

## 经济

# 欧亚国际运输走廊问题及 中国的应对之策

李亚龙 吴丽坤

**【内容提要】** 欧亚国际运输走廊,在我国又被称为“欧亚大陆桥”。苏联解体之后,我国能够使用或有可能使用的欧亚运输走廊的数量大大增加。除原有的“东—西”、“中央”运输走廊之外,另有可能增加“欧洲—高加索—亚洲”运输走廊以及拟议修建的中国—哈萨克斯坦—伊朗—土耳其—欧洲运输走廊、中国—吉尔吉斯斯坦—乌兹别克斯坦—土库曼斯坦—伊朗—土耳其再至欧洲的运输走廊。在运输链条中的货源基地、运输走廊和终端市场的三大要素中,只有做到运输走廊的多重选择,才能够使其他两大要素免受地缘政治和地缘经济等基于垄断性因子的干扰,从而有效保证我国在欧亚大陆之间物流交换的安全以及不间断的长期运行。

**【关键词】** 运输走廊 大陆桥 地缘政治 中俄关系 中亚国家

**【中图分类号】** F511.3 **【文献标识码】** A **【文章编号】** 2095-1094 (2011) 06-0050-0014

在已经过去的 20 世纪,国家关系中的意识形态因素从加强到渐次淡化,进而被各力量中心对实际利益的角逐所替代。而在国际政治舞台上,则形成了类似欧盟和北约的不断扩展以及苏联和南斯拉夫的解体这两种截然相反的过渡性态势。这种过渡性态势,既为进入 21 世纪强国之间的关系注入了合作,也带来了势力范围施加影响的激烈竞争,这种合作和竞争在国际运输服务领域显得尤为突出。

从整个世界范围来看,欧洲、东亚和北美是最为重要和强劲的三大经济中心。这三大经济中心之间规模巨大的物流交换,主要是通过三个方向来实现的:太平洋航线(亚洲—北美洲)、大西洋航线(北美洲—欧洲)和沿亚欧大陆的苏伊士运河航线(欧洲—

亚洲)。从欧亚大陆的货物来源和运输市场来看,又可分为北部(俄罗斯、中国、日本、韩国和欧盟)、南部(波斯湾国家、近东国家、印度和巴基斯坦)两大组合。据 2007 年统计,北部组合的国内生产总值达到 25 万亿美元,出口商品和服务总值约为 7 万亿美元,进口超过 6.6 万亿美元。欧亚之间 2010 年贸易额可以达到 1 万亿美元。运费总量可达 200 亿美元/年。南部组合也表现出惊人的成绩:2006 年国民生产总值达到了 2 万亿美元,商品和服务出口、进口总额分别为 7000 亿美元和 5000 亿美元<sup>①</sup>。

世界自进入工业化时代之后,交通运输方式也

<sup>①</sup> Елена Ушкова. Транзитное будущее Центральной Азии: как реализовать. РЖД-Партнер. №22(146)ноябрь 2008г. С.45

**【作者简介】** 李亚龙, 莫斯科大学历史系博士研究生, 华东师范大学国际关系与地区发展研究院特约学者; 吴丽坤: 黑龙江大学俄语学院教授。

表1 1994年的《克里特宣言》确定的9条欧洲运输走廊

|    |  |    |   |
|----|--|----|---|
| №1 | 波罗的海公路,长度445千米;波罗的海铁路,长度550千米。<br>路线:赫尔辛基(芬兰)—塔林(爱沙尼亚)—里加(拉脱维亚)—考纳斯(立陶宛),克莱佩斯(立陶宛)—华沙,格但斯克(波兰)—加里宁格勒(俄罗斯)  | №6 | 公路,铁路,可与№5组合成一条组合式的运输线路。总长度为1800千米。<br>格但斯克(波兰),托伦(波兰),波兹南,格鲁琼兹(波兰),华沙(波兰)—日利纳(斯洛伐克)—弗斯特拉发(№4走廊)(捷克)  |
| №2 | 公路;铁路。总里程为1830千米。<br>柏林(德国)—波兹南(波兰),华沙(波兰)—布列斯特(白俄罗斯),明斯克(白俄罗斯)—斯摩棱斯克(俄罗斯),下诺夫哥罗德(俄罗斯)(可以和西伯利亚铁路干线相连,进入亚太地区)   | №7 | 从德国沿多瑙河向下至黑海;通过莱茵河和美因河与北海相连。<br>德国—奥地利—布拉迪斯拉发(斯洛伐克)—匈牙利—克罗地亚—塞尔维亚—鲁塞(保加利亚),洛姆(保加利亚)—摩尔多瓦—乌克兰—康斯坦察(罗马尼亚)   |
| №3 | 公路,铁路。总里程为1640千米。<br>柏林(德国),德累斯顿(德国)—弗罗茨瓦夫(波兰),卡托维兹(波兰),克拉科夫(波兰)—利沃夫(乌克兰),基辅(乌克兰)  | №8 | 公路,铁路;在比托拉(马其顿)组合。总长度为1300千米。<br>都拉斯(阿尔巴尼亚),地拉那(阿尔巴尼亚)—斯科普里(马其顿),比托拉(马其顿)—索非亚—迪姆特罗夫格拉德(俄罗斯),布尔加斯(保加利亚),瓦尔纳(保加利亚)  |
| №4 | 欧盟与东南欧。<br>公路,铁路,多瑙河水运,空运,港口。此路线为混合型通道。总里程为3258千米。<br>柏林(德国),德累斯顿(德国),纽伦堡(德国)—布拉格(捷克),布尔诺(捷克)—维也纳(铁路)(匈牙利)—阿拉德(匈牙利),克拉约瓦(罗马尼亚),布加勒斯特(罗马尼亚),康斯坦察(罗马尼亚)—索非亚(保加利亚),普罗夫迪夫(保加利亚)—塞萨洛尼基(希腊)—伊斯坦布尔(土耳其)               | №9 | 公路,铁路。1994年宣布为优先发展路线。约3400千米。<br>赫尔辛基(芬兰)—维堡(俄罗斯),圣彼得堡(俄罗斯),普斯科夫(俄罗斯),莫斯科(俄罗斯),加里宁格勒(俄罗斯)—基辅(乌克兰),柳巴舍夫卡(乌克兰),敖德萨(乌克兰)—基希纳乌(摩尔多瓦)—布加勒斯特(罗马尼亚)—维尔纽斯(立陶宛),考纳斯(立陶宛),克莱佩斯(立陶宛)—明斯克(白俄罗斯)—亚历山大德鲁波利斯(希腊)—迪姆特罗夫格拉德(俄罗斯),阿尔梅尼奥(保加利亚)。可以延伸至顿河畔罗斯托夫—诺沃罗西斯科,阿斯特拉罕,因此可以和“欧洲—高加索—亚洲运输”走廊(ТРАСЕКА)相连 |
| №5 | 公路,铁路。总里程为1600千米。<br>威尼斯(意大利),的里雅斯特(意大利)—科佩尔(斯洛文尼亚),卢布尔雅那(斯洛文尼亚),马里博尔(斯洛文尼亚)—布达佩斯(匈牙利)—乌日霍罗德(乌克兰),利沃夫(乌克兰),基辅(乌克兰)—布拉迪斯拉发(斯洛伐克),日利纳(斯洛伐克),科希策(斯洛伐克)—里耶卡(克罗地亚),萨格勒布(克罗地亚),奥西耶克(克罗地亚)—普罗切(克罗地亚),萨拉热窝(波斯尼亚—黑塞哥维那) |    |   |

注:表1中的地名书写形式使用了中国地图出版社出版的《新编实用世界地图册》2005年1月第2版。

从传统的短程公路运输逐渐过渡到长距离的海运、铁路、航空、管道及各种混合交替的现代化运输方式。而与运输设备相配套的物流方法也在不断改变,很大一部分的半成品和成品的运送形式开始实现大规模的集装箱化,并实现了货物在旅途过程中的电子信息跟踪服务。伴随全球化进程的加剧,跨国界国际贸易中转运输量的大幅度提高,促使“大陆桥”、或“国际运输走廊”不断诞生和发展。现代意义的国际运输走廊的含义大体可以归纳为:“由多个国家共同确定的、有固定方向的、由各种运输手段共同组成的运输干线综合体。这一干线综合体拥有相应的可保证运输工具通行的配套设施,并根据国际认可的法律法规以及各所在国制定的法律法规,保证旅客和货物运输的全线安全,包括途经各国混合运输系统(陆路、水路、公路和航空)时的安全。”<sup>①</sup>

国际运输走廊的提出和实施是一个渐进的过程。1978年,在欧盟框架内成立了发展运输网络问题的研究委员会。自1982年开始,对欧洲运输一体化机构进行具体项目的实质性投资。1991年,在布拉格

召开的第一次泛欧运输部长会议上,就欧洲运输体系的合作和一体化问题进行了探讨。其后,这一进程随着以苏联为主导的经互会、华约以及苏联本身的剧变而加快。

1992年,在名为“爱丁堡动议”的国际会议上,通过了欧洲投资银行扩大对国际运输走廊资助的决议,并于当年出版了未来国际运输走廊政治构想的“白皮书”。而真正意义上的国际运输走廊则诞生于1994年在地中海克里特岛召开的运输部长会议。在这次会议上,确定了9条泛欧运输走廊(简称ТРАСЕКА—作者注),见表1。在这9条泛欧运输走廊中,№1、№2、№9三条走廊可以和俄罗斯路网相连接。其中,№1可到加里宁格勒,№2可到下诺夫哥罗德,由此可以和西伯利亚铁路干线相连接,№9可到俄罗斯南部港口顿河畔罗斯托夫—诺沃罗西斯科、阿斯特拉罕,从地理位置来看,还可与欧洲—高加索—亚洲走廊相连接。

① Котилко В.В. Транспортная система России и стран СНГ: Международные транспортные коридоры. М.2006, С. 95.

