洪洞至大宁高速公路工程

特许经营市场测试方案

实施机构：临汾市交通运输局

二〇二四年三月

目录

[第一部分 市场测试公告 1](#_Toc14614)

[第二部分 项目概述 3](#_Toc366)

[2.1项目地理位置 3](#_Toc2203)

[2.2技术标准 3](#_Toc11495)

[2.3路线走向及主要控制点 4](#_Toc17208)

[2.4建设内容和规模 4](#_Toc9373)

[2.5交通量预测 7](#_Toc18837)

[2.6投资估算 8](#_Toc7332)

[2.7项目进程 8](#_Toc17733)

[第三部分 测试内容 10](#_Toc28393)

[3.1特许经营实施方式 10](#_Toc11415)

[3.2项目公司组建及合作年限 10](#_Toc5168)

[3.3回报机制 11](#_Toc18984)

[3.4项目融资方案 12](#_Toc13796)

[3.5项目前期工作及费用承担 13](#_Toc3573)

[3.6主要风险成本及竞争项 13](#_Toc10081)

[3.7特许经营者选择 14](#_Toc23540)

[第四部分 需提供的有关资料 16](#_Toc19110)

[4.1潜在社会资本响应表 16](#_Toc27776)

[4.2响应表附件 17](#_Toc17301)

第一部分 市场测试公告

致潜在社会资本：

洪洞至大宁高速公路工程，拟采用政府和社会资本合作项目特许经营模式实施。为进一步加快项目的实施进度，保证本项目获得社会资本的充分响应，特邀请潜在社会资本进行市场测试。

1、本次市场测试并非项目正式采购程序的组成部分，所提供的方案信息在采购过程中仍可能进一步修改，对各方并不具有约束力；

2、潜在社会资本须根据测试主要内容，逐条阐述社会资本的意见及建议。

3、参与本次测试的社会资本方并不因参与了本次测试，而在本项目正式采购程序中得到任何形式的特别优待；未参与本次测试的社会资本方亦不会因未参与本次测试而在本项目正式采购程序中受到任何形式的不公正待遇。

4、社会资本方不会因为对本次测试提出问题而遭到采购人的歧视。

5、如社会资本方提供的反馈信息涉及到社会资本方的商业机密，请务必提前告知。我们将信守保密原则，不对外披露该保密信息。

6、请潜在社会资本在2024年3月31日下午17:00之前以PDF格式（加盖单位公章）将相关测试内容的意见及建议发送至下列指定邮箱。

联系人：吕学彪     联系方式：18591790913

亢永峰 联系方式：13633576662

联系邮箱：[13633576662@163.com](mailto:13633576662@163.com)

