

“一带一路”背景下的中东欧高铁建设研究

□ 万 旻 祝 经纬

[摘要] 本文回顾中东欧国家高铁的发展历程,并对该区域高速铁路现状进行调研,结合人口、经济规模数据、城市群理论对区域高速铁路的潜在需求进行分析,研究表明:中东欧国家政治环境相对稳定,长期将铁路建设作为交通基础设施的优先发展方向,区域国家对于高速铁路需求强烈。同时,也受到建设资金缺乏、技术储备不足、高铁运营经验较少等因素的制约。研究还显示,中东欧国家主要城市基础良好,但彼此互联互通并不密切。中国高铁与中东欧国家铁路匹配程度好,性价比高。当前需要加强中国与中东欧国家在铁路建设领域的合作,在促进当地经济发展和区域一体化的同时也使得“一带一路”战略惠及更广泛区域。中国也需积极主动融入中东欧高铁建设和规划中,实现自身最大利益。

[关键词] 中东欧国家;高铁;“一带一路”战略;中欧关系

[中图分类号] F532 **[文献标识码]** A **[文章编号]** 1006-5024(2016)12-0122-07

[DOI] 10.13529/j.cnki.enterprise.economy.2016.12.018

[作者简介] 万 旻,波兰弗罗茨瓦夫大学国际关系研究院博士生,研究方向为地缘政治、中东欧区域问题;

祝经纬,波兰弗罗茨瓦夫大学国际关系研究院博士生,研究方向为地缘经济、海外投资。

(波兰下西里西亚弗罗茨瓦夫 50-137)

Abstract: This article makes a historical review of high-speed rail and investigates current situation in Central and East European Countries. Besides, this paper defines requirement and potential path of high-speed rail across CEECs by analyzing demographic data, economic data and urban band theory as well as urban economic aggregation theory. The study elucidates that the political environment of CEECs is relatively stable, and railway construction is the priority direction of infrastructure construction for these states. Regional countries have a strong demand for high-speed railway. In the meanwhile, regional countries are constrained by such factors as lack of funds for construction, insufficient technical reserves and less experience in operating high-speed rail. The study also demonstrates that the main cities within the region maintain a good independent foundation in public transportation but are not closely interconnected with each other. The matching degree is very high between China's high-speed rail standard and European standards. Chinese high-speed rail is obviously cost-effective. In this circumstances, both CEECs and China should work together to seek a deeper and stronger cooperation in the aspect of high-speed rail in order to stimulate local economic booming and process of regionalization and spread more benefits to "One Belt and One Road" surrounding countries. China also needs to take the initiative to be integrated into the construction and planning of high-speed rail in Central and Eastern European countries as to achieve best interests.

Keywords: Central East European Countries; high-speed railway; "One Belt and One Road" strategy; Sino-EU relations

一、前言

在 2015 年底举行的中国——中东欧国家经贸论坛期间,李克强总理邀请中东欧国家领导人一同乘坐高铁列车感受了一次贴地飞行的“中国速度”。李总理还在与爱沙尼亚总理罗伊瓦斯的会晤中表达了中方愿继续推进中东欧地区波罗的海高铁项目建

122

设的意愿。

中东欧国家,作为发达经济体欧盟内部的发展中地区,近年来在世界经济不稳定的艰难环境中依然保持了经济增长。对于欧盟内部而言,受西欧经济缺乏内生增长力、难民危机持续发酵等众多因素影响,经济指标“西边不亮东边亮”的现状将会继续持续。基于历史、人口分布的特点,地形地貌影响,经济水平的制约等诸多因素,以欧盟和新兴成员国为主

的中东欧国家在以交通为主的基础设施水平方面相较于传统西欧发达国家有较大差距,尤其是高速铁路领域,当法国的高速列车TGV列车一次次刷新着记录,德铁(DB)的列车技术已经出口到全世界,西班牙高铁里程已跻身世界前三^[1]时,同处欧盟的中东欧国家却无一条真正意义上的高铁线路。早在苏东剧变后的1991年,雄心勃勃的“跨欧铁路计划”(TER)就曾在一定程度上助力了欧洲一体化的进程^[2]。但是,鉴于高速铁路是超越传统铁路的一种技术密集、资金密集型产业,发展难度较大,故在当时的跨欧铁路工作计划中未被提及。随着近些年中东欧国家经济发展,一体化程度的加深,域内物流成本急需压缩,运输效率亟待提升,大众对出行效率也提出了更高要求,加之高速铁路驱动经济发展的“高铁效应”在世界范围内不断被证明,中东欧国家在政府和民间层面都开始对建设高速建铁路表现出更多更浓厚的兴趣。本文将探讨中东欧国家对于高速铁路的潜在需求,以及“一带一路”背景下的高速铁路线路走向。

