

ZHONGGUOTIELUGAIGECHONGZU
YUGAOTIEWENTIYANJIU

中国铁路改革重组 与高铁问题研究

赵 坚◎著

 中国经济出版社
CHINA ECONOMIC PUBLISHING HOUSE

中国铁路改革重组与高铁问题研究

赵坚 著



中国经济出版社

CHINA ECONOMIC PUBLISHING HOUSE

· 北京 ·

图书在版编目 (CIP) 数据

中国铁路改革重组与高铁问题研究 / 赵坚著.

北京: 中国经济出版社, 2016. 5

ISBN 978 - 7 - 5136 - 4244 - 6

I. ①中… II. ①赵… III. ①铁路运输—经济体制改革—研究—中国
②高速铁路—铁路工程—工程建设—研究—中国 IV. ①F532.1 ②F532.3

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2016) 第 101342 号

责任编辑 严 莉

责任审读 霍宏涛

责任印制 马小宾

封面设计 任燕飞设计室

出版发行 中国经济出版社

印刷者 北京艾普海德印刷有限公司

经销者 各地新华书店

开 本 710mm × 1000mm 1/16

印 张 31.5

字 数 496 千字

版 次 2016 年 5 月第 1 版

印 次 2016 年 5 月第 1 次

定 价 85.00 元

广告经营许可证 京西工商广字第 8179 号

中国经济出版社 网址 www.economyph.com 社址 北京市西城区百万庄北街 3 号 邮编 100037

本版图书如存在印装质量问题, 请与本社发行中心联系调换 (联系电话: 010 - 68330607)

版权所有 盗版必究 (举报电话: 010 - 68355416 010 - 68319282)

国家版权局反盗版举报中心 (举报电话: 12390) 服务热线: 010 - 88386794

| 自 序 |

本书汇集了笔者最近 10 年在学术刊物、报纸、网络媒体上已经公开发表的与铁路相关的文章和访谈。书中第一部分的文章主要与铁路运输管理体制、铁路运输企业重组有关，第二部分主要与大规模高速铁路建设及高铁“走出去”有关，两部分中的文章都按发表时间的先后排序。本书中的大部分文章已经包含在笔者 2009 年出版的《引入空间维度的经济学分析及我国铁路问题研究》和 2013 年出版的《集约型城镇化与我国交通问题研究》两本论文集中，这两本书分别获第六届、第七届高等学校科学研究优秀成果奖（人文社会科学）经济学著作类三等奖。把所有与铁路相关的文章及近两年新发表的相关论文汇集在一起，可以更集中全面地表达笔者对我国铁路改革与发展的观点，从而为铁路深化改革提供参考，对还在继续进行的我国大规模高铁建设提出警示。

中国铁路改革一直滞后于我国经济管理体制改革的步伐，一直没有找到改革重组的基本模式。1980 年代国内企业改革普遍采用承包制，铁道部从 1986 年开始也对国家实行一包 5 年的“大包干”，提出用铁路自身的积累“以路建路”，但实行了 2 年就因经济形势变化无果而终。根本的原因在于，铁路是国家交通基础设施，只靠铁路运输企业自我积累来建设是根本不可能的。1993 年十四届三中全会确定了国有企业的改革方向是建立现代企业制度，铁道部也试图在铁路运输企业建立现代企业制度，但并没有形成一个明确的、可供操作的方案。

1998 年傅志寰任铁道部部长，他注意到欧洲一些国家铁路采用“网运分离”的改革模式，认为中国铁路改革也可以实行这种模式。1999 年铁道部在昆明、呼和浩特、柳州和南昌 4 个直管站段的铁路局开始组建客运公司试点，2000 年 12 月又在广州铁路集团公司组建客运公司。2001 年 3 月朱镕基总理在政府工作报告提出要“推进电力、铁路、民航、通信等行业

管理体制改革，引入竞争机制”。2001年3月15日第九届全国人民代表大会第四次会议批准的《中华人民共和国国民经济和社会发展第十个五年计划纲要》明确规定：加快以政企分开为核心的交通运输管理体制和经营机制改革，铁路实行“网运分离”。

