

2020 年粤港澳大湾区交通基础设施专项债券（五期）
东莞市赣深客专塘厦站站房及站场增加建设投资
规模（含高架车道）出资项目情况

实施单位盖章：东莞市轨道交通局



主管部门盖章：东莞市轨道交通局



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） 东莞市赣深客专塘厦站站房及站场增加建设投资规模 （含高架车道）出资项目情况

本次东莞市赣深客专塘厦站站房及站场增加建设投资规模（含高架车道）出资项目参与发行的政府专项债券发行总额为6亿元，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，高速铁路、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

东莞是全国5个不设区的地级市之一，珠三角中心城市之一、粤港澳大湾区城市之一、新一线城市之一，为“广东四小虎”之首，号

称“世界工厂”。东莞市位于广东省中南部，珠江口岸，北接广州市、西与广州市隔海相望，南接深圳市、东接惠州市，是国际花园城市、全国文明城市、全国篮球城市，广东重要的交通枢纽和外贸口岸。

根据《珠江三角洲城镇群协调规划》，2004~2020年间，东莞市将整合高速公路、铁路、城际轨道、空港、海港、内河航运港、航道和管道等交通通道与交通枢纽，构筑由“两环八横十四纵”的高速公路网络、“三横七纵”的干线铁路网路、“两条主轴线、三条联络线、三条放射线”的城际轨道网络、“三横三纵”的干线航道网络以及由五大机场、四大深水枢纽港区共同组成的水陆空并举、干线相连、集疏成网的综合交通体系，形成多元交通方式一体化运作、多层次交通枢纽紧密联系、多方位交通通道网络分布的综合交通运输体系，实现对外强化辐射、对内促进协调的交通运输功能。

（二）募投项目情况

1. 项目所处区域情况

东莞市赣深客专塘厦站站房及站场增加建设投资规模（含高架车道）出资项目属于赣州至深圳客运专线广东段增加投资项目，赣州至深圳客运专线广东段项目起于广东省河源市，经惠州市、东莞市，终止于深圳市深圳北站。路线全长约 301.74 公里。按设计速度 350 公里/小时的双线高速铁路标准建设。

本项目根据《中国铁路总公司关于新建赣州至深圳铁路广东段惠州北站等 8 站站房及相关工程修改初步设计的批复》，同意新建赣州至深圳铁路塘厦站站房、雨棚、地道装修、站台铺面、铁路客站停车设施，以及信息、电力、暖通等配套工程，具体建设内容为站房建设面积 28400 平方米，停车场建设面积 12000 平方米，架空层建设面积 26500 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 赣州至深圳客运专线广东段项目
(含本次站房及站场增加建设项目) 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	项目里程 (km)	项目 类型			
赣州至深圳 客运专线广 东段项目(含 本次站房及 站场增加建 设项目)概况	项目起于广东省河源市和平县下车镇, 途径惠州市博罗县石坝等镇区、东莞市谢岗、塘厦等镇区, 终点止于深圳市深圳北站	301.74	0102 铁路 干线	464.22	6	东莞市 轨道交 通局
合计		301.74		464.22	6	

(1) 项目主体资格

名称	东莞市轨道交通局
统一社会信用代码	11441900MB2C900397
住所	东莞市南城区鸿福路 99 号会议大厦一楼东面
负责人	李天海
单位性质	正处级政府工作部门

成立日期	2019 年 1 月 9 日
主要职责	<p>(一) 研究拟订东莞市轨道交通行业相关的规范性文件和政策,并组织实施。(二) 负责组织东莞市轨道交通一体化规划研究;负责编制城市轨道交通建设规划和工程可行性研究;参与编制地方铁路建设规划及年度计划;参与编制城市轨道交通线网规划。(三) 负责拟订轨道专项资金支出计划、轨道专项资金年度筹集计划,组织编制轨道交通线路建设投融资方案、轨道交通线路建设和综合开发资金平衡方案。(四) 负责统筹协调城市轨道交通和相关配套工程的工可编制、工程招标、建设进度、竣工验收等工作;协调东莞市境内国家铁路、城际铁路的线、站位及其配套设施的规划、设计、建设等工作。(五) 负责东莞市境内城际轨道工程安全生产属地行业管理和职业健康监管工作。(六) 负责东莞市城市轨道交通运营行业管理。(七) 负责组织协调轨道交通安全保护工作。(八) 负责组织编制轨道站点 TOD 总体策略研究、轨道站点 TOD 综合开发规划、轨道站点综合体概念方案。(九) 组织拟订轨道站点周边土地核心区、控制区和协调区的范围,统计各区域各等级的宗地情况。(十) 组织拟订轨道站点周边土地收储、出让、开发工作计划,组织拟订整体连片开发的轨道站点周边土地收储补偿方案及土地前期开发计划。(十一) 负责对涉及轨道交通及 TOD 范围内的其他建设项目提出意见。(十二) 负责轨道站点对接接口、资源物业等开发管理工作。(十三) 完成东莞市委、市政府和上级部门交办的其他任务。</p>