二、中东欧国家对高铁曾经的探索

(一)波罗的海国家早期的高铁发展

中东欧国家对于高铁列车并不陌生。曾是苏联加盟共和国的波罗的海3个国家在苏联铁路产业中扮演了重要角色,是重要的铁路设备机械研发和生产基地。1974年,ER200型高速列车组诞生于原苏联里加车辆制造厂(RVR)。随后,在苏境内的别罗列琴斯克-迈科普高速试验路段进行的实验证明,ER200动车组有能力达到甚至超过200km/h的目标时速^[3]。改型列车的批量生产于1984年投入商业载客运行。值得一提的是,拉脱维亚接收了原苏联里加车辆制造厂。受制于人才流失、资金缺乏以及轨距和技术标准的差异,该工厂在高速列车领域的后续产品寥寥无几,对中东欧国家高速铁路建设的帮助非常有限。

(二)中东欧国家采用引进快速列车的方式提升本国铁路运营速度

中东欧国家在20世纪90年代后期搭上了高铁建设的便车。为配合“跨欧铁路”计划的实施和欧洲一体化进程的推进,波兰、捷克、匈牙利、希腊以及罗马尼亚等国开始对各自境内已有的、运行条件较好的主干铁路线路进行全面提速改造。捷克国铁自

2005年起开始使用从西欧进口的潘多利诺(Pendolino)车型执行布拉格至维也纳和布拉迪斯拉发的跨国城际线路。尽管捷克使用的潘多利诺动车组理论时速可以达到230km/h,但由于线路标准相对落后,该线路实际运营时速不到160km/h。目前,布拉格至维也纳和布拉迪斯拉发城市圈的实际距离约300km选择火车出行大约需要4个多小时。

(三)组网中的波兰准高速铁路网络

波兰中央干线的建设和高速化改造工程在该地区很具有代表性意义。波兰中央干线(Central Rail Line)位于中欧的心脏地带,连接首都华沙(Warsaw)和古都克拉科夫(Krakow),经过高速化改造之后,试验列车曾一度达到250km/h的时速,两城实现了两个半小时通达。波兰铁路大规模的高速化改造始于21世纪。波兰国家铁路公司(PKP)早在波兰还未成为欧盟成员国的1998年,就曾对高铁列车表示出兴趣,但由于财力和保障技术所限,一直没能引进高铁动车组。2013年,在欧盟基金和波兰政府财政的双重支持下,真正意义上的高铁动车组潘多利诺(Pendolino)批量进入波兰并且于次年投入商业运营。潘多利诺(Pendolino)车型是阿尔斯通公司(ALSTON)出品的一型摆式列车(Tilting Train)。该型摆式列车是一种在车体转弯时可以左右倾斜摆动的车型。这种列车通过自身的一定摆动来调节列车重心,从而实现在普通路轨上的弯曲路段高速驶过而无需或者较少减速的目的。摆式列车较适合由普通轨道进行高速化升级改造后的轨道环境。值得一提的是,我国对这款潘多利诺ED250车型也非常熟悉,该型列车的中国改进增强版被命名为CRH5A(China Railway Highspeed 5A)。我国基于本国高铁专用轨道标准高、设计时速和轨道自带倾斜角、最小曲线半径大等特点,取消了原版潘多利诺ED250原有设计的摆式功能,加以改进和创新后制造出符合我国国情的CRH5G高寒型以及CRH5H防风沙型列车。

波兰快速动车组在2014年正式开通之后将波兰的主要城市串联了起来,基本形成了以首都华沙为中心的“3小时快速铁路经济圈”,方便了百姓的出行,促进了人员流动,在一定程度上也拉动了经济增长。波兰政府在2009年就提出,计划在2020年以前将波兰境内12座主要城市用快速铁路进行连通^[4]。在中东欧国家中,波兰的高铁发展计划最为野心勃勃,

