



綠色未來基金總會

雪龍2號的驕傲

大灣區優質教育協會教務長 楊啟明教授 Rr
綠色未來基金總會行政總裁 高贊覺教授 SBA
聯合監製及編寫



「雪龍2號」2024訪港新聞發佈會於在中銀大廈11樓舉行，出席嘉賓包括（左起）：綠色未來基金總會行政總裁高贊覺SBA、鑽石贊助機構中國銀行（香港）副總裁陳文、「雪龍2」號訪港籌委會委員黃錦良、籌委會主席馬逢國、執委會主席何建宗、香港極地研究中心總裁許朝英社長、鑽石贊助機構九龍倉企業傳訊部主管許翠鳳。

雪龍2號是中華人民共和國第一艘自主建造的極地破冰船和科學考察船，船體結構強度滿足PC3級要求，具備艏艉雙向破冰功能。雪龍2號於2019年7月11日交付使用。

雪龍2號由芬蘭阿克爾北極技術公司（Aker Arctic Technology Oy）負責基本設計，中國船舶工業集團所屬中國船舶及海洋工程設計研究院（第七〇八研究所）負責詳細設計。

歷程

2019年10月9日，雪龍2號從位於上海的中國極地考察國內基地離港前往深圳，15日從深圳往南極海冰區。

2021年5月7日，歷時179天、總行程3.6萬餘海里，中國極地科學考察破冰船「雪龍2」號返回上海國內基地碼頭，標誌著中國第37次南極考察圓滿完成。

2021年7月12日，由中華人民共和國自然資源部組織的中國第12次北極科學考察隊搭乘「雪龍2號」船從上海出發，前往北極執行科學考察任務。

2022年11月23日上午9時，雪龍2號開啟中國第38次南極考察。

2023年4月6日回到上海。

2023年7月，中國第13次北冰洋科學考察隊搭乘雪龍2號前往北極。

2023年11月12日，雪龍2號正在執行中國第40次南極考察任務期間，在巴布亞紐幾內亞附近海域附近，接獲相應國家的漁船求救，由於漁船獲得補給後仍無法自行脫險，雪龍2號原地陪護等待該國救援船隻；由於當地救援船隻仍無法抵達，雪龍2號將漁船整艘吊回船上，將漁船運送指定海域後，交接給當地接應船隻。12月6日深夜，雪龍2號抵達羅斯海新考察站附近海域。

雪龍2號極地考察船

雪龍2號極地考察船（H2560）是中國第一艘自主建造的極地科學考察破冰船，於2019年7月交付使用。雪龍2號是全球第一艘採用船艙、船艙雙向破冰技術的極地科考破冰船，能夠在1.5米厚冰環境中連續破冰航行，填補了中國在極地科考重大裝備領域的空白。

2019年10月24日，雪龍2號首次穿越赤道進入南半球。11月5日21時15分，首次抵達澳大利亞的雪龍2號接受塔斯馬尼亞州州長威爾·霍奇曼贈送禮物。

2019年11月30日，被評為第二屆優秀海洋工程。

2020年7月15日，由自然資源部組織的中國第11次北極科學考察隊搭乘“雪龍2”船從上海出發，執行科學考察任務；11月10日，“雪龍2”號船從上海出發，執行中國第37次南極考察任務。

2021年5月7日，“雪龍2”船返回上海國內基地碼頭，標誌着中國第37次南極考察圓滿完成。9月28日，中國第12次北極科學考察隊乘坐“雪龍2”號極地科學考察船，順利返回位於上海的中國極地考察國內基地碼頭，中國第12次北極科學考察圓滿完成。

2023年7月12日，中國第13次北冰洋科學考察隊搭乘“雪龍2”號破冰船從上海出發，執行現場考察任務。

12月28日，“雪龍2”號大洋隊開展首次考察作業。

北京時間2024年1月22日，隨着最後一個拋棄式溫鹽深儀作業結束，中國第40次南極考察“雪龍2”號大洋隊完成了本航次走航及大洋調查任務。

2024年3月7日，執行中國第40次南極考察任務的“雪龍2”號在南極秦嶺站載上考察隊員，啓程返回中國。中文名雪龍2號極地考察船。

外文名 Xuelong-2 「建造時間2017年9月26日」

船舶性質

極地破冰船、科學考察船
下水時間 2018 年 9 月 10 日
所屬國家中華人民共和國
交付時間 2019 年 7 月 11 日
船長肖志民



介紹“雪龍2”

