

# 中国参与建造“旱地巴拿马运河” 5000公里铁路穿越南美大陆 两洋铁路正式启动可行性研究



本报记者 王文佳

李克强总理访问巴西期间,中巴两国政府19日在巴西利亚发表联合声明,祝贺中国-巴西-秘鲁三方工作组启动两洋铁路(连接巴西和秘鲁)可行性基础研究工作。两国领导人强调开展铁路领域合作对南美研究建设一体化和可持续的基础设施网至关重要,巴方对中方愿意参与巴西铁路项目招标,特别是与两洋铁路有关的项目表示欢迎。

这一计划由中国参与建造、横穿安第斯山脉的超长铁路,将连接巴西的大西洋海滨城市和秘鲁在太平洋上的港口。

1914年,被称为世界七大工程奇迹之一、“世界桥梁”的巴拿马运河正式通航,刷新了世界贸易格局。100年以后,不少分析表示,两洋铁路被认为是“陆地上的巴拿马运河”、连接大西洋和太平洋的铁路,在中国、巴西、秘鲁三方合作下,或将再次影响世界贸易格局。

是一条什么样的铁路引起了近期全世界的关注?本报为您全景式解析这条神秘的两洋铁路。

## 两洋铁路什么时候能通车?

一条铁路连接大西洋和太平洋?这想法听上去玄妙又炫酷。上世纪60年代开始,实现道路运输一体化就是拉美人民一个美丽的梦。

2006年,时任墨西哥总统福克斯就表示过,计划发展连接萨利纳克鲁斯港口和夸察夸尔科斯港口的铁路工程,为航运公司提供经巴拿马运河和美国东岸港口以外的另一个选择。

2011年,哥伦比亚总统桑托斯接受英国《金融时报》访问时,透露哥伦比亚筹建连接太平洋岸及大西洋岸的两洋铁路,并希望与中国携手合作,共同修建一条横穿南美洲的“干运河”。

“两洋铁路”的概念是去年7月习近平主席访问拉美时首次正式提出的。2014年7月,习近平访问巴西,中国、巴西、秘鲁三国就开展连接大西洋和太平洋的两洋铁路合作共同发表声明,中巴双方签署加强铁路合作备忘录。习近平强调,中方重视同包括秘鲁、巴西在内的拉美国家开展基础设施建设领域互利合作,建议中国、秘鲁、巴西组成工作组,开展包括规划、设计、建设、运营在内的整体合作。两洋铁路由此从理论构想变成了国家战略决策。

虽然建设时间表尚未公布,铁路专家、中国工程院院士王梦恕推测,“长达1318公里的京沪高铁只用了五年的时间建成,按照这个速度,两洋铁路十年内肯定能完工。”王梦恕说。

## 连接两大洋的铁路难度在哪里?

按照三国的规划,两洋铁路总长约5000公里,其中2000公里铁路线基本是既有线路,需要新建大约3000公里铁路,并且需要经过安



两洋铁路线路示意图(线路未最终确定)

新民图表 制图 董春洁

第斯山脉。中国社科院拉丁美洲研究所副研究员谢文泽透露,国内前期的基础性研究比较看好的线路是由秘鲁北部海港向东南翻越安第斯山,通过巴西的中西部到东部。

“影响两洋铁路线路选择主要有五方面的因素。”谢文泽介绍:经济成本,包括建设难度、已有基础;社会成本,比如为所经国家带来的社会效益;政治成本,比如相关国家反对党是否同意;环境成本,尤其是经过亚马逊雨林的问题;国际成本,包括国际上对环保的重视和其他国家相同行业的竞争等。这些方面都要仔细考量和平衡。

“中国铁路无论在技术、施工、运营还是资金上具备充足实力。”同济大学铁道与城市轨道交通研究院教授孙章很有信心,他表示,中国铁路施工周期短、平均造价低、装备技术世界领先,且有在各种地质条件下建造铁路的丰富经验。运营方面,中国铁路运输效率世界第一,并保持良好的安全纪录。“拉美国家铁路正处于升级换代时期,中国对于拉美国家来说是最好的合作对象。”

## 中国为何远赴万里参建两洋铁路?

“从长远战略布局来看,两洋铁路将有助于中国打破目前美国控制下的巴拿马运河对国际物流的垄断地位。”孙章说。

商务部国际贸易经济合作研究院白明介绍,中国和南美之间的航

运线路共有三条,包括从加勒比海过巴拿马运河进入太平洋线路、从南美最南端过麦哲伦海峡入太平洋线路,以及从大西洋经过地中海、苏伊士运河绕印度洋再航行到中国的线路。麦哲伦海峡距离南极非常近,航行风险较大;而第三条线路绕远,成本高,所以长期以来中国严重依赖巴拿马运河的运输。

来自巴拿马运河管理局的数据也显示,中国是巴拿马运河的第二大使用国,“中国作为一个贸易大国,大量的货物运输被另一个大国‘卡住’,这是非常有风险的,尤其是中国从南美进口的很多都是能源、粮食等涉及经济和安全命脉的货物。”白明称。

