

社保基金市场化投资运营基金超8万亿元

人社部称将更加重视社保基金安全和保值增值

■本报记者 孟珂

人力资源和社会保障部副部长李忠8月25日在中共中央宣传部举行的“中国这十年”新闻发布会上表示,基本养老、失业、工伤三项社会保险参保人数分别从2012年的7.9亿人、1.5亿人、1.9亿人,增加到2022年6月的10.4亿人、2.3亿人、2.9亿人,十年间仅养老保险就增加了2.5亿人。保障能力持续增强,三项社会保险基金累计结余6.9万亿元,社会保险基金年度收支规模超过13万亿元,市场化投资运营基金超过8万亿元。

中信证券首席经济学家明明在接受《证券日报》记者采访时表示,十年间,三项社会保险基金发展取

得了巨大进步,规模迅速扩大,为我国社会保障体系做出了有力贡献。从目前的数据来看,社会保险基金市场化运营规模应进一步提高。

明明进一步表示,目前我国财政补贴是实现社会保险可持续发展的保障,但随着我国老龄化程度不断加深,需进一步提升市场化运营规模来提高投资收益,保障社会保险基金的持续发展。推动三项社会保险基金加快进入资本市场,一方面可以提高资本市场的稳定性,推动“慢牛”行情,另一方面可以持续提高投资收益,为社会保障体系做出更大贡献。

李忠表示,党的十八大以来,是我国社会保障制度改革力度最大、发

展速度最快的时期。这期间人社部开展了养老保险顶层设计,出台了养老保险制度改革总体方案。目前人社部正抓紧实施养老保险全国统筹。

在养老保险基金运行方面,数据显示,当前企业职工基本养老保险基金累计结余5.1万亿元,有较强的保障能力。中央财政对企业职工基本养老保险基金的补助力度持续加大,今年达到6500亿元左右。全国社保基金有超过2.6万亿元的战略储备,中央层面已划转国有资本1.68万亿元充实社保基金。

武汉科技大学金融证券研究所所长董登新对《证券日报》记者表示,目前我国社会保险基金规模增长遭遇两大瓶颈,一是扩面难度较

高,以基本养老保险为例,当前基本养老保险覆盖面已经达到92%,大致上做到了应保尽保。但是《人力资源和社会保障事业发展“十四五”规划》提出,基本养老保险参保率达到95%,这三个百分点的提高将越来越困难;二是我国社保持续降费,近年来,5项社会保险费率总水平从41%降至33.95%,使得社保基金规模的增长速度受到一定制约。

“要解决社会保险基金两大瓶颈,需尽快推行职工基本养老保险全国统筹。同时,其他改革也要同步推进,包括大力发展第二支柱企业年金和职业年金,以及第三支柱个人养老金。实现三支柱养老金体系的均衡协调发展,这是为社保分流减压的重要改革举措。”董登新认为。

在明明看来,目前我国养老保险结余存在地域发展不平衡问题,经济发达地区养老保险资金充足,但欠发达地区缺口较大,实施全国统筹有利于确保困难地区养老金按时足额发放,解决一直存在的结构性矛盾问题。此外,还必须重视养老第三支柱的发展,通过税收优惠激励更多人参与第三支柱的建设,来弥补第一支柱的缺口。

李忠指出,下一步,人社部将积极推动社会保障法治化,更加重视社保基金安全和保值增值,努力提升社会保障管理精细化程度和优质服务水平,扎实推进更加公平更可持续的社会保障制度。

政策性开发性金融工具增额支持形成更多实物工作量

■本报记者 包兴安

8月24日召开的国务院常务会议部署稳经济一揽子政策的接续政策措施,着力巩固经济恢复发展基础。会议提出“在3000亿元政策性开发性金融工具已落到项目的基础上,再增加3000亿元以上额度;依法用好5000多亿元专项债地方结存限额,10月底前发行完毕”。

川财证券首席经济学家、研究所所长陈雳对《证券日报》记者表示,政策性开发性金融工具额度再增加3000亿元以上,其主要投向仍然是用于补充重大项目资本金或为专项债项目资本金搭桥;再加上用好5000多亿元专项债地方结存限额,这将进一步增加有效投资,有利于应对贷款需求不足,为后续重大基建项目赶工期、抢进度,形成更多实物工作量提供有效支撑。

