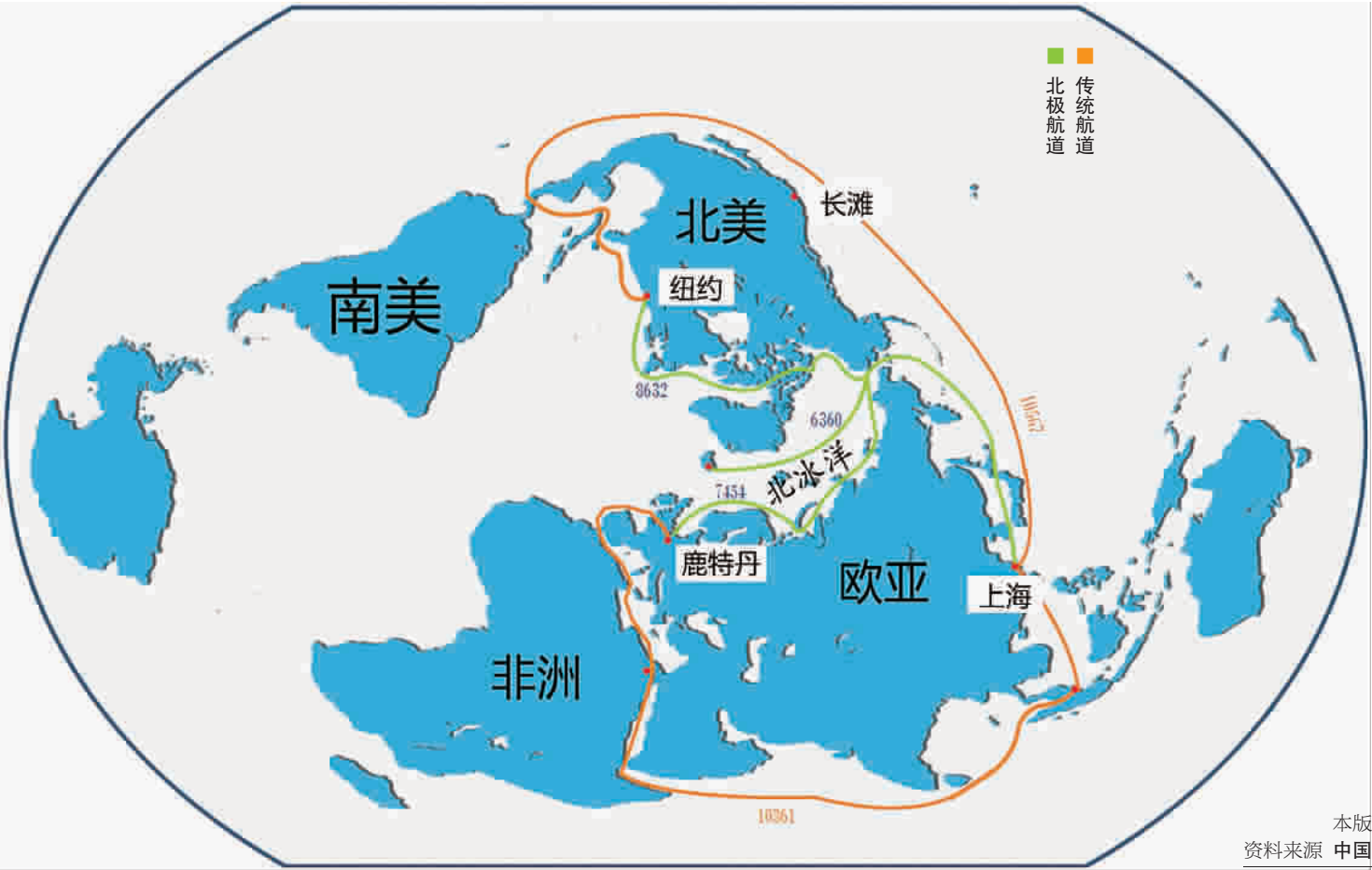




本版制图 戴佳嘉
资料来源 中国极地研究中心

几个世纪的探索足迹

巴伦支海、哈得孙湾、白令海峡……今天,当我们展开一纸北冰洋地图,依然能够清晰看到前行者的足迹:1596 年,荷兰航海家威廉·巴伦支踏上了远征北极的航程。他发现斯匹茨卑尔根群岛,深入至北纬 79°49',创造人类北进的全新纪录。然而,由于被海冰封困,船员们被迫在北极越冬,抵御饥寒和北极熊的袭击。次年,巴伦支因患坏血病,逝于一块浮冰之上,年仅 37 岁。

