

附件

专项债券项目资金事前绩效评估报告

项目名称: 北京至哈尔滨高速公路绥中（冀辽界）
至盘锦段改扩建

项目单位: 辽宁省交通建设管理有限责任公司

项目主管部门: 辽宁省交通厅

评估机构: （仅在委托第三方机构时填列）

评估时间: _____



一、评估对象

项目名称：北京至哈尔滨高速公路绥中（冀辽界）至盘锦段改扩建

项目单位：辽宁省交通建设管理有限责任公司

项目主管部门：辽宁省交通厅

项目绩效目标：项目的可行性和产生的效益是明确的。

项目资金总额：项目总投资 3098814.75 万元。

项目概况：九门口复线起点冀辽界九门口处与河北段对接，终点通过前所枢纽顺接本项目主线，主要控制点为王家峪隧道、李家堡互通、前卫枢纽，路线全长 15.748km。原路扩建段起点前所枢纽（K310+200），经高岭镇、在前卫镇西侧跨规划建设的凌绥高速公路，在绥中县北侧跨 G306，经沙后所镇、兴城市，在元台子镇跨建兴高速公路、在葫芦岛市跨省道朝葫线，经塔山镇、高桥镇，在锦州市西侧跨 G102 线，在松山镇与丹锡高速公路相接，在锦州市东侧明字屯与阜锦高速公路相接，经凌海市南、在光辉镇跨省道大养线，经盘锦苇塘段、终点接奈营高速与京哈高速交叉的盘锦枢纽立交，终点桩号为 K532+200，路线全长 221.99km。

新建九门口复线，起点位于河北省界九门口长城处，与河北京秦二通道对接，终点位于绥沈高速前所枢纽，路线里程 15.748km。全线采用设计速度为 100km/h、6 车道高速公路标准，路基宽度 33.5m。

前所枢纽至盘锦枢纽路段，路线里程 221.99km，设计速度 120km/h，采用整体 10 车道方案，路基断面宽度 55.0m。

二、评估方式和方法

（一）评估程序。

工作具体进度安排：评估单位与项目负责单位对接，收集项目实施方案等相关资料，与项目相关人员座谈，了解单位基本情况、内控制度建设、实施项目的背景、项目预算资金及来源、项目建设内容；评估组成员到项目实施地点进行实地调研，了解项目具体的实施内容、计划开始时间、完成时间以及项目完成后达到的效果；根据收集的资料和调研内容，通过市场调查等方式进一步核实项目实施的必要性；出具项目事前绩效评估报告。

（二）论证思路及方法。

该项目采用比较法和因素分析法相结合的评估方法，科学、合理地进行。

比较法是指将项目实施情况与绩效目标、历史情况、不同部门和地区同类支出情况进行比较的方法；因素分析法综合分析影响绩效目标实现、实施效果的内外部因素的方法。

两种分析方法的结合，有利于将项目实施的情况与年度绩效目标进行比较，进一步分析项目实施内容、预算情况、实施进度等内容是否与年度绩效目标相符，同时结合项目基础资料，综合分析影响绩效目标实现、实施效果的相关性、预期绩效的可实现性、实施方案的有效性、预期绩效的可持续性内外部因素，从而获取公正、客观的评估结果。

（三）评估方式（含专家名单）。

本次事前绩效评估采用市场调查、实地调研、召开座谈会等方式，结合项目情况，强化绩效目标管理，简化工作流

程，提高评估工作效率。

该项目采用上述方式后，为评估工作的开展、项目的实施提供充分的数据支撑和理论依据，极大提高了本次项目的顺利推进。

三、评估内容

（一）项目实施的必要性、公益性、收益性。

北京至哈尔滨高速公路（编号 G1，以下简称“京哈高速公路”）是《国家高速公路网规划（2013—2030）》中七条放射线之一，也是原“7918”国家高速公路网和“五纵七横”国道主干线的重要组成部分。路线主要经由河北省的山海关，辽宁省的葫芦岛、锦州、盘锦、沈阳、铁岭，吉林省的四平、长春、德惠，黑龙江省的哈尔滨。由于辽宁省处于承南启北的特有区位，京哈高速公路绥中（冀辽界）至沈阳段（以下简称“绥沈高速公路”）成为辽宁省内及东北与华北地区联系的交通运输大动脉。绥沈高速公路于 1997 年 7 月开工建设，绥中至锦州段于 1999 年 9 月通车、锦州至沈阳段于 2000 年 9 月通车，路线全长 360.4km，全线采用双向六车道高速公路标准建设，设计速度 120km/h，路基宽度 34.5m，用地按八车道预留，其中互通立交、特大桥、挖方段、上跨主线立交桥及服务区按双向八车道实施。自 2000 年建成通车以来，绥沈高速公路交通量快速增长，在辽宁乃至东北区域公路网中运输主动脉的地位、作用日益显现，历年交通量见表 1-1 所示。

