

车的话,大约不到200公里的铁路线,快车开3小时左右。”

雅万高铁的修筑,当然不会跟着在刘绍禹看来是“地形较为复杂”的老铁路或者公路进行设计,而是通过打通13座隧道,截弯取直,使得正线全长为142.3公里。在这条设计时速350公里的高铁2023年正式开通运行时,预计运行时速是300公里,由此能将雅加达至万隆间的出行时间压缩到40分钟。“这时候,‘雅加达后花园’对于万隆来说,才真是名副其实啊!”法丽莎说。

据印尼万隆理工学院预测,雅万高铁项目初期客流日均约4.4万人次。如果以平均票价20万印尼卢比(约100元人民币)计算,全年车票收入可达3.2万亿印尼卢比(约合16亿元人民币)。如果参照2008年8月1日开通运营的中国的京津城际高铁,预计雅万高铁建成6年后可实现盈利。而雅万高铁的特许经营权为期50年。也就是说,从经济角度看,雅加达至万隆之间是适合修筑高铁的。特别值得一提的是,如果印尼政局稳定,经济长期向好,则长期来看,雅万高铁项目可以实现较大的盈利。

早在2015年,《新民周刊》有关高铁的封面报道中就曾提到过,当时:“世界上亦仅仅只有三条高铁线路实现盈利——法国TGV的巴黎至里昂东南线、日本东海道新干线和中国的京沪高铁。高铁亏损乃是一大世界性难题。”此后,也只有中国曾出现新增的盈利高铁线路。一个国家或者地区的人口规模、经济发展水平、城市化水平、城市间距离等等,都决定着这个地方是否有必要修筑高铁。譬如美国,尽管



上图:2020年9月3日,印尼雅万高铁4号梁场进行架梁作业。

是世界第一经济体,且以3.33亿人的规模,排名世界第三人口大国。可美国不仅幅员辽阔,且人口分布比较分散,通过民航和公路基本能够满足出行需求。客观说,美国需要修筑高铁的地方确实不如中国多。由此也导致了譬如加州从洛杉矶到旧金山高铁项目最终下马。即使现有铁路线,譬如纽约到华盛顿这325公里的线路,凌晨发车的最低票价也要130美元,而正常时段的票价高达204—350美元。这个价格比纽约至华盛顿的民航机票来说,并无明显优势。

相对来说,印尼的情况有可以类比中国之处。领土面积190余万平方公里的“千岛之国”印尼,人口2.78亿——仅排在中国、印度和美国之后,为世界第四。而其人口又主要集中在爪哇岛。作为二十国集团(G20)成员,印尼是东南亚第一经济体,今年11月还将主办G20峰会。从人均国内生产总值(GDP)

来看——2021年印尼达到了4292.81亿美元,大约相当于中国2010年的水平。在爪哇岛上,雅加达、万隆之间修筑高铁,当是时也!

诚如央视评论所说,雅万高铁建成通车后,预计可为印尼新创造3万个就业岗位;雅加达和万隆实现资源互通,带动沿线地区打造一条“高铁经济带”。而比之雅万高铁,原本几乎没有铁路的老挝,国土面积并不小——近23.7万平方公里,可人口仅700余万。人口密度为百公里不到32人。加之其城市化水平等各方面考量,需要的是客货混跑的铁路干线。中老铁路的建设,正满足了老挝的发展要求,且未来有机会向东南亚其他伙伴国家连通。8月16日,泰国和马来西亚两国的交通部秘书就加强两国间的交通连接进行会谈。马来西亚方面就表示,希望建设一条连接泰国的高铁系统,以便连接老挝和中国。泰国方面则提议组成一个联合工作小组,研究