

# “冰上丝绸之路”： 马克思主义地理学视阈的认知建构

王志远

**【内容提要】** 马克思理论中的空间问题,客观上为构建马克思主义地理学提供基础,区位、运输成本、世界市场均可视为其中组成部分。历史唯物主义视角下的马克思主义地理学,具有传统地理学所不具备的认知分析优势,并且这种认知建构的过程,本身对世界或区域会产生实质影响。北方海航道通行后,俄罗斯所面对的地理学认知建构恰在于此航道上(拥有绝对的海权掌控和强大的陆权支撑),因此逐渐成为俄罗斯北极战略的重要组成部分。以2014年乌克兰危机为时间节点,俄罗斯在北方海航道建设上,经历了向东转向的过程。当前,俄罗斯更注重与中国的合作并签署共同开发北极天然气资源的协议,此举显然有助于提升两国对未来北方海航道的共同认知。对于中国来说,开发这样一条通往欧洲的最短航运通道,具有短期和长期的双重现实意义。中俄两国基于相同的认知,合作建构“冰上丝绸之路”。

**【关键词】** 马克思主义地理学 历史唯物主义 北方海航道  
陆权与海权

**【基金项目】** 国家社会科学基金项目《西方经济制裁背景下的俄罗斯进口替代战略研究》(项目编号:16BGJ070)。

**【作者简介】** 王志远,华侨大学经济发展与改革研究院教授。

## 一 引言

2009年,两艘德国货船从韩国蔚山港起锚,经过北极抵达荷兰鹿特丹港口。这次带有探险性质的航行偶然地成为打开北极航行大门的钥匙。

从此,北方海航道正式进入世界地理认知范畴,由此掀起了一波关注北极的热潮。

为区分环绕北极圈的两条航线,北极航道还有另外的称呼,一般将临近俄罗斯领土的称为东北航道,俄罗斯则称其为北方海航道,而紧邻加拿大领土的称为西北航道。这种方向界定,是按照地球自转方向确定,自西向东旋转的地球,显然是俄罗斯领土先进入国际日界线,然后才是加拿大,由此将俄罗斯看作东北方向,将加拿大看作西北方向。另外,此称呼中帶有一定欧洲中心主义色彩,因为只有从欧洲或美国角度看,紧邻加拿大的航线才为西北方向,靠近俄罗斯的航线则为东北方向。如果从白令海峡这个国际日界线看,恰恰是俄罗斯方向为西方,而加拿大方向为东方。不仅是北极航道上存在“东”与“西”的不同,在东北航道之中,这条被俄罗斯称为北方海航道的航线,本身也存在东段和西段,西段联结挪威海通往欧洲,东段则进入太平洋通往东北亚。

2017年,中国国家主席习近平在会见俄罗斯总理梅德韦杰夫时表示了共同开发北方海航道的愿望,提出中俄共建“冰上丝绸之路”<sup>①</sup>。2018年1月,中国发布《中国的北极政策》白皮书提出,“中国愿依托北方海航道的开发利用,与各方共建‘冰上丝绸之路’”<sup>②</sup>。自此,从北方海航道的偶然通行到俄罗斯高度重视北方海航道,再到中俄共建“冰上丝绸之路”,这个地理学意义上的认知建构已经远超当前北方海航道的实际运输能力,而这却真实地改变着很多国家的合作与竞争。

从北方海航道到“冰上丝绸之路”,这种对地理的认知和改良,不仅涉及俄罗斯和中国,更会深刻影响区域乃至世界的投资贸易格局。不过,根据当前全球气候情况,北方海航道全年便利通航尚有待时日。同时,“冰上丝绸之路”框架内的中俄合作更多地体现在非交通运输领域,这也是客观事实。客观评估这次中俄合作的现状与前景需要引入地理学认知概念,这相当于在自然地理尚不具备实质性作用之前讨论人们对其未来发展的认知和对当前相关行为体的影响。为全面理解这种地理认知与客观世界的关系,本文以马克思主义地理学为理论基础,特别强调地理学中认知建构所具有的物质性特征,结合俄罗斯关于北方海航道的认知建构,探讨中俄共建“冰上丝绸之路”的现实与未来。

① 《习近平会见俄罗斯总理梅德韦杰夫》,《人民日报》2017年7月5日。

② 《“冰上丝绸之路”吸引世界目光》,《人民日报》2018年1月28日。

## 二 空间:马克思主义地理学的理论渊源

1848年,马克思、恩格斯在《共产党宣言》中将资本主义发展与世界市场形成联系起来,“大工业建立了由美洲的发现所准备好的世界市场。世界市场使商业、航海业和陆路交通得到了巨大的发展……资产阶级,由于开拓了世界市场,使一切国家的生产和消费都成为世界性的了”<sup>①</sup>。自此,空间作为世界市场不可或缺的内在因素,被纳入资本主义发展规律之中,地理大发现对资本主义的推动作用,显然获得了经典作家的肯定。

通常认为,马克思理论体系涉及哲学、政治经济学、科学社会主义,却少有地理学方面的阐释。这是因为马克思选择了从具体到抽象、再从抽象到具体的分析方法,因此,相当大部分的论述都抽象掉空间概念。表面上看,似乎马克思理论与地理学之间毫无交集,但这仅仅是以静态的完成时视角看待马克思理论而得出的观点。马克思理论体系为空间分析留下了相当大的余地。抽象分析仅仅是方法,而不是目的,回归到现实世界的过程中,必然会涉及空间问题。

众所周知,《资本论》是马克思未完成的著作,而即使将恩格斯整理的第2卷和第3卷看作一个整体来对待,这也仅仅是他宏大理论设想的一部分而已。马克思在1859年《政治经济学批判序言》中提出著名的六册计划,“我考察资产阶级经济制度是按照以下的顺序:资本、土地所有制、雇佣劳动,国家、对外贸易、世界市场”<sup>②</sup>。这样看,马克思所设想的抽象与具体,可以基本作出划分。在讨论资本、土地、劳动之时,注重抽象分析,因此得出了平均利润率、绝对地租、剩余价值等抽象概念,再加以从抽象到具体的演绎分析。而对于国家、对外贸易、世界市场来说,则应当会经历从抽象演绎到具体归纳的方法转换,其中必然绕不过空间概念,如对外贸易的空间运输,或是世界市场格局的空间分布等。不过,令人遗憾的是,在六册计划中,马克思仅完成了《资本论》写作任务,而其他五册的思想印记,只能在经典作家零落的文献中寻找,具体表现在区位、运输费用和世界市场三个层面。

1826年,德国地理学家冯·杜能出版《孤立国同农业和国民经济的联系》,开创了经济生产的区位理论。在该书中,杜能界定了运输费用与地租的

<sup>①</sup> 《马克思恩格斯文集(第2卷)》,人民出版社2009年版,第32、35页。

<sup>②</sup> 同<sup>①</sup>,第588页。

均衡,运输费用最高的城市外围地域,种植物种大多为森林或牧场,经济收益较差,此时为零地租的极限耕作点<sup>①</sup>。自此,区位正式进入经济地理学范畴,形成与自然地理学相互补充的重要分支。

马克思正是受到杜能的区位思想启发,将由土地自然条件不同所造成的差异,定义为级差地租 I。需要特别强调的是,此中地租概念并非狭义地指向农地,而是包括所有土地范畴,“这个货币额,不管是为耕地、建筑地段、矿山、渔场还是为森林等等支付的,统称为地租”<sup>②</sup>。这样,杜能的区位理论,在马克思理论体系中不仅被赋予了抽象的“量纲”,同时也以级差地租形式表现出来。在亚当·斯密和大卫·李嘉图的古典政治经济学中,土地要素被当作抽象的概念。他们将其表述为:“洛克、杜尔阁等人认为资本获得利息,与土地获得地租道理上一样”<sup>③</sup>。然而,在马克思的分析中,地租已经回归到具体的区位范畴之中,这显然是从抽象到具体的演绎方法。