表 1-1 历年交通量（辆小客车/日）

年份	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	年均增长率
交通	2015	2200	2777	3644	3830	4182	4260	3802	4269	8.17%

量	6	8	2	5	0	7	7	9	1	
年份	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	
交通	5794	6068	5866	6504	5457	5622	7436	7335	7660	
量	6	2	3	7	6	9	6	0	1	

从表 1-1 可以看出，2002 年绥沈高速公路的年平均日交通量为 20156 辆小客车/日，2019 年为 76601 辆小客车/日，年均递增 8.2%；其中，绥中（冀辽界）至盘锦段增长更为迅速，2019 年交通量达到了 90725 辆小客车/日，部分路段超过 10 万辆小客车/日，已经接近设计通行能力，通道扩容工作已相当紧迫。按车型划分（自然量），小客车占比 47%、拖挂车占比 41.3%，其他车型占比 11.7%，路段运行车辆呈现“非小即大”特征。由于长期高负荷使用，路面几经修复维持正常运行，但性能衰减较快，桥涵病害比较严重，加上服务交通量较大，时常出现交通拥堵现象，总体路况在京哈高速公路全线各段中处于较差水平。

目前，北京、天津、河北、辽宁、吉林等省份均已启动或完成京哈高速公路扩容工作。其中河北境内段 1999 年 11 月建成通车、双向六车道，目前通道扩容采用第二通道（京秦高速公路）方式，已开工建设；辽宁境内绥中（冀辽界）至沈阳段于 2000 年 8 月全线建成通车，双向 6 车道；辽宁境内沈阳至四平（辽吉界）段 1998 年 8 月全线建成通车，双向 4 车道，2016 年 9 月按双向 8 车道改扩建通车；吉林境内四平（辽吉界）至长春段 1996 年 9 月建成通车，双向 4 车道，2016 年 12 月按双向 8 车道改扩建通车；吉林境内长春至扶余（吉黑界）段 2002 年 8 月建成通车，双向 4 车道，目前已按双向 8 车道改扩建通车；黑龙江境内段 2001 年 10

月建成通车，双向 4 车道，预计 2021 年底按双向 8 车道改扩建通车。在这种形势下，绥沈高速公路，特别是绥中至盘锦段的扩建显得尤为迫切。

2014 年 8 月，国务院颁布的“关于近期支持东北振兴若干重大政策举措的意见”指出，“党中央、国务院决定实施东北地区等老工业基地振兴战略以来，东北地区经济社会发展取得巨大成就。但目前也面临新的挑战，2015 年以来经济增速持续回落，部分行业生产经营困难，一些深层次体制机制和结构性矛盾凸显。”为巩固扩大东北地区振兴发展成果、努力破解发展难题、依靠内生发展推动东北经济提质增效升级，国务院就支持东北振兴提出了具体要求。其中在第七项加快推进重大基础设施建设意见中，将启动京哈高速公路扩容改造工程作为支持东北振兴的重要建设项目。

2020 年，为贯彻落实中发【2019】37 号文件要求，辽宁省交通运输厅加快推进绥沈高速公路通道扩容项目，并于 2020 年 2 月 12 日主持召开了绥沈高速扩容项目工作推进方案布置会，全面推进通道扩容研究工作。。

（二）项目投资合规性与项目成熟度。

根据初步设计批复文件，项目建设总投资 3098814.75 万元，其中：经测算，本项目预计建设期利息 125345.15 万元（2021 年 7 月申请债券资金 60,000.00 万元，票面利率 3.74%；2022 年申请债券资金 163,000.00 万元，票面利率 3.39%；2023 年 6 月申请债券资金 100,000.00 万元，票面利率 3.17%；2024 年申请债券资金 160,000.00 万元，票面利率 2.51%，2025 年计划申请 600,000.00 万元，2026 年计划