当然,铁路运输的经贸作用也不容忽视。一方面,拉美地区物产丰富,无论是矿产资源还是农产品,都在世界贸易中占有重要地位。

另一方面,外贸额占到全球贸易总量30%的中国同拉美国家之间的贸易联系也越来越紧密。2004年之后的10年,巴西、哥伦比亚、智利和秘鲁等国对华出口增长了10倍,中国已成为许多拉美国家产品的主要出口目的地。

“两洋铁路将是重载货运线路,列车牵引重量估计在2万吨以上,建成后不仅能帮助南美洲加强东西部地区的贸易往来,也能为中国运输南美的矿产。中国积极参与这条铁路建设,能够在未来有更多的国际物流话语权。”王梦恕这样说。

## 两洋铁路能给中国和拉美带来什么?

两洋铁路一旦建成,将是拉美历史上第一条横穿南美大陆的铁路线,成为拉美互联互通网络的主干。巴西、秘鲁的人口加起来有2.3亿,这么大的国家再加上自己又有资源,本身又是一个巨大的市场,一旦有了铁路,就能带动整个地区的繁荣,使这两个国家实现道路的“跨越式发展”。

发改委外经所国际经济金融研究室主任姚淑梅认为,基础设施可以说是拉美国家发展的重大瓶颈。建设铁路能够带动拉美国家物流的发展,解决就业等社会问题,促进其产业结构的调整。

中国国际问题研究基金会战略研究中心执行主任王岷生表示,两洋铁路的战略规划不亚于苏伊士运河、巴拿马运河的开掘。这条重载货运线路将能够为中国运输更多的拉美产品,为拉动中拉之间的物流做出重要贡献。“两洋大动脉”的贯通将促进南美大陆上的大西洋国家对亚洲等环太平洋市场的贸易。“两洋铁路将拉动拉美国家甚至整个区域的物流发展,对区域甚至国际的经济发展都是非常有利的。”

“这条铁路可以促进巴西与亚太地区的连通,降低运输成本,对巴西的出口带来显著的刺激效应。同时,可以让中国以更低的价格获得拉美的产品,因此,这将会是一个双赢的结果。”巴西驻华大使雷昂表示。

## 中国的铁路外交

从莫斯科到喀山的高铁、连接东非国家首都的铁路网、连接太平洋和大西洋的两洋铁路,铁路已经成为中国经济外交和产能合作的开路先锋。

技术日渐成熟的中国铁路已经作为“拳头产品”被推向世界舞台。“中国高铁想请全世界上车。”英国广播公司(BBC)如此评论。特别是在国家领导人大力推行“高铁外交”导向下,中国高铁技术走出去的呼声愈发高涨,此前李克强总理访问欧洲、东南亚等国家,也多次力推中国铁路。本月16日,中国政府网发布了《国务院关于推进国际产能和装备制造合作的指导意见》,再次提出要加快铁路“走出去”步伐,拓展轨道交通装备国际市场。

除了置换资源等经济利益,中国铁路“走出国门”更具有战略意义,比如打破巴拿马运河垄断地位的两洋铁路,打破马六甲海峡垄断地位的中缅铁路,与苏伊士运河有关的希腊比雷埃夫斯港建设,串联起丝绸之路经济带的欧亚铁路,这些铁路建设都说明中国正试图打破既有的经济地理格局,重建全球交通网络与贸易格局。

两洋铁路工程一旦付诸实施,将是中国在海外最大规模的铁路建设项目。而事实上,从2010年起,中国铁路建设计划已经扩展到其他大陆,包括南非、阿根廷、巴西以及美国。仅2014年一年,中国签的铁路大单就达到4单——

### ● 泰国(中泰铁路)

2014年12月19日,李克强总理2014年最后一次出访来到泰国,中泰铁路合作落锤。这条铁路线连接东北部的廊开府和曼谷以及南部港口马塔卜,总长870公里,是泰国首条标准轨铁路,将全部使用中国的技术、标准和装备建设。预计于2016年动工。

### ● 俄罗斯(莫斯科-喀山高铁)

2014年10月13日,李克强向俄罗斯总理梅德韦杰夫介绍了中国的“高寒高铁”。在那次出访中,两人见证了中俄签署高铁合作备忘录,除了推进构建北京至莫斯科的欧亚高速运输走廊,还确定了莫斯科至喀山的高铁项目。铁路建成后,莫斯科-喀山间列车运行时间将从现在的14小时压缩至3.5小时。项目规划在2018年世界杯之前完工。

### ● 肯尼亚(蒙巴萨-内罗毕)

2014年5月11日,中国与肯尼亚签署“蒙内铁路”合作备忘录,铁路全长480公里,是肯尼亚独立以来的最大工程,也是肯尼亚百年来建设的首条新铁路,铁路将全部采用中国高铁一级标准设计施工。蒙内铁路建成后,蒙巴萨到内罗毕将从目前的10多个小时缩短到4个多小时。

### ● 尼日利亚(尼沿海铁路)

2014年5月6日,中国与尼日利亚签署了尼沿海铁路框架协议,该项目经由拉各斯和巴耶尔萨等沿海地区10个州,横越整个尼日尔三角洲产区。全线总长1385公里,设22座车站,全部采用中国铁路技术标准。 本报记者 王文佳