政策性开发性金融工具加速投放

今年6月29日召开的国务院常务会议提出,“运用政策性、开发性金融工具,通过发行金融债券等筹资3000亿元,用于补充包括新型基础设施在内的重大项目资本金,但不超过全部资本金的50%,或为专项债项目资本金搭桥。”随后,国家开发银行、农业发展银行分别成立2100亿元和900亿元的基础设施基金,加快资金投放。

根据相关披露数据,多地一批重大项目获得了资金支持。例如,截至8月22日,云南省运用政策性开发性金融工具支持项目建设37个,投放金额168.48亿元;截至8月21日,浙江省有64个基础设施重大项目已获政策性开发性金融工具资金投放184亿元。

从农业发展银行近日披露的资金使用情况来看,截至8月20日,农发基础设施基金已完成全部900亿元资金投放,基金累计支持基础设施项目500余个,涉及市政和产业园区基础设施、交通基础设施、农业农村基础设施和能源基础设施等领域,预计可拉动项目总投资超万亿元。

东方金诚研究发展部高级分析师冯琳对《证券日报》记者表示,政策性开发性金融工具资金整体投放进度较快,而在地方政府一般公共预算收入和土地出让收入收缩的情况下,后续基建投资发力还需要增量政策工具予以资金支持,这是追加3000亿元以上政策性开发性金融工具额度的背景所在。

陈雳表示,总额6000亿元政策性开发性金融工具,按照基础设施项目最低资本比例为20%进行估算,预计带动项目投资最高可达3万亿元。

专项债持续带动有效投资

除了增加政策性开发性金融工具额度外,8月24日的国务院常务会议还提出,依法用好5000多亿元专项债地方结存限额。

中央财经大学财政税务学院院长白彦锋在接受《证券日报》记者采访时表示,“专项债限额是经过国家有关部门综合考虑之后的,依法用好专项债地方结存限额,不会额外增加我国地方政府的债务风险,相关风险在可控范围之内。”

“同时,考虑到今年以来经济运行受到国内外超预期因素的影响,财政预算内的收支缺口较大,依法用好专项债地方结存限额,可以充分发挥积极财政政策逆周期调节的作用,对冲经济下行压力,稳定经济大盘。”白彦锋认为。

为了稳投资稳经济,今年专项债发行速度之快前所未有。截至7月底,今年用于项目建设的3.45万亿专项债额度已经基本发行完毕。近期,国家发改委又组织地方报送了第三批专项债项目。

“考虑到后续基建投资发力对资金的需求,此次国务院常务会议明确要依法用好5000多亿元专项债地方结存限额,按照专项债资金约65%投向基建领域测算,5000多亿元额度中直接投入基建的资金规模为3000多亿元。”冯琳表示。

根据东方金诚统计,今年前7个月新增专项债中约2.28万亿元资金投向各类基建项目,主要投向交通、市政、农林水利、生态环保、能源城乡物流等基建项目。据测算,今年上半年各地共安排超过2400亿元专项债资金用作重大项目资本金,市场化配套融资超过5300亿元,由此测算杠杆倍数为3.2倍。

冯琳预计,前7个月用于重大项目资本金的专项债资金约为3000亿元,按照3.2倍的杠杆倍数测算,能够撬动市场化配套融资约6600亿元。由此推算前7个月发行的新增专项债直接或者间接带动的基建投资规模在3万亿元左右。

展望今年全年基建投资增速,陈雳表示,前7个月基础设施投资同比增长7.4%,考虑到上半年国内疫情对基建项目开工造成一定影响,预计三季度基建项目推进将整体提速,全年基建投资增速维持在7%以上。

冯琳表示,伴随政策性开发性金融工具发力,专项债资金支持项目逐步形成实物工作量,下半年基建投资可能保持两位数高速增长,预计全年基建投资增速将在10%至15%之间,有望拉动今年GDP增速约1个至1.5个百分点。

