

—— 欧亚空间的国际运输走廊： 发展纬度路线



目录

——	引言	2
——	国际运输走廊：利弊	4
——	欧亚路线为东西向交通的主要方向	7
——	东西走廊西段的替代路线？	11
——	东西走廊中部地区的替代路线？	16
——	结论	21

引言

国际运输走廊已经成为现代化的标志,并且理论家和整个领域的从业人员(从物流师到政治科学家)都常用这个词。尽管为解决经济和政治问题而增加交通运输互联互通的概念并不是什么新鲜事儿,正是21世纪10年代国际运输走廊已成为学术界和决策者日益关注的焦点。

国际运输走廊在欧亚大陆变得尤为重要。考虑到该地区许多国家固有的大陆性,发展国际运输走廊已成为发展的最重要驱动力,成为有效融入世界经济和价值链的一种方式。欧亚经济联盟和中国为欧亚大陆国际运输走廊的建设和实际投入提供了最重要的推动力,2015年这证实了将欧亚一体化与丝绸之路经济带结合起来的愿望。因此,正是成为国际运输走廊增加欧亚空间的连通性,经济增长点以及空间本身“组装”在一起的旗舰。

铁路在欧亚国际运输走廊起着关键作用。由于交付的速度和可靠性,铁路运输正在成为海上运输(速度优势)和航空运输(成本优势)的竞争者,从而将货运量拉到大陆路线上。对此的其他激励措施是欧亚国家对欧亚国际运输走廊长期发展的承诺以及商业合作。

尽管近年来交通运输朝着中国-欧洲-中国的方向快速增长,但出乎许多专家的意料,保持这种动态仍需要采取许多步骤。首先,走廊的稳定性和国民经济的利益取决于国际运输走廊与区域(国家)运输和物流基础设施的互连程度。其次,有必要补充纬度(东-西)和子午线(南-北)走廊。第三,货运量的增加将加剧各种路线之间的竞争,主要是在东西走廊的中部和西部。

利用数字技术的潜力, 欧亚空间运输物流的战略建设以及减少制度和交易壁垒的战术解决方案, 将有助于东西向货物运输的进一步稳定发展。但是, 必须考虑来自替代路线的竞争, 围绕既有路线已发展的优势和某些替代路线的互补性制定战略。

这项工作是研究欧亚国际运输走廊的第一部分, 致力于东西向的纬度路线及其竞争地位。

国际运输走廊：利弊

国际运输走廊讨论中的关键概念是时间和空间。建立运输-物流走廊是克服客观的物理、政治和经济限制（特别是欧亚空间固有的限制）的方法之一。克服空间和压缩时间的工具是减少制度和交易障碍，使用现代数字技术以及国际和国家机构以及工商界的合作。

实际上，国际运输走廊的本质是创造一种透明的可预测的环境。根据其中一个**定义**，运输走廊是一组协议，旨在改变特定区域内流动的速度和方向。**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。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。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。

国际运输走廊在欧亚大陆尤为重要，欧亚许多国家都面临着“大陆诅咒”。因此，在所有欧亚经济联盟国家中，只有俄罗斯有出海通道（里海不是这样），中亚各国家的首都都距大海1300多公里。由于人口密度低，生产要素的流动性低，集中效应有限和规模经济，经济和地理位置对欧亚国家的发展提出了特殊的挑战。根据一些估计，大陆性因素使该国的增长率降低了1.5 <https://ru.valdaiclub.com/files/17984/>%。因此，**创建和扩展国际运输走廊是欧亚大陆国家对大陆局势挑战自然而必然的反应。**

同时，大陆性促使国家之间建立更强有力和更长期的协议。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理解的长期监管规则的问题放在首位。此外，运输走廊越长，围绕它建立的经济联系就越稳定和牢固。这方面的一个例子是历史悠久的丝绸之路，不仅是生产中心而且国家都围绕着它建立。

对国家和联盟而言,国际运输走廊是加入世界经济,运输和物流联系,统一市场的一种方式。根据世界银行关于运输走廊的好处的文献调查,有关该主题的出版物中有61%优先考虑将增长福利作为运输走廊的最终结果。但是,加强运输走廊并提高其竞争力需要多样化的方向和明显的影响,利于走廊沿线国家的实体经济。

在与运输走廊相关的主要问题中,文献提到了领土发展中的生态恶化和不平衡。第一种情况,如上所述,建立运输走廊会导致温室气体排放量增加和森林遭到破坏。第二个因素是发展的不对称性,这是由于选择的方向拉动交通运输而损害他人的利益,以及国家及其行政部门为通过其领土转移货物的权利而进行的自然斗争,因此获得了大规模投资并创造了增长点。

与欧亚空间的项目有特殊联系时,经常会出现政治方面的问题以及建立地缘政治构造的问题。在创建国际运输走廊时,政治或经济问题的首要地位是政治科学家与运输和物流业从业者之间长期存在的争端。中国“一带一路”倡议以及南北走廊的政治组成部分导致专家进行频频辩论。但是,正是政治协议赋予规则必要的稳定性和可预测性,例如在欧亚大陆中国-欧洲-中国的过境路线中。

