
<https://www.bbc.com/zhongwen/trad/39944419> (最後檢視 2020 年 1 月 30 日)

學者馬若德於《中國文化大革命起源》一書中提到，中國的內政與外交政策間常有密不可分的關係，同時中國軍事行動與內政的連結經常隱而不顯。<sup>34</sup> 圍繞著中國外交戰略的准駁，領導人習近平訴諸民族復興的訴求，已經給予了中國人民對國家邁向大國的希望與願景，就領導人的個人特質而言，最高領袖的權位決定一切，也是他在運作中國外交政策的走向。值此之故，習近平面對權力競逐的掌握與政治勢力的消長，肩負歷史使命的相互妥協之中，更為積極的進行戰略制定將是未來中國對外發展戰略的重心，也是避免在外交戰略受挫後，影響其國內的地位以及威望。的確，現今外交決策體制的部門更加專業化、制度化、分工化，現有對外決策以中央外事工作領導小組為首的多個工作領導小組展現<sup>35</sup>，但十九大後的習近平多個小組改制成委員會，並且身兼委員會主席，均是提高對外戰略與政策掌握度的做法，也是權力再次高度集中的展現。<sup>36</sup>

<sup>34</sup> MacFarquhar, Roderick (1987), *The origins of the Cultural Revolution 3*, New York: Columbia University Press, p. 297.

<sup>35</sup> Qi Zhou(2008), "Organization, structure and image in the making of Chinese foreign policy since the early 1990s", Ph. D. diss., Johns Hopkins University.

<sup>36</sup> 新華網，中共中央印發《深化黨和國家機構改革方案》，2018 年 3 月 21 日，  
[http://www.xinhuanet.com/2018-03/21/c\\_1122570517.htm](http://www.xinhuanet.com/2018-03/21/c_1122570517.htm) (最後檢視 2020 年 1 月 30 日)

種因素，對於冰上絲綢之路變相首重對於戰略規劃手的掌握與探討，而其中則是要關注國家對外發展戰略的調整與變化，包括對於中國現今領導人習近平主導外交戰略的思考與核心。

就中國而言，其對外發展戰略不同於其他國家，在進行戰略發展與建構過程中受到外部的驅力影響，其國家內政的核心概念—「穩定壓倒一切」，時至今日仍然可以從官方文件與發言中獲得證明，也正因如此對於中國所開展的對外戰略研究，需同時關注國家內部對於戰略的根本考量。從而在實踐外交政策的過程，秉持著的意識形態因素相對非主位，更多的時從國家理性選擇角度下的國家利益考量，回應國家內政的期待。這也意味著，無論是一帶一路戰略抑或是冰上絲綢之路戰略，即便戰略目標的明確與利益的領域，仍然需要考量基於國家穩定，其推導出的對外發展關係的穩定，從而評估在戰略規劃與風險篩選的兩端，是否對於中國具有實質性利益增長，並且不會危及現有國家地位與內政穩定，才是戰略發展的最佳途徑。

## 貳、 國家影響力對外投射-軍事力量與內政重塑

權力（power）作為評估國際關係的要素，雖然其為現實主義流派中的核心而引發諸多批評，然而於國際關係研究上仍然為重要途徑之一，且將其運作以界定和維護國家基本利益。<sup>37</sup>而在當前衡量國家權力的指標，主要係以評估一個主權國家經濟、軍事、科技、資源等方面的實力和影響力的總和所形成的綜合國力，而因不同單位及不同審視表準，所參考數值與函數設定容有落差，惟各家目的均係透過量化指數來評斷世界各國的權力差距，亦藉以為各國採納針對其內政發展以擴大國家影響力。

<sup>37</sup> 楊永明(2012)，**國際關係**，新北：前程文化事業有限公司，頁 92。

在各種評斷標準與報告中，根據 1975 年時任美國喬治城大學戰略與國際研究中心<sup>38</sup>主任雷·克萊恩 (Ray S. Cline) 所操刀的「世界國力評估」(World Power Assessment) 報告中制定了量化評估公式：<sup>39</sup>

$$Pp(\text{被認知的權力}) = [C(\text{基礎實體}) + E(\text{經濟能力}) + M(\text{軍事能力})] \times [S(\text{戰略目標}) + W(\text{貫徹國家戰略目標之意志力})]$$

其透過有形與無形間的交互影響來定義國力評估，類似概念由 2015 年中國社會科學院發表的綜合國力 (Comprehensive National Power, CNP) 評估，本身也透過類似的模式來給定主要國家的綜合國力。<sup>40</sup>可以發現，國家在追求權力與影響力擴展的條件下，經濟能力的提升尚需基礎實體與軍事能量的同步上揚，方能更具效能的增進國家國力的數值。而在中國經濟成長處於高檔時，國家內部對於國力的拓展與延伸，在國家內部利益團體與決策機關中，形成了對於呼應中國崛起的期待，環繞著習近平時代的中南海權力圈子。

意見表達團體於西方民主制度中，即為實現一定主張與理想，進而影響政府與決策的特定社會利益團體代表，又可稱之為壓力團體。中國作為以共產黨領導的多黨合作制度，因社會結構分化較低，不存在也不允許諸多的壓力團體存在，然而對於社會層面仍具有民意壓力的需求下，產生出意見表達團體，其中目前中國社會大致可以區分以民主黨派、工會、共青團、婦聯、軍隊等具高度政治色彩且與共產黨具有一定連結性之制度性意見表達團體，某種角度而言，此類早已成為國家政治體系的組成部分。

<sup>38</sup> 戰略與國際研究中心(Center for Strategic and International Studies,CSIS)成立之時隸屬於喬治城大學，1987 年 7 月 1 日起自喬治城大學獨立出來，成為非營利、非黨派的獨立機構；A Brief History About CSIS, Center for Strategic and International Studies, <https://www.csis.org/programs/about-us/more-about-csis/brief-history>(最後檢視 2020 年 2 月 9 日)

<sup>39</sup> Ray Cline(1975), *World Power Assessment : A Calculus of Strategic Drift*, Washington D.C.: Center for Strategic and International Studies, Georgetown University.

<sup>40</sup> 李慎明、張宇燕(2015)，*全球政治與安全報告(2015)*，上海：社會科學文獻出版社，頁 275。

另一方面，較具獨立性質的一般性社會團體，雖不是中國政治制度的基本部分，仍代表著社會結構中一部分群眾的利益與訴求，謂之為結構性意見表達團體。在此之中，以社會科學研究領域而言，國內外享有高級別聲譽的專家意見，並擴展至北京大學、人民大學、復旦大學等知名大學及其轄下研究機構，提供一定理論深度與社會調查意見，在中國政治體系的獨立意見表達團體中，扮演極具分量的影響力，也逐漸成為政府決策過程的諮詢與參考對象。<sup>41</sup>在前揭機構與學者研究過程形成對於國際事務的研究中，其肩負了回應民眾對於中國崛起的國力期待，同時擔任了國家作為戰略發展中，理論層面的支撐以及更為宏觀的政策規劃，而這不僅止於傳統經濟發展與軍事武裝的規劃。因此，學術領域持續朝向具有智庫地位的目標邁進，也成為探討國內意見綜合過程的重要依歸，其所形成的大致研究方向與戰略解讀，很大程度的具有參考價值，也將間接對於政府的戰略決策形成影響力。

就中國的地理條件中，其海岸線長達 3.2 萬公里，國家戰略發展的目標，在人口壓力龐大的陸地空間而讓目光轉向海洋應當不難理解，然而歷史上的中國一直是側重陸權的國家，雖然如宋、元、明，曾有展開海上貿易和探索的行動，但從未有完整的海洋戰略，明、清實施的海禁政策，封閉向海洋發展的大門。<sup>42</sup>遲至 21 世紀的今日，中國對於國家戰略發展的再辯論，就地緣政治的觀點而言，馬漢（Alfred Mahan）的海權論在中國崛起後的社會科學領域，乃至於解放軍對於軍事領域的研究，其相關理論與應用的文件譯本、推研探討等，方逐漸成為中國顯學之一。而結合了外交戰略制定方向，中國夢的另一個層面所隱含的強軍夢，恰好全面性的針對綜合國力的各個面向進行發展與提升，著眼於學術層級的支撐，對於冰上絲綢之路的戰略推動，不難發現中國內部對於其具有的國家戰略使命，形成了結構性的穩固支撐。這也意味著，包括冰上絲綢之路在內的中國對外戰略，國內意見表達團體不論是制度性或是結構性意見

<sup>41</sup> 朱光磊(2016)，**中國政府與政治（第三版）**，新北：揚智文化，頁 134-142。

<sup>42</sup> 閻亢宗(2018)，「冰上絲綢之路的中國夢」，**展望與探索**，第 16 卷第 6 期，頁 32。

表達團體，在提供理論與思想層面的指導方針與研究結果上，對中國官方的戰略規劃中扮演了不容忽視的影響力。

### 參、經濟發展的命脈-能源需求

能源是推進一國經濟行為發展之基本驅力，為社會發展提供重要支撐，從中國國務院於 2007 年 12 月分發布的「中國的能源狀況與政策」已明確指出中國係人口眾多、資源相對不足的發展中國家，且已於當時成為世界第二大能源消費國。<sup>43</sup>而在當時後至今的 10 多年間，中國的能源需求量更是迅速攀升，其所導致的能源缺口擴大，促使中國不斷擴大以原油、天然氣及煤炭為主的能源進口，其中原油更於 2017 年超越美國，攀升至全世界原油最大進口國。<sup>44</sup>以上再再顯示中國對於能源需求的急迫性，以及亟欲持續經濟增長的重要政策指導下，維持社會結構穩定的不可動搖性。是以，如何在現有能源供應區域及國家外，拓展出具有替代性、風險分散性的來源，成為中國政府近年來持續努力與研究的課題。

放眼尚具潛力的能源蘊藏地區，北極地區豐富的天然資源成為焦點之一。根據美國地質調查局 (USGS) 於 2008 年發布的「北極圈資源評估」報告中，針對北極圈內 33 個地質區域進行勘查 (如圖 7 所示)，結果顯示北極地區蘊藏著約 900 億桶石油、1669 兆立方英尺天然氣及 440 億桶液化天然氣 (LNG)，而所有資源的 80% 蘊藏量集中於環北極近海大陸架區域。<sup>45</sup>而就分布情況而言，現階段最具系統性、經濟性開採條件國家，以俄羅斯為主要領導國家。2015 年

<sup>43</sup> 中華人民共和國國務院新聞辦公室，「中國的能源狀況與政策」，2007 年 12 月 26 日，<https://www.scio.gov.cn/zfbps/ndhf/2007/Document/307873/307873.htm> (最後檢視 2020 年 1 月 31 日)

<sup>44</sup> U.S. Energy Information Administration, INTERNATIONAL Overview - China, May. 14 2015, <https://www.eia.gov/international/analysis/country/CHN>, Retrieved Jan. 31, 2020.

<sup>45</sup> Thomas Moore, and Donald Gautier, eds. (2017), *The 2008 Circum-Arctic Resource Appraisal*: U.S. Geological Survey Professional Paper 1824, Virginia: U.S. Geological Survey, p 8.

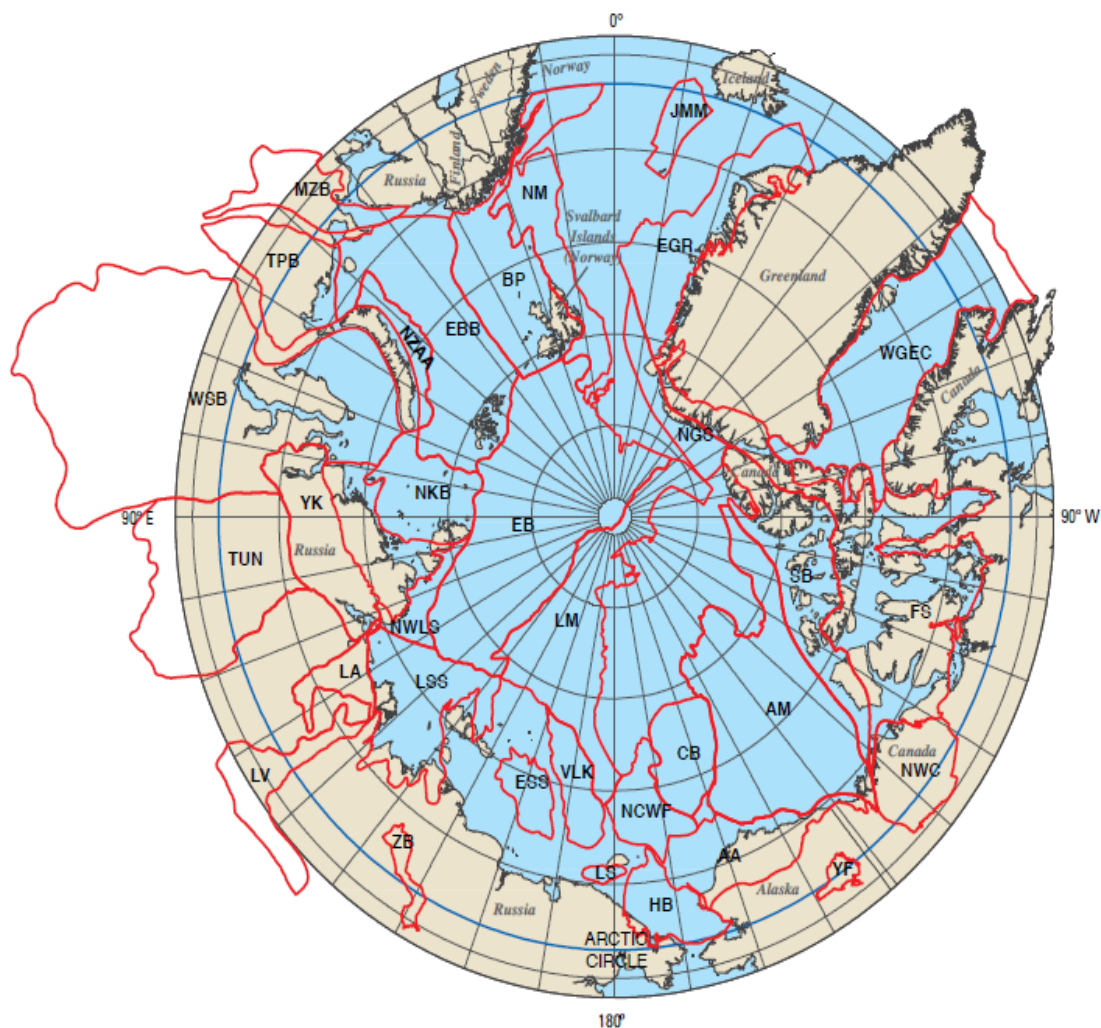
11月，俄羅斯石油公司獲得許可開始於拉普捷夫海（Laptev Sea）的哈坦加灣（Khatanga Bay）進行資源探勘，是為俄羅斯北極地區東部大陸架當時最北之探勘鑽井<sup>46</sup>，並於2017年6月，該公司宣布在發現了8100萬噸新油田並持續鑽探開採，並預估該處油田所占蘊藏量近該公司於北極大陸架近30%<sup>47</sup>，就中國學者的角度而言，其標誌著俄羅斯尤其遠東地區所蘊含的巨大能源經濟價值，能給予中國能源供應缺口之問題。加上俄羅斯針對遠東及西伯利亞地區國家級戰略配置開採外，其享有的地緣優勢避免長途的運輸費用，節約成本是最具發展潛力之國家之一。<sup>48</sup>

因此，具有能源蘊藏與開採前景的北極地區而言，恰好提供持續成長的中國國內能源需求，下一個開發重點區域。相對而言，對於北極地區投入開發的多寡，很大部分的因素將回歸中國國內對於能源需求的波動性，並視政策的主軸適當進行調整。

<sup>46</sup> Rosneft Information Division, *Rosneft discovers hydrocarbon deposits on Eastern Arctic shelf*, Rosneft, Jun. 18 2017, <https://www.rosneft.com/press/releases/item/186997/>, Retrieved Jan. 28 2020.

<sup>47</sup> Vladimir Soldatkin, *Russia's Rosneft finds first oilfield offshore eastern Arctic*, Reuters, Jun. 18 2017, <https://www.reuters.com/article/us-russia-rosneft-arctic/russias-rosneft-finds-first-oilfield-offshore-eastern-arctic-idUSKBN1990I5>, Retrieved Jan. 28, 2020.

<sup>48</sup> 李鐵(2018)，前引書，頁9。



### CARA Province Abbreviations

- |   |   |
|---|---|
| AA—Arctic Alaska (Chapter E)                                | NCWF—North Chukchi-Wrangell Foreland Basin (assessed, not included in volume)   |
| AM—Amerasia Basin (Chapter BB)                              | NGS—North Greenland Sheared Margin (Lincoln Sea—Sørensen and others, 2012; Wandel Sea—assessed, not included in volume) |
| BP—Barents Platform (Norwegian Petroleum Directorate, 2009) | NKB—North Kara Basins and Platforms (Chapter P)   |
| CB—Chukchi Borderland (Chapter C)                           | NM—Norwegian Margin (Norwegian Petroleum Directorate, 2009)   |
| EB—Eurasia Basin (Chapter DD)                               | NWC—Northwest Canada Interior Basins (Chapter G)  |
| EBB—East Barents Basin (Chapter O)                          | NWLS—Northwest Laptev Sea Shelf (Chapter S)   |
| EGR—East Greenland Rift Basins (Chapter K)                  | NZAA—Novaya Zemlya Basins and Admiralty Arch (Chapter O)  |
| ESS—East Siberian Sea Basin (Chapter Y)                     | SB—Sverdrup Basin (Chapter I)   |
| FS—Franklinian Shelf (Chapter H)                            | TPB—Timan-Pechora Basin (Chapter N)   |
| HB—Hope Basin (Chapter D)                                   | TUN—Tunguska Basin (Chapter U)  |
| JMM—Jan Mayen Microcontinent (Chapter L)                    | VLK—Vilkitskii Basin (Chapter Z)  |
| LA—Lena-Anabar Basin (Chapter T)                            | WGBEC—West Greenland-East Canada (Chapter J)  |
| LM—Lomonosov-Makarov (Chapter CC)                           | WSB—West Siberian Basin (Chapter Q)   |
| LS—Long Strait (Chapter AA)                                 | YF—Yukon Flats Basin (Chapter F)  |
| LSS—Laptev Sea Shelf (Chapter W)                            | YK—Yenisey-Khatanga Basin (Chapter R)   |
| LV—Lena-Vilyui Basin (Chapter V)                            | ZB—Zyryanka Basin (Chapter X)   |
| MZB—Mezen' Basin (Chapter M)                                |   |

圖 6 北極圈內 33 個地質探勘區域

資料來源：Thomas Moore, and Donald Gautier, eds. (2017), *The 2008 Circum-Arctic Resource Appraisal: U.S. Geological Survey Professional Paper 1824*, Virginia: U.S. Geological Survey, p 3.

## 肆、傳統產業區域轉型-重塑成長動能

1978年12月18日中共第十一屆中央委員會第三次全體會議後，中國改革開放的態勢明確，其中針對東南沿海地區重點培植經濟特區的模式，成功將中國帶離自大躍進及文化大革命後瀕臨崩潰的經濟困境。在改革開放後的40年間，從沿海一直到內陸的經濟發展，成功讓中國重回全球經濟鍊結中。然而，從經濟體系的轉型不免產生了負面的因素，凸顯出貧富分配的失當持續擴大，傳統老區的經濟結構僵化，也進一步擴大了中國內部區域經濟發展不均的情形。而對於貧富差距以及區域發展不均的情形，習近平上任後的內政施政主軸，包括2013年11月於河南首次提出了精準扶貧的宣示，後續針對傳統產業推動一系列如2015年所提出供給側結構性改革的措施，並提到藉由對接如一帶一路等國家級發展戰略的模式來實踐<sup>49</sup>，展現了現階段北京對於中國內部經濟存在亟待治理議題的決心，且透過2016年發布的中華人民共和國國民經濟和社會發展第十三個五年規劃綱要(簡稱「十三五」規劃)、官方媒體的報導與宣示，可以說其涉及內容已列為中國國家內部利益的優先次序。<sup>50</sup>

其中供給側結構性改革，其實正式賦予了中國內部經濟快速增長的過程中，所面臨分配不均、產能過剩的根本議題。而重中之重，從「去產能、去庫存、去槓桿、降成本、補短板」的濃縮概念<sup>51</sup>，在中國區域發展概念中，東北地區

<sup>49</sup> 習近平於中央財經領導小組第十一次會議上的講話，更全面地為供給側改革下了定義：包括從「要促進過剩產能有效化解，促進產業優化重組」、「要降低成本，幫助企業保持競爭優勢」、「要化解房地產庫存，促進房地產業持續發展」、「要防範化解金融風險，加快形成融資功能完備、基礎制度扎實、市場監管有效、投資者權益得到充分保護的股票市場」等四大面向。值得注意的是，針對化解過剩產能部分，一併提到，「一帶一路」的建設進程將加快，並點評這關係到產業層面供給的改善。此可以做為在中國對外關係與戰略指導上，治理內部經濟議題也列為考量的變因之一。參考資料：新華網，習近平主持召開中央財經領導小組第十一次會議，[http://www.xinhuanet.com/politics/2015-11/10/c\\_1117099915.htm](http://www.xinhuanet.com/politics/2015-11/10/c_1117099915.htm) (最後檢視2020年2月2日)

<sup>50</sup> 新華網，中華人民共和國國民經濟和社會發展第十三個五年規劃綱要，2016年3月17日，[http://www.xinhuanet.com/politics/2016lh/2016-03/17/c\\_1118366322.htm](http://www.xinhuanet.com/politics/2016lh/2016-03/17/c_1118366322.htm) (最後檢視2020年2月2日)

<sup>51</sup> 人民網-中國共產黨新聞網，習近平提五個「搞清楚」明確供給側改革方案基本路徑，2016年1月28日，<http://cpc.people.com.cn/xuexi/BIG5/n1/2016/0128/c385475-28093042.html> (最後檢視2020年2月4日)



的經濟結構，成為優先且符合進行改革的條件區域之一。東北地區作為國共內戰後中國共產黨的立基之地，其對於黨的特殊性、豐富的礦業資源以及曾經輝煌的重工業底子，在改革開放後東南沿海的快速發展的兩相對照之下，相對黯淡許多。加上東北地區為傳統重工業聚集區域，以國營企業經營為主的聚集經濟體，使得在面臨產業供給過剩、產業轉型再造、環境保育工程等更加僵化，都是東北地區所面臨的種種問題。

惡性循環下，根據中國官方 2018 年國民經濟和社會發展統計公報公佈所示，東北地區常住人口呈現負成長的情形，不僅係因人口自然增長率偏低以外，近年來當地經濟發展受阻、就業等機會減少從而造成人口流出加速，亦是一大原因。<sup>52</sup>可以說，東北地區人口一直以來的淨流出，時至今日仍然是地區社會現象之一，並未顯著的改善，顯然透過近年內部經濟措施的出台效果有限，仍需要透過供給側結構性改革較為宏觀的革新，並提高至戰略層級來改造東北地區沉痾已久的問題。

就地緣政治角度而言，東北地區的位置而享有冰上絲綢之路的戰略涵蓋區域優勢，而其傳統以來具有的經濟能力具有對於戰略建構的之成量能。自從 2006 年起，中國國務院即將東北區域的振興納為並同長江三角洲以及珠江三角洲同等地位之三大經濟樞紐帶。2013 年中國國務院發布了分別發布了「中國東北地區面向東北亞區域開放規劃綱要（2012-2020 年）」、「全國老工業基地調整改造規劃（2013-2022 年）」，開宗明義將鞏固和深化東北地區等老工業基地振興列為改造的重點並冠之戰略振興高度，種種措施均是提升東北地區經濟產能的改革措施。<sup>53</sup>

<sup>52</sup> 新華網，盤點 31 省份常住人口：廣東連續 13 年居首 東北三省負增長，2019 年 6 月 17 日，[http://www.xinhuanet.com/politics/2019-06/17/c\\_1124633087.htm](http://www.xinhuanet.com/politics/2019-06/17/c_1124633087.htm) (最後檢視 2020 年 2 月 4 日)

<sup>53</sup> 中華人民共和國國務院，「全面開展全國老工業基地和老工業區調整改造」，2013 年 12 月 2 日，<http://www.scio.gov.cn/xwfbh/yg/2/Document/1352231/1352231.htm> (最後檢視 2020 年 2 月 9 日)

而在官方文件指導下，釋放出了透過合作發展為主的振興道路，在尋覓量能的過程，恰逢冰上絲綢之路倡議發展階段，成為東北地區經濟轉型與未來區域發展的機緣。也因此，就冰上絲綢之路的發展影響因素中，未來中國內部對於冰上絲綢之路的戰略調整與資源分配，在東北地區轉型具有急迫性的條件下，官方對於東北地區在冰上絲綢之路的戰略地位，將根本性的影響到戰略內涵的本質。而此意味著，東北地區在冰上絲綢之路扮演中繼站的地位，抑或是戰略生產基地，其對於冰上絲綢之路的發展，具有舉足輕重的影響力。

### 第三節 影響冰上絲綢之路發展的外部因素

在探討了冰上絲綢之路發展的內部因素後，從戰略觀點來看，外部較為客觀所形塑的因素，對於諸如冰上絲綢之路此類外顯性的戰略而言，具有同等重要的地位。就外部影響因素而言，其與戰略本身的互動將一定程度的將戰略發展的程度與走向進行定型，也就是戰略的發展在結構壓力與來源較為明確的發展主體中，提供戰略發展的指引功用，迫使戰略即便具有主觀的發展意識，但在無力挑戰或對抗的前提之下，依循既有地域的變項來影響戰略發展。

就冰上絲綢之路而言，其面向北方的戰略發展，雖具有內部因素的激勵，但對於傳統中國與既有對外發展戰略而言，不具備發展優勢與主導地位，尤其在戰略發展定位採取較為開放式選項而尚未明確定調之下，欲了解作為相對於內部因素的外部因素，是否具有影響冰上絲綢之路的條件，抑或是能否較為具體的導引出冰上絲綢之路的戰略方向與目標內涵而言，給予更為充分與強有力的證據及論述能力。因此，本節從外部的角度出發，並著重在冰上絲綢之路的戰略沿線所具有的國際政治建制出發，同時針對國際政治結構可能對於戰略發展具有的外部壓力進行分析，最終則是提出冰上絲綢之路的主軸層面，經濟與能源實質開發時，所具有外部影響因素來回顧戰略層級具有的干擾因素。

## 壹、 戰略涵蓋區域建制影響

本文所探討的區域侷限於中國東北地區為出發點至俄羅斯北極地區的戰略建構，然而因冰上絲綢之路所形塑的戰略是依附北極事務參與與治理的脈絡，因此其對於戰略發展的敏感性不可避免地將受到北極地區現有國際建制影響，只是所涉及的領域與程度將侷限在上揭界定範圍。

國際建制 (International Regime) 是國際關係領域中行為主體產生影響的一系列控制性安排 (governing arrangements)，亦為國際體系的權力結構與該結構內的政治、經濟談判之間的中介因素<sup>54</sup>；簡言之，國際建制某個國際關係範疇內，一套潛在或明顯的原則、規範、規則、及決策程序。<sup>55</sup>現階段北極地區礙於氣候限制且地理高度毗連國家為數尚少，對於區域內各類議題所形成的制度均不具有過度複雜的內容，也因此對於形塑一個具有統合各方及各類議題的組織與制度不具有高度緊緻性，相對是以較為鬆散但亦具代表性的組織提供類似意見交換平台。北極理事會即為該區域較具代表性之區域組織。北極理事會 (The Arctic Council) 成立於 1996 年，是包括了俄羅斯、芬蘭、瑞典、挪威、丹麥、冰島、加拿大、美國等八個會員國在內的北極國家處理有關北極事務主要的政府間論壇，其初始建制概念源於 20 世紀初對於環境保育與科學研究等方面的合作構想，然而隨著冷戰地開啟，環北極國家亦形成東西兩大陣營的對壘，使得北極事務合作部分並無實質性進展。<sup>56</sup>後於 1987 年時任蘇聯總書記戈巴契夫於摩爾曼斯克演講中提到北極地區應當變成一個和平的區域，並呼籲東西方為此開展多邊或雙邊合作，把北極變成和平之極，可視為區域間北極事務

<sup>54</sup> Robert O. Keohane, Joseph S. Nye (2011), *Power & Interdependence (4th Edition)*, London : Pearson, pp. 15-16.

<sup>55</sup> Stephen D. Krasner (1983), *International Regimes*, New York : Cornell University Press, p. 141.

<sup>56</sup> 陳玉剛、陶平國、秦倩 (2011)，「北極理事會與北極國際合作研究」，*國際觀察*，第 4 期，頁 17。

合作的濫觴。<sup>57</sup>後於 1996 年環北極八國於加拿大渥太華舉行會議，宣佈成立北極理事會（以下簡稱理事會）。

不同於過往北極事務侷限於環境保育與科學研究較為狹隘的合作議題，理事會更擴大關注到北極國家間之合作、協調及相互支持等較為廣泛的面向。理事會的組織成員方面將正式成員、永久參與方和觀察員。此一會員設定中加入了觀察員的部分，雖不具有表決權，旨在擴大國際間對於北極事務參與卻是北極理事會其長遠的組織發展戰略。然而根據組織設計，北極理事會相關議案係由正式會員（上開提及創設時環北極 8 個國家）具正式決策權，意味著正式會員國具有壟斷理事會對於北極事務的決策主導地位，一定程度上使得該組織具有排他性，而隨著 2013 年第八次部長級會議上，批准中國、義大利、韓國、日本、印度、新加坡為正式觀察員國卻又具有開放性。惟在發展宗旨、工作小組地設立及歷次部長級會議未明顯擴展至涉及國家間領土與主權資源的分配、國家安全議題的探討、區域內制度安排等更具實質影響力的方向發展<sup>58</sup>，僅在航權問題上面及一些聲明性、政策性保守地發表宣言、聯合公報等，使得理事會在組織化與制度化後仍遭致「只能輸出一些只有軟約束力的結果」的批評。

59

是此，北極理事會緩慢地朝國際合作平台合作但無法具有決定性的決策單位，且北極地區再無其他具有一定聚合性且具領導地位之國際組織，而在國家進行戰略規劃與行使國家對外政策時無一建制明確拘束或予以遵循，則實為各行為者端視各自能力以維持其國家存活與國家實力。易言之，若欲從國際關係理論角度切入以探討北極地區各國行為模式，採取以現實主義或其衍生出補強理論角度為闡述模式，將是較為符合該區域的理論解釋模式。

<sup>57</sup> D. Scrivener (1989), *Gorbachev's Murmansk Speech: The Soviet Initiative and Western Response*, Oslo: The Norwegian Atlantic Committee.

<sup>58</sup> Declaration on the Establishment of the Arctic Council, <http://arctic-council.org/section/documentation>, Arctic Council, Retrieved Feb. 13, 2020.

<sup>59</sup> 陳玉剛、陶平國、秦倩，前引文，頁 21-22。

另一方面，就現階段主導北極事務國家，無論是國家安全角度、能源安全保衛、環境生態保育及商業航權爭奪，係以俄羅斯與加拿大為兩大主導國家。無論是以俄羅斯或是加拿大為主的主權及資源聲索，北極地區並未具有一能規範此二國家或是其他國家的建制，相對而言，地區行為者在進行外交行為時，趨向遵循俄羅斯與加拿大所主導或建構的遊戲規則。是此，對於北極地區而言，國家均朝向現實主義的自助（self-help）模式，進一步藉由避險或扈從（及相對的對抗）的選擇最與各該國家相關與符合國家利益之涉外事務與外交政策的主軸與方針，是該區域權力結構的初步輪廓。簡言之，檢視冰上絲綢之路的戰略內涵，提及其外部影響的首要且最為重要因素之一，是戰略建構的地緣政治形塑，而冰上絲綢之路現階段大致上係尊重對於既有北極理事會的建制下，開展以國對國雙邊合作的主要方針。

## 貳、國際政治結構消長

對外發展戰略因素從外交政策分析角度不僅內部決策方向，尚需考慮外部形成的結構因素與壓力。中國崛起後的西方諸國，對於中國崛起背後的因素研究近來蔚為風潮，然而立論持正面評價以及悲觀情緒的差異歧見甚大。自從1972年中美關係恢復正常化後的數十年間，冷戰時期的雙極對峙轉變為冷戰結束後美國獨強的國際政治權力結構，美軍維持全球的軍事部署未曾改變，然而中國本身的國力在改革開放後持續的上升，衝擊中國決策者的是美軍仍然環繞其部署的軍事部隊。而這個結構性因素，潛在挑戰了雙方對於各自於東亞地區的國家利益，也形成了較為矛盾的對外戰略。<sup>60</sup>然而在對外事務上，國家欲進行預判需先了解對方的意圖，以規劃應對作為。對於中美兩國之間的差異，美國對於民主制度的官僚體系透明化、學術研究的獨立性以及政府資訊公開的條件較為完善，使得中美在應對與預測雙方對於各階段隨著國力互異，其國家利

<sup>60</sup> Andrew Nathan, Andrew Scobell 著，何大明譯(2018)，前引書，頁134。

益的標的排序落差無法精確掌握，使得兩者陷入關係越趨緊密卻又越趨摩擦的困境中。

從 2011 年 11 月時任美國總統歐巴馬在亞太經濟合作組織（APEC）非正式首腦會議上正式提出了亞太再平衡戰略以來，2017 年川普就任美國總統後以美國優先的外交戰略，擴大對於東亞地區的關注。2017 年底白宮發布「國家安全戰略」（National Security Strategy）納入了印太理念，其從軍事與地緣政治的視角對於中國崛起的擴大圍堵，而川普同時啟動經濟層面對中國發起的貿易談判措施，從對外結構上形成對於中國逐步緊縮與壓迫。也恰為此時習近平上台後中國夢與一帶一路的戰略出台，在官方透過多次聲明表達不會競逐於大國權力競逐，要成為負責任的大國與和平崛起，這恰好映照出美國也是於官方聲明持續強調諸多對外戰略措施不是針對中國進行的圍堵。

然而，對中國欲適當投射國家能量的同時，面對結構的壓迫，唯有衝撞抑或是選擇避讓。也因次就中國在選擇對外戰略的走向，技巧性的面向歐亞大陸進行投射，並同時從陸路與海路進行一帶一路戰略佈置，以涵蓋近年來持續加大投資力度的南亞地區與非洲地區。是此，就戰略選項而言，如同前述提及之風險分散的角度出發來對於一帶一路進行戰略補充或是戰略延伸，緊貼西太平洋後深入北冰洋沿線地區的冰上絲綢之路，成為外部結構影響冰上絲綢之路發展的因素之一。易言之，對於冰上絲綢之路的戰略內涵，中美關係的影響甚深，而這個對於其戰略發展，朝向同質性高的合作夥伴發展，具有重要的參考指標與價值。

### 參、 能源供應的依賴性與敏感性

因中國在能源進口不具有國內生產的替代性，其對進口石油、天然氣等議題上，自然的形成對國際事務的連動性。除需確保石油獲得來源及供應量充足外，運輸安全問題更是重要課題。目前中國進口石油有將近七成來自中東、海

灣地區，除該區域情勢較為複雜因素外，海路運輸石油需途經麻六甲海峽等多個咽喉要道，若遭封鎖，則中國大陸的海外石油供給就有陷入停頓的危險。<sup>61</sup>隨著當前國際形勢的不斷變化，非傳統安全的挑戰成為探討傳統安全議題時不能忽視的面向。現階段中國仍然十分依賴中東地區的石油進口，也因此對於中東地區安全形勢與政治氛圍具有高度敏感性。

中國原油進口以沙烏地阿拉伯及安哥拉為前兩大進口國，總體則有近 80% 來自非洲以及中東地區<sup>62</sup>，主要運輸路徑除了蘇伊士運河、亞丁灣的傳統中東地區石油輸出必經之道外，尚須經過麻六甲海峽。而此傳統航線最大優勢即為具有運輸成本低廉，因此麻六甲海峽成為現階段中國的能源生命線。中國學者於 21 世紀伊始時曾提出「麻六甲困境」一詞概念，作為代指中國海上運輸乃至能源安全風險的代名詞。<sup>63</sup>其中，最為直接的論點尚有包括以美國為首的軍事力量，利用類似荷姆茲海峽此一地緣關鍵點的特性來針對麻六甲海峽進行石油禁運與海上封鎖，此外對於周邊各大國政治與軍事角力的場域。<sup>64</sup>然而，對於潛在更具風險性之因素是以非傳統安全議題中包括海盜猖獗、恐怖主義攻擊等，自從 1990 年以來增加了運輸風險與成本，加上麻六甲海峽運量呈現飽和的狀態下，衍生出積極尋找替代航道，以北極地區前在的各個航線是未來諸國競搶的標的，鑑別出現有外部因素對於中國能源運輸安全的變因後，仍然具有尋找替代的動力。

也因此，冰上絲綢之路的戰略議題中，能源具有特別指標性的地位，在考量影響冰上絲綢之路戰略成形與未來政策發展的變因時，現有能源進口的運輸

<sup>61</sup> 連弘宜(2007)，「中國對俄羅斯石油能源戰略與外交」，*國際關係學報*，第 24 期，頁 52。

<sup>62</sup> 中國石油企業協會(2019)，*中國油氣產業發展分析與展望報告藍皮書 (2018-2019)*，北京：中國石化出版社，頁 9。

<sup>63</sup> 趙宏圖(2007)，「“麻六甲困局”與中國能源安全再思考」，*現代國際關係*，第 6 期，頁 36。

<sup>64</sup> Special Report: Chinese Companies abroad (2005), “The Dragon Tucks in”, *The Economist*, July 2nd, p. 61.

