

跨里海国际运输走廊建设的进展、挑战与思考

高 琨

[内容摘要] 跨里海国际运输走廊起自中国,贯穿哈萨克斯坦、里海、南高加索地区,沿陆路到土耳其,或经黑海延伸至欧洲其他地区。2022年乌克兰危机升级以来,跨里海走廊的货运量迅速增长,跨里海走廊成为亚欧铁路网通道北线的替代路线之一。预计到2030年,沿跨里海走廊通过里海的货运量将增至2021年的3倍,达到1100万吨。中国参与跨里海走廊建设,有助于共建“一带一路”高质量发展,规避亚欧大陆地缘政治冲突引发的地缘经济风险,实现中欧铁路通道北、中、南线的均衡和多样化发展。同时,跨里海走廊建设也面临运输能力偏低导致货物延误、铁路和港口等基础设施相对落后、里海气候变化时常导致货运中断以及相关利益方的态度差异等挑战。中国和沿线国家可以从提升跨里海走廊沿线多式联运的物流效率、加强沿线铁路电气化和港口运输能力建设、共同应对里海气候变化影响和带动沿线地区经济社会发展等方面推进跨里海走廊建设。

[关键词] 跨里海国际运输走廊 建设进展 面临挑战 共建“一带一路”

[作者简介] 高琨,上海理工大学外语学院讲师

[中图分类号]F511 **[文献标识码]**A **[文章编号]**2095-5715(2024)05-0024-19

2023年10月18日,中国国家主席习近平在第三届“一带一路”国际合作高峰论坛开幕式上发表主旨演讲,指出:“中方将加快推进中欧班列高质量发展,参与跨里海国际运输走廊建设,办好中欧班列国际合作论坛,会同各方搭建以铁

路、公路直达运输为支撑的亚欧大陆物流新通道。”^①跨里海国际运输走廊(简称“跨里海走廊”)成为构建“一带一路”立体互联互通网络的重要组成部分。跨里海走廊起自中国,贯穿哈萨克斯坦、里海、南高加索地区,沿陆路到土耳其或经黑海延伸至欧洲其他地区。跨里海走廊在国际语境中也经常被称为“中间走廊”或“中线”。本文将对跨里海走廊建设的进展、对中国经济的影响以及中国参与跨里海走廊建设面临的挑战等问题进行分析,提出中国和沿线国家共同推进跨里海走廊建设的思考。

一、跨里海走廊构想及建设进展

20世纪90年代,欧盟、中亚国家和南高加索国家已开始探索建设跨里海走廊的相关设想。2013年中国提出“一带一路”倡议后,国际社会对跨里海走廊建设的期待又开始升高。2015年,跨里海走廊开展了第一次试运营。2017年,跨里海走廊开始具备规模运输的能力。2022年乌克兰危机升级以来,跨里海走廊的货运量迅速增长,跨里海走廊成为亚欧铁路网通道北线的替代路线之一。

(一) 跨里海走廊设想的由来

跨里海走廊的相关设想可以追溯到20世纪90年代。1993年5月,欧盟与5个中亚国家和3个南高加索国家启动了“欧洲—高加索—亚洲交通走廊”项目(简称TRACECA),旨在建设一个欧洲—黑海—高加索—里海—中亚的西东向交通要道,欧盟为TRACECA项目提供技术支持。^②目前,TRACECA拥有13个成员国,包括亚美尼亚、阿塞拜疆、保加利亚、格鲁吉亚、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、摩尔多瓦、罗马尼亚、塔吉克斯坦、土耳其、土库曼斯坦、乌克兰和乌兹别克斯坦。^③但在欧盟提出TRACECA项目后,欧洲—黑海—高加索—里海—中亚的运输线路迟迟未能得到有效开发,背后原因在于里海和黑海国家缺乏完整的区域

^① 《习近平在第三届“一带一路”国际合作高峰论坛开幕式上的主旨演讲(全文)》, http://www.news.cn/politics/leaders/2023-10/18/c_1129922670.htm。

^② “TRACECA History,” <https://traceca-org.org/en/about-traceca/history-of-traceca/>。

^③ “TRACECA Member Countries,” <https://traceca-org.org/en/countries/>。

交通商业倡议、货物通关效率低下、运费成本核算困难、里海周边国家对航行权有争议、港口老旧和水深不足、铁路网涵盖范围有限等。^①

2008 年,土耳其提出了“丝绸之路倡议和商队驿站项目”,旨在对历史上的丝绸之路沿线国家简化和统一海关手续,从而为过境提供便利。^②

2013 年中国提出“一带一路”倡议后,国际社会对跨里海这条多式联运交通线路的期待又开始升高。土耳其、南高加索国家和中亚国家把“一带一路”经过的土耳其—高加索地区—里海—中亚—中国线路称之为“中间走廊”。比如,土耳其提出“跨里海东西中间走廊倡议”。^③土耳其希望通过“中间走廊”倡议,建立从土耳其出发,经过南高加索地区,渡过里海经过中亚抵达中国的运输通道。2013 年 11 月,哈萨克斯坦、阿塞拜疆和格鲁吉亚签署《建立跨里海国际运输路线发展协调委员会协议》。^④2014 年 2 月,跨里海国际运输路线发展协调委员会建立。2016 年 12 月,协调委员会成员国在跨里海国际运输路线发展协调委员会基础上成立了跨里海国际运输路线国际协会这一新的机构。跨里海国际运输路线国际协会总部设在哈萨克斯坦的首都阿斯塔纳。根据该协会官网公布的路线图,跨里海走廊起自中国,贯穿哈萨克斯坦、里海、阿塞拜疆、格鲁吉亚后,沿陆路到土耳其或经黑海延伸至欧洲其他地区。^⑤

(二) 跨里海走廊建设的进展

2015 年 8 月,由中国发车的首趟实验集装箱列车经哈萨克斯坦阿克套港,由

① 侍建宇:《“中间走廊”:乌克兰战争下的中国与欧盟交会处》, <https://indsr.org.tw/respublicationcon?uid=12&resid=1946&pid=3885>。

② Wang Xu, “Ankara Working Closely with Beijing to Expand Ties: Turkish Ambassador,” http://www.china-daily.com.cn/china/2015-11/13/content_22447146.htm; Umut Ergunsü, “China’s New Silk Road Initiative Attracts Turkey’s Attention,” <https://www.hurriyetdailynews.com/chinas-new-silk-road-initiative-attracts-turkeys-attention-78523>; Mehmet Ali Koçakoğlu, “Belt and Road Initiative and Turkey China Relationships through Soft Power Concept,” *International Journal of Society Researches*, Vol. 18, 2021, p. 763.

