

編者按

中遠海運特運宣傳部北極航線負責人透露，7月上旬公司將再派商船出征「北極航道」。國務院年初發表的《中國的北極政策》白皮書強調中國是北極事務重要利益攸關方，並倡導合理利用北極資源，共建「冰上絲綢之路」。隨着中遠船隻行走北極航

道常態化，加上早前俄羅斯總統普京訪華期間明確提出「加強中俄北極可持續發展合作」，釋放北方海航道潛力，冰絲發展前景更加廣闊。《冰上絲路系列》從區域合作、港口建設和科技護航等方面向讀者剖析冰絲發展的現況、未來和挑戰。

## 極地航運聯歐亞 中俄闢東北亞經濟走廊

# 冰絲啓「北合作南開放」新局

2013年「永盛」輪首航北極航道(總航程7931海里共27日)



去年12月8日，在攝氏零下36度嚴寒下，亞馬爾項目一期工程液化天然氣裝船外運儀式，於俄羅斯北極亞馬爾半島薩別塔港口舉行，俄羅斯總統普京於儀式上致辭說，正由於中國夥伴的實質性參與和精誠合作，才實現我們共同勝利。一直以來，俄羅斯對與中國共拓冰上絲路表現積極，今年6月8日普京來華訪問，中俄聯合聲明提及加強中俄北極可持續發展合作，包括支持雙方有關部門、機構和企業在科研、聯合實施交通基礎設施和能源項目，開發和利用北方海航道潛力、旅遊、生態等方面開展合作。聲明有關表述，有望將中俄冰絲合作提升至前所未見的高度。

大公報記者 宋偉、丁春麗、周琳

常言道路是人行出來的。2013年8月8日「永盛」輪從大連港始發，歷時27天航行成功抵靠荷蘭鹿特丹港，成為中國首艘經北極「東北航道」完成亞歐航線的商船。擔負首航任務的「永盛」輪船長張玉田對當時準備工作記憶猶新：「要穿越環境惡劣、高寒冰封的北極航道船舶的硬件狀況十分關鍵。」張玉田說，遇上極端天氣海水結冰，堵塞冷卻海水進口閥箱，嚴重情況會造成設備癱瘓無法使用。「項目組人員迅速進行專題研究，決定對海水閥箱吹通管路進行改造，臨時加裝一個小型電鍋爐。」

時隔兩年，「永盛」輪再度從大連港出發，成功完成「再航北極、雙向通行」任務。自2013年「永盛」輪首航以來，近年來利用窗口期常態化航行北極的中國商船初具規模，中國商船已十數次往返於北極東北航道。2017年8月末，滿載出口歐洲的地鐵盾構機、風電設備等貨物的「天健」輪，踏上北極東北航道前往歐洲的旅途。

### 「土地盡頭」啟動超級工程

2017年9月12日中午，航向歐洲的「天健」輪和自歐洲返航的「天樂」輪於楚科奇海與東西伯利亞海交界處的德朗海峽西口相遇。其間兩船駕駛台鳴笛、升國旗，兩船船員列隊致意拍照留念。「天健」輪船長沈建新向大公報說，「兩船距離最近時，都能互相聽到對方



▲「永盛」輪船長張玉田對進入北冰洋冰區旅程歷歷在目 中遠海特供圖

船員的致意和問好聲。」這已是2017年中國商船第三次在北極相會。

北極擁有全球未探明石油蘊藏量逾百分之十、天然氣比例更達三成。「北極航線」一旦全面開通，北極地區將成為當今世界另一個重要的能源輸出地。吉林大學東北亞研究院朱顯平教授告訴大公報，「冰上絲綢之路」的價值更多關乎中國投入到北極開發這一事業中，中俄共同開發北極地區是成功先例。中俄亞馬爾項目啟動5年來，在俄、法、中三方股東共同努力下，來自全球15個國家的建設者克服諸多困難，在北極拔地建起全球最大液化天然氣(LNG)極地超級工程。

### 承運1.8萬噸油氣項目模塊

亞馬爾半島在涅涅茨語中意為「土地的盡頭」，位於俄羅斯西伯利亞平原西北部，臨近北極。「祥雲口」輪是中遠第3艘自東往西穿越北極東北航道的船舶。「2016年「祥雲口」航行北極東北航道時，船上承運的貨物是亞馬爾項目3個集成模塊，每個高近60米高，重近6000噸，總價值在人民幣億元以上。」時任「祥雲口」輪船長陳曉軍告訴大公報，該輪承運特殊高價值的貨物，對途中航線上的氣象要求有嚴格標準。

