



MPAcc 课程教学进度计划

2013~2014 学年，第二学期

课程名称		项目投融资管理		任课教师	王广斌
班 级		MPAcc2014		总教时数	36
单元	日期	教材章节	内 容	案 例	
1		项目融资的思想 第一章（1）	1.1 项目融资学科背景 1.2 项目融资的指导思想 1.3 项目融资的性质 1.4 项目融资的定义	案例一： 中德友好医院	
2		第一章（2）	1.5 项目融资的任务 1.6 项目融资的组织 1.7 项目融资的成功条件		
3		第三章	2.1 风险分析与风险管理 的概念 2.2 项目融资的风险分析 2.3 项目融资风险管理	案例二： 深圳沙角 B 电厂	
4		第四章	3.1 项目融资结构概念 3.2 项目融资结构设计原 则 3.3 项目融资结构的多种 模式设计与分析 3.4 案例分析	案例三： 英法海峡隧道项目融资 结构	
5		项目融资担保结构	4.1 项目融资担保结构概 念 4.2 项目融资担保结构设 计原则 4.3 项目融资担保的多种 项目融资模式设计	案例四： 广西来宾 B 电厂	
6		5 BOT 模式	5.1 BOT 模式的背景 5.2 BOT 模式的内涵 5.3 BOT 模式的组织 5.4 BOT 项目的实施	案例五： 上海高速高速公路 BOT 项目	



			5.5 案例分析	
7		项目融资发展 ----PFI/PPP	6.1 PFI 概念 6.2 PFI 实施	
8		讨论		
课程组组长(签名)			计划日期	2014 年 5 月 26 日

注：每一单元为 4 教时。

- 预习材料：1、《BOT 法律体系与政策》
2、《BOT 项目香港经验全景谈》
3、《中国政府关于 BOT 和项目融资的政策框架-present》

预习材料1

我国BOT项目融资的法律与政策

作者:

关键词: BOT 法律 政策

目录: 1.BOT在我国的发展

1.1 BOT概念

1.2 我国BOT建设项目发展现状

2. BOT项目融资的法律政策

2.1 我国BOT项目融资的法律框架

2.2 我国政府关于BOT具体法律政策

2.2.1 关于外汇管理方面的适用规定

2.2.2 关于项目审批管理方面的政策规定

2.2.3 有关公司章程审批方面的政策规定

参考书目目录

1.BOT在我国的发展

1.1 BOT概念

BOT是20世纪80年代以后在国际上兴起的一种新的投资合作方式。由于基础设施服务的不足会阻碍经济发展,而一些国家和地区有待发展其基础设施但又面临资金短缺的问题,于是就采取BOT方式促进政府和国际私营企业合作,以加快基础设施和公用事业的建设。近几年,“BOT”这个概念在世界上,特别是在亚太地区引起了人们的广泛注意并被采用。

BOT是英文BUILD-OPERAE-TRANSFER的缩写,中文直接意思为:建造-运营-转让,它的含义是指:项目所在地政府将通常由国家供应机构承担的大型基础设施活工业项目的设计、建设、运营、融资和维护的权利特许给国内外私营机构的合同商或主办人,允许该私营机构在一个固定的期限内运营该设施,并且允许他在该期限内收回他对该项目的投资、运营与维修费用以及一些合理的服务费、租金等其它费用,以使该私营机构有能力偿还该工程所有的债务并取得预定的资金回报收益;然后,在规定的特许期限届满后,将该设施转让给项目方的政府。按照不同的工程项目,其产品或产出可以出售给公营机构或直接出售给最终消费者。国际BOT方式融资建设的项目一般被简称为“BOT项目”,其特许运营期一般为15到20年。

1.2 我国BOT建设项目发展现状

新中国成立以后至八十年代,我国政府一直从社会公益性和福利性的角度出发,将城市基础设施的建设和管理作为行政事业型工作来进行,政府是城市基础设施建设唯一的投资主体、经营主体。进入八十年代以来,我国国内生产总值以平均每年8%-9%的速度递增。随着经济发展和城市人口不断膨胀,对基础设施的需求也急剧增加,而基础设施的容量却日益饱和。特别是进入九十年代以后,城市基础设施使用多、更新少以及新建速度慢的状况与整个国民经济的高速增长形成了巨大的反差,使得其发展滞后的状况越来越成为制约甚至阻碍经济持续、高速增长“瓶颈”。

我国BOT模式的实践是从地方省市开始的。1985年,深圳以中外合作方式第一次从国外引进商业贷款建设沙角电厂B厂,取得了成功。虽然未直接称之为“BOT项目”,但可以说我国第一次BOT模式的实践运用。不久,上海黄浦江延安东路隧道复线工程、广州深圳高速公路、海南东线高速公路、三亚凤凰机场等项目以相继采用BOT模式引进外资建设。1995年5月,国家计

委批复广西来宾电厂二期工程采用BOT方式建设，使该项目成为我国第一个经国家批准的BOT试点项目。来宾电厂二期工程项目的招标、评标、合同谈判等工作都是在国家有关部门的直接指导下于同年6月份开始进行的，1997年在北京正式签署了协议。该项目获得批准和协议的签署实施，标志着中国在能源、交通等领域试点进行规范化管理的正式开始。重庆地铁、深圳地铁、北京京通高速公路等项目已被国家认定为采用BOT模式的基础设施项目。

上海引进BOT模式的尝试始于黄浦江延安东路隧道复线工程。1993年，上海市市政管理局与香港中信泰富有限公司正式签订了合作投资建设协议，这是第一次参照香港东西区海底隧道的BOT投融资模式建造经营的基础设施项目。1994年12月，上海市人民政府发布了《上海市南浦大桥、杨浦大桥和打浦路隧道专营管理办法》，又一次将南浦大桥、杨浦大桥和打浦路隧道的20年专营权授予沪港合作的一家项目公司，并结合上海实际创造了BOT的新模式——POT模式：即由香港中信泰富有限公司购买南浦大桥、杨浦大桥和打浦路隧道的部分股权以代替投融资建设的方式，获得20年的专营权，期满后无偿转让给上海市政府。近几年来上海的BOT项目还包括大场水厂、逸仙路高架等。作为国内第一例无政府任何回报承诺的基建项目，逸仙路高架项目是BOT模式在上海适用中的又一次重要突破，它摒弃了以前较多采用、近似于借债的对外方承诺固定投资回报率的模式，以项目自负盈亏的方式，真正地体现了私人机构承担投资风险的良性机制。此外，莘闵轻轨铁路的合作合同已经签署，浦东轻轨铁路项目建设计划已上报国家计委审批，不少基础设施如垃圾处理场、电厂项目正在进行采取BOT或其变形模式融资的可行性研究或商务谈判。

