

兔子重启巴西铁路，目标直指美国后花园？

文/卢克文工作室嘉宾 小小罗

据美媒4月21日报道，巴西政府接待了一个中方的代表团，双方讨论了重大基础设施的合作计划，其中包括连接巴西东部和秘鲁钱凯港的铁路项目，即两洋铁路项目。

那么，这个两洋铁路项目是怎么一回事？又会对巴西乃至整个南美洲带来什么变化？

1

两洋铁路的设想最早追溯至上世纪60年代，但由于当时南美国家普遍较穷，也没那个工程技术实力，该计划未能真正启动。

2014年7月，随着中方率先重提两洋铁路项目，这才进入到实质性阶段。

按照规划，该条铁路总长约6500公里，从巴西东南部的里约州引出，横穿亚马逊雨林区以及安第斯山脉抵达秘鲁西海岸，将南美洲的东西两岸相连接，故名为两洋铁路。

一旦建成，将是第一条横穿南美大陆的铁路线。目前两洋铁路在东西两端，都取得了突破性进展。

西面的秘鲁端，最大的成果就是钱凯港。

2019年中方获得钱凯港独家经营权后，巴西方面立即组队前往考察，探讨从巴西内陆通往钱凯港的货运铁路事宜。

而东面巴西端的东线大铁路也取得了进展。

巴西境内的东线工程从里约州开始向西北方向延伸，穿过中部地区后在边境的阿克雷州进入秘鲁境内，一共分为三个标段，中铁十局参与了一标段的建设。东线之所以进度快，是因为施工难度相对较小。

巴西总统卢拉计划下个月访华，主要议题就是两洋铁路及农矿产品的出口。

那么两洋铁路能产生多大的效益呢？

从费用对比的角度来说，一艘5万吨货轮从东部启航通过巴拿马运河需支付70万美元的通行费，将来走两洋铁路从钱凯港出航，则这笔通行费就能直接省去。

从时效提升的角度来说，传统南美东部航线的货船走好望角-印度洋-马六甲航线到兔子，单次航程需要45天，而通过铁海联运从钱凯港走到兔子仅需25天，时间成本省去近40%。

从航运风险的角度来说，巴拿马运河每年有近5个月的枯水期，会导致通航量锐减，两边都开始堵船，想快点过去，就得加钱加塞。

从削减成本的角度来说，巴西大豆产区主要在内陆，只能大量依赖卡车运输，效率慢且成本高，后期改走铁路则运输成本能从每吨120美元降至78美元，同时分流30%的运输量，相当于每年减少1200万吨对巴拿马运河的运输依赖。

