附件2：

项目基本情况

1. 项目概况

本项目路线总长约10.8km。其中包含特大桥6522m/2座（连续桥梁按一座统计，含互通主线桥，按右幅计，下同），大桥1687.32m/3 座，中小桥96m/1座。桥梁占路线总长的76.86%，共设置中短隧道910m/2 座，互通立交3 处（含昆亭枢纽，昆亭枢纽不在本项目建设范围内）、匝道收费站1 处、超限检查站1 处，以及必要的综合用房等设施。本项目主要工程数量见表1。

表1 本项目主要工程数量

| 序号 | 指标名称 | 单位 | 数量 | 备 注 |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 一、基本指标 |  |  |  |
| 1 | 公路等级 | 等级 | 高速公路 |  |
| 2 | 计算行车速度 | km/h | 100 |  |
| 3 | 路线长度 | 公里 | 10.8 |  |
| 4 | 征用土地 | 公顷 | 90.55 |  |
| 5 | 征用海域 | 公顷 | 4.5 |  |
| 6 | 拆迁建筑物 | m2 | 1827.2 |  |
| 7 | 概算金额 | 亿元 | 43.8895 |  |
| 8 | 平均每公里造价 | 亿元 | 4.06 |  |
|  | 二、路线 |  |  |  |
| 9 | 路线总长 | km | 10.805 |  |
| 10 | 路线增长系数 |  | 1.128 |  |
| 11 | 平曲线最小半径 | m/个 | 1150/1 |  |
| 12 | 平曲线占路线总长 | % | 48.90 |  |
| 13 | 最小竖曲线半径 |  |  |  |
| 14 | 1）凸形 | m/个 | 10500/1 |  |
| 15 | 2）凹形 | m/个 | 8000/2 |  |
| 16 | 最大纵坡 | %/处 | 3.5/1 |  |
| 17 | 最短坡长 | m/处 | 418.848 |  |
| 18 | 竖曲线占路线总长 | % | 37.10 |  |
|  | 三、路基路面 |  |  |  |
| 19 | 路基宽度 | m | 33.5 |  |
| 20 | 路基土石方 |  |  |  |
|  | 路基挖方 | 1000m3 | 1328.765 |  |
|  | 路基填方 | 1000m3 | 531.189 |  |
| 21 | 路基排水与防护工程 | 1000m3 | 34.574 | 不含互通 |
| 22 | 软基处理 | 公里 | 0.00 | 不含互通 |
| 23 | 路面 | 1000m2 | 49.838 | 不含互通 |
|  | 四、桥梁、涵洞 |  |  |  |
| 24 | 设计车辆荷载 | 荷载 | 公路－I级 |  |
| 25 | 特大桥 | m/座 | 6522/2 |  |
| 26 | 大桥 | m/座 | 1687.32/3 |  |
| 27 | 中小桥 | m/座 | 96/1 |  |
| 28 | 涵洞 | 道 | 2 |  |
| 29 | 通道 | 道 | 1 |  |
|  | 五、隧道 |  |  |  |
| 30 | 中（短）隧道 | m/座 | 910/2 |  |
|  | 六、路线交叉 |  |  |  |
| 31 | 互通式交叉 | 处 | 3 | 含昆亭枢纽,昆亭枢纽不在本项目建设范围内 |
|  | 七、沿线设施 |  |  |  |
| 32 | 主线收费站 | 处 |  |  |
| 33 | 匝道收费站 | 处 | 1 |  |
| 34 | 养护工区 | 处 |  |  |
| 35 | 停车区 | 处 |  |  |
| 36 | 安全设施 | 公里 | 10.805 |  |
|  | 八、环境保护 |  |  |  |
| 37 | 公路绿化[主线路基长度] | 公里 | 1.58968 |  |

1. PPP运作模式

本项目特许经营期为29年，其中：建设期4年，收费期25年。

本项目拟采取“BOT+政府特殊股份”模式实施。项目公司在项目合作期对项目资金筹措、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，并通过获取使用者付费获得合理的投资回报。在项目合作期满后，项目公司按照合同约定以良好的运营和养护状态将项目所有设施无偿移交给宁波市交通局或其指定机构。

