



大 会

Distr.
GENERAL

A/51/288
14 August 1996
CHINESE
ORIGINAL: ENGLISH

第五十一届会议

临时议程* 项目96(c)

宏观经济政策问题：贸易和发展

关于改善中亚过境运输环境的措施的
进度报告

秘书长的说明

1. 大会1994年12月19日第49/102号决议注意到秘书长关于中亚新独立的发展中内陆国及其毗邻的发展中过境国的过境运输系统的报告(A/49/277),邀请联合国贸易和发展会议(贸发会议)秘书长全面分析和研究中亚各国的过境系统,特别注意开发一切新的、适当的、可行的其他别的过境路线和走廊,包括最短的路线和走廊。该决议第4段还请贸发会议秘书长编写一份关于该决议的实施情况报告,提交大会第五十一届会议。

2. 秘书长谨在此向大会转递贸发会议秘书长根据上述决议编写的报告。

* A/51/150。

附 件

改善中亚过境运输环境的措施

贸易会议秘书处编写的进展报告

目 录

	<u>段 次</u>	<u>页 次</u>
一、导言	1 - 5	4
二、内陆位置的新现实	6 - 13	7
三、经济变革对贸易和过境运输的影响	14 - 29	9
A. 大规模整顿对中亚经济体的巨大压力	15 - 17	9
B. 中亚各国同独联体其他共和国的贸易量 急剧下降及其贸易方向的变化	18 - 19	10
C. 同独联体地区以外国家的对外贸易的增长 ...	20 - 24	11
D. 对外贸易中结构的变化	25 - 29	12
四、中亚可选择的主要过境运输路线	30 - 58	14
A. 经俄罗斯联邦的传统铁路和公路联运	33 - 36	15
B. 横渡里海、与铁路和公路连接的轮渡路线 ...	37 - 43	17
C. 俄罗斯联邦境外通往东、西和南方的其他 铁路联线	44 - 51	21
D. 俄罗斯联邦境外通往东、西和南方的其他 公路联线	52 - 53	24
五、提高目前过障效率的方案要素：技术会议的建 议要点	54 - 71	25
A. 提高目前过境环境效率的方案要素：技术 会议的议要点	54 - 55	25
B. 评价备选的过境运输路线	56 - 58	26

目录(续)

	<u>段 次</u>	<u>页 次</u>
C. 有形基础设施的瓶颈	59	26
D. 更有效率地使用现有过境走廊的无形障碍 ...	60 - 68	27
E. 迈向今后进行合作的框架	69 - 71	29

方框清单

1. 预期里海的石油迅速发展和在过境输油管路线方面的竞争 ...	14
2. 与中亚各共和国过境运输有关的运输走廊*项目	19
3. 与中亚各共和国过境运输有关的欧洲复兴开发银行和世界银行项目	20
4. 经济合作组织运输部门发展计划纲要	23
5. 关于中亚各国及其过境运输邻国的过境运输框架协定的一些可能要素	30

附 录

一、关于中亚各共和国的基本数据：与海的距离、面积、人口、和人均国民总产值	31
二、地图	
1. 中亚各共和国国内铁路和公路网以及与其过境邻国的联运	32
2. 中亚与世界市场的过境联系摘要：通过俄国的七条典型铁路过境路线与通过其他过境国的四条备选铁路路线的比较	33
3. 到中国的新的铁路连线(和联运公路)	34
4. 通往西方(经由高加索山脉和土耳其)和通往南方的铁路连线(现有新开辟和拟议的)	35
5. 通往南方的公路连线	36

一、导言

1. 大会在关于中亚内陆国及其毗邻的发展中过境国的过境环境的1994年12月19日第49/102号决议第4段请联合国贸易和发展会议(贸发会议)秘书长编写一份关于本决议的实施情况报告,提交大会第五十一届会议。本报告是应这一要求编写的,其中叙述与该决议第1至3段有关的发展。这三段内容如下:

(a) 在第1段中,大会邀请贸发会议秘书长与各国政府协商,同联合国开发计划署(开发计划署)、亚洲及太平洋经济社会委员会(亚太经社会)、欧洲经济委员会(欧洲经委会)、和有关的区域组织合作,拟订一个提高中亚新独立的发展中内陆国及其毗邻的发展中过境国当前过境环境效率的方案,全面分析和研究中亚各国的过境系统,特别注意开发一切新的、适当的、可行的其他别的过境路线和走廊,包括最短的路线和走廊。”

(b) 在第2段中,大会邀请捐助国和多边金融和发展机构,在它们的任务规定范围内,向中亚新独立的发展中内陆国及其毗邻的发展中过境国提供适当的财政和技术援助,以改善这些国家的过境环境。

(c) 在第3段中,大会请贸发会议同本决议所述的有关国际组织和区域组织合作,研究是否可能在决议第1段要求进行的全面分析和研究完成后,在大会第五十一届会议处理这个问题之前,利用现有财力资源,为中亚新独立的发展中内陆国及其毗邻的发展中过境国举办一个区域专题讨论会,邀请关心此事的国家参加,讨论该区域的过境和运输问题。

2. 关于该决议第1段,自决议通过后,已完成若干项研究。其他研究目前正在进行,特别是在贸发会议、亚太经社会和欧洲复兴开发银行,并通过欧洲联盟的欧洲-高加索-亚洲运输走廊项目进行。这些研究的成果已就中亚各国的过境系统提供了实质性的概览,包括详细分析了过境运输面临的许多有形瓶颈和无形障碍,并为提高目前过境环境的效率拟订了步骤。这些步骤包括开展大量技术援助和培训努力,编

写若干投资建议以改进有形的基础设施,召开区域会议讨论过境运输问题。本进展报告叙述了这些活动的结果。

3. 关于第2段,本报告说明了目前正在进行的、与改善中亚各共和国及其毗邻的发展中过境国的过境环境有关的主要财政和技术援助项目。

4. 关于第3段,贸发会议在亚太经社会和欧洲经委会合作下,与开发计划署于1995年4月共同开展了“中亚对外贸易和运输倡议”(详情见开发计划署/贸发会议项目RER/95/001),目的是降低各国的过境成本,以此推动其对外贸易并促进经济增长。作为这项倡议的第一个里程碑,在开发计划署和贸发会议的赞助下,1995年11月在安卡拉与土耳其国际合作局协力,召开了“中亚与世界市场的过境运输联系问题技术会议”。会议的文件和议程强调下列各点:

(a) 比较其他备选的路线和方式,有必要更详细地分析目前和潜在的成本,确保平衡周全地选定优先事项;

(b) 采取步骤减少有形的基础设施方面的瓶颈;

(c) 无形的因素在提高过境效率方面极为重要,如法律安排、遵守有关国际运输公约、海关和文件方面的安排、保险、标准、电子控制系统、体制建设和培训等;

(d) 关键目标是改善所有方面的合作安排,致力拟订一项区域过境运输框架协议,其中包括:

(一) 遵守共同规则和标准的具体步骤,处理铁路、公路和内陆水运的切实细节,而且所有各方应承认彼此的权利和义务;

(二) 设立平行的国家和区域机构,协调并改善过境运输安排,监督进程,收集分析信息,为所需的投资、技术援助和培训提供有利的环境。

与会者包括中亚五个国家(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)、阿富汗、阿塞拜疆、中国、格鲁吉亚、伊朗伊斯兰共和国、土耳其(包括土耳其国际合作局)和俄罗斯联邦的代表,以及各国际和区域组织(包括贸

发会议、开发计划署、亚太经社会、欧洲经委会和欧洲合作组织、)的代表。

5. 上文提到的由贸发会议、亚太经社会和欧洲复兴开发银行编写的详细研究中,许多已在安卡拉举行的技术会议上发表(在编写本报告时也广泛采用了其中许多材料)。这些研究和有关的报告如下:

(a) A/49/277号文件,题为“中亚新独立的发展中内陆国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”(贸发会议秘书处编写);

(b) 贸发会议(1995年),“中亚与世界的贸易联系:丝稠般光彩的过去、困难重重的当今、充满希望的未来”(开发计划署/贸发会议项目RER/95/001);

(c) 贸发会议(1995年),“中亚各共和国及其邻国的运输系统”(开发计划署/贸发会议项目RER/95/001);

(d) 联合国/亚太经社会(1995年),“从中亚到南方和东方海港的陆路运输联系”;

(e) 联合国/亚太经社会(1995年),“内陆国的运输规划:过境和跨越边界问题,1994年”;

(f) 欧洲复兴开发银行,“中亚运输战略概览:最后报告”(1995年4月);

(g) 联合国/欧洲经委会(1995年),“关于便利国际陆上运输和过境的各项联合国协定和公约”;

(h) 贸发会议(1995年),“发展中内陆国和发展中过境国专题讨论会的报告,1995年6月14日至16日在纽约联合国总部举行”;

(i) 贸发会议(1995年),“发展中内陆国和发展中过境国政府专家以及捐助国及金融和发展机构代表第二次会议的报告,1995年6月19日至22日在纽约联合国总部举行”;

(j) “中亚与世界市场的过境运输联系问题技术会议的报告,1995年11月7日至9日在安卡拉举行”(UNCTAD/LLDC/Misc.4,1996年)。

二、内陆位置的新现实

6. 一个必须考虑的新的关键因素是,自从中亚五个共和国1991年独立以来,世界上发展中内陆国的总数已达到29个。本报告附件一的列表载有关于这五个国家的基本数据,其中包括陆路运输到达最近的远洋船港口的距离。处于内陆是地理现实限定的条件。根据定义,内陆国除经由毗邻的过境国过境之外,无法从本国境内任何地方以陆上运输方式通往世界。这一现实可产生巨大的经济后果。

7. 一个内陆国若只有一个过境邻国为其进出口品提供其通往海洋的途径,则很可能受运输路线所有者和营业者的左右,以及受过境国政府可能对以下事项制订的规则、条例和管制措施的左右:如运费,分摊改进运输路线的成本、为投资新的路线和改进的路线或维持旧路线制订优先次序。备选的路线只有在可行而且具有竞争性时才能开始影响传统过境国现行的费率和条件。

8. 在很大的程度上,在中亚各共和国之南开辟新的铁路和公路路线以及其他过境路线(详情见本报告下文)很可能会朝新的方向打开贸易大门,不仅使中亚各共和国受益,也会使其所有的南北邻国受益。

