

# 穿越 150 年， 两个铁路时代的非凡荣耀

■ 本报记者 江雪

铁路文化，在历史长河中慢慢形成。

虽然，中国铁路比美国历史短了 50 多年，但是，在华工先辈用血肉之躯为“美国大铁路成为 19 世纪人类文明一座丰碑”奠下基石后的 21 世纪，中国的“高铁时代”终于让世界惊奇。

## 美国铁路事业 迎来新时代

描述世界铁路历史文化时，“时光飞逝”一词不但显不出质朴，反而有些华丽了。当美国汽车城底特律几近“空城”时，“汽车王国”的人忽然变得惊讶：“高铁速度”已经属于中国？

2015 年 1 月 8 日，美国加州政府高铁局在该州弗雷斯诺市的高铁车站举行了加州高铁动工仪式。行家们认为，此举不仅意味着美国铁路事业迎来一个新时代，也会使得奥巴马在 2009 年上任前希望的“美国人早期称其‘铁马’的铁路经济重生”渐成现实。犹如“加州高铁动工仪式”再次唤醒了互联网时代美国“决心迈进高铁时代”一样，1830 年 5 月 24 日，全长 21 公里的美国第一条铁路上拉响的汽笛，首次震撼美国。

而美国老一辈铁路工人的记忆，都集中在了美国第一条铁路建设时的克莱尔山火车站，一个有 200 多个形状各异的火车头及机车车辆的巴尔的摩——俄亥俄铁路博物馆。馆里珍藏着的美国制造的第一台火车头、美国人发明的第一台活塞式内燃机车、第一台有空调设备的铁路机车等物件，都讲述着 200 多年前开始写就的“美国铁路史”。

1864 年，当中央太平洋铁路公司总裁、前加州州长斯坦福举起银制大锤时，“太平洋铁路合拢”的消息再一次沸腾了美国。从纽约到旧金山的行程从“6 个月缩短为 7 天”的奇迹，更是让美国作为联结太平洋和大西洋的世界超级大国迅速崛起。

铁路发展，使得美国交通出现翻天覆地的变化，一度流行的运河、收费道路和内河蒸汽船被铁路逐渐取代。世界营业里程居世界第一位的荣



在华工先辈用血肉之躯为“美国大铁路成为 19 世纪人类文明一座丰碑”奠下基石后的 21 世纪，中国的“高铁时代”终于让世界惊奇。 王利博制图

耀，使得美国铁路业员工达到 210 万名。

至 19 世纪末，美国已拥有 20 家全国性大型铁路公司，以及不可胜数的地区性小型铁路公司。以至于 1884 年开始编制的道·琼斯指数最初标的是 11 种具有代表性的铁路公司的股票。这种情况一直持续到 1897 年，才增加到 21 种其他行业的股票，总数达到 32 种。

## 如果没有火车，“八十天环游地球”只是梦想

法国著名科幻小说家儒勒凡尔纳在他的《八十天环游地球》里也提到了美国一段铁路修建的意义：“如果没有它，八十天环游地球的梦想永远只是梦想而已。”

事实上，今天的美国，仍保有庞大的铁路交通系统，其铁路货运在世界上是领先的，但铁路客运状况总体上却比较糟糕。

不久前，一位专业记者曾写下这样的文字：从华盛顿搭乘美国全国铁路客运公司列车前往波士顿，原定六七个小时达到，结果因为下了一场大雨，这趟旅程用了 13 个小时。因此，不少普通百姓希望“像中国游客那样，所有的出行都可以自由乘坐高铁”。

1887 年，身为中国铁路公司在天

津成立后第一名铁路工程师的詹天佑，知道了美国铁路大亨斯坦福捐赠成立“斯坦福大学”。这让毕业于美国耶鲁大学、修筑了“全长 200 多公里京张铁路”的他“抱病登上长城”浩叹：“生命有长短，命运有沉升，初建路网的梦想破灭令我抱恨终身。”

