

中国高铁出海提速 相关企业搭乘“快车”

■ 本组稿件采写 万斯琴 张钟凯 马勇劲

中国高铁蛰伏两年海外加速



2013年10月12日,在曼谷访问的国务院总理李克强与泰国总理英拉共同出席中国高铁展。

在经历了“7·23 动车事故”蛰伏两年之后,中国高铁迎来了新的发展局面。这一次,推动者是国家领导人。

10月25日下午,国务院总理李克强在南海会见东盟十国经贸部长访华团。李克强对东盟经贸部长从中国南方乘高铁来到北京表示赞赏,同时也鼓励中国企业赴东盟投资铁路等基础设施。

此前,我国新一届政府高层在出访东南亚期间曾屡次提及加强高铁方面的合作,并频频向外国领导人推销中国高铁。这是继中俄“贷款换石油”、中蒙“以工程换资源”之后,中国政府推行的“高铁外交”新模式,即将掀起新一轮高铁跨国营销的热潮。

国家领导人密集推动 “高铁外交”频现

10月4日,国家主席习近平在同马来西亚总理纳吉布会谈时表示,中方鼓励中国企业参与吉隆坡至新加坡高铁建设;两天之后,习近平在会见泰国总理英拉时也强调,高铁和水利设施建设关乎地区互联互通和泰国的国计民生,应该作为合作中的重中之重来推动,使其成为中泰友好的标志性工程。

紧接着,10月12日,在曼谷访问的国务院总理李克强与英拉共同参观中国高铁展时,向其介绍了中国高铁的建设成就和竞争优势,并希望中泰加强铁路合作;10月17日,李克强在北京同澳大利亚总督布赖斯会见时表示,中国高铁技术先进,安全可靠,具有成本优势,希望双方就此探讨开展合作。

泰国掀起“高铁热”,中国企业展身手

中国铁路总公司主办的“中国高铁展”,日前在泰国曼谷机场快线玛格岛站开幕,展览将持续一个月,重点是向泰国老百姓展示中国高速铁路的先进技术和取得的巨大成就。这不仅标志着中国高铁在泰国的推介由政府层面面向全国范围辐射,也标志着中国高铁吹响了全面挺进泰国市场的号角。

泰国作为东盟地区的重要国家,在泛亚铁路通道中处于重要位置。随着东盟经济一体化进程不断向前推进,泰国政府清醒地认识到,本国在迎来新一轮发展机遇的同时,也将面临诸多的困难和挑战,要想在此次经济大潮中占领一席之地,就必须找准自己的定位,充分发挥地理优势。泰国政府将这个突破口锁定在“服务领域”,更确切地说是“交通运输服务”领域。为此,泰国将努力把自己打造为东盟地区互联互通的交通枢纽,连接起中国等亚洲国家,推动本地区南北经济走廊和东西经济走廊的建设。为了实现这个目标,泰国政府高度重视高速铁路的发展,计划于2020年之前新建4条高铁线路,预计总投资约8000亿泰铢(约267亿美元)。

大米换高铁 中泰创新式合作助中国高铁走出去

■ 梅新育

中泰两国日前签署《关于深化铁路合作的谅解备忘录》,不仅标志着中国铁路产业国际化和泛亚铁路计划前进一大步,而且很可能成为中国对外经贸增长方式升级的里程碑性事件。正因为如此,这个项目才罕见地引得李克强总理亲自向泰国推销。

要想富,先修路;基础设施对一国经济社会可持续发展具有关键意义,许多国家在国际竞争中之所以落伍,基础设施发展滞后难辞其咎。以印度为例,这个国家近代基础设施建设曾经遥遥领先于中国,其铁路建设启动比中国早31年,中国直到1984年方才达到英属印度第一次世界大战前的水平。此后29

年,李克强总理在两天的时间里共三次表达希望与泰国进行高铁合作的意愿,泰国总理会见时还签订了合作项目备忘录。中方有意参与廊开至帕栖高铁系统项目建设,以泰国农产品抵偿部分项目费用。这被外界形象地形容为“大米换高铁”。

中国高铁海外加速 或辐射欧美市场

在国家主席习近平参加APEC峰会期间以及李克强总理访问泰国前期,中国早就与各国签订了一系列高铁产业合作协议。

据记者了解,10月2日,习主席会见印尼总统,两国签署200亿美元投资合作协议,包括投资15亿美元参与雅加达30公里单轨铁路建设;10月4日,习主席会见马来西亚总理,设定2017年1600亿美元的双边贸易额目标,并鼓励中国企业参与马来西亚北部发展和吉隆坡至新加坡的高铁建设。

