



多措并举提升民营企业金融服务质量

□ 娄飞鹏

习近平总书记在中央政治局第十三次集体学习时强调:“要更加注意尊重市场规律、坚持精准支持,选择那些符合国家产业发展方向、主业相对集中于实体经济、技术先进、产品有市场、暂时遇到困难的民营企业重点支持。”在此之前,中共中央办公厅、国务院办公厅印发《关于加强金融服务民营企业的若干意见》,要求“平等对待各类所有制企业,有效缓解民营企业融资难融资贵问题”。这充分说明党中央、国务院对民营企业金融服务的高度重视。当前,民营企业发展面临比较突出的融资难融资贵,有效解决这一问题,需要民营企业、金融机构、政府等多方共同努力,构建长效机制,为民营企业提供更高质量、更有效率的金融服务。

金融机构既要积极服务又要管好风险

对于民营企业面临的融资难融资贵问题,金融机构作为金融资源配置的主体,也负有一定的责任,应该采取积极措施予以解决。金融机构在融资过程中存在一定的所有制偏好,更偏好为国企企业提供融资。这种情况的出现,从更深层次看与金融机构自身缺少适销对路的金融产品,以及信用风险管理相对较弱,不能有效遵循经济金融规律,根据信用风险实施差异化定价有密切关系。面对民营企业的风险,金融机构不是简单回避,而要积极应对。因此,金融机构在解决民营企业融资难融资贵方面,一方面是要增加金融服务供给,另一方面是强化金融风险管控。

增加金融服务供给。首先,强化金融机构合作。从金融业的细分行业看,银行业为民营企业融资主要是融资难,融资贵的问题不突出,非银行金融机构为民营企业融资主要是融资贵,融资难的问题不突出。解决民营企业融资难融资贵问题,需要银行、证券、保险、基金、信托等金融机构结合自身特点、发展战略、机构能力和风险偏好,选准重点服务的民营企业类型,联手打造服务民营企业的金融链。其次,丰富民营企业融资方式。在鼓励银行业加大民营企业融资支持力度,支持民营银行和中小银行发展,保障民营企业间接融资的同时,把发展直接融资放在突出位置,建设一个规范、透明、开放、有活力、有韧性的资本市场,鼓励更多的优质民营企业通过资本市场融资,规范民营企业

核心阅读

积极支持民营企业融资纾困,需要金融业、政府和民营企业形成合力,金融机构既要积极服务又要管好风险,政府政策既要营造环境又要专项支持,民营企业既要树立信心又要规范经营。

发行债券融资。再次,创新金融产品。结合民营企业特点,研发个性化、差异化、定制化金融产品,尤其是信贷产品要放宽抵质押品范围,发展好供应链金融产品,积极推动政府以担保基金等方式为民营企业增信。最后,做好渠道建设。适应金融科技发展趋势,做好线上金融产品创新,为民营企业通过线上渠道获取金融服务提供足够的便利,降低民营企业金融服务获取成本,提高金融服务的业务处理效率。

强化金融风险管理。按照业务发展与风险管理并重的理念,金融机构对民营企业既要积极支持,也要将防范化解金融风险放在更加重要的位置,助力打好防范化解金融风险攻坚战。就银行业而言,一要提升信贷技术,增强民营企业信用风险的识别、监测、预警与防控能力。二要合理摆布信贷资产,银行对大型民营企业、特定行业的民营企业、特定区域的民营企业要合理控制信贷投放,平衡好信贷资产的客户集中度、行业集中度、区域集中度,避免自身风险聚集。三要提高风险定价能力,在对民营企业信用风险进行科学评估的基础上,在融资过程中进行差异化定价。

政府政策既要营造环境又要专项支持

民营企业座谈会后,各级党委、政府更加重视民营企业发展。针对民营企业融资难融资贵问题,人民银行、银保监会、证监会推出多项政策,引导资金更多地流入民营企业领域。人民银行出台实施信贷、债券、股权“三支箭”相关货币政策,银保监会着力建立完善金融机构对民营企业融资“敢贷、能贷、愿贷”考核激励机制,证监会推动民营企业债券融资支持工具在交易所市场落地,积极推动设立科创板、试点注册制。解决民营企业融资难融资贵问题,需要政府牵头为民营企业营造更好的发展环境,也需要出台专项的支持政策。

