

重振丝路雄风 再创丝路辉煌

——第四届中国高铁“走出去”战略高峰论坛发言摘登

国际化人才 助力“一带一路”战略

■贾德忠



作为经济运行的大动脉、共和国闪亮的外交名片、创新型国家建设的标志性成果,中国高铁“走出去”既是国家政治战略的需要,也是我国和相关国家经济社会发展转型的需要。

积极参与全球铁路通道建设,将有助于推动经济合作,促进文化交流,增进国家间的友好关系。在“一带一路”战略构想中,在促进轨道交通事业的发展中,中国高铁被寄予厚望,面临着千载难逢的重大机遇。但是我们也清楚地看到,高铁“走出去”之路并非一蹴而就,仍面临着诸如科学技术、产业发展、区域协同、国际关系、跨文化认同、比较文明等众多复杂因素的影响。中国高铁“走出去”是一项跨学科、多学科协同创新的大战略,是一个系统工程,在这一新形势下,第四届中国高铁“走出去”战略高峰论坛的举办可谓恰逢其会,正当其时。

中国高铁是“一带一路”战略的重要内容,“一带一路”沿线涉及中亚、东南亚、南亚、西亚,以及欧洲等国家和地区的官方语言达到五十余种,在高铁“走出去”的征途中,需要一大批掌握当地语言、熟悉国际政治法律制度和经济运行方式、了解对象国国情文化的国际化人才。

大学是知识创新、科技创新和文化创新的生力军,必须要有改革的勇气和开阔的视野,奋勇争先、勇于担当,积极主动回应国家的重大战略需求。作为中国开设外语语种最多,以培养国际化专门人才为主要特色的大学,北京外国语大学在推动中国高铁“走出去”的工作中责无旁贷。也正是在这样的意义上,2016年9月,北京外国语大学与西南交通大学正式签署了全面战略合作框架协议,就学科建设、人才培养、科学研究、国际交流等方面的协同发展作出了规划,开启了两校资源共享、优势互补、互惠互利、协同发展的新篇章。

我们对合作前景充满信心。北京外国语大学将充分发挥多语种国家化的特色和优势,通过高铁加外语,为中国高铁“走出去”战略提供支持,推动“一带一路”的倡议在沿线国家的落地和实施,共同助力中国高铁“走出去”战略。(作者单位:北京外国语大学)

中南半岛铁路“走出去”中的银企合作问题

■王玉洁



中南半岛东临太平洋的南海,西临印度洋的孟加拉湾,以及马六甲海峡,是东亚和马来、印尼群岛之间的桥梁,包括越南、柬埔寨、老挝、缅甸、泰国以及马来西亚的西部,占东南亚面积的46%,海岸线长达1.17万公里。

在2014年12月召开的大湄公河次区域合作(GMS)领导人会议上,李克强总理就中国深化同中南半岛的关系提出了三点建议:共同建设全方位交通运输网络和产业合作项目;打造银企合作的新模式;促进经济社会可持续协调发展。去年我国又提出“澜沧江湄公河对话合作机制”“澜湄合作机制”,这是对原有的GMS合作机制的一个补充和尝试,同时还将结合“一带一路”战略进一步推动中南半岛的交通运输网络和融资合作,其中泛亚铁路就是一个重要组成部分。

铁路基础设施建设项目有三个特点:投资大、工程周期长、投资回报期长。在建设过程中,还有经济、政治、制度等诸多风险存在。中国高铁在“走出去”的过程中,很重要的一个问题是投资问题,涉及银行和企业的合作。从金融机构的角度而言,首先是国家应该加大国际合作力度,发展多边金融机构如亚投行、金砖国家开发银行等,有助于降低政治风险;第二是开发股权、债权、贷款、基金等多种投资方式;第三是发展政府和社会资本合作的PPP模式;最后是产业链围绕核心项目上下游进行深度合作。从建设企业的角度,第一,从EPC承包更多转变为PPP股权投资,这有利于提高竞争门槛;第二,企业应该寻求多个投资方参与,可以使当地政府在处理项目的时候更加谨慎;第三,与当地机构和承包商进行合作。