如果说,区位概念如同楔子一般嵌入地租理论之中尚属政治经济学偶然地邂逅空间,那么,马克思的价值理论当属实实在在地将空间纳入分析框架之中,具体表现为将运输费用纳入价值创造之中。

马克思在论述商品流通费用时指出:“在这里,我们不必考察流通过费用的一切细目,如包装、分类等。一般的规律是:一切只是由商品的形式转化而产生的流通过费用,都不会把价值追加到商品上”<sup>④</sup>。这里的根据在于,流通过费用并没有改变商品的物理形态,自然也不会有物化的一般人类劳动在其中。然而,马克思却对运输费用采取了例外态度,商品在空间上的移动,与商品生产过程一样,具有价值创造作用,“在其他条件不变的情况下,由运输追加到商品中去的绝对价值量与运输业的生产力成反比与运输的距离成正比”<sup>⑤</sup>。深入分析可以发现,运输费用问题并非《资本论》第 2 卷的主要内容,此卷着重讨论货币、生产、商品三种资本形态的循环与周转,但将运输业纳入价值创造之中,显然是承认了资本主义生产方式中空间的客观存在性。

这种观点出现并非偶然,而是酝酿已久。在写作《资本论》的两个重要准备阶段,马克思均将交通运输业列为价值创造的领域。马克思在《政治经济学批判(1861~1863 年手稿)》中称运输业为物质生产领域:“可见,凡是适用

① 李小建:《经济地理学》,高等教育出版社 2018 年版,第 51 页。

② 《马克思恩格斯文集(第 7 卷)》,人民出版社 2009 年版,第 698 页。

③ 同②,第 702 页。

④ 同②,第 166~167 页。

⑤ 《马克思恩格斯文集(第 6 卷)》,人民出版社 2009 年版,第 168~169 页。

于其他一切物质生产领域的,同样适用于运输业:在这个领域里,劳动也体现在商品中,虽然它在商品的使用价值上并不留下任何可见的痕迹”<sup>①</sup>。在《资本论(1863~1865年手稿)》指出,“一切运输业,即资本借以不断处于生产过程中的一切产业,是例外。这种产业的真正产品,是被运输的商品(或者也包括人)的位置变换,即变动场所”<sup>②</sup>。可以想象,如果在马克思主义理论体系中运输费用不构成价值创造,那么,依据价值体系分析资本主义世界市场时,空间概念便被零运输费用所抽象掉了,马克思主义理论与地理学之间自然不可能产生任何交集,关于对外贸易和世界市场的分析也就无从谈起。不过,马克思并没有完成对外贸易和世界市场的专题著作,在已完成的著作中相关论述也很有限。但不容否认,马克思将运输成本纳入价值创造范畴之中,相当于为打通经济学与地理学界限、为当代马克思主义地理学发展提供了必要的理论基础和先决条件。

对于世界市场的态度,经典作家也是一以贯之地坚持。恩格斯晚年曾经在《资本论》第3卷添加一个很长的注释,其中提到:“由于交通工具惊人的发展——远洋轮船、铁路、电报、苏伊士运河——,第一次真正地形成了世界市场”<sup>③</sup>。此时,距离马克思和恩格斯共同发表《共产党宣言》已经过去了数十年,但恩格斯仍然坚持他们对资本主义世界发展规律的基本认识。在这个注释中,他还看到了在世界市场的空间缓冲下,资本主义危机周期将会拉长,过度投机也容易克服,不过他否定危机会由此消除。此时,恩格斯所持观点仍然与《共产党宣言》非常接近,这显然是经典作家对空间概念的真实想法。并且,空间和世界市场,此时已经不再是单独的概念,而是与资本主义发展规律联系起来,成为马克思主义经济理论的核心要素之一。

这样,从区位、运输成本、世界市场这三个概念出发,可以为提炼马克思主义的地理学思想提供初步理论准备。而更为重要的理论意义则在于,通过空间理论,能够为马克思分析资本主义世界发展规律提供更具当代现实性的解释,从而构建地理学上的马克思主义思想分支。这一点在恩格斯对《资本论》第3卷增补的注释中已经有所体现,后又为西方学者继续发扬,形成了当代的马克思主义地理学。

现代法国马克思主义理论家列斐伏尔,正是基于与恩格斯相近似的观

① 《马克思恩格斯文集(第8卷)》,人民出版社2009年版,第419~420页。

② 同①,第569页。

③ 《马克思恩格斯文集(第7卷)》,人民出版社2009年版,第554页。

点,将空间概念添加到资本主义发展规律之中,提出资本主义可以在空间生产中存续下来<sup>①</sup>。不过,这些理论上的认识,还没有将空间纳入具体地理学版图之上进行分析,此时马克思主义地理学仍然属于抽象演绎分析,而不是具体归纳分析。大卫·哈维则运用马克思空间概念并结合西方地理学主流观点构筑马克思主义地理学的宏大框架,他还将其称之为资本的空间理论。其中,地理学中的山川河流仍然处于抽象状态,不过地理学中的国家版图在资本逻辑分析下开始为解读世界市场提供了全新视角。

需要强调的是,马克思关于资本主义危机的理论相当于“用时间消灭空间”,即资本主义生产方式在国家市场内的饱和性填充,将会出现利润率下降危机和生产过剩危机,进而形成整个资本主义世界的普遍性危机。而对于资本主义在现代世界的发展,大卫·哈维以他所构建的马克思主义地理学作出解释:运输成本下降使空间聚集,进而资本家进入高利润率地区,但区位竞争不同于一般性竞争,必然是垄断竞争而不是完全竞争,因此,不能再以利润平均化作为分析资本主义发展规律的前提<sup>②</sup>。这个被哈维称为“空间修复”的理论,相当于将地理学的具体与经济学的抽象在逻辑上结合起来。

进一步讲,马克思接受了亚当·斯密关于完全竞争市场的假说,在他们看来,资本自由流动和资本之间竞争可以使利润率趋于平均化。这种方法显然是忽略地理因素的抽象分析方法。而在地理学中,世界上没有完全相同的道路和河流,也不会有成本相同的生产区位和运输距离。地理学的差异,如同产品的异质性或技术的垄断性,必然是张伯伦和罗宾逊提出的垄断竞争,而非完全竞争。既然是垄断竞争,那么,在世界市场中就不可能出现利润率完全平均化,也不容易表现为整体平均利润率下降。大卫·哈维据此论证资本的“空间修复”,发展了马克思的“时间消灭空间”危机理论。

表面上看,垄断、资本、世界这几个关键词,在列宁的著作中也曾经出现。然而,稍加分析就可以发现其中区别所在。列宁看到了马克思所提到的垄断(在20世纪初已经非常普遍),为此他写作了《帝国主义是资本主义的最高阶段》。列宁指出,“对自由竞争占完全统治地位的旧资本主义来说,典型的是商品输出。对垄断占统治地位的最新资本主义来说,典型的是资本输

<sup>①</sup> Henri Lefebvre, *The Survival of Capitalism: Reproduction of the Relations of Production*, London, Allison & Busby, 1974.

