

编者按：

中国高铁的发展可谓一日千里。到2015年底,中国高铁营业里程突破1.9万公里,占世界高铁运营里程的60%以上,居世界第一位。同时,中国全面掌握了集设计施工、装备制造、列车控制、系统集成、运营管理等于一体的高铁成套技术,逐步形成了具有自

高铁出海:赢了面子 赚了里子

■ 陆娅楠

7月5日,中国铁路总公司召开新闻通气会表示,目前,中国铁路“走出去”项目推进顺利,一批境外项目取得重大进展。其中,作为中国高速铁路从技术标准、勘察设计、工程施工、装备制造,到物资供应、运营管理和人才培养等全方位整体“走出去”的第一单项目,印尼雅加达一万隆高铁先导段建设许可已批准,施工正在有序进行,标志着中国第一条全系统、全产业链对外输出的高铁项目正式落地。

中国高铁走出国门,不但能赚吆喝,还能赚取丰厚的利润。

发展态势良好

2015年10月16日,中国铁路总公司牵头组成的中国企业联合体,与印度尼西亚维卡公司牵头的印尼国企联合体签署协议,中国高铁走出国门迈出了最重要的一步。

虽然此前中国曾中标过土耳其高铁等项

目,但那些都是部分参与,印尼高铁项目是中国高铁一次全系统、全要素、全产业链走出国门、走向世界,将全面采用中国标准、中国技术、中国装备。除了正式签约的印尼高铁项目外,已进行多轮谈判的中泰铁路合作项目传出新消息,中泰铁路合作联合委员会第八次会议将在曼谷举行双方将签署两国政府间铁路合作框架协议。按中国驻泰国大使王赋魁的说法,协议签署后,双方将抓紧实现年内开工建设的目标。

此外,中国高铁中标的项目还包括俄罗斯莫斯科至喀山高铁项目设计、印度新德里至孟买高铁项目可行性研究。还有一条高铁项目是伊朗的德黑兰至伊斯法罕高铁。

总之,由于中国高铁技术先进、安全可靠、成本具有竞争优势,所以走出去呈现出全面爆发的态势。毫无疑问,高速铁路作为

主知识产权和世界先进水平的高铁技术体系。

中国高铁的海外合作也渐入佳境,实现了历史性突破。从2014年以来,中国高铁出海频频试水。从土耳其安伊高铁的建成通车,到与泰国、老挝及非洲国家高铁协议的签署,已有近30个国家与中国洽谈高铁合作项目,中国高铁已经成为“中国创造”的一张靓丽名片。

市场规模庞大

《2013-2017年中国高铁行业深度调研与投资战略规划分析报告》数据显示,未来10年,世界高铁的建设速度将加快,新增里程将达到一万公里,如果按照每公里3亿元的造价计算,海外高铁基建市场的价值约为3万亿元。

这还仅仅是高速铁路项目,事实上从事高速铁路产业的中国企业往往都是高速铁路与普通铁路并举,不但承揽高速铁路项目而且承揽包括快速铁路、普速铁路、城市地铁等轨道交通项目,整个市场规模是高速铁路市场

的数倍。

根据德国咨询机构SCI最新统计显示,仅仅是轨道交通装备市场(主要是车辆不包括建设运营)2015年的市场规模就超过1万亿元。庞大的轨道交通市场为中国高铁企业提供了巨大的经营空间。

能赚取丰厚利润

中国高铁“走出去”并非一帆风顺,但是多数项目都拥有良好的盈利空间。以印度尼西亚高铁项目为例,项目全长150公里,中方报价75万亿印尼盾(约合375亿元人民币),其中60%投资来自印尼,40%投资来自中国,国家开发银行和工商银行提供贷款,利率2%。与此相对比,尽管日方报价比中方高出约10%,但是日方承诺提供75%的资金,日本银行提供利率低至0.1%的低息贷款。

以中方的报价来计算,印尼高铁每公里造价约2.5亿元人民币,应该说这个报价拥有良好的盈利预期。以国内高速铁路为例,武广高铁每公里造价约为1.1亿元人民币、京沪高铁造价约为每公里1.6亿元人民币,即便国内造价最高的京沈高铁每公里也只有1.78亿元人民币。

必须一提的是,武广高铁、京沪高铁、京沈高铁都是设计时速350公里的高速铁路,造价要比时速250公里的高铁高40%以上。印尼高铁设计时速只有250公里,报价已经达到每公里2.5亿元人民币,即便考虑到域外施工的一些困难因素,预计该项目仍旧拥有良好的盈利空间。

这些是明账,如果深入分析还能发现:高速铁路产业链长,带动作用明显,如为中国中车旗下四方股份公司一家配套的企业就达到600多家分布在全国22个省市区,中国高铁出海不仅能够让直接参与的企业赚钱,还能带动整个产业链销售收入大幅增长,利润总额大幅攀升。

