

# 利用台资建设金温铁路的几点认识

铁道部第四勘测设计院 马 驹

目前交通运输的落后仍然是制约我国经济进一步发展的重要因素之一。铁路作为国民经济的先行官、我国交通运输的主要方式,在国民经济发展过程中更显滞后和薄弱。虽然近些年来铁路建设取得了很大的成绩,但仍然面临着建设资金紧张,运能运量矛盾突出,国家铁路投资计划主要向在路网中起骨干作用,运能运量矛盾特别突出的既有线改造和新线建设方向倾斜,而无暇过多顾及地区性支线的建设。

铁路作为国民经济的大动脉,在对整个国家的经济发展起到重要的推动和促进作用的同时,对铁路沿线直接受益地区的社会 and 经济发展,人民生活水平的提高,投资环境的改善,信息交流的灵便等方面起到更为显著的作用。一般说来,铁路沿线地区经济发展综合水平往往高于其他条件类似而远离铁路的地区。改革开放以来这种差异更加明显,人们对铁路与社会经济发展的密切关系也有了更加深刻的认识。“要想富,修铁路”,各省市一些地区纷纷提出了修建铁路的要求。因而在国家铁路建设投资非常紧张的形势下,一些地区为了使铁路早日建设运营,造福一方,选择了一些比较现实的铁路建设集资方式——国家支持,地方集资,外资贷款,或与外商合资建设铁路等。腰(古)茂(名)铁路、广(州)梅(州)汕(头)铁路、荆(门)沙(市)铁路、向(塘)吉(安)铁路等,其铁路建设资金的来源就采用了上述的一些集资方式。

我院自五十年代起即多次开展过勘测设计的浙江省金(华)温(州)铁路,是一条在规划路网中起辅助作用的地区性铁路,全长二百五十公里,其主要作用是改善浙西南地区的交通条件,开发沿线经济资源,扩大温州港的经济腹地,促进浙西南地区的经济发展。几十年来国家多次动议修建该铁路,但终因该线在路网中的意义小,建设资金紧张等原因而迟迟未能动工,而该地区的经济发展却因交通运输条件不良等因素而受到严重影响。一九八五年浙江省政府在沿线地区群众的强烈要求下,提出由国家、省、地市三方共同出资,充分发挥地方群众建路的积极性,修建地方铁路。最近,浙江省有关部门又在与台商接触,双方初步同意成立合资公司,合资建设并经营管理金温铁路,国家计委也已正式批文同意立项,表示支持。笔者参加过浙江省有关部门台商接触的一些活动,对利用台资建设铁路有几点初浅的认识。

1. 利用台资建设经营铁路,在政治上、经济上意义重大,社会效益显著。

(1) 利用台资建设铁路,对加强和促进海峡两岸关系的改善和发展,逐步实现祖国统一大业,具有重要意义。海峡两岸在各方面广泛加强合作与交流,是实现祖国统一的重要步骤。利用台资在大陆投资,尤其是向铁路等基础设施投资,是海峡两岸经济交往向深层发展的标志之一,也是国家政局稳定,改革开放政策取得重大成绩的表现,同时对台商来说也体现其爱国之心。因此,在铁路等基础设施建设中积极利用台资,政治意义重大。

(2)利用台资加快基础设施建设,能缓解国家和地方建设资金不足,加快经济的发展。国民经济长期稳定的发展需要良好的环境,能力强大,四通八达的交通运输条件是其中重要因素之一。现在大部分地区的交通设施标准低,能力小,难以满足国民经济发展的需要,并成为限制因素之一。建设良好的交通运输设施也因其投资巨大而难以速成。金温铁路自一九八五年国家同意浙江省作为地方铁路建设以来,各级政府和广大群众为铁路的早日上马作了很大努力,勘测设计工作也完成大部,但终因工程费用巨大,资金来源不完全落实等原因而至今尚未动工。现与台商的接触进展顺利,正在抓紧进行各种前期工作,台商出资愿占较大比重,成立合资公司,并行使管理权,若能成功,则金温铁路建成通车指日可待,同时,也为多渠道筹集资金建设铁路尝试了一条新路。

