



破冰

打通「冰上丝绸之路」

「中欧北极快航」

停靠英国弗利克斯托港 北京时间今日4时30分 始发宁波舟山港 历时20天

记者 单玉紫 冯瑾 金鑫 蒋博宁

20天，一艘巨轮划出的新航迹，正在改写世界航运格局。当地时间10月13日21时30分（北京时间14日4时30分），当“伊斯坦布尔桥”轮缓缓靠上英国弗利克斯托港三号码头，时钟仿佛被拨快——从此，中国与欧洲之间，除了经由苏伊士运河的百年航道与纵贯欧亚的“钢铁驼队”中欧班列之外，诞生了“第三通道”。

这是一条跨越北极圈的“冰上丝绸之路”。从全球货物吞吐量最大的港口宁波舟山港启程，穿越白令海峡，伴随着壮丽的极光，驶向北纬70°以上的冰域。这不仅是地理意义上的“破冰”，更是在全球贸易充满不确定性的迷雾中，一次战略性的突围。

码头上，桥吊长臂挥舞。约8个小时，“伊斯坦布尔桥”轮卸下部分集装箱后，又将启程前往德国汉堡港等欧洲核心枢纽。

一个时代正“卸”下注脚。它告诉世界：在充满不确定性的时代，中国开放的大门依旧会越开越大。



破冰 冰途上拓通途

“20天，比传统航线快一半，比中欧班列还要快一周。”海杰航运（香港）有限公司首席执行官官方称说，“这不是简单的提速，而是供应链的重塑。”

快，是这条航线最直观的优势。从宁波到英国，传统海运需要40天，而“中欧北极快航”仅用20天，精准衔接欧洲消费旺季。

“我们出口的储能设备，货值高、时效性强，走这条航线综合成本降了40%，抢出了市场窗口期。”思格新能源（上海）股份有限公司物流采购经理周慧娟说。

快，意味着资金周转加速。中国出口信用保险公司宁波分公司客户经理杨达说，航程压缩一半，意味着企业应收账款“暴露期”大幅缩短，资金占用成本下降，坏账风险也随之降低。

“船只顺利到港，证明了这不只是一条更快的航线，更是一套全新的物流解决方案。”熬夜关注首航直播，中国跨境电商50人论坛特邀专家研究员朱秋城感慨万千，“它让企业从‘囤货模式’转向‘快反模式’，推动整个供应链向精益化升级。”

北极航线的价值不仅体现在速度上，更在绿色转型中。该航线采用低硫燃油，单程碳排放量降低约50%，为“中国制造”贴上了“绿色标签”。

中国计量大学碳中和与绿色发展研究中心主任虞伟指出，“对那些运输环节碳排放占比相对较高的产品来说，碳足迹减少效果明显。”这种环保优势，让选择该航线的中国企业更能满足欧洲市场对供应链低碳化的要求。

再看布局，航线沿途停靠的港口体现了战略考量。首靠英国弗利克斯托港后，接下来“伊斯坦布尔桥”轮将陆续停靠德国汉堡港、波兰格但斯克港、荷兰鹿特丹港等欧洲主要港口，串起一张“黄金枢纽网”。

宁波财经学院省级区域国别研究中心（RCEP成员国）执行主任王瑞分析：“这些枢纽分别承担着英国市场门户、欧陆集散心脏、中欧贸易枢纽等功能，一次航行就能基本完成对欧洲的全面覆盖。”

这种“港口—货类—市场”的精准匹配，使“中欧北极快航”成为“中国制造”出口欧洲的“定制化物流解决方案”。

韧性 变局中育新局

当前，全球贸易面临地缘政治、运河拥堵、运费波动等多重挑战，“中欧北极快航”凸显多元通道的战略价值。

“北极航线的意义，不在于替代，而在于补充。”浙江省商务厅研究院院长徐苏海强调，“它是关键时刻能顶上的‘备用选项’，是中国外贸的‘战略备份’。”

北极航线让企业多一个选择，这种“多一个选择”的韧性，正是中国外贸在风浪中稳步前行的底气。

“国际贸易，‘鸡蛋’不能放在一个篮子里。”北京搜量产业创新研究院院长徐苏海强调，“北极航线的存在，是对冲风险、增强供应链韧性的关键举措。”

