

中國高鐵灰犀牛



中國高鐵是目前世界上規模最大的高速鐵路網，從 2003 年首條高鐵線通車以來，至 2019 年底總長度已突破 3.5 萬公里，造就了全世界高鐵運營里程總長度最長的記錄，約占世界的 70%。據中國鐵路集團公司公佈，預定 2025 年將建成約 6 萬公里的高速鐵路網，最後要建成八縱八橫。可是中國鐵路集團總公司承認高鐵長期虧損，負債已逾 5 兆人民幣（約新台幣 21.3 兆），如果用百元人民幣堆起來有 567 個珠穆朗瑪峰那麼高。高鐵除了非常少數的線路(如京滬高鐵)能賺錢外，絕大多數都是虧，而且「每天」就要虧 5 億。如此鉅額的虧損會不會是一個無底洞的陷阱，變成國家財政的灰犀牛？那麼，這樣的投資到底值不值得呢？

對此，三立新聞網鄉民中心報導(2020/10/04)：

有人認為：「不蓋官員怎麼賺錢」；「戰略需求，和美國的關係愈來愈差，有天如果被美國封鎖了，那些內外的高鐵就會成為中國的命脈」；「競賽遊戲，中國就是愛玩這個」；「因為產能過剩不得不蓋，停蓋有嚴重失業、GDP 問題，所以才要強推一帶一路分產能出去外國」；「因為都和自己國內銀行借的」、「他們高鐵只有北京跟上海間的賺錢」；「中國的高鐵可以載貨，順風貨運在幾個重要節日都會包高鐵載貨」。

另也有人認為：「營運上虧錢，但是帶來的經濟效益可能超過它的虧損」；「不就擴大內需，跟房地產是經濟火車頭有異曲同工之妙」；「那種東西不單講經濟和收益的啦」；「中國人坐不起高鐵，擴大內需用的」；「他們鋼鐵被反傾銷擋住，不蓋就不能消耗掉產量，都靠一帶一路蓋到別人家了」；「軌道運輸這種東西看短期絕對都是虧爆，因為固定成本太高了」。

好了，讓我們也來分析一下這個問題。

首先，看這個問題之前要先認清中國高鐵的「系統」是什麼。如果我們把「中國鐵路集團」看作一個系統，那麼任何一條線都要用成本收益來分析，成本是建設高鐵各項投入資金的折舊、運行後的電力、人力、維護等，收益則主要是賣票收入，雖然票價訂得並不高，可是許多線路載客率仍低，虧損鉅大，此集團如果沒有辦法增加收入，一定是撐不了多久就會垮台關門的。為什麼每天虧5億人民幣還不倒閉，而且還在繼續投入資金建設新的高鐵線路？原來，它是一家國營企業，雖然爆虧，可是國家財政還是不斷的撥入資金，才能持續保持運營而不倒，難道是為了國家的面子工程在硬撐？當然不會這麼單純！可見，我們不能以資本主義世界營利事業的觀點來看這個問題。我們看中國大陸的高鐵，就要改以整個國家作為系統來看才能看出端倪！

就國家系統來說，把資金投入高鐵建設，對整個國家會有什麼影響？我們分析如下：

- 帶動沿線地區的經濟活動

由於交通運輸的便利和快捷，肯定可以帶動沿線的人員和貨物的流通，擴大生活圈，有強大的吸引力吸引新的投資進來。或許建成之初看不出來，但這是必然的發展趨勢，所以對提高國家 GDP 及地方發展助力甚大，可以增加國家的稅收。

- 帶動沿線地區的房地產增值

由於有了高鐵交通便利，尤其是站點附近，土地和房屋價值必然大漲，可是除了站區以外，這些並非高鐵公司的收益，當地民眾和地方政府批土地和房屋稅大幅大幅增加，才是真正的受益者。其中地方政府為主要的受益方，因此對新的高鐵開建不但積極參與且願分攤費用的比例也愈來愈高。

- 帶動高端相關產業的研發、製造和就業崗位

高鐵相關產業牽動鍊鋼、車廂製造、控制系統、維修保養、營運管理……等技術水準和層次都要比一般鐵軌業高，因此可以培養大批世界級的專業技術人才和企業。另外高鐵的站台營建、開山挖洞、造橋、鋪軌……等又是另一批世界級的專業人才和企業。高鐵的日常運營可以創造本身和周邊大量的就業崗位和商機，這些外溢效應也不是高鐵公司來收割。

- 節省了民眾的出行時間

在現今的時代「時間就是金錢」，高鐵正可大量節省民眾和企業各地往來的出行流通時間，可以在相同的時間做更多事，這也是一種外溢效應。

- 減輕其他交通負荷和需求

高鐵剛好填補了一般鐵路、公路和飛機之間的空白，隨著經濟的發展對交通運輸需求必然跟著快速成長，有了高鐵可減輕傳統交通運輸設施的需求和負荷。且高鐵的運量大、彈性高、更安全、互補性強，隱藏著巨大疏解交通負荷的潛能。

- 減少碳排放

高鐵使用的是電能，不會排放二氧化碳和溫室氣體，在現今全世界面臨極端氣候，聯合國正在推動碳排放的管制，高鐵替代了部份公路、飛機運輸量就是減少碳排放。

- 軍事用途

由於高鐵運量大，速度快，軍事上如能利用高鐵網來調兵遣將、運輸軍用物資，對於國內的安定、支援邊防和抵禦外敵效率將大大提升。

- 提升國家的國際威望

高鐵為高新科技，全世界能夠掌握此技術的國家寥寥可數，連世界唯一超強的美國都不具備，中國雖然是後起之秀，但現在在高鐵技速、

成本和品質上已經是公認的青出於藍而勝於藍。對外中國高鐵當然是國家一張響亮的名片，非常有助於提升國家形象。

- 外銷潛力巨大

高鐵作為一種交通運輸型式與其他方式相比具有諸多相對優勢，未來市場必然看好，所以在全世界其他地區發展潛力巨大，掌握了高鐵技術將機遇無限。

所以，如果我們把整個國家作為一個系統來看，各高鐵段賣票收入是不是賺錢重要性就沒那麼高了，而且營運情況隨著經濟發展和國民所得的提高是一定會慢慢改善的。我們不能凡事都以分段切割成許多子系統，再分別計算投資損益的方式來評估，這樣很多路線當然就變成了錢坑，因為經濟上的溢出效應並不在這個子系統內。或者我們可以把高鐵看成是政府公共固定的交通建設投資，主要目的並不是營利，售票收入能維持日常營運即可，就像是投資建設鄉間的道路一樣。或許這就是資本主義式的資本投入和回收觀念的盲點-----缺乏格局的把大系統分割成許多小系統！當然，規劃、採購、建設、運營過程中的防弊也該嚴打，不過這是另一個問題，是任何工程建設同樣會碰到的問題。

還記得台灣當初在小蔣時代十大建設中南北高速公路規劃時，不是也引起很多反對意見嗎？反對的主要理由就是當時台灣只是少數的官員、有錢人和做生意的人才擁有汽車，建高速公路就好像是專為有錢有勢有車的人蓋的！還好領導人心中的是大系統(有遠見)，還是力排眾議開建了(或許當時是威權時代)，事實證明，高速公路大大的支持了台灣後來的經濟快速成長。

我們得到的教訓是：「不同層次的人心目中對系統的認定是不同的，所以想到的看到的自然也不同。」因此，能夠選拔出一位有遠見的領導人是多麼的重要啊，一人一票的美式民主可以做到嗎？

同學們，你認為高鐵是中國的灰犀牛嗎？