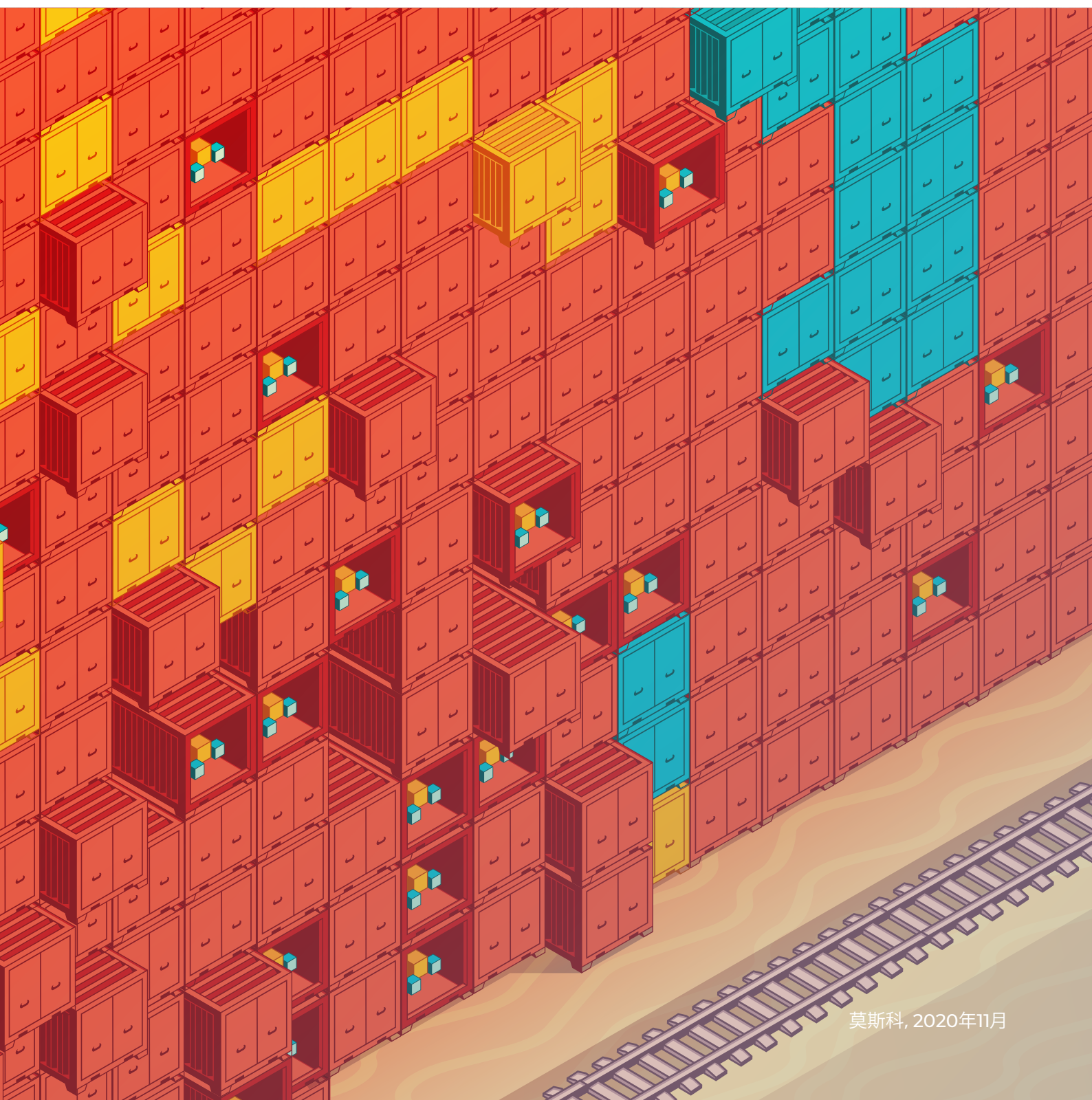


欧亚国际运输走廊： 子午线路线的发展



— 目录

— 引言.....

2

— 南北运输走廊的结构.....

3

建立走廊的机构轮廓和前提条件.....

3

走廊的主要优势和不足.....

5

沿途的基础设施和成员国的利益.....

8

— 南北运输走廊的货物基础.....

16

印度贸易的特点：合作伙伴和商品结构.....

16

印度和俄罗斯之间的相互贸易：有前途的过境商品.....

20

伊朗贸易的特点：合作伙伴和商品结构.....

21

— 结论北纬和子午线共轭的潜力.....

26

引言

国际运输走廊 (MTK) 旨在通过为承运人和服务的消费者创造可预测和透明的商业环境, 来克服货物运输的客观物理, 经济和政治限制。由于走廊将各个空间连接在一起, 因此运输走廊在欧亚空间中显得尤为重要, 欧亚国家面临大陆局势的挑战。另外, 由于国际运输走廊连接着各个地区, 吸引投资, 各国都从其境内的货物运输中受益, 国际运输走廊成为了经济增长点。

在东西方向上各种纬度路线 (中国-欧盟), 特别是经过哈萨克斯坦, 俄罗斯和白俄罗斯的欧亚过境路线迅速发展的背景下, 互补子午线走廊的发展日益受到关注。南北走廊是连接欧洲和俄罗斯与伊朗和南亚国家的最重要的历史走廊之一。尽管起步早, 早在2000年就已根据政府间协议决定组织南北国际运输走廊, 但是这条走廊面临着阻碍其发展的根本限制。

目前, 南北国际运输走廊是一组互不相连的物流路线, 共同团结在南北国际运输走廊的旗帜下。同时, 沿途所有国家都对实现其运输潜力感兴趣, 尽管都有与拉动运输相关的利益。尽管各国的努力经常不协调, 都有自己的发展计划, 但是走廊基础设施 (包括铁路) 的更新和扩展已经在改变竞争格局和商品流通地域。

但是, 贸易仍然是主要障碍, 尤其是与货运基地有关的限制。如果从印度到俄罗斯的货物运输在与药品, 食品的供应相关的集装箱运输方面具有一定的潜力, 返回主要由原材料 (即液体和散装货物) 组成, 就会出现相反方向空运行的问题。

然而, 尽管在此过程中基础设施逐步实现了多方向发展, 但俄罗斯在2020年初表明希望创建一个单一运营商的愿望, 印度作为现代世界上最重要的经济极之一, 不可避免的发展决定了需要评估东西方北北纬度路线与南北国际运输走廊结合的可能方向。

南北运输走廊的结构

建立走廊的机构轮廓和前提条件

2000年9月12日在第二届欧亚国际运输会议上,俄罗斯,伊朗和印度签署了南北国际运输走廊的国际协议。2003年5月,各国运输部长在圣彼得堡签署了正式开放走廊的议定书。在作出决定时,各方遵循区域和全球范围内日益相互依存,增加贸易交流和过境运输的愿望,这是在本国和沿线地区加速经济增长的一种方式。

为了支持这些努力,2002年,与会各国部长批准了《南北国际运输走廊协调委员会宪章》,是国际运输走廊的管理机构。协商委员会主席由各国轮流担任,任期一年。协商委员会有两个专家组:“商业和运营问题”和“文档,海关程序及相关问题”。

陆上运输和物流链的重新定位需要大量的时间和投资。这首先将国际运输走廊成员国组织可预测的长期规则的问题放在首位。同时,运输走廊的运行时间越长,围绕它建立的经济联系就越稳定和坚固,特别是在南北内陆走廊下。

