

广东省人民政府文件

粤府〔2017〕70号

广东省人民政府关于印发广东省推进基础设施 供给侧结构性改革实施方案的通知

各地级以上市人民政府，各县（市、区）人民政府，省政府各部门、各直属机构：

现将《广东省推进基础设施供给侧结构性改革实施方案》印发给你们，请认真抓好贯彻落实。实施过程中遇到的问题，请径向省发展改革委反映。



广东省推进基础设施供给侧结构性 改革实施方案

推进基础设施建设对经济社会发展具有关键性、引领性、支撑性作用。为加快补齐我省基础设施建设短板，建成适度超前、布局科学、功能完善、质量一流、面向未来的现代化基础设施供给体系，制定本方案。

一、工作目标和任务

近年来，省委、省政府立足当前、着眼长远，积极推进基础设施建设，取得明显成效，为我省经济社会发展提供了坚实支撑。但与全面建成小康社会要求相比，基础设施建设仍然存在不少短板，与发达国家和先进地区差距明显，供给总量不足与结构性矛盾并存，较低的运行效率与高标准设施不匹配，政府投资与社会资本结合不紧密，投资模式单一，制度供给保障较弱，项目谋划储备不足，这一系列问题已严重制约我省基础设施新一轮建设与发展。

深入推进基础设施供给侧结构性改革，既是促投资、稳增长、补短板、惠民生的重要举措，也是推进供给侧结构性改革的创新举措，有利于尽早补齐全面建成小康社会短板，为增创广东发展新优势奠定坚实基础。要以习近平总书记“四个坚持、三

个支撑、两个走在前列”重要批示要求为统领，找准推进基础设施建设存在问题，创新投融资体制，促进有效精准投资，建设现代化基础设施体系，为全省经济行稳致远夯实基础。要坚持问题导向，以面向未来的现代化基础设施为目标，聚焦补短板、增后劲，充分发挥市场在资源配置中的决定性作用和更好发挥政府主导作用，以增强供给能力、提升供给质量和效率为导向，坚持投资、建设、运营、监管、服务并重，重点推进对全省或区域发展具有重要影响的公路、铁路、机场、港航、能源、水利、信息、城建、环保和科技等基础设施重大项目建设。“十三五”期间，建设项目 543 项，总投资约 4.8 万亿元。2017-2020 年投资约 2.5 万亿元，建成投产一批重大项目，使我省基础设施供给体系的质量和效率得到明显提升，到 2020 年，形成高速公路、高速铁路、机场、港口、核电、城市轨道等面向现代化的基础设施供给能力，补齐粤东西北生活污水和垃圾处理率、移动宽带普及率等供给短板，基本建成较高质量和效率的现代化基础设施供给体系。

（一）高速公路里程保持全国领先，普通公路服务水平实现较大提升。

当前，我省高速公路密度为 4.27 公里/百平方公里。其中，珠三角高速公路网密度为 7.49 公里/百平方公里，已达到或超过世界发达地区水平，但结构布局仍不平衡，粤东西北地区高速公路密度仅为 2.86 公里/百平方公里，相当于全国 28 个省区的第 15 位，处于中下水平。粤东地区出省通道仅 1 条，粤西地区的

茂名市仅 1 条，云浮和湛江市各 2 条，粤北地区的河源和梅州市分别 2 条和 3 条。国省道和农村公路路面状况差、优良路率低、养护任务重且资金不足、危桥险段多、安全设施少等问题仍普遍存在。综合客运枢纽建设滞后，各种运输方式衔接不顺畅，一体化运输服务水平亟待提升。

计划 2017-2020 年投资约 4580 亿元，建设深中通道、武深高速仁化至博罗段、玉林（省界）至湛江高速、汕湛高速惠州至云浮段等高速公路项目 92 项，基本建成国家高速公路粤境段，省内干线全部贯通，实现与各陆路相邻省（区）间拥有 5 条以上高速公路通道，与港澳间拥有 6 条高速公路通道，珠三角核心区通往粤东有 3 条高速公路通道、通往粤西有 6 条高速公路通道、通往粤北有 9 条高速公路通道，通车总里程达到 11000 公里，继续保持全国第一；投资约 1450 亿元，建设国省道、农村公路、滨海公路、公路客货运枢纽（站场）等项目 5 项，国道和省道中二级以上公路占比分别达到 95% 以上和 60% 以上，路面优良率分别达到 85% 和 80%，实施未通客车行政村窄路基路面改造 6680 公里，公路安全生命防护工程 5822 公里，公共交通服务指数达到 100%。

