

俄大手笔建远东铁路连通东亚欲发展与中韩贸易 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

[https://www.100test.com/kao\\_ti2020/493/2021\\_2022\\_\\_E4\\_BF\\_84\\_E5\\_A4\\_A7\\_E6\\_89\\_8B\\_E7\\_c67\\_493513.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/493/2021_2022__E4_BF_84_E5_A4_A7_E6_89_8B_E7_c67_493513.htm) 俄铁路公司总裁亚库宁本月13日在联邦政府会议上宣布，俄罗斯政府将在未来7年内投入1130亿卢布(1美元约合24.3卢布)发展远东地区的铁路基础设施，其中约500亿卢布将用于维护西伯利亚大铁路，630亿卢布用于发展贝阿铁路。分析人士认为，俄大手笔投入远东铁路，一为发展当地经济，二是从远景来看，希望通过发展与中国、韩国和其他欧洲国家的过境运输增加收入。远东部分地区至今未通铁路在俄铁路部门所拉出的“清单”中，包括在2009年修建第二条阿穆尔河(即黑龙江)铁路桥，维修穿越阿穆尔河的铁路隧道，发展共青城至苏维埃港的铁路等等。按照2030年前俄铁路发展战略，位于西伯利亚和远东地区的两条铁路大动脉各有分工：北部的贝阿铁路专门用于货运，而南部的西伯利亚大铁路则用于运输集装箱和旅客运输。参考俄罗斯对远东地区铁路发展远景规划，目前确定的1000多亿投资似乎显得“微不足道”。按照俄方提出的设想，贝阿铁路未来将北向通往萨哈(雅库特)共和国首府雅库茨克，向东越过鞑靼海峡通向萨哈林岛。甚至还有人提出，几十年后俄铁路可能向南经过萨哈林岛与日本铁路相连，向东跨过白令海峡，抵达阿拉斯加，进而与加拿大和美国的铁路相连。在俄罗斯七个联邦区中，远东联邦区是距离首都莫斯科最为偏远的的一个，且交通最为不便。目前其境内仅有两条铁路干线即西伯利亚大铁路和贝阿铁路。该边疆区主要城市和港口，如符拉迪沃斯托克(海参崴)、共青城、苏维埃港

等均位于铁路沿线，而北部的堪察加边疆区、萨哈林州、萨哈(雅库特)共和国、马加丹州、楚科奇自治区基本上还处于没有铁路的状态。特殊的地理环境、劳动力缺乏、落后的基础设施建设等因素一直制约着当地的发展，同时，这些因素也给铁路建设和日常养护带来诸多不便。以已有百年历史的西伯利亚大铁路为例，这条铁路直至2002年才完成全线电气化改造。想连通欧洲和朝鲜半岛可以说，加快铁路建设是促进远东地区发展的必要条件。俄罗斯东部地区能源矿产资源非常丰富，有待于进一步开发。对于大宗货物的长途运输，修建铁路无疑是最好的选择。此外，在俄政府看来，改善西伯利亚大铁路和贝阿铁路基础设施还有更重要的意义。通过西伯利亚大铁路这条连接亚欧大陆的最便捷通道，把远东地区的货物运往德国等欧洲国家仅需10多天，相比海运而言，可大大节省时间和运费。俄铁路公司第一副总裁莫罗佐夫日前在莫斯科北京视频会议上表示，俄铁路目前承担着俄中贸易中60%货物的运输任务。今年前9个月，俄铁公司对华输送货物4000万吨，同比增长16.5%。他还建议开通更多连接两国边境地区的直达铁路列车。莫罗佐夫说，为缩短运输周期，中国、俄罗斯和德国三国铁路部门开始了在亚欧之间铁路运输合作的尝试。中国至欧洲货物运输目前主要以海运方式为主，航期在4-6周之内。若通过俄罗斯铁路，在中国和德国之间进行货物转运，可保证在16天之内将货物运达。韩国也是俄铁路部门关注的一个重点。早在几年前，俄方就提出了实施朝鲜半岛和西伯利亚大铁路接轨的建议。据俄新社14日报道，朝鲜近日已经同意就实施该项目举行俄朝韩三方会晤，三方还将讨论安排韩国釜山港、朝鲜罗津港和俄罗斯哈桑站之间

的货物运输和集装箱的试运输问题。据称，集装箱列车每年能用10至12个昼夜的时间穿越朝鲜半岛，沿西伯利亚铁路向西欧运送20万个集装箱。这将是从小韩国向欧洲其它运输方式中价格最便宜的一种方式。100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 [www.100test.com](http://www.100test.com)