正如概述所指出的,该走廊考虑了欧亚大陆东西向的主要路线,运输走廊是一系列旨在改变某一地区货物流动的速度和方向的协议。根据联合国的定义,运输走廊也是一组规则,用于管理沿特定路线的货物运输和过境,并由成员国签署的合同支持。透明度和可预测性是为国际运输走廊提供实用内容的关键因素。

对运输连接性的投资降低了企业成本,产生了协同效应,并成为地区发展的驱动力。正如俄罗斯的经验所表明的那样,在基础设施上投资的每一卢布,都会为相关行业带来不止一卢布的额外收入。运输走廊项目的实施也产生了类似的乘数效应。

因此,通过政府间协议,南北走廊国家(南北国际运输走廊)似乎已经建立了必要的规则以加速该项目的发展。此外,南北运输走廊在很大程度上考虑了国家发展的优先事项,因为除了印度和俄罗斯之间的过境外,创建南北运输走廊的目的是在跨里海空间发展区域联系。

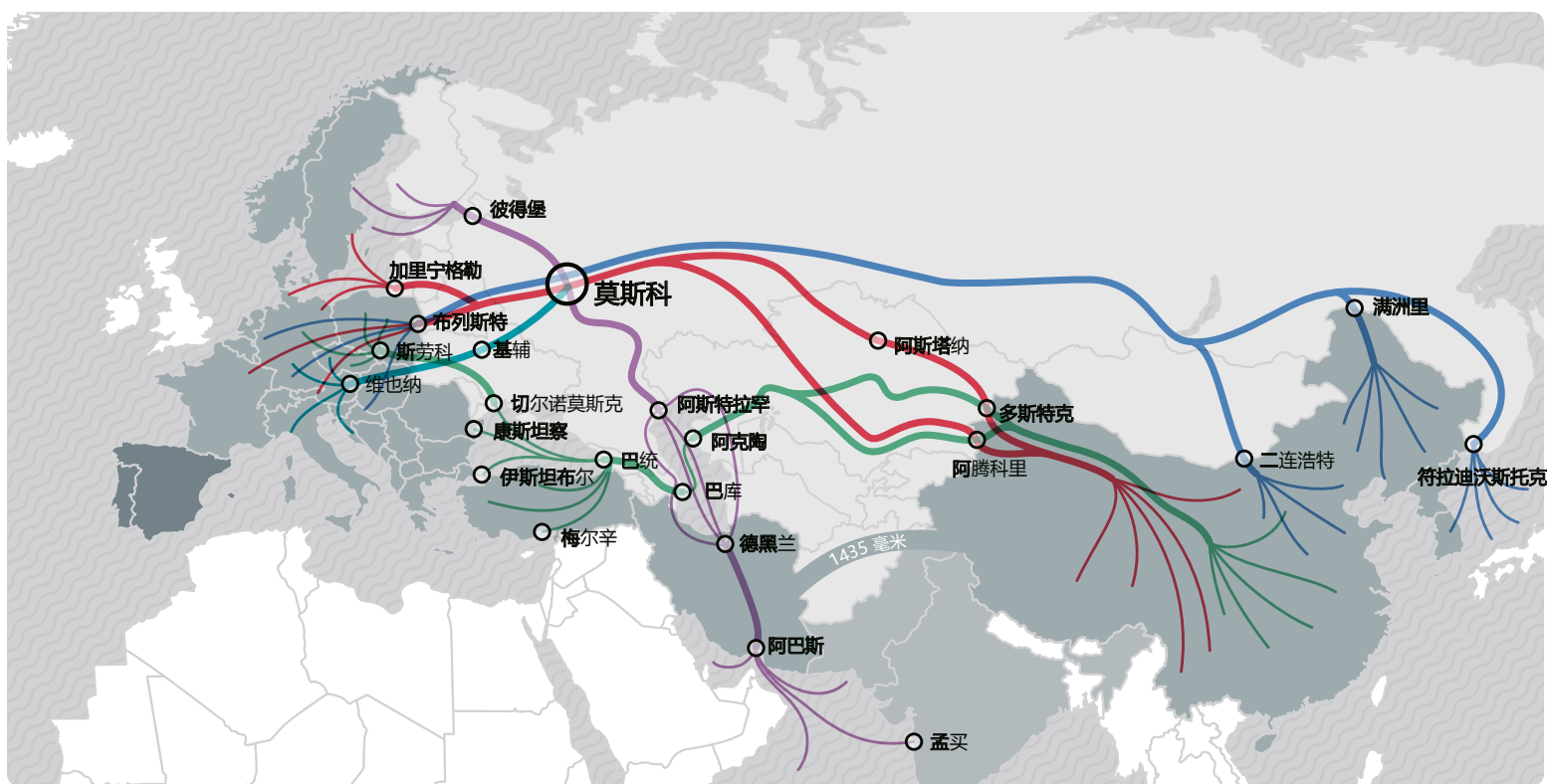
在不与国家和地区发展的优先事项联系在一起,建立地区间联系的情况下,现有走廊已经作为国家境内的运输基地,从长远来看将面临局限。**因此,过境物流问题应与区域间相互作用,创造当地经济增长点,以及改善法规和现代化基础设施联系起来,这符合南北国际运输走廊国家的长期利益。**

遵循这种范式,在就南北国际运输走廊达成协议后,其他感兴趣的**国家也加入**其中。2005年,阿塞拜疆加入该协议。之后是亚美尼亚,白俄罗斯,哈萨克斯坦,阿曼,叙利亚。南北国际运输走廊已成为统一跨里海和邻近地区的真正的多边倡议。但是,南北国际运输走廊的积极启动和扩展并没有成功实施。

走廊的主要优势和不足

从将过境运输拉到铁路的角度来看,南北国际运输走廊可以替代苏伊士运河和整个海路。从圣彼得堡(到欧洲的喷水点)到阿巴斯港(伊朗南部最大的港口,货物喷水点)的直达路线超过7000公里-根据中段的路线,走廊分为三条路线:跨里海(跨里海),西(通过阿塞拜疆)和东(通过土库曼斯坦和哈萨克斯坦)。

欧亚大陆主要的国际运输走廊



纬度走廊
东-西

北部路线
欧亚路线

乌克兰的5号国际运输走廊
跨里海路线



子午走廊
南-北

南-北



轨距

俄罗斯的轨距 (1520毫米)
印度的轨距 (1676毫米)
欧洲的轨距 (1435毫米)
伊比利亚的轨距 (1668毫米)

正如市场分析所显示的那样,从阿巴斯港到圣彼得堡的海运集装箱平均海运时间为**30至35天**,空运为7至10天。从孟买(印度西海岸的孟买港口,该国最大的港口)到圣彼得堡的直达运输路线需要**43-45天**(每标准箱1850美元)。此外,这两种路线都需要在荷兰或德国的港口转运。但是,这些时间计算包括海关程序。根据其他消息来源,在孟买-圣彼得堡航线上海上运送集装箱的期限可能约为30天。

根据**运输和物流计算器**,目前不可能通过铁路沿圣彼得堡-阿巴斯港路线进行集装箱的直接国际运输。也就是说,目前**南北国际运输走廊是一组互不相连的物流路线,共同团结在南北国际运输走廊的旗帜下**。

在2014年**试运**货物后,这是2013年6月24日至25日在巴库举行的国际运输走廊协商委员会第五次会议上为印度货运代理协会联合会提出的,并经多条路线通过,获得了以下结果:

