

极地国际问题研究通讯

 同济大学极地与海洋国际问题研究中心

2020年 第1-2期 (总第
30-31期) Volume 9,
No. 1-2, 2020

Bulletin of International Studies on the Polar Regions (Quarterly)

本期主要内容

专题报道

- 《蓝狐岛：彼得大帝、白令探险队与打北方探险》书评

焦点关注

- Development and Prospect of the “Polar Silk Road”
- 以人类卫生健康共同体理念深化中国国际战疫合作

极地政策研究

- 特朗普政府北极战略变化的国内因素分析

中心研究生论文摘要

- 领导权与全球公域国际规则的制定—以《南极条约》为例

极地学术动态

- 2020年上半年本中心学术活动

《极地国际问题研究通讯》信息均来源于相关媒体，除特别注明外，欢迎转载。但敬请在转载时注明由本刊提供。

《极地国际问题研究通讯》季刊
3、6、9、12月出版
本期出版日期：2020年6月30日
<http://spsir.tongji.edu.cn/index.asp>
地址：200092 上海市同济大学
电话（传真）：021-65984182

学术委员会主任 夏立平
学术委员会（按姓氏笔画为序）
王传兴 陈丹红 陈玉刚 苏平 陆俊元 宋黎磊
杨剑 张侠 郭培清 夏立平 徐世杰 潘敏
主编 潘敏

《极地国际问题研究通讯》信息均来源于相关媒体，除特别注明外，欢迎转载。但敬请在转载时注明由本刊提供。

CONTENT

Book Review

- Island of the Blue Foxes by Stephen R. Bown

Focus

- Development and Prospect of the "Icy Silk Road"
- Deepening China's international epidemic cooperation with the concept of human health community

Polar Policy

- Analysis of Domestic Factors of Trump Administration's Arctic Strategy Changes

Postgraduate Thesis Abstracts in Our Center

- Leadership and International Rules-making in the Global Commons-Take the Antarctic Treaty as an example

Polar Research Brief



【专题报道】

一本引人入胜的北极探险记

——《蓝狐岛》书评

夏立平

(同济大学极地 & 海洋国际问题研究中心主任、教授)

由加拿大当代著名畅销书作家斯蒂芬·鲍恩撰写、龙威翻译的《蓝狐岛》一书2020年由北京大学出版社出版。斯蒂芬·鲍恩专注于发掘科学史、探险史领域的非虚构题材,已出版十部图书,屡屡收获业界盛赞。代表作包括《白色爱斯基摩人》(White eskimo)、《最后的维京人》(The Last viking)、《疯狂、背叛与鞭刑》(Manes, betrayal and the lash)及《坏血病》(Scw v y)等。其中,《白色爱斯基摩人》于2016年获得表彰极地主题最佳非虚构图书的威廉·米尔斯奖(William Mills Prize for Polar Books),《最后的维京人》于2012年荣膺《科克斯书评》年度最佳图书。

《蓝狐岛》一书首次详尽披露媲美哥伦布远航美洲的帆船时代探险壮举的白令探险队抵达白令海峡与阿拉斯加。该书描写了“圣彼得”号探险船对北极地区的探险。“圣彼得”号探险船是大北方探险(1733-1743年)派出的两艘探险船之一。大北方探险也被称为第二次堪察加探险。这次探险是史上最为雄心勃勃且有充足资金支持的科学之旅,持续时间近十年,跨越三大洲。它在地理、制图和自然历史方面取得的成就堪与詹姆斯·库克(James Cook)的著名航行、亚历山德罗·马拉斯皮纳(Alessandro Malaspina)和路易斯·安托万德·布干维尔(Louis antoine de bougainville)的科学环球航行,以及刘易斯(Lewis)和克拉克(lark)横跨美国大陆的远征相媲美。探险队中有一位博物学家,名叫格奥尔格·斯特勒(Georg Steller),是德国人,他通过观察,第一次给欧洲提供了美洲太平洋沿岸地区动植物的科学记录,包括北海狮、大海牛和暗冠蓝鸦。这项令人惊叹的事业由俄国彼得大帝在18世纪20年代初期策划,由丹麦水手维图斯·白令(Vitus Bering)领导,花费了约一百五十万卢布,占当时俄国国家年收入的六分之一。然而,尽管资金雄厚,目标远大,大北方探险同时也是帆船时代最为黑暗的历险之一,海难、折磨和求生贯穿了整个探险过程。大北方探险意在向欧洲展示俄国的壮丽与先进,同时将帝国疆域开拓至亚洲北部并通过太平洋到达美洲。

白令最初的提议是一次规模适中的探险之旅,但女沙皇安娜给他下达的最后指令却使得这次探险的规模空前膨胀。他将率领一支近三千人的队伍,包括科学家、秘书、学生、翻译、艺术家、测量员、海军军官、船员、士兵和技术工人,所有这些人首先要横跨西伯利亚,许多人还要远行至堪察加半岛的东海岸。他们不得不在还没有道路的森林、沼泽、苔原中跋涉,长达五千英里,还得携带丁具、铁器、帆布、食品、药品、图书资料和科学设备。

这是一个野心勃勃的计划,只有拥有无限权力的绝对独裁者才有可能完成。面白令却不得不克服有限的供应和顽固的等级制度所带来的种种困难。面白发出的命令随时有可能被来自圣彼得堡的追加指令撤销,令人瞠目结舌。但情况有时就是这样,一般都是他手下那些人干的。他们因为不同意他的决定,就写告状信,送到圣彼得堡去。这次探险是一个奋斗、阴谋和私利的恶性循环厄运笼罩着探险队。两艘探险船向美洲进发时,船上的食品只够吃一个夏天,而不是最初计划中够吃两年的量。当陆地渐渐远去,军官们立即开始相互龃龉。船上共约有一百五十人,他们注定要经受航海史及北极探险历史上所有磨难中最为悲惨和可怕的一次煎熬。

在西欧国家眼中,当时的俄国才刚从一个野蛮的闭塞之地变成一个稍微文明点的国家。在那个时候,俄国政治充满凶险,腐败横生,变化无常。许多探险队员对此皆有体会,无论是在边疆的日子里,还是在之后的岁月里。

面白的副手是俄国军官阿列克谢·奇里科夫(Aleksei Chilikov),此人性情急躁,自视颇高。他俩都是前一次大探险的老队员。这次探险的科学目标同样宏大,包括调查西伯利亚的动植物和矿产,破除关于西伯利亚土著居民的古怪传言。但最重要的,这次探险的目的是要巩固俄国对整个地区的政治控制,并以某种方式推进俄国在鄂霍次克和堪察加半岛的定居点范围,如建立学校、畜养牲口、寻找铁矿、经营冶炼厂、修建船、建造深水船等。面白率领的疲惫之师抵达鄂霍次克后,他就得建造船只,向南航行,调查日本的北部海岸和千岛群岛。之后,他要再造两艘船,前往堪察加半岛,建立一个前哨基地,然后向东航行至美洲的太平洋沿岸尼亚。希望能沿着海岸线继续向南,直至加利福尼亚这是一个野心勃勃的计划,只有拥有无限权力的绝对独裁者才有可能完成。

面白却不得不克服有限的供应和顽固的等级制度所带来的种种困难。面白发出的命令随时有可能被来自圣彼得堡的追加指令撤销,令人瞠目结舌。但情况有时就是这样,一般都是他手下那些人干的。他们因为不同意他的决定,就写告状信,送到圣彼得堡去。这次探险是一个奋斗、阴谋和私利的恶性循环。厄运笼罩着探险队。

1741年6月,在历经数年横跨西伯利亚之后,在工人们终于造好并装备了“圣彼得”号探险船和“圣保罗”号探险船之时,一艘为这次探险运送大部分物资的补给船搁浅在一个沙洲上。两艘探险船向美洲进发时,船上的食品只够吃一个夏天,而不是最初计划中够吃两年的量。当陆地渐渐远去,军官们立即开始相互龃龉。两艘船向东驶去,却没有任何明确的指令。船上共约有一百五十人,他们注定要经受航海史及北极探险历史上所有磨难中最为悲惨和可怕的一次煎熬。1741年的秋天,俄国“圣彼得”号探险船在风雨中飘摇……只见她挂着破烂的风帆,桅杆也断裂了,颠簸着向西驶去,想要穿过暴风雨肆虐的北太平洋。一股寒潮从北而降,雨水变成了雪花。索具和桅杆上都结了冰。然而,甲板上空空荡荡,大多数人都在甲板下方,躺在他们的吊床上,神情沮丧。因为得了坏血病,一个个动弹不得……

蓝狐岛的发现及其意义

王传兴

(同济大学极地 & 海洋国际问题研究中心教授)

由加拿大作家斯蒂芬·鲍恩 (Stephen R. Bown) 所著、由国土资源部国家海洋局极地办公室国际交流处处长龙威翻译的《蓝狐岛: 彼得大帝、白令探险队与打北方探险》(Island of the Blue Foxes: Disaster and Triumph on the World's Greatest Expedition, Hachette Book Group, Inc., 2017) 一书, 于2020年6月由北京大学出版社出版。

虽然这本书并非严格意义上的学术著作, 但中译本的出版, 却有助于我们认识那个地理大发现时代 (Age of Exploration, 15—17 世纪) 的背景和动因, 以及由此给相关国家和个人命运所带来的深远影响: 无论是就一般性的大国地缘政治而言, 还是具体的北极政治而言, 其中还穿插着维他斯·乔纳森·白令 (Vitus Jonassen Bering, 1681. 8. 25—1741. 12. 19) 个人对命运进行抗争和挣扎的细微入深的描写,^①从而使得该书更加具有可读性。

蓝狐岛发现的必然性

蓝狐岛, 即今天俄罗斯勘察加半岛以东的北太平洋中的白令岛 (Bering Island), 于1741年11月6日因“圣彼得”号探险船漂流到该岛的司令湾而被发现。此时距离白令晋升为第一次勘察加探险队的指挥官已经17年了、离他离世则不到1个半月。此书的书名即源自当时“圣彼得”号探险队发现该岛上“像有数不清的蓝狐”。^②

无论在中文语境里还是西方文化语境中, 狐狸的一项总是让人充满想象的。就本书而言, 虽然作者选择“蓝狐岛”作为书名时的想象我们不得而知, 但是蓝狐岛的发现本身却充满着象征意义, 象征着欧洲地理大发现时代终结之际, 后起的俄国在彼得大帝 (1672年6月9日—1725年2月8日) “睁眼看西方”之后, 下定决心“无论采取何种方式, 他都要把他的国家并入欧洲发展的轨道, 走近一个他认为具有现代意识的新时代”。^③从几开启了白令及其探险队的“大北方探险”活动。

^① 尤其参见[加拿大]斯蒂芬·鲍恩:《蓝狐岛: 彼得大帝、白令探险队打北方探险》(第二章和后记部分), 龙威译, 北京大学出版社, 2020年。

^② [加拿大]斯蒂芬·鲍恩:《蓝狐岛: 彼得大帝、白令探险队打北方探险》, 龙威译, 北京大学出版社, 2020年, 第229页。

^③ [加拿大]斯蒂芬·鲍恩:《蓝狐岛: 彼得大帝、白令探险队打北方探险》, 龙威译, 北京大学出版社, 2020年, 第5页。

从这个意义上说,“白令们”发现蓝狐岛、发现勘察加半岛、发现由俄美公司统治的“俄属美洲”^①,因而有其必然性。虽然俄国政府支持的探险活动是欧洲地理大发现的余波,但俄国的这些活动却持续至今地影响到俄罗斯国家的命运、影响到北极地区的政治、经济、社会和文化等。

蓝狐岛发现的偶然性

与此同时,蓝狐岛由这个白令——维他斯·乔纳森·白令,而非其他的“白令”探险队发现,却又具有偶然性。

偶然性之一:维他斯·乔纳森·白令“生逢其时”。如上文所述,尽管白令晋升为第一次勘察加探险队的指挥官是在1724年12月,此时离1725年2月彼得大帝“将因罹患尿毒症去世”^②才几个月,但由于“1721年北方战争正式结束,彼得可以把注意力转到乌拉尔山脉以东区域”,以防“欧洲大国将开始探索西伯利亚”、从而“必然动摇俄国对这个区域的控制”。^③白令的履历——在俄国海军中服役二十年,也坐船到过北美洲和印度尼西亚——使他很显然“适合指挥一支探险队,前往位置的太平洋海域。”^④

偶然性之二:维他斯·乔纳森·白令“生不逢时”。在个人地位和荣誉的寻求方面,维他斯·乔纳森·白令的晋升曾因战功而“可以说是顺风顺水”,与1720年48岁的时候升为海军二级上尉(可担任指挥官)。但随着1721年北方战争的结束,白令直到1724年2月才以及上尉军衔退伍。这与他的连襟、已荣升海军少将并获贵族头衔的英国人托马斯桑德斯(Thomas Saunders)可谓有着天壤之别。这种自古以来的家族内荣誉和地位的比拼,恰恰偶然性地也落到了白令的头上。^⑤如果说俄国的地理探险计划是白令探险队发现蓝狐岛的必然性因素的话,那么白令的家庭连襟“比拼戏”就成了白令去大北方探险的偶然性因素,从而使得白令探险队“偶然”地发现了蓝狐岛。

^① [加拿大]斯蒂芬·鲍恩:《蓝狐岛:彼得大帝、白令探险队雨打北方探险》,龙威译,北京大学出版社,2020年,第310页。

^② [加拿大]斯蒂芬·鲍恩:《蓝狐岛:彼得大帝、白令探险队雨打北方探险》,龙威译,北京大学出版社,2020年,第28页。

^③ [加拿大]斯蒂芬·鲍恩:《蓝狐岛:彼得大帝、白令探险队雨打北方探险》,龙威译,北京大学出版社,2020年,第26页。

^④ [加拿大]斯蒂芬·鲍恩:《蓝狐岛:彼得大帝、白令探险队雨打北方探险》,龙威译,北京大学出版社,2020年,第29页。

^⑤ 参见 [加拿大]斯蒂芬·鲍恩:《蓝狐岛:彼得大帝、白令探险队雨打北方探险》(第二章),龙威译,北京大学出版社,2020年,第29页。

蓝狐岛发现的意义

本书作者强调，大北方探险“并非只是狂妄帝国一次野心勃勃的尝试”，它更是一个“面对大自然的威力，苦苦挣扎，战胜灾难”的“个人的故事”。^①但在此，我们如果对作者的上述观点反其意而用之，则意味着大北方探险确实“是狂妄帝国一次野心勃勃的尝试”。因为这次狂妄帝国“野心勃勃的尝试”，至今还在对全球地缘政治、尤其是北极地区的政治和安全起到塑造的作用；因为“大北方探险意在向欧洲展示俄国的壮丽与先进，同时将帝国疆域开拓至亚洲北部并通过太平洋到达美洲。”^②

