

附件

专项债券项目资金事前绩效评估报告

项目名称: 奈曼至营口高速公路福兴地(蒙辽界)
至阜新段建设项目

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：奈曼至营口高速公路福兴地（蒙辽界）至阜新段建设项目

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 31.79 亿元。

项目概况：项目起于阜新市阜蒙县福兴地镇（蒙辽界），与奈曼至营口高速公路内蒙段对接，终于阜新镇枢纽立交，与阜盘高速公路和长深高速公路连接。

项目主要控制点为阜蒙县福兴地镇、旧庙镇、哈达户稍乡、阜新镇、阜新市铸造产业园区、省道奈北线、奈曼至营口高速公路内蒙段以及阜盘高速公路和长深高速公路之间的阜新镇枢纽立交等。

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。

国家“一带一路”战略构想、深入实施西部大开发、东北老工业基地振兴、以及内蒙古自治区新发展思路、辽宁省“突破辽西北”等发展战略的实施，为内蒙东部地区以及辽宁西北部地区社会经济发展注入了新的活力，区域经济焕发勃勃生机。该区域与俄罗斯、蒙古国接壤，与华北、西北

和东北其他区域毗邻，蕴藏着丰富的矿产资源，其特有的地理位置和资源优势需要交通先行提供保障，需要尽快打通对外运输通道。随着周边国家及邻省市区经济的快速发展对能源的需求和区域经济一体化趋势的加快，经济往来更加密切，物资周转量将大幅增长，迫切需要进一步完善区域交通运输保障体系。

拟建项目奈曼至营口高速公路福兴地（蒙辽界）至阜新段建设项目是《国家公路网规划》（2013年—2030年）中第5纵大庆至广州高速公(G45)奈曼旗至营口联络线(G4513)的辽宁境内起始段。奈曼旗至营口联络线连接大庆—广州、长春—深圳、北京—哈尔滨和沈阳—海口四条大通道，是辽西和蒙东地区重要的出海通道。本项目是奈曼旗至营口联络线的重要组成部分，其建设对于落实国家高速公路网建设规划，完善东北地区及辽宁省高速公路网建设；实施“一带一路”战略构想、深化实施西部大开发、东北老工业基地振兴等国家战略；支持辽宁省突破辽西北发展战略，促进阜新资源枯竭型城市经济结构转型升级；贯彻内蒙古自治区新发展思路，为蒙东地区开辟新的出海通道；促进区域资源开发利用，带动沿线地区经济快速发展；带动少数民族地区经济发展，加强民族团结和社会稳定等均具有重要意义。

奈曼至营口联络线（G4513）主要控制点为奈曼—阜新一盘锦—营口。其中盘海营（盘锦—海城—营口）高速公路已于2002年建成通车，阜新至盘锦高速公路也于2013年正式通车，使奈曼至阜新段成了“断头路”。2013年9月，交通运输部办公厅、国家发展改革委办公厅联合印发了《关于

加快推进国家高速公路“断头路”和普通国道“瓶颈路段”建设的通知》（厅规划字[2013]189号），要求各省交通运输管理部门加快推进的23个高速公路项目中包含本项目。2015年12月，交通运输部办公厅、国家发改委办公厅联合印发的《关于抓紧推进国家高速公路“断头路”和普通国道“瓶颈路段”项目按期开工建设的通知》（交办规划[2015]178号），要求本项目“尽快完成工可编制并办理前置审批要件”。该项目是交通运输部和辽宁省人民政府落实《中共中央国务院关于打赢脱贫攻坚战的决定》加快民族地区、边境地区交通运输发展的共建项目之一。辽宁省已将本项目列入“十三五”期间重点推进的高速公路项目和进一步深化突破辽西北战略中拟开工建设的高速公路项目。与本项目相邻的奈曼至营口高速公路内蒙古境内段已于2016年开工建设，目前已建成通车。2020年辽宁省政府工作报告提出，做好交通强国试点工作，力争本项目早日开工建设。