（二）高快速铁路骨架网基本建成。

当前，我省高速铁路密度为 0.83 公里/百平方公里，与江苏、山东、浙江等经济体量相近的省份相当，高于地理面积相近的河北、湖北、河南、吉林等省份，虽大幅领先部分发达国家和

地区（欧盟 0.16、西班牙 0.47、法国 0.36、意大利 0.32、德国 0.26、日本 0.69、韩国 0.62），但省内高快速铁路骨架网络还尚未形成，整体运营效益未能充分发挥。粤西三市及粤北河源、梅州两市尚未开通高速铁路，广州、深圳中心城市至粤东人口密集地区的通道标准不高、能力不够，珠三角城际铁路虽已建成 3 条线路，但未形成区域城际铁路网络。

计划 2017-2020 年投资约 1360 亿元，建设广州经汕尾至汕头、深圳至茂名、赣州至深圳等高速铁路项目 11 项，高速铁路运营里程达 2000 公里，形成东连海峡西岸、沟通长三角，西通桂黔、辐射大西南，北达湘赣、连接中原地区的“五纵两横”高速铁路骨干网络，实现市市通高速铁路，与周边陆路相邻省份均通达高铁。投资约 1300 亿元，建设广佛环线、穗莞深、新塘经白云机场至广州北等珠三角城际铁路项目 22 项，启动粤东城际铁路规划建设，城际铁路运营里程达 650 公里，基本形成以广州为核心，纵贯南北、沟通东西两岸的珠三角城际铁路主骨架，实现珠三角主要城市间 1 小时互通，全省铁路主通道客运快速化、区域城际化。

（三）民航运输国际门户基本确立。

当前，广州、深圳机场国际航空枢纽竞争力不强，辐射泛珠、服务全国的能力不足，旅客吞吐量在全国机场排名分别位列第三、第六位。民用运输机场布局不均衡，珠三角 9 市共有广州、深圳、珠海、惠州、佛山等 5 个机场，服务人口约 6000 万

人，而粤东西北 12 市只有揭阳、湛江和梅县等 3 个机场，服务人口约 5000 万人。

计划 2017-2020 年投资约 880 亿元，建设广州白云机场三期扩建工程、深圳机场扩建工程、湛江机场迁建工程、惠州机场改造工程、珠三角新干线机场、揭阳潮汕机场改扩建工程、广州第二机场等项目 16 项，形成“5+4”骨干机场格局，机场服务基本覆盖全省县级行政单元。以广州白云机场、深圳宝安机场为核心，建成辐射泛珠、服务全国、连通世界的民航运输网络，与国内、东北亚、东南亚、南亚主要城市形成“4 小时航空圈”，与全球主要城市间实现 12 小时通达。

（四）港口航道支撑能力进一步提升。

2016 年我省港口完成货物吞吐量 18 亿吨，居全国第二位，其中集装箱货物吞吐量 5782 万标箱，居全国第一位，已达到世界级水平。但港口发展存在资源分散、同质化竞争现象，资源整合利用不充分，整体运营效率不高。公共航道、锚地、防波堤等港口公共基础设施建设滞后于港口发展，集疏运体系不完善，汕头、潮州、揭阳等市部分疏港公路等级低、疏港铁路不配套。深水航道通航能力不足，内河航道通航里程 12150 公里，居全国第二，但高等级航道通航里程仅 897 公里，占比 7.4%，远低于 13% 的全国水平。

计划 2017-2020 年投资约 380 亿元，建设广州港南沙港区四期工程、深圳港盐田港区东作业区集装箱码头工程等港口码头项

目 21 项，加快区域港口功能优化提升，以广州港、深圳港为核心加快港口整合，促进全省港口协同发展，形成分工合理的港口发展格局，构建对接港澳、联通西江、服务泛珠的世界级港口群，到 2020 年全省港口货运吞吐能力达 20 亿吨，集装箱年通过能力达 6500 万标箱，巩固全国领先地位，打造“21 世纪海上丝绸之路”国家门户。投资约 280 亿元，建设北江（乌石至三水河口）航道扩能升级工程等航道整治项目 40 项，基本建成适应大型船舶需要的港口公共基础设施和江海联运、辐射周边的内河航道体系。

