

泛亚大通道建设与云南金融业发展^{*1}

李富昌¹ 杨东春¹ 王桦² 胡晓辉¹

(1. 云南师范大学经济与管理学院, 云南昆明 650500;

2. 西南交通大学经济管理学院, 四川成都 610031)

【摘要】:基于泛亚大通道建设,研究了泛亚大通道建设对云南金融业发展的作用。指出泛亚大通道建设能增进云南与大湄公河次区域金融合作、推进人民币跨境结算进程、促进云南金融业融资创新、带动云南保险业发展、加速云南泛亚国际金融中心建设、引导云南金融机构合理布局,并分别从金融的聚敛资金功能、资源配置功能、转移风险功能和提供便利化服务功能等方面分析了云南金融业发展对泛亚大通道建设的作用。针对限制云南金融业发展的因素,提出相应的对策和建议,主要包括:构建与大湄公河次区域相适应的金融服务体系、深化人民币跨境结算服务、推进云南泛亚国际金融中心建设和全面提升云南金融业服务能力。

【关键词】:泛亚大通道; 金融业; 跨境结算; 融资创新; 金融功能

【中图分类号】:F832 **【文献标志码】:**A **【文章编号】:**1005-8141(2017)04-0462-05

1 引言

泛亚大通道是云南“桥头堡”战略的重要支撑,是云南实现对内对外开通的重要通道,也是云南和周边国家实现贸易和投资便利化的重要保障。泛亚大通道建设是指对外构建连接东南亚、南亚,对内构建连接我国东部、中部和西南的综合交通运输体系、能源管网、物流通道和通信设施,具体包括连接国内外的铁路、公路、水利、航空、电信、管道、电网设施,形成交通、物流、能源、信息等通道。因此,泛亚大通道的建设将衍生出大量投资、出口和政府购买,直接刺激云南经济的发展,而云南经济的发展又将促进云南金融市场的繁荣。另一方面,云南金融业的发展能快速高效地为基础设施建设聚敛资金,从而支持泛亚大通道建设。本文分析了泛亚大通道建设与云南金融业发展相互作用具有的重要理论意义和现实意义。

国外相关研究主要集中在基础设施建设对经济发展的促进关系上。Vickerman^[1]研究了英法海峡隧道对区域经济增长的影响,指出海峡隧道建设对周边地区的肯特、北加莱海峡和英国其他地区的经济增长发挥着重大的促进作用; Growitsch, Wetzel^[2]在研究欧洲铁路是否存在范围经济时,通过应用数据包络分析超效率的引导模型,得出大多数欧洲铁路存在范围经济; Thomas, O'

¹ 收稿日期:2017-01-05; 修订日期:2017-02-19

基金项目:云南省哲学社会科学基础研究基地课题项目(编号:JD2011ZD17); 云南省教育厅科学研究基金重点项目(编号:2011Z058); 国家自然科学基金资助项目(编号:71262031、71362028、71362029); 教育部人文社会科学研究项目(编号:11YJC630092); 云南省哲学社会科学规划项目(编号:QN201209)。

第一作者简介:李富昌(1981-),男,广东省乐昌人,博士,副教授,硕士生导师,研究方向为物流金融。

通讯作者简介:王桦(1989-),男,安徽省铜陵人,博士,研究方向为管理科学与工程。

Donoghue^[3]评估了隧道对包括盎格鲁—法国边境地区在内的英吉利海峡两岸的区域影响。国内研究主要集中在金融服务对基础设施建设的作用上。赵光洲等^[4]指出,落后的基础设施会从多方面制约经济的发展,抑制进出口贸易和外国直接投资;张霓^[5]认为,银行可通过创新信贷融资或证券融资,解决城市基础设施建设面临的资金短缺问题;周启蕾^[6]指出,城市交通基础设施建设存在着大量资金不足的问题,要想通过发行债券、资产证券化、投资基金来筹集资金,首先要培育一个完善的金融市场。钟欣、刘钟钦^[7]研究发现,县域基础设施建设对经济发展具有周期短、见效快的特点;张鉴君^[8]指出,金融资本和项目资本通过项目联系可改进产权关系和促进产业高级化,因此金融在大项目中有着积极的作用;邹霞^[9]指出,地方政府融资平台可推动城市基础设施建设、产业结构调整与优化;何文虎、杨云龙^[10]指出,基础设施建设可促进地区经济快速发展,并认为当选择融资模式时应结合基础设施的盈利性。

