

****至**高速公路竣工财务决算阐明书**

一、项目概况

****至**高速公路第一阶段工程 XX 段**（如下简称 **XX 高速公路**），**豫 XX 界连接线 XX**（如下简称 **XX 连接线**）是国家规划中的 **XX 国道**主干线的构成部分，同步也是河南省境 **XX 部**的重要区段，东与 **XX**西端相连，西接 **XX 高速公路**，**XX 连接线**（单幅）起于 **XX**与 **310 国道**相连，止于 **XX**，接 **XX 省**已建好的 **XX**；该项目是部分运用世界银行贷款资金建设的国家重点工程项目之一，是河南省高速公路建设一次投资规模最大、路线穿越地质地形最复杂、施工难度和工程复杂程度最高的工程项目。**XX 高速公路**建成通车，使已通车的 **XX 高速公路**，同期建设的 **XX 高速公路**连成一种有机的整体，对本省旅游，矿产资源开发，改善投资环境，吸引外资和我国西部大开发的经济战略具有重大意义。

XX 高速公路起于 **XX**，与已建成的 **XX 高速公路**相连，经 **XX**、**XX**、**XX**、**XX**，止于 **XX**附近。**XX 高速公路**全长 **XX**公里，采用高速公路重 II 区原则建设。建设原则为：路基宽度 24.5 米，中央营带宽度 2 米，双向四车道 4×3.75 米，紧急停车带 2×2.5 米，土路肩 2×0.75 米，设计车速每小时 100 公里，全封闭控制出入。桥涵设计荷载为汽车一超 20 级，挂车一

120。路面为沥青混凝土路面，沿线设有 6 个互通式立交，设置 6 个收费站，两个服务区，配置完善的供电、照明、通信、监控、收费等机电交通工程系统。

XX 连接线(单幅)起于 XX 与 310 国道相连，止于豫 XX 界 XX，接 XX 已建好的 XX 高速公路，全长 5.964 公里。建设原则为一幅，路基宽度 13 米，桥涵设计荷载为汽车一超 20 级，挂车—120。路面为沥青混凝土路面。

XX 高速公路的动工建设，河南省委、省政府予以了高度重视，下达文献由河南省交通厅和河南省公路局组建项目建设机构，并于 1998 年 11 月成立 XX 高速公路企业（如下简称“XX”）代表业主承担 XX 高速公路建设项目职责和任务。在项目建设过程中，前指严格执行国家基本建设程序，遵守国家法律法规和规章制度，健全内部组织机构，选调高素质的专业人员，明确任务职责和原则，同步，与地方政府联合成立支援前线建设指挥部配合前指工作。在沿线各地政府和人民群众的大力支持下，市、县各级指挥部、监理人员和施工人员亲密配合、精心管理和施工，克服了种种困难，自 XXXX 年 1 月 8 日动工建设，历经 XX 个月，于 XXXX 年 09 月 XX 日建成，投入试运行。

XX 高速公路及白-杨连接线(单幅)主线建有分离式立交 34 座，特大桥座，大中桥梁 46 座，涵洞、通道 356 道，全线路基土石方总

量 4563.10 万立方米，最大填高 54 米，最大挖深 63 米

。全线还设有防撞护栏、交通标志、标线、公路隔离栅等设施；房建工程共 13 处，其中收费站 6 个，养护区 3 个，服务区 2 个，机械化养护中心 1 个，管理分企业 1 个。

二、 工程立项及概算

1、 建设根据

由于国民经济的高速发展，本来的国道 310 公路已不能满足交通量日益增长的需要，河南省计委，交通厅通过认真的调查，并分析未来的交通发展的趋势，一致认为 XX 高速公路是 310 国道中连接港口都市连云港通向欧亚大陆桥的重要构成部分，也是本省主都市 XX、洛阳、XX 的纽带，为了增强中心都市的辐射能力，加紧资源的开发运用，增进河南经济的发展，修建 XX 高速公路已迫在眉睫。1995 年 9 月 11 日国家计委以计交能[1995]1293 号文《国家计委有关洛阳至三门峡（豫陕省界）公路项目提议书的批复》同意建设洛阳至三门峡（豫陕省界）高速公路。1997 年 1 月国家计委又以计交能[1997]25 号文审批了《印发国家计委有关审批洛阳至灵宝高速公路可行性研究汇报的请示的告知》同意了洛阳至三门峡高速公路工程建设规模和建设原则。河南省交通厅根据同意的设计原则，完毕了洛阳至三门峡高速公路工程初步设计，河南省交通厅以豫交计[1997]42 号文《有关洛阳至三门峡段高速公路初步设计的汇报》上报交通部。交通部以交公路发[1997]138 号文《有关洛阳至灵宝（豫陕省界）高速公路第一

