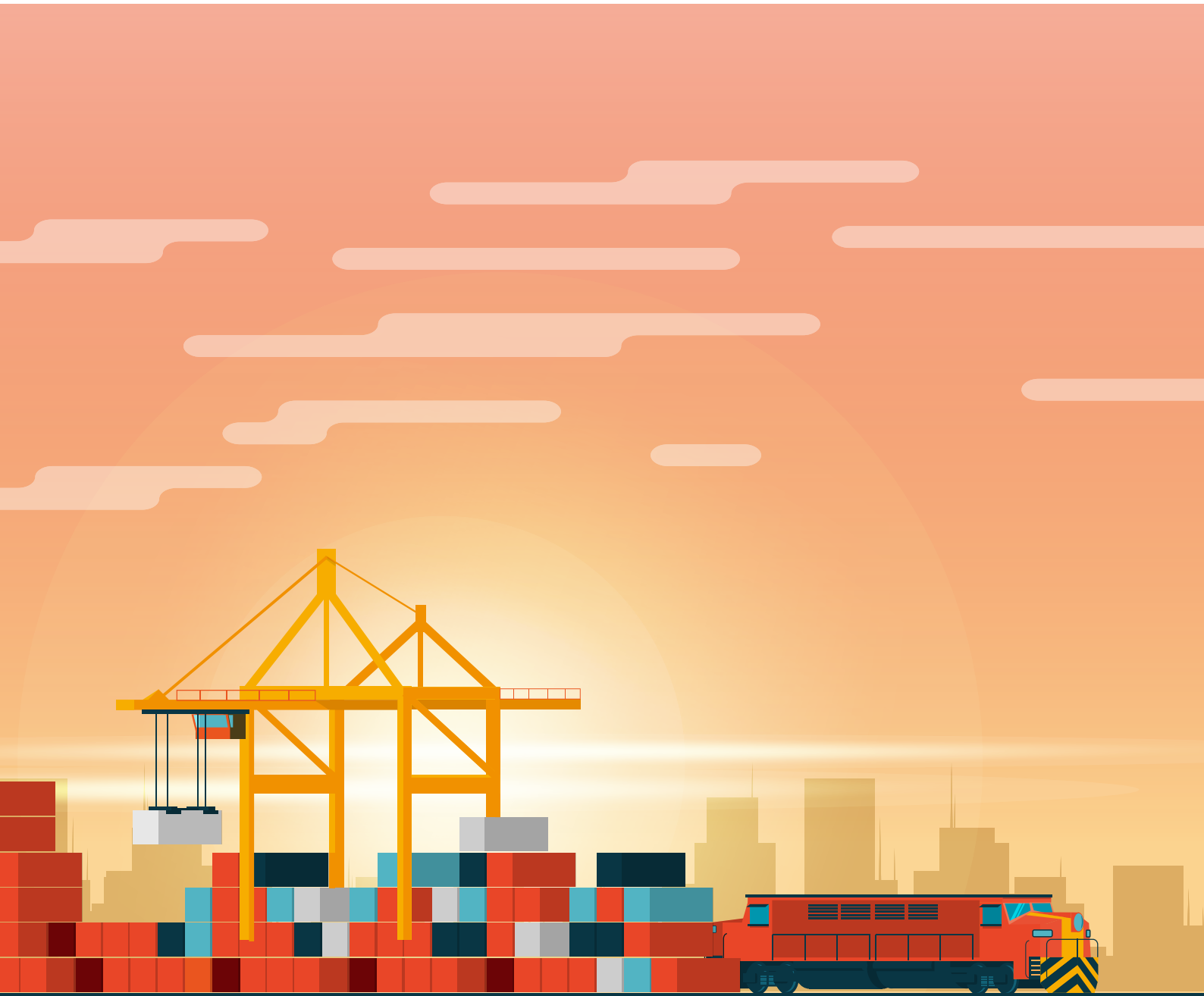


跨里海国际运输通道和通往中亚 的其他前景走廊



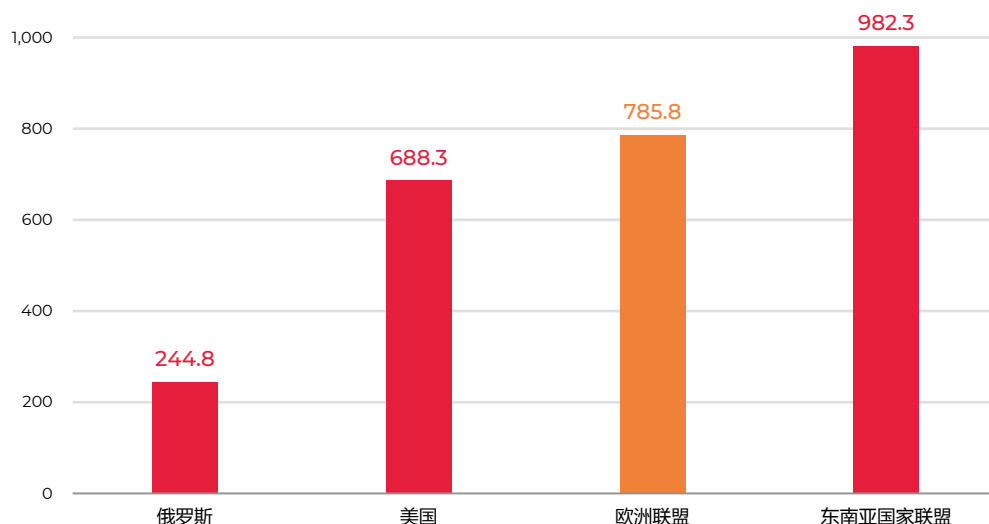
目录

跨里海国际运输通道是欧亚运输走廊之一	2
TMTM货物运输的现状	6
货运量和动态	6
路程时间	8
运输成本	10
TMTM的发展趋势	12
基础设施限制	12
主要参与者和发展计划	14
中亚的替代运输走廊：	18
俄罗斯南部运输走廊	18
伊朗南部运输走廊	20
中吉乌铁路	22
结论	24

