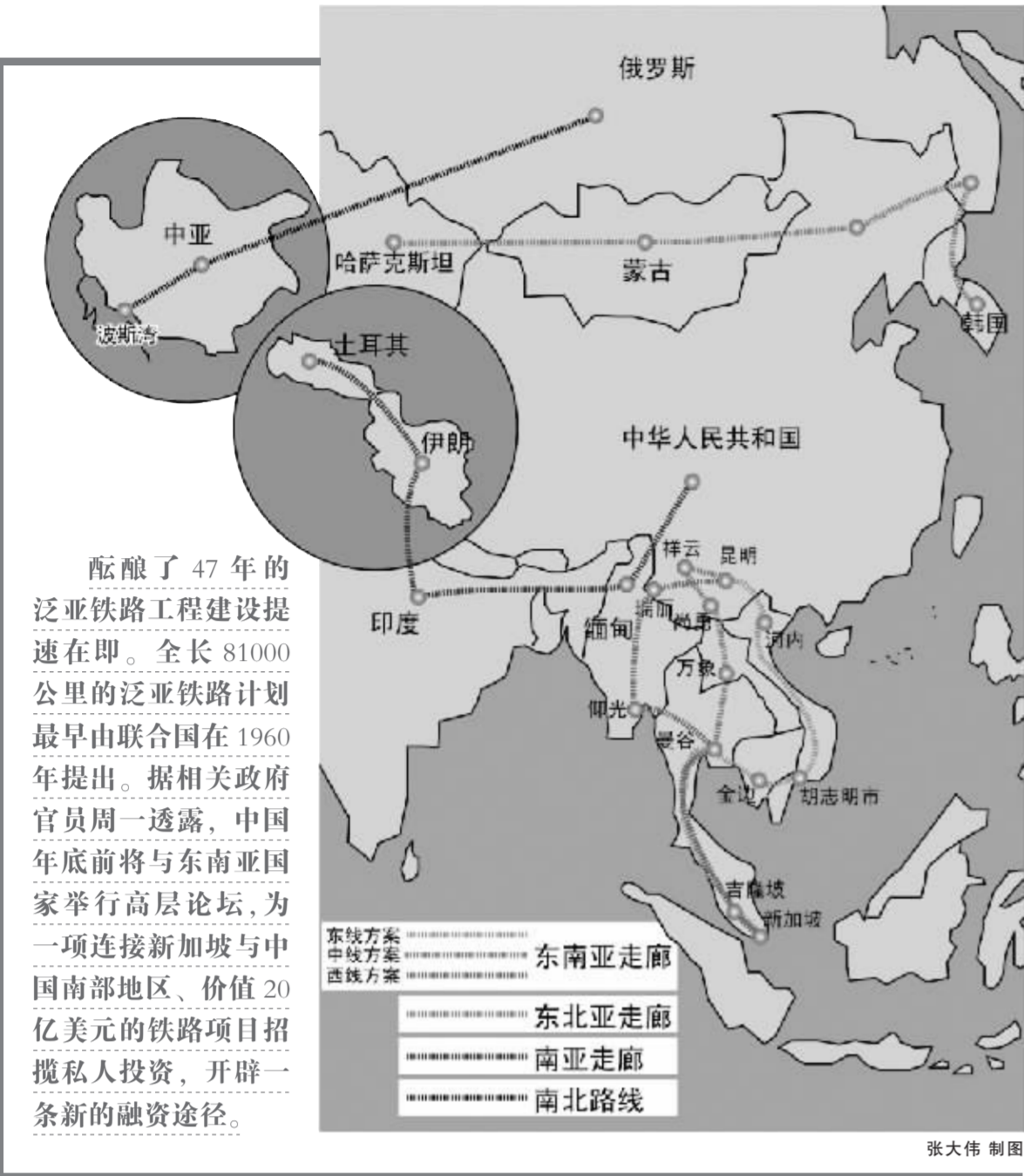


年内招标 2015年有望部分“织成”泛亚铁路网



酝酿了47年的泛亚铁路工程建设提速在即。全长81000公里的泛亚铁路计划最早由联合国在1960年提出。据相关政府官员周一透露,中国年底前将与东南亚国家举行高层论坛,为一项连接新加坡与中国南部地区、价值20亿美元的铁路项目招揽私人投资,开辟一条新的融资途径。