临汾市交通运输局

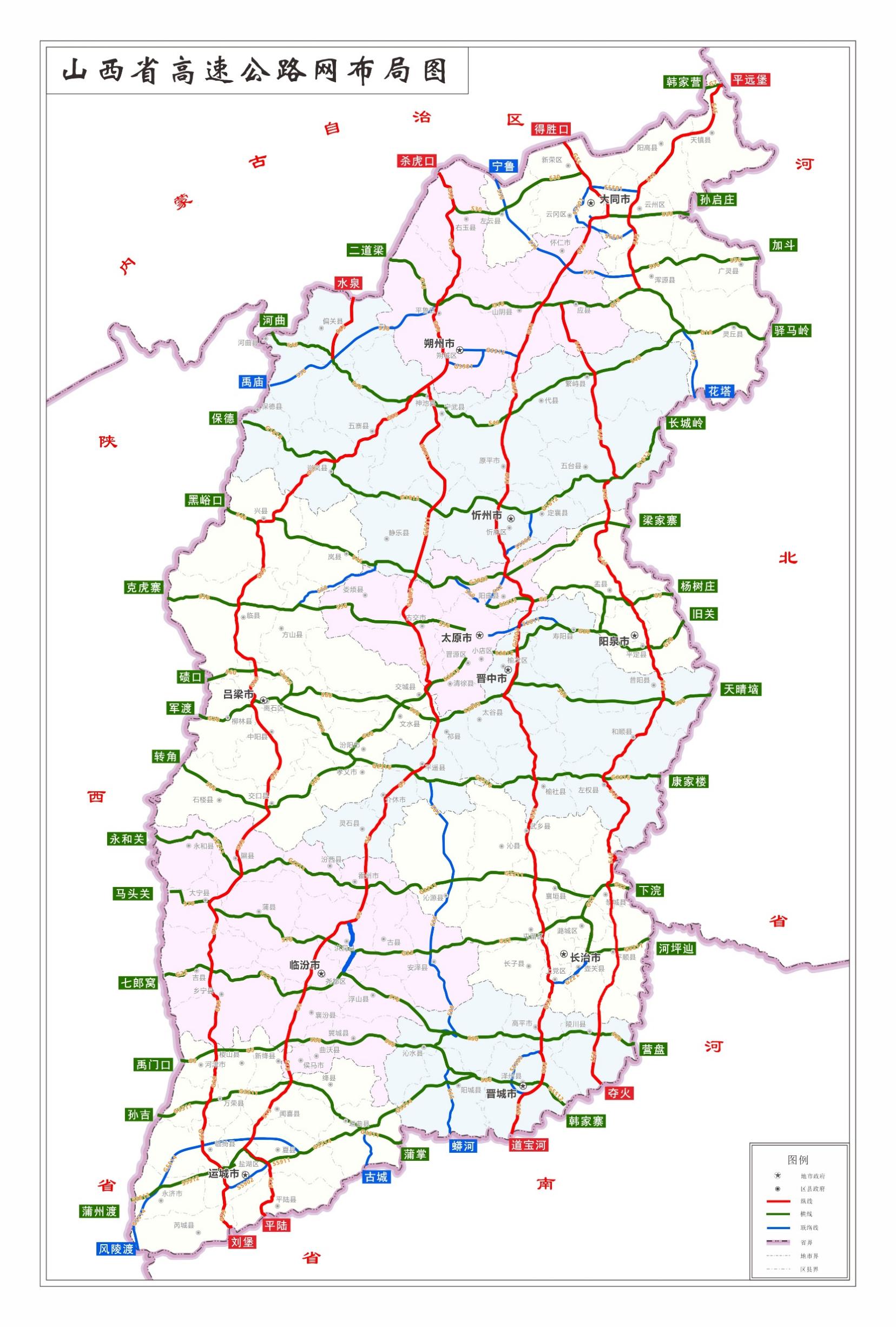
2024年3月12日

第二部分 项目概述

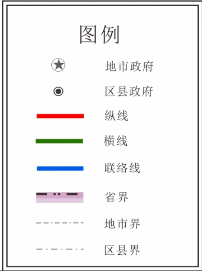
**2.1项目地理位置**

洪洞至大宁高速公路是《山西省省道网规划（2021—2035年）》“十五横”中第十一横（平顺河坪辿至大宁马头关S70）的重要组成部分，是2021-2025年路网优化项目重点工程。向东连接国高G5京昆线（大运高速）和临汾北环高速S2202，向西连接国高G59呼北高速（隰吉高速）。

该项目是新建高速公路，长度约81.991公里，途径临汾市洪洞县、尧都区、蒲县、大宁县等四个区县。



**洪大高速**



**图2-1项目地理位置图**

**2.2技术标准**

项目拟采用双向四车道高速公路标准建设，设计速度100km/h，整体式路基宽度26m，分离式路基宽度13m，桥涵荷载等级采用公路—I级，其余技术指标按《公路工程技术标准》（JTG B01-2014）执行。

**2.3路线走向及主要控制点**

项目起点位于洪洞县龙马乡西侧，与大运高速及临汾北环交叉点龙马枢纽相接，将既有单喇叭立交改造为十字枢纽立交，路线向西经洪洞县龙马乡西崔堡、郑家寨，至尧都区魏村镇西侧设置魏村互通（与龙马货运连接线相接），路线继续向西在一平垣乡辛店村下穿G520，之后设置一平垣互通，向西经官道窑、冯家庄后设南沟特长隧道，过菩萨洼村后设置黑龙关互通（连接G520）,向西经宋家沟、枣林村，之后设置蒲县互通连接蒲县县城，向西经上金定村、枣家河、宋家庄、杜家河后至路线终点楼底村，设置三多枢纽与隰吉高速（西纵高速）相接。