至此，我们发现，历史与现实在不经意间发生了连锁反应式的关联：对中国-俄罗斯-美国与当今北极地区政治安全的想象。而“蓝狐”，刹那间则似乎成了脑海中一缕充满迷幻色彩的、连接过与与现实的历史蓝光：毕竟，这种“之前没有与人类接触过”的动物蓝狐，是曾被白令探险队疯狂地“屠戮、痛殴和砍杀”^③的！



^① 参见 [加拿大]斯蒂芬·鲍恩：《蓝狐岛：彼得大帝、白令探险队雨打北方探险》（第二章），龙威译，北京大学出版社，2020年，第311页。

^② 参见 [加拿大]斯蒂芬·鲍恩：《蓝狐岛：彼得大帝、白令探险队雨打北方探险·序言》，龙威译，北京大学出版社，2020年，第3页。

^③ [加拿大]斯蒂芬·鲍恩：《蓝狐岛：彼得大帝、白令探险队雨打北方探险·序言》，龙威译，北京大学出版社，2020年，第230页。

在学术研究和大众通俗读物之间架一座桥梁

——读《蓝狐岛》有感

潘敏

(同济大学极地与海洋国际问题研究中心)

2016年夏季,我去阿拉斯加调研,到了南方的港口小镇荷马(Homer),看着码头上密密麻麻停靠着各色各样的船只、感慨着现代科技的神速进步时,我想起了270多年前驾着帆船探险北太平洋被困并死于白令岛的白令上校。这是我在地理上最接近这次伟大的探险,大脑里拼凑着从各种科幻、探险故事中得来的画面,但即便我脑洞再大,也无法想象白令探险队员们与蓝狐“战斗”的场景,也没有想到这时在不远处的加拿大有位“历史学家”正在奋笔疾书试图还原白令上校两次探险的历史真实,更没想到四年后的夏季飘着墨香装订精美的中文版《蓝狐岛:彼得大帝、白令探险队与大北方探险》(斯蒂芬·鲍恩著 龙威译,北京大学出版社2020年6月版,下文简称《蓝狐岛》)摆在我面前。

本书讲述维图斯·白令(Vitus Bering)上校于1725-1730年、1733-1743年带领的两次勘察加和白令海探险的真实故事。这场伟大的人类科学探险活动所取得的成就可媲美于此后25年开始的詹姆斯·库克三下太平洋以及意大利探险家马拉斯皮纳(Alessandro Malaspina)于1791年发现阿拉斯加马拉斯皮纳冰川、法国探险家路易斯·安托万·德·布干维尔(Louis Antoine de Bougainville)的环球航行(1766-1769)等,但我们对此却所知甚少。本书作者根据探险队员的考察笔记和回忆录、相关档案资料以及研究性文献,重点描述了第二次勘察加探险(又称北方大探险)最后一个阶段的历史画面:探险队被困蓝狐岛(即现在的白令岛),在探险队员被坏血病折磨得死去活来、船只被毁、缺衣少食、蓝狐侵扰的情况下如何自救如何脱险,故事跌宕起伏、惊心动魄。我花了两天时间读完这部不是虚构胜似虚构的故事,看得我时而心惊胆战、时而心潮澎湃、时而扼腕叹息。《蓝狐岛》不可不读。

(一)

作者从这个伟大探险的历史背景娓娓道来。1697年,彼得大帝亲政后的第四年,沙皇政府派遣一支由250人组成的俄国大使团出访欧洲,为了使自己能切实观察欧洲社会发生的变化,彼得大帝化名随团出访,亲自在荷兰和英国的造船厂当工人。游历欧洲使彼得大帝认识到欧洲的强大在于其海上力量,为了使其帝国迎头赶上,走上海上扩张之路,他从欧洲招募了造船工人、航海家、水手,并设法让博学之士移居俄国,

本书的主人公丹麦海军将领白令和第二次勘察加探险队的德国博物学家格奥尔格·斯特勒(Georg Steller)就是其中的两位。但彼得大帝海上扩张野心受阻于沙皇帝国没有出海口,帝国的欧洲部分只有圣彼得堡这么一个的出海口,而帝国的亚洲部分因强大的清帝国的存在,进出海洋不可能方便。彼得大帝于是将目光盯上了北太平洋海域,差不多在临终前,他选择了白令率领第一次勘察加探险,并给予厚望:开通与日本和中国的贸易、巩固沙皇在未开发的西伯利亚的控制权、如有可能将帝国的版图拓展至美洲。

勘察加半岛,在俄帝国的东端,与圣彼得堡的直线距离4200英里。“怎么去”是个非常严峻的问题。白令带着25名探险队员和数千磅的辎重(全部的造船材料以及队员们好几年的行李),在地方社会极其吝啬的资助下横穿没有道路的西伯利亚,实际上探险队走过的路是这个距离的数倍之多,因为经常要走回头路、翻越崎岖不平的山脉。1727年春探险队终于到达目的地勘察加半岛。在第一次勘察加探险中(1725-1730)的五年中,在北太平洋上的海上航行总共50天,他们航行到白令海峡并顺利返回,但由于恶劣的天气他们没有看到阿拉斯加海岸。这次探险很成功但也留下了遗憾,促使白令申请第二次探险,沙皇政府的批示不仅很快下来了,而且还大大扩展了探险队的规模和探险目标。沙皇政府希望通过这次探险向欧洲各国展示俄国的实力和先进。

从1733年4月开始,白令率领着这支由科学家、秘书、学生、翻译、海军军官、水手、技术工人以及部分家属组成的近3000人的探险队陆陆续续离开圣彼得堡向鄂霍茨克出发,到1741年6月,在白令任船长的“圣彼得”号和亚历山大·奇里科夫任船长的“圣保罗”号离开勘察加半岛驶向北太平洋时,已经过去整整8年时间的了。在这期间,探险队遇到了一系列问题,但最为严重的是补给船的损失。没有补给船,意味着探险队无法按计划在阿拉斯加进行越冬,必须在一个短短的考察季节里驶入未知海域进行考察,然后迅速返航,稍有差池,后果不堪设想。但好像是上帝要考验这支探险队似的,进入太平洋的第10天,狂风暴雨使两艘船永远地失去了联系。

奇里科夫率领的“圣保罗”号于6月20日落单后,继续向东北方向航行,并与7月中旬发现美洲大陆,船员们大喜过望,但大悲随之而来,奇里科夫相继派出的仅有的两艘登陆艇不知所踪,15名探险队员下落不明,与土著人两次照面无果而终。这时船上的物资已经严重缺乏,尤其是淡水,没有小船,无法上岸取水。奇里科夫决定于7月27日返航,10月12号“圣保罗”号艰难地回到了出发地——彼得罗巴甫洛夫斯克(勘察加半岛南方的港口)。但其姐妹船“圣彼得”号仍在一千多英里外的海面上苦苦挣扎,遭遇着前所未有的困境。

11月,“圣彼得”号被困蓝狐岛:坏血病的折磨(身患坏血病的队员都想早早去见上帝,因为死了比活着更好)、糟糕的饮用水、逆风、恐怖的暴风雨、临近冬天、考察船再也顶不住狂风暴雨的折磨深陷沙地,探险队面临着灭顶之灾。这时故事进入了高潮:那个一直脾气暴躁、目中无人的德国博物学家斯特勒成了探险队的主心骨,他用他的智慧和知识挽救了这支探险队。岛上及附近海域丰富的蓝狐、海豹、海獭、海牛也“功不可没”,没有这些动物,队员们也将一个个饿死在岛上。养好身体,度过严冬,才能想办法回家。第二年春夏,队员们利用搁浅在沙滩上的“圣彼得”号残骸重新建造一艘小的新船,仍命名为“圣彼得”号,幸存者架着这艘船于1742年8月26日回到了勘察加半岛,这时距离他们的出发已过去15个月了。队员们在教堂举行一个简短的捐款仪式(完成白令船长的遗愿)后,各奔东西。这就是故事的大体情节。

(二)

后人对“圣彼得”号航海情形的了解得益于斯特勒所撰写的考察笔记,这个笔记不仅记述了他对北太平洋地区的原住民、动物、植物的观察,还详细记录了他对考察队的观察以及他本人的大量不满情绪。如果没有这部日记,作者就不可能撰写这么精彩的故事,也因为这部日记,使斯特勒成为书中最为鲜活最具个性也是作者着墨最多的人物,这本书好看,离不开作者对这个人物的塑造。

作者采取先抑后扬的手法。在被困蓝狐岛之前,斯特勒一直都是令人讨厌的家伙:恃才放旷,优越感十足,刻薄刁钻,态度生硬,对考察队的指挥人员指手画脚,不顾别人的感受,这样他几乎与船上所有的人都搞不好关系,军官们对他不理不睬,对他提出的大多是正确的建议和意见置若罔闻,最后竟然发展成只要斯特勒认为是正确的,那一定是错误的。而一般考察队员也把他当猴耍,拿他调侃。

另一方面,斯特勒是位思维敏捷、才华横溢的人,还是个工作狂,他对工作热情让船上所有的人以及我们后人都汗颜(这也可能是很多人看不惯他的原因,因为他使很多人相形见绌),他能算计好考察队员上岛取水的时间,利用这个空档上岛观察动植物;在被困蓝狐岛冻得瑟瑟发抖、生死存亡的关头还在记录他的发现和观察。当然后人对他也不薄,北太平洋有好几种动物是以他的名字命名的,斯特勒松鸡、斯特勒海狮、斯特勒海牛等等。总之,斯特勒就是当下人常说的智商高情商低的人。读到这个部分,这个人物形象已经很丰满立体,不管你喜不喜欢他,但你一定记得他。

但作者的高明之处在于:前文对斯特勒的刻画只是为后文凸显这位英雄人物作铺垫。考察队被困蓝狐岛,正是这个人们一直讨厌和嘲讽的斯特勒拯救了考察队。他把对工作狂热精神投入到拯救被坏血病折磨得奄奄一息的队员:不知疲倦地满岛寻找草药、捕猎动物,想方设法为队员们改善伙食;不仅如此,他还鼓励队员们坚持活下去,

最后他治好了所有患坏血病的队员，甚至虚弱如白令船长在离开人世时也已摆脱了坏血病的折磨。没有他，“圣彼得”号上的人都将葬身于北太平洋。斯特勒此时已经成为考察队的灵魂，人们对他言听计从。他本人性情也大变，对身边的人也和蔼可亲起来。最终他赢得了所有人的尊敬和爱戴。如果这是虚构的故事，到此时就可以这么圆满喜剧收场了，皆大欢喜。

但这不是虚构的故事，作者在后记中交代了斯特勒令人扼腕的结局（作者好像舍不得这位英雄人物似的），也把读者的情绪带入到低谷：当队员们各自散去之后，斯特勒选择留在堪察加半岛，那年冬季，在没有报酬的情况下给土著人的孩子传授知识，整理考察报告，第二年他继续在半岛上进行科学观察。但此时新沙皇登基，俄国排外情绪高涨，斯特勒曾一度被捕，但最终宣判无罪。1746年冬季，他带病踏上西返的旅程，在一个寒冷的夜晚，拉雪橇的人自己进一家旅馆取暖，把斯特勒扔在室外，当人们发现他时，他已经无药可救了。他就这样离开了人世，年仅37岁。彼得大帝的开放政策给了斯特勒施展抱负的机会，但成也萧何败也萧何，另一个沙皇政府的排外政策毁掉了这位才华横溢的英雄。

（三）

《蓝狐岛》是国内首部关于北极探险的研究性科普译作（商务印书馆于2017年出版了罗伯特·E·皮里（Robert E. Peary）的《征服北极点》，这是一部北极探险活动实录的译作），这对渴求北极知识的中国大众来说，可谓久旱逢甘露。近十多年来，中国的北极社会科学研究从无到有，蒸蒸日上，但大多数研究成果都囿于小小的北极研究学术圈内，大众不易获得。媒体星星点点的北极知识报道吊足了大众的胃口，他们迫切想了解北极，北极的历史、北极的探险、北极的当下和北极的未来。这部译作可以部分满足中国大众的阅读需求。对从事极地课程教学的大学老师和选修极地课程的学生来说，这是必读的著作。

我们可以从很多角度来评价《蓝狐岛》。比如，语言专业的人可以从翻译的视角来评价这本书，翻译一部作品很难摆脱原有语言习惯的束缚，因此从英文著作翻译过来的中文译著中，出现长达到40个字以上的句子司空见惯，这给汉语阅读者带来了障碍，而《蓝狐岛》的译者龙威先生在充分理解原文意思的基础上，照顾了汉语阅读者的习惯，将英文中的长句子处理成汉语中的短小句式，译文文笔优美，洋溢着轻快流畅的汉语散文风格，中国文化的典故和成语在译著中随处可见。这部译著可以说是在“信”、“达”的基础上达到了“雅”。翻译是项吃力不讨好的工作，在这个浮躁、现实、利益至上的时代能在繁重的工作之余，将一部精湛的著作呈献给中国读者，译者狂热的工作热情堪比书中人物格奥尔格·斯特勒。

最后我想从学术著作大众化撰写的角度来谈几句。前几天看到一篇介绍历史学家许倬云的文章，作者在文中指出：许先生的“历史写作游走于学术与大众之间，既有扎实的学术成就，也因历史通俗写作而蜚声于世。他试图为学界与大众之间搭起一座‘桥梁’”（徐悦东：《许倬云：游走在学术与大众之间》，《新京报》，2020年7月26日）。在学术研究和大众通俗读物之间建一座桥梁，用这句话来形容《蓝狐岛》的撰写特色，再恰当不过了。在专业化与通俗化两种写作模式日渐泾渭分明的当下，学术研究成为学者们自娱自乐的活动，学术成果游离于大众的视野之外，甚至连最接地气的历史著作多数也让大众不知所云，偶尔出现一、两位试图把学术成果介绍给大众的学者也被学术界“群殴”。《蓝狐岛》的作者根据探险队员的考察笔记和回忆录、相关档案资料以及研究性文献，把俄罗斯历史上这次伟大的探险活动编织成一个波澜壮阔、高潮迭起、通俗易懂的故事，其写作模式值得当代学者尤其是历史学者的效仿。