“雪龍2”號極地科考破冰船由自然資源部所屬的中國極地研究中心組織實施。它是全球第一艘采用船艏、船艉雙向破冰技術的極地科考破冰船，能以2—3節的航速在冰厚1.5米+雪厚0.2米的條件下連續破冰航行，可實現極區原地360°自由轉動，并突破極區20米當年冰冰脊。并裝備有國際先進的海洋調查和觀測設備，能在極地冰區海洋開展物理海洋、海洋化學、生物多樣性調查等科學考察。

雪龍2號極地考察船被分解為114個分段分別建造，然后合成11個大分段，最終合攏拼裝。為了最大程度地提高效率，項目采用資源管理系統，對項目預算、采購程序、合同管理、經費使用等進行全方位管控，特別是采用電腦建模方式，先根據基本設計圖紙完成全船建模，然后根據詳細設計進行修改，盡量提前解決連續建造階段可能遇到的各種工藝問題，減少浪費和返工，建造速度大大加快。

“雪龍2”號是中國繼**“向陽紅10”**號、**“極地”**號和**“雪龍”**號之后的第4艘極地科考船，也是中國第一艘自主建造的極地科考破冰船，船長122.5米，型寬22.32米，吃水7.85米，排水量13996噸，航速12至15節。船上可搭載科考人員和船員共90人，續航力為2萬海里，自持力在額定人員編制情況下可達60天。能全球無限航區航行。

該船裝備有國際先進的海洋調查和觀測設備，能實現科考系統的高度集成和自洽。該船還是一艘智能化船舶，能實現船舶和科考的智能化運行和輔助決策，并搭載一架萊奧納多**AW169**型直升機，具備出色的應急及保障支撐能力。

建造過程

2016年年底，新建極地破冰船在江南造船（集團）舉行開工點火儀式。

2017年9月26日，“雪龍2”號極地考察船開始連續建造。

2018年9月10日，雪龍2號極地考察船下水，標志着我國極地考察現場保障和支撐能力取得新的突破。

2019年，中國極地研究中心將完成“雪龍2號”的建造，并開始進行南北極試航。

2019年7月11日，“雪龍2”號極地科學考察破冰船正式交付使用。

2019年7月駛往北冰洋，執行中國北極科考任務。

2019年9月28日，“雪龍2”號極地考察破冰船載“雪鷹301”（AW169型）直升機在深圳市南頭直升機場交付。

航行試驗

2019年5月31日，“雪龍2”號極地科學考察破冰船開啟船舶航行試驗。本次“雪龍2”號試航預計15天，主要航行範圍為東海海域。其間“雪龍2”號項目組將根據

《極地科學考察破冰船航行試驗大綱》，針對全船46個系統，約200台套的設備開展全面的功能性試驗。電力推進系統、動力定位系統、振動噪聲、水下輻射噪聲和智能系統等8個項目是極地科學考察破冰船不同於一般船舶的核心項目，本次試航將進行專項試驗考核。

2019年7月11日，“雪龍2”號極地科學考察破冰船在上海正式交付中國極地研究中心使用。“雪龍2”號交付以後會進行科考試航，驗證科考設備安裝後的性能。科考試航結束以後執行中國第36次南極考察。

2019年8月15日，“雪龍2”號從上海起航，前往中國南海海域執行試航任務。本次試航預計36天，分為4個航段，主要目的是完成

“雪龍2”號科考甲板支撐系統、走航觀測設備、水下聲學設備、拖曳觀測系統、底質沉積調查取樣系統、實驗室系統和其他調查採樣設備的性能測試，並對上述科考設備現場驗收，同時開展船員獨立操船技能訓練。

2019年8月16日，“雪龍2”號極地科學考察破冰船針對實時自動走航式多參數剖面測量系統開展海上測試，並首次投放拖魚採集數據。

2019年11月27日，中國首艘自主建造的極地科學考察破冰船**雪龍2號**26日完成首向和尾向破冰試驗。



科學考察

2019年10月13日，“雪龍2”號及中國第36次南極科考隊隊員，抵達深圳蛇口郵輪母港CR2碼頭，參加於14日開幕的。

2019 中國海洋經濟博覽會

“雪龍2”號在深圳期間於10月14日全天和10月15日上午舉辦公眾開放日、科考隊員進校園“開講”等一系列科普宣傳活動。10月15日下午，“雪龍2”號船還將舉行首航活動，從深圳出發奔赴南極，開啟“雪龍2”號船首次出徵暨執行國家第36次南極科考任務。

