

科技部国家软科学课题
项目编号:2007GXS3B034

中国铁路产业“走出去”

战略研究

方远明 编著

Strategic Research
on the “Going Out”
of Chinese Railway Industry



北京师范大学出版集团
BEIJING NORMAL UNIVERSITY PUBLISHING GROUP
安徽大学出版社

科技部国家软科学课题
项目编号:2007GXS3B034

中国铁路产业“走出去”战略研究

方远明 编著



北京师范大学出版集团
BEIJING NORMAL UNIVERSITY PUBLISHING GROUP
安徽大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

中国铁路产业“走出去”战略研究 / 方远明编著. —合肥:
安徽大学出版社, 2009. 10
ISBN 978-7-81110-676-3

I. 中... II. 方... III. 铁路运输—经济发展战略—研究—
中国 IV. F532.3

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2009)第 187390 号

中国铁路产业“走出去”战略研究

方远明 编著

出版发行: 北京师范大学出版集团
安徽大学出版社
(安徽省合肥市肥西路 3 号 邮编 230039)
www.bnupg.com.cn
www.ahupress.com.cn

印 刷: 合肥远东印务有限公司
经 销: 全国新华书店
开 本: 170mm×240mm
印 张: 13.75
字 数: 239 千字
版 次: 2010 年 7 月第 1 版
印 次: 2010 年 7 月第 1 次印刷
定 价: 28.00 元
ISBN 978-7-81110-676-3

责任编辑: 李 梅 高 兴
责任印制: 陈 如 韩 琳

装帧设计: 孟献辉

版权所有 侵权必究

反盗版、侵权举报电话: 0551-5106311

外埠邮购电话: 0551-5107716

本书如有印装质量问题, 请与印制管理部联系调换。

印制管理部电话: 0551-5106311

阳春胜景 大块文章(代序)

何华武

(中国工程院院士、铁道部总工程师)

正值中国铁路实现跨越式发展,对外交流与合作力度进一步加大,蓄势待发走向世界之际,《中国铁路产业“走出去”战略研究》的出版,可谓适逢其时。

目前,中国铁路正处于历史上最好最快的发展时期。仅用10年时间,中国铁路就实现了由时速60公里的低速铁路、120公里的常速铁路、140~160公里的提速铁路到200~350公里高速时代的跨越式发展。通过引进、消化、吸收、再创新,搭建了世界最先进的高速铁路动车组和大功率机车技术平台,掌握了高速铁路、高原铁路、重载运输、既有线提速等成套技术,以占世界铁路6%的营业里程完成了世界铁路25%的工作量,旅客周转量、货物发送量、换算周转量、运输密度居世界第一,走出了一条具有中国特色的铁路现代化发展之路。

与此同时,中国铁路在世界范围的影响力进一步扩展。美国众议院议长佩洛西、参议院外事委员会主席克里,泰国总理阿披实,柬埔寨、新加坡、波兰等国领导人和德国前总理施罗德等多国政要及代表团先后考察了中国城际铁路。目前,中国铁路和许多国家的务实合作已取得了实质性进展。

2009年7月,铁道部刘志军部长先后与中央对外联络部王家瑞部长、商务部陈德铭部长就加强铁路对外交流与合作举行会晤时一致认为:深入研究新形势下铁路在国家外交格局中的地位 and 作用,应当坚定不移地贯彻国家对外开放政策和“走出去”战略,统筹国际、国内两个市场、两种资源,充分发挥中国铁路在装备技术、工程技术和产品价格等方面的优势,深化与世界其他国家在铁路领域的务实合作,进一步扩大对外经贸合作领域,提升对外经贸合作的层次和水平,加快中国铁路走向世界的步伐,更好地服务中国外交和经济发展需要。

正是在这样的大背景下,方远明博士承担的国家科技部软科学研究课题《中国铁路产业“走出去”战略研究》,从理论与实践、定性与定量、国际与国内等多角度、多层面就铁路产业发展进行了全面、深入、系统的研究分析。由此

就不难理解,为什么《人民日报》要在2009年第43期《内部参考》头条“决策参考”的位置上,以《中国铁路产业走向世界的战略分析》为题,以近7000字的篇幅,对这一研究成果进行了概述。

