

2023 年青海省政府收费公路专项债券（二期）

——2023 年青海省政府专项债券（二期）

——G572 贵南至乌兰公路茶卡至察汗诺段

工程项目实施方案

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



日 期：二〇二三年二月

目录

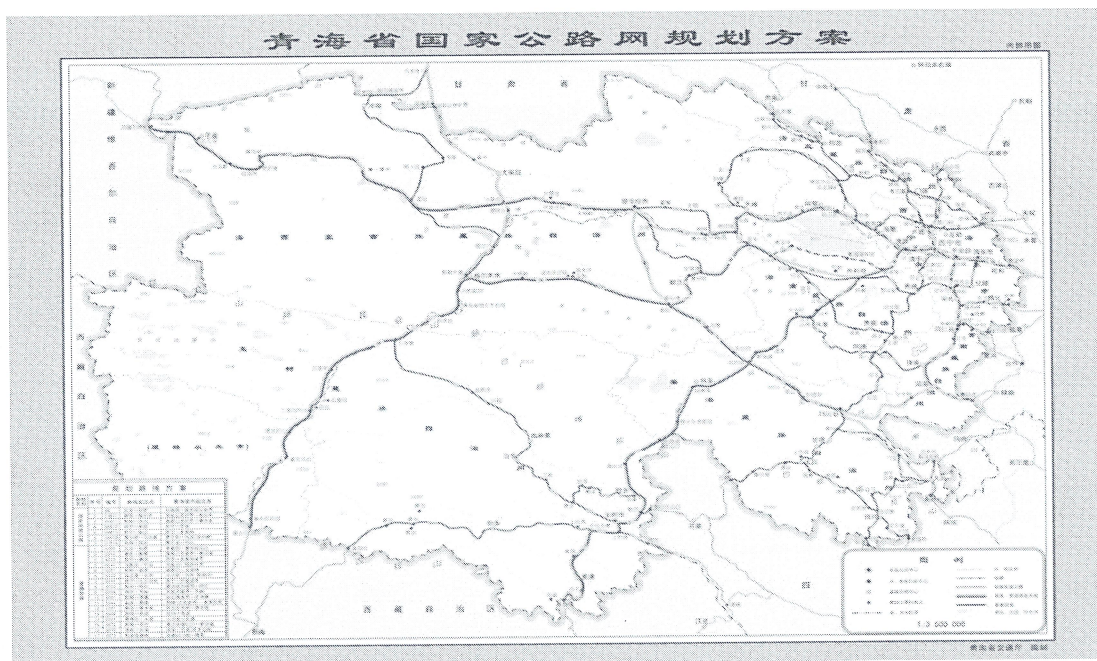
第一章 青海省国家公路网发展情况.....	1
第二章 项目社会经济效益.....	3
一、社会效益.....	3
二、经济效益.....	4
第三章 项目情况.....	6
第四章 项目事前绩效评估.....	9
一、评估内容及结论.....	9
二、总体目标.....	32
第五章 项目投资估算与资金筹措.....	35
一、估算范围.....	35
二、投资估算.....	35
三、资金筹措计划.....	35
四、项目资金保障措施.....	36
第六章 项目专项债券融资方案.....	37
一、债券规模和期限安排.....	37
二、投资者保护措施.....	37
第七章 项目收益与融资自求平衡分析.....	38
一、项目预期收益.....	38
二、项目运营成本预测.....	46
三、项目的还本付息情况.....	47
四、资金平衡分析.....	49
五、结论分析.....	51
第八章 项目实施计划.....	52
一、施工进度计划.....	52
二、项目配套条件.....	52
三、管理制度和技术规程.....	53
四、项目实施合理性.....	54
第九章 债券资金的管理与还款保障.....	55
一、项目资金管理措施.....	55

二、还款保障及应急处置机制.....	55
三、应急预案.....	55
第十章 风险分析.....	57
一、影响项目收益的风险及控制措施.....	57
二、项目风险控制措施.....	58
第十一章 行业监管部门责任.....	61

