兰新铁路第二双线拓建的经济学思考

廉 李 章
(兰州交通大学 经济管理学院,甘肃 兰州 730070)

摘 要:建设兰新铁路第二双线是我国铁路跨越式发展的一次重大实践。本文试图立足国情和路情,基于铁路发展和改革的本土化理论,揭示和阐释这一实践蕴含的多方面经济学意义。研究结果表明:该项目的实施既是中央政府实现既定战略的应急安排,又出自增强西部基础设施支撑能力的长远考虑;其经济技术优势放大了区域生产力布局主轴线的大通道效应;西北强公益性类型区铁路跨越式发展同样依赖于技术创新和制度创新的"双轮驱动"。

关键词:铁路建设;双复线铺设;经济学思考
中图分类号:F062.9 文献标识码:A 文章编号:1006-2815(2010)01-0045-05

Economic study on the Second-Double-Line Construction of Lan Xin Railway

LIAN Li-zhang
(School of Economics and Management, Lanzhou Jiaotong University, Lanzhou 730070, China)

Abstract: To construct the second double line of Lan Xin Railway is a great practice for the Leap Development Strategy of Chinese Railway. According to the situations of our country and railway, and based on the localization theory of railway's development and reform, this paper attempts to dig out its multiple economic significances. Results indicate that this practice is not only an urgent arrangement for the central government to realize the planned strategy, but also a long-term consideration to improve the sustenance of western Infrastructure; it also indicates that its economic and technical strength amplifies the big-route-way effect of the main axes in the layout of regional productivities, and that the leap development strategy for the Northwest public-welfare railway lies in the twin engines of technique innovation and institution innovation.

Key words: railway construction; quadruple line construction; economic analyses

一、引 言

兰新铁路第二双线是国家批准的扩大内需重点项目。线路全长 1768公里,2009年下半年开工,2013年建成通车。新建双线东起甘肃省兰州市,经青海省西宁市,与原兰新铁路交会于河西走廊,遂平行西向延经张掖、酒泉、嘉峪关、哈密、吐鲁番,西至新疆乌鲁木齐市,形成一条双复线(四线)的西北内陆铁路运输大能力通道。

西北地区幅员辽阔,路网稀疏。兰新铁路第二双线在西部大开发和应对国际金融危机的背景下立项建设,补偿西部基础设施的历史"欠账",对接投资拉动经济的战略需求,增固区域未来发展的运力保障。该项目建设又以增铺双线、与既有线合理分工、实施产业技术跨越、进一步吸附地方政府资本契约参股等运作方式,在西部欠发达地区的铁路新线拓展和多元化投资体制改革上都具有引领性的新探索和新突破。其多方面的经济学意义引人关注,值得探讨。

二、乘势而上:中国最长的铁路平行线

1. 一个不再成立的经济学假定

较长时间以来,在我国经济学文献中,常见"在同一铁路

收稿日期:2009-10-02
基金项目:国家社会科学基金项目"以资本收益分配改革为引擎的西北公益性铁路多元主体参建研究"(批准号 07BJY115)。
作者简介:廉李章(1953-),男,山东阳谷县人,教授,硕士生导师。研究方向:产业经济学。

© 1994-2013 China Academic Journal Electronic Publishing House. All rights reserved. http://www.cnki.net

区间不可能铺设两条平行铁路”的观点。其逻辑分析的起点是事先设定铁路投资巨大的状态，既然在资本匮乏条件下某一区间一条铁路（单行或上下行）建之勉强，两条平行铁路的铺设当无可能，属资源约束型的经济学假定。在国家实施交通基础设施扩张性财政政策的当下，兰新铁路第二双线、京沪高速铁路等与既有线平行的铁路新线的修建，使得这一假定不再成立。

