

G572 贵南至乌兰公路茶卡至察汗诺段工程

地方政府专项债券项目资金 事前绩效评估报告

行业监管部门：青海省交通运输厅



项目单位：青海省交通控股集团有限公司



评估机构：青海省交通工程咨询有限公司



评估时间：2023 年 2 月

参加人员名单

地方政府专项债券项目事前绩效评估报告项目

[illegible]

目录

| | |
|---------------------------|----|
| 一、基本情况 | 1 |
| (一) 项目概况..... | 1 |
| 1、项目背景..... | 1 |
| 2、项目主要内容..... | 2 |
| 3、资金筹措方案..... | 3 |
| 4、项目立项及批复情况..... | 3 |
| 5、已发行债券资金使用情况..... | 4 |
| (二) 项目绩效目标..... | 4 |
| 1、总体目标..... | 4 |
| 2、2023 年度目标 | 6 |
| 二、评估方式和方法..... | 7 |
| (一) 评估程序..... | 7 |
| 1、拟定工作计划..... | 7 |
| 2、充分收集资料..... | 7 |
| 3、分析项目可行性研究报告..... | 7 |
| 4、编制总体绩效目标和年度目标..... | 8 |
| 5、整理分析资料..... | 8 |
| 6、撰写项目事前绩效评价报告..... | 8 |
| (二) 论证思路及方法..... | 8 |
| 1、论证思路..... | 8 |
| 2、论证方法..... | 8 |
| 3、评估方式..... | 9 |
| 三、评估内容及结论..... | 10 |
| (一) 项目实施的必要性、公益性、收益性..... | 10 |
| 1、必要性..... | 10 |
| 2、公益性..... | 12 |
| 3、收益性..... | 13 |
| (二) 项目投资建设合规性与项目成熟度..... | 13 |
| 1、合规性..... | 13 |
| 2、成熟度..... | 14 |
| 3、项目进展与实施计划..... | 14 |
| (三) 财经纪律风险评估情况..... | 15 |
| 1、评价目的和范围..... | 15 |
| 2、财经纪律风险评估..... | 15 |
| 3、项目建设中风险点的防范评估..... | 18 |
| 4、评估结论..... | 20 |

| | |
|--------------------------|----|
| (四) 项目资金来源和到位可行性..... | 21 |
| 1、资金筹措原则..... | 21 |
| 2、项目投资总额及筹措方案..... | 21 |
| 3、资金到位可行性..... | 22 |
| (五) 项目收入、成本、收益预测合理性..... | 23 |
| 1、评价依据及假设..... | 23 |
| 2、收入预测分析..... | 24 |
| 3、项目其他效益分析..... | 29 |
| 4、经营成本预测分析..... | 31 |
| 5、相关税金及附加预测..... | 32 |
| 6、政策性基金本息..... | 32 |
| 7、项目收益预测合理性结论..... | 32 |
| 8、收入预测相关说明..... | 32 |
| (六) 债券资金需求合理性..... | 33 |
| 1、融资成本控制..... | 33 |
| 2、政府投入合理合规..... | 33 |
| 3、需求额度合理..... | 33 |
| (七) 项目偿债计划可行性和偿债风险点..... | 34 |
| 1、偿债计划可行性..... | 34 |
| 2、敏感性分析..... | 34 |
| 3、偿债风险点..... | 38 |
| (八) 绩效目标合理性..... | 40 |
| (九) “反向约束性”指标..... | 40 |
| (十) 实施方案可行性..... | 41 |
| 1、实施内容明确性..... | 41 |
| 2、实施方案可行性..... | 41 |
| (十一) 其他事项..... | 42 |
| 1、信息披露..... | 42 |
| 2、资产管理..... | 42 |
| 3、应急预案..... | 42 |
| (十二) 总体结论..... | 43 |
| 四、相关建议 | 43 |
| 五、 其他需要说明的问题..... | 43 |
| 六、附件 | 44 |
| 附件 1: | 45 |

一、基本情况

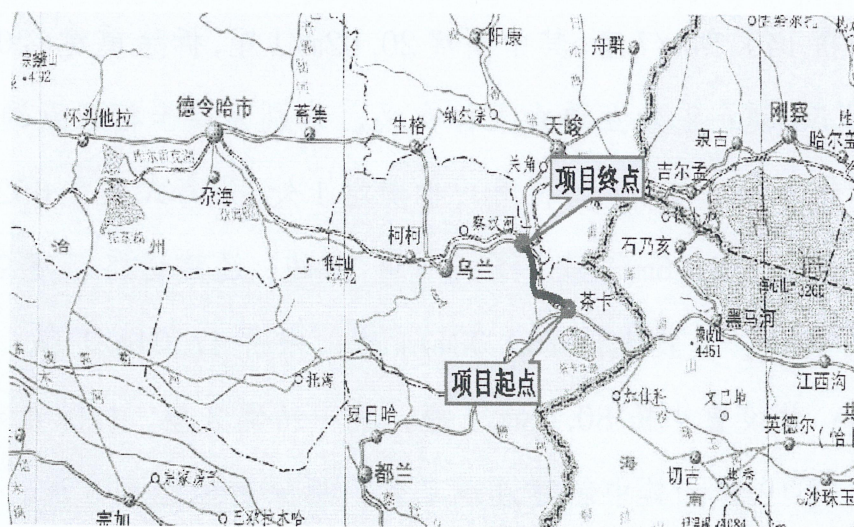
(一) 项目概况

1、项目背景

G572 贵南至乌兰公路茶卡至察汗诺段工程项目是《国家公路网规划(2013 年-2030 年)》中贵南至乌兰公路(G572)的组成部分,连接着 G6 京藏高速及 G0612 西和高速,是联系青海湖南部地区与青海省西北部及南疆地区之间的重要公路;是青海省旅游布局规划中“青海湖人文旅游景观廊道”上的主要公路,连接青海湖、茶卡盐湖、黑马河、唐蕃古道等青海藏区众多自然人文景观的重要旅游线。

本项目建设将原茶卡至察汗诺双幅二级路的一幅改扩建为全封闭式一级公路,同时还建一条不收费道路,可大幅改善茶卡至察汗诺的通行能力和行车安全性,有效缓解老路拥堵和中断情况,改善区域路网结构。项目的建成将加强茶卡镇与乌兰县、德令哈市的交通联系,推动乌兰县旅游支柱产业发展建设,促进区域经济协调发展,对提高区域应急保障能力,改善民族生存与发展条件,促进民族团结具有十分积极的作用。

本项目的项目地理位置图



2、项目主要内容

项目名称：G572 贵南至乌兰公路茶卡至察汗诺段工程

行业监管部门：青海省交通运输厅

实施主体：青海省交通控股集团有限公司（政府已授权交控集团为该收费公路建设与运营的实施主体）

项目属性：在建项目

所属领域：交通基础设施类项目

路线起终点：本项目地处青海省柴达木盆地东北部,位于茶卡盐湖北岸海西州乌兰县境内。起点 K0+000 位于 G6 京藏高速茶卡互通南 240 米处,与茶卡北过境公路形成十字型平面交叉;终点 K35+220 察汗诺互通立交天骏至德令哈匝道与主线交汇处。茶卡至察汗诺段公路与察汗诺至德令哈公路共同组成茶德高速。具体项目位置为:茶卡镇至莫河驼场老路东段(K0+000~K13+200),莫河驼场老路东至莫河驼场老路西段(K13+200~K18+200),莫河驼场老路西至终点察汗诺段(K18+200~K35+220)。

建设规模及内容:主线全长 35.22km,设置大桥 847.08m/1 座,该桥为拆除重建;共设置中桥 141.12m/3 座,3 座桥均为拆除重建;共设置小桥 140.14m/7 座,其中新建 20.02m/1 座,拆除重建 120.12m/6 座;涵洞 50 道;2 处互通式立体交叉,分别为茶卡枢纽互通立交、察汗诺枢纽互通立交(完全利用);收费站 1 处;分离式立交 652.24m/3 座;桥式通道 146.16m/3 座,涵式通道 10 道;还建道路新建 9.12km、拓宽段 1.49km,设置大桥 162.08m/1 座,中桥 47.04m/1 座,两座桥均为新建;共设置小桥 80.08m/4 座,其中新建 3 座,拆除重建 1 座;共设置涵洞 12 道,其中新建涵洞 7 到,拆除重建涵洞 5 道。

建设期：建设工期 3 年，2021 年-2023 年。

项目总投资：本项目工可估算总投资 13.8 亿元，概算总投资 13.65 亿元。

3、资金筹措方案

根据青海省交通运输厅发《关于G572贵南至乌兰公路茶卡至察汗诺段工程两阶段初步设计的批复》（青交（2021）165号）批复概算总投资13.65亿元。本项目资金筹措方案为：申请车购税交通专项建设资金（资本金）6.34亿元，占项目初设概算总投资的46.52%，申请政策性基金1.36亿元，占项目初设概算总投资9.96%，拟申请专项债券资金5.944亿元，约占项目总投资的43.55%。其中：2021年已发行政府专项债券2亿元，发行期限10年，2023年拟发行专项债3.944亿元（其中上半年发行3亿元，下半年发行0.944亿元），发行期限30年。

4、项目立项及批复情况

①青海省发展和改革委员会发《关于 G572 贵南至乌兰公路茶卡至察汗诺段工程可行性研究报告的批复》（青发改基础〔2021〕376号）。

②乌兰县自然资源局核发《建设项目用地预审与选址意见书》（用字第 63282120210001 号）。

③青海省自然资源厅发《关于 G572 贵南至乌兰公路茶卡至察汗诺段工程的预审意见》（青自然资预审〔2021〕4号）。

④海西州生态环境局发《关于 G572 贵南至乌兰公路茶卡至察汗诺段工程环境影响报告表（生态影响类）的批复》（西生审〔2021〕107号）。

⑤青海省交通运输厅发《关于 G572 贵南至乌兰公路茶卡至察汗诺段工程两阶段初步设计的批复》（青交〔2021〕165 号）。

⑥青海省人民政府发《G572 贵南至乌兰公路茶卡至察汗诺段工程建设用地批准》（青政土函〔2021〕80 号）。

⑦青海省交通运输厅发《关于 G572 贵南至乌兰公路茶卡至察汗诺段工程两阶段施工图设计的批复》（青交〔2022〕93 号）。

⑧2022 年 11 月 22 日青海省交通运输厅发《G572 贵南至乌兰公路茶卡至察汗诺段工程施工许可》。

5、已发行债券资金使用情况

2021 年已发行 2 亿元，发行期限 10 年，省财政及时足额将新增债券资金拨付至省交控集团，省交控集团收到资金后及时将资金支付至最终收款人。新增债券资金严格按照《地方政府收费公路专项债券管理办法（试行）》及相关规定使用，从未投向负面清单项目（包括但不限于置换存量债务，用于经常性支出，用于发放工资、单位运行经费、发放养老金、支付利息等，用于企业补贴，用于景观改造等面子工程等）。