从“轨道”到“航道”，再到如今的“冰道”——当“义乌—宁波舟山港”的黄金通道在今年3月迎来全国首个“百万箱级”海铁联运里程碑，当“中欧北极快航”的汽笛在北极冰原鸣响，我们看到的不再是孤立的线路，而是一张精密编织的立体网络。这，正是“中国制造”在“出海”版图上从容下出的先手棋。

“中欧北极快航”是应对地缘变局的稳定器。

陆路阻塞，冰道贯通。当传统中欧班列通道频频波折，“伊斯坦布尔桥”轮选择向北破冰，划出亚欧贸易的新弧线。一阻一通之间，这条取道北极东北航道的“冰上丝绸之路”，是在全球贸易充满不确定性的当下，以空间换安全、以韧性求稳定的战略落子。

“中欧北极快航”是多元物流体系的备选项。

在中国社会科学院欧洲研究所欧洲经济研究室主任孙彦红看来，相较于经常拥堵且易受地区冲突影响的马六甲海峡、苏伊士运河等“瓶颈通道”，北极航线路径相对独立，可作为中欧海运的备用选项，为增强全球供应链韧性提供支撑。

开放 不确定里寻确定

“‘中欧北极快航’不只是物流通道，更是中国推进高水平对外开放的生动实践。”复旦大学经济学院教授李志远说。这条航线，是“冰上丝绸之路”从构想走向现实的关键一步。2017年，习近平主席提出共建“冰上丝绸之路”；2018年，《中国的北极政策》白皮书提出，中国愿依托北极航道的开发利用，与各方共建“冰上丝绸之路”。

“它标志着‘一带一路’倡议在极地领域的重大突破。”浙江海港物流集团董事长孙雪君说。

在这条航线上，中国不只是开辟新航道，更输出了绿色理念、科技实力与开放胸怀。中国科学院宁波材料所研发的极地材料，已应用于“雪龙2”号，为极地航行披上“中国铠甲”。

“从太平洋到北冰洋，从运河到极地，中国正在全球贸易体系中扮演越来越重要的引领角色。”中国工程院院士薛群基评价道。

中国开放的大门越开越大，不是一句空话。首条“中欧北极快航”的实践证明，中国的开放绝不限于一种姿态。中国外交部发言人林剑近日在例行记者会上表示，中方愿与包括俄罗斯在内的北冰洋沿岸国家及其他感兴趣的国家一道，在北极航道基础设施建设和运营方面加强国际合作，共同推进北极航道的开发利用与环境保护。

北极航道的国际合作正基于这一原则展开。

可以预见，随着北极航道通航条件逐步改善，航线网络持续优化，“冰上丝绸之路”将愈发繁忙。它不仅是中国开放的象征，也是全球贸易韧性的见证。

“伊斯坦布尔桥”轮的抵港，不是终点，而是起点。“中欧北极快航”的开辟，正是中国为世界提供的又一重要公共产品，是中国经济发展具有开放共赢性的生动体现。

在充满不确定的世界里，中国以一条崭新的通道、一次次极致的探索，向世界证明：开放不停步，发展不停歇。这是中国的韧性，也是中国的活力。



中国工程院院士薛群基：

我们研发的多特种材料和装备，在面向极地低温环境的船舶与防护领域已形成特色技术储备，未来有望在北极航道运输及相关活动中发挥重要作用。前不久，中国科学院宁波材料所极地低温环境模拟实验平台正式通过验收，标志着宁波在极地海洋装备关键材料研究领域已展开系统性布局，并迈出了坚实而富有前瞻性的一步。



牛津大学博士马丁·米纳赫：

“中欧北极快航”成功首航确实是一项非凡的成就。新航线将原有运输时效大幅缩减，还能减少约50%的碳排放。这项令人惊叹的成就，必将重塑全球生产效率和贸易格局。它将深刻改变中国的经贸关系格局。这也再次印证了世界正在经历急剧变革的现实。



宁波市国际货运代理协会秘书长李忠明：

从货代角度看，“中欧北极快航”是一招“妙手”，但要成“定式”，先得把“本手”做扎实——多元通道；风控报价、供应链顾问升级；更需“先手”拉欧洲订单回流，让“快网线”变固定航线，才算真正破局。



