

## 2 热点透析 Hot Dialysis

# 铁路运价市场化破冰： 由铁路运输企业与用户商定价格

4月1日，国家发展改革委在官网公告称，正在建设的准池铁路开通运营后，货物运价实行市场调节，由铁路运输企业与用户、投资方协商确定具体运价水平。

准池铁路北起大准铁路外西沟站，南至朔黄铁路神池南站，全长约180公里，跨内蒙古、山西两省区，由神华集团有限责任公司控股，与地方企业合资建设、经营。铁路目前尚处于建设阶段，计划今年上半年开通运营，建成通车后将为煤炭用户提供新的运输路径选择。

发改委方面称，这是国内放开铁路运输价格的首次尝试，实施后，将对推进铁路投融资体制改革，鼓励、引导社会资本投资建设铁路发挥积极作用。

### 首放铁路货运定价权

《国家发展改革委关于包神、准池铁路货物运价有关问题的通知》(下称《通知》)明确，包神铁路货物运价由政府定价改为政府指导价。自2014年4月1日起，基准运价率由现行每吨公里0.15元调整为0.2元，铁路运输企业可在上浮不超过10%、下浮不限的范围内，根据市场供求情况自主确定具体运价水平。

之前，国家发展改革委调整铁路货物运价政策，铁路货物运价由政府定价改为政府指导价，全国铁路货物平均运价水平每吨公里提高1.5分。

“政府指导价意味着将予以上市公司一定的价格自主权，可以在旺季提高价格，而在淡季下调运价以吸引货源。”某证券机构分析人士告诉《经济参考报》记者，这是年初发改委既定改革路线的落实，而准池铁路所实行的定价权完全放开才是铁路改革含金量最高的一步。根据《通知》，准池铁路开通运营后，货物运价实行市场调节，由铁路运输企业与用户、投资方协商确定具体运价水平。

值得注意的是，准池线为新建铁路，投资主体为企业，这也是国家发改委选择准池铁路作为首条运价市场化铁路的原因。国家发改委表示，准池铁路建成通车后将为用户提供新的运输路径选择。此次按照推进市场化改革的方向，考虑准池铁路投资、经营模式特点，放开该线货物运输价格，实行市场调节。这是国内放开铁路运输价格的首次尝试，是贯彻落实党的十八届三中全会精神，完善主要由市场决定价格机制的具体体现。

神华集团表示，国家发改委批准准池铁路货物运价实行市场调节价，大大增强了企业投资铁路建设项目的信心。按照神华集团“十二五”发展规划，将继续加大铁路板块新线建设和既有线更新改造的投入力度，加快推进铁路板块健康快速发展。

### 运价改革再向前推进一步

在发改委1日发布的消息中，包神铁路

货物运价也由政府定价改为政府指导价。自2014年4月1日起，基准运价率由现行每吨公里0.15元调整为0.2元，铁路运输企业可在上浮不超过10%、下浮不限的范围内，根据市场供求情况自主确定具体运价水平。

包神铁路是由神华集团、陕西省铁路投资(集团)公司、内蒙古自治区如意实业有限公司共同出资修建的地方合资铁路，三家的股权分别是88.16%、5.92%、5.92%。

2014年前，我国的铁路货运价格实行政府定价，国家几乎每年都根据供求情况对铁路货运价格进行调整。2月15日起，铁路货物运价由政府定价改为政府指导价，对全路实行统一运价的营业线货物运价进行调整。这一措施增加了运价弹性，也让市场看到了运价改革的松动。

如果从政府定价到政府设上限的指导价被看做是铁路货运市场化改革关键一步的话，那么，此次准池铁路则完全放开了价格，实行纯市场化定价，便是将改革又向前推进了一步。

“长期以来，我国的铁路货运处于供不应求的状况，这次放开价格有助于吸引各类资本投资建设铁路，敏锐的市场资本会加速挖掘稀缺的线路资源，完善我国的运输线路。”同济大学铁道与城市轨道交通研究院教授孙章表示，当前我国的物流成本占GDP比重非常高，一个很大的原因就是货运运力不足，以前货运政府定价偏低削弱了大家建铁路和增加运力的积极性，未来只有增加货运运力才能从根本上改善我国的物流体系并减少物流成本。