《极地国际问题研究通讯》信息均来源于相关媒体，除特别注明外，欢迎转载。但敬请在转载时注明由本刊提供。

比《鲁滨逊漂流记》更精彩的《蓝狐岛》

苏平

(同济大学极地 & 海洋国际问题研究中心 讲师)

《蓝狐岛》的名气虽然远比不上世界名著《鲁滨逊漂流记》，然而论精彩程度却有过之无不及。这本书记录了史上规模最大、范围最广的白令大北方探险，历时近十年，跨越三大洲。从圣彼得堡一路向东，横穿西伯利亚，最终跨海远行，抵达日本和阿拉斯加。

《蓝狐岛》是在白令探险队员的手稿基础上整理而成，作者参阅了大量的史料，因此从这部书里不仅可以看到《鲁滨逊漂流记》中的荒岛求生故事，更可以得到很多启示。这次探险原计划只是一次规模适中的探险之旅，然而沙皇安娜却将其赋予了太多的帝国野心，大北方探险需要向欧洲展示俄国的壮丽与先进，同时将帝国疆域开拓至亚洲北部并通过太平洋到达美洲。白令需要调查西伯利亚的动植物和矿产，巩固俄国对整个地区的政治控制，还需要向南航行调查日本的北部海岸，然后向东航行至美州的太平洋沿岸。这个野心勃勃的计划给沿线的百姓带来巨大的灾难，他们需要无偿为探险提供物质支持，还需要担任苦力在森林、沼泽、苔原的条件中运送成吨的工具、图书、设备以及官员的奢侈品。也给探险队带来厄运，为了尽快完成沙皇的任务，探险队在补给船搁浅的情况下，仍然决定向美洲进发，船上约有一百五十人，注定要经受航海史上所有磨难中最为悲惨和可怕的煎熬。

《蓝狐岛》也有一些闪光的人物，比如德国科学家斯特勒，他通过细致的比较观察找到了治疗坏血病的方法，挽救了蓝狐岛上的船员，并以极高的热忱在大探险中从事科学研究。

可以说，《鲁滨逊漂流记》是适合少年阅读的历险记，倡导追求冒险、个人奋斗的社会风气。而《蓝狐岛》是适合成年人阅读的历险记，让人看到超出能力的野心误国误民；探险对于一部分人只是飞黄腾达的通道，却因此付出生命的代价；那些象征权力、地位的奢侈品在蓝狐岛上一文不值……

【**焦点关注**】

Development and Prospect of the “Polar Silk Road”

by Xia Liping,

Professor and Dean of Institute of International and Public Affairs and Director of Center for Polar and Oceanic Studies of Tongji University

Abstract: The "Polar Silk Road" is an important component of the Belt and Road Initiative (BRI). In building the "Polar Silk Road", China advocates the Silk Road Spirit featuring peace and cooperation, openness and inclusiveness, mutual learning and mutual benefit. Through developing the Arctic shipping routes, China encourages joint efforts to build an economic passage linking China and Europe via the Arctic Ocean. China commits itself to working with countries along the "Polar Silk Road to engage in all-dimensional and broad-scoped cooperation and establish constructive and pragmatic partnerships. On this open and inclusive cooperation platform, all parties concerned can give full play to their comparative advantages under the principle of shared benefits through consultation and collaboration, so as to build an Arctic community with a sustainable shared future.

The "Polar Silk Road" is an important component of the Belt and Road Initiative (BRI). In July 2017, President Xi Jinping proposed to jointly build a "Polar Silk Road", which gained active response and participation from relevant parties in the international community. The "Polar Silk Road" therefore has become an important international public product and a new platform to build a new layout for open international cooperation. Following the Silk Road spirit featuring peace and cooperation, openness and inclusiveness, mutual learning and mutual benefit, the "Polar Silk Road aims at jointly building an economic passage linking China and Europe via the Arctic through developing the Arctic shipping routes, where countries along the Road will engage in all-dimensional cooperation

in various areas and establish positive and pragmatic partnerships. On this open and inclusive cooperation platform, all parties concerned can give full play to their comparative advantages under the principle of extensive consultation, joint contribution and shared benefits, so as to build an Arctic community with a sustainable shared future.

1. The "Polar Silk Road" Has Great Significance for Trade Development of China and the World

In recent years, global warming has made Arctic shipping routes usable in part time of summer. In the summer of 1997, Finland's passenger liner UIKKU traveled through an Arctic route to Asia for the first time. Since then, the international shipping industry has been increasingly interested in navigating through Arctic shipping routes. It is predicted that by 2030, climate change and technological advance will extend the navigable period of Arctic shipping routes from the current about 4 months in summer to over 6 months, and enlarge the height volume via the Northeast Passage to one quarter of the total trade between Asia and Europe. Scientists studies show that the Arctic shipping routes can carry 10% of the cargo transportation between Europe and the Pacific, and provide services for the Siberia coasts of Russia and parts of Canada along the Northwest Passage. In 2017, 9.7 million tons of cargo were transported via the Northeast Passage. Russian President Putin estimated that freight volume of the Northeast Passage will increase tenfold to 80 million tons by the end of 2025.

Chinese President Xi Beijing put forward the BRI in 2013, and proposed to jointly build the "Polar Silk Road" in 2017. In the same year, China's National Development and Reform Commission and State Oceanic Administration jointly issued The Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative, which, for the first time, defined the Arctic route as one of the three major maritime passages under the BRI, and made it an important part of the "Polar Silk Road" in the new era. China's Arctic Policy, issued in

January 2018, stated that China “hopes to work with all parties to build a ' Polar Silk Road' through developing the Arctic shipping routes." Since then, the idea of polar Silk Road" has been turned from ideas into action. The Polar Silk Road" is of great significance to promoting economic and social development of the Arctic region, adjusting the landscape of international transportation and trade, and alleviating problems in global resource supply.

The Arctic shipping routes under the "Polar Silk Road" will further strengthen ties among East Asia, Europe and North America by adding new marine transportation links Lamont these regions. For one thing, this will bring benefits to the logistics and shipping industry: a great cut in the sailing distance and delivery time of goods between Europe and Asia will be made, thus bringing about an increase in capital turnover rates of enterprises and a reduction in logistics costs, energy consumption and pollution emission. For another, this will also have a profound impact on global economy and trade landscape. For example, the gradual development of the Northeast Passage will further strengthen trade and economic ties and inter dependency among European regions along the North Atlantic coast, Scandinavia, Russia, Northeast Asia and China. Thus the growing reciprocal economic interactions will benefit all relevant countries, including China.

When the Arctic shipping routes are fully open, the voyage range from ports of China's mainland to those in Europe will be cut from 13, 000 nautical miles on traditional routes to 8,000 nautical miles, reducing transportation cost by around 30% . This will provide multiple opportunities for China to promote its foreign trade, boost regional and marine economy, and build itself into a maritime power. In terms of China's layout of regional economic development, the Arctic shipping routes will provide its northern and eastern coastal regions with new opportunities. With regard to China's layout of foreign transportation, the routes can offer more diversified choices of marine transportation routes, which will reduce China's dependence on trade routes via the Indian Ocean and diversify security risks of marine transportation. The Arctic shipping routes, linking China and

Europe, can be developed into a u maritime Silk Road economic belt” for China-Europe exchanges, which will not only greatly reduce marine transportation costs of China's international trade, but also have an important significance to its economic development.

II. China and Relevant Countries Have Made Significant Progress in Jointly Developing the Arctic Shipping Routes

During a state visit to Russia, Chinese President Xi Beijing said, on July 3 , 2017, in an interview with Russia's mainstream media that China welcomed Russia s proposal to jointly develop the Primordial international transport corridor and would actively participate in it. He called for joint efforts to develop and utilize maritime routes, particularly the Arctic shipping routes, and build a " Polar Silk Road". During his meeting with Russian Prime Minister Dmitri Medevac on July 4 in Moscow, President Xi Beijing stressed that Russia was an important partner in China5s efforts to advance the BRI, and that the two sides should collaboratively develop the Arctic shipping routes to forge a Polar Silk Road and well implement the inter connectivity projects. Since then, significant progress has been made in the joint development of Arctic shipping routes by China and relevant countries.

In August 2013, the ice class merchant ship "Yong Sheng" of China Ocean Shipping Company (COSCO)1 arrived at the Port of Rotterdam via the Northeast Passage. It is the first Chinese merchant ship to transit through this passage and to sail in the Arctic, therefore gaining the fame as the "Arctic Shipping Pioneer". In July 2015, "Yong Sheng" completed another voyage through the Northeast Passage to Germany's Port of Hamburg and sailed back via the same route. This is the first time that a Chinese merchant ship has completed a two- way shipping through Arctic shipping routes, hence pioneering a new round-trip line between China and Europe. COSCO SHIPPING Group sent five vessels for six voyages in 2016 via the Northeast Passage, five vessels in 2017, and vessels for eight voyages in 2018. COSCO SHIPPING Specialized2 accomplished nine voyages via the

Passage in 2018, the year in which the company carried out the most Arctic voyages over the years.

In 2012, the polar research vessel "Xue Long" traversed the Northeast Passage for the first time on China's fifth Arctic scientific expedition. In 2017, it sailed through the Central Passage and Northwest Passage for the first time on China's eighth Arctic scientific expedition. In July 2019, China's first domestically-built polar research vessel "Xue Long 2" was delivered for use, with a capability of scientific exploration in the Arctic. By far, five types of Chinese vessels have made 32 voyages in total through the Northeast Passage. To ensure safety of navigation, all these voyages were guided by Russian nuclear-powered icebreakers.

China and Japan have also started cooperation on the "Polar Silk Road". China COSCO SHIPPING Group and Japanese company Mitsui O. S. K. Lines are working together to develop the Arctic Ocean shipping routes so as to transport liquefied natural gas (LNG) to the Asian market, which could reduce transport time by more than a half. The two companies co-own three Yakima Arct7 ice-breaking LNG carriers, among which VLADIMIR RUSANOV was the first and was delivered on March 26, 2018. The Chinese Ministry of Transport has been providing services and guidance for merchant vessels traveling via the Arctic shipping routes. Considering the limited hydro climatology data about Arctic shipping routes available for Chinese merchant vessels, it published Guidance on Arctic Navigation in the Northeast Route and Guidance on Arctic Navigation in the Northwest Route respectively in 2014 and 2016.

III china and Relevant Countries Have Taken Key Steps in Jointly Developing Arctic Resources

As a vast region with rich and diverse resources, the Arctic occupies an important role in global resources landscape. The Arctic has huge energy reserves such as oil, natural gas, and methane. Other Arctic resources include metallic minerals like precious metals,

non-metals, rare metals, precious minerals like diamond, and non-metallic minerals like apatic. In 2009, the United States Geological Survey in its first Circum-Arctic Resource Appraisal estimated that at least 90 billion barrels of oil might remain to be found under the Arctic seabed, accounting for about 13% of the world's undiscovered oil resources. Some experts say that the Arctic may contain one-fifth of global oil and gas resources. Russia claimed that oil reserve in the Russian region of the Arctic might be twice as much as the proven oil reserves in Saudi Arabia. The Arctic Ocean is shallow, with more than half of the continental shelf area less than 50 meters beneath the water, making it easier to exploit energy. The Arctic Ocean and its coastal areas are likely to become one of the major oil-and natural gas-producing regions in the world.

China, Russia and France are working together to develop the Yamal LNG Project (referred to as the Yamal Project). At the invitation of the Russian government and Russian natural gas producer PAO NOVATEK, China National Petroleum Corporation joined the Yamal Project in 2013. Located within the Arctic Circle, the Yamal Project is the largest LNG project at the highest latitude in the world, with a total investment of about \$ 30 billion. It is based near the town of Sabetta on the Yamal Peninsula and close to the Ob Bay, with the license for natural gas exploration valid until 2045. The proven natural gas reserves in the operation area are about 1.3 trillion cubic meters, of which the gas condensate reserves are about 60.18 million tons, Yamal Project is owned and operated by Yamal LNG, a joint venture of Novatek (Russia) , Total (France) , CNPC (China) , and the Silk Road Fund (China) , with the latter two holding 20% and 9.9% of the shares respectively.

In order to reduce the impact of extreme weather conditions in the Arctic on the construction cycle of the project and to effectively control the investment in equipment installation, the Yamal Project adopted a modular construction scheme: individual modules of LNG plants were made in factories in advance and then shipped to the Yamal site for assembly. The overall weight of modules required for Phase I of the Yamal Project was

approximately 600,000 tons. Seven Chinese companies, among the nine contractors, fabricated a total of approximately 480, 000 tons of modules, including the core ones. This is first time that China has undertaken construction of LNG core modules, including the ,gesture two With the help of general contractor Yamal GAS and the proprietors, China atonal Offshore Oil Corporation successfully mastered the construction technology of LNG more supply modules, thus accompanying the upgrade from low-end manufacturing to core technology and showing the world its ability to build the largest LNG modules

China also undertook the transportation of these modules constructed in China to the Alabama site. In July 2016, the 40, 000-ton semi-submersible ship "Xia Zhi Yuan 6" managed COSCO SHIPPING Group, loaded with four Yamal Project modules, set sail from Tianjin to the Arctic Port of Beretta via the Northeast Passage. This was the first time for a COSCO SHIPPING Group semi-submersible vessel (non-ice class) to travel through the Northeast Passage. This passage is 8, 000 nautical miles shorter than traditional routes, saving time by 32 days. In the same year, the "Xiang Yun Kou" vessel with a load capacity of 50, 000 tons shipped natural gas mining modules to the Russian Port of Beretta within the Arctic Circle via the Northeast Passage. " Xiang Yun Kou" is by far among the world's most advanced semi submersible vessels with its largest deadweight up to 48, 000 tons. It can carry more than 90% of types of the world's oil drilling platforms and large-scale marine engineering products. In July 2017, China completed construction of all modules and transported them to Yamal ahead of schedule, advancing the operation of Phase I to the second half of 2017.