<sup>②</sup> [英]大卫·哈维,初立忠、沈晓雷译:《新帝国主义》,社会科学文献出版社2009年版,第106页。

出。……过剩的资本不会流入本国落后部门来提高生活水平,而是到国外寻求利润”<sup>①</sup>。但是,列宁所做的是将资本、垄断、危机等放在国家理论层面上分析,当资本主义国家间竞争上升为金融资本较量之后,才发展为帝国主义。马克思主义地理学则是将资本的逻辑置于空间理论上分析<sup>②</sup>。因此,这两种理论的出发点和落脚点彼此完全不同。

按照马克思主义地理学,如果自然地理处于静态或不变状态,资本的流动将遵循自身空间原则,在世界范围内配置。但是,地理并非永远静止,改变来自于两个方面:一是技术进步的影响,如航海技术或铁路技术,都可以改变地理格局;二是人对地理的改造,如苏伊士运河和巴拿马运河。历史上,地理上重要的交通枢纽,在建成后极大地推动了世界市场形成。不仅如此,甚至是在这些交通枢纽的设计和建设过程中,由于世界大国对其所持有的认知,客观上已经开始引导着资本和国家的行为,这种认知建构所产生的作用,本身也属于马克思主义地理学的逻辑框架。

### 三 认知建构:马克思主义地理学与历史唯物主义的交集

人类是世界自然地理的接受者,3亿年前板块运动形成七大洲、四大洋以来,人类在地球的文明活动仅有数千年历史。另外一种比喻更加形象,从人类进化史角度看,“从攀树的猿群进化到人类社会之前,一定经过了几十万年——这在地球历史上只不过相当于人生命中的一秒钟”<sup>③</sup>。但是,动物更多的是利用和适应自然界,人类则通过劳动认知和改造自然界。在这样相对短的时间里,我们仍然看到了从史前蒙昧社会到全球化经济的巨大进步。如今,地球上大部分陆地被民族国家所占据,海洋成为国家间竞争的对象,世界版图上的自然地理之外,还有国家地理和人文地理、交通地理等。

同时也应当看到,人类对世界地理的认知,哪怕只是微小的一步,也会革命性地改变整个人类社会。1492年,葡萄牙人哥伦布在西班牙国王赞助下,尝试跨越大西洋抵达亚洲的航海计划,却在四次横渡大西洋间发现了美洲。这次远洋航行,不仅改变了美洲大陆的文明发展方向,更是加快了欧洲向世界扩张的脚步。1497年,拥有更高航海水平的达·伽马,在97天不靠岸的情

① 列宁:《帝国主义是资本主义的最高阶段》,人民出版社2014年版,第59~60页。

② [英]大卫·哈维,陈静译:《资本之谜》,电子工业出版社2011年版,第152~158页。

③ 《马克思恩格斯文集(第9卷)》,人民出版社2009年版,第555页。

况下,依靠经纬度测量准确找到了非洲的好望角<sup>①</sup>。这一次,欧洲人从西部接近了亚洲,开辟了新航路。在西班牙和葡萄牙的地理大发现之后,欧洲的海上霸权逐渐由英国、荷兰、法国获得,开始全面向世界扩张,开启了殖民地时代。

地理大发现为欧洲改变世界提供了契机,这仅仅是地理认知的影响与作用。此外,还有人类对地理的改良所塑造出的全新地缘经济与政治格局。在全球化时代,世界上先后出现了两条重要的人工运河,苏伊士运河打通了地中海与印度洋,巴拿马运河则将大西洋与太平洋衔接起来,显著提升了国际贸易运输条件。

1869年,苏伊士运河开通,成为连接红海与地中海的最短通道,欧洲人无须绕行好望角就可以抵达亚洲。不仅如此,苏伊士运河还被作为亚洲与非洲的地理分界线。这样重要的地理交通枢纽立即引起了国际社会激烈争夺。法国和英国先后易手运河经营权,此后,埃及与英国围绕运河控制权展开了旷日持久的谈判与磋商。交通地理的改变,必然引起资本在全球地理布局的重新配置。苏伊士运河开通后,欧洲人与阿拉伯人在亚洲贸易方面形成直接竞争,波斯湾贸易更加繁荣,印度取代非洲成为欧洲最为理想的新殖民地,欧洲资本大量投资在东南亚地区。

1914年巴拿马运河开通。这条运河成为南北美洲的分界线,使哥伦布发现的美洲一分为二。美洲国家借助于巴拿马运河,便捷穿梭于大西洋和太平洋之间,不再需要绕行南美洲的麦哲伦海峡。巴拿马运河对于美国资本主义快速发展的作用更加突出,美国东西部地区可以借助运河分别同太平洋和大西洋连接,东西铁路干线的运输压力大大减轻,有利于美国东西部经济均衡发展。1920年巴拿马运河正式大规模通航后,美国拥有运河的实际经营权,直至1977年才将运河所有权归还巴拿马政府。

如果将这种地理枢纽的出现看作“事前认知”和“事后通航”两个阶段,那么,认知阶段所产生的各种国家行为恰是马克思主义地理学兼容并包的优势所在,并且与历史唯物主义分析方法密切相关。

恩格斯曾经说过:“我们的理论是发展着的理论,而不是必须背得烂熟并机械地加以重复的教条”<sup>②</sup>。这种发展的科学态度在恩格斯晚年对唯物史观的阐释中表现得最为明显:“我们视之为社会历史的决定性基础的经济关系,

---

<sup>①</sup> [美]威廉·麦克尼尔,施诚等译:《世界史:从史前到21世纪全球文明的互动》,中信出版社2013年版,第273~274页。

<sup>②</sup> 《马克思恩格斯文集(第10卷)》,人民出版社2009年版,第562页。



是指一定社会的人们生产生活资料和彼此交换产品(在有分工的条件下)的方式。因此,这里包括生产和运输的全部技术……此外,在经济关系中还包括这些关系赖以发展的地理基础……”<sup>①</sup>。这里的“全部技术”和“地理基础”说明,唯物史观的经济基础中必然包括运输和地理等范畴。

这并非经典作家首次在唯物史观中提及地理因素,在讨论前资本主义社会生产方式时,马克思分析了亚细亚的所有制形式:“在这种情况下,那些通过劳动而实际占有的共同的条件,如在亚细亚各民族中起过非常重要作用的灌溉渠道,还有交通工具等等,就表现为更高的统一体,即凌驾于各小公社之上的专制政府的事业。”<sup>②</sup>

马克思肯定地理与社会结构的关系是为了讨论两者之间的互动关系,而非机械地提出物质形态的地理因素决定了非物质形态的社会结构。此理念应纳入马克思主义地理学之中,即不应脱离具体社会背景而讨论空间形式。这种特点与传统地理学“实证主义看待空间”的方法存在本质区别。如同拓扑图和地形图之间的差别那样,马克思主义地理学讨论的是相对空间,而非绝对空间,并且要赋予空间社会经济意义。

另一方面,即使从地理学理论发展史上看,赋予空间以社会意义也十分必要。关于现代地理学的任务,由美国学者哈特向1939年在《地理学的性质》中指出:“地理学着重描述和解释地球表面的地区差异”。此中的差异性相当于将自然地理与农业、资源、工业等人类活动结合起来探讨区域地理学问题。与传统地理学相比,大卫·哈维曾经给出更加广泛的方法论:“地理学与其他学科之间的关系从来不易说清楚。地理学家们常常形成大相径庭的归属……法国有与历史学保持密切联系的传统,英国则与地质学保持联系”<sup>③</sup>。此外,他还特别指出了地理学解释的两个方向,自然科学的“纯客观性”以及社会科学的“韦伯—温奇命题”,后者指社会现象分析“不可能达到完全客观状态”。

应当说,哈维对地理学的主要贡献更侧重于社会科学方法之上,准确说是将地理学问题置于政治经济学框架之中。在他称之为“时间和空间的社会建构”中,提出时空在地理和社会两个层面的物质属性。至于说,“哪一种经

① 《马克思恩格斯文集(第10卷)》,人民出版社2009年版,第667页。

② 《马克思恩格斯文集(第8卷)》,人民出版社2009年版,第125页。

③ [英]大卫·哈维,高泳源等译:《地理学中的解释》,商务印书馆2017年版,第37页。

验最贴切地捕捉了资本主义的时空性呢?答案是‘两者都是’,这是因为这两者同样都是物质地且历史地建构的”<sup>①</sup>。通俗讲,此话意味着:在地理学层面存在物质性的运动规律,如商品从产地运输到加工地点,再进入消费领域,这是具体而有形的过程;而在政治经济学层面同样存在物质性的运动规律,如资本将按照利润最大化原则,在空间上配置生产和销售布局,这是相对更具抽象的空间运动规律。这种描述,如同马克思论述商品使用价值与价值的二重性,在时间和空间上并存,但均具有自身运动规律,在思维方式上如出一辙。政治经济学的空间遵循资本利润最大化逻辑,地理学的空间遵循运输成本最小原则。前者物质形态表现为资本在空间上的分布,后者表现为商品在空间的流动。这样,通过逻辑解构的方法,地理学与政治经济学彼此已经形成交集。