货物流的重新定位和污水处理旨在解决州国家和地区的发展问题。中国在增加通过大陆路线运输的货物流动并为货物运输提供补贴方面的最重要动机是,现在是并且是西部和东北省在经济上一直落后,协调内部发展。对于俄罗斯而言,将商品流拉到大路的纬度路线是一个使经济联系多样化,为远东吸引投资的机会,也是转向东方战略部分。对于哈萨克斯坦和白俄罗斯,这是利用独特的地理位置和外国投资。

因此,为了维护国家的长期利益,过境路线应有助于解决运输和物流基础设施的内部问题,经济的集装箱化,管理,建立区域间联系,包括在欧亚经济联盟空间内。因此,过境物流问题应与区域间相互作用,建立经济增长点以及改善监管和基础设施现代化联系起来。

过境是出口运输服务。也就是说,商品流动的重新定向导致某些地区获得绝对利益,而其他地区却经常衰退的情况。许多拥有发达交通走廊的国家从运输走廊中获得了大量财富。在荷兰,过境占服务出口总额的40%。除了繁荣以外,运输走廊还促进了基础设施的更新,其他运营商也使用了基础设施。

发展国际运输走廊的另一个重要步骤是纬度和经度走廊相结合。这里的结合点是伊朗,南北国际运输走廊穿过伊朗。这样的配对将有可能将中国的货流与潜在的印度货流结合起来,刺激额外的投资并促进建立区域间的联系。

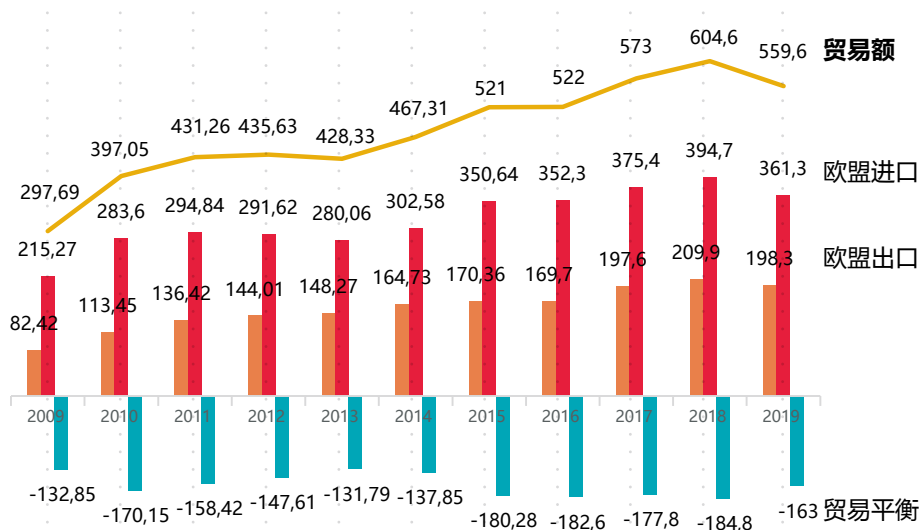
因此,对于运输走廊的成功而言,仅仅吸引货运是不够的。国际运输走廊需要水平和垂直整合:与其他纬度和经度路线以及与该路线相邻国家和地区的经济综合体。有必要强调的不仅是货物运输带来的好处,而且还要强调该区域各国的相关竞争优势,欧亚空间的连通性,内部发展和经济增长。为了克服国际运输走廊的负面影响,走廊的创建和发展应与国际运输走廊的发展收益和对解决社会和环境问题的贡献联系起来。

欧亚路线为东西向交通的主要方向

由于该地区地理位置的特殊性,从历史上看,在欧亚大陆的东西方之间运输货物一直很困难。同时,长期以来的主要路线是历史悠久的大陆丝绸之路,由于欧洲国家近代殖民地扩张,它失去了重要意义。1916年,西伯利亚大铁路的建设完成,终点站是符拉迪沃斯托克,数十年来,它成为货物运输的主要纬向。但是,这条线主要针对国家运输,并与太平洋地区的贸易往来联系在一起。