第一章 青海省国家公路网发展情况

根据国务院批准的《国家公路网规划（2013-2030 年）》，青海省境内规划国家公路 24 条，规划里程 15381 公里，其中：国家高速 7 条，里程 5372 公里；普通国道 17 条，里程 10046 公里。国家高速公路形成“一主六联”布局，普通国道形成“一放射四纵七横五联络线”布局，普通省道形成“5 条放射线、24 条南北纵线、19 条东西横线”布局。全省构建覆盖广泛、布局合理、能力充分、衔接顺畅、安全可靠的公路网络。青海省国家公路网规划图见图 1：

图 1：青海省国家公路网规划图



青海省省道网规划以目标与功能定位为导向，以青海省境内国家公路网和既有省道为基础，按照“完善省际通道、强化县际连接、扩大节点覆盖、优化路网衔接”的思路，优化调整、补充完善省道布局，形成 5 条放射线、24 条南北纵线、

19 条东西横线，总规模为 9247 公里（重复里程 429 公里），实际里程 8818 公里。

青海省高速公路建设起步于上世纪九十年代末，在《国家高速公路网规划》、《国家公路网规划》（2013 年-2030 年）、《青海省省道网规划》（2012 年-2030 年）等规划的指引下，青海省高速公路实现了由起步到跨越式发展。截至 2022 年底，运营养护管理全省 34 条 4515 公里的收费公路，其中国家高速公路 24 条 3991 公里，地方高速公路 4 条 200 公里，一级公路 6 条 324 公里，实现了全省 44 个县级行政区中 30 个通高速公路，100%的县级行政区通二级及以上公路，所有具备条件的乡镇、建制村 100%通硬化路、通客车，“东部成网、西部便捷、青南通畅、省际联通”的路网布局基本形成。基本建成以西宁为中心、辐射市州的高速公路骨架，东部地区高速公路网络化水平明显提高，初步改变了东部城市群的传统交通格局和时空距离，有效支撑了东部城市群一体化发展。

第二章 项目社会经济效益

一、社会效益

青海省地处青藏高原东北部，是长江、黄河、澜沧江的发源地，面积大，人口少，资源富集，少数民族人口占比高，战略地位十分重要，在我国生态建设、维护民族团结、实施向西开放战略和构建新丝绸之路等发展建设中扮演着重要的角色。在党中央国务院的支持下，青海进入了一个快速发展时期。近年来，青海积极打造世界生态公园、构建国际航空口岸、建设兰新高铁，举办文化产业博览会、提升城市品位、建设养老服务新机制等，以《青海省“四区两带一线”发展规划》指引青海各区域发展，青海省的发展步伐正在加快，以其鲜明的特色正在走向世界舞台。“十三五”期间，青海省发展重点将突出表现在：以国家对其生态区划定位为全国重要生态安全屏障，重视生态建设的同时把旅游与生态建设结合，建设大美青海；针对区域发展的不平衡，按照“四区、两带、一线”规划，充分发挥各区域发展特色，做大做强优势产业；“十三五”期间是我国“丝绸之路经济带”发展战略的重要实施期，青海作为丝绸之路经济带的组成部分，必须紧抓这一机遇，努力打造青海内陆开放型经济新格局。改革开放 40 年来，尤其是西部大开发以来，青海公路交通发生了翻天覆地的变化，公路网络基本形成，路网结构明显改善，通达深度大幅度提高，服务水平明显提升。但与经济社会发展的要

求和全国其它省区相比，青海省干线公路发展仍处于较低水平，突出表现在干线公路网络布局不完善、通行能力弱、技术水平低、抗灾能力差，与周边省区的交通网络尚未形成，州与州、州与县之间联系不畅，对重要资源产业基地、旅游景区覆盖不足，难以满足新时期青海经济社会发展的要求。

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，本项目在国家公路网和青海公路网中均具有重要地位和作用。

