

高速公路行业新闻参考

2017 年第 7 期

本期标题新闻

政策动态	1
→ 交通运输部与中国农业银行签署全面合作框架协议	1
→ “十三五” 交通运输发展实现良好开局——《2016 年交通运输行业发展统计公报》评读	1
→ 《交通运输部促进科技成果转化暂行办法》下月实施	5
→ 交通运输部：一季度全国公路建设完成投资 3055 亿元	6
投资融资	7
→ 雄安新区将吸引社会资本参与建设 交通成重点	7
→ 发改委审核固资投资项目 56 个 交通领域涉 414 亿	9
→ 内蒙古：今年重点实施公路项目 127 项	9
运营管理	10
→ 河南：1.5 亿元治理高速公路团雾多发路段	10
→ 四川：第二批高速公路新能源汽车充电站将建成	10
→ 内蒙古：5 月 1 日取消 9 个政府还贷二级公路收费站	11
国外公路	11
→ 越南政府对南北高速公路增加国家注资规模	11
→ 韩国道路公社计划在 2025 年之前实现“能源自立高速公路”	12
→ 中国政府优贷项目柬埔寨国家 6A 公路启用	13
→ 日媒：中日韩争夺印度公路桥项目 工程总费用达 27 亿美元	13

政策动态

→ 交通运输部与中国农业银行签署全面合作框架协议

4月18日，交通运输部与中国农业银行签署《“十三五”期间全面合作框架协议》，预计“十三五”期，农行将提供不少于6000亿元的意向性信用额度用于支持交通运输发展，其中包括1000亿元用于支持农村公路建设项目，贷款期限可达20至30年。交通运输部部长李小鹏、副部长何建中，中国农业银行董事长周慕冰、行长赵欢出席签字仪式。

根据协议，双方将牢固树立新发展理念，进一步拓宽合作领域，支撑国家三大战略，在高速公路、综合运输大通道、国省干线公路、农村公路、综合运输枢纽、港航设施、智能交通、城市交通等重点领域，丰富合作内容、创新合作机制，全面开展合作，推动交通基础设施建设发展目标尽快实现，提高交通运输体系的综合保障能力，使交通运输发展成果更多更好惠及全体人民，共同为实现全面建成小康社会目标贡献力量。

交通运输部将积极发挥行业主管部门作用，定期或不定期向农行推荐有关项目，加强行业指导，完善监督管理制度，协助农行加强融资主体诚信体系、信用实施环境等方面的建设，积极为农行信贷资金的安全运行和按期收回提供支持。

中国农业银行将充分发挥融资能力强、县域业务广泛、网点遍布城乡等优势，不断加强金融创新，提升服务层次，创新融资方式，提供全面的金融产品及服务，支持符合条件的交通运输企业上市和发行债券，积极推动开展大型交通运输设备设施融资租赁服务业务，为服务国家战略、深化交通运输供给侧结构性改革提供强有力的资金保障支持。

(摘自：交通运输部, 2017-4-19)

→ “十三五”交通运输发展实现良好开局——《2016年交通运输行业发展统计公报》评读

2016 年，面对错综复杂的国内外环境，交通运输行业坚决贯彻党中央、国务院决策部署，坚持稳中求进工作总基调，攻坚克难、开拓进取，实现了“十三五”良好开局。如期发布的《2016 年交通运输行业发展统计公报》（简称《统计公报》）以组组数据、张张图表勾勒出开局之年交通运输行业稳中有进、健步向前的运行图景。

交通运输投资服务经济稳增长作用进一步彰显

《统计公报》显示，2016 年全国完成铁路公路水路固定资产投资 2.79 万亿元，投资规模较上年增长 4.7%，全面完成了各领域的年度目标任务，公路建设投资和新建农村公路里程等一些主要指标超额完成任务，为“十三五”规划的顺利实施奠定了良好基础。

2016 年，交通运输行业多措并举服务经济稳增长。依托“五年规划—三年滚动—年度计划”规划计划体系，大力推进前期工作；按照“保重点、兜底线、扩增量”的思路，精准安排建设项目和资金；坚持“沉淀要消化、当年要清零”的原则，化解存量资金、提高资金使用效率；面对车购税预算规模减少的情况，努力破解资金难题，用足用好中央专项建设基金，积极争取政府债券支持，加强与国家开发银行、中国农业发展银行等金融机构合作，全面推进 PPP 模式，有效保障了交通基础设施建设的资金需求，推动交通运输投资规模再上新台阶。

