

“十二五”国家重点图书出版规划项目

☀ 交通运输发展及理论经典译丛 ☀

BALTIC INTERMODAL TRANSPORT CORRIDOR



**波罗的海
多式联运交通走廊**



著 (立陶宛) 阿格达斯·萨克雷斯 等

译 王鹏 邵琳 王瑞亮

中国物资出版社

“十二五”国家重点图书出版规划项目

✻ 交通运输发展及理论经典译丛 ✻

BALTIC INTERMODAL TRANSPORT CORRIDOR

波罗的海 多式联运交通走廊

✻ (立陶宛) 阿格达斯·萨克雷斯
(丹麦) 吉考勃·克劳恩巴克
(瑞典) 保罗·戴维逊
(立陶宛) 琳达·莱姆斯泰德
(立陶宛) 琳达·莱姆斯泰德
(瑞典) 琳达·莱姆斯泰德
(瑞典) 琳达·莱姆斯泰德
(立陶宛) 埃达斯·瓦西里斯·瓦西里奥斯卡斯

✻ 译 王鹏 邵琳 王瑞亮

中国物资出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

波罗的海多式联运交通走廊 / (立陶宛) 萨克雷等著; 王鹏, 邵琳, 王瑞亮译. —北京: 中国物资出版社, 2012. 3

(交通运输发展及理论经典译丛)

ISBN 978 - 7 - 5047 - 3657 - 4

I. ①波… II. ①萨… ②王… ③邵… ④王… III. ①国际联合运输—研究
IV. ①F511. 4

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2011) 第 159881 号

本书中文简体字版专有出版权归中国物资出版社所有, 未经出版社书面许可, 不得以任何方式复制或抄袭本书的任何部分。

著作权合同登记号 图字: 01 - 2012 - 1267

策划编辑 朱 琳

责任印制 方朋远

责任编辑 朱 琳 王佳蕾

责任校对 孙会香 杨小静

出版发行 中国物资出版社

社 址 北京市丰台区南四环西路 188 号 5 区 20 楼 邮政编码 100070

电 话 010 - 52227568 (发行部) 010 - 52227588 转 307 (总编室)

010 - 68589540 (读者服务部) 010 - 52227588 转 305 (质检部)

网 址 <http://www.clph.cn>

经 销 新华书店

印 刷 北京京都六环印刷厂

书 号 ISBN 978 - 7 - 5047 - 3657 - 4/F · 1603

开 本 787mm × 1092mm 1/16

版 次 2012 年 3 月第 1 版

印 张 10.5

印 次 2012 年 3 月第 1 次印刷

字 数 224 千字

定 价 30.00 元

版权所有 · 侵权必究 · 印装差错 · 负责调换

给中国读者的话

波罗的海南部地区是一个经济快速发展的地区，其交通业和商务设施应该在世界范围内被更加广泛地应用，包括满足亚欧之间的贸易需求。国家和地区间的交通与物流网络更好的结合将促进欧盟国家之间的合作以及欧盟与其他国家的合作。全球交通和物流潜在市场的完全资本化和不同国家及地区之间可持续的交通解决方案，其主要特征之一是沿东西方交通走廊（亚洲—欧洲）各交通枢纽相互之间的连接与整合行为。这就要求欧洲和亚洲的业内人士在城市、地区和国家的层面上展开合作，有些合作要求高层政治的参与。但是，它首先要求欧洲和亚洲的研究者在交通和物流领域加强合作。

《波罗的海多式联运交通走廊》这本书是基于欧盟资助的“东西方跨国交通走廊（EWTC）”项目框架内研究的资料。这项研究的主要任务对波罗的海地区乃至欧洲与俄罗斯、黑海及中国之间的交通方面具有战略前瞻意义，并且把最适于发展跨国多式联运交通走廊的轮廓勾勒出来。东西方交通走廊的运行对于评估不同的方案是很重要的。这项研究的主要任务之一是分析沿走廊各节点有效合作的能力和交互性。研究主要集中在：各节点铁路与公路交通质量评估；仓储设施与装卸设备能力（包括交互能力）评价；节点操作中 IT 支持的实施程度等。本研究的另一项主要任务是对新的交通路线发展方案的建模和仿真进行评价。本书的研究人员来自丹麦、立陶宛和瑞典。我们非常感谢王鹏副教授对本书翻译所做出的努力。