截止 2022 年 12 月，茶察项目累计完成投资 3.3648 亿元，累积形成项目支出 3.3 亿元，其中专项债券支出为 2 亿元。各类费用的支出情况：建筑安装工程费支出 3.1 亿元，土地使用及拆迁补偿费支出 0.15 亿元，工程建设其他费累计支出 0.05 亿元。

（二）项目绩效目标

1、总体目标

专项债券项目资金绩效总体目标申报表

| | |
|--------|-----------------------|
| 项目名称 | G572 贵南至乌兰公路茶卡至察汗诺段工程 |
| 行业监管部门 | 青海省交通运输厅 |

| | | | | |
|--------------|----------|---|------------|---------------|
| 实施单位 | | 青海省交通控股集团有限公司 | | |
| 项目资金 (万元) | | 项目资金总额 | 136488 | |
| | | 其中：车购税 | 63400 | |
| | | 其中：专项债券资金 | 59440 | |
| | | 其他资金 | 13648 | |
| 绩效目标 | | 按期完成投资 136488 万元，按期完成建设 35.228 公里，确保工程质量合格，确保总体工期质量，按期偿还项目本息，做好沿线生态保护，促进旅游、经济发展，拉动投资。 | | |
| 绩效 指标 | 一级 指标 | 二级指标 | 三级指标 | 指标值 |
| | 成本 指标 | 经济成本指标 | 成本概算控制率 | ≤100% |
| | | 社会成本指标 | 群体事件发生次数 | 0 |
| | | | 施工道路损坏修复率 | 100% |
| | | 生态环境成本指标 | 红线外植被破坏面积 | 0 |
| | | | 周边环境污染防治措施 | 有效 |
| | 产出 指标 | 数量指标 | 总投资 | 13.65 亿元 |
| | | | 建设里程（公里） | 35.22km |
| | | | 路基土石方 | 258.23 万 m |
| | | | 路面工程 | 713.14 千m² |
| | | | 桥梁工程 | 1128.34m/11 座 |
| | | | 涵洞工程 | 50 道 |
| | | | 互通立交 | 2 处 |
| | | | 房建工程 | 1 处 |
| | | 质量指标 | 交工验收质量合格率 | 100% |
| | | | 竣工验收合格率 | 100% |
| | | 时效指标 | 按期建成通车 | 是 |
| | | | 按期竣工验收 | 是 |
| | | | 债券资金支付率 | 100% |
| | 效益 指标 | 经济效益指标 | 促进经济发展 | 有效 |
| | | | 拉动投资 | 有效 |
| | | 社会效益指标 | 促进旅游资源开发 | 提升 |
| | | | 公路安全水平 | 提升 |
| | | | 增加当地就业机会 | 有效 |
| | | 生态效益指标 | 环评手续齐全 | 是 |
| | | | 生态保护制度健全 | 是 |
| | | 可持续影响指标 | 工程使用年限（年） | ≥30 |

| | | | | |
|--|-----------|---------------|---------------|------|
| | 满意度 指标 | 服务对象 满意度指标 | 改善通行服务水平群众满意度 | ≥80% |
|--|-----------|---------------|---------------|------|

2、2023 年度目标

专项债券资金绩效 2023 年度目标申报表

| | | | | | |
|-------------|-----------------------|---|--------------------|-------------|----|
| 项目名称 | | G572 贵南至乌兰公路茶卡至察汗诺段工程 | | | 分值 |
| 行业监管部门 | | 青海省交通运输厅 | | | |
| 实施单位 | | 青海省交通控股集团有限公司 | | | |
| 项目资金（万元） | | 专项债券资金 | 39440 | | / |
| | | 车购税补助资金 | 63400 | | |
| 预算执行率 指标 | | 按期完成投资 102840 万元，确保工程质量合格，按期偿还项目利息，做好沿线生态保护，促进旅游、经济发展，拉动投资。 | | | 10 |
| 绩效指 标 | 一级 指标 | 二级指标 | 三级指标 | 指标值 | / |
| | 成本 指标 （20 分） | 经济成本指标 | 已完工结算比率 | ≥80% | 8 |
| | | 社会成本指标 | 群体事件发生次数 | 0 | 3 |
| | | | 施工道路损坏修复率 | 100% | 3 |
| | | 生态环境成本指标 | 红线外破坏植被面积 | 0 | 3 |
| | | | 周边环境污染防治措施 | 有效 | 3 |
| | 产出 指标 （40 分） | 数量指标 | 路基完成量 | 52.4207 万 m | 5 |
| | | | 路面完成量 | 713.14 千 m² | 5 |
| | | | 桥梁完成量 | 565.29m | 5 |
| | | | 涵洞完成量 | 27 道 | 5 |
| | | | 房建完成量 | 1 处 | 4 |
| | | | 互通完成量 | 设计的 90% | 4 |
| | | 质量指标 | 分项工程验收合格率 | 100% | 4 |
| | | 时效指标 | 项目按期完成分项工程 | 是 | 4 |
| | | | 债券资金支出与施工进度 匹配度 | 95% | 4 |
| 绩效 指标 | 效益 指标 | 经济效益指标 | 促进经济发展 | 有效 | 3 |
| | | | 拉动投资 | 有效 | 3 |

| | | | | | |
|----|------------|-----------|---------------|------|-----|
| | (20分) | 社会效益指标 | 增加当地就业机会 | 有效 | 3 |
| | | 生态效益指标 | 环评手续和生态保护制度健全 | 是 | 3 |
| | | | 施工过程中采取有效环保措施 | 是 | 3 |
| | | 可持续影响指标 | 工程使用年限（年） | ≥30 | 5 |
| | 满意度指标(10分) | 服务对象满意度指标 | 项目参建人员满意度 | ≥80% | 10 |
| 合计 | | | | | 100 |

二、评估方式和方法

（一）评估程序

该项目事前绩效评估程序包括事前绩效评估准备阶段、实施阶段、报告撰写三个阶段。具体评估程序为：

1、拟定工作计划

根据项目事前绩效评价工作要求，拟定项目事前绩效评价工作计划，对评价对象、内容、方法、人员及时间安排等方面做出具体安排与部署。

2、充分收集资料

收集与项目相关的工可报告、各项前期手续及批复文件、实施方案、项目收益与融资自求平衡专项评价报告、财经纪律廉政风险评价报告、法律意见书、设计图纸等相关资料，为事前绩效评价工作做好充分准备。

3、分析项目可行性研究报告

根据项目可行性研究报告、实施方案、收益与融资自求平衡专项评价报告等，对项目建设内容、规模、资金来源、经济效益、偿债能力、风险评估等逐项进行分析，并结合专业机构或专家的意见及建议，对项目的可行性进一步论证评价。

4、编制总体绩效目标和年度目标

根据《地方政府专项债券项目资金绩效管理办法》，结合对项目的分析评价结论，编制本项目专项债券资金在一定期限内预期实现的产出数量、质量、时效、成本、融资与收益平衡能力以及达到的经济效益、社会效益、生态效益、可持续影响和服务对象满意度等绩效目标。

5、整理分析资料

将事前绩效评价工作中产生的各类工作底稿进行分类整理，为事前绩效评价结果依据的适当性与充分性做好准备。

6、撰写项目事前绩效评价报告

根据已整理的资料，撰写事前绩效评价报告，附相关表格及资料，形成一整套事前绩效评价的系统性文件。

（二）论证思路及方法

1、论证思路

本项目事前绩效评价主要针对项目实施的必要性、公益性、收益性；项目投资合规性与项目成熟度；财经纪律风险评估情况；项目资金来源和到位可行性；项目收入、成本、收益预测合理性；债券资金需求合理性；项目偿债计划可行性和偿债风险点；绩效目标合理性；“反向约束性”指标等内容进行综合评价、分析与论证，并提出相关建议。

2、论证方法

本项目事前绩效评价主要采用成本效益分析法、公众评判法、因素分析法、文献分析法等进行充分论证评价。

3、评估方式

本项目事前绩效评价遵循“目标引领、系统评价、科学客观”的原则，充分利用可行性研究报告、项目收益与融资自求平衡专项评价报告、专家意见及其他数据资料，对项目的相关性、预期绩效的可实现性、预期绩效的可持续性、专项债券本息偿还计划的可行性和偿债风险点等方面进行全面讨论和评价。主要评估方式包括：

（1）查阅资料

评估工作组在详细了解项目基本情况的基础上，收集并查阅项目相关的资料。同时，通过网络、报刊书籍查询等多种途径，查阅与该项目相关的政策法规、立项背景以及专项债券资金需求的合理性等资料。

（2）咨询专家

为有效把握项目特点，保证评估结论的客观、公正性，评估工作组在了解项目的基础上，根据项目特点，通过多种渠道聘请与该项目研究领域相关的专家，组成评估专家组参加该项目事前绩效评估工作。评估工作组分别以电话、电子邮件、座谈等多种方式与专家沟通，向他们提供项目资料，专家分别从项目的相关性、预期绩效的可实现性、预期绩效的可持续性、专项债券本息偿还计划的可行性和偿债风险点等方面对该项目提出意见和建议。

（3）召开专家评审会

评估工作组将整理完善后的相关资料按期报送至省财政厅，省厅组织召开专家评审会。全体专家及评估工作组成员出席会议。由评审人员和特邀专家对事前绩效评估情况和“两案一书”进行评审和评分，按照评分结果确定是否将项目纳入政府专项债券项目资金需求清单。

三、评估内容及结论

（一）项目实施的必要性、公益性、收益性

1、必要性

（1）完善国家和青海省公路网的需要

本项目是《国家公路网规划(2013年-2030年)》中贵南至乌兰公路(G572)的组成部分,连接着G6京藏高速及G0612西和高速,是联系青海湖南部地区与青海省西北部之间的重要公路。