來源、運輸途徑的依賴性與敏感性，不可避免地成為冰上絲綢之路的考量並據以滾動調整。

#### 肆、經濟合作對象與外交戰略夥伴的聯結

對於結構現實主義者來說，除了國家個別擁有的權力要素外，國際環境乃影響國家行為及國際關係的最重要變數之一。<sup>65</sup>現階段北極地區對於權力競逐方興未艾，尚未形成區域結構的規則與準則，要展開國與國之間的合作仍具可行性。唯一較不具可行性者係因現有北極理事會，雖提供跨國溝通平台，但因不涉及領土主權爭端調解、資源分配、安全議題的設定，具有一定程度的排他性上，使得開啟新型態多邊合作關係可行性不復存在。因此，就域外行為者欲參與北極地區的開發或發展而言，國與國之間的合作較具可行性。

冰上絲綢之路既以經濟為主軸的對外發展戰略，則對於戰略沿線的合作夥伴與投資對象，則需審視彼此合作密合度，並據此形成對於外部影響未來戰略走向的重要依歸。中國的東北地區與俄羅斯的遠東地區，就冰上絲綢之路的觀點是最近陸域，而以航運為主軸則必須經過環日本海之周邊諸國。<sup>66</sup>故而，點對點的雙邊關係的定位除了地緣關係賦予中俄兩國的客觀互動基礎，主觀上更可以透過雙方既有的外交夥伴關係為基礎，拓展合作的工作。面式涵蓋的區域合作夥伴，則是另一個影響冰上絲綢之路規模的重要因素。

中國與俄羅斯的外交關係就中方定位而言，係以高度戰略合作夥伴關係持續推進並深化雙方合作與發展。此時，配合克林姆林宮對於鞏固「北方之牆」的國家安全及航道暢通，中國積極進入該區域投入資金與技術，恰好能夠對接雙方對於短程與中程國家發展戰略的政策。<sup>67</sup>就地緣戰略觀點言之，冰上絲綢之路在現階段北極地區以國與國之間互動為基調的建制中，積極投入俄羅斯對

<sup>65</sup> 蔡東杰，前引書，頁 223

<sup>66</sup> 李鐵(2018)，前引書，頁 20-21。

<sup>67</sup> 徐博，「俄羅斯北極戰略與東北亞之北極合作」，*全球政治評論*，2015 年特集第 1 期，頁 62。



於北極地區的能源開發，並且利用北冰洋航道以維護能源運輸走廊之安全，就冰上絲綢之路作為輔助性國家發展戰略而言，不啻於取得十分成功的模式。

另一方面，面式的觀察，環日本海區域同時有著中日韓三角經濟關係的重要架構，主要係因三者間包括中韓 FTA 架構的洽談、中日韓自由貿易區的談判進程等諸多經濟議題先行示範，是以對於面式的支撐上較具有發揮的空間與動能。然而，中日韓三國間文化、歷史、地理等方面的傳統爭議與衝突仍有待協調之空間，也間接成為環日本海作為冰上絲綢之路發展的變項之一。總的來說，雙邊的點對點關係以及冰上絲綢之路戰略面向的合作開展，兩大領域都是介於戰略層次與政策層次間的實質面向，從抽象變成具象上的變相考慮下，無論是中俄雙邊關係的合作穩固程度，抑或是環日本海區域局勢以及中日韓三國的紛爭排解，都是影響冰上絲綢之路戰略發展之外部因素。且考慮上揭變因都是涉及實質政策制定與投資開展等，且地緣關係與冰上絲綢之路的核心區域更為緊密，必然將遠較前述三點更具強大的衝擊與變數，是吾人進行冰上絲綢之路探討時顯為關注之處。

#### 第四節 小結

本章針對冰上絲綢之路定義、結構及戰略構成變因等方向，嘗試以系統性的結構勾勒此新興戰略的內容。在上揭的鋪陳中，借助多方引據以支撐冰上絲綢之路的戰略內容，是瞭解其脈絡的主要途徑。而論述過程中，為了更加緊緻的框架冰上絲綢之路的特色，本節將聚焦本文主題相關，歸納出開展冰上絲綢之路戰略具關鍵地位的特色，包括冰上絲綢之路的特殊地位、戰略具高度彈性、戰略目標明確以及戰略隱含中俄合作的基礎等四大特點。希冀藉由回顧本章內容，更去蕪存菁的統整與分析並作為後續章節深入探討的起點鎖鑰。

## 壹、 冰上絲綢之路具有特殊戰略地位

在一帶一路承載著習近平時代最具代表性的對外發展戰略，冰上絲綢之路無論做為一帶一路的補充性戰略或是衍生性戰略，均可一定程度上視為一帶一路戰略的一環。也因此，冰上絲綢之路不僅是對外發展戰略，更是位列於現有對外發展戰略中前端，即便優先次序並非如一帶一路由北京政府作為官方宣導的核心，卻仍因其屬性的牽引下，獲得政府資源的挹注或是對應的政策規劃，可以預見未來仍將是重點工作項目。

此外，冰上絲綢之路的戰略方向，主要是經略尚待開發的北極地區，對於中國崛起後能否進一步提升國家對外影響力與勢力拓展，具有指標性意義。進一步而言，冰上絲綢之路的成敗，除了是檢視各國對於中國勢力延伸的態度，對內而言更標誌著一帶一路戰略及其政策，是否成功的推展，發揮在經濟轉型階段的中國持續邁向自我期許的「負責任的大國」應有的影響力。

## 貳、 冰上絲綢之路具有高度的戰略彈性

冰上絲綢之路戰略近年才成為中國外交戰略的一環，如同一帶一路的戰略規劃仍然屬於發展中階段。作為新興議題特質，無論是戰略內涵或是對應的政策出台，可以預期的是仍然具有高度的變動性，這也意味著形塑戰略特質與內容的干擾變項，對於研究戰略本身而言更具有參考價值。

而在前述各節所提到對於戰略形塑的因素，無論是內部或是外部的影響，或許將戰略走向定型，但另一方面卻也凸顯作為建設與開發為要旨的戰略具有高度的彈性，可以在面臨外部壓力時考量內部的需求，調整戰略的指導方針，並且提出應對的政策與規範來提升戰略達成其目的品質。

### 參、 冰上絲綢之路的戰略目標明確

縱然冰上絲綢之路係屬新興戰略且保有高度的彈性，這並非意味冰上絲綢之路的戰略目標混沌不明。相反的，冰上絲綢之路的戰略標的，在官方文件中以及現有建設重點，主要聚焦於航行商業價值與能源開採的安全鞏固等兩大面向。此處更可以從中國官方的發言來佐證，2018年1月「中國的北極政策」白皮書發布會上，時任中國外交部副部長孔鉉佑於指出：<sup>68</sup>

為了讓大家更好的理解白皮書的主要內容，我想用“明確定位、設定目標、堅持原則、闡釋主張”這十六個字加以概括。

上揭發言不僅表明了中國官方對於北極事務參與的決心，孔是也提出中國不缺位、不越位的雙重表述，同時標誌其戰略審慎評估的態度。誠然北極地區潛在蘊藏的天然資源豐富，航道節省的商轉成本可觀，然而這些仍需考量現有基礎建設與氣候等因素，方能真實的評估其具有的發展潛能。而就中國而言，在戰略發展的前提之下，因同時受到內部能源需求、經濟轉型，外部對於能源運輸通道安全考量，在審酌諸多因素後確立開發目標，也明確了冰上絲綢之路從基礎建設出發來進行投資，並於未來達成航道使用優勢與能源供應主導地位。

### 肆、 冰上絲綢之路隱含中俄合作的基礎

在戰略結構與利益所在釐清後，其未來的方向，將決定最終政策制定與實踐的主軸與力度。如同本章強調，冰上絲綢之路的萌芽，很大程度是中俄雙方領導層的共同認識，咸認為未來中俄合作的領域與模式，藉由建構俄羅斯北極

<sup>68</sup> 中華人民共和國國務院新聞辦公室，國新辦舉行《中國的北極政策》白皮書發佈會，2018年1月26日，<https://www.scio.gov.cn/xwfbh/xwfbh/wqfbh/37601/37852/index.htm> (最後檢視2020年3月2日)

地區的資源開採、基礎建設，達成中俄兩國於區域中各該國家所訂定的國家利益。

雖然回頭檢視官方文件中，對於北極地區的合作模式並未給予明確的走向與合作夥伴，但在敲開區域合作的大門中，受制於地區建制的排他性，將不得不迫使中國在現有基礎上尋求戰略發展的突破，且不須付出過多的成本，以提升戰略的獲益。惟中俄作為合作基礎的發展冰上絲綢之路，其基礎為何、合作模式以及實質內容等等，作為本研究的主軸，將於後續章節深入探討，提出更加精確的分析與論證。



### 第三章 冰上絲綢之路的中俄區域合作發展戰略

針對冰上絲綢之路整理其發展迄今的脈絡，可大致歸納其戰略的核心與重點。如同前章所提出結論，冰上絲綢之路的戰略脈絡中，中國與俄羅斯的互動基礎，是建設與發展的基石之一，而且扮演了關鍵性地位。在深入發掘冰上絲綢之路的核心中，也不難看出中國作為主體，經略北極事務的決心與能力，在發展與敦睦兼具的拓展，接觸與之具有相近利益之國家主體，是國際政治角度的應然。也因此，雖然冰上絲綢之路應當理解為中國對於北極航線或是北極地區的發展戰略，卻因外部結構與內部壓力的驅使，很大程度的透過 2018 年「中國的北極政策」白皮書透露出戰略聚焦的領域，並藉由雙方元首層級、政府代表層級的互訪、發言，中俄合作在相對穩定的結構中將是冰上絲綢之路發展的重點。

本章將冰上絲綢之路的中俄合作出發，進一步針對中俄合作在冰上絲綢之路的意義，其內涵進行探討，並釐清合作因素與組成。後並針對現有中俄合作發展冰上絲綢之路的模式，從架構層面來探討冰上絲綢之路現有發展的輪廓與方向，接續並針對現有冰上絲綢之路的發展且建設中之實例，從政策層面與執行層面印證冰上絲綢之路的現況符合戰略發展脈絡與方針。

#### 第一節 冰上絲綢之路的中俄合作意義

冰上絲綢之路既以中俄兩國合作為核心的架構，其實際意義與內涵，涉及多個面向的探討。首先當然要以合作的方向出發，合作的背景為何是切入核心的第一個課題。接續需要了解的是在合作的基礎上，其合作客觀要件為何，更精確的說，中俄兩國在冰上絲綢之路開展合作的地理空間，其是否具有侷限性，是全面

性於北極地區開展合作，抑或是僅止於俄羅斯遠東地區或俄羅斯北極地區。而在形塑出合作架構之後，中俄兩國在冰上絲綢之路戰略架構上合作，是有著哪些層面的利益，促使兩國能進行政策制定與建設開展，是探討兩國冰上絲綢之路合作意涵的第三個部分。希以本節為始點，陸續針對中俄兩國合作的意義對冰上絲綢之路的影響、合作開展的模式及現有合作建設，來勾勒出合作的全貌內容。

## 壹、冰上絲綢之路的中俄合作背景

作為兩個緊鄰的大國，中國與俄羅斯的關係在過往的歷史上既衝突、既合作、既競爭。作為冷戰結束後的國際政治體系，中俄兩國的關係相對以平穩且朝著既定的方向在前進，不若中國與其他國家高度變動的合作關係，抑或是修正式外交關係來彌補過往間的歷史傷痕，中國與俄羅斯即便在歷史上的因素，或許更為深層，卻是在蘇聯解體後的融冰上，讓中俄兩國迄今於各類議題的協商與合作，並屢屢成為官方宣傳的樣板，也是提供雙方元首在國際社會中，尋找一個國力層級相近且能相輔相成的重要夥伴。

現今中國與俄羅斯的外交關係就中方定位而言，係以高度戰略合作夥伴關係持續推進並深化雙方合作與發展。回顧歷史，俄方指是經過 1990 年代初期對外政策向西方傾斜後，在普利馬可夫年代開始展開全方位外交，相較於前段時期亦可稱為較重視亞洲國家，俄國尤其重視中國在區域內所扮演的角色。其中雙方洽簽的多份官方文件，先冷戰後中蘇關係轉變為中俄關係，兩國宣布「相互視為友好國家」；1994 年 9 月至 1996 年 4 月，兩國宣布建立「面向 21 世紀的建設性伙伴關係」；再逐步提升於 1996 年 4 月簽署「中俄聯合聲明」，宣布決心發展「平等信任的、面向 21 世紀的戰略協作伙伴關係」，並自此開始建立最高元首定期會晤機制，決定兩國元首每年至少會晤一次，藉由兩國最高層級會晤為兩國全面交往及各領域合作提供制度性保障。<sup>1</sup>其中戰略協作伙伴關係的意涵，顯

<sup>1</sup> 連弘宜(2006)，「世紀之交的俄羅斯東亞政策一析論俄中兩國「戰略協作伙伴關係」

示俄羅斯在中國定位上具有長期性、全局性和全方位性合作夥伴，且位列最高位階的核心性夥伴，不若與其他國家建立之夥伴關係。<sup>2</sup>

2014 年開始，中俄雙方都放棄了沉默與克制，恢復了典型的大國戰略，亟欲攫取本身無論是歷史情感或地緣戰略上的領土<sup>3</sup>，這也昇華了兩國在國際關係互賴性，產生了微妙的變化。然而這並非意味走向升高的衝突，2019 年 6 月習近平訪問俄羅斯共同慶祝中俄建交七十周年並且出席第 23 屆聖彼得堡經濟論壇。6 月 5 日於克林姆林宮同俄羅斯總統普欽共同簽署了聯合聲明，宣告中俄兩國關係更邁進一步，進入了「新時代中俄全面戰略協作夥伴關係」。<sup>4</sup>本次聲明雖與過往戰略協作夥伴關係僅增添了「新時代」之關鍵字，其精準定義與意象尚未明確，然而就新華網撰文所隱含之處，中俄期待提高雙方在各個領域的合作<sup>5</sup>，而此項也獲俄羅斯科學院遠東研究所所長盧賈寧（Сергей Лузянин）認可，盧氏指出新時代中俄全面戰略協作夥伴關係在未來十年之間將是一龐大工程，中俄雙方將針對「一帶一路」和「歐亞經濟聯盟」等領域的對接過程中全面深化各項合作。<sup>6</sup>

近年來，俄羅斯與中國聯袂活躍於國際舞台，從區域的上海合作組織、跨洲的金磚四國高峰會，以及跨國的二十國集團峰會，俄中二國互動頻繁，且常相互表達支持的立場。<sup>7</sup>也因此，在邁向合作的道路上，中俄雙方再次提升雙邊關係至新的層級，無疑是對於擴大合作領域、層級、幅度等標誌性的宣示。

---

之運作現況」，*國際關係學報*，第 21 期，頁 92-96。

<sup>2</sup> 蔡東杰(2014)，*當代中國外交政策*，台北：五南圖書出版公司，頁 282-284。

<sup>3</sup> Gideon Rachman(2011), *Zero-Sum Future: American Power in an age of Anxiety*, New York: Simon & Schuster, pp. 233-240.

<sup>4</sup> 新華網，「中俄元首簽署《中華人民共和國和俄羅斯聯邦關於發展新時代全面戰略協作夥伴關係的聯合聲明》」，2019 年 6 月 6 日，[http://www.xinhuanet.com/world/2019-06/06/c\\_1124588505.htm](http://www.xinhuanet.com/world/2019-06/06/c_1124588505.htm) (最後檢視 2020 年 3 月 9 日)

<sup>5</sup> 新華網，「新時代中俄務實合作“多點開花”」，2019 年 9 月 18 日，[http://www.xinhuanet.com/asia/2019-09/18/c\\_1125012213.htm](http://www.xinhuanet.com/asia/2019-09/18/c_1125012213.htm) (最後檢視 2020 年 3 月 9 日)

<sup>6</sup> Комментарий: **В чем заключается необычность нового позиционирования китайско-российских отношений**, СИНЬХУА Новости, 6 Июня, 2019, [http://russian.news.cn/2019-06/06/c\\_138119810.htm](http://russian.news.cn/2019-06/06/c_138119810.htm), Retrieved Mar. 9, 2020.

<sup>7</sup> 魏百谷(2013)，「俄羅斯的中國政策—以戰略夥伴關係為探討中心」，*台灣國際研究季刊*，第 9

## 貳、冰上絲綢之路中俄合作之範圍

在釐清合作背景與條件後，接續亟欲釐清的是合作的範圍為何。戰略的佈建與發戰，既然是國家對內或對外發展的主軸，無可避免的是在有限的資源下進行合理的選擇。因此，在有限的資源前提下，如何將所儲備之能量或籌碼進行最有效用的運用，往往是決策者在進行後端政策設計中，最為關鍵之環節。在論及合作範圍與標的時，不若爬梳國家目的的廣大，也不若討論國家利益的多元，更不像分析國家戰略的宏觀，則須針對前揭三項所可能遇到之限制進行多方考量。是此，戰略建設的過程中，其所施作的範圍是應予明確界定者。而就冰上絲綢之路而言，涉及中俄雙方的合作，其客觀因素的施作範圍，或稱之其所應用或開展的地理空間與範圍，就是此處應當提出定位。

如同前揭章節所述，連接東北亞、歐洲與北美三大經濟中心，穿越北冰洋的北極航道為架構，同各個國家共同建設冰上絲綢之路，讓企業參與基礎設施建設。海陸並進的戰略沿線觀點而言，依存於陸上基礎建設面向海洋發展，就中國與俄羅斯雙方而言，最具地緣優勢與合作條件之發展模式。經濟發展仰賴諸多因素配合，俄羅斯作為環北極國家內人口最多且具有廣袤土地與資源的條件，從而引領中國在進行中俄合作的發展途徑中，無可避免地將冰上絲綢之路的合作範圍緊扣俄羅斯在國土資源規劃的分配。

俄羅斯聯邦目前由 85 個不同的聯邦主體組成，而其區域歸屬劃分方式因功能與地理位置不同，而有多種的區分模式。以本文主題而言，除了最為常見所劃分 8 個聯邦管區（федеральные округа），另一種區劃即將所有聯邦成員分成 12 個經濟地區（экономические районы，如圖 7-同時呈現聯邦管區及經濟地區劃分）。可以發現，在進行上開模式的區域劃分，以地緣關係為主，並賦予各該區域所具有特色與資源稟賦（resource endowment），藉此進行區域發展與整合，也代表



具有同質性的自治主體在俄羅斯國家發展中，具有區域性發展的國土規劃戰略思維。



圖 7 俄羅斯經濟地區及聯邦管區(紅色標線為界)劃分示意圖

資料來源：Субъекты Российской Федерации, [https://guxpert.ru/Субъекты\\_Российской\\_Федерации](https://guxpert.ru/Субъекты_Российской_Федерации), Retrieved Mar. 11, 2020.

而若回顧俄羅斯本身官方文件，作為世界上第一份關於北極的國家戰略，2008年公布的「2020年前及更遠的未來俄羅斯聯邦在北極的國家政策原則」，第一章總則便明確指出以聯邦管區下轄的聯邦成員為主體進行定義<sup>8</sup>，而後於2014年所公布的「俄羅斯聯邦北極地區陸地領土」總統令中，則是在前者定義下項中更加詳細地指出北極地區定義的精確範圍：<sup>9</sup>

<sup>8</sup> Правительство России, “Об Основах государственной политики России в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу”, 18 сентября 2008, <http://government.ru/info/18359/>, Retrieved Apr. 1, 2020.

<sup>9</sup> Президент России, “О внесении изменений в Указ Президента Российской Федерации”, 2 мая 2014, <http://static.kremlin.ru/media/events/files/41d4d8e8206d56fc949d.pdf>, Retrieved Apr. 1, 2020.

俄羅斯北極部分包括下列行政區劃的部分或全部領土：

- 一、 薩哈(雅庫特)共和國(Саха(Якутия))其所屬阿貝斯基區(Абыйский улус)、阿爾萊霍夫斯基區(Аллайховский улус)、阿納巴爾斯基民族區(Анабарский Национальный улус)、莫姆斯基區(Момский Национальный улус)、斯列德涅科雷姆斯基區(Среднеколымский улус)、烏斯季揚斯克區(Усть-Янского улуса)等共14區。
- 二、 科米共和國(Коми)所屬沃爾庫塔市(Воркута)
- 三、 摩爾曼斯克州(Мурманская)
- 四、 阿爾漢格爾斯克州(Архангельская)其所屬阿爾漢格爾斯克市(Архангельск)、梅津地區(Мезенский муниципальный район)、新地島(Новая Земля)、新德文斯克市(Город Новодвинск)、奧聶加地區(Онежский муниципальный район)、濱海地區(Приморский муниципальный район)、北德文斯克(Архангельская область)。
- 五、 克拉斯諾亞爾斯克邊疆區(Красноярский)其所屬克拉斯諾亞爾斯克(Красноярск)、泰梅爾(多爾干-涅涅茨)自治區(Таймырский автономный округ)、圖魯漢斯克區(Туруханский район)
- 六、 涅涅茨民族自治區(Ненецкий)
- 七、 亞馬爾-涅涅茨民族自治區(Ямало-Ненецкий)
- 八、 楚科奇民族自治區(Чукотский)

就本文所探討的範圍與標的而言，戰略建構的基礎即享有地緣戰略的優勢是想定合作的直接範圍，亦即俄羅斯毗鄰北極地區且與中國具有緊鄰的行政區劃。2019年俄羅斯遠東和北極發展部長科茲洛夫(Alexander Kozlov, Александр

Козлов)即曾指出遠東聯邦區的薩哈(亞庫特)共和國和楚科奇自治區地處北極，遠東發展部職能本就涉及北極事務和北極航道開發。<sup>10</sup>因此，結合了上開以官方所定義聯邦管區北極地區及經濟的區的觀點劃分方式，給予冰上絲綢之路中俄合作較為精確的範圍主要是由三個部分所組成，其一是藉用於2016年俄羅斯聯邦於規劃北極地區發展所使用的8個「支撐區」(опорная зона)，依據2016年7月「俄羅斯聯邦北極地區發展聯邦法」草案(Федеральный закон о развитии арктического зоны Российской Федерации)中對於北極地區發展支撐區，將其定義為下：<sup>11</sup>

*係指規劃和保障北極地區社會經濟發展的綜合性項目，旨在實現北極的戰略利益和保障國家安全，規定同時運用現行地區和行業發展模式和投資方案的實施機制，其中亦包括國家—私人夥伴關係原則*

特別需要注意的是，支撐區的區與區間劃分概念並不是具有明確地理邊界的平台，而是一系列相互關聯的項目，國家的支持能夠使這些項目具有經濟效益與可行性。<sup>12</sup>此一方式的發展區域劃分，提供重大基礎設施項目有了政府力量的統一支撐，並能夠在沿海地區建立交通、航運和其他戰略項目網絡，從而增加沿北方海航道航運量，有效開採俄羅斯北極地區豐富的天然資源。<sup>13</sup>(詳如圖8)

<sup>10</sup> Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики, “Александр Козлов провел рабочую встречу с главой Ямало-Ненецкого автономного округа”, 27 Февраль 2019, [https://minvr.ru/press-center/news/21145/?sphrase\\_id=1298995](https://minvr.ru/press-center/news/21145/?sphrase_id=1298995), Retrieved Apr. 3, 2020.

<sup>11</sup> Президент России, “Федеральный закон о развитии арктического зоны Российской Федерации”, 14 июль 2016

<sup>12</sup> 高天明主編(2018)，中俄北極冰上絲綢之路合作報告 2018，北京：時事出版社，頁 39。

<sup>13</sup> Экономика сегодня, Освоение Арктики 2.0: опорные зоны как северные форпосты России, 11 Марта 2016, <https://rueconomics.ru/164259-osvoenie-arktiki-20-opornye-zony-kak-severnye-forposty-rossii>, Retrieved Mar. 29, 2020.

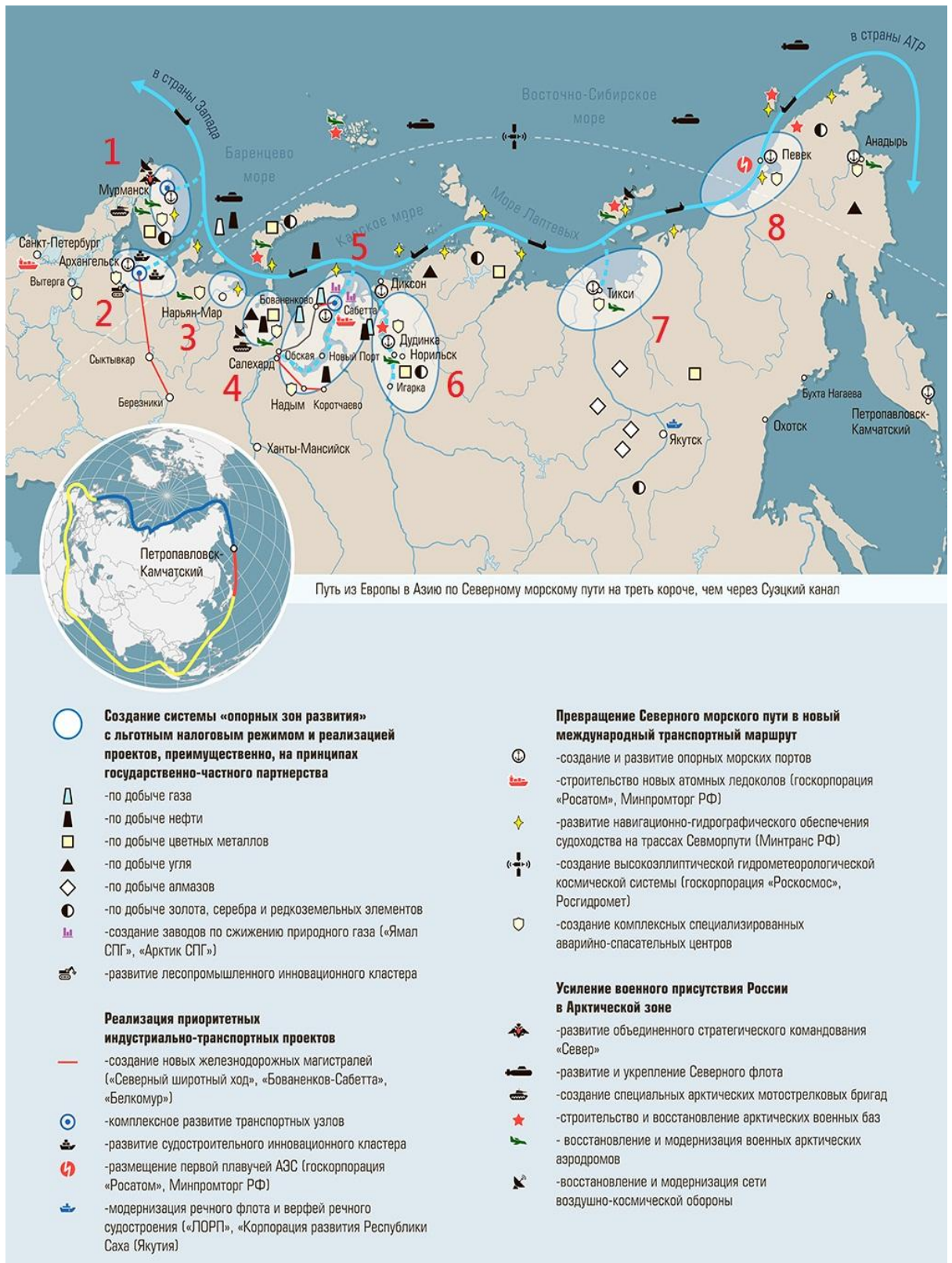


圖 8 俄羅斯北極支撐區資源、建設分佈與北方航道相對位置圖

資料來源：Эксперт, Восемь опор и одна дорога, 04 декабрь 2017,  
<https://expert.ru/expert/2017/49/vosem-opor-i-odna-doroga/>, Retrieved Mar. 30, 2020.

而 8 個支撐區的各自定位，依據其屬性大致可區分三大面向，即以綜合性發展目標、基礎工業設備製造目標、能源與天然資源開採目標，茲摘述介紹如下：(詳如表 1)

(一)綜合性任務與發展目標－科拉支撐區：

以摩爾曼斯克（Мурманск）為發展中心的科拉支撐區，其身處地理優勢加上相對充沛的基礎設施，因此俄羅斯針對該支撐區即規畫了 30 多個大規模投資項目，分別散置於運輸和物流、海洋經濟服務、石油天然氣能源化工、礦產開發冶煉、漁業、娛樂旅遊、科學教育等七大面向。<sup>14</sup>其中，摩爾曼斯克受惠於洋流而享有終年不凍港的絕佳優勢，能提供全年運行包括液化石油氣、散裝貨運處理的深水港區中心，且可提供對外航運中轉中心，確立該支撐區多元化對外輻射發展的重地位。<sup>15</sup>

(二)基礎工業設備製造目標－阿爾漢格爾斯克支撐區：

毗鄰科拉支撐區的阿爾漢格爾斯克，以發展機械製造與船舶生產製造為重點扶植項目。主要係因同樣瀕臨北冰洋，其轄下阿爾漢格爾斯克本身即為深水港口，惟冬季通行須破冰船方可通行，因此就區域分設專業任務之戰略目標，改以船舶製造與研發，加上享有與科拉支撐區連接的優勢，經濟專業分工能享有較佳的機會成本。

值得一提的是，阿爾漢格爾斯克自從 19 世紀與莫斯科間的鐵路建成後，結合其地理位置身處林業區域，木材製造、加工與出口產業密集聚落成形，因此成為俄羅斯木材出口重鎮之一，此係該支撐區另一個蘊含資源優勢。

(三)海航道基礎設施工程-涅涅茨支撐區：

<sup>14</sup> Илья Виноградов, **Кольская опорная зона будет развиваться за счет семи кластеров Мурманской области**, 10 марта 2017, <https://tass.ru/ekonomika/4084568>, Retrieved Mar. 29 2020.

<sup>15</sup> 高天明主編(2018)，**中俄北極冰上絲綢之路合作報告 2018**，北京：時事出版社，頁 44。

涅涅茨支撐區除了能源開採之外，其身處北冰洋濱海之地緣關係，其區域內支撐北方航道與能遠開採之間的國內連接基礎設施，是該區重點項目與任務。為了擴大對於北方航道的運能容納量，在阿爾漢格爾斯克旁另外選擇具有良好商港條件的阿姆傑爾馬（Амдерма）港，並且拓展至航空與鐵路的對外運行，環繞航運為主軸的阿姆傑爾馬週邊建設，十分具有代表性。

此外，斯維爾德洛夫斯克鐵路局（Свердловская железная дорога）負責建設「北緯通道」（Северный широтный ход）的鐵路運輸網建設計劃於 2018-2023 年進行，將完善包括奧布斯卡亞、薩列哈爾德、納德姆、霍列伊、潘戈德、新烏連戈伊、科羅特恰耶沃及其接入該路線的鐵路支線，並強化沿岸各港口與葉卡捷琳堡（Екатеринбург）間的鐵路運輸，串聯北方航道中段的運轉補給與中轉服務，可以有效增加北方航道貨運運輸中，各港口吞吐能力，同時增加油氣凝析液和注油貨物運輸量能。<sup>16</sup>

#### （四）能源與天然資源開採目標—其餘 5 個支撐區：

除了上開兩個支撐區外，其餘包括薩哈（雅庫特）共和國所屬北雅庫特、科米共和國所屬沃爾庫塔支撐區、克拉斯諾亞爾斯克邊疆區所屬泰梅爾—圖魯漢斯克支撐區、亞馬爾-涅涅茨支撐區、楚科奇支撐區<sup>17</sup>，均係以蘊藏豐富天然氣、石油、金屬礦產等具高附加價值天然資源的探勘開採以及作為開採支援之基礎建設為主要戰略發展任務。其中最具規模之亞馬爾-涅涅茨支撐區為俄羅斯對外出口能源最大供應區域，天然氣每年開採達俄羅斯總產量 80% 以上，其現有開採項目作為冰上絲綢之路中俄合作現階段實踐過程最具代表性，將於下一節專節分析。此外，泰梅爾—圖魯漢斯克支撐區以生產鎳、銅、鉑等貴金屬為其發展重點特色，

<sup>16</sup> Правительство России, **О заключении концессионного соглашения в отношении будущей железнодорожной линии Обская – Салехард – Надым**, 15 августа 2018, <http://government.ru/docs/33682/>, Retrieved Mar. 29, 2020.

<sup>17</sup> 亞馬爾-涅涅茨支撐區及楚科奇支撐區支撐區恰與俄羅斯聯邦主體區劃所轄相同

北雅庫特與楚科奇支撐區則分別以稀有金屬礦物與煤礦豐富蘊藏而將其開採列為建設重點項目。<sup>18</sup>

表 1 俄羅斯北極地區各支撐區特色和重點建設項目

支撐區	區位特色	重點建設項目
科拉	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 摩爾曼斯克為全年不凍港</li> <li>2. 擁有發達交通、豐富能源、工業、科學等基礎建設</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 發展以摩爾曼斯克為中心之交通樞紐</li> <li>2. 科拉灣西岸石油港口碼頭擴建</li> <li>3. 基羅夫斯克-阿帕季特機場基礎建設升級工程</li> </ol>
阿爾漢格爾斯克	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 對外聯通鐵路設施完整</li> <li>2. 阿爾漢格爾斯克為深水良港（惟冬季通行須破冰船）</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 阿爾漢格爾斯克港深水區建造工程</li> <li>2. 北德文斯克（Северное Машиностроительное Предприятие）區域造船創新產業聚落</li> <li>3. 木材工業綜合體改造工程</li> <li>4. 新地島群島（南部）礦產開採項目（鋅、鉛、銀）</li> </ol>
涅涅茨	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 俄羅斯北方航道途經樞紐之一</li> <li>2. 具豐富礦產</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 建設「北緯通道」 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 瀕北冰洋深水港口擴建工程</li> <li>(2) 確保北方鐵路與葉卡捷琳堡之間聯通北方航道</li> </ol> </li> <li>2. 納里揚馬爾（Нарьян-Мар）和阿姆傑爾馬（Амдерма）機場及其週邊設施改善工程</li> </ol>
北雅庫特	蘊藏豐富鑽石、金屬、錫	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 季克西（Тикси）港口基礎設施與機場</li> </ol>

<sup>18</sup> The Arctic, *Природные ресурсы*, 17 Декабрь 2019, <https://ru.arctic.ru/resources/>, Retrieved Mar. 29, 2020.

	與銻等稀有元素礦	改造項目 2. 提升濟良斯科 (Зырянский) 煤礦廠產能提升計畫 (年產能 60 萬噸為目標)
沃爾庫塔	蘊藏石油、天然氣、金、銀、銅、鉛和鋅礦	1. 建設北冰洋沿岸港口與歐俄連接鐵路：沃爾庫塔-烏斯季-卡拉段鐵路 2. 北冰洋沿岸居民光纖通信線路鋪設工程
泰梅爾—圖魯漢斯克	1. 俄羅斯北極地區最大人口聚集區 2. 蘊藏鎳礦並有對應工業區 (諾里爾斯克 (Норильск) 工業區) 予以支撐	1. 諾里爾斯克機場改建 2. 諾里爾斯克鎳礦山冶金公司 (Норникель) 擴建與改建工程項目 3. 擴大開發蘇尊油田 (Сузунское нефтяное месторождение) 其週邊油田區
亞馬爾-涅涅茨	能源 (油氣為主) 最大供應區域	1. 亞馬爾液化天然氣項目建設 (包括其與歐洲連接之天然氣管道工程項目) 2. 開發博瓦年科沃油氣田 3. 奧布斯卡婭—博瓦年科沃—薩貝塔 (Железнодорожная линия Обская — Бованенково — Карская) 鐵路建設項目
楚科奇	1. 蘊藏石油、天然氣 2. 俄羅斯北方航道起點區域，其基礎設施需求較多	1. 「羅莫諾索夫院士號」 (Академик Ломоносов) 浮動核電廠基礎建設及其泊靠佩韋克 (Певек) 海港改善項目 2. 輸電線路與變電供應站基礎設施改善項目 3. 針對具有發展前景地區進行資源開發基礎建設



資料來源：1. 高天明主編(2018)，**中俄北極冰上絲綢之路合作報告 2018**，北京：時事出版社，頁 42-43。

2. Президент России, “**Федеральный закон о развитии арктической зоны Российской Федерации**“, 14 июль 2016

3. Правительстве России, “**Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года**“, 20 февраля 2013, <http://government.ru/info/18360/>, Retrieved Apr. 1, 2020.

