

貴州修高速公路、高速鐵路，一是逢山鑽洞，遇壑搭橋，橋隧比平均 50%，修一公里路有一半是橋樑或隧道；二是單位造價高，每公里造價比平原地區的增加一倍，平原 5,000 萬人民幣，貴州 1 個億人民幣。

交通是山國貴州發展的大瓶頸。窮則思變，貴州的交通建設投入敢拚、善拚。

2015 年 11 月，國家推進政府和社會資本合作的 PPP 項目，國家發展改革委首批推介的 1,043 個 PPP 項目，簽約 329 個。而貴州，八年前就開始了這方面探索創新的實踐。

香港文匯報記者 前方 義和 北京 廣州 貴州報道 標題書法 陳弘



■貴廣高鐵廣東境內橫跨北江水域的「彩虹橋」——藍色北江特大桥。貴州省鐵建辦供圖

天塹通途 大棋局

——貴州省現代陸路交通建設回眸·大妙手

貴州報道

客觀 直面 理性 熱忱

2016年第 03 期(總第 97 期)

貴州頻道: <http://gz.wenweipo.com>

新聞熱線: 86+851+86870283

投稿郵箱: gzhkwpp@163.com

黔道無「錢」絕地求生



■畢節至威寧高速公路畢節市赫章縣大壩口赫章互通。

張祥兵 攝

望不斷的重重大山不僅自古將貴州閉鎖西南，而今仍讓貴州陸路交通快速通道建設困難重重。林樹森說，修高速，規劃、設計、融資、用地、施工一系列環節，招標施工相對最簡單，難點都在前頭。

2009 年初，「縣縣通高速」作出決策，貴州省國土、環保、建設、水利等有關部門彙誌成城，逆難而上，克難而攻，協調國家有關部委、相關省(區)，諮詢辦理有關事項，一個規劃一個規劃地「跑」，一個項目一個項目地「跟」，一個程序一個程序地「盯」，一個環節一個環節地「追」。跑規劃，跟項目，盯土地，追開工，環環相扣，只爭朝夕，不肯讓一份報告、一份請示、一份申請，甚至一份普通函件在流轉和處理過程中，被無謂耽擱和延誤哪怕一分鐘，務求各個流程和

環節實現零距離和短距離銜接，超常規推進。

7 月，貴州省政府通過《貴州省土地利用總體規劃(2006—2020 年)》明確，優先安排交通設施用地，公路用地完全覆蓋了《貴州省高速公路網規劃》(「678 網」)。但是，國家對各省用地每年度都有指標限定，要想在一兩年內得到八到十年的用地指標，咋辦。2010 年 6 月，時任國土資源部部長徐紹史來黔考察，給貴州出了一個「打時間差」的主意：讓交通部批項目，使用全國建設用地指標，交通部隨後首肯支持。「如果不是這樣，單靠省里的用地指標，排隊等不要十年，也要八年。」林樹森說。「這可是搶了別人的飯碗。」記者說。「不是搶，先借用借用嘛。」林樹森說，「不過，現代

社會的發展就是競爭，快發展就要敢於競爭，善於競爭，搶先機、搶資金、搶技術、搶人才、搶時間、搶市場。」

規劃、項目、土地下來了，但更要命的一只攔路虎，資金，始終橫亘在前。20 世紀 90 年代末，貴黃高等級公路修建完成之後，貴遵高等級公路開工，但因一度無錢，許多路段被迫停工，一些工地路基上長出的草竟有一尺多高。後來，省交通廳和有關部門經過反覆磋商論證，轉讓了貴黃公路的經營權。最終，3 個多億的轉讓金才使貴遵高等級公路得以順利完工。聞者不勝感慨：錢錢錢，命相連。人「命」如此，路「命」如此。蜀道難，黔道更難；黔道難，黔道無「錢」難上難。「地無三尺平，人無三分銀」，譬如「屋漏偏逢連夜雨，船遲又遇打頭風」，花大錢修高速的時候才知道，山多人窮，艱難外更加艱難，不幸中，再加不幸。貴州修高速公路，一是逢山鑽洞，遇壑搭橋，橋隧比平均 50%，修一公里路有一半是橋樑或隧道，2015 年貴州高速公路橋隧里程達 2,500 多公里，相當於貴陽到北京的距離，要花的錢，一般人看來，無異於天文數字。二是單位造價高，每公里造價比平原地區的增加一倍，平原 5,000 萬，貴州 1 個億。

