

# 白令海峡：大北极交通运输网络“杠铃”之握柄

李振福, 田哲涛

(大连海事大学交通运输工程学院 大连 116026)

**摘要:** 在全球气候变暖的大背景下, 北极地区的冰层融化加剧, 冰雪覆盖的航线正在逐步被开发利用。而作为这一变革核心区域的白令海峡, 正迅速成为全球关注的焦点。它不仅是连接太平洋与大西洋的关键, 更是全球贸易流动的潜在枢纽。文章认为白令海峡是大北极交通运输网络中的“杠铃”握柄, 基于此, 文章分析了白令海峡的潜在风险, 并提出了应对这一挑战的战略方针。建议通过精准的政策调整和积极的国际合作, 以应对当前的风险挑战, 且为中国在北极地区的长远战略布局赢得潜在主动权, 确保全球运输安全与国家战略利益的最大化。

**关键词:** 白令海峡; 大北极; 交通运输网络; 北极航线

中图分类号: U116.2; U692; P7

文献标志码: A

文章编号: 1005-9857(2026)02-0003-10

## Bering Strait: The Handle of the “Barbell” in the Large Arctic Transportation Network

LI Zhenfu, TIAN Zhetao

(College of Transportation Engineering, Dalian Maritime University, Dalian 116026, China)

**Abstract:** Against the backdrop of global climate warming, the Arctic ice sheet is melting at an accelerating pace, and the ice-covered shipping routes are gradually being developed and utilized. As the core region of this transformation, the Bering Strait is quickly becoming the focus of global attention. It is not only a key link between the Pacific and Atlantic Oceans but also a potential hub for global trade flows. This study argues that the Bering Strait serves as the “barbell” handle in the Large Arctic transportation network. Based on this, the study analyzes the potential risks of the Bering Strait and proposes strategic approaches to address these challenges. It suggests that through precise policy adjustments and active international cooperation, current risks can be addressed, and China can gain a strategic advantage in the Arctic region, ensuring the maximization of global transportation security and national strategic interests.

**Keywords:** Bering Strait; Large Arctic; Transportation network; Arctic shipping routes

收稿日期: 2025-09-24; 修订日期: 2026-01-21

基金项目: 国家社科基金重大项目(23&ZD147).

作者简介: 田哲涛, 硕士研究生, 研究方向为北极航线开发利用等

通信作者: 李振福, 教授, 博士, 研究方向为北极航线开发利用等

## 0 引言

随着全球贸易的不断发展以及北极地区的冰层逐渐融化,各相关国家对北极的关注程度不断加深,其中北极航线的开发利用尤其受到各国重视,北极问题已成为全球广泛关注的重要议题。而“大北极”概念的诞生是因为需要从更广阔的视角出发,考虑北极未来的发展趋势,系统性地解决北极相关问题。大北极国家涵盖了欧洲、亚洲、北美洲以及部分非洲国家,它们之间在地理、政治、经济等方面存在较强联系<sup>[1]</sup>。大北极交通运输网络则是指覆盖大北极国家及其周边区域的综合运输网络,连接了大西洋、太平洋和北冰洋相关水域。这一网络不仅是地理上的交通连接,更是一个涵盖多种交通方式的动态综合系统<sup>[2]</sup>。北极航线既作为大北极交通运输网络的重要组成部分,也是“冰上丝绸之路”的主要支撑。

白令海峡是连接北太平洋与北冰洋的重要海上通道,也是连接亚欧与北美两大洲的关键海峡,地理位置极为重要,所以对白令海峡与大北极交通运输网络的关系进行深入探讨具有重要的理论和现实意义。对白令海峡的重要性进行全面分析,并且对可能出现的风险与我国的应对策略进行探讨,不仅能促进大北极交通运输网络建设,还能够深化我国与其他大北极国家的合作,加强北极航线的开发与利用。

### 1 大北极交通运输网络的战略价值

大北极是指一个包含北极及其周边地区的广阔地理范围,跨越亚洲、欧洲、北美洲等多个大洲。这个区域不仅包括传统的环北极八国,还纳入大量与北极事务相关的非北极国家,如中国、日本、韩国、德国等<sup>[1]</sup>。大北极的概念扩展了传统的“北极”范围,涵盖了更广泛的地理、经济、政治及资源联系。该概念并不局限于北极点及其周边的冰雪覆盖区,还包括北纬 30° 以北的大部分陆地及海域<sup>[2]</sup>。

大北极交通运输网络是由大北极区域内的各个国家及各类交通设施构成的复杂多层次系统。该网络涵盖了多种交通方式,包括公路、铁路、航空和

海上运输,并通过各个交通枢纽(如港口、铁路站点和机场),以及连接这些枢纽的运输线路形成了一个广泛覆盖的交通网络<sup>[1]</sup>。北极航线的开通将成为这个网络的重要组成部分,将对全球贸易和运输模式产生深远的影响。随着北极航线全面通航的时间越来越近,构建大北极体系和大北极交通运输网络的战略价值正不断凸显。

