

中国高铁对实现国家“一带一路” 战略构想的作用

■ 陈安娜^{1,2} 博士后 (1、北京大学 北京 100871 2、铁道党校 北京 100088)

◆ 中图分类号: F752 文献标识码: A

内容摘要:近年来,中国高铁的建设发展有目共睹,特别是随着高铁“走出去”步伐的加快,充分利用中国的高铁优势建构连接丝绸之路经济带的交通运输网络,将有利于促进国家丝绸之路经济带战略构想的早日实现,对实现国家“一带一路”战略构想有巨大促进作用。

关键词:“一带一路” 互联互通 中国高铁

“一带一路”及中国铁路基础设施建设构想

2013年9月,习近平主席在出访中亚四国时提出了构建“丝绸之路经济带”的倡议;同年10月,习近平主席在访问印度尼西亚时提出了共同建设二十一世纪“海上丝绸之路”的建议。“一带一路”战略构想高瞻远瞩、影响深远,对密切中国同中亚、南亚周边国家以及欧亚国家之间的经济贸易关系,深化区域交流合作,统筹国内国际发展,维护周边环境,拓展西部大开发和对外开放空间,都具有重大意义。

“一带一路”战略具体包括以下几条线路:中蒙俄经济带。主要通过环渤海、东北地区与俄罗斯、蒙古等国家的交通与能源通道,并向东连接日本和韩国,向西通过俄罗斯连接欧洲。新亚欧陆桥经济带。通过原来的亚欧大陆桥向西通过新疆连接哈萨克及其中亚、西亚、中东欧等国家。中国-南亚-西亚经济带。通过云南、广西连接巴基斯坦、印度、缅甸、泰国、老挝、柬埔寨、马来西亚、越南、新加坡等国家;通过亚欧陆桥的南线分支连接巴基斯坦、阿富汗、伊朗、土耳其等国家。海上战略堡垒。分别由环渤海、长三角、海峡西岸、

珠三角、北部湾等地区的港口、滨海地带和岛屿共同连接太平洋、印度洋等沿岸国家或地区。

从“一带一路”战略构想中可以看出,“一带”即“丝绸之路经济带”的核心任务是发展经济,逐步扩大中国在国际上的影响力。习近平主席强调,建设丝绸之路经济带关键是互联互通,他表示,如果将“一带一路”比喻为亚洲腾飞的两只翅膀,那么互联互通就是两只翅膀的血脉经络。对此,习近平主席表示,要以交通基础设施为突破,实现亚洲互联互通的早期收获,优先部署中国同邻国的铁路、公路项目。目前,上海合作组织正在协商交通便利化协定,尽快签署并落实这一文件,将打通中国太平洋沿岸连云港到波罗的海的运输大通道。在此基础上,中国将与沿途各方积极探讨完善跨境交通基础设施,逐步形成连接东南亚、西亚、南亚的交通运输网络,为各国经济发展和人员往来提供便利。

中国高铁近年来的建设发展有目共睹,充分利用中国的高铁优势建构连接丝绸之路经济带的交通运输网络,将有利于促进国家丝绸之路经济带战略构想的早日实现。2014年,习近平主席在APEC峰会加强互联互通伙伴关系对话会上提出,中国将出资400亿美元成立丝路基金以强化基础设施建设,其中以建设铁路为首要,这势必将对铁路的发展带来巨大的影响,推动铁路基建产业链。2014年8月,习近平主席出访蒙古国时,就曾幽默地表示“欢迎大家搭乘中国发展的列车,搭快车也好,搭便车也好,中国都欢迎,正所谓‘独行快,众行远’”。2014年11月,国家发改委先后批复了16条铁路的基建项目,超过1万公里,横贯亚欧大陆桥,从而推进了欧亚大

陆铁路建设高峰。这“一搭一建”将有力推动中国铁路“大放异彩”。届时,中国向北可与俄罗斯、向东可与日本和韩国、向西可与西欧、向南可与北非的交通线及管道连接。中国高铁在推进丝绸之路经济带的作用将得到充分体现。