二、经济效益

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。

第三章 项目情况

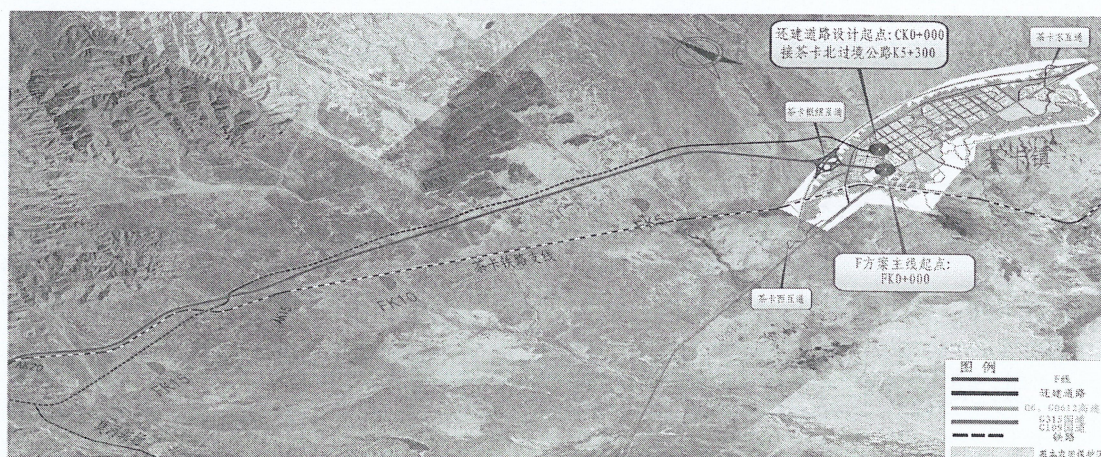
项目名称：G572 贵南至乌兰公路茶卡至察汗诺段工程

建设单位：青海省交通控股集团有限公司

项目性质：在建项目

项目所属领域：G572 贵南至乌兰公路茶卡至察汗诺段工程项目属于交通基础设施类项目。

建设位置：(1) 茶卡镇至莫河驼场老路东段(FK0+000~FK13+200)



(2) 莫河驼场老路东至莫河驼场老路西段(FK13+200~FK18+200)



(3) 莫河驼场老路西至终点察汗诺段 (FK18+200~FK35+220)

路线经过既有公路整体式路基段路线继续向北, FK18+200~FK24+000 段, 本段在路线布设时考虑到对既有公路的利用以及既有公路线形指标等因素进行考虑。利用既有公路中间占地, 将路线布设于既有公路的右侧减少新增占地。

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 FK0+000 接茶卡镇茶卡北过境公路 K5+590 处, 与茶卡北过境公路形成十字型平面交叉; 终点 K35+220 位于乌兰县铜普镇察汗诺境内, 接在建的 G0612 西和高速, 终点 FK35+220=G0612 西察公路 K231+500。

主要控制点为: 起点乌兰县茶卡镇, 海拔 3098m; 终点乌兰县铜普镇察汗诺村, 海拔 3289m。

建设规模及内容: 本项目方案主线起点 FK0+000 接茶卡镇茶卡北过境公路 K5+590, 终点 K35+220 与在建的 G0612 西和高速 K231+500 相接, 路线全长 35.22km; 还建道路起点 CK0+000 接茶卡镇茶卡北过境公路 K5+235; 终点 AK40+500 与 G315 国道 K335+600 相接, 路线全长 38.389 km (其中新建 11.234km、利用 27.155km)。

建设期: 项目计划于 2021 年开工, 建设工期 3 年。

项目总投资：本项目总投资 13.65 亿元。

项目审批情况：青海省发展和改革委员会下发了《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）。

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）。

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）。

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）。

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》（2022 年 11 月 22 日）。

第四章 项目事前绩效评估

本项目由青海省交通工程咨询有限公司出具了《地方政府专项债券项目资金事前绩效评估报告》，评估内容及结论如下：

一、评估内容及结论

（一）项目实施的必要性、公益性、收益性

1、项目实施的必要性

（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。

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、项目实施的公益性

(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。不仅提升道路通行安全水平，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、项目实施的收益性

(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）项目建设的合规性与项目成熟度

1、项目建设的合规性

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、项目成熟度

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 3.36 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 10.28 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、监督方式进行规定，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

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，是我国公路勘察设计行业综合实力最强的企业之一，多次承担国家和交通部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》，规范公路工程建设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，人员岗位责任及执行流程明确，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、项目资金来源

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。

2、项目资金到位可行性

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、申请政策性基金和发行地方政府专项债券的条件，目前已经实际发行专项债券2亿元，资金筹措方案合理。

