

## 构建亚欧高速铁路对中国新疆 跨越式发展的实践意义

张永明 闫海龙 甘昶春

**【内容提要】** 高速铁路的建设与运营是衡量一个国家经济和科技现代化程度的重要标准,世界其他国家和地区兴建高速铁路的经验表明,高速铁路不仅为国家创造大量经济效益,也具有重要的战略意义。当前,中国正在稳步推进高速铁路建设,国家的大力支持和日臻成熟的高速铁路技术是中国修建亚欧高速铁路的重要基础。建设亚欧高速铁路主要是从经济和国家安全战略等角度出发,对占领高速铁路技术“制高点”,打破国外对中国的海上封锁,加快新疆国际物流大通道建设,发展与亚欧国家的政治经济关系具有重要的意义。

**【关键词】** 亚欧高速铁路 亚欧大陆桥 中国新疆

**【作者简介】** 张永明,新疆维吾尔自治区发改委经济研究院区域经济研究所所长、研究员;闫海龙,新疆维吾尔自治区发改委经济研究院区域经济研究所副所长、副研究员、博士;甘昶春,新疆维吾尔自治区发改委经济研究院院长、研究员。

根据国际铁路组织的定义,高速铁路指新建线路设计时速 250 公里以上或原有线路改造后时速达 200 公里以上的铁路。据此定义,截至 2011 年年底,高速铁路已覆盖西欧绝大多数国家、俄罗斯、土耳其、中国和日本等国。高速铁路代表了一个国家当前铁路建设的最高水平,也象征这个国家的现代化程度,是否有能力建造和经营高速铁路也是衡量一个国家经济与科技现代化的标准之一。

中国的高速铁路建设起步较晚,但发展迅速。自 2006 年 5 月 1 日设计时速 200 公里的遂(遂宁)渝(重庆)铁路建成通车以来,中国仅用不到五年时间便成为世界高速铁路投运里程和在建里程最长的国家,截至 2011 年年

底,全国铁路运营里程已达 9.3 万公里,复线率和电气化率分别达到 42.4% 和 49.4%。截至 2012 年 10 月底,投入运营的高速铁路总里程 7 735 公里<sup>①</sup>。随着一大批高速铁路的建设和运营,中国已具备长距离高速铁路的设计、施工、车辆制造等方面的能力,高速铁路技术基本成熟。

表 1 2008 ~ 2011 年中国高速铁路建设情况

年份	2008	2009	2010	2011
高速铁路投运新线总里程(公里)	1 133.6	3 459.4	1 554.3	1 421.0
全国铁路投运新线总里程(公里)	1 730.1	5 557.3	4 908.4	2 167.0
高速铁路新线开工项目(个)	8	14	18	0
全国铁路新线开工项目(个)	68	99	97	15

资料来源:2008 ~ 2011 年《中华人民共和国铁道部铁道统计公报》, <http://www.china-mor.gov.cn/>

基于上述背景,充分发挥中国在高速铁路建设上的技术优势,适时建造横跨亚欧大陆的高速铁路对新疆乃至全国来说都具有重要的经济和战略价值。从经济层面来看,建设高速铁路有助于拉动国内经济,扩大内需,促进就业,进一步打通新疆向西开放的国际通道,带动新疆区域经济跨越式发展;从国家战略层面考虑,建设高速铁路将极大地提高中国西部的国防建设水平和国家安全能力,对于新疆实现跨越式发展和长治久安将具有重要的实践意义。

## 一 建设亚欧高速铁路的构想

构想中的亚欧高速铁路从上海出发,先沿既有京沪高速铁路到达徐州,区间长度为 614 公里;后经国家高速铁路网规划中的徐兰客运专线抵达兰州,其中徐州至郑州区段正线长度为 362.39 公里,郑州至西安区段正线长度为 456.639 公里,西安至兰州区段长度为 549 公里;再沿兰新铁路抵达乌鲁木齐,区间长度为 1 776 公里;到达乌鲁木齐后,经克拉玛依自巴克图口岸进入哈萨克斯坦,经阿斯塔纳进入俄罗斯境内,与第一亚欧大陆桥沿线的新西伯利亚和鄂木斯克线路相连,并沿该线路经莫斯科、明斯克和华沙最终抵达德国首都柏林。

