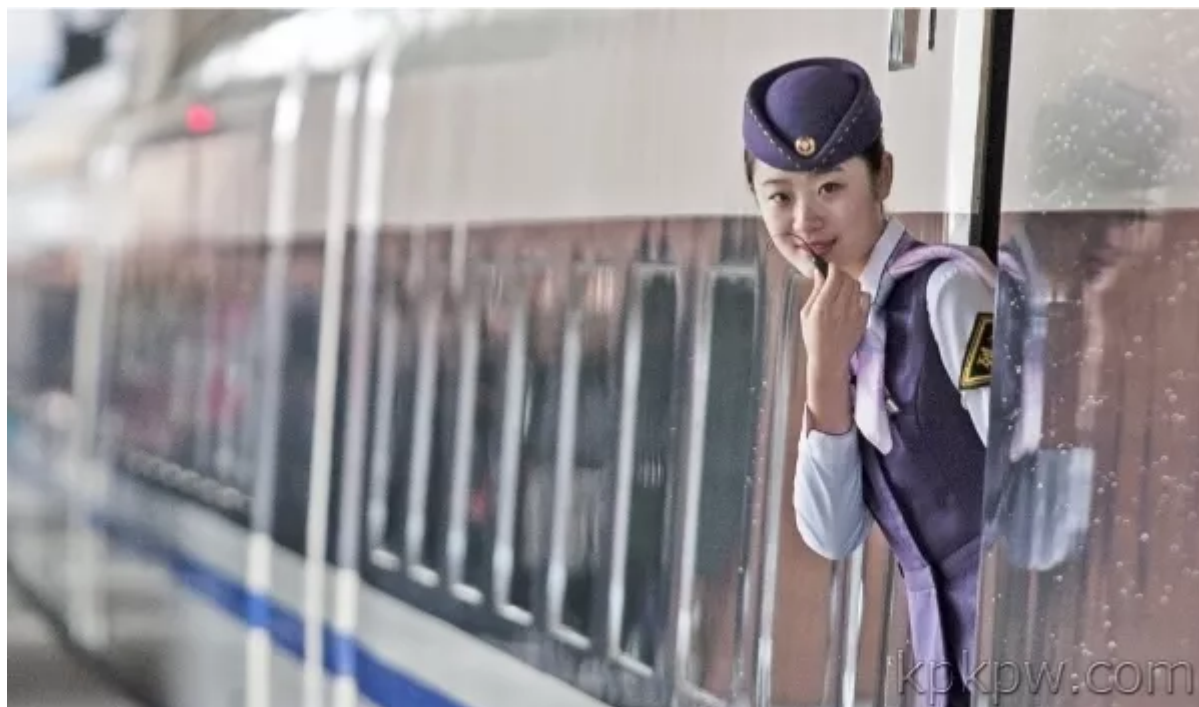


# 日本人暴露，刘志军是怎么搞成中国高铁的！

城市地铁 中科荟智 2018-07-12



我初到中国

的时候，刘志军刚刚当上中国铁道部长。八年来，我无数次乘坐中国火车到各地旅行，既坐过又脏又乱的普通列车，也坐过现代化的“和谐号”，将来肯定还会坐世界领先的京沪高铁。不过，中国高铁之父刘志军却没有机会以铁道部长的身份看到京沪高铁的开通。

他因在铁路建设中的“严重违纪行为”而落马下台。一直对中国高铁寄予高度关注，也确实没少加以表扬的世界媒体，在这个爆炸性的消息面前多少有些震惊。

不过，作为新干线旁边长大的日本人，我倒觉得此事不值得大惊小怪，它只是把日本的某段重演了一下而已。正如《国际歌》的第四段歌词，“矿井和铁路的帝王，在神坛上奇丑无比”，中国和日本都一样。

1955年，曾参加策划“九一八事变”的十河信二被任命为日本国有铁道总裁，相当于铁道部长。当时日本的铁路和火车全是战前留下来的旧货，其水平连印度的都远远不如。

国际上，铁路界因为受到汽车和飞机的竞争而越来越边缘化，成为典型的夕阳产业。但是71岁的十河信二从一上台就决定建造一条新的高速铁路，把东京和大阪之间的路程从8小时减少到3小时。

