

多地规划千亿级轨交基地 本地造与产能过剩难平衡

本报记者 孙丽娟 路炳阳 北京报道

河北省7月7日在《轨道交通装备产业链集群化发展三年行动计划(2020-2022年)》(以下简称《计划》)中提出三年内轨道交通产业

争先恐后

江门市政府也提出,用10年时间把轨道交通产业打造成超千亿元产业集群。

河北省在《计划》中提出到2022年,河北省轨道交通产业力争实现营业收入翻一番,达到500亿~600亿元,营业收入过亿元的企业25~30家,跻身全国轨道交通装备强省之列。

《计划》称,河北省产业存在行业规模不大,龙头企业少,配套能力不足等问题,未来提高省内配套能力,鼓励同质同价优先选用本地产品。

河北不是第一个盯上轨道交通产业的省份。广东也多次提出要做大做强轨道交通产业。2017年发布的《广东省战略性新兴产业发展“十三五”规划》提出要培育战略性新兴产业集群,轨道交通装备产业集群位列其中。

2019年4月广州市政府提出,到2021年,广州轨道交通产业规模预计达到1200亿元,力争2023年实现产值1800亿元。江门市政府也提出,用10年时间把轨道交通产业打造成超千亿元产业集群。

四川省则在2017年提出推动

营收翻一番。时间由此上溯,2017年~2019年,四川、浙江、广东等省均提出各自的千亿级轨道交通装备产业发展规划,强调推动轨道交通全产业链发展。

不难看出,“十三五”以来,越

来越多的省份将装备制造产业升级寄托于轨道交通产业之上,并希望将本地的轨道交通订单留在本省之内。业内担忧,各地囿于区域利益,盲目发展,是否会造成轨道交通装备业新一轮的产能过剩?



以轨道交通为代表的基建,被认为是我国经济重要推动力。

新华社/图

轨道交通全产业链发展,努力把市场空间和技术优势转化为产业竞争力。引进培育一批有核心竞争力的企业,鼓励本地企业走出四川参与市场竞争。

浙江省2018年发布的《浙江省综合交通产业发展规划》提出,以轨道车辆整车制造为龙头,以关键核心零部件制造为支撑,强化轨道交通

通机电设备系统集成能力,打造千亿元规模的产业集群。结合各地产业基础,规划建设一批省级轨道交通产业基地。

此外,湖北、河南、陕西、安徽、广西等多省提出将轨道交通装备产业作为重点发展方向,打造轨道交通产业集群。襄阳、郑州、常州、宝鸡等多个城市均提出千亿级轨道交通产业目标。

肥水不流外人田

截至2019年底,中国内地在建线路可研批复投资累计4.64万亿元。

为何轨道交通产业会成为地方政府眼中的“香饽饽”?

山东省政府人士对记者表示,近几年是全国轨道交通建设的高峰期,每年的投资额都在4000亿元以上。尤其是部分东部省份,全省不只一个城市修建地铁,每个城市年投资额可达几十到几百亿元,各省都希望将庞大的市场订单留在本地,并占领其他省份市场。

广东省政府人士对《中国经营报》记者说:“广东、浙江这样的经济大省,轨道交通市场庞大,但产业却很薄弱,为避免出现只花钱不挣钱的局面,两省均希望将本省的轨道交通产业发展起来,避免省内市场资源长期外流。”该人士表示,广东省早在2017年就在内部提出“广东车辆广东制造”的目标。

中国城市轨道交通协会公布

的数据也显示了城市轨道交通的蓬勃发展。截至2019年底,中国内地共有40座城市开通城市轨道交通运营线路208条,运营线路总长度达6736.2公里。2019年共完成城市轨道交通建设投资5958.9亿元,创历史新高。截至2019年底,中国内地在建线路可研批复投资累计4.64万亿元,在建线路总长达6902.5公里。

高度分化的市场

“对于地方政府来说,拥有独立的车辆设计、生产和投标能力是建立产业链集群、做大做强的关键。”他说。现在大力发展轨道交通产业的省份都是需求大省,如粤、浙、川、渝、豫,但这些省份都不是轨道交通产业大省。

中国城轨地铁行业曾长期实行企业定点资质,国内有7家企业拥有城市轨道交通生产资质,其中包括中国中车(原“南北车”)的6家子公司和北京市基础设施投资有限公司(以下简称“京投公司”)所属的北京地铁车辆装备有限公司(以下简称“京车装备”)。