首先,大北极交通运输网络的建成能够有效提升我国在全球贸易格局中的地位。随着大北极国家网络的演化,北极地区的经济发展机会显著增加,世界经济发展的关注点逐渐向北极区域转移,北极地区国家与其他地区国家之间的经济交往变得更加紧密。在此背景下,我国将通过北极航线快速连接欧盟和北美地区,加强与这些发达经济体的贸易合作。同时,中国作为重要的原材料进口国,将与其他大北极国家深化贸易关系,尤其是在全球产业转移的时代背景下,我国有望承接更多由发达国家向亚洲转移的产业。最终,北极航线的开通将进一步推动发达国家与发展中国家之间的中间产品和产成品的贸易,进一步促进中国的加工贸易和内需发展<sup>[1]</sup>。此外,北极航线的进一步开发利用,将减少我国对传统航线的依赖,也降低了我国在面对全球政治、军事冲突或其他紧急情况时的经济风险。

其次,大北极交通运输网络的建成能够进一步加强我国与周边国家合作。这种合作可以是多方面的,如贸易、科技、文化、军事等。通过与大北极国家的合作,我国可以与多国建立更加良好的外交关系,从而促进我国与大北极国家在各个方面的合作,进而提高我国的国际影响力。例如,俄罗斯与中国的北极航线合作已经被提到了前所未有的高度。2023年,习近平主席访问俄罗斯期间,普京总统就开发北极与北极航线合作向中方发出邀请,并且得到了积极回应<sup>[3]</sup>。通过与俄罗斯的合作,我国可以在北极航线的使用以及北极基础设施建设与运营中取得比原来更具优势的地位。此类合作可以加强中国与其他国家的外交关系与经贸往来,加强中国在北极地区的存在感与话语权。

再次,大北极交通运输网络可以促进“一带一路”倡议的进一步实施。大北极交通运输网络能够

进一步推动“一带一路”建设。“冰上丝绸之路”作为“一带一路”倡议的北向延伸,与丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路形成互补,进一步拓展了我国的国际经济合作空间。“冰上丝绸之路”倡议最初是针对中俄两国之间的合作而设计的,但随着中国在北极地区事务中的参与度逐渐提升,这一倡议有望扩展成为包括北极地区内外的国家、国际组织以及非国家实体在内的多方利益相关者合作的机制和平台,为北极国家和近北极国家提供共同解决问题的参与和合作框架<sup>[4]</sup>。这一网络为“一带一路”提供了新的地缘经济合作框架,增进了“一带一路”倡议的广度和深度。与此同时,北极航线可以缓解“一带一路”路线面临的政治和军事风险,确保“一带一路”倡议的顺利推进和长期可持续性,进而为我国的经济增长和全球影响力的提升提供强劲动力。

最后,大北极交通运输网络建设可以提升中国在北极事务中话语权。当前,北极事务的国际竞争日趋激烈,北极资源开发和北极航线的控制权成为大国博弈的重要领域。通过积极参与大北极交通运输网络的构建和运营,我国可以在北极事务中获得更多的话语权,特别是通过参与国际合作,我国既能更有力地维护自身利益,推动制定契合我国诉求的国际规则和标准,也能增强我国在北极地区的经济活动能力和存在感。通过这一网络,我国能够在北极地区事务中占据更主动的位置,确保自身在资源开发、航运安全等领域的利益得到有效保障。

## 2 白令海峡在大北极交通运输网络中的重要地位和作用

如果把大北极交通运输网络比作一个横跨两洋、贯通三洲的“杠铃”,那么白令海峡则是它的握柄,其独特的地理位置与复合功能使其成为大北极交通运输网络的核心支点。“杠铃”的两端承载着亚欧大陆与美洲大陆的运输需求,中间的“握柄”是海运、陆运通道,形成大北极交通运输网络的战略中樞。同时,受其特殊的地理位置影响,白令海峡的通航自由、资源开发、海洋划界、航线管理问题,已成为国际合作和争端的焦点。

### 2.1 杠铃的中轴:跨洲陆运的纽带

白令海峡构成的地理屏障,造成了亚欧与北美洲陆上运输网络长达百年的割裂格局。在大北极交通运输网络中,欧洲国际公路网与亚洲公路网虽已实现对接,却始终未能与北美洲的泛美公路系统实现贯通;在铁路运输方面,西伯利亚铁路、欧洲铁路网与西亚—欧洲铁路网构成亚欧铁路运输骨架,但仍缺乏与北美铁路线的连接<sup>[1]</sup>。这种洲际运输网络的断裂状态,恰似一副杠铃被抽去中间握柄,两端的配重始终处于分离状态。而这副“杠铃”所必须的“中轴”就是白令海峡隧道。

若白令海峡隧道构想落地,将引发三重变革。首先,可以实现大北极交通运输网络形态从“分离式”转化为“整体式”。这条跨洲隧道将如同杠铃的金属握柄,使断裂的泛美公路网与亚洲公路网、北美铁路网与欧亚铁路网产生实际连接;其次,跨洲货物运输路径将突破海运单一模式束缚;最后,还将极大推动大北极交通运输网络从离散布局向系统集成转变。白令海峡隧道建成后,不仅能使亚欧—美洲间运输效率进一步提升,更将使白令海峡成为强化大北极网络空间韧性的战略支点。但是白令海峡隧道的建成还面临着诸多难题,犹如运动员举起杠铃时,既需要承受物理压力也需要保持平衡,既需要隧道承载庞大货流带来的压力,还需要保持地缘政治的平衡。

