

河南省软科学项目（192400410352）

2022年度国家社会科学基金后期资助项目“农业转移人口分类市民化推进机制研究”

河南省高校人文社会科学研究一般项目（2023-ZZJH-183）

河南省高校人文社科重点研究基地（2015—JD—04）

国家社会科学基金项目（20BGJ016）

河南省高等学校青年骨干教师培育计划项目（2021GGJS061）的资助

城市轨道交通PPP 模式的绩效评价与风险管理研究

王晓刚 著

河南人民出版社



中国城市轨道交通协会 | 中国城市轨道交通协会

2023年城市轨道交通协会年会暨高峰论坛 | 中国城市轨道交通协会 | 中国城市轨道交通协会

中国城市轨道交通协会 | 中国城市轨道交通协会 | 中国城市轨道交通协会

中国城市轨道交通协会 | 中国城市轨道交通协会 | 中国城市轨道交通协会

中国城市轨道交通协会 | 中国城市轨道交通协会 | 中国城市轨道交通协会

中国城市轨道交通协会 | 中国城市轨道交通协会 | 中国城市轨道交通协会 | 中国城市轨道交通协会

中国城市轨道交通协会 | 中国城市轨道交通协会 | 中国城市轨道交通协会 | 中国城市轨道交通协会

城市轨道交通PPP 模式的绩效评估与风险管理研究

王德明 著

中国城市轨道交通协会

中国城市轨道交通协会

中国城市轨道交通协会

中国城市轨道交通协会

中国城市轨道交通协会

中国城市轨道交通协会

中国城市轨道交通协会

中国城市轨道交通协会

中国城市轨道交通协会

中国城市轨道交通协会

中国城市轨道交通协会

中国城市轨道交通协会

中国城市轨道交通协会

中国城市轨道交通协会

中国城市轨道交通协会

中国城市轨道交通协会

中国城市轨道交通协会

中国城市轨道交通协会

中国城市轨道交通协会

中国城市轨道交通协会

中国城市轨道交通协会

中国城市轨道交通协会

中国城市轨道交通协会

中国城市轨道交通协会

中国城市轨道交通协会

图书在版编目(CIP)数据

城市轨道交通 PPP 模式的绩效评价与风险管理研究 /
王晓刚著. — 郑州 : 河南人民出版社, 2022. 10
ISBN 978 - 7 - 215 - 12556 - 8

I. ①城… II. ①王… III. ①政府投资 - 合作 - 社会
资本 - 应用 - 城市铁路 - 轨道交通 - 风险管理 - 研究
IV. ①U239.5②F830.59③F014.39

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2022)第 185754 号

河南人民出版社 出版发行

(地址: 郑州市郑东新区祥盛街 27 号 邮政编码: 450016 电话: 65788055)

新华书店经销 河南新华印刷集团有限公司印刷

开本 710 毫米 × 1000 毫米 1/16 印张 13.25

字数 250 千字

2022 年 10 月第 1 版

2022 年 10 月第 1 次印刷

定价: 39.90 元

前 言

城市化的快速发展促使城市常住人口数量的快速增长，导致城市交通拥堵，影响了城市居民的日常生活起居。城市轨道交通作为新一代交通工具，能有效缓解城市道路的交通拥堵。基于此，各大城市迅速开展城市轨道交通项目建设，城市轨道交通进入快速发展期。但城市轨道交通项目建设具有投资金额大、运营成本高、建设与投资回收周期长等特征，地方政府财政收入入不敷出，债务负担沉重。地方政府单纯依靠财政收入已不能有效满足城市轨道交通项目的建设需求。因此，如何科学制定城市轨道交通项目建设的投融资模式、有效纾解地方政府的财政负担成为城市轨道交通快速发展过程中一项亟需解决的现实问题。城市轨道交通建设投融资 PPP 模式恰好因适应这一现实诉求。

PPP (Public-Private Partnership)，即政府和社会资本合作，鼓励私营企业、民营资本与政府进行合作，共同参与公共基础设施的建设并提供公共产品的一种投融资方式。PPP 模式的优点在于提供公共服务的同时，能够最大程度地实现公私双方资源共享以及资金有效周转，最终使合作各方达到比预期单独行为更为有利的结果，实现双赢的效果，是城市轨道交通建设投融资模式的优先选择。推广政府与社会资本合作模式（简称 PPP 模式）创新，对于加快新型城镇化、提升国家治理能力、实现国家治理体系现代化、构建现代财政制度具有重要意义。