Yamal Project is planned to be built in three phases. Upon full completion, it will be capable of delivering 16.5 million tons of LNG and 1 million tons of gas condensate per year to the European and Asian markets for sale. Ninety-six percent of the LNG products in the current contract period have been pare-sold to customers including Chinese companies according to long-term agreements. Every year at least four million tons of LNG will be

sold to the Chinese market. During the 5-month summer of the Arctic each year, it will take 19 to 21 days for LNG sold to Asia to be shipped across the Bering Strait via the Northeast Passage and finally reach China and other Western Pacific coastal regions. To this end, Yamal designed and manufactured 15 ARC7 ice-class LNG tankers that can break through floating ice up to 1.5 meters thick. Russian Aeroflot also booked the nuclear-powered icebreaker "Tikka" for navigation through the Arctic to serve the Yamal Project. At other times, LNG will be transported to the Asian market via Europe, taking 39 to 44 days.

As the largest cooperation project that China has invested in Russia by far, Yamal Project is now deemed as a model for pragmatic and energy cooperation between China and Russia. It is an important practice of the "Polar Silk Road" conception, creating a new starting point for international energy cooperation between China and Russia, and between China and France. The project heralds the spring for Chino-Russian cooperation in developing Arctic oil and gas resources.

IV The "Polar Silk Road" Is Highly Promising

The "Polar Silk Road" traversing the Arctic and connecting Europe and Asia, provides not only new opportunities for inter connectivity between Europe and Asia, but also an important way for countries around the world to cooperate for development, jointly respond to crises and challenges, and promote regional peace and stability. It has gained active response from the international community.

Firstly, the BRI proposed by China has received recognition and active participation from the Nordic countries. In April 2015, Denmark, Finland, Norway, Sweden and Iceland became founding members of the Asian Infrastructure Investment Bank successively. In April 2017, high-level representatives of the Nordic countries including Denmark, Finland and Sweden attended the Belt and Road Forum for International Cooperation at invitation, hence bringing economic and trade relations between China and the Nordic countries into a new stage of faster development. Since 2017, high-level mutual visits between China and

the Nordic countries have increased significantly, with continuous progress made in in November of the same year, the Kouvola-Xi'an scheduled freight train began as the first railway link between China and the Nordic countries. Trains are now "LNG in both directions on a regular basis. The launching of the railway express has greatly "Lengthened the inter connectivity between China and Northern Europe, which is helpful to .Giotto "Made in China in Northern Europe, as well as to facilitate the entry of high- Laity products from the Nordic countries such as Finland into the Chinese market.

Secondly, the "Polar Silk Road" initiative fits the Nordic countries, development blueprints. Finland, together with other countries, has proposed the " Arctic Corridor plan to link Eurasian land and sea transportation. The envisioned route from Finland's Rovaniemi to Norway's Port of Kirkenes will link the existing Finnish railway system to the Arctic Ocean. Finland hopes to advance the alignment of the u Arctic Corridor,, with the Polar Silk Road" so as to become a pivotal country connecting the Arctic and Eurasia. Once covered by the u Polar Silk Road" , the Nordic countries will see an increase in trade volume via the Arctic Ocean, and be upgraded from "terminal" to "gateway" in the Eurasian logistics channels. As a country in the Arctic region, - Iceland has always maintained close cooperation with China on polar research. In 2012, the signing of the Memorandum of Understanding on Cooperation in the Field of Marine and Polar Science and Technology between the State Oceanic Administration of the People's Republic of China and the Ministry for Foreign Affairs of Iceland further deepened cooperation between the two countries. In 2014, China and Iceland reached and implemented the first free trade agreement between China and European countries, which substantially promoted bilateral economic and trade cooperation. The "Polar Silk Road" initiative will definitely further enrich the contents of Chino-Icelandic cooperation. The Nordic countries also took the lead in starting negotiations for investment protection agreement with China, and signed bilateral investment protection agreements with China successively. They were among the first batch of developed countries to provide government loans to China, which

have promoted the entry of advanced Nordic technologies and enterprises into the Chinese market.

Thirdly, cooperation on the “Polar Silk Road” is focusing more and more on high technology. The Nordic countries have advantages in many areas of science and technology. The huge Chinese market presents great demands in these areas. Scientific and technological cooperation between the two sides is not only what China needs in its modernization efforts, but also what the Nordic countries hope to see so as to transform this huge potential market into a real one. Thus, the two sides share a common interest in this road. In recent years, through increasingly close cooperation in science and technology, China and the Nordic countries are reaping fruitful results of research and development, next-generation mobile communication technologies, intelligent transportation systems, sustainable cities, energy conservation and environmental protection, new energy, forestry nonferrous metals, geothermal, ocean and polar region. The Nordic countries also allow the Chinese company Aweigh to develop businesses in their markets. Nordic countries had invested \$11.34 billion to China in total, and had received \$ 10.38 billion of Chinese investment. The investment structure of the two sides is becoming more and more balanced.

V. Conclusion

China is facing unprecedented opportunities as well as serious difficulties and challenges in advancing the “Polar Silk Road”. It cooperates with relevant parties to build the “Polar Silk Road” and participates in the governance and development for its own benefits, but also for the benefits of other Arctic stakeholders. Through these efforts, China hopes to build an Arctic community with a shared future featuring win-win cooperation for the well-being of all mankind. While fulfilling its own obligations, China is fully aware of the need to provide international public goods within its capacity and make due contributions to the governance and development of the Arctic. In such circumstances, China should not only strengthen bilateral cooperation with relevant Arctic countries, but also

give an active play to cooperation mechanisms , but not give an arctic play to overcome difficulties and challenges, so as to succeed in building the “Polar Silk Road” with all parties.



《极地国际问题研究通讯》信息均来源于相关媒体，除特别注明外，欢迎转载。但敬请在转载时注明由本刊提供。

以人类卫生健康共同体理念深化中国国际战疫合作

夏立平 祝宇雷

面对新冠肺炎疫情大流行的加速蔓延趋势,中国人民基于习近平主席倡导的人类卫生健康共同体理念,加强国际防疫合作,与世界各国人民携手,同舟共济、共克时艰,体现了休戚与共、合力战疫的责任与担当。

中国积极参与当前全球疫情防控的国际合作实践,可分为两个阶段。

第一个阶段是从新冠肺炎疫情在中国境内突发至有效缓解。一方有难,八方支援。疫情暴发初期便引起全球多国关注,至少有27国对中国伸出了援助之手,包括韩国、日本、泰国、马来西亚、印尼、哈萨克斯坦等向中国提供了援助。在民间捐赠中,盖茨基金会宣布提供500万美元紧急赠款,支持中国抗击新冠肺炎疫情。之后,承诺投入最高1亿美元赠款,其中一部分用于直接帮助中国加速在药物、疫苗及诊断方法研发等方面的工作;中国美国商会的100多家会员企业已向中方提供了总价值约5亿元人民币的资金和物资援助;中国驻美公使徐学渊表示,据不完全统计,仅旅美侨界就为祖国捐赠价值达2100多万美元的资金和物资,留学生捐赠物资和款项也达到310万美元。除此之外,在武汉抗疫前线还活跃着一群外国志愿者,包括来自法国的货运司机、巴基斯坦的“超级志愿者”、加蓬的志愿者“分队长”等。疫情无国界,人间有真情。所有向中国抗击疫情提供人道主义援助的事迹,值得永远铭记。

第二个阶段是从新冠肺炎疫情在中国境外流行至蔓延全球。在新冠肺炎疫情全球蔓延后,中国转向了对其他国家的战疫援助。截至3月20日,习近平主席19次应约与外方领导人通电话,既介绍了中国疫情防控的举措和进展,表达与国际社会休戚与共的中国情谊,又向世界传递了战胜疫情的信心,推动构建人类命运共同体。目前,中国政府已经宣布向82个国家和世卫组织、非盟提供援助,其中多批援助物资已经送达受援方。中国援助主要从政府间援助、医疗技术合作、地方政府援助、民间援助等四个方面做出努力。值得一提的是,中国在对外援助物资上都写有寄语,既有“千里同好,坚于金石”等中国古语,“道不远人,人无异国”的韩国诗句,也有“我们是同海之浪,同树之叶,同园之花”等意大利哲学家名言。这些诗句名言真切传递了中国人民与世界各国人民加强抗疫国际合作、积极构建人类命运共同体的互助心声。

与此同时,在开展防控和救治经验分享、推动联合科研攻关、携手应对共同威胁和挑战方面,中国同其他国家一起为维护全球公共卫生安全作出积极贡献。3月13日,来自奋战在疫情一线、有着丰富临床经验和大城市疫情防控经验的3位中国专家,与美国哈佛大学、哥伦比亚大学等著名机构的科学家和全美100多家顶尖医院的医学

专家等近300人,就新冠肺炎疫情防治问题的多个方面进行了线上视频交流。中美医药界也在加紧进行抗病毒医药研制方面的合作。

除此之外,在舆论引导方面,美国知华派人士也在主持公道。例如,美国国会众议院华裔议员Ted Lieu和亚太裔核心小组(CAPAC)副主席、众议员孟昭文(Grace Meng)发表公开声明,对美国国会众议院少数党领袖凯文·麦卡锡将新型冠状病毒污名化为“中国冠状病毒”的言辞进行了批评。

打造人类卫生健康共同体是构建人类命运共同体的重要组成部分。虽然新冠肺炎疫情是人类共同面临的一场大灾难、大危机和大考试,但国际社会只要秉持构建人类命运共同体理念加强合作,就一定能取得疫情防控的胜利。中国同其他国家共同推进疫情防控国际合作,支持联合国及世界卫生组织在完善全球公共卫生治理中的核心作用,努力践行打造人类卫生健康共同体,就一定能够书写人类命运与共的新篇章。



《极地国际问题研究通讯》信息均来源于相关媒体,除特别注明外,欢迎转载。但敬请在转载时注明由本刊提供。

【极地国家战略政策】

特朗普政府北极战略变化的国内因素分析*

潘敏 王梅**

【摘要】特朗普政府在北极战略安全环境评估、气候环境保护立场, 北极资源开发、北极地区的合作范围、美国在北极的海上力量与军事安全等方面与奥巴马政府期间确有很大的变化, 在某些方面甚至南辕北辙。本文以美国国内因素为视角, 对特朗普政府时期美国北极战略变化的原因进行分析, 主要有三, 一是信奉经济民族主义的特朗普政府为满足自身利益集团和国内经济需求选择了开发北极能源资源的战略; 二是阿拉斯加州政府为了地方经济的发展助推特朗普政府北极战略的变化方向; 三是关键社会群体——阿拉斯加的工人阶层和原住民拥护和支持特朗普政府的北极战略。

【关键词】 特朗普政府 北极战略变化 国内因素

相比较于奥巴马政府, 特朗普政府在北极战略行为上有了较大的转变, 包括对北极地区的战略安全评估发生了变化, 基本放弃了气候、环境保护的立场, 转而选择开发北极地区的资源; 虽然继续强调国际合作有益, 但更警惕国际合作会损害美国利益的双刃作用; 特朗普政府还认为强化北极的军事力量, 是美国实现北极利益的重要保证。为什么特朗普政府在北极战略的选择上出现了如此大的转变? 本文以新古典现实主义理论为视角, 从国内因素的三个方面即国家对外战略决策者的主导、州政府的助推以及社会群体对战略的支持来分析美国北极战略的转变原因。

一、特朗普政府北极战略的变化趋势

虽然特朗普政府到目前为止还未发布美国政府纲领性的北极战略, 但2019年4月和6月, 美国海岸警卫队和国防部分别发布了《北极战略展望》^①和《北极战略》^②,

*本文是国家重点研发计划重点专项子课题“新时期我国参与极地治理研究”(课题编号2019YFC1408205)的中期成果。

** 作者简介: 潘敏: 同济大学极地 & 海洋国际问题研究中心教授; 王梅: 南京艺斌文化艺术培训有限公司职员。

参考文献:

^① U.S. Coast Guard Headquarters, “Arctic Strategic Outlook”, Apr.22, 2019, 网址链接:

https://www.uscg.mil/Portals/0/Images/arctic/Arctic_Strategy_Book_APR_2019.pdf, accessed date: May.11, 2019.

^② Office of the Under Secretary of Defense for Policy, “Department of Defense Arctic Strategy”, June 2019.

加上特朗普政府已公布的与北极地区有关的战略政策文件(如《“美国优先”海上能源战略》^①)以及北极外交性的活动和战略举措和态度(特朗普退出《巴黎协定》)等,可以发现现阶段美国的北极战略与奥巴马政府时间相比较已发生了较为明显的变化,表现在下面五个方面:

(一) 对北极地区的战略安全环境评估发生了变化

2018年12月,威尔逊研究中心的极地研究所组织的“北极与美国的国家安全会议”中屡次提到“新北极”(a new Arctic),2019年5月美国国务卿蓬佩奥在芬兰北极理事会部长级会议上提到了“我们正在进入北极战略新时代”,6月,国防部公布的《北极战略》再次强调北极进入战略竞争时代(in an era of strategic competition)。这表明美国对北极地区的形势研判发生了重大的变化。

美国国防部2016年的《北极战略》认为北极地区总体来说是个以合作为主导的区域,从北极理事会框架下的科学、环境和经济等领域到各国军事(主要是指美国及其盟国之间的合作)和海岸警卫队在科研、环保、贸易、运输、搜救等领域内频繁开展双边、多边的合作^②。但2019年的《北极战略》,强调北极地区的安全环境复杂,尽管发生直接冲突的概率不高,但是该地区局势越来越不稳定,具体表现在三个方面:第一,不断变化的物理环境对基础设施、原住民的生活等造成不利影响;第二,俄罗斯的军事活动增加。俄罗斯建立了新的北极部队,整修港口和基础设施,在北冰洋海岸线建立新的军事基地,建立防空和沿海导弹系统,预警雷达,救援中心和各种传感器网络等。此外还指出中国的科考船只和科考活动可以支持中国未来在北极地区的军事存在;第三,中国试图通过经济杠杆(Economic Leverage)改变北极地区的治理。中国将北极地区的经济活动与“一带一路”战略目标联系起来;通过投资北极国家的战略部门和科学活动增加在北极地区的存在,如中国在冰岛和挪威设有研究站,并在俄罗斯开展能源开发和基础设施项目。

总体而言,2019年的美国国防部北极战略强调威胁力量在上升,北极地区进入战略竞争时代,这与2016年对北极地区和平合作的总体判断很不一致;而且这种威胁不仅仅来自俄罗斯,还来自中国,不承认中国的北极地位,在北极安全环境评估中甚至超出了俄罗斯在美国心中的地位,五个方面的评估中有三项涉及中国。中国一词在

^① “ORDER NO. 3350”,“America-First Offshore Energy Strategy”,

<https://www.doi.gov/sites/doi.gov/files/press-release/secretarial-order-3350-offshore-508.pdf>, accessed date: Oct.16, 2018.

