

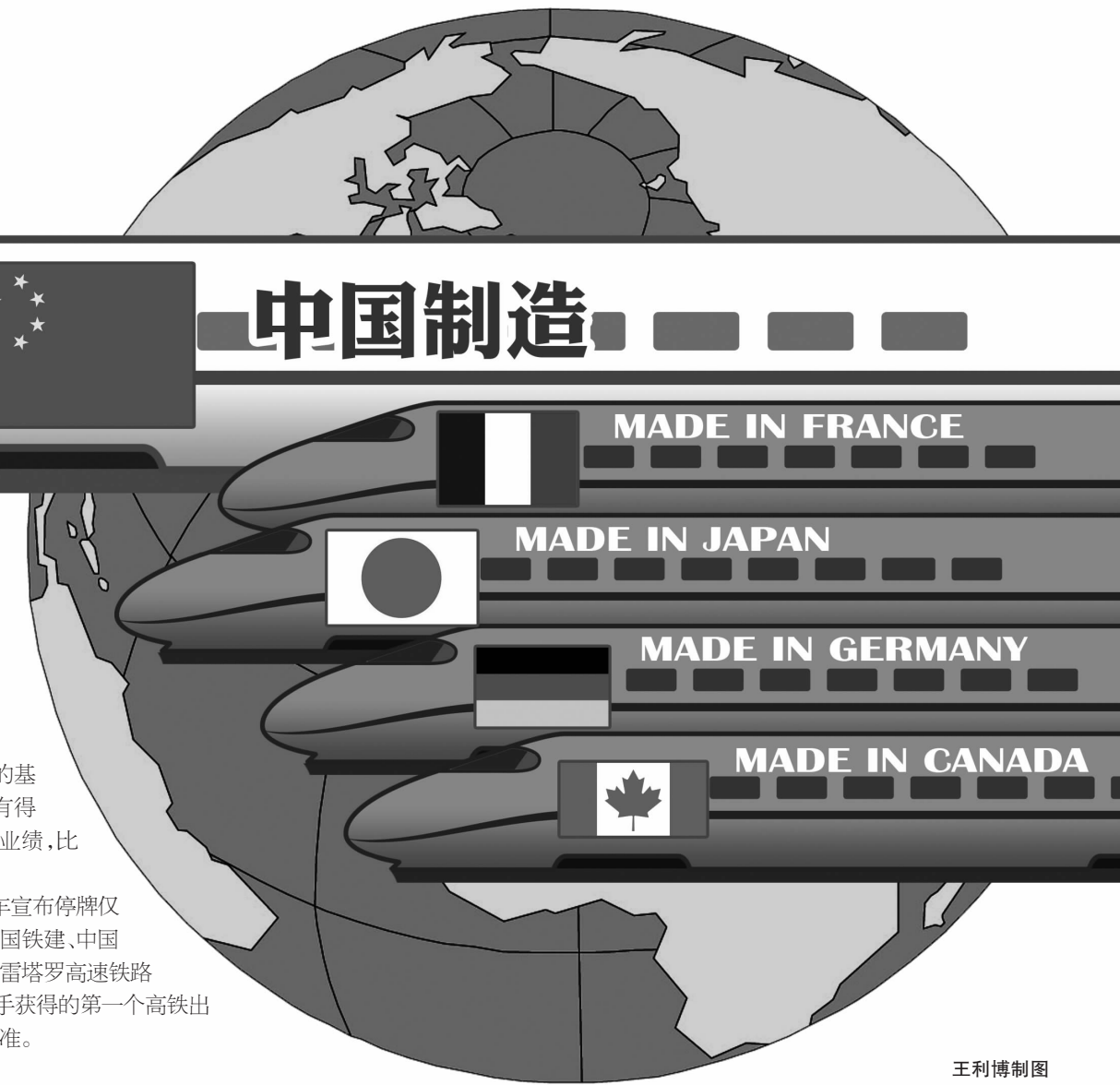
【特别报道 Special】

赢得高铁世界大战 中国公司做了什么?

■ 本报记者 张龙

虽然已经步入冬天,但中国高铁却不断升温。在分开15年之后,南北车因为合并的事宜而宣布停牌,此事引发各界高度关注。但一位南车的基层员工这样对《中国企业家报》记者表述:“我们没有得到任何相关的通知,这事我也不关心,我更关心业绩,比如高铁能否卖出去?”

