

编者按 近几年来,城市轨道交通项目 PPP 投资模式获得快速发展,各城市对 PPP 投融资创造了不少好模式、新方法,为 PPP 模式发展开创了新局面。本期《热点研讨》栏目选编了 8 篇研究成果供业内参考、探讨,期望为 PPP 模式的深入发展提供借鉴,以促进城市轨道交通事业的健康发展。

doi:10.3969/j.issn.1672-6073.2016.05.001

城市轨道交通 PPP 模式运用研究

李明阳 邢燕婷 刘丽琴
(北京城建设计发展集团股份有限公司 北京 100037)

摘 要 自 2014 年下半年以来,我国投融资领域发生了一系列深刻变革,轨道交通项目 PPP 模式运用获得快速发展。通过梳理国内部分已采用和拟采用 PPP 模式开展城市轨道交通建设的项目,考虑社会资本投资范围、项目公司组建形式等因素,系统总结出国内城市轨道交通领域的 7 类 PPP 操作模式,详细分析 PPP 操作模式的 10 个核心要点,包括项目公司的组建、各参与者投资范围、特许运营期、各类风险分担方式、投资回报率、政府购买服务方式、监管标准及资产移交等,希望能够为 PPP 模式在城市轨道交通领域的运用提供有益借鉴。

关键词 城市轨道交通;PPP 模式;影子票价;车公里付费;等额支付

中图分类号 U231;F276.2 **文献标志码** A

文章编号 1672-6073(2016)05-0001-07

2014 年 9 月至今,国务院、财政部和国家发展改革委等部门密集发布了一系列投融资领域改革文件(见文献[1]~[5]),这一系列文件从国家财税制度改革、加强地方政府债务管理、创新投融资体制机制、大力鼓励政府与社会资本合作等方面构建了一个较为完备的保障体系。明确对适宜开展政府与社会资本合作(PPP)模式的项目,要大力推广 PPP 模式。国家层面强力推进为顺利开展城市轨道交通 PPP 模式运用奠定了良好的制度环境。

收稿日期:2016-06-28 修回日期:2016-07-11

作者简介:李明阳,男,经济师,硕士,从事城轨交通项目前期经济评价和投融资咨询工作,limy2000@qq.com

基金项目:北京市科委课题(D161100005616001)

1 城市轨道交通 PPP 模式运用现状

财政部在财金[2014]76 号文^[2]中将 PPP 定义为“政府和社会资本合作模式是在基础设施及公共服务领域建立的一种长期合作关系。通常模式是由社会资本承担设计、建设、运营、维护基础设施的大部分工作,并通过‘使用者付费’及必要的‘政府付费’获得合理投资回报;政府部门负责基础设施及公共服务价格和质量监管,以保证公共利益最大化。”

截至目前,我国内地共有 44 个城市的轨道交通规划获批(包括 2016 年 2 月 11 日获国家批复的芜湖,以及获地方批复的珠海、淮安和南平等 3 座城市),规划规模 4 705 km。共有 27 座城市开通城轨交通,共计 117 条线路,运营线路总长度达 3 629.2 km。其中,地铁 2 669.2 km,占 73.5%;其他制式 960 km,占比达 26.5%。“十二五”期间,我国内地城市轨道交通工程累计完成投资 12 289 亿元,新投运线路 2 019 km,客运量达 528 亿人次。规模快速增长,客运效果不断向好,系统制式和线网层次逐步丰富,网络化格局基本形成,运营服务水平稳步提高。预计“十三五”期间,城市轨道交通仍将继续保持快速增长、良性发展的势头^[6]。

伴随着城市轨道交通在国内飞速发展以及政府投融资领域改革不断深入,城市轨道交通领域 PPP 模式运用呈现不断深入趋势,采用 PPP 模式的城市轨道交通项目逐步增多。表 1 列举出部分已采用和拟采用 PPP 模式的城市轨道交通项目。