欧盟与中国的贸易平衡

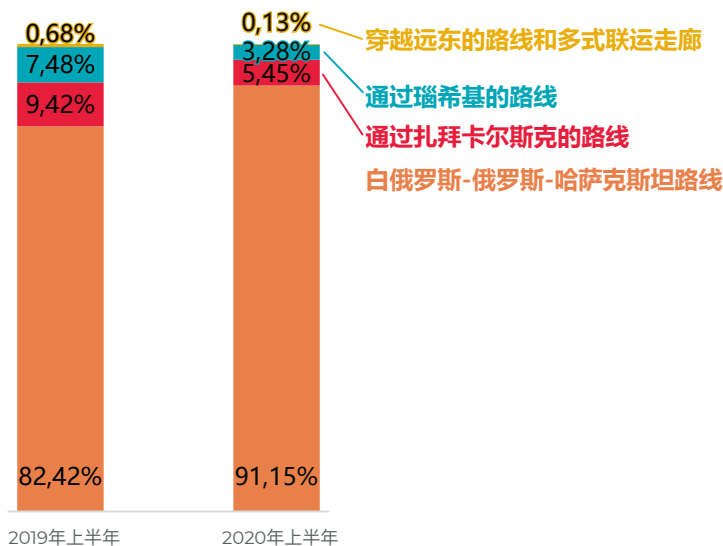
十一欧元



中国经济的快速增长,欧盟与中国之间的活跃贸易以及中国向西部地区发展的道路,再加上欧亚一体化的加速,自2014年5月29日签署欧亚经济联盟条约开始,这为加速东西走廊的发展创造了条件。加上铁路运输相对于空运(成本优势)和海上运输(速度优势)的优势,这不仅为逐步增加铁路运输相对于其他运输方式的份额奠定了基础,但同时也提出了东西方所有路线的竞争性,和谐发展的问题。

目前,在中国-欧洲-中国方向的东部部分,有四条主要路线,其中三条穿越西伯利亚跨境铁路(有不同的入境点)(瑙什基,扎拜卡尔斯克,符拉迪沃斯托克),一条是欧亚大陆,穿过俄罗斯哈萨克斯坦和白俄罗斯。**欧亚路线是中欧之间铁路货物过境的主要路线,到2020年上半年占91.15%,比2019年同期增长8.73%。**这条路线是唯一一条以其他路线为背景的路线,2020年上半年证明了朝中国-欧洲-中国方向的货物运输量增加了57.15%。

哈萨克斯坦-俄罗斯-白俄罗斯路线的比重增加

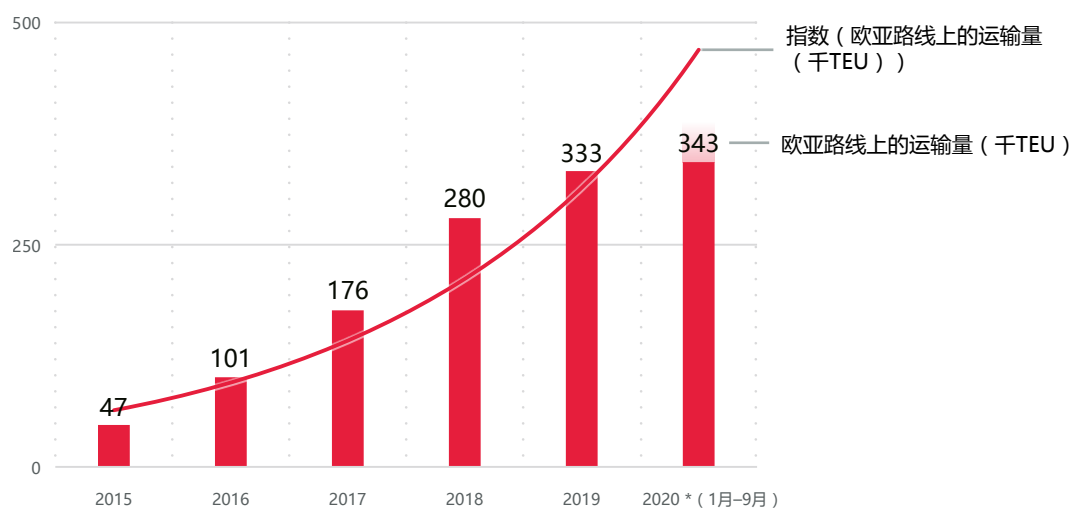


夸跨大陆过境运输量的显着和稳定增长已成为吸引各国家和希望从走廊的快速发展中受益的国家和公司的利益亮点。来自俄罗斯,哈萨克斯坦和白俄罗斯的铁路公司对发展欧亚路线的战略忠诚已促使货运营额实现两位数增长,在运营的五年中,该营业额在2020年突破了100万TEU。**随着先进发展方案的实施,到2025年底货物周转量可能达到200万TEU。**因此,作为欧亚经济联盟三个国家的铁路公司的合作伙伴,**为这条路线创建了一家特殊的货运公司**,这使它成为东西方走廊中最有希望,发展最快的公司。

尽管预计会有竞争,但每条东部路线都有自己的货运基地。因此,欧亚航线从中国的西部和南部地区(重庆,成都,四川,陕西,河南)接收货物。来自蒙古和中国许多北部省份的货物经过璦什基。通过扎拜卡尔斯克——源自中国东北(黑龙江,吉林,辽宁)的货物。穿过远东和多式联运走廊的路线主要针对来自韩国和日本的货物。因此,每条路线在地理和经济上都有其自身的利基。存在相对利益的情况,即,一条路线的成功不会造成另一条路线的货运量下降。

