

# 北极争端的症结及其解决路径

## ——公共物品的视角

严双伍 李 默

[摘 要] 全球气候变暖导致北极冰川融化,使其价值突显。近些年来,沿岸各国乃至圈外国家对北极主权或实际控制权的争夺日趋激烈。如何构建适当的国际机制,和平而妥善地解决北极争端成为一个亟待解决的问题。从公共物品的视角对北极争端的症结、解决路径及机制的建立进行分析,可以发现三大症结——安全、资源及航道——因公共物品特性的差异而存在不同的解决逻辑。根据国际公共物品管理的两种思路——私有化和共同管理,北极争端症结的解决模式亦应有所区别。

[关键词] 北极争端;公共物品理论;国际机制

[中图分类号] D80 [文献标识码] A [文章编号] 1672-7320(2009)06-0830-07

近些年来,气候的变迁导致北极环境的极大改变,由此引发了新一轮地缘政治的争夺与博弈。2007—2008 年是第四届“国际极地年”(International Polar Year),本该是世界各国谋求极地合作、共同发展的良好契机<sup>[1]</sup>(第 1 页),然而北极已经成为没有硝烟的战场。

### 一、北极争端的由来

最早对北极提出领土诉求的是加拿大。1907 年,加拿大参议员帕斯尤可·普瓦里耶首次提出“扇形理论”(Sector Principle),称“位于两条国界线之间直至北极点的一切土地应当属于邻接这些土地的国家”<sup>[2]</sup>(第 36 页)。基于“扇形原则”,加拿大在 1925 年第一个以书面形式宣称将国界延伸至北极点(西经 60°—141°)。紧接着,苏联、挪威、美国等国也对“扇形原则”表示支持,分别依此宣称拥有东经 35°—西经 170°、东经 5°—35°、西经 170°—141°的北极地区。所不同的是,以上三国只是要求区域内的陆地、岛屿,而加拿大还对其北极岛屿之间的水域提出了主权要求,然而并未得到国际社会的普遍承认。

冷战期间,北极成为两大超级大国直接对抗的前沿地带,因而成为战略价值极高的军事要地。阿拉斯加西端与东西伯利亚在白令海峡相距仅 57 英里,而美苏之间的最短路径则需穿越北极点<sup>[3]</sup>(第 161 页)。因此,两国都在北冰洋建立了大量军事设施。1946 年起,美国在极地进行考察,并在阿拉斯加—冰岛的北极线建立了弹道导弹预警系统,部署了相当规模的战略核潜艇、弹道导弹和截击机<sup>[4]</sup>(第 14 页)。而苏联一半以上的弹道导弹核潜艇都部署在北冰洋沿岸的科拉半岛的塞维尔摩尔斯克(Severomorsk)军事基地,这些游弋在北冰洋的潜艇组成了一支劲旅,能够非常精准地发射以西方国家目标为打击对象的导弹<sup>[3]</sup>(第 163 页)。

