

中国投资学会

2003 ~ 2004 年度获奖科研课题选编

纵论投融资

ZONGLUN TOURONGZI

中国投资学会秘书处 编



中国金融出版社

纵论投融资

中国投资学会 2003 ~ 2004 年度获奖科研课题选编

中国投资学会秘书处 编

 中国金融出版社

责任编辑：黄海清

责任校对：潘 洁

责任印制：张 莉

图书在版编目 (CIP) 数据

纵论投融资 (ZONGLUN TOURONGZI) / 中国投资学会秘书处编. — 北京: 中国金融出版社, 2005.1

ISBN 7-5049-3623-5

I. 纵… II. 中… III. ①投资—研究—中国 ②融资—研究—中国 IV. F812.2

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2005) 第 005821 号

出版 **中国金融出版社**

发行

社址 北京市广安门外小红庙南里 3 号

市场开发部 (010) 63286832 (010) 63287107 (传真)

网上书店 <http://www.chinafph.com> (010) 63365686

读者服务部 (010) 66070833 (010) 82672183

邮编 100055

经销 新华书店

印刷 三河印务有限公司 (瑞丰)

尺寸 148 毫米 × 210 毫米

印张 12.625

字数 376 千

版次 2005 年 3 月第 1 版

印次 2005 年 3 月第 1 次印刷

印数 1—1089

定价 20.00 元

如出现印装错误本社负责调换

服务国家建设 服务商业银行

代前言

中国投资学会会长 苏文川

去年,我曾用“服务国家建设 服务商业银行”这个题目为《2002~2003年度的获奖科研课题选编》撰写了前言。今年本想另选标题。但我反复思考,实在找不到更恰当的。新年度的获奖科研课题,集中反映的还是中国投资学会的办会老宗旨“两个服务”——服务国家建设、服务商业银行,共同谋划的依然是如何加快国家建设与怎样提高商业银行竞争力两大主题。因此,我不避陈旧,仍然以这“两个服务”作为本选编前言的标题。

一、谋划城市轨道交通建设,探寻投融资法律保障

加快城镇化进程对于全面建设小康社会的重要作用已越来越明显。目前在我国的城市发展,交通问题日益突出,正引起人们普遍关注。以王宝奎为课题组长的《国内城市轨道交通融资市场及商业银行对策研究》和以金德环为课题组长的《城市轨道交通投融资问题研究》,广泛借鉴国外的地铁建设经验,紧密结合我国目前实际,深入剖析北京和上海的典型实例,有力地论证了大力发展轨道交通是解决大城市交通问题必然选择的基本观点,预感到我国即将迎来城市轨道交通建设的新高潮。

自20世纪初以来,轨道交通在世界各大城市快速发展,充分显示出其解决城市交通问题的良好功效。与发达国家相比,我国的城市轨道交通尚处于刚刚兴起阶段。为解决北京、上海等大城市中心区域交通拥堵、空气污染等问题,给大城市的快速发展提供必要的基础条

件,进一步加快城市轨道交通建设,已经成为我国的当务之急。而如何筹集轨道交通建设资金,则是城市政府和地铁公司普遍面临的难题。上述两课题在借鉴国外轨道交通建设投融资模式的基础上,分析了市政公司债券、市政债券、银团贷款和 BOT 等多种投融资方式,不仅对城市政府和地铁公司有参考价值,同时也为我国商业银行正确制定自己的轨道交通融资市场营销策略,提供了依据。

城市轨道交通建设融资普遍面临困难的重要原因之一,是目前我国对市政债券、市政公司债券和 BOT 等投融资方式缺少符合国际惯例的明确法律规定,因而存在着法律障碍。以何佰洲为课题组长的《中国城市基础设施投融资法律保障研究》,较为全面地比较了我国与外国在城市基础设施投融资方面的立法差异,深入分析了法律保障给我国城市基础设施投融资带来的诸多困难与不便。课题报告提出的各项立法修改建议,例如修改我国现行《中华人民共和国预算法》第二十八条关于原则上禁止包括大城市在内的各级地方政府发行债券的内容等,具有很强的现实意义和参考价值。

二、研究经济与金融关联性,为金融市场健康发展献计献策

经济发展与金融运行密切相关。良好的金融运行可以有力地促进经济发展;反过来,金融运行不畅,则会严重制约经济发展。以吴建中、孙积安为课题组长的《西部地区经济发展与金融运行的关联性研究》,以充实的数据论证了西部地区金融运行效率低是与东部地区经济水平差距拉大的重要原因之一。并在此基础上提出了如何进一步提高西部地区金融运行效率的若干政策性建议。

