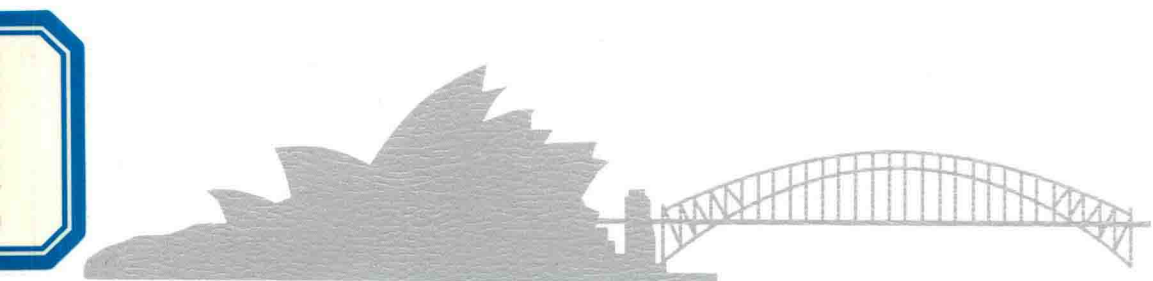




国际PPP系列丛书

澳大利亚 政府和社会资本合作（PPP） 研究

王天义 杨 斌 主编



清华大学出版社

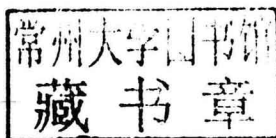
国际PPP系列丛书

澳大利亚



政府和社会资本合作 (PPP) 研究

王天义 杨 斌 主编



清华大学出版社
北京

内 容 简 介

澳大利亚有着多年成功应用 PPP 模式的经验,被广泛认为是 PPP 成熟国家之一,因此,了解 PPP 模式在澳大利亚的发展历史、现状和前景,对于发展具有中国特色的 PPP 模式有着重要的借鉴意义。本书第一章概述澳大利亚的基础设施和 PPP 的定义和内涵;第二章从起源和驱动出发介绍 PPP 模式在澳大利亚的发展,分析了现在的投资环境 and 应用现状,并讨论了 PPP 模式的前景;第三章概述澳大利亚的 PPP 政策框架和机构框架;第四章则进一步地介绍澳大利亚 PPP 模式的操作要点,包括项目投资采购的关键步骤、项目运作的关键步骤和项目运作需特别关注的要点等;第五章精选了 7 个澳大利亚基础设施项目,包括 5 个成功案例和两个失败案例,从不同角度探讨 PPP 项目的关键成功因素。

版权所有,侵权必究。侵权举报电话:010-62782989 13701121933

图书在版编目(CIP)数据

澳大利亚政府和社会资本合作(PPP)研究/王天义,杨斌主编. —北京:清华大学出版社,2018

(国际 PPP 系列丛书)