（2）保障交通安全畅通，满足交通发展的需要

既有道路为双幅分向行驶的二级公路,设计速度80公里/小时,主要路段为分离式断面,开放式管理、交通安全等沿线设施不完善、无辅道。目前存在两端与高速公路连接不畅,长途交通绕行迂回,短途交通需通过主线收费站,局部路网衔接不合理,交通组织不明晰,在起终点处各种交通出行交织冲突拥堵等现象。随着交通量的增长,现有公路难以满足沿线短途交通和长途过境交通的需要,将影响交通安全畅通及地方发展。

（3）推动区域旅游和自然资源开发的需要

本项目是青海省旅游布局规划中“青海湖人文旅游景观廊道”上的主要公路,连接青海湖、茶卡盐湖古道等青海藏区众多自然人文景观的重要旅游线。本项目在国家公路网和青海公路网中均具有重要地位和作用。青海省旅游布局“一圈三线三廊道三板块”中“青海湖人文旅游景观廊道”上的主要公路之一。项目所处的乌兰县是青海省的主要旅游城镇之一,旅游资源得天独厚,有茶卡盐湖、都兰湖国家湿地公园和哈里哈图森林公园。近年来,乌兰县扎实推进“一优两高”战略部署,以优势旅游业推动经济高质量发展,积极培育旅游新业态,

旅游人次和收入快速增长，旅游业发展取得新成效。乌兰县坚持把促进旅游业发展作为调结构、转方式的重要抓手，兼顾经济效益和生态效益，大力发展以茶卡盐湖旅游为龙头的高原特色旅游业，走出一条经济与生态协调发展、互惠共赢的“绿色之路”。本项目的建设必将推动沿线旅游资源开发再上一个台阶，大大促进沿线区域经济的发展。

（4）巩固脱贫成果，实施乡村振兴战略的需要

本项目地处的青海省海西蒙古族藏族自治州，是我国四省藏区的重要组成部分，同时也曾是全国十四个连片特困地区之一。2020年8月28日至29日，中央第七次西藏工作座谈会上，习近平总书记指出，要围绕川藏铁路建设等项目，推动建设一批重大基础设施、公共服务设施。目前全国脱贫攻坚工作虽已经取得重大成就，但巩固成果、防止返贫任务依然繁重，本项目的建设，对于巩固脱贫成果、实施乡村振兴具有积极意义。

（5）增强区域干线公路网应急保障能力的需要

本项目主要承担乌兰县及周边地区的客货运输，同时也为应对自然灾害等突发事件提供交通保障。项目区域承担着维护民族团结稳定和国家安全的重任，同时青海也是地震、冰冻雪等自然灾害频发的地区，交通运输安全及应急保障能力，将受到社会越来越多的关注和考验。从2008年5月12日四川汶川到2010年4月14日青海玉树大地震再到2021年5月22日青海玛多地震以及雪灾发生以来，公路交通作为抗震救灾的生命线、保障线为抵抗自然灾害发挥了重要的作用，加快实施公路网络的完善和补充是提高公路抗灾能力的迫切需求。

综上所述，本项目的建设对完善国家和青海省公路网、保障交通

安全畅通、推动区域旅游和自然资源开发、巩固脱贫攻坚成果、实施乡村振兴战略、增强区域干线公路网应急保障能力都具有重要作用，本项目的建设是必要的。

2、公益性

(1) 本项目属于交通基础设施建设，项目建成将连接 G6 京藏高速及 G0612 西和高速，使青海湖南部地区与青海省西北部之间的路网更加完善。不仅提升道路同行安全水平，降低事故率，也能增强线路沿线地区的应急救援能力，保障人民生命及财产安全。同时也将推动沿线旅游资源开发再上一个台阶，大大促进沿线区域经济的发展，使经济与生态协调发展、互惠共赢，并助力乡村振兴，巩固来之不易的脱贫攻坚成果。

(2) 所在区域内产业结构比较合理，对公路运输的需求较大。建成后对于有效拉动就业，带动沿线相关产业发展，促进经济发展具有重要意义。同时对促进实施乡村振兴战略的需要、促进民族团结也具有重要意义。

(3) 本项目主要承担乌兰县及周边地区的客货运输，同时也为应对自然灾害等突发事件提供交通保障。项目区域承担着维护民族团结稳定和国家安全的重任，同时青海也是地震、冰冻雪等自然灾害频发的地区，交通运输安全及应急保障能力，将受到社会越来越多的关注和考验。从 2008 年 5 月 12 日四川汶川到 2010 年 4 月 14 日青海玉树大地震再到 2021 年 5 月 22 日青海玛多地震以及雪灾发生以来，公路交通作为抗震救灾的生命线、保障线为抵抗自然灾害发挥了重要的作用，加快实施公路网络的完善和补充是提高公路抗灾能力的迫切需求。

综上所述，本项目基本属性是公益性基础设施，具有投资多、受益面广、服务年限长、影响深远等特点。项目的建成对促进地区经济、贸易、物流、旅游业等发展，提升区域路网经济效益，提高行车安全性和舒适性，降低交通安全事故作用明显，增强区域干线公路网应急保障能力都具有重要作用具有较明显的公益性。符合《政府投资条例》及地方专项债相关文件规定。

3、收益性

（1）综合收益：本项目的实施将进一步完善路网布局，极大改善交通出行条件，为促进区域经济发展、助力乡村振兴奠定基础；本项目能够促进项目区域旅游资源的开发，为地方经济发展和居民收入提供新的增收渠道；本项目能够改善沿线地区的物流运输条件、降低运输成本，对沿线地区的招商引资将起到良好的推进作用。

（2）项目收益：项目建成后，交通路网将进一步完善，可以扩大经济增长的空间，提升区域经济增长潜力，促进经济长期、持续增长。本项目作为公路规划的重要组成部分，预计将产生足够的车辆通行费收入，项目运营具有一定的收益性，经过评估测算，该项目对于专项债的本息覆盖倍数为 1.57。

（二）项目投资合规性与项目成熟度

1、合规性

该项目已于 2021 年 6 月 23 日取得《关于 G572 贵南至乌兰公路茶卡至察汗诺段工程可行性研究报告的批复》（青发改基础〔2021〕376 号），乌兰县自然资源局核发了《建设项目用地预审与选址意见书》（用字第 63282120210001 号）青海省自然资源厅下发了《关于 G572 贵南至乌兰公路茶卡至察汗诺段工程的预审意见》（青自然资

预审（2021）4号）。本项目已取得土地预审、工可、环评、初步设计、施工批复等手续，并已于2021年开工建设，目前为在建阶段，评价认为符合项目合规性要求。

2、成熟度

截止目前，茶察公路完成设计、施工单位、监理招标并签订合同，项目建设阶段职责和任务分工明确，建设单位目前已取得工可批复、初步设计批复和施工图设计批复、建设用地预审意见、压覆矿产资源调查评估报告评审意见、社会稳定风险评估意见、地质灾害危险性评估报告评审意见、环评批复、水保批复、地震安全性评价报告评审意见、防洪评价批复，以及工可、初步设计、施工图批复阶段的安全性评价报告。评价认为符合项目成熟度要求。

3、项目进展与实施计划

该项目于2021年12月以常规建设模式完成路基桥涵施工单位招标，并于2021年12月开工建设。2021年主要完成项目的临时建设及备料。

截止2022年12月已累计完成投资3.3648亿元，路基完成至设计总量的79.7%，桥梁工程完成至设计总量的49.9%，涵洞工程完成至总量的46.7%，互通工程完成至总量的10%。

2023年计划完成投资10.2840亿元，路基完成至设计总量的100%，桥梁工程完成至设计总量的100%，涵洞工程完成至总量的100%，互通工程完成至总量的100%，房建完成至总量的100%。

评价认为项目根据实施计划开展项目建设，进度安排适当。

（三）财经纪律风险评估情况

1、评价目的和范围

本项目的建设将原茶卡至察汗诺双幅二级路的一幅改扩建为全封闭式一级公路，同时还建一条不收费道路，可大幅改善茶卡至察汗诺的通行能力和行车安全性，有效缓解老路拥堵和中断情况，改善区域路网结构。项目的建成将加强茶卡镇与乌兰县、德令哈市的交通联系，推动乌兰县旅游支柱产业发展建设，促进区域经济协调发展，对提高区域应急保障能力，改善民族生存与发展条件，促进民族团结具有十分积极的作用，为推进影响区域经济跨越发展，全面建设小康社会创造良好条件。该项目建设里程长、涉及资金量大、牵涉环节部门多，从审批、规划、招投标到施工、质量监理、验收评估等，经过环节多、交易链条长、利益关联度高，滋生腐败和权力寻租的空间也较大。交控集团作为项目实施单位，其自身内控制度、监督机制及风险防控制度建设完善、执行有效，项目管理部门及人员岗位职责明确、履职规范、监督有力，可以提高对社会资本及项目公司运营合法合规性监督的能力，对保证财政资金安全、高效使用，防范建设过程中产生违反财经纪律、贪污腐败行为发生。

2、财经纪律风险评估

（1）权利行使方面

权力行使方面，重点分析是否存在由于权力过于集中、运行程序不规范和自由裁量幅度过大，可能造成权力滥用的风险。交控集团严格按照《中华人民共和国公司法》和青海省国资委的要求及《青海交通控股集团有限公司章程》（以下简称《公司章程》）的规定，按照公司治理的基本原则，设立了股东大会、董事会，监事会，制定各类议

事规则，明确决策、执行、监督等方面的职责权限，形成科学有效的职责分工和制衡机制。公司治理结构的符合有关治理的规范性文件要求。

交控集团建立《“三重一大”制度实施办法》，涉及三重一大的事项按照“依法决策、民主决策、集体决策、科学决策、规范性原则”进行决策，集体决策前认真调查研究，经过必要的研究论证程序，充分吸纳各方面意见。研究决策重大投资、重大资产转让、重大工程建设项目、重大采购、重大购买服务等事项时，事先充分听取有关专家的意见，并进行法律风险、税务风险等评估，采用招投标或公开比选的方式确定；大额度资金运作事项根据集团实际进行分级研究决策。并对“三重一大”制度和决策事项的贯彻执行进行监督的部门、监督方式的规定，交控集团三重一大议事制度中对每一类事项的决策会议级别、决策方式都有详细规范，能够有效防范权力过于集中、运行程序不规范和自由裁量幅度过大问题。

