城市新区商业融资的研究——以安徽省蚌埠市为例¹

魏冬旭

安徽财经大学

【摘要】：随着全国掀起以高铁为承载的城市新区突飞猛进的发展，新区社会资金供给渠道不断拓宽，高铁经济带来融资方式的转变，形成了依托于商业银行，以传统信贷融资为主流融资方式，地下钱庄、私募基金、担保公司、投资公司等多种融资渠道并存的融资现状。通过以安徽省蚌埠市高铁新区为例，探究蚌埠市高铁新区现有商业融资情况(仅指外部融资)，构建三线城市所适合的有偏向性的过渡性融资模式，研究蚌埠市商业融资对经济可持续性发展方面的影响。

【关键词】：城市新区，商业融资，过渡性融资模式，安徽省蚌埠市

一、城市新区商业融资现状

(一)城市新区商业融资发展模式

据统计，2013年中国城镇化率达到52.37%，安徽省的城镇化率也超过48%。城镇化的不断提高，使得一批依托于城市发展新建立起的城市新区涌现出。近年来，随着高铁时代的到来，国内一线城市与二线、三线城市的新区融资模式出现了较大分歧。

1. 以资本市场融资为主导，货币市场融资为重要环节的融资模式。以天津市滨海新区为例，截至2013年底，全市GDP总量为14370.16亿元，滨海新区生产总值为8020.4亿元，占天津市55.8%。强有力的国家政策支持、完善的各产业链以及国际性知名大公司的广泛参与，使得国际性的金融企业介入滨海新区商业融资方面，尽管仍然存在少许中小型企业融资难的情形，但该区基本面已经形成，形成了以资本市场融资为主导，货币市场融资为重要环节的商业融资模式，许多企业倾向于发行短期融资券来满足企业短期流动性的需求。

2. 省级政策支持，传统“银行融资”模式。以济南高铁新区为例，借助于省一级政府的政策支持，建成了开放层次较高、优惠政策较多的综合保税型新区。截至2013年底，济南全市GDP总量为5230.19亿元，外资对GDP贡献超过36.2%，外资企业多选择进入高铁新区，借助于政策支持，使得企业拥有“境内关外”的有利生产政策。由于企业大多有着外资背景，融资有着外国金融企业的普遍参与，地方对于企业的融资则出现供给大于需求的情况，这类企业多资金充裕，小额的贷款可从综合保税区所在地的银行类金融机构，特别是国有商业银行。

3. 传统信贷融资为主导，多种融资渠道并存的融资模式。作为本文最为关注的安徽省蚌埠市高铁新区，也是这种融资模式的典型代表之一。较难实现国家级、省级政府的强有力的政策支持，很难由资本市场、货币市场融资获益使得蚌埠市高铁新区的融资现状出现以下的情况：传统的银行业融资作为主要选择，地下钱庄、私募基金、担保公司、投资公司等多种融资渠道一定程度上缓解融资难的问题，可是对于长期的发展却始终存在制约影响。

¹ 基金项目：安徽财经大学大学生科研创新基金项目研究成果(XSKY1451)

作者简介：魏冬旭(1995-)，男，安徽阜阳人，本科生，从事国际金融研究。

(二) 蚌埠市高铁新区融资调研

通过对蚌埠市境内的 60 家非国有控股企业以及 6 家商会进行上门走访、集中座谈、问卷调查等形式得到相关数据，被调研企业中年产值超亿元的 4 家、产值 5 000 万元以上 8 家、产值 5 000~1 000 万元 17 家、产值 1 000 万元以下的 31 家。

1. 全市经济运行总体向好。调研发现，蚌埠当前企业具有一定的抵御风险能力。调研的非公企业中，目前有 64% 正常运行、36% 满负荷生产，外贸、纺织、机械加工、房地产、物流等行业发展加速。40% 的企业定单和销售收入同比上账超过 10%，产值增长但增幅下降的占 45%，基本持平的占 15%；2013 年第四季度及 2014 年第一季度，企业利润上升的占 60%，基本持平的占 40%。