跨里海国际运输通道是欧亚运输走廊之一

中欧贸易仍然是国际贸易的关键核心之一。根据中华人民共和国海关总署2024年数据,中欧贸易额达7858.2亿美元,超过中国对美贸易额975亿美元。欧盟国家是中国重要的贸易伙伴,也是中国产品的主要销售市场之一。因此,中国和欧盟都在寻求通过开发各种运输和物流路线,实现货物运输方式多样化。

2024年中国与主要合作伙伴的贸易额,十亿美元



资料来源:中华人民共和国海关总署

与现有的欧亚航线(途经哈萨克斯坦、俄罗斯和白俄罗斯)、俄罗斯北方航线、西伯利亚铁路或通过苏伊士运河的海上运输方式相比,跨里海国际运输航线(TMTM)是一条相对较新的运输路线。尽管具有多式联运性质——由于穿越里海,至少需要转换一次运输方式——但该线路近年来得到了一定程度的发展,包括通过定位成为现有走廊的替代方案。

然而,利用TMTM作为替代路线,面临着中国和欧盟都倾向于考虑TMTM本身的替代方案的事实,即主要是利用吉尔吉斯斯坦、乌兹别克斯坦和土库曼斯坦的领土(南部走廊)。因此,除了已得到证明的欧亚和跨西伯利亚路线之外,观察同时提出了替代的TMTM路线,即将中亚国家和里海地区作为主要过境领土的路线。

跨里海国际运输通道(TMTM)有望成为中国和欧洲之间的另一条纽带。该路线穿过哈萨克斯坦、里海、阿塞拜疆、格鲁吉亚,后经过黑海或土耳其领土到达欧洲。TMTM也被称为“中间走廊”,与土耳其最初提出的概念有关。然而,在沿线国家,主要是在哈萨克斯坦,TMTM的叫法仍然更容易被接受。首先,路线所经过的每个国家都将TMTM视为自身发展的机会。

例如,对于已经是中国和欧洲货物在大陆的主要过境国之一的哈萨克斯坦来说,通过使通过该国的货物流动多样化和发展该国西部的基础设施,使得TMTM成为加强自身运输和物流地位的一种方式。哈萨克斯坦将TMTM视为国家产品的出口走廊。例如,近年来,TMTM对铀运输的重要性不断上升:**60%**哈萨克斯坦向西方出口这种特定商品正是沿着该路线进行。哈萨克斯坦国家原子能公司Kazatomprom使用TMTM**向罗马尼亚**出口天然铀。鉴于欧盟主要铀消费国法国因政治原因失去了获得非洲铀的机会,欧洲消费者对哈萨克斯坦的铀及其受控供应路线的兴趣**显而易见**。

吸引投资和实施基础设施项目对经济增长的协同效应也很重要。TMTM属于多式联运走廊,涉及铁路、海运,和必要的配套基础设施。

TMTM项目于2013年11月7日,在第二届国际运输和物流商业论坛“新丝绸之路”的框架下,在哈萨克斯坦启动。论坛期间,哈萨克斯坦国家铁路公司(Kazakhstan Temir Zholy)、“阿塞拜疆铁路”股份有限公司和“格鲁吉亚铁路”股份有限公司签署了一项关于成立TMTM发展委员会的协议。2014年,阿克套国际商业海港国有股份公司、阿塞拜疆里海航运公司封闭式股份公司、巴库国际商业海港和封闭式股份公司和巴统海港有限责任公司加入了该项目。

项目得到了中国和欧洲联盟的支持,它们协助制定了技术文件。对中国来说,TMTM是“一带一路”倡议的路线之一。中国**支持**走廊的发展。与此同时,中国正在通过与哈萨克斯坦的互动为项目推动发挥重大作用:2023年签署了政府间协议,旨在发展基础设施并吸引货物经跨里海航线运输。通过TMTM,使从中国到欧洲的货物流动多样化,这是北京的主要利益所在。此外,TMTM的一条支线通往土耳其,这将促进中国与该国的贸易发展。然而,中国对TMTM基础设施的外国直接投资尚未规划好,中方的主要努力方向是**保证**该线路的货物流量。

如果对中国来说,TMTM项目带来的主要利益是经济利益,那么对欧盟来说,则是政治意义,是在欧盟主导和支持下启动替代运输走廊的尝试。TMTM实际上重复了欧盟欧洲—高加索—亚洲运输走廊(TRACECA)的路线,该倡议于1993年在欧洲联盟委员会的资助下启动,设有常设秘书处。同时,自倡议启动以来,俄罗斯外交部**注意到**一个事实,TRACECA实际上是绕过俄罗斯领土、连接中亚和欧盟的方式。尽管TMTM和TRACECA有着不同的“根源”,但今天,路线的地理和理事机构的利益都是一致的。值得注意的是,TMTM处于中欧利益的交汇点,但西方欧盟的倡议,如欧盟的“全球门户”或七国集团的全球基础设施和投资伙伴关系(PGII)项目,在很大程度上旨在创造中国“一带一路”倡议的**替代方案**。

与哈萨克斯坦-俄罗斯-白俄罗斯的主要过境铁路走廊不同，TMTM没有唯一的运营商。因此，各国另辟蹊径，于2017年成立了“跨里海国际运输通道”国际协会（以下称“TMTM”国际协会），总部设在阿斯塔纳。根据**章程**，该协会为非营利组织。“TMTM”国际协会**常任理事国**为来自5个国家的8个组织（5个铁路公司和3个海港和承运人）¹，各方都有权参与协会事务的管理，并在决策中投决定性的一票。这种结构显然使谈判过程复杂化，无法迅速作出决定。

协会的主要任务是吸引过境和外贸货物沿该线路运货、开发综合物流解决方案、实施有效的关税政策、建立统一的运输过程方案、减少行政和海关壁垒。值得注意的是，TMTM章程公开宣布了“确保TMTM与替代线路相比较的竞争力”。这样的目标设定不仅表明了TMTM的“进攻性”，也表明了其他航线现有的竞争优势。

