

**2025 年江西省收费公路专项债券（一期）
——2025 年江西省政府专项债券（六期）**

**通城（赣鄂界）至铜鼓高速公路新建工程
实施方案**



江西省国有资产监督管理委员会

2025 年 3 月

目录

一、项目概况	1
(一) 项目背景	1
(二) 项目基本情况	1
(三) 项目总投资额	7
二、项目投资估算及资金筹措方案	7
(一) 投资估算	7
(二) 资金筹措方案	9
三、项目预期收益、成本及融资平衡情况	10
(一) 收入测算	10
(二) 项目成本测算	13
(三) 相关税费	14
(四) 还本付息情况表	15
(五) 项目资金测算平衡表	17
(六) 小结	19
四、事前绩效评价	19
五、项目风险控制	23
(一) 影响项目施工进度或正常运营的风险及控制措施	23
(二) 影响项目收益的风险及控制措施	24

一、项目概况

（一）项目背景

根据《财政部关于试点发展项目收益与融资自求平衡的地方政府专项债券品种的通知》（财预〔2017〕89号）及《地方政府收费公路专项债券管理办法（试行）》（财预〔2017〕97号）的相关要求，坚持以推进供给侧结构性改革为主线，围绕健全规范地方政府举债融资机制，依法完善专项债券管理，指导地方按照本地区政府性基金收入项目分类发行专项债券，着力发展实现项目收益与融资自求平衡的专项债券品种，加快建立专项债券与项目资产、收益相对应的制度，打造立足我国国情、从我国实际出发的地方政府“市政项目收益债”，防范化解地方政府专项债务风险，深化财政与金融互动，引导社会资本加大投入，保障重点领域合理融资需求，更好地发挥专项债券对地方稳增长、促改革、调结构、惠民生、防风险的支持作用，供给侧结构性改革不仅仅是市场的改革，更是以市场化为导向、以市场所需供给约束为标准的政府改革，其内容包括减少政府对土地、劳动、技术、资金、管理等生产要素的供给限制。

本次通城（赣鄂界）至铜鼓高速公路新建工程项目计划通过自筹资金和发行项目收益与融资自求平衡的专项债券的方式完成项目建设筹资。

（二）项目基本情况

1. 项目情况

国家发改委正式印发《江西内陆开放型经济试验区建设总体方案》，方案明确了试验区战略定位为内陆双向高水平开放拓展区、革命老区高质量发展重要示范区和中部地区崛起重要支撑区。充分利用江西独特的区位优势，对外主动融入共建“一带一路”，不断拓展对外开放新空间；显著改善赣西北等革命老区的基础设施条件，打造国际协同创新创业合作平台、绿色发展投资贸易平台、省际开放合作示范区等功能性平台；加强与中部地区各省交流合作，探索实施适合内陆地区特点的开放政策和体制机制，创新省际合作模式，推动基础设施互联互通、公共服务共建共享，为新时代中部地区崛起提供有力支撑。根据修编完成的《江西省高速公路网规划修编（2018-2035年）》，通城（赣鄂界）至铜鼓高速公路是“10纵10横21联”中的第9纵的一段（第九纵：咸宜韶通道通城（赣鄂界）至大余（赣粤界）高速公路。通城（赣鄂界）至铜鼓高速公路是通城（赣鄂界）至大余（赣粤界）高速公路的最北端，位于赣西北革命老区，本项目建设，对完善江西省高速公路网、实现革命老区高质量发展、融入“一带一路”，对接粤港澳大湾区等具有积极意义。因此，可直接开展工程可行性研究工作。