1. 路线1: 纳瓦舍瓦(印度孟买)-阿巴斯港(伊朗)海上航行(1265海里)。阿巴斯港-巴库(汽车经过伊朗1900公里,再加上通过阿塞拜疆的250公里)。
2. 路线2: 那瓦舍瓦-阿巴斯港海路航线(1265海里)。阿巴斯港-阿米拉巴德(伊朗)驾车或乘火车(1500公里)。阿米拉巴德-阿斯特拉罕横跨里海(1000海里)。
3. 现有的供货路线: 孟买-汉堡/不来梅港-圣彼得堡(8675海里,运输时间-30天)。20英尺集装箱的成本为955-1400美元,40英尺集装箱的成本为1500-1900美元。主要运营商: Maersk Line, MSC Line, CMA CGM Line, CSAV Line。

根据一些估计,**启动整个路线的直达路线将能够在12-14天内交付货物**。但是,为了实现这些指标,需要解决许多运输-物流问题,更新基础设施,更重要的是,弄清楚路线上的潜在运输流量。

第一阶段,主要是铺设通往阿斯特拉罕的路线,该路线可能成为南北国际运输走廊的物流枢纽,可能连接走廊与纬度路线。但是,向阿斯特拉罕和巴库的集装箱试运显示,预期的交货时间远远超过**43天**。首先,这一结果受到港口简单的影响:货物在八天之内经过里海(而不是预期的四天),从孟买到阿巴斯港的航线却是十天(而不是三天)。结果,**据一些估计**,仅俄罗斯-伊朗集装箱运输中就有

超过12-16%通过里海的俄罗斯港口(阿斯特拉罕,奥里亚,马哈奇卡拉)。几乎没有来自印度的货物。

走廊的存在的20年中,对充分发挥作用的南北走廊潜在货运量的评估逐渐减少。如今,初始阶段,估计南北国际运输走廊的过境运输能力为500万吨(根据一些估计,为350万吨),未来可达15-2000万吨。因此,首先,这些估计数比苏伊士运河目前的营业额低几个数量级-超过9亿吨的净吨位(约一半的吨位是集装箱)。其次,这种潜力主要基于散装和液体货物,这里的集装箱化潜力甚至更低。

这样,可以指出南北国际运输走廊的优势如下:

- 印度和俄罗斯之间的交货时间可能缩短。
- 走廊与里海地区国家的国家和地区发展的优先事项相关,这使这些国家在战略上对南北国际运输走廊的发展产生了兴趣。
- 在选定的运输-物流枢纽(例如,阿斯特拉罕)中,南北国际运输走廊与东西向的纬向走廊可能存在潜在共轭。

现阶段的主要问题如下:

- 缺乏单一的多式联运经营者,因此缺乏单一的直达运价。
- 缺乏**集装箱船队**:通常,集装箱运输公司不愿将其集装箱从阿巴斯港运到莫斯科,因为这条运输路线失去了对陆运集装箱的控制,因此无法从海运集装箱赚钱。
- 返回空集装箱的问题。从北到南主要是散装原料和液体货物。因此,在该方向,集装箱是空的。解决的办法可能是建立一个通关枢纽,以进行通关和货物配送,但不能到达莫斯科。在这里,南北国际运输走廊可能与纬度路线对接。
- 上述所有因素加起来造成了无竞争力的条款和运输成本(根据一些估计,从每FEU约3,486美元到7,000美元),尤其是散装原料(散装货物)的情况下,通过海运更廉价(例如从新罗西斯克发运)更有利可图。

沿途的基础设施和成员国的利益

在中部,由于地理位置,南北国际运输走廊分为三条路线:

- **跨里海路线:**使用俄罗斯阿斯特拉罕海港,奥里亚,马哈奇卡拉和伊朗港口-安扎利,努沙赫尔和阿米拉巴德。
- **西部路线:**通过萨穆尔(俄罗斯)/亚拉马(阿塞拜疆)过境点的铁路直达线,并通过阿斯塔拉(阿塞拜疆)/阿斯塔拉(伊朗)过境点进一步通往伊朗铁路网。
- **东部路线:**通过哈萨克斯坦和土库曼斯坦的直达铁路线,可通往伊朗铁路网。

考虑到上述运输-物流问题,基础设施限制是发展路线的障碍。克服这些障碍在很大程度上取决于沿线各国的承诺。在这方面,关注他们的利益和立场很重要。

印度

对于印度来说,加入南北国际运输走廊是增加其出口,特别是增加高附加值商品出口的机会,并有机会获得里海地区国家(铀,铜,钛,煤炭,磷,天然气,铁矿石,石油等)的原材料供应。许多预测表明,到2030年,印度可能成为世界第三大经济体,由于该国庞大的人口(和消费市场),印度有潜力成为全球发展的新动力。因此,印度有可能像中国一样成为世界贸易的主要参与者,这将直接影响专注于该国国际运输走廊的所有潜力。

同时,伊朗作为过境点对德里有许多积极和消极影响。首先,自1979年伊朗革命以来,德黑兰一直受到美国的制裁,这不仅严重限制了该国的发展(PL 115-44, CAATSA法),而且还限制了第三国与印度的合作,主要是金融合作。对于印度来说,它是美国的盟友,尽管不是主要因素,但从许多方面来说,这是一个威慑因素。

印度的务实态度和对国家发展利益的关注决定了需要发展通过伊朗的运输路线，特别是考虑到与巴基斯坦的对抗。印度力求平衡中国在巴基斯坦的投资，包括瓜达尔港口和该国北部铁路的现代化投资（通往中国西部的项目耗资72亿美元）。印度计划投资5亿美元发展伊朗海岸的查巴哈尔港口，另外投资15亿美元用于铁路和公路建设。此外，查巴哈尔港将是伊朗的第一个深水港，直接位于印度洋沿岸而不是波斯湾。

但是，印度的项目不仅专注于南北国际运输走廊。印度的目标之一是启动一条从查巴哈尔到喀布尔的走廊，以到达最发达的阿富汗省赫拉特，然后可能直接到达乌兹别克斯坦和土库曼斯坦。2016年，签订了三方运输协议。2019年，尽管只有几十个集装箱但该走廊开始了首次集装箱运输。假设查巴哈尔的货物转运量每年将**达到**1000万吨，未来的目标是8000万吨。

伊朗

对于伊朗而言，南北国际运输走廊是利用有利的经济-地理位置，克服负面外部影响并刺激国家经济发展的机会。伊朗有13000公里的铁路。伊朗每年在铁路和干货码头的投资**需要**20亿美元，在港口业务中最高需要10亿美元。根据一些估计，为了满足南北国际运输走廊的需要，更新铁路基础设施的总费用可能高达300亿美元。由于对伊朗外部制裁以及其地形，与邻国相比，伊朗的铁路发展欠佳。

从南北国际运输走廊的发展来看，问题在于该国铁路基础设施中存在“瓶颈”。全国只有**4%**的货物通过铁路运输。而且，伊朗的大多数铁路都是**单线**和非电气化的，这限制了过境货运量快速增长的可能性。

由于两个因素俄罗斯和伊朗之间缺乏直达铁路线。首先,由于阿塞拜疆对亚美尼亚的封锁,关闭了通过亚美尼亚和纳希切万(阿塞拜疆飞地)连接德黑兰和莫斯科的历史道路。其次,阿斯塔拉-拉什特-加兹温部分仍在建设中,旨在连接伊朗和阿塞拜疆的铁路网络。2019年,得益于阿塞拜疆提供的5亿美元**贷款**,拉什特-加兹温部分通车。计划在2021年将拉什特-阿斯塔拉部分投入运营,以结束该项目。

