

“建筑铁路似乎是一种普通的、自然的、民主的、文化的、传播文明的事业。在那些由于粉饰资本主义奴隶制而得到报酬的资产阶级教授看来，在小资产阶级庸人看来，建筑铁路就是这么一回事。实际上，资本主义的铁路像千丝万缕的密网，把这种事业同整个生产资料私有制连结在一起，把这种建筑事业变成对 10 亿人（殖民地加半殖民地），即占世界人口半数以上的附属国人民，以及对“文明”国家资本的雇佣奴隶进行压迫的工具。”——列宁《帝国主义是资本主义的最高阶段》

特色帝国主义铁路行业在亚非拉的大扩张

吴晟

特色帝国凭借自己庞大的外汇储备，以国家扶持下的超强融资能力来推动本国企业的扩张，一般是通过中国进出口银行提供项目投资总额 80%~90%的贷款。随着中修主导的亚洲基础设施投资银行、金砖国家开发银行以及丝路基金的设立，国内企业在国外市场的争夺上无疑会占据更为有利地位。就像列宁同志在《帝国主义论》中所说：“帝国主义就是货币资本大量积聚于少数国家”。就特色帝国而言，就是中国 14 亿人民创造财富积累的大量资本掌握在少数“zhou 家人”（官僚资产阶级）手中。截至 2014 年底，中国进出口银行贷款先后为 35 个境外铁路修建项目、铁路装备出口项目提供了融资支持，批贷总金额约 130 亿美元。其中支持的铁路修建项目总里程达到 3500 公里。土耳其安伊高铁二期合同金额 12.7 亿美元，中国进出口银行提供了 7.2 亿美元贷款，包括 5 亿美元的优惠贷款。耗资 75 亿美元的委内瑞拉迪阿铁路也是由中方投资，塞匈铁路也将从中国设立的中东欧 100 亿美元基础设施基金中划拨。铁路基本都全线采用中国铁路技术标准，项目的建设进一步带动中国铁路全产业链走向国门，带动施工机械、机车车辆、钢材、机电产品等中国装备的出口。很多时候施工所用的建筑材料、通讯和大型机械设备等也从中国采购，在安哥拉本格拉铁路修建时甚至连木工用的铁钉、吃的米面也要从国内运来。通过在亚非拉的铁路建设可以带动一大批相关产业的联动，既可以缓解国内资本主义长期发展积累下的相对过剩，使资本主义扩大再生产的链条能够继续维持下去，又可以打造一些综合性的垄断企业和其它帝国的企业竞争。而且，中修的铁路建设扩张也有鲜明的战略意涵，即通过铁路网络的搭建，解决能源、资源输入与商品输出的通道问题，使铁路覆盖到

的地区更多的充当原料产地和商品倾销市场。例如，安哥拉本格拉铁路的修建就极大地便利了刚果、赞比亚等国铜矿的出口；尼日利亚沿海铁路则贯穿了整个尼日尔三角洲产油区；肯尼亚蒙内铁路将内陆国家和东非第一大港蒙巴萨连接起来...

中修帝国在各大洲的扩张呈现不同的特点，比如在非洲有以下特点：1、在非洲实施“走出去”战略较早，中国铁建 2004 年就开始参与安哥拉战后的铁路建设，现在已经成为非洲最大的轨道交通承包商。修建的铁路以时速 120 公里左右的普速铁路为主，而且相当一部分铁路已经完工：如埃塞俄比亚-吉布提铁路、亚的斯亚贝巴轻轨、安哥拉本格拉铁路、尼日利亚阿卡铁路，一共近 2400 公里，总投资约 73 亿美元。随着中修“一带一路”战略的实施，近一两年又推动建设一批重要铁路线：肯尼亚蒙内铁路及蒙内铁路延长线、尼日利亚沿海铁路和城际铁路、马里-塞内加尔的巴马科至达喀尔铁路等，一共 3600 多公里，总投资 200 多亿美元。2、主要是争夺欧洲老牌帝国主义国家的市场在总承包本格拉铁路时，由于安哥拉曾长期是葡萄牙的殖民地，受欧洲影响颇深，原来的本格拉铁路是按欧洲标准修建的，之前中国也没有给安哥拉修过铁路，安哥拉方面不太相信中国标准。后来中方通过比竞争对手更短的工期、更低廉的报价获得了项目。马里原是法国的殖民地，直到现在法国仍有很大影响力，在马里驻有军事力量。2003 年加拿大 CANAC 公司和法国 GETMA 公司组成的联合投标体在巴马科-达喀尔铁路私营化招标中获得该铁路 25 年的特许经营权，经营期自 2003 年 6 月 1 日开始，其间铁路状况不断恶化。因对铁路维修状况不满，马里和塞内加尔政府取消了曾授予 CANAC-GETMA 公司的为期 25 年的特许经营合同。近年来中国-马里双边经贸合作频繁，两国贸易额超过其与原殖民宗主国法国的贸易额。2015 年底，中国提供融资支持巴马科-达喀尔铁路的修复改造，并由中国铁建承担总承包。

