

中美合建高鐵項目夭折

美企單方毀約 中鐵：將依法維權

近日，美單方面終止中美合建的加州高鐵項目
資料圖片



中國鐵路總公司下屬的中國鐵路國際公司與美國西部快線於去年9月達成合作協議，計劃建造一條拉斯維加斯至洛杉磯的高鐵。而西部快線近日單方面表示將終止該高鐵項目合作，繼續尋找其他合作夥伴進行建設。中鐵方面對此表示，美企此舉違反有關協議，中方將不遺餘力維護自身利益。

綜合中通社、央視新聞報道：中國搜索網10日報道稱，西部快線在聲明中表示，該項目的最大阻力來自美國聯邦政府規定，「高鐵列車必須在美國製造」。這一不靈活的要求，是阻礙美國高鐵發展的根本原因。過去10年，西部快線一直敦促政府採取更加靈活的方式支持高鐵項目建設。聲明還提到，西部快線將繼續尋找其他合作夥伴進行建設。

「高鐵列車必須美國製造」

對此，中國鐵路總公司負責人10日回應稱，美國西部快線公司違反有關協議，單方發布終止項目合作的消息，我們表示反對，已依法進行交涉。

新華社援引一名負責該合資項目的中國鐵路國際公司經理稱，西部快線的聲明非常突然，而且很不負責任，中方將不遺餘力維護中國鐵路國際公司的利益。他還補充道，這份單方面聲明違反了雙方簽署的合作框架協議，即未經一方同意，另一方不應公布相關信息。

去年9月，在中國國家主席習近平訪美前夕，中國鐵路國際（美國）有限公司和西部快線發表聯合聲明稱，將組建合資公司，加速啟動連接拉斯維加斯和洛杉磯的高速鐵路項目。該高鐵全長約370公里，初始投資1億美元，原計劃今年9月開工。據悉，該項目是中國在美國建設的第一

個高鐵項目。

據華西都市報社旗下封面傳媒官微報道，中國鐵路國際（美國）有限公司由中國鐵路國際有限公司、中國鐵路總公司、中國中車青島四方有限公司等聯合出資成立。西部快線則是拉斯維加斯一家私營鐵路公司，2005年成立以來，一直致力開發連接拉斯維加斯至洛杉磯高鐵客運線路。在高鐵建設方面，美國遠遠落後於中國和歐洲。中國在過去12年間建設了長達17000公里的高鐵網絡。

有商業律師分析指，任何此類項目在美國都會受到很多管制。中國高鐵目前面對的障礙，可能是中企對美國的遊戲規則並不熟悉，中企其實還可想法繞過法律，例如讓高鐵在中國生產但在拉斯維加斯組裝。



▲西安至成都高鐵箱梁架設現場
新華社

高鐵「出海」進展(部分)

在建項目

- 印尼雅萬萬高鐵路(雅加達至萬隆)
- 中老高鐵路(昆明至老撾萬象)
- 中泰鐵路(昆明至曼谷)
- 匈塞鐵路(匈牙利至塞爾維亞)
- 巴基斯坦拉合爾橙線輕軌項目

推進項目

- 俄羅斯莫喀高鐵路(莫斯科至塔山)
- 馬新高鐵路(馬來西亞至新加坡)
- 兩洋鐵路(橫跨南美洲)
- 坦贊鐵路(坦桑尼亞至贊比亞)

流產項目

- 美國西部快線(拉斯維加斯至洛杉磯)
- 墨克高鐵路(墨西哥城至克雷塔羅)

(大公報綜合)

中美合作高鐵事件簿

2015年9月13日

● 中美達成協議成立合資公司建設拉斯維加斯至洛杉磯全長370公里的高鐵，項目計劃2016年9月啟動，初始投資1億美元

2016年6月10日

● 美國西部快線單方面表示將終止該高鐵項目合作。中國鐵路總公司對此表示反對，已依法進行交涉

高鐵「走出去」需綜合評估風險



【大公報訊】實習記者張帥北京報道：美國方面日前單方面宣布終止中美首個高鐵項目合作引起廣泛關注。南京大學國際關係研究院院長朱鋒分析稱，中美高鐵合作更多是市場行為，終止合作要按照市場和法律規則進行；另一方面，中國高鐵「走出去」相關企業要對合作前景和其中風險早作評估。對於後續走向，朱鋒認為，一方面美國現有整體基礎設施比較陳舊，但是怎麼更新、誰來出錢還沒有很好的商業安排；另一方

面在高鐵合作上日本也在競爭，因此前景並不是很看好，暫時看不出重啟的可能性。社科院中國亞太學會理事許利平對大公報記者表示，類似的情況在其他地方也有，總體上都是一波三折、反反覆覆，因此也不排除再次合作的可能性。對於中企來說，遇到這種情況要根據商業合同維權，該索賠就索賠。關於近期中國高鐵「走出去」遭遇的種種曲折，專家表示，究其原因包括政治、資

金、價格、就業、設計標準以及商業環境等諸多方面挑戰。許利平認為，中企如何把政治風險降到最低是一大考驗。同時，國外的商業環境、法律環境都不同，要做好綜合評估和風險評判。在美國鐵路公司工作過的陶先生表示，每個國家鐵路標準不一樣，這是中國高鐵「走出去」要解決的首要問題。於此同時，各地政府一般比較注重本地就業問題，高鐵合作建設中的人力安排也需要事先達成一致。