我国西陲铁路地位重要，作用独特。晚清时期铁路传入中国并先在内地兴筑，即有维新变法人士主张同时修建“可移民出于边塞，而荒地辟为腴壤，商货溢于境外，而穷闾化为富民”的边疆铁路（康有为，1895）。孙中山主持制定的“大铁路计划”也列有西北铁路和高原铁路系统，并告诫：“建筑铁路，应以干路为重要；谋建干路，应以沟通僻远之干路为先”。[1]然而直至解放前，西北仅有宝鸡至天水一条铁路。国家积贫积弱使得西北修路计划几被搁置而未能实现。新中国成立60年来，中央政府先后斥以巨资建成陇海、兰新、宝中、包兰、干武、兰青、南疆、青藏8条国有干线，西北铁路建设取得了巨大成就，亦有“国土面积与铁路长度不相对称”之缺憾。西北地区地理条件复杂，自然环境恶劣，铁路运距长，桥隧多，线路修建投资大，运营维护成本高。工艰款巨而致心余力拙是造成西北铁路发展相对缓慢的客观原因之一。此外西北铁路还是我国铁路网中公益性最强的板块，大多数线路经营初期呈政策性亏损状态，对外部投资者缺乏吸引力，国有资本独力支撑加剧了铁路发展与资本“瓶颈”的矛盾。应该说，由历史推测现实的上述“不可能”假定并非没有道理，然而又恰恰是在需要高资本投入且资本集中难度最大的西北铁路区间，铺设了迄今为止我国运距最长的双复线平行铁路。

“不可能”的结论与事实的不吻合，反映出其假定在经济思维上的不一致性或不对称性：当假定资本短缺时，是以一定的时间和条件为前提，当假定“不可能”时，并没有以一定的时间和条件为前提，前提不一致的由因及果推定显然过于简单化和绝对化。兰新铁路第二双线修建的事实证伪了“不可能”假定，同时提示我们在运用西方主流经济学资源约束的假定研究方法时，应立足国情和路情采取“不简单套用”的态度。问题的关键不在于能否运用而在于如何正确运用假定研究方法。着眼我国铁路一直由国家高度垄断集中管理的制度差异，符合国情创新发展的经济学资源约束假定的一个应有思维支点为：铁路建设资本作为稀缺性资源在一定条件下是有限的，但从某种意义上看又是无限的，因为铁路的持续发展对资本有效需求的空间是无限的，供需平衡要求总会推动资本总量不足和结构失衡状况不断得以改善，其中的国家战略需求推动力量大于市场自发调节力量。这一假定思维将我们对上述“反事实”现象的分析解释重点地导向政府作用上。政府决定铁路投资的结构和力度，在不断积累扩充甚至流动性过剩的公共资本政策性投放的某一特殊时点，对接国家既定战略的铁路建设项目资本将得到大量追加，一些原本不具备资本条件的铁路项目因之“搭车”上马，“不可能”之事遂成现实。

2 兰新铁路第二双线铺设的经济理由

2008年与2002年相比，全国铁路旅客发送量增长38.2%，货物发送量增长61.6%，总换算周转量增长59.3%。我国铁路运输效率世界第一。但铁路对国民经济发展的“瓶颈”制约依然存在。数据表明，货物运输请求车满足率一直不足35%，客运每天提供的座席为300万个，而日均实际运量为400万人，高峰时期为636万人。近年来，西北地区的客货运量增长速度高于全国平均水平。如2008年全国铁路货物发送量完成33亿t同比增长4.9%，西北区域完成2.5亿t同比则增长7.9%（铁道部，2009），但运能的扩充仍然滞后于运量的增长。最明显的“不适应”现象就是电煤等国家重点资源性战略物资外运受限和春运、暑运、新疆摘棉时段学生流、劳务流单向集中流动不畅。其根本原因在于西北铁路通道单一。陇海铁路运输能力已经完全饱和，兰新铁路虽经复线及电气化改造，多数区段线路允许速度至今仍在120 h/km以下，牵引定数低，技术标准和装备水平相对落后。西北铁路运输的主要货种为煤炭、石油、金属矿石、钢铁、棉花等，并且主要运往区外，运量大，运距长。同时，西北地区民族旅游资源十分丰富，又为我国重要的劳务输出输入地和国际货物通过走廊。西北铁路承担着区内经济发展、社会进步、民族团结、边疆稳定及保障国家能源安全，加强与俄罗斯、巴基斯坦、哈萨克斯坦等邻国物质文化交流，打造“欧亚大陆桥”和“新丝绸之路”等大量社会责任和义务。总量规模偏小且结构失衡的既有线运输能力已不适应区际间“大进大出”的运输要求。需求决定供给，现实和潜在的运量需求无疑是拓建兰新铁路第二双线的第一推动力。