ISBN 978-7-302-49739-4

I. ①澳… II. ①王… ②杨 III. ①政府投资—合作—社会资本—研究—澳大利亚
IV. ①F836.114.8

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2018)第 035801 号

责任编辑:王巧珍

封面设计:常雪影

责任校对:王荣静

责任印制:沈 露

出版发行:清华大学出版社

网 址: <http://www.tup.com.cn>, <http://www.wqbook.com>

地 址:北京清华大学学研大厦 A 座 邮 编:100084

社 总 机:010-62770175 邮 购:010-62786544

投稿与读者服务:010-62776969, c-service@tup.tsinghua.edu.cn

质量反馈:010-62772015, zhiliang@tup.tsinghua.edu.cn

印 装 者:三河市国英印务有限公司

经 销:全国新华书店

开 本:170mm×240mm 印 张:8.25 字 数:128 千字

版 次:2018 年 4 月第 1 版 印 次:2018 年 4 月第 1 次印刷

印 数:1~3000

定 价:42.00 元

产品编号:077664-01

丛书编委会

主 编：王天义 杨 斌

副主编：邬彩霞 李艳丽 柯永建 彭 珮

成 员：宋文娟 叶继涛 唐晓宁 张丛珊 王亢抗 司海平

审 稿：王守清

本册主要撰稿人：柯永建 叶继涛

PPP(Public-Private Partnership,政府和社会资本合作)模式发源于欧洲,应用于全球。进入 21 世纪之后,PPP 模式在世界范围内得到了更为广泛的推广应用,理论、政策法律研究也得到了深化。通过 PPP 模式扩大基础设施投资,提高社会公共服务效率,进而推动经济有效增长,实现政府治理现代化,已经成为各国促进可持续发展的现实需求和机制创新。

中国 PPP 实践始于 20 世纪 90 年代,但真正的系统化大规模应用则始于 2014 年,之后发展速度之快、规模之大远远超过了 PPP 发展较为成熟的世界其他国家。中国政府高度重视 PPP 模式的研究和应用。2014 年以来,国务院及相关部委密集出台了一系列政策文件,大力推广应用 PPP 模式。2016 年《政府工作报告》提出,要完善政府与社会资本的合作模式,充分激发社会资本的参与热情。2017 年 9 月,国务院办公厅《关于进一步激发民间有效投资活力促进经济持续健康发展的指导意见》提出,鼓励民间资本参与 PPP 项目,促进基础设施和公用事业建设。与此同时,中国政府正在积极推进“一带一路”倡议,而“一带一路”沿线国家大都面临基础设施相对落后、政府投资能力相对不足的现状,通过应用 PPP 模式,可以促进各国基础设施的互联互通,实现共同繁荣,推动构建人类命运共同体,所以 PPP 模式在“一带一路”建设中具有独特的引擎作用。

中国 PPP 模式应用短期内过于发力,因而出现了诸多问题。他山之石,可以攻玉。中国 PPP 发展,既要立足国情,又要开放借鉴,更何况 PPP 原本就是“舶来品”。诸如:PPP 发展的国际概况如何?具有代表性的国家的发展历程和经验是否可供借鉴?如何实现全球 PPP 事业的长久且良好发展?等等。为解决这一系列现实问题,弥补国内外研究的空白,清华大学 PPP 研究中心组织国内外专家,历时一年之久,编辑出版了这套“国际 PPP 系列丛书”。首次挑选加拿大、澳大利亚、日本、新加坡四个国家,通过梳理各国 PPP 的发展概况、法律制度和操作过程等,介绍四国 PPP 的具体实践和发展特点,旨在从国际视野进

进一步深化对 PPP 的认识,为国内外 PPP 的政策制定方、相关机构和从业方、理论研究方提供全面的资讯参照,为推动全球 PPP 事业健康、可持续发展提供智力支持。

系列丛书将各国 PPP 的发展模式作为重要的研究主线。各国在大力推动私人资本参与基础设施投资建设的同时,积极探索符合本国发展路径的多种 PPP 模式。在追求公共价值不断提升的目标下,不同国家、不同行业、不同领域有不同的 PPP 模式偏好。经过多年的实践,加拿大、澳大利亚、日本、新加坡四国在公私合作的诸多方面日渐成熟,已经形成了有效的合作模式,并根据公共产品的供给特点,不断演进深化。

各国 PPP 相关法律法规及政策解读,也是系列丛书重要的研究内容。PPP 模式应用需要完善的法规保障和操作规范,加拿大、澳大利亚、日本、新加坡四国都有专门的制度性安排,并通过不同的形式予以具体规定。各国在制定 PPP 法及配套法规的基础上,也出台了与 PPP 相关的法律解释、相关政策以及项目的操作指引等,极具示范性和借鉴价值。

各国丰富且有代表性的案例详解,更是本丛书的一大特色和亮点。在加拿大、澳大利亚、日本、新加坡各国不同行业的基础设施项目中,积累了大量鲜活的案例。其中既有成功的例子,也有失败的例子,通过对具体案例的深入解读,总结各国的发展经验和教训,无疑具有极高的借鉴意义。

系统研究和介绍国际 PPP 的政策法律和实践经验,中西交流、鉴往知来,对于深化基础设施投资领域的国际合作,推动全球 PPP 事业健康与可持续发展,具有重大而深远的现实意义。本丛书的出版,希望能够抛砖引玉,引发国人对全球 PPP 事业发展的关注,激发更多从业者的历史使命和国际责任,为国际社会更高水准的 PPP 模式研究与应用贡献中国智慧!

