

# 目前国家开发银行城建贷款的风险及其防范

陈晓红, 梁庆凯

(中南大学商学院, 湖南长沙, 410083)

**摘要:** 结合国家开发银行在湖南省的20个城建项目, 在对城建融资模式深入阐述的基础上, 探讨了国家开发银行当前贷款模式下的风险及其产生根源, 并提出必须改革城建管理体制和投融资体制, 真正将市场机制引入城市建设, 建立经营城市公共产品的市场机制和市场环境。

**关键词:** 国家开发银行; 城市建设; 贷款风险

**中图分类号:** F832.41      **文献标识码:** A      **文章编号:** 1672-3104(2004)05-0604-06

## 一、现行城建投融资的主要模式

从目前的实践看, 城建投融资体制仍然主要是以财政融资为主, 信贷融资有一定程度的参与, 外资及民间资本也有少量投入, 资本市场的作用尚未真正发挥。主要的融资方式有以下几种。

(1) 财政资金投入。这是以往城市基础设施建设的主要形式, 但由于受政府财力的限制, 财政资金对城建的支撑越来越不能适应城市发展的要求, 迫使政府寻求其它途径解决城建的资金来源。

(2) 直接融资。直接融资并未真正直接利用资本市场。由于政府尚不允许直接发行债券, 城市建设的直接融资一般是通过企业上市或发行企业债券。如广州地铁项目通过企业债券的形式筹集了部分资金。

(3) 外资注入。主要采用中外合资或中外合作经营的方式, 经营城市建设项目。中方一般以实物出资, 而外方以现金出资, 外方投资者通过项目建成后的收益收回投资。这类项目一般是效益较好的城建项目如城市道路开发、市内大桥建设, 如长沙市湘江二桥就有港资亿元注入。

(4) 有偿转让经营权。这种方式下, 一般转让的项目是已建成且有收益的项目, 收回的资金用于其他城建项目的开发。这种融资方式主要在沿海城市如广州有所尝试。

(5) 银行贷款。目前对于城建项目贷款较多的主要是国家开发银行, 开行在城建项目贷款的模式、

信用结构的构造、还贷机制的建立等多方面进行了较多的探索。

分析目前的城建投融资方式, 可以总结出以下几个特点。

(1) 城市建设的体制仍然延续了计划经济下形成的模式, 项目的融资仍然主要依靠政府。政府既是投资者, 又是经营者, 还是城建项目投融资市场管理者, 这一方面使城建融资规模受制于政府财力, 造成旺盛的城建资金需求与短缺的资金来源的矛盾; 另一方面使城市建设政企不分, 责权不明, 城建难以走向市场化。

(2) 融资方式仍以财政融资为主, 信贷融资有一定量的介入, 但信贷融资的主体实际上仍是政府, 因此, 城建融资任务全部落在政府头上, 信贷这一完全的市场行为所面对的却是完全的非市场主体。其它融资特别是证券融资的功能未被用于城市建设, 民间资金的引入较少。而且, 城建融资主体虽然是城建投资公司, 但其仍是代表政府作为出资人, 实际上是股东的代理人而非经营者。成立这样的公司的理论基础应该是城市国有资产所有权与经营权的分离, 但由于这样的公司主要职能还不是经营城市国有资产而只是政府用来筹资的载体, 导致并未实现城市国有资产所有权与经营权的分离, 公司不能按市场规则进行运作, 对划拨在它名下的资产并无经营决策权, 基本上仍然是听命于政府行政决策。

(3) 由于仍然是政府在直接进行城建开发, 所以项目资本金来源主要是财政性资金。它包括: 财

政预算内城建资金、国有土地转让金地方留成部分、城市土地开发收益、旅游门票收入、出租车牌照拍卖收入、广告位拍卖收入等等。资本金来源的有限性必定限制城建的大规模发展, 如果引导社会资金投入城建, 其资本金来源势必大大增加。

## 二、开发银行当前城建贷款模式及其风险

### (一) 开行城建贷款的模式

城建资金来源除了政府的投资外, 市场化融资部分中主要还是信贷融资。而信贷融资中, 份额最多的是国家开发银行。研究开行的城建贷款实践有利于进一步探索信贷融资对城建的投入模式。开行城建贷款采取的模式及其运行特点如下。

