战略视角

中国高铁“走出去”应提质增效

□ 陈建奇

在中国制造业转型升级的关键时期，世界各国都在关注中国如何从中国制造转为中国创造，虽然我们尚难以推测未来哪些领域将体现中国创新元素，但当前高铁已经成为中国创造的重要名片，高铁走出去成为中国创造在全球布局的重要尝试。然而，今年6月9日，美国私营铁路公司西部快线突然单方面宣布终止2015年9月签订的与中国铁路国际（美国）有限公司合作修建连接洛杉矶和拉斯维加斯高速铁路的合同，此事引发社会对中国高铁“走出去”前景的热议。

中美高铁搁浅并非质量问题

这一项目最大的阻碍来自于美国联邦政府规定高速列车必须在美国制造。联邦政府的这一不灵活的要求，是阻碍美国高铁发展的基本原因。

中美高铁项目搁浅引发外界诸多猜测，有些人担忧是否高铁质量等问题引发争议。虽然中国高铁运行也出现过问题，但近年来的发展已经逐步培育了高铁的竞争优势。截至2015年底，中国高铁路网已经达到了1.9万公里，占据世界总里程60%左右，高铁建设与高速列车关键技术均进入了自主创新阶段，特别是高铁建设成本仅有竞争对手的2/3左右，运营成本也相对较低，而且中国铁路建设速度堪称全球第一，工期最短，这些都显示中国高铁具有较强竞争力。

美国西部快线中止合作的声明也体现了中美高铁项目终止并非质量问题，他们在声明中表示，“这一项目最大的阻碍来自于美国联邦政府规定高速列车必须在美国制造。联邦政府的这一不灵活的要求，是阻碍美国高铁发展的基本原因”。表明中美高铁项目搁浅是美国西部快线以国内准入要求作为理由单方面终止，而并非质量原因。

西部快线虽然为他们的行为寻求了重要的托词，但这种理由并非可靠。在印度尼西亚的雅万高铁项目中，高铁列车不仅可以本地化生产，而且中方还向印尼转移部分高铁技术。即使是在美国，中国高铁也有可能通过中车在美国设厂或者收购美国企业等方式实现本地化生产。由此表明，中美高铁项目的终止有更深层次的原因，以国内要求即行终止的做法客观上与美国近年来对华加强贸易保护主义是一致的，由此表明中美高铁的搁浅难以回避美国出于贸易保护的内在原因。

此外，高铁项目是系统性工程，除了技术、经验、价格等方面的问题需要谈判之外，项目融资也是其中极为重要的内容。有评论认为，美国是一个长在汽车轮子上的国家，地广人稀，人口不稠密，建高铁不见得划算，高铁项目预期回报可能难以覆盖项目成本。在此情况下，美国西部快线公司迫于资金压力，可能希望通过当前对高铁项目的合同变更以获得中国在项目融资方式、贷款利率及期限等方面的更多优惠。

“走出去”有利环境未变

中国高铁“走出去”的核心竞争力没有变，为未来高铁的合作积累了经验，而且当前世界各国对高铁的需求不断加大。

中美高铁项目的搁浅并非中国高铁质量问题，这体现了中国高铁“走出去”的核心竞争力没有变，为未来高铁的合作积累了经验，而且当前世界各国对高铁的需求不断加大，高铁“走出去”所面临的有利环境没有变。

从政策环境看，近年来中国领导人非常重视推动高铁“走出去”，多次在重要的场合为高铁宣传，这客观上预示了高铁“走出去”上升至国家政策层面，促使近年来相关部门不断整合资源，为高铁“走出去”创造良好的环境。当前国家支持高铁“走出去”的政策不断优化，客观上增强了高铁的竞争力，为高铁“走出去”创造了有利的政策环境。

从世界经济形势来看，全球减速分化的问题未见改观，全球经济仍然面临不断减速的问题，稳增长仍然是世界主要国家的政策重点。虽然各国认识到结构改革的重要性，但稳增长仍然是当前极为迫切的问题，而发展高铁等基础设施成为稳增长的重要突破口，世界各国亟待加强在基础设施方面的合作。尽管英国脱欧可能引发全球对经济一体化的反思，但开放合作所滋生的全球资源配置优化、产业分工细化、拓展国际市场等判断依然成立，跨国跨境的合作仍将不断深化，未来跨国跨境的高铁等基础设施建设需求有望不断增大，这表明包括中国在内的世界各国高铁“走出去”都具有较好的全球环境。