其二則是傳統上俄羅斯聯邦管區之遠東聯邦管區（Дальневосточный федеральный округ）下轄共 11 個聯邦主體，其三則是既以冰上絲綢之路為中國觀點所進行的戰略建構，緊鄰俄羅斯的中國東北地區（以現有中國行政區劃即包括遼寧省、吉林省、黑龍江省和內蒙古自治區東部地區），享有經濟結構與地緣關係的優勢，也是合作探討的範圍之一。

簡言之，從中國東北地區出發，向北至俄羅斯遠東聯邦管區（或稱遠東地區），再到俄羅斯北極地區 8 個「支撐區」為主核心（同時包括其所對應於前揭「俄羅斯聯邦北極地區陸地領土」總統令中之俄羅斯聯邦主體範圍），所構築近似彎月弧形橫穿歐亞大陸北部「邊緣地帶」的地緣戰略走廊，並向外擴及緊鄰此區域的海洋經濟行為航線主體—東北航道（俄羅斯官方稱之為北方航道），是後文接續探討中俄兩國於冰上絲綢之路的合作上的地理區域，也是探討相關議題、戰略結構因素等考量過程中，賦予之客觀因素。

### 參、冰上絲綢之路中俄合作的利益

解構了合作背景與範圍，進一步需要了解的是基於何種標的，促使兩國達成協同合作，就國際政治的角度解釋，則是中俄合作基於何種國家利益，合作共建冰上絲綢之路戰略。透過整理點出合作驅力，可以檢視戰略合作的方向，並分析合作是否具有強力基礎，從而檢視現行兩國合作實質作為是否符合本文所假定的

預期方向，同時解答針對研究目的提出的議題之一，兩國所現行以冰上絲綢之路進行的合作夥伴戰略是否符合地緣戰略觀點。茲於下提出針對相關文獻與研究資料歸納四大面向，解釋中俄兩國現階段合作確有合作存在空間與動力。值得一提的是，為了扣緊本文分析層次中的架構，另外針對領導人的意象，以其公開發言的整理，層層抽絲剝繭驗證中俄合作的驅動力來源。

## 一、地緣政治考量的結合

地緣政治強調以地理分析為基礎，注重國際政治力量與地球自然性質的內在聯繫。<sup>19</sup>更加形象化的描述，地緣政治是政治行為體通過對地理環境的控制和利用來實現以權力、利益、安全為核心的特定權利，並借助地理環境展開相互競爭與協調的過程及形成的空間關係。因此地緣政治的核心內容，包括空間控制權、關鍵地理要素的支配權和安全空間的追求，均是對應至國家作為行為主體，所產生政治作為的三大體現，而進一步產生行為體之間的競爭關係圍繞這些方面展開。<sup>20</sup>也因此，地緣政治視角是具有動態性，其隨國際體系及其運行環境的變化而變化，一定程度上，地理環境的動態性質，是地緣政治格局和特徵變化的原因。<sup>21</sup>一言以蔽之，麥金德(Halford John Mackinder)廣為引用對於歐亞大陸三階段的論述雖非本文論述重點，卻凸顯地緣政治的精華並給予戰略思想的發展指引：<sup>22</sup>

**誰控制了東歐，誰就統治了心臟地帶；誰控制了心臟地帶，誰就統治了世界島；誰控制了世界島，誰就統治了世界。**

2018年「中國的北極政策」白皮書明確將中國在地緣政治地位為「近北極國家」，除了作為治理北極事務的依據，提供冰上絲綢之路戰略建構的合法身分，

<sup>19</sup> 王逸舟(2016)，*國際政治概論*，北京：北京大學出版社，頁74。

<sup>20</sup> 陸俊元(2005)，*地緣政治的本質與規律*，北京：時事出版社，頁86。

<sup>21</sup> Saul B. Cohen(2008), *Geopolitics: The Geography of International Relations*, MD.: Rowman & Littlefield Publishers, p.10.

<sup>22</sup> Halford John Mackinder (1919), *Democratic Ideals and Reality: A Study in the Politics of Reconstruction*, Chapter 6 THE FREEDOM OF NATIONS, London: Constable and Co., Ltd, p.194.

其所隱含的意義，即為主動排除涉及主權議題的概念，但緊抓對於治理與利用權力的聲明。<sup>23</sup>定調的好處，一來降低地緣政治的威脅引起諸國的猜忌，更是從外圍方式支持將要採取合作的環北極國家，進行主權聲索、領土劃界的支持與尊重，其中對於中國最具合作價值的即為俄羅斯。<sup>24</sup>作為相互毗鄰的兩國，中俄位處歐亞大陸北沿與東沿，且互相享有彼此最長內陸國界。對於兩者良好的合作，減輕兩國間地緣關係的隱形壓力，具有十分強烈的影響力。就俄羅斯而言，歷史上從歐洲發起的侵入與反制聯盟，恰與俄羅斯對於東方所形成的拓展語關注形成對比，構成俄羅斯地緣政治中對於文化精神層面的一環。<sup>25</sup>冷戰時期，美國通過主導北約集團，利用阿拉斯加、格陵蘭和英國三個地緣戰略支點，構築「戰略防禦體系」，是典型掌握俄羅斯地緣支配權的典型實力。<sup>26</sup>此外，近來北冰洋方面的地緣政治變動，隨著北冰洋冰層的逐漸融化變得更加複雜，環北極八國對於區域資源、領土競逐的地緣壓力，壓縮俄羅斯北方艦隊、北方國土發展戰略，<sup>27</sup>成為俄羅斯另一方需處理且攸關國家安全發展之戰略威脅。雙重的地緣包圍使得俄羅斯勢必須尋求戰略缺口，近來崛起且具有高速發展動能的中國便成為合作首選。

另一方面，中國崛起後受到美國對亞太政策的改弦易轍，無論是歐巴馬政府時期的亞太再平衡戰略或是川普政府時期的印太戰略，對於中國的圍堵，使得中國海岸線與出海口存有隱形的地緣壓力。或許不如俄羅斯長久以來與歐洲的對抗，或是面對北冰洋所遭受第一層的战略壓力，然而中國在發布一帶一路戰略的考量，明顯係因中國尚須保存自身實力，以面向歐亞大陸的戰略走向，回應外界對於中國近來對外發展戰略的意識。仍然採取迴避不必要的對抗，專注追求國家定調的

<sup>23</sup> Kamrul Hossain, "China's White Paper on the Arctic: Legal Status Under International Law", American Society of International Law, May. 31 2018, <https://www.asil.org/insights/volume/22/issue/7/chinas-white-paper-arctic-legal-status-under-international-law>, Retrieved Mar. 29, 2020.

<sup>24</sup> 柳思思(2012)，「近北極機制的提出與中國參與北極」，*社會科學*，第 10 期，頁 31。

<sup>25</sup> (俄羅斯)瓦別里·列昂尼多維奇·彼得羅夫著，于寶林等譯(2008)，*俄羅斯地緣政治：復興還是滅亡*，北京：中國社會科學出版社，頁 174。

<sup>26</sup> 陸俊元、張俠(2016)，*中國北極權益與政策研究*，北京：時事出版社，頁 27。

<sup>27</sup> 萬楚蛟(2012)，「北極冰蓋融化對俄羅斯的戰略影響」，*國際觀察*，第 1 期，頁 66。

發展目標而不形成大國間的對抗，這不僅是地緣戰略上受形勢所迫，也是海權與陸權對抗中，力量身處弱勢的必然。

因此，在檢視中俄兩國現階段地緣結構壓力，就雙方現有進行區域發展的選項所剩無幾，面臨西方或是區域諸國的地緣競逐，中俄兩國的合作便具有高度發展的空間。除了外部因素，中俄雙方領導人就任後，習近平提出的中華民族偉大復興，或是普欽給予俄羅斯人民期待的俄羅斯復興之路，就地緣政治中社會與國內政治階層部分，提供了共享發展契機與精神的機會，可以說無論是外部結構或是兩國內部各自氛圍，從領導人自主意識的促成，到客觀地緣政治的結合，對於冰上絲綢之路的共建，給予了中俄合作的絕佳場域。

## 二、國家安全與軍事佈署形成的戰略互賴關係

人類的歷史，即為一部戰爭與和平的歷史。現今國際政治中的縱橫捭闔無非是求同存異的過程中消弭摩擦的產生，並尋求爭端的共同解決方案。前項所述基於地緣政治觀點，提出中俄冰上絲綢之路的合作，接續本項所述，則是提出對於兩國面臨地緣政治壓力時，所具有共同國家安全意識的防衛，遂促使中俄兩國的合作發展以面對潛在對於國家安全的威脅。

北極位居極重要軍事戰略要地，扼控亞、歐和北美大陸戰略要衝，未來誰能主導北極地區，誰就能占領世界軍事的「制高點」。<sup>28</sup> 國家則是作為國際政治行為者的重要主體，所負有的重要使命之一即為對於國家與國民的保護，因此涉及國家安全威脅者，不論顯性與隱性之別，一國須積極治理防禦。對於中俄雙方而言，軍事力量的整備，並未隨著承平時期的降低其整備的節奏。2015年8月中國人民解放軍首次在北極展現軍力，與俄羅斯於北太平洋的聯合軍演之後其數

<sup>28</sup> 盧文豪、鍾香鑽(2018)，「以地緣戰略觀點探討中共的北極戰略」，*全球政治評論*，第33卷第1期，頁33。

艘軍艦通過白令海峽<sup>29</sup>，並於同年 12 月巡訪丹麥、芬蘭和瑞典等北歐諸國。可以說中俄除了進行部隊於冰上絲綢之路途經地帶共同演訓，中國自身也頻頻凸顯對於該區域軍事投射能力。

除了軍事合作層面之外，北極地區所存在的核戰略威脅從冷戰時期就成為俄羅斯揮之不去的陰影。如同上段所述，北冰洋與北極地區於北半球的特殊戰略地位，不同傳統國際關係所探討地緣政治的重要地位，而是從洲際彈道核打擊的戰略威攝重要路徑。早自冷戰時期該區域變為美蘇兩國設定相互核打擊的重要場所和飛行通道，蘇聯和美國領導的北約集團均圍繞北冰洋於關鍵戰略區域部屬進攻力量與偵測力量。<sup>30</sup>

雖然冷戰結束後俄美兩國的國力迅速拉開，然而美國仍在導彈防禦系統圍繞著俄羅斯進行積極的佈建與規劃，其中最為知名且成為歐美與俄羅斯產生衝突的一環即為布希總統（George W. Bush）任內所主導的東歐地區的導彈防禦系統（Ballistic Missile Defense System）。<sup>31</sup>目前，美國仍於阿拉斯加及國土佈署分別佈署海基 X 波段雷達、導彈防禦系統及進攻性戰略飛彈<sup>32</sup>，主要目標是以俄羅斯為主要假想敵，並於近年將中國納入東亞地區戰略佈暑假想敵對中，美國的戰略洲際導彈如欲針對北京進行打擊，途經北極地區、俄羅斯進行對中國發動攻擊，無論是基於國家安全或是戰略性考量，均讓中俄雙方不得不正視來自北方或北極的核威攝。可以說，對於俄羅斯持續強化北極方面對於國家安全的重要性的同時，中國以環北極國家欲進行戰略合作發展，同時須面對來自北方美國戰略核打擊的威脅。

<sup>29</sup> 中國國防部，「中俄“海上聯合-2015（II）”聯合軍事演習落幕」，2015 年 8 月 28 日，[http://www.mod.gov.cn/big5/reports/2015/zely/2015-08/28/content\\_4616349.htm](http://www.mod.gov.cn/big5/reports/2015/zely/2015-08/28/content_4616349.htm)（最後檢視 2020 年 3 月 23 日）

<sup>30</sup> 陸俊元、張俠(2016)，前引書，頁 122-123。

<sup>31</sup> 蔡育岱、譚偉恩(2010)，「美國在歐洲的導彈防禦系統部署:現實主義、自由主義或社會建構論？」，*國防雜誌*，第 29 期，頁 8。

<sup>32</sup> Missile Defense Advocacy Alliance, “Sea-Based X-Band Radar (SBX)”, <https://missiledefenseadvocacy.org/defense-systems/sea-based-x-band-radar-sbx/>, Retrieved Mar. 31, 2020.

此外，北冰洋周圍島嶼眾多，島嶼數目僅次於太平洋且尚未開發，面積概約四百萬平方公里，島嶼與大陸之間的狹窄水道也相對較多，這種尚未開發且極具軍事戰略價值的海上交通線乃是兵家必爭之地，無論是保護海上貿易所需或延伸為軍事用途，對於環北極國家而言皆無放棄的理由。<sup>33</sup>中國作為北冰洋商轉航道運用、維持能源開發及科學考察資源的利用，無害的航線安全，同樣考驗冰上絲綢之路戰略空間的曝險評估，形成對於戰略本身的威脅，這同時也是近北極諸國在進行戰略延伸時，最為實際的考量。

綜上所言，就國際層面來看，反制美方的單極獨霸，確保國際體系的多極化，符合中俄的戰略利益<sup>34</sup>；就國家安全層級而言，無論是鞏固國家基礎安全層面抑或是進行戰略拓展上，中俄雙方對於合作聯防的需求，具有著不可取代的特殊性，而因此對於冰上絲綢之路具有合作外溢與遞移的效果。

### 三、能源供需市場及經貿發展的互利關係

2008年9月，時任俄羅斯總統梅德韋傑夫明確指出，北極大陸架關乎俄羅斯能源安全，是俄羅斯能源安全的重要保證，它將成為俄羅斯21世紀的資源基地。<sup>35</sup>作為實踐，俄羅斯聯邦政府於2009年11月通過「2030年前俄羅斯能源戰略」，便宣示俄羅斯西伯利亞、遠東、亞馬爾半島、北極海域等地區的大型能源項目進行全面商業開發，已建立新的油氣複合體。<sup>36</sup>可以說，俄羅斯將本文所想定的戰略核心區域，早已透過能源開採的政策，劃定成具有一體性開發的區域概念，同時肯定了其具有高度的戰略價值與地位。

<sup>33</sup> 錢尹鑫(2018)，「中國大陸發展冰上絲綢之路的戰略意圖與未來發展之研析」，*展望與探索*，第17卷第4期，頁51。

<sup>34</sup> 魏百谷(2013)，「俄羅斯的中國政策：以戰略夥伴關係為探討中心」，*台灣國際研究季刊*，第9卷第2期，頁137。

<sup>35</sup> RIA Novosti, “Russia to deploy special Arctic force by 2020-Security Council”, Mar. 27, 2009, <http://sputniknews.com/russia/20090327/120769411.html>, Retrieved Mar. 29, 2020.

<sup>36</sup> Министерство энергетики Российской Федерации, “ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ СТРАТЕГИЯ РОССИИ НА ПЕРИОД ДО 2030 ГОДА”, 13 ноября 2009, <https://minenergo.gov.ru/node/1026/>, Retrieved Mar. 20, 2020.

中國躍升能源最大進口國後，尋求安全、便宜、供應穩定的能源來源便成為國家經濟發展戰略的重中之重。2016年中國天然氣消費量為每年 2060 億噸，預計到了 2040 年將迅速攀升到每年 6000 億噸的龐大數額，遠高於中國自產天然氣產量，所以開發新的海外天然氣能源是中國能源戰略急需邁出的重要一步。<sup>37</sup>北極天然氣與石油儲量將成為各國在歐洲能源市場的寶貴政治工具，初估有十億桶石油，其中 70% 在俄羅斯歸屬大陸棚內。<sup>38</sup>而北極地區所蘊藏天然資源及其經濟產值，據估計占比達俄羅斯國內生產總額的 20%，這也明顯的提升莫斯科當局對該區域的關注與發展決心。<sup>39</sup>在經略中俄雙邊關係中，經貿合作成為關係再提升不可或缺的重要部分，其中又以能源為兩國經貿合作的重點。俄羅斯的石油和天然氣不論是儲量或外銷量均位於世界前列，中國因經濟快速發展亦需要大量能源<sup>40</sup>，加上俄羅斯為能源出口大國，2014 年時國際油價大跌已嚴重影響其經濟，據估計油價下跌與西方制裁（當時克里米亞事件）已使其一年損失近 1400 億美元<sup>41</sup>，在能源輸出急欲尋求市場與買主，中國自然成為最大也最為堅強的貿易合作夥伴。

與此同時 2019 年 12 月 30 日俄羅斯公布的「2035 年前北方海航道基礎設施發展規劃」，給予北方航道的基礎建設列為 11 個重要課題之一，形成與冰上絲綢之路戰略核心利益的一大呼應<sup>42</sup>；另一對於冰上絲綢之路戰略概念下中俄更具指標性的合作，2019 年 12 月 2 日中俄東線天然氣管道（Сила Сибири）正式通氣<sup>43</sup>，此份合約長達 30 年的合作從黑龍江省黑河市入境接上現有境內管線終至

<sup>37</sup> 孫凱、馬艷紅(2018)，『冰上絲綢之路』背景下的中俄北極能源合作——以亞馬爾 L N G 項目為例，中國海洋大學學報社會科學版，第 6 期，頁 2。

<sup>38</sup> Executive Intelligence Review, “Arctic Northern Sea Route of the Maritime Silk Road”, Jan. 25, 2018, [https://larouche.com/pr/2018/180125\\_artic\\_sea\\_rouge.html](https://larouche.com/pr/2018/180125_artic_sea_rouge.html), Retrieved Mar. 29, 2020.

<sup>39</sup> George Soroka, “Putin's Arctic Ambitions: Russia's Economic Aspirations in the Far North”, May. 5, 2016, Foreign Affairs, <https://www.foreignaffairs.com/articles/russia-fsu/2016-05-05/putins-arctic-ambitions>, Retrieved Mar. 29, 2020.

<sup>40</sup> 連弘宜(2007)，「中國對俄羅斯石油能源戰略與外交」，國際關係學報，第 24 期，頁 77。

<sup>41</sup> 連弘宜(2018)，「一帶一路框架下中俄之潛在競合關係」，歐亞研究，第 3 期，頁 39。

<sup>42</sup> Правительство России, “Утверждён план развития инфраструктуры Северного морского пути до 2035 года”, 30 декабря 2019, <http://government.ru/docs/38714/>, Retrieved Mar. 20, 2020.

<sup>43</sup> Сила Сибири 俄文直譯應為：西伯利亞力量，原名雅庫特 - 哈巴羅夫斯克 - 符拉迪沃斯托克

上海市（路線圖如圖 9 所示）。<sup>44</sup>此對於中國能源供應安全網的建構更進一步，也完善了中國國內既有天然氣網絡格局，更為重要的是中俄深度融通合作共贏的成功典範，無論是出口方的俄羅斯，或是進口方的中國，雙方領導人於當天通氣典禮透過視訊一同見證，不啻顯現雙方於能源合作上面有著攸關國家利益高度優先順序的意味。

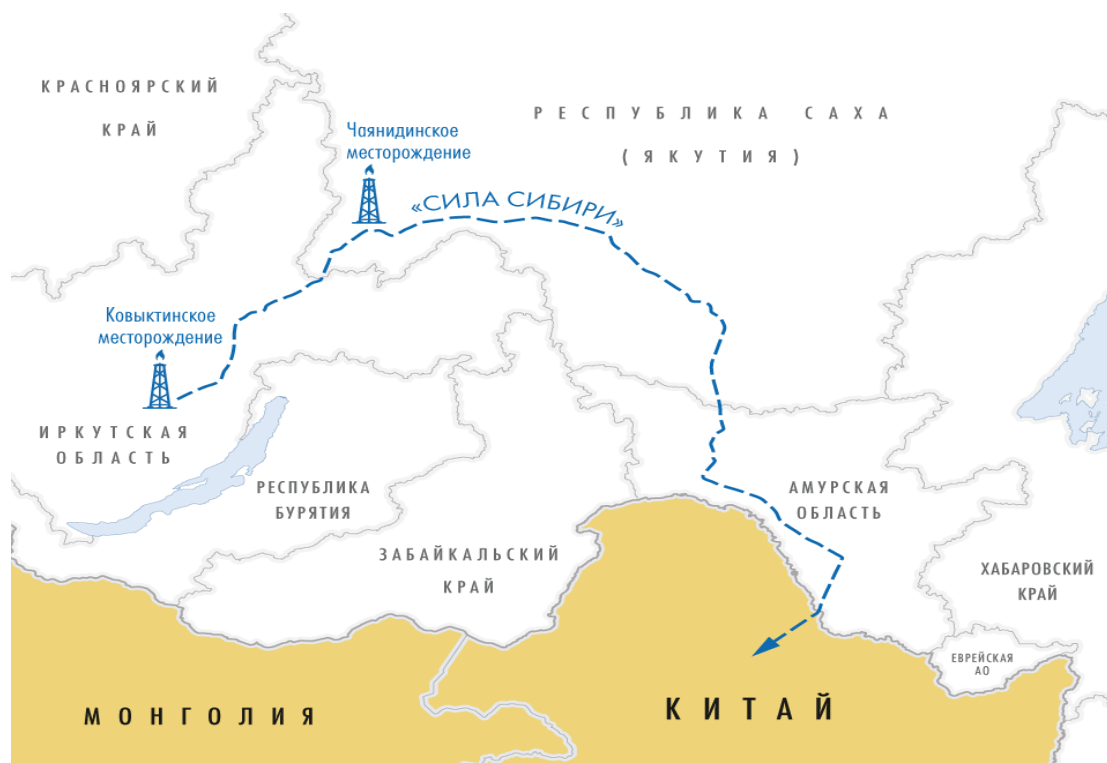


圖 9 中俄東線天然氣(西伯利亞力量)管道示意圖

資料來源：О ТЭК, Гигант для «Силы Сибири», Nov. 21, 2019, [http://www.cdu.ru/tek\\_russia/issue/2019/9/657/](http://www.cdu.ru/tek_russia/issue/2019/9/657/), Retrieved Mar. 18, 2020.

另一方面，脫貧攻堅作為中國 2020 年重要國家戰略目標，以東北地區在內的老區振興也是重點工作項目之一。<sup>45</sup>在傳統老區的扶貧與再造上面，除了前章所提及產業轉型為主架構，另外尚有對於貧困人口的扶植，是更為全面也更加棘

---

管道；中俄東線天然氣管道則為中國官方及媒體所統一使用語。

<sup>44</sup> 新華網，「俄羅斯天然氣通過中俄東線天然氣管道正式進入中國」，2019 年 12 月 2 日，[http://m.xinhuanet.com/2019-12/02/c\\_1125299431.htm](http://m.xinhuanet.com/2019-12/02/c_1125299431.htm) (最後檢視 2020 年 3 月 20 日)

<sup>45</sup> 新華網，「吹響反貧困的決戰號角——東北“脫貧攻堅”一線調查」，2016 年 12 月 27 日，[http://www.xinhuanet.com/politics/2016-12/27/c\\_1120194186.htm](http://www.xinhuanet.com/politics/2016-12/27/c_1120194186.htm) (最後檢視 2020 年 3 月 23 日)



手的問題。除了既有包括扶貧搬遷等手段，透過勞力資源的集中來改善生活條件與水平，是解決的主要方式，惟其主力係著重於三區三州自然條件差、經濟基礎弱、貧困程度深的地區<sup>46</sup>，相較之下東北地區的經濟停滯尚未達以此較為深度且強烈手段進行調整。因此，放眼東北地區僅一江之隔的俄羅斯遠東地區，對於其振興規劃，早已列為國家發展的重要戰略項目之一，也是中國對於東北地區經濟結構轉型的另一契機。

自從普欽 2000 年上台後，修正俄羅斯外交戰略走向持續關注亞太地區尤其是俄羅斯遠東地區的發展，此處便不再贅述。而 2009 年公布的「2025 年前遠東和貝加爾地區經濟社會發展戰略」，更是具指標性的將普欽一直以來對於遠東地區的概念轉化成實質性的官方文件，著力於深化遠東地區的發展。儘管蘊含豐富的自然資源，然而陸續遇上西方對於俄羅斯制裁造成資金外流、遠東地區人口外移、先天性氣候限制性發展等因素，使得列為重要戰略指標的未見明顯成效，而受惠於良好的外交關係，中國對於缺位的填補有著無可替代的戰略優勢。中國東北地區和俄羅斯遠東地區具有很好的互補關係，中國出口食物、民生物資和勞力服務，同時自俄羅斯遠東地區進口能源、木材、化學與金屬物品等。<sup>47</sup>

總結上開例證，普欽以外交政策為國內經濟發展服務的特點，是國家利益變遷中影響俄方對外政策所，並創設有利中國著力支點。<sup>48</sup>因此就以能源與經濟為主的冰上絲綢之路，戰略建構的過程中中俄兩國對於供需兩端的利益有著高度契合性，各自有著舉足輕重的重要性。而透過俄羅斯遠東地區與中國東北地區既有的社會往來與合作為基礎，基地導向或是政策規範為導向的方式擴展至俄羅斯北極地區的合作發展，也是與冰上絲綢之路戰略走向並行不悖。

<sup>46</sup> 中國政府網，「中辦國辦印發意見 支援深度貧困地區脫貧攻堅」，2017 年 11 月 21 日，[http://www.gov.cn/zhengce/2017-11/21/content\\_5241334.htm](http://www.gov.cn/zhengce/2017-11/21/content_5241334.htm) (最後檢視 2020 年 3 月 23 日)

<sup>47</sup> 郭武平(2003)，「俄羅斯遠東區的經濟開發」，*俄羅斯學報*，第 3 期，頁 41。

<sup>48</sup> 陳憲良(2014)，*俄羅斯國家利益觀的嬗變*，北京：社會科學文獻出版社，頁 381。

#### 四、社會內部建設驅力推動

早在 2012 年普欽重返克林姆林宮之時，時任聯邦副總理德米特里·羅戈津 (Dmitry Rogozin, Дмитрий Рогозин) 及時任摩爾曼斯克州州長德米特里·德米特里延科 (Dmitry Dmitriyenko, Дмитрий Дмитриенко) 均肯認重新掌權後的普欽，對於北極地區發展的決心將無庸置疑，除了對於國家主權無需爭論的積極捍衛，尚包括北極地區經濟轉型與社會結構的重塑，有著指標性意義。<sup>49</sup> 俄羅斯於 2013 年 2 月頒布的「2020 年前俄羅斯聯邦北極地區發展和國家安全保障戰略」中明確指出俄羅斯北極地區人口普遍稀少，勞動力（特別是高技術人才）缺乏有效的人才儲備機制，勞動力供需不平衡，人才專業性不強，即亟缺勞工和工程專業人才，同時存在過多未受過專業教育人員<sup>50</sup>。此外俄羅斯北極地區在 1997 年至 2007 年間，人口大幅下降了 40%，對於原有人力不足亟需改善的情況更加窘迫。<sup>51</sup> 為了更系統性的結合俄羅斯遠東地區與俄羅斯北極地區的發展政策一致性，2019 年 2 月普欽簽署法令，通過將北極社會經濟發展領域的國家政策制定落實、法律法規調節等職能移交至遠東發展部，並將該部更名為遠東和北極發展部。<sup>52</sup>

2020 年 3 月 5 日普欽批准的「2035 年前俄羅斯聯邦北極國家基本政策」更進一步指出俄羅斯北極地區人口減少，陸地部分社會、交通、資訊和通信基礎設施發展水準低等是俄國家安全在北極面臨的主要威脅。<sup>53</sup> 作為俄方最新版的北極政策，不同過往三份綜合性北極地區發展規劃<sup>54</sup>，系統性的針對此社會問題、經

<sup>49</sup> Heather Conley, Caroline Rohloff (2015), *New Ice Curtain – Russia's strategic reach to arctic*, Center for Strategic and International Studies, p 10.

<sup>50</sup> Правительство России, “Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года”, 20 февраля 2013, <http://government.ru/info/18360/>, Retrieved Apr. 1, 2020.

<sup>51</sup> 錢宗旗(2018), *俄羅斯北極戰略與冰上絲綢之路*, 北京：時事出版社，頁 87。

<sup>52</sup> Правительство России, “Президент России подписал Указ о совершенствовании государственного управления в сфере развития Арктической зоны”, 26 февраля 2019, [http://government.ru/dep\\_news/35860/](http://government.ru/dep_news/35860/), Retrieved Apr. 1, 2020.

<sup>53</sup> 新華網, 「普欽批准俄聯邦北極國家基本政策」, 2020 年 3 月 6 日,

[http://www.xinhuanet.com/2020-03/06/c\\_1125669557.htm](http://www.xinhuanet.com/2020-03/06/c_1125669557.htm) (最後檢視 2020 年 3 月 22 日)

<sup>54</sup> 分別為 2008 年公布之《2020 年前及更長期俄聯邦北極地區國家政策基本原則》、2013 年公布之《2020 年前俄羅斯聯邦北極地區發展和國家安全保障戰略》、2014 年公布之《2020 年前俄聯

濟與基礎建設的同步提升緊扣作為北極地區發展的重要指標之一。同時，為了展現發展的決心，納入了評估機制，包括未來該地區的人口移入數量、新增就業人數與崗位數量、吸引外來投資資金規模等，對外宣示全面針對北極地區的社會沉痾問題根除。<sup>55</sup>

而針對上開問題的本質於急迫性，中國人口在東北地區所隱含的勞動量能，除了極為懸殊的人口對比差距<sup>56</sup>，也可從近年來移入俄羅斯遠東地區的數量可見一斑。自從 1992 年俄羅斯開放邊境城市免簽證政策後，以中國黑龍江省及內蒙古自治區為主的移民大量移入俄羅斯遠東地區，主要從事低層工業、建築工人、農業耕種與一般商業活動，恰好填補當時俄羅斯政府積極發展與建設遠東地區的政策，而這些工作多是係粗重而當地人不願從事者，給予中國移工良好的工作機會。<sup>57</sup>是此，就現有俄羅斯北極地區而言，遠東地區既有的成果與前例，在社會結構的需求，以及北極地區建設成果展現具有時效壓力下，俄羅斯對於人力與資金挹注的需求，與中國提供勞務與戰略開展的利益嵌合，使得中國勞務供給呼應俄羅斯北極地區社會需求，奠基了冰上絲綢之路戰略發展，針對俄羅斯北極開展的勞力輸出政策。

## 五、領導人正視冰上絲綢之路的中俄合作

習近平 2017 年 7 月訪問莫斯科及同年底俄羅斯總理梅德韋傑夫 (Dmitry Medvedev) 訪華，習近平於公開場合正式表態打造冰上絲綢之路的說法，指出：「要開展北極航道合作，共同打造“冰上絲綢之路”，落實好有關互聯互通項目。」

---

邦北極地區社會經濟發展國家綱要》

<sup>55</sup> Президент России, “**Об основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года**”, 5 марта 2020, <http://www.kremlin.ru/acts/news/62947>, Retrieved Mar. 20, 2020.

<sup>56</sup> 截至 2017 年止，俄羅斯遠東聯邦管區人口數為 618 萬，相較之下中國東北地區（包含內蒙古自治區）粗估逾 1 億。

<sup>57</sup> Евгений Загребнов (2007), *Экономическая организация китайской миграции на российский Дальний Восток после распада СССР*, Прогнозис, Т. 9, № 1, p. 261.

<sup>58</sup>除了前述章節的各項聲明，此言已明確指出中國對於冰上絲綢之路的精髓取決於中俄合作開發。

就俄羅斯方面，俄羅斯總統普欽 2017 年 12 月 8 日出席「亞馬爾 LNG」項目的首批液化天然氣的灌裝儀式時，提到：「絲綢之路延伸到了最北方，將其與北方海路對接，這正是所需要的，把北方海路也變成一條絲綢之路」<sup>59</sup>。後於 2018 年 6 月對華國事訪問期間，中俄兩國發佈聯合聲明，提出：「加強中俄北極可持續發展合作，包括支援雙方有關部門、機構和企業在科研、聯合實施交通基礎設施和能源項目、開發和利用北方海航道潛力、旅遊、生態等方面開展合作」<sup>60</sup>。再到 2019 年 6 月 5 日習近平與普欽於莫斯科共同簽署《中華人民共和國和俄羅斯聯邦關於發展新時代全面戰略協作夥伴關係的聯合聲明》，聲明中提到：<sup>61</sup>

*推動中俄北極可持續發展合作，在遵循沿岸國家權益基礎上擴大北極航道開發利用以及北極地區基礎設施、資源開發、旅遊、生態環保等領域合作。支持繼續開展極地科研工作，推動實施北極聯合科考航次和北極聯合研究專案。繼續開展中俄在“北極——對話區域”國際北極論壇內的協作。*

統整以上的立場，表明了普欽對於建立冰上絲綢之路戰略構想架構下，中俄在北極合作的大方向不變，在雙方利益合流的脈絡下，持續推升雙方在北極共同開發建設項目的動力。

<sup>58</sup> 新華網，「“冰上絲綢之路”吸引世界目光」，2018 年 1 月 28 日，[http://www.xinhuanet.com/world/2018-01/28/c\\_129800444.htm](http://www.xinhuanet.com/world/2018-01/28/c_129800444.htm)(最後檢視 2020 年 1 月 13 日)

<sup>59</sup> 俄羅斯衛星通訊社，「普京親臨亞馬爾 LNG 首批液化天然氣裝船現場」，2017 年 12 月 9 日，<http://big5.sputniknews.cn/russia/201712091024242297/>(最後檢視 2020 年 4 月 13 日)

<sup>60</sup> 趙隆(2018)，「中俄北極可持續發展合作：挑戰與路徑」，*國際問題研究*，第 4 期，頁 49~50。

<sup>61</sup> 新華網，「中俄元首簽署《中華人民共和國和俄羅斯聯邦關於發展新時代全面戰略協作夥伴關係的聯合聲明》」，2019 年 6 月 6 日，

[http://www.xinhuanet.com/world/2019-06/06/c\\_1124588505.htm](http://www.xinhuanet.com/world/2019-06/06/c_1124588505.htm)(最後檢視 2020 年 3 月 9 日)

## 第二節 冰上絲綢之路的中俄合作模式

在分析中俄於冰上絲綢之路戰略上合作的意義與本質後，下一部所需探討與建構的是，既然存在著多層次的合作利益基礎，中俄合作開展戰略建構的模式為何是一項課題。國際社會中的合作發展，存在著多種不同的模式，雙邊、區域型、全球型甚至是其他折衷式的發展，均因各國自身考量、利益存在方式差異以及客觀結構因素的影響，最終採取不同的方式進行合作。因此本節針對中俄於冰上絲綢之路戰略架構下的合作模式，首先將以宏觀的角度列舉現有中國在冰上絲綢之路戰略建構運作之模式進行分析，並解釋何以最終以採取中俄雙邊合作的戰略走向勝出。此處要強調的是，現有在冰上絲綢之路架構下的嘗試合作並非僅止於中俄合作的模式，然除了第一節中所提出合作利益之外，冰上絲綢之路合作結構篩存後選擇中俄雙邊合作模式而不採取其他的模式，是從宏觀角度欲給予答案者。

接續本節另一個部分將進一步將範圍限縮，分析現有採取中俄合作之結構模式其特色所在，是否具有永續性進行戰略實踐的規模與條件，嘗試勾勒出現有架構的全貌，以歸納並優化冰上絲綢之路戰略其系統化的運作模式。此處要強調的是，此一部份因現有文獻並未予具體化呈現，有涉及對於冰上絲綢之路未來模式之預測。然而，因尚處發展階段的戰略預測恐干擾本研究的最終目的，此部分在闡述時將盡量避免採取預測性的模型建構，以符研究目的與途徑之設計。

### 壹、 冰上絲綢之路戰略既有合作模式探討

基於冰上絲綢之路戰略的建構過程，迄戰略思想至實踐過程尚屬短暫，開展合作與政策出台的嘗試也十分多元。為了要將戰略佈建同時兼顧戰略目標與達成預設利益等因素，採取多面向的模式進行實踐洵屬正常。惟多數嘗試並非戰略主軸，如以此模式進行而進行戰略評估亦有失公允，是以茲臚列基於中國主體角度

出發，冰上絲綢之路架構下現有合作模式，並逐一點評最終採取中俄合作模式外，何以其他模式無法成為戰略發展主軸的窒礙之處。

### 一、中國單獨進行冰上絲綢之路建設：

作為各國目光逐漸關注的地區，將自身定位為「近北極國家」的中國，在持續投身國際事務的同時自然不會放棄提升自身國際地位與影響力的機會。2018年公布的北極政策白皮書，正式宣告從戰略構想的冰上絲綢之路，邁入實體政策餞行的下一個階段。就白皮書而言，以中國自身力量進入北極進行地區資源開發、國家力量投射等，均是國家針對國際政治的區域性發展過程中，積極治理與經營的展現。然而，檢視白皮書中第四部分針對中國參與北極事務的主要政策主張所述，明確定調為對於北極地區參與國際政治事務的原則，採取的是理解、保護、共同開發、參與並尊重既有國際建制的運作。<sup>62</sup>合作而強勢介入北極事務或進行資源爭奪，顯非中國於北極地區的國家目標，更遑論對於戰略設定以此為主軸進行發展。

除此之外，鑒於國家資源所具有的有限性，不可無上限的揮霍情況下，選擇變成了國家面對制定外交戰略與政策的過程中，不得不面對的經濟議題。在外交戰略優先次序的定調，前述章節中已闡明冰上絲綢之路作為一帶一路戰略的輔助或延伸，國家資源的挹注則必然有擇取的差異。在單獨進行戰略建構成本過高的情狀產生，加上有違中國定調北極地區參與的基本目標與意識形態，最終在衡酌北極地區的行為者相對於一帶一路沿線國家，具有區域平衡者之強權環伺，中國無法單獨取得場域的國力優勢，在外部結構的束縛與制約，已然決定冰上絲綢之路的運作模式。

---

<sup>62</sup> 新華網，「中國的北極政策」白皮書全文，  
[http://www.xinhuanet.com/politics/19cpcnc/2017-10/27/c\\_1121867529.htm](http://www.xinhuanet.com/politics/19cpcnc/2017-10/27/c_1121867529.htm) (最後檢視 2019 年 10 月 22 日)

## 二、透過現有建制進行區域全面性合作模式：

本文第二章針對形塑冰上絲綢之路戰略架構中所提及外部因素，對於區域建制所扮演的角色已進行闡述，現有中國針對冰上絲綢戰略模式包括簽署聯合國海洋法公約、斯瓦爾巴德條約，遵守國際海事組織（International Maritime Organization, IMO）於 2014 年通過的極地水域船舶航行國際準則（International Code for Ships Operating in Polar Waters (Polar Code)），同時於 2013 年成為北極理事會的觀察會員之一。此係可解讀中國對於全面性進行區域合作的參與，以國際現有建制的參與並未規避，仍然展現其尊重既有區域政治安排的態度。

然而，戰略建構過程，無非是透過宏觀的規劃與指導方針，遂行並完成其所設定的目標，達成國家利益而確保國家持續並永續發展。就中國而言，現有中國在北極地區的核心利益已於上一節闡明，主要在於地緣戰略、國家安全、經濟能源、社會建設等面向，與北極理事會為主的北極主要治理組織宗旨不同。且就國際法層級的條約拘束，僅斯瓦爾巴德條約所涉及促成對於北極地區科學考察，提供合作的基礎。除此之外，就冰上絲綢之路的戰略內涵而言，透過現有國際建制進行全面性區域合作，或者提升自身地位成為倡議北極地區合作的主導國家，均忽視了中國非屬北極地區積極且主要國際政治行為者，其中國身分不被環北極國家為主的八國鑑別為同質同性。

因此，就全面性區域合作的模式而言，現有中國對於現有運作模式均有涉略，但不具任何發展的前景與能力，而是中國作為進入北極地區經略相關事務時，賦予自身進入北極地區進行戰略建構的身分，此項可借用中國於白皮書中不把自身

列為積極競逐行為者，如此不易成為域內主要行為者的攻訐對象<sup>63</sup>，並以認同、尊重既有結構與運作邏輯，尋覓符合該國於北極地區謀取國家利益的最佳模式。

### 三、尋求小型區域合作-北歐五國為例：

在冰上絲綢之路戰略發展建構中，鮮為探討之部分即為以中國與北歐五國間之合作機制。2012年中國與冰島簽署了「中冰海洋和極地科技合作諒解備忘錄」，開啟雙方合作與合作領域也得到進一步拓展。而芬蘭提出「冰上絲綢之路」與其「北極走廊」計畫對接，使芬蘭成為溝通北極地區和歐亞大陸的樞紐國家。<sup>64</sup>丹麥也開始積極鼓勵亞洲國家在尊重北極國家主權訴求的基礎上，參與北極航運貿易、氣候變化和自然資源開發等經濟合作。<sup>65</sup>至挪威與瑞典，則是積極與中國針對北極科學考察的部分進行合作，並於雙方領導人會面時表達合作之高度意願。<sup>66</sup>此外，北歐國家在北極建章立制過程中發揮著重要作用，是北極國際合作的宣導者、參與者和推動者，種種跡象均存在作為戰略合作的基礎模式建構條件。<sup>67</sup>

誠然，以芬蘭所提出北極走廊可為前往北歐、佈局東歐市場便十分具有建設性，同時將中俄兩國與泛歐交通運輸網相連，共同構建一個跨越歐亞的宏偉交通網絡。其於1997年提出北方政策（Northern Dimension）倡議已於1999年獲得歐盟理事會批准並納入為歐盟的北方政策，其中最具代表性的北極之窗（Arctic Window）計畫中的4個項目也均已開展運行。<sup>68</sup>可以說戰略發展下的建設合作，

<sup>63</sup> MA Xinmina (2019), *China's Arctic policy on the basis of international law: Identification, goals, principles and positions*, Marine Policy, p. 269.