2008年后,国内各地曾掀起城市轨道交通建设高潮,当时的“南北车”为了争夺市场,只要听到哪个城市计划上马轨道交通项目,就赶紧到当地洽谈投资建厂,希望以此换取轨道交通订单。

仅在广东省,原“南北车”就先后建设了6个轨道交通车辆生产基地。广东省政府人士对《中国经营报》记者称,广东省的轨道交通产业只是表面繁荣,各地市的轨道交通企业实际都很弱小,大部分产能重合,单个城市的订单也难以支撑各基地发展。同时,中车主机厂在广东建设基地,主要是承接总部任务,把基地当作车辆组装的生产车间,而广东省不甘于此。

尽管广东省内轨交产能已经过剩,而本省轨交订单仍止不住外流。广州地铁人士向记者透

产能过剩之殇

对于拥有庞大市场的地区,如果放弃相关产业,等于将市场拱手让人。

各地争相发展轨道交通产业,加剧了行业产能过剩担忧。

中国中车人士告诉《中国经营报》记者,国内轨道交通装备产能过剩问题一直存在,当年南北车相互竞争时期,投资100多亿元建设城轨地铁基地,一度造成长时间的闲置或亏损。为应对严峻形势,中国中车早在2015年成立之初,就严控各个子公司不要再扩建地铁产能。

据《中国经营报》记者粗略统计,中国中车下属6家企业的年生产能力都接近或超过1500辆,这意味着仅中国中车一级子公司年生产能力已达9000辆以上。京投公司正在建设的保定地铁基

地落成后,中国地铁车辆年产能将轻松突破1万辆。

中国中车人士对记者表示,全国地铁车辆市场有大小年之分,一些年份因某几个城市集中采购,整体订单量较高,部分年份因市场缺乏大订单,需求量较小。从最近几年市场情况来看,年订单量较多时可达9000辆,订单量较少时只有5000~6000辆。整体来看,市场存在供大于求的问题。

但面对产业的吸引,产能过剩的问题不在地方政府考量之内。湖北省政府人士表示,轨道交通装备是国务院发布的《中国制造2025》中,大力推动重点领域突破

地落成后,中国地铁车辆年产能将轻松突破1万辆。

中国中车人士对记者表示,全国地铁车辆市场有大小年之分,一些年份因某几个城市集中采购,整体订单量较高,部分年份因市场缺乏大订单,需求量较小。从最近几年市场情况来看,年订单量较多时可达9000辆,订单量较少时只有5000~6000辆。整体来看,市场存在供大于求的问题。

但面对产业的吸引,产能过剩的问题不在地方政府考量之内。湖北省政府人士表示,轨道交通装备是国务院发布的《中国制造2025》中,大力推动重点领域突破

乏成体系的生产制造能力,对地方产业和经济带动作用有限。

他称,未来,浙江将统筹全省轨道交通产业资源,加快整合杭州、宁波、温州、台州等地轨道交通装备制造企业,强化与中国中车公司合作,以城市地铁车辆、城际铁路车辆、新型轨道交通车辆为重点,积极争取获批车辆生产经营资质。

一位轨道交通行业人士对记者称,湖南、山东等轨道交通装备产业发展较好的省份,均是以境内车辆生产企业中车株机、青岛四方为首,带动了上游的原材料、零部件生产和加工,下游的设备检测、维护等等,形成了庞大的产业集群。“对于地方政府来说,拥有独立的车辆设计、生产和投标能力是建立产业链集群、做大做强的关键。”他说。

上述人士表示,现在大力发展轨道交通产业的省份都是需求大省,如粤、浙、川、渝、豫,但这些省份都不是轨道交通产业大省,省内都没有轨道交通车辆制造主机厂。所以,谋求地铁车辆生产经营资质成为这些省份产业发展的重要突破点。

发展的行业。对于地方政府来说,引入一个新的产业链是一项艰难的工程。对于拥有庞大轨道交通市场的地区,如果放弃相关的产业,就等于将市场拱手让人。

上述轨道交通行业人士还对《中国经营报》记者表示,在产业引进上,地方政府考虑更多的是本省的产业升级和GDP,每个城市都希望像株洲、青岛一样形成轨道交通产业集群。一些城市希望凭借建设轨道交通产业基地的契机获得上级资金或政策支持。“而且现在的需求大省,产能过剩问题并不明显,所以过剩问题并不是地方政府当前考虑的重点。”他说。

