

CAREC 交通和贸易物流发展战略： 亚行九项研究概要



ADB

CAREC 交通和贸易物流发展战略： 亚行九项研究概要

Max Ee Khong Kie

Asian Development Bank

2009亚洲开发银行

版权所有。2009年出版。
菲律宾印刷。

ISBN978-971-561-818-2
出版库存编号：RPS0900767

图书在版编目数据

亚洲开发银行。
中亚区域经济合作交通与贸易物流发展战略：9项亚行研究概要
菲律宾曼达卢永市：亚洲开发银行，2009。

1. 交通与贸易。 2. 物流发展战略。 3. 中亚区域经济合作。 I. 亚洲开发银行

本报告中所述观点仅为作者观点，并未反映亚洲开发银行（亚行）或理事会或其所代表政府的看法与政策。

亚行不能保证本出版物中数据的准确性，对于使用这些数据引起的后果不承担任何责任。

在文件中指出或提及某特定地域或地理区域，或使用“国家”这一词汇，亚行并非为了对这些地域或地区的法律或其它状况加以任何评判。

亚行鼓励在得到亚行确认之后，为个人及非商业用途打印或复印这些文件。在没有得到亚行明确的书面同意之前，用户不得为商业之目的进行转售、重新分发或制作演绎作品。

亚洲开发银行
菲律宾马尼拉曼达卢永市亚行大道6号，1550
电话：+6326324444
传真：+6326362444
www.adb.org

订购可联系：
对外关系部
传真：+6326362648
adbpub@adb.org

目录

表格列表	iv
缩写列表	v
前言	vi
CAREC 参加国一览	vii
引言	1
研究方法	2
中亚区域经济合作地区的交通与物流情况	3
地区情况介绍	3
地理、人口、自然资源与经济	3
国际贸易	4
贸易中的问题与挑战	5
地理因素	5
缺乏物质基础设施及效率低下	6
缺乏配套的政策与程序	8
物流部门面临的挑战	9
提高运输与物流部门效率和竞争力的措施	10
解决物质基础设施缺乏的措施	11
政策与程序改革措施	11
解决物流部门所面临挑战的措施	11
CAREC 各国交通及物流情况介绍	12
阿富汗	12
阿塞拜疆	13
哈萨克斯坦	14
吉尔吉斯斯坦	15
蒙古	17
塔吉克斯坦	18
乌兹别克斯坦	19
中国内蒙古	20
中国新疆	21
结论	23

表格列表

1	中亚区域经济合作地区国家与地区的总面积、人口及人口密度，2007	3
2	国内生产总值、出口与进口增长率，2003–2007	4
3	被陆地所包围的中亚区域经济合作参加国离最近海港的距离	6
4	中亚区域经济合作参加国的铁路密度	7
5	中亚区域经济合作参加国的公路密度	7
6	2006 年喀布尔与阿巴斯和卡拉奇间道路交通时间成本对照表	13

缩写列表

ADB	-	亚洲开发银行
CAREC	-	中亚区域经济合作计划
EU	-	欧盟
GDP	-	国内生产总值
IMAR	-	内蒙古自治区
NGO	-	非政府组织
PRC	-	中国
TA	-	技术援助
TIR	-	国际公路车辆运输规定
TRACECA	-	欧洲-高加索-中亚交通走廊
XUAR	-	新疆维吾尔自治区

注

本报告中，“\$”指美元。

前言

本概要总结了亚洲开发银行（亚行）资助的九项研究的成果及建议，旨在帮助确定提高中亚区域经济合作计划参加国的运输和物流部门效率和成本竞争优势的适当战略。这些研究是亚行为中亚区域经济合作计划参加国减贫和确保民众有更好未来的努力提供持续支持的内容之一。提高这些参加国的运输和物流部门的效率和成本竞争优势，将不仅使它们能够进一步刺激经济活动、形成社会和政治凝聚力，同时也将使它们作为东西方富有活力的新兴经济体之间的过境国而充分受益。

研究发现，中亚区域经济合作计划参加国面临众多的严峻挑战。首先，由于它们深处内陆地区、地形复杂多样，导致基础设施和物流设施建设相对更加昂贵和困难。其次，这些国家的基础设施严重不足，必须进行大量的投资，并且需要耗费大量的时间来进行改善。第三，这些国家缺乏配套的制度和政策环境，从而增加了在其境内以及跨境之间的货物运输成本和滞留时间。第四，这些国家严重缺乏必要的相关技能和管理专业知识，由此阻碍了其运输和物流部门的发展。

这些研究针对各参加国所面临挑战建议了许多措施，其中一项尤为重要。那就是，中亚区域经济合作计划参加国必需成为一个目标和行动保持一致的统一体。在跨境运输中，各参加国必须就行动达成一致意见，并且提供相应的支持，只有这样才能实现货物在该地区内的无缝运输。显然，如果整个地区要充分受益于一个高效、富有竞争力的运输和物流服务，就必需营造一个合作的整体氛围。

开展这些贸易物流研究符合亚行《2020战略》中制定的新途径，也符合亚行的五大核心业务领域（其中两大领域是基础设施、地区合作和一体化）。知识是引发变革的五大驱动力之一。这些研究报告的出版，将有助于推动亚行强调知识的全新战略方向的实施。与此同时，这也是亚行东亚局开发相应的知识产品、为亚行实现亚太地区的减贫使命提供支持的努力之一。

在此，我们要衷心感谢亚行东亚局财务、公共管理、与区域合作处、以及对外关系部等部门员工的大力支持。同时，我们还要感谢各位咨询专家的辛勤工作，感谢他们在该领域所开展的主要研究工作。正是在大家的共同努力下，才能及时为中亚区域经济合作地区的贸易便利化和物流发展做出重大贡献。

克劳斯·盖尔豪瑟 (Klaus Gerhaeusser)
亚行东亚局局长

CAREC 参加国一览

阿富汗	
国土面积 (平方公里)	647,500
人口 (百万)	24.5
人均国内生产总值 (美元)	457
Export (美元)	4.54 亿
进口 (美元)	3 亿
公路长度 (公里)	26,700
铁路长度 (公里)	(0)

阿塞拜疆	
国土面积 (平方公里)	86,600
人口 (百万)	8.63
人均国内生产总值 (美元)	8,000
出口 (美元)	210 亿
进口 (美元)	60 亿
公路长度 (公里)	29,000
铁路长度 (公里)	2,100

哈萨克斯坦	
国土面积 (平方公里)	2,724,900
人口 (百万)	15
人均国内生产总值 (美元)	11,416
出口 (美元)	519 亿
进口 (美元)	447 亿
公路长度 (公里)	83,720
铁路长度 (公里)	14,205

吉尔吉斯斯坦	
国土面积 (平方公里)	199,900
人口 (百万)	5.3
人均国内生产总值 (美元)	2,200
出口 (美元)	16 亿
进口 (美元)	30 亿
公路长度 (公里)	34,000
铁路长度 (公里)	423.5

蒙古	
国土面积 (平方公里)	1,564,116
人口 (百万)	2.8
人均国内生产总值 (美元)	3,541
出口 (美元)	8.52 亿
进口 (美元)	10 亿
公路长度 (公里)	49,077
铁路长度 (公里)	1,810

中国内蒙古	
国土面积 (平方公里)	1,183,000
人口 (百万)	23.9
人均国内生产总值 (美元)	1,367
出口 (美元)	16 亿
进口 (美元)	23 亿
公路长度 (公里)	75,000
铁路长度 (公里)	7,436

中国新疆	
国土面积 (平方公里)	1,646,800
人口 (百万)	20.5
人均国内生产总值 (美元)	1,882
出口 (美元)	71 亿
进口 (美元)	19 亿
公路长度 (公里)	145,190
铁路长度 (公里)	1,371

塔吉克斯坦	
国土面积 (平方公里)	143,100
人口 (百万)	7.32
人均国内生产总值 (美元)	357
出口 (美元)	9.09 亿
进口 (美元)	13.3 亿
公路长度 (公里)	30,563
铁路长度 (公里)	950.7

乌兹别克斯坦	
国土面积 (平方公里)	447,400
人口 (百万)	2800 万
人均国内生产总值 (美元)	2,629
出口 (美元)	89.9 亿
进口 (美元)	52.3 亿
公路长度 (公里)	83,000
铁路长度 (公里)	4,400

信息来源: 各类咨询报告; 亚行-2008 亚太地区关键指标, 见 www.adb.org/Documents/Books/Key_Indicators/2008/Country.asp (2009 年 7 月 7 日); 及世界银行- 2009 世界发展报告, 见 <http://ddp-ext.worldbank.org/ext/DDPQQ/member.do?method=getMembers&userid=1&queryId=135>.