中修帝国在东南亚的铁路扩张，则与中修、日本对区域霸权和势力范围的争夺密切结合起来。两者在修建印尼雅万高铁、泰国高铁上的反复激烈角逐精彩地体现了这一点。雅万高铁的竞标过程一波三折，成为媒体眼中中日“争夺东南亚基础设施市场和影响力”的标志性事件。日本早在 2008 年就开始跟踪雅万高铁项目，做了多次可研报告。2011 年，日本国际交通顾问公司就对雅万高铁路线做了可行性研究。中修半路截胡，项目形势突变 2015 年 4 月 22 日，中国与印尼签署的《关于开展雅加达—万隆高速铁路项目的框架安排》，正式加入到雅万高铁的竞标中，同时也标志着中国与日本的高铁大战开启了“印尼回合”。中国的半路杀出，使日本感到有些意外。其实，2014 年 10 月上任的印尼总统佐科维多多的北京 APEC 之行以及 2015 年 3 月份出访中日两国，已经为此次印尼高铁争夺战埋下了伏笔。不过在访问中国前，佐科先去了日本，安倍承诺为印尼的铁路计划，注入 1400 亿日元(约合 72.3 亿元人民币)的资金。中日双方在此次“印尼回合”落槌之前，对印尼都采取了诸多工作，尤其是下半年，双方均派出特使做最后的冲刺：7 月 13 日，安倍晋三派特使和泉弘人向印尼政府提交了新方案，无论是建设时间还是技术标准都比此前方案更加优越，并承诺为其他基建项目提供资金。8 月 10 日，中国发改委主任徐绍史作为习近平主席的特使，给佐科带去了中方的可行性方案。该方案的优势在于三年建成，并会进行合资经营和技术转让。这是中国外交经济史上第一次为一个项目派出主席特使。8 月 26

日，安倍晋三再次派特使和泉弘人访问印尼进行公关，向佐科递交了新的报价，这是继中国提出更优惠报价之后日本第二次修改报价。9月底，印尼派特使就放弃日方提案进行说明，日本内阁官房长官菅义伟表示“很难理解”，“对此极其遗憾”。10月2日，印尼宣布中国成为“唯一竞标者”，日本已经出局。谈判仍在继续，协议尚未签署。日本前后跟踪了7年，花费的努力都打了水漂，根据两国协定用两年多时间展开精密勘查，2015年向印尼提交了高质量的计划书投标。而中国2015年才应印尼新总统之邀参加投标，哪里有勘查时间，看了中国的标书才知道是抄用了日本的标书。印尼高铁项目是日本政府推荐后才开始进行调查的，曾经认为项目是日本势在必得的，可是在历经曲折之后，却一无所获。

日本的竞标新方案，项目总投资为49亿美元，其中75%可获得日本0.1%的低息贷款；而中国的预算为55亿美元，利息2%，50年还清。算上融资成本，新干线方案的造价，居然比中国高铁方案低。中国的建造工期是3年，日本先是8年、最后改为5年工期。最为重要的是，中国不要求印尼政府提供贷款担保。由此可见，中修是以较大的商业风险来争夺这个项目的，因为雅万高铁的中标方很可能也将领跑东南亚未来几年内的其他高铁项目，例如连接马来西亚首都吉隆坡和新加坡的高铁。雅万高铁项目规模并不大，中修和日本激烈争夺是有更多诉求，这个项目很可能是进一步获得印尼基建项目的“跳板”。中修拿到雅万高铁订单，给后续拿下印尼整体高铁项目带来优势，还能在印尼的其他基础设施建设中占得先机。印尼作为东南亚最大的国家，是一带一路互联互通的重要枢纽，雅万高铁的成功示范作用，也有助于中修在泛亚铁路、东南亚高铁网络建设进程中取得更大突破。“印尼回合”实际上只是正在进行中的中日“高铁大战”的一幕。就在几年前，日本在东南亚的大型项目中几乎无可匹敌。但现在，中修迅猛扩张，打破了日本在东南亚的主导地位。

