

2024年广西壮族自治区政府交通基础设施
专项债券（二期）——2024年广西壮族
自治区政府专项债券（十二期）
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

2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（二期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（十二期）北海港铁山港西港区北暮作业区9号、10号泊位工程项目实施方案

一、债券情况

（一）债券发行计划。

北海港铁山港西港区北暮作业区9号、10号泊位工程项目总投资132,395.35万元，其中地方政府专项债券计划发行规模44,300万元，共发行四期。首期11,500万元已于2019年6月19日发行，债券发行期限30年，发行利率为3.949%，二期12,800万元已于2020年1月10日发行，债券发行期限30年，发行利率为3.949%。三期（本期）计划于2024年发行10,000万元，计划发行期限为30年，测算利率为4.5%，四期计划于2025年发行10,000万元，计划发行期限为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后第二个工作日起开始计息，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。截至 2023 年，广西壮族自治区下辖 14 个地级市，48 个县，12 个自治县，10 个县级市，41 个市辖区，全区常住人口 5,027 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。

2021 年至 2023 年，广西壮族自治区本级实现一般公共预算收入分别为 381.93 亿元、314.39 亿元和 327.82 亿元；一般公共预算支出分别 1,134.8 亿元、1,131.3 亿元和 1,166.52 亿元。政府性基金收入分别为 45.46 亿元、48.34 亿元和 64.95 亿元；政府性基金支出分别为 323.11 亿元、329.99 亿元和 219.31 亿元。

广西壮族自治区本级 2021—2023 年财政收支情况

单位：人民币亿元

项目	2021 年	2022 年	2023 年
一般公共预算收入	381.93	314.39	327.82

项目	2021年	2022年	2023年
一般公共预算支出	1,134.80	1,131.30	1,166.52
政府性基金收入	45.46	48.34	64.95
其中：国有土地使用权出让收入	-	-	-
政府性基金支出	323.11	329.99	219.31
其中：国有土地使用权出让收入安排的支出	-	-	-

（三）项目情况。

1. 项目名称：北海港铁山港西港区北暮作业区9号、10号泊位工程。
2. 项目业主：广西北部湾国际港务集团有限公司。
3. 建设地点：北海港铁山港西港区北暮作业区。

（四）项目业主介绍。

广西北部湾国际港务集团有限公司（以下简称“北部湾港集团”）是广西壮族自治区直属大型国有独资企业，于2007年2月整合沿海防城港、钦州、北海三市所属的公共码头资产成立，是广西沿海唯一的公共码头投资运营商。经过16年的发展壮大，围绕港口核心主业，通过培育临港产业，形成港口、物流、工贸、能源、文旅、建设、船闸、金融服务、海外投资九大业务板块，业务拓展至香港地区以及新加坡、马来西亚、文莱、泰国等国家。

“十四五”期间，北部湾港集团总的方向是：做强北部湾，深耕新通道，拓展北东西，走向东南亚。总的发展路径，可以归纳为“12349”：“1”是指一个目标，即打造国际一流的以塑造港口生态为基础的综合发展商；“2”是指二元定位，即立

足以港口为核心产业生态缔造者和国资/功能-国有资本投资运营平台；“3”是指三个融合，即产融结合、港城融合和双链融合；“4”是指四化发展，即绿色化、数字化、国际化、协同化；“9”是指九大业务板块，即港口、物流、工贸、能源、文旅、建设、船闸、金融服务、海外投资。

（五）项目建设内容。

北海港铁山港西港区北暮作业区9号、10号泊位工程位于北海市铁山港区兴港镇新岭近岸海域，规划的北海港铁山港西港区北暮作业区内，建设2个10万吨级(8号)通用泊位，设计年吞吐能力718万吨。

项目主要建设内容：码头水工、港池疏浚、装卸工艺设备、护岸、陆域形成、道路堆场、生产与辅助建筑物、供电照明、通信、助导航、给排水、消防、环保、安全设施等。

本期专项债券资金主要用于建设北海港铁山港西港区北暮作业区9号、10号泊位工程建设，包括码头水工、装卸工艺设备安装、停泊地和调头地疏浚、护岸、陆域形成、堆场、道路、铁路装卸线、供电照明、给排水、消防、通信、环保、生产及辅助建筑物等。

（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

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	为临港工业及后方腹地服务，符合“大力发展公用码头，加强老港区功能调整和技术改造。进一步提高港口航道等级和通航能力，以适应船舶大型化趋势”。
偿债计划	说明偿债计划的可行性和偿债风险点	本项目的建设，将会带来码头营运收入，可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码头营运收入预测数据不达预期，导致收益无法覆盖本息。
建设投资实施方式	说明项目建设投资实施方式的合规性	北海港铁山港西港区北暮作业区9号、10号泊位工程项目工程可行性研究报告经自治区发展改革委批复，项目已开工建设，预计2025年底前项目完工。
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	项目资金采取业主自筹、申请专项债方式，其中资本金占比约为27%，其余73%采用贷款和专项债方式，资金结构较为合理。
收入预测	说明项目收入预测的合理性与具体数据来源	项目收入来源主要是码头营运收入和堆存保管。数据主要来源为可行性研究报告、初步设计批复，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