欧亚路线上的运输量

千TEU



在欧亚走廊的长期风险因素中,首先可以注意到,一方面,从过境的增长到过境的国家之间以及这些国家之间的贸易增长对贸易周转率的溢出效应微弱, 欧盟和中国是另一方面。例如, **欧亚经济联盟国家几乎出口到中国的都是原材料** (燃料(65%),木材(15%),矿物原料等)。在这种情况下下的溢出效应 受散货和液体货物优势的限制,而不是技术上较复杂且具有适当基础设施的集装箱。

其次,尽管中国,哈萨克斯坦和其他国家为发展线性和集装箱基础设施付出了巨大的努力,但瓶颈仍然存在。然而,这可以归因于“增长的苦恼”,因为在运输量突然增加期间,例如在大流行期间,该问题最严重。

第三,中国和东盟国家坚持东西方走廊的发展将有助于将货物拉至大陆路线。?这属于补贴运输,也属于遵守已达成的政治协议。

与东西走廊的东部,中部和西部部分的替代路线相比,保持路线发展的动态将需要付出更多的努力来保持竞争优势。从长远来看,拉动过境运输出现的不对称现象加剧了竞争,而与中国和欧盟的欧亚经济联盟贸易增长有限似乎是长期发展的制约因素。

东西走廊西段的替代路线?

说到东西方走廊的中部和西部,中欧之间日益增长的货运竞争日益明显。首先,乌克兰在拦截通过白俄罗斯的部分交通方面正发挥越来越积极的作用。2013年,通过该国的中转集装箱运输量达到了**32,000 TEU**的峰值,此后,由于政治原因和与俄罗斯的冲突,运输量开始下降。如果说2004年各种运输方式的运输占该国所有货物的比例高达**50%**,则2014年这一比例下降至13%,原因是俄罗斯对其运输流量进行了调整。乌克兰遭受的总损失达**13亿美元**。

乌克兰希望继续享受其地理位置和良好优势,尽管需要翻新基础设施,但这一次是为了获得东西方路线的过境份额。就可获得的利益而言, **乌克兰是朝着中欧和南欧一些国家(斯洛伐克,匈牙利,奥地利,意大利)流通的货物的天然大陆转运点**。如果对于德国和波兰而言,在所有其他条件相同的情况下,穿越白俄罗斯的路线比其他路线更可取,在选择穿越乌克兰的收货人的路线时,例如在斯洛伐克的收货人,将距离减少**520公里**。

2020年9月METRANS(捷克共和国)和DBO /北京TransEurasia已通过乌克兰(Dunajska Streda)(布拉迪斯拉发)路线**开通定期交通**,货物从那里进一步分发到捷克共和国,奥地利和匈牙利。这条路线需要**11天**,但随着发展,计划减少运输时间。

除了将战略重点放在通过乌克兰的路线具有较短距离优势的国家/地区之外,还必须考虑到欧盟——乌克兰协会的整合因素(2014年)。尽管付出了所有代价,乌克兰仍继续深化与欧盟的关系,尽管迄今受到限制,但仍参与了欧盟的整合机制。因此, **乌克兰希望重回过境国地位以及与欧盟紧密一体化的愿望与欧盟在联盟和特定国家层面实现货物流通多样化的愿望相符**,其他国家可以从中受益。

一体化机制之一是乌克兰通过了**欧盟共同过境程序**，这大大简化了与欧盟接壤的海关程序。在欧盟内部过境程序中，可以将欧洲货物从欧盟海关地区的一个地方通过欧盟以外的国家或地区运输到另一地方，而无需更改货物的海关状况。同时，该决定以及贸易规则和海关程序统一，可以由欧盟采用，而无需在与欧盟一体化的框架内改变该国的一体化地位（乌克兰加入欧盟的前景）。

在2019年，为了实施共同过境程序，**乌克兰议会决定以测试模式启动欧盟的新计算机过境系统（NCTS）**，该系统已经在35个欧洲国家运行。该系统意味着创建一个无纸化的单据流通，并简化海关程序。此外，2018年，**乌克兰和欧盟通过了统一运输和贸易规则的蓝图**，确定了合作伙伴在此问题上的长期战略。

鉴于所讨论路线的战略地位，奥地利对它的发展很感兴趣，因为它是中欧铁路网的重要参与者。奥地利联邦铁路公司（ÖBB）表示，希望对苏维埃时代以来存在的**450公里长的宽轨段进行现代化改造**，该段从乔巴（乌克兰外喀尔巴阡）到科希策（斯洛伐克）。将来-建立完善的符拉迪沃斯托克-维也纳走廊，将在15天的时间内交付货物，并且在与中国接壤的地方改变一条轨道。根据初步计划，高速公路的建设应在**2030年代初完成**。

对奥地利基础设施计划的明确障碍是对安全的威胁。窄口径和宽口径之间的区别最初是出于安全考虑而决定的——使潜在敌人的货物运输复杂化。在很大程度上出于安全考虑，欧盟拒绝为在俄罗斯境内修建穿越乌克兰走廊的项目提供资金。此外，在目前的政治环境下，**俄罗斯运输部和俄罗斯铁路公司对该项目最初的有利态度将加深人们对欧洲人安全的担忧**。