1610 年,英国探险家亨利·哈得孙与 22 名船员向北极进发,沿途考察并绘制海图。次年春天,由于食品短缺,思乡心切,他的部下发动暴乱,将哈得孙与几名病重水手扔在一条敞篷小船上,任其漂流,不知所终。叛变船员有些被冻死,有些被土著所杀,最后只有 7 人回到英格兰。

1728 年,丹麦人维他斯·白令接受俄国彼得大帝任命,去查明“亚洲和北美洲大陆是否连接”,他率队穿越位于西伯利亚和阿拉斯加之间的海域,成功进入北冰洋,1741 年白令再次出发,却遭遇一场巨大风暴。两次航行,100 多人死亡,白令也病逝于科曼多尔群岛中一座无名小岛上。

新航路开辟时代,绕经非洲和拉美南端的航线被葡萄牙和西班牙垄断,西北欧诸国迫切寻找一条全新航道,帮助它们通向富饶的东方。既然麦哲伦船队的环球航行证明地球是圆的,取道北冰洋便成为可能。

于是,数以千计的探险者进入北极地区,他们与酷寒、黑夜、饥饿、疾病斗争,大多铩羽而归,甚至长眠极地。数百年的探索证明,勇士们的信念正确,北冰洋确实存在三条航线,连接大西洋和太平洋,而这些以大西洋为起点、据西欧坐标定位的名称,也沿用至今——

东北航道 大部分航段位于俄罗斯北部沿海的北冰洋离岸海域。从北欧出发,向东穿过北冰洋巴伦支海、喀拉海、拉普捷夫海、新西伯利亚海和楚科奇海五大海域,到达白令海峡。

西北航道 大部分航段位于加拿大北极群岛水域。以白令海峡为起点,向东沿美国阿拉斯加北部离岸海域,穿过加拿大北极群岛,直到戴维斯海峡。

中央航道 从白令海峡出发,不走俄罗斯或北美沿岸,直接穿过北冰洋中心区域到达格陵兰海或挪威海,由于海冰密集厚实,这条航线最晚通行。

北极航道的捷径优势

北极航道魅力何在,促使探险者前赴后继,深入一望无际的白色冰原,甚至付出生命

穿越北极航道

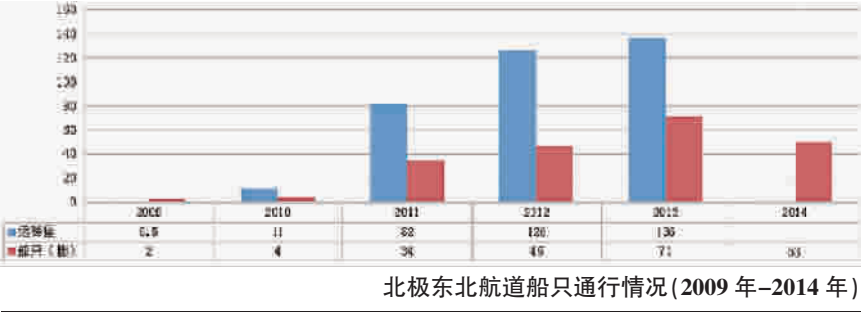
本报记者 范洁

一次双向穿越北极的航行,一部全球首发的中文版指南,这是 2015 年中国递交的北极航道探索答卷。

上海至荷兰鹿特丹,航程缩短 2800 海里,节省 9 天;至美国纽约,航程缩短 2500 海里,节省 7 天……相比传统

国际航线,这条因全球气候变暖重新走入世界视野的海上“捷径”,成本优势与战略价值凸显。

什么是北极航道?具备哪些特点,缘何备受追捧?通航条件如何,是否仍然遥远?怎样影响中国,会否改写未来?



北极东北航道船只通行情况(2009 年-2014 年)

代价?几个世纪后的今天,世界经济一体化,航运贸易自由化,北极航道又意味着什么?

