

市场观潮

# “冰上丝绸之路”我们如何“走”？

□ 全媒记者 陆民敏

近日,有消息称,沪东中华有望揽获俄罗斯5艘Arc7破冰型LNG船订单。据悉,沪东中华的Arc7破冰型LNG船具备首艏双向自主破冰功能,可全年通航北极航线。

至少从2013年起,穿越俄罗斯近海的东北航道(俄罗斯称之为“北方航道”)就拉开了商业航运的序幕,虽然仅限于季节性航运,货运物资主要以散货为主且须依赖破冰船护航,但北极航线还是吸引了国际社会的广泛关注,越来越多国家的商船开始涉水北极。

既然北极航线展现了强大的海运潜力,为何欧洲航运企业又在2019年下半年纷纷表态放弃使用北极航道?北极航线对我国又有何意义?我们该如何参与与北极航线开发?带着这些问题,记者采访了业内企业和专家学者。



航行在北极航道的“天惠”轮。吕同舟 摄

## 常态化商业运营影响世界交通运输系统

北极航道由三条航道组成,加拿大沿岸的“北航道”、西伯利亚沿岸的“东北航道”和穿越北极点的中央航道。2013年8月15日,中远海运特运“永盛”轮搭载首批北极航行物资从江苏太仓港启航,于当年9月10日顺利靠泊荷兰鹿特丹港,成为第一艘成功经由北极东北航道到达欧洲的中国商船。经过不懈努力,从2016年起,该公司实现了北极航线常态化运营,截至2019年底,已安排18艘船舶完成了31个航次的航行任务,参与运营的船舶也从冰级船“永盛”轮扩展至非冰级船,从多用途船扩展至半潜船和重吊船。

目前,北极东北航道水域的夏季无冰期已经超过30天,全球每年有数十艘商船通过这一航道。据韩国海事机构预测,2030年25%的亚洲和欧

洲之间的船舶将从东北航道通过,俄罗斯机构预测2021年这一航道的货运量将达到4000万吨。“北极因气候变化的显著影响,加剧冰层融化,增加了开发该地区自然资源的可行性,该地区已成为各个国家面临挑战和机遇的舞台。”天津水运工程科学研究所副院长赵洪波告诉记者。

但记者注意到,欧洲有不少航运企业在2019年下半年纷纷表态:为了北极环境,决定放弃使用北极航道。在大连海事大学极地海事研究中心主任李振福看来,有些航运公司声称放弃北极航线的最主要目的是保护

要,但对于企业来说,还没有太大的经济价值可挖掘。所以,单从企业的自身利益来说,需要巨大的投入来进行相关的开发,这也是有航运公司表态坚决放弃北极航线的重要原因。如果未来北极航线的经济价值得到凸显,声明放弃北极航线的公司或许还会参与到北极航线的商业化运营中。”

李振福表示,北极航线的常态化商业运营,必将对世界交通运输系统产生影响。东北亚港口与欧洲及北美东海岸各港口度值增加,而东南亚、南亚港口度值则有所下降。北极航线的开通将使整个海运网络形成更加分明的层次结构,北极航线连通的港口在海运网络中的核心程度增加。

## “东北航道”潜在交通价值巨大

北极三条航道中,哪一条对我国实际意义更大?“东北航道对我国来说价值最高。”赵洪波告诉记者,我国也有自大连港出发经由北极东北航道到达欧洲的商船,我国北方的锦州港、营口港等未来有望受益。

业内人士表示,东北航道这条“黄金水道”潜在交通价值巨大。

相比传统绕道苏伊士运河或巴拿马运河连接欧洲、东北亚和北美的航线,北极航线的航程与航期可缩短30%以上。而且随着全球气候变暖,北极航线的夏季窗口通行时间正有逐渐变长的趋势。