2014年7月中缅铁路搁浅，国内主流媒体纷纷将此事与日本在3月末宣布无偿援助缅甸78亿日元帮助修建铁路等设施联系起来，猜测是日本在背后暗中“作梗”，使缅甸取消中国的铁路修建计划。这既是在承认中日之间的角力，也是在娴熟地挑拨国内民族主义情绪，为将来在争夺东南亚的主导权和地区霸权的帝国主义战争做舆论准备。而两国在钓鱼岛等问题上的剑拔弩张，只不过是领土争端的表象来掩盖背后的争夺势力范围的实质。

对另一种论调的批驳

“促进当地经济发展、让人民生活更好”，这是国内主流媒体在介绍国内垄断资本在亚非拉进行铁路扩张时，经常挂在嘴边的一句话，并拿国内工业化的所谓经验“要想富，先修路”来作为支撑。而实际上，这种铁路扩张只对中修和所在国的资产阶级有利：对于所在国，利用中修的资本的确是促进了经济的发展，但这是促进了资本主义经济的发展，只是让当地的统治者更加富有，加剧贫富分化，让劳动者更深地束缚在资本主义经济的生产关系中。对于中修，可以通过资本输出带动商品输出，使资本主义生产带来的产品相对过剩找到新的销售市场，使包含在商品中的剩余价值得以实现，以缓解国内资本主义扩大再生产持续下滑的趋势，否则国内的经济危机会更严重。改（fu）开（bi）以后的很长一段时间内，中修是通过向国外大量商品输出来化解资本主义经济带来的产品相对过剩，即“三驾马车”中的出口；而世界性经济危机的出现使其出口也萎缩，单纯的商品输出已

经不能维持经济运转，而中修在几十年压榨国内人民的过程中又积累大量的货币资本，使得其能够通过金融资本的输出来带动商品输出。所谓“要想富，先修路”更是忽悠，中国国内的铁路修建了 12 万公里，高铁都接近 2 万公里，别说全中国人民了，连铁路系统自己的工作人都别说富起来，连温饱、养老都有困难了。2016 年的第一个月，东北两大铁路局沈阳铁路局、哈尔滨铁路局的大集体工人为争取赖以生存的养老金及其他应得的福利待遇各自团结了起来，于 1 月 25 日这一天分别在吉林省通化市、黑龙江省哈尔滨市两地同时发起大规模的集会请愿行动。北方各铁路局在职职工也开展了抵制降薪、进行维权的斗争。（见《效益不好不是赖帐理由沈哈铁局大集体工人讨欠抗争行动》）

正像列宁同志所说：“只要资本主义还是资本主义，过剩的资本就不会用来提高本国民众的生活水平（因为这样会降低资本金的利润），而会输出国外，输出到落后的国家去，以提高利润。”（《帝国主义是资本主义的最高阶段》）

附录

一、非洲 1、 埃塞俄比亚-吉布提铁路

从埃塞俄比亚首都亚的斯亚贝巴至吉布提共和国首都吉布提市的电气化铁路，全长 770 公里，全线采用中国二级电气化铁路标准，是中国企业在海外首次采用全套“中国标准”修建的电气化铁路项目，从设计、施工、监理，到轨料、施工装备、通讯信号和电气化设备、机车车辆，全部使用中国产品。铁路设计时速 120 公里，总投资约 40 亿美元，其中 70%左右由中国进出口银行提供优惠贷款。中国铁建所属中国土木工程集团公司承担其中吉布提境内 100 公里及埃塞米埃索至吉布提边境 340 公里的工程建设，中铁二局承建埃塞境内米埃索至亚的斯亚贝巴的 330 公里。该项目 2012 年 4 月正式动工，2015 年 7 月全线通车，8 月 30 日开始试运行。

2、埃塞俄比亚：亚的斯亚贝巴轻轨

亚的斯亚贝巴轻轨是撒哈拉以南非洲地区第一条全电动轻轨，一期工程全长 34 公里，由北向南穿过亚的斯亚贝巴。该项工程耗资超过 4.75 亿美元，资金 85%由中国进出口银行提供，由中国中铁承建。这条轻轨不仅是由中国公司完成建设，其运营也是由中国公司进行。中国中铁将联合深圳地铁公司对轻轨开展运营管理服务。2012 年 1 月 31 日开工建设，2015 年 9 月 20 日在亚的斯亚贝巴正式开通运营。

