

文章编号: 0451-0712(2005)07-0176-04

中图分类号: F540.34

文献标识码: B

# 高速公路项目招商中 测评投资商实力的运用模型实践

孙燕平

(武汉交通建设投资有限公司 武汉市 430015)

**摘 要:** 通过城市出口高速公路招商中运用数据测评模型实践,探索引导社会资本参与高速公路建设项目投资主体资格的招标模式,对拓宽新一轮交通基础设施项目的筹融资渠道具有重要的借鉴意义。

**关键词:** 招商项目; 实力测评; 运用模型

中部地区探索 BOT 模式作为公路建设投融资新渠道,已有荆襄、荆东高速公路等成功的案例,作为大中城市建设出口高速公路如何有效地借鉴国内 BOT 模式,在众多报名的投资商中选择真正有实力、有信誉的业主作为项目投资的发起人,确实有许多可以探索的路径。作为实施“中部崛起”战略的一部分,武汉作为华中地区中心城市率先抢抓机遇,超前谋划并规划“8+1”城市交通经济圈,通过引进社会资金快速建设城市 7 条出口高速公路,先期已做了有益的探索。本文主要通过介绍如何运用风险及信用测评指标对报名参加高速公路项目的投资商进行综合评价,从而有效地筛选出项目投资发起人(即:项目业主)的实践。

## 1 项目招商程序

### 1.1 城市出口高速公路基本情况

经武汉市人民政府批准,武汉市 2003 年初开始规划城市 7 条出口高速公路项目,该项目是武汉市交通规划中最大的一个投资项目。7 条快速通道建成后,“武汉城市经济圈”将以交通圈的率先形成筑起一个战略发展平台。

### 1.2 项目业主招商的报名程序

市政府批准规划建设 7 条出口高速公路以来,基于项目规划审批中有诸多技术指标的调整,在未向媒体过多宣传招商项目的情况下,先后有 43 家投资商报名关注该项目,为从中筛选真正有实力的投

资单位,为此成立了武汉市城市出口高速公路招商工作小组,由专业工程师负责向报名单位免费提供项目介绍资料,并请投资商反馈以下 7 项书面函件,为测评他们的实力提供数据上的准备。

- (1)企业法人营业执照;
- (2)企业组织机构代码证;
- (3)国税或地税机构登记证书;
- (4)经法定会计师事务所审计后的近 3 年《企业年度财务状况报告》;
- (5)公司经营业绩及相关行业建设投资经验简述;
- (6)投资建设的合作方式及意向;
- (7)金融机构或资信评估机构出具的 AAA 资信证明。

### 1.3 项目行政主管部门的监控职能

作为整个项目的行业主管部门,交通行政职能部门成立了城市快速出口通道建设前期工作协调小组(简称前期办),由协调小组办公室定期督办落实交通部门主任办公会的精神,并对 7 条出口高速公路的招商引资工作做了明确的分工:由前期办和交通行业投资公司对投资商进行综合筛选工作,并由招商工作小组针对投资企业实情设计资信评估指标和计算机测评模型系统软件,依据各项指标拟定测评方案报送交通行政主管部门的主任办公会讨论通过,以确保测评体系的公平、公正、科学、适用,为资审合格的投资商参加测评体系建立可信赖的硬件系



统和软环境,从而有效地履行政府交通行政主管部门对大型基础设施建设项目过程监控职能。

## 2 投资公路项目综合实力测评模型设计

### 2.1 选择测评模型的前置条件

为了加强项目的投资建设管理,规范公路投资建设程序和经营行为,要求参加资审的社会投资商必须承诺并遵守9条前置条件。

(1)必须严格遵循国家有关法律、法规、执行交通部颁发的标准、规范和规程,服从交通主管部门的行业管理。

(2)作为投资商应依据项目合作方式的不同(国内外BOT、合资、合作、独资)按项目有关协议依法投资建设与经营,交通主管部门根据合作方式的要求,可建立工程指挥部或成立项目部(公司)负责项目的建设、协调和工程管理。