1 “阿塞拜疆铁路”、“阿塞拜疆里海航运公司”、“阿克套商业海港”、“巴库国际商业海港”、“格鲁吉亚铁路”、“哈萨克斯坦铁路”、“土耳其国家铁路”、“乌克兰铁路”。

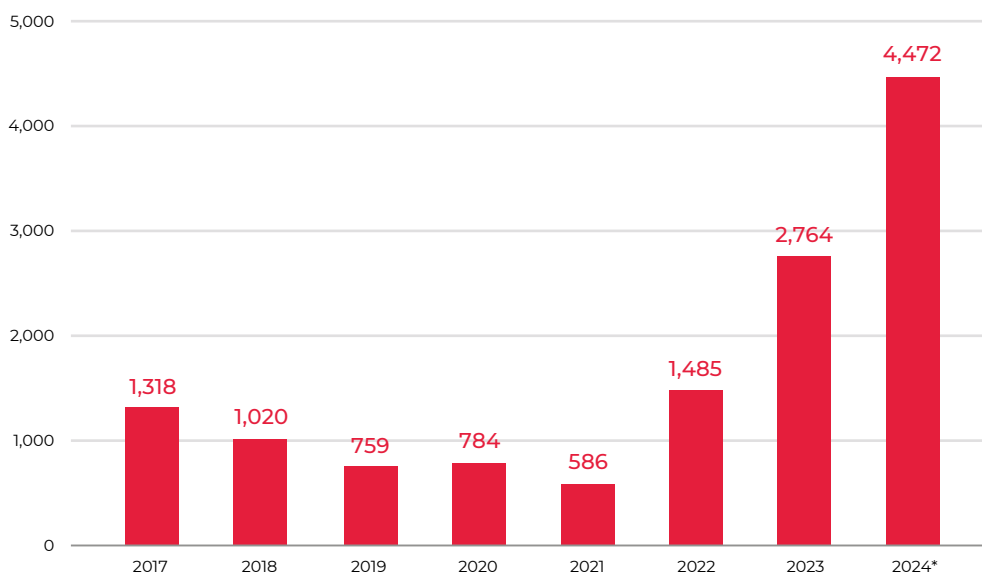
TMTM货物运输的现状

货运量和动态

目前，TMTM的吞吐量为600万吨。到2027年，计划增加到1000万吨。该航线的集装箱运输能力为每年8万标准箱。

TMTM作为运输走廊的发展显示运输量的显著增长，特别是在初始基数相当低的情况下。在数量增长的主要因素中，值得注意的是有利于TMTM的政治和经济环境。过境国发展这条线路的愿望引起了在国际政治动荡中对替代路线感兴趣的区域外参与者的共鸣。

TMTM货物运输动态，千吨



资料来源：TMTM国际协会

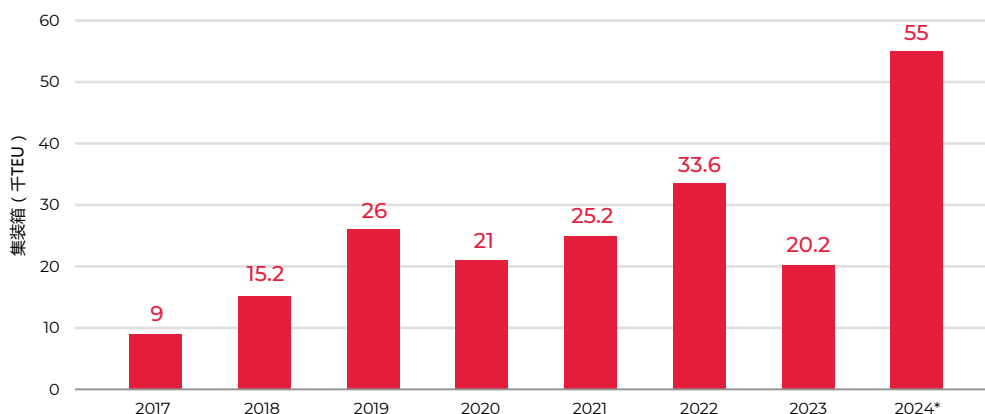
2024年11个月，TMTM货运量达410万吨。预计2024年全年运输量约为447万吨。中国过境增长尤其显著，增长超过14倍。

* 基于2024年11个月的作者评估

据预测，2024年计划通过阿克套港和库里克港转运约800万吨，其中沿TMTM路线-420万吨。这一增长不仅来自出口和过境量增加，也得到进口货运量大幅增加的加持。

需要另行分析TMTM航线的集装箱运输。2023年，TMTM集装箱吞吐量下降：货运量降低39%，至2.05万标准箱。然而，2024年11个月，这一数字已达到5.05万标准箱，2024年全年预计集装箱运输量约为5.5万标准箱。与此同时，2024年11个月，中欧班列实际过境运输量为3.15万标准箱，其中中国发往欧洲的货物为3.1万标准箱。

TMTM集装箱货物运输动态，千标准箱



资料来源：TMTM国际协会

尽管TMTM的运输量增长，但实际运输量仍远低于该路线的吞吐量，同时低于“东西”走廊其他路线的货运量，主要是通过哈萨克斯坦、俄罗斯和白俄罗斯路线的货运量。特别是，截至2024年11个月，中-欧-中航线沿线过境运输量达35.88万标准箱。到2024年底预计货运量为38.1万标准箱。因此，根据2024年1月至11月的结果，TMTM占中欧铁路过境集装箱运输量的7.8%，而途经哈萨克斯坦、俄罗斯和白俄罗斯的走廊则占89.2%。

* 基于2024年11个月的作者评估

根据哈萨克斯坦和中国TMTM货物运输工作组,计划,2025-2026年,该路线每年将有600列集装箱列车通过,2027年将有1000列通过,2029年将有2000列通过。在集装箱方面,哈萨克斯坦计划在2025年转运至少5万标准箱,并在2026-2029年期间,将这一数字提高到至少8.5万标准箱。

