



破冰

全球首条「中欧北极快航」启航记

撰文 单玉紫枫 卢听炎
摄影 徐诚 孙宇卓

昨日下午，参加完全球首条中欧北极集装箱快航航线开通仪式后，货主代表、思格新能源股份有限公司物流采购经理周楚婧快步走向大巴。透过车窗，她依依不舍地看向宁波舟山港码头边的“伊斯坦布尔桥”轮。

“船上有我们的一个集装箱，价值约30万美元的储能产品。以前货物走苏伊士运河，40多天的航程，总怕赶不上欧洲客户的备货节点。现在好了，18天左右直达！”她身后，码头工人正协作装载最后一批集装箱。这些产品预计于10月10日抵达英国弗利克斯托港，能赶上欧洲圣诞季的备货高峰。

这艘货轮即将踏上跨越北冰洋的新航程，标志着习近平主席提出的“冰上丝绸之路”构想，正式迈入实质性运营阶段。

从构想到通航，这条冰上航道展现了中国对外开放的坚定步伐。2017年7月，习近平主席在中俄高层互访中首次提出“冰上丝绸之路”，明确要开展北极航道合作；2018年，《中国的北极政策》白皮书发布，进一步勾勒出共建北极航道的蓝图。

如今，“伊斯坦布尔桥”轮即将驶过的北极东北航道，正是这一蓝图的关键一笔——它从宁波舟山港出发，经白令海峡穿越北冰洋，单程预计18天就能抵达英国弗利克斯托港，比中欧班列缩短7天左右，较苏伊士运河航线缩短22天，较传统好望角航线节省32天，碳排放预计降低50%。这样的效率与低碳优势，不仅让“冰上丝绸之路”从概念变成了看得见的物流通道，更让中国参与全球治理的诚意有了具象载体。

在全球贸易受地缘政治、航道拥堵等因素影响的当下，这条航线不只是“抄近路”，更是中国为稳定全球供应链拿出的务实方案，彰显着与世界共建共享的大国担当。

对企业和产业而言，这条新航道是打开国际市场的“快车道”。不同于传统航线以大宗商品为主，“中欧北极快航”专门瞄准跨境电商与高附加值货物。船公司负责人、海杰航运（香港）有限公司首席运营官李晓斌介绍，首航船位早已全部订罄，货轮上既有日用品、服装等民生商品，更有动力电池、储能设备等“新三样”产品。这些货物以前走传统航线，要等上40天甚至更久，如今18天左右就能直达欧洲，不仅能精准衔接欧洲圣诞季的备货高峰，还能帮企业减少库存积压。

就像货主代表周楚婧说的，“货物早一天到，就能早一天抢占市场，资金周转也更灵活”。从更宏观的视角看，这条航线为中国高端制造、新能源产业搭建了更便捷的“出海”通道，让中国制造业能以更快速度、更低成本触达全球市场，这正是我国践行“双循环”新发展格局的生动实践——既畅通国内产业与国际市场的连接，也为企业应对全球贸易不确定性提供了底气。