（五）现代能源体系进一步完善。

当前，我省清洁能源比重约为 34%，能源系统整体运行效率处于全国领先，但与国际先进水平相比偏低，非化石能源消费占能源消费总量比重为 21%，风电、光伏等新能源整体规模偏小（总装机容量 440 万千瓦），落后于江苏（1100 万千瓦）、山东（1300 万千瓦）、浙江（460 万千瓦），油气管道保护和储备应急能力薄弱，电动汽车充电基础设施建设仍处于起步阶段，充电设施互联互通程度较低。

计划 2017-2020 年投资约 6150 亿元，建设陆丰核电、惠州核电、核燃料产业园和滇西北至广东特高压直流输电通道、西气东输三线闽粤支干线广东段等项目 89 项。安全高效发展核电，核电装机容量继续保持全国领先；放缓煤电建设进度，加快煤电落后产能淘汰，加强能源节能减排；积极开发利用可再生能源，

提高天然气利用水平，合理增加西电接收；持续强化电力、天然气和油品输送网络，加强配网和农村电网建设，进一步提高电网智能化水平；加快建设电动汽车充电基础设施网络。全省化石能源消费趋于峰值，非化石能源消费占能源消费总量比重提高到26%，率先在全国建成清洁低碳、安全高效的现代能源体系。

（六）水利防灾减灾和水安全保障能力大幅提高。

我省水资源分布不均，区域水资源配置不合理，洪涝潮和台风等自然灾害多发频发，“山边、水边、海边”防洪减灾问题比较突出，河湖保护力度有待加强，水安全问题凸显。

计划2017-2020年投资约1130亿元，建设珠三角水资源配置工程、韩江高陂水利枢纽、粤东灌区续建配套与节水改造工程、海堤达标加固等项目40项。加强大江大河防洪骨干工程、“山边、水边、海边”防洪薄弱环节、中小河流治理和海堤达标加固建设，优化水资源配置，建成珠三角水利现代化体系和粤东西北水利综合保障体系，县级市城区和主要乡镇防洪标准分别达到50年一遇和10-20年一遇。

（七）信息基础设施服务能力显著提升。

当前，我省光纤网络建设明显滞后，光纤端口占比居全国第18位，8M以上宽带用户占比居全国第30位，20M以上宽带用户占比居全国第27位，100M、50M以上宽带用户数分别为590万户、1058.9万户，占比分别为20.7%、37.9%，光纤接入用户占比66.2%，低于全国76.6%的平均水平，居全国第28位。城乡

区域发展不平衡问题突出，粤东西北光纤入户率 44.7%，远低于珠三角的 71.5%；全省农村光纤接入用户 552 万户，仅占总数的 28%。

计划 2017-2020 年投资约 1390 亿元，建设 4G/5G 移动通信网络、高速传输光纤网络、移动通信站、新型数据中心等项目 16 项。加快 4K 电视基础网络建设，推进电视传输网络双向化改造，推动全省有线电视网络整合，实现全省广电网络互联互通“一张网”；大力发展 100M 以上光纤接入用户，力争到 2020 年 100M 以上光纤接入用户达 3200 万户；实施新数字家庭计划，加快 IPTV（交互式网络电视）平台建设，鼓励广电播出机构和节目制作机构增加 4K 内容供给，在全省范围内推动 4K 电视普及应用。推进下一代互联网及光网城市、4G 及无线宽带城市、通信数据中心及调度中心、三网融合及新兴网络应用、超高速无线局域网等建设，建成高速、移动、安全、泛在的新一代信息基础设施，全省固定宽带普及率达到 45% 以上，珠三角宽带网络基础设施水平迈入世界先进行列。信息基础设施对粤东西北的经济发展升级带动作用显著增强，为我省“互联网+”、云计算、智能制造、智慧城市建设提供强支撑。

（八）城市基础设施现代化水平不断提高。

当前，我省城市轨道交通设施与世界级城镇群发展要求不匹配，珠三角铁路（含国铁干线、城际铁路和城市轨道交通）密度约 4.2 公里/百平方公里，与巴黎（17.4）、纽约（8.1）、东