2000年前后很多研究机构进行铁路“网运分离”方案的研究，国务院还委托国务院发展研究中心成立中国铁路体制改革课题组，该课题组经过调研和多次会议讨论，形成了主要采用“网运分离”模式的研究报告。2000年9月到2001年5月我参加了铁道部王兆成副部长主持的三次关于铁路改革的会议，5月份会议是讨论铁道部的四个备选改革方案，准备6月份向国务院汇报。这四个改革方案中三个是网运分离方案，一个是分割为两个区域公司的方案。我在那个会议上发言，不同意网运分离的重组模式。2002年政策法规司还给我一个铁道部课题做相关研究。

根据在铁道部讨论重组方案时了解的情况，当时主管交通的吴邦国副总理同意“三分方案”，即分别成立路网、货运、客运公司，而朱镕基总理对“网运分离”持怀疑态度。朱镕基总理曾做4点指示，大意是：（1）铁路体制改革要引入竞争；（2）电力厂网分开，一张网他不同意；（3）世界上所有的网都是可以分的，电力、电信都可以分，一个路网公司会导致腐败，不能把路网的包袱甩给国家；（4）铁道部对铁路改革还没有研究透，还要听取各方面意见。

有媒体报道国家发改委原副主任、国家能源局原局长张国宝曾回忆说：“朱镕基总理在退休以前也曾把铁路体制改革提上了日程，那个时候是傅志寰当铁道部部长，已经在国务院汇报了一次，我也参加了这次汇报，铁道部拿出来的方案跟电力体制改革一样，叫做网运分离。实际上电力体制改革，铁路是想借鉴的。当时碰到的问题和电力体制改革时一样，朱镕基总理是想把铁路网进一步拆分。他认为分成若干个网也是可以的，也提出过若干个设想，比如长江以北算一个，长江以南算一个，或者是按照铁路局来划分。但铁路部门强烈主张铁路网不能再拆分，要全国一个铁路网。那个时候那届政府任期将满，所以朱镕基总理说，不能所有的事情都在这里做完，做不完的事留给下一届去做。就把铁路改革搁置了。”因此，突破阻碍铁路深化改革的关键问题是：铁路网是否能够拆分，是否只能全国一张网，是否必须统一调度指挥，这个问题不解决，铁路改革重组就难以推进。

2002年3月朱镕基总理在政府工作报告对推进垄断行业改革的提法变为“尽快实施电信、电力、民航管理体制改，抓紧研究制定铁路管理体制改方案”。2003年3月朱镕基总理在任期结束的政府工作报告中，对当年政府工作的建议只有“继续完成电力、电信、民航等行业改”，没有提及铁路管理体制改问题。2003年3月刘志军就任铁道部部长，随即提出了铁路“跨越式发展”的思路，启动大规模的客运专线即高速铁路建设，傅志寰任部长时期成立的各铁路局客运公司被全部撤销，以改促发展的铁路工作思路被否定，先发展后改、实际上不改成为铁路工作的主导思想。

2002年初我承担的铁道部研究项目在2003年初结题，主要研究成果在北京交通大学学报上发表一篇文章，后经进一步修改，发表在2005年1月的《中国工业经济》上，题为“中国铁路重组的企业边界问题分析”。该文基于科斯的交易成本概念，提出中国铁路应采取区域铁路公司的重组模式。2003年以后，由国家发改委负责铁路改方案研究。2007年我承担了国家发改委交通运输司（现基础产业司）的一个研究课题，对铁路是否要统一调度指挥和保持路网完整性的内涵进行研究，这是阻碍铁路改的最大思想观念障碍。

该课题研究否定了路网在经营上不能拆分，必须统一调度指挥的流行观念，提出了我国铁路重组为三大区域铁路公司的改方案。该课题的研究成果可见本书中“统一调度指挥与路网完整性、企业产权及运输效率的关系研究”一文。该项研究成果还在国家发改委交通口组织的杭州年会上做汇报。后来国家发改委曾经和铁道部就改方案进行过交流，铁道部提出春运、特殊运输的组织问题，继续坚持要由铁道部统一调度指挥。由于2008年以后铁路改方案由铁道部自己负责，铁路改重组自此被搁置。

