

# CHINA

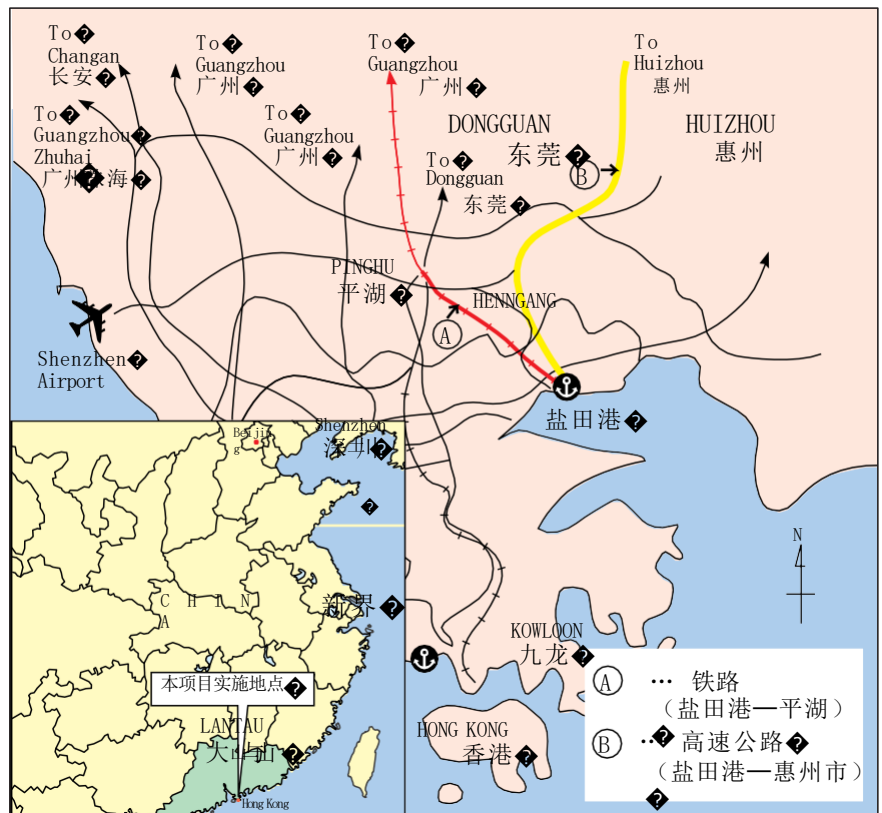
中国

## 深圳大鹏湾盐田港一期项目

评估报告：1999年3月  
现场调查：未实施

### 1 项目概要与合作

作为本项目总体规划（深圳大鹏湾盐田港建设项目：2000年的年货物吞吐量1,350万t规模的港口建设）的第一期，在广东省深圳大鹏湾盐田地区建设年货物吞吐量280万t规模的港口（码头6个泊位：集装箱×2、多用途×1、杂货×3）+各泊位的附属设施设备以及疏港铁路（24km）和疏港公路（72km）。OEFC的贷款对象为：项目费中所有外币部分，即港口（杂货3号泊位除外）、疏港公路、疏港铁路的建设所需物资装备、港口配套设备机械（包括杂货泊位在内的6个泊位）以及项目实施所需的咨询服务中的外币部分。



借入人/实施单位	中华人民共和国对外经济贸易部/交通部（实际承办单位为深圳东鹏实业有限公司）
签署换文	1990年12月 / 1991年9月 / 1992年10月
签署贷款协议	1991年1月 / 1991年10月 / 1992年10月
贷款承诺金额	7,613百万日元 / 3,691百万日元 / 3,377百万日元（合计14,681百万日元）
实际贷款金额	7,448百万日元 / 2,966百万日元 / 2,679百万日元（合计13,093百万日元）
贷款协议条件	利率2.5% / 2.6% / 2.6%，偿还期限均为30年（含宽限期10年）、一般不附带条件
贷款结束	1996年2月 / 1996年11月 / 1997年11月

### 2 评估结果

#### (1) 项目实施

##### ①项目的范围

项目的范围基本按当初计划完成。有一处变更，即由于全世界集装箱运输需求的增加，多用途泊位（35,000DWT\*）改用作集装箱泊位（散货泊位随之改为多用途泊位）。改为集装箱泊位的原因主要是为了适应世界货物运输集装箱化的要求，另外从本项目的运营状况（后述）来看也属于合理的变更。

