

交通运输部海事局 公开航行申请 北极航道能否吸引 更多航运企业 “入局”

近日，中国海事局官网上线“北极航道”服务专栏，在航运界引发反响。

点开网页可见，该专栏不仅公开北极航行申请、冰情、气象等信息，还归集国际组织规则、沿岸国法规等，实现多种信息一站式查询。

“专栏以普惠公共信息服务降低行业进入门槛，释放了国家鼓励多元航运主体参与北极航道运营、保障‘冰上丝绸之路’与外贸供应链安全的鲜明信号。”浙江万里学院宁波海上丝绸之路研究院副院长殷军杰说。

风口之下，北极航道能否迎来多方参与的新局面？宁波应如何进一步抢抓机遇培育北极航运多元生态，将通道优势转化为海洋经济高质量发展的持久动能？

记者 金 鹭

班次扩容至8个，实现常态化运营

今年夏天，“中欧北极快航”迎来常态化运营。全年共排定8个固定航次，于8月至10月开行，从宁波舟山港出发，随后穿越北极圈，直达英国弗利克斯托港，并运至欧洲其余核心港口。

与去年相比，“中欧北极快航”班次虽有扩容，但背后却仅有海杰航运单家企业运营。在业内人士看来，究其原因，除了高昂的硬件投入之外，持续的调研成本、较高的信息获取门槛，暂时劝退了多数航运企业。

“穿越北极圈，实时的冰情信息是保障航行安全的关键。”海杰航运CEO方轶说。

极地里藏着不少危险的“硬茬”。冰

区并非静止景观，而是在洋流和风浪驱使下不断漂移，一旦撞上船只，后果严重。

经过三年筹备，企业投入上百万美元改造船舶冰级设备，并在内部搭建了完整数据库，才在去年成功完成首航，并于今年开启常态化航班。

对于其他有意向开行北极航线的航运企业而言，信息获取则更复杂：冰情要靠海外气象网站、通航规则要翻阅多国文件、遇险联络渠道需要单独对接外方机构，多方搜集耗费大量人力。

高昂的信息获取成本，在前期就劝退了不少有意向的参与者。

常年主营红海航线集装箱班轮运营的宁波吉航海运创始人朱传树对此深有感触。“北极航线一年只有短短两三个月可通航，海上浮冰实时变化，通航政策也会经常调整，不管是航行风险还是政策风险，都难以估算。风险看不清，谁都不敢轻易迈出第一步。”朱传树说出了业内的普遍担忧。

从货源角度来看，多数货主对于北极航线的风险未知，仍处于观望期。

“如果没有稳定货源，船公司无法持续投入，容易陷入‘开一次亏一次’的循环，自然阻碍了航线市场化发展。”WIFFA国际货代信用合作平台海外战略专家许晓蓉说。

信息公开，助更多船企迈出“第一步”

“政府正式将北极航道纳入常态化海事公共服务体系，冰情、气象、规则法规、申请渠道、应急通信，精准对应了船企开展北极航线业务最迫切的信息需求。”洲际船务（宁波）有限公司副总经理周增涛说。

放眼全球海运格局，红海、马六甲等传统航道地缘风险持续发酵，单一通道依赖使外贸供应链十分脆弱。

北极航道通航周期虽短，但地缘干扰少、运输时效快，是对冲风险的重要战略备用通道。

信息平台的搭建，为更多船企开辟北向通道铺路，以构建“传统海运+北极快航+中欧班列”多元互补的物流网络。

打开服务专栏页面可见，每三日更新新北冰洋气象、冰情数据，冰情预报图标注浮冰范围、冰层厚度等信息。

专栏还分类收纳极地航行规则、俄罗斯北极航道管理法规等国内外通行条文。北极航行全流程申请渠道、海外北极航道海上指挥中心应急电话也公开发布。

“信息公开，旨在填平行业信息鸿沟，实现全行业普惠共享。”方轶说。

专栏的价值，主要体现在两类经营主体身上。第一类是航运企业，第二类是货代公司、货主。对于有意愿尝试北极航线的航运公司来说，有了官方统一的信息渠道。

在朱传树看来，这是撬动行业入局

的关键一步。“有了官方统一公示的信息，并且还有公开的电话可以咨询，企业研判航线风险有了可靠依据，对窗口期有了更加准确的判断。”朱传树说。

对于货代公司和外贸货主而言，公开信息也成了评估运输风险的实用参考。

“以往货主、货代公司只能听船公司单方面介绍北极航线，很难自主判断通航时间、海上潜在风险。”宁波美博进出口有限公司相关负责人说。

现在依托专栏透明的资料，外贸企业有了摸清窗口期的渠道，能进一步对比北极航线和传统航线的优劣，灵活安排出货，更好把控货物运输时效与安全。

抓住政策红利，宁波如何培育多元生态

一个线上政务专栏的开放，释放的是国家鼓励北极航线常态化运营、支持以市场化机制建设“冰上丝绸之路”的坚定立场。

针对北极航线布局，宁波部分船企已启动谋划相关筹备工作。

例如，今年6月，洲际船务集团在青岛总部举办北极航线安全培训交流会，邀请中国船级社、航运保险公司、气象导航机构、有意开辟极地业务的船东，以及具备极地航行实操经验的船长、轮机长齐聚一堂，围绕极地航行安全开展专题研讨交流。

