G211 石梯至张滩段公路

PPP 项目

财政承受能力评估

编制单位：安康市汉滨区财政局

咨询单位：中德华建（北京）国际工程技术有限公司

二零一八年五月

目 录

一、 编制依据 1

二、 项目基本信息 1

(一) 项目概况 1

1、项目名称 1

2、项目实施机构 1

3、建设内容 1

4、项目投资 3

(二) 项目产出说明 3

(三) PPP 运作方式 5

(四) 风险分配 6

1、风险分配基本原则 6

2、风险识别与分配 7

3、主要风险应对 11

(五) 回报机制 13

三、 财政支出内容 13

(一) 股权投资支出 13

(二) 运营补助（可行性缺口补助）支出 13

(三) 承担风险支出 13

(四) 配套投入支出 14

四、 财政支出测算 14

(一) 股权投资支出测算 14

(二) 运营补助支出测算.....14
(三) 风险承担支出测算.....16
(四) 财政配套投入支出测算.....17
(五) 汇总分析.....17
五、 能力评估 18
(一) 政府财政预算支出情况预测.....18
(二) 项目财政预算支出评估.....20
(三) 地方政府债务影响评估.....21
(四) 行业和领域均衡性影响评估.....21
六、 结论 21
附件：财政一般公共预算收支表 23

一、编制依据

依据《中华人民共和国预算法》、《国务院关于创新重点领域投融资机制鼓励社会投资的指导意见》（国发【2014】60 号）、《国务院办公厅转发财政部发展改革委人民银行关于在公共服务领域推广政府和社会资本合作模式指导意见的通知》（国办发【2015】42 号）、《财政部关于推广运用政府和社会资本合作模式有关问题的通知》（财金【2014】76 号）、《财政部关于印发政府和社会资本合作模式操作指南（试行）的通知》（财金【2014】113 号）、《关于印发<政府和社会资本合作项目财政承受能力论证指引>的通知》(财经[2015]21 号以及《G211 石梯至张滩段公路工程工程可行性研究报告》等法律法规及政策文件，开展 G211 石梯至张滩段公路 PPP 项目（以下简称“本项目”）财政承受能力论证。

二、项目基本信息

(一) 项目概况

1、 项目名称

G211 石梯至张滩段公路 PPP 项目。

2、 项目实施机构

安康市汉滨区交通运输局（以下简称“区交通局”）。

3、 建设内容

项目起点位于石梯汉江大桥桥头，与G316相接；终点位于张滩镇奠安村村口，接G211，通过G211实现交通快速转化。本项目总长

7.624公里，主要工程量包括：路基挖土方382.365千立方米，挖石方632.7千立方米，填石方433.263千立方米，填砂砾171.841千立方米，排水8.11千立方米(C20混凝土)，防护(C20片石混凝土)12.499千立方米，防护(7.5号浆砌片石)17.346千立方米，路面面层114.155千平方米，涵洞23道，平面交叉6处，安全设施及绿化工程7.288公里，新增占地465.54亩，拆迁建筑物14001平方米/51户。主要工程数量如表1所示。

表 1　主要工程数量表

序号	指标名称		单位	数量		合计
				二级	一级	
1	新增占地		亩	44.73	420.81	465.54
2	拆迁建筑物		㎡/户	6351/13	7650/38	14001/51
3	赔偿青苗		亩	41.08	362.86	403.94
4	赔偿树木		棵	572	1438	2010
5	拆迁电力电讯		根/米	34/8050	36/7620	70/10670
6	路床处理	天然砂砾	千立方米	3.658	94.134	97.792
7	路基土石方数量	挖方(土方/石方)	千立方米	48.282/89.666	334.083/543.034	382.365/632.7
		填方(石方)	千立方米	34.77	398.493	433.263
		填方(砂砾)	千立方米	/	171.841	171.841
8	防护工程	M7.5 号浆砌片石	千立方米	1.738	15.608	17.346
		C20 混凝土	千立方米	0.762	11.737	12.499
9	排水工程	C20 混凝土	千立方米	1.176	6.934	8.11
		C25 混凝土盖板	千立方米	0.052	0.14	0.192
		钢筋	千克	4612.92	12349.85	16962.77
		M7.5 号浆砌片石	千立方米	0.169	0.551	0.72
10	沥青混凝土路面		千平方米	8.588	105.567	114.155
11	桥涵工程	利用大桥	米/座	306/1　石梯汉江大桥		