综合当前已有的理论与实践表明，PPP 应用于城市轨道交通项目过程中面临两个关键问题，分别是城市轨道交通 PPP 项目的绩效评价与风险管理。这两个方面也是政府部门和社会资本方共同关注的焦点。因此，本书主要对如何构建城市轨道交通 PPP 项目的绩效评价体系，如何有效实现 PPP 项目的风险识别、风险分担和控制等内容进行深入阐述，以期为城市轨道交通 PPP 项目的推广应用及高质量发展作出有益探索和研究。

本书的主要研究内容如下：

第一，城市轨道交通应用 PPP 模式的 PEST 分析与国际经验借鉴。

首先,从政治环境、经济环境、社会环境与技术环境方面,分析 PPP 模式应用于城市轨道交通建设项目的可行性与合理性。其次,分析 PPP 在英国、加拿大、美国、澳大利亚等发达国家的应用实践,以及对我国推广 PPP 的启示与经验借鉴。

第二,我国城市轨道交通 PPP 模式实践应用的绩效评价。

首先,选取北京地铁、上海地铁、广州地铁、深圳地铁、香港地铁进行 PPP 模式的多案例分析,采用多案例的比较研究对具体的轨道交通项目进行多方面的案例分析。其次,采用层次分析法(AHP)、模糊综合评价法构架绩效评价体系,对城市轨道交通应用 PPP 模式进行多维度、多指标的综合绩效分析与评价。指标评价体系主要从盈利模式、收益分配、风险分担 3 个维度进行绩效测评,并提出相关的建议。

第三,城市轨道交通 PPP 项目的风险管理研究。

基于风险识别的角度,将 PPP 项目分为项目论证期、建设期、运营期、交接期及项目的全生命周期,分别指出以上各个阶段的主要风险点及风险内容。然后,从 PPP 项目风险分担的角度,指出项目分担的主要原则,分别对识别出的 PPP 项目各个阶段的主要风险如何进行有效的风险防控提出相应的应对措施。然后,通过构建霍尔三维理论模型,对乌鲁木齐城市轨道交通 2 号线项目的风险管理进行实证分析,对项目中存在的风险进行识别、分析,并且用风险矩阵说明了在模型下进行动态风险管理的方法。

第四,城市轨道交通应用 PPP 模式的现实困境与破局路径。

依次从政府层面、市场层面、项目层面、社会资本层面、法律层面及金融层面,分别研究城市轨道交通 PPP 项目所面临的现实困境,并分别从这些层面指出了相应的破局路径及政策建议。如集中精简审批,完善 PPP 项目的市场准入和退出机制;完善市场主体的契约制度建设,建立透明的信息共享制度;拓宽项目收益来源,提升项目的运营管理水平;降低社会资本的准入门槛,提升社会资本的参与意愿;国家层面统一 PPP 立法,健全和完善 PPP 制度框架与法规体系;创新金融支持模式,营造良好的投融资环境等相关建议。

总之,城市轨道交通推广应用 PPP 项目需要处理好 3 个关系,即政府与市场的关系、当期与长远的关系、传统与创新的关系。PPP 模式不仅是微观层面的运作升级,也是宏观层面的机制创新。PPP 模式实现了传统政府融资模式和市场融资模式的结合。

本书的创新之处主要体现在以下几点:一是全面、系统地分析 PPP 在英国、加拿大、美国、澳大利亚等发达国家的应用实践和经验总结,为我国 PPP 项目发展汲取有益的启示与经验借鉴;二是选取国内典型城市的 PPP 项目典型

案例，聚焦于城市轨道交通 PPP 项目的绩效评价与风险管理研究，助力我国城市轨道交通 PPP 项目的高质量发展；三是依次分别从政府层面、市场层面、项目层面、社会资本层面、法律层面和金融层面 6 个方面分析研判当前的应用困境，继而分别提出相应的破局路径。

从我国实践看，PPP 不仅是融资模式创新，还是管理模式和社会治理机制的创新，有望成为解决我国新型城镇化、人口老龄化等问题的新的引擎。“十四五规划”期间是我国民生保障、城市高质量发展的重要时期。

