现代快报 星期柒新闻周刊 世界·焦点 2013.12.15 星期日 B3
24小时读者热线:96060 现代快报网www.xdkb.net 官方微博:@现代快报 官方微信:现代快报 E-mail:xdkb@kuaibao.net
World·Field of Vision
责任编辑:潘文军 美编:张晓雅 组版:竺巍

谁在瓜分 北极

当地时间2013年12月2日,俄罗斯北极步兵队在远东罗科索夫斯基军事学院训练场举行野外军演 CFP供图

这里是一处被冰封雪藏了数亿年的极地宝藏。初步勘测发现,北极地区拥有全球未探明石油储量的13%、未开采天然气储量的30%和全球煤炭储量的1/4,仅加拿大一家在这里挖出来的钻石,就可以达到全球产量的1/10。而通过北极的“黄金水道”,将使得跨洋航行缩短十几天。

这里是一片没有国际公约约束的“无主之地”,“圈内”的“北极八国”都想在此分得一杯羹,北冰洋沿岸的“北极五国”更是欲裂土封疆。围绕着北纬66° 34′ 圈以北2100万平方公里的宝藏争夺战一触即发。

A 被冰封数亿年的宝藏

约4亿年前,古生代泥盆纪时期,森林首次出现在赤道地区的古加拿大(今天的北极附近)。最早形成于热带沼泽地区的“煤”,覆盖了今天大半加拿大极区附近的岛屿、北格陵兰以及斯堪的纳维亚等地。

下一个中东

北纬66° 34′ 以北,北极地区。

按目前全世界每天大约8640万桶原油需求量计算,北极仅目前勘测到的石油储量,便能够满足全球3年的供应。

深受资源短缺之苦的人类,在这块千古荒凉的极地冰川下找到了足以让全世界一夜暴富的珍贵宝藏。

根据美国地质勘探局2008年7月23日公布的一份为期4年的评估报告显示,勘探人员对北极圈内25个最有可能拥有油气的地质区域进行了全面评估。报告称,北极地区拥有原油储量900亿桶、天然气储量超过47万亿立方米,占全球未探明石油储量的13%和未开采天然气储量的30%。

美国地质勘探局表示:“广阔的北极大陆架可能是地球上最大的尚未开发的石油储藏地。”另据俄罗斯自然资源和生态部部长特鲁特涅夫估计,除了石油和天然气外,“俄罗斯北极海域大陆架的标准煤储量估计可达1000亿吨,甚至更多。”北极地区总体煤炭储量高达1万亿吨,占全球煤炭储量的1/4。而且这里的煤炭具有低硫等特性,是世界上少有的高品质煤炭。

除化石燃料外,北极地区还有富饶的渔业、森林资源以及镍、铅、锌、铜、钴、金、银、金刚石、石棉和稀有元素等矿产资源。加拿大已在北极圈内开采钻石,产量将达到世界的10%以上。用“第二个中东”来形容北极的资源储量并不夸张。

发现“黄金水道”

如果北极航道开放,从中国上海到德国汉堡的距离将缩短6400公里。而北极第三条航道“穿极航线”的出现,将成为连接东西的捷径。

随着全球气候变暖,冰层融化正在使北冰洋夏季冰面以每10年9%左右的速度消失,海冰融化后浮出水面的“新航道”更令世界兴奋不已。

何剑锋,中国极地研究中心研究员、国家海洋局极地科学重点实验室常务副主任、曾任北极黄河站站长、中国第三次(2008年)和第四次(2010年)北极科学考察首席科学家助理。在其多年的北极科考生涯中,海冰减少是他最直观的感受:“只相差了两年,北冰洋的冰情已有很大变化。2008年,我随队进行第三次科考的时候,“雪龙”船过了北纬85° 后就难以继续前行,海冰覆盖率已达100%;但到了2010年,考察船抵达了北纬88° 26′,沿途有不少开阔水道,北极高纬海域的海冰覆盖率只有70%左右,与2008年形成鲜明对比。”“另外我们在四次北极考察北冰洋中心区(北纬87°)开展长期冰站作业时还经历了一场大雨。北极点附近不下雪而下雨,可见气候变暖的程度。”

