

交通经济中的融资困境分析及解决策略

翟桂玲

(吉林省交通运输综合行政执法局双辽分局,吉林 双辽 136400)

摘要:就目前中国的交通经济建设发展状况而言,虽然着实取得了一些成就,不过从长期发展趋势上来看,却又面临着不少问题,比如较为严峻的资金供应不足问题。而上述问题的出现,往往都会对交通经济建设和发展形成一定的不良影响,因此,出于对发展的考虑,就要针对问题,并采取立竿见影的解决策略。从影响来看,融资是最主要的问题之一,所以要充分认真对待。文章将就融资中遇到的难点,立足当下做出分析,再给出可行的策略。

关键词:交通经济融资;困境;策略分析

【DOI】10.12231/j.issn.1000-8772.2022.18.019

1 前言

在中国城市化建设过程中,有效的城市交通经济运转是经济持续朝好的方向发展的关键支撑动力。在如此的背景下,这也日益引起了社会各界的普遍关注,从而给交通经济的上扬与发展带来源源不断的新活力。不过这之中的融资问题却也无法忽视,不但妨碍了城市建设,而且还对城市化的全局构建产生了阻碍。因此唯有改变融资难现状,才能为建设的有序性给予更有力的资金保障。

2 交通经济融资的重要性

2.1 有利于促进交通经济的进一步发展

为满足资金需求,在交通建设上,融资是最行之有效的办法,得到了政府的支持,在融资渠道的拓宽,以及在形式上的丰富下,使得成果更加可观。这对于交通经济有促进的作用,能给城市的发展补足动力。而在此背景下,为了强化交通的运输力,发挥出经济纽带的作用,就要着重去进行建设。这涵盖了完善基础设施,加大融投资的力度,以及做好对通行网络的构建。对城市交通经济在提升的过程中开展投融资方面的工作,也可以在一定程度上增强交通经济发展的可持续性,从而促进了这一领域的经济,从而得到迅速发展,这对国民经济总体实力的进一步增强与提高,也有着很大的帮助。所以,通过开展投融资工作,对国家和社会都极为重要。

2.2 有利于资金使用效率的提升

城市交通经济在发展的过程中,要想得到快速的发展,就要向相应的建设当中,注入充足的资金,从而在维持原有发展水平的同时,尝试取得进一步的突破。当有了这些资金后,就可以更高效地投资,这使得其价值水平随着提高,并得到与之成正比的收益,这将是极为可观的。所以,在开展融资的过程中,能提高资金利用率,加大投资回报率,实现资金的良性循环。通过这种方式,就可以

带动资本利用效益的进一步提高,以便于更好地实现资本方面的合理配置,从而推动了交通运输的进一步发展。中国经济当前在发展的过程中,发现仍有大量的民间资金能够配置和运用在交通建设项目当中,不过,政府在开展这些工作时,如没有相应的规范渠道,将会使得民间资金在进行基础设施建设投资的过程中,存在着诸多困难,从而不利于国民经济的继续发展,进而阻碍着融资的进行。在实施和融资相关的工作时,可以让民间资金在使用的过程中,找到更多更好的相应投资方向,以便于让民间资金在开展投资活动时,资金的回报率进一步提高,以此为基础,去推动运营水平的相应提高。

3 交通经济中的融资困境分析

3.1 基础融资逐渐减少

过去几年里,由于我国政府在发展国民经济的过程中,为推动国民经济水平的提高,对发展战略做出了一定的调整,使得政府在发展交通运输领域的过程中,逐步缩减了基础融资方面的活动。基础融资不可否认是最主要的国民经济发展依托,对交通经济的快速发展产生了很大的促进作用。尽管各地政府部门都高度重视这一工作的进行,但在进展的过程中却受到了许多制约因素的影响。而中国的交通运输经济若要想得到更进一步的发展,则还必须要有来自于其他途径的新资金加入,才能适应现实要求。而怎样找到途径来进行引资,是要着重考虑的。

3.2 银行融资渠道不够通畅

随着经济发展趋势的持续向好,交通经济被带动,出现了更加多样化的发展趋势。而在实现交通融资目标的过程中,最稳妥的渠道,仍然是依靠银行方面的融资,这是现在来看,最稳定的资本获得来源。不过在现实的融资当中,利用商业银行贷款面临着成本费用较高、速度慢等方面的问题,会使得融资不能高效开展,常面临较长的真

空期,降低了资本的利用率。

3.3 民间资本较难生效

民间资金在中国市场经济的发展中有着关键性的作用。把民间资金积极引进到交通经济领域,也有着十分重要的现实意义,所以要着重去进行。当前情况下,在融资方面,可以看到仍有着民间资金占比偏少的特点,民间资金想要进入到交通领域当中,存在一定困难。