这条铁路将采用电力作为动力，两条铁轨之间的距离也与之前的标准完全不同，因此被称为“新干线”。此前日本不但没有建设过这样的铁路，连试验都没搞过。再加上根本没有人投资，从总工程师以下的日本国铁所有职员都不相信新干线的可行性。

但十河还是决定一意孤行，他上台的第一件事就是赶跑了铁路总工程师，任命自己的亲信岛秀雄接任。面对国会议员的质疑，十河一面辩护说“只是在进行原有铁路的改造工作”，一面利用媒体大作广告，最终争取到了新干线项目。后面的事情更为惊人，根据岛秀雄的设计方案，会计师计算出新干线需要3800亿当

时的日元才能建成，远远超过日本的承受力，国会不可能通过预算。

十河则命令会计师做一份假账交上去，欺骗国会说只需要1900亿，而且有机会借到世界银行的贷款。

世界银行本来明确禁止投资新干线这种试验性项目，但十河把国铁在其他项目上的开支挪用过来秘密用于新干线项目，让世行相信新干线的修建异常顺利，于是贷款顺利到手。新线于1959年开工建设，建到一半时资金就用完了。

正好此时十河信二的任期已满，他对首相池田勇人说：好了，世界银行的钱都借了，你看吧。

十河的行为有严重违法嫌疑，池田当然知道。不过由于借了世行的巨款，日本的面子问题让他别无选择，于是只好从国库中拿出巨额资金用于新干线。在进行了3800亿日元的投资后，世界上第一条高速铁路——从东京到大阪的“东海线”于1964年10月1日通车。

已经79岁的十河没有出席通车仪式，因为他已于此前被赶下了台。他的新干线和特有的“光”号列车却从此成了与富士山并提的国家象征，70年代从日本寄往欧洲的圣诞贺卡上，有一半都印着新干线的照片

1978年，邓小平坐上了“光”号列车，他评论说：“速度很快，就像推着我们跑一样，我们需要跑。”但他并没有在中国引进这种技术，因为日本铁路正在亏本运营。

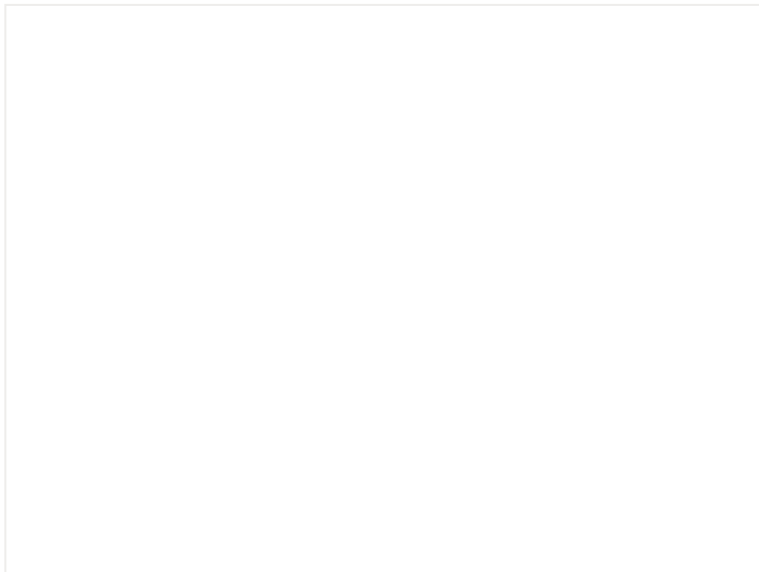
1987年日本国铁民营化改革时，国铁负债已经高达2270亿美元，负责铁路建设的国企“日本铁道建设公团”也欠了410亿美元，两个公司的总负债超过全国GDP的7%。不过，政府未必为此感到后悔，因为便捷的交通促进了经济的发展。