③ John Calabrese, “Setting the Middle Corridor on Track,” <https://www.mei.edu/publications/setting-middle-corridor-track>; Turkish Ministry of Foreign Affairs, “Türkiye’s Multilateral Transportation Policy,” https://www.mfa.gov.tr/turkiye_s-multilateral-transportation-policy.en.mfa.

④ “About the Association: History,” <https://middlecorridor.com/en/about-the-association/history-en>.

⑤ “About the Association: Route,” <https://middlecorridor.com/en/route>.

跨里海运输通道抵达阿塞拜疆巴库港。^①这是跨里海走廊的第一次试运营。2017年10月,连接阿塞拜疆、格鲁吉亚和土耳其三国的巴库—第比利斯—卡尔斯跨里海铁路开通,跨里海走廊开始具备规模运输的能力。

2020年4月,中国西安至土耳其伊兹米特的集装箱班列经哈萨克斯坦,完成跨里海走廊首次正式通行。^②2020年12月,首列“土耳其·伊斯坦布尔—中国·西安”中欧班列成功开行,该中欧班列从土耳其伊斯坦布尔出发,穿越伊斯坦布尔马尔马拉海底隧道以及波斯普鲁斯海峡,经过巴库—第比利斯—卡尔斯铁路,沿里海“中间走廊”行驶,经过阿塞拜疆和哈萨克斯坦,在霍尔果斯口岸入境中国,行程12天。^③2022年4月,中欧班列“长安号”跨里海、黑海班列成功探索开行,该班列采用“铁—海—铁”多式联运,从西安出发,跨里海和黑海,再经过罗马尼亚康斯坦察到达德国曼海姆。^④

2022年11月,哈萨克斯坦、阿塞拜疆、格鲁吉亚和土耳其签署《2022~2027年发展跨里海国际运输通道并同时消除瓶颈的发展路线图》。^⑤四国外交部、交通部审议了一系列通过升级运营条件来加速通道发展的措施,并阐述了加强里海—黑海地区合作的具体步骤。签署的发展路线图文件制定了四国商定的工作原则,还包含了具有精确参数、实施期限和明确责任划分的具体项目。

2023年6月,阿塞拜疆、哈萨克斯坦和格鲁吉亚决定建立一个联合物流公司。该公司将负责统一跨里海运输走廊沿线的关税和货物规则,解决因规则 and 标准不统一带来的挑战。2023年10月,上述三国铁路公司达成协议,将共同成立一家名为“中间走廊多式联运”的货运公司。^⑥“中间走廊多式联运”货运公司将

① “First Test Container Train Arrives in Baku on Shikhezi-Dostik-Aktau-Alat Route,” https://azertag.az/en/xeber/first_test_container_train_arrives_in_baku_on_shikhezi_dostik_aktau_alat_route_video-875220.

② 《跨里海国际运输走廊集装箱班列正式开行》, https://cn.inform.kz/news/article_a3638580/。

③ 杨晓梅:《首列“伊斯坦布尔—西安”中欧班列开行》, http://m.xinhuanet.com/sn/2020-12/24/c_1126900396.htm。

④ 崔春华:《中欧班列长安号跨里海、黑海班列首发》, https://esb.sxdaily.com.cn/pc/content/202204/14/content_780668.html。

⑤ “Ministers of Four States Discussed the Development of TITM,” <https://middlecorridor.com/en/press-center/news/ministers-of-four-states-discussed-the-development-of-titm>.

⑥ “The Logistics Company Middle Corridor Multimodal,” <https://www.railway.supply/en/the-logistics-company-middle-corridor-multimodal/>.

提供一站式货运服务,保证交货时间,并向中国—欧洲和土耳其—中国方向发展多式联运的协调政策。

根据跨里海国际运输路线国际协会官网数据,2022 年通过跨里海走廊的货运量是 148.5 万吨,比 2021 年增加 153%;2023 年通过跨里海走廊的货运量为 276.4 万吨,比 2022 年增加 86% (见图 1)。^① 2024 年 1 月至 2 月,通过跨里海走廊的货运量达到 54 万吨,与 2023 年同期相比增长 25%。^②

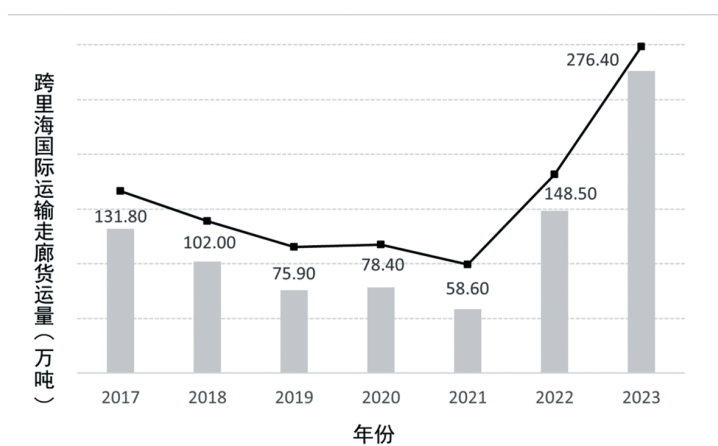


图 1 2017 ~ 2023 年跨里海国际运输走廊货运量变化

资料来源:TITR Association, “Trans-Caspian International Transport Route,” <https://middlecorridor.com/ch>。

世界银行预计,和 2021 年相比,2030 年沿“中间走廊”通过里海的货运量预期将增至 3 倍(增加 209%),达到 1100 万吨(见图 2)。2030 年,通过里海的贸易将占“中间走廊”沿线国家的 60%,这个比例和 2021 年相比上升 40%。^③

① “Trans-Caspian International Transport Route,” <https://middlecorridor.com/ch>.