中国极地研究中心战略研究室主任张侠说,目前北冰洋的海冰融化进入了“正反馈”趋势,即海冰融化趋势不可更改,海冰越是融化,海水吸热越大,海水吸热越大,加速海冰融化,使得业已存在的东北、西北两条航道的开放时间有所延长。张侠介绍,东北航道2011年有18艘商船通过,而德国的一艘破冰船2011年到达了北极点,那里的海冰厚度已经从2.7米降到了0.9米。我国“雪龙”号科考破冰船也曾于2010年抵近北极点(约180公里),据考察队员称,海冰“融化得相当厉害”。

目前学界普遍认同的北极航道由两条航道构成:加拿大沿岸的“西北航道”和西伯利亚沿岸的“东北航道”。西北航道大部分航段位于加拿大北极群岛水域,以白令海峡为起点,向东沿美国阿拉斯加北部离岸海域,穿过加拿大北极群岛,直到戴维斯海峡。东北航道大部分航段位于俄罗斯北部沿海的北冰洋离岸海域,从北欧出发,向东穿过北冰洋巴伦支海、喀拉海、拉普捷夫海、东西伯利亚海和楚科奇海五大海域,直到白令海峡。这一航道目前开通的时间已达到每年3~5个月。如果北极海冰持续融化,相比于西北航道,东北航道将会首先得到利用。

在现阶段的环球海上航行中,只能通过巴拿马运河或苏伊士运河来连接太平洋和大西洋,甚至需绕道非洲南部好望角。与这些航线相比,北极航道一旦开通将大大缩短航程,带来巨大的商业利益和经济利益。日本的集装箱从横滨到荷兰的鹿特丹港,经非洲的好望角需要航行29天,若经新加坡的马六甲海峡,经苏伊士运河需要22天,但如采用北极航线,仅需15天就可到达。北极航道一旦开通,还可避开日益猖獗的索马里海盗的威胁。

除此以外,一条更短的“穿极航道”正逐步显现,张侠说,这条航线从白令海峡出发,不走俄罗斯或北美沿岸,直接穿过北冰洋中心区域到达格陵兰海或挪威海。好处是处于公海,自由航行不受沿岸国控制,并缩短了航线。

B 无主之地的争夺

与南极不同,资源物产丰饶的北极,至今没有一份像样的国际公约。目前,北极仅有的《斯瓦尔巴群岛条约》规定,挪威斯瓦尔巴群岛成为北极地区第一个、也是唯一的一个非军事区。条约承认挪威“具有充分和完全的主权”,该地区“永远不得为战争的目的所利用”。但群岛以外更广袤地域,就成了周边各国垂涎的无主之地。

箭在弦上

加拿大自2001年以来就开始动用陆军巡逻骑兵对北极地区进行巡视,并组建北极部队。不仅如此,加拿大还定期举行军演宣示北极主权。

2003年,丹麦将国旗插上北冰洋小岛汉斯岛,由此导致与加拿大关系的恶化——加拿大和丹麦对汉斯岛的主权争议已经有30余年。这个布满石头的小岛位于加拿大和格陵兰岛之间。在首次“插旗”之后的两年内,加拿大和丹麦两国之间开展了“插旗”竞赛,两国考察人员轮番登岛,宣布对该岛拥有主权。

2004年,加拿大“独角鲸”军演举行;2005年,加拿大在汉斯岛附近海域进行军事演习,加拿大国防部长亲自登岛,这招致来自丹麦方面的抗议。此后,丹麦派出“图卢哈克”号舰艇前往这一海域巡逻,宣示对汉斯岛的主权。在2009年的“北极主权”防潜演习和“北极熊”演习中,加拿大总理哈珀甚至随潜艇进入水下观摩了半小时的反潜作战。目前,加拿大正在北极地区建造两个军事基地:一个是耗资1亿加元在巴芬岛南尼斯维克镇建立深水港,港口建成后将为加拿大巡逻舰补给燃料;另一个是雷索卢特湾的一处军事设施,加拿大将花费400万加元使其成为加拿大驻北极地区部队的训练中心。

