



中国铁路总公司科研课题——

国外铁路历史、现状及发展概况分析研究（独联体和波罗的海国家）

国 外 铁 路 概 览

# 白俄罗斯铁路

## Belarus Railway

杨 健 梁中奇等 编著



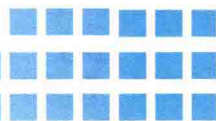
中国铁道出版社

CHINA RAILWAY PUBLISHING HOUSE

中国铁路总公司科研课题——

国外铁路历史、现状及发展概况分析研究（独联体和波罗的海国家）

# 国外铁路概览 白俄罗斯铁路



杨 健 梁中奇 等 编著

中国铁道出版社  
CHINA RAILWAY PUBLISHING HOUSE

北 京



## 内容简介

为深入研究国外铁路发展和改革历程,了解国外铁路现行管理体制和经营机制,掌握其铁路基础设施和装备制造方面的动态,中国铁路总公司组织编写了国外铁路概览丛书。该丛书包括《俄罗斯铁路》《哈萨克斯坦铁路》和《白俄罗斯铁路》。本书为丛书之一,全面介绍了白俄罗斯铁路历史、现状和发展规划,分析了白俄罗斯铁路管理体系以及近年来铁路运输行业情况,对我国推进“一带一路”建设和开好中欧班列,研究我国铁路改革发展和推动中国铁路“走出去”有一定的借鉴意义和参考价值。

### 图书在版编目(CIP)数据

白俄罗斯铁路 / 杨健等编著. —北京:中国铁道出版社,2018.6  
(国外铁路概览)  
ISBN 978-7-113-24468-2

I. ①白… II. ①杨… III. ①铁路线路—概况—白俄罗斯 IV. ①F535.114

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2018)第 096260 号

书 名: 国外铁路概览  
白俄罗斯铁路  
作 者: 杨 健 梁中奇 等 编著

责任编辑:黄 筱 编辑部电话:010-51873023  
封面设计:郑春鹏  
责任校对:苗 丹  
责任印制:高春晓

出版发行:中国铁道出版社(100054,北京市西城区右安门西街8号)  
网 址:<http://www.tdpress.com>  
印 刷:北京建宏印刷有限公司  
版 次:2018年6月第1版 2018年6月第1次印刷  
开 本:787mm×1092mm 1/16 印张:12.5 字数:158千  
书 号:ISBN 978-7-113-24468-2  
定 价:75.00元

### 版权所有 侵权必究

凡购买铁道版图书,如有印制质量问题,请与本社读者服务部联系调换。电话:(010)51873174(发行部)  
打击盗版举报电话:市电(010)51873659,路电(021)73659,传真(010)63549480

## 前言

白俄罗斯共和国位于欧洲中心,属于内陆国家,与其接壤的国家有俄罗斯、拉脱维亚、波兰、立陶宛以及乌克兰。白俄罗斯国土总面积 20.76 万平方公里,南北相距 560 公里,东西相距 650 公里。领土面积居欧洲第 13 位。白俄罗斯资源丰富,矿产资源超过 1 万种,其中最重要的是石油,伴生天然气,泥炭、褐煤和易燃板岩,钾盐,石盐、各种建材原料(建筑用石、饰面石、生产水泥和石灰用材料)、建筑用和制玻璃用沙、砾石、各种黏土、淡水、矿泉水。此外,还有铁矿、石膏、贵金属、磷灰石以及铝矿等。

白俄罗斯工业基础较好。机械制造业、冶金加工业、机床、电子及激光技术比较发达和先进;农业和畜牧业较发达,马铃薯、甜菜和亚麻等产量在独联体国家中居于前列。自 1996 年以来,经济稳步增长。

白俄罗斯长途运输以铁路为主。截至 2014 年底,全国铁路总长 5 600 公里,铁路货运量 384.02 亿吨公里。2017 年,电气化铁路里程达 1 215.2 公里,占白俄罗斯铁路总里程的 22.2%。现代白俄罗斯的主要干线担负着全国货运量的约 75% 和客运量的 50%。布列斯特—明斯克—奥尔沙—俄罗斯边境的双轨电气化铁路全长 612 公里,货车运行速度达 90 公里/小时,客车运行速度达 160 公里/小时。2017 年亚洲基础设施投资银行已经批准通过白俄罗斯加入。

