



贾康：中国有效投资的可选项目，其实俯拾皆是



文 | 贾康

我谈谈自己对于“新阶段加强基建投资的重点、难点和政策研讨”这方面的基本看法。我知道确实存在着由来已久的争议。

首先，在新阶段上的高质量发展，是需要有中高速区间的保障速度相伴随的，这样才能够如愿实现“新的两步走”现代化战略目标。那么有效投资对于扩大内需、构建内循环为主体的新发展格局，形成保障速度同时优化结构提高发展质量、增强可持续发展的后劲，以及很多人关心、我认为关心得有道理的调动消费潜力，应该说具有“关键意义”。我愿意特别强调，现在政治局会议已把这个“关键”的字眼直接表述出来了。尤其是当下，我们应对去年下半年以来中央认清的三重压力，很有必要强调适度超前地安排基建投资，去年中央经济工作会议已经把这一点明确地作为一个工作方针了。今年3月中旬两会过后，李克强总理所说到的“超预期”问题，形成了严峻的局面和挑战，更要求我们要强调有效投资的关键作用。如果没有这个关键问题的正确处理，如果只关注刺激消费，那人们所寄予希望的消费，会变成无源之水，无本之木。

那么现在就得正面讨论今天题目里说到的重点。我理解中央其实已经非常清晰地勾画，“新基建”显然是重点。新基建就是为了要紧紧跟上硅谷开创的世界范围内引领创新潮流的“新技术革命”，一定要跟上“新经济”“数字经济”发展的大潮。以数字经济在中国的进一步发展、升级的发展提供硬件支撑为核心内容的这些新基建，中央层面又已给出了七大项

重点，比如 5G 网络，工业和产业互联网，中国已经有国际前沿水平的特高压输变电系统的数字化匹配条件建设，数字化的充电桩系统的建设，数据中心，人工智能中心等等。这些重点，也一定会跟老基建领域里的一些短板的建设，以及所需配套的建设相互呼应。老基建领域里要做的，也有非常多的非做不可的事情。所以，我过去用过这个说法，现在我认为仍然可以明确表示这样一个认识，就是中国有效投资的可选项目，其实俯拾皆是。我简单举几个例子。

比如现在北上广深，中国的一线城市，直观上也是高楼大厦林立，很有现代化的气象，但拿北京跟纽约、东京比一下，老百姓收入增长以后要买机动车，所处场景完全不同。北京为什么现在已经是几千个号里才能中一个，才能买上车呢？这是国际笑话了。对纽约和东京查一下，机动车拥有率都比北京高，人家为什么不用采取这样笨拙的办法呢？那就是他们总体的基础设施在“公交系统”这个概念上来说，已有一个托底，有四通八达、密度足够的轨道交通网。特别是东京，密度甚高，中心区域轨道交通网跟其他方面的整个连通，还有三到四层的立体化建设，都已到位了，残疾人在几层之间的转换，都不成问题。这样，老百姓有了收入以后，想买机动车就买机动车，买机动车买来干嘛呢？是应急，还有到了周末、到了节假日往外开，去享受生活。北京、上海为什么做不到这一点？我们自己虽然在加紧建设轨道交通网，但是远远不能形成托底的有效供给，这就是明显的缺陷、明显的短板。没有别的选择：北京的地铁“起了个大早，赶了个晚集”，必须建到位，资金不够得用 PPP 建，四号线逼出了用港资的

PPP，效果不错，16 号线又是港资来做 PPP，为什么以后这方面不继续更积极地做呢？应该抓紧赶快做。北京现在离国际化大都市在基础性公交系统支撑这方面的差距，太明显不过了——没有别的选择，天文数字的资源要砸到地底下去，要赶快把轨道交通系统建出来。北京如此，全国几百万人口规模以上的几十个中心城市，其实大同小异，都得赶快做这个事情，不要再吃北京这样的教训。上海、深圳现在也都面临着北京类似的问题，动不动就塞车。塞车如此严重，必须是在基础设施建设方面解决瓶颈，老百姓以后能够用轨道交通网解决最基本的“出行首选”的问题，特别是大量上班族的通勤问题，那自然而然就形成了一个新境界：你可以让他们买车，但是他们首选是如果住在郊区，早上开到政府规划好的平价停车场，停了车以后进入轨道交通网，安全、准时、少污染、少烦恼到达目的地，这就是一个现代化的条件配套了。我们现在离这还差之甚远。

还有就要说到停车场、停车位。看起来似乎是一个并不太重要的事情，其实在中国经济生活中已经可以说极其重要：体会体会在北京停车难，体会体会在北京停车难的情况之下政府的逆向操作——还越来越多地画出禁停的线，越来越起劲儿地跟老百姓找麻烦，那是由于有罚款还是有什么刺激？越来越为难老百姓。美好生活的向往在这方面，瓶颈是越卡越紧。那么怎么办呢？有关部门几年前就说了，全中国大概缺 5000 万个停车位，现在又说，不止 5000 万个了，那别无选择，必须赶快建。这些停车场、停车位怎么建？还要高水平的规划。比如北京的平安大道，当年建好了作为一个重要的政绩——终于开通了和长安街平行的东西走向的另外一条干