李振福也指出,北极航线大大缩短了欧洲与亚洲的海上距离。虽然

## 特殊气候给航行带来极大挑战

尽管北极航线拥有诸多其他航线无法比拟的优势,并且其开发价值也极为“诱人”,但是,极地地区特殊的气候也给船舶航行造成了极大的挑战。

例如,航线所需经过的航道在北极圈内,气温常年在零度以下,即使是在7—9月的夏季,北极圈内的气温均在零下3℃—零下5℃左右,极地海域内所特有的气候条件将在船体结构安全、船舶稳定性、机舱设备正常运行、船上人员与货物安全等多个方面,影响未来船舶在极地海域内的航行安全,进而影响未来极地航道的整体经济性。

赵洪波表示,北极航道的航线通航在很大程度上受到海冰和低温的影响。尽管近几年来北极的海冰呈现消融、海冰密度及冰层厚度减小的趋势,但航道中的常年冰盖、冰岛、漂浮的冰山、冰盖、暴风雪天气等对过往船舶的影响是不容忽视的。

赵洪波说,在北极航道航行,首先是低温和低能见度对船舶影响很大,因为在有海水结冰的情况下船舶的操纵性能就会受到影响,吹雪等则导致能见度降低,影响船舶操作人员对前方险情的判断。其次,北极航道上存在大量长年搁浅的冰山,航行不确定因素较多,对船体强度要求很高。第三,受海冰影响,船舶航行并没有固定的线路,航道弯曲度也是动态的,增加了通航难度。此外,北极航道目前缺乏航区风暴、大风、海雾、海温、海冰、海流、海浪和潮汐等翔实、可靠的数据资料,船舶通常的定位和导航受到高纬度和冰区地理位置和自然环境的影响。

李振福也指出,截至目前,北冰洋只有大约9%的地区根据国际标准绘制了航海地图。2009年,加拿大抢先绘制出了全世界首张北极综合地图。但在实际操作上,船舶在高纬度和冰区航行,其地理位置和自然环境都给船舶导航带来许多困难。在北

## 多措并举积极参与航线开发

通讯行业应提升通讯设备质量,提高高端技术水平。贸易行业应构建贸易战略联盟,打破技术贸易壁垒,建立中北欧自贸区。教育行业应加强船员技能培训,完善人才培养体系。旅游行业应深度开发北极旅游,推进相关产业发展。

“可以从几方面入手。”李振福说,首先从推进我国的北极战略部署着手,并通过建立北极航线多层战略体系,构建中俄北极合作走廊以及大北极合作网络等举措,实现北极航线与我国海洋强国战略的对接。其次,北极航线可配合“一带一路”建设共同发挥重要作用,可尽快制定并实现

从生态科考到基础设施建设合作,实现“一带一路一道”全线通航的中长期北极战略的“三步走”构想,让北极航线成为延伸丝绸之路之经济带的海上通道,成为“21世纪海上丝绸之路”的拓展航线。再次,我国应以沿线基础设施建设以及北极能源开发等为切入点,密切与北极利益相关国家尤其是俄罗斯的经贸联系,加强区域合作。最后,应注重基础,通过积极开展北极科考等措施提升北极航线的开发能力,通过建立安全协调机制等措施,为航线开发提供安全保障。

赵洪波则建议,为加快北极航线的开发利用,必须加强北极航道通航关

键保障技术和装备的研发和国际科技合作。重点开展北极海洋动力与冰—海—气耦合模型及预报、海冰遥感监测及航路冰情动态预报预警、北极航道船舶通航安全保障技术、数字北极航道等一系列研究,研发北大冰、水动力预警预报产品、海冰冰脊特征产品和北极航行保障产品,推动我国极地科学的发展和航运科技发展。要通过建设平台系统,实现对北极航道航行保障产品的管理、共享、分发和分析。服务于北极科考和商船航行,为相关应急保障提供数据支持。