2019年10月24日，雪龍2號首次穿越赤道進入南半球，於11月4日抵達澳大利亞霍巴特港。靠港期間進行了燃油、淡水、**食品**和備件補給，並迎來33名考察隊員上船。此時船上共有89名第36次南極科考隊隊員，進行補給和人員輪換後，前往南極中山站。隨後進行南大洋的宇航員海綜合考察和長城站考察，預計2020年3月回國。

2019年11月8日11時，雪龍2號起錨，準備用大約4天時間穿越“咆哮西風帶”。

2019年11月20日，“雪龍2”號極地科考破冰船進行了首次陸緣冰破冰作業，抵達中國第36次南極考察首個目的地——中山站附近海域。

2019年11月23日，“雪龍2”號極地科考破冰船完成了中山站附近的航道破冰，以**連續破冰**和**沖撞破冰**的方式，為“雪龍”號海冰卸貨開辟了一段約14海里（1海里約合1.85公里）的冰上航道。“雪龍”號沿着這段冰上航道，到達更靠近中山站的卸貨點，冰面雪地車運輸和空中直升機吊運等南極冰上聯合卸貨全面展開。

2019年12月1日，“雪龍”號與“雪龍2”號兩艘極地科考破冰船停靠中山站固定冰外緣，相距約500米。計劃從“雪龍”號船上卸下的1450噸物資中，已運達中山站和內陸出發基地的物資達1253.9噸，其中直升機吊運466.4噸，雪地車運輸787.5噸。

2019年12月3日，“雪龍2”號協助“雪龍”號完成在中山站卸貨等任務后，啟程前往了位於宇航員海進行大洋科考。

2019年12月6日，3只帝企鵝在圍觀“雪龍2”號約半小時后跳入海中。



“雪龍2”號完成宇航員海綜合科考后，從宇航員海的密集浮冰區出發，向北當日，“雪龍2”號在普里茲灣海域一處浮冰處的海域作業時，充滿“好奇心”的3只帝企鵝從遠處趕來圍觀“雪龍2”號。約半小時后，3只帝企鵝跳入海中，“心滿意足”地離去。12月3日至12月7日，中國第36次南極考察隊在南大洋普里茲灣進行多學科科考作業。2019年12月24日，“雪龍2”號極地科考破冰船4日在南大洋宇航員海進行綜合科考。

2020年1月5日，新華社在“雪龍2”號傳回消息，中國第36次南極考察隊隊員首次用大型底棲生物拖網在宇航員海開展底棲生物調查，這是中國在宇航員海首次開展海洋生態系統調查的重要組成部分。此次海洋生態

調查包括海洋浮游生物、游泳生物、底棲生物、鳥類和哺乳動物等各個類群。同一天，科考隊員在同一海域還布放了一套時間序列沉积物捕获器潛標。

2020年1月10日，“雪穿越西風帶，前往南非开普敦進行人員輪換與物資補給，隨後將奔赴南極长城站。



2020年1月11日，中國第36次南極考察隊在“雪龍2”號上釋放了第一個探空氣球。科考隊員將在在穿越西風帶期間保持每天釋放4個、每次間隔6小時，持續釋放6天，以探測不同高度的氣溫、風速、風向、氣壓和溼度等氣象要素。南大洋海洋與大氣相互作用對全球氣候變化具有重要影響，西風帶則是南大洋海洋與大氣相互作用的關鍵區域。

2020年1月16日，“雪龍2”號極地科考破冰船經過東經23度11分、南緯40度的印度洋海域，順利穿越“咆哮西風帶”，駛向南非開普敦。

咆哮40度（英語：Roaring Forties），又稱**咆嘯40度**或**咆哮西風帶**，是水手對南緯40度到50度間海域的俗稱，咆哮40度吹著西風，風在陸地範圍較小南半球較強，其中又以印度洋南部最強。咆哮40度的風在稱為**高速帆船航路**（Clipper Route）的航路上佔有重要

角色，是1610年時荷蘭的航海家亨德里克·布勞沃發現，利用這邊的風，可以在印度洋高速往東前進到爪哇島（荷屬東印度公司）。

高速帆船航路（利用南緯40度強風的航路圖）



2020年2月15日，“雪龍2”號極地科考破冰船完成南極長城站卸貨任務，離開長城站附近海域，駛向正在建設中的羅斯海新站。

2020年4月22日，“雪龍”號和“雪龍2”號科考船圓滿完成了曆時183天的第36次南極科學考察任務，凱旋歸來。返回上海外高橋中國極地考察基地碼頭，人員入境、分流轉運實行閉環管理。