京（11.7）等世界发达都市圈的水平相差较大。我省大部分城市供水仍为单一水源，缺少应急备用水源，且水资源利用效率低，2015年我省年人均耗水量为422.07立方米，是全国人均耗水量的1.6倍。

计划2017-2020年投资约2860亿元，建设广州市轨道交通十一号线、深圳市轨道交通十四号线、佛山市轨道交通三号线等城市轨道交通项目41项，城市轨道运营里程达1100公里。投资约170亿元，建设城市供水项目15项，城市自来水普及率100%。投资约500亿元，建设综合管廊及其他项目32项，建成地下综合管廊1000公里，完善城市基础设施和基本公共服务供给体系，提升城市品质和功能，打造现代宜居城市，增进人民群众福祉。

（九）生态环保基础设施覆盖城乡。

我省污水配套管网建设滞后，每万立方米污水处理规模配套管网仅约10公里，明显少于江苏、浙江的24.2公里、28.4公里；城市生活垃圾无害化处理率为91.6%，低于全国94.1%的平均水平，部分市县垃圾围城现象突出。省控断面水质仍有17.7%不达标，其中8.1%为劣V类，城市黑臭水体数量居全国首位，全国1945个黑臭水体中我省有243个，大大高于浙江、江苏、山东等沿海发达省份。

计划2017-2020年投资约560亿元，建设污水处理设施和配套管网等项目21项，集中式生活污水日处理能力达2800万吨，

继续保持全国第一的领先地位，实现珠三角生活污水全收集、全处理。投资约 330 亿元，建设垃圾处理设施等项目 30 项，城市生活垃圾无害化处理率达 98%。投资约 750 亿元，建设练江、小东江等流域水环境综合整治项目、茅州河流域等重点跨境河流污染治理项目和城市黑臭水体综合整治等项目 30 项，划定地表水环境功能区划的水体断面基本消除劣 V 类。投资约 60 亿元，建设粤东区域环境生态监控中心、生态环境监测网络等环境平台项目 4 项。

（十）科技基础设施对创新发展的支撑作用进一步显现。

我省虽然是国家重大科技基础设施布局建设较多的省份，但项目建设进度偏慢，集群化发展、政策环境和产业配套等方面与综合性国家科学中心相比仍有一定差距，缺乏与重大科技基础设施相匹配的创新科技人才。省级重大科技基础设施建设规划不足，创新平台建设存在短板。高校等机构科技研发能力不强，自主知识产权的核心关键技术依然缺乏，整体创新能力有待进一步提高。

计划 2017-2020 年投资约 640 亿元，建设中国（东莞）散裂中子源、中微子二期实验室（江门）、中国科学院（惠州）加速器驱动嬗变系统装置和强流重离子加速器装置等项目 18 项。推进国家重大科学工程建设，围绕基础物理、海洋科学等前沿领域启动建设省级重大科技基础设施，加快国家和省实验室、重点实验室、工程实验室、创新中心等创新平台和检测平台建设，大力培育新型研发机构，着力提升企业研发机构覆盖率，进一步增强

基础研究和原始创新能力，打造具有世界先进水平的重大科技基础设施群，构建协同高效、开发共享的珠三角大科学网络，谋划建设广东综合性国家科学中心。

二、精准施策，推进基础设施供给主体多元化

按照项目性质将基础设施项目分为经营性、准经营性、非经营性三类，结合项目特点，分类施策，形成多元化的基础设施供给主体。

（一）充分发挥市场决定作用推进经营性项目建设。2017-2020 年，对具有收费经营条件，并且经营收费能够覆盖投资成本的经营性项目投资约 10700 亿元，共 195 项。此类项目以社会资本投资为主，企业依法依规，自主决策，履行社会责任，提供更多质量高、价格优的基础设施公共产品。政府做好相关行业发

展总量研究和重大项目规划布局，规范市场秩序，对市场环境较好的项目向社会让利，营造权利平等、机会平等、规则平等的投资环境。

经营性基础设施项目（2017-2020 年）
1. 收费高速公路：49 项，投资 2229 亿元。
2. 公路客货运枢纽（站场）：1 项，投资 40 亿元。
3. 港口码头：21 项，投资 378 亿元。
4. 能源项目：89 项，投资 6154 亿元。
5. 信息基础设施项目：14 项，投资 1383 亿元。
6. 城市黑臭水体整治项目：19 项，投资 273 亿元。
7. 研发机构建设项目：2 项，投资 270 亿元。