(3)投资商必须按项目资本金的要求落实不低于35%资本金,以本项目筹集到的资金专款专用,不得挪做它用,资金实行双系统管理、控制和监督,并接受交通主管部门的监管。

(4)投资商不得采取由承包商带资建设方式筹措建设资金。

(5)如因项目建设资金不能如期到位致使工程不能正常建设达60d或投资商严重违反国家法律法规,交通主管部门有权终止协议,由此造成的一切经济损失和法律责任由投资商承担。

(6)投资商必须按照交通主管部门的有关专业管理要求,如实向行业主管部门通报建设与经营情况。

(7)依照湖北省联网收费的统一规划,必须加入全省高速公路的联网收费系统,执行统一的高速公路联网收费模式、收费系统技术标准、收费业务流程和联网收费管理规章。

(8)路政管理部门是执法机构,工程建设完成后,各高速公路经营公司的路政管理机构(支队或大队),由交通主管部门派驻,路政管理具体事项按项目有关协议执行。

(9)各高速公路经营公司必须加强道路的养护,严格按项目有关协议规定在通行费收入中提足小修保养、专项维护和大修资金。养护单位实行资格准入,服从行业管理,实行公开招投标,以确保道路的安全、畅通和完好。

### 2.2 为建立测评模型确定评价指标

为了有效地对投资商进行综合实力评价,建立在资审阶段对投资商报送的财务报表的分类整理基础上,招商工作小组联合资金管理部门的财务专家,根据金融系统的风险评估体系开发编制了一套针对公路建设项目投资商实力综合测评的模型,现简要说明模型中的测评指标。

将测评高速公路项目投资综合实力的指标按作用和性质划分为5类。

(1)反映“企业资金运行状况”的指标。

该类指标共有5个:①资产负债率;②流动比率;③速动比率;④年应收账款周转天数;⑤年存货周转天数。每项指标都按1~10分的考核区间计分,5项指标的权重系数分别为:1.2、0.8、0.8、0.6和0.6。其中,第1项指标“资产负债率”是反映企业负债情况的重要经济指标,因此,权重系数最大,当资产负债率低于50%时,可获得10分的满分(如低于55%就只能得9分,以此类推),再乘以1.2的权重系数,实际得分为12分。其他4项指标的权重系数相对小些,考核和计分方法与上相同。

(2)反映企业“经济实力”的指标。

该类指标有两个:①有形净资产;②长期资产。因该类指标是考核企业经济实力的,因此,对其权重系数定得较高,都是1.2,而且我们还调高了这两个项目得分起点。如第1项指标由原来200~2000万元10个档次的给分标准,调整为1~10亿元的给分标准,加大了得分难度。虽然这两项指标的分值较高,但得分起点也高,使资产规模较小的因企业本身不适合投资交通基础设施项目而无法获得这两项指标的考核计分,而自有资金充裕、规模大的企业则可轻易获得这两个项目的满分。由此拉开大小企业的得分距离,使大企业的得分能脱颖而出。

(3)反映“企业经营效益”的指标。

该类指标共有3个:①总资产利润率;②净资产利润率;③销售利润。3项指标的权重系数都定为0.6。企业利润指标是反映企业运行质量和效率非常重要的指标,但该类指标与企业规模关系不大,多数情况下,规模小的企业利润率各项指标相对高一些,大企业利润指标偏高的难度相对要大一些,因此,3项利润指标各给权重分值不是很高,主要考虑大小企业得分的平衡。

(4)反映企业注册资金状况的指标。

该指标是体现企业“实收资本”实力的指标,因此,权重系数为1.2,满分为12分,计分起点从5000



万元起步,达到5亿元得满分。

(5)反映企业资信的指标。

该指标能反映企业在银行的信誉,也能间接反映社会投资商的融资能力,该指标权重系数为0.6,满分为6分。该指标给分不高,主要考虑有些单位不愿花钱参与资信考评,因此这类企业提供不了企业资信证明,但又不能肯定该类企业资信很差。因此,该指标的满分不能定得太高。评分办法:我们以人民银行授权的评级单位提供的“AAA”企业授信给满分;另外,对外资企业和国家军工企业也给满分,因这两类企业无法参与资信评定。我们对一般商业银行授予“AAA企业”,给4.2分,低于专门资信评级企业的评级得分,在反映指标方式上,在“AAA”末尾加“-”号,以示区别。另外“AA”、“A”都有对应的评分标准,低于“A”等级不给分。

