

中国高铁出口的“拦路虎”

陈兴利

长期低利率融资，对一个37亿美元的项目，墨方所需资金只是5亿5000万美元，同时是四年后才竣工，建设费用四年分摊，墨方实际资金缺口对比预算削减金额目标微不足道。参考中国过去曾为非洲提供铁路项目90%以上的融资，墨方所需资金可能更少。

专家普遍认为墨西哥在受到国际政治角力影响下产生的本土政治对抗，才是项目取消的真正原因。

墨西哥城海拔2250米，克雷塔罗海拔3360米。在高低落差1110米、208公里长墨西哥城—克雷塔罗线上建设最高时速350公里的高速铁路，需要建设高比例的大量桥樑和隧道。目前世界上具有实际高海拔和高桥隧比例施工经验的高铁承建商只有中国，同时项目不到四年的勘察、设计、施工周期，目前也只有中国承建商可以做到，欧洲和日本基本需要六至七年以上完成工程难度更低的类似项目。工程难度高和施工周期短这两个深层次难题，是中国铁建在墨西哥城—克雷塔罗的高铁首轮竞标中唯一参与者的原因。

中铁建在第一轮投标的承包价格37亿美元，属于特惠价格，世界银行2014年7月对世行资助的六项中国高铁项目进行详细的成本分析，结论是中国在2004年到2014年间，通过建设、开通占世界运行里数的55%，1万4000公里的高铁，已经在整个高铁建设链上形成独立系统和难以匹敌的规模成本优势。

目前中国高铁建造价格的公里单位成本是世界水平的三分之一到三分之二。根据工程难度，中国在最高时速350公里高铁线上每公里成本约为1600万到3000万美元。中铁建以每公里单位价1800万美元承建高难度的墨西哥城—克雷塔罗高铁，表明中国对技术和成本的信心，也凸显以牺牲利润换去市场的决心。

在中国充分让利的大背景下，墨西哥政府的决定确实令人失望，类似事件过去曾经在缅甸和越南发生。基于国内政治和国际地缘政治因素，缅甸取消中缅铁路合作项目，越南搁置中国倡议泛亚铁路越南段合作方案。中国的低成本高效益铁路建议被缅甸和越

南否决后，两国的铁路计划都找不到可行的替代方案被迫束之高阁。

一个阻挡中国高铁出口的“拦路虎”模式正在浮现：地缘政治因素鼓动项目所在国掀起利益输送贪污指控，项目所在国政府受制于国际地缘政治因素和国内舆论压力放弃项目，项目所在国缺乏中国高铁取代方案被迫长期搁置高铁方案。

中国南车负责人表示目前全球有50多个国家向中国表达合作发展高铁的意愿，其中有十几个国家已与中国南车为代表的中国企业进行了深入沟通交流。在许多政府对高铁表达兴趣的背景下，墨西哥事件凸显经济效益在当今世界并非唯一考量，国际地缘政治压力和本土政治反对声音已成为中国高铁出口的“拦路虎”。

在中国具有压倒性经济效益和愿意让利的大前提下，如何处理这只“拦路虎”和发生在墨西哥的“拦路虎模式”，“一带一路”政策如何配合高铁顺利出口确实值得中国领导层深思。