

中日高铁在东南亚竞争的三方演义

杨沫

2014年可以说是世界的中国高铁年。到2014年底，中国的高铁总长度已达到1万7000多公里，为世界高铁总长度的50%以上。对中国高铁感兴趣的国家已多达50多个，有10多个国家已经在和中国深入探讨合作建设高铁的方案。2014年中国企业参与的境外铁路建设项目348个，比2013年增加113个；累计签订合同金额247亿美元，同比增长三倍多，完成营业额76亿美元，同比增长31.3%。

高铁本是日本的传统强项，在世界市场产业链中属于技术、资金密集型产业。日本最不希望在这些领域被中国抢占“高地”。因此，日本无论是从现实经济利益出发，还是从自身情感需要，都不得不与中国开始“高铁对抗战”。

中日两国高铁在东南亚的第一个争夺市场是在泰国。2014年12月在两国总理和首相的见证下，中泰两国政府达成共建高铁的协议，泰国境内从廊开到曼谷高铁里程734公里，预计总投资106亿美元，计划2015年9月开工，2018年建成投入使用。

2015年2月在日本政府与泰方密切接触后，泰国交通部又透露信息说，由于中国政府提供的贷款利息过高，泰国政府计划放弃中国的贷款，转而寻求日本的官方发展援助(ODA)低息贷款。价格战是当前日本新干线唯一能拿得出来和中国高铁抗衡的资本，1%的贷款利息深深吸引着泰国政府，相比较中国报出的基础建设2%利息和运营管理4%的贷款利息，确实日本的条件表面上很诱人。

但实际上，泰国政府很清楚日本的战略：一旦拿下泰国高铁的建设权，泰国就不得不购买昂贵的日本高铁车厢和设备，

其实最值得东南亚国家警惕的，恰恰是在享受玩弄中日竞争所带来的各种蝇头小利时，忘掉东南亚国家真正的长远大利益：一个统一的高铁网络所带来的6亿人口的统一大市场。

后期的运营维护管理费用更由不得泰国说了算。泰国的小算盘是用日本竞争压中国降低贷款利息。

泰国政府同时不得不考虑，军政府统治下民主体制的暂时终结使它与美国的关系变得紧张，泰国比任何时候都更需要中国的支持。另外，中国还同意采购泰国的大米和橡胶。去年这两种产品因供应过剩而在泰国价格疲软，中国的友好姿态对深陷地缘政治的泰国是有力的支援。

今年3月28日中国外交部长王毅在博鳌的发言中透露，中泰已经最终签署了高铁合作协议。对此消息的回音，泰国《曼谷日报》4月8日报道，日本有意投资曼谷至清迈的高铁，泰国交通部长巴金上将否认中国在竞争这条线，称“中国在从昆明途经老挝到泰国的铁路谈判失败后，就拒绝投资该项目了”。

但同时，中国《环球时报》报道，中国驻泰国使馆说，从昆明途经老挝到泰国的高铁谈判失败说是假消息。新一轮的中泰铁路谈判将于5月初在昆明举行。可以说中日在东南亚竞争中的第一回合，表面上还正在泰国政府的玩弄下处于胶着状态。实际上，中老泰线在2015年开工建设已成大势。

中日高铁在东南亚竞争的二个目标是马来西亚。连接马来西亚首都吉隆坡到新加坡的高铁项目，已经得到马来西亚与新加坡政府审议通过，决定于2015年底动

工兴建。项目总投资预计在120亿美元左右，2020年建设完成，这是马来西亚首相纳吉2011年10月宣布的4440亿美元的经济转型重点项目之一。

这一项目受到马新两国的极大重视，曾经在采用欧洲模式，还是日本新干线模式之间犹豫。2013年中国国家主席习近平在访问马来西亚期间，在和纳吉会谈时说，中方鼓励中国企业参与马来西亚北部发展和吉隆坡至新加坡高铁建设。

近两年来，在马来西亚和新加坡的媒体上，日本的新干线占优势地位。2014年马来西亚英文报《新海峡时报》透露。马新高铁在机车驾驶员训练和相关的设备技术上，已经决定从日本获取，并向日本政府传达了这个意向。2014年12月24日新加坡英文报《海峡时报》整版报道日本新干线安全运行50年零事故，同时把中国、德国、法国、加拿大的高铁并列在右侧的小框以中小字报道。