北京地铁 4 号线、深圳地铁 4 号线和杭州地铁 1 号线是我国内地城市轨道交通领域最早采用 PPP 模式操

表 1 采用 PPP 模式城市轨道交通项目统计

类型	项目名称	操作模式
已签约项目	北京地铁 4 号线	A + B 包合资 PPP
	深圳地铁 4 号线	BOT
	杭州地铁 1 号线	A + B 包合资 PPP
	深圳龙华有轨电车示范线	BOT
	北京地铁 14 号线	A + B 包合资 PPP
	北京地铁 16 号线	A + B 包合资 PPP
	呼和浩特地铁 1 号线一期	A + B 包合资 PPP
	呼和浩特地铁 2 号线一期	A + B 包合资 PPP
	乌鲁木齐地铁 2 号线一期	合资 PPP
	贵阳地铁 2 号线一期	引入基金合资 PPP
进行前期咨询研究或招商阶段项目	深圳地铁 6 号线	A + B 包独资 PPP
	青岛地铁 1 号线	引入基金合资 PPP
	南京地铁 5 号线	合资 PPP
	杭州地铁 5 号线	A + B 包合资 PPP
	长沙地铁 6 号线	A + B 包合资 PPP
	太原地铁 2 号线	A + B 包合资 PPP
	福州地铁 2 号线	A + B 包合资 PPP
	昆明地铁 4 号线	A + B 包合资 PPP
	昆明地铁 5 号线	A + B 包合资 PPP
	杭州地铁 7 号线	待定
	包头地铁 1 号线	待定
	西安地铁临潼线	待定

作的项目,其在前期招商及特许经营过程中的利弊对后续国内(尤其是项目所在城市)PPP模式的不断改进和健康推进具有重要借鉴意义。

2 各城市轨道交通 PPP 主要操作模式

结合前述国内已实施和拟实施项目,将国内各城市轨道交通项目 PPP 主要操作模式总结如下。

2.1 全投资、社会资本独资 PPP 模式

采用该模式的项目如深圳地铁 4 号线、深圳龙华有轨电车等,主要操作路径如图 1 所示。

- 1) 政府通过招标引入社会资本(或联合体),并与其签订特许经营协议;
- 2) 社会资本独资成立特许项目公司;
- 3) 特许项目公司完成项目的融资、投资、建设及特许期内的运营;
- 4) 政府在约定年限内按照约定考核机制及补贴支付机制按时向项目公司支付补贴;
- 5) 项目公司负责全线特许期内的经营,包括线路

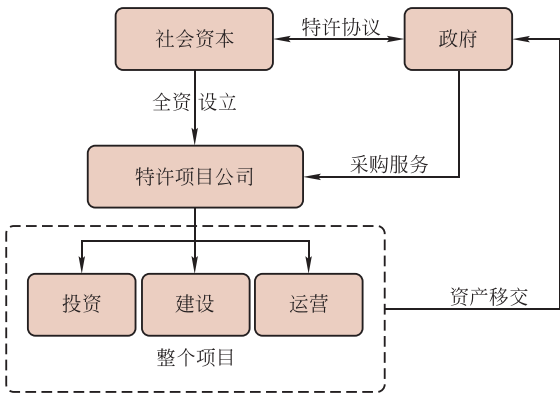


图 1 全投资、社会资本独资 PPP 模式操作路径

运营、全部设施维护、各类资产更新改造、车辆追加以及授权范围内的非票务经营;

6) 特许期末,项目公司将全部设施完好无偿地移交给政府(或指定部门),也可续期经营。

2.2 全投资、社会资本控股 PPP 模式

已采用和拟采用全投资、由政府下属企业与社会资本合资、由社会资本控股 PPP 模式的项目如乌鲁木齐地铁 2 号线一期和南京地铁 5 号线等,主要操作路径如图 2 所示。

