

**2025 年广东省政府专项债券（三期）
新建深圳至南宁高铁珠三角枢纽机场
至省界段（佛山市）募投报告**

实施单位盖章：



主管部门盖章：



市（县、区）财政局盖章：



2025 年 1 月

目 录

一、项目基本情况	1
(一) 项目所处区域财政经济情况	1
(二) 本地社会发展规划和行业相关规划	2
(三) 项目情况	5
(四) 项目立项文件或实施依据	7
(五) 责任主体	7
二、项目实施重要性和经济社会效益分析	9
(一) 重要性分析	9
(二) 经济效益分析	10
(三) 社会效益分析	10
三、项目投资估算、资金筹措方案及使用计划	11
(一) 投资估算	11
(二) 筹措方案	13
(三) 项目实施安排	16
(四) 债券资金用途	16
四、项目收益与融资平衡情况	17
(一) 项目预期成本收益	17
(二) 融资收益平衡情况	19
(三) 总体评价	22
五、专项债券管理	22
(一) 债券资金概况	22
(二) 债券资金管理	23
(三) 职责分工	23
六、项目风险控制	26
(一) 潜在风险及控制措施	26
(二) 还款保障措施	28
七、其他需要说明事项	28

**2025 年广东省政府专项债券（三期）
新建深圳至南宁高铁珠三角枢纽机场至省界段
（佛山市）募投报告**

新建深圳至南宁高铁珠三角枢纽机场至省界段项目总投资 283.36 亿元，项目资本金占总投资的 45%，为 127.512 亿元，其中佛山市需承担资本金为 4.34 亿元。新建深圳至南宁高铁珠三角枢纽机场至省界段（佛山市）项目计划通过地方政府专项债券融资 43,400 万元，2024 年已发行债券融资 29,600 万元，债券利率 2.17%，债券期限 15 年；2025 年计划申请债券融资 13,800 万元，本次 2025 年广东省政府专项债券（三期）申报发行金额 13,800 万元，债券期限为 10 年，假设债券利率为 3.6%，利息按半年支付，到期一次性偿还本金。按照财政部要求，此次专项债券预计纳入 2025 年政府性基金预算管理。

一、项目基本情况

（一）项目所处区域财政经济情况

新建深圳至南宁高铁珠三角枢纽机场至省界段线路起自珠三角枢纽机场站，经佛山高明，肇庆高要，云浮云城、云安、郁南、罗定，终至粤桂省界。

佛山市地处珠江三角洲腹地，毗邻广州、深圳、香港、澳门等大都市，是粤港澳大湾区和珠三角城市群的重要组成部分，也是全国重要的制造业基地和现代服务业基地。

表 1 近三年佛山市财政经济情况

项目	2021 年	2022 年	2023 年
地区生产总值（亿元）	12156.54	12,698.39	13,276.14
一般预算收入（亿元）	808.12	796.94	800.64
政府性基金收入（亿元）	1,159.89	557.12	477.03
其中：国有土地出让收入（亿元）	1,110.88	519.01	443.86
政府性基金支出（亿元）	1,271.29	909.45	886.22
其中：国有土地出让支出（亿元）	872.09	384.25	316.18

（二）本地社会发展规划和行业相关规划

1. 本地社会发展规划

根据佛山市“十四五”规划和 2023 年远景目标纲要，佛山“十四五”期间的经济社会发展目标定位为粤港澳大湾区极点城市、全省地级市高质量发展领头羊、面向全球的国家制造业创新中心。佛山将充分发挥产业优势、区位优势、交通优势，在粤港澳大湾区“金融+创新+制造+贸易”区域经济体系中的地位不断提升。携手广州共同为粤港澳大湾区建设提供强大极点支撑，与深圳等其他城市合作全面加强。资本、技术、人才、数据等要素加速集聚，形成特色鲜明的枢纽型经济。以世界级城市群视野规划

建设和管理城市，全面提升城市功能品质，打造高品质现代化国际化大城市。

《规划纲要》把城市空间重构和形象重塑作为重要工作进行铺排，提出打造“机场+国铁+城际+高快速路+港口”多层次立体化对外交通体系，全面加强粤港澳大湾区、省内、大西南等区域节点城市的交通基础设施互联互通，聚力提升佛山城市能级。

2. 行业相关规划

2019年2月18日中共中央、国务院印发《粤港澳大湾区发展规划纲要》，提出加强基础设施建设，畅通对外联系通道，提升内部联通水平，推动形成布局合理、功能完善、衔接顺畅、运作高效的基础设施网络，为粤港澳大湾区经济社会发展提供有力支撑。发挥粤港澳大湾区辐射引领作用，统筹珠三角九市与粤东西北地区生产力布局，带动周边地区加快发展。构建以粤港澳大湾区为龙头，以珠江—西江经济带为腹地，带动中南、西南地区发展，辐射东南亚、南亚的重要经济支撑带。完善大湾区至泛珠三角区域其他省区的交通网络，深化区域合作，有序发展“飞地经济”，促进泛珠三角区域要素流动和产业转移，形成梯度发展、分工合理、优势互补的产业协作体系。依托沿海铁路、高等级公路和重要港口，实现粤港澳大湾区与海峡西岸城市群和北部湾城市群联动发展。依托高速铁路、干线铁路和高速公路等交通通道，