国内外众多文献研究表明,基础设施建设可促进地区经济发展,并指出金融市场对基础设施建设的重要性,但很少有文献研究基础设施建设对金融市场的作用。现有文献一般较多地分析金融市场对基础设施建设的重要意义,缺乏基础设施建设对金融市场的作用分析,更没有跨境基础设施建设对区域金融发展的研究分析。

本文以泛亚大通道建设为背景,研究泛亚大通道建设和云南金融业发展的相互作用,主要分析了泛亚大通道建设对促进云南金融业发展的作用,剖析了限制云南金融业发展的可能因素,在此基础上提出了发展云南金融业的相应对策和建议。

2 泛亚大通道建设对云南金融业发展的作用

2.1 增进与大湄公河次区域的金融合作

大湄公河次区域(The Greater Mekong Subregion, GMS)经济合作涉及中国、老挝、缅甸、泰国、柬埔寨、越南六国,主要目的是为了促进流域内各国的经济和社会的发展。GMS 经济合作主要以项目为主导,合作领域包括交通、能源、电信、投资和贸易等,主要由亚洲开发银行向项目提供资金和技术支持。由此可知,泛亚大通道建设涉及的国家包括 GMS 涉及的国家,泛亚大通道建设所涵盖的项目均符合 GMS 的合作领域,因此泛亚大通道建设能促进 GMS 各国之间的相互合作,推动我国云南省和周边国家经济的发展。泛亚大通道建设涉及大量资金,这就需要高效的金融市场来筹集项目资金,需要各国共同努力共筹资金,从而加强各国之间的金融合作。同时,由于融资的需要,将会推动亚洲债券市场的发展,特别是亚洲债券基金,这是各国合作的主要方式,以此推动整个亚洲金融体系的完善。各国要加强金融合作,必须要有相应的金融服务。云南的金融在全国都处于弱势地位,这必将催生云南省金融体制改革和金融市场的发展,倒逼云南加快债券市场和各类投资机构发展,而这些都会促进云南金融业的迅速发展。

泛亚大通道建设包括铁路、公路、航空、电信设施等各种项目建设,这些项目均涉及境内部分和境外部分,需要大量建设资金、技术和人才。因此,云南可利用与周边国家的各种合作机制,吸引周边国家的金融机构来投资或建立分支机构和引进金融人才服务于泛亚大通道建设,从而促进本省金融业发展,增进与周边国家的金融合作。

2.2 推进人民币跨境结算进程

在泛亚大通道各个项目的建设过程中,涉及中方投资于境外项目的建设和外方投资于中国境内项目的建设,从而导致资金跨国流动。例如中国对泰国的高铁援助,第一个层次是单纯的货物贸易,包括机车、车厢、信号系统、铁轨等轨道交通装备的出口;第二个层次是服务贸易和货物贸易的结合,包括铺设铁路与轨道交通装备以及整个铁路系统的货物贸易;第三个层次是对外直接投资,即管理运营整条铁路。由于大量跨国的投资和贸易活动,必然会促进人民币的跨境流通。

以往资金的跨国流动都要经历两次兑换。如中国与泰国的进口贸易,中方企业首先要将人民币兑换成美元,再将美元兑换成泰铢,最后通过金融业务交付给泰国出口商。由于汇率的不稳定,两次兑换势必会给出口方或进口方带来风险,以致贸易难以开展。从 2004 年开始云南在边境实行了跨境人民币退税贸易,从 2009 年开始跨境人民币结算业务从贸易领域扩大到服务领域和其他领

域。随着跨境人民币结算业务领域的扩大,必然会对云南的金融服务产生很大的需求,这就要求云南金融机构创新服务方式、创新金融产品来适应人民币跨境结算业务领域的不断扩大。泛亚大通道建设刺激了人民币跨境结算的需求,促进了人民币区域化进程,降低了汇率不稳定风险,增加了云南省对周边国家的出口,同时增强了云南金融业在国际货币金融中的地位。

