

中国高铁在走日本老路？

2017/10/12

http://cn.nikkei.com/columnviewpoint/column/27323-2017-10-12-04-51-00.html/?n_cid=NKCHA014

村山宏：9月21日对中国来说似乎是值得庆贺的一天。京沪高铁在这一天启动了最高时速为350公里的商业运营。自2011年发生动车事故以来，中国高铁的最高时速被降至300公里，随着恢复至350公里，中国超越日本和法国，重新夺回了高铁运营时速世界第一的宝座。不过，荣光的背后是运营高铁的中国铁路总公司背负的近4.8万亿元的巨额债务。

高铁涨价？

中国7月就报道了在京沪线行驶的新款车辆“复兴号”将以最高时速350公里启动商业运营的新闻，但并不是所有中国人都对这个消息感到雀跃。网上纷纷猜测“提速后票价可能也会上涨”。因为4月沪深线各区间的高铁票价刚刚上涨了20~60%。可能是考虑到会引发不满，京沪高铁的票价暂且没有变动，全程成人票依然为一等座933元，二等座553元。



中国高铁的新型车辆“复兴号”在京沪线恢复最高时速为350公里的商业运营

虽然这次没有提价，但依然有猜测认为过段时间后可能会涨价。因为运营高铁的中国铁路总公司的债务在不断膨胀。中国铁路总公司是2013年铁道部被解体后成立的国有企业，基本垄断了铁路业务。铁道部时代的负债总额在2007年为6587亿元，之后迅速膨胀，2012年达到2.7925万亿元。负债迅速膨胀的原因就是铺设铁路，尤其是高铁建设。

中国铁路总公司虽然接手了铁道部的负债，但扩建高铁的方针没有变化。无论是曾经的铁道部，还是现在的铁路总公司，都是通过长期贷款和发行铁路债券的方式来筹集建设所需资金，高铁的投资越大，负债就越多。2013年底，中国铁路总公司的负债总额为3.2259万亿元，而到2017年6月底已经达到4.7727万亿元。利息支出在2015年为779亿元，2016年达到752亿元。

一方面，中国铁路总公司自2014年以来持续减收，2016年的营业额为9074亿元。由于中国政府抑制票价上涨，即使形势好转，也很难期望大幅增收。2015年的最终损益盈利6亿元，2016年也盈利10亿元。不过，这背后存在隐情。虽然每年上半年都计提亏损，但下半年政府会给铁路总公司提供补贴，可以利用这笔资金扭亏为盈。2017年上半年也亏损29亿元，但估计全年仍会变成盈利。

中国高铁2005年开始全面启动建设，目前总运营里程超过2万公里，根据截至2020年的五年规划，将再建设近1万公里的路线。人口在100万以上的城市计划80%开通高铁。2011年开通的京沪高铁（1318公里）于2014年开始产生盈利。沪宁高铁（上海-南京）、宁杭高铁（南京-杭州）及广深高铁（广州-深圳）等沿海地区的部分近距离区间也实现盈利，但除此之外的路线基本一直亏损。新路线开通的话，亏损路线会继续增加。

高铁与普通铁路加在一起，中国在2020年之前被认为还需要2~3万亿元的铁路建设费用。即使铁路总公司不承担全部费用，负债应该也会进一步增加。政府投入的补贴可能也会增加。既然事态发展到如此地步，要求中国铁路总公司实施根本性改革的声音也在高涨。还出现了将优良部门从中国铁路总公司拆分出来成立新公司，依靠民间出资的方案等。不仅是筹资，通过让民间参与经营，还有助于改善低效经营。

与日本旧国铁相似的中国现实

中国铁路总公司目前所面临的状况似乎与曾经的日本国有铁道（国铁）的困境相重合。日本国铁也与中国铁路总公司一样，是从政府（运输省）独立出来成立的。之后国铁在东海道新干线开通的1964年陷入亏损，背负巨额负债之后，于1987年走向了被拆分实施民营化的命运。国铁背负巨额负债的主要原因是接连建设新干线。

日本山阳新干线的工程费为9100亿日元，东北新干线为2.66万亿日元，其中大部分由国铁负担。另外，在政治主导下接连开通的亏损本地路线进一步加速了情况的恶化。北海道教育大学旭川校区教授角一典在论文《国铁改革与扩大新干线》中表示：“东北新干线是超出国

铁能力范围的投资”，指出国铁破产的主要原因在于过度投资。一直到 1970 年代中期，日本政府始终抑制国铁涨价，这也对经营构成了打击。

被逼入绝境的日本国铁 1976 年决定将票价上调 50%。这个决定进一步加剧了情况的恶化。大幅涨价造成乘客流失，国铁陷入进退两难的境地。国铁的债务膨胀到 37 万亿日元（民营化时），利息支出超过 1 万亿日元。虽然政府每年提供 6000~7000 亿日元的补贴，但只是杯水车薪。之后国铁分离债务实施民营化，其中的 24 万亿日元得以被作为国家的一般会计处理。截至 2015 年度末依然还有 17.7 万亿日元的负债。

1960、70 年代的过度投资造成的国铁债务留给了后世，至今仍然在利用税金偿还。最为全球首条高铁、日本新干线的开通作为战后重建的象征对日本发扬国威发挥了巨大作用，但后世一直在为此“买单”。虽然像新干线那样的社会基础设施建设不应该计较短期得失，但动工建设前也许应该围绕成本负担进行更详尽的讨论。

中国目前所处的状况完全是日本过去经历的重现。中国或许也会像日本一样让后世来偿还巨额的负债。盛宴过后，中国或许需要从正面来面对如何处理高铁巨额负债的问题。

日本经济新闻（中文版：日经中文网）编辑委员 村山宏