

中亚区域经济合作计划
第六届交通部门协调委员会会议
2006年8月24日至25日
中国新疆维吾尔自治区乌鲁木齐市银都酒店
区域交通部门路线图更新

I. 背景

1. 中亚地区历史上就是连接东西方（东亚至欧洲）以及南北方（印度洋及波斯湾地区至俄罗斯及波罗的海地区）的陆上桥梁。这一地区同样也蕴藏着成为亚欧两大洲之间重要交通路线的潜力。目前，阿富汗、阿塞拜疆、中国、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、蒙古国、塔吉克斯坦和乌兹别克斯坦等8个中亚区域经济合作计划参加国之间的交通运输网络由499,680公里的公路和27,440公里的铁路组成。在中亚各国，货物运输以铁路为主，公路主要承担客运，而航空运输则在国际运输以及连接各国首都与大城市之间的交通方面扮演主角。此外，在里海，还有一条连接阿塞拜疆的巴库和哈萨克斯坦的阿克套两地的水上运输通道。中亚区域地图和各参加国交通行业主要指标分别详见附件1和附件2。

2. 在1991年苏联解体后的最初几年里，除中国外，中亚国家遭遇了严重的经济困难，因此，交通运输业急剧下滑，交通基础设施状况严重恶化。然而，得益于自90年代后期开始的中亚国家的经济复苏，货物及旅客输送量均有所上升。贸易活动的迅猛增长使铁路运输量增加，汽车保有量的增加和各国国内及区域间公路网的改善，也促进了公路运输量的上升。由于对外贸易、旅游业以及亚欧之间过境运输的迅速增长，航空业也得以发展。

3. 就中期来看，中亚国家的交通行业发展前景是乐观的。如果未来该区域能够继续保持经济发展的势头，已经成形的若干主要市场前景看好，那么对于货物和旅客运输的需求的增长将是令人鼓舞的。据预测，铁路货运量的年增长率将为2%-3%（虽然长途旅客的运输量预计将持续下降），公路货运量的年增长率为4%-7%。不过，在中亚区域铁路网的某些边境车站，短期内就会出现运输瓶颈。原因是，在哈萨克斯坦的德鲁兹巴和乌兹别克斯坦的塞拉科等一些车站，目前交通运输的年增长量已经达到20%以上；在里海沿岸港口，主要由于过境运输，交通运输规模也出现了增长。

II. 交通部门面临的主要问题

4. 中亚国家交通部门在区域交通运输方面面临着以下主要问题：

- (i) 由于手续繁杂和边境站设备落后，导致人员和物资的通关效率不高。过境程序、手续和文件（如海关、移民和检疫手续）不参照国际惯例或最优化做法进行，结果造成过境耗时、复杂，并且费用较高。中亚铁路网以国家为单位实行分割所带来的混乱局面也为跨国境运输增添了诸多障碍，如缺乏铁轨共享协议，在边境站频繁更换机车并进行耗时的重新编组，铁路内部的支付结算不及时等。
- (ii) 中亚区域经济合作计划参加国之间缺乏统一的交通运输规章，包括缺乏基于国际最优化做法为基础相互兼容的各种标准，如技术方面、道路净空、车轴负重控制、车辆排放控制、关税、交

通安全等；为限制竞争发放的外国车辆上路许可证配额；对运输行业的不合理规定；道路使用者所缴纳的与道路使用无关的费用；对铁路运输随意设定关税标准；对过境运输的歧视性收费；以及限制私营部门的参与等。

- (iii) 区域运输网络不完善。中亚地区内部，以及蒙古国国内运输体系之间的衔接，需要满足这样一种要求，即重新定位与该区域内所有国家的经济贸易关系。没有采用整体的、以整个区域需求为导向的多模式交通运输体系的方法，对中亚的交通运输基础设施进行规划与运作。缺乏连接一些制造中心、市场和港口的公路。大部分现有的运输基础设施，如公路、铁轨和车辆中的状况不佳，并且由于养护资金支持不足，情况日益恶化。
- (iv) 由于铁路部门牢固的、垄断性地位，造成铁路运输领域缺乏竞争。这种局面造成了铁路行业的低效率，经营和投资缺乏商业化管理，铁路和车辆陈旧，内部通讯技术落后，国际运输费用过高，对运送到中途和终点站的货物的运输费用没有区别征收，缺乏便捷的运单系统以及向发货人提供发货信息的机制。
- (v) 交通部门机构能力和人力资源能力欠缺。这反映在对公共投资的规划薄弱，运输投资项目的设计标准不健全，财务与项目实施管理不力以及缺乏有效的监督与评估。
- (vi) 在整个中亚区域内，民用航空部门缺乏区域层面上的协调，各国的航空政策缺乏统一性，也难以看到航空自由化的前景。在中亚，各国航空业的结构和所有制模式形形色色，主要依靠双边协议来规范国际性的航空服务。但在该区域内部，航空服务水平较低。同时，还存在一种担心，即在自由的市场环境下，强大的外国航空公司会对当地的航空企业造成威胁。