白俄罗斯铁路担负着与亚太地区国家铁路运输机构的联运工作。布列斯特—乌兰巴托—呼和浩特之间有定期的集装箱列车“蒙古维克多”号运营。白俄罗斯铁路 2017 年全年共运输 20 英尺标准箱 52.4 万个,较 2016 年增长了 60%。为落实丝绸之路经济带项目,“联合交通物流股份公司”和“集装箱运输

---

公开式股份公司”开展了与中国之间的集装箱运输。中国—欧盟—中国间的跨境运输量增长了 80%，达到 25.71 万个 20 英尺标准箱。欧盟—中国间的集装箱运输量为 16.02 万个 20 英尺标准箱，增长了 90%，中国—欧盟间的集装箱运输量则增长了 34.7%。2017 年白俄罗斯铁路主营业务收入共计 29.481 亿卢布，比 2016 年增长了 11.7%。

2017 年，白俄罗斯铁路共运送旅客超过 8 050 万人，相当于 2016 年的 98.5%。城际铁路列车共运送旅客 350 万人，即 2016 年的 99%，6 300 万人乘坐了局管内列车的经济座，为 2016 年的 98.4%，区间长途列车共发送旅客 1 030 万人，相当于 2016 年的 99%，国际列车发送旅客 370 万人，相当于 2016 年的 97.2%。研究白俄罗斯铁路现状，深入了解其管理机制、组织结构、发展规划，对进一步开拓白俄罗斯铁路市场和两国铁路合作领域具有参考意义。

本书作者自 2002 年开始从事与白俄罗斯等独联体国家铁路联运工作，在位于华沙的国际铁路合作组织负责运输政策和发展战略专门委员会相关工作，并参加了中白铁路联合工作组第一次会议。在仔细研究收集整理资料的基础上编成此书，希望对中国铁路及相关企业在铁路“走出去”方面有所帮助。

作者

2018 年 5 月

## 1 概 况 / 1

## 2 铁路发展史 / 5

- 2.1 早期铁路建设(1851—1913年) / 5
- 2.2 第一次世界大战期间(1914—1920年) / 33
- 2.3 苏联早期铁路的恢复(1920—1939年) / 40
- 2.4 第二次世界大战期间(1939—1945年) / 48
- 2.5 第二次世界大战结束后和苏联时期(1945—1991年) / 55
- 2.6 独立后的白俄罗斯铁路(1991年以后) / 73

## 3 政府主管部门 / 78

- 3.1 历 史 / 78
- 3.2 职能和任务 / 79
- 3.3 组织结构 / 85

## 4 白俄罗斯铁路公司 / 89

- 4.1 旅客运输 / 91
- 4.2 货物运输和国际联运 / 94
- 4.3 基础设施 / 99
- 4.4 各铁路局 / 109

## 5 国际合作和铁路发展规划 / 160

- 5.1 国际组织和多边合作 / 160
- 5.2 双边合作 / 162
- 5.3 铁路发展规划 / 163

## 附 录

附录一 白俄罗斯各主要城市 / 167

附录二 历任铁路公司领导 / 172

附录三 铁路大事记 / 176

附录四 白俄罗斯各主要铁路线路建成年代及长度(1862—2000年) / 182

附录五 白俄罗斯铁路全国路网图及各铁路局示意图 / 185

附录六 白俄罗斯铁路运用的部分机车型号 / 187

## 参考文献 / 190

## 1 概况

白俄罗斯共和国(Беларусь,简称白俄罗斯)位于东欧平原,属于内陆国家,东部、北部与俄罗斯相邻,南部与乌克兰接壤,西部同波兰、立陶宛和拉脱维亚毗邻,国土面积 207 600 平方公里,人口 946.38 万<sup>①</sup>,首都明斯克。

白俄罗斯一词始见于 1135 年编年史。公元 862 年,白俄罗斯境内出现了波洛茨克城堡。9~12 世纪,以该城堡为中心形成波洛茨克公国。13 世纪上半叶形成白俄罗斯语言文字。13 世纪中期至 18 世纪末,先后归属立陶宛大公国和立陶宛—波兰王国,18 世纪起并入俄罗斯帝国。1918 年 3 月,亲德的白俄罗斯全体会议执行委员会在德占区宣布成立白俄罗斯人民共和国。1919 年 1 月,白俄罗斯苏维埃社会主义共和国成立,并于 1922 年 12 月 30 日加盟苏联。1990 年 7 月 27 日,白俄罗斯最高苏维埃通过国家主权宣言。1991 年 12 月 8 日,废除 1922 年加入苏联时签订的条约,1991 年 12 月 19 日改名为白俄罗斯共和国。