—— 路程时间

物流公司和承运人选择路线的关键因素之一是运输成本和路程时间。此外,这些指标有助于比较不同走廊和路线的相对吸引力。

关于运输速度,沿欧亚路线从阿腾科里到多斯托克铁路过境点到白俄罗斯边境的过境时间约为7天。同时,TMTM路线从哈萨克斯坦东部铁路过境点到巴统的时间不超过12天,通过波季/巴统到康斯坦察-最多20-22天。与此同时,从中国经北方航线(西伯利亚铁路)运往欧盟的货物过境时间平均19天。

TMTM的主要抑制因素是需要利用海上交通,经里海(阿克套/库里克-阿利亚特)和黑海(波季/巴统-康斯坦察/布尔加斯),进行多式联运货物。利用集装箱化的潜力大大加快了多式联运,可以部分抵消这一限制。但是,只有通过运输过程中建立统一的技术和从根本上减少跨境壁垒,才有可能在不浪费大量时间的情况下,改变模式。因此,欧亚航线上有一个在欧亚经济联盟单一关税区运营的唯一运营商,为货运效率设定了高标准。

2024年,从中国向黑海港口运送货物的时间与上年持平。根据海运运营商马士基的**数据**,目前从西安、义乌或郑州到波季港的交货时间为20-23天,与2023年(18-23天)相当。同时,从中国到康斯坦察的预计交货时间为31-34天。至于从西安、义乌或郑州向主要消费者运送货物的情况如下:

- 到巴库(阿塞拜疆)-12-14天;
- 到阿姆巴利(土耳其)-23-28天;
- 到康斯坦察(罗马尼亚)-31-34天;
- 到杜伊斯堡(德国)或布达佩斯(匈牙利),到米兰(意大利)-32-37天;
- 到巴伦西亚或巴塞罗那(西班牙)-44-47天。

跨里海国际运输通道



资料来源:作者根据“TMTM”国际协会数据整理。

根据哈萨克斯坦国家发展计划,到2029年,计划将欧洲和中国之间的交货时间进一步缩短至**10-14天**。据该协会首席执行官称,TMTM最乐观的发展设想是到2040年达到**15天**的水平。

—— 运输成本

除了速度之外,对承运人来说,运输成本也是决定性因素。为了评估集装箱运输的成本和研究TMTM的状况,建议观察以下关键路线的指示性指标:[ERAI过境铁路运输指数](#)以及TMTM路线费率。

TMTM参与国批准的文件中,包含TMTM航线货物运输综合费率信息,有效期为2024年1月1日至12月31日。运价因路线和运输类型而异,包括通过巴库港和戈夫桑港运送通用装载集装箱,以及使用轮渡运输。例如,2024年1月1日至12月31日,TMTM的阿腾科里 - 阿克套 - 巴库(阿利亚特) - 贝尤克-凯西克 - 加尔达巴尼 - 巴统 - 康斯坦察航线的运价费率已获批准[3948美元/FEU](#)。

对于经哈萨克斯坦、俄罗斯和白俄罗斯的主要欧亚航线,设定了[ERAI指数](#)指导性单价,显示出通过欧亚经济联盟从边境到边境的集装箱运输成本。截至2024年12月,多斯特克/阿腾科里-布列斯特/布鲁兹吉/斯维斯洛奇/加里宁格勒航线过境的ERAI综合指数为3269美元/FEU。

下表显示了对TMTM和欧亚航线(经哈萨克斯坦、俄罗斯和白俄罗斯)在货物周转量、货物交付成本和时间,以及工作组织形式方面的综合比较分析。分析表明,欧亚航线在主要市场指标方面保持竞争优势。但是,过境集装箱运输市场份额的增长表明,个别承运人和物流运营商对TMTM有需求。

表1.

中欧中交通纬度走廊比较

路线	欧亚航线 (经哈萨克斯坦、俄罗斯和白俄罗斯)	TMTM (经哈萨克斯坦、里海、阿塞拜疆、格鲁吉亚和黑海)	海运 (深海)中国-北欧
过境货物周转, TEU (2024年底预测/最终值)	38.1万TEU	3.6万TEU	860万TEU
成本\$/FEU (边境到边境, 平均值)	3 239美元/FEU 阿腾科里/多斯托克-布列斯特路线	3 948美元/FEU 阿腾科里 - 阿克套 - 巴库 (阿利亚特) - 贝尤克-凯西克 - 加尔达巴尼 - 巴统 - 康斯坦察路线	4 940美元/FEU 深圳-汉堡/鹿特丹路线
成本\$/FEU (点对点, 截至2024年12月)	6 650美元/FEU 西安-杜伊斯堡(SOC)路线	8 200美元/FEU 西安-杜伊斯堡(SOC)路线	4 940美元/FEU 深圳-汉堡/鹿特丹路线
中-欧-中铁路过境集装箱运输市场份额	89.2%	7.8%	-
交货周期 (边境到边境)	阿腾科里/多斯托克-布列斯特/布鲁兹吉/斯维斯洛奇: 7天	阿腾科里-巴统: 12天 阿腾科里-巴统/波季-康斯坦察: 20-22天	-
交货周期 (点到点)	西安-布达佩斯: 17天 西安-杜伊斯堡: 18天 西安-米兰: 20天	西安/义乌/郑州-巴库: 12-14天 西安/义乌/郑州-阿姆巴利: 23-28天, 西安/义乌/郑州-康斯坦察: 31-34天, 西安/义乌/郑州-杜伊斯堡/布达佩斯/米兰: 32-37天 西安/义乌/郑州-瓦伦西亚/巴塞罗那: 44-47天	38天 深圳-汉堡 40天 深圳-法兰克福

资料来源: 作者根据ERAI门户网站、集装箱贸易统计 (Container Trades Statistics)、德鲁里 (Drewry, WCI)、跨里海国际航线协会、马士基海运运营商、市场参与者调查和公开资料来源的数据汇编。