2020年4月23日，執行中國第36次南極考察的“雪龍”號和“雪龍2”號船已返回上海國內基地碼頭，此次南極考察隊共有394人組成，曆時198天，兩船行程共7萬余海里，完成南極陸地科學考察與工程技术維護以及相關海域調查等62項既定任務。

2020年7月15日，由自然資源部組織的中國第11次北極科學考察隊搭乘“雪龍2”船從上海出發，執行科學考察任務。這是“雪龍2”船繼順利完成南極首航后，首次承擔北極科學考察任務。

2020年9月27日，“雪龍2”號靠泊中國極地考察國內基地（上海）碼頭。

2020年11月2日，“雪龍2”號船解纜起航，結束了

為期一個多月的設備檢修和保養工程。

2020年11月10日，由自然資源部組織的中國第37次南極考察隊搭乘“雪龍2”號船從上海出發，執行南極考察任務。本次考察計劃航程3萬余海里，預計2021年5月上旬返回上海。第37次南極考察將圍繞應對全球氣候變化等問題，開展水文氣象、生態環境等科學調查工作，並執行南大洋微塑料、海漂垃圾等新型污染物業務化監測任務。同時，還將開展南極中山站、長城站越冬人員輪換及物資補給工作。

2020年11月10日，南極考察隊出發，曆時179天，行程3.6萬余海里，順利完成南極長城站、中山站物資補給和人員輪換任務，開展了南大洋生態系統和海洋環境綜合調查，成功回收**西風帶環境監測浮標**。2021年5月7日，“雪龍2”船返回上海國內基地碼頭，標志着中國第37次南極考察圓滿完成。本次考察系“雪龍2”船首次單船執行環南極考察任務。

2021年7月12日上午，外高橋邊檢站為“雪龍2”號“一站式”辦理船舶和人員出境邊檢手續，助力搭載62名科考隊員的國產科考破冰船前往北極執行中國第12次北極科考任務。

2021年9月28日，“雪龍2”船返回上海基地碼頭，標志着中國第12次北極科學考察圓滿完成。本次考察圍繞應對氣候變化、保護北極生態環境，在北極公海區域采取走航觀測、斷面調查等方式，順利完成海洋、生態等綜合觀測，取得了多項科研成果。

2021年11月23日上午，中國第38次南極考察隊第二批隊員101人隨“雪龍2”號從上海出發，前往南極長城站等地執行科考任務。

2022年4月20日，“雪龍2”號極地科考船完成中國第38次南極科學考察任務順利返滬，本次極地考察任

務由“雪龍”號及“雪龍2”號共同開展。

2022年10月26日和31日，中國第39次南極考察隊255名隊員分兩批搭乘“雪龍2”船、“雪龍”船從上海出發，共同執行南極科學考察任務，預計2023年4月上旬返回國內。

2023年4月6日，記者從上海邊檢獲悉，“雪龍2”號極地科考船順利回家，靠泊在上海外高橋的中國極地科考國內基地碼頭。據悉，中國第39次南極科學考察任務由“雪龍”號和“雪龍2”號共同開展，其中，“雪龍”號已於4月3日返滬。據中國極地研究中心介紹，中國第39次南極考察已圓滿完成任務，考察隊於2023年4月6日全部返回位於上海的中國極地考察國內基地碼頭。

2023年6月17日至22日，雪龍2號，首次開展科教融合教學航次，上海交通大學海洋學院的50名師生搭乘“雪龍2”號，在東海海域進行為期一周的海上實踐。

2023年7月12日，中國第13次北冰洋科學考察隊搭乘“雪龍2”號破冰船從上海出發，執行現場考察任務。央視網記者也隨船出發，全程記錄該次北冰洋科考進程。

本次考察預計總航程約1.55萬海里，計劃2023年9月下旬返回上海。7月20日報道，“雪龍2”號船已經駛入太平洋。北京時間7月24日16時34分，中國第13次北冰洋科學考察隊穿越北極圈，進入北極海域航行，即將開始科考作業，記者也隨船全程記錄我國此次北冰洋科考的進程。8月17日，中國“雪龍2”號破冰船正在駛向北極，已到達北緯84度。

北京時間2023年8月20日下午，由自然資源部組織的中國第13次北冰洋科學考察隊乘坐“雪龍2”號極地科考破冰船抵達加克洋中脊附近海域，開始地質和地球物理調查作業。