中国高铁“走出去”战略与“一带一路”建设理念不谋而合

中国铁路一直以来都有关于建设洲际高铁的全球设想。洲际高速铁路是中国高铁“走出去”战略的一步大棋,意在通过铁路这一陆上交通连接世界各个大陆,已计划分别从新疆和东北出发,一南一北建设两条洲际高铁连通欧洲;从昆明出发,建设一条高铁贯通东南亚诸国直达新加坡……这是中国高铁“走出去”的三大战略方向。而在更远的未来,中方有意与俄加美合作,建设一条横跨白令海峡,长达上万公里的高铁,连接亚美两个大洲。具体路线为:

欧亚高铁。线路:从伦敦出发,经巴黎、柏林、华沙、基辅,过莫斯科后分成两支,一支入哈萨克斯坦,另一支遥指远东的哈巴罗夫斯克,之后进入中国境内的满洲里。进程:国内段已经开工,境外线路仍在谈判。

中亚高铁。线路:起点是乌鲁木齐,经由哈萨克斯坦、乌兹别克斯坦、土库曼斯坦、伊朗、土耳其等国家,最终到达德国。进程:国内段正在推进,境外线路仍在谈判。跟欧亚高铁的状况相似,中亚高铁目前也未完全谈妥。这条铁路线的起点是乌鲁木齐,经哈萨克斯坦、乌兹别克斯坦、土库曼斯坦、伊朗、土耳其等国家,最终到达德国。与古老的丝绸之路不谋而合。

泛亚高铁。线路:纵贯东南亚的泛亚高铁将从昆明出发,依次经由越南、柬埔寨、泰国、马来西亚,抵达新加坡。进程:中缅间铁路隧道6月动工。泛亚高铁2014年6月开工,从云南西部钻山建一条长约30公里的隧道通往缅甸,再从缅甸向东,伸出一条支线去往泰国,另一条主线则经由老挝、越南、马来西亚通往新加坡。这条高铁线将成为中国通往东南亚诸国的一条便捷通道。

中俄加美高铁(远景设想)。线路:从东北出发一路往北,经西伯利亚抵达白令海峡,以修建隧道的方式穿过太平洋,抵达阿拉斯加,再从阿拉斯加去往加拿大,最终抵达美国。进程:正在商讨。中亚高铁

和欧亚高铁分别从新疆和东北出发，一南一北建设两条洲际高铁连通欧洲；泛亚高铁从昆明出发，建设一条高铁贯通东南亚诸国直达新加坡。这是中国高铁“走出去”的三大战略方向。而在更远的未来，中方有意与俄加美合作，建设一条横跨白令海峡，长达上万公里的高铁，连接亚美两个大洲。

在丝绸之路经济带中要互联互通的东亚地区、欧洲、俄罗斯、中东这四大板块在亚欧经济一体化进程中是相互依存的作用。依托亚欧高铁和中亚高铁建设丝绸之路经济带，使得东亚到欧洲成为经济大走廊，有利于增进沿线国家之间的相互交流与合作，促进文化的交融。而中国与东南亚国家的交流源远流长。历史上，中国人开辟了海上丝绸之路。自秦汉以来的两千多年，海上丝绸之路始终是东西方商贸流通、人员往来、文化交融的重要海上通道，对中国和沿线各国的经济社会发展产生了深远影响。如今，中国与东盟之间已经存在中国-东盟博览会（CAEXPO）、中国-东盟自贸区（CAFTA）等多个合作平台。泛亚高铁的建设将成为与海上丝绸之路并行的一条与东南亚国家沟通的交流渠道。

可见，中国高铁“走出去”战略与“一带一路”建设理念不谋而合。洲际高铁作为连接中外的桥梁，将为“一带一路”的实现提供新的保障。

中国高铁“走出去”有利于促进“一带一路”的互联互通

实现互联互通，道路联通是保障，而铁路将是重中之重。铁路在打通渠道，实现资源、人才、市场互动交流上有足够的先例可循，其强势带动各行业、各地区协调发展的前景也被世人公认，所以铁路势必为实现“互联互通”的美好蓝图搭建最稳固的桥梁，并让这一天加速到来。以中国高铁促进东盟内外的陆路互联互通为例：

首先，高铁是东盟铁路升级换代和区域互联互通的最佳选项。东盟整体经济在近十年中取得了令人瞩目的成就，不仅整体发展速度一直名列世界前茅，同时在东盟经济共同体的目标要求下，区内双边、多边贸易逐年递增，人员交流频繁。但由于历史和经济欠发达等原因，东南亚国家的铁路通车里程有限且技术设备老旧落后，其中陆地面积近200万平方公里、人口2.5亿的印尼，铁路通车里程不到1万公里，因此陆路交通的缺失仍然是阻碍东盟互联互通