清华大学 PPP 研究中心也将以丛书形式陆续介绍其他国家 PPP 概况,敬请关注。

王天义 杨斌

2018 年 3 月

前言

澳大利亚政府有着多年成功应用 PPP 模式的经验,被广泛认为是 PPP 的成熟国家之一。因此,了解 PPP 模式在澳大利亚的发展历史、现状和前景,对于发展中国特色的 PPP 模式有着重要的借鉴意义。本书的结构如下:第一章简述澳大利亚的基础设施建设现状,介绍现行的包括 PPP 模式在内的三种主流交付模式,以及 PPP 的定义和内涵;第二章从起源和驱动出发介绍 PPP 模式在澳大利亚的发展,分析了现在的投资环境 and 应用现状,并讨论了 PPP 模式的前景;第三章总体地概述澳大利亚的 PPP 政策框架和机构框架;第四章则进一步地介绍澳大利亚 PPP 模式的操作要点,包括项目投资采购的关键步骤、项目运作的关键步骤和项目运作需特别关注的要点等;第五章精选了 7 个澳大利亚基础设施项目,包括 5 个成功案例和 2 个失败案例,从不同角度探讨 PPP 项目的关键成功因素。

本册第一撰稿人柯永建主要负责编写第一至第四章和全书的统稿。柯永建现任澳大利亚悉尼科技大学高级讲师与项目管理硕士学位副主任、清华大学 PPP 研究中心全球特约 PPP 专家,拥有清华大学管理科学与工程博士学位、工程管理学士学位,曾在香港理工大学、新加坡国立大学和澳大利亚纽卡斯尔大学工作,研究方向主要包括基础设施/公用事业 PPP 项目的风险管理、项目采购、合同行为和关系管理等,至今共发表 80 多篇论著,包括《特许经营项目融资(BOT、PFI 和 PPP)》《特许经营项目融资(PPP): 风险分担管理》等,对中国、新加坡、澳大利亚等国的 PPP 发展有很深的理解。

本册第二撰稿人叶继涛主要负责编写第五章案例分析。叶继涛现任海弘鲲商务咨询公司董事长、国家发改委 PPP 专家库专家、财政部 PPP 专家库专家,是复旦大学金融管理硕士,曾任职于上海市发展战略研究所、上海市发展和改革委员会、中国投资咨询公司(研究总监)。他参与和承担的研究与咨询项目



近百个，在 PPP、投资咨询与管理、宏观政策分析、园区规划与产业发展、公共政策等领域具有丰富的政策研究和咨询经验。

本书在编写过程中得到了清华 PPP 研究中心的王守清教授、王天义教授、杨斌教授和邬彩霞等人的大力支持和帮助，特此表示感谢。限于作者水平和经验，书中不妥和谬误之处在所难免，欢迎读者不吝指出。

目 录

第 1 章 澳大利亚基础设施与 PPP 概述	1
1.1 基础设施建设情况	1
1.2 联邦基础设施项目交付模式	3
1.3 PPP 的定义和内涵分析	6
1.3.1 PPP 的定义	6
1.3.2 PPP 模式的重要特征	7
1.3.3 PPP 模式的优势	9
1.3.4 物有所值(VFM)驱动	9
1.3.5 公共利益	10
第 2 章 澳大利亚 PPP 应用历史与发展前景	11
2.1 PPP 模式的发展	11
2.1.1 起源与驱动	11
2.1.2 关于 PPP 模式的争论	14
2.1.3 PPP 的历史发展	16
2.2 PPP 模式的投资环境	19
2.3 PPP 模式的应用	21
2.4 PPP 模式的前景分析	33
第 3 章 澳大利亚 PPP 政策和机构框架	36
3.1 PPP 政策法规框架	36
3.1.1 政策法规发展概述	36
3.1.2 联邦政府 PPP 政策和应用指南	39
3.1.3 州政府 PPP 政策和应用指南	39