海杰航运（香港）有限公司首席运营官李晓娟：

在“中欧北极快航”基础上，下一步，海杰航运将在冬季非航窗口期内，加快打造“东欧快航”产品，推出经过苏伊士运河的“海运+铁路”联运产品，实现两个季节航线的联动替代和持续发展。从长期看，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。



中国出口信用保险公司宁波分公司客户经理杨达：

“中欧北极快航”大幅缩短航程，出口商可同步压缩FOB赊销账期，提前回款、减少坏账，更容易获得信贷授信。宁波出口的高附加值、强时效性的货物可小批量高频补货，使企业在欧洲的库存与跌价风险降低，进一步提升企业竞争力。

快评

一船可航！？

谁谓洋广！？

袁明宗

“伊斯坦布尔桥”轮从东海之滨穿越北极圈，将“中国制造”送达英国港口，完成了“中欧北极快航”的首秀。这不仅在地理意义上开辟了一条新航线，更在人类认知与全球合作层面，完成了一次深刻的“升维”实践。

长久以来，墨卡托投影法绘制的世界地图深深烙印在人们脑海中，高纬度地区被不成比例地放大了，使得取道北极航线在视觉上成了“舍近求远”。然而，当我们将目光从二维图纸转向三维地球仪，北冰洋瞬间从不可逾越的天堑变为连接亚欧的“一衣带水”——自北太平洋至北大西洋的捷径，恰恰是北极航线。

“中欧北极快航”的价值首先体现在无可比拟的时效优势，较传统苏伊士运河航线缩短约40%航程，以20天直达欧洲的“北极速度”，实现“时空折叠”，重塑了物流效率的标杆。对企业而言，这不仅不是时间的节省，更是资金周转的加速、市场机遇的把握和供应链模式的革新。

在地缘政治风云变幻、传统贸易通道频受干扰的当下，北极航线的价值远不止于降本增效。无论是苏伊士运河的拥堵、区域冲突对关键水道的威胁，还是中欧班列遭遇封锁，都让全球供应链的脆弱性暴露无遗。北极航线航行环境相对稳定，地缘风险较低，为中欧贸易开辟了高效、自主、安全的“第三通道”，有效助力我国“新三样”出口。

“中欧北极快航”的开通，标志着宁波舟山港在全球航线网络上的“最后一块拼图”正式补齐。从太平洋、大西洋、印度洋到北冰洋，宁波舟山港全面贯通全球主要通航大洋，枢纽港地位进一步巩固。

在单边主义和保护主义暗流涌动的国际环境中，北极航线的开发秉持着共商共建共享的原则。这启示我们，应对全球性挑战，需要的不是筑墙设垒，而是携手开辟新的合作空间。因此，全球治理理念也须实现一次深刻的“升维”，从零和博弈走向互利共赢，从孤立封闭走向开放联通。自2017年“冰上丝绸之路”构想提出以来，中国始终以实际行动参与北极开发，推动北极航道的和平利用与国际合作，与各方共享发展机遇，彰显了共建人类命运共同体的担当。

“伊斯坦布尔桥”轮，船如其名，架起了一座联结亚欧、沟通世界的崭新桥梁。“中欧北极快航”，不仅开辟了一条穿越冰海的物理通道，更昭示着一条通向开放包容、更具韧性的未来发展之路。

在人类命运共同体共的今天，比缩短航程更可贵的，是打破认知的壁垒、拉近心灵的距离。当人类携手跨越地理与心理的鸿沟——谁谓洋广？一船可航；谁谓路远？同心必达。

“中欧北极快航”示意图

弗利克斯托港	超400万标准箱	约3000艘	70%集装箱
位于英国东南沿海奥尔韦尔河与斯陶尔河的汇合入海处	年集装箱处理量	同时服务集装箱船	运送到英国中部等地的物流中心

宁波舟山港	13.77亿吨	3930万标准箱	135个	超300条
全球重要的港口枢纽，货物吞吐量连续16年位居全球第一	2024年货物吞吐量	2024年集装箱吞吐量	5万吨级及以上泊位	国际航线遍布全球

策划：朱安伟 朱宇
统筹：吴育新 易鹤
编辑：张燕 马叶挺
美编：曹优静
制图：洪联禹