

开平市城区公共区域停车泊位与新能源汽车
充电基础设施有偿使用项目

实施方案

(印发稿)



广东省国际工程咨询有限公司

二〇二五年八月



开平市城区公共区域停车泊位与新能源汽车

充电基础设施有偿使用项目实施方案

(印发稿)

项目负责人： 郭 上

技术负责人： 刘永锋

法定代表人： 蒋主浮

广东省国际工程咨询有限公司

二〇二五年八月



国家企业信用信息公示系统网址: <http://www.gsxt.gov.cn>

市场主体应当于每年1月1日至6月30日通过
国家企业信用信息公示系统报送公示年度报告

国家市场监督管理总局监制



编制人员

主要参加人员	焦秀焕	咨询工程师（投资） 高级经济师 造价工程师	
	黄艳香	咨询工程师（投资） 高级经济师 造价工程师	
	刘奥林	咨询工程师（投资） 高级经济师	
	李硕硕	咨询工程师（投资）	
	陈泽星	咨询工程师（投资）	
	郭 上	助理工程师	
	程 芑	经济师	
	李明俊	助理工程师	
校	核	卢海宇	咨询工程师（投资）
审	定	黄晓锋	咨询工程师（投资） 高级经济师
审	核	黄 莹	咨询工程师（投资） 高级经济师

目 录

第一章	项目概况	1
1.1	项目名称	1
1.2	项目实施机构	1
1.3	项目概述	1
1.4	项目实施概况	2
1.5	有偿使用主要内容	5
第二章	项目采用有偿使用模式的必要性和可行性	8
2.1	项目建设必要性	8
2.2	项目采用有偿使用模式的优势	11
2.3	本项目采用有偿使用模式的可行性分析	12
第三章	风险分配	16
3.1	风险因素识别及分配	16
3.2	风险防范及控制	22
3.3	规范车位停放及收费专项方案	23
第四章	项目运作方式	26
4.1	项目特点分析	26
4.2	相关利益方需求分析	27
4.3	项目运作方式选择	28
4.4	各方分工	28
第五章	项目交易结构	30
5.1	项目交易结构	30
5.2	资产形成与移交	31
5.3	项目回报机制	32
5.4	项目变更、提前终止及补偿	32

5.5 使用者付费项目定价和价格调整机制	34
5.6 调整衔接边界	35
5.7 相关配套安排	37
第六章 合同体系	38
6.1 有偿使用协议体系	38
6.2 项目名称、内容	38
6.3 有偿使用内容	38
6.4 行政监管	41
6.5 收益取得方式	43
6.6 经营期限届满后，项目及资产移交方式、程序和要求等	43
6.7 违约、提前终止及补偿	44
6.8 争议解决方式	44
第七章 有偿使用者选择	45
7.1 有偿使用者选择方式	45
7.2 项目上网竞价程序	47
7.3 本项目竞投人条件及标的价格	51
第八章 政府承诺和保障	52
8.1 实施机构已由开平市人民政府确定	52
8.2 有偿使用权保障	52
8.3 解除权利负担	53
8.4 公平调解	53
第九章 应当明确的其他事项	54
9.1 有偿使用权转让	54
9.2 其他事项	55
第十章 结论	56

附件	57
附件 1 有偿使用停车位清单及示意图	57
附件 2 公平竞争审查意见表	59

第一章 项目概况

1.1 项目名称

开平市城区公共区域停车泊位与新能源汽车充电基础设施有偿使用项目。

1.2 项目实施机构

经开平市人民政府确定，本项目实施机构为开平市城市管理和综合执法局，负责牵头制定项目实施方案，统筹、指导公共资源有偿使用工作，并依法依规启动和组织实施相关工作，包括编制实施方案、有偿使用协议、可行性研究、资产评估、公开交易、签订合同协议等。

1.3 项目概述

江门市是粤港澳大湾区重要节点城市，正全力打造珠江西岸新增长极和沿海经济带上的江海门户。近年来，开平市深度对接“港澳所需”“湾区所向”，紧抓全省区域协调发展战略，对标珠三角核心城市，打造具有区域竞争力的引资引智创业创新基地和具有国际影响力的华侨华人文化交流合作重要平台。

城市停车设施建设是提升城市综合承载力，推进新型城镇化建设的重要措施。为推进开平市城区公共停车位规划建设，提高停车资源利用效率和停车管理效能，开平市人民政府确定开平市城市管理和综合执法局（以下简称“实施机构”）作为实施机构，开平市城区经相关部门规划、认可的 3804 个市政道路路内和停车场停车泊位和 1169 个新能源汽车充电桩，依法依规采取公开招标、拍卖、挂牌等竞价交易方式选择有偿使用者。

本项目采取有偿使用模式，与《关于规范实施政府和社会资本合作新机制的指导意见》（国办函〔2023〕115号）文件精神不冲突。

有偿使用者与实施机构签订有偿使用协议，并按协议向实施机构指定单位支付有偿使用权价款，在一定期限内投资改建和运营上述停车泊位，并享有获取收益的权利。项目建设资金由有偿使用者自筹。有偿使用期满后，有偿使用者将项目无偿、完好一并移交政府或政府指定部门。本项目有偿使用的年限定为 2+20 年。

本项目为经营性项目，经营收费能够完全覆盖项目建设运营成本、满足合理投资回报，贷款的本金和利息通过项目运营的收益覆盖，贷款本息不纳入政府财政预算，政府不承担贷款还本付息责任。该项目不增加地方政府隐性债务，且未虚增财政收入。

1.4 项目实施概况

1.4.1 项目选址

本项目停车泊位及充电桩建设所涉及的区域为开平市中心城区所辖范围，开平市中心城区范围如下图所示。具体分布情况见附表。



1.4.2 建设规模及内容

本项目预计建设运营共 3804 个停车泊位，增加路侧停车电子收费前端；其中一类路段车位 841 个，二类路段车位 1577 个，三类路段车位 993 个，停车场车位 393 个。项目建设充电桩 1169 个，其中快充桩 539 个（双枪充电桩，覆盖 1078 个车位），慢充桩 630 个（单枪充电桩，覆盖 630 个车位）。配套建设变配电等配套设施。

建设概况一览表

序号	项目名称	单位	数量
一	停车泊位建设		
1	新建停车位	个	3804
	一类路段	个	841
	二类路段	个	1577
	三类路段	个	993
	停车场车位	个	393
2	充电桩	个	1169
	120KW 直流充电桩	个	539
	7KW 交流充电桩	个	630
3	管理平台	套	1
二	经济指标		
1	建设期	年	2

1.4.3 项目实施进度安排

本项目将依法依规采取公开招标、拍卖、挂牌等竞价交易方式选择有偿使用者。本项目建设工期为 24 个月。

1.4.4 项目提供公共产品的标准

1. 建设期

(1) 产出范围

本项目纳入有偿使用项目范围包括开平市城区公共停车位和新能源汽车充电基础设施，项目建设内容为增加路侧停车电子收费前端以及变配电等配套设施，同时对因本项目造成的停车泊位周边损坏路面进行修复，支持因本项目建设造成的道路路面及其附属设施建设、改

造。

（2）产出标准

①严格遵守国家法律规定和项目建设所在地的建设工程基本建设程序及流程要求，依法依规建设。

②项目需满足公安以及交通部门对于系统接入的相关要求。

③加强整体设计协调，统筹好不同子项、不同专业的协调关系，在确保功能、质量的前提下，在设计阶段充分考虑功能定位及经营需求，并对设计进行优化，提高项目综合开发价值。

④适当深化初步设计深度，在多方案论证比选的基础上，提高设计质量、降低工程造价。

⑤加强建设管理，确保工程质量、进度、安全。

⑥鼓励技术和节能环保方面的创新，鼓励使用新技术或新型节能环保材料。

以上建设内容需符合有偿使用协议及其补充合同约定，符合各级政府竣工验收规范和届时最新相关建设标准。

2. 运营期

（1）产出范围

有偿使用者将在有偿使用期内对本项目范围的公共停车泊位及充电桩实施运营维护，提供停车管理、收费管理、客服管理和其他相应的服务。

（2）产出标准

①严格按照约定的运维服务范围和标准提供全面、及时、优质的服务。

②根据区域功能，明确项目定位，挖掘项目经营价值，实现城市停车资源的统一运营及共享。

③依据国家、地方和各行业适用于本项目不同子项的维护、维修规范和标准以及项目实施机构要求，规范维护、维修和保养作业，建立完善的日常运营维护制度，对项目的涉及建筑安全和正常运营的各类机电设备系统实行 24 小时监控制度和日常巡检记录制度，及时掌握供配电系统运行动态，排除设备隐患，保障供配电系统的正常运行；及时根据工程质量状况和设备运行情况进行检修和更新改造，确保工程实体和机电设备始终处于完好状态。

④建立、健全突发事件的应急处理机制，确保公共利益和公众安全；服从政府相关职能部门的管理，在特殊情况下，政府有权临时接管项目，公共资源有偿使用者必须无条件执行。

⑤持续提高自身经营管理能力，合理控制经营成本，使项目经营收益水平始终处于或者优于同类项目经营收益水平。

以上运营内容需符合有偿使用协议及其补充合同约定，和相关运营标准。

1.5 有偿使用主要内容

1.5.1 有偿使用范围

本项目有偿使用范围包括：在指定范围建设运营共 3804 个停车泊位，增加路侧停车电子收费前端；含一类路段 841 个，二类路段车位 1577 个，三类路段车位 993 个，停车场车位 393 个；项目建设充电桩 1169 个，其中快充桩 539 个（双枪充电桩，覆盖 1078 个车位），慢充桩 630 个（单枪充电桩，覆盖 630 个车位）。配套建设变配电等配套设施。同时对因本项目造成的停车泊位周边损坏路面进行修复，支持因本项目建设造成的道路路面及其附属设施建设、改造。车位具体分布情况以交接清单为准。

有偿使用者可在施工建设过程中对以上停车位进行核对，若出现

数量不够的情况，可以书面方式向项目实施机构进行申请，项目实施机构需在收到书面申请后给出解决方案，确保本项目不少于 3804 个停车位和 1169 个充电桩（充电车位范围内允许建设 539 个快充充电桩和 630 个慢充充电桩）。

1.5.2 有偿使用期限

综合考虑本项目的行业特点、投资规模、投资回收期等因素，本项目有偿使用期限为 2+20 年，其中建设期预计为 2 年，项目完成竣工验收后即进入运营期，运营期为 20 年。项目建设期间，经政府同意，有偿使用者可以对已经符合条件的车位及充电桩开展运营，项目有偿使用年限不变。

1.5.3 有偿使用者选择

本项目通过市场化运作有助于提高项目的运营效率和服务质量，满足市场需求。结合本项目特点及上述选择方式的适用范围，为实现公共利益最大化，本项目建议采用公开竞价方式选择有偿使用者。

