



多萝塔·皮茨接受记者采访。
(卢昕炎 摄)

26天，从宁波到格但斯克

这位波兰第一大港女掌门说，北极快航的真正价值不是速度



宁波舟山港。(浙江省海港集团供图)

人物名片

多萝塔·皮茨 (Dorota Pyc)，波兰格但斯克港务局董事会董事长兼首席执行官。

格但斯克港是波兰最大的港口，也是中东欧地区的门户枢纽，集装箱吞吐量居波罗的海首位，总吞吐量位列欧盟第六。多萝塔执掌港务局以来，带领港口实现十年间吞吐量翻番，推动T3深水集装箱码头建成运营，并主导港口绿色能源转型与数字化建设。

2025年，她推动格但斯克港深度参与中欧北极快航历史性首航，使该港口成为这条新通道进入中东欧的第一个战略支点。

核心观点

- 宁波是中国—中东欧国家经贸合作的“首选门户”和关键枢纽。宁波舟山港与格但斯克港“无缝衔接”，直接降低双边企业的物流与时间成本，提供进入彼此市场的稳定通道
- 北极航线不是苏伊士运河的替代，而是一种战略补充。它的真正价值在于提供多样化和可选项性，这正是全球供应链韧性的核心
- 两港应携手探索合作空间，让绿色成为这条新通道的底色
- 保护海洋是全人类的共同命题。格但斯克港在基础设施、数字工具和战略合作方面已做好全面准备，期待成为宁波面向中东欧乃至整个欧洲的重要支点

A 两港深化合作，符合双方根本利益

记者：宁波是中国—中东欧国家经贸合作示范区，也是中东欧商品进入中国的“首选之地”。您如何评价宁波在促进中国与中东欧贸易中的独特作用？格但斯克港与宁波舟山港深化合作，会为双方企业带来哪些好处？

多萝塔·皮茨：宁波的角色十分独特，难以替代。它是中国唯一面向中东欧国家的经贸合作示范区，为波兰及周边国家的产品进入中国，提供了专门的通关、仓储和展销服务，这对降低我们企业进入中国市场的门槛意义重大。与此同时，宁波舟山港是全球货物吞吐量最大的港口，连接着世界范围内600多个港口，拥有密集的直达欧洲航线。这种物流能级本身，就构成了一个强大的磁场。

从格但斯克的视角看，宁波实际上已成为中国与中东欧贸易的“超级连接器”。每两年举办一次的中国—中东欧国家博览会，让波兰的农产品、特色食品和工

业制品能够直接对接中国进口商与消费者。今年一季度，宁波与中东欧国家进出口总额达145亿元人民币，环比增长8%，这背后正是港口与平台“双引擎”共振的结果。

格但斯克港与宁波舟山港深化合作，符合双方根本利益。

首先是物流与时间成本的显著下降。两港的直航航线缩短了集装箱海上运输周期，进出口商的运费和供应链周期都能得到优化。尤其对于机电产品、汽车零部件和快消品来说，速度本身就是竞争力。我们测算过，稳定的直航服务能让企业库存成本明显降低。

其次是市场版图的相互敞开。格但斯克港是波罗的海的集装箱枢纽，每月处理800列发往内陆的铁路货运班列，密集的近海航线网络和铁路连接，能够触达波兰及捷克、斯洛伐克、匈牙利等周边国家的近1亿消费者。而中国市场体量巨大，消费升级迅速，两港的无缝衔

接，相当于为中国企业在中东欧提供了一个高效分拨中心，也为波兰乃至整个中东欧的产品进入中国开辟出稳定快捷的门户。

谈到具体合作领域，此次来甬，我与宁波舟山港相关负责人进行了非常务实的交流。我们在多式联运、跨境电商等方面达成了许多共识。格但斯克港正在建设第二个铁路站场，未来将成为欧洲最大的铁路集装箱码头之一，这与宁波舟山港强大的海铁联运能力形成了天然的对接。我们期待在这些新赛道上尽快看到合作项目落地，把物流通道真正拓展为价值链。

更重要的是，深化合作能带来商业关系的稳定性和可预见性。当航运公司和货主看到两个关键枢纽之间有着强绑定、高频率的服务，他们就更有信心进行长期投资和产能布局。这种确定性，在今天这个动荡的世界里，本身就是一种极为珍贵的经济价值。

B 北极航线的价值，在于提供多样化和可选项性

记者：去年，全球首条中欧北极快航集装箱轮从宁波舟山港出发，历时20天抵达英国、26天抵达格但斯克港。您如何评价宁波舟山港和格但斯克港在这一新通道中的角色？下一步两港将如何基于北极航线深化合作，共同提升供应链韧性和效率？

