

浅谈高速公路项目投融资风险管理

王宏昌

(中铁七局集团有限公司)

[摘要]随着高速公路融资渠道多元化,市场化的融资份额越来越大,融资的风险管理越来越引起人民的关注。如何化解和防范融资风险是摆在我们面前的一个十分重要的课题,本文尝试对此作一些研究和思考。

[关键词]高速公路; 融资风险; 管理措施

[DOI] 10.12252/j.issn.2096-6288.2021.08.531

引言

由于这几年我国高速公路处在井喷时期,全国各个地方都在修高速公路,且已有的高速公路大部分都需要养护,这其中就需要大量的资金投入来支撑我国高速公路的发展,而且如今的高速公路不再像以前只用传统的方法,现在需要用到很多更现代更科技的施工技术方法,但其中会有一些未成熟的技术,那么与此同时这就带来了一些风险问题,其中新技术导致的成本风险问题将会是投资方最为苦恼的。

一、高速公路造价特点

高速公路工程属于建设难度较大的三维带状结构,沿线构造物多,可能涉及路线、路基路面、桥隧、交通设施、绿化工程等,其造价具有复杂性、差异性、造价金额大、动态性等特点。

(1) 复杂性:高速公路项目的工作内容广,各专业的工程造价计算需要互相配合,且各专业的计价规范可能不一致,导致审批部门不同;(2) 差异性:不同地区规划、地形地貌、水文地质、气象条件等因素的差异,且每项公路工程都有不同的外形和结构形式,从而影响其工程造价;(3) 造价金额大:公路项目一般建设规模大,造价高,少则几千万,多则上百亿;(4) 动态性:工程造价包括人工、材料、机械等,但是公路项目建设周期长,在此期间可能出现法规变动、通货膨胀等,导致公路工程的直接成本和间接成本变动。

二、高速公路项目投融资风险特征

(一) 容易受到政策的影响

为了有效实现社会公共效益,政府部门会将在特许权协议中另外增加监督权,并赋予相关部门的介入权,进一步明确设立单方面终止合同的条款。与此同时,通过市场法规和行业规章的建立健全,政府部门可以调整和约束项目公司。

(二) 多样性

众所周知,一个项目的成功与否,很大程度上取决风险对项目的影晌程度。现阶段,我国高速公路项目具有复杂性、多样性的投融资风险,其主要是涉及了以下两点,第一、涵盖了金融业。不仅要包含了政治因素,同时还必须要工程技术作为其支撑,所以二者之间有着紧密的联系,是一项具有复杂性的系统项目工程。由此可得知,倘若任何一环节出现了问题,都必定会导致其他风险的出现,使其降低了给公路项目实施的最佳效果。

(三) 项目特定风险

高速公路的项目特定风险包括建设风险与运营风险两大类。工程建设风险源于进度延误、材料和劳动力成本上升、施工技术复杂、现场管理水平差、质量控制不严格导致返工重做等。工程运营风险源于需求风险和运营成本超支风险,其中项目需求风险可能是缺乏可靠历史交通数据,使得高速公路在运营期间的通车量难以预测和评估;项目运营成本风险是因为不注重公路运营期间的养护管理,频繁进行大、中修等,在一定程度上增加了运营成本。

三、高速公路项目投融资风险控制策略

(一) 风险潜伏阶段的风险控制

在风险潜伏阶段,建设单位与业务应在第一时间参考资料判断风险类型,这是提前对风险作出防范的最基础措施。建设单位识别风险时,不仅仅是判断风险类型,还需要通过风险具体征兆作出风险预警。业务单位不仅要在现时期的政策作出详

细的分析,更不能忽略了分析政策未来的发展变化,带着发展的眼光去看待政策。除此之外,业主单位在控制政策风险时,与政府部门之间的交流是不可少的,政策的变化第一时间是由政府决定的,所以保持与政府部门的联系是投融资工作的关键环节。同时,业主单位需要细致分析市场情况,根据项目工程现存有的资金对市场情况进行调控,不仅如此,不同金融结构之间的联系也需要切实观察,以此来确保从而确保分析融资结构的合理性。

(二) 建立风险响应机制

当公路项目即将发生或者已经发生了风险时,就可以用风险响应机制来降低风险损失,在建立健全投融资风险响应机制,可以将其划分为5大类,发生特别重大风险时,可以使用一级响应机制,为了更好地对风险进行处理就必须企业参与。(1) 触发一级响应机制;(2) 触发二级响应机制,只有经过企业或者相关部门的同意才能对其进行处理;(3) 发生中级风险时,应用三级响应机制,对其风险的处理只需经过项目经理的同意即可;(4) 普通的风险,只需要项目分管领导对其进行全权处置;(5) 低风险,只需要项目负责人员有权限处理风险。

(三) 适时评价,抓住主要影响因子重点加以防范

高速公路建设周期长,环境复杂,影响因素多。一些重要的影响因子由于外在环境的变化可能变成非主因子。相反,一些原来影响很小的因子可能由于条件的变化变成主因子。这就要求我们必须根据每个项目的具体特点具体分析,有针对性的进行防范。重点防范那些影响大,影响程度高的因素,特别是对全局有重大影响的因子,更应该放在重中之重位置加以防范,真正做到有的放矢。

(四) 高速公路投融资项目的风险程度量化分析

高速公路项目的投融资风险具有结构多层次、因素多方面、评价模糊性等特点,因此,如何计量高速公路建设项目中的风险及其潜在的损失,成为项目投融资分析和决策的一个重要环节。在实际的风险管理工作中,人们可以借助风险价值模型,对相似性投融资项目的历史风险数据模拟运算,并求出在不同的置信度(如99%)下的风险价值。具体的针对高速公路投融资项目而言,一个投融资项目的风险价值是指在正常市场条件下和一定置信水平下,投资主体承建的高速公路项目在未来一定时期内可能发生的最大损失值。风险价值可以通过不同的计算方法获得,主要的方法有历史模拟法、蒙特卡洛法、方差协方差法、半方差法等。

结束语

随着我国经济的快速发展,公路建设的规模也越来越大,我国的交通事水平已跃居世界前列。在风险管理方面,风险分配一直是投资方重视的难点,它贯穿在项目合同期的全过程。这就需要投资企业和政府相互配合,结合项目实际建设情况对风险进行评估、防范,及时作出应对风险的措施,以此来确保高速公路项目的顺利建设,希望本文能为国家的高速公路项目建设提供一些帮助,促进我国交通事业的发展。

参考文献

- [1] 朱平. 高速公路投融资项目风险管理研究[J]. 营销界(理论与实践), 2020(7): 2.
- [2] 刘国磊. 高速公路投融资项目风险管理研究[J]. 财讯, 2019, 000(021): 180.