1.5.4 有偿使用权方案

1.5.4.1 有偿使用权价格支付

有偿使用者应在有偿使用协议签订后 90 个工作日内统一向实施机构支付有偿使用权价款。具体分期支付时间节点由双方另行协商确定。

1.5.4.2 解除权利负担

项目实施机构承诺在有偿使用者支付有偿使用权价格之前解除全部有偿使用权范围内资产和权利所设定的任何权利负担，包括但不限于收费权质押担保、有形资产抵押担保及其他任何种类的担保权益或其他权利、主张或利益，并向有偿使用者提供解除上述所设定的权利负担的相关凭证供有偿使用者审核确认。

项目实施机构承诺保证有偿使用权涉及资产建设手续完整合法。

1.5.4.3 有偿使用权移交

本项目有偿使用范围为开平市城区区域内政府管理的停车泊位、政府投资建设或行使所有者权益以及全部或部分使用国有资产(土地)建设、运营的公共停车场泊位共 3804 个、充电桩 1169 个，有偿使用协议签署 60 日内项目实施机构向有偿使用者书面移交约定数量的停车位，对于新建车位可以在约定时间内移交建设场地。有偿使用者可在施工建设过程中对以上市政公共资源进行核对，若出现数量不够的情况，可以书面方式向项目实施机构进行申请，项目实施机构需在收到书面申请后，依法依规、公平公正地给出解决方案，确保本项目停车泊位不少于 3804 个，充电桩不少于 1169 个（充电车位范围内允许建设 539 个快充充电桩和 630 个慢充充电桩）。

第二章 项目采用有偿使用模式的必要性和可行性

2.1 项目建设必要性

2.1.1 项目建设是促进我国新型城镇化建设，驱动区域协调发展的重要举措

党的二十届三中全会审议通过的《关于进一步全面深化改革、推进中国式现代化的决定》，对“完善城乡融合发展体制机制”作出重要部署，其中的第一项任务就是“健全推进新型城镇化体制机制”。高质量推进以人为本的新型城镇化，能够通过经济增长、改善民生等促进高质量发展，为推进中国式现代化注入强劲内生动力。

江门市国民经济“十四五”规划提出推进新型城镇化建设。大力提升县城公共设施和服务能力，提出**促进公共服务设施提标扩面、市政公用设施提档升级**、产业培育设施提质增效等措施，为坚定实施扩大内需战略和新型城镇化战略提供支撑。

项目通过停车场公共基础设施建设，提升县城公共设施和服务能力，立足城乡基本公共服务均等化，驱动区域协调发展。

2.1.2 项目建设是贯彻国家和产业政策，推进新能源汽车发展的具体体现

国务院印发《新能源汽车产业发展规划（2021—2035年）》提出发展新能源汽车是我国从汽车大国迈向汽车强国的必由之路，是应对气候变化、推动绿色发展的战略举措。规划提出到2035年，纯电动汽车成为新销售车辆的主流，公共领域用车全面电动化，燃料电池汽车实现商业化应用，高度自动驾驶汽车实现规模化应用，充换电服务网络便捷高效，氢燃料供给体系建设稳步推进，有效促进节能减排水平

和社会运行效率的提升。

《广东省能源局关于印发 2025 年电动汽车充电基础设施建设任务的通知》提出 2025 年充电基础设施建设计划，全年计划新建非高速公路公共充电站 1306 座、公共充电桩 66045 个，超级充电站 274 座、超级充电终端 492 个，新建高速公路公共充电站 20 座、公共充电桩 600 个、超级充电站 8 座、超级充电终端 21 个。

充电基础设施建设是国家新型基础设施建设的重要领域，积极推进充电基础设施建设是促进电动汽车推广应用的基础保障。本项目建设充电桩基础设施，有助于推动新能源汽车产业可持续发展。

2.1.3 项目建设是推进城市智慧化管理，助力开平市实现高质量发展的重要举措

江门市国民经济发展“十四五”规划提出加快数字化发展，建设新型智慧城市。探索建立多功能一体化交通运输综合管理平台，完善全域道路感知及信息采集网络，建设**智慧城市停车工程**，提升**民众智慧出行体验**。

项目通过对路侧停车进行收费管理，一方面通过价格杠杆调节路侧与路外停车需求，另一方面弥补交警路面警力不足，通过增加城市次干道及支路等设置路侧停车泊位的路侧停车管理人员协助进行管理，从而改善道路交通停车秩序。

项目通过建设智慧停车系统，进行车位管理、收费管理，及时传递、整合、使用城市停车资源，提高互联互通及信息化能力，最大程度满足市民停车需求，在一定程度上改善道路交通停车秩序，缓解城市停车乱象问题，助力开平市实现高质量发展。

2.1.4 项目建设是提升开平城区停车和充电桩基础设施建设水平的实际需求

1、现有泊位无法满足需求，违章停车扰乱停车秩序

为更好提高交通服务，规范城区停车管理，通过搭建智慧停车综合管理平台，依托物联网、云计算、大数据等新技术的运用，开平市规划对城区范围内的道路停车泊位进行智慧化改造。已建或在建智慧停车位约 10500 个。项目缓解了城市建成区公共停车泊位供需矛盾、汽车“停车难”等问题。但目前项目覆盖区域与城市管理、市民日常出行需求等仍有差距。

随着机动车保有量攀升，现有泊位仍无法满足需求，尤其在老旧小区和文旅区域缺口突出。一方面由于停车泊位供给不均衡，部分路段停车需求溢出到人行道、广场绿地、道路等公共空间，影响交通秩序和出行体验。部分路内临时停车泊位设置不尽合理，路内临时停车影响动态行车，造成道路交通拥堵。此外，市场周边繁忙路段的部分公共停车泊位长期被沿街商铺或摊贩占用，剥夺了公共资源的公有和共享属性，也造成了停车周转率较低，影响交通秩序。这些现象的普遍存在，导致有停车需求的市民需要在路上花更多时间和精力去寻找车位，增加了路面交通意外事故的发生。

本项目通过推进开平城区停车设施建设，深化停车精细化管理，盘活现有停车资源，提升群众停车服务体验。



机动车占用人行道

2、充电桩保有量不足，充电基础配套有待提升

开平市先后出台《开平市电动汽车充电基础设施建设三年行动计划（2025—2027年）》等政策文件，截至2025年5月，累计建成公用和专用充电站157座、充电桩1840支，基本实现城区和乡镇公共充电设施全覆盖，全力满足本地市民、广大游客和过路司乘人员对新能源汽车安全便捷充电的需求。

规划提出在商业中心、工业中心、休闲中心等建筑物配建停车场以及交通枢纽等公共停车场、道路停车泊位、旅游景区以及具备停车条件的可利用场地，建设以快充为主的充电基础设施。随着新能源汽车数量增加，目前充电桩保有量不足以满足民众出行的需求。随着“双碳”理念普及，民众对新能源配套的期待已从“能用”升级为“好用且可持续”。充电桩数量有待增加，充电基础设施技术水平和运营服务能力有待进一步提升，从而构建高质量充电基础设施体系。

2.2 项目采用有偿使用模式的优势

2.2.1 项目采用有偿使用模式有利于加强政府性资源统筹，提升公共服务的效率与质量，合理扩大有效投资

根据《关于印发市政公共资源有偿使用收入管理办法的通知（财税〔2016〕116号）》等相关文件精神：在公共服务领域推广政府和社会资本合作模式，是进一步深化基础设施投融资体制改革，切实激发民间投资活力的重要改革举措。围绕增加公共产品和公共服务供给，广泛采用政府和社会资本合作模式，对统筹做好稳增长、促改革、调结构、惠民生、防风险工作具有战略意义。

公共资源有偿使用模式，统筹现有资产移交和改建有机结合，可以实现资源的共享和有效利用。通过引入有偿使用者，将闲置、低效

的市政道路路内停车泊位及政府投资的公共停车场资源充分利用起来，可激活与更新存量停车资源，发挥经营性基础设施效益；利用市场机制调节停车位以及充电桩的使用和供给，可提高公共设施使用效率，为社会创造更大的价值。

本项目将政府指定范围的公共资源有偿使用权出让给获得有偿使用权的单位，有助于拓宽新项目融资渠道，是合理扩大有效投资，降低地方政府财政压力的重要手段，进而形成利用现有公共资源和新增投资的良性循环。

2.2.2 项目采用有偿使用模式可降低项目全生命周期成本

在有偿使用模式下，有偿使用者在设计、融资阶段即参与到本项目中来，有助于提高合作效率，有偿使用者利用其工程建设管理的经验和技能，以最经济有效的方式缩短工作周期。另外，通过有偿使用协议中对项目工期的监管和约束，有利于推进项目建设进度如期完成，从而降低项目建设时间成本、改善传统投资项目工期延期的缺点。

在透明、合理的成本核算机制、定价机制和调整机制下，有偿使用者有动力通过改进管理、优化创新等方式，降低项目建设和运营维护成本。例如，有偿使用者通过采用先进的停车管理系统、云端计算等智能化手段，可以实现自动计费、快速通行、资源调配等功能，提高停车位运营效率，同时也可以降低人力成本。有偿使用者对停车设施设备定期进行维护和保养，延长其使用寿命，减少维修费用。因此，本项目采用有偿使用模式有利于提高效率、降低工程造价、降低运营维护成本，减少项目风险，降低项目全生命周期成本。本项目适宜采用有偿使用模式实施。

2.3 本项目采用有偿使用模式的可行性分析

2.3.1 项目适用有偿使用模式的政策符合性

《广东省人民政府办公厅关于印发加强和改进全省城市停车管理工作指导意见的通知》（粤府办〔2020〕19号）提出要推进停车产业化发展，简化投资建设、运营管理手续，鼓励和吸引社会资本参与停车场建设运营。创新停车设施投融资机制，适当降低停车设施建设运营主体和投资规模准入标准，鼓励金融机构、社会企业提供融资支持，探索推广采用政府和社会资本合作模式建设公共停车设施。对除政府定价管理之外的停车设施收费实行政府引导、市场调节，制定政策鼓励停车设施建设与经营市场化。

按照《财政部、发展改革委、住房城乡建设部关于印发〈市政公共资源有偿使用收入管理办法〉的通知》的要求，有偿使用收入，是指县级及县级以上地方人民政府出让或者以其他有偿方式（出租、出借等）转让市政公共资源的占有权、使用权、收益权、经营权及其相关权益，所取得的收入。包括但不限于市政道路路内停车泊位及政府投资的公共停车场等有偿使用收入。

《江门市公共资源有偿使用管理办法（试行）》（江府办〔2024〕6号）明确政府管理或投资的道路路内停车泊位、公共停车场及充电桩建设场地，政府在公共停车泊位上配建的充电桩、广告位等属于公共资源有偿使用范围。