多萝塔·皮茨：去年“伊斯坦布尔桥”轮的首航，是一次具有标志性意义的验证。它向整个市场证明，从东亚到欧洲，除了苏伊士运河和绕行好望角，我们有了切实可行的第三条海上快速通道。在这条新通道中，宁波舟山港是亚洲的核心始发点，格但斯克港则是它进入中东欧地区的第一个战略支点。

坦率地说，中欧北极航线在短期内不会替代苏伊士运河。它的通航受季节制约，冰区条件复杂，还有不少技术、法律和基础设施障碍需要克服。但这绝不意味着它不重要，恰恰相反，它的

价值在于提供多样化和可选项性——这正是供应链韧性的核心要义。在这个红海局势紧张、运河拥堵、地缘政治动荡随时可能切断传统航线的时代，多一条可靠路径就多一分安全，多一个谈判筹码就多一种生存可能。

中欧北极航线给两港带来的角色升级是双向的。对宁波舟山港而言，它进一步巩固了其作为新兴国际航线线路亚洲起点的地位；对格但斯克港而言，它让我们超越了波罗的海枢纽的传统定位，成为北极航线连接中东欧的“第一站”。格但斯克的地理位置决定了，在北极航线欧洲端的布局中，它是关键一环。

我们应该发挥各自枢纽港的优势，积极推介两港成为中波贸易的重要装卸港，共同推动集装箱吞吐量再上新台阶。

下一步，两港将围绕这条航线展开系统性合作，目标是建立常态化、高频率的夏季班轮服务。北极航线去年首航已经将海

上运输时间（宁波舟山港到格但斯克港）压缩到26天，比传统苏伊士航线快30%以上，甚至略快于中欧班列。此外，沿途天然低温环境对锂电池、高新技术组件和电动汽车这类热敏感货物十分友好，这一点是其他航线难以比拟的。

为匹配这条快航，格但斯克港的基础设施建设正在全面提速。我们的T3集装箱码头已全面建成运营，岸线长717米，水深18米，年处理能力提升至450万标箱，接近满负荷运行，这本身就是需求旺盛的最好证明。我们还启动了新的填海开发项目，铁路201线完成升级后，内陆转运能力将大幅提升。到2028年，我们将承诺将每月内陆铁路班列在800列的基础上翻一番。

一句话概括我们想做的事：让这条“26天直达”的北极快航，从一次成功的试验，变成企业可时时依赖的商业化韧性通道。

C 港口绿色转型，是新一轮竞争力的来源

记者：绿色低碳已经成为全球港口航运业的共识。宁波舟山港大力建设绿色港口，格但斯克港也致力于打造面向未来的绿色港口。您认为两港在岸电系统、替代燃料加注等领域，可以开展哪些具体合作？您最关注中国港口绿色转型实践的哪些方面？

多萝塔·皮茨：港口绿色转型不是可选项，而是必答题。它既是责任，也是新一轮竞争力的来源。格但斯克港约一半的货物吞吐量是液体燃料，我们既承担着保障能源安全的使命，也在大

力投资可再生能源。T5海上风电安装码头即将完工，浮式储存再气化装置已经投入运营。可以说，我们既是物流枢纽，也在努力成为绿色能源枢纽。

在两港合作层面，最具操作性也最能快速见效的，是共同建设一条绿色航运走廊。

对于中国港口绿色转型实践，我格外关注三点：

第一是绿色航运走廊的切实落地。如果上海港、宁波舟山港等大港率先与欧洲主要港口之间形成“零碳航线”闭环运营，就能为全球提供可复制的范本。

第二是绿色能源加注中心的建设速度。中国在绿色甲醇和生物燃料加注方面推进很快，宁波舟山港若能成为亚洲领先的加注枢纽，将对全球绿色船队形成强大吸引力。

第三是港口与城市的绿色协同。脱碳不只是换设备，更要与城市规划结合，降低噪声和碳排放对周边社区的影响，实现港、产、城真正共生。我们在格但斯克也是这么做的。说到底，保护海洋、在遵循环保原则的基础上发展我们的业务，这是全人类的共同使命，没有人可以独善其身。

D 与宁波一道，赢得共同的未来

记者：您这次来宁波故地重游，印象最深的是什么？随着北极快航常态化提上日程，您认为还需要做好哪些关键准备？对两港合作前景有着怎样的期待？

多萝塔·皮茨：我对宁波的印象极为深刻。这是一个真正的全球物流枢纽，已经连续17年货物吞吐量位居世界第一。这不仅是规模的胜利，更是管理能力和运营效率的胜利。我参观了宁波舟山港的作业区，数字化水平令人赞叹。正是这样的数字化工具，让我们能够在业务上更加紧密地联系在一起，让港口在全球竞争中稳居前沿位置。同时，宁波这座城市展现的经济活力和开放气质，给了波兰乃至整个欧洲企业巨大的信心。

