

# BOT 模式在城市轨道交通投资中的应用研究

鲍振邦

中铁二院工程集团有限责任公司 四川省成都市 610031

**【摘要】** 现如今，在国内关于城市轨道交通投资应用 BOT 模式的相关文献中，很少有站在投资角的角度上分析该模式，本文主要是对 BOT 模式进行简述，并对该模式在实际应用中出现的问题以及相应的优势进行阐述，并对其问题的解决提供相应的解决策略。

**【关键词】** BOT 模式；轨道交通；应用

## 引言

基于当下的发展背景下，由于轨道交通项目带有着一定的公共物品的特性，因此常规化的 BOT 操作模式难以在轨道交通的项目中发挥更大的价值，因此要结合当下的问题来寻求相应的解决措施。

## 一、BOT 模式简述

所谓 BOT 模式指的是建设 (Build)、运营 (Operate)、移交 (Transfer) 模式，其概念指的是政府借助特许协议等，在限定的时间内将项目移交到私营的公司，并由私营公司确立项目公司，并对项目的投资融资以及建设运营、维护等等进行负责，项目公司在特许时间内，采用项目收益来平衡相关的投资、运营的相关投资，在期满后并将该项目移交给政府。

### 1.1 BOT 模式的特点

#### (1) 特许权必不可少

在 BOT 模式的实际应用中，投资者在获得特许权后，便可以实施项目建设，其中政府将建设的权利给到投资者。

#### (2) 有较大的投资风险

BOT 项目作为一项系统性的项目，其中投资额较大，并且对相关技术的要求较高，并且其生命周期较长，在该项目的运营过程中，存在诸多的不确定因素，其中金融、政治、市场、社会、环境、以及其他不可抗力的因素等等，都会影响到项目的正常实施运转，并且对项目造成不良的影响，所以在其过程中对风险管理工作要落实到位，并完善其管理工作。

#### (3) 多个利益方参与

在该项目中包含着众多的主体方，涉及多个项目的投资者，其中包含着政府、贷款人、项目公司、以及建设者、保险公司、经营公司等多个主体，并且各个主体之间有着较为复杂的法律关系。

### 1.2 BOT 模式现存的主要风险

在针对轨道交通 BOT 项目的开展中，其项目起初的投资

规模很大，并且其项目的建设周期较长，仍然是多方主体参与的特点，各个主体方之间关系较为复杂，项目中常常存在很多不能确定的因素，促使项目在进行的过程中，包含着不同的防线，将其项目中的风险按照不同的分类方式进行划分时，可以将其分为两类，即系统性和非系统性。其中系统性风险即为市场风险，在实际项目的运行中，遇到的政治风险以及金融风险、市场风险、不可抗力的风险等等都可以被划分成系统性风险。在非系统性风险中，主要包含着完工风险以及运营风险。

## 三、轨道交通投资中 BOT 模式在实际应用中的优势

### 3.1 已出台相应的法律法规

现如今我国有关 BOT 建设方式的政策法规已相应的出台，在担保法、抵押法中，招标投标法以及中国 BOT 项目政策框架等等，都相关的列举，并且 BOT 模式在污水处理厂，以及其他的基础建设项目中取得了不同的成功，其经验可以进行借鉴。

### 3.2 投资人与政府围绕利益纠纷较少

在 BOT 模式中政府和投资人之间的权责利弊较为明确，原因在于投资人成立的项目公司，在开展一系列的融资、建设以及运营工作时，并承担着相应的风险，相比起他模式，投资人与政府之间相互协调更为容易，且有着很高的投资建设效率。

### 3.3 取得银行贷款相对较容易

在轨道交通的 BOT 项目中，由于该项目已经获得了特许经营的权利，该项目在未来限定的时间段内有经营收费权利，并可以产生相应的现金流，以此将收费权作为银行的抵押，并从银行获取贷款，应用来解决融资问题。