		新建大桥	米/座		1474/9	1474/9
		涵洞	道	3	20	23
12	交叉	等级路平面交叉	处	3	1	4
		乡村路平面交叉	处	/	2	2
13	安全设施		公里	0.934	6.384	7.318
	服务区		处	/	1	1
	绿化工程		公里	0.934	6.384	7.318

4、 项目投资

本项目推荐方案全长 7.624 公里，估算总金额 36100.00 万元，平均每公里造价约为 4735.05 万元。其中，第一部分建筑安装工程费 24687.95 万元，占总投资的 68.39%；第二部分设备及工具、器具购置费 81.32 万元，占总投资的 0.23%，第三部分工程建设其他费用 7269.57 万元，占总投资的 20.14%，第四部分预备费 2859.65 万元，占总投资的 7.92%，第一、二、三、四部分费用合计 34898.48 万元，占总投资的 96.67%；利息为 1201.53 万元，占总投资的 3.33%。推荐方案路线分项投资估算见表 2。

表 2 建设期投资进度表 **单位：万元**

投资方	总计（100%）	第一年（45%）	第二年（55%）
项目总投资（100%）	36100	16245	19855
贷款（65%）	23465	10559.25	12905.75
资本金（35%）	12635	5685.75	6949.25

(二) 项目产出说明

本通过本项目的建设、运营可以实现以下产出项。

（1）“十二五”期间，安康中心城市和城镇建设成效显著。安康市制定了城东片区发展规划，一大批项目的建设改善了安康市的生活环

境，改善了安康城市形象，强化了城市功能。全市城镇化水平大力提升。安康市委、市政府对安康市东部片区的发展寄予的厚望。通过本项目的实施，可以增加城市建设固定资产投资，带动相关产业链的发展，从而带动安康市社会经济的发展。因此，本项目的实施将对安康市经济的发展做出突出的贡献；与此同时，项目的实施将促进安康市城镇化水平的提高，道路的建设将促进石梯、关庙及张滩地区的开发，以此吸收大量农业人口转移、就业，实现一产业向二产业转化，提高非农业人口在区域总人口的比重，提高汉滨区的城镇化建设水平。

（2）本项目的建设以及建成后道路两侧将有大规模的土地被开发，进行大量的各行各业的工程建设，大量的建筑材料及劳动力也将由安康市本地提供，为本地建筑市场带来一个新的繁荣景象，促进相关第三产业、服务行业的发展。本项目实施后将提升安康江北片区乃至整个安康市的土地利用价值，从而为国家和地方财政做出较为突出的贡献。