除欧洲和乌克兰外,中国还对发展通过乌克兰的路线感兴趣,以补充现有路线。2020年7月,中国驻基辅大使对前往武汉基辅的首趟火车表示欢迎,该列车的终点站~~在乌克兰~~。此前,在2014年俄罗斯和乌克兰关系恶化之前,以及2016年之后,中国宣布了对通过乌克兰过境感兴趣,包括绕过俄罗斯穿越黑海和里海的路线。中国将继续努力使路线多样化。但是,适当强调欧亚走廊的优势,因为它有通往乌克兰的分支机构,而不是跨中里海的路线。

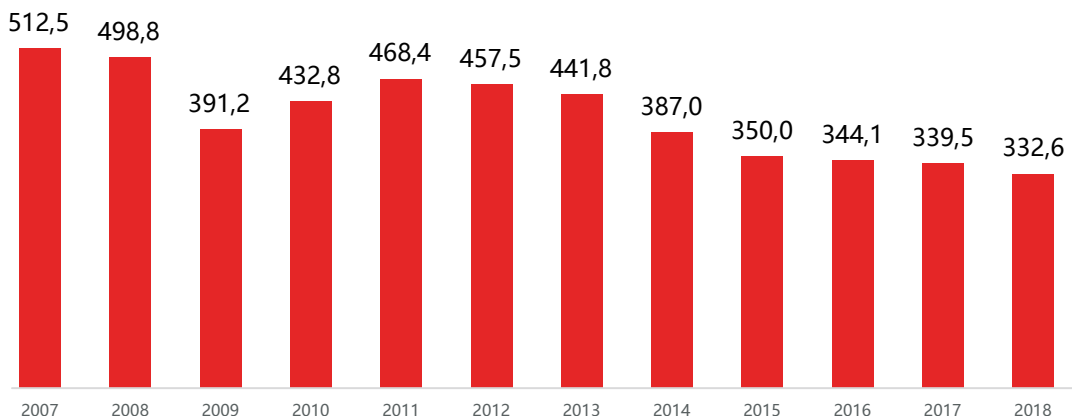
重要的是,由于乌克兰的规模和人口,不仅具有运输潜力,而且还可以作为向中国运送货物的最终目的地和始发地。在这种情况下,对于中国尤其是西部和中部地区而言,已建立的欧亚路线似乎是一个更明显的选择,而这是国家领导人优先考虑的。另外一个因素是自苏联时代以来俄罗斯和乌克兰之间建立的贸易关系以及一般的基础设施综合体,尽管2014年之后相互贸易额下降了两位数。

在德国铁路公司(Deutsche Bahn)的运营控制下,转让乌克兰铁路走廊可以进一步增加欧洲在乌克兰的利益。此事件的发展仍在议程上,如果得到实施,将会使铁路网络和过境交通战略发展的重新定位,有利于德国垄断。同时,据估计,这种转变可能会重新打开乌克兰通过俄罗斯向中亚转运货物的通道。

即使考虑到所有计划,乌克兰铁路也面临危机。2017年的过境集装箱运输量仅为7.37万TEU。铁路货运量稳步下降(从2007年的5.12亿吨下降到2018年的3.226亿吨),而铁路运输约占该国货运量的55%。同时,同期的轨道交通份额也从14%下降至6%。车厢的折旧率很高,约为90%。因此,要将乌克兰转变为发达的交通枢纽,将需要大量投资,以更新车队,线性基础设施并提高运营效率。...

2007-2018年铁路货运量

百万吨



即使处于这种状况,该国的战略地位也将迫使寻找替代品和摆脱当前局势的出路。在这种情况下,有必要支持发展通过乌克兰的直达铁路——而不是绕过黑海和里海的替代路线,以及绕过白俄罗斯的乌克兰北部。同时,有些火车甚至可以去往乌克兰,而不是进一步过境,这对于沿欧亚路线发展跨洲运输而不是跨里海运输也很重要。

2020年1月和2020年2月,波兰PKP集团在西安-斯劳科(波兰)路线上启动了前两列试行过境列车,该铁路使用的宽轨铁路最初用于将原材料从乌克兰运输到波兰的钢厂。运输历时11天,行程达9,500公里。公路具有与单轨换道相同的优势,但比白俄罗斯的路线略短,并且完全用于货运。将来,计划将通讯点的地理范围扩展到四川省(成都)。尽管这条路线才刚刚开始发展,但它与穿越白俄罗斯的更成功和成熟的路线直接竞争将需要大量的投资和时间,并且给托运人和收货人带来的收益细分非常窄。

乌克兰发展为过境国的某些前景与纬度和经度路线的共轭有关,例如从土耳其出发的一条路线,在这种情况下,其出口经海上经乌克兰运往北欧,产品是机械工程产品,运输设备。维京路线是立陶宛,白俄罗斯和乌克兰铁路的一个项目,已经沿这一方向运营,包括克莱佩达,明斯克,基辅,敖德萨,伊斯坦布尔路线,以及穿越罗马尼亚和保加利亚的纯铁路分支。沿途运输时间为8-10天,2019年的货

