

铁道部1600亿基建大单保险资金抢跑京沪高铁 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/62/2021_2022__E9_93_81_E9_81_93_E9_83_A81_c41_62845.htm 在中国保监会的积极协调下

，铁道部正式就京沪高速铁路项目（下称“京沪高铁”）向保险业进行了专门的推介，四五十家保险公司、保险资产管理公司的相关负责人到会。一位与会人士透露，京沪高铁的总预算超过1600亿元，而铁道部已原则同意在今后几年中，保险资金可分年度对该项目进行投资，总投资额度800亿元。

“这（保险资金占总资金来源的一半）在以往铁路基础设施建设的投融资实践中是从未有过的。”一位保险资产管理公司副总经理说。铁道部对京沪高铁建成后的“钱”景十分乐观。据铁道部人士介绍，京沪高铁全长约1300多公里，与既有京沪铁路并行，时速可达300-350公里，届时北京到上海的高速列车只需5小时即可到达，比目前缩短9小时。铁道部有关负责人介绍说，现有的京沪铁路运输能力长期紧张，其运输密度是全国铁路平均水平的4倍。京沪高铁建成后，与既有京沪铁路实现客货分流，新建的高速铁路为客运专线，既有的京沪铁路为货运主线。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。此外，铁道部通过内部改革，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。基于以上因素，铁道部认为京沪高铁建成后的综合年收益率可能达到8%-12%。这对于一直苦苦寻找产业投资机会，希望提高投资收益的保险资金而言绝对是个利好，投资铁路建设既可以减少对利率型产品投资的过度依赖，又可以联

手具有垄断地位的“铁老大”，无疑是上选。800亿进入与退出保险业人士对此收益率表示认可，但也认为基础设施建设的风险无处不在。前述资产管理公司副总经理认为最大的风险点在于项目还在建设中。他说，建设期间无任何收益、属于单纯的资本投入期，但建设的风险却非常高，自然灾害、技术设计问题、施工质量问题、建筑工程事故及其他突发事件等都会对股权投资的收益产生较大影响。保监会一人士称，到目前为止，京沪高铁的投资方式、融资价格、退出机制、参与股权投资的公司名单及额度等细节问题都没有确定。而整个项目中，保监会只是帮助保险公司争取资源，组织协调，推动监督，最终要由保险公司自愿参与、自主申报，完全市场化运作。而未经证实的消息称，中国人寿（2628.HK）、新华人寿、泰康保险三家公司已经以课题研究的形式，介入到此项目的前期设计、谈判等准备工作中。知情人士透露，按照保监会的指导意见，京沪高铁项目须在兼顾大小公司的利益的前提下对800亿的额度进行分配，其中股权投资400亿元、债券投资400亿元。一种可能的做法是，由资产管理公司参与股权投资，再由资产管理公司向大公司发行相应的股权计划。债权计划则面向所有公司发行，但中小公司可优先认购。“保监会未来将允许保险资金投资资产证券化，届时，还可将上述债权计划拿到银行间市场上市，成为资产证券化产品。如此，整个保险行业都有机会分享京沪高速带来的收益。”该人士续称。据其介绍，股权投资的通常做法是，所有出资人共同设立一家公司，由这家公司负责经营京沪高铁，铁路的营运收入在先偿还债务和利息后，再按照各股东的股权比例进行分红。对于参与股权投资计划的保险

公司而言，如何降低风险、提高建设期的投资收益、建立怎样灵活的退出机制，需要一整套积极有效的机制作为保证，更需要进一步同铁道部协调。对此，铁道部提供的设想是，只要京沪高铁运行平稳，时机成熟时将京沪高铁公司上市。铁道部也明确表示，对此很有信心，既可以通过再融资提高投资收益，又可以增加其流动性，有效解决保险资金的退出问题。“除去上市外，还应该做出其他的制度安排，如保险公司可以出售股权，铁道部门做出承诺同意回购股权等等。”上述知情人士说。有关部门曾预计，“十一五”期间我国铁路建设投资规模将达到12500亿元。铁路建设规模巨大，给予了保险资金的充分的参与空间。因此，作为今年保险资金投资基础设施的重要试点项目，京沪高铁的投资方案设计及其推进情况的“标杆”意义将会十分显著。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