<sup>①</sup> 《高铁运营里程超过 7 000 公里》, [http://news.china.com.cn/live/2012-12/03/content\\_17462138.htm](http://news.china.com.cn/live/2012-12/03/content_17462138.htm)

该线路具有如下特点:

首先,充分利用既有线路,减少大量新线路的投资。线路中的上海至徐州段、郑州至西安段高速铁路已经建成通车,设计时速 300 公里的兰新铁路第二双线正在建设,徐州至郑州客运专线已于 2012 年 12 月 26 日开工,计划 2016 年年底通车<sup>①</sup>。

其次,在基本遵循既有线路的基础上尽可能截弯取直,缩短运行时间。

最后,加强国内口岸建设。该线路途经中哈边境巴克图口岸,一旦线路确定,巴克图将成为新疆第三个铁路公路口岸,对口岸经贸活动具有极大推动作用。

## 二 建设亚欧高速铁路的必要性

修建高速铁路需要较大的资金投入和成熟的技术支持,但从新疆的地理位置和经济状况等客观实际出发,修建亚欧高速铁路是必然的选择。

### (一) 铁路是新疆的主要交通运输方式

新疆地处中国西北边陲,经济发展程度和居民收入水平与东部省区存在较大差距。虽然新疆是中国拥有民航机场最多的省级行政区,但其高昂的运输价格使人望而却步;公路运输虽较为发达,也仅能满足中短途运输需要,一旦进行长途运输,现有公路纵深之长、耗时之久以及成本之高使一般企业和个人难以承受;唯有铁路具有运量大、成本相对低廉等优点,是最受新疆居民和企业欢迎的重要交通工具。

### (二) 新疆面临日益严重的交通压力

从表面上看,新疆铁路、公路和航空运输均比较发达,可通达中亚、西亚和东欧多个国家,但其与东部省区的联系仅靠一条横贯河西走廊的 312 国道和第二亚欧大陆桥(连霍高速、京新高速和兰新铁路第二双线尚未全线贯通),现有两条线路早已不堪重负。截至 2012 年 7 月,进出新疆的铁路旅客列车有 16 对,可通达中国东部沿海地区的旅客列车只有 7 对。每逢节假日经常出现一票难求的情况。因此,发展运量更大、运输班次更为频繁的高速铁路势在必行。

### (三) 新疆国际物流大通道建设的迫切需要

当前,第二亚欧大陆桥在新疆的国际物流中占有举足轻重的地位。2012

---

<sup>①</sup> [http://www.ha.xinhuanet.com/hnxw/2012-12/23/c\\_114123338.htm](http://www.ha.xinhuanet.com/hnxw/2012-12/23/c_114123338.htm)

年,阿拉山口口岸完成进出口货运量 2 706.2 万吨,实现对外进出口贸易额 162.85 亿美元,海关税收收入 134.29 亿元人民币。2007 ~ 2012 年,阿拉山口口岸出口货运量分别为 525.65 万吨、641.69 万吨、484.83 万吨、517.57 万吨、580.44 万吨和 630.37 万吨,连续六年位居全国陆路口岸榜首<sup>①</sup>。但随着新疆物流产业的发展,第二亚欧大陆桥存在的问题也开始凸显。因各国铁路轨距不统一而需要多次换轮,因途径国家众多而需要多次货物代理,铁路运输时间长,运费高,缺乏竞争力。据有关部门测算,从太平洋西岸到大西洋东岸,一个标准集装箱的运费分别为:海运 1 500 美元,第一亚欧大陆桥运输(即东起俄罗斯远东港口纳霍德卡跨越西伯利亚到达莫斯科和欧洲的铁路)2 000 美元,第二亚欧大陆桥运输 3 000 美元。在这种情况下,大多数客户愿意采用海运或第一亚欧大陆桥运输,而不愿意采用第二亚欧大陆桥运输。