我还希望本书可以对欧洲与中国在交通和物流领域的研究者之间的合作有很好的推动作用。

阿格达斯·萨克雷斯博士

译者序

我国关于亚欧大陆桥的理论研究和企业运营实践目前基本上仅仅着眼于我国与俄罗斯和中亚五国的双边或多边贸易。在出现大陆桥理论的 30 多年里，我们一直把越过中亚五国的陆桥运输视为远期目标，而且从一开始就定位于通过波兰至德国的路线。这种定位限制了亚欧大陆桥的贯通，也很难得到陆桥西段欧洲国家的响应。而亚欧大陆桥不能贯通至欧洲，必然限制了陆桥的货流，陆桥得不到发展，在国家经济发展的总体规划上也很难获得战略性地位。

与我国亚欧大陆桥研究相对应，随着 1991 年苏联的解体、意识形态淡化、东西方阵营走向融合，经济合作成为世界的主流声音。越来越多的欧洲国家在研究通往远东的大陆通道问题，尤其是近几年，随着中国经济力量的日益加强，这种研究逐渐引起欧洲各国的重视。2006 年，由瑞典、挪威、立陶宛、俄罗斯四个国家联合发起的欧盟“东西方交通走廊”项目正是这种研究的重要组成部分。

随着中国和欧洲学者研究的深入，双方都认识到亚欧陆上通道意义重大，同时，问题也很多。而解决这些问题，就需要中欧学者重新审视传统的亚欧通道思路，从联通亚欧的角度深入思考。在中国学界，就是要拓展新亚欧大陆桥的研究；在欧洲方面，就是近几年兴起的东西方交通走廊研究。

一、新亚欧大陆桥在国际运输网络中的重新定位

新亚欧大陆桥是我国学者在 20 世纪 80 年代提出的一条贯穿我国东西直达欧洲的铁路运输线路，于 1992 年正式运营。为与俄罗斯新西伯利亚大陆桥区别开来，该桥也称为第二条亚欧大陆桥。该桥起点为我国江苏省的连云港，经陇海、兰新铁路，从阿拉山口出境，经俄罗斯、白俄罗斯、波兰、德国至荷兰鹿特丹，是一条贯穿亚洲和欧洲的铁路大动脉。这条铁路运输路线在我国提出后，一直处于“通而不畅”的尴尬境地。而且，作为理论上亚欧大陆桥西端的德国、荷兰等国家从未接受亚欧大陆桥的概念。因此，无论在理论上还是实践上，新亚欧大陆桥的研究始终处于边缘地带。

如果仅仅将新亚欧大陆桥定位为中国与中亚五国及俄罗斯亚洲部分的贸易通道，则该陆桥称不上是新亚欧大陆桥，也不会成为国际运输网络的主要干线。目前的新亚欧大陆桥自连云港起经阿拉山口、中亚五国至莫斯科的一段相对成熟，但是贸易量大



小，所经过的国家经济均不太发达。该陆桥的国内段经过地区也是我国经济相对落后的地区。要使这段陆桥真正成为连接亚洲和欧洲的陆桥，就要把眼光再放宽一些。将陆桥的东段和西段分别扩张，从亚欧贸易的大格局综合考虑。

1. 扩展新亚欧大陆桥东段

连云港是新亚欧大陆桥东方桥头堡，但是不能将思路局限于连云港的直接腹地。桥头堡的意义在于其枢纽性、中心性，应该以连云港为中心，将我国浙江、上海乃至东端海上腹地日本、韩国考虑在内。

如果大陆桥能够直通欧洲，则上桥货运量必然大大大增加。考虑到海铁联运的经济性，北至山东，南至上海、浙江的上桥货均可以通过青岛、上海、宁波等口岸上桥，日韩需要通过大陆桥运至欧洲的货物更应该首先海运至我国东部港口，然后通过新亚欧大陆桥运至欧洲。

这种设想的理论基础是新亚欧大陆桥能够货运通畅，直通欧洲，但目前显然不具备这一条件。因此，新亚欧大陆桥东段的扩展实际上是建立在其西段发展的基础上。只要新亚欧大陆桥能够直通欧洲，其吸引力必然大大大增加，大量的中转货物才会集中到陆桥上，提高亚欧大陆桥连接亚欧的作用。

目前，我国经济正处于转型期。一方面，东部地区大量劳动密集型的产业向中、西部地区转移；另一方面，中、西部地区在东部发展经验的基础上，希望实现跨越性发展。要发展我国西部经济，物流通道建设是首要条件之一。从大的通道建设看，只有两条，其一为向东到东部沿海，然后通过海运到世界各国；其二为向西通过陆运，到达中亚五国、俄罗斯及欧洲。从运营现状看，目前我国西部地区的物流通道绝大部分仍然是通过向东到达东部沿海港口，然后，经海路转运。这种运输方式运输里程长、消耗时间多，单国内段就需要5~7天，但是，由于向西通道一直不畅，很多企业无奈选择绕路运输方式。

