

附件 2-1

**2022 年广西壮族自治区政府交通基础设施专项
债券（三期）——2022 年广西壮族自治区
政府专项债券（二十三期）广西壮族
自治区本级交通基础设施
项目实施方案**



广西壮族自治区财政厅

2022 年广西壮族自治区政府交通基础设施专项 债券（三期）——2022 年广西壮族自治区 政府专项债券（二十三期）广西柳江 红花水利枢纽二线船闸工程 项目实施方案

一、债券情况

（一）债券发行计划。

广西柳江红花水利枢纽二线船闸工程专项债券计划发行规模 25,000 万元，共发行一期。本期计划发行 25,000 万元，发行期限为 30 年，测算利率为 4.5%。

（二）还本付息安排。

本期专项债券自发行日第二个自然日起开始计息，每半年付息一次，到期一次性偿还本金。

二、项目基本情况

（一）广西壮族自治区简介。

广西位于中国华南地区，东连广东，南临北部湾并与海南隔海相望，西与云南毗邻，东北接湖南，西北靠贵州，西南与越南接壤，广西陆地面积 23.76 万平方千米。目前，广西壮族自治区下辖 14 个地级市，61 个县（含 12 个民族自治县），9 个县级市，41 个市辖区。2019 年广西常住人口总量平稳增长，年末全区常住人口 4,960 万人，比上年末增加 34 万人。广西自然资源丰富。

全区矿产资源种类多、储量大，有色金属矿尤为丰富，是全国十大有色金属矿产产区之一；河流众多，水利资源充沛，其中红水河被誉为中国水电资源的“富矿”；南临北部湾，海岸线曲折，溺谷多且面积广阔，形成众多天然良港；旅游资源得天独厚，山川秀丽，有多处国家级风景名胜区。广西热量丰富，降水丰沛，利于作物生长，除稻谷、玉米等大宗粮食作物，花生、油茶籽等油料作物，甘蔗、黄红麻等大宗经济作物外，还有众多著名的热带和亚热带水果。

（二）广西壮族自治区财政收支情况。

2018年至2020年，广西壮族自治区本级实现一般公共预算收入分别为348.84亿元、381.21亿元和372亿元；一般公共预算支出分别932.2亿元、929.03亿元和882.33亿元。政府性基金收入分别为119.68亿元、37.46亿元和35.18亿元；政府性基金支出分别为215.69亿元、215.47亿元和214亿元。

广西壮族自治区本级2018-2020年财政收支情况

单位：人民币亿元

项目	2018年	2019年	2020年
一般公共预算收入	348.84	381.21	372.00
一般公共预算支出	932.20	929.03	882.33
政府性基金收入	119.68	37.46	35.18
其中：国有土地使用权出让收入	-	-	-
政府性基金支出	215.69	215.47	214.00
其中：国有土地使用权出让收入安排的支出	15.64	12.04	-

（三）项目情况。

1. 项目名称：广西柳江红花水利枢纽二线船闸工程。
2. 项目业主：广西西江开发投资集团有限公司。
3. 建设地点：柳州市鱼峰区里雍镇红花村。

（四）项目业主介绍。

广西西江开发投资集团有限公司（下简称“公司”）成立于1996年6月2日，注册资本406,930.61万元。公司的主营业务板块主要为港口、物流、工贸、能源、金融、投资及公益性板块。其中港口板块包括发行人经营和建设的西江沿岸各地市港口；物流板块包括港口之间的水路运输及物流服务；工贸板块主要进行建筑材料、矿产品、化工产品、农资产品、油品、海产品等大宗商品销售；能源板块目前包括水电站和光伏电站；金融板块主要以创投、小额贷款等金融服务业务为主；投资包括西江集团本部、区域公司等；公益性板块以西江集团承担的自治区政府授权的西江黄金水道船闸及其他重大交通基础设施的投资建设和经营管理业务为主。

（五）项目建设内容。

本期专项债券资金主要用于建设广西柳江红花水利枢纽二线船闸工程，主要包括船闸主体土建工程，金属结构，船闸电气及控制工程，通讯工程，地面工程，给排水、环保、消防及临时工程等。

(六) 项目事前绩效评估。

评估要求		
评估指标	评估内容	具体说明
项目实施情况	说明项目实施的必要性、公益性、收益性、资本性	红花一线船闸设计船型为 2×300 吨级顶推船队，兼顾 1,000 吨级单船，船闸有效尺度为 180m×18m×3.0m（下游最低通航水位为 59.79m），年通过能力 663 万吨。2014 年实际通过货运量 632 万吨，由于过闸货运量的强劲增长，使得一线船闸现已处于饱和运行状态，压船候闸现象时有发生。 为贯彻落实《国务院关于进一步促进广西经济社会发展的若干意见》（国发〔2009〕42 号）和《中共广西壮族自治区委员会广西壮族自治区人民政府关于打造西江黄金水道促进区域经济协调发展的若干意见》（桂发〔2009〕24 号）精神，进一步提升西江黄金水道航运能力和水平，充分发挥西江黄金水道的水运优势，促进区域经济协调发展，需尽快建设红花水利枢纽二线船闸工程。国民经济内部收益率为 11.63%，大于社会折现率 8%；经济净现值 73,841 万元，本项目经济指标较好；且具有较强的抗风险能力，该项目在经济上是合理的。本项目投资较大，为非经营性项目，社会效益显著。
偿债计划	说明偿债计划的可行性和偿债风险点	本项目专项债本金 25,000 万元，专项债偿还期为 30 年。本项目专项债按等本息进行偿还，随着运营后期过闸船舶吨位增加，过闸营业收入增加，利息和偿债备付率大于 1.2。本项目具有清偿专项债的能力。
建设投资实施方式	说明项目建设投资实施方式的合规性	2016 年 4 月，中水珠江规划勘测设计有限公司完成了《广西柳江红花水利枢纽二线船闸工程可行性研究报告》（报批稿），广西区发改委于 2016 年 5 月对该项目工可研进行了批复。 2016 年 5 月，中交水运规划设计院有限公司（以下简称“水规院”）联合中水珠江规划勘测设计有限公司（以下简称“珠委院”），中标承担广西柳江红花水利枢纽二线船闸工程勘察、设计工作。 2016 年 8 月，广西西江集团红花二线船闸有限公司对勘察设计联合体提交的初步设计成果进行了内部审查。 2016 年 9 月，自治区交通运输厅组织专家对勘察设计联合体提交的初步设计成果进行了会议审查。本版为根据审查会意见修改后的报批稿。

评估要求		
评估指标	评估内容	具体说明
资金来源	说明项目资金来源结构及债券资金需求的可行性、投向的合理性	工程建设投资 296,308.49 万元,各级财政补助不少于总投资的 50%,剩余资金由项目业主自筹。项目业主主要通过发行地方债券融资。
收入预测	说明项目收入预测的合理性与具体数据来源	根据广西壮族自治区物价局和交通运输厅关于印发《广西壮族自治区船闸收费实施暂行办法》的通知(桂价费〔2014〕80 号),“按照保持我区水路运输低成本优势、水运企业可承受的原则,结合我区当地物价水平确定船舶过闸费收费标准。所有船舶按照总吨计费。”预计满荷载年过闸运输需求量为 4,700 万吨。本次按照项目政府专项债存续期间前三年 0.6 元/总吨预测,后期按照恢复 1/总吨预测,测算数据来源合理。
其他	说明其他需要事前绩效评估的事项	无。

三、经济社会效益分析

(一)项目是落实国务院关于进一步促进广西经济社会发展的若干意见的需要。

2009 年 12 月 7 日,国务院关于进一步促进广西经济社会发展的若干意见中指出:“加强基础设施建设,增强跨越发展的支撑能力,大力发展西江水运,重点支持西江航运干线、柳江黔江、红水河、右江等航道建设,推进百色水利枢纽和龙滩水电站通航设施建设,实施长洲水利枢纽船闸扩建、沿江主要港口扩能等重点工程”。柳江航道作为重要基础设施,柳黔江 II 级航道的建设,配合红花二线船闸将大大提高通。

(二)项目的建设是打造西江黄金水道的关键。

广西西江黄金水道主要由连接南宁、贵港、梧州、百色、来

宾、柳州、崇左市的 1,480 公里内河水运主通道组成，涵盖流经河池、桂林、玉林、贺州的地区性重要航道 1,621 公里。主要范围包括：西江航运干线 570 公里、右江 429 公里、红水河 550 公里、柳黔江 284 公里、都柳江和融江 309 公里、桂江 341 公里、左江 322 公里、贺江 119 公里以及绣江 177 公里，共 3,101 公里。广西西江黄金水道建设的总体目标是：通过实施“五大工程”的建设，全面提升广西西江黄金水道水运能力和水平，为加快西江干支流沿江产业集聚，逐步形成西江经济带，促进区域经济协调发展创造条件。

加快建设现代化内河港口，形成以贵港、梧州、南宁主要港口为核心，百色、来宾、柳州、崇左等地区性港口为重要补充，布局合理、层次分明、功能明确、设施完善的内河港口体系。红花水利枢纽是西南水运出海北线通道上的控制性枢纽，建设红花二线船闸工程是打造西江黄金水道的关键，是广西西江黄金水道建设的重点项目。

四、项目投资估算及资金筹措方案

（一）项目投资估算。

根据广西壮族自治区交通运输厅关于柳江红花水利枢纽二线船闸工程初步设计变更的批复（桂交行审〔2019〕54 号），项目总投资为 296,308.49 万元。

项目投资详细构成情况如下表：

单位：人民币万元

序号	项目类型	金额（万元）	占总投资比例（%）
1	工程费用	209,618.61	70.74
2	工程建设其他费用	62,134.28	20.97
3	预备费	13,595.53	4.59
4	建设期利息	10,960.07	3.70
项目总投资		296,308.49	100.00

（二）资金筹措方案。

1. 资金来源

广西柳江红花水利枢纽二线船闸工程项目总投资296,308.49万元。项目资金来源如下：

（1）不含专项债券的项目资金271,308.49万元，资金来源为业主自筹和财政补助，占比91.56%；

（2）专项债券资金25,000万元，占比8.44%，其中已发行0万元，本次拟发行25,000万元；

（3）本项目其他融资资金0万元，占比0%。

项目资金筹措计划如下表所示：

单位：人民币万元

类别	2020年及以前年度	2021年	2022年	2023年
不含专项债券的项目资本金	121,113.00	4,200.00	22,841.00	123,154.49
专项债券融资	-	-	25,000.00	-
其他债务融资	-	-	-	-
合计	121,113.00	4,200.00	47,841.00	123,154.49

2. 项目实施计划

项目计划建设周期为 84 个月，已于 2016 年 6 月开工建设，预计于 2023 年 6 月底建成。

单位：人民币万元

类别	2020 年及以前年度	2021 年	2022 年	2023 年
项目建设	121, 113. 00	4, 200. 00	47, 841. 00	123, 154. 49

五、项目预期收益、成本及融资平衡情况

（一）项目预期收入测算。

项目收支预测以 2023 年为起始年测算。项目主要收入来源于船闸收费收入。

1. 船闸收费收入

项目主要收入来源于船闸收费收入。根据广西壮族自治区物价局和交通运输厅关于印发《广西壮族自治区船闸收费实施暂行办法》的通知（桂价费〔2014〕80 号），按照保持我区水路运输低成本优势、水运企业可承受的原则，结合我区当地物价水平确定船舶过闸费收费标准。所有船舶按照总吨计费。预计满荷载年过闸运输需求量为 4,700 万吨。本次按照项目政府专项债存续期间前三年 0.6 元/总吨预测，后期按照恢复 1/总吨预测。第一至第四年按满荷载 60%-90%计算，第五年及之后按满荷载过闸量，债券存续期内的过闸费收入为 127,652 万元。

项目每年预期收入情况如下表：

单位：人民币万元

时间	船闸收费收入	当年总收入
2023 年	1, 692. 00	1, 692. 00
2024 年	1, 974. 00	1, 974. 00
2025 年	2, 256. 00	2, 256. 00
2026 年	4, 230. 00	4, 230. 00
2027 年	4, 700. 00	4, 700. 00
2028 年	4, 700. 00	4, 700. 00
2029 年	4, 700. 00	4, 700. 00
2030 年	4, 700. 00	4, 700. 00
2031 年	4, 700. 00	4, 700. 00
2032 年	4, 700. 00	4, 700. 00
2033 年	4, 700. 00	4, 700. 00
2034 年	4, 700. 00	4, 700. 00
2035 年	4, 700. 00	4, 700. 00
2036 年	4, 700. 00	4, 700. 00
2037 年	4, 700. 00	4, 700. 00
2038 年	4, 700. 00	4, 700. 00
2039 年	4, 700. 00	4, 700. 00
2040 年	4, 700. 00	4, 700. 00
2041 年	4, 700. 00	4, 700. 00
2042 年	4, 700. 00	4, 700. 00
2043 年	4, 700. 00	4, 700. 00
2044 年	4, 700. 00	4, 700. 00
2045 年	4, 700. 00	4, 700. 00
2046 年	4, 700. 00	4, 700. 00
2047 年	4, 700. 00	4, 700. 00
2048 年	4, 700. 00	4, 700. 00
2049 年	4, 700. 00	4, 700. 00