虽然是小国,但丹麦政府的表现毫不软弱。2011年8月,丹麦政府正式发布《2011–2020年丹麦王国北极战略》,并在2012年1月17日宣布新增北极大使以维护丹麦在北极地区的利益。

2001年,俄罗斯率先提出对北极的领土主张。2007年8月2日,俄罗斯北极科考队出动深水探测器,在北冰洋4300米的洋底插上了一面钛合金制造的俄罗斯国旗。2008年9月,俄罗斯通过北极战略规划——《2020年前及更远的未来俄罗斯联邦在北极的国家政策原则》,规划提出,2020年之前,北极将成为俄“首要战略能源基地”;2012–2015年,俄将力争赢得国际社会对俄方拥有北极部分地区经济专属权的认可,并着手开发北极资源。为开采北极能源,俄采取了两个重大举措:其一,建设海上浮动核电站,为寻找北极油气资源的海底钻探提供电力;其二,通过新海洋战略,优先议程是建立一个海军与商业运输公司的共同后勤系统,提高海上商船运输能力。

而早在冷战时期,美国就在挪威、冰岛、丹麦等地部署多个导弹和雷达基地,埋伏下了覆盖北极的军事支持网络。2009年1月,美国政府制定“北极地区政策”,声称美国在北极地区享有“广泛的、基本的国家安全利益”,并要求美国必须具备在北极地区独立行动的能力。为此,美海岸警卫队建造了新型破冰船,并在北极地区建立港口和军事基地。

瓜分大陆架

对这片“未被开发过”的处女地,“北极八国”都表现出了“当仁不让”和“志在必得”的决心。“北极五国”对北冰洋大陆架的需求利益更为直接。据美国地质机构估计,北极油气资源主要蕴藏在离北极国家陆地300–500海里的北冰洋海底,这也使北极五国对北冰洋大陆架的争夺空前激烈。

为延伸各自专属经济区,5国近年来加强了对北冰洋海底调查,并纷纷向联合国大陆架界线委员会提交相关申请。2001年,俄罗斯提出申请,要求将北极地区120万平方公里海底区域(接近北冰洋公海面积的一半)纳入大陆架专属经济区,但因证据不足被驳回。

挪威在2006年递交了延伸专属经济区的相关申请,加拿大和丹麦定于2013年和2014年提交申请。美国虽然不是《联合国海洋法公约》签字国,但它已经表示,将向联合国要求获得阿拉斯加沿岸地区向北冰洋延伸600海里的大片海域。

对此,张侠表示,这些国家提出的外大陆架划界案部分存在相互重叠,技术性的联合国大陆架界线委员会会存在争议的情况下无法作出裁决,这些国家要想如愿,还得通过相互协商解决领土争端。

C 北极开发才刚刚开始

“醉翁之意不在酒”,各国争夺主权,实际上就是争夺北极的资源和航道的控制权。

张侠说,对于北极的开发现状,目前的解读是“已经进入了大规模开发利用的战略准备期”。具体包括政策和战略制定、基础设施建设、破冰运输船建造和港口建设,还有一些能源港的建设投资和离岸油气勘探,“如何开发适用于北冰洋特殊环境的技术”是各国政府目前在战略准备期的主要工作之一。

何剑锋表示,对于北极已探明的陆地上的资源,俄罗斯北部和美国阿拉斯加等地区在开发,而原来被厚厚的海冰覆盖的广阔大陆架区域目前尚处在勘探期。如今,海冰减少、开采成本降低,北极资源开采迎来了一个新时期。

抢道

长久以来,北极的“西北航道”是各国志在必得的战略要地。因为全球变暖导致这些水域的冰盖融化,使无数自然资源曝光。与此同时,它还是一条穿越北极群岛的有吸引力的航道,与通常的巴拿马运河航线相比,走西北航道可以使北美西海岸与亚洲之间的航程缩短6500公里。商业运输成本大大节省,是商业利益非常可观的“黄金水道”。航道军事意义的重大不言而喻。

