

## 案例 8

### 镇雄（滇黔界）至赫章高速公路

#### 一、项目概况

项目起于赫章县哲庄乡北面云南与贵州省界大海子，与镇赫高速云南段顺接，省界路段设置大海子隧道，穿至哲庄西面舒奶一带，出洞后设置主线收费站，并在哲庄西面设置落地互通服务哲庄乡，之后向西南面布线，终点止于赫章县城东的野马川镇干河桥，与毕威高速（K88+900）、赫六高速（K30+600）十字形交叉。路线全长 27.933 公里，其中，桥梁 6.437 公里，隧道 14.034 公里，桥隧比约为 73%。主要控制点：起点大海子（滇黔省界）、哲庄、古基、终点赫章东枢纽。全线拟设服务区 1 处，匝道收费站 2 处。全线交通工程及沿线设施采用 A 级。

#### 二、运作模式

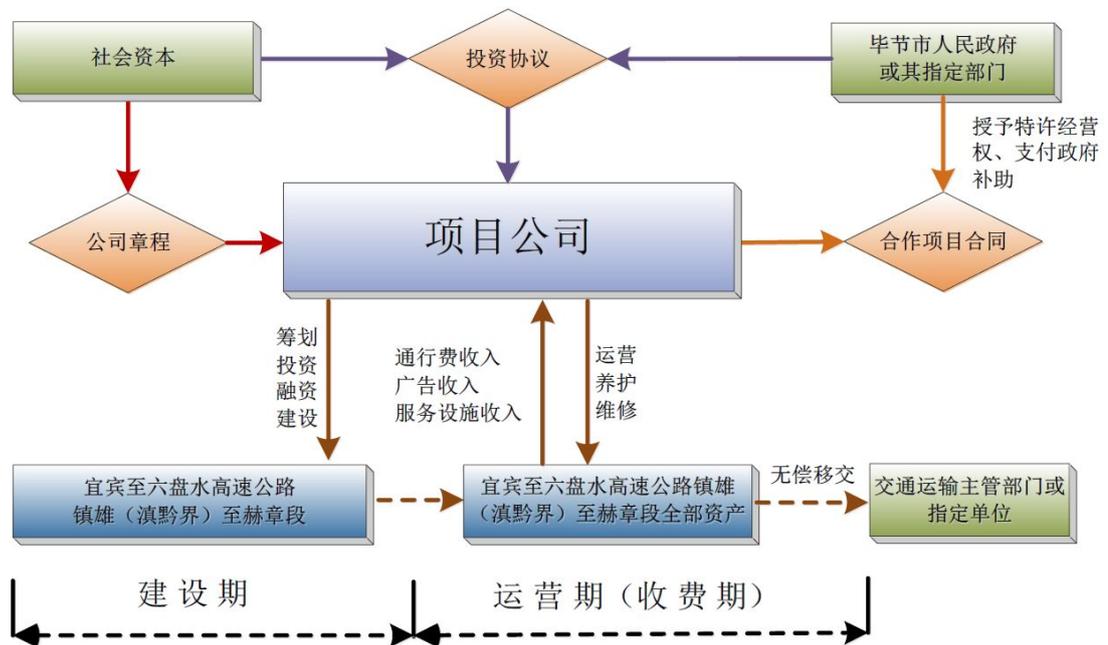
##### （一）项目具体模式

本项目作为建设投资大、项目回报周期长的新建高速公路项目，采取“BOT+EPC+可行性缺口补贴”的具体运作方式。根据《收费公路管理条例》（中华人民共和国国务院令 第 417 号）中规定“国家确定的中西部省、自治区、直辖市的经营性公路收费期限，最长不得超过 30 年”，本项目运营期（含

