

## 學術論文

# 俄羅斯北極戰略與東北亞之北極合作

---

## Russia's Arctic Strategy and Arctic Cooperation in Northeast Asia

徐博 *Bo Xu*

吉林大學東北亞研究院助理教授

*Assistant Professor of Northeast Asian Studies College*

*Jilin University*

### 摘要 / Abstract

北極正在成為東北亞國家進行區域合作的新舞臺。俄羅斯是北極地區最大的國家。近年來，俄羅斯不斷強化其在北極地區的政治、經濟、軍事戰略，力圖掌握北極地區開發事務的主導權。而中日韓三國則不斷介入北極地區事務。本文分析了當前俄羅斯北極戰略的基本構想，以及東北亞國家參與北極地區治理的歷史進程及當前利益關切所在。並就俄羅斯與東北亞國家在能源開發、北極航道利用，科研環保等領域的合作現狀及未來進行了分析。在烏克蘭危機爆發、俄羅斯與西方關係不斷惡化的大背景下，俄羅斯正在將合作的目標轉向東方。這也將為東北亞國家參與北極治理提供難得的機遇。

The Arctic is becoming the new stage for regional cooperation among Northeast Asian countries. Russia is the largest country in the Arctic region. In recent years, Russia has continued to strengthen its political, economic and

military strategy in the Arctic region in an attempt to acquire leadership in developmental affairs. Meanwhile, China, Japan and Korea continue to intervene in Arctic affairs. This article analyzes Russia's current strategic thinking towards the Arctic, the history of Northeast Asia's participation in governance relating to the Arctic and the current concerns of the powers in the region. On such foundation, this article further analyzes the current state and potential for cooperation between Russia and other Northeast Asian countries in fields such as energy development, scientific research and the use of Arctic passageways. In the context of the Ukrainian crisis and continued deterioration in East-West relations, Moscow has turned east in search of cooperation. Such a turn provides a rare opportunity for Northeast Asian countries to participate in Arctic governance.

---

**關鍵字：**俄羅斯、北極、東北亞、中國、日本、韓國

**Keywords :** Russia, Arctic, Northeast Asia, China, Japan, Korea

## 壹、前言

隨著全球氣候變暖進程加快，北極地區在軍事、能源、航道等領域的價值日益凸顯。俄羅斯是北極地區最大的國家，北極對於俄羅斯具有極端重要的戰略意義。進入 21 世紀以來，俄羅斯不斷強化其在北極地區的政治、經濟、軍事戰略，力圖掌握北極地區開發事務的主導權。同時，隨著北極地區治理進程國際化不斷發展，地處近北極地區的中、日、韓等東北亞地區大國不斷介入北極地區事務，使得北極正在發展為東北亞國家進行區域合作的新舞臺。而俄羅斯既是東北亞國家，又是北極國家的地緣政治身份使其北極戰略成為影響未來東北亞國家開展北極合作的關鍵因素。

## 貳、俄羅斯的北極戰略構想

北極地區的戰略地位對於俄羅斯來說十分重要的。俄羅斯有 9 個聯邦主體部分或全部位於北極圈以內，<sup>1</sup>有 195 萬俄羅斯居民居住在這一地區。儘管人口密度較低，但人口總數為北極國家中最多。更為重要的是，從蘇聯時期，北極地區就是俄羅斯重要的軍事、能源基地。在冷戰時期，北冰洋是從俄羅斯到北美大陸直線距離最短的地區，因此一直是蘇聯部署核武器，實現戰略核威懾的前沿基地。同時，由於北極地區為冰層所覆蓋，不易為偵查衛星和電磁波所捕捉，因此這裏又是俄羅斯戰略核潛艇活動的重要場所，是捍衛俄羅斯邊境安全的「北方之牆」。同時，北極地區又擁有者豐富的自然資源。1930 年代蘇聯就開始對於北極地區進行資源開發。據美國地質調查局的資料顯示，目前全球待發現油氣資源有四分之一分佈在北極地區。據俄羅斯等國的資料顯示，北極地區原油儲量約為 2,500

---

<sup>1</sup> 九個聯邦主體分別為：卡累利阿共和國、摩爾曼斯克州、阿爾漢格爾斯克州、涅涅茨自治區、科米共和國、亞馬爾-涅涅茨自治區、克拉斯諾亞爾斯克邊疆區、薩哈共和國、楚克奇自治區。