然而，该项目并非先有谋划的储备项目。“我们过去连想都不敢想的大项目提到了建设议程”，[2]还有其应时而建的特殊背景原因。

可持续发展的大背景。世界发达国家重新审视20世纪30年代以来以汽车运输为主的交通运输发展模式，引发了交通运输方式的结构性变革。在美国，一条复线铁路的输送能力与一条16车道的公路相当，而公路的用地是铁路的8倍多；在日本，民航、公路、铁路单位运输量平均能耗之比大致为11.8∶1；各种运输方式二氧化碳排放比例也以家用轿车52%为最高，以铁道3%为最低；在欧洲17个国家汽车、飞机和铁路的外部成本中，公路占91.5%，航空占6.1%，铁路仅占1.94%。[3]可见在综合运输体系中，铁路是用地并且节地、单位运输量平均能耗最少、环境污染负外部性最小的交通运输方式。伴随铁路在全球范围内的复兴，发达国家纷纷制订和实施路网扩充规划，不约而同地加大繁忙区段既有线改造和国土开发地区新线建设的力度。日本、法国、美国等国家铁路主要通道，已经实现了四线甚至多线、客货列车分线运行。我国顺应世界铁路发展趋势，将可持续发展的铁路交通运输方式摆在优先和突出的位置，提供了运距长、占地省、能

© 1994-2013 China Academic Journal Electronic Publishing House. All rights reserved. http://www.cnki.net

耗低、污染少的西北铁路新线扩建的新契机。

扩内需保增长的紧迫要求。大规模的基础设施建设，是各国在经济紧缩时期常用的拉动经济、扩大就业的手段。与发达国家相比，我国基础设施建设仍存在很大差距。如美国每万人铁路拥有量为 5公里，中国为 0 5公里。而这种差距恰恰成为支撑中国经济在国际金融危机条件下走出困境的重要条件。我国通过加强基础设施建设扩大内需较发达国家具有更大的空间。2008年全国铁路基本建设投资同比增长 86%，2009年上半年又同比增长 126 5%。铁路大规模建设不仅缓解了货运请车难、客运买票难的矛盾，而且拉动了机械、冶金、电子、信息、计算机、合成材料、精密仪器等一条万亿产业链的发展。按照 2009年铁路完成 6000亿元投资测算，需要用钢材 2000万吨，水泥 1. 2亿吨，提供就业岗位 600万个，可拉动全国 CDP增幅提高 1. 5%。[4]本轮中央追加的铁路投资被确定主要安排于客运专线、煤运通道和西部地区国土开发性铁路三类重点项目。兰新铁路第二双线兼具三类重点项目的性质和功能，临时立项上马出乎意料，又是投资拉动内需特殊时期铁路超常规发展战略区域化推进的必然结果。

政府宏观调控政策转向。交通基础设施属于公共产品和准公共产品，其投入的供给主体是政府。政府的规划和政策是弥补“市场失灵”有效配置资源最重要的宏观调控手段。2008年国家中长期路网规划重新调整，兰新铁路第二双线等一批新项目增列其中，凸显出中央政府宏观调控的新基点：拉动经济回升的生产性投资不是注入金融机构而是重点投向保增长、惠民生的实体经济；即便是在综合运输体系规划未出台前也可先制订完善某一急需发展的运输方式规划；加快西部国土开发性新线建设，可缩小区域间铁路发展规模和水平的差距，为西部地区的发展注入新的动力，有利于增强区域发展的协调性；钢材、水泥等原材料价格和征地拆迁等费用相对较低的经济增长减速期，正是铁路低成本扩张期，应急谋远，一些投资较大但正外部效应显见的非储备铁路项目亦可超前运作。由此可见，直接体现国家战略和政府意志的铁路发展规划与政策，对铁路大项目是否上马及何时上马起着决定性作用。

