

**内容提要：**中国国家主席习近平提出“一带一路”倡议已近10年，成绩斐然，其中交通运输基础设施互联互通尤其突出。中国在欧亚地区修建了一批重大工程，解决了一些“卡脖子”和缺失的路段，使原有的设施朝网络化方向发展。互联互通发展迅速的主要原因是：经济规律使然，需求拉动，国家主导，有很好的推广平台。当前，应关注国际形势变化对互联互通的影响，尽快使亚欧大陆交通运输网络化，加快发展“中亚欧班列”，并将其作为今后工作的重点。要根据所在国的愿望和需求建设一批配套工程，加强安保工作。未来，机遇与挑战同在。中方应以“构建全球互联互通伙伴关系”为指导，与亚欧大陆国家共同努力，不断发掘潜力，美好愿景可期。

**关键词：**亚欧大陆，“一带一路”，基础设施，互联互通

2013年9月，中国国家主席习近平提出著名的“一带一路”倡议，并提出实现倡议应加强包括设施联通在内的“五通”。近10年来，“五通”取得了重大进展，其中成就最大的且具有巨大发展潜力的当属亚欧大陆的交通运输基础设施联通，具体是指铁路、公路、油气管道的互联互通。该领域的成就令世界瞩目，并带动了其他“四通”的联动与发展。

中国国家主席习近平指出，“共建‘一带一路’，关键是互联互通，我们应该构建全球互联互通伙伴关系”<sup>①</sup>。铁路、公路、航空、管道运输设施等的互联互通与国家的经济发展和民生息息相关，对发展产业链、供应链不可或缺。对于亚欧大陆内陆国家（如中亚国家）、某些东南亚国家尤其如此。

## 一 亚欧大陆交通互联互通的10年成就

### （一）交通运输发展迅速，成绩斐然

在交通运输基础设施互联互通（以下简称交通互联互通）方面，以铁路交通运输最为重要，成就也最为突出。这首先是指中欧班列。近10年来，连接中国与欧洲、中亚、西亚的中欧班列和专列数量大幅增长。据《中欧班列发展报告（2021）》数据，2016~2021年，中欧班列的开行数量由1702列增至1.5183万列，年均增长55%<sup>②</sup>。运输货物种类由最初的以IT产品为主发展到包括日用消费品及大型机械设备约5万余种。由初始从中国出境时满载而回程空驶率高，到目前呈现双向满载运行状态，实现了供求双方取长补短、互利共赢。目前，中欧班列已经有82条运行线路，仅欧洲就覆盖了24个国家、200个城市<sup>③</sup>。无论是在新冠疫情期间还是在乌克兰危机升级之后，中欧班列始终穿行在亚欧大陆之间。它不仅是国际公共产品，也是一张展示中国发展成就和实力的名片。

公路联通也是互联互通的重要组成部分，其中最著名的是中国西部—欧洲西部公路，即“双西公路”，以及中吉乌公路。这些公路是构建中国、中亚、西亚国际走廊的重要通道。此外，还有连接中国与塔吉克斯坦并延伸至阿富汗的公路。2022年9月，中吉乌公路铁路联运、“中吉乌阿（富汗）快线”公路铁路联运开通。此外，还开通了从中国重庆至缅甸曼德勒的铁路公路联运。

交通互联互通同样包括油气管道。中哈输油管道已经运行多年，而中国—中亚天然气管道更是交通互联互通的杰作。这条管道的气源主要来自土库曼斯坦，此外还包括乌兹别克斯坦和哈萨克斯坦。迄今，三国已向中国供气约4000亿立方米<sup>④</sup>。铁路、公路、油气管道的互联互通使多国受益。

交通互联互通不仅有利于各国经济发展，解决就业问题，而且给过境国带来不小的红利。例如，哈萨克斯坦每年仅从过境运输中就可以得到数十亿美元的收入。其他中亚国家看到过境运输带来的好处，也希望成为过境国。

### （二）中国对交通互联互通建设的贡献

长期以来，亚欧大陆交通互联互通存在很多短板和瓶颈，许多设施急需修建，但受制于各国国情无法实现。这种情况为中国企业走出国门提供了机会。多年来，尤其是在“一带一路”倡议提出后，中国“国铁集团”“中石油”等大企业在亚欧大陆许多国家承包了不少大工程，这些项目以报价低、质量好、建设快享誉世界。这里仅以一些属于瓶颈和缺失的大项目为例，展示中国为互联互通事业作出的巨大贡献。