數據表明，從改革開放到 2008 年的 30 年間貴州全省交通建設累計完成投資近 1,200 億元，是新中國成立到 1978 年 30 年完成投資總和的 260 倍。2015 年底，貴州實現縣縣通高速，投資總規模和建設規模均為歷史空前，其中項目總投資 4,100 億元，這在八年前，不可想像。「幾千億的投資，怎麼辦？」當時，全貴州都在發問。找，絕地求生！往誇張了說，掘地縫，也要把錢給掘出來。「錢，總是人找的嘛。」林樹森說。



■中交公司副總經理黎儒國說，採用 BOT 等模式，中國交建集團、中交投資集團先後在貴州投資 788 億元人民幣修建高速公路 7 條，總里程 734 公里，投資和里程規模分別佔貴州高速公路 BOT 項目的 45% 和 50%。

義和 攝

無中生有「掘金術」

「縣縣通高速」口號一叫響，貴州各地能開工建設的項目無不積極爭取上馬。但道真至瓮安、惠水至羅甸高速，卻是 2010 年 11 月和 2013 年 9 月才開工。兩個項目之所以沒有急於開工，是因為自始至終貴州一直都在跟國家有關部委「軟磨硬泡」，爭取中央投資。2012 年，發改委和交通部終於同意將兩段共 437 公里的公路納入國家新增的高速公路項目。記者一算賬，以每公里 7,000 萬計，貴州就拿到了 30 個億的資金。

除了爭取國家加大資金支持力度之外，2008 年，貴州省省級財政從投入 10 億元起步，每年為高速公路建設增投 10%，截止 2015 年共投入資金 123.84 億元。此外，貴州省省級高速公路建設資金，省和地方政府(市、縣兩級政府)按 6:4 比例籌資，共籌資 100 多個億。其他資金大頭，貴州把眼光轉向了社會。事實上，提出「縣縣通高速」之前，貴州已經開始了公路建設投融资模式創新，政府採取已經採取和即將採取 BOT、BOT + EPC、BOT + EPC + 政府補貼建設模式，吸引中國交建、中國鐵建、四川路橋等社會資本參與高速公路建設。

BOT，意思是建設、運營、移交——政府和企業達成協議，政府向企業頒佈特許，允許其籌集資金建設某一基礎設施項目並獲得一定時期內的管理和經營權，期滿無條件移交政府。BOT + EPC，意思是設計、採購、建設——在 BOT 基礎上全面放開企業手腳，讓其對建設工程的勘察、設計、採購、施工，以及質量、安全、工期、造價等全面負責，旨在提高管理水平、縮短建設周期、提高工程質量、降低工程造價。BOT + EPC + 政府補貼——貴州省是全國貧困人口最多、貧困面最大、貧困程度最深的省份，實現縣縣通高速，企業投資偏

遠貧困縣，車流量不足、回報期長，投資風險高，難免不影響企業和社會的投資熱情和積極性。資本趨利、企業要生存，貴州要大建設、要大發展。怎麼辦，反覆想招拆招，最後由政府斥資對企業進行補貼，建設期補，營運期補，而且補貼不佔企業股份，「兩害相權取其輕，兩利相權取其重」，就像象棋「丟卒保車」，就像圍棋「棄小看大」，持續推動高速公路快速發展。「貧窮倒逼創新，小錢撬動大錢。」林樹森說，「沒辦法的辦法。」這些辦法，後來被統稱為 PPP 模式。PPP (Public—Private—Partnership 英文縮寫) 模式將部分政府責任以特許經營權方式轉移給社會主體(企業)，政府與社會主體建立「利益共享、風險共擔、全程合作」共同體關係，使政府財政負擔減輕社會主體投資風險減小，最終實現共贏。2007 年 12 月 28 日，貴州首次採用 BOT 模式建設、由中交公司投資的高速公路項目度蓉高速貴陽至都勻段開工。

中交公司副總經理黎儒國說，採用這些模式，中國交建集團、中交投資集團先後在貴州投資修建高速公路 7 條，總投資 788 億元，總里程 734 公里，投資和里程規模分別佔貴州高速公路 BOT 項目的 45% 和 50%。中國交建把最好的設計、施工、科研、運行單位投到貴州，集中優勢兵力，確保來能戰、戰必勝，工程優質高效。

