



## 应对外部冲击，推动 CAREC 地区贸易流动和运输路线多样化

2024 年 5 月

讨论稿

高级官员会议

中亚区域经济合作计划

2024 年 5 月 30—31 日，阿斯塔纳

# 应对外部冲击，推动 CAREC 地区贸易流动和运输路线多样化

2024 年 5 月

## 目录

I. 引言.....	4
II. CAREC 商品贸易的总体趋势.....	5
III. 能源贸易.....	7
IV. 区域内货物贸易与贸易方向变化.....	9
V. 服务贸易.....	12
VI. 运输及过境路线多样化.....	13
VI.1. 中亚区域经济合作 2 号走廊（中间走廊）.....	14
VI.2. 中欧过境贸易.....	17
VI.3. 跨里海能源运输.....	19
VI.4. 高加索和中亚地区经济体与其在欧洲、美洲和北非的合作伙伴之间的贸易和运输流量.....	21
VI.5. 关键要点和下一步计划.....	24
VII. 结论与政策建议.....	25
参考文献.....	27

## 专栏

专栏 1: 亚行促进中亚区域经济合作 2 号走廊发展的各项活动.....	25
--------------------------------------	----

## 图形

图 1: CAREC 经济体货物出口情况（2022 年、2023 年）.....	5
图 2: CAREC 经济体货物进口情况（2022 年、2023 年）.....	6
图 3: 能源产品贸易.....	7
图 4: 高加索和中亚地区七个经济体之间的贸易（2017–2022 年）.....	10
图 5: 高加索和中亚地区六个经济体贸易流动结构分析（2022 年）.....	10
图 6: 高加索和中亚地区七个经济体与关键合作伙伴的非能源贸易额（2021—2022 年）.....	11
图 7: 服务贸易.....	12
图 8: 中间走廊地图.....	14
图 9: 北部走廊集装箱运输（2017 年—2024 年前 3 个月）.....	17
图 10: 哈萨克斯坦的石油出口与跨里海航线 vs 其他通道.....	19
图 11: 里海中亚港口的货物周转量.....	20
图 12: 部分高加索和中亚地区经济体与西方合作伙伴之间的非能源贸易（2022 年）.....	21

## 缩略语

ADB	—	亚洲开发银行
BCP	—	边境口岸
CAREC	—	中亚区域经济合作计划
CATS	—	CAREC 先进交通系统
CCA	—	高加索和中亚地区
CPMM	—	走廊绩效衡量与监测
CRE	—	中欧班列
EBRD	—	欧洲复兴开发银行
ERA	—	欧亚铁路联盟
EU	—	欧洲联盟
FEU	—	40 英尺当量单位
ICE	—	信息共享
IMAR	—	中华人民共和国内蒙古自治区
PRC	—	中华人民共和国
SMEs	—	中小企业
TEU	—	20 英尺集装箱当量单位
TITR	—	跨里海国际运输通道
UN	—	联合国
WCI	—	世界集装箱指数
WTO	—	世界贸易组织
XUAR	—	中华人民共和国新疆维吾尔自治区

## I. 引言

1. 过去几年，全球经济动荡不安，波及中亚区域经济合作（CAREC）计划成员国。新冠肺炎疫情带来的冲击和疫后复苏，2021年阿富汗局势的演变，以及2021—2023年中亚和巴基斯坦遭受的气候变化导致的灾难性干旱和洪水，加之2022年2月暴发的俄乌冲突，进一步加剧了对全球经济的影响，对CAREC经济体产生了强烈、多样和多向的影响。

2. 在众多经济活动之中，CAREC经济体的货物和服务贸易受到冲击的影响最大。上述冲击对CAREC经济体的影响包括：

- 2022年国际能源和食品价格上涨；
- CAREC地区与世界其他地区之间的主要运输通道的供应链中断风险增加，以及该地区在欧亚转口贸易中份额增加的机会；
- 俄乌冲突之下，他国对俄罗斯联邦（俄罗斯）实施了制裁，许多国际公司自愿退出俄罗斯国内市场；
- 疫情期间人口跨境流动急剧下降，疫情过后国际旅行快速复苏；
- 俄罗斯联邦劳动力市场的变化及其引发的高加索和中亚地区（CCA）<sup>1</sup>大部分CAREC成员国与俄罗斯联邦之间的劳动力和其他形式的双向迁移；和
- 不断发展的企业国际迁移及对外商直接投资的重新引导，考虑到全球对该地区及其附近地区冲突的应对。

3. 高加索和中亚地区经济体与俄罗斯联邦有着密切的经济、文化和历史联系，而且彼此之间联系紧密，受到的冲击尤甚。尽管早期存在针对该类经济体的灾难性预期，但它们在2022—2023年的总体经济效益表现相当乐观（亚洲开发银行（亚行），2023a）。然而，这些经济体仍面临着较大的风险，其货物和服务贸易容易受到来自外部的各种不利影响。为此，各国政府密切关注外部事件，考虑制定和实施多种发展规划方案，为其贸易和运输生命线保驾护航。

4. 本报告旨在揭示在近期多重外部冲击之下，CAREC地区贸易多样化和重新定位的模式和潜在途径。它首先考察了2022—2023年间有数据可查的CAREC地区货物和服务贸易量、合作伙伴和贸易路线等方面的趋势。本报告重点关注中间走廊的贸易潜力，有关该走廊作为CAREC地区替代运输和过境方案的讨论日益增加。研究结果有助于为CAREC成员国提供信息支持，方便它们就多样化运输和过境路线的可选方案进行讨论。

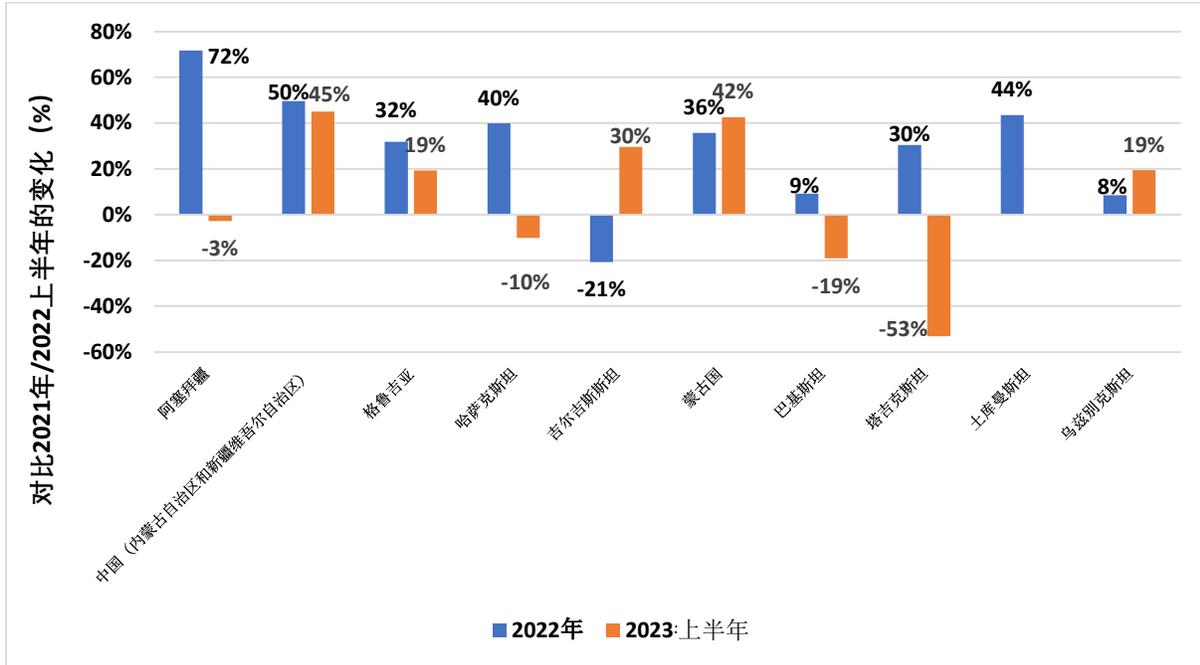
---

<sup>1</sup> 本文所指高加索和中亚地区经济体包括阿塞拜疆、格鲁吉亚、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、土库曼斯坦和乌兹别克斯坦，也称高加索和中亚地区七个经济体。

## II. CAREC 商品贸易的总体趋势

5. 2022 年，除一个 CAREC 经济体外，所有经济体的货物出口均增长 30%以上（图 1）。<sup>2,3</sup>2023 年上半年，大多数经济体出口持续增长，但石油出口国阿塞拜疆和哈萨克斯坦以及巴基斯坦和塔吉克斯坦出现不同程度的下滑。<sup>4</sup>

图 1：CAREC 经济体货物出口情况（2022 年、2023 年）



资料来源：联合国商品贸易统计数据库，CAREC 经济体的国家统计、海关机构以及央行数据，亚行的计算。

<sup>2</sup> 2022 年，吉尔吉斯斯坦是唯一一个货物出口有所下降的经济体。究其原因在于该国政府决定暂停出口其主要出口制品——黄金。与 2021 年相比，2022 年该国非黄金出口增长 62%（来源：[吉尔吉斯斯坦国家统计委员会](#)）。

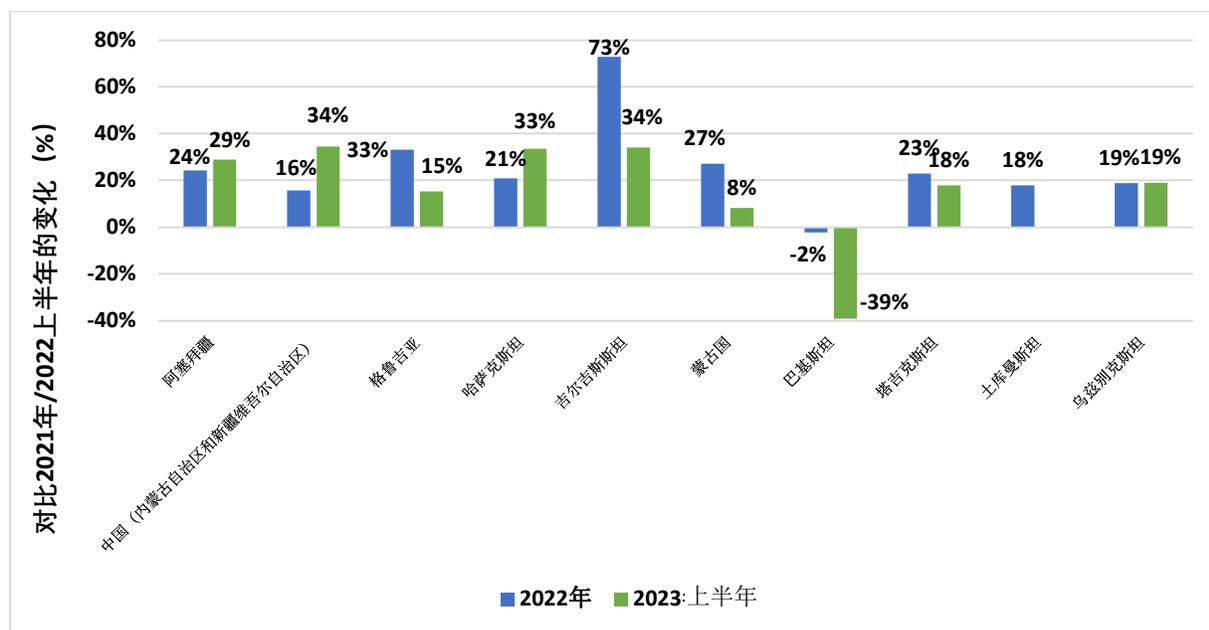
<sup>3</sup> 在本文的第 2、3 节以及图 1-3 中，中华人民共和国（中国）的数据仅包含内蒙古自治区和新疆维吾尔自治区。