卡姆奇克铁路隧道：这个由中国“国铁集团”承建的项目使乌兹别克斯坦东西部铁路连接起来。隧道建成后受到乌方高度赞扬，成为“一带一路”建设的名牌工程。

“BK”公路：位于吉尔吉斯斯坦的比什凯克—奥什公路，这条公路是连接吉南北方的重要通道，对形成中亚地区公路互联互通具有重要作用。

沙尔—沙尔隧道：该隧道地处塔吉克斯坦，位于连接首都杜尚别与南方重镇霍洛格的公路上，是连接中塔公路的重要一环。这是一个具有战略意义的项目，对维护中亚地区安全和阿富汗重建具有重要意义。

中吉乌公路：这是一条连接中国、吉尔吉斯斯坦、乌兹别克斯坦三国的国际通道，东起中国伊尔克什坦，经过吉尔吉斯斯坦的奥什，西至乌兹别克斯坦的塔什干，全长959公里。这条公路的修通方便了三国经济往来，也为将要修建的中吉乌铁路提供借鉴以及技术与后勤支持。

中国—中亚天然气管道：这是将土库曼斯坦的天然气输送到中国的管道，由A、B、C、D四条线路组成，计划经过哈萨克斯坦、乌兹别克斯坦、吉尔吉斯斯坦和塔吉克斯坦四国。目前，除经过塔吉克斯坦的管道外，其他三条管道皆已运营。中国—中亚天然气管道是迄今世界上最长的输气管道之一，是中国与中亚国家“一带一路”建设互联互通、互利共赢的示范项目。

中哈输油管道：这是由位于哈萨克斯坦西部的阿特劳经过阿克纠别油田通往中国阿拉山口的东西向管道，全长2798公里，中哈合资建造。这条输油管道的建成弥补了哈萨克斯坦东西向输油管道的缺失，使其管道形成网络，也为俄罗斯石油通过哈萨克斯坦输往中国提供了便利。

中巴铁路：这是一条连接中国喀什与巴基斯坦瓜达尔港的铁路。这个项目是“一带一路”倡议提出后的标志性工程之一，对中俄两国经济发展和沿线地区民生改善有重大意义。中吉乌铁路建成后可与喀什—瓜达尔港铁路连接，使中亚国家多了一条通往南亚和由瓜达尔港出海的道路。

中老铁路：这是一条连接中国昆明和老挝万象的铁路，于2021年年底开通运营，目前可以与泰国的米轨铁路换装。这是中国与东南亚国家交通互联互通的重要项目，为亚欧大陆交通运输网络增加了一个分支。

中缅油气管道：该项目的石油运输以位于缅甸皎漂港东南部的马德岛为起点，天然气运输以皎漂港为起点，从中国云南瑞丽入境，分别输往云南、广西。该管道可以不通过马六甲海峡将石油、天然气输往中国，是一项具有重要战略意义的工程。

同江大桥：这是一条横跨中俄两国界河黑龙江的铁路大桥，全长7193米，主桥长2215米，年设计过货能力为2100万吨。这是中俄两国除绥芬河和满洲里铁路口岸外，开通第三条铁路的节点工程，对发展中俄贸易和开发远东合作具有重大意义。

如果考虑已有的连接中国与俄罗斯的铁路和油气管道，俄罗斯与中亚国家和高加索国家之间原有的铁路和油气管道，哈萨克斯坦独立后修建的经土库曼斯坦与伊朗连接的铁路以及中蒙俄铁路、中越铁路、中朝铁路、中尼铁路和中泰铁路（在建）、中缅铁路等，亚欧大陆交通互联互通已经初具规模。“一带一路”倡议提出近10年来完成了很多“卡脖子”和节点工程，使原有的交通运输基础设施进一步网络化，中国功不可没。尽管如此，在交通互联互通的硬件和软件上还存在许多问题，特别是存在许多因政治因素而无法建设的项目，需要亚欧大陆国家进一步在共商、共建、共享原则基础上解决。

### （三）对其他“四通”的带动作用

首先，有助于国家间关系的改善和良性互动，尤其在交通运输领域涉及的海关、税收、检疫等的政策沟通上取得重大进展。为了推进互联互通，各国高层在外交互动中频繁提及此事，互联互通已经成为促进国家间关系改善和经济合作的抓手和推动器。

