

刘志军窝案全程跟踪调查
铁道部被拆能否重树改革信心？

财新图书
Caixin Books



王晓冰 于宁 王晨 等著

大道无行

铁道部：政 失败样本

中国大规模的高铁建设，是依靠政府的强制力量和政府主导的大规模投资营造政绩的一个样本。它效率低下，成本高昂。不仅如此，在缺乏民主的体制下，少数人动辄以国家的名义任意作为，不仅会破坏平等竞争的市场秩序，还会造成制度根基的破坏，为以权谋私和寻租腐败大开方便之门。

大道无行

铁道部：政企合一的失败样本

王晓冰 于宁 王晨 等著



图书在版编目 (CIP) 数据

大道无行 / 王晓冰, 于宁, 王晨 等著. — 广州: 南方日报出版社, 2013.5

ISBN 978-7-5491-0802-2

I . ①大… II . ①王… III . ①新闻报道—作品集—中国—当代
IV . ① I253

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2013) 第 056363 号

DADAO WUXING

大道无行

王晓冰 于宁 王晨 等著

出版发行: 南方日报出版社

地址: 广州市广州大道中 289 号

电话: (020) 83000502

经销: 全国新华书店

印刷: 北京天宇万达印刷有限公司

开本: 720mm × 1040mm 1/16

印张: 19.5

字数: 297 千字

版次: 2013 年 5 月第 1 版

印次: 2013 年 5 月第 1 次印刷

定价: 39.00 元

投稿热线: (020) 83000503 读者热线: (020) 83000502

网址: <http://www.nfdailypress.com/>

发现印装质量问题, 影响阅读, 请与承印厂联系调换

出版说明

本书作者之一王晓冰，作为财新传媒编辑部副主编，是以高铁为中心的系列报道的策划、组织和主管编辑。她带领财新记者于宁、王晨、谷永强、曹海丽、黄湘、王晓庆、刘建锋、章涛、于达维、张伯玲、周凯莉、吴静、李雪娜、张雅珺等人，完成了调查与写作。为将这一重要案例完整地呈现出来和保存下来，王晓冰根据大量已经发表和从未发表过的素材，完成了该书的统筹与编撰。

借此出版之机，本书所有作者感谢李虎军、高昱、郭琼、王和岩、罗洁琪、梁冬梅、符燕艳、张宇哲、温秀、毕爱芳、崔箐、刘卫、郑道等编辑和记者在报道采写过程中的参与和支持。

吴敬链先生对铁路系列报道的重视，以及对该书撰写与出版的指导与督促，成为我们工作的动力。在该书编撰完成后，他不仅通读了全文，而且专门撰写了序言。在此，向吴敬链先生表示最诚挚的感谢！

特此说明。

财新图书主编 徐晓

2013年4月

序

//////////

高铁危言

吴敬琏

这是一本依据翔实材料对“高铁奇迹”这一重大政治经济现象进行深度剖析的“非小说性作品”。

高铁现象之所以重要，是因为它乃是当前中国一种重要的发展思路推出的“样板工程”。这种发展思路由于主张依靠国家的强力推动和政府主导的大规模投资，高速度地实现工业化和现代化的国家目标，有时也被称为国家资本主义的发展路线。

经过 30 多年的高速增长，中国在 2010 年超越日本，成为全球第二大的经济体，出口也超越德国，成为全球最大的出口国。不过中国在经济崛起的同时，一系列的经济社会矛盾也如影随形，趋于激化。特别是腐败深入党政组织的肌体，贫富分化日益加深，不仅使高速增长难于持续，还直接危及社会的和谐和安定。

对于这种“两头冒尖”的现象，有两种完全不同的解读。一种观点认为，两方面的现象都与改革有关：一方面，市场经济改革为中国经济的崛起提供了基本的动力；另一方面，改革的放慢和停顿，国家对资源配置继续保持主导作用和对微观经济活动进行广泛干预等旧体制遗物的严重存在，妨碍了经济增长模式的转型和腐败的抑制消退，使各种消极现象愈演愈烈。

