



大会

Distr.
GENERAL

A/49/277
25 July 1994
CHINESE
ORIGINAL: ENGLISH

第四十九届会议

临时议程* 项目91(a)

可持续发展和国际经济合作：贸易和发展

中亚新独立的发展中内陆国家
及其毗邻的发展中过境国的过境运输系统：
当前的情况和今后行动的建议

秘书长的报告

* A/49/150。

目 录

	段 次	页 次
一、导言	1 - 2	3
二、中亚内陆国家经济环境和潜力概览	3 - 8	3
三、最近的政治发展	9 - 11	6
四、各共和国间贸易和对外贸易的新格局	12 - 17	7
五、过境运输系统	18 - 41	10
A. 现行过境运输走廊	18 - 28	10
B. 寻求其他过境路线和其他选择	29 - 41	13
1. 东、西横断大陆铁路走廊	31 - 33	14
2. 伊朗走廊	34	15
3. 巴基斯坦走廊	35	15
4. 阿富汗走廊	36	16
5. 其他的可能走廊	37 - 41	16
六、对未来行动的建议	42 - 59	18
A. 拟议的后续行动的全盘动力	42 - 45	18
B. 具体建议	46 - 59	19
1. 对现有可能过境走廊的是否可行的比较性 分析	46 - 47	19
2. 协助精简过境服务付款的形式	48	20
3. 改善有形过境基本设施	49 - 53	20
4. 过境便利的协议和安排	54 - 59	22
附件. 中亚各共和国地图		24

一、 导 言

1. 大会1993年12月21日第48/170号决议请联合国贸易和发展会议(贸发会议)秘书长同联合国开发计划署(开发计划署)合作,评价新独立的发展中中亚内陆国及其毗邻的发展中过境国国内的过境系统,并拟订改善它们过境设施的方案,并就此向大会第四十九届会议提出报告。本报告就是根据这些要求提出的。由于可用的时间和资源都很有限,无法进行全面的分析,因此本报告只是概略的第一步,以便将来更全面地拟订如何解决这些问题的更具体的行动方案。

2. 在编写这份报告时,贸发会议秘书处已能够做出安排,对新独立的三个发展中中亚内陆国(哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦和乌兹别克斯坦)及其毗邻的两个发展中过境国(巴基斯坦和土耳其)进行简短的访问,以便就有关的问题同政府官员和其他人员直接进行协商,并收集有关的资料。也访问了俄罗斯联邦,该国仍然是前往中亚内陆国家的主要的过境国。

二、 中亚内陆国家经济环境和潜力概览

3. 中亚的几个共和国:哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、土库曼斯坦和乌兹别克斯坦面积总共约达4 百万平方公里(大于整个西欧),总人口稍微不到5 000万人。就面积而言,哈萨克斯坦是最大的一个共和国,面积超过270万平方公里。占各共和国总面积的三分之二以上。塔吉克斯坦是最小的一个共和国,面积约达143 000平方公里。乌兹别克斯坦是人口最多一个共和国,人口稍微不到2 000万人(与之相比,哈萨克斯坦为1 650万人),土库曼斯坦是人口最少的一个共和国,仅有350万名居民。这些共和国在中亚共同占据一块毗邻的地区,北接俄罗斯联邦,东邻中国、南接阿富汗和伊朗伊斯兰共和国,东濒里海,它是一个与公海断绝的内海,其海岸线分属5个国家所有:即伊朗伊斯兰共和国和前苏联的四个成员。位于北方的哈

萨克斯坦同俄罗斯联邦邻接的边界很长(漫延3 000公里以上)同中国的边界较短,而吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、土库曼斯坦和乌兹别克斯坦则同它们南方的邻邦或同中国接界。

4. 塔吉克斯坦国土广阔,自然资源丰富。领土大约有10%为高地,其余则为低地、平原、高原和山丘。该共和国的西南部、北部和中部大半为平原,而东南方高山挺拔,峰顶超过海平面5 000至6 000公尺。哈萨克斯坦拥有前苏联全部可耕地的约五分之一,因此是农业产品,包括麦、羊毛和肉的主要生产国和出口国。1991年,农业约占出产的37%。哈萨克斯坦的矿产丰富,约占前苏联铝、铅和锌储藏量的50%,铬、铜、钨和磷矿储藏量的约30%,和锰及钼矿储藏量的20%以上,它还有储藏量相当大的金矿。开采非铁金属(铜、锌、铅和金)和铁矿的工业十分发达。哈萨克斯坦的能源储藏也相当丰富,煤矿生产量占前苏联的19%;石油产量占7%。该国也有相当发达的工业基础,以冶金、重型机械和机械工具、石油化学、农产加工和纺织品为主。

5. 吉尔吉斯斯坦是其次一个最小的中亚共和国,国土大半为山丘山岳地形,90%的领土是高于海平面1 000公尺以上的高原,境内有许多小河和沿高山而下的激流。国土仅有约7%为可耕地。经济以农业为主,包括放牧的牲畜,并出产棉花、羊毛、皮革、丝、大麻、粗饲料、蔬菜、水果和谷物。1990-1991年,农业部门约占就业的三分之一,在出产中所占的份额还要大一些。工业部门约占出产的三分之一,主要的工业为冶金、农业和其他机械,食品加工(包括炼糖),电子和纺织品。吉尔吉斯斯坦天然气和石油的藏量微不足道,但煤矿,以及诸如黄金、水银、锑和铀等其他矿物的储藏量相当丰富。山地地形和河流资源是吉尔吉斯斯坦能够用水力生产大量电力,作为主要的出口项目。

6. 乌兹别克斯坦除了在南方有一小段同阿富汗接壤之外,都被其他中亚姐妹共和国所围绕。国土几乎有五分之三为沙漠地带和干旷草原,大半是半干旱地带,其余则为两条大河附近,在山脉山麓小丘底部的肥沃谷地。乌兹别克斯坦自然资源十

