

2020 年粤港澳大湾区交通基础设施专项债券（五期）
东莞市环莞快速路龙大高速至
莞深高速段工程（华为段）项目情况

实施单位盖章：东莞市城建工程管理局



主管部门盖章：东莞市交通运输局



财政局盖章：东莞市财政局



日期：二〇二〇年四月

2020 年粤港澳大湾区交通基础设施专项债券（五期）

东莞市环莞快速路龙大高速至莞深

高速段工程（华为段）项目情况

本次 2020 年粤港澳大湾区交通基础设施专项债券（五期）东莞市环莞快速路龙大高速至莞深高速段工程（华为段）政府专项债券发行总额为 2.7 亿元，期限 10 年。按照财政部要求，本次债券纳入 2020 年政府性基金预算管理。本次项目已经通过广东广和（东莞）律师事务所合法性审核。

一、项目基本情况

（一）相关规划

1. 广东省总体规划

广东省未来的综合运输骨架网布局是：以珠江三角洲为核心，由京广、京九铁路，广州、深圳、珠海机场，广州、深圳、珠海主枢纽港，高速公路、国道主线组成的联系通道与北面各省的联系；由广梅汕铁路、粤东沿海铁路、汕头机场、汕头主枢纽港、高速公路、国道主线组成的通道与粤东及我国东北沿海地区的联系；由西江、广湛、黎湛铁路、粤西沿海高速、湛江机场、湛江主枢纽港、高速公路、国道主线组成通道与粤西及西南地区的联系。建成以广州为枢纽，连接全省地级以上市的高速公路网；形成贯穿东西南北，连接周边省份的铁路网；完善以沿海枢纽港为龙头，层次分明、协调发展的港口体系；构建以广州白云国际机场，深圳、汕头、珠海、湛江等机场为机场为干线机场的民用航空运输体系；进一步建设广州、深圳地铁等城市交通系统，起步建设连接珠江三角洲主要城市、与港澳衔接的快速轨道交通体系；以信息化、网络化为基础，加快智能型交通运输的发展，推进现代化物流系统的形成；进一步改善粤北山区和广大农村地区交通运输条件。全省基本形成以公路为基础，以铁路为骨干，水运、航空运输协调发展，对外运输通道、省内运输网络和港站主枢纽相互衔接，结构趋于合理，综合运输能力显著增强的综合运输体系。深化交通运输管理体系改革，建立比较完善的交通运输市场体系。

2. 东莞市总体规划

东莞城市道路规划旨在构筑与土地利用相结合，各种交通方式协调运作的一体化交通系统，以优质、高效、安全的交通服务适应不断增长的交通需求，全面提升城市综合竞争力，实现全市“1小时生活圈”的发展目标，全市主中心、次中心及主要策略发展区10分钟内可上城市快速路，全市主中心包括市区和松山湖，次中心包括虎门长安、常平、塘厦等，策略发展区则包括沙田港、东部工业区、石龙客运枢纽等，各主要发展区在30分钟内到达市中心，一般镇中心在45分钟内到达市中心，任意两个镇之间在1小时内到达。市域干线路网规划共分为三个层级，高速公路承担过境交通和少量对外交通，快速路承担对外交通和跨组团交通，干线性主干道承担相邻组团及跨镇街交通。

环莞快速路是东莞市“8”字形快速路网最大的一环，全线67.5公里，起于南城石鼓连接线，途经南城、厚街、虎门、长安、大岭山、大朗、松山湖、常平、东坑、横沥、企石等11个镇街（园区），终至企石镇东部快速路，环莞快速路由环莞一期、二期和三期工程构成，目前一二期工程已建成通车，环莞三期的建设将使得环形快速路网的功能进一步完善。

（二）募投项目情况

1. 项目所处区域情况

本项目呈东西走向，西接龙大高速，东至莞深高速，自西向东经过大朗、松山湖等2个镇街，路线全长约7.319公里。项目建设内容包括道路工程、桥梁工程、给排水工程、电气工程、照明工程、交通工程及绿化景观工程，全线共设互通式立交4处，桥梁面积109747.5平方米。

