

YIDAIYILU HULIAN HUTONG JISHI  
YAOU GUOJI TIELU YUNSHU TONGDAO

# “一带一路”互联互通基石： 亚欧国际铁路运输通道

崔艳萍 张进川◎编著



西南交通大学出版社

---

图书在版编目 (C I P) 数据

“一带一路”互联互通基石: 亚欧国际铁路运输通道 / 崔艳萍, 张进川编著. —成都: 西南交通大学出版社, 2022.1

ISBN 978-7-5643-7908-7

I. ①一… II. ①崔… ②张… III. ①铁路运输—国际联合运输—研究—亚洲、欧洲 IV. ①F530.85

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2020) 第 256025 号

---

“Yidai Yilu” Hulian Hutong Jishi: Yaou Guoji Tielu Yunshu Tongdao

“一带一路”互联互通基石: 亚欧国际铁路运输通道

崔艳萍 张进川 编著

---

策划编辑	黄庆斌 周 杨
责任编辑	周 杨
封面设计	曹天擎
出版发行	西南交通大学出版社 (四川省成都市金牛区二环路北一段 111 号 西南交通大学创新大厦 21 楼)
发行部电话	028-87600564 028-87600533
邮 政 编 码	610031
网 址	<a href="http://www.xnjdcbs.com">http://www.xnjdcbs.com</a>
印 刷	四川煤田地质制图印刷厂
成 品 尺 寸	170 mm × 230 mm
印 张	19.5
字 数	300 千
版 次	2022 年 1 月第 1 版
印 次	2022 年 1 月第 1 次
书 号	ISBN 978-7-5643-7908-7
定 价	80.00 元

---

图书如有印装质量问题 本社负责退换  
版权所有 盗版必究 举报电话: 028-87600562

# 前 言

亚欧大陆是全球面积最大的大陆和地缘政治中轴，拥有世界人口的 75%，国民生产总值占世界总额的 60%，世界已探明储量的能源资源中四分之三左右都分布在此。亚欧大陆是人类最早、最先进文明的发源地之一。两千多年前，从西汉古都长安，西经南亚、中亚延伸至地中海东岸的“古丝绸之路”陆上商道连通了东、西方两大文明，开启了亚欧贸易交往的历史。两千多年后，亚欧大陆已成为全球经济一体化的重要组成部分。1996 年亚欧会议的初次召开再次架起亚洲和欧洲续写贸易繁荣的桥梁，揭开亚欧往来合作的崭新一页。

铁路作为一种具有高技术经济性的中长途运输方式，近一百年以来，一直在沟通亚欧大陆各国贸易交往过程中发挥着积极作用，成为国际国内经济交流的桥梁和纽带。国际铁路运输的推动者和组织者是铁路国际组织，近年来，很多国际组织（包括铁路专门组织和综合性国际组织）规划建设亚欧走廊或通道，如铁路合作组织确定的 13 条亚欧运输走廊、欧盟委员会定义的 9 条货运走廊、中亚区域经济合作机制定义的 6 条铁路通道、联合国亚洲及太平洋经济社会委员会定义的泛亚铁路网；还有一些国家对区域铁路运输通道进行了分析研究，如日本提出的东北亚九条铁路运输走廊。

中国是亚欧大陆上新崛起的最大新兴经济体和发展中大国。2013年9月7日，中国国家主席习近平访问哈萨克斯坦，在纳扎尔巴耶夫大学发表演讲，首次提出共建“丝绸之路经济带”的构想。同年10月3日，习近平在印度尼西亚国会发表演讲，提出共同建设21世纪“海上丝绸之路”。丝绸之路经济带简称“一带”，21世纪海上丝绸之路简称“一路”，“一带一路”倡议由此产生。“一带一路”一提出就得到了国际社会空前的响应。在2015年3月中国发展高层论坛上，中国外交部长王毅指出，中国政府大力推动共建“一带一路”。“一带一路”既是对古代丝绸之路精神的传承发扬，又是有着巨大现实需求的合作构想，已经得到近60个国家的积极响应。随后，以英国、德国、法国、意大利等西方七国集团成员国为首的大量欧洲国家争先成为中国首倡的亚洲基础设施投资银行的创始成员国，国际社会已经普遍意识到“一带一路”倡议具有充分的现实展开可能性。