1. 交易结构

本项目一期工程初步设计概算已经由宁波市发改委批准，概算总投资约438895.47万元。

表2 项目投融资结构

| 资金性质和用途 | 金额（万元） | 占项目资本金比例 | 占概算投资的比例 |
| --- | --- | --- | --- |
| 项目资本金 | 政府出资的项目资本金 | 宁波市本级 | 1000 | 1.11% | 0.68% |
| 北仑 | 1000 |
| 梅山 | 1000 |
| 宁波舟山港集团有限公司出资的项目资本金 | 130000 | 48.15% | 29.62% |
| 社会资本出资的项目资本金 | 137000 | 50.74% | 31.21% |
| 项目公司筹集融资资金 | 项目公司使用 | 168895.47 | / | 38.48% |
| 合计 | 438895.47 | / | / |

项目资本金自PPP项目合同签订后，6个月内到位20%（含项目公司注册资本），18个月内累计到位50%，30个月内累计到位85%，42个月内全部到位。项目公司注册资本确定为2.7亿元（包含于项目资本金之中，金额为项目资本金的10%，其中政府0.03亿元，宁波舟山港集团1.3亿元，社会资本1.37亿元），在《投资协议》签订之日起30日内到位，不得抽回。上述资金到位计划中，涉及政府方资金到位安排的，由市本级、北仑和梅山按1:1:1比例到位。

1. 建设管理和运营管理方式

本项目已由政府开展了初步设计和施工图设计。并由政府委托市高指在建设期负责项目投融资监管和建设监管，对参建各方合同履约情况进行监督管理，负责设计咨询、监理、中心试验室、竣（交）工检测等第三方机构的招标及管理；负责设计变更管理和各参建单位的信用评价；负责审查技术标准、建设规模和重大技术方案，对建设程序执行、建设资金使用、质量安全等进行监管；负责竣（交）工检测管理；但不参与项目公司的日常管理。

在运营期由宁波市交通运输局委托宁波市公路与运输管理中心负责项目运营期监管。

1. 征地拆迁

政府方委托市高指负责本项目用地范围内的土地征用、房屋拆迁的报批工作。按照持证人原则，负责本项目用地范围内的土地征用和相关的拆迁补偿工作，监督并协调建设期间本项目涉及区域范围内的路地稳定工作。相应区县（市）成立相应机构，负责做好所属区域的政策处理及各项配合工作。项目公司及承包人成立相应征迁部门协助做好政策处理和路地稳定工作。

土地征用及拆迁补偿相关费用计入项目总投资，由政府按项目概算投资“土地征用及拆迁补偿费”（不含临时用地借用费）包干使用，超出部分由政府承担（由市本级、北仑、梅山按1:1:1比例分担），结余部分归政府所有。政府在前期政策处理时先行垫付的相关费用（该资金根据市政府会议纪要由宁波市交通投资控股有限公司垫支）以及所产生的利息（借款利率按2019年中国人民银行五年期以上贷款基准利率4.9%计取）列入本项目政府“征地拆迁及补偿费用”包干范围。

1. 绩效考核

在项目运营期绩效评价方面，项目实施机构制定了《运营期绩效考核管理办法》，根据《运营期绩效考核管理办法》每年对项目公司从技术状况和管理规范化两个方面开展绩效考核。其中，技术状况评级指标由PQI均值、优等路率、桥隧技术状况三个指标构成；管理规范化评级指标由综合管理、养护管理、路政管理、运营管理、路网管理、安全管理等六个一级评价指标，结合项目实际细化至多个二级及三级评价指标，并制订相应的考核内容和评分标准，通过打分获得运营期绩效考核结果。政府根据绩效考核结果动态调整项目公司的通行费收入最低需求补贴，从而实现激励相容的目标。

