

中华人民共和国

第三方后评估报告

日元贷款“河南新乡至郑州高速公路建设项目（CXXI-P112）”

第三方评估人：三州技术咨询株式会社

川畑安弘、三浦顺子

调查期：2009年4月-2009年12月<sup>1</sup>

1. 项目概要与日元贷款合作



项目位置图



新乡-郑州高速公路干线段

1.1 项目背景

随着中国对外开放政策的推行，从70年代后期开始，中国的公路运输份额急剧扩大。1998年时，全国公路总里程达127.9万公里，但和国土面积（约960万平方公里）相比，公路总里程偏少，公路密度约为110米/平方公里（日本2005年时为3,160米/平方公里）。而且，全国有2,000多个乡镇（最小行政区划单位）、19万个行政村未通公路。同时，公路上通常是一种“混合交通”状态，各种交通工具（汽车、拖拉机、畜力车、自行车、行人）混杂，致使出行速度缓慢，运输效率恶化。

为了使公路运输成为中国物流运输的主干，中国政府规划建设覆盖全国的高规格国家干线公路网，通过多次五年规划，制定了建设横贯全国的国家干线公路网12条路线的计划。该国家干线公路网连接首都与直辖市及各省（自治区）省会以及百万人以上的大城市和50万人口以上的城市。本项目建设的新乡-郑州高速公路在这12条路线之中，属于“两纵”之一，位于北京-珠海线上。

1.2 目的

通过在国家干线公路网中优先度高的“两纵两横三路段”中的北京-珠海间建设从河南省新乡市至郑州市约80公里的高速公路，谋求该线路运输效果的显现以及改善该地区的交通状况，同时提高与周边地区之间的运输效率，进而为改善投资环境、促进经济发展等做贡献。

<sup>1</sup>2009年6月与8月开展了实地考察。



图-1 项目位置图

1.3 借款人/实施单位

中华人民共和国政府 / 河南省人民政府

1.4 贷款协议概要

日元贷款承诺额/支付额	234.91亿日元/206.03亿日元
签署政府换文/签订贷款协议	2000年3月/2000年3月
贷款条件	利率：2.2% 偿还期限：30年 （其中宽限期10年） 采购条件：不限定采购国 咨询 利率：0.75% 偿还期限：40年 （其中宽限期10年） 采购条件：双边限定采购国
贷款结束日期	2006年7月
主合同	China Geo-Engineering Group Company, 4th Engineering Co. Ltd. of No.18 Engineering Bureau of CREC, China 4 <sup>th</sup> Metallurgy Construction Company, Henan Highway Engineering Bureau, 1st Engineering Co. of 1st Highway Engineering Bureau of China, China Railway & Bridge Bureau (Group) Co. Ltd. of CREC, 20th Engineering Bureau of CREC, Beijing Civil Construction Group Co. Ltd. Corp, No.4 Engineering Bureau of China Construction Group Corp, Second Highway Engineering Bureau of Road and Bridge Group, Beijing Urban Construction Group Co. Ltd, China Road

	and Bridge Corporation (全部为中国)
咨询合同	无1亿日元以上的咨询合同
可行性调查	由河南省交通设计院实施F/S (1999年2月)

## 2. 评估结果 (评级: A)

### 2.1 相关性 (评级: a)

#### 2.1.1 立项阶段计划的相关性

中国在第九个五年计划 (1996-2000年) 中提出了促进内地经济发展的目标, 规划建设“五纵七横计划”汽车专用公路网。在这12条路线中, 有7条被称为“两纵两横三路段”, 是沿海地区的动脉路线和连接内地城市与沿海、港口城市的路线, 目标是到2000年前, “北京-珠海” (本项目是其中一段)、“北京-沈阳”、“北京-上海”三条路线基本以高速公路标准开通运行。另一方面, 为促进贫困地区的经济发展, 中国政府在预算分配上向内地公路建设倾斜, 尤其意在促进中西部的公路建设<sup>2</sup>。综上所述, 本项目与中国政府的政策/措施相吻合。

另外, 从发展需求的角度来看, 该路段现有公路107国道的日交通量约为1.6万辆, 其中, 黄河渡河部分的日交通量约达2万辆, 市区交通拥堵常态化, 而据预测, 未来交通量还会以年6%的速度增加, 因此, 迫切需要采取相应措施。本项目是“北京-郑州-武汉-珠海”线的一部分, 该线是国家干线公路之一, 原计划于2000年前动工, 是连接内陆地区与沿海港口城市的重要线路。