第一, 借款主体统一。申请贷款的城市成立一家城市建设投资(开发)公司, 统一对开行借款, 再由其将贷款转给各城建项目单位使用。借款人在形式上具备独立的经济实体要件, 而且多以国有独资有限责任公司这种企业形态出现, 但一般仍隶属于政府有关部门如建委, 法定代表人一般也是政府主管城建的副市长, 副董事长等其他决策者则为各政府部门的领导, 包括财政、国土等部门。注册资金由政府投入, 公司的资产构成大部分是政府下文划拨的实物资产。

第二, 贷款主要投入的项目是城市道路开发、城市供排水、垃圾处理等有一定收益的项目。如开行对湖南 10 个市州的 20 个城建贷款项目中, 11 个是城市道路和桥梁的开发建设, 4 个是自来水或污水处理, 3 个是垃圾处理, 另外 2 个是城市燃气管网建设。这些项目主要仍集中在城市道路。

第三, 借款人与贷款使用者分离。由于是打捆贷款, 借款人与贷款实际使用者的关系至关重要。从开行在湖南的城建贷款项目看, 借款人与项目建设单位往往分属于政府不同部门, 如借款人隶属于城建部门, 而项目为自来水公司或隶属于交通局, 彼此既无法律上的关系又无行政隶属关系, 借款人对项目无经营管理权, 更无收益取得和处分权。借款人应政府行政命令将借得的资金转给项目单位使用, 未以资本为纽带建立起明确的产权关系。

第四, 设置了多层次的信用结构。为建立完善的风险控制的信用结构, 开行作了许多探索, 第一层次的担保是以城建项目建成后的各类收费权质押,

如自来水收费权、污水处理收费权、道路开发收益权等, 可以说这都是一些创新的探索。根据城建贷款还款来源主要是政府用于城建的城建资金, 开行又设置了第二层次的担保, 即财政兜底担保。由于财政担保尚存在法律上的障碍, 在具体操作时采取了由地方人大审议批准地方政府兜底担保、承诺将担保资金纳入地方财政预算的形式, 期望以这种地方立法机关认可的方式为财政担保附上法律上的效力。

### (二) 开行城建贷款模式下的风险

尽管开行在城建贷款中采取了多种担保措施, 设置了多层信用结构, 但城建体制本身的制度性障碍, 导致开行城建贷款潜在多种风险。

#### 1. 借款主体法律实质的缺损决定了贷款的风险

(1) 注册资金失实或不到位, 责任财产虚设以及责任财产不随债务的增加而增加, 直接虚夸了借款主体的债务承受能力, 开行贷款的城建项目中, 政府划拨给借款人的资产一般未经过中介评估, 而且, 有的甚至并未入借款人的账, 有的虽然入了账, 但借款人并未真正取得该资产, 更不用说经营这些资产并使其保值和增值。因此, 政府划拨的资产并未真正形成借款人的法人财产。

有限责任公司这种企业形式的本质就是以资本为纽带确定投资人的权责, 目前的城建贷款的主体只借助了有限责任公司的法律形态, 而抛弃了其本质要求。公司制的目的是为了将所有权与经营权分离, 所有者财产与公司法人财产分离, 所有者不直接参与经营, 只享有股东权利, 承担的风险也以其出资为限, 使公司获得独立于出资人的法人地位。然而城建贷款的借款人并未取得独立的经营权, 仍是由政府这一所有者的代表直接经营和决策, 其所获收益也大部分上交财政, 再由财政返还给其使用, 借款人自身并未形成经营——收益——分配——经营的良性循环, 实际上是其财产未独立于所有者, 未产生法人财产, 这是与公司的本质相背离的, 因此, 按照其法律形式及账面资产评估其责任财产及偿债能力, 显然不真实。

(2) 由于借款人与项目脱节, 项目产生的效益及现金流不能真实地反映借款人的实际还款能力

开行贷款的有些城建项目中, 借款人对项目的建设及资金运行无管理权。由于借款人借款后给项目法人使用是出于行政决定, 而不是资本运作, 因此贷款在以其名义借得后就按政府指令交由项目法人使用, 完全脱离借款人的监控。借款人一方面对银

行负债,而另一方面却将资金无偿拨付给项目单位使用,同时项目建成后的收益由项目单位享有或直接上交财政,借款人不能获取,借款人对银行的负债并未产生或增添其用于负债的资产。这样借款人实际上成为了借款的空壳,银行就面临着贷款使用失控和贷款归还无保障的风险。

