

# 中企海外突围:铁路出海得失与变局

本报记者 路炳阳 孙丽朝 北京报道

作为共建“一带一路”的重要合作内容,中国铁路走出去正在经

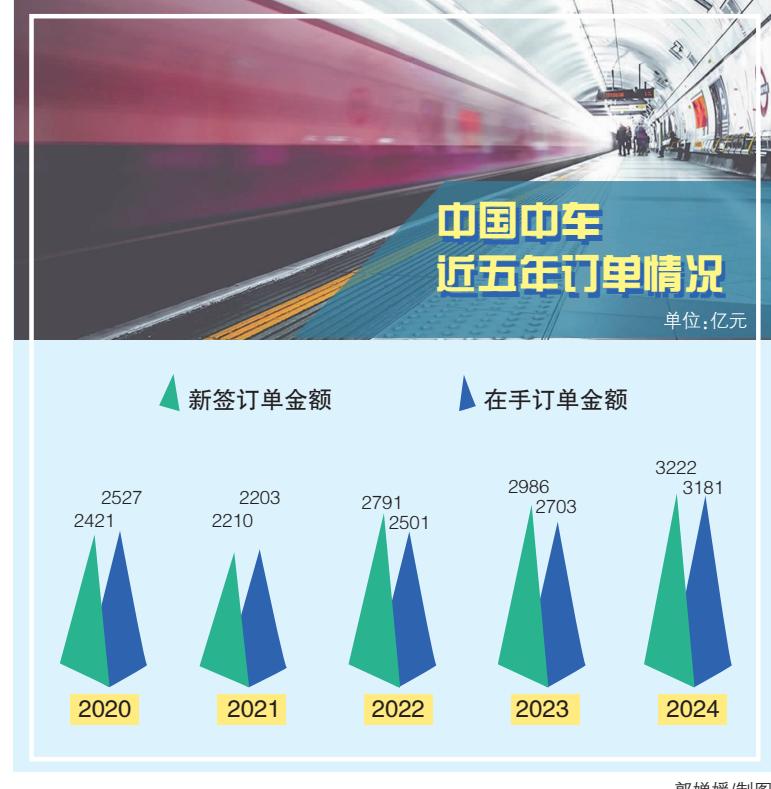
历新变局,这既给沿线国家带来了新的发展机遇,又深化了中国与沿线国家的战略互信,具有重要的现实价值。

近日,中泰、中越、中吉乌铁路项目接连取得突破性进展,让世界看到中国铁路走出去的坚定步伐和决心。

从半个世纪前的坦赞铁路开始,中国铁路出海过程一直是荆棘与鲜花共存,铁路走出去的战略和心态也在不断调整。然而,随着雅

万高铁、中老铁路等项目示范效应的显现,中国铁路在海外市场由点及面,一步步扩大影响力。当前,以加强与周边国家互联互通为主

要目标的泛亚铁路、中亚铁路、欧亚铁路成为走出去的重点。中国铁路企业走出去的心态也从最初的急于求成转为稳扎稳打。



## 海外项目一波三折

铁路项目受国际政治局势、项目所在国国内政局等因素影响很大,一些国家在谈判过程中,会通过不断更改要求和规则来向中方索要更多价格或贷款上的优惠。

从20世纪60年代中后期开始,以坦赞铁路为代表,中国开始了铁路海外项目的建设,彼时项目多带有政治色彩,往往属于援建项目。

进入21世纪后,尤其是2010年以来,以高铁为代表的中国铁路,凭借性价比和技术优势,积极参与国际市场竞争。

然而,延伸出去的铁轨,遇见的不仅有异国他乡的风土人情,更有中国铁路产业链众多企业的酸甜苦辣。中国国家铁路集团有限公司(以下简称“国铁集团”)国际公司人士对《中国经营报》记者表示,海外项目因所在国不同,治安情况参差不齐,情况复杂,时刻威胁着工程进度、质量保证和员工作业安全。雅万高铁工程建设中盗窃案件曾一度频发,严重影响到工程进度和作业安全。

“有些丢失的物品其实并不贵重,偷盗者盗走后并无实际用处,只能低价以废品变卖。比如安放在高铁线路两侧的高行车监控设备,我们工人头一天刚刚装好,第二天再去就没了。因为当地不具备生产设备的条件,我们只能再从国内采购,时间成本和物流成本给了我们很大压力。”国铁集团海外公司人士说。

而这些,还仅是海外铁路建设中的小插曲。真正的难点在于企业究竟要以怎样的方式走出去?

