

# 中國高鐵馳騁墨西哥

## 採華裝備標準 真正「走出去」第一單



【大公報訊】北京時間11月4日凌晨，墨西哥通信和交通部宣布，由中國鐵建牽頭的國際聯合體中標墨西哥國內首條高鐵——墨西哥城至克雷塔羅高速鐵路項目。這是中國在海外設計、承建並完全採用中國標準和裝備的首條時速300公里高鐵，是中國高鐵「走出去」真正意義上的「第一單」。

據新華社、中新社四日報道：作為墨西哥迄今最大的基礎設施項目，這條連接首都墨西哥城和第三大城市克雷塔羅的高鐵全長210公里，設計時速300公里，採用電氣化雙線有砟軌道，計劃建設工期40個月，並包括過渡運營維護技術服務期60個月。合同金額約44億美元。

### 簽約44億美元 2018年建成

中國鐵建總裁助理兼中國鐵建國際集團董事長卓磊介紹，「預計在2018年建成時，兩地單程的時將從現在的3小時車程縮減至1小時內。」

該條高鐵列車控制系統等核心技術均採用中國高鐵成套技術，完全由中國設計、施工、設備提供並運營。中國鐵建聯合體將承擔項目的設計、施工、裝備製造、安裝調試和運營維護服務。

自從2008年中國首條高鐵運營以來，無論基礎建設、裝備研發，還是運營里程，中國高鐵均為世界前列，中國的企業也積累了豐富的經驗和技術。

卓磊表示，中國鐵建在國內參建的項目眾多，從高海拔地區、高寒地區到熱帶地區，具有豐富的建設經驗。同時在海外先後參與過數十個鐵路基建項目，其中包括土耳其安卡拉至伊斯坦布爾高速鐵路，但安伊高鐵採用的是歐洲標準。

裝備方面，中國生產的CRH380動車組已在世界等級最高的京滬高鐵上運行3年多，並曾創下486.1公里的世界高鐵最高運營時速。近年來，中國鐵路裝備陸續走向海外。僅2013年，中國南車生產的動車組、機車、貨車、客車等就簽下十幾筆訂單，出口到海外80多個國家和地區。

### 高鐵整體實力獲世界認可

「從單純的建設及裝備出口，到建設、裝備和標準的整體輸出，是本次高鐵海外第一單的最大看點。這預示着中國高鐵的整體實力得到世界認可。」同濟大學軌道交通研究院孫章教授說。

卓磊透露，自2013年底墨西哥通信和交通部公布招標信息，中國鐵建就聯合中國南車，以及4家墨西哥企業組成聯合體進行全力準備，最後「僅標書就裝了8個箱子，重2.1噸」。

在成本控制方面，中國鐵路在施工技术、成本控制、勞動生產率等方面較國外企業有較大的優勢。數據顯示，國外企業建設高鐵成本一般在每公里0.5億美元；而中國只需0.33億美元，這還是按照350公里時速等級標準建設。

同時，此次中標的墨西哥高鐵，時速等級只有300公里，而且較國內的無砟軌道，墨西哥高鐵為成本較低的有砟軌道。

「從人力成本、材料成本以及大規模建設攤薄的製造成本來看，我們具有很好的成本控制能力。」卓磊表示。

▲墨西哥高速動車組將以中國成熟的CRH380A高速動車組為基礎設計 資料圖片

### 中國承建墨西哥高鐵路線圖



▲3日，墨西哥通信和交通部部長（中）等人宣布中國鐵建中標墨西哥項目 新華社

### 特稿

## 高鐵成「中國製造」新名片

在金融危機後的全球競合中，各國都在努力提升產業鏈地位，搶奪新的制高點。中國作為製造業大國對世界影響舉足輕重，但規模巨大的「中國製造」卻常有缺乏拳頭產品的遺憾。近年，這一狀況正在改觀，中國高鐵及其帶動的軌道裝備製造業出口，正成為「中國製造」的新名片。

墨西哥官方4日宣布，由中國鐵建牽頭的國際聯合體中標墨西哥國內首條高鐵項目。這是中國在海外設計、承建並完全採用中國標準和裝備的高鐵，是中國高鐵「走出去」真正意義上的第一單。

此前，土耳其已成為中國高鐵通過的站點。今年，安卡拉至伊斯坦布爾的高速鐵路項目二期主要路段順利通車。土耳其鐵路總局局長蘇萊曼對新華社記者說：「安—伊高鐵正式開通見證了中方的實力。」

有行業專家指出，在中國軌道裝備業的崛起中，技術、成本和綜合配套構成核心競爭力。數據顯示，國外企業建設高鐵成本一般在每公里0.5億美元；而中國只需0.33億美元。

針對墨西哥的高鐵項目中標，同濟大學軌道交通研究院孫章教授說：「從單純的建設及裝備出口，到建設、裝備和標準的整體輸出，是本次高鐵海外第一單的最大看點。這預示着中國高鐵的整體實力得到世界認可。」

除了在全球布局，展現實力外，中國企業非常注重和當地互利共贏。從僱用本地員工，到盡量就地取材，尋找配套分包等，中國高鐵「走出去」正在構建中企主導的產業合作和全球互動模式。