2017-2019年，东莞市分别实现一般公共预算收入592.07亿元和649.91亿元、673.18亿元，政府性基金收入分别为216.79亿元、392.89亿元和442.79亿元，财政收入保持较高水平并稳步增长。

东莞市2017—2019年财政经济数据

项目	2017年	2018年	2019年
地区生产总值（亿元）	7582.12	8278.59	9482.50
一般公共预算收入（亿元）	592.07	649.91	673.18

政府性基金收入（亿元）	216.79	392.89	442.79
其中：国有土地出让收入（亿元）	186.37	368.33	414.61
政府性基金支出（亿元）	226.39	440.21	420.76
其中：国有土地出让支出（亿元）	198.28	295.69	318.15

2. 项目情况

表 1 环莞快速路龙大高速至莞深高速段工程（华为段）项目概况

项目名称	项目概况			项目总投资 （亿元）	计划发行 本期专项 债券规模 （亿元）	项目实 施方
	项目途径镇区	项目长度 （km）	项目 类型			
环莞快速路 龙大高速至 莞深高速段 工程（华为 段）项目	大朗镇、松山 湖	7.319	0299 其他 公路	20.5	2.7	东莞市 城建工 程管理 局
合计		7.319		20.5	2.7	

（1）项目主体资格

名称	东莞市城建工程管理局
统一社会信用代码	12441900759213773B
住所	东莞市南城区西平宏伟路九天大厦 9 楼
负责人	祁志强
单位性质	正处级事业单位
成立日期	2003 年 5 月
负责范围	<p>一、参与编制市财政投资的城市基础设施、重点城市建设开发项目和城市新区建设开发项目的中长期建设规划和年度计划。</p> <p>二、负责市政府授予的市财政投资的城市基础设施、公共设施以及其它城市建设项目的组织建设。</p> <p>三、参与或负责工程项目的立项、报建等施工前期工作。</p> <p>四、参与或负责组织工程项目的勘察设计的审核施工过程中的有关</p>

	<p>工程变更，解决施工有关技术问题。</p> <p>五、负责组织编制工程项目概预算、甲供材料采购；负责组织工程监理、勘察、设计及单项工程费用 100 万元以下工程施工的招投标，并签订合同。</p> <p>六、负责工程项目施工全过程的协调和管理，编制项目的结算、竣工决算并送审，组织有关单位进行工程竣工验收。</p> <p>七、负责相关拆迁补偿工作，与相关镇（街）签订拆迁补偿结算合同。</p> <p>八、负责工程用款的编制和呈批工作，监督合同执行情况。</p> <p>九、负责工程项目档案的收集、存档、查询、移交等工作。</p> <p>十、承办市委、市政府交办的其他事项。</p>
--	---

（2）项目建设情况

环莞快速路龙大高速至莞深高速段工程（华为段）项目于 2020 年 2 月动工，建设期 4 年，2020 年已到位建设资金 1.98 亿元，2021 年至 2023 年预计通过财政统筹及发行专项债券等方式到位建设资金 18.52 亿元，项目目前处于在建状态。

（3）项目资金到位及使用情况

环莞快速路龙大高速至莞深高速段工程（华为段）项目总投资 20.5 亿元，项目总投资通过财政统筹和发行政府专项债券等方式组成，暂不含市场化融资，其中已到位建设资金 1.98 亿元，后续资金计划通过财政统筹等方式解决。目前项目已通过财政出资方式投入 1.98 亿元，总共已投入使用资金 1.98 亿元，后续建设资金将通过财政统筹等方式到位。

