论修建京沪高速铁路势在必行

It Is Imperative to Build the Beijing-Shanghai High-Speed Railway

沈志云

（西南交通大学教授　　中国科学院、中国工程院两院院士　　成都　610031）

300公里/小时左右的高速铁路是用现代科技成果改造传统工业的典型，在一定运距内，提供一种无与伦比的高效、高舒适度、高安全性、高清洁度的运输通道，使铁路重放异彩，再次成为运输的主体。

我国要不要修建京沪高速铁路？当前有两种不同的看法。一种认为京沪运量还没有发展到需要修建京沪高速铁路的程度，改造旧线即能满足要求；或者说，航空、高速公路发展起来后，更用不着修建高速铁路了。另一种意见认为修建京沪高速铁路是解决京沪交通大通道所必须，是我国铁路现代化所必须，是经济和社会发展所必须，应尽早修建，"九五"就应起步。我赞成第二种看法，认为修建京沪高速铁路势在必行

一、从运量预测看建设京沪运输大通道的必要性

看法分歧的焦点是对市场需求的分析，即对京沪间运量的预测。在缺乏大区域国民经济发展的足够统计及发展规划的前提下，要准确预测运量，本来是很困难的。国家计委、国家科委、国家经贸委、国家体改委和铁道部（简称"四委一部"）联合组织的专家组在研究京沪高速铁路的可行性时，首先就是以国家铁路运量预测的权威机构的预测数据为主，进行了科学论证。铁道部经济规划院，铁道部第三、第四勘测设计院就铁路所能提供的运输能力所受到的限制来计算运量。这种就铁路论铁路的方法，本来就是估计偏低的，即使如此，仍得到了必须修建高速铁路的结论。姚佐周先生两次在《科技导报》上撰文反对修建京沪高速铁路的理由之一就是认为这种预测偏高，高估了10%左右。但姚先生所依据的仅是限于京沪线近年运行现状的不完全统计，应当说根据不足。国家计委综合运输研究所的运量预测则考虑了各种运输方式的服务水平（如旅行时间、票价等）对运量总水平及各种运输方式运量分配的影响，分析了高速铁路的转移运量和诱发运量，同时还做了大量调查研究，获取数据，故其预测结果相对更为客观。其预测结果如下表所示。

京沪运输大通道各种运输的客流密度现状及2000年预测结果（单方向；单位：万人公里/公里）

方式＼区段	年度	北京—天津			天津—济南			济南—徐州			徐州—南京			南京—上海		
		区间密度	平均增长速度（%）	市场份额（%）	区间密度	平均增长速度（%）	市场份额（%）	区间密度	平均增长速度（%）	市场份额（%）	区间密度	平均增长速度（%）	市场份额（%）	区间密度	平均增长速度（%）	市场份额（%）
铁路	1994	1629	6.8	82.4	2021	6.6	82.5	1922	4.9	91.2	1903	7.7	94.4	2305	6.6	90.7
	2000	2415		75.4	2945		79	2566		85.4	2969		91.4	3376		75.2
公路	1994	264	13.2	13.4	343	7.7	14.0	99	12.1	4.7	26	25.2	1.3	168	32.6	6.6
	2000	555		17.3	536		14.4	196		6.5	100		3.1	913		20.3
航空	1994	83	19.9	4.2	86	19.3	3.5	86	18.9	4.3	86	13.0	4.3	67	19.3	2.3
	2000	234		7.3	248		6.6	243		8.1	179		5.5	199		4.5

注：预测模型模拟分析表明，若京沪高速铁路2000年得以建成，运输结构将明显变化，虽然公路和航空运输年均增长速度高于铁路运输，但铁路运输特别是京沪高速铁路仍是京沪运输通道上中长途旅客运输的主力。

我个人认为，即使是综合运输研究所的预测也都是偏于保守的。预测模型和数据很难符合中国实际。同外国相比，我们有几个十分突出的特点：

1. 人口众多，现在12亿，2000年13亿，2010年还要再增加3亿人。

2. 经济发展迅速，年增长率长期稳定在8～

9%，2000 年翻两番早已实现，2010 年还要比 2000 年再翻一番。

3. 农村剩余劳动力多。农村人口现有 8 亿，剩余劳动力在 3 亿左右；现外出劳力不到 1 亿，铁路已饱受民工潮之苦，而再多出来 1 亿是完全可能的。

4. 人均旅行次数低，不到每人每年 1 次；印度为 6 次，日本为 30 次。我国随着双休日制的执行，随着经济的发展和人民生活水平的提高，增加到 2 次甚或 3 次、4 次是完全可能的。

5. 城市人口增长速度快。尤其是北京、上海都是千万人以上的大都市，一个是首都，一个是开放型龙头城市、中国第一大城，国际化速度很快。京沪沿线百万以上的城市就达 10 个，全国前三名大城市都在京沪沿线。