年内A股上市公司配股募资567.18亿元 较去年全年增逾六成

尤以券商、银行等金融机构最为积极

■本报记者 邢萌

2022年以来,A股配股融资市场火热,尤以券商、银行等金融机构最为积极。

8月24日晚,兴业证券披露配股发行结果公告,配股有效认购数量为19.39亿股,认购金额为100.84亿元,认购率达96.53%。

据Wind数据统计,以发行日为准,截至8月25日,年内7家上市公司成功实施配股,募资总额567.18亿元,较去年全年大幅增长64.25%。值得注意的是,目前还有中信银行等4家公司推进配股方案,若年内实施配股,今年A股配股募资总额有望破千亿元,创下近12年来新高。

券商配股募资占比超九成

“配股融资效率较高且价格相对可控,颇受现金流可控的券商、银行大股东青睐。”南开大学金融发展研究院院长田利辉对记者分析称,一方面,配股能够增加原有股东的交易筹码,增加原有股东的预期收益;另一方面,配股融资能够降低市盈率,提升流动性。此外,配股审批程序相对简洁,操作手续相对简单。

今年已实施完成配股的公司主要是券商,待实施的则以银行为首,金融机构成为绝对主力,频现大手笔募资。Wind数据显示,截至8月

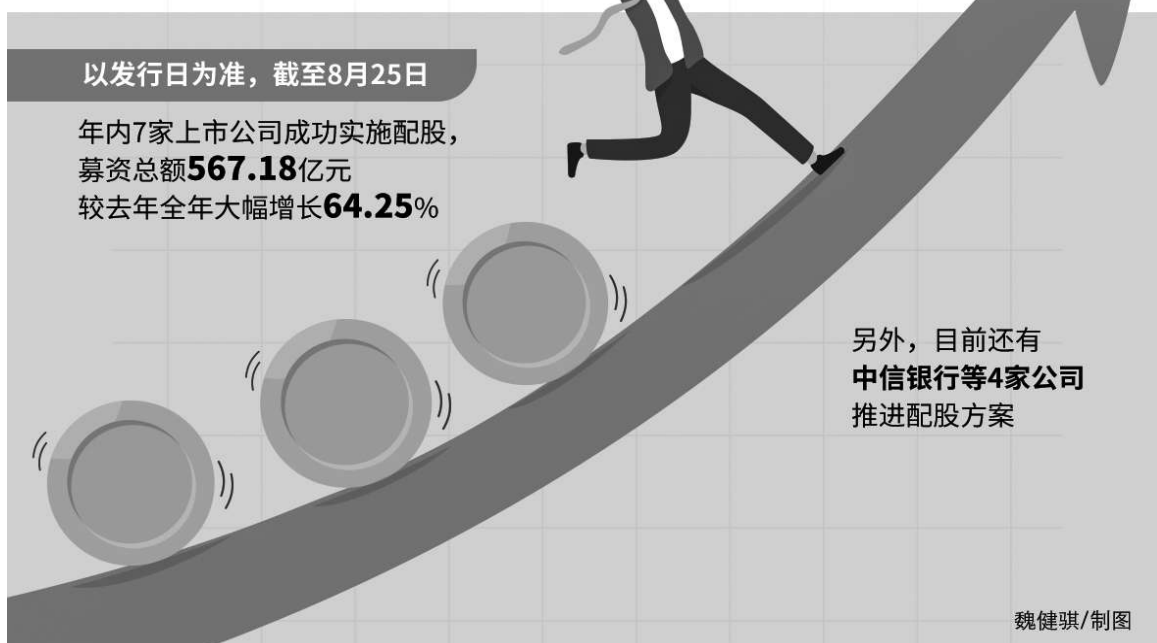
25日,年内中信证券、东方证券、兴业证券、财通证券4家券商合计配股募资523.67亿元,占募资总额的92.33%。其中,中信证券以223.96亿元的募资额居首,东方证券、兴业证券也均超百亿元。

“注册制下,券商通过配股进行募资的现象较为常见。相较于定增和债券融资,配股不仅能够快速补血,也能保障股权结构稳定和增强核心竞争力,满足资本金需求。”沙利文咨询总监周明子在接受《证券日报》记者采访时表示。