<sup>64</sup> 新華網，「冰上絲綢之路」吸引世界目光，2018年1月28日，  
[http://www.xinhuanet.com/world/2018-01/28/c\\_129800444.htm](http://www.xinhuanet.com/world/2018-01/28/c_129800444.htm)(最後檢視2020年1月13日)

<sup>65</sup> 尚洋(2016)，「格陵蘭：丹麥北極戰略中的錨點？」，*太平洋學報*，第24卷第6期，頁78-86。

<sup>66</sup> 新華網，「習近平會見挪威首相索爾伯格」，2017年4月10日，  
[http://www.xinhuanet.com/politics/2017-04/10/c\\_1120783405.htm](http://www.xinhuanet.com/politics/2017-04/10/c_1120783405.htm)(最後檢視2020年3月24日)

<sup>67</sup> 趙寧寧、歐開飛(2016)，「全球視野下北極地緣政治態勢再透視」，*國際政治經濟評論*，第34卷第3期，頁33。

<sup>68</sup> European Parliament(2009), *Northern Dimension*,  
[https://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2009\\_2014/documents/deea/dv/0209\\_/0209\\_05.pdf](https://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2009_2014/documents/deea/dv/0209_/0209_05.pdf), ,  
Retrieved Mar. 29, 2020.



選擇透過與北歐國家進行直接對接，或是採取一對多的小型區域合作並進而拓展與歐盟的互動，具有一定程度的戰略性亮點。

然而，回歸對於戰略層級的思考邏輯，中國在北極地區的核心利益作為中國與北歐的合作，不存在同時達成多面項政策開展與進行，充其量僅能就經濟貿易的合作，或是輔助性的科學考察洽談合作事宜，不具備戰略高度的規劃。加上由於地理位置、國家身份的差異及經濟利益的競爭性，北歐國家的北極利益訴求和政策工具的選擇存在較大的差別<sup>69</sup>，彼此間的交集利益主要集中環境保護與科學考察，與中國利益重疊部分較小。是此，就冰上絲綢之路的合作模式選擇邏輯而言，中國與北歐五國進行小區域合作模式，從地緣戰略的觀點進行結盟，忽略了北極地區建制的高度排他性，最終將致使冰上絲綢之路僅具有局部性戰略之政策發非空間，非全面性戰略建設的思考位階。

#### 四、以中俄雙邊合作為冰上絲綢之路合作架構：

國際政治中的現實主義觀點，行為者採取自助（self-help）模式，進一步藉由選擇不同的趨向性進行國家外交戰略的規劃、外交政策的執行，而其選擇合作、對抗、制衡、扈從等不同的模式反映。<sup>70</sup>一個在區域性場域中不具有權力優勢的前提下，取得主導地位或採取直接對抗之途徑非理性選擇的假定下所可能之選項。<sup>71</sup>也因此，就中國所預想的冰上絲綢之路中，本文第二章所臚列出對於冰上絲綢之路戰略的外部因素就成了制約其戰略走向的框架與變項。而就此，其後所產出的外交政策與合作項目等，也將有對應的產出。

<sup>69</sup> Danlel Hamllton, Andras Slmony (2014), *Advancing U.S.-Nordic-Baltic Security Cooperation*, Washington: Center for Transatlantic Relations, pp. 192-193.

<sup>70</sup> 林宗達(2011)，*國際關係理論概論：國際關係之現實主義與自由主義的相關理論*，台北：晶典文化事業出版社，頁 238。

<sup>71</sup> 秦亞青(2006)，*權力·制度·文化：國際關係理論與方法研究文集*，北京：北京大學出版社，頁 33-34。

在上開三項模式中，所遭遇的共同難題均為中國在不具地緣關係與戰略優勢的區域，單獨或是發起合作的模式，所遭遇的阻力與所需耗費的代價，依據理性選擇且經濟性的考量，在有了替代性的方案時，不可避免地將捨棄並趨向有共同利益又能產生最小代價的模式進行。俄羅斯，作為北極地區或環北極諸國中，為該區域內居民數量最多、最具政府系統性的制定戰略與發布政策，其對於其客觀既有領土與係爭有待國際組織確認之大陸棚架區域有著高度的利益攸關意識，其對於既有利益的保全也訴諸文字散諸各類涉及北極地區事務之政策與報告中，對於預外國家的吸引力，其優勢與條件必為各國競相合作之對象，而這個是中國在制定冰上絲綢之路戰略的過程中，已然察覺的事實。

此外，前一節所提及中俄雙方於冰上絲綢之路戰略架構下，對於國家目標的高度契合性、國家利益的緊密依存性，而不若與北歐諸國較大的歧異性，係進行戰略對接與政策合作過程中，中國選擇與俄羅斯進行雙邊合作的重要因素之一。再加上，對於中國開拓對外關係受到美國於印太方面壓迫，在既有一帶一路戰略下初步所付出的成本相比，發展冰上絲綢之路戰略方面勢必無法獲得如此高度重視，資源的挹注也相形見絀，因此戰略建構的成本及其衍生性的正面效益，對北京當局而言，檢視標準並度與一帶一路戰略的建設不同。

因此，審酌戰略建構的成本、既有對外戰略架構的次序、社會內部的需求等，北方近年來既緊密合作又想有地緣關係夥伴之俄羅斯，提供敲入北極地區的捷徑，同時降低進行門檻與開發的成本及難度，就國家做出理性選擇的角度而言，採取中俄合作共建冰上絲綢之路，有著客觀的偶然也有不得不之必然，也是冰上絲綢之路戰略架構下，現有採取合作為戰略目標的運作模式。

## 貳、冰上絲綢之路之中俄合作架構模式

在確立了冰上絲綢之路採取中俄雙邊合作的運作模式，接續要探討並回應的是，此模式在考量了諸多因素後，其最具優勢的模式具有何種特色。值得一提的

是，其合作模式是以中俄核作為核心，環繞其打造延伸週邊區域所進行的政策發展項目。這意味著其模式部分涵納了前揭所提中國現有參與北極事務的模式（如小型區域模式、國際建制參與等），塑造其自身運轉架構。因而此部分針對此架構模式，解構出冰上絲綢之路具有戰略樣態的組成所在，並分析其具有對於戰略優勢形成的部分。惟因迄今尚未有類似系統性拆解並組合冰上絲綢之路的戰略型態樣貌，部分內容係針對現有政策與因素條件部分進行評估，納入符合冰上絲綢之路戰略精神的元素進行組件，非官方發布政策與研究，本文因此將盡可能篩選符合條件且有實質建設部分，以完善並貼近戰略運作架構的可發展性與可運作性，遂於此先予敘明。

## 一、現行運作模式架構

既然以中俄兩國雙邊合作撐起冰上絲綢之路戰略的核心本質，中國在進行戰略建設的主體將以兩者所涉及區域進行包括資源開採、基礎設施建設、社會結構與人力資源流動等實質政策。如同前述多個部分所提到，對於冰上絲綢之路範圍，就本文所採取的定義即以俄羅斯遠東地區及俄羅斯北極地區為主要戰略目標範圍。惟戰略所涉及的面向，往往對於其週邊地區具有直接或間接的外溢效果，尤其對於戰略建構地區，內部社會基礎資源較為缺乏之區域，尚需有其他地區具有互補性的資源給予支撐與補充，方能完善追求戰略目標的過程，確保戰略及其政策推行。

就冰上絲綢之路而言，戰略核心區域雖為戰略核心區，中國與俄羅斯雙方的核心利益均著重於此，然而如同前揭所述對於社會基礎資源缺乏，諸如資金與人力的缺口，需要鄰近具有發展潛力之地區予以補充，並將其涵納入戰略規劃網中，確立戰略目標的定位，以符合戰略規劃的一致性。另一方面，冰上絲綢之路除了陸路的主軸，本文尚有提到對於沿岸進行能源運輸或是商轉行之通行航線（如東北航線、俄羅斯稱之為北方航線），就俄羅斯瀕北冰洋方面的基礎建設有待加強，

因此戰略佈建初期的規劃，也需要鄰近區域的支撐與中轉。因此，就現階段冰上絲綢之路運轉模式，本文統整後提出係以「一帶一支點」的戰略架構，提供冰上絲綢之路發展基礎並作為未來發展的基礎模板。「一帶一支點」的概念係為冰上絲綢之路戰略核心帶、中國東北地區發展支點兩部分組成，其具象化概念區域劃分（如圖 10）與實質範圍茲臚列如下。

### （一）冰上絲綢之路建設中心—核心廊帶

核心廊帶即為戰略目標核心區域，既是中國瞄準的利益核心也是俄羅斯進行戰略合作的利益所在，即為上一節所提及俄羅斯遠東聯邦管區（或稱遠東地區）以及俄羅斯北極地區 8 個「支撐區」為主體，其為戰略進行合作與建設的核心區域。

### （二）冰上絲綢之路動能來源—發展支點：

在戰略發展中的支撐，為了彌補北極地區基礎建設的不足、加強遠東地區的發展稟賦缺乏要素、考量地緣戰略緊密相關的毗鄰地區，同時將中國對應的區域納入戰略規劃中，因此此處的發展支點以中國東北地區（黑龍江省、吉林省、遼寧省以及內蒙古東部地區）為戰略支點。



圖 10 冰上絲綢之路戰略架構——帶(彎月弧形區)一支點(圓圈區域)示意圖

資料來源：1. The State of the Centurys, “*The Geopolitical Realities of Eurasia*”, Feb.22, 2013, <https://thestateofthecentury.wordpress.com/2013/02/22/the-geopolitical-realities-of-eurasia/>, Retrieved Mar. 29, 2020.  
2. 作者自製(紅字標示部分)。

## 二、模式基礎結構的各自標的與任務

### (一)核心走廊的各項目標與任務：

在戰略核心區的建設中，俄羅斯官方以將其構解成 8 個支撐區的劃分，進行大型交通樞紐和工業開發區的建設。藉由打破既有傳統政治與經濟區劃的監管模式，其不同於傳統使用「特別經濟區」提供特定區域社會經濟加速發展的平台，支撐區的模式係一系列相互關聯的項目提供完整的支持，並借以國家之力量使這些項目具有經濟效益和可行性。<sup>72</sup>

另一方面，遠東地區因較上揭 8 個支撐區有著更好的發展，對於現階段遠東地區的任務，更像是核心走廊中保障發展的中轉基地。其所扮演之角色具有連結

<sup>72</sup> РИА Новости, Минэкономразвития подготовило проект развития Арктической зоны России, 10 ноя 2017, <https://ria.ru/20171110/1508533176.html>, Retrieved Mar. 29, 2020.

支點與核心廊帶中的戰略核心區塊間有效轉換區域，並賦予俄羅斯北極地區對於階段性發展的典範。與此同時，在緊鄰中國東北地區的地緣優勢，互利性的戰略提升，對於自身經濟發展能否邁向如同中國東北地區扮演支點之拓展戰略延伸功能，意味著冰上絲綢之路是否能夠邁向中長期發展的重要關鍵，也是給予同屬核心走廊的支撐區最好的示範。

## (二)發展支點的戰略目標與任務：

作為戰略支點的中國東北地區，其所具有的優勢的地理、人力資源、技術與學術研究等各大優勢，予以冰上絲綢之路所發展之各項政策推出，走向區域甚至邁向國際的地緣迴旋空間。而在結合自身的條件，其定位係以支點的概念，欲撐起冰上絲綢之路戰略，促成其更有效率的發展與建設，便同時肩負目標與任務如下：

### 1. 人力資源運轉中心：

中國東北地區有著充沛的人力資源，除了短期至俄羅斯遠東地區的技術性移工已行之有年，東北地區在改革開放後的中國社會，同樣培育了各式各樣高階人才與高校學術研究機構。相較於俄羅斯人力資源高度集中於其歐俄區域，無論是遠東地區抑或是該國北極地區，各類型人力資源均無有效挹注與補充。在俄羅斯自身人口素質與人口結構僵化情況未解之時，該國國內對於人口向東方移動的意願不高，緊鄰冰上絲綢之路核心廊帶的發展支點，能提供最迅速的人力資源與勞動力支撐。<sup>73</sup>其所獲得不僅是數量級上的帳面流動，還有傳統以來俄羅斯遠東地區與中國東北地區間形成人口自然性流動，擴大其幅度與力度，更能刺激並活化彼此間跨域合作的動力，予以冰上絲綢之路第一個支撐力度。

<sup>73</sup> 高天明主編(2018)，前引書，頁 120。

## 2. 前期航運物流對外中轉中心：

現有中國東北地區對於冰上絲綢之路戰略優勢之兩大條件，分別為有著綿密的鐵路路網以及完善的沿海國際運轉商港服務。現階段而言，冰上絲綢之路的建設重點同時也是面臨的挑戰之一即為基礎建設的缺乏，尤其時對外能源、貨運之海陸運輸部分。陸路部分的運輸，作為鐵路向中蒙俄經濟走廊發展的概念，經蒙古滿州里、喬巴山等口岸的鐵路對外運輸廊道，已於 2014 年 9 月經中國、俄羅斯與蒙古國三者間達成協議並納入「建設中蒙俄經濟走廊規畫綱要」，拓展東北地區的發展量能，獲得基礎運輸能量的保障。<sup>74</sup>

另一方面，東北三省中遼寧省瀕臨渤海海域並享有著長達 2900 公里的海岸線，其中宜港海岸線便長達近千公里，基於戰略性經濟發展所規劃出遼寧省海洋經濟區域包括了大連、丹東、錦州、營口、盤錦、葫蘆島等區域，加上遼寧省的「遼寧沿海經濟帶發展規劃」已於 2009 年由中國國務院批復（相關概念區域如圖 11），納入國家戰略之中，因此作為支點的一大優勢，即為可以借助中國國家力量對於東北地區的建設，充分發揮其區位優勢、資源優勢、產業優勢。<sup>75</sup>值得一提的是，大連港作為該區域作為突出之冬季不凍國際商港，有著亞洲最具競爭力之散裝液體化工產品運轉基地，該省最高對外出口總額，其中的東北亞最大油品轉運中心，且對於海洋石油化工頁的熟稔，其對應的經濟帶產業類別其全，加上完善的船舶修造企業橫跨其週邊海洋經濟區，都是在冰上絲綢之路戰略目標中尚為完善以北方航道沿線各商轉港口基礎建設前，東北地區尤其是以大連為基地的支點，可以注入冰上絲綢之路發展的重要另一支撐力道。

<sup>74</sup> 新華網，「習近平：打造中蒙俄經濟走廊」，2014 年 9 月 12 日，  
[http://www.xinhuanet.com/world/2014-09/12/c\\_1112448804.htm](http://www.xinhuanet.com/world/2014-09/12/c_1112448804.htm) (最後檢視 2020 年 3 月 27 日)

<sup>75</sup> 李鐵(2018)，「冰上絲綢之路」東北亞方向探索，北京：中國商務出版社，頁 116。



圖 11 遼寧沿海經濟帶發展規劃相對位置示意圖

資料來源：大連市發展和改革委員會，「勇挑重擔 昂起龍頭 大連帶動遼寧沿海經濟帶飛速發展」，2019 年 7 月 5 日，  
<http://www.pc.dl.gov.cn/html/GongZuoDongTai/e46068013599426ab86116e91ef78f92.htm>  
 I(最後檢視 2020 年 3 月 27 日)

### 3. 經濟活動與資金挹注基地：

雖然中國東北地區，在改革開放後整體發展幅度不若沿海經濟特區與一線城市的高速增長，甚至以「振興東北老區」為口號的概念下，在中國全面建成小康社會的道路上，也被列為中央關注以及積極治理的區域之一。然而，相比冰上絲綢之路核心走廊的俄羅斯遠東地區與支撐區，東北所蘊含的基礎重工業基底，以及龐大人口在改革開放之後所塑造出的金融流動、商業服務等領域，已具發展規模。

自從 2004 年成立國務院振興東北地區等老工業基地領導小組、2009 年同時批准了「遼寧沿海經濟帶發展規劃」以及「中國圖們江區域合作開發規



劃綱要」、再到 2012 年國務院批復了關於東北振興「十二五」規劃，中國既有國家發展戰略對於東北地區的振興與轉型，勢必在以政府為主導的政策開展中，對於東北地區轉型與振興給予必要的協助與支持，也凸顯東北地區對於中國國家發展中居重要戰略地位。在優化產業結構的過程，能夠產出的不只有新一輪的經濟產值，更有創新技術的導入與研發。<sup>76</sup>在活絡區域經濟與整合鄰近區域進行區域創新整合，乃至於拓展成區域一體化發展，是官方文件中持續強調的概念。<sup>77</sup>因此，從中國政府角度而言，以區域整合為基礎的論點具有一定的代表性拓展東北地區的經濟脈絡，而在過剩產能的有效調節的環節，廣袤的戰略核心走廊能提供最大力度的釋放。故而在第三個作為戰略支點的觀點，擁有巨大經濟產值與量能的東北地區，有著以政府作為領頭羊的政策超前優勢，亦獲得戰略建構下各個區域互利共贏的目標。

#### 4. 戰略建構拓展的核心地帶：

中國東北地區北至冰上絲綢之路戰略發展核心廊帶、東攘日韓朝所在東北亞的地區、西至蒙古以及中國西部內陸地區、南接中國廣袤領土。就更為宏觀的角度檢視，東北地區作為戰略後續外擴的條件上，面向西方深化包括歐亞經濟聯盟與上海合作組織的對接，或是東向深化「圖們江國際合作機制」的模式，均是中長期對於冰上絲綢之路建設的目標與可行途徑，納入更多的資源整合與戰略建設動能。樂觀的說，2015 年 5 月 8 日普欽與習近平於莫斯科發表「俄中關於絲綢之路經濟帶建設和歐亞經濟聯盟建設對接合作的聯合聲明」，開宗明義指出俄方支持絲綢之路經濟帶建設，願與中方密切合作，推動落實該倡議<sup>78</sup>，已然提供未來冰上絲綢之路戰略的延伸鋪奠良好基礎。

<sup>76</sup> 中國政府網，「國務院關於近期支持東北振興若干重大政策舉措的意見」，2014 年 8 月 19 日，[http://www.gov.cn/zhengce/content/2014-08/19/content\\_8996.htm](http://www.gov.cn/zhengce/content/2014-08/19/content_8996.htm) (最後檢視 2020 年 3 月 28 日)

<sup>77</sup> 中國政府網，「國務院關於東北振興“十二五”規劃的批復」，2012 年 3 月 21 日，[http://www.gov.cn/zwgc/2012-03/21/content\\_2096664.htm](http://www.gov.cn/zwgc/2012-03/21/content_2096664.htm) (最後檢視 2020 年 3 月 28 日)

<sup>78</sup> 魏百谷(2017)，「從歐亞經濟聯盟看俄國之地緣戰略」，*歐亞研究*，第 1 期，頁 45。

### 第三節 冰上絲綢之路建設中實例

上述章節多數篇幅在於闡明於戰略建構下，冰上絲綢之路的發展與內涵，再到由中俄兩國合作建構戰略的模式。然而，構想如何轉化成政策實踐，無論是項目開展、項目推進再到成果評估等，對應的是政策的落實與執行。誠如對於冰上絲綢之路的描述，此戰略現處於新興發展階段，開展合作項目尚未成熟。然而，中俄合作作為戰略的核心概念，政府再到民間的合作均已有初期嘗試甚至建設開工的項目。其中，又以亞馬爾液化天然氣專案項目最具代表例子。

因此，本節將針對冰上絲綢之路之中俄合作進展中的項目建設，介紹並分析其開展內容，借以呼應前揭章節中對於中俄合作的戰略構想，證明現有甚至未來將進行的專案建設目標與重點，係圍繞在戰略思考下的合作，獲取雙方所需合作利益並達成各自戰略目標，良性循環的促進戰略劃定區域所預想的社會發展與經濟活動。本節將針對現有冰上絲綢之路中俄合作項目，分別列舉能源項目的代表例子—亞馬爾液化天然氣專案，以及基礎建設項目的代表例子—北方航道沿線基礎建設項目，以驗證戰略建設下的實質成效。

#### 壹、冰上絲綢之路的投資機制

鑒於俄羅斯對於其北極地區的戰略目標明確，將區域發展成功與否位列未來數年內國家發展戰略的重要順序，因此賦予參與投資與建設的設限與前提是參與方應當詳細了解並審慎評估者。

俄羅斯經濟發展部（Министерство экономического развития Российской Федерации）為了更加謹慎開展北極地區投資項目，而訂定了投資機制不可撤銷的雙向義務，指出國家將加強北極地區內基礎設施項目建立，同時須提供必要的優惠政策和從事經濟商業活動的專門性保障制度，同時課予投資方（不論企業或

政府)應保證投資,向投資所屬支撐區之所在地區政府簽訂投資協議。<sup>79</sup>另一方面,在資金提供與擔保方面,俄羅斯聯邦政府財政部門、俄羅斯北極地區政府與投資方三者組成的資金結構,作為建立北極地區各項計畫與基礎建設項目,其中投資方必須投入欲投資建設基礎設施建設總預算金額的至少 20% 以上之資金,或是洽簽參與投資項目的特許經營權協議。<sup>80</sup>而現有開展的合作項目中,以能源合作開採與以北方航道沿線港口建設與擴建之週邊基礎建設項目(特別注重聯外鐵路、機場、能源供應電廠等)之兩大合作,對外來投資方最具吸引力。

## 貳、亞馬爾液化天然氣專案

### 一、亞馬爾地理位置與背景介紹：

亞馬爾或稱亞馬爾半島(полуостров Ямал),位於俄羅斯西伯利亞西北部,並歸屬於亞馬爾-涅涅茨自治區轄下(相對位置如圖 12)。因地處極北區域,其主要經濟行為現階段主要依賴能源資源出口,尤其是液化天然氣的探勘、開採與出口相關行業。

<sup>79</sup> РИА Новости, Минэкономразвития подготовило проект развития Арктической зоны России, 10 ноя 2017, <https://ria.ru/20171110/1508533176.html>, Retrieved Mar. 29, 2020.

<sup>80</sup> Эксперт, Восемь опор и одна дорога, 04 декабрь 2017, <https://expert.ru/expert/2017/49/vosem-opor-i-odna-doroga/>, Retrieved Mar. 30, 2020.



圖 12 亞馬爾半島地理位置圖

資料來源：Green Car Congress, “Novatek and Total green-light \$27-billion Arctic Yamal LNG project”, Dec. 19, 2013, <https://www.greencarcongress.com/2013/12/20131219-yamal.html>, Retrieved Mar. 29, 2020.

就目前已探明之資源，亞馬爾半島與鄰近格達半島進行充分開發，其具有潛力未來將可將北極地區之液化天然氣開採總量佔全球開採總產量逾 15%。而若限縮至亞馬爾液化天然氣專案項目，目前已探明蘊藏量達 4910 億噸，而每年開採量在完全投產後預計高達 270 億噸。<sup>81</sup>

## 二、亞馬爾液化天然氣專案合作過程：

鑒於亞馬爾地區蘊含著俄羅斯地區最為豐富的油氣資源，早在 1969 年蘇聯時期便已建造該國北極地區連接國內天然氣管道，在經過 40 多年的產出運輸，亞馬爾及其周邊地區開採並輸送超過 16 兆立方米天然氣，其中波利亞爾內

<sup>81</sup> Novatek., *Yamal LNG infrastructure*, [http://www.novatek.ru/en/business/yamal-lng/yamal\\_infrastructure/](http://www.novatek.ru/en/business/yamal-lng/yamal_infrastructure/), Retrieved Mar. 30, 2020.

(Полярный) 產地佔其中生產比例達 50%。<sup>82</sup>而在目前所規劃並進行的亞馬爾液化天然氣專案項目，則是集開發、生產、運輸為一體的大型能源綜合性項目。

本項專案於 2012 年針對亞馬爾週邊地區基礎建設整建時便分梯次、分階段啟動，而到了 2013 年一帶一路戰略推出，引導出了中國參與北極事務的國際合作，才更為廣泛並催化此專案的國際合作幅度。2013 年 9 月於聖彼得堡所舉行的聖彼得堡 G20 國際經濟論壇期間，俄羅斯政府同了中國中石油公司、法國道達爾公司 (Total) 進行多面向投資，其分別持有 60%、20% 及 20% 股權。後中國中石油公司更正式於 10 月 22 日，中俄總理第 18 次定期會晤期間，由中國國務院總理李克強、俄羅斯聯邦總理梅德韋傑夫共同見證下，與諾瓦泰克公司簽訂長達 15 年且每年供應不得低於 300 萬噸的液化天然氣合作供銷合約。<sup>83</sup>同年 12 月 1 日，俄羅斯「液化天然氣出口自由化法」生效後，亞馬爾液化天然氣在內的兩家公司正式獲得液化天然氣出口權，此項政策通過也正式宣告亞馬爾天然氣專案項目與國際合作的對接啟動<sup>84</sup>，同時也對冰上絲綢之路的中俄合作不僅開始萌芽，也開啟另一個新的階段。

而隨著 2014 年俄羅斯盧布嚴重貶值後，俄羅斯諾瓦泰克公司 (Novatek) 投資了 270 多億美元液化天然氣工廠亟欲尋找足夠資金，確保該項工程投資順利進行，中國中石油公司隨後引入絲路基金作為融資來源之一，而至今已開始正式投產的中俄北極地區大型合作項目。原本亞馬爾液化天然氣項目在 2016 年 3 月再次簽署了股權轉讓協議，透過絲路基金購買亞馬爾專案 9.9% 的股權，大股東諾瓦泰克的股權相應減少到 50.1%，運作模式並轉變成由法國提供技術和諮詢、中

<sup>82</sup> 錢宗旗(2018)，**俄羅斯北極戰略與冰上絲綢之路**，北京：時事出版社，頁 103。

<sup>83</sup> 人民網-中國共產黨新聞網，中俄總理第十八次定期會晤聯合公報，2013 年 10 月 23 日，<http://politics.people.com.cn/BIG5/n/2013/1023/c1024-23293863.html> (最後檢視 2020 年 4 月 2 日)

<sup>84</sup> TASS, Госдума приняла закон о либерализации экспорта сжиженного природного газа , 22 НОЯ 2013, <https://tass.ru/ekonomika/782002>, Retrieved Apr. 2, 2020.

國提供資金與設備且進一步參與能源中下游供應鏈中，亞馬爾項目多方合作的局面由此形成。<sup>85</sup>

目前亞馬爾項目第一條生產線已於 2017 年 12 月啟用，第二及第三條生產線亦陸續於 2018 年 7 月、11 月陸續投入生產，在完全投入生產後的亞馬爾項目，每年可生產 1650 萬噸液化天然氣及 100 萬噸凝析油，並將從 2019 年起向中國出口每年 400 萬噸液化石油氣。<sup>86</sup>

### 三、亞馬爾液化天然氣專案的中國參與：

而本專案現有在建項目中，從基地建廠開始便有多達 7 家中國企業參與開採基地轉型，其中的第一期工程主體，液化天然氣開採與精煉廠房、碼頭等設施，考慮亞馬爾半島天氣寒冷惡劣，因此於中國組裝後於 2016 年製造完成運送至亞馬爾基地進行模組組成工作，是本專案第一階段也是第一次的參與模式。<sup>87</sup>

另一方面，中國在提供了基礎設施後，為了使暢通能源輸出管道，專門打造液化天然氣專屬港口接收碼頭，同時在開採的階段由中國宏華集團研製的「極光」號鑽機於 2016 年 2 月於亞馬爾安裝完成，實現了第二階段於生產初期階段與鋪設能源輸出前階段設施管道項目合作。<sup>88</sup>

最後一個部分，則是資金投資的挹注，前揭所提到俄羅斯諾瓦泰克公司依據國際財務報告準則所做的 2016 年 1-3 月份報告稱，公司向中國絲路基金出售「亞馬爾 LNG」9.9% 股份的稅前收入為 730.7 億盧布<sup>89</sup>，可以說是冰上絲綢之路作為

<sup>85</sup> 孫凱、馬艷紅，『冰上絲綢之路』背景下的中俄北極能源合作—以亞馬爾 LNG 項目為例，『中國海洋大學學報社會科學版』，2018 年第 6 期，頁 1。

<sup>86</sup> 錢宗旗(2018)，前引書，頁 195。

<sup>87</sup> 第一財經日報網，「親身實探亞馬爾：讓中國用上北極氣的超級工程」，2017 年 1 月 12 日，<https://www.yicai.com/news/5204254.html> (最後檢視 2020 年 4 月 3 日)

<sup>88</sup> 央視網，「中國製造打造北極新名片」，2017 年 12 月 9 日，<http://news.cctv.com/2017/12/09/ARTIUyOFJXLK3yNIj09bOaZ1171209.shtml> (最後檢視 2020 年 4 月 3 日)

<sup>89</sup> 俄羅斯衛星通訊社，「俄諾瓦泰克向絲路基金出售「亞馬爾 LNG」9.9% 股份收入 730.7 億盧布」，2016 年 4 月 27 日，[http://big5.sputniknews.cn/russia\\_china\\_relations/201604271019006376/](http://big5.sputniknews.cn/russia_china_relations/201604271019006376/) (最後檢

一帶一路戰略衍生的象徵性支持，也是中俄在冰上絲綢之路建構中，十分關鍵性的資金流動。

#### 四、亞馬爾液化天然氣專案衍生週邊建設內容：

現有亞馬爾液化天然氣專案項目在正式投展之後，另外於距離現有專案項目 70 公里東側格達半島 (Гыданский полуостров) 瀕亞馬爾半島側規劃了 Arctic LNG-2 專案項目建設 (相關地理位置如圖 13)。Arctic LNG-2 專案項目同樣由俄羅斯諾瓦泰克公司主持，其期前工程於 2018 年 10 月均已竣工，委由德國 TechnipFMC 公司進行工程總承攬契約亦已簽署，另外多數對應的基礎設施建設洽談完畢。<sup>90</sup>根據規劃將比照亞馬爾液化天然氣專案項目建立三條生產線每條每年產能為 660 萬噸，預期總年產於全線投入生產將達到 1980 萬噸 LNG，並規劃於 2025 年正式投產。而較為遠期的 Arctic LNG-1、Arctic LNG-3 專案項目建設，也已納入規劃中，為目前仍在進行地質與鑽井探勘，相關項目的建設啟動目前預計於 2022 年起陸續開始啟動。<sup>91</sup> (相關期程整理如表 2)

---

視 2020 年 4 月 3 日)

<sup>90</sup> Novatek., *Arctic LNG 2 is another LNG production-related project of NOVATEK*, <http://www.novatek.ru/en/business/arctic-lng/>, Retrieved Mar. 31, 2020.

<sup>91</sup> Илья Виноградов, **Михельсон: у "Новатэка" нет противоречий с "Газпромом" по вопросу конкуренции в Европе**, 23 ЯНВ 2020, <https://tass.ru/ekonomika/7585953>, Retrieved Mar. 30, 2020.

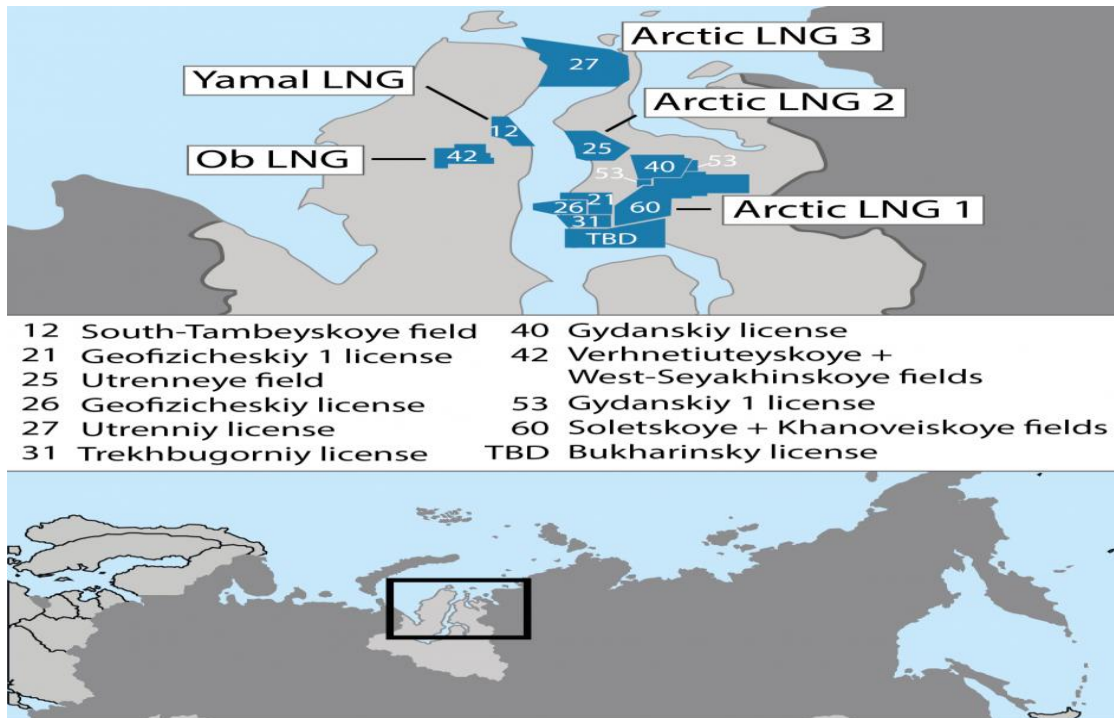


圖 13 亞馬爾專案項目及其週邊與後續期程工程建設項目

資料來源：Malte Humpert., *Novatek To Order Up To 42 New Arc7 LNG Carriers Totaling \$12bn*, High North News, <https://www.highnorthnews.com/en/novatek-order-42-new-arc7-lng-carriers-totaling-12bn>, Retrieved Apr. 13, 2020.

