

发挥开发银行融资优势 支持城市轨道交通建设持续健康发展

国家开发银行评审一局

王永进 副局长

2009-10-19

目录

- 前言
- 开发银行支持城市轨道交通基本情况
- 开发银行支持城市轨道交通融资的基本方式
- 关注问题及我们的思考

一、前言

目前我国正在进行世界上最大的城市轨道交通建设热潮
国家政策导向是支持城市轨道交通的有序建设

- ◆ 胡锦涛总书记在视察北京地铁4号线时提出：
“要解决好城市交通问题，必须充分发挥公共交通的主要作用，特别是轨道交通，要为广大市民提供快捷、安全、方便、舒适的公共交通服务”。
- ◆ 7月中旬，国务院总理办公会明确提出：
“加强城镇基础设施建设，发展城市轨道交通，提高城镇的承载力”。

一、前言

城市轨道交通项目的审批进度、建设不断提速

- ◆ 累计已有**25**个城市轨道交通近期建设规划通过国务院审批，**3**个城市上报待批
- ◆ 近期建设规划线路总里程**2700**多公里，总投资超过万亿元
- ◆ 预计未来**10**年，每年新开工城市轨道交通项目里程至少**250**公里，年投资强度将不少于**1300**亿元

一、前言

城市轨道交通是解决城市交通、提高城市承载力的重要手段

- ◆ 节约能源
- ◆ 降低环境污染
- ◆ 提高土地利用强度
- ◆ 提升城市环境品质和形象
- ◆ 对于人口聚集、土地稀缺的大城市，应尽快建成轨道交通线网，发挥网络化效应。
- ◆ 地方政府重点投资领域，开发银行重点支持的行业

二、开发银行支持城市轨道交通基本情况

开发银行简介

- ◆ 成立于1994年,最大的政策性银行
- ◆ 主要为国家“两基一支”领域、重点项目建设提供长期、大额融资支持
- ◆ 已成为我国中长期投融资领域的主力银行
- ◆ 2008年末,改制为股份制商业银行
- ◆ 资产规模达3.8万亿元,本外币贷款余额2.9万亿元,其中外汇贷款余额645亿美元,为国内银行业第一
- ◆ 目前设有35家分行(含西藏代表处)及3家控股公司

二、开发银行支持城市轨道交通基本情况

开行是最先介入国内城市轨道交通建设项目融资的银行

- ◆ 在国务院首批批复轨道交通近期建设规划**15**个城市中，各城市首个项目均由开行提供中长期融资
- ◆ 帮助和推动地方政府建立投融资长效机制
- ◆ 倡导的项目银团贷款方式已成为各城市轨道交通的主要融资模式

二、开发银行支持城市轨道交通基本情况

开发银行是城市轨道交通建设主力融资银行

- ◆ 累计承诺中长期贷款额度近3000亿元
- ◆ 贷款余额1100亿元，项目近60个，覆盖21个城市
- ◆ 在今年轨道交通项目融资中，开发银行在哈尔滨、重庆、南京、长春、青岛、南昌、昆明、南宁、无锡等十几个城市均担任贷款银行牵头行

二、开发银行支持城市轨道交通基本情况

发债、投资、租赁等多种金融服务功能

- ◆ 唯一一家可以承销企业债、短期融资券与中期票据的银行机构
- ◆ 投资中非发展基金、中意曼达林基金、东盟—中国投资基金等11支基金和5家基金管理公司，直接投资天津生态城等项目
- ◆ 国银金融租赁有限公司，是开展飞机、船舶、机车车辆及大型设备等租赁业务平台

三、开发银行支持城市轨道交通融资的基本方式

城市轨道交通投融资特点

- ◆ 城市轨道交通公益性强、外部效应大
- ◆ 项目投资大且自身经济效益差
- ◆ 如何建立投融资长效机制，尚需银、政企在实践中共同探讨

三、开发银行支持城市轨道交通融资的基本方式

开发银行支持城市轨道交通融资的基本方式

- ◆ 规划先行，融资推动城市轨道交通建设
- ◆ 积极推进建立城市轨道交通投融资长效机制
- ◆ 积极支持城市轨道交通投融资模式探索

三、开发银行支持城市轨道交通融资的基本方式

规划先行，融资推动城市轨道交通建设

- ◆ 积极支持各城市制订科学合理的规划
- ◆ 为项目前期工作提供融资
- ◆ 直接参与某些城市轨道交通投融资规划的编制工作
- ◆ 积极融资推动规划尽快实施，尽早建成网络，控制工程造价并减轻政府财政负担

