

# 北极航道对世界贸易格局的影响路径和机理

胡麦秀,何溪

(上海海洋大学 上海 200120)

**摘要:**为深化对北极航道重要性的认知,促进我国对北极航道的开发利用,文章在概述世界贸易格局的发展阶段及其主要影响因素的基础上,分析北极航道对世界贸易格局的影响路径和机理。研究表明:“二战”结束后,世界贸易格局经历美国单极,美国、欧洲和日本三足鼎立以及区域多极化3个发展阶段;世界贸易格局的主要影响因素包括贸易通道、技术革命、产业转移和国家政策;北极航道通过缩短海运距离和产生新的海运航线2条路径,在增加贸易流量的同时改变贸易流向,从而影响世界贸易格局;其中,缩短海运距离的影响机理包括提高贸易频率、降低贸易成本和改善贸易环境,产生新的海运航线的影响机理包括促进相关产业结构调整、改变世界海运格局和增加新的能源供给。

**关键词:**北极航道;对外贸易;海上运输;国际航运;贸易格局

中图分类号:F740;U699

文献标志码:A

文章编号:1005-9857(2019)02-0028-05

## The Influence Path and Mechanism of Arctic Passage on World Trade Pattern

HU Maixiu, HE Xi

(Shanghai Ocean University, Shanghai 200120, China)

**Abstract:** In order to deepen the understanding of the importance of the Arctic Passage and promote the development and utilization of the Arctic Passage in China, the paper analyzed the developing path and mechanism of the Arctic Passage on the world trade pattern based on the developing stage of the world trade pattern and its main influencing factors. The results showed that the world trade pattern had gone through three stages, US single polarization, the United States, Europe and Japan tri-polarization, and regional multi-polarization after the end of World War II; the main factors affecting the world trade pattern included trade passages, technological revolution, industrial transfer and national policy. The Arctic Passage will change the trade flow and increase

收稿日期:2018-07-27;修订日期:2019-01-04

基金项目:国家社会科学基金项目“‘北极航道’与世界贸易格局和地缘政治格局的演变研究”(17BGJ059);上海市浦江人才计划项目“‘北极航道’开通与中国的潜在战略利益研究”(14PJC061)。

作者简介:胡麦秀,教授,博士,研究方向为北极航道贸易和贸易理论

通信作者:何溪,硕士研究生,研究方向为北极航道贸易

the trade flow direction by shortening the shipping distance and generating new shipping routes, thus affecting the world trade pattern. The mechanism of shortening the shipping distance includes increasing the trade frequency, reducing the costs and the improvement of the trading environment. The other one of new shipping routes includes promoting the adjustment of related industrial structures, changing the world shipping pattern and increasing new energy supply.

**Key words:** Arctic Passage, World trade, Maritime transport, International shipping, Trade pattern

## 0 引言

随着全球气候变暖,北极地区的气温在过去 40 年内迅速上升,海冰和积雪不断减少。与此同时,以航海和破冰技术的发展为支持和保障,北极航道的通航条件日趋成熟,全面通航的时间节点不断提前。北极航道沟通东北亚、西欧和北美 3 大地区,经济贸易大国和经济新兴国家多分布于此,北极航道的开通必将对世界贸易格局产生巨大影响。

目前已有学者对世界贸易格局的特点<sup>[1]</sup>、演变过程<sup>[2]</sup>和发展趋势<sup>[3]</sup>等进行研究,研究结果包括世界贸易格局出现强、弱国之间的差距逐渐缩小的趋势<sup>[2,4]</sup>,未来各国更关注区域合作和区域贸易<sup>[3]</sup>等。此外,有学者具有针对性地分析全球分工、产业结构和科学技术对世界贸易格局的影响,如将世界贸易格局演变的驱动来源归纳为战争驱动、政治阵营驱动、出口导向型经济驱动、技术和产业驱动以及新兴市场驱动<sup>[5]</sup>。北极航道是尚未完全开通的新航道,本研究在概述世界贸易格局的发展阶段及其主要影响因素的基础上,分析北极航道对世界贸易格局的影响路径和机理,为今后相关研究提供参考。