深化大湾区与中南地区和长江中游地区的合作交流，加强大湾区对西南地区的辐射带动作用。

根据广东省发展和改革委员会《关于新建深圳至南宁高铁珠三角枢纽机场至省界段项目可行性研究报告的批复》（粤发改投审〔2023〕51号），该线路自珠三角枢纽机场站引出，经佛山高明、肇庆高要、云浮云城、云安、郁南、罗定，终至粤桂省界。线路全长142.372公里，佛山市境内约8.361公里；设车站3座，分别为珠三角枢纽机场站（不含）、云浮站、罗定北站。

3. 项目建设必要性

该项目是深南高铁的组成部分，项目的建设是支持大湾区辐射引领大西南，满足区域交流协作发展，促进落实粤港澳大湾区发展及建设深圳中国特色先行示范区等国家战略的需要；是提升两广铁路客运质量、扩大两广通道能力、填补区域路网空白的需要；是推动沿线资源开发、加快融入湾区、促进地区协同高质量发展的需要；是坚持生态优先，促进绿色发展的需要。加快推进深南高铁建设，在国家、两广及沿线地方等各层面都已形成广泛共识，全线正在分段积极推进。本项目地处深南高铁中部，所连接的东西区段均已在建。深南高铁尽早发挥通道整体功能，本段不可或缺；项目建设具有充分的必要性和迫切性。

(三) 项目情况

1. 项目建设概况

新建深圳至南宁高铁珠三角枢纽机场至省界段项目是有一定收益的公益性项目，项目总投资为 283.36 亿元，项目资本金占总投资 45%，约为 127.512 亿元，佛山市需承担资本金约为 4.34 亿元。项目已于 2023 年 12 月 26 日开工，项目建设工期 4 年，计划于 2027 年年底竣工。

表 2 新建深圳至南宁高铁珠三角枢纽机场至省界段项目概况

项目名称	具体位置	公益性质	技术标准	建设内容	提供的公共产品和服务内容
新建深圳至南宁高铁珠三角枢纽机场至省界段项目	位于广东省和广西壮族自治区境内，东起广东省深圳市，途径江门、佛山、肇庆、云浮、罗定、岑溪、玉林等地，西至广西首府南宁市。线路东端起于珠三角枢纽机场，衔接珠肇、广湛等高铁；中段经过云浮、罗定；西端止于两广交界处，衔接深南高铁广西段。	有一定收益的公益性项目	1. 铁路等级：高速铁路。 2. 设计速度：350 公里/小时。 3. 正线数目：双线。 4. 正线线间距：5.0 米。 5. 最小曲线半径：一般地段 7000 米，困难地段 5500 米（引入珠三角枢纽机场采用 5200 米半径）。 6. 最大坡度：一般 20%。 7. 到发线有效长度：650 米。 8. 调度指挥方式：调度集中。	线路自珠三角枢纽机场站引出，经佛山高明，肇庆高要，云浮云城、云安、郁南、罗定，终至粤桂省界。线路全长 142.372 公里，设车站 3 座，分别为珠三角枢纽机场站（不含）、云浮站、罗定北站。	项目建成后有利于优化综合运输结构，完成同等旅客运输量与道路运输等其他方式相比，能够产生降低运输成本、降低交通事故率、提高旅客出行体验度等运输质量改善效益；带动沿线土地开发，带来土地增值效益。

