

同斯洛伐克總統會談 強調下階段重點做好4方面工作 習近平：中歐關係化挑戰為機遇 關鍵在平等協商聚同化異

香港文匯報訊 據新華社報道，7月28日上午，國家主席習近平在北京人民大會堂同來華進行國事訪問的斯洛伐克總統佩列格里尼舉行會談。習近平指出，世界百年變局加速演進，中歐關係既面臨新的重要機遇，也有不少挑戰，能不能化挑戰為機遇，關鍵是要平等協商、聚同化異。中方始終視歐盟為夥伴，秉持誠意和善意發展對歐關係。希望斯方為推動歐盟聚焦中歐共識、妥處矛盾分歧，推動中歐關係健康穩定發展發揮建設性作用。

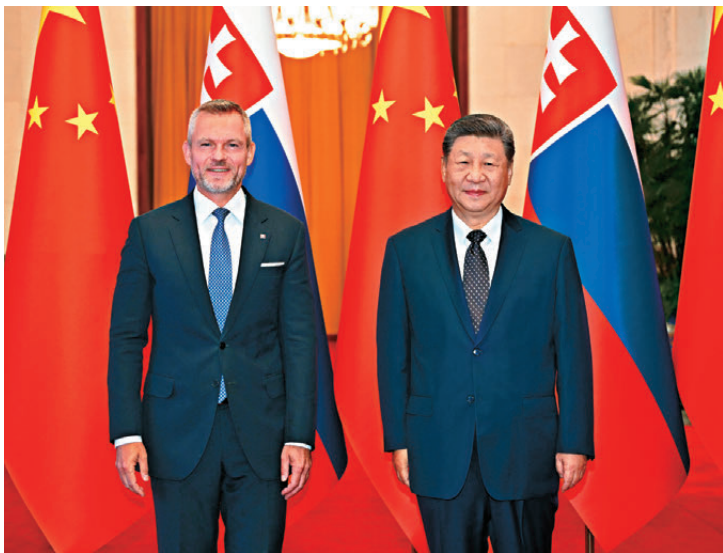
習近平指出，斯洛伐克是最早同新中國建交的國家之一，中斯友誼之樹根深葉茂。2024年兩國關係提升為戰略夥伴關係。在雙方共同努力下，兩國互信持續深化，合作成果不斷湧現，傳統友好深入人心。中方願同斯方一道，打造互尊互信、平等互利、穩定堅韌的中斯戰略夥伴關係，更好造福兩國人民。

習近平強調，下階段雙方可以重點做好4方面工作。一是鞏固戰略互信，堅定相互支持。儘管中斯兩國政治體制不同，但雙方能夠尊重各自選擇的發展道路，堅持友好合作的雙邊關係主旋律，這是中斯關係健康快速發展的基礎。中方讚賞斯方恪守一個中國原則，願繼續同斯方充分照顧彼此核心利益和重大關切。二是深化互利合作，促進共同發展。斯洛伐克積極參與共建「一帶一路」和中國—中東歐國家合作，取得豐碩成果。雙方要進一步用好兩國政府間合作委員會等機制，為深化兩國

合作提供政策支持，挖掘清潔能源、數字經濟、機器人製造、人工智能等新興產業和前沿領域合作潛力，打造更多合作新亮點。三是增進民心相通，廣續傳統友誼。拓展文化、體育、旅遊、青年、地方等領域合作，便利人員往來，繼續鼓勵兩國青年開展交流，在互學互鑒中增進了解、收穫友誼。四是捍衛國際公平正義，改革完善全球治理。加強多邊協調，堅定維護以聯合國為核心的國際體系和以國際法為基礎的國際秩序，攜手推進平等有序的世界多極化、普惠包容的經濟全球化，推動構建人類命運共同體。

斯方：願積極推動歐中合作

佩列格里尼表示，斯方高度評價中國在習近平主席領導下取得舉世矚目的發展成就，中方制定並接續實施五年規劃，穩紮穩打推進中國式現代化建設的能力令人欽佩，值得借鑒。斯方珍視兩國戰略夥伴關係，堅定奉行一個中國原則，期待同中方增進互信、加強合作、深化友誼，拓展合作新領域，在經貿、人工智能、數字經濟、機器人、新能源等領域取得更多合作成果，更好造福兩國人民。歡迎中國企業赴斯投資合作。作為歐盟成員國，斯方願積極推動歐中合作，通過對話協商妥處分歧。斯方高度重視和讚賞中國的國際地位和影響，願同中方堅持多邊主義，維護聯合國憲章宗旨和國際法，促進地區和世界和平穩定。斯方完全