笔者1982年初到北京交通大学工作，主要讲授经济学方面的课程，边学边讲，先后讲授过经济计量学、国际金融、微观经济学、宏观经济学、新制度经济学等课程，并准备把新制度经济学作为主要研究方向。当时北京交通大学是铁道部管理的两所国家重点大学之一，因此参加过有关铁路的一些会议和课题研究，发表过一些文章，但没有主动深入地研究铁路问题。笔者真正把铁路改重组作为自己的一个研究领域是从2000年开始

的。铁路改革重组是世界级难题，欧洲、日本的铁路改革重组都是放在国有企业改革的最后。中国铁路是有 200 万员工的超大型企业，其改革重组更是世界级难题中的难题。在研究过程中，我认识到铁路改革重组问题提供了理解经济学理论的典型案例，同时又是一个检验不同经济理论解释能力的平台。铁路运输企业重组问题实质上是企业边界问题，以此为典型案例，可以纠正对交易成本概念理解上的偏误，可以说明科斯拒绝用资产专用性和机会主义行为解释纵向一体化的原因。

交易成本是新制度经济学最基本的概念，但经济学家有不同的解释，即使获得诺贝尔经济学奖的科斯（Coase）和威廉姆森（Williamson）也有不同看法。科斯认为交易成本是发现相关价格的成本。在某些人看来这个概念比较抽象，没有明确说明决定交易成本的主要因素。例如，威廉姆森认为交易成本的概念长期缺乏可操作性，除非把影响交易成本的各种因素一一确定下来，才能使交易成本理论继续前进。他提出影响交易成本的最主要因素是资产专用性和机会主义行为。

威廉姆森认为资产专用性对交易成本经济学的重要性怎么强调都不过分，如果资产没有专用性，交易成本经济学就没有说服力。在威廉姆森关于资产专用性研究的基础上，克莱因（Klein）等在 1978 年那篇著名文章中提出了套牢（Holdup）问题，认为由资产专用性和机会主义行为所引起的套牢问题会导致效率损失，而通过纵向一体化则可以减少这种损失。科斯则认为“资产专用性问题一般可以通过长期契约而不是纵向一体化得到解决”。1988 年在耶鲁大学召开的纪念《企业的性质》发表五十周年大会上，针对克莱因等的观点，科斯关于《企业的性质》的由来、含义和影响等三篇主题演讲极其清楚地表达了自己的不满，并将克莱因等的观点称为对自己观点“流传甚广且性质严重的误解”。2000 年的《法和经济学杂志》以专题的形式发表了科斯、克莱因等的四篇文章，以 Fisher Body - GM 为案例进行争论。2006 年科斯又发表文章围绕 Fisher Body - GM 案例与克莱因进行第三次争论。在这些论战中科斯坚定地反对将资产专用性和机会主义行为作为纵向一体化的基本动因。

在研究铁路重组问题时，威廉姆森基于资产专用性和机会主义行为对交易成本和纵向一体化的理解，不能为铁路区域分割或网运分离的改革模式提供理论指引。因为按照资产专用性和机会主义行为的分析逻辑，铁路

的路网基础设施和铁路的机车车辆是联合专用资产，具有很强的互补性和专用性，因此铁路适合纵向一体化而不能采用网运分离的模式。另外，不同区域的铁路线路也是资产专用性很强的联合专用资产，北京到济南的铁路线路具有很高的价值是因为存在从济南到上海的铁路线路，因此这两段铁路应当属于同一个铁路公司。按照这样的逻辑，所有的铁路线路都应当属于同一个铁路公司，铁路也不能进行区域分割。但在现实世界中，美国、日本的铁路主要采用几个区域铁路公司的组织模式，欧盟则试图采用网运分离的模式。