(3)利用台资建设并经营铁路,能促进铁路沿线台资和其他外资的更多投入。由于铁路是基础设施,投资巨大,台商愿花巨资投入并长期联合经营,无疑能大大提高其他台资和外资投资者的信任感和积极性。同时铁路的建成通车,可大大地改善沿线地区的交通条件和投资环境,对资金的投入产生更大的吸引力,促进经济发展。此次在与台商接触过程中,台商就一再提出在投资金温铁路的同时,以沿线地区的矿产、旅游资源,房地产业等方面的开发经营有浓厚的兴趣,希望能预先取得一些开发经营权,以弥补建设资金可能出现的不足和经营期出现的微利或亏损,并作为向铁路投资的一项附加条件。

(4)利用台资建设铁路并经营铁路,能使我们从中取长补短,提高我们的经营管理水平。我国铁路运输企业,除少量地方铁路由各省地铁公司经营管理外,其他全部由铁道部下属各铁路局经营管理。由外商直接经营管理铁路,在我国还没有先例。若金温铁路由外商经营管理,无疑能使我们开阔眼界,学习一些先进的经营管理方法,促进铁路运输企业的改革开放,提高管理水平。

## 2. 在利用外资(包括台资)建设铁路还存在一些政策等方面的问题需落实和解决。

(1)利用外资建设和经营的一般工商企业和一些基础性设施(如港口等),国家在财税等方面都有了比较明确的优惠政策,而在铁路建设方面还没有相应的法规性条例,使得无法可依。铁路项目与一般工业项目相比较,投资巨大,其利润低微,尤其是地区性铁路,客货运量相对较少,投资效益不高,但其社会效益巨大,因此其财税政策也应与一般工业项目有所区别,更为优惠,以提高投资者的积极性。在分析计算金温铁路项目投资效益时,只有参照国家对港口码头项目外资投资的一些有关政策和地方性的优惠政策,因此,国家应尽快制定相应的政策条例,鼓励外商投资。

(2)铁路项目(尤其是沿海地区的铁路),在国家的政治、经济、军事和国防上有较为特殊的意义,因此与外商联合经营管理,对合资双方的管理权限、经营期限、职责范围、与国铁的通信联系等方面,国家也须尽快有明确规定。

(3)有关与国铁的关系问题,主要是铁路建设期与国铁联轨问题和运营期的调度指挥、车辆交接联运、机辆等设备租用维修等问题上,外商有些想法与我们不太一致。比如联轨引起国铁改造的投资问题,外商认为地铁引入国铁,虽然引起国铁的投资改造,但同时也增加了国铁的运量和运输收入。因此国铁改造的投资应由国铁自己负担,而不应与地铁分摊。在类似这些问题上,国家和铁道部应积极配合,鼓励和支持外商投资建设。

(4)外商投资担保、外汇平衡、贷款偿还等问题,也需要国家大力支持,尽力解决。考虑到一方面,外商从境外引进巨额外汇修建铁路,而铁路项目本身一般并不直接创汇,另一方面铁路运量及财务效益与国家经济政策、生产力布局、运输政策等有密切关系,并且铁路的效益主要体现在社会效益上,因此国家在外商投资风险上实行担保,外汇平衡、贷款偿还等方面大力支持,可使投资者打消顾虑,增强信心。

(5)铁路一旦建成,铁路沿线及车站附近将成为“黄金地带”,房地产迅速升值,旅游、矿产资源成为开发热点。台商在谈及铁路投资的同时,提出希望能预先获得铁路车站附近部分土地的使用权,待铁路建成后同时开展房地产业务。对旅游资源、矿产资源的开发也提出了类似的要求,拟通过从经营其他业务上赚取利润来弥补铁路财务效益的不足,国铁也可从中得到一些启示,拓宽铁路“以路养路”的路子。

总之,利用外资建设经营地方铁路是一条可行之路。尤其是在沿海地区,随着改革开放政策更为深入落实,与华侨、港澳同胞的联系更为密切,利用台资及其他外资建设铁路的条件将更加优越。