运量约为5万TEU。……“维京人定位为围绕欧洲的海路和穿越波兰的道路的替代方案。重要的是要注意,子午线走廊的发展可能会受到政治影响,正如白俄罗斯和立陶宛之间最近的外交冲突所表明的那样。……

最后,通过乌克兰的另一条替代路线是利用该国通往黑海和发达的敖德萨港的通道。发展这条路线的主要受益者是乌克兰公司,例如位于敖德萨的Global Ocean Link,从事从敖德萨到波兰和德国的货物运输。

穿越乌克兰的海路是跨里海走廊的一部分,下面将对此进行讨论。在俄罗斯对乌克兰商品过境施加限制之后,这条路线从敖德萨穿过黑海到格鲁吉亚,再经过阿塞拜疆和里海到达哈萨克斯坦,于2016年首次接受了测试。根据基辅的计算,俄罗斯的禁令给乌克兰造成了2.977亿美元的利润损失。

初步分析显示,对于乌克兰来说,最有利可图的选择是连接东西走廊的北部而不是中央(跨里海)路线。 这种连接是对现有路线的补充,并有助于实现乌克兰向南欧和中欧部分国家过渡的竞争优势。由于穿越格鲁吉亚的货物可以直接运往欧盟(保加利亚,罗马尼亚)或南欧国家的港口,因此流入里海跨海走廊的现有海路需要跨越两海并剥夺乌克兰的许多优势。从逻辑上讲,发展海事需要发展大陆路线,尽管存在政治危机,但它并不是国家唯一的优先事项。