实际上，科斯讲的是交易成本一般，而威廉姆森讲的是交易成本特殊，用特殊代替一般在某些情况下易于理解。但如果用特殊代替一般，则会降低交易成本理论的解释能力。科斯的交易成本概念更具解释能力，交易成本是笔者研究我国铁路改革重组问题的理论模型之一。

基于对新制度经济学核心概念的理解，我认为在铁路运输企业重组中，区域分割比网运分离更具可操作性。从降低交易成本的视角出发，企业边界要划在交易成本最小的界面。“区域分割”是把交易界面划在相邻铁路运输企业的分界口，而“网运分离”是把交易界面划在铁路运输企业和路网企业之间，由于存在信息不对称，轮轨之间的交易成本要远高于分界口之间的交易成本。

从产权的视角考虑，科斯认为产权是行使一定行为的权力。对于铁路运输企业来说，产权不在于拥有路网、机车、车辆，更在于决定何时和怎样在路网上运用机车车辆的权力，这种权力是调度指挥的核心要素，不能自主进行调度指挥就不能成为真正的市场主体。在网运分离模式中，调度指挥归路网公司，因此铁路货运和客运公司不能成为真正的市场主体。

从委托—代理理论的视角，考虑组织结构的委托代理模型能够从代理人行为动因上对该问题提供另一角度的解释。具体分析可见本书中的文章“考虑组织结构的委托—代理模型研究——以中国铁路运输业为例”。该文指出，路网公司成为独立的企业后，路网公司必然要关注自己的财务指标和盈亏状况。路网公司一般采用边际成本定价，尽可能减少亏损是其重要行为动因，而这会降低其在路网上的投入，导致路网质量下降甚至影响运输安全。组织结构设置导致的二者之间行为指向差异，最终会损害铁路运输行业的整体绩效。国外的实践也证明了这一点。1993年英国完成了铁路

进行“网运分离”和民营化改革的法律准备，1994年英国将铁路拆分成1个全国性的路网公司、25个客运公司、6个货运公司，同时路网公司上市。但英国铁路实行网运分离的重组后，路网公司降低了对铁路线路维护的投入，出现多起重大事故，2001年路网公司宣告破产，英国政府重新接管路网公司。英国的铁路网运分离重组以失败告终。

铁路“网运分离”重组模式不仅缺乏经济理论依据，在实践上也没有成功的案例。世界上只有欧盟试图采用“网运分离”的模式，这是因为欧盟为实现欧洲一体化，要解决各国铁路网互联互通问题。欧盟在1991年颁布了欧盟91/440号指令，推行“网运分离”的铁路重组模式，但欧洲的主要国家都没有真正实施。德国铁路一直由德铁控股公司管理，2008年的德铁年报称“负责路网的DBAG和负责运输的DB ML AG两个公司的紧密合作关系是由一个统一的董事会，以及两个公司的首席执行官和首席财务官是同样两个人来保证的。这有助于两个公司实现持续的协同”。德国铁路实施的是企业内部的网运分离。

法国铁路曾实行“网运分离”，设立独立的路网公司和运输公司。法国铁路公司（SNCF）经营客货运输同时负责铁路网的维护，但法铁向路网公司（RFF）支付的路网使用费，低于路网公司向法铁支付的路网维护费用，路网公司不过是向铁路转移法国政府补贴的中介。2015年法国铁路公司和路网公司实行合并，重新实行网运合一。新组建的法铁路网子公司CEO的解释是：“当路网公司（RFF）和法国铁路公司（SNCF）是独立的公司，我们有不同的利益。在实行了17年的网运分离体制下，路网质量已经严重降低，我们需要通过纵向一体化来实现路网的现代化。”

欧盟实行的铁路“网运分离”重组模式不可持续。美国铁路以货运为主，有7家货网一体的区域性一级铁路公司，其中营业里程在3万公里以上的有5家，分别是中西部地区的BNSF公司和联合太平洋公司（Union Pacific），二者的铁路营业里程均为5.15万公里；东部地区的CSX运输公司（CSX Transportation）和Norfolk南方公司（Norfolk Southern），营业里程分别为3.38万公里和3.21万公里；还有一家在美国有铁路网的加拿大国家（Canadian National）铁路公司，营业里程为3.28万公里。日本铁路以客运为主，在日本本岛有3家客网一体的区域性铁路公司。实践证明这种区域铁路公司模式是可行的，并取得了比欧盟铁路更好的经济效益。