时间	船闸收费收入	当年总收入
2050 年	4,700.00	4,700.00
2051 年	4,700.00	4,700.00
合计	127,652.00	127,652.00

（二）项目预期成本测算。

本项目成本主要为在运营过程中实际发生的职工薪酬以及管理费用等。

1. 职工薪酬

根据可行性研究报告内容进行测算，考虑到当地工资水平和本项目建成后的劳动生产率情况，本项目工资及福利费用 333.9 万元/年，第一至第四年按满荷载 60%-90%计算，第五年及之后按满荷载记列该项费用，债券存续期内，职工薪酬合计为 9,349.2 万元。

2. 管理费用

根据可行性研究报告内容进行测算，本项目达产年管理费用为 137 万元/年，运一至第四年按满荷载 60%-90%计算，第五年及之后按满荷载记列该项费用，债券存续期内，管理费用合计为 3,836 万元。

3. 税金及附加

根据可行性研究报告内容进行测算，本项目按行业综合增值税负税率 3.5%，城建税为 7%，附加税为 5%，印花税 0.1%，债券存续期内本项目所产生的税金及附加合计约为 5,131.61 万元

综上所述，本项目在专项债券存续期内预期总成本合计为18,316.81万元。

项目每年预期成本情况如下表：

单位：人民币万元

时间	职工薪酬	管理费用	税金及附加	当年总成本
2023 年	200.34	82.20	68.02	350.56
2024 年	233.73	95.90	79.35	408.98
2025 年	267.12	109.60	90.69	467.41
2026 年	300.51	123.30	170.05	593.86
2027 年	333.90	137.00	188.94	659.84
2028 年	333.90	137.00	188.94	659.84
2029 年	333.90	137.00	188.94	659.84
2030 年	333.90	137.00	188.94	659.84
2031 年	333.90	137.00	188.94	659.84
2032 年	333.90	137.00	188.94	659.84
2033 年	333.90	137.00	188.94	659.84
2034 年	333.90	137.00	188.94	659.84
2035 年	333.90	137.00	188.94	659.84
2036 年	333.90	137.00	188.94	659.84
2037 年	333.90	137.00	188.94	659.84
2038 年	333.90	137.00	188.94	659.84
2039 年	333.90	137.00	188.94	659.84
2040 年	333.90	137.00	188.94	659.84
2041 年	333.90	137.00	188.94	659.84
2042 年	333.90	137.00	188.94	659.84
2043 年	333.90	137.00	188.94	659.84
2044 年	333.90	137.00	188.94	659.84
2045 年	333.90	137.00	188.94	659.84

时间	职工薪酬	管理费用	税金及附加	当年总成本
2046 年	333.90	137.00	188.94	659.84
2047 年	333.90	137.00	188.94	659.84
2048 年	333.90	137.00	188.94	659.84
2049 年	333.90	137.00	188.94	659.84
2050 年	333.90	137.00	188.94	659.84
2051 年	333.90	137.00	188.94	659.84
合计	9,349.20	3,836.00	5,131.61	18,316.81

(三) 项目融资平衡情况测算。

1. 项目总收益

专项债券存续期内，广西柳江红花水利枢纽二线船闸工程项目预期总收入为 127,652 万元，预期总成本为 18,316.81 万元，项目总收益为 109,335.19 万元。

2. 项目总债务融资本息

专项债券存续期内，项目总债务融资本息金额为 58,750 万元，其中专项债券融资本息为 58,750 万元，其他债务融资本息金额为 0 万元。具体还本付息计划如下：

单位：人民币万元

专项债券			其他债务融资			项目总债务 融资本息
债券本金	利息支出	专项债券融资 本息	其他债务融 资本金	利息支出	其他债务融资本息	
25,000.00	33,750.00	58,750.00	-	-	-	58,750.00

3. 融资平衡情况

针对专项债券的还本付息情况，本项目的总债务融资本息覆盖倍数为 1.86。具体测算如下表：

单位：人民币万元

项目名称	项目总收益	项目总债务融资本息	覆盖倍数
广西柳江红花水利枢纽二线船闸工程	109,335.19	58,750.00	1.86
合计	109,335.19	58,750.00	1.86

4. 压力测试

考虑到收入、成本因素变动对项目总债务融资本息覆盖倍数的影响，分析结果见下表：

单因素敏感性分析	-5%	0%	5%
收入变动敏感性分析			
项目总债务融资本息的覆盖倍数	1.75	1.86	1.97
成本变动敏感性分析			
项目总债务融资本息的覆盖倍数	1.87	1.86	1.85

基于上表，收入和成本变动是影响本项目资金平衡的敏感因素，当整个项目的收入下降 5% 的情况下，债券本息资金的覆盖倍数为 1.75，能通过压力测试。当整个项目的成本上升 5% 情况下，债券本息资金的覆盖倍数为 1.85，仍然能通过压力测试。

总体看，项目收益与融资能实现自求平衡，不能还本付息的风险较小。

六、债券发行依据

（一）发行主体资格。

《中华人民共和国预算法》第三十五条规定，经国务院批准的省、自治区、直辖市的预算中必需的建设投资的部分资金，可以在国务院确定的限额内，通过发行地方政府债券举借债务的方

式筹措。《地方政府专项债务预算管理办法》（财预〔2016〕155号）第四条规定，设区的市、自治州，县、自治县、不设区的市、市辖区政府（以下简称市县级政府）确需发行专项债券的，由省、自治区、直辖市政府统一发行并转贷给市县级政府。

（二）地方政府债务限额管理。

《中华人民共和国预算法》第三十五条规定，举借债务的规模，由国务院报全国人民代表大会或者全国人民代表大会常务委员会批准。

《地方政府专项债务预算管理办法》（财预〔2016〕155号）第十条规定，财政部在全国人民代表大会或其常务委员会批准的专项债务限额内，根据债务风险、财力状况等因素并统筹考虑国家调控政策、各地区公益性项目建设需求等，提出分地区专项债务限额及当年新增专项债务限额方案，报国务院批准后下达省级财政部门。

《地方政府专项债务预算管理办法》（财预〔2016〕155号）第十一条规定，省级财政部门在财政部下达的本地区专项债务限额内，根据债务风险、财力状况等因素并统筹考虑本地区公益性项目建设需求等，提出省本级及所辖各市县当年专项债务限额方案，报省、自治区、直辖市政府批准后下达市县级财政部门。

《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）规定，各地试点分类发行专项债券的规模，应当在国务院批准的专项债务限额内

统筹安排，包括当年新增专项债务限额、上年末专项债务余额低于限额的部分。

（三）地方政府债务预算管理。

《中华人民共和国预算法》第三十五条规定，省、自治区、直辖市依照国务院下达的限额举借的债务，列入本级预算调整方案，报本级人民代表大会常务委员会批准。

《地方政府专项债务预算管理办法》（财预〔2016〕155号）第三条规定，专项债务收入、安排的支出、还本付息、发行费用纳入政府性基金预算管理。

《地方政府专项债务预算管理办法》（财预〔2016〕155号）第十三条规定，增加举借专项债务收入，以下内容应当列入预算调整方案：（1）省、自治区、直辖市在新增专项债务限额内筹措的专项债券收入；（2）市县级政府从上级政府转贷的专项债务收入。

《地方政府专项债务预算管理办法》（财预〔2016〕155号）第十八条规定，专项债务转贷下级政府的，财政部门应当在本级人民代表大会或其常务委员会批准后，及时将专项债务转贷的预算下达有关市县级财政部门。接受专项债务转贷的市县级政府在本级人民代表大会或其常务委员会批准后，应当及时与上级财政部门签订转贷协议。

七、潜在影响项目收益与融资平衡结果的各种风险评估

（一）与项目建设或运营有关的风险。

1. 项目建设风险。如果发生供电、交通、给排水、通讯、消防、环保等市政基础配套设施不完善，可能导致项目不能按期完工。

2. 项目运营风险。如果发生政策调整或者项目运营方经营不善，可能导致项目收益不能达到预期。

（二）影响融资平衡结果的风险。

1. 利率波动风险

在债券存续期内，国际、国内宏观经济环境的变化和国家经济政策变动等因素，会引起资本市场利率的波动，进而对本项目的财务成本产生影响，可能会影响项目收益与融资平衡。

2. 流动性风险

债券市场资金的供需状况和投资者的投资偏好变化，可能影响本次发行债券的流动性，可能存在转让时无法找到交易对手而流动性不足的风险。

（三）项目风险管理措施。

1. 《中华人民共和国预算法》第三十五条第五款规定，国务院建立地方政府债务风险评估和预警机制、应急处置机制以及责任追究制度。《国务院关于加强地方政府性债务管理的意见》（国发〔2014〕43号）第四条第（二）点“建立债务风险应急处置机制”规定，各级政府要制定应急处置预案，建立责任追究机制。经广西壮族自治区人民政府批准，广西壮族自治区财政厅印发《广西壮族自治区地方政府性债务风险应急处置预案》，建立广

西壮族自治区人民政府债务应急处置机制，提前防范财政金融风险。

2. 加强项目财务管理，保持合理的资产负债比例，并提高资金使用效率。

3. 在项目建设过程中，项目实施单位要对项目设计单位、监理单位、施工方、材料设备供应商等单位进行严格管控。

八、主管部门责任

本项目主管部门是广西壮族自治区交通运输厅以及广西壮族自治区人民政府确定的主管部门。

主管部门负责按照地方政府专项债券项目工作要求并根据广西柳江红花水利枢纽二线船闸工程建设任务、成本等因素，建立本地区试点发行专项债券项目库，做好入库专项债券项目的规划期限、投资计划、收益与融资平衡方案、预期收入等测算，做好试点发行专项债券年度项目库与政府债务管理系统的衔接，配合做好专项债券发行各项准备工作，加强对项目实施情况的监控，并统筹协调相关部门保障项目建设进度，如期实现专项收入，确保还本付息资金及时足额上缴财政部门等后续工作。

广西西江开发投资集团有限公司

2022年6月6日

附件 2-1

2022 年广西壮族自治区政府交通基础设施专项
债券（三期）——2022 年广西壮族自治区
政府专项债券（二十三期）南宁市交通
基础设施项目实施方案



2022 年广西壮族自治区政府交通基础设施专项 债券（三期）——2022 年广西壮族自治区 政府专项债券（二十三期）南宁国际 空港综合交通枢纽工程项目 实施方案

一、债券情况

（一）债券发行计划。

南宁国际空港综合交通枢纽工程项目专项债券计划发行规模 80,000 万元，共发行 2 期。一期 40,000 万元已于 2022 年 5 月发行，发行期限为 30 年，到期一次性还本，发行利率为 3.45%；二期（本期）计划于 2022 年 6 月发行 40,000 万元，发行期限为 30 年，到期一次性还本，测算利率为 4.5%。

（二）还本付息安排。

自发行日第二个自然日起开始计息，每半年付息一次，到期一次性偿还本金。

二、项目基本情况

（一）南宁市简介。

南宁市是广西壮族自治区的首府，位于广西南部，地处亚热带，北回归线以南，介于东经 $107^{\circ} 45'$ - $108^{\circ} 51'$ ，北纬 $22^{\circ} 13'$ - $23^{\circ} 32'$ 之间。全市土地面积 22,112 平方公里，市区面积 6,479 平方公里。南宁市处于中国华南、西南和东南亚经济圈的

结合部，具有得天独厚的区位优势和地缘优势，是环北部湾沿岸重要经济中心，是华南沿海和西南腹地两大经济区的结合部以及东南亚经济圈的连接点，是新崛起的大西南出海通道枢纽城市。

南宁市是中国—东盟博览会、中国—东盟商务与投资峰会长久举办地，是广西北部湾经济区核心城市，对广西沿海城市发挥着中心城市的依托作用，对华南、西南经济圈发挥着枢纽城市的连接作用，对东南亚各国发挥着中国前沿城市的开放作用，是中国面向东盟各国的区域性国际城市。

（二）南宁市财政收支情况。

2018年至2020年，南宁市本级实现一般公共预算收入分别为319.08亿元、327.25亿元和331.78亿元；一般公共预算支出分别为463.15亿元、523.25亿元和536.86亿元。政府性基金收入分别为440.01亿元、484.46亿元和579.34亿元；政府性基金支出分别为373.79亿元、385.40亿元和579.15亿元。

南宁市 2018-2020 年财政收支情况

单位：人民币亿元

项目	2018 年	2019 年	2020 年
一般公共预算收入	319.08	327.25	331.78
一般公共预算支出	463.15	523.25	536.86
政府性基金收入	440.01	484.46	579.34
其中：国有土地使用权出让收入	407.86	466.69	562.15
政府性基金支出	373.79	385.40	579.15
其中：国有土地使用权出让收入安排的支出	337.82	303.88	434.38

（三）项目情况。

1. 项目名称：南宁国际空港综合交通枢纽工程。
2. 项目业主：南宁轨道交通集团有限责任公司。
3. 建设地点：南宁吴圩国际机场。

（四）项目业主介绍。

南宁轨道交通集团有限责任公司，成立于 2008 年 12 月 23 日，注册资本 870,608.61 万元，法定代表人为黄钟晖，企业类型有限责任公司，股东为南宁市人民政府国有资产监督管理委员会。