駐德大使：中德力推國際產能合作



▲中國駐德國大使史明德近日在柏林接受媒體專訪
中新社

【大公報訊】據中新社報道：德國總理默克爾即將再度訪華，並與中國國務院總理李克強共同主持第四輪中德政府磋商。中國駐德國大使史明德近日在接受媒體採訪時表示，今年是中德關係的「大年」，兩國年內將盡快啓動一批「中國製造2025」與「工業4.0」對接合作示範項目，還將促進兩國企業深入參與「一帶一路」建設，開展面向第三方市場的國際產能合作。今年3月，德國總統高克訪華。默克爾將於6月和9月分別訪華，成為目前西方國家訪華次數最多的在職領導人。史明德表示，「如此頻繁的高訪是中德高水全面務實合作的體現，對兩國關係起着重要的推動作用。」他強調，中德雙方都有信心有能

力，以今年兩國外交「三部曲」為東風，將雙方高水平的政治關係轉化為務實合作的實際成果，造福兩國人民。
啟動鐵路合作等項目
展望今後的中德合作，史明德表示，年內雙方將重點推進以下項目：一是推動「中國製造2025」與德國「工業4.0」的對接，共同支持在四川建立中德創新產業合作平台，支持中德（瀋陽）高端裝備製造產業園建設，盡快啓動一批合作示範項目；二是促進兩國企業參與「一帶一路」建設，開展面向第三方市場的國際產能合作，目前正在醞釀的具體項目包括兩國在阿富汗的合作、中德鐵路合作等；

三是推進兩國在教育、人文交流和創新科研等方面合作。明年，德國漢堡將從中國杭州接過G20峰會主辦權。「中方作為今年G20東道國將全力辦好峰會，並將「接力棒」順利交給德方」，史明德表示，在G20框架下，中德合作潛力很大。談及外界近來熱炒的所謂「中國市場經濟地位」問題，史明德指出，中、德及歐盟都是世界重要經濟體和貿易體，「我們希望德方在有關問題上繼續發揮積極的建設性作用」。他特別提到，默克爾去年訪華時，也曾表示德方樂見歐盟在中國市場經濟地位問題上取得積極進展，希望中歐早日簽署投資協定，開展歐中自貿區可行性研究。

華使館促美：以實際行動緩南海緊張

【大公報訊】據中新社報道：中國駐美國使館當地時間9日稱，使館發言人朱海權6日去信《華爾街日報》評論部，反駁該報3日題為《南海的挑戰》社論的觀點，並表明中方對南海問題的立場，強調美方應以實際行動緩解南海緊張局勢。信函於9日在《華爾街日報》網站刊登，並將於次日刊印於該報亞洲版。朱海權在信中指出，南海爭議的根源不是中國對別國有「領土野心」，而是中國的領土被別國非法侵佔。南海有關島礁自古以來是中國領土。第二次世界大戰後，中國根據《開羅宣言》和《波茨坦公告》收

回對有關島礁的主權。根據1898年《美西巴黎條約》、1900年《美西華盛頓條約》和1930年《英美條約》等國際條約，菲律賓領土的西部界限是東經118度線，而中國在南海的所有島礁，包括黃岩島在內，都位於此線以西。信函強調，《華爾街日報》有關社論鼓動美方採取的行動是魯莽和令人擔憂。將南海變為地緣政治的博奕場對任何國家都沒有好處。對於美方經常強調緩解緊張局勢和尋求外交解決方案的重要性，中方希望美方言行一致。

中歐投資協定談判提速

【大公報訊】據中新社報道：中國國務委員楊潔篪10日在布魯塞爾同歐盟外交與安全政策高級代表莫蓋里尼舉行第六輪中歐高級別戰略對話。楊潔篪表示，當前中歐和平、增長、改革、文明四大夥伴關係建設穩步推進，雙方致力於全面落實《中歐合作2020戰略規劃》，在政經人文等各個領域以及國際事務中的交流合作日益廣泛深入。中方願同歐方保持高層交往，加強戰略溝通，拓展務實合作，共同推動中歐全面戰略夥伴關係持續深入發展。莫蓋里尼表示，中國是歐盟重要合作夥伴，雙方在廣泛領域開展了富有成效的合作，給歐中雙方帶來實實在在的利益。歐中加強戰略對話和政策協調，有利於推動雙方各領域合作取得更多成果，促進國際和

地區熱點問題的解決。雙方一致認為，始終堅持從戰略高度和長遠角度看待彼此關係，建設好四大夥伴關係，為構建以合作共贏為核心的新型國際關係貢獻實踐經驗。應深化中歐在經貿投資、基礎設施互聯互通、數字化、法律事務和人員往來便利化等領域的合作，加快中歐投資協定談判進程；為雙方深化政治安全、科技創新、藍色經濟等方面合作注入更多動力。雙方將加強協調，確保下月在京舉行的第十八次中歐領導人會晤成功。雙方將與有關各方共同推動G20杭州峰會取得積極成果，落實好《巴黎協定》和2030年可持續發展議程，促進世界經濟實現強勁、可持續、平衡增長。