

■本报赠阅全国人大、全国政协、中央国家机关、国资委系统、世界 500 强、中国 500 强、中国企联会员企业 ■新闻热线: 010-68701236 ■新闻监察: 010-68701250 68485798 ■广告热线: 010-68701052 ■发行热线: 010-68701057



# 工程欠款 11 月 20 日前到位 高铁建设僵局有望松动

### “集中结账”效应有限 制度性改变融资、管理方式是治本之策

■本报记者 郭志明 梁隽好

总负债 2 万亿元的铁道部开始了偿债步伐。中国南车(601766.SH)近日公告称,10 月 31 日收到铁道部近 60 亿元应收销售商品款。同为高铁巨子的中国北车(601299.SH)也已成为首批受益者,获得 45 亿元还款。对于筹措到的资金的拨付及使用,铁道部已做出具体安排,按照这一安排,工程欠款将于 11 月 20 日之前拨付到位,以保证在建铁路项目的连续施工。

据悉,铁道部此次还债缘于其“东方不亮西方亮”的融资渠道——银行贷款收紧,铁道部却从政府层面打开了突破口。发改委 10 月 12 日复函铁道部,铁道部发行的铁路建设债券为政府支持债券。铁道部近期将获得逾 2000 亿元的融资支持,后期还将获得另外 3000 亿元的信贷支持。

知名财经评论员叶檀认为,政府采取抢救战术,方法是由政府为铁路债务兜底,而非改变铁路融资、管理方式,恐怕只是权宜之计。

### 一线企业寄望钱尽早到位

高铁建设僵局有望松动。11 月 3 日,中国南车内部人士在接受《中国企业家报》记者采访时透露,按照惯例每年第四季度都是铁道部向供应商“集中结账”的高峰期,今年之所以格外引人关注,是因为“7·23”温州动车事故后银行大幅压缩了铁道部贷款额度,高铁产业链陷入僵局。此次重启还债,一方面可以改善公司财务状况,另一方面更被视为打破高铁建设僵局的重要信号。

“应该很快就可以复工了,铁道部有了这 2000 亿元的融资我们施工队就不用放假了。”11 月 3 日,中国中铁云桂线某段项目经理罗云(化名)在接受《中国企业家报》记者采



大图 11 月 3 日,一列动车组驶入北京南站。小图为中国南车近 19 个交易日股票走势图。本报记者 任正直/摄 王利博制图

访时这样说。从高铁建设一开始,罗云就工作在最前线。两个月前,形势发生了逆转。由于铁道部的欠款,供应商资金链断裂,一些实力较弱的供应商不得不停止供货。罗云告诉记者,不少供应商到了还款期限无法偿还银行贷款,已与当地银行形成三角债。同样由于铁道部欠款,罗云所在施工队工资发放成了难题,被迫停工。“高铁建设前期,公司已经花了大量的资金、人员、设备投入施工现场,资金链的突然断裂,导致了相关企业工厂停工、人员放假,这是最苦

恼的事情。”两个月来,罗云被这样的坏情绪困扰。据了解,从今年 3 月开始,铁路建设资金越来越紧,一般工程的资金到位率只有 30%至 40%。一些工程无法正常运转,为控制风险,不得不让员工撤离工地放长假。资金链压力在“7·23”温州动车事故后愈发恶化。温州动车事故引发了各界对铁路出行安全的担忧和对高铁跑步前进的质疑,这种担忧和质疑,反馈到银行等金融机构,就是对铁路贷款为优质贷款的怀疑,铁道部信贷风险提升,多家银行拟“随行就市”上调铁道部新借贷款利率。

铁道部 8 月 1 日发布的上半年主要财务及经营数据报告显示,铁道部所属运输企业 2011 年总负债首破 2 万亿元,负债率 58.53%。预计到年底,铁道部负债率预计将达 64%。据中国工程院院士王梦恕统计,目前国内因资金链断裂导致停工的铁路建设项目已超过 1 万公里。罗云们经历的困局随着铁道部资金流的改善有望得到破解。“2000 亿元融资就像旱地里下了一场及时雨。”11 月 3 日,国内某大型建筑央企高管张涵(化名)这样形容铁道部融资利好给自己带来的喜悦。(下转第二版)

紫竹评论

## 铁路建设应转向新“常态化”

■本报评论员 李楠

近日铁道部将获得超过 2000 亿元融资支持的消息,给“高天滚滚寒流急”的气候里,送来“微微暖气”,使人感到振奋。

国家对铁道部的支持,目的是确保高铁资金偿付和重点项目的推进,推进配套项目的优化完善,饱受资金困扰的铁路资金紧张状况将得到一定程度的缓解。显然这是个一揽子计划,金融部门对中国铁路建设的支持力度还将延续。