（\*DWT (Dead Weight Tonnage)：以载重吨计算、表示散货专用船等的吨位的单位。用达到最高容许载货限度、装备齐全时的排水量和空船时的排水量之差表示。）

## ②工期

基本按当初计划完工，无特殊问题。

## ③项目费

外币支出金额，计划金额为14,681百万日元，实际支出13,093百万日元，实际金额比计划金额减少1,588百万日元（10.8%）。原因是没有采购港口配套机械设备中优先顺序低的设备。

另一方面，内资部分（日元贷款以外）的实际支出金额，受中国国内价格上涨的影响增加显著。但，金额增加的部分，随着项目的进展及时在国内得到融资，没有给项目的实施进度带来影响。

### 主要计划 / 实际成果对比

(1) 项目范围	计划	实际成果
①港口 ②疏港铁路 ③疏港公路 ④咨询服务 (注) 港口中，杂货泊位不属于日元贷款范围。	码头6个泊位（集装箱×1、多用途×1、散货×1、杂货×3）+各泊位的附属设施设备  24km 72km 招标文件审核、国外研修的举办等	码头6泊位（集装箱×2、多用途×1、杂货×3）+各泊位的附属设施设备 同左 同左 国外研修的举办（铁路除外）。引入电脑系统的建议。
② 工期		
①港口 ②疏港公路 ③疏港铁路	1988年1月~1993年12月 1991年1月~1993年12月 1991年1月~1993年9月	同左 同左 1991年1月~1993年12月
③ 项目费		
外币 本币 合计 换算汇率	14,681百万日元 897百万日元 35,679百万日元 (审批时) 1元=23.4日元	13,093百万日元 2,175百万日元 38,541百万日元 (实际) 11.7日元

## (2) 实施单位的体制（实施及完工后的运营和维护管理）

### ①实施体制

为了促进项目的实施及加强施工技术层面的监理，港口、公路、铁路分别对各自的实施机构体制进行了强化。

### ②运营和维护管理的状况

港口、公路、铁路的运营和维护管理，分别由YICT（盐田国际集装箱码头公司）、惠盐高速公路有限公司、深圳、惠州铁路公司承担。以上单位均为项目完工后成立的负责运营和维护管理的企业。

运行状况方面，港口的吞吐量相比原计划大幅度增加，集装箱吞吐量97年达到64万TEU，98年达到104万TEU。另外，铁路的运行状况也较顺利，只有公路运输量呈现停滞的状态。

## (3) 项目的效果

### ①定量效果

对本项目的FIRR进行再计算的结果，从计划的8.3%到实际的13.6%，增加了5.3个百分点。原因是货物运输费的变化（单价上涨）、货物吞吐量的增长等带来的收益的增加远远超过了投资成本（以当地货币计）、一般管理费的上涨等费用的增加。

### ②定性效果

除港口、公路、铁路建设带来的直接效果，还有促进深圳东部地区的工业发展、盐田地区的城市开发、华南沿海地区的经济发展等间接效果。另外，也存在港口建设技术的转让、直接的就业增加效果（铁路的运营和维护管理方面约300人、公路方面约500人、港口方面约1000人），当地居民的收入增长等效果（但没有定量性数据）。

货物吞吐量的逐年变化以及铁路和公路的利用情况见下表。随着集装箱运输量的增加，铁路的货运量也成比例地增加，但高速公路的实际运输量呈现停滞状态。

盐田港以及铁路和高速公路的实际运输量的变化

		1994	1995	1996	1997	1998
盐田港	集装箱数 (TEUs)	12,800	106,000	353,500	638,400	1,040,000
	班轮移泊数	78	208	312	418	n. a.
	入港船只数			1,200	2,100	n. a.
	等待时间	0	0	0	0	n. a.
	服务时间	6-7	7-8	8-10	9-10	n. a.
铁路	集装箱 (TEUs · km) 入	n. a.	n. a.	3,700	13,800	5,900
	出	n. a.	n. a.	6,400	12,000	5,400
	重量 (吨 · km) 入	n. a.	n. a.	73,600	256,000	172,000
	出	n. a.	n. a.	4,600	111,000	74,900
高速公路 (辆 / 天)		8,800	6,300	7,900	7,800	n. a.

(资料来源) YICT补充报告书 (1998年的铁路数据中只包括了1月~5月的运输量)

### 3 教训

无特殊教训。



①日元贷款购买的吊车



②中港区杂货泊位