上述两个不同思路,分别讨论历史唯物主义中的地理因素以及地理学中的政治经济学规律。这两方面共同构筑了马克思主义地理学的分析范式:可以将前者视为马克思主义历史时间轴中添加了空间概念;后者相当于地理学空间轴中补充了时间变量。大卫·哈维从马克思主义地理学中概括出:“历史—地理唯物主义是一种无限制的和辩证的探究方法,而不是一种封闭的和固定的理解实体。”<sup>②</sup>

还应当强调的是,包括地理因素在内的历史唯物主义,意识形态层面的认知将会起到更加积极的作用。大多时候,唯物史观中的意识形态都被视为被决定因素,这来自于《德意志意识形态》当中的“不是意识决定生活,而是生活决定意识”<sup>③</sup>。这是马克思在反思青年黑格尔派并在此之上而形成的唯物主义思想。青年黑格尔派反对老年黑格尔派将一切归入逻辑范畴而全盘接受,由此形成对宗教和神学的批判一切态度,但仍然接受这些意识形态统治客观世界的唯心主义。而在马克思所构建唯物主义的理論大厦中,物质是第一位,意识是第二位。但是,马克思也并未因此而完全忽略意识的积极作用,就在《德意志意识形态》后文中,他还提出:“在思辨终止的地方,在现实

<sup>①</sup> [美]戴维·哈维,胡大平译:《正义、自然和差异地理学》,上海人民出版社2015年版,第264页。此书著者也有译为大卫·哈维,1935年生于英国,毕业于剑桥大学,1969年赴美国霍普金斯大学任教,所以此时著作多译为[美]戴维·哈维,但实为一人,下同。——引者注

<sup>②</sup> [美]戴维·哈维,阎嘉译:《后现代的状况——对文化变迁之缘起的探究》,商务印书馆2013年版,第441页。

<sup>③</sup> 《马克思恩格斯文集(第1卷)》,人民出版社2009年版,第525页。

生活面前,正是描述人们时间活动和实际发展过程的真正的实证科学开始的地方。关于意识的空话将终止,它们一定会被真正的知识所代替”<sup>①</sup>。那么,何为思辨终止的地方,何为真正的实证科学?显然,应当将其理解为客观而理性的科学认知。

关于历史唯物主义中认知的积极作用,恩格斯在1890年的《致约瑟夫·布洛赫》信中给予了充分肯定:“如果有人在这里加以歪曲,说经济因素是唯一决定性的因素,那么他就是把这个命题变成毫无内容的、抽象的、荒诞无稽的空话。……历史是这样创造的:最终的结果总是从许多单个意志的相互冲突中产生出来的,而其中每一个意志,又是由于许多特殊的生活条件,才能为它所成为的那样,这样就有无数互相交错的力量,有无数个力的平行四边形,由此就产生出一个合力,即历史结果,而这个结果又可以看作一个作为整体的、不自觉地和不自主地起着作用的力量的产物”<sup>②</sup>。这样,历史唯物主义与认知建构的逻辑必然表现为相互关系,而不是单纯由历史机械地决定认知,特别是在地理学分析之中更是如此。

表面上看,这种地理学上的认知建构既像亚历山大·温特提出的建构主义使国际关系理论出现“社会学转向”,也像罗伯特·卢卡斯将“理性预期”纳入宏观经济之中那样,都属于意识与客观世界之间的相互作用。而马克思主义地理学中的认知建构所具有的特殊之处在于,这种认知不仅是对客观世界的历史汇集而来,认知对象更是属于有形且可度量的地理格局和交通线路,因此,建构过程的客观性和准确性要明显好于国际关系学和经济学,无须复杂的博弈分析和模拟设计就可以实现建构的物质性特征。

上述理论框架的结构并非为北方海航道所量身打造。仅仅在10年前,北方海航道才刚刚探索出通航条件,这距离马克思创建历史唯物主义已经过去了一个半世纪之久,即使按照20世纪70年代马克思主义地理学产生时间看,北方海航道也是新生事物。但不可否认,近现代以来由于地球科学技术发展,世界上已经少有如此重大的地理格局发现,北方海航道的开发和利用对于马克思主义地理学关于现实层面的解读有着不可忽视的实践价值。

问题在于,因全球气候变暖破冰而出的北方海航道能否改变世界经济地理版图?答案是有条件的肯定。目前,这条航线无论是通航能力还是安全等级,都无法与苏伊士运河和巴拿马运河相提并论,总体上仍然处于探索、尝试

① 《马克思恩格斯文集(第1卷)》,人民出版社2009年版,第525~526页。

② 《马克思恩格斯文集(第10卷)》,人民出版社2009年版,第591~592页。

和试验阶段。北方海航道若想改变世界空间运输格局,还需要相当长时间。更何况,这种时间改变空间的过程主要取决于全球气候,而非技术条件。因此,在时间方面必然带有不确定性,很难准确预测或具体评估。但是,这并不影响北方海航道的现今影响,如果将北方海航道完全具备通航能力的全部准备工作统称为认知,这个认知的建构过程本身也具有物质性特征。这样,地理学视角中的历史唯物主义与未来认知建构共同构成了分析问题的时间轴,并且历史与未来之间可以通过认知建构形成统一的分析逻辑。这种马克思主义地理学方法对于北方海航道这样的未来型地理枢纽必然有着十分重要的理论意义。

#### 四 北方海航道:陆权与海权的认知建构

地球上的南极和北极向来被认为是地轴的两个南北端点,但两者却有着明显不同。南极洲由大陆板块向南漂移形成,表面被冰盖所覆,外围全部是海洋,少有暖流热交换,平均温度明显低于北极地区。而北极圈外围由于被俄罗斯、加拿大、美国、挪威和芬兰等国家的陆地包围,加上大西洋暖流向北运动的调和,夏季热量可以储存下来,冰盖范围较小,大部分范围属于海洋,因此称之为北冰洋,而不是北极洲。由于自然地理的特征差异,在两极的勘界方面,南极和北极也表现出截然不同的特点。1929年,英国与挪威的外交大臣互致信函,就如何划分南极洲领土主权进行商议,并近似地将南极洲等同于圆形,再按照扇形角度划界,此原则一直延续至1959年《南极条约》冻结领土所有权主张;而北极由于距离俄罗斯、丹麦、加拿大、美国和挪威等国的海岸线较为接近,属于主权国家的领土权力延伸,加之大部分地区为海洋,很容易形成富有争议的权力边界<sup>①</sup>。

但是,北极权力归属的模糊界定原则反而强化了俄罗斯对北方海航道的实际控制。若按南极洲那般的扇形勘界,北方海航道将会被切割为数段,而如果按照主权领土延伸的就近原则,俄罗斯则相当于事实上拥有几乎全部航程的控制权。根据1982年联合国海洋法大会确定的规则,英国达勒姆大学国际边界研究所绘制了北冰洋辖区地图。初步观察可以发现,在从白令海峡到欧洲北海的北方海航道中,俄罗斯仅依靠距领土200海里以内的水域、领

<sup>①</sup> [澳]维克多·普莱斯考特、吉莉安·D·崔格斯,孔令杰、张帆译:《国际边疆与边界:法律、政治与地理》,社会科学文献出版社2017年版,第400~402页。