貴州省交通廳廳長王秉清說，截至 2015 年，貴州採用 PPP 模式已建和在建高速公路項目共計 21 個約 1,589 公里，佔全省已建和在建高速公路項目的 1/4，共引資 1,770 億元人民幣。

2015 年 3 月，國家開始推進政府和社會資本合作的 PPP 項目。11 月底，國家發展改革委首批推介的 1,043 個 PPP 項目，簽約 329 個。而貴州，八年前就開始了這方面探索創新的實踐。

搶佔交通發展先機

2006 年 7 月，已卸任國務院總理 3 年的朱鎔基來黔考察、休息，林樹森徑直向朱鎔基詳盡匯報了貴州希望修建貴廣高鐵之事。朱鎔基聽了，專門交代陪同來黔的鐵道部人員，抓緊時間，快速行動，全力支持。後來，貴廣高鐵開工前，鐵道部還專門向朱鎔基報告：項目即將全線開工建設。

8 月 18 日，貴州省政府關於請求將貴廣高鐵列入國家「十一·五」建設規劃的請示，與貴廣高速的請示一起，上報向國務院。8 月 23 日，林樹森率隊赴京開展工作，爭取貴廣高鐵、貴廣高速補擠進國家「十一·五」建設規劃。高速公路還好說一點，因為只是調整線路走向和爭取早開工，高鐵難度極大。但林樹森和林樹森們，心裡較着勁，不信邪，只要沒有說「No」，就有可能變成「Yes」。貴州省委、省政府知會粵桂黨政首腦、協調三省區合力推進貴廣高鐵建設的工作，同時緊鑼密鼓進行。9 月下旬，林樹森又在京爭取到機會，單獨向時任總理溫家寶、副總理曾培炎作了一次詳細匯報。溫家寶聽了近一個鐘頭的匯報並詢問有關情況後，表示將關心和 support 貴廣高鐵的建設。

9 月 14 日，國家發改委發文，同意將貴廣高鐵補充列入國家鐵路「十一·五」規劃，鐵道部同時安排鐵二院、鐵四院研究貴廣高鐵工程預可研方案。

貴廣高鐵補充列入「十一·五」規劃之後，照例排隊應該排在最後，然而貴州還未滿足，還要擠到前面去。這回鐵道部為難了。鐵道部說，要跟在先列入規劃的各省有個交代，你最好能出資貴廣高鐵貴州段



■貴陽至都勻高速，貴州第一條採用 BOT 投融资模式建設的高速公路建設項目。李黔剛 攝

投資資本金的一半。貴州一分錢也沒有討價還價，出。

消息傳開，聞者嘩然。貴廣高鐵貴州段按照當時預可投資估算為 233.8463 億元，資本金佔總投資的一半為 116.9232 億元，貴州佔資本金的 49% 為 57.2923 億元。2006 年底，很少有人會相信，貴州會拿得出 57 億元修鐵路。2005 年，貴州全省一年的財政支出 520.73 億元，省本級 162.6636 億元。拿省本級一年財政總支出的 1/3 去投資一條鐵路，有人認為，貴州蠢到家了，窮省你靠着中央就是，沒錢別硬撐着；有人猜測，貴州要滑頭，先開張空頭支票虛與周旋，工程開工後沒錢，照樣賴中央。

然而，讓揣度者大跌眼鏡的是，貴州沒有絲毫的食言爽約。省委、省政府決定：從 2008 年開始，省財政安排 4 億元資金投資鐵路，以後每年在 4 億元基礎上，投資隨

財政收入增長同步增加，也就是說，貴州鐵路投資資金已列入長期財政預算。「既然列入了財政預算，如果某一段時段投資強度過大，鐵路投資公司就可以向金融機構融資，從而使資金投入得到了有效保障。」林樹森說。為了搶時間徹底拆遷，貴州省財政還先把錢墊付出去，貴廣高鐵的貴州資本金，比中央資本金到位還早，真金白銀。交通是經濟社會發展的「先行官」。貴州為貴廣高速、貴廣高鐵大把花錢的用心和決擇是，搶佔發展先機。

先者運強。2008 年中央作出擴大內需的決策，第四季度新增的 1,000 億元中央政策資金中，安排用於鐵路建設的達到 150 億元，其中專門安排 20 億元支持貴廣高鐵建設，也就是說，僅貴廣高鐵一個項目，就佔了中央新增資金的 1/50。



■杭瑞高速遵義至畢節段水洋灣服務區。

莫雲均 攝