

京沪高铁再吊保险胃口9公司谋股权第一单 PDF转换可能丢失  
图片或格式，建议阅读原文

[https://www.100test.com/kao\\_ti2020/471/2021\\_2022\\_\\_E4\\_BA\\_AC\\_E6\\_B2\\_AA\\_E9\\_AB\\_98\\_E9\\_c67\\_471366.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/471/2021_2022__E4_BA_AC_E6_B2_AA_E9_AB_98_E9_c67_471366.htm) 9家公司会议 11月2

日，保监会资金运用部召集数家保险机构召开会议，再次对保险资金投资京沪高速铁路（下称“京沪高铁”）展开讨论。在是次会议上，明确参与京沪高铁投资的保险机构由最初中国人寿、中国平安、人保、泰康4家资产管理公司组成的论证小组，增加到8家保险资产管理公司和一家合资寿险公司中意人寿。此前，在京沪高铁建设《可行性研究报告》于9月份获得国家发改委批复后，坊间却流传出保险机构将集体撤出投资的消息，并称系因保险机构与铁道部无法就投资方式达成一致。而11月5日，本报记者就保险资金集体撤出京沪高铁的传言致电铁道部新闻处，该处负责人表示并未得到这方面的信息。一参与会议的保险资产管理公司人士表示，平安资产管理公司仍旧作为牵头人与铁道部展开谈判，目前谈判的重点仍是保险资金如何对京沪高铁进行股权投资，保险业不放弃以此项目作为保险资金在股权投资上的首次突破。依据发改委批复的京沪高铁《可行性研究报告》，京沪高铁项目资金预算增至2200亿元，而负责京沪高铁投资、建设和运营的京沪高速铁路有限责任公司也将于年内挂牌，预计注册资本1100亿元人民币。“保险机构将以投资入股京沪高速铁路有限责任公司的形式进行股权投资，其余部分将以债权投资的方式进行，目前保险资金参与股权和债权投资的规模仍未确定，此前关于保险资金将向京沪铁路改造项目投资800亿元的数额很可能会因预算及投资主体的增加有些变动。”上

述人士称。而此前，保监会主席吴定富曾在公开场合表示，保险资金将向京沪高铁项目投资800亿元，占该项目全部投资额的50%。今年4月，泰康资产管理公司已先期受托发行了用于京沪高速铁路建设的3年期债券“泰康开泰铁路融资计划”，12家保险公司参与认购了总额达100亿元的铁路债券，成为继保监会2006年3月出台《保险资金投资基础设施项目试点管理办法》后，首个正式签约的保险资金运作的基础设施项目。

突破债权投资在长达一年多的论证过程中，另外两大机构投资者银行和社保基金也盯上了京沪高铁这块蛋糕。可靠消息证实，中国银行、工商银行、建设银行和社保基金理事会都已明确以投资入股京沪高速铁路有限责任公司的方式对京沪高铁进行股权投资。按照《商业银行法》规定，商业银行“不得向非自用不动产投资或者向非银行金融机构和企业投资”，除非获得政府特批。国有商业银行的高调表态无疑表明了银行在股权投资上已经获得重大突破。在接受本报记者采访时，多位保险公司投资部人士均表示，投资铁路建设既可以减少对利率型产品投资的过度依赖，又可以满足保险资金长期匹配的要求，对于一直苦苦寻找产业投资机会、希望获得长期稳定投资收益的保险资金而言绝对是个利好。但保险资金对安全性的高度要求以及对京沪高铁未来投资收益不确定性的预期成为影响股权投资第一单完成速度的两大因素，而与铁道部的谈判也因此略显缓慢。“毕竟保险资金不同于银行资金，它对安全性的要求特别高，而保险机构投资者这两年的风险防范意识越发增强，所以在此缺乏经验的重大项目投资上则慎之又慎。”一保险资产管理公司高层管理人员表示。根据铁道部规划，京沪高速铁路将贯穿华东华北地

区，年内正式开工，2010年投入运营。有关部门预测，铁路完工后，经济收益将稳步增长，运营8年左右有望收回成本，综合年收益率可能达到8%-12%。事实上，也正是由于可靠数据缺乏、专业人员短缺增加了京沪高铁未来投资收益的不确定性。我国目前仅有两家以铁路运营为主业的上市公司大秦铁路和广深铁路，前者主要从事煤炭货运，后者自2006年12月底上市，至今不到一年。“由于中国的铁路长期以来处于垄断经营的状态，无法找到可供参考的数据，两家铁路的上市公司上市时间也都不长，不能作为合适的参照对象，而保险公司又缺乏这方面的专业人才，对铁路建设和运营基本没什么了解，这些都增加了对赢利测算的难度。”一位曾参与项目论证的保险资产管理公司人士表示。天相投资顾问公司能源和基础设施研究员吴莉表示，影响铁路运营赢利水平的因素主要包括铁路运输量、票价和路网使用费的收入和建造成本、维护成本和折旧等支出。吴莉预计，京沪高铁的年输送旅客单方向可达8000余万人，客运密度将是全国铁路平均水平的6倍，票价将为六七百元。对此，一保险资产管理公司人士表示，京沪高铁与通航线飞机的替代效应到底有多大现在也很难测算，而一直摘不掉亏损帽子的铁路运营在垄断条件下都难以赢利，怎样保证市场化后就能走上赢利之路也是个难题。铁道部曾预计，通过内部改革，每年可节省的费用支出超过200亿元，在机制上，这能够较为有效地保证未来京沪高铁的盈利性。除了投资额度，保险资金进行京沪高铁股权投资的方式成为目前的另一谈判重点。“希望能做出其他制度安排，如设定退出机制，即在出现重大风险或达不到预期回报率的情况下，由有担保能力的主体进行有附加

条件的回购。”一参加11月2日会议的人士表示。100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问  
[www.100test.com](http://www.100test.com)