公司经营范围为：对轨道交通项目的投资、建设、营运管理和综合资源开发、管理；对与轨道交通建设运营关联的物资、设备的投资、建设、管理；设计、制作、发布、代理国内各类广告；物业管理服务（凭资质证经营）；场地、房屋租赁；房地产项目投资、开发、经营（凭资质证经营）；承担与轨道交通相关联的市政工程项目建设；从事轨道交通技术的研发；提供轨道交通项目建设、管理的业务设计、咨询、科研服务。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动。）

（五）项目建设内容。

本期专项债券资金主要用于建设南宁国际空港综合交通枢纽工程，项目用地面积约 376,033 平方米，总建筑面积约 330,857 平方米，建设内容包括 T2、T3 航站楼前工程：既有 T2 航站楼和规划 T3 航站楼之间约 1,350 米长，230 米宽区域范围的交通换乘中心（包含机场停车库、城市轨道交通机场站、南崇铁路机

场站、公共换乘空间及配套服务设施等。），即 **GTC** 核心工程。

2、南崇铁路引入机场隧道工程：由吴圩机场站（地下车站）及进口区间隧道组成，进口区间南宁端）隧道长 3,085 米，地下车站段长 1,350 米，总长度 4,435 米。

3、地铁机场线引入机场隧道工程：南宁市轨道交通机场线的吴圩机场站至吴圩镇站段的区间中部，线路长约 3,500 米，设站 1 座。其中车站及延伸区间长 1,136 米，引入区间隧道长 2,989 米(K50+611 至 K53+600)，总长度 4,125 米。

4、需要同步实施的节点工程，包括飞行区服务车道节点、机场环形高架桥节点，跨公路立交节点等基础预留工程。

（六）项目事前绩效评估。

评估要求		
评估指标	评估内容	具体说明
项目实施情况	说明项目实施的必要性、公益性、收益性、资本性	本项目的实施符合国家“一带一路”战略的要求，对完善机场综合交通体系，促进南宁市经济发展以及发展对外经贸合作等均有重要作用和意义；同时，吴圩机场也是中国与东南亚经济文化交流的重要纽带，在中国—东盟经贸合作中发挥重要的作用。因此，本项目建设是贯彻国家“一带一路”战略，将广西打造成西南、中南地区开放发展新的战略支点。本项目作为机场综合交通体系重要组成部分，通过有效衔接机场、高速公路、高速铁路等对外交通方式，将有力推进北部湾城市群与其他城市群间的经济联系，增强南宁市对周边城市的经济辐射能力。因此本项目建设是促进北部湾城市群发展，增强南宁辐射能力。为实现南宁市现代城市交通枢纽功能，将城市轨道交通、机场、铁路客运站联系起来，从而实现枢纽间的高效运转，大大拓宽机场的辐射范围，真正实现吴圩机场北部湾和广西核心机场功能，本项目是打造南宁枢纽城市，扩大机场服务范围的重要举措。本项目建设可以实现航空、铁路、城市轨道交通客流的快速转移，提高旅客换乘效率，降低换乘时间；同时，还可以通过与其他规划城际、快速铁路通道的有机联系扩大吴圩机场的辐射吸引范围，为吴圩机场跨向中国一流国际机场提供重要交通支撑。

偿债计划	说明偿债计划的可行性和偿债风险点	一、偿债计划可行性 专项债券存续期内，项目总债务融资本息金额为 188,000 万元，其中专项债券融资本息为 188,000 万元。本项目的总债务融资本息覆盖倍数为 4.39。 二、偿债风险点 1. 利率波动风险 在债券存续期内，国际、国内宏观经济环境的变化和国家经济政策变动等因素，会引起资本市场利率的波动，进而对本项目的财务成本产生影响，可能会影响项目收益与融资平衡。 2. 流动性风险 债券市场资金的供需状况和投资者的投资偏好变化，可能影响本次发行债券的流动性，可能存在转让时无法找到交易对手而流动性不足的风险。
建设投资实施方式	说明项目建设和投资实施方式的合规性	项目从审批到开工建设等各环节，均已获得相关部门的许可或批准，具备较强的合规性。
资金来源	说明项目资金来源结构及债券资金需求的可行性、投向的合理性	1. 资金来源 南宁国际空港综合交通枢纽工程项目总投资 685,989.84 万元。项目资金来源如下： (1) 不含专项债券的项目资本金 605,989.84 万元，资金来源为业主自筹，占比 88.34%； (2) 专项债券资金 80,000 万元，占比 11.66%，本次拟发行 40,000 万元。本项目专项债券资金拟作为项目资本金共 0 万元，占比 0%； (3) 其他融资 0 万元，占比 0%。 2. 投向合理性 资金用于南宁国际空港综合交通枢纽工程项目建设，本项目建成后，将实现南宁市现代城市交通枢纽功能，将城市轨道交通、机场、铁路客运站联系起来，从而实现枢纽间的高效运转，大大拓宽机场的辐射范围，真正实现吴圩机场北部湾和广西核心机场功能，打造南宁枢纽城市，扩大机场服务范围。可以实现航空、铁路、城市轨道交通客流的快速转移，提高旅客换乘效率，降低换乘时间；同时，还可以通过与其他规划城际、快速铁路通道的有机联系扩大吴圩机场的辐射吸引范围，为吴圩机场跨向中国一流国际机场提供重要交通支撑。
收入预测	说明项目收入预测的合理性与具体数据来源	项目主要收入来源为停车场收入。根据《南宁国际空港综合交通枢纽工程可行性研究报告》进行测算，南宁国际空港综合交通枢纽项目于 2024 年开始营运，2024 年南宁吴圩国际机场旅客吞吐量达 1933.45 万人次，国内生产总值 4966 亿元；2030 年南宁吴圩国际机场旅客吞吐量达 4712.52 万人次，国内生产总值 8065 亿元；2040 年南宁吴圩国际机场旅客吞吐量达 5933.31 万人次，国内生产总值 11163 亿元。

其他	说明其他需要事前绩效评估的事项	无。
----	-----------------	----

三、经济社会效益分析

（一）贯彻国家“一带一路”战略，将广西打造成西南、中南地区开放发展新的战略支点，促进北部湾城市群经济发展，增强南宁辐射能力。

本项目建成后，对完善机场综合交通体系，促进南宁市经济发展以及发展对外经贸合作等均有重要作用和意义；同时，吴圩机场也是中国与东南亚经济文化交流的重要纽带，在中国—东盟经贸合作中发挥重要的作用。因此，本项目建设是贯彻国家“一带一路”战略，将广西打造成西南、中南地区开放发展新的战略支点。本项目作为机场综合交通体系重要组成部分，通过有效衔接机场、高速公路、高速铁路等对外交通方式，将有力推进北部湾城市群与其他城市群间的经济联系，增强南宁市对周边城市的经济辐射能力。因此本项目建设是促进北部湾城市群发展，增强南宁辐射能力。

（二）打造南宁枢纽城市，扩大机场服务范围，整合南宁吴圩国际机场集疏运体系，构建机场综合交通一体化。

实现南宁市现代城市交通枢纽功能，将城市轨道交通、机场、铁路客运站联系起来，从而实现枢纽间的高效运转，大大拓宽机场的辐射范围，真正实现吴圩机场北部湾和广西核心机场功能，本项目是打造南宁枢纽城市，扩大机场服务范围的重要举措。本项目建设可以实现航空、铁路、城市轨道交通客流的快速转移，

提高旅客换乘效率，降低换乘时间；同时，还可以通过与其他规划城际、快速铁路通道的有机联系扩大吴圩机场的辐射吸引范围，为吴圩机场跨向中国一流国际机场提供重要交通支撑。

四、项目投资估算及资金筹措方案

（一）项目投资估算。

根据广西壮族自治区发展和改革委员会《关于南宁国际空港综合交通枢纽工程可行性研究报告的批复》（桂发改交通〔2018〕1501号），本项目总投资为685,989.84万元。

项目投资详细构成情况如下表：

单位：人民币万元

序号	项目类型	金额（万元）	占总投资比例（%）
1	建安工程费	505,797.40	73.73
2	工程建设其他费用	92,727.99	13.52
3	基本预备费	41,191.67	6.00
4	建设期利息	46,272.78	6.75
项目总投资		685,989.84	100.00

（二）资金筹措方案。

1. 资金来源

南宁国际空港综合交通枢纽工程项目总投资685,989.84万元。项目资金来源如下：

（1）不含专项债券的项目资本金605,989.84万元，资金来源为业主自筹，占比88.34%；

（2）专项债券资金80,000万元，占比11.66%，其中已发行40,000万元，本次拟发行40,000万元。本项目专项债券资金拟作

为项目资本金共0万元，占比0%；

（3）其他融资0万元，占比0%。

项目资金筹措计划如下表所示：

单位：人民币万元

类别	2020 年及以前	2021	2022
不含专项债券的项目资本金	453,438.84	132,182.90	20,368.10
专项债券融资	-	-	80,000.00
其他债务融资		-	-
合计	453,438.84	132,182.90	100,368.10

2. 项目实施计划

项目计划建设周期为 63 个月，已于 2017 年 8 月开工建设，预计于 2022 年 10 月底竣工。

单位：人民币万元

类别	2020 年及以前	2021 年	2022 年
项目建设	453,438.84	132,182.90	100,368.10

五、项目预期收益、成本及融资平衡情况

（一）项目预期收入测算。

项目收支预测以 2024 年为起始年测算。项目主要收入来源于停车场收入。

1. 停车场收入

根据目前可行性研究报告内容进行测算，南宁国际空港综合交通枢纽项目于 2024 年开始营运，预计 2024 年南宁吴圩国际机场旅客吞吐量达 1,933.45 万人次，国内生产总值 4,966 亿元；2030 年南宁吴圩国际机场旅客吞吐量达 4,712.52 万人次，国内

生产总值 8,065 亿元；2040 年南宁吴圩国际机场旅客吞吐量达 5,933.31 万人次，国内生产总值 11,163 亿元。综上所述，本项目在专项债券存续期内预期总收入合计为 1,168,000 万元。项目每年预期收入情况如下表：

单位：人民币万元

时间	停车场收入	当年总收入
2022 年	—	—
2023 年	—	—
2024 年	20,000.00	20,000.00
2025 年	21,000.00	21,000.00
2026 年	22,000.00	22,000.00
2027 年	23,000.00	23,000.00
2028 年	24,000.00	24,000.00
2029 年	25,000.00	25,000.00
2030 年	26,000.00	26,000.00
2031 年	27,000.00	27,000.00
2032 年	30,000.00	30,000.00
2033 年	32,000.00	32,000.00
2034 年	34,000.00	34,000.00
2035 年	36,000.00	36,000.00
2036 年	38,000.00	38,000.00
2037 年	40,000.00	40,000.00
2038 年	42,000.00	42,000.00
2039 年	44,000.00	44,000.00
2040 年	46,000.00	46,000.00
2041 年	48,000.00	48,000.00
2042 年	50,000.00	50,000.00
2043 年	52,000.00	52,000.00
2044 年	54,000.00	54,000.00
2045 年	56,000.00	56,000.00
2046 年	58,000.00	58,000.00
2047 年	60,000.00	60,000.00

时间	停车场收入	当年总收入
2048 年	62,000.00	62,000.00
2049 年	64,000.00	64,000.00
2050 年	66,000.00	66,000.00
2051 年	68,000.00	68,000.00
合计	1,168,000.00	1,168,000.00

（二）项目预期成本测算。

本项目成本主要为人工成本、维修成本、管理费用和税金及附加。具体测算依据如下：

1. 人工成本

根据可行性研究报告内容进行测算，养护费参照广西现有同类高速公路养护费支出情况，同时考虑运营期间的设备设施更新改造及维修费用，确定本项目通车养护维修费以大修为一个周期，其中第一年为 5 万元/年·公里，第二年至第五年养护费用年递增 2%，第六年至第十年养护费用年递增 4.5%。大修之后，按照前十年的规律变化。大、中修费：本项目大修安排在项目通车第 10 年进行，大修费用为 600 万元/公里，CPI 取 2%分两年投入。中修安排在运营期末年，费用为养护维修费的 13 倍。债券存续期内本项目所产生的人工成本合计约为 126,000 万元。

2. 维修成本

根据可行性研究报告内容进行测算，本项目全线拟设匝道收费站 7 处、服务区 3 处、监控通讯分中心 1 处、养护工区 2 处，其所需管理费按每公里 15 万元考虑，考虑到职工工资的实际增长（不考虑物价上涨因素），管理设备的更新及人员扩充等因素