主要控制点：洪洞县龙马村，魏村镇、一平垣乡、黑龙关镇、蒲县县城、三多乡楼底村。

**2.4建设内容和规模**

本项目拟采用四车道高速公路标准建设，设计速度100m/h，路基宽度26.0m。项目起点位于洪洞县龙马乡，接大运高速与临汾北环龙马枢纽，终点位于大宁县三多乡楼底村，设置三多枢纽与隰吉高速（呼北高速）相接，路线全长81.991公里。全线设置桥梁22261米/76座（含互通主线桥），其中大桥21181米/62座，中桥1080米/14座；设置隧道10890m/9座，其中特长隧道4040m/1座，长隧道3372.5m/3座，中隧道3050m/4座，短隧道427.5m/1座，桥隧比例40.43%；设置互通式立交6座、服务区2处；设置匝道收费站4处、监控管理分中心1处、执法中心1处、隧道管理站1、养护工区1处、货车强制停车区1处、避险车道2处；设置分离式立交桥4座，天桥11座。公路用地约9377.11亩。

表2-1 主要技术经济指标表

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 序号 | 指标名称 | | | 单位 | 数量 | 备注 |
|  | **一、基本指标** | | |  |  |  |
| 1 | 公路等级 | | |  | 高速公路 |  |
| 2 | 设计速度 | | | 公里/小时 | 100 |  |
| 3 | 设计年限 | | | 年 | 100 |  |
| 4 | 公路永久占地 | | | 亩 | 9377.11 |  |
| 5 | 估算总额 | | | 万元 | 1285407.79 |  |
| 6 | 平均每公里造价 | | | 万元 | 15677.42 |  |
|  | **二、路 线** | | |  |  |  |
| 7 | 路线长度 | | | 公里 | 81.991 |  |
| 8 | 路线增长系数 | | |  | 1.155 |  |
| 9 | 平均每公里交点数 | | | 个 | 0.869 |  |
| 10 | 平曲线最小半径 | | | 米 | 700 |  |
| 11 | 直线最大长度 | | | 米 | 1916.6 |  |
| 12 | 最大纵坡 | | | %/处 | 3.96 / 5 |  |
| 13 | 竖曲线最小半径 | | 凸 型 | 米/处 | 10000/5 |  |
| 凹 型 | 米/处 | 4900/1 |  |
|  | **三、路基、路面** | | |  |  |  |
| 14 | 路基宽度 | | 整体式 | 米 | 26 |  |
| 分离式 | 米 | 13 |  |
| 15 | 路基土石方 | | 挖方 | 万立方米 | 3127.875 |  |
| 填方 | 万立方米 | 1465.285 |  |
| 16 | 平均每公里土方 | | | 万立方米 | 56.02 |  |
| 17 | 排水及防护 | | | 千立方米 | 76.530 |  |
| 18 | 路面 | 沥青混凝土 | | 千平方米 | 1412.328 |  |
| 水泥混凝土 | | 千平方米 | 37.097 |  |
|  | **四、桥梁、涵洞** | | |  |  |  |
| 19 | 汽车荷载等级 | | |  | 公路--Ⅰ 级 |  |
| 20 | 桥面净宽 | | | 米 | 2×11.5（整体式） |  |
| 21 | 特大桥 | | | 米∕座 | / |  |
| 22 | 大 桥 | | | 米∕座 | 21181/62 |  |
| 23 | 中 桥 | | | 米∕座 | 1080/11 |  |
| 24 | 桥梁合计 | | | 米∕座 | 22261/76 |  |
| 25 | 涵 洞 | | | 道 | 90 |  |
| 26 | 平均每公里涵洞数量 | | | 道 | 1.098 |  |
|  | **五、隧道** | | |  |  |  |
| 27 | 特长隧道 | | | 米∕座 | 4040/1 |  |
| 28 | 长隧道 | | | 米∕座 | 3372.5/3 |  |
| 29 | 中隧道 | | | 米∕座 | 3050/4 |  |
| 30 | 短隧道 | | | 米∕座 | 427.5/1 |  |
| 31 | 隧道合计 | | | 米∕座 | 10890/9 |  |
|  | **六、路线交叉** | | |  |  |  |
| 32 | 互通式立交 | | | 处 | 6 |  |
| 33 | 分离式立交 | | | 处 | 4 |  |
| 34 | 天桥 | | | 座 | 11 |  |
| 35 | 通道 | | | 座 | 59 |  |
|  | **七、交通工程及沿线设施** | | |  |  |  |
| 36 | 匝道收费站 | | | 处 | 4 |  |
| 37 | 服务区 | | | 处 | 2 |  |
| 38 | 监控管理分中心 | | | 处 | 1 |  |
| 39 | 养护工区 | | | 处 | 1 |  |
| 40 | 隧道管理站 | | | 处 | 1 |  |
| 41 | 执法中心 | | | 处 | 1 |  |
| 42 | 货车强制停车区 | | | 处 | 1 |  |
| 43 | 避险车道 | | | 处 | 2 |  |
| 44 | 安全设施 | | | 公路公里 | 81.991 |  |
|  | **八、环境保护** | | |  |  |  |
| 45 | 绿化 | | | 公路公里 | 81.991 |  |