2015年2月，马来西亚另一家媒体《马来邮报》以《弹速列车日本新干线的经验与马来西亚的未来》为题，高度评介了日本新干线的安全和技术的全面性。并认为马新高铁的建设使用，将给两国带来日本以往50年一样的成功。

中日高铁在东南亚竞争的第二回合中，日本在马新的媒体宣传上已略占优势，但最后谁胜谁负还要看未来的最后结果。中国工程院院士王梦恕说，中国

高铁优势主要集中在三点：第一、中国在建设速度上比日本要快很多。中国在土耳其高铁项目的成功，其建设速度“有口皆碑”；第二、中国高铁建设团队有一整套的人马，对比日本，由于人口老龄化，技工等人才缺乏；第三、在造价方面，一般情况下，同一个项目，中国建设高铁的国际报价为每公里0.3亿美元，而日本则为每公里0.5亿美元，差距很大。

但日本新干线最大的竞争优势是安全运行50年，没有重大事故。更不能忽视的是，中国已经显示了从中国云南到老挝，到泰国的整体中国技术、设备、铁路建设和管理的一条龙优势。如果从吉隆坡开始，转用日本技术，这会大大增加成本和风险。中国的大布局已经开始挤压了日本的可能性空间。

日本在马新媒体上的成功显示了日本善于在细节上下功夫的优势。但如果不对媒体的喧哗所左右，可以看到日本高铁在东南亚的竞争目标实际非常清楚：一条是泰国的清迈至曼谷线，一条是马新的吉隆坡至新加坡线。都是联接两端500多万人的大都市，长500至600公里的高铁线。日本认为根据日本新干线和台湾捷运的经验，这样的线路运行是能取得盈利的。

中国的目标也是很清楚：从已肯定能拿下的从云南到老挝再到老泰边境的高铁线；到争取在泰国拿下从泰老边境到曼谷的南北高铁线。中国和日本在泰国所竞争的不是同一条铁路。中国是想和东南亚国家合作建成从中国云南到老挝，到泰国，到马来西亚，再到新加坡的整体高铁东南亚大布局。中国有比盈利更高、建立中国和东南亚各国的经济共同体，命运共同体的目标。

东南亚国家在面临中日高铁的竞争时，除了可能担心中国技术和设备的运行安全性外，还有担心项目会不会带进大量的中国的劳工，增加本国的就业困难；有的担心中国项目会不会引起国内民众的反对；有的担心民众怀疑负责项目的官员接受中国企业的贿赂和腐败；还有的担心国家的主要运输命脉会被中国控制，或者担心交通通道的大变化，会引起区域经济格局的大变化，最终会引起区域政治格局的大变化。这些担心都是可以理解，而且是有可能采取相应的措施来化解的。

中日的竞争，实际上对东南亚国家来说是好处大于坏处。一是竞争可以压低中日两国高铁的报价，并抬高项目所在国的谈判地位；二是可能可以像印度一样，利用中日竞争获得免费的可行性报告和其他服务；三是在中日竞争中谁也不得罪，采用平衡政策，有的高铁线路给中国做，同时另一些高铁线路给日本做，让中国和日本都感到对方的压力，一定要把项目做好，降低项目风险。

其实最值得东南亚国家警惕的，恰恰是在享受玩弄中日竞争所带来的各种蝇头小利时，忘掉东南亚国家真正的长远大利益：一个统一的高铁网络所带来的6亿人口的统一大市场。

中国和东南亚的铁路合作设想最初出现在1990年代。1995年12月的东盟（亚细安）第五届首脑会议上，时任马来西亚首相的马哈迪提出修建一条超越湄公河流域范围，从马来半岛南端的新加坡，经马来西亚、泰国、越南、缅甸、柬埔寨到中国昆明的“泛亚铁路”倡议。该倡议立即得到了东盟首脑和中国政府的认同。近20年后，设想正在开始可能变为现实，东南亚，可别成现代的叶公好龙噢！

作者是新加坡国立大学
东亚研究所资深研究员