虽然能够承接高铁建设的国家并不局限在中国，但高铁的建设需要人才、资金等综合配套，当前债务高位运行是世界主要国家面临的共同挑战，融资成本成为除了技术之外高铁竞争的重要内容。中国当前拥有3万多亿美元的外汇储备，位居世界首位，并且中国具有较为完善的开发性金融机构及政策性金融机构，客观上为中国高铁“走出去”创造了较为有利的资金环境。而且，伴随着亚投行的成立，未来有更多的资金支持“一带一路”等相关国家和地区的高铁等基础设施建设，这也为中国高铁的全球布局创造了很好的条件。

“走出去”应注重提质增效

未来应及时总结经验教训，更加注重提质增效，切实保障中国高铁海外项目的落地。

中国高铁“走出去”的有利环境没有变，但其面临的挑战却难以回避。在近年来中国高铁的海外项目中，除了中美高铁出现意外终止外，中墨高铁项目、中泰高铁项目、中国与委内瑞拉高铁项目等合作都出现了波动，虽然上述项目的问题各有其内在的原因，但也暴露了中国高铁海外项目量多但质不高的问题，未来应及时总结经验教训，更加注重提质增效，切实保障中国高铁海外项目的落地。

首先，中国高铁海外项目合作应注重政治、经济、社会等多层面的综合评估，创造稳定的合作环境。高铁项目投资大、回报时期长，东道国的政治、经济及社会等各层面的波动都可能构成意外冲击，有些国家的大选或者宏观政策大幅调整都可能构成较大的影响，因而，必须进行深入的项目合作评估，不应片面追求合同的签约数量，而且注重在各方面综合评估的基础上，通过法律等手段达成保障项目合同落地的契约，提升高铁海外项目合作的成功率。

其次，注重创新提升，切实提高中国高铁的全球竞争力。中国高铁技术是引进消化吸收，在此基础上进行综合创新的结果，虽然某些方面的技术处于世界前沿，但日本、德国等发达国家正加快推动高铁技术的创新研究，未来高铁在速度、性能等方面都有可能继续取得突破。这个现实倒逼中国高铁进一步深化体制机制改革，尤其是创新国有企业体制机制，推动中铁、中车等集团合作创新，推动高铁技术的持续进步，由此保障中国高铁在全球的高质量水平。

最后，继续加大国家对高铁的政策支持，将高铁纳入国际经贸合作的重要内容，通过外交等方面推动高铁“走出去”，切实提升高铁的品牌影响力。欧美大国往往将波音、空客等飞机的出口作为深化同中国经贸合作的重要内容，既扩大了波音及空客飞机的市场份额，又大幅提升了他们的品牌效应。未来中国应更加重视从政策层面支持高铁的海外项目，尤其是打造高铁的品牌效应，确立高铁在全球竞争力的有利地位。



▶ CRH350动车组，该列车分为时速250公里和350公里两种速度等级

时 评

正和博弈 促进和平



□ 刘建飞

随着巴西里约奥运会的开幕，每四年一度的世界最大规模体育盛会再次成为全球媒体关注的焦点和公众的重要谈资。人们在观看体育赛事、品评奥运新闻、回味精彩故事的同时，也许会思考，如此盛大的聚会，仅仅是为了争夺奖牌吗？或者是娱悦大众吗？非也！且不谈有“奥运经济”之说，单从政治角度来说，奥运不仅涉及国内政治，更与国际政治密切相关。

就国内政治来看，许多国家积极争办、努力办好奥运会，一个重要目的就是凝聚民心，振奋国民士气，提升国家形象。有人还将奥运同举办国的经济发展、社会进步、国家崛起进程联系起来，将举办奥运会视为国家崛起的标志，比如1964年东京奥运会、1988年汉城（首尔）奥运会、2008年北京奥运会。不管怎样，国际奥委会有206个成员，囊括了几乎世界所有国家，与它合作办好一届奥运会，肯定是益处多多。

