国　　名	中华人民共和国					
项目名称	秦皇岛港丙丁码头建设项目（Ⅰ）-（Ⅴ）					
贷 款 人	中华人民共和国对外经济贸易合作部					
项目实施单位	中华人民共和国交通部					
	（Ⅰ）	（Ⅱ）	（Ⅲ）	（Ⅳ）	（Ⅴ）	
签署政府换文	1984 年 10 月	1985 年 7 月	1986年5月	1987年6月	1988年7月	
签订贷款协议	1984 年 10 月	1985 年 8 月	1986年6月	1987年7月	1988年8月	
贷款承诺额	46.31 亿日元	37.23 亿日元	70.11 亿日元	34.51 亿日元	31.84 亿日元	总计 220 亿日元
贷款支付额	44.93 亿日元	33.53 亿日元	56.24 亿日元	30.41 亿日元	30.4 亿日元	195.51 亿日元

项目概要及 OECF 贷款部分

本项目为缓和中国北方沿海地区主要港口秦皇岛港的木材、粮食及杂货泊位拥堵的情况，应对预计在不久的将来货物运输需求的增加，在该港西区建设2个木材泊位、1个粮食泊位及3个杂货泊位，并进行装卸设备等附属及配套设施的建设和完善。

OECF贷款对象为本项目相关的全部境外资金。

主要计划值与实际值的比较	计划值	实际值
项目范围：		
（1）土木工程		同　左
•疏浚	418 万 m^3	同　左
•防波堤	1,326m	同　左
•泊位	总长 1,632m	同　左
•填埋	400 万 m^3	同　左
•公路	总长 10.89 万 m	同　左
•铁路	总长 12.8km	
（2）建设工程		同　左
•粮食处理设施	筒仓(6.35 万吨）•控制系统 1 套、熏仓设备 1 套	同　左
•建筑物	共 93,590 m^2	同　左
•立交桥	1 座	
（3）设备采购等		同　左
•装卸机械	原木装载机(13)、起重机(8)、其他	拖船(4)、机车(7)、其他
•管理操作船舶等	拖船(3)、机车(2)、其他	绞吸式挖泥船(1)、其他船舶（4)、其他
•施工船舶及机械等	吸扬式疏浚船(1)、其他船舶（1)、其他	
工期（动工-竣工）：		
•全部工程	1983 年 1 月-1989 年 12 月	1982 年 5 月[注]-1991 年 12 月 (注）在实施单位的直接负责下提前实施
项目经费：		
日元贷款（OECF 部分）	222 亿日元	195.51亿日元
国内资金	3.29 亿元	3.12亿元
	总计　604.33 亿日元	375.82亿日元
	(汇率：1 元=117 日元)	(1元＝57.88日元）

综合评估

（1）项目范围：

项目范围基本与计划一致。存在的问题是木材专用泊位建成后不久，木材吞吐量便急剧减少，失去了建设专用泊位的意义。但是吞吐量减少发生于木材泊位竣工之后，因此项目实施期间确实无法加以应对。而吞吐量急剧减少系因中国政府实施投资抑制政策等外部环境发生急剧变化所致。

（2）工期

关于项目整体的工期，竣工时间延迟24个月。土木工程延迟18个月，建设工程方面，由于粮食筒仓的设计失误，导致竣工时间延迟45个月，设备采购等其他方面，由于采购设备的部分品类出现变更，竣工时间延迟30个月。

（3）项目经费

与计划值相比，日元贷款及国内资金均出现一定的经费结余，但基本与计划一致。

（4）实施体制

本项目的实施由交通部直接负责。而粮食处理设施出现设计失误的背景是，原计划聘请咨询专家，但后来改为由交通部直接负责，因此认为出现失误或许是由于实施单位缺乏设计能力所致。

（5）运营和维护管理体制

秦皇岛港是目前唯一的中央（交通部）直辖港口，丙丁港口的管理和运营由该港务局管辖的第五装卸公司负责。集装箱吞吐方面，港口运输业务及仓储业务于1994年5月交由民营企业负责。

（6）运营和维护管理情况

粮食和杂货吞吐量的增长量基本达到了最初设想的数值。但木材方面，泊位建成后数年内，木材吞吐量急剧下降，且此后一直没有恢复。因此现已将2个专用泊位中的1个变更为集装箱专用泊位。吞吐量急剧下降是投资抑制政策等外部环境急剧变化所致，但经济形势好转之后吞吐量仍持续低迷，我们认为原因有两个，一是木材的国际价格上涨，二是与临近港口相比，该港口在木材运输方面的地位有所下降。但集装箱吞吐量基本保持稳定增长。

项目效果

•入港船舶数量增加

•经济发展带来的贸易量增加得到有效应对

•泊位拥堵情况得以消除

（备注）　评估报告：1997年3月

评估方法：案头评估