海和专属经济区就占据了北方海航道的90%绝对控制权<sup>①</sup>。

1997年俄罗斯加入《联合国海洋法公约》后,不得不接受北极地区为国际海域这一条款。但《联合国海洋法公约》还规定,如果本国领土的海底大陆架延伸至200海里以外,则专属经济区界限也可以拓展。此规则源自于地质学惯例,从地球结构的海洋和陆地关系看,那些被浅海淹没的大陆架本身属于大陆的一部分,因此,陆地板块的边界并不以海岸线为准,而是以深海底的陡坡为准<sup>②</sup>。正是为此,2007年俄罗斯北极专家阿尔图尔·奇林加罗夫将国旗插到北极点下4261米深海,外长拉夫罗夫对此作出解释,俄科学家旨在证明北极深海地存在俄罗斯大陆架自然延伸的可能,此举还获得时任总统普京的高度赞许<sup>③</sup>。这可以说明,若现实层面的北极权力界定如俄罗斯所愿方向发展,对俄罗斯掌控北方海航道将会更加有利。

北方海航道的其余10%分布在挪威的水域和领海。此段航线距离斯瓦尔巴岛屿不远,这个根据政府间国际协议构建的缔约国公民可自由进出的领域(2004年中国北极黄河科考站在此建立)完全可以作为北方海航道的挪威海域支点。对于俄罗斯来说,此10%航线的权利归属问题,大可不必过度担忧。更何况,2010年俄罗斯与挪威还签订了为期40年的解决巴伦支海争端的协议,这对北方海航道西向通航同样是有利因素。

在白令海峡以南的航线上,俄罗斯依托千岛群岛和堪察加半岛的附属海域,其控制权更为强大。从表面上看,白令海峡貌似控制性枢纽,一边是俄罗斯远东地区,另一边是美国的阿拉斯加州,有可能对北方海航道形成制约。不过,白令海峡具有自身地理特殊性,尽管称之为海峡,但这条海峡长宽大体接近,总体上不是狭长形状。因此,白令海峡更接近于直布罗陀海峡,而与马六甲海峡和波斯普鲁斯海峡有着本质区别,后两者的狭长特点,使其可以作为连接海洋的控制性枢纽。而白令海峡不仅宽阔,并且海域一年中大部分时间处于冰封状态,对于北方海航道过往船舶来说,即使美国借此干预,也很难对通航形成制约。考虑到北方海航道通航需要全球气候变暖推动,届时,如果北极冰盖能够大部分消融,海平面上升还会使白令海峡宽度进一步拓展,那么,控制性枢纽问题更是不复存在。

<sup>①</sup> [英]安妮·鲁尼,严维明译:《世界人文地图趣史》,电子工业出版社2016年版,第184页。

<sup>②</sup> [德]魏格纳,李旭旦译:《海陆的起源》,北京大学出版社2006年版,第4页。

<sup>③</sup> 刘嵘:《北极冰原下的大国角逐》,《人民画报》2007年第9期。

俄罗斯对于北方海航道的认知,正是在此巨大控制权基础之上形成,并逐步建构为北极战略的重要组成部分。

历史上,领土幅员辽阔的俄罗斯帝国,向来对陆地与海洋权力情有独钟。但也曾出现例外。1853年克里米亚战争爆发后,俄罗斯帝国担心英国占领阿拉斯加殖民地,而将其低价卖给美国,彻底放弃了白令海峡以东的领地。这可以看作是俄国对于阿拉斯加的掌控已经到了鞭长莫及的地步,不得已作出如此选择。1856年,俄国在克里米亚战争中失败,黑海舰队的木制帆船落下了最后辉煌,俄国海洋实力明显落后于英法等欧洲强国已是客观事实。不过,恩格斯却从这次海战的失败看到俄国陆权局限性所在:“帝国的辽阔版图毁了军队,调兵到战场上去的漫长路程毁了军队<sup>①</sup>;必须靠战略性的铁路网来消除这种距离遥远的状态。但是,铁路意味着兴建资本主义工业和把原始的农业革命化”<sup>②</sup>。现实中,克里米亚战争促使俄国废除农奴制,大力发展资本主义工业,铁路建设更是如火如荼,1891年启动横跨欧亚大陆的西伯利亚铁路项目。1904年,西伯利亚铁路仓促中开通,首先是作为军事交通线路而使用,在日俄战争中发挥着军事机动和后勤补给等作用。尽管战争以俄国失败而结束,但俄国的陆权仍让麦金德感到惊叹:“现在的俄国取代了蒙古帝国。……在全世界,它占领了原由德国掌握的在欧洲的中心战略地位”<sup>③</sup>。由此引申出那个著名的世界枢纽理论,“谁统治了东欧便控制了心脏地带,谁统治了心脏地带便控制了世界岛,谁统治了世界岛便控制了世界”<sup>④</sup>。然而,最先将麦金德的历史枢纽理论付诸实践的却是希特勒,他将扩张描述为德国所必需的生存空间,并从与苏联瓜分波兰开始打响第二次世界大战。这显然不是麦金德的本意,但他还是初衷不改地坚持自己的陆权说,他在1943年发表于《外交》杂志的文章《环形世界与赢得和平》中指出,“如果苏联在这场战争中成为德国的征服者,它必会成为地球上最强的陆权国家”<sup>⑤</sup>。

这种陆权学说对于二战胜利的苏联来说显然是极大的肯定,但麦金德却忽略了苏联对海权的热衷。事实上,早在彼得大帝学习欧洲时代,俄国就已

① 指克里米亚战争。

② 《马克思恩格斯文集(第4卷)》,人民出版社2009年版,第463页。

③ [英]哈福德·麦金德,林尔蔚、陈江译:《历史的地理枢纽》,商务印书馆2009年版,第68页。

④ [英]哈福德·麦金德,王鼎杰译:《民主的理想与现实:重建的政治学之研究》,上海人民出版社2016年版,第128页。

⑤ 同④,第182页。

经向波罗的海挺进,并将首都从莫斯科迁往圣彼得堡。西伯利亚铁路贯通后,俄国不仅与中国清政府签约修建穿越中国的中东铁路,还将铁路向南延伸至旅顺港,这显然是以陆权为基础谋求海权。1979年,勃列日涅夫曾挥师进军阿富汗,希望通过中亚向南挺进印度洋。同时,苏联在东南亚还租借了越南金兰湾作为海军基地,在太平洋中希望实现符拉迪沃斯托克与金兰湾的长距离海权连线。苏联奔向海洋的愿望,属于与美国相抗衡的攻势战略,此海洋蓝图源自于1976年苏联海军总司令戈尔什科夫所著《国家的海上威力》<sup>①</sup>。然而,这些愿望都没有经受住时间考验。苏联时代的海军发展思路过于注重海军实力,而忽略了商贸和海运,这与其在太平洋和印度洋都没有海港不无关系。这样看,天然的地理位置决定了苏联所拥有的陆权,客观上也使得这个国家在相当长时间里都无法在海洋中有所作为。

2009年,向来对地理学富有学术修养和探索精神的德国人为世界开创了北方海航道的商船首航。同时,作为石油、天然气和渔业储藏地的北极地区也首次从国内运输航线升格为国际运输走廊。这唤醒了俄罗斯沉睡多年的海权梦想。之所以将北方海航道形容为海权,是因为现实地理决定了北方海航道优势所在,这与马汉所构建的海权模式几乎完全等同,甚至更胜一筹。

马汉提出,海权具有六个要素——地理位置、自然结构、领土范围、人口、民族特征和政府性质。根据这六个要素,马汉概括出海权定义:“这些不仅包括用武力控制海洋或任何一部分海洋的海上军事实力,还包括一支军事舰队源于和赖以存在的平时贸易和海运的发展,以及其他方面的发展”<sup>②</sup>。这其中,马汉特别强调海洋商贸的重要性,因为其具有常规性和稳定性,“商业控制是将海洋由自然状态转变为具有海权形式的最直接的方式”<sup>③</sup>。之所以这样看,是因为广阔的海洋呈平面型,任何国家的海军都无法全覆盖,而商贸往来的常用航线,显然是海权中最为关键的部分,因此也就可以作为海权的关键要素。这里也存在技术的历史局限性,在马汉所处年代,海上航行还无法实现全球卫星定位,航线大多需要船队探索,海洋自然条件对船舶的挑战无处不在。因此,常规性的商贸船队在勘测海洋路线方面的优势相比现代更为重要。