本书为铁路产业国际竞争力研究构建了一个较为规范的经济分析框架。在借鉴已有研究成果的基础上,从理论层面揭示铁路产业的性质、特征,界定铁路产业链,为铁路市场测度、铁路产业国际竞争力决定要素与决定机制数量模型的设定等方面的深入研究提供了较为坚实的理论基础。站在全球视角,关注国际市场,探寻国际市场的发展规律,进而转向国家与企业,按先着眼全局,后观察局部,再研究个体的逻辑,形成了全球—国家—企业三个层面的研究框架,在大的环境背景下,了解中国铁路产业的现实状况、认识其发展规律。

研究采用了定性研究与定量研究相结合的方法,采用了统计学、计量经济学等学科知识,针对国际铁路市场系统化数据难以取得的问题,投入极大精力按理论研究框架和数量方法要求搜集了大量数据,从不同侧面对国际铁路市场进行描述和分析。基于铁路企业特点,借鉴国际竞争力评价体系,设计出一套合理反映中国铁路企业国际竞争力水平的评价体系,该体系既不失反映企业国际竞争力的一般特性,又体现了铁路企业特点,为中国铁路企业提高竞争力研究提供了方法,并对提升中国铁路产业国际竞争力、中国铁路企业“走出去”进行了发展对策和发展战略的科学探讨。

因为工作关系,我应邀审读了本书初稿。我以为,作为一项前瞻性与现实性相结合的战略研究项目,其研究内容为铁路产业的未来发展尤其是走向世界具有积极的作用。中国在成为铁路大国的同时努力成为铁路强国,这应该成为一项重要的国家战略,也是目前国内铁路事业大发展和工业化已到中期阶段在逻辑上的必然结果。本书对世界铁路市场和铁路产业的动态变化趋势、中国铁路产业与龙头企业实力、主要国际竞争对手的情况、实施“走出去”战略的基本思路与对策等都进行了深入的分析。总体的感觉是,方远明博士和他所领导的课题小组研究数据详尽、研究方法得当,分析深刻,对策可行。

我相信,随着中国铁路产业“走出去”实践的逐步深入,这一课题继续深化研究的空间将进一步得到拓展。如结合目前已有的对国际铁路市场和铁路机车车辆产品市场的研究,届时对中国列车控制技术和铁路运输服务在未来走向国际市场的分析等也将会更加明晰。

是为序。

2010.3. 于北京



前言

本书为 2007 年度国家科学技术部国家级软科学研究计划项目(编号 2007GXS3B034)的研究成果。

自 2004 年 1 月国务院批准第一个行业规划——《中长期铁路网规划》以来,在规划的实施过程中,中国铁路进入了加快建设发展的新阶段。青藏铁路于 2006 年 7 月提前 1 年建成通车;以动车组开行为标志的第 6 次大面积提速成功实施;大秦铁路重载运输年运量已突破 3 亿吨;京津城际铁路开通运营更是开辟了中国高速铁路的新纪元。到 2008 年底,铁路营业里程已经达到 8 万公里,完成客运量 14.6 亿人、货运量 33 亿吨,相比 2003 年,年均分别增长 8.4% 和 8.2%。自 2003 年中国与多个国家签订技术合作协议以来,中国铁路产业开创了利用国际、国内两种资源加快发展的新局面。随着铁路跨越式发展,以机车装备水平全面提升为主要标志,中国铁路在提速、重载、铁路建设、机车装备制造等方面取得了一系列重大成果,国际市场份额不断扩大,产品技术含量不断提高。中国企业实施的铁路项目涉及赞比亚、坦桑尼亚、尼日利亚、苏丹、安哥拉、阿尔及利亚、伊朗、越南、委内瑞拉等地区大国和资源富集国。

当前,由美国次贷危机引发的全球金融危机仍在不断蔓延和深化,投资者和消费者信心遭受重创,世界经济下行的趋势明显,国际经济、政治环境中的不确定、不稳定因素增多,对中国铁路企业走出去的影响日益明显。在全球应对金融危机中,中国政府启动的拉动内需政策引起了全球的关注。随着 20000 亿规模的投资落在铁路项目上,中国铁路产业迎来了建国以来最大规模的建设时期。铁路产业也成为了业界关注的焦点。未来几年,国内铁路市场将成为中国铁路企业的重点。但我们同时也应该看到,在加大国内铁路建

