

中央第九轮巡视情况公布, 显露“新信号” 全部要求知错就改, 不贰过

截至6月8日, 中央第九轮巡视的反馈情况已经全部公布。此轮巡视的对象, 包括32个中央部门、事业单位, 是十八大以来对中央部门进行的首次集中巡视, 也是中央一级党和国家机关派驻监督全覆盖后的首轮巡视。

此前的八轮巡视, 中央巡视组实现了对地方、央企、金融三个板块的巡视全覆盖, 这次第九轮巡视主要集中在尚未巡视全覆盖的部门和事业单位两个板块。此外, 还有对四个省份的“回头看”。

记者发现, 这次巡视有一些不同之处。首先是巡视组的人手配置不断增强, 之前出现的“一正三副”已经是充实巡视组队伍的证明, 而第九轮巡视中, 中央第一巡视组出现了四名副组长, 形成了“一正四副”的格局。

其次, 每场巡视情况反馈时, 除了巡视办负责人到场, 还有多位中央巡视工作领导小组成员分赴现场。从第三轮巡视开始, 中央巡视工作领导小组成员、办公室主任黎晓宏会在某些巡视组反馈情况的场合出

现。从第八轮巡视开始, 参加反馈的除了黎晓宏, 还有其他巡视办负责人, 做到每场巡视情况反馈都有巡视办负责人在。此次第九轮巡视, 除了巡视办负责人外, 更有多位中央巡视工作领导小组成员出现在情况反馈的现场。

巡视办设在中纪委, 是中央巡视工作领导小组的日常办事机构。现在, 多名中央巡视工作领导小组的成员亲赴情况反馈的现场, 重视程度可见一斑。

再次, 巡视情况反馈时, 中

央巡视工作领导小组和中央巡视工作领导小组办公室的负责人在现场主要是向被巡视单位主要负责人传达习近平总书记关于巡视工作的重要讲话精神, 并提出巡视整改工作要求。从第八轮巡视开始, 上述负责人的讲话内容开始见诸报端(此前没有), 而在这次第九轮巡视中, 每位负责人的讲话中都有这样的要求: “做到知错就改, ‘不贰过’”, 这是上一轮巡视反馈时没用过的语言。特别是“不贰过”, 更是一个新词。

“不贰过”出自《论语》, 意思是“不重复犯错误”。

记者还发现, 从此前公布的消息来看, 上述负责人在现场都会强调, 对巡视整改情况, 中央巡视工作领导小组办公室将适时组织开展监督检查。而此次第九轮巡视, 首次出现了“中央巡视工作领导小组将适时组织开展监督检查”的表述, 将由“中央巡视工作领导小组”组织开展监督检查的有三家机构, 分别为国家发改委、国家能源局、国家粮食局。
据新华社等

才9个月, 中美首个高铁合作项目要“黄”了 高铁出海, 落地总是那么难

美国西部快线公司于北京时间9日晚称, 正式终止与中国铁路国际(美国)有限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。这意味着中国高铁进美国受挫。随后, 中铁总回应, 对美国西部快线公司单方终止项目合作的行为依法交涉。

平心而论, 尽管中国短短几年间跃升为全球高铁运营里程最长且拥有完整自主产权的高铁强国, 众多党和国家领导人都在出访中欣然扮演“高铁义务推销员”的角色, 但高铁出海仍然困难重重。

“高铁只能美国造” 成项目流产主因

北京时间6月9日晚间, 美国西部快线公司(XpressWest)在其官网发布公告称, 终止与中铁总合作“主要是基于中铁国际美国公司不能及时履行其相关义务所处困境, 以及中方在推进项目过程中, 无法获取必要授权使项目继续进行下去”。

中铁国际美国公司通过新华社表示, 西部快线公司在谈判进行中发表这样的声明是仓促和不负责任的, 中铁总誓将不遗余力地捍卫自己的利益。

中铁国际美国公司于2015年6月正式成立, 是中铁总直属中国铁路国际有限公司(下称中铁国际)的下属公司, 被中铁总视为落实“一带一路战略”和对铁路“走出去”部署的重要一步。

2015年9月, 西部快线公司与中铁总着手谈判筹建合资公司, 建设并经营“西部快线高速铁路”。该高铁从内华达州拉斯韦加斯到加州胜利谷和帕母代尔, 最终到洛杉矶, 全长370公里, 预计总投资额127亿美元, 原计划2016年9月底开工。就该项目困境, 西部快线公司曾表示, “最大的挑战仍旧是联邦政府要求高速列车必须是由美国制造。众所周知, 美国并不生产制造高速列车。这个刻板要求是制约美国高铁融资的主要障碍。”

中国国际问题研究院美国所所长滕建群表示, 美国西部快线终止合作的原因, 主要还是来自于美国联邦政府的反对。按照美国联邦政府提出, 自己的铁路归于美国自己来建设, 而不让其他国家生产, 这实际是美国保护主义的具体体现。而从西部快线和中国铁路公司所签署的协议来看, 其中有一条不管是公布协议还是取消, 都必须经过双方一致同意。西部快线采取突然袭击的方式宣布这一决定, 显然美方是有违约行为的。但无论维权结果如何, 西部快线公司的决定对中铁总来说, 又是一次深刻的教训。

