



周天勇：基建促进增长 缓铁 公机港兴调水改土



文/新浪财经意见领袖专栏作家 周天勇



调节水资源分布·改造未利用土地之五

1. 基础建设投资可成为中高速增长的动力

目前短期经济增长速度下行压力很大，长期二元体制自然经济增长速度也不高，非常有必要短期以大兴调水基础设施投资来刺激经济景气增长，长期以土地要素投入增加来支撑经济增长动能。余永定（2021）认为，中国应当摒弃传统自然经济增长未来速度在中速甚至低速的观点，将增长的速度目标确定在 6% 上下。我个人认为，中国潜在经济增长与正常市场经济国家不一样，其潜能被禁锢在二元体制之中。只要推进要素配置市场化、土地房屋资产化和调水改土方面，速度稳定在 6% 左右是一个大概率的势态。

余永定也提出，采取更具扩张性的财政政策，加大基础设施投资，在经济增长缺乏动力的情况下，不仅能发挥逆周期调节的作用，而且有助于提高中国的潜在经济增长速度。我特别赞同余永定教授的这一政策主张。

从中国居民、企业、地方政府和中央政府各自负债的规模和比例看，2020 年中央政府债务余额占总债务的比例 7%。，美国联邦政府债务余额占国家总债务的 11%；但中国中央政府债务占 GDP 比例为 21%，而美国联邦政府债务占 GDP 比例为 133%。中国中央政府有余地通过发行国债带动和扩大基础设施投资和建设。那么，投资哪个基建领域呢？我认为财政扩张政策要与体制改革结合起来，还要与最优的调水基础设施和增加土地战略结合起来。若是这样中国应该能够遏制经济增速持续下滑的趋势，可以把经济增速稳定在 6%左右的水平上。

全国水网工程投资和建设，不仅在建设期具有显著的投资带动和就业增加效应，并且建成后受水地产业的发展也将形成长期稳定的就业增量，对于稳增长、稳收入和稳就业意义重大。在投资带动方面，作为全国性水网工程，投资带动效应贯穿“钢材、水泥、砂石、电力和汽柴油等上游原材料采购—工程机械、运输车辆等施工中间环节—防洪、供水等下游产业”的全产业链。在拉动就业方面，建设过程中，需要大量的劳动力和专业技术人才，具有极强的就业吸纳能力，而且具体工作的是原材料加工、建筑施工和运输装卸等类型的工人，能够有效拓宽就业渠道、增加居民收入，这部分暂时性就业预计可持续 10-15 年之久；另外，工程建成后，受水西

北、华北和东北农业用地增加、工业产能提升、工商业繁荣，也将形成长期稳定的就业增量。从这几年看，高铁、高速公路和机场等仍然是基础设施投资的重点。调节水资源分布与增加可利用土地不能在部门层次合力统筹推进，加上一些生态环保片面舆论的扭曲，调水增土，这样关系到战略资源和国家命运的各大强国都已经完成和正在进行的头等大事，却在中国可能受到了忽视。

2. 铁公机港设施已经趋于饱和及其投资应当放缓

经过改革开放以来 40 年铁路、公路、机场、港口的投资，特别是进入 21 世纪后高铁和高速公路的建设，交通基础设施已经在铁路、公路、水运、航空等方面形成了各自的网络体系，并且供给已经趋于饱和。甚至一些地区的交通运输供给，已经超过了当地客流和货流的需要，已经呈现出运能过剩。

就高铁看，已经投入了巨额资金，形成了巨额负债，经济效益可能较差，亏损也较为严重。据看到的报道，2020 年末全国铁路营业里程 14.63 万公里，其中高铁已经 3.8 万公里。全国铁路路网密度 152.3 公里/万平方公里。经济效益方面，国家铁路总公司 18 个铁路局中，有 12 个处于长期亏损的状态。2020 年铁路总公司亏损 555 亿元，负债 5.6 万亿元。（中国国家铁路集团有限公司，2020）就是按照 4.5% 的年利率，每年仅利息支出就需要 2520 亿元。我的看法是，高铁从供求上看，运输供给与通勤和旅客流动相适应的只有京津、京沪、京广、成渝、郑西等等一些线路，其他

地方的设施和运力已经闲置浪费和过剩，而且运力过剩地区的人口未来可能还会继续流出；人口规模未来会发生迭代式收缩，大规模的城乡人口钟摆式流动已经减弱和趋于结束，高速公路和航空对铁路供给形成替代；一些地区的高铁修建，对中小城市的人流和物流发生虹吸，形成了大中小城市之间经济发展的马太效应；铁路资产与调水和增土资产比较，收益差而无抵押价值，不能形成“资产—收益—抵押—债务”之间的良性循环，成为企业与银行之间的不良和呆坏帐资产，也成为影响债务和货币体系稳定的不利因素。因而，我觉得铁路基础设施投资和建设，无论是供需，还是成本收益，特别是涉及债务风险，都应当到了大幅度放缓的阶段了。

就高速公路看，据交通部 2020 年交通运输行业发展统计公报，年末全国公路总里程 519.81 万公里，其中高速公路 15.29 万公里，公路密度 54.15 公里/百平方公里，收费的公路里程 17.92 万公里。从经济状况看，2021 年 10 月交通运输部在例行发布会上透露，2020 年我国高速公路通行费总收入为 4868 亿元，支出总额为 12346 亿元，亏损金额为 7478 亿元，总体的债务余额为 7.07 万亿元，需要支出的利息为 3182 亿元。笔者认为，按照需求看，中国公路，包括高速公路体系的建设已基本完成，未

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_31459