以高铁走出去为例,从2009年就已经开始,历经伊朗高铁项目,中泰大米换高铁项目、中国铁建墨西哥高铁项目、印尼雅万高铁项目、俄罗斯莫喀高铁项目和美国西部快线等项目。众多项目无一例外充满坎坷,按照业内人士的说法,基本“没有哪一步是顺利的”。

原铁道部人士对记者表示,2011年,国铁集团前身原铁道部、中国中铁与伊朗政府签署了建设德黑兰—库姆—伊斯法罕高速铁路协议,2013年11月,中国中车前身之一中国北车与伊朗达成车辆协议,项目总投资额高达84亿欧元,但该项目随后因伊朗核活动遭受欧美和联合国制裁,被无限期终止。

中泰铁路合作的达成也经历了一波三折的过程。事实上,中泰之间铁路合作的洽谈比中老铁路更早开始。早在2013年10月,时任国务院总理李克强在泰国访问期间亲自推销中国高铁,随后,中方与时任泰国总理英拉签署了被称为“高铁换大米”的协议。但后来因为泰国政局变动,英拉政府下台,中泰高铁项目也被搁置。

直到2015年初,谈判才重回正轨。中泰铁路合作联合委员会举行了九次会议,达成了一系列合作协议。但此后中泰铁路四次传出

“即将开工”的消息,却又一再推迟。尽管中泰高层一直在积极推动,但双方在融资问题上一直没有达成一致意见。

一直到2016年12月中老铁路全线开工之后,泰国政府才决定2017年年初正式启动“曼谷—呵叻”高铁项目的首期工程,并计划将线路进一步延伸至泰老边境的廊开府,与中老铁路接轨。

相比于中泰项目的一波三折,美国西部快线项目则被业内认为是中国高铁走出去遇到的最大挫折。该项目于2015年8月立项,彼时国内的评论多持乐观态度——不仅成为国铁集团前身中国铁路总公司(以下简称“中铁总”)2016年力推的海外三大高铁项目之一,还写进中铁总2016年工作会议报告,甚至到当年6月7日,中铁总仍在强调美国西部快线项目推进顺利。

但仅仅2天后,2016年6月9日,美国西部快线公司(以下简称“西部快线公司”)没有任何征兆地发布了一条令中国铁路行业震惊的消息:正式终止与中国铁路国际(美国)有限公司(以下简称“中铁国际美国公司”)为建造美国高速客运铁路而组建合资公司的一切活动。

6月10日,中铁国际美国公司的母公司中铁总进行了针锋相对的回应。当时其负责人对记者表示,西部快线公司单方发布终止项目合作的消息,违反与中铁国际美国公司签订的有关协议:“这一行为是错误的,不负责任的,中铁总表示反对,将依法进行交涉”,之后美国西部快线项目便成了行业里共知的“不了了之”。

“铁路项目受国际政治局势、项目所在国国内政局等因素影响很大,一些国家在谈判过程中,会通过不断更改要求和规则来向中方索要更多价格或贷款上的优惠。”复旦大学国际问题研究院教授赵卫华表示,部分国家企图利用大国竞争造就的有利时机,不断提高要价,中泰铁路一波三折的过程就是典型案例。

中国中车股份有限公司(以下简称“中国中车”)人士也对记者表示,就高铁、铁路走出去的难点,不是我们之前设想的知识产权或列车安全性、稳定性等产品因素,更不在技术因素。他说:“产品本身之外的因素,如政府要素、社会要素、历史人文要素,可能是阻碍当前铁路海外发展的主要原因。”

“事实上,在铁路技术走向世界的过程中,中方的心态也在发生变化,从最初的着急到现在稳扎稳打。与此同时,我们的综合国力和维护自身利益的能力也在不断提升。”赵卫华表示。

## 推动泛亚、中亚、欧亚铁路建设

当前国铁集团推动的重点是泛亚铁路、中亚铁路、欧亚铁路。两洋铁路、环球铁路等是远期项目,当前并没有就这些远期项目开展具体工作。

泰国位于中南半岛核心位置,是东南亚交通要冲,是区域内航空、海运、陆运的重要节点,中泰铁路也因此成为泛亚铁路网最重要的组成部分。2月8日,泰国总理访华期间,中国与泰国共同发布的《联合声明》提出,加快中泰铁路一期工程建设,尽快确定二期合作模式,争取尽早启动二期工程建设。

国铁集团相关人士对记者回应称,中泰铁路一期曾一度进展缓慢,但我们从未放弃,国铁集团国际公司一直有团队在泰国跟进和推动项目建设。

中泰《联合声明》发布十天后,2月19日,越南第十五届国会第九次特别会议表决通过关于老街—河内—海防铁路项目投资政策的决议。该项目是首条连接中越边境的标准轨铁路工程,也是中越铁路的组成部分。