---

<sup>①</sup> 2014 年数据。



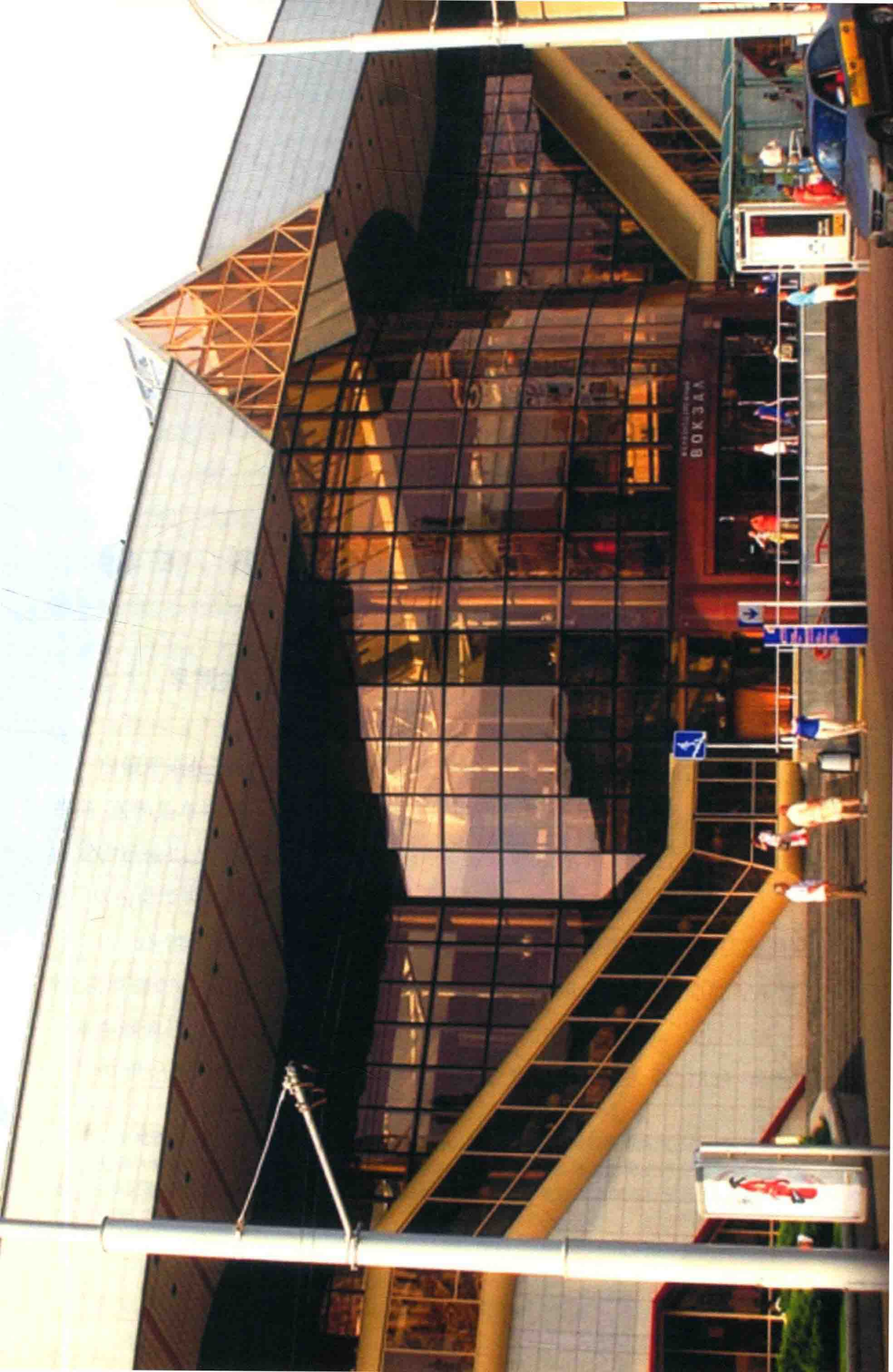
白俄罗斯有较发达的铁路网,铁路正线延展里程 6 839.1 公里,其中营业里程 5 491.1 公里;电气化铁路 1 215.2 公里(截至 2017 年),电气化率 22.2%;复线 1 600 公里,复线率 29.1%<sup>①</sup>。主要铁路干线为东西方向的布列斯特—明斯克—奥尔沙—克拉斯诺耶铁路,这条复线电气化铁路全长 612 公里,连接波兰和俄罗斯,货物列车最高运行速度 90 公里/小时,旅客列车最高运行速度 160 公里/小时。

