

“交通投资热”误区一瞥

——对各地兴建跨世纪工程的几点思考

Misunderstanding of Investment Craze in Transportation

韩 彪

(深圳大学经济系, 博士 深圳 518060)

在共和国的历史上,从第二个五年计划开始,交通运输便滞后于经济的发展了。此后,人们感到的是乘车难、运货难,看到的是交通拥挤。30多年来,改善交通运输的落后局面一直是社会各界的“强烈呼声”,解决交通运输紧张问题始终是交通运输理论界与建设部门的“重点课题”,处理交通投资与经济发展的关系常常是各级政府的“传统议题”。然而,最好的老师还是实践。交通运输落后给经济发展的严重阻碍,终于换来了国人投资交通项目的强烈意识,迎来了“交通投资热”,着实可喜。然而,交通项目的投资大有学问,并不是多投就好,投下去就能见效的,它最忌讳的是无序的“天女撒花式”的做法。因此,我们对近来各地纷纷“计划”兴建跨世纪交通工程表示忧虑,希望本文不尽周全的论述能够引起有关当局的思考。

一、跨世纪交通工程简况

至今为止,国内以跨世纪相称的交通工程主要有五项:京沪高速铁路、伶仃洋跨海通道(伶仃洋大桥)、杭州湾跨海通道、渤海湾跨海通道和粤海跨海铁路通道。

1. 京沪高速铁路

日前,铁道部再一次表示,“九五”期间将争取开工建设京沪高速铁路,实现时速250~300公里行车。1993年科委、计委、铁道部等单位曾联合组织专家组对京沪高速铁路进行可行性研究,铁道部也曾单独组织专家组对此项目进行了可行性研究。结论都认为是可行的,但对资金的落实没有理想的方案,而且对投资规模的说法不尽一致,见诸文字的是300亿元,但据专家组成员私下透露,300亿是远远不够的。

2. 杭州湾跨海通道

这一连接上海和宁波的跨世纪工程的可行性研究已在北京完成,众多交通专家表示建设杭州湾跨海通道十分必要。据称,该工程可望在近年开始

兴建。研究报告提出了两个方案,通道全长均为40余公里,第一方案从上海金山县境内直达宁波北仑,总投资160多亿元;第二方案从浙江嘉兴乍浦港直达宁波北仑,总投资125亿元。

3. 渤海湾跨海通道

80年代后期提出兴建的渤海湾跨海通道最近又有了新的内容,拟兴建两条通道,一条是烟台到大连的火车轮渡航线,全长164.8公里,总投资13亿元;一条是蓬莱—青岛—旅顺之间的“南桥北隧”公路、铁路线,全长134公里,由7座大桥、两条大坝和58公里的海底隧道,共10项工程组成,总投资500亿元左右,预计2010年全线贯通。

4. 伶仃洋跨海通道(即伶仃洋大桥)

交通部水运规划院已对此项工程进行了预可行性研究,几个月前就引起了中英关于香港与内地跨境大型基建协调委员会的高度重视,并责成公路桥梁专家小组作深入研究。目前,这一跨海通道的首选走向为珠海市金鼎镇—淇澳岛—人工岛—伶仃岛—香港。按照这一设想,伶仃洋跨海通道由四座大型结构物组成,由西向东依次为:净高18米,跨越金星水道的衡门西航道桥(即淇澳大桥);净高26米,跨越衡门东航道的大桥;长9公里、主跨1400米,净高65米,跨越伶仃洋西航道的大桥;长18公里,主跨920米,净高60米,跨越伶仃洋东航道大桥。通道全长44公里,预计投资200亿元。

5. 粤海跨海铁路通道

粤海跨海铁路通道跨越琼州海峡(先得从湛江铺轨到海安),从湛江市的海安架桥到海口市,最终把海南的铁路网与大陆上的铁路网衔接起来,总投资预计45亿元。

就这些项目本身而言,我们并不怀疑它们的可行性及它们的建成对于中国沿海地区的经济发展,乃至整个中国经济腾飞的深远历史意义,但并不认为建设的时机都已成熟,均可在世纪之交兴建,而应该有计划、按步骤进行。

二、大贝耳特海峡通道的启示

在水面宽 18 公里的大贝耳特海峡上建桥是丹麦人和瑞典人的一个古老梦想。大贝耳特海峡通道由海中的一个岛屿分成东西两个通道。这样，大贝耳特海峡通道主要由三座大型建筑物构成：一条长 7.9 公里卧于丹麦海岸与岛屿之间海底的双洞铁路隧道，一条长 6.8 公里跨越东线国际航线的高架公路桥（主跨 490 米，最大净高 57 米）和一条长 6.6 公里跨越西线浅水通道的公路铁路双用大桥。经过几十年的讨论和论证，于 1994 年底开始施工，计划于 1999 年竣工。整个工程总费用达 20 亿美元，属欧洲最大的土木工程项目之一。与这个工程相比，我们可以得到以下一些启示。