党委会、董事会、经理层以会议的形式，对职责权限内的“三重一大”事项作出集体决策，并主动接受监事会监督。不得以个别征求意见等方式作出决策。董事会、经理层研究“三重一大”事项时，应事先向党委报告，听取党委的意见，明确党委会研究讨论是董事会、总经理办公会决策“三重一大”事项的前置程序。进入董事会、经理层的党委成员，应当贯彻集团党委的意见或决定。集团公司纪委、监察办公室是贯彻落实“三重一大”决策制度的监督机构，集团公司领导班子及成员应自觉接受其监督。

重大决策事项、重大项目安排、大额度资金运作事项应当履行程序：可行性研究→提交材料→组织征求各方意见→通知与会→集体研

究决策。对违反公司“三重一大”制度情形，给集团公司造成损失或不良影响的子公司或责任人，应按照权责对等的原则对相关子公司和责任人进行责任追究。

（2）制度机制方面

交控集团根据现代企业制度以及法律法规要求，结合自身业务特点和内部控制要求设置相应内部机构。按照交控集团性质、机构设置、业务范围，在集团公司层面建立公司治理类、投资管理类等各类制度21类、121项管理制度，涵盖集团公司三重一大决策、战略规划、工程管理、投资管理、廉洁风险防控、内部审计监督、资金管理等业务环节。

集团及各子公司、项目单位在执行中严格履行相关制度要求，严控工程实施与建设中的各类风险，能够做到按规定、按制度、按流程开展工作，招投标手续齐全、程序合规，工程建设管理中质量、安全、成本控制等管控到位，资金结算及支付流程合规、凭证齐全。综上，省交控集团在项目实施和管理中各类相关制度健全且履行到位。

（3）内控制度方面

省交控集团严格按照交通运输部《关于进一步加强公路建设管理的若干意见》（交公路发〔2011〕438号）文件精神和省厅《青海省公路建设指南》（第二分册管理机构与工地建设）相关要求，组建了G572贵南至乌兰公路茶卡至察汗诺段工程建设项目管理机构。

项目组织机构由项目分管领导、项目管理部主任、项目管理部副主任、项目管理部总工、、财务部、计划合约部、综合管理部、技术管理部、质量管理部、安全环保部、纪检（党建）部等组成。

项目管理部学习并执行国家、交通运输部等工程建设主管部门发

布的与管理机构、工地建设相关的文件、标准、规范、规程、指南，以及行业内采取的成熟和先进的施工工艺与管理办法。严格按照《青海省公路建设管理指南》管理项目，以建设“品质工程”为目标，不断总结提炼各参建单位行之有效的新工艺、新做法，在标准化施工的基础上，推广信息化、工厂化、机械化施工，进一步提升公路建设现代化、精细化管理水平。

以前年度业务制度及内控流程执行较好，不存在问题。

3、项目建设中风险点的防范评估

(1) 项目决策阶段

该项目前期规划由青海省交通厅负责完成，青海省交通控股集团有限公司委托青海省交通规划设计研究院有限公司进行 G572 贵南至乌兰公路茶卡至察汗诺段公路工程可行性研究报告编制工作。

青海省交通规划设计研究院有限公司国家甲级资质，是我省公路勘察设计行业综合实力最强的企业之一，多次承担青海省重点攻关课题及交通部行业标准规范编制，相关资质满足该项目需要。省交控集团组建后，全面负责项目的实施并建立了《青海省交通控股集团有限公司公路工程前期工作管理办法（试行）》《青海省交通控股集团有限公司公路工程设计变更管理办法》等制度，规范项目前期工作及设计变更等行为，并对设计单位工作考核进行规定，以监督其工作。

(2) 建设准备阶段

依据交控集团制定《公路工程招标投标管理办法》，规范公路工程项目中采用招标方式的招标投标活动，对项目招标的流程、审批、技术文件编制等做出详细规定。并健全完善电子招投标工作流程，有效防范招投标过程中的廉政风险。

（3）项目建设阶段

根据交控集团制定的《青海省交通控股集团有限公司工程建设管理制度》、《青海省交通控股集团有限公司公路工程竣（交）工验收管理办法》等 13 项工程管理制度，对项目进行全程跟踪、监督。

（4）竣工验收阶段

交控集团制定了《青海省交通控股集团有限公司公路工程竣（交）工验收管理办法》，对公路工程交工验收和竣工验收两个阶段工作程序、职责和分工、验收内容、责任单位进行规定，有效防范了竣工验收阶段风险。

（5）竣工结算决算阶段

根据《青海省交通控股集团有限公司公路工程造价管理办法》、《基本建设项目审计管理办法》、《施工项目审计管理办法》、《基本建设项目竣工决算审计管理办法》等规定，不但对工程建设过程的规范性进行监督，也对工程成本的合理性、合法性实施监控。

（6）专项资金支付管理

交控集团制定了《青海省交通控股集团有限公司资金管理办法》，对专项债券资金申请、拨付使用等进行了规范，明确了专款专用的原则。业务主管部门定期或不定期对专项资金使用和项目进展情况进行监督检查，对重点项目应重点检查，督促建设单位加强专项资金和项目管理。集团纪检监察室、审计内控部应当按照职责加强对财政专项资金使用管理的监督。

新增债券资金严格按照《地方政府收费公路专项债券管理办法（试行）》及相关规定使用，不得投向负面清单项目（包括但不限于置换存量债务，用于经常性支出，用于发放工资、单位运行经费、发

放养老金、支付利息等,用于企业补贴,用于景观改造等面子工程等)。

(7) 专项债资金支付流程

项目计量支付依据交通运输部《公路工程标准施工招标文件范本》(2018 版)》《公路工程项目造价文件管理导则》《公路工程施工监理规范》(JTGG10-2016)等规定严格对工程质量合格、质量保证资料齐全、安全和环保符合要求的工程进行计量。过程中形成施工单位申报—监理单位审核—建设单位签认的管理程序。严格依据施工图纸和承包人提供的相关资料及时组织现场 100%核实,严禁超计量、漏计、误计及未施作、未检测、不合格项目进行计量。现场计量经监理审核、项目办核查、公司领导签认后按照程序办理支付手续。

4、评估结论

交控集团在“三重一大”决策执行、企业内控制度建设、党风廉政建设、思想道德教育及精神文明建设方面均制定了较完善的制度且严格履行,能够为 G572 贵南至乌兰公路茶卡至察汗诺段公路工程在企业制度建设方面提供比较坚实的基础;同时,交控集团在工程管理、项目管理、财务管理等方面制度建立健全,人员岗位职责及执行流程明确,可满足项目建设精细化管理要求,为项目顺利实施提供管理保障;项目完成后内部纪检监察、审计审查及第三方机构审计与管理咨询为项目资金合法合规使用,项目投入效益最大化提供有效保证。

综上所述,交控集团在严肃财经纪律、防范廉政风险方面制度完善,监督检查机制健全,并有效执行。集团的各项内控制度、廉政风险防控体系,能够有效防范 G572 贵南至乌兰公路茶卡至察汗诺段公路工程建设资金使用中的廉政风险,保证资金安全使用。

（四）项目资金来源和到位可行性

1、资金筹措原则

资金筹措坚持资金需求导向，以资金链安全、融资成本经济、融资规模适度，放款节奏合理、债务风险可控为基本原则。

（1）满足项目建设需要

筹措的资金以满足项目建设需要为基本要求，不留资金缺口，也不多占用资金。

（2）遵守规章制度、保证资金链安全

筹措资金必须要全面遵守国家的有关方针、政策和制度规定，认真执行各项资金筹集、使用、归还的工作程序，严格履行各类合同条款，并在资金筹措的实践过程中，不断改进和完善各项规章制度。

（3）以经济效益、节约融资成本

资金筹措不仅要满足项目建设的需要，且要讲求经济效益，应当综合考虑融资成本、融资规模、各类资金来源比例、财务风险等因素，提高资金的使用效益

2、项目投资总额及筹措方案

根据青海省交通运输厅发《关于G572贵南至乌兰公路茶卡至察汗诺段工程两阶段初步设计的批复》（青交〔2021〕165号）批复概算总投资13.65亿元。本项目资金筹措方案为：申请车购税交通专项建设资金（资本金）6.34亿元，占项目初设概算总投资的46.52%，申请政策性基金1.36亿元，占项目初设概算总投资9.96%，拟申请专项债券资金5.944亿元，约占项目总投资的43.55%。其中：2021年已发行政府专项债券2亿元，发行期限10年，2023年拟发行专项债3.944亿元（其中上半年发行3亿元，下半年发行0.944亿元），发行期限30年。

根据财政部、交通运输部印发的《车辆购置税收入补助地方资金管理暂行办法》（财建[2021]50 号）等文件，本项目符合申请中央车购税资金和发行地方政府专项债券的条件。

3、资金到位可行性

该项目 2 亿专项债资金已全部到位，根据项目总投资、资金来源和预期工期，拟定项目建设期内发行计划如下表：

项目建设期内发行计划

单位：亿元、年

| 发行年份 | 发行规模 | 发行期限 |
|-------------|--------|------|
| 2021 年 | 2.0000 | 10 年 |
| 2023 年（上半年） | 3.0000 | 30 年 |
| 2023 年（下半年） | 0.9440 | 30 年 |
| 合计 | 5.9440 | |

2021 年已发行专项债券 2 亿元，期限 10 年期，利率为 3.11%。2023 年拟发行专项债 3.944 亿元（其中上半年发行 3 亿元，下半年发行 0.944 亿元），期限 30 年期，省财政根据中国债券网公布的近期已发行相同债券期限的平均利率按高线取整数作为本期预测利率，假定票面利率为 4.5%。

根据《青海省财政厅关于申报 2023 年新增地方政府专项债券资金需求的通知》《财政部关于支持各地用足用好地方政府专项债务限额的通知》（财预〔2022〕120 号）等规定，新增政府专项债券资金投向领域为：交通基础设施、能源、农林水利、生态环保、社会事业、仓储物流、市政和产业园区、国家重大战略项目、保障性安居工程、新能源项目、新型基础设施 11 个领域。