**2.5交通量预测**

本项目运营期为40年，因此本次交通量预测年限为40年。本项目拟于2028年年初建成通车。预测特征年定为2028年、2030年、2035年、2040年、2047年、2057年和2067年。预测基年为2023年。

拟建项目未来各特征年交通量预测结果见表2-2，项目特征年车型比例构成预测见表2-3。

表2-2 拟建项目交通量预测结果 单位：pcu/d

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 路段 | 2029 | 2030 | 2035 | 2040 | 2047 | 2057 | 2067 |
| 龙马枢纽-魏村 | 23538 | 27431 | 37494 | 49111 | 53469 | 56691 | 59240 |
| 魏村-一平垣 | 22413 | 26120 | 35703 | 46764 | 50913 | 53981 | 56408 |
| 一平垣-黑龙关 | 21516 | 25073 | 34272 | 44891 | 48874 | 51819 | 54148 |
| 黑龙关-蒲县 | 19042 | 22191 | 30332 | 39730 | 43256 | 45862 | 47923 |
| 蒲县-终点 | 17959 | 20930 | 28609 | 37473 | 40797 | 43256 | 45200 |
| 全线平均 | **19984** | **23289** | **31833** | **41696** | **45395** | **48131** | **50294** |

表2-3 未来各特征年车型比例（折算数比例）

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 年份 | 客1 | 客2 | 客3 | 客4 | 货1 | 货2 | 货3 | 货4 | 货5 | 货6 | 合计 |
| 2028年 | 29.21% | 1.82% | 0.46% | 0.34% | 2.52% | 1.64% | 0.84% | 3.81% | 1.97% | 57.39% | 100.00% |
| 2030年 | 29.41% | 1.69% | 0.38% | 0.31% | 2.60% | 1.56% | 0.82% | 3.66% | 1.89% | 57.68% | 100.00% |
| 2035年 | 29.51% | 1.56% | 0.34% | 0.29% | 2.84% | 1.48% | 0.79% | 3.53% | 1.80% | 57.86% | 100.00% |
| 2040年 | 29.52% | 1.41% | 0.31% | 0.26% | 3.61% | 1.23% | 0.75% | 3.37% | 1.71% | 57.83% | 100.00% |
| 2047年 | 29.53% | 1.32% | 0.28% | 0.23% | 3.99% | 1.12% | 0.73% | 3.23% | 1.67% | 57.90% | 100.00% |
| 2057年 | 29.34% | 1.19% | 0.24% | 0.22% | 4.36% | 1.04% | 0.71% | 3.11% | 1.63% | 58.16% | 100.00% |
| 2067年 | 29.40% | 1.14% | 0.21% | 0.20% | 4.73% | 0.96% | 0.65% | 2.95% | 1.59% | 58.17% | 100.00% |

本项目预计2028年年初通车，建成后为双向四车道高速公路，本项目较原G520国道的道路条件和通行条件有较大程度改善。根据预测结果，2028年本项目建成通车后全线年平均日交通量将达到19984pcu/d，约占全通道的31.60%；在预测期末年本项目将承担项目通道内约38.95%的交通量，为50294pcu/d。

**2.6投资估算**

项目路线全长81.991公里，投资估算128.5408亿元。其中，建筑安装工程费95.1361亿元，土地使用及拆迁补偿费11.908亿元，工程建设其他费用4.9242亿元，预备费10.0772亿元，建设期贷款利息6.4953亿元。