### 本土經驗轉化全球競爭優勢

就在日前，一批中國企業代表與美國加利福尼亞州北部部分企業界人士會面，推介中國高速鐵路技術和產品。中國南車副總工程師丁叁說，這次中方高鐵促進團所合10家企業，分屬車輛、線路、信號和運營領域，可以為美方提供系統技術方案。在歐洲國際政治經濟研究中心主任弗雷德里克·埃里克松看來，中國高鐵的輸出，不僅利於中國的發展，同時也利於全球競爭，促進各國基建交通升級。不管是發達國家還是發展中國家的企業，最終都要拚實力。總體而言，在這個運作有難度的市場上，中國已將本土經驗成功轉化成全球競爭優勢。

（新華社）

### 中國鐵路海外項目

國家	項目	長度	時速	金額	標準	進度
墨西哥	墨西哥城—克雷塔羅高鐵	210 km	300 km/h	44億美元	完全由中國設計、施工、設備提供並運營	2018年建成
土耳其	安卡拉—伊斯坦布爾高鐵（二期工程）	158 km	250 km/h	12.7億美元	採用歐洲標準	2014年7月通車
肯尼亞	蒙巴薩—內羅畢鐵路	485 km	120 km/h	52億美元	採用中國標準施工	2017年建成
委內瑞拉	迪那科—阿那科鐵路	472 km	220 km/h	75億美元	採用中國標準施工	2014年4月開始鋪軌
埃塞俄比亞／吉布提	亞的斯亞貝巴—吉布提鐵路	740 km	120 km/h	40億美元	採用中國標準及產品	2015年10月通車

# 外商投資目錄大修 限制減半

【大公報訊】據中新社四日消息，外商投資在中國所受限制有望大幅縮減。中國國家發展和改革委員會4日公布《外商投資產業指導目錄》修訂稿，向社會公開徵求意見。

《外商投資產業指導目錄》將鼓勵、限制和禁止外商投資的產業逐一列出，是中國官方指導外商投資的重



▲4日，參觀者在雲南臨滄第四屆邊境經濟貿易交易會觀看中藥展銷 新華社

要政策依據。據介紹，中國從1995年開始發布這一目錄，這是第六次對此目錄進行修訂，平均三年修訂一次。

國家發改委相關負責人4日介紹說，此次對外商投資產業指導目錄的修訂在減少外商投資限制、擴大開放方面是歷次幅度最大的。

與2011年版的現行目錄相比，此次新修訂的產業指導目錄，大幅縮減了限制類條目，從79條減少到35條。而且進一步放開外商投資股比限制，「合資、合作」條目數從43條減少到11條，「中方控股」條目數也從44條減少到32條。

發改委這位負責人透露，此次目錄的修訂主要有四方面原則。

一是擴大開放，重點放寬服務業和一般製造業外資准入，以開放促改革、促發展。目錄的修訂複製推廣了中國（上海）自由貿易試驗區的試點經驗，甚至一些上海自貿區尚未開放的領域，新目錄中有一些已經開放。例如，新目錄刪除黃酒、名優白酒生產條目，取消中方控股要求。

二是轉變外資管理方式，充分發揮市場在資源配置中的決定性作用，加強節能、環保等監管，減少外資股比規定，縮減限制類目錄。

據介紹，以往中國官方通過目錄，限制外資進入一

些高耗能以及產能過剩的行業。但此次新修訂目錄取消了對鋼鐵、乙烯、煉油、煤化工設備等領域的外資限制，希望將「調控之手」還給市場。

### 鼓勵投資高新節能領域

三是調整優化經濟結構。鼓勵外商投資現代農業、高新技術、先進製造業、節能環保、新能源、現代服務業等領域，鼓勵外資在研發環節投資。

值得注意的是，指導目錄中的限制和禁止類領域是未來制定「負面清單」的主要依據。但目錄比負面清單增加「鼓勵類」，通過增值稅抵扣、關稅等優惠政策鼓勵在一些領域引進外資。事實上，新目錄的鼓勵類項目涉及300餘項產業，遠多於限制和禁止類目錄。

四是進一步增加透明度。此次新修訂的目錄中，所有外資股比規定原則上都在目錄中列明，允許類項目則不對外資進行股比限制，以往散見於其他規定中的股比都納入了目錄中考慮。

國家發改委負責人透露說，年底前修訂後的目錄有望報國務院，並且盡快實施。隨着新版目錄對汽車電子、起重機械、輸變電設備、名優白酒、支線鐵路、地鐵、電子商務、土地成片開發等備受關注的領域取消外資限制，內外資待遇正在接近一致。

## 過半陸上油管運行逾15年



【大公報訊】據中新網四日消息：國家安全監管總局新聞發言人黃毅4日稱，目前中國陸上油氣長輸管道（圖）的總里程已經達到了12萬公里，超過一半運行了15年以上，一些重大隱患時刻威脅着管道運輸安全。

黃毅稱，去年山東青島「11·22」特別重大爆炸事故發生之後，安監總局在全國範圍內開展了油氣管道的安全專項檢查。通過隱患排查，共排查出3萬處安全隱患，這3萬處安全隱患截至10月底已經整治了34%，其中有7000多處重大的隱患需要地方企業與相關部門協同行動，共同採取措施，從根本上解決問題、消除隱患。

黃毅強調，安監總局還要對那些存在重大隱患，無法保證安全運行的管道，要採取必要的措施，特別是要依法採取停止輸油的措施，確保這些管道的安全運行。