在以上政策背景下，本项目采用有偿使用模式实施符合当前国家、省市层面的政策导向，且相关的专项管理办法提供了明确的法律支持，具有政策可行性。

2.3.2 项目采用有偿使用模式符合公共停车资源政府主导、市场引导、社会共治、公众参与的总体要求

政府作为公共资源的管理者，要求围绕构建停车有序、安全便民的停车管理目标，强化重点区域市政道路路内停车泊位及政府投资的

公共停车场管理，提高停车资源利用效率，完善城市功能、便利群众生活，营造良好停车环境。在有偿使用模式下，按照共建共享原则，制定合理收费价格，发挥经济杠杆调节作用，提升市政道路路内停车泊位及政府投资的公共停车场使用效率，可达到公益性和经济性相协调的工作目标。

在有偿使用项目中，政府通过公开招标、拍卖、挂牌等竞价交易方式，可以选择有实力的专业投资建设运营方，确保项目的顺利实施。同时，政府负责对公共停车资源的使用情况进行监管，确保资源的有效利用和合理收费。

因此，公共资源有偿使用模式鼓励政府、社区居民等多方参与公共停车资源的治理，形成多元共治的良好局面，符合公共停车资源由政府主导、市场引导、社会共治、公众参与的总体要求，可执行性强。

2.3.3 项目采用有偿使用模式较为成熟，市场参与度、社会可接受度良好

2016年11月，财政部、发展改革委、住房城乡建设部联合印发《市政公共资源有偿使用收入管理办法》（财税〔2016〕116号）（以下简称《办法》），根据《办法》第九条“本办法所称市政公共资源有偿使用收入，是指县级及县级以上地方人民政府出让或者以其他有偿方式（出租、出借等）转让市政公共资源的占有权、使用权、收益权、经营权及其相关权益，所取得的收入。包括但不限于以下收入：……（二）市政道路路内停车泊位及政府投资的公共停车场等有偿使用收入”。随后，广东省内中山市、湛江市、梅州市及其部分下辖区与江门市等地结合当地实际情况，纷纷出台了与本地相适应的公共资源有偿使用管理办法文件，进一步规范和加强公共资源有偿使用管理。

据统计，目前广东省内公共停车位有偿使用项目逐渐增多，已有

多地成功通过有偿使用模式盘活市政道路路内停车泊位及政府投资的公共停车场资源，具有较强的借鉴作用。

第三章 风险分配

3.1 风险因素识别及分配

3.1.1 风险分配原则

本项目风险分配机制按照风险分配优化、风险收益对等和风险可控等原则，综合考虑政府风险管理能力、项目回报机制和市场风险管理能力等要素进行设计，在政府和有偿使用者之间合理分配项目风险。

(1) 最优风险分配原则。在受制于法律约束和公共利益考虑的前提下，风险应分配给能够以最小成本、最有效管理它的一方承担，并且给予风险承担方选择如何处理和最小化该等风险的权利。

(2) 风险收益对等原则。既关注有偿使用者对于风险管理成本和风险损失的承担，又尊重其获得与承担风险相匹配的收益水平的权利。

(3) 风险可控原则。应按项目参与方的财务实力、技术能力、管理能力等因素设定风险损失承担上限，不宜由任何一方承担超过其承受能力的风险，以保证双方合作关系的长期持续稳定。

具体应坚持如下基本原则：

- (1) 承担风险的一方应该对该风险具有控制力；
- (2) 承担风险的一方能够将该风险合理转移；
- (3) 承担风险的一方对于控制该风险有更大的经济利益或动机；
- (4) 由该方承担该风险最有效率；
- (5) 如果风险最终发生，承担风险的一方不应将由此产生的费用和损失转移给合同相对方。

3.1.2 风险分配机制

根据上述风险分配原则，政府方在处理审批相关的风险时具有较强的控制力，而有偿使用者则可通过科学的管理降低商业风险。因此，

本项目的风险分配机制为：

(1) 主要由有偿使用者承担的风险：项目设计、建造、金融和运营等商业风险；

(2) 主要由政府方承担的风险：征用和审批风险；

(3) 由双方合理共担的风险：法律及合约变更、公众反对等风险以及不可抗力等不可预见风险。

3.1.3 风险识别与分配

项目风险是指可能导致项目损失的不确定性。由于项目周期长，成本高，涉及的参与方多，在项目的规划设计、建设实施、运营和移交等各个阶段必然存在各种风险，根据类似项目经验，本项目主要有征用和审批风险、政策风险、法律及合约风险、金融风险、设计风险、建设风险、运营风险、不可抗力风险以及公众反对风险等。

项目主要风险因素识别及分配表

表 3.1-1

风险类别	风险因素	政府方承担	政府和有偿使用者共担	有偿使用者承担
征用和审批风险	征用	√		
	审批延误		√	
法律及合约风险	法律变更		√	
	政府方违约	√		
	有偿使用者违约			√
金融风险	第三方违约			√
	利率变化			√
	通货膨胀			√
设计风险	融资风险			√
	工程设计质量			√
建设风险	设计标准未通过			√
	工程技术风险			√
	工地安全			√
	施工纠纷			√
	建设工期延误		√	
	建设成本超支			√
	建设质量			√
运营风险	工程变更			√
	市政配套费用支付	√		
				√

风险类别	风险因素	政府方承担	政府和有偿使用者共担	有偿使用者承担
	运营成本超支			√
	运维安全			√
	环保风险			√
	市场风险			√
	安全管理风险			√
不可抗力风险	包括不限于地震、台风、洪水、火灾、战争等人力不可抗拒的自然现象、意外事故		√	
公众反对风险	社会可接受度		√	

1、征用和审批风险

征用和审批风险主要包括如下方面：

(1) 征用风险：是指政府征用、暂停本项目建设或运营维护。

征用风险由政府方承担。

(2) 审批延误风险：本项目建设运营需要通过审批过程及多项许可，因不可抗力导致的审批延误风险可能影响工程工期。审批风险由双方共同承担，但是由于有偿使用者审批材料准备不齐全等自身原因造成的由有偿使用者承担。

2、法律及合约风险

法律风险是指由于法律变更而给项目带来的风险。合约风险是指协议体系当事人不履行合同约定的责任和义务对项目造成的风险。

(1) 法律变更风险：主要是指由于采纳、颁布、修订、重新诠释法律或规定而导致项目的合法性、市场需求、服务收费、合同协议的有效性等因素发生变化，从而对项目的正常建设和运营带来损失，甚至会直接导致项目中止和失败。本级政府不可控的法律变更风险由双方合理共担。本级政府可控法律变更的风险由本级政府承担，停车服务价格和收费标准调整除外，政府不因有偿使用者提交的调价申请未获批准而承担主要责任，收费标准调整的风险由双方合理共担。

(2) 政府违约风险：政府不履行或拒绝履行合同约定之责任和义务而给项目带来直接或间接的危害，如收回有偿使用权，政府方违约风险由政府方承担。

(3) 有偿使用者违约风险：有偿使用者不履行或拒绝履行合同约定之责任和义务而给项目带来直接或间接的危害。有偿使用者违约风险由有偿使用者承担。

(4) 第三方违约风险：项目合同体系中的分包商、材料供应商等除签约之政府方及有偿使用者外的第三方不履行或拒绝履行合同约定之责任和义务而给项目带来直接或间接的危害。如分包商违约造成的经济和工期等损失。第三方违约风险由有偿使用者承担。

3、金融风险

金融风险指项目控制能力以外的金融因素的不确定性对项目的潜在影响，这些会直接影响到项目的财务成本、偿债能力、股东利益。本项目的金融主要金融风险包括：

(1) 利率变化风险：国家基准利率调整或市场利率变化带来的融资成本风险。利率风险属于市场风险由有偿使用者承担。

(2) 通货膨胀风险：指整体物价水平上升，货币的购买力下降，导致项目运营成本增加、实际收入减少等其他后果。通货膨胀是宏观经济发展结果，对全体社会都有影响，由有偿使用者承担。

(3) 融资风险：因金融市场或有偿使用者自身原因导致无法按时完成项目融资交割、融资结构不合理、融资成本过高等情况，使得项目无法进行或经营环境恶化等风险。项目融资是有偿使用者的责任，融资风险由有偿使用者承担。

4、设计风险

设计风险主要是指在由于设计过程中出现的各种风险，主要包括：

(1) 工程设计质量风险：工程设计过程中存在失误或错误，引起工程事故，或工程设计质量不合理造成施工、运营、维护困难导致经济损失的风险。本项目有偿使用者负责项目设计，设计风险由有偿使用者承担。

(2) 设计不符合标准风险：项目设备不符合设计标准，不能通过项目部门验收。设计不符合标准风险由有偿使用者承担。

5、建设风险

建设风险主要指项目工程施工过程中出现的各种风险。

(1) 工程技术风险：由于技术规范问题或者工程技术使用不当等造成的风险。

(2) 工地安全风险：工地安全隐患发生而导致的损失。工地安全风险由有偿使用者承担。

(3) 施工纠纷风险：施工纠纷包括合同纠纷、质量纠纷、付款纠纷、安全纠纷等。施工纠纷风险由有偿使用者承担。

(4) 建设工期延误风险：由于项目工程建设过程出现的各类问题，比如有偿使用者或第三方组织不当等造成的工期延误风险由有偿使用者承担；由于政府规划调整等因素，导致建设工期延误由政府方承担。

(5) 建设成本超支风险：建设成本超过估算金额，此风险由有偿使用者承担。

(6) 建设质量风险：项目建设质量不符合验收标准，此风险由有偿使用者承担。

(7) 工程变更风险：工程项目的实施过程中，出现设计、工程量、计划进度、使用材料等方面变化的风险。工程变更风险由有偿使用者承担。

(8) 市政配套缺失风险：项目的建设及运营需要市政配套支持，如施工便道、电网配套等，市政配套的缺失会导致工程建设工期延误、项目无法顺利运营等风险。市政配套缺失风险由政府方承担。

6、运营风险

运营风险指项目在运营维护过程中可能产生的风险因素，运营风险由有偿使用者承担，主要包括：

(1) 费用支付风险：由于项目的经营状况或服务提供过程中受其他因素影响，导致用户费用不能按期按量支付的风险。

(2) 运营成本超支：由于运营成本大大高于行业水平、经营管理不善、设计或工程质量问题等原因导致实际运营成本过高。

(3) 运维安全：项目运营维护过程中发生事故或意外导致的人员伤亡或财产损失。

(4) 环保风险：由于运营期环境保护措施不到位等原因引发的风险。

(5) 市场风险：若新能源汽车的普及速度低于预期，或者用户的充电需求低于预期，可能会导致充电桩的使用率低，影响投资回报。

(6) 安全管理风险：充电桩需要具备完善的安全保护机制，包括过热保护、过电压保护、短路保护等，以防止发生安全事故。如果安全性能不足，可能会引发严重后果，包括设备损坏、用户受伤等。