### 2.2 杠铃的承重点:北极航线的咽喉

白令海峡不仅可以跨洲陆运的两端紧密相连,而且还是沟通北冰洋与太平洋的唯一海上通道,这个被称作“北方马六甲”的航运枢纽,是北极航线的必经之路,承载着北极航线的核心功能,肩负着撬动国际贸易版图的历史重任,更是大北极交通运输网络的核心支点。如果说北极航线是未来承载欧洲与东亚两端的“配重”,那么白令海峡就是其最关键的“承重点”。

数据显示,若北极航线全面开放,亚欧海运航程将缩减至约6 900 n mile,较传统苏伊士运河或巴拿马运河航线减少约4 350 n mile,其蕴含的经济势能对国际海运特别是能源运输有着深远的影响<sup>[5]</sup>。航运数据印证了这一趋势:挪威北方大学商学院北极物流中

心统计显示,2024年北极航线过境量达97航次,较2023年的73航次增长32.88%,2023年较2022年的43航次激增69.77%;美国海洋运输系统委员会(CMTS)《2020—2030北极海运十年预测》揭示,白令海峡可航行天数从2016年的159天增至2018年的180天,2010—2020年楚科奇海和波弗特海作业船只数量增长128%,达到2008年的2.3倍<sup>[6]</sup>。报告还指出,在下一个十年里,预计白令海峡地区的季节性航行现状将被颠覆。如果北极航线全面通航,其可能会成为与苏伊士运河、巴拿马运河并列的世界最重要的航线之一。

对我国而言,更短的运输周期和更低的物流成本,将显著提升我国在全球贸易中的竞争力。北极航线的贯通,既保障我国能源运输安全,更有望成为撬动全球贸易格局的战略支点。有效把握这一战略“杠杆”的两端,关键在于精准掌控白令海峡这一核心支点,从而为“一带一路”倡议的推进构建更加稳固的地缘平衡格局。

### 2.3 杠杆的“配重”:北极资源输送的战略阀门

北极地区蕴藏着石油、天然气等丰富的自然资源,其经济开发价值正随全球资源枯竭趋势的增强而持续凸显。如同杠杆片的重量决定杠杆平衡,北极资源战略价值的攀升正在重塑地缘格局。

北极资源构成了这一“杠杆”一端的配重,北极圈内蕴藏的149亿吨待开发原油和46万亿立方米天然气,分别占据全球待发现储量的13%和34%<sup>[7]</sup>。而东亚经济体则构成“杠杆”另一端的核心配重组——2020年,中日韩三国均位列全球原油与天然气进口前十<sup>[8-9]</sup>。作为太平洋进入北极的门户,白令海峡成为北极油气资源运输至东亚的必经之地。通过白令海峡,北极的能源和矿产资源能够以更低的成本、更快的速度运输到东亚各国。

在气候变暖导致北极海冰减少的背景下,通过北极航线获取北极资源的难度下降,白令海峡的重要性将会进一步凸显。相较于传统的能源进口渠道,这一通道受国际局势变化的影响较小,能够以更稳定的方式补充国家战略物资储备。这种多元化的资源获取方式,不仅提升了我国能源供应的抗风险能力,也为保障长期能源安全提供了重要

支撑。

## 3 白令海峡对我国北极战略的制约

近些年来,我国持续推进北极航线的开发利用,而该领域的发展仍面临着一系列制约因素,致使我国在北极的战略布局所处的国际环境日趋复杂,亟须在外交、军事、经济和法律等多方面进行协调与应对。

### 3.1 美俄纠纷形成的制约

在全球地缘政治格局深度演变的背景下,北极地区的战略价值日益凸显,成为大国博弈的新区域。其中,美国与俄罗斯在白令海峡地区长期存在多层面的纠纷,对我国的极地战略实施有着显著的制约。这些制约因素不仅涉及法律争议与资源控制权的归属,还涉及经济制裁与地缘政治对抗带来的影响,对我国参与北极地区事务和落实极地长远发展战略构成了严峻挑战。

在法律方面,1867年美俄《转让阿拉斯加专约》虽确立了两国之间的陆地边界,但随着国际海洋法的发展,特别是《联合国海洋法公约》的实施,美俄两国对于1867年条约是否仍然适用于现代海洋划界问题产生分歧<sup>[10]</sup>。另外,多数法学界人士认为白令海峡是“用于国际航行的海峡”,但由于国际上缺乏明确的权威机构来定义这一术语,两国在白令海峡的通航性质认定上仍有分歧。美国主张白令海峡适用过境通行权,而俄罗斯曾一度将其视为内水或历史性水域<sup>[11]</sup>。

在资源控制方面,俄罗斯与美国也有着长久的合作与竞争历史。20世纪70年代,美国就曾经想通过交换的方式获取苏联石油。21世纪初,美国参、众两院也致信当时的小布什总统,呼吁发展在能源领域的美俄双边合作。2011年,美国能源巨头埃克森美孚与俄罗斯石油公司签署战略合作协议<sup>[12]</sup>。但是两国的资源分歧与竞争也同时存在,俄罗斯宣称半个北冰洋均为西伯利亚大陆架的自然延伸,以此主张资源权益,而美国则通过出台相应的北极开发战略、对俄罗斯实施制裁等方式,应对俄罗斯在北极地区的战略挑战。

