国外高铁发展透视(上)

你追我赶 竞相向前

对海外各国高铁发展的关注，可以给正在“走出去”的中国高铁提供更多的参考坐标。这些国家中，既有早年间发展较快较好，但在随后的国际竞争中逐渐落后的负面案例，也有不乏迎头赶上，大步向前的成功经验。无论如何，在中国进入“高铁社会”，中国高铁大踏步“走出去”的过程中，认真研究这些成功或失败的经验教训，想来有所裨益

2014年7月25日，由中国企业参与建设的连接土耳其首都安卡拉和土最大城市伊斯坦布尔的高速铁路二期工程顺利实现通车。 新华社发

德国：历史成绩好 近况不给力

本报驻柏林记者 王志远

德国是世界上铁路技术最先进、铁路运输最发达的国家之一。德国高速列车的研发虽晚于日本(1964年)、法国(1971年)，但很快迎头赶上，技术装备毫不逊色。赫赫有名的城际特快列车(Inter-City Express，简称ICE)是以德国为中心的高速铁路系统专用列车系列，通达德国全境及奥地利、瑞士、法国、比利时、荷兰、丹麦等欧洲六国，也是德国铁路网行驶时速最快、乘坐舒适度最高的火车，时速最快为320公里/小时。

德国高速铁路自1991年6月通车以来，以其高速、舒适、方便吸引了越来越多的乘客，与传统铁路运输连年亏损正好相反，高速铁路的盈利正逐年增多，并随之盘活了莱茵至美茵、莱茵至内卡等铁路沿线经济圈的发展，也加强了德国与其他欧洲邻国的经济联系和人员往来。

除了技术上的优势，高效的运营系统也是德国高铁值得称道的优点。

一是订票系统重细节，信息一目了然。所有车次细节，订票人在订票时就可以全部掌握，而不是到了火车站才知道，这就减少了火车站发生混乱和拥挤的概率。

二是票价较为“亲民”，打折受欢迎。德国高铁票价对于普通工薪阶层尚可接受，600公里路程的二等舱，即经济舱票价约为120欧元。另外，德国铁路还推出了打折卡，为经常乘高铁的旅客提供不同程度的打折优惠。对于出差频繁的人，买一张五折优惠卡比较合适，出行几次就可以把买卡的钱省回来，因此非常受欢迎。

三是进站不查票，信任是基础。德国的火车站没有进站查票人员，一切以信任为基础，乘车人都是自己上车找座位。行车途中会有工作人员查票，也会有不查的情况。但如果无票乘车，被发现后会面临严重的罚款，还会留下不良信用记录。

四是信息透明，补偿有据。一旦发生车辆故障、路况不良的道路情况或天气状况，德铁总会在第一时间将问题解释清楚，让乘客做到心里有数，而乘客也大多会给予最大程度的谅解。按照德国2009年新修订的《乘客权益保护法》，火车如果晚点一个小时，乘客可以获得票价25%的退款；晚点两个小时以上，最多可获票价一半的退款；如果晚点造成乘客错过中转车次，即使只晚点几分钟，也可以寻求赔偿。在午夜12点至凌晨5点之间抵达目的地的列车或某条线路上的最后一班车次，如果晚点超过一小时，铁路公司方面将为乘客支付最高80欧元的出租车或者巴士费用；如果晚点超过一小时并致使乘客需寻找临时住宿地点过夜，铁路方面将为乘客提供免费的旅馆住宿。

五是车速控制合理，乘坐体验舒适。例如，德国ICE上设有安静区，坐在这个区域就不能随便接打电话，大声喧哗更是被禁止的。个别车厢设有充电插座和WiFi无线网络，方便乘客上网娱乐和移动办公。

但是也要看到，德国高速铁路在最近两年的发展并不顺利。私有化以前，德国铁路可谓是有口皆碑的“优等生”。列车都是掐着秒针进站的，几乎做到了分秒不差，火车事故也很少发生。但是20个世纪90年代后期实行私有化改革之后，德国铁路为了创造更好的业绩，一味追求利润实行开源节流，导致现在的德国铁路早已沦为“劣等生”。近几年来，德国铁路迟到、晚点、事故等等接连不断，甚至碰到稍微恶劣一点的天气都会乱作一团，甚至面临瘫痪。据统计，2013年德铁因列车晚点或取消，共向乘客赔付总计超过4000万欧元。这一数字创下德国近年来此类赔偿的最高纪录。