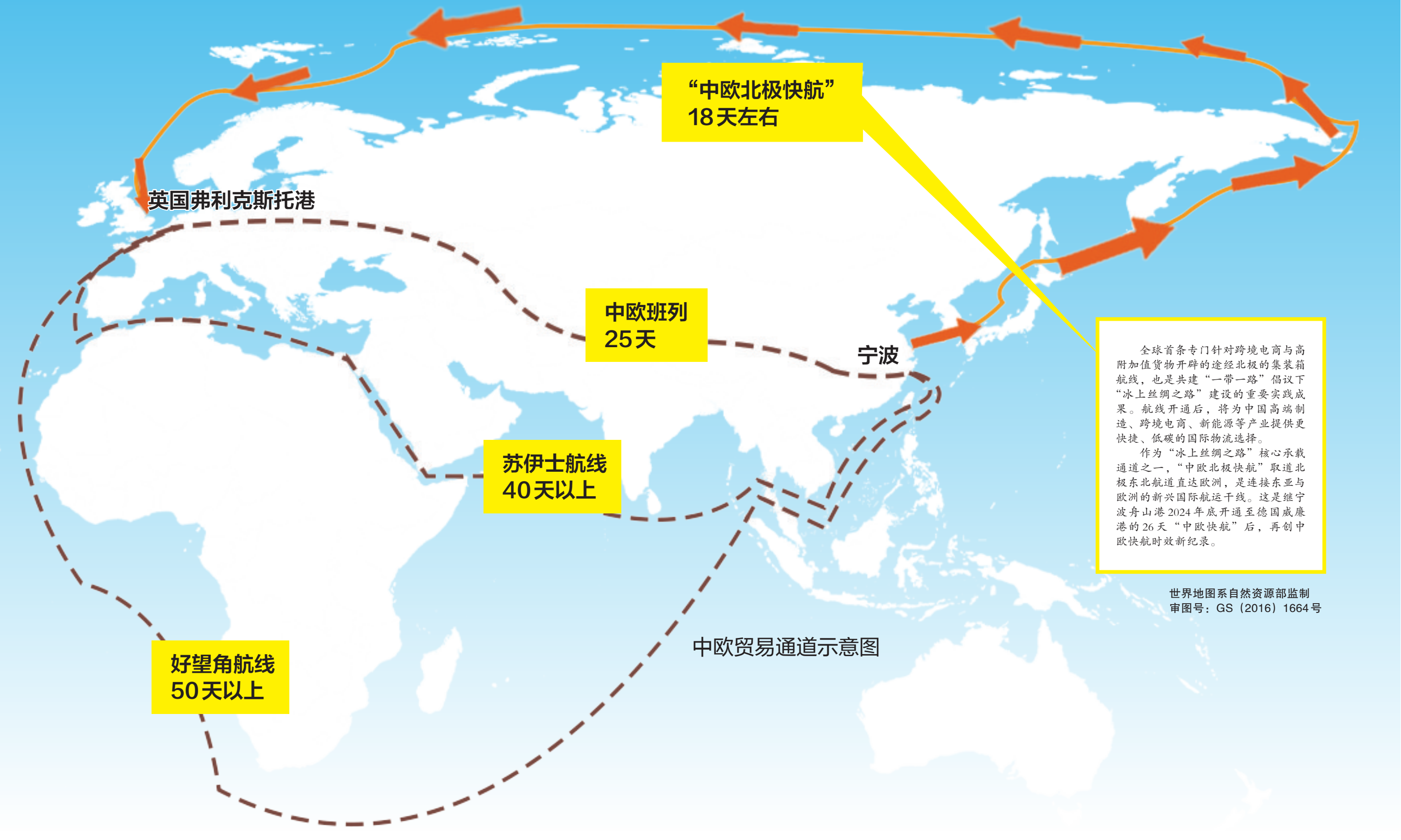
对宁波舟山港乃至全球航运格局来说，这条航线的意义远超“多一条通道”。作为货物吞吐量全球第一、集装箱吞吐量全球第三的世界大港，宁波舟山港此前已连通太平洋、大西洋、印度洋，此次北极航线的开通，补上了全球航线网络的“最后一块拼图”，让它成为少数能覆盖四大洋的港口枢纽之一。

更重要的是，北极东北航道的商业化运营，正在悄悄减少亚欧贸易对传统路径的依赖。过去，亚欧货物运输多依赖苏伊士运河或好望角航线，不仅耗时久，还常受海盗、区域冲突等风险影响；如今，北极航线航行环境相对稳定，受突发事件干扰少，能为全球贸易提供更多选择。

浙江海港物流集团有限公司党委书记、董事长孙雪君介绍，从长远看，随着全球气候变化带来的北极通航条件改善，这条航线或许会成为更多企业的优先选择，推动全球航运从“运河时代”向“极地时代”慢慢转型。作为这条航线的起点，宁波舟山港也将在全球港口竞争中占据更重要的位置，为构建“陆海内外联动、东西双向互济”的开放格局注入新动能。

今晨，当“伊斯坦布尔桥”轮在晨曦晨光中缓缓驶离码头，它身后留下的，不仅是宁波舟山港的绚烂灯火，更是一段新的丝路故事。

这条跨越北冰洋的航道，连接的不只是中国与欧洲的港口，更是中国与世界共同发展的愿景——在共建“一带一路”倡议的框架下，为构建开放型世界经济贡献更多中国力量。



一条航线改变了什么？

宁波舟山港：补齐全球航线网络上的“最后一块拼图”

全球首条中欧北极集装箱快航航线开通，对港口来说有什么意义？

浙江海港物流集团有限公司党委书记、董事长孙雪君认为，此次宁波舟山港引入北极航线的挂靠，为贸易运输提供了新选择，这条航线的运营，将进一步提升宁波舟山港的国际枢纽地位。

船公司：架起“冰上丝绸之路”

当前国际形势复杂多变，地缘政治格局扭曲，物流供应链面临的挑战层出不穷，如何更好地服务共建“一带一路”倡议与落实《交通强国建设纲要》实施，助力“双碳”目标落地，是海杰航运（香港）有限公司开通“中欧北极快航”的主要背景。其背后有着深刻的战略思考。

该公司首席运营官李晓斌介绍了这条航线的五大核心优势。首先，航程短，运输效率高。该航线从宁波舟山港至英国最大集装箱港口弗利克斯托港的直运段只需要18天左右，对比中欧班列的“25天+”，苏伊士运河航线的“40天+”，以及因红海危机绕道非洲好望角航线的“50天+”，运输效率在国际贸易中极具竞争力。

