

中国高铁“走出去”战略： 主旨·方略·举措

徐 飞

(西南交通大学,成都 610031)

[摘要] 本文阐述了中国高铁“走出去”对中国经济、文化等方面的意义,以及中国高铁“走出去”必须重视的三大战略主旨。本文进一步分析了中国高铁“走出去”面临的战略机遇与挑战。在此基础上,本文提出了布局重要性、时序紧迫性、路径可行性、区域难易结合、线路互联互通五个战略原则,并从政、产、学、研、金等方面对中国高铁“走出去”的战略举措提出以下五个建议:统领战略实施、凝聚产业合力、构筑培养培训体系、打造国家智库、创新投融资方式。

[关键词] 中国高铁;“走出去”战略;新陆权时代;战略实施;国家智库

[中图分类号] U270.1+4 **[文献标识码]** A **[文章编号]** 1009-1742(2015)04-0004-05

1 中国高铁“走出去”的战略主旨

高铁乃大国之重器,是中国现代装备业成建制国产化、从“中国制造”迈向“中国创造”的典型代表。中国高铁成功实现了由跟跑者向并行者和领跑者的转变^[1],已跻身世界先进行列。“美国有苹果(iPhone),中国有高铁”,就是国际社会高度认可中国高铁的极好佐证。中国高铁“走出去”在政治、经济、文化等方面都具有重要意义^[2]。本文认为,中国高铁“走出去”战略的主旨就在于推动“交通成和”、助力重建“丝绸之路”、以“路权”支撑新“陆权”打造新“海权”。

1)推动“交通成和”。国家要发展,交通等基础设施要先行。交通不仅是国民经济的大动脉,而且自古以来,人类文明随道路的联通和延伸得以传播、理解、亲近和发展。当下,作为中国创新型国家建设五大标志性成果之一的高铁,不仅在华夏大地上纵横驰骋,而且还通过“走出去”方式,让这一安全舒适、方便快捷、节能环保的绿色交通运输方式

惠及世界各国,并推动跨国界、跨时空、跨文明的交流互鉴,促进各国人民互信互助与人类社会繁荣,正所谓交通改变时空,交融消弭隔阂。600多年前,郑和曾七下西洋,以和平之旅、文化外交增进了睦邻友好,展示了中国和平文明的国家形象;今天,我们将用实际行动向世人宣告,中国高铁是造福各国普通民众的工具,是加强国际交流、传递文明的使者。近日,习近平总书记在中国人民对外友好协会成立60周年纪念活动上谈到,中华文化崇尚和谐,中国“和”文化源远流长,蕴涵着天人合一的宇宙观、协和万邦的国际观、和而不同的社会观、人心和善的道德观。中国人民素来友善、爱好和平,《韩非子·说林上》中“国之交在于民相亲、民相亲在于心相通”的理念,已经深深浸入中华民族的血液。今日之中国,向世界再次展现了坚持和平发展的民族基因,也正在以实际行动与世界各国编织和平的经纬。因此,高铁“走出去”被赋予了“交通成和”的国家使命,是推动“和平外交”、架设“世界和平之桥”的新基石和新载体。

[收稿日期] 2015-01-07

[基金项目] 国家自然科学基金重大项目(71490722)

[作者简介] 徐 飞,1964年出生,男,四川巴中市人,教授,博士,研究方向为战略管理、创新与创业管理;E-mail:xufei@home.swjtu.edu.cn

2)助力重建“丝绸之路”。历史上,作为传统陆上贸易强国,中国通过古丝绸之路创造了令世界叹为观止的经济繁荣。改革开放以来,中国主要依靠向东(太平洋)开放,加入全球经济循环,中国经济重心向沿海地区转移,实现了新中国成立以来前所未有的经济大发展。高铁这种先进的交通运输方式取代古老的风力、马(畜)力和人力运输,重建横贯欧亚大陆的“丝绸之路经济带”和21世纪“海上丝绸之路”。此外,以“中巴经济走廊”和“孟中印缅经济走廊”高铁建设打通进入印度洋的经济要道,直指世界最大石油产地和供应地——波斯湾地区。这是中国全面对外开放新格局的必然要求,也是解决国内经济结构不平衡、实现中国经济突围发展和全面发展的现实需要,对于2008年金融危机后增长乏力、复苏不均衡、下行风险犹在的全球经济而言,更是一剂经济强心针。因此,高铁被赋予丝绸之路的重建使命,高铁“走出去”承载着架设陆地经济通道、建设现代丝绸之路的历史重任。