## 1 世界贸易格局的发展阶段

世界贸易格局是主要国家或地区的对外贸易力量的对比关系,包括所占份额、涉及区域和贸易方式<sup>[6]</sup>以及对其他国家和地区乃至全球贸易的支配能力。随着全球化进程的推进,产业分工不断细化,世界贸易格局逐渐形成,且在战争、政治、科技和产业等因素的驱动下不断分化和发展。

“二战”结束后,世界贸易格局的发展可分为 3 个阶段。第 1 阶段是 20 世纪 60 年代前,“二战”的战败国经济受挫严重,欧、亚众国也付出巨大代价,而美国参战较晚,受破坏程度最小,经济快速膨胀,在世界贸易格局中“一枝独秀”。美苏“冷战”时

期,美国实行“马歇尔计划”以加强对欧洲的控制,西欧国家的经济在美国的援助下复苏,欧洲经济共同体国家的出口贸易迅速增长。

第 2 阶段是 20 世纪 70 年代至 20 世纪末,联邦德国的经济逐渐恢复到“二战”前的水平,英国、丹麦和爱尔兰加入欧洲经济共同体,欧洲对外贸易总额占比提升。日本的经济在美国的同盟国扶持政策下逐渐崛起,大量日本商品涌入国际市场。美国由于独自承担国际商品的供给,经济实力受到严重影响,对外贸易总额占比有所下降。世界贸易呈现美国、欧洲和日本三足鼎立的格局<sup>[7]</sup>。

第 3 阶段是 21 世纪至今,西方经济大国经历金融危机后纷纷进入经济疲软期,中国、印度和俄罗斯等新兴经济体通过调整经济结构和拉动强大内需相继崛起。其中,中国通过改革开放和积极应对经济全球化,2000—2009 年进出口贸易的年均增速保持在 15% 以上,远高于同期全球 3% 的年均增速;印度自 2008 年开始成为全球经济发展最快的国家之一,美国高盛公司曾预测印度将在 2025 年成为仅次于美国、日本和中国的第 4 大经济体;2017 年俄罗斯、印度和韩国的对外贸易增速分别达到 24.86%、19.54% 和 16.71%,均超过西方经济大国。此外,根据国际竞争力增强、资源合理配置和区域稳定发展的需要,各国逐渐关注多边和区域贸易形式<sup>[8]</sup>,截至 2017 年仍有效的区域贸易协定约 423 个。在新兴经济体蓬勃发展和新时代区域一体化不断加深的背景下,世界贸易格局逐渐从各国对外贸易转变为区域对外贸易,且开始呈现多极化。

## 2 世界贸易格局的主要影响因素

世界贸易格局受军事、政治、经济、科技和社会等众多因素的影响。总结已有的研究成果,本研究认为世界贸易格局的主要影响因素为贸易通道、技

术革命、产业转移和国家政策。

## 2.1 贸易通道

贸易通道是实现商品交换的运输路线,促进各国或地区形成相互联系的网络。贸易通道建设越发达的国家或地区,贸易机会越多、贸易活动越频繁。

巴拿马运河是世界最具战略意义的人工水道之一,于1920年向全球开放,被60余个国家使用,“二战”后期的航运量年均增长6.5%。通过巴拿马运河,美国从东海岸到西海岸的航程可减少约5341 n mile,到亚洲的航程可减少约9968 n mile,这意味着开拓美国大西洋沿岸与环太平洋地区的贸易市场成为可能。美国是巴拿马运河的最大受益国,其每年从巴拿马运河的税收中攫取的经济收入达7.5亿美元,而且通过巴拿马运河,委内瑞拉的石油、秘鲁和智利的铁矿以及亚洲的糖等商品纷纷运往美国,大量美元流入国际市场。可以说,巴拿马运河的开通在一定程度上促成美国在“二战”后确立世界贸易霸主地位。