变动，年增长率取 2%，债券存续期内本项目所产生的设备维护费合计约为 140,000 万元。

3. 管理费用

根据可行性研究报告内容进行测算，按职工薪酬的 20%提取，债券存续期内本项目所产生的管理费合计约为 14,000 万元。

4. 税金及附加

根据可行性研究报告内容进行测算，债券存续期内本项目所产生的税金及附加合计约为 62,293.34 万元。

综上所述，本项目在专项债券存续期内预期总成本合计为 342,293.34 万元。项目每年预期成本情况如下表：

单位：人民币万元

时间	人工成本	维修成本	管理费用	税金及附加	当年总成本
2022 年	-	-	-	-	-
2023 年	-	-	-	-	-
2024 年	4,500.00	5,000.00	500.00	1,066.67	11,066.67
2025 年	4,500.00	5,000.00	500.00	1,120.00	11,120.00
2026 年	4,500.00	5,000.00	500.00	1,173.33	11,173.33
2027 年	4,500.00	5,000.00	500.00	1,226.67	11,226.67
2028 年	4,500.00	5,000.00	500.00	1,280.00	11,280.00
2029 年	4,500.00	5,000.00	500.00	1,333.33	11,333.33
2030 年	4,500.00	5,000.00	500.00	1,386.67	11,386.67
2031 年	4,500.00	5,000.00	500.00	1,440.00	11,440.00
2032 年	4,500.00	5,000.00	500.00	1,600.00	11,600.00
2033 年	4,500.00	5,000.00	500.00	1,706.67	11,706.67
2034 年	4,500.00	5,000.00	500.00	1,813.33	11,813.33
2035 年	4,500.00	5,000.00	500.00	1,920.00	11,920.00
2036 年	4,500.00	5,000.00	500.00	2,026.67	12,026.67
2037 年	4,500.00	5,000.00	500.00	2,133.33	12,133.33
2038 年	4,500.00	5,000.00	500.00	2,240.00	12,240.00

时间	人工成本	维修成本	管理费用	税金及附加	当年总成本
2039 年	4,500.00	5,000.00	500.00	2,346.67	12,346.67
2040 年	4,500.00	5,000.00	500.00	2,453.33	12,453.33
2041 年	4,500.00	5,000.00	500.00	2,560.00	12,560.00
2042 年	4,500.00	5,000.00	500.00	2,666.67	12,666.67
2043 年	4,500.00	5,000.00	500.00	2,773.33	12,773.33
2044 年	4,500.00	5,000.00	500.00	2,880.00	12,880.00
2045 年	4,500.00	5,000.00	500.00	2,986.67	12,986.67
2046 年	4,500.00	5,000.00	500.00	3,093.33	13,093.33
2047 年	4,500.00	5,000.00	500.00	3,200.00	13,200.00
2048 年	4,500.00	5,000.00	500.00	3,306.67	13,306.67
2049 年	4,500.00	5,000.00	500.00	3,413.33	13,413.33
2050 年	4,500.00	5,000.00	500.00	3,520.00	13,520.00
2051 年	4,500.00	5,000.00	500.00	3,626.67	13,626.67
合计	126,000.00	140,000.00	14,000.00	62,293.34	342,293.34

（三）项目融资平衡情况测算。

1. 项目总收益

专项债券存续期内，南宁国际空港综合交通枢纽工程项目预期总收入为 1,168,000 万元，预期总成本为 342,293.34 万元，项目总收益为 825,706.66 万元。

2. 项目总债务融资本息

专项债券存续期内，项目总债务融资本息金额为 175,400 万元，其中专项债券融资本息为 175,400 万元。具体还本付息计划如下：

单位：人民币万元

专项债券			其他债务融资			项目总债务融资本息
债券本金	利息支出	专项债券融资本息	其他债务融资本金	利息支出	其他债务融资本息	
80,000.00	95,400.00	175,400.00	0.00	0.00	0.00	175,400.00

3. 融资平衡情况

针对专项债券的还本付息情况，本项目的总债务融资本息覆盖倍数为 4.71。具体测算如下表：

单位：人民币万元

项目名称	项目总收益	项目总债务融资本息	覆盖倍数
南宁国际空港综合交通枢纽工程	825,706.66	175,400.00	4.71
合计	825,706.66	175,400.00	4.71

4. 压力测试

考虑到收入、成本因素变动对项目总债务融资本息覆盖倍数的影响，分析结果见下表：

单因素敏感性分析	-5%	0%	5%
收入变动敏感性分析			
项目总债务融资本息的覆盖倍数	4.39	4.71	5.02
成本变动敏感性分析			
项目总债务融资本息的覆盖倍数	4.81	4.71	4.61

基于上表，收入和成本变动是影响本项目资金平衡的敏感因素，当整个项目的收入下降 5%的情况下，债券本息资金的覆盖倍数为 4.39，能通过压力测试。当整个项目的成本上升 5%情况下，债券本息资金的覆盖倍数为 4.61，仍然能通过压力测试。

总体看，项目收益与融资能实现自求平衡，不能还本付息的风险较小。

六、债券发行依据

（一）发行主体资格。

《中华人民共和国预算法》第三十五条规定，经国务院批准的省、自治区、直辖市的预算中必需的建设投资的部分资金，可

以在国务院确定的限额内，通过发行地方政府债券举借债务的方式筹措。《地方政府专项债务预算管理办法》（财预〔2016〕155号）第四条规定，设区的市、自治州，县、自治县、不设区的市、市辖区政府（以下简称市县级政府）确需发行专项债券的，由省、自治区、直辖市政府统一发行并转贷给市县级政府。

（二）地方政府债务限额管理。

《中华人民共和国预算法》第三十五条规定，举借债务的规模，由国务院报全国人民代表大会或者全国人民代表大会常务委员会批准。

《地方政府专项债务预算管理办法》（财预〔2016〕155号）第十条规定，财政部在全国人民代表大会或其常务委员会批准的专项债务限额内，根据债务风险、财力状况等因素并统筹考虑国家调控政策、各地区公益性项目建设需求等，提出分地区专项债务限额及当年新增专项债务限额方案，报国务院批准后下达省级财政部门。

《地方政府专项债务预算管理办法》（财预〔2016〕155号）第十一条规定，省级财政部门在财政部下达的本地区专项债务限额内，根据债务风险、财力状况等因素并统筹考虑本地区公益性项目建设需求等，提出省本级及所辖各市县当年专项债务限额方案，报省、自治区、直辖市政府批准后下达市县级财政部门。

《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）规定，各地试点

分类发行专项债券的规模，应当在国务院批准的专项债务限额内统筹安排，包括当年新增专项债务限额、上年末专项债务余额低于限额的部分。

（三）地方政府债务预算管理。

《中华人民共和国预算法》第三十五条规定，省、自治区、直辖市依照国务院下达的限额举借的债务，列入本级预算调整方案，报本级人民代表大会常务委员会批准。

《地方政府专项债务预算管理办法》（财预〔2016〕155号）第三条规定，专项债务收入、安排的支出、还本付息、发行费用纳入政府性基金预算管理。

《地方政府专项债务预算管理办法》（财预〔2016〕155号）第十三条规定，增加举借专项债务收入，以下内容应当列入预算调整方案：（1）省、自治区、直辖市在新增专项债务限额内筹措的专项债券收入；（2）市县级政府从上级政府转贷的专项债务收入。

《地方政府专项债务预算管理办法》（财预〔2016〕155号）第十八条规定，专项债务转贷下级政府的，财政部门应当在本级人民代表大会或其常务委员会批准后，及时将专项债务转贷的预算下达有关市县级财政部门。接受专项债务转贷的市县级政府在本级人民代表大会或其常务委员会批准后，应当及时与上级财政部门签订转贷协议。

七、潜在影响项目收益与融资平衡结果的各种风险评估

（一）与项目建设或运营有关的风险。

1. 项目建设风险。如果发生供电、交通、给排水、通讯、消防、环保等市政基础配套设施不完善，可能导致项目不能按期完工。

2. 项目运营风险。如果发生政策调整或者项目运营方经营不善，可能导致项目收益不能达到预期。

（二）影响融资平衡结果的风险。

1. 利率波动风险

在债券存续期内，国际、国内宏观经济环境的变化和国家经济政策变动等因素，会引起资本市场利率的波动，进而对本项目的财务成本产生影响，可能会影响项目收益与融资平衡。

2. 流动性风险

债券市场资金的供需状况和投资者的投资偏好变化，可能影响本次发行债券的流动性，可能存在转让时无法找到交易对手而流动性不足的风险。

（三）项目风险管理措施。

1. 《中华人民共和国预算法》第三十五条第五款规定，国务院建立地方政府债务风险评估和预警机制、应急处置机制以及责任追究制度。《国务院关于加强地方政府性债务管理的意见》（国发〔2014〕43号）第四条第（二）点“建立债务风险应急处置机制”规定，各级政府要制定应急处置预案，建立责任追究机制。经广西壮族自治区人民政府批准，广西壮族自治区财政厅印发

《广西壮族自治区地方政府性债务风险应急处置预案》，建立广西壮族自治区人民政府债务应急处置机制，提前防范财政金融风险。

2. 加强项目财务管理，保持合理的资产负债比例，并提高资金使用效率。

3. 在项目建设过程中，项目实施单位要对项目设计单位、监理单位、施工方、材料设备供应商等单位进行严格管控。

八、主管部门责任

本项目主管部门是南宁市交通运输局以及南宁市人民政府确定的主管部门。

主管部门负责按照地方政府专项债券项目工作要求并根据南宁国际空港综合交通枢纽工程项目建设任务、成本等因素，建立本地区试点发行专项债券项目库，做好入库专项债券项目的规划期限、投资计划、收益与融资平衡方案、预期收入等测算，做好试点发行专项债券年度项目库与政府债务管理系统的衔接，配合做好专项债券发行各项准备工作，加强对项目实施情况的监控，并统筹协调相关部门保障项目建设进度，如期实现专项收入，确保还本付息资金及时足额上缴财政部门等后续工作。

（此页无正文，为《2022 年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（三期）——2022 年广西壮族自治区政府专项债券（二十三期）南宁国际空综合交通枢纽工程项目实施方案》之盖章页）



（此页无正文，为《2022 年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（三期）——2022 年广西壮族自治区政府专项债券（二十三期）南宁国际空综合交通枢纽工程项目实施方案》之盖章页）



（此页无正文，为《2022 年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（三期）——2022 年广西壮族自治区政府专项债券（二十三期）南宁国际空综合交通枢纽工程项目实施方案》之盖章页）

南宁轨道交通集团有限责任公司
2022 年 6 月 1 日



附件 2-3

**2022 年广西壮族自治区政府交通基础设施
专项债券（三期）——2022 年广西壮族
自治区政府专项债券（二十三期）
崇左市交通基础设施
项目实施方案**



2022 年 6 月 6 日

2022 年广西壮族自治区政府交通基础设施专项 债券（三期）——2022 年广西壮族自治区 政府专项债券（二十三期）新建 崇左至凭祥铁路项目 实施方案

一、债券情况

（一）债券发行计划。

新建崇左至凭祥铁路项目专项债券计划发行规模 357,150 万元，共发行六期。首期已于 2021 年 5 月 27 日发行 30,000 万元，债券发行期限 30 年，发行利率为 3.83%；二期已于 2021 年 8 月 26 日发行 22,500 万元，债券发行期限 30 年，发行利率为 3.6%；三期已于 2021 年 11 月 10 日发行 22,500 万元，债券发行期限 30 年，发行利率为 3.62%；2022 年本期计划发行 31,600 万元（崇左市龙州县 31,600 万元），五期计划于 2022 年发行 68,400 万元，六期计划于 2023 年发行 162,150 万元，发行期限均为 30 年，测算利率均为 4.5%。

根据《广西壮族自治区财政厅关于调整新增政府债券项目资金用途有关事项的函》（桂财工交函〔2021〕274 号），已经将新建南宁至崇左铁路项目 2021 年 5 月 27 日发行的 20,000 万元，

全额调整至新建崇左至凭祥铁路项目，故而六期计划 2023 年发行 162,150 万元。

（二）还本付息安排。

本期专项债券自发行日第二个自然日起开始计息，每半年付息一次，到期一次性偿还本金。

二、项目基本情况

（一）广西壮族自治区简介。

广西位于中国华南地区，东连广东，南临北部湾并与海南隔海相望，西与云南毗邻，东北接湖南，西北靠贵州，西南与越南接壤，广西陆地面积 23.76 万平方千米。目前，广西壮族自治区下辖 14 个地级市，51 个县，12 个自治县，8 个县级市，40 个市辖区。2020 年广西常住人口总量平稳增长，年末全区常住人口 5,012.68 万人。广西自然资源丰富。全区矿产资源种类多、储量大，有色金属矿尤为丰富，是全国十大有色金属矿产产区之一；河流众多，水利资源充沛，其中红水河被誉为中国水电资源的“富矿”；南临北部湾，海岸线曲折，溺谷多且面积广阔，形成众多天然良港；旅游资源得天独厚，山川秀丽，有多处国家级风景名胜区。广西热量丰富，降水丰沛，利于作物生长，除稻谷、玉米等大宗粮食作物，花生、油茶籽等油料作物，甘蔗、黄红麻等大宗经济作物外，还有众多著名的热带和亚热带水果。

（二）广西壮族自治区本级财政收支情况。

2019年至2021年，广西壮族自治区本级实现一般公共预算收入分别为381.21亿元、349.55亿元和381.93亿元；一般公共预算支出分别929.47亿元、1,103.67亿元和1,134.8亿元。政府性基金收入分别为37.46亿元、33.48亿元和45.46亿元；政府性基金支出分别为215.48亿元、330.83亿元和323.11亿元。