进入 21 世纪,随着全球气候变暖的加剧,北极冰川不断融化、后退,北冰洋的生态环境发生了前所未

有的巨大变化。沉睡千年的北极资源、航道正处在苏醒之中,加上地缘政治的因素,北极已成为各国、尤其是北冰洋沿岸国家觊觎和争斗的焦点。各国分别以不同的形式争相宣示自己在北极的主权。2001年,俄罗斯第一个向联合国大陆架委员会(CLCS)提交申请,要求对北冰洋200海里以外的大陆架,包括罗蒙诺索夫海岭和门捷列夫海岭俄方一侧的大陆架行使主权管辖。联合国大陆架委员会以数据不足为由,拒绝了俄罗斯的申请。2003年,美国擅自向一些国际石油公司拍卖北极的天然气开采权,此举无异于“暗示北极是属于美国的”<sup>[5]</sup>(第13页)。2004年,丹麦科研大臣桑德宣称只要科学家能证明北极点所在的海底山脉是丹属格陵兰岛的自然延伸海脊,丹麦就将拥有北极石油、天然气的权利。2005年,桑德又宣称,根据最新地理发现,北极与格陵兰岛之间“是由一条绵延1240千米的水下山脉——罗蒙诺索夫海岭连接着的”<sup>[4]</sup>(第14页),这无异于吹响了丹麦争抢北极的号角。同年,加拿大在北极地区举行代号“独角鲸”的军事演习,遭到国际社会群起抗议。进入2007年后,北极争端更呈现出白热化趋势。8月2日,俄罗斯北极科考队将一面钛合金国旗插入北极附近4261米的北冰洋底。此举看似科考活动,实际隐含着宣示主权等多重意义。美国、加拿大等北极沿海国对此反应强烈。加拿大总理哈珀不仅亲赴北极宣示主权,同时决定更新北极地区的军事基地和设施,拨款70亿加元建造8艘大型巡逻船只,加强对北冰洋的监控<sup>[6]</sup>(第20页)。美国总统布什也发表声明,要求国会立即批准《海洋法公约》,“以利于捍卫美国的领土主权和海洋权益”<sup>[6]</sup>(第19-20页)。其他沿岸国家如丹麦、挪威和瑞典也立即表示不承认俄罗斯的做法,并都采取了相应举动。2008年7月18日,上任不久的俄罗斯总统梅德韦杰夫签署法令,要求俄罗斯国有企业开采北极石油。仅仅5天后,7月23日美国地质勘探局(USGS)公布一份评估报告,宣称北极地区拥有原油储量900亿桶,天然气储藏超过47万立方米。这份报告被舆论界视为美国的“北极进军令”。

## 二、北极争端的主要症结

不难看出,后冷战时代北极的争斗已经从冷战期间的主要是安全利益驱动逐渐转变为多层次复合利益驱动。归纳起来,当前北极之争主要有以下动因:

一是安全因素。从冷战时期开始,由于特殊的地缘因素,美苏两国就在北极地区未雨绸缪,防兵布阵。北极点到北极圈各国的最短距离是大致相同的,而美、俄(苏)、加等众多大国在这里汇集,使北极成为牵涉到多个世界主要军事强国的敏感地区。此外,北极冰层是战略核潜艇极佳的隐藏之所,是地球上最理想的水下弹道导弹发射阵地<sup>[7]</sup>(第34页)。这样的地缘战略因素,使北极未来很可能成为“古典时期的地中海”<sup>①</sup>。

二是资源。北极蕴藏着极其丰富的资源。2000年的美国地质调查显示,北极可能蕴藏了世界1/4未开采的烃能源。据俄罗斯估算,北极地区的矿物藏量价值2万亿美元<sup>②</sup>。关于天然气和石油的估计差别较大,一种较高的估计认为,北极潜在可开采天然气储量可能接近80万亿立方米,相当于全世界天然气储量的45%<sup>[8]</sup>(第35页);潜在可开采原油储量在1千亿到2千亿桶之间<sup>[3]</sup>(第169页)。此外,北极还有相当丰富的动物资源,如鱼类、北极熊等等。而随着气候变暖,冰层变薄、后退、融化,这些资源的可开采性正变得越来越大。

三是航道。连接亚、欧、美洲最近距离是通过北极点的——这是从平面的墨卡托地图到三维世界的巨大的地理认识飞跃,无异于全球化时代的“地理大发现”。北冰洋这一连接欧亚大陆和北美大陆最短的通道的重要性在航空上已经显现。而随着气候的变暖,加拿大北端的“西北航道”(Northwest Passage)以及俄罗斯和挪威北部的“东北航道”(Northeast Passage)将不再冰封雪阻,而是碧波万顷,畅通无阻。如果这两条航道(尤其是西北航道)通航,那么欧、亚和北美之间的航线将缩短6000—8000千米。而如果北极冰川完全融化,极可能还会有被冰封千年的新航道“浮出水面”,甚至直接穿越极点,实现最短距离的跨洋航行。这些极具商业利益的“黄金水道”,将使北美西海岸、北欧、北亚之间的商业运输成本大大降低,其影响远非世界航运本身。