其次，为贸易畅通创造了条件。据《中欧班列发展报告（2021）》数据，中欧班列（“渝新欧”）开通后已累计引进外商投资近千亿元人民币，引进落户世界500强企业近300家，拉动外贸进出口总值超4000亿元人民币，带动外向型产业实现年均13.9%的增长<sup>⑤</sup>。通往中国的油气管道已向中国提供数以千亿立方米的天然气和数百万吨石油，不仅弥补了中国能源的缺口，同时也成为提高双方外贸权重的重要商品。交通运输基础设施的建设也带动了交通运输领域机器设备的贸易。例如，在修建卡姆奇克铁路隧道后，乌兹别克斯坦采购了45台中国机车；2022年土库曼斯坦为发展铁路运输采购了15台中国机车。互联互通也推动了物流、仓储等设施建设。交通基础设施建设走出国门，使中国开始为有关国家所采用，扩大了有关国家的影响力。

## 二 亚欧大陆交通互联互通发展迅速的原因及其发展潜力

亚欧大陆交通互联互通发展迅速的主要原因可归纳为以下几点。

### （一）经济规律使然

近几十年经济全球化日益盛行，地区经济一体化方兴未艾。亚欧大陆绝大部分国家都参与其中。经济全球化使各国产业结构发生变化，各国注重发展本国经济专长，在国际大市场中占据有利位置，同时，引进外资和发展外贸也是各国必然选项。发展外贸必然带动交通运输业的发展。海运方面，船越造越多、吨位越来越大。陆地运输方面，加快交通基础设施的改造和建设。“一带一路”倡议提出后，很多国家，尤其是发展中国家都将本国的发展构想与“一带一路”倡议对接，这有助于交通基础设施建设和互联互通发展，其潜力会加快释放。

### （二）需求拉动

迄今，亚欧大陆交通互联互通尚不能满足各国经济发展和改善民生的需要。2022年前，连接亚欧大陆各国与中国的铁路较多；从俄罗斯经中亚到南亚的铁路至今还没有；从土库曼斯坦和乌兹别克斯坦往西到高加索地区，特别是通过中东、西亚、土耳其到达欧洲的交通互联互通没有实现真正的联通；乌兹别克斯坦和吉尔吉斯斯坦没有与中国相连的铁路。这种状况极大地影响了亚欧大陆国家的经贸合作和人文交流。希望本国交通能与其他国家形成网络是亚欧大陆多国的愿望和要求，也是推动交通互联互通发展的基本面的。“一带一路”倡议的提出和实施以及近10年来取得的成就为各国增添了信心和动力。

例如，中亚大国哈萨克斯坦目前有5条铁路和6条公路为国际交通运输走廊，其中包括中欧班列通过的铁路和“双西公路”。哈具有明显的国际区位优势，每年过境费收入高达几十亿美元，是“一带一路”倡议的最大受惠国之一。哈将发展过境运输作为拉动经济发展的重要举措之一。为推进互联互通，2021年8月6日哈总统托卡耶夫在第三中亚国家元首协商会议上表示，哈将进一步开发跨里海国际运输走廊的运输潜力，提升中欧班列经哈路段的运力，还准备到2025年建成中欧班列复线，将阿克套港建成集装箱运输枢纽。为了振兴旅游业，哈还准备修建从本图尔克斯坦经奇姆肯特到达乌兹别克斯坦塔什干的高铁<sup>⑥</sup>。2022年8月哈总统托卡耶夫在出访阿塞拜疆以及同年7月哈总理司马伊洛夫会见到访的格鲁吉亚总理时，双方都讨论了包括铁路和海港的基础设施利用、物流中心建设等问题，特别关注跨里海国际交通运输。哈方建议与其他参与国共同制定2022~2025年的路线图<sup>⑦</sup>。哈在里海已经有阿克套库里克港多式联运设施。乌克兰危机使哈经俄铁路运输出现困难。作为应对措施，哈准备在里海海滨再修建三座多式联运设施。为缩短中欧班列在中哈边界换轨时间，哈在霍尔果斯—东门无水港修建了近千米长的准轨铁路，2022年已经竣工，使中欧班列在中哈边界换装速度提高一倍。根据与中国毗邻的阿拜州民众的要求和当地发展的需要，2022年9月30日哈总统托卡耶夫在视察阿拜州时说，必须为该州修建一条通往中国的铁路<sup>⑧</sup>。

除哈外，乌兹别克斯坦等中亚国家也都处在欧洲、俄罗斯、高加索国家、南亚、中亚运输过境通道的有利位置，均希望借助这一优势成为交通互联互通的过境国。近年来，这些国家为实现交通互联互通不断提出一些设想和建议。例如，2022年8月13日吉、乌、阿（富汗）三国在线讨论了建设中吉交通運輸走廊问题；同年8月举行的乌兹别克斯坦与土库曼斯坦交通运输工作组例行会议同意推进乌兹别克斯坦—土库曼斯坦—伊朗—阿曼交通走廊建设<sup>⑨</sup>；8月18日，乌兹别克斯坦、土库曼斯坦、伊朗三国就简化货物运输流程和建设通往土耳其的过境走廊达成协议<sup>⑩</sup>。