第一，我们的工程估价太低了。依据常识，跨海通道的每公里造价将随海面宽度的增加而增加。粗略推断，我国欲建的伶仃洋跨海通道（伶仃洋大桥）、杭州湾跨海通道的工程量均在大贝耳特海峡通道的两倍以上，200 亿元的造价，够吗？渤海湾跨海通道的工程量将是大贝耳特海峡通道的六倍以上，500 亿元的造价，够吗？粤海跨海铁路通道的工程量估计不会比大贝耳特海峡通道小多少，45 亿元的造价显然远远不够！过去，常有少报工程造价以获取项目审批，然后再在建设中追加投资的做法，搞得地方或国家在工程建到一定程度时欲上不能，欲下不忍，给经济建设带来被动。与此同时，在工程项目的研究中，资源成本不按影子价格计算，甚至许多资源和劳务是无偿使用的，也促成了许多不合理的项目，既延误经济发展的步伐，也给决策者带来被动。今天，全国都在大步向市场经济迈进，希望不要再按原有的思路制造“骑虎难下”的遗憾了。

第二，我们的实力太弱了。大贝耳特地区城市人口为 230 万，一年的国内生产总值在 800 亿美元左右。客观地讲，除了京沪线沿岸地区可能有实力修筑京沪高速铁路外，其它地区近期似乎都不具备兴建跨世纪交通工程的经济实力。从目前情况看，建珠江口跨海通道（伶仃洋大桥）的热情主要在珠海，然而珠海的国内生产总值一年不足 300 亿元（1994 年为 260 亿元），投资额才 42 亿元的珠海三灶机场，几乎把整个珠海的经济拖垮。渤海湾跨海通道三个主要受益地区青岛、烟台和大连的国内生产总值一年不过 1 600 亿元，应该说远不具备建设这一工程的经济实力。杭州湾跨海通道两端的上海和宁波，国内生产总值一年在 2 700 亿元左右。从理论上讲，如果这两个主要受益地区愿意集中财力建设这一工程是有实力的，但两个地区都处在经济大规模开发时期，有许多更为紧急的项目等待着资金，事实上也不具备建设这一项目的经济实力。

诚然，我们可以广泛考虑利用外资来建设这些项目，但有个棘手问题需要解决，即是向海外基金或财团借款还是由海外基金或财团投资。如果是贷款，来源似乎不成问题，但还贷的压力太大，仓促上马，难免会让国家背上包袱。如果是投资，就看有没有愿意的，而且是以什么条件为前提。交通设施的建设，不比一般的工业投资，容易自然形成垄断，任何一个国家都不愿也不该放得太开。当然，大型的交通设施也可由国家来建设，并不完全取决于当地的经济实力，但国家又有多少资金可用于此呢？

第三，我们的心情太急了。世界上规模特大的土木工程，国外的如英吉利海峡海底隧道，国内的如三峡工程，都是经过了长达百年的反复论证之后才兴建的，即便是大贝耳特海峡通道也是经过几十年讨论、论证的。然而，修筑京沪高速铁路的设想五年前才提出来，提出建设伶仃洋跨海通道的设想也只有 6 年时间，杭州湾跨海通道和渤海湾跨海通道设想的提出也不过 10 年。何况，这些年的讨论十分稀疏，范围也相当有限，只是最近一两年才为更多的人士所知晓。显然，至今为止的讨论是远远不够的，个中难免受一部分人或一种认识的左右，使其变得片面，有失客观性。

三、交通运输投资是国民经济的重要比例

历史已经将每一个国家的经济建设置于世界范围的物质、资金、信息和人员的交流之中，但一个国家在特定时期可用于经济建设的资金还是有限的。长期的实践表明，有限的资金用于交通、通信等基础设施的投资比例是有范围的，人为突破这个比例将使经济发展受挫。对用于交通、通信等基础设施的投资比例低于合理范围，以及由此给经济发展带来的巨大阻碍，国人刻骨铭心；反之，用于交通、通信等基础设施的投资比例高出合理的范围，同样会给经济的发展带来严重后果。

在经济学中，用于交通运输等基础设施的投资为“社会成本”，它的特点是“不可分性”和高资本产出比。与“社会成本”对应的是“直接生产性成本”，即直接投入工业、农业等产业中能迅速见效、直接增加产出和收益的项目的投资。它的特点是投资集中、周期短、收益快、投资效率高。从经济发展的角度看，“社会成本”和“直接生产性成本”都是必要的，都可以创造出“引致投资”。但是，在资金有限的时期，不允许“社会成本”和“直接生产性成本”都充分增长。这就需要对两者发展的优先次序作出选择。如果“社会成本”优先发展，短期内很难刺激“引致投资”，不利于经济起步。相反，若在“社会成本”并不怎么滞后的情况下，“直接生产性成本”优先发展倒能引发进一步的投资，发挥乘数效应，有助经

济起飞。因此,在我国经济整体上仍处于起飞时期,交通运输相对滞后的情况下,应更多地“面”上去改善交通运输的落后面貌,而不是将有限的资金集中在几大“标志”性的交通运输工程上。

