

DOI:10.16515/j.cnki.32-1745/c.2019.01.005

# “一带一路”倡议下我国高铁“走出去”研究

## ——以东盟为例

卓武扬, 张莹

(西华大学经济学院, 四川 成都 610039)

**摘要:** 高铁建设被誉为我国经济发展的奇迹, 频频创造世界记录。在满足国内市场需求的同时, 我国高铁走向国门, 打开国际市场, 不仅与国家经济整体发展战略相契合, 而且能对“一带一路”建设起到促进作用。以东盟国家为例, 分析我国高铁出口该地区具备的优势及面临的问题, 并针对如何走出困境提出对策建议。

**关键词:** 高铁; 走出去; 东盟市场; 机遇与挑战; 一带一路

中图分类号: F532

文献标识码: A

文章编号: 1673-131X(2019)01-0019-04

## Research on China's High-Speed Railway's Opportunities and Challenges in Export under the Background of “the Belt and Road Initiative” Taking ASEAN as an Example

ZHUO Wu-yang, ZHANG Ying

(Xihua University, Chengdu 610039, China)

**Abstract:** China's high-speed railway construction is honored as the miracle of China's economic development, repeatedly breaking the new world records. Now that the development of high-speed railway has met its domestic market, going abroad to open the international market will conform with the request of its own development and greatly promote the construction of the Belt and Road, which also corresponds to the overall development strategy of China. Taking ASEAN as an example, the article aims to analyze the advantages and opportunities of China's high-speed railway in export, as well as the problems and challenges, and proposes counter-measures and suggestions for how to go out of predicament.

**Key words:** high-speed railway; export; ASEAN market; opportunities and challenges; the Belt and Road Initiative

在“一带一路”倡议下,我国高铁积极参与全球铁路的建设与发展,不仅可以改变我国的出口贸易结构,推动我国由传统的货物贸易向附加值更高的技术贸易和服务贸易转型,还可以改善我国对外开放的格局,提升经济实力。我国与印尼合作建设的雅万(雅加达—万隆)高铁首次实现了高铁全产业

链出口,是我国高铁出口东盟的历史性突破。但是我国高铁的“走出去”之路还面临诸多问题,如我国虽与多国达成高铁合作意向,但到目前为止有实质性进展的还不多。制约我国高铁“走出去”有自身的因素,也有来自东道国的因素。因此,本文从“一带一路”倡议出发,探究我国高铁发展与东盟地缘

收稿日期: 2018-11-01

基金项目: 四川省教育厅科技金融与创业金融研究中心基地项目(JR2017-01)

作者简介: 卓武扬(1975-),男,四川泸州人,教授,博士,主要从事国际贸易与金融研究。

政治、区域一体化等因素的关联性。只有从宏观与微观层面理性分析我国高铁“走出去”过程中面临的机遇与挑战,才能提出切实可行的建议。

## 一、我国高铁发展及出口东盟的现状

近年来,我国经济飞速发展,交通基础设施建设亦硕果累累。2004年国务院批准实施《中长期铁路网规划》以来,我国高铁建设得到迅猛发展,目前,已大致形成了“四纵四横”基本贯穿全国的高铁专线网络。国家统计局数据显示,截至2015年,我国时速超过200公里的铁路客运专线总运营里程达23 630公里,已拥有全球最大、运行里程最长的高铁网络。2016年,国务院发布的《中国交通运输发展》报告指出,到2020年,我国高速铁路网运营总里程将达到30 000公里,覆盖80%以上的大城市。伴随我国高铁网络的日益完善,国内高铁建设的需求将逐步减少,因此,高铁走出国门是其发展的必由之路。我国高铁凭借过硬的技术与较高的性价比,在国际市场上享有较高声誉。同时,党和国家领导人都义务扮演着高铁出口“推销员”的角色,在国际上积极推介我国高铁,高铁已经成为我国塑造大国形象的“外交名片”<sup>[1]</sup>。

东盟地区的大部分国家属于发展中国家,许多发达国家的加工制造业正在向其转移,目前也是其经济高速发展的时期。但是,大部分东盟国家薄弱的铁路基础设施已经成为阻碍其经济发展的一大障碍,因此,许多东盟国家将铁路设施建设作为投资的重点。然而,该地区大部分国家在高铁方面没有自主建设能力,因此,我国高铁出口东盟有着广阔的市场前景。我国高铁这张“外交名片”也将极大地促进周边地区特别是东盟国家的经济发展,促进我国与该地区的经济、政治和文化交流。

但我国高铁出口东盟并非一帆风顺。原定于2014年6月开工的中缅高铁,因种种原因而暂缓施工。此条铁路的搁浅将严重影响整个泛亚铁路的布局,并将导致“海上丝绸之路”和“陆地丝绸之路”的连接受阻。中泰“高铁换大米”项目也是一波三折,在签订“中泰高铁合作备忘录”后不久,泰国政坛风云突变,新政府宣布暂停执行该项目。直至2015年7月,中泰高铁合作第五次会议才取得丰硕成果,中泰高铁在历经波折之后,终于于2017年底开工。