III. 区域合作的作用

5. 在交通运输领域展开区域合作，对于促进中亚区域经济合作计划参加国的经济可持续发展有重要作用，而经济的可持续发展是消除贫困的关键。其原因有三。首先，中亚地区继承了历史遗留下来的完整的区域交通运输体系，在客观上要求从整个区域的范畴谋划重建和发展该区域的交通，而不是立足于一国的方案和自给自足。其次，区域合作有助于发展区域性的运输系统，从而最大限度地一致区位优势，同时还会拉近与周边大型、重要的发达市场的距离。第三，区域合作有助于减少区域内部和过境运输的壁垒，降低运输成本，提高运输业服务水平，以克服中亚各国国内市场规模偏小的劣势，吸引国内外投资者，同时也会创造出新的贸易机会。因此，中亚区域经济合作计划参加国在交通领域展开区域合作是必要的，不是可有可无的。

IV. 交通领域内区域合作的进展

6. 中亚区域经济合作计划参加国政府已经意识到了交通领域区域合作的重要性，并且在国际合作伙伴的支持下，形成了大量的行动方案区域性组织。上海合作组织成员国¹中的五个中亚国家是中亚区域合作参加国，他们正在就《国际公路运输便利化政府间协议》草案²进行协商。该协议随后将扩展至包括所有中亚区域经济合作计划参加国以及中亚地区的所有国家。中国、蒙古国（均为中亚区域经济合作计划参加国）和俄罗斯已经完成了旨在促进国际过境运输的《过境运输框架协议》的谈判工作。在改善区域交通走廊方面也进行了投资。然而从总体上看，这些行动的进展情况还显不足。因此。需要继续做出努力，迅速取得成果，以维持区域合作的态势。

V. 交通领域区域合作战略

7. 交通领域区域合作的目标是帮助在中亚区域经济合作计划参加国之间建立一体化、高效率的交通运输系统，从而为经济的可持续发展和消除贫困提供支持。新的交通运输系统应该以一体化的多模式运输设施为基础，将中亚区域经济合作计划参加国连接起来，以利于这些国家与本区域外部的大市场进行往来，减少运输成本，改善运输服务，同时使区域内的跨境和过境运输更加便利。

8. 为实现这一目标，中亚区域经济合作计划参加国在交通领域的区域合作应有六个战略重点：

- (i) 统一和简化中亚区域经济合作计划参加国之间的跨边境运输手续，以便利旅客和货物的跨境运输。
- (ii) 统一中亚区域经济合作计划参加国的运输规章，为运输从业者提供一个公平竞争的平台，提高服务效率，改善服务质量。
- (iii) 开发和改善区域性和国际间的交通走廊，使中亚区域经济合作计划参加国之间的制造中心和市场实现对接，同时促进这些国家与周边地区 and 市场的联系。
- (iv) 通过私营部门的参与和改进公司治理，对铁路系统进行重组和现代化改造，以提供优质高效的服务。
- (v) 改进交通部门的融资和管理水平，以确保区域交通网络的开发、经营和维护能够正常进行。
- (vi) 在民用航空领域进一步实行自由化，特别是运用共同的法律条款签署双边协议，着眼于扩展与相邻国家展开次区域合作，并适时扩大合作范围。在制定航空政策的过程中，鼓励所有相关方，尤其是企业部门和旅游部门的介入。

VI. 绩效监测

9. 用于监测交通部门绩效的基准指标见下表。

表：中亚区域交通部门线路图

项目	指标/目标		
	2003	2010	
A. 部门成果			
对外贸易（单位：10 亿美元）	85.1	119.8	
货物运输量（10 亿吨/公里）	375.6	528.5	
旅客运输量（10 亿人次/公里）	187.0	263.2	
B. 部门产出			
公路网长度(公里)	464,890	498,400	
其中一级公路长度（公里）	（空缺）		
铁路网长度（公里）	27,400	29,000	
其中电气化铁路长度（公里）	7,688	8,000	
公路网密度（公里/100 平方公里）	6.2	6.6	
铁路网密度（公里/100 平方公里）	0.4	0.4	
公路交通事故（总数/伤亡人数）	（空缺）	每年下降 5%	
区域性公路运输协议	（空缺）	已达成	
交通领域内公共投资占 GDP 比重（%）	2.1	3.0	
公路养护资金占 GDP 比重（%）	0.2 ^a	0.3	
离港航班数量（千）	1,020	1,435	
航空运输旅客数量（千次）	90,107	126,790	
空运货物（百万吨/公里）	6,563	9,235	
C. 交通部门的主要问题	<ul style="list-style-type: none"> ● 由于手续繁杂和边境站设备落后，导致边境的货物运输和人员过境效率低下。 ● 在中亚区域经济合作计划参加国之间缺乏统一的交通运输规章。 ● 区域运输网络不完善，尤其是缺乏通向制造中心、市场，以及陆地与口岸之间的交通联系。由于养护所需资金不足，导致交通基础设施较为薄弱。 ● 由于铁路部门垄断地位以及对私人部门参与的限制，导致铁路运输缺乏竞争。 ● 交通部门机构能力和人力资源能力的欠缺。 ● 在民用航空部门内缺乏区域范畴的协调，各国的航空政策之间缺乏统一性，航空自由化前景不容乐观。 		
D. 行动、阶段和投资	日程表	执行机构	
		多边机构	
		中亚区域经济合作计划参加国政府	
跨境运输的手续及文件的统一和简化	2005—2010	亚行、欧洲复兴发展银行、世界银行	X
运输规章的统一	2005—2010	亚行、欧洲复兴发展银行、世界银行	X
区域性和国际运输走廊的开发和改善	2005—	亚行、欧洲复兴发展银行、伊斯兰开发银行、世界银行	X