申请 1317000.00 万元，债券利率按 4.50% 估算，每半年付息一次，建设期利息结合建设期 6 年内实际付息情况进行测算）。

（三）项目资金来源和到位可行性。

项目拟筹集资金 3098814.75 万元，其中：项目配套资本金 698814.75 万元，占比 22.55%；拟申请地方政府专项债券金额 2,400,000.00 万元，占比 77.45%。

（四）项目收入、成本、收益预测合理性。

根据《北京至哈尔滨高速公路绥中（冀辽界）至盘锦段改扩建工程建设项目可行性研究报告》及《北京至哈尔滨高速公路绥中（冀辽界）至盘锦段改扩建工程建设项目实施方案》，本项目收入来源主要是收费公路及服务区等经营项目收入等。本项目债券存续期运营收入合计 11,102,346.93 万元，其中：公路收费收入 11,078,492.51 万元、其他收入 23,854.42 万元。

2、运营成本测算

根据《北京至哈尔滨高速公路绥中（冀辽界）至盘锦段改扩建工程建设项目可行性研究报告》及《北京至哈尔滨高速公路绥中（冀辽界）至盘锦段改扩建工程建设项目实施方案》，本项目运营成本主要包括运营管理费用、养护费及大修费等。本项目债券存续期运营成本合计 553,675.13 万元，其中：运营管理费用 176,285.45 万元、养护费 117,523.63 万元及大修费 259,866.04 万元。

（五）债券资金需求合理性。

本项目拟申请使用专项债券 2,400,000.00 万元，其中：
1、2021 年 7 月于 2021 年度辽宁省收费公路专项债券（三期）

-2021 年辽宁省政府专项债券（九期）申请债券资金 60,000.00 万元，票面利率 3.74%；2、2022 年 6 月于 2022 年辽宁省收费公路专项债券（二期）-2022 年辽宁省政府专项债券（七期）申请债券资金 250,000.00 万元，2022 年 9 月将本项目专项债券资金调整至其他项目 87,000.00 万元，本期实际使用专项债券资金 163,000.00 万元，票面利率 3.39%；3、2023 年 6 月于 2023 年辽宁省收费公路专项债券（二期）-2023 年辽宁省政府专项债券（十三期）申请债券资金 100,000.00 万元，票面利率 3.17%；4、2024 年 7 月于 2024 年辽宁省政府专项债券（四期）申请债券资金 160,000.00 万元，票面利率 2.51%；5、2025 年计划申请 600,000.00 万元；6、2026 年计划申请 1317000.00 万元，本项目专项债券测算利率参考 2024 年 12 月 23 日中国债券信息网公布的中债国债收益率曲线中相同待偿期（30 年期）的中债国债收益率，为 2.00%，从客观、谨慎角度出发，专项债券利率暂按 4.50%进行测算，债券期限三十年，在债券存续期每半年支付债券利息，到期一次还本。扩大内需、拉动经济增长是政府的职责所在，所以符合财政投入的合理性。

（六）项目偿债计划可行性和偿债风险点。

本项目收益及现金净流入 10,548,671.80 万元，债券存续期应还本付息 5,436,621.00 万元，本息覆盖的平均倍数为 1.94 倍，能够合理保证偿还专项债券本金和利息，可以实现项目收益与融资自求平衡。

（七）绩效目标合理性。

1. 总绩效目标的合理性：国家及有关城市基础设施建设

及节能工作的方针、政策、法律、法规，绩效目标明确阐述了项目的紧迫性和必要性，结合项目建设情况，确定了本次项目的主要建设内容，明确了项目实施的具体步骤以及项目实施后可达到的效果。

2. 绩效目标的细化量化：明确了项目实施的依据、具体内容、时间安排、总投资额，进一步细化项目建设内容以及实施时间，同时对项目完成后达到的质量标准进行了细化。

3. 政策预期效益可实现程度：项目符合城市基础设施建设和节能的政策和方针，政府成立了项目领导小组，建立健全相关制度，确保目标实现的合规性、公平性和透明性、项目预期效益的可实现性。

四、评估结论与相关建议

（一）评估总体结论。

经过对该项目事前绩效评估，该项目的可行性和产生的效益是明确的，该项目经评估后予以支持。

评估相关建议。

1. 加强项目管理，确保项目工程质量，以达到项目预期效益与目标。

2. 项目实施后，应当项目产生的效益进行跟踪调查，及时反馈本次项目产生的积极影响和存在的问题，为今后项目的开展提供经验和借鉴。