因此，亚欧大陆桥的发展就形成了一个悖论：货主不选择这条路径是因为通道不畅，而通道不畅的根本原因在于上桥运量太小，未形成规模效应。解决这一悖论的方法只有扩展大陆桥的连接国家，将经济发达的欧洲国家和地区连接起来，才能带动整个大陆桥的发展，才能真正带动沿桥经济相对落后国家和地区的发展，从而形成沿桥各国和地区的良性互动发展。

2. 拓展新亚欧大陆桥西段

根据上述大陆桥东段区位经济的分析可知，新亚欧大陆桥西段的拓展意义重大，而且存在着现实可能。但是，把汉堡和鹿特丹作为新亚欧大陆桥西段桥头堡的思路却很难在实践中实现。这是因为，鹿特丹和汉堡均为世界级大港，从地理位置上看均处于西欧地区，从东方来的货物要通过多个亚洲和欧洲国家才能到达。而沿线各国经济发展差别很大，贸易来往不多，尤其是作为连接东西方的枢纽国家中亚五国与德国、



荷兰等西欧国家联系有限，贸易量太小，无法形成支撑陆桥运营的基本货量。另外，从东亚经苏伊士运河至欧洲的海上航线经过几百年的发展，已经非常成熟，虽然耗时比较长，但安全可靠。陆桥运输要挑战传统，必须具备压倒性优势。而目前陆桥运输的服务在很多方面都不能尽如人意。因此，汉堡和鹿特丹方面对新亚欧大陆桥始终兴趣不大。

在这种情况下，必须重新考虑新亚欧大陆桥西方桥头堡问题。新亚欧大陆桥西方桥头堡应该具备以下几个条件：

经济足够发达，能够增加大陆桥货运量；

离新亚欧大陆桥中部的中亚五国和俄罗斯足够近，经过国家尽量少；

与俄罗斯和中亚五国有足够多的联系，贸易量相对大；

到达欧洲发达地区（英、法、德等国家）足够便利。

根据上述4个条件，可以发现波罗的海南部地区是最佳选择。其中，拉脱维亚和立陶宛优势更加明显。立陶宛、拉脱维亚和爱沙尼亚是最早脱离苏联的国家，目前已经加入欧盟。波罗的海地区为整个欧洲经济发展最快的地区，目前受金融危机的影响也相对较小。立陶宛、拉脱维亚等国家的GDP近几年以年均超过6%的速度增长，其中立陶宛2003年GDP的增长速度更是达到9.7%。2005年立陶宛实现GDP达710.84亿立特（约合205.87亿欧元），比上年同期增长7.5%；人均GDP为20819立特（约合6030欧元），比上年同期增加8.1%。这些国家都是苏联国家，与俄罗斯和中亚五国传统上贸易来往频繁。如果考虑海铁联运因素，陆桥运输到达这些国家后，经海港进入波罗的海，可以方便地到达德国、法国、英国等大国的港口。

如同东方桥头堡是以大陆桥为依托的交通枢纽一样，西方桥头堡也应该是欧洲的区域交通枢纽，通过铁路和公路与亚洲、中东欧相连，通过海路与西欧、北欧相连，形成新亚欧大陆桥欧洲端交通网络。

实践研究表明，具备西方桥头堡枢纽港口条件的城市有拉脱维亚的温茨皮尔斯港、立陶宛的克莱佩达港和俄罗斯加里宁格勒港。从中具体选择还需要进一步研究分析。在笔者的实际接触中，这几个港口均对于成为新亚欧大陆桥西方桥头堡具有浓厚兴趣。

新亚欧大陆桥东段和西段的扩展显然不能同时进行。西段桥头堡的确立是贯通整个新亚欧大陆桥的关键，与波罗的海南部国家的合作会加速整个陆桥通畅的进程。瑞典、立陶宛、挪威、俄罗斯四国联合完成的“东西方交通走廊”项目正是欧洲方面对新亚欧大陆桥研究的最新进展，这项研究充分表明欧洲国家对新亚欧大陆桥的重视。与这些国家合作展开新亚欧大陆桥西段布局的研究对于确定新亚欧大陆桥西方桥头堡具有重要意义。

二、欧盟“东西方交通走廊”项目介绍

本书以欧盟课题“东西方交通走廊”第五工作组学术报告为主要内容。为使读者

对东西方交通走廊有比较全面的了解，现将欧盟该项目做一简单介绍。

东西方交通走廊项目（EWTC 项目）是欧盟 Interreg III B 项目，项目研究时间为 2006—2007 年，总经费为 324.56 万欧元，其中欧盟资助 186.2 万欧元。项目发起人为瑞典 Blekinge 地区，该地区政府顾问 Bengt Gustafsson 先生为项目指导委员会主席。该项目参与国包括瑞典、立陶宛、丹麦、俄罗斯（加里宁格勒地区）。该项目共 42 个合作伙伴，包括政府、大学、研究机构、港口、公路、铁路、航运、代理等各类企业等。该项目的核心是探寻东西方之间加强商务往来的途径，它可以被看做是一个“破冰器”，具有加强现有的并发展新的商务联系的功效。

