

【工业】中共打入美国的铁路市场

2014-10-23 12:28:00

原文网址：<http://blog.udn.com/MengyuanWang/108908658>

我在哈佛念书期间，如果嘴馋，附近的中餐馆是没有像样的中国菜的，必须坐红线地铁（MBTA Red Line）到波士顿中国城去。当时觉得红线在波士顿的四条地铁线里相对地乾淨宽敞，比起纽约地铁更是天壤之别。那时我并不知道，一半的红线列车刚刚换新，另一半也还不算旧。不过这些列车的设计寿命是30年，小心保养再加延寿也只能撑上45年，所以近30年下来，比较旧的那一半列车现在已经亟须替换。



红线的哈佛站，比纽约的地铁站要安全乾淨多了。MBTA是美国最早的捷运系统，1897年就开建地铁；不过红线是四条地铁线最晚的一条，1912年才开建。

目前的红线列车主要是加拿大制的，但是今年的招标头两名分别是中国北方机车车辆工业集团公司（简称“北车”）和中国南方机车车辆工业集团公司（简称“南车”）。这两个公司在过去两年所有国际上的轨道列车招标之中，都是前两名，彼此杀价竞争很厉害。其实北车和南车原本是一家公司，中共铁道部在2000年把中国机车车辆工业公司（简称“中车”）一拆为二以鼓励竞争；不过当时的生意纯属内销，现在外销的生意越来越多，杀价太过头就不见得是件好事了，所以李克强正在研究是否把他们重新合并。我个人觉得他也可以考虑仿效俄国的军工出口制度，设立一个专事出口的公司，负责整合报价。

据称南车的高铁技术要稍胜于北车，不过到目前为止，两者的外销生意都还只是技术层次较低的捷运或传统铁路，所以主要的差异是在价钱上。去年南车以极低的报价抢下阿根廷的订单，这次北车志在必得，以5.67亿美元的总价获胜。MBTA（Massachusetts Bay Transportation Authority，大波士顿地区捷运局）这次订了284辆车，北车的价钱是每辆不到200万美元，是真正的白菜价（大陆俚语，意即超低价），所以虽然麻省有些政客不高兴把生意给了中共，又用人权为由闹了一阵，最后还是钱包的声音最大，在昨天（2014年十月22日）签了合约。其实美国警察一年就枪杀大约1400名平民百姓（详见前文《自由撒谎的美国政府和媒体》），再加上中情局每年在巴基斯坦、中东和北非用无人机暗杀的2000人，要讲违反人权美国自己绝对是世界第一；这些美国政客和媒体

只是找藉口对百姓洗脑。再说美国每年从中方的进口已经逼近了30000亿美元，5亿多美元的生意连零头都算不上，也没什么好吵的。



满载的货柜轮正在洛杉矶卸货。真正重要的不是美国进口多少货柜，而是连装卸货用的起重机都是中国制造的。那面美国国旗更不用提了。

这笔生意虽然不大，技术层次也不高，但是至少开了先例，以后北车、南车或者重新合并后的中车在美国做买卖，会少了一层很严重的顾虑，所以它对中共的铁路产品出口既有象征性也有实质上的意义。刚好上个礼拜（2014年10月15日），美国最高法院驳回了阻挡加州高铁计划的诉讼案，随即南车在MBTA和北车签约的同一天，也是招标的时限，正式向加州政府提交了竞标其高铁项目的意向函（好玩的是北车虽然已经早已找定了美方的合作对象，却在最后一天放弃了加州的这笔生意；明眼人应该看得出是李克强打了电话的结果）。因为南车的成本只有德法的1/2、日本的1/3，如果加州高铁纯粹以商业考量做决定，南车必然会获胜。从这个角度看，北车在波士顿拿下的小生意可能为南车竞标加州这个680亿美元（目前的预算，非常脱离现实，实际上应该会再涨一倍）的项目，扫除了重要的政治障碍。而且高铁真正赚钱的地方不在于建设的过程，而在于未来50年器材更新维修的费用（日本人对台湾是两者都大赚特赚，那是例外），所以加州高铁这个项目可说是真正的大单子。此外，现在连美国也开始买中共的铁路产品，这是很重要的广告，在世界其他地区，南车和北车的商业优势将更为扩大了。

【后注一】北车得标两天后（2014年10月24日），落标的韩国Rotem威胁提告，原因主要是中国公司的报价太低，必然是倾销。Rotem的报价是7.21亿美元，低于日本川崎重工的9.05亿美元和加拿大Bombardier的10.8亿美元。

【后注二】2014年十一月3日，以南车为核心的中墨企业集团夺得了墨西哥第一条高铁的44亿美元合同。路线长210公里，设计时速300公里，预期40个月建成。这是中共继今年初完成的250公里时速土耳其高铁后的第二项国际高铁工程。

[返回索引页](#)