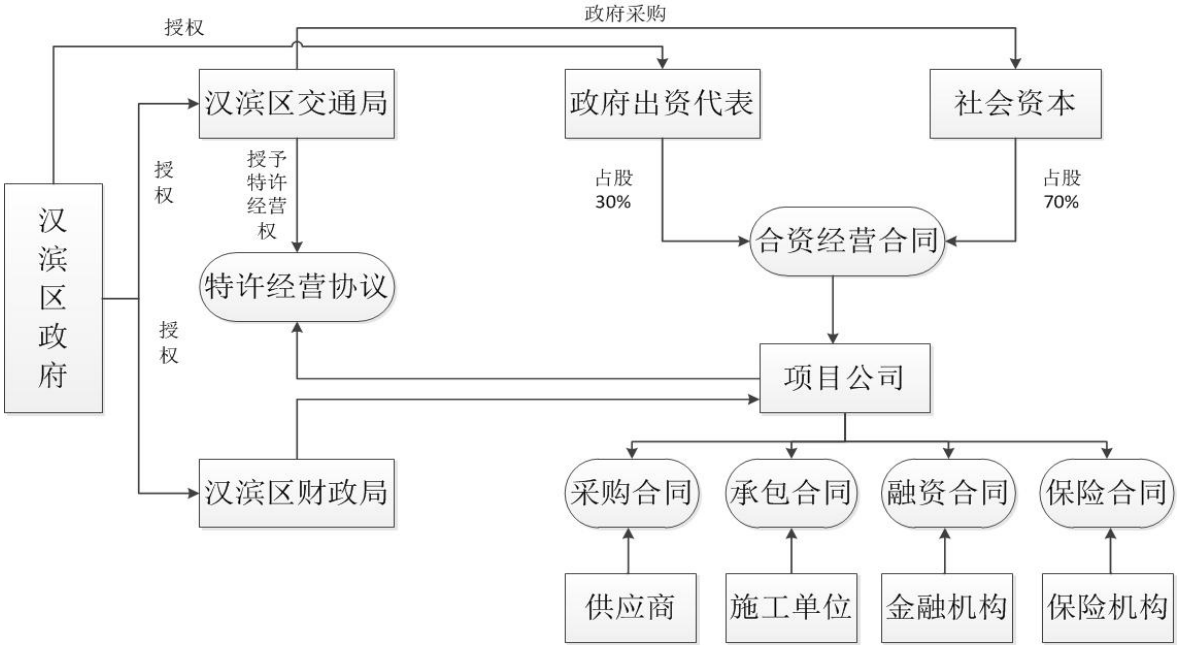
（3）经济社会发展不仅关系到人民致富奔小康和社会稳定，也关系到安康市全面建设小康社会总体目标的实现。该项目的建设将改善项目区内各企事业单位及石梯镇及汉滨区东部片区日常出行条件，完善项目区单位及居民的基础设施，改善项目区城市居住环境。因此项目的建设对提高项目区沿线以至整个安康市人民生产生活水平，促进安康市经济社会稳定具有积极作用。项目建设过程中，对于征地拆迁补偿费可直接补偿到农民手中，除可增加群众对政府执政的信心和社会稳定性之外，还可作为居民吃、穿、住、用、行等日常生活费用，增强当地居民对幸福生活的信心。农村居民转移为城镇居民后，从事二、三产业后预计年收入应达到 3 万元以上，较安康市目前的人均农

民纯收入有明显的、较大的提高。

（4）完善配套基础设施是本项目最直接的目的和产出，如城市干路、防护工程、排水工程等，本项目实施的工程建设内容正是这些城市赖以发展的基础条件，对改善区域基础设施具有重要意义。

（5）项目建成后，道路沿线居民出行更加方便、便捷。随着沿线地块的开发，必将带动沿线经济的发展，从而大大改善该片区的医疗、卫生、教育条件，为该片区提供时时快捷的社会信息，加大信息和物资在区域内的流通频率，加快区间人流、物流的流动速度，使该片区尽快融入现代交通信息社会。

(三) PPP 运作方式



本项目采用“PPP”的模式进行运作，具体运作方式为建设-运营-移交（BOT），即：

1、区交通局依法定程序选取优秀的社会资本，与其签订相关 PPP 协议，由社会资本和政府指定的机构共同出资组建项目公司。

2、区交通局与项目公司签署《PPP 协议》，授予项目公司特许经营权和其他相应的权利。在特许经营期内，项目公司负责投资、建设、运营、维护和更新本项目的相关资产。

3、特许经营期满，项目公司将能够正常使用的项目相关资产无偿移交给区交通局（或其指定机构）。

4、在特许经营期内，项目公司的投资、建设、运营、维护和更新基础设施、设备等行为需接受履约管理、行政监管和社会监督。

(四) 风险分配

1、 风险分配基本原则

（1）风险有效控制原则

项目中存在的风险应由项目参与主体中最有控制力的一方承担。社会资本对项目建造、财务和运营维护等商业风险具有更强的控制力，应由其承担；政府部门对法律、政治等风险更有控制力，应由其承担；不可抗力等风险由政府和社会资本合理共担。