本书兼顾学术性和应用性，兼顾政策性和实践性，强调宏观、中观和微观的结合；着眼于 PPP 项目的绩效评价，注重 PPP 项目的风险管理，旨在为 PPP 项目各方提供有效的解决方案，从而助力城市轨道交通 PPP 项目的高质量发展。

王晓刚

2022 年 9 月 1 日

目 录

| | |
|--|----|
| 第一章 导论 | 1 |
| 第一节 研究背景及研究意义 | 1 |
| 一、研究背景 | 1 |
| 二、研究意义 | 5 |
| 第二节 已有研究回顾 | 7 |
| 一、城市轨道交通建设应用 PPP 模式的内涵与可行性研究 | 7 |
| 二、城市轨道交通 PPP 模式绩效评价的相关研究 | 14 |
| 三、关于 PPP 项目风险管理的相关研究 | 17 |
| 四、文献总述评 | 28 |
| 第三节 研究思路与内容框架 | 31 |
| 一、研究思路 | 31 |
| 二、研究方法 | 32 |
| 三、研究框架 | 33 |
| | |
| 第二章 基于 PPP 视角的城市轨道交通投融资理论分析 | 35 |
| 第一节 城市轨道交通的经济属性与建设特征 | 35 |
| 一、城市轨道交通的主要经济特征 | 35 |
| 二、城市轨道交通的建设特征 | 39 |
| 第二节 PPP 投融资模式：理论依据、特征分类、发展历程 | 42 |
| 一、PPP 模式的理论基础 | 42 |
| 二、PPP 模式的内涵、特征与优势 | 46 |

| | |
|--|------------|
| 三、PPP 模式的分类 | 51 |
| 四、PPP 投融资的政策变迁历程 | 64 |
| 第三章 城市轨道交通 PPP 应用的 PEST 分析与国际借鉴 | 72 |
| 第一节 城市轨道交通应用 PPP 模式的可行性研究 | 72 |
| 一、城市轨道交通应用 PPP 模式的 PEST 分析 | 72 |
| 二、城市轨道交通应用 PPP 模式的可行性研究 | 74 |
| 第二节 城市轨道交通应用 PPP 模式的国际借鉴与启示 | 83 |
| 一、PPP 的英国实践与经验 | 83 |
| 二、PPP 的加拿大实践与经验 | 87 |
| 三、PPP 的美国实践与经验 | 89 |
| 四、PPP 的澳大利亚实践与经验 | 90 |
| 第三节 国际经验与政策启示 | 92 |
| 一、成功经验 | 92 |
| 二、政策启示 | 93 |
| 第四章 城市轨道交通 PPP 模式应用的绩效评价 | 95 |
| 第一节 城市轨道交通应用 PPP 的案例分析 | 95 |
| 一、案例概况 | 95 |
| 二、典型案例 | 98 |
| 三、多案例比较分析 | 108 |
| 第二节 城市轨道交通应用 PPP 模式的多维度测评 | 110 |
| 一、PPP 项目绩效影响因素的识别及分析 | 110 |
| 二、评价方法的确定 | 113 |
| 三、研究设计 | 120 |
| 四、研究过程 | 121 |
| 五、研究结论 | 127 |
| 第五章 城市轨道交通 PPP 项目风险管理研究 | 130 |
| 第一节 城市轨道交通建设 PPP 项目风险识别 | 130 |
| 一、项目论证期 | 130 |
| 二、项目建设期 | 131 |

| | |
|---|-----|
| 三、项目运营期 | 133 |
| 四、项目交接期 | 135 |
| 五、项目宏观风险 | 135 |
| 第二节 城市轨道交通 PPP 项目风险评估 | 137 |
| 一、风险评估的原则 | 137 |
| 二、风险分担的流程 | 138 |
| 第三节 基于霍尔三维模型的城市轨道交通 PPP 模式 风险管理研究 | 140 |
| 一、城市轨道交通 PPP 项目风险的特点 | 141 |
| 二、霍尔三维风险管理模型 | 142 |
| 三、风险管理综合分析 | 147 |
| 四、基于 PPP 模式的乌鲁木齐轨道交通 2 号线项目 风险管理实证分析 | 150 |
| 五、结论与建议 | 156 |

