

赢+家策略 | Yingjia Moulue

编者按

在百姓眼中,高铁改变了人们的生活方式和思维方式,使异地工作、异地消费和异地置业成为可能;在企业家中,在高铁高端技术上每投入1元,就会带动9元的产出,高铁不仅是拉动经济的重点产业,也是新的财富增长点……很少有一份行业规划蓝图,会如此深刻地影响和作用于一个人乃至一个国家的未来——下至衣食住行的家事,上至国计民生的国事。尽管对此有着仁者见仁,智者见智的差异,一个不可否认的事实已摆在面前:一场业内的“高铁革命”就要到来!

揭秘中国高铁“战略地图”

吕招扬

“一百年前,华人曾经第一次参与美国北大西洋铁路建设,但那次我们是以劳工身份参与的;一百年后,中国人第一次以技术输出者的角色参与美国高速铁路建设。对于中国来讲,这是一个里程碑式跨越。”清华大学研究员、前对外贸易经济合作部国际贸易研究所副所长周世俭如是评价日前中国南车与通用电气公司(GE)的全面合资。

“高铁攻略”美国打响

当地时间1月15日,太平洋东海岸美国加利福尼亚州弗雷斯诺(Fresno),一行中国人的出现引起了当地人的关注。

美联社的报道称,这些中国人是来自中国铁道部和中国铁道建筑总公司的代表。他们此行既是为即将进行的加州高铁工程竞标收集数据和信息,也为几天后中国国家主席胡锦涛访美行程中的“高铁攻略”打前站。

陪同这些中国代表们的是弗雷斯诺美国加州高铁项目起点城市的商界领袖们。美国一家从事专业中美贸易的投资集团董事长杰弗瑞感叹

道:“在过去10年来,中国已建成了世界上比任何其他其他国家要多很多倍的高速铁路。”

其实,利用高铁解决当地的就业情况是当地商界企业家们最为直接的愿望。他们纷纷表示,希望成为第一个与中国合作建高铁的城市,“这样至少可以为当地提供1500个就业岗位”。

美国哥伦比亚广播公司(CBS)于1月16日评论,“这(加州高铁)将是美国境内第一条真正意义上的高铁,也可能是中国高铁第一次进入美国。”

中国政府对这个“第一次”显然也格外重视。

正是在胡锦涛主席访美期间,南车与GE正式签署了高速铁路动车组技术转让备忘录,并决定双方成立合资公司。根据该备忘录,中国铁道部同意中国南车向美国合资公司转让高速动车组技术,促进北美铁路客运市场的发展。合资公司的产品范围除了包括高速电动车组外,还包括中速电动车组、地铁、轻轨车辆及内燃动车组。

全球化攻略启动

对于中国企业南车而言,除了美



国市场所具有的吸引力之外,进驻美国市场后所获得“蝴蝶效应”也是其渴望获得合作项目的原由。

“南车可以说找到了一个很好的战略撬动点。”在清华大学研究员、前对外贸易经济合作部国际贸易研究所副所长周世俭看来,中国南车作为中国唯一参与美国项目的动车组制造企业,依托美国项目将加快“走出去”步伐。

目前,美国多地的地铁及铁路设备都面临更新换代需求,市场空间巨大。南车与GE成立合资公司后,南车仍可以自主竞标方式参与美国项目竞标。当然,考虑到GE在美国的巨大影响力,同样的技术竞标,合资公司无疑胜算更大。而对于中、美两

国以外的海外项目,南车将主要以独立主体参与竞标。

这也正是南车觊觎的庞大蛋糕。此前中国南车集团董事长赵小刚告诉记者,目前南车海外营收比例不到10%,南车期望的目标是达到20%。事实上,在全球竞争的舞台上,南车具有无可比拟的成本优势。

中国式“以技术换市场”