4 解决当前交通经济融资困境的对策

4.1 推行交通债券和基金

交通债券是中国当前基本建设型投资模式的主要组成之一,可以更加合理地解决交通经济中面临的融资难问题。由于交通债券一般包括了中央政府发行的和全国各地发行的两种。当债券的作用有所体现时,就说明我国的财政政策和货币政策之间在协调配合上,有了相应的成果,这创造了一个好的融资环境。所以,我国政府政策在出台过程中,就必须从多方考虑现实情况,再针对当前融资主要面临的问题提供帮扶,从而有助于我国经济建设向着更好的发展方向稳定前进。而交通基金则一般都是以公路基金的形式存在,具体来说便是利用税收的途径,进行对公路投资建设成本的处理工作。这一流程尽管相对比较漫长,但不失为一个较为稳妥的途径。所以,政府在对待城市交通债务与道路融资问题时,都应该以更加正面的态度,探讨应该怎样对这二类方法加以更好的运用,从而帮助融资更加良好地进行。同时,这种相对稳妥的融资链,实际上也是稳定的资金来源,不必顾虑这一类融资的“撤资”问题,在一定程度上增加了项目的可靠性,不用遭受相关风险。

4.2 对银行交通融资贷款业务予以监督

一些商业银行在面对交通融资的信贷业务时,往往为了避免处理这种诉求问题而选择直接提升放贷利息。如此一来,当很多的融资信贷项目负责人在看到这样高昂的利息时,常会为了考虑成本利益而选择放弃。另一些仍然继续选择以此为融资渠道的项目,则必须对该项贷款承担较高的利率,这样的话,商业银行尽管承受着相对漫长的资本利用期限,还有很大的回收风险,但却也收回了较高的利率。尽管这些做法都可以给商业银行提供回报,但同时也会给贷款融资造成很大的压力。当资本滞留于银行中时,实际上就已经在持续损失,而唯有当资金保持在流动中,其价值才会提高,这正是资本的主要操纵手法。所以银行方面就应该主动改变,以顺应相关需求。因此,商业银行从融资信贷的高风险性入手,积极减少融资信贷的经营风险,在面对前来进行交通经济领域融资项

目的负责人时,应当清晰简明地对利率风险做出阐述,并给出符合市场规则的利率指数。在这样情形下,各方的权益都可以获得相应的保护。为支持商业银行更好地运用资金,应当主动提供适当的监管举措,对各类经营活动进行有效监测,防止故意提升借贷利息或产生出借“人情债”的情形。唯有把权力限制在体制之中,方可确保权力不会因滥用而产生负面影响。

4.3 拓宽民间资本的融资来源

民间资金来源的庞大存量,能够对急需资金的我国交通经济建设和发展,产生极大的吸引力。但怎样去将资金吸纳到对应的领域中,并切实给出可观的回报,却还是有待思索的问题。引进民间资金,无可否认会对当前交通经济问题产生很大的改善效果,让融资更加轻松,且不易遭遇风险。为更好地吸纳民间资金,交通经济融资项目须主动提高自身吸引力,比如,在机制上进行一些变革。由于交通经济建设项目往往具有耗资巨大和工程周期较长的特点,因此民间资本投资积极性并不高。所以要获得民资的投入,就可以主动改变此特质。顶层设计者和决策人员需要改变项目的盈利方式,由民资自己确定并规划项目的开工日期和开发周期。另外,针对耗资巨大的问题,国家交通工程主管部门应当积极规划施工支出,在确保质量的前提下,最大限度地减少建设成本。减少成本的方法不仅仅是通过健全各种管理体系,严格限制不必要的投资费用,还需利用现代手段有效地减少成本。而针对投资周期长的问题,则能够通过将工程项目实施投资分期,并在各个阶段内设置不同的投资对象,如此一来,不但可以有效减少单一资金来源所面临的巨大融资压力,还可以做到融资的相对独立性,工程项目的整体投资风险将大大降低。这使得项目整体的经营风险也可以事先有所预测,整体利润前景将更加清晰透明。在这个方案下,民间资金对投入于交通经济建设项目的占比,必然会随之而大大提高,在交通经济的发展中展现出投资活力,并发挥出相应的发展功能,以解决现在的融资困难。

4.4 重视宏观调控对交通融资的促进意义

交通经济的蓬勃发展,是要在国家的支持下才能够实现的。交通工程是我国的基本公共基础设施工程,政府必须兼顾改变民生、推动地方协调发展等多重职能,因而工程本身带有很强的公益性,必须国家对工程具有领导的作用,唯有如此才可以使一个投资前景不是非常好的工程得以成功兴建,为广大的人民群众谋福利。尽管交通运输市场的蓬勃发展要求政府发挥至关重要作用,不过这也并不代表中国交通运输经济的蓬勃发展就不可能有市场