东西方交通走廊项目旨在广泛的领域加强该走廊研究，如走廊的整体战略发展、基础设施的提高、商务和物流的新的解决方案、加强学者间有关交通的研究和合作等。该项目共有五个工作小组（WORK PACKAGE, WP），各小组主要研究内容如下：

1. WP1 跨国交通走廊发展战略

(1) 促进合作 促进走廊的公共权力机构、私人投资者和研究所之间合作，建立一个以走廊沿途的公共权力机构、私人投资者和研究所为成员的社团，研究该社团如何长期开展工作及其运作方式。

(2) 整合交通网络 研究将东西方交通走廊建成“海上高速公路”的一部分的可行性。

(3) 地区影响评估 分析该项目对沿走廊的中心城市发展的影响。

(4) 东西交通发展战略和行动计划 研究东西方交通走廊的转运方式和环境问题。

2. WP2 国际运输服务（ITS）—走廊创新行为工具

(1) 航海设备改进 由克莱佩达港资助。

(2) ITS 一揽子计划的焦点 公路运输的电子计费与动态速度控制、支持的走廊智能和可持续交通运作。

3. WP3 改进基础设施瓶颈

(1) 克莱佩达港（立陶宛）与 Baltijos 大道之间的连接研究（包括城市规划）。

(2) 考耶斯港（立陶宛）的码头转运研究（包括城市规划）。

(3) 埃斯比约港（丹麦）的公路和铁路连接研究（包括城市规划）。

(4) 埃斯比约港（丹麦）的码头转运研究（包括城市规划）。

(5) 卡尔善和卡尔斯克鲁纳之间的铁路运能研究。

4. WP4 商务和物流的发展

(1) WP4 与 WP1 合作实施 WP3 的工作成果。

(2) 解释货流和交通的需求。

(3) 项目成果实施者之间合作以改进交通概念、时间安排和频率。

(4) 协同性的标准工作，涉及环境、安全和保险。



(5) 整合交通走廊，树立一站式服务概念。

(6) 软基础设施。

(7) 多式联运信息入口可行性研究。

5. WP5 知识发展

(1) 走廊发展的宏观分析。

(2) 与其他走廊、中心与物流中心的联网（中国、黑海和北海地区、英国和比利时、荷兰、卢森堡三国联盟）。

(3) 交通走廊的微观仿真。

(4) 多式客运。

该项目的主要研究成果包括：

(1) 发表东西方交通走廊发起委员会联合声明，并提交欧盟。

(2) 申请将东西方交通走廊作为泛欧洲交通网络的重要组成部分。

(3) 发表东西方交通走廊发展战略、行动计划。

(4) 评估东西方交通走廊的环境影响。

(5) 发表东西方交通走廊 2008—2013 年规划及 2008—2030 年的远期目标。

(6) 出版东西方交通走廊学术研究成果。

瑞典作为主席国于 2008 年向欧盟申报了“东西方交通走廊”二期项目，该期项目主要成员国包括立陶宛、丹麦、俄罗斯（加里宁格勒地区）、德国，项目总经费为 600 万欧元，目前该项目正在顺利进展中。中远集团代表中国作为合作方（Co-partner）加入该项目，译者有幸代表中远集团参加了该课题组。

为使更多的人了解东西方交通走廊，我们翻译了欧盟“东西方交通走廊”项目的课题报告（学术部分），为对此项目感兴趣的学者和企业提供参考。我们希望能更多的人参与到该项目研究中，从理论和实践两个方面努力推进该项目，争取早日建成通畅的中欧陆上物流大通道。

王 鹏

于青岛远洋船员学院

序

在波罗的海地区，东西方向的跨国贸易和运输正急剧增长。因此，发展东西方向可持续交通成为重中之重。起自维尔纽斯，经厄勒地区（Oresund）抵达埃斯比约（Esbjerg）港之间的“东西方交通走廊”除包括了几个TEN-T（跨欧洲交通网络）的港口、公路和铁路，还包括北欧三角和泛欧洲交通走廊在立陶宛和俄罗斯的加里宁格勒的部分区域。这一东西方交通走廊的市场地位在迅速增长，但是因缺乏多式联运的概念，仍存在一些交通运输方面的瓶颈。