和区域经济整体发展的瓶颈，而中国高铁可在陆地上架构铁路交通网的优势能够极大促进东盟内外的陆路互联互通。例如，如果泰国曼谷和清迈之间建成高铁，那么678公里路程所需时间将会从目前的11个小时缩短到3个小时，经济效益显而易见。另外，东盟十国中七个国家陆路相连，北面连中国，西可由孟加拉进入印度，南面跨狭窄海峡可到印尼巴淡岛，铁路在东盟陆路交通中的发展潜力巨大。泛亚铁路从20世纪60年代开始酝酿，至今已有半个世纪，一旦建成通车，新加坡游客到中国昆明只需要十多个小时。一条铁路就是一条经济发展走廊，而快速通畅的高铁，也将为东南亚国家和中国西南部地区带来共同的发展机遇和巨大的经济效益，同时也能促进中国西南部和东盟国家贫困地区的减贫工作。

其次，中国高铁巨大的运输便利将把中国东盟战略伙伴关系以及中国东盟自贸区带进一个崭新的新时代。中国东盟自贸区是世界上最大的发展中国家自由贸易区，自2003年确定建立战略伙伴关系以来，中国与东盟的合作步入快车道，双方经贸合作成效显著，双边贸易快速发展，双向投资和旅游迅速增加，在农业、能源、基础设施、制造和加工业等领域的合作不断加强。2013年，中国与东盟的贸易额达到4436亿美元；2014年1-6月，中国与东盟贸易额达到2206.9亿美元，同比增长4.8%；截至2014年6月底，中国与东盟双向累计投资总规模近1200亿美元；中国企业累计在东盟国家签订承包工程合同金额超过1800亿美元，已经完成营业额超过1250亿美元。目前，中国是东盟的第一大贸易伙伴，东盟是中国第三大贸易伙伴、第四大出口市场和第二大进口来源地。

2013年9月，李克强总理在第十届中国-东盟博览会开幕式上提出打造升级版的中国东盟自贸区，具体指标包括：双边贸易额2020年力争达到1万亿美元，今后8年新增双向投资1500亿美元，2016年前往东盟各国的中国游客预计将达到1400万人次。达到上述规划目标最重要的前提条件之一是互联互通，而中国高铁完全有能力担当主力。

最后，中国高铁的技术优势、成本优势以及较高的安全系数，促使它能在平等互利的基础上为东盟带来世界最新的铁路科技，并拉动相关产业升级换代。长达百年的全寿命使用年限，是铁路成为社会经

济运行大动脉的优势之一。从20世纪90年代开始，高铁在安全、快捷、节能、环保等诸多方面的竞争优势凸显，并吸引越来越多的国家陆续加入高铁大发展的行列，目前已经或正在进行高铁建设的国家共16个，其中大部分是经济发达或较发达国家。

目前，中国高铁在工程建造、高速列车、列车控制、客站建设、系统集成、运营管理等领域掌握了核心技术，形成了具有自主知识产权的核心技术体系，成为世界上高铁系统技术最全、集成能力最强、建设成本最低、运营里程最长、运行速度最高、在建规模最大的国家。中国高铁的试验列车甚至已经跑出605公里的最高时速。作为现代高新科技汇总结晶的中国高铁，其项目建设不仅能大幅度提高交通运输能力，同时具有强大的产业拉动能力。按照高铁每投入1元就会带动其他产业10倍投资的专家测算，东盟区域内的高铁建设投资至少需要数百亿美元，那么带动其他产业的总投资可望达到数千亿美元。而东盟高铁网建成后，也将在方便人流物流的同时，为扩大内需提供运输支撑，带动相关产业转型升级，带动铁路沿线地区的经济社会发展。

中国高铁所具有的独特优势使得它能够成为实现国家“一带一路”互联互通国际战略的最佳选项，中国高铁必将在促进“一带一路”发展战略上发挥重要作用，促进“一带一路”战略构想的早日实现。

