

成本比班列降30% 快蘇伊士運河22天

「中歐北極快航」首航

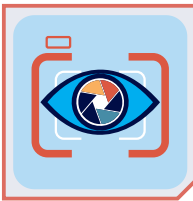
船隻	「伊斯坦布爾橋」貨輪（66781載重噸）
船東	中資航企海傑航運有限公司
起點	中國寧波舟山港北侖港區
終點	英國弗利克斯托港
走線	北極東北航道
出發日期	9月23日凌晨4時30分
預計抵達	10月10日
需時	單程僅需18天，比蘇伊士航線省時過半
碳排放	較蘇伊士航線減少30%
貨運量	逾4000標準箱
貨品種類	電商產品、儲能櫃、高附加值電池產品

大公報整理

►全球首條中歐北極集裝箱快航航線「中歐北極快航」日前從寧波舟山港啟航，「伊斯坦布爾橋」貨輪取道北極東北航道駛往英國弗利克斯托港，單程僅需18天，比蘇伊士運河航線節省22天。



中歐北極快航 寧波18天抵英



新聞熱話

「西班牙、意大利客戶要貨急，我們幾十款產品都會通過中歐北極快航輸歐。」日前，全球首條中歐北極集裝箱快航航線（下稱「中歐北極快航」）從寧波舟山港正式啟航，「伊斯坦布爾橋」貨輪取道北極東北航道駛往英國弗利克斯托港，單程僅需18天，比蘇伊士運河航線節省22天，碳排放減少30%，相比中歐班列成本節省30%

以上。紅海危機影響蘇伊士運河航線，加上中歐班列波蘭早前遇堵，作為「冰上絲綢之路」構想的具體實踐，中歐北極快航是中國維護全球供應鏈穩定的重大貢獻。

首航貨主之一、思格新能源股份有限公司物流採購經理周楚婧在首發儀式上表示，這次出口的儲能設備將通過荷蘭銷往歐洲各地，每集裝箱貨值約30萬美元，鋰電池運輸對時效性和安全性要求極高，貨輪航行在0℃到15℃的「天然冰箱」中，可謂「雙重保障」。



掃一掃有片睇

大公報記者 王莉

新航線 開通意義

- 1 強化中國全球航運影響力
- 2 實踐中國「冰上絲綢之路」構想

- 3 增強中國供應鏈韌性與自主性
- 4 為中國乃至世界提供更安全貿易通道

- 5 契合中國綠色發展戰略
- 6 支撐中國「雙循環」新發展

大公報整理

9月23日凌晨4時30分，運載4000多個標準箱的「伊斯坦布爾橋」貨輪，從寧波舟山港北侖港區啟程，取道北極東北航道經白令海峽直達歐洲，把中國與英國最大港口弗利克斯托港之間的海運時效縮短至18天。去年底開通的舟山港至德國威廉港點對點的「中歐快航」，被視為最快中歐航線，航程需要26天。

比中歐班列還快一周

談及開通這條航線的初衷，海傑航運（香港）有限公司CEO李曉斌表示，當前國際形勢複雜多變，物流供應鏈挑戰也層出不窮。「中歐北極快航所經區域政治經濟形勢相對穩定，減少海盜和擁堵以及戰爭波及的風險隱患，提升航運公司船隊航行的安全系數，打通『冰上絲綢之路』，確保中歐供應鏈『第三通道』安全。」

2017年7月，習近平主席在出訪俄羅斯時首次提出「冰上絲綢之路」構想。2018年，《中國的北極政策》白皮書發布，以文件形式提出與各方共建「冰上絲

綢之路」。中歐北極快航不僅讓寧波、上海、青島等中國港口與弗利克斯托、鹿特丹、漢堡等歐洲樞紐港口無縫對接，還實現東南亞貨物和韓國貨物集結轉運，增加亞洲對外貿易量。

首航貨主之一、浙江義烏丹松電器有限公司負責人陳宏向《大公報》形容，北極快航時間短、效率高、安全性強，它的開通為「中國製造」出口歐洲增加新選擇。「相比中歐班列25天、蘇伊士運河40天及好望角航線約50天的運輸時間，中歐北極快航具有絕對優勢，相比中歐班列單櫃成本約7000美元節省30%以上。這給『中國製造』出口歐洲多了一個非常好的選擇。」陳宏振奮地說。

航線夠「冷」運送「新三樣」更安全

中歐北極快航的航道核心段位於北緯70°以北，「冷」是其獨特優勢。「航行在0℃到15℃的『天然冰箱』中，可保障產品的安全和品質，降低冷藏成本。熱敏貨物運輸更安全。」李曉斌介紹，首航

4000多個集裝箱內，除高時效的跨境電商產品之外，還有高附加值的儲能櫃、有安全性要求的動力電池等「新三樣」產品，總貨值2億美元。

倘全年通航 可往返中歐16趟

據測算，經中歐北極快航運輸，中國新能源企業的歐洲業務庫存量可降低40%。「以往歐洲客戶往往因交貨期長猶豫不決，18天直達讓他們更加願意選擇中國供應商。」蔚來汽車供應鏈相關負責人表示。該公司擬經中歐北極快航，擴大對挪威、荷蘭等市場出口，明年預計交付量將大增30%。