（2）风险上限原则

项目参与者承担的风险应有上限，不能超出其承受能力。若由某一方承担其无法承担的风险，一旦风险发生时又缺乏控制能力，必然会影响该风险承担者管理项目的积极性，降低提供公共设施或服务的效率，增加控制风险的总成本。

（3）风险成本最低原则

风险分配时，应对比分析政府、社会资本各自承担相应风险时所付出的风险成本，在受制于法律约束和公共利益考虑的前提下，风险

应分配给能够以最小成本、最有效管理它的一方承担，并且给予风险承担方选择如何处理和最小化该等风险的权利。

2、风险识别与分配

本项目涉及各类潜在风险，按照风险分配优化、风险收益对等和风险可控等原则，应由最有能力消除、控制或降低风险的一方承担风险。在特许经营协议中需具体明确项目风险的分配，使政府和项目公司间合理分配项目风险。

项目设计、建设、财务和运营维护等商业风险由社会资本承担；项目征拆、法律、政策等风险由政府承担；不可抗力等风险由政府和社会资本合理共担。

表 3 风险分配表

风险类别		风险因素	风险描述	政府部门	社会资本
微观层面	前期	政府决策	政府由于缺乏 PPP 的运作经验和能力、前期准备不足和信息不对称等造成项目决策失误或过程冗长、混乱。	√	
		项目审批	项目所需的行政审批手续无法办理或办理进程缓慢，延误项目工期、影响项目合法合规地推进。	√	
		政府采购	招投标程序不规范、不公正、不透明，招标项目信息不充分或不够真实，缺少足够的竞标者，市场主体恶性竞争等，导致采购质量低下。	√	
		土地获取	土地使用权获得困难，不能及时提供	√	

风险类别		风险因素	风险描述	政府部门	社会资本
			项目建设用地，使得项目成本增加或项目工期延误。		
		项目融资	融资结构不合理、金融市场不健全造成资金筹措困难，资金不能及时到位，影响项目实施。		√
	建设	配套设施	项目所需的配套设施不能及时提供，导致项目延期，成本增加。	√	
		项目管理	施工组织协调能力不足，导致项目各方沟通成本增加、互相产生矛盾冲突等变故。	√	√
		自然条件	项目所在地的地质、水文、气候、文物等条件，导致项目无法正常实施。	√	√
		工程变更	规范标准变化、合同变更、主体变更等原因引起工程变更。	√	√
		技术	采用技术不成熟，难以满足预定的标准和要求，或者技术适用性差，迫使追加投资进行技术改进。		√
		供应	施工过程中原材料、资源、机器设备或能源的供应不及时，影响项目施工。		√
		完工	施工过程中由于施工方自身原因造成的项目工期延误。		√
		建设成本	施工过程中施工方自身原因造成的项目建设成本超支。		√

风险类别		风险因素	风险描述	政府部门	社会资本
		工程质量	施工方未按照设计和标准进行施工，导致项目建设质量不满足要求，未通过竣工验收。		√
		第三方延误/违约	项目其他第三方拒绝或推迟履行合同约定的责任和义务，影响项目的正常实施。		√
	运营	设施可用性	运营过程中道路相关的设施设备维护不力，关键设备故障维修不及时，影响项目正常运营。		√
		供应	运营过程中所需原料、资源、设备等供应不及时，影响项目正常运营。		√
		产品/服务质量	运营商提供的产品或服务无法满足或未达到合同规定的相关要求，不能满足其需要。		√
		运营成本	运营过程中因运营商自身管理原因造成运营成本居高不下。		√
		经营管理	经营管理能力不足，内部组织混乱、沟通协调困难，影响正常运营。		√
	移交	项目残值	期满移交时，设备材料折旧破损严重或所剩不多，影响项目的后续运营。		√
		项目权属	期满移交时，项目设施设备的权属不清存在法律纠纷。		√