有些人认为在其他行业，例如电力可以实行厂网分离，电信可以实行电信网络和运营的分开，管道燃气可以实行网运分离，因此铁路也能实行网运分离。但他们没有考虑不同网络基础设施的特殊性，电网中的电流、通信光纤网络中的光波、燃气管道中的燃气，都不需要人直接去移动，而铁路网上的货物、旅客的每公里位移都要人来完成，需要网运各工种之间的紧密协作。如果把网运各工种之间的企业内协作关系变为网运分离后的市场交易关系，就会大幅度增加交易成本。英国在进行网运分离改革时，拟定了3万多份合约来界定路网及铁路运输企业之间的利益关系。在法律体系完备、法律环境健全的英国，路网和运输企业的责权关系都纠缠不清，造成律师发财企业亏损。“网运分离”的铁路重组模式在法律环境不健全、面临“执行难”问题的中国，更没有实施的可行性。

本书第二部分主要是与大规模高铁建设及高铁“走出去”有关的文章。中国的铁路应如何发展，本质上是一个资源配置问题。因此，机会成本的概念是我研究该问题的基本理论模型。1993年在承担学校的京沪高铁研究项目时，我曾发表题为“我国发展铁路高速客运的两种战略模式比较——建设京沪高速铁路的机会成本研究”的文章。该文认为铁路运能严重滞后于我国经济发展的需要，主要是由于铁路运营里程太少，如果按行车速度300km/h标准修建京沪高速铁路，每公里投资相当普通电气化复线铁路的2.5倍左右，建设京沪高速铁路的机会成本过高。我国铁路应进行大规模路网建设，改变铁路网规模不能适应经济发展需要的问题，同时通过引进和发展先进的机车车辆制造技术，采用摆式列车在普通铁路上同样能够实现200km/h的高速行车，这种发展模式更适合中国国情。

国内对于我国建设高速铁路一直存在不同意见，从最早的京沪高铁可行性研究，到现今的大规模高速铁路建设。1993年铁道部联合当时的国家科委、国家计委、国家经贸委和国家体改委向国务院报送了“关于建设京沪高速铁路建议的请示”，提出“修建京沪高速铁路十分必要，技术、经济上可行，而且愈早建愈有利；应尽快批准立项”，“力争1995年开工，2000年前建成”。持反对意见的铁道部专业设计院副院长姚佐周则认为，在京沪间修建高铁的时机并不成熟。“应该以既有线路的改造为主，改造无法满足要求，再建新线”。上海铁路局原总工程师华允璋认为对京沪线路进行电气化扩能，待能力不能满足时再修货运3线、4线。并且他认为，在既有线路

上采取摆式列车提高速度，是发展高速的捷径。

1996年3月，在全国人大批准的《国民经济和社会发展“九五”计划和2010年远景目标纲要》中，明确表示，“下个世纪前10年，集中力量建设一批对国民经济和社会发展具有全局性、关键性作用的工程。……着手建设京沪高速铁路，形成大客运量的现代化运输通道”。京沪高速铁路的开工被推迟到21世纪。

1998年中科院一些院士与铁道部之间就京沪高速铁路采用磁悬浮技术还是轮轨技术又发生了争论，双方争论的焦点是在实现铁路高速客运的技术选择上，但在铁路客运应当追求高速度上却能够达成共识，似乎铁路运输技术发展方向是越快越好，技术越“先进”越好，而铁路的成本效益是次要的考虑因素，铁路在国民经济中应当发挥什么作用的核心问题被边缘化了。

