




高速公路行业新闻参考

2016 年第 27 期

本期标题新闻

 政策动态	1
→ 国家发改委、交通运输部联合提出全面建设智能交通	1
 投资融资	2
→ 北京兴延高速公路 PPP 项目落地：财政补贴大幅低于预期	2
→ 中国进出口银行将向巴基斯坦公路项目提供融资	5
→ 国家发改委批复两公路项目 总投资超 73 亿元	6
 运营管理	6
→ 河南：12328 实现三级联网	6
→ 交通通信信息中心服务西藏智慧交通发展	7

 政策动态**→ 国家发改委、交通运输部联合提出全面建设智能交通**

为提升综合交通质量和效率，增强交通供给服务能力，方便大众出行和降低物流成本，更好发挥交通运输对经济社会发展的支撑引领作用，近日，国家发改委、交通运输部印发《关于推动交通提质增效提升供给服务能力的实施方案》。

《方案》要求加快实施交通提质增效示范项目，通过加大投入、科技驱动，推进交通资源整合，发挥集成优势，实现联动发展。深化交通投融资体制改革，交通建设新领域面向社会资本全面开放，创新投资建设模式，推动政府与社会资本合作。

《方案》指出要以交通枢纽、居住区、商业区、医院、旅游景区等为重点，建设停车楼、地下停车场、机械立体停车库等集约化停车设施。新建城市轨道交通线路外围站点配套建设停车场(P+R)，已运营既有线路具备条件的站点加快增建停车场(P+R)。每年新建公共停车位约 200 万个。

加快重点城镇化地区城际铁路建设，京津冀、长三角、珠三角、长江中游、成渝城市群城际铁路基本成网，建设其他地区城际铁路网主骨架，鼓励有条件的地区利用既有铁路开行城际列车，运输服务基本覆盖 21 个主要城镇化地区节点城市和重要城镇。开工建设城际铁路约 8000 公里。

《方案》提出全面建设智能交通，加强互联网等现代信息技术在交通领域的应用，提供便捷交通运输服务，提高交通资源利用效率，提升运输组织管理水平。

推进交通基础设施、运输工具、运行信息等互联网化，完善故障预警、运行维护和智能调度系统，发展互联网公共交通、拼车合乘、汽车共享等定制交通，以及停车、汽车维修等个性化服务。

优化集成现有信息资源，集物流、客流、信息流、资金流等为一体，建设统一兼容、功能完善、高效便捷的综合交通公共信息服务平台和国家交通运输 7 物

流公共信息平台，实现信息的互联互通、及时发布、实时更新、便捷查询。

推动铁路、民航、道路客运“一站式”票务服务系统建设，提高对社会公众的开放共享程度，积极推广电子客票和单据应用，提供客运“一票式”运输服务。

加快部门间数据横向整合，建立不同运输方式的信息采集、交换和共享机制。建设综合交通大数据中心，为便捷交通运输服务提供权威、精准、可靠的数据支持，为交通决策提供基础支撑。

先行示范、逐步推广，加大北斗卫星导航系统应用，加快构建车联网、船联网，加强人车路协同，强化交通有效引导和监管，推动驾驶自动化、设施数字化和运行智慧。

《方案》提出安全快递工程。实施“绿盾”工程，加强邮政管理部门安全监管体系建设，构筑邮件快件寄递安全监控网络。加大安全设备投入，全面实施快件 100%过机安检，严格对进出境快件的检疫监管。

(摘自：交通部, 2016-6-16)

投资融资

➔ 北京兴延高速公路 PPP 项目落地：财政补贴大幅低于预期

纳入财政部第二批 PPP 示范项目名单的北京兴延高速公路 PPP 项目近期成功招标并签署特许经营协议，进入履约建设期。

兴延高速公路通过政府与社会资本成立项目公司，资本金部分，政府和社会资本出资各占总投资的 25%、26%，由社会资本控股，其余 49%靠项目公司融资解决。同时，通过特许经营协议，政府对通行费用给予合理补贴，且对车流量有保底承诺。

通过公开招标，最终引入中铁建联合体，工程项目总投资从原来预期的 143 亿元降低到 130 多亿元。但争议较大的地方在于，政府对特许经营期全过程可行

性缺口补贴，拦标价为 1.67 元/标准车/每公里，实际中标价 0.88 元，降幅超 40%。

北京市交通委主任科员李飞在近期由中国投资协会主办的“PPP 项目每月谈”上表示，该项目通过公开招标模式，遵循 PPP 流程来运作，在如何实现政府和社会资本风险共担等具体方案设计上，都可供其他项目借鉴。但影子票价（此处为实际通车费用+政府可行性缺口补贴）比拦标价下降超过 40%，这种幅度的减负效应要复制可能存在难度。