◆“一带一路”背景下的中东欧高铁建设研究

但受制于资金、人口规模和技术,推进速度仍相对较慢。此类高速化改造设定目标速度较低,未来升级提速空间较小。由于波兰境内快速动车组与传统铁路共用轨道,信号控制技术不够完善,且铁路桥隧比例低,非全封闭式,导致事故率居高不下,性能先进的潘多利诺 ED250 动车组仅达到 130km/h 的平均运营时速显然也不足以让大众满意^[5]。



图1 欧洲铁路路网情况图(2014)^[6]

总体而言,相对于资本充足、技术积累丰富的西欧国家高铁建设,中东欧国家就像是在一场弯道上的苦苦追赶。如上图1,截至2015年底,欧洲地区高速铁路主要集中在西欧和南欧地区。运营时速在200km/h以上的铁路在中东欧国家寥寥无几。当然,较低的起点也为未来高速铁路在当地的发展和大幅提升提供了空间。

三、中东欧国家对高铁的现实需求

(一)当地稳定的环境是发展高铁的基础

目前,中东欧国家发展之势明显,如何更快地发展本国经济,提高人民福祉,促进欧洲一体化进程是中东欧国家政府的工作重心。“高铁对经济拉动效应”已经在世界范围内被广泛证明,例如,1964年东京奥运会后日本在高铁的助力下实现经济腾飞,2008年北京奥运会后中国的经济稳步发展,包括曾陷入金融危机泥沼的西班牙在大规模的高铁建设后呈现出经济复苏的趋势。高铁对经济发展的促进作用已得到广泛认同。基于发展本国经济的目的,中东欧国家对发展高铁非常渴望。

经历了20世纪90年代的动荡之后,目前中东欧国家相对稳定。除乌克兰危机引发该地区局部紧张之外,中东欧国家一方面通过自身的改革与发展使得国力有所增强,另一方面在欧盟理事会的协调下,这些国家在国际外交方面基本保持总体稳定,同时国际友好度和地区话语权也在逐渐增加,这些都为该地区国家提供了良好的发展条件。

(二)百姓向往更为高效的出行方式

伴随着经济发展,中东欧地区居民对于出行便利性的要求日趋提升。由于中东欧国家与西欧国家交往密切,人员往来频繁,中东欧居民大多感受和接触过高铁出行的交通方式,对其先进性与高效性有所认知,从情感的角度来说普遍接受也期待高速铁路。

另外,不同于西欧发达国家中发生的逆城市化进程,中东欧国家主要城市普遍处于发展和壮大中^[7]。部分中东欧国家城市化率及趋势如下图2。由于西欧主要发达经济体疲软,越来越多曾长居欧美工作的中东欧国家公民选择了回乡就业、创业。尽管中东欧国家人口统计数据未有显著变化,但经济活力在日趋增强。

