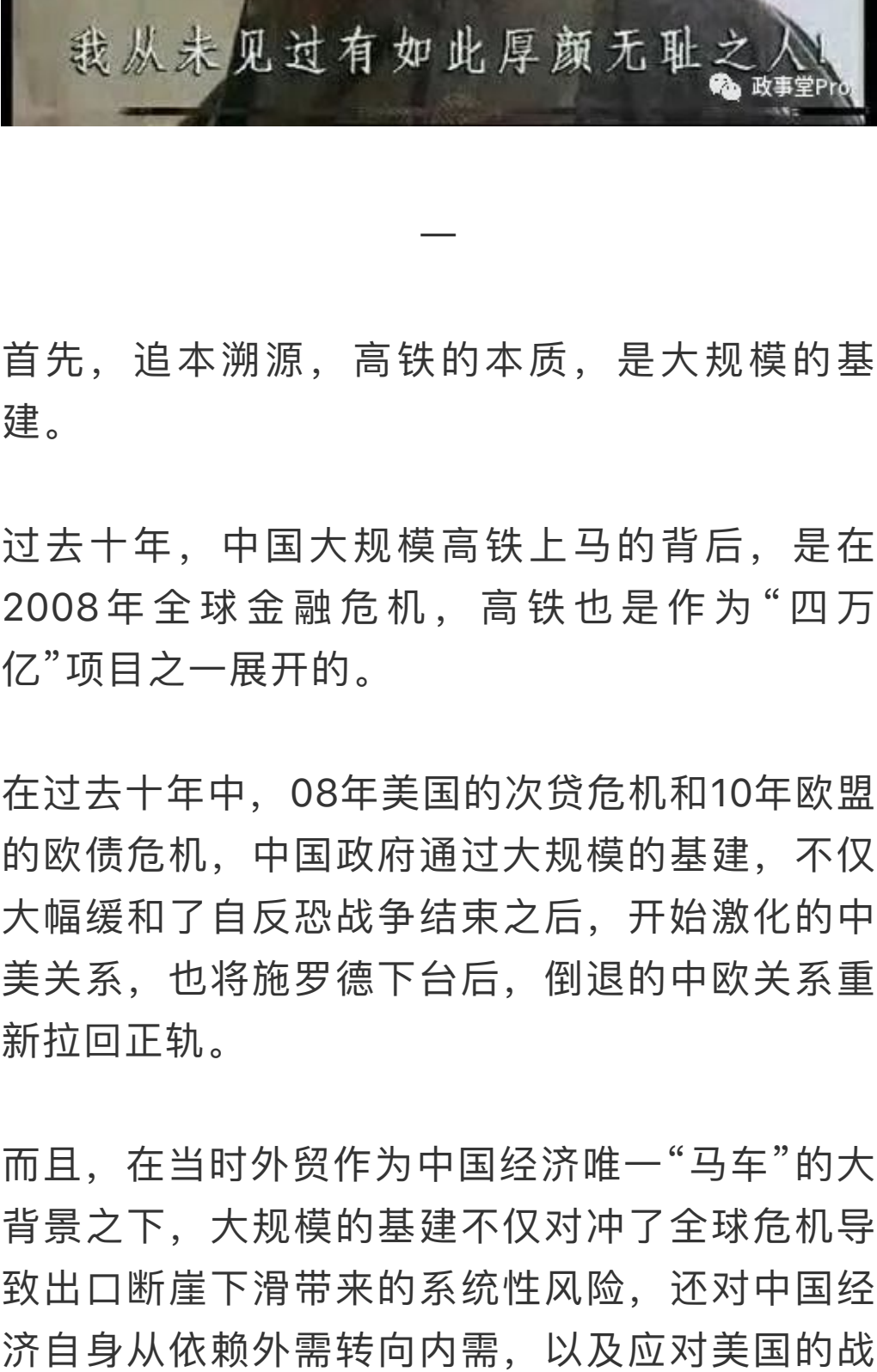


高铁灰犀牛？我从未见过如此厚颜无耻之人！

原创：顾子明 政事堂Pro 今天

近期，北方交大教授赵坚一篇《谨防高铁灰犀牛》，以大量翔实的数据，引发了关于高铁建设的大讨论。

很多朋友问我怎么看这篇文章，我想，大概只有下面这个表情能够代表我的心情了。



一

首先，追本溯源，高铁的本质，是大规模的基建。

过去十年，中国大规模高铁上马的背后，是在2008年全球金融危机，高铁也是作为“四万亿”项目之一展开的。

在过去十年中，08年美国的次贷危机和10年欧盟的欧债危机，中国政府通过大规模的基建，不仅大幅缓和了自反恐战争结束之后，开始激化的中美关系，也将施罗德下台后，倒退的中欧关系重新拉回正轨。

