

探讨新时期高速公路行业融资模式的选择

申爱军

宁夏交通建设股份有限公司 宁夏 银川 750002

摘要：高速公路也随着时代的发展衍生出的比高速公路更加便捷的交通基础设施建设。它的存在也促进了一个国家的社会经济发展与经济社会发展。高速公路在跟普通公路相比而言，间距较短，在路途中所需消耗的时长较短。这也使得人口结构和资源流动性更加方便快捷，大大提升了时代的发展速率，在大家生活的点点滴滴都形成了深刻的影响，很好地优化了大家的生活品质的同时还提升了日常生活高效率。伴随着新形势下的来临，高速公路起到的作用特别大，大家的需要也和日骤增，时下高速公路的高速发展早已不能满足大家的需要，可是受资金与体制的牵制，高速公路的增长速度比较迟缓，在资金上，来源渠道比较单一，融资特点不足显著；在政策政策上不足健全，并没有有关的机制保障，安全系数不高。诸多不够促使人们对于高速公路发展趋势重视度逐步提高，文章内容浅谈新时期下高速公路投融资方式与解决方法。

关键词：高速公路的发展；融资渠道；改善方法

引言

高速公路做为交通安全设施里的重要一环，近十年中经历过跨越发展。绝大多数地区都建设了完备的高速公路网，但高速公路由于其工程造价高，开发周期长，资金需要量极大，在目前宏观经济经济放缓、融资自然环境日益趋紧的情形下，高速公路基本建设资金筹资比较困难，高速公路建设与资金供应的分歧日益突显。与此同时在政府减税降负大形势下，减少高速公路道路通行费规范呼声此起彼伏，目前高速公路的道路通行能力也趋近饱和状态，收费标准水平提高迟缓，已经从另一方面加重了领域资金提供分歧。从近些年全国各地公路收费统计公报来说，中西部省份道路通行费已经无法遮盖贷款利率，所以想要破译高速公路领域资金提供分歧，就需要从融资方式与方法中进行改革与发展。

1 高速公路的投融资方式

1.1 银行借贷

高速公路投融资里的银行借贷方法，是指高速公路融资主体向银行办理贷款来获取高速公路基本建设所需要的绝大多数资金。从在我国中国大陆地区开通第一条高速公路之际，银行借贷方法就已经出现了，不过随着银行借贷方法的发展趋势，这种方法逐步形成了中国高速公路投融资环节中尤为重要的一种方式。在运用这种方法开展高速公路基本建设资金筹资的过程当中，从银行借贷方法的优劣势来说，尽管银行借贷方法可以为中国高速公路新项目提供更好的资金确保，可是比较短的贷款时间及其比较重的债务压力，都牵制着这类投融资方式在中国高速公路工作发展中发挥其更多的功效^[1]。

1.2 股本融资

股本融资是由发行新股开展融资的举动，这种方法对融资主体给出了一定的需求，即选用股本融资的高速公路企业，必须具备发行新股资格和一定的相关法律法规规定。从股本融资具有的特性来说，一主要是因为高速公路基本建设通常需要大量资金做支撑，因而，在选用股本融资方法开展融资工作的时候，一般都具备比较大发行股本金额；二是股本融资针对民俗资金具备比较大的影响力。这也是保证高速公路股票收益展现出可靠性的基本保障。尽管股本融资展示出了显著的优点，可是在中国高速公路市场里，在我国上市铁路工资比例仅是10%上下，股本融资方法不能完全填补在我国高速公路工作发展中资金空缺。

1.3 债券融资

与股本融资相近的是，高速公路企业而采取的债券融资一样归属于立即融资方法，这类融资方法可分为公司债券、省部级道路债卷及其中间道路债卷三类。从债券融资的特征来说，这类融资方法针对企业来说具备相对较低的融资成本费，尤其是对于具有较强公众形象的企业来说更是如此。此外，这类融资方法具备简单办理手续，始终不变企业形式，不会对公司正常运营造成显著危害。但对于投资者来说，这类融资方法也具有较好的可行性分析，因而，与股本融资方法对比，债卷融资更加灵便。自然，债卷融资盈利的稳定是建立在这类融资方法受到的周期时间限定基础上。证券化融资这类融资方法现阶段运用偏少，一般用于高速公路新项目，其表达形式为：在政策许可证的范围之内，创建在原有利