2. 项目工程方案

表 3 新建深圳至南宁高铁珠三角枢纽机场至省界段项目工程方案

项目名称	项目工程方案
新建深圳至南宁高铁珠三角枢纽机场至省界段项目	<p>1. 轨道</p> <p>正线轨道工程 283.502 铺轨公里。CRTS 双块式无砟轨道 283.502 铺轨公里，其中路基地段 45.097 铺轨公里，桥梁地段 95.734 铺轨公里，隧道地段 142.671 铺轨公里，大跨桥上共铺设钢轨伸缩调节器 4 组，均位于无砟轨道地段；正线共铺设 18 号无砟道岔 18 组。</p> <p>到发线共铺设 CRTS 双块式无砟轨道 5.194 铺轨公里，其中路基地段无砟轨道 1.919 铺轨公里，桥梁地段无砟轨道 3.275 铺轨公里；到发线共铺设 12 号无砟道岔 1 组，18 号无砟道岔 8 组。</p> <p>2. 路基</p> <p>全线路基长度 22.919km，占线路全长的 16.1%，其中路堤长度 6.793km，路堑长度 16.126km。沿线路基工点类型主要有边坡防护路基、高路堤、深路堑、浸水路基（主要为水塘路堤）、特殊岩土路基（软土及松软土路基、膨胀土路基、人工（杂）填土路基）、不良地质路基（包括岩溶、地下水发育路堑、顺层路堑）、陡坡路基、侵限路基（房屋、道路、沟渠）。</p> <p>3. 桥涵</p> <p>线路全长 142.372km，全线桥梁合计 111 座，共计 48101.22 延米，桥梁长度占线路长度为 33.8%。</p> <p>4. 隧道</p> <p>正线全长 142.372km，共有隧道 56 座，单洞双线，隧道长度合计 71.352km，隧线比为 50.12%。最长隧道为云城隧道 9.8km（不包括省界处双担村隧道，该隧道全长 10.6km，广东境内 4.8km 属于本项目，广西境内 5.8km 属于深南高铁玉林至岑溪段），位于云浮市上洞村境内，隧道长 9847.6m，为单洞双线矿山法隧道。</p> <p>5. 站场</p> <p>全线设车站 3 座，依次为珠三角枢纽机场（不含）、云浮、罗定北，平均站间距 56.562km，车站均办理客运作业。其中，珠三角枢纽机场站为接轨车站，其余为新建车站。</p> <p>6. 通信</p> <p>沿铁路正线两侧预留槽道分别敷设 1 条 48 芯干线光缆，构成不同物理径路的光缆环，以提高通信系统的可靠性。沿铁路单侧槽道内敷设 1 条 48 芯区段短段贯通光缆，隧道群区段在贯通光缆对侧槽道内敷设 1 条 24 芯光缆，用于综合视频监控系统、直放站等组网。</p>

（四）项目立项文件或实施依据

2023年9月28日，根据广东省发展和改革委员会《关于新建深圳至南宁高铁珠三角枢纽机场至省界段项目可行性研究报告的批复》（粤发改投审〔2023〕51号），同意新建深圳至南宁高铁珠三角枢纽机场至省界段项目实施。项目估算总投资283.36亿元。

（五）责任主体

佛山市轨道交通局为新建广州站至广州南站联络线工程项目佛山段的主管部门，其基本信息如下：

表4 项目主管部门情况

名称	佛山市轨道交通局
统一社会信用代码	11440600MB2C92368T
住所	广东省佛山市禅城区祖庙街道人民西路14号四、五楼
负责人	陈卫东

根据《关于新建深圳至南宁高铁珠三角枢纽机场至省界段项目可行性研究报告的批复》（粤发改投审〔2023〕51号）及《合资组建项目公司建设经营深南高铁珠三角枢纽机场至省界段合同书》，本项目成立广州南站联络线铁路有限公司，作为项目业主（项目公司）负责项目建设、运营和资产管理。

表5 项目公司情况

名称	广东深南铁路有限公司
统一社会信用代码	91440300MAE6DBYM5B

住所	深圳市福田区莲花街道福中社区福中一路 1016 号地铁大厦 21 层 2101
法定代表人	余国武
成立日期	2024 年 12 月 6 日
公司类型	其他有限责任公司
经营范围	旅客票务代理；装卸搬运；运输货物打包服务；铁路运输辅助活动；国内货物运输代理；供应链管理服务；物业管理；餐饮管理；房地产咨询；房地产评估；土地调查评估服务；土地整治服务；工程造价咨询业务。（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动） [^] 公共铁路运输；道路旅客运输经营；房地产开发经营；建设工程施工。

佛山市地铁集团有限公司作为本项目的出资方之一，通过发行专项债券等方式筹措本项目资金，并作为项目资本金投入项目公司，其基本信息如下：

表6 项目实施单位情况

名称	佛山市地铁集团有限公司
统一社会信用代码	91440600684498435E
住所	佛山市禅城区魁奇二路佛山地铁大厦 19 楼 1908 室(住所申报)
法定代表人	胡拯民
注册资本	人民币 140,000.00 万元
成立日期	2009 年 3 月 12 日
公司类型	其他有限责任公司
经营范围	国有资产经营；铁路、城际轨道交通、城市轨道交通及现代有轨电车项目投资、建设、经营和管理；客货代理、仓储、物流服务；停车场经营；铁路、城际及城市轨道交通项目配套及相关产业经营；通讯设备建设、经营及管理；设计、制作、代理和发布国内各类广告；物业经营、物业管理；轨道交通沿线的房地产开发；房地产经纪；承接市政工程管理、园林绿化工程服务；技术咨询；劳务派遣；企业总部管理；销售文化用品、销售工艺品；持有效的审

	批证件从事基础电信业务（出租汽车电召呼叫服务）；出租汽车电召服务信息平台的设计、开发、运营及管理；推广出租汽车企业管理平台应用；承接政府购买公共服务项目；政府有关主管部门批准的其他业务。
--	---