7、不可抗力风险

不可抗力风险指合同一方无法控制，在签订合同前无法合理防范，情况发生时，又无法回避或克服的事件或情况，包括但不限于地震、台风、洪水、火灾、战争以及其他按国际商业惯例可被接受为不可抗力的事件。政府方和有偿使用者共担不可抗力风险。

8、社会稳定风险

鉴于若干原因可能导致公众利益未能得到有效保护或受损，进而引发公众对项目建设或停车服务收费产生反对情绪、引起社会舆论等风险。

3.2 风险防范及控制

3.2.1 风险防范及控制原则

1、程序合法合规原则

为避免出现程序上违规风险，有偿使用项目在全过程推进中应符合国家及当地政府的相关程序规定，从项目立项、识别、准备、招标、执行、移交阶段，均应按照政策文件规定得到相关政府部门的批准，不得因为工期原因未批先建。

2、遵循法治原则

项目的成功实施离不开法治和契约精神，项目合同及项目经营等文件和程序，要与相关的法律法规和政策、技术规范和标准相匹配，确保合规合法、内容全面、结构合理和具有可操作性。合同体系应明确有偿使用范围的界定；明确政府方和有偿使用者各自的权利和义务；项目的招标程序；合同的修改、有偿使用者退出机制以及纠纷处理机制。

3、公开透明原则

合作双方应遵循公开透明的原则，针对项目招标、建设和运营的关键环节，明确政府的监管职责，发挥专业机构作用，提高信息公开程度，确保项目的阳光运行。有偿使用者应提供真实的项目账目、公司财务报表等数据资料。

4、公平对等原则

在有偿使用项目下，合同各方应是平等主体，以市场机制为基础建立互惠合作关系，通过合同条款约定并保障各方的权利义务。鼓励

有偿使用者在确保公共利益的前提下，降低项目运营成本，提高资源配置效率，获取合理的投资回报。

5、风险最优分配原则

在受制于法律约束和社会公共利益的前提下，将风险分配给能够以最小成本、最有效管理它的一方承担，并给予风险承担方选择如何处理和最小化该类风险的权利。

3.2.2 主要风险防范及控制措施

本项目风险因素较多,为避免因风险导致有偿使用项目合作遇阻,建议采取如下风险控制:

(1) 对于双方彼此都不能很好管理的风险,可以考虑在不减损项目经济价值前提下进行商业投保,将项目风险转嫁给第三方;

(2) 在不能如愿找到第三方的情况下,可事先对风险发生后的合同双方彼此的责任和义务予以清晰说明;

(3) 根据项目风险分配原则和方案,为防范、规避相应风险,提高项目建设和运营效率,双方应采取相应风险防范措施,最终以项目有偿使用协议等有关正式文本约定为准。

3.3 规范车位停放及收费专项方案

3.3.1 完善城市公共车位机动车停放政策法规

为加强开平市城区车辆停放服务收费管理,规范车辆停放服务收费行为,维护车辆停放者和停车场经营者的合法权益,政府部门需要不断完善城市公共区域机动车停放政策法规。对职能部门分工、车型划分、停车场类型、车辆停放服务收费标准制定原则、经营者行为、停放者权益、收费监督管理等问题进行规定,最大限度地规范车辆停放服务收费行为。

停车泊位是公共资源。机动车占用公共停车泊位后,其他车辆就

不能使用这一泊位。在实际工作中，会出现部分机动车长期占用停车泊位，甚至是僵尸车。这种现象是对公共资源的巨大浪费，也是城市生活环境的破坏。针对部分车主停车后拒绝缴纳停车费，有部分城市按照交通违章处理。但拒交停车费是一个民事行为，行政执法权力不宜介入太多。

可以考虑结合开平市实际情况，建立查询失信平台，将拒交停车费行为纳入失信人员名册，从中惩戒规定，以此来规范车主的行为。但需注意，个人信息应依法审慎纳入公共信用信息，因此，将拒交停车费行为纳入失信人员名册应审慎。

3.3.2 严厉制止不法收费行为，加大乱停车执法力度

严厉制止不法收费行为。在一些不法收费现象较为突出、市民意见大的区域开展专项整治活动。由公安、交警、物价、规划等多部门联动，对私自划线、乱收费等问题坚决进行查处，并对那些具有黑社会性质的不法收费团伙进行严厉打击。力争通过专项治理，使停车不法收费行为得到根本性的改观。

加大违章停车查处力度。建立全覆盖的巡查机制，交警、城管等部门要加大巡查力度，明确职责，加强联动，建立定期、有重点的专项整治和长效管理机制。整合城市管理协管员、交通协管员、停车收费员等方面的力量，发现违法停车及时报告，以便执法部门能够快速处理违法停车行为。同时在违法停车多发地段安装电子监控设备，提高执法现代化水平，实现第一时间发现违法停车行为，第一时间查处违章停车行为。设立举报投诉热线，对机动车道违法停车行为可拨打交通部门的投诉电话。违法停车当事人对执法人员执法不公、不规范、不文明等行为，也可以进行投诉，促进对违法停车行为的规范管理和严格执法。

3.3.3 规范停车管理，提升停车收费服务水平

加强公共停车收费规范化管理，开展停车收费成本规制，对运营收入进行预测分析，并合理配置收费人员。在显著位置设置标价牌，应标明：收费定价形式、收费标准、计费办法、免费停放时间、投诉举报电话等。根据公共停车调控效果，进行方案评价与调整，积极调配城市公共区域路内停车泊位结构和数量。

管理经营单位按照有关规范和标准对收费人员进行有关法律法规、岗位职责、服务规范、安全防范和应急处置等基本知识技能的培训。

加大监管的力度，制定完善的处罚体系，建立快捷有效的检举方式，严格按照收费标准进行停车费收取，杜绝乱收费现象的发生，保护市民的合法权益。实行市场调节价的停车服务收费，有偿使用者上调停车服务收费标准时须根据价格主管部门的相关要求，提前向社会进行公示，禁止价格欺诈，自觉维护市场正常价格秩序。

为提升项目运营效率，应采用多种措施，提高缴费率、降低逃费现象。建议措施如下：政策依据方面，相关部门出台停车收费管理办法，完善停车收费奖惩体系；技术防控方面，采用车牌识别+自动扣费系统，如在停车场出入口安装高清车牌识别设备，绑定车辆信息（如ETC），车辆离场时自动扣费；软件平台管理方面，可提供多元便捷缴费渠道，如APP预缴费（离场后扣款）、扫码付、月卡自动续费等选项。通过政策完善、硬件技术防控和软件平台支撑等全方位措施，逐渐减少“忘缴”或“故意逃费”现象。

第四章 项目运作方式

4.1 项目特点分析

1. 融资需求

本项目融资由有偿使用者自行决定负责，自负盈亏。有偿使用者应及时开展融资方案设计、机构接洽、合同签订和融资交割等工作。

2. 工作界面划分

实施机构已委托中介机构负责编制本项目可行性论证、资产评估报告、有偿使用实施方案、有偿使用协议等前期工作；实施机构通过公开招标、拍卖、挂牌等竞价交易方式选择有偿使用者，并与其签署有偿使用协议后授予有偿使用权，由有偿使用者完成项目勘察、设计、报建手续、融资、施工、运营期内项目持续运营以及有偿使用期满移交工作。

3. 风险分配基本框架

按照风险分配优化、风险收益对等和风险可控等原则，综合考虑政府风险管理能力、项目回报机制和市场风险管理能力等要素，在政府和有偿使用者间合理分配项目风险。具体内容参见第三章。

4. 项目回报机制

本项目提供的停车服务具备向使用者收费的基础。本项目为经营性项目，主要收益来自于停车位和充电桩收费，经营收费能够完全覆盖项目建设运营成本、满足合理投资回报，贷款的本金和利息通过项目运营的收益覆盖，贷款本息不纳入政府财政预算，政府不承担贷款还本付息责任。

5. 资产处置方式

本项目有偿使用期满后，有偿使用者将项目无偿、完好地移交给

实施机构或政府指定部门。

4.2 相关利益方需求分析

项目采用的运作方式应该尽量符合各相关利益方的关键需求。本项目的主要相关利益方包括政府、有偿使用者、公众三方。

4.2.1 政府方需求

1. 项目的开展合法合规；
2. 公平择优选择具有较强抗风险能力和资金实力的有偿使用者作为合作伙伴；
3. 提供的公共产品及服务优质有效，公众满意度高，价格合理；
4. 从具体繁杂的事务中抽身，加强监管职能。

其中对本项目而言，政府方的关键需求在于完成基础设施建设，提升基础设施运营管理水平、合理扩大有效投资以及降低政府债务风险。从政府方的角度考虑，项目宜采用有偿使用权出让的运作方式。

4.2.2 有偿使用者需求

1. 具有合理的投资回收期和投资回报率；
2. 需要选择具有较强的契约精神的地方政府合作。

有偿使用者的核心需求在于一定的投资收益及可控的风险。

4.2.3 公众需求

作为项目的最终受益者，公众的需求主要包括：

1. 项目能长期提供高质量的公共产品及服务；
2. 尽量降低项目产生的不利影响，包括经济、环境、交通等各个方面；
3. 项目的运作能长期接受公众监督。

从公众的角度出发，项目的停车收费服务价格应当合理，监督与

反馈渠道应足够公开透明。

4.3 项目运作方式选择

根据项目实际情况和参与各方的利益诉求，拟引进有实力、有相应运作经验的投资人参与本项目运作。项目采用资产移交+有偿使用的运作方式：

1. 项目实施机构将本项目有偿使用权授予有偿使用者，由有偿使用者向政府指定单位支付有偿使用权费。

2. 有偿使用者获得开发建设和运营本项目指定范围内的市政道路路内停车泊位、停车场泊位及充电桩的有偿使用权后，对项目进行投资、改建，通过项目运营取得经营收入。

3. 项目有偿使用期满后，有偿使用者将项目无偿、完好地移交给实施机构或政府指定部门

4.4 各方分工

在本项目中，适宜由政府方完成的工作有：

(1) 负责政府可控停车位使用权的获得，统计政府可控公共停车资源；

(2) 其他适宜由政府方完成的前期工作；

(3) 为有偿使用者的报批工作提供协助，并进行必要的部门沟通协调工作；

(4) 行使行政监管职能和履约监管权利，对有偿使用者建设运营过程进行监督约束。

适宜由有偿使用者完成的工作有：

(1) 充分发挥有偿使用者的融资优势，筹集本项目建设需要的资金；

(2) 具体完成项目前期准备、投资、设计、建设等工作，并组织

完成竣工验收；

(3) 运营期内高效有序地进行运营；

(4) 期满后将公共停车泊位和充电桩基础设施项目无偿、完好的一并移交给实施机构或政府指定部门。

第五章 项目交易结构

5.1 项目交易结构

5.1.1 项目交易结构概述

依据项目特点、筹资安排、运作方式等，本项目交易结构概述如下：

1. 由拟定的实施机构组织编制项目实施方案并开展价值评估工作，向开平市政府上文发起项目，经过开平市政府同意后，正式确定项目实施机构并实施本项目。项目实施机构具体负责项目的前期准备工作、有偿使用权挂牌、签订有偿使用协议、建设运营监管、项目移交等具体工作。

