

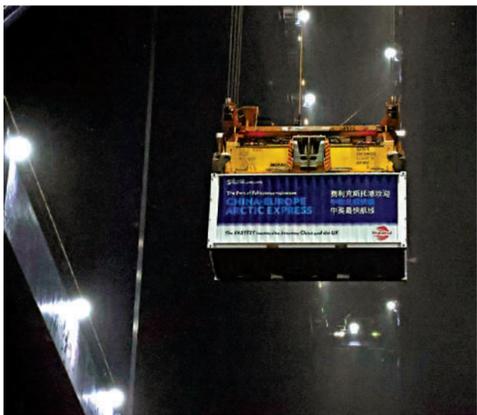
# 歷時20天 中歐北極快航首船抵英

## 中歐班列 + 冰上絲路 中國對歐貨運增韌性

### 新聞熱話

歷時20天，中歐北極集裝箱快航首艘貨船13日晚抵達英國費利克斯托港。該艘貨船從寧波舟山港出發，滿載約4000個標準箱，將陸續在英國、德國、波蘭和荷蘭的港口完成卸載作業。該航線的開通不僅體現了北極航道商業化運營的可行性，為全球貿易網絡提供了新的物流路徑選擇，使得亞歐之間的聯繫更加緊密、快捷，同時分散原有運輸通道的風險，增強中歐間供應鏈的韌性。

專家指出，在全球貿易面臨不確定性的背景下，北極航線有望重塑中國對歐貿易的空間布局，為「中國製造」出海提供有力支撐。內陸地區的義烏等外貿重鎮有望通過「冰上絲路+中歐班列」鐵水聯運，構建起「海陸空」立體化對歐通道，顯著提升對歐貿易靈活性。

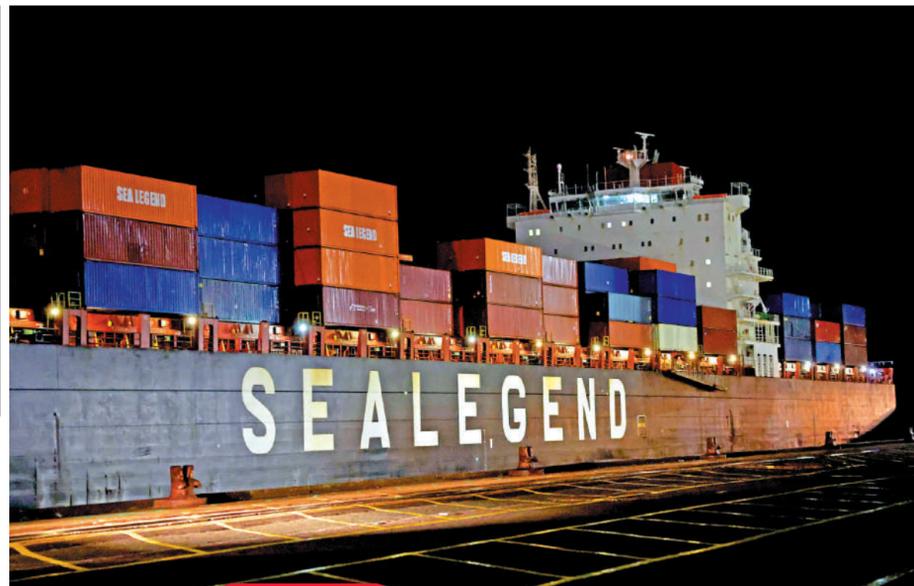


▲中歐北極快航首艘貨船在英國費利克斯托港停泊卸載集裝箱。

新華社

▶10月13日，歷時20天，中歐北極快航首艘貨船駛入英國費利克斯托港。

新華社



中歐北極快航

時間：首航20天

### 中歐北極快航優勢

#### 速度快

「中歐北極快航」取道東北航道直達歐洲，首航全程僅用20天。相較於中歐班列約25天、蘇伊士運河航線約40天以及好望角航線約50天的航期，該航線具有明顯時效優勢。這是繼2024年底開通至德國威廉港的26天「中歐快航」後，舟山港再創中歐物流時效新紀錄。