反之，另一种观点则针锋相对地提出：目前中国面临的种种社会问题，

都是来自市场经济改革，而中国能取得震撼世界的成就，则是因为它有一个强大有力的威权主义政府，因而能够充分运用强势政府强大的资源动员能力和对社会的控制力，集中力量办大事，实现 GDP 高速增长等政府制定的目标。他们把这种制度和发展模式称为“中国模式”。“中国模式”的支持者说，中国的高铁建设正是因为国家的全力支持下，由铁道部这个不但党政合一、政企合一，而且集公安、检察、法院等于一身的超级政府机构执行，因而能够充分发挥强势政府和国家投资的优势，创造了在建规模、建设工期、通车里程、行车速度等多个世界纪录，因而高铁正是“中国模式”所创造的“奇迹”。

显然，对高铁这样一个国家资本主义发展路线的样板进行认真的剖析，对于我们认清历史和设计未来都有无比重要的意义。

采用国家资本主义的发展模式来促进国家发展，在世界历史上是不无先例的。早在中世纪末期，西班牙、葡萄牙、英国等国就采用由国家强力介入海外开拓活动的重商主义战略振兴国力，开始了这些国家的崛起。然而，重商主义并不能维持长久的繁荣。16—17 世纪的第一海上强国西班牙，由于制度性腐败和穷兵黩武，耗尽了从殖民地掠夺来的财富，终于在 17 世纪沦落为二流国家。而逐渐减弱了政府对经济的控制，建立起规范的市场经济的英国，却在 18 世纪后期到 19 世纪初成功地实现了产业革命，成为世界第一经济强国，并保持长达两个世纪之久。

另一种形式的国家资本主义，即所谓“政府主导的市场经济”和“威权主义的发展模式”，也曾在二战后东亚国家赶超西方国家的经济发展中扮演过重要的角色。这种国家资本主义的发展模式在高速增长阶段起了明显的支持作用，然而到了 20 世纪 90 年代，这一发展模式所积累起来的矛盾在东亚多国相继爆发，其中有些国家通过进一步的改革浴火重生，得以续写辉煌，也有些国家从此陷入了长期的停滞和衰退。

不可否认，中国在 20 世纪后期和 21 世纪初期以东亚式的“政府主导的市场经济”和“威权主义的发展模式”作为仿效的目标，对于经济发展有积极的作用，但是，中国的经济体制和经济发展也存在两个明显的问题。

第一，由于中国的历史传统和原有的“国家辛迪加”体制——无产阶级

专政的政治体制 + 国有经济大一统的经济体制的影响，在中国 20 世纪末建成的“政府主导的市场经济体制”中，各级政府和国有经济的作用，较之东亚经济更加广泛和直接。

第二，当日本等国东亚模式的弊病已经暴露无遗时，中国本来应当引为鉴戒，努力改正自身的体制缺陷，并按照 2003 年中共十六届三中全会《中共中央关于完善社会主义市场经济体制若干问题的决定》的要求，通过进一步的市场化、法治化、民主化改革，使初步建立起来的市场经济体制逐步完善起来。但是，事态并没有朝着这样的方向发展，相反，力求保持自身寻租的特殊利益与支持改革前旧路线和旧体制的人们，利用民粹主义和民族主义的言辞误导和裹胁部分民众，使国家主义和国家资本主义的思潮形成相当大的声势。

有的部门和一些地方采用政府强制加国企海量投资的手段实现本部门和本地区形象工程和政绩工程的大跃进，所谓的“高铁奇迹”，就是其中的一个样板。

国家资本主义的威权主义发展模式的确可以在一定时期中营造出看起来颇为辉煌的政绩，但是，由于它效率低下，成本高昂，从较长的时期看，这种做法不可持续，甚至会造成严重后果。在缺乏民主法治的体制下，少数人以国家的名义任意作为，使国家权力趋于腐败，不仅破坏了市场平等竞争秩序，压制竞争这个经济繁荣的源泉，还造成了制度根基的破坏，为以权谋私和寻租腐败大开方便之门。

中国的大规模高铁建设，正是这种依靠政府的强制力量和政府主导的大规模投资营造短期政绩的一个样板。这种发展模式的支持者宣称，中国高铁发展的历程“体现了中国模式的基本思路”，“形成了超越西方水准的新技术和新标准，创造了中国品牌，使中国得以引领今天世界的‘高铁时代’”。

事实究竟如何呢？

中国需要规模宏大的铁路建设，包括在人口和产业密集地区进行时速 250 公里以上的高铁建设，但是，用何种方式来进行这一建设却是具有决定意义的，不同的选择会造成完全不同的结果。