## 2.2 技术革命

技术差距是贸易产生的主要原因之一。技术差距理论认为,完成技术革命的国家或地区凭借其技术优势,在一定时期内处于生产的垄断地位,将通过扩大对外贸易以获得更大的利润,其贸易流量将有所增加。

18世纪中叶以来,人类社会经历4次工业革命,而工业革命正是技术革命的结果。蒸汽技术革命和电力技术革命推动了生产力的发展,使交通更加便利,全球逐渐成为整体,世界贸易主要围绕英国和法国等率先完成技术革命的国家。计算机和信息技术革命以及全新技术革命极大地影响了人类的生活和思维方式,促进全球生产关系的变化和世界贸易的快速发展。20世纪后期,美国凭借高新技术产品优势一举成为世界贸易第1大国;进入21世纪,德国、日本和中国等科技大国也相继成为世界贸易的重心。

## 2.3 产业转移

产业转移主要发生在不同经济发展水平的国家或地区之间,即发达国家或地区根据比较优势的

变化,将部分产业转移到欠发达国家或地区。

迄今为止,全球范围共出现5次大规模的产业转移,每次产业转移都加速了产业承接国的工业化进程,依次促进美国、德国、日本、东亚地区和亚洲新兴经济体的快速发展,并依次形成单极贸易格局、三足鼎立贸易格局和区域多极化贸易格局。最近的产业转移发生在20世纪90年代,全球制造业向具有成本优势和市场容量的中国转移,使中国成为名副其实的全球制造业基地。在产业转移的过程中,中国对外贸易产品结构优化,国际分工合作地位提升,所承接的部分资本和技术双密集型产业也推动了本国相关产业的转型升级。

## 2.4 国家政策

国家政策的重大调整往往对该国的对外贸易产生自上而下的直接影响,是世界贸易格局的重要因素。

1978年我国开始实行改革开放政策,促进生产力的发展和各项事业的全面进步,现代化建设不断加快,综合国力大幅提升,对外贸易能力显著增强。通过扩大对外开放程度,我国在21世纪一跃成为世界贸易大国,与美国、日本和欧洲等发达国家和地区平分国际市场。

## 3 北极航道对世界贸易格局的影响路径和机理

贸易流量和流向的变化是世界贸易格局演变的最主要表现,北极航道对世界贸易格局的影响主要有2条路径:①明显缩短东北亚、西欧和北美地区的海上运输距离,促进贸易频率提高、贸易成本降低和贸易环境改善,从而增加贸易流量;②作为新的海上运输航线,促进相关产业结构调整、改变世界海运格局以及增加新的能源供给,在增加贸易流量的同时改变贸易流向。

### 3.1 缩短海运距离

#### 3.1.1 提高贸易频率

北极航道是沟通太平洋和大西洋的最短海上通道,同时是沟通东北亚、西欧和北美地区的最短海上通道,与巴拿马运河等传统航道相比具有明显的距离优势。若北极航道全面通航,从上海港及其以北的港口到西欧、北海和波罗的海等港口的航行

时间将缩短 25%~55%,如上海港到汉堡港的航行时间可由 22 d 缩短为 16 d,到鹿特丹港可缩短 10~20 d。航行时间缩短则单次运输的时间成本降低,相同时间内的运输次数增加,船舶利用率和贸易频率提高,从而增加贸易流量。

### 3.1.2 降低贸易成本

与其他运输方式相比,海洋运输具有运载量大和运费低的优势,因此应用最为广泛。国际海运业对世界贸易的发展发挥越来越重要的作用,目前世界贸易总量约有 67%通过海洋运输完成,航运成本是影响贸易规模的重要因素。航运成本包括燃料费、船员工资、航行管理费、通行费和保险费等,其中燃料费和船员工资占主要部分,而这些费用直接取决于航行距离,即航行距离越长,燃料和人力消耗越多,因此缩短航行距离可明显降低航运成本。目前已有学者通过比较和研究,判断利用北极航道将明显降低航运成本<sup>[9-10]</sup>。航运成本降低则贸易成本降低,贸易创造的利润增加,促使各国或地区进行专业化生产并开展贸易,从而贸易增加流量。