随着美俄关系的恶化,特别是俄乌冲突爆发后,

美国对俄罗斯实施了一系列经济制裁。自2022年2月俄乌冲突爆发以来,美国、英国、欧盟以及澳大利亚、加拿大和日本等国家和组织已对俄罗斯实施了16500多项制裁<sup>[13]</sup>。我国企业在与俄罗斯合作开发北极资源和建设基础设施时,可能会面临以美国为首的西方国家制裁的间接影响,具体表现为融资困难、技术转让受阻以及国际合作伙伴的顾虑等。美俄之间的制裁和经济压力,对我国在北极地区的投资和经济活动形成了实质性制约,进而影响了我国企业在北极地区的长远规划和发展。

而且美俄在白令海峡及北极地区的军事和政治博弈,使得该地区的安全形势愈加复杂。美国将中国视为其“最重大的地缘政治挑战”,同时将俄罗斯称作影响国际和平与稳定的“直接、持续的威胁”<sup>[14]</sup>。自2014年以来,俄罗斯通过新建军事基地、部署防空系统网络等举措,加强其在北极地区的军事存在。而美国自北约成立之初起,便在从阿拉斯加到冰岛的北冰洋沿线区域建立导弹防御系统,巩固其北极的军事布局。尤其在乌克兰危机爆发后,俄美双边关系进一步恶化,北极成为两国较量的前沿地区。2022年3月至4月,北约在挪威境内及其周边海域举行了代号为“寒冷反应-2022”的军事演习,这是北约近30年来在北极地区举行的最大规模的演习<sup>[15]</sup>。在加拿大、丹麦、芬兰、冰岛、挪威、瑞典、俄罗斯、美国八个环北极国家中,俄罗斯是其中唯一的非北约国家。

美俄在北极地区的战略分歧,不仅导致了两国在北极地区的紧张局势,也影响了包括中国在内的其他国家在北极的相关活动。这使得作为北极域外国家的中国,需要在美俄构建的北极相关法律框架下展开活动,以避免卷入两国的地缘政治博弈中。

### 3.2 美国对北极航运的干扰

除美俄纠纷博弈对我国极地战略构成的制约外,美国针对北极航运本身也采取了一系列直接或间接的干扰措施。这些措施体现了美国想要控制北

极关键通道的战略意图,反映了其妄图在北极地区“唯我独尊”的野心。

美国对于北极航运活动,尤其是通过白令海峡的航运活动具有很强的控制力。白令海峡作为连接北太平洋和北冰洋的唯一海上通道,美国对其实施了严格的航行管制措施。虽然《联合国海洋法公约》规定了国际航行自由,但美国却以安全和环保为由<sup>①</sup>,在白令海峡施加了航道管制和船舶监控措施<sup>[16]</sup>。我国的北极航运发展,尤其是“冰上丝绸之路”建设的推进,或将面临美国在航道许可、环保规定等方面的限制。如果不能取道白令海峡,则可能导致北极航线的航运成本上升,航线运营也将受到影响。

近年来,我国和俄罗斯对北极政策的调整,致使中俄的北极活动日益增加,这些活动被美国认为对其战略利益构成威胁。美国的国内政策将白令海峡作为全球必须控制的重要咽喉要道之一,因此重建在该地区的军事力量显得尤为迫切。北约秘书长斯托尔滕贝格公开声称,中国建造破冰船、加大北极活动,以及与俄罗斯的北极合作,是对北约“价值观与利益的挑战”<sup>[17]</sup>。为了加强军事存在,美国部分官员提议在阿拉斯加州部署中程弹道导弹,以提升对俄罗斯的威慑力<sup>[18]</sup>。此外,美国同其盟友已在白令海峡开展多次军事演习,以提升快速反应能力。美国还加大了北极科研投入,利用先进的卫星技术,以便掌握北极地区的地理信息与周边局势<sup>[19]</sup>。通过这些举措,美国展示了其在该地区的军事威慑力,还为其盟友提供了支持。在这样的背景下,我国对白令海峡、北极航线乃至大北极交通运输网络的利用,势必会受到美国与其盟友一定的制约与限制。

此外,美国作为北极理事会的核心成员国,长期以来在北极事务中掌握着主导性话语权。俄乌冲突爆发后,美国联合北极理事会其他六国排斥俄罗斯的同时,又释放出积极的信号。究其原因,是美

① 美国虽深度参与《联合国海洋法公约》谈判,但因对早期深海采矿制度存在经济和主权层面的顾虑,担心国际争端解决机制限制其国家主权,且认为公约多数条款已属习惯国际法,故而未予批准。尽管1994年《〈联合国海洋法公约〉执行协定》对相关条款已做出修改,但由于参议院批准面临政治阻碍及部分保守派的持续反对,其至今仍未加入《联合国海洋法公约》。

国担心俄罗斯转向寻求非北极国家合作,引入非北极国家的力量,进而挑战“北极七国”,尤其是美国在北极地区的优势地位<sup>[20]</sup>。美国可能会凭借其在白令海峡的主动权,通过国际外交或法律等手段掣肘我国的北极航运和资源开发等相关活动,进而干扰我国在北极地区的战略布局。

### 3.3 白令海峡港口设施的缺失

白令海峡沿线港口不仅是日益重要的北极航线的关键支点,关系着北极航线贸易往来与资源开发,其后续的开发也为未来亚欧大陆与美洲大陆的连接提供重要支撑。但是,目前白令海峡地区的航运活动较少,导致该地区港口发展较为缓慢。