构建与发展国际铁路运输通道是“一带一路”倡议的重要先行者和排头兵。早在1914年的《中国铁路现势地图》显示，当时的政府已规划四川盆地到青藏高原的铁路，还规划了多条铁路线连接到国外，贯穿亚欧大陆。从2013年起，中国依据“一带一路”倡议，以亚欧通道为基础，构建了中欧国际铁路运输通道，陆续开行大量中欧（亚）班列。2016年10月8日，我国推进“一带一路”建设工作领导小组办公室印发《中欧班列建设发展规划（2016—2020年）》，全面部署今后五年中欧班列建设发展任务。这是中欧班列建设发展的首个顶层设计。2019年4月，国家主席习近平在北京出席第二届“一带一路”国际合

作高峰论坛开幕式，并发表题为《齐心开创共建“一带一路”美好未来》的主旨演讲，指出：共建“一带一路”，关键是互联互通。基础设施是互联互通的基石，也是许多国家发展面临的瓶颈。建设高质量、可持续、抗风险、价格合理、包容可及的基础设施，有利于各国充分发挥资源禀赋，更好融入全球供应链、产业链、价值链，实现联动发展。中国将同各方继续努力，构建以新亚欧大陆桥等经济走廊为引领，以中欧班列、陆海新通道等大通道和信息高速路为骨架，以铁路、港口、管网等为依托的互联互通网络。另外，中国国家发展改革委与欧盟欧委会发布关于开展中欧基于铁路的综合运输通道研究联合声明。这些举措都体现出我国要全方位推进与“一带一路”沿线国家的务实合作，在亚欧国际铁路运输通道建设中发挥越来越积极的作用。

我国规划和构建的中欧国际铁路运输通道包括集运通道、干线通道和疏运通道。其中干线通道的主体就是多边国际合作机制规划的亚欧铁路运输通道，即以西伯利亚大铁路和新亚欧大陆桥为主干，将亚洲、独联体和欧洲各区域的铁路网相互连接的亚欧大陆一体化铁路网。因此，对亚欧国际铁路运输通道进行深入研究，对于我国开展与共建“一带一路”国家和地区的铁路合作有着明显的现实价值。然而，受中国在国际组织的参与度低、从事国际运输的研究人员缺乏、资料收集困难等因素的制约，我国尚无对亚欧国际铁路运输通道进行系统研究的著作。从2017年起，本书作者开始了对亚欧国际铁路通道的研究工作，本次编写完成的《“一带一路”互联互通基石：亚欧国际铁路运输通道》是其研究成果的体现，试图更好地填补该领域研究空白。

本书主要包括以下九章：第一章至第五章为各区域铁路国际组织对于铁路运输通道的规划和研究，这些国际组织或合作机制依次为铁路合作组织、欧盟委员会、中亚区域合作机制、联合国亚太经社委员会、东北亚经济论坛；第六章至第九章为中欧国际铁路运输通道的发展问题，包括物理通道的建设、法律法规的完善、境外经营策略以及整体发展展望。通过对以上内容的介绍，能够清晰地展现出国际铁路运输通道发展现状以及我国参与的发展思路。其中第一章、第二章由赵凤枝完成，第三章、第四章由张进川完成，第五章由陈变宁完成，其余章节均由崔艳萍完成，全书统稿由北京交通大学张进川完成。此外，在本书的编写过程中曾参考、吸收、采用了有关专家和学者的研究成果，在此向这些专家和学者表示衷心的感谢。在国际铁路运输通道的研究中，一直得到了国家铁路局外事司、运输司及市场监测评价中心相关领导的大力支持；在本书编写过程中，还得到了金万建、杨浩、王连斌、纪昌家、王泖奇等国际联运专家的指导。在此，向所有为本书的完成做出贡献的单位和同志，一并表示感谢！