2. 项目实施机构通过公开招标、拍卖、挂牌等竞价交易方式，公开向社会选择项目的有偿使用者。竞争性程序结束后，双方签约，有偿使用者向政府指定单位支付有偿使用权费，项目实施机构将项目有偿使用权授予有偿使用者。

3. 有偿使用者向金融机构申请融资，并在规定的时间内向政府指定单位支付有偿使用权转让费。

4. 有偿使用者获得有偿使用权后，对项目进行投资、改建，通过项目车位及充电桩的运营取得经营收入，依融资协议约定向融资机构还本付息。

5. 项目有偿使用期满后，有偿使用者将项目无偿、完好地移交给实施机构或政府指定部门。

本项目交易结构具体如下图所示。



图 5.1-1 项目交易结构示意图

5.2 资产形成与移交

5.2.1 资产形成

资产形成包括固定资产形成和无形资产形成。其中，固定资产形成成为投资建设形成的停车和充电桩设施。

1. 固定资产形成

固定资产形成成为项目升级改造形成的相关配套设施。主要包括建筑安装工程费用、设备购置费、工程建设其他费用和预备费投资形成的非货币性资产，全部为固定资产。

2. 无形资产形成

本项目有偿使用期内无形资产主要包括有偿使用者取得本项目有偿使用权形成的无形资产以及运营期申报或购买的专利权、非专利技术、商誉等。

5.2.2 项目移交

有偿使用者履行完有偿使用协议和移交协议（如有）项下之义务后，由实施机构指定单位签发移交义务履行确认文件。移交义务履行确认文件签发之日为移交完成日。以满足移交标准为前提，实施机构指定单位应于移交期间完成接管。若移交期需顺延，在此期间内，需要有偿使用者继续履行看守职责维持本项目正常运行的，有偿使用者应予以配合，具体事宜届时双方另行协商解决。

5.3 项目回报机制

本项目提供的公共产品是具有营业收入的停车位及充电桩，该类资产本身具有较好的经营收益，并且在一定时期内能够回收项目投资，其回报机制为“使用者付费”，使用者付费来源应包括但不限于停车费、充电费收入及其他相关增值服务等合法经营收入。根据《开平市城区公共区域停车泊位与新能源汽车充电基础设施有偿使用项目可行性研究报告》，该部分经营收入足以覆盖项目的投资成本和合理回报，所以本项目属于“使用者付费”项目。因此，本项目可以由市场化投资来完成的，不需要财政支付补贴，不涉及新增隐性债务，本项目采取的有偿使用模式是一种可行且合规的模式。

5.4 项目变更、提前终止及补偿

1. 合同期满的退出

合同期满后，经营者向项目实施机构无偿、完好移交项目所有资产及设施。至此，经营者完全退出经营者，项目所有权益全部归属项目实施机构。

2. 其他情形下的退出

在以下情形下，项目可提前终止：

- a、双方协商一致的提前终止；
- b、法律变更或政府行为导致的提前终止；

- c、不可抗力导致的提前终止；
- d、一方违约导致的提前终止。

若经营权协议提前终止，则除非合同另有约定，政府方仅在如下情形时支付经营者合理补偿金，补偿金具体按下表确定：

提前终止补偿情形及补偿表

表 5.4-1

序号	经营权协议提前终止情形	终止补偿金
1	经营者违约导致的终止	建设期提前终止时，为 A_1-B+E
		运营期提前终止时，为 A_2-B+E
2	政府方违约导致的终止	建设期提前终止时，为 $A_1+20\%B+E$
		运营期提前终止时，为 $A_2+20\%B+E$
3	法律或宏观政策变更导致终止	建设期提前终止时，为 $A_1+10\%B+E$
		运营期提前终止时，为 $A_2+10\%B+E$
4	不可抗力导致终止	$(A_3-C-D)/2$

A_1 为经营者已投入但尚未收回的总投资（以政府或经双方认可的社会第三方审计的金额为准）；

A_2 为经营者的实际项目总投资按年限平均法计算得到的当年年末折旧净值；

A_3 为经政府或双方认可的社会第三方审计的本项目账面资产净值（含经营权费、建设投入等）；

B 为违约金金额，政府方选择经营者后双方协商确定。

C 为发生不可抗力情形时，根据本项目的协议及相关保险合同约定，经营者（含贷款方）实际获得的保险赔款；

D 为发生不可抗力情形时，因经营者投保不足，导致所获保险赔款无法使项目设施恢复到出险前的正常状态和价值的恢复性建设费用缺额部分（如有）；

E 为终止后根据本协议的约定，经营者应向项目实施机构或政府指定的其他机构移交运维所需工器具、备品配件和药品的合理评估值。

若属经营者违约导致终止的，按照对应公式计算终止补偿金即“ A_1-B+E ”或者“ A_2-B+E ”的值为负数；或者不可抗力导致终止，按照对应公式计算终止补偿金即“ $(A_3-C-D)/2$ ”的值为负值的；则上述两种情况下经营者应向项目实施机构支付本条所述负数的绝对值。

5.5 使用者付费项目定价和价格调整机制

5.5.1 项目定价机制

根据《广东省定价目录》（2022 年版）、《江门市机动车停放服务收费管理实施细则》（江发改价格〔2023〕14 号）等，依法规划和设置的道路停车设施的机动车停放服务收费实行政府指导价或政府定价管理。

本项目收费标准（道路临时停车服务收费）应按照国家相关法律、国家及地方相关法规、规章规定，由相关政府部门，结合本项目测算收费价格，履行规定定价程序后制定。本项目收费标准经制定价格主管部门批复后，由有偿使用者向消费者公布。

充电桩服务收费标准和价格会随着政策、市场供需等因素发生变化，包括按电量、按时间以及结合电量和时间、峰谷平时分段、会员制等多种市场运营收费方式。本项目充电桩服务有偿使用权价格已在有偿使用者支付的有偿使用费中体现，因此，本项目充电桩服务定价由有偿使用者根据届时最新政策法规要求及市场变动情况制定。

5.5.2 价格调整机制

市发展改革部门是机动车停放服务收费的行政主管部门，负责制定、调整机动车停放服务收费标准。发改部门按政府定价或政府指导

价有关程序进行价格成本调查或成本监审，就制定或调整价格的必要性、可行性和合理性广泛听取社会意见，制定、调整价格的决定应当向社会公布。

5.6 调整衔接边界

5.6.1 应急处置

有偿使用者应针对自然灾害、生产安全事故、环境公害、群体性事件以及人为破坏等事件的发生等各类可能发生的事故和所有危险源制定应急预案和现场处置方案，明确事前、事中、事后的各个过程中相关部门和有关人员的职责。应急预案应报实施机构备案。

因自然灾害、突发事件引发，正在或即将发生严重危害，以及存在严重安全隐患或环境污染，必须立即采取应对的工程，或灾害过后需要在短期内完成的工程，由有偿使用者组织实施。

5.6.2 临时接管

有偿使用期内，如有偿使用者出现以下违约行为，实施机构应自行或指定其他机构实施临时接管：

- (1) 不按照项目协议的约定提供服务，严重影响公众利益的；
- (2) 擅自转让、出租有偿使用权的；
- (3) 擅自停业、歇业，严重影响公共利益和公共安全的；
- (4) 擅自将所经营的财产进行处置或者抵押的；
- (5) 因管理不善，发生重大质量、安全生产事故的；
- (6) 因经营管理不善等原因，造成财务状况严重恶化，危及公用事业的；
- (7) 法律、法规、规章等禁止的其他行为。

临时接管项目所产生的一切费用，由有偿使用者承担，临时接管项目收入归接管方所有。

有偿使用者纠正引致临时接管的违约行为后，经有偿使用者书面申请，政府方应当终止临时接管，恢复有偿使用者的有偿使用权，项目有偿使用期限不变。

有偿使用者未在合理期限内纠正引致临时接管的违约行为，则视为其放弃有偿使用权，有偿使用合同自动提前终止。

5.6.3 合同修订

1. 定期修订

自《有偿使用协议》生效之日起算每五年可启动一次修订程序，该等情形下的修约，双方均有权发起修订修约，修约条款经双方协商同意后报市政府审批，最终通过双方签署补充协议的形式生效。

2. 临时修订

在下列情形下，可以对有偿使用协议进行临时修订：

- (1) 适用法律的变化，影响任一方主要权利义务的；
- (2) 国家、行业及地方有关建设、运维方面的标准提高；
- (3) 因不可抗力或非因协议任一方的原因，导致协议部分条款无法履行；
- (4) 一方当事人丧失履约能力；
- (5) 因情况发生变化，当事人双方协商一致同意。

上述修订，经双方法定代表人或授权代表签字并盖章方可生效。

5.6.4 争议解决

《有偿使用协议》履行过程中有偿使用者与实施机构出现争议的，提出争议一方应首先通过友好协商方式解决，解决不成的，可以提请共同聘请专家、第三方机构或其他政府机构进行调解。双方应就争议事项制定解决方案，争议双方对解决方案认可的，双方签订补充协议，按照争议解决方案执行，必要时可以采取行政措施；争议双方对解决

方案不认可的，任何一方可通过诉讼方式解决争议。

有偿使用者认为行政机关作出的具体行政行为侵犯其合法权益的，有陈述、申辩的权利，并可以依法提起行政复议或者行政诉讼。

有偿使用协议存续期间发生争议，当事各方在争议解决过程中，应当继续履行有偿使用协议义务，保证公共产品或公共服务的持续性和稳定性。

5.7 相关配套安排

本项目有偿使用者在完成有偿使用权移交后，按原用途使用移交资产（市政道路路内停车泊位及政府投资的公共停车场）的土地。

未经政府方同意，有偿使用者不得以转租、转让的方式处置其所取得的土地相关权益。

本项目除项目用地之外的其他配套设施安排如下：

1. 公共设施配套，本项目的公共设施可用现有已建成的市政公共设施，项目用地周边供水、电、通讯、信息网等设施能满足项目建设需求；

2. 交通配套，本项目交通较为便利，能够满足施工条件；

3. 施工条件，项目周围交通便利，各种建筑材料均能供应，且施工用水、用电都能得到保障，无较大阻碍因素存在；

4. 项目运营维护期间涉及的供水、排水、电力、通信等由有偿使用者负责，政府协调和配合；

5. 有偿使用者在项目设施的管理、维护和建设过程中，需占用公共绿地、城市道路及其他公共设施时，应按规定报经有关部门批准，项目实施机构应当协调各相关部门予以必要的协助和配合。占用结束后，有偿使用者应当将占用或动用的设施恢复原状，并依照有关收费标准承担相关的占用费用。

