

文章编号:1002-980X(2006)11-0029-02

铁路建设引入项目融资的研究

李敬伟

(昆明铁路局, 昆明 650011)

摘要:项目融资可缓解铁路跨越式发展过程中建设资金的缺口,有利于铁路建设项目吸收民间资金,有利于促进铁路真正企业化的进程。铁路建设投资体制的不断改革和国家鼓励对基础设施进行投资,为项目融资提供了一个可行的政策环境;铁路建设项目类别差异为项目融资提供了施展舞台。此文分析了需要与可能外,还指出铁路项目融资的生产风险、市场风险和金融风险。

关键词:铁路建设;项目融资;需要与可能;风险

中图分类号:F530.31 **文献标志码:**A

一、外部环境为铁路建设项目融资提供了一个可能

(一) 铁路建设投资体制的不断改革和国家鼓励对基础设施进行投资,为项目融资在铁路建设中运用提供了一个可行的政策环境

这几年,铁路投资体制改革无论在宏观上、微观上都取得了阶段性进展,其成果表现在:投资主体由单一化向多元化转变,资金来源与渠道拓宽,铁路建设资金除铁路建设基金、银行贷款外,还利用外资、发行铁路建设债券等多种方式,打破了独家投资、独家经营的传统模式。投资主体下移,在投资计划管理上,大修资金已下放各铁路局;在合资铁路建设方面,以产权形式为特征的投资主体已初步形成;铁道部对其所属国家投资的运输企业,以资产授权经营的方式明确资产经营的责、权、利关系。铁路建设过程中引入更多的市场机制,有些建设项目的方案选择、设计、施工、技术引进等工作,采用招、投标市场化机制,这些改革为项目融资的运用奠定了基础。

国家对基础设施建设融资方面政策十分明确。《中共中央关于建立社会主义市场经济体制若干问题的决定》中,明确提出“基础性项目建设应鼓励和吸引各方投资参与”。国务院为加快全国铁路建设作出了拓宽建设资金渠道决策,积极鼓励铁道部门与地方政府、企业和其他投资者,共同投资建设铁路、经营重要支线;国家外汇管理局制定的《境外进行项目融资管理办法》,铁路建设项目就包含在该范围之内。所有这些文件精神,为项目融资在铁路建

设中运用提供了一个可行的政策环境。

(二) 铁路建设项目类别差异为项目融资提供了施展舞台

铁路具有准公共性、经营的自然垄断性和投资的资金集合性,据此,从铁路建设项目分类角度,可划分三大类:

公益性项目。这类项目一般是出于国家政治、军事、国土开发所需建设,如青藏铁路建设项目。社会效益高,主要满足社会需求,它属公益性项目。这类项目应由政府财政拨款或低息贷款,企业和个人投资无力承担。

基础性项目。这类项目以经济效益为主、兼有一定社会公益性,基础性项目投资规模大、建设周期长。此类项目主要有新建铁路干线、复线、电气化改造等项目。一般以政府融资为主,也可视项目的受益程度采取多种筹资方式:政府可提供政策性贴息、产业补助金等优惠政策,来吸引企业和个人资本进入投资领域。可见,在基础性铁路建设项目中也有项目融资的空间。

竞争性项目。该类项目的经济效益取决于市场要求,注重经济效益,为项目融资提供了施展身手的舞台。这类项目,主要处于经济发达的地区,经营条件和内外部环境比较宽松,客、货运收入较高的区域。由于项目融资投资回报率显著,往往是企业和个人资本竞相进入的投资领域。