## 二、我国高铁出口东盟的机遇和优势

在国际金融危机的深层次影响还未完全消除的大环境下,全球经济持续低迷和我国经济增速放缓是不争的事实。在经济下行压力下,我国政府从实际情况出发,提出未来经济发展模式要从以前的依靠要素驱动和投资驱动向创新驱动转变。高铁作为“中国创造”的高端典型代表,其“走出去”符合新形势下我国经济发展的要求,抓住了新的历史机遇。

### (一) 高铁出口符合我国自身发展需要

1. 国家宏观战略的需要。早在2014年亚太经合组织工商领导人峰会上,习近平主席就指出,随着综合国力的提升,我国有能力、有意愿向亚太和全球提供更多公共产品,特别是为促进区域合作深入发展提出新倡议、新设想;我国愿意同各国一道推进“一带一路”建设,更加深入地参与区域合作,为亚太互联互通、发展繁荣作出新贡献。我国高铁出口是“一带一路”倡议的具体表现,反过来,国家“一带一路”倡议又为高铁的“走出去”提供了更加广阔的平台。我国有三条国际高铁规划:欧亚铁路、中亚铁路、泛亚铁路。其中,泛亚铁路从昆明出发直抵新加坡,又被称为“铁丝网之路”。目前,“丝绸之路经济带”国内部分的铁路框架已基本建成,但是与境外线路的有效互联互通尚未形成。建设泛亚铁路,不仅有利于推动我国出口由低附加值产品向高端制造业产品转变,还可以带动沿线国家产品特别是以热带水果为主的农副产品的出口,大大降低进出口产品的成本;同时,还有助于发展跨境旅游业,促进我国与东盟国家人民的文化交流。

2. 低碳环保意识使我国高铁出口更具强劲动力。交通运输业是能源消耗型行业和温室气体排放的源头之一。我国高铁经过多年的创新发展,通过“引进、消化、吸收、再创新”,已经形成一套安全、高效、低碳、环保、节能的建造和运行系统。相对于汽车与飞机来说,高铁不仅更加环保,而且运载量大,安全性高。因此,发展高铁可以降低经济社会运行成本,节约资源。

3. 我国高铁出口东盟具有市场契机。首先,东盟国家人力成本较低,发达国家为了降低生产成本,将许多加工制造业转移到这些国家,因而其经济发展处于繁荣时期,对轨道交通的需求大增。而

这些国家要建设里程更长、速度更快的轨道交通,高铁是最好的选择。但是,东盟国家缺少建设高铁的技术,心有余而力不足。其次,虽然东盟大部分国家经济发展速度较快,但是国际金融危机或多或少对其产生了不良影响。在经济不太景气的大环境下,其希望通过引进外资的方法缓解经济下行的压力,而我国又有充足的外汇储备,这就使我国高铁出口具有更大的可能性。

## (二)我国高铁出口具有独特的竞争优势

我国高铁在东盟市场具有明显的竞争优势。一是成本优势。据统计,国外建设高铁的成本是每公里 5 000 万美元,而我国的建设成本为每公里 3 300 万美元。相较而言,建设成本低使我国高铁在“走出去”过程中更具吸引力。二是技术优势突出。我国高铁的总体设计、施工、营运、快速建设等技术,已处于国际领先水平。自主创新是引领我国高铁“走出去”的关键所在。通过大量的工程实践,我国攻克了复杂多样的地质、高寒与风沙防控、多变气候环境等诸多难关,使我国高铁技术具有较强的适应性。三是雄厚的资金保障。高铁建设需要投入大量资金,建设周期长,成本回收慢。因此,面对如此庞大的资金需求,东盟各国只有寻求国外资本注入并参与项目建设。我国拥有超过 3 万亿美元的外汇储备,巨额的外汇储备为高铁“走出去”提供了有力的资金保障,此外“亚投行”的成立为我国高铁走出国门提供了更为广阔的融资渠道。因此,我国高铁“走出去”兼具商品贸易、服务贸易和技术贸易的特点,同时还带有资本输出的性质<sup>[2]</sup>。

## 三、我国高铁出口东盟的问题与挑战

### (一)地缘政治风险及不安定因素的存在

我国高铁“走出去”顺利与否,与东道国国内环境是否稳定密切相关。东盟地区国际关系复杂,部分国家政局不稳定,各国经济发展水平差异大,长期以来是大国博弈的重点地区之一。当今世界,强权政治、霸权主义在国际关系中仍不时显现,成为我国与东盟国家友好合作的干扰因素。而且,东盟有些国家与我国南海地区比邻,一些国家将矛头指向我国,在南海主权问题上频频挑起争端。