第六章 合同体系

6.1 有偿使用协议体系

本项目涉及到的合同为有偿使用权协议。

6.2 项目名称、内容

6.2.1 项目名称

开平市城区公共区域停车泊位与新能源汽车充电基础设施有偿使用项目。

6.2.2 项目内容

本项目预计建设运营共 3804 个停车泊位，增加路侧停车电子收费前端；其中一类路段车位 841 个，二类路段车位 1577 个，三类路段车位 993 个，停车场车位 393 个。项目建设充电桩 1169 个，其中快充桩 539 个（双枪充电桩，覆盖 1078 个车位），慢充桩 630 个（单枪充电桩，覆盖 630 个车位）。配套建设变配电等配套设施。

6.3 有偿使用内容

6.3.1 政策依据

根据《江门市市直行政事业性国有资产管理办法》，有偿转让是指以出售、出让等方式转移资产产权并取得相应收益的处置行为。有偿转让、置换资产的，报废、报损资产评估价值（残值）在 1 万元（含 1 万元）以上的，依照有关规定通过公共资源交易平台进行公开交易，各单位不得擅自处理；报废、报损资产评估价值（残值）在 1 万元以下的，经审批后，由行政事业单位以公开方式自行处理。相关处置资产经评估后以不低于评估价值（残值）进行处置。

《市政公共资源有偿使用收入管理办法》第十五条：“市政公共资源管理部门要合理确定收益取得方式，价格和收费标准确定方法

以及调整程序，并作为出让条件，采取**公开招标、拍卖等公平竞争方式**确定受让方。”

6.3.2 运作方式选择

本项目将采用有偿使用权转让的方式运作，实施机构通过公开竞争性方式选择有偿使用者。有偿使用者获得开发建设和运营本项目指定范围内的市政道路路内停车泊位及政府投资的公共停车场车位的有偿使用权后，对项目进行投资、改建，通过项目运营取得经营收入，期满后经营者将项目无偿、完好的一并移交给实施机构或政府指定部门。

6.3.3 各方分工

在本项目中，适宜由政府方完成的工作有：

- (1) 负责政府可控停车位使用权的获得，统计政府可控公共停车资源；
- (2) 其他适宜由政府方完成的前期工作；
- (3) 为有偿使用者的报批工作提供协助，并进行必要的部门沟通协调工作；
- (4) 行使行政监管职能和履约监管权利，对有偿使用者建设运营过程进行监督约束。

适宜由有偿使用者完成的工作有：

- (1) 充分发挥有偿使用者的融资优势，筹集本项目建设需要的资金；
- (2) 具体完成项目前期准备、投资、设计、建设等工作，并组织完成竣工验收；
- (3) 运营期内高效有序地进行运营；
- (4) 期满后将公共停车泊位和充电桩基础设施项目无偿、完好的

一并移交给实施机构或政府指定部门。

6.3.4 区域和范围

本项目有偿使用范围包括：在指定范围建设运营共 3804 个停车泊位，增加路侧停车电子收费前端；其中一类路段车位 841 个，二类路段车位 1577 个，三类路段车位 993 个，停车场车位 393 个。项目建设充电桩 1169 个，其中快充桩 539 个（双枪充电桩，覆盖 1078 个车位），慢充桩 630 个（单枪充电桩，覆盖 630 个车位）。配套建设变配电等配套设施。

同时对因本项目造成的停车泊位周边损坏路面进行修复，支持因本项目建设造成的道路路面及其附属设施建设、改造。车位具体分布情况以交接清单为准。

6.3.5 期限

本项目经营期限共计为 22 年，从有偿使用权协议签订之日算起。其中建设期为从有偿使用权协议签订之日起 2 年；运营期 20 年，自建设期结束次日起至经营合作期结束之日止（政府方有权根据实际情况在合理范围内调整建设期，如工程建设提前完工，运营期起始时间相应提前，但是 20 年经营期限不变）。

6.3.6 资产转移

本项目范围的公共停车泊位权属人为开平市人民政府下属单位，由开平市人民政府授权开平市城市管理和综合执法局转让经营权给有偿使用者使用，不涉及资产权属的转移，有偿使用者仅有使用权。

6.3.7 维护和更新改造

项目按照协议约定的条件进入运营期。有偿使用者应在有偿使用协议生效后、开始运营日之前编制项目运营及维护方案并提交实施机构进行备案或审核，实施机构有权根据相关法律法规及政策要求对该

方案提出合理意见，有偿使用者予以采纳。运营方案中应至少包括项目运营期计划内的维护、修理和更换的时间以及费用，还有上述维护、修理和更换可能对项目运营产生的影响等内容。

有偿使用期内，实施机构将结合城市规划等统筹考虑项目停车位资源的可行程度，保障项目持续稳定运营。

有偿使用期内，有偿使用者有义务遵循实施机构及政府方要求，在项目运营过程中保障项目公益性功能，其他约定双方另行协商。

6.3.8 环境保护责任

在有偿使用协议中应明确规定项目的建设运营所遵守的环保标准和应履行的环境保护责任。

本项目的环境保护责任主要由有偿使用者承担，主要包括：

1、按照有关环保要求，建设相应的环保设施并采取环境污染防治措施，确保项目建设、运营期间产生的废水、固体废弃物以及噪声等满足相应的环保标准；

2、遵守有关公共卫生和安全生产等法律法规的规定；

3、在项目的建设、运营期间应采取一切合理的措施尽量减少对项目设施周围建筑物和居民区的干扰。

6.4 行政监管

6.4.1 政府监管

1、监管部门

开平市城市管理和综合执法局、市财政局等行业主管部门，从部门职责角度考虑，对项目的核准、批准、有偿使用者的进入、运营、移交进行监管，主要行政监管部门的具体职责如下：

开平市城市管理和综合执法局：作为项目实施机构，负责项目前期统计公共停车等资源数据，进行第三方服务单位选取，项目有偿使

用者招标，有偿使用权协议签署；在建设期，对项目进度、质量、安全等进行必要监管；移交阶段通过移交标准、移交方案对项目进行监管。

开平市财政局：收取有偿使用权费用。

以上为主要职能部门监管职责，在项目实施过程中，价格主管部门承担收费价格监管职责，各职能部门单位根据政府部门责任分工行使监管责任。

2、在项目全生命周期的不同阶段，各阶段的监管内容如下：

(1) 项目前期行政监管

在项目前期行政监管部门监管内容主要包括：对招标过程选择经营者的监管；对项目合同内容及其签订过程的监管等。

(2) 项目建设期

建设期行政监管部门监管内容主要包括：建设质量、资金使用；施工、监理单位及其工作；工程资金计划和使用情况；施工过程合法合规性；施工安全；项目验收过程中的监管等。

(3) 项目运营期

在运营期行政监管部门的监管主要体现在：对本项目运营质量的监管、安全生产监督等。

(4) 项目移交阶段

项目移交阶段行政监管部门的监管主要体现在：项目移交阶段合同执行情况的监管、项目移交时工程质量的监管等。

6.4.2 公众监督

公众监督是本项目监管的重要一环，贯穿于项目实施的各个阶段。项目前期工作中，环境影响评价等工作，均应按照相关法律规定进行

公示。项目建设和运营过程中，公众还可对项目建设和运营工作进行监督，可以选择让公众适度参与到项目的绩效评价工作中，运营维护绩效评价结果依法要对外公开的应对外公开，保证绩效评价工作的透明度。

6.5 收益取得方式

6.5.1 项目回报机制

本项目提供的公共产品是具有营业收入的停车位及充电桩，该类资产本身具有较好的经营收益，并且在一定时期内能够回收项目投资，其回报机制为“使用者付费”，使用者付费来源应包括但不限于停车费、充电费收入及其他相关增值服务等合法经营收入。根据《开平市城区公共区域停车泊位与新能源汽车充电基础设施有偿使用项目可行性研究报告》，该部分经营收入足以覆盖项目的投资成本和合理回报，所以本项目属于“使用者付费”项目。因此，本项目可以由市场化投资来完成的，不需要财政支付补贴，不涉及新增隐性债务，本项目采取的有偿使用模式是一种可行且合规的模式。

6.5.2 财政专项拨款及奖补资金安排

有偿使用者应提供本项目的相关资料积极协助政府方争取国家、省、市的补助、补贴和财政拨款。本项目获得的补助、补贴和财政拨款，由政府和有偿使用者共享。

6.6 经营期限届满后，项目及资产移交方式、程序和要求等

1.有偿使用期满，有偿使用者应按照协议约定将项目设施（含为项目设施正常运营所必须的各类项目设施、设备、各信息系统、维护手册等）无偿移交给实施机构或政府指定其他机构。有偿使用者应确保移交的项目设施不存在任何抵押、质押等担保权益约束，亦不得存在任何种类和性质的索赔权。

2.有偿使用者应确保设备完好率达到国家、广东省、江门市相关标准，构筑物不存在重大破损，通过性能测试。有偿使用者须确保通过恢复性修理使本项目全部设施在移交日的情况符合合同约定标准，保证项目设施的正常运行。如发现存在缺陷的，则有偿使用者应及时修复。如任一方对是否达到移交标准有异议的，则由移交委员会聘请第三方机构进行评定。

6.7 违约、提前终止及补偿

违约和提前终止条款是经营权协议中的重要条款之一，通常会规定违约事件、终止事由以及终止后的处理机制等内容。

项目经营期内，如果发生不可抗力、经营者严重违约事件或者实施机构严重违约事件，守约方可向对方提出合同终止意向并就此进行协商。双方在一定时间内协商一致，则双方应继续履行经营权协议，否则项目实施机构要及时做好接管，保障项目设施持续运行。守约方可以向对方提出合同终止，违约方应根据合同相关条款约定给予守约方相应补偿。

6.8 争议解决方式

若双方对于由于合同条款或与合同有关的条款的解释，包括关于其存在、有效或终止的任何问题产生任何争议、分歧或索赔，则应尽力通过协商友好解决该争议、分歧或索赔。双方不愿协商解决或者协商不成的，提交实施机构所在地人民法院诉讼解决。