① [苏]C.Г. 戈尔什科夫,济司二部译:《国家的海上威力》,三联书店1977年版。

② [美]马汉,冬初阳译:《海权论:海权对历史的影响》,时代文艺出版社2014年版,第28页。

③ [美]马汉,一兵译:《海权论》,同心出版社2012年版,第147页。

北冰洋尽管辽阔,但可航行线路基本在南部边界线附近,因此,北方海航道呈东西狭长形。俄罗斯拥有领海控制权,加之现代信息导航技术,即使无须海洋商贸,俄罗斯也足以掌控航线的主导权。这一点不同于马汉对广阔太平洋、大西洋、印度洋所做的海权分析。但除了这个实际控制海权的前提条件之外,为提升这条所掌控航线的现代经济意义,俄罗斯仍然需要越来越多的商船穿越北方海航道,这是为了提高北方海航道的现实应用价值。也就是说,尽管俄罗斯所追求的商业船队与马汉所设想原因并不相同,但目标模式是一致的。北方海航道在海权方面的独特优势,还在于这里拥有丰富的自然资源,这为北极开展国际航运提供了先天优势,同时也是国际合作的基础所在。

无论是马汉的海权论,还是麦金德的陆权论,都以历史为分析基础形成对地理的认知建构,并且这种客观而理性的认知建构本身也物质性地改变着世界地缘格局。毕竟,世界上很多国家都受他们理论的影响而设计了国家战略,这显然是认知建构所具有的物质性特征。北极通航之前很少出现海权与陆权相复合的情形,理论界对此也很少论及,大多是在海权与陆权孰优孰劣之间展开激烈争论。显然,这无关乎地理学家和海洋战略家的孤陋寡闻,关于北方海航道联通太平洋和大西洋的可能性,甚至很多地理水文学者都没能作出过于超前的预测,毕竟全球气候变暖与世界交通史相比完全是新生事物。陆权与海权的复合在近现代世界地理中罕见,仅在遥远的古代历史中曾经出现过。2 000 多年前,罗马帝国在控制地中海航行的同时也陆续将欧洲南部、小亚细亚和非洲北部统一到帝国版图之中,可谓是一次陆权与海权的复合。然而,如此漫长的海岸线,加之帝国陆地纷争不断,如同镶在地中海周围一圈项链般的帝国版图最终还是趋于断裂。此后,再无哪个帝国能够获得如此绝对的地理优势。近现代以来,与浩瀚的海洋相比,任何民族国家的陆地版图都显得过小了。

这样看,由于俄罗斯陆权与海权的平行支撑,北方海航道探索的地理特殊性可谓绝无仅有。这里所谓的平行的另一重含义是指地理位置的平行,西伯利亚铁路横贯欧亚大陆东西,北极航线与其走向完全一致并且呈南北分布的平行状态。其中,陆权对海权的支撑作用以及海权对陆权的保护作用都更容易发挥出来。更何况,北方海航道与西伯利亚铁路之间并非没有衔接,乌拉尔山以东的鄂毕河、叶尼塞河和勒拿河自古以来就是人们在西伯利亚高原和远东地区南北运送货物的主要通道,只是这三条河流由于气候寒冷,一年中或受凌汛影响,或因冰封而在下游形成大面积滩涂,不可能发挥出多瑙河、



尼罗河和长江那么突出的航运作用。不过,如果将这三条河流看作是连接北方海航道和西伯利亚铁路之间的机动线路,它们共同构成了东西向的三级梯子形交通走廊,考虑到北方海航道通航时间集中在一年中气温最高的两三个月中,届时三条河流也会大部融化,陆权与海权之间完全可以实现交融。

正是在这种陆权与海权复合为基础的认知建构之上,俄罗斯近年来才连续出台北方海航道政策,与开发北极资源计划一起在国家战略层面上的地位日渐提升,形成了全新的俄罗斯北极战略。对于这条尚不具备大规模运输能力的北方海航道来说,认知建构本身在物质性地推动着基础设施建设,并在一定程度上决定了国家间在北极地区的合作模式。近两年来提出的“冰上丝绸之路”显然是中俄两国在共同认知建构基础上所酝酿的新型合作。

## 五 “冰上丝绸之路”:认知建构的中俄合作

俄罗斯北极地区的地位极为特殊和重要,这里既有丰富的能源和自然资源,也是俄罗斯北部领土的国内短途运输航线。随着2009年国际过境运输成功试航,俄罗斯对北方海航道的认知建构实现了全面转型,这决定了俄罗斯在对外合作中的主动性和积极性,但却并非一帆风顺。2009~2019年,俄罗斯在北方海航道的国际合作中经历了先“向西”再“向东”的过程。此中时间节点是2014年的乌克兰危机,这对于理解北方海航道的未来发展具有重要作用。

2014年之前,俄罗斯的北极战略始终考虑北极成员国的立场,并将其纳入合作伙伴范围。在相当长时间里,俄罗斯作为北极五国(俄罗斯、美国、加拿大、挪威和丹麦)中能源储量丰富的国家之一,努力开展北极地区的能源技术合作。当然,俄罗斯对于北冰洋的海底大陆架开发仍然持防范和谨慎态度,提出外国公司只能通过与俄罗斯天然气工业股份公司和俄罗斯石油公司合作才能开发大陆架资源,其他俄罗斯的私有公司和外国公司不得单独进行开发。

俄罗斯将目光率先投向西方也有来自北方海航道自然条件的原因。尽管俄罗斯东西向横跨北极圈,但若以俄罗斯北极地区的中间点(东经90°)为界,向西通往欧洲的航道不仅夏季可以通行,冬季在破冰船的引领下也可以通行。但向东开往白令海峡的航线在冬季则完全冰封,仅有夏季航线可供使用。造成这种现象的根本原因在于北冰洋西向与大西洋联通,夏季暖流可以

为北冰洋储存热量,冬季则可以通过与大西洋的热交换,使北冰洋不至于太冷。而在北冰洋东部,仅能通过白令海峡连接太平洋,热量存储和洋流交换规模均相对较小,自然冬季会冰封海面。因此,这种自然条件决定了俄罗斯开始时更注重西向欧洲航线的开发。

但是,2014年春夏爆发乌克兰危机,俄罗斯宣布克里米亚加入俄罗斯,美欧陆续对俄罗斯实施经济制裁,俄罗斯大量国际合作协议搁置,北方海航道的西线开发速度骤降。俄罗斯因技术资金等缺口而显得独木难支。接踵而至的经济制裁令俄罗斯措手不及,其中关乎北极开发的主要有:第一轮制裁时,加拿大抗议俄罗斯侵占克里米亚,宣布退出北极理事会;第二轮制裁时,美国禁止俄罗斯石油公司和诺瓦泰克公司在美国债券市场融资;第三轮制裁时,美欧禁止向俄罗斯出口深海和页岩资源开采的高科技设备,这对俄罗斯北极开发无疑是重大打击<sup>①</sup>。几乎是与西方实施制裁的同时,俄罗斯与中国签署了两国合作历史上最大的天然气订单,期限长达30年。这个具有“后危机合作”特点的协议签订后,俄罗斯对中国提出的“丝绸之路经济带”也产生浓厚兴趣,中俄之间又实现了“一带一盟”战略对接<sup>②</sup>。

2014年作为北方海航道的开发时间节点,还可以从具体的航运数据中看出端倪。如表1所示,北方海航道过往船舶总数在2013年为峰值,2014年之后数量迅速下降,此为总体数据特点。另外,表中纵坐标轴的船舶国籍根据在北方海航道通航时间先后排列。以2014年为界可以发现,最早通行于北方海航道的外国船舶,如新加坡、马绍尔群岛、挪威等国,2014年后均停止了船舶航行,芬兰、巴拿马也仅仅在2018年才再次有船舶通过。可见,2014年是俄罗斯开展北方海航道国际合作的分水岭,最初合作的国家,基本在乌克兰危机之后退出北方海航道合作,而当前合作对象大多属于2014年之后加入北极航运的国家。这其中,中国的航行数量增长表现得更为明显(包括中国香港船舶)。这是在表1纵列中唯一没有按照合作时间先后顺序排列的国家,而且总量增长主要来自于2014年之后。并且,俄罗斯之外的东北亚国家中(中国、日本、韩国和朝鲜)只有中国参与北方海航道的航行,其他三个国家的船舶尚没有北方海航道的船舶航行记录。

<sup>①</sup> Ekaterina Klimenko, *Russia's Evolving Arctic Strategy: Drivers, Challenges and New Opportunities*, SIPRI Policy Paper No. 42, September 2014, p. 14.