② “Transport and Logistics Cooperation: Kazakhstan and Azerbaijan are Strategic Partners,” <https://www.newscentralasia.net/2024/03/13/transport-and-logistics-cooperation-kazakhstan-and-azerbaijan-are-strategic-partners/>.

③ “Middle Trade and Transport Corridor: Policies and Investments to Triple Freight Volumes and Halve Travel Time by 2030,” <https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/7e6a216e-eb56-4783-ba1b-b7621abddcd9/content>, pp. 6 ~ 7.

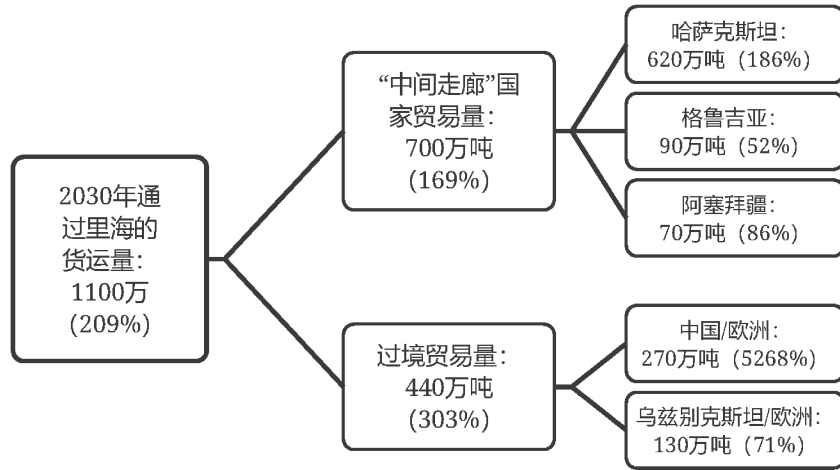


图2 2030年沿“中间走廊”通过里海的货运量增长预期

资料来源：“Middle Trade and Transport Corridor: Policies and Investments to Triple Freight Volumes and Halve Travel Time by 2030,” <https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/7e6a216e-eb56-4783-ba1b-b7621abddcd9/content>, p. 7。

备注：图中“()”内的百分比数字表示2021年到2030年的增长率。世界银行和跨里海国际运输路线国际协会对跨里海走廊货运量的统计口径有差别，导致统计数据存在区别。

二、中国对跨里海走廊建设的态度及对中国经济的影响

相关国家提出跨里海走廊设想后，希望与中国合作建设该走廊。中国提出的共建“一带一路”倡议也蕴含着对接跨里海走廊的可能空间。2022年后，中国开始支持跨里海走廊建设。中国参与跨里海走廊建设，有助于共建“一带一路”高质量发展，规避亚欧大陆地缘政治冲突引发的地缘经济风险，实现中欧铁路通道北、中、南线的均衡和多样化发展。

(一) 中国对跨里海走廊建设的态度从审慎转为支持

2022年前中国对跨里海走廊建设持审慎态度。通过检索《人民日报》图文数据库，笔者发现2022年之前的《人民日报》报道中仅5处提及“跨里海”通道/走廊。其中，2处(2019年4月、2019年9月)为阿塞拜疆领导人与中国领导人会见

时希望与中方合作建设跨里海国际运输通道,中方未直接回应。^①2022年之前,中国之所以对跨里海走廊持审慎态度,主要有以下三方面考虑:一是照顾俄罗斯在南高加索地区的利益。俄罗斯把南高加索视为自己的影响力范围,迄今仍在亚美尼亚保留1处军事基地(俄罗斯第102号军事基地),在格鲁吉亚保留2处军事基地(位于南奥塞梯的俄罗斯第4号军事基地和位于古达乌塔的第7号军事基地)。二是南高加索三国当时的局势不稳。阿塞拜疆和亚美尼亚因纳卡地区归属问题不时爆发武装冲突,格鲁吉亚国内精英中的亲俄派和亲西方派摇摆不定。三是中国在2022年前对跨里海走廊的经济价值和通行时长存在疑虑。因此,中国在2022年前对跨里海走廊建设并未表现出明显的兴趣。

2022年后,中国对跨里海走廊建设的态度转为支持。《人民日报》图文数据库显示,2022年至2024年4月,《人民日报》报道中18处提及跨里海走廊。2022年6月,外交部长王毅在会见哈萨克斯坦总统托卡耶夫时提出中方愿同哈方“加快跨里海国际运输走廊可行性研究”。^②2023年5月的《中国—中亚峰会西安宣言》提到加快推进跨里海运输线路建设。^③2023年10月中国在第三届“一带一路”国际合作高峰论坛上表示将参与跨里海国际运输走廊建设。中国对跨里海走廊建设转为支持态度的原因主要包括:其一,规避2022年3月乌克兰危机升级引发的地缘经济风险;其二,2022年以来南高加索地区局势趋稳,俄罗斯与格鲁吉亚两国开展了谨慎的和解,阿塞拜疆和亚美尼亚两国也正在商讨签署和平协议草案;其三,跨里海走廊的经济价值开始展现。

(二) 跨里海走廊建设对中国经济的影响

第一,跨里海走廊建设有助于推动共建“一带一路”高质量发展。在2023年10月的第三届“一带一路”国际合作高峰论坛上,习近平主席宣布:“中方将加快推进中欧班列高质量发展,参与跨里海国际运输走廊建设,办好中欧班列国际合

① 《习近平分别会见出席第二届“一带一路”国际合作高峰论坛的部分国家领导人和国际组织负责人》,《人民日报》2019年4月25日,第1版;《栗战书对阿塞拜疆进行正式友好访问》,《人民日报》2019年9月22日,第3版。