监管部门开出3.7亿罚单 《反洗钱法》修改工作提速

本报记者 杜丽娟 北京报道

监管对金融机构的反洗钱工作日益加强。根据人民银行行政处罚信息,截至6月30日,2020年公布反洗钱行政处罚罚单累计超3.7亿元,罚单数累计298笔,其中1~4月累计处罚金额已超过2019年全年水平。

在银行业发布反洗钱和反恐怖融资管理办法一周后,《反洗钱法》的修改工作也正式启动。一位金融业负责风控业务的人士告诉《中国经营报》记者,今年上半年反洗钱罚单总额远超去年,因此金融委对反洗钱的监管也特别重视,目前反洗钱和反恐怖融资已经成为监管部门的日常监管内容。

“受此影响,预计年内《反洗钱法》修改工作将大大提速。”该人士说。在此之前,中国人民银行行长易纲也表示,我国将持续强化国家反洗钱和反恐怖融资协调机制,并将反洗钱和反恐怖融资工作纳入国务院金融稳定发展委员会事日程。

中国政法大学财税法研究中心主任施正文介绍,因为洗钱活动常常与恐怖活动、贪污腐败和偷税漏税等犯罪联系在一起,所以《反洗钱法》的修改也与当前的国际形势有关,在具体实施过程中,主要采取反洗钱调查和监测分析,以打击洗钱及相关犯罪活动。

今年以来,反洗钱形势严峻。根据人民银行的行政处罚信息,第二季度反洗钱行政处罚主要涉及银行、保险、证券、支付、期货、信托、财务公司七类机构。

从罚单数量上看,主要集中在

银行机构,共对39家银行机构开出65笔罚单。从处罚金额上看,主要集中在支付机构,共对8家支付机构开出11笔罚单,处罚金额合计约18835万元,其中3笔处罚金额超过500万元。

普华永道中国风险与控制服务部合伙人唐昊观察到,未按规定履行客户身份识别义务是首要处罚原因,共涉及82笔罚单,合计处罚金额约10313万元。

上述金融人士分析,银行机构自身有严格的准入审核制度,但相对中国金融行业资产规模,反洗钱处罚力度仍有待提高。“在实际操作中,银行机构对股东、实际关联人等信息的核实,还需要进一步加强,以提高反洗钱监管能力。”该人士说。

记者了解到,对于金融机构的监管,银保监会早前曾发布《关于进一步做好银行业保险业反洗钱和反恐怖融资工作的通知》,要求将反洗钱和反恐怖融资工作情况纳入机构日常监管范围,并在现场检查工作中贯彻监管要求。

按照银保监会的要求,该会及其派出机构应当将反洗钱和反恐怖融资工作情况纳入机构日常监管工作范围,并在现场检查工作中重点对机构反洗钱和反恐怖融资内部控制建立和执行情况进行检查。

相比金融机构65笔的罚单数量,支付机构的大额罚单也受到关注。行政处罚信息显示,二季度共有3笔处罚金额超过500万元的大额罚单,其中,单笔罚单最高金额超1亿元。

唐昊介绍,以往大多数处罚案例中,机构单项处罚金额为20万~

50万元(致使洗钱后果发生的,处罚金额为50万~500万元),合计处罚不高于350万元(致使洗钱后果发生的,合计处罚金额不高于3500万元)。

“此次处罚信息中,出现了1亿元的大额罚单,说明监管机构对《反洗钱法》处罚规则的运用已经发生了转变,从结果看,目前大额罚单主要集中在支付行业及客户身份识别模块。”唐昊分析。

记者了解到,互联网技术的发展,使得支付业务的交易不受时间、空间限制,这在一定程度上加强了其隐蔽性功能,实际操作中很容易被用作洗钱的工具。

多位市场人士预测,4月份《反洗钱法》修改工作正式启动后,针对各项违规行为出现,大额罚单很有可能成为常态,加之支付业务的监管,年内《反洗钱法》修改提速的预期也符合当前现实。

此前的2020年人民银行工作会议也明确,要全面提高金融服务与金融管理水平,继续强化反洗钱监管力度。种种迹象显示,当前,我国反洗钱监管正在持续加码。

在此背景下,金融机构的反洗钱工作也值得关注。根据《中国洗钱和恐怖融资风险评估报告(2017)》,当前中国对网络借贷机构的监管,以及网络借贷机构在风险识别和风险控制方面仍存在欠缺。