益每个人独立、自行的前提下，把一些明确项目在预估过程中产生的现金流量交给具有经营资质的企业进行经营。这种公司一般会对得到的期望现金流量资产证券化并推广于国内外金融市场开展融资。资产支持票据化的优势关键有三层面：一是扩宽融资方式、优化资本结构。二是提高公司资产的流动性，降低风险资产。公司能将流通性低且风险很大的财产开展资产证券化，盘活资产，完成将来可期待稳定现金流量一次性转化成目前现钱，进而进一步资金投入主营的运行或者进行其他投资，获得更多盈利，在提高资金流动性与此同时，提升资金使用率。三是融资成本低。开展证券化的公司一般都是资信状况比较好的知名企业，其融资成本一般小于同时期银行借款的贷款基准利率。需注意，资产支持票据化的一大主要缺点收拢公司负债表，更改资本结构。^[2]

2 高速公路建设融资工作的现状

2.1 待建规模依然庞大

高速公路要比路面比较方便的交通安全设施，是家庭发展时代的产物。它的存在还说明，中国必须改建很多高速公路，基本建设资金融资压力巨大。与美国对比，美国必须30年才能达到高速公路总里程目标，而中国经历过近20年发展。完成中国将来高速公路里程数目标需要增长速度特别大，工作压力非常明显。在充分认识在我国与资本主义国家差异的与此同时，推动高速公路总规模、达到住户道路通行能力需要很多资金投入。

2.2 建设成本大幅提升

不论是在我国高速公路发展期或是迅速发展期，都适用在我国地质环境相对性平整的地域。伴随着相当一部分土地的完工和优化，我们国家的高速公路务必登海，向资金不发达城市发展，这不仅给包含资金、优秀人才、物资供应等在内的高速公路的建立增添了很大的压力。中后期务必开发出来的高速公路广泛欠缺地区优势，车流量不够，给销售市场融资增添了极大考验。

2.3 融资结构欠缺合理性，市场化程度有待提升

高速公路投融资多种形式，但高速公路公司与当地政府根据质押和信贷所获得的资金占基本建设资金总额三分之二以上。银行借款是高速公路投融资的重要方法，这说明中央在高速公路建设过程中并没有充分发挥主导地位，别的高速公路融资方法遭受融资主体、融资额度、融资难度系数等方面限定。因此，多种方式终究不容易变成流行的高速公路融资方法。在这样的环境下，铁路建设主体要承担更多负债，为铁路建设主体给予资金鼓励的金融机构等金融都将担负更多的风险性。因而在中国高速公路的发展环节中，一定要重视推动融

资方法的多样化发展，让民间金融参加高速公路投融资，从而为高速公路项目发展提供良好的环境。

2.4 管理体制落后

伴随着整个社会发展和科技的发展，已有的高速公路管理机制早已背驰了销售市场内部融资要求。中国高速公路发展快速，但客观性的看，中国在高速公路管理与融资层面还经验不足。而无论是哪种管理体制，其都需要强大的融资需求和融资能力作为支撑。^[4]

3 企业融资模式创新探索

3.1 融资租赁

与银行借款和公司债券对比，租用具有一定的融资优点。第一，融资租赁所需办理手续简易，资产及时到位。一般来说，企业仅需得到汽车租赁公司的准许，不用中国银监会、证券监督管理委员会、国家发改委、国有公司等有关部门的批准。次之，融资租用对公司盈利能力规定比较低，对负债率、营运能力等相关信息并没有硬性规定。租用做为“融资”和“融物”结合的融资方法，借助物。融物在融资以前，首先换好产品得到出色资产。因而，质押物在融资租用中至关重要。质押品质会直接关系到融资的额度和房租。高速公路是理想的优质资产质押物，有很大的财产资产基金净值支点，有国家记诵的要求政策，有固定路面现金流量。售后回租是如今高速公路公司常用融资租赁方式，小编下属公司与国银租赁协作，在湖北开展G4高速公路售后维修服务，取得成功融资50亿的；河南高速公路有限责任公司与建信融资租赁有限公司协作，将G4高速漯河租用至驻马店段，融资并租赁安徽合徐高速12亿人民币，取得成功融资25亿人民币。转卖租用是指由通行权、地面、附属设施卖给融资租赁公司得到资产，并把售卖的财产以租借方式转卖。通过各种融资方法，且租金由新高速公路新项目发展方向现金流量和经济收益确定，协调能力强。汽车租赁公司只应该考虑高速公路未来现金流量。高速公路企业期满拒支租金的，租车公司能通过高速公路通行权或是路面资产回收处理方法得到剩下房租。

3.2 公募REITs

证券基金REITs是现阶段最受欢迎的融资方法。2020年4月30日发布了《关于推进基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）试点相关工作的通知》号文（别名“40号文”），与此同时《公开融资基础建设资产托管正确引导（执行）》号文对证券基金REITs的试点类型、项目要求、示范点分派等多个方面给出了规定。这就意味着在我国设施规划领域REITs全面开展。高速公路做为国家新建重大建设项目，是这其中的第一项，在全文40号原