3.2	PPP 机构框架	47
第 4 章	澳大利亚 PPP 模式操作要点	50
4.1	项目投资采购的关键步骤	50
4.1.1	服务需求识别	50
4.1.2	项目评估和采购策略制定	51
4.1.3	政府投资与采购的审批	55
4.2	PPP 项目运作的关键步骤	56
4.2.1	项目准备阶段	59
4.2.2	意向申请阶段	60
4.2.3	建议书征求阶段	60
4.2.4	合同谈判和签署阶段	61
4.2.5	合同管理	62
4.3	PPP 项目运作需关注的要点	63
4.3.1	廉洁与诚信	63
4.3.2	利益冲突	64
4.3.3	信息披露原则	64
4.3.4	交互式招投标过程	65
4.3.5	税务和会计问题	65
4.4	风险分担与管理的要点	66
4.4.1	风险分担与支付机制	67
4.4.2	风险分担与公共部门比较值	68
4.4.3	PPP 项目关键风险	68
4.4.4	关键商业原则	70
4.5	物有所值的要点	72
4.5.1	物有所值的确定	72
4.5.2	公共部门比较值的定义与目的	72
4.5.3	公共部门比较值与采购流程	73
第 5 章	澳大利亚基础设施案例精选	75
5.1	成功的基础设施项目	75

5.1.1	北领地罗斯伯里学校项目	75
5.1.2	维多利亚州墨尔本会议中心	81
5.1.3	维多利亚港的航道深水改造项目	88
5.1.4	新南威尔士州 M7 高速公路	96
5.1.5	昆士兰州南岸教育培训区	103
5.2	失败的基础设施项目	109
5.2.1	悉尼机场连接铁路 PPP 项目	109
5.2.2	悉尼跨城市隧道	113
参考文献		118

澳大利亚基础设施与 PPP 概述

1.1 基础设施建设情况

澳大利亚 2017 年的总人口约为 2451 万,预计将于 2031 年之前新增 790 万。其中前四大城市悉尼、墨尔本、布里斯班和珀斯占总人口比例大约为 55.4%,而且约 3/4 的人口增长(即约 590 万)将发生在这四个城市^①。澳大利亚的人口数量增长趋势和分布特点决定了城市发展策略,即“高效城市、高效区域”(Productive cities, productive regions)。四大城市的人口增长速度要求对于城市建成环境和基础设施的重新思考,例如发达城区的中高密度发展、高质量城市公共空间、整合的城市公共交通网络等。另一方面,澳大利亚若干小型城市有负担得起的住房、易接近的绿色空间、顺畅的交通等特点,因此具有可作为四大城市卫星城市的挖掘潜力。“高效城市”指的是一方面通过提高管理运营效率更好利用已有的基础设施,另一方面投资于更能发挥网络效率的基础设施建设。“高效区域”指的是通过已发布的《联邦货运与供应链策略》更好地发展区域内部和区域之间的基础设施。

投资与改善基础设施以应对未来的增长需求,需要更多来自于使用者与纳税人的资金,同时也需要考虑使用者与纳税人更为公平的支付平衡,以确认受益最多的基础设施使用者应该承担最大的成本。在大多数情况下,使用者应该支付尽可能多的成本,以保证纳税人的税收可用于如社会服务、健康和教育等优先事项。但是政府应仔细考虑基础设施使用者的支付负担对于低收入个人

^① Australian Bureau of Statistics. 3101.0—Australian Demographic Statistics, Mar 2017. 2017 [cited 2017 October 9]; Available from: <http://www.abs.gov.au/AUSSTATS/abs@.nsf/mf/3101.0>.