造成这一现象的主要原因有：首先，德铁对设备更新换代的资金投入远远落后于客运的发展，造成大量设备老旧失修。其次，火车司机经常因劳资问题举行罢工，导致部分路段的运输线路瘫痪。第三，一些地方运输企业参与铁路的运营缺乏资源的统一调配，导致利益上的一些冲突，殃及铁路的正常运行。

德国高铁的“不给力”给长途大巴带来了发展机会。长途大巴票价便宜，乘坐舒适度大幅提高，行车时间精准，而且还更加节能环保。现在越来越多的人选择乘坐大巴作为中短途出行方式。据统计，2014年德国乘大巴出行的人数翻了一番，达到了2000万人。警报四起的德国高铁，也已到了不得不反思、改革的时候。

法国：缺技术创新 陷亏损泥潭

本报驻巴黎记者 陈 博

作为欧洲开启运营最早的高铁，法国高铁在诸多技术参数方面一度是欧洲乃至世界多国建设高铁的标杆。可以说，法国高铁为全球高铁技术发展作出了不可磨灭的贡献。

据法国交通部提供的资料显示，法国目前以巴黎地区为辐射中心，将大西洋线、北线、东线、东南延伸线、地中海线等主要干线有机连接，形成了贯通全国的高铁网，总通车里程为2036公里。相对于法国的领土面积而言，这一里程并不算短。同时考虑到法国高铁线路并非全封闭，高铁与普通铁路之间可相互兼容，法国的高铁实际覆盖率要远远高于目前世界上拥有高铁的诸多国家。正因为在设计之初，法国高铁的设计师充分考虑到了铁路之间的通用兼容性、前瞻性与实用性，才使得这项技术拥有了相对较长的使用寿命，被打造成了法国科技出口产品的“拳头明星”。

巴黎里昂车站的一位工作人员告诉记者，由于高铁速度太快，快到足以无限放大平时看似无关紧要的安全隐患，因此安全因素是法国高铁在设计时的第一考量要素。即使到了今天，经过几十年的技术发展，法国铁路部门也仍然信奉“实践出真知”，任何一条新高铁线路在正式开通前，均需通过为期一年多的不载客试运营期。法国高铁在几十年内从未发生过高速运营中致多人死亡的恶性事故。

如同国内的京津线等城际高铁一样，法国不少城际高铁线路在每天早晚高峰也显得异常拥挤。记者曾在巴黎火车北站遇见过每天往返于里尔与巴黎之间的上班族，两座相隔220余公里的城市，乘坐高铁不到一个小时便能到达。对这些上班族而言，巴黎高昂的生活成本与里尔相对宁静的小城生活使他们宁愿选择每天乘坐高铁穿梭于两座城市之间。对领土面积并不广阔的法国而言，高铁的出现进一步缩短了各个城市之间的距离，不仅促进了各地经济的均衡发展，同时也改变了人们的生活方式与习惯。

近年来，随着全球高铁市场的发展，法国高铁在“走出去”的过程中也不得不放低身段，参与激烈的国际竞争。但在一些高铁项目竞标中失败之后，法国国内也对此展开广泛讨论，开始反思本国的高铁技术是否已经走到了十字路口。

在法国当地专家、媒体看来，法国高铁近年来在海内外市场陷入低谷，与高铁体系僵化、缺乏技术创新有直接关系。在欧盟邻国正紧锣密鼓地推行新型高铁信号指引标准与铁路网络管理系统时，法国高铁则迟迟未能积极加入其中。同时，由于缺乏有效规划，过多的高速列车途中停靠站过多，客观造成了列车整体运行速度与效率的下降，也无形中降低了对乘客的吸引力。去年10月，法国国家审计署发布了有关本国高铁的评测报告及对策，在报告中，审计署明确指出，由于缺乏对创新升级的重视，法国高铁在与西门子等老牌竞争对手竞争时已经处于下风。