本书既可作为高等院校物流管理、交通运输、港口管理、国际航运、国际贸易及其他相关专业的教材，也可作为物流行业培训的资料，还可作为供交通运输、物流、国际贸易及其相关企业机构的从业人员在工作时使用的工具书。由于亚欧国际铁路运输通道的理论和实践还在不断发展，本书的不足之处在所难免，希望得到各界人士的持续关注和指导，更希望广大读者多提批评意见，以利修改完善，我的邮箱：[cuiyanp@sina.com](mailto:cuiyanp@sina.com)。

**第一章 亚欧铁路运输走廊布局与规划 | 001**

- 第一节 铁组概况 | 001
- 第二节 铁组亚欧运输走廊 | 004
- 第三节 铁组通道发展规划 | 027

**第二章 欧洲货运网络布局与规划 | 031**

- 第一节 九条货运走廊 | 032
- 第二节 通道建设目标与规划方案 | 060
- 第三节 泛欧交通运输网 TEN-T 发展 | 065

**第三章 中亚铁路通道布局与规划 | 074**

- 第一节 CAREC 概况 | 074
- 第二节 中亚区域的经贸合作状况 | 075
- 第三节 六条铁路运输通道布局 | 077
- 第四节 CAREC 铁路通道发展与规划 | 086

#### 第四章 泛亚铁路网布局与规划 | 093

第一节 概 况 | 093

第二节 泛亚铁路四条通道 | 095

第三节 泛亚铁路分析与规划 | 108

#### 第五章 东北亚九条走廊布局 | 113

第一节 瓦尼诺—泰舍特交通运输走廊 | 114

第二节 西伯利亚陆桥 (SLB) 运输走廊 | 117

第三节 绥芬河运输走廊 | 119

第四节 图们江运输走廊 | 121

第五节 大连运输走廊 | 124

第六节 天津—蒙古运输走廊 | 126

第七节 中国大陆桥 (CLB) 运输走廊 | 128

第八节 朝鲜半岛西部运输走廊 | 130

第九节 朝鲜半岛东部运输走廊 | 132

#### 第六章 中欧国际铁路运输物理通道 | 135

第一节 中欧国际铁路运输通道的含义与构成 | 135

第二节 中欧班列物理运输通道路径 | 141

第三节 中欧班列沿途技术标准 | 152

第四节 运输通道线路分析 | 159

第五节 车站技术条件 | 172

- 第七章 中欧国际铁路运输通道法律法规 | 198**
- 第一节 运输协定 | 198
  - 第二节 中欧国际铁路统一法发展 | 215
  - 第三节 国际铁路运输规则与国际贸易规则和惯例的差悖 | 227
- 第八章 中欧国际铁路运输通道经营 | 244**
- 第一节 中欧班列运营模式 | 244
  - 第二节 中欧班列运价机制 | 250
  - 第三节 场站经营 | 254
  - 第四节 境外合作主体 | 261
- 第九章 国际铁路运输通道发展展望 | 269**
- 第一节 “一带一路”背景下境外区域和国家铁路发展规划 | 269
  - 第二节 欧洲铁路货运：下一步将迈向无纸化 | 282
  - 第三节 各区域国际通道规划布局 | 284
- 参考文献 | 300**

## 亚欧铁路运输走廊布局与规划

亚欧铁路运输走廊由铁路合作组织（简称“铁组”）规划。铁组是20世纪50年代中东欧和亚洲社会主义国家协商成立的铁路国际组织，旨在畅通国际铁路客货联运。规划并发展亚欧铁路运输走廊是铁组的重要工作职责之一。