② 《哈萨克斯坦总统托卡耶夫会见王毅》,《人民日报》2022年6月8日,第3版。

③ 《中国—中亚峰会西安宣言(全文)》, https://www.mfa.gov.cn/ziliao_674904/1179_674909/202305/t20230519_11080194.shtml。

作论坛,会同各方搭建以铁路、公路直达运输为支撑的亚欧大陆物流新通道。”^①参与跨里海走廊建设是中国支持高质量共建“一带一路”的重要组成部分。一方面,“一带一路”倡议包容跨里海走廊建设,并且能够与欧盟提出的“欧洲—高加索—亚洲交通走廊”项目、土耳其提出的“跨里海东西中间走廊倡议”、哈萨克斯坦提出的“光明大道”等对接。另一方面,跨里海走廊建设是对高质量共建“一带一路”合作路径的诠释。这体现在基础设施“硬联通”和规则标准“软联通”上。中国参与跨里海走廊建设,不仅将推进该走廊沿线的港口和铁路基础设施建设,而且将有力促进该走廊多式联运的制度规范建设。

第二,跨里海走廊建设有助于中国规避亚欧大陆地缘政治冲突引发的地缘经济风险。近年来,亚欧大陆地缘政治发生了重大变化,乌克兰危机、苏伊士运河危机、以哈冲突和红海危机带来了地缘经济风险。2022年乌克兰危机升级以来,欧盟各国对俄罗斯实施经济制裁。亚欧铁路网通道北线是在俄欧经济相互依存条件下开通的,如果俄欧经济纽带被切断,则北线失去存在的基本经济条件。欧盟制裁俄罗斯货运代理商在欧盟的业务,禁止其成员国卡车进入俄罗斯。^②各国企业出于规避多重风险的考虑,有意识地避免选择途经俄罗斯的中欧班列运输。中欧班列经俄罗斯进入欧洲的物流通道及运输服务安全的不确定性大增。北溪管线被炸导致欧俄能源管道连接中断,预示着亚欧铁路网北线可能面临同样的危险。^③俄罗斯在美欧严厉的制裁下,为筹集资金,大幅提高过境运费。过境俄罗斯的航空、公路和铁路运输费用大幅上升,俄罗斯出口商品成本中的运费占比由乌克兰危机前的5%~30%暴涨到50~60%。^④跨里海走廊与俄罗斯领土没有交集,线路所经由的国家政治自主,经济运行总体情况良好,较少受亚欧大陆地缘政治冲突的直接影响,这有助于中国规避地缘经济风险。

第三,跨里海走廊建设有助于实现中欧铁路通道北、中、南三线的均衡和多

① 习近平:《建设开放包容、互联互通、共同发展的世界》,《人民日报》2023年10月19日,第2版。

② Woldemar Walter, “Challenges and Opportunities of the Middle Corridor,” <https://www.german-economic-team.com/en/newsletter/challenges-and-opportunities-of-the-middle-corridor/>.

③ 复旦大学一带一路及全球治理研究院:《中欧综合运输通道的地缘政治因素研究》,2023年11月,第7页。

④ 复旦大学一带一路及全球治理研究院:《中欧综合运输通道的地缘政治因素研究》,2023年11月,第21页。

样化发展。亚欧铁路网由三条干线及其多条支线构成。三条干线分别是中国出境主要途经俄罗斯进入欧洲的北线、中国出境中亚经里海进入南高加索抵达欧洲的中线、中国出境中亚进入伊朗和土耳其转入欧洲的南线。中线就是本文所称的跨里海走廊。贯通中线和南线是亚欧铁路网通道的多样化发展趋势。由于部分中欧班列线路受到乌克兰危机的影响,绕道中线或南线就成为中欧班列规避美欧制裁风险的重要选择。中线和南线运量出现显著增长。当前亚欧铁路网通道进入重组的过渡期,若要实现整体贯通至少需要 5 年时间。跨里海走廊里海—高加索通道建设需要 3~5 年时间。南线的中吉乌线需要 6~8 年时间修通,土耳其和伊朗之间基础配套和地缘政治稳定需较长时间,阿富汗和中巴经济走廊与伊朗相联结需更长时间。如北线、中线、南线三条线路 5~10 年内顺利通行,则为亚欧铁路网通道的最理想前景。如 5~10 年内三条线路中两条保持通畅,则亚欧铁路网通道总体保持正常状态;如三条线路都不畅通甚至停运,则亚欧铁路网通道陷入危机。^①

三、中国参与跨里海走廊建设面临的挑战

欧盟、土耳其、阿塞拜疆、哈萨克斯坦等沿线国家欢迎中国参与跨里海走廊建设。为了让该走廊建设行稳致远,我们需要清醒地认识到该走廊建设面临的挑战,这包括运输能力偏低导致货物延误,铁路和港口等基础设施相对落后,里海气候变化时常导致货运中断,相关利益方的态度影响跨里海走廊升级建设等。

(一) 运输能力偏低导致货物延误

跨里海走廊目前的运输能力和物流效率偏低,导致货物延误的问题突出。2021 年,跨里海走廊运输能力仅为北线运输能力的 5%。^②货运量增长和交通拥堵已经导致货运时间延长到 40 天,在某些情况下,货运时间甚至更长。跨里海走

^① 复旦大学一带一路及全球治理研究院:《中欧综合运输通道的地缘政治因素研究》,2023 年 11 月,第 2 页。

^② Woldemar Walter, "Challenges and Opportunities of the Middle Corridor," <https://www.german-economic-team.com/en/newsletter/challenges-and-opportunities-of-the-middle-corridor/>.