张大伟 制图

◎本报记者 李雁争

招标 中国公司有望成投资主角

根据国际惯例,类似这样的基础设施建设,通常是由所在国负责境内路线的投资。但是中国社科院世界经济与政治研究所研究员沈骥如认为,除了中国以外,其它东南亚国家都很难完成投资。

据了解,越南、缅甸、柬埔寨的经济实力太弱,没有能力进行投资;而新加坡、马来西亚、泰国虽然经济实力很强,但是政府支配的财富太少。这些国家要投资修建境内的铁路还力不从心,毋庸说国际性的东南亚走廊。

沈骥如说,在这些国家中,中国的人均GDP虽然不高,但是中国有一个强大的中央政府,且已经形成了铁路投资的一套完整的体系。

事实证明,东南亚走廊中中国境内的部分,目前已经全面启动。来自云南的消息显示,3月,作为泛亚铁路西线、中缅国际铁路大通道一段的大理至瑞丽段奠基。

根据规划,云南今年的铁路投资将达到49.8亿元。除泛亚铁路西线的大瑞铁路外,云南省还将与铁道部合作,开工建设泛亚铁路东线

中越国际通道蒙自至河口铁路、泛亚铁路中线中老国际通道玉溪经思茅、景洪至磨憨铁路等项目。

有关其它国家引进私人投资的设想,沈骥如认为,中国公司有这样的能力更多一些。由于铁路投资周期长,回报率低,欧洲资本通常兴趣不大;而小公司作为东南亚经济的主体,又不具备投资大型项目的实力。沈骥如认为,中国公司在“走出去”的同时,帮助所在国完成部分路段的投资,也不失是一个双赢的选择。

进程 预计2015年完成部分连线

东盟秘书长王景荣接受媒体采访时表示,该项目完成日期尚未确定,但官员们期望在2015年东盟经济共同体成立之前,部分连线将完成建设。

根据联合国亚太经济与社会委员会第62届年会通过的《泛亚铁路网政府间协议》,泛亚铁路网分为四大走廊。除了东南亚走廊外,另外三条走廊分别为全长32500公里的东北亚走廊、全长22600公里的南亚

走廊、全长13200公里的中亚至高加索走廊。

东南亚走廊分为东、中、西线三个方案,东线方案:新加坡-吉隆坡-曼谷-金边-胡志明市-河内-昆明;中线方案:新加坡-吉隆坡-曼谷-万象-尚勇-祥云-昆明;西线方案:新加坡-吉隆坡-曼谷-仰光-瑞丽-昆明。

东北亚走廊:韩国-俄罗斯-中国-蒙古-哈萨克斯坦,贯通亚北

部地区;南亚走廊:中国-缅甸-印度-伊朗-土耳其;南北路线为俄罗斯-中亚-波斯湾,连接南部和北部地区;中亚至高加索走廊,连接东南亚国家和中南半岛地区国家等东南亚地区。

据记者得到的资料显示,泛亚铁路东南亚走廊全长5000公里,连接新加坡与中国南部,途径泰国、柬埔寨和越南等国,总投资额约150亿美元,仅辅线就将耗资约18亿美元。

难题 除资金短缺还要过技术关

对于建设铁路的资金,亚洲开发银行已向柬埔寨提供4000万美元的优惠贷款,帮助该国建设辅线铁路。

但是沈骥如指出,亚洲开发银行的贷款不能从根本上解决资金问题。实际上,亚洲开发银行作为日本的银行,也不适合成为东南亚走廊的投资主体。资金来源依然是一个很大的难题。

除了资金难题外,2015年完成建设还存在两个障碍。首先是技术难题:协调多样的技术和设计问题也成为泛亚铁路项目推进艰难的一大原因,其中轨距不统一是最大的难题。泛亚铁路所经各国,大概有三种不同标准的铁路轨距。其中,中国境内的多属于1435毫米标准之列;泛亚铁路昆明至河口段大约620公里长的铁路轨距又只有1米(法国人