2 中国高铁“走出去”的战略方略

1)“走出去”的机遇与挑战。中国高铁“走出去”适逢千载难逢的重要战略机遇期。总体而言,中国综合国力不断增强、国家外交形象显著提升、和平发展环境态势趋好,中国国家领导人高度重视铁路装备国际化,屡屡在国际舞台亲自推介中国高铁,这将有助于政府规划引导、高铁企业有序“走出去”局面的形成。就外部环境来看,全球经济进一步复苏,北美高铁建设发展起步,欧亚大陆经济走廊作用凸显,非洲铁路现代化需求旺盛;就自身条件来看,中国产业结构升级加快,与相关国家产业发展互补性增强;中国高铁在世界高速铁路中系统技术最全、集成能力最强、运营速度最高、运营里程最长^[3];中国交通装备技术完善、运营经验成熟、质量和性价比高^[4],在国际市场享有良好声誉。

与此同时,中国高铁“走出去”也面临资金筹措、技术标准、跨国营运等异常困难与严峻挑战,深受国际政治环境、市场环境、产业环境、法律环境、金融环境、文化环境等多种因素的交错影响。突出表现在:一是面临德国西门子、法国阿尔斯通、日本JR东日本和川崎重工、加拿大庞巴迪等已具备高铁技术优势的发达国家国际企业的激烈竞争;据《日本共同社》2014年3月18日报道,日本四大铁路公司高调成立“国际高速铁道协会”,携手向海外输出

新干线技术和设备,推进日本高速铁路标准成为国际化标准,并邀请计划建设高铁的美英等国铁路公司加入,以利于获取订单,抢占全球铁路市场份额;此外,日本首相安倍近期还力推“高铁基建外交”,拟向美国高铁计划无偿提供最先进的低温超导磁悬浮技术。二是相关国家高度关切国家安全、资源保护、企业利益等自身因素,合作谈判困难重重;如近日《印度教徒报网站》发表文章称“印度对中国高铁说不”。三是技术标准成为国际贸易中的技术壁垒,在高铁标准已被国外垄断或使用、欧洲标准具有天然排他性等背景下,中国高铁核心技术只有取得国际专利和产权保护,才能畅行世界。四是投融资和营运模式仍不尽成熟,build transfer (BT)、build-operation-transfer (BOT)、engineering procurement construction (EPC)、public-private partnership (PPP)等模式各有利弊,存在盈利风险。五是一些发展中国家政局不稳、宗教冲突、文化相斥,“走出去”存在不可控因素等。

2)“走出去”的战略方针。中国高铁“走出去”需要战略引导。审时度势,我们应坚持并兼顾以下五项基本原则。一是布局的重要性原则。从进入国经济发展、产业转型、民族进步和国际关系实际出发,按照重要程度高低,研究、确定“走出去”的战略布局。二是时序的紧迫性原则。从产业梯度转移、经济发展时机、地缘政治格局、国家安全保障等紧迫性出发,研究、确定“走出去”的时间序列。三是路径的可行性原则。从地理空间关系、发展基础条件、技术标准对接、合作交易成本等出发,研究、确定“走出去”的战略路径。四是区域的难易结合原则。考虑地缘政治、技术落差、贸易壁垒、建设周期等因素,从易到难、步步为营,研究、确定“走出去”的区域布局;集中力量,攻坚克难,快速抢占全球高铁关键市场,统领世界技术标准,先难后易、一步领先,优先掌握“走出去”的战略制高点。五是线路的互联互通原则。兼顾经济、产业、国防、政治等多种因素,可先在他国境内修建高铁进行局部布点,但最终应尽可能建立国家间互通互联的交通走廊进行跨国高铁线路联接。基于以上原则,下面本文就中国高铁“走出去”战略的布局 and 时序进行具体阐述。