引言

亚洲开发银行（亚行）中亚区域经济合作（CAREC）计划¹ 参加国有发展各自的交通和物流部门的巨大动力）。这将使他们能够充分利用作为亚欧之间货物过境国的优势，有些参加国则是北欧、南亚和中东地区之间的过境国。这也是他们实现社会、政治和经济一体化，重建苏维埃社会主义共和国联盟解体后被削弱的机构，取代过时机构的重要途径之一。他们中的大多数国家都曾是前苏联的成员国。最后，这将刺激各国境内的经济活动，从而使各国解决贫困问题，并使成果得以保持，确保民众有更好的生活。

CAREC 计划一直为该地区的交通和物流发展提供专门支持。该计划于 1997 年制定，目的是通过更加有效的地区经济合作，主要在交通、贸易政策、贸易便利化和能源方面，以改善 CAREC 参加国人民的生活水平，减少贫困。

作为对该地区支持的一部分，亚行 CAREC 计划为九项研究提供了技术援助，以分析 CAREC 参加国的交通和物流状况，并确定提高各国及整个中亚地区交通和物流服务效率与成本竞争优势，需要采取的措施。本概要将总结对阿富汗、阿塞拜疆、蒙古、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、中国新疆维吾尔自治区和内蒙古自治区、塔吉克斯坦和乌兹别克斯坦八国的研究结果。

本概要分为五个部分。第二部分描述研究的方法。第三部分简要描述该地区的地理、人口、自然资源、经济和内外贸易；探讨该地区交通和物流所面临的共同挑战；描述研究中建议的发展更加有效、更具竞争力的交通和物流服务的措施。第四部分描述 CAREC 各个参加国的交通和物流业状况，主要关注这些行业所面临的挑战和应对挑战需要采取的措施。第五部分对概要进行总结。

¹ 出于需要，本报告中的 CAREC 参加国特指：阿富汗，阿塞拜疆，哈萨克斯坦，吉尔吉斯斯坦，蒙古，中国（尤其指新疆维吾尔自治区和内蒙古自治区）、塔吉克斯坦和乌兹别克斯坦。

研究方法

团队构成

亚行聘请了一个专家团队，研究 CAREC 各参加国的情况。该团队由一个国际咨询专家和一个或几个地方咨询专家构成。国际咨询专家引入最佳实践和国际基准，使该团队在涉及各国当前现状时具有国际视角。地方咨询专家收集数据，提供地方视角和行政支持。

研究时间

一项研究通常需要 6 至 10 月。对某些国家的研究，国际咨询专家或咨询专家们要对该国进行三次考察，每次至少持续两周。对其他国家的研究则进行一次为期一个月以上的长期考察。剩余时间用于进一步研究、数据分析和准备报告工作。

信息来源

每个团队都通过各种方法收集一手和二手数据。一手数据的收集一般通过面对面采访，采访对象有相关政府机关的代表、货运代理、陆运承运人协会、私人公司和非政府组织。若无法进行面对面采访则采用电话采访。到相关地点，主要是指交通和物流机构以及过境点，进行实地考察，也是一手数据的重要来源，并为这些地方的状况和运营提供了有价值的见解。二手数据则从政府机关、官方网站和公共图书馆获得。某些情况下，团队还访问其他捐赠组织，如联合国贸易和发展会议和美国国际开发署，以获取发展项目的信息。信息的通常来源如下：

- (i) 交通与通信部；
- (ii) 贸易与工业（或商务）部；
- (iii) 财政部（具体为关税部门）；
- (iv) 工商会；
- (v) 各种交通和物流服务提供商（如货运代理、陆运承运人）协会；
- (vi) 亚行驻各国代表处。

可交付成果

每个团队都提交一份启动报告，一份中期报告，一份最终报告和一套关于研究结果的陈述材料。启动报告在第一次考察后提交，中期报告在考虑过亚行官员的评价后提交，最终报告和报告材料在所有修改完成之后提交。研究的主要亮点在亚行研讨会上公诸于众。研究的主要发现在 CAREC 地区贸易物流发展研讨会上公诸于众，该研讨会于 2008 年 9 月 2 日至 4 日在乌兹别克斯坦的塔什干举行。

中亚区域经济合作地区的 交通与物流情况

地区情况介绍

地理、人口、自然资源与经济

CAREC 各国以及中国内蒙古自治区与新疆维吾尔自治区占地面积超过 840 万平方公里，均为沙漠、半沙漠平原、草原地区，其间点缀着一些壮丽的高山、山脉与丰饶的山谷。这里有世界上人烟最为稀少的国家与地区，在广袤的地域内居住着大约 1.35 亿人口，平均人口密度仅为 15.5 人/平方公里。其中，该地区的人口密度从阿塞拜疆、乌兹别克斯坦的 99.1 人/平方公里、61.2 人/平方公里到哈萨克斯坦、蒙古的 5.9 人/平方公里、1.7 人/平方公里不等（表 1）。

表 1：中亚区域经济合作地区国家与地区的总面积、
人口及人口密度，2007

国家/地区	总面积（平方公里）	人口（数量）	人口密度 （数量/平方公里）
阿富汗	647,500	24,500,000	37.84
阿塞拜疆	86,600	8,580,000	99.08
哈萨克斯坦	2,717,300	16,000,000	5.89
吉尔吉斯斯坦	198,500	5,200,000	26.20
蒙古	1,564,116	2,640,000	1.69
塔吉克斯坦	143,100	7,130,000	49.83
乌兹别克斯坦	447,400	27,400,000	61.24
IMAR, PRC	1,183,000	23,600,000	19.95
XUAR, PRC	1,660,000	19,000,000	1.45
合计	8,647,516	134,050,000	15.50

IMAR = 内蒙古自治区; PRC = 中国; XUAR = 新疆维吾尔自治区

基本数据来源：亚行，亚洲及太平洋地区重要指标，2008，见 www.adb.org/Documents/Books/Key_Indicators/2008/Country.asp

这些国家及地区拥有大致相同的自然资源。大部分国家有丰富的矿产资源（如煤、铜等）、石油及天然气。在过去的几年中，通过加快开发自然资源及提高其价格，该地区经济体的经济取得了显著增长。从 2003 年到 2007 年，这些国家与地区均实现了两位数以上的国内生产总值增长，如阿塞拜疆、哈萨克斯坦的增长率分别达到了 31.9%、26.8%，另外还有其它幅度较小但仍然非常显著的增长率，如阿富汗、吉尔吉斯斯坦分别达到了 15.3%、12.4%（表 2）。但需要注意的是，这些增长率均是来自于原来极低的基数。

几乎所有的 CAREC 国家在近来的几十年中均经历过剧烈的动荡，它们的经济也受到了同样的影响。阿塞拜疆，哈萨克斯坦，吉尔吉斯斯坦，塔吉克斯坦及乌兹别克斯坦在前苏联解体后获得独立。以前作为苏联的加盟共和国，它们几乎没有与苏联集团以外国家开展贸易联系的机会。它们的经济也具有中央计划、固定价格、资源分配缺乏灵活性等特点。现在它们正在向通过市场分配资金与资源、投身国际市场竞争发生快速转变，各国均面临着这一转变所带来的挑战。

蒙古也正在调整适应苏联解体这一事实，苏联为该国提供了重要的经济支持，和主要的出口市场与进口来源。通过发现、开采丰富的煤、铜、金矿资源，蒙古的采矿业出现了欣欣向荣的繁荣景象，这也缓解了因失去重要支持与市场所带来的经济混乱状况。

阿富汗正在努力从数世纪以来的战争与内乱中复苏过来，该国在近年来经历了苏联入侵，阿富汗穆斯林游击队与俄罗斯、阿富汗政府军之间长达 10 年的阿富汗战争，以及上世纪 90 年代初期俄罗斯撤军、驱赶“塔利班”政权下台之后的内战。所有这些战争与内乱破坏了阿富汗的基础设施、公共机构与整个经济，目前阿富汗正在国际社会的援助之下积极实行重建。

国际贸易

CAREC 国家与地区的国际贸易具有增长迅速、出口单一、贸易伙伴雷同、缺乏互补性贸易商品（限制了实际与潜在的地区内贸易）等特点。

表 2. 国内生产总值、出口与进口增长率, 2003–2007

	GDP GR	出口 GR	进口 GR
阿富汗	15.30	33.25	9.50
阿塞拜疆	31.89	18.52	16.81
哈萨克斯坦	26.84	29.87	31.28
吉尔吉斯斯坦	12.34	14.29	27.51
蒙古	21.40	25.91	22.06
塔吉克斯坦	18.91	12.99	23.66
乌兹别克斯坦	17.65	19.29	12.05
合计	21.81	25.91	23.83

GR = 增长率；GDP = 国内生产总值

基本数据来源：世界银行 世界发展报告。2009. <http://ddp-ext.worldbank.org/ext/DDPQQ/member.do?method=getMembers&userid=1&queryId=135> (各国)。