从本质上讲,北极问题目前是一个海洋问题,它的最终解决有赖于依照现有的国际海洋法公约,确

定各沿岸国的领海、专属经济区的范围。而这样的划界工作,则需基于对洋底地质、地貌进行准确的科学考察以及采集大量岩心进行化学分析。当前,北极之争的一个核心问题就是对专属经济区和与之有关的大陆架的确定,尤其是证明北冰洋洋底的罗蒙诺索夫海岭到底是哪国大陆架的延伸。各国在北极海洋地质问题上可谓各执一词,争执不休。丹麦认为,科考证明罗蒙诺索夫海岭是丹属格陵兰岛的自然延伸,北极主权应属丹麦。俄罗斯联邦自然资源部于 2007 年 9 月 20 日宣布,罗蒙诺索夫海岭和门捷列夫海岭隆起具有大陆特性,属东西伯利亚大陆自然延伸。但俄罗斯自己的科学家却也不得不承认:实际上加拿大也可以根据与俄罗斯完全相同的理由,宣称北冰洋下的海岭是加拿大的一部分;而其他各国亦可找到有利于本国的证据<sup>[9]</sup>(第 30 页)。诚然,如果能够给罗蒙诺索夫海岭的归宿提供一个海洋地质学上的准确的、有信服力的判断,那么北极争端的解决则会容易、简单得多。然而,在北冰洋,由于海面的绝大部分地区终年被海冰覆盖,事实举证在短时间内面临着极大的困难。

北极之争使人自然联想到地球另一端的南极,这里过去同样充满着各国的觊觎、争执,但 1959 年《南极条约》的签订冻结了各国对南极的主权要求,从而在一定程度上保证了目前南极大陆的平静。冻结固然不是长久之计,但却是当下最易接受的解决纷争的方式。曾有人建议北极是否也可以仿照《南极条约》的模式,各国通过签订类似的“君子协议”来平息纷争。然而,大多数学者并不看好这样的设想。其中最大的原因在于南北极的区别:北极的最核心是一片被大陆包围的海洋,其中陆地、岛屿并无主权争议;而南极是一块被海洋环绕的大陆,而这块大陆的主权属性有争议。因此从国际法上来看,南北极遵从的原则是不同的。南极是“特别的”(unique)而北极主权需服从普遍的国际海洋法规<sup>[10]</sup>(第 482 页)。《南极条约》将国家分为协商国和非协商国,实际上是以一个“集体霸权”取代了“个体霸权”<sup>[11]</sup>(第 91 页),这在越来越多的国家开始拓展边疆视野、放眼极地的今天是遭到很多质疑的。此外,《南极条约》本身就是延缓各国单独利用、开发南极的缓兵之计和妥协之策,其基本前提是南极开发的极高难度和条约的可实施性;而在气候不断变暖的今天,两极(尤其是气温更高的北极)开发难度越来越呈递减趋势的情形下,各国很难再在北极达成这样的君子协议,做出谦谦之态。

通过划界来最终解决争端目前无法做到,而签署硬性的条约来约束各国行为又前途渺茫。在这个全球化唇齿相依的时代,若要缓解乃至平息北极之争,最具可行性的方式就只能是通过建立相关的国际机制,规范、协调各国的行为,通过国际合作实现利益共享。

### 三、从公共物品视角看北极争端

在国际关系理论中,“公共物品”(public goods)是指具有供给的普遍性和消费的非排他性的物品。照此定义,作为“人类共有遗产”(common heritage of mankind)、“全球公地”(global commons)的北极(除去已有主权归属的陆地、岛屿),毫无疑问带有明显的公共物品的性质(虽然北极之争当中的某些方面并不能视作纯粹的公共物品)。如同经济学对物品的分类一样,在国际关系领域,国际物品依据“竞争性”(rivalry)(一译“对抗性”)和“排他性”(excludability)两个标准的考量,也可以分为不同的类别。所谓“竞争性”,是指“一个单位的某种物品,它只能被一个个体来享用或消费,当出现两个或两个以上的个体要求共同享用或消费这类物品的时候,有关这种物品的使用和消费就会发生零和的竞争和对抗状态”;“排他性”则指“一种物品只能被特定的个人或一个有限的团体来消费,对物品的使用和消费一旦发生拥挤(congestion),就会出现排他性”<sup>[12]</sup>(第 113-116 页)。在实践中,这两种属性很多时候并不能被完全割裂开来,是紧密联系、相互影响的。依据是否具有竞争性和排他性,国际物品可以进行如下分类(表 1)<sup>[12]</sup>(第 114 页):

