



曾参与墨西哥高铁项目投标的中国高铁准备参与竞标东南亚首个高铁建设项目

# 中国高铁“出海”为何这么难

参与墨西哥高铁项目遭遇挫折之后,中国高铁努力“走出去”的步伐并没有停下。近日有香港媒体披露,参与墨西哥高铁项目投标的中国高铁建设原班人马正准备参与竞标连接马来西亚首都吉隆坡与新加坡的东南亚首个高铁建设项目。相比较而言,高性价比和丰富的实际运营经验仍将是中国高铁的突出优势。

不过也有行业人士表示,迄今为止,中国高铁尚未真正意义上地走出过国门,因为在工程建设因素之外,左右高铁项目的还有很多政治、经济、社会因素。因此东南亚铁路能否成为中国高铁“走出去”的突破口还需拭目以待。

## 中国高铁欲竞标东南亚首个高铁项目

近日有香港媒体披露,参与墨西哥高铁项目投标的中国高铁建设原班人马正准备参与竞标连接马来西亚首都吉隆坡与新加坡的东南亚首个高铁建设项目。这一项目两年前就已筹划,按照目前的规划将于明年开工,预计2020年完工,工程总造价可能将达到384亿

令吉,约合652亿人民币。除了中国高铁建设团队外,这一巨额投资项目同样引起了包括日本JR、法国阿尔斯通、德国西门子等高铁建设劲旅的关注,预计这些团队都将参与竞标。

相比较而言,高性价比和丰富的实际运营经验仍将是中

国高铁的突出优势。目前中国的高铁建设成本还不到日本新干线的一半,而且是全球高铁运营里程最多的国家。

此外,相比起远在美国的墨西哥,马来西亚和新加坡两国华人众多,或许也将成为中国高铁建设团队的竞标优势之一。

## 中国高铁标准保证20年内不落伍

今年1月29日,中国铁路总公司召开工作会议。会上通报称,截至2014年年底,我国高速铁路营业里程已经超过1.6万公里,稳居世界第一。

目前我国在高铁列车的最核心部件——牵引电传动系统和网络控制系统已经实现了百分之百的“中国创造”。值得一提的是,去年底,被称作“高铁之脑”的动车组列车网络控制系统由中国北车通过中国铁路总公司组织的技术评审,获准批量装车,成为国内首个完

全自主化并获准批量装车运行的动车组列车网络控制系统。同样是在去年年底,装载“中国创造”牵引电传动系统和网络控制系统的中国北车CRH5A型动车组进入“5000公里正线试验”的最后阶段,这是国内首列实现牵引电传动系统和网络控制系统完全自主创新的高速动车组。这些自主化核心系统的应用都标志着中国高铁列车核心技术正由“国产化”向“自主化”的转变,也使中国高铁列车真正实现了

由“中国制造”转变为“中国创造”。

大力提升的中国高铁列车核心创造能力,使得中国高铁走出去的底气愈发强烈。总结起来,我国高铁具有三大优势:技术先进、安全可靠;价格低、性价比高;运营经验丰富,中国每建设一条铁路,其标准至少保证二十年不落伍。而且目前中国铁建和中国北车通过长期磨合能够非常顺畅地配合完成全套工程任务,这也是中国高铁对外推广的重要优势。

## 南北车合并可能给中国高铁投标带来新风险

去年12月30日晚间,上市公司中国南车和中国北车发布了将合并成一家“中国中车”的预案。当时有分析人士称,“不出意外,合并将于半年内正式完成。整合进度比预期快的话,三个月左右即可完成。”

但如今已经过去了将近三个月,两家上市公司依然在各自独立运作,并没有给外界透露更多的合并进展。最近唯一可以看到的是,3月10日“两车”发布公告披露,股东大会均审议通过了关于中国南车与中国北车合并方案等有关议案。对此,有舆论分析,南北

车合并可能比当初所预期的要复杂得多,因此南北车何时能够以统一形象走向海外招商还是个未知数,联手投标东南亚铁路恐怕已经无望。

对于南北车的合并,一些专家认为主要解决了两车之间在海外竞争中互相压价、拉关系、跑门路等恶性竞争,防止自毁身价。中国工程院院士王梦恕就持这种观点,“中国的高铁技术如今处于世界领先地位,合并之后,就不会再造成技术上的流失。”他甚至坦言南北车合并就是为了垄断,特别是技术上的垄断。北京交通大学教授赵坚也认为,南北车