二、经济社会效益分析

为强化组团之间的快速联系，规划形成“环状+放射状”的市域快速路网络。本项目是东莞市规划快速路网中大外环的重要组成部分（“8”字型两环快速路），直接串联中心组团（松山湖、大朗和大岭山）、西南组团（虎门、长安）、东北组团（常平、企石、横沥和东坑）。项目的建设使得规划的“8”字型两环快速路完全闭合，在进一步完善整个东莞市域快速路网体系的同时，起到支撑市域内城镇

体系空间拓展和组团核心区联系的重要功能,对拉开城镇空间发展框架、提升走廊带区位优势、带动沿线镇区土地开发和用地优化调整、引导沿线区域出行时空格局的合理演变等方面都具有重要的作用。

本项目的规划建设有助于增加路网连通度、完善路网结构,拉伸东莞市域发展框架、进一步释放城市发展空间,同时也能够加强区域组团之间及其与主城区之间的联系,使项目沿线组团能够形成一体化发展格局,同时也能使区域各组团能够更好地接受中心城区的经济辐射,从而促使项目沿线区域乃至东莞地区的经济增长。

本项目建成后主要有以下几个方面的直接效益主要为:出行便捷效益、吸引投资效益、缓解周边公路压力、提高交通安全的效益、提高运输质量的效益;增加项目及沿线公路广告牌位租金收入、沿线高速公路服务区收入等。

三、项目投资估算及资金筹措方案

(一) 投资估算

1. 编制依据及原则

环莞快速路龙大高速至莞深高速段工程(华为段)项目主要编制依据为:东莞市发展和改革局文件《关于东莞市环莞快速路三期龙大高速至莞深高速段工程可行性研究报告的批复》(东发改[2018]296号)、东莞市发展和改革局《关于同意变更环莞快速路三期龙大高速至莞深高速段工程可行性研究批复报告的复函》(东发改函[2019]号)等相关文件,批复同意实施东莞市环莞快速路三期龙大高速至莞深高速段工程,由东莞市城建工程管理局负责组织实施。

2. 估算总额

根据东莞市发展和改革局《关于同意变更环莞快速路三期龙大高速至莞深高速段工程可行性研究批复报告的复函》(东发改函[2019]号)文件相关信息估算,环莞快速路龙大高速至莞深高速段工程(华为段)项目总投资20.5亿元,项目总投资通过财政统筹和发行政府专项债券等方式组成,本次拟发行政府债2.7亿元。

(二) 资金筹措方案

1. 资金筹措原则

本项目是为满足环莞快速路龙大高速至莞深高速段工程（华为段）项目建设的需求。鉴于本次债券涉及的收储地块为南城水濂站点地块项目，地块可通过本项目发展带动其后期增值，地块出让收入对应所得的政府性基金收入均划入财政资金，由财政统筹使用。故本次债券融资项目利用涉及地块的出让收益以及项目广告费收益与融资进行自求平衡评价，具体编制思路如下：

假设本次融资项目涉及的地块自融资开始日起开始土地挂牌交易，出让计划均能完成且于2025年出让完毕。分别以GDP增速的100%、90%、80%比例计算土地价格的增长，以融资开始日起按照土地出让计划实施的土地挂牌交易产生的现金流入，考虑扣除四项政策基金和其他扣除项目的情况，按照保守性原则，计算可用于资金平衡土地相关收益。

根据《广东省交通运输厅关于公路两侧广告标牌设施的管理办法》，公路两侧广告标牌设施的位置，应当按照规定程序批准。根据上述《管理办法》相关细则，按县道、乡道单侧间距不小于1000米安装一块广告标牌，每侧可安装10块，共可安装20块，每块广告标牌预计年收入为50万元，则项目广告标牌收入为1000万元/年。若暂不考虑东莞市GDP增长导致项目广告费收益的增长，则本项目债券期限内广告费收益合计10000万元，项目广告费收益可用于补充项目运营成本或偿还政府专项债务等支出。

2. 资金来源

结合项目的建设期、近几年项目周边地块成交情况、考虑扣除四项政策基金和其他扣除项目的情况，按照保守性原则，计算可用于资金平衡土地相关受益。本项目涉及的地块为市镇区政府所有地块，因此不考虑扣除土地投资成本。