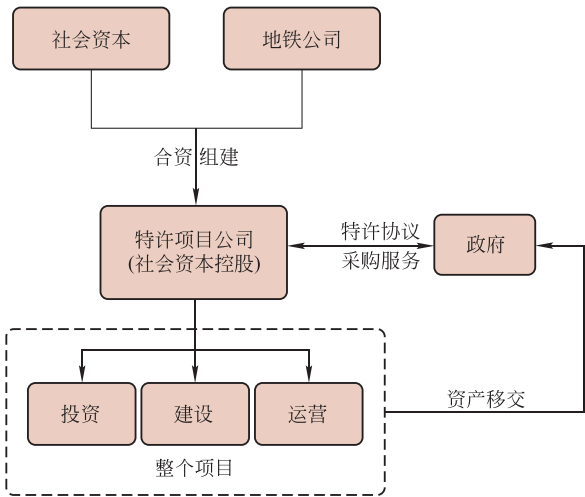


图 2 全投资、社会资本控股 PPP 模式操作路径

- 1) 政府通过招标引入社会资本(或联合体);
- 2) 中标社会资本与政府下属地铁公司合资组建特许项目公司(由社会资本控股);
- 3) 政府与特许项目公司签订特许经营协议;
- 4) 特许项目公司完成项目的融资、投资、建设及特许期内的运营;
- 5) 政府在约定年限内按照约定考核机制及补贴