中國中石油公司 2017 年簽約兩個部分，其中一個部分為再次確認該公司享有本專案項目 20% 股權，另一個具有指標性合作協議即為雙方確認開展 Arctic LNG-2 投資項目建設。<sup>92</sup>在 Arctic LNG-2 除了諾瓦泰克公司持有專案 60% 股權，另有法國道達爾公司、中國海洋石油公司、中國中石油公司各持有 10% 股權，以及日本三井物產與日本政府轄下獨立行政法人-石油天然氣金屬礦物機構（Japan Oil, Gas and Metals National Corporation, JOGMEC）共同持有 10% 股權。<sup>93</sup>可以說在既有合作架構下，對於亞馬爾半島區域的第二階段擴大投資建設項目，中俄雙方持續合作的方向不變，且鑑於另一項中俄合作取得重大成就之中俄東線天然氣管道（Сила Сибири）正式通氣以及規劃中的西線阿爾泰天然氣管道（部分天

<sup>92</sup> Henry Tillman, Yang Jian, Egill Thor Nielsson (2018), *The Polar Silk Road: China's New Frontier of International Cooperation*, China Quarterly of International Strategic Studies, Vol. 4, No. 3, p.22

<sup>93</sup> Jane Nakano, *Japan to Invest in the Latest Russian LNG Project*, Jul. 12, 2019, Center for Strategic and International Studies, <https://www.csis.org/analysis/japan-invest-latest-russian-lng-project>, Retrieved Mar. 31, 2020.



然氣來源將來自俄羅斯北極地區)，雖與本項專案無直接關係，然而作為從本項專案進口天然氣的兩大途徑，陸路的管道暢通，不僅是既有專案的投產延伸，也可視為提供未來持續對接其衍生性項目投產後，中俄合作的另一個基礎。

表 2 亞馬爾液化天然氣專案項目與後續工程建設項目一覽

專案項目名稱 (按 Novatek 建設順序)	運營期間	液化天然氣預期產量 與蘊藏量
亞馬爾液化天然氣 (Yamal LNG)	2017 年 12 月開始投入生產，至 2018 年底 3 條產線全數投入生產	每年可生產達 1900 萬噸，區域總蘊藏量 4910 億噸
Arctic LNG-2	目前建設中，預計 2023 年投入生產，至 2026 年底 3 條產線全數投入生產	每年可生產近 2000 萬噸，區域總蘊藏量 2 兆噸
Ob LNG	將於 2020 年前簽署相關建設合作意向書，預計 2023 年底工程完工後投產	每年可生產約 500 萬噸，區域總蘊藏量 1570 億噸
Arctic LNG-1	目前進行區域地質調查與探勘，預計 2030 年完工後投產	每年可生產達 2000 萬噸，區域總蘊藏量 12 兆噸
Arctic LNG-3	目前試行鑽探，預計 2030 年完工後投產	每年可生產達 2000 萬噸，區域總蘊藏量 11.3 兆噸

資料來源：1. Malte Humpert, *Novatek To Order Up To 42 New Arc7 LNG Carriers Totaling \$12bn*, High North News, <https://www.highnorthnews.com/en/novatek-order-42-new-arc7-lng-carriers-totaling-12bn>, Retrieved Apr. 13, 2020.

2. Novatek, *Yamal LNG infrastructure*, [http://www.novatek.ru/en/business/yamal-lng/yamal\\_infrastructure/](http://www.novatek.ru/en/business/yamal-lng/yamal_infrastructure/), Retrieved Mar. 30, 2020.

### 3. 作者蒐集並參考上揭資料來源重製

除了液化天然氣為主的衍生性建設，液化天然氣出口的對應關鍵基礎設施，首重港口碼頭的建設。作為亞馬爾天然氣專案項目的對外輸出港口，2012年7月20日薩別塔(Сабетта)港的整修與擴建可視為前階段衍生性基礎建設的關鍵起始點，整建後的薩別塔港提供亞馬爾天然氣輸出的常態性、功能性保障。該工程針對本專案項目另外建造四個不同功能的船舶位，以應付不同功能的港埠服務。在整建後的薩別塔港，與俄羅斯官方針對亞馬爾專項解禁的時間點同步，於2013年開始進行運營接納商轉輪船，並同時搭上了一帶一路戰略的中國參與。<sup>94</sup>作為對應，中國也積極建設多個專案項目以作為戰略對接，其中2018年7月於江蘇如東LNG接收站，接收第一批自亞馬爾天然氣專案項目輸出的天然氣<sup>95</sup>，而中國液化天然氣運輸有限公司(China LNG Shipping Holdings Limited, CLNG)合資參與的ARC7冰級液化天然氣運輸船於2018年交付運營，均可視為中國端針對亞馬爾天然氣專案項目所進行的衍生性週邊建設。

## 參、北方航道沿線基礎建設項目

### 一、北方航道沿線基礎建設背景介紹：

北極地區在北冰洋融冰後的地理環境，不只促使離岸油氣資源開採的蓬勃發展，也提供了穿越北極航道的商業利用與船隻數量迅速增加，其中的北方航道(或傳統稱之為東北航道)也不例外。除開前揭亞馬爾天然氣項目為北方航道沿線的重點項目，中國中石油公司尚有針對沿線進行地質探勘、石油天然氣開採等共同

<sup>94</sup> Главная - ЛЕНМОРНИИПРОЕКТ, ОАО «Ленморниипроект» получил положительное заключение Государственной экспертизы №853-13/ГГЭ-8066/10 от 25.09.2013 г. по сметной стоимости объекта: «Строительство объектов морского порта в районе пос. Сабетта на полуострове Ямал», 8 октября 2013, <http://www.lenmor.ru/kompaniya/novosti/2013/novostiinstituta/>, Retrieved Apr. 4, 2020.

<sup>95</sup> 人民網——一帶一路全媒體平台，「中俄能源合作結碩果 首船亞馬爾LNG運抵江蘇」，2018年10月23日，<http://ydy1.people.com.cn/BIG5/n1/2018/0719/c411837-30158116.html> (最後檢視2020年4月4日)

投資合作項目，其中包括俄羅斯北極大陸架巴倫支海（Баренцево море）、伯朝拉海（Печорское море）相關段的合作。而中國在商轉船隻「永盛號」於 2015 年 7 月 8 日從大連出發抵達德國漢堡後再返航，首次實現中國商船在不經破冰船導引下往返歐洲雙向通行，對於中國使用北方航道，蒐集相關航行海航資料並提供作為俄羅斯制定北方航線運行準則，有著一定程度的貢獻與幫助。<sup>96</sup>

除了航線使用外，在抵擋酷寒惡劣的航行環境中，缺乏通訊設備與信息化的資源建設，對於維持高穩定度、抗干擾能力與適用溫度範圍等恰好與北方航道周邊極為缺乏的基礎設施互相戶應。<sup>97</sup> 只是此部分建設，對於大範圍展開合作仍言之過早，在現有規劃各個支撐區的主要任務仍就以硬體類大型基礎建設為主，或可將其展望中長期對於冰上絲綢之路中俄合作開啟的另一個領域。

## 二、阿爾漢格爾斯克港口建設合作項目：

作為中國尋找俄羅斯北極地區除了能源合作的項目，阿爾漢格爾斯克深水港所處地理位置提供中國商業船舶於航行之中轉（相對位置如圖 14）。早在 2013 年 4 月阿爾漢格爾斯克州州政府便與中國國際研究基金會、中國投資公司和中國開發銀行舉行了工作會談<sup>98</sup>，而中國保利國際控股有限公司（Poly International Holding）與俄羅斯「北極工業交通樞紐阿爾漢格爾斯克」公司簽署了一份關於實施阿爾漢格爾斯克深水港建設項目意向的協議。<sup>99</sup> 此外，中遠集團（COSCO）和中國船舶燃料有限公司（China Marine Fuel Service Corporation）同時表達參與投資的興趣，這也是除了北德文斯克(Северодвинск)深水港投資項目外另一個中國針對基礎建設的重要投資項目。

<sup>96</sup> 錢宗旗(2018)，前引書，頁 197。

<sup>97</sup> 李振福(2016)，*絲綢之路-北極航線戰略研究*，大連：大連海事大學出版社，頁 121。

<sup>98</sup> 中華人民共和國駐俄羅斯聯邦大使館經濟商務處，「中國企業擬投資建設阿爾漢格爾斯克深水港建設項目」，2013 年 4 月 23 日，

<http://ru.mofcom.gov.cn/article/jmwxw/201304/20130400098986.shtml> (最後檢視 2020 年 4 月 3 日)

<sup>99</sup> РИА Новости, *Китайская компания примет участие в создании порта в Архангельске*, 19 октября 2016, <https://ria.ru/20161019/1479553662.html>, Retrieved Apr. 5, 2020.



圖 14 阿爾漢格爾斯克深水港口相對位置與對外運輸廊道基礎建設項目

資料來源：Белкомур, Глубоководный район морского порта Архангельск, <http://belkomur.com/apxport/>, Retrieved Apr. 4, 2020.

阿爾漢格爾斯克深水港建設項目，規劃除了現有傳統吃水深度為 14.5 米貨運吞吐碼頭，預計投資 20 億美金另外擴建 6 個獨立碼頭，分別提供散貨裝運、普通貨物、石油產品和凝析油氣、金屬貨物、礦物肥料與木材等不同功能性碼頭供貨物裝卸。<sup>100</sup>據估計該港口 2030 年深水港年吞吐能力將達到 3000 萬噸。另因阿爾漢格爾斯克深水港冬天需破冰船方可通行，包括破冰船的製造與液化天然氣等能源功能性運輸大型輪船的建造，均須考量極地惡劣氣候另外打造專屬船隻，因此就阿爾漢格爾斯克支撐區中另外針對造船創新規劃產業聚落區域，支持港口建設研製的後端工程，也是擴大中俄於船舶研發的合作契機。

<sup>100</sup> Российская газета, Архангельский глубоководный порт заработает в 2023 году, 22 февраль 2017, <https://rg.ru/2017/02/22/reg-szfo/arhangel'skij-glubokovodnyj-port-zarabotaet-v-2023-godu.html>, Retrieved Apr. 5, 2020.

### 三、對外連接運輸基礎建設合作項目-「北緯通道」為例：

除了上開深水港口的建設，作為其對外連接的重要陸路運輸，「北緯通道」(Северный широтный ход) 鐵路建設是中國針對冰上絲綢之路的鐵路項目投資的代表例子。北緯通道總長 700 公里，預計投入高達 1150 億盧布針對沿線從奧布斯卡亞至科羅特恰耶沃沿線的重要對外連接鐵路廊帶新建與優化，而其因將成為俄羅斯最北端之一的鐵路路網而更受多方關注。

中國參與合作部分雖不如前兩項涉入甚深，然而作為亞馬爾專案項目的衍伸，未來參與建設的不分或可能採取提供資金進行挹注，以換取特許經營權的模式來進行合作建設。<sup>101</sup>除了現有在建北緯通道項目之外，另外規劃了博瓦年科沃-薩別塔港區段（詳如圖 15 紅色虛線段），作為北緯通道第二期項目，2015 年亞馬爾涅涅茨自治區政府已與負責本項建設承攬建造商 VIS Transstroy 公司簽署，進一步完善亞馬爾半島與周邊地區對內鐵路運輸的效能。<sup>102</sup>

<sup>101</sup> 中華人民共和國商務部貿易救濟調查局，「俄羅斯“北緯通道”或將引入中印投資 促進北極港口發展」，2017 年 12 月 18 日，

<http://trb.mofcom.gov.cn/article/zuixindt/201712/20171202686238.shtml> (最後檢視 2020 年 4 月 5 日)

<sup>102</sup> РБК, Развитие Арктики ставят на рельсы, 27 февраль 2019,

<https://www.rbc.ru/newspaper/2019/02/28/5c7583eb9a794701be34b0d5>, Retrieved Apr. 4, 2020.

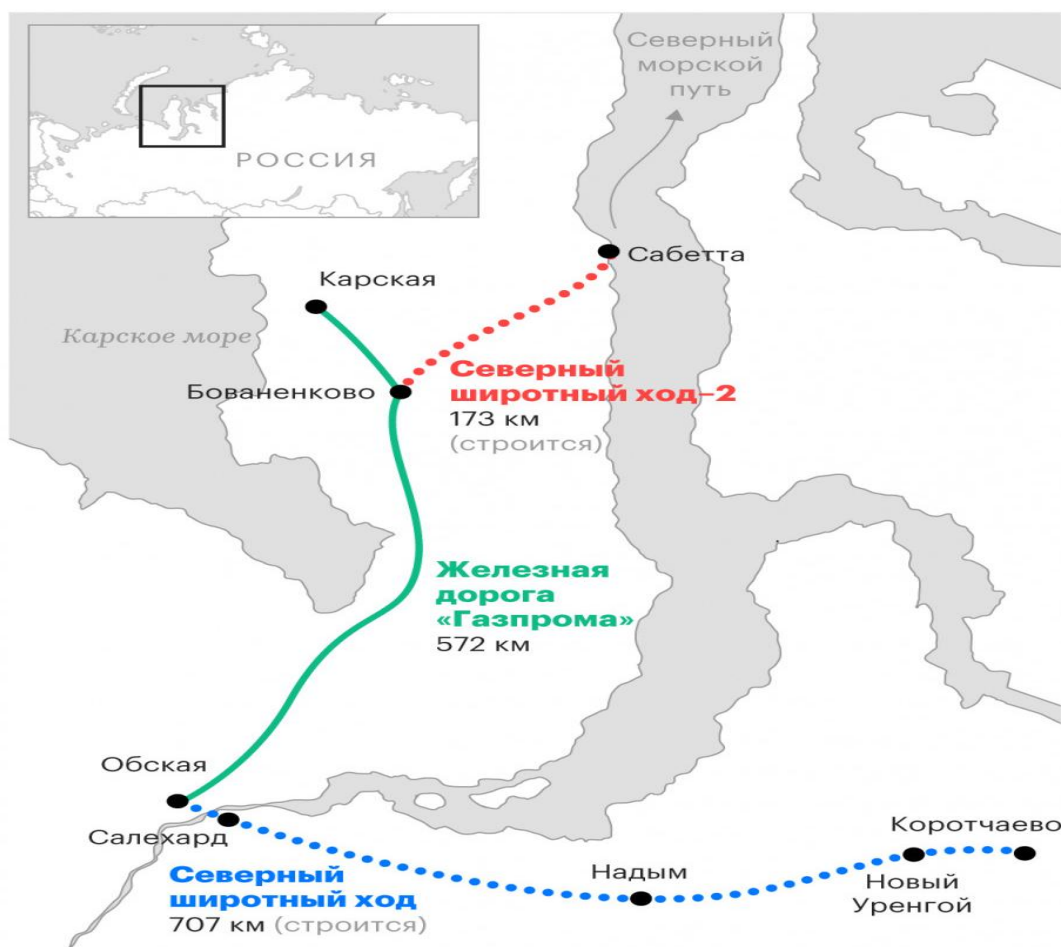


圖 15 北緯通道鐵路線（藍色虛線部分）及周邊現有鐵路路網

資料來源：Белкомур, Предмет проекта (суть проекта), <http://belkomur.com/belkomur/2.php>, Retrieved Apr. 4 2020.

除此之外，前揭提到中國保利國際控股有限公司與俄羅斯北極工業交通樞紐阿爾漢格爾斯克公司簽署合作意向中，另外簽署建造阿爾漢格爾斯克-瑟克特夫卡爾-索利卡姆斯克鐵路幹線（Белкомур，詳如圖 15 綠色鐵路路線）的協定，沿線共計達 712 公里長鐵路路網，並針對現有 449 公里鐵路段進行升級。<sup>103</sup>

<sup>103</sup> Белкомур, Предмет проекта (суть проекта), <http://belkomur.com/belkomur/2.php>, Retrieved Apr. 4 2020.

## 第四節 小結

回顧本章針對冰上絲綢之路中俄合作的部分深入分析，作為回應研究目的中另一個議題，即何以現階段冰上絲綢之路的核心與體現戰略採取中俄合作的雙邊合作模式。本章遂透過利益分析、戰略架構再到政策執行的三個階段呈現，探索冰上絲綢之路戰略的中俄合作模式，提出對於研究議題假設採取肯定雙邊模式具有可發展性與前瞻性。簡略的說，在精確解構冰上絲綢之路的戰略架構，可以從本章歸納出數點對於現階段在建俄羅斯北極地區項目乃至冰上絲綢之路發展廊帶，中俄合作具有的必然也最為具體的成果，包括中俄雙方對冰上絲綢之路具有多重共同具高度優先發展利益、戰略意涵導引下的高層合作推動以及現有專案合作項目規模給予戰略支撐等三大支柱。

### 壹、中俄雙方對冰上絲綢之路具有多重共同具高度優先發展利益

在第一節中針對中俄合作具有的共同點，從高層次的國家安全及地緣戰略觀點，再到核心且較為廣泛的社會經濟層面、能源資源互利，可以說在冰上絲綢之路的戰略選擇走向有著多重選項，對於中國而言最成本也最具優勢的模式為採取中俄共同進行開發。

此外，就供需互動層面而言，若俄羅斯既已將北極發展定調攸關國家重大發展項目，也於其北極支撐區內規劃多達上百個發展項目，同時具有資金穩定供應性、技術條件水平、人力資源豐沛、政府政治形態高度配合，其能選擇進行全面開展合作的國家便十分有限，就環北極八國從資源分配的角度而言，彼此間邁向競爭的形態隨著已探明資源持續發掘，國際政治的結構已給予相對悲觀的結論。而拓展至近北極國家的選項中，或許俄羅斯採取多國競爭分散風險的方式來進行合作投資開發，然而在開發意向與招標過程透明度，乃至參與投資方是否具有政府系統性的支持與鼓勵，很大程度決定供應方與需求方的最終態度，勢必影響未

來建設的水準。綜而言之，就大方向的合作標的選取，無論是俄羅斯基於發展自身經濟活動角度出發，或是從中國方面尋求穩定的上游能源輸入與具安全保障的航行通道角度觀之，中俄合作是多方條件撮合下，既符合雙方期待也最具戰略發展潛力。

## 貳、 戰略意涵導引下的高層合作推動

因涉及對外發展的戰略考量，冰上絲綢之路的推展過程始終具有著國家發展戰略的概念，恰逢俄羅斯對於開發北極地區的迫切需求，冰上絲綢之路戰略推展過程對於雙方領導層級而言，從概念的提出到政策的規劃，雖未明確指出雙方作為一合作的對象，卻透過包括投資合作意向、戰略概念聲明、高層領導會晤等多重模式從外到裡的勾勒中俄合作的大方向。

同時，在高層級別的默契與戰略架構下，推動民間加強投資力度、鼓勵人力流動，可以說在合作基調上，仍就不脫傳統中國與俄羅斯關係互動「由上而下」、「先政府後民間」的模式。鑒於中俄雙邊外交戰略夥伴於近年在向前邁進一步，對於採取相同模式的冰上絲綢之路戰略合作，持續升溫的開發模式，在具有相同意向並享有共同利益的領域，將持續獲得戰略意涵的導引。

## 參、 現有專案合作項目規模給予戰略支撐

冰上絲綢之路的實踐，同時可由俄羅斯針對該區域訂定的政策指引，以及中國參與投資項目與洽簽合作契約為兩大檢視準。因政府規劃支撐區的重大投資建設項目，所耗費時間期程較長，現階段多進入建設階段，即便放眼工程開工迄今的時間軸也不出近十年，因此就建設項目後端的衍生經濟效益作為評估依據以撰文時間點是無法達成。然而，就專案項目規劃意向伊始，均有對於未來進行預測與目標，同時在洽簽合作備忘錄或是契約已對於未來投資項目預判未來並期許成



果，也此除了雙方政府層級的政策導向，實際開展投資合作與建設項目也是另一個可以檢視戰略是否具有可行性的方式。

從亞馬爾液化天然氣專項、到其衍生第二期工程項目、北方航道周邊關鍵基礎建設的參與、阿爾漢格爾斯克深水港建設、能源發展區域對外鐵路運輸建設，均可以發現或多或少有著中國公司（無論是否具有官方色彩），程度不一的涉入各項戰略發展廊帶的合作項目。此不僅是配合俄羅斯對於該國北極地區支撐區發展的主軸，也是作為戰略規劃方，上至政府下至企業開始實踐的指標，提供中俄雙方擴大冰上絲綢之路為基礎的合作一個良好的標竿。





## 第四章 冰上絲綢之路發展困境

前述章節針對冰上絲綢之路戰略脈絡、內涵，再到合作建設基礎設施與能源開採為精髓的戰略實踐等剖析。可以說，在多層次的基礎支撐下，中俄共建冰上絲綢之路態勢穩定殆無疑義，惟冰上絲綢之路戰略受限多方因素影響，很大程度在面對快速變動的國際政治可能弱化或是降低戰略合作的意願與前景。尤其在各國紛紛搶進北極地區的關鍵時期，利益的競逐形成的結盟與對抗，對於中國以近北極國家自居且主張合作共贏的論點，如涉及攸關戰略發展的利益妥協，在面對諸國的挑戰與質疑時，為了保持一貫戰略態度，是否因次影響冰上絲綢之路戰略預期的目標與利益。誠然，如同前述章節所示，中國採取與俄羅斯緊密合作進行雙邊共建冰上絲綢之路最具發展與成本優勢，但在俄羅斯同時面臨談判的雙方籌碼比較，是否因此做出取捨，在中國定調戰略方向時，使得俄羅斯做出任何國際外交決定對冰上絲綢之路戰略有著決定性因素。

本章將著墨於冰上絲綢之路未來將遭遇的阻礙與困境，同樣使用第二章所提到建構冰上絲綢之路因素，點出會斷傷戰略走向與發展的因素分析，而這個部分很大程度決定於利益衝突。接續再深入戰略核心部分，點出中俄合作在冰上絲綢之路所需面對的議題，其中或有包括對於彼此間是否能深化合作之處進行探討。最後一節則針對冰上絲綢之路戰略模式，分析對於以現有執行專案項目中，其遭遇潛在挑戰與風險之處。值得一提的是，合作主導了冰上絲綢之路的戰略核心，且包括本文的結論在內的現有多數研究探討採取較為樂觀的態度，惟筆者於研究過程發現仍由部分是值得關注之議題，或有影響冰上絲綢之路發展之可能，遂統整相關內容並回應本研究目的中的最後一個議題。

## 第一節 冰上絲綢之路的戰略阻礙與困境

冰上絲綢之路展現了中國參與北極事務的多種合作契機，同時保障了中國自身內部對於各種利益需求的滿足。然而事務的一體兩面，可時將遭遇的係戰略發展過程中所可預期與潛在的發展風險，對於建設完成後無法達成既有評估的效果與收益，都是不容忽視的議題。

的確在開展戰略合作以來，冰上絲綢之路尚未獲得太大的阻礙與困境，然而在戰略發展與治理區域中，依存於戰略合作與區域發展的架構，必然將存有系統性、結構性的威脅且不應因此忽略。本節遂篩選出冰上絲綢之路在戰略層面，目前乃至未來將遭遇的阻礙與困境，大致可區分成國際政治層面、傳統軍事安全以及非傳統安全三大面向。

### 壹、國際政治的競合疑慮

全球化後國家間的互動更加緊密已經是個無法回頭的事實，也因此各國任何的決策與政策，將很大程度的干擾有著緊密互動或是緊鄰週邊之各國。如同第二章針對冰上絲綢之路外部影響因素中，提到國際政治結構將形塑並影響冰上絲綢之路戰略發展，在形成正面影響的同時亦可能伴隨負面衝擊。其中基於戰略風險分散的考量，無非係中國顧慮遭受美方的戰略圍堵風險，拓展至其賴以維生的包括經濟發展與能源運輸安全通道等。

另一方面，冰上絲綢之路既然延續了一帶一路戰略的思維，發揮戰略精神的同時將引發各國現有對於一帶一路質疑與疑慮，一定程度轉嫁至冰上絲綢之路上。2019年時任歐盟委員會主席容克(Jean Juncker)表示，為應對中俄北極合作，歐盟有必要儘快出臺下一步的北極政策，並給予更多關注，且點出中俄兩國在北極開發上的「過度親密」表示其擔憂。<sup>1</sup>學者 Andreas Østhagen 於其研究報告中同樣

<sup>1</sup> Martin Breum, *Spurred by Chinese and Russian activity, EU President Juncker is making the Arctic*

指出，中國近來對於北極地區事務的參與，特別在與俄羅斯合作方面，無非是持續提升其開發的條件與能力，此舉是歐盟在關注北極地緣政治時，需特別注意的潛在競爭者。<sup>2</sup>美國方面於2017年出版之「美國國家安全戰略報告書」中指出即點出中國作為北極地區潛在競爭者的事實，且中國與俄羅斯的合作於北極地區的投資與開發，擠壓美國於區域軍事行動的空間並造成威脅，而在中俄合作進行全球化基礎建設開發的同時，也是中國持續提升其於全球與區域影響力。<sup>3</sup>到了2019年的「印太戰略報告」中更直接指出中國為美國首要之戰略競爭對手，同時針對中國於南海積極進行軍事佈署明顯違反過去承諾，並直指一帶一路戰略的建設，使得原先受到中國於基礎建設挹注之國家，陷入難以解決之債務陷阱之中。<sup>4</sup>

以上西方立場均顯示，若無法消除各國對於中國崛起的憂慮，中國不僅在冰上絲綢之路的戰略推出將成為諸國防堵中國的標的之一，更可能擴展至其它中國於世界各地對外行動上。就如同建設一帶一路戰略過程中，受到美國在南海地區的阻撓，並擴大到印太戰略的推出防堵，均是從戰略層次角度，提防中國過度擴張而侵蝕既有利益者於區域戰略上優勢。

## 貳、傳統軍事安全的潛在衝突

冰上絲綢之路戰略廊帶，主要開展建構區域之國際局勢相對穩定，然而在戰略連通與對外運輸的必經通道，仍有不少潛在區域軍事安全衝突熱點，或恐將影響戰略建設區域安全。

---

*more central to EU policy*, Feb. 20 2019, Arctic Today, <https://www.arctictoday.com/spurred-by-chinese-and-russian-activity-eu-president-juncker-is-making-the-arctic-more-central-to-eu-policy/>, Retrieved Apr. 8, 2020.

<sup>2</sup> Andreas Østhagen (2019), *The New Geopolitics of the Arctic: Russia, China and the EU*, Wilfried Martens Centre for European Studies, pp. 13-15.

<sup>3</sup> The White House, *National Security Strategy of the United States of America*, December 2017, <https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2017/12/NSS-Final-12-18-2017-0905.pdf>, Retrieved Apr. 8, 2020.

<sup>4</sup> U.S. Department of Defense, *Indo-Pacific Strategy Report*, Jun. 1 2019, <https://media.defense.gov/2019/Jul/01/2002152311/-1/-1/1/DEPARTMENT-OF-DEFENSE-INDO-PACIFIC-STRATEGY-REPORT-2019.PDF>, pp. 16-17, Retrieved Apr. 8, 2020.

## 一、科拉半島高度軍事潛在風險：

科拉半島（Кольский Полуостров）地處俄羅斯西北端，與芬蘭、挪威接壤瀕臨北冰洋，聯邦實體管轄屬於摩爾曼斯克州，歷史上的科拉半島即為高度軍事化區域。首先即為半島重鎮摩爾曼斯克，該市不僅是北極圈內最大城市、終年不凍港，也因為其極佳的地理位置，摩爾曼斯克成為俄羅斯重要潛艇生產中心，而該處目前仍是俄羅斯北方艦隊總部，客觀上的地緣戰略優勢可見一斑。

再者，核武器與核能潛艇均集中於該地，是其另一個具有戰略價值的因素。北約東擴後的俄羅斯，戰略前緣後退至俄羅斯國界邊境，使得摩爾曼斯克州在冷戰後躍升俄羅斯國家安全戰略前緣。基於國家安全因素考量，俄羅斯軍方對聯邦政府重視北極與開發北極戰略、政策等採取積極支持態度，並透過開發與建設過程擴大北極地區的軍事基地規模。<sup>5</sup>此外，雖摩爾曼斯克為現有北方艦隊駐在地，然而冷戰結束後的基礎設施疏於維護、海軍軍費撥款不足、人力困窘、作戰訓練弱化，且蘇聯時期多達 250 座軍方生產現已廢棄之核反應爐遺留在半島上，其中數十座老化產生輻射或意外性洩漏放射性廢料，均具有國土安全威脅疑慮。<sup>6</sup>以上種種，強化了於軍事衝突升高時，進行戰術性精準打擊的重點攻擊項目，科拉半島乃至周邊重要大型基礎設施均可能成為戰術性核打擊的選定目標。這也是俄軍方，持續強化北極地區軍事佈署，以更好地保護俄羅斯的利益。<sup>7</sup>

在如此具有潛在軍事風險地區，恰好位處現階段冰上絲綢之路戰略核心區域，也是俄羅斯規劃支撐區中最為關鍵的發展地帶，無論是對於摩爾曼斯克的建設，抑或是鄰近的阿爾漢格爾斯克港口運輸、能源重大建設，均是對於建設發展與開採後的資源出口通道，間接造成安全疑慮，進而推升未來建設的成本耗損。

<sup>5</sup>錢宗旗(2018)，*俄羅斯北極戰略與冰上絲綢之路*，北京：時事出版社，頁 95。

<sup>6</sup> (俄羅斯)瓦別里·列昂尼多維奇·彼得羅夫著，于寶林等譯(2008)，*俄羅斯地緣政治：復興還是滅亡*，北京：中國社會科學出版社，頁 307。

<sup>7</sup> TACC, *Northern Fleet to create air defense 'dome' over Russian Arctic with S-400 missile systems*, Dec. 9 2019, <https://tass.com/defense/1097107>, Retrieved Apr. 9, 2020.

## 二、朝鮮半島與日本海領土爭端衝突風險：

朝鮮半島一直以來均為東北亞區域最具威脅性的衝突因子，屢屢於國際社會遭遇重大事件或是北韓發生自身突發狀況，飛彈試射或是早期的核子試爆，均一定程度打亂半島穩定態勢，牽動了俄羅斯可以平衡美國與中國的權力，在既有六方會談的架構牽扯下間接影響對於中俄間合作的微妙變化，也讓反覆變動的局勢將東北亞帶入潛在對抗格局。<sup>8</sup>而日本海作為毗鄰朝鮮半島的週邊海域，在往南的對馬海峽通道口尚有日韓獨（竹）島領土爭端，加上北韓飛彈試射空間經常性取到日本海進行威嚇，均對於東北亞地區構成相當程度的威脅。

冰上絲綢之路，以中國東北地區為戰略之點的支撐，除了陸路的合作模式外，更為重要的是大宗貨物能源的進口、服務商品對外出口，因此海路的規劃具有同等重要的地位。東北地區對外海運首重中國遼寧省以大連港為主沿岸對外運輸，而建構戰略發展的全盤規畫，同時具備了往南對一帶一路戰略網對接，也可採取往北對冰上絲綢之路戰略廊帶的外圍對接。無論採取何種方向，以海峽與關鍵海域為運輸的戰略要衝地帶的扼守與控制，將相對重要。就冰上絲綢之路而言，從渤海灣出發途經黃海、對馬海峽、日本海後沿著戰略廊帶前進，在朝鮮半島局勢緊張與日本海的潛在軍事衝突，直接威脅是甫全面投產的亞馬爾液化天然氣運輸安全。此外，在東北航道的利用上，中國持續擴大對於北冰洋的商轉航線使用，也是構成冰上絲綢之路戰略建設的一環。在無法確保沿線戰略安全的前提下，仍須擔負基礎建設從零開始的鉅額成本投入方能使用，對於經濟成本的評估上，或恐成為戰略方向改弦易轍的因素之一。

是此，在冰上絲綢之路戰略建設區域中，中國東北地區的支點角色，面臨的是來自海上的衝突風險，對於支點本身賦予其供應戰略發展量能並延伸戰略高度

---

<sup>8</sup>閻亢宗(2019)，「朝核問題衝擊下北韓對俄日的戰略選擇及東北亞面臨的安全困境」，*遠景基金會季刊*，第20卷第1期，頁55-57。

的使命，輕者將降低其對於戰略建構的貢獻度，重者或將改變中國經營北極事務的合作模式與政策導向。

### 三、北極地區國家間競爭摩擦的風險：

傳統定義上的環北極 8 個國家，國力的評估均落在中上程度之上，其中尚包括美俄兩國傳統強權或甚至謂之霸權國家。而因各國具備一定獲取利益並衝擊區域平衡的能力，一旦發生衝突與摩擦，所需面對的風險與損失或恐激化為軍事衝突。其中，就美俄兩強的結構競逐，最具有走向軍事對峙並影響北極地區政治局勢穩定的干擾因素。

就俄羅斯而言，2019 年 12 月 9 日俄羅斯海軍副總司令莫澤耶夫 (Alexei Moiseev) 指出俄軍方計畫於組建由 S-400 (С-400 Триумф) 飛彈防禦系統連隊構成北極的防空「穹廬」(dome) 系統，主要佈署於新地群島 (Новая Земля) 南部的尤日內島 (Южный)，莫澤耶夫指出近年來藉由 S-400 防空飛彈系統能有效鞏固俄羅斯北極地區空防，能防禦從北方入侵俄羅斯的空中複合式攻擊。<sup>9</sup> 俄軍事專家阿列克謝·波德別列茲金 (Алексей Иванович Подберёзкин) 也同樣指出，設置北方邊境的空防系統，著眼於美國導彈從美國本土發射經北極空域打擊俄羅斯取最短距離，對俄羅斯構成直接威脅，且多國已展開了北極爭奪戰，北約在北極的活動越來越活躍。因此，從防空的角度來看，俄羅斯在北極地區部署先進的 S-400 防空系統可有效地覆蓋俄軍需要重要保護的區域。<sup>10</sup>

另外俄羅斯針對雷達預警系統的建設，俄羅斯國防部部長紹伊古 (Сергей Шойгу) 證實預計 2022 年將於科拉半島及摩爾曼斯克週邊將建設 2 處預警雷達站，並持續規劃他處可行性續建雷達站，負責俄羅斯北極地區的防空預警，提升

<sup>9</sup> Tom Balmforth, *Russia plans to set up Arctic air defense 'dome' with S-400 missiles*, Reuters, Dec. 9 2019, <https://www.reuters.com/article/us-russia-arctic/russia-plans-to-set-up-arctic-air-defense-dome-with-s-400-missiles-idUSKBN1YD1GH>, Retrieved Apr. 9, 2020.

<sup>10</sup> РИА Новости, *Турция продолжит установку С-400 в плановом порядке*, <https://ria.ru/20191209/1562150249.html>, Retrieved Apr. 10, 2020.



對於俄羅斯戰略預警系統的反應時間，確保精準防禦國土安全措施。<sup>11</sup>除了防禦性軍事佈署、北方艦隊的駐紮，陸地上的軍事佈署，目標在於持續推升了俄羅斯在取得北極地區的軍事實力優勢，據統計俄羅斯軍方自從2013年以來的數年間，自該國東側的白令海峽至西側與北大西洋公約組織戰略前緣交界處，瀕北冰洋側的俄羅斯北極地區，共建設多達475個軍事設施，其中包括東西伯利亞地區富有特色的北極三葉草軍事基地（如圖16），在密集建設軍事基地的背後，除了能快速的針對沿線軍事衝突熱點進行反應，也凸顯俄羅斯對於其北極地區的重視。<sup>12</sup>可以說，在俄羅斯軍方的規劃，視俄羅斯北極地區為戰略前緣進行積極佈署，正係因預見區域衝突結構中的核心地帶，正好位落於冰上絲綢之路戰略核心廊帶，而其所假想目標，則是以美國為首的西方國家所進行的軍事行動。



圖 16 俄羅斯北極三葉草軍事基地

資料來源：Министерство обороны Российской Федерации, Арктический трилистник, <http://mil.ru/files/files/arctic/Arctic.html>, Retrieved Apr. 10, 2020.

<sup>11</sup> Газета.Ru, **Закроют брешь: в Крыму построят свой «Воронеж»**, <https://www.gazeta.ru/army/2019/11/11/12807164.shtml>, Retrieved Apr. 10, 2020.

<sup>12</sup> Mary Ilyushina and Frederik Pleitgen, *Inside the military base at the heart of Putin's Arctic ambitions*, Cable News Network, Apr. 5 2019, <https://edition.cnn.com/2019/04/04/europe/russia-arctic-kotelny-island-military-base/index.html>, Retrieved Apr. 9, 2020.

美國屢屢針對北極地區進行軍事佈署，除了針對阿拉斯加地區的開發外，2019年11月6日美國駐歐非空軍發佈新聞稿指出執行3架B-52H同溫層堡壘與挪威空軍F16戰機展開整合及互操作性的訓練，又與美國海軍P8反潛機進行海上訓練，事後返回基地。<sup>13</sup>甚至早在2019年8月美國總統川普便表示積極考慮向丹麥政府購買格陵蘭的提議，加強格陵蘭的開發與區域防禦系統建置等。<sup>14</sup>無論是對於資源的開發、軍事常態化演習與持續投入的佈署模式，甚至對於北極地區的影響力，美國持續找回過往非重點關注的北極地區，可能形成的摩擦在利益是否持續深入而激化週邊國家包括俄羅斯的回擊，是北極地區國家主要兩大國家未來最值得關注的議題。北極地區軍事衝突常態化或是非軍事區化的走向，在國際建制無強有力的協調下，已然成為國力與權力的競逐場域。

綜觀環北極地區，除了傳統美俄兩國對於北極地區的軍事佈署，其餘國家積極整備的情形也加劇了區域衝突的風險與動盪（各國於北極圈內軍事基地分布情形詳如圖17），對於建設冰上絲綢之路的戰略意涵下，永續性經營、安全運輸通道以及資源開採的立場，有且具有一定程度風險的區域不利於戰略發展與政策實踐。對中方而言，本質上對於冰上絲綢之路戰略發展至一定程度前，其獲取的核心利益與擔負的風險有著高度關聯性，是否願意擔負潛在軍事摩擦與主權爭斷的風險，取得替代性經濟利益，仍然有商榷的空間。

---

<sup>13</sup> U.S. Air Forces in Europe and Air Forces Africa, *Bomber Task Force returns from flights in the Barents Sea Region*, Dec. 6 2019, <https://www.usafe.af.mil/News/Press-Releases/Article/2009924/bomber-task-force-returns-from-flights-in-the-barents-sea-region/>, Retrieved Apr. 9, 2020.

