

特许经营之铁路样本:入资易 挣钱难

■ 孙春芳 报道

近日,国务院常务会议通过《基础设施和公用事业特许经营管理办法》(下称《办法》)。

《办法》在吸引民资进入基础设施和公用事业领域方面可谓不遗余力。

北交大经管学院教授赵坚称,在吸引民资方面,国务院和原铁道部、交通运输部都出台过相关的文件,这次的《办法》是在此前基础上的集大成,从开放领域、投资范围、价格机制、产业基金、保障权益等方面对特许经营做了全面的阐述。

事实上,在吸引民资进入铁路融资和建设上,《办法》中的一些条款早已先行先试,其实际效果也见仁见智。

豪华铁路的经营权之争

中国工程院院士、中铁隧道副总工程师王梦恕表示,蒙西到华中煤运通道铁路(下称豪华铁路)是近年来投资体量最大的铁路项目之一,该项目在筹备多年之后于2014年下半年获得路条,通过发改委的可研审批,目前部分路段已经开始小范围施工。

豪华铁路吸引了大量社会资本参与投资、建设,但其运营权之争则一直处于“扯皮”之中。

按照国家发改委对豪华铁路项目建议书的批复,豪华铁路预计投资估算将为1539.7亿元,其中资本金占比35%左右,为540亿元,在为建设运营豪华铁路而成立的蒙西华中铁路公司中,代表中国铁路总公司(下称铁总)的投资方中铁占20%的股份,中国神华、中煤能源、国投交通公司、陕西煤化工集团、淮南矿业(集团)有限责任公司、伊泰煤炭分别占注册资本的10%。剩余10%的股份则由地方铁路投资公司出资。

尽管在股权结构中,铁总丧失了一股独大的地位,但在运营权上,它希望扳回一城。铁总主张按照合资铁路的惯例,让豪华铁路实行委托经营,即公司委托沿线铁路局提供运输组织、运输设施、运输移动设备、运输安全和运输收入等方面的管理。

但这一运营模式受到了一部分豪华铁路股东的反对。后者力主豪华铁路由蒙西华中铁路公司自主运营。

接近铁总的一位人士表示,在这个问题上,铁总和其他股权方多次召开会议,其他股东担心委托运营侵犯其投资权益,主要是基于以下考虑:一是铁路的最终造价可能远超预算;二是铁路运价的制定最终可能偏离可研报告中的预估值;三是铁总可能随时调整运行图,这会影响到豪华铁路的运量和最终收入;四是铁路清算系统不透明,股东难以知道跨线收入是否进入了豪华铁路的账目。

该人士称,尽管有以上忧虑,但铁总掌握运营权也有一定的历史和现实原因,豪华铁路纵贯南北,与许多线路交叉,在运营和线路



调配上需要跟多个铁路局打交道,如果不交给铁总和铁路局运营的话,公司本身跟铁路局进行交涉将发生巨大的交易成本。

铁路发展基金的算盘

在产业基金方面,铁总也是走在了前列。铁路发展基金公司已于2014年9月成立,而设立产业基金的动议则早在2013年7月的一次国务院常务会议就已经产生,按照当时的会议预想,推出的铁路发展基金,将以200亿元的中央预算内资金、450亿元的铁路建设基金、150亿元车购税为主体,初期争取吸收到200亿元的社会资本,形成约1000亿元的融资金额。在2014年、2015年这一基金规模则达到2000亿至3000亿元左右。

上述接近铁总的人士表示,尽管最终2013年铁路发展基金并未顺利推出,但2014年下半年基金公司终于成立。中国工商银行、中国农业银行、中国建设银行、兴业银行也正式加盟该基金,公司成立之时也完成了基金的首轮融资。上述四大行各自的下属公司——工银瑞信投资管理有限公司、建信信托有限责任公司、广德农银铁路发展合伙企业(有限合伙)、兴业财富资产管理有限公司作为优先股股东,共投资约82亿元。铁总作为普通股股东,投入的资金是总额不超过750亿元的中央财政性资金。这笔钱主要来

