



《国务院关于改革铁路投融资体制加快推进铁路建设的意见》于8月19日发布。业界评价认为，这是政府加大铁路建设的信号，也是政府寻求铁路建设资金来源多元化的重要举措——

铁路建设资金从哪来

本报记者 齐慧

作为稳增长、调结构的重要基础设施和民生工程，铁路建设资金该从哪里来？此次出台的《意见》又有什么特别之处？

多渠道筹集资金

地方和社会资本，尤其是与铁路运输相关的货主企业，更清楚哪些地区需要铁路建设，哪些线路有盈利潜力，这些资本的进入有利于提高线路的盈利能力

“如果只靠国家投资和铁路自身融资建设，难以满足铁路大规模建设需求，也会让铁路背负起日益沉重的包袱。”国家发展改革委综合运输研究所研究员罗仁坚表示。

由于铁路项目投资量大、回报周期长，为确保在建项目顺利推进，投产项目如期完工，新开项目抓紧实施，全面实现“十二五”铁路规划发展目标，开放铁路融资渠道必须有合理的方式和载体。

《意见》提出，今后按照“统筹规划、多元投资、市场运作、政策配套”的基本思路，完善铁路发展规划，全面开放铁路建设市场，对新建铁路实行分类投资建设。这其中主要包括三个方面：一是向地方政府和社会资本放开城际铁路、市域（郊）铁路、资源开发性铁路和支线铁路的所有权、经营权，鼓励社会资本投资建设铁路；二是研究设立铁路发展基金，以中央财政性资金为引导，吸引社会法人投入；三是“十二五”后3年，继续发行政府支持的铁路建设债券，创新铁路债券发行品种和方式。

专家表示，地方和社会资本，尤其是与铁路运输相关的货主企业，更清楚哪些地区需要铁路建设，哪些线路有盈利潜力，这些资本的进入有利于提高线路的盈利能力。当然，这更需要有关部门加强监管力度，增加铁路建设的信息公开和透明度。

设立铁路发展基金，则意味着让老百姓以债券或者股权的形式参与到基础设施项目中来，而投资收益稳定、信用度高的政府基础设施项目的债券，是老百姓投资的最佳选择，容易调动起民间资本的积极性。就此，《意见》明确指出，铁路发展基金主要投资国家规定的项目，社会法人不直接参与铁路建设、经营，但保证其获取稳定合理回报。

盘活铁路用地资源也是铁路投融资的一大创新。《意见》指出，加大力度盘活铁路用地资源，鼓励土地综合开发利用。

“其实稍加整理，铁路的用地资源还是很丰富的，今后给了铁路开发利用权，铁路可整合资源，以开发的收益去支援贴补建设，这是一条行得通的路径。”罗仁坚分析说，这种模式也是对社会资金的保障，等于把铁路沿线的资源都利用起来，对社会资本有很大的吸引力。

稳步理顺价格关系

铁路运价改革市场化取向并不等于涨价。在充分竞争的市场环境下，不论是涨或跌，铁总都会慎之又慎

满足铁路建设发展，除了要多元化、多渠道融资外，铁路自身还要加快体制改革，完善运价机制，稳步理顺铁路价格关系，形成自身的“造血”功能。

近年来铁路高速发展，投入巨资发展高铁等项目，虽然在规模、技术能力方面都取得了巨大突破，但也背上了沉重的债务压力。

负债是偿还能力不足的表现。作为百姓的重要出行工具和社会物流大动脉，我



铁路建设资金需多渠道筹措，地方和社会资本进入有利于提高线路的盈利能力。但这需要有关部门加强监管，增加铁路建设的信息公开和透明度

铁路自身要加快体制改革，完善运价机制，稳步理顺铁路价格关系，形成自身的“造血”功能

考虑到铁路运输公益性因素，中央财政将在2013年和明后两年对中国铁路总公司实行过渡性补贴

国铁路长期采取低价措施。铁路客运基本运价为每人每公里5分8厘6，这一价格已经18年没有调整。货运的情况也大体如此。这就造成了铁路普遍服务亏损和公益线路亏损的现象。

但铁路运价与物价息息相关，铁路运价不可能“一步到位”地与市场接轨，否则会引起物价大幅度波动。因此，《意见》提出，还要稳步理顺铁路价格关系，先从铁路货运改革入手。

《意见》指出，坚持铁路运价改革市场化取向，按照铁路与公路保持合理比价关系的原则制定国铁货运价格，分步理顺价格水平，并建立铁路货运价格随公路货运价格变化的动态调整机制。创造条件，将铁路货运价格由政府定价改为政府指导价，增加运价弹性。

今年6月15日开始，中国铁路总公司已经开始探索实施货运组织改革。此次改革的目的是从根本上改进铁路货运服务，依托铁路全天候、大运力、低运价等优势，从整列大宗货物运输到高铁快递包裹，全面参与现代物流业竞争。这也为货运价格改革铺平了道路。