分丰富,包括蕴藏量很高的石油,天然气和煤,而水利发电的潜力也很可观。它是前苏联最主要的天然气工业中心。从布卡拉(乌兹别克斯坦西南部)一直延伸到乌拉尔的煤气管供出口天然气之用,当地工业有一大部分是以煤气提供的能源为基础。最近又发现了石油,使得乌兹别克斯坦在能源方面能够自给自足。黄金(乌兹别克斯坦是前苏联第二大的产金地区)、白银、铜、铅、锌、黑钨和钨的储藏量相当大。生产结构以农业和农机工业为大宗。农业占物资生产的40%和就业的30%。乌兹别克斯坦是世界上棉花的第四大生产国,约占其农业生产的40%。其他重要产品有:谷物、水果和蔬菜,和蚕茧。除了农机工业(特别是原棉、羊皮和蚕茧的加工业)之外,工业部门包括与农业有关的机械制造(棉花收割机和纺织机械)、化学品(特别是肥料),冶金和航空工业。

7. 塔吉克斯坦是最小的一个共和国,国土大半是山区。如同吉尔吉斯斯坦,塔吉克斯坦国土只有7%为可耕地。经济高度依赖农业、基本粮食和原料的加工业。棉花生产是最主要的农业活动,尽管乳酪和小麦的生产以及园艺也很重要。水利发电供应该国所需消耗电力的大部分,国内有一座制铝厂,每年的生产能力为50万吨(占前苏联产铝总能力的15%)国内还有一些重要的矿物资源,包括锌、锡和钨,以及例如锑之类的稀有矿物。尽管它生产一些中型和较重型的工业产品,包括变压器和电缆以及农业设备,工业部分主要包括加工本地和进口的原料。

8. 土库曼斯坦是第二大共和国(但人口最少),位于前苏联最南端,其西部边界濒临里海。领土约有90%为沙漠(卡拉库姆沙漠)。虽然该国自然资源丰富,包括储藏大量的煤气和石油以及溴化碘、硫酸钠和各种盐类,但其经济仍以农业为主,农业部门约占物资生产的46%和就业的42%。棉花是最主要的作物,占用可耕地的50%以上,而在农业生产总额中也占60%以上。经济也高度依赖能源资源,特别是天然气的生产和加工。

三、 最近的政治发展

9. 随着苏联的分崩离析,中亚各共和国分别在1991年8月31日至10月27日这段期间的不同日期宣布独立。在此之前,它们是一个联系紧密的政治和经济联合体的组成部分,而整个联合体的经济是由一个中央规划系统统筹管理。在这个系统下,有关如何分配预算资源和物资资源、生产场地,所生产商品的种类和数量,以及各共和国之间贸易的格局的所有基本决定都是由中央依照经济计划的规范集中作出,并且适用于所有个别的共和国。这种制度造成包括中亚各共和国在内的各个共和国,由于下列因素而形成生产高度专业化的现象:原料资源的地理位置,规模 and 专业化经济,把制造业活动分散到苏联各个部分的意愿,和其他类似的考虑。因此个别共和国经济的相互关系十分密切。特别是中亚各共和国,对苏联其他地区的出口在其国内生产总额中所占的份额非常高,所有共和国均高达30%以上,就反映出它们之间的经济相互依存程度非常高。

10. 随着苏联解体和摒弃中央规划制度,和因为所有共和国都希望采用自由市场原则并作出努力,情况骤然改变。各共和国的经济迅速脱离联系,造成个别共和国经济严重脱序的现象,并从而使所有共和国的经济活动急剧下降。自从苏联解体以来,就中亚各共和国而言,经济脱序现象和生产及收入减少的情况极其显著。因此,据估计,如果按国内实际生产总值计算,1990年(苏联仍然存在的最后一个完整的年度)和1993年之间,吉尔吉斯斯坦的数额下降了约35%,1990年到1992年,哈萨克斯坦下降了约25%,而就乌兹别克斯坦而言,从1990年到1993年,下降程度比较缓和,只有13%。在经济脱序的同时,预算也出现赤字,而通货膨胀则急剧上升,其平均数为:吉尔吉斯斯坦,1992年和1993年期间每年约达1 400%;哈萨克斯坦,1992年约达1 600%;1992和1993年期间,乌兹别克斯坦约达700%。

11. 尽管苏联已经解体,各组成共和国也已实现独立,意味着中央规划和指令经济已经完结,但显然在不同地区的各个共和国仍需要进行合作,因为它们的经济

相互关系极为密切,它们也需要制订一种机制,以便为这种合作提供构架。体认到这种需要各共和国在苏联解体之后成立了独立国家联合体,把前苏联的所有成员(波罗的海各共和国除外)结合在一起。在独立国家联合体的架构内,建立了协商机制,处理共和国间需要进行合作的各个领域,以便使从中央管制过渡到个别共和国管制以及从中央规划过渡到自由市场经济的程序能够顺利进行。这些机制涵盖所有主要领域,包括本文件特别要提到的运输部门。

四、各共和国间贸易和对外贸易的新格局

12. 主要是因为对贸易(同前苏联各共和国进行的贸易)造成了不利的影响,旧制度解体导致中亚各共和国经济出现脱序和混乱的现象。这种影响特别严重,因为前苏联国内的贸易占这些国家出口总额的大宗,举例来说,在吉尔吉斯斯坦高达98%,而在其他各共和国,约90%。附表摘要列出一些数据说明自从苏联解体之后,这些共和国彼此间贸易和对外贸易的变动情况。尽管表中的数据仅为估计数,可能会有误差(除别的以外,因为汇率转换方面的问题),但它们仍然是可以指示出大体趋势的指标。从这些数据可以看出,自1990年以来,各共和国彼此间的贸易锐减。就乌兹别克斯坦而言,向其他共和国的出口从1991年相当于\$110亿直线下降至1993年的\$15亿,即锐减80%左右,而进口也相应地急剧下降。就哈萨克斯坦和吉尔吉斯斯坦而言,1991年至1992年期间,也出现同样急剧的下降(1993年的数据还没有资料可查)。

13. 中亚各共和国贸易的商品组成反映各共和国经济资源基础和苏联规划下逐渐形成的专业化生产格局。在所有三个共和国,以农业和矿物为基础的原料和半加工成品占出口的大宗,就乌兹别克斯坦而言,到目前为止,棉花仍然是最重要的这种产品(占总出口的三分之一),尽管丝、非金属矿物和金属也十分重要。就吉尔吉斯斯坦而言,这种产品包括电力、非铁金属和矿物(主要是黄金和水银)、羊毛、动物毛皮和烟草,而就哈萨克斯坦而言,谷物、原油、煤气和煤是最重要的这种产品。