### 3.1.3 改善贸易环境

国际经济合作与地缘因素有密切关系,区域经济集团大多是由地理位置邻近的国家或地区通过签订一系列条约和协议而建立的合作组织,集团内部通过消除贸易壁垒和降低贸易关税等方式减小贸易摩擦,从而实现风险和成本的最小化以及利益的最大化。欧盟是全球经济政治联合体的成功代表,是目前影响力最大的区域经济集团组织。北极航道将增强环北极国家和近北极国家的区位优势,促进其相互密切沟通和制定共赢的贸易协定,有助于增强区域凝聚力,从而改善贸易环境和增加贸易流量。

## 3.2 产生新的海运航线

### 3.2.1 促进相关产业结构调整

北极航道的通航环境极为恶劣,低温和海冰对航行安全造成严重威胁,因此须由破冰船引航以保障运输船舶在冰区航行和进出冰封港口。新的海运航线将促进新的贸易往来,北极航道对破冰船的需求将显著提高,从而刺激新产品和新技术的发展,为造船业提供产业结构升级的良好机遇。

随着现代科技的发展,信息技术、通信技术和空间卫星技术在航海领域得到成功应用,但北极航道厚重的海冰、强风、低能见度和较弱的通信信号等对航行技术提出更高的要求,必将刺激相关领域的技术革新,进而实现海上航运业的转型升级。

因此,具有科技和产业优势的国家或地区更有能力开发利用北极航道,进而获得利益和提升对外贸易能力,从而改变贸易流向。

### 3.2.2 改变世界海运格局

北极航道目前较成规模的商业通道包括俄罗斯北部沿海的“东北航道”和加拿大北极群岛海域的“西北航道”。中国及其以北的国家或地区利用北极航道可缩短 30%~40%的航程<sup>[11]</sup>,此外,随着传统航道航运压力的不断增大,拥堵状况严重,且传统航道有船舶吨位限制,海盗威胁也日益严峻。因此,在不考虑贸易产品差异的情况下,北极航道对传统航道具有明显的挤出和替代作用;与此同时,积极利用北极航道的航运企业发展前景广阔,而依赖传统航道的航运企业将受到一定的负面影响,形成优胜劣汰的良性竞争。世界海运格局由此改变,并直接影响贸易流向。

### 3.2.3 增加新的能源供给

北极地区的油气和煤炭资源十分丰富,且目前尚未全面开发利用。北极航道将极大地促进北极地区能源的勘探和开采,扩大能源供应地和市场,世界能源贸易也会逐渐向新市场转移,进而改变贸易流向。

## 4 结语

本研究以成本效应、贸易新要素、替代效应和技术差距等理论为支撑,在概述世界贸易格局的发展阶段及其主要影响因素的基础上,分析北极航道对世界贸易格局的影响路径和机理。“二战”结束后,世界贸易格局经历美国单极,美国、欧洲和日本三足鼎立以及区域多极化 3 个发展阶段;世界贸易格局的主要影响因素包括贸易通道、技术革命、产业转移和国家政策;北极航道通过缩短海运距离和产生新的海运航线 2 条路径,在增加贸易流量的同时改变贸易流向,从而影响世界贸易格局;其中,缩短海运距离的影响机理包括提高贸易频率、降低贸