传统连接亚欧、亚美的远洋航线,分别经苏伊士运河、经巴拿马运河,或是绕道非洲好望角、南美的合恩角。北冰洋是欧、亚、北美三大洲的顶点,北极航道则是联系三大洲的最短路径。据国际航运界测算,船舶从北纬 30°以北的港口出发,取道北极到达西北欧和北美,要比经过苏伊士运河或巴拿马运河,节省至少 25%-55%的航程,缩短 9 至 15 天时间。

今天的北纬 30°以北,正是世界诸多发达国家 and 制造中心所在,该地带生产着全球 80%工业品,占据着 70%国际贸易,北极航道成为连通北美、西欧和东亚三大经济活跃区域的海上“捷径”。

那么,对于中国而言,取道北极航道前往欧洲与北美,与传统航线相比究竟有多少优势?中国极地研究中心专家曾经如是测算:

相较苏伊士运河航线,中国沿海诸港取道北极东北航线,至俄罗斯不冻港摩尔曼斯克,节省 4000 至 7000 海里,缩短航程 36%-

55%;至冰岛雷克雅未克、德国汉堡以及波罗的海沿岸港口,则节省 1370 至 4600 海里。

相较巴拿马运河航线,中国沿海诸港取道北极西北航线,至加拿大圣约翰斯,节省约 3500 海里;到美国波士顿和纽约,则缩短航程的 30%-40%。

以上海港为例,经东北航道至荷兰鹿特丹港,比经马六甲海峡、苏伊士运河的航线缩短约 2800 海里,节约 9 天;经西北航道至美国纽约,比经巴拿马运河的航线减少 2500 海里,节约 7 天。这也意味着“海淘族”将提前收到货物,而从事进出口贸易者也能节省时间。

中国对外贸易 90%以上依赖海路运输,航程的减少直接意味着成本的降低。中国海洋大学教授郭培清曾预测,到 2020 年,如果北极航道完全打开,以此替代传统航线,我国每年可节省 533 亿至 1274 亿美元的国际贸易海运成本。

此外,北极航道降低和分担途经马六甲海峡、巴拿马运河、索马里海域和苏伊士运河等高政治敏感区的风险,没有运河拥塞、恐怖

袭击、海盗滋扰等安全隐患。也有专家提出,中国从中东进口石油必经马六甲海峡,钳制着中国的能源命脉,而北极航道有助寻找新的能源供应地,开辟新的能源运输通道。

日益成熟的通航条件

几百年来,北冰洋被冰层覆盖阻隔,气候条件恶劣。通往大西洋的出口也同样危险,举世闻名的“泰坦尼克号”,就是在北大西洋撞到冰山后遇险。北极航道这条“黄金水道”,由于不具备商业航运价值,沉寂一时。

步入 21 世纪,伴随全球气候变暖加速,北冰洋海冰渐次消融,卫星资料显示,北极部分海域夏季无冰期已超过 30 天,加之航运和破冰技术发展,北极航道开始“苏醒”,重新承载起梦想与追求。

2009 年夏天,两艘德国商船从韩国釜山港起程,首经东北航道抵达荷兰,揭开北极“国际海运时代”大幕。2012 年,通过东北航道的船只为 46 艘,2013 年为 71 艘,2014 年在多重因素压力下,也有 53 艘。

与东北航道相比,西北航道水域有多多年厚冰出没,仍处于试航阶段:2013 年,一艘运煤船从加拿大经此去往芬兰;2014 年 9 月,加拿大一艘满载镍精矿的商船“努那维克”号,从魁北克省北部的迪塞普申湾出发,通过西北航道成功到达中国营口鲅鱼圈。

交通新干线雏形初现,冰天雪地也出现过中国身影。

2012 年 6 月 27 日,我国第五次北极科学考察队伍乘坐中国“雪龙”号极地考察船,从上海出发,从青岛起航,经日本海、白令海到楚科奇海,穿越东北航道,抵达北大西洋,这是中国船只首次穿越北冰洋,也是为我国商船“先行先试”。

2013 年 8 月 8 日,中远集团“永盛”轮从大连港出发,经由东北航道到达荷兰鹿特丹,航程 7931 海里,航行 27 天,成为首艘经过北极航道完成亚欧航线的中国商船。相比经马六甲海峡、苏伊士运河的传统航线,缩短航程 2800 余海里,航行时间减少 9 天。

今年 7 月,“永盛”轮从连云港出发,10 月返回,实现“再航北极、双向通行”,创造了中国商船首次经过东北航道从欧洲到中国的纪录。在东行全程,“永盛”轮并未使用引航员和破冰船,均是独立完成,节省了引水和破冰等费用。

对于最为艰难的中央航道,中国也大胆尝试。第五次北极科学考察,“雪龙”号回程便是经过中央航道,率先穿越了高纬度航线,对于类似“雪龙”号的低冰级船舶,可能是世界首次,将通航从理论转为现实。(下转 A7 版)