三、先行修路：西北经济的主干大通道

1. 开发西北的铁路超前发展战略

发展经济学将基础设施称为社会间接资本或社会和摊资本（Social overhead Capital），其基础性体现在为第一、第二、第三产业生产提供必不可少的基本服务。发展经济学提出了基础设施超前发展和滞后发展两种模式。最早修建并扩充铁路的英国在 19世纪上半叶成为世界头号强国决非偶然。克拉潘的《现代英国经济史》、保尔·芒图的《十八世纪产业革命》等历史论著，都揭示了交通运输与工业革命之间互相促进的紧密关系。[5]尽管对这一时期铁路对美国经济增长究竟起了多大作用一直存有争议，但美国联邦政府采取贷款和土地赠予铁路公司的投资方式大力修筑西部铁路，铁路优于水道和运河推动了西部的大规模开发，却是不争的事实，至少美国的西部开发已进入“铁路时代”。[6]日本在二战前、韩国在 21世纪 80年代左右分别对铁路进行高投入，促成了经济的快速增长。世界发达国家和新兴国家普遍经历了一个铁路超前发展的时期，在某一时点上越过了铁路对经济增长制约的“门槛”。[7]我们从中获得的有益启示是，当一个国家或地区进入经济起飞阶段时，不宜采取平推式资本投入，而应首先形成一个社会先行资本投入期，在时间序列上优先对那些高感应度与带动度的产业进行资本投入，由这些产业来支持其他产业的生长和发展。非平衡经济增长理论分析了各经济部门发展之间的关系，指出在一段时间内各部门的增长率是不一致的。铁路是社会先行资本的重要组成部分，对于经济发展往往具有先导性的带动作用。我国西北地区正处在工业化全面推进和国土开发阶段，尤其需要有一个国家对基础设施建设的集中投入期。兰新铁路第二双线的修建清楚地表明，我国西部大开发将坚持基础设施超前发展战略，铁路基础设施的资本投入先行到位，使铁路既有和新增叠加的能力成为西部大开发的基础，对国民经济产生最大的推动效果。

2. 新通道的技术经济优势

通过原始创新，集成创新和引进消化吸收再创新，我国铁路现已掌握了时速 200公里及以上客运成套技术和万吨级货运重载技术。兰新铁路第二双线正是按照我国自主技术最高标准规划设计的西部首条长距离客运专线，其技术经济优势突出地表现在输送能力大（远期日发送客车百对以上）、速度快（250公里/小时、兰州至乌鲁木齐从 21小时压缩至 8小时以内）以及安全性好、舒适便捷、受气候变化影响小、不消耗紧缺的石油资源（按双线电气化设计）等方面。新线建成后，原既有线以货运为主实施改造，年货运发送能力从目前多数区段 0 7亿 t增至远期的 1 3亿 t以上。高速、重载新技术并施使这条西北主干线集疏运综合能力大幅度提高，并通过衔接陇海、兰渝、包兰、太中银等干线铁路，构成西北至华北、华东、中南、西南地区的多通道运输网络。

新通道与既有线的技术标准“落差”较大，可见我国驱动新一轮“筑路高潮”的铁路产业技术进步，不是沿着由低到高技术发展阶段顺序依次推进的产业技术递进，而是由低效率技术直接跃入高效率技术形态的产业技术跨越。应该承认，现阶段我国铁路技术装备水平与先进技术的原创国相比还有较大差距，高速、重载某些方面的技术还处于研发和引进阶段。与产业技术递进相比，产业技术跨越具有明显的“后发优势”，可以缩短产业技术发展历程，避免技术递进对各效率层次技术形态依次改造所造成的巨大浪费，防止低水平徘徊和重复，迅速提高产业技术水平，较快缩短与铁路发达国家的技术差距。它是以自主技术创新为主导的脱胎换骨式的技术更新改造活动，必将引发生产效率的提高、生产成本的下降、产品的换代升级、产品性价比的提高、新需求与新市

© 1994-2013 China Academic Journal Electronic Publishing House. All rights reserved. http://www.cnki.net

场的开拓和占领等连锁反应。兰新铁路第二双线项目大量采用我国自主开发的铁路新技术，同时注重技术方案的本地化改进。例如，中国铁路既不同于日本、西欧客运市场份额较大，也不同于美国货运市场份额较大，客货运量都很大，偏重高速模式或重载模式都解决不了中国铁路的实际问题。兰新铁路新通道以双复线合理分工、整体互补、客货并重的运作模式，破解客货列车共线运行效率不高的难题，在路网运输能力配置上突破了客货列车在一条铁路线上排队混跑时线路能力利用率最大、成本最低的传统理论，亦是铁路建设以最小的投入获得最大的产出、以最小的运输资源获得最大的运输效率的变革性探索。