而且，在当时外贸作为中国经济唯一“马车”的大背景之下，大规模的基建不仅对冲了全球危机导致出口断崖下滑带来的系统性风险，还对中国经济自身从依赖外需转向内需，以及应对美国的战略转向，争取了宝贵的时间和大量的盟友。

因此，以高铁为代表，08年启动大规模基建的背后，从来都不是单纯经济方面的考虑，而是国家外交安全 and 经济体制转型等一系列的问题。

作为投资数万亿跨越十余载的高铁，由岂能凭一个研究交通的教授根据他胡编乱造的数据，去算一个经济账？

二

其次，在这十年大基建中，高铁资产是最优质的。

最近一个世纪，大行其道的凯恩斯主义，其最著名的就是“挖坑理论”：在经济不景气的时候，政府出钱请工人挖坑，然后再填上，由此而带动其他相关产业链的发展。

譬如如今导致特朗普政府创造了美国最长关门时间的美墨边境墙，本质也是一种拉动经济的基建，作为开发商出身的特朗普，很明白这种传统基建对于经济和就业的带动作用。

而如果对比最近十年，中国几乎每一个地方政府都在做不同的“凯恩斯”挖坑，相信每一个城市居民，都能看到家附近的柏油马路和人行步道等城市基础建设，每隔一段时间，就会建了挖，挖了建。

背后嘛，为了解决就业和GDP。

更不要说在国开行的“直升机印钱”之下，四万亿的货币化棚改，搞的全国房价暴涨，老百姓怨声载道，国开行和地方政府更是背负了下辈子都还不起的债务。

而过去十年建的高铁呢，虽然也背负了四万亿的债务，但是却是有着大量的土地、轨道、车辆以及铁路站等实打实的资产作为依托。更不要说，几乎所有东部的高铁线，只要敢卖就有人买，而且有多少买多少。

反之，无论是再愿意买房子的中国老百姓，还是外国的投资机构，哪有一个脑子进水了，敢去买货币化棚改债券呢？保证比美国两房的次级债还酸爽。

对比一下就会发现，无论是中国的高铁还是美国的墙，这些中央政府主导的“凯恩斯”工程，都是一次性建成了永久的基建，能够大幅的降低成本。而中美两国的地方政府，那些反反复复拆了建、建了拆的城市基建，最后只会留下一地鸡毛。