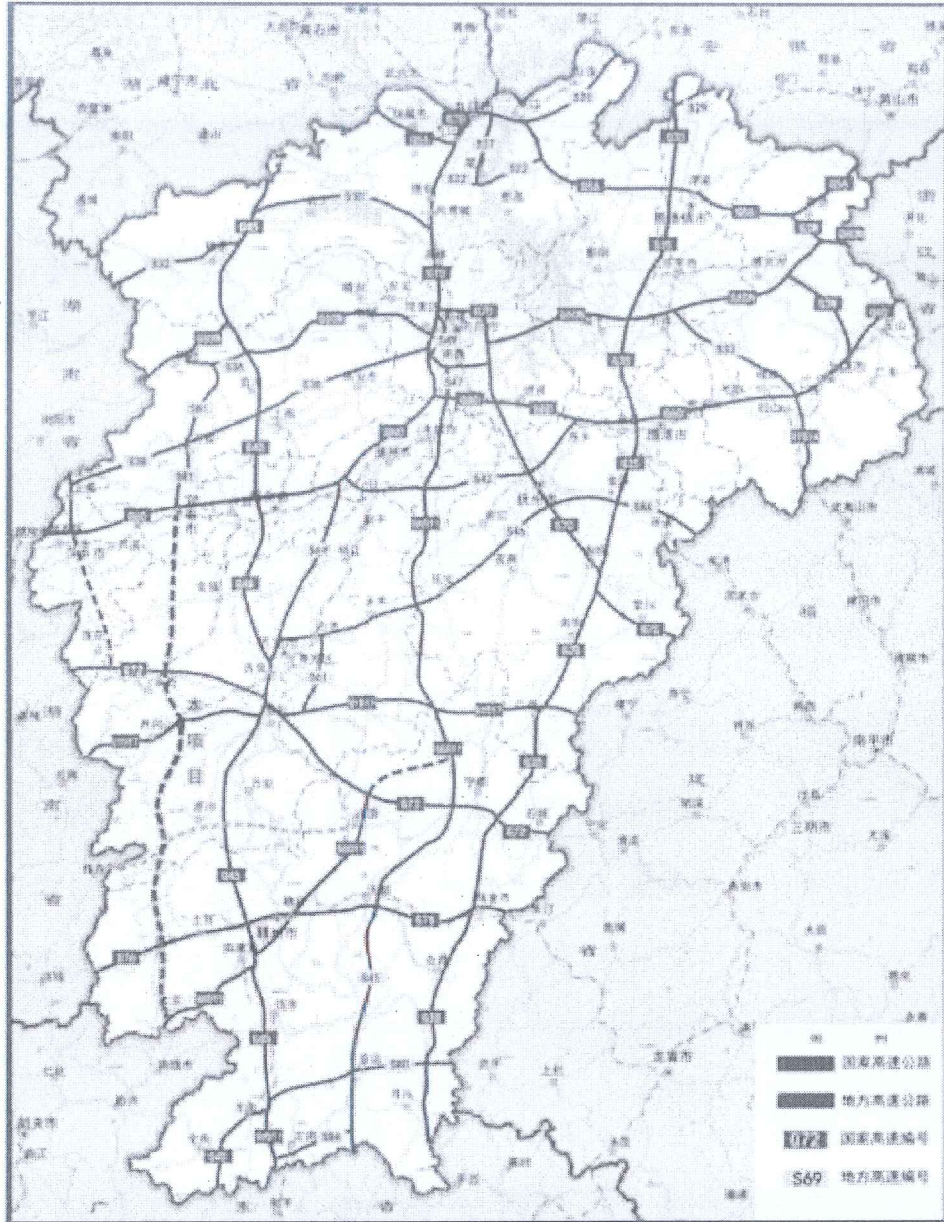
项目为通城（赣鄂界）至大余（赣粤界）高速公路的北段，它起于九江市修水县白岭镇赣鄂界，终于宜春市铜鼓县铜鼓枢纽，对接S81铜万高速。项目经过九江和宜春两个地级市，修水和铜鼓两个县，项目功能是赣西北地区南北向的主通道，也是S32修平高速、G6021昌铜高速间的联络线，并分流武深高速交通，完善赣西北快速公路网。它的建设符合江西省高速公路网规划，有利于完善江西省公路网建设，加快江西在中部地区的崛起。

2. 项目位置

通城（赣鄂界）至铜鼓高速公路路线起点位于九江市修水县白岭镇赣鄂界，终点位于宜春市铜鼓县铜鼓枢纽，对接 S81 铜万高速。总体走向由北向南，项目位于赣西北地区，起于九江市修水县白岭镇南楼岭赣鄂界，终于宜春市铜鼓县三都镇境内的铜鼓枢纽互通。途经九江市修水县白岭镇、路口乡、黄龙乡、古市镇、大桥镇、石坳乡、上杉乡、渣津镇、东港乡、复原乡，以及宜春市铜鼓县港口乡、三都镇等乡镇。推荐路线全长约 79.835 公里。路线全线经过九江市修水县和宜春市铜鼓县共两市两县十二个乡镇。

本项目经过九江和宜春两个地级市，修水和铜鼓两个县，项目功能是赣西北地区南北向的主通道，也是 S32 修平高速、G6021 昌铜高速间的联络线，并分流武深高速交通，完善赣西北快速公路网。它的建设符合江西省高速公路网规划，有利于完善江西省公路网建设，加快江西在中部地区的崛起。

通城（赣鄂界）至铜鼓高速公路是通城（赣鄂界）至大余（赣粤界）高速公路的最北端，位于赣西北革命老区，本项目建设，对完善江西省高速公路网、实现革命老区高质量发展、融入“一带一路”，对接粤港澳大湾区等具有积极意义。