<sup>14</sup> The Guardian, *Trump confirms he is considering attempt to buy Greenland*, Aug. 18 2019, <https://www.theguardian.com/world/2019/aug/18/trump-considering-buying-greenland>, Retrieved Apr. 9, 2020.

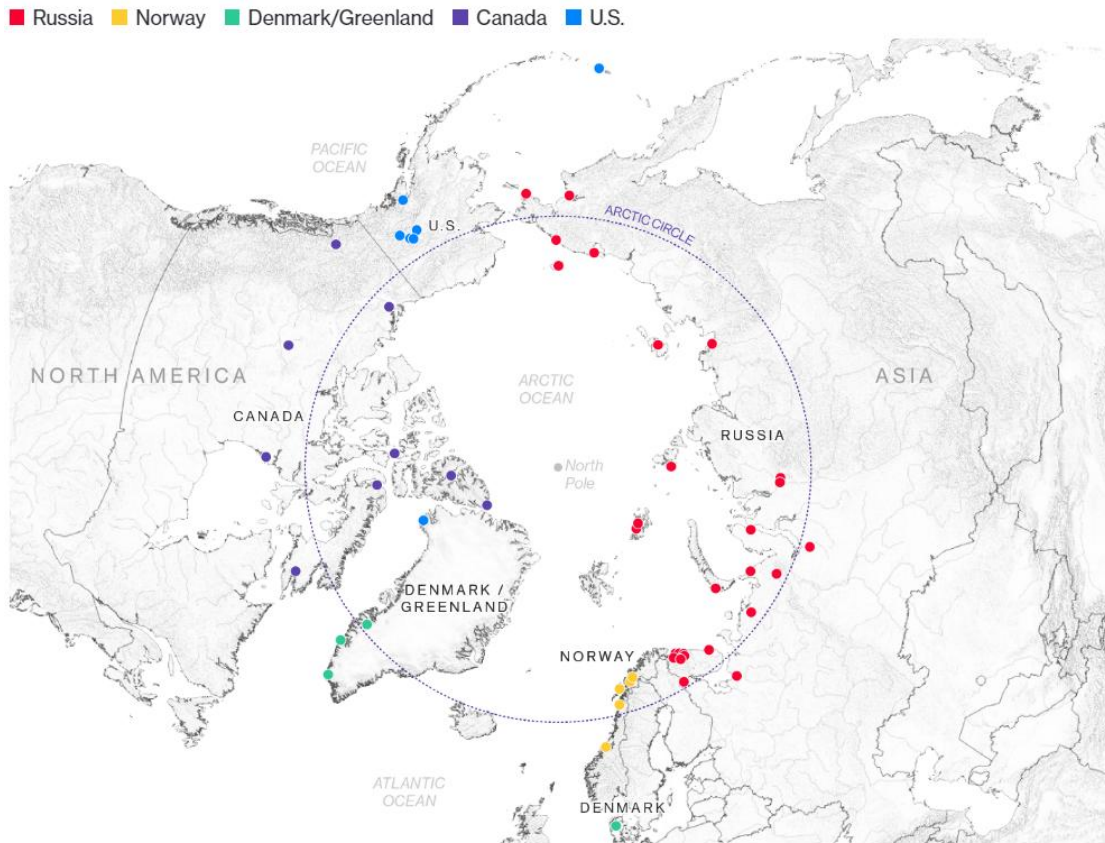


圖 17 北極地區軍事設施分佈圖

資料來源：Eric Roston and Blacki Migliozi, *How a Melting Arctic Changes Everything Part II: The Political Arctic*, Bloomberg, May. 16 2017,

<https://www.bloomberg.com/graphics/2017-arctic/the-political-arctic/>, Retrieved Apr. 10, 2020.

### 參、非傳統安全的威脅

非傳統安全涉及面向甚廣，對於冰上絲綢之路戰略廊帶而言，環境保護與氣候變遷所造成的威脅是漸進式且具有長遠性影響的。2019 年 7 月距離北極點 817 公里遠的加拿大埃爾斯米爾島（Ellesmere Island）阿勒特（Alert）測得高達攝氏 21 度的歷史高溫，打破了自從 1956 年 7 月原先創下的 20 度高溫。雖著溫室效應的議題持續受到世界關注，埃爾斯米爾島自從 2012 年來的夏季高溫一直處與 20 度上下的高檔，遠高於該地 7 月份攝氏 3.4 度的平均氣溫，加拿大環境部氣候學家卡斯塔蘭（Armel Castellan）即指出這是前所未見的數據，也是凸顯全球暖

化浪潮下極端氣候的一個案例。<sup>15</sup>美國國家海洋暨大氣總署(NOAA)則藉由 2019 年「北極年度報告」(Arctic Report Card)提供長歷史尺度的數據,指出 2018 年 10 月至 2019 年 9 月這 12 個月,北極均溫比 1981 至 2010 年的平均值高出攝氏 1.9 度。<sup>16</sup>

另一方面,在北極地區氣溫上升的情狀下,海冰厚度的消退,海冰對於海平面上升的影響此地就不贅述。北極地區的永凍土大規模融化,對於擁有大規模永凍土的俄羅斯與加拿大兩國,則造成嚴重衝擊。永凍土層區融冰後,土壤濕度劇烈改變與密集降雨增加後,連帶讓閃電與野火機會升高,且永凍土解凍也釋出原本冰封的二氧化碳,經科學家於北極地區進行的科學監測,該地區每年二氧化碳排放量為 17 億噸,約是先前估計的兩倍。<sup>17</sup>俄羅斯遠東及北極發展部副部長(Deputy minister for the Far East and Arctic development) Alexander Krutikov 也指稱俄羅斯北極地區永凍土層融化加速,將導致俄羅斯每年經濟 23 億美金的損失。

18

再者,山體滑坡、暴風雪與暴風侵襲,人為經濟活動造成核電站和核反應堆核廢料洩漏、天然氣管道破裂引發火災與環境污染、油氣田和礦產開採衍生事故、船舶觸冰、漏油等,均是隨著氣候變遷或是人為經濟活動蓬勃發展後,北極地區所需面臨的諸多非傳統安全議題。<sup>19</sup>在造成負面衝擊的背後,解凍的永凍土對於基礎設施建設,緩慢性、持續性的解凍對於工程技術是否於期前有妥適的規劃,是值得商榷的部分,其後續衍生的建設經費衝擊尚難以估計。總結來說,漸進式

<sup>15</sup> RFI, *Arctic temperature hits record 21°C*, Jul. 17 2017, <http://www.rfi.fr/en/20190717-arctic-temperature-hits-record-21-degrees-celsius-climate-change-warming>, Retrieved Apr. 11, 2020.

<sup>16</sup> National Oceanic and Atmospheric Administration, *Arctic Report Card: Update for 2019*, <https://www.arctic.noaa.gov/Report-Card/Report-Card-2019>, Retrieved Apr. 11, 2020.

<sup>17</sup> Natali, S.M., J.D Watts, B.M. Rogers, et al (2019), Large loss of CO<sub>2</sub> in winter observed across the northern permafrost region, *Nature Climate Change*, No.9, pp. 852–857.

<sup>18</sup> Yuliya Fedorinova and Olga Tanas, *Russia's Thawing Permafrost May Cost Economy \$2.3Bln a Year*, the Moscow Times, Oct. 18 2019, <https://www.themoscowtimes.com/2019/10/18/russias-thawing-permafrost-may-cost-economy-23-billion-a-year-a67800>, Retrieved Apr. 11, 2020.

<sup>19</sup> 錢宗旗(2018),前引書,頁 97。

的環境變遷，影響了生態系的平衡，而影響的區域很大一部分落在冰上絲綢之路戰略核心廊帶，區域內基礎建設的後續維護，所費不貲將影響合作開發的條件與意願。在經濟市場上的競爭力觀點，對於俄羅斯支撐區定位於擴大合作開發的時，尚須面臨基礎建設因氣候變遷的維護成本，甚至經歷更加惡劣氣候條件的挑戰，技術程度是否具有克服的能力，是俄羅斯北極支撐區域所需面臨最矛盾卻也是最現實的部分。

## 第二節 中俄區域發展潛在競爭

上一節針對冰上絲綢之路面臨國際層級中現階段面臨的主要困境，可以發現同時存有刻正發生中或潛在具發生可能性者，均係因可能產生的結構系統性風險之故。回到冰上絲綢之路的本質，以中俄合作為主架構的戰略建設，現階段穩中向好，然而雙方合作的基礎，其中仍具有值得關注的部分，這些仍具有動態發展的因素，或多或少可能對於中俄合作的穩固基礎產生鬆動的效果。本節遂篩選出研究過程中具有潛在風險之處，而其共通點係以歷史因素與雙方在發展合作的路線的兩個特色，並涉及方向的競爭。值得一提的是，中俄雙方產生競合效果的干擾變項中，其作用區域並非完全落在冰上絲綢之路規劃區域內，而是於域外的競合下，間接影響冰上絲綢之路合作的意願與方向。

### 壹、中亞地區的潛在利益競爭

前述章節中提到俄中關於絲綢之路經濟帶建設和歐亞經濟聯盟建設對接合作的聯合聲明，是中俄雙方面對以俄羅斯為主導的區域組織，同意並認可一帶一路戰略的象徵。然而其並非在發表聲明的過程，係因組織內所受到的競爭脈絡，使得俄羅斯必須在競合的關係中選擇衝擊最小的選項進行。

歐盟持續東擴的進程，擠壓了俄羅斯傳統於東歐地區的地緣戰略優勢，尤其是烏克蘭的動盪，至今衍生的制裁與圍堵仍深刻的影響俄羅斯的對外關係。西有歐盟與北約組織的圍堵，東則是 2013 年開始倡議的一帶一路戰略，最主要係中國崛起所展現的經貿實力，挾其充沛的資金，搭配靈活的外交手段，對於俄國在中亞地區的近鄰國家，產生磁吸作用，使得俄羅斯並非第一時間就選擇接納中國一帶一路戰略倡議。然而審酌烏克蘭已是明顯升高對立的情況下，若傳統戰略優勢區的中亞諸國再次轉向一帶一路的戰略合作，將使得歐亞經濟聯盟走上破局一途，因此經過俄中雙方持續的商議，最後取得絲路經濟帶與歐亞經濟聯盟相互「對接」的共識。<sup>20</sup>

對中國同等重要的是，既然了解俄羅斯的疑慮，自身也確實評估區域政治實力不存在挑戰俄羅斯的選項，因此在互利互惠的考量上，中國選擇一帶一路戰略必經之帶邀請並最終獲得俄羅斯的共同聲明。同樣的情況，冰上絲綢之路戰略建設廊帶更是直接於俄羅斯領土上開展，自無避免與俄羅斯取得諒解進而合作之道理。即便如此，有著豐沛資源、人力、技術的中國大舉進行區域基礎建設與投資合作項目開發，不可避免的涉入俄羅斯傳統勢力範圍，稍有不慎的國家間摩擦，並未隨著合作項目的開展與聯合聲明的發布而消失。相對的，隨著雙方合作與投資項目的擴大，深化摩擦與疑慮的可能性大增，潛在爆發系統性風險的可行性也是中國在開展戰略建構時需關注及治理的部分。

## 貳、 俄羅斯對於冰上絲綢之路採取的風險分散

冰上絲綢之路不論作為一帶一路的戰略延伸或是戰略風險分散選項，基本上係中國在對外戰略規劃中一個具補充性的替代選項。同樣的，戰略合作另一端的俄羅斯，在建設北極地區的重大建設項目與區域發展選項上，採取與中國進行合

<sup>20</sup> 魏百谷(2017)，「從歐亞經濟聯盟看俄國之地緣戰略」，*歐亞研究*，第 1 期，頁 45。

作的模式來進行，是進行評估與選擇的結果。然而，這並非意味著合作過程進程中，中國是唯一且具有市場獨佔參與的國家。

中俄合作如同前揭一再提到，具有十分穩固的基礎。但現今國際政治上的外交政策選項十分多元，單一具高度排他性的雙邊合作非但無助於經濟利益的最優化考量，也失去了戰略層面中對於潛在風險的分散治理概念。相同的，於冰上絲綢之路的戰略選項，參與者的中國與相對被投資者俄羅斯，雙方具有相同的思考模式與作為，十分正常且也確實有類似概念的時質作為。俄羅斯雖長期以來與日本有著南千島群島（或稱北方四島）的領土爭端，然而在 2013 年 4 月曾於日本首相安倍晉三造訪莫斯科時，發布了聯合公報中強調兩國將充分利用雙方外交磋商機制，開展包括運輸、能源、洗錢、反恐等方面的合作，並且簽署了有關在俄羅斯為投資項目融資和確保出口貸款和投資的文件，俄羅斯石油公司和三井物產有限公司之間的諒解備忘錄以及阿穆爾州政府與北海道銀行之間的合作備忘錄，強調雙方於北極合作的意願。<sup>21</sup>

除了日本之外，韓國一直以來的經濟發展高度依賴對外進出口貿易，因此很早就將目光聚焦北極航道議題。除了 2013 年同中國、日本等國在內的諸國成為北極理事會的觀察會員國，具指標性的係俄羅斯對於與韓國合作態度，同樣有著實踐性的開展項目。2014 年韓國三大造船企業之一的大宇造船海洋株式會社（Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co., DSME）參與了亞馬爾液化天然氣專案項目的 ARC7 冰級液化天然氣（LNG）冰船建造並就此簽署了合約，其中第一艘「SCF Yamal」號於 2017 年 3 月 30 日正式投入運產，其餘 14 艘預計將於 2021 年全數交付完畢投入運營。<sup>22</sup>而配合遠期計畫的規劃，韓國三大造船企業均參與爭取 Arctic LNG-2 以及為了遠期所需要的龐大運輸量能，將共同獲得

<sup>21</sup> Президент России, “**Российско-японские переговоры**“, 29 апреля 2013, <http://kremlin.ru/events/president/news/17997>, Retrieved Apr. 13, 2020.

<sup>22</sup> Novatek., *Final investment decision made on Yamal LNG project*, [http://www.novatek.ru/en/press/releases/index.php?id\\_4=812](http://www.novatek.ru/en/press/releases/index.php?id_4=812), Retrieved Apr. 13, 2020.

至少 10 艘 LNG 冰船建造合約，以及 Ob LNG 計畫中與俄羅斯 Zvezda 製造商（Звезда）共同承作 5 艘 LNG 冰船建造合約。<sup>23</sup>至於歐洲作為俄羅斯密不可分的毗鄰區域，在亞馬爾液化天然氣專案項目與法國公司道達爾公司的資金技術投資，並與後期工程建設項目上展開合作，同時在 Arctic LNG-2 專案項目與德國 TechnipFMC 公司進行的建設項目主體合作契約的簽署，均是俄羅斯現有全面開展的北極地區建設項目中，中俄共建冰上絲綢之路戰略明確之外，所進行的適度平衡與風險分散作為。

因此，作為戰略合作的堅定夥伴，不可否認中俄雙方關係仍然互動良好，惟涉及經濟成本與戰略風險的考量，國家作為理性行為者的前提假設下，仍將視其核心利益所在，評估冒險後所需付出之成本，以獲取其最大國家利益，兼顧國家對內發展與對外茁壯的目的。可以說，俄羅斯在尋覓其他具有經濟價值之可行性合作夥伴，拓展俄羅斯北極地區建設開發與能源開採上，採取了一定程度的風險管控。

### 參、中俄雙方歷史情結

1689 年中俄簽訂了尼布楚條約，這不僅是中俄兩國官方歷史上接觸的起點，從此之後兩國的歷史恩怨糾葛之今。俄羅斯遠東地區與中國東北地區地理位置的毗鄰，帶來了人流的移動、邊境貿易的交流、經濟活動的暢旺，對於中俄兩國而言的互惠互惠是正向幫助。然而 2007 年俄羅斯新移民法禁止外國人士在俄羅斯境內從事零售買賣，造成俄羅斯遠東地區上萬名華人被迫離境，甚至造成該地商品供應匱乏、物價上漲之負面影響。<sup>24</sup>誠然當初法令實施後中俄雙方官方紛紛表明此項政策並非針對中國在俄公民的禁令，然而回溯 2006 年時任俄羅斯聯邦移

<sup>23</sup> MALTE HUMPERT., *Novatek To Order Up To 42 New Arc7 LNG Carriers Totaling \$12bn*, High North News, <https://www.highnorthnews.com/en/novatek-order-42-new-arc7-lng-carriers-totaling-12bn>, Retrieved Apr. 13, 2020.

<sup>24</sup>劉蕭翔(2012),「論俄羅斯的「恐中症」—以新移民法針對性為例」,《俄羅斯學報》,第 10 期,頁 66~67。



民局局長羅莫達諾夫斯基 (Romodanovsky, Ромодановский) 在國會答詢時卻憂心的表示，中國大規模向俄羅斯遠東聯邦區域移民的情勢已瀕臨危險邊緣。<sup>25</sup> 羅氏於 2008 年再次傳達類似訊息，在新移民法於 2007 年實施後，更加有序的管理來俄移工，於過往蘇聯加盟共和國相比，中國人今日已更難進入俄羅斯，並且在考量歐美的經驗後，不會給中國人機會創造所謂的中國城。<sup>26</sup>

近年俄羅斯採取多項政策，力圖消弭類似黃禍的印象，除積極整頓國內非法移民議題，並與中國互推「國家年」、「語言年」等主題年系列的公共外交 (Public Diplomacy) 政策，但對於俄羅斯人恐中 (Sinophobia) 的消弭效果有限。<sup>27</sup> 此外，地理區位的層面觀之，圖們江流域與黑龍江以北的區域，領土主權於歷史上曾經歸屬於中國，俄羅斯勢必對中國發展存在一定的防備心，擔心隨著中國國力持續增長，將有領土訴求、人文滲透等，此係對於具互利共贏的雙邊合作或多邊合作，無形中形成隱存的壓力。<sup>28</sup> 可以說，中蘇對峙時期形成傳統歷史對於黃禍 (Yellow Peril) 根深蒂固的民族印記，外來移民忽視俄語、不願融入當地社會習慣和接受俄國文化有著密切關係，加上中國人持續移入並形成封閉族群，在反華風潮煽動的推波助瀾下，東亞移入為最大群體的中國，混雜著中國崛起、蘇聯解體後的大國失落感<sup>29</sup>，使得俄遠東地區人民複雜的歷史情仇與地緣認同影響對於合作的動力與前景。

同時間，中國崛起後的表現，進一步擴大中俄兩國經濟基礎上的差距。承自上開對於中國的疑慮，中國威脅論及中國為非法移民的有組織擴張，對於中國的企業也是抱持相同的態度。尤其中國參與俄羅斯企業私有化，或是參與俄羅斯企

<sup>25</sup> РИА Новости, **Массовая миграция граждан Китая на Дальний Восток РФ "крайне опасна"**, 15 марта 2006, <https://ria.ru/20060315/44336685.html>, Retrieved Apr. 14, 2020.

<sup>26</sup> Стешин, Д., и О. Вандышева, "Глава Федеральной миграционной службы Константин РОМОДАНОВСКИЙ: 'Погромов, как в Париже, в России не будет!'", *Комсомольская правда*, No. 28, 27 февраля, 2008, p. 8.

<sup>27</sup> 黃家廉、趙竹成、林永芳、洪美蘭、劉蕭翔、連弘宜、黃建豪、黃明慧、邱瑞惠、吳佳靜(2017)，**當代俄羅斯**，台北：五南圖書出版公司，頁 146。

<sup>28</sup> 李鐵(2018)，**「冰上絲綢之路」東北亞方向探索**，北京：中國商務出版社，頁 70。

<sup>29</sup> 劉蕭翔(2014)，**俄屬遠東黃禍論研究-身份、利益的解構與建構**，台北：政大出版公司，頁 199。

業投資項目的開展內容，過程定調為資本入侵是除了軟性意識形態層面之外，實質合作進展推動過程中，更有可能的損害冰上絲綢之路戰略的推展，以及未來實質合作進展。誠然如此，近年來中俄合作的高層意象甚為堅定，俄羅斯地方與中央自身對於中國政策的差異，甚至遠東地區不同部門、政府學界間，對於中國是否成為威脅的看法均不一致，因此合作變調的端倪應以未來政策方向改變與投資項目是否退出等兩個面向作依據，就現有冰上絲綢之路戰略的實施現況尚無類似情狀發生。

#### 肆、 中國與近北極國家的戰略競合

如同前揭提到俄羅斯進行戰略風險分散，同時就是形成對於競爭冰上絲綢之路戰略競合對手的國家，發起對於冰上絲綢之路戰略的挑戰。日本目前於北極地區利益中，北方航道商轉使用與能源進口等兩大利益與中國雷同，加上日本地理位置一樣接近資源開採地區，也提升了其與中國競爭機會的可能性。日本作為能源需高度仰賴進口之國家，油氣資源對外依賴度達到 97% 以上，面對俄羅斯巨大的能源儲量，日本成為中國進口油氣資源的最大競爭者。<sup>30</sup>加上 2011 年日本福島和災發生後全國核電廠的關閉，在確保全國供電穩定的要求下，日本對於海外液化天然氣作為發電能源，依賴程度持續攀升。日本 2014 年制定「北海道地區工業發展戰略」中，提及將北海道作為東北亞地區利用北方航道的基地、運輸和物流中心<sup>31</sup>，直接向中國東北地區發起競爭態勢明顯。而日本工業工程尖端技術的領先，對於競爭冰上絲綢之路上的戰略項目也有著顯著的優勢，例如前揭提到 Arctic LNG-2 計畫項目中日本官方機構的參與開採投資項目，再到日俄雙方在既有歷史因素下擱置爭議，開展並擴大北極地區開發項目的合作，對於中國而言

<sup>30</sup> 尤立杰(2018)，「中俄能源產業合作動因、風險路徑選擇—以亞馬爾 LNG 項目為例」，*國際經濟合作*，第 4 期，頁 15。

<sup>31</sup> 錢宗旗(2018)，*俄羅斯北極戰略與冰上絲綢之路*，北京：時事出版社，頁 66。

是個兼具地緣政治、經濟規模、技術條件與資金水準等各方面有著高度競爭的戰略對手。

而與日本具有相同條件的韓國，2013年11月於首爾舉行的俄韓首腦高峰會訂購液化天然氣運輸船，建立韓俄聯合融投資平台，幫助南韓企業開拓俄羅斯市場，消除投資風險，開啟韓國參與俄羅斯北極事務的重要訊號。同年底推出了北極政策基本計畫，接著於2015年北極政策執行計畫的推出後，韓國正式邁入高度具有系統性的執行的階段，而北極區域恰好是該國長期以來較為忽略的部分。<sup>32</sup>其中較具特色的是，韓國以優良與先進的造船技術作為敲進北極事務並且擴大俄羅斯為主的北極聯合開發項目，甚至可以從亞馬爾液化天然氣專案項目及其後續工程中，高度仰賴技術密集的液化天然氣冰船建造項目，韓國的大宇、現代、三星等三大造船企業獲得除俄羅斯外國家最多艘船隻項目合作者。

截至2018年11月，韓國造船企業掌握了全球液化天然氣運輸船最近三年新訂單的絕大多數。全球訂單中有78%由韓國奪得，日本佔比14%，中國獲得8%的市場份額。而全球現有的液化天然氣運輸船，近70%均由韓國建造，日本佔比22%，中國佔比7%，還有少量是由法國、西班牙和美國建造。<sup>33</sup>因此於亞馬爾液化天然氣專案項目中，船舶運輸甚至是港口建設的合作傾向，選擇韓國無疑是市場對於其造船技術與品質的再次肯定。

同樣與日本規劃以北海道作為發展北方航道在東北亞起點的重要基地，韓國則重視以釜山為主的國際海港，因能夠發揮同時連接東海、鄂霍次克海和北冰洋的戰略作用，成為中國進出北極貨物轉運與船舶補給中心，遠較日本北海道的苫小牧港更具區位優勢，對於中國規劃的大連港是否有合作抑或是競合也是有待評

<sup>32</sup> 尚洋(2016)，冰海暗戰：近北極國家戰略博弈的高緯邊疆，北京：人民日報出版社，頁54。

<sup>33</sup> Jane Chung, Yuka Obayashi, *South Korean shipbuilders' lock on LNG tanker market to hold for years*, Reuters, Nov. 18 2018, <https://www.reuters.com/article/us-lng-south-korea-shipping/south-korean-shipbuilders-lock-on-lng-tanker-market-to-hold-for-years-idUSKCN1NP001>, Retrieved Apr. 14, 2020.

估。<sup>34</sup>而韓國政府也積極整備將釜山建造成「航運中心」、「海洋首都」，且積極拓展同俄羅斯的雙邊合作關係，並高度集中於破冰船與 LNG 冰船的層面加強合作。<sup>35</sup>可以說，單就船舶技術與商轉國際港競爭中，因相對傳統經濟產業與技術製造，涉及海航與造船技術尤其是具有極地航行功用之液化天然氣運輸船，有著取得門檻高的硬性條件，韓國有著與中國在冰上絲綢之路的利益比較中，享有同等甚至更具優勢的策略與實力。

然而，參與合作是互動雙方所做出的共同決定。中國在面對北極事務開發中最具挑戰性的近北極諸國中，日本與韓國恰好均地處東北亞地區，在區域事務中維持著既競爭又合作的態勢十分明顯。如何在互利共贏的條件下進行發展，或許面臨主權爭端與資源爭奪時會模糊既有焦點。但從戰略的角度觀察，冰上絲綢之路本身作用區位並非位於中國國土境內，戰略支點的規劃是以中國東北地區為基地，因此就涉及俄羅斯北極地區開發項目著眼，將支點穩固是中國中長期面臨必須思考的轉型，這也意味著擴大戰略合作幅度需要更大的基礎量能，因此在中日韓所構成的東北亞經濟合作項目與合作帶，或是立基於現有圖們江次區域合作，是中國將冰上絲綢之路面臨危機轉化為轉機的鎖鑰之一。故而，中俄雙邊合作面臨競爭的同時，在基礎建設適時的彈性轉換，部分項目借重他國技術引進合作投資，並以次區域層級的將中國自身定調為領導戰略合作方的統籌領導者，是對於戰略競爭者中可以思考追求更為長遠利益的必要成本。

---

<sup>34</sup> Mia M. Bennett (2014), *The Maritime Tiger: Exploring South Korea's Interests and Role in the Arctic*, *Strategic Analysis*, Vol. 38, No. 6, pp. 120-122.

<sup>35</sup> 楊劍(2015)，*亞洲國家與北極未來*，北京：時事出版社，頁 212-213。

### 第三節 冰上絲綢之路建設項目之挑戰

在前兩節分別針對冰上絲綢之路自身戰略挑戰與中俄合作戰略合作走向上潛在風險因素，進行探討與分析。對於風險的標定與篩選，人、事、物的發展扮演著舉足輕重的角色。特別是做為新興戰略的冰上絲綢之路，面對系統性風險的挑戰，或是來自開展戰略中所遭遇的阻礙，均會影響戰略目標達成的信度與效度。

本節則是承自上開兩節的主軸，針對冰上絲綢之路發展的問題進行組建，並且更加限縮的聚焦在冰上絲綢之路建設項目。建設項目作為戰略實踐的重要一環，不僅呈現出戰略的意涵與風貌，也是達成戰略目標的政策執行，面對的挑戰與風險將更為直接。不若戰略層面探討的問題較為高層次，建設項目所遇到的問題常見的諸如資金短缺、政策規劃失當、執行層面的不連貫等，幾乎是政府推行政策、企業新品上市經常面臨的重要問題，而且經常造成無法挽回的巨大損失。

因此本節統整出冰上絲綢之路建設項目中，遇到較為共同性的議題，並且點出現有結構性因素，未來可能進一步形成風險的部分。值得注意的是，冰上絲綢之路圍繞能源議題、北方航道商轉的兩大投資開發為戰略目標之一，因此相關的危害與風險也大多涉及其與衍生性領域。且為了鑑別不同層級的風險因素方才區分利益、戰略、政策、目標等四個階層的問題，實際進行治理與規劃時，在連動性的干擾因素影響下，互為因果的狀況屢見不鮮，跨層次的干擾是進行管理時不容忽視的觀點，其進行談判與協調的事項也更為複雜，這也是變動中的戰略規劃經常需予以部分成本挹注以避免風險的必要投資。

#### 壹、 基礎建設的不足與投資挹注

前揭章節中針對冰上絲綢之路的建設項目進行探討，大致可以歸納出冰上絲綢之路的戰略建設瞄準圍繞能源、航運的兩大主軸所衍生出的建設主體與關鍵基

礎建設項目。設施的完整運營與產量的發揮，與關鍵設施的完善及技術的成熟有著密不可分的關係。然而北極地區礙於客觀條件欠缺，永凍土層的天然因素使得建設無法大規模開展，惡劣的嚴寒氣候造成設施維護成本大增，浮冰與海域冰封的議題造成港口建設的運量無法達到商轉成本的考量。種種因素的掣肘，對於同時開展能源開發項目與基礎建設項目，需提供更為高額的預備金。而若無法及時的資金最終缺乏有效的回收，將低益損差距，將造成建設的閒置與浪費，對於未來的活化利用也將因俄羅斯北極地區的社會規模與經濟活動有限，無法提供後續轉型與升級的服務。

最終，貨運與運輸吞吐量造成對該區域開發與投資的鈍化，且僅具有局部投資的吸引力，無法擴展至俄羅斯北極地區的全面發展。例如俄羅斯北極陸地和大陸架油氣資源的基礎投資，因為地理環境因素遠較低緯度且位於海面的北海開採油氣資源，所投入的成本高出許多。<sup>36</sup>又如現有大型專案項目中，除了近海油井鑽探之外，大量的投資建設項目為繞以摩爾曼斯克港、亞馬爾液化天然氣專項和阿爾漢格爾斯克港為主軸的三大發展基礎，這三者恰好是一定程度的基礎建設能量，而有相對領先的成果，並非因俄羅斯政府的政策調整以及冰上絲綢之路戰略啟動後，從頭開啟發展模式的例證。故而，對於積極鼓吹企業進入北極支撐區投資的俄羅斯政府而言，先天性的基礎建設不足，具有系統性的探討並提出解決方案，一直是十分欠缺的部份，也形成了對於冰上絲綢之路投資項目的一大隱憂。

另一方面，俄羅斯企業對於北極長期投資的風險存有疑慮。因北極地區環境條件較為惡劣，初期建設須投資的金額龐大，俄羅斯北極地區開發主力即為俄羅斯大型企業。政府在制定支撐區及相關戰略的導引下，除了積極尋找外來企業的投資，並提供明確的戰略發展方向，作為企業投資的指引方針。然而企業出於自身的利益考量，並非全然積極投入開發北極地區，主要係因收益回報週期過長，企業尚須擔負較高的投資風險，評估是否持續投入大量資金成本的過程將採取較

---

<sup>36</sup>錢宗旗(2018)，前引書，頁 108。

為保守的策略。<sup>37</sup>如此一來，政府預期的投資成果，與實際執行層面所帶來的經濟效益，將產生程度不一的落差，惡性循環下將使企業持續投資卻步，成為該俄羅斯北極地區基礎建設不足的另一個因素與結構性風險。

## 貳、受制於原物料價格與國際政治外來資金供應缺乏穩定基礎

原物料市場的價格，在波動起伏的背後，取決於供需市場兩端的自由機制決定。就冰上絲綢之路現階段重要項目中，最重要的開採項目石油與天然氣而言，自無例外。近來原油價格因全球重大公共衛生事件造成大幅波動，造成了各國間對於原油供應市場的價格忍受程度進行評估與討論。就俄羅斯而言，據統計俄羅斯三大石油公司曾提出平均每桶生產成本為 3 美元<sup>38</sup>，而在計入稅金、運輸成本及其他必要營運開支，估計約生產成本為 19 美元，就國際原油市場的供應方而言是相當具有競爭力者。<sup>39</sup>

然而就銷售市場的指標指數而言，被視為全球交易活性最高的能源商品的西德州中級原油（或稱輕質原油期貨，WTI）價格，自從 2020 年 3 月跳水式的崩跌後，持續在 20 美元/桶附近游走，甚至跌破 20 美元/桶大關。在近乎構成產油國間價格戰開打的格局，對於原油獲利大幅萎縮前景下，直接影響對於開採成本較高之企業與國家啟動減產或避險機制。然而，市佔率與國際政治的交互影響下，沙烏地阿拉伯與俄羅斯為首的國家在本次並未採取符合經濟市場理性行為的措施，即進行政策性減產以維穩油價。相反的，改採取加大開採量能的模式，擴大油價下跌幅度至近來低點，無非是希望透過削弱開採成本較高的國家，以換取市場危機過後重新取得市占率優勢。只不過對俄羅斯而言，此舉也同樣造成該國以

<sup>37</sup> 錢宗旗(2018)，前引書，頁 206。

<sup>38</sup> Julian Lee, *OPEC's Epic Fail Will Hurt All Oil Producers, Even Russia*, Mar. 8 2020, Bloomberg, <https://www.bloomberg.com/opinion/articles/2020-03-08/opecc-s-epic-fail-will-hurt-all-oil-producers-even-russia>, Retrieved Apr. 16, 2020.

<sup>39</sup> WSJ News Graphics, *Barrel Breakdown*, Apr. 15 2016, The Wall Street Journal, <http://graphics.wsj.com/oil-barrel-breakdown/>, Retrieved Apr. 16, 2020.

能源出國為主的經濟發展受到影響，經濟成長萎縮、石油公司的獲利大幅下降，連帶對於石油鑽探成本提升，影響公司對於擴大開採項目的再投資。

再者，俄羅斯成本價天然氣進口價格可能大幅上調，造成中國從俄羅斯進口天然氣的成本明顯增長。由於中俄天然氣購銷合同採取了與油價掛鈎的定價方式，以國際油價 100~120 美元/桶為測算基準，俄東部天然氣到岸價為 0.361 美元/噸，折合人民幣約 2.25 元/噸。一旦國際油價大幅攀升，必然導致進口氣價上漲。目前中俄雙方尚未就合同氣價的上下限達成一致意見，按照俄方要求，油價與天然氣價格應按比例上調。<sup>40</sup>反過來說，石油價格大幅下跌，將如同前揭低於石油價格生產成本面臨的同樣情況，造成企業運營的障礙，而在開採成本無法降低的情況下，必然斷傷企業獲益情形，對於甫起步的冰上絲綢之路諸多開採與建設構成重大結構性風險。

同時間，在資金投入開發項目方面，俄羅斯受到國際政治的影響，如同本章第一節曾提及對於西方諸國對於俄羅斯的戰略圍堵，除了傳統軍事安全層面尚有經濟制裁的措施。其中對於能源出口的抵制與投資項目的撤除，俄羅斯北極地區油氣資源開發，是諸多合作領域中，受歐美制裁項目影響最大也是最直接的領域。<sup>41</sup>西方如埃克森美孚(Exxon Mobil)公司曾於 2014 年與俄羅斯石油公司(Rosneft)於喀拉海(Kara Sea)成功發現油田並規劃合作鑽探事宜<sup>42</sup>，因隨後發生的克里米亞事件被迫中斷或減少在俄羅斯北極地區與其近海大陸架上的能源合作項目，埃克森美孚即為第一個制裁禁令下第一個大型企業因此中止合作項目的案例。可以說對於俄羅斯獲取相關技術、設備與投資設置了障礙。<sup>43</sup>

<sup>40</sup>趙先良、潘繼平(2014)，「中俄油氣合作重大進展及其潛在風險與對策」，中國石油經濟，第 10 期，頁 31。

<sup>41</sup>錢宗旗(2018)，前引書，頁 108。

<sup>42</sup>RIA Novosti, "Rosneft, ExxonMobil Discover Oil in Kara Sea Drilling: Rosneft", Sep. 27, 2014, <https://sputniknews.com/business/20140927193340878-Rosneft-ExxonMobil-Discover-Oil-in-Kara-Sea-Drilling-Rosneft/>, Retrieved Apr. 16, 2020.