第六章 城市轨道交通应用 PPP 模式的现实困境与破局路径

| | |
|----------------------------------|-----|
| | 157 |
| 第一节 城市轨道交通建设应用 PPP 模式的实践困境 | 157 |
| 一、政府层面的实践困境 | 157 |
| 二、市场层面的应用难点 | 158 |
| 三、项目层面的应用难点 | 159 |
| 四、社会资本层面的应用难点 | 161 |
| 五、法律层面的应用难点 | 163 |
| 六、金融层面的实践困境 | 165 |
| 第二节 城市轨道交通应用 PPP 模式的政策建议 | 167 |
| 一、政府层面的应用对策 | 167 |
| 二、市场层面的应用对策 | 171 |
| 三、项目层面的应用对策 | 174 |
| 四、社会资本层面的应用对策 | 177 |
| 五、法律层面的运行保障 | 178 |
| 六、金融层面的创新支持 | 180 |

| | |
|---|-----|
| 第七章 研究总结与展望 | 184 |
| 第一节 主要研究结论 | 184 |
| 一、研究结论 | 184 |
| 二、主要贡献 | 185 |
| 第二节 研究展望 | 187 |
| 一、研究创新与不足 | 187 |
| 二、研究展望 | 188 |
| | |
| 参考文献 | 189 |
| | |
| 附录 城市轨道交通建设 PPP 各指标满意度调查问卷 | 197 |
| | |
| 后记 | 201 |

第一章 导论

第一节 研究背景及研究意义

一、研究背景

随着我国城市化进程的日益加快，农业转移人口进城就业并居住，城市人口和车辆数量快速增长，城市交通拥堵、出行难，环境污染问题愈发严重，降低了城市居民的生活质量。而城市轨道交通以其节约能源、承运量大、便捷准时、运行安全等一系列优点，能够有效缓解城市交通压力。因此，全国大部分城市迅速开展城市轨道交通项目的建设。

我国城市轨道交通建设始于1965年开建的北京地铁1号线。从2003年至今，我国城市轨道交通进入快速发展期。根据《2019年中国内地城轨交通线路概况》数据显示，2013—2019年我国城市轨道交通运营里程呈现逐年增长趋势。2019年我国新增城市轨道交通运营线路26条，累计达到211条，城市轨道交通运营里程超6700千米。截至2019年底，中国内地累计有40个城市开通城市轨道交通运营，运营里程达到6730.27千米，同比增长16.8%。（见图1—1、图1—2，表1—1）

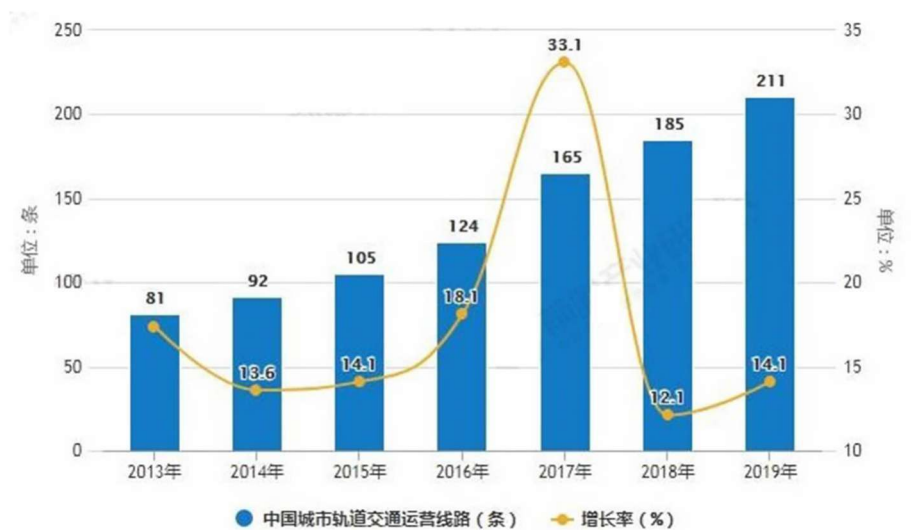


图 1—1 2013—2019 年中国城市轨道交通运营线路统计及增长情况

从主要城市的城轨交通运营里程对比来看，截至 2019 年底，中国城市轨道交通运营里程超过 400 千米的城市有 4 个，分别为上海、北京、广州和成都。其中上海市的运营总里程排列第一，达到 801.34 千米；其次是北京市，总里程为 775.6 千米。



