

铁路 保障房 新能源

“微刺激”三箭齐发“民生牌”

□本报记者 刘兴龙



小规模 利民生 促转型

今年一季度，国内主要宏观经济指标出现不同程度回落，在经济增速下行压力增加的背景下，“微刺激”释放稳增长的信号。4月初召开的国务院常务会议明确了三项经济推进措施，包括发挥开发性金融对棚户区改造的支持作用，确定深化铁路投融资体制改革、加快铁路建设的政策措施，研究扩大小微企业所得税优惠政策实施范围。

高盛首席投资策略师哈继铭表示，最近公布的一揽子稳增长措施总体规模较小，仅相当于GDP的0.21%，且近年来的经验表明政策放松的作用日益减弱，因而本轮刺激效果可能短暂且有限。

不过，也有市场人士对微刺激实施的效果持积极态度。中加基金人士指出，“微刺激”措施主要以财政政策为主，这可以实现宏观调控政策的“精准发力”。从涉及行业来看，基础设施、民生、新能源等领域将是“微刺激”的主要发力领域。加大基础设施建设投入，改善民生依然是保证我国长期供给能力扩张的有力手段；加大对太阳能、风能、核能的补贴和扶持，将会有效改善我国能源供给结构，更好实现可持续发展。

随着政策闸门打开，一些促投资的微刺激政策迅速推进。今年3月份，发改委批复了7条铁路，其中东北和内蒙古各3条，杭州到黄山1条。同时，铁路总公司上调了今年全国铁路固定资产和新线投产里程，今年全国铁路固定资产投资计划从年初的7000亿元增加到7200亿元。需要指出的是，这是我国铁路连续三年投资放缓之后，重新回升至7000亿元。

专家指出，中国经济当前最重要的阶段特征之一是正处在增长速度换挡期、结构调整阵痛期和前期刺激政策消化期等“三期”叠加的特殊时期。这决定了目前“稳增长”的经济政策无法以“规模刺激”来实现。从2013年7月政府针对宏观经济放缓并可能跌破政策目标值而推出的一系列“稳增长”的“微刺激”措施来看，小规模、利民生、促转型是这一系列“微刺激”的共同特征。

新能源或成潜在抓手

与“规模刺激”相比，微刺激预期中的“稳增长”应该是不能造成新的产能过剩、不能引发新的地方政府债务问题、不能留下物价上涨隐忧，同时，最好能兼顾民生和经济结构改善的发展模式。在这样的政策脉络下，太阳能、风能、核能等清洁能源，以及新能源汽车将有可能成为政策支持的产业发展方向，从而与铁路和保障房建设一同成为微刺激实施的抓手。

国家发改委能源专家在4月10日召开的第十二届中国国际煤炭大会上表示，中国正在酝酿实施能源消费总量控制计划，其中主要是煤炭消费总量控制。这意味着煤炭在能源消费总量中的比重将降低，而相应的清洁能源的比重将增加。

目前，A股市场中的清洁能源主要涉及太阳能、风能、核能、氢能、乙醇汽油、垃圾发电、光伏发电等七大领域。光伏方面，在全国能源工作会上设定的2014年装机容量为14GW。风电方面，我国风电2013年新增装机16.1GW，比2012年同比增长23.84%，国家能源局在年初的工作会议上确立了2014年的新增装机规模为18GW，比2013年增长11.8%。

中央与地方协调发力

在国家推行一揽子稳增长措施之下，进入4月份，不少地方政府纷纷针对一季度经济形势进行分析和总结，推出了地方版稳增长措施。据媒体统计，广东、海南、天津、江西、贵州等省份公布今年的重点项目投资计划，投资额分别达36658亿元、17950亿元、8231亿元、6000亿元、2499亿元，投资总额超过7万亿元。与往年不同，环境和民生成为今年地方重点项目投资关注的焦点。

日前，广东省发改委官方网站公布了《广东省2014年重点建设项目计划》，明确了2014年广东重点项目285项的投资计划，总投资额达36658亿元，其中2014年度计划投资为4500亿元。在2014年的4500亿元投资计划中，基础设施、现代产业体系、新型城镇化建设、绿色发展和社会事业建设等5个大类的投资额度分别为2298亿元、1421亿元、319亿元、90亿元和372亿元。

天津市《2014年重点建设项目的安排意见》确定了2014

年天津市重点建设项目70个，投资总规模8231亿元，当年安排投资1864亿元。值得注意的是，其中包括能源和交通项目17项，基础设施和环保项目、工业项目同为14项，可见与民生相关的能源、交通和环保等产业成为当地大力发展的重点领域。