有关企业、政府和大学主动联合起来，以加强沿走廊地区的可持续增长与发展。东西方交通走廊项目的目标是采取各种行动加强对该走廊的研究，如走廊的整体发展战略、基础设施的提高、商务与物流新的解决方案以及学者们合作加强有关交通的研究。另外，该交通走廊也准备在连接欧洲与远东地区三个新兴市场之间发挥重要作用，这三个新兴市场是中国、哈萨克斯坦和黑海周边国家。

世界经济全球化对贸易发展和跨国交通服务提出了巨大挑战。建立更加高效的交通联系、为国际贸易的快速增长提供更好的服务，其中一个很重要的因素就是重新审视波罗的海地区交通路线的构建。欧盟的扩张以及波罗的海地区的国家经济快速增长的关联效应，要求从整个波罗的海地区出发，而不是只注重波罗的海北部地区，来平衡并发展该地区现代交通网络。

在交通领域，新技术方法与技巧对于制定最佳决策是很重要的。1994—2005年，货运的增长趋势与GDP的增长相对应。而且，这一趋势超过了GDP的增长。由于货运增长不平衡，目前的交通基础设施不能满足交通需求的增长，环境恶化的冲击也越来越严重，有必要探求交通规划新的智能方式及有效的解决方案。

“波罗的海多式联运交通走廊的学术发展”是东西方跨国交通走廊项目五个工作小组之一的名字。现在呈现的材料是该项目第五工作小组（WP5）研究的最终报告。这项研究的主要目的可以简单解释为：鉴于波罗的海南部区域是扩大后的欧盟最具发展动能的地区之一，有必要总结与评估该区域的多式联运走廊和交通枢纽最适用的潜在方法与工具。

交通建模与仿真是评估新的交通发展计划最便宜的方式。交通走廊的仿真是一种工具，可以提高对走廊绩效及其影响的理解。有关利益相关者的观点不同，对其评估



的尺度也不同，因此东西方跨国交通走廊项目的研究至关重要。为了顺利进行走廊仿真，需要做很多重要工作，如解析仿真模型的结构、选择适当的资料库和绩效矩阵、判断仿真目标特性的详细程度等。绩效矩阵是通过与合作伙伴的合作以及供/需小组会议的方式建立的。我们把绩效矩阵分为三类：经济绩效（运输成本与税收收入），交货时间、交通/运输作业，环境绩效（排放、能源使用）。本书使用了仿真模型及基于扩展环境的基本情景，并以沿东西方交通走廊的仿真建模为基础，同时使用了可视化工具以支持决策过程。

第5个工作小组研究框架中的主要任务之一是比较东西方跨国交通走廊的多式联运站点并分析它们沿走廊合作的协同性和能力。我们在白俄罗斯、立陶宛、挪威、瑞典和乌克兰共调研了16个站点，通过对调查问卷的访谈收集资料。主要研究结果包括：通往站点的铁路、公路输运系统质量的评估；沿走廊仓储设施与装卸货设备（包括协同）能力的评价；在站点运作中IT支持系统的实施情况等。

该走廊经济发展重要的问题是沿东西方跨国交通走廊的协调手段的现代化水平和对站点以及交通基础设施的投资。本书介绍了沿东西方跨国交通走廊及其延伸线路上规划的基础设施投资及地区间交通项目的概况，并指出基础设施项目需要政府强有力而且经常性的推动以克服在跨边境区域的规划和建设上的“瓶颈”。

展现在读者面前的第5个工作小组最终报告是丹麦、立陶宛和瑞典三国经验丰富的专家共同努力完成的。在此，我非常感谢所有的作者以及项目发起委员会的成员，还要感谢咨询专家们对这份报告的贡献。希望本书能够切实满足沿东西方多式联运交通走廊的公共和私人决策者的需要和期待。

阿格达斯·萨克雷博士

EWTC 工作小组组长

维尔纽斯 盖德明纳斯科技大学

（原立陶宛交通部副部长、总统顾问，

现任立陶宛总理顾问，立陶宛著名多式联运专家）

目 录

1 东西方跨国交通走廊西部与东部的多式联运站点	1
1.1 东西方跨国交通走廊现有站点选择	1
1.2 以国家为单位的站点选择	5
1.3 研究方法	14
1.4 研究结论	14
1.5 小结	27
2 基础设施投资项目	28
2.1 次级交通走廊的基础设施项目	28
2.2 沿东西方走廊的主要运输基础设施项目——白俄罗斯	31
2.3 沿东西方走廊的主要运输基础设施项目——丹麦	32
2.4 沿东西方走廊的主要交通基础设施项目——立陶宛	33
2.5 沿东西方走廊的主要交通基础设施项目——俄罗斯	53
2.6 沿东西方走廊的主要交通基础设施项目——瑞典	54
2.7 沿东西方走廊的主要交通基础设施项目——乌克兰	56
2.8 沿东西方走廊基础设施发展的法律框架	56
2.9 小结	64
3 东西方交通走廊发展的地区与国家利益	66
3.1 研究任务	66
3.2 研究的地理范围	66
3.3 研究方法	67
3.4 东西走廊发展中的国家与地区利益分析结论	68
3.5 次级交通走廊的利益协调	75
3.6 小结	75