选定的中亚共和国彼此间贸易和
对外贸易的发展情况

(十亿美元)

	各共和国彼此间的贸易			对外贸易			共 计		
	1991	1992	1993	1991	1992	1993	1991	1992	1993
哈萨克斯坦									
出口	9.4	2.3	**	0.8	1.5	1.3	10.2	3.8	**
进口	11.4	3.2	**	1.9	1.5	1.1	13.3	4.7	**
吉尔吉斯斯坦									
出口	3.6	0.3	**	0.02	0.04	**	3.6	0.34	**
进口	3.1	0.4	**	0.08	0.02	**	3.5	0.42	**
乌兹别克斯坦									
出口	11.1	0.8	1.7	0.7	0.9	0.7	11.8	1.7	2.4
进口	9.7	1.0	1.6	1.4	0.9	1.2	11.1	1.9	2.8

资料来源：货币基金组织和世界银行的估计数。

注：各共和国彼此间的贸易是指同前苏联成员的贸易。数据已按适用的汇率从卢布换算成美元。除了汇率转换方面的问题之外，由于估定价值的程序有所不同。关于各共和国彼此间贸易和关于对外贸易的数据并不能迳行比较。

** 系指无数据可查。

14. 在逐渐形成的生产专业化的架构内,制成品在中亚这些共和国彼此间出口方面也发挥了重大作用,就吉尔吉斯斯坦而言,这种产品包括精糖,电子产品(由一家与大韩民国合营的企业制造的消费品)和特定的技术产品(包括农业机械)。就乌兹别克斯坦,它们包括机械,纺织品、农业和航空设备和肥料。而哈萨克斯坦则以农业机械(拖拉机),纺织机械,石油化学品和纺织品为主要项目。

15. 就中亚各共和国来说,同外国(独立国家联合体以外的国家)进行贸易要比同独立国家联合体各国的贸易情况好得多。在上表列出有关数据的三个国家当中,哈萨克斯坦和乌兹别克斯坦的情况就是如此,各共和国间贸易在其贸易总额中所占的份额大幅下降(对外贸易的份额则相应上升),乌兹别克斯坦的情况特别明显,1991年到1993年期间,对其他共和国的出口在出口总额中所占的份额从94%减至70%,在进口总额中所占的份额则从88%减至77%。由于各共和国彼此间的贸易起初在贸易总额占有绝大的份额,贸易总额多少会随着各共和国间贸易数额的下降而减少。

16. 转向同外国贸易所造成的一个结果是,它对贸易特别是出口的商品组成造成了影响。因此,就前苏联境内的各个中亚共和国而言,以资源为基础的原料一向是最主要的出口产品,各种制成品,包括重型机械,运输设备和其他工程技术产品在出口中也占有重要份量。然而,对外国的出口几乎完全是以资源为基础的原料。以乌兹别克斯坦为例,仅仅两项这种产品,即棉花纤维和燃料,就在1992年对外贸易中占85%,而就哈萨克斯坦而言,燃料(大半为原油),化学产品(大半为肥料)和贱金属占对外出口总额的95%以上。因此,贸易的组成正在转向为更偏重这些以资源为基础的产品。

17. 另一项问题是,在同独立国家联合体以外的国家进行贸易时,运输距离常常远得多。因此,尽管前苏联的幅员广阔,苏联境内各中亚共和国同紧邻的贸易占其贸易总额的大部分仍是值得注意的现象。实际上,对所有这些共和国来说,同俄罗斯联邦的贸易和彼此间的贸易占各共和国间贸易总额的75%至80%,甚至更高。但由于这些共和国所处的位置,同独立国家联合体以外的国家进行贸易时就会牵涉到一项问

题:即便是抵达最近(最方便)的转运港,陆上的运输距离都长达10 000公里以上。由于以资源为基础的原料多半是体积大的产品,按货价相比,运输费用很高。这两项问题合并在一起就突出显示当前的发展为这些共和国所带来的难以解决的运输问题。

五、过境运输系统

A. 现行过境运输走廊

18. 有一个包括所有主要运输工具(公路、铁路、航空和内河水道)的综合的、高度发展的运输网,把前苏联所有的主要城镇、港口和经济活动中心连接起来。作为苏联成员,中亚各共和国共同使用这个运输网。但苏联解体之后,一方面各共和国成员之间原来密切的贸易和经济连系瓦解,一方面各共和国需要和希望寻求同外国建立别种贸易连系,现行的运输网是否能符合新的要求问题,成为主要关注的事。这对中亚各共和国而言,尤其如此,因为它们在地理上孤立,现在成为新的内陆国家。

19. 在前苏联,铁路是货运最为使用的运输工具,如果不计管道的话,几乎占全部货运的百分之70(每公里公吨)。一个共有约150 000公里轨道的中央管理铁路系统,把苏联辽阔领土所有各部分连接起来,这个辽阔领土,东、西跨越近半个地球,南、北跨越半个北半球。由于以铁路为主要运输工具的政策,以及促进苏联辽阔领土经济一体化的政策,在现行价格结构上,铁路价格保持相当低。此一政策特别有助于鼓励使用铁路来运输廉价、庞大的原料产品,这些产品在中亚共和国的贸易中占很大份额。

20. 但是苏联解体后,个别共和国在政治上和经济上分道扬镳,情况根本改变。例如,铁路网瓦解,管理分散,全部车辆由个别共和国均分、此外,由于经济一体化不再是最迫切的政治方针,以及自由市场原则和根据成本定价原则的出现和蔓延,铁路价格有大幅度提高的趋势。还有,各共和国现在不再使用共和国货币,使用新的、分散管理的铁路的人面临一个全新的问题,就是如何支付在个别共和国领土上之外的

