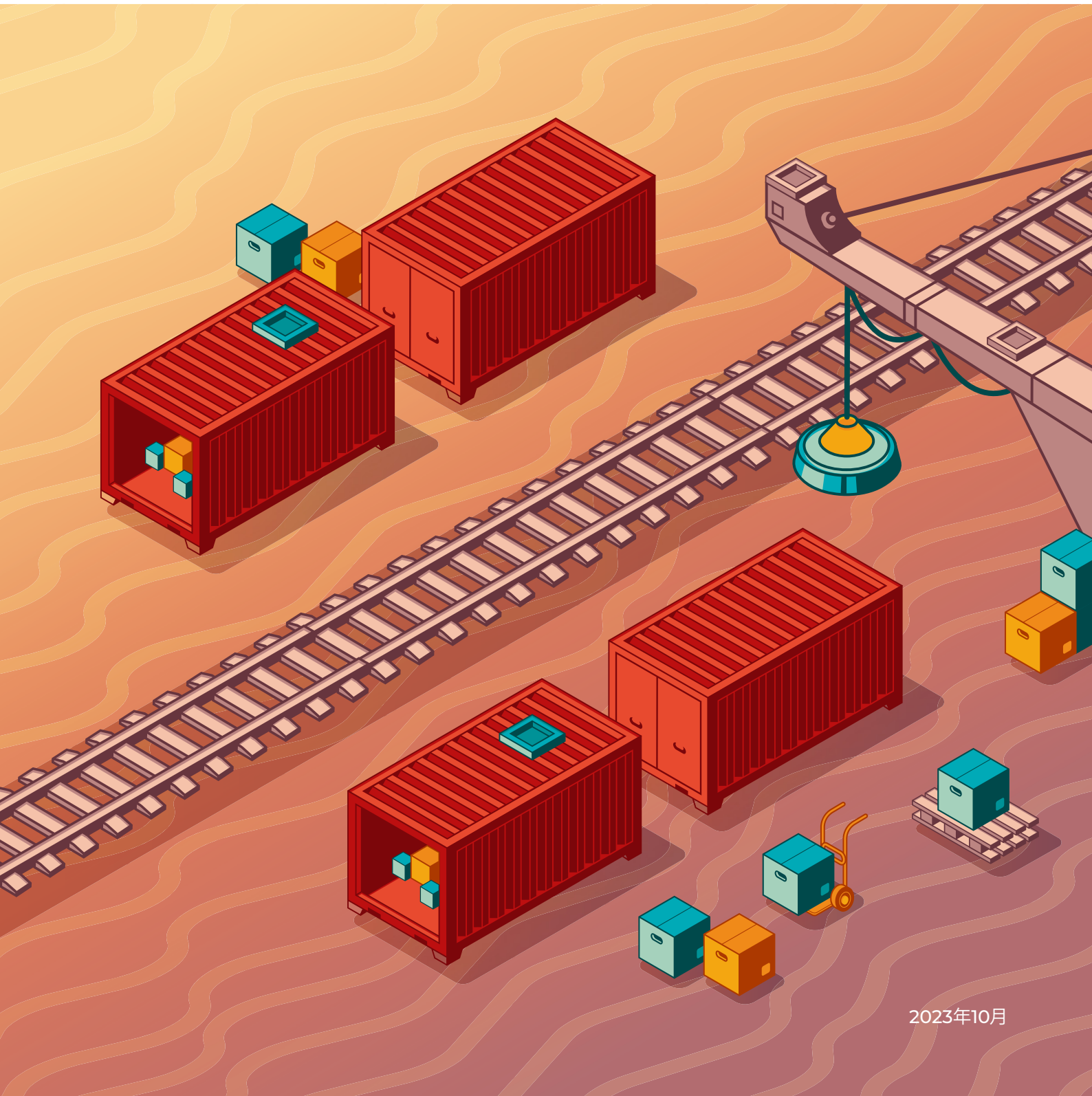


# 跨里海国际运输航线分析与展望



# 目录

—— 介绍.....	<b>2</b>
—— 国际运输走廊“东-西”路线.....	<b>3</b>
—— 跨里海国际运输路线的架构.....	<b>4</b>
创建和建立跨里海国际运输路线.....	4
TITR 货运量统计.....	5
TITR运营商.....	6
—— 哈萨克斯坦境内TITR的中转货物情况.....	<b>7</b>
—— 跨里海国际运输路线的当前数据.....	<b>9</b>
TITR 货物运输.....	9
TITR路线的关税率.....	9
货物交付时间.....	9
—— 结论。跨里海国际运输路线的潜力.....	<b>10</b>

# 介绍

在全球运输过程信息化和国际运输关系发展的背景下，国际经济关系各参与者之间需要建立稳定的运输联系。运输物流促使运输过程参与者在技术和工艺上趋于一致，并协调他们的经济利益。。除此之外，在国际运输走廊的帮助下，确保了运输系统的建立。

国际运输走廊作为贸易和运输市场全球化进程的一个组成部分，有助于发展国际合作和深化各国之间的产业合作。国际运输走廊在欧亚大陆尤为重要，欧亚大陆已经出现了两个经济极——中国和欧盟，这导致欧洲和亚洲之间的贸易额呈雪崩式增长。

“东西”国际运输走廊由于中国和欧盟之间过境货物运输的需求，对于国际经济活动和过境服务领域的发展具有重要的战略意义。该走廊是东南亚经苏伊士运河向欧洲运送货物的传统海运路线的替代方案。