3. 区域经济的重要发展轴

兰新铁路第二双线东接国家关中—天水经济区，西联国家向西开放的新疆前沿战略区。在甘、青、新三省（区）腹地穿行的狭长走廊，是古代丝绸之路的"黄金"通道和现代欧亚大陆桥的重要组成部分。沿线吸引范围大都属于经济开发程度较低且二元经济结构特征明显的少数民族地区。线路途经的省会城市兰州、西宁、乌鲁木齐为区域经济重要增长极。快速交通网的构建，使得这些区域现代化都市不再成为孤立于周边地区的"飞地"。在城市对外交通干线方向上，城市引力最大，张力最强，增长极的扩散效应大于回波效应，从中心城市引出的铁路干线将成为区域经济的重要发展轴。随着增长极和增长轴影响范围的不断扩大，可以在更大的空间范围内合理配置资源，培育生产要素快速双向流动的区域经济环境。

兰新铁路新通道建成的直接结果：一是在充足可靠的运力保障下，铁路沿线将迅速崛起一批新的石油、煤炭等国家重要能源基地，西北资源走廊的战略地位和作用更加凸显，国家能源生产调运能力和安全性大大增强，西北富集的能源、资源将得到更好的配置和利用，促使区位资源优势加快转化为发展优势。二是依据高速铁路时代新的时空要素和引力要素，西北都市经济圈的辐射影响地域扩大，从而放大首位城市与周边城镇农村之间存在的极化和辐射效应，空间距离缩短造成的"同城效应"，使古代丝路繁兴和现代工业移民的资源走廊节点城市紧密"抱团"发展优势特色产业，有利于在一个更大的区域范围内建立合作联动机制，启动一批合作项目，培育一批共兴市场，形成西北内陆的"大区域实体"。三是欧亚大陆桥的货物通过量将明显增长，将持续地活跃和带动我国与中亚等国家的进出口贸易，整体提高我国向西开放的水平。甘、青、新三省区总人口5100多万，总面积184万平方公里，经济社会发展水平总体处在城市化成长期和工业化初中期。建设兰新铁路第二双线，将使三省区的开发注意力更加集中于生产力布局主轴线的沿线地带，通过线状基础设施连接城市群和产业群，形成一条以省会中心城市为轴心沿交通干线向外辐射带动的西北内陆经济带，打造西部大开发的战略高地。

四、多元投资：铁路体制的改革带动路

1. 国有资本单一支撑的困局

西北地区为我国铁路强公益性类型区。铁路建设项目在规划设计时就突出考虑国土开发、国家安全、民族团结、政治稳定等因素。项目建设期和资本回收期长，资本沉没的风险度高。项目交付使用后，其经营承担着大量救灾、扶贫、支农、军事等优价或无偿公益性运输任务。对此，中央政府指令铁路实行由经营性利润弥补公益性亏损的内部交叉补贴，公益性运输亏损由铁路自行消化解决。强公益性和"交叉补贴"导致西北铁路运输业长期整体亏损。如兰州铁路局2006年完成运输收入69.8亿元，实现盈亏－24.93亿元，① 2007年铁道部给兰州铁路局以及乌鲁木齐铁路局下达的盈亏指标均为负数。由于多数公益性线路的内部财务收益率小于或等于0，不足以引致多元资本，从建国之初的天兰铁路直至2005年建成通车的青藏铁路，中央政府承担了西北铁路干线建设的全部资本金，形成国有资本"包打天下"的局面。

从产权的角度探究，在国有一元化资本条件下，国家为铁路的唯一所有者。铁路的产权结构表现为国家所有者集各种权能于一身的内循环结构。国家所有者的管制权力维系和强化于产权的界定和配置过程，通过独占所有权即剩余权，使自己成为配置经济要素的唯一决策者、支配者和收益者。"交叉补贴"即是中央计划控制铁路的产物。其无需说服就转嫁公益性负担和挤占企业利润的权威行使成本固然很低，但中央政府最终还是铁路公益性运输积累性亏损的"买单"者，维持国有产权独立运行的成本实际上高不可估。公益性运输和政府转嫁公益性运输负担，直接造成西北铁路运输企业自我积累、自我发展能力弱化，建立成本约束和效益激励机制失之动力，国有存量资产处于呆滞状态。而今国土面积占全国36%的西北地区，铁路营业里程占全国的13.7%。其成就和缺憾都归因于"大一统"国有产权制式。实践证明，在铁路产权安排上，过重囿于所有制而忽视多样化产权结构和形态，虽然能够保证某一铁路建设项目的公共资本投向投量，但不能使社会主义公有产权有效黏合各类生产要素从而实现社会福利最大化。2006年铁道部颁布《鼓励支持和引导非公有制经济参与铁路建设经营》文件以来，尽管铁道部全面开放了铁路建设、客货运输、装备制造、多元经营四大领域，鼓励非公经济参与铁路建设，为铁路投融资体制改革打开了政策缺口，但铁路改革矛盾交织，举步维艰，尤以西北铁路体制改革集中了我国铁路体制