运输费。这个问题很严重,因为大多数共和国的预算和财政状况都很困难,其新发行的货币因之很弱。这造成一大批积压欠单,使使用运输服务的人和铁路管理当局都极感不便。中亚共和国还面临一个问题,就是铁路车辆的维修和更换零件,许多零件必须从其他共和国购买,这引起额外支付的问题。这个问题也影响到前苏联的其他共和国,因为那是原生产专业化模式在新情况下的结果。影响现行分散管理的铁路系统运作的其他问题中,还有若干共和国、特别是白俄罗斯和乌克兰燃油不足的问题,这有时造成铁路交通中断。

21. 铁路运输理事会负责协调各铁路管理局的业务,它在独立国家联合体的框架范围工作,处理为使分散管理的铁路系统能顺利运转而必须整理的各项问题。但是,理事会虽然尽了力,使用铁路的人,包括中亚共和国内的人,仍然遭遇一些困难问题。最严重的问题也许是支付铁路运费的问题。由于欠债越来越多,中央支付制度已予放弃,另试行采取各种共同的临时措施,包括用货物支付的办法(俄罗斯铁路甚至为此目的设立了一个特别易货贸易单位)。现在已经议定,从1994年5月1日起,共和国间铁路服务的一切费用,均须事先以可兑换货币支付。此一要求显然使外汇短缺的用户负担沉重,大大增加了运输费用。

22. 虽然情况表明,近几年来,铁路系统在维修、更换和更新设备方面,有若干缺点,但所有迹象显示,技术缺点和设备短缺并未成为重要问题,以致使人难于利用铁路网进行过境运输。这点尤见于以下情况:在前苏联大部分地区,包括俄罗斯联邦——中亚共和国的主要过境用——都有铁路容量过剩的问题。自从苏联解体以来,铁路货运大幅度下降,反映出需求减少,这是由于经济困难和秩序混乱所造成;货运下降是目前铁路容量过剩的主要原因。货运下降的程度,可用哈萨克的情况说明:在1990年至1993年间,哈萨克的铁路货运量(以每公里公吨计)下降一半以上。现有资料显示,在乌兹别克斯坦,铁路容量的使用率目前只有30%左右;在俄罗斯联邦,则为50%左右。因此,只有在区域一般经济复兴,铁路运输需求增加之后(或者零件无法更换和维修不善情况继续好几年之后),过境运输才会遭遇容量和设备及基础结构技术不够

的严重问题。但在目前,这不是优先问题。

23. 对中亚新独立的内陆国家而言,使用现行独联体铁路网方面最急切的问题是,过境港口的距离远和运输费用。根据过境港口的一般地理位置,中亚共和国使用独联体铁路系统的过境运输,有三个主要走廊:前往俄罗斯联邦远东港口,例如符拉迪沃斯托克(海参崴)和纳霍优卡走廊;前往北欧港口,例如圣彼得堡和里加走廊;前往黑海港口,例如敖优萨和塞瓦斯托波尔(乌克兰)及新罗西斯克(俄罗斯联邦)走廊。此外,也有可能通过东欧和中欧进行直通西欧市场的铁路运输。对中亚共和国而言,前往俄罗斯远东港口的铁路走廊长10 000至11 000公里,前往北欧港口的走廊长8 000至9 000公里,前往黑海港口的走廊长6 000至7 000公里。直通西欧市场的铁路运输长10 000公里或稍多。这些都是远程距离,尤其这只是为了前往准备海运的一个转运港而已。因此,预期使用这些路线的运输费用会高。现有资料显示,就中亚共和国出口的一些主要原料产品而言,前往独联体转运港的铁路运输费,目前达产品离岸价格的40%左右。

24. 也有一条铁路--摆渡--铁路的路线,通过里海经由巴库前往格鲁吉亚黑海港口苏呼米和巴统。使用这一路线可以大大缩短前往一个主要海港的距离,因此也大大减低过境运输费用,特别是对中亚最西地区而言。例如,从阿什哈巴优到黑海,距离最多1 800公里左右;从塔什干到黑海,距离为3 000公里左右。从哈萨克斯坦里海地区到黑海,距离不会超过1 000公里多少。但不幸的是,由于高加索地区政治和军事局势未解决,这条路线目前不能使用。

25. 前苏联的公里网相当发达。但它在货运运输方面从来未起主要作用,这无疑因为路途遥远,而且官方政策一向优先着重铁路。对于中亚共和国买卖的庞大原料产品来说,铁路似乎是自然的选择。但情况在变化。首先,铁路运费最近大幅上涨(相对而言),随着日益采取根据市场定价制度,此种运费还会进一步上涨,这自然鼓励采用其他运输方式。这对中亚内陆国家来说,尤其如此,因为它们现在必须用外汇支付使用这些长远铁路过境走廊的运费。对这些国家来说,使用自己拥有和经营的

公路车辆运输,只须很少的外汇支出(路上购买汽油等等),这定然日益觉得可取。吉尔吉斯斯坦似乎尤其在积极采取这一办法,特别因为其领土内只有很短的铁路(主要因为该国多山),而使用铁路几乎全要用数额有限的外汇支付费用。因此,似乎很可能越来越依靠公路运输,以前往遥远的独联体港口。使用公路运输的人目前遭遇的一个令人非常关切的问题,是路上安全的问题。现在,公路货运车辆往往必须有武装护卫陪护,这自然增加运输费用。目前正在独联体公路使用协调理事会的框架范围内致力处理这个问题。

26. 独联本各主要海港的设施,似乎足以应付目前需要,但这是由于贸易量减低及目前处理和储存货物的需要有限。但港口设施将来是否足以应付产品品种的改变和改进港口技术的需要,似乎尚成问题。但在目前,对中亚内陆国家来说,这不是一个重要问题。

27. 管道在苏联遗留下来的运输网中占重要地位,三个中亚共和国、即哈萨克斯坦、土库曼斯坦和乌兹别克斯坦依靠此一运输方式来转运它们的煤气和石油。在哈萨克斯坦的情况,有输出该国西部地区出产的石油和输出煤气到俄罗斯联邦的管道,也有从西伯利亚输入石油的油管,以在位于哈萨克东部的炼油厂加工。在土库曼斯坦的情况也是一样,输出的煤气通过管道转运至俄罗斯联邦。在乌兹别克斯坦的情况,输出天然气的管道从布哈拉通至乌拉尔。