营造更好发展环境。首先,积极构建亲清新型政商关系,促进非公有制

经济健康发展和非公有制经济人士健康成长。其次,营造依法保护企业家合法权益的法治环境。保护好民营企业合法权益,以完善产权制度和要素市场化配置为重点,建立健全现代产权制度,实现产权有效激励,产权保护走向制度化、法治化。再次,着力营造促进企业家公平竞争诚信经营的市场环境。通过完善权利平等、机会平等、规则平等的市场环境,进一步减税降费,全面实施市场准入负面清单制度,破除政策垄断等,让民营企业得到公平公正的待遇。

出台专项支持政策。通过支持政策鼓励金融机构创新金融产品,丰富服务民营企业的金融机构类型,加快建设与民营中小微企业需求相匹配的金融服务产品和机构体系。首先,货币政策方面,从货币信贷和宏观审慎监管综合发力,实施差别化货币政策,利用定向降准、再贷款、再贴现等为金融机构支持民营企业提供流动性支持,合理调整商业银行宏观审慎评估参数,鼓励金融机构增加对民营企业的信贷投放。其次,金融监管方面,既要对金融机构服务民营企业进行监管,又要提高金融机构融资支持民营企业的风险容忍度,还要通过监管为民营企业开展债券融资、股权融资等提供政策支持,丰富民营企业融资渠道。再次,财税政策方面,对民营企业提供税收优惠,也对金融机构服务民营企业提供税收优惠,还要基于财政职能完善政府性融资担保体系。最后,法律法规方面,尽快消除民营企业融资的法律法规障碍,让金融机构服务民营企业、民营企业多渠道融资有良好的法律环境。

民营企业既要树立信心又要规范经营

改革开放40多年来,民营企业发展取得了显著的成就,但也存在一些问题,突出表现为企业公司治理不完善,小微企业经营管理不规范,大型民营企业股权结构复杂、关联交易复杂,财务信息透明度不高,主营业务不突出,盲

目实施多元化经营甚至跨界从事金融投资。这一方面使得民营企业自身经营面临较大风险,企业生命周期较短;另一方面也让金融机构难以全面准确了解民营企业,在融资支持民营企业时不同程度地存在心里没底的问题,进而不能放心大胆地支持民营企业。更为重要的是两者存在相互强化的机制,民营企业经营越是面临困难,金融机构越是不敢对民营企业提供金融支持,进而导致民营企业经营面临更大的困难,金融机构对民营企业发展的信心进一步降低,融资难的问题也因而持续存在。从民营企业自身的角度看,解决融资难融资贵问题,既要树立发展信心,又要规范经营。

牢固树立发展的信心。从经济环境看,我国经济已由高速增长阶段转向高质量发展阶段,正处在转变发展方式、优化经济结构、转换增长动力的攻关期,这其中也孕育着巨大的发展机遇。从政策环境看,党的十九大等反复强调两个毫不动摇,即毫不动摇巩固和发展公有制经济,毫不动摇鼓励、支持、引导非公有制经济发展,各级党委、政府始终高度重视民营企业发展。民营企业需要充分认识到经营发展面临较好的外部环境,增强发展信心,加快转变发展理念,积极抢抓发展机遇。

全面规范各项经营行为。首先,增强合规发展意识。民营企业要坚守法律底线,依法合规经营。珍惜商业信誉和信用记录,不逃避金融债务,培育诚信经营的企业文化。其次,完善经营管理。对于小微企业重点是完善财务管理,提高财务管理规范化水平。对于有一定规模的民营企业,要按照现代公司治理要求,完善公司治理,积极探索引入职业经理人制度,提高企业经营管理的专业水平。再次,突出经营主业。民营企业要不忘初心,坚守主业,在自身擅长的领域做精做专,审慎开展跨界经营,不要贪图赚快钱。最后,积极实施创新发展。民营企业要拿出“敢为天下先”的勇气,实施创新驱动发展策略,加大创新的财力物力投入,积极引入创新型人才,充分利用各种创新成果,增强企业创新能力,提高产品的科技含量,增强机构的市场竞争力。