主体充分发挥其巨大功能的空间。当前,我国正在兴起的是社会主义市场,而交通经济毕竟是其中的一部分,国民经济发展的现实需要和社会公共资源的合理配置要求社会主义市场充分地发挥其应有的调节作用。所以,政府在为交通经济建设项目实施融资政策时,就必须综合考虑以下各种因素,即国家投资的可行性、政府投资规模和支付方式以及融资资金的具体运用,并强调了政策的宏观调控与经济项目的市场化运作二个方面的综合效果。需要在有力的协调下,才可以确保国家投资建设项目中,对有关资源的合理优化配置,从而提高经济建设项目对资本的吸引力,这涵盖了银行和民间两个渠道。这将提高国内民众对交通经济建设项目的信任,并通过投资来达到双赢局面。针对公益类的建设项目,收益并没有特别具体,且周期不确定,政府部门要出台相应优惠政策,使项目的利润由政府部门分期承担,这使得政府部门短期的融资压力大为缓解,提高了其他融资主体对公益项目的信任与兴趣。在我国宏观政策的影响下,会对交通经济形成一定的利好因素,对交通融资来说具有很大的正面影响。想要更好的运用这种影响,就必须认识宏观调控所带来的积极意义。只有充分了解这些宏观调控背后所带来的积极意义,才有可能从中分析出一些可以利用的因素加以发挥,以便将国家宏观调控的积极影响发挥到最大。

4.5 审慎投资,加强交通建设项目监管

在现在这种模式下,利用举债来完成设施的建造在我国相对普遍。通过举债来把交通设施搭建起来,并采用收费的方法来对工程建设中的有关资金进行支付,而这种投资方式正是以高杠杆的作用撬动了工程项目的建设。不过随着时间的持续推移,这一模式能否合理和可取已经变成了需要进行反思的问题。个别政府部门由于急于求快而盲目推动交通方面的项目建设,如果通过向商业银行获得贷款来建设,项目最终的经济效益将不会非常突出,而有关社会经济利益的预期也将无法实现,最后甚至有可能产生还本付息的问题。当欠款的偿付发生了问题时,就有可能要求政府财政的兜底,这一方面增加了政府财政自身的财力和债务风险,另一方面导致了商业银行对于交通方面项目的信贷采用了更加谨慎的态度,以此为渠道进行融资时,也会遇到更大阻力。因此即便可以获得融资,融资成本也相应较高。处理这一问题,首先必须政府做好以下工作:首要的是,对工程项目的立项条件要进行严格审查和多次的考察和讨论,一旦不能够满足建设项目开工的条件,政府绝对不能同意项目开始,对违反规定的地方政府部门和各级单位也要严

肃处理。另外,地方政府部门还应当对工程项目的施工工作制定好优先次序,并且要杜绝大面积高密度地进行建筑工作,以缓解政府资金的压力;然后,在对项目的投资管理中,形成了明确的具有弹性的费用管理机制,从而使得工程项目的本金、还贷时的利率,以及项目日常运作需要的流动资金均可以列入工程项目的投资计划之中,从而对贷款的具体支付日期也可以制定一个时间表,并严格地依据其进行工程项目的后续管理工作,从而防止各经营单位或者部门私自更改收费的价格,改变收费日期等触犯法律法规的现象产生。最后,要做好对多个建设项目的风险管理,对一些发展前景并不明朗的建设项目,需要综合多个因素对能否启动项目进行调研,对已启动在建的工程项目需要采取措施平衡其利润,并管理其经营风险,使项目风险在可控的范畴当中。简单来讲,就是在融资后,要谨慎地将资金用于建设,着重规避相关风险,以提高项目回报率。

5 结束语

综上所述,在中国当前的经济背景下,尽管交通经济建设确实取得了一定的成绩,不过其中的融资难的现状却并不能被忽略。而这些问题也有实际体现,就是在公路施工和运维方面的问题,实际上也是当前交通经济融资供给不足问题的体现。必须明确的是,交通经济确实是中国城市建设和社会发展进程中的核心,但如果对这没有发挥强劲的推动力以及支持力,则势必会造成非常巨大的经济损失。除此之外,发展中要主动转换思维,灵活转变融资策略,解决眼下的困境。

参考文献

- [1]高军建.交通经济融资问题与困境分析[J].流通经济,2016(32):86-87.
- [2]张静.关于商业票据应对中小企业融资困境问题的分析[J].商场现代化,2017(2):222-223.

作者简介:翟桂玲(1974-),女,汉族,籍贯:吉林省农安县,学历:本科,职称:中级经济师,研究方向:交通经济融资。