



人物名片

钟德生，“中欧北极快航”首艘货轮“伊斯坦布尔桥”轮船长，目前服务于海杰航运（香港）有限公司，从事航海事业近30年，任职船长超18年，航迹遍布世界五大洲四大洋，具备自主引航北极东北航道的专业经验。

核心观点

“中欧北极快航”首航成功开辟中欧贸易“第三通道”，为“冰上丝绸之路”建设写下历史性一笔，具有里程碑意义

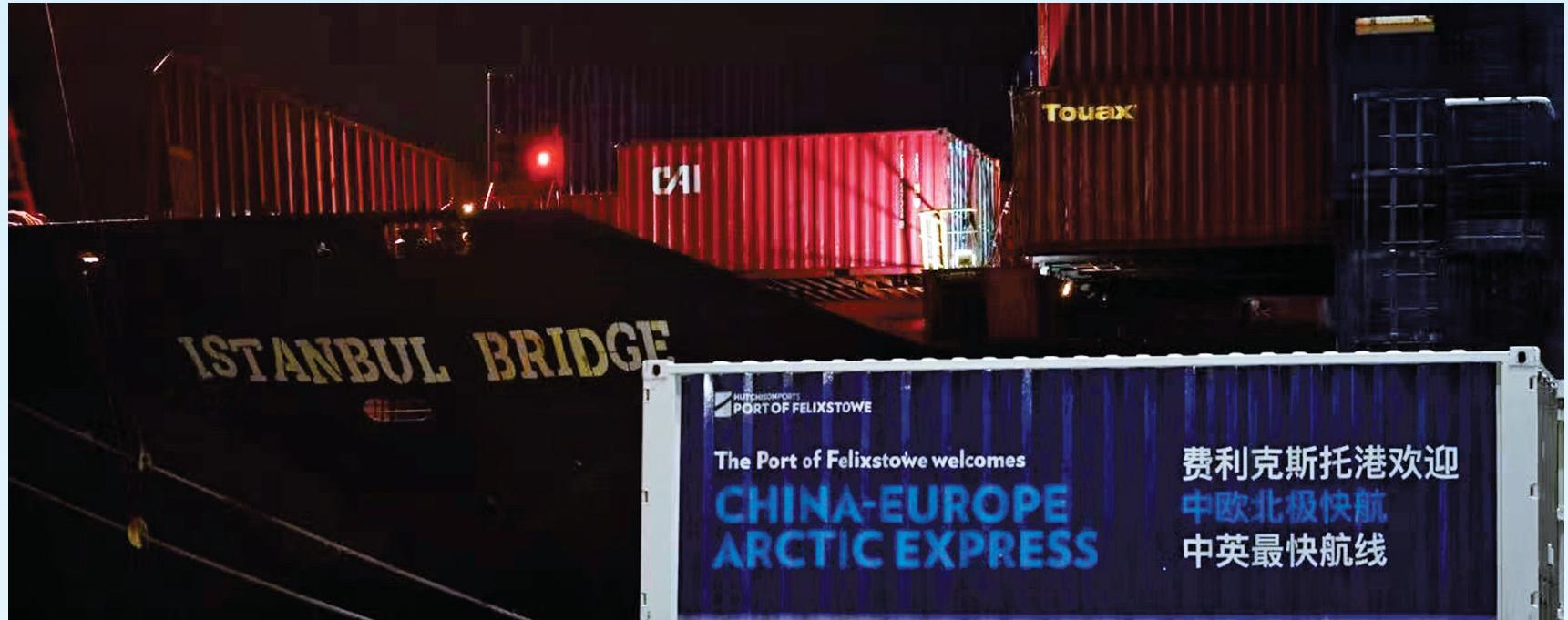
面对北极极端低温、多变冰情海况、浓雾等恶劣环境，以及航线需实时修正、船员生物钟紊乱和心理畏惧等多重考验，团队通过提前研判、科学排班保障船员休息、开展培训与心理疏导等，成功破解一系列难题

船舶运营公司海杰航运提前三年筹备，攻克船舶升级、船员培训、气象导航等难题，为首航奠定坚实基础。为攻克常态化运营难题，未来需重点打造高标准极地船队、培养高素质极地船员队伍，以推进航线季节性常态化运营