表2-4 采取特许经营模式后的总投资及资金构成

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 项目/序号 | 1 | 2 | 3 | 其中：3.1 | 3.2 | 4 |
| 年度 | 投资进度 | 总投 | 资本金 | 特许经营者 | 政府出资人 | 贷款 |
| 1 | 20% | 248010 | 49602 | 32542 | 17060 | 198408 |
| 2 | 30% | 379977 | 75995 | 50405 | 25590 | 303982 |
| 3 | 40% | 516182 | 103236 | 69116 | 34120 | 412946 |
| 3.5 | 10% | 141239 | 28248 | 19718 | 8530 | 112991 |
| 合计 | 100% | 1285408 | 257082 | 171782 | 85300 | 1028326 |

**2.7项目进程**

（1）工可报告咨询审查

2023年7月10日，山西交通运输厅组织专家组对本项目进行了现场踏勘。

2023年8月23日，山西交通运输厅在组织太原召开了本项目路线方案踏勘审查会。按照踏勘审查意见，项目组对工可报告进行了修编，修编后项目总投资约128.6亿元。

2024年1月12日，咨询单位山西省交通规划勘察设计院有限公司出具了本项目咨询报告。项目组按照咨询意见对工可报告及路线方案进行了优化调整，并补充了比较方案。

2024年1月22日，咨询单位山西省交通规划勘察设计院有限公司专家组对本项目进行现场踏勘。项目组与专家进行了现场沟通交流。

2024年1月25日，山西交通运输厅在太原组织召开了本项目技术方案论证会。按照论证会专家意见，项目组对工可报告进行了修编。修编内容主要包括优化部分路段平纵面，将一平垣互通接国道520侧修改为互通，连续长下坡路段增设货车强制停车区、紧急避险车道等，耕地占补平衡费用按照购买指标进行计费等。

（2）土地预审手续办理

2024年2月，已完成省自然资源厅节地专章论证，并出具论证意见。

2024年3月，用地组卷已报送省自然资源厅。

（3）其他专项评估

环境影响评价、水土保持方案等报告正在编制过程中，待工可立项完成后进行相关手续报批工作。

第三部分 测试内容

**3.1特许经营实施方式**

临汾市人民政府授权临汾市交通运输局为项目实施机构通过公开招标的方式选择特许经营者。政府方出资代表与特许经营者共同出资组建项目公司（SPV），实施机构与项目公司签署特许经营协议，由项目公司负责该项目投融资、勘察设计、建设、运营、管理、维护、移交等工作。特许经营期满后，项目设施无偿移交给政府指定机构。项目实施机构对项目建设、运营进行监管，不参与项目的具体经营和管理。

根据本项目投资收益水平、风险分配基本框架、融资需求、改扩建需求和期满处置等因素，本项目采用“**设计—建设—融资—运营—移交（DBFOT）**”的特许经营模式。

**3.2项目公司组建及合作年限**

本项目通过公开竞争方式确定的特许经营者需要与政府授权出资代表签署合作协议，联合成立项目公司。项目公司按照《公司法》的有关规定，设立股东会、董事会、监事会及经营管理层。

本项目公司中政府方股东除拥有《公司法》第三十三条所规定股东权利之外，在公司涉及生产安全、突发事件、重大项目建设决策等方面还拥有一票否决权。

在持有股份方面，暂按照项目资本金组成中双方的出资比例，即政府方持有33.18%的股权、特许经营者持有66.82%的股权进行出资。其中政府方仅以其出资额为限（**不高于8.53亿元**）承担有限责任，不以任何方式承诺回购特许经营者的投资本金，不以任何方式承担特许经营者的投资本金损失，不以任何方式向特许经营者承诺最低收益保障或提供收益差额补足，不承担为项目公司提供融资担保、增信的义务，也不参与超额收益分配。

本项目合作期暂定43.5年，其中：建设期3.5年，运营期（特许经营期）40年（以最终招标确定的期限为准）。

**3.3回报机制**

项目公司通过运营期的使用者付费来收回投资成本并获得回报。使用者付费为依据《公路法》等规定，经行政部门批准对项目公路（包括公路及其桥梁、隧道）通行车辆依法依规收费；项目沿线规定区域内的服务设施和广告业务的经营等。