(二) 积极发挥政府引导作用推进准经营性项目建设。2017-2020 年，对经营收费不足以覆盖投资成本、仅靠市场难以达到供求平衡、需政府补贴部分资金或资源的准经营性项目投资约 9600 亿元，共 233 项。此类项目作为深入推进基础设施供给侧结构性改革的工作重点，积极推广政府和社会资本合作模式，设立基础设施投资基金，发挥政府投资撬动作用，激发社会资本活力，引导社会资本共同参与基础设施建设。

准经营性基础设施项目 (2017-2020 年)
1. 收费不足以覆盖成本高速公路：23 项，投资 1124 亿元。
2. 高快速铁路：33 项，投资 2657 亿元。
3. 机场项目：16 项，投资 884 亿元。
4. 水利枢纽和供水工程：9 项，投资 228 亿元。
5. 大数据公共服务云平台项目：1 项，投资 4 亿元。
6. 城市轨道交通、城市供水和综合管廊项目：86 项，投资 3513 亿元。
7. 污水和垃圾处理项目：51 项，投资 889 亿元。
8. 国家重大科技基础设施、创新中心和重点实验室：14 项，投资 302 亿元。

(三) 更好发挥政府主导作用推进非经营性项目建设。2017-2020 年，对缺乏“使用者付费”基础、主要依靠“政府付费”回收投资成本的非经营性项目投资约 4400 亿元，共 115 项。此类项目由政府兜底，按项目隶属关系纳入本级政府财政预算，坚决履行提供公共产品有效供给的义务。同时鼓励社会资本参与，有效提供公共产品。

非经营性基础设施项目（2017-2020 年）

1. 政府还贷高速公路、国省道、农村公路和滨海公路：24 项，投资 2628 亿元。
2. 航道整治项目：40 项，投资 277 亿元。
3. 水利防灾减灾、水资源保障和农村水利项目：31 项，投资 898 亿元。
4. 省电子政务数据中心业务大楼项目：1 项，投资 6 亿元。
5. 现代渔港建设项目：2 项，投资 27 亿元。
6. 重污染河流治理和环境平台项目：15 项，投资 541 亿元。
7. 省级重大科技基础设施和省实验室项目：2 项，投资 66 亿元。

三、创新投入方式，拓宽基础设施建设资金筹措渠道

（一）组建广东省基础设施投资基金。由政府资金引导社会资本组建广东省基础设施投资基金，基金规模不低于 5000 亿元，首期关账规模不低于 2000 亿元，根据资金使用情况安排规模。政府首期出资规模不低于 200 亿元，向银行、证券、保险、大型企业等募集资金不少于 1800 亿元。社会资本资金成本低于银行五年期及以上贷款基准利率，按出资人报价从低择优遴选。积极争取中央预算内投资支持。组建行业、地市基础设施投资子基金，基金通过直投项目和参股行业、地市子基金，为基础设施项目提供资本金，社会资本对基金投资资本金项目跟投跟贷、联合投资，发挥好基金的杠杆作用，撬动更多社会资本，形成组合投资。行业子基金优先安排省本级以及粤东西北地区的项目，地市子基金主要安排本地市的项目。基金实行市场化运作、专业化管理，主要投向准经营性和部分经营性项目。优化项目资

源配置结构，提高项目综合盈利水平，建立风险防控机制，加强监督管理，推动基金可持续发展和安全规范运作。

（二）创新基础设施金融产品。鼓励银行、证券、保险等金融机构，针对基础设施投资期限长、回报率低、政府投资为主的特点，创新金融产品，充分运用债贷组合融资解决方案，完善基础设施融资机制。引导基础设施运营商对污水处理、垃圾处理、高速公路、公共交通等领域实行特许经营，具有稳定现金流的项目开展资产证券化业务，拓展盘活基础设施存量资产渠道，回收资金用于基础设施建设和运营，形成“建设—投资—变现—再投资”的良性循环。