2.3 促进云南金融业的融资创新

2012年8月,国内东线玉溪蒙自铁路全线铺通,项目耗资45亿元;泛亚铁路东线重要组成部分蒙自河口铁路耗资69.3亿元,而国内中线、西线铁路还未开始铺设;中老铁路建设预计耗资70亿美元,将从中国进出口银行全额贷款。泛亚铁路项目仅是泛亚大通道建设的一个项目,要完成泛亚大通道建设需要投入更多的资金,因此政府资金不足是泛亚大通道建设的一个主要难题。泛亚大通道建设的资金短缺直接促进了融资创新,主要涉及BOT、TOT、PPP等。BOT融资模式是指建设—运营—移交,是私营企业参与项目建设的一种方式,有利于降低政府财政困难;TOT融资模式是指移交—经营—移交,它不需要投资方建设,避免了建设中的风险;PPP融资模式是政府部门和私人合作共建公共基础设施的一种模式,由政府 and 私人共担融资风险。显然,泛亚大通道项目建设能采用上述融资模式解决资金不足的问题。此外,泛亚大通道建设能促进云南民营金融的发展。我国存在民间资金过剩和民间资金得不到有效利用的矛盾,如果使云南省民营金融机构参与泛亚大通道建设,一方面能为泛亚大通道建设提供充足的资金,另一方面又能使闲散的民间资金得到有效利用。民营金融的发展对建设金融基础设施具有重要作用,在一定程度上能对云南金融体系起到补充作用^[11]。

2.4 能带动云南保险业发展

在泛亚大通道建设过程中,云南不断推进铁路、公路、航空、水运、通信、电力网络、油气管网、物流系统等设施建设,这些项目建设必然包含对资金、技术、人才、原材料等各种资源的需求。据估计,如果将100亿元投资于铁路建设,对钢材、木材、石料、水泥等需求有38亿元,对制造业需求有20亿元,修建1km铁路会产生600人的劳动力需求;轨道交通项目每投资1亿元,可拉动GDP增长2.63亿元,就业岗位至少增加8000个。根据云南省“十二五”规划,用于铁路的投资额将不少于1900亿元,这对劳动力和资金的需求是非常可观的^[12]。由此产生的资金需求会带动投融资类金融机构数量和大量从业人员的需求,这在一定程度上会壮大云南金融业规模。另一方面,在这些大规模的建设中,投资方面面临着巨大的工程建设风险和技术开发风险,从而催生保险公司开发建筑和安装工程等保险。在项目建设过程中,由于有大量国内外人员的参与,这些人员面临着医疗、伤残和死亡的风险,迫切需要保险公司提供人身意外伤害险和配备各种附加风险。在泛亚大通道建设中,还存在大量的原材料和货物在云南省与周边国家之间流通,因此防范出口风险的问题将日益突出,这也要求保险公司对出口风险进行设计和开发。由于泛亚大通道建设中各种风险存在,对保险的需求会大大增加,对保险机构从业人员的需求也会相应增加,因此会促进云南保险业的繁荣。保险业作为金融体系和社会保障体系的重要组成部分,将在支撑泛亚大通道建设的同时有效促进云南金融业的迅速与健康发展。

2.5 有利于云南泛亚国际金融中心建设

泛亚大通道建设将会推进人民币跨境结算、人民币跨境直接投资、人民币跨境资金融通、和人民币跨境金融产品创新,促使昆明成为人民币跨境金融服务中心,增强服务能力建设,有利于推进人民币的区域化进程和云南泛亚国际金融中心的建设。泛亚大通道建设加强了中国与GMS各国之间的经济合作,有利于中国人民银行和次区域各国人民银行的金融合作,促进双边或多边商业银行的金融合作,使云南成为泛亚国际金融中心有了坚实的合作基础。泛亚大通道建设会带动资金跨境流通。为了保证境外人民币能存入云南省的境外分支机构,满足那些拥有人民币又渴望升值的人们的需求,扩充境外人民币流通规模和促进人民币的跨境流通,必然要求云南在周边国家设立商业银行分支机构或分支机构的附属机构,这对云南建设成泛亚国际金融中心有一定的促进作用。此外,泛亚大通道建设所需资金可吸引东部与周边国家的银行机构、保险机构、证券机构、信托投资机构和其他金融机构聚集于云南,从而为泛亚大通道建设提供资金和规避风险,有助于云南成为泛亚国际的金融中心。