<sup>4</sup> 与 2022 年吉尔吉斯斯坦的情形类似，塔吉克斯坦 2023 年上半年出口急剧下降，原因是该国停止了黄金出口。无土库曼斯坦 2023 年的数据。

6. 2022年和2023年上半年,各国的货物进口量普遍上涨(图2)。巴基斯坦由于外汇短缺实行了进口管制,未在上漲之列。2022年,部分经济体的增长率非常高,其中吉尔吉斯斯坦商品进口总额占国内生产总值(GDP)的88%,格鲁吉亚占55%,蒙古国占52%,塔吉克斯坦占49%(资料来源:世界发展指标)。对于此类规模的进口,任何经济都难以吸收。这表明这些进口中的一部分可能不是由国内吸收,而是意在再出口。

7. 2022年所有 CAREC 经济体的总体贸易额均有所增长,2023年上半年除巴基斯坦外,所有经济体均实现了贸易额增长。2022年和2023年上半年,CAREC 的总体增长率分别为24.9%和2.5%。2023年贸易额增长放缓,两个仅次于中华人民共和国(中国)的 CAREC 经济体——巴基斯坦和哈萨克斯坦的增长率为负或接近于零。

图 2: CAREC 经济体货物进口情况(2022年、2023年)



资料来源:联合国商品贸易统计数据库,CAREC 经济体的国家统计、海关机构以及央行数据,亚行的计算。

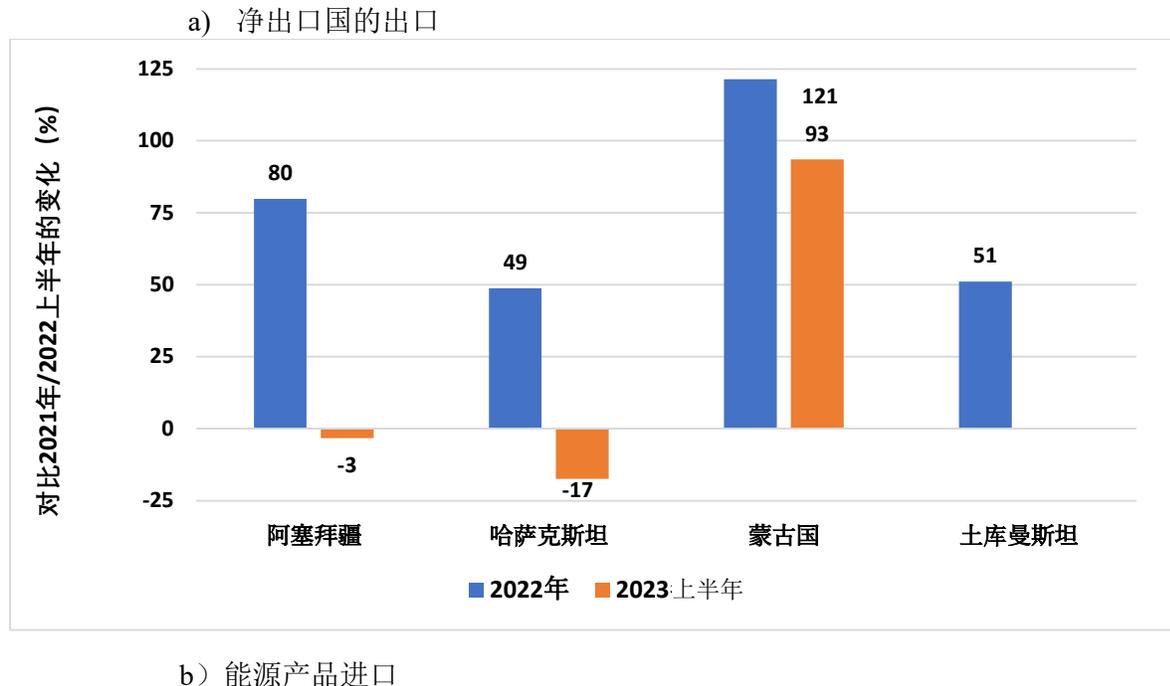
### III. 能源贸易

8. 在 CAREC 经济体的总体贸易中，能源产品<sup>5</sup>占到相当大的份额。其中，原油、天然气、煤炭等能源供应占阿塞拜疆货物出口总额的 93%，占哈萨克斯坦的 61%，蒙古国的 54%，土库曼斯坦的 88%。其他 CAREC 成员国的能源出口很少，但进口额和增长率大多都较高。2022 年，除乌兹别克斯坦外，所有 CAREC 成员国的能源产品贸易占贸易总额的 10%以上。

9. 系列外部冲击下，能源价格波动，CAREC 地区的能源贸易及 CAREC 成员国的进出口总额发生了重大变化。供应中断、国际制裁转变了全球能源流动模式，地缘政治不稳定因素增加，疫后复苏刺激全球能源需求，能源价格出现剧烈波动。2022 年，能源价格指数比 2021 年上涨 64%，2023 年上半年比 2022 年同比下降 36%（资料来源：国际货币基金组织）。2022 年，四个 CAREC 净出口国的能源出口接近历史高位（图 3a），所有 CAREC 经济体的能源进口均有所增加，尽管有时候基数较低，如阿塞拜疆（图 3b）。

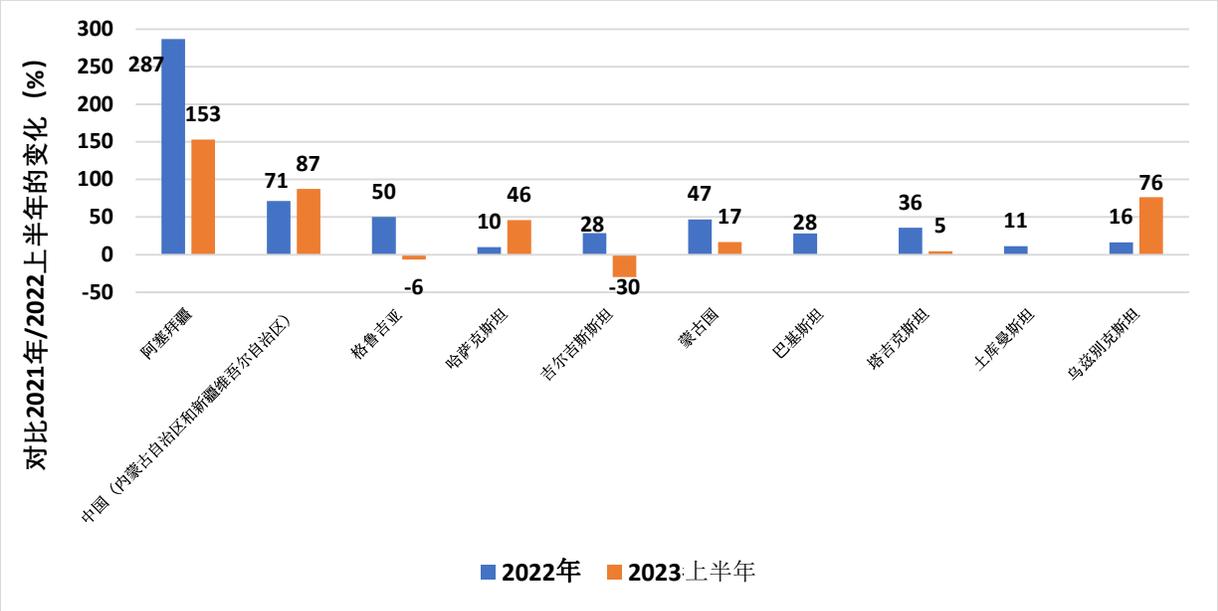
10. 2023 年，能源出口趋势发生了逆转。除格鲁吉亚和吉尔吉斯斯坦外，所有经济体的能源进口均持续增长。<sup>6</sup> 能源贸易的变化通常由价格驱动，不能反映实际成交量的变动。例如，2022 年哈萨克斯坦能源贸易实物出口量指数下降 2%，进口量下降 7%，能源出口价格上涨 52%，进口价格上涨 18%。

图 3：能源产品贸易



<sup>5</sup> 《商品名称及编码协调制度》编码 27。其中包括原油、石油产品、气态和液化天然气、煤炭、电力等产品。

<sup>6</sup> 无土库曼斯坦 2023 年的数据。



资料来源：联合国商品贸易统计数据库， CAREC 经济体的国家统计、海关机构以及央行数据，亚行的计算。

#### IV. 区域内货物贸易与贸易方向变化

11. 为便于分析，本报告将 CAREC 区域内贸易分为以下三个部分：（i）中国与其他 CAREC 成员国之间的贸易；（ii）蒙古国和巴基斯坦（两个 CAREC 地区边缘国家）与高加索和中亚地区七个经济体之间的贸易；和（iii）高加索和中亚地区七个经济体之间的贸易。三个部分均受到外部冲击的影响，但影响的程度和方式各异。

12. 中国是本报告讨论的所有其他 CAREC 经济体，即 CAREC<sup>7</sup>，的主要贸易伙伴。2017—2022 年，中国与 CAREC 九国之间的贸易额占该地区内部贸易的 88%~91%。<sup>8</sup>贸易额呈现高度不对称的特点。2022 年，中国的出口总值（707 亿美元）是进口（376 亿美元）的近两倍。从类别和价值上来看，2022 年中国的出口包含机械和设备（33%）、纺织品和鞋类（31%）、化学制品和塑料（12%）、金属及金属制品（9%）。中国从 CAREC 九国进口的货物包括能源产品（55%），矿石、金属及金属制品（33%）和其他货物（12%）。2017—2022 年期间，外部冲击并未使中国与 CAREC 九国之间的贸易增长减缓，而是起到了加速的作用，使其增长了近三分之二。这是因为能源价格上涨以及 CAREC 九国从中国进口的机械、设备和消费品增加（部分产品被再出口到俄罗斯）。

13. 目前，蒙古国与巴基斯坦之间的贸易，以及与高加索和中亚地区七个经济体之间的贸易仅占 CAREC 九国贸易总额的 0.1%，但增长迅速，2017—2022 年间增长了近 162%。哈萨克斯坦、乌兹别克斯坦和巴基斯坦之间的农产品、化学品、金属和设备贸易在 CAREC 总体贸易中的这一小部分占据主导地位。

14. 高加索和中亚地区七个经济体内部之间的贸易占其贸易总额的比重每年在 4%~5%之间波动。尽管区域内能源贸易（例如石油产品、天然气、电力）一直相对稳定，保持在能源贸易总额的 3%左右，但非能源货物贸易（农产品、机械设备、消费品、金属和矿石）在 2017—2022 年年均增长 21%（图 4）。虽然增长比例相对较小，但高加索和中亚地区七个经济体之间的非能源贸易是该时期 CAREC 区域贸易中最具活力的组成部分。