综上所述,中国高铁走出去不但赢得良好的品牌效应、增值无形资产,而且也能够赚取丰厚的利润,不但赢了面子,也能赢得里子。

中国铁建出海记:从步步惊心到人乡随俗

中国高铁正作为“中国名片”去开拓国外市场。1月,中国、印尼企业组建合资公司,开工建设印尼雅万高铁;2月,中国提供融资并承建的伊朗高铁项目开工;此外,马新高铁、中蒙铁路、英国高铁、两洋铁路、坦赞铁路、摩洛哥铁路等境外铁路项目,均取得了积极进展。

值得一提的是,去年年初,一条贯通非洲国家安哥拉全境的铁路——本格拉铁路全线通车,打通了南部非洲的“黄金线”。这条铁路从设计到施工,全部由中国铁建股份有限公司(下称中国铁建)下属子公司完成;小到螺丝钉,大到机车车辆,99%的物资从国内采购;中国标准全面取代欧洲标准,确立了“中国建造”的金字招牌。

作为奇迹的创造者,中国铁建已经在国际商战中摸爬滚打了10多年。“自由之路”坦赞铁路,“中国出口”的阿卡铁路、土耳其安卡拉至伊斯坦布尔高速铁路等均是中国铁建的杰作。从初出国门的步步惊心到今天的人乡随俗,中国铁建的成长经历堪称“一带一路”战略实施中的一本教科书。

一场差点谈崩的谈判

2014年7月25日,这是记入土耳其历史的一天。这一天,土耳其安伊高铁通车,时任

土耳其总理埃尔多安与多位政府官员全程试乘,并参加通车仪式。

为了这一天,中国铁建奋斗了10年。从2004年2月中国铁建与中机公司达成该项目跟踪投标合作意向,当时,共有来自西班牙、俄罗斯、乌克兰、日本等28家国际公司组成的8个联合体参加了投标,竞争十分激烈。

而中国方面,投标是由合包集团进行的。合包集团中国铁建和中机公司共占40%合同份额,负责线上工程实施,土耳其两家公司占60%合同份额,负责线下工程实施。中土集团以中国铁建名义在合包集团中为牵头单位,负责铁路线上工程实施。

标书编制过程中,土耳其两家公司为了争取自己的利益,步步紧逼,中方寸土不让,双方僵持,无法达成一致意见。经过再三洽谈,总算达成了初步协议,2005年8月8日合包集团向土耳其业主方提交了标书。“那段时间真是折磨人。”参与谈判的人都有共同的感受。

2005年10月13日,业主宣布:中方牵头的合包集团中标。12.7亿美元的中标价格在当时刷新了我国对外工程承包单项合同纪录。

然而,事情进展并没有这么顺利。投标的竞争对手认为,合包集团中标不合法,遂进行

起诉。好在有惊无险,经过法律程序,中方最终笑到了最后。

“走出去”切忌“想当然”

谁都没想到,这条只有158公里的高铁线路,足足修了8年。

中国铁建土耳其分公司总经理郑建兵坦言,当年,参与建设的中国铁建职工或多或少地存在不理解的情况,认为被当地人刁难了,但经历了10年的时间,中国铁建终于明白:一方面,高铁对于土耳其是新事物,当地铁路局做的前期地质勘测不够扎实精确,导致项目不得不边勘测、边设计、边施工;另一方面,与中国市场相比,欧洲市场更重视过程管控,因此也特别讲究“慢工出细活”。

比如,土耳其当地企业两天才安装7根电线杆,而中国铁建一夜就架起了100根,惊得西班牙监理当场大呼,“中国企业真是太神奇了!”更神奇的是,一个星期后,由当地企业推荐的第三方质量检测完成了,结果显示中国企业铺设的电线误差均控制在微米级,“堪称完美”!

这给中资企业提了醒,“走出去”切忌“想当然”,要树立正确的海外市场理念。

(齐 慧)

高铁企业抱团出海彰显成效

■ 封荣权

2016年中国高铁出海取得重大突破。高铁企业进一步落实国家铁路“走出去”战略,由中国铁路总公司牵头的中国企业联合体抱团出海,实现印尼雅加达至万隆高铁、俄罗斯莫斯科至喀山高铁、马来西亚吉隆坡至新加坡高铁等境外项目合作的突破性进展。

国务院及有关部门多次表态发声,对抱团出海予以支持。在此之前,散兵游勇、各自为战的中国企业在国际上失败的教训很多,也很惨痛。随着“一带一路”倡议的深入推进,我国企业正加快走出去的步伐。面对新的市场机遇与发展前景,我国企业走出国门需要从分兵出击向协同并进转变,而企业抱团出海,有利于增强总体竞争实力,提升企业投资盈利能力。