4 交通建模概况及最佳实践	77
4.1 交通建模	77
4.2 交通模型概况	78
4.3 现有模型分析	81
4.4 主要建模障碍	85
4.5 小结	87
5 绩效度量与微观情景模拟模型	88
5.1 相关绩效度量	88
5.2 微观模拟模型结构	89
5.3 微观模拟模型的输入	91
5.4 小结	96
6 微观模拟描述与模拟实验结论	97
6.1 简介	97
6.2 TAPAS 模型	97
6.3 TAPAS 的使用	99
6.4 东西方交通走廊的基本情景	103
6.5 东西方交通走廊的扩展情景	109
6.6 小结	116
7 宏观建模	117
7.1 对宏观建模的总结	117
7.2 简介	118
7.3 运输系统建模工具	118
7.4 评估的前提	126
7.5 东西运输走廊的评估	128
7.6 小结	131
8 WP5 对 EWTC 战略的建议	133
参考文献	135
附录 1 站点基本情况	138
附录 2 站点实景及分析	142

1 东西方跨国交通走廊西部与东部的多式联运站点

1.1 东西方跨国交通走廊现有站点选择

现状研究是东西方交通走廊项目第五工作小组（WP5）行动7的一部分。研究目的是比较东西方交通走廊（EWTC）西部的多式联运站点和走廊东部的多式联运站点，然后分析它们在东西方交通走廊上的协同性与合作能力。

1.1.1 西部站点选择

此项研究包含了西部的下列站点：

瑞典：

- (1) 货运网络 哥德堡（Gothenburg）
- (2) 瑞典高地站点 AB（Hoglandets）
- (3) 哥德堡港
- (4) 卡尔善港（Karlshamn）
- (5) Volvo Olofstroem

挪威：

货运网络 奥斯陆（Oslo）这些站点的地理位置在下图中标明，如图1-1所示。

1.1.2 东部站点选择

在东西方交通走廊上波罗的海东部地区实际的交通网络不管是铁路还是公路都被连接成环形区域。尤其是泛欧洲交通走廊IXb线的支线公路系统——克莱佩达（Klaipėda）—明斯克（Minsk）以及它的支线：通往莫斯科（走廊II）和敖德萨（Odessa，走廊IXb-IX），如图1-2、图1-3所示。

泛欧洲交通走廊II和IX与莫斯科和敖德萨以外的区域建立了密切的网络连接，在该区域东西方交通走廊项目也建立了长远目标，为该区域进入新的发展阶段提供了可能性。

访谈站点的选择是基于交通线路，如近期成功运作的多式联运区间列车 Viking 项目（克莱佩达—敖德萨/伊利乔夫斯克（Ilyichevsk）和 Mercury 项目（加里宁格勒/克莱佩达—莫斯科）。这些线路就像东西方交通走廊的两条腿：一条为波罗的海—黑海，一条为波罗的海—莫斯科，分别通往俄罗斯内部区域以及更远的国家。

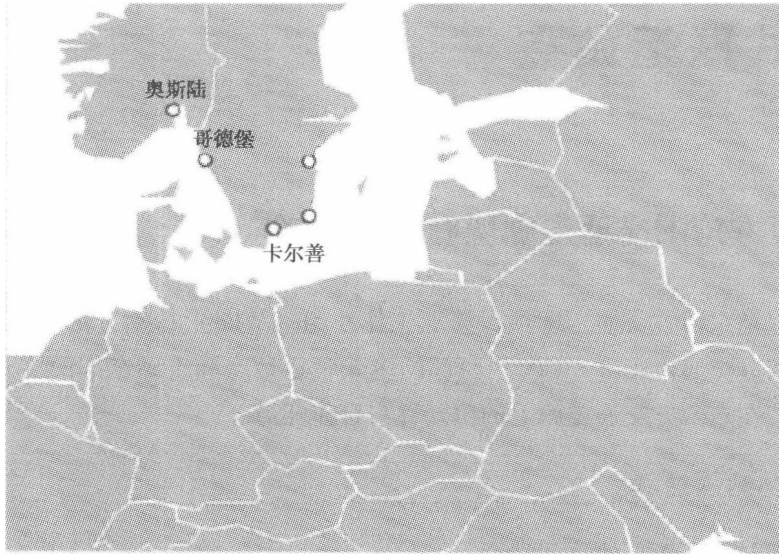


图 1-1 东西方交通走廊调研的西部站点 (A. Jaržemskis)

