

「冰上絲路」試航近1年 今年首航周六出發

「中歐北極快航」常態運營 20天抵英



▼去年9月，全球首條中歐北極快航從浙江寧波舟山港啓航，歷時26天，貨船於去年10月19日抵達波蘭北部格但斯克港。新華社



繞開高風險海域 外貿企新選擇

「現在正是『黑五』和聖誕用品的交付季，萬一趕不上船期交貨，很多商家可能一年都白幹了。」義烏盈合物流負責人告訴大公報記者，由於目前霍爾木茲海峽局勢變化莫測，傳統航道受阻、運價飛漲、時效不穩，中歐北極快航的周班運營為外貿企業提供了新的選擇。

中歐北極快航航線全程繞開紅海、馬六甲海峽等高風險海域，有效規避了蘇伊士運河擁堵、紅海地緣擾動、海盜侵擾等傳統航線所存在的隱患。在當前蘇伊士運河通行成本持續提高、霍爾木茲海峽安全局勢惡化的背景下，正好滿足了市場多元化物流通道的需求。

Intermodal 分析師 Tagoulis 認為，北極航線的意義在當前地緣政治環境下尤為突出。他指出，在地緣政治不確定性加劇、全球能源和貿易流動受阻的背景下，替代性海上航線的價值可能超越

其眼前的商業規模。不過也有企業坦言，海運成本仍是企業最核心的考量。有電動車企業做過測算，走北極航線，單台產品運輸成本比公路運輸省30美元，而較傳統海運高3.3美元。

對此，寧波鑫達傑電器總經理胡琛傑表示：「關鍵還是看運價最後會定在什麼水平，目前我們多數訂單還是通過FOB的方式，航線的選擇權還是在海外客戶的手裏。」但他表示，一旦運價具備競爭力，企業將優先選擇北極航線，並向歐洲客戶積極推廣。

WIFFA國際貨代合作平台海外戰略專家許曉蓉也表示：「任何一條新的國際物流通道，初期都離不開政府搭台、政策扶持、資金引導。只有通過階段性支持，把航線跑穩、把品牌打響、把貨源集聚、把服務體系建起來，才能逐步走向市場化可持續。」

大公報記者王莉

「雪龍2」號北冰洋開啟冰站調查

【大公報訊】據新華社報道：北京時間8月9日11時許，中國第16次北冰洋考察隊「雪龍2」號在北緯84度附近的北冰洋中央區開始航次首次冰站調查作業，標誌著為期約半個月的冰站綜合調查正式拉開帷幕。



▲7月3日，「雪龍2」號準備駛離大連港。

自8月7日完成航次第一階段海洋站位綜合調查以來，「雪龍2」號向高緯度方向航行，並於9日在密集冰區選定厚約1.5米的大塊平整冰，開展第一個冰站的調查作業。「雪龍2」號海冰隊隊長林龍介紹，本航次「雪龍2」號冰站綜合調查共設置6個短期冰站和1個長期冰站。期間，考察隊將開展拋棄式冰基浮標布放，積雪、冰芯、冰下水採樣，海冰遙感、大氣剖面、冰下海洋水文觀測等20餘個作業項目。

考察隊首席科學家助理藍木盛表示，作業期間，考察隊員將全面觀測海冰融化過程中大氣、海冰、上層海洋以及冰下生態過程動態變化的相關參數，為研究北冰洋海冰快速變化及其機理和生態系統演變獲取科學數據。

去年9月，全球首條中歐北極集裝箱快航航線（以下簡稱：中歐北極快航）從浙江寧波舟山港啓航，經北極航道20天後順利抵達英國最大貨櫃碼頭弗利克斯托港。隨著今年北極航道通航窗口期開啓，該航線運營方海傑航運近日宣布，今年8月至10月，該航線計劃投入7艘集裝箱船舶，執行8個常態化周班航次，今年首航計劃於8月15日從寧波舟山港啓航。此舉標誌着這條被稱為「冰上絲綢之路」的海上新通道正式進入規模化、常態化新階段。

大公報記者 王莉

據悉，今年「中歐北極快航」保持了寧波至英國20天直達時效。相比中歐班列約25天的運輸時長，以及蘇伊士運河航線30天至40天、好望角航線40天至50天的傳統海運時長，該航線時效優勢突出，且能有效規避傳統航線的擁堵風險及地緣政治波動帶來的不確定性。

從內地六大港口集貨 寧波始發

與去年試運營的首航相比，今年「中歐北極快航」在運力、港口覆蓋及物流網絡等方面實現全方位升級。運力方面，在去年首艘貨輪——「伊斯坦布爾橋」輪的基礎上，新增6艘船舶，共計7艘載箱量介於1384至4890標箱船舶輪換執航。航線採取「國內多港集結—寧波舟山港—英國弗利克斯托港—歐洲選港直達」的組織模式，國內攬貨港口擴充至大連、太倉、青島、福州、上海、南沙六大港口，貨源輻射能力顯著增強。