国家发展改革委经济体制与管理研究所市场体系系主任史立新表示，准池铁路货物运价作为铁路运输服务实行市场定价的首次尝试，是铁路运价市场化改革的一个重要里程碑，对铁路投融资市场化改革将产生积极而深远的影响。“此举首先增强了社会资本投资铁路的信心，有利于稳定铁路投融资体制改革的市场预期，也会对铁路货物运价改革形成示范效应。”

负责这条铁路运营的神华准池铁路公司负责人在接受新华网记者采访时说，铁路运价市场化改革扩大了企业的经营主动权，增强了企业的经营灵活性，有利于促进铁路行业的健康发展。同时，此举也大大增强了企业投资铁路建设项目的信心。公司将会自觉遵守价格法律法规，依法合规行使定价自主权，综合考虑运营成本、用户需求合理定价。

### 运价改革意在吸引社会资本

国家政策明确向地方政府和社会资本放开城际铁路、市域(郊)铁路、资源开发性铁路和支线铁路的所有权、经营权，鼓励社会资本投资建设铁路。然而如何保证运营主导权和收益是摆在吸引社会资本投资铁路面前的难题。

“运价改革是铁路市场化的重要内容，当前铁路货运价格过低，跟铁路建设、运营相关

## 资本市场“国六条”究竟惠及了谁？

张平

3月25日国务院常务会议就进一步促进资本市场健康发展提出了六项举措，其中包括推动债券市场统一。专家认为，这有利于提高直接融资比重、健全多层次资本市场体系。专家预测，接下来还将有一系列具体措施出台。

国务院出台的针对资本市场的国六条，主要还是在于完善健全资本市场规章制度，最终达到与国际成熟的资本市场接轨的目标，如果这些规章制度能够真正贯彻执行，那么对于A股市场长远来看的确是那个利好，而短期中国股市还要受到资金面、宏观经济面、IPO扩容等因素的掣肘。那么国六条给资本市场究竟带来些什么政策预期呢？

### 预期一：注册制改革将起步

去年的十八届三中全会第一次提出要推进股票发行注册制改革。今年全国两会期间，证监会主席肖钢表示，要根据中国的国情，推进“中国式”注册制改革。预计中国股市将会由原来的审核制向注册制方向转变。注册制的目的最终还是让更多的符合上市条件的企业能够尽快上市，解决其融资难问题，这对于股市而言并非有利。

在很多人心目中，注册制就意味着对新股IPO的“不审”，但现在从各方信息来看，注册制改革将更加强调“稳”字。所以目前证监会要做好二项工作，一方面，需要修改证券法，因为证券法主要是支持审核制。另一方面，注册制也不是“不审”，而是事前由保荐机

构来审，证监会由事前审理转为事后审查，如果发现保荐机构和拟上市企业弄虚作假上市，证监会将会加大惩罚的力度。

### 预期二：退市制度有望年内出台

从2011年退市制度实施到现在，共有77家公司退市，其中30家是主动退市。尽管让退市能进能出已经是业界共识，但由于退市涉及众多方面的利益，在实施中仍然面临较大阻力。2014年，退市制度能否落到实处将是市场面临的一大考验。

目前证监会要做好三项制度安排：一是出台措施进一步完善，并支持公司按照自愿的原则根据自身发展战略选择主动退市。主动退市在海外成熟市场并不鲜见。二是市场希望看到对于重大违法退市的标准、情形、程序，管理层作出进一步完善制度的安排。三是退市公司的后续配套安排，包括退市后的并购重组、重新上市等制度也将进一步完善。

不过，笔者认为，中国股市要真正搞退市制度还是有一定的难度的。比如，有些地方政府把在区域内上市公司视作金字招牌，如果让这些企业退市，地方政府或将出手阻挠。还有，国企、央企等上市企业符合退市标准后，届时他们该不该退市，如何退下来？所以中国的退市制度并非简单的建章立制，而是要看其是否真正能够执行得下去。