事实上,东南亚市场的大门早已向中央企业开启。以中国南车为例,东南亚国家铁路部门是中国南车重要合作伙伴,出口泰国轨道交通产品的同时,中国南车还向新加坡出口城轨地铁,向马来西亚出口了城际动车组、城轨地铁以及水泥罐车项目,向越南出口内燃机车、矿粉车等众多项目。

目前,中国南车已经在马来西亚建立了生产制造基地以及产品售后维保基地,并辐射东南亚地区,由产品出口向“产品+服务”转变,全面服务东南亚客户。

10月25日,中国北车发布消息称,其为

让更多的泰国老百姓认识了解高铁,支持高铁发展,参与高铁建设,10月初,泰国交通部举办一场别开生面的高速铁路客车站设计大赛。所有设计作品不仅突出了现代化和实用性,还充分融入了各站点所在府的文化 and 民族特色。交通部长猜察亲自为4名优胜选手颁奖并当场宣布,泰国交通部已经将曼谷至清迈高铁项目规划提交资源与环境政策规划办公室进行审议,其他3条线路规划也将陆续送审,他本人相信各条高铁线路的招投标文件会在2014年内开始,同时所有高铁建设项目也将在7年内完工。

中国高铁凭借什么与日、德、韩等国家竞争泰国高铁项目?面对这个提问,中国铁路总公司科技部主任周黎信心满满地说,中国高铁有着这些国家无法比拟的优势:一是有强大的国家政策支持。前不久,李克强总理访问泰国时,就曾亲自为中国高铁做推介。同时,中泰两国政府还签署了《中泰政府关于泰国铁路基础设施与泰国农产品交换的政府间合作项目的谅解备忘录》,同意泰国以农产品抵偿部分项目费用。二是中国高铁建设工期合

理、成本较低,高铁装备技术先进,价格合理。另外,中国具有集成世界先进高速铁路技术的能力和丰富经验。近年,先后与包括美国、巴西、俄罗斯在内的多个国家建立起高铁合作关系。三是中国拥有先进的铁路建设能力和丰富的管理经验。中国是世界上高铁运营里程最长的国家,截至今年9月底,中国大陆地区高速铁路的运营里程已经超过9700公里,远远超过其他国家。四是中国具有在亚热带湿热地区修建和运营高铁的经验。已经建成通车的海南东环高速铁路所处的气候和地质环境,就与处在同一纬度的泰国清迈府具有很

备、工程承包一揽子输出合作,输出中国数十年来基础设施建设的成功模式和先进技术,中国得以大大提升本国对外经贸的层次与效益,东道国也得以突破基础设施瓶颈的约束,实现持续增长,甚至在一定程度上复制中国的跨越式发展。

策划词

从2004年引进时速200公里高速列车技术,到时速350公里的京津城际高铁、武广高铁、京沪高铁相继开通,短短几年间中国高铁实现了令人惊叹的跨越式发展。

目前,中国高铁里程已突破1万公里,成为世界上高铁系统技术最全、集成能力最强、运营里程最长、运行速度最快、运载人次最多、在建规模最大的国家。

近期,中国领导人也多次在国际场合展开“高铁外交”,推销中国高铁,表示愿与他国进行高铁基础设施建设合作。目睹中国高铁技术的快速发展后,海外意欲寻求高铁技术合作的“橄榄枝”不断抛来。

阿根廷提供的宽轨铁路列车近日投入正式运营,运营区间为奥斯布布拉加多市,行程218公里。这也是我国出口阿根廷的首个铁路提速客运线列车项目。

10月28日,中国南车发布消息称,日前再次签约印度新德里古尔冈南延线21节地铁车辆,这也是继孟买一号线、新德里古尔冈线两个项目后,中国南车获得的第三个印度地铁项目。

有研究报告显示,国外建设高铁每公里成本为0.5亿美元,而中国只有0.33亿美元。无疑,成本相对优惠已然成为东南亚市场青睐中国高铁的优势之一。而高层在东盟推行的新一波“高铁外交”也再一次肯定了中国高铁成熟的先进技术和完备的运营经验。丁冰认为,“中国高铁已得天时、地利、人和三大优势,顺势将辐射欧美市场。”