国际运输走廊既是一种多国合作机制，更是地缘政治角逐的一种形式。苏联解体之后，被称为“文明离婚”而建立的独联体（СНГ）同时也扮演着俄罗斯企图重新恢复其传统势力范围、实现独联体国家某种形式“一体化”的重要角色。在这 11 个独联体国家中<sup>①</sup>，中亚五国可以说是深陷亚洲大陆内部的悬孤之岛。其中最主要的原因在于交通运输不畅，完全依赖于俄罗斯路网对外进行贸易活动。而南高加索三国，尤其是阿塞拜疆和格鲁吉亚两国，在对外交通问题上虽然比中亚五国略强，但也存在和亚洲国家运输不畅的问题。欧洲—高加索—亚洲这一绕开俄罗斯的国际运输走廊开始运营之后，俄罗斯作为对策和竞争手段，提出了“北—南”、“东—西”、“中央”等国际运输走廊路线，希望通过利用和升级现有的路网为发货商提供更为便捷的运输路径。同时，俄罗斯也渴望借助与中国的战略伙伴关系，吸引更多的从中国发往欧洲的货物通过俄罗斯铁路进行中转。

与此同时，俄罗斯还大力发展次级国际运输路线：跨朝鲜半岛至远东滨海边疆区再和西伯利亚铁路干线连接；拟议发展从日本经萨哈林岛再经鞑靼海峡进入俄罗斯大陆地区，与西伯利亚铁路干线接轨。这些策略的目的在于最大限度地吸引从日本、东南亚和韩国运往欧洲的物流，赚取大笔货物运输中转服务费用，形成对中国中转运输服务的竞争态势。

## 一、经俄罗斯的国际运输走廊概况

苏联解体后，作为其继承国的俄罗斯经历了两次车臣战争的剧痛。普京执政后，彻底遏制了一些联邦主体的离心倾向。随着经济的逐渐复苏，恢复苏联或沙俄帝国时期的影响力成为俄精英阶层的共识，也得到大多数普通百姓的认同。为实现这一目标，在各个领域采取控制和反控制的措施成为必要的手段。比如：为规避土耳其海峡瓶颈问题修建亚历山大德鲁波利斯—布尔加斯石油管道；为摆脱乌克兰、白俄罗斯和波罗的海国家的限制修建波罗的海石油管道、“北流”天然气管道；为遏制欧盟对中亚天然气的觊觎动议修建“南流”天然气管道；为了掌握天然气定价权，将从中亚地区购买的天然气价格大幅度提高到 360 美元/千立方米，从而冲击中国从土库曼斯坦 195 美元的购气价格<sup>②</sup>。除了在碳氢能源领域的大幅度动作之外，另一个战略性的举措就是

合理、广泛地利用并拓展现有的国际交通运输走廊。

俄罗斯继承苏联时期的遗产，拥有较为完善的铁路网络。铁路总里程约为 8.75 万千米。绝对数字要超过德国（约为 3.76 万千米）、法国（约为 3.18 万千米）和意大利（约为 1.61 万千米）铁路里程的总和。但因其国土辽阔，每平方千米仅为 5.1 千米的平均数值则远远低于德国的 57 千米、法国的 60 千米以及意大利的 5 千米。独联体其他国家也处于类似状态，比如哈萨克斯坦铁路的绝对里程数为 1.44 万千米，但平均每平方千米仅为 5.3 千米，甚至远远低于西班牙的 24.8 千米<sup>③</sup>。总体来说，俄罗斯铁路运输量约占全世界货物周转额的 18%，旅客运量约占 9%，复线或多线总里程为 3.65 万千米。在可运行的铁路中，电气化铁路数量约占 48.5%。俄罗斯通过铁路中转运输的货物数量约占 27%。“远外国家”<sup>④</sup>通过俄罗斯铁路转运的货物运输量约占通过整个独联体国家中转运输量的 86%<sup>⑤</sup>。

庞大的铁路网络既有强大的运输能力，同时也有尾大不掉之虞。这一点主要体现在与欧洲绝大多数国家、中国等亚太国家不相匹配的轨距问题。独联体国家、波罗的海国家、芬兰、蒙古的铁路网络都是延续 150 年前开始实行的 1520mm 火车轨距，在中转运输亚洲货物时，都存在换轮的“堵车”现象。因此俄罗斯最为担心的问题就是中亚国家摆脱“1520 空间”而采用欧亚通用的 1435mm 轮距铁轨。这些国家一旦结束 1520mm 的限制，俄罗斯将失去出口运输服务的大部分优势。同时，对俄罗斯在这些地区的统一文化空间的影响也将产生负面效应。

通过俄罗斯领土的国际运输走廊主要由“东—西”、“北—南”、“中央”三大主路线和一些次级路线组成。随着全球气候的变暖、北极冰川逐渐融化，连通亚洲和欧洲的北方海上路线也将发挥巨大作用，给俄罗斯带来不菲的过境收入。

### （一）“东—西”国际运输走廊

“东—西”方向的国际运输走廊，在俄罗斯疆

<sup>①</sup> 20 世纪 90 年代初成立时，为 12 个国家。格鲁吉亚因 2008 年的俄格 5 日战争宣布退出，由此变成 11 个国家。

<sup>②</sup> Игорь Новиков. Транскаспийское измерение Европолитики// Красная звезда. 30 апреля – 6 мая 2008.

<sup>③</sup> Котилко В.В. Транспортная система России и стран СНГ: Международные транспортные коридоры. С. 6.

<sup>④</sup> 在后苏联空间建立起来的国家被称为“近外国家”，其他国家则为“远外国家”。

<sup>⑤</sup> Котилко В.В. Транспортная система России и стран СНГ: Международные транспортные коридоры. С. 138.

域之内部分基本可以概括性地分为主路线和次路线。其实,从欧盟的角度来看,这些主路线和次路线并没有被完全融进其传统的运输走廊范围之内。但是,因为这些路线可以和《克里特宣言》的一些“走廊”相连接,因此,本文同样将其称做“国际运输走廊”。

### 1. 主路线:西伯利亚铁路干线

俄罗斯横跨欧亚大陆,其独特的地理位置使其必然成为欧洲—亚洲,甚至是欧洲—北美洲的交通运输桥梁。1836年,继英国、法国、美国、比利时之后,俄罗斯开始兴修铁路。1891年,亚历山大三世给其继承人尼古拉一世签署函件,宣布修建一条能够将“富饶的西伯利亚地区和内地相连接的铁路干线”。1901年12月21日该线路正式建成<sup>①</sup>。英国人最早将西伯利亚大铁路(Великий сибирский путь)称为跨西伯利亚铁路(Транссиб),当时是指从车里雅宾斯克市到符拉迪沃斯托克市(海参崴市)的那一段。现在所指的西伯利亚铁路干线是复线电气化铁路,其起点是莫斯科,终点在俄罗斯滨海边区首府符拉迪沃斯托克市,总距离约为1万千米。西伯利亚铁路干线经过20个联邦主体,为65%的煤炭、20%的石油制品和25%的木料提供运输服务。在该干线附近,集中着80%的工业潜力,蕴藏着丰富的石油、天然气、煤炭、黑色和有色金属等矿藏及森林资源<sup>②</sup>。

1965年,西伯利亚铁路干线开始中转国际运输服务。当时日本的日欧集装箱运输公司(JEURO)和瑞士玛特运输股份公司(MAT TRANSPORT)向苏联的“海洋运输”公司、“联盟对外运输”公司提出建议:不通过苏伊士运河而是通过西伯利亚铁路干线将日本和韩国的货物中转运输到欧洲。此后,每年的运量不断增长,1980年通过苏联沿西伯利亚铁路干线从日本和韩国运输的集装箱数量已经达到了15万个。但好景不长,因运费的经常变更、寒暑季节的温度差距、货物的安全保障等一系列问题,运量开始一路下滑,1988年的集装箱运输量仅为2.5万个<sup>③</sup>。20世纪90年代初,俄罗斯进入了动荡时期,冲突、罢工、堵塞铁路的现象时有发生,对外运输服务环境变得更为恶劣。1995年,根据俄罗斯方面的动议,西伯利亚铁路干线被联合国亚太经济社会委员会纳入在其项目之中,每一列转运集装箱的列车都配备了专门的武装保卫。这样,自1997年开始,基本上杜绝了中转货物的被盗和遗失。但1999年,中转运输的20英尺集装箱(TEU)数量也仅为2.25万个左右<sup>④</sup>。