支付机制按时向项目公司支付补贴；

6) 项目公司负责全线特许期内的经营,包括线路运营、全部设施维护、各类资产更新改造、车辆追加以及授权范围内的非票务经营；

7) 特许期末,项目公司将全部设施完好无偿地移交给政府(或指定部门),也可续期经营。

2.3 A + B 包、社会资本独资 B 包 PPP 模式

拟采用该模式的项目如深圳地铁 6 号线,主要操作路径如图 3 所示。

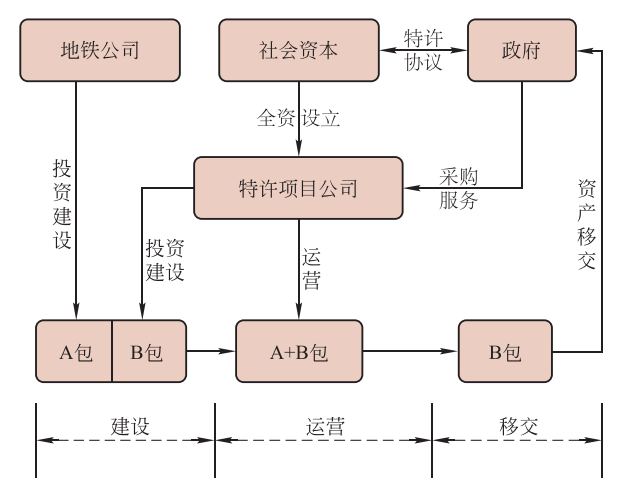


图 3 A + B 包、社会资本独资 B 包模式操作路径

1) 按照引进社会资本规模合适、工程接口界面合理、工程管理方便可靠、工期和质量可控等要求将整个项目划分为 A、B 两部分；

2) 项目 A 部分由政府下属地铁公司负责筹资、投资和建设；

3) 政府通过招标引入社会资本(或联合体),并与其签订特许经营协议；

4) 社会资本独资成立特许项目公司；

5) 特许项目公司完成项目 B 部分的融资、投资、建设及特许期内 A + B 包(全线)的运营(特许项目公司通过租赁协议获取 A 包资产使用和维护权利)；

6) 政府在约定年限内按照约定考核机制及补贴支付机制按时向特许项目公司支付 B 包补贴；

7) 项目公司负责全线特许期内的经营,包括线路运营、全部设施维护、各类资产更新改造、车辆追加以及授权范围内的非票务经营；

8) 特许期末,项目公司将全部设施完好无偿地移交给政府(或指定部门),也可续期经营。

2.4 A + B 包、社会资本控股 B 包 PPP 模式

采用 A + B 包、由政府下属企业与社会资本合资投

资 B 包、由社会资本控股 B 包 PPP 模式的项目如北京地铁 4 号线和 14 号线等,主要操作路径如图 4 所示。

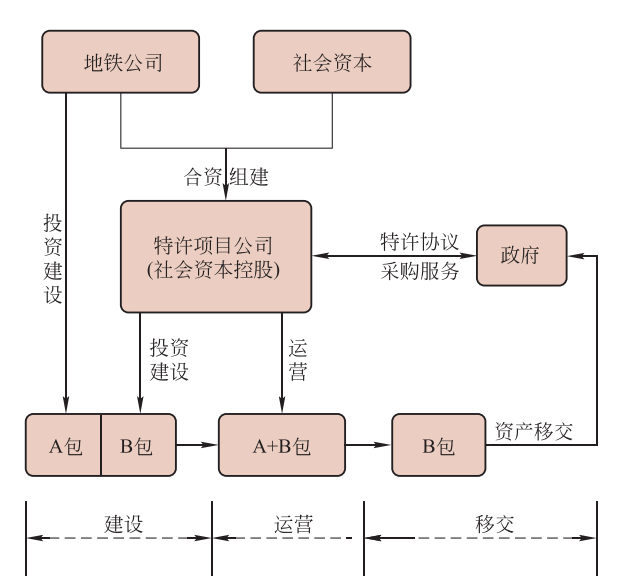


图 4 A + B 包、社会资本控股 B 包模式实施路径

1) 按照引进社会资本规模合适、工程接口界面合理、工程管理方便可靠、工期和质量可控等要求将整个项目划分为 A、B 两部分；

2) 项目 A 部分由政府下属地铁公司负责筹资、投资和建设；

3) 政府通过招标引入社会资本(或联合体)；

4) 中标社会资本与政府下属地铁公司合资组建特许项目公司(由社会资本控股)；

5) 政府与特许项目公司签订特许经营协议；

6) 特许项目公司完成项目 B 部分的融资、投资、建设及特许期内 A + B 包(全线)的运营(特许项目公司通过租赁协议获取 A 包资产使用和维护权利)；

7) 政府在约定年限内按照约定考核机制及补贴支付机制按时向项目公司支付 B 包补贴；

8) 项目公司负责全线特许期内的经营,包括线路运营、全部设施维护、各类资产更新改造、车辆追加以及授权范围内的非票务经营；

9) 特许期末,项目公司将全部设施完好无偿地移交给政府(或指定部门),也可续期经营。

2.5 A + B 包、政府下属企业控股 B 包 PPP 模式

采用 A + B 包、由政府下属企业与社会资本合资投资 B 包、由政府下属企业控股 B 包 PPP 模式的项目如杭州地铁 1 号线,主要操作路径如图 5 所示。

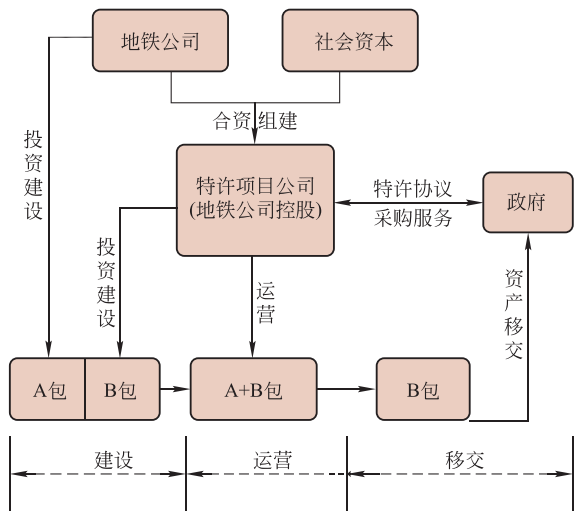


图5 A+B包、地铁公司控股B包模式实施路径

该模式与2.4节“A+B包、由政府下属企业与社会资本合资投资B包、由社会资本控股B包的PPP模式”的操作方式基本相同，主要差别在于此模式下，合资公司由政府下属地铁公司控股。