综合分析，本项目符合专项债券申报条件，专项债资金按计划发行的可行性较高。

（五）项目收入、成本、收益预测合理性

1、评价依据及假设

（1）项目评价依据

《地方政府专项债务预算管理办法》（财预〔2016〕155号）；财政部印发《关于试点发展项目收益与融资自求平衡的地方政府专项债券品种的通知》（财预〔2017〕89号）；中共中央办公厅、国务院办公厅印发《关于做好地方政府专项债券发行及项目配套融资工作的通知》（厅字〔2019〕33号）；青海省交通规划设计研究院有限公司出具的《G572 贵南至乌兰公路茶卡至察汗诺段公路工程可行性研究报告》；青海省发展和改革委员会《青海省发展和改革委员会关于 G572 贵南至乌兰公路茶卡至察汗诺段工程可行性研究报告的批复》（青发改基础〔2021〕376号）。

（2）项目收益及现金流入预测假设

预测数据按照谨慎性原则进行预测；预测期内国家及地方现行的法律法规、监管、财政、税收经济状况或国家宏观调控政策无重大变化；预测期内国家现行的利率、汇率及通货膨胀水平等无重大变化；预测期内经营运作未受到诸如能源、原材料、人员、交通、电信、水电供应等的严重短缺和成本中客观因素的巨大变化而产生的不利影响；预测期内工程项目的建设计划、融资计划等能够顺利执行；预测期内项目的收费能够按照项目工程可行性研究报告推荐方案的收费标准收取通行费；预测收费年限不作为对该项目未来实际收费年限的保证；无其他人力不可抗拒因素和不可预见因素所造成重大不利影

响。

2、收入预测分析

(1) 车辆通行费收入预计

既有 G572 公路茶卡至察汗诺段技术标准为双幅分向行驶的二级公路。依据公路路网现状及本项目既有公路交通量观测点分布状况，调查时收集了茶德高速茶卡主线收费站交通量观测资料分析，得到既有公路历史年份交通量，并补充收集了 G109 线连续式观测站、G315 线连续式观测站、G6 茶卡西匝道收费站、茶德高速茶卡主线收费站交通量观测资料以及交通调查与分析——通过开展公路 OD 调查、沿线社会经济调查等工作，收集得到项目影响区内综合运输体系发展现状、规划和现有各种运输方式运输量分担情况等资料，以此为基础分析项目影响区未来交通需求的发展趋势，并分别整理得到影响区基年出行 OD 表。

特征年交通量预测——运用交通规划软件 Transcad，采用四阶段法进行综合运输分析预测：根据基年汽车运输 OD 表，结合项目影响区交通出行分布情况，标定模型参数，同时考虑项目建成后对影响区内潜在交通需求的诱增影响之后，最终通过路网分配预测得到拟建项目承担的路段交通量。

预测项目交通量如下：

项目交通量预测结果

单位：辆/日

| 年份 | 小客 | 大客 | 小货 | 中货 | 大货 | 拖挂 |
|------|------|----|-----|----|----|-----|
| 2024 | 4080 | 82 | 584 | 35 | 19 | 157 |
| 2025 | 4369 | 86 | 611 | 37 | 21 | 168 |

| 年份 | 小客 | 大客 | 小货 | 中货 | 大货 | 拖挂 |
|------|-------|-----|------|----|----|-----|
| 2026 | 4687 | 92 | 656 | 40 | 23 | 180 |
| 2027 | 5005 | 98 | 700 | 42 | 24 | 192 |
| 2028 | 5322 | 104 | 745 | 45 | 26 | 205 |
| 2029 | 5640 | 110 | 789 | 48 | 27 | 217 |
| 2030 | 5998 | 113 | 820 | 48 | 29 | 225 |
| 2031 | 6374 | 121 | 871 | 51 | 31 | 239 |
| 2032 | 6750 | 128 | 923 | 54 | 33 | 253 |
| 2033 | 7125 | 135 | 974 | 57 | 34 | 267 |
| 2034 | 7501 | 142 | 1025 | 60 | 36 | 281 |
| 2035 | 7919 | 145 | 1060 | 62 | 35 | 293 |
| 2036 | 8366 | 153 | 1120 | 65 | 37 | 309 |
| 2037 | 8813 | 161 | 1179 | 69 | 38 | 326 |
| 2038 | 9261 | 169 | 1239 | 72 | 40 | 342 |
| 2039 | 9708 | 178 | 1299 | 76 | 42 | 359 |
| 2040 | 10217 | 181 | 1344 | 79 | 44 | 365 |
| 2041 | 10720 | 190 | 1410 | 83 | 47 | 383 |
| 2042 | 11223 | 199 | 1476 | 87 | 49 | 401 |
| 2043 | 11779 | 201 | 1530 | 91 | 45 | 415 |
| 2044 | 12003 | 205 | 1559 | 93 | 46 | 423 |
| 2045 | 12227 | 208 | 1588 | 95 | 46 | 431 |
| 2046 | 12255 | 209 | 1592 | 95 | 47 | 432 |
| 2047 | 12283 | 209 | 1596 | 95 | 47 | 433 |
| 2048 | 12310 | 210 | 1599 | 95 | 47 | 434 |
| 2049 | 12338 | 210 | 1603 | 95 | 47 | 435 |
| 2050 | 12366 | 211 | 1606 | 96 | 47 | 436 |

| 年份 | 小客 | 大客 | 小货 | 中货 | 大货 | 拖挂 |
|------|-------|-----|------|----|----|-----|
| 2051 | 12433 | 212 | 1615 | 96 | 47 | 438 |
| 2052 | 12501 | 213 | 1624 | 97 | 47 | 441 |
| 2053 | 12568 | 214 | 1633 | 97 | 48 | 443 |

(2) 车型构成比例预测

根据国内外发达地区的交通发展规律，车型逐渐向小型化发展，形成稳定的发展趋势，随着人们生活水平的提高，小汽车逐渐走进家庭，小客车增长将十分迅速。根据项目可行性研究报告，本项目未来特征年车型比例构成预测如下：

| 年份 | 小客 | 大客 | 小货 | 中货 | 大货 | 拖挂 |
|------|--------|-------|--------|-------|-------|--------|
| 2024 | 74.00% | 2.24% | 10.59% | 0.94% | 0.85% | 11.38% |
| 2025 | 74.20% | 2.18% | 10.38% | 0.94% | 0.90% | 11.40% |
| 2030 | 74.70% | 2.12% | 10.21% | 0.90% | 0.90% | 11.20% |
| 2035 | 75.10% | 2.06% | 10.05% | 0.88% | 0.82% | 11.10% |
| 2040 | 75.56% | 2.01% | 9.94% | 0.88% | 0.82% | 10.80% |
| 2043 | 75.90% | 1.94% | 9.86% | 0.88% | 0.72% | 10.70% |
| 2045 | 75.90% | 1.94% | 9.86% | 0.88% | 0.72% | 10.70% |
| 2050 | 75.90% | 1.94% | 9.86% | 0.88% | 0.72% | 10.70% |
| 2053 | 75.90% | 1.94% | 9.86% | 0.88% | 0.72% | 10.70% |

(3) 收费标准

青海现行高速公路客车按车型收费；货车实行计重收费标准。根据《青海省交通运输厅、青海省发展和改革委员会、青海省财政厅关于做好清理规范地方性车辆通行费减免政策工作的通知》（青交养管〔2019〕217号）及《青海省交通运输厅、青海省发展和改革委员会、青海省财政厅关于做好货车通行费计费方式调整工作的通知》（青交

养管〔2019〕264号)的规定,自2020年1月1日0时起,执行新调整的全省高速公路货车通行费收费标准。并参考G6共和至茶卡高速公路通行费收费标准,确定茶卡至察汗诺一级公路通行费收费标准。

本项目可行性研究报告考虑到近10年以来青海省收费标准未有较大变化,结合国家及青海省其他相关标准及数据,因此拟定本项目建成通车后10年内按现有相关收费标准规定,后20年考虑公路使用者的受益程度、使用者的负担程度、不同车型车辆对公路损坏程度的强弱、收费标准对交通量的影响等因素的基础上,根据项目特点拟定收费标准如下:

单位:元/车公里

| 车型 时间 | 小客 | 大客 | 小货 | 中货 | 大货 | 拖挂 |
|-----------|------|-----|------|-----|------|------|
| 2024-2033 | 0.45 | 1.2 | 0.45 | 0.9 | 1.05 | 1.25 |
| 2034-2053 | 0.75 | 1.6 | 0.75 | 1.2 | 1.45 | 1.65 |

(4) 免缴费政策

项目可行性研究报告考虑到通过本项目的车辆中有部分车辆不需缴纳过路费,如执行公务的军车、警车、消防车,以及货车中合法装载运输鲜活农产品的车辆等。根据高速公路当前免费车型的实际比例,免费客车主要为小客车,预计免收通行费的小客车占总小客车比例的2.5%;免收通行费的货车占货车比例的2.0%。

根据2012年7月12日发布的《国务院关于批转交通运输部等部门重大节假日免收的小型客车通行费实施方案的通知》(国发〔2012〕37号)对本项目7座以下(含7座)载客车辆按345天收取车辆通

行费。

(5) 既有道路收入

项目可行性研究报告根据既有道路近 5 年的收费情况分析，得出 2024 年本项目年收费约为 1,264.57 万元，考虑后期汽车保有量提升及旅游发展等相关因素，既有道路收费额按每年 2% 的速度递增。

(6) 年收费收入

年收费收入=（ Σ 各车型日收费交通量 \times 各车型收费标准 \times 365 \times K \times 收费里程）（小客车按345天计）。

其中：K——车辆收费率

根据项目可行性研究报告按照以上收费标准，得出项目运营期每年的车辆通行费增量收入用于偿还本项目专项债券。本项目运营期 2024 年至 2053 年，其中 2024 年和 2053 年按整年通行费收入的 50% 测算，车辆通行费增量收入预测情况见下表：