（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。

（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：

单位：亿元、年

发行年份	发行规模（万元）	发行期限	备注
2021年	20,000.00	10年	

发行年份	发行规模（万元）	发行期限	备注
2023 年	30,000.00	30 年	本期发行
2023 年	9,440.00	30 年	下半年发行
合计	59,440.00		

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%。

根据财政部印发的《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），提出在法定专项债券限额内，鼓励有条件的地方试点发展项目收益与融资自求平衡的专项债券，以对应的政府性基金或专项收入偿还，并率先在政府收费公路领域展开试点，结合青海省近两年收费公路专项债券的发行情况，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；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收入能够满足本项目后期运营维护，本项目预测期内假设不考虑运营成本；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、项目收入、成本、收益预测

（1）项目实施完成后，预计可实现高速公路通行费收入232,009.21万元。项目的运营具有一定的收益性。

(2) 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，项目预测期内不考虑管理费、养护费、修理费等运营成本。

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 19,156.72 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 10,657.42 万元，应交税增值税 8,499.31 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 1,019.92 万元。

3、项目收益预测合理性结论

项目收入测算是根据现场实际 OD 调查、沿线社会经济调查，运用宏观交通规划软件 TransCAD，采用“四阶段”法进行综合运输分析后预测的诱增交通量，测算方法科学合理；收费标准综合本项目的总投资、路网作用、交通量和区域经济水平等因素后确定，且该收费标准为青海省现行收费标准，收费标准可行性较高，基本合理。车辆通行费收入的计算公式和收益合理。

(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(其中 2023 年上半年发行 3 亿，下半年发行 0.944 亿)，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。

(七) 项目偿债计划可行性和偿债风险点

1、项目偿债计划的可行性

根据测算分析，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。

2、项目偿债风险点

（1）政策风险及应对措施

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权本息。

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）支出变动风险及应对措施

支出变动风险是指项目运营期实际支出的不确定性带来的风险。项目支出变动风险主要表现为运营期项目出现支出规模扩张过快，运营期资金结余较预测大幅减少，影响还本付息。

应对措施：通过市场调查，获得尽可能多的信息。获得有关投资环境的市场信息越多，做出的预测就越精确，从而能进行正确的科学决策，尽可能将不确定性降低到最低限度，较好的控制支出变动带来的风险。加强对经费的管理，坚决压缩不合理支出，减少资金浪费，保证还本付息资金。

（3）安全建设风险

施工过程中影响安全建设的因素众多，包括人为因素、设备因素、技术因素以及恶劣天气、自然灾害等外部环境因素，如发生意外安全事故，将对项目单位的正常经营产生不

利影响。

应对措施：①工程技术措施：实现本质安全。②管理措施：规范安全管理，包括建立健全各类安全管理制度和操作规程；完善事故应急预案；建立监督检查和奖罚机制。③培训教育措施：提高从业人员的安全意识和操作技能。④应急处置措施：事故应急情况下的紧急应对措施。

（4）兑付风险

本期债券存续期内，受本项目实际交通量影响或政策、不可抗力等因素的影响，导致项目通行费收入减少，无法按计划实现资金归集，存在无法按照兑付专项债券本金的风险。

应对措施：因专项债的发行时间较长，规模较大。因此在发行前已严格把控发行金额与偿债能力，做到两者相适应。增强项目经营性收益的确定性，做好公路沿线资源开发，尽可能增加项目收入，保障兑付的按时完成，杜绝风险的发生。

（八）绩效目标合理性

本项目绩效目标将产出指标设置为二级指标数量指标、质量指标、时效指标，分别从项目预期实现的分项工程数量、交工和竣工验收合格率、工程按期建成时效性、初步设计概算等成本控制指标进行了三级指标细化和量化，与工程建设规模及工程建设管理、成本控制、竣工结算的要求相匹配；将效益指标设置为二级指标经济效益指标、社会效益指标、生态效益指标、可持续影响指标，分别从本项目预期实现的