基于投入产出分析方法，我们定量测算了交通运输投资对经济社会的贡献。全年铁路公路水路固定资产投资共拉动 GDP 约 2.7 万亿元、提供就业岗位约 3460 万个，即 1 亿元交通运输投资拉动 GDP 约 0.98 亿元、提供就业岗位约 1240 个。从与国民经济重点关联产业分析看，全年交通运输投资对建筑业、金属冶炼业、非金属矿物制品业 GDP 的拉动效应较为明显，分别拉动约 6180 亿元、1550 亿元和 1540 亿元；对建筑业、农林牧渔产品和服务业、交通运输业就业的拉动效应较为明显，为这些行业分别提供就业岗位约 1080 万个、490 万个和 160 万个。交通运输投资为服务经济稳增长作出了积极贡献，发挥着重要的“稳定器”作用。

经济新常态下全社会货物运输量呈现新变化

《统计公报》显示，2016 年全社会（含铁路、公路、水路、民航）货运量、货

物周转量比上年分别增长 5.2% 和 5%。从短期看，全社会货物运输量增速出现一定反弹。一是受大宗商品价格快速回升的带动。2016 年年末环渤海动力煤平均价格指数较年初增长近 60%，中钢协钢铁价格综合指数增长超过 70%，价格大幅回升带动运输需求增加，全年铁路冶炼物资运量增长 3.8%，煤炭运量降幅明显收窄 8.4 个百分点。二是受房地产开发投资增速加快的带动。公路运输中矿建材料占比达 20% 以上，远高于其他货类，公路货运量与房地产开发投资相关系数超过 0.9。2016 年房地产开发投资增速回升至 5% 以上，同期公路货运量增速也回升至 6.1%。

从中长期看，经过改革开放以来 30 多年的快速发展，我国总体上步入工业化中后期，特别是近年来，经济发展进入新常态，经济增长从过去的高速增长向中高速增长转变，三次产业结构出现重大变化，全社会货物运输量与经济之间的数量关系也出现了一些新变化。我国 GDP 增速由 1978 年至 2011 年的年均增长 10% 左右回落至 2016 年的 7% 左右，同期全社会货运量增速由 8% 左右逐步回落至 5% 左右。货运强度由 1991 年的 44.3 万吨/亿元逐步降至 2016 年的 18.9 万吨/亿元（按可比价格计算）。货运量与 GDP 之间的弹性系数由 2011 年的 1.48 逐步降至 2016 年的 0.78。经济新常态下，我国全社会货运量增速换挡，货运强度、货运量与 GDP 之间的弹性系数总体呈下降趋势，与美国、日本等主要发达国家工业化中后期的运量变化特征基本类似，是我国经济发展的阶段性和产业结构调整的具体体现。

交通运输结构不断优化

基础设施技术状况持续改善。《统计公报》显示，2016 年年末全国高铁营业里程超过 2.2 万公里，铁路复线率和电气化率比上年分别提高 1.4 和 3 个百分点。高速公路里程达 13.1 万公里，二级及以上公路里程比重提高 0.2 个百分点，建制村通畅率提高 2.24 个百分点。三级及以上内河航道通航里程比重提高 0.4 个百分点，港口万吨级及以上泊位增加 96 个。年旅客吞吐量达到百万人次的通航机场增加 7 个。

运输装备提档升级。全年铁路动车组比上年增加 380 标准组、3040 辆。大型客车的客位增长 0.6%，普通货车运力减少，而专用货车的吨位增长 4.9%。内河运输船舶的平均净载重量增长 10.8%。城市客运纯电动、混合动力公共电车增长近 1

倍，BRT 车辆增长 24.8%。

多元、舒适、便捷的旅客运输增势强劲。全年铁路旅客发送量比上年增长 11%，其中高铁、动车组旅客发送量增长均超过三成。民航旅客运输量增长 11.8%，国际航线增速明显高于国内航线 12 个百分点。邮轮市场快速发展，全国港口接待国际邮轮旅客增长近 80%。城市轨道交通客运量增长 15.4%，BRT 客运量增长 23.2%。另外，自驾车出行需求旺盛，监测数据显示全国 22 个省份高速公路 7 座及以下小客车流量增长 16.5%。