普京执政之后,加大了发展国际运输走廊的力度。2000年末,俄罗斯通过了《发展国际运输走廊》(Федеральная целевая программа «Развитие международного транспортного коридора»)的联邦纲要,其中西伯利亚铁路干线成为该纲要中最为重要的条款之一。从远东地区的太平洋港口至莫斯科的西伯利亚铁路干线,可以和№2欧洲运输走廊相连接,直达芬兰。而芬兰作为欧洲运输的一个重要的中转站,是唯一和俄罗斯铁路轨距一样的非独立体的欧洲国家,能够运输所有类型的货物,包括集装箱和其他一些特殊的货物种类。从芬兰的瓦伊尼卡拉到纳霍德卡东方港的集装箱运输时间仅为13昼夜,返程则只需要11昼夜。另外,因俄罗斯于2001年在东方港开始使用新的工艺,实施24小时作业,使来自韩国釜山港通过该港口的货量不断增加。2001年运送的20英尺集装箱数量比2000年增加20%,达到了5万个。目前,俄沿西伯利亚铁路干线运送集装箱的速度大约为1000千米/昼夜,在技术和运送配合达到完美的情况下,时间可以缩短到9.5昼夜。俄方预测,到2040年前,欧亚大陆间可能的集装箱运输总重量可以达到2500万~5000万吨,通过西伯利亚铁路干线,俄方可以占到10%~20%的份额<sup>⑤</sup>。

目前,中国铁路通过满洲里、绥芬河、珲春三个国境站与俄罗斯铁路连通,办理包括中俄两国之间及通过俄罗斯的中转国际货物联运。从1999年到2007年,中俄间货物运量由768万吨提高到3653万吨,年均增长21.5%。

近年来,中俄铁路口岸集装箱运量快速增长,2007年达到8.6万个20英尺标准集装箱(TEU),比上年增长了87%。集装箱直达列车的开行数量不断扩大。在组织北京—莫斯科集装箱班列的基础上,2008年初试验开行了北京—蒙古—俄罗斯—白俄罗斯—波兰—德国(汉堡)集装箱示范列车,取得圆满成功。列车运行近1万千米,历时近13天。此外,

① Милрад Фатуллаев. Транссибу обещают роль Шелкового пути. Независимая газета. 01. 08. 2001г.

② Андрей Терехов. Токио принял решение по Транссибу. Независимая газета. 31 июля 2008г.

③ Валерий Новиков. Того ли ждем? Там ли ищем? РЖД-Партнер. №8 2006 г. С. 72.

④ Екатерина Васильева. Транзит третьего тысячелетия. Независимая газета. 13. 01. 2001г.

⑤ Хенри Куйтунен. По одной колее с Россией. РЖД-Партнер. №12(100) декабря 2006г. С. 102.

还开行了中国—俄罗斯—捷克集装箱直达列车。这些集装箱班列的成功运行，极大地提高了中俄铁路运输通道的竞争能力，促进了集装箱运输的发展。2008年10月，中俄边界最大的集装箱运输中心——外贝加尔斯克集装箱运输中心正式运营，年过境能力可超过100万吨。俄罗斯铁路公司总裁弗·亚库宁表示：

“在2015年前，外贝加尔斯克集装箱通货能力将超过60万个/年。”而此前通行能力每年仅为15万个集装箱。另外，在俄方境内每天可同时倒装4列火车，中方境内每天可倒装2列火车<sup>①</sup>。此外，为了协调步伐，2008年10月，中俄两国铁路部门达成关于通过俄罗斯中转到欧洲进行货物运输的协议。由俄罗斯铁路部门、中国铁路部门和德国的德国铁路股份公司（Deutsche Bahn）共同组建合作公司进行操作<sup>②</sup>。

## 2. 次路线：跨朝鲜半岛铁路干线和拟议中的跨萨哈林岛的日—俄—欧铁路干线

俄罗斯在大力发展与中国的铁路中转运输业务的同时，从地缘政治、经济利益等诸多方面考虑，大力发展和朝鲜半岛的韩国、朝鲜以及日本的中转运输业务。这些业务既加强了俄罗斯在亚太地区的影响，同时也与通过中国进入中亚、再进入欧洲的中转运输路线形成竞争。但是，相对于中俄两国稳定的政治经济关系，俄罗斯难以回避与日本的“北方四岛”问题、朝鲜的核问题等政治变数。这些政治变数对中转运输服务带来很多莫测的影响。另外，从运输距离、基础设施投入上来看，这两大运输线路的竞争能力略显不足。

目前，韩国经海上通过苏伊士运河运往欧洲的货物每年有450万~500万吨。据专家分析，通过西伯利亚铁路干线至朝鲜半岛的双向集装箱运输业务，每年可吸引15万个标准集装箱。早在2001年，俄罗斯远东铁路局专家就已经对朝鲜的铁路状况进行了深入调研，作出了需要大规模恢复重建工作的具体规划。从朝鲜半岛经俄罗斯再入欧洲的陆地铁路干线共有3条：1.3万千米的跨朝鲜半岛经俄罗斯哈桑站再进入西伯利亚铁路至欧洲的线路、1.15万千米的南阳（Намъян）—图们—哈尔滨—满洲里至俄罗斯再进入欧洲的线路、1.12万千米的从平壤—沈阳—蒙古（二连浩特—乌兰巴托）进入俄罗斯的伊尔库茨克再进入欧洲的线路。

显然，从距离上来看，经哈桑站进入西伯利亚铁路干线方案在竞争中处于劣势。但这并没影响俄罗

斯的投资力度，相反，其对此的关注程度远远高于中俄之间早已议定的黑河大桥、同江—下列宁斯阔耶大桥等基础性投资项目。2008年10月，跨朝鲜半岛铁路干线与俄罗斯铁路对接工作正式开始。5~7年之后，朝鲜半岛经俄罗斯铁路干线的中转运输每年可以给俄罗斯带来约2亿美元的收入。其主要恢复的地段是罗津—图们江—哈桑之间的80千米路轨，初步预算投资为100亿卢布。另外，俄方还投入了200亿卢布用于发展靠近铁路线的苏维埃港、瓦尼诺港和东方港。为了项目的实施，俄罗斯和朝鲜成立专门公司，用于经营图们江—罗津区段，经营时间为49年。预计每年可为朝鲜带来2000万~2500万美元的收入。据分析，此条线路与经苏伊士运河海上路线相比，运输距离要短1/4，运费也可以减少15%<sup>③</sup>。

韩国是俄罗斯在亚洲的第三大贸易伙伴，2007年两国的贸易额达150亿美元，2008年达到200亿美元<sup>④</sup>。2008年9月，韩国总统李明博访问莫斯科，提出铁路、能源、绿色（即农业和生态）的“三大丝绸之路”动议。其中铁路丝绸之路的主要含义是将西伯利亚铁路干线和跨朝鲜半岛铁路干线相连接，形成一条釜山—罗津—哈桑，然后和西伯利亚铁路干线连接的超过1万千米的欧亚铁路运输走廊。为了提供货物中转服务，在哈巴罗夫斯克（伯力）<sup>⑤</sup>、符拉迪沃斯托克（海参崴）<sup>⑥</sup>分别设立运输物流综合体。这个多边项目的总投资为100亿~200亿美元<sup>⑦</sup>。

如果说俄罗斯在跨朝鲜半岛铁路干线的问题上已经进入了实质性操作阶段，因投资巨大、俄日领土争端等问题，针对日本方向的“萨哈林方案”则基本停留在理论层面上。1998年，针对欧盟提出的欧洲—高加索—亚洲运输路线，俄罗斯交通运输部官员阿·列·巴利特克大胆推出了一条更为新颖的线路：从日本经宗谷海峡到萨哈林岛（修100千米的铁路）再穿过6~7千米的隧道到陆地，然后沿阿穆尔河修400千米的铁路至共青城，与贝阿（贝

① Татьяна Юрьевна. Привал в Забайкальске. Российская газета. 07 октября 2008г.

② Ирина Игоревна. Железное развитие. Российская газета. 30 октября 2008г.

③ Алексей Чичкин. Россия открывает главный коридор для грузов из Юго-восточной Азии в Европу. Российская газета. 06 октября 2008г.

④ Владимир Кузьмин. Поезда пойдут. Российская газета. Сентябрь 2008г.

⑤ 年处理量为120万吨。

⑥ 年处理量为80万吨。

⑦ Сергей Зыков. Три ветки шелкового пути. Российская газета. 30. 09 2008 г.

加尔—阿穆尔)干线相连接。这样,在大约2万千米的欧亚运输走廊中,通过俄罗斯的铁路长度有1.2万千米,可以从中赚取巨额的中转运输费用<sup>①</sup>。对此项目,俄交通运输部在2000年拨2300万卢布的专款,用于萨哈林岛经鞑靼海峡至日本北海道的海底隧道建设的可行性研究<sup>②</sup>。

此外,俄罗斯针对中国的区域性中转运输服务可以通过以下两条路线来实施:滨海边疆区1号:哈尔滨—格罗杰科沃—符拉迪沃斯托克—纳霍德卡—东方港—亚太地区国家港口;滨海边疆区2号:珲春—克拉斯基诺—波西耶特/扎鲁比诺,然后抵达亚太地区各港口。

## (二)“北—南”及“中央”运输走廊

相对于“东—西”运输走廊,“北—南”运输走廊通过的国家多、文化风俗迥异、基础设施投资庞大。这些因素使该路线的运营状况变得复杂。但对俄罗斯来说,其潜在的政治、经济意义和光明的前景是不容置疑的。