对于背负着沉重体制包袱的中国铁路而言，首先需要就“是否应当对旧铁道体制进行改革”做出抉择：一种办法，是通过改革，在新体制下实现有

效率的发展；另一种办法，是在保持住甚至强化了旧的体制下，增加投入，不惜付出巨量资源浪费的代价，实现创造世界第一的政绩目标。

2003年以前，在铁道部门内外已经形成了必须进行体制改革、用改革推动发展的共识，具体的改革方案也在设计和讨论之中。然而新上任的部长刘志军断然否定了原来的设想，采取了一个相反的方针：用“发展”取代改革，靠“发展”解决问题，由是开始了按照政府主导的发展思路进行的“高铁大跃进”。

从2006年至今，铁道部在全国铁路建设上砸进去4万多亿元的投资，13亿中国人每人平均负担3000元。但这巨额的投资主要集中在高铁（即时速250公里以上的客运专线）上，中国铁路的“短板”——货运和适合大多数人需要的普速客运并没有得到应有的改进。就高铁而言，虽然开通了8千多公里的营运里程，其中有些线段也的确具有带动地区经济发展的外部效益，但是，由于规模过大、指标过高和投资效率低下，浪费十分惊人，投入的资源 and 产出的成果之间完全无法比拟。所以，无论从成本效益分析还是从稀缺资源有效配置的角度考虑，都显得得不偿失，甚至完全误配。事实还表明，铁道部门领导自称的他们所创造的世界最短的建设工程期、每小时380公里以上的行车速度、百分之百的安全系数等方面的“世界纪录”，或者是华而不实的自我吹嘘，或者是完全子虚乌有的杜撰。而数以万亿元计的投资，除养肥了一大批腰缠万贯的贪官污吏和“红顶商人”外，还欠下了高达2.5万亿元的未偿债务，要由平民百姓今后去偿还。

总而言之，能不能用国家资本主义的方式，靠国家的强制力量和政府主导的海量投资去实现中国的发展，是一个我们必须回答的重大问题。财新传媒的记者秉承新闻人的求实精神对高铁建设进行了深入的调查，他们呈现在本书中的丰富翔实材料和据此做出的有理有据的分析，无疑能够为我们做出自己的判断提供重要的帮助。因此，我愿把它推荐给关心国家发展前途的读者们。是为序。

大道无行

目录

//////////

第一章 “大跨越” /001

未经审议的万亿元投资 /003

去美国修高铁 /008

世行报告预警：中国高铁奇迹难以效仿 /013

高铁通向何方 /017

畸形的高铁 /026

第二章 大崩溃 /031

京沪高铁预警 /032

“7·23”雨夜：一场匪夷所思的追尾 /037

一环一环断裂 /046

不是第一次 /055

马骋之死 /059

致命信号何来 /065

深藏的裂纹 /073

北车召回有头无尾 /079

偶然与必然 /088

第三章 调查刘志军 /091

- 丁书苗的秘书大会 /093
- “傻娘”进军高铁 /096
- 罗金保、丁书苗和刘志军 /101
- 国企也行贿 /105
- 刘的软肋与“红楼十八钗” /112
- 一个人的高铁? /116
- 政绩与腐败 /119

第四章 张曙光分裂人生 /123

- 688 号豪宅的男主人 /124
- 火速升迁路 /126
- 高铁能人 /129
- 集便器中间人王兴 /133
- 小处长的大生意 /141
- 垄断与腐败 /146

第五章 奢侈动车 /149

- “倾斜”的座椅 /152
- 卫生间里藏着大买卖 /157
- 恒之源探源 /160
- 谁在操纵动车价格 /163
- 最牛高铁供货商威奥浮沉记 /170
- 利润去哪儿了之中电 /174
- PE 高铁梦断 /178
- 铁路生意白皮书 /184
- 掠夺之手 /191

第六章 神话的破灭 /193

- 高铁自主知识产权“奇迹”是这样产生的 /195
- 国产化幻觉 /200
- 未经考验的速度 /210
- 自主研发与市场换技术大 PK/215
- 停工开始了 /223
- 2000 亿元救急款撒胡椒面 /229
- 供应商：不给钱就上访 /234
- 杭长线炎凉 /236
- 铁路投资回归常态 /243
- 神话与黑洞 /249