（三）打造省属国有基础设施投融资平台。以省属国有企业为核心，在高速公路、轨道交通、机场、港航、能源、水利、城市建设、水务、污水、固体废物等领域，通过整合提升、政策扶持，加快培育形成规模大、有实力的基础设施龙头企业，承担基础设施投融资、建设、运营主体责任。依托省属投资控股公司，整合省属国有企业金融与类金融资源，通过投资持股银行、证券、保险、信托、金融租赁等金融机构，逐步建成全牌照综合性金控集团，增强对基础设施项目融资及综合金融服务支持。充分发挥政府资金对企业国有资本投入的引导带动作用，优化国有资本投向，推动国有产权流转，促进企业盘活存量、带动增量，提高资产整体运营效益。

（四）积极探索组建专业化金融服务机构。参照亚洲基础设

施投资银行模式，争取中央支持，探索由现有金融机构转型或省属国有企业发起设立广东基础设施投资银行，定位为区域性、开发性金融机构，围绕基础设施开展中长期信贷业务、权益性投资业务、信贷资产证券化业务以及其他综合金融服务。基础设施投资银行可依托政府信用和自身银行信用在银行间市场和证券交易所发行金融债券募集资金，多渠道拓宽基础设施投资资金来源。

四、加大制度供给，形成推进基础设施建设强大支撑体系

（一）建立协调联动机制。加快基础设施项目前期论证工作，由省发展改革委组织编制项目前期工作年度计划，建立省市两级责任制，加强省有关部门横向联动和省、市纵向联动，实行分类、分级协调，形成各负其责、齐抓共管、互动有力、运转高效的项目前期工作推进新格局。建立由省发展改革委牵头的项目前期工作联席会议制度，对涉及跨部门、跨地区的前期工作事项，采取会商会审的方式，集中研究解决影响项目前期工作的突出问题。落实基础设施项目前期工作经费保障，对符合条件的重点项目省按规定拨付前期工作经费予以支持。根据项目不同类型，对项目可行性研究报告等立项批复文件明确有效期，督促项目单位抓紧开展工作。

（二）加强基础设施投资计划管理。编制基础设施三年滚动投资计划和年度投资计划，明确项目建设时序和投资规模，经省政府批准后由政府投资主管部门下达。出台政府投资项目管理办法，管严管好政府投资。

(三) 最大限度下放审批权限。按照下放权限与承接能力相匹配的原则，由政府投资主管部门对下级政府承接能力进行评估，具备条件的下放项目审批权限，要确保放得下、接得住、管得好。政府投资基础设施项目，除国家明确规定以外，按照“谁出资、谁审批”的原则，由本级政府审批，省投市建项目审批权限下放到地级以上市。企业投资基础设施项目，按照能放则放的原则，最大限度下放核准权限。对国务院规定“由地方政府核准”的项目，除跨流域、跨地级以上市的项目外，原则上均下放到地级以上市或县级政府核准；对规定由省级政府核准的项目，涉及重大规划布局、重要资源开发配置、跨流域、跨地级以上市的项目，省有关部门要履行职责，加强协调，提高效率，具备条件的事项要积极争取国家同意我省采用委托授权方式，按照权责对应原则授权地级以上市政府核准。推行电子招标投标。施工设计图纸和预算满足标段施工需求的，可组织相关标段土建施工或设备安装工程招标。取消招标文件备案等事前审批备案，由有关行政监督部门依法对项目招标投标行为进行事中事后监督执法。

(四) 精简项目审批核准事项。审批部门一次性告知项目单位应具备的条件和需提交的材料，以及项目建设具体标准和要求。对纳入国家和省政府批准的区域规划、专项规划、重大专项及列入基础设施年度投资计划的项目，政府投资项目不再审批项目建议书，直接审批可行性研究报告。建设内容单一、投资规模

较小、技术方案简单的项目，采用审批建设方案的形式审批，不再逐一审批项目建议书、可行性研究报告、初步设计及概算。企业投资项目核准，只保留选址意见、用地（海）预审等作为核准前置条件，环境影响评价可在项目开工前完成。项目社会稳定风险评估与项目可行性研究同步开展。优化项目社会稳定风险评估工作，对不涉及征地拆迁、环境影响较小和群众生产生活影响较小的项目不需办理评估或实行简易评估。严格按照法律法规限定的范围开展项目压覆重要矿床审批、地质灾害危险性评估、气候可行性论证评价、气象探测环境审批、地震安全性评价、职业病危害预评价、文物审批、取水许可、水土保持方案审批等事项，该范围外的项目不再开展。以上资源基础信息由政府掌握的项目不再要求企业编制专项报告，由政府直接出具审查意见。清理投资领域中介服务事项，并对保留的中介服务事项的服务范围、内容、程序、时限等进行优化和规范，破除行业、地区壁垒和部门垄断，规范中介服务收费，加强中介服务监管。