吉尔吉斯斯坦积极推动中吉乌铁路建设和中吉乌公路的充分利用。塔吉克斯坦与他国铁路联运难度较大，但该国也欲通过互联互通成为公路交通运输过境国。

目前，土库曼斯坦对发展交通运输基础设施建设热情高、投入大。交通运输不畅已经成为制约该国经济发展的瓶颈，加之土认为其地理位置具备建设国际交通走廊的优势，因此与阿塞拜疆、格鲁吉亚、罗马尼亚、阿富汗、土耳其等国就建设交通走廊互动频繁。2017年土库曼斯坦提出“青金石”国际运输走廊建设项目（阿富汗—土库曼斯坦—阿塞拜疆—格鲁吉亚—土耳其国际运输走廊），该项目于2018年12月正式启动。土库曼斯坦还与阿塞拜疆、格鲁吉亚、罗马尼亚等国探讨里海—黑海过境运输走廊建设问题。2020年，土库曼斯坦准备通过巴库—第比利斯—杰伊汉管道将石油经土耳其出口到国际市场。2023年以来，该国与俄罗斯探讨建立南北运输通道方面的合作。

在大力发展过境运输的同时，中亚国家还在边境地区建立国际贸易中心、物流配送中心、国际贸易区等。这些设施的建立对推动中亚国家之间的经贸合作有很大的帮助。

### （三）国家支持和主导

互联互通是复杂的系统工程，投资大、涉及面广，不仅要搞基础设施建设，还要培养各类专业人员，建立符合国际规范的经营环境、法律制度、安全保障等，特别是相关国家要有较好的关系。这不是一个部门或一个企业能够完成的，需要国家主导。

从目前情况来看，亚欧大陆绝大部分国家支持“一带一路”倡议，但也有个别国家反对。由于这项事业涉及与他国的关系，因此成为领导人外交的重要议题之一。例如，2022年7月21日，哈总统托卡耶夫在第四届中亚国家元首

协商会议发言时强调，需要采取有效措施将中亚国家打造为统一大宗商品交易运输体系的支撑点，并使其具备进一步扩大边境贸易枢纽网络的潜力<sup>⑪</sup>。2022年10月13日，乌兹别克斯坦总统米尔济约耶夫在亚信第六次峰会上表示，要

加强亚洲地区的互联互通，主要通过建立物流产业链及运输走廊将中亚与东南亚以及中东有效连接起来。土库曼斯坦希望建立强大的基础设施，以确保连接中亚、欧洲、中东和亚太地区的运输系统<sup>⑫</sup>。该国在政府层面组建了一个工

作组，研究中亚通往南欧的里海—黑海地区通道和中亚—中东地区通道<sup>⑭</sup>。2022年10月9日，伊朗、中亚五国、俄罗斯和阿塞拜疆交通运输部长在德黑兰签署推动交通运输融合的文件。土库曼斯坦和伊朗表示，铁路和公路运输在便

利两国的同时也将为第三国提供便捷的过境运输<sup>⑮</sup>。

俄罗斯在亚欧大陆交通互联互通方面扮演着重要角色。该国对发展互联互通有个认识和接受的过程。众所周知，俄罗斯曾长期阻挠中吉乌铁路建设，对中俄两国在黑龙江上建桥持拖延态度，对修建安大线输油管道也中途变卦。不过，2015年俄主导的欧亚经济联盟同意与“一带一路”倡议对接以及普京两次参加“一带一路”高峰论坛表明，俄罗斯立场在转变。近年来，俄向西发展受阻，正在实施“向东看”战略，欲大力开发远东地区。2022年8月，俄铁路公司与哈铁路公司商议将增加俄白两国过境哈萨克斯坦的集装箱运输量。在第二十二次上合组织峰会期间，俄罗斯与中国和蒙古国就修建天然气管道问题达成一致。

中国是“一带一路”倡议的发起国，坚定支持基础设施互联互通，并用实际行动解决了交通运输领域存在的一系列“卡脖子”问题，使乌兹别克斯坦、老挝等国由“陆锁国”变成“陆联国”，对亚欧大陆一些国家提出的互联互通设想和建议给予积极回应和支持。