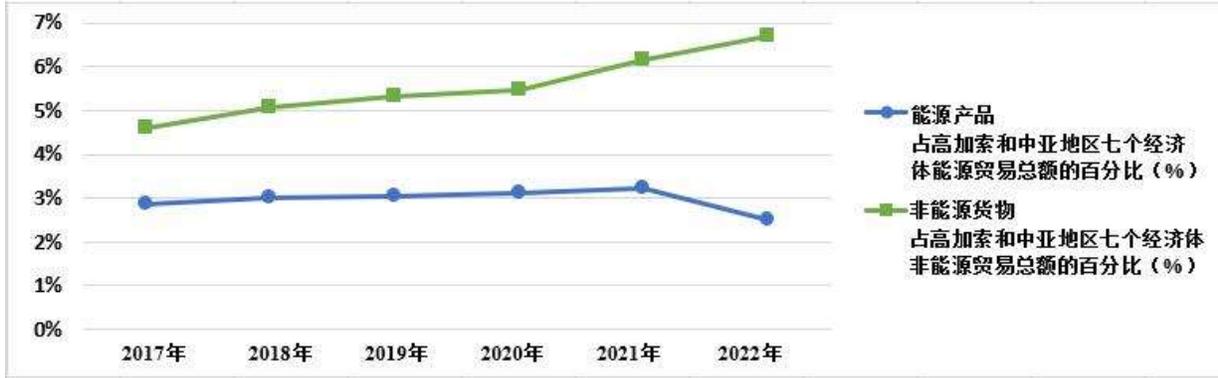
15. 高加索和中亚地区国家之间的贸易结构与其总体贸易流量不同（图 5）。<sup>9</sup>2022 年，工业用初级产品原油、天然气、矿石、小麦等占高加索和中亚地区六个经济体总出口的 65%。各国间相互出口额回落至 26%。这一差异主要由于各国的工业用加工产品（中间产品）占区域内出口的份额上升，整体出口比例从 25%增加至 36%。终端用途产品占总出口的比例仅为 9%；而在区域内贸易中，这些产品的份额跃升至 37%。高加索和中亚地区六个经济体的总体进口（54%）以终端用途类加工产品为主，它们从彼此经济体进口的产品有三分之二以上是工业用途类初级和加工产品（69%）。

<sup>7</sup> CAREC 九国包括除中国和阿富汗（本文未进行讨论）外的所有 CAREC 经济体。

<sup>8</sup> 本文对一个地区的贸易总额定义为（i）区域内贸易额和（ii）与区域外经济体的贸易额之和。区域内贸易额为七国相互出口的总和。

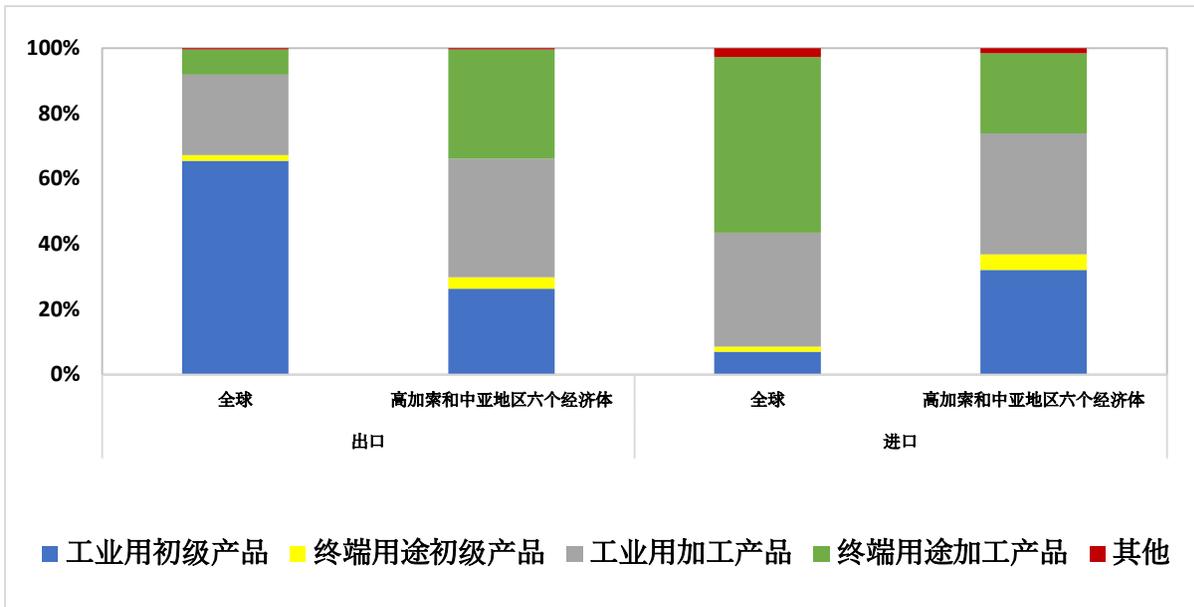
<sup>9</sup> 由于缺乏进行必要分类的土库曼斯坦的数据，图 5 仅提供了高加索和中亚地区其他六个经济体（CCA6）的信息。

图 4： 高加索和中亚地区七个经济体之间的贸易（2017–2022 年）



资料来源：联合国商品贸易统计数据库， CAREC 经济体的国家统计、海关机构以及央行数据，亚行的计算。

图 5： 高加索和中亚地区六个经济体贸易流动结构分析（2022 年）



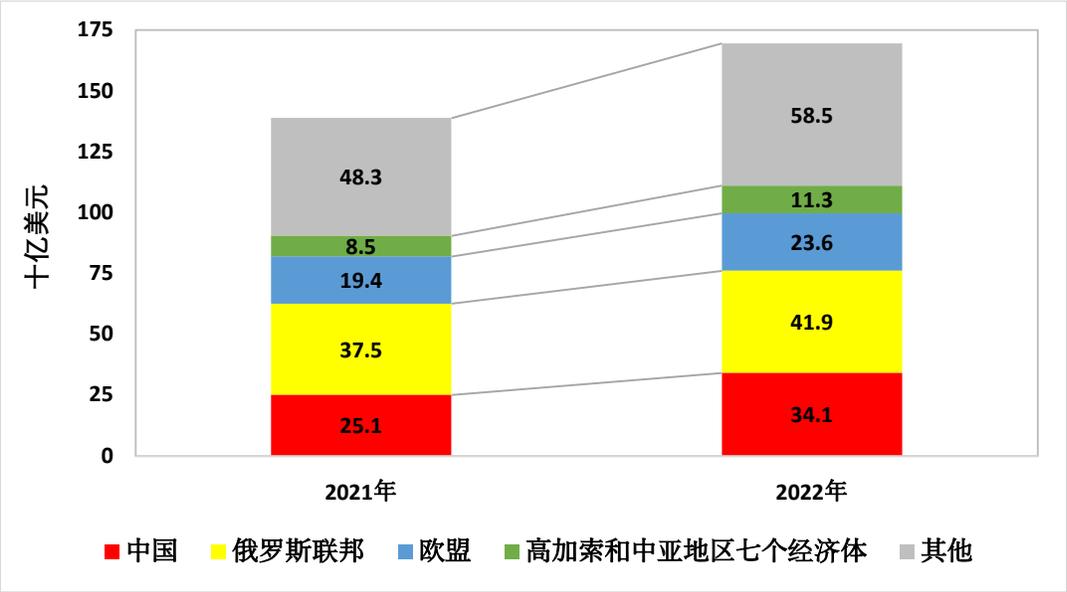
资料来源：联合国商品贸易统计数据库， CAREC 经济体的国家统计、海关机构以及央行数据，亚行的计算。

16. 上述差异表明，CAREC 六个经济体在区域内价值链比在全球价值链中扮演着更为先进的角色。它们是全球原材料和精选中间产品的主要供应商，以及其他地方生产的终端产品的消费者。而在区域内贸易中，它们的角色往往相反，是终端产品的供应者以及初级和中间货物的购买者。在区域内贸易中的角色更符合本区域所有政府的贸易多样化目标，而且在 2022 年继续增强，力度适中。同年终端用途加工产品占高加索和中亚地区六个经济体之间贸易总额的比例比 2021 年上升 3.5 个百分点。

17. 在高加索和中亚地区七个经济体与全球关键合作伙伴的商品贸易流动中，能源类目受上述冲击的影响很小，非能源类目受到的影响较大。各国的整体能源贸易结构几乎没有变化，欧洲联盟（欧盟）和世界其他地区的贸易份额仅上升了 0.7 个百分点。2022 年，欧盟贸易额占总贸易额的 52%，中国保持在 16% 不变。高加索和中亚地区七个经济体与俄罗斯联邦的能源贸易（以美元计）下降 0.7 个百分点，从 5.9% 降至 5.2%，但可能是因为 2022 年该类交易值改为以强劲升值的俄罗斯卢布计。

18. 高加索和中亚地区七个经济体与世界的非能源贸易发生了一些显著变化。图 6 显示了 2021 年和 2022 年与关键合作伙伴的贸易流动（以美元计）。与中国的贸易份额增加 2.0 个百分点，与俄罗斯联邦的贸易份额下降 2.2 个百分点。两项变化反映了 2022 年从中国进口的机械、设备和其他制造商品增加，而从俄罗斯进口该类货物减少。2021—2022 年，欧盟和世界其他地区的贸易份额保持不变。

图 6： 高加索和中亚地区七个经济体与关键合作伙伴的非能源贸易额  
(2021—2022 年)