所以，两洋铁路与钱凯港是降本增效的王炸组合，为南美资源出口打造一条高效的贸易通道。

依靠资源出口一项业务，里约港口群将升级为巴西东大门，钱凯港奠定秘鲁的门户港地位。

内陆国玻利维亚如果能加入，将搭上顺风车，极大方便锂矿资源的出口。

两洋铁路一旦建成，南美国家将能够更直接、更高效地与亚太地区进行更密切的贸易往来，并带动一批内陆城市的发展，从根本上重塑南美大陆产业经济地理版图。

这么重大的工程，为何现在突然要提速呢？

当然是拜特朗普所赐。

在过去，南美洲的深水港多集中在东部的大西洋沿岸，兔子与巴西、阿根廷等国的贸易往来往往需要美国的港口进行中转。

这种迂回的运输路线不仅增加了货运成本和时间，还使得在贸易过程中容易受到美国的掣肘。

随着贝莱德集团拿到巴拿马港口的经营权以及巴拿马退出一带一路，更是让我们在拉美地区的航运贸易受到了很大威胁，这才迫使我们不得不另辟蹊径。

在当下关税战背景下，我们已经中止了从美国进口大豆玉米，转向从巴西采购，连玻利维亚现在也上赶着朝我们出口奇亚籽。

所以受于形势所迫，我们的短期目标是优先打通巴西至秘鲁的资源走廊，以确保铁矿石、大豆等战略物资的供应链安全。

长期布局则是预留玻利维亚支线的接口。待其政局较为稳定之后，再将其延伸至锂矿区，从而形成T型网络。

一个港口、一条铁路，直接拉近了地理上的距离，避免受制于人，也给了兔子产品向南美洲深度扩散的好机会，加速贸易便利性。

尽管两洋铁路项目前景广阔，但仍面临大问题。

一是技术攻坚。不论怎么设计路线，必然要穿越亚马逊雨林和安第斯山脉，森林、河流、沼泽、山区，最头疼的难点是一个不落全赶上了。

尤其是沼泽地，大部分时间被水淹没，地质条件较差，上个世纪70年代巴西政府启动的全长5200公里

的亚马逊公路，拖拖拉拉直到最近这些年才完工，路程还缩减了近1000公里。

秘鲁境内的安第斯山脉更是拦路虎，平均海拔4300米，要打无数隧道，成本极高，还有地震和火山的威胁。

两洋铁路的技术难度，堪比青藏与川藏铁路之和。

二是沿线的人文环境复杂。铁路沿线要穿越不少印第安人等原住民部落，难免涉及到部落的搬迁移民，有可能遭遇来自土著人的反对。

毕竟很多生活在雨林深处的小部落，生活方式原始，就是依赖身边的自然资源过日子，强行把人家迁走就是断人家活路。

甚至还要考虑当地毒枭们的阻挠，因为很多区域都被控制用来种植古柯。

三是政府间的协调问题。拉美诸国处于左右派政府摇摆执政的局面，治国理念往往局限于短期利益，对基建等长期投资项目举棋不定，总统一旦换届，那上一任总统的重大项目很可能就停摆。

还有中央与地方的关系，总统支持，但各州政府执政的可能是反对派，州政府很可能发起反对的动议，项目随时会中止。

四是融资以及开发模式问题。两洋铁路预计耗资800亿美元，全让政府投资不现实，目前巴西交通部正在研究分段建设+特许经营模式筹集资金。

对中方企业而言，在国际融资成本普遍较低的情况下，即使争取到两优贷款，在融资成本上也无优势。

而且开发主导模式以何种方式进行，多方意见也不完全一致。

中方希望以G-G模式（政府对政府）推动两洋铁路项目，有助于控制风险，但实现难度不小。

比如秘鲁国内大型基建需要国际招标，政府干预空间有限。

对中方企业而言，若通过特许经营方式参加投标，需长期运营管理收回成本，可能带来许多风险，因此普遍希望通过参与政府主导的合作项目，相对短而快的完成项目。

在钱凯港问题上，刚完工就已经闹出了经营权纠纷问题，所以铁路项目不能再重蹈覆辙了。

五是玻利维亚的态度问题。

玻利维亚认为中方和巴西绕开玻的线路不妥，认为走玻利维亚路线短，造价低。

跳过玻利维亚，主要考虑到其政局不稳，去年还曾因环保方面的问题，暂停了中资锂矿项目，尽管现

阶段路线计划中没有将玻纳入其中，考虑到后期锂矿资源的出口问题，还是预留了接入铁路主线的口子。

所以面对玻利维亚的要求，不能立刻答应，也不能晾着不管。

六是美国的干涉问题。

一个钱凯港足以扰动美国人的神经，再加上一条铁路线岂不得翻天。

2011年玻利维亚的公路暴动事件就是前车之鉴：3.5万土著扛着弓箭包围工地，美国暗中撒钱让环保组织变身人形路障。硬生生逼停中资项目。

而未来两洋铁路项目要面对的暗战，只会更凶险。

但如果两洋铁路成功建起，势必打破南美地区内陆交通瓶颈，改写“资源大陆、经济附庸”的历史定

位，而美国布下的贸易封锁线也将不攻自破，兔子产品长驱直入。

这条铁路既是陆权与海权的结合，也是工业文明与原始生态的世纪和解，更是全球南方肢解美国航运霸权的破局实验。

坦白地说，这个项目目前仍处于前期开发阶段，需要考虑的方面实在很多。

加微信：kakawuyin

洞鉴知识库VIP群

专注于分享大V知识星球公众号小圈子等内容

一年更新服务活动限时价格，仅需59

→ 我们的分享内容包括：

- 1、吃瓜群众岱岱实时圈文加群聊对话更新
- 2、子明私享汇（会）内部文章（原价568元/年）
- 3、政事堂（顾子明）付费内容再送顾子明群聊
- 4、米联储见闻【作者米糕】（原价599元/年）
- 5、欧洲金靴会员专属文章（原价328元/年）
- 6、砖瓦厂内部圈文（原价400元/年）
- 7、卢克文青云读书会专属文章（原价699元/年）
- 8、鉴茶财经院知识星球（原价3310元/年）
- 9、猫哥的视界知识星球文章（原价299元/年）
- 10、财新周刊【独家新闻】（原价1498元/年）
- 11、杨世光在金钱爆（原价2200元/年）
- 12、蔡森财经知识星球（原价1600元/年）
- 13、灏泽异谈知识星球付费文章（原价4166元/年）
- 14、唐书院公众号
- 15、参考答案阅览室（原价199元/年）
- 16、卢克文知识星球文章
- 17、大树乡谈知识星球加公众号文
- 18、血饮之家知识星球（原价2280）
- 19、持续增加中。。。



加微信：kakawuyin

活动限时价格，仅需59

→ 不定时更新内容有：

- ①守夜人司令知识星球、挨踢牛魔王知识星球、混沌天涯客、NEO摸鱼录、卢麒元、
- ②创始人笔记、达叔天演论知识星球、成竹财富圈、雪球花甲老头等
- ③江宁知府、咩咩说、局外人世界、尹香武、U君笔记
- ④西风付费文章、老端、赢在八小时之外、局外人的视界、升值计等等一些大V付费文章

加微信：kakawuyin