2. BOT项目融资的法律政策

综观国际上的立法和法律实践，可供BOT项目适用和参照的法律有四类：

- a. 一般的国内投资法及相关法律。
- b. 专门的BOT法律法规。
- c. 就某一个项目所专门制订的BOT投融资条例。

d. 就BOT某些问题所制订的法规与就某个项目所专门制订的条例相结合，我国就属于这种情况。我国目前BOT方面的法规有：对外贸易经济合作部在1995年发布的《关于以BOT方式吸收外商投资的有关问题的通知》；国家计委、电力部、交通部在同年联合下发的《关于试办外商投资特许权项目审批管理有关问题的通知》。就具体项目制定的条例如《上海市延安高架路专营管理办法》、《上海市逸仙路高架和蕴川路大桥专营管理办法》等等。在实践中，如果BOT所涉及的问题之解决无法律依据，只得参照其他相关立法如外资法作变通处理。

2.1 我国BOT项目融资的法律框架

BOT项目融资结构复杂，需要签署的法律文件繁多，要求有公正成熟的法律框架体系保障债权人和投资者的权益。

现在具体看，投资者及融资机构在这一方面的苛刻要求。从一般意义上讲，改革开放以来，我国已制订和颁布了200多个涉及外商投资的法律、法规，建立了一定的符合国际惯例的投资环境。不过，随着我国投资活动的不断发展和规模的不断扩大，经济诉讼也随之逐渐增多，加之行政、司法部门执行上的力量欠缺、经验不足，则法律背景尚未十分清晰。而从BOT的特殊角度看，它不仅需要一般的法律环境，同时还需要一些专门的法律规定及制度体系。

我国已经颁布了《中外合资经营企业法》、《中外合作经营企业法》和《外资企业法》等利用外资的法律，但由于BOT项目的特殊性，不能完全按照这些法律实施。如何实施BOT项目，无法可依。在这种情况下，为规范BOT试点工作，国家计委、外经贸部、国家外汇管理局分别就项目审批、公司章程报批外汇管理等问题作出了政策规定。目前，我国关于BOT项目融资的法律规定主要是对外贸易经济合作部1994年发布的《关于以BOT方式吸收外商投资有关问题的

通知》，国家计委、电力部、交通部1995年联合发布的《关于试办外商投资特许权项目审批管理有关问题的通知》和国家计委、国家外汇管理局发布的《关于借用长期国外贷款实行总量控制下的全口径管理的范围和办法》；同时，BOT项目融资必须符合1995年6月20日我国政府公布的《指导外商投资方向暂行规定》和《外商投资产业指导目录》。这几个法律文件及其涵盖的内容基本确立了我国BOT项目融资的法律框架，也就是说，中国的BOT项目融资已经有了一个可以借鉴的法律保障体系。

第一，BOT项目融资必须符合国家产业政策，国家对采用BOT项目融资方式借用的国外贷款实行全口径管理。在国家利用外资计划的统一指导下，对BOT项目融资实行指导性计划管理，凡采用此方式筹集资金的项目，均须报国家计委审批。

第二，BOT项目融资要纳入我国有关外商投资企业法律和审批体制。外商可以合作、合资、独资的方式建立BOT项目公司并根据其性质确定所适用的法律，如是中外合资就适用《中外合资经营企业法》，以此类推。至于项目公司与政府签订的BOT合同则按政府有关规定办理。

第三，BOT项目公司享有我国现行关于三资企业的优惠政策，特别是在税收、土地使用、外汇管理等方面给予外国投资者优惠政策的法律、法规。

第四，BOT项目融资适用我国承认和参加的有关融资的国际法规范，如《国际货币基金组织协定》、《贷款协议和担保协议通则》等和国际惯例，如国际上通行的风险分担原则是：凡是企业自身能够把握的风险由项目公司承担；凡是企业不能够把握的风险由政府部门承担；对外界不明的风险，在发生时可以通过磋商解决；至于因动乱、暴力等原因发生的政治风险，一般寻求国际组织（如世界银行等）采用政治担保方式解决。

2.2 我国政府关于BOT具体法律政策

下面以成文时间的新旧次序，对有关规定作一介绍。

2.2.1 关于外汇管理方面的适用规定

BOT项目涉及外汇金额较大，而且多数是外汇不能平衡项目，因此外汇问题是BOT项目中的一个重大问题。1996年1月，国务院颁布了《中华人民共和国外汇管理条例》，该条例将对以后的BOT项目产生重大影响，正在开发中的有些BOT项目也要由该条例管辖。条例规定：

(1) 在中华人民共和国境内，禁止外币流通，并不得以外币计价结算。这样境内企业（包括BOT项目公司）的收入只能是人民币。

(2) 境内机构经常项目用汇，应当按照国务院关于结汇、售汇及付汇管理的规定，持有有效凭证和商业单据向外汇指定银行购汇支付。这样按照条例就可实现人民币在经常项目下有条件可兑换，改善了外商投资企业的经营环境。

(3) 应聘在境内机构工作的外籍专家的人民币工资及其合法收入，依法纳税后，可向外汇指定银行购汇汇出或者携带出境。

(4) 境内机构的资本项目外汇收入，除国务院另有规定外，应当调回境内，按国家有关规定在外汇指定银行开立外汇帐户，但卖给外汇指定银行，须经外汇管理机关批准。

(5) 外商投资企业借用国外贷款，应当报外汇管理机关备案。

(6) 依法终止的外商投资企业，按照国家有关规定进行清算。纳税后，属于外方投资者所有的人民币可以向外汇指定银行购汇汇出或者携带出境。

另外，从1996年7月1日起，外商投资企业实行银行结售汇，外商投资企业可以在外汇指定银行办理结汇和售汇，也可以继续通过外汇调剂中心买卖外汇。外商投资企业可以根据需要在指定外汇银行开立用于经济项目收支的外汇结算帐户和用于资本项目收支的外汇专用帐户。根据需要外商投资企业经常项目下外汇收入不可以保留一部分外汇。对于BOT项目，经常项目外汇帐户保留一部分外汇是必要的，贷款银行一般要求还款帐户的外汇能够起码满足六