第七章 铁路改革的起点 /253

- 京沪高铁投资者要退出 /255
- 效率！效率！效率！ /260
- 铁路不改革的成本 /271
- 铁路体制改革下一步 /273
- 求解高铁债务危机 /279
- 谨防“高铁大跃进”变种 /287
- 危险的“国家资本主义” /290

后 记 /293

第一章 “大跨越”

位于城郊东南角杨春湖附近，距离汉口中心区约 30 公里的武汉高铁车站气势非凡：落地玻璃幕墙，屋顶由数个大小不一的弧形连接，寓意“千年黄鹤”。一条高架车道横空通到二层——像机场候机楼一样，武汉高铁站分两层，上层为出发大厅，下层为到达大厅。车站共建有 20 条到发线，11 个站台，其规模和气派相比城市另一角的天河机场毫不逊色。

这个总建筑面积 35.5 万平方米、投资额超过 40 亿元的新高铁客运站，连接着“中国世界纪录协会”选出的“目前中国里程最长、技术标准最高、投资最大、票价最高”的铁路客运专线——武广客运专线，这条专线也是规划中的京广客运专线的南段。

在这个光鲜亮丽的新高铁车站里，看不到扎堆围坐在地上或行李铺盖上一边抽烟一边高声打牌的农民工们，或者脸冻得通红、流着鼻涕、穿着开裆裤在候车室过道中玩耍的小孩，以及一边看孩子一边守着大包小包的农村妇女，也看不到随地乱扔的果皮纸屑、泛着刺鼻气味的洗手间，以及喧嚣和拥挤。

这里干净、明亮、宽敞，甚至有些冷清。

武汉高铁车站仅仅是中国过去短短几年里建成投入使用的近 295 座新型“现代化铁路客站”之一，这些富丽堂皇的新火车站和写着“和谐号”的子弹

头新高速列车正迅速改变着世界对中国铁路过往落后、拥挤而杂乱的印象。不少西方观察人士在惊叹的同时不免担忧——中国在不到 10 年的时间里建成的高速铁路里程超过了西方发达国家在过去近半个世纪里新建高铁里程的总和。截至 2012 年年底，中国高速铁路投入运营里程达 9356 公里，中国还应当向许多国家输出自己规模化的高铁技术和制造能力，包括美国。

虽然还没能像日本新干线那样被印在明信片上，但在中国，高铁被赋予了现代化、高新技术、经济实力、国际竞争力、自主创新能力等内涵。

高铁支持者赞叹它更快、更好、更舒适，也认为“对基础设施的投资永远没错”，称中国和其他国家的经验证明，这种投资总是会带动沿线区域经济的大发展，超前也没关系。

反对者则批评高铁是“给富人坐的列车”，认为“建设铁路高速客运专线”存在“战略定位的误区”，导致严重的市场风险、债务风险和金融风险，更重要的是，存在着“违背科学发展规律的技术风险”。

然而，无论支持者还是反对者都没有得到多少发表意见进而影响决策的空间。中国高铁列车在几乎没有经过正式公开讨论的情况下，就以惊人的速度和规模轰隆隆地发动了。

中国铁道部原部长刘志军是这场“高铁大跃进”的总策划人，也是主发动机。这个铁路强人在 2003 年上台后，就将前任部长傅志寰留下的以网运分离为核心的铁路改革方案搁置一旁，提出铁路当前的要务是“跨越式发展”。而此前，包括铁道部在内的政界学界已基本达成共识，认为中国铁路和石油、电信等其他行业一样，面临的主要问题是政企合一的垄断体制。铁道部集裁判员和运动员于一身，包揽铁路建设和运营，且有独立的公检法系统，不受国家司法系统制约，垄断之弊尤甚。在刘志军上台之前，石油、电信和电力都已启动相关改革，铁路成为中国最后一个坚硬的垄断堡垒。

在基本体制问题没有解决的情况下搞铁路大发展，会产生什么样的后果？中国高铁在随后几年的建设过程将为这一问题提供答案。起初，这似乎是一个前所未有的建设奇迹；然后，随着安全、腐败和资金问题的逐渐暴露，奇迹变成了一个巨大的脓疮。