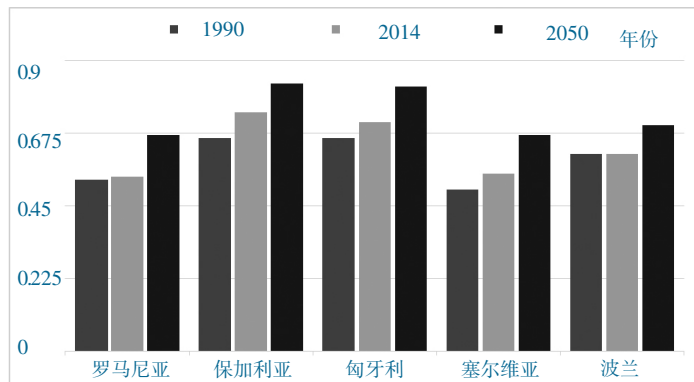
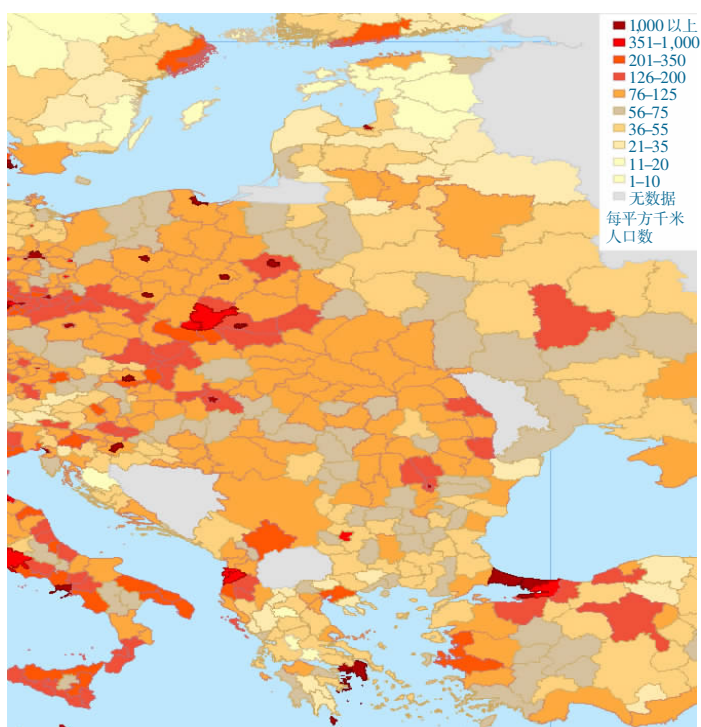


图2 中东欧部分国家城市化率及趋势^[7]

此外,中东欧国家人口聚集性强。如下图3所示,人口密度较大地区均为该地区较大城市,中心城市辐射效应明显。部分国家虽然国土面积不大,但首都及周边汇集了大量人口,人口规模为扩大未来高铁建设提供了必要条件。

(三)城市群聚集效应将进一步助力发展

20世纪中叶之后,学界对“城市群”(Megalopolis)理论的研究进入到了一个新的领域,理论研究和事实案例普遍证明“城市群”对经济发展具有较大影响。伴随着现代经济活动中区域化和一体化进程的

图3 欧洲地区人口密度热力图^⑧

不断推进,聚集经济(Agglomeration Economies)必然会因为相关要素的空间集中而引起资源利用效率的提高,及由此而产生成本节约、收入或效用增加。而这些因素和条件,恰恰是发展中的中东欧国家所盼望的。中东欧国家面临的事实是,尽管相邻主要城市的地理上距离并不遥远,普遍小于250km,但往来互通并不密切,相关生产要素并不集中。高速铁路为今后这些要素的聚集提供了可能。

(四)地缘环境使得当地将铁路发展作为重中之重

从地缘经济的角度来看,中东欧国家地理位置优良,是连接欧亚大陆两端的必经地区。近年来,亚太和传统西欧发达国家逐渐成为欧亚大陆蓬勃的两端。在跨境运输中转方面,中东欧国家因其重要的地理位置,区位优势明显,蕴含着巨大潜力。现在,跨欧亚大陆的贸易运输以海运为主,对中东欧国家来说,与亚洲国家的海运贸易不仅耗时长,且通达度不好,对时效性要求高的货物不得不选择成本最高的航空运输。该地区北临波罗的海这样的内海,航运距离远。虽然其南部面朝亚得里亚海及地中海,但受制于海岸多山、地形复杂等因素,鲜有大型深水港口,其地理上重要节点的交通区位优势难以充分发挥。中东欧腹地地形相对平缓,自北向南依次是东欧平原、

波德平原、丘陵地形的苏台德山区、喀尔巴阡山脉、多瑙河中部平原、巴尔干山脉以及多瑙河下游平原。可以说,该地区虽偶有山区河流阻隔,但总体地质结构并不复杂,所以,陆路交通基础设施建设是中东欧国家的优先选择。在现代陆路交通基础设施中,高铁对现代国民经济促进作用更为突出。未来高效、快捷的跨欧亚大陆快速铁路若能承载大部分的亚欧两端商品运输的重任,那将给作为欧盟桥头堡的中东欧国家带来巨大的商业机遇。

