

# 珠海有轨电车拆除论证中 中国中车压力巨大

本报记者 路炳阳 孙丽朝 珠海报道

备受争议的珠海有轨电车1号线是否要拆除,再次被推上风口浪尖。

## 拆除论证中

珠海市交通部门人士对记者回应称,目前没有收到关于拆除有轨电车1号线的消息。

上述接近珠海市政府人士还对记者透露,目前中车大连对拆除有轨电车1号线持坚决反对态度。中车大连认为,有轨电车是解决大城市交通拥堵的一个很有效方式,如果拆除,必将对珠海发展绿色、环保的轨道交通产生不利的影响,中车大连正在全面论证保留有轨电车1号线的意义,“论证结果出来后将与珠海市政府进行全面的沟通。”接近珠海市政府人士说。

一名中国有轨电车装备企业人士对记者表示,珠海有轨电车1号线项目是中车大连在全国第一个现代有轨电车项目,一旦拆除,就会成为中国第一个投入运营后

## 争议已久

此次评估确实有关于有轨电车1号线是否要留存的内容,评估结果主要是为了帮助珠海市政府决策。

早在2019年珠海市就曾对有轨电车1号线是否拆除进行评估。同年5月29日,广东省政府采购网发布《珠海市交通运输局珠海市现代有轨电车评估报告采购项目单一来源采购公示》(以下简称“《公示》”)称,珠海正委托中国国际工程咨询有限公司评估有轨电车项目,评估将进一步明确珠海市既有现代有轨电车1号线是否继续保留、其他线路是否继续发展等问题。

《公示》发出后,关于“珠海有轨电车1号线可能停运拆除”的消息不断发酵。珠海市政府人士2019年5月31日对记者回应称,珠海有轨电车1号线不会被拆除,采购公示表述有误。珠海市邀请专业团队进行评估的主要目的是研究1号线如何改善运营状况,并探讨珠海轨道交通2号线和3号线采用何种交通制式、如何规划等问题(详见中国经营网2019年6月3日报道《珠海回应有轨电车采购公示:不会拆除既有线路》)。

但有参与此次评估的人士对

## 连年亏损

不仅是运营,珠海有轨电车的车辆生产企业也面临经营压力。

上文中提到的向珠海市政府提出建议的三位政协委员之一王迎奎对记者表示,珠海有轨电车1号线自2017年10月13日开通以来,因为利用率极低,并没有对城市的公共交通起到应有的作用。三位委员都认为,该线路的铺设是失败的。

首先,珠海有轨电车1号线抢占了梅华路两条车道,客观上影响了正常的交通运行。梅华路是城市的交通要道,往来车辆非常多,但因为1号线的存在,使道路受到挤压,随着城市汽车拥有量的增加,有轨电车与车辆抢路的矛盾越来越突出。其次,线路利用率低,使其成为影响城市形象的阴影。其三,人力、物力资源的浪费,严重

## 不成熟的技术

珠海城建集团当时还召开了专家评审会,邀请国内轨道交通专家一起出谋划策,攻克技术难题。

珠海有轨电车1号线从建设到运营可谓一波三折。

这是一个典型的以投资换市场的案例。2011年7月15日,原中国北车与珠海市政府签署战略合作框架协议,拟在珠海分期滚动投资150亿元,以中车大连的“100%低地板有轨电车”作为首个启动项目,并将建设国内首个现代有轨电车及地面供电系统生产基地。当年11月,中车大连在珠海成立原北车装备工程有限公司(现改名为“珠海装备公司”)。

“当时中国北车南下广东,以投资换市场的方式,成功在中国南车传统领地争夺到珠海订单,这曾被中国北车看作是城市轨道交通布局全国市场的重要一步。”中国中车人士表示。

2013年9月,珠海有轨电车1号线首期工程正式动工,全长8.9

公里,在近日召开的珠海两会上,珠海市政协委员王迎奎、徐超龙、饶小毛联名建议珠海市委市政府,放下包袱,面对现实,早日拆除珠海有轨电车1号线。

又被拆除的现代有轨电车项目,这对中国中车股份有限公司(以下简称“中国中车”,601766.SH)在有轨电车领域的口碑影响很大。“这件事对中国中车压力巨大,中国中车要求中车大连尽全力保留珠海有轨电车1号线。”他说。

就中车大连论证拆除珠海有轨电车1号线结果,中国中车对珠海政协委员建议拆除持何种态度等问题,记者函询中国中车城轨事业部,截至发稿,中国中车没有回复。

就在中车大连与珠海相关部门沟通之时,珠海轨道交通有限公司在2021年1月21日发布公

告,珠海有轨电车1号线自2021年1月22日起暂停运行,恢复开通时间另行通知。虽然公告称,停运是为加强新冠肺炎疫情防控,消除安全隐患,但这仍不能消除舆论对于“珠海有轨电车是否要拆了”的猜测。

