

**2020 年粤港澳大湾区交通基础设施专项债券（五期）
东莞市莞番高速与连马路共线段工程项目情况**

实施单位盖章：东莞市交通投资集团有限公司



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）

东莞市莞番高速与连马路共线段工程项目情况

本次东莞市莞番高速与连马路共线段工程项目参与发行的政府专项债券发行总额为 0.5 亿元，期限 10 年。按照财政部要求，本次债券纳入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

根据《东莞市公路网规划（2005～2030 年）》，东莞市公路网规划的规划布局为：

东莞市主要道路网规划应该划分为三个层次，即干线公路、集散公路和联络公路，其中干线公路按照其功能又可分为两个层次，即公路主干线和公路次干线。公路主干线主要承担过境和出入境等中长途高、快速公路交通，次干线为主干线的补充，为东莞市及其周边主要镇区、组团之间提供快速便捷的交通服务。

东莞主干线布局被规划为纵横为主、方格网状的“一环六纵六横三连”，总规模约为 562 公里，其中高速公路约 348 公里，快速路约 214 公里。次干线公路总体形态为“三环六射三横一纵”，次干线总长约 770 公里，其中达到快速路或者干线一级公路标准的约为 438 公里，其它一级公路约为 332 公里。由此，确定东莞市干线公路网主体框架为“八纵九横四环六射”，总规模约为 1332 公里，高速公路约为 348 公里，约占干线公路网的近 3 成，快速路约为 652 公里，约占干线公路网的半数水平。而为了解决各镇之间的通达问题，东莞还将规划 16 条重点集散公路，总长 92.2 公里。

莞番高速公路为东莞主干线布局“一环六纵六横三连”中的第三横，是东莞高速公路网的重要组成部分，能强化广深沿江高速公路、莞深高速公路之间的连接，促进东莞市各镇区之间经济的快速发展，同时为各镇区内部交流提供快速通道。

（二）募投项目情况

1. 项目所处区域情况

莞番高速公路项目起于东莞沙田镇，接虎门二桥接线及广深沿江高速公路，经厚街镇、大岭山镇，寮步镇，松山湖科技产业园区，大朗镇，东坑镇，常平镇，横沥镇，桥头镇，止于东莞与惠州交界处，顺接河惠莞高速公路，路线全长约 63.387km，按设计速度 100km/h 的双向六车道高速公路标准建设；大岭山连马路为县道 X241，长约 5.54 公里，双向 4 车道。莞番高速与连马路共线段高架桥将占用连马路约 3 公里，按双向 4 车道原规模建设连马路共线段。

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 莞番高速与连马路共线段工程项目概况

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			
莞番高速与 连马路共线 段工程项目	大岭山镇	2.94	0299 其他 公路	3.18	0.5	东莞市 交通投 资集团 有限公 司
合计		2.94		3.18	0.5	

(1) 项目主体资格

名称	东莞市交通投资集团有限公司
统一社会信用代码	91441900198030116R
住所	东莞市东城区莞樟大道 55 号
法定代表人	罗沛强
注册资本	363000 万元
成立日期	1986 年 8 月 29 日
公司类型	有限责任公司（国有独资）
经营范围	交通基础设施投资、建设、经营、管理与养护；公共交通、小额消

	费、公用事业等城市一卡通的投资、经营和管理；公共客运、客运站（配客点）经营、水路运输、港口经营、仓储服务、交通物业等交通领域及相关产业的投资、经营和管理
--	--

（2）项目建设情况

莞番高速与连马路共线段工程项目于 2019 年 10 月动工，建设期 1.2 年，预计完工时间为 2020 年 12 月。自建设期开始至今共投入项目建设资金 0.29 亿元，2020 年预计将新增到位建设资金 2.89 亿元，目前项目处于在建状态。

（3）项目资金到位及使用情况

莞番高速与连马路共线段工程项目总投资 3.18 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 0.29 亿元，剩余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 0.29 亿元，项目总共已投入使用资金 0.29 亿元。

二、经济社会效益分析

本项目的建设可完善东莞市跨市高速公路建设，强化广州、东莞、惠州和河源之间的联系，促进东莞市各镇区之间经济的快速发展，同时为各镇区内部交流提供快速通道，对加快广东省公路网的形成、完善区域干线公路网将具有重要的作用。随着东莞市经济的进一步发展，本项目的建设对于促进区域经济的迅速发展具有非常重要的支撑作用。

项目建设符合东莞市交通的要求，有着长远和广泛的社会效益。项目建成后，将进一步完善东莞市的高速公路网络，为区域内市民及社会各界提供安全、快捷、舒适的交通环境，并且项目的建设也得到了地方政府和市民及社会各界的支持。

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、缓解周边主要高速公路压力、提高交通安全的效益、提高运输质量的效益；提高莞番高速公路项目过路费收入、高速路广告牌位租金收入、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

东莞市莞番高速与连马路共线段工程项目根据粤发改交通涵[2015]5550号《广东省发展改革委关于东莞至番禺高速公路桥头至沙田段项目核准的批复》、东莞市人民政府办公室文件（东府办会函[2019]70号）、东莞市交通运输局文件（东交[2019]333号）、东莞市交通投资集团有限公司（东交投函[2019]296号）、东莞市交通运输局工作会议纪要（27）、东莞市交通运输局工作会议纪要（28）等相关文件批复研究编制，同意本项目通过工程变更手续纳入莞番高速工程，不再立项，并明确本项目工程主要实施内容。