● 7月28日上午，國家主席習近平在北京人民大會堂同來華進行國事訪問的斯洛伐克總統佩列格里尼舉行會談。 新華社

贊同習近平主席在2026世界人工智能大會上提出的理念和倡議，願同中方密切協調，加強人工智能全球治理，使之真正造福全人類。

亞歐最快海運 中歐北極快航擬周班化

每周從寧波舟山港啟航一班 覆蓋歐洲主要工商業消費市場

去年9月23日，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）從寧波舟山港出發，經北極航道20天後抵達英國費利克斯托港，順利完成首航。近日，該航線運營方海傑航運表示，在今年8-10月北極通航窗口期，將推出常態化周班運營，共投入7艘集裝箱船舶，執行8個固定往返航次。這是行業內首次實現固定周期的穿越北極集裝箱班輪服務，標志着北極快航成為擁有固定班期、連續運力和標準化服務的物流產品。

● 香港文匯報記者 王莉 浙江報道

根據海傑航運公布的計劃，2026年中歐北極快航航線國內集散網絡覆蓋大連、青島、上海、太倉、福州、南沙等港口，以寧波舟山港作為核心樞紐集中裝船；歐洲端主力掛靠英國費利克斯托港，再通過支線網絡輻射鹿特丹、威廉港、格丁尼亞等西北歐、東歐關鍵口岸，完整覆蓋歐洲主要工商業消費市場。與2025年首航相比，無論是國內集散網絡還是銜接的歐洲港口數量都有所增加。

據目前已公布的航次計劃，2026年首個航次將於8月15日從寧波舟山港啟航，9月5日抵達英國費利克斯托港口。隨後，每周從寧波舟山港啟航一班。最後一個航次計劃於10月3日駛離寧波舟山港，10月24日抵達費利克斯托港口。

海傑航運首席運營官李曉斌表示，全球集裝箱運輸市場正在發生結構性變化。貨主對運輸時間、供應鏈控制力和航線選擇的要求持續提高。點對點快航、區域直達和多式聯運產品正在獲得更多市場空間。

較傳統航線縮時過半

「現在正是「黑五」和聖誕用品的交付季，萬一由於船期原因趕不上交貨給客戶的話，很多商家可能一年都白幹了。」義烏盈合物流負責人表示，目前雷爾木茲海峽局勢變化莫測，導致傳統航道受阻、運費飛漲、時效不穩，中歐北極快航常態化周班運營為不少義烏外貿商戶出海增加了選項。

對比傳統航線，經蘇伊士運河約40天，繞行好望角約50天，而中歐北極快航將航行時間縮短至20天，成為亞歐之間最短海上通道。同時，該航線全程規避蘇伊士運河擁堵、紅海地緣擾動、海盜侵擾等隱患。極地的天然低溫則是該航線的獨有優勢，可有效降低「新三樣」、儲能櫃等產品的損耗率。

「去年還在觀望，今年有點坐不住了。」寧波美博進出口負責人石瑜坦言，今年以來，受中東局勢影響，運往歐洲的產品屢屢遭遇甩箱、換船等情況而導致延期，產生損失。同時，傳統航線的運費也在不斷上漲，艙位也非常緊張，中歐北極快航成為了她的「備選」新通道。

極地優勢減少儲能櫃等損耗

去年已使用過該航線運輸貨物的某儲能企業負責人表示：「以往大型儲能設備走傳統海運周期漫長，項目交付經常滯後。而儲能項目有明確的施工和併網節點，一旦錯過項目交付或渠道補貨窗口，損失的遠不止一筆運費。同時，航線低溫運輸能夠減少戶儲電池老化損耗。這條差異化高時效航線填補了我們中歐大件儲能物流空白。」



優勢一：運輸時長大幅壓縮
以上海—鹿特丹航線測算：北極航道比蘇伊士運河航線節省約3,000海里、15天航程；比好望角航線節省約6,800海里、25天航程。中國內地港口至歐洲波羅的海核心港口航程縮短近三分之一，有效提升貨物周轉效率。
優勢二：航線通行安全穩定
全程繞開紅海、馬六甲海峽等高風險海域，可規避蘇伊士運河擁堵、紅海地緣擾動、海盜侵擾等傳統航線多發隱患，穩定保障外貿訂單按期交付。
優勢三：航道具備天然低溫冷鏈條件
適配光伏、儲能、精密機電等高附加值貨物恒溫運輸，貨品損耗率更低，更好保障出口貨品品質，為中歐外貿搭建起安全、高效、低碳的「冰上快車道」。

整理：香港文匯報記者 王莉

北極航道三大核心優勢

打破單一航線依賴 多維度增全球貿易韌性

專家解讀

全球首條中歐北極集裝箱周班航線即將開通。中國人民大學重陽金融研究院院長、全球領導力學院院長王文日前接受今日俄羅斯（RT）專訪時表示，北方海航道的核心價值在於為歐亞貿易體系提供一個獨立的、具有戰略意義的備用通道，從多個維度增強全球貿易的韌性。

對於北方海航道貨運航行常態化能為全球貿易帶來哪些經濟利益，王文表示，這是一次具有歷史意義的全球貿易事件，將給亞歐貿易體系帶來多方面實質性的經濟利益。北方海航道從傳統的臨時試運行轉變為標準化的常態運營，顯著優化了亞歐貿易物流效率，並有效降低了貿易成本。

