

# 高速公路工程项目融资风险与管理策略

姚伟

(山西黎霍高速公路有限公司,山西 长治 046000)

**摘要:**截至 2021 年底,我国的高速公路总里程已突破 16 万公里大关,稳居世界第一。在这一利好形势下,新建的高速公路工程项目也呈现出逐年上涨趋势,其中以公私合作模式为主的 PPP 建设项目势如破竹,在公路建设领域所占的份额也越来越大。而相较于资信融资、抵押融资、担保融资等传统的融资模式,PPP 项目融资牵涉的风险类型复杂,风险要素较多,使得项目建设单位所面临的财务风险大幅增加。为此,本文围绕高速公路工程 PPP 项目的融资风险内容与采取的有效管理策略予以全面阐述,旨在增强各级管理人员的风险意识,在确保项目进度、质量与安全的同时,为项目的顺利实施提供有力的资金保障。

**关键词:**高速公路;PPP 融资模式;风险要素;管理策略

**【DOI】**10.12231/j.issn.1000-8772.2023.10.100

PPP 公私合作模式在高速公路工程项目实施过程中始终占据着主导位置,但是,由于高速公路项目施工周期长、投资成本高、工程规模大,导致资金回收周期长、回报收益低,其潜在的不可控风险较多。因此,在项目实施过程中,为了警惕和预防融资风险的发生,最大限度地提高投资收益率,高速公路工程项目建设单位应当精准识别出 PPP 融资项目的风险要素,并统筹兼顾、科学组织、精准谋划、精细化管理,进而将融资风险的发生概率降到最低。

## 1 高速公路工程项目 PPP 融资模式概述与风险要素

### 1.1 PPP 融资模式

PPP 融资模式是基于对各方共赢、互惠互利的考虑,而产生的一种适合于高速公路工程项目的新型融资模式,PPP 融资模式与其他模式的明显区别在于政府公共部门协调与参与,在高速公路工程项目实施全过程,政府公共部门始终扮演着“合作伙伴”的角色,这就使政府公共部门与工程承建单位需要同时承担项目实施过程中所遇到的各种风险,如表 1 所示。

通过对高速公路工程项目风险类型的分析可以看出,能够增加项目融资风险系数的要素主要来自市场,其中包括政策法规、公路建设市场大环境、金融机构的限贷、加息政策等,要想克服市场外在因素的影响,高速公路工程项目建设方与政府公共部门应当准确识别出融资风险要素,进而制定一套可行性高、实效性好、针对性强风险防范机制,以真正达成“互惠互利”的意愿。

### 1.2 PPP 融资模式下的风险要素

PPP 融资模式下,可以从项目建设、政府层面、社会资本注入三个方面予以考虑。首先,对高速公路工程项目来说,由于施工周期长、资金回收慢、经济收益低,以至于在招投标阶段便会“遇冷”,即市场吸引力过低,一些承建单位认为高速公路项目利润低,投入的资金迟迟不见回报,这就给外界资本的注入增加了难度。其次,从地方政府角度分析,在高速公路工程项目实施过程中,为了加快施工进度,各级地方政府往往加大融资力度,广泛吸取社会资本,但是,当建设资金到位以后却忽略了项目后期管理的重要性,以至于施工现场管理混乱,这不仅会影响工

程项目质量,还会引发一系列安全生产事故,进而使投资方利益严重受损。比如在施工过程中,承建单位缺少对施工现场的有效监管,在这种情况下,施工单位以次充好,使用一些存在质量缺陷的原材料,这就使工程项目的整体质量受到严重影响,如果采取返工或者返修的方式予以弥补,那么,承建方也将面临的巨大的经济损失。最后,从社会资本注入角度看,社会资本的来源渠道主要是各大私营企业,由于每个企业的经营规模不同、盈利水平不同,以至于资

表 1 PPP 融资模式下高速公路工程项目的风险类型

风险类型	风险要素名称	风险类型	风险要素名称
建造施工风险	材料供应风险	市场需求风险	客流量风险
	工程合同变更		市场竞争风险
	建设施工成本超支		主营业务收益不足
	承包商/分包商违约	双方合作风险	利益目标冲突
	施工安全风险		不恰当的合作方式
	工期延误		不明确的争端解决机制
运营管理风险	施工工艺技术风险	政府主导风险	财政支持力度
	运营成本过高		财政可承受能力
	运营效率低下		政府违约
	利润及收费票价限制		政府部门越权干预

本注入数额也存在较大差异,甚至对于一些负债率超过60%的企业来说,企业本身便负重前行,以至于无暇兼顾对外投资事宜,这就使高速公路项目的融资过程变得举步维艰,一旦社会资本的注入出现较大缺口,那么高速公路项目的建设进程也将严重滞后,进而使项目所有关联方的经济利益受损。