易成本和改善贸易环境,产生新的海运航线的影响机理包括促进相关产业结构调整、改变世界海运格局和增加新的能源供给。

## 参考文献

- [1] 陈银飞.2000—2009年世界贸易关系的块模型分析[A].江苏省外国经济学说研究会2011年学术年会论文集[C].江苏:江苏省外国经济学说研究会,2011:268—271.
- [2] 张楠.世界贸易新格局的形成及其对中国的影响[J].亚太经济,2011(1):16—20.
- [3] PAAS T.The gravity approach for modeling international trade patterns for economies in transition[J].International Advances in Economic Research,2000,6(4):633—648.
- [4] 方建中.关于世界经贸格局的几点看法[J].国际贸易问题,1992(4):15—16.
- [5] 赵雪情.系列十六:当前贸易格局的演变动因和未来发展趋势

[A].IMI研究动态2014年合辑[C].北京:中国人民大学国际货币研究所,2014:20—21.

- [6] 赵雪情.系列十四:国际贸易格局的历史演变[A].IMI研究动态2014年合辑[C].北京:中国人民大学国际货币研究所,2014:11—20.
- [7] 张亚斌,范子杰.国际贸易格局分化与国际贸易秩序演变[J].世界经济与政治,2015(3):30—46,156—157.
- [8] 全毅.全球区域经济一体化发展趋势及中国的对策[J].经济学家,2015(1):94—104.
- [9] KITAGAWA H.Arctic routing:challenges and opportunities [J].WMU Journal of Maritime Affairs,2008(7):485—503.
- [10] LIU M J,JACOB K.The potential economic viability of using the Northern Sea Route (NSR) as an alternative route between Asia and Europe[J].Journal of Transport Geography,2010,18(3):434—444.
- [11] 王丹,赵媛,张浩.北极东北航道开通对沿线国家双边贸易量的影响[J].大连海事学报,2017,43(2):82—88.

(上接第27页内容)

## 2.4 加强海洋观测宣传教育

海洋观测是社会公益事业,是保障沿海地区经济持续和健康发展的有利措施。目前我国在海洋观测宣传教育方面还存在诸多不足:基础教育在非沿海地区几乎未有涉及,在绝大多数沿海地区也仅作为特色教育开展,导致青少年海洋意识淡薄,对海洋观测了解较少;海洋观测知识的社会普及率和传播率低,教育形式的多样性也亟待提升<sup>[10]</sup>。因此,应从学校和社会2个方面加强海洋观测和海洋防灾减灾的宣传教育,通过开放参观海洋观测设施等活动,采用互联网等媒介扩大宣传教育力度,促进全民参与,不断提高全社会尤其是沿海地区公众对海洋观测的认知水平,同时自觉保护海上浮标和近岸测波仪等海洋观测设施。

## 参考文献

- [1] 许林之.海洋环境观测预报在沿海经济建设中的作用[J].海洋

开发与管理,1998,15(4):39—42.

- [2] 林春梅,余麒祥,曹宇峰.浅谈海洋台站工作的管理[J].海洋开发与管理,2013,30(4):44—47.
- [3] 马林芳,卢益炳,韩小燕.坎门站台风风暴潮特征分析[J].海洋预报,2012,27(6):29—34.
- [4] 李宝泰.东海沿岸假潮基本特征[J].海洋通报,2000,19(3):1—7.
- [5] 张连秋.整合海洋调查观测档案信息资源为海洋防灾减灾提供服务[J].海洋信息,2005(3):5—7.
- [6] 张少峰,李武全,林明裕,等.涠洲岛海域赤潮发生与海洋水文气象关系初步研究[J].广西科学,2009,16(2):200—202.
- [7] 韩小燕,潘晓东,马林芳.浙南沿岸海表面温度分布特征[J].海洋通报,2011,30(6):200—202.
- [8] 温玉波.海洋环境观测数据的质量控制研究[J].农业网络信息,2014(2):35—38.
- [9] 杨锦坤,武双全,杨扬.海洋观测网规划支撑体系与系统架构设计探讨[J].海洋信息,2015(3):29—33.
- [10] 王炜,高艳波,齐连明,等.我国业务化海洋观测发展研究:借鉴美国综合海洋观测系统[J].海洋技术学报,2014,33(6):34—39.