中国高铁“走出去”促进“一带一路”互联互通初显成效

2014年中国高铁在国际上连续三次华丽亮相：

一是中国高铁的第一个“国际作品”——土耳其首都安卡拉和最大城市伊斯坦布尔高速铁路的二期工程于7月25日顺利通车，工程全长158公里，合同金额12.7亿美元，设计时速250公里。正式通车后的安伊高铁，预计每日往返客流量将由目前的4000人次增加至25000人次以上，单程耗时由目前的10小时缩短至3.5小时。安伊高铁二期是中国企业在海外建成的第一条高铁，建于土这一准欧盟成员国和新兴经济体，完全采用欧洲标准和规范建设，起点高、难度大，对中国高铁进一步“走出去”具有重要示范作用，同时该项目也是中土两国深化经贸合作的标志性成果，更是“一带一路”建设的早期收获成果。建成通车后的安伊高铁，其工程的技术含量、

施工质量、建设速度及成本,受到土耳其领导人和老百姓的普遍赞扬。

二是2014年11月,中国与尼日利亚签署了一份价值达119.7亿美元,全长860英里的高铁合同。尼日利亚沿海铁路项目的正式签署,标志着中国对外工程承包史上单体合同金额最大项目取得实质性进展。尼日利亚近十年来保持着年均6.8%的经济增速,已跃居非洲第一大经济体,此次签约的沿海铁路西起尼日利亚“经济首都”拉各斯,东至卡拉巴,横跨拉各斯州、三角州、巴耶萨州、阿夸伊博州、十字河州等沿海地区的10个州,贯穿整个尼日尔三角洲产油区,全长折算单线里程达1402公里,全线设车站22座,设计时速120公里。该项目将为尼日利亚提供近5万个直接就业机会,15万个间接就业机会,运营期间还将提供2万至3万个固定就业岗位。尼日利亚沿海铁路将全线采用中国铁路技术标准,从而带动施工机械、机车车辆、钢材、机电产品等价值接近40亿美元的中国装备出口。这个互利共赢的大项目将有力地促进中尼双方经济发展。尼沿海铁路是尼日利亚“三纵四横”国家铁路干线网规划、以及西非共同体“互联互通”铁路网的主要组成部分,建成后,将对加快区域发展和经济增长发挥引擎作用,对于建设非洲沿海经济走廊具有重要战略意义。

三是2014年7月,习近平主席在拉美之行中,与秘鲁、巴西两国元首达成共识,将合作修建全长5000公里、横跨南美洲大陆、连接大西洋和太平洋的“两洋铁路”。“两洋铁路”是指横跨南美洲大陆,连接太平洋岸及大西洋岸的铁路建设项目,长约5000公里,穿越巴西、秘鲁两国,其中2000公里铁路线基本是既有线路,需要新建大约3000公里铁路,该项目预算可能需要600亿美元。“两洋铁路”一旦建成,将是拉美历史上第一条横穿南美大陆的铁路线,成为拉美互联互通网络的主干,将拉动拉美国家甚至整个区域的物流发展,对区域甚至国际的经济发展都十分有利,因此意义非凡,堪比历史上的巴拿马运河。