个月的还款需求。

在国务院有关外汇政策出台之前为了处理好BOT项目中的外汇问题，积极稳妥地利用外资，确保我国的外债信誉，1995年5月8日，国家外汇管理局以（95）汇资函字第009号文，向各省、自治区、直辖市、计划单列市和经济特区分局发布了《关于境内机构进行项目融资有关事宜的通知》。通知规定：

（1）项目融资是指以境内项目的名义在境外筹措一年期以上的外汇资金，以项目营运收入对外承担债务偿还责任的融资形式。

（2）国内项目融资承办人向国外申请评级，应事先得到国家外汇管理局的批准，项目承办人向所在地外汇管理分局提出申请并提供下列材料：

- a. 对外评级申请书，申请书应包括聘请的评级顾问、评级机构及评级时间等内容；
- b. 经国家计划部门或授权主管部门批准的投资项目的可行性研究报告；
- c. 拟向评级机构提供的评级材料及评级程序等有关情况和资料。

所在地外汇管理分局在收到项目单位的评级申请并进行审核后，报国家外汇管理局批准。

（3）项目单位应在取得评级结果后三日内，向国家外汇管理局及所在地分局报告评级结果。国家外汇管理局根据评级情况，决定项目单位是否可以项目进行项目融资准备。

（4）项目单位以外发债或组织国际银团等方式进行项目融资，须经国家外汇管理局批准，并参照《中国境内机构在境外发行债券的管理规定》和《境内机构借用商业贷款管理办法》执行。

（5）以项目融资方式筹集的外汇资金应及时调回国内，未经外汇管理部门批准不得存放境外。

（6）为了保证项目融资按期还本付息，项目单位可根据《外汇帐户管理办法》在境内的外汇指定银行开立还本付息帐户，营运收入可提前进入帐户，帐户资金仅限用于还本付息。未经国家外汇管理局批准不得有境外开立帐户。

（7）未经国家外汇管理局批准，项目融资所筹资金不得调换成人民币使用。

（8）项目单位进行项目融资以后，必须根据国家外汇管理局的要求，按季报送资金的使用情况。如果需要改变资金用途，必须事先取得国家计划部门和外汇管理局的批准。

（9）项目单位外汇不足以偿还债务本息的，经国家外汇管理局批准可购买外汇偿还。

（10）国家外汇管理部门有权检查项目单位的资金使用和偿还情况，项目单位必须予以配合，提供有关文件和资料。

（11）项目融资应是无追索权或有限追索权的，中方机构对外出具借款担保，不得以项目之外的境内资产或收益抵押或偿债。

另：国家外汇管理局的通知除适用于BOT项目外，还适用于其它项目融资项目。

2.2.2 关于项目审批管理方面的政策规定

经过了一段时间的准备工作，1995年国家计委开始组织BOT试点工作。由于我国的现行法律不能完全适用于BOT项目，在有关BOT法律法规出台之前，为了使试点工作有法可依，国家计划委员会、电力工业部和交通部于1995年8月21日以（1995）1208号文向各省、自治区、直辖市及计划单列市计委（计经委）、电力局、交通厅（局）发布了《关于试办外商投资特许权项目审批管理有关问题的通知》，通知规定：

a. 外商投资特许权项目是指外商建设-运营-移交的基础设施项目。政府部门通过特许权协议，在规定的时间内，将项目授予外商为特许权项目成立的项目公司，由项目公司负责该项目的投融资、建设、运营和维护。特许期满，项目公司将特许权项目的设施无偿移交给政府部门。

b. 在特许期内，项目公司拥有特许权项目设施的所有权，以及为特许权项目进行投融资、

工程设计、施工建设、设备采购、运营管理和合理收费的权利，并承担对特许权项目的设施进行维修、保养的义务。政府部门具有对特许权项目监督、检查、审计，以及如发现项目公司有不符合特许权协议规定的行为，予以纠正并依法处罚的权力。

c.为保证特许权项目在我国顺利实施，在特许期内，如因受我国政策调整因素的影响，使项目公司受到重大经济损失的，允许项目公司合理提高收费标准或延长项目公司的特许期；对于项目公司偿还贷款本金、利息和红利汇出所需要的外汇，国家保证兑换和汇出境外。但是，项目公司也要承担投融资、建造、采购、运营、维护等方面的风险，政府不提供固定投资回报率的保证，国内金融机构和非金融机构也不为其融资提供担保。

d.鉴于在我国举办特许权项目是一项新的工作，故必须积极稳妥地进行。为防止一哄而起，需要先进行试点，待取得经验后，再逐步推广。在试点期间，其范围暂定为：建设规模为2×30万千瓦及以上火力发电厂、25万千瓦以下水力发电厂、30-80公里高等级公路1000米以上独立桥梁和独立隧道及城市供水厂等项目。

e.特许权试点项目的筛选采取自下而上的方式进行，原则上是国家中长期规划内的项目。被选定的试点项目，由所在省（区、市）的计划部门会同行业主管部门按现行计划管理体制提出项目预可行性研究报告，经行业主管部门初审后由国家计委审批，必要时由国家计委初审后报国务院审批。特许权项目的预可行性研究报告除包括项目概况、工程、技术、环保等方面内容外，应重点阐述以下内容：市场需求分析、总投资规模外部条件的落实、经济及财务分析、预收费标准和调价原则、特许权期限、风险分担原则、政府拟提供的配套条件及承担的义务等。

f.特许权试点项目的预可行性研究报告获得批准后，地方政府负责编制资格预审及标书文件，通过公开招标的方式选择境外投资者。国家计委将组织由行业主管部门、地方政府部门及技术、经济、法律顾问参加的评标委员会，负责标书的审查、投资者资格预审、评标、定标及授标的工作。

g.特许权试点项目所在省（区、市）政府要协助中标者凭中标批准文件到外经贸部办理项目公司章程的报批手续，以及工商注册登记手续。

h.特许权协议经国家计委批准后，授权省（区、市）政府或行业部门与项目公司正式签署，并从签字之日起开始生效。

i.为使特许权试点工作顺利进行，国家计委将设立常设机构，负责特许权项目试点的组织、日常联系、协调等方面的工作。

2.2.3 有关公司章程审批方面的政策规定

1995年初，对外贸易经济合作部以（1994）外经贸法函字第89号向各省、自治区、直辖市、计划单列市、经济特区经贸委（厅）下发了《以BOT方式吸收外商投资有关问题的通知》，通知主要内容如下：