四、“一带一路”战略背景下中东欧国家高铁建设发展的利好因素

(一)中东欧国家对于新时代下新陆权发展至关重要

地缘政治学家麦金德就曾在他的“陆心说”理论中阐述过该地区的重要性。他的观点被后人概括为:“谁统治了东欧,谁就统治了大陆腹地;谁统治了大陆腹地,谁就统治了世界岛;谁统治了世界岛,谁就统治世界^⑨。”麦金德在这里强调了中东欧地区对于陆权以及整个欧亚大陆的重要性。“一带一路”战略的提出标志着我国会将“海陆复合型”作为未来地缘政治的发展方向。现代陆权不单指政治利益,而是融入了地缘经济、金融利益、应对非传统安全挑战、文化软实力等元素。背靠欧亚大陆腹地的我国,在此方面大有可为。中东欧国家对于“一带一路”战略的重要性不言而喻。中东欧国家高速铁路有可能成为联系中国同中东欧国家的最好承接方式和渠道。有学者总结过,中国高铁的大规模建设和高铁的“走出去”战略,将以“路权”支撑“陆权”,从而使中国进入“新陆权”时代,由此必然带来世界海权与陆权格局的变迁,从而产生巨大的地缘政治效应^⑩。这种地缘政治效应能有效缓解我国地缘政治海权方向的巨大压力,甚至可能在未来需要的时候,帮助中国实现战略上的破局。

从中东欧国家的角度来看,继续深化与发展对华关系,增强对华交往与合作已成为该区域主流政治看法。中东欧地区在苏联解体后的一段时间里成为“真空地带”,美国势力进入后,部分区域国家出于现实考量,与美国结为盟国。金融危机之后,美国难

◆“一带一路”背景下的中东欧高铁建设研究

以对该地区施加足够的经济影响力。一方面继续深化推进欧洲一体化进程,一方面采取“向东看”策略成为大部分中东欧国家的现实选择。越来越有影响力的中国——中东欧国家峰会、习近平总书记2016年3月对捷克进行的成功国事访问以及波兰在南海事务上“挺中”的表态,都说明中国与中东欧国家的友好程度与日俱增,双方的政治合作基础日趋向好。

(二) 高铁是中国新兴制造能力的最佳代表

“一带一路”的投资将主要用于基础设施建设。中东欧国家作为“一带一路”的重要参与国在相关领域急需投资和建设。对于中国来说,通过向外输出高铁等基建项目,能够有效扩大需求,进一步减轻国内的产能压力,并提高产品的利润。高铁是代表中国高端装备制造的最佳选择,且其在以中东欧国家为代表的新兴市场国家与地区存在巨大需求。目前,我国高铁运营里程为1.9万公里,总规划里程约为3万公里,绝大部分将于未来5年,即到2021年建成并投入运营^[1],平均每年新建0.22万公里。届时高速铁路会完成组网,覆盖全国8成以上的大城市。按照2015年新增0.3万公里对应418列动车组的招标情况来测算,未来5年需增加1533列动车组,平均每年307列。将既有线路班次加密所需的动车组加入考虑的话,中国每年的高速列车产量约为400列。5年后国内高铁完成组网后国内对高速动车组的需求会减少,为中国巨大的动车组产能找到合适的海外买家,确保产业链的持续性,是必须未雨绸缪的。

高端装备制造出口是“一带一路”大战略重要一环,也是产业升级的需要,中国迫切需要明星产品来改变国际市场对中国制造的认知。因此,将提升高铁装备国际竞争力上升到国家战略需要,也必然对高铁装备产业链产生积极影响。在高铁的运营养护环节中,机车的零部件、养护耗材、车站运营也将持续获益^[2]。

(三) 未来欧盟定向财政支持或减少,“性价比”高的中国高铁吸引力大

中东欧国家作为欧盟新兴成员国,相较于老牌成员国,在欧盟内部话语权的分量上并不重。尽管负责欧盟内部事务管理的欧盟委员会(EU commission)每年会通过区域发展政策(Regional Policy)对新兴成员国及地区(Special Financial Policy for New Member States)给予一定的财政扶持,然而面对巨大的基础设施建设