资料来源：联合国商品贸易统计数据库，CAREC 经济体的国家统计、海关机构以及央行数据，亚行的计算。

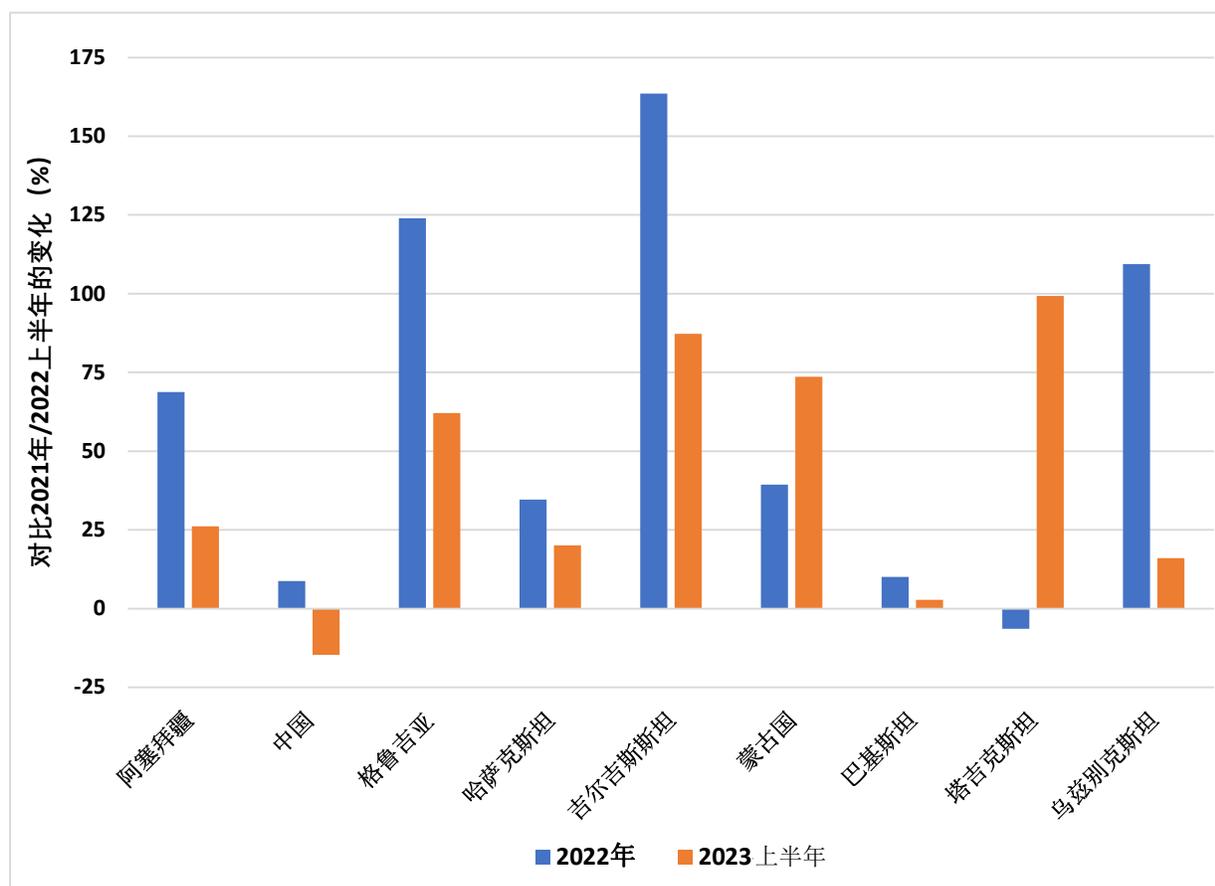
## V. 服务贸易

19. 2022 年至 2023 年上半年，CAREC 九个经济体的服务贸易大幅增长，与货物贸易的增长相匹配（图 7a 和 7b）。2022 年，吉尔吉斯斯坦的服务出口与 2021 年相比增长了一倍多，2023 年上半年，与 2022 年同期相比增长了两倍。服务进口也以类似的速度增长。格鲁吉亚和乌兹别克斯坦的服务进出口增长均接近或超过 100%。现有数据显示，六个高加索和中亚地区经济体以及蒙古国的服务贸易也实现大幅增长。

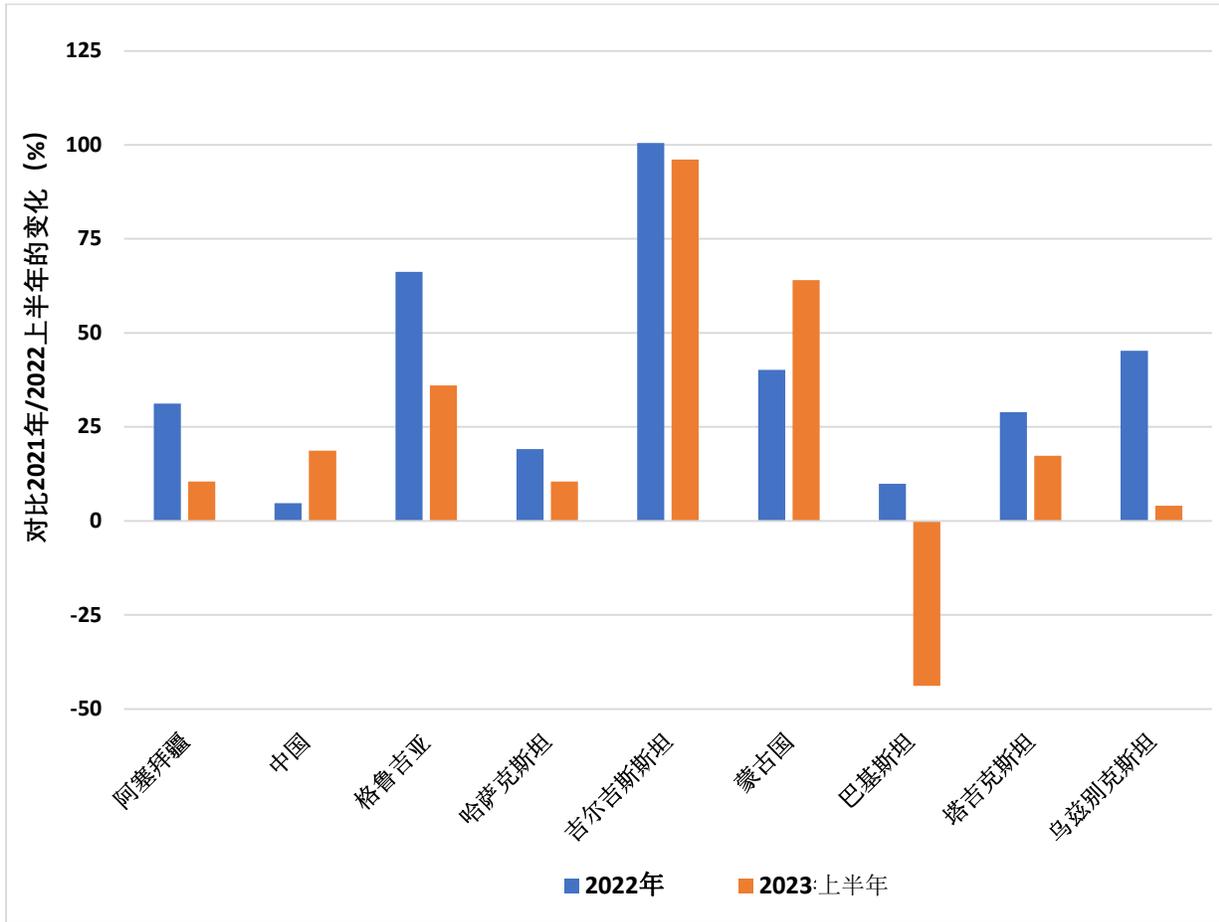
20. 这在很大程度上与货物贸易的增长有关：货物贸易增多时，运输货物的运输服务进出口也相应增加。2022 年，旅游服务贸易也快速增长。首先，疫后旅游复苏和劳动力迁移（中国境外）促进了个人旅行。此外，持续的冲突导致数十万俄罗斯公民涌入高加索和中亚地区七个经济体，他们通常在过境后前往该区域以外的目的地。但预计这些推动旅游服务激增的因素影响都不会持久，2021—2023 年的其他变化有可能会相互抵消。2022—2023 年，预计从高加索和中亚地区七个经济体到俄罗斯联邦的劳动力迁移数量将有所下降，但这可能会被从相反方向来的游客数量增加所抵消，这些游客的国际娱乐目的地选择相比于以前变少。旅游服务贸易最终可能会恢复到疫情发生前的水平。

图 7：服务贸易

a) 出口



## b) 进口



资料来源：CAREC 经济体央行的数据，亚行的计算。

## VI. 运输及过境路线多样化

21. 自 2001 年启动以来，CAREC 计划一直将运输和贸易路线多样化视为其战略要素，并提出了建设六个 CAREC 走廊的概念。<sup>10</sup>这些走廊旨在实现区域内外各个方向的互联互通，扩大 CAREC 经济体进入新市场的机会。

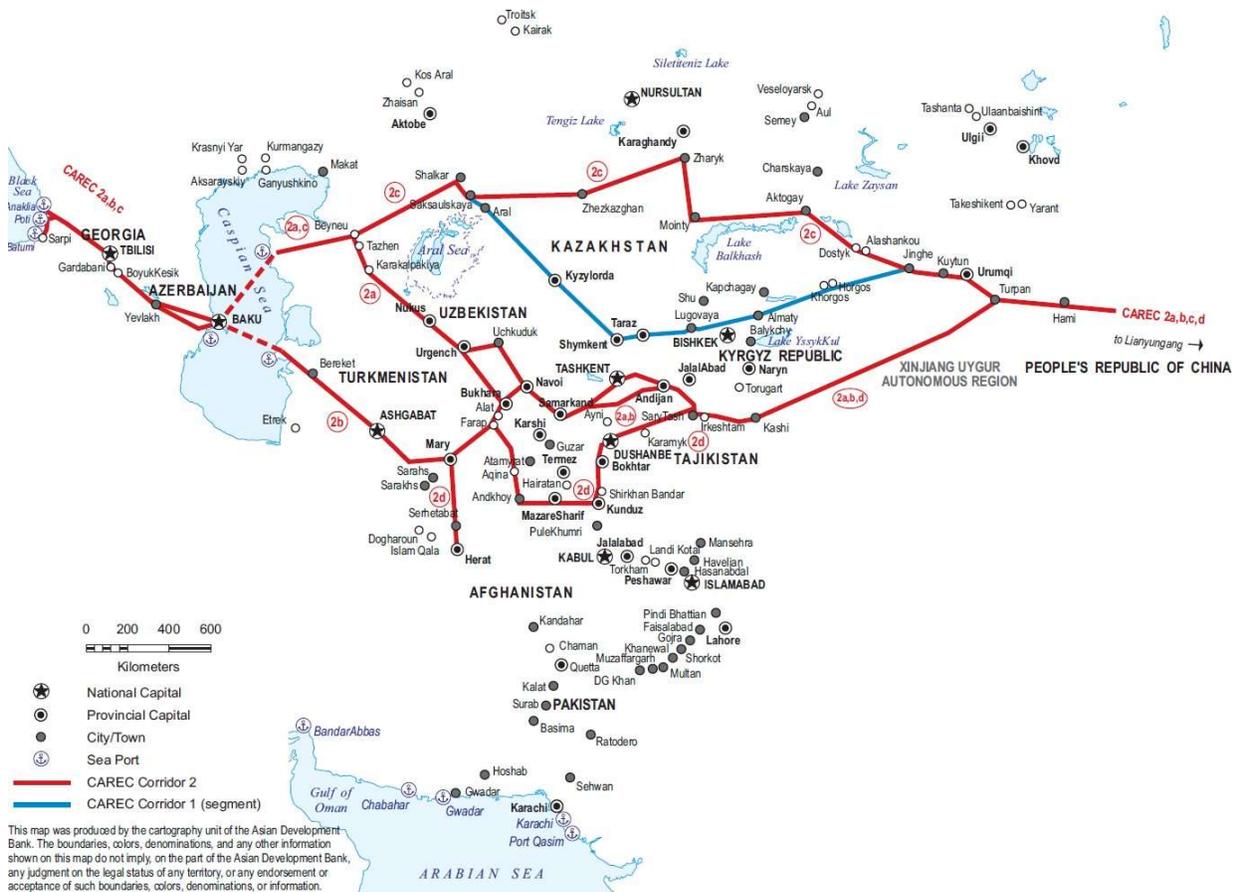
22. 近期，外部冲击频发，影响了经俄罗斯联邦境内的传统 CAREC 运输和过境路线，进一步放大了 CAREC 成员国对运输路线多样化的需求。作为这些传统路线的唯一可行的替代方案，CAREC 2 号走廊（即中间走廊）最近吸引了许多 CAREC 国家政府和发展伙伴的关注。