## 四、轨道交通投资中 BOT 模式应用的问题及建议

### 4.1 前阶段成本较高

由于在国内轨道交通投资中应用的 BOT 模式并没有形成较为完备的操作流程标准，因此在实际的应用中，仍然存在着操作难度较大的问题，并且在项目开展的前期，双方要经

过较为漫长的谈判过程,并且该项目在前阶段有着较长的工作周期,其工作量相对较大,有着很高的交易成本。

#### 4.2 风险没有得以合理分配

在 BOT 模式的应用过程中有着较大的项目风险,由于在模式在风险分担方式上与其他的方式有着很大的差异, BOT 模式在实际的应用中并没有按照其他方式那样有双方共同承担的风险,而在此过程中政府借助 BOT 合同,大大的缩减了大量的在此项目中的风险,相反在贷款人和投资方的身上承担着较大的风险。由于在 BOT 模式中,投资建设项目中涉及到了政府、项目公司、投资人、贷款人以及承包商运营公司、供应商等等多方参与其中,所以要强化在政府和投资者之间风险划分,并建立相应完备的风险分担的机制,清晰明确双方的风险,项目公司借助一系列的合同把风险分担给其他的参与方。

#### 4.3 政策性亏损

原因在于轨道交通作为准经营性的社会基础设施,在前阶段地铁公司难以实现盈利,其亏损的原因是由于政策带来的,因此也被称为政策性亏损,政府应该都有地铁公司给予相应的补偿措施,其中政府可以将设置相应的制度,把轨道交通的外部效应内部化,也可以给予投资者量化的补贴,促使投资者可以将成本回收并可以得到相应的回报。

##### 4.3.1 实现外部收益内部化

轨道交通在实际生产中会产生较大的外部效益,怎样把外部收益和轨道交通投资建设的项目相互融合,促使项目的收入和支出实现平衡。轨道交通的外部收益主要是来自轨道沿线土地的收益增值,可以促进沿线土地的开发和利用,从而带动了土地资源的价值生长,致使土地结构发生了改变,引起交通需求产生变化,实现双方的互惠,借助沿线土地资源的开发建设来筹集资金,从而高效的缓解了建设资金不足的局面,并且促进轨道交通建设和土地利用之间形成良性的发展。

在 BOT 模式的成功案例中香港地铁盈利的模式在近些年中,逐渐的收到了轨道交通业的关注,但由于香港的土地管理方式与大陆存在差异,国内的政府不能很好的操作土地的使用权,经营性的土地要经过一系列的操作才能可以将土地划分到地铁公司的名下,因此要想得到土地使用权可以借助

一下几种方式。

##### (1) 捆绑招标

即将两个或者多个项目相互捆绑招标,可以将地铁特许经营的项目和沿线土地项目相互捆绑,并组合成一个项目开展招标,但通常情况下,这种招标的方式会让部分开发商无从下手,因为这种操作模式下,对投标人的经济实力要求较高,并且对地铁项目建设的经验有所考量,因此对一般的开发商带来了限制,促使合格的地铁投资商在中标的方式下获得了地铁特许经营权,又可以以招、拍、挂等手段,从而得到地铁沿线的土地使用权。

##### (2) 将土地作为出资

当地的政府可以将土地化成出资,并与投资商构建项目公司,开展地铁开发,政府可以将地铁项目公司开发的土地使用权进行估价,并以资产出资的方式,把这部分的土地使用权交给地铁项目公司,从而地铁项目公司获得了土地使用的权利,且该土地的使用股权可以由政府交给国有企业把控。

#### 4.3.2 政策补贴

##### (1) 政策优惠

当地政府可以考虑对地铁公司制定相应的法律约定,在其公司的资产税收或折旧上为地铁公司带来相应的优惠,减少地铁公司的运营成本。

##### (2) 财政补贴

在该模式应用中,项目公司可以借助车流量的预测,来评估未来的收益,并对财物计划进行定制,向相关的财政部门递交年度财物的预算,通过政府的有关部门审批后作为对地铁公司财政补贴的证据。

##### (3) 统一经营

当地的政府可以把其它盈利性项目的经营权交由给地铁公司,来补偿器亏损,例如土地的一级开发,房产开发等等。

#### 结语

因此,在 BOT 模式与轨道交通投资相结合时,可以将其它带有盈利性的项目和轨道交通 BOT 项目相绑定,也可以通过政府的相应补贴,促进该模式在轨道交通中实现更好的发展。

#### 参考文献:

- [1] 毛义华,陈劲.我国推行 BOT 项目面临的问题与政策建议[J].中国软科学,1997(8):13—17.
- [2] 薛巨来. BOT 项目融资模式风险及其治理研究[D].成都:西南交通大学,2006(7):33—51.
- [3] 陈媛. BOT 项目的风险管理研究[D].济南:山东大学,2008(3):41—44.