## 国际运输走廊“东-西”路线

东西向国际运输走廊的基础是横贯俄罗斯领土的西伯利亚铁路 (Trans-Siberian)，该铁路向东可通往韩国、中国、蒙古和哈萨克斯坦的铁路网，向西可通往欧洲国家，为亚太地区国家与欧洲国家之间提供运输和经济联系。

大多数现有的“东西”国际运输走廊路线都在一定程度上涉及到了西伯利亚大铁路：通过远东边境口岸直接进入中国和通过蒙古（纳乌什基）的北方路线，以及通过哈萨克斯坦的欧亚路线。同时，欧亚路线（哈萨克斯坦、俄罗斯、白俄罗斯）是中国和欧盟之间铁路货物过境的主要通道，约占中国—欧洲—中国之间铁路的过境集装箱运输量的 90%。

欧亚路线的成员国地区拥有着重要的国际运输走廊网络，涵盖了公路和铁路运输，为东西方之间的货物运输提供了便利。该线路往返于欧亚经济联盟与欧盟接壤的边境车站（布列斯特、布鲁兹吉、斯维斯洛赫、加里宁格勒地区的车站）以及哈萨克斯坦与中国接壤的边境车站多斯特克站和阿腾科里站之间的路线。

## 跨里海国际运输路线的架构

中亚和南高加索的新国家正在努力优化其通讯以进入国外市场。因此，他们正在开发一条现有北方路线的替代方案。西方国家之所以对此类运输项目感兴趣，主要是希望实现货物运输路径的多元化和促进替代运输走廊的发展。正在实施丝绸之路经济带（SREB）倡议的中国也在遵循类似的战略。显然，丝绸之路经济带的目标之一是促进中国中西部省份的发展，这些省份也需要从中亚和南高加索地区进口原材料。

该地区另一个大有可为的项目是连接阿塞拜疆、格鲁吉亚、土耳其、土库曼斯坦和阿富汗的运输和物流基础设施的青金石走廊。该走廊从阿富汗的赫拉特省到阿什哈巴德，然后经第比利斯到安卡拉，在波季和巴统有支线，再从安卡拉到伊斯坦布尔，进一步通往欧洲国家。沿线国家的政治不稳定是实现这一构想的障碍。