从 2003 年到 2007 年，CAREC 出口增长惊人，达到了 21.8% 的年均增长率。出口表现最引人关注的国家包括阿富汗 (33.3%)、哈萨克斯坦 (29.9%) 与蒙古 (25.9%)。该地区出口的商品主要是石油、煤、天然气及金属（主要是铁、钢及铜）。

该地区同期进口平均增长率也达到了惊人的 23.8%。其中，哈萨克斯坦增长率最快，年平均增长率为 31.3%。随后为吉尔吉斯斯坦与塔吉克斯坦，其每年进口增长率分别为 27.5% 与 23.7%（表 2）。该地区的进口商品主要为成品，诸如工业产品（如机械、设备与建筑材料）及消费品（如汽车）。

俄罗斯联邦是 CAREC 国家与地区非常重要的贸易伙伴，不仅是它们出口商品的主要目的地，也是加工产品与技术设备的进口来源。考虑到这些国家在二十年前还是苏联集团的成员国，出现这种情况就不足为奇。但是，还有其它一些地方也在竞争该地区的出口商品。诸如欧盟（EU）、日本、瑞士等发达国家和地区也成为了其产品的重要市场。虽然如此，大部分 CAREC 国家建立的贸易关系均具有互惠性质，最大的进口来源也是最大的出口市场，在阿富汗、哈萨克斯坦、中国的内蒙古及新疆维吾尔自治区、塔吉克斯坦都可以看到这种情况。

该地区的经济结构与发展阶段均非常相似，因此在 CAREC 国家与地区之间大幅增加贸易往来的潜力较小。许多国家都在争夺同一出口市场，生产的商品对于该地区的其它国家而言也没有太大价值。在贸易往来频繁的地区，其中的国家应当处于不同的发展阶段，各国才能实现优势互补，这样生产要素才能得到最优配置。在北美自由贸易区中，墨西哥廉价的劳动力、美国的资金以及加拿大的充裕原材料与土地带来了贸易上的协作优势。在不存在这种协作优势的情况下，则会限制贸易潜力。

该地区靠近三个‘BRIC’² 国家（共有四个国家）的战略位置优势弥补了地区内有限贸易潜力所带来的损失。中国所生产的产品可运往该地区，来自该地区的商品及原材料也能在中国市场中找到销路。此外，中国正在欧盟（EU）市场中积极地为其产品寻找新的出口市场，同时 EU 也在中国及其它亚洲地区为其产品寻找市场。始于中国，穿越中亚到高加索、东欧，最后来到西欧的新‘丝绸之路’将为 CAREC 各国及地区带来利益。能否享受这条丝绸之路所带来的好处，取决于该地区经济的竞争力、效率及运输安全性。

贸易中的问题与挑战

在 CAREC 地区，地理因素、基础设施的缺乏、低效、缺少配套的政策与程序、物流部门所面临的困难均阻碍了货物的运输。

地理因素

被陆地所包围的国家。所有 CAREC 国家、新疆维吾尔自治区及内蒙古自治区四周均被陆地所包围。这种情况阻碍了它们进入世界市场，因为目前 80% 以上的国际贸易均是通过海上运输完成。除了阿塞拜疆与蒙古，CAREC 各国均需要通过 3000 公里以上的长途运输才能将进出口货物运到最近的海港（表 3）。运输时间及费用会随着距离的延长而增加。

² BRIC 是由高盛公司创造的一个词汇，指巴西、俄罗斯、印度及中国，这四国均为全球最具活力、经济增长率最快的国家。

表 3：被陆地所包围的中亚区域经济合作参加国离最近海港的距离

国家	距离（公里）
阿塞拜疆	800 公里
哈萨克斯坦	3,750 公里
吉尔吉斯斯坦	3,600 公里
蒙古	995 公里
塔吉克斯坦	3,100 公里
乌兹别克斯坦	2,950 公里

来源：联合国亚洲及太平洋经济社会委员会
(UNESCAP) 秘书处

飞地的存在。在前苏联时期，中亚地区的边界重新进行了划分，出现了飞地这种情况——即某国的部分地区深入到了邻国的腹地之中。有时，某个 CAREC 国家的公路及铁路需要穿过这些飞地。例如，从中国向西运往乌兹别克斯坦的货物就需要通过吉尔吉斯斯坦及塔吉克斯坦北部的卡尼巴达姆与苦盏（Khujhand），最后才能进入乌兹别克斯坦境内。跨境运输会延误时间并增加费用。

上述问题均为地理问题，几乎没有什么办法可以加以解决。因此，应重点关注加强物质基础设施，改进政策与程序，改善物流部门的表现。

缺乏物质基础设施及效率低下

铁路交通面临的挑战。铁路运输是最经济的长途运输方式。³ 在每公里的运输费用方面，铁路运输比公路运输更加便宜。但在中亚地区，承运人仍主要采用公路运输方式，因为铁路运输不够灵活，并且该地区的铁路系统缺乏可靠性。铁路订票通常需要提前数天前进，在蒙古甚至需要提前 30 天订票。而运货卡车在一天之内即可安排完毕。此外，这里的铁路网范围较小，无法覆盖所有地区。CAREC 的铁路密度还没有达到中国 0.81 公里/100 平方公里的水平，更远远低于美国 2.46 公里/100 平方公里的水平（表 4）。因此通常需要运货卡车来完成最后送货，尤其是在要求送货上门的情况下。另一个突出的问题即是货运列车严重短缺，工作人员等待时间过长，而且还无法保证货物能够最终装车。在某些商品运货量急增的旺季，或者贸易格局失衡的情况下，该情况特别突出。新疆维吾尔自治区就存在这种情况，由于运货量较小，因此通过兰新铁路向西返回新疆维吾尔自治区的货运列车很少，从而导致向东驶往中国其它省份的货运列车需求居高不下。

CAREC 的铁路系统还面临着设备与机车车辆短缺问题。例如，吉尔吉斯斯坦严重依赖于哈萨克斯坦及乌兹别克斯坦的货运列车。铁轨平台及火车头也已经非常破旧，需要加以更换。阿塞拜疆的绝大多数火车头都已经过了报废年限，50% 以上的货运列车已不能再使用。缺少机车车辆限制了铁路运输的效率。在所有现用机车车辆投入全力运行的情况下，如果没有更多的铁路，等待货运列车及机车车辆的时间将变得越来越长，更加不可预计，这样会引起供应链的不稳定。

³ 通常公路交通在 750 公里距离之内与铁路交通相比更具竞争力。对于更长的距离，铁路交通则更加经济。

表 4: 中亚区域经济合作参加国的铁路密度

国家/地区	铁路长度 (公里)	国家大小 (平方公里)	密度 (公里/100 平方公里)
阿富汗	0.0	647,500	0.00
阿塞拜疆	2,100.0	86,600	2.42
哈萨克斯坦	14,205.0	2,717,300	0.52
吉尔吉斯斯坦	423.5	198,500	0.21
蒙古	1,810.0	1,564,116	0.12
塔吉克斯坦	950.7	143,100	0.66
乌兹别克斯坦	4,400.0	447,400	0.98
IMAR, PRC	7,436.0	1,183,000	0.63
XUAR, PRC	1,371.0	1,660,000	0.08

IMAR = 内蒙古自治区; PRC = 中国; XUAR = 新疆维吾尔自治区。

基本数据来源: 各种顾问报告。

注: 铁路长度数据为编写当时之数据。此后虽然许多国家也在计划延长铁路, 但铁路长度还没有重大变化。⁴

公路运输面临的挑战。公路运输面临的挑战。与世界其它地方一样, 在 CAREC 国家与地区中, 公路运输也是短途运输以及需要灵活性时的首选方式。在该区域的铁路运输存在诸多限制的情况下, 公路运输成为首选运输方式 (甚至长途运输也是如此), 承担了该区域各国及各地区之间、该区域与全球其它地方之间的大部分货物运输任务。为进一步增强公路运输的吸引力, 尤其是在货物跨境运输情况下, 制定了区域及国际公路运输计划, 如国际公路车辆运输规定 (TIR)。

CAREC 的公路运输存在多种制约。首先, 考虑到需要覆盖的广大面积, 中亚地区还需要大大延长公路长度。这点在中国新疆和内蒙古自治区、哈萨克斯坦及蒙古的公路长度/面积比中非常明显 (表 5)。

表 5: 中亚区域经济合作参加国的公路密度

国家/地区	公路长度 (公里)	国家大小 (平方公里)	密度 (公里/100 平方公里)
阿富汗	26,700	647,500	4.12
阿塞拜疆	29,000	86,600	33.49
哈萨克斯坦	83,720	2,717,300	3.08
吉尔吉斯斯坦	34,000	198,500	17.13
蒙古	49,077	1,564,116	3.14
塔吉克斯坦	30,563	143,100	21.36
乌兹别克斯坦	83,000	447,400	18.55
IMAR, PRC	75,000	1,183,000	6.34
XUAR, PRC	145,190	1,660,000	8.75