从国际政治来看，奥运首先与争取世界和平相关。现代奥运之父顾拜旦倡导成立国际奥委会，宗旨就是促进世界和平，要用体育这个“和平年代里的战争”“更加文明和进步、合理而且合法的战争”来取代人与人相互残杀的战争。他所设计的奥运五环旗就象征着五大洲的团结。虽然自1894年成立国际奥委会、1896年举办首届现代奥运会以来，战争并没有消失，也很难用量化指标来衡量奥运在抑制战争上发挥了多大作用，但是在一战和二战期间，奥运会却因为战争而停办了三次。这表明战争与奥运是相克的，战争是奥运的大敌。那么反向推理，奥运应该有利于抑制战争、维护和平。如果一战和二战期间，交战国能够将奥运视为至高无上的事业，为了奥运而停止战争行为，哪怕是暂时的，历史就有可能改写。当然这只是假设。不管怎样，奥运无疑是全世界人民不分民族、种族、宗教、文明、国家、贫富状况的大聚会、大交流，通过这种聚会、交流，各国人民之间的了解会大大增进。人们会感知到，在奥运赛场内外，不同国度、不同民族、不同肤色、不同语言、不同文化、不同信仰的人，都是人类大家庭的成员，“我和你，同住地球村”，有什么理由去相互残杀呢？人类有什么问题不能用和平的方式去解决呢？

人与人之间、国家与国家之间会有竞争，这很正常，问题是以什么方式竞争。以战争的方式进行竞争，往往是你输我赢的零和博弈，甚至是两败俱伤的负和博弈。而体育比赛中的竞争则是正和博弈。我拿不到金牌，但只要参加比赛，还有可能拿银牌、铜牌……至少还可以通过比赛来提升我的运动水平。这样的竞争是共赢的，只要参加了比赛，就有价值。对比赛中的胜者来说，如果没有对手的合作，就没夺冠的机会，或者作为胜者的价值大打折扣。这样的竞争有利于人类进步。如果各行各业的竞争都引进体育比赛的法则，恐怕社会就和谐多了，世界也和平多了。

正是因为奥运与国际政治有关，所以奥运会也成了外交的舞台，于是有“奥运外交”之说。尤其是奥运会主办国，都借助举办奥运会的机会，邀请许多政要出席仪式、观看比赛，以拉近相互关系。即使没有政要，单是那么多媒体记者、观赛游客就值得举办国认真对待，这是开展公共外交的绝好机会。

既然奥运与国际政治有关，而国际政治又牵涉到国家之间的博弈、较量、竞争，所以奥运也不时被卷进大国政治斗争的漩涡，成为政治的工具，比如1980年莫斯科奥运会就因为苏联入侵阿富汗而遭到许多国家的抵制。今年许多俄罗斯运动员因兴奋剂问题而不能参赛里约，也与俄罗斯近年与西方的地缘政治博弈有很大关系。不过，从奥运的历史来看，奥运被政治绑架毕竟不是主流，否则，奥运也就不可能有生命力，早就走向衰败了。从发展趋势来看，奥运越来越兴旺，不仅奥运会的规模越来越大，而且从欧洲、北美走向亚洲、澳洲、南美，举办国越来越具有全球性。今年里约奥运会首次组成“难民代表队”，极具象征意义。这些都表明，奥运符合世界进步的潮流。

世界经济

委内瑞拉投资环境变化大

□ 崔守军

委内瑞拉是世界最大的石油储量国，但当前油价暴跌引发的“蝴蝶效应”却让其经济滑向崩溃的边缘。食品与药品短缺、电力匮乏、恶性通胀、社会骚乱和高犯罪率等让委内瑞拉国内社会形势堪忧，若隐若现的债务违约风险让外国投资者心有余悸。作为欧佩克的重要成员国和世界上主要的产油国，委内瑞拉投资环境的变化值得中国的海外投资者们关注。

全球石油储量巨擘

与海湾地区老牌的“石油富国”相比，委内瑞拉晋升为世界最大的储油国是近十年内的事情，前总统查韦斯在其中发挥了关键性的作用。查韦斯上台后，适逢国际油价的上升周期，为了能够运用“石油权力”杠杆来实施自己的内外政策，2005年查韦斯制定了为期25年的“石油播种计划”，并启动“玛格纳储量项目”(Magna Reserve Project)对奥里诺科盆地（Orinoco）石油带储量进行量化评估，评估的结果是将委内瑞拉探明储量提高了1000亿桶。