刘志军堪称中国的十河信二。2003年我第一次坐中国火车的时候，感到火车又脏又乱，十分落后，而且真正要坐车的时候总是买不到票，与新干线有几十年的差距。2006年青藏铁路通车，媒体上不断展开宣传，我才开始注意到铁路的变化。川崎和西门子的股东们也有理由感到高兴。2004年中国引进第一批时速250公里的动车组之前，刘志军把全国铁路装备制造商召集到北京——铁道部保持了计划经济体制，这些人全是他的下属——并告诉他们，这次的谈判由我领导，你们谁敢跟外国人接触就不要干了。在谈判中，刘志军成功使供应商相信，自己手里将掌握全世界一半的铁路建设资金，能决定每一个的前途。

为了取得更多的订单，日本人、法国人、德国人和加拿大人在夏天的北京互相批斗，把几十年来互相搜集的情报提供了铁道部，价格越降越低。

最后，西门子公司的代表成了唯一不能与中方达成共识的人，而最终结果是——日法加三国各得一部分订单，德国人一点没有，于是西门子的代表回国后就遭了解雇。

三年后铁道部招标采购时速350公里的真正高速列车，西门子报出的价格竟比三年前的250公里列车还便宜，还承诺以8000万欧元的价格出售全车制造技术，这样刘志军就可以向媒体宣布“拥有自主知识产权”了。



刘志军还按西门子出的价格买了川崎的车，也买了全套制造技术。

2010年7月，铁道部下属的工厂推出了中国第三代动车组CRH380，世界上最快的有轮子的火车。这种车又分ABCD四种型号，其中A型来自川崎，B型和C型出自西门子的技术。与前面两代，这种车理论上是中国自行研制出来的，川崎和西门子除了出售中国还不能自制的一些零件之外，不能获取任何收入。高铁的技术转让世界上有很多先例，但出现这样的结果却是从来没有过的。

出人意料的是，川崎和西门子不但放弃了在中国起诉铁道部的努力，甚至当中国向国外销售CRH380的时候他们也不准备这样做。

这不仅是因为双方已经签署过了技术转让协议，还因为中国对许多关键的技术进行了改造，比如说日本列车的车头是用许多块钢板拼起来的，中国则依靠上海郊区的一台世界最大的水压机直接压出来；中国还利用秦岭的风洞测试了车头受到的空气阻力，并对其形状进行了修改。

更重要的问题是，中国修改后的设计允许山寨的列车比原型车运行的更快，因此即使告到美国、英国的法庭去，法庭也未必判中国侵权。

光是列车速度提高这一点还不足以使中国高铁受到太多关注，高铁的精髓还在路本身。其实中国早就决定在北京和上海之间修建高铁，只是在是否采用磁悬浮技术的问题上争论了二十年而已。

刘志军绕开了问题，他既在建“高铁”也不提京沪线，而是利用每年春运人们抱怨买票难的时机，在其他地方开工修建所谓“客运专线”、“城际铁路”、“第二双线”，建造完了之后再宣布其为高铁。北京到广州的“客专”几乎建在一座从北京延伸到广州的没有弯曲的大桥上，CRH列车可以用380公里的速度跑完全程而无需减速，石家庄和太原之间的客专更是用一个隧道穿过了整座太行山。

相比之下，日本的“东海线”有许多转弯，列车必须减速才能通过，它的真实速度只有刘氏“客专”的一半多一点。刘的手法取得了奇迹般的成功，为数众多的反高铁派很少注意到客专和城际铁路的开工，只有在“高铁”二字出来的时候才会表达自己的观点，那时高铁已经接近通车，说什么都晚了。

“客专”本身才是中国优于日本和欧洲的地方，但它的代价是非常高昂的。刘氏客专在最便宜的地方也要7000万元才能造1公里，到了山区和地价高的地方，造价达到每公里1.3亿元以上。为了建设规划的1.8万