经济效益、社会效益、未来可持续影响性及生态保护效益进行三级指标细化，与项目收益性相匹配；将满意度指标设置为对所涉及到服务对象满意度指标。

总目标与年度目标设置较为合理，与现实需求相匹配且可执行度较高。

（九）实施方案可行性

1、实施内容明确性

项目实施方案内容包含了项目概况、事前绩效评估、投资估算与资金筹措、收益与融资自求平衡分析、项目的实施计划、债券资金的管理与还款保障、风险防范等。实施方案内容完整、具体，与项目绩效目标指标内容较为匹配，同时开展的事前绩效评估情况已纳入实施方案中。

2、实施方案可行性

项目实施方案内容包含了项目概况、事前绩效评估、投资估算与资金筹措、收益与融资自求平衡分析、项目的实施计划、债券资金的管理与还款保障、风险防范等。实施方案内容完整、具体，与项目绩效目标指标内容较为匹配，同时开展的事前绩效评估情况已纳入实施方案中。

根据本项目的可行性研究报告批复、施工环境、工程量等内容，实施方案中制定了总体施工进度计划和年度施工进度计划，编制了施工组织计划，组建项目管理组织机构，配合有经验的管理人员和专业技术人员，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）“反向约束性”指标

项目建成后，能提高现有公路服务水平和行车安全性，促进旅游发展，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，发挥其经济效益与社会效益，属于公益性资本支出项目，项目产生的通行费收入属于专项收入。根据测算以及《项目收益与融资自求平衡专项评价报告》能够实现融资与收益自求平衡。

该项目主体及负责人均未被中国人民银行纳入征信系统黑名单。

（十一）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，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。

二、总体目标

1、总体目标

专项债券项目资金绩效目标申报表

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 ³
			路面工程	713.14 千 m ²
			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 ³	5
			路面完成量	713.14 千 m ²	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 (20 分)	经济效益指标	促进经济发展	有效	3
			拉动投资	有效	3
		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

第五章 项目投资估算与资金筹措

一、估算范围

建设投资由建筑安装工程费、人工费、材料费、施工机械使用费、其他直接费以及间接费组成。

二、投资估算

根据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）确定 G572 贵南至乌兰公路茶卡至察汗诺段项目总投资 13.8 亿元（未含建设期贷款利息），其中建筑安装工程费 11.16 亿元。可研报告中包含建设期利息的总投资为 14.60 亿元。

三、资金筹措计划

项目总投资 14.60 亿元，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。

四、项目资金保障措施

按照“专项管理、分账核算、专款专用、跟踪问效”的原则，加强项目资金管理，确保资金安全、规范、有效使用。

第六章 项目专项债券融资方案

一、债券规模和期限安排

根据项目总投资、资金来源和预计工期，拟定项目分年建设及发行计划见下表：

发行年份	发行规模（万元）	发行期限	备注
2021 年	20,000.00	10 年	
2023 年	30,000.00	30 年	本期发行
2023 年	9,440.00	30 年	本年后期发行
合计	59,440.00		

本期计划发行专项债券 39,440.00 万元（其中上半年发行 3 亿元，下半年发行 0.944 亿元），期限 30 年期，按每半年付息一次，到期一次性偿还本金，参考近期市场利率，按 30 年期利率 4.5%进行测算。

二、投资者保护措施

为了保证项目的顺利实施，项目成立建设小组，具体负责项目的实施，保证项目的如期顺利施工。

本次申请的债券资金将全部用于本项目建设，偿债来源为项目建成投入运营后未来产生的收益。

本次专项债券申请使用后，将根据《地方政府专项债券发行管理暂行办法》及《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）等文件的相关要求，以专项债券对应项目取得的政府性基金收入或专项收入作为偿债资金第一来源。

第七章 项目收益与融资自求平衡分析

一、项目预期收益

（一）基本假设条件及依据

- 1、国家及地方现行的法律法规、监管、财政、经济状况或国家宏观调控政策无重大变化；
- 2、国家现行的利率、汇率及通货膨胀水平等无重大变化；
- 3、对申请人有影响的法律法规无重大变化；
- 4、本期债券募集资金投资项目按专项债券项目情况顺利建设、投产运营；
- 5、各项成本费用等在正常范围内变动；
- 6、无其他人力不可抗拒及不可预见因素对申请人造成的重大不利影响。