货运结构加速调整。铁路发力货运组织改革，全年完成集装箱、商品汽车、散货快运量比上年分别增长 40%、53%和 25%。公路充分发挥“门到门”的运输优势，高附加值货运需求增长较快，近年来机械设备电器、轻工医药制品、农林牧渔业产品等货类比重有明显提高。港口适箱货发展势头良好，集装箱吞吐量（以重量计算）增长 5.4%，快于货物吞吐量 3.5%的增长水平。寄递服务与互联网融合发展保持高速增长，快递业务量和业务收入分别增长 51.4%和 43.5%。

投资结构进一步优化。进一步发挥车购税等中央资金的引导作用，加大对普通公路、内河水运、西部地区的支持力度。全年安排用于国省道改造、农村公路建设的车购税占比超过 70%，较“十二五”之初大幅提高 25 个百分点以上；用于内河建设的港建费占比近年来首次超过 60%；用于西部地区的车购税占比较 2015 年提高 5 个百分点以上。全年普通国省道、农村公路、西部地区公路建设投资分别增长 14%、13.4%和 17.3%，内河建设投资实现增长，交通运输投资结构优化有力地推动了交通运输结构调整和转型升级。

交通运输智慧绿色发展迈出新步伐

交通运输科技创新能力显著提升。《统计公报》显示，2016 年交通科技研发投入快速增长，用于新材料、新技术、新工艺、新产品的研发投入占比较上年提高近 15 个百分点，科技成果获得专利数和科技奖项有较大幅度提升。高铁与重载铁路技术、特殊条件下公路建设、特大型桥梁施工、支线客机与大飞机制造等关键技术取得突破。“互联网+交通运输”发展迅速，无车承运、网络约车、分时租赁等新业态

蓬勃兴起。

绿色交通建设稳步推进。道路运输企业积极推广车辆节能技改，加快新能源车更新，并建立油耗奖惩机制，城市公交、班线客车监测企业百车公里单耗比上年下降0.9%和1.5%，公路专业货运百吨公里单耗下降4%。海洋货运企业提高航行率、实行经济航速，千吨海里单耗下降4.9%。港口推进生产用机械设备“油改电”，提高电力、热力清洁能源比重，万吨吞吐量单耗下降3%。积极应对气候变化，行业继续加大环境保护投入，强化基础设施生态保护和污染综合防治，建立船舶排放控制区，推进靠港船舶使用岸电，主要污染物排放强度得到有效消减。

(摘自：交通运输部网站, 2017-4-24)

→ 《交通运输部促进科技成果转化暂行办法》下月实施

近日，交通运输部印发《交通运输部促进科技成果转化暂行办法》（简称《暂行办法》），将于5月1日起正式施行。

促进科技成果转移转化是国家实施创新驱动发展战略的主要任务，是深化科技体制改革的重要抓手，也是科技支撑供给侧结构性改革的关键举措。为促进中央科技改革政策在交通运输行业落实、落地，去年9月28日，交通运输部印发了《关于深化科技体制改革落实创新驱动发展战略的意见》（简称《创新意见》），对深化交通运输行业科技体制改革进行了顶层设计。《暂行办法》是在《创新意见》基础之上，就科技人员普遍关注的成果转化收益分配、人员兼职兼薪和离岗创业等政策的进一步实化、细化。

《暂行办法》主要从科技成果的转化方式和技术权益、成果转化机制建设、成果转化收益分配和激励、科技成果转化经费投入、科技人员兼职兼薪和离岗创业等方面，提出了44条政策措施。据了解，《暂行办法》明确，部属研究开发机构、高等院校及具有研究开发能力的单位（简称单位）面向企业或其他社会组织委托所开展的技术开发、技术咨询、技术服务、技术转让、技术培训等活动，是科技成果转化的重要形式，活动净收入中提取不低于50%的比例对完成的科技人员给予奖励和

报酬。科技成果转移转化的奖励和报酬的支出，计入单位当年工资总额，不受单位当年工资总额限制，不纳入单位工资总额基数。科技人员依法取得的科技成果转化奖励和报酬收入，不纳入绩效工资。科技人员兼职和离岗创业收入不受本单位绩效工资总量限制。

(摘自：交通运输部网站, 2017-4-27)

→ 交通运输部：一季度全国公路建设完成投资 3055 亿元

4 月 20 日，记者从交通运输部第四次例行新闻发布会获悉，今年一季度交通运输经济运行稳中有进、稳中向好，交通固定资产投资完成进度快于预期，客运结构不断优化，货运量和港口货物吞吐量实现同比增长，为完成全年目标任务奠定了基础。