① 详见《兰州铁路局2007年鉴》。

© 1994-2013 China Academic Journal Electronic Publishing House. All rights reserved. http://www.cnki.net

改革最艰难的因素，其改革较铁路市场开放同样受到冷遇的中东部地区还要滞后。

2.多元资本参建铁路的趋势和意义

由于筑路资本巨大，即便是公益性铁路建设也不能仅靠政府投资。以国有资本吸附多元资本，聚合中央、地方、企业、社会各方面力量，是西北“大铁路”建设的紧迫要求和现实选择。自2004年国务院审议通过《中长期铁路网规划》以来，西北铁路除青藏铁路之外的干支线建设均采取地方政府和地方企业资本契约参股方式，已建敦煌、嘉蒙、西延、神延4条铁路，在建太中银、西平、哈木、精伊霍、兰渝、天平6条铁路，合资铁路成为路网扩充的新亮点和重头戏。兰新铁路第二双线估算投资约1465亿元，由铁道部和新疆、甘肃、青海三省（区）共同投资建设，地方政府在合资项目中所占股本比例有所提高，铁路投资体制改革的力度进一步加大。

在可预见的较长时间内，西北铁路建设国有资本独资（如青藏铁路）和多元资本契约参股两种方式并存，并以后者为主要方式。多元主体参建西北公益性铁路，将通过产权流动和重组，促使过于集中的国有产权分散化，构造“一主多元”产权结构，创建多元化产权制度。由于加大了非国有资本进入铁路领域的程度和份额，反过来规范和界定政府的行为，有助于消除政府对市场和企业活动的不应有干预和损害，推动铁路政企不分体制的深层次改革。合资项目减少了国有一元化资本的数量和比例，增加弱相关或负相关资本的数量和比例，使得整个资本组合得到投资方满意的风险收益率，降低了铁路建设对中央财政和铁路建设基金的依存度，分散了过高的投资风险。铁路市场向多元资本开放表明，铁路的进入壁垒已经不再难以逾越，完全的垄断市场向着部分的可竞争市场转变，[8]铁路的区域性经营竞争不仅可以在铁路、公路、航空运输方式之间适度展开，也可以因诸如兰新铁路双复线客货运输有所分工和交叉而在铁路内部适度展开，竞争的压力将使铁路运输业的运行效率和服务质量提高。而每一区域的铁路市场化演进，都为我国履行对世界贸易组织的承诺全面开放铁路市场创造了条件。从更长远的角度来看，多元资本的介入改善了铁路建设资本结构，不同属性资本所有者存在不同的利益诉求，特别是外部投资者期望获得较高的投资回报，势必支持铁路“交叉补贴”办法和内部收入清算制度改革，促使铁路“存量换增量”、构造优质资产改制上市微观基础的进程加快，从而改变目前只是将合资和贷款作为铁路建设资金新增加部分的筹措方式，尽快搭建铁路资本市场融资平台，向政府税收融资提供公共物品的办法过渡。