表 1 国际物品的分类

是否排他性	是否竞争性	
	是	非
是	私人物品	国际协调物品
非	公共财产资源	纯粹公共物品

其中,兼具竞争性与排他性的物品,即私人物品,不属于公共物品的系列,例如一国的领土主权;另外三类,即具有竞争性而非排他性的国际物品(公共财产资源)、具有排他性而非竞争性的国际物品(国际协调物品)以及既非排他性又非竞争性的纯粹公共物品,都带有公共物品的某些性质,可被称作“国际公共物品”。

如果以此分类标准仔细考量北极争端,则会发现,北极之争当中的某些方面并不带有纯粹公共物品的性质。根据上文的分析,北极地区的三大利益焦点为安全、资源、航道。其中,“安全”是国际政治行为体(尤其是国家)的一种存在状态,不算作一种物品。按照传统现实主义的观点,是一国的终极追求。在北极争夺中,各国在安全利益上的冲突实质上是各国对军事战略优势的追求,是对地缘战略环境未来变迁而生发的安全忧虑。

另外两个焦点,即北极公海内的资源与交通航道,则属于国际公共物品的范畴。如前文所述,北极蕴藏着极其丰富的油气、生物、矿产等各种资源。这些资源是非排他性的;任何有能力的、有相应技术以及资金支持的国家都可以进行探测和开采。但资源毕竟是有限的,一经开采,其他国家就不可能再享有,因而在开采国家中将存在着很强的对抗和竞争。因此,北极地区公海范围内的资源同时具有竞争性和非排他性,不是纯粹的国际公共物品,而是一种公共财产资源。正是北极资源的这种集体支付、个体消费并且只能让少数有限个体消费的性质,导致了各国对其的争抢。

不同的是,北极地区的航道则既具非竞争性,又具非排他性,是一种纯粹的公共物品。本来,沿岸国家可以互不干扰、各安其份地利用好北极航道,实现共赢。但是问题在于,随着冰川的不断后退,将会有不少新航道出现在更加靠近极点地区的海域,而这些海域正是不少沿岸国家企图占为己有的。航道本身能够带来的巨大经济、战略利益也使得各国对其更加觊觎。这样一来,航道的非排他性就会被改变,开始具有排他性,由纯粹公共物品转变成为一种国际协调物品。而使用国际协调物品的支付成本是明显高于使用纯粹公共物品的。更有甚者,如果一国将航道置于自己的完全管辖之下,则必然使其同时丧失非竞争性,成为类似领土那样的私人物品。种种可能性使得航道有可能丧失纯粹公共物品的性质,导致原本希望使用北极航道的国家不能如愿地使用。由此,航道成为北极争夺中的另一个十分关键的症结,一些沿岸国争夺北极实际控制权的重要动因就是控制北冰洋航道——未来的亚、欧、美几大洲间的交通命脉。

总而言之,对于各沿岸国家来讲,北极之争是一个公共问题;但其中最重要的几个方面(资源、航道)的性质(竞争性或排他性)却都存在不稳定因素。因为害怕资源与航道的竞争性或排他性被其他国家攫取,各沿岸国于是不得不从自身利益出发,试图通过改变资源、航道的公共属性来实现和扩大自己的利益,并由此来确保自身安全。这一囚徒困境的博弈也是北极之争产生的根本原因。

## 四、北极争端的解决路径

### (一) 现有制度安排

要解决北极争端,最具可行性的方式就是通过建立相关的国际机制这一“博弈的规则”<sup>[13]</sup>(第26页),规范、协调各国的行为。目前,北极地区有限的国际制度安排包括三个层次:一是全球层面的制度安排,即1982年联合国海洋法公约(UNCLOS)。它并不是专门为北极地区而设计的,但是由于其普遍性,北极理所当然也在公约约束的范围之内<sup>[14]</sup>(第29-33页)。二是多边层面的制度安排。如1920年的《斯瓦尔巴群岛条约》(又称《斯匹兹卑尔根群岛条约》)。该条约规定了斯瓦尔巴群岛的主权归属于挪威,但保留其他国家在斯瓦尔巴群岛的开采权利,并保持群岛的非军事化<sup>③</sup>。该条约被视作解决北极地区主权争夺问题模式的典范。此外,还有1973年的《北极熊保护条约》。除条约外,北极地区还有着其他机制,其中最著名、发挥作用最大的就是由北极环境保护战略(AEPS)发展而来的北极委员会(The Arctic Council)。该委员会为北极地区的环境保护合作提供了重要平台。三是双边层面的制度安排。例如1988年美国 and 加拿大签订的《北极合作协议》、1994年《美国政府和俄罗斯联邦政府关于防止北极