对西北航道的争议主要发生在美国和加拿大之间。加拿大主张西北航道属于加拿大内水,而美国则坚持西北航道属于国际通道。

东北航道之争主要发生在俄罗斯、美国、欧盟等国间,俄罗斯坚持对北极东北航道的控制,而欧盟、美国和日本则提出享有无害通过权和自由通行权。

争油

在北极的开发中,一贯气焰很强的美国不惜“重兵把守”。但在实际开发过程中,老对手俄罗斯显然是更胜一筹。

2007年,俄罗斯自然资源部宣布,通过对北冰洋海底土壤样品的分析,证实北极圈内罗蒙诺索夫海岭和门捷列夫海岭是俄大陆架的延伸。在圈定地盘后,俄罗斯迅速升级“装备”,加快核动力破冰船队的建设和维护。目前,俄罗斯共拥有9艘核动力破冰船,2007年服役的“胜利50周年”号核动力破冰船,满载排水量达到2.5万吨,装备两个核反应堆,最大破冰厚度达到2.8米。世界上独一无二的核动力破冰船队,使得俄罗斯几乎拥有了在北极地区无限巡航的能力,也使其更容易接近北极地区资源丰富的矿产。

军事保障下,2008年7月18日,时任俄罗斯总统梅德韦杰夫签署法令,部署北极地区资源开发工作,下令俄罗斯国有企业开采北极石油。

列国争霸,远交近攻,有打有和。2011年,俄罗斯石油公司(Rosneft Oil,75%股权由俄政府持有)与英国石油公司(BP)一系列谈判破裂后,旋即转向美国埃克森美孚石油公司。时任俄罗斯总理普京出席了两家公司合作协议的签字仪式。按照协议,双方将共同投资32亿美元,用于北极喀拉海和黑海的勘探。

这份协议意味着今后10年,美孚对该地区的直接投资将达2000亿–3000亿美元。一个防冰平台至少要花费150亿美元,“在北极喀拉海,我们需要至少10个这样的平台”。不少专家认为,虽花费甚巨,但两家公司对北极石油开采的战略意义还是远大于商业价值。

除了美俄,各大石油巨头也都在北极“占地盘”。

荷兰皇家壳牌石油公司以20亿美元获取美国阿拉斯加一项钻探石油资源的合约。与俄罗斯石油公司的合作最终流产并未阻止英国石油公司的脚步,2011年底,由英国石油公司控制50%股份的俄罗斯第三大石油公司俄英合资秋明英国石油公司宣布,公司将投资100亿美元来开发北极油田,并建造一条管道来连接北极油田与石油出口管道。

造梦

各大石油公司虽然出手大方,但实际上,未来10–20年内要在北极开采出上千亿桶石油,对绝大多数国家来说还仍然是“水中花、镜中月”。据预测,北极西北航道需要30–50年才能在全球变暖影响下实现全年通航。在此之前,北冰洋严酷的极地气候,决定了资源的勘测、开采及运输成本将是天文数字,大规模商业开发北极几乎没有可能,更不用说大规模的获利。

然而,这并不能阻止全球企业前赴后继地加入到“北极圈地运动”中来,它们真正的目的,是要在这片空白的土地上描绘出自己未来的梦境。

英国《卫报》2011年7月4日报道称,旅居英国的印度钢铁大王拉克希米·米塔尔正计划在北极圈内500公里处建造大型铁矿场,以开采那里价值230亿美元的铁矿石。

路透社2011年12月报道称,电力和自动化技术集团ABB公司宣布与社交网站Facebook签订价值约1100万美元的合同,为Facebook在美国境外的第一个数据处理中心提供电力。ABB公司在声明中透露,该数据处理中心位于北极圈内,面积相当于11个足球场,当地寒冷的气候有助于冷却其服务器阵列。此举被Facebook的众多“粉丝”称为极具科技含量的“冰冷外表下火热的心”。

与此同时,为了鼓励更多的俄罗斯企业挺进北极,俄罗斯政府将“圈地造梦”运动推向了极致。据悉,俄罗斯政府正计划在北极圈内修建一座超现代化城市,并将其命名为“乌姆卡”,最初可以容纳5000居民。这座北极城市的建造将耗资40亿英镑,它将位于新西伯利亚群岛距离北极点1600公里处的Kotelniy岛上。这里强风肆虐,是地球上最不适合人类生存的地区之一。选在这样的地方建城市,如果不是在开玩笑的话,俄罗斯此举显然更看重战略意义。