金额单位：万元

| 年份 | 小客车 | 大客车 | 小货车 | 中货车 | 大货车 | 拖挂 | 总收入 | 既有道路收入 | 增量收入 |
|------|------|-----|------|-----|-----|-----|-------|--------|------|
| 2024 | 2175 | 127 | 331 | 39 | 25 | 247 | 2944 | 1265 | 1679 |
| 2025 | 2329 | 132 | 347 | 42 | 28 | 264 | 3142 | 1290 | 1852 |
| 2026 | 2499 | 142 | 372 | 45 | 30 | 284 | 3371 | 1316 | 2055 |
| 2027 | 2668 | 151 | 397 | 48 | 32 | 303 | 3599 | 1342 | 2257 |
| 2028 | 2837 | 161 | 422 | 51 | 34 | 322 | 3828 | 1369 | 2459 |
| 2029 | 3007 | 170 | 447 | 54 | 36 | 341 | 4056 | 1396 | 2660 |
| 2030 | 3198 | 175 | 465 | 55 | 38 | 354 | 4284 | 1424 | 2860 |
| 2031 | 3398 | 186 | 494 | 58 | 41 | 376 | 4553 | 1453 | 3100 |
| 2032 | 3598 | 197 | 523 | 61 | 43 | 398 | 4821 | 1482 | 3340 |
| 2033 | 3799 | 208 | 552 | 65 | 45 | 421 | 5090 | 1511 | 3578 |
| 2034 | 6665 | 286 | 969 | 91 | 66 | 584 | 8661 | 1542 | 7120 |
| 2035 | 7036 | 292 | 1001 | 94 | 63 | 608 | 9094 | 1572 | 7522 |
| 2036 | 7434 | 308 | 1058 | 99 | 67 | 643 | 9608 | 1604 | 8004 |
| 2037 | 7831 | 325 | 1114 | 104 | 70 | 677 | 10122 | 1636 | 8486 |

| | | | | | | | | | |
|------|--------|------|-------|------|------|-------|--------|-------|--------|
| 2038 | 8228 | 341 | 1171 | 109 | 74 | 711 | 10635 | 1669 | 8967 |
| 2039 | 8626 | 358 | 1227 | 115 | 77 | 746 | 11149 | 1702 | 9447 |
| 2040 | 9078 | 365 | 1270 | 120 | 81 | 759 | 11673 | 1736 | 9937 |
| 2041 | 9525 | 383 | 1332 | 126 | 85 | 796 | 12248 | 1771 | 10477 |
| 2042 | 9972 | 401 | 1395 | 132 | 89 | 834 | 12823 | 1806 | 11017 |
| 2043 | 10466 | 405 | 1446 | 138 | 82 | 863 | 13399 | 1842 | 11556 |
| 2044 | 10665 | 412 | 1473 | 140 | 83 | 879 | 13653 | 1879 | 11774 |
| 2045 | 10864 | 420 | 1501 | 143 | 85 | 896 | 13908 | 1917 | 11991 |
| 2046 | 10889 | 421 | 1504 | 143 | 85 | 898 | 13940 | 1955 | 11985 |
| 2047 | 10913 | 422 | 1508 | 144 | 85 | 900 | 13971 | 1994 | 11977 |
| 2048 | 10938 | 423 | 1511 | 144 | 85 | 902 | 14003 | 2034 | 11969 |
| 2049 | 10963 | 424 | 1514 | 144 | 86 | 904 | 14035 | 2075 | 11960 |
| 2050 | 10988 | 425 | 1518 | 145 | 86 | 906 | 14066 | 2116 | 11950 |
| 2051 | 11048 | 427 | 1526 | 145 | 86 | 911 | 14143 | 2158 | 11985 |
| 2052 | 11107 | 429 | 1534 | 146 | 87 | 916 | 14220 | 2202 | 12018 |
| 2053 | 11167 | 432 | 1543 | 147 | 87 | 921 | 14296 | 2246 | 6025 |
| 合计 | 223912 | 9348 | 31466 | 3085 | 1962 | 19563 | 289336 | 51301 | 232009 |

3、项目其他效益分析

(1) 项目建成后，一是将降低汽车运输成本，提高运输企业及专业户经济效益。二是会给些农业承包人带来商机和利益，同时也将降低其购入农机农资及销售农产品时的物流成本。三是可以方便普通村民和居民出行和外出打工、做生意，也有利于村民的农产品出售，方便就医等。四是将有利于沿线地区与其它地区的经济交流，实现商品的快速流通和交换，从而为沿线地区的商业企业及商贩提供了更为广阔的市场机会。

(2) 项目的实施，将大大改善当地的交通条件，降低物流成本，显著提升沿线地区投资环境，将吸引更多投资进入沿线地区，各级政府的财政税收将得到提高；项目实施也会促进村镇建设，加快农村的城镇化进程；项目实施还有利于沿线地区旅游资源的开发。有利于当地企业吸引投资，促进其发展。

(3) 项目建成后，将对完善区域公路网、促进地区经济发展、

较少贫困、提高人均收入、加快实现全面建设小康社会宏伟目标提供良好的交通保障，建设需要大量的工作人员，带来就业岗位的增加，沿线地区的农民工通过参与工程建设将会增加收入。沿线地区投资项目的增加，对劳动力的需求会大大增加，这将增加沿线地区就业机会。

（4）根据拟建项目降低营运成本、旅客时间节约、减少交通事故损失的效益及原有相关公路降低营运成本、旅客时间节约、减少交通事故损失的效益以及拟建项目和相关公路预测交通量、里程等有关参数，对新老路产生的效益进行相关分析及计算；计算结果如下表：

经济效益计算表（万元）

| 运营期 | 降低运营成本 | 旅客节时效益 | 减少交通事故效 | 总效益 |
|-----|--------|--------|---------|-------|
| 1 | 2179 | 1047 | 3392 | 6618 |
| 2 | 2486 | 1119 | 3680 | 7284 |
| 3 | 2861 | 1200 | 4017 | 8078 |
| 4 | 3262 | 1282 | 4363 | 8906 |
| 5 | 3689 | 1363 | 4719 | 9771 |
| 6 | 4143 | 1444 | 5084 | 10671 |
| 7 | 4622 | 1525 | 5458 | 11605 |
| 8 | 5220 | 1621 | 5910 | 12750 |
| 9 | 5853 | 1717 | 6375 | 13945 |
| 10 | 6523 | 1812 | 6852 | 15188 |
| 11 | 7230 | 1908 | 7343 | 16481 |
| 12 | 7970 | 2003 | 7846 | 17819 |
| 13 | 8896 | 2116 | 8459 | 19471 |
| 14 | 9873 | 2230 | 9090 | 21193 |
| 15 | 10901 | 2343 | 9740 | 22984 |
| 16 | 11980 | 2456 | 10408 | 24844 |
| 17 | 13107 | 2569 | 11092 | 26768 |
| 18 | 14430 | 2695 | 11880 | 29006 |
| 19 | 15817 | 2822 | 12691 | 31330 |
| 20 | 17265 | 2948 | 13524 | 33737 |
| 21 | 17783 | 2984 | 13821 | 34588 |
| 22 | 18317 | 3020 | 14125 | 35462 |
| 23 | 18866 | 3056 | 14436 | 36358 |
| 24 | 19432 | 3092 | 14754 | 37278 |

| 运营期 | 降低运营成本 | 旅客节时效益 | 减少交通事故效 | 总效益 |
|-----|--------|--------|---------|-------|
| 25 | 20015 | 3130 | 15078 | 38223 |
| 26 | 20616 | 3167 | 15410 | 39193 |
| 27 | 21234 | 3205 | 15749 | 40188 |
| 28 | 21871 | 3244 | 16096 | 41210 |
| 29 | 22527 | 3282 | 16450 | 42259 |
| 30 | 23203 | 3322 | 16812 | 43336 |

经过计算，运营期末该项目可以节约成本效益 23203 万元；旅客节约时间效益 3322 万元；减少交通事故损失的效益 16812 万元；共计产生经济效益 43336 万元。

4、经营成本预测分析

公路营运成本费用包括公路养护费、管理费、隧道机电系统运营费及大中修费用。本项目无隧道工程。

(1) 管理费

本项目为改扩建项目，增量效益对应增量费用的方法进行测算，本项目改扩建后原有管理人员满足要求，无需新增管理人员。

(2) 养护费

本项目为改扩建项目，通过对既有公路养护费用及青海省现有一级公路养护费用投入调查分析，本项目改建完成后与既有道路养护费用基本一致。

(3) 大中修费

本项目为改扩建项目，通过对既有公路大中修费用及青海省现有一级公路大中修费用投入调查分析，本项目改建完成后与既有道路大中修费用基本一致。

综上，本项目为原茶卡至察汗诺双幅二级路改扩建项目。根据项目可行性研究报告以增量效益对应增量费用进行财务评价，改扩建完

成后既有道路运营成本能够满足本项目后期运营维护，本项目预测期内不考虑运营成本。

5、相关税金及附加预测

本项目增值税应税收入为交通运输服务类收入，增值税税率 9%，债券存续期内预计销项税额 19156.72 万元；

项目投资成本中进项税税率分别按：建筑安装工程费用 9%、工程建设其他费用 6%、预备费用 9%计算；

按上述税率预测，债券存续期内预计进项税税额 10657.42 万元，应交税增值税 8499.31 万元。

城市维护建设税税率按 7%、教育费附加税按 3%、地教育费附加税率按 2%计算，附加税共计 1019.92 万元。

6、政策性基金本息

本项目申请政策性基金 13648.00 万元，年利率 3.52%，基金使用期限为 19 年，应考虑各年付息成本。

年付息成本为 480.41 万元，基金存续期内付息成本总额 9127.78 万元。

项目运营期内政策性基金本息合计共 22775.78 万元。

7、项目收益预测合理性结论

本项目预计 2024 年正式投入使用，根据历史交通量对比、OD 调查等方式测算项目交通量，依据现行青海省高速公路通行费收费标准，测算项目车辆通行费收入情况，项目收益的测算和计算合理。

8、收入预测相关说明

G572 贵南至乌兰公路茶卡至察汗诺段工程可行性研究报告于 2021 年 6 月完成，项目的交通流量调查主要包括与项目区域的相关

国省道干线公路，历年交通量为 2016-2020 年数据，但基于近几年交通行业的迅猛发展，车辆保有量的迅速增长，原来的数据已不能支撑现有的交通流量，因此依据青海省相似道路近 10 年的交通量以及增长率重新对交通流量分析测算，并进行收入预测及运营成本分析，得出的结论是项目收益覆盖债券本息总额的倍数为 1.57 倍，项目预期收益与融资达到平衡。

（六）债券资金需求合理性

1、融资成本控制

本项目规模 35.22 公里，总投资 13.65 亿元，通过其他方式筹措项目建设资金的难度较大，政府专项债券融资成本相对优惠。

2、政府投入合理合规

本项目建成后的社会效益显著，属于公益性项目，对地方经济、旅游业、社会发展有极大地促进作用，与政府专项债券支持的项目条件契合。

3、需求额度合理

本项目合计申请专项债资金计划为 5.944 亿元，占项目总投资的 43.52%，根据建设期分 2 年发行，发行计划与投资期限匹配，故评价认为本项目债券资金需求较为合理。