中國著名學者胡鞍鋼是「一帶一路」倡議設想的提出者，他認為，中國在北極航道貿易開放上具有投資、工程建設等方面優勢突出。隨着海南自由貿易港、粵港澳大灣區等南方港口的發展，中國將形成向南以海南為基地、向北以東北地區為基礎，朝向北極航道的「北合作、南開放」的新型開放格局。他補充，中俄在北極上的合作，有利率先建設出中國—韓國—日本—蒙古—俄羅斯的「東北亞經濟走廊」，爭取打開中國向北對外開放新局面，同時為大規模基礎設施和城鎮化建設提供物質和資金保障，解決北極理事會中長期發展項目資金不足困境。

### 中俄共建冰絲醞釀多年



▲去年12月8日，普京出席亞馬爾項目首批LNG裝船慶典，他親自自動裝船鍵，項目首條生產線產出的LNG注入停靠薩貝塔港的破冰運輸船 資料圖片

#### 2015年12月18日

中俄總理第二十次會晤聯合公報中，「冰上絲綢之路」雛形已經出現，當中提到加強北方海航道開發利用合作，開展北極航運研究，簽署關於實施亞馬爾液化天然氣項目的合作協議之議定書

#### 2016年11月8日

中俄總理第二十一次會晤聯合公報，對有關表述變為「對聯合開發北方海航道運輸潛力的前景進行研究」

#### 2017年5月

在「一帶一路」國際合作高峰論壇上，俄羅斯總統普京提出：「希望中國能利用北極航道，把北極航道同『一帶一路』連接起來。」

#### 2017年7月4日

習近平總書記在莫斯科會見俄羅斯總理梅德韋傑夫時明確提出「冰上絲綢之路」這一概念。習近平表示，「要開展北極航道的合作，共同打造『冰上絲綢之路』，落實好有關互聯互通項目。」

#### 2018年6月8日

俄羅斯總統普京來華訪問，其間中俄發表聯合聲明，提及加強中俄北極可持續發展合作

大公報整理

## 破冰船近距護航 奮戰13小時脫險

【大公報訊】記者宋偉大連報道：2013年8月8日「永盛」輪從大連港始發，歷時27天艱難航行成功抵靠荷蘭鹿特丹港。在「永盛」輪船長張玉田看來，航行北極東北航道確實面臨很多困難，它的自然條件彷彿天塹般橫亘在北冰洋，唯勇敢者才能征服。

「面對一切未知的北極航道，安全是順利完成首航的關鍵。」「永盛」輪進入北冰洋冰區後，船長張玉田幾乎通宵達旦堅守在駕駛台。他憶述印象最深的是2013年9月1日晚至次日清晨，那13個小時不眠之夜。其時，「永盛」輪航行在維科基茨基海峽時遭遇大面積浮冰

，冰區綿延上百海里，冰密集度達90%以上，張玉田要指揮船隻不斷調整航行路線。「海面上的冰已經連片，很難再找到空隙，很多深灰色冰丘露出水面四、五米高。破冰船過後，開出的航道很快又被密密麻麻的冰塊覆蓋。」在堅冰密集攔阻下「永盛」輪速度持續下降到不足3節，與破冰船距離接近1海里。

張玉田指令引航員着破冰船停車等候，兩船距離不得超過0.4海里。經20多分鐘艱難前行兩船慢慢接近，在破冰船近距離護衛下「永盛」輪船速又慢慢爬升到7節，經13個小時連續奮戰終順利駛出冰區，安然渡過首航「危險地帶」。

## 航程少九天 加強中歐經濟互補

【大公報訊】記者宋偉大連報道：「當得知中遠海運有開拓北極航線的意向後，作為重要的參與者和支持者，大連港積極配合聯繫中方貨主，頻繁走訪腹地各大鋼廠組織貨源。」

全程參與「永盛」輪首航業務的大連港股份業務經理孫玉全回憶當時情況說，北極航道之前沒有商船走過，能否保證給海外客戶的鋼材如期抵達是中方貨主一大心結。

## 拉動大型基建 促進極地經貿

【大公報訊】記者宋偉大連報道：「北極航線開通後，將加強中國與美國、加拿大、俄羅斯、挪威等北極國家之間的經濟聯繫，促進雙邊和多邊經貿往



▲2017年9月12日，在德朗海峽西口拍攝的與「天健」輪相遇的「天樂」輪 資料圖片

來，促使中國與北極國家已有合作的進一步加深。」

大連海事大學極地海事研究中心主任李振福表示，開發北極航線，必然引發北冰洋沿岸港口、倉儲、道路、管道、冰區船舶、煉油基地等基礎設施的大規模建設及移民，將為中國與航線沿線國家開展建築材料、工業產品的出口貿易與工程承包等合作提供新機遇。

北極地區油氣資源豐富，有「第二個中東」之稱。李振福說，北極圈內石油儲量為900億桶，天然氣儲量為47.3萬億立方米，擁有豐富的鎳、鉛、鋅、銅等戰略性礦產資源。北極航線開通後，對外輸出北極能源將更便利。