

# 更新观念,更新模式迎接铁路建设新高潮

To Speed Up the Railway Construction by Changes in Idea and Patterns

杨培新

(全国政协委员)

近几年来国民经济开始进入高速增长阶段。计划经济时期铁路滞后的状况日益充分暴露出来,已经成为国民经济发展瓶颈中的瓶颈。

据统计,货主每天要车达 17 万辆以上,铁路只能装车 7.2 万辆,缺口很大。运输过程中,“限制口”过不去,有大量重车在沿途积压、滞留。今年一月中旬,每天滞留重车达 210 列,最多时达 269 列。京沪线的德州、符离集,沪杭线的嘉兴,浙赣线的醴陵,京广线的安阳、蒲圻、坪石,陇海线的商丘,湘桂线的冷水滩,都是主要限制口,通过满足率仅 41%。全路卡脖子的限制口达 23 个之多。洛阳轴承厂一个月要 42 个车皮,铁路只能给 34 个,一车皮能运轴承价值 150 万元。因为车皮太少,美国订购的轴承无法履约交货。新疆外运物资,铁路只能运出 1050 万吨。兰新复线没有修成,棉花、石油运不出去,影响新疆发展。西北五个省产品都挤在天水口,运不出来。西南的磷矿石以运定产。电力工业大发展,装机容量 1991 年超过 1 000 万千瓦。能源部 1992 年要求为新增发电运煤 1 768 万吨,铁路只能安排 963 万吨,缺口达 700 万吨,影响华鲁、石洞口、岳阳等电厂不能满发。山西古交矿区国家投资 11 亿元,建设了马兰、东曲两个 400 万吨的现代化矿井,由于候月铁路没有建成,煤矿建成后不能投产,直接影响电力供应,缺口扩大。吉林玉米因车皮不足,难于运抵口岸。广东铁路运输缺口达 40%,限制口则达 50% 以上。沿海企业为适应市场变化,要求尽快运出产品,但铁路要求货主在 18~48 天以前提出运输计划,铁路运行远不能适应市场经济的变化。客运也十分紧张,超负荷达 300%。铁路已成为瓶颈中的瓶颈,制约着整个国民经济的发展,进而加剧能源、原材料的紧缺。因此国民经济高速增长,首先要求的是铁路的高速增长。1992 年国民经济增长速度达 12.8%,但铁路货运只增长 3%。1993 年上半年国民经济增长速度为 14%,工业产值增长 23.8%,但 1~5 月铁路货运量减少 2.2%,矛盾越来越尖锐。

铁路之所以严重滞后,是因为长期受计划经济的束缚。计划经济下财政统收统支,全国共吃一口大锅饭,这种机制恰恰便于政府机构的日益庞大,使吃皇粮的人增加到近 4 000 万,从而不断扩大社会公共消费,不断蚕食掉积累和维持简单再生产的资金。铁路向财政上交的多,从财政领到的投资少。第一、二个五年计划每年修铁路 1 000 公里,第三个五年计划每年修铁路 548 公里,到 1991 年只修了 197 公里。1987 年实行铁路大包干,开始脱离财政统收统支体系,但向财政仍交较高的营业税以及能源交通基金等。计划经济下由于实行“低运价、低折旧、低收入、高税率、高上交”,不断削弱了铁路自我积累、自我发展的功能。铁路滞后影响国民经济的发展。据专家测算,1990 年因铁路运输能力不足,影响全国国民收入减少 2 425 亿元,占当年国民收入的 17%。这笔损失的资金如用于铁路,可建新线 4.85 万公里。

为了国民经济上一个新台阶,铁路必须由滞后转为先行,否则国民经济高速增长就会落空。邓小平同志曾指出:“当前的薄弱环节是铁路。铁路问题不解决,生产部署统统打乱,整个计划就会落空。”又提出:“多搞一些铁路、公路、航运,能办很多事情。”“宁肯借债,也要加强。”中国铁路效率是较高的,基本上达到世界先进水平。铁路内燃机车总重吨公里耗油 24.4 克,远低于英、美、日、德等国,电力机车每万总重吨公里耗电 111 千瓦时,已步入世界先进行列。1991 年 10 月世界银行称赞“中国铁路以极好的效益著称于世,以极低的运价完成了最大的运输密度,以最少的活劳动消耗和燃料、材料的消耗取得了相当大的效益。”当前主要问题是投资不足,其本质是铁路处于计划经济体制“低运价、低折旧、高税率、高上交”的钳制下,而且修铁路以往只能靠国家投资,不能吸收社会资金,尤其是外资。第七个五年计划期间,电力部门社会投资占 62%,公路社会投资占 64%,邮电社会投资占 50%,所以这些部门都增长较快,而铁路部门铁道部投资占

95%，吸收社会资金仅占5%。因此，“七五”期间能源增长22.4%，公路、水运年增长19.7%，邮电增长15.8%，而铁路只增长6.7%。因此，解决资金问题的关键又在于铁路能否坚决转入市场经济轨道，彻底摆脱国家筹资、国家建设、国家经营的旧模式，真正广泛吸收社会资金以及国外资金。而解决资金问题使铁路投资转入市场经济轨道，又必须采取如下几个步骤：

