

戈特哈德基线隧道与 FinöV 基金：比较

Dr Alexander Ressos, TEP
Attorney-at-Law (Switzerland), Solicitor (Hong Kong),
Solicitor (England & Wales)

第一条戈特哈德隧道开通一个多世纪后，瑞士在同一山体下修建了第二条、长得多的隧道。戈特哈德基线隧道全长 57 公里，开通时是世界上最长的铁路隧道，是新阿尔卑斯铁路干线（*Neue Eisenbahn-Alpentransversale*, NEAT）的核心工程。瑞士人民在 1992 年 9 月 27 日的全民公决中以 64% 的票数批准了 NEAT 决定。¹重新活跃起来的戈特哈德委员会将其起源追溯至 1853 年的卢塞恩委员会，它在 1987 年的论纲中力主将基线隧道作为主要的阿尔卑斯干线，并支持联邦委员会于 1990 年 5 月通过的方案。²基线隧道于 2016 年 6 月 1 日正式开通，并于 2016 年 12 月 11 日投入商业运营。³

NEAT 的融资与其前身有着根本区别。它完全是公共的，也完全是瑞士的。在 1998 年 11 月 29 日关于公共交通基础设施建设和融资的全民投票中，瑞士选民批准设立了一个专项基金，通常称为 FinöV 基金（公共交通基础设施融资基金）。该基金的资金来源包括重型车辆费、矿物油税的一部分、增值税提高 0.1 个百分点所得，以及联邦财政的预付款。⁴成本由议会监督代表团控制，该代表团每年提交报告。截至 2016 年底，按 1998 年价格计算，所有 NEAT 项目的预计最终成本为 176.5 亿法郎，其中 120.51 亿法郎涉及戈特哈德轴线。自 1998 年以来的增幅为 54.6 亿法郎，即 44%。⁵2016 年 1 月 1 日，铁路基础设施基金（*Bahninfrastrukturfonds*, BIF）取代了 FinöV 基金。⁶BIF 的资金来源包括重型车辆费净收入的至多三分之

戈特哈德基线隧道与FinöV 基金：比较

二、按千分比征收的增值税、联邦个人直接税收入的一部分、联邦一般预算的拨款、各州的出资以及矿物油税的一部分。⁷

这一比较颇具启发意义。第一条戈特哈德隧道通过一项国际条约、一家私营公司和一个私人银行财团融资，大部分资金由外国政府和外国投资者提供。基线隧道则通过一个经全民投票批准、以专项税收为资金来源的公共专项基金融资，没有私人股本，没有项目公司发行的债券，也没有外国补贴。两个项目都大幅超出了最初的概算：前者超出约 55%，后者在建设期间按实际价值计算超出约 44%。区别在于吸收超支的能力。FinöV 基金可以动用联邦预付款和持续的税收收入，议会也可以在不引发信任危机的情况下增加拨款。1876 年的戈特哈德公司没有这样的储备，不得不与三国政府和怀有敌意的公众进行谈判。因此，现代结构体现了部分从十九世纪汲取的教训：超大型阿尔卑斯隧道所承载的风险，没有公共支持，私人资本无法以可接受的代价承担。

对苏黎世金融中心而言，NEAT 呈现出与十九世纪七十年代戈特哈德铁路相互映照的反面图景。瑞士各银行并未以贷款人或安排人的身份为基线隧道融资，因为联邦通过该基金以及自身在资本市场上的借款为其融资。银行的作用是间接的：作为联邦债券的承销商和交易商，作为承包商和供应商的顾问，以及作为向施工联合体提供担保和保函的机构。苏黎世在十九世纪七十年代通过戈特哈德项目学会组织的国际交易融资，在其他项目和其他国家找到了用武之地。

1 注释

1. 维基百科（德文），“Neue Eisenbahn-Alpentransversale”，
https://de.wikipedia.org/wiki/Neue_Eisenbahn-Alpentransversale。
2. Meister, Geschichte des Gotthard-Komitees（见上文）。

3. NEAT 议会监督代表团, “Oberaufsicht über den Bau der Neat im Jahre 2016”, 2017 年 4 月 26 日报告, <https://www.parlament.ch/centers/documents/de/bericht-nad-2017-04-26-d.pdf>。
4. 维基百科 (德文), “Neue Eisenbahn-Alpentransversale” (见上文), 其中列出的各资金来源计划占比为: 重型车辆费 55%, 增值税 20%, 矿物油税 10%, 借款 15%。
5. NEAT 议会监督代表团, 2017 年 4 月 26 日报告 (见上文)。
6. NEAT 议会监督代表团, 2017 年 4 月 26 日报告 (见上文)。
7. 联邦交通局 (BAV), “Der Bahninfrastrukturfonds BIF”, <https://www.bav.admin.ch/de/bahninfrastrukturfonds-bif>。

仅供一般参考。本文不构成法律或税务意见, 不能替代针对个案的专业意见, 亦不建立律师与客户关系。本文反映截至 2026 年 9 月的法律状况。

在线版本: cn.helveticaregister.com/zurich-the-gotthard-base-tunnel-and-the-finov-fund-a-comparison