项目所在省高网示意图

3. 线路起终点、走向、主要控制点

(1) 起点

本项目拟推荐的路线起点位于九江市修水县白岭镇赣鄂界。

(2) 终点

本项目终点拟定于宜春市铜鼓县铜鼓枢纽，对接 S81 铜万高速。

(3) 在建项目路线走向

本项目总体走向由北向南，建设起点（K0+000）与咸宜韶高速公路湖北通修段终点对接，位于九江市修水县白岭镇南楼岭赣鄂界，隧道穿山后路线沿白岭镇北面 and 东面布线，在白岭镇东面 K6+778 设置白岭互通连接国道 G353 和白岭镇及其附近乡镇。路线跨国道 G353，再沿路口乡西部张家山布线，从西边绕过张源水库，向南斜穿古市镇西部月塘村丘陵，在和坳岭穿太平岭，在石坳乡西部余源村 K22+900 设置石坳互通，合并设置石坳服务区，连接国道 G353、石坳乡和重镇渣津镇及附近乡镇。路线连续跨越国道 S510 和修平高速 S32，在 K27+520 设置修水西枢纽连接修平高速 S32。路线经东港乡西部山区抬升进入大龙山，沿高湖岭天文台影响区外边缘布线，设置特长隧道群穿越大龙山，进入东津水峡谷。路线沿东津水上溯布线，在修水县复原乡和铜鼓县港口乡中间 K59+938 设置港口互通，连接县道 X938、X109 及其周边乡镇和高湖岭天文台。路线继续沿东津水右侧支流上溯布线，桥隧相间，在西向村盆地 K73+110 设置西向服务区。路线隧道穿越猛子岭，本项目建设终点 K79+835 与咸宜韶高速公路铜鼓至万载至宜春段 S81 对接，衔接昌铜高速 G6021，位于宜春市铜鼓县三都镇铜万高速起点铜鼓枢纽，需改造铜鼓枢纽。推荐路线全长约 79.835 公里。

路线全线经过九江市修水县和宜春市铜鼓县共两市两县十二个乡镇。

（4）主要控制点

A、重要城镇：

九江市修水县和宜春市铜鼓县共两市两县十二个乡镇：修水县白岭镇、黄龙乡、路口乡、古市镇、大桥镇、石坳乡、渣津镇、上杉乡、

东港乡、复原乡；铜鼓县港口乡、三都镇等。

B、公路：

武深高速 G0422、杭瑞高速 G56、修平高速 S32、大广高速 G45、昌铜高速 G6021、铜宜高速 S81、宜丰联络线 G6021；G106 国道、G353 国道、G220 国道、G354 国道；S510 省道、S305 省道、S304 省道、S227 省道、S222 省道及多条县乡道路等。

C、铁路：

项目区域修水县和铜鼓县现阶段未有铁路交通。

D、主要河流水库：

主要有修水支流渣津水及其分叉月塘水、上衫水和东港水，修水支流东津水及其分叉，修水支流定江河等河谷盆地及山间沟谷盆地，路线由南向北，路线带内山间溪流发育；分布东津水库、张源水库、立新水库和东源水库等大中型水库。

E、矿产资源

沿线揭露的主矿产资源为金属矿，主要有黄坑铀矿、东皋萤石矿、长仑坑铜矿、东渡钒矿、桂坳钒矿、铁铺金矿、东沅金锑矿、岭下湾金矿、台庄金矿、白石尖-修水县棺材尖金多金属矿、金鸡坦金矿、湖洲金矿、白石角脉石英矿等。

F、风景名胜和古迹

沿线主要旅游风景名胜区有修河源国家湿地公园、修水源光倒刺鲃国家级水产种质资源保护区、复原森林公园、黄荆天然南方红豆杉县级自然保护区、江西宜春大龙山森林公园、江西天柱峰国家森林公园和地质公园。

G、高湖岭射电天文台

沿线复原乡路段附近有高湖岭天眼型天文台规划选址。

（三）项目总投资额

本项目工可批复估算总投资约 1,491,100 万元（赣发改交通〔2023〕146 号），本项目初设概算总投资约为 1,436,132 万元，其中静态总投资约为 1,341,380 万元（赣发改投资〔2023〕503 号）。

本项目 2024 年已发行债券利率按票面利率 2.38% 计算，2025 年及以后年度专项债发行利率以 3.00% 计算；发行费用以发债总额的 0.08% 计算。据此对本项目中的投资估算进行调整后的金额为 1,373,846 万元，包括建设期利息 31,770 万元，债券发行费用 696 万元，详见下表：

项目估算总投资

单位：人民币万元

序号	项目名称	合计
1	建筑安装工程费	1,121,564
2	土地征用及拆迁补偿费	101,980
3	工程建设其他费	53,961
4	预备费	63,875
5	建设期利息	31,770
6	发行费	696
7	投资估算	1,373,846