IMAR = 内蒙古自治区; PRC = 中国; XUAR = 新疆维吾尔自治区

来源: 各种顾问报告

⁴ 例如, 哈萨克斯坦计划修建一条连接沙尔卡尔至 Beineu 的 980 公里长铁路, 为阿克套地区的采矿业提供服务。但修建铁路是一项耗费大量时间与资金的工程; 因此, 在近期, 表中的比率不会发生太大变化。

由于货车的过度倾轧（为了获得尽可能多的收益，这些货车经常超载），CAREC 公路网的路面情况迅速恶化。例如，据报道称，由于过度损耗，吉尔吉斯斯坦每年会损失 200 公里的公路。高海拔地区的公路损毁速度更快，因为这些地方气候非常寒冷。塔吉克斯坦的帕米尔地区就存在这一问题，这里的平均海拔位于海平面以上 4000 米高度。该地区公路系统路面的损毁也存在缺乏公路养护资源的原因。根据最佳国际惯例，1% 的政府收入应当用于公路养护，但大多数国家所分配的资源远远没有达到这一标准，这种情况在阿富汗、塔吉克斯坦、蒙古及吉尔吉斯斯坦尤为突出。

中亚地区还缺少优质公路。虽然内蒙古与新疆维吾尔自治区拥有 1、2 级公路，但其它国家的情况并非同样乐观。事实上，哈萨克斯坦根本没有 1、2 级公路，蒙古只有 3.8% 的公路进行了铺筑。

边境处转装面临的挑战。进出中国边境的铁路货物均需要进行转装。CAREC 各国采用俄罗斯联邦使用的 1520 毫米轨距标准，而中国则采用了世界上 60% 国家所使用的 1435 毫米国际标准轨距。因此，在货运列车到达中国边境时，需要对来自哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、蒙古的货物进行转装。例如在新疆维吾尔自治区，将进入多斯提克的中国货物在进入哈萨克斯坦境内之前，需要通过起重机吊装到哈萨克的铁路道轨上。这种情况会延误时间并增加费用。

缺乏配套的政策与程序

未统一的海关程序成为跨境贸易与运输的最大障碍，导致等待通关的车辆排成长队，同时也增加了为加快通关而出现贿赂情况的机会，并且令整个供应链的订货交付时间变得无法预期。

其中的根本原因在于采用了不同的产品分类体系，导致货物评估出现了问题。在收取进出口关税时，需要对产品进行正确分类。但对于同一件商品可能存在不同理解，因此会产生不同的评估。某些边境站使用多种语言，增加了出现翻译错误的可能性，这样令情况变得更为复杂。

缺乏数据交换正式协议是影响跨境贸易的又一因素。从理论而言，出口国出口的货物应当与进口的货物一致。在许多先进的国家，可通过电子方式在出口、进口港口之间传送提前货运通知单或货运舱单，从而减少数据采集的错误并节省所需时间，并有助于阻止违禁品进入。但这种情况在 CAREC 不可能发生，因为各国之间没有进口或出口货物的海关数据交换。另外边境两边的海关机构还采用了不同的软件应用程序及技术，令该问题变得更加复杂。新疆维吾尔自治区采用 H2000 软件（中国海关管理软件），而蒙古则采用了 Gamas 软件。

不执行运输协议是另一个值得担心的问题。在 CAREC 成员中，已签署了许多双边或多边协议，以便于货物及运货车辆实现无缝运行。但这些协议在实践中很少得到了全面忠实地履行，包括在跨境点处。

该地区限制性的贸易政策体系造成了诸多贸易壁垒。在 CAREC 国家中，吉尔吉斯斯坦建立了最为自由的贸易体系，阿塞拜疆、哈萨克斯坦、塔吉克斯坦及阿富汗拥有相对较为自由的贸易体系。在另一方面，乌兹别克斯坦却是贸易限制极强的一个

国家。例如，乌兹别克斯坦会向大部分进口货物征收高达 30% 的关税。虽然有部分例外情况，但该国通常会向进口货物征收 20% 的货物税，汽车关税更是高达 90%。在阿富汗方面，平均关税税率只有 4%，并于 2006 年将关税等级从 25 降至 4。

另一个相关问题即是关税税率经常发生变化，在阿塞拜疆、哈萨克斯坦、塔吉克斯坦及乌兹别克斯坦这种问题尤其突出。货运代理商及承运人对于不可预测的关税非常担忧，同时海关的实践操作也令长期规划变得非常困难。

繁琐的海关程序令在中亚地区实现无缝顺畅的运输变得异常困难。进出口通关需要大量的文件，平均需要 20 份文件方可进行申报。在许多情况下都需要得到不同政府部门的审批，如贸易与工业部、外交部及工商业联合会。这里没有一站式服务。但是，许多 CAREC 国家已经开始实施电子口岸或单一电子窗口计划，其目的在于减少完成申报程序的时间。

不同国家的各种检查标准延长了在边境时的检查时间。通常，边境的检查工作包括以下内容：植物及农产品的植物检疫检查，动物与加工肉制品的兽医检验，重量与大小控制的车辆检查，入境与签证检查确保入境的司机满足规定要求，货物检查以对货物进行分类并评估价值。据报道称中国的植物检疫与兽医检验标准更为严格。例如，从蒙古出口的山羊绒与加工肉制品，以及哈萨克斯坦出口的小麦均要达到非常严格的标准，因此所需的通关时间更长。

车队护送在中亚地区也非常普遍。在过境之后，运货车辆会停在一个集结区等待交通警察及海关人员，这些人员奉命护送车队通过某个路段。护送队集结的等待时间以及护送费用均降低了公路运输的效率，对于铁路运输而言则通常不存在这个问题。例如，乌兹别克斯坦政府会向哈萨克司机收取海关护送费，不到 200 公里的距离收取 50 欧元，200 公里以上则要收取 120 欧元。

贿赂也是一个长期困扰司机与承运人的问题。虽然没有收集到全面的经验证据，但各种报告表明索取贿赂的现象十分普遍。在吉尔吉斯斯坦，警察在重要交通线路沿途设置路障的情况非常普遍。司机经常会被迫停车，在提供贿赂金之后方可继续前进。

物流部门面临的挑战

除了物质基础设施与政策/程序问题，物流部门发展不足也为货物的高效运输带来了挑战。一项针对所有 CAREC 参加国物流部门的分析认为，物流服务供应商之间激烈竞争的情况非常普遍。该行业的许多企业规模小、资本实力弱、服务能力有限。产生这种情况主要是由于进入物流部门的门槛太低，政府对以前国有资产进行的私有化改革也是其中的一个原因。价格之上的激烈竞争（上述两个因素导致了这一局面）产生了破坏性的定价行为，大部分企业无法赢利，这样就迫使大部分物流服务供应商只能使用破旧低效的货车。这样进一步增加了运输费用，带来了更高的事故与车辆受损风险。

在多式联运方面有限的专业知识也限制了中亚地区融入世界贸易之中。该地区的物流部门非常熟悉通过传统铁路形式运输货物，但他们缺乏多式联运专业知识并缺少多式联运中心，这些情况也带来了挑战。

上述问题带来的相关后果就是 CAREC 地区的集装箱化运输水平较低。该地区的物流专业人员非常熟悉采用传统铁路、货车满载或零担物流方法来管理货物运输。他们已对采用国际标准协会 (ISO) 集装箱运输货物表示了不适，甚至在某些情况下表现得并不熟悉。建立集装箱码头并提供培训对于改善这一状况非常有效，同时应当允许集装箱更进一步深入到内陆地区，减少搬运费用与时间延误。

缺乏专业人员同样也为该行业带来了困扰。当代物流人员需要在诸如经济学、国际贸易、多式联运、项目物流、海关法律、仓储等多学科领域具备适当的知识与技能。在该地区，具备这些知识与经验的专业人员太少。缺乏专业人员限制了物流公司提供最佳物流服务能力。

所有报告中还指出了机械化、自动化及计算机化水平较低的问题。在前往跨境点、仓储设施的实地考察过程中，顾问们发现很大部分的装载与卸载、贮存、提取及运货工作均由人工完成。如叉车、前伸式叉车、货盘千斤顶等物料搬运设备的使用并不普遍。数据的采集也是通过人工完成。虽然普遍使用计算机，但专业化物流软件的使用并不常见。此外，计算机并没有接入局域网以提高办公室效率，也没有接入广域网与其它利益相关方（如客户、供应商、运输人及政府）实现电子数据交换。