<sup>43</sup>Ernest Scheyder, Vladimir Soldatkin, *Exxon quits some Russian joint ventures citing sanctions*, Reuters, Mar. 1 2018, <https://www.reuters.com/article/us-exxon-mobil-russia-rosneft-oil/exxon-quits-some-russian-joint-vent>



此外，亞馬爾液化天然氣專案項目的外來資金，亞馬爾液化天然氣項目在 2014 年俄羅斯盧布嚴重貶值與克里米亞危機後，因俄羅斯遭到西方制裁下，亞馬爾液化天然氣項目立刻出現 270 多億美元液化天然氣工廠投資資金短缺的情形，在後來的絲路基金的補位方解燃眉之急，係現有重點開發項目中，同樣遭受制裁禁令波及的合作項目。

綜言之，俄羅斯北極地區的開發需要國際資金、國際市場與國際技術的有效配合，也需要全球性對於北極經濟發展的預期。在現今俄羅斯財政的緊縮，均可能影響北極地區開發的速度與效率，回報週期拉長，進一步影響投資回收的預期成果。

### 參、支撐區任務開發項目未全面性建構

經濟學理論中，生產三要素中資本佔了其中一部分。對於經濟發展與成長的動能，獲益的成長意謂著企業資本的累積與成長，也可以對生產面形成正向回饋的動力。因此，在面對資金不足的情形下，對於企業的成長與經濟發展形成連動的負面影響。

在 2016 年 7 月「俄羅斯聯邦北極地區發展聯邦法」草案中對於支撐區的定義與相關任務重點，大致可以歸納出天然資源開採、航運、基礎建設、環境保護、經濟發展等主要面向，全面推進北極地區的繁榮。然而，在各支撐區所肩負的任務，對於金融服務的層面是明顯欠缺的。第三章臚列出現有 8 個支撐區的重點建設項目，可以發現除了上開的面向外，若再更精確的限縮實際開展的重大項目，不難看出俄羅斯聯邦政府與各地區政府，基於本身財政結構的因素，採取以外來資金為主的大型投資開發項目為主力，且集中在擴大既有國家經濟發展主要命脈的原油、天然氣、礦產、林業以及船舶航運，並針對其所需支撐性關鍵基礎設施賦予任務。可以說對於以國內企業為主體的發展項目，未提供對應的金融服務政

---

ures-citing-sanctions-idUSKCN1GC39B, Retrieved Apr. 18, 2020.

策，也沒有將優化國內金融機構與流通性服務項目列為重點任務，這是與他國進行區域建設與發展的戰略規畫中，極為不同的差異點。雖然將國家大型企業定調為開發主體，並以此發起週邊相關項目的合作，但是幾乎以外來資金為主要合作項目承做的做法，固然是考慮自身財政不足支撐，卻須面對若因開發過程遇到不可避免之經濟下行風險，或是合作因國際政治因素而無法順利進行造成的負面效應，政府在必須面對支撐區與國家發展戰略高度連動的壓力下，資金調度與挹注將付出更多的心力來治理。這點在冰上絲綢之路戰略實踐中，亞馬爾液化天然氣專項於 2014 年時便已遭遇，只是透過中國提供的絲路基金渡過難關，該專項現已順利投產。

延伸性的觀點而言，縱使當時絲路基金提供的資金進行投資，惟在突發性資金短缺時絲路基金是否基於一帶一路戰略的考量，而無法給予即時性協助，又或在進行比較利益的評估後，無法給予相對應的資金缺口，這不僅是絲路基金在進行投資所可能遇到的兩難，也是從事經濟行為中，不能忽視也無法避免的商業風險，更遑論攸關國家重大利益的大型基礎建設項目的發展，所涉及投資規模更有可能因之引發嚴重後果。因此，再次呼應前段提及引用外來資金部分，過度分散與切割的投資合作項目，被投資方未妥善規劃全面性項目監管措施與風險預警機制，對於項目本身而言是個一個極為龐大的風險因子。

#### **肆、 中國在戰略規劃中目標未臻明確**

目前中國尚未出現官方制定冰上絲綢之路的官方性文件，較具代表性與參考性的文件係 2018 年所出台的北極政策白皮書，但白皮書內針對未來實踐項目與重點，未如同俄羅斯已有系統性、功能性的深入規範，也沒有後續以政府的角度站在戰略高度提供企業系統性的參與合作項目中。可以說，在俄羅斯北極地區的建設地處偏遠、資訊相對較不具透明，政府間的合作與資訊公開，對於投資方有

著深遠且決定性的因素，因此對於中國企業進入北極地區參與冰上絲綢之路的投資，官方性的指引尚有明確的空間。

尚且目前冰上絲綢之路戰略的根基未穩，本章所描述的戰略阻礙與風險雖未實際影響戰略發展，但潛在風險未積極進行篩選並改善，將來所遭遇的挑戰往往成為外交政策的破口，中國學界、相關研究文獻均有指出並提出建言，惟未見政府提出對應措施。相反的，在提及冰上絲綢之路倡議或相關合作建設項目時，均強調以合作為基調，並指出合作的規模與方向不變的戰略口號。同時間，中國國內學界與意見領袖於類似發言也採取正向表述，僅在研究文獻中以描述性小篇幅的提及戰略隱藏風險與障礙，對於政府形成政策與關注的力道有限。誠然，類似發言論述雖可回推確實為戰略精神，但無實踐指引的政策跟進，終將淪為戰略宣傳甚至政治宣傳的口號，也無助於戰略推展與永續性建設。

此外，除了資金與技術的提供與積累，人流是推動快速建設冰上絲綢之路廊帶的關鍵之一，然而做為具有龐大勞動力資源的中國，在俄羅斯政府改善中國人至遠東地區與俄羅斯北極地區進行勞動條件的同時，中國政府自身的對外勞力輸出政策尚無實質性政策規劃，亦僅可發掘政府官方倡議合作，鼓勵輸出之宣傳模式。至於中俄雙方針對其勞動力的挹注，勞力流動後移工的配套措施，尚未簽定相關合作規範。這也是冰上絲綢之路戰略規劃過程中，與俄羅斯規劃北極支撐區重點建設項目所遇到的盲點相同。亦即在戰略架構的引導下，實踐的基礎是政策的制定與推動，並進一步拓展至全面性規發文件的指引與規範，以更有效率且更加週全的管理因疏漏引發的風險效應，避免因管理不當而造成衍生性政治議題的發生。更有甚者，在各領域的規範明確化之下，避免外來移工對於不諳當地國風俗習慣、法律規範等因素而形成的排外效應，予以雙邊保障的實質作用。值此，現有冰上絲綢之路的戰略實踐均已開展，但戰略的概念與內涵如同本文開頭便已提及，散諸各項官方政策與文件中而無系統性的建設，對於官方開展合作項目的

過程無既全面又精準且客觀的系列性指引與規範提供，對於是否全然戰力開展全方位的合作仍值得商榷。

## 第四節 小結

作為對於冰上絲綢之路建構的反思，本章採取不同於現有研究冰上絲綢之路的觀點出發，從宏觀到微觀的提出冰上絲綢之路的戰略發展過程，將遭遇的阻礙與風險。在蒐羅及研究的過程中，可以將冰上絲綢之路的不利因素亦概略層次化，並且發掘在結構性風險的評估與危害合作因素之間，是否具有其他值得關注卻經常忽略的部分。可以說，回應關於「冰上絲綢之路仍存有潛在威脅與阻礙，是否在各個層面因素的干擾下，會影響冰上絲綢之路戰略發展並危及其核心利益—中俄區域合作的開展」，對於本研究目的的重要命題之一，本章提出的概念並非進行肯定，相反的，本研究在梳理前述幾節影響因子後，肯認冰上絲綢之路仍然朝向加速合作的基調前進，只是同時需在各個層面體現風險因子篩選的合理化管理，並跟進對應的控管及治理的實質措施，才是冰上絲綢之路永續經營的關鍵所在。

本節即針對上開風險與阻礙之所在，總結本章作為不同面向的評估冰上絲綢之路發展與內涵，逐一點出具有系統性與前瞻性的觀點。大致而言，冰上絲綢之路合作前景並非毫無阻礙的，而其阻礙大致可以分成結構性實質影響因素與軟性間接影響因素，在達成戰略目標的要求下，對於這些風險與阻礙不應採取忽視的措施與手段，而是應主動迎擊積極治理，才是將冰上絲綢之路定調為戰略發展的最佳策略。

### 壹、冰上絲綢之路合作前景本質上仍有阻礙與風險

在第一節中從戰略構成的因素出發，提出了國際政治、傳統與非傳統安全等三個面向，大致上可以視為戰略層面所遭遇到潛在競合對未來合作的阻礙。誠然

合作是主要的目標，然而因冰上絲綢之路戰略建構牽涉層面較廣，建構的區位需仰賴戰略作用區的外部結構因素，激化內部合作的條件，以達到戰略發展與開啟建設。因此，促成合作的因素無法歸因於特定項目，同時間所需面對的挑戰也是來自多元面向，這並非表示冰上絲綢之路的前景堪慮，而是凸顯了冰上絲綢之路戰略層面所需考量的面向廣泛，同時涵括的風險項目與阻礙也益發外溢。

接續進到利益重疊的部分，在探究戰略層面的衝突後，利益層面的衝突，就是體現在中俄雙方合作所遭遇摩擦。本章第二節中點出了俄方與中方對於合作發展的潛在疑慮，從地緣政治的利益摩擦、風散投資風險所形成的利益分散、歷史因素的利益競合、再到近北極國家間的利益分配，可以說對於中俄雙方合作層面的利益風險，彼此間環環相扣。最後則是更採取精確分析現有開展合作中，所發現的合作阻礙，更多凸顯了環境因素對於建設的成本提升，以及政策規劃闕漏所造成隱性結構性不利因素，對於投資方與被投資方較易形成無法預見的風險。因此，對於冰上絲綢之路的未來而言，仍有諸多阻礙與風險，是進行合作開展過程中不容忽略的本質性議題。

## 貳、 對於風險與阻礙因子的篩選主要可區分成直接與間接層面

戰略發展阻礙與風險因素中，大致可將其區分成對於戰略直接影響與間接影響兩大層面因素。直接影響層面主要係發展阻礙因素對合作具決定性與方向性影響因素，且時效上面相對具有急迫性者。往往直接影響因素取決於區域政治的運轉架構、國與國之間合作意向以及國家戰略制定的幅度，實質性且正在發展中的潛在威脅為主。就冰上絲綢之路而言，目前遭遇近北極國家間的競合、外來資金供應具高度不穩定性、中俄兩國政策制定的幅度與方向均為具象性的影響因素，也是目前較能夠預期並改善的阻礙條件。

另一方面，潛在軍事衝突、國際政治議題、歷史排外因素等則是較為間接的影響因素。這些因素並非面對直接影響因素，係較為隱性但也較為高層次、更為

宏觀的作用因素。不同於直接影響因素產生立即性衝擊，間接因素均係緩慢卻可能產生更為深遠的影響為主要的特性，這也是戰略建構因子分類鑑別的過程中，應當特別注意之處。並非間接因素，在不具立即性危害下便忽略或疏於管理，最終可能招致更為廣大且長期性戰略衝擊，後續採取的補助性措施與救濟成本，將耗費更大的國家成本。

### 參、 對於冰上絲綢之路的負面因素應積極治理以符最終目標

統整了上開眾多的影響因素後，可以得知冰上絲綢之路的實踐所需的挑戰並非毫無缺陷。當然這也並非意味著冰上絲綢之路的合作，於戰略上具有嚴重缺陷，或是戰略合作因此而有了根本性的變動。相反的，不利戰略建設與合作項目開展的重點事項，是提供戰略修正、利益分配調整、建設項目修正的參考方針，對於戰略建設的參與各方，提供具有可重複驗證性的指導依據。

因此，在回顧戰略障礙與風險項目時，無論是中國抑或是俄羅斯對於冰上絲綢之路的戰略觀點，採取合作的態勢不變，面對風險項目卻是應當更加謹慎，而不是採取穩定合作態勢不變的政策性口號宣傳，忽略潛在危害因子，措施補正冰上絲綢之路漏洞的最佳時機，影響戰略未來走向及永續經營的契機。最終影響的不僅是戰略的成敗，更有可能斷傷雙方既有的外交關係互動基礎，對於國家對外發展戰略的遞移性衝擊是中俄雙方乃至參與合作建設方需謹慎之議題。

## 第五章 結論

冰上絲綢之路的倡議，對於北極事務的領域無非是具有亮點的。合作倡議下的戰略建構，支撐的不僅是良好的雙邊合作，更有雙方對於意識形態、國家利益與經濟發展等各個層面所形成的良好互動。冰上絲綢之路的出現，不僅代表著中國對於北極地區態度的表徵，也標誌著中國在發揮該國於北極地區的影響力，而這個影響力則是透過中俄合作的基礎來進行。

本章作為統整本研究的結果，回顧前揭章節對於冰上絲綢之路的研究與分析，同時對於本文提出研究目的所做出的回應。可以說，在探討冰上絲綢之路戰略走向，深入開展合作嘗試以中俄合作為主軸，以及對於雙方合作潛在的合作與潛在風險，均透過文獻蒐集與研究查考獲得驗證。本文第一節遂針對此將系統性整理研究過程中的發現，並提出對於研究目的回應與答案。另一部分則是在本文研究的過程，是否仍有其他具有後續深入研究的重點，也可以說針對冰上絲綢之路的研究，尚有諸多待深入探討與建構之領域。

### 第一節 研究發現

本節將統整研究發現與內容，分別回應冰上絲綢之路於中國外交戰略意涵所在有著何種特色、戰略核心採取中俄合作的雙邊合作模式其意義與標的為何、冰上絲綢之路所具有潛在風險的因素等三大面向，於研究過程中形成對於研究目的的結論，而逐一對應臚列如下。

## 壹、 冰上絲綢之路於中國外交戰略意涵主軸：邁向合作取決於多層次的利益契合

人類經濟發展的歷史上，互惠互利的方式來達成每個人對於生活活動與必需物資的滿足，很大一部分提供了經濟發展肥沃的土壤。合作，則是基於彼此互有生產的優勢下，進行成本比較分析後而得集合眾人之力共同完成事物的模式。起先的合作生產製造取得了突破性的進展，該模式便迅速拓展至社會各個階層。作為國際政治領域的行為者，國家可以視為以個體存在於國際社會，據此採取符合自身國家利益與發展目標的道路前進，冰上絲綢之路是沿著兩個不同維度的軌跡進行的，分別是客觀國際政治層次的領域以及主觀國家利益間的合作，也可以說是透過戰略內部與戰略外部的驅動力量，既主動也被動的形塑合作的發生。（參見圖 18）

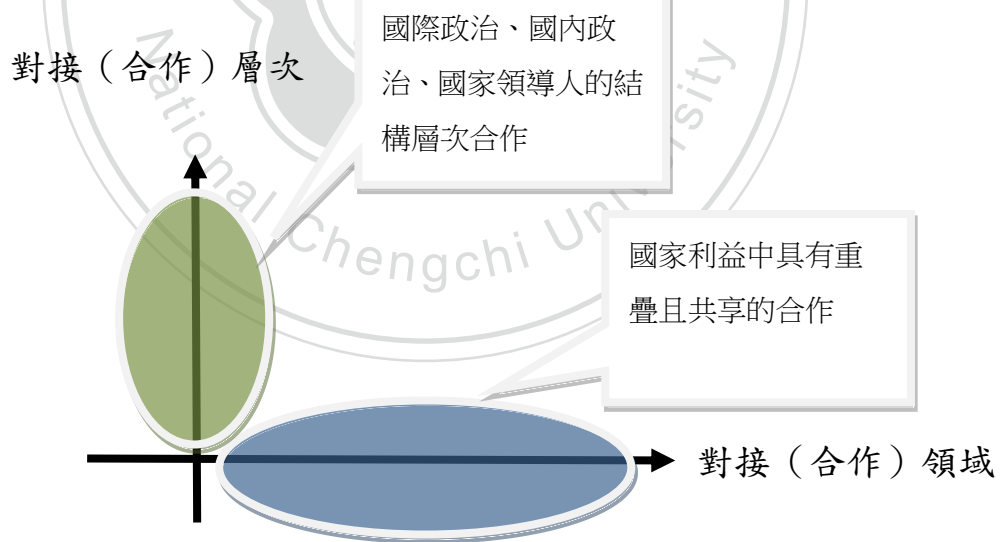


圖 18 冰上絲綢之路戰略對接與合作脈絡

資料來源：作者自製



## 一、 垂直方向的合作－國際政治多層次的開展：

本文開宗明義便援引新古典現實主義中對於國家內部決策者與政策決策對於國際政治所扮演的角色、國內政治與國際政治間互動，形成對於外交決策分析的標準來檢視冰上絲綢之路。因此，冰上絲綢之路戰略的垂直面向，是發生在國際政治間的中俄合作、基於雙邊外交關係的中俄國家內部的合作以及圍繞雙方領導人展開的國內政治高層往來，且這三個合作是同時進行同時推動的。雖然合作開展的程度不一，然而從客觀結構而言，外在政治結構與的形塑，無論是國際上或是散播至國內的領導決策，如果缺少其中一塊，對於推展合作並且達到現今冰上絲綢之路已開始實踐的規模，將有窒礙難行之處，即便開始推展其效果或中間所折損的成本代價將形成對於戰略發展的建構與阻礙。

## 二、 水平方向的合作－國家利益比較的對接：

除了垂直結構的合作，冰上絲綢之路中的合作開展同時發生在水平層面。從不同領域的利益比較，可以發現中俄同時在地緣政治、軍事安全、能源市場、社會內部需求等層面具有合作的機會與動力，並且在國際政治的垂直結構引導下，從上層的國際政治、中層的國家互動、再到下層的國內社會與領導人特質互動等，形成網狀的合作開展結構。這不僅是體現合作的紮實面，也驗證了戰略規劃下中俄合作具有的戰略價值，更不容忽視的是未來雙方持續合作下，戰略成果所帶來的回饋效應。

## 貳、 戰略核心圍繞中俄合作的意義與標的基於利益進行雙邊合作的產生

冰上絲綢之路戰略內涵，在戰略影響因素的統整以及對於區域結構的框架下，在諸多因素的統整下，可以發現戰略的使命是具有雙重身分的。冰上絲綢之路不

僅是傳統對外發展戰略為使命，同時更是中國國家內部政策的延伸，紓解中國內部社會的壓力。在位列同樣具決定戰略走向因素的開展下，戰略的外在結構與內部意涵的雙向溝通，匯集成冰上絲綢之路具有的彈性。

至於如何合理的評估利益成形後的戰略，因為具有的對外發展戰略身分，且建構於中俄雙方高度合作，卻礙於戰略的捉捕或是如何將其具像化的呈現。因此論者以國家為主體的國際政治具議題上的競合性質後，此處統整出三大面向的中俄利益合作所在，從經濟供需層面、風險承受能力、應對威脅進行聯盟能力等，以其較為系統性且直觀的分析戰略合作本質的分析與預測。

### 一、經濟供需層面的重疊：

從經濟實力出發，戰略選擇的中俄合作無論是基於中國崛起經濟發展的強力動能，或是從中方觀點的俄羅斯蘊藏豐富天然資源，均是雙方重要國家利益觀點下，區域戰略合作的經濟實力因素評估中，對於中俄合作走向的戰略選擇。同時在金融體系與經貿互動的往來，中俄已有基礎的加深合作，對於經濟導向為主的戰略，有著事半功倍的效果。

### 二、風險承受能力：

風險承受能力則是評估雙方對於外來威脅，選擇對於風險承受度最高的方案，既然冰上絲綢之路作為中方發起的經略俄羅斯北極地區的考量，無可避免的需要評估環北極諸國對於域外競爭者對於利益的侵蝕；而在選擇俄羅斯的過程，無非是評估對於建構戰略過程所耗損的成本最低，也是對於中國國家能力相較其他西方國家敵意較低者，現有戰略的成行自無疑義。

### 三、應對威脅進行聯盟能力：

威脅能力其實是相對風險承受能力的外顯因素，其代表著對於合作方的敵對陣營具有威脅的能力，也是對於未知對象的賽局評估中，治理風險發生時候共同解決問題的指標。在本文點出中俄合作的利益中，對於雙方面臨來自北方的國家安全，加諸區域國際政治對於俄羅斯、中國兩國多個面向的圍堵，從而對於雙方內部鑑別外來威脅、外部敵對陣營的認定，共同形成對於威脅能力評估並促成雙方選擇合作的情形。

在戰略合作夥伴的選擇過程中，除了是戰略方向的界定，也是結盟對象的選擇。戰略作用區中，俄羅斯對於北極事務的潛在動能、國家對於北極地區發展的基礎以及發展的決心等係環北極國家中最具發展規模者，除了國家能力的展現，也體現了具結盟對象的價值。對於戰略合作夥伴的建構，現有戰略走向的評估，符合對於聯盟能力的界定。

### 參、冰上絲綢之路潛在威脅與阻礙對於戰略的警示

作為對於冰上絲綢之路的反思，本研究的最後一個議題則是冰上絲綢之路合作是否具有潛在風險，可以說這並非全然對或錯的議題。就研究結論而言，透過現有開展建設項目與合作緊緻程度而言，目前無表象性或高度危害性的風險與阻礙。中俄合作的基礎仍是穩固的，因中俄合作的基礎是利基於冷戰結束後重新界定的中俄關係，且近年來雙方關係持續升溫，因此高層的互動尚無疑問。此外，冰上絲綢之路戰略中體現中俄核心利益的重點項目均已開展或納入規劃之中，諸如至亞馬爾液化天然氣專案項目等。然而，在潛藏的風險因子，更多的是透過間接性的影響，逐步侵蝕冰上絲綢之路建設中，戰略目標達成的成果，而這些則是需透過對於風險意識的認識。

就本文第四章中針對冰上絲綢之路戰略的挑戰與風險，從戰略層面的阻礙與風險、中俄雙方合作的潛在競爭再到冰上絲綢之路建設項目的本身挑戰，恰好即為從冰上絲綢之路系統性風險一直到獨特性風險範疇的積累性探討。的確北極地區具有潛在衝突風險，冰上絲綢之路戰略發展具有競爭的阻礙，然而就如同前揭提到中俄核心利益均已開始實踐，只是因推進時程差異加上戰略方興未艾，因此成效尚未完全浮現。是此，論者以為當然無法忽略風險的存在，然而就中方的角度不若俄羅斯直接涉入攸關主權領土爭端的議題，中方係參與投資的角度來建構冰上絲綢之路戰略，因此中國應當注重的是「風險治理」的概念。易言之，隱存的風險與阻礙具有十分重要的地位，但不影響大方向中俄合作建構戰略。

相對而言，就現有中俄合作雖略有強調隱藏的負面因子，官方是否有風險治理的政策避險選項，就現有作為多數停留於風險因子的篩選。風險篩選，能夠確認未知的風險類別與風險所在，以遂行後續的治理作為。例如前揭提及對於「黃禍」的集體意識，可以透過研究或觀察所得後，對於俄羅斯的排華意識提出對應作為。誠然中國現行對於風險因子篩選是有學術研究的支撐，且在政府對於戰略規劃的意識中也是有一定的認知，如目前官方政策文件中，北極政策白皮書提到中國係屬近北極國家，但採取合作開發而無意參與涉及高度政治敏感度議題，係一定程度鑑別他國對於中國開發北極地區甚至以戰略高度來進行的風險因子。惟在風險因子鑑別後，風險治理的部分有無積極作為則是值得商榷的，而這才是長遠對於戰略發展形成嚴重影響的部分。

總的來說，中國對冰上絲綢之路的戰略發展，未來預測應當持續開發為主軸，鑑別風險因子之外的風險治理，是在獲取國家利益過程中，中國遇到風險因子且確實發生時，應變模式所採取的途徑。那何時才是戰略建構的停損點？論者以為，需要現階段大方向中俄戰略夥伴發生質與量的變化，同時間風險因子失控，諸如北極地區發生大規模軍事衝突，才有可能改變現階段的合作模式。對於風險治理，更高層次的回歸國際關係的主體，戰略管理的角度來賦予中國對於冰上絲綢之路

的發展更宏觀的概念，擴大對於風險因子的篩存並進行長期的追蹤與控管，是本文對於風險治理的淺見，也是認為冰上絲綢之路不應因近期的低風險係數而忽略可能更加致命性的遠期高風險係數。

## 第二節 後續研究

總結了對於本文的研究，冰上絲綢之路的戰略發展正處於上升階段，縱有負面風險因子但現有監控措施仍無礙中俄雙方朝合作的目標邁進。在此基礎之上，探究冰上絲綢之路的內涵仍有精進空間，尤其在本文研究的過程中，更可以發現仍有從不同觀點切入，或是不同途徑的方式剖析，鑽研冰上絲綢之路的發展議題。

對於北極事務研究的學者而言，北極議題的研究仍算的上是新興議題，面對接踵而至涉及國家之間或是國際社會的問題治理，無論是北極領域的研究或是從中國角度出發的冰上絲綢之路，都有研究努力的空間。論者從研究過程中，提出了兩個未來具有研究價值與發展條件的議題，期許持續精進冰上絲綢之路的探索。

### 壹、冰上絲綢之路對風險控管議題研究

合作的主軸圍繞著冰上絲綢之路的發展，這也是現有研究的主力所在。如何在擴展研究量能，進一步全面性衡量並預測冰上絲綢之路的未來性，則是現有研究議題中相對較少的。其中，對於跨領域或是多重領域的建構研究，尤其是政治與經濟間的對話，就如同本文的定調往往都是從政治的觀點進行觀察。

政治與經濟，兩個高度緊密卻又看似不同的兩大學科，在國際關係的調和下隨著全球化的浪潮，兩個領域的互動很大程度決定了多數現有國際政治議題的走向。前述對於研究發現，引用了金融經濟領域對於風險的觀點，無非是希望透過

跨領域的學科對話，重新詮釋對於國際政治議題。而從不同學科的結合，拓展了對於議題流動性的探討，對於冰上絲綢之路的研究提供了發展的途徑與目標。現有的冰上絲綢之路議題研究在文獻回顧的篇幅中，很大集中在對於本質與實踐的探討，卻也陷入了見樹不見林的困境。戰略的探討可以有著不同的觀點，也有不同領域結合所擦出的火花，是戰略發展及未來轉型中，最為關鍵性的瓶頸。因此，風險議題控管的背後，更為重要的是從複合領域角度，對於冰上絲綢之路進行解構與探討，提出更加全面的強化與建言。

## 貳、冰上絲綢之路如何將局部性雙邊合作戰略拓展至區域性戰略合作

如同本文研究題目所示，區域發展與中俄合作，可以說是發揮了現有的戰略精髓。而國家在爭取發展的道路上，在滿足並完成了現有戰略目標後，永續經營將有兩種可行性選項。一是保持既有發展項目形成樣版模式，將戰略目標定位為穩定性發展；另一則是在現有基礎之上，擴大建設的動能，這個就需要注入更多的活水與資本，以正向回饋方式取得戰略的拓展。

就冰上絲綢之路而言，面臨戰略零和選項的時機未到，上開兩種的可行性選項也各自有著前景未明的風險，是否具有能力且有意願的承擔風險以獲得無論是國家、公司或個人的報酬，端賴現有冰上絲綢之路戰略發展的實際情況，並按照面臨抉擇的時間點當下客觀環境條件給定的選項，進行可行性的評估並調整戰略。的確，戰略面臨諸多挑戰，但國家持續發展的基本假定下，趨吉避凶並且採取對發展最有利的方案，是國家必定採取也只有像國家如此龐大的經濟規模，具有適時調整發展戰略大方向的能力。普欽的一句「借中國之風揚俄羅斯之帆」劃開了中俄冰上絲綢之路戰略合作的新頁，這新的篇章如何的譜續，是兩國以及週邊諸國均十分關注的大國互動，也註定了北極地區成為大國崛起的棋盤下，一個重要且不容忽視的重要地位。

## 參考文獻

### 中文部分

#### 政府官方文件

- 中華人民共和國國務院，「中國的能源狀況與政策」，2007年12月26日。
- 中華人民共和國國務院，「全面開展全國老工業基地和老工業區調整改造」，2013年12月2日。
- 中華人民共和國國務院，「關於近期支持東北振興若干重大政策舉措的意見」，2014年8月19日。
- 中華人民共和國國務院，「中國的北極政策」白皮書，2018年1月26日。
- 新華網，中國共產黨第十八屆中央委員會第一次全體會議公報，2012年11月15日，[http://www.xinhuanet.com//18cpnc/2012-11/15/c\\_113697156.htm](http://www.xinhuanet.com//18cpnc/2012-11/15/c_113697156.htm)
- 新華網，中華人民共和國國民經濟和社會發展第十三個五年規劃綱要，2016年3月17日，[http://www.xinhuanet.com//politics/2016lh/2016-03/17/c\\_1118366322.htm](http://www.xinhuanet.com//politics/2016lh/2016-03/17/c_1118366322.htm)

#### 書籍

- Andrew Nathan, Andrew Scobell 著，何大明譯(2018)，**沒有安全感的強國：從鎖國、開放到崛起，中國對外關係 70 年**，新北：左岸文化。
- Ranjit Kumar 著，潘中道、胡龍騰、蘇文賢譯(2014)，**研究方法：步驟化學習指南(二版更新版)**，台北：學富文化。
- 王逸舟(2016)，**國際政治概論(第二版)**，北京：北京大學出版社。
- 中國石油企業協會(2019)，**中國油氣產業發展分析與展望報告藍皮書(2018-2019)**，北京：中國石化出版社。
- 朱光磊(2016)，**中國政府與政治(第三版)**，新北：揚智文化。
- 朱滄源(1999)，**撰寫博碩士論文實戰手冊**，第六版，台北：正中出版社。
- 瓦別里·列昂尼多維奇·彼得羅夫(2008)，**俄羅斯地緣政治：復興還是滅亡**，北京：中國社會科學出版社。
- 林宗達(2011)，**國際關係理論概論：國際關係之現實主義與自由主義的相關理論**，台北：晶典文化事業出版社。
- 林碧炤(2015)，**面向新世界：國際關係的復古與創新**，台北：東美出版事業有限公司。
- 李振福(2016)，**絲綢之路-北極航線戰略研究**，大連：大連海事大學出版社。
- 李慎明、張宇燕(2015)，**全球政治與安全報告(2015)**，上海：社會科學文獻出版社。

- 李鐵(2018)，「冰上絲綢之路」東北亞方向探索，北京：中國商務出版社。
- 肖洋(2016)，冰海暗戰：近北極國家戰略博弈的高緯邊疆，北京：人民日報出版社。
- 吳明上等(2007)，新戰略論，台北：五南圖書出版公司。
- 林宗達(2011)，國際關係理論概論：國際關係之現實主義與自由主義的相關理論，台北：晶典文化事業出版社。
- 秦亞青(2006)，權力·制度·文化：國際關係理論與方法研究文集，北京：北京大學出版社。
- 陸俊元(2005)，地緣政治的本質與規律，北京：時事出版社。
- 陸俊元(2010)，北極地緣政治與中國應對，北京：時事出版社。
- 陸俊元、張俠(2016)，中國北極權益與政策研究，北京：時事出版社。
- 高天明主編(2018)，中俄北極冰上絲綢之路合作報告，北京：時事出版社。
- 陳憲良(2014)，俄羅斯國家利益觀的嬗變，北京：社會科學文獻出版社。
- 葉至誠、葉立誠(1999)，研究方法與論文寫作，台北：商鼎文化。
- 張亞中、張登及主編(2016)，國際關係總論(第四版)，台北：揚智。
- 楊永明(2012)，國際關係，新北：前程文化事業有限公司。
- 楊劍(2014)，北極治理新論，北京：時事出版社。
- 楊劍(2015)，亞洲國家與北極未來，北京：時事出版社。
- 黃家廉、趙竹成、林永芳、洪美蘭、劉蕭翔、連弘宜、黃建豪、黃明慧、邱瑞惠、吳佳靜(2017)，當代俄羅斯，台北：五南圖書出版公司。
- 蔡東杰(2014)，當代中國外交政策，台北：五南圖書出版公司。
- 閻學通(2000)，中國崛起：國際環境評估，天津：天津人民出版社。
- 錢宗旗(2018)，俄羅斯北極戰略與冰上絲綢之路，北京：時事出版社。
- 劉蕭翔(2014)，俄屬遠東黃禍論研究—身份、利益的解構與建構，台北：政大出版公司。

## 論文期刊

- 上海國際問題研究院北極治理課題組(2015)，「北極治理與中國極地戰略—以北極航道開闢利用為案例」，上海國際問題研究院。
- 王酈久(2007)，「北冰洋主權之爭的趨勢」，現代國際關係，第10期，頁17-21。
- 王影(2009)，「俄羅斯聯邦2020年前國家安全戰略解讀」，國際資料訊息，第8期，頁20-23。
- 王琦、石莉、萬芳芳(2013)，「淺析俄羅斯北極戰略中的關鍵因素」，極地研究，第25卷第2期，頁176-184。
- 尤立杰(2018)，「中俄能源產業合作動因、風險路徑選擇—以亞馬爾LNG項目為例」，國際經濟合作，第4期，頁15-21。
- 白佳玉(2013)，「中國北極權益及其實現的合作機制研究」，學習與探索，第



12 期，頁 87-94。

李靜杰(2002)，「中俄戰略協作夥伴關係」，**俄羅斯學報**，第 2 期，頁 97-114。

李振福、劉同超(2015)，「北極航線地緣安全格局演變研究」，**國際安全研究**，第 6 期，頁 81-105。

李振福、彭琰(2019)，「通權論與冰上絲綢之路建設研究」，**東北師大學報**，第 4 期，頁 23-32。

肖洋(2016)，「格陵蘭：丹麥北極戰略中的錨點？」，**太平洋學報**，第 24 卷第 6 期，頁 78-86。

吳大輝(2018)，「“冰上絲綢之路”：“一帶一路”的新延伸」，**中國海洋大學學報**，第 9 期，頁 49-53。

林碧炤(2010)，「國際關係的典範發展」，**國際關係學報**，第 29 期，頁 11-67。

柳思思(2012)，「近北極機制的提出與中國參與北極」，**社會科學**，第 10 期，頁 26-34。

姜胤安(2019)，「冰上絲綢之路多邊合作：機遇、挑戰與發展路徑」，**太平洋學報**，第 27 卷第 8 期，頁 68-77。

馬蘋、李靖寧(2014)，「關於中俄兩國加強海洋合作的戰略推進構想」，**東北亞論壇**，第 5 期，頁 60-71。

徐博(2015)，「俄羅斯北極戰略與東北亞之北極合作」，**全球政治評論**，特集第 1 期，頁 59-71。

孫凱、馬艷紅(2018)，「“冰上絲綢之路”背景下的中俄北極能源合作——以亞馬爾 LNG 項目為例」，**中國海洋大學學報社會科學版**，第 6 期，頁 1-6。

郭武平(2003)，「俄羅斯遠東區的經濟開發」，**俄羅斯學報**，第 3 期，頁 15-45。

連弘宜(2006)，「世紀之交的俄羅斯東亞政策——析論俄中兩國「戰略協作夥伴關係」之運作現況」，**國際關係學報**，第 21 期，頁 71-111。

連弘宜(2007)，「中國對俄羅斯石油能源戰略與外交」，**國際關係學報**，第 24 期，頁 51-86。

連弘宜(2012)，「近年俄羅斯遠東政策發展之觀察」，**戰略安全研析**，第 92 期，頁 20-28。

連弘宜(2012)，「俄羅斯當前的東北亞政策初探」，**戰略安全研析**，第 81 期，頁 21-29。

連弘宜(2018)，「一帶一路框架下中俄之潛在競合關係」，**歐亞研究**，第 3 期，頁 33-40。

連弘宜(2018)，「俄羅斯的北極政策：源起及其重點」，**歐亞研究**，第 5 期，頁 29-34。

陳玉剛、陶平國、秦倩(2011)，「北極理事會與北極國際合作研究」，**國際觀察**，第 4 期，頁 17-23。

萬楚蛟(2012)，「北極冰蓋融化對俄羅斯的戰略影響」，**國際觀察**，第 1 期，頁 65-71。

- 葉濱鴻、程楊、王利、楊林生(2019)，「北極地區地緣關係研究綜述」，**地理科學進展**，第38卷第4期，頁489-505。
- 楊松霖(2019)，「美國智庫對“冰上絲綢之路”倡議的認知及啟示」，**情報雜誌**，第7期，頁47-54。
- 楊劍(2014)，「北極航運與中國北極政策定位」，**國際觀察**，第1期，頁123-137。
- 趙宏圖(2007)，「“麻六甲困局”與中國能源安全再思考」，**現代國際關係**，第6期，頁36-42。
- 趙先良、潘繼平(2014)，「中俄油氣合作重大進展及其潛在風險與對策」，**中國石油經濟**，第10期，頁29-32。
- 趙寧寧、歐開飛(2016)，「全球視野下北極地緣政治態勢再透視」，**國際政治經濟評論**，第34卷第3期，頁30-43。
- 趙隆(2013)，「從漁業問題看北極治理的困境與路徑」，**國際問題與研究**，第4期，頁69-82。
- 趙隆(2018)，「中俄北極可持續發展合作：挑戰與路徑」，**國際問題研究**，第4期，頁49-67。
- 趙隆(2018)，「共建“冰上絲綢之路”的背景、制約因素與可行路徑」，**俄羅斯東歐中亞研究**，第2卷第8期，頁106-120。
- 蔡育岱、譚偉恩(2010)，「美國在歐洲的導彈防禦系統部署：現實主義、自由主義或社會建構論？」，**國防雜誌**，第29期，頁1-28。
- 劉蕭翔(2012)，「論俄羅斯的“恐中症”——以新移民法針對性為例」，**俄羅斯學報**，第10期，頁65-87。
- 鄭瑞耀(2015)，「國際關係新古典現實主義理論」，**問題與研究**，第44卷第1期，頁115-140。
- 盧文豪、鍾香鑽(2018)，「以地緣戰略觀點探討中共的北極戰略」，**國防雜誌**，第33卷第1期，頁21-45。
- 閻鐵毅(2011)，「關於北極航道所涉及的現行法律體系及完善趨勢」，**學術論壇**，第2期，頁139-144。
- 閻亢宗(2014)，「中國的北極戰略與挑戰」，**中國大陸研究**，第57卷第3期，頁71-97。
- 閻亢宗(2015)，「俄羅斯與中國在北極議題主張的矛盾與潛在衝突」，**遠景基金會季刊**，第16卷第1期，頁47-100。
- 閻亢宗(2018)，「冰上絲綢之路的中國夢」，**展望與探索**，第16卷第6期，頁30-37。
- 閻亢宗(2019)，「朝核問題衝擊下北韓對俄日的戰略選擇及東北亞面臨的安全困境」，**遠景基金會季刊**，第20卷第1期，頁107-165。
- 錢尹鑫(2018)，「中國大陸發展冰上絲綢之路的戰略意圖與未來發展之研析」，**展望與探索**，第17卷第4期，頁39-60。
- 韓銀安(2004)，「淺析地緣經濟學」，**外交學院學報**，第75期，頁70-75。