^② Department of Defense, “Report to Congress on Strategy to Protect United States National Security Interests in the Arctic Region”, December 2016.

2016年的国防部战略中仅提到1次(只是在列举北极理事会正式观察员国的名称中出现的,没有指出中国在北极的活动给该地区带来的影响),而2019年国防部的北极战略17处提到中国,且强调中国试图改变北极地区的治理规则和可能的军事存在。

(二) 北极气候与环境保护地位的弱化。

特朗普一上台,便对奥巴马政府的北极战略理念进行了大刀阔斧的改革,主要体现在两个方面,一是对奥巴马政府的北极气候政策置之不理,二是退出《巴黎协定》。

首先,特朗普政府北极战略最为明显的变化就是将奥巴马政府的北极气候政策弃置不顾。北极地区与全球的气候变化有着最为直接的关联,为了彰显美国作为世界领导国的负责任的态度,在北极战略中,奥巴马政府利用美国在世界上的话语权,以环境、气候问题为突破口,将节能减排上升到国家战略问题,将气候变化问题设定为北极战略的优先领域,对此高度重视可见一斑。在第二任总统时期,为了改善北极地区的气候环境,奥巴马总统直接地面对气候变化问题,推出了温室气体减排计划和气候变化适应计划。^①

然而,为了刺激美国石油和天然气工业的发展,也为了让美国在北极的资源开发运动不受法律约束,特朗普政府推翻了奥巴马政府的《气候行动计划》,决定要削减甚至取消北极气候变化项目的资金支持。特朗普政府认为《气候行动计划》阻碍了美国实现能源独立,必须放宽现有能源监管政策,才能复兴美国传统煤炭工业。除此之外,特朗普政府还极力推动将气候变化问题从美国北极战略声明中删除。虽然多家联邦机构联合发布的一份评估报告显示,气候影响正在“美国范围内加剧”,只有采取积极行动才能避免未来出现“重大的损失”,但特朗普政府却不接受此类观点,并计划成立一个内部工作组,以此推翻科学界的共识,即证明“气候变化对美国 and 全球构成重大威胁”是一个伪命题^②。

其次,特朗普退出了奥巴马政府积极推动达成与签署的《巴黎协定》。《巴黎协定》是当代人类应对气候变化的国际法律文本,旨在加强全球范围内应对气候变化威胁,计划全球平均气温较工业化前的升幅控制在2°C以内,并努力达到1.5°C之内。^③奥巴马政府呼吁各国代表一起达成这项有实际意义的条约,^④并签署了《巴黎协定》。

^① 仲平:《美国奥巴马总统“气候行动计划”解读》,载《全球科技经济瞭望》2014年第3期,第20-27页。

^② 《特朗普政府极力推动将气候变化问题从北极政策声明中删除》,极地与海洋门户,2019年5月9日,<http://www.polaroceanportal.com/article/2660>,登录日期:2019年5月20日。

^③ “Adoption of the Paris Agreement”,2015,网址链接:<https://unfccc.int/resource/docs/2015/cop21/eng/109r01.pdf>,accessed date: Oct.6, 2018.

^④ 《奥巴马:巴黎气候大会有望成为限制气温升高的转折点》,环球网,2015年12月1日,<http://world.huanqiu.com/exclusive/2015-12/8078933.html?agt=15438>,登录日期:2019年6月4日。

然而特朗普上任后不久就退出《巴黎协定》。^①特朗普表示从来不相信气候变化的说辞,也不相信《巴黎协定》能在全球节能减排中发挥作用。白宫官方网站不仅删除了奥巴马政府关于气候变化的所有内容,甚至表示人类活动会加剧气候变化的说辞是中国人捏造的一场“骗局”,认为《巴黎协定》的签订损害了美国的经济利益,让美国陷入了十分被动的局面,不仅降低了美国产业与贸易的竞争力,还造成了美国国民的失业。特朗普政府认为真正的环境挑战,并不是我们现在听到的类似气候变暖那些虚假的问题。^②

(三) 北极资源开发的强化

特朗普政府在北极油气资源开采问题上的转变主要体现在:奥巴马政府履行气候、环境保护的承诺,最终禁止了开采政策,而特朗普政府则忽视环保组织和当地弱势群体的反对呼声,废止了奥巴马政府的北极油气资源开采“禁令”,选择开发战略。

奥巴马政府曾经开放了对北极近海石油的开采,但却受到了勘探技术的限制以及环境保护组织的反对,最终在卸任前选择禁止在阿拉斯加北部的楚科奇海和博福特海进行石油钻探7年(2017-2022)。这个禁令的颁布被认为是环保组织取得的重大胜利^③。

而特朗普总统上任不到5个月,便签署了《“美国优先”海上能源战略》的政令,以提供美国民众的就业机会和收入、保障美国的能源安全为目的,推翻了奥巴马的北极开采“禁令”。特朗普政府十分重视美国阿拉斯加及其北极海域的能源和资源开发。为打开美国北极地区油气资源的中国市场,2017年特朗普总统对中国进行国事访问时,阿拉斯加州州长比尔·沃克随行团队。^④同年底,为继续推进阿拉斯加州北坡油田的能源开发计划,美国国会立新法允许在北极国家野生动物保护区进行油气资源钻探。^⑤特朗普政府内政部也批准了在北冰洋地区新的钻井计划^⑥。2018年7月,特朗普政府更

^① “Reference: C.N.464.2017. TREATIES-XXVII. 7.d (Depositary Notification)”, 2007,

<https://treaties.un.org/doc/Publication/CN/2017/CN.464.2017-Eng.pdf>, accessed date: Oct.6, 2018.

^② 《特朗普的北极:持续升温、继续发展、更强军事化》,极地与海洋门户,2016年11月24日,<http://www.polaroceanportal.com/article/1326>, 登录时间:2018年6月5日。

^③ “Obama bans new oil drilling in Arctic Ocean”, Nov.18, 2016, <https://www.bbc.com/news/world-us-canada-38034518>, accessed date: Oct.6, 2018.

^④ Daniel Shane, “These are the companies behind Trump's \$250 billion of China deals”, Nov.9, 2017,

<https://money.cnn.com/2017/11/09/investing/china-trump-business-deals/index.html>, accessed date: Oct.16, 2018.

^⑤ “Buried in the GOP Tax Law Is a Mandate for Arctic Drilling”, Dec. 22, 2017,

<https://futurism.com/buried-gop-tax-law-mandate-arctic-drilling/>, accessed date: Oct.26, 2018.

^⑥ “Trump administration quickly OKs first Arctic drilling plan”, Jul.14, 2017,

<http://www.digitaljournal.com/tech-and-science/technology/trump-administration-quickly-oks-first-arctic-drilling-plan/article/497645>, accessed date: Oct.26, 2018.

是宣布，正考虑在阿拉斯加州美国最大的北极国家野生动物保护区 (Arctic National Wildlife Refuge)进行油气地震测试，以便对该区域的油气资源进行勘察，并绘制地下矿床地图。^①

(四) 北极地区国际合作范围的缩小

特朗普政府在北极地区的外交举措继承了奥巴马政府北极战略中关于国际合作的观点，但是相比较奥巴马政府积极参与北极的各种外交活动，特朗普政府的国际合作范围明显变得狭窄。

在美国任北极理事会轮值主席国期间，奥巴马政府改变过去强硬的态度，强调北极多边合作的重要性，不仅积极寻求与俄罗斯、加拿大等北极理事成成员国的合作，加强与北约盟国和国际组织的合作，甚至还寻求与中国、日本等近北极国家的合作。^②在奥巴马政府看来，在军事和经济能力还不足以支撑其北极地位时，强调多边合作不仅可以使美国站在国际道义的制高点，转移其他参与北极事务国家的视线，还能减轻美国的经济负担，留有足够的余地帮助其恢复经济增长。

虽然特朗普政府没有具体的北极战略来阐述如何参与北极合作，但是通过特朗普政府在2017年颁布的《国家安全战略》^③中，我们推断出其北极战略有关国际合作内容的倾向。第一，抛开奥巴马政府在国际上的“人道主义”，强调国际合作中“美国优先”的利己主义思想。2017年的《国家安全战略》通篇强调“美国优先”的核心主义。显然如果特朗普政府参与到北极事务的合作中，必然是为了维护其美国的国家利益高于国际利益。第二，局限于“低政治领域”的北极合作。为了争夺资源和领导权，特朗普政府停止了奥巴马政府的气候合作，保持着小范围的国际合作，但这种合作对象只局限于其北约盟国，或者局限于“低政治领域”的合作。第三，特朗普政府十分忌惮和警惕中国和俄罗斯在北极的势力发展。特朗普政府在《国家安全战略》中表示，大国竞争重新回归，中国和俄罗斯开始在全球范围和区域内彰显其影响力，这其中必然包括北极地区。2019年的国防部《北极战略》明确将中国、俄罗斯定义为在北极地区的战略竞争对手，减少合作日益明显。第四，强调北极合作中美国的利益。与奥巴

^① “Trump officials may allow 'shaker machines' to search arctic refuge for oil”, Jul.24, 2018, <https://www.theguardian.com/environment/2018/jul/24/alaska-national-wildlife-refuge-seismic-testing-trump-plan>, accessed date: Oct.26, 2018.

^② 刘雨辰：《奥巴马政府的北极战略动因、利益与行动》，载《中国海洋大学学报（社会科学版）》2014年第1期，第10-18页。

^③ “National Security Strategy”, 2017, <https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2017/12/NSS-Final-12-18-2017-0905-2.pdf>, accessed date: Oct.26, 2018.

马政府强调通过北极合作而创造全人类利益的观点相反,2017年的《国家安全战略》中“在多边论坛上取得更好的成果”这一部分,特朗普政府着重强调了美国在北极的个体利益。特朗普政府认为美国应当领导并参与制定形成众多规则、进而影响美国利益和价值观的多边机制。也就是说特朗普在一定意义上肯定北极理事会所发挥的作用,但是美国参与其中,必须保护自身主权,推动美国利益和价值观的发展。

(五) 北极海上力量与军事安全的强化

美国当前在北极地区的海上力量相对俄罗斯而言仍然处于弱势。由于极地设施的缺乏比如破冰船,美国很多实质性的防务甚至科研工作都无法开展。破冰船是一国在北极地区力量与实力的象征,它几乎可以同时实施军事行动、执法、援救、科学研究以及搜救反应行动。关于破冰船的修建,奥巴马政府时期一直处于议而不决的状态。2013年美国国土安全部就曾表示,美国海岸警卫队计划建造六艘破冰船。^①但迟迟没有实质性的动静,从下表美国极地安全破冰船(PSC)计划的授权资金可以看出,奥巴马第二任总统期间,美国破冰船计划的授权资金微乎其微。

特朗普上任后,破冰船预算有了突破性进展:2017年特朗普上任第一年美国破冰船计划授权资金为1.75亿美元,2018年1.69亿,尽管授权资金比奥巴马政府期间有了较大幅度提高,但不足以建造一艘破冰船,2019年为6.75亿,包括一艘破冰船的预算,这是美国40年来的首次^②。同时美国海岸警卫队司令卡尔·舒尔茨(Karl Schultz)上将也表示,特朗普政府会发布一个新的北极战略,新的北极战略也会较奥巴马政府更加注重美国在北极地区“国家安全”方面的工作,首要表现就是增建破冰船,组建破冰船舰队,并且采取更多地直接活动,积极参与北极竞争。^③

表 美国极地安全破冰船(PSC)计划的授权资金

财政年	(美元 百万)	财政年	(美元 百万)
2013	7.6	2017	175
2014	2.0	2018	169
2015	0	2019	675

^① “Is the Coast Guard’s icebreaker project doomed?”, Navy Times, Aug.4,2018,

<https://www.navytimes.com/news/your-navy/2018/08/04/is-the-coast-guards-icebreaker-project-doomed/>, accessed date: Oct.26, 2018.

^② Ryan Uljua, “Trump, Congress earmark 675 million USD for icebreaker program in major move”, 高北新闻网, <https://www.highnorthnews.com/en/major-move-trump-congress-earmark-675-million-usd-icebreaker-program>

^③ “US working on new Arctic strategy”, Janes, Aug.2, 2018,

<https://www.janes.com/article/82145/us-working-on-new-arctic-strategy>, accessed date: Jan.29, 2019.