融资途径有限也是该地区运输与物流部门得到进一步发展的主要限制因素。许多 CAREC 国家制定了限制性的融资政策与操作规范，令物流公司很难向投资商借贷资金。该地区的利率极高，从 17% 到 24% 不等。这样就阻碍了物流服务供应商及其它商业人士通过借贷为提高融资效率、生产效率的举措（如改善设备或重组车队）获得融资。鉴于该地区欠发达的资本市场状况，股权融资也并非可行方案。为购买一台欧洲生产的全新货车，一位阿塞拜疆商人需要花费 20 万美元，还不包括 5% 的关税与 18% 的增值税。大部分阿塞拜疆公司会发现该价格过于高昂，由于利率过高，通过银行贷款融资的成本也难以承担。

有限的贸易融资能力是中亚公司所面临的又一问题。该地区大部分银行发行的信用证均无法实现通用。这样承运人就难以完成付款，尤其是对于那些有时需要保证金的新企业而言更加困难。人们普遍认为该地区的货币易受到美元贬值的影响，因此物流公司需要将货币兑换成美元之后方可进行支付。例如，考虑到蒙古货币的缺点，内蒙古的公司就要求使用人民币或美元进行付款，不接受蒙古图格里克。

报告中也经常提及缺乏专业化服务与设施是阻碍 CAREC 国家与地区交通与物流进一步发展的主要原因。大多数物流服务供应商能够提供基本的运输服务，但无法提供保险、冷藏运输、集装箱化运输及其它增值服务。通常只有大型的货运代理公司才具备提供这些服务的技术与设施。顾问团报告称，在蒙古及内蒙古地区就没有冷藏设施与冷藏运输基础设施。此外，由于没有冷藏室，内蒙古及塔吉克的司机经常需要在加工工厂外等上数天，车上装满了待加工的西红柿。这样就增加了产品的腐坏量，同时也导致了供应链的浪费。

提高运输与物流部门效率和竞争力的措施

在确定了各个国家甚至整个 CAREC 地区所面临的挑战之后，报告提出了各种短期及长期措施来解决这些问题。某些措施能在费用相对较低的情况下迅速到位，但还有一些举措，如修建铁路等则需要大量的投资和较长的酝酿时间。

顾问们提出的一个共同建议即是由公共-私人机构一道制定出运输与物流的全国总体规划。所有国家均有某种形式的部门间小组，任务是研究过境、海关管理及贸易问题。但阿富汗及塔吉克斯坦并没有全面的总体规划。虽然阿塞拜疆、吉尔吉斯斯坦、哈萨克斯坦、蒙古制定了此类计划，但这些国家的私营部门要求政府更积极地参与到此类计划的评估与修订之中。内蒙古及新疆维吾尔自治区制定有运输与物流总体规划，这些规划纳入了中国国家发展与改革委员会的战略之中。

一致推荐的其它措施总结如下。

解决物质基础设施缺乏的措施

- (i) 开展研究确定公路与铁路服务的预期需求，用于运输与物流总体规划；
- (ii) 考查修建复线铁路系统、电气化铁路网、使用双层列车（以增加铁路的运输量）的可行性与可发展性。
- (iii) 考虑通过建设-运营-转让模式让私人资本进入公路建设与养护领域；
- (iv) 修建物流设施，如在指定地点建设公共仓库、物流园、卡车运输站、集装箱货场与码头、经济特区、出口加工区，以提高效率，发展多式联运能力；
- (v) 建设连接各跨境点的公路网，购买并升级边境站的设备与设施，如 X 光机、标准磅秤及更好的存储设施。

政策与程序改革措施

- (i) 采取措施改进跨境操作规范，安装单一电子窗口系统，在全国运输与物流规划中建立区域运输体系；
- (ii) CAREC 各参加国就区域运输协议、海港使用、海关管辖区域内信息共享开展对话；
- (iii) 尽量减少海关程序的变化，这样便于私营部门制定长期战略规划与短期运营计划；
- (iv) 简化繁琐的申请程序，减少审批所需的文件，为进出口申报提供一站式综合服务；
- (v) 与私营部门就海关税则的变化定期开展对话；
- (vi) 评估车队护送必要性，在不需要的情况下应取消这一做法；
- (vii) 采用风险管理方式进行检查，而不是采用当前普遍实行的对全部入境货物进行实查的方法；

解决物流部门所面临挑战的措施

- (i) 执行行业合理化政策，防止恶性竞争，主要通过鼓励合并与联合的形式进行；
- (ii) 落实举措，如低息企业资金，鼓励购买新车的税收政策，摒弃使用旧车的抑制措施，以此来鼓励运输与物流公司追加投资购买省油的新车（以及其它措施），提高他们的运营能力；
- (iii) 通过吸引国外专业人员，以当地大学及培训中心为依托培养更多高素质本地专业人员的综合方法，吸引更多人才进入物流部门；
- (iv) 开展实用的课程培训，如 inco-terms、国际货运代理协会联合会课程、集装箱搬运培训等。

CAREC 各国交通及物流情况介绍

阿富汗

情况介绍

阿富汗国土面积为 64.75 万平方公里，总人口为 2450 万。⁵ 为内陆国家，距沿海港口 2000 公里，地形以山地为主，境内及出境货运交通难度较大。道路状况通常较差，主干道为一条穿越喀布尔、坎大哈、赫尔特及马沙尔沙里夫等主要城市的“环路”。境内无铁路运输。

挑战

阿富汗货运及客运交通面临的主要挑战如下：

- (i) 距港口和市集较远；
- (ii) 内陆国家；
- (iii) 运输车队老化；
- (iv) 市场经济过渡缓慢；
- (v) 私有经济欠发达，无法满足交通服务需求；
- (vi) 缺乏国有贸易和交通监管机制；
- (vii) 银行业落后，提供的服务有限，禁锢贸易和货运发展；
- (viii) 保税仓库等相关设施不完善；
- (ix) 标准认证能力薄弱；
- (x) 交通物流管理高级技术人才匮乏。

阿富汗过境贸易面临的挑战如下

- (i) 缺乏统一的海关单据；
- (ii) 缺乏统一的过境站开放时间；
- (iii) 海关检查混乱无序；
- (iv) 阿富汗货车不得越过白沙瓦以外；
- (v) 卡拉奇-白沙瓦一线由国有货运公司“国家物流中心”垄断；
- (vi) 海关清关拖沓；
- (vii) 偷窃问题；
- (viii) 过境贸易协议过期失效；
- (ix) 卡拉奇港口滞留时间较长。

⁵ 因为自从 1979 年以后就没有做过统计，所以该数字为估计数字。

阿富汗主要靠两大港口出口货物：巴基斯坦的卡拉奇港和伊朗的阿巴斯港。但在卡拉奇等港口存在严重的滞留现象，使总运输时间延长，如下表所示。

改善阿富汗蒙古交通和物流状况的措施

物理基础设施的完善、运输能力的提高以及过境手续的简化需要多项基本措施“多管齐下”。这其中有一些为战略性措施。首先，公共事务部应该完成绵延 200 公里的国家交通运输主干线环路的建设工作。尤其是喀布尔与贾拉拉巴德间双车道的建设工作。完善过境站点设施及检查设备。出于安全考虑，托克汉姆及喀布尔国际机场等场所尤其需要配备供给链安全设备。另一项战略性措施是安装单一窗口系统，缩短出口许可申请手续。这就要求配齐计算机硬件及配件。对于私营部门，阿货运公司协会、阿国家私营货运公司组织可以与国际货运代理协会联合会合作，为涉足交通物流领域的利益各方提供培训机会，而工商部可以考虑作为国家机构为 TIR 系统提供服务的可行性。

阿塞拜疆

情况介绍

阿塞拜疆国土面积为 8.6 万平方公里，拥有人口 858 万。独立后，国民经济发展缓慢。20 世纪 90 年代后半期石油资源的发现为经济的蓬勃发展奠定了基础。2003 年至 2007 年，阿塞拜疆的国内生产总值以年均复合增长率 21% 的速度增长，其中石油出口占主要成分。作为连接东西的交通要塞，阿的地理位置极具战略价值。巴库国际机场和巴库港是里海区域最繁忙的货物装卸集散地。2008 年 6 月，阿塞拜疆在福布斯“最适宜商业活动国家报告”中的排名由第 110 位升到第 82 位，再次说明了阿塞拜疆成为 CAREC 商贸中心的巨大潜力。

阿塞拜疆公路线长 2.9 万公里，铁路线长 2100 公里，是欧洲-高加索-中亚交通走廊 (TRACECA) 及 CAREC 走廊主线路的重要组成部分 (2a 及 2b)。其境内道路通常缺乏保养，影响车辆速度。但是道路及其他形式的交通运输受惠于蒸蒸日上的石油开采业及交通事业得以蓬勃发展。其中最值得一提的是最近巴库-第比利斯-杰伊汉石油管道的建成完工，使油气资源可以翻越高加索山脉运往欧洲。巴库-第比利斯-杰伊汉石油管道的日吞吐量为一百万桶，基本上是满负荷运转。石油钻探开采设备、工具及建筑材料的改良能够在未来的数年内推动交通事业的发展。因此亟需提高港口和内陆运输中终端的运载能力和工作效率，使其达到所需水平。

表 6：2006 年喀布尔与阿巴斯和卡拉奇间道路交通时间成本对照表
(以美元计算)

喀布尔到:	运输时间 (天)	港口滞留时间 (天)	总时间 (天)*	总成本** (美元)
卡拉奇	4	10	14	1,950
阿巴斯	6	3	9	2,700

* 总时间指从喀布尔海关及出关地点离开起计算的总天数。

** 指从喀布尔到目的港口每 20 英尺集装箱所需成本。

来源：J. Tomczyk. 2009. 阿富汗 贸易便利化及物流发展策略报告。马尼拉：亚洲开发银行：.