合作期内鼓励项目公司通过加强管理、降低成本、提高效率、积极创新等方式获得收益补偿。

（1）通行费收费收入

按收费期40年考虑，其中，前20年执行现行收费甲类标准，此后在第21年调整一次收费标准，收费标准较现行标准上浮15%。实际的收费标准和期限最终以省人民政府批复为准。

表3-1 本项目客车车辆通行费车型收费标准（元／车公里）

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 车类 | 客车 | 2028~2047年 | | 2048~2067年 | |
| 道路  （除隧道） | 隧道 | 道路  （除隧道） | 隧道 |
| 一类 | ≤9座 | 0.39 | 1 | 0.45 | 1.15 |
| 二类 | 10座-19座 | 0.63 | 1.4 | 0.72 | 1.61 |
| 三类 | 20座-39座 | 1.03 | 2.1 | 1.18 | 2.415 |
| 四类 | >40座 | 1.545 | 3.8 | 1.78 | 4.37 |

表3-2 本项目货车车辆通行费车型收费标准（元/车公里）

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 车类 | 总轴数 | 2028~2047年 | | 2048~2067年 | |
| 道路（除500m以上桥隧） | 500m（含）以上桥隧 | 道路（除500m以上桥隧） | 500m（含）以上桥隧 |
| 一类 | 2 | 0.4 | 1 | 0.46 | 1.15 |
| 二类 | 2 | 1.07 | 1.4 | 1.23 | 1.61 |
| 三类 | 3 | 1.44 | 2.1 | 1.66 | 2.415 |
| 四类 | 4 | 4.92 | 3.8 | 5.66 | 4.37 |
| 五类 | 5 | 2.27 | 5.7 | 2.61 | 6.555 |
| 六类 | 6 | 2.58 | 7 | 2.97 | 8.05 |

注：6 类（轴）及以下大件运输货车按其实际车型分类执行货车收费标准，6 类（轴）以上大件运输货车以 6 类（轴）货车收费标准为基数，每增加 1 轴递增 0.2 倍的基数，最高增加 2.4 倍的基数。

（2）其他收入

本项目服务区的收入按通行费收入的1.5%考虑。广告按1万元/公里计（年增长率2%）。

**3.4项目融资方案**

本项目资金构成为资本金、国内商业银行贷款，其中资本金比例为20%，剩余资金由项目公司通过银行贷款等债务融资方式筹措。

项目建设期长期贷款利率按中国人民银行公布的最新的5年期以上贷款市场利率LPR3.95%考虑。

项目资本金由中标特许经营者和政府方出资代表按股权比例共同筹集，其中：中标特许经营者出资比例为66.82%，即17.1782亿元，为社会资本方自有资金出资；临汾市人民政府授权政府方出资代表出资比例为33.18%，即8.53亿元（不高于）。

**3.5项目前期工作及费用承担**

项目前期工作：本项目由政府方完成如下前期工作，包括且不限于可行性研究报告、初步设计、环境影响评价报告、水土保持方案、地质灾害评估、压覆矿产资源等专项评估及批复的相关工作，项目前期相关工作费用由项目公司承担。

征地拆迁由政府方协助项目公司完成，费用由项目公司承担。

**3.6主要风险成本及竞争项**

（1）通行费收入波动风险：实际交通量低于预测交通量引起的交通量不足风险由项目公司承担；实际收费标准低于《特许经营方案》所列收费标准，在《收费公路管理条例》等相关法律、法规、政策允许的情况下，可与政府协商延长收费期，以弥补该因素导致的损失。若实际收费标准高于《特许经营方案》所列收费标准，应重新进行核算，相应缩短收费期或核减政府补助金额。

（2）项目运营成本：

运营管理费：项目运营初年采用30万元/公里，年均按1.5%的增长率计列。

养护费：项目初年基本路段采用50万元/公里，桥梁路段按16万元/公里，隧道路段日常维修保养采用80万元/公里为基准。年均按1.5%的增长率计列。其中通车后的第1年道路、桥梁及隧道日常维修保养费用安排比例为以上标准的40%，第2年为60%，自第3年起按100%计列。