自铁路建设基金、中央预算内投资、车辆购置税。

赵坚表示,铁路发展基金试图通过“四两拨千斤”的方式,先投入政府资金,再撬动市场资金,这种思路清晰可操作,但目前引入的战略合作者仍然是上述四大行这种国有大资本大企业,而四大行本身也是贷款给铁总的“大金主”,目前来说还没有真正意义上是社会资本进入该基金。

“社会资本主要忧虑的应该是该基金是否能够实现高的收益,而按照相关部委出台的基金管理办法,该基金的资金主要用于新铁路线路尤其是中西部铁路的建设,部分资金用于铁路周边土地经营开发等,按照这种思路,该基金运用之后很难在短期内收回成本取得收益,事实上最终该基金变成了一种变相的贷款融资模式,不过贷款方从银行变成了基金投资者。”赵坚表示。

价改已到位 补贴争议中

正是出于对铁路产业基金收益率能否达到投资者预期这种更为现实的考虑,铁路在吸引民资的同时,也在进行运价改革。

《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,下称33号文)中关于铁路价改的部分称:“不断完善铁路运价机制,稳步理顺铁路价格关系。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。”

北交大运输学院教授胡思继称,今年铁路货运价格又涨了,这是近11年来第十一次提价,“事实上,铁路的货运价格已经快接近天花板了。如果再继续提价,铁路货运跟其他运输方式相比将更加没有竞争力,目前铁路的货运量已经是一降再降,形势堪忧,一些铁路局也看到这一状况,事实上也是根据实际的需求情况,在价格部门规定的范围内进行调整,在目前需求不振的情况下,进行打折处理。”胡思继称。

客运方面,实际上大量开通的客专和高铁实行的是新线新定价的机制,胡思继称,目前大多数客运线路的票价并不低,实际已经接近市场价格。

因此,欲吸引民资进入铁路投资领域,铁路部门还试图争取政府财政补贴。

上述接近铁总的人士表示,铁总方面也正在跟有关部委进行磋商,争取尽快出台一个制度性的补贴办法,但这事争议过大,且头绪过繁,离正式出台办法还有一段不短的时间。

五一将迎出行高峰 日韩线路超越香港

■ 鄯光哲 报道

“五一”选择3-5日行程的游客最多,厦门、三亚、云南、西安等地人气居前。

携程旅行网发布预测报告,整个樱花季期间(3月下旬到4月中旬),国内赴日旅游人数预计将超过35万人次,相比去年增长一倍以上,旅游消费总额将超70亿元,人均约2万元。

据野村证券的数据,2014年外国游客的消费仅占GDP的0.5%。因此,对于和零售业没有直接关系的日本各行各业来说,很可能会因为大量中国游客的到来而心生抱怨。

5月中旬开始,国内大部分旅游地区都将进入旺季,“五一”是最后的价格低谷,旅游网站已全面上线华东、云南、四川、广西等热门旅游线路,整体价格从1000元至5000元不等,基本维持平日价。人少、景美、价格低,极大地刺激了民众的出游热情,携程预订数据显示,今年“五一”的出行人数预计将是清明小长假的一倍以上。出境游方面,日本、韩国“上座率”持续火爆,游客量增长将超过100%。日本“五一”跟团游售罄,游客已经开始预订5月底6月初的产品。

日韩或成“五一”第一出境目的地

“五一”国内游将迎来出行高峰,国内大部分旅游地区都进入了最佳旅游时期,并且价格比暑期便宜数百元至数千不等,一些线路自由行、跟团游只需1000多元,高性价比刺激更多民众外出旅游度假。根据携程预订数据显示,选择3-5日行程的游客最多,厦门、三亚、云南、西安等地人气居前。

“五一”是小长假中出境游比例相对最高的节日,携程数据显示,日韩、泰国、港澳台、东南亚、澳新、欧洲、中东、非洲等线路位居人气前列,尤其是长线产品大部分都已售罄过半。近期出台签证便利政策的日韩线路游客量成倍增长,预计人气将超过一直排名第一的香港。

