

铁路工作会议召开 聚焦客货运改革和铁路融资

■ 本报 张继 报道

中国铁路总公司工作会议1月9日在北京召开。这次会议是铁路总公司成立后召开的第一次工作会议,也是原铁道部在实行政企分开划入中国铁路总公司和国家铁路局以来的第一次全国工作会议,总公司党组书记、总经理盛光祖在会上作了《全面深化铁路改革,努力开创铁路工作新局面》的报告,总结了2013年铁路工作,部署了2014年重点任务。会议主要议题包括管理机制和客货运组织改革、铁路投融资体制改革、铁路客货运价格改革等。同时,会议还公布了2014年的工作重点和铁路投资状况。

盛光祖指出,刚刚过去的2013年,是我国铁路改革发展进程中极不平凡的一年。按照中央关于铁路管理体制改革的部署,顺利实施铁路政企分开改革,完成了铁路总公司组建工作;以改革为动力,深入实施安全风险管理体系、运输组织改革年、体制机制转换年、党风廉政建设年,扎实开展党的群众路线教育实践活动,统筹推进铁路各项工作,取得显著成绩。进一步加快铁路建设,一批重点工程建成投产,铁路营业里程突破10万公里,其中高铁运营里程突破1万公里;加大铁路走向市场步伐,积极推进客货运改革,努力增运增收,旅客发送量突破20亿人,高峰日突破1000万人,货物发送量达到32亿吨。

盛光祖强调,2014年铁路总公司要认真贯彻落实党的十八届三中全会、中央经济工作会议精神和国务院《关于组建中国铁路总公司有关问题的批复》(国函〔2013〕47号)、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》(国发〔2013〕33号)部署要求,重点做好七方面工作:推进铁路管理机制创新,确保企业有序高效运行;深入推进安全风险管理体系,确保铁路安全持续稳定;全面加快铁路走向市场步伐,提高企业综合经济效益;加快推进铁路投融资体制改革,确保全面完成建设任务;完善企业技术创新体系,提高铁路技术创新能力;实施铁路“走出去”战略,提高我国铁路的国际竞争力;切实维护职工利益,让职工群众共享铁路改革发展成果。

管理机制、客货运组织改革

为认真贯彻落实党的十八届三中全会、中央经济工作会议精神和国务院对铁路工作的部署安排,2014年需要做到推进铁路管理机制创新,确保企业有序高效运行,全面加快铁路走向市场步伐,提高企业综合经济效益。

如此便要按照实现企业化、市场化运行的要求,深化总公司内部改革,加快构建适应社会主义市场经济要求、与新的铁路管理体制相适应的运行机制。理顺总公司与铁路局的关系,建立适应市场的企业经营机制,深化企业内部改革。

同时,要适应经济社会发展需求和运输市场变化,进一步加大客货运组织改革力度,加强经营开发和经营管理,不断提升效率和效益。目前,一批重点工程建成投产,铁路营业里程突破10万公里,其中高铁运营里程突破1万公里。2013年,我国加大铁路走向市场步伐,积极推进客货运改革,旅客发送量突破20亿人,高峰日突破1000万人次,货物发送量达到32亿吨。2014年,国家铁路预期完成旅客发



送量227亿人,同比增长10%,货物发送量328亿吨,同比增长2%;国铁及国铁控股企业完成运输总收入6542亿元,同比增长8.1%;多元化经营总收入10916亿元,同比增长4.7%,确保实现收支平衡。

客货运价改革或将出台

为适应经济社会发展需求和运输市场变化,需要进一步加大客货运组织改革力度,铁路客货运价格改革也就成为此次会议备受关注的议题。有知情人士称,运价改革2014年将推出,改革的方向是市场化,即按照铁路与公路保持合理比价关系制定国铁货价,同时建立铁路货价随公路货价变化的动态调整机制,另外,将铁路货价由政府定价改为政府指导价,增加运价弹性。