(2) 项目建设情况

赣州至深圳客运专线广东段项目(含本次站房及站场增加建设项目)于 2017 年 10 月动工,建设期 4 年,目前处于在建状态。

(3) 项目资金到位及使用情况

根据项目可研、项目核备估算金额,赣州至深圳客运专线广东段项目(含本次站房及站场增加建设项目)总投资 464.22 亿元,项目总投资通过财政统筹、发行政府专项债券和市场化融资等方式组成,

其中项目资本金 232.11 亿元，已到位 170.85 亿元，除资本金部分以外，剩余资金计划通过银行融资、财政统筹等方式解决。项目前期已发行 2020 年粤港澳大湾区交通基础设施专项债券（二期）东莞市赣州至深圳客运专线广东段项目债券，金额 1.94 亿元。

项目建设期 4 年，2017 年至今共到位建设资金 195.05 亿元，2020 年至 2021 年预计新增到位建设资金 269.17 亿元，其中剩余资本金将由财政统筹全部到位。

二、经济社会效益分析

本项目是我国“八纵八横”高速铁路网的重要组成部分，项目建设可以完善广东省高速铁路网络布局，强化东莞、深圳、惠州和河源之间的联系，促进大湾区经济的快速发展，同时为湾区内部交流提供快速通道，对加快广东省铁路网的形成、完善区域干线铁路网具有重要的作用。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铁路网络，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、缓解周边主要高速铁路运输压力、提高交通安全的效益、提高运输质量的效益；增加项目建成后的铁路票务收费收入、站点 TOD 开发收入等。

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

东莞市赣深客专塘厦站站房及站场增加建设投资规模（含高架车道）出资项目根据国家发展和改革委员会文件（发改基础[2016]2128 号）、中华人民共和国环境保护部（环审[2016]152 号）、中国铁路总公司（铁总鉴函[2017]528 号）、中国铁路总公司（铁总鉴函[2018]248 号）、中国铁路总公司（铁总鉴函[2019]264 号）等相关

文件批复研究编制，批复同意建设赣州至深圳铁路（含广东段）及本次站房站场增加建设投资规模出资。

2. 估算总额

赣州至深圳客运专线广东段项目（含本次站房及站场增加建设项目）总投资 464.22 亿元，项目总投资通过财政统筹、发行政府专项债券和银行融资等方式组成。项目前期已发行 2020 年粤港澳大湾区交通基础设施专项债券（二期）东莞市赣州至深圳客运专线广东段项目债券，金额 1.94 亿元，本次项目拟发行政府债券 6 亿元。

（二）资金筹措方案

1. 资金筹措原则

本项目是为满足东莞市赣深客专塘厦站站房及站场增加建设投资规模（含高架车道）出资项目建设的需求，前期项目已发行 2020 年粤港澳大湾区交通基础设施专项债券（二期）东莞市赣州至深圳客运专线广东段项目债券，金额 1.94 亿元。鉴于本次债券涉及的收储地块为赣深铁路东莞南站 TOD 地块，地块可通过本项目发展带动土地增值，地块出让收入属于项目自身 TOD 开发收入，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周边站点地块的出让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 2027 年出让完毕。分别以 2019 年东莞市 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。

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
东莞南站 TOD 地块项目	商服用地	北至规划一路，西至规划二路	4.0	2.189351	2027 年