图 1—2 2013—2019 年中国内地城市轨道交通运营里程统计及增长情况

表 1—1 2016 年全国轨道交通落地 PPP 项目^①

| 序号 | 项目名称 | 模式 | 投资总额 (亿元) | 里程 (千米) | 中标单位 |
|----|-------------------------|------------|--------------|------------|-------------------------|
| 1 | 芜湖市轨道交通 1 号线、 2 号线一期 | BOT | 146.33 | 46.76 | 中国中车股份有限公司 联合体 |
| 2 | 乌鲁木齐轨道交通 2 号线工程 | BOT | 163 | 19.35 | 北京市基础设施投资 有限公司联合体 |
| 3 | 昆明轨道交通 9 号线 | BOT + EPC | 224 | 50.4 | 中国中车股份有限公司 联合体 |
| 4 | 呼和浩特地铁 2 号线 | BOT | 208.6 | 27.27 | 中国铁建股份有限公司 |
| 5 | 大连地铁 5 号线 | BOT | 188.45 | 23.8 | 中国中铁股份有限公司 (子公司) 联合体 |
| 6 | 徐州市轨道交通 2 号线一期工程 | BLMT + TOT | 169.79 | 23.9 | 中国铁建联合体 |
| 7 | 重庆市轨道交通 9 号线一期工程 | BOT + EPC | 189 | 32 | 中国建筑联合体 |
| 8 | 青岛地铁 4 号线 | BOT | 181.9 | 30.7 | 中国人寿资产管理公司 |
| 9 | 南京地铁 5 号线 | BOT + EPC | 200 | 37.4 | 绿地集团联合体 |

数据来源：中国 PPP 行业发展报告（2017—2018）

城市轨道交通建设具有资金投入量大、建设成本高、投资回收期长的特点。城市轨道交通项目作为准公共产品，工程成本耗资巨大、建设技术标准严格，具有一定的施工强度和施工难度。如上海地铁每千米的平均建设成本将近 6 亿元。仅靠政府单一的财政拨款已难以在时间和规模上满足城市轨道交通的建设需要。

PPP 模式（政府和社会资本合作模式），指公私双方基于城市基础设施建设等公共事业项目而形成合作关系，公私双方通过合作共同参与城市基础设施建设，最终提供公共产品的一种投融资方式。PPP 作为一种投融资模式，能够在提供公共服务的同时，最大程度地实现公私双方的资源共享及资金的高效配置。

PPP 发端于新公共管理运动，于 20 世纪 80 年代传入我国，广泛地应用于基础设施建设领域。为配合城市化建设进程、稳定地方经济发展，我国大规模

^① 中央财经大学政信研究院. 中国 PPP 行业发展报告 2017—2018 [M]. 北京: 社会科学文献出版社, 2018: 04.

投资城市轨道交通项目建设。2014 年，由于经济下行、地方财政吃紧，财政部与国家发改委出台了一系列文件大力推进 PPP 发展，使其成为解决中国地方政府基础设施融资和公共服务供给问题的重要工具。PPP 模式业已成为城市轨道交通项目建设的首选投融资方式，见表 1—2。

表 1—2 国内部分轨道交通运用 PPP 模式概况

| 项目名称 | 运营里程（千米） | 投资总额（亿元） | 投融资模式 |
|---------------|----------|----------|--------|
| 北京地铁 4 号线 | 28.20 | 153 | PPP 模式 |
| 呼和浩特地铁 1 号线 | 23.20 | 155.84 | PPP 模式 |
| 西安地铁 9 号线一期工程 | 25.099 | 144 | PPP 模式 |
| 深圳地铁 4 号线二期工程 | 20.50 | 58 | BOT 模式 |
| 郑州地铁 3 号线一期工程 | 25.20 | 192.32 | BOT 模式 |
| 北京地铁奥运支线 | 4.50 | 14.3 | BT 模式 |
| 深圳地铁 5 号线 | 40.001 | 200.6 | BT 模式 |

根据财政部 PPP 中心综合信息平台公开的数据显示，2020 年国内 PPP 市场朝着规范、高质量发展的方向不断迈进。截至 2020 年 11 月 6 日，全国 PPP 平台管理库项目 9742 个，其中市政工程项目 3975 个，PPP 管理库项目总投资额 15.15 万亿元。