首先,是战略布局,包括空间布局和产业布局两个方面。空间布局应涵盖三个维度。一是继续规划、磋商、加紧施工四条战略线路,即:欧亚高铁、

中亚高铁、泛亚高铁、中巴铁路。二是加快推进中非铁路建设。三是加紧研究中俄加美高铁。产业布局主要涉及七大技术制式和开发及有机组合。轨道交通包括重载、高速、城轨、城际、常导磁浮、低温超导磁浮、高温超导磁浮七种不同制式,不同制式形成不同产业区分与互补,考虑产业需求、技术需求、工程国际承包等因素,宜采用轨道交通装备输出、现代化铁路输出、城市轨道装备输出、高速铁路整合输出等方式,进行集成化、系统化的产业布局,如先从地铁、普铁、磁浮等进入他国,再逐步进入高铁市场,以对接中国高铁“走出去”的整体战略需求。

其次,是战略时序,包括战略步骤与时间梯次两个方面。战略步骤可分四个阶段进行实施。第一阶段是从货物贸易到货物贸易与服务贸易相结合,也就是从轨道交通装备的出口到铁路系统的出口。第二阶段是从基于成本优势的产品出口到基于技术优势的标准出口,从承建一个站场、一段铁路,最终到达整合输出,即在技术、资金、标准、人才等方面全方位“走出去”,全面参与境外铁路建设、融资和运营管理。第三阶段是建设国内基地到合作建设海外基地,强化国内高铁产学研基地建设,支撑海外产业合作发展,建立国际化海外基地。第四阶段是从高铁出口到带动国家通信、航空、电力等大型装备业国际化,实现中国装备享誉世界的战略构想。

“时间梯次”可在前述空间布局基础上分三个先后梯次进行规划。

第一“时间梯次”。快速打通南向通道,联接非洲大陆,优先选择“泛亚铁路”、“中巴铁路”和“非洲铁路”。泛亚铁路方面,中国紧邻东南亚各国,中国与东盟经济合作、建设“海上丝绸之路”、中国南海安全问题等凸显了跨境高铁的重要性和紧迫性;与中国接壤的南亚诸国,产业互补性强,无技术标准障碍,相关国家政府已达成合作谅解。泛亚铁路国内段已经开工,南向通道,呼之欲出。中巴铁路方面,中国进口石油的80%须经过马六甲海峡,路途遥远,受制于人。中巴铁路一旦建成,中国能源保障、地缘政治和西部安全形势将根本改观,意义重大且情势紧迫。中巴铁路是巴基斯坦的国家长远战略规划项目,中国政府也已向巴基斯坦提供资金用于该国升级改造铁路系统。目前,中巴铁路地质勘察设计已有基础,进入规划和实施的条件相对成

熟。非洲铁路方面,中国与非洲虽然距离遥远,但是在国际事务、经济援助和铁路建设方面均有传统和现实基础;非洲现代化铁路建设需求空间巨大,与中国铁路产业互补性强,在中非战略合作框架内实施中非铁路合作,前景远大。李克强总理出访非洲,铁路建设再次引领中非全面深化合作进程,中国政府与肯尼亚政府有关蒙内铁路项目合作协议正式签署,标志着中国高铁“走出去”新的战略契机已经出现,应抢抓机遇、快速推进。

第二“时间梯次”。建设西向通道,贯通欧亚大陆;渐次选择“中亚铁路”和“欧亚铁路”进入欧洲。西向战略是国家战略的重要组成部分,欧亚大陆经济整合发展,打通欧洲的铁路通道,对于维系国防安全、民族团结、建设“新丝绸之路”、实施西部大开发战略具有重要意义。当前,随着美俄国际关系的微妙变化,在上海合作组织框架内推进铁路合作已具可能性;同时,中国成都直达波兰罗兹的“蓉欧国际快速铁路”2013年4月26日已经开通,由中国企业承建的安伊高铁二期工程于2014年7月25日正式通车助力土耳其联通“新丝路”^[5],合作气氛良好。

第三“时间梯次”。建设北向通道,遥指美洲大陆;规划建设中俄加美高铁、积极参与美国东海岸高铁建设等。此外,可空降美国本土,竞争参与美国东海岸高铁建设项目,抢占北美高铁市场;该项目刚刚起步,美国政府在未来30年内将投资1170亿美元,市场潜力巨大;中国南车集团等国内企业前期已有接洽。然而,铁路穿越西伯利亚和太平洋,线长点多,地形复杂,工程艰巨,且跨越多国、标准不一,存在相当的建设挑战,需未雨绸缪、超前布局,中国北车已在美国本土组建轨道交通车辆相关公司,并挂牌成立了“中国北车-密歇根大学焊接结构研发中心”。