从10年前的“小作坊集合”成长为现在拥有世界先进技术的现代化大生产集团,中国高铁企业的“走出去”绝非偶然。

中国的高铁是中国引进技术之后,创新升级的一个典范。“一直以

来,我国企业自主创新能力的软肋就在于缺乏对引进消化吸收、自主开发的投入。”北京交通大学交通运输学院博士生导师杨浩说,而中国南车的技术引进费用与消化吸收的费用比达到1:3。

正是在这样充裕的资金支持下,南车形成了自己的科研布局,关键的九大技术由各个龙头子公司来承担,并且在内部形成了完整的产业链。目前,南车株机成功掌握了世界最先进的高速动车组的总成、转向架、车体、牵引传动系统(通常再细分为牵引电机、牵引变压器、牵引变流器、牵引控制)、网络控制系统、制动系统等技术,一举站在了世界铁路动车技术的制高点。

动经济和社会的全面的和新的的发展。“高铁”快速发展,其最直接的效果是,拉近国内城市与城市之间的距离:未来几年,北京到国内各省会城市,均在8小时以内;北京到上海,只需要4个多小时,等等。

空间的缩小,交流频繁,来往增多,区域间各种资源的优化配置,由于效率的提高,从而也会使成本更低,包括生产成本和生活成本,进而会大大提高整个社会的运行质量,而这正是“高铁”能够在短短几年内,得以快速发展的根本原因。

兔年春节来临,据称春运期间,中国整体客流量达到28.53亿人次,如果按每人回乡返程这一来一回平均乘坐四次交通工具计算,将有7亿多、约一半中国人实现“春节大迁徙”。

这不仅成为世界“奇观”,同时也是对中国政府、特别是交通部门的一次重大考验。尽管我们的运力,特别是“高铁”运力还不足,成本也偏高,但它无疑将在春运中担任重要角色。

基于巨大的市场需求,并经历了一个“原始创新,集成创新,引进消化吸收再创新”的过程。

中国目前的高铁技术已经达到世界领先水平,其成功的根本经验,值得认真总结,它将为转型中的各行各业,提供可借鉴的法宝,而从“基础”做起,顺应民生所求,或许是其根本的根本。

中国高铁正改变全球铁路市场格局

齐与飞

从2004年,中国铁道部作出引进德国和法国等国外高速列车的决定起,短短6年间,中国高铁已经从“引进、消化、吸收”的起步阶段,进化到向外输出阶段。尤其是2009年,中国高铁逐渐转向“走出去”。

渴望走向世界的中国铁路业几乎是在一夜之间崛起的。咨询公司劳氏船级社铁路(亚洲)董事总经理伊恩·卡迈克尔(Iain Carmichael)表示,就在3年前,中国企业还不具备本国铁路系统众多组成部分所需的技术,例如信号系统和高铁技术,“但随着中国企业获得这些技术,关系就发生了转变。现在中国企业占据了上风,欧洲企业若想竞争就必须合作。”

“欧洲厂商抱怨称,他们根据北京方面的要求向中国企业转让了技术,现在中国企业却利用它们的技术,与它们在国际市场、甚至在欧洲本地市场展开价格战。”香港载通国际高管欧阳纪浚表示。

目前,中国高铁形成了以铁道部为主导,以铁路关联企业联盟为主体,注重发挥中国铁路产业集成优势的走出去战略。

在今年1月7日的全国铁路工作会议上,铁道部部长刘志军表示,铁道部已成立了中美、中俄、中巴、中沙、中委、中缅、中吉乌、中波、中印等境外合作项目协调组,组织国内有关企业开拓境外铁路工程承包和装备出口市场。

数十年来,高速铁路行业一直为欧洲、日本和北美的少数企业所主导,如德国西门子、法国阿尔斯通、加拿大庞巴迪以及日本川崎重工等,而中国高铁的发力,也让全球铁路市场的格局发生改变。阿尔斯通亚太区董事总经理多米尼克·普利康表示,中国企业开始参与国际投标,而这正在改变全球铁路市场的格局。

中国南车董事长赵小刚曾表示:“随着中国综合竞争力的提升,我们在材料、工艺、电子技术、液压等方面的技术日臻成熟和完善,未来十年中国的机电产品将迎来像前十年轻工业品那样的出口高潮。”