跨里海国际运输路线（TITR）途经中国、哈萨克斯坦、里海、阿塞拜疆、格鲁吉亚、土耳其，然后经黑海抵达欧洲。除了一条具有战略前景的欧亚路线外，TITR 对哈萨克斯坦来说也是一条有趣的走廊，它连接着铁路基础设施、海上交通和陆港。TITR 是一条多式联运路线，涉及两种运输方式：铁路和海运。

跨里海国际运输路线（TITR）



资料来源：跨里海国际运输通道路线 <https://middlecorridor.com/ch/marshrut-ch>

## 创建和建立跨里海国际运输路线

TITR项目于2013年11月7日在哈萨克斯坦举行的第二届“新丝绸之路”国际运输和物流商业论坛框架内启动，哈萨克斯坦铁路国有股份公司、阿塞拜疆铁路股份公司和格鲁吉亚铁路股份公司在论坛上签署了关于成立TITR项目开发委员会的协议。2014年，阿克套海上国际商务港国有股份公司、阿塞拜疆里海航运公司、巴库国际海港股份公司和巴统海港有限责任公司加入该项目。中国和欧盟在起草技术文件方面为该项目提供了特别支持。“Nomad express”集装箱运输服务开通后，组织了三列试点集装箱列车：

- 2015年7月28日：石河子（中国）-克诗勒（阿塞拜疆）；
- 2015年11月29日：连云港（中国）-伊斯坦布尔（土耳其）；
- 2016年1月15日：伊利乔夫斯克（乌克兰）-多斯特克（哈萨克斯坦）。

2015-2016年乌克兰对这条路线表示出兴趣，用于运输从中国日益增长的进口商品，以及向中国出口昂贵的铁矿石。然而，在后一种情况下，乌克兰出口商面临的障碍是几乎没有现代化的货车队，这使乌克兰失去了大量的出口收入。2018年2月，土耳其铁路公司也加入了TITR。

开发该路线的下一步是成立“TITR”国际协会，这是一个法人实体协会，根据《哈萨克斯坦共和国宪法》运作，位于哈萨克斯坦共和国境内。总部设在阿斯塔纳。该协会致力于吸引过境和外贸货物到TITR，开发沿线综合物流产品，推行有效的关税政策和成本优化，为运输过程创建统一的技术，并帮助减少行政障碍（边境和海关手续、港口和枢纽站的货物和集装箱处理。

## TITR 货运量统计

TITR于2017年开始运营。路线全长1.1万公里。目前吞吐量为每年600万吨。计划到2025年，达到年产1000万吨的水平。

2017年建立了中国-库里克/阿克套-巴库/阿拉特-巴统/波季沿线及第三国的多式联运服务，包括通过巴库-第比利斯-卡尔斯新线路。开通当年，集装箱运输量仅为8900个二十尺集装箱（哈萨克斯坦境内300个二十尺集装箱），但次年运输量增加到15200个二十尺集装箱（哈萨克斯坦境内3900个二十尺集装箱）。

2018年底，首列集装箱班列从位于连云港（中国）的哈萨克斯坦-中国物流码头出发，沿TITR铁路，途经哈萨克斯坦、阿塞拜疆、格鲁吉亚、土耳其，抵达最终目的地伊斯坦布尔。首列列车包括21个40英尺集装箱，并运输了机械设备、电子产品和消费品等货物。

2019年，TITR的货物周转量几乎翻了一番，达到26 000个二十尺集装箱（哈萨克斯坦境内为7400个二十尺集装箱）。增长的原因是哈萨克斯坦铁路国有股份公司为石油产品、谷物和豆类、矿物肥料、土豆、肉类、糖、有色金属和黑色金属、棉花、植物油、原糖、新鲜水果和蔬菜、禽肉、纺织品、聚丙烯的运输提供了优惠的关税，以及建立了往返乌兹别克斯坦的过境流。

