



基建「大躍進」 狂熱埋隱憂

中國成全球最大工地 「鐵公雞」港口遍地開花

近10年，中國堪稱世界最大的基礎建設「工地」，而且基建越來越快、規模越來越大。從通都大邑到邊陲小鎮的「鐵公雞」(鐵路、公路、機場)港口，從輸送電力的電網電線到鋪在地下的光纖、電纜、氣管，一系列基礎建設大項目紛紛上馬，為中國經濟的起飛夯實了跑道。不過，北京交通大學教授趙堅則向基礎設施的「大躍進」敲起了警鐘。趙堅認為，基礎建設在不斷創造奇跡的同時，也存在隱憂。趙堅更指出，或許中國基礎建設的路燈算2008年起已經由綠變黃、被迫降速。



北京交通大學教授趙堅向
基建「大躍進」敲響警鐘。

「中國為應對兩次外部金融危機而採取擴張性政策，舉辦奧運會、世博會等重大賽事和展會也推動了這方面發展。」國家發改委投資研究所所長張漢亞在接受本報記者採訪時表示，為了應對1997年亞洲金融風暴和2008年國際金融危機的衝擊，政府先後推出了一系列擴張性政策，而基礎設施建設成為政府投資的一大重點，一批水利、能源、交通、通信等領域的基礎設施項目紛紛上馬。

賽事展會 助推東部基建

張漢亞表示，2000年以來，西部大開發、東北振興、中部崛起等各區域振興發展規劃相繼推出，再加上以2008年北京奧運會、2010年上海世博會、2011年廣州亞運會為代表，重大賽事和展會的舉辦，推動了東部城市及所在區域的基礎設施建設。

特別是「十一五」期間，中國的基礎設施建設步伐進一步加快，5年建成鐵路新線1.6萬公里，新增公路63.9萬公里，其中高速公路3.3萬公里，新建、改擴建機場33個，新建和加固堤防1.7萬公里。

一大批舉世矚目的「國家級」工程——青藏鐵路、西電東送、西氣東輸、南水北調與京滬高鐵，紛紛開工、建設和完成。中國的基礎建設高歌猛進，為中國經濟近10年的高增長提供了有力支撐。

不過，近年來，中國基礎設施建設在不斷創造奇跡的同時，也存在隱憂。以高速鐵路與高速公路為例，北京交通大學教授趙堅在接受記者採訪時，向基礎設施的「大躍進」敲起了警鐘。趙堅更指出，或許以2008年4萬億元投資為轉折點，中國基礎建設的路燈開始由綠變黃、被迫降速。

盲目擴張 路網結構失衡

趙堅說，僅「十一五」期間5年，中國鐵路與公路建設投資的總債務已高達6.7萬億元之巨。據交通運輸部近10年的統計公告，到2010年，中國高速公路債務已達到4.5億元。面對巨額債務，有的地方政府已經沒法還清，「比如雲南，已經要求只付息而不還本金」。截至2011年3季度，鐵道部的總債務也達2.2萬億元，其付息每年至少1千億元，而目前鐵路系統依靠運營還貸的能力，每年不過600億元至800億元。不排除債務危機最近3年爆發的可能性。

同時，趙堅對中國基礎設施中路網結構的日漸失衡提出了質疑。高速公路與高速鐵路建設標準太高，成本太高，導致路網結構不合理。中國鐵路運輸最主要矛盾是貨運，而不是高速鐵路客運。據大量汽車從事煤炭運輸，中國在用高級能源的汽油運輸低級能源的煤炭，造成能源浪費。

「中國應該多建設一些普通鐵路與公路，不應該建設那麼多高速公路、高速鐵路。」趙堅說，特別是在中西路有些地區，由於車流稀少，「高速公路不少在那裡曬太陽」。這折射出了中國基礎設施建設的隱憂。正如一位專家所言，「中國基礎設施建設的步伐或許有些過快，靈魂還沒有跟上」。