1. 铁道已经进入高速发展时期，第八个五年计划期间，要加快六大通道建设：强攻京九、兰新；速战宝中、侯月，再取华东、衡广，配套完善大秦，加快南昆线、成昆线电气化和北通道的建设。其中，京九铁路全长2300公里，要求从1997年提前到1995年铺通。这条铁路由铁道部和九省市联合投资修建。中国铁路建设力量是充裕的，工程技术达到先进水平，关键在于能否按工程进度充分供应资金。由于通车期提前，资金要提前供应，资金到位有一定困难。整顿金融秩序以来，建设银行、工商银行等银行开始积极提供资金支持。看来，用发债券或成立政策性银行筹集资金远水难救近火，建议充分发挥专业银行的作用，要求几家专业银行提供人民币和外汇贷款，保证不误工期。如果专业银行因此产生利息损失，可以实行贴息，向国家报销，在专业银行上交财政税款中扣除。财政部门应对银行和企业一视同仁，改变对银行征所得税55%，调节税7%，高于工业企业的规定。要引导专业银行支持重点建设，并感到有利可图。

2. 利用外资，加速铁路建设。自1990年以来，铁路从世界银行和日本政府借入资金20.4亿美元，解决购置车厢等问题。中国19世纪修建铁路，包括津浦路、京广路（当时叫芦汉铁路和粤汉铁路）以及中东铁路，主要是运用外资修建的。铁道部今年已经明确允许外国投资参加修路。现在我国正进入铁路加速发展时期，应力争世界银行、亚洲开发银行、日本协力基金给以更多的低利贷款。美国的养老基金会拥有数万亿美元资金，他们要选择可靠的长期投资项目。我们可以邀请他们对中国铁道部门进行考察。世界银行贷款中国修铁路，是经过一番认真考察的。他们的结论是“中国铁路以极好的效益著称于世”。他们认为，中国铁路的技术水平和管理水平是较高的，取得了较好的经济效益。铁路运输是中国的朝阳产业。中国国土辽阔，火车最适于长途运输。中国经济高速增长年代铁路运输将长期存在卖方市场。因此，在中国做铁路投资是最安全可靠的，其风险比投资加工工业小，投资铁路将获得长期的赢利。由此来看，我们应当和国外养老基金会、保险公司、长期信用银行等广泛接触，并按国际惯例吸收其资金。从目前看，以发行利息较为优厚、由国家担保的债券较为合适，以利于这些投

资者必要时可以转让流通。

3. 运价改革应列为价格改革的首要项目，使运价和物价协调，保证铁路借入资金之后能够还本付息，为利用国内银行贷款和国外资金提供必要的先决条件。有人建议按月编制铁路用物资价格指数，包括钢轨、道碴、沙石、轨枕、钢材、水泥、木材、机车、车辆、集装箱、电机、电器、燃油、油脂、机油、煤、电、通信设备、筑路机械、信号设备、施工机械、养路机械、计算机硬件、外围设备、自动控制设备等。职工工资部分可以采用大中城市职工生活费指数。以此两项，计算铁路运输成本，作为调整运价的依据。计划经济年代的铁路价格，是吃铁路的大锅饭，实际上起了使铁路日益萎缩的作用。市场经济下的铁路运价应当保证铁路能够自主经营、自负盈亏、自我积累、自我发展，使铁路生机勃勃，成为经济高速发展的先行官。当前应首先允许新线新价，多种运价（如热线运价、特区运价、区域运价、优质优价、季节浮动价等）。

铁路、内河航运、公路的运价比中国为1:0.73:12，铁路运价只有公路运价的十二分之一，美国为1:0.31:1.7，德国为1:0.2:0.57。从物价上涨幅度看，1989年货运价实际上比1955年下降40%左右。在225类主要产品销售成本和价格中，铁路运费所占比重不到1%的为71.6%，在1~2%之间的为12.4%，2~4%之间的为11.6%，5%以上的为4.4%。石油及其制品运费在成本中所占比重在美国为24%，在我国仅5.8%；木材成本中运费所占比重，美国为18%，中国为7.4%；百货、日用品成本中运费所占比重，美国为4%以上，中国为1%左右。中国运价只及美国的三分之一和四分之一。适当提高运价是既必要又合理。

铁路营业税1966~1971年高达25%，1986年减为15%，“七五”期间降为5%（实际税率5.3%）。财政部对专项基金应免征营业税，并免征能源交通基金。铁路多年来吃老本，设备日益老化，应当重估资产并提高折旧率。

4. 铁路是企业，应转换经营机制，实行自主经营、自负盈亏，自我积累，自我发展。这是举借外债，加速建设的前提条件。在广州铁路局领导下，广深铁路公司和三茂铁路公司在企业改革方面取得了显著的成就。

广深铁路公司1984年成立，实行自主经营，自负盈亏，自筹资金，自我约束，试行区域运价，高出统一运价50%，并实行多种经营。由于客车有空调，并提供优质服务，实质上是优质优价。八年来运量年增100万吨和100万人次，运输净利润递增80.7%。第一轮承包五年上交营业税和利润14.8亿元。企业依靠自我积累3.6亿元和部分贷款，用