第七章 有偿使用者选择

7.1 有偿使用者选择方式

7.1.1 选择方式比较

根据《江门市公共资源有偿使用管理办法（试行）》第十四条：“公共资源有偿使用项目应当按照法律、法规和国家有关规定，主要采取公开招标、拍卖、挂牌等竞价交易方式，对公共资源实行有偿使用。对不具备公平竞争条件实行有偿使用的公共资源，经市政府批准后可以按照国家有关规定执行。”

招标分为公开招标和邀请招标。公开招标，是指招标人以招标公告的方式邀请不特定的法人或者其他组织投标。邀请招标，是指招标人以投标邀请书的方式邀请特定的法人或者其他组织投标。

拍卖是指以公开竞价的形式，将特定物品或者财产权利转让给最高应价者的买卖方式。

从程序耗时角度看，公开招标包括招标公告发布、投标文件编制、投标文件递交与开标、评标与定标、合同签订与执行等流程，相对于公开招标，公开竞价程序的耗时显著降低。

从价值发现角度看，很多特殊标的按照传统的计价方式很难确定其真正价值，“互联网+公开竞价”能通过集中竞价的方式，在特定时间为特殊标的物找到其最大市场价值，通过公开竞价方式确定有偿使用者有助于充分挖掘本项目市政公用资产价值，提高公共资源使用效率。

因此，在有偿使用者的选择方式中，公开招标、邀请招标属于招标方式。公开竞价等属于非招标方式。

有偿使用者的各种选择方式的优缺点和适用方式比较如下。

综上所述，将有偿使用者的各种选择方式比较如下：

项目的采购方式表

表 7.1-1

序号	采购方式	定义	优缺点	适用范围
1	公开招标	招标人以招标公告的方式邀请不特定的法人或者其他组织投标	优点：能够最大限度地选择投标商，竞争性更强，择优率更高； 缺点：投标方只能单方面响应投标文件，缺乏必要的实质沟通；耗时长，成本大	（一）公开招标应作为政府采购的主要采购方式。 （二）适用于采购需求中核心边界条件和技术经济参数明确、完整、符合国家法律法规及政府采购政策，且采购过程中不作更改的项目
2	邀请招标	招标人以投标邀请书的方式邀请特定的法人或者其他组织投标	优点：招标工作量相对较小，花费少，招标人选择的目标相对集中 缺点：投标人数量相对较少，竞争性较差	（一）技术复杂、有特殊要求或者受自然环境限制，只有少量潜在投标人可供选择； （二）采用公开招标方式的费用占项目合同金额的比例过大。
3	公开竞价	以公开竞价的形式，将特定物品或者财产权利转让给最高应价者的买卖方式	优点：耗时较短，有利于降低交易成本，提高交易效率；有利于发现拍卖标的的最大市场价值 缺点：竞价过程可能受到多种因素影响，导致成交价偏离预期	满足《中华人民共和国拍卖法》对拍卖标的的规定即可。

7.1.2 本项目特点及推荐采购方式

本项目的特点主要有以下两点：

1. 本项目为停车位及充电桩有偿使用项目，不仅涉及停车场的规划、建设和管理，还包括充电桩的选型、布局、安装和运维，是一个综合性的系统工程，需要较高的技术支持，包括电力电子技术、通信技术、智能监控技术等。项目投资额较大，属于大型基础设施、公用事业等关系社会公共利益、公众安全的项目。采用公开竞价交易方式选择有偿使用者，可以最大程度提高公共资源使用效率，降低交易

成本，提高交易效率。本项目亦可采用公开招标方式选择有偿使用者，但耗时相对更久。

2. 智慧停车行业技术成熟，建设标准及规模已经基本确定，项目核心边界条件和经济技术参数明确、完整。不属于招投标法实施条例中采用邀请招标的情形：“（一）技术复杂、有特殊要求或者受自然环境限制，只有少量潜在投标人可供选择；（二）采用公开招标方式的费用占项目合同金额的比例过大。”

本项目通过市场化运作有助于提高项目的运营效率和服务质量，满足市场需求。结合本项目特点及上述选择方式的适用范围，为实现公共利益最大化，本项目建议采用公开竞价方式选择有偿使用者。

公开竞价程序应符合《公平竞争审查条例》（中华人民共和国国务院令 第 783 号）相关规定要求。与本项目相关的公平竞争审查意见详见附件 2。

7.2 项目上网竞价程序

本交易项目按《江门市产权电子交易规程》的规定程序进行，意向竞投人可在广东省公共资源交易平台（江门市）详细阅读该《规程》。

7.2.1 受理交易项目

委托方应当向交易中心提交产权电子交易所需的相关材料，并对所提交材料的真实性、完整性、有效性、合法性负责。按照有关规定需要在挂牌公告前进行备案或报批的项目，由委托方履行相应的备案或报批手续。

委托方应当在挂牌公告中披露标的基本情况、交易条件、竞投人资格条件、对产权交易有重大影响的相关信息和保证金的处置等内容。

7.2.2 发布交易信息

交易中心负责通过交易平台官方网站、市级或以上等媒体发布挂牌公告、《交易须知》和交易相关的主要信息，国家法律、法规、规章另有规定的，从其规定。

委托方应当根据标的情况，在挂牌公告中合理设定公告期限以及延长公告的有关事项。发布挂牌公告时，项目评估报告须在有效期内。

产权交易项目，公告的期限应当不少于7天，国家法律、法规、规章另有规定的，从其规定。

在挂牌公告规定的公告期限内未征集到符合条件的竞投人，且不变更挂牌公告内容的，交易中心可以按照委托方在挂牌公告中的规定延长公告期限，每次延长公告期限应当不少于5个工作日。未在挂牌公告中明确延长公告期限的，挂牌公告到期自行终止。

公告期间，如挂牌公告内容发生变化的，交易中心应当按原信息发布渠道补充公告。涉及影响标的价格的重要变动、交易条件重大变更等因素，补充公告的期限应当自补充公告之日起，不少于《江门市产权电子交易规程》第十四条规定的相应交易项目公告的期限，交易报名截止时间、网络竞价时间相应顺延。

7.2.3 竞投人登记与资料提交

竞投人须办理身份注册，竞投人在注册账户时应当按照规定准确、真实填写自己所注册账户的信息并提供相关资料。

竞投人应当详细阅读挂牌公告、《交易须知》和标的相关信息。竞投人对相关文件有疑问的，可以向交易中心或委托方咨询。竞投人可以现场查看标的物，对标的物现状有疑议的，应当在提交竞投申请前提出书面意见。竞投申请一经提交，即视为对标的物现状及相关情况无异议。

竞投人应当按挂牌公告要求在竞投申请起止时间内在产权电子交

易系统提交申请材料。

（一）企业法人需提交的材料（原件或复印件并盖章确认）：

- 1.有效的营业执照；
- 2.有效身份证明文件。

（二）自然人需提交的材料（原件或复印件）：

身份证/护照等有效身份证明文件。

如交易项目设置竞投人资格条件的，竞投人竞投资格须经委托方核验通过。

7.2.4 保证金交纳

竞投申请提交后，竞投人需向产权电子交易系统自动分配的账号交纳竞投保证金。该账号一经分配不得变更且为唯一账号。

竞投人应当通过本人账户采取银行转账的方式交纳竞投保证金。产权电子交易系统在确认竞投保证金按时足额到账后自动赋予参与竞投的资格。每笔竞投保证金只对应竞投一项标的，如需竞投多项标的，则须分别交纳竞投保证金至各标的对应的账号。

竞投保证金交纳截止时间以挂牌公告规定时间为准。在此时间点之前到账的竞投保证金被视为有效，否则被视为无效。

竞投人可自行通过产权电子交易系统及时查询竞投保证金到账情况。

7.2.5 网络竞价

在挂牌公告规定时间内，竞投人足额交纳竞投保证金获得参与竞投的资格后，在网络竞价时间内登录产权电子交易系统进行网络竞价。

网络竞价分为“网上自由报价”和“网上限时竞价”两个阶段，网络竞价时须遵守下列规定：

（一）以增价方式进行报价；

(二) 竞投人可以多次报价；

(三) 初次报价不得低于挂牌价；

(四) 每次报价应当比当前最高报价价位递增 1 个加价幅度价位或 1 个加价幅度价位的整数倍；

(五) 享有优先购买（承租）权的竞投人可按现有最高报价或按本条第（四）项规则进行报价。

竞投人应当谨慎报价，报价一经提交并经产权电子交易系统记录即视为有效报价，不得撤回。

自由报价规定：网上自由报价期间原则上为 1 天，从网上自由报价开始当日 10 时起至次日 10 时止，交易中心可根据交易系统和业务需要，设置网上自由报价开始时间，具体信息以挂牌公告规定为准。在网上自由报价期间，竞投人可以对标的不受每轮报价时间限制自由地充分报价。

限时竞价规定：在挂牌公告规定的网上自由报价期限截止后，产权电子交易系统随即进入网上限时竞价阶段。网上限时竞价时间周期统一设置为 5 分钟。所有竞投人均可以参与网上限时竞价。网上限时竞价可以由多个时间周期组成，在每个时间周期内有竞投人加价的，则以此报价时间为新的时间周期起点，往后等待新的报价，直至最后一个时间周期内没有新的有效报价为止。

网上限时竞价结束后，产权电子交易系统将自动关闭报价通道，并确认当前最高报价为最终报价。

7.2.6 成交确认和资金结算

标的成交后，交易中心应当公告交易结果并通知竞得人，竞得人应在收到交易中心通知后 3 个工作日内签订《成交确认书》，并在挂牌公告规定的期限内与委托方签订成交合同或办理资金结算手续。

标的成交后，竞得人交纳的竞投保证金按挂牌公告规定的方式处置。未竞得人交纳的竞投保证金，交易中心应当在网络竞价结束之日起5个工作日内办理竞投保证金退还手续。

若无特别约定，交纳竞投保证金、支付相关款项及其他按规定需支付的费用均使用人民币计价结算。

其他未尽事宜，参见《江门市产权电子交易规程》，法律法规另有规定的，从其规定。

7.3 本项目竞投人条件及标的价格

7.3.1 竞投人条件

1.竞投人须为中华人民共和国境内外的自然人、法人和其他组织，国家法律、法规、规章另有规定的除外；

2.在国家企业信用信息公示系统（或信用中国）被列入失信企业名单被列入严重违法名单的企业不得参加竞投；

3.被列入经营异常名录（存在重大经营风险）的企业不得参与竞投。

4.如竞投成功后需要在次日下午5时前提供信用记录等资料供委托方审核。如审核不通过则终止交易，保证金将不计利息原路退回；如果审核通过，由竞得方持委托方审核结果文件到交易中心办理签订成交确认手续。