同時，航線在歐洲的覆蓋版圖也持續拓寬，船舶在穿越北極圈直達英國弗利克斯托港後，通過支線輻射鹿特丹、威廉港、格丁尼亞等西北歐及東歐關鍵口岸，貨物可運送至法國、德國、比利時、荷蘭、波蘭、瑞典、拉脫維亞、丹麥、愛沙尼亞等歐洲國家。目標運輸時間為20至22天。

據了解，今年首航計劃於8月15日從

寧波舟山港啟航，由1740標箱的「Dubai Tower」輪執航，歷經約20天航程，於9月5日抵達英國弗利克斯托港。

航運企加碼運力投放 助力穩外貿

針對今年的航次安排，海傑航運已同步發布《中歐北極快航解析手冊》，圍繞極地加強型船隊、數字化冰區導航、極端冰情應急預案等七大環節系統呈現運營體系。「目前我們正全力推進市場推廣工作，上周已與多家新能源外貿企業開展對接。」海傑航運負責人方軼說。

去年「中歐北極快航」首航的成功吸引了更多航運公司關注，今年多家航運公司加碼運力投放。首期北極航線參與運營企業還包括新新運航運、寧波宏昆船務、大連信風海運、天津悅乾海運、上海大華海運等。運營船型涵蓋集裝箱船、乾散貨船、多用途船，其中集裝箱與多用途船總運力達2萬TEU，乾散貨船合計運力140萬載重噸。本輪投放船舶將於2026年7月下旬至9月下旬的通航窗口期內錯峰開航，串聯國內多個核心掛靠港，直達歐洲沿線樞紐港口。

船舶經紀公司Intermodal在最新周報中指出，中國正從2025年的成功試航向北極航線的定期集裝箱運營邁出實質性步伐。WIFFA國際貨代信用合作平台海外戰略專家許曉蓉認為，「中歐北極快航」實現常態

化、規模化運營，將進一步夯實寧波舟山港作為全國重要中歐遠洋物流樞紐的戰略地位，為全國外貿企業開闢一條穩時效、低成本、綠色化的「北極絲路」新通道，持續助力區域外貿穩規模、優結構。

◀今年夏季，中國空調產品在歐洲熱銷，航運成為連接中國製造與歐洲市場的關鍵物流通道。圖為工人在出口歐洲的空調包裝箱上粘貼產品識別機單。新華社



我國推送「海冰預報」 覆蓋四大北極核心海域

【大公報訊】綜合交通運輸部海事局、央視新聞報道：隨著北極航線運輸需求的增長，交通運輸部下屬單位統籌平台搭建與預報技術升級，同步落地兩項北極航道保障舉措。

日前，為方便航運企業了解北極航道航行申請、冰情氣象等信息，保障船舶北極航道航行安全，交通運輸部海事局在門戶網站「航行安全」欄目下，新設「北極航道」模塊。相關單位可在該模塊下，查詢北極航道冰情、氣象信息；國際組織規則、沿岸國法規；北極航行申請渠道；俄羅斯聯邦國家預算機構北極航道管理總局海上指揮中心專用通信電話等信息。

精度10公里 每24小時更新一次

此外，交通運輸部北海航海保障中心，近日正式對外播發北極航道海冰預報信息。

這是我國首次依託水上通信渠道，推送北極航道海冰預報，標誌着我國北極海上信息服務，實現從實況播報到動態預報的跨越式發展。此舉進一步健全了北極航行信息保障體系，為極地航運高質量發展提供有力支撐。

2024年7月1日，交通運輸部北海航海保障中心首次開通北極航線海上安全信息播發業務。該業務由天津海岸電台通過中高頻單邊帶無線電話播發，內容包括北極航線重點海域的海冰實況監測，以及氣象預報信息等。

該業務開通兩年來，經過「雪龍2」號等極地船舶實船測試驗證，在白令海峽、挪威海等東西航道核心區域，信息信號接收穩定、傳輸可靠，有效保障了過往船舶航行安

全。

立足兩年業務運行積累，結合航運企業實際需求，交通運輸部北海航海保障中心天津通信中心，聯合天津市氣象服務中心，開展技術攻關，整合海洋、氣象、水文多源觀測數據，優化算法模型，研發形成這套自主可控的北極融合冰情預報成果。

交通運輸部北海航海保障中心天津通信中心高級工程師樊震介紹說，本次上線的北極航道海冰預報，覆蓋東西伯利亞海、拉普捷夫海、喀拉海、巴倫支海四大北極核心海域，以及白令海峽、德米特里拉普捷夫海峽、維利茨基海峽、喀拉海峽四個通航海峽，預報內容涵蓋海冰厚度、海冰面積、海冰流速等重要參數，採用3小時高時間分辨率、10公里高精度空間分辨率標準，每24小時完成一次更新，能夠為極地航行船舶提供提前預判、科學規劃航線的關鍵數據支撐，有效規避航行風險。



▲北極航道海冰預報經過「雪龍2」號等極地船舶實船測試驗證，信息信號接收穩定、傳輸可靠。圖為2025年12月5日「雪龍2」號（前）在為「雪龍」號破冰引航。新華社