### 预期三：并购重组走市场化改革之路

近年来，证监会一直以信息披露为中心，改进并购重组审核理念。但从宏观角度看，由于企业所受管制较多，加上市场主体的积极性不够，并购浪潮是“只闻楼梯声，不见人下



的原材料成本、人力资源成本等都在上涨，铁路运价一直低位运营，可以说铁路补贴着其他行业。中国工程院院士王梦恕表示，我国铁路价格过低，长期与市场脱钩，使得市场化推进艰难。大家都在说要打破民企进入铁路的玻璃门，但是价格低就没有吸引力，赔钱的买卖民企更不愿意干。

2013年8月份国务院发布的《关于改革铁路投融资体制加快推进铁路建设的意见》提出，坚持铁路运价改革市场化取向，按照铁路与公路保持合理比价关系的原则制定国铁货运价格，分步理顺价格水平，并建立铁路货运价格随公路货运价格变化的动态调整机制。创造条件，将铁路货运价格由政府定价改为政府指导价，增加运价弹性。

随着国家政策的放开和铁路运价改革的深入推进，越来越多的企业对投资铁路跃跃欲试。今年3月份，国家发改委批复了新疆红柳河至淖毛湖铁路项目，该项目即由民企入股能源主导，持股比例达82.3%。去年6月份，神华集团组建的包神铁路集团公司成立，其正线总里程将达800多公里，占到神华铁路总里程的一半以上。去年10月份，国家发改委核准批复神华集团从黄骅南至大准铁路(“黄大铁路”)项目，该项目全长223.7公里，投资估算总额为111.44亿元。

目前，神华集团在铁路板块已经拥有了包括大秦、包神、神朔、朔黄、大准等铁路线，拥有运营铁路线共计1700多公里，规划及在建铁路里程近2000多公里，2020年将达到4000多公里，届时，神华集团运营铁路里程将仅次于中国铁路总公司。

“准池铁路价格放开给社会资本投资铁路开了个好头，社会资本投资的其他铁路项目也有望借鉴实施。”王梦恕表示，要想从根本上理顺铁路价格水平，不但民企主导投资的项目需要放开定价权，国家铁路项目的定价权也要放开。

### 铁路投融资配套政策酝酿完善

《经济参考报》指出，铁路总负债已超过3万亿元，每年还要对铁路建设进行巨额投资，解决融资和负债问题并不是单靠铁路运价改革就能解决的。有分析指出，当前铁路面临的主要问题是提高“造血”能力和引入“活水”。“造血”方面，铁路客运运输一直处于亏损状态，并需要货运进行补贴。相比于其他运输方式，由于铁路货运优势明显，被寄予厚

望。然而去年中国铁路总公司大刀阔斧实施铁路货运组织改革后，铁路货运量并没有出现惊人增长。

日前，发改委网站数据显示，今年前两个月，在铁路、公路、水运、航空四种运输方式中，唯有铁路货运量出现了同比下降。据统计，今年1至2月份全社会完成货运量68.2亿吨，同比增长7.5%。其中，铁路完成6.34亿吨，下降3.1%；公路完成54.29亿吨，增长9%；水运完成7.56亿吨，增长6.4%；民航完成81.01万吨，增长5.3%；沿海规模以上港口完成货物吞吐量12.11亿吨，增长7%。

招商证券研报显示，中国铁路总公司资产负债率达到63%，每年利息支出规模高达1300亿元，通过银行借款和发行债券筹资的难度加大，融资成本不断上升。业内人士称，铁路自身“造血”并不能从根本上解决铁路资金短缺问题，铁路投融资渠道通路不畅，好的项目铁路投资不出去，缺钱的项目外来资金进不来，进行多元化、多渠道进行投融资改革迫在眉睫。