### 2.3 编制投资商综合实力测评模型系统

建立在投资商提供近3年会计报表、企业法人营业执照及信用机构评定证明的基础上,争取交通主管部门的同意,参考了金融机构考核贷款企业财务状况的评分办法,保留原体系20项指标中的10项,新增了“注册资金”和“银行信用等级”两项指标,最后确定了测评投资商5个方面共12条考核指标。为了重点考核投资商经济实力,我们按以上的分类说明修改了相关指标的加权系数,使之能体现社会投资商的规模和实力,由此形成一套完整、可操作的测评办法,见表1。

## 3 具体运用测评模型的实践过程

### 3.1 设计测评模型考虑的关键因素

围绕这7类大项,我们从20个抗风险指标中抽出16个指标进行分类归纳:即(1)企业信用状况;(2)偿债能力;(3)经济实力;(4)企业经营效益;(5)非财务因素;(6)企业发展能力;(7)企业前景等7类指标成为设计测评模型中考虑的关键因素。

### 3.2 实际测评考核的运行情况

(1)上机考核的基本条件。

评分办法的运行是以企业会计报表的基本数据为基础进行的。因此,凡报名参加投资的企业必须报送近3年的会计报表和资信评级证明,缺上述资料,评分将无法进行,即资格预审不合格。对新成立的企业,一年内的会计报表也能上机考评,只是企业的历史较短,考察期不足,对测评得分及排名应适当斟酌。

表1 投资交通项目企业经济实力评分表

评审单位:××××投资有限公司

受评单位:××××

行业类型:××××工程

企业性质:内资××—国内上市公司

数值来源:报表及相关资料

指 标		数值、 状况	标准 分值	加权 系数	实际 得分 (得分 ×加权 系数)
企业资金 运行状况 (满分40分)	1. 资产负债率	0.28	10	1.2	12
	2. 流动比率	1.96	10	0.8	8
	3. 速动比率	0.95	8	0.8	6.4
	4. 年应收账款周转 天数	42.68	8	0.6	4.8
	5. 年存货周转天数	111.20	2	0.6	1.2
经济实力 (满分24分)	6. 有形净资产/(万元)	331 514.60	10	1.2	12
	7. 长期资产/(万元)	220 932.10	10	1.2	12
企业经营 效益 (满分18分)	8. 总资产利润率	0.02	2	0.6	1.2
	9. 净资产利润率	0.03	2	0.6	1.2
	10. 销售收入利润率	4.87	4	0.6	2.4
非财务 因素 (满分12分)	11. 注册资金		10	1.2	12
企业资信 (满分6分)	12. 银行信用等级			0.6	
(满分100分) 积分总计				10	73.2

评审结果:根据上表积分总值,评定××××企业投资实力为××级

评 审 人:            复核:            评审班子审定:

评审时间:            审定时间:

(2)实际参加考核评分的单位。

按规定日期,武汉市7条出口高速公路项目共收到了21家投资商提供的会计报表,我们对这些公司的情况进行上机考核和测评,并根据得分进行了排序。

(3)考核结果及修正情况。

在对21家社会投资商的会计报表进行考核中,有17家投资商是按规定提供了近3年的会计报表,有4家单位2003年才成立,我们只能对他们不足一年期的会计报表进行考核。因此,我们编制了另表,将1年期和3年期的考核进行了分类和调整,仅供终审小组参考。



## 交通部出台农村公路建设实施意见

为加强对全国农村公路建设的指导,提高建设管理水平,全面实现“十五”目标,根据全国交通工作会议的总体部署和交通部农村公路建设领导小组会议精神,交通部日前出台了《2005年农村公路建设实施意见》(以下简称《意见》)。