3.打造“西北铁路第一股”的新契机

发达国家的铁路发展历史表明，筑路高潮期的资本投入主要通过资本市场尤其是股票融资实现。要与跨越式发展的资金需要相匹配，就必须使股权融资成为铁路主要融资方式之一。我国铁路运输行业上市公司——大秦铁路、广深铁路、铁龙物流、北亚集团等，均以经济效益较好、相对独立、清算方便的“尽头式”繁忙干线为标的，采用“运网合一”、“主辅合一”模式整体改制。西北铁路网中，即将动工建设的兰新铁路新通道，客货运量预期较大，盈利能力相对较强，且位于线路较少交叉的铁路网末端，资产界面相对清晰，便于单独核算，具备按现行清算办法清算的全部要件，是西北铁路最有可能整体改制并实现上市的优质资产。兰新铁路第二双线公司化改造应以项目公司为主体，以大型节点站为支点，以构建集运输、仓储、装卸、信息处理为一体的“大物流、全业务”格局为目标。可分别将兰州、乌鲁木齐站分别作为线路清算的起点和终点，其资产包括兰州、武威、张掖、酒泉、嘉峪关、哈密、吐鲁番、乌鲁木齐等通过站区的线路、房屋、通信、信号、接触网、编组站等固定设施设备和机车车辆、大型养路机械等线上线下实物资产。诚然，在目前公益性和经营性资产界面模糊条件下，西北铁路资产整体资产上市还是一个苛刻的要求，但遴选剥离某一线路优质资产率先上市“破题”，以线带面，推动西北铁路资本市场的形成和发展，无疑是应当握紧的方向。

五.研究结论

建设兰新铁路第二双线是我国铁路跨越式发展的一次全新实践，非西方经济学某种理论所能解释亦非某种理论模型推导的结果，却蕴含着丰富的内容。本文的研究观点归纳为：

（1）我国铁路一直在中央政府直接掌控资本运作、项目审批和运力分配等的高度集中管理下运行，兰新铁路第二双线的超前立项建设同样是中央政府实现既定政治经济社会战略目标的一种特殊安排。

（2）投资拉动内需促成了新一轮“筑路高潮”。在可持续发展背景下，综合交通运输体系以资源节约型铁路交通运输方式为重为先。当前正是铁路加快发展的有利时机，大规模铁路建设进行得越早，推进得越快，成本越低，中央政府基础设施扩张性财政政策效应越大。

（3）兰新铁路第二双线的建设，有所改变东部沿海地区运输网络稠密、西部地区铁路基础设施单薄的现状，为西部大开发和区域协调发展提供了重要支撑条件。依托时空减半优势和区域性都市“增长极”，可以预见西北未来经济发展的空间布局，将是一种重点沿着兰新铁路主轴线集聚要素、逐步扩散带动区内优势产业整体升级的典型点轴式结构。

（4）兰新铁路第二双线是我国铁路新技术适时扩散和转移的西部标志性项目。项目的前期规划运作已在技术跨越路径、时机、技术源等的选择上提供了本土化的有益经验，而西部铁路现代化技术装备水平的整体跃升，则有赖于以兰新铁路第二双线为示范的技术跨越实践模式群的扩大。

（5）由于筑路资本巨大，即便是西北公益性铁路建设也不能仅靠政府投资（青藏铁路是为特例）。单一封闭的国有资本运作延滞了西北铁路的发展，所见多元化投资成为西北国土性开发新线建设新的动力引擎。因之，我们解决国民经

（下转第53页）

© 1994-2013 China Academic Journal Electronic Publishing House. All rights reserved. http://www.cnki.net

励体系，对员工进行情感激励、荣誉激励、物质激励、事业激励、责任激励、晋升激励等吸引员工，满足员工的物质需求、心理需求、归属需求、自我实现需求。二是通过聘用科研院所、大专院校以及价值链上的企业专家，为企业提供有效的指导。（2）整合价值链，寻求价值链内合作。单个企业的市场影响力有限，但所有的企业都按专业化原则构建核心竞争力，将这些核心竞争力进行整合后，就形成了整体大于局部之和的协同环境。因此，企业要在思想观念上进行转变，树立价值链合作理念，从企业之间竞争转为价值链之间的竞争，从单个企业的国际市场角逐转为地方产业集群与全球价值链的整合。这样企业才能及时得到本行业的竞争信息，容易获得配套的产品和服务，有利于技术创新，促进高新技术产业链条中的每个企业进一步发展专业化生产，使高新技术集群区内的企业能以更高的生产率或生产产品或提供服务而获得竞争优势。