记者注意到,今年呈现出配股价格折扣大、认购率高的特点。具体来看,从配股折价率(配股价格与股权登记日收盘价比值)来看,上述成功实施配股的7家公司平均值为29%,最高至64%;从认购率来看,7家公司的平均值为96%,最高接近98%。

“在市场相对低迷的情况下,上市公司往往会采取高折扣的方式进行配股,以提高原有股东参与度。但折扣越高,除权后的股价下调幅度越大,未参与配股的股东将承受更大的亏损。”北京阳光天弘资产管理公司总经理王维嘉对记者分析称。

与此同时,除了上述已实施配股的7家外,还有4家公司正积极推进,预计最高募资额达484亿元,其中中信银行计划配股募资不超400亿元。若顺利实施,将把年内配股募资总额推高至超1000亿元,创下



自2011年以来最高纪录。

金融企业对配股青睐有加

长期以来,配股在再融资总额中所占比重并不大。除了金融机构对配股青睐有加外,绝大多数上市公司通常不会选择配股融资。

从最近三年情况来看,无论是参与配股的上市公司数量还是募资规模均较少,且呈逐年下降趋势。Wind数据显示,自2020年至2022年

8月25日,实施配股的非金融机构的上市公司数量及占比分别为10个(59%)、2个(33%)、2个(29%)。募资规模及占比分别为105.99亿元(17%)、26.32亿元(8%)、18.49亿元(3%)。

“配股往往会在较长时间中占用股东资金,而且可能带来股价波动风险,部分股东在配股前会用脚投票或放弃配股。当前,不少产业大股东现金流相对紧张,而且对于股价波动的承压能力较弱,故而往往

选择其他多元融资渠道。”田利辉分析称,鉴于现在金融机构资本金补充的需要和上市公司融资的迫切性,预计下半年配股市场热度将会持续。

不过,王维嘉则认为,配股是资本市场早期的一种再融资方式,随着国内资本市场的不断完善,上市公司融资渠道也越来越丰富,可以匹配不同的融资需求。随着国内经济逐步复苏,资本市场持续回暖,配股热度可能逐步下降。

兴业证券完成超百亿元配股 50%募资拟用于融资融券业务

■本报记者 周尚旻

又一上市券商超百亿元配股融资落地。8月24日晚间,兴业证券发布公告称,公司完成配股再融资,认购率达96.53%,募资规模达100.84亿元。这也是兴业证券的第二次配股融资,上一次发生在2016年,当时认购率为95.94%,募资规模为122.58亿元。

针对此次完成配股,兴业证券表示将以此次为契机,加速转型发展,提升核心竞争力,提高服务客户和

实体经济能力,提升资金使用效益和股东回报。

大股东承诺全额认购可配股份,无疑会为券商配股注入“强心剂”。兴业证券本次配股也得到了其大股东的鼎力支持,第一大股东福建省财政厅履行了其全额认购配股的相关承诺,合计全额认购可配股数占本次可配股份总数的20.27%。

从募集资金用途来看,兴业证券拟使用50%的资金用于发展融资融券业务,13%的资金用于发展投

资银行业务,32%资金用于投资交易业务,以及5%资金用于加大信息系统和合规风控方面投入。

对于拟使用高达50%的募集资金用于发展融资融券业务,兴业证券表示,是为了满足居民财富管理需求,融资融券资产不出账户,风险相对可控,开户券商具有唯一性,重要节点全覆盖,运行维护服务好,群众出行有保障”的公路沿线充电基础设施网络,保障公众“回得了家、出得了城、得了乡”,畅通无忧。

对于高速公路服务区,《行动方案》还提出,每个服务区建设的充电基础设施或预留建设安装条件的车位原

则上不低于小型客车停车位的10%。

北京特亿阳光新能源总裁祁海坤在接受《证券日报》记者采访时表示,加快建设充电设施不仅可以带动诸多产业投资,还可以配合电网构建高效率、智慧电力调度运行体系,即电力系统通过充电桩给电动汽车充电,在电网用电高峰时,电动汽车也可以通过充电桩放电给用户使用或输电给电网进行反向交易,对电网系统削峰填谷十分有利。