28. 没有迹象显示,海关手续或遵守国际程序和规章的需要,对整个独联体领土内的过境运输,目前没有任何妨碍。

B. 寻求其他过境路线和其他选择

29. 自从1991年宣布独立以来,中亚内陆国家认真考虑本国对外贸易另辟过境运输走廊的问题。对这个问题的关切,一方面反映出希望寻求途径减低其过境贸易目前所担负的高运输费用,另一方面反映出希望利用这样一个概念,即可以选择的路线越多,本国对过境邻国和贸易伙伴的讨价还价地位越强。这一概念对中亚内陆国

家尤其有吸引力,因它们的地理位置偏远,一向与外边世界隔离。

30. 虽然个别的中亚国家各有其地理和经济特点,从而决定其各别的需要,但它们之间有许多类同之处,足以使它们共同对寻求其他过境路线,采取广泛一致的处理方式。目前已鉴定若干实际的或可能的其他过境走廊,正在加以研究、促进和/或同实际的或可能的过境邻国讨论。在所考虑的新走廊中,以下的走廊特别值得注意:

1. 东、西横断大陆铁路走廊

31. 东、西横断大陆铁路走廊东向通过中国直达中国太平洋港口,西向通过土耳其直达伊斯坦布尔和西欧主要城市及更远。这样一个走廊除了让中亚国家有另一条通往远东太平洋和西欧的过境路线之外,还使远东港口和西欧之间有一条直通的铁路路线,这比使用西伯利亚横贯铁路的现行路线约短3 000公里。这个走廊还使中亚国家成为两大贸易中心之间的一个重要的交通十字路口,会带来一些重要的副作用,好象以前从中国远东经过中亚通往西欧的古代丝路一样。

32. 目前,中国连接上海、青岛、广州等主要远东港口的铁路网,远达乌鲁木齐,距离哈萨克斯坦边界及附近的哈萨克铁路德鲁兹巴终点站约600公里。因此,只要建筑相当短的一段路线,铁路就可以从中亚国家通达中国太平洋港口,其距离比通往俄罗斯远东港口短得多。目前,正同中国就此问题进行商谈,考虑此事。亚太经社会也就连接中亚国家和中国的公路进行初步调查。此一调查结果可提供有用资料,在将来对中亚国家现有过境路线进行全面比较分析时,可供参考。

33. 从德鲁兹巴,铁路西向横越中亚直达里海的克拉斯诺沃茨克(土库曼斯坦)。在正常情况下,货车将以摆渡横越里海通往巴库,然后继续以铁路通过高加索和土耳其通往伊斯坦布尔海港(或以铁路通往欧洲中心),但由于高加索局势未解决,此一路线目前不能使用,因此,目前在所有有关各方合作下,正积极发展另一条通过伊朗伊斯兰共和国的新路线。此一路线需要在土库曼斯坦建筑70公里左右的铁路,在伊朗伊斯兰共和国建筑150公里左右的铁路,就可以把中亚铁路系统和伊朗铁路系

统连接起来。建筑铁路新路段的工程进行很顺利,土库曼一段的经费由其他中亚国家共同提供。

2. 伊朗走廊

34. 向南通往仞阿巴斯港的一条路线,最大的优点是距离一个主要海港很近。这个港口目前未同铁路连接(最近的铁路终点约距离300公里),因此只能从公路前往。中亚国家目前在使用伊朗公路上似乎有些困难,因为它们的卡车不符合国际规定的适行标准,特别是在污染控制方面。这使它们使用伊朗港口的能力受到限制。它们在遵守有关海关规定和程序方面也遭遇一些问题,由于它们不是关于公路过境的有关国际海关公约的缔约国,这些问题更形复杂。希望伊朗伊斯兰共和国有一天能将铁路伸展至这个海港,那将大提高其对中亚国家作为一个过境港的重要性。但在目前,这些国家只能使用公路通往该港;关于铁路--公路--船只多式联运安排的可能性,无疑应予考虑。

3. 巴基斯坦走廊

35. 南向通往巴基斯坦卡拉奇港的一条路线,也大大缩短过境通往一个主要海港的距离,特别是对较南的中亚国家,包括塔吉克斯坦、土库曼斯坦和乌兹别克斯坦,及吉尔吉斯斯坦的西部地区。这是一条公路线,但在乌兹别克斯坦和阿富汗交界的捷尔梅兹有一个重要的铁路终点站,具有储存、转运等等设施,可作为通过阿富汗进行过境运输的一个重要转运点,从捷尔梅兹到卡拉奇的距离约为2 000公里。从捷尔梅兹有一条公路通喀布尔,但这条公路需改良。从喀布尔的过境运输,可向南通往坎大哈(阿富汗),然后经由奎达(巴基斯坦)通往卡拉奇;或向东通往白沙瓦(巴基斯坦),然后转南通往卡拉奇。巴基斯坦的公路很可能会改良,因此后一路线也许比较好。虽然这对中亚大部分地区来说,显然是南行的理想路线,但不幸的是,由于阿富汗政治局势未解决,这一路线目前未能使用。因此正在探讨其他路线。一条路线是

绕道中国,从吉尔吉斯斯坦的奥希或纳伦,通过中国的喀什和跨越山岳地带,通达伊斯兰堡和卡拉奇。这条公路高于海拔3 500公尺以上,一年中有好几个月积雪。公路有若干很长的路段,场面也都未铺砾石。因此这是一条非常难走的路线,目前大多用于同邻国(例如中国、印度和巴基斯坦)之间的货运运输,而非用作通往卡拉奇的过境走廊。

4. 阿富汗走廊

36. 有两条南向路线跨越阿富汗领土通往伊朗伊斯兰共和国和巴基斯坦。一条路线从土库曼斯坦开始,那里有铁路通达阿富汗的领土库什克。从库什克有一条公路通往赫拉特,然后通达坎大哈和奎达,再接铁路和公路,通达卡拉奇港。此外,还有一条可能的过境路线,从赫拉特--坎大哈公路经过法拉通往伊朗伊斯兰共和国的扎黑丹和阿巴斯港,这条路线可加以发展。现有的公路需要重新修理,因为在战争中受到广泛损坏。另一条路线从捷尔梅兹和奥克苏斯河阿富汗沿岸的海拉丹通往萨朗帕斯、喀布尔、贾拉拉巴德和白沙瓦,公路在白沙瓦同巴基斯坦铁路网连接。铁路通往拉合尔,然后通过瓦格赫通往阿姆利则和德里,再通往卡拉奇。