轨道交通因为运量大、速度快等特点,较好地满足了我国城市居民对交通通畅和环境保护的需求。近年来,我国城市轨道交通在城市客运服务中异军突起,运营线路总长度及完成客运量逐年攀升,2017年实现客运量180余亿人次。截至2017年年末,我国已有34个城市开通并运营城市轨道交通,共开通路线165条,运营线路总长达到5033km。2017年,运营线路较比上年增长241%,在建线路长度达6246.3km。

但在我国各省市城市轨道交通建设井喷式发展态势下,国内部分城市的轨道交通建设项目投资和运营的成本过高、政府债务压力过大、城市轨道交通装备制造产能过剩等问题凸显,为此国家及地方政府对城市轨道交通建设的热潮紧急降温,自2018年以来,先后出台了一系列政策指导性的通知。2018年1月,内蒙古紧急叫停包头地铁项目和呼和浩特地铁的3、4、5号线项目。接着,国家暂停审批新送审的地铁项目。2018年3月,国家发改委下发《关于加强城市轨道交通车辆投资项目监管有关事项的通知》,明确指出要严控城市轨道交通车辆新增产能。2018年7月,国务院发布《关于进一步加强城市轨道交通规划建设管理的意见》,对城市轨道交通的申报条件提出更高更严格的要求,申报建设地铁的城市一般公共预算收入由原标准100亿元调整为300亿元以上,地区生产总值由原标准的1000亿元调整为3000亿元以上,原标准城区人口150万人以上调整为市区常住人口在300万人以上。

城市轨道交通可持续发展是对传统发展模式反思后的理性回归,是将单纯的交通和产业发展拓展到经济、社会、环境协调发展的新理念。一是社会可持续发展方面,主要考虑区域协调、线网规范、乘客满意三个指标。城市轨道交通发展与区域发展相辅相成。一方面,城市轨道交通可以提高区域内的交通通达度,加强区域内产业集聚,激发区域经济活力。另一方面,区域的发展是促进城市轨道交通发展重要动因。同时,城市轨道交通建设的不可逆性对线网规范提出了更高要求。此外,安全、高效、舒适的乘坐体验感是检验城市轨道交通社会效应的有效指标。二是经济可持续发展方面,要求做到经济效益高、全产业链协调发展。应重点研究如何转变城市轨道交通经济效益低下这一现象及如何促进城市轨道交通全产业链协调发展。三是环境可持续发展方面,从环境污染小、能源消耗低两方面体现。应做到对建设、运营过程中扬尘、噪音和振动等环境污染降至最小及能源消耗最低。

作为“城市轨道交通大国”的中国,粗放式的发展模式、地方政府为追求政绩而跟风建设、产能过剩而恶

核心阅读

2018年7月,国务院发布《关于进一步加强城市轨道交通规划建设管理的意见》,对城市轨道交通的申报条件提出更高更严格的要求,申报建设地铁的城市一般公共预算收入由原标准100亿元调整为300亿元以上,地区生产总值由原标准的1000亿元调整为3000亿元以上,原标准城区人口150万人以上调整为市区常住人口300万人以上。

化市场竞争环境等,并不利于我国城市轨道交通可持续发展。因此要摒弃短视思维,着眼未来,在“社会—经济—环境”三维度的基础上,设计城市轨道交通可持续发展的路径。

完善城市轨道交通相关制度体系。行业标准化水平对产业国际竞争力的提升存在显著的正向影响,目前我国城市轨道交通行业制度和标准的制定稍显滞后。城市轨道交通各制式分类标准不完善,不同制式的技术、质量、产能、投产要求、建设、运营、维护、环保等方面的制度标准也不详尽。在立项阶段,制定项目立项规划标准,保证项目符合区域发展的