据美国能源情报署（EIA）数据，截至2014年底，委内瑞拉所探明的石油储量高达2980亿桶，约占世界总储量的17.5%，超过沙特的2660亿桶。但相比之下委内瑞拉石油生产能力却相形见绌，据《BP世界能源统计年鉴2015》数据，2014年委内瑞拉日产量为272万桶，占世界总产量3.3%，居世界第十位，远逊于沙特的1150万桶/日，在拉美地区也次于墨西哥的287万桶/日。究其原因，一是由于石油投资匮乏，基础设施不足，石油产能受到制约；二是由于委内瑞拉的石油是粘度较高的重油，对开采提炼工艺的要求较高，而委内瑞拉的炼油技术相对落后。

实施石油收归国有政策

20世纪70年代以前，委内瑞拉的石油工业命脉一直把控在美国、英国、荷兰等西方国家手中，直到上世纪70年代前后，委内瑞拉政府开始实施石油“国有化”政策，逐步将石油控制权收归国有，自此，“石油主权”观念开始主导委内瑞拉石油工业进程。

1973年第一次石油危机爆发后，石油价格从不到3美元飙升至超过10美元，给委带来了巨额的石油收入，委内瑞拉第一次体会到“石油主权”的“经济溢价”。1974年民主行动党人佩雷斯当选总统后，在经济上进行大刀阔斧的改革,颁布“石油国有化法案”，成立了委内瑞拉国有石油公司。1978年的伊朗革命触发了第二次石油危机，国际石油市场价格再创新高，达到每桶32美元，委内瑞拉石油工业迎来了新的发展契机。到1980年，石油工业已经占到该国财政收入的70%和国民经济的近30%。尽管石油收入剧增，但石油利益始终掌握在少数政治权贵手中，民众生活并无实质性改善。由于治理不善，政府外债不断累积，贸易逆差和通货膨胀也日益严重，最终导致了社会动荡和部分地区的军事叛乱。

20世纪80—90年代，委内瑞拉政府改行“新自由主义”经济政策，开始将国有企业对外开放。然而，好景不长，1997年的亚洲金融危机引发经济动荡，导致石油出口骤减，收入大幅下降。

2004年，借助新一轮的油价上涨周期，查韦斯政府见机对经济加大干预力度，并加速推行石油“国有化”政策。2005年，查韦斯颁布针对外资的“新国有化”法令，该法令对外资极其苛刻，要求在能源行业中的外国公司与委国家石油公司合资共同经营，且委方占股不低于60%。此外，查韦斯政府还不断提高石油税费，高昂的税收大大降低了外国石油公司的收入利润，引发强烈不满，造成资本外逃。

政治经济双重危机

在查韦斯执政的13年期间，委内瑞拉的石油收入较前期翻了一番多，经济增长也较为迅速，在减贫和缩小社会差距方面也有不俗表现。然而，委内瑞拉石油工业长期由国家首脑一人掌管，缺乏民主、科学的管理机制。委国家石油公司成为国家收入的“提款机”，石油收入大量用于社会项目，社会性开支“挤占”生产性开支，石油工业长期投资不足，发展水平滞后。同时，对石油行业的过度依赖，严重阻碍了其他产业的发展，使得经济结构发展单一，工业体系发展畸形。因而，在油价大幅下跌时，国民经济的外部脆弱性暴露无遗。

2014年年底以来，受到国际油价持续走低的影响，该国经济形势不断恶化，社会动荡加剧，时局形势险峻。从经济层面看，汇率失控和恶性通胀导致经济几乎濒临绝境。在高通胀的影响下，居民购买力大幅缩水，生活必需品和药品匮乏，2015年GDP萎缩近10%。在政治层面，“反对党联盟”在去年12月的国会大选中取得压倒性胜利，马杜罗总统领导的统一社会主义党不断遭受反对党的挑战。执政党与反对党之间的政治僵局有可能诱发“政府更迭”危机，从而导致马杜罗政府提前下台。

从近期看，黯淡的增长前景和日益萎缩的外汇储备使委内瑞拉的债务违约风险上升。目前，委内瑞拉债务总量为1200亿美元，今年应偿还到期债务约为70亿美元，到期时间集中在第四季度。因此，如果年底油价仍低迷，委内瑞拉的违约概率增大。虽然从主观上看马杜罗政府的违约意愿并不高，但从客观上看这种风险在逐步放大。从中长期来看，由于委内外矛盾的增多，由政党轮替而产生的调整或颠覆其对外能源合作政策的可能性始终难以排除。



▶ 委内瑞拉马拉开波湖油田