#### (四) 中、哈、俄三国经济发展的需要

中国、哈萨克斯坦和俄罗斯三国同为转型经济体,各自均承担较重的经济发展和经济结构转型的任务。高速铁路的修建在拉动沿途各国经济发展的基础上,进一步推动各国经济结构的转型升级,淘汰落后产能并加大对高新技术产业的投入,最终促进各转型经济体结构调整,合理利用国家资源。

### 三 建设亚欧高速铁路的可行性

建设亚欧高速铁路的可行性毋庸置疑,主要表现在以下几个方面:

#### (一) 符合国家的长期规划

2004 年中国国务院通过的《中长期铁路发展规划》明确指出,要建立“四纵四横”客运专线,其中的徐兰客运专线与亚欧高速铁路的部分规划吻合。2009 年 11 月开工兴建的兰新铁路第二双线设计时速为 300 公里,部分区段预留每小时 350 公里提速条件,亚欧高速铁路的中国境内段由此基本成型。此外,铁道部曾于 2009 年提出,到 2012 年形成以北京为中心到全国大部分省会城市的 1 小时至 8 小时铁路交通圈。届时,北京至乌鲁木齐的铁路运行时间将缩短为 12 小时。亚欧高速铁路的概念符合上述规划。

#### (二) 国家加大投入

《中长期铁路发展规划》发布以来,国家对高速铁路的投入力度逐年加

<sup>①</sup> 《阿拉山口口岸出口货运量连续六年位居全国陆路口岸首位》, <http://xj.people.com.cn/n/2013/0730/c188514-19185258.html>

大:除 2011 年,每年均有上千亿元人民币投入高速铁路建设,2010 年更是达到 8 974 亿元人民币。国家“十二五”规划则更加明确了《中长期铁路发展规划》所提出的目标和任务,即除了在 2020 年前建成“四纵四横”客运专线,国家还将投入更多资金支持高速铁路建设。此外,铁道部也通过发行债券募集修建高速铁路的资金。

### (三) 技术日趋成熟

经过数年时间对国外高速铁路技术的消化吸收以及国内高速铁路建设和运行的实践,中国已基本掌握高速铁路车辆生产、轮轨技术、复杂地质条件路基、长桥梁和隧道等建设技术,拥有自主知识产权,并在高速铁路无砟轨道、通信信号、供电等技术上取得重要进展<sup>①</sup>。中国的高速铁路技术不仅能够满足国内需求,还引起世界其他国家的兴趣。2010 年,阿根廷政府决定引进中国高速铁路技术。以上事实充分说明,中国的高速铁路技术正逐步走向成熟并成功打入国际市场。

### (四) 中国与沿线国家关系良好

亚欧高速铁路途径中国、哈萨克斯坦、俄罗斯、白俄罗斯、波兰和德国。中国与上述五个国家均保持良好政治与经济关系,且建立了战略伙伴关系。其中,哈萨克斯坦、俄罗斯和白俄罗斯是上海合作组织的成员国,与中国一直保持广泛而紧密的政治、经济和军事合作,彼此相互信赖,可以在平等的条件下展开互利合作。这些因素成为国家间共同协商高速铁路建设的重要政治和经济基础。

## 四 建设亚欧高速铁路的经济与战略效益分析

建设亚欧高速铁路是一项需要投入大量资金、物资和人员,并需要相关国家通力合作的庞大工程。从经济、政治和安全等方面综合考量,亚欧高速铁路的建设势在必行。亚欧高速铁路建成,除经济利益外,也对中国实施扩大开放的对外战略和维护国家安全稳定产生深远影响。简而言之,亚欧高速铁路的建成将实现一个突破,即突破铁路宽、准轨障碍;填补三个空白,即彻底结束中国兰州以西、哈萨克斯坦和俄罗斯西伯利亚三个地区没有高速铁路的空白;实现一个梦想,即实现横跨亚欧大陆的“东方快车”(Orient Express)