所修);而东南亚铁路普遍用窄轨,只有1.1米宽,属于1067毫米的标准之列。不同的轨道,有不同的技术标准,连接起来费时费力。

其次,泛亚铁路项目涉及七八个以上的国家,需要复杂的国际合作与谈判。由于自身利益,各国都会非常谨慎,泛亚铁路网要超越规划阶段进入实施阶段,还面临着诸多障碍。

便捷 运输时间最多可节省30天

展望通车后的前景,云南省社科院副院长贺圣达认为,从中国的角度看,中国在地理上处在泛亚铁路网东西南北交会较为有利的位置,这对于中国和其他亚洲国家的经贸互通和经济融合大有裨益。

在现代国际关系研究院东南亚室主任翟崑看来,从货运的角度讲,这样的陆地长距离运输格局具有相当大的意义。据一浙江商人介绍,从

浙江往巴基斯坦运货,走海运要比走陆路便宜很多,但如果是新商品抢占市场,用速度快很多的铁路运货,先期进入市场的新货可以凭时间差卖出非常好的价钱。比方说新款手机开始卖得很贵,可过两个月价格就会降很多。这就是运输速度快的经济优势。

泛亚铁路将大大缩短中国与东盟和南亚各国之间的运距,节省运输费用和时间。如中国云南向印度

出口的化肥、昆明钢铁集团从印度进口的铁矿石,基本上都是经昆明-湛江-马六甲海峡-印度这条线路运输。泛亚铁路建成后,就可从昆明经瑞丽-曼德勒-因帕尔-达卡-加尔各答,全程只有2675公里,比绕道马六甲海峡缩短了近5000多公里,节省运输时间15-30天。

同样的情况,对于东盟国家或者南亚国家来说所起到的作用也非常重要。

新闻观察

内部市场狭小制约东盟经济发展

◎本报记者 李雁争

个较低的发展阶段。

成员国间差距过大沟通较难

对于泛亚铁路网的前景,中国社科院世界经济与政治研究所研究员沈骥如认为,它虽然不足以解决东盟内部矛盾,但毕竟是东南亚经济一体化进程中一个具有重要意义的里程碑。在各国共同努力下,东南亚经济有望与欧洲和北美并驾齐驱,其中,中国在世界经济中的地位和作用也将日益重要。

经济结构雷同限制经济发展

但对于东盟经济目前的现状,国家发改委经济研究所经济形势研究室主任王小广表示担忧。王小广说,东盟经济一体化的内在矛盾主要是内部市场的狭小和对外部市场的依赖。

东盟10国的总人口为5.3亿,1998年的国内生产总值约为7370亿美元,经济总量和人均占有量都不大,基本上属于东亚地区经济发展程度较低的地区,内部市场潜力较小,对外部市场的依赖严重。

资料显示,1999年,东盟、欧盟和北美自由贸易区的内部出口贸易额及其在总出口额中的比重分别为819.29亿美元,占22.2%;5811.62亿美元,占54.6%;13763.14亿美元,占62.6%。

东盟各国不但高度依赖外部市场,而且出口的商品也高度一致。东盟内部的新兴工业国家在经济起飞阶段是凭借劳动密集型产品的出口导向战略,20世纪90年代起,又转换为以下游的电子信息产业出口为主。由于中国的电子产品出口来势汹汹,2004年,日本对中国的投资是对东南亚投资的两倍。

专家认为,经济和贸易结构的雷同化极大地限制了东盟内部各成员国贸易创造效应的发挥。从这个角度来衡量,与欧盟和北美自由贸易区相比,东盟尚处在

中国经济高速增长将带动各国

但是,另外一系列数据也让人们对东南亚一体化的进程充满期待;这一地区聚集了全世界三分之一的人口,四分之一的GDP和一半的外汇储备。包括中国在内的一些成员国保持着全球最高的经济增长率。