億桶，相當於目前被確認的世界原油儲量的四分之一；天然氣儲量估計為 80 萬億立方米，約為全球天然氣儲量的 41%。<sup>2</sup>北極地區豐富的自然資源是俄羅斯能源大國地位的重要支撐，同時也是未來俄羅斯開展能源外交的重要保障，事關俄羅斯國家的核心利益。

此外，隨著全球氣候變暖趨勢加劇，近年來北極航線的航運商業價值愈發顯現。儘管當前通航時間有限，但北極航線將亞歐之間的航程縮短了 6-8000 公里，一旦實現長期通航，就將帶來巨大的經濟效益，同時由於北極航線相對較高的安全度，避免了衝突熱點地區以及海盜問題，使得其具有改變世界海洋運輸格局，提升北極地區整體戰略地位的重要作用。因此，近年來世界各國對於北極航線的關注度不斷增加。但對俄羅斯來說，由於北極航線幾乎全部位於俄羅斯境內，這一航道的廣泛使用既可以為俄羅斯帶來可觀的經濟利益，但同時也意味著俄羅斯安全長期依賴的「北方之牆」的坍塌，因此俄羅斯經常將其視為地緣安全問題，而不僅僅是地緣經濟問題。

基於這些原因，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。2009 年 3 月俄羅斯政府通過了《俄羅斯聯邦 2020 年前北極政策與遠景規劃》，2013 年 2 月普京總統又簽署了《俄羅斯聯邦北極地區 2020 年前發展戰略》，其戰略構想主要包括以下幾個方面：

首先，加快北極地區考察與劃界工作。根據俄羅斯北極戰略規劃，完成對北極地區的地理勘探，以獲得可以證明北冰洋海底部分區域是俄大陸架延伸的足夠證據，劃定北極地區的南部邊界是俄羅斯北極戰略的關鍵方向。<sup>3</sup>由於北極地區的大量油氣資源分佈在大陸架區域，因此俄羅斯希望通過加快對於大陸架，尤其是羅蒙諾索夫海嶺和門捷列夫隆起的考察，尋找將其劃入俄羅斯領土的有力證據，從而在未來該地區的能源開採

---

<sup>2</sup> 程群，〈淺議俄羅斯的北極戰略及其影響〉，《俄羅斯中亞東歐研究》，第 1 期(2010 年)。

<sup>3</sup> 同前註。

中占得先機。2005 年和 2007 年俄羅斯的科考人員對於北極地區大陸架進行了兩次大規模考察，根據考察結果俄羅斯在 2009 年 5 月向聯合國大陸架限界委員會提交了領土要求，要求將北極地區 120 萬平方公里的領土劃為其專屬經濟區。在該申請被駁回之後，2014 年俄羅斯又組織了新一輪的對北極地區的科研考察，尋求補充證據來申明俄羅斯對於北極大陸架的歸屬權。在 2014 年 10 月俄羅斯自然資源與環境部長頓茨科伊向普京總統彙報時提出科考隊的工作成果超出預期，進行了地震測深等研究工作，北極海域歸屬俄羅斯大陸架的證據得到了擴充，建議俄羅斯政府於 2015 年第一季度重新向聯合國提出對於北極大陸架的主權申請。而在 2014 年 12 月 10 日，頓茨科伊又宣佈俄羅斯將於 2015 年投入 3 億盧布恢復北極浮冰漂流站考察工作，搜集北極地區的海洋，自然和氣象資訊。此外，俄羅斯還與美國、挪威、丹麥等國就北極地區海域劃分進行積極協商，重新審議《海域劃界協定》，爭取其在白令海峽和巴倫支海等地區的權益。

其次，加強北極地區的軍事部署，鞏固俄羅斯北方邊界的安全。鑒於北極問題越來越引發國際關注，俄羅斯將加強北極地區的軍事力量部署視為保障其北部安全的最有效手段。2013 年 9 月初，俄羅斯派出由「彼得大帝號」重型核動力導彈巡洋艦作為旗艦，大型登陸艦和核動力破冰船組成的大規模海軍艦艇編隊巡航北極。2013 年 9 月 16 日，普京在與國防部舉行的視頻會議上宣佈，俄羅斯將重建在新西伯利亞群島上的軍事基地。而在普京總統簽署的《俄羅斯聯邦北極地區 2020 年前發展戰略》中明確提出俄羅斯要擴大在北極地區的軍事部署，以軍事存在捍衛俄羅斯的北極主權。<sup>4</sup>2015 年 1 月，俄羅斯北極戰略司令部正式開始運作。這標誌著俄羅斯北極軍事部署已經取得了初步成果，俄羅斯北極戰略司令部歸俄國防部國家指揮中心管轄，成為與俄羅斯中央，西部，南部，東部軍區並列的第五大軍區。此外，北極戰略司令部還將組建兩支針對北極地貌特點的陸上