廊的相关延迟将可能抵消其相对于海运的时间优势。^①以下因素影响了跨里海走廊运输能力,比如缺少船舶或铁路车辆、交通拥堵或基础设施不足、铁路车辆交接时间长、管制程序(包括海关)、文件问题(数字化不足)等(见表1)。里海东岸的阿克套港、库雷克港与里海西岸的巴库港、阿拉特港,都存在船舶数量不足的问题。阿塞拜疆和格鲁吉亚缺乏机车和货车。此外,该跨里海走廊缺乏负责从起点至终点的货物运输公司,“铁—海—铁”交接和转换中各有不同的货运公司,导致时间被浪费在了交接和转运中。^②未来跨里海走廊货运量的增加对其运输能力和物流效率提出了更高的要求,而升级和改造走廊则需要大额的资金支持。根据欧洲复兴开发银行的估计,走廊基础设施现代化的直接投资需求约为35亿欧元。^③

表1 受访者认为沿跨里海走廊货运延误的主要原因

过境口岸	延误原因(“+”表示受访者在开放问题中提及,“++”表示受访者在开放问题中多次提及)					
	缺少船舶或铁路车辆	交通拥堵或基础设施不足,铁路车辆交接时间长	管制程序(包括海关)	文件问题(数字化不足)	治理问题(腐败、垄断)	中国的产能短缺
中国—哈萨克斯坦:多斯特克—阿拉山口(铁路)		+	+			+
中国—哈萨克斯坦:霍尔果斯—阿尔滕科尔(铁路)				+		+
阿克套港	++	+	+		+	
库雷克港	++			++	++	
巴库港/阿拉特港	++	+			+	
阿塞拜疆—格鲁吉亚:贝尤凯希克—加尔达巴尼(铁路)		+	+	+		

① Woldemar Walter, “Challenges and Opportunities of the Middle Corridor,” <https://www.german-economic-team.com/en/newsletter/challenges-and-opportunities-of-the-middle-corridor/>.

② “Middle Trade and Transport Corridor: Policies and Investments to Triple Freight Volumes and Halve Travel Time by 2030,” <https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/7e6a216e-eb56-4783-ba1b-b7621abddcd9/content>, pp. 8~9.

③ “EBRD Researches Sustainable Transport Connections between Central Asia and Europe,” <https://www.ebrd.com/news/2022/ebrd-researches-sustainable-transport-connections-between-central-asia-and-europe-.html>.

(续表)

过境口岸	延误原因(“+”表示受访者在开放问题中提及,“++”表示受访者在开放问题中多次提及)					
	缺少船舶或铁路车辆	交通拥堵或基础设施不足,铁路车辆交接时间长	管制程序(包括海关)	文件问题(数字化不足)	治理问题(腐败、垄断)	中国的产能短缺
波季港	+	+		+		
巴塔米港	+	+		+		
格鲁吉亚—土耳其:卡萨吉—彻尔德尔/阿克塔什(铁路)		+	+			
伊斯坦布尔港	+	+		+		

资料来源:“Middle Trade and Transport Corridor: Policies and Investments to Triple Freight Volumes and Halve Travel Time by 2030,” <https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/7e6a216e-eb56-4783-ba1b-b7621abddcd9/content>, p. 41。

(二) 铁路和港口等基础设施相对落后

跨里海走廊沿线部分国家的铁路电气化水平较低,成为运力瓶颈。跨里海走廊的哈萨克斯坦段东接中国,从中哈边境向西有两条主要铁路线,即多斯特克—莫伊恩特和阿尔滕科尔—阿拉木图—奇姆肯特。这两条铁路线在萨克萨乌尔斯卡亚交汇,随后通往靠近阿克套的里海港口。但需要指出的是,跨里海走廊的哈萨克斯坦段大部分铁路都没有实现电气化,仅有阿拉木图—奇姆肯特段和莫伊恩特至萨克萨乌尔斯卡亚之间的一小段实现了电气化。^①

当前,跨里海走廊沿线的港口和海运能力也都构成了运输瓶颈(见表2)。里海沿岸的阿克套港和阿拉特港都存在集装箱通过缓慢、通关停留时间过长的问题。集装箱在阿克套港的平均滞留时间为5至12天,且不含堆场滞留时间和等船时间。货物在阿拉特港堆场的平均滞留时间高达25天,滞留时间从10天到

^① “Middle Trade and Transport Corridor: Policies and Investments to Triple Freight Volumes and Halve Travel Time by 2030,” <https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/7e6a216e-eb56-4783-ba1b-b7621abddcd9/content>, p. 46.

46 天不等,这一滞留时间占走廊平均运输时间的 70%。^①里海的水位下降,也降低了通行港口的船舶吃水深度。黑海沿岸的波季港航道淤积率高,港口入口狭窄(仅 50 米),通航条件恶劣。在集装箱容量方面,航运公司的海运能力偏低,尤其在当前规划中的港口项目实施之后更是如此。在跨里海走廊沿线,航运公司仅能提供港口容量的 30% 至 40% 的海运能力。^②

表 2 跨里海走廊沿线主要港口存在的问题

类别	阿克套港	阿拉特港	波季港
组织制度问题	集装箱通过缓慢 与新公私合营码头在同一港口竞争,导致更长时间的船舶呼叫(双重呼叫)	集装箱通过缓慢 与霍夫桑集装箱码头进行本地竞争	政府对港口运营方马士基集装箱码头公司的港口收费缺乏控制
自然条件限制	里海水位下降,减少船舶允许吃水深度 风对引航道航行条件的影响	里海水位下降,减少船舶允许吃水深度 风对引航道航行条件的影响	航道淤积率高 港口入口狭窄(仅 50 米)和航道通航条件恶劣
港口运营问题	1-2-3 泊位的泊位和附近的货物类型混乱 缓慢的船岸装卸作业 火车集装箱作业缓慢 港口、哈萨克国家铁路、海关和航运公司之间缺乏顺畅的沟通和协调 耗时的海关检查	港口利益相关者之间缺乏顺畅的沟通 耗时的海关检查 多功能码头的船岸装卸缓慢	港口与公路连接不畅 港口和火车站之间的连接不畅 港口、铁路公司、海关和货运代理之间缺乏顺畅的沟通和协调
关税问题	通关停留时间过长	通关停留时间过长	—

资料来源:“Middle Trade and Transport Corridor: Policies and Investments to Triple Freight Volumes and Halve Travel Time by 2030,” <https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/7e6a216e-eb56-4783-ba1b-b7621abddcd9/content>, p. 46。

(三) 里海气候变化时常导致货运中断

里海是位于欧洲与亚洲之间的一个咸水湖,面积超过 37 万平方公里。里海

^① “Middle Trade and Transport Corridor: Policies and Investments to Triple Freight Volumes and Halve Travel Time by 2030,” <https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/7e6a216e-eb56-4783-ba1b-b7621abddcd9/content>, pp. 41 ~ 46.