在刘志军的力主下，铁道部2004年就与日本川崎、阿尔斯通、西门子等厂商开始了引进高铁技术的谈判。从2005年起，铁道部与地方政府合作，逐步推开高铁的全国布局。2006年，耗资2200亿元的京沪高铁立项通过。刘精心筹划，大胆突进，终于在2008年中国推出4万亿元经济刺激计划之时抓住机会，使铁路成为最大的获益者——2008年，中国铁路年投资额从3000多亿元骤升至7000亿元，中国高铁建设进入一个前所未有的“大跃进”时代。

未经审议的万亿元投资

高铁——高速铁路，这一概念在中国出现，始于20世纪90年代初，当时为解决铁路运能紧张问题，铁道部就两条繁忙干线——京沪线和秦沈线提出客货分线的试点方案。

客货分线运输，简言之，即让客车和货车分线来跑，从而减少由客车和货车之间的速差导致的对发车频率和运能的限制。由于在繁忙干线上运能已近饱和，调度上难以兼顾客货运，建新线成为一个现实选择。

建什么样的新线呢？选择有三：一是建传统铁路跑客运，二是建传统铁路跑货运，三是建高速客运铁路。

中国选择了第三条路。

这一选择并非不合理，澳大利亚交通和管理咨询公司 Bullpin 总监、世界银行顾问理查德·伯劳克（Richard Bullock）在接受财新记者采访时认为，虽然传统铁路的建设成本比高速铁路低很多，但技术总在不断进步，如果有能力采用“明天的技术”的话，一般没有国家会用“昨天的技术”来建新线。

秦沈线因距离较短（不到500公里），论证结果是新建一条时速200公里、“双线、电力牵引”的专线比较合适；而京沪线较长（超过1000公里），运营速度目标值被定为时速300公里。当时中国铁路还没有展开大提速，客车最高运行时速不足120公里。1992年铁道科学研究院提交的《京沪高速铁路可行性研究报告》曾建议京沪高铁专线采用“高、中速共线运行”的模式，即未来现有铁路上运行的中速车（最高时速达160公里）也可上高速线。

这两条同时启动论证的客运专线命运大不同。1999年2月，长达407公里的秦沈客运专线通过立项，2003年10月正式通车运营，成为中国第一条客运专线，其间几乎没有引起多大关注。而京沪专线项目却历经长达10余年的激烈争论，一波三折，直至2006年才被国务院审议通过。京沪项目因线路长、影响大、设计时速高、成本高而广受关注，反对者指出，世界上几个主要高铁国家的建设成本在每公里3亿元至4亿元之间，即使中国的建造成本很低，投入也会是惊人的，匆忙上超大型项目会加剧财政和金融风险。

但以铁道部原总工程师沈之介，两院院士、机车车辆动力学专家沈志云，中国社科院数量经济技术研究所原所长李京文等为代表的“急建派”则认为，建设京沪高铁从现实发展考虑很迫切，“技术上可行，经济上合理，国力能够承受，建设资金有可能解决”。

“急建派”和“缓建派”（以铁道部专业设计院原副院长姚佐周、上海铁路局原总工程师华允璋为代表）之间的争论，在朱镕基出任总理后，又被“轮轨派”和“磁悬浮派”的争论所取代。

这场争论以“轮轨派”胜出结束，但时间已过去8年。据说，对于上马京沪高铁疑虑重重的朱镕基，在卸任前还曾就此项目专门嘱咐过接任者，但他的离任终究敞开了中国高铁发展的大门。

2006年，京沪高铁正式立项，运行最高时速已从原先的300公里被调整成380公里。

如果中国的高铁故事止于京沪，或许不会引起各界包括国际社会的极大关注和争议。

2003年3月，出任铁道部部长伊始，刘志军便提出铁路“跨越式发展”，即“一定历史条件下落后者对先行者走过的某个发展阶段的超常规赶超”，由此得名“刘跨越”“刘跃进”。

在刘志军看来，铁路当时的主要问题是路网滞后，不能满足经济发展和人民出行的需要，因此当务之急是发展，而非改革。他力主搁置了前任傅志寰开始的网运分离改革——至迟在1999年，当时的中国最高决策者对于“切分”已无疑义，各种方案的分歧最终演变为选择如何切的方式；2000年下半

年，铁道部在与国务院研究室、原国家发展计划委员会及国务院发展研究中心等多个部门和机构多次研讨后，形成了一个为期 10 年的方案，是为网运分离改革方案。方案出台后，关心改革的各方仍在为如何切更有利于打破垄断、更符合中国的国情而争论不休。然而 2002 年 5 月英国铁路发生的一起造成 7 人死亡、67 人受伤的铁路事故使业界开始质疑英国铁路改革，进而影响了中国铁路改革的进程，2003 年刘志军的上台彻底改变了中国铁路发展的道路。