机遇与挑战

阿塞拜疆交通事业面临的挑战包括：

- (i) 道路设计和条件较差；
- (ii) 现有高质量燃油不足；
- (iii) 公路及道路沿线寻租不利；
- (iv) 物流成本较高；
- (v) 交通货载失衡，偏单向性，多是空载回程。

阿塞拜疆过境贸易面临的挑战包括：

- (i) 无综合性国家贸易便利化战略；
- (ii) 贸易控制机制和法规复杂；
- (iii) 银行系统欠发达，限制贸易和交通物流产业相关金融业务的开展；
- (iv) 海关法律法规解读缺乏统一性和透明性；
- (v) 经纪费用过高；
- (vi) 保税仓库欠缺。

改善阿塞拜疆交通和物流状况的措施

首先阿塞拜疆应该拟定一项国家计划，促进其国内交通基础设施和物流业的发展。亚行报告中包含对阿境内的主要交通走廊的情况分析并对物流中心的选址提出了建设性意见。另外，须将养路费的缴纳提上日程，为公共道路的升级和维护提供更多可用资源。为达到这一目的鼓励私营部门积极参与对调动民间投资来说至关重要。同时建议阿国家铁路运营商及监管机构 Azerbaijan Dooviet Deniri Yolu (ADDY) 审核全国道路交通网的运营情况及使用率，出售陈旧剩余设备，将投资集中在主干线的建设上。ADDY 的一项主要任务就是建设一条连接格鲁吉亚边境的标准轨距线路，从而使铁路线可以一线贯穿至土耳其。

哈萨克斯坦

情况介绍

哈萨克斯坦疆域辽阔，领土面积达 270 万平方公里，居世界第九位，拥有人口 1600 万。地处中国和俄国两大经济体中间，它是现代亚欧大陆桥中不可缺少的一部分。丰富的矿产和原油资源是经济发展的推动力，2002 年到 2007 年的 GDP 年平均增长率达 9.5%。哈萨克斯坦的铁路部门改革在该区域处于领先地位，已经成功地实现该行业气动车、火车头和设备的私有化，并且通过鼓励私营部门投资进入运输行业提高了铁路运输能力。这种独特的经验可以作为一个典型案例，供邻国学习和更好地借鉴。

哈萨克斯坦的公路总长 88,400km，铁路总长 14,205km。这两种运输模式共承担了全国 90% 的进口、出口和转口货运量。不断增加的货运需求给该国的铁路和公路带来了压力，而且，大部分铁路和公路还只是三级甚至更低的标准。现在，一个大好时机到来了：“中国西部-欧洲西部”走廊将有 2,624km 位于哈萨克斯坦境内。这一项目由多个捐赠组织所支持，力图在亚欧之间建立起一条更加贯通的中转

路径。为了表示对这个倡议的支持，哈萨克斯坦于 2007 年 10 月宣布，它将在 2007–2015 年间开展 80 个投资项目，总价值约 300 亿美元。这些项目包括铺设约 1,600km 的铁路轨道，给现有的 2,700km 铁路通电，以及在全国新建或重修 50,000km 的公路。

挑战

哈萨克斯坦的交通部门面临如下挑战：

- (i) 铁路运输能力再次接近极限，亟待提高
- (ii) 一级和二级公路不足
- (iii) 送货车回运放空
- (iv) 集装箱缺乏专业技术
- (v) 集装箱进口关税偏高
- (vi) 集装箱式的运输成本高；以及
- (vii) 缺乏具备适当技能和专业知识的人力资源

该国在有关跨境贸易的问题上也面临如下挑战：

- (i) 不够优惠的海关征税
- (ii) 繁杂的报关程序
- (iii) 关税法变更频繁
- (iv) 货物清关的非法定支付
- (v) 银行和金融方面的限制；以及
- (vi) 签证收费偏高，且程序复杂

改善哈萨克斯坦交通和物流状况的措施

哈萨克斯坦确定了一个国家总体计划提案，提案明确了在 CAREC 走廊的大背景下，要优先发展的节点为阿斯塔纳，阿拉木图，阿克套，阿特劳，阿克托别和卡拉干德，其次要发展的节点为霍尔果斯，多斯特克，贝尼乌塞梅伊，塔拉兹和特罗次克。一些边境站必须进行升级，以缓解等候时间过长和过境交通费用过高的情况。在“软件服务”方面，建议哈萨克斯坦尝试使用单一电子窗口系统，另外还要为当地交通运输公司提供企业贷款，以便他们进行货车和设备改造。

吉尔吉斯斯坦

情况介绍

吉尔吉斯斯坦拥有领土面积 19.9 万平方公里，人口 520 万。该国一直在进行着相对自由的经济和政治改革，其中的一项便是开放交通和物流部门，允许私人投资。人均 GDP 约为 2,200 美元，贸易迅猛增长，不过进口贸易量为出口贸易量的两倍。2008 年，进口总贸易额达 32 亿美元，而出口总贸易额只有 16 亿美元。该国政府正在积极应对的主要挑战之一便是它有限的工业基地，人口过少是造成这一局面的原因之一，因为它限制了对国内工业生产的需求。CAREC (1b, 2, 3b, 5) 和 TRACECA 的几个重点走廊都经过该国境内，因而吉尔吉斯斯坦有望成为一个中转国。

吉尔吉斯斯坦的公路总长 2,242km，铁路总长 423.5km，公路承载了全国 95% 的运输量。投资改造和新建更多的公路刻不容缓。政府用于发展交通的预算只有实际所需数额的 20%，因而每年有 200km 的公路表面严重损毁。和公路相比，该国的铁路资产和设备得到了更好的维护，也不像公路那样过度使用，因而状况相对较好。吉尔吉斯斯坦铁路当局及运营方也用更加开放和务实的态度来采用本行业的最佳实践。

挑战

除了要建设更多的公路，给公路提供更充分的养护，吉尔吉斯斯坦的交通部门还面临以下挑战：

- (i) 铁路系统不够完整，南北方向的货运还需经停哈萨克斯坦和乌兹别克斯坦；
- (ii) 因吉尔吉斯斯坦部分被哈萨克斯坦和乌兹别克斯坦所包围，存在过境或为逃避关税检查而绕行的问题，从而增加了成本，延长了时间；
- (iii) 在铁路维护、运营时间、铁道车辆供应和铁路发展技术方面严重依赖邻国；
- (iv) 没有一家强大的本国航空公司，在航空运输方面不得不依赖他国的航空公司；以及缺乏专用运输设备，如冷藏卡车。

在跨境贸易方面，吉尔吉斯斯坦面临的挑战有：

- (i) 繁琐的报关要求，所需要的文书工作是中国和俄国的两倍
- (ii) 缺乏设备和 IT 系统，阻碍了边境站海关官员的工作效率，延长了检验清关时间，增加了费用；
- (iii) 非法定支付盛行，几乎相当于总交通费用的三分之二；
- (iv) 边境站与邻国的沟通有限，否则可以通过交流信息，提高工作效率；
- (v) 没有一个吉尔吉斯斯坦和中国海关当局双方都接受的共同关税保障体系；
- (vi) 各边境站使用的计量台标准不一，为出现不必要的罚款和勒索埋下了隐患

改善吉尔吉斯斯坦交通和物流状况的措施

吉尔吉斯斯坦应考虑鼓励中国、俄国和哈萨克斯坦这三个相当有影响力且和它有利益关系的国家的投资者来吉尔吉斯斯坦企业投资。这些投资将提高吉尔吉斯斯坦的竞争力和生产力，并带来其他效应，包括同时增加交通和物流服务的需求和供给。该国还需要拉拢捐赠组织来改善其基础设施。这些措施对于解决公共工程资金短缺的问题至关重要。