（二）项目投资合规性与项目成熟度。

本项目估算总投资31.79亿元，其中交通运输部安排车购税补助资金7.55亿元，占总投资的23.75%；申请地方政府专项债券24.24亿元，占总投资的76.25%。

（三）项目资金来源和到位可行性。

本项目估算总投资31.79亿元，其中交通运输部安排车购税补助资金7.55亿元，占总投资的23.75%；申请地方政府专项债券24.24亿元，占总投资的76.25%。

（四）项目收入、成本、收益预测合理性。

根据《奈曼至营口高速公路福兴地（蒙辽界）至阜新段

工程可行性研究报告》，合理预测奈曼至营口高速公路福兴地（蒙辽界）至阜新段建设项目建成后的运营收入，收入主要来源包括高速公路收费收入和服务区等经营收入。

1) 高速公路收费收入：根据交通量预测和辽宁省高速公路通行费收费标准，综合考虑免费车辆、节假日免费等优惠政策，预计债券存续期内高速公路收费收入 1,469,245.76 万元。

2) 服务区等经营收入：包括服务区餐饮、住宿、加油站及广告等经营收入，预计债券存续期内服务区等经营收入 2,877.28 万元。

综上，项目债券存续期内收入合计为 1,472,123.04 万元。

2、运营成本测算

根据《奈曼至营口高速公路福兴地（蒙辽界）至阜新段工程可行性研究报告》，项目债券存续期间运营成本包括养护费、大修费和经营管理费。

1) 养护费：项目基年养护费为每公里 8.88 万元，按照年增长率 1.5% 测算，债券存续期内养护费成本合计为 16,680.47 万元。

2) 大修费：债券存续期内，项目计划于 2035 年、2044 年、2053 年进行大修，大修费为当年养护费的 15 倍，分别为 8,375.75 万元、9,576.75 万元、10,949.96 万元，合计为 28,902.47 万元。

3) 经营管理费：项目基年经营管理费按 568.23 万元，按照年增长率 3.5% 测算，债券存续期内经营管理费合计为

29,333.31 万元。

4) 增值税、税金及附加：根据相关征收规定，城市维护建设税、教育费附加及地方教育费附加税率分别为 7%、3% 及 2%，预计债券存续期内支付的增值税、税金及附加合计为 110,941.30 万元。

5) 所得税费用：根据企业所得税法及实施条例相关规定，按 25% 税率计算企业所得税，预计债券存续期间内支付的所得税合计为 181,499.43 万元。

(五) 债券资金需求合理性。

申请人拟就奈曼至营口高速公路福兴地（蒙辽界）至阜新段工程项目申请地方政府专项债券资金 24.24 亿元，分批申请发行，其中 2020 年已发行专项债券资金 2.00 亿元，票面实际利率为 3.81%；2021 年已发行专项债券资金 5.00 亿元，票面实际利率为 3.59%；2022 年已发行专项债券资金 2.60 亿元，票面实际利率为 3.34%；2023 年第一次已发行专项债券资金 0.3 亿元，票面实际利率为 3.34%，2023 年第二次已发行专项债券资金 5 亿元，票面实际利率为 3.17%；本次 2025 年拟申请发行专项债券资金 0.65 亿元，计划 2026 年拟申请发行专项债券资金 8.69 亿元，拟申请债券发行票面利率参考已披露项目，按照 4.50% 设定。发行期限均为三十年，在债券存续期间每半年支付债券利息，债券到期一次还本。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。

根据资金平衡测算分析，在满足各项假设的前提下，以

实施方案中债券发行计划为基础，本项目债券存续期间累计现金流入 1,472,123.04 万元，累计现金流出 367,356.99 万元，累计可用于债券还本付息金额为 1,104,766.05 万元，累计需支付债券本息合计 521,782.10 万元。经测算债券本息覆盖倍数为 2.12，能够合理保证偿还债券本金和利息，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。