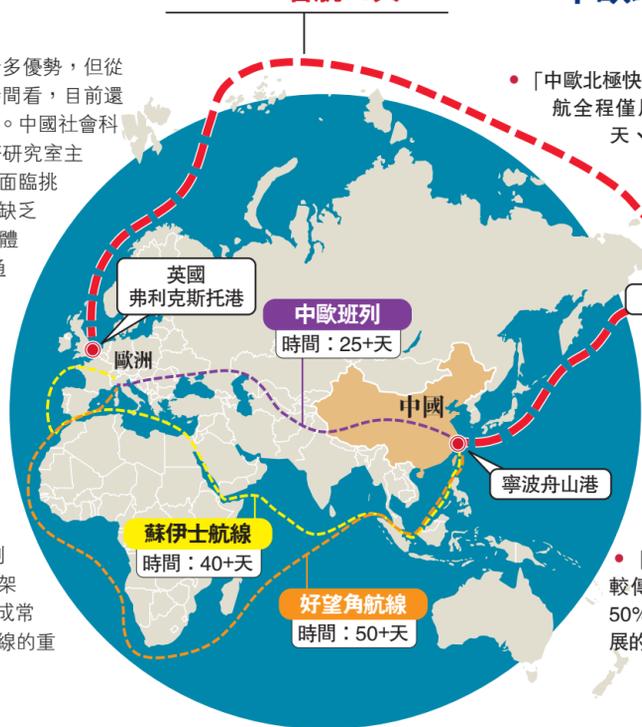
#### 成本低

北極航線自帶低溫屬性，顯著降低相關產品冷藏成本。這都有利於更加精準地管控產品的安全和品質。

#### 碳排放少

「中歐北極快航」能節省燃料，較傳統航線單程碳排放量直降約50%，契合全球航運業綠色低碳發展的大方向。

資料來源：人民日報海外版



【大公報訊】綜合新華社、央視新聞、人民日報海外版報道：負責該航線的海傑航運（香港）有限公司首席運營官李曉斌在集裝箱卸載現場介紹，中歐北極快航航線的海況溫度適合運輸熱敏貨物及時效性要求較高的商品。該艘貨船主要運輸以新能源汽車、鋰電池、光伏產品為代表的「新三樣」商品。

示，依託北極航線，發給歐洲客戶的新品能夠以更快的速度進入當地市場，同時物流成本也得以降低。

### 預計明年初步布置夏季固定航線

作為「冰上絲綢之路」核心承載通道之一，中歐北極快航所經的北極東北航道對優化全球供應鏈、促進沿線經貿合作具有重要價值。據介紹，海傑航運計劃於2026年投入更多冰區加強型船舶運力，初步實現夏季通航區間的固定航線布置。

國家發展改革委對外經濟研究所主任、研究員金瑞庭認為，北極航線既為沿海港口發展提供新機遇，也為內陸地區開放開闢新路徑。寧波舟山港借首航之勢貫通四大洋航線，上海、青島等樞紐港未來將通過「冰上+傳統」雙通道疊加，加速提升對歐航運節點能級。內陸地區的義烏等外貿重鎮有望通過「冰上絲路+中歐班列」鐵水聯運，構建「海陸空」立體化對歐通道，提升對歐貿易靈活

性。儘管北極航線存在諸多優勢，但從運輸規模和全年可通航時間看，目前還無法與傳統航運線路相較。中國社會科學院歐洲研究所歐洲經濟研究室主任孫彥紅分析，北極航線面臨挑戰如冬季通航難度極高，缺乏完善的港口、補給和救援體系，大國競爭可能導致通航的穩定性受到影響等。推動北極航線形成開放共享格局，離不開各種形式的多邊合作。各方應通過多邊協調推動航運規則透明化、國際化，在國際海事組織框架下細化和完善極地航運規則；通過北極理事會、中歐高級別對話機制以及共建「一帶一路」框架下的專項合作等平台，形成常態化協商機制，就北極航線的重要問題定期開展對話等。

### 途中遭遇風暴 為安全減速航行

據了解，中歐北極快航取道北極東北航道直達歐洲。10月8日，在離開該航線後，船舶在挪威海域遭遇風暴「艾米」，為保障安全減速航行，較計劃晚兩天抵達費利克斯托港。相比中歐班列約25天、蘇伊士運河航線約40天以及好望角航線約50天的航期，該航線具有明顯時效優勢。

船長鍾德生表示，全體船員順利抵達目的地令人激動。公司早在三年前就開始為該航線做準備，升級了船舶硬件設備，也對船員們進行了系統培訓。多家搭乘此次首航貨輪的外貿出口企業表

# 粵立法推動軌道交通與港澳互通

## 港深西部鐵路探索「港鐵+深鐵」聯運 公文化運營



### 香港牽頭「照護食」灣區標準 擬安老院舍推廣

【大公報訊】記者敏輝佛山報道：今年10月14日是第56個世界標準日。當天，在廣東省標準化創新發展會議上，廣東省市場監管局、香港工業貿易署、澳門經濟及科技發展局共同發布新一批27項「灣區標準」。加上此前公布的235項，粵港澳已共同編製推出262項「灣區標準」。新一批灣區標準涉及產業、營商、文化等多方面。當中有多个灣區標準由香港牽頭起草。