欧洲标准主导市场 中国高铁难进欧美

实际上, 这不是高铁出海

第一次受挫。墨西哥高铁曾被认为是中国高铁“走出去”真正意义上的第一单, 但命运一波三折。2014年11月3日, 墨西哥通信与交通部公布由中国铁建牵头的国际联合体中标了墨西哥城至克雷塔罗州全长210公里的高铁项目, 但仅仅3天后, 由于外界质疑和墨西哥国内压力, 中标结果即被撤销。2015年1月14日, 墨西哥官方宣布重启项目招标, 并确认有包括中国公司、西门子、庞巴迪、阿尔斯通在内的5家企业有意参与新一轮招标, 可是在16天之后, 墨西哥官方又改变主意, 决定无限期搁置高铁项目。

为此, 中国铁建2015年3月向墨方提交了索赔申请。日前, 墨西哥交通部一名官员表示, 墨西哥政府计划向中国企业赔偿2000万比索(人民币约810万元)。算上此次美国项目流产, 中国高铁在美洲始终没能突破。此前, 中铁总对美国项目寄予厚望, 据中国中车官微显示, 该项目将成为中国在美国建设的第一个高速铁路项目, 并有望成为国际合作的范例, 同时对增加美国西南部就业将起到至关重要的作用。

而在欧洲, 德国、法国在高铁技术领域占有优势地位, 中国高铁要进入欧洲市场, 必须达到欧洲标准。尽管欧洲某些标准已经过时, 但中国高铁要进入欧洲, 所有装备都必须通过欧洲认证, 费时费力。中国修建的土耳其的安伊高铁, 全长仅158公里, 但2005年中标, 直到2014年7月才正式通车, 就与采用欧标有关。

不仅欧洲市场难以进入, 由于国外主要采用欧洲标准, 中国标准在国际上不被接受。这加大了高铁打开国际市场的难度, 而采用欧标, 意味着中国高铁所有的产品装备都要拿去经过欧洲认证, 将大大增加中国高铁的成本。

在东南亚 中日争得也很激烈

尽管如此, 中国高铁“走出去”一直在突破。2016年1月21日印尼雅万高铁开工, 中国高铁终于实现了全产业链输出; 此外, 在2015年4月至2016年5月间, 俄罗斯莫喀高铁的设计、车辆制造和通信信号接连确认由中国企业承担。

2016年5月, 中铁总总经理盛光祖就争取新马高铁项目率中国铁路代表团出访马来西亚, 新马高铁有望成为继雅万高铁和莫喀高铁后, 中国高铁“走出去”的第三个标志性项目。

在地缘邻近的东南亚, 中国高铁奋力力争。在东南亚这片激烈的高铁竞争场中, 归根结底是中日高铁产业角逐。在运营经验积累方面, 日本优势在于该国是世界高铁鼻祖, 新干线是全世界运营时间最长的高铁; 中国优势是后来居上, 建设了全世界最大的高铁网络, 运营地域横跨热带直至高寒地带, 种类齐全, 而且这项优势每一天都在增长。

在建设成本和效率方面, 中国高铁优势无可比拟。一般情况下, 同一个项目, 中国建设高铁国际报价为每公里0.3亿美元, 日本为每公里0.5亿美元, 比中国高七成。如果再考虑到建设速度、效率的差距, 那么中国的成本优势就更大了。就当前正在筹备招标竞标的新马高铁(新加坡—吉隆坡)项目而言, 有专家估算过, 该项目中国承建的总报价约为384亿林吉特(约合102亿美元), 还不到日本建造价格的一半。

虽然在带动东道国经济社会发展全面方面, 中方优势远远大于日方。但在东道国政治友善度方面, 非常微妙。中国优势在于天然的地缘和人缘优势, 与东南亚山水相连, 东南亚又是海外华人最大聚居地。可问题是越南、缅甸国内某些势力对中国疑忌心态较重, 这决定了在越南、缅甸铁路市场上中国可能遭到更多的疑忌和政治性排斥。之前越南之所以情愿考虑比中国高铁贵得多的日本新干线, 这是重要原因之一。

东南亚纷杂的政治环境也给中国高铁带来了挑战。2013年中国与泰国曾计划采用“高铁换大米”的方式实施泰国高铁建设项目, 但是泰国政局动荡, 政府更迭, 导致这个计划一再生变。印尼高铁是在习近平主席亲自过问下才拿到的, 但之后的征地工作困难重重, 所需用地中只有20%是国有企业用地, 部分企业甚至提出购买2倍土地作为补偿。拆迁难以到位, 让外界一度猜测雅万高铁是否已被迫停工。
据新华社、财新等

印尼雅万高铁示意图

●最高设计时速**350公里**, 总造价**51.35亿美元**, 2018年完工。



●中方特许经营权将从2019年5月31日开始, 为期**50年**。

中国铁路走出去

正在施工的

雅万高铁、中老铁路、中泰铁路、匈塞铁路、巴基斯坦拉合尔橙线轻轨

还在推进的

俄罗斯莫喀高铁、美国西部快线、新马高铁、两洋铁路、坦赞铁路