法国国家审计署的报告还显示，如今风光不再的法国高铁已陷入亏损的泥潭。在法国经济整体仍处于艰难复苏的态势下，法国高铁未来将如何完成艰难的自救与复兴还有待观察。当前，以部分法国高铁技术为指导蓝本的国内高铁虽正处于黄金发展期，但近几十年来的兴衰史无疑也为后来者的未来发展敲响了警钟。

英国：后来者居上 潜力仍巨大

本报驻伦敦记者 蒋华栋

英国是全世界第一个拥有铁路的国家，也是全球最早引入高速铁路的国家之一。英国最早建立高速铁路系统始于20世纪70年代。

2000年后，英国高速铁路系统最重要的发展则是出现了首条时速超过300公里的高速铁路——“一号高速铁路”。其正式名称为英法海峡隧道连接铁路，全长约108公里，连接伦敦市区圣潘可拉斯车站和英法隧道英国出口处。与此同时，在经历了长时间基础设施投资不足后，英国铁路系统在新千年后也开始了新一轮的升级和改造。随着2000年至2005年庞巴迪尔等公司系列高速列车的引入，英国大量铁路线路运行时速提升到200公里。2009年，英国铁路部门决定建立新的“城际特快计划”来逐渐取代“城际列车125系列”等高速列车，以确保铁路系统实现更高的运力标准、能效标准和环保标准。

当前，英国国内最受关注的高速铁路项目无疑是“二号高速铁路”项目。该项目正式启动于2009年，设计时速高达400公里，超过欧洲所有高速列车。设计规划整个项目分为两期，一期大约140公里，连接伦敦和第二大城市伯明翰；二期包括两条线路，呈Y字形，从伯明翰往北分别连接曼彻斯特和利兹。首段伦敦至西米德兰兹的铁路预计将在近期议会获批后于2017年开始修建。当前二号高速铁路项目本身也面临着环境、宗教等一系列反对声音。

不过英国交通运输部认为，“二号高速铁路”项目是应对国内铁路运输需求快速上升挑战的有效策略。当前，长期基础设施投资不足造成运力紧张和旅客拥挤现象日渐严重。这在英国西岸干线、东岸干线以及中路干线上尤为突出。政府预计，至2024年，“二号高速铁路”覆盖的伦敦至曼彻斯特地区铁路运输需求将上涨60%。不仅能够极大提升客运旅客运力，同时能够极大的缩减运行时间，提升运输效率。

“二号高速铁路”项目背后的经济作用也是英国政府重视和推动的主要考量。其中，英国最关注高速铁路本身对于改变英国经济地理分布、促进长期可持续发展和促进地区间平衡发展的战略价值和意义。通过高铁建设，英国政府期望能够拉近英格兰北部城市与伦敦的距离，促进集中在伦敦的各类专业化资源更为便利的在英格兰地区传播；通过拉近北部城市群与伦敦和英格兰东南部地区的联系，进而实现北部市场与国际市场的对接。英国内数届政府都致力于解决南北发展差异问题，而高速铁路网络无疑将为这一问题的解决提供契机。与此同时，英国政府也高度重视“二号高铁”项目建设对于当地就业的拉动作用，并强调单就首期从伦敦到西米德兰兹的项目就能够解决超过4万人的就业。

毋庸置疑，新的高速铁路项目也将带来高铁沿线居民生活的极大便利化。新的高铁线路将吸收和分流此前过多依赖于东西岸和中路干线的旅客需求，这将减少英国火车客运系统的拥挤程度和整体运输压力。

自从我国高速铁路以世界难以想象的速度崛起之后，关于中国高铁发展的种种研究和讨论就从未停止过。这其中，不乏支持者的鼓与呼、反对者的批评与责难。针锋相对的较量虽然激烈，却也让我们对中国高铁的发展有了更为深刻而全面的了解。

这段时间，关于中国高铁“走出去”的话题又在升温。而当我们浏览海外高铁发展现状，对比中国高铁发展进程的时候，往往会提出这么个问题：曾经是“引进来”的高铁技术，现在靠什么“走出去”？