二、项目投资估算及资金筹措方案

（一）投资估算

1. 估算编制依据

1) 财政部《关于试点发展项目收益与融资自求平衡的地方政府专项债券品种的通知》（财预〔2017〕89 号文）；

- 2) 《江西省“十四五”综合交通运输体系发展规划》；
- 3) 《江西省高速公路网规划修编（2018-2035 年）》；
- 4) 《公路建设项目可行性研究报告编制办法》；
- 5) 《公路工程项目投资估算编制办法》（JTG 3820-2018）；
- 6) 《公路工程估算指标》（JTG/T3821-2018）；
- 7) 《通城（赣鄂界）至铜鼓高速公路新建工程可行性研究报告》；
- 8) 国家发改委和建设部 2006 年颁布的《建设项目经济评价方法与参数》（第三版）；

2. 费率及参数

本项目从客观、谨慎角度出发，2025 年及以后年度发行利率取 3.00%进行测算。本期及以后年度债券的还本付息方式为每半年付息，第十一至二十年期等额还本。

另按 0.08%费率计算债券发行费用，符合专项债券发行现状。

3. 估算总额

本项目总投资估算 1,373,846 万元，各年度资金投资计划详见下表。

表：各年度投资计划表

单位：万元

序号	项目名称	合计
1	建筑安装工程费	1,121,564
2	土地征用及拆迁补偿费	101,980
3	工程建设其他费	53,961
4	预备费	63,875
5	建设期利息	31,770

6	发行费	696
7	投资估算	1,373,846

(二) 资金筹措方案

1. 资金筹措原则

本次资金筹措遵循以下原则：

(1) 项目投入一定资本金，保证项目顺利开工及后续融资的可能。

(2) 发行地方政府专项债券进行融资。

2. 资金来源

考虑资金成本，结合本次发行项目实际情况，为降低资金成本，减轻财务负担，提高资金流动性，保障项目现金流最大化，本项目投资人根据国家相关规定，初步确定项目资金来源如下：

本项目资金筹措总额 1,399,636 万元。其中：资本金 729,636 万元（包括 2024 年已发行债券 50,000 万元及 2025 年计划申请债券 150,000 万元拟作项目资本金，二十年期）。发行地方政府专项债券 670,000 万元，包括 2025 年计划发行 200,000 万元（不含计划申请 150,000 万元拟作项目资本金），二十年期；2026 年计划发行 240,000 万元，二十年期；2027 年计划发行 230,000 万元，二十年期。各年度资金筹措方案详见下表。

建设期资金筹措计划表

单位：人民币万元

年度	2024	2025	2026	2027	合计
----	------	------	------	------	----

资金筹措					
资本金	402,454	203,884	40,158	83,140	729,636
其中：自有资金	352,454	53,884	40,158	83,140	529,636*
其中：专项债券	50,000	150,000	-	-	200,000
债券发行	-	200,000	240,000	230,000	670,000
其他融资	-	-	-	-	-
加：上年留存资金	-	-	-	-	-
合计	402,454	403,884	280,158	313,140	1,399,636
资金使用					
建设资金使用金额合计	402,454	403,884	280,158	287,350	1,373,846
资金余额（资金筹措 - 资金使用）	-	-	-	25,790	25,790

*注：其中用于项目总投资 520,916 万元。项目收益实现前，债券资金于建设期末年应记未付利息 25,790 万元利息由资本金筹措。

三、项目预期收益、成本及融资平衡情况

（一）收入测算

项目收入主要包括：车辆通行费收入。

根据项目收入预测方法，本次发行债券项目收入预测详情见下表：

收入测算表

单位：人民币万元

年份	高速公路收费收入	合计
2028	28,450	28,450
2029	44,195	44,195
2030	64,612	64,612
2031	68,852	68,852
2032	76,746	76,746
2033	81,183	81,183
2034	85,877	85,877
2035	90,842	90,842
2036	96,094	96,094
2037	105,469	105,469
2038	116,476	116,476
2039	122,554	122,554
2040	128,950	128,950
2041	135,680	135,680

2042	150,873	150,873
2043	156,177	156,177
2044	161,668	161,668
2045	167,351	167,351
2046	173,235	173,235
2047	188,838	188,838
合计	2,244,122	2,244,122

本项目运营收入主要由车辆通行费构成，债券存续期间收入合计 2,244,122 万元，具体如下：

(1) 收费标准的确定

本项目根据江西省交通运输厅、省发展和改革委员会、省财政厅联合下发的《关于调整我省收费公路车型分类及车辆通行费收费标准有关事项的通知》（赣交财务字〔2019〕93 号）以及《关于调整全省高速公路车辆通行费收费标准的通知》（2020 年 12 月 31 日），确定本项目的收费标准如下：