(3) 借款人未建立起法人治理结构,未按市场主体运营,经营决策完全听从政府的行政管理要求。这就导致对借款人的经营风险无法预测,政策风险较大。

### 2. 运行中资本金的短缺使贷款在前期即出现风险

资本金不落实主要由于城建项目的建设体制仍是行政的,因此资本金完全依赖于财政资金的投入,而政府城建的冲动及城建需求与资金短缺的矛盾势必造成资本金短缺。在湖南省 10 个城建贷款项目中(见表 1),有 3 个项目资本金不能按期到位,有的项目资本金缺口达 21%,直接影响项目建设进度和银行贷款的安全。

项目资本金不能按期到位的原因主要是:第一,政府城建投资的膨胀超出城市财力,资本金没有来源;第二,政府失信,为了取得贷款承诺落实资本金,而在贷款到位后却不愿或无法履行承诺,未真正将资本金纳入财政预算;第三,作为资本金来源的土地开发等收益的实现由于受市场影响较大往往滞后。

### 3. 项目评审中过于强调第二还贷来源而降低了对项目本身还贷来源的要求

项目本身的经营在未市场化的情况下,项目收益完全由政府控制,因此第一还贷来源的实现性并不确定,评审不得不转向于第二还贷来源。这仍然是现行城建体制导致的结果。

### 4. 目前设置的信用结构难以落实

城建贷款市场行为与城市建设行政管理模式的内在冲突使城建贷款风险难以以市场条件下的信用结构控制。开行所设计的信用结构已经是目前城建体制下能达到的最为全面的信用结构,但这种结构仍然难以覆盖风险。

(1) 借用还机制未建立,第一还贷来源无保障。由于借款人与项目未以资本为纽带连接在一起,无论开行或借款人均不能控制项目的现金流,贷款是否能按时归还完全依赖于政府的信用,背离信贷融资的市场化本质。项目现金流是存在的,但银行并不能理直气壮地说那就是债权的保障;借款人同样不能理直气壮地说那是其偿债的基础。它实际上只

是政府手里拿着的一块饼,是给银行还是自己留用得看政府是重视还贷还是重视继续建设。

表 1 湖南 10 个城建项目资金到位情况

城市项目	应到位资本金	实际到位资本金	到位率/%
长沙环路	1. 中央及地方债券 14 400	1. 中央及地方债券 16 400	113.9
	2. 交通部门补助 64 000	2. 交通部门补助 33 000	51.6
	3. 市财政资金 143 600	3. 市财政资金 90 810	63
	4. 自有资金 22 000	4. 自有资金 22 000	100
	5. 深圳高速股本 0	5. 深圳高速股本 30 600	
	合计 244 000	合计 192 810	79
湘潭城建		1. 国债 7 400	
	30 736	2. 市财政 10 034	
		3. 报建费 1 166	80
		4. 土地销售 6 075	
		合计 24 675	
株洲快速环道	1. 财政 23 788	1. 财政 20 803	87
	2. 自筹 12 171	2. 自筹 3 273	27
	合计 35 959	合计 24 076	67
郴州城建	11 760	1. 财政 4 995	
		2. 自筹 4 142	78
		合计 9 137	
怀化城建	13 650	1. 铁路专项 1 600	
		2. 自筹 5 000	48
		合计 6 500	
邵阳城建	12 000	自筹 4 000	33
岳阳城建	财政 19 640	财政 8 650	44
益阳城建	1. 财政 21 000	1. 财政 15 000	71
	2. 交通 5 000	2. 交通 5 000	100
	3. 国债 3 000	3. 国债 3 000	100
	合计 29 000	合计 23 000	79
常德城建	39 983	1. 中央国债 4 800	
		2. 地方国债 (国债转借地方政府) 7 200	
		3. 城建资金 16 513	90
		4. 自筹 11 470	
		合计 39 983	
张家界城建	15 000	1. 土地补偿 5 400	
		2. 城建资金 7 600	90
		3. 国债 2 000	
		合计 15 000	

按照开行目前的贷款模式,第一还款人当然是借款人,借款人在向开行借款时是作为一个独立的市场主体出现的,据此它是以其自身的偿债能力为基础承担开行债务的。如果借款人有足够的还贷能力,即使项目现金流不能控制,还贷也应该是有保障的。事实是借款人并无这样的实力。在目前城建体制下,政府划拨的资产不由借款人实际支配,贷款形成的资产也不一定直接成为借款人的资产,导致借款人并无实质的责任财产,也缺乏责任财产形成和增值的机制,借款人实质上就不具备一个独立的法律主体承担债务的能力。开行城建贷款的第一层信用结构是难以把握的。也正因此,开行才会更多地关注第二还贷来源。