设力度的同时,全球经济一体化、国际铁路产业复兴、中国良好的对外关系和铁路产业的发展成果,都为中国铁路产业“走出去”创造出新的发展机遇。

如何抓住这个机遇,在科学发展观的指引下,更好地贯彻实施党中央“走出去”战略,在做好国内业务的同时,未雨绸缪,不断开拓国际市场、持续扩大市场空间、不断优化产业结构、增强中国铁路产品和标准的国际影响,完善中国铁路产业在全球范围内的市场布局,是中国铁路产业中长期发展的战略方向。目前,对于国际铁路市场问题研究而言,国际上相关研究极少且主要关注发达国家,见于世界银行、德国交通银行等机构的研究报告。而对铁路复兴的认识及其背后的规律、发展中国家铁路市场发展趋势等问题,国际上还没有较为深入的研究。中国铁路企业虽然早已迈出了走出去的步伐,但国内对于铁路“走出去”问题的相关研究主要集中于领导讲话与业界人员的工作交流,鲜有对国际铁路市场、中国铁路产业国际竞争力以及中国铁路产业“走出去”进行的全面研究。因此,有必要从中国铁路产业长远发展的角度,对世界铁路复兴、国际铁路市场环境,特别是发展中国家铁路发展趋势及特点进行研究,通过对中国铁路产业国际竞争力的研究,明确中国铁路产业的优劣势,为中国铁路产业“走出去”提出对策建议。

基于以上原因,我们于2007年向国家科技部申请了国家级软科学计划项目立项,申请题目为《中国铁路产业“走出去”战略研究》。在研究中,我们站在全球铁路角度,探寻国际铁路市场复兴的原因,进而对国际铁路市场环境进行分析。本课题试图全面概括全球铁路产业竞争格局特点,系统建立中国铁路产业国际竞争力评价指标体系,并结合可以得到的相关国家、公司资料和数据,对国际铁路大型承包商中的BOUYGUES、ALSTHOM、GE等与中国铁路龙头上市企业国际竞争力进行全面研究,分析中国铁路产业龙头企业在国际竞争力方面的优势和存在的差距。在此基础上,就实施中国铁路产业“走出去”战略,全面提升中国铁路产业国际竞争力提出对策、建议,为国家、行业管理部门和企业提供决策依据和参考。

本书分为六个部分。第一部分包括第一、第二章,内容是研究背景与理论综述。主要介绍本课题的研究背景、研究意义、思路和方法;在理论研究部分对课题研究的基础理论进行了较为深入的研究。第二部分即第三章,中国铁路产业改革发展现状研究。主要从中国铁路产业发展历程、铁路产业发展状况、中国铁路发展战略等方面分析中国铁路产业现状。第三部分包括第四、第五章,国际铁路市场环境研究。分析全球铁路复兴的背景及其原因;对国际铁路市场发展状况进行区域分析,总结不同区域铁路市场发展的特点;通过对国

际铁路建筑业市场、国际铁路机车制造业市场的分析,明确中国铁路产业面临的国际市场环境。第四部分即第六章,主要是铁路发展及其影响因素的统计分析。我们得出了一国铁路市场与 GDP 增长正相关,铁路市场的扩张往往处于一国工业化的初期的结论。这也为我们指明了铁路产业“走出去”的目标区域。第五部分包括第七、第八章,主要通过构建铁路企业国际竞争力指标体系对中国铁路产业国际竞争力进行评价,认清中国铁路产业优劣势及未来发展方向。第六部分包括第九、第十章,主要是提升中国铁路产业国际竞争力的宏观政策研究及中国铁路产业“走出去”战略研究。从国家、产业以及企业层面对中国铁路产业“走出去”提出了多层面的对策建议和发展战略。

在研究中,我们也遇到了很多的困难。如因为本课题属于开创性研究,可以参考借鉴的资料少,搜集数据难度大,查找的数据因涉及的国家众多、时间跨度较大,因货币计量单位各异给数据查找带来了很大的困难。课题组成员想尽办法,通过各种渠道获取信息,但仍存在因为信息缺失造成课题不能更加深入的遗憾,也给我们留下了继续深化研究的空间。

《中国铁路产业“走出去”战略研究》课题组

2009.5.