三套方案选择

2014 年底，北京市发改委、交通委、财政局等部门，对未来北京市的高速公路的建设情况做了摸底分析，同时对高速公路融资平台的债务情况进行梳理，由于未来五年北京要建设八条高速公路，传统政府自行融资模式难以操作，必须引入社会资本共同参与投资建设。

李飞介绍，兴延高速公路项目推出时，北京市相关部门综合比对了三套方案。该项目初步估算总投资为 143 亿元，按照项目可研车流量初步测算，通车后车辆通行费扣除运营成本预计仅能覆盖 14.5 亿元建设成本。

方案一，政府出资 25%，吸引社会资本，给予社会资本以运营补贴。这样大致测算，政府出资 40 亿元，吸引社会资本 100 亿元。估算通行费费率大致在 1.88 元，当前车辆通行费为 0.5 元，意味着政府每辆车要补贴 1.38 元给社会资本。

方案二，政府出资 25%，加上征地拆迁费，以及后续运营补贴。这样，政府出资额度从 35 亿元，提高到 70 亿元（含拆迁费用），后期每辆车补贴 0.96 元给社会资本。

方案三，按照交通部门传统方法，不吸引社会资本，资本金由政府投入，后续由融资平台融资解决。

北京市相关部门综合判断市政府财力、双方风险分配的事宜，以及公开招标可适当降低政府补贴额度等因素，最终敲定方案一。

保底车流量设计背后的考量

李飞表示，选择 PPP 模式、吸引社会资本，要考虑到社会资本是逐利的，不能让他们干了公益事业还赔个底掉，要给社会资本以合理回报，在具体方案设计时要充分考虑。

方案设计了一个保底车流量。具体而言，车流量不足可研预测 80% 的时候，政府给它保到 80%；如果高于 80% 的时候，政府就不再保。

李飞表示，之所以设定 80% 保底流量，是基于利用现有假设条件下，保障社会资本合理收益——经测算，社会投资者通过 80% 保底车流量设计，最后能收回资本金、还掉银行贷款，还能获得一个长期贷款利率的回报；如果保底车流量设定为 75%，社会资本大致能获得长期存款利率回报。

通过公开招标，最终中标保底车流量从标书中的 80% 下降到 75%，进一步降低了政府承担的车流量风险。

当前 PPP 运作中，不少政府出于“稳增长”的考虑，不少项目给予社会投资者以固定回报、明股实贷。5 月 30 日，发改委和财政部联合发文，对 PPP 进行规范，指出要确保政府补贴适度，防范中长期财政风险；且反复重申要杜绝各种非理性担保或承诺、过高补贴或定价，避免通过固定回报承诺、明股实债等方式进行变相融资。

发改委投资司副司长韩志峰在前述论坛上表示，这一轮 PPP 热之后，到目前为止，社会公认比较好、比较规范的 PPP 项目并不多。在合同实施方案上，很多 PPP 项目是简单拷贝重复，批量进行物有所值分析等，这些都是很大的隐患。

李飞表示，保底是考虑高速公路属于公益性事业，应该给予社会资本合理回报，同时还要尽量降低政府承担的各种风险。

在制定保底车流机制的同时，为了确保风险公担、利益共享，实施方案还设计了超额收益分成机制，在保障合理收益的同时，避免社会投资者在公益事业投资上获得暴利。

社会资本如何把控风险？

0.88 元的中标价，相比 1.67 元的拦标价，几乎腰斩。有人质疑，是否存在恶性竞争。

该项目中，社会资本收益来源，除了项目本身带来的车辆通行费外，还有沿途广告经营权，加上政府承诺的通行费补贴等。

社会投资者中标后表示，对该条高速公路的潜在价值不局限于其经济价值，还有广告、名誉、声誉价值。兴延高速是为 2019 年世园会配套的基础设施，世园会属于国际 A 类会议，规格较高。另外，为迎接 2022 年冬奥会，该高速公路是否延伸到张家口还未可知。

记者了解，兴延高速为北京市第一个公开招标的高速公路 PPP 项目。有业内人士表示，0.88 元的投标价是公开招标、充分竞争的结果，也是利率不断下调、车流预判、总投资的控制等多方面因素综合的结果。

多位业内人士对 21 世纪经济报道记者表示，一些地方政府推出的类似高速公路的 PPP 项目，车流预测量跟实际脱节严重，招标文件中的车流预测比较乐观，主要为了通过立项。并提醒，虽北京兴延高速公路目前来看，社会资本和政府实现了双赢；但社会资本在参与其他类似项目时，需做好风险把控。