在今年六七月份,本报组织调查铁路企业资金风险问题,曾经提出过铁路建设欠款问题应引起国家重视,由财政部、发改委、央行与铁道部等部门会商,把铁路融资建设与清欠债务统筹考虑,避免铁路建设任务风险加剧。在看到这条信息时,回想到铁路施工企业的债务风险能够得到适度缓解,感到无限欣慰。

多年来,中国铁路一直在进行路网建设“大跃进”和速度提升“大跃进”,带来不少负面效应,比如设计不尽合理,工程质量不过关,产品质量不达标,造成行车事故频发等。今年 7 月温州动车事故发生后,铁路建设陷入困境。一时人们皆以骂铁路速度为快事,满眼的贬义词。

紧接着,在安全检查和融资吃紧的双重压力下,我国铁路投资快速下滑,投资规模大幅缩水。资金的紧缺,直接导致了整个高铁建设的放缓。建设资金越来越紧,一般工程资金只能到位 30%至 40%,已经到了无法维持的地步,仅中铁建与中铁工两家公司便欠铁路建设款 600 多亿元。

政府的调控向我们传递一个强烈的信号,便是铁路建设要进入常态。显然,我国发展高铁的大方向是没有错的。铁路建设作为国家重要的投资项目,不仅能够满足公众对于现代交通体系的需求,也牵涉为数众多的农民工就业、供货商发展等问题。大面积、长时间的放缓、停建不是正常的现象,将为国家长久发展留下隐患。

新的政策在近期接连出台,让人们觉得政府是希望铁路速度不要慢下来,更不能停下来。国务院批准的中国铁路网中长期规划并没有发生任何变化。多建,建好铁路,是利国利民的大好事,这点我们不应有丝毫动摇。我们也应看到,国家对铁路建设的特殊支持,并不意味着宏观调控政策的变化。最近半个月来,对小微企业减税、缓解铁道部融资压力等,都属于政策微调的行动。但与此同时,控通胀仍未退出的政策表述,显示调整仅限于此前矫枉过正的方面,是存量性的,而不是增量性的,调控全面放松仍未到来。

近年来,铁路建设部门的日子是大难了。2008 年以来中国铁路建设经历了从“常态”到“高潮”再到“低谷”的过程,当前的政策支持是让其重返“常态”。从这个角度理解,更能体会国家对铁路建设的决心和意志。

经济发展不能过快,更不能过慢,应当保持常态。由于内外环境的不确定,要避免宏观调控政策用力过猛或执行时机的失误所可能产生的副作用——即遏制了通胀和资产泡沫现象的同时,经济活力也随之而去的可能性。这会给近几年中国政府的救市效果蒙上厚厚的阴影,增加未来经济刺激的成本和效果。为此,如何认识内外经济的不确定性,找到一个合理有效的发展经济而又能防范通胀与泡沫的政策组合拳就显得十分重要了。在坚持宏观调控政策的背景下,给铁路建设以支持便是这种组合拳。

在当前不确定的内外环境下,治理通胀和泡沫更需要践行科学发展观。中国要成为一个发达国家,还有很长的路要走。所以不能像坐过山车,反复太大。经济大起之后大落,大落之后可能会大起,在波动中将会导致投资者和企业的高度分化。对于这样的环境缺乏认识的投资者和企业,可能就会被折腾得完全离开铁路建设这个经济舞台。发展是硬道理,这点不能有丝毫的动摇。我们需要的是可持续的“常态”发展。

我们应当认识到,铁路建设也许再也无法回到前两年稳定的“正常”状态,它将面临一个全新的“正常”状态。什么是铁路建设的“新常态”?这需要铁路部门“重新思考、重新设计、重新建设”。

“新常态”这一由美国太平洋基金管理公司总裁谈里安提出的概念,被西方媒体形容为危机之后经济恢复的缓慢而痛苦的过程。中国铁路建设企业也应当慢慢适应经济形势的“新常态”。10 月 27 日,中国政府网发布《关于进一步推进铁路建设管理的若干意见》,《意见》指出要进一步加强铁路建设管理的若干意见,《意见》指出要进一步落实铁路建设管理主体责任,组建合资公司筹备组;而中小合资项目,可由合资公司委托铁路局建设或自行组织建设。显然,国家对铁路建设的支持不是原有的“常态”,而是新的“常态”,要求铁路建设开启改革之路。