### (二)高铁发展历史短及东盟市场竞争激烈

我国高铁起步晚、发展时间短,是在借鉴学习日本、法国、德国的技术基础之上发展起来的。日

本作为最先发展高铁的国家,高铁运营经验非常丰富且安全标准要求极为严苛,高铁在近半个世纪的运行中,尚未发生大的安全事故。虽然我国高铁以较短的时间实现了历史性突破并取得了举世瞩目的成就,但在发展过程中也出现了许多问题,如我国高铁运行经验相对不足。同时,由于东盟国家对高铁的需求量较大,市场广阔,以日、法、德为代表的有能力承建高铁项目的国家对这一市场也都极其关注。

### (三)东道国风俗习惯和社会文化的制约

高铁建设工程浩大,在高铁建设过程中,要充分考虑当地宗教、社会、文化等方面的差异,如果一旦出现疏忽,很可能引起当地民众的反感。如高铁建设涉及居民搬迁问题,当地居民大多因相同宗教信仰形成宗教聚集区,一旦搬迁就会各自分散,这可能会引起一部分人的反对。

## 四、我国高铁出口东盟的对策分析

### (一)加强与东道国的互信,开展全方位合作

首先,高铁建设是一项时间跨度大、投资回报周期长的项目,其建设运营的顺利开展,离不开东道国政府的长期支持。我国高铁在走出国门的过程中可能会遭遇各种各样的政治风险和挑战,海外投资亦会因这些风险和挑战遭受到或多或少的损失。因此,需要对东道国进行深入全面的风险评估,加强与东道国的互信。我国高铁企业在寻找目标市场时,应当完善风险评估与风险管理体系建设,对东道国的政治风险和企业风险进行深度评估,看其是否在可控范围之内。其次,我国高铁要顺利出口东盟,就要树立积极正面、互利共赢的国际形象,加强与东道国的友好交往与合作,增强互信;加强政府间的对话协商,与东道国建立常态化的沟通协商机制,坚持站在国家战略和全局高度来推动高铁出口<sup>[3]</sup>。

### (二)实行本土化发展策略,尊重当地文化

我国高铁出口东盟,一定要注重本土化发展,要熟悉东道国的商务环境和法律法规,注重与当地企业互利共赢。在高铁建设过程中,积极招收熟悉和了解当地经济、政治、文化、宗教等情况的东道国员工,拉动当地就业率的提升;在建筑原材料采购方面,充分利用当地资源,寻找配套分包,促进当地经济的发展,树立我国高铁良好的形象。这不仅可

以将进入东道国的阻力减到最低,同时也是在构建以中方企业为主导的产业合作和互动模式。

### (三)提升高铁建设的综合实力,提高中国标准的国际认可度

日本、法国、德国等高铁强国仍然有许多值得我们学习的经验和做法,对此,我们要借鉴学习、消化吸收,不断提升我国高铁建设的综合实力。在拥有自主知识产权的基础上,建立自己的行业标准,积极推动我国高铁技术标准与国际接轨,使我国的行业标准得到广泛推广,从而参与到国际行业标准的制定中。同时,我国高铁出口东盟也是我国品牌输出的过程。因此,除了继续不断提升自身技术水平和行业影响力之外,能够打造出被国际广泛认可的品牌也是非常关键的。可以通过举办各种高铁战略峰会达到推广宣传的目的,助推我国高铁“走出去”。

### (四)拓宽融资渠道,加强风险管理

由于高铁项目的建设、运营需要庞大的资金作为支撑,因此仅仅依靠向国内商业银行或政策性银行贷款,是远远不足以满足其庞大的资金需求的。我国高铁出口东盟,面对陌生的境外环境带来的风险与挑战,需探索稳妥、高效的全新投融资方式。其一,灵活适宜的模式。根据东道国的实际环境及

信用评级灵活选择适宜的融资模式。其二,加强与东道国的金融合作,可以在东道国当地发行债券或股票,以获得前期资金支持。其三,提升在国际金融市场融资的能力。可以利用发达国家完备的证券市场进行直接融资,或者采用设备设施金融租赁、资产证券化等一系列先进的融资手段。其四,推广“资源换高铁”模式。东盟大部分国家经济水平欠发达,资金相对缺乏,但是资源丰富,因此,可以通过“石油换高铁”“橡胶换高铁”等形式为我国经济发展换取资源,实现经济上的互利共赢。其五,为降低企业经营风险,应继续加强银企合作,如“亚投行”已经为我国高铁型项目的“出海”提供了巨大的资金支持。

### 参考文献:

- [1] 樊一江. 从战略角度看我国高速铁路发展的重要意义[J]. 综合运输, 2010(10): 34-46
- [2] 李继宏. 中国高铁“走出去”面临的机遇与挑战[J]. 对外经贸实务, 2015(1): 74-77
- [3] 徐飞. 中国高铁“走出去”战略: 主旨·方略·举措[J]. 中国工程科学, 2015(4): 4-8

(责任编辑:李海霞)