a. BOT方式在一些方面有其特殊性，但要纳入我国现行的有关外商投资企业法律和审批体制。外商可以以合作、合资或独资的方式建立BOT项目公司（以下简称项目公司）。项目建议书和可行性研究报告批准后，外经贸部门按照现有利用外资的有关法律和审批程序对项目公司合同、章程进行审批。鉴于BOT方式尚处于研究和试点阶段，除国务院另有明确规定外，沿海地区投资总额超过3000万美元的项目与内陆地区投资总额1000万美元以上的项目仍应由中央政府审批（项目建议书、可行性研究报告报国家计委审批，合同、章程报外经贸部审批）。

b.以BOT投资方式吸引外资应符合国家关于基础设施领域利用外资的行业政策和有关法律。在项目洽谈阶段，应选择资金技术实力雄厚，信誉良好，从事BOT项目经验丰富的外商进行合作。

c.政府机构一般不应对项目做任何形式的担保或承诺（如外汇兑换担保、贷款担保等）。

如项目确需担保，必须事先征得国家有关主管部门的同意，方可对外作出承诺。

d.各地在招商引资进行BOT项目过程中，应量力而行，对本地区配套资金状况等综合因素给予通盘考虑。

另外，外经贸部希望各地加强对BOT投资项目的审批与管理，认真研究并及时总结BOT方式的问题与经验，随时反馈信息。

由于目前我国总体的国家法律体系正在制定和建设中，或多或少的影响了外商在我国投资的信心。但是通过我国改革的不断的深入，法制的不断健全，BOT项目融资也必定会更加有法可依、有法必依的法制化道路。

参考书目：

- ①参见李金早,任树本,杜尊亚著《BOT投资方式》
- ②参见将钱粮编著《国际BOT方式理论与实务》
- ③参见《外商投资特许权项目协议(BOT)与行政合同法》
- ④参见国家计委固定资产投资综合计划局编《基本建设法规大典设法规大典》
- ⑤参见张检身《建设市场交易与管理》
- ⑥参见《以BOT方式吸收外商投资有关问题的通知》

预习材料 2

BOT 项目香港经验全景谈

关键字：基础设施，融资措施，BOT 模式，隧道项目，BOT 项目管理

中国入世后，基础设施建设中采用 BOT（建造、运营、移交）的方法必然提到议事日程上来。国家计委联合相关部门在 1995 年颁布一份有关 BOT 的通知，1997 年出台了临时的项目融资措施，不久的将来可能正式颁布有关 BOT 的法律。

然而，基础设施的私有化涉及社会、政治、经济、法律以及环境问题。为了达到双赢，BOT 项目需要通过传统方式实施的项目更有利的条件，同时必须将各种因素考虑进去。囿于各种困扰，许多 BOT 项目最终并未实施。即使一个 BOT 项目被实施了，也存在种种后遗症。

中国香港在这方面，走在世界前列。它起步自六十年代末，已用 BOT 融资方法建成 5 条大型隧道；其中第一条隧道即“红磡海底隧道”，最近已结束特许经营期，进入了移交后的运营阶段。香港政府在 30 多年的 BOT 实践中，总结了许多经验和教训，形成一套结构完善的 BOT 框架。对想采用 BOT 进行基础建设但缺乏经验的国家和地区来说，这个 BOT 模型是十分有借鉴意义的。

本文作者在 1999 年 2 月发起一项研究，旨在调查香港 BOT 模式和管理的各个方面。通过调查 5 条隧道的参与各方以及各种项目文档如项目摘要、项目协议、有关法令以及发表于不同刊物的论文和文章，获得对 5 条 BOT 隧道经验教训的全景式的了解，是一篇实务型的介绍。征得作者同意，本报今天摘要发表。

香港的 BOT 隧道项目

香港人口接近 7 千万，面积不足 1,100 平方公里，是世界上城市人口密度最大和交通最密集的都市。高质量交通基础设施是其发展的先决条件。政府采取许多不同的方法来吸引私人投资，有 5 条隧道通过 BOT 方式建造完成。它们分别是红磡海底隧道，东区海底隧道，大老山隧道，西区海底隧道，以及三号干线郊野公园段。

可行性研究

政府采用 BOT 方案的目标在于使私人部门在可承受的风险范围内进行开发，并获得合理但不过分的回报。此外，必须能提供高质量的服务，对公众收取的过路费也要合理。香港政府（以后均以“政府”代替）通常是组建一支队伍，成员来自香港领先的工程、金融、法律和环境咨询顾问公司，他们共同完成一份可行性报告，以评估一个项目是否适于采用 BOT 方式。

选择特许经营者

一个 BOT 项目的关键在于选择最为合适的私人部门—特许经营者。这可以通过竞争性招标程序来实现。

招标程序

下面是用于 5 个 BOT 隧道的标准招标程序：

- 1.在官方报纸上发布招标公告
- 2.对投标者评估和筛选
- 3.同筛选出来的投标者进行谈判和起草项目协议书
- 4.立法院通过并颁布项目生效法令
- 5.签订项目协议并授予特许权

整个招标过程受廉政公署的监督。

报批和备选建议书

所有投标者必须至少提交一份报批建议书，或是完全按照方案中规定的工程和运营条款，或是有一些不影响设计、施工方法或运营小差异。但是，所有的小差异必须清楚地识别并在报批建议书中完整阐述，其实际含义也要解释清楚。

政府也会考虑备选的建议书；这些建议书可以同报批的方案完全或部分不一致。但是，备选建议书必须基于 BOT 方案，受用地限制，且没有重大工期拖延。投标者必须说明工程、资金、计划安排，和/或备选建议书的运营优点。

评估标准

下面所列是主要的投标评估标准[香港政府(香港 1992, 1993)]:

- 1.收费机制水平和稳定性
- 2.收费调整方法
- 3.工程进度计划的抗干扰能力
- 4.投标者及其股东的资金力量，筹备和支撑一个合适的融资计划的能力以及他们可用于该项目的资源
- 5.融资计划的结构，包括：资产负债水平、任何利率和/或货币风险的套现计划以及股东支持度
- 6.特许经营者所建议的公司结构和融资结构
- 7.工程设计质量，对环境的考虑，施工方法，机电安装，通风照明系统
- 8.有效地和高效率地进行管理，经营和维护的能力
- 9.政府和社区的受益情况