---

<sup>①</sup> 《中华人民共和国铁道部 2011 年铁道统计公报》, [http://www.china-mor.gov.cn/zwzc/tjxx/tjgh/201204/t20120419\\_31155.html](http://www.china-mor.gov.cn/zwzc/tjxx/tjgh/201204/t20120419_31155.html)

梦想,在亚欧大陆真正实现人流、物流、资金流的畅通,从根本上解决新疆铁路运输的瓶颈。

### (一) 亚欧高速铁路的经济效益

亚欧高速铁路的建成不仅能够提高运输效率,促进车辆制造、信号通信、轨道等产业和相关技术的飞速发展,增加大量就业岗位,还将为中国,尤其是新疆带来巨大的经济效益。

#### 1. 降低企业运输成本

亚欧高速铁路的建成,将从根本上缓解 312 国道和第二亚欧大陆桥的运输压力,彻底解决各国铁路轨距之争,减少货运代理次数,从而降低企业运输成本,增强其在亚欧大陆运输中的竞争力。

#### 2. 提高物流效率

新疆是中国重要的能源资源战略基地,是中国向西开放的“桥头堡”,第二亚欧大陆桥横贯全区。在这一前提下,提高物流效率成为提高新疆在国家向西开放战略中所处地位的关键一环。当前,新疆正以交通为切入点,强化陆桥经济带基础设施建设,加快构建与其他省区和周边国家紧密联系的铁路、公路、航空和管道等综合交通运输体系,大力加强连接沿边县市、团场和国家一类口岸等重要枢纽和节点之间的高等级公路建设。在物流方面,计划在乌鲁木齐等第二亚欧大陆桥中心城市建立具有直通式口岸功能的国际集装箱中转站,将沿海口岸的功能沿亚欧大陆桥延伸至新疆沿边口岸,使第二亚欧大陆桥成为货畅其流的快速通道,为巩固新疆在国家能源资源陆上安全大通道的地位打下坚实基础。

“十二五”期间,新疆通道建设计划构筑“五横七纵”高速、高等级公路网,建设七大国家级公路运输枢纽,建成 4 条东联其他省区和 8 条西出国际市场共计 12 条通道。在此基础上建设亚欧高速铁路,既为新疆物流通道提供新的选择,缓解第二亚欧大陆桥和精伊霍铁路的运能压力,也将加快实现中国与周边新兴经济体及欧洲发达国家真正意义上的亚欧大通道的贯通,有助于提升新疆在全国乃至中西亚地区交通运输格局中的国际大通道和交通枢纽作用,使其真正成为亚欧大陆桥中转中心及快速物流枢纽,提高新疆在中国对外开放战略中的地位。

#### 3. 促进旅游创收

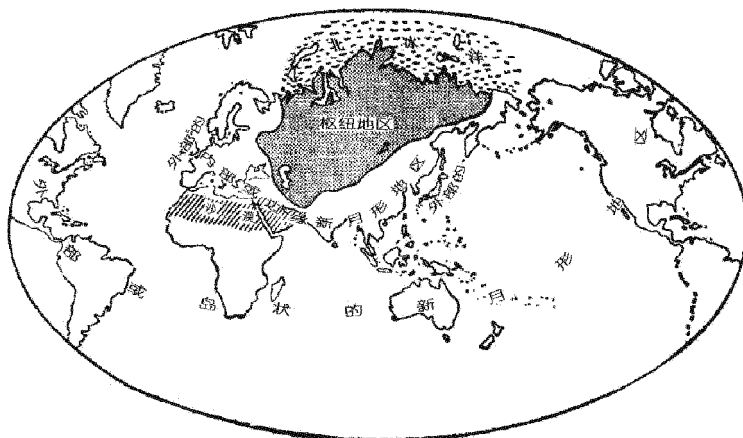
从“东方快车”构想线路上看,亚欧高速铁路经过六个国家五个首都,沿线具有丰富的旅游资源,如果将其与中亚铁路网和已有高速铁路连接起来,将通达撒马尔罕、塔什干、布哈拉和马雷等中亚古城,发展高速铁路旅游前景