对此,珠海市交通部门人士对记者回应称,目前没有收到关于拆除有轨电车1号线的消息。线路此次停运主要是由于此前有轨电车曾发生过几次与私家车碰撞事故,结合疫情防控情况,交通部门要求其停运,并进行安全整顿。目前,尚不确定何时能够恢复运行。

据记者了解,2019年6月,中国中车总部曾专门召开关于珠海现

(以下简称“中车大连”)就拆除有轨电车1号线进行沟通,珠海市拟让中车大连就不拆除有轨电车1号线项目给出论证。

代有轨电车项目情况的汇报会。会议就珠海有轨电车1号线的技术应用和运营过程中出现的问题以及采取的应对措施进行了研究、分析和讨论。会上,中国中车要求中车大连系统地从管理和技术上认真总结珠海现代有轨电车1号线项目的经验和教训。在这次会议上,中国中车明确表示,“支持中车大连在珠海的发展,中车大连要积极做好珠海业主方面的工作,并逐项梳理解决业主关切的问题,保证中车大连在珠海的可持续发展。”

但事实证明,珠海有轨电车的问题不是中国中车的一场会议所能挽救的。



珠海有轨电车面临拆除。

本报资料室/图

记者表示,此次评估确实有关于有轨电车1号线是否要留存的内容,评估结果主要是为了帮助珠海市政府决策。那时,评估方认为,

虽然珠海有轨电车存在技术缺陷、客流量低等问题,但技术问题可以通过升级改造得到完善,这条线只是珠海有轨电车的第一

条线,待珠海市的轨道交通成网之后,1号线的客流会大幅提升。所以评估意见认为应该保留珠海有轨电车1号线。

一直持续至2019年。“无奈之下,2020年中车大连将沈抚新区(位于沈阳市和抚顺市两城之间)有轨电车项目车辆订单交给千里之外的珠海装备公司生产,以减少珠海装备公司的亏损。”

2020年3月,沈阳市公共资源交易中心公布的评标结果显示,沈抚新区有轨电车建设及西延工程5列70%或100%钢轮钢轨地板铰接式可双向行驶的现代有轨电车车辆采购订单由中车大连中标,中标价格为7180万元。

珠海装备公司官方公众号2020年10月8日也发布消息称,沈抚新区有轨电车项目首列车在珠海中车总装车间正式下线。

“再等等”。

珠海城建集团当时还召开了专家评审会,邀请国内轨道交通专家一起出谋划策,攻克技术难题。

2016年7月,有珠海市民反映,刚铺设好的珠海有轨电车1号线轨道部分线路在半夜拆除。珠海城建集团方面对此的解释是“改造升级施工,绝不拆除一说”。然而,电车线路从未投入运营就要改造升级?这一理由令人困惑。

直到2017年6月13日,珠海有轨电车1号线才通过专家评审,开通试运营。

中国中车人士对记者透露,无论是故障率、维护成本还是建设投资,安萨尔多技术都偏高,中国中车已禁止中车大连再将与意大利安萨尔多公司合作的有轨电车技术落地至其他城市。

# 乌克兰宣布制裁四家中企 涉马达西奇公司中国投资商

本报记者 裴昱 北京报道

如果不是连续登上美国和乌克兰的制裁名单,即便是在中国,也很少有人知道北京天骄航空产业投资公司(以下简称“天骄航空”)是一家什么公司。但现在,在欧美国家,天骄航空这个名字,已经不再那么陌生了。

2021年1月底,乌克兰总统泽连斯基签署制裁令,对来自中国的四家企业和三名个人进行制裁,天骄航空就在其列。

## 所为何故?

2021年1月14日,美国商务部工业和安全局公布的更新之后的军事最终用户(MEU)清单中,出现了一家并不起眼的中资企业——Skyrizon。《中国经营报》记者获悉,Skyrizon即是天骄航空,这个公司,即便在中国,也并不显眼。

但是,在10多天后,当泽连斯基签署了一份最新制裁命令的时候,天骄航空的再次上榜,似乎让人意识到了这家中资企业的重要性。这家就连航空工业业内人士都不甚熟悉的公司,连续上榜被制裁,究竟所为何故?

“天骄航空是马达西奇公司的投资方,那是一家乌克兰公司。”一位航空工业领域的资深人士告诉记者,马达西奇公司是乌克兰的一家发动机制造企业,其技术水平在全球范围内处于较为领先的行列,马达西奇制造的发动机,一度主要供给俄罗斯的飞机使用。

## 天骄是谁?

根据乌克兰总统签发的制裁令,包括天骄航空在内的4家中国企业和3名个人,将面临冻结资产、限制贸易、限制入境、限制撤资与增资、限制证券交易等多种制裁手段。连续登上美国和乌克兰制裁榜单,天骄航空是什么背景?