要注意的是，尽管特许经营期预先设定了（往往是 30 年），但并未作为一项标准。

招标评估

政府组成一支专门评估小组来评估。小组主席由交通局的人员担任，其他来自财政局，高速公路部门，交通部门和相关部门；也要邀请金融和法律顾问参与。

投标结束后的一个月內，政府通常单独同投标者会谈。会议提供给投标者一个阐明其标书的细节和优点，并澄清对建议书的疑问的机会。这些问题和回答也将作为项目协议的一部分。

评估一般涉及三个主要方面，即资金、工程以及运营和交通的规划。不同的权值分配给这三方面，大概各自的百分比是 65%，20%，15%。

筛选和谈判

政府会筛选出几个投标者答、详细地评估和谈判；要求他们提交一份施工合同草稿、设计方委任协议、监督方委任协议以及相关的保函，以备审查。一旦最后的评估结束，香港特别行政区政府认可选出的最佳投标者，并同其就项目协议的最后条款和条件进行谈判，然后起草项目生效法令。

法律方面

政府主要用以项目生效法令和项目协议这两类法律文件监督特许经营期时的 BOT 隧道项目。

项目生效法令

项目生效法令清楚地规定特许经营者各自的法定权利和义务。为反映特许经营的各种要求，它提供详细条款来解决以下关键问题：特许经营权的授予、终止和撤销；特许经营者的收费权利、最初收费标准、收费调整程序；税收；土地使用权和道路通行权；交通管制；其它法令和附属法律和规章的应用；以及纠纷解决程序。

项目协议

项目协议笼统地涉及特许经营权，具体地处理有关项目施工、运营和维护的问题。它包括特许经营者的建议书、项目总体规划、特许经营期、特许经营者的义务、政府给予的协助和纠纷解决方法。它同时列出政府对设计/施工及其监督、运营和维护，交通管理，督察，和设施移交的要求。

纠纷解决程序

纠纷解决程序在项目生效法令中的有关政府权利的使用，和项目协议中的有关设计、施工、运营和维护均有规定。

资金及其它相关方面

特许经营期

特许经营期通常是从任何工程开工之日起的 30 年间。如果由于政府未能及时履行义务造成工期拖延，比如推迟交付项目用地导致的相关工期延误，政府允许延长其特许经营期。

投标者的资金力量

在标书提交的同时，投标者必须提供至少 3 年内的会计审计资料，连同其最近公布的与其合作各方情况，包括所建议的特许经营者及其股东、股东的母公司、所建议的顾问和承包商；同时也要提供一份报告，提供任何难以估计的负债包括偶发性负债的详细资料。投标者在标书提交之时缺少会计审计资料的话，必须提供一份详细说明参与的机构或个人的资金力量的报告，也要求说明其建议的贷款方的提示性条款和条件。在标书评估阶段，要十分重视其建议的资金结构和用于施工、运营和设施维护的资金绝对水平。例如，在三号干线郊野公园段项目上，资产负债率不能高于 65:35。

公司结构

特许经营者必须是有限责任公司。投标者必须在建议书提供以下详细资料：股东及其各自持股数和资本贡献情况、附属公司的资产负债比例以及建议的股本结构。在授予特许权之前，任何的持股变化需经政府同意。授予之后，将对持股变化和转让有严格规定。

收费调整机制

在早期的 BOT 隧道中，法令规定收费调整须经政府和特许经营者双方同意才能实行。如果双方未能达成一致，任何其中一方均可将此事移交仲裁机构；仲裁机构按照基于“特许经营者获得的资金回报应该合理且不过分”的仲裁法令进行裁决。

然而由于“合理且不过分”的定义不清晰，往往需要大量时间和费用来进行仲裁，所以这项条款不能为私人部门很好地接受。因此，政府在近年的 BOT 隧道项目中采用了一种新颖的方法：政府和特许经营者双方达成每年最高和最低的预计净收入，一个在特许经营期的某个日期预期收费增长数的预定数字以及每个预期收费增长数的实际数值达成一致。在每个经营年年末，特许经营者提交给政府一份审计报告，内容是该年的实际净收入。只要某时期的实际净收入低于前年同期的最高预计净收入，特许经营者有权在已规定的日期实行相应的预期收费增长数。这种方法也允许特许经营者从其它年份提出一个预期收费增长数，只要该实际净收入低于最低预计净收入。但是，如果在任何一年的实际净收入超出最高预计净收入，所有超出收入将纳入收费稳定基金。政府拥有一项特有权利，即可用该基金来补偿相关年份的最高预计净收入与实际净收入之差，以推迟增加预期收费增长数，稳定收费。同样地，当实际净收入低于最低预计净收入时，政府也可以支付这两个数字之差的金额，以推迟提出预期收费增长数。在将西区海底隧道和三号干线郊野公园段授予特许经营者时，政府和他们双方同意在 2001，2005，2009，2013，2017 和 2021 的 1 月增加收费，达成的最高和最低的预计净收入分别是 18.5% 和 15%。

公布财务信息

政府保留在特许经营期内随时可以要求特许经营者公布其有关特许经营的财务信息的权利。

用地问题

项目生效法令要求交通特派员准备一份定义特许经营区域范围的计划，并在土地登记处保存。政府将获得所有报批方案里要求的土地，并自己出资清理该场地，然后及时移交给特许经营者。

在施工期间，政府通过颁发许可证提供给特许经营者工程用地。办理这些许可证并不需要额外缴纳行政费用。特许经营者按照市场价取得收费区行政大楼的场地。费用在私有条约许可规定，其条款随着特许经营期开始而生效，结束而失效。如果投标者认为需要额外的一块场地，或该场地对项目开展有利，他必须提交一份详细说明理由的建议书，但所有发生的获取成本和清理成本由该特许经营者承担。

一旦工程完工，所有超出特许经营区域的土地（除了行政大楼）必须恢复原状并归还给政府，且不需要政府的任何费用。如果该特许经营者未能做到这点，政府在发出一个月的通知后将强制执行，并且所有费用由对方承担。

设计和施工

特许经营者同一家实力雄厚的承包商签订设计/施工合同；该承包商往往会聘请一家设计单位并将施工分包出去。在设计和施工阶段，政府要求特许经营者聘用一家独立的设计监督单位和一家独立的施工监督单位（可以是同一单位）。

运营和维护

除了向政府提交常规的报告和记录之外，特许经营者还必须要雇佣一个独立的咨询方，每年来审查维护的标准并向政府提交一份报告。为了确保运营的安全和顺利，要求特许经营者在向公众开发开放设施之前，必须提交一份运营手册经政府批准。在获得政府批准后，这些流程必须在交付前现场验证其工作的可行性。此外，所有的机电设备必须进行连续七天的运转以试验它们的性能。政府也要求特许经营者提交一份维护手册。