广西壮族自治区本级2019—2021年财政收支情况

单位：人民币亿元

项目	2019年	2020年	2021年
一般公共预算收入	381.21	349.55	381.93
一般公共预算支出	929.47	1,103.67	1,134.80
政府性基金收入	37.46	33.48	45.46
其中：国有土地使用权出让收入	-	-	-
政府性基金支出	215.48	330.83	323.11
其中：国有土地使用权出让收入安排的支出	23.02	-	-

（三）项目情况。

1. 项目名称：新建崇左至凭祥铁路项目。

2. 项目业主：广西铁路投资集团有限公司。

3. 建设地点：线路自在建南宁至崇左铁路的崇左南站引出，沿南宁至友谊关高速公路北侧往西，上跨崇左至水口高速公路后在宁明县天西镇设宁明东站，后沿崇左至水口高速公路南侧向西，在龙州县东南设龙洲站，而后折向西南至凭祥，在凭祥市东南侧设凭祥东站。项目新建正线全长约81.1公里，设4个车站，其中崇左南为在建车站，宁明东、龙州、凭祥东3个为新建车站。线路远期预留延伸至越南条件。

（四）项目业主介绍。

广西铁路投资集团有限公司成立于 2008 年 10 月 31 日，是广西地区大型国有独资企业，是广西区内铁路投资的责任主体，履行中国国家铁路集团有限公司（原铁道部）和广西铁路合作项目中广西方产权代表的职能，参与新建铁路项目的建设和竣工项目的经营管理。

2014 年广西区政府出台了《全面深化改革推动广西铁路大发展实现市市通高铁工作方案》，提出“四个形成”的目标任务，即形成便捷对接中南、西南重点城市的快速通道；形成北部湾经济区快速客运网；形成便捷、大能力出海客货通道；形成“西江经济带”由江及海的水铁联运通道、开辟进入广东的快速新通道。

广西铁路投资集团作为广西区唯一从事铁路投资、建设和管理的专业性投资公司，未来将从单一铁路建设筹融资逐步向融、建、营、管延伸，助力广西铁路建设发展。

（五）项目建设内容。

本期专项债券资金主要用于建设以下内容：

1. 路基

新建崇左至凭祥铁路正线长 81.12 千米，旅客列车速度目标值 250 千米，路基段长度 13.336 千米，占正线长度比为 16.44%。全线路基主要工程数量为：土石方 767.567×10^4 断面方，其中：区间路基土石方 293.707×10^4 断面方，站场土石 473.86×10^4 断面方，路基防护 21×10^4 圬工方；地基处理换填 5.54×10^4 立

方米,水泥(混凝土)置换桩 2.37×10^4 米,钢筋混凝土管桩 14.1×10^4 米,复合排水板 11.63×10^4 平方米,土工合成材料 81.91×10^4 平方米,支挡工程 10.72×10^4 圬工方,新增久用地 4,101.4 亩。

2. 桥梁

全线共有新建桥梁 56 座,计 41,229 延长米;框架小桥 3 座,共计 1485.67 顶平米;地道 4 座,计 6747.3 顶平米;新建涵渠 27 座,计 774 横延米。

3. 隧道工程

全线新建双线隧道 22 座,总长 26,554 延长米。其中长度大于 4 公里隧道有 2 座, $3,000 \leq L < 4,000$ 隧道 3 座, $1,000 \leq L < 2,000$ 隧道 3 座, $L < 1,000$ 隧道 14 座。

4. 轨道工程

全工程铺轨 168.64 铺轨公里,其中正线铺轨 161.14 铺轨公里,站线铺轨 7.5 铺轨公里,铺道岔 36 组,铺设道碴 47.25×10^4 立方米。

5. 电力网络工程

光、电缆线路 221.5 条公里。计算机联锁装置 36 组。电力线路 308.4 公里,其中:高压电缆线路 219.6 公里;低压电缆线路 42.8 公里,电源线路 46 条公里,低压变电所/站 8 座,配电所 3 座,箱式变电站 36 座。全线接触网为 502.18 条公里,其中:

接触导线 210.86 条公里，供电线 26 条公里，回流线 147.99 条公里，避雷线 117.33 条公里。

（六）项目事前绩效评估。

评估要求		
评估指标	评估内容	具体说明
项目实施情况	说明项目实施的必要性、公益性、收益性、资本性	1. 必要性：项目的建设可较好改善交通设施条件，减少安全事故，提高交通安全性。交通事故不仅会带来交通工具毁坏、道路受损、交通阻塞、工作延误等造成的经济损失；还会给民众带来恐慌、痛苦等精神疾病。本项目的建设完善交通网络，改善民众出行便利，潜在经济效益和社会效益较大。 2. 公益性：本项目是广西壮族自治区城际网规划中的重要组成部分，对完善国家高速铁路网布局具有重要作用。项目的建设促进民众的交往、交流和信息、产品的交换，提升城际间的文化、教育、卫生事业。 3. 收益性：本项目的建设可以带动铁路沿线周边经济的发展，带来铁路运输收入、沿线站点开发的广告收入、土地开发收入、站点零售业务收入等综合性经济收益。 4. 资本性：本项目的建设有助于撬动沿线社会经济资源、矿产资源、旅游资源、工业资源、农业资源的开发，充分利用高速铁路建设带来的交通便利性，改善各项资源的深度挖掘，同时有利于带动当地的直接就业、间接就业，解决民生问题。
偿债计划	说明偿债计划的可行性和偿债风险点	本项目建设，将会带来铁路运营收入、沿线站点开发收入等综合性收入，可利用铁路运营带来的项目收益，偿还发行的专项债券本息，具备可行性。主要风险点在于本项目路线车次、客流量、货运量预测数据不达预期，导致收益无法覆盖本息。
建设投资实施方式	说明项目建设和投资实施方式的合规性	本项目已取得立项批复、可行性研究报告批复、选址意见书、环评批复等合规性文件。
资金来源	说明项目资金来源结构及债券资金需求的可行性、投向的合理性	本项目资金来源为业主自筹、政府专项债券资金、银行贷款等市场化融资。本项目申请的政府专项债券资金均用于项目资本金，均符合申请条件，具备可行性。本项目资金主要投向为铁路路线的建设，投向具备合理性。
收入预测	说明项目收入预测的合理性与具体数据来源	本项目的收入预测是根据路线的客流密度、客运量、运价率以及沿线站点的开发收益为基础测算。数据主要来源为可行性研究报告、初步设计批复以及国家相关规定的运价

评估要求		
评估指标	评估内容	具体说明
		率，收入预测合理，数据来源有理有据。
其他	说明其他需要事前绩效评估的事项	无。

三、经济社会效益分析

（一）经济效益分析。

新建崇左至凭祥铁路项目串联北部湾城市群中的南宁市及崇左市，并位于南宁-崇左经济带主轴上。该经济带是南宁-新加坡经济走廊的起始段，亦是北部湾经济区乃至我国与东盟交流合作的重要陆路通道。本项目的建设有助于充分利用东南亚地区石油、天然气、煤、铁及各类矿石丰富的矿产资源，发展边境省区间经贸合作，对推进我国边境省区经济发展，维护边疆稳定具有较大促进作用，并有助于加快实现区域经济一体化进程。本项目有利于加强南崇经济带建设，意味着今后广西将在推动北部湾经济区沿海经济快速发展的同时，进一步夯实陆路沿边产业基础。另外，本项目作为南宁-凭祥高速铁路的重要组成部分，将有效推进南宁市的辐射带动作用，在降低运输成本的同时加强龙州县、宁明县、凭祥市与崇左、南宁市及以远客运交流，带动沿线城市资源的进一步开发，从而引导与支持产业布局，实现地区间产业互补，实现区域协调发展。因此，本铁路建设有助于推进北部湾城市群发展、南宁-崇左经济带建设。

（二）社会效益分析。

凭祥作为广西面向东盟开放合作的“最前沿”、“构建面向东盟的国际大通道”的重要组成部分，近年来充分利用独特区位优势，主动服务国家战略，不断完善口岸软硬件设施建设，加快把凭祥建设成为中国中西部、中部以及东部沿海地区连接盟时间最短、服务最好、价格最优的国际陆路大通道。本项目的建设，有助于进一步提升运输能力，促进各生产要素自由流通和优化配置，推动中国与东盟各领域务实合作不断升级，助力自治区“构建面向东盟的国际大通道”。铁路是属于资源节约型、环境友好型的交通运输体系的重要组成部分，本项目建设有助于加快推进沿线城市城镇化，满足线路周边群众的出行，打造完善的高铁圈，提高交通网络的便利性。

综上所述，本项目的建设是贯彻落实习近平总书记赋予广西“三大定位”新使命，推动“一带一路”建设，构建面向东盟的国际大通道的需要。

四、项目投资估算及资金筹措方案

（一）项目投资估算。

根据《广西壮族自治区交通运输厅关于新建崇左至凭祥铁路初步设计的批复》（桂交铁建函〔2021〕174号），项目估算总投资1,428,600万元，其中工程建设投资1,308,500万元，建设期贷款利息53,900万元，机车车辆购置费用65,000万元，铺底流动资金1,200万元。

项目投资详细构成情况如下表：

单位：人民币万元

序号	项目类型	金额（万元）	占总投资比例（%）
1	工程投资	1,308,500.00	91.60
2	建设期贷款利息	53,900.00	3.77
3	机车车辆购置费	65,000.00	4.55
4	铺底流动资金	1,200.00	0.08
项目总投资		1,428,600.00	100.00

（二）资金筹措方案。

1. 资金来源

新建崇左至凭祥铁路项目总投资1,428,600万元，项目资金来源如下：

（1）不含专项债券的项目资本金357,150万元，资金来源为业主自筹，占比25%；

（2）专项债券资金357,150万元，占比25%，其中前期已发行95,000万元，本次拟发行31,600万元（崇左市龙州县31,600万元），本项目专项债券资金拟作为项目资本金共0万元，占比0%，未来计划发行230,550万元；

（3）其他融资714,300万元，占比50%。

项目资金筹措计划如下表所示：

单位：人民币万元

类别	2021 年	2022 年	2023 年	2024 年
不含专项债券的项目资本金	89,287.50	89,287.50	89,287.50	89,287.50
专项债券融资	95,000.00	100,000.00	162,150.00	-
其他债务融资	-	238,100.00	238,100.00	238,100.00
合计	184,287.50	427,387.50	489,537.50	327,387.50

2. 项目实施计划

项目计划建设周期为 42 个月，于 2020 年 9 月开工建设，预计于 2024 年 2 月底竣工。

单位：人民币万元

类别	2021 年	2022 年	2023 年	2024 年
合计	184,287.50	427,387.50	489,537.50	327,387.50

五、项目预期收益、成本及融资平衡情况

（一）项目预期收入测算。

项目收支预测以 2025 年为起始年测算。项目主要收入来源于铁路运输收入、其它收入（含托运、广告等配套服务实现的收入）、红利收入和补贴收入。

1. 铁路运输收入

根据本项目可行性研究报告，运输收入计算方式为客流密度*运价率*全长。

根据广西城镇体系和旅游发展规划，结合沿线车站吸引范围的社会经济、城镇规划等的调查研究，采用平均增长率法、乘车系数法等方法预测。

本项目拟建铁路执行的运价率，按照铁路总公司2014年发布的《关于深化铁路建设项目经济评价工作的通知》，本项目运价率取0.65元/人·公里。

根据崇左至凭祥铁路可行性研究报告，本次对中国与东盟各国经本通道人员往来数量进一步研究与核实；同时根据沿线各地项目规划情况，对本线地方运量进行了核实。合并通过地方客运

量，铺画客流图，得到本项目区段客流密度。初、近、远期区段客流密度分别为986万人次、1,972万人次和3,944万人次。

区段客流密度

单位：万人次

年度	区段	客流密度(万人次)
初期	崇左～凭祥	986.00
近期	崇左～凭祥	1,972.00
远期	崇左～凭祥	3,944.00

根据客运量预测结果，结合客车编组类型、定员人数和波动率等因素综合分析匡算项目客车开行方案，整理项目区段客车对数详见下表。

项目客运专线上的列车对数如下表：

单位：对/日

区段	初期	近期	远期
崇左～凭祥	26.00	49.00	65.00

因此，按照上述客运量预测和运价率取值方案，本项目拟建崇凭铁路在计算运营期可实现铁路运输收入总额约3,430,481.34万元。

2. 其它收入

其它收入为客货运收入的10%。本项目运营期内，预计通过托运、广告等配套服务实现的其他收入约为343,048.2万元。

3. 红利收入

根据可研报告，凭祥站、龙州站和宁明东站3个车站具有土地开发价值，有条件在站区周边进行土地综合开发，且能带来良

好的开发收益。考虑铁路通车运营是获取土地开发收益的重要前提之一，假设第一期物业开售时间与铁路建成年度相同。由于土地综合开发计算期限为40年，而铁路项目计算期限为30年，考虑将铁路计算期结束后续年度土地开发利润分红折现计入铁路运营末年，折现率暂按土地综合开发融资成本 10%。根据土地价值测算，崇左至凭祥铁路项目，可获得分红 68,180万元。