2. 资金缺口不断加大。调研发现企业的资金相当短缺。33% 的企业资金缺口 30% 以上，46% 的企业资金缺口 10%~30%，资金紧张导致企业生存困难，相对批发零售业、住宿餐饮业影响较小，工业、房地产业影响较大，尤其是出口型企业影响最大。在对高铁新区的调研中同样发现存在上述问题，高新区以房地产业作为其支柱企业，辅助以商贸、餐饮等行业。以房地产行业资金缺口所占比例最大，超过 80% 的房地产公司存在 10%~34% 的资金缺口。

3. 高铁新区融资渠道。调研发现高铁新区融资渠道呈现出多种方式并存的局面，在被调研的高铁新区 13 家企业中，8 家正在或拟打算通过商业银行融资，曾有过地下钱庄、担保公司募集资金的企业占被调研企业的 46.2%，有过通过投资公司募集资金的企业占被调研企业的 61.5%。

4. 融资服务体系。据悉，蚌埠市有关部门加强与建设银行、农业银行、徽商银行与信用联社等金融机构合作，共同打造“金融安居工程”。2013 年全市共召开银企对接会 25 次，落实中小企业贷款余额 80.36 亿元，同比上涨 32.1%。全市共筹建 13 家小额贷款公司，总注册资金 8 亿元，投融资担保公司 9 家，注册资本总额 8.4 亿元，这些成为银行信贷投放的重要补充。建立中小企业融资风险补偿机制，市财政筹措资金 3 600 万元，建立中小企业风险补偿和贷款贴息专项资金，并促进金融机构向中小企业发放贷款。

二、蚌埠市高铁新区融资存在问题

(一) 资金仍然相对短缺

尽管有着政府政策的支持，但这仅仅使许多高新技术企业得到较大益处，例如蚌埠市光伏产业、新能源产业这一类能够给政府带来更多财政收入的企业，而且这一类的企业也几乎占据几家银行的贷款额度，使得一些中小型企业不得不转而投向投资公司、担保公司等小额贷款机构，小额贷款机构在贷款数量方面以及还款期限的限制使得中小企业的发展存在较大限制。

(二) 资金利用低效率

高铁新区的建设中，以房地产业作为支柱产业，并辅助以商贸、餐饮行业。然而该区的其他城市建设项目，尤其是具有“公共物品”的项目，普遍存在低效率的特性。在“公共物品”方面，政府陷入了两难的选择中，一方面，政府希望能够多建公益性项目以提升城市舒适度，另一方面，政府有希望能够多建征税性的建设项目来提高财政收入。同样，开发公司也陷入两难选择，一方面希望通过建设公益性设施便于取得银行类贷款，另一方面建设公益性设施又会减少投资收益。

(三) 信息不对称

蚌埠市高铁新区部分企业发展能力不足，自主创新条件不成熟，一些鼓励中小企业经济的政策法规缺乏配套措施，落实不到位。政府部门在项目申报等方面首选的是国有企业、改制大中型企业，中小企业不了解项目信息，政府部门不能主动上门指导，让很多中小企业错失了发展机会。由于信息不对称，中小企业缺乏对政策了解的渠道，不能把握投资方向、找准项目。

三、影响蚌埠市高铁新区融资的主要因素

(一) 企业自身问题突出

1. 企业自身存在管理不规范、财务报表透明度差等问题，难以评估、质押有效资产，导致获得银行信贷的比例很小。
2. 企业贷款的经济抵押物少、抵押程序复杂、抵押率较低、资产评估难度大、费用高，造成抵押贷款难度较大。

(二) 贷款类金融机构

1. 商业银行授权有限，办事程序复杂烦琐，放贷时间漫长，影响了中小企业发展所需的周转资金。
2. 风险补偿机制不健全，担保公司普遍存在着资金来源窄、规模小、成本高、效率低、抗风险能力弱等问题，基本上没有起到缓解中小企业融资需求的作用。
3. 银行偏爱大企业的现象依然存在，金融机构在信贷资金的运用上更倾向于支持大项目、大企业以及大集团，导致大多数中小企业贷款难度总体上升。

(三) 政府扶持政策落实不到位

1. 担保机构和金融机构对中小型企业担保贷款条件苛刻，需提供复杂的登记、评估等手续，办贷周期较长。
2. 一些鼓励中小企业发展的政策法规，缺乏配套措施，操作性不强，执行难度大，落实不到位。
3. 有关职能部门主动上门指导不够，中小企业缺乏对政策了解的渠道，难以把握投资方向、找准项目，很多企业错失了发展机会。