<sup>10</sup> CAREC 走廊 | CAREC 计划

## VI.1. 中亚区域经济合作 2 号走廊（中间走廊）

23. 除中国、格鲁吉亚和巴基斯坦外，大多数 CAREC 经济体均为内陆国，而其中一个 CAREC 成员国乌兹别克斯坦更是一个双重内陆国；这意味着，这些经济体进行贸易时很多时候需要从其他国家过境。各经济体现有的过境路线包括：（i）俄罗斯联邦西部，（ii）俄罗斯联邦东部，（iii）中国东部，（iv）阿富汗、伊朗或巴基斯坦南部，以及（v）里海和南高加索西部，即所谓的跨里海国际运输走廊（TITR），也称之为中间走廊。如前所述，CAREC 建立了六条主要走廊（脚注 10），其中 2 号“欧洲—地中海—东亚”走廊（以及 1 号走廊部分路段）为 CAREC 经济体提供了东西方向的交通连接（图 8）。根据本文的理解，中间走廊即 CAREC 2 号走廊（加上图 8 中标蓝的部分 CAREC 1 号走廊），该走廊的两个名称可以互换使用。<sup>11</sup>

图 8：中间走廊地图



<sup>11</sup> 在有关该主题的文献中，中间走廊和跨里海国际运输通道（TITR）（以及下文提及的北部走廊）所指的路线可能略微不同。通常将跨里海国际运输通道（TITR）理解为起自中国西部边境，贯穿哈萨克斯坦、里海、阿塞拜疆和格鲁吉亚至黑海港口或土耳其的一条子走廊。

24. 上文讨论的外部冲击也影响了 CAREC 地区的过境流量。新冠肺炎疫情期间边境关闭对该地区 2020—2021 年的贸易流动产生了不利影响。这些过境问题在 2022—2023 年已经得到缓解或彻底解决。2022 年，俄罗斯新罗西斯克港的原油运输曾多次中断，欧盟、俄罗斯联邦和白俄罗斯边境铁路服务也曾受限。黑海水域持续的军事活动造成该地区海上运输面临高度不确定和危险的环境。

25. 东西向穿过高加索和中亚地区领土的两种主要过境贸易流包括中欧之间的转口贸易（中欧贸易流）和源自或流入中亚经济体的贸易（中亚贸易流）。中欧之间的贸易流动涉及中欧班列铁路服务，自 2011 年以来，中欧集装箱班列从中国出发，途经哈萨克斯坦、俄罗斯、白俄罗斯、波兰前往其他欧洲目的地（本文将这条路线称为北部走廊），然后返回；2017 年后，从中国途经哈萨克斯坦、里海、阿塞拜疆、格鲁吉亚，然后经土耳其或黑海到达欧洲（中间走廊）。中国—哈萨克斯坦边境以及白俄罗斯—波兰或格鲁吉亚—白俄罗斯边境之间的路段使用的铁路轨距（1,520 毫米）与中欧（1,435 毫米）之间的不同。北部走廊轨距 1,520 毫米的路段由联合运输物流股份公司—欧亚铁路联盟提供服务，该公司是白俄罗斯、哈萨克斯坦和俄罗斯铁路公司的合资企业。中亚贸易流通常经俄罗斯到达波罗的海或黑海港口，或者白俄罗斯，随后到达欧盟。CAREC 2 号走廊同样服务于该贸易流，该条走廊连接中亚的出发地和目的地，途经阿克套港、库里克港（哈萨克斯坦）或土库曼巴希港（土库曼斯坦），到达巴库港（阿塞拜疆），随后通过阿塞拜疆和格鲁吉亚到达土耳其、欧洲等地（例如非洲或美洲）。中亚贸易流包含能源和非能源两个组成部分。

26. 对于第一个过境流，有许多可供选择的路线，包括从中国港口到欧洲港口的海上运输，这种运输方式成本相对较低但耗时较长。如当前中欧班列路线发生中断情况，均可通过海运来解决，反之亦然，海路出现任何问题，均可切换到中欧班列/欧亚铁路联盟铁路服务予以解决，具体取决于铁路的运力，这比海上运力小得多。然而，对于中亚与其西部贸易伙伴之间的贸易流动，中间走廊似乎是唯一一条与现有走廊方向相同的替代路线。中欧列车最终也会经过中间走廊，但不像北部走廊那么频繁（参见下一节）。

27. 对于中亚经济体来说，“中间走廊”是通往欧洲和其他西部市场以及许多南部市场的一条潜在可行的替代路线，对此，各经济体均比较重视。然而，“中间走廊”在基础设施、货物吞吐量以及覆盖多国的多式联运路线上的物流组织方面存在诸多优缺点，包括在里海路段易受天气和气候变化的影响。对于该条走廊的发展，需要仔细评估影响其绩效的所有因素。

28. 随着各经济体对“中间走廊”发展议程重燃兴趣，近期有多项研究成果发布，从多个方面探讨了“中间走廊”的发展情况。<sup>12</sup> 上述研究的主要结论总结如下：

- “中间走廊”面临来自“北部走廊”和海上航线的竞争，虽然采用多式联运模式，而且需要通过更多海关边境，但该走廊的绩效和竞争力还有待提高。
- 过去不佳的绩效表现使其相比于其他竞争路线，吸引力不足。当 2022 年需求上升时，由于关税提高、交货时间长，交货延误以及难以预测过境和通过边境口岸时间，导致运输成本居高不下。

---

<sup>12</sup> 该类研究包括（按时间顺序排列）：（亚行研究院，2021 年）、（国际交通论坛，2022 年）、（欧洲复兴开发银行，2023 年）、（欧亚铁路联盟指数，2023 年）、（世界银行，2023 年）和（经合组织，2023 年）。

- 该走廊一直面临海运、铁路和公路基础设施瓶颈，但中短期的挑战主要是繁琐的过境和贸易程序以及物流组织不理想等。例如，与运营着中国和波兰边境之间北部走廊上所有铁路交通的唯一一家公司相比，该沿线涉及多个物流运营商，带来了复杂性（包括端到端成本计算）。与传输模式的互操作性也是一个问题。缺乏数字化。没有软基础设施修复，仅对硬基础设施进行大量投资可能会不起作用。
- 为此，高加索和中亚地区各国政府需要全面协调政策措施，出台相关政策，进一步推动贸易便利化，促进物流业务和基础设施建设。设定严格遵循环境、社会、经济和财政可持续性以及政治可行性的目标。
- 区域政策对话与合作在推动“中间走廊”的建设发展中不可或缺。
- “中间走廊”必须能够推动其经过的高加索和中亚地区国家的社会经济发展，而不仅仅是服务于这些国家领土以外经济体的长途运输需求。为此，必须将“中间走廊”作为一条经济走廊来构想和发展。
- 即使跨欧亚的过境运输量增加，中间走廊的运输流量可能仍有中亚国家主导。就阿克套港——哈萨克斯坦沿岸跨里海通道上的主要“中间走廊”通道——2022年的集装箱吞吐量而言，中欧流量仅占的三分之一，而这一集装箱运输量仅占阿克套港全年货物处理总量的一小部分。世界银行的一个设想提出，到2030年，2021年通过阿克套港的贸易流量有可能增加两倍，但认为中欧流量仅占扩大后总量的25%。
- 欧洲复兴开发银行（EBRD，2023年）预计，在基准情景下，2022—2040年中欧通过中间走廊实现的过境交通量将增加7倍，按照乐观假设，将增长近50倍。此外，根据（欧洲复兴开发银行，2023年）的数据，中亚贸易流线上的集装箱运输量也将大幅增长。

29. 上述报告分析主要以阿塞拜疆、格鲁吉亚和哈萨克斯坦等服务于中欧轨道交通的国家为主。这种做法在某种程度上忽视了区域内的其他贸易流动，特别是区内贸易以及实际上作为该类贸易重要组成部分——公路运输的作用。

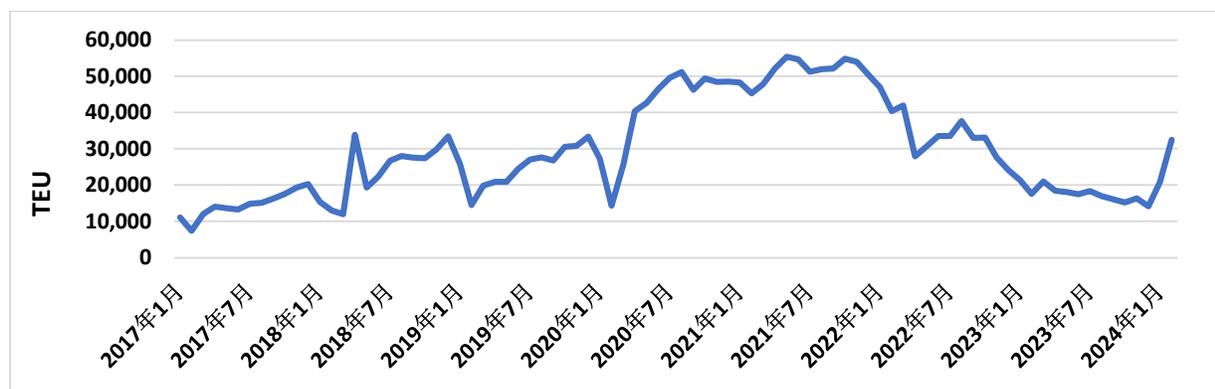
## VI.2. 中欧过境贸易

30. 众所周知，中欧之间的贸易大多通过连接中国和欧洲港口的海上运输来实现。价值权重比高的产品贸易则借助航运。最近，亚欧大陆桥恢复服务，而且范围不断扩大，主要借助铁路来运输时间要求高的高价值产品。

31. 中欧班列为两组主要贸易伙伴提供服务，包括：（i）中国和欧洲国家，即中欧贸易流；和（ii）中华人民共和国及其俄罗斯联邦和白俄罗斯贸易伙伴。中欧班列报告称，尽管受到外部冲击，但上述两路单独的贸易流沿线的整体集装箱运量在 2022 年总计增长 10%，达到 1,614,000 TEU（20 英尺集装箱当量单位），在 2023 年增长 15%（资料来源：[中欧班列](#)）。然而，由欧亚铁路联盟服务的中欧贸易流在 2022 年从 2021 年的峰值 618,000 TEUs 下降 34%，在 2023 年再次下降 49%（图 9）。从上述中欧班列总体上较高的数据来看，中国、俄罗斯联邦和白俄罗斯之间的集装箱运输量增加大大弥补了中欧陆路运输量的急剧下降。

32. 2022—2023 年，通过北部走廊的中欧集装箱运输量下降，主要是由于全球海运运价，特别是该条主要航线的海运运价，从 2021 年的高点大幅下降。例如，上海和鹿特丹之间的集装箱运输成本从 2021 年 10 月 14,800 美元/FEU（40 英尺集装箱当量单位）的峰值降至 2023 年 10 月 1,000 美元/FEU 的低点。北部走廊集装箱运输量下降的另一个原因可能是国际上对与俄罗斯联邦的贸易实施了制裁，以及对通过北部走廊的过境业务普遍存在不确定性。