縮短商品周轉周期 降低貿易成本

王文說，與傳統航線相比，北方海航道將航程縮短了25%到35%，使亞洲至歐洲的運輸時間減少了10到20天，這大幅縮短了企業的商品周轉周期，降低了營運資金和倉儲成本，有助於外貿企業提升出口競爭力。因此

這對北歐、遠東以及亞歐北部地區的城市而言是非常有利的，給開展亞歐貿易的企業也能帶來直接的經濟效益。

王文認為，這條北方海航道對「全球南方」和全球貿易格局有深遠影響。對「全球南方」而言，北方海航道最大的意義在於擺脫對單一航線的依賴。眾所周知，過去亞歐貿易在很大程度上依賴馬六甲海峽、紅海和蘇伊士運河。而這些航線容易受到地緣政治緊張局勢的影響。戰亂、海盜活動與封鎖，時常對東南亞、南亞和非洲的對外出口貿易造成影響。新的北方海航道提供了一個更安全、更短的替代路線，為發展中國家與歐洲的貿易提供了更多選擇，從而帶來更穩定的供應鏈和更低的物流成本。對於全球貿易格局而言，北方海航道已經完全打破了過去幾十年高度依賴傳統南方航線的單一貿易路線格局，形成了南北並行的新型貿易體系。

「全球貿易重心已顯著向北轉移」

「我認為在未來，全球貿易的重心已經顯

著向北轉移，隨着東北亞、北歐以及俄羅斯—北極地區的經濟發展水平持續上升，傳統的地中海—中東主導路線的戰略影響將會相對下降。所以我認為總體上，北方海航道不僅為發展中國家提供了突破障礙的機會，也為全球貿易秩序從西方主導轉向更為多元和平衡的新格局提供了可能。」王文說。

王文還表示，未來北方海航道將給國際貿易企業帶來極大助益。「從全面預測的角度來看，未來幾十年裏，我們不得不承認，蘇伊士運河仍將繼續承擔亞洲與歐洲之間絕大多數的貨運任務。北方海航道不會搶奪蘇伊士運河作為主要航道的地位，反而會分擔東亞與北歐之間對時間高度敏感的貨物運輸壓力。」他認為，最終會形成南北雙航線格局，南線處理大宗的一般貨物，北線處理更高價值的緊急貨物。

「我認為北方海航道的核心價值在於為歐亞貿易體系提供一個獨立的、具有戰略意義的備用通道，從多個維度增強全球貿易的韌性。」王文說。 ● 人大重陽微信公眾號



● 今年8-10月北極通航窗口期，將推出常態化周班運營。圖為去年中歐北極快航首航在寧波舟山港裝載貨物。 資料圖片



● 這是去年10月13日在英國費利克斯托港拍攝的印有「費利克斯托港歡迎中歐北極快航」字樣的集裝箱。 網上圖片

中歐班列開行破 13 萬列 貨值超 5200 億美元

香港文匯報訊（記者 任芳韻 北京報道）香港文匯報記者28日從國家發展改革委中歐班列專題新聞發布會上獲悉，截至2026年6月，中歐班列重箱率已連續46個月保持100%。回程與去程開行比例接近1：1，開行結構更加趨於均衡。中歐班列開行規模從2016年的1,702列增長至2025年的20,022列，年均增速超30%，目前單月即可實現2016年全年開行量。截至目前，中歐班列累計開行量已突破13萬

列，運送貨值超5,200億美元。

已鋪畫 96 條線路 通達歐洲 26 國 236 城

國家發展改革委開發司司長梁林沖介紹，今年6月，歐洲被一場破紀錄的熱浪席捲，對空調製冷需求爆發式增長，中國空調在當地供不應求，美的、格力等空調廠商把補貨通道從海運切換到中歐班列，運輸周期從40天壓縮到15天左右，搭建

起了中歐貿易「快車道」。他提到，中歐班列已成為深化歐亞互聯互通的重要載體，目前已鋪畫96條運行線路，通達歐洲26個國家236個城市，構建了暢通高效、多向延伸、海陸互聯的通道網絡。

梁林沖指出，中歐班列已成為保障國際運輸通道暢通的「穩定器」。每當面臨亞歐間海運航線運行受阻、國際供應鏈遭受衝擊等突發情況，中歐班列就成

為國內外企業應對通道危機的重要選擇。此外，中歐班列成功開闢跨裏海國際運輸、經土耳其進入歐洲、經俄羅斯聖彼得堡港到達德國等新運輸路徑，為企業提供了多元化、韌性強的通道運輸服務。

據悉，目前，中歐班列運送的53個門類、5萬多種商品中，汽車汽配、機械設備、電子電器等高附加值貨物已成為中歐班列出口的主要貨源。國鐵集團貨運部兼物流中心主任吳兆新表示，國鐵集團與海關部門密切合作推廣應用「鐵路快通」模式，口岸通關時間縮短到30分鐘以內，最快幾分鐘就可完成。