---

<sup>4</sup> 那傳林，〈俄羅斯重新開始北極軍事存在〉，《世界知識》，第 1 期(2014 年)。

作戰部隊。第一支陸上作戰部隊將部署在摩爾曼斯克州的阿拉庫爾季居民點，於 2015 年部署完畢；第二支陸上作戰部隊預計 2016 年部署在亞馬爾—涅涅茨自治區。隨著北極冰川融化速度的加快，俄羅斯北極地區的地緣政治態勢與特點正在發生劇烈變化，俄羅斯組建北極部隊的目的就是要在新的背景下重新鞏固俄羅斯的北極軍事存在，以強大軍事力量鞏固北方邊境安全，控制北極航道，從而達到威懾北極周邊國家，維護俄羅斯北極利益的目的。

第三，擴大北極地區能源開發，鞏固俄羅斯能源大國地位。俄羅斯作為世界能源舞臺上的重要玩家，豐富的資源儲量以及靈活的能源外交一直是俄羅斯維護其大國地位的重要手段。然而隨著俄羅斯境內傳統油氣田在未來出現產量下降的可能越來越大，北極地區在俄羅斯能源結構中的地位正在迅速上升。俄羅斯科學院西伯利亞分院院士阿列克謝·孔托羅維奇就曾表示北極油氣田的石油天然氣儲備量估計至少為 2860 億噸。而這將是 2020 年之後俄羅斯繼續維持其能源大國地位的堅強後盾。在《俄羅斯聯邦北極地區 2020 年前發展戰略》中，俄羅斯政府提出建立北極能源儲備基金戰略，保證 2020 年傳統區塊開採量下降後能源系統的長期發展。2013 年 9 月俄羅斯國家杜馬通過了鼓勵在北極大陸架地區開採碳氫化合物的法律。同時，俄羅斯也建設了海上浮動核電站，為尋找北極石油和天然氣資源的海底鑽探活動提供必需的電力，並努力提高海上商船運輸能力，確保海上能源的運輸。2014 年 5 月，俄羅斯通過「烏裏揚諾夫號」首次向歐洲輸送北極地區石油，這被普京總統稱為俄羅斯能源發展的里程碑事件。

第四，探索北極航線治理模式，掌握北極航線主導權。由於北極航線大部分處於俄羅斯控制之內，因此俄羅斯希望充分利用北極航線的商業價值。既可以縮短亞歐航程，也可以為北極地區的聯邦主體提供物資。普京總統在 2012 年曾強調北極航線對於俄羅斯來說「比蘇伊士運河還要重要」。在俄羅斯北極軍事部署不斷加強的背景下，俄羅斯對於非北極國家利用北極航線的態度近年來相對有所鬆動，俄羅斯逐漸調整收費和引航制

度，探索有利於北極航線治理模式，力圖激發北極航線的活力。在整個 2013 年中有超過 600 艘船隻向俄羅斯北極航線管理部門提出航行申請。<sup>5</sup>這充分表明北極航線正日益成為國際航運的重要運輸通道，未來俄羅斯必然需要在這一方面開展更多的國際合作。<sup>6</sup>

### 參、東北亞國家的北極事務參與

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，又是正在發展的世界重要經濟體。因而北極地區的自然、生態、安全變化對於三國的經濟、社會發展有著不可估量的潛在影響。三國對於北極問題的關注近年來呈明顯上升的趨勢。在 2013 年 5 月召開的北極理事會第八次部長級會議上，中日韓均被接納為正式觀察員國。從而使得東北亞國家邁出了參與北極地區治理的重要一步，成為東北亞國家全面參與北極地區事務的開端。

從東北亞國家對於北極地區事務的參與歷史來看，日本是最早參與到北極地區治理進程中的。1920 年日本作為首批締約國之一，全面參與了《斯瓦爾巴德條約》的議定與簽署。根據條約的第 2、3、5 款，日本享有自由進出斯瓦爾巴德群島、在該地區漁獵以及建立科考基地的權利（1925 年中國也參與了該條約）。<sup>7</sup>在 1950 年代後期，日本的科研學者中谷宇吉郎等人開始參與北極科考以及相關研究項目。1970 年代，日本成立了國立極地研究所，80 年代末期，日本開始與蘇聯專家共同在薩哈林島開展北極航道的科研考察。在 1990 年代，日本海洋政策財團多次與挪威、俄羅斯等國開展有關北極航道的研究，並最終在 2000 年推出了《北極航道：連接歐洲