目前公路运价为0.4至0.5元/吨公里,按照1:3的运价比,铁路运价合理区间约为0.14至0.16元/吨公里,相比目前铁路平均0.12元/吨公里运价,依然有20%左右的提价空间。

有消息人士称:“2014年货运还将继续提价,时间点大概在春运结束之后,不会太久。”

铁路投融资体制改革

本次会议围绕着十八届三中全会的相关决议以及国务院通过的《关于改革铁路投融资体制加快推进铁路建设的意见》(国发〔2013〕33号文)展开,吸引了众多人对铁路投融资体制改革这一议题进行关注。

盛光祖就在中国铁路总公司工作会议上强调,2014年要全面深化货运组织改革,深入推进铁路投融资体制改革。加快向社会资本放开城际铁路、市域铁路、资源开发性铁路和支线铁路的所有权和经营权,支持地方政府、社会企业以股权投资、资产重组、特许经营等方式,投资铁路建设或参与铁路经营开发。此外,要切实做好设立铁路发展基金相关准备工作,待国务院批准方案后立即启动实施。

据悉,2014年,国家铁路安排固定资产投资6300亿元,投产新线6600公里以上。并要求要以中西部地区铁路建设为重点,以质量安全为核心,深入开展“保质量、保进度”主题实践活动,加大组织实施力度,推行标准化管理,确保优质高效完成全年建设任务。

根据中国铁路总公司的官方数据,201年,宁杭、杭甬、津秦、厦深、西宝高铁等重点项目建成投产,渝黔、呼张、九景衢铁路等49个项目全面开工建设。全路完成固定资产投资6638亿元,投产新线5586公里。

盛光祖在中国铁路总公司工作会议上表示,2014、2015两年,国家铁路要完成

固定资产投资12万亿元,“十三五”期间铁路投资仍将在高位运行。其中,2014年,国家铁路安排固定资产投资6300亿元,投产新线6600公里以上,并要求确保年内开工建设44个新项目。从投资安排额度来看,2014年较2013年完成投资额减少了338亿元,但要完成的投产新线却增加了1014公里。

消息人士称,2014年铁路固定资产投资总额相比2013年的6600亿元,有所降低,而其中的基本建设投资,将会略有减少。根据国家铁路局统计的官方数据,截至2013年底,我国高速铁路营业里程11152公里,“四纵四横”主骨架中,京沪、京广、哈大、东南沿海、沪汉蓉、陇海郑宝段等线路都已开通运营,这些线路的开通给未来的铁路建设投资减少了很大压力。“四纵四横”高铁网建设即将进入收尾阶段,而新上马的项目将控制标准和投资,例如中西部地区的铁路,标准不会太高,投资就会相应减少。”该消息人士称,投资减少的另一原因是实行政企分开之后,铁路总公司从一个完全服从国家投资决策的政府部门变成要考虑盈亏效益的企业,因此在项目运作上,会更多考虑投资效益,不会再像以前一样,大上猛上项目,对于一些公益性较强收益较差的项目,也不会再在中央预算内资金不落实的情况下仓促上马。

当然,另外还有原因则在于,在近10多年来依靠银行贷款和债券等债务性资金来投资建设铁路项目的融资模式已经造成铁路总公司的债务日益庞大。也因为自身债务,从而影响了铁路投融资开展迟缓。据了解,2013年初确定的铁路固定资产投资计划为6500亿元,后经调整,在8月份调高至6900亿元,但最终只完成了6638亿元便是受其自身债务影响所致。

铁路总公司2013年3季度的财务报表显示,截至当年3季度末,铁路总公司负债突破历史大关,达到30642亿元,负债率高达63.22%,而与之相反的是,铁路总公司的盈利能力却依然糟糕,2013年三季度末,铁路总公司的税后利润是-17.31亿元。据铁路总公司内部测算,2013年全年,铁路总公司光还本付息的资金就达1300亿元,占其年度总支出的20%左右。

基于以上的严重财务状况,投融资改革成为今年铁路工作会议的重要议题。消息人士称,国发〔2013〕33号文提出要多方式多渠道筹集铁路建设资金,按照“统筹规划、多元投资、市场运作、政策配套”的思路,全面开放铁路建设市场。