3、安哥拉：本格拉铁路本格拉铁路

横贯安哥拉全境，全长 1344 公里，与我国京沪铁路长度相仿。西起洛比托，终点位于与刚果接壤的边境重镇卢奥，全线共设车站 67 座，设计时速 90 公里，项目总投资约 18.3 亿美元，由中国进出口银行提供信贷支持，中国铁建二十局集团以设计采购施工总承包（EPC）方式承建。本格拉铁路通车后，不仅连接至刚果民主共和国，而且将与规划建设的安哥拉至赞比亚铁路相连，进而与坦赞铁路相接，成为刚果民主共和国、赞比亚等内陆国家的重要出海通道，极大方便这些国家铜矿等资源的出口。并将通过与纳米比亚、马拉维、莫桑比克等周边国家铁路网接轨，实现南部非洲区域铁路的互联互通，形成大西洋与印度洋之间的国际铁路大通道。本格拉铁路修复工程从设计到施工全部采用了中国铁路的建设标准，中国技术全面取代欧洲标准。而且钢轨、枕木、道砟、机车、车厢、修建车站的所有建筑材料、通讯和大型机械设备等全部从中国采购。先后从国内采购了水泥 166.5 万吨、钢材 1.92 万吨、钢轨 10.4 万吨、光缆电缆线 1200 公里，站场设备和施工机械装备 14000 多台套。铁路建成投入运营后的机车、车辆等也由中国企业提供，共带动进出口贸易达 30 多亿元人民币，2004 年，中国铁建开始参与安哥拉战后重建；2005 年，1000 多名施工人员抵达西非，在不到两年时间里，出色地完成了罗安达铁路 150 公里的修建任务。2007 年 8 月，安哥拉政府与中国铁建二十局集团签订了总长近 2000 公里的罗安达和本格拉两条铁路重建工程合同。2007 年，合同签订后，工地旋即进入大干快上时期。无论是水泥、钢轨等建设物资，还是工作人员的食品、日用品，都需要从中国运输到安哥拉的洛比托港口，再分运到铁路沿线的施工驻地。中国铁建二十局集团仿佛变身为一个国际经销商，把民族工业产品源源不断地送到大洋彼岸。“复活”后的本格拉铁路通体都是“中国制造”，成了中国产品的陈列走廊。

4、肯尼亚：蒙内铁路蒙内铁路

作为东非铁路网的起始段，正线全长 480 公里，连接肯尼亚首都内罗毕和东非第一大港蒙巴萨。根据远期规划，该铁路将连接肯尼亚、坦桑尼亚、乌干达、卢旺达、布隆迪和南苏丹等东非 6 国。铁路采用单轨，为内燃机系统，设计客运时速 120 公里、货运时速 80 公里，设计运力 2500 万吨，该项目将采用中国国铁一级标准进行设计施工。建成后，蒙巴萨到内罗毕将从目前的 10 几个小时缩短到 4 小时。2012 年，中国交通建设集团与肯尼亚铁路局签署了蒙巴萨至内罗毕标轨铁路项目总承包（EPC）合同，由中交集团下属的中国路桥工程有限责任公司承建。2013 年 11 月 28 日，肯尼亚举行蒙巴萨至内罗毕标轨铁路开工仪式。该铁路项目总投资 38.04 亿美元，其中 90%由中国进出口银行提供信用贷款，而肯尼亚也将设立专门的海关税种基金进行还税担保。

5、肯尼亚：蒙内铁路延长线

内罗毕至纳瓦沙标轨铁路项目起于蒙内铁路终点站内罗毕南站，止于规划中的纳瓦沙工业园，全长 120 公里。以 EPC 模式承建，采用与蒙内铁路相同的技术标准，沿线设置车站 5 座，合同金额 14.83 亿美元，工期 54 个月。该项目是继蒙内铁路之后又一条采用中国标准、中国技术、中国资金、中国管理、中国机电设备建造的国际干线铁路，项目的建设将进一步带动中国铁路全产业链走向国门。2015 年 9 月，中国交建与肯尼亚铁路公司签署内罗毕至纳瓦沙标轨铁路