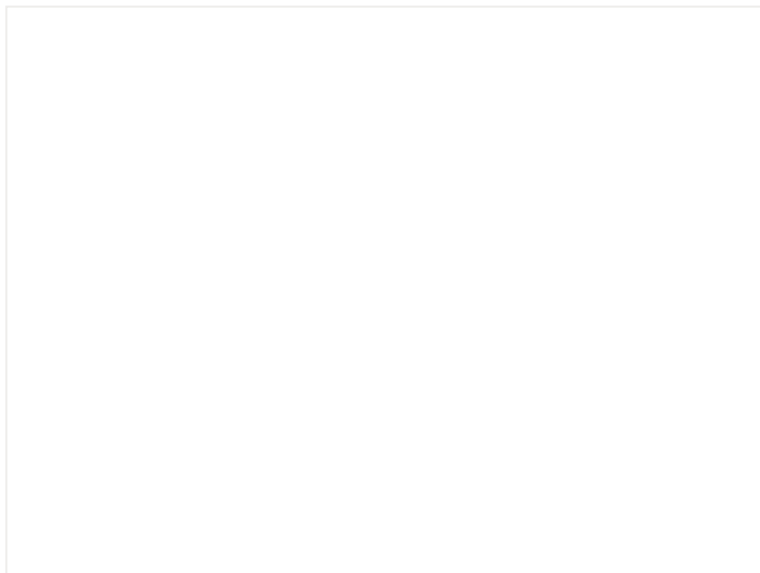
公里客专，刘至少要两三万亿元的投资，而2004年的铁路投资仅有可怜的516亿。

刘可能不太擅长作假帐，所以他把手头的所有项目集中起来，用老办法威胁银行——要么多借给我点，要么我就从别处借。2007年，刘在银行的支持下把投资增加到2000亿元，但好戏还没开始。

2008年经济危机爆发，中国政府提出了4万亿救市计划，刘的高铁蓝图获得中央认可，得到了1.5万亿额外支持。

于是从2009年开始，铁路投资超过了7000亿元，超过了军费，超过了刘上台前十五年的总和，刘终于实现了自己“控制世界上一半铁路投资”的预言。此时刘志军的谈判艺术又有了进步，他把钢铁公司和水泥公司的代表叫来投标，失败者不仅一份钱拿不到，还将无法再用火车运输自己的产品。

刘在8年里一共修建了1.8万公里铁路，相当于原有线路的四分之一，其中客专7000公里。现在正在建设的铁路长度为3万公里，其中客专1.3万公里，大部分在2011年通车。



以后，从北京出发，8小时就能到除了海口、拉萨和乌鲁木齐之外的任何一个省会。由于已经开工，这些铁路没办法停下来，今年的铁路投资仍将达到历史最高的8500亿元。

未来，越南、蒙古和巴基斯坦也都有可能通过改造自己的铁路来加强与中国的联系，中国肯定会一一满足他们的要求。在“走出去”的过程中，铁道部还将得到更多的投资。

他认为，刘“跨越”——刘志军因为经常说铁路要实现“跨越式发展”而得的外号——眼里只有铁路，从不考虑职工的感受。

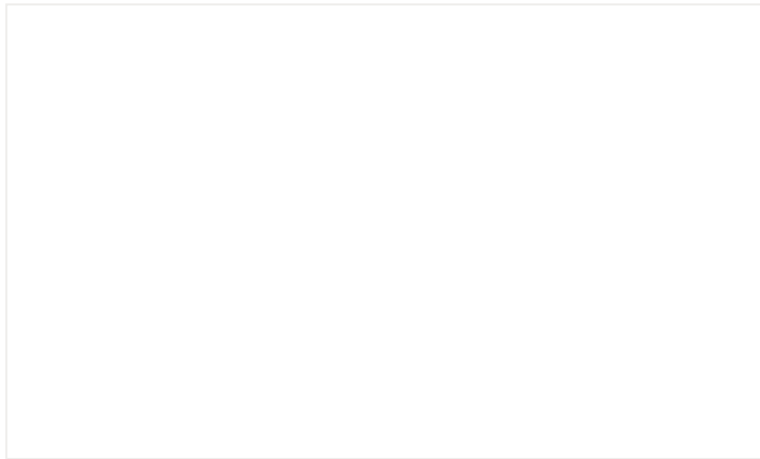
在刘的领导下，铁路职工的生活水平并不好，经常连续一两个月在列车上度过，连饭都吃不好。更糟糕的是，刘志军在人事上也是雄心壮志，说撤铁路分局就撤铁路分局，谁要是领导不满意，就会马上失去体制内的铁饭碗。