收益地块概况表

项目名称	规划用途	四至	容积率	拟出让面积（公顷）	拟供应日期
南城水濂站点地块项目	南城水濂站点地块（住宅）	东至住宅小区，南至村庄，西至村庄，北至东	3.0	4.84	2025 年

		莞大道。			
--	--	------	--	--	--

环莞快速路龙大高速至莞深高速段工程（华为段）项目总投资 20.5 亿元，根据项目进度安排，2020 年计划债券融资 2.7 亿元，后续资金计划通过财政统筹等方式解决。根据各实施机构和东莞市财政局的安排，本项目发行债券融资的本金和利息用项目涉及的地块预期土地出让收入对应的政府性基金收入产生的现金流入及项目广告费收益偿还。

建设项目投资资金来源

（单位：亿元）

项目名称	项目总投资	资金来源			预计项目融资 到期本息
		预算安排	本期债券	已投	
环莞快速路龙大高速至莞深高速段工程（华为段）项目	20.5	15.82	2.7	1.98	3.5775

四、项目预期收益、成本及融资平衡情况

（一）环莞快速路龙大高速至莞深高速段工程（华为段）项目预期运营情况

1. 环莞快速路龙大高速至莞深高速段工程（华为段）项目收益预测

本次融资项目收益来源为南城水濂站点地块项目 4.84 公顷土地（以下简称“该地块”）出让收入以及本项目广告费收益，因该地块预期出让收益已用于同期发行的东莞市莞番高速与连马路共线段工程项目的还本付息，因此本项目计算收益对还本付息覆盖倍数时，同时考虑上述两项目的各自经营收益及还本付息情况。地块位于南城街道袁屋边地段，该地块预计 2025 年出让。东莞市 2017-2019 年的全市生产总值（GDP）同比增速分别为 8%、7.5%和 7.4%，近三年的平均增速为 7.63%。2020 年 1 月 20 日，东莞市统计局发布 2019 年东莞市 GDP 增速为 7.4%，基于谨慎性原则，综合考虑上述信息后，还款来源为土地的项目中预测土地价格的年平均增长率为 7.4%，根据《东莞市环莞快速路龙大高速至莞深高

速段工程（华为段）项目收益与融资资金平衡测算评价报告》中土地收益预测数据，可用于资金平衡的项目相关收益情况如下表：

可用于资金平衡土地相关收益情况

（单位：万元）

序号	地块项目	计划出让时间	按 2019 年预计 GDP100%增速计算	按 2019 年预计 GDP90%增速计算	按 2019 年预计 GDP80%增速计算
1	南城水濂站点地块（住宅）	2025 年	208,057.34	199,304.93	196,987.87

（1）出让产生的现金流入

按 2019 年东莞市 GDP 增速 7.4% 的 100%、90%、80% 分别计算土地价格增长率时，扣除该项土地储备融资支出后，可用于资金平衡的项目收益分别为 208057.34 万元、199304.93 万元、196987.87 万元。

（2）项目预期广告费收入

根据东莞市交通运输局《关于环莞快速路龙大高速至莞深高速段工程（华为段）项目广告标牌设施规划收入说明的函》文件信息，本项目规划设立 20 个广告牌，同期发行的东莞市莞番高速与连马路共线段工程项目规划设立 6 个广告牌，预期第一年广告费收入均为 50 万元/年/块。按照 2019 年东莞市 GDP 增速计算广告费收入的增长，各项目预期广告收益数据如下：

项目名称	项目融资额	按 2019 年 GDP100%增速计算	按 2019 年 GDP90%增速计算	按 2019 年 GDP80%增速计算
东莞市莞番高速与连马路共线段工程	5,000.00	4,224.08	3,801.67	3,379.26
东莞市环莞快速路龙大高速至莞深高速段工程（华为段）	27,000.00	14,080.26	12,672.23	11,264.21
合计	32,000.00	18,304.37	14,473.93	14,643.49