客车收费标准表

类别	车辆类型	核定载人数	说明	收费标准（元/公里）
1 类客车	微型	≤9	车长小于 6000mm 且核定载人数不大于 9 人的载客汽车	0.45
	小型			
2 类客车	中型	10-19	车长小于 6000mm 且核定载人数为（10~19）人的载客汽车	0.8
	乘用车列车	-	-	
3 类客车	大型	≤39	车长不小于 6000mm 且核定载人数不大于 39 人的载客汽车	1.15
4 类客车		≥40	人数不小于 40 人的载客汽车	1.50

货车收费标准表

类别	总轴数（含悬浮轴）	车长和最大允许总质量	收费标准（元/公里）
1 类货车	2	车长小于 6000mm 且最	0.45

		大允许总质量小于 4500kg	
2 类货车	2	车长不小于6000mm或 最大允许总质量不小于 4500kg	1.08
3 类货车	3	/	1.56
4 类货车	4		2.10
5 类货车	5		2.27
6 类货车			2.61

注：六轴以上运输货车，在六类货车收费标准基础上，按照每增加一轴，增加 0.180 元/公里的方法计收。

(2) 收费额的计算

参照本项目工程可行性研究报告中根据交通量的预测，对交通量进行计算；根据预测期不同年份不同车型交通量和收费标准，推算不同年份公路交通量收费收入，参见财务现金流量表，具体计算公式如下：

年总收费收入=Σ各车型收费收入。

车型收费收入=年平均日交通量×车型收费标准×公路里程×
收费天数×0.97

本项目收费标准拟定参照的依据有：《关于同意调整我省收费公路车型分类及车辆通行费收费标准有关事项的函》（赣府厅函〔2019〕115号）、《关于调整我省高速公路货车通行费收费标准的通知》（赣交财务字〔2020〕40号）、《关于对井冈山夏坪至睦村高速公路收取车辆通行费的批准》（赣发改收费字〔2013〕686号）中特大桥隧的收费标准，对500m以上的隧道按3倍计费，1000m以上的特大桥可按实际里程的2倍计费；《关于广昌至吉安高速公路设站收费的

通知》（赣交财务字〔2019〕1号）中匝道和连接线的收费标准，对匝道可按平均长度计入收费里程，对连接线可按长度乘以0.5的系数计入收费里程。

收费预测计算中考虑小客车重大节假日免费通行的影响，具体为春节7天、清明节3天、五一劳动节5天、国庆节7天，即免费日为22天，则收费天数为343天，除小客车外其它车型车辆收费天数均为365天。收费预测中，考虑3%的免费车辆。

（二）项目成本测算

1. 运营成本

本项目运营成本费用主要由管理费用、大修费用、日常养护费用构成，债券存续期间成本合计136,688万元。各项成本明细如下：

运营成本测算表

单位：人民币万元

年份	运营管理费	大修费	日常养护费	合计
2028	1,154	-	1,752	2,906
2029	1,189	-	1,804	2,993
2030	1,225	-	1,858	3,083
2031	1,261	-	1,914	3,175
2032	1,299	-	1,972	3,271
2033	1,338	-	2,031	3,369
2034	1,378	-	2,092	3,470
2035	1,420	28,007	-	29,427
2036	1,462	-	2,219	3,681
2037	1,506	-	2,286	3,792
2038	1,551	-	2,354	3,905
2039	1,598	-	2,425	4,023
2040	1,646	-	2,498	4,144
2041	1,695	-	2,572	4,267

2042	1,746	-	2,650	4,396
2043	1,798	35,479	-	37,277
2044	1,852	-	2,811	4,663
2045	1,908	-	2,895	4,803
2046	1,965	-	2,982	4,947
2047	2,024	-	3,072	5,096
合计	31,015	63,486	42,187	136,688

2. 运营成本分析

本项目成本费用主要由日常运营费用及税费构成，各项成本分析如下：

2.1 日常养护费用

根据调查已建成高速公路（昌九、大广、景鹰和梨温等）的实际年度养护管理费用情况，本项目以 2010 年以来江西省实际发生的公路养护费用水平为基准，普通特大桥按 50 万/公里计算，隧道按 30 万/处计算，其余路段按 9.48 万元/公里计算，并在评价期内考虑 3% 的年均增长幅度。

2.2 运营管理费

考虑项目通车后的运营管理方案，参照有关资料，本项目以 2010 年江西省实际发生的高速公路运营费用水平为基准，取用的年度管理费用为 10.31 万元/公里，并在评价期内考虑了 3% 的年均增长幅度。