图 9： 北部走廊集装箱运输（2017 年—2024 年前 3 个月）



资料来源：[欧亚铁路联盟指数](#)。

33. 撇开近期的下降不谈，只要目前海洋航线的关税水平合适，允许选择更快的交付，那么通过北部走廊的集装箱铁路运输会继续为中欧贸易提供可行的中转通道。2024 年 1 月，红海航运遭遇武装袭击，世界集装箱指数飙升至 5,000 美元/FEU，随后在 3 月底回落至 3,200 美元/FEU。<sup>13</sup>受此影响，北部走廊的运输量较去年 12 月份增加了一倍以上（图 9）。这表明，当海运价格上涨时，该走廊的运力足以作为中欧贸易流的替代路线。

34. 相比之下，CAREC 走廊绩效衡量与监测（CPMM）2024 年 3 月的数据表明，中间走廊并没有吸引更多的交通流量，也没有发挥类似的作用。如果中国各省政府逐步取消中欧班列关税补贴，北部走廊的成本吸引力可能会发生变化，关税补贴计划最初定于 2020 年实施，但尚未开始，未来具体的实施日期待定。与此同时，从流量数据可以明显看出，中间走廊缺乏竞争力，尤其是按照其目前的发展水平。2022 年，中间走廊的跨欧亚集装箱运输量仅为 10,800 TEU，仅占北部走廊的 2.6%（资料来源：[哈铁快运](#)）。<sup>14</sup>与去年同期相比，这一流量随后在 2023 年前 7 个月下降了 77%。

35. 尽管目前存在诸多缺点和局限性，但通过加大对中间走廊的投资和改革，可以提供一条额外的、具有重要战略意义的海运替代路线，以及面向中欧和中亚贸易流的北部走廊。2023 年 10 月，哈萨克斯坦总统对中华人民共和国进行国事访问期间，双方签署了中间走廊发展协议。中方将在哈萨克斯坦投资升级港口等基础设施，支持集装箱中转以及联合运输等。同月，阿塞拜疆、格鲁吉亚和哈萨克斯坦签署了一项协议，支持在铁路运营商之间建立一个类似于欧亚铁路联盟的[合资企业](#)。目前正在考虑发展另一条跨里海路线的可能性，通过乌兹别克斯坦和土库曼斯坦，经土库曼巴希港通往阿塞拜疆和更远的西部。

---

<sup>13</sup> 此处及下文的估算针对上海至鹿特丹航线，资料来源：[Drewry 世界集装箱指数](#)（WCI）。

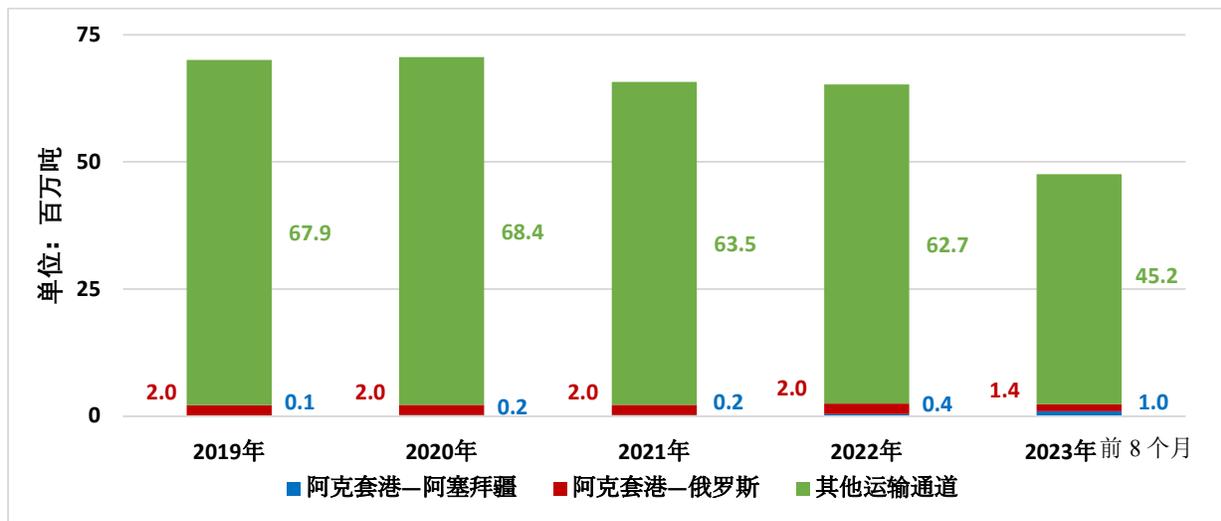
<sup>14</sup> 多式联运物流公司，属“哈萨克斯坦国家铁路公司”的子公司。

### VI.3. 跨里海能源运输

36. 中亚和欧洲之间贸易以能源贸易为主，大部分由阿塞拜疆和哈萨克斯坦的原油和天然气出口组成，很少通过跨里海中间走廊路线运输。哈萨克斯坦的原油主要通过里海管道财团出口到欧洲，绕过里海，通往俄罗斯联邦的黑海港口新罗西斯克。阿塞拜疆位于里海以西，向欧洲的能源出口无需从里海过境，通过石油和天然气管道经格鲁吉亚和土耳其进入欧洲和地中海港口。图 10 说明了各类通道在多大程度上用于原油出口。受 2020—2023 年各类外部冲击的影响，从哈萨克斯坦阿克套港到阿塞拜疆及其以西的中间走廊上的跨里海石油运输量大幅增加，即便如此，它们在 2023 年前 8 个月仅占哈萨克斯坦总出口的 2.1%（高于 2019 年的 0.2%）。

37. 哈萨克斯坦石油出口总量的一小部分使用里海渡轮，这是 2022 年和 2023 年该国阿克套里海港口的货运量增长的一个主要原因（图 11a）。另一个高加索和中亚地区国家和中间走廊发展的参与者土库曼斯坦经土库曼巴希港跨越里海出口原油和石油产品，主要运往阿塞拜疆巴库中间走廊港口，然后到达欧洲。原油和石油产品占通过土库曼巴希港的非集装箱货物的很大一部分（图 11b）。[据报道](#)，该港口 2023 年处理成品油出口 130 万吨。

图 10：哈萨克斯坦的石油出口与跨里海航线 vs 其他通道

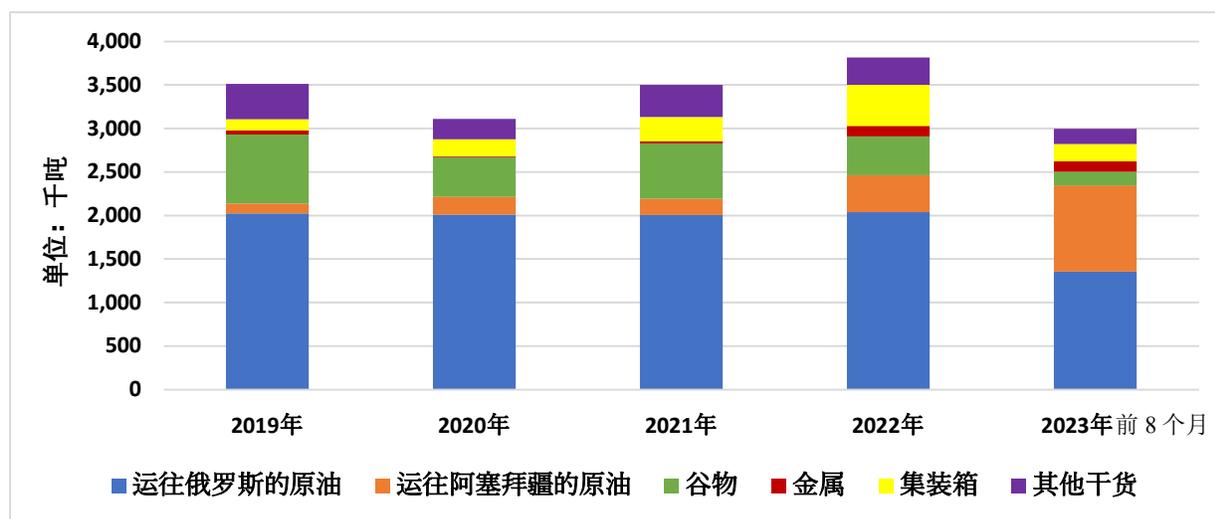


资料来源：联合国商品贸易统计数据库，哈萨克斯坦国家统计局和国家收入委员会，阿克套港。

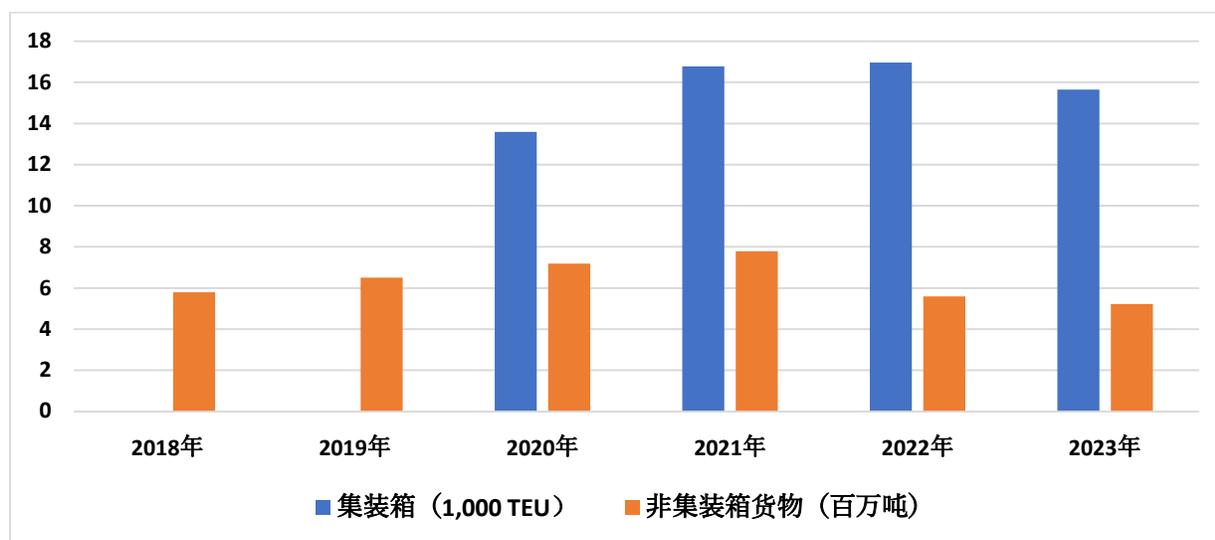
38. 为提高哈萨克斯坦阿克套港和库里克港的原油吞吐能力，可能需要进行重大基础设施投资。阿塞拜疆的出口也可能像土库曼斯坦一样通过其在里海的港口进行。此外，还可能需增加油轮运力。“中间走廊”当前和潜在的能源运输具备多式联运性质，需要借助铁路或管道从哈萨克斯坦的油田运输原油，然后经海运穿越里海，再通过铁路或管道经阿塞拜疆和格鲁吉亚运往欧盟和其他目的地，这种运输方式成本极高。考虑到这些因素，加之“中间走廊”目前在整个石油出口运输业务中所占的份额很小，即使在进行了大量投资后，仍不能确定该走廊能否成为现有管道的重要替代方案。