风险类别		风险因素	风险描述	政府部门	社会资本
宏观层面	市场	市场需求	市场需求预测错误或人口结构、收入变化引起市场需求改变，导致项目收入不足达不到预期目标。	√	√
		价格与收费	产品或服务收费价格过高、过低或者收费调整不弹性、不自由导致项目收入不足达不到预期目标。		√
		市场竞争	项目周边新建或改建出现同类项目，导致市场竞争加剧，项目收入不足达不到预期目标。	√	
	经济	物价	因通货膨胀引起整体物价水平上升，货币的购买力下降，项目成本增加。	√	√
		税收	中央或者地方政府的相关税收政策发生改变，导致项目成本增加。	√	√
		利率	利率变动导致项目融资成本增加。		√
		外汇	使用外币结算因汇率波动导致项目成本增加，以及外汇管制，货币无法自由兑换。		√
	政治	政府信用	政府不履行或拒绝履行合同约定的责任和义务而给项目带来直接或间接的危害。	√	
		政府干预	政府官员直接干预项目建设/运营，影响社会资本的自主决策权力。	√	
		国有化/征	项目被中央或地方政府实行国有化、	√	

风险类别		风险因素	风险描述	政府部门	社会资本
		用/没收	征收征用、没收。		
		政治/公众反对	公众利益得不到保护或受损，引起政治甚至公众反对项目的建设、运营。	√	
	法律	法规政策	法律法规以及行业标准的变更影响项目的合法性或成本增加收益减少。	√	
		合同文件	合同文件出现错误、模糊不清、缺乏弹性、文件之间不一致，导致合同冲突缺乏可执行性，影响合同履行。	√	√
	不可抗力	自然环境	项目所在地发生火山爆发、地震、洪水、泥石流、台风等自然灾害，影响项目的正常实施。	√	√
		社会环境	项目所在地发生国际形势或国际关系的变化、战争爆发、政局不稳、社会动荡、罢工等，影响项目的正常实施。	√	√
		意外事故	项目所在地发生重大疫情等意外事故，影响项目的正常实施。	√	√

3、主要风险应对

（1）项目审批风险

本项目的后续审批事项主要由项目公司负责办理。区交通局应积极协助项目公司协调其与相关政府部门的关系，以便推进项目建设环节各项行政审批手续的申报和审批工作。

政府部门在受理审批过程中由于协调不力等造成手续办理延误或无法取得等风险，则此类风险由政府方承担；如因项目公司不满足取得审批条件，则该此类审批风险由项目公司自行承担。

（2）工程变更风险

本项目施工建设中由政府方提出的工程变更，由政府方承担工程变更风险，并就该变更调整相应可行性缺口补助；由社会资本方提出的工程变更，项目公司应加强施工建设过程中工程变更管理，并自行承担相关的风险。

（3）完工风险

因工程施工原因造成的延误由项目公司承担，并根据特许经营协议的相关规定向区交通局支付相应的违约金。项目公司应在工程施工建设过程中严格把握施工进度，加强施工组织管理，及时处理施工过程中可能出现的问题，保障工程按期完工。

（4）工程质量风险

因工程质量原因导致的项目建设质量不满足要求，未通过竣工验收等质量风险由项目公司自行承担。项目公司在工程建设过程中应严格把握施工质量，保证施工按照设计和标准执行，保障工程质量。

（5）产品/服务质量风险

因项目公司提供的产品或服务无法满足或未达到合同规定的相关要求，导致项目公司的运营达不到预期标准等风险由项目公司自行承担。在采购过程中，项目实施机构应选择具备丰富的运营经验和较高的管理水平的社会资本，定期对项目公司提供的公路服务进行绩效评价，严格要求其按照绩效评价标准执行，并根据绩效考核进行违约管理。

