



您当前位置: 首页 > 国研视点 > 专家视点 > 正文

### 巴曙松：中国基础设施尚有较大投资空间

2013-5-23

在中国城市日益拥堵的今天，投资于城市公共交通基础设施的作用重大，一是可以提高城市运行的效率，缓解交通瓶颈对于城市发展造成的制约作用，二是可扩大城市对于人口的容纳力，进一步发挥城市推动现代经济增长（特别是服务业）的作用。

“投资过度”问题一直是学者与市场热议的话题，特别是在2008年国家的“4万亿”投资出台后，由投资驱动的增长模式的持续性更是受到多方的质疑。对中国的基础设施存量进行了测算之后，我们发现，无论是总量、人均资本存量还是资本产出比，与美国、欧盟等发达国家相比，都显示出中国的基础设施尚有较大的投资空间。

#### 人均存量低与阶段性过剩同在

从总量的角度看，近年来中国基础设施存量已经较20年前大幅提高，资本存量从1990年的排位第15位升至第3位，仅次于美国和日本。但是，其背后却隐藏着极低的人均存量，且区域差异显著。长三角、珠三角人均存量最高，最低的是中部六省，环渤海和西部资源带地区的存量相当。但即便是长三角地区，尚不及OECD国家1990年的水平，仅与1972年的美国、1979年的加拿大以及1976年的日本水平相当。而且截至2010年，中国基础设施的人均资本存量均低于所有OECD国家，其中西部、环渤海以及中原地区更是远远落后于OECD国家。

在人均基础设施存量依然很低的同时，部分基础设施出现了“战略性超前”或“阶段性过剩”的情况，比较典型的表现是与出口相关的港口和高速公路领域。其一，中国的高速公路2011年底已有8.5万公里，占全部公路的2.1%，而这一比例在1990年仅为0.05%，且每年仍有5000—10000公里的新增产能释放。而需求似乎出现过剩，要干高速公路的日均车流量已经趋于稳定，甚至开始下降。以四川省第一条高速公路、连接四川与重庆的交通大动脉成渝高速为例，与高峰期2008年7月至2010年7月相比，现在通行费收入已经开始下降。其二，港口建设区域饱和。加入WTO以后，我国制造业的加工贸易高速增长，2002年至2005年外贸进出口总值年均增速28%，国内主要集装箱港口供不应求，自2006年开始，连续五年进行大规模建设。2009年国际金融危机的冲击是中国外贸出口的分水岭，年均出口增速急剧下降。自2010年初开始，全国主要港口集装箱吞吐量增速已经开始趋缓甚至下滑，每年的新增产能可能无需再有3亿—4亿吨。

#### 提高基础设施潜力和效率

对基础设施的投融资体制进行改革，依靠市场化力量对投资领域和投资区域进行优化甄别，是未来提高基础设施潜力和效率的重要路径之一。虽然基础设施建设投资的空间是存在的，但是下一阶段的投资决不能走过去政府一盘棋的老路。下一个十年，不会有20世纪80年代的大量历史欠债，道路、电力、通信、港口到处短缺；也不会有20世纪90年代末以后，因加入WTO而外需大幅扩张时的一轮“投资拉动内需”。为了拉动经济而盲目、过度地投资，将缺乏更大的需求来支付。未来的投资路径必然会发生一些变化，首先是由于经济结构调整，导致投资速度放缓，其次是投资增速的区域分化。

因此，投融资主体需要多元化，不再单纯强调以地方政府为主导，而应更多引入市场力量，以在项目成立时更多考虑建成效益。要转变融资方式，建立多元化的资金渠道来源，使社会各类资金都分享基建带来的收益，同时也使得项目建设接受市场的监督。不再走过去“遍地开花”的老路，需要更多考虑地方的产业转移、人口流动等因素，战略性的超前投资是可以的，但是必须要有未来更大的需求来满足，不然投资决策便是错误的。所以，投资的区域、领域、行业都将会因各地不同的现有建设以及未来的要素变化，而出现差异化。

在区域选择方面，未来应在中部地区加大基建投资支出。从存量看，全国的基础设施尚未过剩，至2020年各个区域基础设施将产生42万亿元的投资需求。其中，中部地区最大，达到19万亿元，其次是环渤海地区。同时结合地方政府的财政实力看，陕西、海南、山东、山西、新疆以及吉林的投资需求更易实现。

以人为本的城镇化投资，将成为未来基础设施投资的重点。基本的道路、桥梁等建设完善之后，政府的社会公共职能就愈显重要，城市污水的处理、燃气管道的铺设、城市绿化、垃圾处理、公园的建设等公共设施投资续期加长。在中国城市日益拥堵的今天，投资于城市公共交通基础设施的作用重大，一是可以提高城市运行的效率，缓解交通瓶颈对于城市发展造成的制约作用，二是可扩大城市对于人口的容纳力，进一步发挥城市推动现代经济增长（特别是服务业）的作用。在人的城市化之后，大量农民将离开土地进城，中国的农业产区与工业产区将会分离，对于货物运输的刚性需求将会持续存在。中国的铁路供给相对短缺，2011年中国铁路营运里程达到9.3万公里，比上年增加2071.1公里、增长2.3%，里程长度居世界第二位；铁路网密度97.1公里/万平方公里，比上年增加2.1公里/万平方公里。从中国近年GDP的增长来看，铁路营运里程的增长明显落后于GDP，从1978年到2010年间的铁路营运里程年均增长率仅为1.8%。



我要评论

已有0条评论

提交评论



版权所有



技术支持

地址：北京市东城区朝内大街225号 邮编：100010 网站备案号：ICP备12035235号