图 11：里海中亚港口的货物周转量

阿克套港（2019—2023 年前 8 个月）



土库曼巴希港（2018 年—2023 年）



资料来源：阿克套港和土库曼巴希港。

#### VI.4. 高加索和中亚地区经济体与其在欧洲、美洲和北非的合作伙伴之间的贸易和运输流量

39. 除了为中欧贸易流提供集装箱运输和部分能源运输外，中间走廊还服务于高加索和中亚地区经济体与欧盟，土耳其和高加索和中亚地区西部其他合作伙伴之间的部分贸易。集装箱机械、设备和消费品沿此路线进入高加索和中亚地区国家，金属、化肥、化学品和农产品等干散货则沿另一个方向出口。2022 年，高加索和中亚地区六个经济体（无法获得土库曼斯坦的数据）对欧盟的非能源出口达到 60 亿美元，进口达到 190 亿美元。

40. 虽然有关中间走廊的讨论大多集中于铁路运输和海运，但货运在高加索和中亚地区的整体国际贸易，特别是在几个高加索和中亚地区国家的进口货物运输中，发挥着重要作用（图 12a）。在多山的内陆国家吉尔吉斯共和国，可能由“中间走廊”提供服务的贸易（按重量计算，约占 83%）现在完全依赖公路运输。在阿塞拜疆和格鲁吉亚，公路运输占该类贸易的 50%以上。即使在幅员辽阔、铁路网相对发达的哈萨克斯坦，全国仍有 20%的贸易通过货运运输。

41. 在考虑中间走廊分析中的公路运输系数时，需要了解所涉及的货运公司的规模和特点。虽然该地区的铁路和海运公司规模很大，但公路运输公司规模不一，包括许多中小企业。在走廊发展中，中小企业有许多独特的特征。与大型铁路和海运公司相比，中小企业的运营环境竞争更加激烈。在选择运输路线方面，中小企业比铁路和海运公司更为灵活，但将增加的运输和中转成本转嫁给客户的空间比不上大公司。

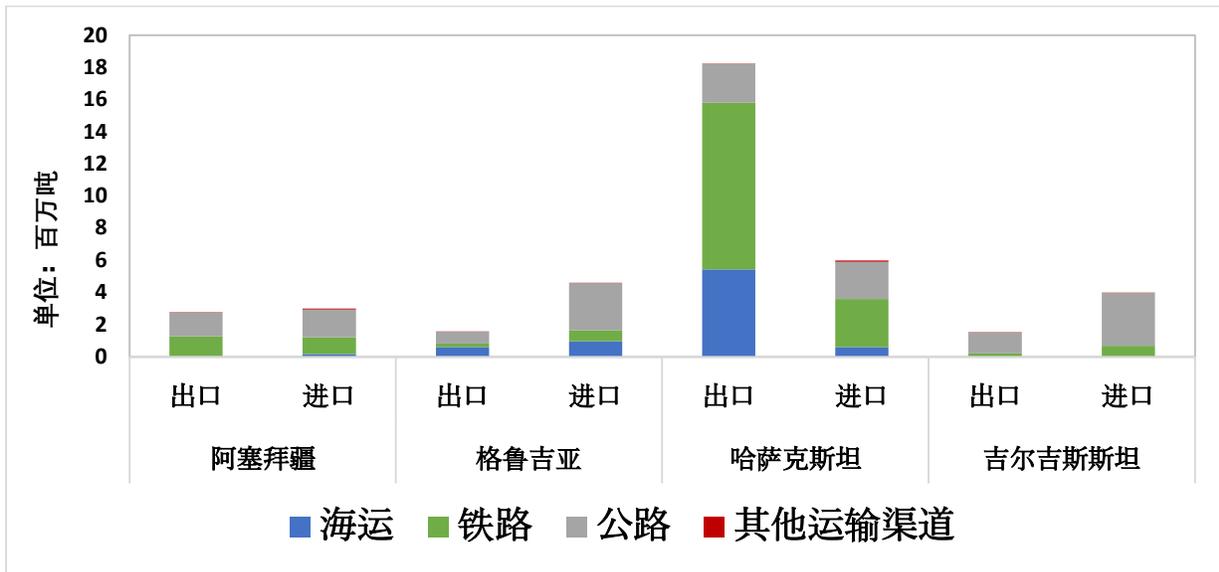
42. 运输方式和方向的不对称也会影响走廊的效率。一方面，贸易流量的不对称会推高运输成本。例如，在铁路运输方面，哈萨克斯坦的出口（按重量计算）是进口货物的 3.5 倍之多。其他运输方式和经济体也存在类似的不对称。这造成很大一部分的走廊运输仅是将空集装箱和其他设备运回出发地。有些集装箱从未被运回，而是在不同的高加索和中亚地区国家用作储存或贸易网点。

43. 高加索和中亚地区国家转口贸易流量的单位价值相对较小，突出了中间走廊高昂的运输成本对他们选择运输路线的重大影响。图 12b 显示了这些非能源出口和进口的单位价值差异。从两个方向的流量组成中可以预料到，在许多（但不是全部）情况下，高加索和中亚地区进口具有较高的价值。然而，对于任何有关中间走廊的分析来说，或许更重要的是比较高加索和中亚地区经济体国际贸易商品的总体平均单位价值与途经高加索和中亚地区往返于欧洲进行贸易的商品价值，即每公斤 0.40 美元至 3.10 美元；而（作为比较）以中德两国之间运输的大多数制成品和高科技产品为例，其海运价格为 7.40 美元/公斤，相比之下铁路运输价格为 10.70 美元/公斤。这给了我们两点启示，包括：运输、过境和物流成本在中亚贸易流货物价值中所占的份额远高于中欧路线，因此，高加索和中亚地区贸易对“中间走廊”的各类低效表现更为敏感，也更容易受到影响。

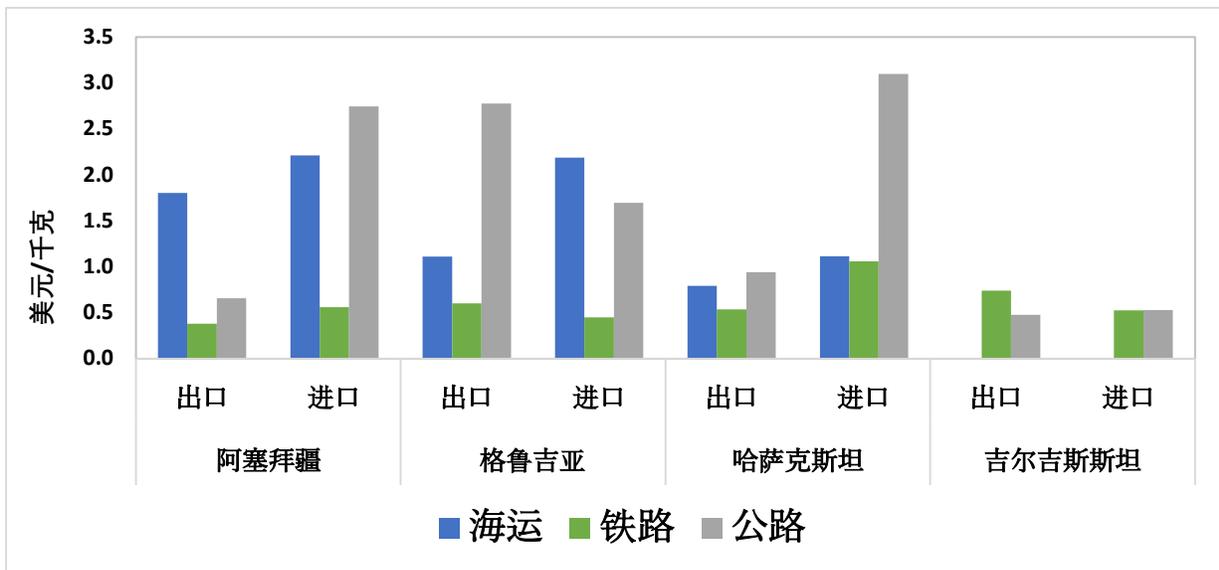
44. 这可能是造成整个中亚贸易流中只有一小部分通过中间走廊的原因之一。由于成本和基础设施优势以及历史原因，该类贸易大部分经俄罗斯联邦到达目的地。

图 12：部分高加索和中亚地区经济体与西方合作伙伴之间的非能源贸易（2022 年）

a) 按贸易流量和运输方式划分的权重结构



b) 按贸易流量和运输方式划分的单位价值



资料来源：联合国商品贸易统计数据库，亚行的计算。

45. 在高加索和中亚地区国家和欧洲之间通过俄罗斯的过境交通中断的情况下，为将中间走廊建设成服务于这些贸易流的唯一一条实用替代路线，应着力解决走廊根本的绩效问题。中间走廊目前面临许多挑战，无法在成本和交货时间上与其他海运、铁路和货运路线竞争，例如，港口后勤不力和航运服务不充足减缓了穿越里海的速度，轮渡的使用又增加了运输成本，而且需要进一步向西（在 CAREC 2 号走廊之外）升级和发展通过土耳其的铁路系统。这些问题往往源于关键硬基础设施和软基础设施存在缺陷，包括：

- 硬基础设施障碍包括哈萨克斯坦里海港口阿克套港和库里克港、阿塞拜疆阿利亚特港和土库曼斯坦土库曼巴希港的吞吐量有限。里海和黑海的航运能力也是一个制约因素。为此，需要完善黑海港口波蒂、巴统、康斯坦察和瓦尔纳的基础设施，以便增强中间走廊在速度和成本上的竞争力。需要升级铁路网，增加轨道车辆。
- 软基础设施挑战，包括繁琐的过境和通关程序，增加了过境时间和成本。走廊沿线的物流组织较差，部分原因是数字技术使用不足，难以进行端到端报价和出货跟踪。由于里海的轮渡服务不定期，且不可预测，造成了港口交通堵塞，即便吞吐量充足也难以避免。运价不够透明。<sup>15</sup>

---

<sup>15</sup> 阿塞拜疆、格鲁吉亚和哈萨克斯坦近期签署了一项协议，提出在铁路运营商之间建立合资企业，以提高中间走廊沿线铁路运输的透明度、可预测性和可追溯性。

## VI.5. 关键要点和下一步计划

46. 本文调查了“中间走廊”满足高加索和中亚地区需求的现状、挑战和潜力，得出以下关键结论。

- 中间走廊为高加索和中亚地区国家提供了实现其重要战略目标的最佳也可能是唯一的可行方案，可促进这些国家与外部合作伙伴之间的传统贸易运输路线多样化。
- 中间走廊的发展应优先为高加索和中亚地区与欧洲的非能源贸易提供服务，随后满足中欧长途中转运输需求。在进行任何规划时，应充分认识到仅有一部分高加索和中亚地区贸易通过集装箱运输，其中干散货占很大一部分。此外，中亚贸易流的不对称性（欧洲对该地区的进口超过出口）可能导致集装箱运输闲置，或者由于将集装箱空载返回，推高了整体运输成本。通过提升高加索和中亚地区国家硬基础设施的运力和改善集装箱物流，将帮助解决上述问题。此外，还将升级中间走廊，将其建设成中国与欧洲和中东部分地区之间的集装箱通道。
- 规模较小的高加索和中亚地区国家通常难以从规模经济中受益。中间走廊服务的中亚贸易流量在可预见的未来难以实现大幅增长。这意味着贸易成本（广泛理解为包含长时间运输的机会成本、缺乏运输可预测性等因素）将成为确定高加索和中亚地区国家对中间走廊服务需求的关键。因此，中间走廊的发展应以降低成本为重点。为此，应简化和建立标准化的海关及卫生与动植物卫生检疫措施以及其他过境要求、程序和做法。此外，还应确保整条路线上的竞争环境，削弱“中间走廊”部分地区自然垄断者的市场力量。
- 许多高加索和中亚地区国家的贸易都使用货运运输，中间走廊的发展需要考虑到公路运输经营者的利益和要求。规划和执行必须考虑到许多中小企业的存在，这些企业面临着特殊挑战，能力也远远不及走廊沿线的大型铁路和海运公司以及国有企业。

