

INTERNATIONAL FINANCE

国际

□ 横跨欧亚大陆的集装箱运输：“一带一路”的成功案例

□ 增长的难题：新兴市场国家的发展困境和未来预期



横跨欧亚大陆的集装箱运输： “一带一路”的成功案例

欧亚大陆北部和中部的一些国家，包括其最大的经济体俄罗斯和哈萨克斯坦，都是“一带一路”的早期践行者。近年来，这些国家在多个方面积极参与“一带一路”建设，其中最重要表现的是投资与物流的增量。本文为跨欧亚集装箱运输的惊人增长提供了数据支撑和理论预测，并进一步阐释了其潜在原因和发展前景。



在21世纪10年代初，中国日益增长的政治经济影响力，带动了其对外经济策略的全新发展。2013年，习近平主席提出建设现代版的古丝绸之路，后被称为“一带一路”。在政策方面，中国提出全方位的对外经济政策，旨在经济上、财政上和政治上吸引其他国家。中国对“一带一路”倡议做出重要而可持续的政治承诺，并提供了强大的资金动力。这种实质性的参与在说服世界上100多个国家对中国及其“一带一路”倡议的认可方面起到了很大的作用。

欧亚大陆北部和中部的一些国家，包括其最大的经济体俄罗斯和哈萨克斯坦，都是“一带一路”的早期践行者。习主席在哈萨克斯坦访问期间首次提出共同构建“丝绸之路经济带”的宏伟倡议并非巧合。为了将“一带一路”倡议与欧亚经济联盟的对接合作推向整个欧亚大陆，2016年中俄两国元首签署《中华人民共和国和俄罗斯联邦联合声明》。近年来，这些国家在多个方面积极参与“一带一路”建设，其中最重要的是投资与物流的增量，而货物运输量的增加除了带来利润之外也有助于欧亚大陆区域互联互通。本文将重点介绍一个“故事”，这是一个典型的“一带一路”成功案例，尽管并非像现实生活中那样毫无保留。

横跨欧亚大陆的集装箱陆路运输

横跨欧亚大陆的陆路运输主要是一个关于“集装箱的故事”。集装箱运输实际上仍然是跨欧亚大陆陆运货物的唯一运输方式。集装箱的使用有利于货物的保存，保证了标准尺寸，降低了包装成本，加快了货物装卸，统一了运输单据，促进了货物运输流量。

从欧盟到中国的铁路集装箱运输量已从2010年的1300标准箱（相当于20英尺）开始激增，到2018年底，中欧双方过境集装箱运量达到34万标准箱。在此期间，交通流量以每年30%~100%的速度增长。

事实上，几乎所有的货物都是沿着两条路线运输的。第一条为欧亚中部走廊（中国-哈萨克斯坦-俄罗斯-欧洲，穿过哈萨克斯坦领土，然后到达俄罗斯，再到白罗斯，最后到波兰）。在哈萨克斯坦，有两个来自中国的入境点，即多斯特克（主要入境点）和霍尔果斯（交易量虽小，但仍在上升），路线总长度为7000~7500公里。与其他路线相比，它有许多优

势：一是能够使用单一的运输方式（例如只有铁路运输）；二是最少数量的海关清关点（只有两个，中国-哈萨克斯坦和俄罗斯、白罗斯-欧盟）；三是由于该路线已用于双向运输，所以该路线的“传统”运输功能非常重要；四是与欧洲其他国家航运价格相比更具竞争力。

第二条路线是欧亚大陆的北部，从中国东北方向直接通往俄罗斯，或间接穿过蒙古，然后穿过俄罗斯全境，沿西伯利亚大铁路进入白罗斯，最后进入波兰。这条走廊较长，但在商业上也颇具吸引力，因为它起源于中国东北，途经俄罗斯若干发展中的工业中心，并受益于其优惠的价格优势。

中国自2013年起提供交通补贴对推动跨欧亚大陆的集装箱运输至关重要。分析表明，2013年至2017年，中国-欧亚经济联盟-欧盟运输走廊的集装箱列车运输量平均每年翻一番，这在很大程度上要归功于中国对出口导向型铁路货运的补贴。经分析计算，笔者估计每个标准箱（相当于40英尺）的平均补贴为2500美元。另外，每标准箱的平均补贴仅占集装箱装运货物总价值的0.4%~0.5%，这个合理的费用有效促进了货物出口。

基于此，预计到2020年将会有大约50万个标准箱通过欧亚大陆北部和中部走廊运输。

亟须对相关政策和投融资机制等进行协调管理

如果有关国家都能将每40英尺集装箱的吞吐量关税降低1500美元（从5500~6000美元降至4000~4500美元），那么运输量可以增长到100万到130万标准箱。现实的情况是要求更高层次的国际经济合作，包括对运输基础设施进行投资（主要是辅助设施）。