资产管理情况说明：本项目形成的资产为国有资产，其权属为佛山市政府，并由佛山市轨道交通局组织资产登记管理。

表 7 项目设计单位情况

序号	项目名称	可研/设计单位名称
1	新建深圳至南宁高铁珠三角枢纽机场至省界段项目	可研单位：中铁第四勘察设计院集团有限公司

二、项目实施重要性和经济社会效益分析

（一）重要性分析

本项目的建设是支持大湾区辐射引领大西南，满足区域交流协作发展，促进落实粤港澳大湾区发展及建设深圳中国特色先行示范区等国家战略的需要；是提升两广铁路客运质量、扩大两广通道能力、填补区域路网空白的需要；是推动沿线资源开发、加快融入湾区、促进地区协同高质量发展的需要；是坚持生态优先，促进绿色发展的需要。加快推进深南高铁建设，在国家、两广及沿线地方等各层面都已形成广泛共识，全线正在分段积极推进。本项目地处深南高铁中部，所连接的东西区段均已在建。深南高铁尽早发挥通道整体功能，本段不可或缺；项目建设具有充分的必要性和迫切性。

（二）经济效益分析

本项目作为湾区对外高速铁路、深圳西向高标准客运通道，极大方便香港-深圳发展极、澳门-珠海发展极至我国大西南片区快速联系，可以增强粤港澳大湾区东翼深圳、香港对我国大西南片区带动辐射作用，充分发挥深圳、香港、澳门、珠海等对外开放门户作用，促使西南地区积极承担起我国西南改革桥头堡的使命，沟通协调两地发展，进而促进粤港澳大湾区发展战略的实施、深圳中国特色先行示范区等重要城市功能的实现。

本项目的建设，通过衔接区域路网能够提高两广地区客运时效性、拉近区域时空距离，构建西南地区与粤港澳大湾区便捷高铁交通圈，消除沿线地区交通制约因素，促进沿线与大湾区的紧密衔接，转化区位优势为开发优势。同时，可以直接将肇庆、江门等沿线地区与大湾区中心城市深圳、香港、澳门等地联系在一起，使珠江西岸地区凭借澳门特别行政区独特的发展优势，充分发挥珠三角西部地区的地缘和产业特长，实现产业结构升级和经济发展总体规模的突破。

（三）社会效益分析

粤港澳大湾区，特别是深港、珠澳等地将面临着经济快速发展、人口急剧增长、交通需求大量增加、城市规模不断扩大的形势。大湾区尤其是深圳、珠澳等发展核心城市人口密度是全国平均水平的数十倍，是我国人口最密集的区域之一；项目广东境内

沿线地区人口密度达到 921 人/km²，约为广东省的 1.4 倍。推行高质量绿色交通建设，提高土地资源利用和环境保护要求是区域社会经济健康可持续发展的必然要求。本项目的建设可以有效的节省土地、节约能源、减少环境污染、改善投资环境并可以提升人民生活质量。符合我国节约能源、加强环保、促进能源与环境协调发展的主要政策。对于沿线地区完成节能减排任务，创造绿水青山工程具有积极的意义。

三、项目投资估算、资金筹措方案及使用计划

（一）投资估算

1. 编制依据及原则

（1）国铁科法〔2018〕101 号文发布的《铁路基本建设工程投资估算预估算编制办法》。

（2）国铁科法〔2018〕102 号文发布的《铁路基本建设工程投资估算预估算费用定额》。

（3）国铁科法〔2017〕32 号文发布的《铁路工程材料基期价格》、《铁路工程施工机具台班费用定额》。

（4）国铁科法〔2019〕12 号文《国家铁路局关于下调铁路工程造价标准增值税税率的公告》。

（5）国铁科法〔2021〕15 号文《国家铁路局关于调增铁路工程造价标准编制期综合工费单价的通知》。

(6) 铁建设〔2010〕7 号文《关于发布铁路工程联调联试等有关费用标准的通知》。

(7) 铁总建设〔2013〕161 号文《中国铁路总公司关于印发铁路工程建设期间综合检测列车高级修暂行费用标准的通知》。

(8) 国铁科法〔2019〕46 号文发布的《铁路工程估算定额》。

(9) 国铁科法〔2018〕103 号文发布的《铁路工程概算定额》。

(10) 国铁科法〔2017〕33 号文发布的《铁路工程预算定额》。

(11) 铁总建设〔2017〕324 号文发布的《铁路工程补充预算定额（第一册）》。

(12) 铁总建设〔2019〕26 号文发布的《铁路工程补充预算定额（第二册）》。

(13) 国家铁路局规划与标准研究院发布的 2023 年第一季度《铁路工程建设主要材料价格信息》。

2. 项目总投资

根据《关于新建深圳至南宁高铁珠三角枢纽机场至省界段项目可行性研究报告的批复》（粤发改投审〔2023〕51 号），新建深圳至南宁高铁珠三角枢纽机场至省界段项目总投资为 283.36 亿元，项