所以呢，拿着经济指标来批评高铁，就像高中老师指着考了80几分的学生一顿批评，但是对其他一色三四十分都不到学生视而不见。

三

此外，高铁是为数不多，产业链都在国内的基建。

传统的旧基建，没啥技术含量，就是消耗大量的钢铁、煤炭、石油，而这些原材料从海外大量的采购，消耗的都是我们国家用工业制成品换来的宝贵外汇。

譬如巴西淡水河谷，澳洲力拓、必和必拓的铁矿等等，全球无数的资源国都是靠着中国养起来的。

而最近要启动的新基建，虽然看起来技术含量很高，但是需要消耗大量的芯片，这也是我国贸易逆差中最大的来源，更不要说还有巨额的知识产权费用需要不断的支付。

以开启移动互联网时代的苹果为例，一部售价数千乃至上万的手机，富士康的血汗工人才挣几块钱？利润全被苹果和高通们拿走了。（还记得之前苹果连打赏都要抽20%么？）

而中国的高铁呢，作为工业领域国产化最高的代表，90%的国产化率，意味着产业链上面的就业和利润，大部分都留在了国内。

更不要说，对标飞机的高铁，算一算这十年运送了多少旅客，相当于节约了多少架衬衫换来的波音？相当于节约了多少外汇换来的原油？

因此，从经济学的理论上看，如果咱们政府想刺激经济，“直升机撒钱”的话，搞传统旧基建肥了澳巴等一批美国屁股的资源国，新基建则是肥了美国和他的军事盟友们。

只有超高国产化率和产业链都在国内的高铁，才能让“直升机”撒出来的钱，都落到咱们中国老百姓自己的腰包。

四

那位抨击高铁的赵教授，将高铁的矛头，直指因为高铁建设，导致缺少传统铁路的支持。

殊不知，一方面，国家能够给铁总建铁路的支持是有限的，另一方面，铁总作为一家公司，只有用高铁才能从市场上融到更多的资本，修建更多的铁路，以摊平成本。

而在没有新的资金来源之下，一味地扩大支出，纯属作死的玩法，嗯，委内瑞拉就是这么把自己玩死的。

而且，这些天就是春运，即使那么高铁上线，全国依然一票难求，铁路运力不足的本质，并不是铁总把钱都花在了高铁上，而是国家总的投入和支持，还有待提高。

这就像一个靠着国家财政支持的贫困生，为了买课本学习，而降低了饮食和服装的花费，然后这个时候，一群公知们跳出来，指责这位贫困生不应该把钱投在学习上，而应该去吃饱穿暖。

殊不知问题的本质，就像如今的教育一样，应该利用集中化的资源，以及科技来提升这些贫困生们的教育质量来降低成本。

同样，未来陆运货物运输的大方向，不出意外应该是管道磁悬浮等新的运输方式，不仅速度可以媲美空运，大规模铺开，成本也比传统铁道运输要低。而如今大规模建设的高铁，将主要负责运人。

至于赵教授建议的，应该把重点从高铁赚而投向传统铁路，殊不知铁路拥有近两个世纪的历史，在此期间不断的研究，已经把经济潜能做到极限，不可能在便宜了，因此未来货运必然是要走新科技。

倘若按照他的建议，再向传统铁路搞倾斜，庞大的资产才是给中国经济制造未来的灰犀牛。

五

高铁除了前面作为外交安全筹码、拉动就业、抚平经济周期的作用之外，更重要的，是要将分散在九百六十万平方公里的14亿人口，实现高效的互联互通，提升全社会的劳动效率。

那些计算高铁负债率的专家们，如果真有那么效率，不如将过去十年，新开通高铁的城市，和没有通高铁的城市，经济增速分成两组来做对比，就会明白为什么地方政府为什么打破头自掏腰包，也要抢建高铁了。

甚至对比同样规模的货币化棚改和高铁建设，让地方政府领导做一个选择题的话，所有有党性的领导，都会毫不犹豫的选择高铁，因为高铁提升互联互通的效率，真的能够拉动经济。

因此，高铁作为能够提升国家效率的基建，本来就应该是个亏本的买卖，就像教育和医疗上的亏本，最终通过自身的亏本，实现整个国家效率的提升。

而那位赵教授却要铁总考虑盈利再建设，这就像偏远地区的公立教育都是亏本的，然后有人跳出来应该说让这些地方的教育应该自负盈亏，不能搞盲目建设。

的确，中西部的高铁的确经济上有可能赔钱，但是先富起来的东部地区，凭什么就不能出钱提升基建效率，拉一把待富的西部地区？先富起来的良心哪里去了？

六

最后，就像赵教授这篇文章中，以兰新高铁举例，反复提到八次，以论证修建高铁的没有必要。

如此揪着兰新高铁不禁令我骇然。

我真不知道该怎么骂你了，你丫有没有一点常识，**知不知道这条铁路的始发点和终点，以及高铁大幅缩短的交通时间，对于国家战略安全有多大的意义？！！！！**

骂你是佩奇，都是在侮辱佩奇的智商！

一百多年前，咱们民族英雄左宗棠，在腐败的清廷已经放弃、不予拨款的情况下，依然想尽一切办法自筹军饷，抬棺出塞、浴血奋战，以无数人的牺牲，黄沙百战穿金甲，才换取了如今稳定的边疆。

结果百年之后，有人却跳出来，用一堆假数据来算经济账，说这笔投资不值当……你对得起这百年来前赴后继，将热血挥洒在这片土地上的烈士们吗？你对得起那些即使到了春节，却依然不能回家团圆的无名英雄们吗？

反正，我是从未见过如此厚颜无耻之人！

文章已于2019-02-02修改