2.3 大修费

拟建项目建成通车后的每 8 年，即 2035 年及 2043 年进行大修，大修费按当年日常养护费的 13 倍计。

（三）相关税费

本项目为政府还债项目，政府还债模式下财务分析的重点是分析现金流量的平衡，考察项目的还债能力。政府还债公路应依法设立专门的以盈利为目的的法人组织。其收费票据由省、自治区、直辖市人民政府财政部门统一印（监）制，不计增值税及附加、所得税。

（四）还本付息情况表

本项目专项债券计划发行金额合计为 870,000 万元。2024 年下半年已发行 50,000 万元用作项目资本金，20 年期，票面利率 2.38%；2025 年拟申请发行 350,000 万元（其中计划申请 150,000 万元用作项目资本金），本期拟申请 20,000 万元（用作项目资本金），20 年期；2026 年拟申请发行 240,000 万元，20 年期；2027 年拟申请发行 230,000 万元，20 年期；假设融资利率 3.00%，每半年付息一次，第十一年至二十年每年等额还本本期债券应还本付息情况如下表：

专项债券还本付息表

单位：人民币万元

专项债还本付息	债券期初余额	本期发行	付息	还本	债券期末余额
合计	-	870,000	399,745	870,000	-
2024	-	50,000	-	-	50,000
2025	50,000	350,000	1,190	-	400,000
2026	400,000	240,000	11,690	-	640,000
2027	640,000	230,000	18,890	-	870,000
2028	870,000	-	25,790	-	870,000
2029	870,000	-	25,790	-	870,000
2030	870,000	-	25,790	-	870,000
2031	870,000	-	25,790	-	870,000
2032	870,000	-	25,790	-	870,000
2033	870,000	-	25,790	-	870,000
2034	870,000	-	25,790	-	870,000

2035	870,000	-	25,790	5,000	865,000
2036	865,000	-	25,671	40,000	825,000
2037	825,000	-	24,502	64,000	761,000
2038	761,000	-	22,613	87,000	674,000
2039	674,000	-	20,034	87,000	587,000
2040	587,000	-	17,455	87,000	500,000
2041	500,000	-	14,876	87,000	413,000
2042	413,000	-	12,297	87,000	326,000
2043	326,000	-	9,718	87,000	239,000
2044	239,000	-	7,139	87,000	152,000
2045	152,000	-	4,560	82,000	70,000
2046	70,000	-	2,100	47,000	23,000
2047	23,000	-	690	23,000	-

(五) 项目资金测算平衡表

现金流分析测算表

单位：人民币万元

现金流模拟测算表	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
现金流入													
资本金流入	352,454	53,884	40,158	83,140	-	-	-	-	-	-	-	-	-
债券资金流入	50,000	350,000	240,000	230,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
运营期现金流入	-	-	-	-	28,450	44,195	64,612	68,852	76,746	81,183	85,877	90,842	96,094
现金流入总额	402,454	403,884	280,158	313,140	28,450	44,195	64,612	68,852	76,746	81,183	85,877	90,842	96,094
现金流出													
建设期资金流出	402,414	402,414	268,276	268,276	-	-	-	-	-	-	-	-	-
运营期现金流出	-	-	-	-	2,906	2,993	3,083	3,175	3,271	3,369	3,470	29,427	3,681
债券发行费用	40	280	192	184	-	-	-	-	-	-	-	-	-
债券还本付息	-	1,190	11,690	18,890	25,790	25,790	25,790	25,790	25,790	25,790	25,790	30,790	65,671
现金流出总额	402,454	403,884	280,158	287,350	28,696	28,783	28,873	28,965	29,061	29,159	29,260	60,217	69,352
现金净流量													
当年项目现金净流入	-	-	-	25,790	-246	15,412	35,739	39,887	47,685	52,024	56,617	30,625	26,742
期末项目累计现金结存额	-	-	-	25,790	25,544	40,956	76,695	116,582	164,267	216,291	272,908	303,533	330,275

现金流分析测算表（续表）

单位：人民币万元

现金流模拟测算表	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	合计
现金流入												
资本金流入	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	529,636
债券资金流入	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	870,000
运营期现金流入	105,469	116,476	122,554	128,950	135,680	150,873	156,177	161,668	167,351	173,235	188,838	2,244,122
现金流入总额	105,469	116,476	122,554	128,950	135,680	150,873	156,177	161,668	167,351	173,235	188,838	3,643,758
现金流出												
建设期资金流出	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,341,380
运营期现金流出	3,792	3,905	4,023	4,144	4,267	4,396	37,277	4,663	4,803	4,947	5,096	136,688
债券发行费用	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	696
债券还本付息	88,502	109,613	107,034	104,455	101,876	99,297	96,718	94,139	86,560	49,100	23,690	1,269,745
现金流出总额	92,294	113,518	111,057	108,599	106,143	103,693	133,995	98,802	91,363	54,047	28,786	2,748,509
现金净流量												
当年项目现金净流入	13,175	2,958	11,497	20,351	29,537	47,180	22,182	62,866	75,988	119,188	160,052	895,249
期末项目累计现金结存额	343,450	346,408	357,905	378,256	407,793	454,973	477,155	540,021	616,009	735,197	895,249	-