^a 由于缺乏数据，不包括中国和乌兹别克斯坦。

铁路的重组和现代化建设	2010 2005— 2010	亚行、欧洲复兴发展银行、伊斯兰开发银行	X
行业内融资与管理的改善	2005— 2010	亚行、欧洲复兴发展银行、伊斯兰开发银行、世界银行	X
在民用航空领域内进一步推进自由化	2005— 2010	亚行、欧洲复兴发展银行、伊斯兰开发银行、世界银行	X
多边机构的援助计划：13.24 亿美元贷款项目和 2640 万美元非贷款项目	2006— 2008	欧洲复兴发展银行、伊斯兰开发银行、世界银行	X

亚行=亚洲开发银行，EBRD=欧洲复兴发展银行，ISDB=伊斯兰开发银行，KM=千米，世行=世界银行。

中亚区域经济合作交通走廊



中亚区域经济合作计划参加国交通部门主要指标
(2003)

项目	阿富汗 ^a	阿塞拜疆	哈萨克斯坦	吉尔吉斯共和国	蒙古	中国		塔吉克斯坦	乌兹别克斯坦
						全国 ^c	其中新疆		
公路网长度(km)	34,782	25,021	89,000	34,000	49,250	1,765,222	59,910	26,000	181,712
其中一级公路长度(km)	8,000	134	(空缺)	(空缺)	0	52,598	(空缺)	(空缺)	(空缺)
公路网密度(km/100km ²)	3	27.9	3.3	17.0	3.3	18.3	3.6	18.2	40.6
铁路网长度(km)	24.6	2,944	14,510	425	1,815	71,898	2,775	950	3,993
其中电气化铁路长度(km)	0	1,270	5,800	0	0	17,409	0	0	618
铁路网密度(km/100km ²)	0.004	3.4	0.5	0.2	0.1	0.2	0.2	0.7	0.9
货物运输量(百万吨/km)	16.13	22,165	259,090	1,479	7,504	5,054,300	83,704	1,664	28,595
其中公路(百万吨/km)	16.12	6,241	40,158	875	242	678,250	32,500	571	9,600
铁路(百万吨/km)	0	7,719	147,672	561	7,253	1,551,560	47,500	1,086	18,900
民用航空(百万吨/km)	0.006	204	94	43	8	5,155	64	8	95
旅客运输量(百万人次/km)	136.9	12,601	94,806	5,493	2,246	1,412,570	34,200	2,683	34,971
其中公路(百万人次/km)	136.6	9,861	81,464	5,033	557	780,580	19,500	1,727	28,949
铁路(百万人次/km)	0	654	10,686	50	1,039	496,940	10,610	50	2,065
民用航空(百万人次/km)	0.325	1,113	2,654	410	650	126,870	4,090	906	3,957

百万人次 /km)									
道路交通事故(起数)	(空缺)	2,311	14,013	1,555	5,278	773,137	10,095	1,378	(空缺)
道路交通事故(伤亡人数) ^b	(空缺)	724	2,754	(空缺)	391	109,381	2,563	421	(空缺)
登记车辆(1000 辆) ^b	304	487	1,460	264	138	205,317	468	187	240
交通领域中的公共投资(百万单位当地货币)	1565.8	1,693,468	52,900	522	20,300	(空缺)	(空缺)	26.4	163,700
交通领域中的公共投资占 GDP 的比重(%)	1.4	9.0	1.2	0.6	1.5	(空缺)	(空缺)	0.6	1.7
道路养护资金(百万单位当地货币)	500	70,000	2,200	298	1,834	(空缺)	(空缺)	5.3	(空缺)
道路养护资金占 GDP 的比重(%)	0.45	0.2	0.1	0.4	0.1	(空缺)	(空缺)	0.1	(空缺) 22
离港航班(千)	3	9	20	5	7	950	(空缺)	7	1,466
航空运输旅客数量(千人次)	325	684	1,010	205	289	86,041	(空缺)	413	71
空运货物(百万吨/km)	5.5	67	21	5	7	6,385	(空缺)	7	

^a阿富汗 2004 年数字。

^b中国新疆为 2002 年数字。

^c由于没有 2003 年的数字，中国的数字为 2002 年数字。

CAREC = 中亚区域经济合作、GDP = 国内生产总值、km = 千米、中国 = 中华人民共和国、XUAR = 中国新疆维吾尔自治区

资料来源：中亚区域经济合作计划参加国政府；2005、2006 年世界发展指标，世界银行。