### 第一节 铁组概况

第二次世界大战后，在20世纪40—50年代，由于亚欧地缘政治格局发生了变化，为满足日益增长的亚欧国家间客货运输需求，并保证国际铁路客货联运，迫切需要制定统一的法律和经济标准。为此，1951年，阿尔巴尼亚、保加利亚、匈牙利、民主德国、波兰、罗马尼亚、苏联、捷克斯洛伐克八国编制并商定了办理国际铁路联运客货运输的第一批基本文件：《国际铁路直通联运旅客及行李运送协定（国际客协）及其办事细则》《国际铁路直通联运货物运送协定（国际货协）及其办事细则》《国际铁路直通联运旅客、行李和包裹运价规程》《国际铁路直通联运货物运送协定参加国铁路货物运送统一过境运价规程》（统一货价）《国际联运车辆互用规则（货车规则）》《国际客协和国际货协清算规则》。上述协定、规则和规程自1951年11月1日起施

行。波兰国家铁路受托管理国际客协和国际货协事务，为履行这一职能，在华沙成立了国际客协和国际货协事务管理局。几年后，这些协定、规则和规程做了很大改动，协定名称改为《国际铁路旅客联运协定（国际客协）》和《国际铁路货物联运协定（国际货协）》，此时参加上述协定的铁组成员国数量较以前有了增加。此后，铁路间的合作不断发展，客货运量大大提高。

为了进一步解决铁路运输领域存在的诸多问题，把这一合作扩大至其他铁路领域，必须成立新的机构才能在更高水平开展合作并适应新的需求，最重要的是，这一合作应在有关国家主管运输部长直接领导下开展且应定期举行部长会议。为此，1956年6月28日，保加利亚、匈牙利、民主德国、中国、朝鲜、蒙古、波兰、罗马尼亚、苏联、捷克斯洛伐克等社会主义国家主管铁路的部长在索非亚（保加利亚共和国）举行会议，决定成立铁路合作组织，以开展亚欧间国际铁路客货联运。该组织是政府部门间国际组织，其常设机构（铁组委员会）设在波兰华沙。

此后，铁组成员国数量不断增加，截至2019年12月底，铁组共有29个成员：阿塞拜疆、阿尔巴尼亚、阿富汗、白俄罗斯、保加利亚、匈牙利、越南、格鲁吉亚、伊朗、哈萨克斯坦、中国、朝鲜、韩国、古巴、吉尔吉斯斯坦、拉脱维亚、立陶宛、摩尔多瓦、蒙古、波兰、俄罗斯、罗马尼亚、斯洛伐克、塔吉克斯坦、土库曼斯坦、乌兹别克斯坦、乌克兰、捷克、爱沙尼亚。铁组共有7个观察员，分别德国铁路股份公司、希腊铁路、法国国有铁路公司、芬兰铁路、塞尔维亚铁路股份公司、吉厄尔-肖普朗-埃宾富尔特铁路股份公司、俄罗斯联邦客运股份公司。另外，还有中、俄、波、德等国30多家铁路公司、科研院所、高校等加入，其中包括我国中外运、东北亚铁路集团股份有限公司、中铁二院工程集团有限责任公司、北京交通大学、西南交通大学等。

铁组工作方向是完成一系列主要任务：发展和完善亚欧国际铁路

联运，提高铁路运输效益，即使在经济和市场局势多变的情况下，仍然要不断改进服务水平。上述工作在于完善、协调和统一法律与技术标准，发展铁路运输走廊，优化铁路运价，简化过境，包括推广国际货约/国际货协统一运单，以缩短货物通过国境的时间，降低其运送成本，发展驼背运输和多式联运，等等。铁组在两个层面开展工作，即政府一级和铁路企业一级。铁组部长会议是铁组最高领导机关。铁组铁路总局长会议是铁路企业一级的领导机关。为开展铁组活动，铁组制定了《铁路合作组织章程》《铁组部长会议议事规则》《铁组铁路总局长（负责代表）会议议事规则》《铁组委员会办事细则》等基本文件。