新闻发布会上，交通运输部综合规划司副司长彭思义透露，一季度，全国公路水路完成固定资产投资 3316 亿元，同比增长 30.3%，完成全年 1.8 万亿元投资目标的 18.4%，完成进度较去年同期加快 5.6 个百分点。其中，公路建设完成投资 3055 亿元，同比增长 33.5%。新改建农村公路 3.2 万公里，完成全年 20 万公里任务目标的 15.8%，新增贫困地区通硬化路建制村 399 个。

此外，在客运结构优化方面，一季度，全社会完成营业性客运量 47.9 亿人，同比下降 1.7%，降幅较去年同期收窄 0.2 个百分点。其中，铁路客运持续较快增长，增速达 9.6%，高铁客运量占铁路客运量比重超过 45%；公路营业性客运量同比下降 4.1%，私家车出行快速增长，高速公路 7 座及以下小客车流量同比增长 13.0%；水路客运量同比增长 6.6%，邮轮旅游客运量增速在 30% 以上；民航客运量保持两位数增长；1-2 月城市客运量同比增长 0.6%，其中轨道交通客运量增长 16.5%。

在货运增速方面，一季度，全社会完成货运量 96.1 亿吨，同比增长 9.3%，增速较去年同期、去年全年分别加快 7.2 和 3.9 个百分点。其中，铁路货运量增速超过 15%，延续去年四季度以来的快速增长态势；公路货运量同比增长 8.9%，较去年同期加快 5.8 个百分点，高速公路货运量同比增长 12.0%；水路货运量同比增长 7.7%；

民航货运量同比增长 4.5%；快递业务量保持高速增长，增速达 31.5%。

(摘自：中国公路网, 2017-4-20)

✘ 投资融资

➔ 雄安新区将吸引社会资本参与建设 交通成重点

中央决定设立雄安新区后，围绕新区建设需要的多项政策正在制定中。4月13日，国家发改委政策研究室主任兼新闻发言人严鹏程表示，发改委正在“探索雄安新区投融资体制改革，建立长期稳定的资金投入机制，吸引社会资本参与新区建设”。

不久前，中共中央、国务院印发通知，决定设立河北雄安新区。同时指出，这是以习近平同志为核心的党中央作出的一项重大的历史性战略选择，是继深圳经济特区和上海浦东新区之后又一具有全国意义的新区，是千年大计、国家大事。

因而雄安新区的投资建设吸引了众多的目光。据了解，新区规划范围涉及河北省雄县、容城、安新3县及周边部分区域。雄安新区规划建设以特定区域为起步区先行开发，起步区面积约100平方公里，中期发展区面积约200平方公里，远期控制区面积约2000平方公里。

4月13日，严鹏程透露，发改委正在按照党中央、国务院的部署要求，着手多方面工作。“一是推动相关规划编制。指导河北省和有关方面，准确把握雄安新区功能定位，高标准高质量组织编制雄安新区总体规划、起步区控制性规划、启动区控制性详细规划及白洋淀生态环境治理和保护规划。”

此外，从政策层面，还将推动创新要素集聚。“下一步把创新驱动作为雄安新区发展的根本动力，通过打造优美生态环境、提供优质公共服务、建设优质公共设施、创建城市管理新样板，发展高端高新产业，着力吸引高端创新人才，努力打造创新高地和科技新城。”他说。

在谈到创新机制的时候，严鹏程透露，“将探索新区投融资体制改革，建立长期

稳定的资金投入机制，吸引社会资本参与新区建设。”

为此，根据新区建设需要，发改委正在研究提出相关具体支持政策。同时，在专项规划实施、重大项目布局和资金安排上，对新区相关交通、生态、水利、能源、公共服务等重大项目给予支持。

最后，严鹏程强调，“规划建设雄安新区是具有历史意义的战略选择，必须立足当前、着眼长远，既要增强紧迫感，又要保持历史耐心，尊重城市建设规律，一茬接着一茬干，以工匠精神打造百年建筑，确保最终建成国际一流、绿色、现代、智慧城市。”