5. 其他的可能走廊

公路

37. 现在使用的一条路线是通过伊朗东部的扎黑丹和马什哈德通往阿什哈巴德,但这条路线非常难走,有很长一段路经过干旱沙漠,很不舒服。需要有一个改进的管理框架,以促进地区的公路过境交通(巴基斯坦不是国际公路货运公约的缔约国),这方面的建议目前正在经济合作组织的框架范围内讨论。因此,对中亚国家来说,卡拉奇仍是一个可能的良好过境站,具有过境贸易必要的港口设施;但它迄今还很少用于此一目的。

38. 中亚国家也关切增加和另辟运输石油和煤气的管道线路问题。例如哈萨克

斯坦正在研究建造一条横贯哈萨克油管的可能性,以把该国西部产油地区同东部的炼油厂连接起来,以期加强它的竞争力。在目前情况,这两个地区的油管都是从北向南,哈萨克斯坦完全依靠俄罗斯联邦,一方面作为本国所产原油的市场,另一方面作为本国炼油厂所需原油的供应来源。此外也正在研究建造一条管道通往里海的建议。土库曼斯坦也正在考虑建造新的管道以输出天然气,一条管道通过伊朗伊斯兰共和国和土耳其,通达西欧(或从陆上,或从里海海底),另一条通过阿富汗,通达巴基斯坦和印度洋。

39. 还有一个问题,就是内河水道如何可以帮助通达海港和减低过境运输费用的问题。独联体领土内有许许多多的河流和湖泊,有几千公里的水道可以航行,目前正在寻求途径更充分地使用这些水道从事过境运输。

空运

40. 在设法缓解内陆国家的运输难题方面,空运能担当重要作用。以吨/英哩的费用而言,空运一般比较昂贵,但它在速度和时限方面占到便利,有时这是一项重要的因素,特别在他种运输方法耗时较久或较不可靠时尤其如此。事实上,空运已在中亚各共和国开展的多样化的贸易之中担当了虽小但极其重要的作用。个体户已借助这种非正式但相当可观的重要运输方式定期前往毗邻国家,特别是土耳其,运回种种消费物品,供应当地市场。哈萨克斯坦国家外贸公司(“哈萨克斯坦进口公司”)则正式定期租用飞机,将进口商品运入哈萨克斯坦,其中多数从新加坡运入。

41. 为了满足货运的需要,目前有计划整修阿拉木图机场。吉尔吉斯斯坦目前正在计划发展马拉斯机场,该机场离首都比什凯克约30公里,使其成为区域货运中心。目前已在附近建立了自由区,以促成货运中心的想法。马拉斯机场是本区域最大和最有前途的机场,但由于燃料短缺,导航设备需要改善,该机场无法发挥全部空运能力。在区域一级,在经合组织的支持下,也在探讨是否可能成立专门用于空运货物的联合空运公司。这项企业将充分利用中亚各共和国大多适合空运的庞大航空队伍。

六、对未来行动的建议

A. 拟议的后续行动的全盘动力

42. 为了切实有效,中亚新独立的内陆国家的过境运输战略必须考虑到这些国家的历史传统和未来的种种可能。历史传统包括在独立时所继承的运输设施和能使这些运输设施有效利用的各共和国间的关系。如前面所讨论的情况,这些设施都相当广泛,发展完善,符合联系和组合前苏联广大地区的基本需要。由于与苏联解体有关的各种原因,目前运输网络已遭严重破坏,不再具有以前的效率,这是中亚各国迫切需要寻找其他过境路线的原因之一。但是除了过境路线破坏所造成的当前困难之外,即使这些困难迅速加以解决,就长期而言,也需要有新的他种过境路线。此外,即使在最理想的情况下,也需要有相当的时间使目前正在审议的各种过境路线能付诸实施,并充分运作。

43. 由于上述理由,不但需要作出努力,也需要有国际援助,以便首先协助解决一些由于现有过境路线中断所造成的问题,并克服利用目前过境路线中所出现的行政和程序困难,其次,设法及早发展和顺利促成新的他种路线。以下所述的未来行动的建议指出了需要短期和长期注意的具体问题。虽然这些提议反映了中亚内陆国家的具体需要和优先次序,但它们的动力来自于1993年5月17日至19日在纽约举行的发展中内陆国和过境发展中国家政府专家、捐助国代表和财政和发展研究机构第一届会议所作出的全面建议。

44. 在次区域一级,该会议特别建议,内陆过境发展中国家应采取措施,协调和精简海关文件和程序,拟定承运者在每种承运的国家间协定中赔偿责任的标准化,协调国家间道路维护的程序,促使过境服务的贸易自由化以及在发展过境设施和服务方面成立联合企业。它还建议,内陆过境国应作出共同努力,加强过境作业的法律体制,并设立更有效的机构间安排,监测这种双边和次区域决定的执行,并促成有关过境的国际公约的核准。在国家一级,它建议,内陆国应大力发展国内更有效的有形过

境设施,以便尽量减少在海港与过关程序方面的延误,在过境国方面应采取措施,改善港口业务的管理工作,以便减少货物进出港口的延误。

45. 在国际一级,该会议吁请捐助国和财政和发展机构优先考虑采用分区域/走道办法以改善过境系统的项目和方案以及为内陆国和过境国的需要提供适当服务的项目和方案。它们也应向内陆国和过境国提供适当的财政和技术支助,以赠款或减让性贷款的方式建造、维护和改善运输、储存和过境基本设施和设备,包括他种路线和改善通讯。

B. 具体建议

1. 对现有可能过境走廊的是否可行的比较性分析

46. 首先必须指出,需要国际援助进行下一步骤,以评价有关拟议的他种过境路线的情况。本报告只根据前往各国首都进行简短访问时所取得的资料对现有情况作出极为广泛和一般的报导。目前需要更加集中力量,取得相当详细的所有有关资料,作出必要分析,以便能够作出资料完备和有说服力的结论,并依据这项结论,拟定必要的优先次序,并寻求资助,以执行落实新的过境路线作为有效的运作实体所需的行动。目前,需要详细并且完备的资料,并作出全面分析,其中特别值得注意下列各项:

(a) 目前可得的有关拟议的或设想的过境路线的有形基本设施的实际情况的详细资料,不论这一路线设在过境国或在接壤的内陆国;

(b) 过境国目前正在执行的整修或建造过境走廊具体联系的计划;

(c) 找出在拟议的过境走廊中目前欠缺或需要改善的具体基本设施,同时并对进行这项投资的费用作出广泛评价;

(d) 有关利用这些他种过境路线的成本/效益分析,不仅考虑到内陆国减少运输费用的立即效益,同时还考虑到对这些国家本身以及其过境邻国最后扩大过境贸易的更广泛的效益;

(e) 目前存在的以及未来可能产生的过境程序方面的问题,并对解决这些作出

具体建议。

47. 贸发会议及各区域经济委员会至今已有若干年作为其内陆国和过境发展中国家经常工作和技术援助方案的一部分,进行与上述领域有关的工作,它们可在进行上述工作方面进行促进作用。捐助国应随时设法支持这项试行工作。

2. 协助精简过境服务付款的形式

48. 在影响现有通过独联体国家现有过境运输的各种困难之中,毫无疑问,最严重的困难是各共和国间铁路运输服务的支付系统的失调,这种失调反映了在贸易和支付方面程度更大的缺失,这对贸易和生产以及铁路货物运输的急剧下降都有深远影响。目前的安排需要以外汇预先支付铁路运输服务,这种方式极为昂贵而且繁琐,对中亚内陆国而言尤其如此,因此必须寻找方法采用较不繁琐的支付方式。在这方面建议采取下列行动:

(a) 促进由于支付困难而受影响的共和国间的贸易,但其恢复将有助于重新引用铁路运输较不繁琐的支付系统;

(b) 改善铁路车卡和零件的维护,不进行这种维护就能很快对铁路的正常作业产生不利影响,这也是支付系统的失调的现象。

3. 改善有形过境基本设施

49. 在寻找新的过境路线方面要取得成功,就得取决于必要的有形设施和适当的过境设施安排的存在。因此对这两方面都应给予适当考虑。前者涉及恢复和改善现有设施,以及在内陆国和其过境邻国作出新的投资。在确定新的或改善的有形基本设施需要方面以及与有关各方展开讨论方面都已作出相当多的初步工作,在有些情况下,已达到实际执行的阶段(例如,关于通过伊朗伊斯兰共和国和土耳其与波斯普鲁斯之间的铁路目前估计将在1996年以前运行)。在另一些方面,仍有许多工作有待进行,包括筹措资金的各种协议。

50. 在许多情况下,事实上,战略政治考虑可能是政府是否采取行动的主要决定因素,尤其是在其国土内建造新的铁路路线或主要的道路联网。不过,跨国或区域运输规划仍有重要作用,提供供个别国家的相互经济利益采取行动的框架。这种框架在进行谈判和取得经费方面也有帮助。中亚内陆国因此对这种区域运输规划极感兴趣,这有助于确定和落实新的过境路线。这是国际组织最适宜提供协助的领域。

51. 亚太经社会拟议的横跨亚洲的公路项目是从事这项规划的一个良好例子。区域运输规划也排在经合组织的议程之上,其成员有伊朗伊斯兰共和国、巴基斯坦和土耳其以及五个中亚内陆国。欧洲联盟也支助一个项目,研究从中亚前往欧洲的运输走道。这类项目虽然有时相互重叠,可能也不前后一贯,但有助于说明问题,并指出解决的办法。但目前仍需要将 these 构想纳入一项全面框架,考虑到所有各种备选方案和运输方式,包括内部水道和多式联运。

52. 目前已经找出的一些领域也需要在内陆国投资,使其能有效利用实际或可能过境路线。其中包括:

(a) 改善哈萨克斯坦边界附近与中国交界德鲁日巴交界点,改善其作为过境运输和过境点的能力,并改善哈萨克斯坦一方边界的铁路路线;

(b) 改善中亚各共和国卡车车队的质量,以符合国际过境运输的标准,特别是关于污染控制方面的标准;

(c) 发展哈萨克斯坦里海的 Ahktar 港作为过境运输的起站,供哈萨克斯坦西部石油和其他产物的出口之用;

(d) 替换吉尔吉斯斯坦马那斯机场过时的导航设备;在新的过境入境建造仓库和储存设施(尽管在多数情况下能等待交通量进一步增加之后再行建造);

(e) 改善便利过境交通所需的通讯设施。

53. 鉴于这些项目能对缓解中亚内陆国过境运输情况作出重要贡献,这类拟议的项目值得根据特殊的条款考虑给予国际资助。目前了解,日本援助团体已经同意或正在严肃考虑资助德鲁日巴的边界项目和连接的铁路路线。

4. 过境便利的协议和安排

54. 利用公路或铁路运输通过他国领土表示存在着共同同意的规则和程序以便利这种过境。这种规则和程序具有双重目的,一方面保障过境国的合法利益(例如,遵守其法律和法规,包括海关的法规),而另一方面,确保迅速有效的过境。多年来,在双边和分区域协议的补充下,已经拟定了一系列国际公约,适用于这些公约或协定的缔约国拟定规则之用。根据多年经验,这些规则大多都符合它们制订的目的。

55. 中亚新独立的内陆国目前都不是这类国际公约的缔约国,而目前刚开始与其邻国谈判双边和多边协议,处理有关过境便利的问题。鉴于这些国家一直是前苏联的一部分,他们缺乏国际谈判的经验,同时也需要充分了解有关国际公约的意义和涵意。因此,拟定适当的过境便利安排以便充分有效的利用新的过境路线是一项需要加以处理的问题。在此同时,通过独联体国家利用现有过境路线几乎没有任何便利的问题(这不仅是海关方面的问题,也包括板车和卡车的标准的控制问题),这是继续需要依赖这些路线的原因之一,尽管这些路线可能较长而且费用较贵。