（下转第22页）

已取得了极大的成功,为社会提供了成千上万不同性能的材料,并且是人类现代活动的物质基础。从很大程度讲,人类已经实现了分子裁剪,但所有这些都是平衡态统计热力学的限度之下进行的,以往化学动力学的应用只有在控制反应速率这一方面。人类的下一个目标将是在突破统计热力学限制的意义上实现分子的裁剪。如果这一目标能够实现,人类就将在更大的自由度下获得对自然的支配权。但有迹象表明,这是一个艰巨的目标。70年代初,二氧化碳激光器的红外多光子激发现象的发现,曾激起人们关于选键化学的极大热忱,但随后的研究表明,这样的途径是行不通的。现在关于选键化学、选模化学的论题又多了起来,人类不会停止对走向自由王国的道路的探索。就分子裁剪而言,分子反应动力学将在基础研究和准备方面起关键作用。

### 3. 研究界面与凝聚态中的基本化学物理过程。

分子反应动力学发生的土壤是气相体系。这决不是说分子反应动力学不关心其它物相,更不是说明其它物相不重要。事实是,自然界中绝大多数与人类直接相关的化学过程是在凝聚相和界面上发生的。其中我们只需指出生命现象和大多数有机合成反应就够了。那末,为什么分子反应动力学在它生长的早期出现这种“与世隔绝”的状况呢?原因在于以探索化学反应的微观机制为己任的分子反应动力学必须从最简单的对象开始,否则就会陷在复杂性之中,理不出头绪,迈不开步子。现在,分子反应动力学已经有了巩固的阵地,取得了丰硕的成果,

积累了丰富的经验,建立了较系统的理论,加之现代技术提供了研究手段,分子反应动力学已经开始了对簇团、界面、凝聚态化学过程的研究。我相信,这样的方向将逐渐地成为主流方向,其研究成果的可应用范围也将扩大,改变其“纯”基础研究的形象。

### 4. 更多地向相关学科渗透。

一门基础学科发展的动力来源于两个方面,一是学科本身探索自然规律的本性需要,二是回答其他相关学科及应用中所提出的问题。在发展早期,分子反应动力学的动力主要在前者。随着它的成长与成熟,后一因素的作用将越来越明显。将分子反应动力学研究的成果扩散到化学的其他分支以及诸如生命科学、材料科学、环境科学和能源利用这样的相关及交叉学科中去是我们将会看到的又一重要趋势。与此并行的是它也将更密切地与应用结合,解决现代工艺、生产、加工等生产实际应用中提出的问题。

### 5. 形成新的交叉学科、领域和生长点。

自然科学发展不断地产生新的领域,这些新领域许多是前沿学科交叉的结果。分子反应动力学与其他学科在相互促进相互影响的同时,也会形成新的交叉学科。象纳米材料、分子器件、分子电子学等正蓬勃兴起的领域的发展,也将会成为分子反应动力学作出贡献的场所。而将学科成就与发展溶入新的学科和方向,正是科学之树常青的生命力所在。

(责任编辑 孙立明)

(上接第 61 页)

不到三年时间建成广深第二条线路,综合运输能力提高 70%。1992 年起又投资 11 亿元,修建广深高速铁路,预计 1994 年投产。该公司剔除加价因素,营业每公里劳动生产率为全国铁路平均值的 4.3 倍,人均运输收入为 8.6 倍,人均创利为 6.6 倍。

三茂铁路公司修建的三茂铁路于 1987 年动工,1991 年正式运营。该公司被广东省政府授以自贷、自建、自管、自偿的权力。三茂铁路每公里造价 470 万元,低于全国 500 万元的水平;用三年半的时间建成,比全国平均六年时间缩短两年半。该路的特点是大力发展多种经营,由铁路牵头,推动地方经济的发展,现有广告、饮食、服务、旅游、外贸等十大行业,几十个公司。它利用铁路沿线风景优美的特点,开出豪华型旅客列车“希望号”,当年收入 2500 万元,深受港澳游客的欢迎。肇庆水电段,原定员 743 人,主动精简员工至 486 人,并抽调 50 多人

从事多种经营,仅半年时间创利润 80 万元。三茂铁路投资来自世界银行、亚洲开发银行、广东发展银行贷款和发行债券。三茂铁路原定 10 年还清债款,现已提出缩短为 8 年,开创了借债修建,依靠自我积累 8 年还清贷款的先例。

广州铁路局在推进铁路企业改革方面取得了巨大的成绩,现在已组成广州铁路集团公司,进一步在广东、湖南、海南境内推行铁路体制的深化改革,这必将促进广梅汕铁路、平南铁路等新线的建设。

我国国民经济正在上一个新台阶,要求铁路的高速增长。我们深信通过概念更新,模式更新,深化铁路机制改革和采取革新措施后,中国铁路是能够迅速改变面貌,真正成为我国经济建设“先行官”的。

(特约责任编辑 王 骨)