<sup>5</sup> Разрешение на плавание сунда в акватории Северного морского пути,  
<http://www.nsr.ru/ru/razresheniya>

<sup>6</sup> 徐博，〈中俄北極合作的基礎與路徑思考〉，《東北亞論壇》，第 3 期(2014 年)。

<sup>7</sup> Fujio Ohnishi, "The Process of Formulating Japan's Arctic Policy: From Involvement to Engagement," East Asia-Arctic Relations Paper No.1 (November 25, 2013).

與東亞的最短航道》這一研究報告。<sup>8</sup>相對於日本來說，中國參與北極治理的時間要更晚一些。儘管中國在 1925 年就簽署了《斯瓦爾巴德條約》，但直到 1980 年代，隨著全球氣候變化研究的興起，中國國內的學界才對北極有了更多關注。<sup>9</sup>1991 年中國學者開始參與多國科學家組成的北極科學考察隊。1999 年，中國完成了第一次北極地區的獨立科考，2003 年 7 月，中國的「黃河」北極科考站建成並投入使用。而韓國的北極事務參與則起步最晚，1993 年韓國國內逐漸興起了對北極問題的研究，1999 年韓國研究人員參加了中國組織的「雪龍號」北極科考巡航。2002 年韓國在北極建立科考基地「茶山站」。但直到李明博政府時期，韓國才真正提高了對北極地區的關注，將北極問題列為 100 項施政課題之一。而直到 2012 年韓國才最終加入了《斯瓦爾巴德條約》。

由於並非北極地區內國家，因而當前中日韓三國政府所均未出臺全面、系統的北極戰略，但從國家利益的視角來看，三國對於北極利益的關切確是不言而喻的。而這些關切主要存在於以下三個方面：一是北極航道作為未來連接亞歐運輸水道對於本國經濟結構的關鍵作用；二是北極地區豐富的自然資源對於本國經濟發展的重要意義；三是建立在應對全球氣候變暖問題的共同認識基礎上的北極地區環境變化，尤其是本國生態環境的影響。<sup>10</sup>

首先，在北極航道的利用問題上，中日韓三國的經濟結構決定了一旦北極航線能夠長期通航，則會給三國依賴出口拉動增長的經濟模式帶來新的動力。因為全面開啟的北極航道能夠每年實現價值 1,200 億美元的運輸，這將給中日韓等出口大國帶來最為直接的巨大經濟收益以及運輸便利，同時，日本也可以借此機會重新使日本海成為繁忙的運輸水道，從而

---

<sup>8</sup> 陳鴻斌，〈日本的北極參與戰略〉，《日本問題研究》，第 3 期(2014 年)。

<sup>9</sup> 孫凱，〈參與實踐、話語互動與身份承認——理解中國參與北極事務的進程〉，《世界經濟與政治》，第 7 期(2014 年)。

<sup>10</sup> Троякова, Т. Г. Сотрудничество России и Стран Северо-восточной Азии в Арктике: современное состояние и перспективы развития, Ойкумена 2013-2.



重振諸如神戶等環日本海港口，提振國內經濟。因而在 2013 年日本國際問題研究所提交給日本政府的北極研究報告中將重視北冰洋航線，保護航線航行自由作為日本參與北極事務最為重要的任務。同時，北極航線廣泛啟用則必然對破冰船產生巨大需求，而韓國作為世界最大的船舶製造國，其發達的造船業則可以為北極航運提供價值不菲的破冰船以及穿梭油輪。在俄羅斯宣佈重啟北極航線之後，韓國已經開始向俄羅斯出口用於商業的破冰船。2013 年 10 月，韓國船隻也完成了穿越北極航線的首航。<sup>11</sup>朴槿惠總統任內第一次訪問釜山時就指出，政府將積極應對北極航道開通的機遇，爭取將釜山建成為「海洋首都」、東北亞的「航運中心」，進一步帶動韓國經濟發展。<sup>12</sup>而中國儘管進入了經濟轉型的週期，但未來很長一段時間出口仍將是中國經濟發展的最主要動力。北極航線所具有的路程短、風險低等特點也使得其對於中國充滿吸引力。同時，中國 21 世紀「走向遠洋」的國家戰略也使得對於北極航線的利用十分感興趣。2013 年 9 月 10 日，中國的永盛號貨輪通過北極航線抵達荷蘭鹿特丹港，成為第一支通過北極航線完成亞歐航行的中國商船。北極新航道的開闢被認為帶來的運輸成本下降將有助於中國企業保持現有出口競爭優勢，有助於拓展外需市場的戰略和投資「走出去」戰略。<sup>13</sup>