D “圈外”的中国

从2010年2月斯德哥尔摩国际和平研究所中国和全球安全项目主任琳达·雅各布森撰写的一份报告《中国走向无冰的北极》开始,中国就被卷入了这场北极争夺战中。雅各布森认为,“中国已经有了一个清晰的北极日程。”

中国无意主导北极

张侠否认了这一观点,“中国没有专门针对北极的政策和战略。”

不过,国际上对于中国想“占有”北极的揣测并未停止。2012年1月28日,日本《产经新闻》在一篇报道中指责称,“中国的目光丝毫没有离开过北极这片肥肉”,它借科学考察为名在北极地区进行地质勘探,企图争夺丰富的油气资源,并通过投资北欧国家构建北极战略据点,控制未来冰川融化后的亚欧北极航线主导权。

对此,中国国家海洋局相关领导表示,日本媒体的这篇报道充满主观臆测之词,它无非是想在北极圈国家和中国之间制造猜忌。在全球关注如何有效应对气候变化的大背景下,中国开展并加强北极科考重点研究的是:“北极地区海—冰—气之间的相互作用”,“北极海冰变化的机理及对全球气候变化的影响”,“北极地区气候和生态环境变化趋势及其对中国气候与环境的影响”等。“在这几次考察过程中,中国方面分别邀请了美国、俄罗斯、日本、韩国、芬兰、法国等国科学家参与,整个科考过程完全公开透明。”

作为《斯瓦尔巴群岛条约》的缔约国,中国享有在挪威斯瓦尔巴群岛地区开展科学考察的权利。经挪威政府同意,中国于2004年在该地区建立了北极科学考察站——中国黄河站,对高空大气物理、大气冰川、生物生态、地质等领域进行了系统的长期观测和考察研究。而在此前,日本、德国、法国、英国、意大利、韩国等都早已在该群岛的新奥尔松地区建立了科学考察站。

中国国际问题研究所研究员阮宗泽表示,北极航线未来开通和运营将对亚欧北美的许多国家产生影响,但是,中国更多的是跟踪和关注,并适当参与,北极航线是全球公共品,不是某一个国家可以主导的。

划界损害的是全世界的权利

何剑锋说,“北极八国”中,冰岛、瑞典、芬兰因为不与北冰洋直接接壤,所以对北冰洋的权利诉求相对其他北极国家要难一些,但这是内部的问题。当面对“非北极国家”的利益诉求时,“不希望别人分蛋糕”是他们对外的普遍心态。

从2007年开始,中国在1996年成立的北极理事会里一直是临时观察国。2013年5月15日,中国才和印度、意大利、日本、韩国和新加坡一起成为北极理事会的正式观察员国。

张侠说,对于北极的主权争议,与中国单个国家没有多大关系,因为中国和北极既没有领土纷争,也没有大陆架延伸的地质联系。与很多域外国家一样,除了对北冰洋的利用(比如自由航行和飞越、公海渔业和海底的矿藏资源利用)拥有合法权利外,北冰洋200海里专属经济区的资源,未来要通过国际市场的贸易来公平获取,鼓吹中国“北极威胁论”,要么是无知,要么是别有居心。

张侠指出,北极各国对沿海大陆架的纷争由来已久,各国间有很多重合。值得注意的是,“虽然北极各国陆续开始对北冰洋的外大陆架划界和中国的关系不大,不过一旦划界成功,公海的海底部分势必有所减少,将会对包括中国在内的世界各国的在北冰洋海底‘区域’权利带来不利影响。”根据测算,如果这些北极国家对外大陆架的主权要求全部通过,北冰洋的国际海底将缩小为现在的1/9左右,即从288万平方公里缩小到34万平方公里。中国海洋大学极地研究室郭培清指出,一旦同意北极理事会成员国的主权要求,将严重侵犯全球包括中国在内的公共资源。

至于现在普遍认同的两条航道,张侠表示,利用俄罗斯一侧的东北航道对我国的经济利益比较大。

据《中国经济周刊》