由于缺乏资金,从印度,阿塞拜疆以及俄罗斯的投资项目可以看出,伊朗的铁路高度依赖于外部投资。2017年,俄罗斯铁路股份有限公司和伊朗铁路公司签署了**战略合作协议**,包括加尔姆萨尔-仁川布隆铁路段(可通往土库曼斯坦)的电气化合同以及向伊朗提供俄罗斯设备和机车的合同。为实施该项目,向伊朗提供了约10亿欧元的**贷款**(占项目融资的85%)。到2020年2月,由于美国的部门制裁,俄罗斯铁路股份有限公司决定**退出该项目**。

阿塞拜疆

阿塞拜疆政府一直在努力使其成为该地区最重要的交通枢纽。阿塞拜疆有利的经济-地理位置以及可用于大型项目投资的资金都对其有利。除了与伊朗铁路连接的项目外,阿塞拜疆还是巴库-第比利斯-卡尔斯纬度铁路(约7.75亿美元)建设的主要投资者,该铁路是跨里海走廊的一部分。

在南北国际运输走廊框架内,阿塞拜疆也正在开发通往俄罗斯的那条路线。在2018年国家投资计划的框架内,约有**1.8**亿美元用于扩大苏姆盖特-亚拉玛地区的运输能力。2019年5月6日,俄罗斯铁路股份有限公司,阿塞拜疆铁路封闭式股份公司和土耳其国家铁路之间已经签署了合作**协议**。因此,阿塞拜疆设法实现了纬度和经度路线的共轨,并且土耳其被纳入了欧亚运输走廊系统。

由于阿塞拜疆的很大一部分出口是石油产品,该国具有巨大的出口潜力,这也刺激了基础设施和运输物流的发展。

哈萨克斯坦和土库曼斯坦

像阿塞拜疆一样,哈萨克斯坦力求通过发展过境运输来最大化其在欧亚公路交叉路口的位置所带来的利益。南北国际运输走廊的东部路线穿过哈萨克斯坦和土库曼斯坦。苏联解体之后,土库曼斯坦建了三条与伊朗连接的铁路线。到2014年,乌曾(哈萨克斯坦)-吉吉拉亚-别列克-埃特里克(土库曼斯坦)-戈根(伊朗)的**铁路建设**完成,并连接到俄罗斯铁路股份有限公司铁路网。考虑到中亚国家与伊朗之间的贸易额小,该高速公路专门用于南北国际运输走廊的潜在过境。

这条路目前**未得到**充分利用。2018年,通过伊朗边境的货物总量仅为120万吨,其中包括22.6万吨的过境流量。**因此,该路线几乎与过境流量无关,在哈萨克斯坦和土库曼斯坦与伊朗的贸易中被用作区域路线。**同样重要的是沿途运输货物的详细信息,主要是原材料和低附加值产品,这使集装箱运输复杂化。

中转量增长的某些前景与中国对伊朗的出口有关,这显然受到伊朗经济形势的限制。然而,**据一些估计**,从中国到伊朗的铁路运输相比海上运输在速度上有优势。此外,伊朗80%的人口居住在北部地区,这些地区倾向于里海。

至于欧洲货物,在这种情况下,东部航线通过阿塞拜疆输给了西部航线,至少是由于较大的(尽管微不足道的)运输路肩。从阿塞拜疆阿斯塔拉到莫斯科,一个TEU集装箱需要12天,而从土库曼别列克特到莫斯科的旅程则需要14天。重要的是要考虑到后者与伊朗边界的距离。

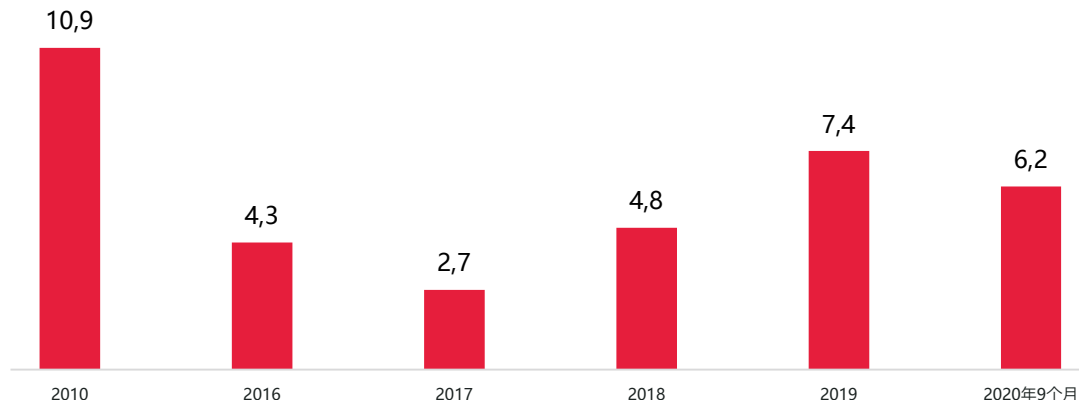
俄罗斯

目前,对于俄罗斯而言,南北国际运输走廊完成许多任务。首先,呼吁南-北成为该国南部地区的经济发展引擎,首先是阿斯特拉罕地区,达吉斯坦共和国和卡尔梅克共和国。其次,走廊必须实现国家沿子午线的过境潜力。第三,加强与印度和伊朗的贸易。今天,这些任务一个都没有全部完成。

尽管2019年和2020年的货物周转量呈积极态势(与2018年相比增加了53%),这种变化是一种复苏,因为2010年这一营业额达到了1090万吨。统计数据显示,主要货物是液体(通过马哈其卡拉港口的石油),散装货物(显示稳定增长的谷物)和主要货物(主要是黑色金属)。对原料商品的依赖使行情容易发生变化。因此,伊朗自身黑色冶金的发展正在逐渐减少这种产品的运输。

里海的港口货运量

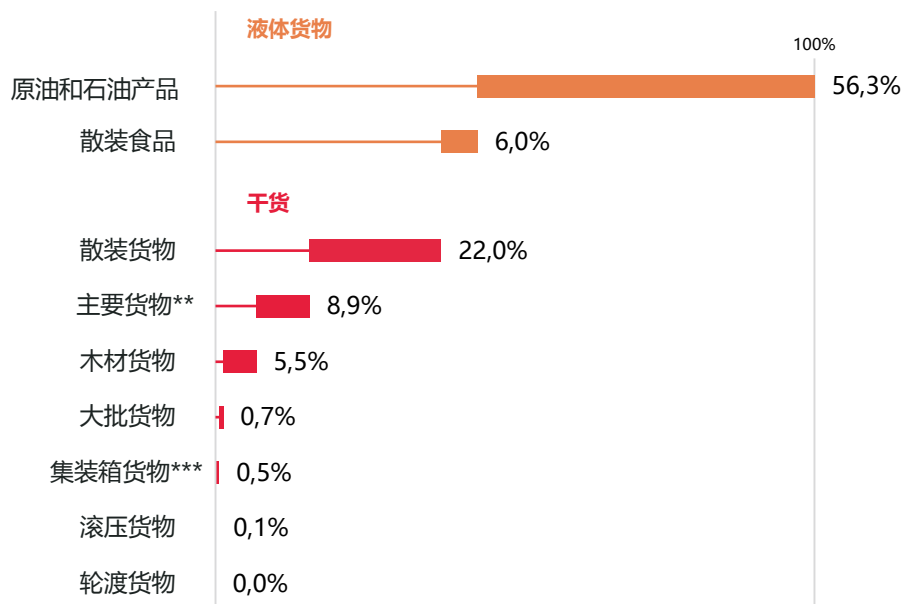
百万吨



目前俄罗斯在里海地区港口的现有能力不具备发展集装箱运输的**竞争性港口基础设施**。截至2019年底,俄罗斯联邦里海盆地的集装箱吞吐量达到**3000TEU**。同时,所有里海港口仅占俄罗斯港口货运量的1-1.5%。