2020年，受新型冠状病毒疫情影响，货运量较2019年下降26%，降至 21000个二十尺集装箱。然而，据哈萨克斯坦铁路国有股份公司的数据，疫情并未对2020 年过境集装箱货运产生重大阻碍作用，尽管其增速较2019年放缓了9%，即8100个二十尺集装箱。

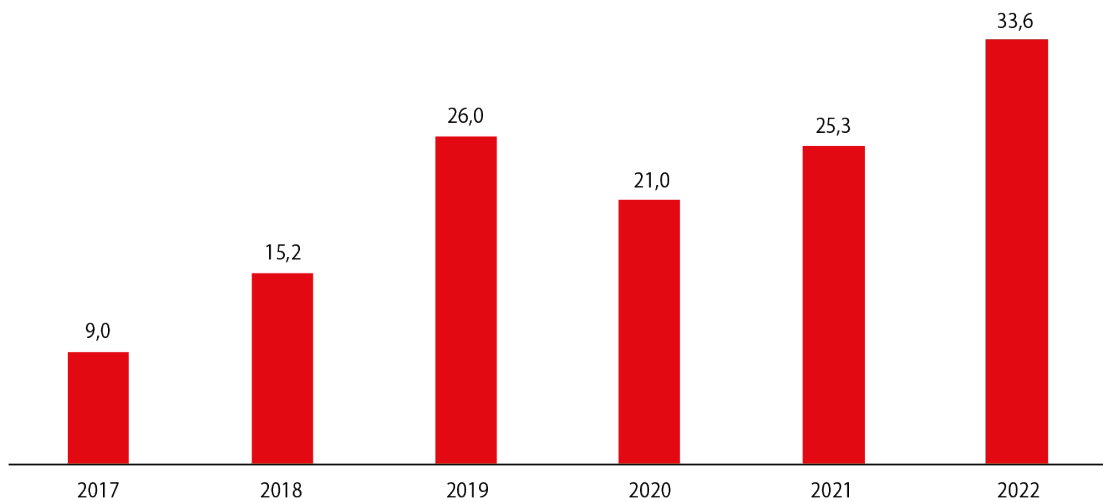
从2017年到2020年的四年间，该路线全线共运输了超过71000个二十尺集装箱（即390万吨）的外贸货物，其中210万吨是哈萨克斯坦的出口货物。

2021年，TITR路线货运量再次回升。根据哈萨克斯坦铁路国有股份公司的数据，2021年全年过境集装箱货运量为1.47万个二十尺集装箱，运输量为26.69万吨（沿整个TITR航线为2.53万个二十尺集装箱，运输量为58.62 万吨）。哈萨克斯坦的出口量为13.52万吨。

2022年，TITR航线货物运输量增长2.5倍，达到148万吨。沿线共运输集装箱3.36万个二十尺集装箱，比去年增长33%。哈萨克斯坦货物出口量较2021年增长6.5倍，达到89.1万吨。然而，2022年，过境运输量下降了3.5%，为25.75万吨，集装箱运输量下降了25%，最终运输量为1.1万二十尺集装箱。



TMTM 的货运量，（单位：千二十尺集装箱）



资料来源：<https://trans.info/ru/obyem-gruzoperevozok-po-transkaspiskomu-koridoru-353419>

## TITR运营商

TITR运营商，包括ADY Container（阿塞拜疆），ACSC Logistics（阿塞拜疆）、Alliance Logistics（阿塞拜疆）、GR Logistics & Terminals（格鲁吉亚）、和KTZ Express（哈萨克斯坦），他们都是国际跨里海运输联盟的成员。其中ADY Container负责集装箱平台和铁路集装箱运输，ACSC Logistics负责海上货物运输，Alliance Logistics专注于铁路和海运运输，GR Logistics & Terminals提供铁路运输，并拥有大型集装箱码头，KTZ Express从事铁路集装箱运输。

