

高速公路贷款利息资本化终止时点选择

崔敬玲(高级会计师)

(曲靖公路管理总段 云南曲靖 655000)

【摘要】对于高速公路利息资本化终止时点问题,目前业内存在争议,主要是论证时点后延的合理性和可能性。笔者认为这种倾向的思考视角相对狭窄,确定高速公路贷款利息资本化终止时点选择应该充分考虑利润提升诉求、项目的公益属性、实务细节、参与建设的主体及融资结构等方面因素的影响,尤其应该意识到融资结构对于这个问题的决定性意义。

【关键词】高速公路 贷款利息资本化 时点选择

一、问题的提出及相关争议

在会计准则中,高速公路贷款属于借款费用,对于其资本化停止时间选择即时点问题,《企业会计准则第17号——借款费用》明确规定:“购建或者生产符合资本化条件的资产达到预定可使用或者可销售状态时,借款费用应当停止资本化。在符合资本化条件的资产达到预定可使用或者可销售状态之后所发生的借款费用,应当在发生时根据其发生额确认为费用,计入当期损益。”

对于“符合资本化条件的资产达到预定可使用或者可销售状态时”的判定,《企业会计准则第17号——借款费用》第十三条中规定:“(一)符合资本化条件的资产的实体建造(包括安装)或者生产工作已经全部完成或者实质上已经完成。(二)所购建或者生产的符合资本化条件的资产与设计要求、合同规定或者生产要求相符或者基本相符,即使有极个别与设计、合同或者生产要求不相符的地方,也不影响其正常使用或者销售。(三)继续发生在所购建或生产的符合资本化条件的资产上的支出金额很少或者几乎不再发生。购建或者生产符合资本化条件的资产需要试生产或者试运行的,在试生产结果表明资产能够正常生产出合格产品,或者试运行结果表明资产能够正常运转或者营业时,应当认为该资产已经达到预定可使用或者可销售状态。”

这几条规定不仅确定了这种状态时点的大概定位,而且允许“极个别与设计、合同或者生产要求不相符的地方”或“支出金额很少”等现象的发生,在金额和情形方面存在弹性,另外还在试运行方面给予说明。从逻辑上说,是比较完善的。

不过,上述规定有个缺陷是叙述笼统,与高速公路建设贷款利息实务相比,主要有两方面的契合问题,导致两

大争议。一是主体工程和附属工程的完工时间的差异问题,因为附属工程量很难用“极个别”或“很少”字眼来形容,所以在会计准则方面没有明确遵循规则,这里产生的争议影响了其贷款利息资本化中止时点的确定。二是高速公路建设存在着竣工验收和交工验收之间的区别,虽然会计准则中有试运行的说明,不过高速公路这两种验收之间的试运营期间较长,所以这里存在着在交工验收时中止利息资本化还是在竣工验收时中止利息资本化的争议。

二、影响高速公路贷款利息资本化终止时点的因素

对于上述两种争议,业内有一个明显的倾向就是:尽力将附属工程或试运营时期纳入利息资本化期间,即极力论证时点后延的可行性及合理性。应该说,这种倾向有一定的合理性,不过这种倾向论证的视角稍显狭窄,所以其结果导向本身存在着一定问题。对此,笔者认为,客观认识高速公路贷款利息资本化终止时点后延倾向现象,合理确定该时点选择及确定问题,除了依附第一部分所言的会计准则的相关规定,还应该充分考虑如下五方面的因素。

1. 支持利息资本化终止时点后延的主要因素是利润提升的诉求。目前,经营性高速公路建设最关键的问题是融资,对于高速公路公司而言,最紧要的事项是在所披露的会计信息中保持盈利状况或者尽量提升其利润额度,减轻债务。贷款利息资本化终止时点的后延,实际上是争取在更多的时间段内将更多的利息资本纳入成本,以减少相应时段的支出,进而可以在数据层面提升利润额度,甚至可以实现扭亏为盈。

如宋书勇(2013)所言,对于通车量较少但因地形等因素建设成本偏高的西部地区,利息支出是决定盈亏的

关键性因素。高速公路的盈利欲求迎合了投资者的内在需求,是解决高速公路建设过程中融资问题的关键因素,这些组成了支撑高速公路贷款利息资本化时点后延倾向的原动力。

2. 考虑到高速公路的公益属性,则利息资本化终止时点不宜后延。高速公路属于基础设施建设,具有公益性。虽然目前大都是经营性运作,不过其盈利空间比较有限,允许微利,但不能超过15%。对此,在融资水平较弱、交通流量较少的西部等地区,盈利状况不乐观,很难触及这个限度。不过,在融资水平较高、经济水平偏高、建设成本较低、交通流量较大的东部部分地区,毛利润比较可观,甚至有媒体反映“高速公路利润竟能超过茅台”。在这种情况下,基于对公益性的考虑,有必要提前终止利息资本化的时点,以提高成本数值,减少盈利额度。实际上,高速公路的公益性本质,是目前相关部门对贷款资本化终止时点后延缺乏积极态度的真正原因。