地区环境污染的协议》、1998 年挪威与俄罗斯签订的《环境合作协议》等等。

我们不难发现,目前北极治理的依据是由主权国家主导的无约束性的(non-binding)软性法律(soft law)和约束性的硬性法律的混合;北极地区现有制度都是针对具体问题的(issue-specific arrangements),缺乏划一、全面、综合的制度。此外,这些安排大多是关于环境保护或合作的,关于地区整体治理或主权的安排则非常之少。

## (二) 解决北极争端的制度探索

### 1. 解决争端的基本思路

北极争端之所以产生并难以平息,从公共物品的视角来看,是其属性在排他性、竞争性方面有其自身的特点。作为公共物品,几乎必然遭遇到市场失灵的问题,因而必须通过一定的机制、制度约束才能规范、协调对公共物品的消费和支付。由于解决北极争端难以仿照南极那样订立硬性的条文,因此只有通过软性法律的制度安排,才能促成冲突的缓和乃至解决。

作为海洋,北极区域这一国际公共物品与其他大洋具有诸多共同性质和相同的国际法地位。因此,除了遵守国际通行的海洋法之外,北极争端的制度设计也可以参考其他海域管理的经验。当前海洋制度的一个重要趋势就是,“海洋这块‘公地’逐步被私有化,国家对海洋完全的或部分的排他性管辖权被扩大了”,即所谓的“蓝色圈地运动”(blue enclosure)<sup>[12]</sup>(第 268 页)。海洋制度从 3 海里领海和公海自由原则确立以来,发展到今天的 12 海里领海、24 海里毗连区、200 海里专属经济区制度,而这 200 海里专属经济区的分配占了整个海洋面积的 35%,包括了几乎所有已知的海底石油、天然气储藏,95%的可捕生物资源,已知和预测的 87%的海底碳氢化合物,最丰富的浮游植物群<sup>[12]</sup>(第 269 页)。毗连区、专属经济区的设计使得作为纯粹公共物品的公海范围明显地缩小了。这反映了解决国际公共物品问题上的一个基本思想:通过将公共物品私有化以及成本支付的内在化,为各国提供私人利益,来激励各国减少冲突,加强合作<sup>[12]</sup>(第 269 页)。这一思路对于北极之争的解决具有重要的参考价值。另一方面,一些公共问题的管理也应适时地采取联合管理或共同管理的途径,尤其是对于一些流动性较强的资产(如高回游性渔业资源),要想进行有效管理,仅通过私有化划分海域是不能做到的<sup>[12]</sup>(第 269 页)。在实践中必须让有关国家共同参与管理,基于付出成本的大小,在兼顾公平的前提下,来进行相关利益的分配。

以上两个基本思想构成我们设计北极争端解决机制的基本原则和框架。一方面,一味地期盼各沿岸国家恪守合作是不现实的,应当将北极地区的某些低于主权的公共权利让渡给沿岸国家,减少其作为公共物品的性质,保证沿岸国在管理北极的实践中获得相应的利益;另一方面,需保证北极处在若干多边机构的管理或治理之下,并做好收益的分配。

### 2. 解决北极争端的制度设计

鉴于北极之争中几大症结在于是否竞争与是否排他的性质上有所不同,制度设计应当据此而有所区别。对于公共财产资源,即北极的资源与能源,由于其竞争性较强,在设计制度之时,所考虑的重点就是将国家间的对抗限定在一定的范围之内,确保极地资源的良性竞争。因此,应当注重反映“共同管理、联合开发”的制度设计思想。在沿岸国家协商的基础上,通过相关的国际机制,实现对北冰洋资源、能源的管理。同时,也由该机制来组织、协调对资源的联合开发,确保资源的集体使用,并根据在集体使用中各参与个体的付出来相应地、有区别地分配收益。由此,北极资源的非排他性将得到进一步的巩固,而所有参与机制、参与共同开发的国家都能从中获得与其付出的开采成本相称的利益。