2. 环莞快速路龙大高速至莞深高速段工程（华为段）项目融资成本

环莞快速路龙大高速至莞深高速段工程（华为段）项目总投资 20.5 亿元，项目已投入建设资金 1.98 亿元。根据项目进度安排，本期债券计划融资 2.7 亿元，每半年支付一次利息，到期一次性偿还本金，现拟用东莞市南城水濂站点地块项目 4.84 公顷土地出让取得的

收益,及本项目与同期发行东莞市莞番高速与连马路共线段工程项目广告费收益,用于本次债券及同期发行的东莞市莞番高速与连马路共线段工程项目融资金额共 32000 万元的还本付息,期限 10 年,假设融资利率为 3.25%,则应还本付息情况如下:

项目融资还本付息情况表

(单位:万元)

年度	期初本金金额	当年新增本金	当年应偿还本金	期末本金余额	当年偿还利息	当年还本付息
第 1 年	0.00	32,000.00	0.00	32,000.00	1,040.00	1,040.00
第 2 年	32,000.00	0.00	0.00	32,000.00	1,040.00	1,040.00
第 3 年	32,000.00	0.00	0.00	32,000.00	1,040.00	1,040.00
第 4 年	32,000.00	0.00	0.00	32,000.00	1,040.00	1,040.00
第 5 年	32,000.00	0.00	0.00	32,000.00	1,040.00	1,040.00
第 6 年	32,000.00	0.00	0.00	32,000.00	1,040.00	1,040.00
第 7 年	32,000.00	0.00	0.00	32,000.00	1,040.00	1,040.00
第 8 年	32,000.00	0.00	0.00	32,000.00	1,040.00	1,040.00
第 9 年	32,000.00	0.00	0.00	32,000.00	1,040.00	1,040.00
第 10 年	32,000.00	0.00	32,000.00	0.00	1,040.00	33,040.00
合计	-	32,000.00	32,000.00	-	10,400.00	42,400.00

(3) 项目资金测算平衡

东莞市南城水濂站点地块项目 4.84 公顷土地出让及本项目与同期发行的东莞市莞番高速与连马路共线段工程项目广告费取得的收益用于本次债券项目融资本息,本项目与同期发行的东莞市莞番高速与连马路共线段工程项目融资本息金额合计 42400.00 万元,则项目地块收益及各项目广告费收益合计可以覆盖融资本息,债券偿还安全度较高,具体情况如下表所示:

(单位:万元、倍)

	用于资金平衡的项目收益	本期计划发行额	本期计划发行期限	其他融资金额	预计融资成本	资金覆盖倍数
按 2019 年 GDP 增速 7.4%的 100%	226361.71	27000.00	10 年	5000.00	10400.00	5.34
按 2019 年 GDP 增速 7.4%的 90%	213778.86	27000.00	10 年	5000.00	10400.00	5.09
按 2019 年 GDP 增速	211631.36	27000.00	10 年	5000.00	10400.00	4.99

7.4%的 80%						
-----------	--	--	--	--	--	--

五、总体评价

综上所述,预计本项目与同期发行的东莞市莞番高速与连马路共线段工程项目收益对融资成本覆盖倍数为 4.99,项目收益可以覆盖融资成本。本项目融资平衡情况已经通过中职工信会计师事务所东莞分所评估,不能偿还的风险较低。

六、主管部门责任

本项目主管部门是东莞市交通运输局,主要负责以下内容:认真履行项目建设、运营和维护责任,确保项目如期建设、如期投入运营。监督指导建设运营主体规范使用本专项债券资金,对发现的违法违规资金使用进行严肃处理和责任追究。配合做好专项债券对应项目形成资产的登记管理工作,做好日常统计和动态监控;确保项目资产独立性和确认资产权益归属,严禁专项债券对应资产和权益用于为融资平台公司等企业融资提供担保和抵押,不对项目资产进行转移和划拨注入企业。在门户网站等及时披露专项债券对应的项目概况、项目预期收益和融资平衡方案、专项债券规模和期限、发行计划安排、还本付息等信息。