#### 2.1.2 评估阶段计划的相关性

2010年前完成3.5万公里高速公路网建设的规划 (五纵七横规划) 提前实施, 2005年底, 包括本项目对象新乡-郑州高速公路在内, 完成了约4.1万公里的高速公路建设。2005年1月, 中国政府发布了五纵七横构想的下一个构想 (7918构想), 规划在未来30年, 建设8.5万公里高速公路网, 连通人口20万以上的所有地方核心城市, 目前, 建设正在进行中。本项目是该建设规划的一部分, 可以说与国家发展规划中的发展政策相吻合。

从发展需求来看, 本项目建设的高速公路连接北京和珠海, 是中国国内最为重要的一条线路。提高运输效率, 改善交通状况, 不仅有助于改善新乡-郑州公路沿线的投资环境, 促进经济发展等, 而且也为整个中国的经济发展做出了巨大贡献, 目前, 其仍是国家干线公路网中不可或缺的一条线路。

本项目的实施在立项阶段和后评估阶段均符合中国的国家规划等, 项目实施的相关性高。

### 2.2 效率 (评级: b)

#### 2.2.1 成果

项目计划概要与成果如表1所示。由于新乡高速公路出入口的位置发生了变更, 路

<sup>2</sup> 出自立项调查书

线延长了2公里，新乡服务区改为停车区，面积缩小，除此之外，项目的其他内容基本按计划实施。

表1：项目概要与成果

计划值	实际值	变更原因
土木工程：		
①高速公路 里程 79.8km	与计划基本相符，81.8km	
公路地基 35m（6车道段）	与计划相符	
42.5m（8车道段）	与计划相符	
车道 单向3车道-4车道	与计划相符	
路面 沥青	与计划相符	
公路种类 出入双限、收费	与计划相符	
②出入口 4个	与计划相符	
③收费站 3个	与计划相符	
④服务区 2个	1个	当初计划建设的新乡服务区变更为停车区
⑤桥梁 大型6座5,616.5m	大型6座5,301m。基本与计划相符	
黄河大桥9,570m	黄河大桥9,848m	
中型18座1,032m	中型17座983m	
小型12座444m	小型12座444m	
⑥管理设备 收费站、通信系统、交通监控系统、维护管理用车	与计划相符	
咨询服务：		
详细设计内容确认、高速公路（桥梁部分）施工管理支持48M/M（仅桥梁的TOR）+国外培训11M/M	基本与计划相符。 46.6M/M（仅桥梁的TOR） +国外培训11M/M	



圃田出入口收费站



黄河大桥

### 2.2.2 工期

立项阶段计划的项目工期为2000年3月（L/A）至2003年12月（项目完成），为期三年零十个月（46个月），而实际为2000年3月（L/A）至2004年10月（通车日期），为期四年零八个月（56个月），约延期10个月完工（是计划的122%）。各项目的计划工程与实际工程见表2。

表2 各项目的计划工程与实际工程

项目	计划工程	实际工程
详细设计	1999年10月-2000年3月	2001年3月-2001年8月
征地、居民搬迁	2000年1月-2000年4月	2001年7月-2001年12月
工程招标	2000年3月-2000年8月	2001年1月-2002年3月
土木与电机工程	2000年10月-2003年12月	2002年3月-2004年9月
咨询业务	2000年7月-2003年9月	2002年4月-2004年10月

项目工期延期的主要原因如下：

- ① 获得主管部门对项目实施相关事项的批准花费了时间，导致征地工作延迟了一年零五个月才启动。
- ② 因征地搬迁对象人数众多，该项工作花费的时间超出了预期（原计划用时3.5个月，实际用时5个月）。
- ③ 原计划工程招标用时5个月，实际用时14个月。在考虑到会有国际招标的情况下，却只计划用时五个月，可以说这是很不切实际的。

在项目初期，因为上述原因，工程动工比计划约延迟了22个月，但工期缩短了约8个月，最终，工程晚于计划一年，于2004年10月完工。

### 2.2.3 项目经费

立项阶段估算的总项目经费为581.26亿日元（其中，日元贷款为234.91亿日元），而实际经费为577.52亿日元（其中，日元贷款为206.03亿日元），低于计划值（减少0.6%）。国内资金部分的成本略高于计划值，原因如下：①在地基松软的地方增加了桩基工程；②新乡高速公路出入口的位置发生了变更；③黄河桥-圃田间安装了路灯；④增加了绿植、景观美化工程等。另外，日元贷款部分的成本低于计划值（约减少12%），原因如下：①由于基础工程和桥梁建设完成后的工程均未在贷款执行期内完成，所以，后续施工费用全部使用国内资金；②根据河南省交通运输厅的规定，承建公司/部门与负责运营管理的公司/部门不能为同一机构，故原计划的由交通运输厅直接运营管理所需的器材（设备费用）未在本项目中采购等等。总项目经费之所以降低，是因为日元贷款部分的成本削减金额高于国内资金部分的成本增加金额。