2000年在圣彼得堡举行的第二次国际欧亚运输会议上,印度、伊朗、俄罗斯三国政府签署了“北—南国际运输走廊”框架协议。该走廊顺延克里特 №9 号运输线路,从芬兰边界开始,经莫斯科,然后抵达俄罗斯里海北岸的阿斯特拉罕、奥利亚、马哈奇卡拉三个港口,以及阿塞拜疆的萨穆尔(Самур)通道,经里海到达伊朗,再经由波斯湾至印度,实现印度洋、波斯湾和里海地区与欧洲各国更为便捷的经贸联系<sup>③</sup>。如果从南部方向算起,该走廊的主要线路是印度的孟买—伊朗的阿巴斯港、班杰尔、阿米拉巴德—伊朗的恩泽利港—里海—俄罗斯的奥利亚港—圣彼得堡。目前该走廊的参加国家有白俄罗斯、印度、伊朗、哈萨克斯坦、阿曼、俄罗斯、塔吉克斯坦、土耳其、乌克兰、亚美尼亚、阿塞拜疆、保加利亚、立陶宛等国家。

运输距离短是“北—南”运输走廊的最大优势。从印度洋海域或波斯湾,通过伊朗、里海、俄罗斯而后进入东欧和北欧国家,相对于经过苏伊士运河航线,距离要缩短1/3。根据协议,从孟买发出的40英尺集装箱,如果通过苏伊士运河,需要30天和最高为4800美元的费用,而通过该运输走廊,时间仅为10~12天,费用则可下降20%。俄运输部原计划到2010年每年可以从中转货物运输的业务中赚取50亿美元费用。但目前这条线路的运行状态不佳,主要原因在于其装卸效率低下、里海水域缺乏专业集装箱

船舶、通关滞后等各种硬件问题和人为因素。而此前的20世纪80年代末90年代初,因政治原因,从印度和其他波斯湾国家运送的茶叶、纺织品和农产品等都改为从其他运输渠道进行运输。因而,“北—南”运输走廊也被称为是“单向行驶”的运输走廊。如果正常运行,预计每月可以运输2万~3万个集装箱<sup>④</sup>。

“北—南”运输走廊是一条兼顾公路、铁路、水路的混合型运输桥梁。其中,汽车运输路线为:与芬兰交界的托尔菲雅诺夫卡—圣彼得堡—莫斯科—伏尔加格勒—阿斯特拉罕。另有至新西伯利亚、斯塔夫罗波尔、高加索、哈萨克斯坦和乌克兰的公路运输分线。水路路线为:圣彼得堡—下诺夫哥罗德—阿斯特拉罕—里海。

除经济原因之外,俄罗斯推出“北—南”运输走廊计划,更有与绕过俄罗斯的“欧洲—高加索—亚洲”运输走廊相竞争的深层次政治原因。“北—南”运输走廊除了可以将从伊朗、阿塞拜疆的货物通过奥利亚港再经过伏尔加—波罗的海运河运往北方之外,亦可通过伏尔加—顿河运河运往黑海地区,形成几乎和“欧洲—高加索—亚洲”运输走廊平行的运输路线,与对方争夺货物的运输权。但是,这条1952年竣工、长度为101千米的伏尔加—顿河运河也有不足之处。主要原因在于其平均深度只有3.5米,船舶载重不能超过5000吨。再者,因顿河高出伏尔加河44米,因而不得不设置了13道船闸,这便阻碍了船舶的运行速度。而拟议中可通行8000~10000吨的、被称为“欧亚”的人工运河,不仅投资大、周期长,另外,还存在俄罗斯和哈萨克斯坦对拟议中的运河争夺控制权的深层次问题<sup>⑤</sup>。

近几年,被俄罗斯称为“中央运输走廊”的从中国经哈萨克斯坦、俄罗斯再入欧洲的国际运输走廊开始进入实质性操作阶段,而且比通过西伯利亚的“东—西”运输走廊和苏伊士运河路线更具有竞争优势。这条运输线路从圣彼得堡—莫斯科—喀山—奥伦堡—阿克托贝—克孜洛尔达—什姆肯特—塔拉兹—阿拉木

① Анатолий Баритко. Супермагистраль XXI века. Независимая газета. 03. 10 1998 г.

② Екатерина Васильевна. Транзит третьего тысячелетия.

③ Там же.

④ Алексей Лебедев. МТК Север – Юг: будет русло, потечет и река. РЖД-Партнер. №9 (97) 2006. С. 6.

⑤ Аждар Куртов. Второй Волго-Донской. Независимая газета. 10 ноября 2008г.

图—霍尔果斯，然后进入中国，到达连云港。总长度为 8445 千米，其中在哈萨克斯坦境内为 2787 千米。

2008 年 6 月，世界银行向哈萨克斯坦贷款 25 亿美元，用于支持亚洲国家和俄罗斯及欧洲的贸易联系。这样，由哈萨克斯坦动议的“西欧—中国西部”运输走廊计划获得了资金保障。这一运输走廊涵盖整个中亚地区。乌兹别克斯坦和吉尔吉斯斯坦与运输走廊相连接的所有口岸，在该框架内亦开始重建、扩建工作。据哈萨克斯坦交通运输部战略规划司司长萨尔塔纳特·拉黑穆别科夫介绍，该路线有三个方向：中国—哈萨克斯坦、中国—中亚、中国—俄罗斯—西欧。项目总投资为 9320 亿腾格<sup>①</sup>，首期至 2013 年投资额为 7900 亿腾格。投资主要来源是国内财政预算和从国际金融机构借贷。2007 年 9 月，哈萨克斯坦与俄罗斯在奥伦堡签署了合作纪要。据俄方报道，就此问题，中方建议在上合组织的框架内进行讨论<sup>②</sup>。

## 二、 绕开俄罗斯运输走廊为欧亚物流提供多重选择

纵观俄罗斯历史，尤其是近现代史，其兴衰往往是伴随着内部力量的消长和外部力量的不断作用而进行的。但是不管怎样，“帝国的强大和追求最大势力范围”一直是这个国家的终极目标。进入 21 世纪之后，俄罗斯基本实现了内部力量的整合，达到了某种形式的团结和统一。那么，下一步要实现的使命就是如何完成后苏联空间的“一体化”，或者是另外一种形式的国家联合体。20 世纪 20 年代，苏俄已经走过类似的路线：通过苏维埃化，以响应百姓的诉求等为借口，将高加索和中亚再次纳入囊中，终于成就了苏联帝国，攀上世界两极之一的巅峰。但是，从目前来看，俄罗斯要再次实现后苏联空间的“一体化”显得有些力不从心。中亚五国、南高加索的格鲁吉亚和阿塞拜疆，基本实现了经济上的自给自足，扭转了事事有求于俄罗斯的窘境。这些国家能够实现国家的真正独立，很重要的原因就是仰仗欧美对他们在各个方面的强力支持。如果将这些支持在运输领域具体化，则基本上可以概述为：成功地实现了绕开俄罗斯的碳氢能源管道运输和国际运输走廊的多元化。在使这些国家摆脱了远离世界中心的“孤岛”状态的同时，也为欧亚国际运输走廊提供了多重选择。

### （一）欧洲—高加索—亚洲国际运输走廊

1990 年，在符拉迪沃斯托克举行的“亚太地区：对话、和平与合作”的国际会议上，时任苏联外长的爱德华·谢瓦尔德纳泽提出了利用苏联运输能力、重建伟大丝绸之路的理想。1993 年，在由外高加索三国、中亚五国<sup>③</sup>元首参加的布鲁塞尔会议上，将重建丝绸之路的思想具体化为进发展“欧洲—高加索—亚洲”运输走廊纲要。这一纲要由欧盟动议，并由其在对《独联体技术援助纲要》（«Техническая помощь Содружеству Независимых Государств»）的框架下进行财政支持。《欧洲—高加索—亚洲》纲要的宗旨在于为欧洲通过黑海、高加索、里海到中亚地区建立一条绕过俄罗斯的替代性运输走廊，改善参加国进入欧洲和世界市场的条件，从而支持参加国实现经济和政治的独立。同时，这条运输通道也可看成是解除俄罗斯对中亚地区运输封锁的有效途径之一。

20 世纪 90 年代初，纲要规划的线路主要包括以下几个方向：德鲁日巴—塔什干—阿什哈巴德—土库曼巴希—巴库—第比利斯—波季，然后通过驳船运至敖德萨、瓦尔纳、康斯坦茨、伊斯坦布尔；也包括阿克纠宾斯克—阿捷劳（古里耶夫）—阿克套（舍甫琴柯）—巴库。

1998 年，在由欧盟主持的、来自 32 个国家代表参加的“复兴古丝绸之路”的国际会议上，通过了由 14 个国家政府签署的《巴库宣言》。该宣言强调了“欧洲—高加索—亚洲”运输走廊能够和泛欧、泛亚铁路干线相连接的重要性，并指出其意义在于为南高加索国家，尤其是没有出海口的中亚国家提供稳定的运输路线，并在欧亚一体化的过程中扮演重要角色<sup>④</sup>。

这条运输走廊从开始运作，就充分体现出大国矛盾和区域冲突所隐含的政治意义。被称为“大十字架”的南高加索地区，其面积仅有 18 万平方千米，但存在民族、领土严重争议的阿布哈兹、南奥塞梯和纳卡等地区的面积就高达 3 万多平方千米。如果单从运输距离上来看，从印度洋与欧洲的最短路线是：印度洋—格鲁吉亚的波季港—亚美尼亚的梅格里—伊朗

① 1 美元等于 120 腾格。

② Жанна Ержанова. Казахстан запускает трансконтинентальный проект. Независимая газета. 24 июня 2008г.

③ 亚美尼亚、阿塞拜疆、格鲁吉亚、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、土库曼斯坦和乌兹别克斯坦。

④ Транспортный коридор без России. Независимая газета. №8. Августа 1998г.