<sup>②</sup> 王志远:《“一带一盟”:中俄“非对称倒三角”结构下的对接问题分析》,《国际经济评论》2016年第3期。

表 1 2011 ~ 2018 年北方海航道过往船舶国籍分布

船舶国籍	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
俄罗斯	26	18	46	47	10	7	9	8
新加坡	4							
马绍尔群岛	1	3	2					
挪威	2	5	2					
利比里亚	2	1	5		1	3	1	2
芬兰	2	6	2					1
巴拿马	1	10	6	1				2
巴哈马	1			1	1	1		
德国	1					1		
西班牙	1							
塞浦路斯		1	2				2	
希腊			2					
马耳他			1					
百慕大			1					
安提瓜和巴布达			1				3	1
瑞典				3	1			
库拉索				1				
圣基茨和尼维斯					2	2	3	1
荷兰					1		2	1
葡萄牙						2	1	2
塞阿里昂							1	
丹麦								1
中国		2	1		2	2	5	8
总计	41	46	71	53	18	18	27	27

注:为更好体现中俄合作的具体数据,中国数据未按照合作时间先后顺序排列。

资料来源:北方海航道信息办公室网站,<http://arctic-lia.com/>

在 2014 年之后,俄罗斯国内的北极政策也积极作出调整,乌克兰危机之前出台的俄罗斯联邦政府决议《2020 年前俄罗斯联邦北极地区经济和社会发展纲要》在 2017 年被重新修订,而且并非细枝末节,而是颠覆性地重塑,这使得文件篇幅足足增加了一倍。

该纲要对俄罗斯北极地区重新规划,提出:2020年北方海航道运送货物达到6370.5万吨,航运技术水平提高40.5%,对北极地区投资75个大型投资建设项目,融资规模总计2218.2亿卢布(其中联邦预算支出为1603.3亿卢布)。其中主要地区和项目分别是:摩尔曼斯克(核破冰船航行、公路项目),亚马尔-涅涅茨(港口建设),阿尔汉格尔斯克(高速公路、新机场、水闸),楚科奇(新机场),涅涅茨(新机场),萨哈(雅库特)共和国(广播网络),克拉斯诺亚尔斯克(叶尼塞盆地水道)<sup>①</sup>。

2017年的修订和补充去掉了文件标题中的2020年前,将北极经济社会发展时间重新定义为2015~2017年、2018~2020年、2021~2025年三个阶段;落实的责任部门也由原来的俄罗斯联邦地区发展部改为俄罗斯联邦经济发展部;预算实施方面,不再像原来那样空缺年度预算,而是详细规定未来各年度的预算支出:2018年7.9亿卢布、2019年228.2亿卢布、2020年226.6亿卢布、2021年257.6亿卢布、2022年278.2亿卢布、2023年351亿卢布、2024年297.1亿卢布、2025年258亿卢布<sup>②</sup>。

可以看到,俄罗斯修订北极发展纲要的时间刚好也是中俄提出共建“冰上丝绸之路”之时。如果说,2014年乌克兰危机之前,俄罗斯基于对未来北极国际合作的认知推出了北极发展纲要。2017年的这次调整则更能体现俄罗斯对北极未来发展的认知建构。此时,俄罗斯更加清楚地认识到,单纯由自身视角对北方海航道建构起来的认知似乎不足以承载北方海航道的开发任务。原本寄希望于欧洲国家和北极圈国家共同开发北方海航道的计划,因乌克兰危机之后的美欧经济制裁而完全陷入被动。那么,寻找新的合作国家共同完成对北方海航道的认知建构,对于俄罗斯来说,显然十分必要。这样,向来与俄罗斯保持紧密合作关系并且对北方海航道持相同认知建构的中国自然是俄罗斯最好的选择。

尽管北方海航道东西跨越了大西洋和太平洋,但对于美洲国家来说,使用此航线无异于舍近而求远。因此,北方海航道所建构的认知概念在于“自东北亚通往欧洲的海上最短航行距离”。这一点,从北方海航道的

---

① Государственная программа Российской Федерации "Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года". Правительство Российской Федерации. 21 апреля 2014 г. №366. С. 13, 20, 39.

② О внесении изменений в Постановление правительства Российской Федерации от 21 апреля 2014 г. №366. Правительство Российской Федерации. 31 августа 2017 г. №1064. С. 4.

地理方面看,能够与俄罗斯持相同或近似认知建构的国家必然处于东北亚或欧洲。乌克兰危机之后,俄罗斯开始将合作目光投向东北亚地区。曾经,俄日关系一度有所缓和,但受限于双方关于北方四岛(俄方称为南千岛群岛)的领土纠纷,两国至今尚未建立正式外交关系。更何况,随着北方海航道开发,俄罗斯向日本移交北方四岛的可能性更小,日本显然不能持有与俄罗斯近似的认知,自然也无法在合作中建构未来蓝图。韩国属于美国在东北亚的盟国,俄韩两国在20世纪末还曾闹出相互驱逐外交官的风波,近年来受美国制裁俄罗斯影响,韩国也不可能与俄罗斯共建北方海航道。而刚刚宣布“停止一切核试验”的朝鲜,对于与俄罗斯合作开发北方海航道,更是心有余而力不足。

这样看,俄罗斯在东北亚地区寻找北方海航道认知建构的合作伙伴非中国莫属。对此,俄罗斯也为中国提供了充足的合作动力,并以共同开发北极地区天然气资源作为两国合作的基石。这对于天然气消耗量与日俱增的中国来说无疑是最佳的北极合作“起跑线”。

2017年11月,梅德韦杰夫访华期间见证了俄罗斯诺瓦泰克公司与中国石油天然气集团公司签署协议共同开发“北极液化天然气-2号”项目。而此前中俄两国在“一带一路”框架内签署的亚马尔液化天然气项目于2017年12月已经正式建成投产<sup>①</sup>。这两个液化天然气项目相隔于俄罗斯北极附近的内海,均处于亚马尔-涅涅茨共和国区域内。这里有从共和国首府萨列哈尔德通往莫斯科的铁路线,还有鄂毕河汇入北冰洋的入海口,是俄罗斯开发北极资源的国际“桥头堡”。俄罗斯在亚马尔半岛与中国开展能源合作,充分显示对共同开发北极资源的重视程度。此外,“北极液化天然气-2号”项目协议达成也得益于俄罗斯北极政策的更加开放,为加强北极地区能源利用技术、广开投资渠道,俄罗斯提出建立国家与企业、国有与私有的互动一体化机制<sup>②</sup>。这无疑为诺瓦泰克这家非国有能源企业在北极推动更多国际合作项目提供了政策支持。

液化天然气不同于管道天然气,前者在液压后大多以海运方式输送,销售地分布广、较灵活,因此属于世界上竞争最为激烈的能源产品。北极地区

<sup>①</sup> [俄]亚·列克秀金娜,王志远译:《“一带一路”倡议框架下俄中合作的成就与问题》,《俄罗斯学刊》2019年第1期。

<sup>②</sup> О внесении изменений в Постановление правительства Российской Федерации от 21 апреля 2014 г. №366. Правительство Российской Федерации. 31 августа 2017г. №1064. С. 22.