“铁路之父”的梦想，几十年来一直激励着中国铁路人。

2000 年到 2014 年期间，当概念和行动“合为一体”时，世界铁路经济发展的历史纪录不断被中国刷新。有了强大的动脉基础，“欧亚高铁、中亚高铁之梦”开始谈判实施。让专家们兴奋的是，“中亚高铁一旦建成，通过高铁走陆路，中国到德国的货运可能只需要短短 5 天。中方正在考虑修建的另一条经西伯利亚、穿过白令海峡直接到阿拉斯加，穿过加拿大到美国的铁路，更是值得世界期待。”

## “高铁外交”， 体现国家经济力

早在几年前，奥巴马特别希望美国人可以听得懂自己关于“上世纪 50 年代，艾森豪威尔总统开始州际高速公路工程，建设高铁将是自那之后最宏大的基础设施投资计划”的温馨提示。尤其是 2011 年，他再次明确“未来闪亮的子弹头列车将以 320 千米

以上的时速，在美国城市之间疾驰”。

汽笛，属于第一个工业时代；子弹头列车驰骋，属于互联网时代。中国听懂了奥巴马总统“高铁梦”中隐藏的政治梦想。很多经济学家都可以透彻地理解“奥巴马政府规划的 13 条高铁线路”，不仅能产生直接的就业和经济效益，而且将为美国新的基础设施扩张计划奠定基础，在美国建立一个新的产业。从美国第一部火车在巴尔地摩拉起汽笛，轰隆隆的音乐从未消失。2014 年，由长江、黄河、钱塘江、珠江、黑龙江、松花江滚滚而来、隆隆而去的纵横交错的铁路线，谱写的“中国铁路交响曲”响彻中国、响彻世界。

2014 年 7 月 25 日，由中国企业参与建设的连接土耳其首都安卡拉和土最大城市伊斯坦布尔的“高速铁路二期工程”顺利实现通车。有韩国媒体称：中国继“乒乓”、“熊猫”后，“高铁外交”成为新名片。

一位体会着上海开往北京高铁“一等座”的投资公司老板表示：5 个小时里，3 个小时用来商议项目，1 个小时用来吃饭、休息，一个小时处理网上信息。效率不亚于乘飞机。就在 2013 年，美国《工程新闻记录》公布了 250 家全球最大的承包商和 250 家最大国际承包商最新排名，中国中铁分别列 2013 年全球最大承包商第 2 位和 2013 年最大国际承包商第 34 位。

# 外资在华布局新常态：加速转向新兴产业

(上接第十九版)

## 从招商引资转为招商选资

接受《中国企业报》记者采访的多位跨国公司人士均表示，外资在华的营商环境正在发生变化。

贝恩公司大中华区总裁唐泰表示，目前的商业环境确实变得有些艰难，主要体现在投资收益和过去相比有所减少。当然，中国经济增速放缓和地缘政治等因素也会影响外企在中国一些领域的投资。

通用汽车方面承认，目前中国市场增长放缓，风险在不断上升，与大

众、丰田以及在中国受到欢迎的德系车之间的竞争，趋于白热化。经销商库存存在上升，利润在下降。

安永中国区主席、大中华首席合伙人吴港平接受《中国企业报》记者采访时表示，在改革开放初期，中国经济增长依靠外商投资和出口拉动，在招商引资的大环境下，为在短期内出经济业绩，地方政府给出各色优惠便利招商引资。现在的环境跟之前已经不一样了，政策肯定在跟着变化。

专家指出，吸引外资政策从“招商引资”转向“招商选资”，是目前营商环境发生改变的重要原因之一。

“中国利用外资的战略和政策取向已经发生了根本转变。”首创财富高级投资经理常远对《中国企业报》记者表示，从此前的行政引资、追求外资规模正在转向遵循市场经济规律引资，淡化引资规模的考核，引入技术含量、国内配套比例、资源消耗、环境保护、新增就业等综合指标；并且在产业层