从20世纪90年代，我国就开始论证建设高速铁路的可行性，并进行了发展高铁装备和工程建设各方面的技术研发和试验。但中国高铁的大规模发展始于2003年，新上任的铁道部领导于2003年3月提出了“铁路实现跨越式发展的工作思路”，把加快铁路网建设特别是客运专线建设放在一切工作的首位，用“客运专线”的提法代替“高速铁路”，避开了过去关于高速铁路的争论，向国务院提报了一批客运专线项目的建设规划。2004年1月国务院常务会议讨论并原则通过的《中长期铁路网规划》规定，到2020年，全国铁路营业里程达到10万公里，主要繁忙干线实现客货分线，建设客运专线1.2万公里以上，客车速度目标值达到每小时200公里及以上。

2005年我参加了铁道部《客运专线运营管理体制研究》课题，在调研过程中得知，正在进行大规模客运专线建设的线路基础设施设计速度目标值为300km/h及以上，且只有200km动车组可以上线运行。我认为设计速度目标值过高，会造成客运专线与既有铁路不兼容，大多数客运专线客流量不足，能力虚糜与平行既有线能力紧张并存的情况，导致客运专线严重亏损。这以后我发表了本书中的多篇文章，对大规模高速铁路建设提出批评意见。

2008年以前，虽有多条客运专线已经开工建设，但由于资金来源匮乏，铁路投资年度总规模从没有超过2000亿元。2004年之前，铁路每年的固定

资产投资不过 500 亿 ~ 600 亿元。2006 年铁路固定资产投资有较大增长达到 1553 亿元，2007 年增加至 1772 亿元。2003 年到 2007 年的 5 年间，全国铁路完成基本建设投资 5220 亿元，还不及全国公路 2007 年一年的投资规模。高速铁路建设进展缓慢。

2008 年随着美国次贷危机导致的世界金融危机的影响开始波及我国，该年 11 月中央政府出台了扩大内需的 4 万亿投资计划，这成为铁路投资大幅度增长的转折点，高速铁路建设进入大规模加速建设阶段。2008 年，铁道部基本建设投资达到 3350 亿元，其中有 1500 亿元是在四季度完成，接近前三季度完成的总和。2009 年铁路固定资产投资达到 7000 亿元。2010 年铁路固定资产投资达到 8000 亿元。此后数年铁路固定资产投资都维持在该水平，2015 年中国的高铁营业里程达到 1.9 万公里，已经相当于世界其他国家和地区半个多世纪建设的高速铁路总里程的 2 倍。

国家批准的《中长期铁路网规划（2008 年调整）》规定到 2020 年达到的 1.6 万公里高铁里程，已经在 2014 年完成。由于“十三五”时期我国面临经济下行压力加大，投资建设高铁被有关部门认为是拉动内需的重要选项。按照“十三五”规划，2020 年我国高速铁路营业里程增加到 3 万公里，几乎是 2008 年调整后规划的 2 倍。

很多支持发展高铁的人没有弄清高铁与普通铁路的差别，认为高铁是交通基础设施，有重大的军事战略价值，即使亏损也要建设。但他们不知道高速铁路只能运人不能运货，高铁主要满足消费性需求，不能满足生产性需求，更不能运坦克大炮，连普通客运列车都不能上高速铁路运行。因此只有在人口规模大密度高、收入水平高的通道，才可能有足够大的客流，才能实现盈亏平衡。京沪高铁在年旅客发送量超过 1 亿人次后才开始赢利。在人口规模小、密度低的通道，高铁项目将长期处于亏损状态。

飞速运行的高铁确是一道亮丽的风景，为人们出行提供了更多的选择。但天下没有免费午餐，中国铁路总公司目前的债务已高达 4 万亿元，2020 年其债务可能高达 6 万亿 ~ 8 万亿元，国家财政实际上是全体人民要为高铁节约旅行时间的价值买单。一条高速铁路的建设成本是普通铁路的 2 ~ 3 倍，把为节约几小时旅行时间而投资在高铁上的数万亿元，用来建设更多的铁路或其他民生支出，难道不会对国民经济和改善民生发挥更大的促进作用吗？至于说建高速铁路应主要考虑社会效益，高铁带动了房地产和地