2019年*俄罗斯里海联邦港口的货物转运

千吨



*阿斯特拉罕, 奥里亚, 马哈奇卡拉

**黑色金属, 废金属

***36,5 千吨

正如《[里海盆地俄罗斯海港发展战略](#)》所述,在2030年之前铁路和公路开通,俄罗斯和印度之间通过里海地区以及进一步穿越伊朗领土的集装箱货物周转是一个有希望的方向, 为了实施该计划,有必要采取一些措施,包括建设新的深水海港(码头)。随着所有措施的成功实施,到2030年,计划集装箱货物周转量达到26.5万TEU。

在南北国际运输走廊中,拉动运输现象和发展优先次序的现象表现明显。长期以来,人们对在卡尔梅克共和国境内的拉甘港的发展抱有极大的希望。[2017年战略](#)指出,不宜对卡尔梅克唯一的拉甘港口进行现代化改造。但是,根据[2020年7月29日俄罗斯联邦政府第1980-r号命令](#),拉甘港的更新费用为413亿卢布,被列入俄罗斯联邦的领土规划计划。港口每年必须具有1,250万吨的能力,包括每年50万吨的液体货物码头,每年500万吨的集装箱码头,每年200万吨的主要货物码头。

通过赋予阿斯特拉罕港口以**特别经济区**的地位,可以为俄罗斯里海地区的过境潜力的发展提供重要支持。这样就可以在通过海关程序时建立稳定的游戏规则, 将这些程序的中心直接转移到运输中心。吉兰省(**安扎利自由区**)的伊朗港口已经享有类似的特殊地位, 这使安扎利港口成为里海装备**最先进的港口之一**。

谈到线性基础设施的发展,作为2025年之前南北国际运输走廊工作的一部分,俄罗斯铁路股份有限公司**计划**:

- 在圣彼得堡-布洛夫斯卡娅段组织高速客运列车;
- 发展莫斯科铁路枢纽;
- 勒季谢沃-科切托夫卡段的电气化改造;
- 修建萨拉托夫铁路枢纽的旁路;
- 特鲁布纳亚-特鲁布纳亚-上巴斯昆恰克-阿克萨赖斯卡亚段的全面重建;
- 组织快速和高速交通等项目。

最后,2020年2月,俄罗斯联邦第一副总理A.R.别洛乌索夫批准了《发展南北国际运输走廊过境潜力的**一系列措施**》。主要措施包括:

- 设立了非营利组织国际运输走廊管理处,负责南北国际运输走廊的专家-分析支持;
- 利用阿斯特拉罕地区的现有基础设施,组织南北国际运输走廊第一批测试集装箱的验收;
- 开发南北国际运输走廊单一运营商组织结构的财务模型,并创建该运营商;与主要货运公司签订协议;
- 研究在沿线组织直接国际海上运输(集装箱和渡轮)的可行性:
 - 奥利亚/阿斯特拉罕/马哈奇卡拉-安扎里,阿米拉巴德(主要路线)港口,
 - 奥利亚/阿斯特拉罕/马哈奇卡拉-阿克陶/库雷科港口,
 - 奥利亚/阿斯特拉罕/马哈奇卡拉-土库曼巴希港口,
 - 奥利亚/阿斯特拉罕-巴库港口;
- 在阿斯特拉罕地区(在奥利亚海港附近的领土上)建立特别港口经济区,将其与自由经济区区域规划设计拉多斯作为里南货运中心的货运基地统一为里海集群,并由统一管理公司将其管理权移交给俄罗斯经济发展部
- 解决在南北国际运输走廊的主要外国港口(安扎利,阿克陶(库里克),孟买查巴哈尔)建立多式联运和物流中心的问题,并将其创建和管理的权力移交给里海集群的管理公司以及许多其他公司。

除了政府的努力之外,俄罗斯铁路物流与印度最大的铁路集装箱运营商和印度公司CONCOR(印度集装箱公司)之间2020年2月签订的协议是重要的实际步骤。该协议规定印度方将提供一个集装箱船队来组织走廊的交通。

因此,尽管近年来出现了一定的停滞,而且存在现有限制,但南北国际运输走廊可能很快会获得自己的单一运营商,这将有可能形成走廊的最终架构-包括机构,运输和物流。在上述所有措施的实施取得进展的情况下,研究欧亚路线与南北国际运输走廊之间可能的对接问题。

南北运输走廊的货物基础

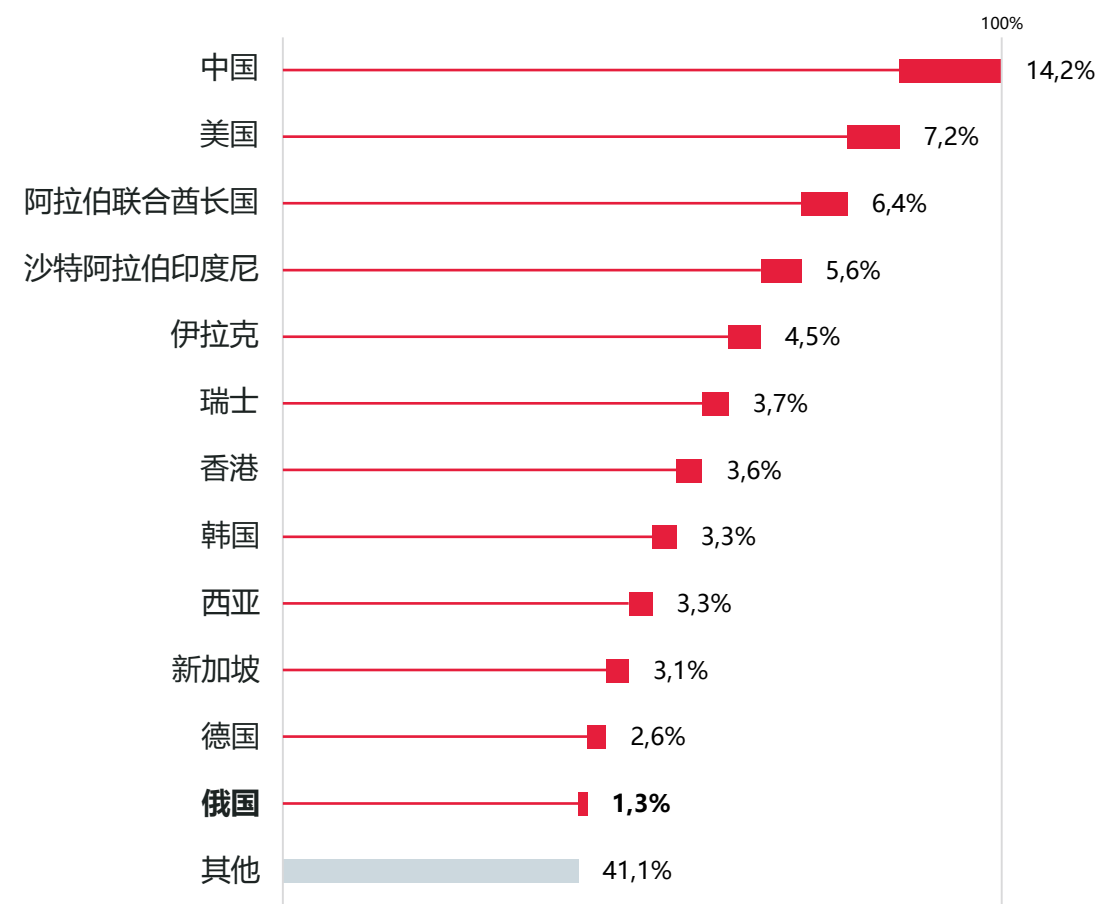
印度贸易的特点：合作伙伴和商品结构

社会经济动态使印度成为最有前景的市场之一。2019年该国人口为13.6亿，自然增长率的持续增长将使该国很快成为世界人口第一大国。此外，该国还很年轻，人口平均年龄为28.7岁。同时，城市化水平为34.9%。人均国内总产值为7200美元（相比之下，中国约为19000美元）。尽管存在问题，所有这些使印度成为一个潜力巨大的国家。