面，更加强调优化外资的产业结构，不断提高内外资产业耦合质量，避免低层次、同构化的国外资本大量入侵。

同时，《中国企业报》记者发现，外资部分优惠政策取消，准入门槛进一步提高。“据我所知，中国东部的苏州、无锡等长三角富庶地区相应提高了投资门槛，对新进的外资企业，不但没有专门的优惠政策，甚至还对其产业类型、节能减排方面提出严格要求。”常远表示。

## 外资向新兴行业转向

部分机构和专家认为，中国仍是外资的投资重地。

“就目前情况来看，部分外资撤离中国的情况确实存在，但从数据上看，外资企业在中国有出也有进，而且数据基本达到平衡。”新加坡大华银行高级经济师全德健表示。

而《中国企业报》记者发现，目前外资已有向新兴产业转移的迹象。

“我们刚在连云港签署了一个 310 亿元新材料加工及进口资源交

易中心的项目。”一位不愿意透露姓名的外资内部知情人向《中国企业报》记者透露，我们始终认为，在中国，跟着政策方向走，是没问题的。这个项目，当地政府也给了我们税收等方面的优惠政策。

威立雅环境集团相关人士对《中国企业报》记者表示：“我们目前注意到浙江正在推进的‘五水共治’等工作，在发展经济的同时，浙江对绿色发展的要求越来越高，这对我们而言就是发展的机遇。”

斯麦尔特是新成立的一家针对中国市场的芬兰环保公司。斯麦尔特主要负责人 Kulmala 表示：“公司是为中国空气污染而成立的，目前传统低质量的净化器对 PM2.5 的净化效率实际不足 90%（尽管普遍宣称 99% 以上），这并不能真正保护健康。”Kulmala 表示：芬兰技术加上中国市场，是他决定跳进看进去已经一片“红海”的中国空气净化市场的原因。

和斯麦尔特公司负责人一起组

团来中国“路演”的还有十几家芬兰环境技术企业，有的拥有可以刷信用卡和设置密码的垃圾桶，这在欧洲主要用于支付垃圾处理费和防止他人乱放垃圾；还有的专门“贩卖”二氧化碳，用于替代水以清洁硬盘、芯片等电子设备，而这项技术还可以用于清洗中国西部干旱地区的太阳能电站。

一位从事国际环境技术转移的专家甚至说，这些人“不是在中国，就是在来中国的路上”。

【镜鉴 Mirror】

## 牛奶三国策

■ 文高刘 杨王荀

近期，中国内地出现的“倒奶杀牛”现象引起了高度关注，那么，世界三大奶制品生产国和出口国德国、美国和巴西奶制品发展情况如何？又是如何应对同类问题的呢？

### 德国：做奶农基本无利可图

德国超市里一盒 1 升装牛奶一般售价在 1 欧元左右，根据欧盟委员会农业预算的数据，目前德国每公斤牛奶（略轻于一升牛奶）的生产成本约为 44.99 欧分。而德国奶农协会新闻官汉斯·福尔德瑞尔表示，欧盟的数据只算了饲料的成本，新购置奶牛、请兽医等花费的平均成本还有约 26.3 欧分/公斤，这还没有算人力成本，“平均来看，在德国做奶农基本无利可图”。

然而德国联邦统计局的数据显示，截至 2014 年 5 月，德国共有 15.5 万个奶厂，共饲养 430 万头奶牛。既然利润低，为什么还有这么多人经营奶厂呢？

黑森州农民协会的奶业专员弗兰克·耶格博士解释说，德国奶业以小规模经营为主，大部分奶农都只是“兼职”，不以牛奶为主要收入来源。德国牛奶生产越来越集中到大型的、专门化的牛奶生产商手中。