其次，时效快，物流供应链降本增效提速。通过“中欧北极快航”，货物的库存量可以大幅降低40%，资金占用成本大幅

提升宁波舟山港的国际枢纽地位。这条航线大大缩短了运输周期，而且北极航线航行环境相对稳定，受突发事件干扰的可能性低。从战略层面看，它可有效减少被封锁或限制的风险，保障运输自主性和安全性；长远来讲，还能推动贸易格局多元化发展，

减，更快的供应链响应速度可帮助企业跑赢市场。

第三，适合“新三样”商品运输。航线的海况温度非常适合热敏货物和时效性要求较高的商品运输，有效助力“新三样”出口。

第四，航线地缘环境相对安全。航线所经区域政治经济形势相对稳定，减少了海盗、拥堵、战争波及的风险隐患，提升了航运公司船队航行的安全系数，打通“冰上丝绸之路”，确保中欧供应链“第三通道”安全。

此外，碳排放减少。因航程缩短，碳排放较苏伊士航线减少约30%，较好望角航线减少约50%，对缓解全球气候变暖趋势有着积极意义，为实现可持续发展目标注入强大动力。

李晓斌认为，这条中欧之间的“第三通道”，架起了中国与欧洲主要贸易体之间的“冰上丝绸之路”，在历史性的集装箱运

输规模和历史性的极致运输时间的加持下，将大幅缩短两地之间的时空距离。此次首航不仅是企业勇于创新和实践的体现，更是我国参与全球极地治理、推动国际航运规则制定的一项重要行动。

下一步，海杰航运将在冬季非可航窗口期内，加快打造东欧快航产品，继续为客户提供最便捷的中欧物流通道，推出经过苏伊士运河的“海运+铁路”联运产品，可在25天内到达中欧班列各个通行站点，实现两个季节航线的联动替代和持续发展。

“长期看，我们计划于2026年投入更多的冰区加强型船舶运力，初步实现夏季通航区间的固定航线布置，并且在通航的实践基础上，完善新造冰区加强型船舶的规范和设计，通过冰区加强型集装箱船队的建设，努力实现“中欧北极快航”全年通航的规划。”李晓斌说。

船上装了哪些货？

昨日下午，“伊斯坦布尔桥”轮在宁波舟山港完成集装箱装载作业。

“伊斯坦布尔桥”轮上装载的货物品类很多，既有日用品、服装、零部件等产品，也有储能柜、动力电池等“新三样”产品，

抵达后将被运往欧洲各地。

据统计，欧盟目前是宁波口岸的第一大贸易伙伴，今年前8个月，宁波口岸对欧盟进出口总值达3307.4亿元，同比增长12%，约占宁波口岸进出口总值比重的18%。

如何快速通关？

为保障航线顺利开通，宁波海关一方面提前对接船公司、码头、航运企业，提供通关、物流等方面的政策咨询，另一方面优化船舶监管，通过海关物流监管业务全流程无纸化办理，保障船舶以靠泊、在港到离泊全过程畅通。

宁波海关充分借助“两步申报”“提前申报”等便利措施，通过绿色通道、预约加班等便民服务举措，不断提升口岸通关效率。

快评

“冰上丝绸之路”将重塑全球物流与贸易格局

袁明浩

从宁波舟山港出发，途经北极东北航道，驶向英国弗利克斯托港——随着“伊斯坦布尔桥”轮鸣笛启航，全球首条中欧北极集装箱快航航线开启首航。

这条航线的开通，标志着“冰上丝绸之路”从愿景变为现实，是中国在全球治理、气候变化应对与贸易流通体系重构中主动作为的深刻体现。

“中欧北极快航”的开通，补齐了宁波舟山港全球航线网络“最后一块拼图”，实现四大洋全面贯通，巩固了其世界级枢纽港地位。作为“交通强国”“海洋强国”的硬核力量，宁波舟山港正成为中国参与全球治理、服务国家开放大局的重要支点。

传统航线取道苏伊士运河或绕行好望角，面临航道拥堵、地缘冲突与成本高昂等多重约束。

而北极东北航道可将中欧航程缩短至18天，较传统航线大幅节省时间，实现物流效率的革命性提升，必将重塑全球物流与贸易格局。

“中欧北极快航”的开辟，是全球供应链体系的一次适应性重构，将为中国和其他沿线国家提供规避传统通道风险、增强经贸韧性的重大选项。

值得注意的是，海冰融化使北极通航窗口期逐渐延长，这警示人类必须在开发与保护之间寻求平衡。“中欧北极快航”与传统航线相比，可降低约50%的碳排放。中国选择在此刻推动北极航线的绿色化、低碳化，正是对

“人与自然和谐共生”理念的有力践行。

中国自2017年提出共建“冰上丝绸之路”以来，始终以负责任的态度，推动北极航道的和平利用与国际合作。“中欧北极快航”的开通，是中国实施“冰上丝绸之路”倡议的重要一步。它不仅服务于中国与欧洲之间的产品贸易，更通过低碳、高效的新航运模式，为全球治理贡献“中国方案”。

