

资金管理问题的几点对策 解决当前铁路建设

苑德勇

险加大。因此,应尽力加大权益性投资的比例,笔者认为,获得权益性投资的主要途径有:

1. 积极争取国家财政资金的支持。建造长距离、高等级铁路是一项花费巨大的工程,但鉴于建造高等级铁路是推行低碳经济的最佳选择,符合国家的产业政策,因此可以积极争取国家财力对铁路建设的支持,增加财政资金在铁路建设资金中的比重,降低负债率。

2. 走市场化道路,扩大权益性资金来源渠道。截至2009年年底,中国A股总市值已达24.27万亿元。这其中只有3只铁路运输业股票,市值总和最高为1600亿元,无论是上市企业数量还是筹资总额在我国股票市场总量中所占比例都较小。笔者认为,铁路运输行业应积极利用证券市场的融资功能来增加资金来源,可将既有铁路的优质资产或经济效益好的合资铁路公司包装上市,以筹集更多的权益性资金,这样做也有利于合资铁路公司的规范运作。需要注意的是,由于铁路运输业是国民经济的大动脉,在上市的同时必须坚持国有控股。在筹集规模上要平衡权益性资金与债务性资金的比例,完善公司治理,保持项目公司盈利。

(二) 减少拨款环节,推行大额资金集中支付

目前,铁路系统内部已经建立了完善的内部资金结算网络,为执行大额资金集中支付制度创造了有利条件。笔者认为,在执行大额资金集中支付时,应由最终用款单位(如物资供应单位)在需要资金时逐级向上一付款单位申请,逐级同意后由最上一级直接拨款至用款单位。这样做的好处一是减少了拨款环节,减少了资金在途时间;二是将资金沉淀于最上一级,筹集资金时可以统筹安排,减少资金沉淀总量;三是有效确保资金安全,减少资金监管成本。

(三) 加强资金监管力度,维护建设资金安全

铁路建设工程资金管理的要求之一是专款专用,但仍有一些施工单位出于各种原因挪用、串用、挤占建设资金,加大了铁路建设资金的安全风险,危害了铁路建设工程的顺利开展。为确保建设资金的安全,应在承包合同中注明建设单位有权监管项目资金在施工单位专款专用,不得挪作他用。

铁路建设资金来之不易,加强资金监管刻不容缓。日常工作中必须做到以下几点:一是要求施工单位开设专户,专门用于所承包铁路工程的结算;二是施工单位向建设单位按月滚动报送次月用款计划,施工单位在建设单位同意的用款项目及额度内支付;三是建设单位利用网上银行对施工单位账户内的资金进行实时监控,发现异常及时制止或责成收回资金;四是建设单位财务人员必须经常性地按照资金流向实地检查资金的使用情况;五是在资金管理上需要落实奖惩制度,对施工单位资金管理制订奖惩制度,对挪用本项目建设资金、数额较大的执行一票否决。

(作者单位:上海申铁投资有限公司)

责任编辑 张璐怡

短讯

据来自国际会计师事务所——尼克夏国际的研究报告显示,全球资本市场的企业活动水平有好转迹象,但新上市的或首次公开招股尚未开始明显加快。尼克夏的市场评论专家一致认为,经济复苏在很大程度上受机构投资者主导,以国际资金流入进行相对低的投资。然而,更持久的复苏则需要若干关键交易作为催化剂,以提供必要的动力。

(本刊通讯员)

铁路建设资金管理是铁路基建财务管理的核心内容,如何加强铁路建设资金管理,及时解决资金管理过程中出现的问题,多方面筹集低成本资金,加强投资控制,节约建设成本,提高资金使用效益并维护建设资金安全,是每一个财务工作者及建设管理者都需要考虑的现实问题。本文拟对此提出相关的解决对策。

(一) 拓展融资渠道,优化资本结构

铁路建设资金的来源可以分为权益性资金与债务性资金。一般来讲,预计经济效益好、还本付息能力强的项目,应多使用债务性资金;而公益性强、盈利能力低的项目则应以权益性资金为主。但目前由于权益性资金筹措的难度加大,现实中更多地使用了债务性资金,导致企业的资产负债率偏高,企业运营风