在他的“跨越式发展”思路下，中国铁路改革全面停滞，尽管之后的 2005 年国家发改委又提出过新的以“政企分离”为核心的整体改革方案，2008 年大部制改革时曾酝酿将铁道部纳入大交通部，但均因铁道部的强烈反对未能成行。发展本身并没有错，问题在于在一个错误的垄断体制下的大发展将给中国带来什么？

刘志军上任的次年——2004 年，国务院审议通过了国家《中长期铁路网规划》，确定到 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。在省会城市及大中城市间建快速客运通道，环渤海地区、长江三角洲地区、珠江三角洲地区建立 3 个城际快速客运系统，建设客运专线 1.2 万公里以上，西部地区则另建设新线约 1.6 万公里。该《规划》首次确立了“四纵四横”的客运专线网。

《中长期铁路网规划》中并未出现“高铁”或“高速铁路”的字样，一律以“客运专线”表述，客车速度目标值定在每小时 200 公里及以上。

在刘志军的规划里，“客运专线”等同于高铁，但避开了由“高铁”二字可能引发的争议和反对，而“200 公里及以上”的速度目标值则为其对速度的追求保留了巨大空间。不过，中国没有实现的规划也很多，如果没有刘志军的铺垫和国际金融危机的机遇，中国的高铁网也不会这么快大规模开工。

刘志军同时终止了原先铁道部持续了近 10 年的高速列车机车的自主研发，包括停掉在秦沈线上通过试验的中华之星列车，改以“市场换技术”，全盘引进国外最新技术。这一步棋刘志军在 2004 年已经部署，等到 2006 年时，技术引进谈判和高铁及动车（指 D 字头车）的供应与组装体系已经准备就绪，只待政策东风与资金到位。在刘志军看来，中国已经“有条件直接利用世界

最新科技成果，把引进、消化、吸收先进技术与自主创新结合起来，在较高起点上实现铁路技术发展的跨越”。

自主研发与市场换技术都只是掌握高铁技术的路径之一，本无优劣之分，在成熟的市场经济国家，亦可齐头并进，两条道路相互竞争，互相促进，但在铁道部的垄断体制下，变成了非此即彼的选择。之所以要放弃自主研发，改为引进国外先进技术，最主要的原因是为了快，因为引进吸收比自主研发更快，技术也更成熟，便于刘尽快展开高铁建设宏图。

手持国家《中长期铁路网规划》，刘志军很快启动了建国以来最大规模的铁路建设——石太、京津城际快轨、合宁、合武、胶济、武广、郑西、沪宁、沪杭、甬台温、温福、京沪等多条高铁新线相继开工。

修铁路需要大量资金，高速铁路尤其是，一年只有 500 亿元铁路建设基金、长期面临建设资金严重短缺的铁道部如何解决这一现实难题？

中国并不缺钱，但敲开财政大门不易。铁路多年来供需矛盾突出，但在国家基建投资中的比重一度下降。刘志军知道如何争取到足够支持。他在 2009 年全国铁路工作会议上这样讲道：“党的十六大以来，中央领导同志多次考察铁路……要求抓住黄金机遇加快发展，为铁路工作指明了方向。”

仅仅依靠财政，不足以支持如此庞大的高铁帝国，地方政府是高铁背后的另一大推力。自 2005 年以来，铁道部相继和全国 30 多个省、自治区和直辖市签署合作建路的协议，地方政府或以拆迁成本入股，或拿出真金白银。以京津城际铁路项目为例，它由铁道部和天津市共同发起，分别出资 27 亿元和 26 亿元，其后北京市和中海油陆续出资 17 亿元。中海油在天津拥有大量投资，其内部人士坦承，高铁很难赚钱，入股主要是“给（天津市）面子”。

在京沪高速铁路股份有限公司 1150 亿元的注册资本金中，地方政府的出资比例也超过了 21%。

在上述 2009 年全国铁路工作会议上，刘志军曾如此描述地方政府的作用：“各省区市党委政府加快铁路建设的积极性越来越高，纷纷提出多建、快建铁路，对合资建路模式进一步认同，积极投资……并主动承担征地拆迁主体责任。”