2.6 A+B包、分别由社会资本控股PPP模式

拟采用A+B包、由政府下属企业分别与不同社会资本合资投资A包和B包、且均由社会资本控股的PPP模式的项目如昆明地铁4号线和5号线，主要操作路径如图6所示。

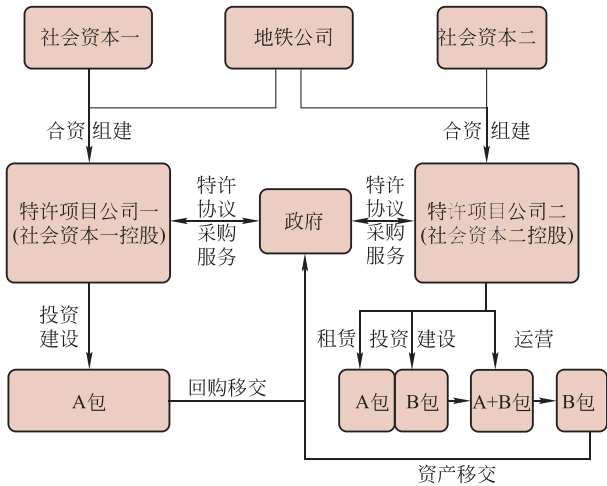


图6 A+B包、分别由社会资本控股模式实施路径

- 1) 按照引进社会资本规模合适、工程接口界面合理、工程管理方便可靠、工期和质量可控等要求将整个项目划分为A、B两部分；
- 2) 政府通过招标分别引入社会资本一（或联合体）和社会资本二（或联合体）；
- 3) 由中标社会资本分别与政府下属地铁公司合

资组建特许项目公司一（由社会资本控股）和特许项目公司二（由社会资本控股）；

4) 政府分别与特许项目公司一和特许项目公司二签订特许经营协议；

5) 项目A部分由特许项目公司一负责融资、投资和建设；

6) 项目B部分由特许项目公司二负责融资、投资、建设及特许期内A+B包（全线）的运营（特许项目公司二通过租赁协议获取A包资产使用和维护权利）；

7) 政府在约定年限内按照约定考核机制及补贴支付机制按时向特许项目公司一和特许项目公司二支付补贴；

8) 项目公司二负责全线特许期内的经营，包括线路运营、全部设施维护、各类资产更新改造、车辆追加以及授权范围内的非票务经营；

9) 特许期末，项目公司二将全部设施完好无偿地移交给政府（或指定部门），也可续期经营。

2.7 引入基金PPP模式

采用引入基金PPP模式的项目如贵阳地铁2号线一期和青岛地铁1号线，主要操作路径如图7所示。

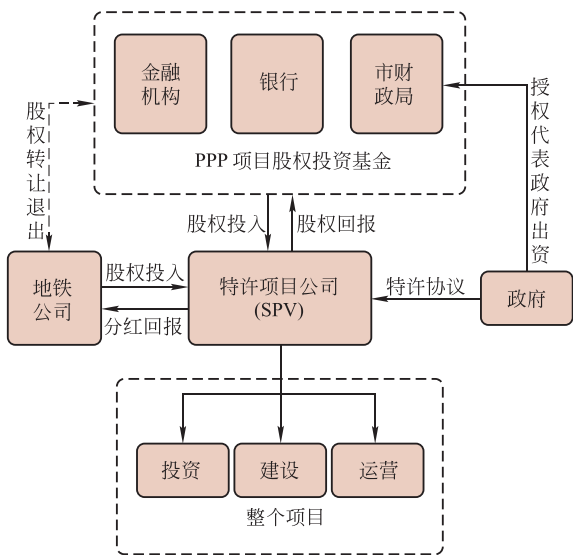


图7 引入基金的PPP模式实施示意^[7]

- 1) 由市财政局与银行等相关金融机构合资设立PPP投资基金（政府作为劣后级）；
- 2) 政府通过招标等方式引入该基金作为社会资本方；
- 3) 由中标社会资本方与政府下属地铁公司合资组建特许项目公司（由社会资本方控股）；
- 4) 政府与特许项目公司签订特许经营协议；

5) 特许项目公司完成项目的融资、投资、建设及特许期内的运营;

6) 政府在约定年限内按照约定考核机制及补贴支付机制按时向项目公司支付补贴(实现 PPP 投资基金逐步退出);

7) 项目公司负责全线特许期内的经营,包括线路运营、全部设施维护、各类资产更新改造、车辆追加以及授权范围内的非票务经营;

8) 特许期末,项目公司将全部设施完好无偿地移交给政府(或指定部门),也可续期经营。

3 城市轨道交通 PPP 模式操作核心要点

国内各地城市轨道交通项目实际采用 PPP 操作模式如第 2 部分所述,现概括 PPP 各种操作模式核心要点为如下 10 个方面。

3.1 项目公司组建协议^[8]

项目公司组建协议是城市轨道交通 PPP 项目特许协议体系下的基础协议,具有重要地位,主要包括:

- 1) 公司成立、名称、地址、性质、法人地位、适用法律;
- 2) 公司的宗旨、合作项目、经营范围;
- 3) 投资总额、注册资本、注册资本的出资、注册资本出资的先决条件、注册资本的缴付期限、注册资本的延迟交付、筹措贷款、注册资本和投资总额的增加或减少、注册资本权益的转让、注册资本的担保限制、出资证明;
- 4) 甲方应承担责任和义务、乙方或丙方应承担责任和义务、各方共同承担责任和义务;
- 5) 公司成立前费用;
- 6) 董事会设立、组成和任命、董事长和副董事长、董事会的权力、董事会会议、董事会决议;
- 7) 经营管理机构设置、经营管理机构的责任和权力;
- 8) 紧急事件及特许协议违约事件的处理;
- 9) 税收;
- 10) 会计制度、查阅账目、审计、银行账户、三项基金、利润分配;
- 11) 合同期限;
- 12) 保险;
- 13) 劳动管理;
- 14) 经营合同的终止、提前终止、终止通知的后果、股东之间合作公司股权的收购、合作公司特许期届满或提前终止时的清算;
- 15) 违约的通知、赔偿、免责、减轻损失的措施、部分由于受损害方造成的损失、对间接损失不负责任、补救之累计;
- 16) 不可抗力类型、不可抗力事件引起的中止履行(适用于任何一方的例外)、不可抗力的通知、费用和时间表的修改、减少损失的责任和协商、不可抗力事件造成的终止;
- 17) 保密;
- 18) 争议的解决;
- 19) 其他规定。

3.2 投资范围以及建造成本确定方式

3.2.1 社会投资者投资范围

该部分需要首先明确引进社会投资者具体负责投

资范围,比如:

- 1) 负责整个项目全部投资;
- 2) 负责除征地拆迁等前期工程外的项目全部投资;
- 3) 约定前期工程由社会投资者承担的固定总价,超出总价之外的部分由政府承担,其余工程投资由社会资本承担;
- 4) 负责 A 包投资及其具体工程内容;
- 5) 负责 B 包投资及其具体工程内容等。

3.2.2 社会投资者投资建造成本确定方式

城市轨道交通项目采用 PPP 模式时,针对社会投资者投资建造部分,通常采用在批复概算总额基础上招标下浮率方式,同时采用固定总价合同方式。

针对优化设计产生的工程费用节约或者因政府方(或地铁公司)原因造成造价上涨,通常会有相关调整措施。

3.3 特许运营期年限

比较典型的特许运营期年限有:1) 30 年,如北京地铁 4 号线和深圳地铁 4 号线;2) 25 年,如杭州地铁 1 号线和贵阳地铁 2 号线一期;3) 20 年,如深圳龙华有轨电车示范线;4) 若采用 TOT(转让—运营—移交)或者 ROT(改建—运营—移交)模式时,通常在 10 年左右。

特许运营期年限通常依据车辆寿命确定,同时受到政府方与潜在社会资本方意愿的影响。通常,特许运营期越长,对政府越有利;特许经营期越短,对社会资本方越有利。

特许运营期越长,项目公司投入重置更新费用越高,运营收入和运营成本预测更为困难(对项目公司而言意味风险更大)。

3.4 运营收益及风险分担方式

城市轨道交通项目运营收益通常包括票务收入和非票务收入(广告、通信、商铺等)两部分。

3.4.1 票务收入风险分担方式

针对票务收入,若采用影子票价或者等额支付等策略时,通常由项目公司承担有限客流风险,由政府承担主要的客流风险(因为客流预测基础是城市规划,而城市规划的实现程度很大程度上决定了客流预测的可靠度)。

具体操作方式:1) 政府与社会资本方约定特许运营期内各年客流量。2) 当实际客流量在约定客流量上下一定范围内时,超出产生收益和不足产生亏损均由项目公司承担。3) 客流低于约定客流量的下限之外的数量,由政府补齐;客流超出约定客流量的上限之外的