高铁 正成为“中国制造”新典范

刘阳禾

进入新年,一条消息格外令国人振奋,英国政府宣布:将花费500亿美元,采用中国高铁技术,同时舍弃德国和法国过时的技术,其理由是:中国高铁技术至少领先它们30年左右,因为它们目前只有320级别的技术,而中国则有500级别和380稳定运营技术。

毫无疑问,自主创新、高质量、高起点的“高铁”,已成为中国制造的典范。

“高铁”将促进各行业经济转型

记得在改革开放之初,在中国农村各地,人们都会经常看到一个标语:“要想富,先修路”。

经过多年的努力,除了相对特别偏远的山区,我们现在基本实现了“村村通公路”,四通八达的道路,其本质意义,是直接增强了农民的开放意识,从而使农村劳动力和农产品能够直接面对市场。

2009年的美国《时代》周刊选出的影响世界的一组人物中,深圳的4位农村打工妹位列其中,其当选理由是,中国制造得益于成千上



万来自于农村的新兴产业工人。

随着市场的发展和中国经济全球化,来自农村的低价劳动力优势,由于来自印度、越南、泰国等东南亚国家的同类竞争,特别是低端制造业技术创新力不足,在国内劳动力成本不断上升的趋势下,我们的相对优势正在逐渐丧失。特别是中国制造的微薄利润,已经进一步拉大了我们同世界强国的距离。

最新报道说,美国人发明的“苹果”手机,主要是在中国生产,在每部手机170多美元的出厂价中,中国人只能分到6美元。

转型、创新、向高端高质量挺进,是中国经济发展战略的必然选择。已经具备世界先进水平的“高

铁”,将为各行业提供参考样板。

“高铁”成功在于关注基础和民生

据商务部副部长高虎城近日说,目前中国已经投入运营的高铁线路达到8358公里,正在建设的高铁有1万多公里。铁道部部长刘志军近日也透露,今年全国铁路安排基本建设投资7000亿元人民币,安排新开工项目70个,我国高速铁路运营总里程将突破13万公里,并确定京沪高铁将于6月中旬开通运营。

交通运输作为国民经济的基础性行业,其自身能力的增强,必将带

中国铁路“走出去”进入设备输出阶段

冯青

近日,路透社报道称,伊朗交通与基础设施建设开发公司宣布,一个中国代表团在伊朗签署了一份130亿美元的合同,帮助伊朗建设总长度达5300公里的铁路网。

中伊铁路合作由来已久

中国与伊朗在交通基础设施建设领域的合作由来已久。此前,伊朗首都德黑兰的城市地铁系统就是由中国帮助建设的。

近日,中国北车一位人士向媒体透露:“本次伊朗项目尚未听说公司参与。但是此前中国援建的伊朗地铁车辆设备是由我们公司提供的。德黑兰的地铁设备100%来自我们。”

2005年,北车与德黑兰签署车

辆采购合同,其中包括德黑兰4号线项目共计160辆地铁,合同总金额12680万美元;德黑兰郊铁延长线项目共计29辆,合同总金额1440万美元。

据消息人士透露,铁道部在一年以前成立“中伊项目合作组”,以推进两国在铁路建设方面的合作。

去年10月6日,铁道部部长刘志军率领中国铁路代表团对伊朗进行访问。访问期间,刘志军与伊朗道路及运输部部长贝赫巴哈尼共同签署了《中华人民共和国铁道部与伊朗伊斯兰共和国道路及运输部铁路合作谅解备忘录》。

事前有外电报道称,中国将与伊朗签署一份价值20亿美元的铁路建设合同,并称这是中国试图打通中东、中亚直到北京通道的第一步。

此外,外电认为,本次签署铁路项目的背后,是中国和伊朗两国基于

能源换项目的安排。路透社表示,该建设合同将把中国、伊朗之间的能源合作提升到新的高度。

对此,中国国际问题研究基金会能源外交中心主任王海运表示:“中国铁路建设输出海外,是惠及民生的好事情。通过铁路建设推动能源合作,也是两国的双赢选择。”