2023年9月5日13時55分，由自然資源部組織的中國第13次北冰洋科學考察隊搭乘“雪龍2”號極地科考破冰船，在作業期間，抵達北緯90度暨北極點區域。

2023年9月27日，由自然資源部組織的中國第13次北冰洋科學考察隊乘“雪龍2”號極地科考破冰船返回上海，標志着中國第13次北冰洋科學考察任務圓滿完成，取得了豐碩成果。

2023年11月1日，由自然資源部組織的中國第40次南極科學考察隊出徵，踏上為期5個多月的科考徵程，“雪龍”號和“雪龍2”號極地科學考察破冰船從上海出發，主要執行科學考察、人員運送和后勤補給任務。考察隊還將依托“雪龍”號和“雪龍2”號船分別在東南極普里茲灣、宇航員海等5個海域開展生物生態、水體環境等綜合調查監測。

北京時間2023年11月9日22時，正在執行中國第40次南極考察任務的“雪龍2”號穿越赤道進入南半球。預計於11月15日抵達澳大利亞弗里曼特爾，完成物資補給和新隊員登船后，將前往南極中山站。“雪龍2”號預計於11月21日抵達新西蘭利特爾頓，完成物資補給和新隊員登船后，將同“天惠”輪貨船組隊一同駛向羅斯海新站所在區域。北京時間11月22日凌晨，正在執行中國第40次南極考察任務的“雪龍2”號停靠新西蘭利特爾頓港，將開展物資補給等工作并接7名新隊員上船。11月24日晚，執行中國第40次南極考察任務的“雪龍2”號和“天惠”輪離開錨地，啟程穿越“咆哮”西風帶。11月26日，正在執行中國第40次南極考察任務的“雪龍2”號和“天惠”輪正在穿越“咆哮”西風帶。11月28日，成功穿越西風帶，將駛入羅斯海外圍浮冰區。北京時間11月29日深夜，執行中國第40次南極考察任務的“雪龍2”號和“天惠

”輪進入浮冰區。兩船隨即開啟冰區航行狀態，“雪龍2”號開始為“天惠”輪破冰引航。預計將於12月6日前後穿越浮冰區，抵達羅斯海新考察站附近。12月6日，執行中國第40次南極考察任務的“雪龍2”號和“天惠”輪成功抵達羅斯海新考察站附近海域，將開展卸貨作業和人員登陸工作。北京時間12月12日晚，執行中國第40次南極考察任務的“雪龍2”號在羅斯海新考察站完成物資卸運和人員登陸工作，並接上23名韓國考察隊員，駛向新西蘭利特爾頓港。北京時間12月23日凌晨，執行中國第40次南極考察任務的“雪龍2”號再度停靠新西蘭利特爾頓港，開展物資補給和人員輪替工作。12月25日，“雪龍2”號完成物資補給和隊員輪替後，駛離新西蘭利特爾頓港，前往阿蒙森海開展科學考察。12月28日，“雪龍2”號大洋隊在西風帶開始投放拋棄式溫鹽深儀，進行水文環境走航調查，這也是大洋隊首次開展考察作業。

2024年1月4日下午，執行中國第40次南極考察任務的“雪龍2”號到達作業海區——阿蒙森海。

北京時間2024年1月16日，中國第40次南極考察“雪龍2”號大洋隊完成阿蒙森海海域潛標回收和布放作業。

北京時間2024年1月22日，隨着最後一個拋棄式溫鹽深儀作業結束，中國第40次南極考察“雪龍2”號大洋隊完成了本航次走航及大洋調查任務。北京時間1月27日下午，完成大洋調查的中國第40次南極考察“雪龍2”號抵達新西蘭利特爾頓港，進行隊員轉運、物資補給。

2024年1月28日，在新西蘭基督城利特爾頓港舉行了公眾開放日活動。北京時間1月29日，執行中國第40次南極考察任務的“雪龍2”號駛離新西蘭利特爾頓港，

前往羅斯海。

北京時間2024年2月5日，執行中國第40次南極考察任務的“雪龍2”號抵達羅斯海新站附近海域，新站驗收組將對新站主體建築開展驗收工作。

2024年3月7日，執行中國第40次南極考察任務的“雪龍2”號在**南極秦嶺站**載上考察隊員，啟程返回中國。本次考察期間，“雪龍2”號已航行2.5萬余海里，7次穿越西風帶，順利完成秦嶺站建設保障任務，執行阿蒙森海大洋調查，在新西蘭利特爾頓港舉行公眾開放日活動，并在赤道附近成功救援一艘遇險船只和船上4名船員。此外，“雪龍2”號還積極開展國際合作，幫助運送23名韓國考察隊員從韓國張保皋站前往利特爾頓港。3月18日，“極地科研與氣候變化”展在香港科學館開幕，展出中國極地科考破冰船“雪龍2”號的極地探索任務及成果。3月29日，“雪龍2”號穿越赤道返回北半球。