文中确立很明确的优先支持。《指引》要求基础设施规划类REITs必须选用“资产托管单一设施规划财产适用最新项目公司股权证实”的办法。就高速公路来讲,目前我国都还没证券基金高速公路的REITs,但是已经也有在出售的REITs(沪杭甬惠杭快速REITs、龙纳快速REITs)。这类产品的交易结构与REITs类似,但会计合并汇报、工程管理制度和税款都同样。但能够得知,一些高速公路目前已经走在科技创新融资前列。就目前信息看,沪杭高速、迅速的REITs起到了扩展融资方法、控制成本、危害市场的作用。

3.3 构建多层次的投融资主体

在高速公路投融资发展过程中,投融资主体的多层面发展趋向就是指投融资主体经济成分的多层面发展趋向。换句话说,在中国高速公路投融资的高效发展过程中,不可依靠一个或多个投资主体,而是要十分重视正确对待公众监督。在国家项目投资主导高速公路建设中,当地政府、社会企业、社会经济发展个人或国外资产也应当十分重视参加高速公路投融资,为提升铁路线投融资发展趋向给予愈来愈强有力支撑。

3.4 资产证券化(ABS)

资产证券化是近几年高速公路行业热点话题。依据路桥区道路ABS市场销售现况,到2020年,路桥区道路ABS已经超过20只,派发经营规模超出330亿人民币。2017年,边肖关联企业也开设置了资产减值运用帐户,发行规模为5亿。边肖老先生觉得,资产证券化这个概念是把流通性较差但盈利比较高的资产转化成还可以在金融体制中商品流通收取的商业承兑汇票。高速公路的情形下,资产证券化并不是高速公路道路和附属设施的资产,反而是高速公路的预估差旅费收益。依据道路通行费收益还款期货交易证券本金利息资产。因而,资产证券化对高速公路要求比较高,并非所有的高速公路都能够资产证券化。与其它融资模式对比,资产证券化在募资的时候会危害公司内部的个人征信自然环境,降低股权融资门坎,对金融业券商的关系定级对企业信用评级开展定级,根据风险隔离的办法将别的资产从资产证券化资产中提取出来,进而降低资金成本。次之,资产证券化可作为表外融资解决方法。将发起者的资产出

让界定为市场,能将资产证券化资产清除在企业财务报表以外,有效缓解资产负债表构造,降低全表资产负债比率,降低资产回报率。^[5]

3.5 集体土地合作运营

高速公路的总体建设过程中,对土地征收所耗费的花费占总体投入的百分之三,占自有资金百分之八到百分之十中间,该笔资金总数上有相当可观的。而土地使用权在参加进新项目联合经营的形式中,能通过将所有权租赁或土地使用权参股,租赁土地使用权需要和农民签订合同,在若干年后向农民付款相对应数量额度;而土地使用权参股需要把农民土地具体所有权估算成对应的价钱,并把它转变成股份,用于高速公路使得其可以从高速公路中获得收益,从而缓解高速公路建设中的经济压力以及在高速公路前期基本建设的阶段所需的很多资金分配,以致于中后期可以通过规模化的实际操作,处理农民们基本生活保障。

结束语:现阶段,在我国高速公路投融资方法呈现了日益多元化的发展方向,在这里环境下,中间财政性资金投入不够、融资结构缺乏合理化等诸多问题,对国内高速公路事业发展造成着一定的牵制功效。因此,促进政策项目投资逐步形成高速公路投融资体系里极为重要的自有资金、促进销售市场型投融资在高速公路投融资管理体系中实现主导地位、高度重视投融资主体的多层面发展和投融资方法的多元化发展趋势,针对在我国道路投融资体制与方式的改善极其重要。

参考文献:

- [1] 韦祖翔. PPP融资模式下高速公路工程项目风险管理研究. 价值工程, 2020, 35(32):91-93.
- [2] 刘慧敏, 盛昭瀚, 曹启龙. 发达国家高速公路投融资体制改革分析与借鉴. 现代经济探讨, 2021(12): 91-95.
- [3] 黄浦邦, 张日芬. 高速公路建设中PPP投融资模式研究. 绿色科技, 2020(1):162-164.
- [4] 肖坚. 高速公路项目资产证券化融资研究[J]. 交通财会, 2020(6): 95-98
- [5] 吕伟. 浅析高速公路建设投融资体制存在的问题及对策[J]. 财经界, 2021(26):94-97