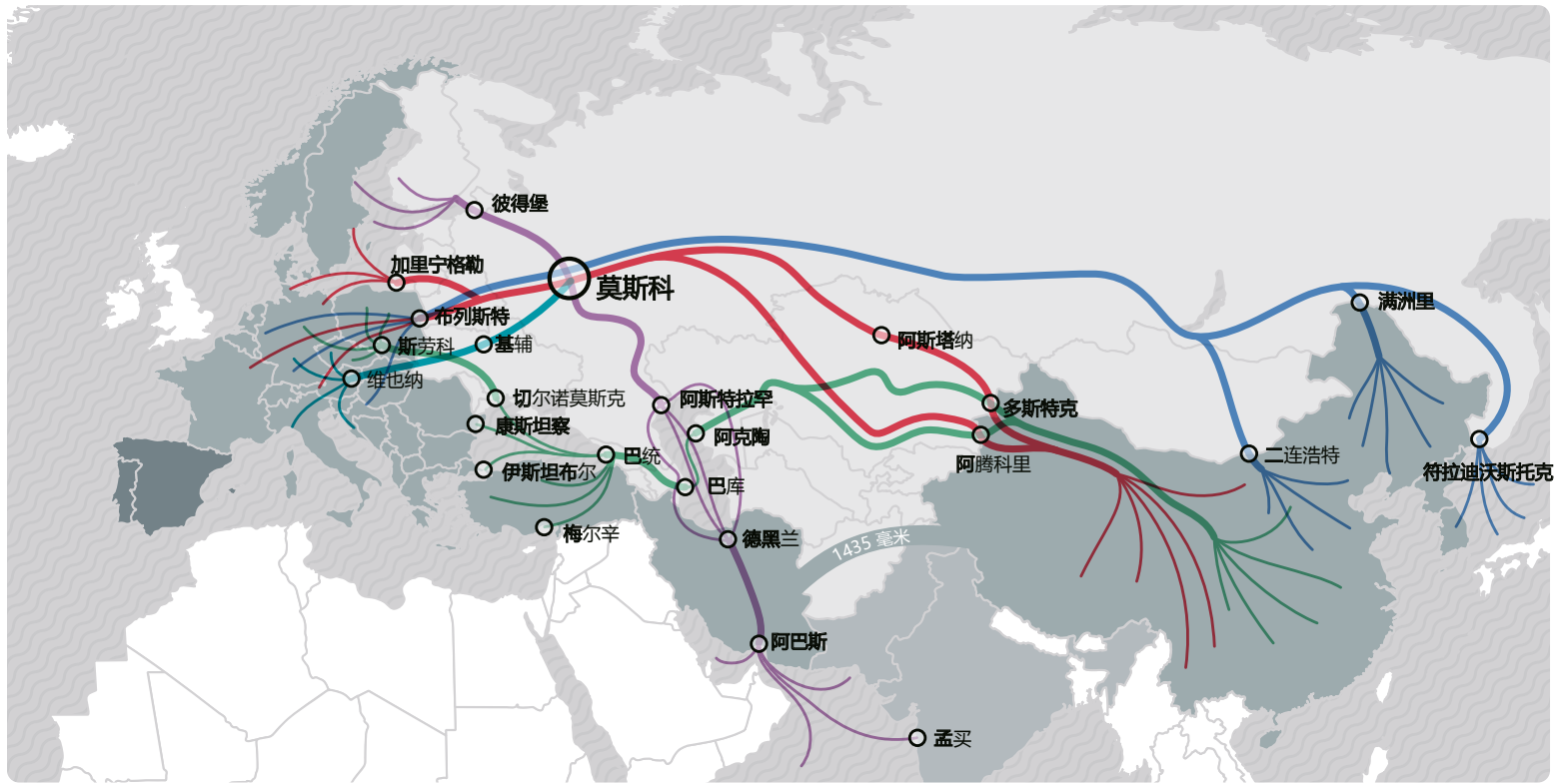
东西走廊中部地区的替代路线？

跨里海国际运输路线，也称为中央路线，旨在对已经建立的欧亚铁路路线构成一定的竞争。该路线的基础是阿塞拜疆，格鲁吉亚和哈萨克斯坦的铁路倡议，为跨里海国际运输路线的发展设立联合协调委员会，在2013年奠定了基础。2017年，该倡议得到了扩展：成立了“跨里海国际运输路线”国际协会，其中包括里海航运公司（阿塞拜疆）以及巴库和巴统贸易港口。这样就形成了项目利益相关者的轮廓，并在铁路和海运承运人之间建立了联系。

与其他路线不同，跨里海国际运输路线最初是一个项目，旨在实现里海地区的运输和物流潜力，并增强各国之间以及与世界其他地区之间的运输联系。因此，从2017年开始，欧盟和中国之间的中转方向和与货物周转的联系得到了发展。为了建立广泛的合作伙伴，除了协会的创建者数量之外，还增加了常任理事和准成员，其中包括土耳其铁路（TCDD运输），乌克兰铁路（乌克兰铁路运输总局）以及来自中国，罗马尼亚和创建国的许多公司。

因此，建立走廊最初不仅基于过境机会和从中获得的收益，而且还基于该地区的“集合”，增加连通性并吸引基础设施投资。要求组建的合作伙伴增加对路线开发的承诺，并长期制定“游戏规则”，这与建立国际运输走廊背后的主要思想——可预测性相符。

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)

跨里海国际运输路线 (TMTM) 和欧亚航线之间的一个重要区别是,走廊的货物流不仅集中在欧盟,而且集中在土耳其:海运到伊斯坦布尔,以及铁路到小亚细亚。此外,鉴于哈萨克斯坦和阿塞拜疆作为主要原材料的供应商在世界贸易中具有特殊的地位,除对沿途中亚国家重要的过境部分外,该路线主要是碳氢化合物,其任务是开发国家的出口潜力,尤其是在阿塞拜疆。

跨里海走廊与TRACECA路线(欧洲-高加索-亚洲运输走廊)重合,该路线由欧洲联盟发起,是建立运输部门合作的政府间平台。欧洲-高加索-亚洲运输走廊的官方目标是为连接欧盟与高加索地区和中亚国家的俄罗斯运输路线创建替代方案。尽管欧洲-高加索-亚洲运输走廊计划继续发挥作用并设定任务直到2026年,以协调发展基础设施,减少互动障碍,协调各国家监管运输部门和过境的方法,但跨里海国际运输路线却与欧洲计划背道而驰。尽管如此,这两项倡议的行动领域和发展道路都非常相似。

从上述路线分析中可以得出两个结论。首先,跨里海国际运输路线相对于在中国和土耳其之间过境的其他航线(随着货物在地中海的进一步分散)有明显的优势。其次,如果选择此向量为主要向量,则该路线的潜在货物周转量将明显低于主要面向欧盟德国工业中心的北部路线。因此,与备选路线相比,跨里海走廊在某种程度上占据了不同的位置。

尽管如此,尽管进行了大量投资,建立合作组织,但尚未执行创建单一运营商的计划,例如欧亚和北部航线上的计划。与北部路线不同,跨里海路线将属于不同一体化协会的国家团结在一起。**欧亚路线得到了欧亚经济联盟的支持,该联盟寻求将各个国家联系在一起,并逐步降低运营商的交易和其他成本,例如,通过引入无纸化技术,降低关税和非关税贸易壁垒。**俄罗斯路线得到俄罗斯的支持,以保留其在东西向过境中的独特位置。同时,跨里海国际运输路线没有这种优势,这增加了跨里海空间内协作和整合发展的交易成本。

在成功开发欧亚铁路路线的情况下,据估计,欧亚铁路路线已成功接管了中欧之间超过4%的货运量,跨里海国际运输路线和欧洲-高加索-亚洲运输走廊都设定了将一些货物拉到里海和格鲁吉亚的路线上的目标。根据现有数据,2019年跨里海国际运输路线上的集装箱运输量为2.6万TEU,这比欧亚航线(33.3万TEU)少13倍。2020年的总目标为3.5万TEU。-为了在此方向上取得质的突破,跨里海国际运输路线安排了Nomad Express集装箱列车:

