

多条搁浅铁路重新动工 西南铁路建设“起死回生”

■ 记者 蔡梦黎 报道

7月15日,据四川本地媒体爆料,宣布开工已久的成贵高铁将于两个月后实质性动工,动工的先期项目包括宜宾金沙江铁路公路两用桥这一控制性工程。待铁路建成后,成都南下出川至贵阳仅需3个多小时。无独有偶,今年5月,拖延已久的国家一级双线铁路渝黔新线也正式宣布开工,控制性工程新白沙沱长江大桥已全面进场。

西南多个项目曾一度难产

事实上,在曾经豪言要实现中国铁路跨越式发展的高铁之父,前任铁道部部长刘志军因贪腐问题下台以后,西南地区规划的多条铁路项目曾一度停工,其中包括成兰、成贵、渝万、渝黔等多条可用于运营动车的线路。以成贵高铁为例,这条四川省在“十一五”收官之年开工的重大项目,其中成都到乐山段(成绵乐客运专线)早已于2009年动工,而乐山至贵阳段即便高调规划,高调开工,其规划信息还曾上过央视新闻联播,但开工典礼结束之后却迟迟未见动工,并被一度怀疑项目已取消。

同样境遇的还有成都到兰州的铁路项目。早在2009年2月21日,四川当地媒体便曝出“成兰铁路今日开工 将新建改建20个车站”的新闻。消息显示,成兰铁路为Ⅰ级双线电气化铁路,运行列车分别为动车、普速、货车,动车将采用CRH-2型,主要采用8辆短编组动车以及16辆编组的长编组动车,年输送旅客25万~28万人,旅游客流将占总客流的60%以上。根据中铁二局对成兰铁路的环境影响报告书披露,成兰旅客列车速度目标值为200公里/小时。这意味着,成兰铁路通车后,从成都坐火车到兰州,只需要4小时,前往九寨沟只需2个小时。

然而,在开工典礼结束之后,却一直不见工程队进场的踪迹。2012年10月,有媒体又曝出成兰铁路可望在2012年底“再次开工”。该媒体爆料称,成兰铁路总算找到了“金主”,10月29日,国家开发银行四川分行与成兰铁路公司签订100亿元贷款合同,支持成兰铁路建设。但时至今日,仍无任何成兰铁路正式开工的官方消息。

至于成兰铁路为何于2009年开工仪式举办之后迟迟不正式动工?该媒体报道称,从2011年中开始,高铁建设的资金筹措出现问题,加之“7·23”特大动车事故之后,全国范围内对在建、已建的铁路工程进行安全评估和排查,该项目一直处于停工状态。而成兰铁路正是被列在问题名单之内。据称,成兰铁路途经大熊猫生活区和迁移通道,并穿过龙门山褶皱断裂带、岷江断裂带、东昆仑断裂带、舟曲-达部断裂带等,地形地貌的复杂程度罕见,汶川大地震后,由于道路中断,次生灾害频发,沿线地形变化显著。因此,在调查组提交给发改委的报告中,认为成兰铁路地质条件极其复杂,建议缓建。

在2009年的开工典礼上,成兰铁路被宣布将于2014年12月建成。这一任务要完成,从目前来看近乎于不可能。

另外,于2010年宣布即将重建的成都站、成都南站、重庆北站、重庆站、重庆沙坪坝站,以及同样与2010年开工的西部最大铁路特级站重庆西站,均迟迟未见正式动工。目前,只有重庆北站改扩建工程迫于渝利铁路和兰渝铁路即将完工的压力,于2012年正式开工建设。其他各站均只闻雷声不见雨点。

铁路缓建实为资金紧张

西南地区铁路建设的迟缓,实际上只不过是全国铁路建设的一个缩影。在铁道部

于2011年发布全国铁路“十二五”建设规划时,时任铁道部新闻发言人王勇平就表示:今年铁道部确定投资规模7455亿元,其中,基本建设投资规模6000亿元。而在2011年1月4日全国铁路工作会议上,前铁道部部长刘志军曾表示2011年全国铁路安排基建投资7000亿元。

对于减少1000亿的原因,王勇平解释说,6000亿元仍然是一个很大的数字,年初说是7000亿,现在落实的是6000亿,主要考虑一些在建项目重新调整了工期,一些原计划要在今年内完成的投资,随之向后顺延。

王勇平表示,这是一个积极稳妥的计划安排,既体现了铁路建设的连续性,适应了在建项目合理的施工组织和资金需求,保证了铁路建设整体平稳有序,也与我国经济社会发展水平相适应。