在笔者看来，中国高铁要想大步“走出去”，离不开内部发展动力与外部市场需求这些“天时地利”的因素，但更关键的，仍然是要牢牢坚持“打铁还需自身硬”，不妄自菲薄也不骄傲自满，进而探索出具备自身特色的中国高铁“走出去”之路。

视角

中国高铁靠什么“走出去”

高 阳

从内部发展动力看，加快中国高铁“走出去”的步伐，是服务当前我国深化改革扩大开放大战略中的客观要求。进入“新常态”的中国经济，正不断通过推进结构性改革，向形态更高级、分工更复杂、结构更合理的发展阶段演进。中国高铁“走出去”，不仅能带动相关货物、服务和技术的输出，也同时促进了建筑、电子、信息、机械、冶金等行业的快速发展。中国高铁通过自身技术参与国际市场的激烈竞争，反过来也有利于激励我国高铁及相关产业乃至整个国家技术水平能级和自主创新能力的全面提升，进而推动我国经济结构的调整升级。当前，我国提出“一带一路”的国家对外战略，也要求我国铁路企业以拓展国外高速铁路建设市场为重点，加快“走出去”步伐。今年1月28日，国务院常务会议部署“加快铁路、核电、建材生产线等中国装备‘走出去’，推进国际产能合作、提升合作层次”，正是这种内在需求的集中体现。

从外部市场需求看，绿色理念深入人心给高速铁路在全球发展带来了新机遇。“绿色低碳”等可持续发展理念在世界范围内得到广泛的认同，“高效、低碳、环保”也成为世界上大多数国家发展经济的根本出发点。正因为如此，拥有“速度快、占地少、排放小”等特点的高速铁路受到了各国的追捧，而前几年国际原油价格的高企，也让各国对于发展高速铁路有了更加浓厚的兴趣。另一方面，相对于日本、法国、德国等传统的高速铁路发展强国，中国高铁虽然起步较晚，但拥有世界上系统技术最全、运营里程最长的高速铁路系统，可以承担从通信信号、工务工程、牵引供电、机车客车制造乃至运营管理等领域的“一揽子”出口。尤其值得一提的是，由于中国地域辽阔，高铁修建经历了不同气候和地质地貌的考验，从高寒地区到亚热带气候，在这些复杂的运营环境中获得的高铁运营数据和经验，在国际市场上具有独一无二的竞争力。此外，中国高铁所具备的成本优势，在国际高铁市场中仍然具备竞争力。

中国高铁大规模“走出去”，势必对此前日本、德国、法国等国占据的国际高铁市场造成冲击，但要真正带动世界高铁出口市场既有格局的调整，中国高铁仍需从技术标准、人才培养乃至法律建设等多个方面提升自己的实力。尤其是技术标准，由于我国并非高速铁路技术的原创国家，主要是通过原始创新、集成创新以及引进消化吸收再创新开发出来的成套技术。这套技术我们拥有完全自主的知识产权，但我们的高铁技术标准在国际社会的知名度还需进一步提升。因此，只有做到中国高铁标准的“走出去”，才说明中国高铁“走出去”的工作达到新的层面。这一方面需要我们加速推进中国高铁标准的国际化，另一方面也需要我们不能安于当前高速铁路的发展现状，只有牢牢占据国际高铁技术最前沿的位置，中国高铁“走出去”才会更有底气。

日本建设全球最快磁悬浮高铁

世界上第一条最高时速达505公里的超导磁悬浮高速铁路2014年底在日本正式动工建设

这条铁路北起东京品川南至新大阪，工程分两期建设，第一期工程从东京品川到日本中部的名古屋，全程约286公里，第二期工程从名古屋到新大阪，整个工程预计耗资将超过9万亿日元，计划在2045年之前建成运营

1990年，日本有关方面决定在临近东京的山梨县建设新的磁悬浮高速列车试验线路，1997年的试验时速先后突破了500和550公里，截至2007年8月，磁悬浮列车在山梨试验线上累计行驶了30万公里，试乘者超过5万，载人行驶最高时速达到581公里

这条磁悬浮高速铁路建成运营之后，将大大节省从东京到名古屋的时间，预计届时只要40分钟就可以从东京抵达名古屋

本版编辑 连 俊