12月6日，历经2个多月航行，靠泊10余个港口，“伊斯坦布尔桥”轮圆满完成航行回到宁波，稳靠宁波舟山港。作为全球首条“中欧北极快航”的首航船舶，这艘4890箱位的集装箱船，成功开辟了中欧贸易“第三通道”，为“冰上丝绸之路”建设写下历史性一笔。记者独家专访了此次首航的船长钟德生，全景式还原这段充满挑战、荣光与感动的极地航行故事。

记者 金鹭
除署名外，本文图片由孙宇卓摄

船长钟德生全景式还原“伊斯坦布尔桥”轮的极地航行故事 三年蓄力 成功“破冰”



“伊斯坦布尔桥”轮靠泊英国菲利克斯托港。

A 三年蓄力：为“破冰”打牢根基

记者：这趟全球首条“中欧北极快航”的首航之旅，在您的航海生涯中注定是浓墨重彩的一笔，能否完整分享这趟旅程中最深刻的经历与感受？

钟德生：在谈到这一话题之前，我想先说一说北极。北极是指地球北纬66°33'（北极圈）以北的区域，包括北冰洋及其环绕的岛屿和国家。北极地区纬度高，是地球的冷源、风极和寒极之一，北冰洋常年有三分之二时间被厚厚的冰层覆盖。

在普通人的观念里，北极就是冰天雪地、天寒地冻的苦寒之地，事实也的确如此。即使在每年的夏季八九月份，北极地区的气温也仅在0摄氏度至10摄氏度之间，冬季气温通常会跌至零下40摄氏度左右。北极航线是通过北冰洋连接大西洋和太平洋之间的海上通道，也是东西半球之间距离最短的海运航线。

在航运界，征服传统意义上的五大洲四大洋是每个航海者的心愿，但

北极作为99.99%的地球人未曾到达过的“禁区”，已成为绝大部分航海人的遗憾。以前和同行交流时，常有航海人开玩笑：“作为一名船长，要是去北极、穿越过北冰洋，这辈子就圆满了！”

此次担任首航任务的“伊斯坦布尔桥”轮，是一艘4890箱位的大型集装箱船，也是迄今为止世界上穿越北冰洋的最大集装箱轮。今年9月初接到首航任务时，我和团队既感受到了沉甸甸的责任，也深知这是公司给予的信任与荣誉。

“中欧北极快航”的开通并非一朝一夕之功。我们公司从三年前就开始筹备北极航线的商业试运行，其间攻克了船舶硬件设备升级、船员极地证书培训、冰区气象导航的及时性和准确性等问题，在各方共同努力和技术支持下，这些问题逐步得到解决，为本次首航打下了坚实基础。

10月1日夜间，“伊斯坦布尔

桥”轮通过白令海峡进入北极。10月2日，全体船员在极地的飞雪中为全国人民送上国庆中秋双节祝福，在洪亮而坚定的“我们肩负使命，我们将不辱使命”的宣誓声中，我深切感受到了一腔热血在身体中流淌！

记者：宁波舟山港作为航线的始发地与终点，在此次首航中提供了哪些重要支持？从港口配套服务、货物装载效率到启航与归航的保障，您对宁波舟山港有怎样的评价？

钟德生：宁波舟山港面朝太平洋，背靠长三角经济圈，处于“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”的交汇点，是连接中国与全球的重要港口枢纽，货物吞吐量已连续16年位居全球第一。作为此次“中欧北极快航”首航的始发地与终点，宁波舟山港在港口配套服务、货物装载效率等软硬实力方面，为这次首航提供了重要支持。

B 首航攻坚：在极地勇破万难

记者：北极航道向来以复杂的海况、低温浮冰等著称，这也是此次首航的核心考验。航行中，您和船员遇到了哪些难题，最终是如何破解的？

钟德生：北极航行的关键挑战和核心考验，来自极地的恶劣天气、复杂冰情和高航行难度，厚冰区、冰山和冰脊对船舶航行安全的危害性极大。

北极地区不同年份、不同月份的气象、海况和冰情差异很大，所以我们必须提前收集相关资料，论证航次的可行性并合理制定初始航线。航行过程中，还要根据最新的气象、冰情资料，结合沿岸国家发布的航行警告，及时修正航线，这是保障船舶安全营运的根本。