- 石河子(中国)-基什利(阿塞拜疆)——6天;
- 两列火车从连云港(中国)-伊斯坦布尔(土耳其)——18-19天;
- 三列火车从成都(中国)-伊斯坦布尔(土耳其)——17天;
- 切尔诺莫斯克(乌克兰)-多斯特克(哈萨克斯坦)——16天。

从北部路线拉动过境运输的主要障碍是与经济和地理位置有关的客观情况。为了将货物沿着路线运送到欧洲,需要使用阿克陶和库里克的哈萨克斯坦港口和阿拉特的阿塞拜疆港口穿越里海,这会造成额外的时间和成本。此外,货物通过铁路运输通过格鲁吉亚到达土耳其或通过海路到达黑海国家,随后运输方式发生了新的变化。

因此,这条路线跨越了五个边界,至少跨过一条海,当直接前往欧盟时,还要跨过第二条海——黑海和高加索山脉。如果欧亚路线的平均过境时间(从阿腾科里或多斯特克的过境点到白俄罗斯与欧盟的边界)少于6天,则跨里海国际运输路线走廊从阿腾科里站到巴统/波季的保证旅行时间为7天,到伊斯坦布尔需要10天,到康斯坦萨罗马尼亚港口需要9天,而经乌克兰到达波兰的斯拉夫科需要15天。考虑到上述情况,在目前的发展阶段,可以说,如果最终收货人位于中欧国家,则东西方走廊北部路线的跨里海替代方案似乎没有竞争力。

虽然许多项目已经实施,走廊的进一步发展仍需要在基础设施更新方面进行投资。在2019年,哈萨克斯坦和阿塞拜疆之间建立了固定的支线交通。2018年阿塞拜疆在对基础设施进行了彻底翻新之后,在阿拉特建立了巴库国际海港综合体,并将其所有海事业务的中心迁至那里。将来,港口的货物装卸潜力应增加到每年2500万吨。土耳其正努力成为主要的交通枢纽,对巴库-第比利斯-卡尔斯铁路的发展和扩建进行了大量投资。在欧洲业务方面,奥地利铁路公司(ÖBB铁路货运集团)对跨里海路线表现出兴趣,并签署了扩大向欧洲过境运输量的协议。

还应该指出的是,如果就欧亚路线而言,欧亚经济联盟内部整合进程的发展起着重要作用,那么在跨里海国际运输路线空间,来自土耳其和阿塞拜疆的泛突厥主义既是对发展的刺激,也有务实的利益。两国都是政治盟友,并且由于有可用资源,因此他们希望从各自的职位中获得最大的利益。同时,政治潜台词明显体现在,例如,希望从区域运输路线中“关闭”亚美尼亚,或将阿塞拜疆-纳希切万飞地包括在内。一方面,政治动机是各国对跨里海国际运输路线发展作出承诺的重要因素,但另一方面,与其他道路“相反”的走廊建设使它们容易受到变化的政治环境的影响。

最后,应该指出,阿塞拜疆不仅寄希望于与中国和欧盟的过境联系,而且对与南北走廊的发展联系在一起寄予厚望。在该区域国家的货运基础薄弱的情况下,特别是从集装箱化的角度(出口原材料的性质,很少使用集装箱运输工业品),拉动过境运输变得至关重要。但是,北欧(通过欧亚和穿越俄罗斯)的位置优势和竞争优势,刺激着跨里海国际运输路线沿线国家发展了子午线方向。

结论

国际运输走廊是统一空间的最重要的经济和政治手段。同时，国际运输走廊的目标不仅是开发过境或运输和物流潜力，而且是通过发展过境所实现的协同效应和乘数效应，有利于实现经济发展目标的溢出效应，增加领土和地区之间的联系或政治合理性。

对于欧亚空间来说，由于大陆形势的挑战，国际运输走廊至关重要。同样，大陆性决定了铁路运输在欧亚空间“组装”中的关键作用。同时，从理论上讲，巨大的潜力与纬度和经向国际运输走廊的共轭以及交通走廊的发展与国家发展计划之间的相关性有关。为了实现可持续性和对国际运输走廊发展的承诺，将过境目标与欧亚经济联盟计划以及各国的国家发展优先事项联系起来很重要。

这项工作的目的是研究东西方走廊内的纬度路线，以欧盟和中国为最终收货人。分析表明，在东部，西部和中部，走廊分为不同程度的制度化路线。同时，在中国-欧盟-中国大陆过境发展中的关键作用是通过哈萨克斯坦，俄罗斯和白俄罗斯的欧亚路线。

如果在东部，由于北部路线（欧亚航线和俄罗斯航线）都有不同的货运基地并共存，因此在中部和西部地区，他们面临着替代路线带来的压力。同时，最终的收货人追求多样化，以及旨在争取他们迅速发展的欧亚过境的一部分的区域参与者，都刺激了替代路线的发展。

尽管存在挑战，但欧亚路线比其竞争对手具有客观优势。跨里海航线由于其地理位置，对货运基地的限制以及基础设施中的“瓶颈”，只能占据欧亚过境运输的一部分，这些运输主要集中在地中海和黑海地区的国家。