数量,由政府享有。

3.4.2 非票务收入风险分担方式

采用 PPP 模式时,针对非票务收入,通常由政府与社会资本方约定保底收益,超出保底收益之外的非票务收入部分,由政府与社会资本方共享,超出越多社会资本方享有比例越高,以鼓励项目公司积极做好非票务业务的经营。

3.5 运营成本及风险分担方式

城市轨道交通项目运营成本包括职工薪酬、牵引用电费、动力照明用电费、车辆修理费、其他设备设施修理费、保安保洁费和其他费用等。其中职工薪酬、电费和修理费占运营成本的 80% 以上,准确分析和测算相关费用对于运营成本的较准确预测至关重要。

采用 PPP 模式时,通常运营成本风险主要由项目公司承担。针对职工薪酬涨幅、修理费涨幅等政府与社会资本方通常约定有一定调整方式(调整空间通常比较有限)。

社会资本方在投标 PPP 项目时,为较准确地分析特许运营期各年运营成本,需要首先完成以下工作内容:1)项目公司架构体系和职工配备方案;2)项目公司职工招聘方案;3)项目公司职工薪酬体系;4)项目详细运营组织方案;5)项目土建及各设备系统的维修维护方案等。

3.6 重置和追加成本及其风险分担方式

城市轨道交通项目采用 PPP 模式时,特许运营期内各设备设施重置更新投资以及车辆追加投资通常能够占项目初始总投资的 40% ~ 50%。较准确地测算重置更新及车辆追加投资对于社会资本方意义重大。

采用 PPP 模式时,通常重置更新及车辆追加成本风险由项目公司承担。针对各年各项设备设施及车辆的成本涨幅等,政府与社会资本方通常约定有一定调整方式(调整空间通常比较有限)。

社会资本方在投标 PPP 项目时,为较准确地分析特许运营期各年重置更新及车辆追加成本,需要首先完成以下工作内容:1)搜集并占有城市轨道交通工程各类设备设施实际使用和维修记录信息;2)搜集并合理预测各类设备设施购置价格以及各年涨幅;3)结合客流数据,较准确地预测车辆增购时机以及相关费用。

3.7 社会投资方回报率^[9]

给出明确的可预期投资回报率,对于吸引社会投资方参与城市轨道交通 PPP 项目至关重要。投资回报

率的高低通常是决定政府补贴金额多少的重要因素之一。

社会投资方回报率由政府和社会投资方通过谈判或者招投标等方式确定,在特许经营协议中予以体现。

3.8 政府购买服务补贴资金确定方式

1)影子票价方式(通常又可分为特许期内保持不变的影子票价和每 3 年(或 5 年)调整一次影子票价);2)车公里付费方式(通常又可分为特许期内保持不变的车公里服务费模式和每 3 年(或 5 年)调整一次服务费模式);3)等额支付方式;4)《政府和社会资本合作项目财政承受能力论证指引》(财金[2015]21 号)约定支付方式。

上述 4 种购买服务补贴资金确定方式在国内城市轨道交通 PPP 项目中均有所采用,各方法之间差别较大,对应风险点均不相同。

3.9 运营服务监管标准

1)交通行业主管部门对轨道交通运营监管;2)项目公司应承担运营服务质量;3)项目公司应承担运营安全服务标准;4)运营设备设施及车辆监管要求;5)列车运营服务监管要求;6)客运服务及乘客满意度监管要求;7)安全保障及应急管理监管要求;8)对工作人员的监管要求等。

3.10 特许期末资产移交方案

1)政府方向项目公司发送移交通知;2)政府方与项目公司共同委托第三方开展尽职调查;3)实施移交前验收工作;4)项目公司缴纳移交保证金;5)移交期间费用承担原则;6)合同和相关资料转移;7)培训。

4 结语

自 2014 年下半年我国实施投融资改革以来,城市轨道交通领域 PPP 模式运用得到了长足发展,由改革之前全国不足 5 个 PPP 项目迅速发展到现在 20 多个 PPP 项目。PPP 模式在城市轨道交通领域的运用,较好地解决了:1)部分城市建设资金不足问题;2)部分城市缺乏运营能力问题;3)部分城市引入新的投资建设运营主体问题。