9. 还需要更多地了解中亚各共和国可以开辟的各种其他路线的实际和潜在成本,才能以此作为区域和国家决定对基础设施、技术援助、培训、改善管理和加强合作安排等运输方面的优先事项进行投资的基础,向所有各方提供更精确的资料,将有助于就现有的或提议的备选路线费率和条件进行远远更为有效的合作。

10. 在收集关于投资在其他过境运输路线的成本效益更详尽数据时,应记住这些备选路线作为内陆国的一种基本保障所发挥的作用。在这个动荡不定的世界,同投放更多资源扩大现今效率最高的单一路线相比,保持开辟其他过境走廊的可能性(即使要付出一些代价),也许是内陆国最有效的长期投资和最佳的保险“政策”。必须保持一个审慎的平衡;一方面要确定优先事项,最佳地利用资源和避免浪费,另一方面则要适当考虑到其他备选途径,以防内陆国现有的任何主要过境运输路线今

后可能出现的(即使机会很微)在政治、垄断、规章或效率方面的困难。

11. 在与过境邻国和就捐助融资机构改进特别是过境运输路线进行谈判时,内陆国常常发现,认真进行的成本效益研究往往都注意到,一个国家(过境国)的成本会上升,而效益则由不止一个国家分享(包括内陆国)。为此,过境运输改进项目最好由一个区域框架来处理。这样,对项目给予的优先以及融资安排和条件都能反映所有的效益,以及所有受益国家的偿还能力。

12. 内陆位置的新现实还有一个方面值得谨慎注意:这五个中亚国家在某种程度上都相互作为过境国(见地图1)。这些国家在刚刚独立时相互间都几乎没有贸易和运输流动壁垒。因此应通过适当的合作安排,竭尽全力避免扩充任何不必要的边界、海关或其他规章壁垒,妨碍这些国家之间的自由来往。已经设置的任何障碍应尽快消除。

13. 就处在大陆中心的内陆国来说,一个正面的范例是瑞士和奥地利,这两个国家成功地作为穿越阿尔卑斯山脉提供了捷径,为北欧和西欧同南欧和东欧建立了联系,而且为本国的经济带来了显著惠益,它们的经济在世界上最成功和最富有之列。的确,欧亚大陆在从大西洋向太平洋开发跨洲陆路贸易联系方面步伐缓慢,只有横贯俄罗斯联邦通达符拉迪沃斯托克的著名的横贯西伯利亚铁路除外,这条铁路共有多达四条平行线路。(相反,北美大陆在铁路鼎盛时期共有不少于9条跨洲铁路:在加拿大有两条,在美利坚合众国有七条。)不过,在俄罗斯联邦以南的亚洲广大地带,刚刚完成了一条从中国经中亚到伊斯坦布尔的直达铁路的最后路段。亚太经社会通过其“亚洲陆路交通基础设施发展”项目,正力求完成一条从新加坡经印度到土耳其的横贯亚洲铁路——“泛亚铁路”,但一些关键路段尚待建成。的确,亚太经社会1995年编写的一项研究报告“连接中国、哈萨克斯坦、蒙古、俄罗斯联邦和朝鲜半岛铁路网的可行性研究”。探讨了通过各种备选路线由横贯欧亚大陆的铁路运送进出东北亚的货物的潜力;1995年10月,亚太经社会在曼谷召开了一次有关国家和国际组织政策官员会议,以便审议该报告,并审议跨洲集装箱运输的可能性。

三、经济变革对贸易和过境运输的影响

14. 中亚区域面临的过境运输问题需要从整个前苏维埃社会主义共和国联盟的巨大经济变革和随之产生的困难的背景来看,尤其是包括这些变革对新的独立国家联合体(独联体)12个独立的共和国之间和它们同外界的贸易的影响。中亚区域现有的过境运输网及其将实际成本减少到最低限度的效率将对该区域在下列方面的能力发挥关键作用:(a) 根据以市场为主的新的劳动分工同独联体其他共和国重新开展受破坏的贸易流动;尤其是(b) 扩大同世界其他国家的直接对外贸易流动。这种扩大的贸易很可能成为中亚今后经济所依靠的增长动力,而且在很大程度上将受益于该区域原料的光明前景。鉴于有远离外国市场的严重缺陷,削减运输成本的努力是否成功对全盘经济增长和该区域人民的福祉至关重要。

A. 大规模整顿对中亚经济体的巨大压力

15. 随着前苏联的逐渐解体,中亚各共和国分别在1991年8月31日至10月27日之间不同日期中宣布独立。在那之前,它们都是一个紧密交织的政治和经济联盟中不可分割的部分,在这个联盟中,由控制整个经济的中央计划体系一统天下。随着中央计划的结束和自由市场原则的广泛采用,局势突然转变。虽然成立了独联体,但是各共和国的经济实质上迅速断绝联系,造成经济严重脱节,从而使经济活动及收入锐减,通货膨胀剧升。

16. 中亚各共和国经济脱节非常明显。1990年(苏联最后的一整年)和1994年期间,塔吉克斯坦、吉尔吉斯斯坦和哈萨克斯坦的实际国内生产总值(国内总产值)下降一半或一半以上。然而,土库曼斯坦和乌兹别克斯坦的国内生产总值下降率却低得多(下降17%)。1995年,除塔吉克斯坦之外,其他国家的国内生产总值的下降稍有减缓;另一方面,乌兹别克斯坦的国内生产总值几乎没有进一步下降,因此同中亚任

何其他共和国相比,它的经济活动继续保持较高的相对水平。除经济脱节以外,还出现预算赤字和通货膨胀激增,1992年至1994年,中亚五个共和国中,有四个的年通货膨胀率平均在1000%以上。1995年的数据表明,同早些时候极高的通货膨胀率相比,通货膨胀已明显减缓--其中吉尔吉斯斯坦的年通货膨胀率下降到(相对而言)适中的50%。

17. 据中亚三个共和国报告,1991年至1993年期间,经济环境分崩离析的一个直接影响是货运量急剧下降。哈萨克斯坦和土库曼斯坦的运输总吨位下降一半以上,而吉尔吉斯斯坦则下降四分之三。尽管预算困难意味供保养和修理的经费极少,而且运输基础设施的质量可能严重降低,但是这当然也意味着基本运输能力在最近一段时间内可能过剩。

B. 中亚各国同独联体其他共和国的贸易量急剧下降及其贸易方向的变化

18. 运输量减少的主要原因是构成前苏联的各共和国之间的贸易流动中断。甚至到1991年为止,这种共和国间的贸易流动占中亚各国贸易总量的90%。1991年至1994年间,各共和国间的贸易总值(以适用汇率把卢布兑换成美元的估计数)锐减,土库曼斯坦下跌了42%、哈萨克斯坦50%、乌兹别克斯坦72%、吉尔吉斯斯坦78%和塔吉克斯坦88%。

19. 就向独联体各共和国出口总量所占份额而言,个别中亚国家的出口方向在1991年至1994年期间变化很大(根据世界银行的粗略估计)--向俄罗斯联邦出口的份额普遍减少10%左右,而中亚各共和国之间内部贸易的份额则普遍增加10%左右。1994年,在共和国间出口总量中,向俄罗斯联邦出口所占估计份额最高的是哈萨克斯坦(70%)、接着是吉尔吉斯斯坦和乌兹别克斯坦(56%)、土库曼斯坦(40%)和塔吉克斯坦(34%)。另一方面,1994年,在中亚的内部贸易中所占份额最高的是塔吉克斯坦(64%)、接着是吉尔吉斯斯坦(38%)、乌兹别克斯坦(37%)、土库曼斯坦(27%)和哈萨克斯坦(23%)。

C. 同独联体地区以外国家的对外贸易的增长

20. 由于中亚各共和国和独联体其他国家在记录和报告同外国的贸易中面临许多困难,有必要查看向联合国商品统计数据库报告数据的独联体地区以外国家的同样贸易数据。但使用这些反映数据时,必须注意两点。出口价值的依据是报告国家的进口数据,其中包括了保险和运输成本,因此它们高于中亚出口国实际获得的出口收入。同样,进口价值是根据离岸价格计算的,并不包括中亚进口国为获得所报告的货物必须支付的保险和运输成本。

21. 一个明显令人乐观的迹象是向外国(非独联体国家)的出口有所增长。实际上,1994年中亚向这些国家的出口同1992年的水平相比增加了三倍以上,达到30亿美元。这种趋势在“提前报告”的13个其他国家的数据中得到进一步证实(占1994年中亚向非独联体国家出口的60%),这13个国家已报告了它们1995年的贸易额;中亚国家向这13个国家的出口在1995年又增加了11%。中亚各共和国从非独联体国家进口的数量在1992年至1994年期间也增加了三倍以上,达到35亿美元。然而,提前报告的13个国家(占1994年所有中亚国家进口量的73%)的出口1995年却几乎下降了10%。

22. 中亚国家产品的7个非独联体主要出口市场是中国(1995年剧增到5.5亿美元以上)、接着是德国、意大利、土耳其、法国、大韩民国和美国。中亚国家7个非独联体主要进口来源实际上也是出口产品的同一批国家,但顺序不同:德国依然是最大的进口来源(尽管进口额从1994年的9.48亿美元减至1995年的7.81亿美元);其次是土耳其、接着是大韩民国、中国、美国、意大利和法国。应予以指出的是,如果通过中国、伊朗伊斯兰共和国或高加索山脉的一些最近开辟或拟议开辟的路线,而不是采用较北的路线,并且假定新路线能在成本、可靠性和效率方面具有竞争性,则其中三个贸易伙伴--中国、土耳其和大韩民国--在陆路距离上与中亚各共和国的交通更为直接。

23. 虽然资源类原料在中亚各共和国的出口中一直发挥着主导作用,但是包括重型机械、运输设备和其他工程产品在内的一系列制成品在这些出口中也占有重要地位。然而,三个中亚国家向非独联体国家出口的产品往往以资源类原料为主。例如,土库曼斯坦的两种产品--棉花纤维和石油(原油和精炼油)--占1993年的出口的95%;乌兹别克斯坦的两种产品--棉花纤维和黄金--占出口的90%;塔吉克斯坦的两种产品--棉花和铝--占出口的79%。总的来说,随着与其他国家的贸易日益比共和国间的贸易日益重要,出口构成中资源类产品的相对重要性可能增加。不过,哈萨克斯坦的原料出口(如铜和其他金属和原油)仅占出口的一半左右,其他都是各种制成品(尽管常常是原料加工产品);吉尔吉斯斯坦的出口则主要是制成品(如钢铁产品)。