阶段工程洛阳至三门峡段及白家寨至杨家段初步设计的批复》

同意了洛阳至三门峡段高速公路初步设计任务书，核定洛阳至三门峡高速公路总概算为 XX 万元。河南省交通厅以豫交计[1998]430 号文《有关洛阳至灵宝（豫陕省界）高速公路第一阶段工程洛阳至三门峡段及白家寨至杨家段两阶段施工图设计的批复》对洛阳至三门峡段及白家寨至杨家段高速公路施工图设计进行了批复，并于 1998 年 1 月 8 日动工，计划工期 46 个月。截止 2023 年 10 月，共收到项目资金 XX 万元，其中交通部补助 XX 万元，国内银行贷款 XX 万元，财政预算内专题资金到位 XX 万元，省交通厅公路局自筹资金 XX 万元。

2、工程建设机构及管理

①工程建设机构

经河南省交通厅同意，XX 高速公路建设项目由 XX 高速公路建设企业（如下简称“XX”）代表业主实行项目管理，前线指挥部下设工程处、交通工程处、房建处、综合处、质检处，责成监理单位成立监理代表处，在前线指挥部下的领导和监督下把好工程质量关，各职能部门亲密配合，严守纪律，规范管理，为项目圆满完毕奠定基础。

② 工程招标

XX

高速公路为世界银行贷款项目，招标工作根据公建设字[1998]509号文《有关三门峡至灵宝高速公路工程招标文献的批复》，采用国内公开邀请竞争性招标的方式进行，首先公布招标告知，并根据程序分别进行资格预审、发送投标邀请书、举行标前会、现场勘探、公开开标和评标等程序，初步选择出信誉好、业绩优良、技术水平高且投标评估价最低的投标单位，上报交通部确认，无反对意见，发中标告知，谈判并签订协议。洛阳至三门峡高速公路工程施工单位如下：

标段名称	桩号	长度 (KM)	中标单位
一标：	K0+000—K12+433	12.433	交通部第一公路工程总企业
二标：	K12+433—K39+502	27.069	铁道部第十五工程局第五工程处
三标：	K39+502—K48+037	8.535	铁道部第三工程局第六工程处及广东省广梅汕铁路工程有限企业
四标：	K48+037—K60+100	12.063	铁道部第十一工程局第一工程处
五标：	K60+000—K81+698	21.698	山西省路桥工程总企业
六标：	K81+698—K106+133	24.451	交通部第二公路工

程局

七标: K106+200—K123+850 17.650 铁道部第二十工

程局

八标: K123+850—K135+500 11.650 北京城建集团

九标： K0+000—K5+937.51 5.938 河南省交通公路
工程局

监理中标单位主要有：

中国河南省豫通公路工程监理事务所、美国施伟企业、加拿大
SNC 兰万灵企业构成的中外监理联合体—豫通

国际征询企业，在监理协议征询服务谈判中，经业主协调，将
NO.6、NO.7、NO.8 三个协议段的中方监理业务划拨给河南省高等级
公路建设监理部承担、其他仍由豫通国际征询企业负责。

③协议管理

洛阳至三门峡高速公路建设过程中有规范化的协议管理。建设单
位分别与中标人签订了施工承包协议及监理协议，还与当地政府签订
了公路用地征地拆迁包干协议。此外根据交通部颁布的有关规定和以
条款制定了洛三高速公路协议规定及施工规范。协议中明确双方的权
利、义务以及责任，使项目执行，有据可依，有章可循。

a.与当地政府签订的公路用地征拆包干协议，规定了公路用地征
拆的时间、任务和费用，洛-三高速公路施工有一种优良环境，这与
他们所做的艰苦细致的工作是分不开的。

b.与豫通国际征询企业和河南省高等级公路建设监理部

签订了洛-三高速公路征询服务协议。协议规定，监理有义务就工程进度、质量和投资对主负责，监理部为洛-三高速公路配置了优秀的监理人员及现代化的办公工具。指挥部根据协议对监理部实行监督，真正使他们做到“严格监理、一丝不苟。秉公办事、热情服务”。