在“一带一路”的大背景下,由中国铁路总公司牵头的中国企业联合体“抱团”踏上出海之路。这一年,中国铁路企业在海外承建的铁路项目由单一的工程承包、装备出口等,转变成全方位的中国高铁技术标准、设计咨询、工程建设、装备制造、人员培训 and 运营维护等合作。显而易见,抱团出海逐渐让中国高铁整合资源走向世界。

比如在中俄喀山高铁项目中,中国企业在中铁总公司的协调下,组建勘探设计、基建工程、轨道车辆等企业联合体,联合体中的企业“轮番上阵”竞标,这种联合体的形式也是未来中国高铁走出去的主要模式。在中铁二院俄罗斯分公司。在印尼雅万高铁建设过程中,中国企业联合体紧密配合,从充分了解印尼国情,创新合作模式着手,用真诚开展跨文化合作,妥善处理公共关系,赢得印方的信任和理解。

抱团出海使得多个高铁项目已经确定实施或合作,均决定采用中国标准和装备。抱团出海让中国高铁整合资源遍布世界各个角落。

中俄共推高铁项目

近日,俄罗斯铁路公司与中国铁路总公司签署了全面战略合作协议,双方将加快“莫斯科—北京”欧亚高速运输走廊项目的建设,并共同开展“莫斯科—喀山”的高铁项目,标志着中俄高铁合作项目向前迈出了实质性一步,实现了中国高铁技术“走出去”的新突破。

俄罗斯为何选择中国

据了解,“莫斯科—喀山高铁”是俄罗斯2008年11月颁布的《2030年运输发展战略规划》的组成部分,未来将延伸至叶卡捷琳堡。项目总里程770公里,最高设计时速400公里,轨距为1520毫米。铁路建成后,莫斯科—喀山间列车运行时间将从现在的14小时压缩至3.5小时。项目规划在2018年世界杯之前完工。

商务部研究院国际市场研究部副主任白明表示,中国能够与俄罗斯签署高铁合同,一方面,由于中国本身高铁技术已经比较成熟,而且成本优势比较明显,另一方面,俄罗斯国土面积广阔,对高铁建设有很大需要,通过高铁可以加快人口流动,促进沿线经济发展。此外,政治因素也是高铁项目能够落户俄罗斯的重要因素,中俄关系密切,良好的政治环境,为高铁合作打下坚实的基础。

一位专家透露,双方成立联合体,实现利益捆绑,也是能够成功的重要因素。而俄罗斯也可以通过与中国的交流,提升本国高铁技术、管理水平等,有利于自身的长远发展。

除中国企业具备的自身实力外,国际环境也是俄罗斯高铁项目选择中国企业的原因之一。

同济大学轨道交通学院教授孙章分析说,俄罗斯目前正面临西方的政治和经济制裁,对俄罗斯企业的融资造成了很大影响。此外,国际油价大幅下跌以来,俄罗斯经济面临一定困难。因此,俄罗斯高铁不仅在技术,也在资金上需要中国。对于中国高铁来说,目前是进入俄罗斯市场最好的机遇期。

“走出去”路不平坦

虽然中国与俄罗斯签署高铁合同,但是业内认为,中国高铁“走出去”仍面临激烈的市场竞争和复杂的国际环境,可谓任重道远。

北京交通大学运输学院教授胡思继称,虽然这次与俄罗斯签署了协议,但并不意味将来其他地区推广高铁会比较顺利。中俄的政治关系比较密切,这个条件在其他区域并不适合。在其他地方推广高铁时,还仍将有政治不稳定因素和各团体利益斗争的问题,可能并不会一帆风顺。

“虽然这次与俄罗斯签署了协议,但并不意味将来其他地区推广高铁会比较顺利。目前除了中国外,法国、德国、日本也有自己的高铁技术,只不过中国的性价比高一些,在其他区域推广时,仍将面临激烈的竞争,不要过度乐观。”白明说。

在北京交通大学教授赵坚看来,目前中俄签署的只是高铁勘测设计合同,勘测结果如何,能否正常开工建设都还有不确定性。高铁建设对各方面条件要求都很高,需要人口规模大、密度高、收入高等条件,目前只有少数国家建有高铁,发展中国虽然人口密度大,但是收入水平不够,而发达国家虽然收入高,但是人口密度又不足。整体来看,虽然很多国家都没有建设高铁,但是高铁的建设市场并不是想象中那么乐观,中国高铁真正“走出去”还有不少路要走。

(王晔君)

●小资料

中国高铁问世

2008年8月1日,京津城际铁路正式开通,这是中国大陆第一条高标准、设计时速为350公里的高速铁路

中国高铁出海样本

2016年底 俄罗斯:中俄“莫斯科—喀山高铁”项目设计工作将完成,2017年动工

2016年5月 泰国:中泰铁路开建,这是泰国首条标准轨铁路

2016年2月 伊朗:中国提供融资并承建的伊朗高铁项目开工

2016年1月 印尼:中国、印尼企业组建合资公司,开工建设印尼雅万高铁

2014年7月 土耳其:由中国承建的土耳其“安伊高铁”正式通车

2014年4月 委内瑞拉:中国在南美洲铺设的高铁“第一轨”——委内瑞拉迪阿铁路开始铺轨

下一站:马来西亚?