^② Ibid., p. 41.

北部属于温带大陆性气候带,而中部和南部的大部分地区则位于温热带。里海受到多种气候影响,其西部气候温和,东部则为干燥的沙漠气候,西南部则受到副热带气候的影响,从而造成多变的气候。里海冬天的天气不稳定,气温变化较大,尤其是里海中部风大浪高,会影响通航。每年 12 月至翌年 4 月,里海北部常有结冰现象,每到 1 月里海北部通常会完全结冰。在异常寒冷的年份,冰块会沿着里海西海岸往南漂浮到阿塞拜疆的阿普歇伦半岛地区,^①结冰和浮冰会影响里海北部的通航。自 20 世纪 90 年代中期以来,里海水位每年下降约 7 厘米,到目前已下降超过 1.5 米,且下降仍在继续,速度仍在加快。到 21 世纪末,里海水位最少下降 9 米,最多可能下降 18 米。^②里海水位下降的主要原因是伏尔加河和乌拉尔河的水量减少、冬季降雪减少、能源生产导致的用水需求增加等。里海水位下降会影响通航和贸易,尤其是水位较浅的北部和东南部边缘受到的影响更大。

(四) 相关利益方的态度差异影响跨里海走廊升级建设

以土耳其、哈萨克斯坦、阿塞拜疆、格鲁吉亚为代表的沿线国家持积极支持态度,这些国家都希望能够在走廊建设过程中获得新发展机遇。2017 年 11 月,土耳其与相关国家签署《土耳其—格鲁吉亚—阿塞拜疆—土库曼斯坦—阿富汗交通走廊协定》(又称《青金石协定》),以推动阿富汗这一陆锁国通过跨里海走廊连通黑海和地中海。2022 年 6 月,土耳其与阿塞拜疆、哈萨克斯坦共同成立了跨里海东西走廊工作组,从组织机制上推动跨里海走廊建设。2023 年 10 月,哈萨克斯坦、阿塞拜疆、格鲁吉亚三国铁路公司将共同成立一家名为“中间走廊多式联运”的货运公司。2013 年 11 月,哈萨克斯坦、阿塞拜疆、格鲁吉亚与土耳其签署《建立跨里海国际运输路线协调委员会协议》。

欧盟从发展其“全球门户”倡议的视角出发,大力支持跨里海走廊建设。2021 年 12 月,欧盟正式公布“全球门户”倡议,预计将在 2027 年前投入 3000 亿欧元资金,协助发展中国家兴建基础设施。在俄乌冲突升级和欧盟制裁俄罗斯

^① “Caspian Sea,” <https://www.britannica.com/place/Caspian-Sea/Geology#ref48068>.

^② Frank Wesselingh and Matteo Lattuada, “The Caspian Sea is Set to Fall by 9 Metres or More This Century—An Ecocide is Imminent,” <https://theconversation.com/the-caspian-sea-is-set-to-fall-by-9-metres-or-more-this-century-an-ecocide-is-imminent-152229>.

的背景下,欧盟迫切需要寻找一条可靠且高效的贸易替代线路,以快速连接中亚和中国。欧盟希望把通过跨里海走廊连接欧洲和中亚的货运时间缩短到 15 天内。2024 年 1 月,欧盟和国际金融机构承诺 100 亿欧元支持和投资跨里海走廊,^①这其中包括正在进行的和计划的投资,以在短期内调动资金发展中亚交通互联互通。作为欧盟支持的一部分,欧洲投资银行和哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、乌兹别克斯坦签署了一项总额 14.7 亿欧元贷款的备忘录,欧盟委员会将为这笔贷款提供担保。^②欧洲复兴开发银行也和哈萨克斯坦签订了一项备忘录,以引导 15 亿欧元资金进入中亚地区拟建设的交通互联互通项目中。

俄罗斯对跨里海走廊的态度复杂。从短期来看,跨里海走廊建设对俄罗斯利大于弊,因为这是一条能够规避西方制裁的运输通道,让俄罗斯以及伊朗能够获得一些限制性物资。但从长期来看,这条通道会削弱俄罗斯对中亚国家的控制,这是其不愿意看到的结果。^③特别是 2022 年乌克兰危机升级以来,哈萨克斯坦、阿塞拜疆、格鲁吉亚等里海地区国家认为俄罗斯不再是一个“可靠的合作伙伴”,这些国家与俄罗斯保持距离的态势愈加明显。^④里海地区国家与土耳其、欧盟等密切合作,加快推进跨里海走廊建设,试图从一定程度上替代俄罗斯的北线方案。由于中亚国家、南高加索国家是苏联的加盟共和国成员,被俄罗斯视为其传统影响力范围。随着跨里海走廊建设的推进,俄罗斯对中亚国家和南高加索国家的控制力将面临来自土耳其和欧盟的激烈竞争。

相关利益方的不同态度会对跨里海走廊升级建设产生复杂影响。俄罗斯并不愿意看到跨里海走廊未来取代北线,因为俄罗斯在 2022 年之前已从亚欧铁路

① “Global Gateway: EU and Central Asian Countries Agree on Building Blocks to Develop the Trans-Caspian Transport Corridor,” https://international-partnerships.ec.europa.eu/news-and-events/news/global-gateway-eu-and-central-asian-countries-agree-building-blocks-develop-trans-caspian-transport-2024-01-30_en.

② “Global Gateway: 10 Billion Commitment to Invest in Trans Caspian Transport Corridor Connecting Europe and Central Asia Announced at Investors Forum,” https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_24_501.