“刘跨越”的政治生命结束了，铁路的难题却刚刚开始。铁道部和铁路网如何处理？在日本，新干线修建完成之后一直亏损，直到日本经济起飞后的八十年代才开始盈利，于是政府就在1987年对国有铁道实施了民营化改革。按经济规律说，中国铁路迟早也应该民营化。但刘志军造成的局面比十河信二要复杂得多。

铁道部凭借着自己的“永远不会破产”的形象获得了大量商业银行投资，如果这个条件消失，投资的资金链也将断裂，政府可能需要花更多的钱来救市。在中国，欠人家两万元会带来很大的压力，欠两个亿就要轻松得多，欠两万亿根本就等于绑架了债主。接替刘志军的新部长，其实一点压力都不用有。

日本国铁民营化运动的裁员人数是44万人，而且国铁本来就是企业，中国的铁道部则是政企合一的“铁道省”，拥有自己的警察、法庭和检察院，其职员们普遍认为自己不但不应该被裁员，反而应该为八年来的辛苦获得补偿。民营化，可能发生那位列车长所想象的“全路大罢工”，或局部的混乱。中国准备好了走过这个痛苦的过程吗？或许，解除铁道部对中国的“绑架”，要比铁道部“绑架”中国困难十倍。

刘志军的三大功绩。



其一、殚精竭虑描绘中国铁路长远发展的美好蓝图。2004年1月，国务院批准了我国第一个行业规划。这就是铁路《中长期路网规划》。这个规划的诞生，可以说是刘志军执掌铁道部帅印之后的第一篇“杰作”，他为这个规划的出台精心组织，呕心沥血，四处奔走，积极建言。

2008年的四季度，在中央出台应对金融危机冲击的经济新政之后，铁路建设成为拉动内需的“火车头”，国务院随之批准了《中长期铁路网规划调整方案》。调整方案有许多亮点，公布的一系列经济技术数据更是令人振奋。按照调整后的规划，从现在起到2020年，中国将新建约4万公里铁路，铁路建设投资总规模将突破5万亿，届时铁路营业里程达到12万公里以上；客运专线及城际铁路建设目标由现行的1.2万公里调整为1.6万公里以上，规划期末快速客运网总里程将达到5万公里以上；规划建设新线由1.6万公里调高到4.1万公里；铁路的复线率、电气化率将分别提高到50%和60%.....

其二，将青藏铁路的建设始终置于铁路基建重中之重的地位。2003年7月1日，在拉萨的青藏铁路全线电视电话会议的讲话中，他用“四个伟大”来总结青藏铁路建设的地位、作用和成果，并做了相应的阐述。这就是“伟大的决策，伟大的工程，伟大的精神，伟大的队伍”。在雨田的印象中，用“四个伟大”来概括一项土木工程的政治、经济、民生乃至文化的意义，在建国以来还是头一次。“四个伟大”的评价，在会后极大地调动和激励了全体建设者的劳动热情、创造热情和主人翁的荣誉感。

其三，身体力行地践行人民铁路为人民的宗旨。刘志军坚持在春运期间不提价，虽然遭到包括吴敬琏等经济学家的公开反对和抨击，但仍然不改初衷，体现了对“农民工”的关怀，体现了“以人为本”的执政理念和服务理念。他对这样做的解释是自己“农民的儿子”，不能让票贩子盘剥农民工的血汗钱。这些年来，在抢运重点运输物资，在汶川特大地震抢险救灾运输保障中，在屡屡出现的保电煤、保东北粮食调运入关的突

击抢运中，铁路部门从来都是不讲二话的，从来都是先算政治账再算经济账的，最大限度地履行了铁路运输企业的社会责任。但这里面的艰辛，铁路行业之外的普通百姓们是很少了解的，甚至于还因为不了解真相而埋怨和指责铁路部门。

作者：加藤嘉一等

编辑：丰山

文章来自城市地铁，版权归原作者所有，如有侵权，请联系我们进行删除。