各项资金投入计划表

单位：万元、年

| 建设年份 | 投资计划 | 车购税 | 专项债券 | 基金 |
|-------------|-------|-------|-------|-------|
| 2022 年 | 33648 | 0 | 20000 | 13648 |
| 2023 年（上半年） | 90000 | 60000 | 30000 | 0 |

| | | | | |
|-------------|--------|-------|-------|-------|
| 2023 年（下半年） | 12840 | 3400 | 9440 | 0 |
| 合计 | 136488 | 63400 | 59440 | 13648 |

（七）项目偿债计划可行性和偿债风险点

1、偿债计划可行性

经测算，利息支出总额 59,464 万元、债券本息合计 118,904 万元、政策性基金本息 22,775.78 万元。项目建设完成后，可实现通行费收入 232,009.21 万元，扣除相关税金及附加 9,519.22 万元，项目实现的各项收益合计 222,489.98 万元。项目收益覆盖债券本息总额的倍数为 1.57 倍，符合《青海省财政厅关于做好新增专项债券项目前期审核工作的通知》（青财债字〔2022〕563 号）中确保项目收益能够覆盖债券本息，覆盖倍数达到 1.2 倍以上的发行要求，项目预期收益与融资达到平衡。

2、敏感性分析

根据该项目上期专项债发行收益评价，同类型债券发行收益评价惯用比例以及收入、成本可能产生的偏差综合判断。建议以收入的 95%、90%，成本的 105%、110%测算该项目偿债比例的敏感性。

项目通行收入分别为 **100%、95%、90%**，经营成本不变的情况下的项目收益覆盖本息情况：

| 序号 | 项目 | 单位 | 项目收益预测 | | |
|----|-------|----|-------------|------------|------------|
| | | | 按通行收入的 100% | 按通行收入的 95% | 按通行收入的 90% |
| 一 | 通行费收入 | 万元 | 232,009.21 | 220,408.75 | 208,808.29 |
| 二 | 经营成本 | 万元 | | | |
| 三 | 相关税费 | 万元 | 9,519.22 | 8,446.45 | 7,373.67 |
| 1 | 增值税 | 万元 | 8,499.31 | 7,541.47 | 6,583.63 |
| 2 | 附加税 | 万元 | 1,019.92 | 904.98 | 790.04 |

| 序号 | 项目 | 单位 | 项目收益预测 | | |
|----|------------|----|----------------|---------------|---------------|
| | | | 按通行收入的 100% | 按通行收入的 95% | 按通行收入的 90% |
| 四 | 用于资金平衡相关收益 | 万元 | 222,489.98 | 211,962.30 | 201,434.62 |
| 五 | 政策性基金本息 | 万元 | 22,775.78 | 22,775.78 | 22,775.78 |
| 六 | 专项债融资本息 | 万元 | 118,904.00 | 118,904.00 | 118,904.00 |
| 1 | 债券本金 | 万元 | 59,440.00 | 59,440.00 | 59,440.00 |
| 2 | 债券利息 | 万元 | 59,464.00 | 59,464.00 | 59,464.00 |
| 七 | 本息覆盖倍数 | | 1.57 | 1.50 | 1.42 |

项目经营收入不变，经营成本分别为**100%、105%、110%**的情况下的项目收益覆盖本息情况：

| 序号 | 项目 | 单位 | 项目收益预测 | | |
|----|------------|----|----------------|----------------|----------------|
| | | | 按经营成本的 100% | 按经营成本的 105% | 按经营成本的 110% |
| 一 | 通行费收入 | 万元 | 232,009.21 | 232,009.21 | 232,009.21 |
| 二 | 经营成本 | 万元 | | | |
| 三 | 相关税费 | 万元 | 9,519.22 | 9,519.22 | 9,519.22 |
| 1 | 增值税 | 万元 | 8,499.31 | 8,499.31 | 8,499.31 |
| 2 | 附加税 | 万元 | 1,019.92 | 1,019.92 | 1,019.92 |
| 四 | 用于资金平衡相关收益 | 万元 | 222,489.98 | 222,489.98 | 222,489.98 |
| 五 | 政策性基金本息 | 万元 | 22,775.78 | 22,775.78 | 22,775.78 |
| 六 | 专项债融资本息 | 万元 | 118,904.00 | 118,904.00 | 118,904.00 |
| 1 | 债券本金 | 万元 | 59,440.00 | 59,440.00 | 59,440.00 |
| 2 | 债券利息 | 万元 | 59,464.00 | 59,464.00 | 59,464.00 |
| 七 | 本息覆盖倍数 | | 1.57 | 1.57 | 1.57 |

项目通行收入分别为**100%、95%、90%**，经营成本分别为**100%、105%、110%**的情况下的项目收益覆盖本息情况：

| 序号 | 项目 | 单位 | 项目收益预测 | | |
|----|-------|----|-------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| | | | 按通行收入的 100%、经营成本 的 100% | 按通行收入的 95%、经营成本 的 105% | 按通行收入的 90%、经营成本 的 110% |
| 一 | 通行费收入 | 万元 | 232,009.21 | 220,408.75 | 208,808.29 |
| 二 | 经营成本 | 万元 | | | |
| 三 | 相关税费 | 万元 | 9,519.22 | 8,446.45 | 7,373.67 |

| 序号 | 项目 | 单位 | 项目收益预测 | | |
|----|------------|----|----------------------|---------------------|---------------------|
| | | | 按通行收入的100%、经营成本的100% | 按通行收入的95%、经营成本的105% | 按通行收入的90%、经营成本的110% |
| 1 | 增值税 | 万元 | 8,499.31 | 7,541.47 | 6,583.63 |
| 2 | 附加税 | 万元 | 1,019.92 | 904.98 | 790.04 |
| 四 | 用于资金平衡相关收益 | 万元 | 222,489.98 | 211,962.30 | 201,434.62 |
| 五 | 政策性基金本息 | 万元 | 22,775.78 | 22,775.78 | 22,775.78 |
| 六 | 专项债融资本息 | 万元 | 118,904.00 | 118,904.00 | 118,904.00 |
| 1 | 债券本金 | 万元 | 59,440.00 | 59,440.00 | 59,440.00 |
| 2 | 债券利息 | 万元 | 59,464.00 | 59,464.00 | 59,464.00 |
| 七 | 本息覆盖倍数 | | 1.57 | 1.50 | 1.42 |

通过测算，在通行费收入 100%实现的情况下，专项债本息覆盖倍数为 1.57，通行费收入下浮 5%、10%的情况下，专项债本息覆盖倍数分别为 1.50 和 1.42；经营成本增加 5%、10%的情况下，专项债本息覆盖倍数分别为 1.57 和 1.57；通行费收入下浮 5%、10%，同时经营成本增加 5%、10%的情况下，专项债本息覆盖倍数分别为 1.50 和 1.42。因此具有一定的稳定性和风险抵抗能力。

由于本项目是按年计息，按年付息，到期一次还本，还本时会对项目单位产生较大资金需求压力，建议应建立科学合理的偿债机制，按年度计划按期偿还利息，并在运营期按收入计提一定的偿债准备金，以保证偿债本金按计划兑付。

专项债券偿债资金归集预测表

单位：万元

| 年份 | 通行费 | 政策性基金利息支出 | 政策性基金本金支出 | 债券债务利息支出 | 债券本金支出 | 剩余金额 | 归集金额 | 备注 |
|------|-----|-----------|-----------|----------|--------|------|------|-----|
| 2021 | | | | 156 | | | | 建设期 |
| 2022 | | 480 | | 622 | | | | 建设期 |
| 2023 | | 480 | | 1509 | | | | 建设期 |

| 年份 | 通行费 | 政策性 基金利 息支出 | 政策性 基金本 金支出 | 债券债 务利息 支出 | 债券本 金支出 | 剩余金 额 | 归集 金额 | 备注 |
|------|-------|-------------------|-------------------|------------------|------------|----------|----------|----|
| 2024 | 1679 | 480 | | 2397 | | -1198 | | |
| 2025 | 1852 | 480 | | 2397 | | -1025 | | |
| 2026 | 2055 | 480 | | 2397 | | -822 | | |
| 2027 | 2257 | 480 | | 2397 | | -620 | | |
| 2028 | 2459 | 480 | | 2397 | | -418 | | |
| 2029 | 2660 | 480 | | 2397 | | -217 | | |
| 2030 | 2860 | 480 | | 2397 | | -17 | | |
| 2031 | 3100 | 480 | | 2241 | 20000 | -19621 | | |
| 2032 | 3340 | 480 | | 1775 | | 1084 | 520 | |
| 2033 | 3578 | 480 | | 1775 | | 1323 | 635 | |
| 2034 | 7120 | 480 | | 1775 | | 4865 | 2335 | |
| 2035 | 7522 | 480 | | 1775 | | 5267 | 2528 | |
| 2036 | 8004 | 480 | | 1775 | | 5749 | 2760 | |
| 2037 | 8486 | 480 | | 1775 | | 6231 | 2991 | |
| 2038 | 8967 | 480 | | 1775 | | 6711 | 3221 | |
| 2039 | 9447 | 480 | | 1775 | | 7192 | 3452 | |
| 2040 | 9937 | 480 | | 1775 | | 7682 | 3687 | |
| 2041 | 10477 | | 13648 | 1775 | | -4945 | | |
| 2042 | 11017 | | | 1775 | | 9242 | 4436 | |
| 2043 | 11556 | | | 1775 | | 9782 | 4695 | |
| 2044 | 11774 | | | 1775 | | 10000 | 4800 | |
| 2045 | 11991 | | | 1775 | | 10217 | 4904 | |
| 2046 | 11985 | | | 1775 | | 10210 | 4901 | |
| 2047 | 11977 | | | 1775 | | 10203 | 4897 | |
| 2048 | 11969 | | | 1775 | | 10194 | 4893 | |
| 2049 | 11960 | | | 1775 | | 10185 | 4889 | |
| 2050 | 11950 | | | 1775 | | 10175 | 4884 | |

| 年份 | 通行费 | 政策性基金利息支出 | 政策性基金本金支出 | 债券债务利息支出 | 债券本金支出 | 剩余金额 | 归集金额 | 备注 |
|------|--------|-----------|-----------|----------|--------|--------|-------|----|
| 2051 | 11985 | | | 1775 | | 10210 | 4901 | |
| 2052 | 12018 | | | 1775 | | 10243 | 4917 | |
| 2053 | 6025 | | | 887 | 39440 | -34302 | | |
| 合计 | 232009 | 9128 | 13648 | 59464 | 59440 | 90329 | 75247 | |