(五) 回报机制

本项目为公益型项目，项目公司完成道路工程投资、建设并经验收合格后，需提供道路养护服务。本项目具有使用者付费基础，项目公司在经营期内靠服务区及加油站等取得收入。

依据财务估算，以上收入不能覆盖社会投资人投资及获取合理的利润，故政府需要进行财政补助。

三、财政支出内容

根据财政支出内容的划分，并结合项目财务测算结果，本项目中的各项财政支出内容如下：

(一) 股权投资支出

本股权投资支出责任是指在政府与社会资本共同组建项目公司的情况下，政府承担的股权投资责任。

(二) 运营补助（可行性缺口补助）支出

可行性缺口补助支出责任指在 PPP 项目运营期间，由政府承担的部分运营补助支出责任。

项目公司完成本项目及周边相关配套设施建设并经验收合格后，在经营期内通过服务区、加油站及沿途广告等取得收入，同时可获得政府向其支付的可行性缺口补助。

(三) 承担风险支出

本项目涉及各类潜在风险，按照风险分配优化、风险收益对等和风险可控等原则，应由最有能力消除、控制或降低风险的一方承担风

险。在特许经营协议中具体明确项目风险的分配，使政府和社会资本之间合理分配项目风险。

本项目的建设、财务和运营维护等商业风险由项目公司承担；法律、政策等风险由政府承担；项目的不可抗力等风险由政府和项目公司合理共担。

(四) 配套投入支出

配套投入支出责任是指在 PPP 项目中，政府承诺提供的项目配套工程等投入责任。区政府应及时向区交通局划拨建设用地，以保证区交通局在本项目开工建设前向项目公司交付场地。

四、财政支出测算

(一) 股权投资支出测算

根据《关于印发<政府和社会资本合作项目财政承受能力论证指引>的通知》(财经[2015]21 号)，股权投资支出应当依据项目资本金要求以及项目公司股权结构合理确定。计算公式为：

股权投资支出=项目资本金×政府占项目公司股权比例=12635×30%=3790.5 万元

即财政股权投资支出为 3790.5 万元。

(二) 运营补助支出测算

基于初步实施方案测算运营补贴支出：

运营补贴支出（可行性缺口补助）=可用性付费+运营维护费-使用者付费

①可用性付费

项目公司通过可用性付费弥补建设投资及支付融资利息，政府每年度支付可用性服务费总额通过以下公式计算:

$$可用性服务费 = \frac{项目投资总额\times i\times(1+i)^n}{(1+i)^n-1}$$

i: 项目投资回报率，本项目定为 7%;

n: PPP 项目运营期，n=12;

政府每年支付的可用性付费为 4545.06 万元。

②运营维护费

运营维护费主要支付新建基础设施的维修维护费用。各年运营维护费如表 4 所示:

表 4　运营期各年运营维护费测算表　　（单位：万元）

运营年份	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**
运营维护费	139.27	141.04	142.84	144.67	146.55	148.46
运营年份	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**
运营维护费	150.41	152.40	154.43	156.49	158.60	160.76

③使用者付费

使用者付费主要指在经营期内通过服务区、加油站及沿途广告等取得的收入。具体如表 5 所示：

表 5　运营期各年使用者付费测算表　　（单位：万元）

运营年份	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**
运营收入	178.80	178.80	178.80	182.38	182.38	182.38
服务区	43.20	43.20	43.20	44.06	44.06	44.06
加油站	80.00	80.00	80.00	81.60	81.60	81.60

广告收入	55.60	55.60	55.60	56.71	56.71	56.71
运营年份	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**
运营收入	186.02	186.02	186.02	189.74	189.74	189.74
服务区	44.95	44.95	44.95	45.84	45.84	45.84
加油站	83.23	83.23	83.23	84.90	84.90	84.90
广告收入	57.85	57.85	57.85	59.00	59.00	59.00

因此，由以上分析可知，政府在运营期内每年补助的情况如表表 6 所示：

表 6　运营期各年政府补助测算表　　（单位：万元）

运营年份	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**
可用性服务费	4545.06	4545.06	4545.06	4545.06	4545.06	4545.06
运营维护费	139.27	141.04	142.84	144.67	146.55	148.46
运营收入	178.80	178.80	178.80	182.38	182.38	182.38
政府补助	4,505.53	4,507.30	4,509.10	4,507.36	4,509.23	4,511.15
运营年份	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**
可用性服务费	4545.06	4545.06	4545.06	4545.06	4545.06	4545.06
运营维护费	150.41	152.40	154.43	156.49	158.60	160.76
运营收入	186.02	186.02	186.02	189.74	189.74	189.74
政府补助	4,509.45	4,511.44	4,513.46	4,511.81	4,513.92	4,516.08