如果把这些因素都充分予以考虑，我相信所得的运量预测还要高得多。宏观决策首先要从宏观考虑。中国的经济和社会持续快速地发展下去，到 21 世纪会是怎样的情景？外国人已有许多估计，我们自己切不可估计不足。总之，未来京沪之间对运量和运输质量（速度和服务）的要求会大大超过人们的预料。需要一条比现在效率更高、更安全可靠、更舒适、更少污染的运输大通道，则是确定无疑的。

二、建设京沪运输大通道，高速铁路是最佳选择

京沪运输大通道势必是以铁路为主，其他方式共同发展的综合运输大通道。其中，速度高、容量大、安全可靠、舒适平稳、对环境污染少的客运大通道最为重要。全面满足这些要求，非高速铁路莫属。

大力发展航空是必须的，综合运输研究所估计年增长率将达 20%。但即使如此，其所占份额仍仅为 7%左右。美国航空如此发达，所占份额仍只有 10%。飞机毕竟容量有限，舒适程度和正点情况更难以同火车相比，其最大优势是速度。但在京沪这种中等运距（1307 公里）以内，加上两端到市中心的辅助时间，总的旅行时间在 5 小时以上。如开行 300 公里/小时高速列车，京沪直达 6 小时是完全可能的。因此，从旅行总时间相比，航空这一优势也不突出。从中国当前实际出发，民航应尽可能地高速发展，近几年的现实也充分说明这是客观存在的需求。然而，无论怎样发展，也构不成 21 世纪所需要的京沪客运大通道的主体，主体仍要靠高速铁路。

大力发展高速公路也是完全必须的。在我国交通全面落后的现实下，充分调动各方面的积极性，加大公路发展的步伐，这在国家计划中已作了明确规定。然而，公路只能在一定市场范围内保持其优势。在京沪大通道当中，即使尽其所能快速发展，所占份额仍大大低於铁路（见前表），这是由其速度（120 公里/小时以下）、容量及服务条件的限制造成的。

还有一种意见就是将现有京沪铁路加以改造，承担京沪客运大通道的任务，因此也就不用修建京沪高速铁路了。姚佐周先生在《科技导报》上发表的就是这种观点。他认为“四委一部”专家组的另一个错误就是“低估运能”。认为现有京沪线没有饱和，进行电气化改造、开行摆式列车就能满足需要。

关于京沪线的现有运能，铁道部进行了反复计算，在 1996 年 3 月的京沪高速铁路预可行性研究报告中列表作了详细说明。现有运能以沪宁段为例已达 180 对，业已饱和；而 2000 年的需求为 228 对，2010 年为 295 对，能力缺口分别为 48 对和 138 对。这种计算还是以当前低服务水平为标准来考虑的，只有数量上的测算，谈不上运输质量的提高。

姚先生忽略了一个重要事实：中国铁路的运输密度是全世界最高的，而京沪线的运输密度为全国铁路平均密度的 5 倍，沪宁段则高达 6 倍多，为全国之冠。如此高密度运行，全世界所罕见。而且客运货运全面紧张，加开客车就要少开货车，影响货运。为什么几十年行车速度提高不多？客货运都紧张是主要原因。现在采取提高客车速度（相应地必须同时提高货物列车速度）、扩编旅客列车（最多每列 20 辆）、采用双层客车、实行重载运输等，都在不断地提高铁路运输能力。然而，每项措施都要费很大气力，而且效果都是有限的。所以，还必须新修铁路，扩大铁路网，京沪之间也必须加修第三、第四线，实行客货分流。旧线电气化（需投资 150 亿元，为修建高速铁路投资的 1/5）能使运能有所增加，但是这一点很快就会被运量的增长所淹没。还有人主张在旧线上开行摆式列车，用来代替修建高速铁路。这也是不可能的。现有线路运行速度限值仅为 120 公里/小时，按可能提速 30%，也只有 166 公里/小时，而且客货运量都接近饱和，开行摆式列车将使总的运能下降。1994 年我在香山科学研讨会上主张发展摆式列车，用于运量未饱和的线路，尤其是山区线路的提速。当时我就说明，摆式列车不能用来代替京沪高速铁路，在运量已趋饱和的京沪线，唯一办法就是修建高速铁路。但后来却有人引用我赞成摆式列车来反对京沪高速铁路，这完全是一种误会。

试设想，一旦京沪 250～300 公里/小时高速铁路建成，直达列车 6 小时左右可以到达，车内宽敞舒适，列车每列千人以上，安全正点，旅途中可以办公，而且对周围环境的污染最小，根据客流大小，还可以每小时对开，京沪之间的旅行就会完全改观，京沪两个特大城市之间的距离一下子就会成倍缩小。这才是 21 世纪所真正需要的客运大通道，没有

（下转第 11 页）

弥补呆帐和亏损。

(3)**银行自我弥补** 国有商业银行可用其提取的贷款呆帐准备金和坏帐准备金来弥补其呆帐和坏帐,但国有商业银行提取的呆帐准备金和坏帐准备金相对于其呆帐和坏帐而言,无异于"杯水车薪",所以应当大幅度提高国有商业银行呆帐准备金和坏帐准备金的提取比例,如历年结转的呆帐准备金余额应占到银行年初贷款余额的2%以上。同时,国有商业银行可用部分资本来冲销其呆帐和坏帐。更主要的是国有商业银行应努力扭亏增盈,用今后实现的税前利润来弥补其呆帐和亏损。