（二）项目收入预测

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
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

年份	小客	大客	小货	中货	大货	拖挂
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
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

(三) 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；经济效益计算结果如下表：

单位：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

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
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
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。

二、项目运营成本预测

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。

（4）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。

三、项目的还本付息情况

（一）专项债券的还本付息情况

2023 年债券计划发行金额人民币 3.944 亿元（其中上半年发行 3 亿元，下半年发行 0.944 亿元），发行期限为 30 年期，债券利息假设年利率 4.50%，在债券存续期按年计息，

到期后一次性偿还本金，2023 年和 2053 年利息按半年计算。

专项债券应还本付息情况见下表：

单位：万元

年 度	期初本金余额	本期增加本金	本期偿还本金	期末本金余额	应付利息
2021 年		20,000.00		20,000.00	155.50
2022 年	20,000.00			20,000.00	622.00
2023 年	20,000.00	39,440.00		59,440.00	1,509.40
2024 年	59,440.00			59,440.00	2,396.80
2025 年	59,440.00			59,440.00	2,396.80
2026 年	59,440.00			59,440.00	2,396.80
2027 年	59,440.00			59,440.00	2,396.80
2028 年	59,440.00			59,440.00	2,396.80
2029 年	59,440.00			59,440.00	2,396.80
2030 年	59,440.00			59,440.00	2,396.80
2031 年	59,440.00		20,000.00	39,440.00	2,241.30
2032 年	39,440.00			39,440.00	1,774.80
2033 年	39,440.00			39,440.00	1,774.80
2034 年	39,440.00			39,440.00	1,774.80
2035 年	39,440.00			39,440.00	1,774.80
2036 年	39,440.00			39,440.00	1,774.80
2037 年	39,440.00			39,440.00	1,774.80
2038 年	39,440.00			39,440.00	1,774.80
2039 年	39,440.00			39,440.00	1,774.80
2040 年	39,440.00			39,440.00	1,774.80
2041 年	39,440.00			39,440.00	1,774.80
2042 年	39,440.00			39,440.00	1,774.80
2043 年	39,440.00			39,440.00	1,774.80
2044 年	39,440.00			39,440.00	1,774.80
2045 年	39,440.00			39,440.00	1,774.80

年 度	期初本金余额	本期增加本金	本期偿还本金	期末本金余额	应付利息
2046 年	39,440.00			39,440.00	1,774.80
2047 年	39,440.00			39,440.00	1,774.80
2048 年	39,440.00			39,440.00	1,774.80
2049 年	39,440.00			39,440.00	1,774.80
2050 年	39,440.00			39,440.00	1,774.80
2051 年	39,440.00			39,440.00	1,774.80
2052 年	39,440.00			39,440.00	1,774.80
2053 年	39,440.00		39,440.00		887.40
合计		59,440.00	59,440.00		59,464.00

（二）政策性基金还本付息情况

本项目申请政策性基金 13,648.00 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 9,127.78 万元。项目运营期内政策性基金本息合计共 22,775.78 万元。

四、资金平衡分析

（一）项目通行收入分别为 100.00%、95.00%、90.00%，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
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

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%
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

(二) 项目经营收入不变, 经营成本分别为 100.00%、105.00%、110.00%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

(三) 项目通行收入分别为100.00%、95.00%、90.00%, 经营成本分别为100.00%、105.00%、110.00%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			

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%
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
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

五、结论分析

基于财政部对地方政府发行项目收益与融资自求平衡专项债券的要求，并根据我们对当前国内融资环境的研究，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。

第八章 项目实施计划

一、施工进度计划

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 3.36 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 10.28 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%。

二、项目配套条件

（一）项目用地

本项目选址合理，建设用地占地方规划建设用地的比例较低，能适应土地利用总规的要求。项目各项用地指标满足《公路工程项目建设用地指标》的要求，已取得用地预审手续。

（二）项目资金来源

项目建设资金来源为车购税补助资金、政策性基金和地方政府专项债券，根据财政部印发的《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），提出在法定专项债券限额内，鼓励有条件的地方试点发展项目收益与融资自求平衡的专项债券，以对应的政府性基金或专项收入偿还，并率先在政府收费公路领域展开试点，本项目完全满足发行专项债券要求。