白令海峡地区的港口设施相对滞后,未能充分发挥其在全球航运中的潜力,影响了该地区的航运效率和安全性。其中,美国阿拉斯加一侧的诺姆港和克拉伦斯港,以及俄罗斯楚科奇地区的普罗维杰尼亚港和埃格韦基诺特港,在深水设施、现代化装备以及货物处理能力等方面均存在显著短板。此外,受极地气候条件和资金限制的影响,这些港口的扩建和现代化进程较为缓慢,不能及时满足日益增长的航运需求<sup>[21-26]</sup>。港口设施的缺失限制了北极航线的畅通,进而影响了白令海峡作为全球航运枢纽的战略价值。

## 4 白令海峡“缺位”危害及应对策略分析

进入21世纪以来,世界局势正在加速演进。虽然全球化提升了国家间的联系与经济依存度,但是单边主义、保护主义不断抬头,国家、地区之间的竞争与冲突依然大量存在。

现阶段,虽然北极航线货运规模尚处于低位,但白令海峡凭借其特殊的地理区位优势,已引发美国的高度关注,尤其是在“冰上丝绸之路”倡议提出后,美国随即对中国北极战略进行有计划的、针对性的抹黑。未来若大北极交通运输网络全面建成,尤其是北极航线实现全线通航时,美国可能会对北极航线与白令海峡更加关注。若中美战略博弈升级,美国可依托阿拉斯加的地理位置优势,随时对白令海峡实施封锁,使航道陷入不可通行的局面。而一旦白令海峡“缺位”,将会对我国以及大

北极交通运输网络造成诸多影响。

### 4.1 白令海峡缺位的潜在危害

第一,北极航线将会被迫中断。白令海峡作为北极航线的关键节点,如果其功能缺位和失效,我国将会失去利用北极航线的机会。同时,作为北极航线太平洋方向唯一出口,白令海峡的封锁将造成大北极交通运输网络关键链路断裂。这不仅会削弱我国在全球物流体系中的枢纽地位,还会动摇我国在大北极交通运输网络中的关键地位,进而增加我国国际贸易的成本,降低我国在全球贸易中的物流效率。

第二,海上资源运输通道受阻。大北极交通运输网络不仅是货物的运输网络,也是我国能源资源的重要运输网络。北极地区资源输送高度依赖白令海峡形成的物理通道,这一战略“阀门”的关闭,将严重破坏我国构建的能源进口多元化格局,迫使能源供应链完全依赖马六甲海峡单一通道。白令海峡的封锁将加剧能源安全的结构性风险,使我国在全球能源市场上处于不利地位,增加能源供应的不确定性和成本,从而导致我国的能源安全受到威胁。

第三,地缘政治博弈与国家安全压力增加。白令海峡位于美俄之间的关键位置,其通行权涉及复杂的国际法律与地缘政治问题。白令海峡的通行权已被美俄两国作为重要战略工具,如果美俄进行更加严格的限制,或受两国之间冲突升级的影响,阻碍其他国家通过白令海峡,我国在北极地区的战略布局将受到严重制约。特别是如果美国或俄罗斯采取航道封锁或通行限制等举措,我国在北极海域的航行自由和战略影响力将受到重大打击。大北极交通运输网络能够大幅增加中国在北极的话语权,但白令海峡航道的封锁不仅会削弱中国的北极事务参与度,还会导致我国在大国北极博弈中陷入被动地位,进而影响我国的国际地位和战略安全。

第四,“冰上丝绸之路”建设受挫。“冰上丝绸之路”作为“一带一路”倡议的重要组成部分,旨在通过北极航线连接亚洲与欧洲。大北极交通运输网络是“冰上丝绸之路”的重要支撑,“冰上丝绸之路”的建设又能反向促进大北极交通运输网络的完善。白令海峡作为北极航线的关键节点,也在

“冰上丝绸之路”中起到关键的作用。如果白令海峡缺失或失效,将会影响整个北极航线的经济效益和战略价值,“冰上丝绸之路”也将失去其核心的航运优势,进而使该倡议的可行性和吸引力大打折扣,这对我国“冰上丝绸之路”乃至“一带一路”建设都将产生巨大的打击。

#### 4.2 应对策略分析

面对白令海峡可能失效的潜在风险,我国需要制定多层次的替代方案,以确保在北极地区的战略利益和全球运输网络的安全。我国的对策不应仅是应对潜在风险的被动之举,更应该借助此契机将我国塑造为北极事务中的主要角色。当前白令海峡面临的风险,实际上为我国加速推进运输路线多元化和全球互联互通战略提供了新的动力。我国的决策应该不是简单地寻找替代方案,而是要构建一个以中国为中心、更具韧性和抗风险能力的多元化大北极交通运输网络,从而降低对任何单一节点的过度依赖。制定对策不仅有助于我国提升北极事务参与度,还能促进亚欧大陆与北极地区的互联互通,推动全球经济合作发展。

第一,保住:维护白令海峡的畅通与地缘局势稳定。尽全力维护白令海峡的畅通与地缘局势稳定,是维护北极航线畅通高效的最直接策略。面对北极地区各国日益激烈的国际竞争以及不断加强的军事存在,我国应该更加积极地与相关国家开展多边协作,“保住”我国在白令海峡的自由通航权。