目资本金占总投资的 45%，为 127.51 亿元，其中佛山市出资 4.34 亿元。

表 8 项目投资估算表（单位：亿元）

序号	工程或费用名称	总金额（亿元）
1	土建工程等静态投资	256.84
2	建设期贷款利息	11.89
3	机车车辆购置费	14.4
4	其他费用（铺底流动资金）	0.23
项目总投资（亿元）		283.36

（二）筹措方案

新建深圳至南宁高铁珠三角枢纽机场至省界段项目总投资为 283.36 亿元，项目资本金占总投资的 45%，为 127.51 亿元，其中佛山市出资 4.34 亿元。计划通过地方政府专项债券融资 43,400 万元，2024 年已发行债券融资 29,600 万元，2025 年计划申请债券融资 13,800 万元，本次 2025 年广东省政府专项债券（三期）申报发行金额 13,800 万元，全部用作项目资本金。

1. 市场化融资资金筹措

本项目不采取市场化融资资金筹措。

2. 地方政府债券资金筹措

新建深圳至南宁高铁珠三角枢纽机场至省界段（佛山市）项目计划通过地方政府专项债券融资 43,400 万元，2024 年已发行债券融资 29,600 万元，债券利率 2.17%，债券期限 15 年；2025 年计划申请债券融资 13,800 万元，本次 2025 年广东省政府专项债券（三期）申报发行金额 13,800 万元，债券期限为 10 年，假设债券利率为 3.6%，利息按半年支付，到期一次性偿还本金，全部用作项目资本金。

3. 非融资资金筹措

本项目非融资资金为零。

表8 项目资金筹措情况（单位：万元）

年度	项目投资		市场化 融资资金		非融资金						地方政府专项债券融资		
		已到位 金额		已到位 金额	单位自有 资金	其中： 已到位 金额	财政性资金	其中：已到 位金额	其他	其中：已 到位金额	本次发行 金额	以前发行 金额	计划以后 发行金额
合计	43,400	29,600									13,800	29,600	
2024 年	29,600	29,600										29,600	
2025 年	13,800										13,800		
2026 年	0												
2027 年	0												

（三）项目实施安排

新建深圳至南宁高铁珠三角枢纽机场至省界段项目已于 2023 年 12 月 26 日开工，计划竣工时间 2027 年年底，建设期 4 年；项目营运期自 2028 年 1 月开始。

（四）债券资金用途

项目总投资为 283.36 亿元，项目资本金占总投资的 45%，为 127.51 亿元，其中佛山市出资 4.34 亿元。此项目佛山段计划通过地方政府专项债券融资 43,400 万元，2024 年已发行债券融资 29,600 万元；2025 年计划申请债券融资 13,800 万元，本次 2025 年广东省政府专项债券（三期）申报发行金额 13,800 万元，全部用于本项目佛山段资本金出资，投入到项目公司。按债券使用管理有关规定，拟用于支付项目工程前期费用、勘察设计费、及拆迁进度款等。本项目用款计划详见下表：

表 9 项目用款计划（单位：万元）

项目总 投资	以前年 度用款 金额	发行当年用款计划								以后年 度计划 用款金 额
		一季 度用 款金 额	其中： 本次专 项债使 用金额	二季 度用 款金 额	其中： 本次专 项债使 用金额	三季 度用 款金 额	其中： 本次专 项债使 用金额	四季 度用 款金 额	其中： 本次专 项债使 用金额	
43,400	29,600	13,800	13,800	0	0	0	0	0	0	0

四、项目收益与融资平衡情况

（一）项目预期成本收益

1. 项目收入测算

新建深圳至南宁高铁珠三角枢纽机场至省界段（佛山市）项目建设期4年，已于2023年12月26日开工，计划于2027年底竣工并投入使用。项目收益主要来源于项目完工后铁路运营收入（佛山市），本次收入测算按照线路运营收入乘以新建正线线路佛山段占线路总长比例5.87%计算，收入从2028年直至债券最后一期还本的前一年限止，即2038年，项目收益期限11年，项目运营总收入为138,827.55万元，具体收入情况见下表：

表10 项目收入情况（单位：万元）

项目	2028年	2029年	2030年	2031年	2032年	2033年	2034年
营业收入（总线路）	6,097.00	91,071.00	136,042.00	203,219.00	220,200.00	238,599.00	258,535.00
营业收入佛山段（占比5.87%）运营收入	357.89	5,345.87	7,985.67	11,928.96	12,925.74	14,005.76	15,176.00

续表：

序号	项目	2035年	2036年	2037年	2038年	合计	备注
1	营业收入（总线路）	280,137.00	303,544.00	310,328.00	317,263.00	2,365,035	
2	营业收入佛山段（占比5.87%）运营收入	16,444.04	17,818.03	18,216.25	18,623.34	138,827.55	佛山市占比 $8.361/142.372=5.87\%$