但是，德国长久以来已经形成了比较固定的奶业运营模式。福尔德瑞尔介绍，约三分之二的德国奶制品都是奶农自行组建的合作企业加工生产的，也就是说，奶农既是牛奶的生产商又是供货商。牛奶在终端销售后的收入减去税收、经销商抽成等等之后返回给奶农，便是奶农到手的毛收入。

在政府补贴层面，原本欧盟对各国奶农有出口补贴、饲料补贴和奶酪生产补贴等，现在都已撤销。当然，德国政府还设定了 21.5 欧分/公斤的“干预价格”，即当牛奶收购价格低于此价格时，由联邦政府补齐差额。但耶格与福尔德瑞尔都表示，由于这一干预价实在过低，几乎只是一个理论存在，“整体看，政府对奶农的补贴几乎是零”。

然而，仅有的具有“保护”作用的配额机制将于 2015 年 3 月底到期并废除。届时，德国奶农要完全独立面对市场风险。福尔德瑞尔预计未来德国小型奶厂关闭的趋势还将越来越明显。

### 美国如何保障奶农利益

美国全国奶业联合会副总裁彼得·维塔利亚诺在接受专访时表示，美国借助一系列政府支持项目和专业合作社的行业力量建立起了比较完善的奶农利益保障机制，对于保护奶农生产积极性和防范价格大幅波动起到了不错的效果，对当下中国具有借鉴意义。

维塔利亚诺说，美国政府历来重视奶业发展，早在二战后就制定了奶制品价格支持政策。

但五年前美国成为主要奶制品出口国后，美国奶业和国际市场联系变得日益紧密，这种价格支持政策不再有效。由于金融危机期间，美国政府被迫购买大量奶制品支撑国内价格，积累了大量库存，成本很高。另外，由于近年来饲养成本波动较大，价格支持政策并不能保证奶农不受亏损。

为此，美国最大奶业协会全国奶业联合会提出了一项全新的奶制品利润保障计划，不再支撑奶制品价格，而是保障奶农的经营利润。

除政府制定的支持政策外，已有上百年历史的奶业合作社在保障奶农利益方面也发挥着至关重要的作用。合作社充分考虑奶农作为供应商的利益，利用集体谈判力量与牛奶收购商和加工厂协商价格，保证奶农获得较高的收购价格。

维塔利亚诺指出，虽然美国也存在一些小型奶牛养殖场，但美国奶业整体趋势是朝着大规模、集约化的方向发展，而中国存在很多分散的小型养殖场，运营成本较高，缺乏竞争力。他认为，中国需要发展大型养殖场、专业合作社和奶业贸易协会，加强产品质量控制，提升奶制品行业的管理水平。

### 巴西：大型企业掌控下游

上世纪 90 年代中期巴西放弃食品管制，至今牛奶产业一直通过市场化方式运作，政府基本不给任何财政补贴。尽管如此，组合“发展策”让巴西奶业获得持续发展。巴西地域辽阔、草场资源丰富，适合发展养牛业，牛奶质量较高。但弱点也较明显，一是热带气候不利于养牛；二是技术和管理相对落后，约三分之一的奶源来自于家庭生产者。

此外，与发达国家相比，巴西奶业不享有任何农业补贴，所以面对国际市场风云变幻更脆弱。但是，走上市场化道路以后，巴西奶业保持稳定发展，这主要受益于几大因素：大型公司领头羊作用，行业对话、协调与管理以及政府支持。

目前，巴西奶业下游由一些大型乳制品加工企业掌控，既有跨国公司也有实力雄厚的国内企业。这些龙头企业不仅与大中型饲养场有供货关系，也与众多家庭生产者签订合同。签约后，农户不仅可以获得贷款，也得到规范技术支持以及产品销售保障。

一般情况下，政府对奶业只实施行政管理，但在政策上给予支持，例如银行发放的低利率支农贷款，在关键技术开发上政府负责主要投入。此外，政府还扶持小农户发展生产，帮助其掌握技术和向市场销售产品。