综合分析，本项目符合专项债券以及政策性基金的申报条件，专项债资金按计划发行的可行性较高，政策性基金按基础申请的可行性较高。

（三）项目人员组织计划

青海省交通建设管理有限公司为工程建设管理实体，将组建项目建设管理单位具体负责项目建设管理工作。

项目建设管理单位由项目分管领导、项目建设单位主任、副主任、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。拟定投入管理人员总数15人，其中工程技术人员13人，占总人数的87%，具有中级及以上专业技术职称的人员11人，占工程技术人员总数的85%。

三、管理制度和技术规程

根据省交控集团制度，项目办制定了专门的项目建设与管理办法。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、标准化施工，进一步提升公路建设现代化、精细化管理水平。

四、项目实施合理性

根据青海交通投资有限公司出具的《地方政府专项债券项目资金事前绩效评估报告》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。项目实施计划与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。

第九章 债券资金的管理与还款保障

一、项目资金管理措施

制定完善的资金管理制度，安排资金分期分项投入及使用，对募集资金实行集中管理和统一调配。使用本期债券募集资金的投资项目将根据项目进度情况和项目资金预算等情况实行专款专用管理。募集资金使用部门将定期向各相关职能部门报送项目进度情况及资金的实际使用情况。

二、还款保障

根据《财政部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），专项债券对应的项目取得的政府性基金或专项收入，应当按照该项目对应的专项债券余额统筹安排资金，专门用于偿还到期债券本金。如偿债出现困难，将通过多渠道筹集还款资金、调整支出等方式筹集资金偿还债务，或在专项债务限额内发行相关专项债券周转偿还，项目收入实现后予以归还。

实施单位因建立债券偿还机制，规范偿还资金管理，一是实行专账管理，对专项债券资金和对应项目形成的收入和支出进行专账核算，准确反映项目资本金、项目收入、还本付息等资金收支情况。二是加强收入管理，及时将专项债券还本付息资金上缴财政，严禁挤占挪用项目收入。

三、应急处置机制

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。

第十章 风险分析

一、影响项目收益的风险及控制措施

（一）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。

（二）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。

（三）不可抗力风险

因受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，争取因不可抗力等影响而给予项目实施单位的各种优惠政策，弥补不可抗力影响的通行费收入。

（四）项目完工风险

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推进。

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，确保项目按期复工复产，保障专项债券资金的有效使用。

二、项目风险控制措施

（一）组织机构风险的控制措施

应借鉴行业内知名企业的成功经验、建立科学、严格的公司管理制度，同时应加强投资可行性论证。遵循依法投资原则、战略性投资原则、审慎原则、收益性原则、规模控制原则，按程序进行投资决策。同时从前期开始树立风险防范意识，重视风险防范和控制。对项目的各阶段、各方面风险进行系统的识别和分析，采取有效的风险防范措施，建立完善的风险控制体系，达到防患于未然的目的。

（二）施工技术风险

应督促施工承接单位积极学习、引进先进、可靠的施工技术和装备，加强施工管理。

（三）工程风险的控制措施

与设计单位保持良好沟通，设计阶段加大投入，做好、做全现场勘探、勘察工作，尽量优化设计，防止设计方案发生较大变化，尽量减少不必要的设计变更，争取较大的设计价差。

（四）环境影响风险的控制措施

施工过程中，严格监察工作，将施工对周边环境的影响降低到最低限度：同时做好与国土部门、文物部门、环境保护部门等相关部门的沟通工作，尽量减少补偿费用。

（五）政策风险的控制措施

由于国家宏观调控政策、对目前 G572 贵南至乌兰公路茶卡至察汗诺段工程项目建设、运营、管理等方面的政策法规、地方政府的发展政策等不以个人或公司的利益为转移，当它们发生变化而给项目公司带来风险时，这种风险的规避只能从其它渠道采取有效方法，建议投资公司在跟地方政府的框架协议中尽可能争取优惠政策，包括税收优惠、延长收费期限或其它补偿等。