项目商务合同、蒙巴萨 Dongo Kundu 经济特区商务合同。

6、尼日利亚：阿卡铁路首都阿布贾至卡杜纳的铁路

项目“阿布贾-卡杜纳”铁路（阿卡铁路）是尼日利亚铁路现代化项目第一标段，阿卡铁路项目全长 186.5 公里，沿线共设 9 个车站，设计最高时速 150 公里，投资约 8.5 亿美元。阿卡铁路是按照中国铁路技术标准修建的现代化铁路，拉动了 3 亿多美元中国铁路建筑机械设备、建筑材料和中国机车的出口。铁路自南向北先后经过尼日利亚首都阿布贾、尼日尔州和卡杜纳州，建成通车后，从阿布贾到卡杜纳的运行时间将由原来的 4 小时缩短为 1 小时左右。2013 年 2 月正式开工建设，2014 年 12 月竣工，于 2015 年 2 月正式通车。

7、尼日利亚：沿海铁路沿海铁路，

西起尼日利亚“经济首都”拉各斯，东至卡拉巴，横跨拉各斯州、三角州、巴耶萨州、阿夸伊博州、十字河州等沿海地区的 10 个州，贯穿整个尼日尔三角洲产油区，全长折算单线里程达 1402 公里，全线设车站 22 座，设计时速 120 公里。2014 年 11 月 20 日，中国铁建所属子公司中国土木工程集团有限公司与尼日利亚联邦交通部正式签署了尼日利亚沿海铁路项目商务合同。尼方对设计方案进行了调整，项目合同金额由此前的 131.22 亿美元变更为约 119.7 亿美元，约折合 735.16 亿元人民币。尼日利亚沿海铁路将全线采用中国铁路技术标准，这将带动施工机械、机车车辆、钢材、机电产品等价值接近 40 亿美元的中国装备出口。

8、尼日利亚：奥贡州城际铁路

2015 年 04 月 27 日，中国铁建中非建设有限公司与尼日利亚奥贡州（Ogun）州政府在首府阿贝奥库（Abeokuta）正式签署奥贡州城际铁路项目商务合同，合同总金额 35.06 亿美元。奥贡州城际铁路项目是尼“三纵四横”国家铁路干线网络的重要补充与延伸，奥贡州城际铁路项目全线采用中国铁路技术标准，总里程 334 公里，单线标准轨距，共设车站 15 座，设计时速 120 公里。项目实施将带动施工机械、机车车辆、钢材、机电产品等价值接近 5 亿美元中国设备材料出口。

9、马里、塞内加尔：达喀尔至巴马科铁路

中国铁建股份有限公司与马里和塞内加尔政府签署改造连接两国首都巴马科和达喀尔的铁路改造项目合同。该铁路长约 1300 多公里，造价 27.46 亿美元。达喀尔至巴马科铁路线路正线全长约 1286 公里，对塞内加尔、马里间的进出口贸易至关重要，也有利于马里利用达喀尔港口出口本国产品。中国已同意融资 14 亿美元，支持达喀尔至巴马科铁路（马里段）的修复改造项目，马里境内线路全长约 641 公里，工程暂定建设工期为开工令下达后 48 个月。协议金额约 14.6881 亿美元，约折合 95.0508 亿元。其修复改造将由中国铁建国际集团有限公司实施。马里政府与该公司签署的协议中，涵盖了 22 座车站的修复、新建一条国内铁路、培训工程师和技术人员等内容。中方提供资金的利率将不超过 2%，偿还期限则超过 30 年。中方同意融资支持该铁路塞内加尔段的修复改造，涉及金额为 11 亿美元。

10、埃及铁路

2015 年 4 月 12 日，中国铁建下属中国土木工程集团有限公司与埃及国家铁路公司签署了埃及国家铁路网轨道更新项目合作框架协议，预计金额 6 亿美元，约折合 37.26 亿元人民币

2016年01月22日，中国中铁公司与中国航空技术国际控股有限公司组成的联合体与埃及国家隧道管理局签署了《埃及斋月十日城铁路项目 EPC 合同》，项目合同金额为 15 亿美元（约折合人民币 98.82 亿元），合同工期为 30 个月。中国中铁将作为联合体的牵头方，所占份额为 70%。合同中约定由联合体以 EPC 模式承建斋月十日城铁路项目，负责合同项下的所有工程，包括工程设计、土建工程和轨道工程的实施、安装、集成调试和试运行、缺陷修复期的缺陷修复和维修期的维护工作等的相关管理及项目分包商的管理工作。斋月十日城是开罗市重要的卫星城，位于埃及首都开罗东部大约 50km，也是埃及政府在沙漠地区建立的第一个工业区所在地。斋月十日城铁路项目共由 1 条市域快线和 1 条货运铁路组成。