第二个层次：政府的平台作用。政府平台位于模型的最低端，只有充分发挥政府的支撑作用，才能够使企业在国际竞争中有强大的后盾，同时政府的相应政策也是促进高新技术产业升级的推动力。政府平台建设主要在两个方面：（1）制定高新技术产业升级的产业政策。陕西省政府要基于全球价值链，借鉴已有的产业集群模式，洞察经济发展的未来走向并结合产业优势，站在经济全球化的角度制定产业政策。政府应该把产业的创新能力作为制定产业政策的重点，在财政、税收、金融方面制定配套的优惠扶持政策，引导企业通过专业化提高技术、扩大规模、推动产业快速升级，培育一批具有影响地区竞争力决定性力量的龙头企业，带动其他中小企业和配套企业的发展；要重视吸引与本地产业有关联的国内外高技术、高管理、高增值业来本地落户。（2）加强产业发展的环境建设。产业发展的环境分为硬环境和软环境两类。陕西省政府应加强道路、厂房、网络、通讯、商务设施、绿化、设备、技术等硬环境的投资，尤其是要加大对大学和科研机构等专业基础设施的投资。同时，政府应提供产业链必备的信息流、资本流、人才流、消费流，营造和谐友好、共生共赢的合作氛围，满足企业对社会化服务的依赖，有效治理市场秩序，建立良好的市场环境；建立健全促进高新技术产业发展的法律、法规，建立良好的法律环境；加强对知识产权的保护，通过专利、商标、软件产品等的知识产权保护，打击侵害知识产权的工作力度，来保护创新者的正当权益；培育以信任为基础的区域文化环境，充分发挥高新技术产业集群的集聚效应、协同效应、紧密的合作使整体效益大于局部效益之和。

第三个层次：相应的服务支撑体系。该体系包括相应的金融服务体系和行业协会等。（1）完善金融服务系统。对拥有自主知识产权的高新技术成果转化项目，对高技术含量、高附加值、高成长性行业的企业，应充分利用风险投资，政府应积极推进风险投资业的发展；对科技含量较高、创新性强、成长性好的科技型中小企业，政府应鼓励各类金融机构开展股票质押、股权质押、出口退税质押、保单质押、债券质押、仓单质押等多种形式的担保。（2）建立健全行业协会的功能。陕西高新技术产业的相关行业协会作为政府与企业之间的桥梁，应充分发挥其作用，一方面在向政府传达企业的共同要求的同时要协助政府制定和实施行业发展规划、产业政策、行政法规和有关法律；另一方面应及时向企业和政府发布高新技术产业国际市场的动态、信息、统计、分析等行业性资料，为企业搭建服务平台，组建资料库，节省企业成本，避免重复建设。

参考文献：

[1] Gereffi G, Korzeniewicz M. Commodity Chains and Global Capitalism[M]. Westport: Praeger, 1994.

[2] Humphrey J, Schmitz H. Governance and Upgrading: Linking industrial cluster and global value chains research[J]. IDS Working Paper (12). Brighton: Institute of Development Studies, University of Sussex, 2000.

[3] Humphrey J, Schmitz H. How does Insertion in Global Value Chains Affect Upgrading in Industrial Clusters? [J]. Regional Studies, 2002, (36).

（劲　草　编发）

（上接第 49 页）

济铁路“瓶颈”问题的着眼点除了放在快速扩充铁路运输能力上之外，还要放在多元化投融资带动铁路国有垄断体制深层次改革的同步推进上。我国铁路跨越式发展必是技术创新与制度创新“双轮驱动”的结果。

参考文献：

[1] 中国铁路建设史编委会. 中国铁路建设史[M]. 北京：中国铁道出版社，2003. 27～28.

[2] 刘志军. 甘肃省领导与铁道部领导会谈[N]. 甘肃日报，2008－12－8(1).

[3] 国建华. 铁路·发展[M]. 北京：中国铁道出版社，2004. 29～30.

[4] 陆娅楠. 铁路大建设拉动万亿产业链[N]. 人民日报，2008－11－11(9).

[5] 程恩富. 假设需要科学分类[N]. 人民日报，2007－4－9(9).

[6] 张婧. 西部开发的美国经验及启示[J]. 商业经济与管理，2000，(4)：19～23.

[7] 国建华. 铁路·发展[M]. 北京：中国铁道出版社，2004. 30～31.

[8] 姜秀山. 中国铁路运输企业资本结构理论研究[M]. 北京：中国铁道出版社，2007. 51～52.

（中　华　编发）

© 1994-2013 China Academic Journal Electronic Publishing House. All rights reserved.　http://www.cnki.net