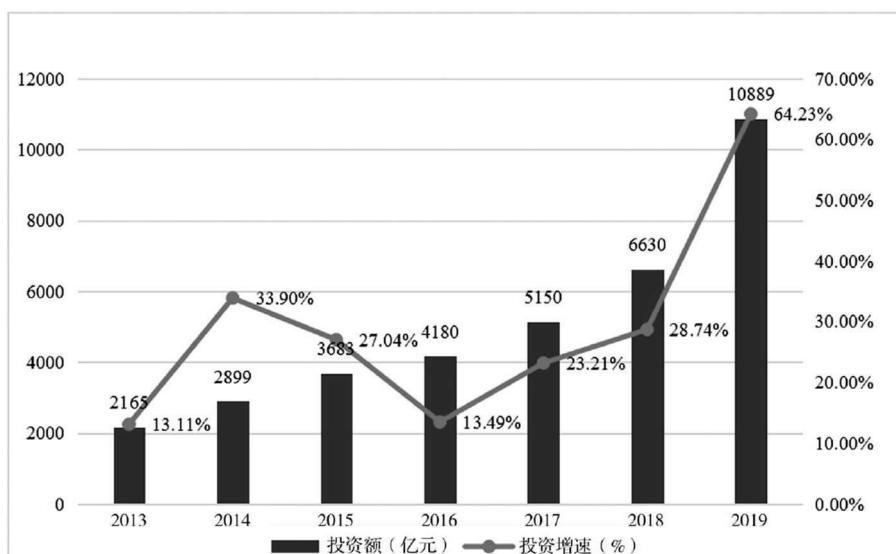


图 1—3 2013—2019 年全国城市轨道交通投资额与投资增速（单位：亿元）

资料来源：中国产业信息网，<http://www.chyxx.com>

由图 1—3 可以看出，PPP 模式在不断规范化发展的同时，其体量仍保持着日益增长的态势，PPP 模式在我国有着广阔的发展空间，其在我国的应用将进一步成熟与规范。

二、研究意义

PPP 模式的应用推广对于加快发展新型城镇化、构建现代财政制度、提升国家治理能力、实现国家治理体系现代化具有重要意义。PPP 投融资模式既可以减轻政府财政压力，又可以为民间社会资本创造市场发展空间，激发市场主体活力、优势和创造力，使社会公众得到更高质量的公共工程和公共服务的有效供给。

（一）PPP 模式能有效减轻政府财政支出压力，加快城市轨道交通建设步伐

PPP 模式的应用，是在地方政府债务严控和供给侧结构性改革的背景下在公共产品提供领域的创新应用，对控制地方新增债务、消化地方存量债务有着重要作用。

推广 PPP 模式可以节省政府公共部门开支。社会资本的注入，缓解了政府的财政压力的同时也有效分担了项目建设运营的风险，转变了政府提供公共服务和物品的方式，推动政府职能转变——实现政府从具体项目的实施者向项目监督者的角色转变。

PPP 模式可以加快项目建设进程，提高项目运作效率。在项目的招投标阶段引入竞争机制，由社会资本方给项目带来先进的管理理念和丰富的施工经验，从而提高项目的管理效率和质量水平。由于引入了竞争机制，不仅拓宽了社会资本的投资领域，而且可以将先进企业的经营理念引入轨道交通项目的建设，有效提高了资源的配置效率，提升了城市轨道交通的公共服务能力。

（二）PPP 模式能激发非公经济活力、为混合所有制改革奠定基础

推广运用 PPP 模式，能积极引导社会资本进入城市基础设施建设等公共产品领域，从而有效弥补政府公共产品的供给不足，提高公共产品的高质量有效供给。

PPP 模式不仅可以激发非公有制经济的活力，发挥优胜劣汰的市场竞争机制，而且有助于破除各种行业垄断，消除制度性的隐性壁垒，推进公共产品与服务的市场化配置水平，提高公共产品与服务的品质和效率。同时通过 PPP 模式的运作，能指导社会资本更好地参与公共服务项目，倒逼非公企业的技术创新。