2.6 引导云南金融机构合理布局

从经济发展程度上看,我国东中部地区比云南发达,云南又比其周边国家发达,因此我国东部发达地方向云南进行转移产业,同时云南向周边国家转移产业将成为可能。泛亚大通道的建成对内将连通广州、上海、杭州、重庆等发达地区,对外将开辟越南、老挝、泰国等周边国家的通道,为云南承接我国东中部发达地区的产业并向周边国家转移产业提供现实基础。一方面,国内泛亚大通道的建成将会降低东中部货物运输到云南的费用,有利于东中部产业向云南转移;另一方面,云南具有低成本的劳动力、能源、原材料等优势,在国内泛亚大通道建成后,将会促进云南对我国东中部产业的承接,有利于云南形成合理的产业布局。同理,在国外泛亚大通道建成后,云南可发挥与东盟国家的经贸关系,把优势产业转移到周边国家,同时引导金融机构为符合国家政策导向的企业“走出去”提供出口信用保险等各类保险和信贷服务,进一步推进投资便利化,建立外资和境外投资绿色通道。

我国东中部发达地区在向云南转移产业,同时云南向东南亚和南亚等周边国家转移产业的过程中,必然伴随着基础设施建设对资金的大量需求,新承接企业对多元化的金融服务需求^[13],人才、技术、物资的转移对金融机构数量和人员的大量需求,必将引导云南金融机构合理布局,增强云南金融机构的服务能力,提升云南金融业的整体竞争力。

3 云南金融业发展对泛亚大通道建设的作用

3.1 为大通道建设提供资金支持

在泛亚大通道建设过程中,由于铁路、公路等基础设施需要大量资金,仅依靠政府或私人是无法顺利完成项目建设的。金融市场具有聚敛资金的功能,能集中力量办大事。即金融市场通过吸收存款把社会上闲置的小额资金聚集起来,用于单个企业不能完成的大项目建设,为项目建设提供资金支持。云南金融市场的完善有利于聚敛资金速度和效率的提升。在泛亚大通道建设过程中,项目建设者可通过以下方式获得大量资金:①在债券市场发放债券或在资本市场发行股票来聚敛大量资金;②向银行等金融机构借款,包括向保险机构借款,因为保险机构靠保险费吸取了大量的闲置资金;③对无力购买的大型设备,项目建设者可通过金融机构融资租赁等融资手段获取设备的使用权;④通过政策性银行获得资金,如向亚洲开发银行和世界银行申请贷款。通过这些融资手段,企业可迅速筹集大量资金用于大通道项目建设,降低项目由于缺乏资金而停建的风险。

3.2 提高大通道建设资金的使用效率

金融市场能提高泛亚大通道建设资金的使用效率,主要是通过金融市场的资源配置功能来实现的。即资源往往从效率低的部门流向效率高的部门,使资源在最有效率的或效用最高的部门中使用,实现稀缺资源的有效利用。在泛亚大通道建设过程中,可通过资金流动带动资源流动,如优先为那些急需开工的项目分配资金,或将项目建设资金从效率低的部门转向效率高的部门。随着资金从低效率部门向高效率部门流动,人才、物资、信息、机器等资源也随之从低效率部门流向高效率部门。如果云南金融市场越发达,那么资金从低效率部门转向高效率部门的速度就会越快,资源配置的效率和速度将会同时得到提升,使泛亚大通道建设能及时获取所需资源。

通过挖掘金融市场配置资源的功能,如发行股票、证券、债券等,集聚大量分散的资本,有利于推动个体因财力不足而无法完成的大型项目建设,提高资金的使用效率。在资本市场上,资源通过价格信号在不同行业中实现有效配置,提高资源利用效率,促进泛亚大通道建设。

3.3 降低大通道建设的不确定性

金融市场具有转移风险的功能,因此能降低泛亚大通道建设的不确定性。在泛亚大通道建设过程中,面临着各种各样的风险,将直接影响泛亚大通道的建设进程。如在铁路建设中工人可能面临着受伤或死亡的风险,如果赔付大量钱财,必然会对项目资金造成影响,因此项目建设方可通过购买保险来解决泛亚大通道建设过程中可能发生的人员伤亡理赔等事宜。同时,在泛亚大通道建设过程中,还存在着固定设备出现故障的风险,尤其是以大量资金购买的设备,如果出现故障,不但影响泛亚大通道建设进度,