在《行动方案》明确的六项任务中,还特别提到要探索推进新技术新设备应用,包括支持电动汽车生产、大型运输等企业及服务区(站)建设布局换电站等。

祁海坤称,加快推进充电、换电领域新型基础设施建设,一方面能

促进新能源汽车发展;另一方面也能促进构建以新能源为主体的新型电力系统建设。尤其是发展“分布式光伏发电+储能调节电网+充电桩”一体化的“光储充”新型电力基础设施,既可以补充充电桩数量不足的短板,还可以促进新能源汽车产业的发展。

前述负责人称,公路沿线充电基础设施的建设运营,将充分发挥市场在资源配置中的决定性作用,积极引导社会资本参与建设运营。通过采用合作经营等模式、签订长期合作协议、给予运营商合理的收入预期等方式,充分调动各方积极性,共同开展充电基础设施运营与维护,最大程度实现优势互补、合作共赢。

公路沿线充电基础设施建设加快推进 将有效缓解“里程焦虑”

到2023年底前,具备条件的普通国省干线公路服务区(站)能够提供基本充电服务

■本报记者 杜雨萌

8月25日,交通运输部发布消息称,交通运输部、国家能源局、国家电网有限公司、中国南方电网有限责任公司近日联合印发《加快推进公路沿线充电基础设施建设行动方案》(下称《行动方案》),提出力争到2022年底前,全国除高寒高海拔以外区域的高速公路服务区能够提供基本充电服务。

一位接近系统内的人士告诉记者,从《行动方案》的内容来看,明确在今年年底前,要实现高速公路服务区大规模建设充电桩。这将大幅缓解电动汽车远行的“里程焦虑”,进而加快促进新能源汽车产业的发展。

据交通运输部公路局相关负责人介绍,截至目前,全国6618个高速公路服务区中,已有3102个服务区建成了13774个充电桩,基本满足了当前电动汽车充电要求。但与我国新能源汽车迅猛发展相比,目前高速公路充电基础设施设置总量不够,覆盖面不足等问题还较为突出,普通国省干线和农村公路充电基础设施建设的工作还未全面起步,无法有效满足电动汽车远程出行的需求。

据相关部门统计,截至今年6月底,全国新能源汽车保有量已达到1001万辆。根据国家有关规划和预测,到2025年,全国新能源汽车保有量将超过2500万辆;到2030年将达到8000万辆。

为此,《行动方案》提出了三个

阶段的工作目标:第一阶段,力争到2022年底前,全国除高寒高海拔以外区域的高速公路服务区能够提供基本充电服务;第二阶段,到2023年底前,具备条件的普通国省干线公路服务区(站)能够提供基本充电服务;

第三阶段,到2025年底前,高速公路和普通国省干线公路服务区(站)充电基础设施进一步加密优化,农村公路沿线有效覆盖,基本形成“固定设施为主体,移动设施为补充,重要节点全覆盖,运行维护服务好,群众出行有保障”的公路沿线充电基础设施网络,保障公众“回得了家、出得了城、得了乡”,畅通无忧。

对于高速公路服务区,《行动方案》还提出,每个服务区建设的充电基础设施或预留建设安装条件的车位原

则上不低于小型客车停车位的10%。

祁海坤称,加快推进充电、换电领域新型基础设施建设,一方面能

促进新能源汽车发展;另一方面也能促进构建以新能源为主体的新型电力系统建设。尤其是发展“分布式光伏发电+储能调节电网+充电桩”一体化的“光储充”新型电力基础设施,既可以补充充电桩数量不足的短板,还可以促进新能源汽车产业的发展。

前述负责人称,公路沿线充电基础设施的建设运营,将充分发挥市场在资源配置中的决定性作用,积极引导社会资本参与建设运营。通过采用合作经营等模式、签订长期合作协议、给予运营商合理的收入预期等方式,充分调动各方积极性,共同开展充电基础设施运营与维护,最大程度实现优势互补、合作共赢。