以上引证表明，各国政府对交通互联互通表现出高度认同和坚定支持。国家明确表示支持的事情要比商业行为更可靠，遇到问题更容易解决，潜力更容易发挥。

#### （四）有良好的推广平台

交通互联互通涉及两个或多个国家。由于参与方国情不同，欲在此问题上达成共识需要一个推广平台。在当下亚欧大陆没有一个统一的国际组织的情况下，上合组织、东盟、欧亚经济联盟、亚信、东盟、中亚国家元首协商会议等区域性国际组织以及论坛或机制都是该项工作的推广平台，其中以上合组织和中亚国家元首协商会议发挥的作用更为突出。

目前，上合组织拥有20多个成员国、观察员国和对话伙伴国，覆盖了亚欧地区从东到西、从南到北的绝大部分地域。这些国家对构建亚欧大陆交通互联互通存在强烈的愿望和需求。因此，在2022年9月16日举行的上合组织第二十二次峰会上，不少国家元首就推进互联互通和物流建设发表了积极的看法。在上合组织第二十二次峰会通过的《撒马尔罕宣言》中明确提到，“成员国对‘一带一路’倡议给予支持”，强调“继续深化交通运输领域合作具有重要意义，包括新建和改造现有国际公路和铁路交通线路，打造多式联运交通走廊，建立国际物流、贸易和旅游中心，引入数字、创新和节能技术，按照国际先进经验优化通关手续，实施旨在有效利用上合组织成员国过境运输潜力的其

他基础设施合作项目”<sup>⑯</sup>。乌兹别克斯坦向峰会提出了《建立中亚交通运输互联互通地区中心》的提案。峰会还批准了2022年5月成员国交通运输部长会议成果：《上海合作组织成员国发展互联互通和建立高效交通运输走廊构想》

的文件，为推动互联互通和挖掘过境运输潜力提供了前进方向。

中亚国家元首协商会议是“一带一路”倡议的积极支持者。2022年7月21日举行的第四届会议通过了《21世纪中亚睦邻友好与合作发展条约》，其中强调要促进中亚地区过境和交通运输进一步发展，准备整合各国的铁路、公路、航空和水路运输线路，并通过简化跨境运输中的行政程序形成工业物流和批发配送中心网络，提升中亚整体的物流竞争力<sup>⑰</sup>。

鉴于中亚国家在交通运输方面欲与中东国家联希，希望通过中东进入欧洲，因此，囊括中东国家的阿拉伯国家联盟在2022年9月召开的第一百五十八届外长理事会上明确支持“一带一路”倡议，这对亚欧大陆交通互联互通是利好消息。

中吉乌铁路建成后，吉乌两国可以通过中国喀什到达巴基斯坦的瓜达尔港，也可以通过中国境内的铁路到达越南、老挝，通过将要兴建的中尼铁路到达东南亚。中亚国家还可以通过已经成为上合组织成员国的伊朗口岸出海，通过已经成为上合组织对话伙伴国的高加索国家和中东国家经土耳其到达欧洲。再加上乌兹别克斯坦准备修建的铁尔梅兹—白沙瓦铁路，使中亚铁路与东南亚、南亚铁路联通。这些都有助于尽快形成亚欧大陆互联互通网络。

### 三 亚欧大陆交通互联互通迅速发展中应注意的问题

亚欧大陆交通互联互通发展很快，但在快速发展中有些问题需要关注和解决。

#### （一）应关注国际形势变化对“一带一路”倡议的影响

“一带一路”框架内的中欧班列是“黄金列车”，给沿线国家带来福祉。2021年中欧贸易额达到8281亿美元，欧盟是中国第二大贸易伙伴，包括中欧班列在内的交通运输业功不可没，中国、哈萨克斯坦等世界多国都希望互联互通能做大做强。

不过，“一带一路”倡议是国际公共产品，具有国际属性，其发展过程也必然受到国际形势变化的影响。“一带一路”倡议建立在经济全球化基础上，近年来，以美国为首的一些国家出于私利大搞逆全球化操作，反对“一带一路”倡议，交通互联互通必然受到牵连。2022年9月执政的意大利极右翼政府就推翻了与“一带一路”合作的协议，声称断绝与中国在“一带一路”倡议方面的合作。特别是2022年2月乌克兰危机升级以来，一些追随美国的国家声称要逐渐减少与中国的经济合作，减少和阻止中欧班列的运行。更令人担忧的是，受新冠疫情和乌克兰危机升级的影响，世界经济增长乏力，欧洲出现能源危机，经济衰退，外贸下降，且短期看不到复苏的迹象，这将对交通运输业产生不利影响。由于中欧班列要经过很多国家，任何一个国家出现变故都会影响整条线路的运行，不确定因素增多。我们在看到互联互通取得很大成就和希望进一步发展的同时，对未来几年的发展必须持谨慎乐观的态度。