四萬億投資大致分佈

1. 鐵路、公路、機場、水利等基礎設施的建設約15,000億元
2. 教育、衛生、文化、計劃生育等社會事業約1,500億元
3. 節能減排、生態工程約2,100億元
4. 調整結構和技術改造約3,700億元
5. 汶川大地震重災區的災後恢復重建10,000億元

鐵路公路電力通信發展情況(2003年起至2011年止)

日期	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年
鐵路：新建鐵路 投產里程(公里)	1,164	1,433	1,203	1,605	678	1,719	5,557	4,986	2,167
公路：新建公路(公里)	36,444	46,411	129,748	93,700	143,595	99,851	121,013	10,457	55,285
其中高速公路(公里)	4,639	4,476	6,457	43,525	8,059	6,433	4,391	8,258	9,124
電力：新增發電機組 容量(萬千瓦)	3,000	5,055	6,326	10,117	10,009	9,051	8,970	9,118	9,041
通信：新增光纖線路 長度(萬公里)	45	65	53	19	146	99	149	166	209

資料來源：中國統計年鑒

鐵路網形成 破運力瓶頸

鐵路運力的供需矛盾一直是中國經濟社會發展的瓶頸，特別是在中國經濟增長迅速，煤炭等大宗貨物運量大增，加之動輒上億人口的大規模流動的背景，鐵路運輸能力更顯捉襟見肘。近10年來，通過鐵路基礎設施的大力建設，鐵路運力短板的問題得到一定程度的緩解。

鐵路長9萬公里 主幹線客貨分線

特別是在2008年，為了應對國際金融危機，中國將鐵路建設作為擴內需、保增長的投資重點。「十一五」期間，中國鐵路加快實施《中長期鐵路網規劃》，推進大規模鐵路建設。全國鐵路基本建設投資完成1.98萬億元，是前5年投資的6.3倍；新線投產1.47萬公里，是前5年的兩倍。到2010年底，中國鐵路營業里程達到9.1萬

公里，位列世界第2位。

高鐵建設進展更為神速。2008年，高鐵的借貸政策放開，高鐵建設迅速展開。當年，京滬高鐵開工，2011年6月30日正式開通運營。目前中國高速鐵路運營里程已達8,000公里。按照規劃，中國高鐵總里程將達1.6萬公里，高鐵在兩年內就奪得了「世界第一」。據鐵路部門稱，中國成為世界上高速鐵路系統技術最成熟、集成能力最強、運營里程最長、運行速度最高、在建規模最大的國家。

與線路配套，鐵路新客站及其他綜合配套設施建設也大規模推進。北京南、天津、上海虹橋、廣州南、武漢等295座新型客站建成投入使用。鐵路新客站正在建設項目達235個。

鐵路大規模的建設逐步進入收穫期。目前，中國鐵路主要繁忙幹線實現客貨分線，貫通東、西、南、北、中的區際幹線網全面建成，鐵路煤運能力大大提升，2010年達15億噸；鐵路客運能力大幅增長，雖然春運期間仍然「一票難求」，但平時旅客列車已少見擁擠狀況。先進動車組和大功率機車的運用，使相關產業國際市場競爭力大幅提高，鐵路信息化、數字化達到世界先進水平。

高速路拉動經濟 推動城鎮化進程

高速公路建設規模大，技術標準高，造價高。數據顯示，中國高速公路的建設成本為每公里3,500萬元，京滬高速累計投資393億元，平均每公里投資3,000多萬元。每1元的高速公路投資可以帶動社會總產值4元，每1公里高速公路約需1,000個勞動用工。

既能拉動經濟、促進就業，推動城鎮化進程，建成後又能收費，各地政府爭相上馬，中國高速公路通車里程，2004年時為3.4萬公里，2010年時即達7.4萬公里，僅6年就翻了番。2011年，中國新增高速公路里程1.1萬公里，總里程達8.5萬公里。遠超美國的7.5萬公里，成為世界第一。