业内专家们也表示,开发航线的同时,北极地区的环境问题不可忽视。利用北极航线首先要平衡好生态与经济利益之间的关系,要使用更加清洁的燃油,遵守《极地规则》,维护和促进北极的可持续发展。



## 中运论坛

长江内河游轮是文旅融合、文旅融合发展的样板,是展示中国旅游的金名片。新冠肺炎疫情让邮轮业陷入了全面停航的状态,长江内河游轮也不例外。2019年三峡豪华型内河游轮共计34艘,床位数为10406个,实现62.9万人的年载客量。经济性游船18艘,床位数为4498个,实现45.3万人的年载客量。而今,这些船舶因为疫情的原因依然处于停航状态。

### 复航诉求非常迫切

2020年初,新冠肺炎疫情发生后,长江内河游轮四家游轮公司及时做好春节航次的退订工作,退订9艘游轮,22个航次,7440位游客,减少经营收入3000余万元,直接经济损失800余万元,同时避免了运行所带来的风险,为行业安全稳定作出了牺牲和贡献。

除此之外,疫情暴发后,整个行业处于全部歇业状态,市场和经营全部中断。1月至5月,全行业经营收入减少约6亿。4个月来,游轮公司无任何经营收入。与此同时,还要承受巨大的游轮靠泊、安全维护、员工工资、运营管理和财务成本等重重压力。2019年,三峡内河游轮的总体负载率为69.3%,其中豪华型内河游轮的负载率为80.3%,经济型内河游轮的负载率为58.3%。这样的负载率很难支撑企业的盈利。众所周知,国际三大邮轮集团的船舶负载率都超过了100%。相比国际邮轮,三峡内河游轮公司长期处于盈亏的平衡点,没有原始积累,新冠肺炎疫情下也很难从市场上融资,企业大多处于生死存亡的危难关头。

### 率先复航意义重大

新冠肺炎疫情期间,国际公约对邮轮的港口国、船旗国、船籍国之间的相关规则并未有明确规定,因此出现了诸多因疫情而生的困境,暴发疫情的邮轮难以靠岸,没有暴发疫情的邮轮在海上四处游荡,与之相应的游客和船员合法权益难以保障,给整个邮轮业的发展蒙上了一层阴影。

截至5月25日,全球新冠肺炎确诊患者累计达到542万人,每日新增新冠肺炎患者仍然达到了9.9万人。海外新冠肺炎疫情仍然处于高位徘徊的状态,美国新冠肺炎死亡病例已接近10万人。与此形成鲜明对照的是,中国累计确诊病例8.5万人,现有确诊129人,无症状感染者396人。在今年两会的政府工作报告中,对中国应对新冠肺炎疫情有一个明确的总结:在以习近平总书记为核心的党中央坚强领导下,经过全国上下和广大人民群众艰苦卓绝努力并付出牺牲,疫情防控取得重大战略成果。

内河游轮复航,是彰显中国防疫成效和中国制度优越性的重要一环,意义重大。欧美人对邮轮具有与生俱来的偏好,疫情并未影响其未来对邮轮的消费热情。如果中国内河游轮能够率先复航,一定能够获得欧美热爱邮轮旅游人士的大量关注,这表明确了中国政府在疫情发生之初果断封城并开展疫情防控的人民战争、总体战、阻击战是卓有成效的,充分彰显中国制度的优越性,还能够打击外国政客抹黑中国抗疫成效的企图。

同时,党中央、国务院明确指示,今年要抓好“六稳”“六保”,保就业、保民生、保稳定,抓好复工复产,全国各行各业都在开工,长江内河游轮作为人们美好生活向往的重要载体,也应纳入到复工复产的范围内。

### 复航条件亟需综合评估

内河游轮复航,关键要进行综合的评估,并且升级相应的防疫举措和应急预案,将内河游轮复航后可能出现的风险降到最低。

首先,武汉防疫期间,三家公司的七艘游轮被武汉紧急征用为备用酒店,表现出游轮公司顾全大局、听从指挥、同舟共济、奉献社会的无私无畏精神,并且在实践中总结和优化了相应的防疫体系。