(三) 民间资本数额巨大,为铁路建设项目融资提供了充足的资金来源

改革开放以来,民营经济的发展速度、规模大大

收稿日期:2006-08-22

作者简介:李敬伟(1968—),男,江西南昌人,昆明铁路局计划统计处处长,高级工程师,主要从事铁路建设投资研究。

超过了其他经济成份,一大批资产超过亿元的民营企业迅速崛起,国民收入格局更是发生了明显的变化。从资金拥有量看,能为铁路项目融资提供充足的资金来源。

二、项目融资是铁路跨越式发展的内在需要

(一) 项目融资可缓解铁路跨越式发展过程中建设资金的缺口

铁路跨越式发展战略要求,一是既要扩展铁路建成中国铁路网,又要优化路网结构,据预测,基本建成我国铁路网的规模,需达到12万公里左右;二是要把旅客运输放在优先地位,建设高速铁路网和客运专用线网;三是要建设快速货运系统和重载运输系统;四是建设城市和市郊客运系统,实现城市以轨道交通为骨干的便捷运输网;五要建立全国铁路信息化系统,实现运营管理自动化和服务多样化。要完成上述任务,需要投入巨额资金,资金缺口相当大,单靠铁路建设基金和基建借款是难以为继的,项目融资可解决铁路跨越式发展过程中的建设资金缺口。

(二) 项目融资有利于铁路建设项目吸收民间资金

项目融资作为一种成功的融资工具,它可以使政府不以直接投资者和直接借款人身份介入项目,而是为项目提供专营特许、市场保障等优惠条件来组织融资。尽管铁路建设项目投资大、回收周期长,但铁路运输收入能形成稳定的现金流,只要对项目风险作出恰当的安排,减少项目参与方的风险,就能吸引各类资金。因此,项目融资有利于吸引民间投资,有利于促使储蓄向投资转化。

(三) 项目融资有利于促进铁路的真正企业化进程

目前,铁路建设依靠国家投资,有些项目仓促上马,甚至盲目投资,投资结果无人负责,投资权责不挂钩。实行项目融资后,项目的建设和运营管理都由项目公司负责,自主建设、自主经营、自负盈亏。这样,就迫使项目公司要有全新的市场经济观念,采

用先进的经营、技术、方法,获得良好的业绩,否则投资就收不回来或无力偿债付息,这些,无疑会对我国铁路的旧体制形成冲击,促进铁路真正企业化的进程。

三、铁路建设项目风险分析

(一) 铁路项目融资的生产风险

铁路建设项目的生产风险主要是经营管理风险。由于我国国有铁路在路网中占有绝对的优势,国有铁路实行统一调度指挥。即使项目管理公司的经营管理水平高,也只能保证本公司管辖范围内的运输业务,对于跨区域的运输指挥,超出本区域的运输业务,就很难得到保证,于是,就给项目带来生产风险。

(二) 铁路项目融资的市场风险

项目市场风险主要指价格和市场销售两个因素。建成后的铁路项目,客、货运量受到多方面的影响,如公路运输、水路运输等运输方式的影响,工业结构调整的影响,运价的影响(铁路的运价是国家统一管理)。因此,铁路项目融资存在运量和运价的风险。如果项目公司能与政府达成某种协议,那末,可适当降低市场风险,如将铁路建设基金归于项目公司运费范围,则在价格上具有较大优势;利用铁路运输在某些领域(如中长途运输和某些地区)一定的垄断能力,可使项目具有一定的市场优势;对项目所在地进行合理选择,如选择在沿海经济发达地区及运能紧张地区的项目,则项目具有一定的地理优势,这样也能适当降低市场风险。

(三) 铁路建设项目的金融风险

项目的金融风险,表现在利率风险和汇率风险两个方面。以国内资金为主要来源的项目,面临的金融风险主要表现为利率风险,如近几年来先后多次调低利率。利率风险主要表现在利率变动时,对项目的债务结构产生影响和债务利率同收入利率不对称。由于我国正处于计划经济向市场经济过渡,有的法规制度如投资体制、税收政策等,还处于逐渐完善的过程中,因此,存在一定的金融风险。

Analysis of the Railroad Construction Projects Financing

LI Jing-wei

(Kun Ming Railroad Bureau, Kunming 650011, China)

Abstract: The construction funds gap during the leap-forward development can be eased by the means of projects financing, which is favorable to absorb the private capital and to furtherance the railway process industrially. The continuous system reform of the railway constructive investment and the national encouragement to the infrastructure investment provide a feasible political environment. The variety of the railroad constructive projects supplies a platform for the project funding. This article analyzes the needs and the possibilities and points out the production risk, the market risk and the financial risk of the railroad projects financing.

Key words: railroad construction; needs and possibilities; risks