最后是关于银企合作问题的思考。横向方面的联合,比如企业间的合作包括国内的企业联合、国际间的企业联合,即考虑中国企业和外国企业的联合;纵向的联合,比如怎样形成银行和企业的利益共同体,银企合作如何去获得优势产业转型的政策优势。(作者单位:广西大学中国—东盟研究院新加坡研究所)

高铁对综合交通运输体系的影响分析

■周国华



“四纵四横”的高铁网已经成型,“八纵八横”高铁网的建设也已开启。高铁以其在速度、安全、环保、舒适等方面的突出优势,越来越受到百姓青睐。但我们还需要思考,如何解决高铁和城市的协同发展问题,以及高铁与公路等其他交通方式的协同发展问题。

一是以高铁为代表的轨道交通将重新树立起在综合交通运输体系的骨干地位。高铁在速度等方面的优势日益明显,对高速公路业务的挤出效应已经显现,也将有一定范围冲击航空运输业务。但高铁网比公路网的密度要低得多,依靠高铁自身无法解决“最后一公里”的问题,因此,需要建立以高铁为主干大动脉,以公路和城市轨道交通为“毛细血管”的运输体系。

二是应重新审视高速公路在综合交通运输体系的定位。伴随高铁里程的增加,高速公路亏损额在不断增加。未来公路网修建应以连通县市为目的的公路为主,而与高铁并行的第二第三高速公路的修建应慎重之又慎重,要重在完善与高铁车站的衔接以及城市群内的连通。在公路标准和投资规模上要认真研究高铁网的影响。

三是需重新审视高铁对城市经济社会发展中的作用。从日本高铁的发展经验来看,高铁将使沿线城市重新定位,新干线已催化东京等三大经济圈的发展。未来高铁沿线中小城市需要依靠自身优势,在资源配置大潮中,通过与大城市的互补与差别定位,以获得自身的发展。

四是需重视高铁与其他运输方式的有效衔接。高铁的客运主干通道功能的发挥,有赖于高铁车站与其他运输方式的有效衔接,衔接的效率越高,高铁的主干道功能作用越强。

五是需重视高铁车站与城市发展的协同创新。重构城市商业布局,强化站点商业区开发,发挥站点商住优势和人流优势,带动城市发展和铁路发展的融合创新。(作者单位:西南交通大学中国高铁国际发展协同创新中心)



中国高铁“走出去”的五大张力

■徐飞

地缘政治张力:海权与陆权。在新的国际政治格局中,我们应建立一种新的思维,从非此即彼到彼此融合,既要在“丝绸之路经济带”的“一带”上全力争取“陆权”,又要在“21世纪海上丝绸之路”的“一路”上积极角逐“海权”,实现一带与一路有效对接、陆权与海权深度融合。

经济张力:需求与有效需求,小账与大账。在需求和有效需求之间,宏观上充分意识到各国基于可持续发展、城市化进程等方面的战略考虑而形成的对高铁的旺盛需求;中观上全面审视各国在经济、政治、社会、宗教、人口以及安全等多重现实因素;在微观操作层面上,尤其要理性审慎评估高铁目标国在财力、人口密度、电力供应、经济发展水平等方面的实际状况,精准把握有效需求。从经济角度算好高铁“走出去”的“小账”,争取尽可能好的财务目标;更重要的是,要从“一带一路”总体战略和打造人类命运共同体、利益共同体、价值共同体的战略高度,算好高铁在政治外交、经济社会、军事国防、文明文化等全方位、多层次、宽领域产生的溢出效应“大账”。

社会张力:人口流动与文明冲突。在推动中国高铁“走出去”的背景下,高铁在提升沿线国家各个族群交往、交流

与交融水平的同时,防止族群间的“文明冲突”,寻求与沿线国家的“文明共生”,将是事关“一带一路”能否成功的关键。当前,如何激活沿线国家丝绸之路的集体记忆,继承和弘扬“和平合作、开放包容、互学互鉴、互利共赢”的古丝绸之路精神,需要创新思维来营造不同文化“共生”的环境。