南北车乘风出海 告别行业“阴霾”

高铁输出海外,对于正在进行市场化改



中国南车生产的“和谐号”。

理的相似度。

2012年4月,中泰两国政府就签署了《中华人民共和国与泰国王国关于铁路发展合作的备忘录》。在两国政府框架协议下,组建了中泰铁路合作联合指导委员会,双方在高速铁路领域开展了广泛深入的合作与交流。同时,中方还实施了泰国高铁人才培养计划,目前,中方承办的泰国高铁建设第二期研修班已经圆满结业。另外,中泰双方已经合作完成了曼谷至清迈,曼谷至廊开两条高速铁路的可行性研究报告。

今年国际经济环境阴晴不定,中国外贸波动较大,刚刚公布的9月份出口数据再度出现微降,我们需要用中国的“马歇尔计划”给中国外经贸和先进产业突围。如果说以前的中国只能是国际市场波动的被动接受者,那么,时至今日,作为世界第二经济大国、第二贸易大国、头号外汇储备大国,我们已经有能力通过振兴贸易伙伴国内经济来稳定自己的出口。由于东盟在中国多层次区域经济一

体化战略中是仅次于港澳台的最紧密核心层,中国的“马歇尔计划”首先选择从中国—东盟互联互通突破,理所当然,高铁这张国家名片就担任了开路先锋的角色。

当然,中泰铁路合作需要解决的问题还很多,在支付、融资和线路选择方面,中泰双方还需要经历持续的磋商。作为合作中实力较强的一方,我们可以承担较多责任,可以在方案制定中充分顾及泰方的许多特殊需求而做出相应安排,包括大米换高铁;但更大的责任和投入也应当与更宽松的市场准入、更高的预期收益相对称,以期最终实现互利,让中泰高铁合作成为中国高铁走出去的样板。

(本文作者系商务部研究院研究员)



新闻背景

中国高铁发展概况

2008年8月1日,中国第一条高速铁路京津城际列车开通运营,经过短短5年发展,中国高铁总里程已接近1万公里,拥有世界上最大规模的高铁体系,搭建了世界最先进的高速铁路动车组技术平台。

根据国际铁道联盟的定义,高速铁路,简称高铁,是运营速度超过250km/h(新建线)或200km/h(既有线改造)的铁路系统。高铁除了在列车营运速度达到一定标准外,车辆、路轨、操作都需要配合提升。

中国国务院2012年通过的《“十二五”综合交通运输体系规划》提出,中国将在2015年贯通“四横四纵”的高铁网络,并建设相关辅助线、延伸线和联络线,届时中国高铁总里程将达到1.8万公里。

所谓“四纵”是:京沪高铁;京广深(香港)高铁;京沈(阳)—哈(尔滨)大(连)高铁;东南沿海高铁。“四横”是:徐州—郑州—兰州高铁;上海—杭州—南昌—长沙—昆明高铁;青岛—太原高铁;上海—南京—武汉—重庆—成都高铁。

多年来,中国不断吸收、消化、学习和借鉴世界先进的高铁技术,并且把这些技术通过自主创新形成了中国自己的技术。

由中国南车集团自主研发的CRH380A型新一代高速动车组,其主传动动力部分和网络控制完全由中国自主研发,并创造了每小时486.1公里的世界铁路运营试验最高速度,新一代更高速试验列车最高试验速度达到时速605公里。同时,CRH380A车型高速列车安全性高,脱轨系数小于0.13,远低于0.8的国际标准。

目前中国高铁动车组最高运营时速可达380公里,发车最短间隔3分钟,适应最低温度可达零下40℃,最多一个长编组可达16节车厢,可运送1000多人。中国高铁自开通运营以来,客流需求旺盛,运量持续增长。2007年动车组投入运营至2012年,全路动车组列车累计发送旅客15.7亿人次。动车组旅客发送量占全路比重由2007年的4.3%增长到目前的26.7%以上。与2007年相比,2012年全国铁路旅客发送量增加5.4亿人,增长39.6%。

中国高铁的盈利能力随着2013年初铁道部实行铁路政企分开后不断提高。中国铁路总公司于6月正式实施货运组织改革,提出全面参与现代物流业竞争,借助高铁网络优势,试水高铁快运。三季度全路货物发送量日均完成865万吨,同比增长4.8%,环比增长3.3%,扭转了上半年同比持续下滑的局面。