



■ 本版撰文 本报记者 陶海青

编者按:回望来路,中国铁路“走出去”的海外版图正逐步扩张,“方向轨迹”是一条由低端到中高端发展之路。

事实上,中国很早以前就支援过非洲和东欧一些国家修建铁路。中国南北车成立后,海外市场开拓也一直在进行。时至今日,南北车、中国铁建、中国中铁等企业在海外市场上征战多年,发展版图基本上囊括了五湖四海。

自去年10月份以来,中国国务院总理李克强已经分别向泰国、澳大利亚、英国、美国以及中东、欧洲、非洲等地“推销”过中国高铁,引发国际关注。

而此次李克强出访俄罗斯,最引人关注的正是中国有意参与和投资莫斯科至喀山高铁项目,并将其延伸至北京,从而打造连通中俄首都的欧亚高速运输通道。

中国高铁开进俄罗斯 前景可期



梳理中俄之间的历史图谱,铁路始终是一个绕不开的议题。

10月13日,在中俄总理第十九次定期会晤后,两国总理签署《中俄总理第十九次定期会晤联合公报》。在中国国务院总理李克强和俄罗斯总理梅德韦杰夫的见证下,中国发改委与俄罗斯运输部、中国铁路总公司与俄国家铁路公司四方签署高铁合作备忘录,推进构建北京至莫斯科的欧亚高速运输走廊,优先实施莫斯科至喀山高铁项目。

对俄罗斯而言,高铁建设已经不仅仅是战略布局,更是战术推进,不仅仅停留在国家层面的号召上,也体现在企业的商务参与上。

李克强此前曾表示,中俄互为最大邻邦。中国相关装备制造在质量、性价比、市场竞争力等方面都具有优势,愿积极参与俄高铁、铁路改造升级等基础设施建设,实现互利共赢。

种种迹象表明,中国高铁有望开进俄罗斯广袤大地。

将“莫斯科—喀山”高铁延伸至北京

俄罗斯铁路股份公司第一副总裁米沙林表示,俄罗斯对高铁建设有非常大的需求,也希望同中国合作,引入高铁技术和投资。“毫无疑问,俄罗斯对于修建高铁的兴趣和需求都是非常强烈的,这是一个非常有前景、非常重要的项目,对于俄罗斯经济发展有着战略性意义。我们与中国在高铁技术和投资领域正在开展合作,并已经召开过专门的研讨会议,中国是俄铁在亚洲最重要的合作伙伴。”

此前,俄罗斯高铁股份有限公司国际关系部主任埃内斯特·苏丹诺夫就曾透露,中俄双方将在李克强访俄期间签署“莫斯科—喀山”高铁发展合作备忘录。

苏丹诺夫指出,双方有意发展这一项目,最终将“莫斯科—喀山”高铁延伸至北京,并以此打造“北京—莫斯科”欧亚高速运输通道。“莫斯科—喀山”段高铁将成为发展俄中首都间铁路交通的先导工程。他表示,作为新丝绸之路的一种方案,莫斯科至北京的高铁全长超过7000公里,途经俄罗斯、哈萨克和中国三国。

莫斯科至喀山高铁项目是欧亚高速运输走廊的试点项目,项目造价约1万亿卢布,项目总长度为770公里,投入运营后可将两地间列车运行时间从目前的11小时30分缩减到3小时30分。

俄罗斯高铁市场需求高涨

近年来,俄罗斯开始加快高铁和轨道交通建设,成为一个迅速发展的新兴市场。目前,俄罗斯与西方企业的合作减少,由此给中国企业创造了机会。

据了解,俄罗斯运行的高速铁路仅有一条,可见,俄罗斯存在着高铁市场的刚性需求。

除了高铁外,俄罗斯的城市轨道交通也蕴含着较大的市场。众所周知,俄罗斯2018年要举办世界杯赛事,而莫斯科等俄罗斯大城市的地铁承载量已达极限,未来新建、更新轨道交通的需求无疑将会增加。

北京嘉恒美亚投资管理有限公司总裁金硕在接受《中国贸易报》记者采访时说:“到过莫斯科的人都知道,莫斯科地铁的机车是苏联时期制造的,使用至今已显破旧,而且发动起来噪音很大,乘客乘坐时也不舒适。当地的旅游快车与中国的动车相比,其车厢、设施明显陈旧。几年前,我在西伯利亚远东地区考察时,当地交通设施也很落后,火车设备基本上也还是苏联时代的。俄罗斯的铁路装备是上世纪七八十年代的产品,目前都已经到了更新换代的时候,市场潜力巨大。”

