

聚焦重慶



## 2015年全國兩會 中國新常態 改革進行時

■渝湘高速公路。



# 重慶高速集團： 助力山城發展 建民生幸福路

重慶素有「山城」之稱，「開門就是山，抬頭就是坡，邁步就是坎」，很多地方實際距離並不遠，走起來卻很費時間。1997年重慶直轄之初，重慶提出交通「五年變樣，八年變暢」，2001年3月提出「8小時重慶，半小時主城」；2010年的「4小時重慶，8小時周邊」，2013年底實現2400公里的高速公路通車，重慶高速公路在十多年間，以千公里為單位在跨越。交通發展的背後，是重慶高速集團，20多年來的奮進之路、轉型之路、拓展之路。

■香港文匯報記者 劉婷婷 重慶報道

**根**據重慶市政府規劃，到2017年重慶高速公路總里程將達到3000公里。2030年前，重慶市將建成「三環十二射七聯線」高速公路網，形成「八射九縱七橫五十聯」的普通省道公路網——這給予了重慶高速集團更大的責任。

### 破交通瓶頸 解資金難題

2003年，重慶市官方提出——提速10年，在2010年建成「二環、八射」約2000公里高速公路——這些大部分地處三峽庫區、大巴山區和武陵山區，江河縱橫、溝壑交錯、地質地貌複雜、地質條件惡劣、橋隧數量眾多、施工難度大，平均每公里造價達8000萬元。作為重慶市負責高速公路籌融資、建設和經營管理一體化的投融資企業，重慶高速公路集團有限公司——當時的重慶高速公路發展有限公司擔起了這一重任。

提及高速公路建設難題，重慶高速集團董事長許仁安深有感觸，他回憶數年前，巫溪到奉節的高速公路計劃施工，他帶隊去勘測其中一段隧道的洞口。當地由於交通不便生活非常困難，當時正是春節前夕，一位隊員同事看到當地一個老鄉正在殺豬，就走過去跟人家說：「你把豬拉去賣，可以賣幾百或者一千塊吧。」那老鄉卻連連擺手說：「不行不行，這路不通，找人抬去賣還不夠工錢。」

高速公路投資周期長，回收慢，並且很多區縣高速公路的投資是為經濟的整體發展奠定基礎，前幾年甚至十幾年並不能產生很好的效益。但許仁安知道，這隧道非開不可。他不能讓老鄉的豬肉運不出去，外面的商品運不進來。路要修；錢要想辦法。

面對巨大的項目投



■夕陽掩映下的大橋。

資，公司創新思路，通過BOT、經營權轉讓等方式，吸引社會資本以合資、合作等方式參與建設和經營管理，籌集建設資金；同時，與多家金融機構開展合作，解決效益較差項目的上貸難問題，基本確保了「二環八射」建設資金需求。

2010年，「二環八射」2000公里高速公路骨架網如期建成，在全國率先建成省域內國高網，重慶高速公路密度達到2.4公里/百平方公里，與周邊省市的高速公路出口達到10個，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」。

「十一五」末，重慶欲進一步完善高速公路網絡，啟動了「新千里」高速建設，規劃到2017年，全市通車高速公路將超3000公里，形成「三環十一射多聯線」骨幹路網。屆時，重慶高速公路將輻射川、黔、雲、陝、鄂、湘，可連通長三角、珠三角、東南亞等地，省際通道將達到18個，大大助推「樞紐重慶」建設。其中，高速公路集團參與了20個項目中的其中15個重要路段。



■重慶高速集團大樓。



■重慶繞城高速。



■重慶提前十年完成「二環八射」公路網。

### 集團「二次轉型」 實現持續發展

按照改革促發展，管理出效益的發展思路，2008年起，高速公路集團逐步開始了以建設為中心轉向建設與經營管理並重，以資產經營和產業拓展為支撑的第一次轉型。

按照規範地方投融資平台公司管理的要求，高速公路集團繼續推進二次轉型，從2011年起首次退出銀監會政府投資類平台公司，由政府投資平臺轉變為市場化經營公司，通過提高法人治理水平、股權多元化、挖掘和開發路域資源及產業拓展等多種方式加快推進集團運行管理機制轉型和國有資產的市場化經營，進一步夯實建設、營運主業，積極拓展未來發展空間，實現公司的可持續發展。

近年來，重慶高速公路集團有限公司按照為社會提供「暢安舒美」通行服務的要求，通過科技攻關和技術創新，在國內率先建立了省級「聯網監控、區域管理」的高速公路路網管理模式和技

術管理平臺，實現了「投資多元化、管理一體化」的目標。

同時，以「服務標準化、隊伍專業化、運行智能化、管理規範化、指揮一體化」管理要求強化服務理念，提升路網經營管理水平；強化路網應急保障體系建設，增強快速反應能力，與執法部門合作，提高應急保障處理能力，不斷提高路網管理及服務水平；全面開展全路網ETC建設、星級服務區常態化管理等工作，加大養護投入，推進專業化路網營運、養護管理，取得了顯著成效。

重慶市「五大功能區」戰略出台後，高速公路的快速建設備受重視，「三環十二射七聯線」路網，其分佈與五大功能區域的人口規模、GDP目標定位也更加匹配。2017年，重慶高速公路密度將達到4.8公里/百平方公里，全市高速公路省際通道將達到28個，輻射川、黔、雲、陝、鄂、湘等地。

### 拓資本循環 漸「去平台化」

路越修越多，總有一天會基本完成重慶路網建設的項目。那一天，重慶高速集團又將何去何從？許仁安表示，2020年後，重慶市高速公路規劃建設節奏將趨緩，建設任務主要是完善內部網絡，擴展射線通道通行能力。

許仁安說，高速集團作為投融資平台的八大投，要「去平台化」，成為完全市場主體，以資產管理和資本運作為主線，通過資產重組，剝離優良資產，打造新的投融資平台，建立直接面對資本市場的融資工具和手段，到資本市場去融資，改變過去單純依靠轉讓經營權的單一的間接

融資模式，拓寬籌資渠道，實現可持續融資。此外，高速集團還將通過發行企業債券、資產證券化、轉讓經營權等多種方式籌集資金，滿足建設和營運資金需求。

土地儲備方面，高速集團在充分利用現有可利用土地資源的基礎上，再在高速公路沿線尤其是外環、成渝三通道等附近具有升值空間的地塊上儲備土地，為新項目建設籌集資金。

建設物流園區也是高速集團未來的拓展方向。目前，高速集團已經與IBM高層進行了多次商洽，將以路網數據資源和聯網監控為基礎，建設西南聯合物流中心項目；同時與普洛斯達成協議合作發展倉儲物流業。

2011年起，重慶高速集團共投入資金6000多萬元，對高速公路服務區進行升級改造，擬打造高速公路服務區商貿連鎖經營品牌，建設一批農副產品交易市場，發展大型商業設施等服務。

這些對高速集團來說都是轉型的方向和路徑，但許仁安對集團的未來規劃可不止於此。

在產業拓展方面，高速公路集團公司在推進路域資源開發利用時，用活用足政府給予的政策扶持，加快主城2000畝存量土地的調規出讓，今年變現不低於10億元。另在區縣的儲備土地1.3萬畝納入「兩規」範圍，有望在未來六七年內分批出讓變現。此外，還要對有持續經營價值的土地進行商業地產、旅遊地產的開發。

在投資方面，高速集團在走出前期收費不足的困境、達到現金流平衡以後，將有足夠的收入用於投資市內、市外的高速公路建設，甚至進行跨行業投資。