# 哈萨克斯坦境内TITR的中转货物情况

全球权力中心之间的对抗日益加剧，迫使中亚国家将物流路线多样化。例如，哈萨克斯坦正在积极投资该国里海的主要港口之一的阿克套港。

据哈萨克斯坦国有股份公司统计，2023年上半年，通过阿克套国际贸易港转运的干货和石油货物超过260万吨，比去年同期水平增加24%。

2023年的前七个月，该港口共处理了14.2万吨谷物、11.4万吨金属和1.3万多个二十尺集装箱。由于哈萨克斯坦石油出口转向通过阿克套港至巴库-第比利斯-杰伊汉航线，石油转运量较2022年增加了58%，达到210万吨。由于有色金属出口增长，金属运输量增长了87%。

阿克套港实际总吞吐量为1180万吨。港口拥有三个年吞吐量为750万吨的石油罐装码头，三个通用干货码头，用于装卸杂货、散货和大件货物，一个谷物中转码头，以及一个年吞吐量为200万吨的渡轮码头和一个年吞吐量为80万吨的谷物码头。

集装箱枢纽将于2025年在海港投入使用。该项目将提供全方位的集装箱转运服务（每年可达到30万二十尺集装箱）。此外，还将采取一系列提高干货码头吞吐量的措施。

哈萨克斯坦总统托卡耶夫表示，到2030年，跨里海航线的货运量将增至每年50万个集装箱。

为此，阿克套港启动了旨在扩大港口吞吐量的项目。其中一个项目是以阿克套海港经济特区为基础打造集装箱枢纽，这将改善TITR路线的运输连通性。

2023年5月，在哈萨克斯坦-新加坡商业论坛框架内，哈萨克斯坦铁路国有股份公司与全球最大的集装箱港口码头运营商之一的新加坡国际港务集团(PSA)签署协议，将成立一家合资企业，为TITR的发展以及扩大东南亚和中国经哈萨克斯坦到欧洲的贸易量做出贡献。PSA拥有多元化的港口物流产业组合，涵盖60多个深水港、铁路和内陆场站，遍布42个国家的160个地点，包括新加坡和比利时的两个旗舰港口业务，以及供应链管理、物流、海事及数字平台服务等相关业务。

2023年10月，哈萨克斯坦运输和物流投资公司PTC Holding将开始在格鲁吉亚黑海沿岸的波季港建设集装箱码头，以增加TITR的货运量，并计划于2024年第一季度投入运营。波季港是格鲁吉亚最大的港口之一，也是黑海最重要的转运点，货物可通过TITR转运。该集装箱码头将使哈萨克斯坦能够参与货物流的形成。该港口是通过黑海运输港运输货物的终点。据PTC Holding称，该项目总投资预计为1500万至2000万美元。该码头占地8公顷，考虑到运营技术，其最大容量将为每年45万二十尺集装箱。预计在TITR航线运营的头几年，该码头每年将能够处理8万个二十尺集装箱，并且吞吐量还将进一步增加。

根据该项目，该码头将能够把集装箱从港口运往码头并反向运输，和把集装箱从其他码头运往码头并反向运输，以及在通往波季-阿拉特-波季的方向上组织班列，从多用途车辆和自动交通工具上对货物进行转运，并处理非标货物。

库雷克港是TITR的另一个关键环节。2023年上半年，货物转运量突破100万吨，比上年同期增长18%。根据库雷克港有限责任公司的预测，2023年底有望增长20%。

在下半年，港口将投入使用一个年吞吐量为100万吨、可一次性储存2.5万吨粮食作物的谷物码头。



到2025年，港口计划建设一个多功能海港码头 «Sarzha»，包括谷物和综合码头、散装和普通货物码头以及运输和物流中心。

继阿克套港之后，库雷克港也获得了欧洲海港组织 (ESPO) 港口环境评估系统 (EcoPort) 认证和生态港地位的港口。这个认证为与欧洲港口的合作提供了机会，同时也促进了里海地区环境状况的改善。