李曉斌表示，將完善新造冰區加強型船舶規範和設計，努力實現中歐北極快航全年通航的規劃，中歐北極快航預計全年可往返運營16趟。亞夏出海研究院創始人、中國跨境電商50人論壇成員程桂良分析指出，隨著運營常態化，運輸成本逐步下降，這會是一條非常穩定、不受太多地緣政治影響的中歐航線。

破解「陸路依賴」 對沖地緣風險

專家 解讀

據央視報道，波蘭總理圖斯克表示，將於25日凌晨重新開放與白俄羅斯的邊境口岸。這意味着，在波蘭與白俄羅斯接連的馬拉舍維奇和布列斯特地區，中歐班列能繼續前行。

中國人民大學國際事務研究所所長王義桅向大公報記者表示，波蘭關閉邊境導致中歐班列大量滯留、中歐傳統貿易線路受阻，凸顯中歐北極快航開通的迫切性與戰略價值。

有利開展科考 推動海底基建

王義桅表示，這一「冰上絲綢之路」的開闢，本質是破解「陸路依賴」、對沖地緣風險的關鍵落子。北極航線正從物流通道升級為中歐合作的「戰略紐帶」，在大國博弈中為供應鏈穩定與

多邊協作提供更堅實支撐。當前中歐班列已因俄烏衝突持續承壓，而中吉烏鐵路等替代陸路通道尚需較長的建設周期，北極航線直接提供替代解決方案，不僅物流成本低於鐵道運輸，且避開東歐等敏感地區，憑藉「短時效、省成本、低地緣敏感度」的優勢，能快速分流高端製造、跨境電商等時效敏感貨物，緩解陸路中斷衝擊。

「中國作為聯合國安理會常任理事國，對於全球治理負有廣泛的責任。」王義桅談到，北極航道不止是航運通道，更是多維戰略網絡的核心樞紐，深度開發北極航道對開展科學考察、研究氣候變化、海底光纜等基礎設施建設等都有長遠意義。例如，北極航行採用了低硫燃油，大大降低了碳排放，有利於綠色技術的快速落地應用。

大公報記者郭瀚林

中歐北極快航



Q 穿越北冰洋，天方夜譚？

A 受地理條件和地緣政治因素限制，十年前，西方航運界仍認為在2040年甚至2050年前不會出現北極集裝箱航運。

Q 中歐北極快航，創造歷史？

A 當前，巴拿馬運河和蘇伊士運河等通道承受巨大壓力。中歐北極快航是利用技術改造自然，為人類服務的新嘗試。

Q 中歐貿易路線，前景不明？

A 波蘭一度關閉與白俄羅斯邊境口岸，導致超130列中歐班列在白俄羅斯一側的布列斯特口岸滯留。

Q 共建「冰上絲路」，一呼百應？

A 中歐北極快航誕生並非偶然，中歐不斷增長的巨大貿易需求如同「催化劑」。「伊斯坦布爾橋」貨輪首航，契合歐洲聖誕季備貨需求。

資料來源：環球時報

全球航運從「運河時代」邁向「極地時代」

【大公報訊】環球時報23日發表社評，題為《「中歐北極快航」的意義遠超一條新航道》。文章指出：9月23日凌晨4時30分，「伊斯坦布爾橋」貨輪從寧波舟山港北侖港區啟程駛往英國弗利克斯托港，標誌着全球首條中歐北極集裝箱快航（「中歐北極快航」）正式通航。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，更展現了中國在北極事務中一直秉持的合作與發展理念。

當前，巴拿馬運河、紅海和蘇伊士運河等關鍵海運通道正承受着前所未有的壓力。就在幾天前，

波蘭關閉與白俄羅斯的邊境口岸，導致超130列中歐班列在白俄羅斯一側的布列斯特口岸滯留。中歐北極快航的開通，為中歐貿易提供了多元的路線選擇，增強了全球供應鏈的韌性。

「一帶一路」倡議獲國際共鳴

中歐北極快航的誕生並非偶然，中歐之間不斷增長的巨大貿易需求扮演了「催化劑」的角色。這次「伊斯坦布爾橋」貨輪上裝載的，既有儲能櫃、動力電池等新興產品，也有4000多個跨境電商包裹，精準契合歐洲聖誕季備貨高峰的需要。與此同

時，中歐北極快航也是中國與沿線國家共建「冰上絲綢之路」的重要實踐成果，彰顯共建「一帶一路」倡議獲得了更多的國際共鳴。

近年來，一些國家將北極視作自己的「後花園」，圍繞這區域展開能源爭奪、加強軍事部署。「冰上絲綢之路」從創意到落地，打破了幾乎被領土邊界爭議、戰略武器對峙和油氣開發搶奪定義的「北極敘事」，證明了北極完全可以成為人類攜手合作、共同發展熱土，而非零和博弈的戰場。中歐北極快航的開通，從根本上說，建立在沿線國家互信日益增長的基礎之上。展望未來，北極航道的全面發展需要

完善的基礎設施支持，也需要建立涵蓋航道管理、環境保護、危機應對等多個相關領域的國際合作機制。這些都凸顯了多邊治理的緊迫性。

冰絲為北極開發提供新範例

在推動全球航運從「運河時代」向「極地時代」發展的過程中，中歐北極快航的誕生補上了一塊關鍵的拼圖。「冰上絲綢之路」不僅為世界航運補充了一條新航道，為北極開發提供了一個新範例，也為不同文明、不同制度、不同道路國家間的「同球共濟」提供了一種新思路。