三、开发银行支持城市轨道交通融资的基本方式

积极推进建立城市轨道交通投融资长效机制

- ◆ 我国绝大多数城市处于轨道交通建设初期阶段，尚未形成网络。
- ◆ 投融资模式主要是政府主导的负债型投融资，其主要发展瓶颈是制度缺失
 - 宏观表现：
 - 城市轨道交通可持续发展的制度框架缺损
 - 相关法律法规不健全
 - 企业和政府责任边界不清晰
 - 微观表现：
 - 政府的补贴和监管政策无法对企业形成有效的激励约束机制
 - 企业法人治理结构不完善
 - 提高运营效率的动力不足

三、开发银行支持城市轨道交通融资的基本方式

积极推进建立城市轨道交通投融资长效机制

- 措施：
 - ◆ 为政府和客户提供投融资方案设计建议
 - ◆ 促使各城市设立轨道交通建设发展专项资金
- 效果：
 - ◆ 在制度框架上为全面明晰政府和企业的职责边界做准备
 - ◆ 为城市轨道交通建设及运营还款补贴提供稳定的资金来源
 - ◆ 为企业融资提供增信支持

三、开发银行支持城市轨道交通融资的基本方式

积极支持城市轨道交通投融资模式探索

- ◆ 尝试投资主体多元化
 - 深圳地铁4号线BOT项目
 - 北京地铁4号线PPP项目
 - 杭州轨道交通一号线PPP项目

- ◆ 借鉴香港地铁运营经验
 - 南京地铁
 - 南昌地铁

四、关注问题及我们的思考

合理控制城市轨道交通项目建设投资的上升趋势，是实现可持续发展的关键

- ◆ 近年来，城市轨道交通项目的平均造价不断提高
- ◆ 造价不断提高的主要原因
 - 拆迁费用上涨
 - 建设标准提高
 - 缺乏合理的造价控制机制
- ◆ 高昂的造价对当期政府财政压力巨大
- ◆ 巨额的债务负担为今后的运营留下隐患

四、关注问题及我们的思考

合理控制城市轨道交通项目建设投资的上升趋势，是实现可持续发展的关键

我们认为：

- ◆ 要确定合理的建设标准
- ◆ 应建立完备的造价控制机制
- ◆ 可通过投融资模式创新，引入社会资金

四、关注问题及我们的思考

建立专业化经营团队，促进城市轨道交通市场化运营

- ◆ 独家经营
- ◆ 条块分割
- ◆ 缺少竞争
- ◆ 不利于运营效率和服务水平的提高

四、关注问题及我们的思考

建立专业化经营团队，促进城市轨道交通市场化运营

我们认为：

- ◆ 应建立专业化经营团队
- ◆ 开放相关运营服务市场
- ◆ 形成专业化运作和适度竞争格局

四、关注问题及我们的思考

进一步提升国产化率，扶持相关产业自主知识产权研发

- ◆ 城市轨道交通项目设备近年来国产化率不断提升
- ◆ 在一些关键设备上，国产化率进展还很缓慢
- ◆ 地方政府难以对关键设备制造业进行扶持

四、关注问题及我们的思考

进一步提升国产化率，扶持相关产业自主知识产权研发

我们认为：

- ◆ 提高关键设备的国产化率，有利于降低地铁建设及运营成本，提高我国相关产业升级的竞争力
- ◆ 在国家层面应出台进一步提升国产化率、扶持相关产业自主知识产权开发的政策措施

四、关注问题及我们的思考

发挥资源整合优势，促使我国城市轨道交通产业 走向国际市场

- ◆ 我国轨道交通上下游产业逐步完善并具备一定的竞争力
- ◆ 均在国内市场处于各自为战，处于低水平竞争状态中

四、关注问题及我们的思考

发挥资源整合优势，促使我国城市轨道交通产业 走向国际市场

我们认为：

- ◆ 应发挥资源整合优势
- ◆ 打造轨道交通集投融资、建设、经营的平台
- ◆ 开拓国际市场，提升我国高端产业竞争力

谢谢大家！