TMTM的发展趋势

基础设施限制

像任何发展中的路线一样，TMTM也有自己的“瓶颈”。首先，瓶颈源于有限的沿线基础设施吞吐量，特别是在模式转换点上。据专家评估，TMTM的吞吐量为**每年约600万吨**，其中集装箱吞吐量8万标准箱。港口基础设施状况，以及铁路上的一些瓶颈是当前的主要基础设施制约因素。如果不“嵌填”瓶颈，很难指望中长期货运量的增长。

海港基础设施状况是TMTM吞吐量的重大限制：里海-哈萨克斯坦（阿克套/库里克）和阿塞拜疆（巴库/戈夫桑）-以及黑海（波季/巴统）港。此外，还应考虑自然因素。里海上空的暴风每年约有250天，最强暴风在阿塞拜疆海岸地区、阿普歇伦半岛。由于里海不利的天气条件，阿克套和巴库港口关闭。此外，**专家指出**，目前里海货运船只短缺，阿克套港和巴库港之间现行船只只能低速运行。

为消除基础设施限制和开启航线潜力，TMTM参与国，即哈萨克斯坦、阿塞拜疆、格鲁吉亚和土耳其制定并批准了“2022-2027年同步消除瓶颈和发展TMTM航线蓝图”。文件规定了一系列措施，旨在消除基础设施限制，增加路线每个路段的吞吐量和运输能力。

因此，2022-2027年蓝图中指明了实施有助于消除“瓶颈”的**项目**。在库里克港，计划建造一个多功能海运码头“Sarzha”，以及泊位和额外的综合体。阿克套港正在进行泊位的重建和扩建工程，以及集装箱枢纽建设工程。

阿塞拜疆正在进行巴库港的第二阶段建设。2023年底,设计工作已完成,巴库港计划于2026年开始全面运营。该港口的吞吐量正在扩大,增加了两个装货泊位,将能够处理2500万吨货物和50万标准箱。此外,阿塞拜疆还拥有由52艘货船组成的**最大的**里海民用船队,巴库造船厂为里海建造所有类型的船只。2023年,由于中亚承运人的需求不断增长,阿塞拜疆总统伊利哈姆·阿利耶夫概述了巴库造船厂产能扩大计划,改造后,该造船厂将有能力**年产10-15艘油轮和干货船**。同时,计划吸引阿塞拜疆铁路列车队,**阿里亚特-贝尤克-凯西克**铁路段改造正在积极进行中。

在哈萨克斯坦方面,在发展和提高TMTM效率的框架下,在中国西安港完成了哈萨克斯坦终点站建设。多斯特克-莫伊恩特铁路段和绕阿拉木图的铁路线正在建设第二条轨道。计划在阿克套港建设集装箱枢纽,并由哈方购买自己在库里克港和巴库港之间运行的渡轮。

格鲁吉亚完成了巴库-第比利斯-卡尔斯(巴第卡)铁路线的改造和吞吐量提升工作。截至2024年9月,高速公路电气化和阿哈尔卡拉基铁路站改造工程已全部**完成**。格鲁吉亚方面正在完成边境铁路的现代化改造工作,并计划在2025年底前,购置更多机车,旨在增加该路线的吞吐量。波季港集装箱终点站建设已经动工。

2022年底,从阿腾科里站出发的定期集装箱穿梭列车**已发车**。运营商是KTZ Express、ADY Container和GR Logistics and Terminlas。列车严格按照既定时刻表在阿腾科里-阿克套港-巴库港-波季/巴统港和阿哈尔卡拉基站(格鲁吉亚)的路线上运行。从阿腾科里站到波季和巴统港,火车需要行驶11-13天。

因此,TMTM成员国非常重视发展运输和码头基础设施,以提高目前受到基础设施严重限制的TMTM的吞吐量。

11月7日至8日,在阿斯塔纳市举行了中亚区域经济合作机制**第23次部长级会议**。跨里海国际运输通道国际协会参加了此次会议。与会者讨论了旨在提高运输可持续性和刺激该地区经济增长的CAREC二号走廊项目。同时启动在哈萨克斯坦阿克套港建立集装箱枢纽,以及乌兹别克斯坦、土库曼斯坦和阿塞拜疆的铁路现代化项目。

2023年6月22日,哈萨克斯坦、格鲁吉亚和阿塞拜疆签署了一项旨在减少运营延误、消除“瓶颈”及优化费率流程的协议。各国采取措施加快巴库-第比利斯-卡尔斯线格鲁吉亚段的运输和运力,将其增加到500万吨,现代化改造于2024年5月完成。这些措施将过境时间缩短至19至23天。

—— 主要参与者和发展计划

除基础设施问题外,鉴于需要跨越多个边境,消除货物运输壁垒也是发展TMTM的一个关键因素。在“中间贸易运输走廊:到2030年将货运量增加两倍、运行时间减半的必要举措和投资”**世界银行研究**中指出,存在投诉里海运价高,以及运输价格不断波动的定价方案缺乏透明度。

另一个特点是,TMTM参与者努力创建单一的经济实体(运营商),以统一的费率确保走廊的不间断运作。经白俄罗斯、俄罗斯和哈萨克斯坦领土的欧亚铁路线运营商(“UTLC ERA”股份公司)就是一个例子。该公司自行运输货物,涉及哈萨克斯坦、俄罗斯和白俄罗斯铁路的铁路运价、海关管理服务、提供装配平台和装卸作业。这为货运代理和其他相关参与者提供了一个与单一运营商互动的便捷平台,从而避免使用路线上每个参与者的企业服务。单一运营商对货运代理尤其重要,可降低交易成本。外国合作伙伴的可靠性在于国有公司加入运营商资本,这保证了走廊运营的稳定性。