国际形势风云多变，在世界百年大变局中不可能总是晴空万里，时而出现风高浪急的情况并不奇怪。对此，中国必须有所准备，制定应对之策。当前应考虑的是在努力克服中欧班列已经遇到的困难的同时，另辟蹊径，大力发展亚欧大陆交通运输设施建设，形成亚欧大陆交通运输圈，尽快推出与俄罗斯、东南亚、中亚，高加索、中东、西亚甚至非洲国家的班列，可将这些班列称作“中亚欧班列”，使其能与中欧班列比翼双飞。这应该是未来工作的重点方向。实践证明，亚欧大陆国家正逐渐成为中国最大的贸易伙伴，2021年东盟与中国外贸额超过欧盟，达到8782亿美元，再加上亚欧大陆其他国家，未来“中亚欧班列”的作用将会与中欧班列比肩。亚欧大陆交通运输网络建设是中国关注的重点工作，发展“中亚欧班列”是一个必然趋势，只是国际形势的变化加快了这一进程。应尽快将发展“中亚欧班列”工作提上日程。

#### （二）国家间关系是保证互联互通的关键

国家关系良好能保证相互间交通互联互通的建设和正常运营，反之，不仅修建不了新设施，就是原有的互联互通也会磕磕绊绊，甚至不通。以中亚国家为例。在2016年卡里木莫夫任乌兹别克斯坦总统时，乌与塔吉等邻国关系紧张。铁路、公路、天然气管道，甚至空运都停止了。边境地区甚至布雷。米尔济约耶夫继任乌总统后，改变外交方针，不断修复与邻国的关系，使各种交通运输设施得以恢复畅通，这一切均得益于国家关系的改善。另一个例子是，俄罗斯与欧洲的油气管道、铁路、公路、航空运输等基础设施完善，但2022年2月乌克兰危机升级后，欧洲国家对俄制裁与俄反制裁导致这些设施停止运营，迄今看不到恢复的前景。因此，欲实现互联互通，必须保持国家间关系良好，起码要维持正常水平。

交通互联互通虽然是经济事务，但与国内和国际政治局势息息相关。顶层设计至关重要，并需要配合外交活动。交通互联互通，只考虑经济不考虑政治是不行的，欲使国家关系相处良好，需多举发力才行。

顶层设计是影响国家关系的决定因素，但民间外交也不可忽视。在境外作业的企业和人员是国家形象的直接代表，必须遵纪守法，以实际行动赢得所在国人民的欢迎和尊重，成为践行民心相通的模范。

#### （三）配套设施建设必不可少

在发展交通互联互通的同时还要考虑一些配套设施的建设，如仓储基地、物流中心、贸易合作中心等。中国为哈萨克斯坦提供的连云港仓储基地为该国外贸延伸到太平洋地区发挥了重要作用。中国和哈萨克斯坦共建的中哈霍尔果斯国际边境合作中心和最近开办的边境互市区也起到友好合作、互利共赢的示范作用。在编织亚欧大陆交通互联互通网络时，中国还可考虑在中亚和高加索地区建立类似的仓储设施、物流中心、贸易合作中心等。建立这样的中心需要得到有关国家的配合，建成后不仅要对外经济活动的辐射能力，还要有安全的环境，如哈萨克斯坦的阿克套港、土库曼斯坦的土库曼巴什港和阿塞拜疆的巴库都具备这些条件。

#### （四）安全问题至关重要

2022年9月，由俄罗斯通往欧洲的“北溪-1号”和“北溪-2号”天然气管道被炸，挪威的海底电缆遭到破坏。联想到中国，较早有2003年中国18名公民在中吉公路上被恐怖分子杀害，近期有2021年发生在巴基斯坦瓜达尔港的3名中国工程技术人员蒙难。这些事件提醒人们，必须加强交通互联互通的安全保卫工作。中欧班列、中吉乌公路、中国—中亚天然气管道等都是大型跨国项目，一旦遭到破坏，损失会很大，影响也不好。针对这些交通互联互通的安全保卫工作，首先应该由设施所在国负责。考虑到这些设施线路长、运行区间情况复杂、维护难度很大，有的国家力不从心，特别是在一些地区恐怖势力不仅存在，而且活动猖獗。为此，中国有必要考虑与有关国家合作参与安保工作。