大修费：特许经营期中、期末各安排一次大修，本项目期中（2047年）采用350万元/公里，年均按1.5%的增长率考虑，期末采用471万元/公里。

（3）竞争项：建设期资本金补助额，由社会资本报价确定。

在满足其他投标条件的前提下，本项目以建设期资本金补助额（不高于8.53亿元）作为主要招标标的。

**3.7特许经营者选择**

本项目属投资规模大、建设难度高的收费公路项目，应积极创造条件、支持民营企业参与，制定相应的支持措施，不得设置排斥条款。

（1）法人资格：在境内依法注册的独立的法人实体，且合法存续，没有处于被吊销营业执照、责令关闭或者被撤销等不良状态；同等条件下优先选择民营企业参与。外商投资企业参与政府和社会资本合作项目按照外商投资管理有关要求并参照《基础设施和公用事业特许经营管理办法》规定执行。

（2）财务状况：财务状况良好，近三年每年均盈利，没有处于财产被接管、冻结、破产或其他不良状态、无重大不良资产或不良投资项目。

（3）项目允许联合体投标，但地方本级国有独资或国有控股企业（含其独资或控股的子公司）不得以任何方式作为本级政府和社会资本合作新建（含改扩建）项目的联合投标方或项目公司股东，鼓励民营企业与其他单位组成联合体参与投标；联合体中各方均需出资，联合体牵头人应是联合体内部股权比例最大方。

（4）投标人（以联合体形式投标的，则指联合体牵头人）的2022年末资产负债率应小于85％。

（5）投融资能力（以联合体形式投标的，则指联合体整体）：投标人2023年末净资产不低于项目估算投资的35%人，具有不低于项目投资估算的投融资能力，其中：投资能力不低于25亿元人民币，融资能力不低于100亿元人民币。

（6）业绩要求：

近五年（2019年1月1日至今）投标人具有类似高速公路项目投资、运营业绩。

第四部分 需提供的有关资料

**4.1潜在社会资本响应表**

潜在社会资本应填写下表并及时提交，表格内字数无限制。

表4-1 潜在社会资本响应表

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 项目名称 | 洪洞至大宁高速公路工程特许经营项目 | |
| 响应社会资本名称  （公司名称） |  | |
| 公司地址 |  | |
| 注册资本 |  | |
| 公司基本介绍  （组织架构等） |  | |
| 高速公路投资或建设业绩介绍 |  | |
| 设计、施工相关资质  （如有请列举） |  | |
| 财务状况描述（负债率、自有资金等） |  | |
| 融资情况描述（拟合作金融机构、银行授信、可能的贷款利率及其他融资成本、完成融资时间等） |  | |
| —— | | |
| 测试内容 | 是否接受测试内容（是/否） | 对测试内容的意见和建议 |
| 特许经营实施方式 |  |  |
| 项目公司组建及合作年限 |  |  |
| 回报机制 |  |  |
| 项目融资方案 |  |  |
| 项目前期工作及费用承担 |  |  |
| 主要风险成本及竞争项 |  |  |
| 特许经营者选择 |  |  |
| **其他报价、意见和建议** | | |
| 工程建安造价下浮比例 |  | |
| 融资利率能接受区间 |  | |
| 合理利润率 |  | |
| 对本项目的其他意见 |  | |
| —— | | |
| 潜在社会资本联系人 |  | |
| 电话 |  | |
| 邮箱 |  | |
| 参与投资意愿：□不感兴趣 □有待了解 □有投资意向 □投资意愿强烈  声明：本公司愿意对所提供的潜在社会资本响应表及响应表附件的真实性负责。  潜在社会资本名称（盖章）：  日期： 年 月 日 | | |

**4.2响应表附件**

潜在社会资本可在提供响应表时，选择提供以下材料作为附件。

（1）列举自2019年1月1日起至今在中国大陆地区投资或建设高速公路项目业绩经验，包括项目业主名称及联系人、项目名称、建设规模、项目投资额、合同签署日期、项目期限、运作模式、回报机制、主要商务条件（回报率或内部收益率、日常养护费用标准、大中修费用标准）等，提供包含上述内容的合同复印件。

（2）提供营业执照复印件和有关设计、施工资质证书复印件。

（3）提出针对本项目的融资举措，包括但不限于银行授信额度、拟合作的金融机构、可能的贷款利率、融资成本、融资所需资料、完成融资所需时间等。

（4）提交最新经审计的2023年度（或2022年度）审计报告正文，可以不提供附注。

（5）证明潜在社会资本业绩经验、融资能力、施工能力、运营管理能力等方面的其他有关资料。