实际上，因为资本的逐利性，在现阶段我国社会资本进入交通基础设施领域不单单可以解决缺少建设资金问题，还可以进一步提高交通基础设施投资的效率和效益。但是，社会资本进入铁路等交通领域还面临一些障碍。

国家发改委基础司副司长任虹在内部会议上表示，从外部环境看，社会资本进入交通基础设施建设的制度、法律、环境等都亟待规范完善；从交通自身看，由于其资产专用、自然垄断、资本密集等特点突出，难以给社会投资者以明朗收益预期，这也是世界各国在交通基础设施领域引入社会资本面临的共同问题。

据《经济参考报》记者了解，当前国家发改委正在对交通基础设施利用社会资本的情况进行研究，从市场运作环境、行政管理体制、准入与退出、政策法规环境、融资体制等方面研究并酝酿出台相关政策。

任虹表示，要加强社会资本提供公共服务的制度设计，因为交通基础设施具有公益性质，必须对社会资本参与交通基础设施全生命周期进行监督管理；为了使社会资本进入交通领域的相关政策具有操作性，还要加强社会信用体系建设。另外，为从根本上解决交通基础设施利用社会资本问题，还要对社会资本参与交通等基础设施建设、公共服务以及特许经营权方面进行立法。

(综合报道)

## 第八届中国（河南）国际投资贸易洽谈会举行

268个项目签约，合同利用境外省外资金2178亿元

本报讯（驻河南首席记者李代广）4月1日，由河南省人民政府主办的第八届中国(河南)国际投资贸易洽谈会开幕式暨合作项目签约仪式在郑州国际会展中心隆重举行。

本届投洽会共有268个项目签约，投资总额2350亿元，合同利用境外省外资金2178亿元。其中，外资项目68个，总投资419亿元；内资项目200个，总投资1931亿元。

河南省人民政府省长谢伏瞻在致辞中说，河南是中华民族和华夏文明的重要发祥地，自古就有“九州心腹、十省通衢”之称，是中国东部产业转移、西部资源输出、南北经贸交流的桥梁和纽带，是中国第一人口大省，也是重要的经济大省、新兴工业大省和有影响的文化大省，在全国发展大局中具有举足轻重的地位。中国(河南)国际投资贸易洽谈会是河南省规模最大、层次最高的国家级国际性经贸盛会，是对内对外开放、承接产业转移的重要平台，已经连续举办了七届，成效不断显现，影响持续扩大，对促进国际国内资本、技术、人才等各类要素集聚河南，提升开放发展水平发挥了重要作用。

美国驻华使节，中国外商投资企业协会，中国国际投资促进会，全国台湾同胞投资企业联谊会，中华海峡两岸企业交流协会，台湾中华两岸商协会，台湾地区电业公会，香港广东社团总会，香港广西社团总会，香港华人华侨总商会，世界华人华侨联合会，欧洲中华总商会，法国华人华侨联合会，加拿大华人企业协会，印尼客商总会等境内外知名商协会、社团组织负责人，部分国内外500强、知名企业高管，美国、俄罗斯、马来西亚、我国香港等国家和地区的专家学者出席开幕式和签约仪式。

河南省商务厅厅长、第八届投洽会组委会办公室主任焦锦森就合作项目签约情况作了介绍，在随后举行的签约仪式上，苏宁集团在豫投资系列项目、谷歌电子商务合作项目、重庆力帆资源低速电动车项目、香港国际投资促进会南阳新能源项目、英国伊梅克斯鹤壁高端智能彩印项目、德国凯美集团新乡铜板带项目等10个有代表性的项目上台签约。

## 激发混合所有制经济的活力

3月26日，江西省政协举行深化国有企业改革专题协商座谈会，为进一步深化国有企业改革、促进国有经济持续健康发展建言献策。省政协主席袁黄金，副省长李贻煌出席并讲话。

江西省政协委员、桑海集团董事长、董事长、总经理张京生参加座谈会并发言。张京生在发言中就激发混合所有制经济的活力提出四点建议：

一是混合所有制完善了企业的法人治理结构。混合所有制，可以解决单一国有大股东的的问题，也可以解决党管干部和行政管理企业的问题，市场能够让这个公司化的治理结构更好地发挥作用，实现真正意义上的董事会管干部，董事会管理企业，以国企的市场化运作来提高企业活力，释放生产力也就是释放改革红利，促进企业的根本嬗变。