道，所有的配置都是最高档的，两边的店铺是雕梁画栋，学的颐和园，第一批的路灯是宫灯式的，我印象很深。不惜工本做了这些以后，就是没有规划停车场、停车位，这么多年了，平安大道两边机动车停不下来，店铺嗷嗷叫，人气就是上不来。那么现在怎么匹配呢？只能学北京公安局逼出来的办法，在它门前干警用的停车位，是立体的；潘家园也是逼出来的，有立体停车场——在平安大道两边只能是再赶快建立体停车场、立体停车位。技术上没有问题，几年前我就听民营企业说，他们早已经开发好了，一个车位，往下五层往上五层，一个位置变成一共停十辆车，最高的、最低的调到地面开走，50秒之内解决问题。这种事情结合着PPP做，更是得心应手，只要一旦竣工交付使用，就有现金流，所以政府给规划，给个引导，会很好地调动政府体外的民间资本，就可以把这些事情做出来。全国5000万个以上的停车位现在还要考虑越来越多要配充电桩。假如说一个停车位有十万块钱平均的建设投资需要（实际上可能打不住），那是多大的投资量？千头万绪里的这么一件事儿，就是五万亿，算出来比当年的四万亿一揽子投资计划账面的投资规模还要大呢。

还有一个例子不得不举，就是老旧小区改造。中央这几年也反复强调了，大家可以简单算算，这得要多少投资？老旧小区不是说老到二十多年、三十多年以前，就是十几年以前，比如我所在的小区，就非常直接地体会到，十多年前入住的时候，这种四层、五层的居民楼不装电梯天经地义，大家早已经习惯了，但现在不行了，老龄化了，生活水平提高了，向现代状态看齐了，普遍要求要加装电梯。加装电梯技术上有没有什么可解决方

案？看起来非常简单，一个玻璃筒子式的，二三十万就可以了，一个楼门里十几家，每家出个一万多块钱。那种低中收入聚集的老旧小区里，政府可能就得给点儿补贴，给点儿启动资金，然后你可以让企业进来，把建设和运营连在一起，又是 PPP。这对老百姓美好生活需要，是个非常好的满足，对于整个中国现在调动我们的供给潜力来提升经济景气，增加就业，让老百姓生活质量提高，等等，有一大堆的好处。全中国多少老旧小区需要改造？大家可以算算账需要多少投资。

还有更多的，多少年可能干不完的海绵城市建设。郑州说花了几百个亿，但是效果不行，去年一场大水，揪全国人民的心哪。那你就必须总结经验教训，为什么几百亿下去以后还是不行？必须把这个事情攻关解决，把海绵城市建得像模像样。北京我知道海淀公园那里，就是海绵城市的一个试点区域。北京也赶快要把这个事情做好。前些年咱们吃了教训，一场雨下来，结果在北京一些地方，立交桥下面淹死人。这种事情不能让它再发生了。地下综合管廊，按我的说法，有关部门应该赶快把它定为新区的标配——新区不按地下综合管廊建设，不许开工。老区没办法，慢慢往回找吧，多少年才能改造得完。新区按这个做，确实要增加一大笔投资，但这个事情从各个方面来看，都有它的合理性，应该这样规定。

还有什么呢？就是国家的一些重点项目，原来的几大项目基本完成以后，现在又冒出了一些，比如川藏铁路。这种类型的大工程，我觉得那就应该审时度势，建设的逻辑、道理，跟青藏铁路是一样的，不能说它建成

以后能盈利，但是从整个全局出发，这是公共产品，需要在这方面早早纳入投资建设的通盘规划里。说到另外一个方面，乡村振兴所要求的建设项目，那在中国各个地方政府层面，应该及早做可行性研究，及早纳入国土开发规划，及早配上我们必须适当超前的基础设施建设这样的定制化方案。

从要素来说，中国现在什么都有：有钢材，有水泥，有劳动力，有技术力量，有管理力量，这些事情——我说的俯拾皆是的这些投资的可选项目，难道不应该顺应着当下紧迫的扩大内需、加大宏观调控力度的需要，以及衔接中长期要有相当战略高度的“新的两步走”，从短期联到中长期的考虑，来把它更好按照中央所说到的方针，形成实际操作吗？

这个事情确实一定要务实地把它看清楚，抓住抓好，及时向有关部门做出积极的建设性的意见建议——反映上去，更好促进这方面把事情做实做好。

接着我要说说后面的难点。我觉得最突出的难点，就是政府财力的有限制约。现在很多人在担心负债率、赤字率等等。客观地讲，确实我们还有非常明显的“政策冗余度”，这也是中央现在非常明确使用的一个术语，

预览已结束，完整报告链接和二维码如下：

https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=1_42651