俄罗斯对中国高铁也很感兴趣。俄罗斯铁路公司总裁 Vladimir Yakunin 也曾赞扬中国的高速铁路建设,他表示自己的同事尤其羡慕中国在青藏铁路上的成就。

对俄罗斯来说,中国高铁技术至少有3个优势。一是从工务工程、通信信号、牵引供电到客车制造等方面,中国可以进行一揽子出口,而这是其他国家难以做到的。二是中国高铁技术层次丰富,既能够进行250公里时速的既有线路改造,也可以新建350公里时速的新线路。三是中国高铁建造成本较低,比其他国家低20%左右。英国广播公司在“中国的高铁革命”报道中援引的数据显示,中国的高铁建设成本不超过其他国家的2/3。如此价格竞争力,即便在世界巨头们的“跳楼价”下中标,中国高铁都能奉陪到底且依然有利可图。

俄罗斯铁路股份公司总裁亚库宁在中俄两国总理会谈后表示,如果俄罗斯和中方就在国家担保下进行投资达成共识,今年或可开始莫斯科至喀山高铁线路项目的设计。

俄罗斯高铁招标 群雄激战

去年,俄罗斯高铁建设进入提速阶段。根据俄罗斯发布的2030年前铁路交通发展战略,俄罗斯有意建设2万公里新铁路。其中,莫斯科—叶卡捷琳堡高铁项目(高铁2号线),线路全长1595公里,计划优先修建的全长803公里的莫斯科—喀山段,目前动工在即,即将举行高铁招标。

近来,中俄两国高层接触频繁,两国已经共同表示,要在俄罗斯合作修建高铁。

北京世元金桥国际企业管理中心执行副总经理王晋耕认为,目前,俄罗斯并没有自己成熟的高铁技术,从国外引进高铁列车技术成为必然。中国在高纬度且寒

冷的青藏铁路上的建设经验,将帮助俄罗斯高铁能在酷寒冬季中安全运行。这无疑是中国的高铁公司竞标的优势之一。

因此,业界对中俄高铁合作预期较高,但中国并不是唯一对俄罗斯铁路建设感兴趣的。法国、德国、西班牙、韩国也都对在俄罗斯承建高速铁路同样表现出浓厚兴趣。

一个无法回避的事实是,中国企业将要直面来自庞巴迪、阿尔斯通、西门子、通用电气、川崎重工等多家外国公司的挑战。

王晋耕认为,对中国高铁机车制造商而言,俄罗斯项目既是一次考验,同时也是一次机遇。即将拉开大幕的俄罗斯高铁招标将引发国际高铁巨头展开激烈争夺。

中国北车获俄罗斯许可证

GOST认证,也称为GOST-R认证,这是俄罗斯联邦内的一个有效的质量认证体系。国外生产的产品进口到俄罗斯都应达到俄罗斯的国家质量标准,即必须通过GOST认证。

就俄罗斯官方角度而言,GOST认证不但可以保证产品和服务质量、保障消费者权益,而且可以激励企业改善生产条件以取得证书。

据悉,俄罗斯铁路装备技术有一个专门的GOST体系,要想进入它的市场,必须通过一套相对比较繁琐的认证体系。

中国北车股份有限公司(以下简称中国北车)是世界上最大的轨道交通装备制造制造商。在此次国务院总理李克强访问欧洲之际,中国北车总经理奚国华也随同出访。这是中国高铁列车制造企业首次随同总理出访推销高铁,双方将就高铁设备合作进行相关交流。

据了解,中国北车已经研制了世界速度最快、技术水准最高的高寒动车组,能在零下40摄氏度和零上40摄氏度之间运行,在投入运行的两年多里,运行稳定,跻身世界高寒高铁的典范,创造了人类高铁史上的3项世界纪录——直通里程最长、气温反差最大、穿越气候带最多。

目前,运行在哈尔滨到上海之间的高寒高铁,运营里程达2421公里,属全球高铁直通里程之最;冬季从零下40摄氏度的东北雪原出发,突破0摄氏度冰点,最终抵达零上10摄氏度左右的江南水乡,经受50摄氏度以上温差的气候变幻,为世界高铁气温反差之最;先后穿越中温带、暖温带、亚热带3个性质迥异的气候带,列车历经气候带数量为世界高铁之最。