2019年，根据世界银行的数据，印度的购买力平价GDP达到9.6万亿美元。同时，印度贸易对国内生产总值的比率是经济向世界开放的主要指标，约为40%，自2012（55%）年以来一直在下降。

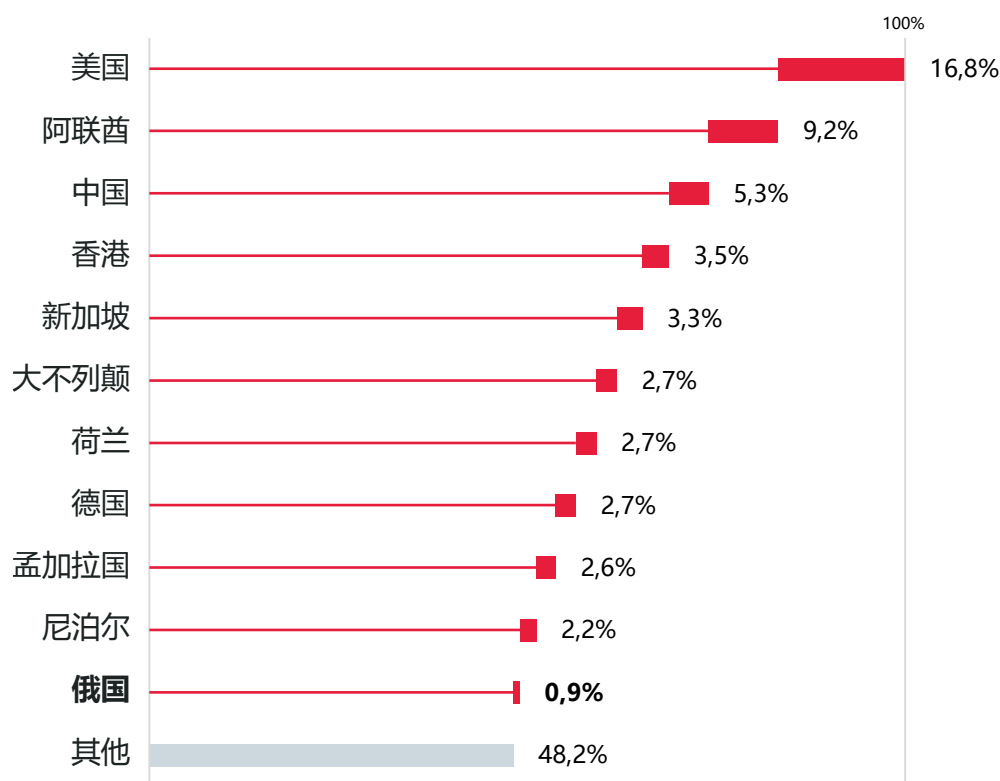
根据ITC2019年的数据，印度的贸易顺差为负（-1570亿美元）。该国的出口总额为3228亿美元，进口总额为4800亿美元。从图中可以看出，该国进出口的主要贸易伙伴清单各不相同。印度商品的主要进口国是美国（541亿美元）。同时，印度进口的大部分商品都来自中国（682亿美元）。

到印度的重要进口方向 (2019 年)



该国与美国,英国有着悠久的历史联系。纬度关系也得到发展:首先,与波斯湾国家,能源供应商,那里还有大量印度人散居,约有600万人;其次,与亚太地区(香港,新加坡,韩国,印度尼西亚))。

从印度的重要出口方向 (2019 年)



印度参与世界贸易有其自身的特点。由于自然资源有限,该国被迫优先考虑为其自己提供能源。矿物燃料,包括石油,几乎占该国进口的32%。排名第二的宝石进口,对该国发达的珠宝业来说,也具有原材料性质。该国还从中国和东亚进口大量电子产品。该国的进口结构是多样化的。

研究印度的贸易和贸易的商品结构得出许多重要结论。首先,该国主要侧重于纬度贸易。其次,印度的进口商品主要是大宗商品,很少倾向集装箱化。第三,就集装箱运输而言,该国的出口潜力与药品(约占出口值的5%)和纺织品(共占出口的5%)相关。第四,分析该国贸易伙伴的表明,欧盟国家的份额相对较小,尤其是在该国的进口产品中,这使得很难完全瞄准最终市场。

商品组	2019年的出口 (千美元)	出口份额, %
所有商品	322 786 377	100%
矿物燃料, 石油及其蒸馏产物; 沥青物质; 矿物蜡	44 081 090	13.66
天然或人工养殖的珍珠, 贵重或半宝石, 贵金属, 包有贵金属的金属及其制品; 珠宝首饰; 硬币	36 650 342	11.35
核反应堆, 锅炉, 设备和机械设备; 他们的部件	21 158 021	6.55
有机化合物	18 296 277	5.67
地面运输车辆, 铁路或有轨车辆除外; 零件和配件	17 188 139	5.32
药品	16 124 969	5.00
电气机械设备及其零件; 声音记录和再现设备, 用于记录和再现电视图像和声音的设备及其零件和配件	14 672 931	4.55
黑色金属	9 665 316	2.99
非针织或钩编的服装和衣服配件	8 599 203	2.66
针织或钩编的服装和衣服配件	7 908 865	2.45
塑料及其制品	7 425 253	2.30
禾本科植物	7 383 962	2.29
黑色金属制品	7 246 870	2.25
棉花	6 261 658	1.94
鱼和甲壳类, 软体动物和其他水生无脊椎动物	6 143 340	1.90

商品组	2019年的进口 (千美元)	进口份额, %
所有商品	480 002 972	100%
矿物燃料, 石油及其蒸馏产物; 沥青物质; 矿物蜡	153 515 316	31.98
天然或人工养殖的珍珠, 贵重或半宝石, 贵金属, 包有贵金属的金属及其制品; 珠宝首饰; 硬币	60 003 049	12.50
电气机械设备及其零件; 声音记录和再现设备, 用于记录和再现电视图像和声音的设备及其零件和配件	50 380 048	10.50
核反应堆, 锅炉, 设备和机械设备; 他们的部件	44 058 900	9.18
有机化合物	20 542 164	4.28
塑料及其制品	14 642 078	3.05
黑色金属	11 574 128	2.41
动植物油脂及其裂解产物; , 食用脂肪; 动物或植物蜡	9 606 429	2.00
光学, 摄影, 电影摄影, 测量, 控制, 精密, 医疗或外科手术器械及设备; 零件和配件	9 493 302	1.98
肥料	7 332 699	1.53

印度和俄罗斯之间的相互贸易：有前途的过境商品

2019年，俄罗斯和印度之间的相互贸易达到了89亿美元。同时，印度与俄罗斯的货物贸易逆差约为33亿美元。印度对俄罗斯的出口在2019年达到28亿美元，呈积极趋势，与2017年相比增长31%。印度2019年从俄罗斯的进口额为61亿美元，比2017年下降23%。