协调性、经济的可承受性,以及环境的平衡性;在建设、运营阶段,制定一套标准化的管理制度体系,避免制度不健全导致的管理混乱、规划不合理、资源浪费等问题。同时,要多部门联动,寻求资源整合,防止出现多头管理和管理真空地带。

实施区域协调发展战略。城市轨道交通的发展可以借助区域协调发展的总体战略,与区域发展相互促进。一是实施TOD模式。改变原有的注重“以开发为导向型发展”的DOT公共交通模式,强调关注城市轨道交通周边用地整体开发,落实以“公共交通导向型发展”的TOD公共交通模式。构

习近平总书记中央政治局第十三次集体学习时强调,深化金融供给侧结构性改革,增强金融服务实体经济能力。

党的十九大报告把深化供给侧结构性改革作为贯彻新发展理念、建设现代化经济体系的重要举措。报告提出了以供给侧结构性改革为主线,推动经济发展质量变革、效率变革、动力变革,不断增强我国经济创新力和竞争力。

供给侧结构性改革,重点是解放和发展社会生产力,用改革的办法推进结构调整,减少无效和低端供给,扩大有效和中高端供给,增强供给结构对需求变化的适应性和灵活性,提高全要素生产率。加强供给侧结构性改革,其根本目的在于实现由低水平供需平衡向高水平供需平衡的跃升。

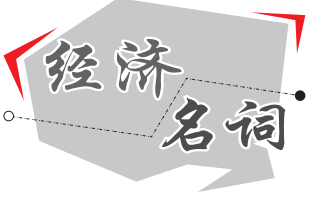
从实体经济来看,当前和今后一个时期,我国经济发展面临的问题,供给和需求两侧都有,但矛盾的主要方面在供给侧。比如,我国一些行业和产业产能严重过剩,同时大量关键装备、核心技术、高端产品还依赖进口,国内庞大的市场没有掌握在我们自己手中。我国不是需求不足或没有需求,而是需求变了,供给的产品却没有变,质量、服务跟不上。

金融属于虚拟经济的范畴,虚拟经济的存在以实体经济的存在为前提,但在推动实体经济高质量发展、实现结构性优化方面具有极为重要的作用。正如习近平总书记所强调的,经济是肌体,金融是血脉,两者共生共荣。

相较于实体经济供给侧存在的问题,金融领域同样存在类似的供给侧结构性改革问题。金融产品同实体经济商品都有生产、流通、消费等环节。金融产品的生产方面,生产主体单一,互补性不强,比如急需构建多层次、广覆盖、有差异的银行体系,增加中小金融机构数量和业务比重;金融产品无法很好满足个性化、差异化、定制化需求。金融产品的流通方面,流通市场深度广度不够,比如要持续推进规范、透明、开放、有活力、有韧性的资本市场建设,加快构建多层次资本市场。在金融产品的消费环节,生产者和消费者信息严重不对称,消费者信息获取渠道单一、缺乏透明度,公共监管匮乏,比如需要进一步完善资本市场基础性制度,把好市场入口和市场出口两道关,加强对交易的全程监管,特别

是要解决资本市场违法违规成本过低问题。

习近平总书记强调,金融要为实体经济服务,满足经济社会发展和人民群众需要。金融活,经济活;金融稳,经济稳。经济兴,金融兴;经济强,金融强。加快推进金融供给侧结构性改革,要紧紧围绕经济发展的高质量需求,为建设现代化经济的产业体系、市场体系、区域发展体系、绿色发展体系等提供精准金融服务,构建风险投资、银行信贷、债券市场、股票市场等全方位、多层次金融支持服务体系。



如何实现城市轨道交通可持续发展

□ 刘大能 贺正楚 杨 堃

核心阅读

2018年7月,国务院发布《关于进一步加强城市轨道交通规划建设管理的意见》,对城市轨道交通的申报条件提出更高更严格的要求,申报建设地铁的城市一般公共预算收入由原标准100亿元调整为300亿元以上,地区生产总值由原标准的1000亿元调整为3000亿元以上,原标准城区人口150万人以上调整为市区常住人口300万人以上。