的阿巴斯港。但是这条路线因伊朗问题、土耳其和亚美尼亚的矛盾问题被暂时搁置<sup>①</sup>。而作为俄罗斯在南高加索地区战略伙伴的亚美尼亚，对有排挤俄罗斯意图的“欧洲—高加索—亚洲”运输走廊项目也持相对消极的态度。

俄罗斯对“欧洲—高加索—亚洲”运输走廊持排斥性立场，欧盟和其他一些国际组织则均对这个项目给予极大的关注并寄予厚望。项目一开始运作，欧洲复兴开发银行就对该走廊沿线的港口、公路和铁路的设计工作拨款2亿美元。欧盟的私人资本和南高加索以及中亚的运输公司建立了合资企业。从1999年开始，作为“欧洲—高加索—亚洲”运输走廊项下的伊利伊乔夫斯克—波季（巴统）铁路海上驳船运输已经开通<sup>②</sup>。本地区的相关国家也作出了积极回应，不断地拓展在运输领域的生存空间。

中亚地区的土库曼斯坦，不仅碳氢能源储量丰富，其地理位置又为其参与“北—南”运输走廊、“欧洲—高加索—亚洲”运输走廊提供了多项选择。根据“加快建设新铁路”的总统令，该国计划新增1000千米的铁路网。其中，捷詹（土库曼斯坦）—谢拉赫斯（土库曼斯坦）—麦什德（伊朗）路线被称为该国建设国际运输走廊的开始性项目。这条干线连接了本地区的哈萨克斯坦、乌兹别克斯坦、土库曼斯坦、伊朗和土耳其，进而逐渐形成了一体化铁路网络。为实施通过伊朗、土耳其进入欧洲和巴基斯坦的天然气管道项目，计划修建叶拉利耶夫（哈萨克斯坦）—土库曼巴希（土库曼斯坦）—土库曼本德尔（伊朗）铁路干线。这些项目可以形成新的、距离更短的通向西欧、斯堪的纳维亚、俄罗斯西部欧洲部分的路线，并和伊朗相连接，预计可以缩短800千米里程，货物运输时间可以减少3个昼夜。1996年，土库曼斯坦政府还动议在其境内的谢拉赫斯将跨亚洲铁路线连接起来。而总长300千米的捷詹—谢拉赫斯—麦什德的铁路线，成为欧洲—高加索—亚洲运输走廊启动的开始性工程项目<sup>③</sup>。

乌兹别克斯坦借助亚洲发展银行为复兴“丝绸之路”提供的7000万美元，修建了承格尔德—撒马尔罕区段。建设中的承格尔德是哈萨克斯坦的铁路车站，位于塔什干北部、沿克孜洛尔达公路，距离约78千米。此处是“欧洲—高加索—亚洲”运输走廊乌兹别克斯坦责任区段，也是该国通向波斯湾和土耳其的唯一干线。

塔吉克斯坦在修建库尔干—秋别—库利雅勃亚布—霍罗格铁路线的同时，又拿出占其国民总收入3%的1000万美元，将铁路从霍罗格站穿越库利纳山谷向前延伸，和与中国交界的、从喀什通向巴基斯坦的卡拉库姆公路相连接。塔吉克斯坦意图通过中转运输给本国财政带来额外的收入。而和中国接壤的吉尔吉斯斯坦，因其地理位置相对优越，在“欧洲—高加索—亚洲”运输走廊中可以扮演比较重要的角色。中国方面也为该国提供了很多便利。目前，中国西部正在修筑喀什—伊尔克什塔姆—奥什总长度约为600千米的铁路，其中70%的投资由中国国家财政承担。投入运营之后，预计第一年的运输量可以达到500万吨。根据联合国亚洲和太平洋地区经济和社会理事会预测，这条公路在运行3年之后，俄罗斯对中亚国家的运输中转额度可能从目前的60%下降到35%~40%<sup>④</sup>。

“欧洲—高加索—亚洲”运输走廊的另一个重要环节，是南高加索地区的阿塞拜疆和格鲁吉亚。这两个国家和横跨欧亚的土耳其紧密合作，正在加紧建设一条能够通过正在建设中的土耳其海峡海底隧道、不用通过轮船驳运的运输路线。2007年11月，阿塞拜疆、土耳其和格鲁吉亚三国总统为卡尔斯—阿哈尔卡拉基—第比利斯—巴库铁路正式开工修建剪彩。这条被称为轨道上的丝绸之路，在通车后，火车时速可以达到120千米，年运量可以达到1500万吨。其中，卡尔斯—阿哈尔卡拉基之间长度为98千米，土耳其境内为68千米，格鲁吉亚境内为30千米。考虑到阿哈尔卡拉基—第比利斯之间的铁路需要翻修，而格鲁吉亚财政状况相对较差，阿塞拜疆特地给格鲁吉亚提供了2.5亿美元、年息仅为1%的25年优惠贷款。对于绕开俄罗斯的欧亚运输走廊来说，这条铁路的最终建成具有重大意义。对此，格鲁吉亚总统萨卡什维利在剪彩时给出这样的评价：“这条铁路的建成，可以使格鲁吉亚不仅从文化上、历史上，而且从地理上成为欧洲的一部分。”<sup>⑤</sup>

① Саракис Саркисян. Отношение Еревана к программе ТРЕСЕКА неоднозначно. Независимая газета. 17 сентября 1998 г.

② Котилко В.В. Транспортная система России и стран СНГ: Международные транспортные коридоры. С. 110.

③ Владимир Михайлов. Ниязов прокладывает свой шелковый путь. Независимая газета. 04 сентября 1998г.

④ Котилко В.В. Транспортная система России и стран СНГ: Международные транспортные коридоры. С. 68.

⑤ Независимая газета. 22 ноября 2007 г.

## （二）“1520 空间”的伸缩和“1435 空间”的渗透

人类社会在进入 21 世纪之后，伴随全球化进程的不断加快，各类事物的统一标准问题成为便捷交流、克服障碍难以回避的话题。在文化领域，俄罗斯在独联体的框架，不断要求原苏联加盟共和国将俄语视为第二国语，其目的也是为后苏联空间在人文领域的“再次融合”创造条件。而早在苏联时期，该国的语言专家就对蒙文进行了文字改革，新蒙文字母仅比俄文多了 3 个字母，从而实现了蒙语文字的基里尔化。这样，为苏联和蒙古建立统一的文化空间打下了坚实的基础。

“统一空间”表现在交通运输领域尤其是铁路运输领域，铁路轨距是一个颇为重要的因素。各国、各地区因不同国情和不同的外部影响和干预，形成了不同的铁路轨道距离。在欧亚大陆范围内，铁路轨距形态基本可以分成四种：1676mm、1520mm、1435mm、1000mm。与欧洲和中国不同，俄罗斯自 19 世纪开始修建的铁路，从地缘政治角度和军事战略等角度出发，把自己的轨道距离设定为 1520mm。这一轨距的使用范围随着俄罗斯实力的强弱而出现变化。这种变化，在近几年又有愈演愈烈之势。在鼎盛的苏联时期，这一标准不仅通行于所有加盟共和国、北欧的芬兰，并在经互会存在期间还修到了波兰的卡托维兹（Катовице）、斯洛伐克的科舍兹（Кошеце）、罗马尼亚的加拉茨（Галац）<sup>①</sup>。这一标准甚至扩展到 1945 年才正式从中国分裂出去的“蒙古国”。苏联解体之后，俄罗斯希望保持“1520 空间”的优势，该“空间”的参加国多次举行各种会议，通过了《1520 mm 铁路合作统一原则声明》、《关于在 1520 空间发展物流潜力和多功能运输工艺的宣言》等。在独联体框架内，俄罗斯也不断要求强化该空间的作用，同时也试图保持在东欧地区的影响。2007 年 3 月，俄罗斯铁路公司和奥地利运输、创新和工艺部签署备忘录，宣布成立工作小组，研究将 1520mm 宽度的轨道，通过布拉迪斯拉发（Братислава）延伸到维也纳的可能性等等。但是，“1520 空间”在苏联解体之后还是不断受到欧洲标准的“1435 空间”的挑战。对俄罗斯来说，这种挑战来源于西、南两大方向。

2006 年，哈萨克斯坦政府宣布，准备运用本国财政资金，建设一条可以和中国阿拉山口站相连接、通过哈萨克斯坦的多斯德克—阿克斗卡—杰兹卡兹

甘—比涅乌—阿克套，然后穿过土库曼斯坦到达伊朗边界的戈尔甘的铁路线。这条铁路最显著的特点就是其轨距为 1435mm。据国际货币基金组织评估，欧亚之间的物流量约为 6000 亿美元，而修建这条铁路所需要的费用为 50 亿~70 亿美元。在第一期工程结束之后，其运量可以达到 3500 万~4000 万吨。二期工程结束之后，则可达 1 亿吨，哈萨克斯坦每年可以从中获得 200 亿美元的中转运输费用<sup>②</sup>。这条铁路一旦建成，将彻底改变俄罗斯主导的、欧亚大陆之间的“1520 空间”地缘政治和地缘经济格局。