心理张力:认知与认同。实践中,着力争取目标国在技术上的认同自不待言。更值得注意的是,应着力实实在在地帮助目标国解决交通基础设施落后严重制约经济社会发展发展的现实问题,以此赢得目标国人民的价值认同。价值认同远比技术认同重要得多。对于中国高铁“走出去”而言,“朋友圈”有多大,“高铁线”就有多远,做大“朋友圈”才能修通“高铁线”。

潮流张力:全球化与反(去)全球化。在全球化与反(去)全球化激烈博弈的国际局势下,中国高铁“走出去”需要趋利避害。一方面,坚定全球化信念;另一方面,中国要切切实实在目标国的立场上来思考和行动,不单单是推动高铁建设,更要紧扣目标国经济社会发展需要,以高铁建设为牵引,推动沿线各国工业化、城镇化乃至工业化进程,释放“高铁红利”,发挥高铁的“拉动效应”和“溢出效应”,改善当地民生,带动当地就业,促进目标国经济社会快速发展,共同探寻一条新型的可持续发展的区域协同发展道路。(作者单位:西南交通大学)

高铁“走出去”与丝路经济带下的中国新陆权

■康晓

“一带一路”既是国内经济发展到新阶段的经济结果,也是周边外交主动谋划的政治结果。中国将通过基础设施、贸易、投资和人员往来等形式形成与周边国家的紧密区域合作关系。俄罗斯在乌克兰危机后东向、印度莫迪政府重振经济,二者与中国经济的东西平衡发展形成合力,将中亚和南亚提升为亚洲新的战略高地,与东亚经济遥相呼应,形成亚洲地缘新格局。

一国地缘战略的选择由该国的地理条件决定。中国属于典型的海陆复合型的洲级大国,必须拥有海陆复合的地缘战略,其中陆权是海权的依托,海权是陆权的延伸。以高铁为基础设施的丝路经济带,将使中国海陆复合型战略更加完善,并改变自宋代以来主要依靠东南沿海发展的经济格局,回到汉唐时期全方位开放和发展的经济格局,进入经济增长的全新时期。

以低碳经济为主要内容的新一轮工业革命就是要实现低碳、环保、持久的新一轮动力革命。这是当今世界经济的潮流,中国必须抓住机遇,所以积极参与甚至引领气候变化全球治理已经成为中国对外战略的重要内容。丝路经济带集中了主要温室气体排放国:中国、俄罗斯、印度、德

国、英国、伊朗(都位于世界前十),所以丝路经济带的区域减排将对气候治理发挥重要作用。

交通是世界第二大温室气体排放源。低碳时代的陆权要实现高速增长、低排放的互联互通与互利共赢。铁路是丝路经济带的主要交通工具。从中国到欧洲的遥远陆上交通可以成为欧盟征收碳税的新领域,也是欧盟制约中国在丝路经济带获得新陆权的手段。因此,碳排放较低的高铁将是与中国争取丝路经济带新陆权的重要物质手段。

对外援助与基础设施建设是中国目前软实力的主要来源,帮助发展中国家改善铁路系统,提升服务水平,不仅是中国基础设施建设硬实力的体现,也是中国大国责任的软实力体现,比较典型的就是从坦赞铁路到非洲铁路的电气化改造。高铁是中国硬实力和软实力的重要组成部分,不仅改变着中国,也在改变着世界,是低碳发展时代的和平使者,构成了中国和平发展的支撑力量。(作者单位:北京外国语大学国际关系学院)

“一带一路”与中国西向战略的机遇与挑战

■陈光

“一带一路”倡议和规划,毫无疑问是中国21世纪最具全局性影响的大战略。美国“重返亚洲”的再平衡战略调整、TPP创始国协议的初步达成、美国新政府制造业回迁都迫使中国要作出战略回应。国际产业要素梯度转移、国内日趋严重的产能过剩,经济增速减缓等,各种因素交织作用,直接促使中国西向战略的逐渐成型。