而且会造成资金短缺。同样,如果金融市场能提供相应的保险支持,那么项目建设方只需承受少量的保险费用就可将风险转移给保险机构。此外,在泛亚大通道建设过程中还存在着其他各类风险,如果针对每种可能发生的风险保险机构都设计了相应的保险,就能解决项目建设方的后顾之忧,降低泛亚大通道建设的不确定性。保险机构是否针对每种可能发生的风险都设计相应的保险,取决于金融市场的发展程度。随着云南金融市场的发展,最终将会促进保险机构推出各种形式的保险服务业务。

3.4 有利于节约大通道建设成本

在泛亚大通道建设过程中存在着大量投资和贸易,如果这些投资和贸易按照传统方式进行支付,不但会给双方造成结算不便,而且可能因为汇率变化使一方遭受损失,增加泛亚大通道建设成本。随着云南金融市场发展,如云南跨境人民币结算试点的出现和昆明人民币跨境金融中心服务的建立,使人民币在云南省与周边国家的服务、贸易等领域进行小范围的结算,有效简化了支付过程和支付风险,在一定程度上促进了云南与周边国家的投资和贸易活动,支持了泛亚大通道建设的顺利进行。如果云南能在周边国家建立云南商业银行的分支机构,为周边国家的企业和个人提供人民币金融服务,使境外投资者能直接使用人民币对铁路、公路、电信设施等基础设施进行投资,必将促进泛亚大通道的顺利建设。

4 发展云南金融业的对策与建议

4.1 构建与 GMS 相适应的金融服务体系

泛亚大通道建设虽然在一定程度上能促进 GMS 各国的金融合作,如对泛亚大通道建设资金的需求, GMS 各国可通过加强金融合作共同筹资,但由于云南金融基础设施落后,金融市场还不能完全提供泛亚大通道建设所要求的相关金融服务,泛亚大通道建设对 GMS 各国金融合作的促进作用将十分有限。

为了给泛亚大通道建设提供更好的金融支持,云南应改革和发展云南金融业,积极构建与 GMS 经济合作相适应的金融服务体系。应做到:加快金融产品创新速度,引进高级金融人才,完备金融相关基础设施建设,建立完善的投资市场,促进区域内投资规模和范围等。此外,云南应加强与周边国家的合作,尤其是与 GMS 的经济合作。首先,云南应积极创造条件,吸引周边国家银行来云南建立分支机构,并通过相互交流创新金融产品和服务。同时,应鼓励云南银行业走出去,在周边国家建立分支机构,为泛亚大通道建设涉及的投资和贸易服务^[14]。

4.2 深化人民币跨境结算服务

在泛亚大通道建设过程中,涉及云南与周边国家的双边投资、贸易和服务,这在一定程度上有利于人民币的跨境结算和促进人民币的区域化进程。然而,由于人民币跨境使用范围和人民币跨境结算服务体系不完善等现实限制,泛亚大通道建设对人民币区域化的促进作用十分有限。

人民币跨境结算有利于泛亚大通道的顺利建设,减少泛亚大通道建设中的摩擦。为了深化人民币跨境结算服务,应做到:①帮助云南省内银行完善与周边国家银行跨境人民币金融结算模式,搭建服务平台,促进人民币跨境直接投资,提高人民币跨境资金融通数量,扩大人民币使用范围,积极创新人民币跨境金融产品,不断增进与周边国家金融机构的合作。②不断增加云南跨境人民币结算的企业数量,同时直接接受对方国家的货币支付。这样有利于简化结算手续,提高双边贸易和投资量,储存一定数量的外汇。③云南应积极利用亚洲债券市场,发展人民币债券市场,开创另一种融资方式。④在对周边国家投资或捐赠物资时,直接利用人民币投资或捐赠,增加人民币的影响力,推动人民币的国际化进展[15]。

