

7月2日，粤港澳大湾区重大交通项目—新建深圳至江门铁路先行段工程珠江口隧道正式开工建设，这是广东一周内开建的第3条铁路。此前的6月30日，广湛高铁（广州至湛江）、梅龙铁路（梅州至龙川）同日开建。

这仅是今年铁路加快投资的一个侧面。7月5日，时代周报记者从中国国家铁路集团有限公司（下称“国铁集团”）获悉，上半年，全国铁路固定资产投资完成3258亿元，超去年同期38亿元，同比增长1.2%。

“二季度，为落实中央复工复产及‘六稳’‘六保’决策部署，国铁集团调增了铁路投资计划。在超额完成投资计划的同时，也补上了一季度投资的亏欠，实现了铁路投资的逆势增长。”国铁集团建设部负责人告诉时代周报记者。

随着大规模投资的陆续实施，上述负责人预计，今年将开通铁路新线4400公里左右，其中高铁2300公里左右。时代周报记者对比发现，年初确定的铁路新线的开通里程为4000公里，其中高铁为2000公里，这意味着，今年铁路新线、高铁新线的里程增幅或为10%和15%。

铁路投资逆势增长

从投资进度来看，受疫情影响，2020年一季度铁路投资仅完成799亿元，同比下降21%，为近年来的最低值。随着疫情逐渐平稳，铁路建设按下了“快进键”。1-4月，铁路投资完成1477亿元，同比仅下降9%。1-5月，铁路投资完成2214.42亿元，和去年同期几乎持平。在后三个月的追赶下，上半年铁路投资最终达到3258亿元，超去年同期38亿元。

“在疫情影响下，经济下行压力较大，有必要稳定投资扩大内需，发挥投资在稳增长中的关键作用，其中加大已规划铁路项目的投资将成为稳增长的重点之一。”中国国际经济交流中心经济研究部副部长刘向东对时代周报记者表示。

刘向东分析，为防止出现重复和低效投资，需要启动一批已规划好的项目，相比而言铁路投资前期规划做得比较好，可以把规划后期建设的项目配合现在更加积极的财政政策提前开工建设。在此背景下，国铁集团调增了投资计划，并适度配合稳增长政策提供优质项目支持。

事实上，年内上调铁路投资计划已有先例。2014年初，国铁集团前身—原中铁总确定了当年铁路投资计划为6300亿元，后经过3次上调，提高至8000亿元以上，2014年实际完成投资规模达8088亿元。

作为国内固定资产投资的“定海神针”，从2014年起，铁路投资连续6年超过8000

亿元大关。“2020年铁路固定资产投资将完成8000亿元。”2019年12月底，交通运输部在全国交通运输工作会议上透露。

另外，时代周报记者梳理近几年铁路投资的数据发现，每年的铁路投资大多呈现出“前低后高”的走势，其中6月、9月、12月是每年投资的高峰月份。这意味着今年下半年铁路投资的数额将高于上半年。当前，国铁集团尚未公布调增铁路投资计划后的具体数额，但业内认为超过8000亿元基本无虞。

在疫情背景下，铁路建设要实现加速，并非易事。国铁集团建设部负责人表示，国铁集团加快推进在建铁路项目和项目前期工作，努力保障铁路建设资金需求，克服专业技术和施工人员不足、原材料供应困难、进场道路不畅等多种困难，实现了全面复工达产。

“铁路项目一般建设周期为4-5年，一旦项目开工建设，投资高位运行应该持续好几个年度。”西南交通大学交通运输与物流学院副教授左大杰对时代周报记者分析道。

国家发改委综合运输研究所助理研究员马德隆告诉时代周报记者，未来五年铁路投资还将保持稳定。“这些年铁路的成网速度非常快，但中西部地区还存在很多空白点，发展潜力依然很大，而且铁路的带动能力比较强，国家也比较重视。”

投资主体亟须多元化

铁路投资增加背后，巨额的铁路建设资金从何而来？今年的政府工作报告提出，增加国家铁路建设资本金1000亿元。今年的预算报告也显示，中央财政向国铁集团注资500亿元，支持发行500亿元铁路建设债券用作资本金，加大沿海干线高铁、城际铁路和沿江高铁项目建设力度。

6月4日，国家发改委同意国铁集团发行中国铁路建设债券2100亿元，所筹资金700亿元用于铁路建设项目，1400亿元用于债务结构调整。本次债券注册有效期为24个月，首期发行应在12个月内完成。

除了增加铁路建设资金本、发行铁路建设债券，地方政府和社会资本也参与到铁路建设当中来。2013年8月，国务院发布的《关于改革铁路投融资体制加快推进铁路建设的意见》指出，向地方政府和社会资本放开城际铁路、市域（郊）铁路、资源开发性铁路和支线铁路的所有权、经营权，鼓励社会资本投资建设铁路。

不过，马德隆指出，虽然铁路投融资体制改革一直在推进，国铁集团一直希望更多市场主体能参与其中，但客观上讲，相关改革尚未达到市场预期，例如铁路的清算

制度、委托经营、运输主体等方面仍存在障碍，导致市场参与的积极性不强。

“目前铁路固定资产投资仍然以各类国有资本投入为主，社会资本投入较少，如何吸引社会资本投资铁路，仍然是一个亟须破解的重大课题。另外，尤其应注意防范地方政府铁路债务风险。”左大杰也说道。

刘向东分析，当前扩大铁路投资主要受高债务的制约，而高债务的原因在于铁路运力的定价机制，铁路部分承担了保障民生的作用，因此很多铁路运行并不是以盈利为目的。

国铁集团《2020年一季度审计报告》显示，截至今年3月31日，国铁集团负债5.5万亿元，资产负债率为66.1%。今年5月，国铁集团董事长陆东福接受新华社采访时表示，促进投资规模增长的同时，继续把防控铁路债务风险和建设质量风险摆在重要位置，确保投资效益和质量。

“今后随着铁路投建运营的市场化改革，将激活投资‘活水’，预计制约铁路建设债务压力会逐步缓解，特别是有条件的民营企业可以参与铁路运营，充分发挥民营资本参与和直接融资的作用，有效缓解铁路投资因素的制约。”刘向东说道。