二是混合所有制促进激励机制发生革命性变化。激励机制是一个长期围绕国有企业的问题，干好干坏一个样，干与不干一个样，工资高能不能低，职工不能伸不能屈，用人机制、薪酬的机制等严重制约了企业管理者的积极性。混合所有制因为实现企业产权多元化，实行了现代企业制度的法人治理机构，最重要的是解决了企业的自主权，做得多就得多，一切按照市场化运作，这样会提高国企业竞争能力乃至生命力，激发企业家队伍的积极性，也会有一批企业家群体雨后春笋般的崛起，乘势发展壮大。

三是混合所有制可解决好政府的权力错位和越位。推进发展混合所有制经济步伐有利于政府尽早退出市场活动，管自己应该管的事，放弃自己不应该管的事，实现政府的权力归位，腾出手脚去依法监管市场，适当干预市场失灵。

四是混合所有制减少产品同质化和产业同构化现象。在规模指标考核、大小数量排位的同一价值理念驱动下，政府往往会用行政的手段误导国有企业的体制和机制以规模为导向，一心只往最大的做，争取做成规模上的老大，造成产品同质化和产业同构化现象泛滥成灾，行业严重的过剩，使若干行业的市场生态遭到严重的破坏，甚至把整个行业做嫩、做死。混合所有制经济，能带来所有制的机制突破，通过机制的变化，使我们生态化的市场结构和作用力得到恢复，最终能够用市场的机制解决这些产品同质化、产业同构化现象和产能过剩的问题。(袁黄金)

市场才能与成熟的海外市场接轨。

### 预期五：券商设立条件将放宽

自2004年开始为期三年的券商综合治理之后，证监会原则上暂停对新设立证券公司的审批。而在当前金融改革的大背景下，这一状况有待改善。据了解，证监会正研究、制度或修订相关规则，让更多符合条件的民营资本和从业人员加入到券商的队伍中来。

笔者认为，证监会接下去将会放宽券商准入条件，支持更多的民营资本来设立、参股、控股券商。另外，证券业务牌照管理办法也在探研之中，证券业务牌照申请资格有望进一步明确。

中国资本市场成立了二三十年，但还存在着较多瑕疵，与国际成熟的市场相比，还显得相当稚嫩，而国务院的资本市场“国六条”的作用是为市场建章立制，在很多原本不足的地方进行修补工作，对于股市的长远发展有利，而短期对于股市的影响更是构不成利好，倒是对于民营企业成利好，一方面民营企业可以通过注册制IPO、发行企业债等多渠道直接融资方式融资，另一方面证券业大门已经开放，民间资本可以参与到证券行业中来。(据前瞻网)

### 预期四：债券市场的割裂局面将改善

目前，中国的债券市场存在着两大问题，制约了其功能性发展：其一，债券市场上适合中小微企业进行直接融资的只有中小企业私募债，品种比较单一。而且中小企业能够发行私募债的名额也有限，部分地区甚至存在中小企业私募债指标化的情况，将其错配给地方龙头企业。其二，银行间债券市场和沪深两大交易所债券市场之间的流动障碍，被认为是我国债市市场化发展的一大阻碍。

笔者认为，监管职能的过于分散是制约我国债市长期发展的一大因素。试想，银行间债券市场是归银监会来管，而沪深债券市场则由证监会来管，这样债券市场怎么可能管得好？所以未来债券市场有望迈向统一的实质性步伐，债券的跨市场流动值得期待。对于解决中小企业在债券市场上融资难问题，最近债券零违约怪圈被打破后，债券信用等级评估、信用监管等都应该提升，这样我国的债券

金融世家豪车投资  
手续简单 利率低 放款快  
咨询电话：028-68801888