二、欧亚

1、土耳其：伊安高铁

安卡拉至伊斯坦布尔高速铁路全长 533 公里。2005 年，由中国铁道建筑总公司和中国机械进出口(集团)有限公司牵头组成的联合体成功中标二期主要路段，中标路段全长 158 公里，设计时速 250 公里，合同金额 12.7 亿美元，其中中国进出口银行提供贷款 7.2 亿美元。伊安高铁是中国企业在海外组织承揽实施的第一个电气化高速铁路项目，工程的设计和施工全部采用欧洲技术标准，中国铁建第五勘察设计院与中国铁建电气化局组成的联合体，按此标准中标承建了全线的电气化工程勘察设计和施工任务。伊安高铁于 2014 年 7 月 25 日全线建成通车。

2、塞匈铁路

塞匈铁路一端是有“欧洲心脏”之称的匈牙利首都布达佩斯，另一端则是塞尔维亚首都贝尔格莱德。全线长约 350 公里，其中塞尔维亚段 184 公里，匈牙利段 166 公里。预计项目投资总额为 28.9 亿美元，中国进出口银行将提供其中 85% 的融资。塞匈铁路将完全采用中国技术，设计速度最高为每小时 200 公里，运行速度为每小时 160 公里。中国铁路总公司所属铁三院与塞匈两国共同完成了项目可行性研究，中国企业联合体已与塞匈两国共同确定了合作模式。由中国铁路总公司与中国交建联合体承建，中交二航局主要参与建设塞尔维亚境内段 140 公里，包括单线改增复线 107 公里，需提速改造的既有双线 33 公里。2015 年中国-中东欧会议上提出的中欧陆海快线是匈塞铁路的延长线和升级版，这条快线南起希腊比雷埃夫斯港，经马其顿斯科普里和塞尔维亚的贝尔格莱德，向北到达匈牙利布达佩斯。匈塞铁路建成后，中欧货运的增长幅度将取决于希腊比雷埃夫斯港的承载能力与中国公司向希腊港口运输的数量，匈塞铁路将成为中国产品从希腊到西欧最快捷、方便的运输路径。除了将大幅度提升中欧货运便捷外，匈塞铁路的另一大意义在于为中国为欧盟国家基建融资开了先例。塞匈铁路项目曾经向欧盟申请资金资助，但最终没有被欧盟通过。2013 年 5 月，塞尔维亚和匈牙利铁路公司均表示希望使用中国资金建设塞匈铁路项目。2014 年 12 月，中东欧“16+1 峰会”期间，将该铁路作为首批重点项目予以推出。2015 年 11 月 24 日，中国政府与匈牙利政府在中东欧 16+1 会议上签署了《关于匈塞铁路项目匈牙利段开发、建设和融资合作的协议》。匈塞铁路项目匈牙利段是匈塞铁路的一部分，线路全长约 160 公里，该段项目估算总额约 4700 亿匈牙利

福林，约折合人民币 100 亿。中国中铁全资子公司中铁国际与铁路总公司旗下铁总国际、匈牙利铁路公司在匈牙利组建联营体作为匈塞铁路项目匈牙利段总承包商，该项目估算总额折合人民币约 100 亿元，其中铁总国际和中铁国际在上述联营体中共持有 85% 的份额。2015 年 12 月，塞匈铁路塞尔维亚段现代化改造及重建项目启动仪式在塞尔维亚第二大城市诺维萨德隆重举行。

3、老挝：中老铁路

2015 年 11 月，中国老挝铁路项目在北京正式签约，标志着中老铁路项目正式进入实施阶段。中老铁路是第一个以中方为主投资建设并运营、与中国铁路网直接连通的境外铁路项目，全线采用中国技术标准，使用中国设备。这条铁路由两国边境磨憨 / 磨丁口岸进入老挝境内后，向南依次经过孟赛、和著名旅游胜地琅勃拉邦、万荣，最后到达老挝首都万象。中老铁路全长 418 公里，其中 60% 以上为桥梁和隧道。项目总投资 400 亿元，由中老双方按照 7: 3 的股比合资建设，建设标准为国铁一级，单线设计、电力牵引，客货混运，时速每小时 160 公里，预计 2020 年建成通车。中老铁路的中国境内段玉溪-磨憨铁路今年已经开工建设，有望与中老铁路同期完成。届时泛亚铁路中线出具雏形，中老铁路未来还可以与泰国、马来西亚等国家铁路相连通。