此外，在江西省安排的首批重点项目中，交通项目有43项。今年江西省将建成5条高速公路、续建6条高速公路、计划新开工高速公路13条。在铁路方面，江西省今年将建成杭南长客运专线江西段、赣韶铁路江西段，新开工昌吉赣客专、蒙西至华中地区铁路煤运通道江西段。

专家表示，从投资目标来看，地方政府主导的投资结构也正在发生积极变化，与中央强调的稳增长政策要兼顾调整结构、促改革的总基调形成一致。在加快铁路建设、支持保障房开发和新能源发展的“民生”路线引导下，中央与地方政府的协调发力有助于稳增长目标的实现。

铁路投资仍有加码空间

□本报记者 汪珺

年初以来，国家铁路固定资产投资规模在三个月内三次上调，从年初确定的6300亿元增加至7200亿元。这也是中国铁路历经过去三年持续投资放缓后，第一次重回7000亿元以上的历史高位。

业内人士认为，随着铁路投融资改革逐步落到实处，铁路外投资对铁路投资总量将形成有力补充，铁路投资总量规模仍有加码空间，将为铁路扮演“保就业”和“稳增长”的助推器角色注入更多动力。

投资重回历史高位

年初召开的中国铁路总公司工作会议通常被认为是中国铁路每年投资大局“定调”。在今年1月初召开的工作会议上，铁总确定，2014年国家铁路固定资产投资为6300亿元，投产新线6600公里以上，确保年内开工建设44个新项目。

2013年，我国铁路固定资产投资完成6638亿元，投产新线5586公里，全年共49个项目开工建设。相较于一年，2014年的铁路固定资产投资额和开工建设项目数量均有所下调，这被一些业内人士认为低于预期。

不过，此后短短三个月内，铁路固定资产投资规模连番上调。先是铁总将地方和社会独立投资的700亿元纳入统计口径，使铁总投资增至7000亿元。4月2日，国务院常务会议确定了深化铁路投融资体制改革、加快铁路建设的政策措施。一周后，铁路总公司党组书记、总经理盛光祖在接受人民日报专访时明确，“在考虑经济社会发展需求、铁路运输需要、铁路建设资金保障能力等条件的基础上”，调整增加2014年铁路建设的目标。

在新目标中，2014年全国铁路固定资产投资将由7000亿元增加到7200亿元，新线投产里程由6600公里增加到7000公里以上，铁路新开工项目将由44项增加到48项。其中，安排中西部铁路建设投资和投产新线的比例将分别达到78%和86%。

值得注意的是，这也是中国铁路历经2011、2012、2013年持续三年投资放缓之后，第一次重回7000亿元以上历史高位。

公开资料显示，中国铁路投资第一次达到7000亿元是在2009年，当年完成固定资产投资7045.27亿元，超过1996年至2005年十年间原铁道部基本建设的投资总额。2010年，铁路投资达到历史顶点8426.52亿元。不过，受原铁道部腐败窝案及2011年特大铁路交通事故影响，2011、2012、2013连续三年铁路投资放缓，分别完成固定资产投资5906.09亿元、6300亿元、6638亿元。

业内人士认为，这意味着“铁路投资继续保持高位运行”的总基调再次得到确认。盛光祖亦表示，2014年1-3月，铁路建设投资已完成610亿元，同比增长9%以上，实现良好开局。

规模仍有加码空间

“加快铁路尤其是中西部铁路建设，不仅可以扩大有效投资、带动相关产业发展，而且有利于推动新型城镇化、改善欠发达地区发展环境、帮助千百万人摆脱贫困。”国务院常务会议透露的讯息或为国家加大铁路尤其是中西部铁路建设投资背后所隐含的深意作出了注脚。

有关数据显示，截至2013年底，从固定资产投资行业占比分布看，交通运输业占比为8%，仅次于制造业、房地产业和公共设施业。其中，铁路投资占交通运输业的比重约为18.4%。

申银万国认为，从国务院常务会议透露的讯息可看出，加速重大铁路项目投资，稳增长的预期逐渐强化。铁路建设是“保就业”（铁工铁建员工人数达53.4万）和“稳增长”（投资规模大、产业链涉及钢铁水泥等大量建材）的重要手段。此外，截至2013年底，铁路营业里程新增部分仅完成“十二五”规划的1/3。为保证目标实现，铁路投资规划有上调空间。

宏源证券分析师瞿永忠预计，随着铁路投融资改革进一步推进以及地方平台债梳理，铁路外投资占比有望继续提升，对铁总的总投资量形成有力补充，铁路建设将迎来3年高峰期，每年投资总量将总体不低于7000亿元。

值得注意的是，铁路投资资源有望进一步激活。业内人士认为，根据高层近期的连续表态，在运价进一步市场化、铁路沿线土地资产盘活、铁路发展基金加快设立等一系列刺激下，盈利能力有望得到提升，为铁路扮演好助推器角色注入动力。