活跃的资本市场,可以为企业和政府提供极大的融资便利,是整个社会保持旺盛经济活力不可缺少的重要因素。以孙立为课题组长的《论 QFII 制度对证券市场的影响》研究报告,以翔实的资料论证了我国近年开放的 QFII 制度对证券市场产生的良好影响,同时也恰如其分地指出了目前我国在顺利运行 QFII 制度方面的软环境差距,相应提出了进一步改善证券市场有关法律法规的建议。

目前在我国实行“分业经营、分业管理”的金融监管模式,金融控股公司作为一种金融组织载体,可以提供多元化金融服务,便于整

合金融资源,提高金融机构的竞争力和抗风险能力。以应望江为课题组长的《金融控股公司的组建方案研究》,在分析和借鉴国际经验的基础上,对我国金融机构在现行法律框架下,如何创设和组建金融控股公司提出可供参考的方案设计与运作构想。

离岸金融业务以其所特有的相对自由、全球化和政策优惠等特征,为投资者与筹资者提供更广阔的活动空间。因此,自20世纪70年代以来,随着经济全球化趋势的逐步加强,离岸金融市场也得到了长足发展。以桂咏评为课题组长的《离岸金融业务研究》,对这个最具活力的金融市场进行追踪研究,提出如何加快发展我国离岸金融业务的对策建议,无疑是非常有益的探讨。

三、探讨国有商业银行股改路径,创品牌,争客户,防风险

个人信贷业务近几年发展迅速,各家商业银行普遍认为个人信贷资产具有流动性高、风险分散的特点,努力加以扩展。以赵观甫为课题组长的《我国商业银行个人信贷资产质量与风险管理研究》,通过对目前我国个人信贷资产质量的考察和分析,明确指出:随着个人信贷的快速增长,其风险也开始显现。文中针对个人信贷业务中存在的问题,提出了一系列如何防范风险、促进个人信贷业务健康发展的对策。

国有商业银行的股份制改造与上市,已经作为重点和热点提上我国经济体制改革的日程。由钱用道承担的《内抓管理、外树形象——理性选择国有商业银行股份制改造的路径》课题,围绕正确认识“股改”目标、适当把握“股改”重点和节奏问题,提出了“避免三重三轻”,即避免“重上市轻改造”、避免“重输血轻造血”、避免“重进度轻深度”,这“三避免”对于国有商业银行的股份制改造深入推进具有警示意义。

在市场竞争中,品牌的作用不可低估。以闫秀霞为课题组长的《国有商业银行实行品牌战略的设想》,把品牌视为影响商业银行核心竞争力的重要因素之一,深入分析了国有商业银行原有品牌的优势和今后的隐忧,为进一步提升建设银行的品牌资产价值,提高竞争力,提出了较为系统的品牌战略构想。

客户经理处在商业银行经营体系的最前沿，是银行与客户之间的桥梁和纽带。以王云燕为课题组长的《客户经理与商业银行客户关系管理问题研究》，从优质客户争夺能力、市场开拓能力、风险防范能力、品牌形象树立，乃至银行盈利能力等诸多方面，充分肯定了客户经理的积极作用和巨大潜力，提出了进一步完善客户经理制度、有效激励客户经理为优质客户提供一对一差别化服务的设想和建议。

信贷是商业银行的核心业务，信贷资产质量是商业银行的生命线，不良资产是危及各国商业银行生存之大害。以高海燕、刘锡平为课题组长的《信贷审批科学化研究》，正确指出不良贷款的成因“三分客观，七分主观”，贷款审批是防范信贷风险的第一道关口，文中重点探讨了近年贷款额增长较快的上市公司与企业集团两类客户的信贷风险识别和防范问题，指出了银行在这两类客户信贷营销中存在的难点和误区，值得警惕和重视。

改革开放 20 多年间，浙江省从一个资源小省一跃成为全国经济强省。以余静波为课题组长的《浙江省国有商业银行比较研究》，深入剖析了“浙江现象”形成的原因，客观反映了浙江金融业竞争力对本省经济发展的依赖关系，通过对浙江省四大国有商业银行竞争力的比较研究，为建设银行浙江省分行制定正确的竞争策略，提供了依据。