4、泰国：中泰铁路

2015 年 12 月 19 日，中泰双方合作建设的泰国首条标准轨铁路项目正式启动。这是继中老铁路项目后，中国铁路产业和技术标准整体走出去的又一重大成果。中泰铁路全长约 850 公里，包括坎桂-曼谷、坎桂-玛塔卜、呵叻-坎桂、呵叻-廊开四条线路，建成后将成为泛亚铁路的重要组成部分。线路设计时速 180 公里，预留时速 250 公里提速条件，将全部使用中国技术、标准和装备。一期工程坎桂—曼谷、呵叻—坎桂路段计划 2016 年年初开工建设，预计 2019 年建成通车。其余的二期工程 2017 年年初开工，预计 2020 年全线建成通车。

5、印度尼西亚：雅万高铁

2015 年 10 月 16 日，由中国铁路总公司牵头的中企联合体与印尼四家国有企业签署 55 亿美元的协议，组成的中国印尼合资公司负责建设和运营印尼的第一条高速铁路——雅万高铁，在合资公司中，印尼方将持股 60%，中方占有 40% 的股份。中国国家开发银行将提供项目 75% 的融资，项目不需要印尼政府提供资金或担保。融资采用混合贷款方式，人民币与美元各占 50%，美元额度约为 25.2 亿，利率 2%；人民币额度 107.52 亿元，利率 3.46%。贷款期限 40 年（含宽限期 10 年）。印尼的高速铁路项目总长 750 公里，贯通雅加达—万隆—井里汶—泗水一线，而雅万高铁则只是其中的优先建设项目。雅万高铁全线约 150 公里，最高设计时速 300 公里，拟于 2016 年 1 月开工建设，3 年建成通车，届时两地旅行时间将由现在的 3 个多小时缩短至 40 分钟以内。雅万高铁将是全面采用中国技术、标准、装备，中方在海外全程参与规划、建设、运营、管理的第一条高铁。虽然这条高铁项目规模并不算大，但在分析人士看来，在人口稠密的东南亚战略要地印尼拿下第一条高铁，可能“只是开始”，对中国高铁进一步走出去有示范意义。

6、越南：河内轻轨吉灵至河东线城铁河内首条城铁线路，总长约 13.5 公里，全程为高架轻轨线路，共设 12 座车站。按照双轨模式设计，轨距为 1.435 米，电气化，技术标准采用中国设计规范，项目相关的设计、制造、供货及服务均采用中国技术和中国标准。河内城铁项目初始计划投资 5.52 亿美元，其中中国

政府优惠信贷 1.69 亿美元，优惠贷款 2.5 亿美元，越方投资约 1.3 亿美元。中铁六局以 4.19 亿美元的投标价竞标成功，成为主要的承建方，负责项目的设计、采购、施工和试运行等。项目原定于 2008 年 8 月开工建设，实际上 2011 年 10 月才开始。2014 年，由于道路扩建、列车车体采用不锈钢壳以及美元贬值等因素，越南交通运输部对该项目增加了 3.15 亿美元的投资。项目投资已远远超过预期，达到约 8.91 亿美元。河内城铁将于 2016 年 3 月正式投入运行，越南交通运输部已批准该项目使用的 13 列运营列车全部采用由中国北京生产的新型城铁列车，总值达 6320 万美元。

三、美洲

1、美国：西部快线高铁

美国西部快线高速铁路全长 370 公里，将内华达州的南部与加利福尼亚州的南部连接起来，预计总投资额 127 亿美元，该项目初始投资 1 亿美元。目前双方已经紧锣密鼓开展包括确定融资计划在内的相关工作，预计工程于 2016 年 9 月底开工建设。由中国铁路总公司牵头的六家中国企业组成的中方联合体在美国注册成立了中国铁路国际（美国）有限公司，并于 2015 年 9 月 13 日与美国西部快线公司就组建合资公司签署协议，由合资公司建设美国西部快线高铁，这是美国首条高铁项目。