需求,加之2008年金融危机之后欧盟财政状况大不如前,中东欧国家在高铁建设方面产生了比较大的资金缺口。欧洲难民危机在一定程度上也阻碍了欧盟一体化进程。难民潮发生之后,波兰、匈牙利、捷克、斯洛伐克4国断然拒绝欧盟摊派的难民指标,拒收难民。将来欧盟可能会通过减少对上述国家的扶持资金作为其制裁手段。资金的缺乏会使得中东欧国家将“性价比”作为高铁建设中优先权衡的因素,而此方面中国高铁无疑具有非常明显的优势。

中国高铁在国际市场一直以“性价比”高著称。根据世界银行2014年7月的研究报告,中国高铁每公里建设成本约为发达国家的2/3^[3]。中国高铁的建设周期相对较短,这不仅基于中国工人的勤劳努力,更是基于长期建设过程中锻炼出了高素质富有经验的施工队伍;在各种复杂地势地貌下探索出了先进、高效的作业方式和技术。鉴于中东欧的地形复杂程度不高,其施工难度相较于国内部分地区较小。其气候特征也于中国北方地区无异。选择中国高铁等于选择了较短的施工工期,这也意味可以更早地投入运营,更早地服务国民经济发展。通过1.9万超长公里数的线路运营和包括春运在内的各大假期的超负荷运载,中国高铁积累了丰富的实际操作和管理经验。中东欧国家可以通过对这些技术和经验的汲取,改善本地较为落后的铁路运营水平。

(四) 中国至欧洲直达高铁或不再遥远

在投资领域,中东欧大部分国家在加入欧盟之后通过积极的自身建设和深入的改革,投资环境得到了很大改善,中东欧国家对外资吸引力逐步提高,而中资企业在当地经历过一些挫折之后,也通过总结经验教训逐渐提升了自身的业务能力和水平。

在铁路技术和标准方面,中国与中东欧国家铁路匹配度较高,线路均采用1435mm的标准轨距,中国高铁在工程建设、动车组、列控、牵引供电等主要领域,与该地区铁路具有良好的兼容性,因为中国高铁不仅融合UIC(国际铁路联盟标准)、IEC(国际电工委员会标准)、ISO(国际标准化组织标准)、EN(欧洲标准)等先进标准,也与德国西门子和法国阿尔斯通技术标准完全兼容^[3]。可以说,一旦条件允许,中国标准的高铁动车组甚至可以从中国出发,一路西行,穿过中亚,直接驶抵至中东欧,在该地区的快速铁路线路上直接运行。如能实现欧亚两端高铁组网

的目标,高铁沿线众多城市国家的经济潜力必将得到更好的盘活。

总之,众多有利条件和因素为未来中国参与中东欧国家的高铁建设提供了可能。

五、中东欧高铁的潜在走向及对策建议

(一)潜在走向

1.中东欧高铁建设旨在联系较大规模城市。除去涉及到的地形因素之外,高铁的建设旨在串联起尽可能多的人口数量以及拥有较大经济总量的城市及城市群。中东欧地区是从亚得里亚海至波罗的海,由莱茵河至多瑙河的一片广袤区域。未来高铁主干线路如何通过将各个点即城市,串联起生机勃勃的主干线,进而辐射中东欧乃至欧洲这个面,影响该区域尽可能多的国家与地区,最有效地刺激当地经济活力,是建设者和决策者该思索的问题。未来中东欧高铁必然将与潜在的跨欧亚大陆快速铁路网进行衔接,进而发挥出更大效应。“一带一路”倡议的发起者和主要执行者中国,有必要参与到线路的制定与规划中来。图4反映了中东欧地区较大城市及经济规模。

