

新动能与新基建（上）

原创：顾子明 顾子明明公 今天

开启今天文章之前，先转一个段子。

问：现在ofo共享单车还在寻找收购方吗？
答：是的，在调整估值方法后，我们非常有信心。
问：估值做了怎样的调整呢？
答：按斤.....

曾经一度成为阿里腾讯滴滴美团等新旧大佬们争抢，一掷千金的共享单车，如今风头已过,变成了一地鸡毛，ofo不仅成为了各路段子手的素材包，连“胡玮炜式放手”和“戴威式死撑”也成为了互联网界的笑料。

对此，各路大佬也纷纷站在自己的角度给出了自己的答案。而政事堂站在政治的角度去考虑，得到的却是一个与大家不同的答案，那就是，**共享单车只是（4G移动互联网时代的）新基建，而非新动能。**

随着去年12月中央经济工作会议首提新基建，资本市场上出现了一大批5G为代表的新基建概念，因此也有读者问我，政事堂去年鼓吹的新动能与新基建是不是一件事？

如果大家要去迎接新一代风口的话，就一定要明白基建和动能之间，时有着巨大差异的。

譬如在过去十年房地产的黄金时代，负责“铁公机”的中建、中交、中铁三巨头，就是传统基建公司，而万科、恒大、碧桂园三巨头，则是传统动能公司。

前几年，当“基建公司”的领导还在工地上带着兄弟们啃馒头搬砖的时候，“动能公司”的领导却往往坐在办公室里泡着茶，跟各路朋友聊着政事堂文章里吹出来的牛逼。

这也就是传统基建公司和传统动能公司之间的天壤之别，同样，新基建和新动能公司之间，也存在着同样的天壤之别。

以互联网时代为代表，相比于传统基建和动能来说，马云的淘宝天猫和刘强东的京东商城是新动能，那么为淘宝天猫服务的四通一达，以及为京东商城服务的京东物流，就是新基建。

看着漫天遍地的“马云成功学”和刘强东“不知妻美”的段子，再对比一下为了天猫和京东商城配送的快递小哥们，再对比房地产开发商和建设单位之间的天壤之别，就会明白**无论新旧，都是“动能动动嘴，基建跑断腿”。**

于是回顾一下文章一开始说的ofo和其背后的共享单车领域，他们明显是要“跑断腿”的企业和行业，根本无法支撑高利润和高估值。

所以呢，从政治的角度，把眼光放得远一些，会发现共享单车虽然很“新”，但依然属于“基建领域”，未来一定是赚不到大钱，就跟如今已经腰斩再腰斩的“四通一达”和顺丰的股价一样，也不会被资本市场认可的。

那么，新基建就不能投了么？

答案恰恰相反，新动能是马云那样超越时代的人来投的，对于普通人来说，新基建的风口，才是真正致富的门路。

因为**新基建与新动能之间，一定是先有鸡（基建），后有蛋(动能)，新基建的风口一定在新动能风口的前面。**

就拿距离我们最近的移动互联网时代来说，摩拜、ofo、饿了么、美团外卖这些“新四大基建”，这几年的估值增速，远比他们背后博弈的“新动能”阿里腾讯高多了。（准确说相比于这两年“四大基建”估值的突飞猛进，BATJ四巨头去年都跌的挺惨）

这背后，是因为新动能必须要在大规模投资新基建之后，才有可能取得突飞猛进的发展，所以这两年腾讯跟着阿里在市场上买了一大堆没啥投资价值的“4G时代的新基建”。

因为对于马云和他的阿里来说，基建投资是其发展不可或缺的要素。

当年倘若没有成熟的铁路基建网，没有互联网基建的光纤入户，没有四通一达的庞大队伍基建，没有金融基建的银行卡全民普及，这些有中国特色的基建缺了任何一项，马云的淘宝和刘强东的京东估计就做不起来。

同样，在移动互联网时代，倘若不是中国建了全球一半以上的4G基站，覆盖了全球一半以上的4G用户，也不可能诞生滴滴、美团、头条等这些移动互联网时代的独角兽。

所以呢，从中国政府自搞明白“基建&土地财政”以来，从互联网时代到移动互联网时代，都是靠着基建拉着三驾马车作为动能。而未来迈向十九大报告中新动能的时代，也势必会依靠新基建的大规模投入来实现弯道超车。

而且，就像马云马化腾前两年对于基建公司的烧钱那样，还会对其进行不计成本的资金注入。

这其实在商业角度不难理解，如果把摩拜当做美团的基建，饿了么当做阿里的基建，就会明白为什么之前ofo的估值那么高，因为新动能为了追求未来的长远收益，就必须在新基建领域投资，为了新动能，政府和企业都会去这么做。

但是，基建永远都是“累断腿”的执行工作，移动互联网时代的摩拜、ofo、饿了么、美团外卖，跟传统互联网时代的四通一达，本质上没有什么区别，不过是移动互联网时代相对于传统互联网的时代领先罢了。

这就像格子间里面敲键盘的白领，和他们当年踩缝纫机的父母相比，生产关系并没有变化，变化的只不过是国家整体的生产力罢了，大家干的还都是基建的工作。

如果明白了这些企业干的是基建的工作，那么就会明白，摩拜的胡玮炜，饿了么的张旭豪，这些在基建公司搞梦想的，都必须走人，阿里和美团为了效率，势必要对其进行大刀阔斧的改革。

所以呢，进一步来说，追求梦想的戴威，本质上也是ofo的负资产。

但是，资产长期没有价值，并不代表短期内没有价值，要不然动能公司的阿里和腾讯，也不会为了这些基建公司打得头破血流。

因为，只有新的基建上来了，那些有动能优势的企业，才有可能在跑道上突飞猛进，所以，无论是企业还是国家，都会选择亏钱砸基建的。

因此，明白了这个既定路线之后，投资者也就会理解，**从投资的波段来说，一定是先投资新基建，等获利兑现之后，再投资新动能。**

而且，对于普通人来说，新基建相对于新动能而言，有着两个巨大的优势，一个是门槛低，一个是成功率高。

谁都知道马云给蚂蚁金服这个新动能投入了海量的新基建资源，未来资产价值一定突破天猫这个曾经创造奇迹“旧动能”的。但是对不起，散户根本买不到，或者说，能买到的时候已经不便宜了。

而赌其他的“新动能”科创企业能成为巨头？我想连马云马化腾哥俩心里都没谱，要不然也不会闭眼在市场上大采购。

就像很多人都说，十多年前买腾讯和阿里会实现财富自由，但是十多年前谁会想到阿里腾讯能这么牛逼呢？

所以呢，**相比于新动能是市场行为，不可预测的，新基建却是行政行为，无论是时间还是标的，都是可以预测的。**

这就像2016年无数巨头被证监会折磨的要死，而“四通一达”和顺丰这些基建股却集体登陆资本市场，从资本市场上拿到廉价的资金进行大规模的基建扩张，背后都是国家意志。

同理，今年启动的科创板上，像去年IPO的小米这样的“新基建”公司，将很容易获得监管机构的认可，可以一路绿灯、毫不费力从市场上融到发展所需要的廉价资金。

而昨天的文章，就是说明这些廉价的资金，会从哪里开闸放水搞出来。

纵观中国改开以来的四十年，每一轮的财富周期，背后都是伴随着央妈的放水引发的基建红利与动能机遇。

上善若水，恭祝政事堂的读者们，能抓住5G时代新基建与新动能的这两波浪潮。

关联文章：[央行入市，救世主来了](#)