3. 实务上的操作细节也会影响利息资本化终止时点的确定。高速公路建设是一个比较复杂的工程,在实务层面涉及内容相当繁杂,很多事项从多方面困扰着利息资本化终止时点的确定。比如基于征地、后续融资、项目管理等方面因素,施工工期存在一定变数,竣工时间、交工时间、主体工程完成时间、附属工程完成时间及这些时点之间的间隔均具有不确定性,这就影响了贷款利息资本化终止时点的具体选择。再如,目前高速公路建设成本超概问题比较严重,容易加大对融资的需求,同时也强化了对支出的压缩力度,会迫使原有贷款利息资本化终止时点后延。

另外,特定层级领导的意志和风格也会影响贷款利息资本化终止时点,一般来说好大喜功者容易推动其后延,严谨保守者容易推动其提前。同时,贷款方即银行方的利益追求及态度也是重要的制约因素。

4. 高速公路建设主体的构成及合作模式的不同也影响了利息资本化终止时点的确定和选择。比如在主体工程和附属工程完工之间的争议方面,国内很多高速公路的主体工程施工方和附属工程施工方是分开的,如果两种工程都曾经贷款,这种主体的分离实际上将比较难以界定的特定贷款利息资本化终止时点问题演化为两个容易确定的贷款利息资本化终止问题;如果只有主体工程贷款,这个问题就变成了一个很容易界定的贷款利息终止问题。

再如,对于交工验收还是竣工验收之间的争议问题,如果开发公司只是相关工程的施工承包方,没有管理和使用权限,最后需要将工程移交给相关交通主管机关,试运营阶段应该或者说可以属于利息资本化期间;如果开发公司拥有管理和使用权限,具体施工是开发公司对外

承包建设,而且不同工程施工承包主体不同,在这种情况下利息资本化终止时点需要斟酌。

5. 制约利息资本化终止时点确定的根本因素是融资结构。主要原因如下:一是如上四种因素之所以发生作用,在很大程度上是通过融资及相关需求而实现的,其中在对利润的追求和实务层面的表现比较明显。二是利息资本化问题出现的根本原因是融资问题的出现,即财政资金及内源资金无力或者无意承担高速公路建设费用而产生融资需求的情况下,才会出现贷款及其利息资本化问题。三是因为融资结构是贷款利息资本化问题的主要微观经济环境,在实务层面为了最大化地推进高速公路建设,资金混用是常态。四是因为融资结构的不同情况决定着利息资本化终止时点的不同选择。

三、不同融资结构下高速公路贷款利息资本化终止时点的选择

在影响高速公路贷款利息资本化终止时点选择的多种因素中,融资结构是最根本的决定性因素。根据高速公路融资结构的变迁情况及对未来可能性的预期,主要有国家财政支撑为主、银行贷款为主、内生融资能力较强及相对均衡而多样等四种情况,不同情况的融资结构境遇下高速公路利息资本化终止时点会有不同的选择。

1. 以国家财政支撑为主的融资结构。高速公路在本质上属于公益性的国家基础设施,其建设资金按照国家治理的逻辑来说应该由国家财政负责,即其原本的融资结构应该是以国家投资为主的单一结构,根据历年《公路水路交通运输行业发展统计公报》的相关内容来看,2002年前的情况的确是以国家为主的全社会投资。在这种情况下,银行贷款或者很少或者压根没有,贷款利息资本化节省的成本额度很难影响大局。而且这种情况下基本上没有利用高速公路盈利的概念,缺乏高速公路利息资本化终止时点后延倾向的动力。

在这种融资境遇下,高速公路建设、管理、运行主体往往比较单一,大多是官方单位承担,竣工验收、交工验收、主体工程完工、附属工程完工之间的区别对银行贷款的影响很小,缺乏高速公路贷款利息资本化终止时点后延倾向的推动力量。所以,在以国家财政支撑为主的融资结构境遇下,不存在贷款利息资本化终止时点问题,或者是缺乏贷款利息资本化终止时点的动力。

2. 以银行贷款为主的融资结构。随着高速公路建设大潮的涌起与国家投资力量局限矛盾的不断升级,高速公路融资结构逐渐摆脱国家投资绝对主导的形态,开始向融资构成多样化转型。不过,在高速公路发展初期阶段,外界对高速公路盈利及收益的信任度及预期不足,很难形成投资动力,被迫过度依赖银行贷款,即形成了以银行贷款为主的融资结构。根据历年《公路水路交通运输行

业发展统计公报》的相关内容来看,2003~2012年十年间,国内银行贷款所占的比重分别是“41.6%、40.5%、38.2%、40.7%、38.0%、36.4%、38.5%、39.9%、35.5%、36.4%”,均占四成左右。实际上,落实到高速公路建设方面来说,外资及自筹资金部分很大程度上也是银行贷款形式融资,这些贷款资金所占比重甚至可能达到75%以上。