多位了解情况的人士告诉记者,天骄航空是中国的民营资本,收购马达西奇公司65%的股权,也是纯粹的商业性质投资,并没有什么特殊背景。

天骄航空实际上与一家民营资本投资集团有密切的关联,这家企业就是信威集团。信威集团的全称是北京信威科技集团有限公司,其董事长王靖,是天骄航空的大股东,持有天骄航空97%的股权。天骄航空是2014年10月成立,是一家从事产业投资的公司实体。

“王靖也有上市公司。”一位了解情况的人士告诉记者,只不

## 麻烦缠身

实际上,马达西奇公司所在国乌克兰此次签发的制裁令所涉及的公司和个人,全部与投资收购马达西奇的“天骄系”公司和实控人有关,除天骄航空外,还包括天骄飞机控股有限公司、香港天骄控股有限公司、信威集团,以及信威集团和天骄航空的董事长王靖。

“对王靖的制裁措施,甚至包括禁止入境乌克兰,这背后有比较复杂的国际政治背景。”一位了解情况的航空制造业人士称。而马达西奇公司的收购,一直是乌克兰国际地位和关系变动的缩影,波罗申科执政时期,乌克兰国家反壑断委员会在天骄航空投资马达西奇公司以及收购其股份的过程中,进行了不少专门审查。

王靖的麻烦还不只于此。天骄航空在2020年即三次被法院强制执行,执行总金额的标的约为3.02亿元人民币,而在北京、杭州等地的司法案件信息中,也有不少涉及天骄航空的标的执行。最大一笔,是北

而在2021年1月中旬,天骄航空也被美国政府列入“军事最终清单”。天骄航空是在世界范围内领先的乌克兰马达西奇公司的投资商。

这背后,是一个名叫王靖的玩家,王靖是天骄航空的大股东、实际控制人,根据这份制裁令,他将被禁止进入乌克兰境内。而王靖和天骄系公司,以及同样由他掌控的信威集团在国内外也陷入各种麻烦当中。马达西奇的故事,王靖还讲得通吗?

在俄罗斯与乌克兰关系恶化后,马达西奇公司与俄罗斯之间的供货关系受到影响,公司业绩也被拖累,陷入低谷。于是,2016年,中资公司天骄航空出资收购了马达西奇公司65%的股权,成为这家拥有世界较为先进技术的航空发动机制造公司的大股东。

多年以来,作为航空工业的重要核心技术之一,发动机的设计和制造工艺,一直是中国航空工业集中努力攻关的领域。在民用发动机领域,CJ-1000等型号的国产发动机研发工作已经启动。不过,中国工程院院士刘大响表示,中国发动机的自主研发,还有很长的路要走。

因此,便有中国资本将目光转向国外。“乌克兰继承了苏联时期的不少工业体系,有比较好的工业系统和传统,马达西奇公司就是其中比较典型的企业。”前述航空工业领域的资深人士告诉记者。

过,这家上市公司的状况并不乐观。ST信威已经暂停上市。

收购马达西奇显然是王靖的“放手一搏”。马达西奇公司在俄罗斯乃至整个欧洲航空制造领域声望颇高,有“动力沙皇”的称号。俄罗斯的安-124战略运输机上的D-18T发动机,即由马达西奇公司设计制造,其发动机制造的技术、工艺水平等,都是世界范围内较为领先水平。

与此同时,王靖以此引入重庆战略新兴产业股权投资合伙企业(有限合伙)投资,设立了重庆天骄航空动力有限公司(以下简称“天骄动力”),而天骄动力以唯一出资方和股东的方式,在重庆设立了重庆马达西奇天骄航空动力有限公司。

“马达西奇成了王靖手中很好的题材,马达西奇名声不小,也有自己的核心技术和产品,在中国设立合资公司,有很大的想象空间。”上述了解情况的人士说。

京市第一中级人民法院于2020年9月4日立案的一宗案件,其执行标的金额高达6.4亿元人民币。其余几宗执行案件,涉及标的额也基本上都超过亿元。

记者了解到,天骄航空还向国家开发银行质押杜涛、王靖两股东股权。与此同时,天眼查显示,截至目前,天骄航空以及王靖本人,还有14宗司法案件正在审理当中。天骄动力公司则登上了最高人民法院公示的失信公司名单,其失信行为大都是有履行能力而拒不履行生效法律文书确定义务,以及外发财产报告制度。

马达西奇本是王靖手中的重要故事,但是这一次,当乌克兰的制裁来临时,马达西奇的故事还讲得通吗?

日前,外交部发言人汪文斌表示,中方一贯反对外国政府对中国企业进行单边制裁,同时我们也一直要求中国企业在海外合法经营,希望乌方依法维护中方企业和投资者的合法权益。