韩国“五一”的旅游线路已经售罄了近七成,首尔和济州岛是中国大陆游客前往最多的目的地。济州岛自由行增长迅速,增长将超过



100%,由于免签,预订期可一直持续到4月23日前后。据了解,5月是济州岛气候最好的时候,而且价格也比暑期便宜800元至1000元。

“五一”是日本当地黄金周,酒店、地接等资源极为紧张,目前旅游网站的“五一”日本跟团游线路已售罄。据介绍,现在游客已经开始预订5月底6月初的产品,这时过了赏樱的高峰期,价格也会便宜些。

樱花季35万人赴日 韩国放宽签证

今年的日本樱花季到底有多火?携程旅行网发布预测报告,整个樱花季期间,国内赴日旅游人数预计将超过35万人次,相比去年增长一倍以上,相当于2014年全年赴马尔代夫的中国游客数量。旅游消费总额将超过70亿元,人均约两万元。“五一”小长假赴日热门线路和目的地已经一房难求,建议国内游客最好错峰出游。

根据日本政府观光局(JNTO)统计,2014年3月,中国大陆游客赴日旅游人数达到184064人,4月赴日旅游人数达到190558人。而今年2月,中国大陆游客人数已经超过35万人,同比猛增了159.8%。携程研究显示,樱花季中国跟团游客赴日的人均订单费用达到8000元,2014年日本观光厅统计数据显示,中国大陆游客人均消费23.17万日元(约合1947美元),合计旅游总消费人均达两万元,这意味着,樱花季中国大陆游客旅游总消

费将达70亿元。

携程日本旅游专家分析,日本游火爆的背景原因主要是签证放宽、日元汇率的大幅度下跌,当地最新的免税政策,都刺激了国人赴日购物旅游的热情。最近,日本针对邮轮旅游实施免签政策,也是一个刺激因素。

4月13日,韩国使馆对外证实,从4月20日开始,不再签发有效期为1年及3年的多次往返签证,所有新办理的多次往返签证有效期一律延长至5年。

近几个月来,日本接连向中国游客抛出橄榄枝:先是从1月19日起,日本放宽了对华入境游客3年多次往返签证的申请条件,并针对高收入人群,新增了有效期为5年的多次往返签证;紧接着今年3月,日本宣布开始实施船舶观光登岸许可制度,允许乘坐日本法务大臣事先指定客船的外国旅客,以观光为目的在停靠港口免签入境。

面对日本2015年旅游人气爆发增长不断占“头版”的压力,韩国也按捺不住开始“签证揽客”。携程韩国产品经理分析,随着韩国将多次往返签证有效期延长至5年,中国大陆游客二次、多次赴韩的需求将进一步被激发,对于自由行人群的带动作用将更加明显。

游客赴日建议走小众线路

中国大陆游客去年以来的持续爆棚,使日本官方和民间喜忧参半。中国大陆赴日本

的行程过于单调扎堆儿,已经成为一个隐忧。东京、京都和大阪关西游、北海道和冲绳是中国游客的主要旅游线路。据来自日本政府观光局的数字,每年大约一半中国游客前往关西,冬天则有一半中国大陆游客会前往北海道。很快这些地方的承受能力就会出现,当地的服务接待能力也会达到极限。

据日本官方数据,2014年外国游客到访日本的数量达到创纪录的1340万人次,比2013年劲增43%。2014年来自中国大陆的游客则几乎比前一年翻倍,达到240万人次,人均购买力达到1955美元。据估计赴日中国大陆游客的增长率在80%,2015年将增长50%,中国大陆如今已跃升为仅次于中国台湾和韩国的第三大客源国。

移动端度假电商布拉旅行创始人徐雷认为,中国大陆游客爆增很大程度上是一种报复性消费,过去两年,日元对人民币跌了整整40%。

布拉旅行跟踪的数据显示,东京、曼谷、首尔、台北三天两夜出游的花销费用相近,在15个中国人的主要海外度假地中,算是花销中等偏低的国家,简奢型出游人均花费在5200元到2200元之间,但是4月旺季则上升到6800元。但5月的价格又会大幅回落到3300元上下。

但是徐雷强调,日本旅游业在2012年仅占GDP的5%,相比而言,欧盟、北美、东南亚各国的旅游业一般占GDP达10%。因此可以说旅游业对整个日本经济的贡献度非常低。而据野村证券的数据,2014年,外国游客的消费仅占GDP的0.5%。因此,对于和零售业没有直接关系的日本各行各业来说,很可能会因为大量中国游客的到来而心生抱怨。