时间并没有让这位员工等得太久,就在南北车宣布停牌仅仅1天之后,遥远的墨西哥就传来了好消息。由中国铁建、中国南车等公司组成的国际联合体中标墨西哥城至克雷塔罗高速铁路项目。这是中国高铁基建公司与装备制造公司联手获得的第一个高铁出口项目,首次成套输出中国高铁技术,采用中国标准。



王利博制图

联合体中有四家墨西哥公司

8月15日发布标书,10月15日投标截止。墨西哥的高铁项目是该国迄今最大的基础设施项目,但所给出的两个月的投标时间略显仓促。

这条连接首都墨西哥城和第三大城市克雷塔罗的高铁全长210公里,设计时速300公里,采用电气化双线有砟轨道,计划建设工期40个月,合同金额约44亿美元。此次总包项目包括线路的设计施工、高速动车组的设计制造、线路的调试及五年的运营维护。中标公

司准确讲并非只有中国公司,而是一个联合体,其中还有四家墨西哥本地公司。

“短时间内,仅做的标书就装了8个箱子,重2.1吨。”南车内部人士向记者表示。

在中国铁建董秘余兴喜看来,中国的高铁在技术、成本上占有全面优势,之前做过的高铁项目也多。以中国铁建为例,中国国内60%的高铁工程源自于该企业,同时还有海外土耳其和沙特高

铁项目经验。

一个项目的竞标成功显然并不是最核心的内容,技术标准的输出在此项目上成为另一个首次。

而在墨西哥高铁之前,即使是在中国企业承建的土耳其安伊高铁项目、伊朗高铁项目等,全部采用的是欧洲标准。

中国铁建董事长、党委书记孟凤朝这样评价该项目,作为中国企业在海外承建的第一条时速达300公里

的高铁,墨西哥高铁项目对周边国家接受中国企业及中国技术将有极大的示范效应。

此时的南车已经把目光锁定在了别的国家,该公司人士告诉《中国企业家报》记者:“这就为开拓其他地区高铁市场做了非常好的准备,如美国、泰国、新加坡至马来西亚、印度、巴西、俄罗斯等高铁市场。南车今年截至到现在,海外签约额已达到40亿美元,产品目前已出口至全球84个国家和地区。”

调研近一年,17家公司角逐

李克强总理在世界各地推销高铁的背后,源自于其强烈的自信心。他多次在国际场合推销中国高铁的时候,总结了三大优势:技术先进、安全可靠、具有成本优势。

把视线回到墨西哥项目上来,竞标前的一段插曲可以说明中国高铁在世界上的优势。

2013年底,墨西哥高铁项目一开始吸引了包括中国公司在内的17家公司角逐,其中包括日本三菱、法国阿尔斯

通、加拿大庞巴迪以及德国西门子公司等。但是最后,在提交建造客车及铁路计划的截止日期,也就是10月15日,墨西哥交通部收到的计划书只有一份,即来自中铁建领衔的中墨联合财团。

知情人士称,国外公司希望能够延长工期,但中国速度显然更快一步。国外巨头们无奈只能放弃。

南车内部人士告诉记者,这次墨西哥高铁,因为该项目要求工期短,要求2018年开通运营,所以在10月15日的

投标截止日期前,只有中国南车与中国铁建联合体成功投标。

与世界同行相比,中国高铁究竟怎样?中国工程院院士王梦恕告诉《中国企业家报》记者,谦虚点说,中国高铁整体达到国际先进水平。中国高铁建设是个整体,国外是零散的,不成体系。

“土耳其之前150公里的高铁干了10年,另外,国外建设高铁每公里成本为0.5亿美元,而中国只有0.3亿美元。这就是优势。”王梦恕说。

北京交通大学教授胡思继也表示,中国高铁已经形成了自己的体系,起码可以说与国外处在同一水平线。南车的株洲厂,科研实力很强。北车的大连、长春等厂实力也较为突出。在他看来,考核高铁最重要的就是速度,中国高铁时速每小时400公里也能达到。

而这一点国外也是认同的。在德国《世界报》最近评出的世界最快10大高速列车中,中国CRH380以316.6公里的平均时速获得第一。

联合体是胜负手的关键

当今全球轨道交通装备市场中,排在前七位的分别是北车、南车、加拿大庞巴迪、德国西门子、法国阿尔斯通、美国GE、日本川崎。知名经济学家宋清辉表示,南车北车两家“破镜重圆”后,累计合计销售收入几乎相当于其他5家的总和。

最新一期日本经济周刊《东洋经济》援引德国交通咨询机构德国SCI Verkehr的报告称,中国两大铁路企业

中国南车集团和中国北车集团在世界高铁市场占有率达49%,远远甩开日本和欧洲企业成为高铁市场上的绝对强者。

对于正在筹划中的南北车合并事宜,用宋清辉的话来说:“这一回估计庞巴迪、西门子和阿尔斯通等竞争对手该睡不着觉了。”

南北车合并,被王梦恕形容为“形成一个拳头”或许略显含蓄,宋清辉的

表述则更为直接:“两者相加无疑将成为全球轨道交通装备制造‘巨无霸’。”

本次墨西哥中标也印证了这一点,联合体优势尽显。

胡思继不无感慨:“中国高铁走出去的工作,早在刘志军当铁道部的时候就已经开始了,但落实效果并不是很好。”