在极地航行期间，海气温差常引发浓雾，船舶在冰区航行时，难以从

密集的雷达回波中区分冰山和冰脊，因此需要时不时根据天气和冰情调整航线与航速。

极地水域时差大，本航次从白令海峡的东13区到英国的东1区，时差达12个小时，但这段航程以船舶均速17节行驶，耗时约9天，其间连续每天调整船时，导致船员生物钟紊乱、吃不好睡不好，对身体影响极大。我们高度重视这一问题，提前为船员合理排班，确保大家拥有充足的休息时间。

此外，极地水域对绝大多数人来说是未知领域，船员难免产生畏惧心理。我们提前开展极地知识培训和心理疏导，有效减少了这种负面影响。

记者：在欧洲四港靠泊装卸期间，您感受到当地市场对这条新航线的接受度与期待如何？不同港口的服务效率、中外协作过程中，有哪些让您印象深刻的瞬间？

钟德生：和以往挂靠欧洲港口的感受相比，这次的印象特别深刻。从引航员到当地代理机构和媒体，大家最关心的就是我们的极地航行经历，话题主要集中在天气、海况和冰情上。所有人对我们这次“中欧北极快航”首航的成功和惊人的时效性，给予了充分肯定和由衷赞叹。

在挂靠北欧四港期间，中外协作顺畅，服务效率非常高。让我印象最深的是，船进德国汉堡港、航行于易北河时，河畔广场专门隆重介绍了我们的“中欧北极快航”首航，介绍结束后还奏响了中华人民共和国国歌。当时我热泪盈眶，心中满是自豪，真切地感受到我们身后是强大的祖国！

C 初心致远：共谱“冰上丝路”新篇

记者：作为亲历首航的船长，您认为“中欧北极快航”相较于传统航线，在时效、碳排放、供应链安全等方面的核心优势是什么？海杰航运计划2026年推进航线常态化运营，在您看来，要实现这一目标，还需要攻克哪些关键难题？

钟德生：“中欧北极快航”相较于传统航线，航程大大缩短，首航从宁波舟山港至英国最大集装箱港口弗利克斯托港仅用了约20天时间。对比中欧班列的“25天+”、经苏伊士运河航线的“40天+”，以及因红海危机绕道非洲好望角航线的“50天+”，时效优势不言而喻。这不仅大幅降低了航运企业的时间成本和运营成本，而且在天气、海况和冰情良好的情况下，时效还能进一步提升。

航程缩短还有效降低了碳排放。相较于传统的苏伊士运河航线，北极快航碳排放减少30%，较好望角航线减少50%以上。新航线的开通对缓解全球气候变暖意义重大，为航运业节能减排、实现可持续发展提供了新方向、注入了新动力。试想，要是大部分船队夏季选择北极航线往返欧亚，那将是航运业的划时代变革。

作为中欧之间的“第三通道”，北极航线所经区域政治经济形势相对稳定，减少了不确定风险隐患，提升了航运公司船队航行的安全系数，打通了“冰上丝绸之路”这一重要战略通道。而且航线的海况温度特别适合热敏货物和时效性要求高的商品运输，能有效助力我国“新三样”（锂离子电池、光伏产品和新能源汽车）出口。

海杰航运计划2026年推进北极航线常态化运营，要实现这一目标，还需要攻克两大关键难题：一是打造高标准极地船队，二是培养高素质极地船员队伍，这些需要时间。

记者：完成这趟历史性首航，您和团队最大的收获是什么？想对一直支持这条航线的国内民众、企业及相关机构说些什么？对“中欧北极快航”的未来，您有怎样的期许？

钟德生：本航次我们成功完成“中欧北极快航”的历史性首航，创造了多个第一，为后续“中欧北极快航”的顺利推进起到了重要作用，具有里程碑意义，必将被历史铭记。

这一成果还进一步拓宽了大型集装箱船北极东北航道的安全航行窗口期，论证了该航道的安全可持续性，以及一年内多航次来回穿越的可行性，为后期航线持续推进积累了宝贵经验。

回想“冰上丝绸之路”构想提出至今，已过去了近十年。中国作为“冰上丝绸之路”的推动者和北极事务的积极参与者，秉持相互尊重、合作共赢、可持续发展的基本原则，与各方加强合作，共同推进北极航道的开发利用和环境保护。这些成果来之不易，我们一定要好好珍惜。

对于“中欧北极快航”的未来发展，乃至季节性常态化运营，我充满信心，也期待更多船队和同仁加入我们的队伍，为共建“冰上丝绸之路”贡献力量。



“伊斯坦布尔桥”轮返回宁波舟山港。