发改委投资所体制研究室主任吴亚平表示，北京兴延高速公路通过竞争，将保底车流量降到 75%；但地方在推 PPP 时，也要考虑其他情况。国外很多案例中，实际车流量可能只有当初预期的 20%-30%。在这种极端状况下，政府如果持续兜底，财政负担很重。在当前经济新常态下，类似这样高速公路项目，没准会出现这种状况。在 PPP 具体方案设计时，政府保底可设定区间范围，若超出区间范围，要考虑项目破产的可能。

(摘自：中国公路网, 2016-6-3)

➔ 中国进出口银行将向巴基斯坦公路项目提供融资

巴基斯坦《论坛快报》5 月 26 日消息，巴基斯坦信德省近日宣布，中国进出口银行将向总长 61 公里的纳瓦布沙-桑加尔道路重建项目提供 2000 万美元贷款，确保

项目得以顺利进行。该项目可研报告已经巴中央政府批准，并聘请了项目顾问，将在几天后进行国际竞争招标，项目建设周期为 2 年。该项目总投资约 3000 万美元，其中巴方信德省自筹约 1000 万美元，建成后将为该地区约 500 万人交通带来便利。

(摘自：驻巴基斯坦经商参处, 2016-6-1)

→ 国家发改委批复两公路项目 总投资超 73 亿元

6 月 13 日从国家发改委获悉，国家发改委批复山东省高青至广饶公路项目、京秦高速公路北京东六环至京冀界段两个项目，总投资 73.98 亿元。

京秦高速公路北京东六环至京冀界段项目估算总投资约为 28.68 亿元（静态投资 28.43 亿元）。国家安排中央专项建设基金（车购税）7.34 亿元，北京市安排财政资金 7.17 亿元，项目法人单位以自有资金出资 10.15 亿元，共计 24.66 亿元作为项目资本金，约占总投资的 86%，其余资金利用国内银行贷款解决。

山东省高青至广饶公路项目估算总投资为 45.3 亿元（静态投资 42.87 亿元），其中项目资本金为 11.33 亿元，约占总投资的 25%，由山东高速集团有限公司出资；其余 33.97 亿元资金利用国内银行贷款解决。

(摘自：中国公路网, 2016-6-13)

运营管理

→ 河南：12328 实现三级联网

6 月 7 日，记者从河南省政府召开的 12328 交通运输服务监督电话系统联网开通新闻发布会获悉，河南省 12328 电话系统实现部、省、市三级联网运行。

从 2014 年 6 月份起，河南省 18 个省辖市、10 个直管县（市）在以前 96520 交通运输热线和 96055 交通路政热线的基础上，陆续开通了 12328 交通运输服务监督电话；12328 电话省中心陆续完成了建设模式的论证、后台系统平台的搭建、部省

市三级座席软件系统的安装调试监测、对 12122 原高速公路热线电话的整合以及对全省 12328 电话话务人员的培训。实现联网运行后，河南省 12328 电话系统将建立顺畅便捷的民情反映与信息服务渠道，解决交通运输行业服务监督号码不统一，人民群众投诉举报、信息咨询不方便等问题。

据了解，目前，河南省 12328 电话服务内容包含四个方面：原 12122 服务热线高速公路的相关业务；公交、出租车、轨道交通、客货运车辆、驾培、汽修等与道路运输服务相关的业务；水路、海上搜救、海事、救助打捞方面的投诉举报、信息咨询、意见建议业务；交通运输系统行风建设、交通行政执法及公路“三乱”方面的投诉和举报。下一步，河南省交通运输厅将积极拓宽受理方式，争取在 7 月底前开通短信、微信、专题网站等渠道。

(摘自：中国交通新闻网, 2016-6-10)

→ 交通通信信息中心服务西藏智慧交通发展

西藏自治区交通运输厅与中国交通通信信息中心日前签订战略合作协议，双方将以建设西藏智慧交通为目标，以加强交通运输信息化领域合作与交流作为战略合作的基本路径，确保在运输服务、公众出行、信息服务、服务监督等运输服务信息化体系建设方面有新的成果。

双方将加强互联网、云计算、大数据等新一代技术应用方面的联合研究，不断拓展合作研究领域。西藏自治区交通运输厅积极支持交通通信信息中心在西藏开展新技术新产品应用及工程示范，针对沿边公路、农村公路以及青藏、川藏、新藏和滇藏线等开展动态调查与检测，为交通通信信息中心提供科研成果深化和转化的平台。交通通信信息中心将为西藏交通运输行业信息化发展提供技术支撑，打造具有西藏特色的信息化体系，提升信息化服务的水平和能力。

(摘自：中国交通新闻网, 2016-6-7)

(本期编辑:杨伟文 校核:张娜 审核:陈德红)