由上表可知，政府 12 年共需支付补助 54125.83 万元。

(三)　风险承担支出测算

政府的自留风险包括政府因承担法律、政策等自留风险所支出的成本。根据项目实施方案的风险分配框架评估政府与社会资本的风险分担比例，测算可转移风险承担成本和自留风险承担成本。可转移风险承担成本占项目风险承担成本的比例一般为 70%-85%。

综合考虑，本项目自留风险承担比例取 20%；可转移风险承担比例取 80%。

依据本项目财务测算，政府在建设期的自留风险承担成本=项目

静态投资×5%×20%×30%，政府在运营期的自留风险承担成本=每年的运营成本×1%。具体数值如表 7 所示。

表 7　运营期各年自留风险成本表　（单位：万元）

运营年份	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
自留风险成本	47.11	57.58	41.69	40.36	38.92	37.43	35.88
运营年份	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**
自留风险成本	34.28	32.58	30.87	29.18	29.20	29.15	29.17

由上表可知，14 年的自留风险成本共计 513.43 万元。

(四)　财政配套投入支出测算

由于政府无配套支出责任，故无需相应费用支出。

(五)　汇总分析

汇总以上分析测算，在整个项目经营期内，政府承担的财政支出责任共计 58429.75 万元，其中，股权投资支出 3790.5 万元，可行性缺口补助支出为 54125.83 万元，风险支出 513.43 万元，配套投入为 0，汇总情况详见表 8。

表 8　政府承担的财政支出情况汇总表　（单位：万元）

序号	年份	财政股权投资支出	可行性缺口补助支出	财政承担风险支出	配套投入支出	总计
1	2018	1705.725	0	47.11	0	1752.835
2	2019	2084.775	0	57.58	0	2142.355
3	2020	0	4505.53	41.69	0	4547.22
4	2021	0	4507.30	40.36	0	4547.66
5	2022	0	4509.10	38.92	0	4548.02
6	2023	0	4507.36	37.43	0	4544.79

序号	年份	财政股权投资支出	可行性缺口补助支出	财政承担风险支出	配套投入支出	总计
7	2024	0	4509.23	35.88	0	4545.12
8	2025	0	4511.15	34.28	0	4545.43
9	2026	0	4509.45	32.58	0	4542.03
10	2027	0	4511.44	30.87	0	4542.31
11	2028	0	4513.46	29.18	0	4542.65
12	2029	0	4511.81	29.20	0	4541.02
13	2030	0	4513.92	29.15	0	4543.08
14	2031	0	4516.08	29.17	0	4545.25

五、能力评估

(一) 政府财政预算支出情况预测

由于本项目部分支出由汉滨区财政纳入预算，故本章主要对汉滨区全区财政收支进行预估，按照《关于印发<政府和社会资本合作项目财政承受能力论证指引>的通知》(财经[2015]21 号)的相关要求评价财政承受能力，并为财政支出的分配提供参考依据。

依据汉滨区财政局提供的汉滨区 2012 年～2017 年财政一般公共预算收支及预测收支；本章节就汉滨区 2018 年～2031 年财政一般公共预算进行了预测。

根据财经[2015]21 号文的要求，“每一年度全部 PPP 项目需要从预算中安排的支出责任，占一般公共预算支出比例应当不超过 10%”。

2012 年～2017 年汉滨区的财政支出年均增长率为 10.64%。考虑

国家未来经济下行风险压力存在，汉滨区财政收支增长率拟定为 6%，则：

表 9　2012-2031 年汉滨区财政一般公共预算(预测)收支表

(单位：万元)