56. 实际或极为可能的所有过境国,在为编制本报告的协商中,欢迎利用他们的领土作为中亚内陆国的过境走道,他们表示愿意与内陆邻国充分合作,确保他们利用国内运输网络,提供必要的港口设施,同时考虑到中亚各共和国的特殊情况以及他们缺乏这方面的经验在过境便利方面采取灵活的态度。不过,一般认为,缺乏过境便利的全面正式协议妨碍了内陆邻国进一步利用这些过境路线,因此它们应成为有关国际公约的缔约国和/或谈判和商定适当双边或分区域安排。中亚各国也普遍认识到应朝此方向进行,但由于对这些问题缺乏认识,目前仍有迟疑。

57. 因此,需要并欢迎有关国际组织采取措施,提供技术援助。贸发会议作为非洲内陆和过境发展中国家技术援助方案的一部分,协助这些国家与其过境邻国谈判并落实分区域过境协定。贸发会议还充分参与协助这些国家监测这些协议的执行。这些协议包括各种过境便利领域,涉及道路和铁路运输、港口、海关、过境保险和

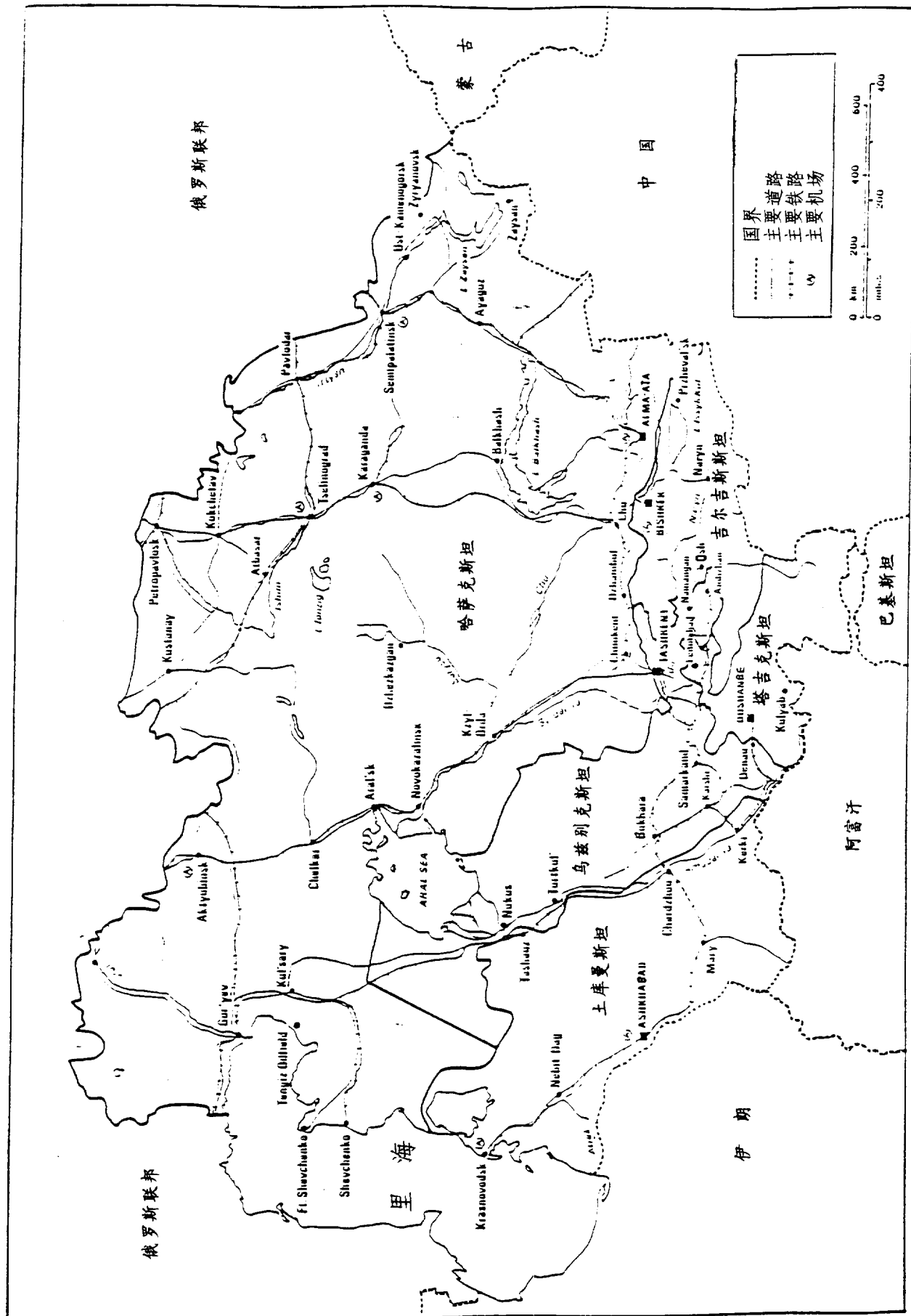
其他过境便利和服务等。这项经验可用来支助中亚内陆国这一重要领域。

58. 欧洲经济委员会在促成一些国际过境问题公约方面也具有开创作用,这在支助中亚内陆国的工作方面极具价值。贸发会议也在一些中亚内陆国进行类似的推动工作,亚太经社会也在这一领域进行一些行动。因此,建议欧洲经委会、亚太经社会 and 贸发会议与有关国家协商,制定适当安排,采取共同努力,组织有关核准这些公约的益处、所涉的费用和有关国家所需采取的行动方面的讲习班。

59. 通过独联体领土,特别是俄罗斯联邦的内陆水道过境极具潜力,但对这项问题仍未充分探索,主要是由于缺乏在国内水道处理国际交通所需程序的经验。因此,建议提供国际技术援助,对所涉的问题提供资料,包括其他各地处理这项问题的作法,这将极为有用。贸发会议作为东非/中非内陆国和过境国技术援助方案的一部分,曾经参与拟定内陆水道运输协议的工作,制定维多利亚湖国内交通的规则,这方面的经验可用于对中亚各国提供这项问题的咨询支助。

附件

中亚各共和国



资料来源：经济家情报处，1992-1993年各国现况：格鲁吉亚、亚美尼亚、阿塞拜疆和中亚各共和国。已获经济家情报处同意印用。
地方名称和边界线均按资料来源引用。