各项项目经费的计划值与实际值见表2。

表2 项目经费明细（计划值与实际值）

内容	计划值 注1:			实际值 注2:		
	日元贷款	国内资金	合计	日元贷款	国内资金	合计
	(百万日元)	(百万日元)	(百万日元)	(百万日元)	(百万日元)	(百万日元)
土木工程	13,127	858	25,997	14,212	1,268	32,875
路基工程	5,264	345	10,439			
路面工程	4,002	261	7,917			

高速公路出入口	2,786	182	5,516			
交通设施	1,075	70	2,125			
桥梁	7,168	465	14,143	6,254	520	14,156
设备费用	1,317	100	2,817		48	729
征地、居民搬迁	0	239	3,585		318	4,827
管理费	0	17	255		10	152
税款	0	81	1,215		97	1,473
研发费等	0	70	1,050		69	1,048
建设期利息	0	137	2,055		155	2,354
咨询服务	233	82	1,463	138		138
物价上涨	538	154	2,848			
预备费	1,108	106	2,698			
合计	23,491	2,309	58,126	20,609	2,485	57,752

注1: 汇率: 1美元=120日元、1美元=8元、1元=15日元

物价上涨率: 日元贷款1.2%/年、国内资金3.3%/年

预备费率: 日元贷款、国内资金5%

成本估算标准时间: 1999年11月

注2: 汇率: 1元=15.19日元

本项目虽然工期略超出计划值, 但项目经费低于计划值, 因此, 判断效率为中等。

### 2.3 有效性 (评级: a)

#### 2.3.1 新郑高速公路的交通量

新郑高速公路的年均日交通量见表3。

表3 新郑高速公路年均日交通量

(单位: 小型车换算 辆/日)

路段	2005	2006	2007	2008
新乡- 郑州	39,400 (40,745)	33,850 (43,600)	34,000 (46,500)	35,000 (49,400)
与计划值之比	97%	78%	73%	71%

注: ( ) 内表示立项阶段的预计交通量

高速公路的交通量在2006年较上年减少, 此后基本持平。原因是2006/2007年建成了两条与新郑高速公路平行的高速公路 (大广高速公路、二广高速公路), 因此, 南北方向的交通被分流至包括本条高速公路在内的三条路线上。2008年, 大广高速公路<sup>3</sup>与二广高速公路<sup>4</sup> (与新郑平行的路段) 的日平均交通量均为2万辆, 假设其中一半的交通量都在新郑高速公路上, 那么新郑高速公路的日交通量就会达到5.5万辆, 超出当初的预测值。

#### 2.3.2 107国道新郑段的交通量

该线路现有107国道新郑段的交通量见表4。由于立项阶段没有建设与本高速公路平行的其他高速公路的计划, 因此预测107国道的交通量会逐年增加, 但随着经济的发展, 人们

<sup>3</sup> 在本高速公路的东侧约40km处与之并行。

<sup>4</sup> 在本高速公路的西侧约75km处与之并行。

对公路收费的抵触感逐渐减弱，越来越多的人选择走高速公路，107国道的交通量逐年减少，交通拥堵也得到了缓解。

表4 107国道 新郑段的交通量

(单位: 小型车换算 辆/日)

路段	2005	2006	2007	2008
新乡~ 郑州	20,000 (17,063)	18,000 (18,200)	16,000 (18,300)	14,000 (19,400)
与计划值之比	117%	99%	87%	72%

注1: ( ) 内为立项阶段的预测交通量

注2: 107国道是与高速公路平行的国道。

### 2.3.3 107国道的交通事故率

现有107国道(新乡-郑州)上的交通事故率(起数)见表5。高速公路建成后,107国道上的交通拥堵得到缓解,交通事故随之减少。

表5 107国道的交通事故率

(单位: 起/年)