专家表示，铁路运价改革市场化取向并不等于涨价。在充分竞争的市场环境下，运价高了会将市场份额拱手相让，运价低了则有可能陷入亏本经营的状态。所以不论是涨或跌，铁总都会慎之又慎。

继续享受政策扶持

作为基础设施，铁路建设能够带动投资增长，从而为稳增长提供保障；同时，铁路运输作为资源流动的重要手段，能够极大地带动以快递运输业为代表的第三产业发展

我国铁路发展虽然取得了显著成就，但与经济社会发展需求相比还有一定差距。业内人士坦言，铁路仍然是综

合交通运输体系的薄弱环节，发展相对滞后。

目前，我国正处于经济转型期，经济增速放缓，各种问题集中显现。作为基础设施，铁路建设能够带动投资增长，从而为稳增长提供保障；同时，铁路运输作为资源流动的重要手段能够极大地带动以快递运输业为代表的第三产业发展，助力转方式、调结构。因此，现阶段不仅不能减缓铁路建设，而且需要大力发展。

正是基于这一现状，《意见》指出，中国铁路总公司将继续享有国家对原铁道部的税收优惠政策，国务院及有关部门、地方政府对铁路实行的原有优惠政策继续执行。银行等金融机构要根据自身承受能力继续积极支持铁路重点项目建设。

《意见》要求中国铁路总公司、地方政府等项目业主要加强组织领导，密切协调配合，加大工作力度，切实做好建设方案、资金筹措和社会稳定风险分析等前期工作。中国铁路总公司要会同有关部门加强施工监管和运营管理，确保工程质量和运行安全。《意见》还要求，发展改革委、国土资源、环境保护等部门要加强沟通协调，建立联动机制，加快项目审核，加快中西部地区和贫困地区铁路建设，确保“十二五”规划确定的铁路重点项目及时开工，按合理工期推进。

同时，《意见》明确了建立铁路公益性、政策性运输补贴的制度安排，为社会资本进入铁路创造条件。对于铁路承担的学生、伤残军人、涉农物资和紧急救援等公益性运输任务，以及青藏线、南疆线等有关公益性铁路的经营亏损，要建立健全核算制度，形成合理的补贴机制。考虑到铁路运输公益性因素，中央财政将在2013年和明后两年对中国铁路总公司实行过渡性补贴。

对于过渡性补贴，专家表示，此次铁总补贴只是过渡性的暂时性的，待铁总发展步入正轨，建立起合理的补偿机制后，会有更加科学合理的补偿办法，来保障人民群众的利益以及企业的发展。

社会资本进入“煤运通道”

作为贯彻《国务院关于鼓励和引导民间投资健康发展的若干意见》和铁道部《鼓励和引导民间资本投资铁路的实施意见》的示范项目，铁路部门从蒙西铁路规划伊始就确立了以社会资本投资为主的思路。2012年9月，国家发展改革委提出，组成联合合资公司来建设和运营蒙西铁路，并要求单一股东的股份不超过50%。随后，作为项目法人的蒙西铁路公司成立。

内蒙古西部至华中地区铁路煤运通道项目连接内蒙古陕甘宁能源“金三角”地区与湘鄂赣等华中地区，是“北煤南运”新的国家战略运输通道，也是国家综合交通运输系统的重要组成部分。鉴于现有的大秦、朔黄、侯月三条煤运专线盈利能力良好的现状，蒙西铁路称得上目前所有民营资本投资建设铁路最具有吸引力的。

根据国家发展改革委相关文件，蒙西至华中铁路预计投资估算将为1539.7亿元，其中540亿元将由蒙西华中铁路公司的发起人以出资注入资本金的形式筹集。16家发起人共同签订协议，其中，中国铁路建设投资公司代表原铁道部持蒙西铁路公司20%股份，为最大股东。其余15家包括神华集团和中煤能源等13家国企和2家民营企业。

专家认为，虽从股权结构来看，国有企业所占比例仍超过8成，但此种引入社会资本的模式已经在铁路投融资体制改革的进程中迈出了一大步，值得借鉴。



标普报告称——

价格改革可减轻“三桶油”财务负担

据新华社哈尔滨8月20日专电（记者王子辰）三大评级机构之一的标准普尔近日称，中国能源市场近期的价格改革对中国国有石油企业的信用状况是利好消息。但标普同时警告，这些企业扩张所带来的风险可能会使这一利好打折。

国内油价已盯住国际市场价格，调价周期由过往的22个工作日缩短至10个，并不再受每次4%的调价幅度限制。标准普尔信用分析师卢文正表示：“政府的改革措施意味着石油企业现在能够根据原油价格的走势更为频繁地调整产品价格。我们将此视为对炼油行业的利好。由于政府严格控制产品价格，这一行业在过去几年内处境困难。”

国家发展和改革委员会6月底也宣布，非居民天然气的“门站价格”实行政府指导价，实行最高上限价格管理，其中增量气价格一步调整到与燃料油、液化石油气等可替代能源保持合理比价的水平，存量气价格分步调整，力争“十二五”末调整到位。