我国应更加积极寻求与白令海峡沿岸国家,尤其是俄罗斯签订双边合作协议或备忘录,以确保白令海峡的通航权。在当前的北极地缘政治格局中,俄罗斯在白令海峡地区拥有重要的影响力。通过与俄罗斯建立合作机制,我国可以在白令海峡的航运管理协调和应急保障方面获得更多保障,以减少其他国家的无端干预。这种合作不仅能为我国争取到北极航线的使用权,也有助于增强中俄两国在北极事务中的共同利益和战略协作,进一步稳固我国在北极地区的存在基础。

第二,打通:构建连接国内与北冰洋沿岸的运输走廊。在“保住”现有海上战略通道的同时,我国必须积极“打通”陆海多式联运走廊,以构建更

具韧性且不依赖单一路径的交通运输网络。这些新走廊不仅是对白令海峡风险的缓冲,更是中国联通欧亚大陆、辐射中亚乃至欧洲市场的新战略通道。对于促进我国“老工业基地振兴”战略实施,深化与沿线国家的经济互联互通,均具有更深远的意义。

首先,我国可以积极建设“陆冰丝绸之路”<sup>[27]</sup>,构建连接中国、俄罗斯和挪威等北欧国家的多式联运网络,将其作为“冰上丝绸之路”的补充通路。通过这个通路,可以形成陆地和海洋相结合的运输网络,减少对白令海峡的依赖。现有研究证实,额尔齐斯河与鄂毕河因其战略位置而成为构建“陆冰丝绸之路”的理想之选,而且通过陆路交通网络还能将南亚地区纳入其辐射范围,实现北极、中亚与南亚的互联互通,促进亚欧大陆的纵向一体化,这也能够为“冰上丝绸之路”实施中可能遇到的挑战和障碍提供解决方案<sup>[28]</sup>。通过这一通路,可以加强亚欧大陆之间的合作,实现陆地与海洋资源的统筹配置,构建高效协同的运输系统。基于这样的合作机制,可以促进区域间的经济合作和互联互通,加强不同地区之间的联系,推动大北极交通运输网络共同发展。“陆冰丝绸之路”不仅能够为我国开辟新的运输路径,还能增强中国与全球经济合作的深度和广度,进一步提升我国在北极事务中的参与度。

其次,我国应强化与俄罗斯的战略协作,进一步开发和利用西伯利亚大铁路及其延伸线,构建一条贯通欧亚大陆的多式联运网络。中国企业在俄罗斯参与铁路和港口等基础设施建设已有先例,例如,参与建设连接西西伯利亚与北极海岸的博瓦年科沃—萨别塔铁路,以及参与阿尔汉格尔斯克深水港和配套铁路的开发项目<sup>[29]</sup>。依托建成的多式联运网络,我国的货物可以通过铁路快速运输到北冰洋沿岸港口,再通过北极航线运至全世界各地。这一多式联运网络将大幅提升运输效率,降低运输成本,并有效规避白令海峡可能存在的地缘政治风险。这一网络的建设能够助推中俄两国在物流、基础设施建设和经济发展等领域的深度合作。

最后,我国还可以考虑发展“东北北极陆上运输网络”。这一网络可以依托我国东北三省既有的铁路、公路和港口等基础设施,以东北地区为枢

纽, 打造一条通往俄罗斯远东地区, 乃至更远的欧洲地区的运输通道。借助该网络可以让货物到达远东后, 再通过俄罗斯的北极港口连接北极航线, 甚至直接运至欧洲目的地。该网络将为我国开辟一条独立于白令海峡航道的北极运输通道, 减少我国对外部地缘环境变化的依赖。这一策略不仅有助于推动我国东北地区的经济、物流发展, 还能提升我国在北极事务中的自主性和话语权。

第三, 保障: 强化北极航线的政策与技术支撑。要确保我国在北极的长远利益和北极航线的持续利用, 还需要完善的政策法律框架、良好的国际环境和强大的科技研发能力作为“保障”。

面对气候变化、环境污染、资源可持续利用等全球性挑战, 我国将“人类命运共同体”理念延伸至北极治理领域, 提出构建“北极命运共同体”的主张。这一理念强调通过对话协商、务实合作, 共同应对挑战, 共享发展机遇。同时, 我国可以积极参与并推动建立包括北极国家及其他利益相关国家在内的多边合作机制, 以确保北极航线, 特别是白令海峡的通行自由。这种多边合作机制可以通过国际条约、《联合国海洋法公约》等国际法形式, 规定北极航线的使用规则, 保障各国在北极的通航权和商业利益。这不仅可以通过国际法和外交手段降低单方面切断白令海峡航道的风险, 还能提升我国在国际事务中的话语权和影响力, 确保我国在北极事务中的合法权益得到更广泛的国际认可和保障。

而在技术方面, 白令海峡港口基础设施的缺失, 是北极航线途中的一个遗憾。我国可以借助“冰上丝绸之路”的建设契机, 积极参与白令海峡基础设施建设, 发挥中国智慧, 向世界呈现“中国制造”的力量。同时, 我国可以通过加大对北极领

域科技的投资, 提升在北极地区的自主能力和抗风险能力。我国在北极的科考活动已经具备一定的经验和能力, 但由于北极环境变化的不确定性, 我国在北极地区的科研能力还需要继续加强, 为中国参与北极治理和白令海峡的事务性工作提供坚实的技术支撑。例如, 加快北极气象、冰情监测系统的建设, 提升对北极气候和冰情变化的预判能力; 加强在北极地区的破冰船队建设, 增强对恶劣海况的应对能力。这些基础设施和科技投入, 将极大增强我国在北极的独立航行能力, 减少在白令海峡对周边国家的依赖, 提升我国在大北极运输网络中的独立性和稳定性。