序号	时间	财政支出	增长率
1	2012	321,968	-
2	2013	355,397	10.38%
3	2014	409,899	15.34%
4	2015	492,528	20.16%
5	2016	510,102	3.57%
6	2017	529,209	3.75%
7	2018	560,961.54	6.0%
8	2019	594,619.23	6.0%
9	2020	630,296.39	6.0%
10	2021	668,114.17	6.0%
11	2022	708,201.02	6.0%
12	2023	750,693.08	6.0%
13	2024	795,734.67	6.0%
14	2025	843,478.75	6.0%
15	2026	894,087.47	6.0%
16	2027	947,732.72	6.0%
17	2028	1,004,596.68	6.0%
18	2029	1,064,872.48	6.0%

序号	时间	财政支出	增长率
19	2030	1,128,764.83	6.0%
20	2031	1,196,490.72	6.0%

表 10　G211 石梯至张滩段公路 PPP 项目财政承受能力验证表

(单位：万元)

时间	一般公共预算支出	本项目年支出	既有项目支出	区内项目占比
2018	560,961.54	1,752.84	274.11	0.36%
2019	594,619.23	2,142.36	1594.37	0.63%
2020	630,296.39	4,547.22	4209.93	1.39%
2021	668,114.17	4,547.66	5074.22	1.44%
2022	708,201.02	4,548.02	5552.69	1.43%
2023	750,693.08	4,544.79	5948.59	1.40%
2024	795,734.67	4,545.12	6344.13	1.37%
2025	843,478.75	4,545.43	6342.66	1.29%
2026	894,087.47	4,542.03	6341.19	1.22%
2027	947,732.72	4,542.31	6339.72	1.15%
2028	1,004,596.68	4,542.65	6338.25	1.08%
2029	1,064,872.48	4,541.02	6336.54	1.02%
2030	1,128,764.83	4,543.08	6334.82	0.96%
2031	1,196,490.72	4,545.25	6333.11	0.91%

(二)　项目财政预算支出评估

通过以上数据可知，政府可行性缺口补助在项目合作期内连续且

平滑支付，未出现某一时期内财政支出压力激增的情况。

本项目年度支出远低于汉滨区 PPP 项目预算上限额度（最高一年只占到汉滨区财政支出的 0.72%），而且目前该地区的 PPP 项目除了本项目外，只有少数几个 PPP 项目（汉滨区污水厂项目和垃圾焚烧发电项目），据了解，这些项目最高一年所需的财政支出只占到 PPP 项目预算上限的 10%以下（最高一年只占到汉滨区财政支出的 1.44%）。因此，本项目处于财政可承受能力范围之内。

(三) 地方政府债务影响评估

本项目各年财政支出责任均通过财政预算安排予以保障，不会对地方政府性债务风险产生额外影响。

(四) 行业和领域均衡性影响评估

本项目的建设能够将拓宽区域路网结构，使地区路网均衡发展，提高国省干线的通行能力和服务水平。随着本项目的发展，能够有效的促进汉滨区的建设发展，提升区域经济发展水平。

本项目符合汉滨区实际的发展需要，并按照适度远期预留的原则进行设计和建设，符合道路规划及区域发展的实际需求。通过该项目的实施，可以实现推广政府与社会资本合作在公路建设运营领域的示范意义。

综上所述，本项目的实施不会造成市场的供需失衡，不会造成项目投资过度、超出公众实际需要，同时符合行业和领域的均衡性要求。

六、结论

综上所述，本项目的实施不会造成市场的供需失衡，不会造成项

目投资过度、超出公众实际需要，同时符合行业和领域的均衡性要求。不存在交通运输领域 PPP 项目过于集中问题。

统筹考虑本项目是汉滨区第一个交通领域的 PPP 项目，并且该项目完全处于汉滨区财政可承受能力范围之内。因此经过分析，本项目通过财政承受能力论证，财政中长期持续可行。

附件：财政一般公共预算收支表

汉滨区 2012—2017 年财政一般公共预算支出情况

2012 年一般公共预算支出：321968 万元

2013 年一般公共预算支出：355397 万元

2014 年一般公共预算支出：409899 万元

2015 年一般公共预算支出：492528 万元

2016 年一般公共预算支出：510102 万元

2017 年一般公共预算支出：529209 万元

增长率按 6%进行测算。

汉滨区财政局

2018 年 2 月 8 日