越南总理范明政2024年12月底在越南老街省考察老街—河内—海防铁路项目时说,该铁路项目预计于2025年年底开工,2030年年底竣工。

2024年年底,中国同中亚国家互联互通的战略性项目中吉乌铁路也有了突破性进展。2024年12月27日,中吉乌铁路项目启动仪式在吉尔吉斯斯坦贾拉拉巴德举行,标志着该项目前期工作取得重大进展,为项目早日开工建设奠定了坚实基础。

赵卫华在接受记者采访时表示,近期泰国、越南等国对与中国的铁路合作均表现出非常积极的态度,主要原因是中老铁路示范效应显现,尤其是2023年下半年中老铁路和中欧班列实现了联运,从老挝到欧洲铁路直达,只需要15天时间。

“原本老挝铁路基础设施落后于越南,但现在快捷高效通往欧洲的铁路运输途径,在中老之间实现了,这让越南羡慕不已。”赵卫华表示。

海南大学“一带一路”研究院院长、丝路智谷研究院院长梁海明表示,中泰、中越、中吉乌铁路近期取得突破性进展,有多方面原因:一是在于“一带一路”倡议的强大吸引力和中老铁路等成功

案例的示范效应,各国看到了铁路互联互通带来的经济和贸易红利;二是区域经济发展需求迫切,泰国希望成为东南亚物流枢纽,越南期待降低物流成本并促进北部经济发展,中亚国家希望借铁路突破内陆困境。

“当前,全球经济不确定性增加和地缘政治变化促使各国更重视基础设施合作;而中国在铁路技术、成本、全链条服务等方面具有明显优势,同时通过灵活的合作模式解决了利益分歧,增强了项目推进效率,高层互访增进政治互信,各国更加认可中国提出的‘共商、共建、共享’原则,与中国合作被视为经济发展良机。”梁海明介绍。

中国铁路昆明局集团2025年年初发布的数据显示,2024年,中老铁路客货运输强劲增长,累计发送旅客1911万人次,运输货物1964万吨,分别同比增长15%和10.5%,均实现了两位数以上的显著增长。

国铁集团发布的数据显示,

中老铁路对老挝乃至东盟国家的运输成本和物流效率产生了显著影响,昆明经老挝至泰国的货运成本降低了30%—50%,老挝境内运输成本降低了20%—40%,有力促进了沿线各类产业扩能升级和国际经贸往来。

关于泛亚铁路、中亚铁路、欧亚铁路,官方层面没有明确概念,西南交通大学原校长徐飞在2016年发表的《中国高铁“走出去”的十大挑战与战略对策》一文中表述:欧亚铁路指经俄罗斯进入欧洲的铁路,该线路的建设有助于改变中国对外贸易长期以来对海运的依赖;中亚铁路指从中国经中亚到达德国的铁路,可以拓展与欧洲和非洲内陆国家的经贸合作,形成物流黄金干线;泛亚铁路是指从昆明出发,连接东南亚国家,一直抵达新加坡线路,可以打通向南出海口,形成向印度洋开放的新格局。值得一提的是,已经通车的中老铁路和正在推进的中泰、中越铁路均是泛亚铁路网的重要组成部分。

中国铁路走出国门,在东南亚、中亚、非洲,是最有可能取得突破的。东南亚如泰国、越南等国家需求迫切,已在泛亚铁路项目中与中国展开合作;中亚地区如中吉乌铁路项目,连接中国与中亚的交通走廊,前景广阔;非洲对高铁需求旺盛,中国已帮助肯尼亚、埃塞俄比亚建成铁路,未来合作潜力巨大。

部分。

国铁集团人士对记者表示,当前国铁集团推动的重点是泛亚铁路、中亚铁路、欧亚铁路。两洋铁路、环球铁路等是远期项目,当前并没有就这些远期项目开展具体工作。

在赵卫华看来,铁路出海的重点应该集中在周边国家,尤其是东南亚和中亚区域,这些也是中国企业相对熟悉的区域。以往,中国铁路走出去失败或吃亏的案例,主要集中在拉丁美洲、欧洲等距离较远区域,因为鞭长莫及,许多项目前期投入巨大,后期被毁约后很难追回损失。

