

基于 PPP 模式的高速公路项目投融资风险管理研究

刘春霖

江西省公路桥梁工程有限公司

DOI:10.32629/ej.v2i2.104

[摘要] 我国经济的迅速发展有效的推动了我国高速公路建设的发展,虽然我国 GDP 的发展趋势在持续上升,但是从建筑基础设施角度来看,始终存在资金严重短缺的现象,其主要的根源在于我国的资金大部分被用于社会各类事物中,以及城镇建筑中。因为资金的短缺导致我国高速公路的项目建设受到了严重的制约。为此,在我国高速公路项目中开始应用 PPP 模式,这不但与现阶段我国国情相符,而且还能满足高速公路投融资的需求,然而 PPP 模式的高速公路项目却存在一定的风险,PPP 模式的高速公路项目投融资风险所覆盖的范围也十分宽广。所以,为了对 PPP 模式的高速公路项目的风险进行有效控制,以及更好地建设我国高速公路,相关部门有必要建立一套完善的投融资风险管理系统。

[关键词] PPP 模式; 高速公路; 项目投融资; 风险管理

前言

虽然我国公路工程项目在全球居于前列,但是大多数相关的建设起步相对较晚,项目风险管理缺乏完整性,管理意识淡薄,管理方式陈旧、老套,预防风险的对策不完整,风险管理严重缺少合理性和规范性,在公路建设项目中造成诸多不必要的损失。现如今,我国市场经济已进入“快车道”,高速公路建设所获得的成果众目睽睽,然而项目风险管理始终是薄弱环节,要求相关部门进行加以重视。在高速公路投融资阶段引进 PPP 模式,通过政府和企业共同承担的风险管理模式,有效避免公路投资环节的风险因素,从而对公路建设项目进行顺利完成。

1 基于 PPP 模式的高速公路项目投融资风险特征

1.1 多样性的特征

有目共睹,风险对项目的影响程度在很大的程度上是由项目的成功与否决定的,现今的 PPP 模式下,我国高速公路项目的投融资风险具有复杂性和多样性的特征,其中以下两点是其主要涵盖的内容:首先是金融业,不但涵盖了政治因素,还务必要工程技术作为其支撑,因此两者之间的联系密不可分,属于一项复杂性的系统项目工程。显而易见,如果其中一个环节出了错误,那么不可避免的会引起其他风险的出现,进而造成公路项目的实施无法达到最佳效果。

1.2 阶段性的特征

无论是项目的前期准备工作,还是中期施工阶段的工作,以及后期运营阶段工作的进度,均会在不同程度上影响投融资风险,特别是在 PPP 模式下进行的高速公路项目。在公路项目建设的早期,因为建设资金投入持续增加,使公路项目的投资风险大大增加。在公路运营阶段。当交通流量较大或较小时,必然会扩大其资金缺口,对公路的养护管理和正常运营造成十分严重的影响。特别是项目需要持续注入资产,因此汇率风险政治风险必将贯穿整个项目建设。所以,我们必须对风险进行科学严格的评估,同时认真采取相应的措施,对不同阶段的风险进行有效控制,进而更好地防范项目融资风险。

1.3 动态性的特征

在 PPP 模式的高速公路项目中,最明显的一个特征就是动态性特征,其主要的根源在于在项目长时间实施的过程中,因为外部风险的影响如政治、经济,以及技术等,而会对项目参与主体的利益造成十分严峻的影响。基于此,项目投资方务必要在政府的支持下,利用自身良好的经济实力以及风险管理能力,进行全面的控制资本与市场机制,推动 PPP 项目的顺利实施。

2 基于 PPP 模式的高速公路项目投融资风险现状分析

2.1 新建高速公路项目市场吸引力不足

现阶段在我国东部欠发达地区以及中西部地区,集中了新投资建设的高速公路项目,或者今后拟定规划建设的高速公路项目。根据我国广东省目前建设的高速公路项目来看,主要集中在广东省东、西、北偏远山区,而珠江三角地区高速公路网络十分发达。一些高速公路项目为我国高速公路网中的破碎道路,关键的原因在于,因为我国高速公路利用统一规划、省域建设模式。在建设过程中,各省始终以省会城市或经济发达城市为中心,对高速公路网进行建设,使已纳入国家高速公路网的项目建设难度加大,投资比例不断上升、不断搁浅利润模糊的路段。这些新的公路项目建设成本高,交通流量小,通行费收入不能承担支付利息的压力,有些项目甚至不能满足日常运营成本。

2.2 地方政府只重视融资忽视管理

在这个阶段,中国已经进入了经济增长放缓的时期,针对这样的局势,地方各级政府面临稳定增长的巨大压力。2015年6月17日,国务院总理李克强召开国务院常务会议,决定增加对关键领域的有效投资,并通过特许经营鼓励以市场为导向的融资。PPP 的融资功能已成为政府“稳步增长”的救命稻草。然而,PPP 最主要的一种功能是通过从私营部门引进新的生产管理技术来提高公共产品和服务的供应效率。研究表明,只有考虑到融资功能,而不重视提升效率,那么 PPP 只能延缓金融资金的支付时间。PPP 与传统的为政府