2. 估算总额

根据东莞市人民政府办公室《东莞市人民政府办公室关于管番高速与连马路共线段建设有关问题的通知》中相关内容，东莞市莞番高速与连马路共线段工程项目预计总投资3.18亿元，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，其中已到位资金0.29亿元，本次拟发行政府债券0.5亿元，剩余资金将通过财政统筹等方式解决。

（二）资金筹措方案

1. 资金筹措原则

本项目是为满足东莞市莞番高速与连马路共线段工程项目建设的需求。鉴于本次债券涉及的收储地块为南城水濂站点地块项目，该地块可通过本项目发展带动后续增值，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值，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，本项目按县道、乡道单侧间距不小于1000米安装一块广告标牌，每侧可安装3块，共可安装6块，每块广告标牌预计年收入为50万元，则项目广告费收益为300万元/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3000万元，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，北至东莞大道。	3.0	4.84	2025年

莞番高速与连马路共线段工程项目总投资3.18亿元，根据项目进度安排，2020年计划债券融资0.5亿元，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	
莞番高速与连马路共线段	3.18	2.39	0.5	0.29	0.6625

工程项目					
------	--	--	--	--	--

四、项目预期收益、成本及融资平衡情况

(一) 莞番高速与连马路共线段工程项目预期运营情况

1. 莞番高速与连马路共线段工程项目收益预测

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，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《东莞市莞番高速与连马路共线段工程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

本项目规划设立 6 个广告牌，预期第一年广告费收入为 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，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
------	-------	----------------------	---------------------	---------------------

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
合计	5,000.00	4,224.08	3,801.67	3,379.26

2. 莞番高速与连马路共线段工程项目融资成本

莞番高速与连马路共线段工程项目总投资 3.18 亿元，项目已投入 0.29 亿元。根据项目进度安排，本期债券计划融资 0.5 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，及本项目广告费收益，用于本次债券项目融资金额共 0.5 亿元的还本付息，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	5,000.00	0.00	5,000.00	162.50	162.50
第 2 年	5,000.00	0.00	0.00	5,000.00	162.50	162.50
第 3 年	5,000.00	0.00	0.00	5,000.00	162.50	162.50
第 4 年	5,000.00	0.00	0.00	5,000.00	162.50	162.50
第 5 年	5,000.00	0.00	0.00	5,000.00	162.50	162.50
第 6 年	5,000.00	0.00	0.00	5,000.00	162.50	162.50
第 7 年	5,000.00	0.00	0.00	5,000.00	162.50	162.50
第 8 年	5,000.00	0.00	0.00	5,000.00	162.50	162.50
第 9 年	5,000.00	0.00	0.00	5,000.00	162.50	162.50
第 10 年	5,000.00	0.00	5,000.00	0.00	162.50	5,162.50
合计	-	5,000.00	5,000.00	-	1,625.00	6,625.00

(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广告费取得的收益用于本次债券项目融资本息，本项目融资本息金额合计 6625.00 万元，则项目地块收益及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%	212281.42	5000.00	10 年	0.00	1625.00	32.04
按 2019 年 GDP 增速 7.4%的 90%	203106.60	5000.00	10 年	0.00	1625.00	30.66
按 2019 年 GDP 增速 7.4%的 80%	200367.13	5000.00	10 年	0.00	1625.00	30.24

五、总体评价

综上所述，预计本项目收益对融资成本覆盖倍数为 30.24，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）施工技术风险

项目技术方面的风险主要指项目采用技术（包括引进技术）的先进性、可靠性、适用性和可行性与预测方案发生重大变化，可能给项目带来的风险。拟建项目涉及到道路建设工程技术含量相对较高，施工阶段存在技术风险。

（2）工程风险

本项目工程风险主要包括，由于路线方案、工程地质条件、水文地质条件与预测发生重大变化，导致工程量增加、投资增加、工期拖长给拟建项目带来的风险。

(3) 环境影响风险

环境影响风险包括两方面：一方面是建设阶段的风险，另一方面是运营阶段的风险。拟建项目建设阶段环境影响方面的风险主要指工程建设对周围水资源、矿产资源、森林植被、风景名胜、自然环境等产生的负面影响，破坏或影响周边环境，由于政策法规对周边环境的保护致使项目不能顺利实施或需要增加大量投资进行治疗、保护或恢复。拟建项目运营阶段环境影响方面的风险主要指运营阶段，随着道路交通量的增长，高速沿线将产生一定噪声污染、废气污染，环境治理和国家环保政策的调整或将加大营运阶段成本。

2. 影响项目施工进度或正常运营的风险控制措施

(1) 施工技术风险

业主方应督促施工队伍积极学习、引进先进、可靠的施工技术和装备，加强施工管理。

(2) 工程风险

业主方应与设计单位保持良好沟通，设计阶段加大投入，做好、做全现场勘探、勘察工作，尽量优化设计，防止设计方案发生较大变化，尽量减少不必要的设计变更。

(3) 环境影响风险

施工过程中，业主方及施工单位应严格做好监察工作，将施工对周边环境的影响降低到最低限度；同时做好与国土部门、环境保护部门等相关部门的沟通工作，尽量减少补偿费用。

(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。

（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。设计阶段在满足高速公路设计标准，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，包括征地拆迁补偿价格的变化等，可直接要求地方政府严格按照事先约定的征地拆迁补偿标准执行，筑路材料可严格按照招投标方式，通过竞价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。