除港口外，哈萨克斯坦还积极发展铁路交通。在该地区，正在建设多斯特克-莫伊恩特的第二条铁路，并建设阿拉木图站绕行线，这将使哈萨克斯坦-中国运输走廊的通行能力增加五倍——从每周24趟列车增加到每周120趟列车，并将集装箱列车时速提高到每天1500公里。

作为 TITR 的一部分，与 2022 年相比，货物通过哈萨克斯坦的过境时间减少了一半，从 12 天减少到 6 天。据哈萨克斯坦总理表示，计划到2023年年底将这指标再缩短一天。

# 跨里海国际运输路线的当前数据

## TITR 货物运输

根据2023年前7个月的数据，与2022年同期相比，通过TITR的货物运输量增长86%，达到160万吨。其中，哈萨克斯坦的出口占据了TITR120万吨（增长2.5倍）。预计2023年，集装箱运输量将达到5.3万二十尺集装箱。统计数据包括中国-欧洲-中国的过境数据，以及TITR走廊内各国之间的运输数据。

根据哈萨克斯坦铁路公司的数据，从中国到南欧和土耳其的中转集装箱货物的品类包括化学品、设备、食品等，而从哈萨克斯坦通过TITR运输的货物种类包括有色金属、铁合金和食品（粮食、扁豆）等TITR。

## TITR路线的关税税率

在TITR 路线上进行的常规多模式运输服务按照经批准的综合费率进行。项目参与国对其进行审议并批准下一货运年度的费率，之后该费率对所有运输运营商产生强制执行。

作为 TITR 路线运输的一部分，关税税率根据运送货物的整车发送、通过巴库（阿利亚特）港口进行的通用集装箱运输、通过巴库-戈夫桑港口进行的通用集装箱运输和使用渡轮进行的通用散装集装箱运输进行了排名。

整车运输货物种类包括煤炭、煤焦、有色金属、液化石油气、硫磺、硅铁、粮食、油籽及豆类、原糖、油饼

最长的路线是卡拉干达 - 巴统/波季港（17天3550公里）。运输有色金属的关税税率最高（满载- 106.48 美元/吨，空车- 31.23 美元/吨）。

通过巴库（阿利亚特）港口进行通用集装箱运输的最昂贵的航线是阿腾科里- 阿克套 - 巴库（阿利亚特）-别尤克基亚西克- 加尔达巴尼 - 巴统 - 康斯坦察，关税费率为 2,247 美元/TEU 和 3,768 美元/SFE。通过戈夫桑港口进行此路线的运价更高：2,273 美元/TEU 和 3,797 美元/SFE。

## 货物交付时间

2023年6月，格鲁吉亚和哈萨克斯坦签署了关于在TITR区域创建物流公司的协议，从而加入了哈萨克斯坦和阿塞拜疆之间早先达成的有关发展运输走廊的协议。这项三方协议涵盖运输基础设施的发展、货物流通的数字化以及在 TITR 区域创建统一物流运营商的问题。运营商的任务将涉及关税政策、货物装卸和简化跨里海路线的运输流程等问题。

根据哈萨克斯坦工业与基础设施发展部的数据，此前通过TITR从中国到黑海港口的货物运送时间为53天。目前，货物运输仅需要 18 至 23 天。哈萨克斯坦交通部长表示，由于协议的签署，预计到2023年底将货物运输时间缩短至18天，之后进一步缩短至10至15天。

## 结论。跨里海国际运输路线的潜力

在俄罗斯联邦受到制裁限制的背景下，跨里海国际运输路线沿线国家希望使用替代路线将货物从中国运送到欧洲是可以理解的。然而，里海的三个主要港口——阿克套、巴库和土库曼巴希——以及欧洲过境运输所经过的罗马尼亚康斯坦察港，它们的能力都是不足的。目前发展里海主要港口的项目还在起草阶段，由于国际政治变化的影响，项目的实施时间可能会有所变动。另一个问题是里海地区的货船（集装箱船）短缺。为解决这个问题，有必要吸引投资或发展欧洲和中国企业之间的合作。