就不难理解,为什么《人民日报》要在2009年第43期《内部参考》头条“决策参考”的位置上,以《中国铁路产业走向世界的战略分析》为题,以近7000字的篇幅,对这一研究成果进行了概述。

本书为铁路产业国际竞争力研究构建了一个较为规范的经济分析框架。在借鉴已有研究成果的基础上,从理论层面揭示铁路产业的性质、特征,界定铁路产业链,为铁路市场测度、铁路产业国际竞争力决定要素与决定机制数量模型的设定等方面的深入研究提供了较为坚实的理论基础。站在全球视角,关注国际市场,探寻国际市场的发展规律,进而转向国家与企业,按先着眼全局,后观察局部,再研究个体的逻辑,形成了全球—国家—企业三个层面的研究框架,在大的环境背景下,了解中国铁路产业的现实状况、认识其发展规律。

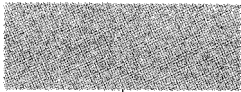
研究采用了定性研究与定量研究相结合的方法,采用了统计学、计量经济学等学科知识,针对国际铁路市场系统化数据难以取得的问题,投入极大精力按理论研究框架和数量方法要求搜集了大量数据,从不同侧面对国际铁路市场进行描述和分析。基于铁路企业特点,借鉴国际竞争力评价体系,设计出一套合理反映中国铁路企业国际竞争力水平的评价体系,该体系既不失反映企业国际竞争力的一般特性,又体现了铁路企业特点,为中国铁路企业提高竞争力研究提供了方法,并对提升中国铁路产业国际竞争力、中国铁路企业“走出去”进行了发展对策和发展战略的科学探讨。

因为工作关系,我应邀审读了本书初稿。我以为,作为一项前瞻性与现实性相结合的战略研究项目,其研究内容为铁路产业的未来发展尤其是走向世界具有积极的作用。中国在成为铁路大国的同时努力成为铁路强国,这应该成为一项重要的国家战略,也是目前国内铁路事业大发展和工业化已到中期阶段在逻辑上的必然结果。本书对世界铁路市场和铁路产业的动态变化趋势、中国铁路产业与龙头企业实力、主要国际竞争对手的情况、实施“走出去”战略的基本思路与对策等都进行了深入的分析。总体的感觉是,方远明博士和他所领导的课题小组研究数据详尽、研究方法得当,分析深刻,对策可行。

我相信,随着中国铁路产业“走出去”实践的逐步深入,这一课题继续深化研究的空间将进一步得到拓展。如结合目前已有的对国际铁路市场和铁路机车车辆产品市场的研究,届时对中国列车控制技术和铁路运输服务在未来走向国际市场的分析等也将会更加明晰。

是为序。

2010.3. 于北京



目 录

阳春胜景 大块文章(代序)..... (何华武)	1
前 言	1
第一章 绪 论	1
第一节 研究背景	1
第二节 研究意义	3
第三节 研究思路和方法	6
第四节 本章小结	7
第二章 铁路产业“走出去”的理论研究	8
第一节 “走出去”战略理论研究	8
第二节 产业国际竞争力理论	11
第三节 铁路产业的相关概念和特点	14
第四节 企业优势理论	17
第五节 本章小结	21
第三章 中国铁路产业改革发展现状研究	22
第一节 中国铁路产业发展历程回顾	22
第二节 中国铁路产业发展状况	27
第三节 中国铁路发展战略	49