这条被称为“跨哈萨克斯坦铁路干线”的计划，已经在中哈两国政府层面进行过探讨。但据哈萨克斯坦驻莫斯科使馆提供的材料显示，该项目暂时搁浅。搁浅的原因除投资数目巨大之外，还有三大制约性因素。首先，1435mm 轨距不能和哈国的 1520 轨距并网，不能为本国货物提供运输服务。第二，标轨和宽轨技术规范不一，难以进行统一管理。而项目搁浅的最重要原因是中方不能保证中转运输货源数量，由此可能导致运营商的巨额亏损。另外，也存在伊朗现政权和西方世界因核问题导致关系长期处于僵局这样的不利因素。因此，哈萨克斯坦希望能够通过引进中国资金来加快杰兹卡兹甘—萨克萨乌利斯卡娅—比伊涅乌区段的铁路修建，彻底解决从靠近中国的多斯德克车站到靠近里海的阿克套之间的铁路运输瓶颈问题。这样，从中国起运的中转货物，起码有两条可以通往欧洲的选择路线：即绕过俄罗斯的欧洲—高加索—亚洲国际运输走廊和通过俄罗斯的北—南国际运输走廊。

如果说哈萨克斯坦在铁路轨距这一问题上实施的“双轨制”可能给俄罗斯的中转运输服务带来难以挽回的影响，那么乌克兰也在开始修建的 1435mm 轨距铁路则更让俄罗斯感到不安。2009 年，乌克兰政府正式通过了从利沃夫（Львов）到波兰的投资 5 亿欧元的欧洲标准铁路修筑计划<sup>③</sup>。这条铁路的长度虽然仅为 85 千米，而且对外宣称修路是为了迎接 2012 年在乌克兰举办的欧洲杯足球赛而做的前期准备。其实，这条铁路的修建，从实质来说，是乌克兰逐渐融入欧盟的步骤之一。同时，也证明了“1520 空间”

<sup>①</sup> Елена Ушкова. Если строят новую дорогу, или Кому это нужно. РЖД—Партнер. №11(135) июнь 2008 г.

<sup>②</sup> <http://www.promved.ru/articles/article.phtml?id=804&nomer=29>

<sup>③</sup> <http://www.efi-trans.com.ua/novosti-saita/pravitelstvo-ukrainy-odobrilo-proekt-stroitelstva-evropeiskoi-zheleznodorozhnoi-kolei->

影响力的逐渐下降和“1435空间”向“1520空间”挺进或者相互渗透的不争事实。

### 三、海运路线及欧亚陆路运输走廊政治、经济风险的初步评估及中国应采取对策

在欧洲、亚洲的版图上,如果进行概括性的分析,可以看出分布着象征“文明世界”的欧洲,碳氢能源丰富的伊斯兰世界,经济快速发展的包括中国在内的东亚、东南亚联盟国家。除此之外,就是可以被看做“桥梁”的、被地缘政治学家麦金德称为历史地理轴心的“欧亚大陆”。这一“大陆”主要涵盖包括蒙古国在内的后苏联空间国家。自19世纪初开始,沙皇俄国逐渐将势力范围拓展到中亚地区,进而扩张到太平洋东部海岸,为后来的苏联成为世界两极之一奠定了坚实的地理物质基础。

中国在改革开放三十多年的过程中,对外贸易尤其是出口贸易为经济发展作出了巨大的贡献。在经济不断发展、贸易额不断扩大的背景下,平衡欧亚之间海上运输和陆地运输的综合比重,实现运输路线多元化必将摆上经济发展的议事日程。无论海上运输还是通过欧亚运输走廊的陆地运输,都有各不相同的政治、经济优势和风险。

从总体来说,我国海上运输量会在相当长的一段时间内保持稳定增长的趋势。除非台海问题、南海问题、中印边界等问题引发武装冲突甚至战争,但发生这种情况的可能性微乎其微。比较麻烦且不断出现的问题是海盗的不断袭扰,给海上运输带来巨大的安全隐患和经济损失。而派遣舰队护航,必然会给国家带来不小的财政负担。如果纯从经济角度来看,海上运输和通过欧亚运输走廊运输货物都有自己的优势和不足。

众所周知,在运输过程中,运输时间、服务水平和运输费用是发货人选择运输工具和运输路径的三大基本要素。海洋运输因具有运量大、运费低、港口及物流服务比较完善等原因,在运输中占有主要地位。尤其石油、金属、谷物等大宗货物的首选运输方式仍是海洋运输。此外,造船业成本的逐渐降低和技术的不断更新,也让船务公司赢得了巨大的竞争能力。比如,2007年亚欧之间的干线集装箱运输的单船集装箱容量可以达到7100个20英尺标准集装箱。而同期的同方向集装箱专列仅能装载270个TEU。然而,海洋运输最大的弱点是时间过长。出口货物从中国任

何一个港口到达欧洲的任何一个城市,经过苏伊士运河的海运时间都在30~40天。而通过任何一条欧亚陆路运输走廊的运输时间都不超过20天,有的仅仅在10天左右。但是,从目前来看,通过欧亚运输走廊的运费要比海运价格高出25%左右。尽管如此,对于那些应季商品、高附加值商品、易腐败商品、紧急情况下的补充订单和急需资金周转以应对市场瞬息万变的发货商来说,采用陆路运输依然是最佳选择。

通过欧亚运输走廊中转货物存在很多尚需逐步克服的问题。这些问题的形成初步可以分为历史自然因素和人为因素。比如,通过中亚地区的中央运输走廊基础设施老化,工艺水平远远落后于国际水准、列车机车和车体保有数量缺乏;物流服务业、通讯网络尚未完善,独联体国家铁路轨道距离与中国、伊朗及欧盟的轨道距离不相匹配因而不得不在口岸换装耽搁一定的时间;中国和中亚国家之间通过铁路相连接的口岸山高路险,改扩建存在一定的技术问题和投资相对庞大等等因素。

相对于历史自然因素,人为原因也增加了很多看不到的壁垒。欧亚运输走廊因铁路运输通过的国家多,在各个运输方向尚未完全达成共识的情况下,勒索索要的腐败现象和效率低下的运作方式,都严重阻碍了“运输走廊”潜力的发挥和提升。对此,联合国亚洲及太平洋经济社会理事会(Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана)的专家在2008年夏季专门进行了调研:从深圳出发到达捷克帕尔杜比采(Pardubice)的集装箱专列,在经过哈萨克斯坦多斯德克口岸时用了15个小时,而经过俄罗斯联邦边界伊列茨克(Илецк)站时,因海关清关过于缓慢,竟然用了3天半时间<sup>①</sup>。哈萨克斯坦共和国企业家论坛不久前也曾作过类似的调研,在中、哈边界的霍尔果斯海关,对于中转过境载有出口货物的汽车进行检查所用时间为9小时15分钟,这一时间比哈萨克斯坦与俄罗斯之间或者哈萨克斯坦与吉尔吉斯斯坦之间进行同种类型的检查所用的时间多出了数十倍<sup>②</sup>。这些人为的阻碍都需要在互利的前提下、经谈判与货物过境的中转国家达成协议以及出台带有奖惩色彩的硬性规定来加以克服。

除了上述所列的历史自然因素和人为因素之外,

<sup>①</sup> Джадралиев М.А. «Транзитный потенциал ЕвразЭС и региональная транспортная интеграция». Евразийская экономическая интеграция, №2 (3), 2009. С. 137.

<sup>②</sup> Там же.

大国之间对地缘政治利益的不同诉求也起到重大、甚至是决定性的作用。世界进入 21 世纪之后，全球化的进程在不断加剧。但在后苏联空间，俄罗斯力图占据政治、经济和安全领域的主导地位，排斥外来势力的战略并没有改变。伴随着俄罗斯总体实力的逐渐恢复，由其主导的独联体、集体安全条约组织、欧亚经济共同体和关税同盟等区域性国际组织，在后苏联空间一体化过程中会逐渐扮演更为重要的角色。而这种角色从很大程度来说，是俄罗斯方面对外部势力进行排挤的一种协调机制。比如 2010 年 7 月 1 日生效的关税同盟，其 92% 的海关税是以俄罗斯海关法典作为计税基础的<sup>①</sup>。因而，中国出口到该地区的商品在其“强化商品监控”<sup>②</sup>、“避免灰色地带”的说辞之下，将面临和出口到俄罗斯一样的高关税待遇。而从目前来看，上海合作组织在欧亚大陆经济一体化过程中所能起的作用还不大，很难实现为中国商品开拓市场的目的，甚至还有可能为其所累。

但是，无论是被称为“大陆岛”的中亚，还是被称为欧亚“大十字架”的南高加索地区，都已经被美国、欧盟，甚至韩国和日本列为战略利益地区。实现这些地区国家的真正独立，一直成为除俄罗斯之外的各方势力追求的目标。而实现这一目标的一个具体政策就是落实绕开俄罗斯运输通道的建设，这就是欧盟和美国强力推出穿越南高加索地区的石油和天然气管道建设的初衷。在交通运输领域，欧盟在欧洲—高加索—亚洲运输走廊项目的框架下，自 1993 年至 2004 年总投资额也几乎达到了 1100 亿美元<sup>③</sup>，为南高加索地区的格鲁吉亚和阿塞拜疆初步建成了一个独立的、不受俄罗斯左右的交通运输网络。

与此同时，在独联体框架下的交通运输一体化机制的建设也存在难以克服的矛盾。比如在 2007 年杜尚别召开的政府首脑会议上通过了《独联体未来发展构想》。阿塞拜疆、摩尔多瓦和乌克兰对这份文件的内容各有各的解读方式，其实质是不想被该构想规定的责任所束缚。而格鲁吉亚和土库曼斯坦根本就没有在该文件上签字。哈萨克斯坦为了自身经济和政治利益，也试图和中国、土库曼斯坦及伊朗达成绕开俄罗斯的铁路线路，从而提供独特的中转运输服务。这些，都被俄罗斯方面评估为对“俄罗斯铁路开放型股份公司和俄罗斯的运输安全带来实质性的战略风险”<sup>④</sup>。