早在2012年,原铁道部部长盛光祖就已经实施了剥离战略,盛光祖当时的做法是把城际铁路和地方支线铁路的投资建设事宜下放给地方。

在增量部分不参与的同时,对于原铁道部已经参与其中的存量项目,铁路总公

司将通过置换进行“解套”,即把原铁道部在地方城际铁路中的资金和股份与地方政府在国铁项目中的进行置换。

自去年3月份铁路总公司成立以来,西藏、山东、江苏、江西、广东、内蒙古等多个省份的一把手带队拜访铁路总公司,希望铁路总公司在地方铁路建设上能够继续支持,铁路总公司支持建设,不过缺乏资金。

铁路发展基金方面,国发〔2013〕33号文提出的设想是2013年设立1000亿元资金盘子的基金,其中800亿元为政府引导性资金(铁路建设基金450亿元,中央预算内资金200亿元和调剂车购税150亿元),200亿为社会资金。

消息人士称,当初设想2014年、2015年基金规模要达到2000至3000亿元,但实际上看来难度颇大,“2013年吸引200亿的社会资金难度已经颇大,其中主要资金还是来自于像神华这样的资源性央企,一旦基金规模扩大,社会资金的引入量也会倍增加,而铁路行业阻碍社会资本进入的根本性问题没有解决,引入社会资本的任务恐怕完不成。”

做好重点工作

除却以上几方面的重点工作,2014年铁路方面要持续健康发展也需要做到其他几点重点工作。

深入推进安全风险管理体系,确保铁路安全持续稳定。要坚持从管理源头入手,以管理规范化、作业标准化为重点,深化安全风险管理体系,提升铁路安全管理水平。推进安全管理规范化,推进现场作业标准化,推进检查整治常态化。

完善企业技术创新体系,提高铁路技术创新能力。认真贯彻落实中央关于深化科技体制改革的要求,发挥铁路总公司的技术创新主体作用,加快构建铁路技术创新体系,全面提升铁路技术创新水平,为我国铁路改革发展提供强有力的科技支撑。要完善铁路科技创新和技术管理体系,加强重点领域科技攻关,大力推进铁路信息化建设。

实施铁路“走出去”战略,提高我国铁路的国际竞争力。以开拓周边互联互通铁路通道建设、高速铁路建设市场为主攻方向,在规划研究、勘察设计、工程建设、运营管理、维修保养等领域广泛开展国际合作,打造中国铁路品牌,大力拓展国际铁路市场,提升我国铁路企业在国际市场上的竞争力。

切实维护职工利益,让职工群众共享铁路改革发展成果。把关心职工生活、维护职工利益作为开展群众路线教育实践活动的重要内容,全面落实改善职工生活规划,不断提高职工物质文化生活水平。

名家视角·高连奎专栏

中国经济治理不是凯恩斯主义而是实事求是

凯恩斯主义是为了解决短期需求不足问题,中国改善基础设施完全是从中国的长远发展出发和考虑,中国每一轮基础设施的改善,都会带来一轮经济增长的高潮。

在中国,经常有批判凯恩斯主义的言论见诸报端或是学者的论述,但这些言论往往是经不住推敲的,甚至是错误的。

批评凯恩斯 言论经不住推敲

如果将中国的经济政策统统归结为凯恩斯主义的话,那中国治理过剩产能和治理经济过热又是什么主义呢?凯恩斯主义可从来没有主张过要淘汰落后产能和治理经济过热,中国经济治理从来都是从实际出发的,“实事求是”才是中国政府进行治理的真正信条。

中国部分学者一见改善基础设施就大喊凯恩斯主义,但改善基础设施仅仅是凯恩斯学派的主张吗?在发展经济学等其他经济学派中,照样存在大量主张投资的理论,如果一见到基础设施投资就高呼“凯恩斯主义来了”是缺乏经济学常识的表现,中国的所谓凯恩斯主义更多的带有“发展经济学”因子。