对此,唐昊建议,金融机构需特别注意不同业务场景下的客户身份识别,比如身份证明文件有效期即将过期的客户,以及对工商状态已注销或异常的客户等信息,要及时更新证件。

特别国债评审工作启动 投资领域出现“一票否决”

本报记者 杜丽娟 北京报道

第一批特别国债发行以来,为提高资金的使用效率,项目评审工作也随即启动。《中国经营报》记者了解到,目前多省发改、财政等部门组织开展了对特别国债申报项目的评审工作。来自银行、券商和市场专业人士等组成的评审团将对特别国债的申报手续、项目投资领域等进行专业评审。

一位参与评审的人士告诉记者,与以往债券评审工作不同的是,此次特别国债的评审出现多个“一票否决”的情况。在投资领域上,评审对楼堂馆所等建设项目采取一票否决的意见,同时对PPP项目、专项债支持的项目和一般债支持的项目也都给了一票否决。

根据财政部对外通知,特别国债的使用方向包括基础设施建设和抗疫相关支出两方面,除此之外的投资项目抗疫特别国债均不支持。

按照上述要求,特别国债在评审阶段,评审专家对资金用途的核实也成为众多评审标准中的一个关键内容。目前评审工作主要内容包括对特别国债项目审批流程、标准、投资领域和收益率等几个方面。

河北一位参与评审的专业人士介绍,在参与评审之前,地方财政和发改等部门会先组织专家学习特别国债的相关规定,然后按照要求对特别国债申请项目进行评审。在具体评审过程中,专家会对资料不完善的项目提出修改意见,然后对修改后项目资料重新评审。

“目前特别国债资金分配中,基础设施建设和抗疫支出的比例大概9:1,评审过程中,如果项目不符合政策要求,有可能会被否决。”该人士说。

按照《抗疫特别国债资金管理办法》,特别国债的资金90%用于基础设施建设,10%的额度用于抗疫相关支出。其中基础设施建设有12个领域,包括公共卫生体系建设、重大疫情防控救治体系建设、粮食安全、能源安全、应急物资保障、产业链改造升级等。

抗疫相关支出包括6个领域,分别是减免房租补贴、重点企业贷款贴息、创业担保贷款贴息、援企稳岗补贴、困难群众基本生活补助和其他抗疫相关支出。

据了解,评审结束后,三位评审专家需要在通过和未通过的特别国债审核意见表上签字确认。“专家签字确认,更多是对评审项目负责,确保其符合特别国债支持的领域,同时让通过评审的项目能够及时形成工程量,早日为地方带来收益。”上述评审人士指出。

截至7月16日,抗疫特别国债已发行12期,累计发行7200亿元,完成1万亿元发行任务的72%。按照要求,下一步,财政部将继续统筹协调抗疫特别国债、一般国债、地方政府债券发行节奏,全力保障剩余2800亿元抗疫特别国债在7月底发行完成。

由于特别国债的资金全部列入直达资金管理,并纳入中央财政直达资金监控系统全程监测,因此对地方政府来说,其可以带来明显的杠杆效应,以缓解地方

财政支出压力。

“在为期两天的评审中,我最大的感受是这次特别国债资金是直接达到市县,所以相比以往债券发行,此次市县级政府对项目的申报热情非常高。”一位参与评审的专家坦言。

值得注意的是,具体发行要求上,各地可以在分配的额度内按照一定的比例预留机动资金,解决基层特殊困难的急需资金需求,用时地方可根据实际需要,自主分配使用。

今年以来,受疫情影响,地方财政收支压力较大,而特别国债被寄予厚望。

一位地方财政系统人士认为,特别国债的发行,缓解了政府融资难等问题,从地方申报项目情况看,特别国债尤其受到基层政府的欢迎,这有利于增大政府投资的规模,从而推动有效投资。

不过,需要注意的是,由于此次评审中项目的收益并没有统一标准,因此评审过程中,专家对此也提出不同意见。上述接受采访的评审专家建议,未来特别国债管理办法中可以加入项目收益的相关内容。

“因为基础设施建设都有一定的收益率,但由于行业标准不同,收益率也不尽相同,但评审时可以设定一个区间范围,这样可以更精准评审申报项目。”该人士说。

7月17日,财政部发布上半年财政收支数据。数据显示,上半年,全国一般公共预算收入96176亿元,同比下降10.8%,其中,地方一般公共预算本级收入51829亿元,同比下降7.9%。