中国高铁在国际上的三次华丽亮相不仅展示了走出国门的中国高铁的实力和水平,更彰显了中国高铁“走出去”在促进“一带一路”互联互通上所取得的成绩。

目前,中国高铁“走出去”在促进“一带一路”互联互通上已经初见成效。在东南亚方面,2014年12月19日,李克强总理在曼谷会见泰国总理巴育,两国总理共

同签署《中泰铁路合作谅解备忘录》,拟建设的中泰铁路连接泰国北部的廊开和南部港口马普达普,总长800多公里,是泰国首条标准轨铁路,将全部使用中国的技术、标准和装备建设。中泰铁路的建成将有利提升本地区基础设施建设水平,加快区域间的互联互通,更好实现物畅其流,更好地便利人员往来。据悉,泰国已经批准了连接中国的铁路项目,计划建设两条高速铁路。此外,由中国铁建、铁三院和南车青岛四方组成的财团,正积极参与马来西亚吉隆坡至新加坡高铁项目的国际招标,如果获得吉隆坡至新加坡的高铁建设合同,将极大推进中国泛亚铁路的建设。按照规划,泛亚铁路包括中东西三条线路,中路从中国云南的昆明出发,经过景洪、磨憨,到达老挝首都万象,沿途经过泰国首都曼谷和马来西亚首都吉隆坡,直达新加坡。东路从昆明出发,经河内、胡志明市、金边到曼谷,西部从昆明出发,经瑞丽、仰光到曼谷。东、中、西三线在泰国曼谷交会后经吉隆坡直达终点新加坡。此外,中国北车表示,除了基建项目之外,中国铁路装备企业早已在新加坡、马来西亚和印度尼西亚等地深耕多时。2014年5月12日,马来西亚公共陆路交通委员会主席丹斯里·赛义德·哈米德率领的马来西亚代表团访问中国北车,体验“北车制造”京津城际动车组,此行目的就是考察中国高铁,并希望在兴建的新马高铁上引进中国高速动车组,新马高铁计划将于2020年建成,全长354公里。早在2003年12月15日,中国北车大连车辆公司就获得马来西亚20台电传动干线内燃机车的合同,这是中国交流传动内燃机车首次进入国际市场。2010年3月26日,中国北车唐车公司获得马来西亚20列混合动力有轨电车的合同。2014年10月底,中国北车长客股份公司又在马来西亚机场线的轻轨车辆招标中胜出。中国在东南亚的铁路合作将有力推动泛亚铁路建设,加强中国一些欠发达的内陆省份与东南亚其他国家的经贸往来和互联互通,促进双方的共同发展。

除了东南亚之外,近期中国与中亚、西亚和印度的铁路合作,也多有收获。据悉,伊朗国家铁路公司副总裁迈斯欧德·纳赛尔·奥扎达尼2014年12月14日表示,2015年夏天伊朗、阿富汗到塔吉克斯坦的铁路将全线贯通。这条铁路线全长392公里,将把伊朗、阿富汗、塔吉克斯坦、吉尔吉斯斯坦和中国连接起来,将增加这些国家之

间的贸易额、提高出口量以及减少过境运费等,这条铁路线将继续经过吉尔吉斯斯坦境内与中国接轨。纳赛尔·奥扎达尼说:中国经吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦和阿富汗等国与伊朗接轨的铁路文件是在塔吉克斯坦首都杜尚别市签署的。而中印之间的合作,则进入一个更为实质的阶段。2014年9月18日,在习近平主席访印期间,交通运输部副部长、国家铁路局局长陆东福与印度铁路委员会主席阿鲁南德拉·库玛尔在中印两国领导人的共同见证下,代表双方政府签署了中印铁路合作备忘录和行动计划。2014年12月15日,第一期印度重载铁路高层管理人员研修班在北京交通大学开班,迈出中印合作的重要一步。

2015年中国铁路总公司、国家铁路局都把“服务国家‘一带一路’战略,推进铁路对外交流合作”作为年度工作的一个重要内容。积极深化落实中蒙、中印已签署的铁路合作项目,积极参与推进中俄高铁合作和中老、中泰、中巴、中哈等铁路合作项目,促进中国与周边国家铁路互联互通建设。

可以预见,随着中国高铁“走出去”步伐的加快,其对“一带一路”建设的促进作用将得到明显体现。在多位中国轨道交通业内人士看来,“一带一路”区域是中国铁路装备走向世界的起点,在新格局下,不仅“21世纪海上丝绸之路”新囊括的国家和地区对铁路交通有巨量需求,而且“丝绸之路经济带”所涵盖的地区的铁路也处于待新建阶段或待更新阶段。在“互联互通”、“一带一路”、“亚洲基础设施投资银行”、“400亿美元丝路基金”等战略措施下,中国高铁“走出去”前景广阔,将发挥其对实现“一带一路”战略构想的巨大促进作用。■

参考文献:

1. 习近平. 弘扬人民友谊 共创美好未来. 习近平主席在哈萨克斯坦纳扎尔巴耶夫大学发表的重要演讲, 2013-9-7
2. 习近平. 携手建设中国-东盟命运共同体. 习近平主席在印度尼西亚国会发表的重要演讲, 2013-10-3
3. 沈丁立. 这一年,“一带一路”叫响世界(望海楼). 人民日报海外版, 2014-12-26
4. 孙春芳. 中国高铁接轨“一带一路”战略 力促互联互通. 21世纪网, 2014-12-17
5. 陈安娜. 我国高铁“走出国门”的机遇与挑战. 商业时代, 2014(17)