

中欧北极快航航线首艘货船抵达英国

“冰上丝绸之路”成功通航

历时20天，中欧北极集装箱快航航线首艘货船当地时间13日晚抵达英国费利克斯托港。该艘货船从宁波舟山港出发，满载约4000个标准箱，将陆续在英国、德国、波兰和荷兰的港口完成卸载作业。

负责该航线的海杰航运(香港)有限公司首席运营官李晓斌在集装箱卸载现场介绍，中欧北极快航航线的海况温度适合运输热敏货物和时效性要求较高的商品。该艘货船主要运输以新能源汽车、锂电池、光伏产品为代表的“新三样”商品。

据了解，中欧北极快航取道北极东北航道直达欧洲。10月8日，在离开该航道后，船舶在挪威海域遭遇风暴“艾米”，为保障安全减速航行，较计划晚两天抵达费利克斯托港。相比中欧班列约25天、苏伊士运河航线约40天以及好望角航线约50天的航期，该航线具有明显时效优势。

船长钟德生在接受新华社记者采访时表示，全体船员顺利抵达目的地令人激动。公司早在三年前就开始为该航线做准备，升级了船舶硬件设备，也对船员们进行了系统培训。

作为“冰上丝绸之路”核心承载通道之一，中欧北极快航所经的北极东北航道是连接东亚与欧洲的新兴国际航运线路，对优化全球供应链、促进沿线经贸合作具有重要价值。据介绍，海杰航运计划于2026年投入更多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。

“中欧北极快航”打通“冰上丝绸之路”

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”轮缓缓靠上英国费利克斯托港三一码头，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”。9月23日凌晨，“伊斯坦布尔桥”轮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。

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方轶说，“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楚婧说。

“船只顺利到港，证明了这不只是一条更快的航线，还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”。

再看布局，航线沿途停靠的港口体现了战略考量。首靠英国费利克斯托港后，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”。

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”。

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。”北京稷量产业创新研究院院长徐苏涛强调，“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现波折，“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。

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。

“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，中国的开放绝不止于一种姿态。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。

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。



“冰上丝绸之路”

· 2017年7月，习近平主席在中俄高层互访中首次提出“冰上丝绸之路”，明确要开展北极航道合作。

· 2018年，《中国的北极政策》白皮书发布，进一步勾勒出共建北极航道的蓝图。

· “中欧北极快航”的开通，标志着“冰上丝绸之路”从愿景变为现实，是中国在全球治理、气候变化应对与贸易流通体系重构中主动作为的深刻体现。



当地时间10月13日，在英国费利克斯托港，中欧北极快航航线首艘货船驶入码头。

新华社发

“中欧北极快航”五大核心优势

航程短，运输效率高

20天左右的航程，对比中欧班列的“25天+”、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+”，运输效率在国际贸易中极具竞争力。

时效快，物流降本增效提速

通过“中欧北极快航”，货物的库存量可以大幅降低40%，资金占用成本大幅削减，更快的供应链响应速度可帮助企业跑赢市场。

适合“新三样”商品运输

航线的海况温度非常适合热敏货物和时效性要求较高的商品运输，有效助力“新三样”出口。

航线地缘环境相对稳定

航线所经区域政治经济形势相对稳定，减少了海盗、拥堵、战争波及的风险隐患，提升了航运公司船队航行的安全系数，确保中欧供应链“第三通道”安全。

碳排放减少

因航程缩短，碳排放较苏伊士航线减少约30%，较好望角航线减少约50%，对缓解全球气候变暖趋势有着积极作用。

“冰上丝绸之路”重塑全球物流与贸易格局

从宁波舟山港出发，途经北极东北航道，驶向英国费利克斯托港——随着“伊斯坦布尔桥”轮鸣笛起锚，全球首条中欧北极集装箱快航航线开启首航。

这条航线的开通，标志着“冰上丝绸之路”从愿景变为现实，是中国在全球治理、气候变化应对与贸易流通体系重构中主动作为的深刻体现。

“中欧北极快航”的开通，补齐了宁波舟山港全球航线网络“最后一块拼图”，实现四大洋全面贯通，巩固了其世界级枢纽港地位。作为“交通强国”“海洋强国”的硬核力量，宁波舟山港正成为中国参与全球治理、服务国家开放大局的重要支点。

传统航线取道苏伊士运河或绕行好望角，面临航道拥堵、地缘冲突与成本高昂等多重约束。而北极东北航道可将中欧航程缩短至20天，较传统航线大幅节省时间，实现物流效率的革命性提升，必将重塑全球物流与贸易格局。

“中欧北极快航”的开辟，是全球供应链体系的一次适应性重构，将为中国和其他沿线国家提供规避传统通道风险、增强经贸韧性的重大选项。

“中欧北极快航”的开通，是中国实施“冰上丝绸之路”倡议的重要一步。它不仅服务于中国与欧洲之间的

产品贸易，更通过低碳、高效的新航运模式，为全球治理贡献“中国方案”。

“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，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”。它不仅是贸易的“快航道”，更是危机的“缓冲阀”，推动全球供应链从单一路径依赖向多极网状结构“升维”。

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，全球治理理念也必须实现一次深刻的“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，中国始终以负责任的态度参与北极开发，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，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。

本组稿件来源：新华社、《宁波日报》