根据以上测算，G572 贵南至乌兰公路茶卡至察汗诺段工程项目可以通过申请专项债券的方式进行融资以完成资金筹措，项目产生的收入所对应的充足、稳定现金流作为还本付息的资金来源。通过对本项目收益与融资自求平衡情况的分析，项目收益期内可以满足专项债券还本付息的要求。同时项目收益覆盖债券本息总额的倍数为 1.57 倍，项目预期收益与融资达到平衡。

3、偿债风险点

（1）政策风险

缩短收费期限、降低收费标准或取消收费等政策影响，导致项目收益降低，无法按期偿还专项债券本息。

应对措施：及时与政府相关单位、部门沟通，积极对接并做好相关工作，通过争取提高收费标准、延长收费期限、争取税费优惠政策等方式确保项目收益，防范因政策影响导致的偿债能力下降。

（2）兑付风险

本期债券存续期内，受本项目实际交通量影响因素的影响，导致项目通行费收入减少，无法按计划实现资金归集，存在无法按期兑付专项债券本金的风险。

应对措施：因专项债券存续期限长、金额较大，因此，在发行前应按照谨慎性原则，对项目的收入、成本等边界条件进行科学分析和

修正，确保项目收益能够偿还专项债券本息；同时应积极推进公路沿线资源和路衍经济开发，尽可能增加项目收入；在运营期应进一步提高运营服务水平，提高通行舒适性和安全性，吸引更多车流量，从而增加通行费收入；后期随着青海省公路路网的建设，省际通道打通，与外省经济交流更加密切，青海省的车流量会大幅增加，通行费也随之增加。

（3）不可抗力风险

因受例如新冠肺炎疫情等不可抗力影响，暂停收费或疫情导致交通量降低，致使项目通行费收入减少。

应对措施：本项目建设、运营期限较长，短期影响对债券存续期总的通行费收入影响较小，同时应积极与政府沟通，争取因疫情等影响而给予项目实施单位的各种优惠政策，弥补因疫情影响的通行费收入。

（4）建设风险

在项目工程建设过程中涉及勘察设计、征地拆迁以及相关批复等因素导致项目不能按期开工。

应对措施：尽快推进项目前期手续办理以及各项批复的落实，建立风险评估与管理体系，切实有效制定施工组织设计，确保项目按期开工，保障专项债券资金的有效使用。

（5）环保风险

在项目工程建设过程中，存在的破坏生态、污染环境等风险，并影响工程进展等。

应对措施：在工程建设中，建立健全生态环保管理制度，制定强有力的生态环境保护措施，增加人员、设备、专项费用投入，采取科

技术人员，制定完善的管理制度和技术规程，能够有效开展项目建设管理工作。

经评价，本项目已编制了完整的项目实施方案，施工组织、施工进度计划和配套条件等具体、合理，能够保障项目顺利实施。

（十一）其他事项

1、信息披露

项目单位应当定期披露项目收益专项债券及其项目信息，包括专项债券对应的项目概况、项目预期收益和融资平衡方案、专项债券规模和期限、发行计划安排、还本付息等信息，以及项目进度、专项债券资金使用情况等信息。

2、资产管理

专项债券项目建设过程中和建成后形成的所有资产属于政府投资形成的国有资产，其权属归地方政府所有。项目单位应加强专项债券项目对应资产管理，严禁将专项债券对应的资产用于为融资平台公司等企业融资提供任何形式的担保。

在债券存续期内，项目资产经营形成的收益用于偿还债券本息。项目运营单位具体负责项目资产的运营、管理和维护，建立专门管理，项目资产不得与建设运营单位自身资产混同。严禁将项目资产和权益用于为本公司、下属子公司等融资提供担保。

3、应急预案

在项目建设过程中，受专项债券发行额度的限制，可能出现部分专项债无法按期足额发行的情况。根据专项债券发行及配套融资相关政策，对于偿还专项债券本息后仍有剩余专项收入的重大项目，可根据剩余专项收入情况向金融机构市场化融资。省交控集团严格按照政策相关规定，通过向具有政策支持金融机构融资以解决专项债发行不足的资金缺口，以保障项目顺利建设完工。

项目运营初年，可能会出现因通行量达不到预期而出现项目经营性现金流资金缺口。省交控集团将通过加强做好现金流预测，提前规划，筹措资金以补充其流动资金缺口，保障专项债券按时还本付息。

（十二）总体结论

经评价，本项目立项手续齐全，符合国家路网规划，项目实施对完善路网结构、提高交通服务水平、促进区域经济发展、项目的建成将加强茶卡镇与乌兰县、德令哈市的交通联系，推动乌兰县旅游支柱产业建设，促进区域经济协调发展，对提高区域应急保障能力，改善民族生存与发展条件，促进民族团结具有十分积极的作用，项目的经济性和社会效益显著。本项目总体绩效目标与年度绩效目标均细化到了三级指标，都采用了产出指标的数量指标、质量指标、时效指标，成本指标、效益指标的经济效益指标、社会效益指标、生态效益指标、可持续影响指标，以及满意度指标的服务对象满意度指标设定了绩效整体目标。同时，项目的收入、成本预测和计算合理，满足专项债券还本付息要求，具备一定的收益和融资自求平衡能力。项目实施计划于绩效目标设定相匹配，设定的总体和年度绩效目标合理，能够为项目在专项债券存续期的绩效运行监控提供依据，对提高专项债券资金使用效益，确保绩效目标如期实现奠定了良好的基础。

四、相关建议

项目单位不仅要强化项目全过程管控、风险控制措施等内容，使其能够真正起到指导项目的实施的作用。还要重视该项目的总体及年度绩效目标，加强项目建设期各环节、各专业的管理工作，采取能有效降低风险的措施，保证项目绩效目标的实现。

五、其他需要说明的问题

无

六、附件

1、专项债券项目绩效目标申报表（2023 年度）

附件 1:

专项债券项目资金绩效目标申报表

(2023年度)

| | | | | | | | | |
|--------------|----------|---|------------|-------------------------|---|------------|-------------------------|-------------|
| 项目名称 | | G572 贵南至乌兰公路茶卡至察汗诺段工程 | | | 填报时间 | | 2023.02 | |
| 行业监管部门 | | 青海省交通运输厅 | | | 实施单位 | | 青海省交通控股集团有限公司 | |
| 项目资金 (万元) | | 项目资金总额 | 136488 | | 年度资金总额 | 102840 | | |
| | | 其中:车购税资金补助资金 | 63400 | | 其中:车购税资金补助资金 | 63400 | | |
| | | 其中:专项债券资金 | 59440 | | 其中:专项债券资金 | 39440 | | |
| | | 其他资金 | 13648 | | 其他资金 | 0 | | |
| 绩效目标 | | 总体绩效目标 | | | 年度绩效目标 | | | |
| | | 按期完成投资 136488 万元,按期完成建设 35.228 公里,确保工程质量,确保总体工期质量,按期偿还项目本息,做好沿线生态保护,促进旅游、经济发展,拉动投资。 | | | 按期完成投资 102840 万元,确保工期质量,按期偿还项目利息,做好沿线生态保护,促进旅游、经济发展,拉动投资。 | | | |
| 绩效指标 | 一级指标 | 二级指标 | 三级指标 | 指标值 | 二级指标 | 三级指标 | 指标值 | |
| | 成本指标 | 经济成本指标 | 成本概算控制率 | ≤100% | 经济成本指标 | 已完工结算比率 | ≥80% | |
| | | 社会成本指标 | 群体事件发生次数 | 0 | 社会成本指标 | 群体事件发生次数 | 0 | |
| | | | 施工道路损坏修复率 | 100% | | 施工道路损坏修复率 | 100% | |
| | | 生态环境成本指标 | 红线外植被破坏面积 | 0 | 生态环境成本指标 | 红线外破坏植被面积 | 0 | |
| | | | 周边环境污染防治措施 | 有效 | | 周边环境污染防治措施 | 有效 | |
| | | 产出指标 | 数量指标 | 总投资 | 13.65 亿元 | 数量指标 | 路基完成量 | 52.4207 万 m |
| | 建设里程(公里) | | | 35.22km | | | | |
| | 路基土石方 | | | 258.23 万 m | | | | |
| | 路面工程 | | | 713.14 千 m ² | 路面完成量 | | 713.14 千 m ² | |
| | 桥梁工程 | | | 1128.34m/11 座 | | | | 桥梁完成量 |

| | | | | | | | |
|------|-------|-----------|---------------|-----------|-----------|----------------|---------|
| | | | 涵洞工程 | 50 道 | | 涵洞完成量 | 27 道 |
| | | | 互通立交 | 2 处 | | 互通完成量 | 设计的 90% |
| | | | 房建工程 | 1 处 | | 房建完成量 | 1 处 |
| | | 质量指标 | 交工验收合格率 | 100% | 质量指标 | 分项工程验收合格率 | 100% |
| | | | 竣工验收合格率 | 100% | | | |
| | | 时效指标 | 按期建成通车 | 是 | 时效指标 | 项目按期完成分项工程 | 是 |
| | | | 按期竣工验收 | 是 | | 债券资金支出与施工进度匹配度 | 95% |
| | | | 债券资金支付率 | 100% | | | |
| | | 效益指标 | 经济效益指标 | 促进经济发展 | 经济效益指标 | 促进经济发展 | 有效 |
| | | | | 拉动投资 | | 拉动投资 | 有效 |
| | | | 社会效益指标 | 促进旅游资源开发 | 社会效益指标 | 增加当地就业机会 | 有效 |
| | | | | 公路安全水平 | | | |
| | | | | 增加当地就业机会 | | | |
| | | | 生态效益指标 | 环评手续齐全 | 生态效益指标 | 环评手续和生态保护制度健全 | 是 |
| | | | | 生态保护制度健全 | | 施工过程中采取有效环保措施 | 是 |
| | | | 可持续影响指标 | 工程使用年限（年） | 可持续影响指标 | 工程使用年限（年） | ≥30 |
| 绩效指标 | 满意度指标 | 服务对象满意度指标 | 改善通行服务水平群众满意度 | ≥80% | 服务对象满意度指标 | 项目参建人员满意度 | ≥80% |