#### （五）需从政治和经济角度考虑亚欧大陆交通互联互通

在这项工作中既要考虑政治影响，也要考虑经济效益。经济效益的计算不能只看到投资的盈亏，还要看到回程物资对中国的实际价值。有些物资本身价值并不高，但对中国作用很大，这是“中亚欧班列”与中欧班列的不同之处。此外，“中亚欧班列”线路不像中欧班列那么长，涉及国家多为旅游胜地，因此，可以考虑增加客运班列，使亚欧大陆交通互联互通能发挥最大的经济和社会效益。

#### （六）重视交通运输基础设施建设的标准

交通运输基础设施建设的标准问题也很重要，这将影响列车运行效率以及设施维护等诸多问题。俄罗斯、中亚和高加索国家的铁路轨距与中国和世界绝大多数国家的轨距不同。从便捷运输来看，统一轨距最好，但由于涉及面大，一时难以一致。目前要做的是如何通过技术改造提高现有设施的效率。2022年，哈萨克斯坦在本国境内霍尔果斯—东门无水港通过技术改造缩短了中欧班列在边境的换装时间，这是一个很好的例子。但从长远发展来看，统一亚欧大陆铁路轨距，使其符合国际标准是一个趋势，是未来努力的方向。投入运营的中老铁路和在建的中泰、中尼铁路都采用准轨就是一个良好的开端。

2015年3月30日，一份经中国政府批准，由中国发改委、外交部、商务部联合制定的重要文件《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景和行动》正式发布。文件提出，基础设施互联互通是“一带一路”建设的优先领域，实现该领域愿景的行动包括：抓住交通运输基础设施的关键通道、关键节点和重点工程，优先打通缺失路段，畅通瓶颈路段；配套完善道路安全防护设施和交通运输管理设施设备，提升道路通达水平。此外，还要加强能源

基础设施互联互通合作<sup>⑱</sup>。这份文件提出至今已经8年，交通互联互通正在朝文件提出的目标前进。以构建全球基础设施互联互通伙伴关系为目标，秉持共商、共建、共享原则，经各国共同努力，拥有巨大发展潜力的亚欧大陆交通运输网络将会加快形成，美好愿景可期。

#### 注释：

①《习近平在第二届“一带一路”国际合作高峰论坛记者会上的讲话（全文）》，[http://www.gov.cn/xinwen/2019-04/27/content\\_5386904.htm](http://www.gov.cn/xinwen/2019-04/27/content_5386904.htm)

②胡丽燕：《俄乌冲突下中欧班列的机遇与挑战》，[http://www.cssn.cn/gjgc/gjgc\\_gcId/202207/t20220728\\_5424231.shtml](http://www.cssn.cn/gjgc/gjgc_gcId/202207/t20220728_5424231.shtml)

③《中欧班列驰骋亚欧大陆铺就互利共赢之路》，[https://cq.cnr.cn/jr/20220921/t20220921\\_526016020.shtml](https://cq.cnr.cn/jr/20220921/t20220921_526016020.shtml)

④《中亚天然气管道累计向中国输气超4000亿方》，[http://www.news.cn/2022-06/16/c\\_1128747180.htm](http://www.news.cn/2022-06/16/c_1128747180.htm)

⑤《中欧班列驰骋亚欧大陆铺就互利共赢之路》，[https://cq.cnr.cn/jr/20220921/t20220921\\_526016020.shtml](https://cq.cnr.cn/jr/20220921/t20220921_526016020.shtml)

⑥《托卡耶夫出席中亚国家元首协商会议》，<http://kz.mofcom.gov.cn/article/jmw/202108/20210803184732.shtml>

⑦《哈萨克斯坦—格鲁吉亚政府总理举行会谈》，[https://mp.weixin.qq.com/s?\\_\\_biz=MzA4NzU2MzYwNg==&mid=2652763583&idx=2&sn=f34fe298abfe461e421f7fc3bb5d5b4f&chksm=8bdec986bca95090fd37b7a18f289b8fe3fb80b6fe5a79fdd56d4eda07638c52c9de9bf92a75&scene=27](https://mp.weixin.qq.com/s?__biz=MzA4NzU2MzYwNg==&mid=2652763583&idx=2&sn=f34fe298abfe461e421f7fc3bb5d5b4f&chksm=8bdec986bca95090fd37b7a18f289b8fe3fb80b6fe5a79fdd56d4eda07638c52c9de9bf92a75&scene=27)