本项目收入来源不存在抵押、收入被占用及分成情况。

说明：线路全长约 142.372 公里，佛山市境内约 8.361 公里；佛山市运输收入按线路长度占比 5.87% 计算。

2. 项目成本及相关税费

新建深圳至南宁高铁珠三角枢纽机场至省界段（佛山市）项目成本主要为路线运营成本，本次成本测算按照线路运营成本乘以新建正线线路佛山段占线路总长比例 5.87% 计算，成本从 2028 年直至债券最后一期还本的前一年限止，即 2038 年，项目收益期限 11 年，项目运营总成本为 62,139.07 万元，具体成本情况见下表：

表 11 项目成本情况（单位：万元）

项目	2028年	2029年	2030年	2031年	2032年	2033年	2034年
经营成本（总线路）	34,483.00	59,601.00	72,895.00	92,752.00	97,771.00	103,210.00	109,103.00
佛山段（占比5.87%）运营成本	2,024.15	3,498.58	4,278.94	5,444.54	5,739.16	6,058.43	6,404.35

续表：

项目	2035年	2036年	2037年	2038年	合计	备注
经营成本（总线路）	115,488.00	122,408.00	124,413.00	126,463.00	1,058,587	
佛山段（占比5.87%）运营成本	6,779.15	7,185.35	7,303.04	7,423.38	62,139.07	佛山市占比 8.361/142.372=5.87%

说明：线路全长约 142.372 公里，佛山市境内约 8.361 公里；佛山市运营成本按线路长度占比 5.87% 计算。

3. 项目损益情况

根据上述预测，项目运营期 2028 年至 2038 年产生的总收入为 138,827.55 万元，项目的总成本为 62,139.07 万元，项目产生净损益为 76,688.48 万元。

项 目	金 额
一、项目总收入	138,827.55
（一）铁路运营收入（佛山段）	138,827.55
二、项目总成本	62,139.07
（一）运营成本（佛山段）	62,139.07
三、项目净损益	76,688.48

（二）融资收益平衡情况

1. 项目融资情况

新建深圳至南宁高铁珠三角枢纽机场至省界段项目总投资为 283.36 亿元，项目资本金占总投资的 45%，为 127.51 亿元，其中佛山市出资 4.34 亿元。此项目计划通过地方政府专项债券融资 43,400 万元，2024 年已发行债券融资 29,600 万元，债券利率 2.17%，债券期限 15 年；2025 年计划申请债券融资 13,800 万元，本次 2025 年广东省政府专项债券（三期）申报发行金额 13,800 万元，债券期限为 10 年，假设债券利率为 3.6%，利息按半年支付，到期一次性偿还本金。本项目专项债券应还本付息共 58,002.80 万元，具体情况如下：

表 12 项目债券融资还本付息计算表（单位：万元）

年度	期初债券本金余额	计划发债金额	2024年9月发债	偿还本金	期末债券本金余额	2024年9月发债利率	2025年计划发债利率	应付利息	还本付息合计	备注
2024	-		29,600		29,600	2.17%		-	-	不计息
2025	29,600	13,800			43,400	2.17%	3.60%	890.72	890.72	计息半年
2026	43,400				43,400	2.17%	3.60%	1,139.12	1,139.12	
2027	43,400				43,400	2.17%	3.60%	1,139.12	1,139.12	
2028	43,400				43,400	2.17%	3.60%	1,139.12	1,139.12	
2029	43,400				43,400	2.17%	3.60%	1,139.12	1,139.12	
2030	43,400				43,400	2.17%	3.60%	1,139.12	1,139.12	
2031	43,400				43,400	2.17%	3.60%	1,139.12	1,139.12	
2032	43,400				43,400	2.17%	3.60%	1,139.12	1,139.12	
2033	43,400				43,400	2.17%	3.60%	1,139.12	1,139.12	
2034	43,400				43,400	2.17%	3.60%	1,139.12	1,139.12	
2035	43,400			13,800	29,600	2.17%	3.60%	890.72	14,690.72	计息半年
2036	29,600				29,600	2.17%		642.32	642.32	
2037	29,600				29,600	2.17%		642.32	642.32	
2038	29,600				29,600	2.17%		642.32	642.32	
2039	29,600			29,600	-	2.17%		642.32	30,242.32	全年计息
合计		13,800	29,600	43,400				14,602.80	58,002.80	

2. 平衡方案现金流量测算

根据项目筹资活动、投资活动、运营活动资金流动进行测算

项目 2024 年至 2039 年现金流量情况。

表 13 项目现金流量表（单位：万元）

项目/年份	2024年	2025年	2026年	2027年	2028年	2029年	2030年	2031年
一、经营活动产生的现金流量净额	-	-	-	-	-1,666	1,847	3,707	6,484
1、经营活动中收到的现金					-1,666	1,847	3,707	6,484
2、经营活动中支付的现金								
3、缴纳税金								
二、投资活动产生的现金流量净额	-29,600	-13,800	-	-	-	-	-	-
1、收回投资收到的现金								
2、支付项目建设资金	29,600	13,800						
三、融资活动产生的现金流量净额	29,600	12,909	-1,139	-1,139	-1,139	-1,139	-1,139	-1,139
1、收到项目自筹资金								
2、收到债券融资款	29,600	13,800						
3、支出债券发行费								
4、偿还债券本金								
5、支付债券利息	-	891	1,139	1,139	1,139	1,139	1,139	1,139
四、现金及现金等价物净增加额	-	-891	-1,139	-1,139	-2,805	708	2,568	5,345
1、现金的期初余额	-	-	-891	-2,030	-3,169	-5,974	-5,266	-2,699
2、现金的期末余额	-	-891	-2,030	-3,169	-5,974	-5,266	-2,699	2,647