2023年10月,格鲁吉亚、阿塞拜疆和哈萨克斯坦的铁路公司协商成立联合组织,以通过中间走廊进行货物运输。2023年底,“多式联运中间走廊”公司在阿斯塔纳国际金融中心(AIFC)注册,目前正在进行注册流程,计划于2024年底开始运作。格鲁吉亚、阿塞拜疆和哈萨克斯坦的铁路公司参与了该组织的成立,即哈萨克斯坦国家铁路公司(Kazakhstan Temir Zholy)、“格鲁吉亚铁路”股份公司和“阿塞拜疆铁路”封闭式股份公司。“多式联运中间走廊”的主要任务是提供一站式服务,保证交货时间,并实施发展中欧/土中多式联运服务协调政策。

由此,TMTM走廊货物运输的进一步发展很大程度上取决于未来TMTM单一运营商的效率(即多式联运中间走廊)。公司应成为哈萨克斯坦、阿塞拜疆、格鲁吉亚和土耳其国家铁路、海运和汽运运营商之间的纽带。特别是,在以下方面:成功协调要求(组织物流流程标准,包括协调时间表、集装箱类型和单据)、共同费率政策和为整个路线制定统一费率,以简化运输成本计算;组织“直通”物流,包括铁路运输、跨里海的海上过境、公路运输和港口货物装卸;为承运人实施“一站式”机制,即所有业务(文件、跟单、预订)都通过一个平台进行,以及所有相关程序都数字化,发挥重要作用。

吸引区域外参与者加入该路线的工作成果显而易见。2023年5月22日,在阿斯塔纳举行的哈萨克斯坦-新加坡商业论坛上,新加坡国际港务集团(PSA International)²和哈萨克斯坦铁路公司签署了成立名为KPMC联合企业的协议,以进一步发展TMTM。2024年5月,在哈萨克斯坦总统托卡耶夫国事访问新加坡的框架下,哈萨克斯坦铁路股份公司(KTZ)、PSA、KPMC Ltd和G-trans Service签署了进一

2 来自新加坡的港口运营商和供应链组织者。

步合作备忘录,以吸引更多货物周转量。目前,KTZ在中国西安陆港和连云港海港,运营铁路码头。PSA集团的资产包括六个港口的海运码头和十三座城市的铁路终点站。

2024年6月,USAID(美国国际开发署)与马士基签署了关于建立伙伴关系的**协议**,以提高“中间走廊”的效率和可持续性,并扩大格鲁吉亚的过境潜力。USAID和Maersk Georgia LLC将共同支持格鲁吉亚运输和物流部门的发展,并通过与政府和商业伙伴的会议和见面推动TMTM。

2024年11月,举行了哈萨克斯坦总统卡西姆-若马尔特·托卡耶夫和法国达飞海运集团(CMA-CGM)负责人**会晤**。会谈中,还谈及了TMTM,以及阿克套海港物流基础设施的投资机会。此外,领导人还讨论了建造里海集装箱船的问题,以改善海上通信和效率。

2024年初,欧盟-中亚运输连接**全球门户投资者论坛**宣布拨款100亿欧元用于发展中亚运输连接,其中欧盟委员会和欧洲投资银行拨款15亿欧元。

欧洲联盟积极支持TMTM发展,将其视为运输亚洲货物的重要运输动脉。在欧洲,正在建设连接伊斯坦布尔与保加利亚、罗马尼亚、匈牙利、斯洛伐克、波兰和立陶宛的新高速公路,计划于2025年底完成**跨喀尔巴阡欧洲高速公路网(Via Carpatia)**道路建设。在美国与中亚五国(哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、土库曼斯坦、乌兹别克斯坦)的C5+1外交平台框架下,美国积极推动**塔吉克斯坦**加入TMTM。

2024年6月启动的欧洲联盟委员会参与下的**协调平台**促进对TMTM投资的关注度。该平台旨在开发该路线的功能,并将其转变为具有竞争力的多式联运走廊。

协调平台同时推动运输流程的数字化。哈萨克斯坦交通部推出了由新加坡公司Global DTC开发的**数字贸易走廊**数字平台。平台的关键模块之一的Tez Customs,于2024年初,在哈中边境开始试点工作。通过该模块实现TMTM货物的电子过境流程自动化,从而将过境货物的申报时间缩短至30分钟。该平台在通往乌兹别克斯坦的阿腾科里-Saryagash铁路线和通往欧盟,经白俄罗斯转运的多斯特克-北布列斯特铁路线上,以试点模式启动。

此外,2024年5月,哈萨克斯坦与土耳其签署了简化国际货物联运**协议**。该协定规定将简化通过里海港口和“巴库-第比利斯-卡尔斯”铁路的各种运输方式的货物运输。重点是发展铁公路联运,并为铁路和海运引入自动化数字平台,以电子方式签发单一运输单证。

预计,批准该协议将缩短货物沿TMTM运输的时间**达5天**,并将有助于增加哈萨克斯坦和土耳其之间的货运量。但是,只有在土耳其方面批准并启动统一数字文件系统后,协议才会生效。同时,阿塞拜疆和格鲁吉亚也应接受这份文件,毕竟该路线经过它们的领土。

最终于2024年12月5日在重庆签署了成都国际铁路港投资发展(集团)有限公司和渝新欧(重庆)供应链管理有限公司中国物流平台的战略合作**框架协议**。根据协议,双方同意协调各项活动,以吸引从中国到欧洲以及相反方向的过境和外贸货物。

中 亚 的 替 代 运 输 走 廊 :

跨里海航线是欧亚大陆航线之一,利用中亚和里海地区的过境潜力,主要用于运输来自中国和欧洲的货物。与此同时,TMTM是一条相对较新的路线,努力取代包括欧亚路线在内的现有的“东西走廊”路线。

运输路线的发展和增加货运量的雄心促使必须要扩大中亚其他国家:塔吉克斯坦、土库曼斯坦、**吉尔吉斯斯坦**和**乌兹别克斯坦**的货运基础。这些国家也在考虑到其自身的发展目标的同时,努力使其货物流动多样化。