方经济的发展，那么建既可运客又可运货的普通铁路所产生的社会效益和对地方经济的带动作用则远大于高速铁路。1908年通车的沪宁铁路催生长三角城市群，石家庄则是被铁路拉出来的城市。

赵坚

2016年4月于北京交通大学宜园

| 目 录 |

第一部分	铁路运输管理体制改革重组问题研究
	中国铁路重组中的企业边界问题分析 / 3
	关于我国实行国土交通建设综合管理体制的思考 ——基于经济活动空间演化与交通运输相互作用的分析 / 19
	德国铁路考察随笔 / 31
	统一调度指挥与路网完整性、企业产权及运输效率的 关系研究 / 44
	交通运输与国民经济的关系 ——关于交通经济学的几个问题 / 95
	印度铁路考察中得到的若干启示 / 112
	我国铁路管理体制面临的选择 / 122
	中国铁路改革与发展的走向 / 128
	俄罗斯铁路与大部门改革对我国的启示 / 135
	实行大部门体制的经济学解释 / 142
	如何看待民资入“铁” / 147
	刘志军案与铁道部改革契机 / 160
	我国铁路重组为三大区域铁路公司的思考 / 162
	铁路改革能否消除积弊? / 171
	铁路政企分开只是第一步 / 173
	网运分离为什么不是铁路改革的方向 / 175
	交通运输部承担新职能要有新思路 / 184
	应拆分铁总 成立三大区域铁路公司 / 192
	铁路投融资体制改革是个伪命题 / 197
	改革核心是建立市场主体 / 200

- 打破铁路投融资困境 / 204
- 中铁总公司进行土地综合开发的体制障碍分析 / 208
- 考虑组织结构的委托—代理模型研究
——以中国铁路运输业为例 / 216
- 铁路“网运分离”无法打破路网垄断 / 237
- 中国经济增速下降的原因与应对选择 / 243

第二部分 高速铁路问题研究

- 建设铁路高速客运专线将给我国经济造成严重损害 / 269
- 铁道部应否实行政企分开? / 278
- 铁道部政企合一不利于保障铁路安全生产
——“4·28”胶济铁路特大交通事故的深层原因分析 / 285
- 用科学发展观指导我国铁路的改革与发展 / 290
- 铁路发展还应维持政企不分吗? / 300
- 建高铁客运专线人大审议过吗? / 303
- 铁路改革要打破政企不分的制度瓶颈
——赵坚教授作客阳光卫视《观察家》节目实录 / 306
- 铁路总里程达到 16 万公里较合适
——访北京交通大学经济管理学院教授赵坚 / 317
- 动车组应该听证什么? / 320
- “保八”能否不计代价? / 323
- 基于国情建设我国铁路
——北京交通大学经管学院赵坚教授访谈录 / 326
- 铁路工业企业国际竞争力研究报告摘要 / 338
- Debate: high-speed rail / 347
- 节省旅行时间的价值与交通方式选择 / 353
- “高铁”能否搞“大跃进”? / 365
- “高铁大跃进”如何善后? / 368
- 降低在建高铁项目速度目标值是当务之急 / 371
- 我国高铁债务危机的深层制度问题分析 / 374
- Debate: high-speed trains / 382

- “7·23”事故是否触动铁路改革 / 387
- 高铁何时有钱赚 / 390
- 中国铁路不是速度慢 而是管理落后 / 394
- 追问济青高铁：投融资创新还是政绩工程 / 402
- 高铁的“正收益”在哪里 / 405
- 从墨西哥遇阻看中国高铁走出去 / 411
- 高铁“走出去”：热烈中的冷思考 / 416
- 评“高铁海外投资不能单纯考虑利润”一文的错误 / 436
- 未来铁路投资重点不在高铁 / 449
- The variation in the value of travel - time savings and the dilemma of high - speed rail in China / 455
- “十三五”铁路要深化改革而不是大建高铁 / 484

第 一 部 分

铁路运输管理体制变革重组问题研究