本文详细梳理国内城市轨道交通领域各种已采用 PPP 模式以及各类模式下需要重点研究的 10 个内容,希望能够为 PPP 模式的运用提供借鉴。

结合笔者在实际工作中的体会,为更好推进城市

轨道交通领域 PPP 模式的运用,除了进一步完善相关配套的法律法规外,以下两点应格外注意。

1) 城市轨道交通 PPP 项目涉及委办局众多,应由主管市领导强有力地协调和推进 PPP 各项工作;

2) 聘请经营丰富的 PPP 咨询顾问公司,为政府做好“参谋”,“站在巨人肩膀上”充分吸收类似项目经验,构建政府、社会资本方、人民群众三方共赢的 PPP 模式。

参考文献

- [1] 中华人民共和国国务院.关于加强地方政府性债务管理的意见:国发[2014]43号[A].北京,2014.
- [2] 中华人民共和国财政部.关于推广运用政府和社会资本合作模式有关问题的通知:财金[2014]76号[A].北京,2014.
- [3] 中华人民共和国财政部.关于印发政府和社会资本合作模式操作指南(试行)的通知:财金[2014]113号[A].北京,2014.
- [4] 中华人民共和国国家发展和改革委员会.关于开展政府和社会资本合作的指导意见:发改投资[2014]2724号

[A].北京,2014.

- [5] 中华人民共和国国家发展和改革委员会,财政部,住房和城乡建设部,等.基础设施和公用事业特许经营管理办法:发改委、财政部、住建部、交通部、水利部和中国人民银行等六部委令第25号[A].北京,2015.
- [6] 中国城市轨道交通协会.城市轨道交通2015年度统计和分析报告[R].中国城市轨道交通协会,2016.
- [7] 图解PPP产业投资基金十大基本问题[EB/OL].政府和社会资本合作(PPP)研究中心行业新闻,(2016-06-17)[2016-06-20].<http://www.pppcenter.org.cn/xydt/xyxw/201606/163759xVQ.html>.
- [8] PPP项目合同指南(试行)[EB/OL].关于规范政府和社会资本合作合同管理工作的通知(2014-12-30)[2016-06-20].http://jrs.mof.gov.cn/zhengwuxinxi/zhengcefabu/201501/t20150119_1181717.html.
- [9] 阮颂藩.从投资者角度看轨道交通PPP模式的实践和发展[EB/OL].2015年(第二届)中国国际轨道交通发展高峰论坛,(2015-04-07)[2016-06-20].<http://www.railmetrochina.com/site/videoDetail/737>.

(编辑:曹雪明)

Research on Application of PPP Mode in Urban Rail Transit

Li Mingyang Xing Yanting Liu Liqin

(Beijing Urban Construction Design & Development Group Co., Ltd., Beijing 100037)

Abstract: Since the second half of 2014, a series of profound changes have taken place in the field of investment and financing in China, and the application of PPP mode in urban rail transit has developed rapidly. The authors review the domestic projects of urban rail transit that have adopted or intended to adopt the PPP mode, summarize systematically 7 types of PPP operating mode in domestic urban rail transit field according to the investment scope of social capital, the formation of the project company and other factors. They also analyze 10 core elements of PPP operating mode, including formation of the project company, investment scope of the participants, the concession period, the way of various risk sharing, return on investment (ROI), the pattern of government buying services, regulatory standards and asset transfer, etc., wishing to provide a useful reference for the application of PPP mode in the field of urban rail transit.

Key words: urban rail transit; public-private partnership(PPP) mode; shadow fares; vehicle kilometer service charge mode; equal payment

国家PPP基金牵手呼和浩特地铁项目

近日,中国政企合作投资基金股份有限公司与呼和浩特市政府正式签署了呼和浩特市城市轨道交通1、2号线24亿元股权投资协议。至此,内蒙古与国家PPP基金合作取得了实质性进展,为呼市与国家PPP基金公司的深度合作开了一个好头。

2016年初,财政部发起并设立了总规模1800亿元的国家PPP基金,以股权投资全国重大PPP项目。今年3月,国务院提出要完善政府和社会资本合作模式,用好1800亿元引导基金,依法严格履行合同,充分激发社会资本的投资热情。

摘编自 <http://www.camet.org.cn/2016-08-25>