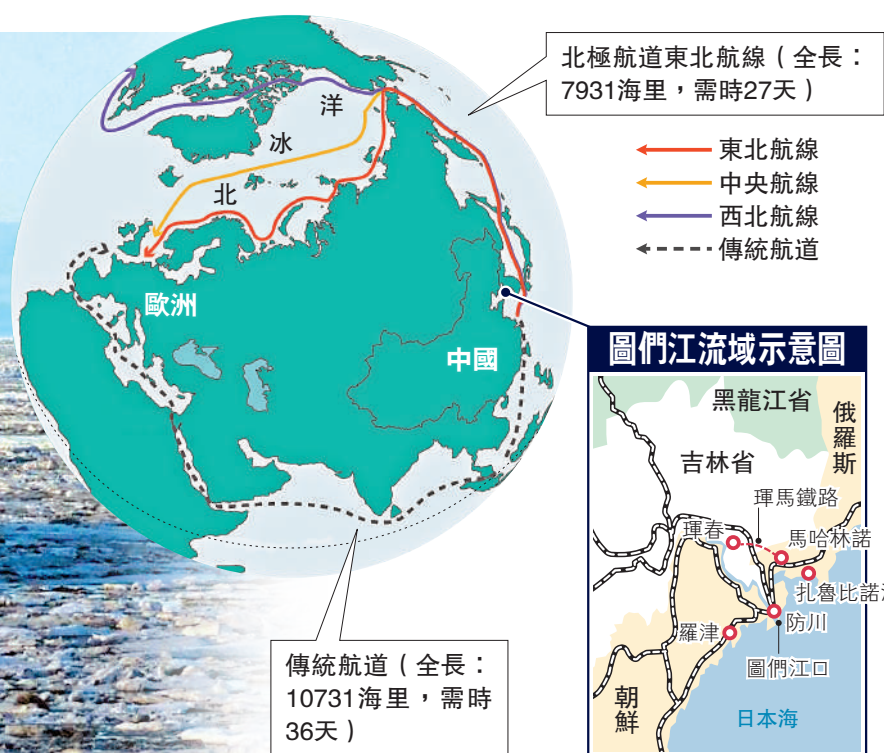


# 外貿商：極圈資源豐富 船能到的地方越來越遠 北極航道新機遇 東三省「冰絲」掘金

滿載風電設備的中遠海運特運天祐輪在北極東北航線航行。  
網絡圖片



## 扎魯比諾港簡介

**位置** 位於俄羅斯遠東濱海邊疆區的東南部，距離中國邊境僅18公里，位於圖們江口北側日本海岸。

**特點** 是俄遠東地區天然不凍港，有鐵路、公路與俄內陸和中國吉林省琿春市相連。

**意義** 中俄在扎魯比諾的萬能港口項目意味着東三省無出口歷史難題將迎刃而解，連內蒙古北部也可能實現與國際市場更直接的交流。

**近況** 據俄媒體報道，2020年，扎魯比諾港糧食碼頭投入運營並將首批2700噸玉米裝船，目的港日本松永。中國招商局港口控股有限公司參與建設。

資料來源：人民網

## 黃金水道

最近，吉林人民喜慶參半，「長白山初雪提前，今年是冷冬？」「北極航道冰雪融化是不是離常規通航更近了？」2022年的極端天氣，讓東北人民摸不着頭腦。北極冰川加速融化，「黃金水道」、「冰上絲路」的新聞刷屏，更讓東北的外貿商緊張起來。究其原因，東北地區是距北極航道最近的省份。「陸海聯運」已不再只是口號，東北有越來越多外貿商通過俄羅斯「征戰」北極，他們說：「北極圈資源豐富。隨着全球變暖，向北航線越來越清晰，船能到的地方越來越遠。」

「北極航道冰蓋融化，給了很多東北人一個賺錢的機會。」外貿商朱毅明賣鞋墊起家，如今從俄羅斯採購新型材料。朱毅明認為，外貿市場時局勢必向北極靠攏。「所以我從2016年開始，就停下了對朝業務，轉向俄羅斯。」朱毅明說：「我運氣好，在朝鮮半島局勢緊張、全球新冠疫情肆虐的時候，找到一條能「活命」的航線。當時對朝貿易半月湊不夠一個集裝箱。反而隨着全球變暖，向北航線越來越清晰，船能到的地方越來越遠。」