3 中国高铁“走出去”的战略举措

本文从政、产、学、研、金等方面,针对中国高铁“走出去”的战略举措,再谈五点具体建议。

1) 统领战略实施。中国高铁“走出去”是一项层次高、涉及面广、关键要素多,体现国家意志和政府行为的战略行动,应统筹交通运输部、中华人民共和国商务部、中华人民共和国国家发展和改革委员会、中华人民共和国外交部、中华人民共和国国防部、宗教事务局、国家铁路总公司、国家开发银行

等政府资源,成立国家层面的“指挥部”——高铁“走出去”国家战略委员会,政府主导、分工协作、组团推进,从政治、经济、产业、装备、投融资、外交、国防和文化等多个维度,协调各方、超前规划、强势推进,为高铁“走出去”国家战略实施提供时间表、路线图,并以此为平台进一步加强政府间的对话和协商,与进入国建立常态化的沟通协调机制。

2)凝聚产业合力。中国高铁“走出去”是一项由政府主导的国家行为,也是一项复杂的系统工程。行业集合、产业集群、市场竞合是成功实现高铁“走出去”的重要因素,为减少国内企业间过度竞争和不良竞争,协调内部、消解内耗、一致对外,集团化参与海外竞争,应加快建立中国高铁“走出去”国际产业联盟,形成覆盖高铁产业全生命周期的组织协同系统,实现产业联动、互动输出。尤其应加快建立和完善中国高铁国际化标准体系,全力参与“铁路合作组织”高速铁路规划和标准的制订工作,推进中国高铁标准的研制和推介,进一步提升中国高铁产业的国际知名度和认可度。借此机会,我们也呼吁,尽快成立“中国高铁‘走出去’论坛”常设成员单位联盟,常态化助力国家战略的纵深推进。

3)构筑培养培训体系。对“走出去”而言,人才资源是第一资源,人才支撑是最强劲的支撑。但“走出去”仅是我们的意志,“走得进”才是硬道理。对走进来而言,人才的培养与培训有利于海外市场培育和推广,有利于产品进入前的目标国认同。中国高铁“走出去”,应坚持人才培养培训先行,国内国际化高铁人才资源和进入国本土高铁人才资源“两手抓”、“两手都要硬”,积极培育高速铁路技术成果共享的教育氛围,构筑支撑世界轨道交通发展的人才培养培训体系,为持续“走出去”搭建人才“蓄水池”。作为支撑中国高速铁路从无到有、从弱到强不可或缺的重要力量,西南交通大学拥有全国乃至全球门类最齐全的轨道交通学科集群、专业配套最完善的教育优势和最先进的轨道交通核心实验平台。学校与国际铁路联盟开展战略合作,已连续4年输送博士研究生前往国际铁路联盟总部联合培养和实践培训,多次联合举办“国际轨道交通学术论坛”;在成功开展埃塞俄比亚、伊拉克、乌干达等铁路高端培训项目基础上,正致力于蓉欧铁路沿线国家所需技术与管理人才培养,并成立了“西南交通大学中国铁路技术国际培训中心”,为高铁“走出去”提供一揽子人才保障。此外,学校坚持

科教融合、以研促教,依托牵头建设的国家首批“2011”计划——“轨道交通安全协同创新中心”,以及西部地区唯一、也是轨道交通行业唯一的轨道交通国家实验室等“六大国字号科研平台”,深入开展高铁基础研究、核心技术和装备创新、一体化试验验证等工作,为中国高铁“走出去”提供创新成果和技术支撑。