第四节 本章小结	52
第四章 国际铁路市场复兴	54
第一节 国际铁路复兴的原因	55
第二节 国际铁路复兴的表现	61
第三节 国际铁路复兴的方式	64
第四节 本章小结	67
第五章 国际铁路市场环境分析	69
第一节 国际铁路市场发展趋势及其预测	69
第二节 国际铁路建筑市场分析	74
第三节 国际铁路机车制造业市场分析	85
第四节 本章小结	92
第六章 铁路发展及其影响因素的经济统计研究	93
第一节 统计分析的理论基础	93
第二节 铁路市场统计分析	97
第三节 本章小结	129
第七章 铁路企业国际竞争力评价指标体系	130
第一节 铁路产业国际竞争力理论综述	130
第二节 铁路产业国际竞争力影响因素分析	141
第三节 铁路企业国际竞争力评价指标体系	147
第四节 本章小结	151
第八章 中国铁路企业国际竞争力评价实证研究	152
第一节 研究目的、思路及研究对象的选择	152
第二节 评价指标数据搜集及处理	155
第三节 评价模型的构建	157
第四节 本章小结	166
第九章 提升中国铁路产业国际竞争力的宏观政策研究	168
第一节 加大政府政策支持和服务配套	168

第二节	引导金融机构加大对铁路企业“走出去”的支持力度·····	171
第三节	不断增强中国铁路产业自主创新能力·····	174
第四节	切实发挥行业协会和中介机构的促进作用·····	177
第五节	本章小结·····	178
第十章	中国铁路企业“走出去”战略研究·····	180
第一节	中国铁路企业“走出去”的区域市场战略·····	180
第二节	构建铁路企业联盟,发挥集成优势·····	183
第三节	实施技术创新战略,打造铁路企业核心竞争力·····	185
第四节	提高企业的资本运作能力·····	188
第五节	本章小结·····	190
附 表 ·····		191
参考文献 ·····		201
后 记 ·····		205

第一章

绪 论

第一节 研究背景

经济全球化是当今世界经济发展的主要潮流。20 世纪 80 年代以来,经济全球化进程明显加快,国际间商品、服务交易和国际资本流动规模、形式的增加以及技术的广泛迅速传播,使世界各国经济相互联系日益密切、依赖程度日益提升。发达国家跨国公司凭借其强大的经济实力、雄厚的技术力量和丰富的经营管理经验等优势,长期以来一直是全球对外直接投资的主力军,是全球化的主要推动力。中国经济是世界经济的组成部分,在全球化进程中,仅依靠对外贸易参与国际经济合作与竞争已显不足,而通过吸引外商直接投资参与全球分工体系,只能被动地接受发达国家及其跨国公司的全球战略布局,在经济全球化进程中占据不到有利地位。大量外国跨国公司进入中国市场,也给国内企业带来巨大压力。如果中国企业不走出去开展对外直接投资,通过参与国际竞争提高自身竞争力,就无法获取经济全球化带来的多种利益,甚至还有可能丧失国内市场。

美国次贷危机演变为国际金融危机后,对世界经济产生了广泛而深刻的影响。但是,我们面对此次危机给中国经济带来的挑战的同时,更要看到其中蕴含的机遇。虽然,国际资本市场的暴跌,对中国较多海外投资带来风险,一些项目面临着资产价格缩水、投资收益下降、投资回收期延长等问题。可另一方面,国际上许多股市大幅缩水,资产价格与股票价值已大幅下降;许多公司为了度过目前的难关,贱卖公司资产或控股权;一些国家大幅降低了外资进入门槛。这些都为中国相关企业、机构创造了一系列海外直接或间接投资的机

会。金融危机为中国企业利用中国充足的外汇储备带来了新的机遇。

铁路是一个国家重要的基础设施和经济命脉,深刻影响着所在国的政治稳定、经济发展、国土安全、社会文化等诸多方面。经济全球化、区域一体化和地缘政治的深入发展,能源危机、环境污染、交通安全等问题的出现,凸现了铁路产业的比较优势。

中国铁路走出去始于对外经济援助,是中国对外援助的一个重要方面。基本程序是:根据受援国提出的要求及中国的可能,经双方政府商谈,签订协议,然后委托有关部门或通过招标、议标的方式,接受任务,收集资料,国外考察,勘测设计,人员选派,物资供应,国外施工,竣工移交,运营管理,进行技术合作。铁路对外援助的主要方式包括成套项目合作、技术援助、物资援助等。援外项目实施过程中,在设计、施工和技术合作等不同阶段上,根据受援国人员管理水平和能力状况,采取多种形式,进行人员的技术培训。此外,根据受援国政府的要求,在项目移交后,继续派遣专家进行技术指导或帮助经营管理。从1954年到1993年,中国铁道部承担的援外项目共有105项,分布在越南、坦桑尼亚、赞比亚、巴基斯坦、朝鲜、几内亚、柬埔寨、卢旺达、苏丹、缅甸、博茨瓦纳、利比里亚、吉布提等国家,援外总金额达31.5亿元(人民币),先后共派出援外人员近9万人次。中国铁路对外经济援助,促进了受援国铁路交通运输业的发展,加强了中国同受援国之间的友谊,扩大了中国在国际事务中的影响,取得了良好的经济效益和社会效益。