在这种情况下，俄罗斯采取迂回战略，在欧亚经济共同体的框架下，于 2008 年 1 月召开的政府首脑会议上，通过了《运输空间一体化构想》的文件。

强调各参加国根据“1520 动议（空间）”，在运输领域应建立统一系统、统一原则、统一技术参数标准。此外，为了加快俄罗斯铁路系统的现代化，巩固及提升“1520 空间”运输出口服务的竞争能力，打乱其他国家企图绕开或者部分绕开俄罗斯进行中转运输的计划，俄罗斯铁路公司于 2008 年提出了“跨西伯利亚铁路 7 日”计划。该计划的主要目的是希望为欧亚之间的集装箱运输提供最快捷的中转服务，即仅用 7 天时间，就可以对过境集装箱实现近万千米的中转运输，改变目前俄罗斯对欧亚之间集装箱中转运输量不足 1% 的窘境<sup>⑤</sup>。当然，俄罗斯的“7 日”计划，还需铁路、边防、港口等各部门进行协调，甚至需要出台专门的“集装箱中转运输法”。只有这样，才可能实现对各方都有利的 7 日通关设想。

从目前来看，绕开俄罗斯的“欧洲—高加索—亚洲”、中国—中亚—伊朗—土耳其—欧洲这两大运输走廊，都有其巨大的地缘政治脆弱性。2008 年俄罗斯、格鲁吉亚之间爆发的“5 日战争”，导致了南高加索地区甚至包括石油、天然气管道临时停运的危机状况。而欧美国家担心的伊朗核问题，也使修建中国—中亚—伊朗—土耳其，再进入欧洲的“1435mm 运输走廊”的“直通车”计划暂时很难获得强有力的支持。2009 年 10 月 14 日，时任中国铁道部部长在会见时任吉尔吉斯斯坦总理伊戈尔·秋金诺夫时表示，对修建中国—吉尔吉斯斯坦—乌兹别克斯坦—土库曼斯坦—伊朗—土耳其再进入欧洲的“1435mm”轨道的铁路运输走廊很感兴趣。2010 年 1 月，吉尔吉斯斯坦总统的儿子，时任该国发展、投资和创新署署长的马克西姆·巴基耶夫对北京进行了访问，其中的一个目的就是希望加快这一项目的进程<sup>⑥</sup>。

然而，4 月份吉尔吉斯斯坦爆发了“反政府政变”，总统巴基耶夫被迫流亡，而他的儿子马克西姆·巴基耶夫也在被通缉之列。在这场看似该国国内“反腐败运动”的背后，隐藏着某些国外势力试图同时对

① Сергей Куликов. Ритуально-Таможенный союз. Независимая газета. 1 декабря 2009г.

② Виктория Панфилова. Астана подсчитывает убытки от Таможенного союза. Независимая газета. 3 марта 2010г.

③ Далимов Р. ЕС и Центральная Азия: перспективы сотрудничества. Мировая экономика и международные отношения. М., №. 11. 2007. С. 81.

④ Пехтерев Ф.С. «Трансиб за 7 дней» -- возможности магистрали и решение проблем. Экономика железных дорог. М., №12 2009. С. 20.

⑤ Там же. С. 19.

⑥ Китайский шёлковый путь. Фонд стратегической культуры. М., 27. 01. 2010.

美国和中国在中亚的影响进行排挤的影子。在诸多原因之中,很难说没有“1435mm 运输走廊”这一潜在的因素掺杂其中。

因而,在欧亚运输走廊问题上,中国将不得不作出循序渐进的战略安排:与俄罗斯方面密切合作,完善现有的“东—西”国际运输走廊的运行机制;与哈萨克斯坦、俄罗斯、白俄罗斯及包括德国在内的东中欧国家共同建立“中央运输走廊”运

行机制,进而摆脱可能出现的受制于人的被动局面;与哈萨克斯坦合作,完善和扩建通过其境内的多斯德克—阿克斗卡—杰兹卡兹甘—比伊涅乌—阿克套“1520mm”铁路,以便有可能通过里海轮船驳运和“欧洲—高加索—亚洲”运输走廊相连接,形成对通过俄罗斯的“东—西”、“中央”运输走廊相竞争的良性局面。修建从中国进入欧洲的“1435mm 运输走廊”直通车的计划,由于各方面的博弈、压力,也许还会遭遇伊朗政权的更迭而可能无法实现。但中国不应放弃努力,而是应该就此计划尽快和欧洲甚至美国、日本、韩国建立起协商机制。在互利的基础上,一旦时机成熟,就应该坚定地投资兴建。相反,如果仅仅凭借和中亚国家在双边的框架下进行合作,力量终显薄弱,即使达成共识,最终也很难付诸实施。

至于欧亚各运输走廊的投资问题,从经济角度来看,则是一个变量性的因素(见表2)。比如被称为“东—西”运输走廊的西伯利亚铁路干线、穿越中国—中亚—俄罗斯再进入东欧地区的“中央运输走廊”和从南亚启运进入东欧的“北—南”运输走廊,基本上是对原有铁路的改建、扩建和对边境地区过境口岸“瓶颈”进行疏通,投资量相对较小。与此相比,欧盟动议的“欧洲—高加索—亚洲”运输走廊投资规模庞大,甚至达到上千亿美元,周期也较长。同时,在欧亚运输走廊的未来整体规划中,中国—中亚—伊朗—土耳其再进入欧洲的“1435mm 运输走廊”,则因其距离仅有3000多千米,具有非凡的竞争前景。同时,更有进入南欧国家的地理优势。当然,从投资规模来看,因汇率变化、中亚国家的经济能力等多种因素,可能的投资规模不会大于60亿美元。然而,从政治、经

表2 欧亚大陆间铁路运输走廊概况

| 走廊名称   | 大约距离(千米)                          | 运行时间(以集装箱为例)                          | 投资情况(亿美元)  |
|--|-----------------------------------|---------------------------------------|--|
| 西伯利亚铁路干线   | 10000                             | 9~13天                                 | 这几条运输走廊,主要需对各国铁路连接部分进行整合,或者改扩建“瓶颈部分”,因而投资情况不尽相同。 |
| 中央运输走廊   | 8445                              | 9~13天                                 |  |
| 北—南运输走廊  | —                                 | 10~12天                                |  |
| 欧洲—高加索—亚洲运输走廊  | —                                 | 9~15天                                 | 因需建设欧亚通行的1435mm轨道,需要60亿美元左右。                     |
| 跨哈萨克斯坦铁路干线(1435mm空间)   | 3083<br>(自中国阿拉山口站—哈萨克斯坦—土库曼斯坦到伊朗) | 在多方签订硬性规定的条约后,预计到南欧国家的通行时间比前几条“走廊”更短。 |  |
| 通过苏伊士运河的海洋运输   | —                                 | 30~40天                                |  |
| 我国的优势与劣势:从货物发出的地域来说,每条运输走廊都有各自的优势:西伯利亚干线更适合中国北方地区;中央运输走廊对中国腹地更为有利;北—南运输走廊主要为俄罗斯和南亚国家所用,在必要的情况下,从中国西北地区发出的货物可在里海地区换装,但增加了很多的程序。 |                                   |                                       |  |

济图景和运输走廊多元化的角度来看,建设“1435mm 运输走廊”,是中国为实现地缘政治利益最大化而不得不作的一个战略性选择。

#### 四、结论:中国在欧亚运输走廊问题上应作多重选择

欧亚国际运输走廊,在中国又被称为“欧亚大陆桥”。具体来说,是指将太平洋和大西洋通过欧亚大陆上的铁路线相连接,在多方进行协商达成书面共识之后,进行规范性的集装箱运输。这种业务既是技术进步和经济大发展后的必然结果,同时也是国际社会寻求政治平衡的一种手段。

1967年,因中东战争造成苏伊士运河关闭、航路中断,而巴拿马运河又出现堵塞,从远东到欧洲之间的船舶只能绕南非好望角进行物流交换,距离倍增,交货时间大幅度延长,运输成本飙升。由此出现了从远东到欧洲的货物运输使用美国大陆桥的这样一种海—陆—海的新型运输模式。

在欧亚大陆上,和上世纪相比较,中国能够使用的运输走廊数量大大增加,除原有的“东—西”<sup>①</sup>、“中央”<sup>②</sup>运输走廊之外,另增加了“欧洲—高加索—亚洲”运输走廊以及拟议修建的中国—哈萨克斯坦—伊朗—土耳其—欧洲的运输走廊、中国—吉尔吉斯

① 又称西伯利亚大陆桥,我国1980年开始使用。全长1.3万千米,比海上经好望角缩短1/2路程,比经苏伊士运河缩短1/3路程,同时,运费要低20%~25%,时间可节省35天左右。

② 又称新亚欧大陆桥,我国从1992年末开始使用。东起中国连云港,经陇海线、兰新线,接北疆铁路,出阿拉山口,最终抵达荷兰鹿特丹,全长1.08万千米。可辐射30多个国家和地区,比西伯利亚大陆桥距离更短。