4)打造国家智库。一是积极筹建高铁“走出去”世界性发展研究基地,深入开展高铁国际工程管理与运营服务研究,形成系统化、科学化中国高铁品牌“走出去”营销策略,为中国高铁“走出去”战略提供全方位“智库”服务。二是建立高铁“走出去”区域性发展研究中心。世界“三个一极”的非洲将成为中国高铁“走出去”的重要前哨,可适时成立“非洲高速铁路研发中心”,将为中国高铁登陆非洲大地提供强有力的前瞻性智力支持。当前,西南交通大学正以实际行动积极发挥服务国家战略的智库作用,与美国伊利诺伊大学香槟分校联合成立了中国在美国的第一个高铁研究中心——“高速铁路教育、科研与发展中心”。“西南交通大学中国高铁发展战略研究中心”、“西南交通大学(上海)TOD研究中心”、“西南交通大学(上海)系统安全研究中心”将正式成立;“中国高速铁路战略研究中心”主任由著名学者高柏教授出任。三是打造海外推介品牌。高铁作为一种高技术、高投入的基础设施项目,具有高度的政治敏感性和公众关注度。中国高铁“走出去”不仅是装备的“走出去”、技术的“走出去”,也需要从技术的超越转向文明的对话、文化的交流;除国家领导人出访亲自推介中国高铁外,还应有如金融组织、大型企业、知名智库、新闻媒体、国际友好协会等民间形式的策划推介,可适时在国外举办高铁“走出去”战略海外论坛,由民间、社会及专业人士“代言”政府进行推广,提升公信力、降低敏感度,以营造友好、和谐的产业文化交流氛围,助推高铁“走出去”战略实施。

5)创新投融资方式。高铁走出国门,应探索稳妥和高效的全新投融资方式,以应对陌生环境带来的风险和挑战。一是加强银企合作。继续发挥我国政策性银行的主导作用,国开行和中国进出口银行可通过优先支持“一带一路”战略中的早期收获战略项目,引导并支持高铁“走出去”,2014年4月中国北车已与中国进出口银行签订了价值300亿人民币的战略合作协议,以支持中国北车的海外合作项

目。二是灵活采用投融资模式。对于财政能力较好的国家可选用BT模式;对于流量大、商务环境好的项目可以选用transit-oriented development(TOD)模式,通过土地和物业开发实现商业上的创新回报。三是提升国际金融市场融资能力。利用国外发达证券市场和银行业直接融资,或运用设备设施金融租赁、ABS(资产支持证券化)、“杠杆收购”、银团贷款、设立国际铁路产业投资基金等先进的融资手段,促使高铁“走出去”项目向国际资本市场多元化融资拓展。四是研究并推广“资源换高铁”模式。对于经济落后的资源国,要加强创新合作模式研究,如通过石油换高铁、大米换高铁以及高铁换市场和政治互助等方式,为我国发展换取经济资源或战略资源,实现战略共赢。五是加快推进国际银行建设。目前应重点推进“金砖银行”和“亚洲基础

设施银行”的建设,以国际银行金融支持为基础,驱动与非洲、东南亚、中亚、中东等国合作共同投资建设区域铁路网,并扩大以铁路等基础设施建设项目为支点的经贸、投资、财经和金融合作。

参考文献

- [1] 何华武. 中国高铁:“追赶者”何以变成“领跑者”[J]. 电气时代, 2011, 2: 35.
- [2] 徐 飞. 中国高铁“走出去”:承载新丝路,托起中国梦[EB/OL]. 成都:西南交通大学新闻网, [2013-12-15]. <http://news.swjtu.edu.cn/shownews-6827.html>.
- [3] 何华武. 中国高速铁路创新与发展[J]. 中国铁路, 2010, 12: 5-8.
- [4] 周小苑. 中国高铁全球性价比最优[N]. 人民日报海外版, 2014-11-12.
- [5] 刘 睿. 中国高铁助力土耳其联通“新丝路”[N]. 人民日报, 2014-9-22.

The going global strategy of China's high-speed railway: Guidelines, strategies and measures

Xu Fei

(Southwest Jiaotong University, Chengdu 610031, China)

[Abstract] The paper elaborates the important practical and strategic significances of the globalization of China's high-speed railway on China's diplomacy, security, politics, economy and culture; and the three key strategic points must be emphasized. Furthermore, the paper analyzes the strategic opportunities and threatens facing to the globalization of China's high-speed railway. Based on this, the paper put forwards to five strategic principles, including the layout importance, the timing urgency, the path feasibility, the regional difficulty and the railway interconnection. Furthermore, this paper makes following suggestions for the globalization strategy of China's high-speed railway: integrating strategy implementations, rallying industry forces, constructing the training systems, building national research centers and innovating investment and financing.

[Key words] high-speed train; service performance; train detection; tracking test; performance evolution