24. 从1994年的主要商品来看,中亚五个共和国同其他(非独联体)国家之间的进出口总体情况表明,棉花几乎占出口的一半,小麦是最大宗的进口产品,占进口总额的5%,小麦的重要性已经减少,1993年曾占进口总额的10%,1995年可能不足2%,这显然反映出向这些国家提供的粮食援助正在减少。

D. 对外贸易中运费结构的变化

25. 在前苏联,铁路是使用最广泛的货物运输方式,如果把管道排除在外,几乎占货运总量的70%(吨/公里)。哈萨克斯坦和土库曼斯坦的数据表明,它们对铁路的依赖更大,1990年占90%。(不过,吉尔吉斯斯坦对铁路的依赖要小得多(30%)--这表明该山岳国的铁路使用范围有限。)由于以前的政策是让铁路成为主要运输工具,在当时的价格结构中运价一直保持低水平,从而鼓励使用铁路来运输在中亚各国贸易中占重要地位的价值低而体积大的原料类产品。

26. 随着苏联的结束,铁路网正式解体,行政权力下放,铁路车辆在各共和国间瓜分。按照自由市场原则和以成本为基础的定价办法,现在的趋势是大幅度增加铁路运价。还有,过去的集中铁路服务缴费系统已被废除,从1994年5月1日起所有共和国间铁路服务的费用必须以硬通货事先支付。这显然给用户造成沉重负担,同时大

大增加了运输实际成本。不过,所有独联体国家继续实行统一的铁路运价和附加费用,这些费用每年由独联体国家铁路承运商客货费率会议提前一年商定。运价以瑞士法郎算,但横贯西伯利亚铁路的集装箱运输除外,它的客货费率以美元算。

27. 看一下中亚五个国家的主要出口物(棉花)和主要进口物小麦目前的实际运费就知道运费在有关产品的总价值中所占比例。尽管原棉是原料,但它是相对高价的产品。1993年对外国的出口(伙伴国的数据)以到岸价格(即包括运输和保险的费用);计算达7.14亿美元;因此运往国外的棉花数量总计594 000吨,按到岸价格计算每吨平均1 200美元。1994年从乌兹别克斯坦的塔什干用铁路把一吨棉花运到独联体地区边缘的对外贸易货物主要转运站的费用不等,从黑海新罗西斯克港的36.3美元到太平洋符拉迪沃斯托克港的76.9美元。为此,原棉的这些独联体地区内官方运价至少占原棉价值的3%,但不会超过6%。

28. 小麦的情况很不相同(就低值原料货物运输来说,情况也许更加极端)。小麦进口(也是根据伙伴国的报告)按离岸价格计算的价值(即不包括保险和运输费用)1993年达2.6亿美元,有230万吨,按离岸价格计算每吨价值平均113美元。

29. 1994年从独联体地区边缘的转运站到乌兹别克斯坦的塔什干的每吨小麦铁路运费不等,从至少39.4美元(从黑海的新罗西斯克)到至多83.4美元(从太平洋的符拉迪沃斯托克)。这些铁路运费至少占小麦国外购买价格的35%,甚至达74%。如果考虑到从小麦的外国产地到独联体地区的边缘的附加运费,那么显然运输成本可能占运到中亚的小麦的价值的一半或一半以上--在这项标准的大宗产品的原国外购买价格(离岸价格)上每年还要提价2.5亿美元。但这幅成本图还不完备--常常可能需要额外支付一笔非正式甚至非法的费用才能把货物运走。还有不可靠的运输条件和个人、公司和整个经济体的拖延和变化不定所造成的高额成本等间接附加费用。极为重要的是,在比较备选的过境运输路线和方式时,必须估计所有这些因素,把它们视为成本最昂贵的瓶颈和最优先的改进目标的指导。不论是通过开辟别的新路线、增加各条路线的竞争力、提高运输基础设施和服务的质量和效率,还是采用促进过境

运输的最先进国际概念以进行减少浪费和提高效率的合作,采取减少总运输成本的步骤对中亚经济体的增长将具有实际的重大意义。

四、中亚可选择的主要过境运输路线

30. 由于近年来提出了几项倡议,中亚各共和国的过境运输选择日益增多。本报告的讨论主要集中在货运而不是客运方面,并且主要集中在铁路或公路的陆路运输方面(和附带使用内陆水路),而不是空运或管道运输或涉及面更广的内陆水路开发的问题方面—所有这些运输方式对中亚贸易的增长也非常重要(见方框1)。

方框1

预期里海的石油迅速发展和在过境输油管路线方面的竞争

由于里海及其毗邻国家开发出新的石油资源,国际石油公司和有关各国政府间已进行激烈的谈判,商讨必须建造或扩建的计划输油管路线,以应付大量的石油输出。第一批“早期石油”将从阿塞拜疆海岸以外的沙赫德尼兹油田产出;其后在未来10或15年内,从哈萨克斯坦海岸以外的田吉兹油田将有更大量的石油产出,里海各油田的总储藏潜力可达2 000亿桶—几乎与沙特阿拉伯的总储藏潜力一样巨大。预计这些石油的一部分将通过输油管运到黑海的俄罗斯港口,另一部分则通过输油管运到黑海的格鲁吉亚港口。土耳其已建议修建一条输油管从高加索地区横跨土耳其至该国在地中海的杰伊汉港—以便避开波斯普鲁斯,因为在那里扩充石油交通的前景已经引起对环境的严重关切。哈萨克斯坦和伊朗伊斯兰共和国最近议定了一项交换安排:一些哈萨克斯坦原油将运往伊朗伊斯兰共和国北部的炼油厂,而同样数量的原油将作为哈萨克的出口直接从波斯湾港口运往世界市场。

31. 地图1表明在中亚各共和国运营的内部铁路和公路网的要素。它表明中亚五个共和国彼此进行任何贸易所涉的过境运输范围。此外,地图标明通往俄罗斯联邦的主要传统联运点,以便在那里进行直接贸易,或进一步转运至独联体其他国家和世界各地的外贸地点或目的地。地图还表明经俄罗斯联邦以外的邻国--中国、阿富汗、伊朗伊斯兰共和国和阿塞拜疆(通过里海轮渡)进行过境运输的现有铁路和公路联运点。

32. 地图2是现有的主要铁路路线和备选铁路路线的简图,旨在表明:

(a) 首先,从地处中亚区域心脏地带的塔什干,以七条不同的、但具有代表性的传统路线,经俄罗斯联邦通往各港口或通往在独联体地区边缘(即独联体的铁路运输理事会继续协调独联体12个国家各自独立的铁路管理局的地区)的铁路转运站之间的铁路公里距离。

(b) 第二,经其他邻国的四条备选铁路路线,表明从塔什干这个中亚地区典型城市开始的铁路距离,以作比较:(一)通过里海的轮渡,经阿塞拜疆至格鲁吉亚在黑海的巴统港;(二)通过一条新的路线(于1992年通车)至中国的一个海港;(三)通过一条新的路线(于1996年通车)经伊朗伊斯兰共和国至阿巴斯港;(四)通过同一条新的路线经伊朗伊斯兰共和国至土耳其的伊斯坦布尔港。(其他拟议的备选路线见以下的讨论)。

A. 经俄罗斯联邦的传统铁路和公路联运

33. 铁路一直是运输货物的传统方式,尤其是长途运输,因为早在一个世纪以前,中亚区域就铺设了铁轨。铁路运输补充了规模庞大的公路网,尤其是与毗邻的俄罗斯联邦的联系。由于在苏联体制下优先侧重于各加盟共和国之间的贸易,而且大多使用经俄罗斯联邦的过境路线,甚至在外贸方面,因此大量路面货物运输继续使用进出俄罗斯联邦的传统路线就毫不奇怪了。

1. 经俄罗斯联邦的铁路联线

34. 有三条与横贯西伯利亚铁路平均的铁路干线经彼得罗巴甫洛夫斯克、科克切塔夫和阿克莫拉穿过北哈萨克斯坦(见地图1)。从哈萨克斯坦可通过三条主要的南北铁路联运线进入这一系列重要的走廊(从西面通往莫斯科、波罗的海和西欧,从东面通往符拉迪沃斯托克和太平洋):第一条位于西面,在奥伦堡附近进入俄罗斯联邦,另一条位于东面,在塞米巴拉金斯克附近,第三条直达铁路线从塔什干或阿拉木图以北通往阿克莫拉。第四条南北干线沿中亚各共和国西部从土库曼斯坦的查尔贾夫经乌兹别克斯坦和哈萨克斯坦至俄罗斯联邦在里海的阿斯特拉罕,从而接上西行铁路联线直达黑海。

35. 这些传统的铁路联运线继续便利运输,因为中亚的铁路线曾经是前苏联的单一铁路系统的一部分(从许多运营方面来看,例如规划直达火车和制订运费,该系统继续协调运作),而且,由于政治动乱和其他更新的选择只是刚开始出现,因此使用某些备选路线一直受到限制。

2. 经俄罗斯联邦的公路联线

36. 前苏联境内的公路网相当发达,但在货运方面从未发挥主要作用,因为路途遥远,而且官方政策一向重视铁路。对于大宗原料产品来说,选择铁路似乎是符合逻辑的。但是最近铁路运量(相对)大幅度增长,而且随着过去在订价时提供补贴的制度业已取消,或由于开始执行非竞争性订价政策,此种费用很可能还会进一步上涨——所有这些因素均鼓励人们使用其他运输方式(或路线)。这对于中亚各国来说特别相关,因为它们现在必须用硬通货来支付使用这些长途铁路过境走廊的费用。对于这些中亚共和国来说,如果克服路上的安全问题和运输货物所涉的额外非正规费用问题,则改用自己拥有和经营的公路车辆,从而只需使用最低额的外汇(路上购买燃料等等),看来无疑将日益具有吸引力。现在,公路货运车辆似乎往往必须由武装护卫