2、委内瑞拉：迪阿铁路迪阿铁路

（迪那科-阿那科）全长 471.5km，横贯科赫德斯、瓜里科、阿拉瓜和安索阿特吉四个州，为委内瑞拉规划的铁路网中北部平原铁路（全长 1115km）的一段，时速 220 公里，是南美洲第一条高速铁路。迪阿铁路项目合同总金额为 75 亿美元，由中国中铁采用 EPC（设计、采购、施工）方式的总承包，采用中国铁路标准 2012 年底，中国中铁根据中委两国政府决定迪阿铁路逐段建成开通，中国中铁重点加快了迪阿铁路优先段建设，并将优先段中长 35 公里的 Chaguaramas 至 Valle de la Pascua 区间作为首先铺轨开通段。2014 年 4 月迪阿铁路优先段铺轨工作正式开始。

3、阿根廷：铁路设备

阿根廷政府斥巨资升级铁路，CMEC 成为合同总承包商。2013 年 12 月，阿根廷内政和交通部从中国机械设备工程股份有限公司（CMEC）购买总价为 24.7 亿美元的铁路设备，其中中国国家开发银行提供 21 亿美元项目贷款融资，贷款期为 15 年、年息 7.1%，另 3.7 亿美元通过阿根廷发行国债募集。这笔采购金额的一半将用于购买 100 辆新一代柴油机车、3500 节货运列车车厢以及滑轨、轨道固件等其他轨道更新设备，同时将采购大量用于维修现有 2000 节货运车厢所需的备件和铁路材料；另一半资金用于建造与铁路运输配套的民用和铁路工程设施。该项工程将由阿根廷铁道基础设施管理公司负责，具体交由阿根廷本土公司承包实施。阿根廷分别于 2013 年 1 月和 5 月同中国南车青岛四方签署了两项机车车厢供货协议，其中第一项协议所规定的供货范围包括用于米特雷线的 30 辆由 6 个车厢组成的列车和用于萨缅托线的 25 辆由 9 节车厢组成的列车，上述机车于 2014 年 4 月交付。第二项协议中规定的 300 节车厢也将于 2014 年 6 月交付，用于更换罗卡线列车。青岛四方与阿根廷共签订了 709 辆总价值近 10 亿美元的城际动车组供货合同，从 2014 年 1 月 1 日

首批动车组交货到 2015 年 7 月底中车四方最后一辆对阿出口车厢在青岛港顺利装船，709 辆城际动车组已全部按期完成交付。2013 年 11 月，中国北车与阿根廷签署价值近 9000 万美元的 81 节内燃动车组车厢销售合同，这组城际动车组将奔驰在阿根廷布宜诺斯艾利斯的贝尔格拉诺南线铁路线上。这是阿根廷首次向中国采购的内燃动车组，中国北车也实现了内燃动车组、电动车组和地铁车辆全线进入南美。中阿铁路产业对接，不仅包括机车车厢整车出口，同时也引入了与之配套的牵引电机、网络控制系统、信号、线路诊断设备等高技术产品和服务。连接阿根廷首都与郊区的罗卡线 300 辆城铁的牵引电机和网络控制系统就是由中车时代提供，这也是中国第一个搭载自主研发牵引和网络控制系统的动车批量出口订单。再好的城铁列车，也需要先进的轨道信号系统“保驾护航”。2013 年初，中国铁路通信信号股份有限公司（中国通号）进入阿根廷市场，2013 年 7 月拿下萨缅托和米特雷两条城铁线信号系统改造工程，萨缅托城铁线信号系统改造项目一期及二期工程已顺利完工并于 2015 年 4 月 21 日投入正式运营。2015 年 7 月 29 日，来自中国的 1.5 万吨铁轨和 20 辆高科技施工车辆抵达布宜诺斯艾利斯码头。这批材料和装备将用于翻新贝尔格拉诺货运铁路线从中部交通枢纽阿维亚特赖市到查科省重要出口港布拉特拉斯之间的路段。阿根廷铁路国有化之前，布宜诺斯艾利斯省的 4 条铁路线：罗卡，圣马丁，米特雷和贝尔格拉诺南线，是在政府管理下由私人企业运营；萨缅托城铁和沿岸铁路由交通部运营；贝尔格拉诺北线和乌尔基萨线由私人企业专营。贝尔格拉诺铁路是阿根廷最长的货运铁路线，全长 7347 公里，跨越 13 个省份。