廖中莱站在中车的列车模型旁,一边认真听着工作人员的介绍,一边轻轻点头。作为马来西亚交通部部长,廖中莱的这次中国行肩负着十分重要的任务:为明年即将展开招标的马来西亚至新加坡的新隆高铁考察合适的承建商。

而参观中国高铁给他留下了深刻印象。“我对中国的技术非常有信心。马来西亚官方和公司来到这里了解中国铁路的发展,我们非常高兴也十分惊讶地看到中国的技术成长得这么快。我们非常期待马来西亚能够跟中国多学习、多合作。”廖中莱说。

竞争已经开始

新加坡与马来西亚间的新隆高铁设计长度仅有356.1公里,其中马来西亚段的长度为326.1公里,新加坡段的长度为30公里,线路计划连接吉隆坡“马来新城”到新加坡裕廊东,之间包括芙蓉、马六甲、麻坡、巴株巴辖和努沙再也在内的5个城市。高铁建成后,这段里程所需时间将从6小时缩短至至少90分钟。

尽管招标尚未开始,但各国之间的火药

味已经开始弥漫。

事实上,早在廖中莱访华之前,中国铁路总公司总经理盛光祖就已率领约40人的铁路豪华团出访团出访了马来西亚和新加坡。出访团参访了马来西亚陆路公共交通委员会和新加坡陆路交通管理局,而这两个部门正是提出新隆高铁项目的单位。

这样的重视表达出中方争取新隆高铁项目的高度意愿。因为这关系到从昆明出发途经老挝、泰国到马来西亚的铁路建设计划,这是“一带一路”构想的重要组成部分。

“中国与新马政府都保持友好关系,中国和新加坡也在地铁领域开展了合作,合作前景还是很大的。”一位中国工程院院士表示。

不过,竞争者也不甘示弱。

6月14日,韩国也派20人代表团到马来西亚争取新隆高铁项目,表示韩国政府高度重视此项目,除了将提供安全高效的高铁服务外,也愿意提供高铁技术转移。韩国提出的营运成本比日本新干线低,整体上也比法国少35%。而日本在今年3月,也派了东日本地道公司高层和日本驻吉隆坡使馆官员,与马来西亚交通部官员会面,表达日本对参与

该项目的热切期望。

除了中日韩以外,法国、德国等也表示有意参加新马高铁竞标。

“新隆高铁将成为向北连接马泰高铁和中泰高铁的泛亚铁路布局之重要一环,让中方建设新隆高铁,有望以相同系统连接这一区域铁路;若采取日本新干线或其他国家技术,则可能因系统不同而难以互联互通。”业内人士表示。

铁科院合作开发部部长于鑫表示,不同国家的铁路标准都有很大的区别,按照不同标准建设的铁路,若想互联互通,则涉及到标准的转换,这需要详细的沟通。

中国方案更受欢迎

一个利好消息是,相较于日本,马来西亚可能更为关注车辆和技术都比日本便宜且在资金筹措方面更为便利的中国方案。

“新隆高铁目前已经进入关键阶段。我们必须把需求跟技术评估做好后,才能够公开招标,希望在明年我们能把要求提出来让中国和其他国家生产者投标。但是我对中国的技术非常有信心,因为他们能够容纳世

界各国的顶尖技术。我们不只是看重技术和安全,还有其他因素,包括所谓各地车站的发展,沿线地方的发展等。马来西亚和新加坡都非常重视这条铁路,因为这与沿线各地的发展。我们还没有作出最后的决定,现在正在多了解中国和其他国家的技术。”廖中莱说。

尽管竞争激烈,但中国的优势显而易见——目前全球只有中国有建设热带高铁的经验。

虽然日本等发达国家在高铁研发环节有一定优势,但再好的技术最终都需要走出实验室才能体现其价值。全世界唯一一条在热带地区建成的高铁线路是中国的海南高铁,这是其它国家没有的。

近日,中国中铁宣布投资20亿美元参与位于马来西亚首都吉隆坡郊外的“大马城”项目,在此设立区域总部,负责亚洲范围内的铁路基建立项工作。这和马来西亚政府看重的推动铁路沿线地方经济的发展不谋而合。

但此次中国的对手众多。当被问及“中国的机会大吗?”,廖中莱发出爽朗的笑声,并表示,“非常欢迎中国来投标。”

(张 智)