押送,这又增加了运输成本。

B. 横渡里海、与铁路和公路连接的轮渡路线

1. 现有的路线: 土库曼巴什-巴库-黑海的路线, 以及关于整修这条路线并将其扩展到土耳其和欧洲的建议

37. 从中亚各共和国至某个远洋海港的最短联线是以铁路经土库曼斯坦至土库曼巴什(前称为克拉斯诺沃茨克)的里海港口,然后再以铁路-轮渡前往阿塞拜疆的巴库港,最后以铁路至格鲁吉亚在黑海的巴统港或波季港(见地图4)。由于在高加索地区的政治动乱和敌对行动(从1989年起影响到亚美尼亚和阿塞拜疆,从1992年起影响到格鲁吉亚),这条路线已减少使用,除此之外,铁路运输量也由于经济改革而下降。最近几年,每年似乎只有大约100万吨货物经巴库港和巴统港运出(其中一部分是装运的粮食援助),相比之下,以前的运输量为每年500万吨。最近一些报告表明,从土库曼巴什至巴库之间每天至多只有一趟轮渡,而以前则每天有七趟。在土库曼巴什的港口设施需要修复(在哈萨克斯坦的阿克套港的设施也一样);由于长期以来里海海平面上升,(自1977年以来上升了2米)也造成了一些损失。在这条路线上与土耳其的唯一铁路联线是从格鲁吉亚首都第比利斯经亚美尼亚(吉尤姆里)至土耳其铁路网上的卡尔斯,但由于亚美尼亚和阿塞拜疆之间爆发了敌对行动,这条路线已被土耳其关闭。

38. 横渡里海的轮渡服务可应付公路车辆和火车车厢,因此从中亚进出黑海各港口的直通运输一直是可行的。从格鲁吉亚的巴统往南至土耳其的公路网也有一条公路联运线。

39. 在1995年11月在安卡拉举行的贸发会议/开发计划署技术会议(见上文第4段)上,土耳其政府和格鲁吉亚政府的代表提出了以下建议:(a) 修复从里海的巴库经过阿塞拜疆和格鲁吉亚至黑海的巴统港和波季港的现有铁路和公路过境路线;(b) 整修在土库曼巴什港和巴库港并改进这两个港口之间的横渡里海轮渡服务;

(c) 在土耳其和格鲁吉亚之间修建一条新的铁路直达联线；(d) 设法从波季港(格鲁吉亚)或萨姆松港(土耳其)提供横渡黑海前往乌克兰、保加利亚和罗马尼亚的铁路-轮渡服务。

40. 拟议的新的铁路联线将具有每年500万吨的载量,将从土耳其的卡尔斯修建至格鲁吉亚的瓦莱和阿哈尔齐赫。已经制订了初步工程计划,以确立一条路线和粗略的成本估计数,但考虑到运输量的实际预测,该项目在成本和利益方面的可行性尚未确定。修建在土耳其境内的92.5公里长的铁路成本约1.4亿美元,而且在格鲁吉亚境内还须修建35公里。在边境必须更换轨距-从土耳其一边的1 435毫米变为格鲁吉亚一边的1 520毫米。(如果政治条件允许,重开旧的铁路线--从土耳其的卡尔斯至亚美尼亚的吉尤姆里,然后连接至格鲁吉亚--在理论上仍然是可能的;事实上,土耳其当局已经向欧洲经委会申请改进这条旧的路线,使其符合《欧洲关于重要的国际联合运输线及有关设施的协定》所规定的。欧洲经委会联合运输工作组于1996年3月26日同意了这项建议,并将把它提交给联合国法律事务厅;预期从法律的角度来说,该建议将于1997年下半年生效。)

41. 土耳其和格鲁吉亚关于里海-黑海走廊的这一倡议有一个更广泛的目标--使这条新修整的走廊成为中欧与欧洲进行贸易的铁路和公路干线之一。据土耳其当局粗略的初步计算,要实现这一更广泛的目标,则今后五年须耗资50亿美元,以更新从阿拉木图、比什凯克、塔什干、杜尚别和阿什哈巴德至土库曼斯坦的铁路和公路联线,改善上文所提到的横贯里海-黑海-土耳其-欧洲的路线。

42. 欧洲联盟运输走廊: 欧洲-高加索-亚洲方案包括一些目前正在实施的技术援助项目,以便支持中亚过境运输环境,其中特别强调改善中亚进出使用横渡里海和横贯高加索的各条路线。这些项目清单见方框2。例如,这些努力的一个成果就是把中亚的棉花经里海-高加索路线运往欧洲,从6万吨试验运输量开始,但预计经这条路线的流量每年可达300万吨。世界银行正在支助一个修复格鲁吉亚境内铁路和公路路线的项目,而且世界银行和欧洲复兴开发银行正在支助亚美尼亚境内的一个公路保养和整修项目(见方框3)。

方框 2

与中亚各共和国过境运输有关的运输走廊*项目

编号	题目	预算 (欧洲货币单位 以千计)	目标完工日期
1	转运/法律构架	300	1994年12月
2和3	信息系统:东-西和西-东	600	1994年12月
4	里海海平面上升	250	1995年 7月
5	人力资源:铁路培训	250	1995年12月
6	公路车辆零配件	300	1996年 9月
7	铁路货运跟踪监测系统	850	1998年 1月
8	公路运输服务(高加索)	250	1996年11月
9	多种方式联运	500	1997年1月
10	人力资源:运输管理培训	900	1997年7月
11	区域交通预测模式	700	1997年4月
12	运输法律和规章框架	1 500	1998年1月
13	执行路面管理制度	1 000	1997年3月
14	人力资源:海事培训	700	1997年5月
15	货车保养	700	1997年2月
16	运输走廊促进贸易	800	1997年2月
17	铁路基础设施维修(高加索)	1 200	1997年3月
18	公路运输服务(中亚)	600	1997年1月
19	铁路基础设施维修(中亚)	1 200	1997年1月
20	轮渡终点站:巴库和克拉斯诺 沃茨克	800	1997年 2月
21	对阿克套港的技术援助	1 500	1997年12月
22	法律咨询-波季终端	250	1996年 7月
	共 计	15 150	

* 运输走廊:欧洲-高加索-亚洲。

方框 3

与中亚各共和国过境运输有关的欧洲复兴开发银行和世界银行项目

A. 欧洲复兴开发银行

欧洲复兴开发银行支助了一项题为“中亚运输战略纲要”的区域运输部门研究。这项研究的目的是编制一项战略纲要，以便发展这些国家境内、过境和相互间的区域间、国际和有关国内贸易和运输的主要动脉。这项研究于1995年完成。

以下是在中亚和高加索地区实施的项目及正在进行的技术合作项目清单——所有这些都与欧洲复兴开发银行的实际或拟议贷款项目有关：

土库曼斯坦：筹备一项公路改善项目（从阿什哈巴德至马雷）；研究土库曼巴什港开发项目。

亚美尼亚：与拟议的改善公路项目有关的援助（将与世界银行共同融资）。

阿塞拜疆：与拟议的公路改善项目有关的援助。

格鲁吉亚：谷物终端（波季港）项目：经济和技术评估、环境评估、招标的筹备和进行以及在安排和实行优惠方面建立法律体制的建议。

哈萨克斯坦：阿克套港重建项目：财政和体制咨询服务、拟订详细的设计和招标文件以及阿克套港的体制发展。

除了上文已经提到的贷款项目，欧洲复兴开发银行正在考虑哈萨克斯坦和土库曼斯坦的铁路修复项目、阿塞拜疆的运输分配中心项目以及吉尔吉斯斯坦的比什克-奥什公路项目。

关于阿克套港项目，欧洲复兴开发银行还提供约5 400万美元（项目成本总额约7 600万美元）以改善该港口，其中涉及将一些停泊设施提高2米，包括一个专用的谷类设施和一个综合性货物设施，以及将防浪堤中的一些管道提高。项目文件于1996年4月签署，这是项目的第一阶段，包括当前最急需的经费。

B. 世界银行

1995年9月，世界银行核准了一项亚美尼亚公路保养和整修项目，共计3 500万美元（其中1 600万美元将由世界银行提供——并由法国、科威特和欧洲复兴开发银行共同融资）。

1996年3月，世界银行核准了格鲁吉亚的一项运输整修项目，其中包括公路和铁路运输——其耗资2 000万美元（其中约1 000万美元将由世界银行提供）。

世界银行还在积极考虑为哈萨克斯坦国际公路走廊优先路段的公路保养和整修项目融资1亿美元。这项融资将支付约1 500公里的保养费用和250公里的整修费用。

2. 其他拟议的备选里海路线

43. 很多拟议的其他路线是以横渡里海的轮渡服务为主。它们包括：(a) 一条从土库曼巴什至俄罗斯联邦阿斯特拉罕的路线；(b) 从哈萨克斯坦的港口(如阿克套)至伊朗伊斯兰共和国的一些合适港口以及至巴库或阿斯特拉罕的类似路线；(c) 一条沿里海东岸部分地区(从托尔卡曼港至土库曼巴什或甚至通往阿克套)的铁路线的可能性，并有与阿斯特拉罕的轮渡服务联运，以便在伊朗伊斯兰共和国与俄罗斯联邦之间提供更直接的联系。这些设想大都仍然处于初步阶段，不过阿克套港的基本设施改善工作正在由欧洲复兴和开发银行提供资金，并得到欧洲—高加索—亚洲运输走廊技术援助的支助(见方框2和3)。此外，正在伊朗伊斯兰共和国境内建筑一条20公里的新铁路线，该线从里海南岸的阿米拉巴德港通往铁路干线网，从而通往波斯湾各港口。

C. 俄罗斯联邦境外通往东、西和南方的其他铁路联线

1. 通往中国的新铁路联线(1992年)

44. 从哈萨克斯坦(德鲁日巴)至中国(乌鲁木齐)的一条新铁路联线于1992年建成，从而使联运交通可直达中国太平洋海岸(见地图3)。德鲁日巴的转运能力目前限于每年约100万吨，而它在1994年尚未达到这一能力。自从联线通车以来，哈萨克斯坦与中国之间的货运量仍然相对偏低：1992年726 000吨，1993年571 000吨，1994年525 000吨。货运量不大的原因之一，可能是跨越中国至连云港的铁路运费比穿越俄罗斯联邦至符拉迪沃斯托克的另一条路线贵30%—尽管后一条路线要长1 500公里，而且中国境内的许多营业成本要比俄罗斯联邦境内的低。哈萨克斯坦铁路公司已计划将其转运能力增加到每年1 200万吨，但只有十分有限的资金可用于此目的。(在德鲁日巴，铁轨轨距从中国境内的1 435毫米换成哈萨克斯坦(独联体)境内的1 520毫米。)