四、解决方法与建议

(一) 融资模式重新定位

根据以上融资调研、存在问题以及影响因素的探究，在此提出“有偏向性的过渡性融资模式”。在这种模式下，将选择以关系型融资(控制导向型融资模式)为主导，以保持距离型融资为补充的二者相互联系的过渡性融资模式。原因如下：

1. 合理性。在保持距离型融资下，投资者并不直接干预经营战略决策，只得到合同规定的支付。从蚌埠市调研情况来看，法律制度不够完善，且区内只有三家上市公司，因此想要较大程度上依靠证券市场融资也较难，因此不能依赖于保持距离型融资。在关系型融资下，投资者直接干预经营战略决策来保证其利益的实现，信息的收集和对企业的监督主要在密切的长期的交易关系中进行。两者的相互补充有利于公司结构治理的进一步完善，公司治理的完善又会使得中小企业向银行等金融机构申请贷款变得较为简单。

2. 高效性。高效的保持距离型融资需要拥有三个前提条件，一是完善的证券市场，二是数目较多的上市企业，三是不存在信息不对称。在蚌埠市高铁新区商业融资方面，三者并不具备，但不能抛弃这种融资模式，《蚌埠市促进企业上市融资办法》出台五年以来，已经有三家企业在中小企业板上市。因此应继续关注保持距离型融资对高铁新区商业融资经济效益的贡献。而高效的关系型融资则更看重两个方面，一是政府对中小企业股东权利、义务的规定和保护，二是公司自身自主创新能力是否达到投资者的预期。在第一个方面，蚌埠市出台了《蚌埠市加快工业发展的若干政策》对公司股东权益保护得到加强，第二个方面，市场竞争作为甄别公司优劣的有效手段应被合理应用。

因此，蚌埠市高铁新区商业融资选择以关系型融资(控制导向型融资模式)为主导，以保持距离型融资为补充的二者相互联系的过渡性融资模式对缓解融资难、促进经济增长有着高效性。

(二) 加大政策宣传和指导

1. 加大政策宣传力度，拓宽中小企业对政策了解的渠道，增加职能部门上门指导次数，引导中小企业规范自身管理、增进财务报表透明度，减少企业贷款的经济抵押物，简化抵押程序，适度提高抵押率。

2. 在高铁新区建设中，把公益性设施修建作为金融机构对公司考核的一项重要参考，并通过这项指标适度提高贷款额度。有效避免面对资金使用效率较低而引起的两难选择问题。

3. 抓住合芜蚌自主创新综合配套改革试验区有利时机，争取项目和资金，整合自主创新政策资源，改变政府资金使用方向，重点扶持中小型创新企业的发展壮大。

(三) 增强对中小企业金融支持

1. 设立多层次分类的中小企业贷款担保基金和担保机构，建立蚌埠市中小企业信用再担保机构，在同等条件下优先对重点中小企业提供担保，提高融资效率。

2. 支持中小企业采取会员制等形式，设立商业互助担保组织，鼓励中小企业依靠自身进行内部融资或调动民间资本投资；发展与中小企业规模结构和所有制形式相适应的地方金融机构，解决银行与中小企业之间信息不对称的问题。

3. 建立由政府资金引导的产业投资基金、房地产信托投资基金、股权投资基金，拓宽企业融资渠道，创造条件并优先推荐重点企业上市和发行债券，借助证券信托公司平台，积极推进中小企业发行集合债券，使更多优质中小企业与资本市场对接。

参考文献:

[1] 李勋来. 城市新区建设的融资模式和渠道选择[J]. 工业技术经济, 2005, (4).

[2] 陈映, 张墩楨. 城市新区建设中的产业选择与配置——以天津市滨海新区为例[Z]. 四川省社会科学院产业经济研究所, 2014, (5).

[3] 周煦初. 包头稀土高新区融资体系建设研究[D]. 呼和浩特: 内蒙古大学硕士论文, 2011.

[4] 周峰. 中小企业融资现状、问题与创新[J]. 南方金融, 2007, (4).

[5]高坚. 关于地方经济发展的融资机制问题[J]. 中国金融时报, 2010, (6).

[6]张朝元, 梁雨. 中小企业融资渠道[M]. 北京: 机械工业出版社, 2009.