但事实上，不需要通过大型项目来扩大中国-东盟-欧盟沿线陆路走廊的运输能力，并提高其相对于海上航线的竞争力。人们需要的不是“第二条跨西伯利亚铁路”，而是有选择地消除基础设施运输瓶颈：增加更多的铁路建设、新建铁路路段的电气化、机车的升级更新改造、购置特种机车车辆、改善过境的基础设施等。在俄罗斯修建一条东西走向的高速铁路将成为这一假设的显著例外，这个资本密集型项目主要针

对客运，虽然该项目理论上将减轻现有的货运压力，但其经济效益还有待进一步评估。

跨欧亚运输的效率也得益于有效的国际合作，无论是在基础设施建设（铁路、过境点、编组能力、车辆等）还是在技术法规的标准化，这两个方面的推进将有助于缩短交货时间和减少费用。然而仅靠中国的巨额补贴是不够的，也需要俄罗斯对其基础设施进行现代化改造（俄罗斯占该路线总长度的50%或更多），或者波兰加以支持（因为波兰有相关路线通往欧洲主要工业区）。目前，所有连接中国和欧盟国家的铁路都要经过欧亚经济联盟的国家，全程没有统一的运费。每个铁路公司都收取自己的运费，而这些运费的变化是不同步的。因此，没有任何一家铁路运营商在不超出其盈利范围的情况下，可以通过改变其运费来影响运费总额。只有在所有交易方都对该项目进行投资并进行协商的情况下，才能激发铁路集装箱运输的最大潜力。

要充分发挥跨欧亚运输走廊的潜力，除了中国作为“一带一路”倡议的主要推动者之外，也需要欧亚大陆西部、北部和中部国家协同努力。这其中有几个相互关联的任务：一是增加集装箱的陆路运输；二是消除运输和物流基础设施瓶颈，推动欧亚内陆地区（俄罗斯乌拉尔和西伯利亚、中亚和中国西部省份）的发展；三是为这些地区创造新的出口机会，并确保它们参与全球经济发展。

因此，需要在各个层次以及各个参与者之间进行统筹安排。例如，需要做更多的工作来使欧亚国家的规范性文件和技术法规（各类货物运输规则、铁路车辆运行参数、环境标准等）标准化。为了确保监管的一致性[托运票据CIM（国际铁路货物运输公约）/SMGS（国际铁路货物联合运输协定）、边境口岸的正常运作等]，应保证交通部门、铁路部门和主要行业国际工作组的工作协调性。

发展融资

尽管中国为“一带一路”基础设施融资做了大量而艰难的工作，但跨欧亚集装箱运输的一个有趣特点是，到目前为止，沿线国家（俄罗斯、哈萨克斯坦和白罗斯）只是利用了自己的财政资源对铁路进行了升级。这种情况在未来很可能发生改变，中国的融资普

遍受到各方欢迎，特别是对于急需资金的高速铁路建设。此外，国家和多边开发银行也应参与其中，它们将通过“一带一路”倡议开展相关合作至关重要，其中包括世界银行、亚洲开发银行、亚洲基础设施投资银行、新开发银行、伊斯兰开发银行、欧洲发展基金会和新加坡经济发展局等国际金融机构，更为重要的是中国丝路基金等国家机构，这些机构可以为“一带一路”的资本密集型领域提供长期融资支持。国际金融机构根据已经得到签署和批准的国际条约提供项目融资，这些条约不会依赖于当地法规变更，从而有助于减少风险。

笔者认为还应强调为技术可行性研究提供资金，这对于许多地区的发展来说是必要的，特别是在中亚国家。即使这种技术可行性研究的结果是负面的，它仍然物有所值。

共同建设高效的跨境运输基础设施

综上所述，就政策而言，俄罗斯、中亚国家对“一带一路”倡议共同关注的关键领域是在大欧亚地区建设高效的跨境基础设施，尤为重要，现代铁路和汽车道路运输通道（本文没有涉及汽车路线，根据目前集装箱运输的状态的发展，汽车尚处于较不完善的地位，从长远来看，随着无人驾驶卡车的发展，这种情况可能会改变）。如果中亚、欧亚大陆北部和中国的互联互通得到进一步推进，将会激发中国新疆、青海、甘肃、内蒙古等内陆地区的潜力，并影响乌拉尔山脉和俄罗斯的西伯利亚以及五个中亚国家。最佳目标是使欧亚大陆内部区域之间实现更高水平的互联互通（主要包括但不完全是哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、俄罗斯乌拉尔和西伯利亚）。

近10年来的早期，中国为“一带一路”建设提供了必要的政治和财政支持（投资、补贴）。此后，欧亚大陆北部国家积极支持“一带一路”倡议，认识到“一带一路”的发展符合其国家自身利益。一个独特的成功案例是，中国通过哈萨克斯坦、俄罗斯和白罗斯向欧洲运输陆路集装箱的惊人增长已经成为现实。未来几年将会给所相关国家带来进一步的实质性成果。●

（Evgeny Vinokurov为亚洲金融智库研究员、欧亚稳定与发展基金首席经济学家。本文翻译/郭舒、文君。本文编辑/谢松燕）