徐雷表示,日本是一个旅游资源相当丰富的地方,各个地方的风景特点有着鲜明的不同,很适合自由行和重复度假。他估计,假如政治关系稳定,日本很有可能成为中国游客一个经常前往的度假地。任何一个新开发的温泉、小众景点,或者酒店都能吸引大量中国游客前往。这对于像布拉旅行这样新兴的在线旅游平台来说都是一个新的市场机会。

2万亿饕餮盛宴: PPP有望成积极财政载体

■ 何晓晴 报道

4月21日,国务院常务会议审议通过了《基础设施和公用事业特许经营管理办法》(《管理办法》),信达证券分析师关键鑫表示,继去年12月国家多部委分别发文推进PPP模式在水利、城市建设等领域的应用推广后,此次PPP政策继续加码,并且上升为“国家意志”。

民生证券研究院执行院长、首席宏观研究员管清友称,其统计数据表明,迄今各省市级地方政府共推出总额约为2万亿元的PPP项目,其中有9000亿项目公布了具体的项目投资额。

政策有望继续加码

安信证券分析师杨涛预计,二季度PPP推广支持政策还将继续加码。在当前国内经济增长下行压力极大之际,国家后续有望采用更加积极的财政政策,而PPP项目有望成为积极财政政策的重要载体。

值得一提的是,除了国务院颁发的《管理办法》外,财政部此前亦颁发了《PPP财政承受能力论证指引》。该《指引》抑制地方政府吸引社会资本一味贪大的冲动,砍掉无财政支付能力的PPP项目,让合理PPP项目更具财政保障。可以看到,政府在持续推出政策以保障社会资本参与PPP项目的合法权益、增强民营资本的参与信心。

目前,多部委还分别发文推进PPP模式在水利、海绵城市、地下管廊建设等领域的应用推广。

“此前,在对于海绵城市及地下管廊建设试点政策中,对采用PPP项目的将给予额外10%的财政资金支持即是范例。”杨涛称。

国金证券分析师孙鹏称,由于PPP涉及到一系列涉及审批、定价、融资、项目运营等方面的复杂环节,客观上就已决定相关政策的推出必须也只能是从顶层设计开始,自上而下逐层推出。加之法律不健全的问题也不可能短期内推出几个法案就立刻解决,地方政府以往的办事风格也不可能仅仅由于几个办法的推出即能在短时间内完全改变,民间资本对PPP态度要发生根本改变更需要不断看到PPP项目的良好推行效果才有可能。

因此,为给PPP推行带来越来越可靠的法律层面保障,为让PPP不断收到好的效果,政策层面利好也大概率会继续出现,政策层面利好的推出将是个长期过程。

园林业务新风口

对此,广发证券分析师唐笑表示,借力PPP,园林行业可以重塑园林业务新模式。截至目前,包括棕榈园林、铁汉生态等上市公司手头PPP项目总投资额236亿元占园林行业2014年的营收的128%。

唐笑称,公共市政园林工程项目施工周期通常为8个月-2年,地产景观工程施工周期通常为6个月-1.5年。虽然市政和地产园林工程施工期不长,但经常存在工程款拖欠的风险,所以园林工程回款期还是较长的。而新承接的PPP项目涉及产业运营环节,根据研究,建成后产业区发展旅游业务会吸引众多游客,带动当地相关产业大幅增收。园林公司的现金流入有望得到极大改善。

一般而言,园林公司由于工程垫款问题而导致经营现金流不太理想,对资金的需求比较强烈。而PPP模式将减少园林企业对流动资金的占用。

当天,棕榈园林副董事长林彦对记者表示,《管理办法》的出台,为公司业务发展提供政策利好,公司未来将进一步加大、加快生态城镇业务拓展步伐。

“我们在这一方面在长沙得龙河项目中展开了建设性的尝试,——通过与地方政府成立SPV公司进行项目运作。目前,项目公司已顺利完成得龙河项目的规划设计,其基础设施建设和综合环境的打造以及产业导入运营正在有序推进中,并被纳入2015年湖南省首批PPP示范项目。”林彦指出。