因此,随着项目的发展,TMTM**努力**将来自塔吉克斯坦、吉尔吉斯斯坦和乌兹别克斯坦的货物纳入航线,并进一步通过哈萨克斯坦过境,然后到阿塞拜疆,以叠加到现有的航线和中国和俄罗斯等区域和外部参与者的运输走廊和替代项目上。尽管这些国家的货运基础有一些固有的限制,但它们的承运人对特定路线的选择可能会对货运量产生重大影响。

俄 罗 斯 南 部 运 输 走 廊

2023年11月上旬,首届上合组织国际交通论坛在塔什干举行,期间,乌兹别克斯坦交通部长伊尔霍姆·马赫卡莫夫、俄罗斯联邦交通运输部副部长德米特里·兹维列夫、吉尔吉斯斯坦交通运输部部长提列克·特克巴耶夫签署了关于形成和发展吉尔吉斯斯坦-乌兹别克斯坦-土库曼斯坦-俄罗斯-里海(南部运输走廊)国际多式联运通道谅解备忘录。

南部走廊：吉尔吉斯斯坦-乌兹别克斯坦-土库曼斯坦-俄罗斯多式联运航线



资料来源：作者根据 [Sputnik卫星通讯社](#) 数据编制

由于俄罗斯联邦与西方国家之间的制裁战争，在俄罗斯与中亚国家国际经济关系特殊性的背景下，衍生出新运输走廊的想法。在二级制裁威胁的背景下，哈萨克斯坦等一些国家在制裁俄罗斯的问题上，决定坚持**中立政策**。考虑到哈萨克斯坦在通往俄罗斯途中的过境地位，欧亚经济联盟成员国吉尔吉斯斯坦，或该地区人口最多的国家乌兹别克斯坦等其他国家，表示希望找到经土库曼斯坦领土和里海与俄罗斯直接联系的方法。

一旦吉尔吉斯斯坦和俄罗斯在欧亚经济联盟内有一个共同的关税区,那么对于乌兹别克斯坦来说,与俄罗斯联系的重要性很难重新估量,因为乌兹别克斯坦80%的贸易是经俄罗斯和哈萨克斯坦领土运输的。关于土库曼斯坦,该国有意愿更好地利用其进入里海的过境潜力。因此,将在阿斯特拉罕和土库曼港土库曼巴什之间建立一条航运线路。于2023年初进行了相关谈判。

与TMTM一样,南部运输走廊也有基础设施限制。以渡轮渡口为主,进一步运输送往俄罗斯阿斯特拉罕或马哈奇卡拉的货物的土库曼巴什港的能力有限。在选择经阿斯特拉罕的路线时,单轨铁路也有一定的限制。由于北高加索铁路的负荷,通过马哈奇卡拉的路线面临着铁路基础设施吞吐量有限的问题。

尽管困难重重,但由于所涉国家的共同利益,项目得以实施。该走廊可以帮助俄罗斯增加货运量,并与该地区的国家建立联系。对乌兹别克斯坦来说,这是通往里海的另一个出口。此外,项目对吉尔吉斯斯坦有利,将消除与哈萨克斯坦的边界问题。由于其有利的地理位置,土库曼斯坦将成为确保货物不间断供应的重要环节,发展这条路线可以通过利用土库曼斯坦基础设施的南北国际运输走廊的发展中获得协同效应。

伊朗南部运输走廊

在中亚地区,还有另一条连接中国和伊朗的南部走廊。2023年10月,中亚国家讨论了签署建立从中国经伊朗到欧盟国家的新运输过境走廊的协议。在乌兹别克的倡议下,哈萨克斯坦、土库曼斯坦、伊朗和土耳其交通和铁路部门代表举行了以视频会议。预计,建立以下形式的国际运输走廊:中国-哈萨克斯坦-乌兹别克斯坦-土库曼斯坦-伊朗-土耳其-欧洲。

预计,从哈萨克斯坦阿腾科里站到德黑兰(4749公里的距离)将需要12-15天。接下来,货物将被送往土耳其,沿整个欧洲进一步分散。同时,阿腾科里—德黑兰路线既可以穿过土库曼斯坦领土(通过乌津—博拉沙克),也可以穿过乌兹别克斯坦。同时,哈萨克斯坦和伊朗经里海港口直接连接的可能值得注意,但海上航线段将严重影响货物交付过程。

2024年7月,在德黑兰铁路陆港(阿普林)举行中伊欧铁路走廊一期工程正式开通仪式,同时开通**伊朗-中国**线路双向货运班列。

但是,请不要忘记,伊朗是世界上第二大受制裁国家。这条路线的潜力可能会受到美国压力,以及中东可能发生的区域冲突的限制。

涉及伊朗的中亚运输路线



- 伊朗南部运输走廊
- 东西走廊(白俄罗斯—俄罗斯—哈萨克斯坦—中国)
- 中国运输路线
- 跨里海国际运输路线
- 北欧亚走廊
- 伊朗“南北”国际运输走廊

资料来源:作者根据**萨姆鲁克·卡泽纳股份公司年度报告**整理

中吉乌铁路

2024年1月底,在独联体运输商务对话会议上,专家们就“中国-吉尔吉斯斯坦-乌兹别克斯坦”运输走廊的发展前景进行了讨论。2024年6月6日,三国间在北京签署了协议,启动“中国-吉尔吉斯斯坦-乌兹别克斯坦”(中吉乌)走廊铁路项目。根据初步协议,建设项目于2024年10月动工,耗时6年多。铁路全长523公里,将穿过吉尔吉斯斯坦境内260-280公里、乌兹别克斯坦境内50公里、中国境内213公里。

中国-吉尔吉斯斯坦-乌兹别克斯坦铁路将连接三国铁路,扩大通过铁路向波斯湾国家、土耳其共和国乃至欧洲运输货物的能力。中国西部的喀什为起点,经过托鲁加特-阿尔帕-马克马尔,然后到达吉尔吉斯斯坦的贾拉拉巴德,最终抵达乌兹别克斯坦东南部的安集延。该路线将与乌兹别克斯坦现有的铁路系统连接,通往土库曼斯坦,之后是伊朗。预计,项目将从中国到欧洲的现有900公里的陆路线路缩短,节省7-8天。

