

70个铁路项目招标在即民企外企仍将是配角 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/63/2021_2022_70_E4_B8_AA_E9_93_81_E8_B7_c41_63072.htm 进入9月份，铁道部将对价值几千亿元的70个铁路项目向国内外投资者招标。社会资本进入铁路建设项目，再次拨动资本市场的“琴弦”。业内人士分析，尽管铁路投融资改革的大门早已打开，但民企和外企仍将只是这些铁路项目的配角。关联国企唱主角 在去年的“中国铁路投融资改革论坛”上，铁道部副部长陆东福曾说过，“真诚欢迎各类投资者参与中国铁路建设。”有人因此高呼“铁路垄断的坚冰开始被打破了”。然而，从实际情况看，社会资本并没有想像中的活跃进场；踏入铁路投融资大门的，关联国企唱主角，民企和外企基本是当配角，有的连龙套都没有跑上。根据《中长期铁路网规划》，到2020年，我国将建成超过1.2万公里的客运专线和约1.6万公里的其它新线，全国铁路营业里程将达到10万公里，铁路的投资总量将超过2万亿元，平均每年投资额在1000亿元以上。“蛋糕”的丰厚程度有目共睹，市场资金的缺口也毋庸置疑。研究铁路体制改革的兴业证券研究员龙华观察到，目前社会资本进入到铁路领域的，主要是与铁路运输相关的企业，特别是一些想解决上下游产业链的企业。他们在盈利上没有急功近利的想法，与铁道部的沟通也比较顺畅，比如石太铁路客运专线运输项目，就由华能集团、太原钢铁集团等关联企业与铁道部、河北省、山西省筹资65亿元来建设。早在2000年，铁路投融资体制开始有所松动。2000年8月，铁道部就颁布了《外商投资铁路货物运输业审批与管理暂行办法》，到2005年7月，

铁道部出台《关于鼓励和引导非公有制经济参与铁路建设经营的实施意见》，全面开放铁路建设、客货运输、运输装备制造与多元经营四大领域。尽管如此，效果并不理想。据接近铁道部的人士讲，目前民企和外资在铁路上的投资还不到25个亿，进入铁路项目的社会资本，目前主要还是来自从中央到地方的国有企业，民营企业鲜有进入。而铁道部对外资进入我国铁路项目，态度也比较谨慎，目前都还处在论证阶段。业内人士认为，在铁道部对资金的渴望中，国有企业依然将是这些铁路项目的主角。社会资本担心收益安全性为什么社会资本进入铁路项目“雷声大，雨点小”？分析人士一致认为，担心投资收益的安全性，成为民企和外资进入铁路项目挥之不去的最大阴影。中信证券谢从军认为，由于铁路长期以来实行计划体制管理，铁路投资收益的安全性很难得到保障，铁道部在铁路项目上总是处于控股地位，一股独大会使其他股东的话语权得不到保证，铁路投资收益时间长，投资回报率并不高，加上政策风险性也存在，都使收益的安全性成为一个未知数。铁路项目的高额投资门槛也将社会资本挡在门外，一般货运铁路的造价大概每公里3000万元左右，客运铁路的造价大约每公里1亿元左右，对于众多社会资本而言，投入铁路项目无疑是巨大的挑战。另外定价、调度和收入分配将直接影响收益大小。渤海证券的齐艳莉说，目前铁路定价主要是由铁路部门来确定，投资铁路不像投资公路那样简单，公路全省统一，也不存在调度和收入分配问题。在铁路的调度使用上，铁道部将会优先考虑自己的利益，而社会资本自然不占优势。在收入的分配上更为复杂，一般是由铁道部结算中心统一分配所得收入，社会资本能够获得

多少，心里自然没底。相比之下，从中央到地方的国有企业进入铁路项目，担心就会少很多。兴业证券研究员龙华打比方说，就好比从不同的口袋出来，反正最后都是国有资产，另外铁道部的担忧也会减轻许多。这样就造成了国有企业率先入门、民企和外资还在观望的局面。铁道部张开的投融资怀抱，到底会有多少社会资本投入这些铁路项目？分析人士认为，由于以往民企投资铁路效果并不理想，尽管民企和外企会很感兴趣，但让更多的民企和外企真金白银地投入铁路项目，无疑将会经历一个漫长的过程。短期内国企唱主角、民企和外企当配角的格局，不会发生根本性的改观。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