在现实生活中,珠海和漳州开发区所经历的坎坷应该引起国人的足够思考。在珠海的经济发展战略中始终贯穿着先基础建设后生产发展的思想。凡最近几年到过珠海的人,没有不说珠海生活环境好,也没有不说珠海交通、通信等基础设施好的,但几乎使所有的人都感到珠海的经济太“冷”了一点。原因当然是多方面的,但这几年珠海的经济在某种程度上还不及惠州、中山、东莞等地有生气,主要原因不能不归咎于将有限的建设资金过多地用在了交通、通信等基础设施的建设上。如果珠海西区是一个区一个区地依次开发,而不是平沙、红旗、三灶三个管理区同时上马,一齐发展,珠海的经济绝对不会像今天这样缺乏生气。同样,漳州开发区的发展速度远远落后于人们当初的预测,这与漳州开发区浓重的先投入后引进、把有限资金主要用于基础设施的发展思路紧密相关。迄今为止,漳州开发区已投入4亿多元,全部用于炸山填海、平整土地、修建码头、铺设公路和建设变电站,希望这些基础设施能一步到位。然而,理想的设计遇到了资金不足的困扰,漳州开发区真有点步履艰难。如果漳州开发区采取起点较蛇口工业区高,但也像蛇口工业区那样边投入边引进的滚动式发展路子,相信漳州开发区的概念早已进入了人们的记忆。

四、交通项目投资的时机和周期

交通项目具有“不可分性”的特点,即只有在整个项目竣工后才能发挥全部功能,很难分阶段产生作用(如跨海通道),即使有些项目可以分段投入使用,其功能也会大打折扣(如陆地上的路)。由此可以演绎出另外两个特点:一是交通项目只有在需求达到一定规模时投入使用,才能取得良好的效益,最忌在需求明显不足时投入使用,使项目处于严重的闲置状态;二是交通项目的建设周期越长,资金的无效(或低效)占用时间也越长,最忌资金准备不充分的胡子工程,将宝贵的资金堆在地上,架在水

上,长期发挥不了作用。

交通项目超前建设的代价,“三线铁路”是个很典型的例子。在相当一段时间里,“三线铁路”的运输需求是明显不足的,常年收不抵支,不仅给铁路部门带来了巨大的经营压力,而且将十分有限的资金花在了不见效益的项目上,延误经济发展的时机。倘若当年对国际政治形势的判断清醒一些,将“三线铁路”建在当时运输供给最为短缺的东南沿海地区,相信我国的铁路运输不会像现在这么紧张,经济也会比今天发展得更好些。全国范围如此,一个地区、一条线路何尝不是如此。珠海八车道的高等级公路“珠海大道”,目前只有极少量的汽车在使用,相信在未来五年内这条路都不可能达到基本饱和。这难道不是一种痛心的“超前消费”吗?

交通项目战而不决也会付出严重代价。我国高速公路建设10年前就起步了,自1987年起已陆续开通了10几条,但高速公路对经济的影响似乎最近才开始显现出来。80年代后期修通的“沪嘉”高速公路、“西临”高速公路在当时除了作为“零”的突破有过一些轰动效应外,基本上没有给当地经济发展带来大的影响。近几年,随着“京津唐”高速公路北京至天津段、“广深珠”高速公路广州至深圳段,以及“济青”高速公路、“成渝”高速公路的相继开通,高速公路在国家和地区发展中的巨大影响开始显示出来。如果能将10多年来各地用于地方性高速公路建设的资金相对集中,有计划地一条一条滚动,每一条的建设周期控制在尽可能短的时间内,而不是像现实那样拖它5年、6年、7年、8年,甚至10多年,相信“京津唐”、“广深珠”、“沪涌”等高速公路早已全线贯通,相继发挥作用了。再设想一下,“京九”铁路如果不是集中力量3年铺通,5年投入运行,而是用10年甚至更长的时间去恋战,那么陆续投入的100多亿元何时才能见效益?

诚然,假设只能是假设,但它却给我们一个启示,跨世纪工程应该全国一盘棋,统筹规划,严格按实际需求与财力可能进行。国家在规划和审批特大型项目时,一定要慎重冷静。同时,衷心希望在这个世纪内再也不要提出诸如兴建渤海湾第二跨海通道(大连到唐山)之类跨世纪工程的设想了。

(责任编辑 冷远猷)

(上接第23页)

鼓舞人心又切实可行的发展战略,关键在于各个高校能给自己恰当“定位”和明确自己的发展“空间”。“定位”就是确定自己是哪种类型的学校,是研究生和本科生并重的学校、本科生为主的学校,还是专科生为主的学校,等等。明确发展“空间”就是根据自己的“定位”,学校主要发展什么,是研究生、本科生,还是专科生,等等。各个高校要想找准自己的

“定位”和发展“空间”,关键要弄清自己的优势和劣势。这既要求各高校能客观地认识自己,又要求认清“上大学需求”的发展趋向,还需要知道与自己竞争的其他高校的情况。各个高校只有大致准确地把握住我国高等教育市场和有效地利用市场机制,才能使自己快速健康地发展。(责任编辑 冷远猷)