4. 补贴收入

根据《中国铁路总公司办公厅关于进一步优化完善铁路建设项目经济评价工作的通知》（〔2016〕83号文），若开展土地综合开发效益补贴后，项目资本金财务内部收益率仍小于1%，需在此基础上按资金平衡原则和盈亏平衡原则分别制定财政补贴方案。根据运营年度盈亏平衡原则，在亏损期内，按照各亏损额补贴，补贴年度17年，补贴收入495,951万元。

综上所述，本项目在专项债券存续期内预期总收入合计为4,337,660.54万元。项目每年预期收入情况如下表：

单位：人民币万元

时间	铁路运输收入	其它收入	红利收入	补贴收入	当年总收入
2025 年	51,976.99	5,197.70	105.00	61,391.00	118,670.69
2026 年	51,976.99	5,197.70	-	57,466.00	114,640.69
2027 年	51,976.99	5,197.70	-	53,542.00	110,716.69
2028 年	51,976.99	5,197.70	6,919.00	49,618.00	113,711.69
2029 年	51,976.99	5,197.70	10,870.00	45,588.00	113,632.69
2030 年	51,976.99	5,197.70	4,597.00	41,769.00	103,540.69
2031 年	51,976.99	5,197.70	732.00	37,944.00	95,850.69
2032 年	51,976.99	5,197.70	928.00	27,200.00	85,302.69

时间	铁路运输收入	其它收入	红利收入	补贴收入	当年总收入
2033 年	51,976.99	5,197.70	1,092.00	19,425.00	77,691.69
2034 年	51,976.99	5,197.70	1,307.00	21,874.00	80,355.69
2035 年	103,953.98	10,395.40	1,372.00	21,914.00	137,635.38
2036 年	103,953.98	10,395.40	1,432.00	18,388.00	134,169.38
2037 年	103,953.98	10,395.40	1,594.00	14,894.00	130,837.38
2038 年	103,953.98	10,395.40	1,644.00	11,349.00	127,342.38
2039 年	103,953.98	10,395.40	1,691.00	7,954.00	123,994.38
2040 年	103,953.98	10,395.40	1,846.00	4,564.00	120,759.38
2041 年	103,953.98	10,395.40	1,886.00	1,071.00	117,306.38
2042 年	103,953.98	10,395.40	1,968.00	-	116,317.38
2043 年	103,953.98	10,395.40	2,162.00	-	116,511.38
2044 年	103,953.98	10,395.40	2,232.00	-	116,581.38
2045 年	207,907.96	20,790.80	2,297.00	-	230,995.76
2046 年	207,907.96	20,790.80	21,506.00	-	250,204.76
2047 年	207,907.96	20,790.80	-	-	228,698.76
2048 年	207,907.96	20,790.80	-	-	228,698.76
2049 年	207,907.96	20,790.80	-	-	228,698.76
2050 年	207,907.96	20,790.80	-	-	228,698.76
2051 年	207,907.96	20,790.80	-	-	228,698.76
2052 年	207,907.96	20,790.80	-	-	228,698.76
2053 年	207,907.96	20,790.80	-	-	228,698.76
合计	3,430,481.34	343,048.20	68,180.00	495,951.00	4,337,660.54

（二）项目预期成本测算。

本项目成本为运营成本和税金及附加。具体测算依据如下：

1. 运营成本

参考中国铁路总公司计划统计部《关于深化铁路建设项目经济评价的通知》，时速200—250公里客运专线有关成本1,400元/万人·公里，无关成本180元/正线公里，按运量1,500万人/年，

项目里程共计119.3公里。

2. 税金及附加

增值税及附加用简易算法按项目收入的5%估列。

综上所述，本项目在专项债券存续期内预期总成本合计954,725.85万元。

单位：人民币万元

时间	运营成本	税金及附加	当年总成本
2025 年	25,793.04	3,049.32	28,842.36
2026 年	11,195.04	3,049.32	14,244.36
2027 年	11,195.04	3,049.32	14,244.36
2028 年	11,195.04	3,049.32	14,244.36
2029 年	11,195.04	3,049.32	14,244.36
2030 年	11,195.04	3,049.32	14,244.36
2031 年	11,195.04	3,049.32	14,244.36
2032 年	11,195.04	3,049.32	14,244.36
2033 年	11,195.04	3,049.32	14,244.36
2034 年	11,195.04	3,049.32	14,244.36
2035 年	22,390.09	6,098.63	28,488.72
2036 年	22,390.09	6,098.63	28,488.72
2037 年	22,390.09	6,098.63	28,488.72
2038 年	22,390.09	6,098.63	28,488.72
2039 年	22,390.09	6,098.63	28,488.72
2040 年	22,390.09	6,098.63	28,488.72
2041 年	22,390.09	6,098.63	28,488.72
2042 年	22,390.09	6,098.63	28,488.72
2043 年	22,390.09	6,098.63	28,488.72
2044 年	22,390.09	6,098.63	28,488.72
2045 年	44,780.18	12,197.27	56,977.45

时间	运营成本	税金及附加	当年总成本
2046 年	44,780.18	12,197.27	56,977.45
2047 年	44,780.18	12,197.27	56,977.45
2048 年	44,780.18	12,197.27	56,977.45
2049 年	44,780.18	12,197.27	56,977.45
2050 年	44,780.18	12,197.27	56,977.45
2051 年	44,780.18	12,197.27	56,977.45
2052 年	44,780.18	12,197.27	56,977.45
2053 年	44,780.18	12,197.27	56,977.45
合计	753,470.92	201,254.93	954,725.85

(三) 项目融资平衡情况测算。

1. 项目总收益

专项债券存续期内，新建崇左至凭祥铁路项目预期总收入为 4,337,660.54 万元，预期总成本为 954,725.85 万元，项目总收益为 3,382,934.69 万元。

2. 项目总债务融资本息

专项债券存续期内，项目总债务融资本息金额为 2,445,750.19 万元，其中专项债券融资本息为 817,237.5 万元，其他债务融资本息金额为 1,628,512.69 万元。具体还本付息计划如下：

单位：人民币万元

专项债券			其他债务融资			项目总债务融资本息
债券本金	利息支出	专项债券融资本息	其他债务融资本金	利息支出	其他债务融资本息	
357,150.00	460,087.50	817,237.50	714,300.00	914,212.69	1,628,512.69	2,445,750.19

3. 融资平衡情况

针对专项债券的还本付息情况，本项目的总债务融资本息覆盖倍数为 1.38。具体测算如下表：

单位：人民币万元

项目名称	项目总收益	项目总债务融资本息	覆盖倍数
新建崇左至凭祥铁路项目	3,382,934.69	2,445,750.19	1.38

4. 压力测试

考虑到收入、成本因素变动对项目总债务融资本息覆盖倍数的影响，分析结果见下表：

单因素敏感性分析	-5%	0%	5%
收入变动敏感性分析			
项目总债务融资本息的覆盖倍数	1.30	1.38	1.47
成本变动敏感性分析			
项目总债务融资本息的覆盖倍数	1.40	1.38	1.36

基于上表，收入和成本变动是影响本项目资金平衡的敏感因素，当整个项目的收入下降 5%的情况下，债券本息资金的覆盖倍数为 1.3，能通过压力测试。当整个项目的成本上升 5%情况下，债券本息资金的覆盖倍数为 1.36，仍然能通过压力测试。

总体看，项目收益与融资能实现自求平衡，不能还本付息的风险较小。

六、债券发行依据

（一）发行主体资格。

《中华人民共和国预算法》第三十五条规定，经国务院批准的省、自治区、直辖市的预算中必需的建设投资的部分资金，可以在国务院确定的限额内，通过发行地方政府债券举借债务的方

式筹措。《地方政府专项债务预算管理办法》（财预〔2016〕155号）第四条规定，设区的市、自治州，县、自治县、不设区的市、市辖区政府（以下简称市县级政府）确需发行专项债券的，由省、自治区、直辖市政府统一发行并转贷给市县级政府。

（二）地方政府债务限额管理。

《中华人民共和国预算法》第三十五条规定，举借债务的规模，由国务院报全国人民代表大会或者全国人民代表大会常务委员会批准。

《地方政府专项债务预算管理办法》（财预〔2016〕155号）第十条规定，财政部在全国人民代表大会或其常务委员会批准的专项债务限额内，根据债务风险、财力状况等因素并统筹考虑国家调控政策、各地区公益性项目建设需求等，提出分地区专项债务限额及当年新增专项债务限额方案，报国务院批准后下达省级财政部门。

《地方政府专项债务预算管理办法》（财预〔2016〕155号）第十一条规定，省级财政部门在财政部下达的本地区专项债务限额内，根据债务风险、财力状况等因素并统筹考虑本地区公益性项目建设需求等，提出省本级及所辖各市县当年专项债务限额方案，报省、自治区、直辖市政府批准后下达市县级财政部门。

《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）规定，各地试点分类发行专项债券的规模，应当在国务院批准的专项债务限额内

统筹安排，包括当年新增专项债务限额、上年末专项债务余额低于限额的部分。

（三）地方政府债务预算管理。

《中华人民共和国预算法》第三十五条规定，省、自治区、直辖市依照国务院下达的限额举借的债务，列入本级预算调整方案，报本级人民代表大会常务委员会批准。

《地方政府专项债务预算管理办法》（财预〔2016〕155号）第三条规定，专项债务收入、安排的支出、还本付息、发行费用纳入政府性基金预算管理。

《地方政府专项债务预算管理办法》（财预〔2016〕155号）第十三条规定，增加举借专项债务收入，以下内容应当列入预算调整方案：（1）省、自治区、直辖市在新增专项债务限额内筹措的专项债券收入；（2）市县级政府从上级政府转贷的专项债务收入。

《地方政府专项债务预算管理办法》（财预〔2016〕155号）第十八条规定，专项债务转贷下级政府的，财政部门应当在本级人民代表大会或其常务委员会批准后，及时将专项债务转贷的预算下达有关市县级财政部门。接受专项债务转贷的市县级政府在本级人民代表大会或其常务委员会批准后，应当及时与上级财政部门签订转贷协议。

七、潜在影响项目收益与融资平衡结果的各种风险评估

（一）与项目建设或运营有关的风险。

1. 项目建设风险。如果发生供电、交通、给排水、通讯、消防、环保等市政基础配套设施不完善，可能导致项目不能按期完工。

2. 项目运营风险。如果发生政策调整或者项目运营方经营不善，可能导致项目收益不能达到预期。

（二）影响融资平衡结果的风险。

1. 利率波动风险

在债券存续期内，国际、国内宏观经济环境的变化和国家经济政策变动等因素，会引起资本市场利率的波动，进而对本项目的财务成本产生影响，可能会影响项目收益与融资平衡。

2. 流动性风险

债券市场资金的供需状况和投资者的投资偏好变化，可能影响本次发行债券的流动性，可能存在转让时无法找到交易对手而流动性不足的风险。

（三）项目风险管理措施。

1. 《中华人民共和国预算法》第三十五条第五款规定，国务院建立地方政府债务风险评估和预警机制、应急处置机制以及责任追究制度。《国务院关于加强地方政府性债务管理的意见》（国发〔2014〕43号）第四条第（二）点“建立债务风险应急处置机制”规定，各级政府要制定应急处置预案，建立责任追究机制。经广西壮族自治区人民政府批准，广西壮族自治区财政厅印发《广西壮族自治区地方政府性债务风险应急处置预案》，建立广

广西壮族自治区人民政府债务应急处置机制，提前防范财政金融风险。

2. 加强项目财务管理，保持合理的资产负债比例，并提高资金使用效率。

3. 在项目建设过程中，项目实施单位要对项目设计单位、监理单位、施工方、材料设备供应商等单位进行严格管控。

八、主管部门责任

主管部门是指广西壮族自治区国有资产监督管理委员会以及广西壮族自治区人民政府确定的主管部门。

主管部门负责按照地方政府专项债券项目工作要求并根据新建崇左至凭祥铁路项目建设任务、成本等因素，建立本地区试点发行专项债券项目库，做好入库专项债券项目的规划期限、投资计划、收益与融资平衡方案、预期收入等测算，做好试点发行专项债券年度项目库与政府债务管理系统的衔接，配合做好专项债券发行各项准备工作，加强对项目实施情况的监控，并统筹协调相关部门保障项目建设进度，如期实现专项收入，确保还本付息资金及时足额上缴财政部门等后续工作。

广西铁路投资集团有限公司

2022年6月6日



（此页无正文，为《2022年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（三期）——2022年广西壮族自治区政府专项债券（二十三期）新建崇左至凭祥铁路项目实施方案》之盖章页）