中国的铁路、公路规划,都是长期规划,都是十年以上的规划,都是为中国的长期可持续发展考虑的,这些规划的出台与经济危机没有任何关系,甚至很多都是在经济危机之前就规划好的,与应对短期经济周期的凯恩斯主义完全不同,中国制定基础设施改善规划的目的是为了让企业家的产品更好的到达消费者那里,是为了让公民更快捷地出行,是为了提高整个国家的经济效率。

凯恩斯主义是为了解决短期需求不足问题,但中国修路绝不是为了“多卖点砂石料”。

政治家做事更多是从实际出发,而非奉行什么主义,只有学者才喜欢谈论主义,毫无疑问的是,中国的道路交通一直是稀缺性产品,一直是中国发展的瓶颈。而修路本身对中国经济的带动是有限的,道路对经济的带动意义是修建完成后促进了经济效率的改善。中国政府看到的也不仅是修路本身对经济的拉动,而是路建成后对中国发展的意义。

中国每一轮基础设施的改善,都会带来一轮经济增长的高潮,比如中国高速公路的修建高峰期是1998年到2002年,中国经济上一轮的繁荣期则是2002年到2007年,比如现在是高速铁路的修建高峰期,等高铁修建完成后,中国还会出现一轮经济繁荣。

反凯恩斯者 往往信奉两种理论

中国反凯恩斯主义者,大多信奉的是弗里德曼和哈耶克的理论。我们可以对这两个学者进行分析。

弗里德曼批判凯恩斯是为了推广自己的主张。面对经济危机时,一般有两种方法,一种是加大政府投资,一种是多发货币,主张政府投资的是凯恩斯主义,主张多发货币的是弗里德曼的货币主义,凯恩斯主义一直是成功的,弗里德曼认为政府投资太麻烦,政府只要多发点货币就可以拯救经济危机。

弗里德曼的名著《美国货币史》最根本的一个观点就是要证明1929年大萧条期间,美联储货币发行太少,导致了大萧条的严重化。弗里德曼获得诺贝尔奖也是因为他的这一发现,这是很多中国学者不知道的,“量化宽松”本身就是弗里德曼的主张,弗里德曼的货币政策也一直被称为“直升机撒钱理论”。

凯恩斯反对多发货币,认为存在“流动性陷阱”,也就是多发行的资金都到了“陷阱”里,根本就流动不起来。也就是经济发生危机不在于“货币的多少”,而在于“货币不流动”,让货币流动起来才是关键。而“流动性陷阱”之所以存在就是因为企业家缺乏投资的信心。

凯恩斯说的非常有道理,因为大家都没有信心投资,也没信心消费,在这种情况下发行货币是不管用的。本次经济危机美国采取了弗里德曼的方法,搞“货币宽松”,但效应并不明显,经济危机已经过去五年,要说恢复准确的说应该是经济自己恢复的。

如果当初美国不搞弗里德曼的量化宽松,而是采用凯恩斯主义,集中力量修高铁,估计美国在三年前经济就已经重新繁荣了,当然修高铁也不一定用政府投资,美国的资本市场那么发达,完全可以通过资本市场进行融资。

反对凯恩斯主义的还有哈耶克,这也是中国部分学者反对凯恩斯主义的另一理论来源,当年大萧条时,凯恩斯写了一本书名叫《通往繁荣之路》送给罗斯福,作为新政参考,哈耶克也模仿凯恩斯的书名写了本《通往奴役之路》,但实践证明哈耶克的那些担心根本就是杞人忧天,实行凯恩斯主义的时期是资本主义历史上唯一的长繁荣时期,经济繁荣也带动了人民的觉醒,是民权运动最辉煌的时期。哈耶克反对北欧的高福利、大政府,但这些国家并没有因此陷入奴役,反而实现了最大程度的自由,成为了人类最自由的国家。

(作者高连奎 系中国人民大学重阳金融研究院世界经济项目研究主管)