### (2) 第二层的信用结构难以落实。第二还款来

源一般是贷款项目形成的各种收费权,如自来水收费权、污水处理收费权、城市燃气收费权等等。但这种收费权首先在法律上存在空白,其次从其本质分析,在现有体制下也难以实现,原因在于:第一,无论抵押或质押,其前提应是财产或权利主体的明晰,也就是说,财产主体或权利主体应是一个独立的市场主体,这个主体对用于抵押或质押的财产或权利具有完全的所有权或处分权,然而城建贷款质押给开行的各种收费权实际上仍是政府拥有所有权,与开行签订质押合同的自来水公司、燃气公司等质押人实质上只是这些费的收取部门,对这些收费并不拥有所有权或处分权。第二,根据出质的收费权本身的性质,它是无法实现的。从法律上来分析,质押权是为了最终将质押物变现以确保债权的实现,它是建立在质押物的交换价值基础上的,因此,出质的财产或权利必须具有交换价值,能在市场上转让。城建贷款中的各种收费权在目前的城建体制下恰恰不具备这种交换性。自来水、燃气的收费实质是政府垄断的权利,不能转让,银行在贷款未能按期受偿时并不能通过拍卖、变卖或其它方式将这些收费权变现用以归还贷款。因此,可以说城建收费权的质押不具备变现性。

(3) 第三层的信用结构——财政兜底担保更缺乏法律保障。这一层还贷来源表面上看来是一个源源不断的来源,但从我国的法律原则来看,财政不能提供保证的立法宗旨是不可能改变的。保证的设置需要双方主体为自由主体,因为保证人是以其自有资产为债务提供担保,这就要求保证人对其资产具有自由支配权。财政资金的来源是税费,其主要用途是确保国家机关的正常运转和城市公共事业的建设,其最终支配权不是财政部门,也不是政府,而是公民。正因此,我国法律规定财政不能提供担保。这既是考虑财政资金的职能,也是公民意志的最高体现。担保法上这种基本原则的规定不会改变,因此,这一层的保证作用仅仅是对政府领导人增加一个心理上的压力,在法律上并不能最终实现。

总之,信用结构的设置是为了使贷款的归还完全脱离个人品质好坏的影响。在完善的信用结构下,道德风险的产生是微乎其微的,因为债务履行的保证不再是个人道德或企业道德。如果我们城建贷款的归还依然信赖于政府领导人是否守信、依赖于政府领导人更替后“新官司理旧事”,那么这种信用结构的设置就是失败的。

### (三) 风险产生的根源

对上述风险产生原因的分析均指向城建体制本身,城建体制的行政化与城建融资的市场化的内在矛盾使上述问题的产生成为必然。

城市建设过去一直作为政府的职能,完全由财政融资功能承担,因此不存在任何法律上的问题。但在信贷融资功能介入后,情况就发生了根本变化。从本质上说,信贷融资是一种市场行为,市场行为的基本要求自然是有双方市场主体,双方主体均对自有资产有自由支配权,对经营有独立的决策权。正因为目前的城市建设本身的体制仍是行政性的:由政府决策、资产仍由政府掌握、经营管理仍由政府决策、收益仍由政府处分,而由于资金短缺又在融资上引入市场运作的信贷融资,产生矛盾和一些难以突破的障碍便成为必然。解决这些问题的最终途径只可能是改革现行城市建设体制,按照市场化原则,发挥市场配置资源的基础性作用,明确责任主体,扩大投融资方式,多渠道挖掘资金来源。将城建项目按是否可市场化经营进行划分,政府将那部分能市场化经营的城建让位于市场,信贷融资有选择地支持这部分市场化经营的项目,政府集中精力建设不能市场化经营的城建项目,即所谓有所为有所不为。

第一种类型是有效益的城建项目,政府完全应该让位给市场来经营,通过转让这种项目的经营权的方式,完全将所有权与经营权分离,取得经营权的主体完全自主经营这种项目,自主支配其从该项目获取的收益。政府负责城市整体规划,管理这类项目的市场秩序,引导其产品的价格形成机制。银行贷款给这样的经营者时就可完全摆脱上述问题,一是经营者完全获得项目经营权后,其责任财产是明确的、可评估的,银行第一还贷来源也是可评估的、有保障的;其次,在取得经营权后,收费就成为市场行为,收费权成了一种可转让权利,作为质押标的不再有法律上的障碍和变现的障碍。