铁组委员会是铁组部长会议的执行机关，同时也是铁组铁路总局长会议的秘书处。铁组工作机关由五个专门委员会和两个常设工作组组成：运输政策和发展战略专门委员会（一专）、运输法专门委员会（二专）隶属于铁组部长会议；货物运输专门委员会（三专）、旅客运输专门委员会（四专）、基础设施和机车车辆专门委员会（五专）以及编码和信息技术常设工作组、财务和清算问题常设工作组隶属于铁组铁路总局长会议。根据铁组部长会议和铁组铁路总局长会议决议成立的临时工作组及与其他国际组织共同成立的联合工作组，也属于铁组工作机关。

铁组还与铁路运输领域的其他国际组织，如联合国欧洲经济委员会（以下简称“联合国欧经委”）、联合国亚洲及太平洋经济社会委员会（联合国亚太经社会）、欧盟交通运输总局、国际铁路运输政府间组织（OTIF）、国际铁路运输委员会（CIT）、欧亚经济联盟（EEU）、国际铁路联盟（UIC）、欧洲铁路署（ERA）、西伯利亚大铁路运输协调委员会（CCTT）、公共交通国际联盟（UITP）、国际货运代理协会联合会（FIATA）、欧洲时刻表协调组织（FTE）等积极开展合作。铁组与上述国际组织为解决国际铁路联运问题开展的合作正取得积极成果，这将极大地拓宽任务范围。

随着全球化进程的不断加深，对环境和能源的保护要求越来越严

格，这将极大地提高铁组铁路在发展国际铁路联运方面的意义。中国是铁组的重要成员，自铁组成立以来，一直积极参加铁组各项活动，为铁组的发展做出了重要贡献。

## 第二节 铁组亚欧运输走廊

为发展和完善国际铁路运输，提高铁组在亚欧大陆的竞争力，并最大限度地提高整个运输系统的工作效率，满足各国对客货运输需求，近年来，铁组运输政策和发展战略专门委员会（一专）在其专题中参考联合国亚太经社会研究成果“确定铁组铁路运输走廊及其参数”，重点对亚欧联运铁路运输走廊进行了规划研究。通过研究，认为亚欧走廊的选择应满足以下基本要求：与现在或将来国际客货运量很大的主要干线铁路贯通；应符合国际技术参数标准或应按照《欧洲国际铁路干线协定》（AGC，联合国欧洲经济委员会 1985 年制定）标准进行现代化改造；应横贯几个国家的领土；走廊路径应是货流产生地与消失地之间的最短距离。铁组在对亚欧国家间货流和铁路运输基础设施调查的基础上，对于一系列联运的不同运送方案主要指标进行计算，依据运距、运到期限和运费等标准选定最优的路径，确定了 13 条亚欧联运铁路运输走廊。

### 一、第 1 走廊

第 1 走廊是铁组最长的走廊，经由波兰、拉脱维亚、立陶宛、爱沙尼亚、白俄罗斯、俄罗斯、哈萨克斯坦、乌兹别克斯坦、中国、蒙古、朝鲜等 11 个国家境内，为上述国家之间的运输，以及这些国家与第三国的客货运送提供服务，线路走向如图 1-1 所示。



图 1-1 铁组第 1 走廊示意图

## 1. 第一走廊线路走向

主要方向：

经过国家：波兰—白俄罗斯—俄罗斯。

经过城市：库诺维策—华沙—布列斯特—明斯克—莫斯科—下诺夫哥罗德—科捷利尼奇—彼尔姆—斯维尔德洛夫斯克（叶卡捷琳堡）—鄂木斯克—新西伯利亚—克拉斯诺亚尔斯克—伊尔库茨克—扎乌金斯基工厂—卡雷姆斯卡亚—沃洛恰耶夫斯卡—纳霍德卡/瓦尼诺/哈桑，全长 12 037 km。