（三）PPP 模式有利于实现城市轨道交通建设的协同效应

政府部门可以选择与技术水平高、项目经验丰富、资金实力雄厚的企业合作。政府将主要精力放在政策规划和质量监管方面，而企业更多关注具体的项目运作，利用自己的设计、建造与管理优势来防控风险，从而实现协同效应，达到 $1+1>2$ 的效果。^①

推广 PPP 模式，使得社会资本有了参与国家经济发展与城市基础设施建设的不机会，激发非公有制经济的创新活力。社会资本获得公开、公平、公正的行业准入，有利于提升产业链的布局、逐步打破行业垄断的格局，也有利于推进垄断行业的混合所有制改革。^②

（四）PPP 模式有利于厘清政府与市场的关系，实现政府职能转变

在公共基础建设和服务领域推广应用 PPP 模式，有利于厘清政府与市场的关系，助推政府职能转变；有利于有效利用存量资源，优化存量资源配置，引入市场竞争机制让市场充分发挥资源配置的功能。PPP 模式能推进我国政府职能的转变、规范地方政府性债务的管理、引导民间资本在公共产品和服务上发挥重要作用、向社会提供更好的公共基础设施和公共服务，能有效拓展社会资本的发展空间，进一步完善市场结构，促进社会主义市场经济发展。^③

（五）PPP 模式能强化健全债务风险管理机制，防范化解重大风险

通过对 PPP 项目 10% 财政红线的管控，能统筹评估和控制项目的财政支出责任，促进中长期财政可持续发展。通过 PPP 模式，能有效明确项目收益与风险分担机制，又综合考虑了政府风险转移意向、支付方式和市场风险管理能力等要素，实现政府财政的量力而行，减少不必要的财政负担。PPP 不仅具有如计划、组织、领导、调控等一般管理职能，还具有如扩大融资、利用新技术和机制创新等特殊职能。

总之，PPP 模式有助于减轻地方政府债务压力。PPP 模式能够整合社会资源，盘活社会存量资本，激发民间投资活力，形成多元化、可持续的资金投入

① 廖新晨. PPP 视角下甘肃省交通基础设施建设融资模式研究 [D]. 兰州财经大学硕士学位论文, 2015.

② 张玉. PPP 模式在环保产业中的应用研究 [D]. 财政部财政科学研究所硕士论文, 2015.

③ 刘薇. PPP 模式理论阐释及其现实例证 [J]. 改革, 2015 (01): 78—89.

机制,拓宽城镇化建设融资渠道。PPP模式能充分发挥市场资源配置作用,撬动社会资金投入,引入社会资本参与存量资产改造和运营,盘活存量资产。因此,有利于化解地方政府债务,一定程度上减少政府投资公共服务领域财政负担,有效提高资源的使用效率。

第二节 已有研究回顾

PPP模式起源于20世纪80年代的英国,随后在美洲、亚洲等地得到进一步发展,随后在全球范围内被广泛应用于交通运输、教育、医疗、社会福利等公共服务的各个领域。国外学者对于城市轨道交通PPP模式的研究主要集中于城市轨道交通应用PPP模式的必要性与可行性、PPP模式的选择、PPP项目的绩效评价及风险分担等方面。

一、城市轨道交通建设应用PPP模式的内涵与可行性研究

(一) 国外相关研究文献综述

1. PPP模式的内涵

PPP是一个动态的、不断演变进化的概念范畴。关于PPP模式的定义众说纷纭且各有侧重(详见表1—3)。

Klijin E. H. & Teisman G. R. (2005)认为PPP是政府部门和社会资本之间的一种长期合作模式,合作期内双方共担风险、共享利益。^① Machael J. Garvin (2009)认为PPP模式是由政府部门和社会资本围绕公共基础设施建设而签订的长期合作合同,本质上是一种合同关系。^② Akintoye A. 和 Edwards PJ. (2005)认为PPP模式能降低财政投入成本、提高管理效率,是公共部门和私

① Klijin E. H. , Teisman G. R. Institutional and Strategic barrier to Public-Private Partnership: an analysis of Dutch cases [J]. *Public Money and Management*, 2003, 23 (3): 137—147.

② Machael J. Garvin. Enabling Development of the Transportation Public-Private Partnership. Market in the United States [J]. *Journal of Construction Engineering and Management*, 2009, 136 (4): 402—411.