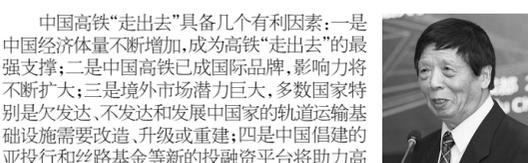
其中讨论最多的是“产能过剩”问题。据相关资料,2015年中国产能利用率为57.8%,低于72%~74%的“合意”区间15个百分点左右。这意味着,目前中国的产能过剩确实非常严重。2001~2012年,中国城镇居民恩格尔系数从40%左右下降至36.2%,农村居民恩格尔系数从50%左右下降至40%左右,中国居民消费处于发展型消费阶段。到2020年,中国居民恩格尔系数将下降至30%左右。因此,这一次的产能过剩是一种长期性过剩。海外需求与产能过剩不是对称关系,过剩产能作为

“供给”,与亚洲基础设施“需求”之间,并不具有直接的由市场信号引导的“对接”。仅仅依靠对外资本和产能输出,也难以根本解决和化解产能过剩。治理产能过剩需要对症下药。对于长期性过剩,应该从供给端入手,主动收缩产能和提高经济质量。如果我们过分乐观地估计产能输出对于解决长期性产能过剩的作用,可能不是理性的选择。

当下,我们最应该做什么?一是将政府的规划转变为企业的行为,最终走出去的是企业而不是政府,对于企业来说,只有在真实需求存在、收益大于成本的前提下,企业行为才会发生;二是要认真评估“一带一路”项目实施过程中的挑战与风险。一个具体项目的风险具有“一票否决”的作用,风险的存在,哪怕是潜在的存在,都足以让“一带一路”的项目滞后、受阻或者失败。建立营运风险评估和国家信贷风险评估是基础性工作。基于风险评估,可以为相关企业提出在某地计划投资的风险预警建议。根据其风险程度,分为严重风险、中度风险、一般风险。企业可以参考这样的预警和提示,研判投资和营运管理的具体策略。(作者单位:西南交通大学公共管理与政法学院)

中国高铁有望引领世界轨道运输业革命

■姚培生



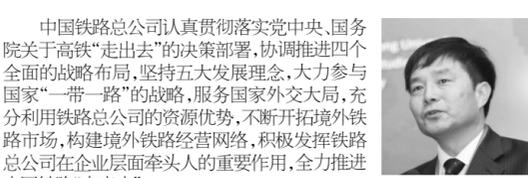
中国高铁“走出去”具备几个有利因素:一是中国经济体量不断增加,成为高铁“走出去”的最强支撑;二是中国高铁已成国际品牌,影响力将不断扩大;三是境外市场潜力巨大,多数国家特别是欠发达、不发达和发展中国家的轨道运输基础设施需要改造、升级或重建;四是中国倡建的亚投行和丝路基金等新的投融资平台将助力高铁“走出去”。同时,高铁“走出去”还面临多种挑战,可分为软性和硬性两个层面。软性是指政治安全方面,这是一个长期存在的问题;硬性层面主要是设置各种障碍,阻挡我们跨越突破。

今天在开拓境外市场时,有必要站在一个崭新的高度上审视当前的现实。建议如下:一是全面总结最近几年的成功之作和失败之处,高铁“走出去”处于空前复杂的环境中,涉及方方面面,需要在投入前做好各种进退方案;二是对目标国进行梳理排队,“一带一路”上60多个国家,轨道运输都需要提级,可按实际情况排队,划出等级,如高铁需要国、国际高铁途经国、普通铁路速度提升国等;三是舆论宣传工作不断强化,宣传重点应放在质量和安全性方面,要利用主流媒体和新媒体进行强化宣传。

高铁、核电和航天技术已成为我国的三大品牌,而高铁最贴近民众实际生活,影响力更强。我们应该有引领世界运输业的信心,让高铁在未来把我国与欧亚各国、非洲各国、拉美各国连接起来。为实施这个战略,应扎实采取以下步骤:成立国家级“中国高铁领导小组”,设立这样的权威性小组可解决很多国内国外重大问题;组建“轨道交通国家实验室”的建议符合“走出去”战略要求,但宜把研究重点放在动力和安全问题上;对环球高铁可作规划,泛亚高铁和中欧高铁不存在技术问题,但这首先需要高层不断推动,主要是途经国需反复协调,达成共识。跨国高铁在相当长时间内主要应满足客运需求,不宜作货运。(作者系外交部欧亚司前副司长)