据了解，雄安之所以能够脱颖而出，主要得益于区位优势明显、交通便捷通畅。

国家发改委主任何立峰不久前曾表示，“雄安现有多条高速公路、铁路，可比较快地基本形成与北京、天津、石家庄半小时的通勤圈；生态环境优良、资源环境承载力较强，拥有华北平原最大的淡水湖白洋淀等；水资源比较丰富，可满足区域生态用水需求；现有开发程度较低，发展空间比较充裕，具备高起点高标准开发建设的基本条件。”

目前北京市人口已经达到 2100 多万，接近 2020 年 2300 万的人口调控目标，由此带来交通拥堵、房价高涨、资源超负荷等大城市病，其深层次原因是承载了过多的非首都功能。

有关部门先后出台了 12 个京津冀协同发展的专项规划，加快推进交通、生态、产业三个重点领域率先突破，强化创新驱动和体制改革，促进基本公共服务共建共享，三个省市也出台了相应的推动京津冀协同发展的规划和实施方案。规划建设雄安新区是疏解北京非首都功能一个非常重要的组成部分。

对于河北省而言，“提升河北经济社会发展质量和水平，培育形成新的区域增长极，也可以与 2022 年北京冬奥会为契机推进张北地区建设共同形成河北新的两翼。”何立峰表示。

(摘自: 中国经营报, 2017-4-16)

→ 发改委审核固定资产投资项目 56 个 交通领域涉 414 亿

国家发改委政策研究室主任兼新闻发言人严鹏程今日表示, 一季度, 发改委共审批核准固定资产投资项目 56 个, 涉及总投资 2409 亿元, 主要集中在水利、能源、交通等领域。其中交通领域, 共审批核准 9 个项目, 总投资 414 亿元。如北京新机场南航和东航基地项目、津石高速公路工程等。

(摘自: 中国公路网, 2017-4-13)

→ 内蒙古: 今年重点实施公路项目 127 项

推进公路网、铁路网、航空网、市政网、水利网、能源网、信息通信网“七网”建设, 是内蒙古自治区第十次党代会作出的重大战略决策。今年, 内蒙古交通运输系统全面发起公路网、铁路网、航空网攻坚会战, 不断夯基蓄力, 以优异成绩迎接党的十九大胜利召开, 庆祝自治区成立 70 周年。

重点实施公路项目 127 项

京新高速阿盟段等在建交通重点项目从 3 月初开始陆续复工, 242 国道甘(其毛都)临(河)一级公路已全面复工; 兴安盟于 4 月 15 日举行 2017 年春季重大项目集中开工活动, 明水至好森沟至天池旅游公路项目等 7 个重点公路建设项目同步开工建设……内蒙古“七网”建设的重中之重——公路网建设正全力推进。

今年, 内蒙古将重点实施公路项目 127 项, 总投资 3146 亿元, 其中续建项目 54 项、新开工项目 73 项, 形成贯通内外、连接枢纽、四通八达的区域公路网。目前, 列入国家和自治区“十三五”规划的重大项目均已提前开展前期工作, 其中海拉尔至满洲里、苏尼特右旗至化德、包头至东胜等多条高速公路和干线公路具备了开工条件, 为年度计划顺利完成奠定了坚实基础。

为加快工程建设进度, 保质保量完成年度目标任务, 自治区交通运输厅将强化与各级政府、相关部门协调配合, 共同解决好资金、征地、拆迁和工程建设中的困

难和问题，加强调度，压实责任，形成合力加快交通基础设施建设。

(摘自：交通运输部, 2017-4-24)

运营

→ 河南：1.5 亿元治理高速公路团雾多发路段

团雾正在成为高速公路上的第一“杀手”。4月24日，河南省交通运输厅、省公安厅召开部署会，联合对全省高速公路团雾多发路段开展治理工作。据悉，两家单位前期已对全省高速公路进行了排查，共查出39处341公里隐患团雾多发路段。

据有关部门统计，自2013年以来，大广高速河南段共发生交通事故3906起，死亡165人，伤530人，因团雾引发多车相撞事故14起，占总数的不足0.4%，但死亡43人，占总数的26%。

据介绍，省交通运输厅将投入近1.5亿元，开展团雾多发路段整治工作，实施高速公路安全生命防护工程建设。此外，两家单位联合印发了《大广高速公路河南段事故预防百日整治工作方案》，紧紧围绕“降速、控距、亮尾”这一核心，完善标识标牌标线等基础设施，建设团雾路段引导及防撞装置系统，提升高速公路生命防护水平，提升缉查布控系统执法水平，提升恶劣天气应急管理。通过100天的时间，到7月31日前，完成对大广高速河南段团雾路段的整治。

