



英国高铁线路规划图



澳大利亚高铁线路规划图



## 高铁出击

伴随中国新一届领导人的外交布局,高铁成了中国外交的一张新名片。国务院总理李克强不久前出访东南亚时,在泰国当起了“推销员”,向泰国总理英拉介绍中国高铁。回国后不久,在北京会见来访的澳大利亚总督布赖斯时,李克强再次向客人推介中国高铁。高铁不仅已经成为经贸往来的载体,更是实现国家利益的利器。

□本报记者 赵恩霆 整理

### 铁路外交, 变“引进来”为“走出去”

铁路在中国外交史上最为津津乐道的闪光点,就是1970年代中国无偿援建的长达1860公里的坦赞铁路。这条东非通往中南非的交通大动脉,从1968年5月开始勘测设计,1970年10月动工兴建,至1976年7月正式建成交付使用。为建设这条铁路,中国政府提供无息贷款并发送各种设备材料,先后派遣工程技术人员5万人次,高峰时期在现场施工的中国员工多达1.6万人,有66名中国人为之献出宝贵生命。坦赞铁路也成为中非传统友谊的一个象征。

铁路外交再次高调回归大众视野是在本世纪初。2004年初,国务院通过《中长期铁路网规划》,“四纵四横”的快速铁路规划问世。2004年至2005年,中国北车长客股份、唐山客车和中国南车青岛四方三家企业,先后从加拿大庞巴迪、日本川崎重工、法国阿尔斯通和德国西门子引进技术,联合设计生产高速动车组。

2007年4月铁路第六次提速后,“和谐号”动车组驶入了中国百姓生活,乘坐动车出行成为一

种时尚。翌年8月,京津城际开通,这是中国第一条具有完全自主知识产权、世界一流水平的高铁。

此后,世界上一次建成里程最长、工程类型最复杂的武广高铁,世界首条修建在湿陷性黄土地区、连接中西部地区的郑西高铁,以及世界上第一条地处高寒地区的哈大高铁,分别于2009年底、2010年初和2012年底开通运营。截至2013年9月26日,中国高铁总里程达到10463公里,占世界高铁运营里程的45%,稳居世界第一。

在这种背景下,中国高铁“走出去”水到渠成,于是也就有了国家领导人在不同外交场合为中国高铁代言。除了向泰国、澳大利亚推介高铁,不久前英国财政大臣奥斯本和伦敦市长鲍里斯访华时,也对乘坐的高铁赞不绝口,甚至表露出有意引进的意思。

近两年,陆续有100多个国家元首、政要和代表团考察过中国高铁。中国与东南亚的越南、老挝、马来西亚等国,以及巴西、阿根廷、伊朗、土耳其、波兰和印度等国达成铁路项目合作的协议或共识。从关键配件到列车车体,从承建区段项目到整体技术出口,总体上呈现出遍地开花的局面。截至2010年底,中国已与50多个国家和地区建立了高速

铁路合作关系,总合同额达260亿美元。

中国高铁能在短短几年间驶出国门,主要源于其性价比高、技术领先、安全等三大优势。一份全球高铁研究报告显示,国外建设高铁每公里成本为0.5亿美元,而中国只需0.33亿美元,相差近三分之一。

### “大米换高铁”, 泰国成高铁出击突破口

在这一轮高铁“走出去”的热潮中,泰国无疑是最值得关注的落脚点。之所以如此,首先泰国国内铁路等轨道基础设施建设亟待更新提升,更重要的是,泰国处在中南半岛的中心,区位优势明显。

泰国铁路历史悠久,从1893年“北揽铁路公司”修筑泰国第一条铁路开始至今,泰国铁路已经有120年的历史了。不过,缺乏国家强力支持的泰国铁路现在经营惨淡,系统陈旧,线路上的火车时速只有60公里,200多台正在服役的机车和配套的车厢也大多服役超过20年,亟需更新。

自2011年上台以后,泰国总理英拉决心改变泰国落后的轨道交通状况,着手制定现代化铁路发展计划。今年9月,泰国国会批准一项耗资2.2万亿泰铢(约

合4300亿元人民币)的基础设施投资计划,以全面建设和升级全国陆路交通网络,其中至少70%的资金拨给了备受瞩目的高铁项目。

根据泰国运输部的第一期高铁建设规划,泰国将在未来7年内完成4条高速铁路的建设,将首都曼谷与北部清迈府、东北部呵叻府,西部华欣和东部帕塔亚连接起来。届时,泰国将成为东盟首个拥有高铁的国家。

泰国如此大规模的高铁建设,为中国高铁“走出去”提供了绝佳机遇。泰国总理英拉对中国高铁的浓厚兴趣源于去年4月访华时乘坐京津城际铁路时“快捷舒适”的直观感受。而李克强访问泰国期间,在中国高铁展上对泰国总理英拉说,中国高铁技术先进,安全可靠,成本具有竞争优势。参展的中国铁路总公司负责人介绍说,采用中国高铁技术,从曼谷到清迈678公里的路程,运行时间将从目前的11个多小时缩短至3小时。

据悉,中泰的高铁合作部分将以“高铁换大米”的方式实现。中国是全球最大的大米生产国,但眼下却面临着大米自给率下降的现状。而泰国近年来提高大米收购价的政策,虽然保护了农民利益,但却导致出口价攀升、出口下滑,失掉了最大大米出口国的地位。眼下,泰国国内囤积

了数量不小的大米无法消化。双方“高铁换大米”的合作方式,可谓各取所需。

更重要的是泰国规划的四个方向的高铁线路,均与热议的泛亚铁路可能的线路有所重合。泛亚铁路大致分东、中、西三条可能的线路走向,东线从中国昆明出发,经越南河内、胡志明市到柬埔寨金边,进而进入泰国经曼谷向南抵达马来西亚和新加坡;中线自中国昆明向南经老挝万象到泰国曼谷,再向南至马来西亚和新加坡;西线则自中国昆明向西进入缅甸境内,途经仰光后进入泰国到达曼谷,再向南至马来西亚和新加坡。

无论走哪条线,泰国都是必经之地,而曼谷则是不折不扣的枢纽。而泰国又是旅游大国,每年到曼谷的各国游客络绎不绝,中国高铁如果开进泰国,无疑在便利游客出行的同时,也成为中国高铁对外展示形象的绝佳时机。

在中国-东盟战略伙伴关系10年来的发展历程中,“互联互通”一直是热门话题。与该地区接壤的中国西南腹地的铁路网络已经开始成形,一旦与东南亚地区成功接轨,该地区的客流物流可直达中国西南地区,减少运输时间和成本,实现优势互补,带动两地经济的“双腾飞”。

(下转B02版)