2016	6.0		
------	-----	--	--

资料来源: Ryan Uljua, “Trump, Congress earmark 675 million USD for icebreaker program in major move”, 高北新闻网,

<https://www.highnorthnews.com/en/major-move-trump-congress-earmark-675-million-usd-icebreaker-program>

除了对北极海上力量的强化, 强大的国防才是一国最好的威慑力, 也是一国展开外交最重要的保障力量。特朗普政府也随时准备以压倒性的力量制止和击败北极地区的威胁。相比较与奥巴马政府温和的北极战略, 特朗普政府显得更加强硬, 必须在北极地区建立一个更强大和有效的军事系统。国防部《北极战略》强调阿拉斯加是重要的军事战略要地, 是美国的北方通道, 必须捍卫美国的北极领土主权, 免受威胁; 必要时争取保持优势的区域平衡力量。北极地区是扩展战略竞争的潜在走廊(美国与印太和欧洲之间), 一旦战略竞争者采取恶意或者强制手段觊觎这些地区时, 国防部需确保优势军事力量; 确保北极公域地区保持自由和开放。这个公域可能不仅仅指北冰洋公海地区, 还包括各国的 200 海里专属经济区。为此, 美国的北极军事战略方针是与盟国和战略伙伴合作是实现这个战略目标的基石; 保持美国北极地区的战略威慑, 国防部必须能够迅速有效应对北极地区出现的威胁, 能够阻止战略竞争对少的入侵; 支持美国其他部门、机构和社区的作用, 并与其紧密合作, 保家卫国。同时, 实现北极军事战略目标的手段有较大的变化, 强调提高美军的作战能力和加强以规则主导的北极秩序的重要性, 特别是“加强北极地区以规则为基础的秩序”应当是未来长时间处于主导地位的战略行动手段。

二、美国北极战略成因解释与本文的分析视角

通过上文分析, 特朗普政府在北极战略安全环境评估、气候环境保护立场, 北极资源开发、北极地区的合作范围、美国在北极的海上力量与军事安全等方面与奥巴马政府期间确实有较大的变化, 在某些方面甚至南辕北辙。这种变化的原因是什么? 一直以来, 人们普遍认为美国的北极战略是基于美国和北极国家的关系而形成的。与北极传统强国俄罗斯和加拿大相比, 美国算不上是真正意义上的北极强国。

加拿大是美国的盟国, 但是在北极地区也拥有着重要的利益和诉求。基于这样的身份与利益诉求, 美国对加拿大的北极战略呈现两种状态。首先是盟友之间的合作战略。北极安全问题一直是美加两国合作的主要内容。一直以来, 加拿大被视为美国本

土防御的北方前线,美国也会保证加拿大的国家安全。^①除了军事安全的合作,美国和加拿大在北极的气候环保问题以及科学考察方面也一直保持着良好的合作战略。但是由于边界和航道的问题,双方的北极关系也存在一定的分歧。有关波弗特海的海上边界问题,双方一直没有达成一致,都坚持声称对此拥有主权。西北航道的法律地位问题也是美加北极事务上的分歧所在,加拿大对外一直宣称对西北航道拥有主权,称西北航道是加拿大传统内水的一部分。但是美国方面坚决反对这种说辞,认为西北航道属于国际航道,适用过境通行权。^②

相比较美国针对加拿大的北极战略,美国对俄罗斯的北极战略则显得更加复杂。由于北极在俄罗斯的重要地位,俄罗斯在北极的实力是无国能及的。然而北极特殊的自然环境以及美国长时间对北极地位的忽视,美国在北极的实力远远逊于俄罗斯。美国想要顺利开展北极事务,与俄罗斯达成合作伙伴关系也是至关重要。目前俄美两国已经在北极渔业、航运安全和生态环境保护等低政治领域保持多边合作关系,例如,美国和俄罗斯在《北极海空搜救合作协议》协议下一直保持积极合作。^③但美俄的合作是十分有限的,2015年,还是奥巴马任职期间,俄罗斯发布了《2020年前俄罗斯国家安全战略》,战略中将美国及其北约盟国称为政治对手与安全隐患。^④之所以会在国家战略中公然反抗美国,是因为奥巴马政府及其盟国一直对俄罗斯独立自主的内政和外交政策进行打压与遏制,目的是为了削弱俄罗斯的实力,维护美国世界霸权的地位。

同时一些近北极国家,例如中国、日本等也逐渐参与到北极地区,对美国的北极战略走向也有一定的影响。作为同盟国,美国与日本的北极事务一直保持合作的关系,包括北极航线的安全、美国的北极军事安全等。日本也始终保持着积极配合美国战略调整的姿态。美国对中国参与北极事务的行为也基本持开放的战略选择,也将北极议题纳入与双边的合作之中。奥巴马政府时期,自第二轮中美战略与经济对话以来,中美就北极议题举行了一系列会谈。发展合作的同时,美国也同样忌惮中国在北极的实力推进会严重危害到美国的国家利益,警惕中国在北极地区开展的活动是否会威胁到

^① 张华:《从与不从:加拿大与美国安全关系研究》,北京:社会科学文献出版社2015年版,第2页。

^② Rob Huebert, "Polar Vision or Tunnel Vision: The Making of Canadian Arctic Waters Policy", *Marine Policy*, Vol.19, No.4, 1995, pp.343-363.

^③ "Agreement on Cooperation on Aeronautical and Maritime Search and Rescue in the Arctic", Arctic Council, October 5, 2011, https://www.nordic-ilibrary.org/environment/polar-law-textbook-ii/the-agreement-on-cooperation-on-aeronautical-and-maritime-search-and-rescue-in-the-arctic-a-new-chapter-in-polar-law_9789289329408-5-en, accessed date: October 10, 2018.

^④ Marl Galeotti, *Russia's New National Security Strategy: Familiar Themes, Gaudy Rhetoric*, January 4, 2016, <https://warontherocks.com/2016/01/russias-new-national-security-strategy-familiar-themes-gaudy-rhetoric/>

美国的能源和军事安全。最典型的事例就是,中国意愿在格陵兰购买美国废弃军事基地,却遭特朗普政府的阻挠,最终以失败告终^①。

一般而言,一国的对外战略主要由其所处的国际环境所决定的,但也有大量的国际关系研究将国内因素作为解释国家对外战略的视角之一。本文试图以美国国内因素为视角,对特朗普时期美国北极战略变化的原因进行分析论述。影响一国对外战略的国内因素不胜枚举,而不同的国内因素在其中所发挥的作用也是各不相同。我们选取对外战略决策者、阿拉斯加州政府和阿拉斯加关键社会团体作为影响美国北极战略变化的国内因素来展开论述。因为在制定北极战略时,战略决策者行使对外战略决策权,可以直接根据国家的利益或者政府利益集团的利益来选择和制定不同的北极战略,所以美国的战略决策者可以直接主导北极战略的选择和内容。而美国之所以成为北极国家,成为北极地区的利益攸关者,是因为阿拉斯加州位于北极,所以阿拉斯加州政府的利益需求对北极战略也有巨大的推动作用,而生活在阿拉斯加的民众,工人阶级是北极战略的利益相关者。

三、特朗普政府北极战略变化的国内因素分析

(一) 联邦政府对北极战略的主导

关于影响对外战略的国内因素,需要重点考量的是战略决策者的作用。在美国,对外战略的制定被认为是国家和联邦政府的职责。换言之,政府/内阁成员能够选择使自己利益集团最大化的战略目标。^②依据这种形式,总统作为政府代表,行使国家对外战略的决策权,在外交决策过程中的地位举足轻重。在特定的情况下,当国家的决策权被某个特定的社会—经济利益团体、经济部门或是利益联盟所掌控时,国家就无法颁布与该联盟偏好相悖的外交战略政策。^③

首先,特朗普政府的内阁组成为制定新的北极战略铺平道路。特朗普上任初期内阁成员中,多数是同他一样的能源大亨或金融大亨。例如国务卿雷克斯·蒂勒森(Rex Tillerson)曾在埃克森美孚石油公司担任董事长兼首席执行官;财政部长努钦曾是高盛集团的合伙人;商务部长罗斯是华尔街“金融大亨”等。除此之外,内阁亦有一些从军经验的强硬派,比如被提名出任国防部长的马蒂斯是四星上将,曾任美军中央司

^① 潘敏、王梅:《格陵兰自治政府的矿产资源开发与中国参与研究》,《太平洋学报》,2018年第7期。

^② Graham T. Allison, *Essence of Decision*, New York: Harper Collins Publishers, 1971, p.32.

^③ Steven E. Lobell, *The Challenge of Hegemony: Grand Strategy, Trade and Domestic Politics*, Michigan: The University of Michigan Press, 2003, p.3.

令部司令；国土安全部部长约翰·凯利为退休的海军陆战队上将。白宫国家安全顾问迈克尔·弗林也是一名退役陆军中将。中央情报局局长的迈克·蓬佩奥有着西点军校的背景，如今已成为特朗普政府的国务卿。这些人多为奥巴马政府政策的强烈批评和反对者。尤其是蒂勒森出任国务卿使得传统能源行业的地位上升，在从政过程中，无疑会为石油利益集团发声，并直接影响到美国在国际气候谈判中的角色。而石油利益集团也会通过蒂勒森及其他渠道影响特朗普政府。特朗普政府提出的振兴传统能源行业的政策，从某种程度上来说也是特朗普拉拢石油利益集团的结果。^①

总之，特朗普政府是被国内能源集团、商业精英和具有军人背景的政客等组成的利益联盟所掌控，总统本人也来自该利益联盟，他们的特点是崇尚经济民族主义，反全球化，反对奥巴马政府的政治遗产。这样的内阁成员组合给特朗普政府改革奥巴马北极战略遗产铺平了道路。

其次，奥巴马北极战略遗产阻碍特朗普政府的施政方针。特朗普是在这种背景下就任美国总统的：美国经济增长乏力、社会贫富分化加剧、社会各族裔矛盾重重。为了解决这些问题，特朗普政府的施政方针是“美国优先”战略，振兴美国经济、增加就业，弥合族群和阶层裂痕^②。2017年底，特朗普政府发布的《国家安全战略》中，将经济发展提升到国家战略的首位，“经济安全就是国家安全。”在这种背景下，奥巴马卸任时留下的北极战略遗产（包括维护保护北极环境与气候、禁止开采北极资源、强调北极地区的开放性、通过国际合作共同治理北极气候）不仅威胁特朗普政府振兴民族经济政策、束缚美国能源经济的发展、缩小国内的就业岗位，而且也对美国在世界范围的经济竞争力造成了严重的掣肘。

于是特朗普政府实行了一系列措施，主导北极战略的变革。这些措施包括退出《巴黎协定》，颁布《美国优先海上能源战略》，重新评估奥巴马政府颁布的北极水域钻探禁令，取消北极部分地区永久性禁止油气钻探的禁令，以加大海洋油气开采力度。特朗普还鼓励煤炭生产，以及在北极海上和北极国家野生动物保护区内的石油钻井活动。据美国商务部的估计，北极石油与天然气勘探能为美国劳工提供约3%的工作岗位，产生的GDP占美国国内生产总值4%左右。因此，虽然目前开发北极资源的成本昂贵，但可以提升美国在国际能源市场上的地位，也能促进美国本土经济和就业的发展。

此外，特朗普内阁对环境保护和人道主义等普世价值毫不在意，如2017年时任国务卿蒂勒森在对国务院工作人员的讲话中就曾表示：“对价值观的承诺不应该成为

^① 陈腾瀚、姜蕾：《特朗普政府“美国优先能源计划”探析》，载《国际研究参考》2017年第8期，第35-36页。

^② 韩召颖 吕贤：《特朗普政府经济政策的制约因素与前景探析》，《国际论坛》，2019年第5期。

推进国家安全利益和经济利益的阻碍”。^①这使其在推翻奥巴马的北极战略遗产方面也没有任何道义上的负罪感。

综上所述,特朗普政府作为美国对外战略的决策者崇尚经济民族主义,界定国家利益的内容和实现方式手段与信奉自由主义的奥巴马政府有很大的不同,从而导致其北极战略发生了变化。奥巴马政府在制定北极战略时一方面明确了美国在北极的核心国家利益,另一方面又利用环境、气候问题为突破口,倡导环境保护,气候合作,禁止开采北极资源、发展美国在北极的领导地位,间接谋求美国在北极的利益最大化。然而特朗普政府在制定北极战略时,受到利益集团的主导,崇尚经济民族主义,反对“气候变化论”,认为开采北极资源,能够发展国内能源经济,继而可以推进国家安全利益和经济利益。

(二) 阿拉斯加州政府对北极战略的助推

战略决策者主导了美国北极战略的制定,但北极战略的最终形成还面临来自国内各方利益的博弈。换言之,美国国内有关北极的利益团体都会对联邦政府的北极战略施以压力,使北极战略的具体走向具有不确定性。这其中,与北极相关的地方政府对战略的制定尤为关键。作为美国唯一位于北极地区的州政府——阿拉斯加州政府在美国的北极战略上具有非常重要的话语权。对于特朗普政府改变奥巴马政府北极战略的行为,阿拉斯加政府更多的是予以支持和赞同,这与阿拉斯加本身在北极的战略地位和强烈的利益诉求又关。

阿拉斯加州是美国在北极地区的一块“飞地”,更是一块“宝地”。早在1867年,西·沃德从俄罗斯人手中将阿拉斯加买下,从地理上对当时英属加拿大实现了包围,从而确定美国在北美大陆的霸主地位^②,同时,美国也成为真正意义上的北极国家。更为重要的是,该地区蕴藏的丰富的油气、矿产资源更是造福了阿拉斯加本地经济和美国经济。阿拉斯加石油最早发现于1957年的基奈(Kenai)半岛,1967年,北极地区的北坡普拉德霍湾(Prudhoe Bay),使石油产业跃居该州的经济之首和主要的税收来源。1988年,阿拉斯加的石油生产占到整个美国石油的25%,达到历史最高峰。但自1988年以来,阿拉斯加的石油产量一直在下降。目前,阿拉斯加石

^① Rex W. Tillerson, “Remarks by Secretary of State”, May 27, 2017, <https://www.state.gov/secretary/remarks/2017/05/270620.htm>, accessed date: Dec.27, 2018.