和家庭的影响,如果政府认为这种负担不合理,应该利用税务和福利制度来弥补不利,而不是直接对基础设施服务费用进行调整。

基础设施领域的投资与改善需要一个强健并管理良好的市场结构。在某些基础设施领域,澳大利亚已经建立了良好的平衡和适当的结构以提供高效且快速响应的服务。然而在其他基础设施领域,澳大利亚政府还有一些工作要做,以实现合适的资金组合和市场结构。具体分析如下。

在能源领域,澳大利亚拥有世界领先的市场结构,其供应成本通常由使用者支付。传统的公共部门垄断被拆分为企业化的能源生产、能源网络和能源零售,其中一些企业现在已经是私有制企业。尽管已经取得了一些成功,但是能源领域的改革仍在继续,目前许多仍然属于公有制的发电、网络和零售业务应尽快转为私有,政府仍然需要完善管理框架以应对新出现的挑战,例如政府监管机构应该取消对零售能源价格的监管。

在电信领域,澳大利亚过去几十年的改革使得大众能够享受到竞争充分和管理完善的电信基础设施。澳大利亚政府的下一个挑战将是高效地推出开放接入的固定线路和固定无线宽带网络,以满足不断增长的需求。为了实现这一目标,联邦宽带网络公司应该在近期内转让给私人所有。因此澳大利亚政府应该尽快开展研究并确定一个合理途径,将联邦宽带网络改成一个结构合理且有效监管的私有化市场。

在水务领域,大都市和偏远区域市场的改革步伐截然不同。对于大都市区的水务服务,过去 30 年的改革提高了服务质量也降低了成本。供应成本通常可由使用者完全支付,但是还有效率提高和服务质量改善的空间。目前澳大利亚大都市水务市场已经没有国有企业,大都市水务领域的私有化为使用者带来可观的利益,包括更高质量的水、更可靠的供应和更低的收费。另一方面,在许多偏远城镇和周边地区,饮用水服务的成本无法单独从使用者支付收回,因此需要依赖地方政府的财政投入。在这些地区,政府应集中力量实现适当的规模,以提供高效、安全和以客户为中心的区域水务服务。

在交通领域,资金和市场改革是澳大利亚政府最重大的基础设施挑战。根据澳大利亚基础设施审计部门的报告,公路网络建设目前缺乏可用资金以满足当前和未来需求,公路网络的使用收费复杂且不透明,与实际使用情况以及成本的关联程度十分有限。在公路网络中,向使用者付费方法的过渡将允许收费

与投资挂钩、供应与需求挂钩,这将是获得所需资金和可持续提高服务水平的根本。这也是澳大利亚政府为什么取消现行公路使用税收和费用,并引入在5年内对重型车辆直接收费、在10年内对所有车辆直接收费措施的原因。交通领域改革并不局限于公路网络,高效的公共交通对社会的生产效率和生活质量至关重要。公共交通使用者的支付费用和供应成本之间的差距更加严重,澳大利亚的公共交通运营商通常只能从使用者那里收回一小部分成本,而主要通过纳税人的税收来弥足差额。另一方面,在已通过充分竞争获得特许经营权的公共交通领域,例如悉尼的渡轮和墨尔本的电车,使用者已经从投资增加和服务质量提高中受益。因此,澳大利亚的所有公共交通运营提供应该实现定期的充分竞争,确保以最有效的价格向使用者提供最好的服务。

维护和更新现有的基础设施同样至关重要,因为在未来较长一段时间内,澳大利亚将使用的基础设施大多数是已建成设施。基础设施一般是长期资产,其运营成本通常是规划和建设阶段所需资金的若干倍,因此将需要大量的额外资金用于维护、更新和升级。