关于北极航线常态化，我们必须实事求是地评估它面临的挑战。

首先需要完成硬基础设施的构建——北极沿岸需要能够承接集装箱船的港口设施、高速通信网络，以及达到商业标准的搜救体系。

其次，法律和监管框架需要进一步明晰。国际海事组织的水区航行规则、沿岸国的过境政策，都必须有稳定、透明的制度安排。

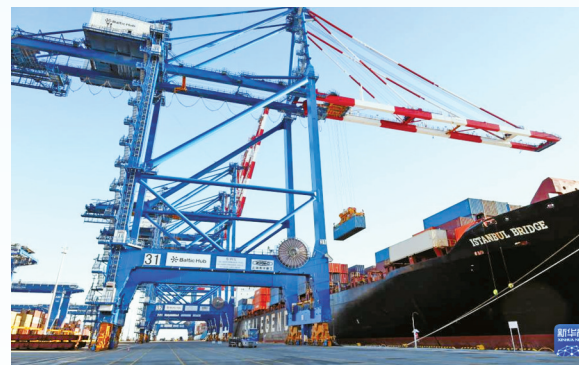
第三，要发展起一支兼顾环保性能和经济可行性的船队。气候变化正在让北极海域夏季海冰减少，也许到本世纪30年代，夏季的北极海域基本无冰，但在此之前，这条航线依然是一个季节性的、有条件的通道。不过，这绝不意味着我们只能等待，恰恰相反，现在就必须把港口能力、铁路连接、绿色能源和数字系统全部准备好。

格但斯克港正为此全面蓄力。过去20年，我们实现了集装箱吞吐量100%的增长，今年一季度集装箱业务又取得20%以上的涨幅，我称之为“中国速度”式的成长。这次来到宁波，让我更加坚信两港合作的潜力，目前格但斯克港每周5班的远东直航中，就包括与宁波舟山港的直接相连。

展望未来，我充满期待。我们渴望把两港关系从航线挂靠提升为全链条的供应链战略合作：共建数字平台，让信息流动如同船舶往来一样顺畅；共享绿色技术，将中欧北极快航打造为全球瞩目的绿色走廊；共同开发面向中东欧市场的物流产品，让格但斯克港成为宁波在欧洲的重要支点和展示窗口。

中东欧地区正成为整个欧盟的增长引擎，波兰是龙头，格但斯克港是“皇冠上的明珠”。我们处于历史性的上升通道中，而深化与宁波的合作，就是把这条上升通道与中国的大市场、强制造和创新速度牢牢“链”在一起。

在一个充满不确定性的时代，我们愿意用充分的准备、务实的合作、坚韧的姿态和奔跑的速度，与宁波一道，赢得共同的未来。格但斯克港已经准备好了。



去年10月19日，从宁波舟山港出发的中欧北极快航首航首艘货船，历时26天抵达波兰北部格但斯克港。
(新华社记者 崔力 摄)

“格但斯克港，已经准备好了。”在2026第十届海丝论坛现场接受记者专访时，波兰格但斯克港务局董事会董事长兼首席执行官多萝塔·皮茨的语气坚定而坦诚。

去年，全球瞩目的中欧北极快航完成历史性首航。去年9月23日，“伊斯坦布尔桥”轮从宁波舟山港出发，历时26天抵达格但斯克港（此前陆续停靠英国费利克斯托港和德国汉堡港），不仅让两大港口更紧密地联系在一起，也为全球供应链添上一条全新快速通道。

事实上，作为最早一批与中国港口开展合作的境外港口，格但斯克港早在2006年就与宁波舟山港签署了姐妹港协议，迄今双方已友好合作20年。而中欧北极快航的出现，让这份跨越山海的情谊有了更富想象力的续写空间。

宁波是中国—中东欧国家经贸合作示范区，格但斯克是中东欧枢纽。两座港口城市的深度握手，在全球贸易充满不确定性的当下，承载着双方更深远的期待。

宁波如何成为中波两国贸易的“首选门户”？中欧北极航线究竟能为供应链韧性注入什么？港口绿色转型中两地如何并肩领跑？带着这些问题，记者与多萝塔·皮茨展开了一场深度对话。

记者 单玉紫枫 卢昕炎
通讯员 胡锦渠