白俄罗斯铁路拥有各种型号机车 800 台,客车 1 518 辆,货车 9 937 辆。货物发送量 1.4 亿吨,与 2013 年相比增长 1%,其中过境货物 4 510 万吨,出口 4 240 万吨,进口 1 250 万吨,国内发送 4 140 万吨,货物周转量 384 亿吨公里。旅客发送量 9 160 万人,其中国际联运 510 万人,旅客周转量 780 亿人公里。铁路完成的货物周转量在全国货物总周转量中所占的比例约为 80%,旅客周转量所占比例超过 40%<sup>②</sup>。

---

① 除电气化里程外,其余均为 2015 年 1 月 1 日数据。

② 均为 2014 年数据。





## 2 铁路发展史

### 2.1 早期铁路建设(1851—1913年)

白俄罗斯位于欧洲中部,水运系统发达,北部有西德维纳河,南部有皮亚季河,西部是布格河。水路交通连接波罗的海与黑海之间的贸易通道,早年国内货物运输以及与周边国家的贸易往来主要通过水路,著名的瓦良格人之路<sup>①</sup>从白俄罗斯境内穿过。

10~15世纪,属于立陶宛大公国的波洛茨克、维捷布斯克、明斯克、布列斯特、格罗德诺、诺沃格鲁多克等大城市之间形成了道路,但雨季路面泥泞不堪,马车很难通行,一年的大多数时间贸易货物无法经由陆路运输。

19世纪30~50年代,白俄罗斯境内开始大规模修建公路,1854年莫斯

---

<sup>①</sup> 瓦良格人(意为商人),西方史学家称为维京人,是东斯拉夫对斯堪的纳维亚半岛的日耳曼部落——诺曼人的称呼,芬兰人则称他们为罗斯人(意为北方人)。瓦良格人以海上掠夺和贸易为职业。公元10世纪初至13世纪中期,瓦良格人在波罗的海与东南欧和小亚细亚之间进行贸易,经由的路线穿过东欧国家,被称为瓦良格人之路。



科—布列斯特 1 059 公里公路和莫斯科—基辅公路白俄罗斯段相继建成。1850 年莫吉廖夫—博布鲁斯克公路建成。1854 年维捷布斯克—斯摩棱斯克公路建成。1898 年维捷布斯克开通了白俄罗斯境内的第一趟有轨电车。

1825 年,英国建成了世界上第一条现代意义的铁路。这条铁路全长 21 公里,连接斯托克顿和达灵顿,当时已经出现了蒸汽机车,但安全不能完全得到保证,所以列车主要用马牵引,同时也使用蒸汽机车。第一趟蒸汽机车牵引的列车编组 34 节车厢,其中 28 节车厢载有 400 名旅客,列车时速达到 24 公里。1830 年,利物浦—曼彻斯特 50 公里铁路建成,完全采用蒸汽牵引。随后,各工业化国家开始大规模建设铁路,到 1900 年,全世界铁路总里程达到 79 万公里。按里程计算,美国以 31 万公里居世界第一位,俄国 5.7 万公里居世界第二;按路网密度计算,比利时每 100 平方公里国土面积有铁路 22 公里,居世界第一位,随后是美国铁路 4 公里/百平方公里,瑞士铁路 3.5 公里/百平方公里,俄国铁路只有 0.9 公里/百平方公里。