4.3 推进云南泛亚国际金融中心建设

泛亚大通道建设在一定程度上有利于云南成为泛亚国际金融中心,但由于云南金融市场与周边国家金融市场的融合程度不深,云南要成为泛亚国际金融中心仍有较长的路要走。因此,以泛亚大通道建设为契机,推进云南泛亚国际金融中心的建设,首要任务是加强云南金融市场与周边国家金融市场的联系。首先,要积极推进人民币跨境贸易,加强与GMS国家的金融合作,鼓励云南金融机构“走出去”,积极引进境外金融机构“走进来”;其次,鼓励发展华人资本,吸引华人金融机构进入云南,集中力量发展华人金融;第三,规范法律法规,健全金融监管体系,引导民间金融走向规范;第四,建设云南泛亚国际金融中心,大力防范金融风险的发生,建立风险防范体系,加强市场监督能力。建立泛亚国际金融中心是一个循序渐进的过程,首先要发挥好昆明人民币跨境金融服务中心的作用,才能建立GMS金融中心。

4.4 全面提升云南金融业服务能力

相比于我国东部发达地区,云南金融市场服务能力相对较落后,在泛亚大通道建设中,落后的金融市场服务能力限制了金融市场的发展活力。因此,云南应采取各种措施增强金融系统的实力,为泛亚大通道建设聚敛大量的资金。首先,政府应制定各种利好政策,鼓励各类金融机构为泛亚大通道建设中的铁路、公路、油气管网、电信设施等基础设施提供信贷支持;其次,积极开拓各种渠道,引导境外人民币资金投入到大通道建设中;第三,向大中型企业提供优惠政策,鼓励他们到国际资本市场上市和发行债券;第四,鼓励云南符合条件的企业上市融资;第五,支持企业通过期货市场的套期保值业务转移风险;第六,积极引进境内外的保险机构在云南设立分支机构,引导它们开展跨境贸易保险业务。以上措施不但有益于云南资本市场和债券市场的发展,提升保险市场在云南的地位,还能增强云南金融机构的竞争力,从而全面提升云南金融业的服务能力。

参考文献:

- [1] Vickerman R W. The Channel Tunnel: Consequences for Regional Growth and Development[J]. Regional Studies, 1987, 21(3): 187-197.
- [2] Growitsch C, Wetzel H. Testing for Economies of Scope in European Railways: An Efficiency Analysis[J]. Journal of Transport Economics & Policy, 2006, 43(6): 1-24(24).
- [3] Thomas P, O' Donoghue D. The Channel Tunnel: Transport Patterns and Regional Impacts[J]. Journal of Transport Geography, 2013, 31(5): 104-112.
- [4] 赵光洲, 和矛, 李飞. 在中国—东盟自由贸易区的框架内推进澜沧江—湄公河次区域经济合作[J]. 经济问题探索, 2003, (2): 114-117.
- [5] 张霓. 辽宁城市基础设施建设融资创新[J]. 辽宁大学学报(哲学社会科学版), 2005, (2): 109-113.
- [6] 周启蕾, 胡金环, 周志华. 多元化的城市交通基础设施融资[J]. 特区经济, 2006, (4): 154-156.
- [7] 周欣, 刘钟钦. 县域基础设施投融资问题研究[J]. 商业研究, 2007, (2): 127-129.
- [8] 中国人民银行南昌中心支行课题组, 张鉴君. 大项目带动发展战略与金融支持问题研究[J]. 金融与经济, 2009, (5): 54-57.
- [9] 邹霞. 地方政府融资平台在西部地区承接产业转移中的积极作用和运行模式——以成都市高新区为例[J]. 西南金融, 2012, (9): 30-33.

- [10] 何文虎, 杨云龙. 集中连片特殊困难地区基础设施建设融资研究[J]. 区域金融研究, 2013, (5) : 59-65.
- [11] 钱小安. 金融民营化与金融基础设施建设——兼论发展民营金融的定位与对策[J]. 金融研究, 2003, (2) : 1-11.
- [12] 沈晓阳. 浅淡轨道交通建设对城市经济发展的促进作用[J]. 都市快轨交通, 2003, (1) : 1-3.
- [13] 张晓莉, 林茂德. 论城市轨道交通建设对经济发展的拉动作用[J]. 城市轨道交通研究, 2009, (1) : 1-6.
- [14] 卢光盛, 郜可. 大湄公河次区域金融合作与中国(云南)的参与[J]. 云南师范大学学报(哲学社会科学版), 2011, (6) : 39-45.
- [15] 杨燕红. 昆明市建立区域性人民币结算中心的可行性与对策分析[J]. 思想战线, 2010, (S1) : 77-80.