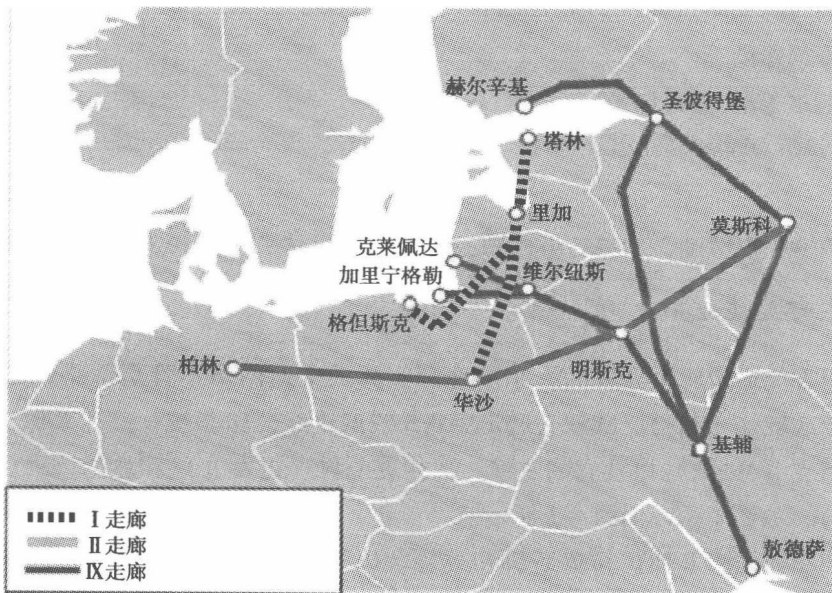


图 1-2 泛欧洲交通走廊 I、II 和 IX (A. Jaržemskis)

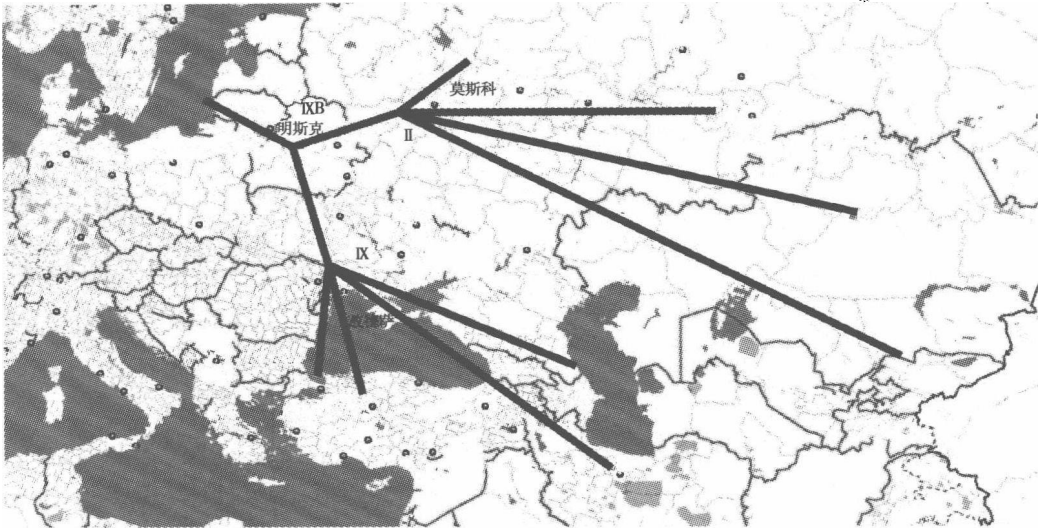


图 1-3 向东方向

资料来源：克莱佩达国家海港港务局

1. 东西方交通走廊波罗的海—黑海一线

Viking 项目 2002 年，立陶宛、白俄罗斯和乌克兰铁路局在交通部门的大力支持下，和码头装卸公司实施了区间火车服务的联合项目：Viking 项目。火车运输各式货物，包括 20 英尺/40 英尺箱、专用集装箱、冷藏箱、散货货车以及汽车列车和其他机动车。列车的行驶路线是敖德萨（Odessa，乌克兰）—Berezhest（乌克兰）—斯洛韦奇诺（Slovechno，白俄罗斯）—Gudogai（白俄罗斯）—Kena（白俄罗斯）—克莱佩达（Klaipeda，立陶宛）。中途站点可以装卸货物，如图 1-4 所示。