路段	2005	2006	2007	2008	2009
事故起数	820	790	720	650	580
同比		96%	91%	90%	89%

### 2.3.4 内部收益率

以立项阶段估计的各项费用和效益为基础,使用总项目经费的实际值、通车后4年的运营和维护管理费及过路费实际收入、预测的其后的项目生命周期进行了重新计算,得出的财务内部收益率(FIRR)为13.3%,表明本高速公路的收益率高。后评估阶段的FIRR之所以高于立项阶段的计算值,是因为立项阶段设想的收费标准(例如小轿车为0.28元/km)目前将近翻了一番(小轿车为0.55元/km),导致过路费收入增加。另外,在与立项阶段设定的条件相同的条件(费用为总项目经费及运营和维护管理费、效益为行驶经费节约、运输距离缩短、拥堵缓解、交通事故减少及交通量增加)下,重新计算的经济内部收益率(EIRR)为12.7%。由于现在的交通量比预期的交通量少约了30%,所以EIRR低于预期值。但因为这一结果超出了(国际机构通常使用的)高速公路项目12%的目标,因此,可以给予本项目肯定的评价。

表6 内部收益率

	立项阶段	后评估阶段
FIRR	9.6%	13.3%
EIRR	14.9%	12.7%

### 2.3.5 定性效果

立项阶段设想的定性效果有以下3点：①加强京珠国道主干线的运输能力，提高与相邻地区间的运输效率；②促进沿线地区的经济发展；③发展旅游。这些效果从本次评估时实施的受益者调查结果中得到了验证（受益者调查结果参见下一节）。

由于与新郑高速公路平行建成了在立项阶段没有计划的两条高速公路，所以原本设想的本高速公路的一定程度（约一半）的交通量被分流至其他路段，致使本高速公路上的交通量有所减少，但本高速走廊沿线的总交通量超出当初预期。同时，与本高速公路平行的原107国道的交通量也在高速公路建成后逐年减少，表明越来越多的人转向走运输效率高的高速公路。而且，原国道上的交通事故发生起数也随着交通量的减少逐年减少。这些事实证明，本高速公路显现出了运输效果，改善了沿线的交通状况，提高了与周边地区之间的运输效率。

本项目实施后，基本显现出了预期效果，有效性高。

## 2.4 影响

### 2.4.1 完善投资环境与促进经济发展

#### (1) 投资环境与经济发展

高速公路建成通车，可保证足够的交通容量（单向3-4车道）并大幅节约出行时间（约节约2/3），改善了市场的交通环境，可以说为完善投资环境做出了贡献。如表7所示，高速公路建成通车后，2008年郑州市和新乡市的平均收入分别增加了68%和85%（与2004年相比）。另外，如表8所示，过去3年，两市经济额年均增长率均在20%以上。

表7是项目建设地区内的郑州和新乡两市的平均收入变化。

表7 平均收入（人均）

单位：元

市	2004	2005	2006	2007	2008
郑 州	9,364	10,639	11,822	13,692	15,715
		(114%)	(111%)	(116%)	(115%)
新 乡	7,146	9,312	9,544	11,236	13,218
		(130%)	(102%)	(118%)	(118%)

注1：高速公路通车时间：2004年10月

注2：（ ）里的数字为同比

表8 经济增长率

市	2004	2005	2006	2007	2008
郑 州	112	119	119	120	
新 乡	118	124	125	125	

注：以2000年为基准年（100）的情况

#### (2) 受益者调查结果

后评估阶段，在新郑高速公路沿线的3座城市（新乡、原阳、郑州）以访谈的形式开展了受益者调查。回答者共150人，性别比率为女性13%、男性87%<sup>5</sup>。主要调查结果如下。

- 1) 肯定对促进地区经济活动/扩大商业机会的贡献<sup>6</sup>：93%
- 2) 肯定对缓解新郑公路拥堵的贡献：98%
- 3) 认为对增加家庭收入产生了影响：62%
- 4) 高速公路对农工业产品向市场输送的贡献：80%
- 5) 改善往来市场、学校、医院、政府机关的交通：100%
- 6) 节约出行、上下班时间<sup>7</sup>：91%
- 7) 减少交通费：33%的人认为降低了一成左右，27%的人认为降低了3成左右。
- 8) 在提高安全性、减少交通事故方面，有97%的人认为本项目做出了贡献。
- 9) 150名受访者中，有27人（18%）表示自己的资产（土地、房屋、树木等）受到了某些影响，但所有人均表示获得了合理补偿。
- 10) 关于环境方面的提问，部分沿线居民（高速公路建成后搬迁过来的居民）认为夜间噪声扰民。另外，还有人指出高速公路隔音墙不够长。