### 商機處處 赴西伯利亞傾生意

對比北方航線20年間的變化，朱毅明回憶，「全球變暖的感受真真切切，年輕時跟船走過北面航線，很苦，破冰技術沒有現在先進，前面的冰剛破開，船駛過馬上凍上，10多厘米厚的大冰塊，非常震撼。」20年後再走北方航線，他說，「心情挺好，靠俄羅斯的無煙煤和天然氣賺了點錢。」當問到該航線到達俄羅斯哪個城市時，朱毅明說：「北極圈資源太豐富，比如俄羅斯的天然氣，東北大企業都盯着這塊「肥肉」。只能告訴你，我通過白令海峽，到西伯利亞地區談合作。」朱毅明表示，近年的政策布局，比如冰上絲綢之路、大圖們江倡議（GTI）等，感受到國家向北開放的決心，也相信這條線

路會湧現更多商機。

### 鮮活帝王蟹 隔天運抵東北

位於俄羅斯遠東的勘察加半島，西瀕霍夫克海，東臨太平洋和白令海。這裏繁殖的帝王蟹品質上乘，深受內地食客喜愛。9月6日，一批帝王蟹從琿春中俄口岸過境，在檢驗、檢疫、消殺後，與我國水車對接，發往京深市場。價格高昂的鮮活帝王蟹，幾年前在內地的銷量並不大。在白令海峽附近捕撈後，轉運、換水都會造成損耗。如今，通過「勘察加—扎魯比諾—琿春」航線，帝王蟹已成這個東北城市的王牌，內地九成以上的俄羅斯帝王蟹從這裏發出，該市水產業總產值已超90億元。

王金東是最早從俄羅斯進口海產品的商人之一，他說，「旺季一天最多運50噸，這條航線穩定省時價格低，隨着國外航線和國內外市場的完善，帝王蟹需求越來越大，我們會逐步開闢港澳台及東南亞市場。」他說，以前俄羅斯帝王蟹要從韓日轉再到中國，成本高且影響品質。「如今，通過新航線，前一夜在俄羅斯深海捕撈，隔天就能運到東北。」

隨着東北內陸進入太平洋、北冰洋的新通道逐漸清晰，吉林、黑龍江等省份的貨物運輸不再捨近求遠。以深海魚罐頭為主營業務的興陽水產

進出口有限公司，近年忙了起來。「我一直從俄羅斯進口海貨，再做成罐頭出口歐美。以前走鐵路受限制，試想一下，如果想進兩萬噸的貨，需要多少火車才能拉回來，成本太高。現在不同，走海運，成本小、運輸快，公司整個上下游鏈條完整打通，每年進口凍魚能到20萬噸左右。」總經理趙陽說。

趙陽把視線放得更長遠，「如今全球變暖，我公司雖然尚未貫穿整個北極航道，但也在期待着。北極圈內輻射多個國家，資源豐富，隨着航線慢慢擴展，我公司業務也不僅是海產品加工這麼簡單。」



▲鮮活的帝王蟹通過扎魯比諾發往內地。  
大公報記者盧冶攝



▲2017年，中國貨輪「天健」輪與「天樂」輪在北極東北航線上相遇。  
資料圖片



## 海外倉備貨 跨境電商新「賽道」

### 廣受歡迎

隨着航線不斷完善，一些企業開始完善海外倉建設，在俄羅斯的烏蘇里斯克和莫斯科等城市建設海外倉。暢達電子商務有限公司主做跨境電商平台，對出口俄羅斯等國的貨物，提供清關和運輸服務。該公司總經理張峰源說，「通過海外倉模式可以提前備貨，境外消費者購貨周期由30天縮短至10天左右，極大提升境外消費者的購貨體驗，也提升了我們的抗風險能力。」

「俄羅斯消費者也喜歡過「6·18」購物節。」張峰源說，今年「6·18」前一週，速賣

通、OZON、JOOOM等國內外電商平台在線發放了優惠券，我國的3C類電子產品、日用百貨等產品深受國外消費者喜愛。

此前，我國很多跨境貿易都是經大連、天津等口岸轉運，千餘公里的陸運大大增加了成本。哈爾濱工業大學教授空間規劃與城市治理研究所所長馬濤解釋：「如果經扎魯比諾港轉運，雖然會增加海運成本，但相比減下來的陸運成本，就實惠太多了。尤其是前往日本海周圍的各國，海上距離比大連、天津要近許多，陸海聯運的成本更低，優勢就更明顯。」

