

鐵路、聖哥達與萊茵—阿爾卑斯走廊

Dr Alexander Ressos, TEP
Attorney-at-Law (Switzerland), Solicitor (Hong Kong),
Solicitor (England & Wales)

巴塞爾是歐洲最重要的南北貨運走廊上的樞紐，這條走廊將北海各港口與意大利北部港口以及倫巴第和皮埃蒙特的工業區連接起來。歐盟（EU）將這條軸線定為跨歐洲交通網絡（TEN-T）的萊茵河—阿爾卑斯走廊，從鹿特丹和安特衛普一直延伸至熱那亞。¹ 瑞士並非歐盟成員國，它通過雙邊《陸路運輸協定》以及自身對鐵路基礎設施的投資參與這條走廊。

新阿爾卑斯鐵路幹線（NRLA，NEAT）是這些投資的核心。2016年開通的聖哥達基線隧道全長逾 57 公里，是世界上最長的鐵路隧道；它與 2020 年開通的切內里基線隧道一起，使重型貨運列車能夠以平直線路穿越阿爾卑斯山。2020 年四米走廊的建成，使角高四米的半掛車得以經聖哥達軸線以鐵路運輸。² 瑞士將貨運從公路轉向鐵路的政策載於《聯邦憲法》的阿爾卑斯保護條款，該政策取決於這些線路的效率以及德國和意大利境內接駁線路的運力。³

接駁線路一直是這條走廊的薄弱環節。德國境內卡爾斯魯厄—巴塞爾線路的升級改造於 1996 年通過雙邊條約商定，但進展緩慢，預計要到 2030 年代或更晚才能完工。2017 年 8 月，拉施塔特（Rastatt）一條在建隧道坍塌，使萊茵河谷線路中斷數週，巴塞爾過境貨運的大部分陷入癱瘓。⁴ 拉施塔特事件引發了鐵路貨運公司

鐵路、聖哥達與萊茵—阿爾卑斯走廊

和託運人的索賠，並表明走廊內部的相互依存會使干擾跨越國界傳導。

穆滕茨（MuttENZ）編組站、巴塞爾和萊茵河畔魏爾（Weil am Rhein）的碼頭以及各港口的鐵路連接，使該地區成為貨物在船舶、火車和卡車之間轉運的節點。這種三式聯運功能賦予巴塞爾在瑞士物流中的重要地位，因為經水路抵達的貨物可以通過鐵路分撥，而無需經過擁堵的公路網絡。這也解釋了為何在巴塞爾北部新建集裝箱碼頭的計劃成為該地區爭議最大的基礎設施項目之一。

1 註釋

1. 關於跨歐洲交通網絡（TEN-T）發展之歐盟指導方針的第 1315/2013 號條例（歐盟），以及關於建立具有競爭力貨運之歐洲鐵路網絡的第 913/2010 號條例（歐盟）（萊茵河—阿爾卑斯鐵路貨運走廊）；TEN-T 條例已由第 2024/1679 號條例（歐盟）修訂。有待核實。
2. 關於聖哥達基線隧道（57 公里）於 2016 年 6 月 1 日開通、切內里基線隧道於 2020 年 9 月開通以及四米走廊於 2020 年 12 月建成，參見聯邦交通局和瑞士聯邦鐵路（SBB）的出版物。有待核實。
3. 《聯邦憲法》第 84 條（阿爾卑斯保護條款，1994 年 2 月 20 日經全民投票通過），以及 2008 年 12 月 19 日《關於將穿越阿爾卑斯山的重型貨物運輸由公路轉向鐵路的聯邦法》（《貨運轉移法》，SR 740.1）。有待核實。

4. 關於德國與瑞士 1996 年 9 月 6 日就確保 NRLA 北部通道運力簽訂的《盧加諾協定》、卡爾斯魯厄－巴塞爾線路升級改造的進展以及 2017 年 8 月 12 日至 10 月 2 日萊茵河谷線路在拉施塔特的中斷，參見德國鐵路公司（Deutsche Bahn）、德國聯邦數字與交通部和瑞士聯邦交通局的出版物。日期有待核實。

僅供一般參考。本文不構成法律或稅務意見，不能取代針對個別情況的專業意見，亦不建立律師與客戶關係。本文反映截至 2026 年 9 月的法律狀況。

網上版本：hk.helveticaregister.com/basel-rail-the-gotthard-and-the-rhinealpine-corridor