C.分标段与承包商签订了工程施工协议，承包商必须按照施工规范和程序施工，协议中规定的人员、设备必须准时到位，全面执行协议。参与洛-三高速公路建设的所有施工单位在本项目执行过程中，协议执行是严厉认真的，这也是完毕项目执行任务的关键所在。通过对项目的执行，我们认为加强协议管理，业主、监理和承包商根据协议条款各自履行自己的义务、责任，互相配合是必要的。

④工程计量支付程序化

坚持计量与支付三级审查制度，一级向一级责任，使之程序化。在施工中严格执行包括施工单位自检、驻地监理抽检、中心试验抽查的三级质量控制体系。采用先进的检测设备，严格的检测措施，对施工全过程实行质量监督，发现问题及时处理，对不合格的工程必须返工，直至监理工程师承认，杜绝质量隐患。承包商完毕某项工程或工程量清单中某一项，首先由承包商按协议规定整顿中期计量资料，向驻地监理工程师提出报验申请，经驻地监理验收合格签字后，方可申报该项目计量。监理部计量工程师对该部分工程抽验和审查，确认工程质量、数量无误时，正式开掘工程支付证书。并报工程部，协议部

审核确认签证。

最终由

前线指挥部各有关处室（工程处，质检处，指挥处，财务处）对计量进行查对复审，才能办理支付。由于坚持计量程序化、支付制度化，杜绝了提前或反复计量，有效的运用了资金，控制了投资总额。

⑤工程质量评价

河南省交通厅质监站根据洛三路的情况，构成质量鉴定小组，并分为4个专业小组，于2001年10月26日至11月10日，11月26日至12月19日，对洛三高速公路进行了质量等级鉴定，并出具工程质量鉴定汇报。路基组通过对路基工程的填土压实度、路拱、边坡、急流槽等排水设施进行检查，认为大部分路基边坡平顺稳定，排水系统基本畅通，防护工程基本牢固；路面组对路面工程的各构造层的厚度、压实度、平整度、抗滑性能等进行检查，路面面层厚度采用道路雷达检测车持续测试，路面平整度采用激光仪持续测试，路面弯沉采用FWD落锤式弯沉仪检测，路面摩擦系数采用摩擦系数车检测，合格率均符合规定；桥梁组对桥梁涵洞的各部位尺寸、标高、混凝土强度安装状况等进行检查，认为桥梁各部位几何尺寸基本精确，外观质量良好，互通式立交工程线形流畅，上下标志清晰，使用性能良好；交通安全设施组对交通安全设施的标志、标线、防护栏、隔离栅等进行检查，认为交通安全设施齐全，安装基本到位，性能良好。

根据对各标段的分项工程，分部工程，单位工程的检查评估，洛三高速公路单位工程优良率：82.29%，工程质量评分值：88.

65%分，工程质量等级：优良。

三、高速公路的投资来源

洛三高速公路核定概算为 XX 万元。截止 2006 年 10 月 30 日，经省交通厅安排的投资额如下：

1、 基建拨款合计 XX 万元，其中：

- ① 交通部车购拨款 XX 万元；
- ② 省管养路费拨款 XX 万元；
- ③ 省客运附加费拨款 XX 万元；
- ④ 货运附加费拨款 XX 万元；
- ⑤ 车购费省提成拨款 XX 万元；
- ⑥ 国家非经营性资金 XX 万元。

2、 基建借款合计 XX 万元，其中：

- ①世界银行贷款，计划安排资金 XX 万元，截止竣工决算日实际到位 XX 万元；
- ②国内银行贷款 XX 万元；
- ③预算内专题资金贷款 XX 万元。

3、 上级拨入投资借款：省交通厅转贷款（短期）XX 万元

四、运用外资项目状况

洛阳至三门峡高速公路属于世界银行贷款项目，该项目世界银行称之为（河南公路项目 48—CHA），根据协议贷款总额

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。

如要下载或阅读全文，请访问：

<https://d.book118.com/348032061036006102>