从工程承包迈向设备输出

事实上,目前已经有不少国家与中国签订了铁路建设双边合作文件。铁道部成立了中美、中加、中俄、中巴、中南、中老、中泰、中柬、中缅等境外合作项目协调组,组织国内有关企业开拓境外铁路工程承包和装备出口市场。

刘志军在1月举行的全国铁路工作会议上表示,2011年,要加强境外在建项目管理,推进委内瑞拉迪纳

科-阿纳科高速铁路、土耳其安卡拉-伊斯坦布尔高速铁路二期工程项目,搞好沙特麦加朝觐轻轨项目剩余工程和运营维护工作,确保工程质量和进度。加快推进老挝、缅甸、土耳其铁路项目前期工作,力争尽早开工建设。

伴随着总长为8000多公里的高速铁路顺利开通运营,中国成为世界上高铁运营速度最快、里程最长、系统技术最为完整的国家。中国正在寻求高铁工程建设、技术与设备的输出。

中国高铁刮目相看

2010年12月7日,GE公司与中国南车在美国签订合作框架协议,在美建立合资公司,共同促进高铁及其他轨道交通技术在美国的推广。据悉,该协议的订单总金额超过500亿

海南东环高铁 改变海南游 “南热北冷”格局

夏冠男

长期以来,海南旅游存在地区发展差异,整体呈现“南热北冷”格局。去年12月30日,海南东环高速铁路开通,游客和本地居民纷纷选择高铁这一快捷、方便的出行方式,旅游企业也围绕高铁调整旅游线路,旅游产品,东环高铁沿线形成的“同城效应”正逐步转变海南假日旅游的传统格局。

今年春节黄金周期间,海南东环高铁客流量大增。为保证运力,从2月6日起,列车开行对数增至每天21对42趟,动车组列车最短间隔时间为20分钟发送一趟,平均间隔23.5分钟发送一趟,东环高铁客最高日发送旅客已突破3万人次。

据海南省省长助理、海南省旅游发展委员会主任陆志远介绍,海南东环高铁开通对于海南东线主要市县旅游产业的带动效应是明显的。

一是推动了旅游线路的转变。海南沿东线高速公路布点的三天两晚游、二天一晚游等传统旅游线路不再是游客的唯一选择,依托东环高铁开发的新型旅游线路获得广大国内外



东环高铁沿线形成的“同城效应”正逐步转变海南假日旅游的傳統格局。

游客的青睐,旅游线路的组织上呈现多元化发展的趋势。

二是推动旅游向深度化、体验化转变。海南东环高铁缩短了机场、港口等交通枢纽到旅游目的地时间,游客能将更多的时间用于体验旅游目的地带来的愉悦,旅游企业开发旅游产品时更专注于提升旅游品质、游客体验,一些别具文化特色、拥有原始景观的特色旅游产品开始涌现。

三是推动海南省旅游发展向均衡化转变。以往,三亚、海口、万宁占据交通便利的优势,旅游收入和游客一直占据海南省的半壁江山。东环高铁开通后,给沿线的旅游景区(点)、度假酒店、“农家乐”等注入了新的活力,一日游客源明显增加。

四是推动旅游要素资源配置的进一步优化。依托东环高铁站点配置旅游车、导游,缓解了假日期间高速公路、景区道路的交通压力,东环高铁站点+旅游车的客运模式有效地提升了旅游交通输送游客的能力。散客选择东环高铁出行,在站点附近租车自驾的成为一种新型出游方式。

陆志远表示,由于海南东环高铁带来的“同城效应”,主要旅游目的地住宿压力得以缓解,推动了假日旅游市场价格实现均衡、合理。三亚的游客可以选择在海口、琼海、文昌等地住宿,有效分流客源,使海南全省旅游市场价格逐步走向均衡。