第二类有部分效益的项目,可实现半市场化经营,在政府给予一定补偿的基础上交由市场经营。

第三类完全无经济效益的项目,不能市场化经营,应由政府将所获得的收益用于这类公益性城建项目,这是政府所应承担的责任。

## 三、开发银行城建贷款风险的防范

如上所述,城建信贷融资中出现的问题本质上是由于城建体制行政化、财政化和融资的市场化矛

盾引起的。要真正解决银行在城建贷款中的问题,归根到底应对城建体制进行本质的改革。作为支持基础设施的建设的政策性银行,开行将在今后一段时间内继续支持城市建设。那么,在城建贷款中如何定位、采取什么样的贷款模式才能既支持城建又防范贷款风险的发生呢?我们认为,在目前的体制下,开行可以在以下几个方面有所作为。

**(一) 首先应极力推进城建体制的改革,通过信贷融资的本质要求促进政府将城市建设市场化,从制度上扫除信贷融资介入城建的障碍,使信贷融资在城市建设中发挥更大的作用**

目前至少可以促使政府完善借款人的法人治理结构,使其自主经营,同时,改变借款人将从开行得到的贷款无偿交给项目单位使用的体制,应以资本为纽带建立借款人与项目单位的产权关系,如可以将项目单位使用的贷款作为借款人的出资或股份,借款人据此作为项目单位股东或出资人,分享项目单位的收益。这样,借款人承担的贷款为其带来收益,增加其责任财产,借款人有了现金流,开行贷款的归还才有保障。

另外,可促进政府将有收益的项目转让给民间主体经营,开行直接贷款给这类主体,直接控制项目现金流,建立以项目及其收益为基础的信用结构。

## **(二) 有选择地支持城建项目**

城市基础设施的内容和范围主要包括能源动力系统、城市水源及供水排水系统、城市道路交通系统、城市生态环境系统和城市防灾系统等重大系统。与其它行业相比,城市基础设施主要有以下三个方面的特点:第一,产品和服务的公共特性和外在效益。城市基础设施是向城市的所有居民和经济活动单位提供社会化服务的部门,是一个公共的开放系统,其服务和产品在很大程度上是全社会共享和非排他性的,与公共特性相联系,这种公共产品和服务的提供除了具有直接的经济效益外,还具有外在效益,通过城市整体的社会效益、环境效益的改善和提高间接地体现出来。第二,运转的系统性和经营的自然垄断性。城市的交通运输系统、城市的供水、排水、供热、供气等系统,均以全覆盖、网络状的管线系统存在。这种特点对城市基础设施的运营提出了两方面的要求:其一是必须具备足够的产品和服务规模,以达到必要的经济效益;其二是需要在一个统一的管理调度体系下运行,以实现系统的协调和高效运转。这两个方面的要求,直接导致了相当多的城市基础设施行业的经营具有不同程度的自然垄断特

色。第三,建设时序上的超前性。由于城市基础和生活的物质承载与支撑地位和作用,在经济发展和城市基础设施建设的相互时序关系上,要求城市基础设施建设保持适当的超前发展速度。

根据城市基础设施建设的特点及城建的现行体制,结合开发银行的银行功能,在城建信贷市场定位上,开行应立足于以下几个方面。

(1) 主要支持具有高度垄断性的城市土地资源的开发利用。具体运作上可仍然贷款给现有的城建投资公司,但必须规范公司的法人治理结构,使其脱离政府成为独立的垄断经营城市土地的公司,其与政府的关系应为所有者与经营者的关系,而不再是所有者与所有者代理人的关系。公司取得土地的使用权,政府只负责规划城市、建立土地开发市场秩序、培育土地开发的市场,开行在向公司贷款时,直接以土地使用权作抵押,信用结构的建立没有了法律障碍。

(2) 开行可贷款的第二类项目是具有一定垄断性且有相对稳定的现金流收入的城建项目如城市水源的开发利用、城市燃气等。这种项目贷款的运作上应促使政府将项目转让给民间主体,政府主要负责市场秩序的规范和价格形成机制的引导,以确保居民生活需求。如果经营者收益有限,可由政府补贴或建立偿债基金。如果政府补偿落实,开行可以贷款给经营者,以经营者效益及政府的偿债基金归还贷款。

(3) 至于完全无效益的社会公益性项目,是财政资金投入的领域。但如果确已纳入财政预算或为国债项目、外国政府贷款项目,资金落实,因政府希望加快建设而需要垫付资金,开行可以支持,否则,这类项目不应纳入开行城建贷款的项目范围。