合并之后,在海外项目竞标上就会有中车集团的统一协调,从而避免目前的恶性竞争。从南北车在技术研发上投入都很少,还不到营收的5%,合并后就能把精力更多地放在搞研发、搞核心技术了。”

不过对于南北车合并对海外竞标的影响,也有专家认为意义不大。中国高铁的成本已经是最低的了,即便南北车互相竞争时也不至于赔本竞标,而南北车合并后恐怕也不会抬上去多少价格,反而还可能会被扣上“垄断”的帽子而更加不利。

## 国外的高铁热情并非很高

在中国的高铁营业里程稳居世界第一的同时,中国也一直积极向国外推销中国高铁,甚至提出了“大米换高铁”等创新性推广形式。不过有行业专家在接受北京青年报记者采访时也表示,国外不少国家对于高铁的热情其实并不像我们想象得那么高,这可能是推销中国高铁的重要阻碍。事实也显示,截至目前,我国真正意义上的“高铁”其实还从未走出过国门。

这位人士指出,据国际铁路联盟统计,截至2013年底,除我国以外,世界其他国家和地区高速铁路总营业里程11605公里,在建高铁规模4883公里,规划建设高铁12570公里。“可以说其他国家的高铁总量还不如中国多,因为只有幅员辽阔的国家才对于高铁有强烈的需求。”

同时,高铁的运行是一个复杂的系统工程,不仅需要完善的硬件,更需要配套的软件和管理技术人员。只有一个国家在高速铁路运营的综合素质达到一定水平才能触碰高铁这扇大门。“任何操之过急可能都会带来无法预料的严重后果,毕竟如此高时速的列车就

像一架在地面运行的飞机!”比如在我国对高铁的定义中,不仅仅是开行的动车组,而且还包括土建等基础设施建设部分,以及通讯调度等内容,否则就不是真正的高铁。以通讯调度能力为例,我国要求高铁能实现每隔5分钟就开出一趟列车,同时可以适应在多种自然环境下全天候运行,从而真正实现旅客随到随走的“公交化”运行模式。也只有这样,高铁才能真正发挥出最大效益。

另外他表示,修建高铁对于一个国家来说,并非仅仅是一个庞大规模的工程项目那么简单,而是涉及经济、政治、社会等各方面的综合因素,非常复杂。对于一个动辄数百亿美元的超大型工程,国家与国家间的角力也就显而易见。虽然中国的高铁有很多明显优势,包括性价比高、运行经验丰富等等,但很多技术之外的因素仍然不可控。他认为,墨西哥高铁项目招标过程中的一波三折直至最后取消,其中国家间较劲的因素就很大。中国高铁要想顺利“走出去”,就需要与东道国及其社会处理好关系,对东道国社会经济状况进行“摸底”。

## 新闻内参

### 什么是高铁?

世界各国对于高铁并没有统一的定义。在我国,高速铁路、快速铁路、普速铁路是中国铁路三大档次。根据我国2014年起实施的《铁路安全管理条例》,高速铁路是指设计开行时速250公里以上、并且初期运营时速200公里以上的客运列车专线铁路。而中国高铁的时速一般都是按照350公里设计规划的,由于之前出现的事故,后来出现过降速运营,目前我国高铁的实际运行时速一般在300公里上下。而在西欧很多国家,是把新建时速达到250至300公里、旧线改造时速达到

200公里的就称为高速铁路。联合国欧洲经济委员会在日内瓦签署的国际铁路干线协议则规定,新建客运列车专用型高速铁路时速为350公里以上,新建客货列车混用型高速铁路时速为250公里。

根据我国的标准,中国开通的第一条真正意义的高速铁路是2008年奥运会前夕开通的运营时速350公里的京津城际高速铁路。2011年6月30日正式开通运营的京沪高速铁路客运专线,则实现过486.1公里的最高试验时速。(据北京青年报)