宁波蓝智海洋科技有限公司则针对国内航运人才结构性紧缺这一行业痛点，开展系统化船员培育项目，补齐中小船企人才服务短板。

面向未来，作为目前航线的主要“出发点”，宁波应如何进一步抢抓机遇培育北极航运多元生态，将通道优势转化为海洋经济高质量发展的持久动能？

在业内人士看来，坐拥量大面广的

外贸公司、航运企业，宁波应进一步做好全链条综合服务，抢占北极航运发展主动权。

“北极航线的市场化、多元化发展，离不开供需双向的拉动。”殷军杰说，其中，“供”指的是能提供北极航线运力的航运企业，“需”指的是有意选择北极航线的外贸企业。

信息公开，打开了货主、航运公司选择北极航线的第一步。充足的运力，使得成本摊薄，稳定的货源，则让航运公司有利润空间，二者相互促进，缺一不可。

对于“需求方”外贸公司，宁波可面向本地新能源、跨境电商等优势出口产业开展北极航线专场推介，依托专栏官方数据为企业测算时效、风险与物流成本。

此外，还可联动货代公司搭建共享服务平台，定制适配宁波货类的北极物流方案；同步整合长三角腹地货源集中拼舱，用规模优势降低货主运输成本，引导更多外贸企业试水。

对于“供给方”，宁波可打造全链条综合服务，培育北极航运新产业。例如，可依托本地制造业基础，布局极地船舶补给、抗冰耗材保税仓储基地，完善“港口+航运+保险+贸易”一体化服务体系。

“宁波可积极争取政策试点，研究冰区船舶通航技术方案，推动通航周期延长；建设冰情大数据监测中心、北极航运应急补给基地，完善冰区船舶停靠、检修、燃料补给配套设施，吸引全球冰区船舶停靠，打造全国极地船舶服务港。”宁波一名业内人士说。

不过，多名专家指出，“中欧北极快航”的商业化、市场化注定是长期工程，不可能一蹴而就。

“要让更多经营主体参与‘冰上丝绸之路’建设，仍需徐徐图之、久久为功。”许晓蓉说。

通过提前试点、产业储备，或许，宁波能在新一轮全球航运格局调整中，牢牢掌握发展主动权。

新闻多一点

本报讯（记者金鹭）为方便航运企业了解北极航行申请、冰情、气象等信息，保障船舶北极航道航行安全，近日，交通运输部海事局已在门户网站“航行安全”栏目下设“北极航道”模块。

各相关单位可在门户网站该模块下查询四类核心信息：

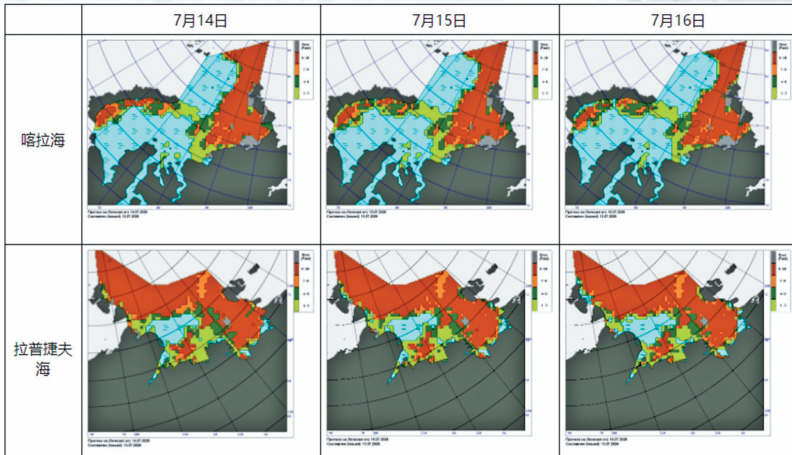
一是北极航道冰情、气象动态预报，平台持续滚动更新新北冰洋分段冰情预报图，标注各时段浮冰分布、冰区范围、冰层厚度；

二是国际组织极地航行公约、北极沿岸各国通航管理法规条文等合规航行硬性要求；

三是北极航线航行申报全流程渠道与办理指引，方便企业提前完成航行报备手续；

四是俄罗斯联邦国家预算机构北极

“北极航道”服务专栏上线



图。7月14日至16日部分海域冰情预报（中国海事局官网截屏）

航道管理总局海上指挥中心专用通信电话，船舶航行途中遭遇冰困、设备故障等险情，可第一时间对接俄方救援机构。

企业若对专栏内容、北极航行申报政策存在疑问，可拨打400-80-12395全国海事7×24小时服务热线咨询。

去年10月，“中欧北极快航”首班货轮在海上航行。（受访企业供图）