铁路建设如果总是依赖政府信用而建立不起自身信用,偿债债最终将断流,无法给投资者信心,拓展融资渠道也将越发艰难。铁路建设的“旧常态”应该结束,进入铁路建设“新常态”才是企业的希望所在。如果为资金而保资金,那么,便违背国家扶持的初衷了。铁路建设早已重债压身,依赖举新债来还旧债,只能是“救得了一时救不了一世”。铁路建设需要一场投融资体系的改革,必须引入多元化的资金渠道与各种性质的企业,扩大经营自主权和经营方式转变,启动铁路局的企业化,实行政企分开,充分利用股权融资盘活存量资产;拓展融资渠道,引入民间投资。市场化改革将是铁路建设的发展方向,这便是我们所说的铁路建设“新常态”。

# 煤化工调控掣肘伊泰煤制油

■本报记者 王晓北 刘成昆

因部分地区盲目上马煤化工项目,国务院下发了《关于抑制部分行业产能过剩和重复建设引导产业健康发展若干意见的通知》,抑制煤化工产业的盲目发展。煤制油也在这个时候被叫停。目前煤制油项目离产业化还有很大的距离,而允许企业商业化示范项目上马是产业化的必经历程。

“我们掌握了国内最先进的煤制油间接液化技术,这项技术一旦商业化生产,我国将减少对石油的依赖,保证能源安全有重要的作用。”伊泰煤化工集团总经理齐亚平日前告诉《中国企业家报》记者,“煤制油二期所需的 600 亿资金以及人才已经都准备好了,准噶尔旗已经为了我们预留了土地。水与公路等配套设施也非常完备,批文一下我们就可以征地建厂。”

虽然伊泰煤制油非常希望上马二期项目,但伊泰、神华和潞安三大公司新的煤制油项目都被国家紧急叫停,批文一直没有下来。此前,一些地区不顾资源和环境承载能力,盲目规划、违规建设、无序发展煤化工,许多煤企业上马煤化工项目也只是借煤化工之名行圈地之实。导致国家紧急叫停煤化工项目。有专家说煤化工行业的“十二五”规划《煤炭深加工示范工程规划》也未出台,国家可能会在规划出台后再另行审批。

### 为何发展煤制油?

最近工信部对外发布数据显示,

今年 1 至 5 月,我国原油表现消费量 1.91 亿吨,对外依存度达 55.2%,首次超过了美国,也超过去年 53%的依存度。并且我国石油进口渠道目前还严重依赖马六甲海峡等要害地方,这些敏感地方一旦出现变故,对我国能源安全极为不利。

我国多煤少油缺汽,煤炭资源储量丰富且开采成本很低,据伊泰煤制油的员工说,他们的开采成本只有 70—80 元,转化为柴油的成本也远远低于进口石油,发展煤制油项目迫切而有必要。煤制油的产业化对缓解我国石油能源供需矛盾意义重大,对维护国家能源安全有重要的作用。

据记者了解,神华与南非沙索就获取煤制油技术谈了 8 年,沙索公司就直接液化煤制油技术要 10 亿美元,并且不愿意拿出最先进的工艺。如果我国不上马这个项目,煤制油关键技术将来受制于人,自主发展煤制油技术是煤炭储量丰富的我国必要选择。

目前伊泰集团已经独立掌握煤制油技术,正试图商业化生产。其在向国家发改委的汇报材料中提到,二期 540 万吨/年的煤制油项目由三条线组成,每条线装置能力为 180 万吨/

年,可行性研究概算总投资约 606 亿元。煤制油项目是我国煤炭间接液化完全自主技术产业化的第一条工业化示范生产线,是企业承担国家重大项目研发及产业化风险,加快推进国家煤制油能源战略实施的重要工程。

根据利用间接液化技术的伊泰公司介绍,一期工程生产吨油耗水量为 13.45m<sup>3</sup>,耗煤量 3.48 吨(以标煤计),耗电量 794.67 度。如果二期工程建设投产,单套系统生产规模达到 180 万吨,就可达到经济规模。吨油耗水量仅为 5.15m<sup>3</sup>,消耗原煤(原料煤及燃料煤)2.82 吨(以标煤计)。届时,吨产品成本可降低到 2602 元,远远低于我国进口原油的价格。

据专业机构评估,原油价格在 50 美元/桶时,测算项目财务评价税后全部投资内部收益率 9.17%,原油价格在 85 美元/桶时,测算项目财务评价税后全部投资内部收益率 20.77%,7.6 年回收投资。

齐亚平说:“该项目无论从自主知识产权和专有技术的开发利用,还是经济效益来测算,都是一个大有前景的项目,可以缓解国家石油能源紧张局面的项目。但目前商业化生产遇到的困难是国家还没有批准。”(下转第八版)