其次，在能源問題上，中日韓三國均存在對於進口能源的高度依賴。北極地區豐富的自然資源對於支援東北亞國家，尤其是中國和日本的經濟未來發展具有很強的吸引力。在未來十年之內，中國對於進口能源的依賴將不斷加強。為此，中國將繼續尋求能源進口途徑的多樣化。包括加強與中亞和俄羅斯的油氣合作，以及避開麻六甲海峽以及中國南海等運輸風險地區是中國能源的重要目標。而北極地區豐富的能源儲量將給中國的能源進

---

<sup>11</sup> Young Kil Park, "Arctic Prospects and Challenges from Korean Perspective," East Asia-Arctic Relations Paper No.3 (December 3, 2013).

<sup>12</sup> 青瓦台網站，<http://www.President.go.kr>。

<sup>13</sup> 楊劍，〈北極航運與中國北極政策定位〉，《國際觀察》，第 1 期(2014 年)。

口戰略提供更多選擇。而日本也面臨著相似的問題。之前日本政府和商界都認為北極地區能源開採成本過高，運輸不便，因而對於北極能源開發並不積極。然而由於 2011 年福島核電站因大地震出現洩漏，日本相繼關閉了國內的其他核電站，導致日本國內對於進口能源的需求猛增。而北極地區豐富的自然資源以及相對較近地理位置使得日本對其更加看重。2012 年 12 月 5 日，裝載著 13.5 萬立方米液化天然氣的俄羅斯「鄂畢河號」貨輪，從挪威北部港口哈梅菲斯特經過北極航線駛抵日本北九州，為九州電力公司提供了發電燃料，這是日本首次通過北極獲得能源進口，從而大大刺激了日本政府和商界參與北極能源開採的信心。同時，日本也希望通過參與北極地區能源開採與運輸改變對於波斯灣石油進口的依賴，因為在日本看來，這條能源運輸線正由於海盜問題頻發以及中國海軍的日益強大而變得越來越不安全。而來自北極的能源恰恰可以提供替代性的解決方案。

第三，中日韓三國均希望積極參與北極地區科研考察，環境保護方面的國際合作。這主要由於三國認識到北極地區的環境變化對於國家的非傳統安全有著重要的影響。北極的升溫以及海冰融化對東北亞的生態系統，糧食安全，沿海地區安全等方面有著明顯的潛在威脅。為此，中日韓都提出了增加北極科考能力建設的方案。日本由於是一個島國，因而全球氣候變暖對於日本生態的影響要明顯大於中國和韓國。而日本多年來一直在深入參與北極地區的自然生態考察與保護，其科研水準也相對較高。在 2012 年 3 月推出的《日本北極海會議報告》中，日本明確指出由於日本在北極科研環保等方面相較于中、韓兩國處於優勢地位，因此將著力加強在這方面與中韓進行合作。而韓國國土海洋部已經表示，政府到 2020 年前將投資 3.6 萬億韓元(約 32 億美元)，用於研發海洋工程技術和北極航行技術，並擴大北極「茶山」科考基地規模。<sup>14</sup>此外，中國也在 2014 年 9 月完成了第六次北極科考，包括白令海盆、白令海陸架、楚科奇海、楚科奇海

---

<sup>14</sup> 桂靜，〈韓國北極綜合政策及其實施評析〉，《當代韓國》，第 2 期(2014 年)。

台和加拿大海盆等海域。考察了包括白令海盆、白令海陸架、楚科奇海、楚科奇海台和加拿大海盆等海域。中國認為科考可以「掌握極地環境狀況、切實提高防範和應對氣候變化能力，體現我國的大國責任，提高在北極事務中的話語權和地位。」<sup>15</sup>

#### 肆、俄羅斯與東北亞國家北極合作的前景

長期以來，俄羅斯對於東北亞國家參與北極地區事務一直抱有比較矛盾的心態。在俄羅斯看來，中日韓等東北亞國家參與北極能源與航道的開發一方面能夠使俄羅斯以獲得必要的資金和技術支援，另一方面又可能造成北極問題國際化，進而威脅到俄羅斯的北方安全。由於俄羅斯所兼備的「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。而雙方的合作領域則主要有以下幾個方面：