## 2 基于 PPP 融资模式高速公路工程项目融资风险的显著特点

### 2.1 项目建设周期长

相较于其他基础建设工程,高速公路工程项目具有点多、线长、面广的特点,即项目实施的时间与空间跨度大,一个工程项目往往要穿越多个省份,沿线所经历的地形、地貌也呈现出多样化特点,因此,高速公路项目的整个建设周期,往往需要经过少则两年,多则五年、十年甚至更长的时间,而在这段时间里,引发融资风险的不确定因素也变得越来越。比如各种原材料的市场价格波动、项目所在地的相关政策信息的变动、施工队伍技术人员或者管理人员的变动等,都会影响项目的正常实施,一旦工程进度受阻,工程质量出现问题,工程合同纠纷不断,那么,投资方的利益也必将受损。尤其对担当投资主体的社会资本来说,在项目建设过程中,如果发现项目进度缓慢或者实施困难的情况,投资方将很容易抽回自己的资金,在这种情况下,项目建设也将陷入进退两难的境地。

### 2.2 投资回报率低

一个投资者,在做出投资决策之前,首先考虑的是投资回报问题,如果回报率高,投资者也会适当追加投资额,这样可以获得更多的收益,如果回报率低,投资者的投资计划也将被打乱,这时,投资的可能性也将大幅降低。而对于高速公路项目来说,本身属于国家的基础建设工程,其项目本身具有公益性特点,基于对这一特点的考虑,高速公路在投入使用之后,其运营过程中产生的公益性收入也会用于道路与桥梁的修缮工程,而投资者所获得的收益率也会受到严重影响,甚至在三到五年的时间内,根本无法抽回投资的本金。究其原因主要是由于在项目建设与实施前期,投资者将会对高速公路项目的投资市场进行全方位、多角度审查,并通过风险识别的方法,将项目实施过程中可能遇到的经济风险罗列出来,然后再通过商讨与论证,来拟定项目投资可行性报告。如果工程项目回报率远远低于预期,那么,高速公路项目建设出现的资金缺口也将越来越大。

### 2.3 不可控风险因素多

高速公路工程项目融资风险可以划分两大类:一类是可控风险,另一类是不可控风险,可控风险一般都是由人为主观因素引起,包括技术风险、管理风险、决策风险等,而不可控风险则包括不可抗力、自然气候、政策变化

等引起的风险。尤其是高速公路工程项目,除去可控风险之外,不可控风险数量要远远高于其他建设项目,而这种风险类型不但无法事先预测,而且风险所造成的损失极为严重。比如高速公路建设项目所处的区域为自然灾害频发区,在项目建设过程中,遇到泥石流、山体滑坡、洪水等自然灾害的概率较高,一旦出现类似的灾害,不仅会影响工期,而且已经修建完成的工程也会遭到破坏,这将给工程项目投资方造成巨大的经济损失。如果灾害损失过大,或者灾害持续时间过长,那么工程项目也将面临长时间停滞的风险。

## 3 高速公路工程项目融资风险管理策略

### 3.1 健全融资风险管控体系

由于 PPP 融资模式的高速公路项目涉及的利益方较多,如果无法对风险进行管控,那么,各相关方的利益将受到严重损害。因此,在公路工程项目实施之前,项目承建方应当事先对融资风险进行识别、分析与评价,然后再根据风险类型与风险级别来编制风险防范方案。而风险的识别与评价工作需要一个专业的风险管控机构来实施,这样才能突显风险识别工作的权威性。基于这一思想,工程项目承建单位首先需要针对组建风控体系的责任人划分基本职责,并在各部门当中选择务实精干、责任心强的人员来承担起风险管控责任。当最终人选确定以后,即刻对融资风险要素进行精准识别,在识别风险要素过程中,可以根据风险损失的暴露程度来确定风险事件,继而可以归纳总结出与风险事件相对应的风险因素。另外,在融资风险管控体系建立之后,工作人员需要做好充分的事前准确工作,其中包括对市场大环境的调查、对行业竞争对手信息的调查、对每一个项目投资方的财务状况进行调查,然后利用大数据技术的分析、筛选功能,将一些具有参考价值的信息筛选出来,然后对工程项目的融资风险进行评估。比如在评估投资企业的财务状况时,应当始终坚持“实事求是”的原则,尤其在检查和评估企业的负债信息时,在关注负债率的同时,应当及时查找出产生负债的主要原因,如果存在多重原因,那么,企业也将无法扮演投资方的角色,如果产生的原因较为单一,那么,企业可以继续以投资人的身份参与到项目的建设中来。可见,这种构建风险管控体系的方法,可以事先做好风险防范工作,这就给融资风险概率的降低提供了有利条件。

### 3.2 严控工程质量

高速公路工程项目的施工质量与项目投资收益息息相关,如果项目存在质量缺陷或问题,施工方便会采取返修与返工的方式来弥补缺陷,但是,这一做法不仅推迟了工期,还增加了人员、机械、材料的投入成本,无形当中给承建单位带来了巨大的经济损失。因此,针对这一情况,