2004 年 11 月

目 录

第一部分 谋划城市轨道交通建设 探寻投融资法律保障

- 国内城市轨道交通融资市场及商业银行对策研究 (二等奖)
 建设银行北京市朝阳支行课题组 (3)
- 城市轨道交通投融资问题研究 (二等奖)
 上海财经大学金融学院课题组 (45)
- 中国城市基础设施投融资法律保障研究 (二等奖)
 东北财经大学工程法律研究所课题组 (76)

第二部分 研究经济与金融关联性 为金融市场健康发展献计献策

- 西部地区经济发展与金融运行的关联性研究 (二等奖)
 建设银行新疆区分行课题组 (115)
- 论 QFII 制度对证券市场的影响 (二等奖)
 东北师范大学净月校区经济学院课题组 (147)
- 金融控股公司的组建方案研究 (二等奖)
 上海财经大学研究室课题组 (182)

离岸金融业务研究 (一等奖)

..... 上海大学国际工商与管理学院课题组 (219)

第三部分 探讨国有商业银行股改路径 创品牌, 争客户, 防风险

我国商业银行个人信贷资产质量与风险管理研究 (二等奖)

..... 建设银行总行个人银行业务部课题组 (241)

内抓管理、外树形象——理性选择国有商业银行股份制改造的路径

(二等奖)

..... 建设银行广东省分行课题组 (263)

国有商业银行实行品牌战略的设想 (二等奖)

..... 建设银行北京市分行国际业务部课题组 (294)

客户经理与商业银行客户关系管理问题研究 (二等奖)

..... 建设银行哈尔滨培训中心课题组 (325)

信贷审批科学化研究 (二等奖)

..... 建设银行湖南省娄底市分行课题组 (346)

浙江省国有商业银行比较研究 (二等奖)

..... 建设银行浙江省分行课题组 (361)

第一部分

谋划城市轨道交通建设 探寻投融资法律保障

课题编号 101

国内城市轨道交通融资市场及 商业银行对策研究

城市轨道交通主要由城市地铁、市郊铁路、城市轻轨三大部分组成。自 20 世纪初以来,城市轨道交通在世界各大城市得到快速发展,与发达国家相比,中国的城市轨道交通尚处于刚刚兴起阶段。在中国加入世界贸易组织、北京申奥成功、经济持续高速发展的影响下,国内必然迎来一个城市轨道交通建设的高潮。

为彻底解决北京、上海等大城市中心区域交通拥堵、空气质量下降、人均居住面积狭小等一系列问题,带动大城市的高速发展,全力发展城市轨道交通已成当务之急。而如何解决融资问题,同样成为政府、企业、银行共同面临的难题。

本课题从轨道交通已成为解决大城市交通问题的基本选择入手,对比研究国际、国内轨道交通建设自身的产业发展规律,在借鉴国外轨道交通建设投融资模式的基础上,分析了国内商业银行对城市轨道交通的融资方式,并重点研究首都北京的城市轨道交通项目,以点带面地提出北京地区商业银行对国内城市轨道交通融资市场的营销对策。

第一部分 城市轨道交通发展现状与前景

一、城市轨道交通建设的意义

发展城市轨道交通,可以缓解城市道路交通的压力,实现交通资

源的合理配置；减少交通污染，创造绿色交通环境；节约能源，提高交通运输效率；改善城市布局、创造就业机会，促进城市可持续发展。

(一) 发展城市轨道交通是解决大城市交通问题的有效途径

20 世纪初以来，轨道交通因其运量大、速度快、时间准、污染少等独特优势而备受世界各大城市的青睐，并逐步成为解决大城市交通问题的有效途径。其优势如下：

一是运量大。轨道交通一节车厢的载客量为 50 ~ 200 人，而每辆公共汽车的载客量仅为 40 ~ 80 人，轨道交通每小时单向输送能力为公共汽车的 2.5 倍（见表 1）。

表 1 不同类型城市轨道交通的运输能力

类 型	载客量（人/节）	平均站距（m）	运输能力（万人次/h）
地铁	150 ~ 200	800 ~ 1000	3 ~ 7
轻轨	60 ~ 150	500 ~ 800	1 ~ 3
单轨	50 ~ 130	500 ~ 1000	1 ~ 1.5
有轨电车	50 ~ 100	400 ~ 800	0.8 ~ 1.5
公共汽车	40 ~ 80	400 ~ 1000	0.2 ~ 0.5