（五）实行并联审批。推动基础设施项目审批流程再造，逐一梳理投资项目审批事项，对项目建设同一阶段事项要研究先后次序，合理并联。推进项目审批“互联网+政务服务”，建设省投资项目在线审批监管平台，推行一门式、一网式办理，依托平台实行并联审批。项目在同一部门、同一阶段办理的多个事项，实行同时受理、同步办理、联合审批、一文出具；对需征求相关部门意见的，内部审核与征求意见同步办理。在项目立项阶段，

用地（海）预审、规划选址、社会稳定风险评估意见等事项实行并联办理，项目可行性研究报告审批与招标审核、节能审查实行并联办理；在项目报建阶段，用地（海）审批与环境影响评价、林地审核、征地社保审核、水土保持方案审批、取水许可、消防设施设计审查、人防设施设计审查、地震安全性评价、建设项目安全预评价等事项实行并联办理；对需上报国家开展行业审查的线状基础设施项目，审批核准与行业审查并联办理。探索实行容缺受理制度，对审批要件不全且项目单位书面承诺在规定时间内补齐的事项，审批部门可先行受理并开展审核评估工作，待要件齐全后再作审批决定。

（六）优化规划选址。省有关部门、项目所在地市政府和项目单位在选线阶段要提前介入，做好规划衔接，优化项目选址。做好饮用水源保护区、自然保护区、生态严控区、森林公园等环境敏感区的范围公示、公开工作。线状基础设施项目选址时应该绕避环境敏感区；确实难以绕避的，项目单位应对线路穿越环境敏感区的可行性和唯一性进行充分论证，科学编制和实施环境保护工程措施，最大限度降低项目对环境的影响，守住环保生态底线。环境影响评价、用地预审、水土保持、规划选址等不以环境敏感区论证批复为项目受理的前置条件。

（七）加快推进征地拆迁和用地报批进度。制定优化和改进用地报批工作实施细则，加大对用地报批的指导力度，解决用地报批组卷耗时长、一次性通过率低等问题。划定永久基本农田整

备区，为项目占用永久基本农田补划简化程序，缩短审批时间。实施项目用地分级预审制度，由与项目审批、核准、备案机关同级的国土资源部门办理用地预审。对属国家或省级审批权限的线状基础设施项目控制工期的单体工程、因工期要求或受季节影响急需动工建设的其他工程，可申请先行用地，并在规定时间内完成用地报批手续。压实基础设施项目征地拆迁工作市县政府主体责任，实施征地拆迁工作总包干负责模式。加大查处力度，坚决制止抢建抢种和违法阻工等行为。建立征地拆迁工作督办制度，确保及时交付建设用地。

（八）加大土地要素供给支持力度。省审批核准的交通、能源、水利等独立选址基础设施项目和省审批核准并由省级政府投资的非经营性项目所需用地指标由省安排，其他基础设施项目由负责审批核准的市县安排用地指标。完善基础设施项目红线范围内土地分层设权和分层供地机制，加快推进相关土地和物业确权工作，推动项目整体交易、维修改造和综合运营管理。

（九）改进用海报批程序。对需连片开发的特定海域的用海总体布局和计划安排，编制实施区域建设用海规划，优先保障基础设施项目用海。对区域建设用海规划内的单个项目，已编制区域环境影响报告书并经核准的可只编制海洋环境影响报告表。推进海域使用并联审核，对省管用海基础设施项目，海域使用论证、海洋环境影响评价等可同时办理。加大基础设施项目用海前期沟通力度，项目单位在可行性研究阶段提前开展海洋环境现状