综上所述，在提高运输能力与效率方面，98%的受访者对缓解新郑公路拥堵做出的贡献予以肯定，另外，80%的人回答本高速公路对农工业产品向市场的输送做出了贡献。在促进经济发展方面，93%的人对促进地区经济活动/扩大商业机会做出的贡献予以肯定，另外还有62%的人认为对增加家庭收入产生了影响。在发展旅行方面，所有受访者均表示交通变得更加方便，还有91%的人认为节约了出行与上下班的时间。

#### 2.4.2 环境与社会影响

##### （1）对环境的影响

没有发生对环境造成影响的问题。项目实施期间，制定了环境监测计划，高速公路开通后，由河南省环保厅继续实施监测。

生态环境方面：高速公路建设期间，准备了62处取土场（总面积331公顷），建成后，40%用作耕地，60%用作养鱼场或储水池。同时，为了保护人造斜坡不受侵蚀，采取了加固措施和用植被覆盖。施工中建设了11处沥青混凝土混合设备，完工后，在进行绿化的同时，进行了恢复。从这些工作中可以看出，项目实施过程中充分兼顾了环保。

<sup>5</sup> 男性受访者的比率高于其他项目是因为根据项目性质（高速公路），大部分问题是针对男性的。

<sup>6</sup> 确认了以下内容：“因为改善了从原阳到其他城市的交通，中国龙头企业之一的三元奶粉集团公司、第一米谷公司都建设了大工厂，此后多家公司也选择在此建厂，为该市的经济的发展做出了贡献，同时也创造了就业机会。另外，根据原阳县交通管理局的统计，项目动工前的2003年时，货物吞吐量为172万吨，建成通车后的2008年，货物吞吐量翻了一番，达到342万吨”。

<sup>7</sup> 有人证明，“高速公路建成前，从原阳到郑州需要一个半小时，现在则缩短至40分钟”。

降噪措施：高速公路沿线21处修建了隔音墙，总长度4,670米，对象地区的交通噪声减少了3.6-4.8分贝。另外，有学校等的重要地区的实测噪声满足2级标准（国家标准GB3096-2008（以下简称“国家标准”））。其他地区的噪声也满足4级“国家标准”。

水环境：所有服务区、收费站、停车厂都建设了水处理设施。根据最新观测数据，这些设施的处理水均达到2级“国家标准”。

从以上内容可以看出，在施工过程中以及同时通车后，本项目均采取了充分的环保措施。另外，在高速公路沿线实施的情况调查中，90%的受访者都对本项目所采取的环保措施以及成果表示满意，由此可以判断，项目采取了充分的环保措施。

## （2）居民搬迁与征地

立项阶段，计划征地870公顷，搬迁居民约7,000人。实际征用的土地面积为720公顷，搬迁居民约890人。征用房屋面积为55,158平方米，包括197户住宅和13家工厂。征地和搬迁补偿所需金额约3.18亿元，是计划的约1.3倍。近年来，河南省普通民众的权利意识不断增强，要求征地、搬迁时进行妥善的安置并给予补偿，在未能就补偿金额达成一致的地区，对部分线路进行了变更。这说明可能没有就补偿方针对居民进行充分地说明以及达成共识的程序存在缺陷。另外，征地所花费的时间超出了当初的预想（当初计划用时3.5个月，而实际花费了6个月），这也是项目延期的一个主要原因。

## 2.5 可持续性（评级：a）

### 2.5.1 运营和维护管理体制

由于本项目建设的新郑高速公路的一部分是连接郑州机场的重要路段，因此由河南省交通运输厅京珠高速公路新乡至郑州管理处直接管理。该处负责包括本项目建设的新郑高速公路在内的4条路段（约159公里）的维护与管理工作。该处由11个部门组成，机关约50人，除此之外，还有415名现场（收费站、服务区等）员工。所有员工都具备大专、中专和大学学历。其中16人具备高级资格，30人具备中级资格。

### 2.5.2 运营和维护管理技术

除河南省交通运输厅下发的按运营和维护作业各细分项目编制的运维手册外，还专门针对本新郑高速公路编写了手册和规定集，并发放给员工，包括高速公路收费运营管理手册、可变情报板维修技术手册、巡逻实施运营手册、维护管理文件集（2007年12月发行）等。各主管人员每年必须至少参加一次相关领域的培训课程，并在接受培训后参加考试，确认其对培训内容的掌握程度。考试不及格者有时会被辞退，有的培训课程也准备了参考书和模拟试题集。通过认真实施培训课程，该单位员工的技术能力得以一直保持在较高水平。