(摘自：央广网, 2017-4-27)

→ 四川：第二批高速公路新能源汽车充电站将建成

据四川省交通运输厅高速公路管理局消息，今年7月，四川省第二批高速公路新能源汽车充电站即将建成，分布于成自泸、成绵高速沿线7处服务区。

为方便新能源汽车充电，从2016年起，四川省启动高速公路充电站建设，第一批位于G42沪蓉高速沿线淮口、遂宁、南充、岳池和天池等5处服务区，2016年9

月已建成投运。高管局相关负责人介绍，5处示范服务区双向各设置1处快充站，投运的充电站均采用快速充电模式，可同时供4辆车使用。

第二批新能源汽车充电站中，威远、富顺、八角服务区等3处土建基本完成，文宫、汪洋、永兴、安县服务区等4处正在建设。下一步，G5京昆高速沿线还将建设15处新能源汽车充电站。

(摘自：中电新闻网, 2017-4-27)

→ 内蒙古：5月1日取消9个政府还贷二级公路收费站

内蒙古自治区高路公司26日对外发布消息称，5月1日起，内蒙古自治区将取消9个政府还贷二级公路收费站。

官方消息称，根据内蒙古自治区人民政府印发的《关于做好取消政府还贷二级公路收费和涉及人员安置工作事宜的通知》要求，内蒙古高路公司将于5月1日零时起取消9个政府还贷二级公路收费站的收费工作，涉及里程888公里。

内蒙古高路公司取消的二级公路收费站有：208国道赛汉塔拉至丰镇段的红格尔图、大六号、呼和乌素收费站；210国道东胜至苏家河畔段的兰家梁收费站；110国道老爷庙至大陆盖段的兴和、兵州亥、乌拉山、五原和新大收费站。上述9个收费站将于停止收费后的半个月内拆除收费设施，并于拆除收费设施后一个月内恢复路面，保障道路安全通行。

本次取消9个政府还贷二级公路收费站的收费工作是该公司基于降低运输成本，方便人民群众出行而考虑的便民举措。

(摘自：新华网, 2017-4-27)

✘ 国外公路

→ 越南政府对南北高速公路增加国家注资规模

据越南《越南投资评论》4 月 13 日报道,越南政府办公厅进入发布 178/TB-VPCP 号文件,宣布总理阮春福同意从政府发行的 2016-2020 年政府债券筹措资金中划拨 55 万亿越盾(约合 25 亿美元)投入到南北高速公路项目,支付包括土地拆迁等费用。该国家注资金额比交通运输部 2017 年 2 月底提交的第二份可行性报告建议金额高出近 14 万亿越盾(约合 6.36 亿美元),而该文件列入的南北高速公路项目规模也比交通部报告要大,突破原先建议的四车道建议方案,改修六至十车道高速公路。

除了增加国家投入资金,越南政府也调整投资机制。阮春福要求计划投资部、财政部、建设部以及越南国家银行等多部门建设机制吸引高质量投资,要求国会予以认可。政府允许交通部直接与项目建造和快车道设计顾问签署合同,要求央行尽快呈报加快解决信贷资源困难的报告,并要求交通运输部根据现有文件重新制定可行性报告提交总理批准。

文件另一重点是提出了根据公私合营方式(PPP)金融方案。就投资者利润方面,交通运输部暂时提出每年 14% 的投资回报率,对投资贷款提供每年 10.37% 的回报;收取交通服务费价格为 1500 越盾(约合 0.068 美元)/乘客/车/公里;该价格每三年调整一次,每次提价 12%。为了解放贷款资源,交通运输部目前建议政府允许信贷机构自行为该项目量身订做信贷一揽子协议,而不受原先存款目标和贷款增长率的限制。在上述因素共同作用下,投资者有望在 24 年后回收期投资资金。

南北高速公路预计造价为 230 万亿越盾(约合 105 亿美元),该项目已引起许多外国投资者的投资兴趣。目前,韩国 POSCO 集团表示有兴趣参与建造该项目的东部路段建造,另有韩国乐天集团、日本及美国投资者也正在调研该项目可行性。

(摘自:深圳侨报,2017-3-6)

→ 韩国道路公社计划在 2025 年之前实现“能源自立高速公路”