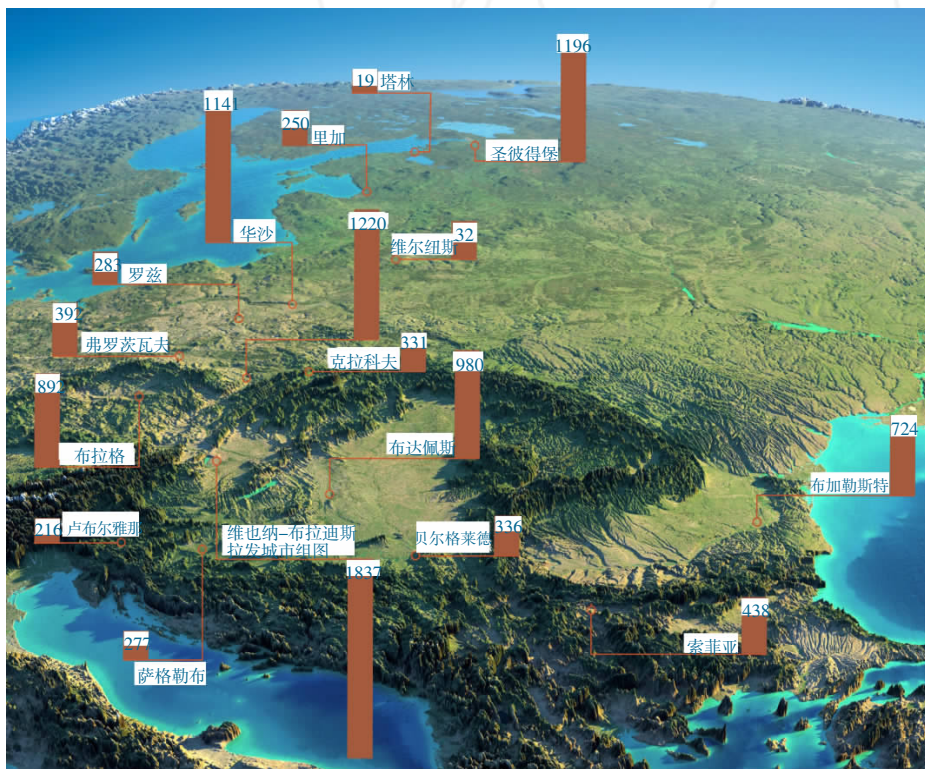


图4 中东欧主要城市经济规模^[14]

2.中东欧高铁走向逐渐浮现。基于城市规模的角度来看,未来中东欧高铁的主干线路走向逐渐明晰,即由土耳其接入欧洲后,进入巴尔干半岛,串联保加利亚首都索非亚和塞尔维亚首都贝尔格莱德,随后铁路进入多瑙河中游平原,连接匈牙利首都布达佩斯,已经开工建设的匈塞铁路已经说明了该段线路的走向。高速铁路还会途经奥地利的维也纳和斯洛伐克的布拉迪斯拉发城市圈,再连接起西北方向的捷克首都布拉格。该主干线路从布拉格起穿过以丘陵地区为主的苏台德山脉进入波德平原,连接波兰的重要城市弗罗茨瓦夫、罗兹以及首都华沙。继而进入波罗的海陇岗和东欧平原,途径立陶宛首都维尔纽斯、拉脱维亚首都里加,进抵最北部的爱沙尼亚首都塔林。

线路采用以上走向可以连接较多中东欧国家首都。虽然需要穿越山脉河流,但总体地势相对平缓,使得施工难度相对较小,有利于最大化高铁施工中的曲线半径,提升列车实际运营速度,同时也最小化建设成本和建设周期。

3.中东欧高铁潜在分支线路预测。从中长期来看,未来若有需要,一些分支线路就可从中东欧高铁主干线路中引出,像伸出的触角触及欧洲地区更多

国家。例如,西南支线从主干线上匈牙利首都布达佩斯向西南方向铺设高铁线路,经过克罗地亚首都萨格勒布和斯洛文尼亚首都卢布尔雅那,进入意大利东北部重要城市威尼斯之后便可与既有的意大利高速铁路网络实现对接。爱琴海线路从索非亚向南,与希腊铁路对接,从而连接起希腊的港口。中央支线由波兰西部重要城市弗罗茨瓦夫向西延伸高铁至德国首都柏林,与德铁高速路网进行连接,进而可通过西欧地区已有高标准铁路抵达涵盖英伦三岛的西欧大部分国家与地区。北部环波罗的海线由塔林引出,呈“Y”字型分

别往东西方向。高铁波罗的海东行线向东进入俄罗斯境内,抵达圣彼得堡。圣彼得堡拥有较大的人口基数和经济规模,加之采用德铁标准的“隼”号动车组已经在莫斯科与圣彼得堡之间开行,波罗的海东行线可以有效促进东欧地区人员物品往来,激发经济活力。高铁波罗的海西行线需要通过轮渡抵达瑞典首都斯德哥尔摩,连通瑞典挪威以及丹麦。