提供融资的私营部门的 BT 模式并无太大不同, 改变政府支出现金流量的时间分布并不一定意味着减少政府支出的净现值。与管理层相比, 更多地关注融资将 PPP 的发展产生许多不利影响。

2.3 机制体制不完善导致 PPP 项目运行成本升高

利用政府部门以及社会资本之间缔约而形成的模式是 PPP 项目的基本合作模式。因为高速公路建设项目的长期性, 以及经济环境、法律环境、监管环境的不准确性, 自然而然的导致了 PPP 项目的契约的不完整性。契约的不完整性将会引起交易成本的出现, 进而对 PPP 的效率造成影响。

3 基于 PPP 模式的高速公路项目投融资风险应对方法

3.1 风险自留

风险自留是一个不可避免的风险因素, 不能转嫁给他人, 因此企业主动保留风险, 主动提前处理。风险自留也是为了防止更大的损失, 以积极的态度应对, 预期困难将留给自己, 提前准备措施解决问题。风险自留不会影响金融稳定。

3.2 风险预防

风险预防是指在风险发生损失前期, 为了消除或者降低风险因素的影响, 需要采取相应的风险管理方法和对策。风险预防主要的目的在于使风险发生的条件不能发挥作用, 或降低风险出现的概率。倘若风险发生的概率频繁, 但损失很小或可以忽略不计, 则采取风险预防措施是最合适的。

3.3 风险回避

风险回避意味着将风险行为降为零, 即公司不从事与外币有关的任何活动, 或者进出口, 投融资活动是否需要使用当地货币面额结算, 这种极端方法是称为风险回避。本文中的风险回避意味着如果风险可能发生, 或风险造成的损失难以承受, 风险承担者可以在无法承担风险时使用风险规避。避免风险是为了避免更大的损失或让自己更好地生存。

4 基于 PPP 模式的高速公路项目投融资风险控制策略

4.1 风险潜伏阶段的风险控制

建设单位与业务在风险潜伏阶段, 主要对风险进行合理识别, 同时这也是风险预防的重要保障。在对风险进行识别的过程中, 需要对风险进行量化处理, 鉴别风险的实际征兆, 设置出一个合理的临界点, 并将其当作风险预警的关键指标。业务单位需要对现行的关键政策进行详细而严谨的分析和研究, 还需要对政策的今后发展变化进行前瞻性的分析。与此同时, 在对政策风险进行控制时, 业主单位需要与项目建设所在地的政府部门进行及时联系, 对可能发生变化的政策进行深入剖析, 防止政策的变化影响今后的投融资工作。

业主单位在对投融资工作进行开展前, 需要对市场现状进行详细而谨慎的分析, 有效盘活针对相应的内部资产所利用的高效、合理的财务手段, 还要与不同类型的金融机构进行密切联系。进而保障与汇率及利率的变化相结合, 对融资结构进行调整及分析。

4.2 施工阶段的风险控制

业主单位在施工阶段需要对现金流进行科学合理地预测, 这样在资金流动的过程中就可以及时发现存在的缺口, 有利于解决业主管控中可能存在的投融资风险。某高速公路建设部门针对现金流对年、月、周预测进行开展, 并对现金流实际存在的问题进行及时调整和修整, 对资金存在的缺口等问题采用相应的对策进行有效解决, 进而对融资风险进行高效控制。这样可以对公路项目资金链断裂进行有效避免, 对融资风险进行科学合理的控制。

4.3 风险后果阶段

在高速公路建设项目中, 风险带来的损失已成既定的事实, 那么在《项目风险管理》中, 需要做好在风险后果阶段的应急工作及善后工作。在风险后果阶段, 相关人员需要针对风险带来的严重危害, 采取风险危机处理预案, 真正做好相应的危害善后工作。此外, 相关人员还需对风险资料进行妥善保管, 进而有利于分析和识别今后工作中的风险, 避免相应的风险二次发生。

5 结束语

现如今, 中国公路建设规模在持续扩大, 交通事业也在飞速发展, 与此同时, PPP 模式被广泛的普及和应用。该模式能够显著提升中国高速公路项目投融资风险管理水平, 同时具有不容忽视的应用效果。在风险管理过程中, 风险分配作为其中的重要环节, 应贯穿于高速公路项目合同期的整个过程。企业与政府应制定高效的措施对风险进行有效控制, 保证高速公路项目的建设更够顺利进行。

[参考文献]

- [1]徐智鹏.河南高速公路投融资评估、决策及风险管理研究[D].长安大学,2014(12):115.
- [2]曹琳琳.PPP 模式在高速公路建设中的融资风险管理研究[D].重庆理工大学,2017(02):60.
- [3]兰美智.基于 PPP 的我国高速公路投融资模式研究[D].长安大学,2017(04):95.
- [4]罗靛.高速公路建设投融资模式决策研究[D].长安大学,2014(04):54.