⑧《托卡耶夫：我们必将建成这条通往中国的铁路》，[https://mp.weixin.qq.com/s?\\_\\_biz=MzIxMzE1MTg0MA==&mid=2651568483&idx=1&sn=4fa4c19dcfaae8d3f1172bad20d805e&chksm=8c44206ccb33a97a94596a982afc20948863fab29972cd1f03c7f719ab2726efb4ce71b291&scene=27](https://mp.weixin.qq.com/s?__biz=MzIxMzE1MTg0MA==&mid=2651568483&idx=1&sn=4fa4c19dcfaae8d3f1172bad20d805e&chksm=8c44206ccb33a97a94596a982afc20948863fab29972cd1f03c7f719ab2726efb4ce71b291&scene=27)

⑨《乌倡议建新运输走廊，起点中国新疆！》，<http://www.siluxgc.com/static/content/UZ/2022-08-14/1008379115721592832.html>

⑩《土乌伊三国达成协议!》，<http://www.siluxgc.com/static/content/tkm/2022-08-21/1011000009635794944.html>

⑪《托卡耶夫总统出席第四届中亚国家元首协商会议》，[https://mp.weixin.qq.com/s?\\_\\_biz=MzA4NzU2MzYwNg==&mid=2652763513&idx=1&sn=d7923a24e18d4abce11bc6a77a61fb6c&chksm=8bded940bca950564485d1aa1e24be25b9f2a468e88bb909d4de46dc7c53cc66c28d06f1fc1d&scene=27](https://mp.weixin.qq.com/s?__biz=MzA4NzU2MzYwNg==&mid=2652763513&idx=1&sn=d7923a24e18d4abce11bc6a77a61fb6c&chksm=8bded940bca950564485d1aa1e24be25b9f2a468e88bb909d4de46dc7c53cc66c28d06f1fc1d&scene=27)

⑫《第四届中亚国家元首协商会议在吉尔吉斯斯坦举行》，<http://www.chinanews.com.cn/gj/2022/07-21/9809094.shtml>

⑬《土库曼斯坦“喊话”：打造中亚交通枢纽》，<https://www.toutiao.com/article/7123018537802793504/>

⑭《伊朗—中亚国家就增加地区过境运输量达成协议》，<http://tkmst.lzu.edu.cn/detail.php?aid=14498>

⑮《上海合作组织成员国元首理事会撒马尔罕宣言》，[http://www.news.cn/2022-09/17/c\\_1129009769.htm](http://www.news.cn/2022-09/17/c_1129009769.htm)

⑯《才签的这份中亚五国协议有哪些看点?》，[https://mp.weixin.qq.com/s?\\_\\_biz=MzIxMzE1MTg0MA==&mid=2651556460&idx=2&sn=c5c4d622f83d20b6a785863cb46bb764&chksm=8c441363bb339a75fdb6ced3abf2ff09e6755aa9fc1be2370d6deec8d07ca0e2ba19971bb97f&scene=27](https://mp.weixin.qq.com/s?__biz=MzIxMzE1MTg0MA==&mid=2651556460&idx=2&sn=c5c4d622f83d20b6a785863cb46bb764&chksm=8c441363bb339a75fdb6ced3abf2ff09e6755aa9fc1be2370d6deec8d07ca0e2ba19971bb97f&scene=27)

⑰《“一带一路”愿景与行动文件解读》，<http://www.scio.gov.cn/m/zhzc/35353/35354/Document/1506382/1506382.htm>

作者简介：赵常庆，中国社会科学院俄罗斯东欧中亚研究所研究员。

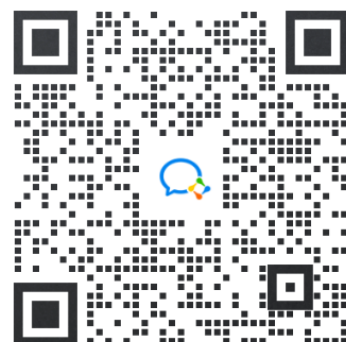
免责声明：

1. 本内容非原报告内容；
2. 报告来源互联网公开数据；如侵权请联系客服微信，第一时间清理；
3. 报告仅限社群个人学习，如需它用请联系版权方；
4. 如有其他疑问请联系微信



## 行业报告资源群

1. 进群福利：进群即领万份行业研究、管理方案及其他学习资源，直接打包下载
2. 每日分享：6份行研精选报告、3个行业主题
3. 报告查找：群里直接咨询，免费协助查找
4. 严禁广告：仅限行业报告交流，禁止一切无关信息



微信扫码，长期有效

## 知识星球 行业与管理资源

专业知识社群：每月分享8000+份行业研究报告、商业计划、市场研究、企业运营及咨询管理方案等，涵盖科技、金融、教育、互联网、房地产、生物制药、医疗健康等；已成为投资、产业研究、企业运营、价值传播等工作助手。



微信扫码，行研无忧