(二)相关政策建议

1.我国在外交层面更加注重与中东欧国家的关系,设立集外交、线路规划、施工、设备生产等方面组成的专门统筹机构,设计和协调“一带一路”背景下具体规划和措施,加速中国特有高铁标准向该地区推广。实际操作中,加强官方层面推动解决问题的力度,优化与高铁项目建设有关的劳动签证、工作许可的各项手续,保证相关技术和施工人员便利往来。

2.注重“地缘政治研究+高铁技术研究”复合型人才的培养,锻炼出一支“懂技术、通外语、识地理、能谈判”的中国高铁推广和协调团队。

3.基于欧洲国家地质结构与我国存在差异,环保标准要求存在不同,如欧洲需设立野生动物迁徙专用通道、原材料和劳工成本浮动性较大、小政府执行力有限等原因,在未来高铁建设和运营过程重更需做到“调研全面化、咨询深入化、管理精细化、技术严格化、施工本地化”。

4.新媒体时代下相关部门和企业也应与当地媒体展开针对性合作与对接,在营造正面宣传气氛的同时,提升管控危机、处理负面信息的能力,促进国家和企业软实力的提升。

5.此外,相关参与部门应注重联合高铁项目意向国,联合参与申请相关基金框架下的专项贷款。

总之,中国和中东欧国家在地理上位于古丝绸之路的两端,这条古丝绸之路如同一座丰碑,镌刻着欧亚大陆联系的过往。“一带一路”战略提出的初衷,亦是希望通过沿线沿岸各国各族人民的共同努力,重新盘活欧亚大陆的主干动脉,使得这片见证了绝大部分人类文明荣耀时光的古老大陆重新焕发起昔日光芒。

参考文献:

- [1]Gonzalo Ferre Moltó. Developing a sustainable Spanish high-speed rail network[EB/OL].<http://www.europeanrailwayreview.com/25581/past-issues/issue-6-2015/developing-a-sustainable-spanish-high-speed-rail-network/>, 2015-12-09.
- [2]United Nations Economic Commission for Europe Transport Division. The Trans-European Railways (TER) Project[EB/OL].<http://www.unece.org/trans/main/ter/ter.html>, 2011.
- [3]Дмитрий Самарец. История скоростного электропоезда ЭР200[EB/OL].<http://emurpages.ru/history-technology-highspeed-er200.htm>, 1996.
- [4]MIKO AJ KARPI?SKI. “Super pociagi zamiast autostrad”[N].TVN24,2009-12-23.
- [5]Polish Pendolino launches 200 km/h operation[N].Railway Gazette, 2014-12-15.
- [6]Pavouk. High Speed Railway Network in Europe in 2015[EB/OL].https://commons.wikimedia.org/wiki/File:High_Speed_Railroad_Map_15Dec2014_of_Europe_2015.svg, 2015.
- [7]UN Department of Economic and Social Affairs.《World Urbanization Prospects》[R].<http://esa.un.org/Unpd/Wup/Publications/Files/WUP2014-Highlights.pdf>, 2014.
- [8]Eurostat. “European Union member states by population”[EB/OL].<http://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&language=en&code=tps00001&tableSelection=1&footnotes=yes&labeling=labels&plugin=1>, 2015-09-28.
- [9]哈尔福德·约翰·麦金德.历史的地理枢纽[M].北京:商务印书馆,2013.
- [10]徐飞.中国高铁的全球战略价值[J].人民论坛·学术前沿, 2016, (1).
- [11]新华网.中华人民共和国国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要[EB/OL].http://news.xinhuanet.com/politics/2016lh/2016-03/17/c_1118366322.htm, 2016-03-17.
- [12]徐飞.中国高铁的全球战略价值[J].人民论坛·学术前沿, 2016, (1).
- [13]欧杰,宋迪,周楠燕.中国高速铁路:建设成本分析[R].世界银行文件与报告库, <http://documents.shihang.org/curated/zh/home>, 2014.
- [14]Metropolitan policy program. Global Metro Monitor 2014[R].The Brookings Institution, 2015.

[责任编辑:李小明]