赣州至深圳客运专线广东段项目（含本次站房及站场增加建设项目）总投资 464.22 亿元，根据项目进度安排，2020 年计划债券融资 7.94 亿元，其中本次计划发行债券融资 6 亿元，其余建设资金由东莞市轨道交通局通过申请银行融资及财政统筹等途径解决。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仅通过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	历史债券	本期债券	已投	
赣州至深圳客运专线广东段项目（含本次站房及站场增加建设项目）	464.22	261.23	1.94	6	195.05	10.59

四、项目预期收益、成本及融资平衡情况

（一）东莞市赣深客专塘厦站站房及站场增加建设投资规模（含高架车道）出资项目预期运营情况

1. 东莞市赣深客专塘厦站站房及站场增加建设投资规模（含高架车道）出资项目收益预测

本次融资项目收益来源为赣深铁路东莞南站 TOD 项目地块 2.189351 公顷土地（以下简称“该地块”）出让收入，地块位于塘厦镇规划一路与规划二路交叉口东南侧，该地块预计 2027 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《东莞市赣深客专塘厦站站房及站场增加建设投资规模（含高架车道）出资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，可用于资金平衡土地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 GDP 增速 7.4% 的 100%	按 2019 年 GDP 增速 7.4% 的 90%	按 2019 年 GDP 增速 7.4% 的 80%
1	东莞南站 TOD 地块项目	2027 年	146528.22	138469.02	130791.77
合计			146528.22	138469.02	130791.77

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 146528.22 万元、138469.02 万元、130791.77 万元。

2. 东莞市赣深客专塘厦站站房及站场增加建设投资规模（含高架车道）出资项目融资成本

赣州至深圳客运专线广东段项目（含本次站房及站场增加建设项目）总投资 464.22 亿元，根据项目进度安排，2020 年项目拟通过债券计划融资 7.94 亿元，其中前期已发行的 2020 年粤港澳大湾区交通基础设施专项债券（二期）东莞市赣州至深圳客运专线广东段项目债券本金 1.94 亿元，融资利率 3.6%，每半年支付利息，到期一次性偿还本金；本次债券计划融资 6 亿元，期限 10 年，假设融资利率为 3.25%，每半年支付一次利息，到期一次性偿还本金，则应还本付息情况合计如下：

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	19,400.00	60,000.00	0.00	79,400.00	2,648.40	2,648.40
第 2 年	79,400.00	0.00	0.00	79,400.00	2,648.40	2,648.40
第 3 年	79,400.00	0.00	0.00	79,400.00	2,648.40	2,648.40

第 4 年	79,400.00	0.00	0.00	79,400.00	2,648.40	2,648.40
第 5 年	79,400.00	0.00	0.00	79,400.00	2,648.40	2,648.40
第 6 年	79,400.00	0.00	0.00	79,400.00	2,648.40	2,648.40
第 7 年	79,400.00	0.00	0.00	79,400.00	2,648.40	2,648.40
第 8 年	79,400.00	0.00	0.00	79,400.00	2,648.40	2,648.40
第 9 年	79,400.00	0.00	0.00	79,400.00	2,648.40	2,648.40
第 10 年	79,400.00	0.00	79,400.00	0.00	2,648.40	82,048.40
合计	-	60,000.00	79,400.00	-	26,484.00	105,884.00

(3) 项目资金测算平衡

东莞南站 TOD 项目地块 2.189351 公顷土地出让取得的收益用于本次债券及 2020 年粤港澳大湾区交通基础设施专项债券（二期）东莞市赣州至深圳客运专线广东段项目融资本息，上述项目融资本息金额合计 105884.00 万元，则项目地块收益可以覆盖融资本息，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%	146528.22	60000.00	10 年	19400.00	26484.00	1.38
按 2019 年 GDP 增速 7.4%的 90%	138469.02	60000.00	10 年	19400.00	26484.00	1.31
按 2019 年 GDP 增速 7.4%的 80%	130791.77	60000.00	10 年	19400.00	26484.00	1.24

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 1.24，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诚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轨道交通局，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。拟建项目涉及到架空层、地面工程，铁路建设项目的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，高速铁路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。

(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，对目前铁路项目建设、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铁路设计标准，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，通过竞价方式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。