（六）小结

根据《关于试点发展项目收益与融资自求平衡的地方政府专项债券品种的通知》（财预[2017]89号）之规定，地方政府专项债券需由江西省人民政府作为发行主体。本项目的主管行业部门是江西省交通运输厅，是依法批准设立的机关单位，具备机关单位法人资格，具有相应的民事权利能力和民事行为能力；项目业主为江西省交通投资集团有限责任公司，是依法批准设立的企业法人，具备作为项目业主的资格，其主管单位为江西省国有资产监督管理委员会。

根据资金平衡测算分析，在满足假设条件的前提下，以 870,000 万元（包含资本金部分）债券发行计划为基础，本项目预计项目收益覆盖应偿还债券本息总额倍数达到 1.66 倍。

总体而言，通城（赣鄂界）至铜鼓高速公路新建工程项目通过发行专项债可以降低项目融资成本，是现阶段解决建设资金问题的推荐方案。

四、事前绩效评价

1、项目实施的必要性、公益性、收益性

（1）必要性

1) 是江西省贯彻落实《交通强国建设纲要》、“十四五”综合交通运输体系发展及高速公路发展规划的需要。2019 年 9 月 19 日，中共中央、国务院印发《交通强国建设纲要》，明确从 2021 年到本世纪中叶，我国将分两个阶段推进交通强国建设。到 2035 年，基本

建成交通强国，形成“三张交通网”“两个交通圈”。2019年12月27日交通运输部为第二批共21家试点单位授牌，其中包括天津、山西、内蒙古、吉林、上海、安徽、福建、江西、广东、四川、云南、陕西、宁波、厦门等14地交通运输部门。

2) 是提前适应交通量增长、保障高速公路服务水平的需要。江西省交通运输厅提出，从现在到2020年，用3年时间，基本建成“安全、高效、畅通、绿色”的交通运输体系，为全省与全国同步全面建成小康社会提供坚实的交通运输保障。从2020年到2035年，基本实现江西交通运输现代化建设，全面建成布局完善、互联互通、绿色智能、耐久可靠的综合交通基础设施网络。从2035年到本世纪中叶，全面实现交通运输现代化，交通基础设施、运输服务、行业治理达到世界先进水平。

(2) 公益性

本工程对所在地相关群体利益的负面影响有限。本工程建成后正面影响则较明显，周边的机构和人群基本都是本工程建设、运营的直接和间接受益群体。

(3) 收益性

赣西北山岭重丘区，地势复杂，交通不便，地方经济发展严重滞后。在原全省21个国家贫困县当中，有1个县在本项目建设的区域内。本项目沿线周边影响的1个国家级贫困县，为修水县（2019脱贫）。本项目的实施，不仅提升了道路本身的服务水平，又强化了南

北通道的道路功能，增强了地方道路与本项目之间的联系，使地方道路与本项目能够在影响区域内形成不同层级的交通网络，强化了贫困县与经济发达区域之间的经济往来，地方可依靠便捷的交通促进经济的发展，从而带动整个片区群众的共同致富，以达到全面实现小康社会的奋斗目标。

直接收益。本项目实施后，可产生运营收益，根据测算收入约为2,244,122万元，扣除相关成本136,688万元，可用于偿债的项目收益为2,107,434万元，满足资金平衡需求。

2、项目投资合规性与项目成熟度

项目未获得项目可行性研究报告的批复，土地预审与规划选址设计方案正在征求意见。

项目建设有其充分的必要性，前期手续完善，项目资金为部分项目单位自筹，部分申请政府专项债券资金。

3、项目资金来源和可到位性

本项目资金筹措总额1,399,636万元。其中：资本金729,636万元（包括2024年已发行债券50,000万元及2025年计划申请债券150,000万元拟作项目资本金，二十年期）。发行地方政府专项债券670,000万元，包括2025年计划发行200,000万元（不含计划申请150,000万元拟作项目资本金），二十年期；2026年计划发行240,000万元，二十年期；2027年计划发行230,000万元，二十年期。后续资本金已落实，根据债券发行计划同步投入，可行性较高。