2. 经伊朗伊斯兰共和国通往波斯湾和土耳其的 新铁路联线(1996年)

45. 由于通往中国的联线已经实现,重新构成昔日丝绸之路的一条铁路线的最后路段于1996年最终到位。中亚铁路网和伊朗伊斯兰共和国铁路网在土库曼斯坦的特真和伊朗伊斯兰共和国的马什哈德之间最后路段的工作(见地图4)于1996年4月完成,双方均已修建铁路通往土库曼斯坦在萨拉赫斯的边境车站(在该处,独联体标准的1 520毫米铁轨轨距换为欧洲标准的1 435毫米)。因此,新的联线使波斯湾各港口与中亚各共和国之间以及伊斯坦布尔与中亚各共和国之间能够通车——并使进一步直通中国的铁路联运成为切实可行。

46. 具有历史意义的北南铁路联运(根据1977-1978年的设计)于1989年议定,其实际建造工作于1991年开始。马什哈德至萨拉赫斯一段长达164公里,成本为1.71亿美元,而特真至萨拉赫斯一段长达132公里的联线的成本为4 500万美元。估计萨拉赫斯边境车站在初期运作开始时为每年100万吨货物,每天有11列各由45-50节货车组成的货运列车以及2列各由10节车厢组成的客运列车。通过该站调度货车的时间估计为4小时,客车为80分钟。目前的能力约为每年5百万吨。如有进一步的投资,几年后该站可达到每年1 000万吨货物的设计能力。

47. 该铁路线通车时热闹非凡,首先是在马什哈德举行了通车典礼。观礼者计有50多个国家的官员,包括12名国家元首。他们乘坐一列称为“豪情”的专车沿新铁路线旅行,在萨拉赫斯边境站又举行了仪式,然后到土库曼斯坦首都阿什哈巴德出席5月14日经济合作组10个成员国——伊朗伊斯兰共和国、巴基斯坦、土耳其、中亚5个共和国、阿塞拜疆和阿富汗——的首脑会议,并在会议上讨论进一步改善该区域的运输和贸易关系的问题(另见方框4)。

方框4

经济合作组织运输部门发展计划纲要

经济合作组织(经合组织)由中亚五个共和国、阿富汗、阿塞拜疆、伊朗伊斯兰共和国、巴基斯坦和土耳其组成。1993年10月在阿拉木图举行的经合组织运输部长会议通过了一项经合组织区域运输部门发展计划纲要。计划纲要的目的和目标如下:

1. 使卡车能按照国际公认的标准并按成员国规定的路线从区域的一端行驶到另一端。
2. 扩大各国铁路网并使其一体化,以便铁路运输能从区域的一端通达另一端。
3. 扩大空中联运,以便在经合组织每一个成员国的首都和各大城市之间每周至少提供一次空中联运。
4. 扩充港口设施,以处理区域的海运贸易。
5. 在区域之内或在区域以外缔结可能为促进此种运输所需的双边或多边协定,包括通过可能设立的新的关境站的权利。

1995年7月在阿拉木图举行了关于计划纲要执行情况的高级别专家组会议。专家组关于增加和改善区域内铁路网和公路网建议见本报告下文以及地图3和4。

48. 在伊朗伊斯兰共和国境内已进行了大量工程,而且计划进行更多的工程,以便将其南部的铁路网扩展到它位于波斯湾口霍尔木兹海峡的现代化阿巴斯港。马什哈德经德黑兰至阿巴斯港(即从巴夫格至该港)的最后联线于1995年3月18日正式通车。预计今后几年之内(或许到2000年时)将建造一条穿越沙漠直接从马什哈德至巴夫格的路线(790公里),从而使马什哈德至该港口的路线更为直接,大大缩短了从中亚通往波斯湾的距离(900多公里)(见地图4)。对于中亚区域大部分地区而言,这条

通往南部的较短的新铁路联线的长度将与至巴统的横渡里海路线大致相同——离塔什干约2 950公里。

49. 从伊朗伊斯兰共和国至土耳其境内的铁路联线现在可通往中央各共和国，但它有一个有形瓶颈，限制直通至伊斯坦布尔的能力。这个瓶颈就是位于土耳其东部的凡湖、长达96公里的铁路轮渡。各可运载16节货车的两艘渡轮每天来回三次——年总运输能力为500 000至600 000吨。正在考虑在沿该湖北边的山地建造一条250公里的铁路支线，该支线可使运输能力增至每年400万吨货物。除了有形瓶颈之外，一个尚未解决的基本问题是就适用于独联体地区与西欧各国之间货物联运的简化统一文件达成协议，从而大大增加了使用前往欧洲的直通铁路线的复杂手续、成本和风险。

3. 可能通往卡拉奇的铁路联运线

50. 从伊朗伊斯兰共和国通往巴基斯坦的第一条铁路联运线需要填平一个隘口，而此事一直在积极考虑之中；实际上，在伊朗伊斯兰共和国境内从扎赫丹至克尔曼的一条新铁路(545公里)已开始建造；建成后，就可提供从中亚途经伊朗伊斯兰共和国至卡拉奇的铁路服务(另需将巴基斯坦铁路的轨距改为1 676毫米)(见地图4)。

51. 如果穿越阿富汗的两条拟议铁路路线之中的任何一条建成，则从中亚各共和国通往卡拉奇铁路联运线就可能短得多(见地图4)。

D. 俄罗斯联邦境外通往东、西和南方的其他公路联线

1. 通往中国的公路联线

52. 地图3还显示从中亚各共和国通往中国境内的公路联线，这些联线使公路车辆能有更多的通道进入从哈萨克斯坦的德鲁日巴至中国境内的乌鲁木齐和兰州的新铁路线。全中国或许仅有1 000英里左右铺有路面的公路，因此，使用现代化公路线的卡车过境运输有待今后才能实现。在此期间，集装箱火车可将铁路线与中亚各共

和国及更运地区的较现代化公路联系起来。

2. 通往土耳其、伊朗伊斯兰共和国、巴基斯坦和印度的公路联线

53. 地图5显示从中亚各共和国通往伊朗伊斯兰共和国、土耳其、阿富汗、巴基斯坦(包括途经中国喀什的高山路线)和印度的公路联线。经合组织和亚太经社会已表明这一公路网已能承担国际运输。特别有意义的是地图5所示的阿拉木图-伊斯坦布尔公路。该公路被视为东西公路的主要干道,最终是为了在中国与土耳其之间提供一条公路联线。这一路线的重要性已为人们所认识,并在经合组织七个成员国1992年签署的一项协定中得到重申。一些路段的设计、施工和重建工作正在进行之中;完工后,预期这条阿拉木图-伊斯坦布尔公路将达到高效国际过境交通所要求的高技术标准(另见方框4)。

五、降低过境运输的成本并提高其效率: 障碍、机会和行动提议

A. 提高目前过境环境效率的方案要素: 技术会议的建议要点

54. 本报告强调了对外贸易在中亚各国的增长和福祉方面将发挥的大为加强的作用,并因此强调了过境运输的关键重要性,因为这些国家远离大多数世界市场,而且处于内陆位置。为此,由贸发会议/开发计划署主办的1995年11月在安卡拉举行的技术会议(见上面第4段)讨论了对中亚各共和国及其过境伙伴今后的繁荣具有极大影响的事项。

55. 鉴于现有的过境路线、刚刚通车的新路线以及拟议的许多其他可能路线种类繁多,该地区正在评价它目前的过境运输状况,力图立即采取措施使其中一些路线切实可用,并寻求作为今后重点的最佳选择。技术会议力图推进这一评价进程,强调必要的即时和长期行动,将重点放在四个方面: 评价备选的路线及其比较成本;审议有形基础设施的瓶颈和消除这些瓶颈的办法;评估对高效率使用现有过境运输走廊的无形障碍和消除这些障碍的措施;最后是努力为今后合作制订一个框架。

B. 评价备选的过境运输路线

56. 技术会议的是结论是：

(a) 格鲁吉亚和土耳其提议的横贯高加索铁路和公路走廊极有希望缩短通往黑海和地中海各港口的运输距离以及通往欧洲的陆路距离；技术会议建议各捐助者特别重视该路线上最紧迫的瓶颈，即有必要建造带有转向架更换设施的卡尔斯/瓦列铁路段，并改善土库曼巴什和巴库的港口和轮渡设施；

(b) 新开辟的经萨拉赫斯的中亚走廊提供了经土耳其进入印度洋以及通往欧洲的最短途径，并建议捐助者特别重视该路线上最紧迫的瓶颈，即将萨拉赫斯边境转换轨距车站的运输能力增加到它每年1 000万吨的最高设计能力，并沿土耳其境内的凡湖建造250公里铁路支线。

57. 技术会议的结论是，亟须得到关于使用现有过境运输路线的实际成本以及新的或改进的备选路线有关的可能成本方面的更详尽资料。此种资料对于各国政府、出口商、进口商、托运商和投资者都很重要。为使估算有效，还必须包括延误、风险和保险的成本、维持安全的成本以及沿线支付正式和非正式费用的成本。这项任务是艰难的，而且需要采取一些初步的切实措施。

58. 技术会议建议提出一些安排，收集有关实际过境运输成本的比较数据，并定期增订此种数据。作为第一步，已请贸发会议收集现有的资料和估计使用某些现有的和拟议的过境运输走廊和路线的实际成本，并对这些成本进行比较分析。

C. 有形基础设施的瓶颈

59. 在使用有形基础设施方面已注意到许多严重的技术问题，如：车辆和货车都已过时；缺乏维修设施；缺乏购置新车辆的资金；错接轨距、更换转向架和铁道的车辆轴负荷的问题；与非独联体国家的货车和列车不兼容的独联体制动系统和自动连