化市场竞争环境等,并不利于我国城市轨道交通可持续发展。因此要摒弃短视思维,着眼未来,在“社会—经济—环境”三维度的基础上,设计城市轨道交通可持续发展的路径。

完善城市轨道交通相关制度体系。行业标准化水平对产业国际竞争力的提升存在显著的正向影响,目前我国城市轨道交通行业制度和标准的制定稍显滞后。城市轨道交通各制式分类标准不完善,不同制式的技术、质量、产能、投产要求、建设、运营、维护、环保等方面的制度标准也不详尽。在立项阶段,制定项目立项规划标准,保证项目符合区域发展的

协调性、经济的可承受性,以及环境的平衡性;在建设、运营阶段,制定一套标准化的管理制度体系,避免制度不健全导致的管理混乱、规划不合理、资源浪费等问题。同时,要多部门联动,寻求资源整合,防止出现多头管理和管理真空地带。

实施区域协调发展战略。城市轨道交通的发展可以借助区域协调发展的总体战略,与区域发展相互促进。一是实施TOD模式。改变原有的注重“以开发为导向型发展”的DOT公共交通模式,强调关注城市轨道交通周边用地整体开发,落实以“公共交通导向型发展”的TOD公共交通模式。构

建“轨道城市”区域协调发展模式,由城市轨道交通促进人口、产业的集聚,激活区域要素流动,加速城镇化发展进程。二是基于城市定位选择多样化城市轨道交通制式。目前国家对城市轨道交通制式选择缺乏有效引导,绝大部分城市均选择地铁制式。而城市轨道交通制式的选择应定位于城市财政实力、人口数量、城市特点、布局 and 规划等实际情况,多种制式结合,高低搭配。

构建全产业链协同发展模式。加强城市轨道交通全产业链协同发展,探索城市轨道交通企业多元化经营,将城市轨道发展带来的外部效益,内部转化到全产业链当中的企业。一是加强城市轨道交通全产业链的协同发展,构造城市轨道交通全产业链发展新模式,实现城市轨道交通链条的完整性。促进上游的线网规划、技术研发,中游的工程施工、轨道建造、城市轨道交通装备制造以及下游的城市轨道交通运营等环节的产业联动,还应在产业链上延展开城市轨道交通相关的房地产业、物业管理等衍生产业,形成完备的城市轨道交通全产业链。二是转变传统的政府主导思维,转为以城市轨道交通产业链下游的运营企业为主导,“逆向”思维激活城市

轨道交通项目的经济活力,可借鉴香港地铁成功的“轨道+物业”模式,采取多元化经营弥补运营收入与运营成本之间的缺口,增加城市轨道交通附加值。在城市轨道交通外部经济效益内部转化的理论指导下,我国部分城市轨道交通运营企业积极开展多元化经营,运营收入占企业总收入的比重下降,丰富的其他业务收入用以弥补企业的营业成本,从而实现利润。

创新政府补贴方式。我国城市轨道交通项目的运营亏损一般由政府财政来补贴,要改变这一被动局面,除了拓宽投融资渠道、企业多元化经营将外部经济效益内部转化等方式外,还应创新政府补贴方式。在运营前期的摸索阶段,应给予企业较大的政府补贴力度,帮助企业寻找盈利途径和机会。在运营成熟阶段,政府应将补贴作为一种激励手段,而非对亏损企业进行直接补贴,激发企业多元经营活力。要明确企业与政府的权责关系,杜绝企业完全依靠政府补贴盈利的现象。

培养城市轨道交通行业的专业人才。城市轨道交通快速发展的背后却是城市轨道交通行业人才的匮乏、人才结构的不合理。在专业设置方面,要紧密结合城市轨道交通全产业链的各个环节,培养应用型专业人才。在人才培养模式上以企业为主导,加强校企合作。在高层次人才培养方面,加大对创新团队和个人的激励力度,尤其是加强城市轨道交通产业智能制造方面的人才培养。形成不同岗位、不同层次的人才梯度培养模式,为城市轨道交通的可持续发展提供有力的智力和技术支撑。