中国北车的电力机车、内燃机车、铁路货车已经在白俄罗斯、哈萨克斯坦等地理气候条件、铁路状况与俄罗斯相近的区域内良好运营,在俄罗斯运行的高铁上,已经有来自中国北车的高铁车体等核心部件和来自中国华为的信号系统,支撑俄罗斯高铁优质运行。

去年,中国北车公司下属的四方所公司研制的“用于轻轨的半永久车钩”获得了俄罗斯专利授权。这是中国城轨(包括轻轨和地铁)车辆技术首次获得俄罗斯专利授权。

目前,中国北车已经有数个产品通过了俄罗斯GOST体系认证。中国北车已经掌握了俄罗斯国家铁路技术标准,并成为我国唯一通过该项标准认证的企业,彰显了中国实力。

国际化带动中国高铁全产业链发展

事实证明,高速铁路的开通运营大幅度提高了通道内客货运输能力,促进了区域间人、物、资金、信息等跨区域快速流动,这些均已成为区域经济发展的重要保障。

同时,高铁建设有利于中西部区域与东部经济高地接轨,使中西部地区更好地承接东部发达地区的产业转

移,形成中国经济由东至西梯次渐进发展态势。

金硕认为,高铁建设是一项庞大的工程,细分行业很多,特别是高铁带动行业,比如说对基本建设、水泥、钢铁建材到基建设备、车辆装备以及信号设备等等,高速铁路的建设直接带来投资增长,高速铁路建成运营后将带来客流量增长,带动沿途经济的发展,符合“扩内需、保增长、调结构”的经济发展政策。因此,高铁建设带动经济将是一个长效机制。毫无疑问的是,高铁外交有望促成我国高铁技术整体输出,提振高铁产业整体估值提升,因此,高铁产业不应仅仅作为一般的产业,而应被列为拉动我国新兴技术发展、拉动投资转型的一个产业。

与此同时,中国高铁国际化提速。今年7月份,世界银行在《中国高速铁路:建设成本分析》的报告中赞扬中国高铁领先世界,从铁路铺设到高铁列车制造再到建设成本,都具有明显的国际竞争优势。在这个大背景下,中国高铁“走出去”的步伐不断加快。在国际高铁建设招标中,处处能看见中国企业投标的身影。中国机车、动车及零部件出口的消息也屡见不鲜。

据中国交通新闻网不完全统计,中国北车、中国南车两家企业今年上半年的出口签约总额已达45亿美

元(约合276.3亿元人民币)以上。

中国经济学家周世俭说,帮俄罗斯建高铁,跟我们过去援建的坦赞铁路相比,技术水平提高了,双方的受益也将更多,对中国产业链的拉动将是巨大的。

在中投顾问高级研究员薛胜文看来,目前,中国高铁建设经验丰富,已经有1万多公里的高铁网运营经验,高铁技术先进,适应各种地理、气候的能力强,综合来看性价比比高。另外,中国拥有高铁全套成熟的自主知识产权技术,有完备的世界通行的中国标准。高铁上下游产业链蕴含巨大的市场价值和发展空间,高铁走向国门进一步发展,将为中国装备制造业带来产值的迅猛增长。

薛胜文分析称,高铁出国将进一步使中国的高铁产业得到新的发展机遇,并且将带动产业链上下游细分领域的发展,如钢铁产业、高速机车、电子控制、能源以及新材料产业等,有望迎来更大的市场需求和发展空间。与高铁建设有关的上市公司,有望赢取市场和政策利好,资本看好该产业未来发展,资本市场将为高铁发展提供资金、管理等方面支持。

专家预计,高铁将带动铁路基建、动车组、铁路信号、铁路配件、钢铁、水泥等众多上下游产业的发展,带动的产业链保守估计将超过两万亿元。

根据铁道部的规划,到2020年,中国将形成以北京为中心的1小时至8小时交通圈,除乌鲁木齐、拉萨、海口外,绝大部分省会城市都将被纳入这个快速交通圈。届时,全国铁路快速网络将达到5万公里,通达所有省会城市和人口50万以上的城市,覆盖全国90%以上的人口。