2022 年广西壮族自治区政府交通基础设施 专项债券（三期）——2022 年广西壮族 自治区政府专项债券（二十三期） 新建南宁至崇左铁路 项目实施方案

一、债券情况

（一）债券发行计划。

新建南宁至崇左铁路项目专项债券计划发行规模 460,850 万元，共发行八期。首期 99,500 万元已于 2020 年 1 月 9 日发行，债券发行期限 30 年，发行利率为 3.97%。二期已于 2020 年 5 月 20 日发行 65,000 万元，债券发行期限 30 年，发行利率为 3.76%。三期已于 2020 年 8 月 5 日发行 50,000 万元（其中区本级 40,000 万元，南宁市本级 10,000 万元），债券发行期限 30 年，发行利率为 3.93%。四期已于 2021 年 5 月 27 日发行 20,000 万元，债券发行期限 30 年，发行利率为 3.83%。五期已于 2022 年 2 月 22 日发行 22,200 万元（南宁市本级 22,200 万元），债券发行期限 30 年，发行利率为 3.51%。六期已于 2022 年 5 月 18 日发行 20,000 万元（南宁市本级 20,000 万元），债券发行期限 30 年，发行利率为 3.45%。本期计划于 2022 年发行 53,400 万元（崇左市本级

53,400 万元)，八期计划于 2022 年发行 150,750 万元，发行期限均为 30 年，测算利率为 4.5%。

根据《广西壮族自治区财政厅关于调整新增政府债券项目资金用途有关事项的函》（桂财工交函〔2021〕274 号），已经将四期发行的 20,000 万元全额调整至新建崇左至凭祥铁路项目，故而八期计划 2022 年发行 150,750 万元。

（二）还本付息安排。

本期专项债券自发行日第二个自然日起开始计息，每半年付息一次，到期一次性偿还本金。

二、项目基本情况

（一）广西壮族自治区简介。

广西位于中国华南地区，东连广东，南临北部湾并与海南隔海相望，西与云南毗邻，东北接湖南，西北靠贵州，西南与越南接壤，广西陆地面积 23.76 万平方千米。目前，广西壮族自治区下辖 14 个地级市，51 个县，12 个自治县，8 个县级市，40 个市辖区。2020 年广西常住人口总量平稳增长，年末全区常住人口 5,012.68 万人。广西自然资源丰富。全区矿产资源种类多、储量大，有色金属矿尤为丰富，是全国十大有色金属矿产产区之一；河流众多，水利资源充沛，其中红水河被誉为中国水电资源的“富矿”；南临北部湾，海岸线曲折，溺谷多且面积广阔，形成众多天然良港；旅游资源得天独厚，山川秀丽，有多处国家级风景名胜区。广西热量丰富，降水丰沛，利于作物生长，除稻谷、玉米

等大宗粮食作物，花生、油茶籽等油料作物，甘蔗、黄红麻等大宗经济作物外，还有众多著名的热带和亚热带水果。

（二）广西壮族自治区本级财政收支情况。

2019年至2021年，广西壮族自治区本级实现一般公共预算收入分别为381.21亿元、349.55亿元和381.93亿元；一般公共预算支出分别929.47亿元、1,103.67亿元和1,134.8亿元。政府性基金收入分别为37.46亿元、33.48亿元和45.46亿元；政府性基金支出分别为215.48亿元、330.83亿元和323.11亿元。

广西壮族自治区本级2019—2021年财政收支情况

单位：人民币亿元

项目	2019年	2020年	2021年
一般公共预算收入	381.21	349.55	381.93
一般公共预算支出	929.47	1,103.67	1,134.80
政府性基金收入	37.46	33.48	45.46
其中：国有土地使用权出让收入	-	-	-
政府性基金支出	215.48	330.83	323.11
其中：国有土地使用权出让收入安排的支出	23.02	-	-

（三）项目情况。

1. 项目名称：新建南宁至崇左铁路项目。

2. 项目业主：广西铁路投资集团有限公司。

3. 建设地点：南宁至崇左铁路东起南宁枢纽内的南宁站，经吴圩机场、扶绥、渠黎，至崇左南站；远期延伸至凭祥。南宁（不含）至崇左南（含）线路全长119.3千米。

（四）项目业主介绍。

广西铁路投资集团有限公司成立于 2008 年 10 月 31 日，是广西地区大型国有独资企业，是广西区内铁路投资的责任主体，履行中国国家铁路集团有限公司（原铁道部）和广西铁路合作项目中广西方产权代表的职能，参与新建铁路项目的建设和竣工项目的经营管理。

2014 年广西区政府出台了《全面深化改革推动广西铁路大发展实现市市通高铁工作方案》，提出“四个形成”的目标任务，即形成便捷对接中南、西南重点城市的快速通道；形成北部湾经济区快速客运网；形成便捷、大能力出海客货通道；形成“西江经济带”由江及海的水铁联运通道、开辟进入广东的快速新通道。

广西铁路投资集团作为广西区唯一从事铁路投资、建设和管理的专业性投资公司，未来将从单一铁路建设筹融资逐步向融、建、营、管延伸，助力广西铁路建设发展。

（五）项目建设内容。

南宁（不含）至崇左南（含）线路全长 119.3 千米。设吴圩机场、扶绥南、渠黎、崇左南共计 4 个车站，其中吴圩机场为地下车站；全线共有新建桥梁 64 座，计 41.31 公里，占线路总长 45.29%；隧道 22 座 26.44 公里，占线路总长度的 15.3%，桥隧总长 67.75 千米，占线路长度的 56.8%。

（六）项目事前绩效评估。

评估要求		
评估指标	评估内容	具体说明
项目实施情况	说明项目实施的必要性、公益性、收益	1. 必要性：项目的建设可较好改善交通设施条件，减少安全事故，提高交通安全性。交通事故不仅会带来交通工具

评估要求		
评估指标	评估内容	具体说明
	性、资本性	毁坏、道路受损、交通阻塞、工作延误等造成的经济损失；还会给民众带来恐慌、痛苦等精神疾病。本项目的建设完善交通网络，改善民众出行便利，潜在经济效益和社会效益较大。 2. 公益性：本项目是广西壮族自治区城际网规划中的重要组成部分，对完善国家高速铁路网布局具有重要作用。项目的建设促进民众的交往、交流和信息、产品的交换，提升城际间的文化、教育、卫生事业。 3. 收益性：本项目的建设可以带动铁路沿线周边经济的发展，带来铁路运输收入、沿线站点开发的广告收入、土地开发收入、站点零售业务收入等综合性经济收益。 4. 资本性：本项目的建设有助于撬动沿线社会经济资源、矿产资源、旅游资源、工业资源、农业资源的开发，充分利用高速铁路建设带来的交通便利性，改善各项资源的深度挖掘，同时有利于带动当地的直接就业、间接就业，解决民生问题。
偿债计划	说明偿债计划的可行性和偿债风险点	本项目建设，将会带来铁路运营收入、沿线站点开发收入等综合性收入，可利用铁路运营带来的项目收益，偿还发行的专项债券本息，具备可行性。主要风险点在于本项目路线车次、客流量、货运量预测数据不达预期，导致收益无法覆盖本息。
建设投资实施方式	说明项目建设和投资实施方式的合规性	本项目已取得立项批复、可行性研究报告批复、选址意见书、环评批复等合规性文件。
资金来源	说明项目资金来源结构及债券资金需求的可行性、投向的合理性	本项目资金来源为业主自筹、政府专项债券资金、银行贷款等市场化融资。本项目申请的政府专项债券资金均用于项目资本金，均符合申请条件，具备可行性。本项目资金主要投向为铁路路线的建设，投向具备合理性。
收入预测	说明项目收入预测的合理性与具体数据来源	本项目的收入预测是根据路线的客流密度、客运量、运价率以及沿线站点的开发收益为基础测算。数据主要来源为可行性研究报告、初步设计批复以及国家相关规定的运价率，收入预测合理，数据来源有理有据。
其他	说明其他需要事前绩效评估的事项	无。

三、经济社会效益分析

（一）经济效益分析。

本项目是南宁至凭祥城际铁路重要组成部分,主要承担沿线城际客流,兼顾部分跨线客流。分流铁路客运量运输费用节省的效益按既有铁路绕行运输成本比较。经计算,本项目由分流铁路的客运量运输费用节省额为 63 元/人;公路转移客运量运输费用节省的效益按现行铁路与公路运输成本比较。经计算,本项目由公路转移的客运量运输费用节省额为 95.5 元/人;转移客运量运送时间节约的效益为客运为 20.4 元/人;因铁路运输条件改善而改建及地方资源的开发等,从而使沿线经济增长的效益。根据有关部门提供资料分析,该部分运量产生的国民经济的效益为 50 元/人;沿线铁路建设和旅游资源开发将引起沿线土地大幅升值,同时可节约能源和减少环境污染的效益;提高沿线通行能力,节省旅客在途时间的效益;改善交通结构、经济结构,具有促进区域经济发展的效益。

(二) 社会效益分析。

项目建设是促进北部湾城市群发展,增强南宁辐射能力,加快沿线城镇化进程的需要;是完善南宁吴圩国际机场集疏运体系,构建机场综合交通一体化的需要;是满足南宁至崇左城际客流出行,实现广西市通高铁战略目标的需要;是贯彻国家“一带一路”战略,完善面向东盟的国际通道,将广西打造成西南、中南地区开放发展新的战略支点的需要;是构建资源节约型、环境友好型交通运输体系,实现区域可持续发展的需要。

四、项目投资估算及资金筹措方案

（一）项目投资估算。

根据《广西壮族自治区发展和改革委员会关于新建南宁至崇左铁路项目初步设计意见的函》（桂发改交通函〔2018〕1936号），项目估算总投资1,832,200万元，其中静态投资1,689,000万元，建设期贷款利息83,300万元，动车组购置费58,000万元，铺底流动资金1,900万元。

项目投资详细构成情况如下表：

单位：人民币万元

序号	项目类型	金额（万元）	占总投资比例（%）
1	工程投资	1,303,000.00	71.12
2	土地综合开发成本费用	386,000.00	21.07
3	建设期贷款利息	83,300.00	4.55
4	动车组购置费	58,000.00	3.17
5	铺底流动资金	1,900.00	0.09
项目总投资		1,832,200.00	100.00

（二）资金筹措方案。

1. 资金来源

新建南宁至崇左铁路项目总投资1,832,200万元，项目资金来源如下：

（1）不含专项债券的项目资本金455,250万元，资金来源为业主自筹，占比24.85%；

（2）专项债券资金460,850万元，占比25.15%，其中前期已发行256,700万元，本次拟发行53,400万元（崇左市本级53,400万元），本项目专项债券资金拟作为项目资本金共21,800万元，

占比40.82%，未来计划发行150,750万元；

(3) 其他融资916,100万元，占比50%。

项目资金筹措计划如下表所示：

单位：人民币万元

类别	2019 年	2020 年	2021 年	2022 年
不含专项债券的项目资本金	280,127.00	60,241.00	60,241.00	54,641.00
专项债券融资	-	214,500.00	-	246,350.00
其他债务融资	-	105,000.00	468,600.00	342,500.00
合计	280,127.00	379,741.00	528,841.00	643,491.00

2. 项目实施计划

项目计划建设周期为 48 个月，已于 2018 年 12 月开工建设，预计于 2022 年 12 月底竣工。

单位：人民币万元

类别	2019 年	2020 年	2021 年	2022 年
项目建设	280,127.00	379,741.00	528,841.00	643,491.00

五、项目预期收益、成本及融资平衡情况

(一) 项目预期收入测算。

项目收支预测以 2023 年为起始年测算。项目主要收入来源铁路运输收入和其它收入(含托运、广告等配套服务实现收入)。

1. 铁路运输收入

本项目拟建铁路可行性研究报告提出的客运量预测数据如下所示：

根据广西城镇体系和旅游发展规划，结合沿线车站吸引范围的社会经济、城镇规划等的调查研究，采用平均增长率法、乘车

系数法等方法预测。经预测，近期各站旅客发送量共计1,098万人/年，远期预测可达2,800万/年。

本项目拟建铁路执行的运价率，按照铁路总公司2014年发布的《关于深化铁路建设项目经济评价工作的通知》，项目运价率取0.592元/人·公里。

根据新建南宁至崇左铁路可研审查意见，本次对中国与东盟各国经本通道人员往来数量进一步研究与核实；同时根据沿线各地项目规划情况，对本线地方运量进行了核实。全线客货运量汇总和沿线车站旅客发送量及最高聚集人数。

单位：对、10⁴t

年度	区段	客运量(万人、对/日)						普速线货运量	
		通道合计		城际线		普速线		货流密度(10 ⁴ t)	
		客流密度	客车	客流密度	客车	客流密度	客车	上行	下行
2015年	南宁-机场	57.00	3.00	-	-	57.00	3.00	80.00	103.00
	机场-崇左	-	-	-	-	-	-	-	-
	崇左-凭祥	52.00	3.00	-	-	52.00	3.00	24.00	39.00
	凭祥-友谊关	22.00	1.00	-	-	22.00	1.00	2.00	41.00
	南宁-机场	705.00	39.00	586.00	35.00	-	-	350.00	480.00
	机场-崇左	456.00	24.00	337.00	20.00	119.00	4.00	-	-
初期	崇左-凭祥	119.00	4.00	-	-	-	-	204.00	247.00
	凭祥-友谊关	65.00	3.00	-	-	65.00	3.00	150.00	200.00
	南宁-机场	844.00	47.00	707.00	42.00	-	-	450.00	600.00
	机场-崇左	566.00	30.00	429.00	25.00	137.00	5.00	-	-
近期	崇左-凭祥	137.00	5.00	-	-	-	-	281.00	334.00
	凭祥-友谊关	81.00	3.00	-	-	81.00	3.00	200.00	280.00
	南宁-机场	1251.00	70.00	1,111.00	65.00	140.00	5.00	600.00	800.00
	机场-崇左	908.00	50.00	768.00	45.00	-	-	-	-