综上所述,澳大利亚政府应该保证适用于基础设施的资金来源多样化,以满足不断增长的经济需求。^①当公共财政已经不能满足日益增长的社会服务的时候,政府需要持续性地投入大量补贴用于基础设施领域,由此也需要有更广泛的选择,例如价值获取、增加公共交通的成本回收能力和更好地利用政府的借款能力。

1.2 联邦基础设施项目交付模式

澳大利亚在提供高质量基础设施项目方面有丰富的经验,即便如此,规划、项目选择和交付不当的事件也时常发生。例如,长期基础设施规划的变动影响了投资者对于未来项目清单质量和可靠性的信心;政府曾经在项目可行性等详细分析完成之前就公开承诺某个项目,这种类似的过往经历也削弱了公众对政府决策的信心;政府未能通过项目审查收集有价值的数据,错过了一个从过去经验中学习的重要机会;政府未能选择最佳解决方案,对纳税人和使用者造成

^① Infrastructure Australia. Australian Infrastructure Plan: Priorities and reforms for our nation's future. 2016, Canberra, Australia: Commonwealth of Australia.

相当大的成本负担。因此,澳大利亚政府致力于建立一个可适用于不同基础设施领域的强健透明的决策与交付框架。

在项目选择之前,政府需要改进项目选择决策的证据基础,包括综合考量长期基础设施和土地利用规划、利益相关者参与和项目开发研究等。同时,政府应该推动基础设施投资决策过程和机构的现代化,例如可提供一种用于评估项目治理设计与理论最佳实践之间差距的工具。为此,澳大利亚政府正在制定《联邦治理原则》(*National Governance Principles*),该文件的制定和实施将提高基础设施决策的质量和透明度。联邦政府将根据该文件,为符合“原则”的基础设施项目提供资金。此外,澳大利亚政府也在制定《联邦基础设施绩效测量框架》(*National Infrastructure Performance Measurement Framework*),该框架将使澳大利亚政府能够识别出那些优秀的基础设施项目,并使用数据来推动整个项目生命周期的改进。

澳大利亚联邦政府的基础设施与区域发展部发布了一套联邦基础设施项目交付指南(*National Guidelines for Infrastructure Project Delivery*),包括三种主要的交付模式——传统模式、PPP模式和Alliance模式。本小节将简单介绍这三种交付模式,其中,PPP模式是本书的重点内容。

基础设施项目交付中的传统模式是指,在不同程度上向承包商分配设计和建造风险(但不是PPP模式或Alliance模式)的合同,是长久以来政府和私营企业主体在交付基础设施项目时使用的最普遍的合同类型。联邦政府制定了《联邦传统承包框架》(*National Framework for Traditional Contracting*),该框架汇总了基础设施项目传统承包中的最佳实践,以促进规划和施工阶段的生产效率改善。各州级政府可在该最佳实践框架的基础上,构建自己的传统自建模式政策和指南。

Alliance模式(中文常译作联盟式或者伙伴式)是基础设施项目的一种综合采购方法。Alliance项目要求各项目参与方真诚合作、诚信行事,形成一个综合合作团队来处理项目的关键交付事项。澳大利亚新南威尔士州总理办公室早在1999年就开始探索如何更好地与私营企业合作,发布了《协作与集成服务指南》,该指南提出了12种不同的合作模式和各自的适用条件。2006年,维多利亚州政府发布了《项目联盟模式从业者指南》,将Alliance作为一种正式的政府采购模式,并提供相应的指南文件。2009年,各个州联合成立了Alliance指导

委员会,并于2011年发布了全国范围内通用的Alliance政策和指南。之后,Alliance作为一种创新的采购模式,被广泛应用于复杂的公共项目中(指南中建议投资额低于5 000万澳元的项目一般不使用Alliance)。一些成功的案例包括维多利亚州的航道深水改造项目、西澳大利亚州的南方海水淡化厂和北领地的泰格布伦南道(Tiger Brennan Drive)。