其中，《適老易食食品（適老照護食）通用要求》由香港社會服務聯會與香港中華廠商聯合會主理起草，為政府監管、企業生產、機構採購及居家照護提供技術依據，適用於預先包裝食品。

香港中華廠商聯合會首席運營總監林俊康表示，「在這項灣區標準推出之前，只有美國、日本等少數國家有照護食標準，我們因應中國人的飲食習慣制定相關標準，填補了中國空白。」接下來，香港社會服務聯會

將與政府、社會一道，在灣區標準下開展培訓推廣工作。「我們將至少從香港醫院、安老院舍、餐飲界起步，並聯合內地粵港澳地區推廣。」香港中華廠商聯合會高級經理趙家瑜說。



▲香港社會服務聯會行政總裁陳文宜介紹「照護食」灣區標準。大公報記者敏輝攝

《廣東省促進粵港澳大灣區內地九市軌道交通發展條例》（下稱《條例》）13日對外公布，自明年1月1日起施行。這也是廣東首次立法推動「軌道上的大灣區」發展，明確在線路走向設計、軌道裝備創新、服務標準、票務互通等7大方面加強協同港澳「互聯互通」。其中推動與港澳的軌道交通規則銜接、機制對接，成為一大亮點。業界透露，目前多項大灣區軌道交通區域性行業標準已編製完成。未來有望在港深西部鐵路、廣珠（澳）高鐵等線路展開灣區軌道交通網絡化、公文化、智慧化及便利化試點，譬如港深西部鐵路探索「港鐵+深鐵」聯合運營，進一步提升跨境服務效率。

大公報記者 方俊明廣州報道

《條例》明確支持粵港澳加強不同層次軌道交通的銜接協調和融合發展，加強軌道交通的運營協調和服務標準銜接，推動三地軌道交通的票務互認。

據了解，廣東省交通運輸廳目前加速「四網融合」（幹線鐵路、城際鐵路、市域（郊）鐵路、城市軌道交通融合）科技創新攻關，率先推動以廣清、深惠、深大城際鐵路為試點線路。而《粵港澳大灣區軌道交通互聯互通技術規範》等多項區域性行業標準也編製完成，打破不同制式軌道交通之間互聯互通的壁壘。

「目前國家將大灣區作為『四網融合』試點，推動軌道交通標準銜接、裝備統型、安檢互認、票制互通，為實現大灣區軌道交通路網、車流、客流通暢奠定基礎。」廣東省鐵路建設投資集團有關負責人表示，《條例》將推動大灣區軌道交通網絡化、公文化、智慧化及便利化，有望在港深西部鐵路、廣珠（澳）高鐵等線路試點。譬如，港深西部鐵路將探索「港鐵+深鐵」聯合運營模式，預

計採用公文化運營，進一步提升跨境服務效率。

### 廣東規劃 預留與港澳對接空間

《條例》還明確支持廣東與港澳有關軌道交通項目的銜接和跨區域軌道交通互聯互通，編製廣東軌道交通相關規劃時根據需要預留與港澳軌道交通相關規劃對接的空間，提升大灣區內地九市對粵東粵西粵北地區軌道交通的輻射能力。同時，支持與港澳加強溝通協調，合理規劃設計軌道交通項目的線路走向、站點設置、換乘模式等。

「如今粵港澳三地在重點交通基建方面的協調銜接機制不斷完善。」中山大學港澳珠三角研究中心教授、廣東亞太創新經濟研究院副院長鄭天祥表示，譬如港深西部鐵路，深港已確定該新線以服務深港跨境城際出行功能為主，兼顧香港北部都會區內部城市軌道服務。雙方也已同意於深圳設置「一地兩檢」口岸，此舉可提升通關便利性和出行體驗，更好地發揮跨境鐵路的吸引力和效益。

### 廣東軌道交通7大方面協同港澳「互聯互通」

• 加強交流合作，推動大灣區軌道交通的互聯互通和規則銜接、機制對接

• 支持在先進軌道交通裝備、智能化綠色化軌道交通技術等重點領域開展科技創新和交流合作

• 支持軌道交通項目的銜接和跨區域軌道交通互聯互通，編製廣東軌道交通相關規劃時根據需要預留與港澳軌道交通相關規劃對接的空間

• 加強溝通協調，合理規劃設計軌道交通項目的線路走向、站點設置、換乘模式等

• 加強軌道交通的運營協調和服務標準銜接

• 推動軌道交通票務互認，促進完善聯程、往返等票務服務

• 加強軌道交通應急協調聯動，提高協同應對突發事件能力

大公報記者 方俊明整理