在这种以银行贷款为绝对主导的融资结构中,银行利息资本化所能削减的成本数值对于高速公路建设的影响比较大,甚至成为盈亏的决定性因素。在这种情况下,无论是交通主管机关,还是开发公司,抑或施工单位,都有竭力推动形成利息资本化终止时点后延的倾向,这样以竣工验收或附属工程全部完工的时候作为终止时点便成为不二选择了。

3. 内生融资能力较强的融资结构。在主要依赖银行贷款进行融资的同时,高速公路建设遭遇了因融资方式相对单一及银行贷款本身的系列消极因素影响,总是有部分资金不能按时足额到位。根据历年《公路水路交通运输行业发展统计公报》的相关内容来看,2008~2012年五年间,公路建设资金到位率分别是“93.0%、90.7%、88.5%、84.5%、87.5%”,即往往存在10%~15%的资金缺口,这严重影响了高速公路建设的正常进行。对此,在经营性高速公路建设的境遇下,解决思路之一是增强内生融资能力,推动内源资本增加,形成以内生融资为主的新型融资结构,这在当地经济发展水平较高、交通流量较大、建设成本较低的东部地区比较可行。

在推动形成这种新型融资结构初期,需要适当的银行贷款保驾护航,即在一定阶段内与以贷款为主的融资结构境遇下相类似,倾向于推动贷款利息资本化终止时点尽量后延。在这种新型融资结构完善成熟后,应该逐步主动减少对银行贷款的依赖度,银行贷款利息资本化终止时点选择的不同对高速公路建设的影响和原动力自然会逐渐减弱,银行贷款利息资本化终止时点会逐渐提前,甚至直至这个问题最终消失。

4. 相对均衡而多样的融资结构。内生融资为主的融资结构适合经济发展较好、交通流量较大而且建设成本因地域条件原因相对较低的东部地区,尤其是连接长三角、珠三角地区的重要城市的高速公路,但不适合西部地区。西部地区多山区或丘陵,建设成本远高于平原地带,但交通流量往往远低于东部地区。对此,破解路径应该是在尽量提升财政支撑力度的基础上打造相对均衡的融资结构。具体而言,应该充分利用十八届三中全会提出“推进国家治理体系和治理能力现代化”这个良好契机,扭转“国家投资及相关因素的合力也不会超过高速公路融资总量的20%”的窘境。另外,在保持适当银行贷款规模的同时,还应该尽量发掘其内生融资能力,吸引民间资本进

入,形成国家投资、内生融资、银行贷款、民间资本四足鼎立的局面。

在这种融资结构中,基于银行贷款的风险要素及成本压力,应尽量将银行贷款资金的用途前置,其利息资本化终止时点变化形成的影响也会随之减弱,这样会推进该时点选择的逐渐提前。不过,在这种融资结构尚未形成之前,尤其是国家财政没有充分担负起责任重担之前,对银行贷款的依赖性依然比较重,会在一定时间段内延续贷款利息资本化终止时点后延的倾向和趋势。

四、结语

对于高速公路贷款利息资本化终止时点问题,业内的讨论片面地在纯会计处理层面考虑“是否能”的问题,有盲目挖掘银行贷款方面所融资金作用最大化潜力的误区,而没有考虑“是否应该”或者说“是否有必要”的问题,导致高速公路贷款利息资本化终止时点后延倾向及趋势。这种趋势虽然能在一定时间段内缓解融资压力,不过却增加了债务负担,导致“借款费用总额过大、建设后期借款费用占年投资比例过大、借款费用容易成为部分领导干部增加政绩的工具、可能导致资金的不合理使用”等方面的系列问题,应该说只是拖延了问题的解决时间,而没有解决问题。

对于高速公路利息资本化终止时点选择和确认问题,应该在大体遵循会计准则的基础上,扩大视野,充分考虑利润提升诉求、公益属性、实务细节、参与主体及融资结构等方面因素的影响。同时,应该意识到融资相对于这个问题的决定性意义,要自觉根据高速公路建设过程中形成的不同融资结构确定贷款利息资本化终止时点的具体选择。在可能的情况下,要根据贷款利息资本化终止时点的具体定位,及与会计准则形成的契合缺陷,反向推动高速公路融资结构向内生主导型融资与多样化均衡融资结构转型和发展。

包括高速公路在内的公路建设,从根本上说属于公益性质,因此应由国家财政支撑推进。对此借鉴近代化历程较早的西方国家经验,显然是不合理的,因为在这些国家,其国家投资普遍占高速公路建设资金的90%以上,基本上不用银行贷款。所以,业内在探讨贷款资本化问题的同时,应该思考推动国家职能归位,争取更多的财政支持,从根本上解决这个问题。

主要参考文献

1. 财政部.企业会计准则2006.北京:经济科学出版社,2006
2. 王一平.刍议高速公路建设费用资本化.交通财会,2007;12
3. 宋书勇.高速公路试运营期利息资本化问题研究.交通财会,2013;5