首先，能源合作將是東北亞國家開展與俄羅斯北極合作的重要突破口。擴大北極能源開發，維護俄羅斯能源大國地位是俄羅斯北極戰略的最重要方向之一。但由於受到資金和技術的限制，俄羅斯在北極能源開發方面需要加強國際合作。俄羅斯已經於美國埃克森美孚石油公司、義大利埃尼石油公司等美歐公司簽署了巴倫支海大陸架石油開採協議。但隨著烏克蘭危機引發的美歐對俄制裁不斷加劇，俄羅斯公司在美歐市場的融資出現嚴重困難。為此俄羅斯正在將融資的目標轉向東方市場。而在此之前。2013年6月俄羅斯諾瓦泰克天然氣公司已經與中石油集團簽署協議，在中石油獲得北極「亞馬爾天然氣專案」20%權益的基礎上，共同開發液化天然氣。2013年7月9日，韓國與俄羅斯舉行了「第十三屆韓俄經濟科學技

---

<sup>15</sup> 孫凱，〈參與實踐、話語互動與身份承認——理解中國參與北極事務的進程〉，《世界經濟與政治》，第7期(2014年)。

術共同委員會」，決定全面開發俄羅斯遠東地區和北極沿岸的港灣，承諾與俄羅斯就港灣開發專案簽署諒解備忘錄。可以說，能源合作是東北亞國家參與北極合作最有前景的方向。

其次，航道合作將是未來俄羅斯開展與東北亞國家北極合作的重點領域。由於北極航道事關俄羅斯的國家安全，因而俄羅斯在這一問題上一直非常謹慎。但隨著近年來北極冰川融化速度的加快，北極航道的國際化正在變得愈發現實。因而俄羅斯正逐漸調整其北極航道政策，在保持對北極軍事存在不斷擴大的基礎上，逐步改善在這方面的國際合作，包括取消了北極航道的強行護航制度，並大幅調低了過境船隻的收費標準。從長遠來看，俄羅斯希望將北極航道打造成媲美蘇伊士運河的「黃金水道」。而中日韓等東北亞國家作為這一航道的起點以及遠東航運大國，將在其中扮演更加重要的角色。目前中俄共建的俄羅斯紮魯比諾港項目以及俄朝韓合建的羅先港項目都可以作為未來東北亞國家船隻進入北極航道的起點來使用。

第三，俄羅斯始終歡迎中日韓等國家參與北極航道的科研考察以及環境保護。而東北亞國家則能夠通過這些專案間接參與北極地區的治理與航道應用。由於當前北極治理多處於低政治階段，因而各國在科考、環保領域的合作最容易實現。日韓等國在這方面也擁有較為先進的技術和經驗。更為重要的是，俄羅斯也十分重視北極能源開發過程中出現的生態問題，將其視為國家北極能源政策的重要關注點。<sup>16</sup>因此科研與環保合作無疑是東北亞國家參與北極能源開發與航道建設的有效手段。實際上，即使是在冷戰時期，蘇美兩國的科學家也能夠在北極科考問題上進行合作交流。

---

<sup>16</sup> Энергетическая политика России в Арктике, *Политика России в Арктике: как избежать новой холодной войны*. Доклад грантополучателей международного дискуссионного клуба «Валдай»。

## 伍、結論

總體而言，儘管俄羅斯始終對於北極治理以及北極航道的「國際化」抱有警惕的態度，但這並不代表俄羅斯拒絕在北極地區進行國際合作。實際上，當前俄羅斯開展與東北亞國家的北極合作正在變得更加可能。

當然，需要指出的是，隨著全球氣候變暖。北極地區的變化正在深刻影響著全球地緣政治的格局，中日韓三國參與北極事務的重要目標就是希望通過積極的北極政策加強在這一地區的存在，從而在全球經濟發展中心東移的背景下獲得更強大的地緣政治影響力。而這必然帶來東北亞國家間有關北極治理權力的競爭。俄羅斯政學兩界對此也有清醒的認識。這在某種程度上造成了俄羅斯更加樂於與韓國和日本發展在北極地區的合作，而對於經濟、軍事實力不斷快速上升的中國參與北極事務則抱有了更加謹慎的態度。但這並不足以嚴重阻礙俄羅斯與東北亞國家北極合作的實現。尤其是在烏克蘭危機爆發、俄羅斯與西方關係不斷惡化的大背景下，俄羅斯正在將合作的目標轉向東方。這也將為東北亞國家參與北極治理提供難得的機遇。