收费期) 年限 30 年, 建设期 3 年。

贵州省人民政府授权毕节市人民政府或其指定部门为项目实施机构, 由招标确定的社会资本成立项目公司 (SPV), 政府授予项目公司独家的、具有排他性的本项目的投资、施工建设、运营、管理的权利, 收取车辆通行费的权利, 项目沿线规定区域内的服务设施经营权和广告经营权等。项目公司在项目合作期对项目筹划、资金筹措、建设实施、运营管理、养护维修、债务偿还和资产管理等全过程负责, 自主经营, 并通过获取使用者付费和可行性缺口补贴获得合理的投资回报。

图十四 项目运作结构图



## (二) 股权变更限制

在建设期内, 项目公司不得允许社会资本股东抽回、侵占和挪用项目资本金及其余建设资金或将本项目股权转让

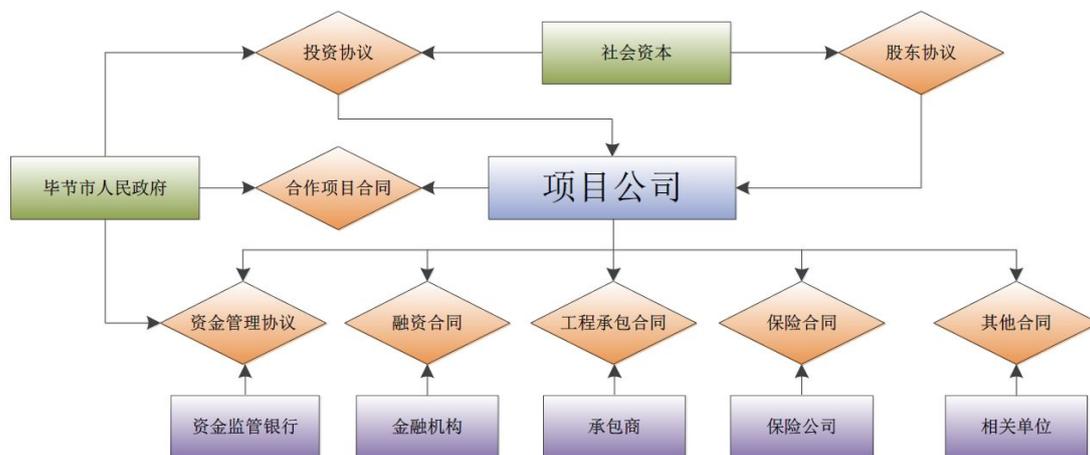
给他人（经市政府同意的除外）。

在项目合作期内，项目公司股权结构的变更，包括股权融资、债权融资或公路经营权有偿转让或项目公司内部股权结构的调整等，均应将融资方案（包括融资方式、资产评估结果、融资期等）报请市政府同意。

### （三）合同体系

本项目的合同体系组成主要包括《投资协议》《政府和社会资本合作项目合同》（即“PPP合同”）、《股东协议》《资金管理协议》《融资合同》《工程承包合同》《保险合同》等。其中，本项目合同体系的核心是《投资协议》和《政府和社会资本合作项目合同》。

图十五 项目运作结构图



### 三、借鉴价值

本项目采用 PPP（BOT+EPC+政府建设期补贴）模式运作，通过授予社会资本收费公路特许经营权的方式、吸引社会资本投资，可以大大缓解地方政府的融资压力和财政负担，可

以实现以“时间换空间、平滑财政支出”的效果，解决项目建设资金的巨大缺口问题。

为了保证社会资本在项目全生命周期内履行相关的义务和职责，同时确保其提供的高速公路公共产品和服务的质量，本项目针对建设期和运营期设置了绩效考核体系，在满足合同约定绩效考核标准的前提下，政府方在建设期为项目公司提供补助资金。另外，建设期及运营期收取履约担保金，若考核不达标，按合同约定扣取违约金。该机制满足《关于规范政府和社会资本合作（PPP）综合信息平台项目库管理的通知》（财办金〔2017〕92号）中按效付费的要求，通过付费与绩效考核的挂钩以保障社会资本建设和运营服务质量。同时，政府方不过多地参与项目的运营和管理，给社会资本最大的自主空间，加强工作动力，从而进一步优化项目建设和运营管理工作。