煤炭资源税从价计征政策有望近期出台

■ 王小伟 报道

记者从权威人士处独家获悉,拖延已久的煤炭资源税从价计征政策年内正式启动将是板上钉钉的事情,相关改革政策有望近期出台。同时,为了缓解煤炭企业因为从价计征带来的成本上升压力,相关配套的减税清费政策也有望同步推出。

业内人士对记者提示说,煤炭资源税从价计征通常将提高煤炭企业的运营成本,同时因相关减税政策兑现较慢,煤炭企业的“苦日子”在今年或仍将延续。

煤炭资源税改提速

“煤炭资源税改革已经提出多年,但进展一直非常缓慢。”多数煤炭业人士认为,目前煤炭价格相对低位运行,从价计征的煤炭资源税改革提速顺理成章。

今年首期环渤海港 Q5500 动力煤综合平均价报收 610 元 / 吨,比上周降 21 元

/ 吨,这是 2014 年开年首次步入下行通道。记者获悉,当前港口市场已出现恐慌性抛售,贸易商和下游已无心接货。农历春节临近,各港煤炭库存开始回升,前期支撑煤价的利好因素逐渐消失,预计后期继续下跌可能性仍较大。

煤炭价格的走低被业内认为是启动煤炭资源税改革的大好时机。早在 2013 年,国务院办公厅发布《关于促进煤炭行业平稳运行的意见》,提出在清理整顿涉煤收费基金的同时,加快推进煤炭资源税从价计征改革,以解决煤炭行业产能过剩、价格下跌、企业亏损等问题。

中孚资讯煤炭行业分析师关大利对中国证券报记者表示,中国煤炭资源税改革最早从新疆地区试点,由于那里煤价本来就低,所以对煤炭企业影响并不太大。但改革在全国铺开一直较为困难,这其中最主要的原因在于中央与地方政府之间的博弈。

“目前地方税收完归地方政府所支配,而部分地方政府又严重依赖煤炭行业税费生存,自然不愿意清理相关税费,这给煤炭

资源税全国铺开带来障碍。”关大利表示。

根据记者最新了解的情况,2014 年以来,地方政府在清理煤炭税费方面有所提速。山西、内蒙古等煤炭资源大省已紧锣密鼓开始“清费”工作,部分省份还专门成立了煤炭资源税改革领导小组。业内有观点认为,这或许正是为煤炭资源税改革大门的正式开启铺路。

煤企艰难或甚于去年

业内分析认为,从价计征最大的好处是能够真实反映煤炭价格的变动情况和稀缺程度,真正体现煤炭资源税与煤炭消耗之间的本质联系,有利于提高煤炭的利用效率,有利于转变经济发展过度依赖煤炭的局面。

理论上来说,从价计征改革后,煤炭企业将只需缴纳煤炭资源税,其他税赋将大幅减少。但从实际情况来看,对于煤炭企业而言或许并非如此乐观。

卓创资讯煤炭行业分析师刘冬娜表

示,2013 年以来,出于对地方煤炭企业的保护和扶持,多省政府出台减免部分税负的措施,但实施结束时点都选在了 2013 年底。2014 年以来,甚至已经出现部分煤炭企业再度缴纳这些税费的情况。

多位煤炭业人士也向记者证实了这一点。“很多税种可以缓交,但不能减免。煤炭企业在坑口、运输和港口存放过程中都要缴纳不少税费,压力很大。”

关大利分析说,中国煤炭价格之所以比国外要高,除了开采技术方面原因之外,税费过高也难逃干系。以往煤炭成本增加后,还可以通过向下游转嫁来弥补,但随着煤炭行业黄金十年终结,煤企已经明显缺失了定价权和话语权,目前向下游电厂等客户转嫁成本已经非常困难。

刘冬娜表示:“2013 年,煤市低迷,煤炭企业还可以采取各种措施降成本,以维持企业正常运转;但 2014 年,在需求市场没有起色的情况下,煤炭企业试图在降低成本方面再度节约已经空间不大。从目前迹象来看,煤炭企业的‘苦日子’还远未到头。”