近年超級工程概要

三峽工程：世界上規模最大的水電站，1994年正式動工，2009年全部完工，總投資約2,000億元



青藏鐵路：西寧至拉薩，全長1,956公里，世界海拔最高的鐵路，2001年動工，2006年全線通車，總投資約330億元



西電東送：西部大開發投資最大，工程量最大的標誌性工程，1996年動工，2001年主體工程動工，2010年建設運營，投資約5,265億元



京滬高鐵：中國能源大動脈，途經11省區，全長4,000公里，設計年輸氣能力120億立方米，最終輸氣能力200億立方米，2002年動工，未全部完工，規劃總投資1,400億元



京滬高鐵：新中國成立以來建設里程最長、投資最大、標準最高的高速鐵路，從北京南站至上海虹橋站，總長1,318公里，京滬往來時間縮短到5小時以內，2008年動工，2011年正式開通運營，投資總額2,209億元



南水北調：為緩解中國北方水資源嚴重短缺局面的重大戰略性工程，按規劃分東、中、西三線進行，動工及竣工期限不詳，投資約5,000億元。



五大區域機場群將形成

中國內地頒證運輸機場，2009年時已達166個。按照規劃，中國民航運輸機場將形成華北、華東、中南、西南、西北五大區域機場群。

早在「十五」(2001-2005年)時期，中國民航明確提出並落實建設「民航強國」戰略構想，加快西部、東北地區和中部地區民航基礎設施建設，加強東部地區航空樞紐建設，全行業固定資產總投資947億元，共新增機場21個，改擴建了一大批機場。北京、上海、廣州三大區域管制中心相繼建成投產，中國航空管系統技術水平大幅度提升。

民航投資1.5萬億

「十一五」(2006-2010年)是中國機場建設的快速發展期，新增機場33個。中國航空運輸總周轉量、旅客運輸量和貨運運輸量均將比2005年時翻一番以上。中國民航旅客運輸量超過10億人，年均增長速度14.1%；在全球航空運輸業和國內綜合交通運輸體系中，繼續保持最快增長速度。首都機場客運量躍居全球第2位，浦東機場貨運量穩居全球第3位；吞吐量超過1,000萬人次的機場達16個，較2005年增加了9個。

機場建設速度還將進一步加快。據民航總局透露，「十二五」期間民航全行業投資規模將比「十一五」期間增加5千億元，達1.5萬億元，主要用於建設新機場、航站樓和增加飛機數量。

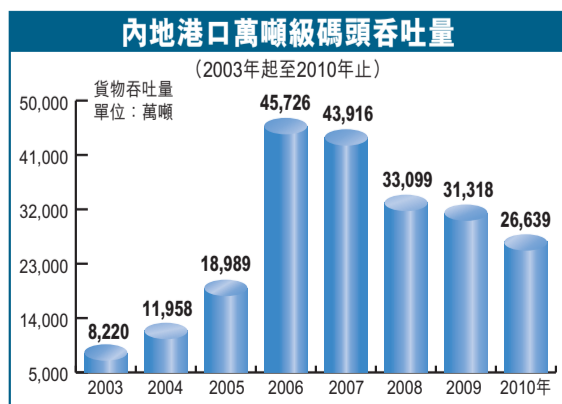
港口吞吐量 連續7年世界第一

近年，中國迅速增長的進出口貿易量，刺激了作為國民經濟基礎產業的港口的旺盛需求，擴大港口基礎設施規模，增強生產能力成為「十一五」港口發展重點。

「十一五」末期，中國沿海港口建成深水泊位661個，累計達到1,774個，新增通過能力30億噸，達到55.1億噸，基本建成煤、油、礦、糧、集裝箱五大專業化運輸系統。

中國港口貨物吞吐量，超過億噸的港口由2008年的16個增加到20個，連續7年保持世界第一。中國現在每年新增港口吞吐能力5億噸，相當於新建一個上海港。

中國港口集裝箱吞吐量同樣保持了連續7年世界第一，近10年年均增長率達30%左右，發展速度世界罕見。目前世界集裝箱吞吐量前20位港口，中國佔8



個，世界排名前10位港口中，中國港口佔半壁江山，它們是上海港(世界第2)、深圳港(世界第4)、廣州港(世界第7)、寧波一舟山港(世界第8)、青島港(世界第10)。