### 2.5.3 运营和维护管理财务

#### （1）新郑高速公路的收支状况

表8 新郑高速公路的收支状况

单位：百万元

年	净收入	管理费用	利润
2005	729.64	161.78	567.86
2006	847.03	182.06	664.97
2007	918.88	185.51	733.37
2008	813.44	277.39	436.05
2009 <sup>8</sup>	427.71	176.01	251.7

收入和利润一度双双逐年攀升，但到了2008年，因为冬季（1、2月）下大雪而长期处于关闭状态，并且，允许雪灾抢险车辆和紧急救援车辆（含四川地震灾抢险救援车辆）免费通行，不收取通行费，因此，净收入和利润均有所减少。费用增加是因为通车后已过去了四年，需要实施部分翻修工程（更换指示牌、更换桥梁伸缩缝、增加景观美化工程施工、新建进出原阳服务区的行车通道等）。

## (2) 管理费用明细（2008年度）

管理费用明细见表9。

表9 管理费用明细

单位：百万元

细目	金额
人工成本（工资）	13.05
业务经费	1.16
器材采购	7.52
维护作业工费	35.42
其他经费	6.68
新装监控摄像头	1.88
扩大服务区	5.32
进出原阳服务区的行车通道	15.92
利息（本项目的日元贷款部分及国内筹措的贷款）	190.39
合计	277.39

收支状况良好，具备可对维护管理作业合理分配预算的财力。

## 2.5.4 运营和维护管理情况

在对全路段进行的目测中，未发现公路路面存在开裂和坑挖情况，同时，黄河大桥接驳处等桥梁部分与土建部分的交接处也不存在高低差，维护管理工作到位。负责日常作业检查（排水沟清扫、路障清除、绿化养护等）的企业是通过国内竞争性招标（NCB）公开招募/确定的。目前，河南省交通运输厅京珠高速公路新乡至郑州管理处委托的土木部门的作业由三家公司承包，造园和绿化也由三家公司承包。定期维护管理（路灯、指示牌、防护栏等的维修）、主要改建工程（覆盖物等）则根据施工和作业内容，以NCB的方式选择承包

<sup>8</sup> 2009年的数据为1月-7月七个月的数据

商。

本项目实施单位的能力与维护管理体制均没有问题，预计有很高的可持续性。

### 3. 结论及教训、建议

#### 3.1 结论

综上所述，可以说本项目的评价非常高。

#### 3.2 教训

居民搬迁数量、征地面积、补偿费用前后存在巨大差异。另外，征地进展不顺利，部分路线发生了变更。因此，在项目筹备期间，应用足够的时间与居民进行协商，并根据协商/交涉结果，制定合理的安置计划（Resettlement Action Plan），同时在项目实施期间进行密切监督。

#### 3.3 建议

无。

主要计划值 / 实际值的比较

	计划值	实际值
土木工程:	① 高速公路 里程 79.8km 公路用地 35m (6车道段) 42.5m (8车道段) 车道 单向3车道-4车道 路面 铺沥青 公路种类 出入双限、收费 ② 高速公路出入口 4个 收费站 3个 服务区 2个 ⑤ 桥梁 大型6座5,616.5m 黄河大桥9,570m 中型18座1,032m 小型12座444m ⑥ 管理设备 收费站、通信系统、交通监控系统、维护管理车辆	基本按计划实施。81.8km  按计划实施 按计划实施 1座 大型6座5,301m。基本按计划实施 按计划实施 黄河大桥9,848m 中型17座983m 小型12座444m 按计划实施 基本按计划实施。
咨询服务:	48M/M (仅桥梁的TOR) + 国外培训11M/M、详细设计内容确认、高速公路 (桥梁部分) 的施工管理支持、国外培训。	46.6M/M (仅桥梁的TOR) + 国外培训11M/M
工期	2000年3月 (L/A) 至2003年12月 (项目完成), 为期三年零九个月 (45个月)	2000年3月 (L/A) 到2004年10月 (通车日) 为期四年零七个月 (55个月)
项目经费 (总项目经费)	234.91亿日元	206.09亿日元
日元贷款	346.35亿日元	371.43亿日元
国内配套资金	(23.09亿元)	(24.85亿元)
	581.26亿日元	577.52亿日元
合计	234.91亿日元	206.09亿日元
其中日元贷款部分	1元=15日元	1元=15.19日元
汇率	(截至1999年)	(2001年3月-2003年8月的平均汇率)