^② 《阿拉斯加地缘——美国成为三洋帝国》, 新浪网, 2016年9月26日, http://blog.sina.com.cn/s/blog_bdd24b5a0102y1cp.html, 登录时间: 2018年7月30日。

油生产已跌落到国内生产总值的百分之七,在美国的石油生产的份额也从第二位落到了第四位。^①并且,跨阿拉斯加管道系统(TAPS)大约有四分之三处于空运行状态。^②

奥巴马政府所批准的北极能源开采禁令虽然受到环保主义者的拥护,但却触及了阿拉斯加州政府及其人民的利益。阿拉斯加北极政策委员会的参议员赖斯·麦克古尔和众议员鲍勃·赫伦曾在写给美国北极事务特别代表罗伯特·帕普和美国副助理国务卿大卫·博尔顿的公开信中表示,奥巴马将气候变化和环境保护等作为美国北极战略的优先议程十分不恰当,而应该将确保阿拉斯加的经济发展与改善阿拉斯加人民生活水平,以及增加安全可持续的卫生设施等作为最优先的议程。阿拉斯加的共和党众议员唐扬对奥巴马的北极战略也十分不满,曾表示,开采禁令扼杀了他们开采资源的权利,也让已疲软的阿拉斯加经济变得更加糟糕,奥巴马总统忙于他的世界名誉,却成为阿拉斯加最糟糕的噩梦。唐扬还表示,阿拉斯加不是也不应该被用作宣传环境议程的典型代表。阿拉斯加民众甚至称奥巴马的决定是“跛腿鸭子总统的懦弱举动”。^③

在2018年竞选阿拉斯加州州长的候选人中,没有一个反对在北极进行石油钻探。在上届州长沃克应对气候变化的特别工作组的报告草案中,阐述了政治上不可调和的气候观点:“国家经济依赖于自然资源开发,包括石油和天然气的生产,虽然这些资源是有限的,并且开采这些资源导致全球温室气体的排放,导致气候变化,但它们也支持基本的政府服务,因此我们有能力适应和应对。”^④

阿拉斯加州政府在北极能源开采上的强烈诉求,与特朗普政府的经济战略一拍即合,前者不遗余力支持和推动后者的北极战略。一般而言,州政府通过采取沟通和游说联邦政府北极战略的措施和提案等方式来影响美国政府的北极战略制定与实施。

阿拉斯加州政府始终希望美国联邦政府能适当批准阿拉斯加州对这一区域自然资源开发的请求,以此促进阿拉斯加经济发展,从而支持北极居民的经济福利。2015年阿拉斯加州参议院通过了《阿拉斯加州北极政策法案》,该法案的出台标志着阿拉斯加州正式拥有了本州的官方北极政策,也是阿拉斯加州政府影响美国联邦政府制定北极战略所采取的重要措施之一。阿拉斯加州政府希望美国联邦政府认识到该州在国家政策上的特殊需求,制定出对阿拉斯加州有直接影响的北极战略,能够切实地保障

^① Alaska Department of Natural Resources, Division of Oil & Gas. <http://www.akrdc.org/oil-and-gas>

^② Resource Development Council,“Growing Alaska through responsible resource development : 2016 Annual Report”. p.5. <https://www.akrdc.org/assets/Annual-reports/2016annualreport.pdf>

^③ “Obama prohibits drilling in most US Arctic waters”, adn, Dec.20, 2016, <https://www.adn.com/politics/2016/12/20/obama-prohibits-offshore-drilling-in-most-of-us-arctic-waters/>, accessed date: Jan. 29, 2018.

^④ “Alaska Wants to Fight Warming While Still Drilling for Oil”, Scientificamerican, Jul.12, 2018, <https://www.scientificamerican.com/article/alaska-wants-to-fight-warming-while-still-drilling-for-oil/>, accessed date: Jan. 29, 2019.

其在北极的利益，而且阿拉斯加州政府明确表达了希望与联邦政府共同治理北极地区的愿望。

除了发布地方法案外，阿拉斯加州参议员丽萨·穆尔科斯基 (Lisa Murkowski) 和众议员马克·贝基奇 (Mark Begich) 为代表的阿州联邦议员不断地向美国国会提交与北极问题相关的议案报告，努力推动美国联邦政府出台有利于阿拉斯加经济发展的北极政策，但在奥巴马政府期间一直无功而返。特朗普政府基于发展国内经济的需求，采纳了阿拉斯加州政府的提案意见，迅速将美国在北极的海洋区域纳入美国“优先海上能源战略”计划当中。与此同时批准了一系列北极开发的战略行为，包括美国海洋能源管理局批准意大利跨国石油集团埃尼美国分公司在阿拉斯加联邦水域进行石油勘探项目；美国土地管理局宣布考虑允许在目前受保护的阿拉斯加州北坡的国家石油储备区进行石油开发等。^①2017年11月美国参议院通过了开放150万英亩的北极国家野生动物保护区进行石油钻探的决议^②。

从北极战略决策的层面看，涉北极事务的决策在很大程度上就可以说是涉阿拉斯加事务的决策。也就是说，在北极战略的制定中，阿拉斯加州政府不仅是北极事务的专家，也是美国发展北极对外战略重要的建设力量。联邦政府在制定北极战略时必不可少地要考虑当地政府的建设能力和专业性。显然，阿拉斯加州政府在特朗普政府的北极战略上起到了明显的助推作用，双发在北极资源开采问题上的利益诉求一致，从而使美国新的北极战略得以顺利推行。

(三) 关键社会利益群体的支持

社会群体并不是直接影响国家对外战略的制定，但其支持与否会影响到战略实施的顺利程度。社会群体选择支持，那么国家会相对自由地按照它认为的适合的方案来制定外交战略或是迎合国内需求；反之，外交战略决策者就需要与国内的反对势力作斗争。^③

特朗普政府的北极战略之所以能顺利推行，主要是因为受到阿拉斯加工人阶层的拥护与支持。阿拉斯加州的石油与天然气行业大约为公共和私营部门提供了约11万个就业机会(占该州就业机会的三分之一)和60亿美元资金(约占总体经济的一半)。

^① 《特朗普政府表示将开放更多的北极钻探区域》，极地海洋门户，2017年8月17日，<http://www.polaroceanportal.com/article/1675>，登录日期：2018年12月14日。

^② J.R. Sullivan, "The Senate's Sly Plan to Begin Drilling in Arctic Refuge", mensjourna, May 24, 2017, <http://www.mensjournal.com/adventure/articles/the-senates-sly-plan-to-begin-drilling-in-arctic-refuge-w510202>, accessed date: Jan. 30, 2019.

^③ 诺林·里普斯曼：《新古典现实主义国际政治理论》，刘丰译，上海：上海人民出版社2017年版，第66页。

换句话说，没有石油，阿拉斯加的工人将会大量失业，经济将会黯然失色。^①然而近年来阿拉斯加的石油产量跌至每日60万桶^②。加之，近年来国际油价持续下跌，阿拉斯加州石油工人面临着严重的失业威胁^③。

特朗普曾称：“美国工人的福祉就是我政策的方向”^④。特朗普政府主张支持北极地区能源资源的开发，在未来7年内使美国每年多创造1000亿美元的GDP，创造50万个工作岗位，增加工人工资收入达300亿美元。^⑤这使阿拉斯加能源行业面临失业的工人直接受益，其拥护和支持特朗普政府的北极战略顺理成章。

更为重要的是，生活在阿拉斯加数千年的原住民群体尽管一直担心石油开采会带来环境破坏进而影响到他们的生计，但总体而言一直支持这项经济活动，尤其是生活在阿拉斯加北坡自治区的因纽特皮特人。在此仅举一例，前文屡次提到2017年12月美国政府开放北极国家野生动物保护区禁止石油钻探的禁令。但鲜有人知道，这个禁令的开放是一个叫阿拉斯加北坡地区公司（The Arctic Slope Regional Corp.）近30年来投入巨资持续不断地游说国会的结果^⑥。

先简单介绍阿拉斯加北坡地区公司的由来。阿拉斯加原住民与联邦政府以及后来阿拉斯加州政府的土地之争长达一百多年。1971年，在各方的博弈下，联邦政府于1971年出台了《阿拉斯加原住民土地权利解决法案》（The Alaska Native Claims Settlement Act of 1971），留给原住民4400万英亩土地作为生计之用，并付给原住民总共9.625亿美元的安置费。这些土地不是平均分给每个原住民，而是授予新成立的12家阿拉斯加原住民地区公司，平均每人12675元的安置费，除每人发放的375元，其余90%都作为公司运作的资金。地区公司管理原住民土地的地下资源^⑦。阿拉斯加北

^① Resource Development Council, “Growing Alaska through responsible resource development 2016 Annual Report”. p.5. <https://www.akrdc.org/assets/Annual-reports/2016annualreport.pdf>

^② Resource Development Council, “Growing Alaska through responsible resource development : 2016 Annual Report”. p.5 <https://www.akrdc.org/assets/Annual-reports/2016annualreport.pdf>

^③ Dan Robinson, “Alaska Economic Trends: Is Alaska in a Recession? Using job levels to define the term, and what history tells us”, February 2016. <http://labor.alaska.gov/trends/feb16.pdf>

^④ “Remarks by President Trump at Signing of Executive Order on an America-First Offshore Energy Strategy”, April 28, 2017, <https://www.whitehouse.gov/briefings-statements/remarks-president-trump-signing-executive-order-america-first-offshore-energy-strategy/>, accessed date: Jan. 30, 2019.

^⑤ “Donald Trump's Detroit speech on his economic plan”, politico, August 8, 2016. <http://www.politico.com/story/2016/08/full-text-donald-trumps-detroit-speech-on-the-economic-plan-226793> . accessed date: Jan. 30, 2019.

^⑥ Sally Hardin and Jenny Rowland-Shea, “The Most Powerful Arctic Oil Lobby Group You’ve Never Heard Of” , <https://www.americanprogress.org/issues/green/reports/2018/08/09/454309/powerful-arctic-oil-lobby-group-youve-never-heard/>

^⑦ [Elizabeth A. Beringer, “A Case Study of Native People and Land and Wildlife Management Agencies in Northwest Alaska.”, Thesis, University of Montana, 1993, pp. 10-29.](#)

坡地区公司就是这12家原住民地区公司之一,但规模和盈利能力位居12家之首,排行美国私企第196大公司^①。

尽管阿拉斯加北坡地区公司拥有开采沿海平原地下资源的权利,但联邦法律一直禁止在整个沿海平原开放之前进行任何形式的石油钻探活动。因此,北坡地区公司在过去30年来一直积极游说美国国会,希望开放北极野生动物保护区进行石油和天然气钻探活动。2017年特朗普入主白宫后,北坡地区公司看到了机会,当年游说经费支出高到59万美元,几乎是2010年第二高年份的两倍。即使在2018年国会开放北极野生动物保护区之后,北坡地区公司仍是美国50个石油游说团体支出最多的一个^②。

特朗普政府的放开北极能源资源开采的管制显然受到阿拉斯加两大关键群体——工人阶层和原住民群体的支持和拥护。

四、结论

本文以国内因素为视角,探讨了美国从奥巴马政府过渡到特朗普政府后,北极战略发生的变化及其原因。作为北极地区的重要大国,美国在该地区拥有广泛的主权、军事、安全、经济等战略利益,为了实现和捍卫这些战略利益,奥巴马政府的北极战略以维护国家利益为基点,兼顾国际社会的利益,强调维护主权安全和国家利益、保护北极地区的环境、资源、气候、重视美国在北极的领导地位。

而特朗普继任后,为了在短期实现美国的经济利益和国家实力,在北极战略行为上最大的变化就是放弃了气候、环境保护的立场,选择开发北极资源的战略;缩小北极地区的合作范围,强化美国在北极的海上力量与军事安全。从国内因素角度考虑,这一系列北极战略的变化走向离不开美国对外战略决策者的主导作用,特朗普政府作为对外战略的决策者崇尚经济民族主义,界定的国家利益的内容和实现方式、手段与信奉自由主义的奥巴马政府有所不同,从而导致其北极战略发生了较大的改变。北极战略的变化也离不开阿拉斯加州政府的助推作用,州政府的利益诉求与特朗普政府的利益诉求相一致,双发在北极资源开采问题上达成了一致意见。相关社会群体的支持力量也极大影响了特朗普北极战略的选择。特朗普政府的北极战略不仅满足了战略决策者所代表的利益集团的利益,还迎合了国内需求,也受到了关键社会群体的支持与信任,这是美国北极战略得以改变的重要国内因素。

^① Forbes, "America's Largest Private Companies: #196 Arctic Slope Regional Corporation," available at <https://www.forbes.com/companies/arctic-slope-regional-corporation/>

^② Center for Responsive Politics, OpenSecrets.org, "Oil and Gas: Lobbying, 2018m" available at <https://www.opensecrets.org/industries/lobbying.php?cycle=2016&ind=E01>

【本中心研究生论文摘要】

领导权与全球公域国际规则的制定——以《南极条约》为例

杨瑞

(同济大学极地 & 海洋国际问题研究中心 2020 届研究生)

摘 要

全球公域治理是全球治理在全球公域这一具体领域的具体表现。国际社会的无政府状态以及全球公域治理面临的伦理和现实困境使得基于国际规则的治理成为全球治理的主导模式。在无政府状态下集体行动是国际关系中的常态，在全球公域国际规则制订中由于参与主体之间实力、权力等的不均衡导致参与者实际贡献的差异，领导权的现实存在是全球公域国际规则制定中的重要一环。本文通过对已有研究的梳理，界定了领导权的概念及核心要素，并力求解决两个方面的核心问题：其一，全球公域国际规则制定中领导权的来源问题，即解释全球公域国际规则制定中领导权是如何被获取的问题；其二，全球公域国际规则制定中领导权的作用和作用方式的问题，即领导权如何在规则制定过程中发挥作用以及发挥什么作用的问题。

通过分析笔者得出全球公域国际规则制订中的领导权的四个核心要素，即领导意愿、实施领导的行为，与领导行为相对性的追随行为以及领导者的价值偏好在规则中得以体现。行为体间权力和实力的差异以及行为体对收入的预期塑造了行为体的偏好，权力实力大且对收益的预期高的行为体会偏好于在规则制定中担任领导者的角色。拥有领导偏好的行为体会通过发起倡议促成集体行动，通过利益让渡等协调行为体利益，并通过承担交易成本来最终转化竞争者，协调行为体利益获取领导权。同时，在领导者领导下的国际规则一定是符合行为体的价值偏好的，从而对领导者的领导权起到维系的作用。国际规则制定包含国内议题讨论政策、法律制定阶段、动议、规则制定和规则实施四个阶段：第一阶段通过议题讨论、制定国内法律法规及相关政策等确立国家利益；动议阶段，通过在动议阶段领导者通过舆论动员、利益诱导等方式争取参与者，促成集体行动；在规则制定阶段领导者通过承担成本、进行利益交换、选择性激励、让渡利益等方式协调行为体利益，促成共识的达成；在规则的实施和完善阶段，制约违约成本等。