业内人士指出,铁路建设放缓的最关键原因,还是资金的问题。由于建设标准较高,时速300公里的高铁建设成本是普通铁路的3倍左右。统计显示,中国建成京津高铁、武广高铁、郑西高铁3条高铁客运专线,分别耗资206亿元、1200亿元和501亿元。而京沪高铁更是以2209亿元的投资超过三峡大坝的2039亿元,成为中国投资最大的工程。

据媒体报道,2008年末、2009年末、2010年末,铁道部总负债分别为8684亿元、13034亿元、18918亿元。2011年一季度末,这一数字达到19836亿元。业内人士透露,部分高铁项目建成后出现了客座利用率较低、线路大幅亏损的现象,连巨额利息都难以偿还,更不用说偿还投资本金了。

事实上,铁道部的负债累累不止让中国的铁路建设不得不放慢脚步,甚至也影响到不少在建的项目。2011年10月,中铁十六局一名技术人员曾向媒体透露,青藏铁路西宁至格尔木段二线的控制性工程新关角隧道,部分工程已经停工半年。因为缺钱,新建铁路出现了全国性的大面积停工的惨状。此外,由于资金紧张,连接西南、西北的大动脉兰渝铁路90%工程项目均已停工;在完成投资数十亿元后,预计今年年底通车的津保铁路,也因为缺钱全线停工。

在这其中,2008年9月正式动工的干线兰渝铁路不仅由于资金紧张而大面积停工。更为悲剧的是,由于资金空缺太大,该项目也引起数万人讨薪、围攻中铁八局指挥部的群体性事件。根据计划,该项目总投资774亿元,预计通车时间为2014年。而如今,一切遥遥无期。这种无限期的停工,是中国铁路史上前所未见的事件。这条本可让动车来回于广元和重庆之间的铁路的停工,也令四川广元市地方政府头痛不已。根据规划,途经甘肃省、四川省、重庆市的兰渝铁路将在广元市与另一条西南至西北的大通道西成铁路形成交叉。项目完工以后,西北的西安、兰州与西南的重庆、成都互通均只需几小时,这四个市到广元的时间也大幅缩减。而这个地处川北山区的贫困地区,一直寄望于铁路该表现在的交通格局,让区域内多个国家4A级景区得到充分的发掘,并通过兰渝铁路打造大物流概念,进一步带动人流,全面发展当地的旅游产业。

然而,西成铁路绵阳至广元段在规划后一直不见正式开工,在建的兰渝铁路又停工,无疑让当地政府感到雪上加霜。

铁路建设起死回生

事实上,在爆发资金危机以来,铁道部已开始尝试运用多种渠道进行融资,主要手段是发行短期融资债券。2010年12月,铁道部成为国内首批三家试水发行超短融资的机构之一,拿到了800亿元的超短融资注册额度。截至目前,铁道部共发行5期超短融资,累计发行量650亿元。

2011年7月21日,铁道部招标发行的一年期200亿元高信用等级短融券,罕见地出现招标未满的现象,最终不得不由主承销商余额包销了剩下的10多亿元,显示出外界对铁道部的偿债能力已有疑虑。正常情况下,这种高信用等级债券大都能全部顺利卖出。

除此之外,铁道部又开始试水“非公开定向债务融资工具”,即俗称的私募债,仅针对银行间债券市场特定机构投资者发行、流通,其投资者大多数为银行或保险公司等金融机构。

招商证券10月10日发布的一份报告显示,银行贷款为铁道部资金的主要来源,并且占比随着高铁发展迅速上升。2008年,铁道部资金来源中仅有1217.18亿元来自银行贷款,在铁道部当年资金来源中占比33.8%;到2010年,银行贷款增至6852.37亿元,占比高达64.7%。

为了缓解资金吃紧的局面,今年以来,铁道部已在债券市场发行的超短融券、短融券、中票累计金额达1400亿。10月12日,铁道部再发行200亿元债券,其募资总额达到了1600亿元。

据称,这些募集来的资金,主要还是用于铁路建设,包括2011年停工的兰渝铁路。此举也让兰渝铁路得以在2012年初起死回生。从2012年4月至今,兰渝铁路已有多个控制性工程接连完工,包括兰渝铁路处广元市的单洞双线总长16500多米的梅岭关隧道、全长5986米的轩盘岭隧道、重庆境内全长4174米的新歌乐山隧道这些“烧钱”的工程。根据最新明确的工期,兰州至夏官营2013年将开通,夏官营至广元2015年12月开通,广元至渭沱2015年6月开通,渭沱至重庆货线2013年10月开通、客线根据重庆北工期再行安排开通时间,南充至高兴单线2013年10月开通,兰渝铁路全线2015年12月开通运营。