## 5 结论

白令海峡作为大北极交通运输网络中的重要通道, 在我国北极战略中具有不可替代的地位。白令海峡在大北极交通运输网络中扮演着至关重要的角色, 它不仅可以作为连接亚欧与美洲大陆的纽带, 还作为北极航线的核心枢纽, 连接着北冰洋与太平洋, 未来有望成为全球贸易的重要支点。此外, 白令海峡也是北极资源输送的关键通道, 随着全球能源安全和资源供应格局的深刻变革, 其战略地位将愈发凸显。

然而, 白令海峡的地理位置及其地缘政治环境, 给我国的北极战略带来了诸多挑战。对此, 我国需从3个方面制定应对策略: 首先, 维护白令海峡的畅通与地缘局势稳定; 其次, 建设陆海多式联运走廊, 减少对白令海峡的依赖; 最后, 强化北极航线的政策与技术支撑, 保障我国在北极事务中的话语权与自主性。上述策略将为我国在北极地区的核心利益与战略安全提供坚实保障。

## 参考文献 (References):

- [1] 李振福. 大北极国家网络及中国的大北极战略研究[J]. 东北亚论坛, 2015, 24(2): 31-44.  
LI Zhenfu. Research on the network of the Large Arctic countries and the strategies for China[J]. Northeast Asia Forum, 2015, 24(2): 31-44.
- [2] 李振福, 王紫荆. 不同运输方式下大北极综合交通运输网络特性研究[J]. 世界地理研究, 2023, 32(7): 24-35.  
LI Zhenfu, WANG Zijin. Research on the characteristics of Pan Arctic comprehensive transportation network under different transportation mode[J]. World Regional Studies, 2023, 32(7): 24-35.

- [3] 国务院门户网站. 习近平同俄罗斯总统普京举行会谈[EB/OL]. (2023-03-22)[2025-04-27]. [https://www.gov.cn/xinwen/2023-03/22/content\\_5747723.htm](https://www.gov.cn/xinwen/2023-03/22/content_5747723.htm).  
The State Council of the PRC. Xi Jinping holds talks with Russian President Vladimir Putin[EB/OL]. (2023-03-22)[2025-04-27]. [https://www.gov.cn/xinwen/2023-03/22/content\\_5747723.htm](https://www.gov.cn/xinwen/2023-03/22/content_5747723.htm).
- [4] 戴瑜. “冰上丝绸之路”倡议下北极航道的中国话语权构建[J]. 理论界, 2021(8): 81-87.  
DAI Yu. The construction of Chinese discourse rights in Arctic Passage under the initiative of “Ice Silk Road” [J]. Theory Horizon, 2021(8): 81-87.
- [5] 李振福. 北极航线的中国战略分析[J]. 中国软科学, 2009(1): 1-7.  
LI Zhenfu. Analysis of China’s strategy on Arctic Route[J]. China Soft Science, 2009(1): 1-7.
- [6] Committee on the Marine Transportation System. CMTS 2020—2030 U.S. Arctic maritime activity ten-year projection report[R]. 2020.
- [7] 赵喆, 梁英波, 胡菁菁, 等. 北极地区含油气潜力及勘探开发趋势分析[J]. 地学前缘, 2014, 21(3): 47-55.  
ZHAO Zhe, LIANG Yingbo, HU Jingjing, et al. Arctic oil and natural gas potential and exploration and development trend[J]. Earth Science Frontiers, 2014, 21(3): 47-55.
- [8] International Energy Agency. Oil-Asia Pacific[EB/OL]. [2025-05-12]. <https://www.iea.org/regions/asia-pacific/oil>.
- [9] International Energy Agency. Natural gas-Asia Pacific[EB/OL]. [2025-05-12]. <https://www.iea.org/regions/asia-pacific/natural-gas>.
- [10] KHEN G V, ZAVOLOKIN A V. The change in water circulation and its implication for the distribution and abundance of Salmon in the Western Bering Sea in the early 21st century[J]. Russian Journal of Marine Biology, 2015(7): 528-547.
- [11] OWENS J, 邓云成. 论白令海峡的法律地位[C] //《中国海洋法学评论》2011年卷第2期. 金门大学海洋事务研究所; 上海交通大学凯原法学院; 2011: 62-114.  
OWENS J, DENG Yuncheng. On the legal status of the Bering Strait[C] //China Ocean Law Review, Vol. 2011 No. 2. Institute of Maritime Affairs, Quemoy University; Koguan Law School, Shanghai Jiao Tong University, 2011: 62-114.
- [12] 贾春阳. 美俄能源合作能否继续“低调进行”[J]. 世界知识, 2014(18): 47-49.  
JIA Chunyang. Can U.S.-Russia energy cooperation continue “Low-Key” [J]. World Affairs, 2014(18): 47-49.
- [13] BBC 中文网. 俄罗斯迄今面临哪些制裁? 有何经济影响?[EB/OL]. (2024-02-26)[2025-05-27]. <https://www.bbc.com/zhongwen/simp/world-68400517>.  
BBC Chinese. What sanctions has Russia faced so far and what are the economic impacts?[EB/OL]. (2024-02-26)[2025-05-27]. <https://www.bbc.com/zhongwen/simp/world-68400517>.
- [14] 庞昌伟, 单一宁. 乌克兰危机背后的中美俄能源博弈及其全球影响[J]. 北方论丛, 2023(6): 25-30.  
PANG Changwei, SHAN Yining. The China-US-Russian energy competition behind the Ukraine Crisis and its global impact[J]. Northern Forum, 2023(6): 25-30.
- [15] 中国国防报. 北约“寒冷反应”演习落幕[EB/OL]. (2022-04-11)[2024-10-10]. [http://www.81.cn/gfbmap/content/2022-04/11/content\\_313320.htm](http://www.81.cn/gfbmap/content/2022-04/11/content_313320.htm).  
China National Defense News. NATO “Cold Response” exercise concludes[EB/OL]. (2022-04-11)[2024-10-10]. [http://www.81.cn/gfbmap/content/2022-04/11/content\\_313320.htm](http://www.81.cn/gfbmap/content/2022-04/11/content_313320.htm).
- [16] 李安民, 赵福林. 中国北极航线的安全问题[J]. 亚太安全与海洋研究, 2017(3): 29-41.  
LI Anmin, ZHAO Fulin. On the security issues of the Arctic Route from the perspective of China[J]. Asia-Pacific Security and Ocean Studies, 2017(3): 29-41.
- [17] STOLTENBERG J. Speech by NATO Secretary General Jens Stoltenberg at the Kultaranta Talks in Naantali, Finland[EB/OL]. (2024-06-09)[2025-04-27]. [https://www.nato.int/cps/en/natohq/opinions\\_226742.htm](https://www.nato.int/cps/en/natohq/opinions_226742.htm).
- [18] 中国国防报. 美加大阿拉斯加军力部署[EB/OL]. (2021-01-04)[2024-09-23]. [http://www.81.cn/gfbmap/content/2021-01/04/content\\_279694.htm](http://www.81.cn/gfbmap/content/2021-01/04/content_279694.htm).  
China National Defense News. The U.S. increases military deployment in Alaska[EB/OL]. (2021-01-04)[2024-09-23]. [http://www.81.cn/gfbmap/content/2021-01/04/content\\_279694.htm](http://www.81.cn/gfbmap/content/2021-01/04/content_279694.htm).
- [19] 杨慧慧. 美国对白令海峡区域的“再重视”: 动因、影响及政策走向[J]. 辽东学院学报(社会科学版), 2022, 24(1): 35-43.  
YANG Huihui. “Reemphasis” of United States on Bering Strait: motivation, impact and policy trend[J]. Journal of Liaodong