中国新铁路项目



资料来源: [经济学人杂志](#)

除铁轨，还将建设额外的基础设施，如新的仓库、终点站和车站。最具挑战性的任务之一是建造列车将能够从中国标准轨距（1435毫米）换轨到吉尔吉斯斯坦和乌兹别克斯坦使用的俄罗斯标准轨距（1520毫米）的车站。

中吉乌项目将需要大量资金，其中大部分资金由中国出资。而该项目的总成本约为80亿美元，仅吉尔吉斯斯坦路段的建设将耗资约47亿美元。关注大陆物流路线多样化的中国向吉尔吉斯斯坦发放建设贷款。此外，吉尔吉斯斯坦复杂的地形需要从零开始，建造90多座桥梁和50条隧道。许多分析人士指出，存在山区的地震和雪崩危险：吉尔吉斯斯坦每年约发生超过13 000次地震。也时常发生山体滑坡。

尽管如此，三国都决心落实该项目。北京寻找一切机会，扩大其在全球范围自由且不受限贸易的机会。塔什干将该项目视为扩大其贸易、经济和运输联系的另一个机会。比什凯克预计，中吉乌项目将带来基础设施投资，成为经济增长的驱动力，并加强该国的国际地位。

结论

欧亚运输走廊的架构



- 欧亚航线（中国-哈萨克斯坦-俄罗斯-白俄罗斯-欧盟）
- “乌兹别克斯坦-土库曼斯坦-伊朗-土耳其”运输走廊 [关于建设国际运输走廊议定书]
- 西伯利亚铁路
- 跨里海国际运输路线（乌兹别克斯坦——哈萨克斯坦——阿塞拜疆——格鲁吉亚——土耳其）
- 北-南（俄罗斯-阿塞拜疆-伊朗）
- 外高加索国际运输路线（乌兹别克斯坦——哈萨克斯坦——阿塞拜疆——格鲁吉亚）[运行]
- 乌兹别克斯坦——纳霍德卡港
- 乌兹别克斯坦-哈萨克斯坦-俄罗斯-白俄罗斯-欧盟运输走廊[运行]
- 跨阿富汗国际运输路线（乌兹别克斯坦——阿富汗——巴基斯坦）[正在开发中]
- 中国东部港口走廊（乌兹别克斯坦——哈萨克斯坦——中国）[运行]
- 南部运输走廊（吉尔吉斯斯坦-乌兹别克斯坦-土库曼斯坦-里海-俄罗斯）[备忘录]
- 纳霍德卡港走廊（乌兹别克斯坦——哈萨克斯坦——俄罗斯）[运行]
- “乌兹别克斯坦-吉尔吉斯斯坦-中国”运输走廊[在建]

资料来源：作者提供

大陆航线对中国和欧洲之间的贸易至关重要。通过该区域各国的过境运输加快了货物的交付时间，并为海运提供了大陆替代办法。跨里海国际运输通道作为中欧之间的货运路线之一，近年来得到了长足的发展。但是，还应注意TMTM对里海地区国家贸易和经济关系的重要性。

近年来TMTM的快速发展是因为走廊的发展已成为外部参与者,包括经济和政治利益在内的利益交汇点。因此,中国致力于发展TMTM,以实现欧洲供应的多样化。欧盟认识到,TMTM是能够确保欧盟通过“友好”路线直接获得中亚关键资源供应的项目。而且,鉴于西方和中国经常相互竞争的激励措施,这种利益重叠可能是战术性的,而不是持久的。

TMTM旨在成为沿线国家的增长和发展点,特别是哈萨克斯坦、阿塞拜疆和格鲁吉亚,这些国家寻求利用外部力量的关注,以吸引基础设施投资,为本国经济创造增长点。尽管TMTM协会希望将中国货物引入欧洲,但区域原产地货物对TMTM很重要,例如哈萨克斯坦和**阿塞拜疆**通常以非集装箱物流方式出口的货物。

TMTM是现有走廊的替代方案,主要是向更北方向的路线。截至2024年11个月,中-欧-中航线沿此线路过境运输量达35.88万标准箱。到2024年底预计货运量为38.1万标准箱。因此,根据2024年1月至11月的结果,TMTM在中欧铁路过境集装箱流量的占比达到7.8%。尽管主要航线的运输量滞后,但TMTM在过去两年中表现出了令人印象深刻的增长。

大吨位货物运输总量增长尤为显眼。2024年11个月,TMTM货运量达410万吨。预计2024年全年运输量约为447万吨。同时,到2023年底,运输量为280万吨。

这条路线的挑战在于其地理位置：需要穿越里海和黑海的多式联运。无缝多式联运需要发展“硬性”、“软性”基础设施。TMTM的主要限制因素是：阿塞拜疆和哈萨克斯坦里海港口的吞吐量有限，哈萨克斯坦和格鲁吉亚的铁路基础设施存在“瓶颈”，以及缺乏海上船只运输日渐增长的货物。TMTM运输还没有单一运营商和单一服务。各过境国的信息系统需要进一步整合。与其他路线不同，在多式联运环境中，模式转换和边境手续无缝衔接将是TMTM竞争力的关键。

经俄罗斯或伊朗的南部运输走廊正处于发展的前期阶段。新路线：跨阿富汗走廊和中国-吉尔吉斯斯坦-乌兹别克斯坦铁路项目的评估正在进行中。不仅沿路国家对实施此类大规模举措感兴趣，关键的外部参与者也十分关注——源于走廊。

在该区域，各种外部参与者的利益和战略优先事项相互交叉。这增加了在实施国际运输和物流项目时寻求共识的重要性，并为发展运输走廊的合作创造了条件。中亚国家必须确保协调发展铁路交通的运输物流潜力。