移交

根据红磡海底隧道的法令，特许经营者移交后所有的权利和义务将被终止，它的财产将按一定的条件授予政府。该隧道在 1999 年 9 月 1 日午夜移交给政府。此次移交比较顺利，没有重大分歧。

政府在 1997 年开始准备红磡海底隧道的移交工作。为了顺利移交，需解决以下主要问题：

- 1.为红磡海底隧道的日后管理立法
- 2.准备为红磡海底隧道移交后的管理，经营和维护的招标文件
- 3.达成特许经营者需移交的财产清单
- 4.介入特许经营者未完成的维护工作
- 5.特许经营者员工的平滑过渡

移交后

一项新的立法，或在原有法令和其附属立法的修改，对 BOT 隧道项目移交后的经营管理的持续进行十分重要。在红磡海底隧道项目中，政府在立法院提出一项红磡海底隧道的议案，赋予政府征收使用费的权力，并授权交通特派员在红磡海底隧道移交后处理涉及管理、运营和维护各方面事宜。

选择新运营商

当准备红磡海底隧道的移交时，政府要解决移交后的隧道运营的问题。政府决定通过公开招标选择一个新运营商负责整条隧道的管理、运营和维护。

MOM 合同

MOM 中译即管理、运营和维护。在 1999 年 7 月，政府同香港隧道及高速公路管理公司签订 MOM 合同，为期两年（可能会有 1 年的延长），在 1999 年 9 月 1 日开始执行。政府拥有红磡海底隧道的所有权；该管

理公司负责代表政府收费，并从其所得拿出一部分来支付其管理、运营和维护的费用。政府制定详细的例行检查、定期维修的工作要求；对非定期的维修工作另外付费。但是，运营商可能会对例行工作不用心，反而期待隧道条件恶化后的额外工作来获得更多收入。为了防范这种情况的发生，政府建立一支监督队来检查运营商的工作成效。这支队伍的主要责任包括：

- 1.批准运营商建议的维护流程和计划
- 2.监督和随机抽查运营商的例行检查、维修工作，以确保 MOM 合同的切实落实
- 3.检查运营商关于非定期维修的建议，并批准其费用和实施策略
- 4.监督非定期维修工作的实施，以确保按时完成并遵守规范

讨论

法律框架

香港没有专门处理 BOT 项目的法律，每个方案必须由政府提交立法院批准针对每个方案制定一项特别的法令。有人认为特别的法令比通用的 BOT 法律更为适合，因为每个项目的都有其特殊的情况。但这会产生另一个问题：每次采用 BOT 方式，都必须针对项目制定特别法令，这是否拖延了项目的工期。从香港的经验来看，这未必拖延项目的实施进程。法令草案可以同其它项目文件的准备同时进行：先是搭起一个法令草案框架，同时准备详细的合同文件，其后将合同中的主要方面纳入法令草案；完成之后，最终定稿并颁布法令；在结束和获胜投标者的谈判和所有必要的咨询后，政府尽快地提出有关项目生效法令的议案给立法院通过。据介绍，从起草法令到法令生效一般需要 9 个月左右。

在所有的 BOT 隧道项目中，政府和特许经营者没有发生重大纠纷或仲裁。这是因为不同方的义务在合同文件规定得清清楚楚。并且他们大都是通过谈判来解决双方的冲突。

风险分配

特许经营者承担的风险涉及施工，工程，地理，气候，融资，通货膨胀，成本上升等方面。政府提供土地以便项目的施工和运营，承担土地获取和清理工作的费用。如果由于政府方面的原因导致工期延误，政府将允许延长特许经营期或给予补偿。如果发生特殊风险如战争、暴乱，政府允许其终止合同。然而，政府并不保证项目的开始和结束时间；特许经营者并不能获得税收减免；政府不保证其最小交通流量或最低经济回报，也不保证未来是否会出现竞争性路线。

设计和施工

BOT 方案的设计倾向于采用新的施工方法，以有助于加快进度、减少重复劳动和进行机械化施工。同时，也会考虑备选建议书的方案。

为了避免合同签订后，由于投标者的急于求成导致工程草草施工，政府要求特许经营者聘用独立的设计和施工监督单位来确保工程质量。

在香港，交通流量增长十分迅速。但是，对于这些在新开发地区建好的路线，达到其设计流量需要相当一段时间，所以有必要分期施工。

移交

最好保留特许经营者原先的运营和维护人员以便利用他们的经验和技能。政府必须在实际移交前的 3-5 年开始考虑整个“移交”问题。特许经营者可能不再关心运营和维护的质量，特别是其在这个 BOT 项目亏损时。在这种情况下，政府要密切监督其运营和维护。

未来 BOT 项目的可能改进

一些被采访者，特别是来自私有部门的，认为风险分配结构对特许经营者不尽合理。东区海底隧道和红磡海底隧道正在赢利，但其它三个项目却面临低流量带来的经济损失。东区海底隧道，红磡海底隧道和西

区海底隧道互相争夺过港交通流量；大老山隧道也不得不同另一条线路竞争；而三号干线郊野公园段要同两条免费公路竞争。所以，有必要在那些免费公路征收过路费，以便增加隧道项目的交通流量，达到特许经营者的预期收入。但公众已以汽车驾照、石油税等形式缴纳费用，有理由免费使用这些公路。

其它一些人认为当前的风险分配大致可行。一些隧道的交通流量未能达到设计水平，部分是由于 1997 年以来的香港经济衰退。况且这些隧道刚刚开始运营不到几年，还有 20 多年的时间。随着交通流量的逐年上升和经济的好转，它们完全有可能获得赢利。

尽管存在分歧，但这些被采访者都认为政府在未来的 BOT 项目中应该给予特许经营者更多安抚；更加关注对交通设施和收费结构的合理规划，以及考虑下述的反向招标系统。

反向招标 (Reverse Tendering)

为了减少特许经营者的财务风险和鼓励私人部门介入日后的 BOT 项目，政府可能会引进一种已在英国实行的“反向招标”系统。在这种系统里，政府在特许经营期内不同阶段规定相应收费水平，并在招标过程提供一定的保留金，要求投标者提交关于这笔资金用途的建议书。投标者在其建议书内详述它需要保留金的比例。从政府的角度，投标者需要的公共资金数目越少其建议书就越受欢迎。在其它标准中要基于“更少的公共资金需求”来评估标书。获胜的投标者要求的实际公共资金投入后就成为政府的资产，与此同时政府也分担了相应风险和利润。