## **(三) 创新业务品种,拓展业务渠道,进一步发挥政策性银行对城市建设的支持作用**

银行贷款只是融资的一种方式,开行一方面要解决目前城建贷款中遇到的问题,通过创新进一步发挥信贷对城建的支持作用,另一方面也可探索通过其它方式支持城建。

### **1. 城建贷款创新**

上文已提到,城建项目具有运转的系统协调性和经营的自然垄断性特点,基于此,应突破现有以同一地区不同项目打捆的方式,改为以产品为概念、不同地区同一产品统一经营的模式,如成立一家供水公司,脱离政府,成为完全的市场主体,经营一定地域范围内(如一个市甚至全省)的供水排污及水治理

等, 政府通过授予特许经营权进行间接管理, 开行直接贷款给这样的公司。一旦这样的公司财产、收益均市场化, 有完全的控制权, 开行信用结构的设置就没有了法律障碍, 而且由于公司对供排水的收益具有了支配权, 开行就可通过对公司的评审判定贷款的风险。

## 2. 促进城建融资方式的创新

国家应扩大证券融资对城建项目的投入, 特别是尝试发行市政建设债券。这种方式是国际上通行的筹集城市建设资金的有效方式。对于有收益的项目, 可由项目的运营收益偿还债券本息; 对于无收益的项目, 则用税收偿还, 在有资格的评估公司评估地方税收的承偿能力的基础上, 由地方人大规定地方发债的规模, 设立专门的发债公司, 将税收用于偿债的部分直接划入该公司用于偿债。开行可利用已有的债券承销资格代理政府发债, 甚至可以为有效益项目的发债提供担保, 这比对城建项目直接贷款风险要小, 而融资的额度可以大大超出信贷融资所能承受的限度。

此外, 民间资本投资量的扩大和投资空间的拓展, 已具备了投资于城建项目的实力。但由于城建投融资体制改革进展缓慢, 民间资本进入城建领域的门槛较高, 因此一直游离于城市建设项目之外。其实民间资本进入城建领域, 不仅可以弥补政府财力的不足, 而且以其产权清晰、自我决策、自担风险和自负盈亏的特质, 最大可能地减少投资风险, 增强投资项目的运营效率和经济效益, 还能有效地解决

城建项目形成新的寡头垄断的格局。为了建立城建领域民间投资新机制, 采取多种途径和形式引导民间资本投向城建领域, 可在经营性的已建项目和新建项目中, 挑选出一批项目, 在政策上给予特许经营、股份合作、规费减免以及补贴、贴息等补偿性机制向全社会招商引资, 尤其是那些有效益、竞争性强的城建项目可转让给民营资本, 为民间资本进入城市建设领域提供渠道。

在国家未允许地方政府发行债券的情况下, 可以尝试促进城建企业利用资本市场融资, 发行企业债券, 另外还可通过与外商合作经营、合资经营或接受其它企业投资成立新的公司, 由新公司发行股票或债券。这一系列的资本运营, 可以不断扩大城建企业的筹资能力和渠道, 在这一过程中, 开行可以作为企业的财务顾问, 发展财务顾问业务, 也可以代理发行债券, 既减少贷款的风险, 又拓展了开行业务。

## 参考文献:

- [1] 谢地, 高光勇. 城市公用事业运作方式转变与公司治理结构[J/OL]. 中国网, 2003-10-31.
- [2] 为有源头活水来——江苏城镇化进程中的市场化运作[N]. 中国建设报, 2003-12-31(3).
- [3] 余南平. 如何看待公用事业民营化[N]. 国际金融报, 2003-04-30(4).
- [4] 中华人民共和国建设部. 关于印发《关于加快市政公用行业市场化进程的意见》的通知(建城[2002]272号)[EB/OL]. 中国网, 2003-01-02.
- [5] 公用事业民营化势在必行[N]. 国际金融报, 2003-10-09(3).

# Cdb city construction loan venture and control way

CHEN Xiao-hong LIANG Qing-kai

(School of Business, Central South University, Changsha 410083, China)

**Abstract:** In recent years, CDB has provided lots of loans to support economic development and enhanced CDB's influence on national economy. CDB advanced government credit construction by cooperating with local government. CDB has built up a good image. However, some questions emerged with the increase of city construction loan. This article combined with CDB's 20 city construction projects in Hunan Province, expounded city construction financing mode, probed into city construction loan venture and its root, and put forwards some corresponding control ways.

**Key words:** CDB; city construction; loan venture

[编辑: 汪晓]