趋势也说明东盟各国对中国的外贸依存度正在逐年上升。20世纪的90年代起,中国与东盟之间的贸易额增加的速度非常快。东盟占中国对外商品贸易的份额由1991年的5.8%,预计今年将上升到60%。

专家指出,中国和东盟国家出口产品虽然具有较高的相关性,但是如果对

产品进行细分,仍然会发现产品的互补性。统计表明,中国与东盟贸易的商品主要可以分为两大类,第一类是具有明显互补性的商品,它们主要以资源禀赋的差异为基础,其中一部分是东盟具有优势的商品,包括东盟多数国家森林、矿藏和热带作物等,约占中国对东盟进口额的42%;另一部分是中国具有优势的商品,主要是金属及其制品、纺织品服装与鞋类、蔬菜及加工食品。车辆等约占中国对东盟出口额的38%。

第二类是互补不明显的商品,也占到双边贸易的一半。比如电子信息产品在双方出口产品结构中都占据相当的权重,从表面上看具有很强的竞争性。但是从2000年起,中国信息产业的快速发展产生了对电子配件产品的巨大需求,中国从东盟进口的电子配件大幅增加,年增长率达到30%。

沈骥如认为,随着泛亚铁路东南亚走廊贯通,以及中国-东盟自由贸易区的建立和双方高层次产业分工协作框架的确定,双边的贸易、投资会大幅度增长,从而有效拉动各自国内的经济增长。

逾900位投资专家**

分析研究涵盖全球股票总市值95%*

何不与富达一起共创未来?

Fidelity International (富达)成立超过35年,分公司遍及全球20多个国家,主要为美国以外地区的投资者提供资产管理产品及服务,包括股票基金、固定收益基金和货币市场基金等,并为机构投资者管理投资组合。自1986年起,富达更在美国、日本和中国香港等地,开始提供早期退休基金投资管理。时至今日,我们为超过百万独立投资者及机构投资者所管理的资产已逾2,800亿美元**。

在投资策略方面,我们一贯坚持对所投资公司做深入研究。目前拥有业内最大的内部研究网络之一。透过共享美兰美兰公司 Fidelity Management and Research Corp. (FMR Corp.) 的专业分析数据,我们掌握逾900名投资专家书产分析**。经过我们研究分析的企业,占全球总市值95%*。

作为国际级金融服务商,我们深信,富达的成功秘诀不断坚持将客户的利益放在首位。作为一家私人拥有的公司,其所享有的独立性让我们能更专心致志地发展更多创新的投资产品,并提供高水准的客户服务。我们始终坚信,在资产管理的领域里,只有专业和专注方能带给投资者理想收益。

现时我们的精英团队已扩展至国内,现诚邀以下专才加入,共创美好前程。

1. 或资分析员(上海)——主要负责为本地及全球基金经理提供分析数据与投资建议
2. 私有投资分析员(上海)——主要为新兴市场,负责筛选投资机会及分析市场理境
3. 中国人力资源主管(大连)——统筹上海、北京及大连之招聘计划及表现评估机制
4. 软件应用项目经理(大连)——主要负责为亚洲、欧洲及美国客户建立及管理世界级金融服务软件应用及系统功能之项目
5. 应用程序开发人员(大连)——负责以尖端科技,于大连科技开发中心执行世界级金融服务应用程序及系统功能

如对上述职位有兴趣者,请个人简历电邮至 china.recruit@fidelity.com。

详情请参阅: [富达网站](#)



资料来源:富达,截至2007年8月31日,管理资产总值5,511亿美元。富达国际(Fidelity International Limited)及其附属公司(FMR Corp.)之品牌名称、名称、研究分析员身份、**及富达之标志均为Fidelity International Limited或其附属公司(FMR Corp.)之注册商标。富达国际及其附属公司(FMR Corp.)之品牌名称、名称、研究分析员身份、**及富达之标志均为Fidelity International Limited或其附属公司(FMR Corp.)之注册商标。富达国际及其附属公司(FMR Corp.)之品牌名称、名称、研究分析员身份、**及富达之标志均为Fidelity International Limited或其附属公司(FMR Corp.)之注册商标。