支线：

1-1 里加/文茨皮尔斯/利耶帕亚—克鲁斯特皮尔斯—济卢佩—波辛—莫斯科。主要经过拉脱维亚、俄罗斯，全长 1 349 km。

1-2 圣彼得堡/塔帕—沃洛格达—科捷利尼奇。在俄罗斯境内，全长 1 440 km。

1-3 莫斯科—梁赞—塞兹兰—奥伦堡—坎达加奇—阿雷西—塔什干。主要经过俄罗斯、哈萨克斯坦、乌兹别克斯坦，全长 3 220 km。

1-4 卡雷姆斯卡亚—哈尔滨—图们江—南阳—罗津。主要经过俄罗斯、中国、朝鲜，全长 1 846 km。

1-5 哈尔滨—沈阳—大连。在中国境内，全长 944 km。

1-6 扎乌金斯基工厂—乌兰巴托—二连浩特—北京—天津。主要经过俄罗斯、蒙古、中国，全长 2 335 km。

1-7 沈阳—丹东—新义州—开城。经过中国、朝鲜，全长 473 km。

1-8 加里宁格勒—帕盖吉艾—拉德维利什基斯—道加瓦匹尔斯—雷泽克内。经过俄罗斯、立陶宛、拉脱维亚，全长 568 km。

1-9 哈桑—图们江—元山—金刚山。经过中国、朝鲜，全长 781 km。

1-10 里加/文茨皮尔斯—克鲁斯皮尔斯—道加瓦匹尔斯—维捷布斯克—斯摩棱斯克。经过拉脱维亚、俄罗斯、白俄罗斯、俄罗斯，全长 939 km。

## 2. 第 1 走廊途经各国的概况

俄罗斯境内段是走廊最长的区段，主要为西伯利亚大铁路，其长度占走廊全长的 60%。西伯利亚大铁路是构成俄罗斯运输系统的基础，途经俄罗斯六个联邦州。在干线辐射的沿线地区，聚集了俄罗斯 80% 以上的工业潜力，开采俄罗斯 65% 以上的煤炭，加工约 20% 的石油产品，生产 25% 的木材。路径支线上拥有通往拉脱维亚港口和位于加里宁格勒州的俄罗斯港口（1-1、1-8、1-10 支线），以及俄罗斯圣彼得堡、乌斯季卢加港口和爱沙尼亚港口（1-2 支线）的出口，并通过伊列茨克站使走廊主要路径与哈萨克斯坦路网相连（1-3），通过后贝加尔站使走廊主要路径与中国路网相连（1-4），通过纳乌什基站使走廊主要路径与蒙古国路网相连（1-6）。俄罗斯境内段轨距为 1 520 mm。

中国区段长度居第二，占走廊全长的 14%。该区段经由中国东北地区，通过北京将天津港和与蒙古国接壤的二连浩特相连（1-6），使朝鲜罗津通过图们站与俄罗斯接壤的满洲里站相连（1-4），通过沈阳使黄海沿岸的大连与哈尔滨相连（1-5），使与朝鲜接壤的丹东和沈阳相连（1-7）。该支线经由中国发达的工农业地区。这些支线为中国商品通过陆路通道运往俄罗斯和欧洲市场创造了条件，经由该陆路通道的运到期限相比经由苏伊士运河的海上运到期限要短。中国铁路路网轨距为 1 435 mm。

哈萨克斯坦区段占走廊全长的 7%，它从与乌兹别克斯坦国境（钦格尔德站）到与俄罗斯国境（伊列茨克站），穿越整个哈萨克斯坦境内。

在该区段沿线，拥有发达的石油化工工业、冶金工业、轻工业和机械制造业等。哈萨克斯坦区段线路轨距为 1 520 mm。

蒙古区段自与中国接壤的扎门乌德站起，经乌兰巴托至与俄罗斯联邦接壤的苏赫巴托站。蒙古是一个工农业国家，其经济支柱是畜牧业。该国拥有丰富的矿产资源，如煤、金矿和建材等。蒙古路网轨距为 1 520 mm，在蒙古—中国国境要进行 1 435 mm/1 520 mm 轨距换轮作业。