最近一两年间,充当“首席高铁推销员”的李克强四处推荐中国高铁,如

今,收获的季节到了。

不过,谈到中国高铁存在的短板,胡思继说,可能在软件、管理上还有微小的距离。

南车方面也向记者坦言,相对而言,欧洲一些企业,他们在全球的营销网络,与中国南车比还是更加健全,在很多市场耕耘的时间也更久。南车的国际化还处于大发展阶段,需要做的工作还比较多。

【世界观 Review】

APEC25年,中国由“依赖者”转为“供给者”

■ 时飞

苏东解体和冷战的正式谢幕,并没有削弱地缘政治在国际政治经济舞台上所扮演的积极作用,相反,在国际政治经济舞台上,随着全球经济结构性调整、全球产业布局的分化组合和经济力量的重组,依托于特定地缘结构催生了全新的区域性经济组织,已经成为全球经济在进入20世纪90年代以来的全球经济常态。在这一背景下,1989年1月由澳大利亚总理波比·霍克倡议召开的“亚洲及太平洋国家部长级会议”,于1991年正式接纳中国为其成员国,由此开启了将亚太地区两个具有极其重要的地缘政治战略要冲和区域中轴地位的大国整合到同一个区域经济组织上来的历史。

亚太经合组织(APEC)是经济全球化、贸易自由化和区域集团化这一全球经济驱动力的逻辑产物。作为国际地缘政治的逻辑延伸,经济相互依存进而寻求区域内的共同利益最大化,通过开放多边贸易的方式来减少横亘在各国,尤其是地理区位上紧邻各国之间的贸易壁垒,同样是APEC的核心宗旨。亚太地区从初创时期的12个国家和地区发展到今天的21个国家和地区,整个经合组织的国民生产总值却占据了全球国民生产总值的56%,就是对这一共赢目标的最佳馈赠。

就中国而言,国际经济全球结构性腾挪为中国带来了长达30余年的高速增长契机,建构在自身比较优势基础上的外向型经济发展模式,同样深深得益于这种区域经济组织的深层次带动。如果将中国对APEC的依存关系进行一个历史性分析的话,不难发现,二者的关系已从最初时期中国作为仰仗APEC提供更为充足的外部市场和建设资金的依赖者阶段,转向今日中国为其他成员国提供更为充足的市场契机甚至深层次发展所需资金的供给者阶段。这种关系架构的变化,在一定程度上恰恰是共同利益最大化这一初始目标已达成的一个明证。

中国所拥有的13亿人口,已成为撬动亚太地区经济合作继续发展,各国经贸往来继续密切的重要杠杆。13亿人口所形成的统一国内市场,对周边经济体的辐射效应和带动效应是不言而喻的。中国成为亚太地区经济技术变革的第二极,承担了更发达成员国的经济技术结构性提升预留了足够空间。以中国市场的巨大消费需求而论,无论是来自于第一产业集群的高端技术产品,还是来自于第三产业集群的大量农副产品,中国均为其开拓了充足的市场空间,为其本国经济发展增添了积极的外部激励因子。

与此同时,伴随着共赢机制的进一步深化以及中国国力的日益强盛,中国在经济领域中所扮演的积极负责任的大国角色,已经实质性地影响到了亚太地区的经济稳定。无论是1997年的亚洲金融危机,还是2008年的两房次贷危机所引发的全球经济危机中,中国都通过自我利益牺牲的方式来稳定了亚太地区的经济局势,并为亚太地区从金融危机中快速恢复过来并实现平稳增长起到了桥头堡的作用。

不仅如此,亚太地区历来是地缘政治的要冲,而这一地区的历史复杂性以及大量悬而未决的历史公案也使得这一地区的经济发展不免受到地缘政治因素的影响。中国所秉持的和平发展模式,着眼于消除种种因为历史因素和现实利益瓜葛,进而从国际关系的和平范式为该地区的关系稳定注入了强心针。尽管不免各种碰撞和纠葛,但中国所秉持的国际道义立场仍然是该地区实现经济稳定和繁荣的一个重要因素。

如果我们从政治文明和经济增长的复杂关联以及大历史的长时段分析视角来看,亚太经合组织与中国之间的复杂关联,仍将是这一地区经济合作继续深化扩展的重要驱动力,它们将构成全球经济洪流中一股极其重要的力量,成为全球经济大舞台上一直需要认真对待的经济力量。

【一周 A week】

>>>11月6日,据英国《金融时报》消息,越来越多的迹象表明,已持续1月有余的香港民主抗议活动,已开始拖累当地经济。香港的采购经理人指数(PMI)显示,上月私人部门活动创下3年来最大跌幅。

>>>11月5日,瑞士药厂罗氏表示,未来三年内将投资4.50亿欧元(4.70亿美元)在中国成立一座新的诊断设备制造厂,以满足亚洲日益增加的临床试验需求。