《意见》指出,各地要按照“统筹规划、分级负责,因地制宜、分类指导,建养并重、协调发展”的方针,进一步加大政府投入,落实建设管理责任,充分发挥广大农民群众的积极性,加快农村公路建设步伐。要结合本地区社会经济发展特点,尽快修编本省(市、区)农村公路发展规划和实施计划,抓紧开展项目前期工作,为农村公路长期、稳定发展奠定基础。

各地要从实际出发,科学确定建设规模,防止脱离实际的高标准、高指标,合理选择路线方案、技术指标和路面结构类型;要优化设计,努力降低工程造价,节约投资;要充分利用老路,尽量避免占用农田,最大限度地节约用地;要尽量减少对自然环境的影响,保护生态环境,减少水土流失。

农村公路建设事关农民群众的切身利益。《意见》要求充分发挥广大农民群众的修路积极性,鼓励农民采用“一事一议”的办法,用自己的双手改善农村生产、生活条件;不修农民不需要的路,不修农民没有积极性的路,不修没有经过“一事一议”确定的路。农村公路建设不得非法集资和强行摊派,不得强行征地拆迁,不得拖欠征地拆迁款和农民工的工资。公路建设要就地取材,尽量使用农民的运输工具,以增加农民收入。

农村公路建设,资金是关键。《意见》明确指出,中央对农村公路建设的资金投入是引导和扶持性的,是针对地方政府筹措农村公路建设资金困难的实际而提供的补助资金,不能代替地方政府的职责。各地政府要加大投入,建立稳定可靠的农村公路建设资金渠道。对于中央补助资金,未经批准,不得变更补助项目和补助金额,资金使用情况要公开透明,定期向当地群众公布,接受各界监督。各级交通主管部门要依据职责,加强对农村公路建设资金使用和管理情况的监督检查。

《意见》指出,对中央已下达投资计划和预算的项目,不得随意调整建设规模和技术标准,不得改变投资方向,确需调整和改变的,要及时办理报批手续。要适当简化审批等有关手续,工程验收可结合农村公路项目特点,采用按地区分批验收的办法。

“宁可慢一点,也要好一点”。《意见》强调要切实处理好质量与速度的关系,探索以县为单位统一成立监理组或聘请社会监理等方式,开展质量监理工作,还可聘请农民质量监督员。今年,交通部将组织对延安、井冈山等革命老区农村公路建设管理人员的培训。

另外,《意见》还就加快农村客运站点建设、积极推广典型示范工程、做好农村公路建设宣传等工作提出了要求。

### 4 结语及对评分系统的分析

此次设计的投资企业实力测评办法的特点为:一是操作上便捷,人工只需将考核单位会计报表的原始数据输入电脑,运算过程由电脑完成,因此,在同一指标体系下的考核,其运算过程和评分是公平的;二是该办法便于复核审计,可防止人为作弊;三是该办法照顾了规模大的企业,符合选择有实力投资商的要求。

该办法所反映的情况有一定的局限性,如对企业发展变化情况无能力测评。

该考评系统的真实性和有效性主要取决于2个方面。一是会计报表的真实性。如报表不真实,结果将完全错误,此次测评的17家投资单位均提供了近3年的会计报表,而且,基本上都有会计师事务所提

供的决算审计报告,但不等于他们的报表就一定真实。1年期以内的会计报表没有审计,更无法辨别他们的真伪,对落实报表真实情况在短时间内我们无能为力。二是评分指标的合理性。虽然系统的运算过程靠电脑完成,不可能有失误,但输入过程和评分指标的设置均由人工掌握,其合理性、准确度都直接影响着评分结果。

因此,建议对通过资格预审的单位应该进行复核,以减少失误;对评分标准进行分析和推敲,以集体的智慧制定更加科学合理的考核评分标准,使针对高速公路项目投资商的综合测评结果更科学、更合理、更具说服力,更有利于选择有实力、有信誉的社会投资商进入有收益的交通基础设施建设领域,加快形成城市高速公路网络。