续表:

项目/年份	2032年	2033年	2034年	2035年	2036年	2037年	2038年	2039年
一、经营活动产生的现金流量净额	7,187	7,947	8,772	9,665	10,633	10,913	11,200	-
1、经营活动中收到的现金	7,187	7,947	8,772	9,665	10,633	10,913	11,200	-
2、经营活动中支付的现金								
3、缴纳税金								
二、投资活动产生的现金流量净额	-	-	-	-	-	-	-	-
1、收回投资收到的现金								
2、支付项目建设资金								
三、融资活动产生的现金流量净额	-1,139	-1,139	-1,139	-14,691	-642	-642	-642	-30,242
1、收到项目自筹资金								
2、收到债券融资款								
3、支出债券发行费								
4、偿还债券本金				13,800				29,600
5、支付债券利息	1,139	1,139	1,139	891	642	642	642	642
四、现金及现金等价物净增加额	6,047	6,808	7,633	-5,026	9,990	10,271	10,558	-30,242
1、现金的期初余额	2,647	8,694	15,502	23,135	18,109	28,099	38,370	48,928
2、现金的期末余额	8,694	15,502	23,135	18,109	28,099	38,370	48,928	18,686

上述结果表明,在债券存续期间,项目运营后年度累计净现金流量大于0,项目产生的净现金流入,能使用于还本付息的资金稳定性得到保障。

3. 还本付息保障倍数

本息保障倍数能够进一步说明项目自身产生的资金流是否充足,保障程度大小。

根据前述对项目未来数据的合理预测,在债券存续期间内共产生可用于还本付息金额的净现金流入6,688万元,能够覆盖债券本息金额58,003万元,债务本息偿付保障倍数1.32倍,同时,本地区经济及财政收支增长稳健,项目不能偿还对应融资本息的风险较低,用于还本付息资金的充足性得到保障。

表14 本息保障倍数测算表(单位:万元)

年度	偿还本金	应付利息	还本付息合计	备注	项目净收益
2024		-	-	不计息	-
2025		891	891	计息半年	-
2026		1,139	1,139		-
2027		1,139	1,139		-
2028		1,139	1,139		-1,666
2029		1,139	1,139		1,847
2030		1,139	1,139		3,707
2031		1,139	1,139		6,484
2032		1,139	1,139		7,187
2033		1,139	1,139		7,947
2034		1,139	1,139		8,772
2035	13,800	891	14,691	计息半年	9,665
2036		642	642		10,633
2037		642	642		10,913
2038		642	642		11,200
2039	29,600	642	30,242	全年计息	-
合计	43,400	14,603	58,003		76,688
利息保障倍数				1.32	

（三）总体评价

根据前述对项目未来数据的合理预测，在债券存续期间内共产生可用于还本付息金额的净现金流入 6,688 万元，能够覆盖债券本息金额 58,003 万元，债务本息偿付保障倍数 1.32 倍。同时，本地区经济及财政收支增长稳健，项目不能偿还对应融资本息的风险较低，用于还本付息资金的充足性得到保障。

五、专项债券管理

（一）债券资金概况

新建深圳至南宁高铁珠三角枢纽机场至省界段（佛山市）项目计划通过地方政府专项债券融资 43,400 万元，2024 年已发行债券融资 29,600 万元，债券利率 2.17%，债券期限 15 年；2025

年计划申请债券融资 13,800 万元，本次 2025 年广东省政府专项债券（三期）申报发行金额 13,800 万元，债券期限为 10 年，假设债券利率为 3.6%，利息按半年支付，到期一次性偿还本金。此次专项债券纳入政府性基金预算管理。

（二）债券资金管理

本项目无银行融资，不涉及分账管理，资金使用严格按照相关要求管理，项目相关收入均为专项收入，并专门用于归还债券本金和利息，项目收益及还本付息资金纳入政府性基金预算管理。加强项目建设进度管理，充分落实建设所需资金，加强促进现金回流，确保债券发行资金的按时回笼，以增强项目的抗风险能力，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，确保债券存续期间不会出现收入与还本付息周期错配的情况。若项目主管部门和项目实施单位未按既定方案落实专项债券还本付息资金的，财政部门可以采取扣减相关预算资金等措施偿债。