北极的航道则是一种纯粹的公共物品,本来既没有竞争性,亦无排他性可言。然而目前,一些沿岸国有开始排他、将航道内水化的强烈倾向,使北极航道面临着变为国际协调物品的危险。根据“公共物品私有化”的思路,可以考虑给予航道附近的国家以一些管理水道并从中获得适当利益的权利(尤其是西北航道穿行而过的加拿大)。这样,北极的航道将具有“适当的排他性”。但与此相生相伴的还有“有条件的、适当的非排他性”,只要支付一定的成本,其他国家就可以享用北冰洋航道的便利。这种折中的做法能够激励沿岸国家为本国利益之所在而主动合作、履行责任,同时能够让其他国家在支付少量成本



的情况下享有对航道的使用权。

通过对争抢资源、争夺航道问题的解决,各沿岸国对安全的担忧本身会有一定的减缓。在此基础上,要消除北极地区的安全困境,就必须大大增加多边及双边层次的对话。在多层层次上,沿岸国家可以仿照《斯瓦尔巴群岛条约》设定的模式,将北极地区非军事化的范围逐渐扩大,增强周边国家的安全感。在双边层面上,大国之间(尤其是美、俄这对关系极度敏感的大国之间)、大国与小国之间建立起固定的对话机制,专门就北极问题进行沟通和交流,以增强互信。

### 3. 发展路径: 从低级政治向高级政治扩展和外溢

无论是对于资源、航道还是安全问题,无论在多边还是双边层面,目前的北极机制主要集中在低级政治领域,尤其是环保领域。从国际机制演变的路径上来看,这是机制的起步阶段,经过一段时间的发展,功能不断扩大,是可以“外溢”到高级政治领域的。北极委员会发展的历史和态势就是一个有力的证明。北极委员会成立于1996年,是唯一包括了北冰洋八国的政府间机制建构,由北极环境保护战略(AEPS)发展而来。它的两个宗旨是:一方面,加强北极环境保护,这是对AEPS职责的继承;另一方面,协调北极当地居民的经济发展与环境保护之间的关系,促进可持续发展<sup>[10]</sup>(第12页)。并且,其终极使命是“将极地带入在不断前进的文明中,让土著居民享有属于他们的一切权利”<sup>[15]</sup>(第302页)。显而易见,北极委员会的职责较之于AEPS,已经扩大了,“抱负大了许多”(much more ambitious)<sup>[16]</sup>(第21页),并且目前还在继续加强。可以预见,未来,北极委员会的功能有可能逐渐外溢到高级政治领域,从而为协调北极争端发挥更大的作用。

同样,在专门协调北极地区的双边关系的机制中,目前各国也同样正从极地科考、探测、环保等低级政治方面着手,开展形式不拘一格的合作。例如,美国与加拿大这对有着“特殊关系”的盟国由于北极问题上的龃龉,从冷战开始便间或摩擦。1984年,两国建立了“美国—加拿大北极政策论坛”(United States—Canada Arctic Policy Forum),通过两国间名流、精英的私人俱乐部形式向建立对话机制迈进了坚实的一步<sup>④</sup>。但是,非政府间的机制尚不能在减少国与国的北极冲突上发挥足够的作用,有赖于进一步的发展。而机制的成熟和完善也需要一定的过程。北极地区国际机制虽然目前多集中于低级政治方面,但正在逐渐外溢到更加广泛的领域。以低级政治领域的合作为基础,朝着高级政治领域不断迈进,这不失为北极地区国际制度发展的一条稳健、可取的路径。

北极是全人类共同的遗产。妥善地解决北极争端是人类共同的愿望。从公共物品的视角来看,北极资源是一种公共财产资源,而北极航道是纯公共物品,但却有转变为国际协调物品的倾向。根据管理国际公共物品的两种思路——私有化和共同管理,对于北极争端中的资源问题应该主要采用联合开发、共同管理的模式,同时根据成本的付出适当进行利益分配;而对于航道问题则应该更多地考虑私有化的路径。而这两个问题的解决则有赖于相关国际机制的建立。若如此,北极的未来既属于沿岸各国,也属于整个人类。