而就西南地区而言,铁路建设真正的

起死回生,还在今年两会,新的铁路总公司正式组建后。2013年5月,四川当地媒体报道称,川藏铁路通道的重要一环——成都至蒲江快铁最快将于6月正式开建。按照铁道部批复的规划,成蒲铁路总工期为3年,也就是说,预计2016年该铁路可以建成,届时从成都坐动车最快只要30分钟可以到达蒲江。

其实,成都至蒲江铁路早在2009年就举行了开工仪式,但一直没有实质性开工建设。而在成蒲快铁宣布即将动工的半个月之后,近年年年报道“开工”的渝万城际铁路也宣布正式动工。渝万铁路有限责任公司工程部部长助理李开兰介绍到,渝万铁路由重庆北站引出,沿渝利铁路并行,在长寿北站与渝利铁路分家,之后往垫江、梁平至万州北站,全线长247公里。2017年5月铁路正式运营后,万州到重庆主城只需1个多小时。此外,该条铁路是已论证多年的中国铁路网中长期规划重要的客运专线郑渝昆干线的一段,意义非凡。

此外,贵州省今年也有7个铁路项目正式开工,除了成贵高铁与渝黔新线以外,贵广高铁的起点站,站房规模12万方,总建筑面积24万方,共15站台32条轨道线的贵州北站也即已正式开建。

新建铁路颇为实在

此后,重庆北站扩建工程正式开工,渝黔新线、成贵铁路宣布正式开工。铁路建设的热度仿佛又回到了几年前。不过,今年开工建设的新线,明显进行了更为合理的调整。以渝黔新线为例,有报道称,2010年,重庆市地方政府曾极力争取将其升级为时速为客运专线。而事实上,在刘志军下台以前,中国客运专线建设成风,西南地区的成渝客专、成灌客运专线和成绵乐客运专线均是那时的产物。而这些客运专线的时速大都在250公里/小时以内,实用性并不强,以成灌

客运专线为例,平均时速也仅保持在200公里/小时左右,并不比同为跑动车的客货两用铁路成遂渝铁路快多少。但由于无法跑货运列车,加之成都至青城山属于旅游线路,工作日的客流量并不大,又无法开行货运列车,并不能充分发挥一条铁路本可以起到的作用。其次,由于刘志军片面的追求高铁速度,被称为是一种“冒进”的做法,刘志军时期不少高铁时速都在350公里/小时,京沪高铁的时速甚至在380公里/小时,且修建时间十分之快。

曾参与高铁项目规划的中铁隧道集团有限公司副总工程师、中国工程院院士王梦恕与刘志军也“比较熟”。在他眼里,刘志军“虽然也有肯干、不服输的一面,但太过于冒进,在铁路建设发展上存在一些决策不科学的地方”。王梦恕举例,国外的高速列车往往需要经过3到5年的实际运行经验才能投产,而我国时速380公里的动车只研究了一两年就开始批量生产;国外修建时速300公里以上的高铁大概需要10年左右才能完成,而京沪高铁从动工到建成通车仅用了3年。而接触网、轨枕和信号系统可能是高铁运行中故障频率最高的设备系统,需要依靠一支强大的维护大军。但由于我国高铁发展速度过快,与之相匹配的‘管、用、养、修’人才已出现短缺。将来出现这方面的故障,将是对我国高铁的一个重大考验。”

据悉,京沪高铁开通后,4天内就发生了3次故障。很大程度正是由于未“及时跟上”的技术补给。

而在刘志军下台之后,新任铁道部部长盛光祖“新官上任三把火”的其中一把,就是让时速350公里/小时以上的铁路降至至最快300公里/小时。此外,不少新建铁路的时速也都在250公里/小时。如西南地区最近开建或即将开建的渝万城际铁路、成贵高铁、成渝客运专线均如此。而这些铁路要建成时速350公里/小时的消息都曾甚嚣尘上过。2012年,铁道部主持召开了西安至成都客运专线陕西段、宝鸡至兰州客运专线修改初步设计审查会议,也将原设计时速350公里调整为250公里。

此外,渝黔新线已确认修建为客货两用线路也十分符合实际情况。记者曾乘坐火车经过70年代建成的老渝黔铁路,由于该线路为目前西北到西南的主要干线,不少货物都由此从西北输送至重庆、四川、贵州、广西等省市。这种现实无疑让铁路上拥挤不堪,即使是K字头列车,为避免列车而临停的情况也属普遍现象,造成列车晚点时有发生。假如渝黔新线建成客运专线,只用于运行动车,那对老线拥挤程度的缓解可能意义并不大。但目前据贵州方面的新闻通稿介绍,渝黔新线全线主要技术标准为国铁Ⅰ级、双线,设计时速200公里。重庆至贵阳铁路扩能改造工程在重庆至贵阳通道内新建双线铁路,与既有的重庆至贵阳铁路形成三线格局。届时该条线路不仅可以轻轻松松地开行密集的动车线路,普客与货运列车的肠梗阻现象也无疑将大大缓解。