挂(SA-3)的问题。这些瓶颈应予迫切重视,以便找到解决办法。技术会议:(a)邀请各国政府创造临时的特别技术条件,使不完全符合国际标准的公路车辆得以通行;(b)在可行的情况下鼓励在区域内生产符合国际技术标准的机动车辆;(c)鼓励发达国家的高标准公路车辆生产者(和销售商)探讨向该区域出售其旧车辆的可能性;(d)邀请捐助者为该区域各国提供财政援助,使公路运输车辆提高到国际标准。

D. 更有效率地使用现有过境走廊的无形障碍

60. 从提高效率和降低实际运输成本来说,全面致力改善对货物来往该区域或海外市场的实际动态至关重要的所有体制、程序、规章、管理和其他无形方面,很可能收效最大。国际社会已制订整套精密的办法,促进贸易流通,改善海关程序,精简所需文件,对这一系列问题加以处理。诸如贸发组织等国际机构可以提供技术合作支助,使中亚各共和国及其毗邻的过境国能获得精密和有效的现代设备,以便加强其在程序 and 数据处理方面的能力,促进其贸易,并获得操作这些设备所需的培训方案。

61. 关于铁路运输的协调,技术会议指出,独联体成员及其在区域以外的邻国在法律制度上差别很大,妨碍了赔偿责任制度的统一适用。技术会议建议所有国家致力成为《国际铁路运输公约》和《国际铁路货运公约》的缔约国,这两项公约都是在西欧拟订的,而且也不妨考虑成为这两项公约和《国际铁路货运协定》缔约国,《铁路货运协定》现在是独联体国家的标准。技术会议还敦促上述两套标准的理事会协力使其各自的公约对照统一。

62. 有必要管理铁路车辆和制订现代火车管理计划。技术会议建议各国考虑引进现代的、以电脑控制的货车跟踪系统,例如货物资料予报系统(贸发会议),以便尽量利用铁路车辆,提供计划的维修,并得以编制铁路统计资料。

63. 关于公路运输,技术会议建议所有国家都加入1959年《关于国际公路货运

通行证制度下国际货运海关公约》(《国际公路货运公约》),在该区域内的所有公路运输协会都加入国际公路运输联盟(公路运输联盟),而且在每个国家内都设立担保组织,以保证所颁发的国际公路货运通行证。此外,应作出双边或多边努力,彼此承认各国驾驶员的执照和公路运输许可证,国家间应统一公路使用者费用,而且应实行汽车第三者保险计划。

64. 关于运输立法,技术会议建议各国安排进行信息交流,以便在区域和(或)国际组织的可能合作下协调各种规则和程序,而且该区域各国应在制订运输立法方面采取统一对策,并应考虑通过关于多种方式联运的立法。

65. 技术会议还建议加强各国促进贸易和运输的机构,以及协调处理和解决运输问题的共同对策和办法的区域论坛。

66. 技术会议建议鼓励在全区域内应用电子数据交换,而且在引进电子数据交换时,应酌情使用联合国行政、贸易和运输电子数据交换条例。

67. 该区域各地对海关程序的适用或解释都有所不同。此外,在边防检查站欠缺正确的文件、文件未予标准化以及缺乏填报文件的程序,都是及时结关的主要障碍。技术会议建议:(a) 必须协调海关程序,并根据世界海关组织(海关组织)的文书实行议定的共同结关程序;(b) 酌情遵照联合国规定的格式将贸易和有关运输的文件对照统一和协定;(c) 鼓励海关当局为通讯目的采用以联合国行政、贸易和运输电子数据交换条例为标准的全套结关软件,并考虑采用贸发会议发展的海关数据输入、控制和管理自动系统,将海关程序电脑化;(d) 设立或加强港口和跨边境合作小组以解决本地共同的问题。

68. 迫切需要为处理贸易和运输事务的公共和私营组织(使用者和提供者组织)提供区域和国家两级的培训,而且特别需要在执行关于贸易和运输的若干国际公约和协定的领域提供培训。下列的培训主题尤其应予正视:(a) 对《国际公路货运公约》以及在海关、贸易和运输领域的其他国际公约和协定的认识;(b) 这类国际公约和协定的切实执行;(c) 国际公认的承运商赔偿责任制度的适用;(d) 程序和文件

方面的日常业务；(e) 在运输链中造成瓶颈现象的复杂程序；(f) 现代贸易术语（《贸易术语解释国际通则》）的使用；(g) 《国际商会跟单信用证统一惯例》的使用；(h) 官员和私营部门使用者须知的海关程序；(i) 对知识产权问题的认识；(j) 多种方式联运问题。

E. 迈向今后进行合作的框架

69. 关于有形和无形标准，过去50年来国际社会一直就一个促进国家间运输的法律和规章框架进行合作；这种合作特别在欧洲经委会的赞助下取得了进展，欧洲经委会从1949年至1994年共拟订了50项不同的国际运输协定和公约。这些公约所正视的效率问题就是区域合作的核心。如果两个毗邻国家不就一套关于如何处理通过彼此国境的货物的共同规则达成协议，则国家法律在每一种情况下都有优先，因此，举例来说，一辆汽车可能须经多次不必要的检查，可能需要不同的保险范围，可能须受特别的许可证规定制约，等等。在没有标准规则的情况下，驾驶越过一系列国家的潜在影响将迅速导致混乱，使货物的过境运输停顿。现代的过境协定的确是高效率的国际运输的先决条件。

70. 由于考虑到在某一区域内进行过境运输合作所需的法律条件，人们确认有必要在适当情况下拟订一项过境运输框架协定，而中亚各共和国及其过境邻国拟订这样的协定的时机可能快将成熟了。个别国家已在不同程度上因地制宜地采用过境运输合作的现代国际模式，因此协定必须敏感地对待这一点。不妨写入一项过境运输框架协定的一些可能要素见方框5。

71. 技术会议审议了今后迈向一项过境运输框架协定的步骤。它敦促各国加入最重要的协定和公约，并缔结必要的双边协定以促进过境运输。技术会议促请设立有效的区域机制，以便就过境运输事项采取协调一致的对策，并敦促一切有关的国际和区域组织加强其活动，鼓励从法律和行政上采取区域解决办法，促进区域和国际运输与贸易。

方框5

关于中亚各国及其过境运输邻国的过境运输 框架协定的一些可能要素

迈向一项过境运输框架协定的基本推动力，是确认所有有关国家必须就一套共同的规则达成协议，否则就无法高效率地搞过境运输。如无这样的协议，往往就会产生混乱。运输者不得不适应他们所经过的每一个国家截然不同的实际和法律规定，经历一再出现并造成浪费的拖延、检查和手续，使运输成为苦恼的事，并导致成本高昂。为了人人的利益，就必须避免这种无政府状态。需要达成协议的主题很多。一项框架协定可以开列应达成协议的各种主题，并优先处理应先行决定的项目，但却部署一个持续的机制，以便不断改善条件和制订达致安全、保障和基础设施质量的更高标准的时限，从而使所有使用者最终受益。

因此，一项框架协定不妨包括：(a) 过境自由的规定，包括不歧视任何原产地或目的地的货物、避免不必要的拖延和免除任何费用，但偿付过境方面行政成本的费用除外；(b) 指定过境运输走廊，包括铁路、公路和内陆水道，并包括提供适当的边境设施和服务（装卸站、进出境点、轨距交接站、轮渡联运港口和导航系统），而且还包括加快清理交通的措施，以确保过境交通安全，允许运输公司在过境国设立办事处和领取多次入境签证；(c) 提供沿海港口和设施，供过境交通使用；(d) 公路运输的一般条件，包括采用适当的交通条例、自由选择最佳运输方式、规定由过境承运商负责的任何国内交通运送须经核可、允许承运商需要逗留在过境国多久就留逗多久、关于公路运输许可证的规定、车辆所需符合的技术条件，提供燃料和润滑剂、彼此承认驾驶执照和车辆适于在公路上行驶的证书、汽车第三者保险的规定、以及在费用和财政义务方面平等对待本国和过境运输公司的规定；(e) 铁路运输的一般条件，包括指定边境交接站和安排技术检查；(f) 内陆水路运输的一般条件，包括导航系统、最大载重量、船舶文件、船舶登记和适航证书；(g) 运送货物过境合同，包括发货通知书、乘客票签、行李登记、承运商赔偿责任、迟延赔偿责任、个人受伤赔偿责任、行李遗失或受损赔偿责任、货物遗失补偿、承运商综合责任以及受伤或死亡补偿；(h) 海关管制，包括尽量减少管制、联合检查和建立海关过境制度；(i) 文件和程序，包括限制文件数量并与国际标准调整一致；(j) 杂项规定，包括关于危险货物运输的特别规则、设立对争端有裁决权力和有权对协定提出修正案的“过境运输协调管理局”的协定、以及关于争端仲裁的安排。

