

2013兩會專輯

聚焦重慶

新開局
新起航



重慶高速集團： 勇擔民生重任 建西部交通樞紐

日前，第十二屆全國人大代表、重慶高速集團董事長李祖偉接受香港文匯報記者採訪，他全程未翻閱任何材料，用精確到個位的數據與清晰的邏輯思維，暢談集團的支撐作用、現實困境與發展模式，亦全然不避「融資難」、「反腐」等敏感話題，每每提及直轄以來重慶交通的巨大變遷，他都神采奕奕，如數家珍。重慶在為李祖偉頒發「爭光貢獻獎」時，對他與他帶領的高速集團如此評價：「逢山鑿長洞，遇壑架彩虹，雄心似鴻鵠，跨越萬重山——為讓巴渝多坦途，白髮染鬢也心甘。」



■風景優美的重慶高速公路

破解「蜀道難」 擔民生重擔

重慶高速公路集團有限公司是重慶市政府設立的大型國有投融資集團，註冊資本為20億元。在重慶市國有資產管理委員會和重慶市交通委員會的領導下，負責全市高速公路的建設、營運、養護、融資等方面工作。

按照政府的要求，重慶高速集團將在完成國家和重慶市規劃的高速公路建設任務和作好營運管理的基礎上，加強內部控制，積極拓展經營，發展多元經濟，以和諧、誠信、創新、高效為企業核心價值觀，努力把集團公司打造成以高速公路為主業，其他產業多元並舉的千億資產、百億投資能力的市場化的投融資集團。

在集團艱苦卓越的工作下，重慶於2010年提前10年建成「二環八射」近2000公里高速公路，建成路網密度居西部第一，帶動主城區面積擴大1.5倍從而進入「二環時代」，大大縮短了渝東北、渝東南「兩翼」與主城區的時空距離，基本實現了「四小時重慶」，促進重慶城鄉統籌發展。

重慶大學教授吳如巧表示，重慶高速公路的日漸完善，將不僅有利於重慶交通的進一步發展，促進「兩翼」的建設，還有利於重慶與其他周邊城市的區域化發展，使重慶發揮出更大的輻射作用。

以地處三峽庫區的雲陽縣為例，在當地高速公路未能實現通車前，工業總值極少，支柱產業以農業為主。2008年，雲陽至萬州的高速公路建成通車，使兩地往來車程縮短了一半時間，由此吸引了大批客商入駐，實現工業「從弱到強」的飛躍。科雲空調董事長梁華清是廣東來渝投資的客商，他說，之所以選擇在較偏遠的雲陽工業園落戶，很大程度上源於高速公路通車後交通的便捷，加之三峽庫區的引資優惠，顯著降低了企業經營成本。

高速公路對沿線地方區域經濟發展、區域資源的開發、區域商品的流通、區域市場的建設的助推作用不言而喻。如今，重慶的版圖上已經按照高速公路的分佈出現了幾大經濟區：成渝高速催生了整個渝西經濟走廊帶的經濟騰飛；渝湘高速推動了渝東南少數民族地區經濟發展；渝宜高速促進了渝東北三峽庫區的經濟轉型。「一條路形成一個經濟帶」效應日趨顯現。

重慶正在積極打造西南綜合交通樞紐，並在已建成「二環八射」共2000公里高速公路網的基礎上，啟動了「新千公里」高速公路建設。「十二五」末，重慶高速公路總里程將達到3000公里，出省過境通道增至19個，百平方公里密度3.6公里，達到歐洲發達國家水平。

破解「融資難」 謀可持續發展

然而，由於地質構造、徵地拆遷、物價和勞動力成本等原因，「新千公里」項目建設中每公里的建設成本約為「二環八射」的兩倍，不僅如此，國家資本金投入不足、銀行融資要求更高，也成為重慶實現「3000公里高速路」的現實困難。

此外，「新千公里」建設總投資約1300億元，加之「二環八射」路網提前形成造成項目初期收費不高，集團還本付息壓力較大。若集團不轉變傳統融資方式和項目建設管理模式，就將面臨資金鏈斷鏈、資不抵債等危機和風險。為此，集團從2008年起創新融資方式和項目管理方式，將過去單一的銀行融資逐步轉變為面向資本市場直接融資。

西南政法大學經濟學教授翁衛國在接受本報記者採訪時表示，對於具有公益性質的企業融資，除了政府應投入必要的財政專項資金支持外，「BOT」方式亦可間接緩解公共財政的不足，且讓私營企業與民眾均享收益。

高速集團正是採用此中BOT+EPC方式，推行「小業主、大總包」建設模式，在引進資金緩解壓力的同時，從機制上探索解決建設管理權責不對稱的問題，以化解建設過程中的風險。從2010年起高速集團先後與大型央企及地企合作建設12個項目，共計約724公里，引入資本金約80億元，加之其他單位承建的項目，截止去年底重慶新項目開工里程已達千公里。

此外，高速集團積極通過股權融資、發行企業債、中票等直接融資方式面向資本市場融資約100億元；集團還高起點高標準引入境外投資，於2009年

起與世行、新對外局進行合作，去年成功完成渝合路49%股權境外轉讓，轉移負債17.2億元，融入海外資金10.13億元。

據悉，高速集團未來還將在繼續加大股權融資、資本市場直接融資的基礎上通過設立產業基金、短期融資券、融資租賃等多種資本運作形式，打好融資「組合拳」，以彌補還本付息高峰期的資金流缺口。

破解「轉型難」 四管齊下多種經營

清華大學經濟管理學院教授李稻葵認為，凱恩斯主義簡單地以政府的財政投資、以政府項目來推動經濟發展，這種發展短期內也許可以帶來繁榮，但長遠來看不解決根本問題，所以傳統的凱恩斯主義必須超越，國有企業必須按照現代企業的方式進行改革，而市場化就是國有企業改革的大原則，其中包括對外開放、引進外資、在公平公開的基礎上在市場進行競爭等。