4、项目收入、成本、收益预测合理性

根据项目可行性研究报告并结合实际情况进行测算，本项目债券存续期内收入高速公路通行费收入，预计产生运营收入 2,244,122 万元。运营成本包含日常养护费用、大修费用、运管管理费构成。预计产生运营成本 136,688 万元。

债券存续期收益已由业主单位确认，预测合理性较高。

5、债券资金需求合理性

本项目资本金比例满足国家发改委对固定资产投资项目资本金比例的要求。项目债券本息支出合计 1,269,745 万元，项目收益预计为 2,107,434 万元，项目收益对债券本息的覆盖倍数计算为 1.66，偿债保障性较高，债券需求额度合理。

6、项目偿债计划可行性和偿债风险

本项目 2025 年计划申请发行 350,000 万元（包括计划申请 150,000 万元用作项目资本金），其中本期拟申请 20,000 万元（用作项目资本金），20 年期，每半年付息，从第十一至二十年每年等额还本。建设期利息均以资本金偿还，可保障建设期利息可靠偿还。

项目建成通车后可满足后续债券各年利息偿还，结余资金专项管理，用于到期还本，偿债计划可行。

7、绩效目标合理性

本次事前绩效评估根据财预〔2020〕10号事前绩效评估管理办法相关原则，并结合本项目特点，按照“注重规范、突出效果”的原则设计本项目个性评价指标，确保绩效目标可评、可量、可用于指导项目实施阶段绩效评价。

8、其他需要纳入其他绩效评估的事项

无

五、项目风险控制

（一）影响项目施工进度或正常运营的风险及控制措施

1. 工期

拖延项目工期的因素非常多，如供地的及时性、设计方案的稳定、项目业主的组织管理水平、资金到位情况、承建商的施工技术及管理水平等等，要实现项目预定的工期目标有一定的难度。项目建设期每年的利息额较大，如果工期拖延，工程投资将增加，并且工期拖延将影响项目的现金流入，使项目净收益减少。

2. 工程事故

工程事故是在施工阶段一些难以预测的地质情况或施工不当、管理不善引起的，在施工中发生的事故都会造成较大的影响和损失，应当在工程事故防范上引起足够的重视。事故会引起工程延期、人员伤亡、投资增加等。

3. 项目选点的变化

城市建设规划的调整可能会导致本项目原有规划发生调整，从而影响本项目选点发生变化。

风险控制措施：

(1) 由政府职能部门做好项目规划用地的预留工作，减少拆迁和工程实施难度，从而减少工程投资；

(2) 在项目管理上，将坚持严格的项目招投标制度，聘请技术实力和管理能力较强的施工单位，确保项目按期竣工达标。

(二) 影响项目收益的风险及控制措施

1. 经营风险

风险分析：本项目建成后，如根据本项目的特点，日常养护工作不到位，将可能导致项目经营期内大修费用大幅增加甚至超出预期；同时建设质量不过关及管理成本大幅增加也将导致运营期成本的增加。

风险控制措施：工程规划设计方案应贯彻“以人为本”的理念，为将来的项目运营的优质服务创造良好的硬件；广泛吸取国内外类似项目的成功经营理念和优秀的管理模式，提高服务水平。

2. 市场风险

在本政府专项债券存续期内，国际、国内宏观经济环境的变化，国家经济政策变动等因素会引起资本市场利率的波动，市场利率波动将会对本项目的财务成本产生影响，进而影响项目投资收益的平衡。

风险控制措施：为控制项目融资平衡风险，可动态调整债券发行期限和还款方式及时间，做好期限配比、还款计划和准备，加快资金

周转，适当增大流动比率，充分盘活资金，用资金使用效率收益对冲利率波动损失。

3. 财务风险

(1) 资金周转风险

本项目工程建设和配套基础设施投入资金较大，资金筹措主要来源于政府自筹和专项债券发行，如在实施过程中遭遇意外的困难而使项目建设延期的局面，或遇市场发生重大变化，则项目可能出现资金周转困难。

对策：充分考虑项目建设的特点，对项目工程实施和配套基础设施建设进行周密的安排，保证按期完工，充分落实建设所需资金。银行方应实时监管项目的变现情况，确保债券发行资金的按时回笼，以增强项目的抗风险能力。

(2) 投资估算的风险

项目总投资的不准确和征地补偿方案的调整都会导致项目财务风险，本项目的投资估算结果是建立在目前的政策、法规、市场因素的基础上编制的，由于本项目建设周期较短，未来国家及地方政策、法规、市场等因素的变化不确定性较小。

对策：委托中介机构对建设工程进行详细调查和分类，确定赔偿标准，控制投资。在进行投资估算时，考虑计入了一定比例的不可预见费；在实施过程中，定期对估算投资进行审核验证，如发现对估算投资产生影响的情况，应及时采取措施进行解决。