開船時2024年3月29日，執行中國第40次南極考察任務的“雪龍2”號穿越赤道，返回北半球。

2024年4月8日至12日，“雪龍2”號將首次訪問香港，隨船的包括國家第40次南極考察隊及國家自然資源部率領的30人代表團。屆時，公眾將可免費登船參觀。

船只設計

基本設計由國外完成，國內設計院、船級社、船企負責詳細設計、施工設計、建造工藝等的優化、審核。經過各方共同努力，不斷優化與細化設計，完成了詳細設計和審圖、建造工藝制定、關鍵技術攻關、科考設備採購等各項準備工作。

“雪龍2”號極地科學考察破冰船建造工程由自然資源部所屬的中國極地研究中心組織實施，中國船舶工業集團有限公司第七〇八研究所設計、江南造船（集團）有限責任公司承擔建造。

“雪龍2”號設計船長122.5米，船寬22.3米，船深11.8米，吃水7.85米，排水量約13990噸，裝載能力約4500噸，航速12節~15節；**結構強度滿足PC3要求**，具備艏艉雙向破冰能力，艏向能在覆蓋有0.2米厚積雪的1.5米厚冰層上以2~3節的速度連續破冰航行；裝載全回轉電力推進系統和DP-2動力定位系統；船上可搭載科考人員和船員共90人，續航力為2萬海里，自持力在額定人員編制情況下可達60天。

船只功能

“雪龍2”號船是一艘滿足無限航區要求、具備全球航行能力，能夠在極區大洋安全航行的具備國際先進水平的極地科學考察破冰船。該船可實現極區原地360度自由轉動，并可突破極區20米當年冰冰脊，船舶機動能力大幅提升。



船只特点

一是符合國際最新規範

2013年，上觀新聞記者吳剛在倫惇參加會議時，預感到新的國際極地規則將出台。在率隊設計“雪龍2”時，他們將這些規則作為設計准則，使其成為全球第一艘符合國際最新規則的極地科考船。

二是安全性高

通過結構設計，具有很強的防寒能力，也很環保。

三是破冰能力強

達到PC3級，能在1.5米厚度冰、0.2米厚度雪的海況下，以2—3節航速連續破冰行駛。而且，它採用雙向破冰設計。在遇到很難“拱”的冰脊時，船體可以轉動180度，讓船尾變成船頭。尾部的螺旋槳能在海面下削冰，把10多米高的冰脊“掏空”，從而突出重圍。

四是智能化

擁有智能機艙，便於飛機在甲板上起降；能通過傳感器等設備進行船體全壽命監測，如與冰面刮擦后，能自動預警。



性能參數

參考數據

船長 122.5 米

船寬 22.3 米

吃水 7.85 米

排水量 13990 噸

航速 12—15 節

續航力 2 萬海里

自持力 60 天

動力 15000KW

建造意義

“雪龍2”號 2019 年首航南極，標志着中國極地考察現場保障和支撐能力取得新的突破，“雙龍探極”時代正式來臨。“雪龍2”號與“雪龍”號將相互配合，形成雙船作業模式，極大提高極地科考效率。



社會活動

2024年2月7日，中國南極秦嶺站開站活動舉行，在北京設主會場，在南極長城站、南極中山站、南極秦嶺站、北極黃河站、“雪龍”號船、“雪龍2”號船設分會場。

2024年3月22日，執行中國第40次南極考察任務的“雪龍2”號駛離澳大利亞前往香港，這將是“雪龍2”號首次到訪香港。

2024年4月8日，“雪龍2”號抵港，展開一連5天的訪問。“雪龍2”號會於4月9日至12日，向公眾開放登船參觀，另有一系列活動舉行。

所獲榮譽

2019年11月，被評為第二屆優秀海洋工程。

2020年12月，“雪龍2”號船員班組獲得上海市委、市政府授予上海市先進集體稱號。

2021年5月，獲第25屆“中國青年五四獎章集體”

聯合監製及編寫

大灣區優質教育協會教務長
楊啟明教授

環保科技中心總裁
高贊覺教授