近年来,随着中国铁路快速发展,中国铁路走出去的步伐也明显加快。中国铁路企业凭借良好的技术和产品优势赢得了许多国家的认可,具备了国际竞争力和影响力。仅“十五”期间,中国企业在海外完成的铁路项目总长就超过了6000公里。在铁路装备制造业方面,中国企业向五大洲30多个国家和地区出口机车车辆产品及配件。仅2007年,中国南车、中国北车两集团出口额就达24亿美元,是2002年的12倍。但相对于国外跨国企业,中国铁路企业在规模、研发力量和经验积累方面均存在一定差距。

未来,中国铁路产业要在国际铁路市场具备竞争优势,就必须在更广阔的空间进行产业结构调整和资源优化配置,开拓国际铁路市场,全面参与国际竞争与合作。这对于提高中国在世界铁路市场中的地位具有重要的战略意义。中国铁路产业“走出去”是中国铁路中长期发展战略的需要。

第二节 研究意义

中国铁路产业“走出去”是适应经济全球化潮流的客观需要,对中国国民经济的可持续发展和中国企业的自身发展有着较为深远的意义。

一、中国铁路产业“走出去”是拓展中国经济外交空间的长期需要

和平与发展依然是当今世界的主题。改革开放后,中国综合国力不断增强,逐步加大了对非洲等发展中国家的经济与政治投入。经过多年经济交往,中国在这些国家已经有了规模庞大的经济存在,并逐渐把与具有战略能源资源的国家关系提高到了国家战略层面。面对中国在非洲等发展中国家经济影响力的扩大,一些发达国家将中国企业的经营活动污蔑为“新殖民主义”,肆意攻击。因此,中国政府和企业有必要在经济外交战略中考虑经济利益的同时,更多地考虑国际政治。在对非洲等发展中国家发展经济合作、提供援助的同时,促进社会发展进步,造福当地人民,展示中国的良好形象,才能更好地维护和保持中国在这些国家的长期利益。

铁路作为国民经济的基础产业,对促进区域经济协调发展具有重要的推动作用,当国家处于工业化初级阶段时,铁路对国民经济发展具有重要的推动作用。近年来,非洲各国已逐渐意识到铁路对其国民经济建设的重要意义,并积极创造条件,谋求本国或地区间铁路的建设与发展。中国政府援建的坦赞铁路,促进了坦桑尼亚、赞比亚两国民族经济的发展,加快了非洲国家民族解放的历史进程。截至2007年,坦赞铁路已累计运送旅客近4000万人次、货物2500多万吨,对东南部非洲的地区经济发展发挥了至关重要的作用。对加强中非人民友谊,提高中国的国际地位,扩大中国在国际事务中的影响,也发挥了巨大的作用。如今,“坦赞铁路”已经成为中非友谊的代名词。

中央企业作为走出去战略的实施主体,肩负着执行国家重大经济外交战略的重任。中国企业通过实施铁路项目,能够改善所在地人民生活状况,切实造福所在国人民,能产生重大的社会经济效应,有助于树立中国良好的国际形象,有利于落实国家重大的经济外交战略。

二、中国铁路产业“走出去”是实施国家海外资源战略的必要载体

随着中国经济的持续高速发展,中国经济对国际市场和全球资源的依赖也日趋增强。亚非等具有重要战略资源的发展中国家是中国走出去的主要国家。这些国家大都经过多年战乱,目前局势相对稳定,百废待兴,亟需依托国内资源优势发展本国经济。但由于资金匮乏,大型资源项目开发配套铁路或者国内骨干铁路建设,多采用矿产资源对中国企业进行补偿,以换取建设项目,这对中国缓解国内资源不足与需求不断增长的矛盾有着重要意义。在中国企业与刚果(金)签订的“资源换项目”协议中,由中国企业控股的公司获得已探明铜储量为 680 万吨、钴储量为 42 万吨的资源,5 个矿的铜储量超过中国目前铜保有储量的 1/3;与加蓬政府签订的“铁矿开发及配套工程协议”包括开采储量达 8.77 亿吨的铁矿。