梁海明也表示,中国铁路走出去在东南亚、中亚、非洲,是最有可能取得突破的。东南亚如泰国、越南等国家需求迫切,已在泛亚铁路项目中与中国展开合作;中亚地区如中吉乌铁路项目,连接中国与中亚的交通走廊,前景广阔;非洲对高铁需求旺盛,中国已帮助肯尼亚、埃塞俄比亚建成铁路,未来合作潜力巨大。



截至3月30日,中老铁路货物运输量突破5600万吨,助力国际经贸往来。

视觉中国/图

## 有限空间与强劲对手

目前意在高铁的国家虽多,但基本上都处于概念化阶段,短期内难有进展。中国至少与20个国家进行了高铁合作方面的洽谈,但真正落地的项目很少。

在铁路走出去的过程中,最受关注的是中国高端制造业的典型代表——高铁项目的走出去。

中国是当今世界上高铁运营里程最长、运营时速最高、在建规模最大的国家,但除中国之外,全球高铁市场并不大。

国铁集团人士表示,目前,中国高铁全要素、全产业链走出去仅有印度尼西亚的雅万高铁这一单成功案例。国铁集团人士表示,高铁市场容量有限,受地区人口数量与密度、国土面积、经济实力等诸多因素制约,全球能修建且有必要修建高铁的国家毕竟是少数,“目前意在高铁的国家虽多,但基本上都处于概念化阶段,短期内难有进展”。

据记者不完全统计,中国至少与20个国家进行了高铁合作方面的洽谈,其中包括土耳其、委内瑞拉、沙特阿拉伯、利比亚、伊朗、泰国、缅甸、老挝、越南、柬埔寨、马来西亚、新加坡、罗马尼亚、巴西、墨西哥、波兰、美国、英国、俄罗斯和印度,但真正落地的项目很少。

“世界上没有一个国家像中国一样,对建设高铁有如此高的积极性。实际上,目前世界各国运营的高铁,没有一条能够依靠运输收入支付全部建设和运营成本。”北京交通大学经管学院教授赵坚表示,高铁建设对资金、人口密度要求很高,能否实现盈亏平衡甚至盈利是最大挑战,这也是泰国、新加坡等国在高铁建设上犹豫再三的原因。中国高铁走出去的最大障碍是国外市场空间很小。

据中国中车人士援引德国SCI公司统计数据,全球铁路行业的市场规模在2023年首次超过2000亿欧元,其中中国仍是全球最大的铁路市场,规模接近400亿欧元。SCI公司预计在未来五年内全球铁路行业市场规模每年稳定增长4%,到2028年接近2500亿欧元,其中绝大多数来自传统铁路。相比之下,高铁市场容量仅220亿欧元左右。

除了中国,当前全球高铁核心市场仍在欧洲,而欧洲恰恰是高铁技术原始宗主国聚集的地

区,法国阿尔斯通、德国西门子等企业在欧洲市场布局多年,中国企业欲在欧洲施展高铁技术难度进一步增加。

赵卫华表示,当前高铁技术主要掌握在中国、日本和欧洲国家手中,中国虽然高铁起步较晚,但后来居上,物美价廉,优势非常明显。相信未来中国高铁走出去的案例会越来越多。

中国中车人士对记者表示,无论是伊朗高铁项目、美国西部快线项目还是墨西哥高铁项目,上文提到的这些所谓坎坷项目,其实无一例外都是因为项目本身被暂停或取消,导致竞标失败,并不是中国企业在竞标中败下阵来。

“如果以项目完整性考察,我们中国企业在海外高铁项目中从未在海外高铁竞标中失利过。不过这也再次证明,海外市场空间不大。”他说。

虽然没有来自海外高铁项目的失利故事,但中国企业在海外市场面对实力强劲的欧美和日本国际轨道交通企业压力从未减轻过。

道交通整车装备的巨无霸企业,也是中国铁路走出去,在国际市场上与国际巨头迎面竞争的本土化企业。

无论是中老铁路、雅万高铁,还是上文提到的所有中国铁路走出去项目,都有中国中车的深度参与。

对标全球轨道交通市场第二名企业阿尔斯通,其2023/2024财年在欧洲、美洲、亚洲和非洲的订单分别占其总订单量的59.78%、10.58%、16.93%和12.70%。中国中车与阿尔斯通的国际化程度差距可见一斑。

如何在有限的市场空间内做出大文章,作为中国高端装备制造的领军企业,中国中车近年来也在不断探索发力。

中国中车董事长孙永才此前在接受记者采访时称,近年来,中国中车坚持“一核三极多点”业务“走出去”,实施精准化的市场策略,深耕国际市场,强化“五本模式”(本地化生产、本地化采购、本地化用工、本地化售后服务和维修、本地化管理)落地,取得了较好的经营成果。