注 释:

- ① 参见 Zellen, Barry S. “As Climate Change Thins Polar Ice, a New Race for Arctic Resources Begins,” *Strategic Insights*, in <http://www.ccc.nps.navy.mil/si/2008/Feb/zellenFeb08.asp>.
- ② 参见 Abelsky, Paul. “The Meltdown,” *Russia Profile* June 2007, in <http://www.russiaprofile.org/page.php?pageid=resources-arctic>.
- ③ 参见 *Treaty Concerning the Archipelago of Spitsbergen* (Paris, 9 February 1920), Article 9.
- ④ 参见 Young, Oran R. “Canada and the United States in the Arctic: Testing of the ‘Special Relationship’,” *Northern Perspectives* Vol. 15, No. 2, in <http://www.carc.org/pubs/v15no2/2.htm>.

## [参 考 文 献]

- [1] Parkinson, Alan J. 2008. "The International Polar Year, 2007-2008, An Opportunity to Focus on Infectious Diseases in Arctic Regions," *Emerging Infectious Diseases* Vol.14, No.1 (January).
- [2] 邹克渊:《两极地区的法律地位》,载《海洋开发与管理》1996年第2期。
- [3] Young, Oran R. 1985-1986. "The Age of the Arctic," *Foreign Policy* No. 61 (Winter).
- [4] 叶钦卿、李瑞景:《最后的盛宴——北极的权益之争》,载《现代军事》2005年第1期。
- [5] 曾 望:《北极争端的历史、现状及前景》,载《国际资料信息》2007年第10期。
- [6] 王邴久:《北冰洋主权之争的趋势》,载《现代国际关系》2007年第10期。
- [7] 储昭根:《北极争夺凸显法律缺陷》,载《检察风云》2007年第19期。
- [8] 王康鹏:《北极“冷”战意在石油》,载《中国石油石化》2007年第17期。
- [9] 汤易林:《北冰洋到底该归哪国》,载《大科技》2007年第11期。
- [10] Bloom, Evan T. 2001. "Book Reviews and Notes," *The American Journal of International Law* Vol. 95, No.2 (April).
- [11] 郭培清:《美国政府的南极洲政策与〈南极条约〉的形成》,载《世界历史》2006年第1期。
- [12] 苏长和:《全球公共问题与国际合作:一种制度的分析》,上海:上海人民出版社2000年版。
- [13] 崔大鹏:《国际气候合作的政治经济学分析》,北京:商务印书馆2003年版。
- [14] Jabour, Julia & Melissa Weber. 2008. "Is it Time to Cut the Gordian Knot of Polar Sovereignty?" *Reciel* 17(1).
- [15] Rothwell, Donald R. 1995. "International Law and the Protection of the Arctic Environment," *International and Comparative Law Quarterly* Vol.44 (April).
- [16] Koivurova, Timo. 2008. "Alternatives for an Arctic Treaty-Evaluation and a New Proposal," *Reciel* 17(1).

(责任编辑 叶娟丽)

## The Knots of the Arctic Dispute and Their Solution

Yan Shuanywu<sup>1</sup>, Li Mo<sup>2</sup>

(1. School of Politics & Public Administration, Wuhan University, Wuhan 430072, Hubei, China;

2. School of International Relations & Public Affairs, Fudan University)

**Abstract:** Global warming is giving rise to a profound change in the Arctic environment. Its exploitation value booms. Therefore, the rim states have been drastically contending to seek sovereignty or seizing actual masterdom over this place in recent years. The peaceful and appropriate settlement of the Arctic dispute is of great significance. The respective solutions of the three knots in Arctic dispute—security, resources and channels—differ tremendously owing to their distinct qualities in the view of the theory of public goods. Based on the two approaches in management of international public goods—privatization and joint management, the settlement of the Arctic dispute accordingly be differentiated.

**Key words:** the Arctic dispute; theory of public goods; international mechanism