中国铁路产业“走出去”重点围绕资源丰富、政局相对稳定、与中国关系友好的国家和地区,主要包括东盟、俄罗斯、中亚、伊朗等周边国家和地区,中东地区,尼日利亚、委内瑞拉、巴西等非洲、拉美国家以及澳大利亚、加拿大等发达资源国。铁路企业可以充分利用国家多双边经贸合作机制和项目所在国优惠政策,通过“援助换资源”、“资源换项目”等多种方式开展合作开发。

三、中国铁路产业“走出去”是解决国际收支不平衡问题的可行途径

中国经济虽然发展迅速,但实体经济和金融经济增长差距矛盾较为突出,从 1998 年以来,在商品经济领域中国已经事实上部分地左右了世界经济,中国进口增长,则国际能源、原材料价格抬高;中国出口增长,则全球通货膨胀水平降低。可在对世界经济影响力重大的金融市场、金融衍生产品领域,中国金融业发展还相对缓慢。从 2001 年以来,中国国际收支持续出现大额顺差,外汇储备从 2001 年的 0.21 万亿美元增加到 2008 年年末的 1.95 万亿美元,8 年增加了 1.7 万亿美元。大量外资流入,不仅闲置了内资,还导致外汇储备快速增加。外汇储备的快速增加,也在很大程度上影响了中国金融体系的稳定,降低了货币政策的有效性,加大了中国的金融风险,不利于宏观经济的稳定发展。

中国高额的外汇储备,面对欧美等国金融机构资产大幅缩水情况,国内已经出现到国外抄底金融机构的声音;但早前动用外汇储备对国外金融产品的

投资中,已经出现较大亏损,显示出动用外汇储备投资虚拟经济,具有较大的风险。

经过近年的快速发展,中国铁路产业已经形成了一定的竞争优势,拥有国际扩张的基础。目前,国际资本萎缩,欧美大型承包商经营状况恶化,一些国家与政府公共支出相关的基础设施投资增加,原材料价格下跌,资产和资源价格下降,这些都为铁路企业进行跨国并购、对外投资合作、推进资源类项目以及业务结构转换提供了难得的机遇。但是铁路项目涉及资金量大,需要扩大融资渠道,吸引多方投资参与铁路项目的实施。因此,中国铁路企业走出去开拓国际铁路市场,需要国家外汇储备以及国内金融机构的强大支持;国内快速增长的外汇储备也需要拓宽投资渠道,取得稳定、稳妥的收益。

基于此,中国铁路产业走出去,不失为解决当下中国国际收支不平衡问题的一种可行途径。

四、中国铁路产业“走出去”是中国铁路产业中长期发展的战略抉择

中国铁路产业已经形成了较强的竞争优势,出现了具有国际竞争力的企业,综合配套能力和技术比较优势比较明显。特别是近年来企业不断优化出口产品结构,加强自主知识产权产品研发,积极培育和发展自主品牌产品,综合竞争力不断提升。国家竞争力的核心是产业竞争力,在国际铁路市场,中国铁路产业已具备一定的竞争优势。虽然,中国铁路企业在管理水平、市场开拓能力等方面相比发达国家还需提高,但只有在更广阔的空间进行产业结构调整和资源优化配置,中国铁路企业才能在世界铁路市场中占据有利地位。

金融危机将使西方企业在未来一段时间变得“收敛与内视”,这有利于中国开拓国际铁路市场,也为中国铁路产业“走出去”提供了良好的机会,对提高中国在全球铁路产业中的地位,在国际市场和资源分配中争取一个更加有利的环境,改善与相关国家和地区的关系都很有帮助。同时对中国铁路产业进行结构调整和资源优化配置、完善自身技术开发能力、提升自身管理水平、向全球铁路产业价值链高端迈进,也有深远的意义。