附 录

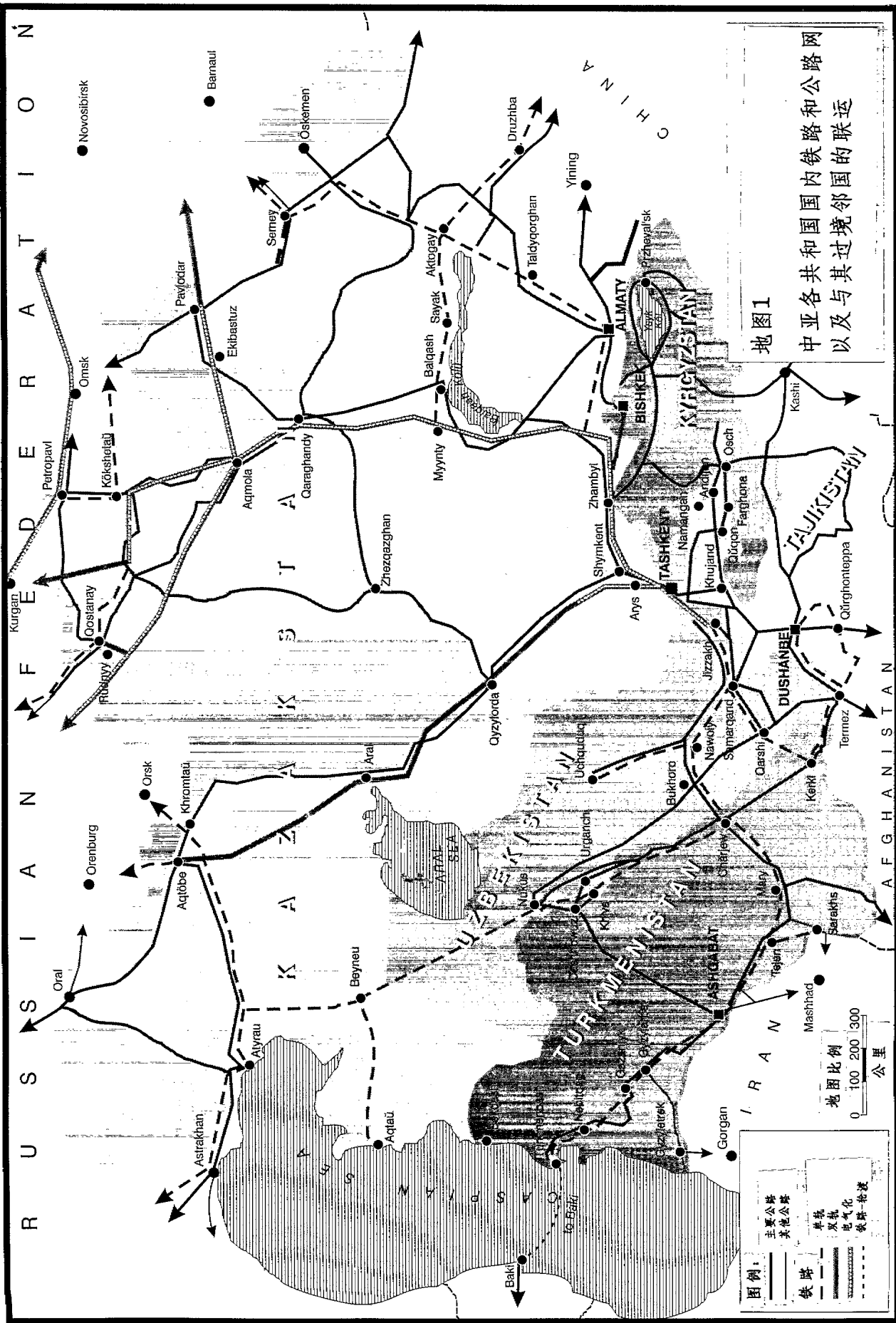
关于中亚各共和国的基本数据：与海的距离、
 面积、人口、和人均国民总产值

中亚共和国	与海的距离 a	面积	人口 b	人均国民总产值 c
	(公里)	(千平方公里)	(百万)	(美元)
哈萨克斯坦	3 700	2 717	16.7	1 680
吉尔吉斯斯坦	3 400	199	4.5	820
塔吉克斯坦	3 300	143	5.8	490
土库曼斯坦	1 700	488	4.4	1 230
乌兹别克斯坦	3 000	450	22.6	850
共计	-	3 997	54.0	-

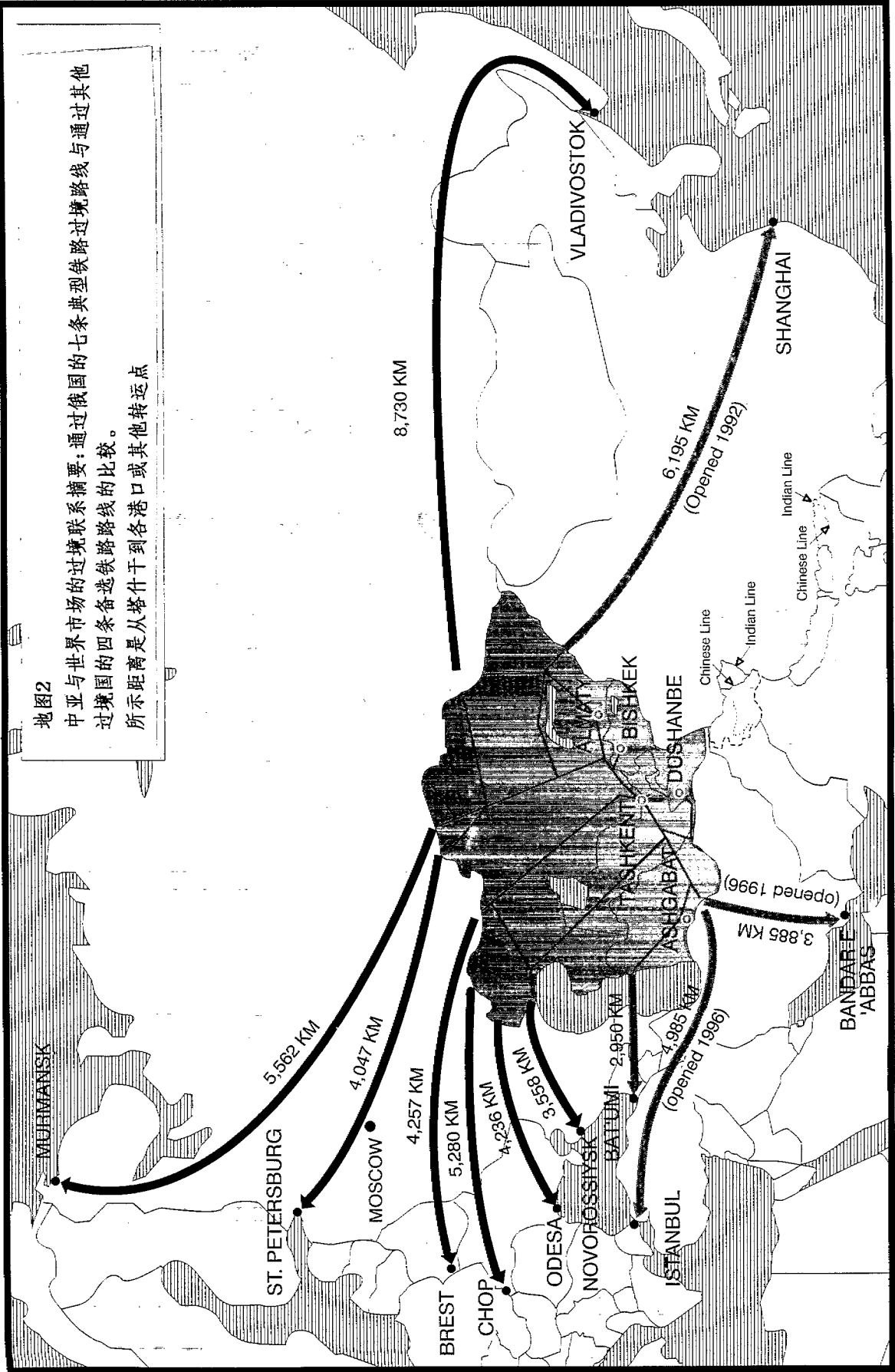
a 从每个国家的首都经过一个或多个过境国到最近的远洋船港口的估计最短陆路距离。

b 1994年底估计数(独联体统计委员会)。

c 世界银行1992年估计数。



本地图所示边界和地名以及所用标志不意味联合国已正式赞同或接受。



地图2
 中亚与世界市场的过境联系摘要：通过俄国的七条典型铁路过境路线与通过其他过境的四条备选铁路路线的比较。
 所示距离是从塔什干到各港口或其他转运点

本地图所示边界和地名以及所用标志不意味联合国已正式赞同或接受。
 虚线大约符合印度和巴基斯坦议定的查谟和克什米尔控制线。
 双方尚未就查谟和克什米尔的最后地位达成协议。

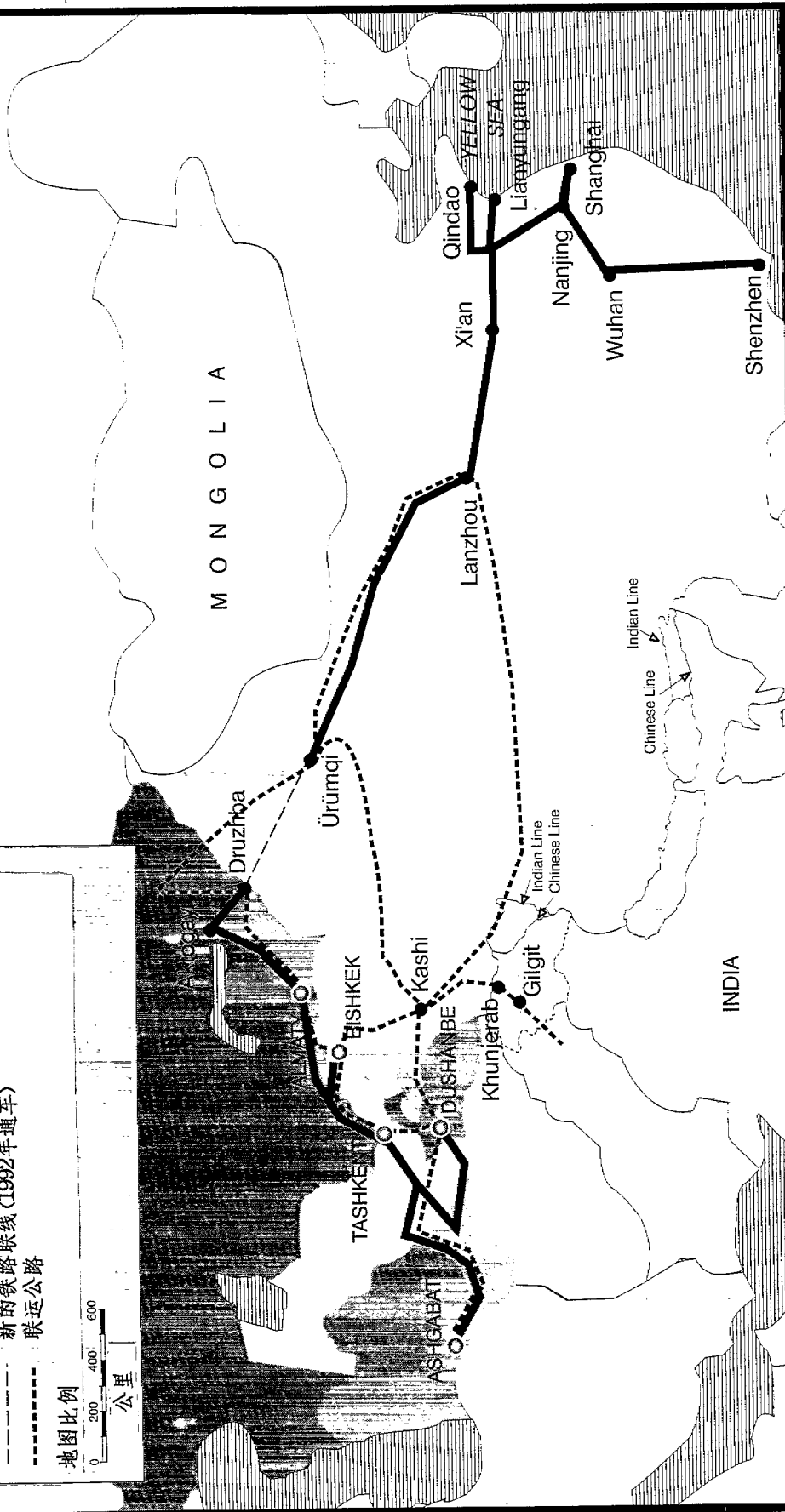
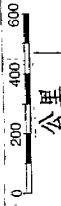
F
E
D
E
R
A
T
I
O
N