的液化天然气如果运往中国,必然经过北方海航道的东向线路,这相对于其他国家天然气运输无疑具有运输成本优势。不足之处在于,这条线路只能夏季运输,而中国却在冬天对天然气需求量最高。若未来北方海航道东向线路可以全年通航,那么,中俄两国在北极地区的能源合作将获得最大“实然”收益。因此,两国共同开发利用北方海航道,也是“应然”的行为了。显然,俄罗斯签署天然气合作协议并非单纯开展能源合作,而是希望提高中国对东向线路的预期认知,实现两国共同开发。这样,北方海航道在中俄合作的认知建构中演绎为两国共建的“冰上丝绸之路”。

表面上看,中俄共建“冰上丝绸之路”的合作似乎源于乌克兰危机之后的俄罗斯战略调整,但这恰恰忽略了对地理认知的本身意义所在。具体说,应当是乌克兰危机推动了俄罗斯更加注重北方海航道东部线路,并加快国际合作,暂时放慢西部线路的开发进度。

但事实上,中俄两国这次合作本质上源于对北方海航道持有相同认知,并都赞同在正式通航之前共同建构北极地区未来的宏伟发展蓝图。这其中除了俄罗斯所拥有的天然地理优势之外,中国地理位置和地形分布的特点也同样具有决定意义。

中国属于陆海双重国家,但西南地区多高原,因此,历史上形成了以西北向“丝绸之路”为主线的陆上交通。海洋贸易近现代才兴起,中国对于海洋的古代式防御逐渐被海洋贸易蓬勃发展所取代,改革开放之后,东南沿海地区更是成为主要经济增长极。但从中国东部运向欧洲的货物需要绕过亚洲大部分领土,并且要经过马六甲海峡和苏伊士运河才能抵达欧洲地中海。仅在对欧贸易方面,中国商品出口的航行距离和运输成本都高于东南亚国家,更是明显高于非洲和美洲国家。

因此,“冰上丝绸之路”作为未来型的交通走廊,本身存在于中国对于世界地理的客观认知之中。另外,从“一带一路”倡议本身的战略视角看,中国也希望陆上与海洋贸易协同并举,现实中广开合作渠道,已经建设多条国际公路、铁路等交通走廊。在这种共建的国际合作思路驱动下,中国与俄罗斯携手建设“冰上丝绸之路”显然是“一带一路”倡议在地理格局上的拓展和深化。

以上更多地从中俄两国合作的认知建构角度探讨“冰上丝绸之路”,似乎完全忽略了两国之间的竞争。不过,这种单纯合作视角的分析并非逻辑分析上存在缺口,而是现实中的客观使然。

历史上,中国与俄国山水相连,拥有漫长的边境线,中国对俄国向来抱有

友好愿望。康熙、雍正年间,清政府最早设立的语言学习场所就是俄罗斯文馆,用来教习俄国留学生满汉两种文字,后于同治元年被裁撤。即使在鸦片战争之后,“他们(指俄国——引者注)也没有尝到中国人对外国人的那种反感——中国人自古以来就对从海上来到他们国家的一切外国人抱有反感”<sup>①</sup>。而此时真实的情况是,“俄国正在迅速地成为亚洲的头等强国……中亚细亚各河流域和黑龙江流域很快就会住满俄国的移民”<sup>②</sup>。

然而,俄国对于中国这个亚洲最大的国家,却经常会持有防范态度,对西伯利亚铁路和远东地区的空间安全尤为重视。二战胜利后,斯大林在雅尔塔会议上对远东问题提出最为尖锐的意见就是继续维持外蒙古独立状态。这相当于给贯穿东西的西伯利亚铁路在南部拓出厚厚的“缓冲带”,用以防范中国对第一亚欧大陆桥的可能威胁。近年来,这条跨域欧亚的西伯利亚铁路已经存在基础设施和运输能力等方面的“瓶颈”式制约,但俄方从未表示过与中国这个世界铁路强国合作的愿望。个中原因必然是竞争因素大于合作意愿的影响所致。

近年来,中国与俄罗斯在远东地区的合作也经常受到所谓的“中国威胁论”、“中国移民论”、“原材料附庸论”的影响,使俄方始终对中国这个经济和人口大国产生强烈的竞争和防范态度。事实上,中国自改革开放以来,在参与全球分工和国际合作中从未将竞争作为首要目的,在周边国家外交中提出“亲、诚、惠、容”,在“一带一路”倡议中提出“共商、共享、共建”,都是寻求合作的最好例证。中国与俄罗斯的合作更是周边外交和“一带一路”倡议的重中之重,对于“冰上丝绸之路”这条未来航运线路,中国更是积极寻求合作。不同于以往的是,这次中俄提出共建“冰上丝绸之路”,在俄罗斯方面似乎也没有将竞争作为首先考虑的问题,而是更多、更广、更深地寻求与中国的合作。

那么,对于北方海航道来说,俄罗斯方面为何会产生如此强烈的合作动力?答案正是在于:其中少有不利于俄方的竞争因素。如前文所述,俄罗斯几乎拥有北方海航道的绝对海权,并且南部还有第一亚欧大陆桥和三条境内河流作为支撑,中国不可能在北极地区与俄罗斯形成竞争态势,这完全由地理格局决定,因此两国必然形成合作式的认知建构。也正是在这种认知建构之下形成了共建“冰上丝绸之路”的未来蓝图。

---

① 《马克思恩格斯文集(第2卷)》,人民出版社2009年版,第615页。

② 同①,第653页。

## 六 结 语

2017年中俄两国提出共建“冰上丝绸之路”,这是两国多年全面战略协作伙伴关系的延伸与拓展,更是两国山水相连的地理格局下的必然选择。马克思主义地理学不仅有助于理解世界资本版图的动态进程,对于解释这样一条未来型的重要航线同样具有理论和现实的双重意义。

在认知层面,人们对世界地理的认知和改造具有物质性特征。认知建构可以真实地影响国家行为和资本布局。从历史唯物主义视角看,这种认知与客观世界的互动,不仅符合经典作家的理论观点,而且有助于更深层次理解地理学。

当前,历史上的陆权与未来的海权共同复合于俄罗斯地理版图之上,这使得俄罗斯拥有对北方海航道几乎全部的掌控权。无论是按照麦金德的陆权说,还是根据马汉的海权说,俄罗斯都有理由将北方海航道置于国家战略层面,赋予其深切寄予。正是在这种认知建构下,俄罗斯形成了十年来两阶段的北方海航道建设:在2014年乌克兰危机前的第一个五年中,俄罗斯侧重于建设通往欧洲的西段航线;在第二个五年中,俄罗斯开始将更多注意力集中于东段航线并与中国共同建构“冰上丝绸之路”的未来认知。由此形成了俄罗斯北极战略的2014年和2017年两个版本,后者明显修正了此前诸多措施,扩大和夯实了北极开发的广度和深度,提出更具操作性的时间表和路线图。

表面上,这似乎是美欧制裁俄罗斯背景下俄罗斯国家战略调整的一部分,但是从中国地理位置和版图结构看,中俄携手共建“冰上丝绸之路”完全由地理因素决定,国际因素事实上仅仅决定了启动合作的时间和速度,对于北方海航道国际合作的方向没有实质性的影响。俄罗斯为了提高当前北方海航道的经济意义,以共同开发北极资源作为中俄合作的助推器。对于能源需求型的中国来说,共建“冰上丝绸之路”已经不仅具有未来潜力,更会体现巨大的当代价值。总体上,正是基于陆权与海权复合,俄罗斯对北方海航道的认知建构才会更多体现在合作方面,而非国家竞争,中国也正是由于自身地理格局对“冰上丝绸之路”建设才会表现出巨大热情。显然,两国对地理相同的认知建构决定了合作的方向性耦合,进而将对区域乃至世界产生物质性影响。

(责任编辑:徐向梅)