十分广阔。高速铁路建成后,上海至柏林的运行时间预计缩短至 40 小时,“东方快车”带来的旅游收入十分可观。

## (二)亚欧高速铁路的战略意义

从地缘政治层面出发,英国地理学家、地缘政治学家麦金德早在 20 世纪初就指出铁路建设在亚欧大陆的重要作用。他认为:“横贯(欧亚)大陆的铁路改变了陆上强国的状况,铁路在任何地方都没有像在闭塞的欧亚心脏地带……发挥的这种效果。铁路在草原上创造了更加伟大的奇迹,使俄国奠定了自己在欧亚大陆的战略中心地位。”他同时还准确地预测,到 20 世纪末,“整个亚洲将会布满了铁路,……一个多少有些分隔的广阔的经济世界将在(俄罗斯和蒙古)那里发展起来”<sup>①</sup>。中国处于麦金德所言的“世界岛”(枢纽地区)和边缘地区(内新月形地区),而沿边地区大多是“世界岛”的中心区域,地缘战略地位十分重要(见图 1)。铁路的发展有可能使亚欧大陆成为一个具有真正实力的统一整体(国家或国家联盟)。

图 1 麦金德“地理枢纽”理论构想



资料来源:[英]哈·麦金德,林尔蔚、陈江译:《历史的地理枢纽》,商务印书馆 1985 年版,第 61 页。

就目前而言,对于亚欧大陆来说,欧盟形成一极是必要的和可能的。俄罗斯在欧洲可以与欧盟结盟,在亚洲可以与中国发展战略伙伴关系。俄罗斯没有必要也绝对不会放弃自己在亚欧大陆处于枢纽地区(心脏地带)的地位。

<sup>①</sup> [英]哈·麦金德,林尔蔚、陈江译:《历史的地理枢纽》,商务印书馆 1985 年版,第 59~60 页。

随着现代高速铁路和高速公路的联网,亚欧大陆尤其是心脏地带的战略地位将进一步提高。

在这样的形势下,亚欧大陆要建设高速铁路网,修建通往中亚、西亚、西欧和东南亚等地的高速铁路,将来甚至延长到北非。如果整个亚、欧、非三块大陆的高速铁路全部采用中国标准和技术,而且直接采购中国企业生产的高速铁路机车和系统,这其中不仅意味着巨大的商机,更对中国国际地位的提升具有重要意义。

此外,亚欧高速铁路的建设及其与欧洲高速铁路网的整合,更加便捷装配线与东欧、西欧及中亚国家开展经贸交往,确保中国经济安全。

## 五 几点建议

基于上述分析,中国应尽快将建设亚欧高速铁路列入经济和社会发展规划,外交和商务部门应积极与有关国家展开谈判,尽早沟通协调相关问题;同时,建议由国家牵头,以亚欧高速铁路为依托,联合各国政府成立第二亚欧大陆桥国际货物联运公司,致力于实现一次交费、一票到底,公司内部结算,减少中间环节,缩短运行时间,降低运输成本,从而为第二亚欧大陆桥争取更多的客户;铁路部门也应早日将建设亚欧高速铁路中国境内段提上议事日程,并与其他国家铁路部门商讨确立准轨铁路的设计及铺设的共同标准;国家还应建议上海合作组织成立铁路合作的专门委员会和各国铁道部部长定期会晤机制,商讨建设亚欧高速铁路的相关问题。

新疆在亚欧高速铁路的建设上应发挥关键作用,积极配合国家在此问题上的决策部署,依托其与中亚国家经贸合作紧密这一优势,积极与哈萨克斯坦和俄罗斯进行磋商,提前研究相关问题,确保工程顺利实施。

修建亚欧高速铁路是一项系统而艰巨的工程,但其前景十分广阔。在相关国家及国内各省、市、区通力协作下,亚欧高速铁路必将促进国家间更加紧密的互惠互利的经贸关系及亚欧区域经济的腾飞。

(责任编辑:徐向梅)