二是速度快、准点性强。一般情况下，公共汽车时速为 15 ~ 20km，轻轨和地铁的速度是公共汽车的 2 ~ 4 倍（见表 2）。

表 2 不同类型城市轨道交通的速度

类 型	运行速度（km/h）	最小行车间隔（min）	编组（辆）
地铁	40 ~ 80	1.5	4 ~ 10
轻轨	25 ~ 40	2	2 ~ 3
单轨	25 ~ 30	1	4 ~ 6
有轨电车	15 ~ 20	1	1 ~ 2

三是能耗小、污染少。轨道交通以电力作为动力，每公里能耗仅为道路交通的 15% ~ 40%，噪音和空气污染等环境方面的损失仅为道路交通工具的 6% ~ 10%，是一种清洁、绿色的交通工具。

四是占地省。轨道交通综合占地仅为道路交通方式的 1/3 左右,而地铁和高架轻轨几乎不占土地。

五是交通事故少。轨道交通工具的事故损失成本大大低于道路交通工具。此外,轨道交通能根据不同路段的地面交通和土地供应状况,从地面、高架、地下三种通行方式中选择一种,尽量少与其他建筑物和运输方式争夺用地,因而具有特别适合解决大城市人口密度高、高峰期对交通需求量大、污染严重问题的特点。

(二) 发展轨道交通是引导城市合理布局的重要手段

北京、上海等城市的发展经验表明,轨道交通对城市格局有着十分巨大的影响。长期以来,京、沪两大城市一直为“摊大饼”式的城市化扩张所困扰,但随着京、沪两地地铁线路的建设和运行,地铁沿线特别是地铁站点附近的房地产被极大地激活了,大量人口逐步向地铁站点集聚。可以预见,放射性轨道交通线路的建设与使用,必将使城市空间布局突破城市环线道路的限制,大大改善中心城区和郊区城镇的交通条件,推动城市化地区跳跃式发展,从根本上解决城市化地区“摊大饼”式的无序蔓延问题。

(三) 发展轨道交通是城市经济发展的重要支撑

轨道交通对城市经济的支撑作用主要表现在两个方面:一是城市轨道交通发展对运输设备制造等行业具有强大的推动作用,还可带动相关产业,特别是现代装备类产业的发展,起到龙头产业的作用;二是轨道交通发展对房地产等第三产业具有极大的推动作用。以中国香港地铁为例,其在地铁沿线开发的用地已达 600 万平方米(包括住宅、商场、酒店及写字楼),不仅为地铁建设筹集了资金,而且保留了部分经营物业和管理物业,以获得固定收入。此外,地铁站内的广告(海报)收入、传呼服务及移动电话等也是中国香港地铁公司重要的经营收入。

(四) 发展城市轨道交通可以创造就业机会

城市轨道交通建设规模大、周期长,一方面可以通过工程项目本身吸纳大量的剩余劳动力;另一方面必将带动能源、原材料、建材物品产业的发展,缓解这些产业就业压力;此外,还可间接带动部分第

三产业（如房地产、广告业、商业）发展，推动第一产业、第二产业发展，增加就业机会。据调查，每投资一个亿用于轨道交通项目建设，可提供 4000 个以上的就业岗位。

由此不难看出，城市轨道交通已不仅仅是一种现代化的交通工具，而且是引导城市结构优化调整的重要手段，是对客运、制造、房地产开发和商业等城市经济有多方面带动作用的重要产业。

二、世界大城市轨道交通建设的概况及特点

（一）世界大城市轨道交通建设的概况

世界上的大都市都拥有成熟、完整的轨道交通系统，巴黎 1000 多万人口，轨道交通承担 70% 的公交运量，这一比例在东京是 80%，在莫斯科和中国香港是 55%，可见城市轨道交通具有其他任何路面交通工具无法比拟的优越性，是解决时间集中、客流量特别大的大城市交通问题最有效和最理想的方式（见表 3）。

表 3 世界部分城市轨道交通的现状

城 市	通车里程	运力（占总客流比）
汉 城	278 公里	8.12 亿人次
东 京	263 公里	87% 25 亿人次
伦 敦	408 公里	61% 8.1 亿人次
莫斯科	262 公里	54% 26 亿人次
纽 约	371 公里	15 亿人次
巴 黎	211 公里	12 亿人次

发达国家：目前一些轨道交通较为发达的大城市在解决客运交通方面取得了成功经验，其中东京、伦敦、巴黎、莫斯科都是较为典型的成功范例。在这些城市里，虽然家庭汽车的拥有率很高，但轨道交通仍是日常交通工具的首选。城市轨道交通系统在城市的社会活动、经济活动中发挥着不可替代的重要作用。