要想改善吉尔吉斯斯坦的交通和物流服务，要采取的更具体的措施包括：修建喀什和喀拉苏之间的铁路，连接喀什和伊尔克什坦-奥什路的公路，以及修复吐尔孜特-巴尔克奇-比什凯克公路。为了能应对中吉两国不断上升的贸易量，这些措施是必要的。同时，还需要开发以下地段，以提高运输效率：艾特巴什物流终点站，萨雷塔什物流终点站，阿拉梅金多式交通枢纽，奥什集装箱堆场，以及喀拉苏物流终点站。海关方面，需要建立一套本国和邻国都接受的砵码认证标准，加强海关合作，增强吉尔吉斯边境站及邻国边境站之间的交流。这些措施应该有利于跨境贸易的顺利进行。

蒙古

情况介绍

蒙古领土面积约 1,564,116 平方公里，拥有 264 万人口，位于中国与俄罗斯两个超级经济强国之间的战略位置。境内铜、金等矿产资源丰富，主要出口畜产品，如原料、加工肉以及山羊绒。矿业是蒙古出口业发展的最重要动力，矿产品占总出口额的 71.5%，因此该国经济发展的盛衰与浮动的商品价格息息相关。略超过 1,000 公里的一条重要铁路干线穿越国境，连接俄罗斯 Nauski 边境站和南部的中国二连边境站。这条铁路线已经被选为“中亚区域经济合作计划项下第四条走廊”的主干线，提供了西伯利亚铁路大铁路之外另一路线选择。

蒙古拥有总长 49,077 公里的公路和 1,810 公里的铁路。与中国内蒙古境内的交通路线相比，其公路的条件相对逊色一些。尽管北-南走向连接苏赫巴托尔和乌兰巴托的高速公路相对而言维护得较好，但该国其它地方的很多公路都急需维护和修整。

尽管公共设施不足，蒙古依然拥有很多有利条件能够促进其与邻国之间的边境贸易。首先，受益于欧盟推行的普遍优惠制，其出口到欧洲的产品将享受零关税或低关税待遇；其次，蒙古毗邻俄罗斯联邦边境乡镇，其中大部分这样的乡镇都缺乏丰富的日用品储备和非消耗性用品供应，而蒙古边境城市拥有大量的这类产品，因而吸引了俄罗斯联邦购货者纷纷来到蒙古边界并从事边境贸易；第三，蒙古在建立和运营自由经济区方面相对领先，而且正在努力发展振兴扎门乌德、阿勒坦布拉格、Tsagaannuur 地区；另外，该国提供集装箱整列列车运输服务，如通往西部和东部的蒙古友谊快线，为长途运输提供可靠服务。

挑战

蒙古的交通业面临以下挑战：

- (i) 蒙古铁路系统运营商 MTZ 是一家俄蒙合资企业，因而蒙古在改革铁路部门或升级铁路运输能力方面权利有限；
- (ii) 该国贸易模式的季节性，使得在特定时期会给特定商品的铁路服务造成需求高峰，因此置换了其他货物并导致长时间延误；
- (iii) 没有从乔伊尔至扎门乌德的公路导致跨境货物缺乏多模式运输，这造成运输系统极其不灵活，大部分跨境货运采用铁路运输，境内货运采用公路运输；
- (iv) 缺乏公共资金来修建、改造和维护公路；因为地广人稀导致需求有限，私人资金无法按照建设-运营-转让模式投资于该类活动；及
- (v) 缺乏公用仓库，大部分物流公司修建并拥有其自己的仓库，但规模都很小、在功能上具有局限性。

蒙古的跨境贸易面临以下挑战：

- (i) 进出口过多依赖中国口岸，因而中国口岸，如新港的堵塞情况会导致货物运输的延误；
- (ii) 其与中国在检验检疫标准方面的差异，导致畜产品在扎门乌德和二连边境的运输延误；

- (iii) 与中国海关之间数据交换甚少，部分原因是由于不同的信息产品分类系统导致的；及
- (iv) 和俄罗斯及中国签定的允许车辆自由通行的公路运输协议尚未执行以及中国有待加入 TIR 的事实。

改善蒙古交通和物流状况的措施

提议的蒙古交通和物流部门战略号召提高交通和物流服务的需求和供应。为了促进需求，建议当地工业基地提高竞争力、生产提升价值链。例如，如果不出口原材料，可以按客户要求把原材料进行定制从而增加其商品价值。这样将会从跨境贸易中获得更大的价值，进而推动对交通服务的需求。同时，为了加强运输和物流服务的供应，政府需要建设物流设施和基础设施，例如综合卡车运输总站和在乌兰巴托的中央集散中心。另外，必须评估各种不同的提高铁路运输能力的方法，例如安装双层叠装铁路系统。

塔吉克斯坦

情况介绍

塔吉克斯坦被称为“世界屋脊”，其 93% 的领土都是山地。该国拥有 143,100 平方公里的领土面积，人口达到 732 万。2003 到 2007 期间，该国 GDP 以平均每年 18.9% 的速度增长。其经济模式相对单一，主要依赖出口铝、棉花和水电业。中亚区域经济合作计划走廊 3b、5 和 6 c 段都穿越其境内。塔吉克斯坦的交通基础设施主要包括总长 30,653 公里的公路和 950.7 公里的铁路。

塔吉克斯坦正在积极地寻求扩展海外市场。这方面努力的一个重要因素就是与乌兹别克斯坦达成的合作程度。因为位于乌兹别克斯坦东部，运输卡车需要穿越乌兹别克斯坦通往乌克兰、土耳其和欧盟等国家。在穿越乌兹别克斯坦境内时，运输司机可能会面临一些困难。两国政府就如何解决这些问题一直在商谈。

挑战

塔吉克斯坦在交通业方面面临以下挑战：

- (i) 彼此脱节的铁路网，铁路系统北段与南段没有连接，造成公路成为运输货物的唯一选择；
- (ii) 山地地形给陆地运输带来巨大的难题，特别是在冬季和高纬度地区；
- (iii) 公路网的大部分急需升级改造；以及
- (iv) 获得融资的渠道有限及 25% 的增值税，限制了物流服务提供商在设备和车辆升级方面再投资的选择；

塔吉克斯坦在跨境贸易方面面临的挑战：

- (i) Kyrgyz 和乌兹别克在塔吉克斯坦境内拥有领土，这要求铁路跨越边界，进一步意味着更多的时间延误和更高的运输成本；
- (ii) 自由贸易区和经济特区的缺乏，降低了对国外投资者和贸易者的吸引力；

- (iii) 按海关程序要求，出口一集装箱货物需提供 18 项文件，此项规定造成跨境贸易更多的延误和成本增加；以及
- (iv) 缺乏检验设备以及信息技术的使用有限导致过境处的长队等候，损害了托运人，特别是那些运输产品存在有效期的托运人的利益。

改善塔吉克斯坦交通和物流状况的措施

塔吉克斯坦可以建立一个国家联合委员会，围绕贸易和运输发展的国家战略达成“公私合作”，并为此发动各方面的支持。该合作伙伴关系的一个直接成果应该是为交通业发展制定一个国家计划草案，确定发展和投资的优先顺序、运输网络的关键环节以及私营企业参与的方式。在该计划中，应当就如何通过前往阿富汗的 Nizhniy Pyandzn 边境点改善与南亚的潜在贸易提出措施，该路段是中亚区域经济合作计划项下走廊 5 和 6a 的重要部分，从而将使塔吉克斯坦与伊朗阿巴斯港的南部海港及巴基斯坦的卡拉奇连接起来。

乌兹别克斯坦

情况介绍

乌兹别克斯坦是一个内陆国家，领土面积 44.7 万平方公里，人口 2740 万，年龄结构较年轻，教育程度较高。2007 年，GDP 增长率高达 9.5%。同年，出口贸易兴旺，国际贸易额增长 40.7%。一些重要的 CAREC 交通线如 2a 线、2b 线、3a 线、3b 线和 6 线均穿境而过。

乌兹别克斯坦的公路里程达到 83,000 公里，铁路里程 4,400 公里。九成以上的公路铺设到达 I、II 级标准。不过，由于超重卡车穿行，大部分公路需要维护。在这里，只有俄罗斯联邦、乌克兰及乌兹别克本国有能力建造和维护铁路货车。总体来说，其交通业深受本地区内贸易方式影响，其中转口贸易占据核心地位。

挑战

以下是乌兹别克斯坦在交通和物流业遇到的挑战：

- (i) 在公路的交汇处、边境点和管辖边境线有大量的民兵检查站，导致运输时间延迟及成本上升；
- (ii) 缺乏优质燃油，使用不合规格的燃油对车辆造成损害，而寻找优质燃油则导致运输延迟并产生额外的成本，及
- (iii) 缺乏训练有素的专业人才，尤其是现代供应链管理人才。

以下是乌兹别克斯坦在跨境贸易方面遇到的挑战：

- (i) 高昂的进口关税和特许权税，大部分货物需要缴纳 20% 的特许权税，而汽车类则高达 90%；
- (ii) 落后的银行系统，境内只有两家外资银行；
- (iii) 复杂、缛繁、严格的外汇法律法规，使对外贸易中资金回流及进口支付困难重重；