謝曉光、程新波、李沛坤(2019)，「冰上絲綢之路建設中北極國際合作機制的重塑」，**中國海洋大學學報**，第2期，頁13-25。

魏百谷(2013)，「俄羅斯的中國政策—以戰略夥伴關係為探討中心」，**台灣國際研究季刊**，第9卷第2期，頁126-137。

魏百谷(2017)，「從歐亞經濟聯盟看俄國之地緣戰略」，**歐亞研究**，第1期，頁41-46。

## 研究計畫

連弘宜、魏百谷、洪美蘭(2012)，**中俄能源合作對俄羅斯改變遠東地區發展政策之研究**，台北：國科會研究計畫。

## 網際網路

BBC 中文網，一帶一路：營造西方沒落後的新格局？，2017年5月16日，<https://www.bbc.com/zhongwen/trad/39944419>（最後檢視2020年1月30日）

人民網—一帶一路全媒體平台，「中俄能源合作結碩果 首船亞馬爾 LNG 運抵江蘇」，2018年7月19日，

<http://ydy1.people.com.cn/BIG5/n1/2018/0719/c411837-30158116.html>（最後檢視2020年4月4日）

人民網-中國共產黨新聞網，中俄總理第十八次定期會晤聯合公報，2013年10月23日，<http://politics.people.com.cn/BIG5/n/2013/1023/c1024-23293863.html>（最後檢視2020年4月2日）

人民網-中國共產黨新聞網，習近平提五個“搞清楚” 明確供給側改革方案基本路徑，2016年1月28日，

<http://cpc.people.com.cn/xuexi/BIG5/n1/2016/0128/c385475-28093042.html>（最後檢視2020年2月4日）

人民網-中國共產黨新聞網，習近平的“一帶一路”足跡，2016年9月6日，<http://cpc.people.com.cn/xuexi/BIG5/n1/2016/0906/c385474-28694919.html>（最後檢視2020年1月30日）

上海國際問題研究院，「冰島前總統奧拉維爾·格裡姆松訪問上研院」，2019年5月12日，<http://siis.org.cn/Content/Info/4U7IF8B9CUJ3>（最後檢視2020年1月29日）

中國一帶一路網，「“一帶一路”建設海上合作設想」，2017年6月20日，<https://www.yidaiyilu.gov.cn/wcm.files/upload/CMSydy1gw/201706/201706200152052.pdf>，p. 5-6.（最後檢視2020年1月12日）

中國國防部，「中俄“海上聯合-2015（II）”聯合軍事演習落幕」，2015年8月28日，

[http://www.mod.gov.cn/big5/reports/2015/zely/2015-08/28/content\\_4616349.htm](http://www.mod.gov.cn/big5/reports/2015/zely/2015-08/28/content_4616349.htm)（最

後檢視 2020 年 3 月 23 日)

中國政府網，「國務院關於東北振興“十二五”規劃的批復」，2012 年 3 月 21 日，[http://www.gov.cn/zwggk/2012-03/21/content\\_2096664.htm](http://www.gov.cn/zwggk/2012-03/21/content_2096664.htm) (最後檢視 2020 年 3 月 28 日)

中國政府網，「中辦國辦印發意見 支援深度貧困地區脫貧攻堅」，2017 年 11 月 21 日，[http://www.gov.cn/zhengce/2017-11/21/content\\_5241334.htm](http://www.gov.cn/zhengce/2017-11/21/content_5241334.htm) (最後檢視 2020 年 3 月 23 日)

中國新聞網，「中國駐俄大使：打造“冰上絲綢之路”對中俄均有重要意義」，2017 年 11 月 15 日，<http://www.chinanews.com/gj/2017/11-15/8376615.shtml> (最後檢視 2020 年 1 月 23 日)

中華人民共和國駐俄羅斯聯邦大使館經濟商務處，「中國企業擬投資建設阿爾漢格爾斯克深水港建設項目」，2013 年 4 月 23 日，<http://ru.mofcom.gov.cn/article/jmxw/201304/20130400098986.shtml> (最後檢視 2020 年 4 月 3 日)

中華人民共和國商務部貿易救濟調查局，「俄羅斯“北緯通道”或將引入中印投資 促進北極港口發展」，2017 年 12 月 18 日，<http://trb.mofcom.gov.cn/article/zuixindt/201712/20171202686238.shtml> (最後檢視 2020 年 4 月 5 日)

中華人民共和國國務院，「全面開展全國老工業基地和老工業區調整改造」，2013 年 12 月 2 日，<http://www.scio.gov.cn/xwfbh/yg/2/Document/1352231/1352231.htm> (最後檢視 2020 年 2 月 9 日)

中華人民共和國國務院新聞辦公室，國新辦舉行《中國的北極政策》白皮書發佈會，2018 年 1 月 26 日，<https://www.scio.gov.cn/xwfbh/xwfbh/wqfbh/37601/37852/index.htm> (最後檢視 2020 年 3 月 2 日)

央視網，「中國製造打造北極新名片」，2017 年 12 月 9 日，<http://news.cctv.com/2017/12/09/ARTIUyOFJXLK3yNIj09bOaZ1171209.shtml> (最後檢視 2020 年 4 月 3 日)

俄羅斯衛星通訊社，「俄諾瓦泰克向絲路基金出售「亞馬爾 LNG」9.9%股份收入 730.7 億盧布」，2016 年 4 月 27 日，[http://big5.sputniknews.cn/russia\\_china\\_relations/201604271019006376/](http://big5.sputniknews.cn/russia_china_relations/201604271019006376/) (最後檢視 2020 年 4 月 3 日)

俄羅斯衛星通訊社，「普京親臨亞馬爾 LNG 首批液化天然氣裝船現場」，2017 年 12 月 9 日，<http://big5.sputniknews.cn/russia/201712091024242297/> (最後檢視 2020 年 4 月 13 日)

法國國際廣播電台，「冰上絲綢之路對加拿大意味着什麼？」，2018 年 2 月 20 日，<http://www.rfi.fr/tw/中國/20180220-冰上絲綢之路對加拿大意味着什麼> (最後檢視 2020 年 1 月 29 日)

新華網，中國共產黨第十八屆中央委員會第一次全體會議公報，2012年11月15日，[http://www.xinhuanet.com//18cpenc/2012-11/15/c\\_113697156.htm](http://www.xinhuanet.com//18cpenc/2012-11/15/c_113697156.htm)（最後檢視2020年1月3日）

新華網，習近平在參觀《復興之路》展覽時強調 承前啟後 繼往開來 繼續朝著中華民族偉大復興目標奮勇前進，2012年11月29日，[http://www.xinhuanet.com//politics/2012-11/29/c\\_113852724.htm](http://www.xinhuanet.com//politics/2012-11/29/c_113852724.htm)（最後檢視2020年1月30日）

新華網，習近平當選國家主席、國家軍委主席，2013年3月14日，[http://www.xinhuanet.com//2013lh/2013-03/14/c\\_115030367.htm](http://www.xinhuanet.com//2013lh/2013-03/14/c_115030367.htm)（最後檢視2020年1月3日）。

新華網，「習近平：打造中蒙俄經濟走廊」，2014年9月12日，[http://www.xinhuanet.com//world/2014-09/12/c\\_1112448804.htm](http://www.xinhuanet.com//world/2014-09/12/c_1112448804.htm)（最後檢視2020年3月27日）

新華網，中華人民共和國國民經濟和社會發展第十三個五年規劃綱要，2016年3月17日，[http://www.xinhuanet.com//politics/2016lh/2016-03/17/c\\_1118366322.htm](http://www.xinhuanet.com//politics/2016lh/2016-03/17/c_1118366322.htm)（最後檢視2020年2月2日）

新華網，「吹響反貧困的決戰號角——東北“脫貧攻堅”一線調查」，2016年12月27日，[http://www.xinhuanet.com/politics/2016-12/27/c\\_1120194186.htm](http://www.xinhuanet.com/politics/2016-12/27/c_1120194186.htm)（最後檢視2020年3月23日）

新華網，「習近平主席在聯合國日內瓦總部的演講」，2017年1月19日，[http://www.xinhuanet.com/world/2017-01/19/c\\_1120340081.htm](http://www.xinhuanet.com/world/2017-01/19/c_1120340081.htm)（最後檢視2020年1月13日）

新華網，「習近平會見挪威首相索爾伯格」，2017年4月10日，[http://www.xinhuanet.com//politics/2017-04/10/c\\_1120783405.htm](http://www.xinhuanet.com//politics/2017-04/10/c_1120783405.htm)（最後檢視2020年3月24日）

新華網，「“冰上絲綢之路”吸引世界目光」，2018年1月28日，[http://www.xinhuanet.com/world/2018-01/28/c\\_129800444.htm](http://www.xinhuanet.com/world/2018-01/28/c_129800444.htm)（最後檢視2020年1月13日）

新華網，中共中央印發《深化黨和國家機構改革方案》，2018年3月21日，[http://www.xinhuanet.com/2018-03/21/c\\_1122570517.htm](http://www.xinhuanet.com/2018-03/21/c_1122570517.htm)（最後檢視2020年1月30日）

新華網，「習近平同芬蘭總統尼尼斯托舉行會談」，2019年1月14日，[http://www.xinhuanet.com/politics/leaders/2019-01/14/c\\_1123989078.htm](http://www.xinhuanet.com/politics/leaders/2019-01/14/c_1123989078.htm)（最後檢視2020年1月29日）

新華網，「中俄元首簽署《中華人民共和國和俄羅斯聯邦關於發展新時代全面戰略協作夥伴關係的聯合聲明》」，2019年6月6日，[http://www.xinhuanet.com/world/2019-06/06/c\\_1124588505.htm](http://www.xinhuanet.com/world/2019-06/06/c_1124588505.htm)（最後檢視2020年3月9日）

新華網，「盤點 31 省份常住人口：廣東連續 13 年居首 東北三省負增長」，2019 年 6 月 17 日，[http://www.xinhuanet.com/politics/2019-06/17/c\\_1124633087.htm](http://www.xinhuanet.com/politics/2019-06/17/c_1124633087.htm)（最後檢視 2020 年 2 月 4 日）

新華網，「新時代中俄務實合作“多點開花”」，2019 年 9 月 18 日，  
[http://www.xinhuanet.com/asia/2019-09/18/c\\_1125012213.htm](http://www.xinhuanet.com/asia/2019-09/18/c_1125012213.htm)（最後檢視 2020 年 3 月 9 日）

新華網，「俄羅斯天然氣通過中俄東線天然氣管道正式進入中國」，2019 年 12 月 2 日，[http://m.xinhuanet.com/2019-12/02/c\\_1125299431.htm](http://m.xinhuanet.com/2019-12/02/c_1125299431.htm)（最後檢視 2020 年 3 月 20 日）

新華網，「普京批准俄聯邦北極國家基本政策」，2020 年 3 月 6 日，  
[http://www.xinhuanet.com/2020-03/06/c\\_1125669557.htm](http://www.xinhuanet.com/2020-03/06/c_1125669557.htm)（最後檢視 2020 年 3 月 22 日）

第一財經日報網，「親身實探亞馬爾：讓中國用上北極氣的超級工程」，2017 年 1 月 12 日，<https://www.yicai.com/news/5204254.html>（最後檢視 2020 年 4 月 3 日）

澎湃號-國家發展改革委新聞，「大連帶動遼寧沿海經濟帶發展：佈局 19 個園區，撐起半壁江山」，2019 年 7 月 3 日，  
[https://www.thepaper.cn/newsDetail\\_forward\\_38311461](https://www.thepaper.cn/newsDetail_forward_38311461)（最後檢視 2020 年 3 月 27 日）

## 英文部分

### 政府官方文件

The White House, *National Security Strategy of the United States of America*, December 2017.

U.S. Department of Defense, 2019 Department of Defense Arctic Strategy, Jun. 2019.

U.S. Department of Defense, *Indo-Pacific Strategy Report*, Jun. 1 2019.

U.S. Department of Defense, *Sustaining U.S. Global Leadership: Priorities for 21 st Century Defense*, Jan. 5 2012.

### 書籍

Baylis, John, and Steve Smith, Patricia Owens (2008), *The Globalization of World Politics: An Introduction to International Relations*, New York: Oxford University Press.

Cline, Ray (1975), *World Power Assessment : A Calculus of Strategic Drift*,

Washington D.C.: Center for Strategic and International Studies, Georgetown University.

Cohen, Saul (2008), *Geopolitics: The Geography of International Relations*, MD.: Rowman & Littlefield Publishers.

Conley, Heather, and Caroline Rohloff (2015), *New Ice Curtain –Russia's strategic reach to arctic*, Washington, D.C.: Center for Strategic and International Studies.

Ekaterina, Klimenko (2014), *Russia's Evolving Arctic Strategy*, Solna: Stockholm International Peace Research Institute.

Flint, Colin (2012), *Introduction to Geopolitics*, New York: Routledge.

Hamllton, Danlel, and Andras Slmonyl (2014), *Advancing U.S.-Nordic-Baltic Security Cooperation*, Washington : Center for Transatlantic Relations.

Henderson, James, and Julia Loe (2014) ,*The Prospects and Challenges for Arctic Oil Development*, Oxford: Oxford Institute for Energy Studies.

Lubina, Michał (2017), *Russia and China: A political marriage of convenience – stable and successful*, Berlin: Verlag Barbara Budrich.

MacFarquhar, Roderick (1987), *The origins of the Cultural Revolution 3*, New York: Columbia University Press.

Mackinder Halford (1919), *Democratic Ideals and Reality: A Study in the Politics of Reconstruction*, Chapter 6 THE FREEDOM OF NATIONS, London: Constable and Co., Ltd.

Keohane, Robert, and Joseph Nye (2011), *Power & Interdependence (4th Edition)*, London : Pearson.

Krasner, Stephen (1983), *International Regimes*, New York : Cornell University Press.

Rachman, Gideon (2011), *Zero-Sum Future: American Power in an age of Anxiety*, New York: Simon & Schuster.

Schrager, Allison (2019), *An Economist Walks into a Brothel: And Other Unexpected Places to Understand Risk*, London:Penguin.

Schweller, Randall (2003), Progress in International Relations Theory: Appraising the Field, in Colin Elman and Miriam Fendius Elman, eds. , *Progress in International Relations Theory: Appraising the Field*, Cambridge Mass.: MIT Press.

Schweller, Randall (2003), New Realist Research on Alliances: Refining, Not Refuting, Waltz's Balancing Proposition, reprinted in John Vasquez and Colin Elman, eds., *Realism and the Balancing of Power: The New Debates*, New York: Prentice Hall.

U.S. Department of Defense (2014), *U.S. National Arctic Strategy: Preparing Defensive Lines of effort for the Arctic*, Virginia: U.S. Department of Defense.

Waltz, Kenneth (2010), *Theory of International Politics*, Long Grove: Waveland Press.

- Aleksandrovna, Arkhipova and Borisovna Bubnova (2018), A proposal for ecological and geological monitoring of mining enterprises in the Far Eastern region of Russia, *European Geologist*, pp. 20-24.
- Bennett, Mia(2014), The Maritime Tiger: Exploring South Korea's Interests and Role in the Arctic, *Strategic Analysis*, Vol. 38, No. 6, pp. 120-122.
- Bjola, C.(2013), "Keeping the Arctic 'cold': The rise of plurilateral diplomacy", *Global Policy*, No. 4(4), pp. 347-358.
- Brosnan, Ian, and Thomas Leschine, Edward Miles (2011), "Cooperation or conflict in a changing Arctic?", *Ocean Development and International Law*, No. 42(1-2), pp. 173-210.
- Dittmer, Jason, and Sami Moisiö, Alan Ingrama, Klaus Dodds (2011), "Have you heard the one about the disappearing ice? Recasting Arctic geopolitics", *Political Geography*, Vol.30 Issue 4, pp. 202-214.
- Donnelly, Corine (2017), "Messages on Arctic policy: Effective occupation in postage stamps of the United States, Canada, and Russia", *Geographical Review*, No. 107(1), pp. 236-257.
- Henrikson, Alan (1998), Diplomacy for the 21st Century: "Re-Crafting the Old Guild," 503rd Wilton Park Conference, "Diplomacy: Profession in Peril?" *Wilton Park Occasional Paper 1*, Steyning: Wilton Park Conferences.
- Humpert, Malte, and Raspotnik, Andreas (2012), The Future of Arctic Shipping Along the Transpolar Sea Route, *Arctic Yearbook 2012*.
- Jakobson, Linda(2010), "China Prepares for an Ice-Free Arctic", *SIPRI Insights on Peace and Security*, No. 2, pp. 1-16.
- Käpylä, Juha, and Harri Mikkola (2016), "The promise of the geoeconomic Arctic: a critical analysis", *Asia Europe Journal*, Vol.14 Issue 2, pp. 203-220.
- Lasserre, Frédéric (2010), "China and the Arctic: Threat or Cooperation Potential for Canada?", *China Papers*, No. 11, pp. 1-16.
- MA, Xinmina (2019), "China's Arctic policy on the basis of international law: Identification, goals, principles and positions", *Marine Policy*, pp. 265-276.
- Moore, Thomas, and Donald Gautier, eds. (2017), *The 2008 Circum-Arctic Resource Appraisal: U.S. Geological Survey Professional Paper 1824*, Virginia: U.S. Geological Survey.
- Natali, M, and D. Watts, M. Rogers, et al (2019), Large loss of CO<sub>2</sub> in winter observed across the northern permafrost region, *Nature Climate Change*, No.9, pp. 852-857.
- Nordea Group (2017), *Climate Change in the Arctic - How global institutional*



investors may help save the unique and relatively pristine region, Nordea Group.

Østhagen, Andreas (2019), *The New Geopolitics of the Arctic: Russia, China and the EU*, Wilfried Martens Centre for European Studies, pp. 13-15.

Qi, Zhou(2008), "*Organization, structure and image in the making of Chinese foreign policy since the early 1990s*", Ph. D. diss., Johns Hopkins University.

Rainwater, Shiloh (2013), "Race to the North: China's Arctic Strategy and Its Implications", *Naval War College Review*, Vol. 66 No. 2, pp. 62-82.

Rose, Gideon (1998), "Neoclassical Realism and Theories of Foreign Policy", *World Politics*, Vol. 51 No. 1, pp. 144-172.

Schweller, Randall (2004), "Unanswered Threats: A Neoclassical Realist Theory of Underbalancing", *International Security*, Vol. 29 No. 2, pp. 159-201.

Scrivener, D. (1989), *Gorbachev's Murmansk Speech: The Soviet Initiative and Western Response*, Oslo: The Norwegian Atlantic Committee.

Smirnova, Olga and Lipina, Svetlana (2016), Creation of development zones in the Arctic: methodology and practice, *Arctic and North*, pp. 129-136.

Special Report: Chinese Companies abroad (2005), "*The Dragon Tucks in*", *The Economist*, July 2nd, pp. 61-65.

Tillman, Henry, and Jian Yang, Egill Nielsson (2018), The Polar Silk Road: China's New Frontier of International Cooperation, *China Quarterly of International Strategic Studies*, Vol. 4, No. 3, pp. 345-362.

Vesa, Virtanen(2013), *The Arctic in World Politics: The United States, Russia, and China in the Arctic – Implications for Finland*, Cambridge: Harvard University Press.

## 網際網路

Balmforth, Tom, *Russia plans to set up Arctic air defense 'dome' with S-400 missiles*, Reuters, Dec. 9 2019, <https://www.reuters.com/article/us-russia-arctic/russia-plans-to-set-up-arctic-air-defense-dome-with-s-400-missiles-idUSKBN1YD1GH>, Retrieved Apr. 9, 2020.

Breum, Martin, *Spurred by Chinese and Russian activity, EU President Juncker is making the Arctic more central to EU policy*, Feb. 20 2019, Arctic Today, <https://www.arctictoday.com/spurred-by-chinese-and-russian-activity-eu-president-juncker-is-making-the-arctic-more-central-to-eu-policy/>, Retrieved Apr. 8, 2020.

Chung, Jane, and Yuka Obayashi, *South Korean shipbuilders' lock on LNG tanker market to hold for years*, Reuters, Nov. 18 2018, <https://www.reuters.com/article/us-lng-south-korea-shipping/south-korean-shipbuilders-lock-on-lng-tanker-market-to-hold-for-years-idUSKCN1NP001>, Retrieved Apr. 14, 2020.

Declaration on the Establishment of the Arctic Council,  
<http://arctic-council.org/section/documentation>, Arctic Council, Retrieved Feb. 13, 2020.

European Parliament(2009), *Northern Dimension*,  
[https://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2009\\_2014/documents/deea/dv/0209\\_/0209\\_05.pdf](https://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2009_2014/documents/deea/dv/0209_/0209_05.pdf), Retrieved Mar. 29, 2020.

Executive Intelligence Review, “Arctic Northern Sea Route of the Maritime Silk Road”, Jan. 25, 2018, [https://larouchepub.com/pr/2018/180125\\_artic\\_sea\\_rouge.html](https://larouchepub.com/pr/2018/180125_artic_sea_rouge.html), Retrieved Mar. 29, 2020.

Fedorinova, Yuliya and Olga Tanas, *Russia’s Thawing Permafrost May Cost Economy \$2.3Bln a Year*, the Moscow Times, Oct. 18 2019,  
<https://www.themoscowtimes.com/2019/10/18/russias-thawing-permafrost-may-cost-economy-23-billion-a-year-a67800>, Retrieved Apr. 11, 2020.

Green Car Congress, “*Novatek and Total green-light \$27-billion Arctic Yamal LNG project*”, Dec. 19, 2013,  
<https://www.greencarcongress.com/2013/12/20131219-yamal.html>, Retrieved Mar. 29, 2020.

Hedge, Zero, *China’s mysterious “Arctic Silk Road”*, Nordea Group, Nov. 15 2017,  
<https://oilprice.com/Geopolitics/International/Chinas-Mysterious-Arctic-Silk-Road.html>, Retrieved Jan. 29, 2020.

Hossain Kamrul, “*China’s White Paper on the Arctic: Legal Status Under International law*”, American Society of International Law, May. 31 2018,  
<https://www.asil.org/insights/volume/22/issue/7/chinas-white-paper-arctic-legal-status-under-international-law>, Retrieved Mar. 29, 2020.

HUMPERT, MALTE, *Novatek To Order Up To 42 New Arc7 LNG Carriers Totaling \$12bn*, High North News,  
<https://www.highnorthnews.com/en/novatek-order-42-new-arc7-lng-carriers-totaling-12bn>, Retrieved Apr. 13, 2020.

Ilyushina, Mary and Frederik Pleitgen, *Inside the military base at the heart of Putin’s Arctic ambitions*, Cable News Network, Apr. 5 2019,  
<https://edition.cnn.com/2019/04/04/europe/russia-arctic-kotelny-island-military-base/index.html>, Retrieved Apr. 9, 2020.

Lee, Julian, *OPEC’s Epic Fail Will Hurt All Oil Producers, Even Russia*, Mar. 8 2020, Bloomberg,  
<https://www.bloomberg.com/opinion/articles/2020-03-08/opec-s-epic-fail-will-hurt-all-oil-producers-even-russia>, Retrieved Apr. 16, 2020.

Missile Defense Advocacy Alliance, “*Sea-Based X-Band Radar (SBX)*”,  
<https://missiledefenseadvocacy.org/defense-systems/sea-based-x-band-radar-sbx/>,

Retrieved Mar. 31, 2020.

Nakano, Jane, *Japan to Invest in the Latest Russian LNG Project*, Jul. 12, 2019, Center for Strategic and International Studies, <https://www.csis.org/analysis/japan-invest-latest-russian-lng-project>, Retrieved Mar. 31, 2020.

National Oceanic and Atmospheric Administration, *Arctic Report Card: Update for 2019*, <https://www.arctic.noaa.gov/Report-Card/Report-Card-2019>, Retrieved Apr. 11, 2020.

Novatek, *Arctic LNG 2 is another LNG production-related project of NOVATEK*, <http://www.novatek.ru/en/business/arctic-lng/>, Retrieved Mar. 31, 2020.

Novatek, *Final investment decision made on Yamal LNG project*, [http://www.novatek.ru/en/press/releases/index.php?id\\_4=812](http://www.novatek.ru/en/press/releases/index.php?id_4=812), Retrieved Apr. 13, 2020.

Novatek, *Yamal LNG infrastructure*, [http://www.novatek.ru/en/business/yamal-lng/yamal\\_infrastructure/](http://www.novatek.ru/en/business/yamal-lng/yamal_infrastructure/), Retrieved Mar. 30, 2020.

RFI, *Arctic temperature hits record 21 °C*, Jul. 17 2017, <http://www.rfi.fr/en/20190717-arctic-temperature-hits-record-21-degrees-celsius-climate-change-warming>, Retrieved Apr. 11, 2020.

RIA Novosti, “*Russia to deploy special Arctic force by 2020-Security Council*”, Mar. 27, 2009, <http://sputniknews.com/russia/20090327/120769411.html>, Retrieved Mar. 29, 2020.

RIA Novosti, “*Rosneft, ExxonMobil Discover Oil in Kara Sea Drilling: Rosneft*”, Sep. 27, 2014, <https://sputniknews.com/business/20140927193340878-Rosneft-ExxonMobil-Discover-Oil-in-Kara-Sea-Drilling-Rosneft/>, Retrieved Apr. 16, 2020.

Rosneft Information Division, *Rosneft discovers hydrocarbon deposits on Eastern Arctic shelf*, Rosneft, Jun. 18 2017, <https://www.rosneft.com/press/releases/item/186997/>, Retrieved Jan. 28, 2020.

Roston, Eric and Blacki Migliozzi, *How a Melting Arctic Changes Everything Part II: The Political Arctic*, Bloomberg, May. 16 2017, <https://www.bloomberg.com/graphics/2017-arctic/the-political-arctic/>, Retrieved Apr. 10, 2020.

Scheyder, Ernest, and Vladimir Soldatkin, *Exxon quits some Russian joint ventures citing sanctions*, Reuters, Mar. 1 2018, <https://www.reuters.com/article/us-exxon-mobil-russia-rosneft-oil/exxon-quits-some-russian-joint-ventures-citing-sanctions-idUSKCN1GC39B>, Retrieved Apr. 18, 2020.

Soroka, George, “*Putin's Arctic Ambitions: Russia's Economic Aspirations in the Far*

*North*”, May. 5, 2016, Foreign Affairs,  
<https://www.foreignaffairs.com/articles/russia-fsu/2016-05-05/putins-arctic-ambitions>,  
Retrieved Mar. 29, 2020

South China Morning Post, *How China’s Polar Silk Road can make Canada the next big Asian power*, Feb. 3 2018,  
<https://www.scmp.com/week-asia/opinion/article/2131565/how-chinas-polar-silk-road-can-make-canada-next-big-asian-power>, Retrieved Jan. 29, 2020.

TACC, *Northern Fleet to create air defense ‘dome’ over Russian Arctic with S-400 missile systems*, Dec. 9 2019, <https://tass.com/defense/1097107>, Retrieved Apr. 9, 2020.

The Guardian, *Trump confirms he is considering attempt to buy Greenland*, Aug. 18 2019,  
<https://www.theguardian.com/world/2019/aug/18/trump-considering-buying-greenland>, Retrieved Apr. 9, 2020.

The State of the Century, “*The Geopolitical Realities of Eurasia*”, Feb. 22 2013,  
<https://thestateofthecentury.wordpress.com/2013/02/22/the-geopolitical-realities-of-eurasia/>, Retrieved Mar. 29, 2020.

U.S. Air Forces in Europe and Air Forces Africa, *Bomber Task Force returns from flights in the Barents Sea Region*, Dec. 6 2019,  
<https://www.usafe.af.mil/News/Press-Releases/Article/2009924/bomber-task-force-returns-from-flights-in-the-barents-sea-region/>, Retrieved Apr. 9, 2020.

U.S. Energy Information Administration, INTERNATIONAL Overview - China, May. 14 2015, <https://www.eia.gov/international/analysis/country/CHN>, Retrieved Jan. 31, 2020.

Vladimir, Soldatkin, *Russia's Rosneft finds first oilfield offshore eastern Arctic*, Reuters, Jun. 18 2017,  
<https://www.reuters.com/article/us-russia-rosneft-arctic/russias-rosneft-finds-first-oilfield-offshore-eastern-arctic-idUSKBN1990I5>, Retrieved Jan. 28, 2020.

WSJ News Graphics, *Barrel Breakdown*, Apr. 15 2016, The Wall Street Journal,  
<http://graphics.wsj.com/oil-barrel-breakdown/>, Retrieved Apr. 16, 2020.

## 俄文部分

### 政府官方文件

Правительстве России, “**Об Основах государственной политики России в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу**” (「2020 年前及

更遠的未來俄羅斯聯邦在北極的國家政策原則」), 18 сентября 2008,

<http://government.ru/info/18359/>, Retrieved Apr. 1, 2020.

Правительстве России, “**Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года**“ (「2020 年前俄羅斯聯邦北極地區發展和國家安全保障戰略」), 20 февраля 2013, <http://government.ru/info/18360/>, Retrieved Apr. 1, 2020.

Президент России, “**О внесении изменений в Указ Президента Российской Федерации**“ (「俄羅斯聯邦北極地區陸地領土」), 2 мая 2014, <http://static.kremlin.ru/media/events/files/41d4d8e8206d56fc949d.pdf>, Retrieved Apr. 1, 2020.

Президент России, “**Федеральный закон о развитии арктической зоны Российской Федерации**“ (「俄羅斯聯邦北極地區發展聯邦法」草案), 14 июль 2016

Правительстве России, “**Утверждён план развития инфраструктуры Северного морского пути до 2035 года**“ (「2035 年前北方海航道基礎設施發展規劃」), 30 декабря 2019, <http://government.ru/docs/38714/>, Retrieved Mar. 20, 2020.

Президент России, “**Об основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года**“ (「2035 年前俄羅斯聯邦北極國家基本政策」), 5 марта 2020, <http://www.kremlin.ru/acts/news/62947>, Retrieved Mar. 20, 2020.

Министерство энергетики Российской Федерации, “**ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ СТРАТЕГИЯ РОССИИ НА ПЕРИОД ДО 2030 ГОДА**“ (「2030 年前俄羅斯能源戰略」), 13 ноября 2009, <https://minenergo.gov.ru/node/1026/>, Retrieved Mar. 20, 2020.

## 論文期刊

Загорский, АА. (2016), Россия и Китай в Арктике: разногласия реальные или мнимые?, *Мировая экономика и международные отношения*, Т. 60, № 2, pp. 63-71.

Загребнов, Евгений (2007), *Экономическая организация китайской миграции на российский Дальний Восток после распада СССР*, Прогнозис, Т. 9, № 1, pp. 252-277.

Стешин, Д., и О. Вандышева(2008), “Глава Федеральной миграционной службы Константин РОМОДАНОВСКИЙ: 'Погромов, как в Париже, в России не будет!'”, *Комсомольская правда*, No. 28, p. 8.

## 網際網路

Белкомур, **Глубоководный район морского порта Архангельск**, <http://belkomur.com/belkomur/2.php>, Retrieved Apr. 4 2020.

Белкомур, **Предмет проекта (суть проекта)**, <http://belkomur.com/belkomur/2.php>, Retrieved Apr. 4 2020.

Эксперт, **Восемь опор и одна дорога**, 04 декабрь 2017, <https://expert.ru/expert/2017/49/vosem-opor-i-odna-doroga/>, Retrieved Mar. 30 2020.

Газета.Ру, **Закроют брешь: в Крыму построят свой «Воронеж»**, <https://www.gazeta.ru/army/2019/11/11/12807164.shtml>, Retrieved Apr. 10 2020.

Президент России, **“Российско-японские переговоры”**, 29 апреля 2013, <http://kremlin.ru/events/president/news/17997>, Retrieved Apr. 13 2020.

Правительстве России, **О заключении концессионного соглашения в отношении будущей железнодорожной линии Обская – Салехард – Надым**, 15 августа 2018, <http://government.ru/docs/33682/>, Retrieved Mar. 29 2020.

Правительстве России, **“ Президент России подписал Указ о совершенствовании государственного управления в сфере развития Арктической зоны”**, 26 февраля 2019, [http://government.ru/dep\\_news/35860/](http://government.ru/dep_news/35860/), Retrieved Apr. 1 2020.

Комментарий, **В чем заключается необычность нового позиционирования китайско-российских отношений**, СИНЬХУА Новости, 6 Июня, 2019, [http://russian.news.cn/2019-06/06/c\\_138119810.htm](http://russian.news.cn/2019-06/06/c_138119810.htm), Retrieved Mar. 9 2020.

Главная - ЛЕНМОРНИИПРОЕКТ, ОАО «Ленморниипроект» получил положительное заключение Государственной экспертизы №853-13/ГГЭ-8066/10 от 25.09.2013 г. по сметной стоимости объекта: «Строительство объектов морского порта в районе пос. Сабетта на полуострове Ямал», 8 октября 2013, <http://www.lenmor.ru/kompaniya/novosti/2013/novostiinstituta/>, Retrieved Apr. 4 2020.

Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики, «Александр Козлов провел рабочую встречу с главой Ямало-Ненецкого автономного округа», 27 Февраль 2019, [https://minvr.ru/press-center/news/21145/?sphrase\\_id=1298995](https://minvr.ru/press-center/news/21145/?sphrase_id=1298995), Retrieved Apr. 3 2020.

Министерство обороны Российской Федерации, Арктический трилистник, <http://mil.ru/files/files/arctic/Arctic.html>, Retrieved Apr. 10 2020.

Nakanune, «Милитаризация» Арктики круглогодичный Северный морской путь. Члены Госкомиссии обсудили реальнонаполнение холодного «Шелкового пути», <https://www.nakanune.ru/news/2015/12/7/22422398/>, Retrieved Oct. 25 2019.

Илья Виноградов, Кольская опорная зона будет развиваться за счет семи кластеров Мурманской области, 10 марта 2017, <https://tass.ru/ekonomika/4084568>, Retrieved Mar. 29 2020.

Илья Виноградов, Михельсон: у "Новатэка" нет противоречий с "Газпромом" по вопросу конкуренции в Европе, 23 ЯНВ 2020, <https://tass.ru/ekonomika/7585953>, Retrieved Mar. 30 2020.

О ТЭК, «Гигант для «Силы Сибири»», Nov. 21, 2019, [http://www.cdu.ru/tek\\_russia/issue/2019/9/657/](http://www.cdu.ru/tek_russia/issue/2019/9/657/), Retrieved Mar. 18 2020.

РБК, Развитие Арктики ставят на рельсы, 27 февраль 2019, <https://www.rbc.ru/newspaper/2019/02/28/5c7583eb9a794701be34b0d5>, Retrieved Apr. 4 2020.

РИА Новости, Массовая миграция граждан Китая на Дальний Восток РФ "крайне опасна", 15 марта 2006, <https://ria.ru/20060315/44336685.html>, Retrieved Apr. 14 2020.

РИА Новости, Китайская компания примет участие в создании порта в Архангельске, 19 октябрь 2016, <https://ria.ru/20161019/1479553662.html>, Retrieved Apr. 5 2020.

РИА Новости, Минэкономразвития подготовило проект развития Арктической зоны России, 10 ноя 2017, <https://ria.ru/20171110/1508533176.html>, Retrieved Mar. 29 2020.

РИА Новости, Турция продолжит установку С-400 в плановом порядке,

<https://ria.ru/20191209/1562150249.html>, Retrieved Apr. 10 2020.

Российская газета, **Архангельский глубоководный порт заработает в 2023 году**, 22 февраль 2017,

<https://rg.ru/2017/02/22/reg-szfo/arhangelskij-glubokovodnyj-port-zarabotaet-v-2023-godu.html>, Retrieved Apr. 5 2020.

Экономика сегодня, **Освоение Арктики 2.0: опорные зоны как северные форпосты России**, 11 Марта 2016,

<https://rueconomics.ru/164259-osvoenie-arktiki-20-opornye-zony-kak-severnye-forposty-rossii>, Retrieved Mar. 29 2020.

TASS, **Госдума приняла закон о либерализации экспорта сжиженного природного газа**, 22 НОЯ 2013, <https://tass.ru/ekonomika/782002>, Retrieved Apr. 2 2020.

The Arctic, **Природные ресурсы**, 17 Декабрь 2019, <https://ru.arctic.ru/resources/>, Retrieved Mar. 29 2020.