七、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. 影响项目施工进度或正常运营的风险分析

(1) 工期风险

可能由于天气等不稳定因素造成整个公路工程或分项工程的工期延长。

(2) 费用风险

可能由于人工和材料价格的上涨或者工期的延长,造成实际的工程费用增加。

(3) 技术风险

可能由于人工和材料价格的上涨,造成实际施工造价增加,导致施工材料质量存在问题;材料采购时选用落后的机械设备导致设备不能满足施工技术需求。

(4) 资金风险

本项目建设投资金额较大，征地拆迁工作量繁重，因此在实施过程中有可能因为设计变更、人工建材和机电设备涨价、征地拆迁的计划变化等因素，造成工程投资增加，从而出现资金方面的系统风险。

2. 影响项目施工进度或正常运营的风险控制措施

(1) 工期风险措施

确定合理的施工工期，充分考虑自然因素带来的影响，加强对自然风险的抵抗能力。

(2) 费用风险措施

物价是影响公路工程费用的关键因素，物价的变化将直接影响公路工程项目的费用，要规避物价带来的费用风险。

(3) 技术风险措施

加强对承包人的资质审查，认真对承包人机械设备的审查，严格对分包的控制。

(4) 资金风险措施

建议上级交通主管部门加大对本项目的支持力度，按较高的标准给予补助，以便使项目能顺利进行。

(二) 影响项目收益的风险及控制措施

1. 影响项目收益的风险分析

(1) 投资估算以及资金风险

投资估算风险主要来自工程方案变动的工程量增加、工期延长，人工、材料、机械台班、各种费率、利率的提高，征地拆迁工作的进展等。近期以来，我国物价水平明显上升，并有进一步上涨的趋势，物价的上涨会带动人工、筑路材料、机械台班、征地拆迁补偿标准、各种费率的提高，从而增大投资，形成一定的投资风险。

(2) 市场风险

本项目市场风险来自两个方面：一是区域未来社会经济发展的不确定性直接影响道路的运输需求，最终导致拟建项目建成之后实际交通量与预测值发生偏离；二是项目区内未来路网结构的规划调整影响拟建项目的实际交通量，导致项目预期收益降低。

(3) 政策风险

政策风险主要来自两个方面：一是指国家政策影响区域经济的发展，从而影响运输需求；二是国家由于某种政治或经济政策上的原因，对目前公路项目建设、运营、管理等方面政策法规的变化。

2. 影响项目收益的风险控制措施

(1) 投资估算以及资金风险

业主方及施工方需从设计和施工两个不同的方面开展工作。设计阶段在满足公路设计标准，满足交通运输要求的前提下，多做方案，做细方案，通过局部方案的多方案优化比选，组合推荐项目最经济、最合理的方案，最大限度降低工程造价。施工阶段严格管理，在把好质量关的同时，严格控制项目工程造价，把握施工进度。同时，在条件允许的前提下，施工过程中，尽可能结合实际情况进一步优化施工图设计，降低工程造价。同时为了防止施工阶段项目区域主要筑路材料的实际价格与现阶段估算价格发生较大偏离，包括征地拆迁价格的变化等，可直接要求地方政府严格按照事先约定的征地拆迁标准来执行，筑路材料可以严格按照招投标方式，通过竞价来达到控制价格的目的。

(2) 市场风险、政策风险

由于国家宏观调控政策、对目前铁路项目建设、运营、管理等方面的政策法规、地方政府的发展政策具有一定不确定性，该风险规避可从其它渠道采取有效方法，建议投资公司实时与地方政府沟通尽可能争取优惠政策，包括税收优惠、延长收费期限或其它补偿等。