工程项目承建单位应当树立高度的主人翁责任意识与质量意识,并对施工项目建设全过程进行有效监督与检查,进而将由人为原因造成的质量事故的发生概率降到最低。比如路面摊铺施工中,为了保证摊铺质量,避免沥青混凝土面层出现裂缝、塌陷等质量问题,施工单位与监理单位应当建立一种协同检查机制,共同对摊铺作业流程进行全程跟踪与检查。一旦发现违规操作或者偷工减料行为,应当对直接责任人进行严肃处理,并及时采取整改措施,以最大限度地减少经济损失。另外,工程质量直接决定经济效益,秉持这一理念,工程项目承建单位应当事先建立一个科学高效的质量管理目标,并对目标的执行与完成情况进行跟踪验证。

### 3.3 扩大融资共同体规模

降低融资风险的关键在于风险分散,如果将融资过程中所遇到的各种风险分散到各个更多的投资者身上,那么每一个投资者所承担的风险体量将大幅下降。因此,高速公路工程项目的承建单位与地方政府部门应当携手建立一个以“股权融资”为主的多元化融资体系,以此来吸纳更多的社会资金。这种扩大融资共同体规模的方法,既可以减轻地方政府的财政负担,同时,项目承建方所承担的经济风险也将大幅降低。尤其对 PPP 融资模式来说,只有借助于社会各方力量,才能给高速公路工程项目的顺利实施提供源源不断的资金流。为了实现这一愿景,工程项目承建方应当进一步扩大宣传效应,并针对高速公路建设项目的未来发展前景进行预测和分析,在预测过程中,可以将高速公路项目的实施优势予以公开。比如项目竣工之后,哪些环节能够产生经济收益,每一笔收益占总收益的比例是多少,当这些信息公开以后,投资方将根据预测分析结果,选择投资的最佳时机,或者确定最终的投资额度。这时,工程项目的对外形象也很容易被公众认可,进而加大了社会资金的投入概率。

### 3.4 完善沟通机制

当高速公路工程项目立项之后,将直接进入市场招投标环节。在这一环节,一旦确定了施工单位,那么工程项目承建方则需要和当地的金融机构进行对接,以商讨和接洽贷款融资事宜。但是,遵循“风险共担”的原则,承建方往往将与金融机构接洽的事宜直接授权给施工单位,而多数单位与当地的金融机构并未建立起长期的沟通协作关系,因此,贷款问题也将迟迟得不到解决。为了避免这种尴尬局面的出现,施工方应当本着“放长线、往远看”的思想原则,与当地的金融机构建立一种长期的合作往来关系。同时,为了筛选出优质的贷款融资机构,施工单位可以将金融机构的资质信息、资信信息、抵押信息统一纳入数据库当中,然后通过“优中选优”来择优选择更加靠谱的金融机构。另外,在与当地的金融机构促成合

作之后,施工方应当对担保机构的各项信息进行审查,当确定担保机构的资质等级与授信基础信息以后,再与金融机构签订相关的贷款协议。

### 3.5 充实专业人才队伍

人才是高速公路工程项目顺利实施的坚实保障,也是降低项目融资风险的一个关键要素,如果施工队伍综合素质高、专业技术水平高、主人翁责任意识强,那么,工程项目的盈利水平也将显著提升,项目各投资方所获得的经济收益也将直线上升。为此,高速公路工程项目的施工单位应当把人才队伍建设工作纳入企业的长远发展规划当中,并通过吸纳复合型、与专业对口的高等院校建立长期合作、内部培训等措施来提高队伍的专业技术水准。为了验证人才队伍建设效果,企业的人力资源管理部门应当及时对人员进行业务考核,对考核不合格的人员,遵循“能者上、平者让、庸者下”的用人原则,进而给一些优秀的管理人员、技术人员提供更为广阔的发展空间。通过这一用人策略的有效实施,企业的盈利水平也将上升到一个新的高度,而各投资方也将受益匪浅。

## 4 结束语

通过对高速公路工程项目融资风险及管理策略的分析可以看出,基于 PPP 融资模式的高速公路项目虽然风险可变性大、面临的风险类型多、风险可控难度高,但是如果建立一套安全高效的风险防范体系,并出台一系列与风险防范相关的内控机制,那么各投资方的投资收益也将达到一个新的水平。

### 参考文献

- [1]魏美英.高速公路工程项目融资风险管理问题研究[J].大众投资指南,2021(19):34-35.
- [2]吴蕾,方正峰.PPP 模式下的高速公路项目投融资风险管理研究[J].工程技术研究,2021,6(11):135-136.
- [3]褚慧君.河南高速公路投融资风险管理研究[J].经济师,2021(2):276-277+281.
- [4]杨哲.PPP 项目高速公路投标报价财务投融资问题[J].交通世界,2020(9):112-113.
- [5]吴珊珊.高速公路企业融资风险分析及对策研究[J].财经界,2019(26):95.

作者简介:姚伟(1982-),男,汉族,山西长治人,本科,经济师,研究方向:高速公路管理与投资。