從多年的事業單位模式轉變為市場企業——這亦為李祖偉及他帶領下的高速集團近年來謀求破解的重大課題。李祖偉清晰地認識到，高速集團自身的盈利能力和市場競爭力還比較薄弱，從公司治理架構到經營理念、市場意識都亟待提高。為此，高速集團將堅持「建管並重」，以資產管理和資本運作為主線，增強企業市場化運作和產業經營能力，推進股權多元化。

李祖偉表示，高速集團首先要着力轉變經營理念，尤其是中高層管理人員要具備市場競爭和開拓意識，懂經濟會經營，按照市場規律和市場法則進行管理和運作；其次要推進管理方式轉變；第三，要通過股權多元化完善公司治理結構；

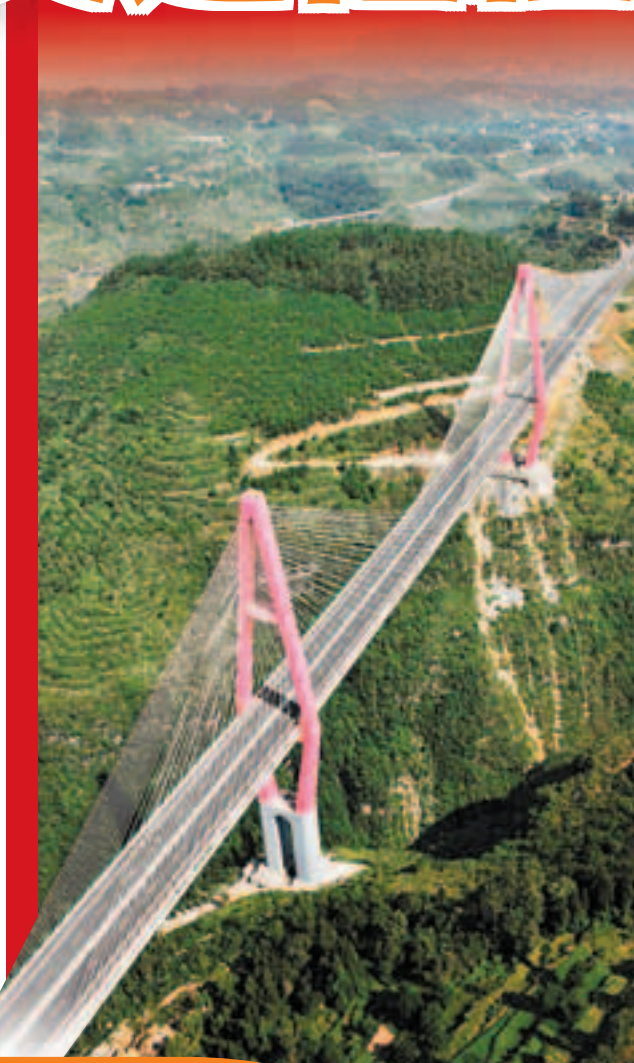
第四，以商業屬性資產的市場化帶動集團的整體轉型。高速公路這一特許資產中具有商業屬性的路域資源如：服務區、廣告、通訊資源，部分存量土地和儲備土地等資產，不受特許經營期限限制，這些資產的開發經營不僅服務於道路使用者而且對企業自身的發展、資源的集約化使用以及社會經濟的發展具有重要作用。

重慶素有「山城」之稱，境內山巒層疊，江河交錯，高速公路網除主城「一小時經濟圈」外，大多通向三峽庫區和武陵山區，路段橋隧比平均達60%以上，每公里投資約7000—8000萬元，個別項目甚至超過1億元，且建成後市場培育期較漫長，項目投資的直接回報低，民間資本不願亦無力進入高速公路投資建設。為了將重慶打造成西部交通樞紐，帶動地方經濟快速發展，重慶高速集團應運而生，它擔負起承建重慶3000公里高速公路、建成「三環十一射三聯線」的重任。

■香港文匯報記者 張蕊、孟冰



■高速集團董事長李祖偉（左一）在現場調研



■重慶素有「橋都」之稱。

重慶高速公路建設大事記

- 1994年，重慶第一條高速公路「成渝高速公路」建成通車，結束了重慶沒有高速公路的歷史，重慶開啟了「高速行駛」的新時代。
- 1997年，剛剛直轄的新重慶以交通作為經濟發展的切入點和突破口，提出了「五年變樣，八年變暢」的宏偉目標，吹響了交通建設攻堅戰的集結號。
- 2001年，重慶市委、市政府將交通規劃進一步明確，提出「八小時重慶，半小時主城」的建設目標，並描繪出到2020年建成「二環八射」2000公里高速公路的宏偉藍圖。
- 2002年，重慶高速公路建設再次提速，市委、市政府提出提前十年建成「二環八射」的宏偉目標，力圖將重慶打造成大西南交通樞紐，為西部大開發打下堅實的交通基礎。
- 2005年冬天，重慶高速公路建設迎來「井噴」式發展時期，「二環八射」剩餘8個項目同時開工建設，15個項目同時在建。
- 2007年，重慶高速公路通車里程突破1000公里大關，達到1049公里。路網密度當時位居西部第一，達到1.3公里/百平方公里。
- 2009年，重慶創造了一年通車412公里高速公路的歷史奇蹟，並建成了重慶第二條環線高速公路——188公里的繞城高速公路。
- 2010年，提前十年建成「二環八射」2000公里高速公路的宏偉目標如期實現。每百平方公里密度達2.4公里，重慶的省際出口達10個。

■重慶提前十年完成「二環八射」公路網建設