③ 肖斌、刘聪:《跨里海国际运输走廊能成为亚欧大陆新通道吗》,《世界知识》2023 年第 23 期,第 42 ~ 44 页。

④ Meray Ozat and Haley Nelson, “The Middle Corridor: The Beginning of the End for Russia’s Northern Corridor?” <https://www.caspianpolicy.org/research/energy-and-economy-program-eeep/the-middle-corridor-the-beginning-of-the-end-for-russias-northern-corridor>.

网北线中获得大量经济收益。哈萨克斯坦积极支持跨里海走廊建设,但对中吉乌铁路建设的态度并不积极。对哈萨克斯坦而言,中吉乌铁路建成后,一部分从中国新疆出境的货物会改走中吉乌线,导致经过哈萨克斯坦的货运量相对减少。

四、中国和沿线国家推进跨里海走廊建设的思考

为了应对上述四方面挑战,实现亚欧大通道多条走廊的均衡和多样化发展,中国和沿线国家共同推进跨里海走廊建设应当提升跨里海走廊沿线多式联运的物流效率、加强跨里海走廊沿线铁路电气化和港口运输能力建设、共同应对里海气候变化的影响以及带动跨里海走廊沿线地区的经济社会发展。

(一) 提升跨里海走廊沿线多式联运的物流效率

建立单一的跨里海走廊多式联运货运公司。2023 年 10 月,哈萨克斯坦、阿塞拜疆、格鲁吉亚三国铁路公司共同成立“中间走廊多式联运”货运公司,但目前还不确定这家公司是否负责从起点至终点的货物运输经营。因此,建立单一的多式联运货运公司,将能节省时间和增加发货人的信心。

中欧班列和中国铁路部门提升物流效率的经验可运用到跨里海走廊多式联运中。中欧班列已推行无纸化通关系统、多式联运电子提单、数字口岸系统等,有力提高了货物运输效率。跨里海走廊沿线国家需要实施数字化项目,比如在检查点和港口采用电子排队系统以减少在边境的等候时间,以及采用电子过境单据和建立区域物流平台等。^①中国铁路部门采用的海铁联运“一箱到底”的多式联运方式,也是提升运输效率的好办法。海铁联运是货物装载于集装箱,以铁路运输方式抵达海港,再将集装箱装运至远洋轮出海。“一箱到底”是指货物在铁路、海运、公路几种运输方式的接力中无需换箱开箱。2022 年 5 月,从广西崇左发货的 10 个白糖集装箱班列抵达广西钦州港,铁路部门与港口、海关、海事等部门多方协调,对集装箱班列采用“一箱到底”的运输方式,将近 9 个小时后,集装

^① Woldemar Walter, “Challenges and Opportunities of the Middle Corridor,” <https://www.german-economic-team.com/en/newsletter/challenges-and-opportunities-of-the-middle-corridor/>.

箱顺利搭乘上了海船。^①2023年8月,一批新能源汽车集装箱搭乘海铁联运班列,从江苏无锡西站铁路货场出发抵达上海港,然后装船出海,上海港的这一海铁联运“一箱到底”方式较传统流程节省15%的运输成本,时间缩短50%。^②

(二) 加强跨里海走廊沿线铁路电气化和港口运输能力建设

跨里海走廊沿线部分铁路线路需要加强电气化建设。土耳其正对伊斯坦布尔—保加利亚边境段的铁路进行电气化升级。哈萨克斯坦正推动多斯特克—莫伊恩特段铁路复线建设和电气化改造。哈萨克斯坦境内的扎里克至萨克萨屋鲁段为单线非电气化线路,目前时速很难超过10千米每小时;哈萨克斯坦境内的哲特根至阿拉木图段也是单线非电气化线路,目前已经满负荷运行,这些线路都急需电气化改造。通过这些举措,跨里海走廊的运力预计将增加五倍,可有力缓解运力瓶颈。

跨里海走廊沿线主要港口需要扩大容量和提升海运能力。哈萨克斯坦在里海的两个港口(阿克套港与库里克港)年吞吐量总计约为2400万吨。阿克套港南部的传统公共港口将扩建集装箱设施,以将港口吞吐量提升至每年21.5万标准箱。目前,阿克套港与巴库港之间的航运大约需7天往返,单程3.5天。哈萨克斯坦航运公司采取优化轮船发动机和螺旋桨举措,有望将阿克套至巴库航线提升至每年4.1万标准箱(单程),平均航程时间缩短为2天(单程)。巴库港口正在建设一个100万吨散装干粮吞吐能力的码头,同时将该码头的散装干肥料的吞吐能力提升到300万吨。为缓解波季港口的集装箱拥堵问题,马士基集装箱码头公司在波季港北部附近规划了港口扩建项目,以便未来能容纳1万个标准箱的集装箱船舶,并将年处理能力增至100万个标准箱。考虑到里海水位在逐年下降,沿岸国家需要了解关于港口疏浚、改善导航条件和评估新船舶可行性的信息。里海沿岸港口需要启动航道导航辅助设备、采用港口船舶交通管理、使用拖

^① 《铁路+海运+公路“一箱到底”多式联运提升运转效率》, https://content-static.cctvnews.cctv.com/snow-book/index.html?toc_style_id=feeds_default&share_to=wechat&item_id=4629769631025666800&track_id=6792B667-6996-4F67-AEED-CC70AE466883_674960714501。

