

从“一年一试”到“连续8个航次”

“中欧北极快航”如何按下“加速键”？



▲集装箱起吊。

◀8月15日19时许，“迪拜塔”轮缓缓驶离穿山港区。

夏传熙 摄

8月15日19时许，“迪拜塔”轮汽笛长鸣，缓缓驶离宁波舟山港穿山港区码头，开启今年“中欧北极快航”新航季的征程。

从去年的“破冰之旅”到今年的迈入“周班运营”新阶段，这条重磅航线用时不到一年时间，这次不仅是该航线的“王者归来”，而且为“中国制造”出海开辟了一条快捷高效、韧性强劲的“中欧第三通道”，提振了众多中国出口企业的士气。

1 一个最直观的变化 花在解释和说服上的时间少了

在首航现场，操盘这条航线的海杰航运CEO方轶无疑是众人瞩目的焦点，在众多媒体长枪短炮的“围追堵截”中，这位少壮派掌门人气定神闲，侃侃而谈。

“今年的前两个航次已是满载状态，预计每船的集装箱数量将在1500个标准箱左右，其中约六成的货是在宁波上船。”方轶表示，长三角地区的强劲出口动能，使得“中欧北极快航”将宁波舟山港作为核心枢纽中心。他说到一个最直观的变化是：“今年，我们面对该航线的潜在客户，花在解释和说服上的力气，比去年少了很多。”

今年海杰航运已排好“班轮时刻表”：从8月中旬至9月底或10月初，连续执行8个以上固定航次！而在一年前，这样的宏大计划很难想象。

2025年9月，“伊斯坦布尔桥”轮从宁波舟山港出发，取道北极东北航道驶向欧洲。这是全球首条面向中欧贸易的北极集装箱快航。船舶仅用20天就抵达英国弗利克斯托港，随后继续挂靠欧洲多个港口，并于当年12月返抵宁波舟山港，完成完整往返验证。

速度变化引发关注，疑问也随之而来：北极只有短暂的夏季通航窗口，冰情和天气难以预测。

在部分国际航运观察者眼中，这更像一次大胆的试水，外界也在关心“航线能否在商业上持续发展”。

方轶承认，去年虽然已是商业航行，但距离真正实现商业上的自给自足，还需要持续验证。他们首先要向客户解释：一条只在特定季节开放的航道，为什么值得尝试？货物上船后，安全、时效和欧洲港口衔接能不能得到保障？

一年后，“中欧北极快航”给出了直接的答案：今年订舱的火爆程度，超过预期。前两航次满载，后面的订单也络绎不绝，上船的货物以储能柜、动力电池、新能源汽车等“新三样”高附加值出口货物为主。同时，集装箱运费水涨船高，今年运费约是去年首航时的两倍。从首航货源来看，吉利、阳光电源、宁德时代等头部公司也位列其中，组成今年首航的核心客户群。

2 一道必答的命题 速度背后航线抗风险能力如何

客户态度的变化并不只来自“20天直达欧洲”这个数字，对于高货值出口产品，北极航道如同冷链运输，对高热敏货物天然友好，同时时间缩短还意味着库存周期、资金占用和交付压力的下降。

“这个价值不一定完全体现在运费节省上。”方轶说，一条航线能为企业节省多少，需要放到整个供应链中判断，“要考虑资金，也要考虑库存。”

对中国新能源企业而言，这种时间价值更加明显。货物如果能够提前抵达，企业就有机会更快完成交付、响应订单。正如方轶所说，中国出口商品的结构已经发生变化，货值更高、时效要求更强，中国货物也有机会凭借更快的交付，在国际市场竞争中抢得先机。

据介绍，执行北极航次的船舶需要进行相应的冰区适配，船员需要具备极地航行资质和经验，航前还要持续研判冰情、气象和通航窗口。海杰航运为此进行了船舶适配改造、船员专项培训，并完善极地航行和应

急处置方案。

今年的首班航次就遇到了现实考验。

受台风“白海豚”影响，原定的国内挂靠顺序不得不临时调整。为了尽量保障整体船期，海杰航运重新安排了宁波、上海、太仓、青岛等港口的挂靠计划。进入北极后，仍有很多不确定性。本航次比去年提前近一个月出发，实际航行时间需要根据冰层情况判断，预计为18天至20天。

对于海杰航运而言，常态化不是宣告从此没有问题，而是当台风、冰情和船期变化出现时，拥有更多船舶、人员和方案去应对，让航次不因一次意外就停下来。7艘船舶轮换执航的意义，既是运力扩张，也让航线得以抵御更多不确定性。

当下，国际经贸环境仍充满不确定性，地缘冲突、贸易壁垒以及传统航道受阻，都可能传导至企业，影响船期、运费和交货时间。北极航线短期内无法取代苏伊士运河和好望角等传统主通道。它受季节和冰情约束，船员、船舶和沿线保障能力也仍需完善。

3 一条需要耐心的航线 四层体系保障极地航行安全

这条航线已经承载着超出一家航运公司的意义：当传统通道出现波动时，中国货物多了一条北向出海通道；对于新能源、储能等高附加值产品，更快、更稳定的交付，也可能成为国际竞争中的一项优势。

方轶为北极航线设定了一个分阶段目标：未来3年至5年，希望逐步形成每年3个月至4个月的稳定通航窗口，达到一年12个至16个航次。

这仍是一条需要耐心的航线。它不会因为一次成功往返就自然成熟，也不会因为今年排出8个航次，就解决所有商业和技术难题。

对于大家颇为好奇的极地航行安全问题，方轶介绍了海杰航运“前置规划—智能

监测—分级船队—应急兜底”的四层体系：每年基于冰温和气象数据提前制定航次计划，精准匹配通航窗口；船舶可监测前方500公里海域环境变化，航线调整从“天级”缩短至“小时级”；多档冰级船舶灵活调配，必要时调度破冰船伴航；全程24小时极地通信畅通。针对储能电池等特殊货物，新增UN3536装卸检查规范，把标准化落到具体货种上。

对海杰航运而言，真正的考验才刚刚开始。这条曾经依靠勇气、智慧和韧性开辟出来的航线，正在成为客户企业可查询船期、安排生产、交付货物、等待按时抵达的“北极班车”。

记者 周晖 实习生 孙嘉蔚