积极发挥牵头作用 全力推动高铁“走出去”

■黄弟福



中国铁路总公司认真贯彻落实党中央、国务院关于高铁“走出去”的决策部署,协调推进四个全面的战略布局,坚持五大发展理念,大力参与国家“一带一路”的战略,服务国家外交大局,充分利用铁路总公司的资源优势和,不断开拓境外铁路市场,构建境外铁路经营网络,积极发挥铁路总公司在企业层面牵头人的重要作用,全力推进中国铁路“走出去”。

通过两年多的努力,目前境外铁路项目的合作取得了重要的进展,铁路核心竞争力和国际影响力明显增强。特别是党的十八大以来,中国高速铁路快速发展,取得了巨大的成就。目前,中国高速铁路里程已突破7万公里,占世界铁路运营里程的60%以上,形成了世界上规模最大的高速铁路网络。

中国高铁“走出去”有利于拓展相关产业,有利于促进我国产业、产品和机制进步,提高企业的国际化水平,有利于利用两个市场、两种资源,提升铁路在国际产业的重要地位和作用。对于企业而言,能够在更大的范围、更广的领域、更高的层次上参与国际合作与竞争,抢占全球市场制高点。

高铁“走出去”战略高峰论坛,将成为企业强强联合的重要平台,也将成为连接铁路和其他产业的一座桥梁。随着我国“一带一路”战略的实施,许多沿线国家和地区积极响应“一带一路”的倡议,加快基础设施规划和建设步伐,高铁“走出去”在“一带一路”的建设中作用凸显。

中国铁路总公司是国务院指定的铁路行业“走出去”的牵头单位,我们将积极发挥牵头作用,全力推动中国铁路“走出去”,力争取得突破性进展。同时,中国铁路走出去必然带动相关产业的融合和发展,也将迎来更加良好的合作机会、更加广阔的合作空间、更加深远的合作前景,我们愿与其他企业开展真诚的合作,互惠互利、同舟共济,共创中国铁路“走出去”的美好未来。(作者单位:中国铁路国际有限公司)

东盟港口建设与经济评价的思考

■张锦

东盟于1967年在曼谷成立,至今已有印度尼西亚、马来西亚、菲律宾、新加坡、泰国、文莱、越南、缅甸、老挝和柬埔寨等十个成员国,总面积达450万平方公里。2015年,人口约6.30亿人,占全球的8.6%;GDP总量为24423.8亿美元,占全球的3.2%。

2010年10月,东盟首届会议通过《东盟互联互通总体规划》,确定47个港口作为东盟国家交通网络的主要港口。未来将着重改善仓储服务和疏浚水道,将加快开通多条海运线路(如菲律宾巴拉望—马来西亚沙巴州、印尼北苏拉威西港—菲律宾达沃港等),推动相关基础设施的建设。目前,东盟港口存在的主要问题,一是设施能力不足,2010年至2014年东盟十国货物贸易进出口总量增幅近25%,其中越南增长近90%,马来西亚、印尼、菲律宾和泰国增幅均在20%上下,各国港口超负荷运转,码头泊位、堆场、吊架运输设备等都不足;二是港口间互通不畅,东盟各港口的集疏运水平参差不齐,港口间协同作业不多,海岛地区的短途海运航线也不多;三是建设资金不足,港口建设投资大、周期长,而东盟各国建设资金短缺,协作机制缺失,立项过程比较复杂。

港口等交通基础设施存在显著的外部效益,即社会效益:一是缩短运输时间,增加就业,增加税收等可量化的效益;二是改善投资环境,提升产品市场竞争力,推进区域经济发展,优化经济结构等难以量化的效益。为了推动中国参与东盟港口等互联互通设施建设和运营管理,可以通过运用包括BOT、BT、PPP、TOD、ABS等在内的模式,采用外部效益内部化策略,达到经济评价可行或更优的目的。这些策略包括:收益增加策略,如增值服务、延伸产业、综合开发;成本减少策略,如减税、减息;其他策略,如完善市政配套、改善项目服务、延长经营时间等。(作者单位:西南交通大学中国—东盟区域发展协同创新中心)