坦—乌兹别克斯坦—土库曼斯坦—伊朗—土耳其再至欧洲的运输走廊。这几条运输走廊，从总体上来说都有各自的利与弊。如果单从安全和便利的角度来看，使用“东—西”、“中央”运输走廊，在短时间内可能更为稳妥。主要原因在于所经过后苏联空间的国家比较单一，政治局势相对稳定。此外，对中国的不同地区来说，不同的运输走廊在地域上又有不同的优势。比如中国北方地区可以更多地使用“东—西”运输走廊，而中原腹地和靠近南方的一些地区则可以使用“中央”运输走廊。但是，如果从地缘政治和经济利益等长期目标的角度来考虑，中国在使用欧亚国际运输走廊问题上则应该作出更多的选择。

在整个物流交换的复杂而又烦琐的链条中，货源基地、运输走廊和终端市场是最为主要的三大要素。货源基地和终端消费市场只能通过处于中间链条的运输走廊来实现物流交换。如果在运输走廊这一重大问题上没有多重选择，那么在这三大要素中，无论是货源基地、还是终端消费市场都将处于受控的被动地位。相反，如果实现了运输走廊的多元化，货源基地和终端消费市场在物流交换的过程中则会有更多的选择，从而成为主导性，甚至垄断性的角色。而作为第三方的运输走廊，则只能处于一种被竞争的、时时考虑如何提高服务质量、降低运输服务成本的被动地位。

从正常理性思维的角度看，横跨两大洲的俄罗斯是欧亚国际运输走廊最容易被选择的国度。但从日常国际交往的经验可以看出，俄罗斯在实现其经济效益的同时，保证对伙伴的“控制”和粉碎伙伴的“反控制”是其追求的重要目标。另外，在俄罗斯的帝国思维和保守主义的行事原则中，很难找到类似于中国的“改革开放”、寻求合作实现双赢这样的交集。

从历史角度看，如果将对中俄之间自 17 世纪末开始至今三百多年的交往进行梳理，就会发现在俄罗斯的北、西、南、东的外交关系中，作为最大邻国的中国，毋庸置疑是俄罗斯最为友善和平静的邻居与伙伴。但是，沿循沙俄帝国时期、苏联时期遗留下来的惯性思维，“黄祸”、“中国威胁论”、“爬行式入侵”等影响两国关系的论调，在俄罗斯政界、学界的某些精英中仍有不小的市场。这些所谓的“反华、恐华派”对于双边或多边的正常合作，不时地作出另类的解读。比如，2004 年俄罗斯联邦总统国家公务学院斯·戈洛冬金娜博士在其论文中，就对俄罗斯远东地区可能存在的问题提出了自己的见解：“自 1991 年开始，一些东北亚国家在滨海边疆区推进所谓的地缘政治一

体化项目。其目的在于削弱俄罗斯联邦中央在本地区的影响，并使滨海边疆区从俄罗斯‘脱离出去’。这些项目的设计者追求的目标是获得滨海边疆区及西伯利亚地区的资源；控制通过滨海边疆区到资源基地以及至中亚、近东和欧洲消费市场的运输线路，尤其是铁路线路。而其中的一些设计者则走得更远：通过名义上的‘地方自治’（政府），从政治上和社会上实现对俄罗斯领土的控制。”<sup>①</sup>这种观点颇具代表性，并在中俄之间交通领域的一些合作实践中得到证实。

在俄罗斯整个交通战略布局中，可以粗略地分为三大层次：国内交通、国际运输走廊，然后才是双边尤其是中俄之间的交通运输合作。俄罗斯国内交通这一层次，也包括与被其承认为“独立国家”的“阿布哈兹共和国”、“南奥塞梯共和国”在交通领域的合作。俄罗斯通过大规模投资，“大跃进”式地推进建设进程，力图使这两个“准独立国家”尽快与其实现真正的“一体化”。至于中俄之间双边的交通合作，俄罗斯对某些项目的态度是有保留的。比如跨越黑龙江的黑河大桥已经谈了近二十年，也仅仅是纸上谈兵；同江—下列宁斯阔耶跨界铁路也只按规定程序完成了立项工作，项目推进速度缓慢。而珲春—马哈林诺铁路于 1997 年 10 月就已接轨，2000 年初开始运输，但随后俄哈桑海关以卡站办公和查验条件不完备为由，关闭了口岸。后经多方努力于 2003 年 11 月恢复开通，可是自 2004 年 4 月再次停运。所有这些都让作为伙伴的中国不能不感到一种对合作前景的疑惑和不解。

在国际运输走廊，尤其是欧亚国际运输走廊这一层次，俄罗斯则表现出特别积极的态度。其主要原因来源于竞争或者潜在的竞争。俄罗斯希望通过及早行动，让竞争对手在来不及布局的情况下，先行占领运输市场，从而达到最终控制的目的。

但是，对于货源基地和消费市场来说，能够实现运输走廊的多重选择，应该是其追求的理想目标。而实现这种理想的机会也仅仅是在苏联解体之后才有可能出现。两千多年前，“丝绸之路”通过中亚地区、高加索地区，将中国和欧洲地区相连接，实现了东西方货物交换和人文往来。15 世纪新航路开辟，海洋运输开始走向兴盛，中亚和高加索作为国际运输通道的重要作用开始下降。而到了 19 世纪，这两大地区

<sup>①</sup> Голодонкина С.О. Геополитическая экспансия стран Северо-Восточной Азии как угроза региональной безопасности(на примере Приморского Края). Автореферат. М., 2004. С. 4.

被沙皇俄国彻底征服,而后兴起的西伯利亚铁路干线完全替代了传统的、经过中亚的“丝绸之路”的功能。苏联剧变之后,才出现了1993年欧盟动议的“欧洲—高加索—亚洲”运输走廊。此后,哈萨克斯坦也于2006年提出了中国—哈萨克斯坦—伊朗—欧洲运输走廊,并建议使用欧亚通用的1435mm轨距,从而实现整个运输过程不用换轨的目标。如果充分利用这种局势,将彻底改变欧亚之间的运输格局,使中国在整个链条中处于最为有利的位置。只有实现了欧亚运输走廊多元化,中国作为货源基地才能获得真正的主导权,做到游刃有余、进退自如。同时,也可以为东亚、东南亚等其他国家提供更多的货物中转运输服务,像荷兰一样,赚取大笔的出口运输服务费用。另外,还将改变中亚地区各国在运输领域处处受制于人、难以独立的被动局面,为中国与中亚地区的合作打下更为坚实的基础。

目前,中国在欧亚运输领域拥有多个谈判机制。中俄总理定期会晤委员会运输合作分委会、上合组织运输分委会、联合国亚洲及太平洋经济社会理事会<sup>①</sup>等都在积极运作,中国对此也寄予很高的期望。但是,在欧亚运输走廊问题上,协调与日本和韩国的立场,加强和中亚国家的双边、多边谈判机制,更多地利用中国—欧盟高峰论坛,加强和位于巴库的“欧洲—高加索—亚洲”运输走廊秘书处的机制性沟通,必将为中国赢来更多、更有利的机遇和发

展前景。在中俄关系中,合作不意味着没有竞争,而只有竞争才能促进伙伴在合作上的积极性。无独有偶,针对中亚—中国天然气管道在2009年12月的正式开通,俄罗斯总统梅德韦杰夫在2009年12月14日召开的能源会议上警告能源部门:“俄罗斯能源企业应该对竞争有所准备,市场不会是宁静的。”<sup>②</sup>这实际上是俄国家领导人对其能源企业在对华合作中消极态度的一种忧虑或者是批评。而这一评价的初始原因,也是来源于中国与中亚国家的良性合作给俄罗斯带来的巨大竞争压力。

无论内政还是外交,每个主权国家都可以选择自己的发展道路。针对欧亚运输走廊的建设和走向,我们无权要求别人如何做,但是我们有绝对的权利决定自己怎么做。一味地踌躇、等待和“被动议”则只会阻碍或者延缓中国经济发展的进程。

中国对欧洲出口货物的路线选择,既有潜在地缘政治安全的考量,同时,也不得不面对传统海运线路经常遭遇海盗的袭扰劫掠带来的现实问题。因此,加强欧亚国际运输走廊建设,是中国实现运输路线多元化的必选之路。而只有在这条必选之路上进行多重选择,才有可能实现国家利益的最大化。

(责任编辑 靳会新)

<sup>①</sup> 2006年11月,联合国亚洲及太平洋经济社会委员会成员国在釜山签署了跨亚铁路网协议,目前,该协议正在运作当中。

<sup>②</sup> [俄]“俄罗斯”电视台2009年12月14日20点新闻。

## Eurasian International Transportation Corridors and China's Countermeasures

LI Yalong WU Likun

**Abstract:** The Eurasian international transportation corridor is called Eurasian Land Bridge in China. After the Soviet Union collapse, the number of the Eurasian transportation corridors which can be used or possibly can be used by China increases. Except for “East-West” transport corridor and “Central” transport corridor, it is possible to increase “Europe-Caucasia-Asia” transportation corridor, “China-Kazakhstan-Iran-turkey-Europe” transport corridor, “China-Kyrgyzstan-Uzbekstan-Turkmenistan-Iran-Turkey-Europe” transportation corridor. Among the three essential factors such as supply base, transport corridor and terminal market in the transportation chain, only multiple choices of transportation corridors can prevent the other two main factors from the interference of geopolitics and geoeconomics based on monopoly factors, thereby effectively ensuring China's logistics safety and the long-term operation between the European and Asian continents.

**Key words:** transport corridor; land bridge; geopolitics; Sino-Russian relations; Central Asian nations