年度	区段	客运量(万人、对/日)						普速线货运量	
		通道合计		城际线		普速线		货流密度(10 ⁴ t)	
		客流密度	客车	客流密度	客车	客流密度	客车	上行	下行
远期	崇左-凭祥	517.00	27.00	377.00	22.00	-	-	363.00	459.00
	凭祥-友谊关	127.00	5.00	-	-	127.00	5.00	280.00	400.00

项目客运专线上的列车对数如下表:

区段	初期	近期	远期
南宁-吴圩机场	60.00	68.00	98.00
吴圩机场-崇左南	20.00	25.00	48.00
崇左南-凭祥	-	-	25.00

因此,按照上述客运量预测和运价率取值方案,本项目拟建南崇铁路在计算运营期可实现铁路运输收入总额约6,262,972.26万元。

2. 其它收入

参考中国铁路总公司计划统计部《关于深化铁路建设项目经济评价的通知》,本项目的运价率为0.592元/人·公里。其它收入为客货运收入的10%。

本项目运营期内,预计通过托运、广告等配套服务实现的其他收入约为626,297.18万元。

综上所述,本项目在专项债券存续期内预期总收入合计为6,889,269.44万元。项目每年预期收入情况如下表:

单位:人民币万元

时间	铁路运输收入	其它收入	当年总收入
2023年	133,720.18	13,372.02	147,092.20

时间	铁路运输收入	其它收入	当年总收入
2024 年	137,041.65	13,704.16	150,745.81
2025 年	140,363.11	14,036.31	154,399.42
2026 年	143,684.58	14,368.46	158,053.04
2027 年	147,006.05	14,700.60	161,706.65
2028 年	150,327.52	15,032.75	165,360.27
2029 年	153,648.98	15,364.90	169,013.88
2030 年	156,970.45	15,697.05	172,667.50
2031 年	160,291.92	16,029.19	176,321.11
2032 年	163,613.39	16,361.34	179,974.73
2033 年	166,934.86	16,693.49	183,628.35
2034 年	178,820.35	17,882.04	196,702.39
2035 年	190,705.85	19,070.59	209,776.44
2036 年	202,591.35	20,259.13	222,850.48
2037 年	214,476.85	21,447.68	235,924.53
2038 年	226,362.34	22,636.23	248,998.57
2039 年	238,247.84	23,824.78	262,072.62
2040 年	250,133.34	25,013.33	275,146.67
2041 年	262,018.84	26,201.88	288,220.72
2042 年	273,904.34	27,390.43	301,294.77
2043 年	285,789.83	28,578.98	314,368.81
2044 年	285,789.83	28,578.98	314,368.81
2045 年	285,789.83	28,578.98	314,368.81
2046 年	285,789.83	28,578.98	314,368.81
2047 年	285,789.83	28,578.98	314,368.81
2048 年	285,789.83	28,578.98	314,368.81
2049 年	285,789.83	28,578.98	314,368.81
2050 年	285,789.83	28,578.98	314,368.81
2051 年	285,789.83	28,578.98	314,368.81
合计	6,262,972.26	626,297.18	6,889,269.44

（二）项目预期成本测算。

本项目成本主要为运营成本、营业外净支出和增值税及附加。具体测算依据如下：

（1）运营成本

参考中国铁路总公司计划统计部《关于深化铁路建设项目经济评价的通知》，时速200—250公里客运专线有关成本1,400元/万人公里，无关成本180元/正线公里，按运量2,800万人/年，项目里程共计119.3公里。

（2）运输税金及附加

本次评价营业外净支出定额按20元/万换算吨公里考虑。增值税及附加为运输收入的5.5%。

综上所述，本项目在专项债券存续期内预期总成本合计2,598,189.78万元。

单位：人民币万元

时间	运营成本	运输税金及附加	当年总成本
2023 年	55,591.96	8,090.07	63,682.03
2024 年	56,437.43	8,291.02	64,728.45
2025 年	57,282.89	8,491.97	65,774.86
2026 年	58,128.36	8,692.92	66,821.28
2027 年	58,973.82	8,893.87	67,867.69
2028 年	59,819.29	9,094.81	68,914.10
2029 年	60,664.75	9,295.76	69,960.51
2030 年	61,510.22	9,496.71	71,006.93
2031 年	62,355.68	9,697.66	72,053.34
2032 年	63,201.14	9,898.61	73,099.75

时间	运营成本	运输税金及附加	当年总成本
2033 年	64,046.61	10,099.56	74,146.17
2034 年	67,072.01	10,818.63	77,890.64
2035 年	70,097.41	11,537.70	81,635.11
2036 年	73,122.81	12,256.78	85,379.59
2037 年	76,148.21	12,975.85	89,124.06
2038 年	79,173.61	13,694.92	92,868.53
2039 年	82,199.01	14,413.99	96,613.00
2040 年	85,224.40	15,133.07	100,357.47
2041 年	88,249.80	15,852.14	104,101.94
2042 年	91,275.20	16,571.21	107,846.41
2043 年	94,300.60	17,290.28	111,590.88
2044 年	94,300.60	17,290.28	111,590.88
2045 年	94,300.60	17,290.28	111,590.88
2046 年	94,300.60	17,290.28	111,590.88
2047 年	94,300.60	17,290.28	111,590.88
2048 年	94,300.60	17,290.28	111,590.88
2049 年	94,300.60	17,290.28	111,590.88
2050 年	94,300.60	17,290.28	111,590.88
2051 年	94,300.60	17,290.28	111,590.88
合计	2,219,280.01	378,909.77	2,598,189.78

（三）项目融资平衡情况测算。

1. 项目总收益

专项债券存续期内，新建南宁至崇左铁路项目预期总收入为 6,889,269.44 万元，预期总成本为 2,598,189.78 万元，项目总收益为 4,291,079.66 万元。

2. 项目总债务融资本息

专项债券存续期内，项目总债务融资本息金额为 2,634,279.39 万元，其中专项债券融资本息为 1,031,303.6 万元，其他债务融资本息金额为 1,602,975.79 万元。具体还本付息计划如下：

单位：人民币万元

专项债券			其他债务融资			项目总债务融资本息
债券本金	利息支出	专项债券融资本息	其他债务融资本金	利息支出	其他债务融资本息	
460,850.00	570,453.60	1,031,303.60	916,100.00	686,875.79	1,602,975.79	2,634,279.39

3. 融资平衡情况

针对专项债券的还本付息情况，本项目的总债务融资本息覆盖倍数为 1.63。具体测算如下表：

单位：人民币万元

项目名称	项目总收益	项目总债务融资本息	覆盖倍数
新建南宁至崇左铁路项目	4,291,079.66	2,634,279.39	1.63

4. 压力测试

考虑到收入、成本因素变动对项目总债务融资本息覆盖倍数的影响，分析结果见下表：

单因素敏感性分析	-5%	0%	5%
收入变动敏感性分析			
项目总债务融资本息的覆盖倍数	1.51	1.63	1.75
成本变动敏感性分析			
项目总债务融资本息的覆盖倍数	1.68	1.63	1.58

基于上表，收入和成本变动是影响本项目资金平衡的敏感因素，当整个项目的收入下降 5% 的情况下，债券本息资金的覆盖倍

数为 1.51, 能通过压力测试。当整个项目的成本上升 5% 情况下, 债券本息资金的覆盖倍数为 1.58, 仍然能通过压力测试。

总体看, 项目收益与融资能实现自求平衡, 不能还本付息的风险较小。

六、债券发行依据

(一) 发行主体资格。

《中华人民共和国预算法》第三十五条规定, 经国务院批准的省、自治区、直辖市的预算中必需的建设投资的部分资金, 可以在国务院确定的限额内, 通过发行地方政府债券举借债务的方式筹措。《地方政府专项债务预算管理办法》(财预〔2016〕155号) 第四条规定, 设区的市、自治州, 县、自治县、不设区的市、市辖区政府(以下简称市县级政府)确需发行专项债券的, 由省、自治区、直辖市政府统一发行并转贷给市县级政府。

(二) 地方政府债务限额管理。

《中华人民共和国预算法》第三十五条规定, 举借债务的规模, 由国务院报全国人民代表大会或者全国人民代表大会常务委员会批准。

《地方政府专项债务预算管理办法》(财预〔2016〕155号) 第十条规定, 财政部在全国人民代表大会或其常务委员会批准的专项债务限额内, 根据债务风险、财力状况等因素并统筹考虑国家调控政策、各地区公益性项目建设需求等, 提出分地区专项债务限额及当年新增专项债务限额方案, 报国务院批准后下达省级

财政部门。

《地方政府专项债务预算管理办法》（财预〔2016〕155号）第十一条规定，省级财政部门在财政部下达的本地区专项债务限额内，根据债务风险、财力状况等因素并统筹考虑本地区公益性项目建设需求等，提出省本级及所辖各市县当年专项债务限额方案，报省、自治区、直辖市政府批准后下达市县级财政部门。

《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）规定，各地试点分类发行专项债券的规模，应当在国务院批准的专项债务限额内统筹安排，包括当年新增专项债务限额、上年末专项债务余额低于限额的部分。

（三）地方政府债务预算管理。

《中华人民共和国预算法》第三十五条规定，省、自治区、直辖市依照国务院下达的限额举借的债务，列入本级预算调整方案，报本级人民代表大会常务委员会批准。

《地方政府专项债务预算管理办法》（财预〔2016〕155号）第三条规定，专项债务收入、安排的支出、还本付息、发行费用纳入政府性基金预算管理。

《地方政府专项债务预算管理办法》（财预〔2016〕155号）第十三条规定，增加举借专项债务收入，以下内容应当列入预算调整方案：（1）省、自治区、直辖市在新增专项债务限额内筹措的专项债券收入；（2）市县级政府从上级政府转贷的专项债

务收入。

《地方政府专项债务预算管理办法》（财预〔2016〕155号）第十八条规定，专项债务转贷下级政府的，财政部门应当在本级人民代表大会或其常务委员会批准后，及时将专项债务转贷的预算下达有关市县级财政部门。接受专项债务转贷的市县级政府在本级人民代表大会或其常务委员会批准后，应当及时与上级财政部门签订转贷协议。

七、潜在影响项目收益与融资平衡结果的各种风险评估

（一）与项目建设或运营有关的风险。

1. 项目建设风险。如果发生供电、交通、给排水、通讯、消防、环保等市政基础配套设施不完善，可能导致项目不能按期完工。

2. 项目运营风险。如果发生政策调整或者项目运营方经营不善，可能导致项目收益不能达到预期。

（二）影响融资平衡结果的风险。

1. 利率波动风险

在债券存续期内，国际、国内宏观经济环境的变化和国家经济政策变动等因素，会引起资本市场利率的波动，进而对本项目的财务成本产生影响，可能会影响项目收益与融资平衡。

2. 流动性风险

债券市场资金的供需状况和投资者的投资偏好变化，可能影响本次发行债券的流动性，可能存在转让时无法找到交易对手而

流动性不足的风险。

（三）项目风险管理措施。

1. 《中华人民共和国预算法》第三十五条第五款规定，国务院建立地方政府债务风险评估和预警机制、应急处置机制以及责任追究制度。《国务院关于加强地方政府性债务管理的意见》（国发〔2014〕43号）第四条第（二）点“建立债务风险应急处置机制”规定，各级政府要制定应急处置预案，建立责任追究机制。经广西壮族自治区人民政府批准，广西壮族自治区财政厅印发《广西壮族自治区地方政府性债务风险应急处置预案》，建立广西壮族自治区人民政府债务应急处置机制，提前防范财政金融风险。

2. 加强项目财务管理，保持合理的资产负债比例，并提高资金使用效率。

3. 在项目建设过程中，项目实施单位要对项目设计单位、监理单位、施工方、材料设备供应商等单位进行严格管控。

八、主管部门责任

主管部门是指广西壮族自治区国有资产监督管理委员会以及广西壮族自治区人民政府确定的主管部门。

主管部门负责按照地方政府专项债券项目工作要求并根据新建南宁至崇左铁路项目建设任务、成本等因素，建立本地区试点发行专项债券项目库，做好入库专项债券项目的规划期限、投资计划、收益与融资平衡方案、预期收入等测算，做好试点发行

专项债券年度项目库与政府债务管理系统的衔接，配合做好专项债券发行各项准备工作，加强对项目实施情况的监控，并统筹协调相关部门保障项目建设进度，如期实现专项收入，确保还本付息资金及时足额上缴财政部门等后续工作。

广西铁路投资集团有限公司

2022年6月6日



（此页无正文，为《2022年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（三期）——2022年广西壮族自治区政府专项债券（二十三期）自治区本级新建南宁至崇左铁路项目实施方案》之盖章页）