- (iv) 晦涩难懂的海关编码，导致跨境贸易中对编码解读不统一，从而产生各种不一致的结果，及
- (v) 百分百的查验系统，但没有风险评估方法；高达 0.2% 的检查费用；海关工作日查验费用达到每小时五欧元，而在周末则每小时二十欧元。

改善乌兹别克斯坦交通和物流状况的措施

建设一条横跨中国-吉尔吉斯斯坦-乌兹别克斯坦的铁路是改善乌兹别克斯坦交通物流业现状的一项主要措施。铁路穿越伊尔克什坦-奥什-安集延，相比于替他线路有一定的优势。这条铁路建成后，中国和本地区之间流通的货物会增加，而且流通速度更快，成本更低。

对拟建在纳沃伊的国际机场进行基准研究，则是另一项措施。可以研究芝加哥机场和法兰克福机场等空港中心的操作，从而为设定新空港绩效标准提供思路。更重要的是，这样可以建成一个超级多通道的运输中心，将铁路公路网络与空运航线联结在一起。另一个具体的措施是在阿姆河上建造一座新的查尔朱大桥。现在的大桥已建成三十年有余，在 2007 年冬天还曾遭受过严重的破坏。这座桥梁是连接土库曼斯坦和伊朗交通的重要节点，每年平均有四万辆卡车从桥上穿越。最后，需要在塔什干、安集延、克列斯、阿拉特、铁尔梅兹、努库斯、布哈拉和纳沃伊等战略要点建立物流中心。

中国内蒙古

情况介绍

内蒙古自治区（IMAR）陆地面积 118.3 万平方公里，占中国领土面积的八分之一。人口大约 2400 万，煤炭等矿产资源丰富，广袤的大草原上盛产羊毛、肉、蔬菜和羊绒。2000 年至 2004 年间，GDP 增长迅猛，每年的增长率达到 17.9%，从 169.4 亿美元激增到 327.9 亿美元。国际贸易势头强劲，2004 年，出口总额达到 16.8 亿美元，进口总额达到 23 亿美元。这里是蒙古和天津海港（中国）之间 CAREC 第 4 交通线的门户。

内蒙古的公路里程到达 75,000 公里，铁路里程 7436 公里。总体来说，这里的公路状况好于 CAR 各国，许多卡车运输线都达到 I 级或 II 级标准。由于铁路价格相对低廉，大部分贸易倾向铁路运输，尽管如此，等待机动轨道车的时间仍可长达一周，阻碍了快捷的运输。与此相反，安排卡车运输可在一到两天内完成，这对于时间要求严格的货物来说机动性更高。同时，物流服务供应商现在正迅速地扩展其服务范围，中国是否要与其周边邻国加入 TIR 体系，则是决定未来 IMAR 地区国际贸易状况的重要因素

挑战

内蒙古交通部门面临的挑战有：

- (i) 机动轨道车需求的季节性，大多数机动轨道车冬天用来向中国运送煤炭，夏天向乌兰巴托运送建筑材料和肥料，从而延长了其他货物的等待时间；

- (ii) 除二连浩特外，境内的无水港与国际标准不协调，而且这些港内操作具有明显季节性，及
- (iii) 严重缺乏低温运输设施，从而增加了农作物成熟后的损失。

内蒙古在跨境贸易方面的挑战有：

- (i) 中国和蒙古之间的双边公路协议没有充分地执行，限制了司机可以跨境运输的里程；
- (ii) 蒙古和中国之间关于货物描述和分类登记体系存在差异，无法有效对货物估价；
- (iii) 使用的语言各不相同，汉语、俄语、蒙古语和英语均有使用，引发了许多翻译错误；
- (iv) 缺乏双边互认的查验标准，尤其是在动物产品方面，导致了检验检疫标准的差异；及
- (v) 中国和蒙古之间铁路标准存在差异，货物需要在扎门乌德和二连浩特等边境口岸重新装载。

改善内蒙古交通和物流状况的措施

内蒙古境内的交通和物流业及跨境贸易与蒙古国进出口货物之间的联系错综复杂。因此，要改善这些行业与跨境贸易，首先需要改善与蒙古国之间的关系。内蒙古自治区和蒙古国政府之间应该加强交流。比如，可以成立一个指导委员会，探讨中国的 TIR 接入问题。此外，检查两国海关之间电子数据传输的可操作性，内蒙古自治区现在使用 H2000 而蒙古国使用 Gamas 专用系统。协调海关手续和办事方式，从而提高两国之间贸易的水平，这条路还很漫长。

作为补充，还应该加强对物质基础设施、物流设施 and 专业化设备的投资。内蒙古和蒙古国的代表可以进行对话，以确定呼和浩特、包头及巴彦淖尔等地对基础设施、设施、设备的要求，从而更有效地进行跨境贸易。除了二连浩特、策克、甘其毛道之外，还需要在集宁和临河等主要区市建立物流中心。还应提供公共冷藏库，从而大大减少食品、蔬菜和肉类的损坏。

中国新疆

情况介绍

新疆维吾尔自治区陆地面积 164.6 万平方公里，人口 1900 万，民族众多。2006 年，其 GDP 较上一年增长 16.9%，国际贸易发展平稳，贸易总额达到 90.3 亿美元，其中出口额 71.39 亿美元。其主要的贸易伙伴是五个中亚国家：哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、乌兹别克斯坦和土库曼斯坦。这五个国家吸收了 81.9% 的出口额，并提供了 79.0% 的进口额。

新疆的公路里程达到 145,190 公里，铁路里程 1,371 公里。这里是中国通往中亚的门户，也是 CAREC 交通通道的起点，地理位置非常重要。乌鲁木齐市是货物来往于中国和中亚国家的协调中心，阿拉山口和霍尔果斯等边境口岸发挥了很重要的作用。南疆城市喀什噶尔也是与吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦及阿富汗贸易的中心。此

外，只要新疆至哈萨克斯坦铁路的可靠性、安全性和成本效益有所改善，这条铁路完全可以与西伯利亚铁路相竞争。

挑战

新疆在交通运输上面临着以下挑战：

- (i) 新疆和沿海城市的贸易往来不平衡，向东进入中国腹地的货物货量大价值低，而自中国腹地向西进入新疆（向中亚出口）的货物都是成品，因此向东流动货物所需的机动轨道车供应不足；
- (ii) 上千家代理和货代提供的服务没有层次差别，它们中有85%的收入来源于标准运输服务，而仅有15%来自于提供附加值的服务；
- (iii) 缺乏训练有素的物流专业人才，数量庞大的货代公司，与西方各国迅速发展的贸易及从其他地方吸引人才的难度，都使得人才短缺日益严重，及
- (iv) 缺少大型的现代化物流中心，无法优化提货效率。

新疆在跨境贸易上面临的挑战有：

- (i) 中国和哈萨克斯坦之间使用的铁轨规格存在差异，这样货物不得不在阿拉山口-多斯特克边境口岸重新装载，延迟了货物过境；
- (ii) 货物分类和描述方式不同，导致了清关时的误差及延误，及
- (iii) 中国没有加入 TIR 协定，来自哈萨克斯坦的TIR过境许可的卡车无法进入霍尔果斯等边境口岸。

改善新疆交通和物流状况的措施

根据其地理位置、经济结构和物流需求，为了改进新疆的交通及物流部门，提议的措施是将新疆划分为五个区域，即乌鲁木齐、北疆、南疆、东疆和新疆。每一区域都有各自不同的需求，需要不同的投资组合。

建议在乌鲁木齐成立一个国际铁路物流园及一个南郊公路物流园。相比于城市周边无数小型的陈旧的仓库，这些集中化的园区将会提高效率和生产力，还可以提供专门的铁路公路运输服务。对于北疆、南疆、东疆和新疆的建议在报告中有详细论述

结论

这些研究已经得出一些 CAREC 参加国必须采取的战略指导和具体措施，以发展各自的交通和物流业，从而达到能够获取这些行业带来的全部利益的水平。这些指导和具体干涉措施很多，但是需要巨大付出，包括对公共基础设施的空前投资，如公共道路、铁路、货运大楼和物流中心，改革长期以来的关税行政过程和程序，以及金融和银行政策。还包括逐步建立待探索领域内的公私合作关系，回顾和重新协商（如果得到授权）过境贸易和交通的双边与多边协议。

这些办法没有一个简单易行：它们都需要特别强烈的意愿。进行研究的咨询专家团队的希望是，不但本国有此意愿，同样重要的是，整个中亚地区也要有此意愿。只有此意愿得以调动起来，在该地区建立有效、具有竞争力的交通和物流业的潜力才有望实现，从而减少贫困，提高生活水平。