关键词：领导权；全球公域；国际规则制定；集体行动；全球治理

【极地学术动态】

2020 年上半年本中心主要学术活动

1. 夏立平主任在中美“战疫”合作与全球经济影响 CCG 线上研讨会发言

2020年3月19日,中国全球化智库(CCG)举办CCG线上研讨会系列——中美战疫合作与全球经济影响线上研讨会。相关专家学者就在疫情下的中美合作展开讨论,为促进中美共同抗击疫情,抵御疫情对于全球经济的冲击贡献智慧。同济大学极地与海洋国际问题研究中心主任、政治与国际关系学院教授同济大学智库首席专家、同济大学国际与公共事务研究院院长夏立平在会上做专题发言。会议专家学者指出,疫情在全球持续蔓延,对全球供应链和需求链均造成沉重打击,加之全球股市震荡,全球经济受到重大影响。当前,中国抗击疫情已取得阶段性成效,而美国疫情正向全境蔓延,确诊者数量猛增。中美面临着抗击疫情的不同形势。此前,关于疫情的源头和防治等问题,中美间也上演了大国外交博弈。作为世界上最重要的两大经济体,中美关系与中美合作在很大程度上决定着此次全球抗击疫情的成效,并将影响疫情下全球经济的复苏。在会上发言的还有CCG副主任高志凯、对外经济贸易大学教授崔凡、商务部国际贸易经济合作研究院原院长霍建国、商务部欧洲司原司长孙永福、外交学院战略与和平研究中心主任苏浩、中国国际问题研究院美国研究所所长滕建群、中国政策科学研究会经济政策委员会副主任徐洪才、中央党校教授许正中等。

2. 夏立平主任等在同济大学“全球抗疫与治理”线上学术报告会发言

2020年4月28日,同济大学政治与国际关系学院、同济大学中国战略研究院主办的“全球抗疫与治理”线上学术报告会在沪召开。近200位师生参加了本次报告会。同济大学中国战略研究院院长、政治与国际关系学院院长门洪华教授在致辞中表示,当前疫情是对大家的严峻考验,学院师生在做好防疫抗疫的同时应心系学术,对当前特殊形势多加思考,结合自己的研究领域加强研究,把危机化作学术反思、学术进步的重要机会,为政策研究、形势判断做出同济国政人应有的贡献。同济大学政治与国际关系学院副院长郑春荣教授主持会议。

在主题为“疫情防控中的全球治理与外交”的报告环节。同济大学极地与海洋国际问题研究中心主任、政治与国际关系学院夏立平教授以“全球抗疫背景下中国对中美关系的治理”为题,分析了疫情背景下大国关系可能出现的新变数,并提出相应的应对措施。他认为,当前中国国内疫情防控形势持续向好、生产生活秩序加快恢复。但新冠肺炎疫情正在国外形成全球大流行,部

分国家疫情严峻复杂。我们应加快中国改革开放的步伐，既拓展和经营好中国国内市场，又努力确保中国在世界产业链和供应链中的稳定。

同济大学极地 & 海洋国际问题研究中心副主任、政治与国际关系学院王传兴教授认为，应正确认识西方分权主义和联邦主义的对抗性特征，明确在此基础上对抗击疫情的利弊。应警惕对抗性政治恶化下的疫情应对所带来的后果，其不仅会引发内部信任危机和暴露治理能力不足，而且会带来外部的“外溢”效应。

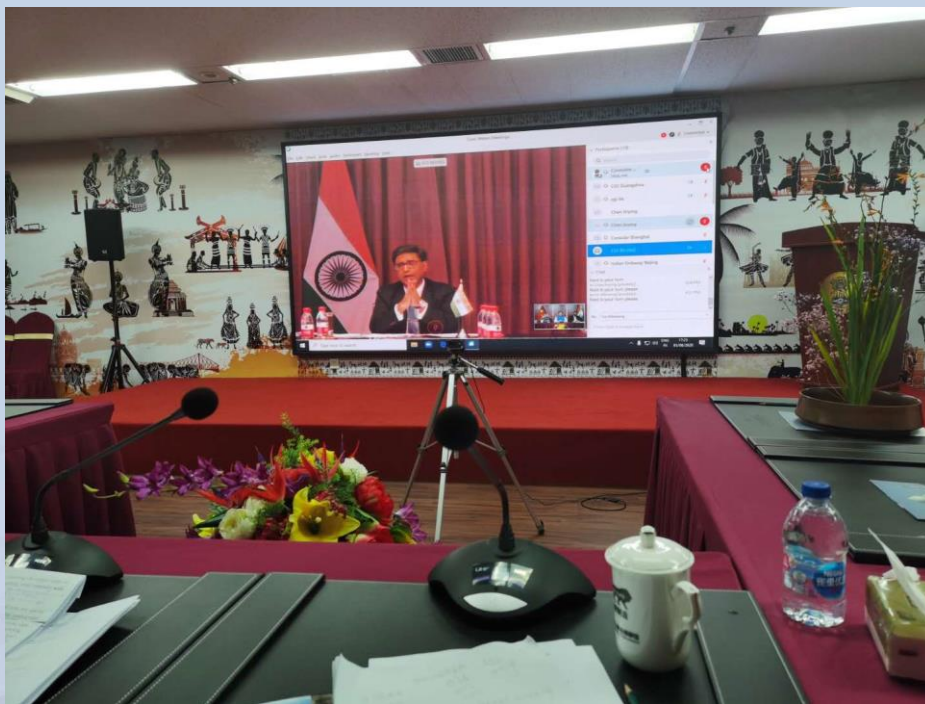
3. 夏立平主任在上海国际战略问题研究会“中国抗疫公共外交研讨会”发言

2020年5月28日，上海国际战略问题研究会和上海市国际关系学会会长召开“中国抗疫公共外交研讨会”。中国前驻非盟大使旷伟霖作主旨演讲“从新冠疫情背景下的国际舆论看国际舆论斗争形势”。与会学者围绕公共外交、大国关系等议题进行了热烈的讨论。同济大学极地 & 海洋国际问题研究中心主任、政治与国际关系学院教授、上海国际战略问题研究会副会长夏立平以“中国抗疫公共外交的特点与影响”为题做了发言。出席会议并发言的学者还有：范军（上海市国际关系学会副会长、华东师范大学原副校长）、金永明（上海国际战略问题研究会副会长、上海社会科学院中国海洋战略研究中心主任）、刘鸣（上海市国际关系学会副会长、上海社会科学院国际问题研究所原常务副所长）、王蔚（上海国际战略问题研究会副会长、上海政法学院“一带一路”安全协同创新中心主任）、吴菡思（上海国际战略问题研究会副会长兼秘书长、上海国际问题研究院国际战略研究所所长）、武心波（上海国际战略问题研究会副会长、上海外国语大学中国学研究所所长）、宣建裕（上海国际战略问题研究会副会长）、张家栋（上海国际战略问题研究会会员、复旦大学国际问题研究院教授）。



4. 夏立平主任出席与印度驻华大使的视频交流会

2020年6月5日，同济大学极地 & 海洋国际问题研究中心主任、政治与国际关系学院教授、上海国际战略问题研究会副会长夏立平出席印度驻上海总领事馆组织的印度大使与上海南亚研究机构和学者的关于“中印建交70周年”视频交流活动，并应邀做了专题发言。视频交流会由印度驻沪总领事瑞峰主持，印度驻华大使唐勇胜(Vikram Misri)就中印建交70年的回顾与展望发表了讲话，参会专家与大使进行了交流互动。



参加此次交流的还有复旦大学、上海外国语大学、上海外经贸大学、上海社科院、上海国际问题研究院和印度驻香港总领事和驻广州总领事等。

5. 夏立平主任出任上海海峡两岸研究会指导委员会委员

2019年12月30日，上海海峡两岸研究会（简称“海研会”）在上海建国宾馆举行成立仪式。海协会会长张志军，清华大学台研院院长陈德铭，全国台研会前副会长王在希，上海市委常委郑钢淼，上海市人大常委会副主任沙海林，国台办研究局一级巡视员、副局长仇开明，海协会秘书长马国樑，国台办海研中心主任彭庆恩等领导出席活动。市台办、市民政局等单位有关负责同志，北京、浙江、福建、天津、重庆等地涉台专家学者代表，海研会会员以及部分在沪台胞台商代表等一百多人与会。

张志军会长指出，海研会是一个凝聚涉台研究资源和力量的新平台、大平台。希望海研会展现政治担当，坚守政治方向，发挥上海涉台研究长期以来的特色优势，起到研究平台和交流平台双重作用。同时也希望上海利用海研会这个新平台，加强涉台研究专家队伍建设，不断提高学术素养和研究能力，展现上海涉台研究的新风貌，为两岸关系发展和上海经济社会发展作出新的贡献。

6. 同济大学极地 & 海洋国际问题研究中心主任、政治与国际关系学院教授、国际与公共事务研究院院长夏立平受邀担任上海海峡两岸研究会指导委员会委员。



7. 夏立平教授国家社科年度项目结项

2020年5月，全国哲学社会科学工作办公室公布：同济大学国际与公共事务研究院院长、教育部备案同济大学极地 & 海洋国际问题研究中心主任夏立平教授的国家社会科学基金年度项目“中国参与北极地区开发的理论与方略研究”（批准号14BGJ026）经审核准予结项。

8. 中心副主任潘敏教授受邀在中国海大国际法学术沙龙做了“原住民在北极治理中的地位获得”学术讲座

2020年6月8日下午，中心副主任潘敏教授受中国海大国际法学术沙龙之邀做了“原住民在北极治理中的地位获得——以阿拉斯加原住民土地权利运动为中心的考察”的主题报告。国内170多名从事极地研究的学者、研究生参加了沙龙。

《极地国际问题研究通讯》信息均来源于相关媒体，除特别注明外，欢迎转载。但敬请在转载时注明由本刊提供。

在报告中,潘敏教授结合其对北极原住民的一手资料及丰富实地调研经验,以原住民在北极治理中的地位获得为主线,阐述了北极原住民的具体情况,分析了阿拉斯加原住民的土地权利运动的发展过程,介绍了加拿大因纽特北极圈理事会(以下简称为ICC)的成立及北极理事会的成立,并对北极原住民在北极理事会、北极区域治理中举足轻重地位的成因给出了几点理由。

报告分为研究问题、北极原住民概况、阿拉斯加原住民的土地权利运动和阿拉斯加原住民与北极资源开采政策与理念四部分。

潘敏教授首先从问题引入,结合原住民组织在北极理事会中的地位谈起,简单介绍了原住民组织的权利,并对北极理事会宗旨与ICC宗旨进行了对比,得出了两者的相似之处:促进原住民福祉、保护北极环境、合理利用资源等。之后为进一步解释在北极区域治理中北极原住民如何取得这样举足轻重的地位,潘敏教授采用了过程追踪/深描的研究方法,全面、细致地介绍了北极原住民中萨米人和因纽特人(爱斯基摩人)的具体情况。在谈及北欧萨米人时,潘敏教授结合其实地调研的经历及所拍摄的照片,形象生动地讲述了萨米人家和非萨米人家生活方式的不同;在提及因纽特人(爱斯基摩人)时,潘敏教授也结合其拍摄的众多照片,用幽默诙谐的方式讲述了因纽特人(爱斯基摩人)的生活特色及风俗习惯。

之后为进一步解释阿拉斯加原住民的土地权利运动,潘敏教授以时间发展为主线,从二战前联邦政府和州政府的原住民土地政策谈起,具体介绍了1867年《割让俄国北美领地的条约》、1884年《组织法》及1906年《阿拉斯加分配法案》中涉及原住民土地的相关内容,并认为1957年基奈半岛石油矿床的发现是阿拉斯加原住民的土地权利运动中的一个关键点。随后,1958年《阿拉斯加州法》一方面承认原住民主张的土地和资源,并且承诺保护原住民使用和占领的土地;但另一方面要求联邦政府转让土地给阿拉斯加州政府的内容成为了原住***的“导火索”,引起了原住民的强烈不满,并向联邦政府申请“冻结土地”。1961年抗议开始,直到1966年联邦政府内政部下令才暂时“冻结了”将公共土地转让,1967年埃克森美孚和大西洋里奇菲尔德石油公司在北极北坡的普拉德霍湾发现了到目前为止阿拉斯加储藏量最为丰富的油田。1971年,《阿拉斯加原住民权利要求解决法案》签署成为法律,并将除留给原住民作为生计之用的部分土地之外的土地授予了一些阿拉斯加原住民地区公司和乡村公司,由此不断推动了出色的原住民精英在运动中成长起来,为后来争取原住民的自治运动、参与和制定本地区的资源开发政策、进一步将资源利用、环境保护和可持续发展等理念带入到整个北极地区的治理中打下基础。

最后潘敏教授探讨阐述了阿拉斯加原住民与北极资源开采政策与理念,分析了石油开发及自然资源方面的治理理念,并认为因此推动的ICC成立后始终将制定北极地区资源开发和环境保护政策作为优先事项,但困于1980年前后北极地区还不具备成立跨区域制度的条件。直至1991年冷战的结束,为ICC提供了进入北极国际舞台重要的机会,之后1996年北极理事会成立时,ICC已有了如何最好管理北极地区发展和环境问题的最完备的论述——可持续发展,并为我国更好的参与北极事务、增强北极地区话语权提出了几点实质性意见。

9. 中心副主任潘敏教授受邀在上海对外经贸大学法学院做“南极政治与治理体系”的学术讲座

2020年5月27日中心副主任潘敏教授受邀在上海对外经贸大学法学院做“南极政治与治理体系”的学术讲座。潘敏教授从人类关于南极的想象和南极对于人类的意义为引子，深入浅出，讲解《南极条约》签订的历史背景，二战后南极地区存在着安全困境，主要表现在三个方面：领土主权争端，申索重叠；美苏在南极地区的争霸，南极管理方案难以达成条约的签订解决了南极地区的安全困境，因此，《南极条约》是二战后美苏两大集团博弈的结果，是对南极地区的政治安排；接着梳理了南极条约治理体系的组成以及近年来南极保护区问题。上海对外经贸大学法学院部分教师和学生参与了讨论。



《极地国际问题研究通讯》信息均来源于相关媒体，除特别注明外，欢迎转载。但敬请在转载时注明由本刊提供。



征稿通知

《极地国际研究通讯》刊载有关极地政治、极地治理和极地政策方面的研究成果。欢迎各位专家学者投稿。来稿字数不限。来稿请投寄 bispr2012@163.com, 并注明作者单位和联系方式。