商品组	印度对俄罗斯的出口(千美元)			
	2017	2018	2019	出口份额, %
所有商品	2 139 563	2 338 940	2 804 276	100%
电气机械设备及其零件；声音记录和再现设备，用于记录和再现电视图像和声音的设备及其零件和配件	64 113	238 827	498 322	17.77
药品	405 591	410 385	461 505	16.46
核反应堆，锅炉，设备和机械设备；他们的部件	190 023	210 464	225 347	8.04
有机化合物	131 202	147 563	188 916	6.74
咖啡，茶，巴拉圭冬青或巴拉圭茶和香料	136 334	128 433	117 856	4.20
地面运输车辆，铁路或有轨车辆除外；零件和配件	109 040	120 085	102 830	3.67
黑色金属	81 963	77 006	101 992	3.64
鱼和甲壳类，软体动物和其他水生无脊椎动物	66 194	84 560	89 152	3.18
其它化学品	42 195	46 850	65 265	2.33
各种食品	70 051	47 162	64 517	2.30
肉类和食物肉类产品	34 311	54 194	60 576	2.16
食用水果和坚果；种皮和柑橘类水果或甜瓜	44 786	54 886	55 873	1.99
未清洗的天然虫胶；胶，树脂和其他蔬菜汁及提取物	35 640	47 933	48 671	1.74

印度对俄罗斯的出口产品目录表与该国的整体贸易结构在很大程度上相关，尽管有许多特征。出口到俄罗斯的两类主要商品是电机设备和医药，分别占印度总出口的第六和第七名。此外，出口到俄罗斯的产品目录以农产品和食品（咖啡，鱼，肉，水果，蔬菜汁）为代表，合计约5亿美元。同样值得注意的是主要产品中没有印度纺织品。

商品组	印度从俄罗斯进口(千美元)			
	2017	2018	2019	份额, %
所有商品	7 976 972	6 823 232	6 120 389	100%
矿物燃料, 石油及其蒸馏产物; 沥青物质; 矿物蜡	1 989 173	2 210 776	2 881 958	47.09
天然或人工养殖的珍珠, 贵重或半宝石, 贵金属, 包有贵金属的金属及其制品; 珠宝首饰; 硬币	3 675 344	1 829 993	642 042	10.49
肥料	346 449	378 861	427 162	6.98
未指出(机密商品)	155 601	679 090	348 965	5.70
纸和纸板; 纸浆, 纸张或纸板制成的物品	280 613	258 455	282 536	4.62
塑料及其制品	81 193	129 185	188 597	3.08
黑色金属	223 648	172 106	175 597	2.87
盐; 硫; 土石, 抹灰材料, 石灰和水泥	108 610	118 675	149 363	2.44
动植物油脂及其裂解产物; , 食用脂肪; 动物或植物蜡	28 204	10 827	117 221	1.92

印度从俄罗斯的进口非常集中: 按价值计算, 印度进口的47%是矿物燃料, 以石油和石油产品为代表。另外, 由于珠宝业发达, 印度加工各种宝石。此外, 约6%的进口商品属于机密商品。通常, 这一类别包括武器出口, 受政治环境波动的影响, 不受市场经济法律的约束。

用于组织沿南北国际运输转运集装箱的有前景的商品目录中, 可以挑选出药品, 食品(在冷藏集装箱中)以及根据要求, 还有纺织品。最大的问题是反方向上的货流, 主要以液体货物为代表。结果, 南北国际运输走廊的运输-物流的发展面临着货运基地的限制。

—— 伊朗贸易的特点: 合作伙伴和商品结构

尽管伊朗是区域领导之一, 但长期以来一直受到包括制裁在内的外部压力, 制裁在很大程度上决定了伊朗对外贸易的特点。反过来, 由于路线的货运基础问题, 贸易不平衡影响了南北国际运输走廊的发展。

在分析伊朗的对外贸易时, 必须注意统计数据的可用性和正确性问题。由于这项工作基于ITC(国际贸易中心)处理的联合国统计数据, 因此2018年是描述伊朗贸易趋势的最正确的一年。

2018年,伊朗商品进口额为412亿美元,出口额为966亿美元(数据来自联合国商品贸易数据库)。因此,该国有明显的积极差额。然而,对伊朗贸易商品结构的详细分析显示了该国出口的原材料性质:按价值计算,出口的69%(663.4亿美元)是矿物燃料,主要是石油。其他重要的出口商品是塑料(6%),有机化学(4%)和黑色金属(4%),水果和坚果(2%)。

商品组	伊朗2016年的出口 (千美元)	伊朗2017年的出口 (千美元)	伊朗2018年的出口 (千美元)
所有商品	78 267 311	91 737 444	96 617 521
矿物燃料,石油及其蒸馏产物; 沥青物质; 矿物蜡	51 323 294	61 111 371	66 366 802
塑料及其制品	4 940 010	6 042 678	5 551 469
有机化合物	3 687 847	3 955 392	4 105 898
黑色金属	2 491 561	3 438 364	3 905 528
食用水果和坚果; 种皮和柑橘类水果或甜瓜	2 256 561	2 259 891	1 718 813
矿石,矿渣和灰分	1 103 045	1 842 902	1 138 483
蔬菜和一些可食用的块根和块茎	614 903	633 911	1 074 662
肥料	790 490	769 517	843 714
盐; 硫; 土石,抹灰材料,石灰和水泥	809 050	860 716	785 180
其他			10 426 417

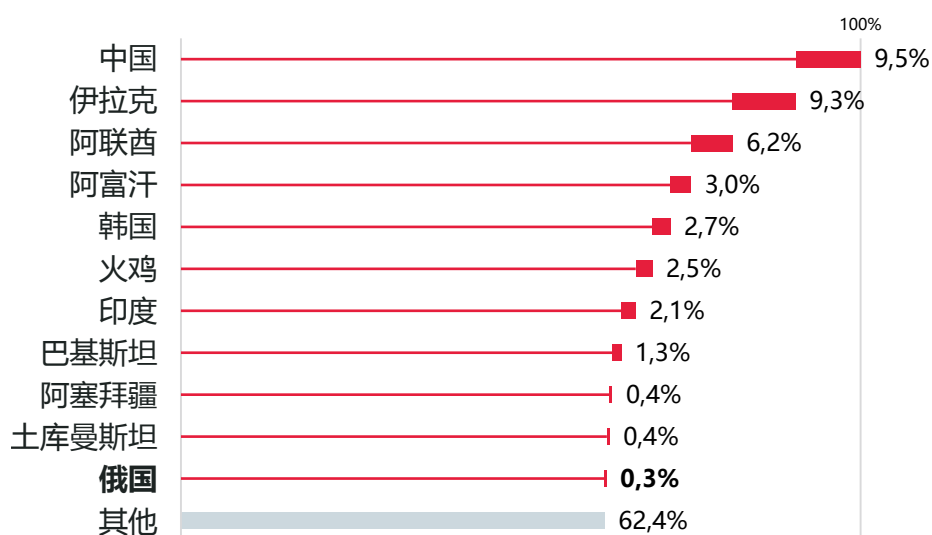
伊朗的进口非常多样化,这是由于该国受到制裁,限制进口非本国生产的基本商品和配套。伊朗进口的货物包括各种类型的设备(占进口的19%),禾本科植物(包括谷物)(10%),电子产品(9%),药品(4%),陆地车辆(4%)等。因此,由于伊朗出口和该国进口的原料性质(以高附加值商品为代表),伊朗贸易的商品结构对货物流的集装箱化过程造成了限制。