朝鲜境内区段，俄朝间对外经贸活动尚不活跃。随着哈桑至罗津港区间铁路完成改造，以及罗津港建成煤炭、集装箱综合港口以后，铁组第 1 走廊在该区段的装车量将大大提高。其他国家的集装箱可发运到朝鲜罗津港，进而通过宽轨铁路运往西伯利亚大铁路，这无疑将促使东—西方国际运输走廊过境运量的增长。朝鲜铁路轨距为 1 435 mm（豆满江—罗津区段采用 1 520 mm/1 435 mm 混合轨距）。

拉脱维亚区段的运量主要来自俄罗斯联邦和其他铁组成员国经由拉脱维亚文茨皮尔斯、里加、利耶帕亚港的进出口货物。拉脱维亚境内段线路轨距为 1 520 mm。

立陶宛境内段所属的立陶宛铁路是西欧国家多式联运货物运往波罗的海、俄罗斯西北和中部地区，以及白俄罗斯、乌克兰以远至高加索地区运输物流体系中的重要环节。立陶宛铁路的轨距为 1 520 mm。

白俄罗斯铁路同样是东—西方国家间国际运输物流体系中的重要一环。在白俄罗斯国境—明斯克—布列斯特—波兰国境区段，拥有非常发达的铁路和仓储基础设施，可以采用高效率的换装和交接工艺。通过现代信息和法律手段，将为过境货物运输的快速增长提供有力保障。白俄罗斯区段的线路轨距为 1 520 mm。

波兰区段是特雷斯波尔（与白俄罗斯接壤）—库诺维策（与德国接壤）铁路，该线路将东西方各国连接起来。波兰铁路轨距为 1 435 mm。

爱沙尼亚区段是走廊欧洲部分长度最短的区段，它保证了俄罗斯联邦和其他铁组成员国经由爱沙尼亚港口（过境爱沙尼亚）的进出口货物运输。爱沙尼亚境内区段的铁路轨距为 1 520 mm。

铁组第 1 走廊主要区段 2018 年货运量如表 1-1 所示。

表 1-1 铁组第 1 走廊主要区段 2018 年运量指标

国家	区段长度 /公里	货物周转量(运营净 重吨公里)/千吨公里	运输密度 /(千吨公里/公里)
白俄罗斯	856	21 428 704	25 034
哈萨克斯坦	1 753	24 866 264	14 185
中国	3 717	182 086 306	48 987
拉脱维亚	1 017	15 398 723	15 141
立陶宛	316	1 027 855	3 253
蒙古	1 111	15 102	14
波兰	682	6 681 201	9 796
俄罗斯	15 181	1 123 893 475	74 033
乌兹别克斯坦	23	288 785	12 556
爱沙尼亚	133	426 343	3 206
合计	24 789	1 376 112 758	55 513

## 二、第 2 走廊

铁组第 2 走廊经由俄罗斯、哈萨克斯坦、中国、越南四国境内，全长 12 946 km。走廊主要办理俄罗斯与哈萨克斯坦、中国之间的货物联运，以及少量的中国与欧洲国家之间的联运，是中俄两国间货物运输最受欢迎的径路之一，线路走向如图 1-2 所示。

### 1. 第 2 走廊线路方向

主要方向：

经过国家：俄罗斯—哈萨克斯坦—中国。

经过城市：莫斯科—喀山—叶卡捷琳堡—库尔干—彼得罗巴甫洛夫斯科—阿斯塔纳—多斯特克—阿拉山口—乌鲁木齐—郑州—徐州—连云港。全长 8 212 km。