通过 TITR 的运输本质上是多式联运：通过不同的运输方式进行运输（就 TITR 而言 - 铁路和渡轮服务）。两个海上过境点以及四个港口转运的需要增加货物运输的成本和时间，特别是考虑到天气条件。此外，铁路通行性的限制，例如不同轨距问题，也导致额外的转运时间和成本（众所周知，在哈萨克斯坦、阿塞拜疆和格鲁吉亚的轨距为1520毫米，而在土耳其和欧盟为1435毫米）。

市场的可持续增长取决于透明度和开放性，因此不断获取最新信息对于市场参与者来说至关重要。TITR路线的弱点恰恰在于此，即缺乏一个统一的物流运营商，以整合运费并处理中欧方向的所有货物。直到今年夏天，哈萨克斯坦、阿塞拜疆和格鲁吉亚才签署了关于创建这样一个运营商的三方协议。

目前，托运人可以从TITR成员国批准的文件中查到集装箱运输的全年综合费率。例如，TITR路线阿腾科里 - 阿克套 - 戈夫桑 - 波育·济拉 - 基亚希克 - 加尔达巴尼 - 巴统 - 康斯坦察的2023年1月1日至12月31日的费率为3,797美元/40英尺标准集装箱。当然还可以利用欧亚铁路联盟指数（ERAI）进行比较，该指数提供了对沿欧亚线的铁路运输服务的最新成本的便捷访问。例如，根据2023年8月的数据，多斯特克/阿腾科里-布列斯特/格罗德诺/斯维斯拉奇/加里宁格勒的ERAI指数为2943美元/40英尺标准集装箱。

欧亚线的货物运输成本比TITR的货物运输成本低30%，这对于托运人来说无疑是一个重要因素。在货物交付时效方面，TITR也逊色于欧亚线，在欧亚航线上，中国-欧洲-中国运输的转运时间为5至7天。而TITR，从中国的货物只能在阿塞拜疆就地交付TITR。多式联运的特点是在不同的运输方式之间转运，包括铁路、公路和渡轮，这会增加成本、风险、货物安全性以及货物处理速度中的问题，与沿欧亚线的铁路运输相比。

TITR 对中国仍有吸引力，因为中国希望发展西部省份并为其提供进入区域市场的机会。与此同时，也不能断定TITR能够»拉动»运往欧洲的所有货物。中国在该路线上的依赖是在其经济效益的条件下才会考虑的。

欧盟国家目前对该路线的发展非常感兴趣，因为他们认为这条运输走廊是绕过俄罗斯从中国运送货物的主要通道之一。

土耳其、阿塞拜疆和哈萨克斯坦出于各自的原因同样对该条路线表现出兴趣。在TITR发展的背景下，阿塞拜疆看到了加强其过境作用并成为最大交通枢纽的机会。土耳其则继续扩大其对阿塞拜疆和中亚的影响力。TITR的发展也有助于增加三个国家之间的贸易额。通过这条运输走廊，哈萨克斯坦的大量粮食将运往阿塞拜疆和土耳其，阿塞拜疆的水果和蔬菜将运往哈萨克斯坦。

TITR、青金石走廊等运输走廊增强了中亚和中东地区国家的互联互通。通过运输走廊，各个参与国有机会加强其有利的地缘战略位置。

对于哈萨克斯坦来说，发展TITR对其石油出口供应多元化具有重要意义，因为目前80%的出口依赖于俄罗斯控制的里海管道联盟（CPC）。在政治局势普遍紧张背景下，减少俄罗斯在哈萨克斯坦石油供应中的作用对欧盟也是有利的。