1900 年以前世界各国铁路建设情况见表 2-1。

表 2-1 1900 年以前世界各国铁路建设情况

国家	首条铁路 开通年份	年末铁路总里程(公里)						
		1840 年	1850 年	1860 年	1870 年	1880 年	1890 年	1900 年
英国	1825 年	1 348	10 653	16 786	24 996	28 854	32 297	35 186
美国	1830 年	4 534	14 515	42 292	85 139	150 717	218 409	311 094
法国	1832 年	497	3 083	9 528	17 931	26 189	36 855	42 827
比利时	1835 年	336	854	1 729	2 997	4 120	5 263	6 345
德国	1835 年	549	6 044	11 633	19 575	33 838	42 869	51 391
古巴	1837 年	194	399	604	604	1 382	1 731	1 825
俄国	1837 年	96	601	1 589	11 243	23 892	32 390	56 976
奥匈帝国	1838 年	144	1 579	4 543	9 589	18 512	27 133	36 883
荷兰	1839 年	17	176	335	1 419	2 300	3 060	3 209
意大利	1839 年	8	427	1 800	6 134	8 715	12 907	15 787

### 2.1.1 圣彼得堡—华沙铁路

白俄罗斯铁路的历史与俄罗斯有着密不可分的联系,因为自从铁路出现直到后来很长一段时间,白俄罗斯铁路一直是俄国铁路网的一部分。俄国铁路历史上有过两次大规模建设期,一是19世纪60~70年代,这期间主要是民营资本投资;另一次是19世纪90年代,以政府投资为主。白俄罗斯境内的铁路主要是在这两个时期内建成的。

19世纪上半叶,俄国铁路发展远远落后于当时的主要工业化国家。在克里米亚战争前,俄国仅有铁路1945公里<sup>①</sup>,而英国已经达到11.7万公里。由于交通运输不便,俄国商品运输成本大大高于其他国家:1普特<sup>②</sup>煤从英国运到圣彼得堡的运费只有12戈比,而从国内的煤矿运到圣彼得堡的水运运费却要20戈比,如果陆路运输,运费竟高达1卢布<sup>③</sup>。在劳动力紧缺的俄国,交通运输占用了过多的劳动力。据统计,每6000万人口中,从事运输业的人在夏季为80万人,冬季为30万人。交通运输不发达已经严重制约了俄国经济的发展。

造成俄国铁路发展滞后的原因有几个方面,一是19世纪初期俄国还处于农奴制阶段,经济基础薄弱,资金紧张;二是工业落后,缺少钢铁生产以及机车车辆制造能力。经过长时间的争论,1851年沙皇政府决定修建圣彼得堡—华沙铁路。这条铁路经过加特契纳、卢加、普斯科夫、奥斯特洛夫、德文斯克、维尔诺、格罗德诺和别洛斯托克,全长1280公里,技术标准与已经建成的圣彼得堡—莫斯科铁路基本相同,单线蒸汽牵引,线下部分预留复线条件,限制坡道6%,最小曲线半径1065米。设计土方工程9600万立方米,即每公里线路

<sup>①</sup> 基斯林斯基 H.A.《从部长委员会档案看我们的铁路政策》,1902年圣彼得堡出版社,俄文版卷1第49页。

<sup>②</sup> 1普特约等于16.38千克。

<sup>③</sup> 数据来源:俄罗斯联邦国家档案 Ф219, оп.1, кн.4, д.6642, п.14об.

7.6 万立方米<sup>①</sup>。每公里工程造价约 8.15 万卢布。

圣彼得堡—华沙铁路由政府出资,俄罗斯交通工程学院主持建设。工程被分为 8 段,采用工程承包方式,每段又分为若干标段。1853 年,圣彼得堡—加特契纳 45 公里铁路建成通车。同年,俄国与土耳其及英法联军爆发了克里米亚战争,工程进度受到很大影响。战争中,因为没有铁路,俄国无法及时从全国各地向克里米亚半岛投送兵力和装备,最终丢掉了塞瓦斯托波尔要塞,以战败告终。克里米亚战争充分证明了铁路对现代国家的重要意义。1855 年,新登基的沙皇亚历山大二世任命参与过圣彼得堡—莫斯科铁路建设的参议员 K. B. 切夫金为交通和公共建筑大臣。切夫金主张吸引民间资本加快铁路建设,在他的推动下,1857 年亚历山大二世批准了俄国第一个铁路发展规划。规划铁路总里程超过 4 000 公里,其中包括圣彼得堡—华沙—普鲁士边界、莫斯科—下诺夫哥罗德、莫斯科—库尔斯克—菲奥多西亚、库尔斯克—迪纳堡<sup>②</sup>—利巴瓦等多条铁路。战败后的俄国资金更加困难,为落实规划,切夫金决定将政府投资改为私人出资。为此,组建了俄国铁路总公司,股东包括俄国、英国、法国等国的银行家和企业家。公司负责筹集资金,在 10 年内完成规划中的铁路建设并经营维护 85 年,期满铁路由政府无偿收回。政府任命波布林斯基<sup>③</sup>中将主持圣彼得堡—华沙铁路建设。由于外国投资人要求大幅度提高概算,工程一度被推迟,直到 1862 年 12 月 15 日圣彼得堡—华沙铁路白俄罗斯境内的波列奇耶—格罗德诺段才建成,12 月 27 日全线正式通车。