交通流量和时间控制

一个 BOT 交通项目的商业价值取决于日后收费，这同未来交通流量直接密切相关。因此，私人投资者首先关心的是可行性报告中交通流量和路费收入的可信度。但实际上，路费收取和交通流量的相互作用的关系难以估计。时间控制是另一个主要因素。在香港，一个 BOT 项目的目标运营日期取决于施工进度、香港的总交通需求、当前连接到隧道的基础设施情况和制定项目生效法令的时间。政府愿意看到 BOT 项目在合理的条件下早日向公众开放，这也符合特许经营者的利益，因为更短的施工时间意味着更长的运营时间，有利于其降低贷款利息支出和产生更多运营收入。

结论

BOT 方法在香港操作十分良好，5 条隧道即为明证。私人部门参与开发基础设施具有多项优势，如灵活的决策程序、技术创新、工程技术和资金优化等等。成功的私有化公共基础设施需要一些先决条件：友好的商业环境，可以促进和回报社会各方；开放透明的机制，确保私人投资者的利益和权利；完善的法律体系；程序井然的行政管理；开放的市场等等。香港基本的 BOT 框架经过 30 多年的发展，被证明是行之有效的。但是，如果根据每个项目的具体情况作一些修改（比如反向招标），将会受益更多。同时，也需要许多政府保证措施，例如减少“竞争性的基础设施”。

香港模式为良好的 BOT 项目管理实践提供了方向。通过对经验知识和创新想法的加工和普及，这些技巧应能促进基础设施高效率的开发，从而将超过当前的“最好”的项目实践。

本文摘自“工程项目管理研究”

预习材料 3

中国政府关于 BOT 和项目融资的政策框架

积极合理有效地利用外资，促进经济结构优化和国民经济素质提高，积极引导外资主要投向于农业，基础设施，基础产业和现有企业的技术改造，投向资金技术密集型和高附加值产口出口型项目，有步骤地推行服务贸易领域的对外开放，这是我们引导外资投向，优化外资结构的目标。因而鼓励外商采用 BOT、项目融资等方式参与我国的公共性基础设施建设，这是我们规范 BOT、项目融资方式在我国运作的总的**指导思想**。

我国建立的社会主义市场经济的法律法规日臻完善。尤其是关于外商投资的法律法规已初步形成体系，对外商投资企业的设立、变更、经营、终止、纠纷和土地使用权的取得等法律法规运作尚好，投资者权益依法可得到根本保障。我国最近又颁布了《担保法》、《保险法》、《贷款通则》、人民币经常项目可兑换，经批准进口设备可免征关税和进口环节增值税等，这为 BOT 和项目融资的项目建造、经营、风险分担等运作提供了较为完善的法律环境和较好的经济效益。

我们制定 BOT 和项目融资法规遵循的**基本原则**是：

- 1、维护国家主权：坚持实事求是，一切从中国的国情出发。设立项目公司和制定特许权协议必须符合我国的法律法规，企业也必须遵守我国的法律法规。
- 2、平等互利：投资、签约各方法律地位平等、权利义务平衡。
- 3、尊重国际惯例：将国际上行之有效的习惯做法订明在 BOT 和项目融资法则中。
- 4、保护投资者的权益：BOT 方式虽有政府的参与，既要保护消费者的利益，也要保护投资者的合法权益。对于项目融资，要坚持公平的风险分担，风险和效益必须合理平衡。

一、BOT 政策的基本框架

BOT 投资方式问世已有百年历史，发展到今天，根据各国的法律和项目的自身特点，出现了 BT、BOOT 等 20 多种演变方式。我们是在对 BOT 的发展历史和自身特点进行深入研究的基础上，结合我们国家的实际情况来设立政策框架的。基本内容主要是：BOT 的定义、试用范围、项目、公司设立程序、招标投标、特许权协议、权力与义务、监督与管理等。

1、BOT 在我们国家运用的定义

“BOT 投融资方式”在我们国家称做为“特许权投融资方式”。其定义是指国家或地方政府部门通过特许权协议，授予签约方的外商投资企业（包括中外合资、中外合作、外商独资）承担公共性基础设施（基础产业）项目的融资、建造、经营和维护；在协议规定的特许期限内，项目公司拥有投资建造设施的所有权（这个所有权不是完整意义的上的所有权），允许

向设施使用者收取适当费用，由此回收项目投融资、经营和维护成本并获得合理的回报；特许期满，项目公司将设施无偿地移交给签约方的政府部门。

2、BOT 目前在我们国家的适用范围

BOT 方式在我国的应用将分阶段进行，先行试点的范围是：列入国家和省、直辖市、自治区地方政府中长期发展规划内的火电站、水电站、高等级高速公路、桥梁、隧道以及城市供排水、污水处理等能源、交通、城市市政设施建设。通过试点总结经验后再逐步扩大其适用范围。

3、BOT 项目的设立程序

(1) 由项目发起人负责编制项目建议书（预可行性研究报告），按规定的审批程序进行报批。

(2) 项目等到批准后，由项目发起的政府机构负责组织或委托中介编制招标文件（含特许权协议），并进行招投标活动，来选择最终的外资合作人。

(3) 经项目发起的政府机构确认的特许权协议（附中标者编制的项目可行性研究报告和评标委员会的评审报告），按规定的审批程序报批。

(4) 项目特许协议得到批准后，中标者必须按规定的期限，按外商投资有关的企业法规定的程序设立项目公司；政府部门与项目公司正式签定特许权协议；一旦签定立即生效。

4、BOT 的招标、投标、评标程序

BOT 在我国的操作，是采用公开的竞争性的招投标方式进行的，一旦项目建议书得到批准，即进入到招投标程序。

(1) 资格预审。要对投票者的法人资格、资信情况、项目的实施能力（包括技术、组织、管理、投资、融资等能力），以往的经验及业绩进行公开评审。

(2) 招标。BOT 招标文件，主要有：投标者须知（含评标标准与程序）；项目的最低标准、规格与经济技术参数的规范；特许权协议草本；政府部门提供的条件等。

(3) 投标。投标者一般均为联合体，投标者至少应按投标者须知提供以下内容：收费标准；项目可行性研究报告；项目融资方案；项目建设工程期与进度安排；投标保证金；招标文件要求的其他文件。

(4) 评标与揭标。由国家计委组织中央、地方政府有关部门、项目发起人，以及熟悉项目的技术、经济、法律专家参加，进行公开评标，选出最具有资格的投票者。对科技市场权协议进行确认性谈判后进行公开揭标。国家计委的参与主要职责是保证评标的公平、公开、公正。并依法由公证机构进行监督。