而即将开建的成贵高铁究竟是按原计划修建客运专线还是改为客货两用,通过目前的新闻来看也尚不明了。一般来讲,称之为高铁的应是客运专线,在今年1月贵州省发布的新闻通稿中也称成贵高铁是客运专线。但记者发现7月四川方面的新闻稿介绍,成贵高铁的建成将为快递业带来更大的便利。宜宾水电、煤等资源丰富,成贵高铁建成通车后,对于宜宾将资源优势转化为经济优势,具有十分重要的意义。从这些话语来看,成贵高铁又像是一条与渝黔新线同样“接地气”的客货两用线路。

无论如何,近期铁路的密集开工,无疑是处于深山之中的西南地区人民的福音。而铁路的建设已初现回归理性,无疑更表明铁路建设已翻开新的一页,而这一页,同样会对老百姓起到更实在的利好。

■ 王雅洁 报道

虽然人社部2013年初公布的最新数据显示,2012年城镇职工养老金累计结余近24万亿元,但与官方数据形成对比的,是个人养老金账户缺口的持续扩大。

以广东省为例,目前该省个人账户空账已达400亿元。除了广东,其他省市亦面临个人账户空账问题加剧的窘境。

养老金空账“扩大化”

目前的空账问题主要出现在城镇企业职工的养老制度上,这一养老金制度始于1996年。在养老制度设计的时候,存在有两种意见:一是当时的劳动部(后被并入人力

资源和社会保障部)认为可以维持现收现支的方式,二是当时的经济体制改革委员会(后被并入发改委)坚持要采用个人账户,最后采取了妥协,形成了“社会统筹加个人账户”的养老保险制度。

根据郑秉文掌握的最新数据,截至2011年12月底,中国城镇职工基本养老保险个人账户记账金额约为25万亿元,但实际上账户里做实仅有2703亿元。而且由于当期结余不足,养老金的发放不能拖欠,一些省份不得不向个人账户借钱,个人账户缺口已经超过了22万亿元。具体来看,以广东省为例,日前,该省人力资源和社会保障厅副厅长郑朝阳公开表示,目前广东省个人账户空账400亿元,占整个结存基金近11%,并坦言未来个人账户空账

问题会愈加凸显。除了广东、河南、山东等地也同样面临养老金个人账户空账问题。

中国社科院社保实验室执行专家张盈华在日前的一次会议上直言,中国基本养老保险基金的真实风险,在于因“空账”和资金无法投资造成未来个人养老金的缩水。

根据审计署公布的2011年社会保障资金审计结果获悉,当年有17.56亿元新农保、城居保个人账户基金用于发放基础养老金。

“空账”已经从基本养老保险体系扩大到刚刚建立仅几年的新型农村社会养老保险和城镇居民养老保险当中。

顶层设计待发力

“我主张采取名义账户制,同时改革投

资体系建设,至少达到投资回报率跑过通胀率,进而实现投资收益的合理分配。”7月16日,中国社会科学院世界社保研究中心主任郑秉文对记者表示。

如何从顶层设计上发力,填补养老金个人账户的巨大缺口,并完善滞后的投资体系建设?郑秉文认为,可以采取名义账户的记账管理办法来推动投资收益分配的合理化。

我国城镇职工的基本养老保险制度实行社会统筹和个人账户相结合的基本模式,个人账户积累的资金要逐步由原来的空账转为实账的积累,这是国家确定的一个基本方向。事实上,做实个人账户的主要责任在地方,而全国统筹的“兜底”责任在中央,既要

全国统筹又要做实个人账户,将填补个人账户空账的责任上移给中央,现在行不通。

因此,如果要以中央对基本养老保险基金结余进行集中投资,投资收益可以采取“名义账户”制。

但郑秉文还指出,即使采取名义账户的记账管理办法,更关键的问题是,须尽快改革投资体系,提升投资收益率。郑秉文直言,从每年出现的大量结余基金来看,我国目前的结余已超两万亿元,但回报率却不到2%。再从过去十年里2.47%的通胀率来看,投资回报率“连通胀率都跑不赢”。退一步说,即使不做实个人账户,基金也在以每年20%-30%的百分比增长,如此面临大规模的基金将倒逼投资体系的改革,这也是改革的最起码要求。