铁路建设过程中,沙皇政府强征了大批当地农民,由于条件艰苦,加上劳动强度大,激起人民强烈不满。1863 年 1 月爆发了著名的卡利诺夫斯基起义

① 数据来源:俄罗斯联邦国家档案 Ф219, оп.1, л.5453, п.7

② 拉脱维亚城市,现称陶格斯皮尔斯。

③ 弗拉基米尔·阿列克谢耶维奇·波布林斯基(1824—1898 年),俄国著名糖业大亨,中将。曾任俄国交通部长(1869—1871 年),任内主张铁路私有化,因在俄国推动窄轨铁路网建设失败于 1871 年被解职。



(又称一月起义)。150名农民拿起各种武器,在车站及周边地区与统治者展开战斗。起义于次年5月被镇压,大部分起义者被处决或流放。

1861年至东普鲁士边境的兰德瓦罗沃—维尔日波洛沃—艾德库嫩支线(173公里)开通;1899年奥兰内—奥利塔—苏瓦尔基—格罗德诺军用支线(246公里)开通;1895年斯文查内—别列兹维奇支线(127公里)开通;1902年佩塔洛沃—西塔支线(67公里)开通。1894年1月,圣彼得堡—华沙铁路由俄国政府回购,1906年全线改为复线。1907年,圣彼得堡—华沙铁路公司与波罗的海铁路公司、普斯科沃—里加铁路公司合并,组成西北铁路公司。圣彼得堡—华沙铁路及支线总里程达到1522公里。

虽然圣彼得堡—华沙铁路只有很短一段穿过白俄罗斯西部,但这是白俄罗斯境内的第一条铁路。苏联解体后,圣彼得堡—华沙铁路分别归属俄罗斯、拉脱维亚、立陶宛、白俄罗斯和波兰。

### 2.1.2 里加—奥廖尔铁路

圣彼得堡—华沙铁路建成后,将俄国西部省份(波兰、白俄罗斯)与俄国中部地区连接起来,西部的粮食和原材料运往中部和波罗的海港口,中部地区的工业品运往西部,加快了西部地区工业化进程。铁路产生的巨大经济效益吸引了企业家的投资兴趣。

1856年里加商品交易所提出修建里加至迪纳堡的铁路。交易所的建议得到俄国政府批准,1858年里加—迪纳堡铁路公司成立,由英国银行家投资,聘请英国、德国和瑞典等国工程师完成设计,1861年铁路建成通车。里加—迪纳堡铁路全长204公里,每公里造价约5万卢布。

1863年7月迪纳堡—维捷布斯克铁路动工。这条铁路全长261公里,设计为单线,工程概算每公里造价7.52万卢布,由英国工程师主持建设。1866年5月,第一段迪纳堡—波洛茨克161公里铁路开通运营,同年10月第二段波洛茨克—维捷布斯克通车。





圣彼得堡—华沙铁路(白俄罗斯段)

迪纳堡—维捷布斯克铁路建成后,英国投资人提出继续将铁路延伸至俄国中部的奥廖尔或库尔斯克。该建议得到时任俄国交通和公共建筑大臣梅利尼科夫<sup>①</sup>的支持。但是双方在工程造价方面出现分歧:梅利尼科夫提出每公里铁路造价不应超过 5.4 万卢布,但英国人计算的造价则高达 6.4 万卢布。最后,在奥廖尔省支持下,以略低于英国人报价达成协议并于 1867 年得到俄国政府批准。

<sup>①</sup> 保罗·彼得洛维奇·梅利尼科夫,俄国铁路事业奠基人,主持修建了莫斯科—圣彼得堡铁路。