有趣的是,由于该国政府为发展该行业而做出的努力,黑色金属的进口量逐渐减少。黑色金属的进口从2016年的19亿美元下降到2018年的13亿美元,并继续下降。

商品组	伊朗2016年的进口 (千美元)	伊朗2017年的进口 (千美元)	伊朗2018年的进口 (千美元)
所有商品	42 702 118	51 612 277	41 236 168
核反应堆, 锅炉, 设备和机械设备; 他们的部件	7 561 602	8 848 565	7 686 643
禾本科植物	2 788 165	3 407 175	4 350 129
电气机械设备及其零件; 声音记录和再现设备, 用于记录和再现电视图像和声音的设备及其零件和配件	4 538 473	4 939 081	3 658 308
未指出(机密商品)	1 989 112	4 123 798	2 730 360
药品	1 456 460	1 568 906	1 577 328
地面运输车辆, 铁路或有轨车辆除外; 零件和配件	3 094 254	3 294 331	1 531 118
油料种子和果实	1 396 633	1 471 015	1 511 493
光学工具和设备	1 295 203	1 739 247	1 406 191
有机化合物	1 037 554	1 350 776	1 385 798
塑料及其制品	1 578 590	1 792 188	1 283 768
黑色金属	1 874 803	2 089 790	1 210 176
其他			12 904 854

商品结构的特点决定了伊朗主要的出口方向。排在第一位的是中国, 份额为21%, 即92亿美元。同时, 与中国的贸易主要是通过海上进行的, 涉及四种主要产品的提取和生产地点: 塑料(29亿美元), 矿物燃料(24亿美元), 有机化学(22亿美元), 矿石(10亿美元)。此外, 伊拉克, 阿联酋, 阿富汗, 韩国和土耳其也占有很大的份额。

伊朗出口量, 2018 年



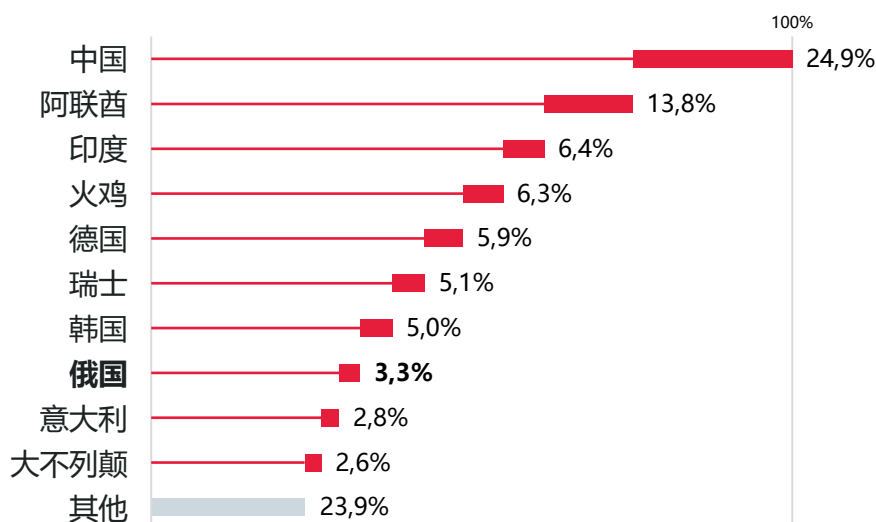
在进口方面,中国也位居第一(占伊朗进口的25%)。中国的进口额为102亿美元,主要包括设备(24亿美元),电子产品(16亿美元)和各种消费品(17亿美元)。进口国中紧随其后的是阿联酋(14%),印度(6%),土耳其(6%)和德国(6%)。这些国家的进口商品结构与中国相似,主要是电子产品,设备和消费品。

伊朗与俄罗斯之间的贸易有些不同。根据俄罗斯联邦海关总署的数据,2019年俄罗斯与伊朗之间的贸易额为16亿美元,比2018年下降8.73%。俄罗斯对伊朗的出口额为12亿美元,进口额为3.91亿美元。

俄罗斯的出口以食品和农产品(约占出口的80%;谷物和油脂产品),机械和设备(占8%),木材,纸浆和纸制品(占7%)为代表。同时,仅在2019年,黑色金属的出口就减少了7240万美元。

俄罗斯从伊朗的进口有相似的结构,尽管主要是原材料,并且也不同于伊朗对其他主要伙伴国家的出口。食品和农业约占进口的78%。其次是化学工业产品(9%)和金属产品(3%)。因此,一方面,俄罗斯与伊朗的进出口贸易具有类似的结构,另一方面,低价值商品或原材料的根本作用限制了集装箱货物运输的发展,也使国家之间的贸易容易受到市场条件的束缚,使其难以预测。

伊朗进口量, 2018 年



结果,无论是在商品结构上还是在伙伴国家方面,伊朗的对外贸易都是相当独特的。对国家的制裁给该国的经济留下了重要烙印,这导致该国出口结构中原材料和低附加值商品占主导地位,而进口的情况则相反,以高附加值商品为代表。这种情况对南北国际运输走廊的发展提出了挑战,无论是在装载货物的路线上还是在这些物流的稳定性方面。

结论北纬和子午线共轭的潜力

南北国际运输走廊的发展面临着根本性的挑战：有限的货运基地，现阶段路线支离破碎，尽管以共同的名义团结起来，路线的国家利益各不相同。从运输-物流的角度来看，潜在的火车将至少必须过海一次，改变轨道（印度为1676毫米，伊朗为1435毫米，俄罗斯为1520毫米），并跨越多个边界。

在评估将东西向的欧亚走廊与南北国际运输走廊对接潜力时，有必要评估货运基地和可能的路线。对货运周转量的研究揭示了与印度对外贸易的特点，集装箱化潜力有关的限制。印度的贸易主要是在纬度方向上。尽管来自印度的货物流量以大量适合集装箱运输的高度加工的货物为代表，但来自俄罗斯的逆流货物主要是原材料。

就货流而言，向欧盟或中国国家的过境问题需要进一步研究。但是，根据贸易统计数据，可以注意到欧洲市场主要对印度有次要作用。与中国的贸易，印度在这方面的贸易逆差很大，为512亿美元。这也将导致组织运输走廊时失衡。

从运输物流的角度来看，鉴于便利的海上航线，中国，欧洲和印度的部分地区将趋向于南北国际运输走廊。在吉拉特邦是印度最重要的经济中心之一，旨在通过伊朗进行贸易。在欧洲，对印度来说最重要的是与英国的联系，逻辑上是通过海上进行的。在这方面，应该把重点放在印度与德国，波兰和斯堪的纳维亚国家的贸易上，在印度的贸易总量中微不足道。

印度与中国的关系也可能受到政治分歧的限制，这可能会阻碍建立所有的运输走廊。本质上，运输走廊旨在通过一定程度的整合（单一费率，单一运营商或一系列强有力的协议）形成世界经济联系。

迄今为止,南北国际运输走廊的北部主要为俄罗斯和伊朗之间的贸易服务。鉴于走廊中央部分同时存在3条路线,彼此之间产生了竞争。俄罗斯极有可能倾向于通过伊朗港口直接通往俄罗斯的跨里海中央路线。在阿斯特拉罕或该国的其他地方建立交通枢纽前景广阔。

最成功的方案是利用欧亚经济联盟共同经济空间的航线,即根据货物的目的,通过里海到达哈萨克斯坦或俄罗斯港口的航线。因此,在选择对接路线时,建议将重点放在阿斯特拉罕/奥里亚或库里克/阿克陶的港口,作为共枢纽点。

重要的是要考虑到,即使在积极的制度(创建单一运营商,消除基础设施的瓶颈)下,南北国际运输走廊与印度的贸易仍将面临货运基础上的限制。因此,该路线上货运量的增加将主要与伊朗的贸易有关,然后才与从印度的过境发展有关。