- University(Social Sciences), 2022, 24(1): 35-43.
- [ 20 ] 郭培清, 李小宁. 乌克兰危机背景下北极理事会的发展现状及未来走向[ J ]. 俄罗斯东欧中亚研究, 2023(5): 143-161.  
GUO Peiqing, LI Xiaoning. Development status and future trend of the Arctic Council under Ukraine Crisis[ J ]. Russian, East European and Central Asian Studies, 2023(5): 143-161.
- [ 21 ] Business View Magazine. The port of Nome-Alaska on the forefront of America's Arctic[ EB/OL ]. (2016-12-04)[ 2025-05-12 ].  
<https://businessviewmagazine.com/port-of-nome-alaska/>.
- [ 22 ] Bering Straits Native Corporation. Port Clarence[ EB/OL ]. [ 2025-05-12 ]. <https://beringstraits.com/port-clarence/>.
- [ 23 ] Wikipedia(Russian). Provideniya (Port)[ EB/OL ]. [ 2025-05-12 ]. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Провидения\\_\(порт\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/Провидения_(порт)).
- [ 24 ] Wikipedia(Russian). Egvekinot (Port)[ EB/OL ]. [ 2025-05-12 ]. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Эгвекино́т\\_\(порт\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/Эгвекино́т_(порт)).
- [ 25 ] AShipping. Provideniya[ EB/OL ]. [ 2025-04-27 ]. <https://en.ashipping.ru/geo/106/>.
- [ 26 ] UVisitRussia. Egvekinot[ EB/OL ]. [ 2025-05-12 ]. <https://www.uvisitrussia.com/egvekinot/>.
- [ 27 ] 李振福, 彭琰. 陆海统筹视角下的“陆冰丝绸之路”设想及建设研究[ J ]. 东北亚经济研究, 2021, 5(5): 19-32.  
LI Zhenfu, PENG Yan. On the assumption and construction of the “Land Ice Silk Road” from the perspective of land and sea coordination[ J ]. Northeast Asia Economic Research, 2021, 5(5): 19-32.
- [ 28 ] 李振福, 陈佳. “陆冰丝绸之路”建设研究: 以额尔齐斯河—鄂毕河运输通道建设为例[ J ]. 东北亚经济研究, 2024, 8(4): 16-30.  
LI Zhenfu, CHEN Jia. Research on the construction of the “Land-Polar Silk Road” : taking the Irtysh-Ob River corridor for transportation as an example[ J ]. Northeast Asia Economic Research, 2024, 8(4): 16-30.
- [ 29 ] GADZALA TIRZIU A. China's cultural conquest of the Arctic[ EB/OL ]. (2023-10-02)[ 2025-04-12 ]. <https://www.gisreportsonline.com/r/china-arctic-culture/>.