调查，在用海方案确定后再提出用海申请，避免因用海方案调整影响项目审批进度。

（十）构建基础设施政府和社会资本合作项目运营、监管、退出三位一体的运营管理体系。鼓励专业化运营，根据基础设施政府和社会资本合作（PPP）项目的建设和运营目标，科学设置社会资本资格条件，注重发挥社会资本投融资和运营的综合优势；定期对基础设施 PPP 项目的运营服务进行绩效评价，推动实现项目运营目标；加快培育一批创新能力强、管理水平高的专业化运营企业，提高运营能力。加强全过程监管，对基础设施 PPP 项目合同变更、产品质量、服务水平等进行明确规定，严格按合同约定提供公共产品；强化信息公开，竞争环节公开项目价格构成、调价机制等关键信息，运营环节适时公开日常监管、财政补贴、运营情况等信息，开展资金全链条动态监管，确保基础设施 PPP 项目规范运营。公平择优选择社会资本，规范社会资本投资行为；拓宽退出渠道，推动基础设施 PPP 项目资产证券化，建立产权融资、资产移交和社会资本退出机制，防止项目因社会资本退出延误建设；打通国内基础设施 PPP 项目与港澳等境外资本连接通道，依托现有产权交易机构，打造专业化、规范化、市场化的基础设施 PPP 项目交易平台，丰富基础设施 PPP 项目转让交易方式和退出渠道。

（十一）增强基础设施可持续发展能力。立足有效需求推进基础设施建设，增强长远发展能力和核心竞争力，避免无效投资

形成不良资产。依法依规配置土地资源，对符合划拨用地的基础设施项目实行划拨用地，对缺乏竞争性的基础设施用地采用协议方式出让。落实城际铁路沿线土地综合开发政策，完善红线内分层设权、红线外毗邻站场土地供应模式相关实施细则，以“城际铁路+土地开发”模式推进新建城际铁路项目建设。优化基础设施项目付费模式，灵活采用政府付费、使用者付费和可行性缺口补贴等方式。完善基础设施价格形成、调整和补偿机制，按照保障合理收益原则对收费标准进行动态调整。充分挖掘项目运营商业价值，依法提供广告、土地等资源配置，对实行特许经营的基础设施项目依法适当延长特许经营年限。鼓励创新商业模式及体制机制，引进先进技术和管理经验，提高运营效率和水平。通过股权转让、资产证券化等多种方式，盘活存量资产，提高项目收费权等未来收益变现能力，增强项目流动性，提升项目价值。

（十二）实施基础设施相关主体信用承诺制度。加强信用体系建设，增强政府和企业守信、履约意识。对诚信典型和连续三年无不良信用记录的基础设施投资主体实行“绿色通道”和“容缺受理”等便利服务措施，对失信主体在投融资、土地供应、招投标、财政性资金安排等方面依法依规予以限制，形成守信激励、失信惩戒的约束机制。建立政府守信践诺机制，增强决策透明度，保持政策稳定性，提升政府公信力。

五、加强协调联动，形成推进基础设施供给侧结构性改革的强大合力

（一）加强组织领导。省发展改革委要充分发挥综合统筹作用，牵头协调推进基础设施供给侧结构性改革工作。各地、各部门要按照基础设施供给侧结构性改革的工作部署，加强组织领导，主要领导亲自抓，分管领导具体抓，层层压实责任，建立考核机制，制定具体工作方案，合力推进改革。

（二）注重超前谋划。以面向未来 5—10 年的高标准超前谋划基础设施项目。按照规划先行、政府主导、对接市场、有序推进原则，规划布局具有重要推动作用、投资规模大、高起点的基础设施项目。依托省固定资产投资项目库，建立健全基础设施项目库，实行滚动储备、动态跟踪、动态调整机制，做好项目储备、发布、对接、推进实施，并根据项目推进实际情况及时更新项目库，形成“建设一批、审批一批、储备一批、谋划一批”的良性循环。

（三）加强监督考核。省发展改革委要对各地、各部门推进基础设施供给侧结构性改革工作落实情况开展监督检查，对工作成效好的地市和部门要予以通报表扬，对工作落实不到位的地市和部门要督促整改，确保扎实推进。

公开方式：主动公开

抄送：省委有关部委办、省人大常委会办公厅、省政协办公厅、省
纪委办公厅，南部战区、南海舰队、南部战区空军、省军区，
省法院，省检察院，中直有关驻粤单位。

广东省人民政府办公厅秘书处

2017 年 7 月 7 日印发