（六）社会影响风险

可建立专门的应急组织机构和完善的应急制度，以应对

突发性事件对项目建设或运营的影响。

第十一章 行业监管部门责任

本项目的行业监管部门为青海省交通运输厅，行业监管部门应监督项目单位在依法合规、确保工程质量安全的前提下，加快专项债券对应项目资金支出进度，尽早安排使用、形成实物工作量，推动在建基础设施项目早见成效。行业监管部门应监督项目单位将专项债券项目对应的专项收入及时在付息日/还本日前将应还利息/本金转至财政厅指定账户足额缴入国库，保障专项债券本息偿付。根据项目实施进度，对到期可能难以还本付息的，应提前向当地财政部门报告并采取相关措施避免此类情况出现。

专项债券存续期内，行业监管部门需要指导和督促专项债券资金使用单位及时公开以下信息：①截至上年末专项债券资金使用情况；②截至上年末专项债券对应项目建设进度、运营情况等；③截至上年末专项债券项目收益及对应形成的资产情况；④其他按规定需要公开信息。

青海省发展和改革委员会文件

青发改基础〔2021〕376号

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

省交通控股集团有限公司：

你公司《关于报请审批 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请示》（青交控〔2021〕68号）收悉。为完善国家和区域公路网，提高路网运行效率 and 安全性，增强区域干线公路网应急保障能力，促进沿线地区经济社会发展，经研究，同意实施 G572 贵南至乌兰公路茶卡至察汗诺段工程。现就工程可行性研究报告批复如下。

一、项目名称

— 1 —

G572 贵南至乌兰公路茶卡至察汗诺段。

二、项目代码

2102-630000-04-01-153559。

三、项目建设单位

青海省交通建设管理有限公司。

四、路线走向及主要控制点

项目路线起点位于茶卡镇茶卡北过境公路 K5+590 处，与茶卡北过境公路形成十字型平面交叉，止于乌兰县铜普镇察汗诺村，接在建的 G0612 西和高速。

主要控制点：乌兰县茶卡镇，铜普镇察汗诺村。

五、建设规模与技术标准

本项目路线全长 35.22 公里，主要建设路基、路面、防护和桥涵等工程，同步建设必要的交通工程和沿线设施。项目对既有双幅分向行驶二级公路左幅进行改扩建，形成双向四车道一级公路，同时对既有道路右幅进行整治后，作为还建道路。项目在茶卡镇和察汗诺设置 2 处互通式立体交叉，其中茶卡枢纽立交为既有互通改扩建，察汗诺枢纽互通立交为完全利用。

根据交通量预测结果和项目在路网中的功能定位，既有道路左幅改扩建采用双向四车道一级公路技术标准，设计速度 100 公里/小时，路基宽度按照 26 米控制；右幅还建道路采用二级公路技术标准，设计速度 60 公里/小时，路基宽度按照 10 米控制。

桥涵设计汽车荷载等级采用公路-I级,其他技术指标应符合交通运输部颁发的《公路工程技术标准》(JTG B01-2014)中规定。

六、投资估算与资金来源

(一)投资估算:项目估算总投资13.80亿元(未含建设期贷款利息),其中建筑安装工程费11.16亿元。

(二)资金来源:车购税交通专项建设资金约6.34亿元(由省交通运输厅负责向交通运输部申请),其余资金通过发行地方政府收费公路专项债券解决。

七、建设年限

本项目计划于2021年开工建设,建设工期3年。

八、招投标

项目的勘察、设计、施工、监理及主要设备、材料采购等均依照国家有关法律、法规进行公开招标。

九、有关要求

- 1.强化工程质量管理,控制施工进度,保障工程质量和工期。
- 2.不得擅自调整项目建设规模和标准,如路线方案、建设规模、项目投资等发生重大变更,须报经我委同意。
- 3.待项目全部资金落实后,由省交控集团向我委报备资金有关情况。
- 4.严格落实环保措施,做好沿线生态保护工作。

请据此加快推进下阶段工作,抓紧办理相关审批、许可手续,

及时落实建设资金，争取项目尽快开工建设。

青海省发展和改革委员会

2021年6月23日

信息公开选项：依申请公开

抄送：省财政厅、省自然资源厅、省交通运输厅、省统计局。

青海省发展和改革委员会办公室

2021年6月23日印发

— 4 —