地图3
 到中国的新的铁路联线(和联运公路)

图例:

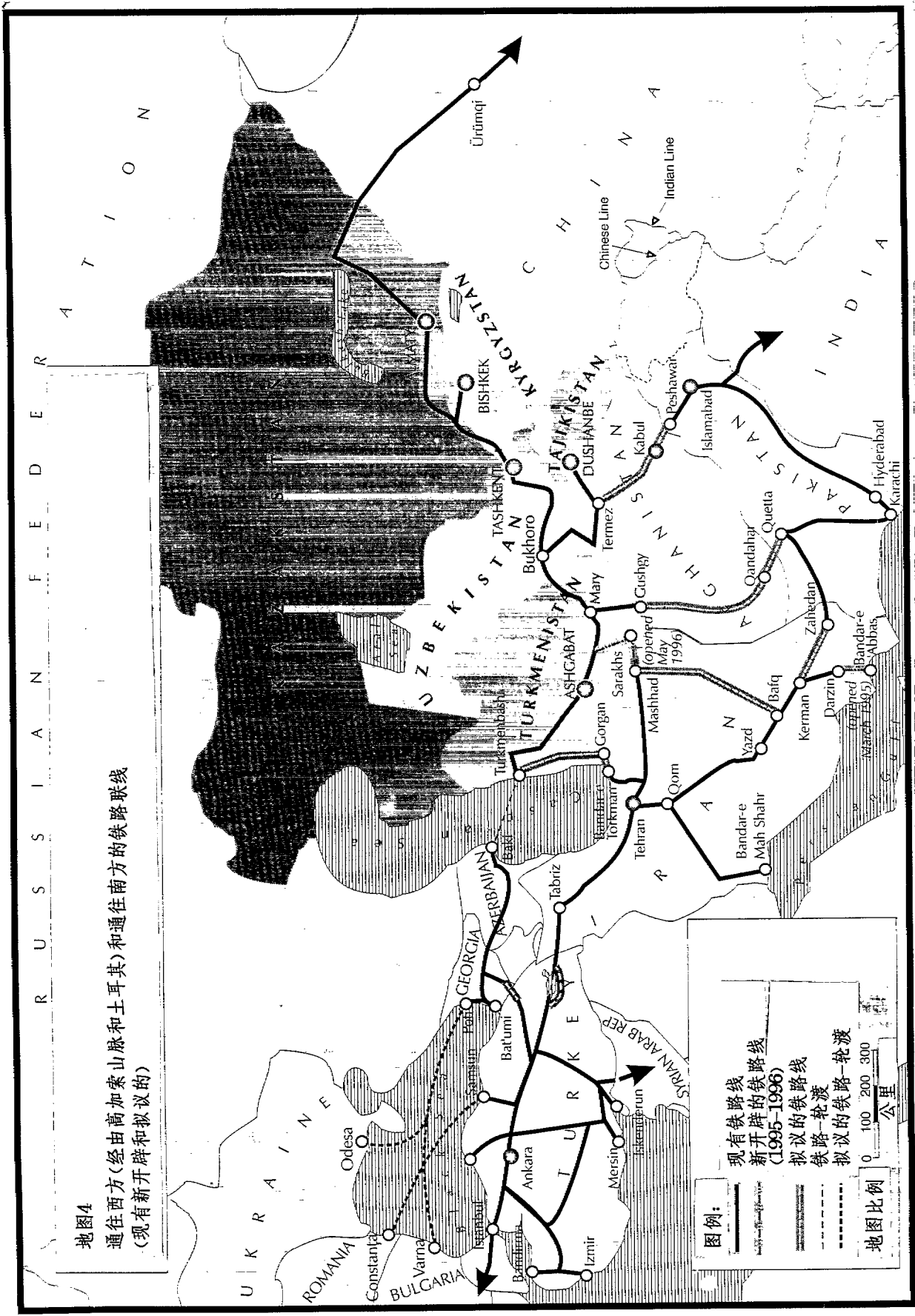
- 铁路
- - - 新的铁路联线 (1992年通车)
- · - · 联运公路

地图比例



本地图所示边界和地名以及所用标志不意味联合国已正式赞同或接受。

虚线大约符合印度和巴基斯坦议定的查谟和克什米尔控制线。
 双方尚未就查谟和克什米尔的最后地位达成协议。



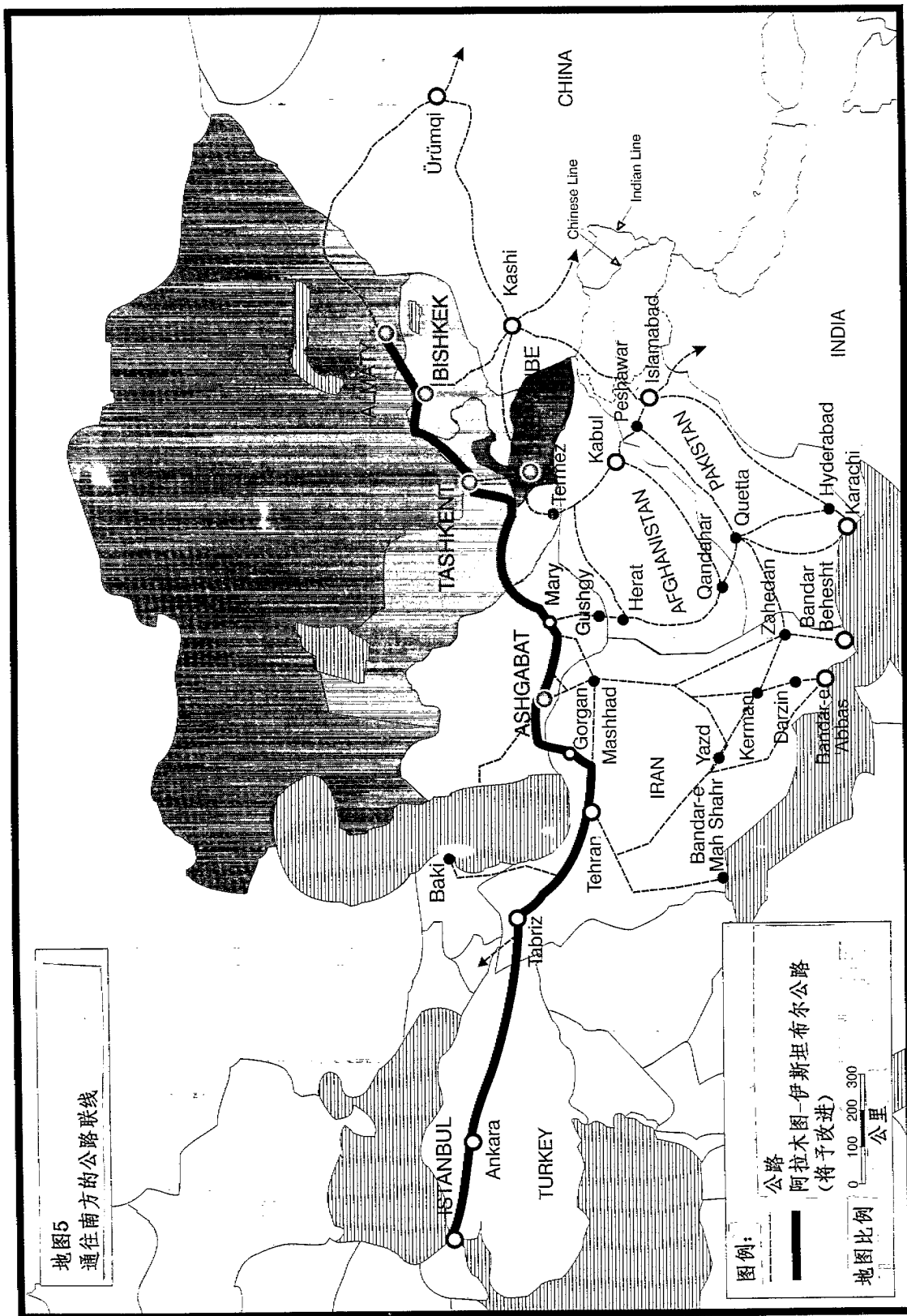
地图4
 通往西方(经由高加索山脉和土耳其)和通往南方的铁路联线
 (现有新开辟和拟议的)

图例:

- 现有铁路线
- - - 新开辟的铁路线 (1995-1996)
- · · 拟议的铁路线
- · - 铁路-铁路渡
- · - 拟议的铁路-铁路渡

地图比例 0 100 200 300 公里

本地图所示边界和地名以及所用标志不意味联合国已正式赞同或接受。
 虚线大约符合印度和巴基斯坦议定的查谟和克什米尔控制线。
 双方尚未就查谟和克什米尔的最后地位达成协议。



本地图所示边界和地名以及所用标志不意味联合国已正式赞同或接受。

虚线大符合印度和巴基斯坦议定的查谟和克什米尔控制线。

双方尚未就查谟和克什米尔的最后地位达成协议。

地图资料来源

1. 取材自欧洲复兴开发银行的报告“中亚运输战略概览：最后报告”，1995年4月。
 - 2-5. 取材自题为“从中亚到南方和东方海港的陆路运输联系”的研究报告(ST/ESCAP/1560)以及格鲁吉亚、伊朗伊斯兰共和国和土耳其在1995年11月在安卡拉举行的中亚与世界市场的过境运输联系问题技术会议上的发言。
-