47. 中间走廊的多式联运模式可能不利于脱碳。因此，必须确保对海运、铁路以及公路基础设施和运输车辆的所有投资符合脱碳议程。这一原则适用于所有业务流程。应选择最清洁、最环保的技术解决方案来升级和完善所有基础设施。许多在该走廊沿线运营的大型企业已经宣布它们将遵守“绿色”议程，采取措施来减少碳排放。

48. 增强高加索和中亚地区国家政府和区域内外其他利益相关方的协调将对促进“中间走廊”的成功发展至关重要。合作规划和行动是克服挑战的唯一途径，具体包括贸易流动的异质性、多式联运带来的问题、沿线多个边境口岸和制度的复杂性，以及难以容纳和组织多种不同类型和规模的运输经营者等。为推动合作，应在走廊各关键利益相关方之间制定全面的中亚区域经济合作2号走廊（中间走廊）发展战略。

### 专栏 1：亚行促进中亚区域经济合作 2 号走廊发展的各项活动

亚洲开发银行（亚行）正采取多种方式促进中亚区域经济合作（CAREC）2 号走廊的发展，支持实施《[CAREC 综合贸易议程 2030](#)》、《[CAREC 交通战略 2030](#)》和《[CAREC 铁路战略（2017—2030）](#)》，相信中间走廊沿线的贸易便利化和运输网络发展将同时促进国内、CAREC 内部和长途转口贸易的流动。

近期完成或正在实施、规划或讨论的相关基础设施项目案例包括格鲁吉亚 Khevi—Ubisa 路段四车道高速公路项目、格鲁吉亚黑海阿纳克里亚（Anaklia）深水港项目、哈萨克斯坦 Kyzylorda—Zhezkazgan 公路项目、土库曼斯坦 Ashgabat—Dushi 路段现代铁路项目以及乌兹别克斯坦铁路升级项目。

此外，亚行正在帮助高加索和中亚地区开展必要的结构性改革，以便将“中间走廊”建设成一条效率和性价比更高的贸易路线。为实现这一目标，亚行还发放了政策性贷款，例如对格鲁吉亚铁路部门的贷款。亚行正通过技术援助支持格鲁吉亚、哈萨克斯坦、塔吉克斯坦和乌兹别克斯坦开展物流中心预可行性研究。亚行评估了阿塞拜疆和格鲁吉亚之间的区域交通流量以及边境口岸的运输能力，目前正在支持两国共建“绿地丝绸之路联合过境点”和互联互通之路。

亚行参与完善中间走廊相关软基础设施，支持开发 CAREC 先进交通系统/信息共享（CATS/ICE）原型。CATS/ICE 是一个区域协调电子系统，旨在对经 CAREC 成员国过境的货物进行电子控制。阿塞拜疆、格鲁吉亚、土库曼斯坦和乌兹别克斯坦将实施 CATS/ICE 安装运行试点。CATS/ICE 将采取以下措施支持货物的无缝跨境通行，降低贸易成本：（i）精简和统一现有的过境文件；（ii）建立单一数字信息系统；和（iii）建立一个基于风险的、可负担的现代化担保机制，为合规的交易者提供奖励。这些措施将帮助降低中间走廊沿线的贸易成本。

仔细监测和分析中间走廊的绩效，考察对走廊升级投资的有效性及其效率对促进中间走廊的成功发展至关重要。亚行支持建设了 CAREC 绩效衡量与监测（CPMM）系统，已开始系统地跟踪、报告和评估 CAREC 六个走廊，包括“中间走廊”的许多路段使用的时间和成本。按照计划，将扩大 CPMM 的覆盖范围，使其实现全覆盖。

亚行正率先推动高加索和中亚地区国家经济走廊的发展构想（亚行，2023b）及其实际实施，包括进一步开发[阿拉木图—比什凯克经济走廊](#)和希姆肯特—塔什干—苦盏经济走廊。此外，亚行正考虑支持中间走廊利益相关方起草和实施全面的《中亚区域经济合作 2 号走廊（中间走廊）发展战略》。

资料来源：亚行。

## VII. 结论与政策建议

49. 与世界各地的经济体一样，CAREC 地区的经济也受到一系列全球危机和动荡浪潮的影响，但有时（如近期）影响的方式会出乎意料。实际上，2022—2023 年的冲击使大多数 CAREC 成员经济体，特别是高加索和中亚地区成员国受益。虽然出现了一些供应链中断问题，但在 2022—2023 年，CAREC 大部分地区的货物和服务贸易仍实现大幅增长。贸易不断扩张，推动了该地区运输服务的增长，此外，随着疫后劳动力等迁移的恢复以及 2022 年大量俄罗斯人口的临时外流，旅游业进一步复苏。高加索和中亚地区内部非能源商品贸易实现了小幅增长，

这对高加索和中亚地区非常重要。该类贸易多样化得益于高加索和中亚地区经济体在全球和区域价值链中角色的转变，即从初级产品供应商和终端产品消费者转向制造。

50. 近期发生的冲击强调高加索和中亚地区经济体需要推动贸易、运输和过境路线多样化。考虑到这些冲击的性质，在寻找替代方案的过程中，“中间走廊”吸引了多方的注意力。本文所讨论的证据显示，中间走廊对高加索和中亚地区国家区域内贸易以及与西方合作伙伴的贸易至关重要，尽管存在不足，但“中间走廊”对高加索和中亚地区来说非常重要。有望成为中欧过境贸易的有效替代路线。

51. 中间走廊目前具有一定的局限性，而且增强了 CAREC 经济体和全球贸易流动应对周期性动荡的韧性，这在 2022–2023 年得到了明显体现。2022 年，中间走廊沿线的集装箱运输量激增，部分明显是从途经俄罗斯的北线改道而来，造成了现有软硬基础设施、物流以及总体管理和组织状况不堪重负。近期的冲击同样凸显了寻求这些问题的解决方案的战略重要性。如不及时制定解决方案，CAREC 经济体可能会面临更大的风险，在外部事件的冲击下，间歇性地失去对增长和发展重要基本要素的控制权。

52. 为推动贸易多样化，克服“中间走廊”目前的限制，更好地发挥其潜力，CAREC 和高加索和中亚地区国家需要迅速协调相关政策行动，以：

- 寻找和发展新的运输和经济走廊，开发多样化运输和过境路线；
- 确保 CAREC 各国政府对多样化倡议的承诺和完全所有权；
- 制定周密的“中间走廊”发展合作战略，加强多个利益相关方之间的协调，强化走廊作为 CAREC 经济体关键韧性机制的作用，解决该地区所有经济体中影响三种运输方式（铁路、公路、海运）的软硬基础设施和物流瓶颈问题；
- 发展新的出口目的地，例如更积极地参加多边贸易制度，促进尚未加入世贸组织的国家积极入世；
- 促进当前的进口来源多样化，特别是探索技术和知识密集型产品的新来源；
- 降低非关税壁垒，发展走廊基础设施，弥补多式联运的额外成本，解决目前走廊上存在的其他过境问题；
- 实施支持创业的改革，降低生产成本，提高 CAREC 国家企业在国际市场机遇出现时快速反应的能力；和
- 加强区域合作，发展跨境基础设施、物流、人力资源、生产质量保证体系等，兼顾促进贸易和提升“中间走廊”整体效率所需的其他因素，发挥走廊作为中亚和中欧贸易中转站的作用。

## 参考文献

- ADB. 2023a. Asian Development Outlook September 2023. Manila.
- ADB. 2023b. Economic Corridor Development. From Conceptual Framework to Practical Implementation—Guidance Note.
- Asian Development Bank Institute. 2021. Unlocking Transport Connectivity in the Trans- Caspian Corridor.
- Bureau of National Statistics Under the Agency for Strategic Planning and Reforms of the Republic of Kazakhstan. <https://stat.gov.kz/en/>.
- Central Asia Regional Economic Cooperation Program. <https://www.carecprogram.org/>. Central Bank of the Republic of Azerbaijan. <https://www.cbar.az/home?language=en>.
- China Railway Express. <https://www.crexpress.cn/en/#/home>.
- Customs Service under the Government of the Republic of Tajikistan. <https://tamognia.tj/>.
- Drewry's World Container Index. <https://www.drewry.co.uk/supply-chain-advisors/supply-chain-expertise/world-container-index-assessed-by-drewry>.
- Databank. World Development Indicators. <https://databank.worldbank.org/source/world-development-indicators>.
- Eurasian Rail Alliance Index. 2023. Analysis and prospects for the Trans-Caspian international transport route.
- Eurasian Rail Alliance Index. <https://index1520.com/en/>.
- European Bank for Reconstruction and Development (EBRD). 2023. Sustainable transport connections between Europe and Central Asia.
- General Administration of Customs of the People's Republic of China. Customs statistics. <http://stats.customs.gov.cn/indexEn>.
- International Monetary Fund. [www.imf.org](http://www.imf.org).
- International Transport Forum. 2022. Transport Connectivity in Central Asia: Strengthening Alternative Trade Corridors between Europe and Asia.
- KTZ Express. <https://ktze.kz/en>.
- National Bank of Georgia. <https://nbg.gov.ge/en>.
- National Bank of Kazakhstan. <https://www.nationalbank.kz/en>. National Bank of the Kyrgyz Republic. [www.nbkr.kg](http://www.nbkr.kg).
- National Bank of Tajikistan. <https://nbt.tj/en/>.
- National Statistics Office of Mongolia. Mongolian Statistical Information Service. [www.1212.mn/en](http://www.1212.mn/en).

National Statistical Committee of the Kyrgyz Republic. <https://www.stat.kg/en/>.

Organization for Economic Cooperation and Development. 2023. Realising the Potential of the Middle Corridor.

Pakistan Bureau of Statistics. <https://www.pbs.gov.pk/>.

State Administration of Foreign Exchange of the People's Republic of China. <https://www.safe.gov.cn/en/index.html>.

State Revenue Committee of the Ministry of Finance of the Republic of Kazakhstan. [https://kgd.gov.kz/en/exp\\_trade\\_files](https://kgd.gov.kz/en/exp_trade_files).

Statistics Agency under the President of the Republic of Uzbekistan. <https://www.stat.uz/en/>. UN

Comtrade Database. <https://comtradeplus.un.org/>.

World Bank. 2023. Middle Trade and Transport Corridor: Policies and Investments to Triple Freight Volumes and Halve Travel Time by 2030.