该区间列车的营运人包括立陶宛国家铁路公司（Lietuvos Gelezinkeliai）、白俄罗斯国家跨港口代理公司、白俄罗斯铁路货代公司（Belintertrans）和乌克兰国家交通服务中心（Liski），每周三个班次。Viking 项目的多式联运列车从波罗的海到黑海共 1700 公里，运行 55 小时。2006 年，该项目货运量为 23500 标准箱。在关税方面火车运输比公路运输更有竞争力。3 年来该火车线路的关税和运行时间保持稳定。

2. 东西方交通走廊波罗的海—莫斯科一线

Mercury 项目 2005 年 7 月，从立陶宛至莫斯科的 Mercury 项目的集装箱列车开始运行。该列车是立陶宛、俄罗斯和白俄罗斯铁路管理部门的国际合作项目，其目标是吸引更多的集装箱货物到克莱佩达和加里宁格勒海港。20 英尺、40 英尺和 45 英尺的国际通用/专用重箱和空箱沿克莱佩达/加里宁格勒—明斯克—莫斯科—Kuncevo 2 号站的线路双向运输。该列车从莫斯科—Kuncevo 2 号站至克莱佩达港共 1335 公里，运行 46 小时；至加里宁格勒共 1288 公里，运行 50 小时，如图 1-5 所示。

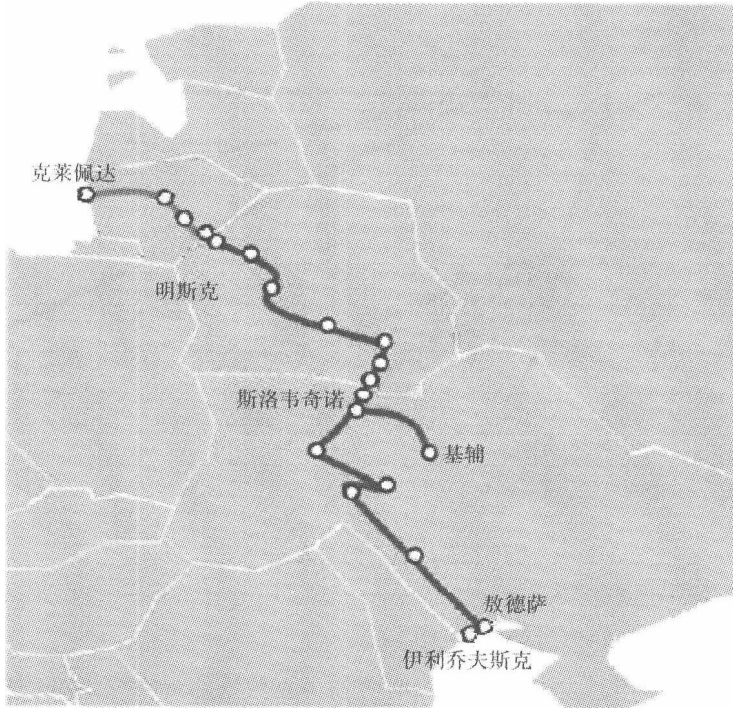


图 1-4 Viking 项目多式联运列车 (A. Jaržemskis)

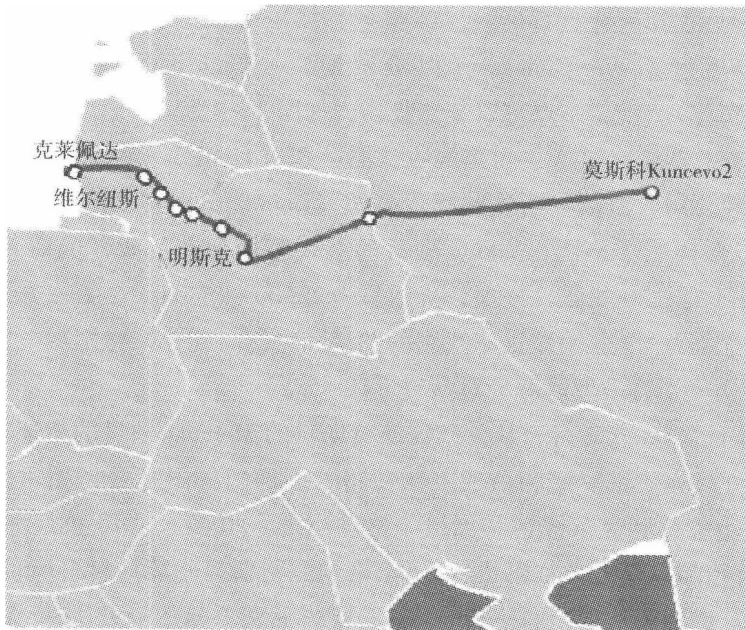


图 1-5 Mercury 项目多式联运列车 (A. Jaržemskis)