该报告表示，国内石油产品和天然气定价的改革措施将令中国石油天然气集团公司、中国石油化工集团公司和中国海洋石油总公司更好地将其产品价格与国际市场价格接轨。

该报告还指出，为了应对中国日益扩大的能源缺口问题，这三家石油公司一直进行大量的资本投资与海外扩张，这应有助于提升这些企业的储量规模和扩大它们的经营范围到中国以外的不同地区。

卢文正表示：“但与此同时，这种扩张已经导致中国石油持续性的自由经营现金流赤字，并且三家企业的总体债务都在上升。尽管我们预计中国政府对它们的支持力度不会减弱，但如果这些趋势持续下去以及收购风险加剧，它们的个体信用状况会面临压力。”

关注小微企业金融服务

“信保易”护航“走出去”

本报记者 江帆

为支持小微企业更安全地“行走”国际市场，中国唯一的政策性出口信用保险公司，中国信保将小微企业作为重点扶持对象，量身定制多种保险产品，支持其抢抓国际订单，扩大市场份额。

江西南丰县是驰名中外的“蜜橘之都”，因为蜜橘出口季节性短，出口周期短，小微企业普遍面临对买方信用状况不了解、收汇风险大、资金不足等难题。不过今年上半年，中国信保的“小微企业信保易”却让这里的橘农吃了一颗“定心丸”。比如南丰县的微红果业有限公司，去年还在通过深圳的某贸易公司出口，今年投保出口信用保险后，直接闯荡国际市场，前两个月的出口额已超过去年全年出口额的一半，并带动旗下5个蜜橘生产基地，上千家农户收入增长。

“有了国家的出口信用保险政策支持，我们不仅出口规模不断扩大，效益也越来越好，而且闯荡国际市场的劲头更足、胆子更大了。”江西蜜橘出口企业南丰微红果业有限公司董事长王鸿斌说。如今，南丰县的42家小微企业都投保了出口信用保险。

中国信保的“小微企业信保易”，由于能全面覆盖商业和政治风险，在小微企业群体中颇受青睐。在理赔服务方面，“小微企业信保易”取消了报告定损环节，企业只需提供基本贸易单证即可索赔。核赔时限由传统产品的4个月大幅缩短至30个工作日，这虽然大大提高了对中国信保理赔人员的工作要求，但能实实在在地帮助小微企业及时获得损失补偿，减轻资金压力。

今年以来，中国信保还在“小微企业信保易”产品项下，与银行逐步开展融资业务合作。比如在宁波，中国信保就通过与招商银行的合作，为数十家小企业提供了“小微企业信保易”产品项下的融资服务，预计年内可实现对该市近千家有国际业务的小企业客户提供7亿元到8亿元的人民币融资授信。



吐鲁番的葡萄熟了



8月20日，当地民间艺人在开幕式上表演“吐鲁番木卡姆”。当日，作为全国地方40个特色重大节庆活动之一的第22届中国丝绸之路吐鲁番葡萄节在吐鲁番市举行。本届葡萄节以“风情火洲城，祥和吐鲁番”为主题，将陆续推出多项活动。新华社记者 赵戈摄

让民资看到铁路投资“钱景”

齐慧



19日，国务院出台意见加快推进铁路建设，铁路投融资改革再次提速。

其实，此前的几年间铁路投融资措施已经陆续出台了，每次都会有新举措新办法推出，铁路投融资这扇大门正在向民间资本逐步敞开。

开放的领域越来越多，允许参与的范围越来越广，但为什么民间资本的积极性还没有被调动起来？道理很简单，民间资本还没有看到铁路投资的“钱景”。

从政策来讲，目前包括铁路干线、支线、专用铁路、城际铁路、地方铁路、客运专线、企业专线、铁路轮渡、铁路场站乃至眼下最赚钱的煤运通道等铁路建设，都向民资无附加条件地开放。在铁路工程建设领域，凡符合国家规定资质的民营企业，都允许参与铁路工程勘察设计、施工、监理、咨询以及建设物资设备采购招标。相关文件还明确指出，要对民营企业和其他各类所有制企业采用统一的招标条

件，确保公平竞争。

对于民间资本来说，进入铁路根本目的是要盈利。但铁路投资规模大、回报期长，加上不时报出的亏损信息，自然会令逐利的民间资本产生犹豫。因此，要将此次铁路融资改革落到实处，最终还是得找到民间资本投资铁路建设的渠道和盈利模式。

应该说，铁路系统由于具有庞大的固定资产和稳定的收益预期，在吸引投资方

面还是具有不小的优势的。此次国务院提出，要设立铁路发展基金、创新铁路债券发行品种和方式正是从这方面入手，吸引“散、少、小”的民间资本，用稳定的收益消除投资者的后顾之忧。

事实上，只要引导得当，聚沙成塔，民间资本也可以在铁路建设方面大有作为。相信有了好的政策，有了好的盈利模式，民间资本进入铁路建设将会是双赢的局面。

本版编辑 于泳美 编夏一

本版邮箱 jrbjrcj@163.com