^② 李晔:《海铁联运“一箱到底”:上海港打通出海新通道,较传统流程节省15%成本缩短50%》,《解放日报》2023年8月31日,第1版。

船以及引航程,从而提升港口和海运能力。

(三) 共同应对里海气候变化

共同应对里海气候变化,不仅是里海沿岸 5 国的事情,也是跨里海走廊沿线国家的共同事情。首先,里海沿岸 5 国需要采取共同环保手段来保护里海。2003 年 11 月,里海沿岸 5 国签署《保护里海海洋环境框架公约》,这是一个具有法律约束力的区域性海洋环境保护条约。《保护里海海洋环境框架公约》第 18 条第 3 款虽然提及“制定方案监测(里海)水质和水量”,^①但并未涉及如何协调各国河流汇入里海的水量。里海沿岸国家出于各自经济社会发展需要,在汇入里海的河流(如伏尔加河等)修建大坝截留水量,这是导致里海水位下降的主要原因之一。因此,沿岸国需要对汇入里海的河流水坝修建予以克制。其次,里海沿岸国可以考虑一项从黑海经亚速海引水到里海的运河升级项目。该运河升级项目可利用已有的长约 101 千米的伏尔加河—顿河运河。当然,该运河升级项目需要跨里海沿线国家的共同意愿和投资。再次,跨里海走廊沿线国家在参与能源、港口、铁路等项目时,要尽力降低能耗和多使用清洁能源等。总之,里海沿岸国家和跨里海走廊沿线国家需要共同努力,减少里海气候变化对航运和贸易的负面影响。

(四) 带动跨里海走廊沿线地区的经济社会发展

针对相关利益方态度的差异,可以采取推动跨里海走廊沿线地区经济社会发展这一更具包容性的做法。中国和沿线国家推进跨里海走廊建设将为本地区带来一系列积极的经济社会影响。首先,货运量增加将推动跨里海沿线国家基础设施的升级。为了容纳更多的货运量,公路、铁路、港口和物流设施需要升级和改造。基础设施升级不仅提高了交通运输的效率和能力,而且能够在建设施工阶段创造就业机会。另外,基础设施升级也会促进贸易发展和推动走廊沿线地区的经济增长。其次,货运量增加将刺激经济活动和地区发展。货物流动带动了对各种支持产业的需求,带来了就业机会和创收。货物流动增加能吸引商业和企业向交通枢纽聚集,促进工业区和贸易集群发展,培育经济多样化,并吸

^① “Framework Convention for the Protection of the Marine Environment of the Caspian Sea,” <https://tehranconvention.org/en/tc/text-convention>.

引投资。

跨里海走廊的发展有望让沿线三种类型的地方受益并让广泛的沿线地区受益。沿线三种类型的地方包括主要经济中心、网络节点和港口。^① 主要经济中心包括阿塞拜疆的巴库、沙马基、巴沙尔、甘巴拉、舍基；格鲁吉亚的第比利斯、鲁斯塔维、哥里；哈萨克斯坦的莫因特、扎提克、贝努。上述经济中心可以局部整合交通流量，开展货物多式联运，并提升地区经济活力。网络节点包括阿塞拜疆的叶夫拉克、甘贾；格鲁吉亚的卡舒利、库塔伊西；哈萨克斯坦的多斯特克、沙尔卡尔、阿雷斯。上述网络节点扮演着联通跨里海走廊和其他走廊的角色，有潜力为货物提供增值和交通模式转换的机会。港口包括阿塞拜疆的阿利亚特；格鲁吉亚的波季、巴统；哈萨克斯坦的阿克套、库里克。上述港口提供货物清关、分销等服务，扮演物流增值服务的核心角色。

五、结 语

20世纪90年代，相关国家和国际组织已开始探索跨里海走廊设想。2022年前，中国出于照顾俄罗斯在该地区利益、南高加索三国局势不稳、经济价值不明显等原因，对跨里海走廊建设持审慎态度。2022年后，中国出于规避乌克兰危机引发的地缘经济风险和考虑到南高加索地区局势趋稳、经济价值明显增强等原因，对跨里海走廊建设的态度从审慎转为支持。2023年5月《中国—中亚峰会西安宣言》和2023年10月习近平主席在第三届“一带一路”国际合作高峰论坛开幕式上的演讲，都明确表示中国参与跨里海走廊建设。对中国而言，参与跨里海走廊建设有助于推动共建“一带一路”高质量发展，规避亚欧大陆地缘政治冲突引发的地缘经济风险，有助于实现中欧铁路通道北、中、南线的均衡和多样化发展。

为了应对跨里海走廊运输能力偏低、基础设施落后、气候变化风险突出、相

^① “Middle Trade and Transport Corridor: Policies and Investments to Triple Freight Volumes and Halve Travel Time by 2030,” <https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/7e6a216e-eb56-4783-ba1b-b7621abdded9/content>, pp. 31 ~ 32.

关利益方态度差异等带来的挑战,中国和沿线国家需采取提升多式联运物流效率、加强沿线铁路电气化和港口运输能力建设和应对气候变化的措施,以带动沿线地区经济社会发展。

预期到 2030 年,跨里海走廊的货运量将增至 2021 年的 3 倍,达到 1100 万吨。这一展望基于以下考虑:一是乌克兰危机在未来 5 至 10 年仍将对亚欧大陆地缘政治产生重大影响。乌克兰与俄罗斯存在结构性矛盾,双方地缘政治冲突短期内无法解决。跨里海走廊沿线国家为了规避地缘政治冲突引发的地缘经济风险,会持续加大对跨里海走廊的建设力度。二是欧盟、中亚国家和南高加索国家为了打开中国市场,会积极投资跨里海走廊建设,实现欧洲与中国贸易量的持续增长。世界银行预测,2030 年中欧贸易量将增加 30%。^①这也启发中国需要在跨里海走廊建设中持续加深与欧盟等相关各方的利益融合。三是中国为了应对未来出现的更大地缘政治挑战也需要加大对跨里海走廊建设的参与。中国在 21 世纪中叶建成社会主义现代化强国的征程中,为了应对未来可能出现的更大地缘政治挑战,中国必须确保亚欧大陆交通线的畅通。跨里海走廊、中吉乌铁路、中巴经济走廊等的战略价值届时将更加凸显。总之,中国将以参与跨里海走廊建设为契机,更好地推动亚欧大陆的稳定与繁荣,为构建人类命运共同体做出中国的独特贡献。

^① “Middle Trade and Transport Corridor: Policies and Investments to Triple Freight Volumes and Halve Travel Time by 2030,” <https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/7e6a216e-eb56-4783-ba1b-b7621abdded9/content>, p. 6.