到 2025 年,高速公路的管理及运营所需的所有电气将有望在高速公路上自主生产。韩国道路公社 14 日表示,计划在 2025 年之前利用高速公路和附属设施生产可再生能源,以实现“能源自立高速公路”的目标。

道路公社计划把目前废弃的高速公路、服务区、停车场等的太阳能发电设备安装在道路设施物和办公室、隧道管理洞、除雪仓库等建筑物的屋顶平台和房顶上等。下半年(7~12月)道路公社将在岭东高速公路广桥隔音隧道上边示范运营每小时发电量 2.5MW(兆瓦)规模的太阳能发电设备。公社方面还计划在服务区和出入口绿化带设置燃料电池发电设备、并长期生产风能。

道路公社计划把可再生能源的年产量从去年的 55.2GWh(所需电量的 14%)到 2025 年提升至 439.8GWh(所需电量的 100%)，提高 8 倍以上。

(摘自: 东亚日报, 2017-4-15)

→ 中国政府优贷项目柬埔寨国家 6A 公路启用

金边消息: 6 日, 依托中国政府优惠买方信用贷款修建的柬埔寨国家 6A 公路正式启用。柬埔寨首相洪森、中国驻柬埔寨大使熊波等两国代表出席启动仪式并致辞。

洪森在致辞中表示, 柬埔寨是“一带一路”建设的受益国, 感谢中国政府 and 人民对柬埔寨基础设施的援助。今天开通的国家 6A 公路, 将加速脱贫进程, 改善交通状况, 助力柬埔寨的经济发展, 为道路沿线地区的经济发展、为吸引投资和发展旅游业提供了机遇。

熊波表示, 6A 公路是柬埔寨公路网上最重要、最繁忙的交通干线之一, 连接首都金边与柬埔寨文明的绚丽瑰宝吴哥古迹, 并向西北部延伸, 成为首都金边与柬埔寨边境的重要经济走廊。类似这条经济走廊的合作在中柬之间还有很多, 都是中柬“一带一路”建设与“四角战略”对接的重要组成部分。

柬埔寨国家 6A 公路设计施工合同额为 7025 万美元, 位于柬埔寨中部金边市、干丹省和磅湛省, 全长 40.492 千米, 于 2016 年 8 月 12 日完成竣工验收, 正式移交柬埔寨政府。

(摘自: 人民日报, 2017-4-8)

→ 日媒: 中日韩争夺印度公路桥项目 工程总费用达 27 亿美元

日媒称，印度为了解决西部城市孟买的交通拥堵问题，计划修建大型公路桥。中日韩的大型建筑企业围绕大桥项目展开了竞争。这条计划 2021 年建成的该国最长汽车专用桥总工程费用达到 27 亿美元。

据日本《富士产经商报》3 月 28 日报道，孟买大都市圈开发机构负责人 U P S · 马丹说，对于长度达 22 公里的孟买跨海大桥建设项目，中国的中铁大桥局集团、日本 IHI 基础设施系统公司、韩国大宇建设公司和 SK 建设公司等已经表示有投标意向。各公司在投标时，将与拉森-特博洛有限公司、沙普尔吉·帕隆吉公司等印度大型建筑企业合作。

将面朝大海的孟买市中心区和郊外连接的公路桥构想最早出现于约 40 年前，但因各种理由一直未能实现。

马丹介绍说：“这座大桥建成后，将带动落后的孟买东部郊区经济的发展，减轻其他地区基础设施负担。”

日本国际协力机构（JICA）愿意为总建设费的 85% 提供 30 年期低息贷款。该项目计划 4 月结束招标，年内开始动工，2021 年前建成。

这一跨海大桥建成后，将可以为计划在新孟买地区建造的新机场和制造业密集的城市浦那提供新的交通路径。

根据上月发表的 2017 年度（2017 年 4 月至 2018 年 3 月）预算，印度政府计划投入 3.96 万亿卢比（约合 610 亿美元）建设铁路、机场、公路等国内基础设施。毕马威会计师事务所合伙人巴特查理亚指出：“孟买此前主要发展了南部和北部。通过建设公路桥，可以将发展区域扩大至被孟买湾隔着的印度本土，缓解交通拥堵和减少通勤时间。这是全球企业颇为关注的印度大项目之一。”

（摘自：参考消息网，2017-3-30）

(本期编辑 :杨伟文 校核 :张娜 审核 :陈德红)