（三）职责分工

1. 佛山市财政部门的主要职责：

（1）按照专项债务管理规定，审核确定专项债券项目融资平衡方案及相关管理办法，组织做好信息披露等工作。

(2) 按照债券发行和项目管理有关要求，配合做好专项债券发行准备工作。

(3) 切实加快资金拨付和预算执行进度，及时将债券资金拨付到项目上，防范债券滞留国库。

(4) 督促项目单位及主管部门落实项目管理责任，以尽快形成实物工作量，发挥债券扩大投资和稳增长的积极作用，避免闲置浪费。将债券资金使用情况 and 债券项目实际支出情况纳入政府债务管理系统统计。

(5) 指导和监督项目主管部门和单位要将专项债券对应的政府基金收入、专项收入及时足额编入国库，以保障专项债券本息偿还。对项目主管部门和单位未按既定方案落实专项债券还本付息资金的，财政部门可以采取扣减相关预算资金等措施偿债。

(6) 组织项目对应专项债券还本付息等存续期管理。执行落实制定完善债券还本付息相关制度，准确编制还本付息计划，提前落实并及时足额拨付还本付息资金，切实维护政府信誉。

(7) 财政部门应组织建立相应的资产登记和统计报告制度，会同主管部门、项目单位加强专项债券项目对应资产管理。

2. 本项目主管部门为佛山市轨道交通局，主要职责：

(1) 负责组织制定专项债券项目融资平衡方案，督促指导项目单位做好项目专项债券发行准备工作和信息披露有关工作。

(2) 统筹协调项目推进，全程跟进项目前期审批、建设实施、资金使用、验收结算等各环节工作。督促项目单位履行项目建设、运营和维护责任，确保项目如期建设、如期投入运营，早日实现持续稳定的收益。

(3) 对项目建设、资金使用和还本付息进行监督，指导项目单位加快项目建设、规范专项债券资金使用，加快专项债券资金支出进度。对发现的违法违规资金使用进行严肃处理和责任追究。

(4) 合理评估发行项目专项债券对应项目风险并组织风险应对工作。按项目编制收支预算总体平衡方案和分年平衡方案，全面反映项目收入、支出、举借，还本付息及资产等，并将其分年纳入预算管理。

(5) 负责编制项目专项债券还本付息年度预算，督促项目单位及时上缴项目收益用于还本付息，确保债券还本付息不出任何风险。

(6) 做好债券资金对应项目形成资产的登记核算管理工作，做好资产日常统计和动态监控，确认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转拨注入企业。

(7) 及时组织项目单位将项目形成的资产进行资产登记管理。

3. 本项目实施单位为佛山市地铁集团有限公司，主要职责：

佛山市地铁集团有限公司负责按照债券发行组织统一安排，研究制定专项债券项目融资平衡方案，及时提供项目专项债券发行和信息披露有关项目信息工作。负责分析预测发行项目专项债券对应项目风险并提出应对措施。负责落实债券还本付息资金来源，按时足额缴交项目对应的政府性基金预算收入和专项收入。负责按照专项债券项目穿透式管理要求，及时、规范填录专项债券资金支出使用和专项收入收缴等信息录入。

六、项目风险控制

(一) 潜在风险及控制措施

1. 项目收益风险

本项目具有公益性，回收周期长，预期土地出让收入对应的政府性基金收入和项目经营性收益可能产生波动，将影响项目的收益，进而影响项目资金的平衡。

2. 其他风险

(1) 自然环境、施工条件、资金落实等影响项目施工进度或正常进行的风险。

(2) 物价波动、设计变更等因素导致投资测算不准确从而影响融资平衡结果的风险。

3. 风险控制

(1) 建立定期评估机制，根据市场变化合理评估债券项目的成本、预期收益和对应资产价值等，动态调整完善预算平衡方案，保持项目全周期和各年度收支平衡。依托地方政府管理信息系统，将专项债券项目全部纳入项目库管理，涵盖项目总投资及分年度投资、融资规模及期限、预期收益及分年度偿债安排、资产评估价值等信息。

(2) 加强促进现金回流。项目实施方和项目主管单位应实时监控项目的变现情况，做好相关土地出让计划，尽快落实土地收入及相关项目收入按时足额缴交项目对应的政府性基金预算收入和专项收入，以增强项目的抗风险能力。

(3) 充分考虑项目建设的特点，对项目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。

(4) 委托中介机构对实施过程中，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。

（二）还款保障措施

按照《国务院办公厅关于印发地方政府性债务风险应急处置预案的通知》（国办函〔2016〕88号）规定，本级政府对地方政府债券依法承担全部偿还责任。本级财政将按照《财政部关于印发〈地方政府专项债务预算管理办法〉的通知》（财预〔2016〕155号）规定，及时按照约定逐级向省财政缴纳本级应当承担的还本付息资金，由省财政按照合同约定及时偿还专项债券到期本息。如偿债出现困难，将通过调减投资计划、处置可变现资产、调整预算支出结构等方式筹集资金优先偿还政府债券本息。未按时足额向省财政缴纳专项债券还本付息资金的，省财政采取适当方式扣回。

七、其他需要说明事项

无其他需要说明事项。