澳大利亚政府有着多年成功应用PPP模式的经验,被广泛认为是PPP成熟的国家之一。^{①②} 澳大利亚政府于2008年11月29日发布了联邦PPP政策与指南,联邦政府和州政府在操作PPP项目时均需遵循这些PPP指南文件。此外,各州政府在联邦政策基础上也发布了州立PPP指南文件作为补充,例如新南威尔士州于2012年8月发布的PPP指南文件,对不同项目阶段的具体要求进行补充说明。此外,澳大利亚的PPP指南文件对于市场化设计安排(即政府与社会投资商之间的权责分担)提供了很翔实的指导建议,主要包括:政府建议将基础设施涉及的公众服务拆分为核心和非核心服务,一般而言政府将保留核心服务(例如医疗或教育),而将非核心服务转移给PPP项目公司;针对经济性基础设施和社会性基础设施分别提供了两套参考风险清单和分担建议,作为市场化设计安排的重要依据。

上述三种交付方法各有优缺点,适用于不同的基础设施项目。在选择适当的项目交付方法时,重要的是考虑哪种方法能够最佳地平衡项目成本、风险控制和项目绩效。对于重大基础设施项目,项目交付方法的选择更应谨慎。这一决策点分析需要考虑的问题包括但不限于:①哪些项目职责/服务(如项目运营、维护)可以整合;②哪些服务是核心或非核心服务;③职责/服务打包整合时是否有限制;④对比各种项目交付方式,项目职责/服务整合是否能够提高效率;⑤项目职责/服务是否需要签订长期合约;⑥如何界定项目范围;⑦项目范围和产出能否清晰定义;⑧建造工程是否明确,或者具有未知的技术挑战;⑨使用技术是否成熟;⑩是否有影响项目范围的因素(如复杂的合同结构、对于第三方投入的依赖、未知风险等);⑪风险因素的考量(如主要风险是什么、政府

^① Deloitte Research. Closing the Infrastructure Gap: The Role of Public-Private Partnerships. 2006, London, UK; Deloitte Development LLC.

^② Office of the Auditor-General New Zealand. Managing the implications of public private partnerships. 2011, Wellington, New Zealand; Office of the Auditor-General.

与社会投资商管理这些风险的能力对比、风险转移的成本等)。

1.3 PPP 的定义和内涵分析

澳大利亚政府要求在能实现物有所值的适用情况下使用 PPP 模式,这种物有所值包括但不限于全生命周期成本缩减、风险合理管理和保护公共利益等。PPP 项目在保留政府管辖范围内核心服务的同时,为公共部门和私营部门明确了长期合同义务、风险与回报。实现这些 PPP 模式理论上的好处需要政府仔细考虑和设计,因此有必要在联邦 PPP 指南的基础上对 PPP 定义和内涵进行讨论。^①

1.3.1 PPP 的定义

在联邦 PPP 指南中,PPP 被定义为公共部门和私营部门之间签订的一个长期合同。私营部门参与提供基础设施及相关服务,并由此获得合理回报。在 PPP 项目中,通常由私营部门负责基础设施的建造和整个生命周期的运营和维护。PPP 项目涵盖经济性和社会性基础设施,通常包括非核心服务的投融资和服务提供。

PPP 项目通常的安排如下。

(1) 私营部门部分或完整地提供设计、建造、融资、维护和交付特定期间的辅助服务等。

(2) 政府提供土地、配套工程、风险分担、转移支付、购买商定的服务或其他支持机制。

(3) 从基础设施运营开始,私营部门根据所提供服务的绩效,接受政府(或经济性基础设施使用者)的支付。

PPP 是公共部门和私营部门之间更广泛合同关系的一种。澳大利亚政府认为,PPP 仅适用于有公共基础设施属性的基础设施项目,并不适用于那些与政府理应提供的公共服务没有直接关系的私营投资基础设施项目,即私营公司为自己的目的、完全由其自己融资的基础设施项目,例如修建从矿山到港口的

^① Department of Infrastructure and Regional Development. National Public Private Partnership Guidelines, 2008, Canberra, Australia: Commonwealth of Australia.