5、特许权协议的主要内容

特许权经营签约各方的法定名称、住所；项目特许权内容、方式及期限；项目工程设计、建造施工、经营和维护的标准；项目的组织实施计划与安排；项目成本计划与收费方案；签约双方各自权利、义务与责任；项目转让、抵押、征收、中止条款；特许权届满，项目移交内容、标准及程序；罚责与仲裁。

6、风险分担原则

项目公司自行承担项目的融资、建造、运营和维护等商业性风险；对项目公司不能预测而带来的风险采取以下承担原则：

(1) 由于国家政策、法律法规的变化致使项目公司受到实质性的影响，政府部门可以通过调整收费价格，处长特许期限或采取其他相应措施予以补偿；

(2) 自然不可抗力原则上由项目公司通过保险等方式自行承担；

其他政治不可抗力，可通过协商加以解决。

7、权力与义务

(1) 政府部门对项目公司的活动依法进行监督、检查和审计。如发现有不符合特许权协议的行为，有权需要采取修正措施，如拒不接受，有权进行处罚。(2) 出于项目融资的目的，项目公司可以通过抵押等方式转移自己在特许权协议中合法拥有的权利与义务。(3) 现有的特许权项目已满足需要。签约方的政府部门不再投资重复建设与之有过度竞争性的另一个项目。(4) 项目公司所组织的招投标活动，同等优先选择国内的设备供应商、工程承包商等，以促进公平竞争。(5) 特许权项目的工程设计、建造施工、经营和维护人员要雇用本地劳务，并组织培训。(6) 政府依法保证项目公司将其收益所得人民币对外合法支付的外汇，按有关规定兑换。

8、监督与管理

在 BOT 政府框架中也规定了一些处罚条款，如：不履行规定的权利、义务的；不按特许权协议规定的标准施工建设及滥收费的；经营管理不善，设施、服务低下的；对环境造成污染不予改进的，由国家和地方政府视情节轻重，按有关法律法规将给予警告、罚款、停业整顿、没收非法所得、取消特许权等处罚。

9、争议解决

签约各方争议的解决要适应中国的法律和行政法规；解决争议的方式按其性质可提交仲裁，可提交司法解决。

二、项目融洽资政策的基本框架

现代基础设施、基础产业项目的庞大规模、融资技术的复杂性以及涉及当事方的多重性，使其融资变得非常复杂，通常是依“项目融资”方式发展起来。

1997年初，为了规范这种融资方式在我国的运作，国家计委与外汇管理局共同发布了《境外进行项目融资管理办法》，现将这个《办法》简要介绍如下：

1、项目融资在我国运用的定义

以境内建设项目的名义在境外筹措资金，并以项目自身预期的现金流量、自身的资产与权益来承担债务偿还责任的融资方式。也是“无追索”或“有限追索”的融资方式。采用这种方式，对于境内机构不能以建设项目以外的资产、权益和收进行抵押；也要求境内机构不能提供任何形式的融资担保。正如联合国贸发组织称作是“无依靠”或“有限依靠”的融资。

2、项目融资在我国的适用领域

主要适用于发电设施、高等级公路、桥梁、隧道、城市供水等基础设施建设项目，以及其它建设规模大并具有长期稳定预期收入的项目。

3、项目设立程序

(1) 项目建议书(预可行性报告)、可行性研究报告按规定的程序报国家计委审批，重大项目经国家计委初审后，报国务院审批。(2) 项目的可行性研究报告经批准后，按规定程序在境内设立项目公司。由项目公司负责进行与项目融资相关的一切活动。(3) 项目融资条件要经当地外汇管理分局初审后，报国家外管局审批。(4) 境外投资者可通过直接谈判、征求计划书、主动提出计划书、公开招标方式先选择。

4、项目可行性研究报告要求的内容

进行项目融资的项目可行性研究报告除国家规定内容外，还应包括以下内容：项目主要投资者和当事方的法人资格、专业及融资能力等到；外汇平衡方式、购汇总需求量及年度计划流量表；产品或服务的定价原则及调价方式；风险分担的方式及项目融资方案；国外信贷机构出具的贷款承诺意向；境内机构出具的各项支持文件等。

5、支持及其它条款

(1) 项目公司应对项目的融资、建设、经营的当事方的资格要有竞争性的选择；并要依靠当事方自身的经济与技术能力履行合同；并能根据风险性质和控制能力来合理分担项目的商业风险及其它风险。(2) 依据本《办法》设立的项目，其项目公司合理收入的境外付汇，按规定程序保证兑换。(3) 为了减少贷款人随的风险，允许境内的金融机构、项目主办人、设备购买方或其它有关方提供的另外一些信贷作为补充支持手段。(4) 为了保证项目预期的现金流量与还本付息资金流量平衡协调，可以吸收长期投资的“机构投资者”的资金，如保险公司、共同投资基金或养老金等，使其投资多样化。(5) 政府部门将依法进行监督管理。

(6) 国家计委在项目融资中的作用：一是通过项目审批行使准入和非准入的政府职能；二是提供必要的服务；主要体现在通过科学的评估和民主决策，能够得出比较满意的项目可行性

研究的真实性；三是通过协调反融资的风险公平合理地分摊到最能承担的一方，并使风险和收益合理平衡。

6、支持函

政府部门提供的支持函，按惯例是某种意义上的责任支持，不具有法律效力。支持的范围只限于项目在融资、建设和运营等阶段如发生不能按合同规定履约时、或参与方出现矛盾时，由政府出面进行协调和提供帮助来保证项目成功。

总之，随着国际金融的现代化和一体化的进展，项目融资方式也在不断发展与创新。我们将会在不断总结经验的经验的基础上，吸取行之有效成分加以完善，使其具有竞争力。

中国将坚定不移地实行对外开放政策，以更加积极的姿态走向世界。当前我国经济虽然受到了东南亚金融风波的影响，但是有能力扩大内需，保持国民经济高速健康增长。今后我们将根据改革发展的需要；积极稳步地开放市场，加快能源、交通等基础设施及基础产业对外开放的步伐，有步骤地进一步开放金融、保险等贸易服务领域；依法保护外商投资企业的合法权益，实行国民待遇；健全涉外法律法规体系，提高有关政策的透明度，保护知识产权，改善投资环境；欢迎各国金融机构工商界人士参与我国的现代化建设。