2. 努力防止新的信贷资产流失,促进国有商业银行扭亏增盈

对国有商业银行已经发生的信贷资产流失进行弥补刻不容缓,防止国有商业银行发生新的信贷资产流失同样十分紧迫。只有防止新的信贷资产流失,才可能使国有商业银行实现扭亏增盈,更快地完成对已发生的信贷资产损失的补偿任务。

(1)**净化银行的政策性业务,分离其社会职能** 对国有商业银行的政策性贷款存量一是部分划转给政策性银行,划转政策性贷款的同时相应划转等额债务;二是对不能划转的那部分实行分帐核算,对这部分政策性贷款不仅要由国家财政贴息,还要贴本。新的政策性贷款一律只能由政策性银行发放,政策性银行负担不起的应由国家财政负担,要切实维护国有商业银行贷款自主权。国有商业银行也要进行社会保障制度改革,银行要一心一意办银行,不能办学校甚至办社会。

(2)**扩大存贷款利差** 80年代美国解决银行业的呆帐和亏损问题时,就采取了扩大存贷款利差的做法。取消保值储蓄对银行是有利的,可以减轻银行的负担。同时可以考虑进一步降低存款利率,提高贷款的法定利率,扩大存贷款利差。

(3)**精简机构,裁减人员** 这是国外商业银行扭亏增盈通常采取的一种办法。而我国国有商业银行机构之膨胀,人员之臃肿,可以说是世界之最。早在1992年底中国农业银行的机构网点(包括储蓄所)就达56 417个,职工总数达50多万人。国有商业银行应当"大刀阔斧"地精简机构,机构撤并不能停留在办事处甚至储蓄所层次上,亏损的支行、二级分行甚至一级分行都可以考虑撤并,甚至国有商业银行与其他商业银行或国有商业银行之间也可以实行兼并、合并。不仅要精简机构数量,还要减少管理层次,逐步实现按经济区划设置分支机构。在精简机构的同时,大幅度裁减人员,建立人员的负增长机制。

(4)**"资产、负债、财务"三位一体抓效益** 扭亏增盈关键在国有商业银行自身。在资产方面,国有商业银行要加强资产风险管理,提高资产质量,在保证资产的安全性和流动性的前提下提高资产的盈利性。从负债方面来看,国有商业银行要有成本观念和风险意识,只有在保证资金能得到充分而且有效运用的前提下,增加负债、增加存款才有意义,所以不能片面地抓存款,不能不计成本地抓存款,单靠存款是兴不了行的。从财务上来讲,国有商业银行要从严控制费用,办公大楼不要盖得那么高那么漂亮,小轿车不要买得那么多那么好,干部职工的工资奖金实物不要发得那么多,会议费、招待费、差旅费等费用开支也应从严控制,等等。

(5)**为银行创造一个良好的外部环境** 银行信贷资产流失不完全是银行自身的问题,银行的呆帐和亏损是整个经济问题在银行的反映,是企业问题在银行的暴露,甚至是社会管理体制中的弊端和不良的社会风气的反映。建立银行领导人扭亏增盈责任制是必要的,但不考虑扭亏增盈的实际困难,而采取一年不能扭亏就"黄牌"警告、二年不能扭亏就通报批评、三年不能扭亏行长让位的办法是不明智的。因为没有经济和国有企业状况的根本好转,没有杜绝党政部门非法的"顺逼"干预,没有基本根除银行内外某些权势者联手的以贷谋私,银行领导再能干,也很难使亏损银行真正扭亏。

(责任编辑 王宏章)

(上接第13页)

任何别的方式能与之相比。

京沪高速铁路修建以后,原有旧线主要用于货运,货运能力可增加一倍以上。再加上公路、航空和水运,京沪乃至东部沿海的交通问题有望从根本上解决,由限制经济发展的"瓶颈",变成促进经济发展的"火车头"。这就是修建京沪高速铁路的重大意义所在。

至于京沪高速铁路建成对我国铁路现代化的促进作用,对"科技兴路"提高现代科学技术水平的作用,对带动我国铁路及由此促进全国国民经济和社会发展的作用,都是不可低估的。由于这方面已有不少论述,本文不再展开。

我们的结论十分明确:修建京沪高速铁路势在必行。这一伟大工程是历史的需求、时代的召唤,是关系我国经济发展和社会进步的千秋大业。我衷心希望京沪高速铁路早日建成,"九五"就应起步,从修建沪宁段开始。如果拖延到2000年以后,就会使已经进行的工作中断,造成不可弥补的损失。对这件跨行业的科学、技术、工程一体化的事情,应当继续深入探讨,广泛宣传,使之成为上下一致的意志和行动。 (责任编辑 王宏章 蔡德诚)