

## 内容摘要

10月19日至23日,习近平对英国进行国事访问,这也是近十年来中国国家领导人首次对英国进行国事访问。据媒体报道,此行习近平将与英国签订高达数百亿英镑的投资,其中英国高铁2号线项目或将成为双方最重要的“经贸大单”。

近年来,高铁已成为国家领导人出访的必推项目之一。

据记者统计,目前至少有9个国家已经与中国有了明确的高铁合作项目,其中土耳其安伊高铁已在去年通车。

中国铁路总公司负责人表示,在国际竞争中,中国高铁具有技术先进、安全可靠、适应性强、性价比高等综合优势。



## 中国有望承建英国高铁2号工程 技术拥有自主知识产权、造价低具竞争力 至少9国“心仪”中国高铁

### A 高铁2号或成经贸大单

上月习近平主席访美前夕,中美就建设美国西部快线高铁项目达成共识,并在拉斯韦加斯签署协议。中国铁路总公司副总工程师杨忠民称,该项目是中美经贸合作的重大基建项目之一,对中国铁路“走出去”具有特殊意义。

早在2013年,英国首相卡梅伦在北京交大演讲时就曾提到,中国高铁在世界市场的快速崛起,英国有很多需要学习的地方。

此前,英财政大臣奥斯本也曾表示,英国政府欢迎中方企业加入高铁2号工程竞标。预计在2017年启动的高铁2号工程将快速便捷地连通曼彻斯特和利物浦等英格兰北部城市,成

为奥斯本提出的“英格兰北部经济带”中一条重要的大动脉。

今年4月,中国南车已在伦敦成立子公司,为竞标高铁2号线作准备,内容包括为该项目提供列车、运营、维护保养等服务。而竞争对手均是世界知名公司,包括法国阿尔斯通、德国西门子及日本日立等。

英国前首相布莱尔称,在铁路网建设等领域,中国拥有可以协助英国发展基础设施的专长和资金,这种合作对两国是双赢的。英国如果能更新铁路系统,将解决城市过度拥挤、住房紧张以及就业难等问题。“铁路系统必须提升至高铁速度。”

### B 高铁“走出去”业绩斐然

据公开数据,目前中国已建成的高速铁路有17万公里,约占世界高速铁路总里程的60%以上,是世界上高速铁路运营里程最长、在建规模最大的国家。而近年来,中国高铁出口业绩也是有目共睹。外媒称,已经有30多个国家选择或考虑中方高铁系统。

据记者梳理统计,目前至少有9个国家已经与中国有了明确的高铁合作项目。

作为中国企业在海外组织承揽实施的第一个电气化高速铁路项目,土耳其伊安高铁已于去年7月25日全线建成通车。而就俄罗斯莫斯科—喀山段高铁、美国西部快线高铁、中老(老挝)高铁等,双方也已签订协议。

就在本月中,中印尼

双方正式签订协议成立合资公司,负责印度尼西亚雅加达至万隆高速铁路项目的建设和运营。同一日,中国中车股份有限公司也发布声明称,经多轮谈判,本月28日、29日,中泰双方将在中泰铁路合作联合委员会第八次会议上签署两国政府间铁路合作框架协议。协议签署后,双方将抓紧在年内开工建设,建成后中方先经营。

中印尼高铁项目负责人表示,此次中国铁路总公司所属铁三院牵头组成的中印企业联合体中标印度新德里至孟买高速铁路可研标,体现了中国铁路强大的综合实力,以及国际社会和国际高铁市场对中国高铁技术的认可,是中国铁路“走出去”取得的又一成果。

### C [中国优势] 技术标注、人才培养整体“走出去”

据官方报道,2004年起中国南北车与唐车公司先后从加拿大庞巴迪、日本川崎重工、法国阿尔斯通和德国西门子引进了高铁技术,联合设计生产出60列时速300公里的高速列车及技术项目。

巧合的是,这次英国高铁2号线竞争对手中,也有法国阿尔斯通、德国西门子的身影。

据外媒报道,中国高铁近年来迅速发展,在此过程中中国大量吸收改进外国技术,现在已然拥有了

自主知识产权和技术出口高铁的地位,在数量和里程上成为世界高速铁路的“圣城麦加”。

英国“铁路技术”网报道称,中国的高铁技术无可争议,且成本相对低廉。根据世界银行数据显示,中国高铁每公里造价在1700万美元至2100万美元之间,而欧洲则是在2500万美元到3900万美元。

记者注意到,在洽谈中泰高铁合作项目时,泰国改革动员委员会

委员勇·萨拉什巴称,中泰合作不仅是硬件合作,技术转让等方面的软件合作也十分重要。

对此,宁赋魁大使回应:中方十分重视泰国铁路人才的培养,中国计划为泰国培养至少数百名铁路专业人才。

在中印尼高铁合作上也可以看出,中国高速铁路从技术标准勘察设计、工程施工、装备制造、人才培养等全方位提供服务,可以说是整体“走出去”的第一单。

### D [竞争取胜] 日本在工期上与中国差距太大

事实上,不只是在印尼的铁路,在亚洲其他地方修高铁,中国最大的竞争者便是日本,以东南亚最为明显。

本月12日,日本内阁官房长官菅义伟表示:在印尼高铁招标项目中,日本在工期和付款结算上与中国差距太大,进而导致竞标失败。140公里的高铁建设工程,3年之内竣工,这对日本承包商而言是不可能完成的。

据了解,中国提出的工程方案造价75万印尼盾(约55亿美元),建

设周期为3年,2015年9月兴建,2019年前通车。其中60%的投资来自印尼方面,40%由中国铁路总公司承担。中国的国家开发银行和工商银行等可以直接提供全额贷款,利率为2%,不需要印尼主权信用担保。

日本提出的工程方案造价85万印尼盾(约62亿美元),建设周期为5年,2016年兴建,2021年完工。其中75%的投资来自日本铁路公司,25%的投资由印尼政府承担。日本银行可为75%的资金提

供0.1%低息贷款,期限为40年,但需要印尼主权信用担保。

月初,印尼国有企业部长莉妮表示,中国所提出的融资结构和无需政府担保的方案更具有吸引力。

此外,雅万高铁不是政府优先发展项目,不能动用任何国家预算。中国方案符合印尼政府“不占用国家预算和使用国家担保”的要求,而日本方案中,银行可为75%的资金提供0.1%低息贷款,期限为40年。显然,这与中国诱人财政优惠措施无法媲美。

### E [专家解读] 高铁“出海”与老百姓息息相关

昨天上午,中国工程院院士、中国铁路隧道专家王梦恕接受记者采访时表示,目前中国的高铁技术硬,英国高铁2号线项目相对来说是个“小工程”。此前一些媒体报道称中国参与了竞标,并有很大优势。“但事实上,中国坚持不参加投标,选择友好商谈。双方商谈投资金额等具体事项,并同意用我们的标准、技

术、设备。”

“我国高铁在土建、通信管理等方面都有全套技术,项目谈成说上就上。”王梦恕说,与其他国家相比,我国无论从经验、造价方面均具有很大优势,而我国提出的高铁合作项目优惠政策也很诱人,利用合资公司的形式可以减轻对方负担。

对于中外高铁项目,有人质疑

“赔本赚吆喝”。王梦恕对此表示,在高铁“出海”后,中国必然也会从中获益,并且与老百姓生活也息息相关。“目前我们的路子,是用铁路换资源,换煤、油、气。”

王梦恕表示,此外,高铁出口的效益还从其他方面体现,例如中印尼高铁项目谈妥后,从政治上,当地华人地位也相应上升。(法晚)