新兴工业化国家：目前，除发达国家外，一些新兴的工业化国家也在大力发展城市轨道交通。如：墨西哥城修了 21 条地铁线路，承担了全城客运量的 58%。汉城的地铁达到了 100 多公里，新加坡也

在大力修建轨道交通系统。

发展中国家：发展中国家在经济发展到一定水平时，城市的交通需求会有很大幅度的增长，建设以城市轨道交通为骨干、配合其他交通工具的综合交通网络，是解决城市交通问题的合理选择。

（二）当前世界大城市轨道交通发展的特点

一是类别多样化。国际上技术比较成熟，已经上线运营的城市轨道交通系统有地铁、市郊铁路、轻轨、单轨、导轨、线性电机牵引系统及有轨电车等 7 种类型。其中以市郊铁路、地铁、轻轨和有轨电车应用最为广泛，线性电机牵引系统最有发展前途。而在发展中国家，一般只在少数特大城市发展地铁，更多的则是优先发展轻轨交通。

二是轨道运行网络化。纽约、伦敦、巴黎、莫斯科、东京等轨道交通较为发达的城市，基本形成一定的轨道交通规模和网络，可以延伸到城市的各个方位。

三是资金来源多元化。城市轨道交通发展需要稳定的资金保障。多数国家由中央政府、地方政府和轨道交通受益部门共同投资建设，亚洲一些国家和地区正计划由政府委托私营机构去建设轨道交通项目，资金来源正朝着多元化的方向发展。

三、国内城市轨道交通建设概况及决定因素

（一）国内城市轨道交通建设概况

中国内地轨道交通始于北京，第一条线于 20 世纪 60 年代动工，20 世纪 70 年代投用。目前，中国已有 20 个超大城市和特大城市正在建设和筹建自己的轨道交通。其中，北京、上海、广州在改建或进一步完善城市地铁系统，深圳、南京也在动工兴建地铁。在建的项目大概有 300 公里，总投资要 1000 亿元人民币以上。拟建的轨道交通线路超过 20 条，总长度达 2000 公里。据国家计委资料显示，“十五”计划期间，中国城市交通投资将达 8000 亿元人民币。

上述情况表明，中国一些大城市正在兴起一股兴建轨道交通的热潮。

（二）国内轨道交通建设的决定因素

城市轨道交通项目具有一次性投资大，运行费用高的特性。即使是经济发达国家，在策划建设地铁或轻轨项目时，也是保持极其审慎

的态度。因此,发展城市轨道交通应坚持“量力而行、规范管理、稳步发展”的方针,合理控制投资规模和发展速度,确保与城市经济协调发展,要防止盲目发展或过分超前。

针对一些地方出现了盲目建设城市轨道交通的现象,国家对轨道交通项目的宏观调控也更加严格,并从城市资金实力、城市规模等方面对轨道交通项目的审批制定了限制性条件。

一是城市规模。建设部有关文件规定,申报发展地铁的城市城区人口应在 300 万人以上,规划线路的客流规模达到单向高峰每小时 3 万人以上;申报建设轻轨的城市城区人口在 150 万人以上,规划线路客流规模达到单向高峰每小时 1 万人以上。

二是城市经济实力。据有关文献显示:我国城市修建地铁的投资应不超过每公里 4 亿元,而轻轨交通应不超过每公里 2.5 亿元。据此推算,当城市每年地方财政一般预算收入在 100 亿元以上,国内生产总值达到 1000 亿元以上可建设地铁;而地方财政一般预算收入在 60 亿元以上,国内生产总值达到 600 亿元以上则可建设轻轨交通。

显然,北京、上海等大城市在城市规模和城市经济实力方面都是满足以上条件的,地铁项目审批的新政策并不会对目前北京、上海等城市的地铁建设造成影响。

国务院办公厅于 2003 年 10 月下发了《关于加强城市快速轨道交通建设管理的通知》,明确提出要进一步开放轨道交通市场,在投资渠道上鼓励社会资本和境外资本的参与,在融资渠道上鼓励和支持企业采取盘活现有资产、发行长期建设债券和股票上市等方式筹集资金。

从长远规划来看,中国城市在地铁建设的投入才刚刚开始,轨道交通产业和市场孕育着巨大的商机。但是国内地铁发展中面临的最大难点是投融资问题。

第二部分 城市轨道交通投融资比较与思考

城市轨道交通是重要的城市基础设施。轨道交通造价高昂(地下