本项目运营期养护和管理绩效考核评价指标详见附件3。

1. 回报机制

原则上，当某运营年度的经审计的通行费实际收入在政府保障的通行费收入最低需求水平以上，且在项目《工可报告》中预测的相应运营年度通行费收入一定比例范围内时，视为项目运营获得合理回报，政府和社会资本在该合理回报区间内按2:8比例进行收益分配；当某运营年度的经审计的通行费实际收入超出项目《工可报告》中预测的相应运营年度通行费收入一定比例时，视为项目运营产生超额收益，政府方分配大部分或全部超额收益，进而实现梯度分配目标。本项目收益分配机制具体设计如下：

在项目运营期内的各运营年度，定义如下：

A=项目工可报告中相应运营年度的车辆通行费收入×社会资本在投标时填报的车辆通行费收入比例X%，即通行费收入最低需求A值；

B=项目在某运营年度的经审计的车辆通行费实际收入，即实际收入B值；

C=项目工可报告中相应运营年度的车辆通行费收入×（X%+5%），即超额收益C值；

D=项目工可报告中相应运营年度的车辆通行费收入×（X%+10%），即超额收益D值。

当B＜A时，政府按照两者的差值向项目公司提供最低需求补贴。

当A≤B≤C时，政府不向项目公司提供补贴，超出A的部分由政府和项目公司按2:8分享。

当C＜B≤D时，政府不向项目公司提供补贴，在A与C之间的部分由政府和项目公司按2:8分享，超出C的部分由政府和项目公司按8:2分享。

当D＜B时，政府不向项目公司提供补贴，在A与C之间的部分由政府和项目公司按2:8分享，在C与D之间的部分由政府和项目公司按8:2分享，超出D的部分全部由政府享有。

1. 风险分配

| 风险因素类别 | 具体风险因素 | 风险承担方 | 备注 |
| --- | --- | --- | --- |
| 政府 | 社会资本 |
| 建设风险 | 建设组织管理风险 |  | √ |  |
| 施工技术风险 |  | √ |
| 投资风险（工程超支） | √ | √ | 因政府原因设计变更、征地拆迁费用超支等原因导致工程超支的投资风险由政府承担，其他原因导致工程超支的投资风险由社会资本承担。 |
| 环境保护风险 |  | √ |  |
| 财务风险 | 融资风险 |  | √ |  |
| 利率风险 | √ | √ | 建设期利率风险由社会资本承担，运营期利率风险由双方共同承担。以2019年中国人民银行五年期以上贷款基准利率4.9%为基础，某年度内贷款基准利率上下浮动10%以内的风险，由社会资本承担或受益；上下浮动10%以上的，超过部分由政府给予补贴或受益。 |
| 征地拆迁风险 | 征地拆迁风险 | √ | √ | 根据风险发生的情况确定承担主体及承担方式，比如，征地拆迁风险拆迁延期致工期延期风险主要由社会资本承担，拆迁补偿费用超支风险主要由政府方承担。 |
| 设计变更风险 | 设计变更风险 | √ | √ | 政府承担勘察设计风险。在PPP招标时，机电、房建等的施工图设计尚未完成，待该部分施工图设计送审稿编制完成后，项目公司应负责复核并确认，该部分施工图设计批复后，实施过程中产生的工程变更、返工、缺陷等造成费用增加的风险由社会资本承担。 |
| 运营管理风险 | 运营组织管理风险 |  | √ |  |
| 交通量波动风险 | √ | √ | 由政府和社会资本按照本方案“第三章 交易结构”中建立PPP项目合同约定的收益分配机制进行分担。 |
| 最低需求风险 | 实际通行费收入偏离最低需求的风险 | √ |  |  |
| 政策风险 | 新增竞争性项目风险 | √ |  |  |
| 税收政策风险 |  | √ |  |
| 不可抗力风险 | 不可抗力风险 | √ | √ | 任何一方因不可抗力事件的影响而不能履行PPP合同项下的义务时，有权中止其履约行为，并且不被视为违约，不承担违约责任。因不可抗力造成双方损失的，由双方各自承担自己的损失。 |
| 违约风险 | 政府违约风险 | √ |  |  |
| 社会资本违约风险 |  | √ |  |

1. 社会资本采购

本项目采用公开招标资格预审方式，联合体家数暂按4家以内考虑。

注：上述各项内容仅为暂定安排，具体以项目实施方案为准。