其次,长江内河游轮旅游的风险较低。从聚集性风险看,低于国内大型商场;从交通类风险看,内河游轮是移动的五星级酒店,游轮的通风性远优于高铁、动车、飞机。从旅游的密闭性看运不及各类文化场馆、娱乐场所。

第三,内河游轮相比海洋邮轮有优势。海洋邮轮的空调系统是风系统,房间与房间之间的空气是互通的,而长江游轮的空调是盘管风机模式的水系统,房间与房间之间的空气是隔断的,因此病毒的传播在长江游轮上更容易被防范。

第四,内河游轮已经升级了相应的防控体系。长江各地游轮公司在各级管理部门的指导下已经制定好相关预案,从客人登船、客人入住、客人分散用餐、客人分批上岸游览等方面都做了周密部署;同时对客人、船员的体温检测也按要求进行了安排,力争做到万无一失。如果游轮上出现感染者,也准备了专门的区域和房间用来进行临时隔离,而且一旦出现疫情,长江游轮在几小时之内就能够就近靠泊,得到陆基支持。

鉴于以上认识,建议相关管理部门认真评估内河游轮的复航诉求,在全面评估防疫风险的前提下,尽快让符合条件的游轮公司复航。可以采取逐步开放、半航运营、区段试点、只允许中国游客的方式先行先试,逐步放开长江三峡内河游轮的运营。

(作者系交通运输部水运科学研究院研究员、博士)



长江内河游轮。本报资料室供图

长江内河游轮能否率先复航？

□ 谢曼

## 为建设海洋强国提供动力

北极航线不但会在很大程度上改变现有的国际运输网络和全球贸易格局,更会对中国的港口航运、海洋经济贸易、海洋船舶制造、海洋石油开发等行业产生重要影响。

李振福指出,北极航线的开通提高了我国海运安全性和经济性。“北极航线复杂的地理环境和高规格的船舶技术要求,在很大程度上降低了海盗和恐怖分子袭击的可能性。同时,北极航线将改变中国沿海港口区位优势,其吸引货源的能力也会提高,进而扩大港口的腹地范围,这也在一定程度上影响内陆进出口货物对运输方式和运输路线的选择,进而促进中国内陆运输网络的发展。”

此外,北极航线通航后,将会推动沿海地区加快油气码头建设,促使油品储存、运输、加工等相关产业向其周边集聚,进而推动海洋交通运输发展。对于冰级船舶的需求将为中国造船业带来新的发展机遇,加快特种船舶技术研发和船舶工业结构的调整。

“开通北极航线还将为中国国际政治地位提升带来新空间。我们可以通过参与北极航线的良性建设与运营,为中国提升国际政治地位与发展海洋强国战略提供动力。”李振福说,北极航线可以成为中国重要的国际运输通道和海上战略通道,推动拓展“一带一路”规划内涵,与“21世纪海上丝绸之路”共同承担起拓展中国海上战略通道的责任,对于中国制造和中国装备走出去、扩大欧洲市场份额有着积极的促进作用。

北极航线对于我国建设海洋强国意义重大,但在实际实施过程中,我们到底该如何做?

李振福认为,要做好北极航线的开发,国家和行业层面都要作出积极的努力。从国家层面来说,首先要扩大视野,以更加积极主动的姿态参与到北极治理和北极航线开发的相关事务中,增进与北极航线问题主要参与国家之间的合作,稳步加强与航道沿线国家的合作。同时,完善内外政策衔接,加强北极科学研究,适当调整沿海产业分工布局,开展资源节约、环境友好型港口建设关键技术研发,加大专业人才储备等。从行业层面来说,交通行业应加强基础设施建设,提升航运信息化建设,促进港口协同发展,重视海陆交通对接。造船行业应鼓励高新技术研发,加强对外技术合作。