## 比傳統航線快7天 非常划算

### 優勢突出

北極航道的開通必將對世界貿易格局產生巨大影響，也會對中國經濟格局產生影響。「氣候變暖是人類面臨的一大難題，但這不總是壞事，至少在北極航道上，海冰的融化讓原本難走的路，變成了一條萬眾矚目的「黃金水道」。東北地區一直作為欠發達省份出現在大眾視野，如果北極航道真的到夏季無冰那一天，

那麼東北借地理優勢，勢必迎來更多經濟機遇。」

外貿商朱毅明談及未來趨勢，他表示，「北極航線全線通行不用等到無冰那一天，只需在冰少時眾船分擔破冰船費用，其實非常划算，比經馬六甲海峽、蘇伊士運河的傳統航線至少縮短7-9天。」

記者採訪到中國太平洋學會、中國國際貿

易學會副會長李鐵，他表示，從地理區位上看，我國的「向北開放」，很大程度上是推進我國東北地區與俄羅斯遠東地區的合作，是近北極區域和海域的合作。我國東北地區所處的近北極區域和海域主要涵蓋東北亞區域，因此，東北地區借助現有區位、通道、機制等基礎和優勢，面向東北亞區域、海域相關國家和地區尋求開放合作，是我國「向北開放」的題中之義。

## 俄羅斯司機：與吉林合作越來越多

### 經貿往來

吉林省毗鄰俄羅斯、朝鮮。其實，俄羅斯附近的北方航路一直存在，只是利用率不高。近幾年航道內冰層減少，讓更多的中俄外貿商，將視線拉回航道內。

夏季，在琿春口岸，一批批金髮碧眼的俄羅斯司機帶着笑容湧入中國，等待消殺檢疫。

俄羅斯司機阿列克每星期都要開着他的紅色卡車往返於扎魯比諾港與琿春口岸之間，71公里的路程並不疲憊，每次將20噸

冷凍海鮮送到中國後再返回俄羅斯。他說：「這幾年，與吉林省的合作越來越多，能夠感受到兩地的經貿往來已日趨常態化。生意好，就有錢賺，日子就不愁。」

紀昕辰是中俄貿易的中方商人，因工作需求，也能用俄語簡單溝通，她說：「有200多俄羅斯人在琿春安家，也有超過5000琿春人在俄羅斯做生意。我們是家族企業，我叔叔在那邊開設工廠，主要從事木材和海產品加工，再經日本海將成品運回國，由我們分銷，收到貨後，一般由公路發往北京、西安，由扎魯比諾港發往青島或寧波。」



▲俄羅斯司機阿列克通過琿春口岸。  
大公報記者盧冶攝

## 暢通陸海聯運 創新圖們江出海思路

### 特稿

「隨着北極航道加速推進，大小企業對圖們江的關注愈演愈

烈，都期待打通陸運「最後一公里」，貨船從圖們江直接駛入日本海。」吉林外貿商朱毅明說。



圖們江是我國進入日本海的唯一通道，流經中朝俄，吉林省距圖們江入海口最近處只有3公里。「圖們江不能出海是歷史遺留問題，1950年，朝俄修建鐵路大橋，像一把鐵鎖擋住了圖們江。」朱毅明說，此大橋高度僅為11米，成為中國圖們江出海口被卡重要原因。

圖們江區域是我國參與東北亞地區合作的重要平台。國家積極推動區域的開發開放，圖們江出海復航工程、圖們江經濟輻射帶、中俄朝特殊經濟區或自由港等構想先後被提出。

「如果全球變暖驅使北極航道加速形成，勢必為東北地區提供新的經濟思路。長期以來圖們江區域陸海聯運「通而不暢」。黑吉兩省進行了不懈探索，但依然面臨困難，急需創新圖們江區域出海新思路。」中國太平洋學會、中國國際貿易學會副會長李鐵（圖）表示，要切實對接好俄方關切的「濱海1號」、「濱海2號」陸海國際運輸走廊；另一方面，主動銜接我國構想的圖們江出海項目，盡快暢通我國進入日本海通道，循序漸進開展中俄海洋產業和海洋園區合作，支撐北極航線，共同開發北極資源。