符合参加上网竞价条件竞投人，成功报名并按公告要求缴纳竞投保证金后方可获得交易资格。

本项目经营者采购的具体资格条件及评标细则应按照相关法律法规及规章制度制定，最终以经政府方或实施机构认可的交易公告文件约定执行。

第八章 政府承诺和保障

8.1 实施机构已由开平市人民政府确定

根据《市政公共资源有偿使用收入管理办法》，“县级及县级以上地方人民政府应当按照法律、法规和国家有关规定，主要采取公开招标、拍卖等公平竞争方式，对市政公共资源实行有偿使用。”

根据《江门市公共资源有偿使用管理办法（试行）》第四条，“市、县级地方人民政府应当按照法律、法规和国家有关规定，对公共资源实行有偿使用。公共资源管理部门负责组织实施本行政区域内公共资源有偿使用管理工作，建立健全管理制度；对有偿使用项目建立台账，实行清单动态管理；编制项目实施方案，委托第三方机构开展公共资源有偿使用项目价值评估；负责收取公共资源有偿使用收入。”

本项目实施机构已由开平市人民政府确定。

8.2 有偿使用权保障

项目实施机构承诺，将约定范围内的停车位（含充电车位）公共资源提供给有偿使用者使用。一般按照“缺多少、补多少”的原则，保证所提供的车位（含充电车位）达到约定数量。如因非本级政府可控的法律、行政法规、行政规章、地方性法规、规章或上级政府的政策性规定发生变更或其他不可抗力，导致在使用范围内提供的车位数量产生较大变动的，届时双方协商解决。

在本项目有偿使用范围内，除非依照有偿使用协议约定提前终止的，项目实施机构承诺不擅自收回有偿使用权、不再将有偿使用权授予任何第三方。不因行政区划调整，政府换届、部门调整和负责人变更而影响有偿使用协议的正常履行。

8.3 解除权利负担

项目实施机构承诺在有偿使用者支付有偿使用权价格之前解除全部有偿使用权范围内资产和权利所设定的任何权利负担，包括但不限于收费权质押担保、有形资产抵押担保及其他任何种类的担保权益或其他权利、主张或利益，并向有偿使用者提供解除上述所设定的权利负担的相关凭证供有偿使用者审核确认。

项目实施机构承诺保证有偿使用权涉及资产建设手续完整合法。

8.4 公平调解

有偿使用者与实施机构发生争议的，提出争议一方应首先通过友好协商方式解决，解决不成的，可以共同聘请专家、第三方机构、其他政府机构进行调解。调解不成的，任何一方可向有管辖权的机构申请解决。

第九章 应当明确的其他事项

9.1 有偿使用权转让

9.1.1 有偿使用权转让费用评估

根据《开平市城区公共区域停车泊位与新能源汽车充电基础设施有偿使用项目有偿使用权的市场价值资产评估报告》确定本项目有偿使用权转让费，最终以投资人中标价格为准。

9.1.2 有偿使用权费用支付

项目实施机构完成公开竞价程序，选定有偿使用者，有偿使用者自有偿使用协议签订起 60 日（最终以双方协商议定期限为准）内向政府方提供的账号全额支付有偿使用权转让费用。逾期未付款的，应从到期应付之日起至付款项之日止，以未支付的可有偿使用权价款为基数，按照支付日全国银行间同业拆借中心公布 5 年期以上 LPR 计息，按照单利计息。

9.1.3 有偿使用权费用调整

1、在项目约定的移交日期内，实施机构不能够提供《开平市城区公共区域停车泊位与新能源汽车充电基础设施有偿使用项目实施方案》中公共停车泊位，则实施机构或政府方按照下列公式计算返还的经营权价格：

有偿使用权退回价款=有偿使用权竞价价格× (1-实际可使用停车泊位数量/有偿使用权协议提供的可使用停车泊位数量) ；

政府方应在建设期结束 90 天内向有偿使用者支付退回价款。同时补偿建设期内相应经营权价款的贷款利息，贷款利息按照全国银行间同业拆借中心公布 5 年期 LPR 计算。

2、若在运营期内，政府方所提供的停车资源由于规划、产权等客观原因而减少，政府方应提前通知有偿使用者退场，政府方可持续提供停车资源补足可使用停车位，但是所提供的可使用停车位不超过协议约定的车位数量；如政府方无法补充停车泊位数量的，由双方另行协商处理。

9.2 其他事项

项目应在合适的位置加装监控摄像头供公安部门用于加强停车管理。

第十章 结论

1、项目规模及内容：本项目预计建设运营共 3804 个停车泊位，增加路侧停车电子收费前端；其中一类路段车位 841 个，二类路段车位 1577 个，三类路段车位 993 个，停车场车位 393 个。并划分 1708 个车位进行充电桩布设，共建设充电桩 1169 个，快充充电桩数量 539 个（每个充电桩覆盖 2 个充电车位），慢充充电桩 630 个，以及变配电等配套设施。

2、项目运作方式及合作期：结合本项目特点，本项目采用有偿使用权转让模式，项目合作期限共计为 22 年。

3、风险分配框架：本项目综合考虑政府风险管理能力、项目回报机制和市场风险管理能力等要素，政策风险、法律风险等主要由政府承担，金融风险、设计风险、建设风险、运营风险主要由有偿使用者承担，法律及合约风险、移交风险、不可抗力风险由双方合理共担。

4、融资结构：项目公司自行决策融资方案，但应根据项目建设进度和融资机构要求分步分期、按时、足额缴纳资本金。项目资本金不应少于项目总投资的 20%。项目公司依据国家相关的政策法规进行投融资运作，本报告不作为项目公司投融资的决策依据。

5、该项目为经营性项目，经营收费能够完全覆盖项目建设运营成本、满足合理投资回报，贷款的本金和利息通过项目运营的收益覆盖。本项目贷款本息不纳入政府财政预算，政府不承担贷款还本付息责任。该项目不增加地方政府隐性债务，且未虚增财政收入。

6、本项目采用公开竞价的方式选择有偿使用者。

附件

附件 1 有偿使用停车位清单及示意图

序号	路段名称	停车分区	建设情况	泊位数
1	广播电视中心-开平人防应急指挥中心东边路段	一类路段	新建	113
2	金山大道（东兴大道-金山公园南门）	一类路段	新建	124
3	金山大道连接桥下停车场	停车场	新建	102
4	开平市人民公园东侧路段	一类路段	新建	152
5	开平市青少年宫周边路段	一类路段	新建	25
6	城市北广场停车场 1	停车场	新建	67
7	城市北广场停车场 2	停车场	新建	15
8	沿江西路（世纪之舟到潭江大桥路段）	一类路段	新建	88
9	西宁路（东河桥-新迳桥）	一类路段	新建	111
10	富强路-中山大道（宏谊发展大楼-中山大道富强路北公交车站）	二类路段	新建	127
11	天玺湾苍江边路段	一类路段	新建	80
12	潭江大道	二类路段	新建	371
13	开平市风采实验学校西北侧临时停车场	停车场	新建	86
14	慧安路	二类路段	新建	110
15	兰坊路	二类路段	新建	82
16	迳富路	二类路段	新建	78
17	南安路	二类路段	新建	90
18	祥龙西环桥下停车场	停车场	新建	70
19	满天星周边	二类路段	新建	20
20	新桥路	三类路段	新建	365
21	新洲路	二类路段	新建	32
22	汇龙路	二类路段	新建	107
23	东九路	三类路段	新建	51
24	规划支路	三类路段	新建	86
25	东七路	三类路段	新建	67
26	科发路西段	二类路段	新建	53
27	科技路	二类路段	新建	241
28	科展路	二类路段	新建	168
29	城市南广场内部停车场	停车场	新建	53
30	新外滩南边路段	一类路段	新建	148
31	新风路	二类路段	新建	98
32	武夷路	三类路段	新建	20
33	新园街	三类路段	新建	48
34	向阳路	三类路段	新建	147
35	新华后街	三类路段	新建	50
36	长乐路	三类路段	新建	159
合计		3804		

附件 2 公平竞争审查意见表

序号	公平竞争审查标准	自查情况
1	<p>起草单位起草的政策措施，不得含有下列限制或者变相限制市场准入和退出的内容：</p> <p>（一）对市场准入负面清单以外的行业、领域、业务等违法设置审批程序；</p> <p>（二）违法设置或者授予特许经营权；</p> <p>（三）限定经营、购买或者使用特定经营者提供的商品或者服务（以下统称商品）；</p> <p>（四）设置不合理或者歧视性的准入、退出条件；</p> <p>（五）其他限制或者变相限制市场准入和退出的内容。</p>	本项目不包含相关限制或者变相限制市场准入和退出的内容。
2	<p>起草单位起草的政策措施，不得含有下列限制商品、要素自由流动的内容：</p> <p>（一）限制外地或者进口商品、要素进入本地市场，或者阻碍本地经营者迁出，商品、要素输出；</p> <p>（二）排斥、限制、强制或者变相强制外地经营者在本地投资经营或者设立分支机构；</p> <p>（三）排斥、限制或者变相限制外地经营者参加本地政府采购、招标投标；</p> <p>（四）对外地或者进口商品、要素设置歧视性收费项目、收费标准、价格或者补贴；</p> <p>（五）在资质标准、监管执法等方面对外地经营者在本地投资经营设置歧视性要求；</p> <p>（六）其他限制商品、要素自由流动的内容。</p>	本项目不包含限制商品、要素自由流动的内容。
3	<p>起草单位起草的政策措施，没有法律、行政法规依据或者未经国务院批准，不得含有下列影响生产经营成本的内容：</p> <p>（一）给予特定经营者税收优惠；</p> <p>（二）给予特定经营者选择性、差异化的财政奖励或者补贴；</p> <p>（三）给予特定经营者要素获取、行政事业性收费、政府性基金、社会保险费等方面的优惠；</p> <p>（四）其他影响生产经营成本的内容。</p>	本项目不含有相关影响生产经营成本的内容。
4	<p>起草单位起草的政策措施，不得含有下列影响生产经营行为的内容：</p> <p>（一）强制或者变相强制经营者实施垄断行为，或者为经营者实施垄断行为提供便利条件；</p> <p>（二）超越法定权限制定政府指导价、政府定价，为特定经营者提供优惠价格；</p>	本项目不含有相关影响生产经营行为的内容。

	<p>(三) 违法干预实行市场调节价的商品、要素的价格水平;</p> <p>(四) 其他影响生产经营行为的内容。</p>	
5	<p>起草单位起草的政策措施，具有或者可能具有排除、限制竞争效果，但符合下列情形之一，且没有对公平竞争影响更小的替代方案，并能够确定合理的实施期限或者终止条件的，可以出台：</p> <p>(一) 为维护国家安全和发展利益的；</p> <p>(二) 为促进科学技术进步、增强国家自主创新能力的；</p> <p>(三) 为实现节约能源、保护环境、救灾救助等社会公共利益的；</p> <p>(四) 法律、行政法规规定的其他情形。</p>	本项目不属于该情形。