北海港是我国西南地区、广东与东南亚和国外其它地区进行经济技术交流的最佳的集散点，北海港在西南地区对外开放、发展与东南亚、西亚及欧洲等国家间的经贸关系中显现出很好的区位优势。通过建设广西沿海大型组合港，充分发挥沿海港口在地区资源配置作用，是吸引国际、国内资源融入广西经济发展，提升广西经济和产品竞争力水平的迫切要求。该项目建设将进一步提高广西北部湾港的货物通过能力，增强广西对外水路通道的能力，丰富广西出海出边大通道的建设，有利于铁

山港工业园区充分利用国内外丰富的矿产资源，为广西的临港工业提供丰富的能源服务，有利于提高广西北部湾港的竞争力。本项目建成投入运营后，将为广西、湖南、贵州等中西部地区提供一条全新的便捷出海通道，可极大降低入驻铁山港工业园区企业的物流成本，提升港口的吞吐能力和货物处理能力，进而带动相关产业的发展，增加地方财政收入。

（二）社会经济效益。

北海铁山港的建设可极大地促进资源开发利用和西南地区经济飞速发展，对拉动广西经济、推进北部湾经济区和中国-东盟自由贸易区建设具有重要意义。同时，有利于贯彻落实新发展理念，深入推进供给侧结构性改革，加快培育发展新动能、实现创新驱动发展，为广西经济创新力和竞争力不断增强提供支撑，通过区域双向开放，构筑丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路对接融汇的重要支撑区。本项目建成投入运营后，将为社会创造就业机会约 450 人，就业岗位包括管理人员、水电维修工、司机、环卫工人、水电维修工等，并通过对就业人员进行技能培训，增加就业机会，提高工资收入，改善生活水平。

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北海港铁山港西港区北暮作业区 9 号、10 号泊位工程初步设计的批复》（桂交行

审〔2016〕86号），项目工程概算为132,395.35万元。

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	占比（%）
1	工程费用	94,873.43	71.66
2	工程建设其他费用	16,425.34	12.41
3	预留费用	5,564.94	4.20
4	港外配套工程	11,396.51	8.61
5	建设期利息	4,135.13	3.12
项目总投资		132,395.35	100.00

（二）资金筹措方案。

1. 资金来源

北海港铁山港西港区北暮作业区9号、10号泊位工程项目总投资132,395.35万元，项目资金来源如下：

（1）不含专项债券的项目资本金35,913.07万元，资金来源为业主自筹，占比为27.13%；

（2）专项债券资金44,300万元，占比33.46%，拟在本次发行10,000万元，全部投向于码头水工工程、陆域形成及地基处理工程、堆场道路工程等有收益的公益性资本性支出；

（3）其他融资52,182.28万元，占比39.41%。

项目资金筹措计划如下表所示：

单位：人民币万元

类别	2021 及以前年度	2022 年	2023 年	2024 年	2025 年
不含专项债券的项目资本金	22,905.37	3,466.29	1,873.46	3,903.04	3,764.91

类别	2021 及以前年度	2022 年	2023 年	2024 年	2025 年
专项债券融资	24,300.00			10,000.00	10,000.00
其他债务融资		1,577.29	11,738.20	15,612.16	23,254.63
合计	47,205.37	5,043.58	13,611.66	29,515.20	37,019.54

2. 项目实施计划

项目已开工建设，其中：铁路支线于2018年开工建设、码头于2022年开工建设，预计于2025年底前竣工。

单位：人民币万元

类别	2021 及以前年度	2022 年	2023 年	2024 年	2025 年
项目建设	47,205.37	5,043.58	13,611.66	29,515.20	37,019.54

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2026年为起始年测算。项目主要收入来源为码头营运收入和堆存保管收入。

1. 码头营运收入

根据可行性研究报告内容进行测算，参照现行收费标准确定，散货综合营运收入为28元/吨，年通过量为360万吨，件杂货综合营运收入为35元/吨，平均年通过量为320万吨。第一年的达产率按照60%计算，第二年为70%，第三年为80%，第四年起为90%，债券存续期内项目产生的码头营运收入合计为542,640.00万元。

2. 堆存保管收入

根据可行性研究报告内容进行测算，本项目除了满足项目

年吞吐量堆存要求外，尚有多余场地用于堆存保管服务，经计算，本项目堆存保管总收入约52,020万元，第一年的堆放保管需求率为60%，第二年为70%，第三年为80%，第四年起为90%之后保持不变。

综上所述，该项目政府专项债券存续期内收入合计约为594,660.00万元。项目每年预期收入情况如下表：

单位：人民币万元

时间	码头营运收入	堆存保管收入	当年总收入
2019年	-		-
2020年	-		-
2021年	-		-
2022年	-		-
2023年	-		-
2024年	-		-
2025年	-		-
2026年	12,768.00	1,224.00	13,992.00
2027年	14,896.00	1,428.00	16,324.00
2028年	17,024.00	1,632.00	18,656.00
2029年	19,152.00	1,836.00	20,988.00
2030年	19,152.00	1,836.00	20,988.00
2031年	19,152.00	1,836.00	20,988.00
2032年	19,152.00	1,836.00	20,988.00
2033年	19,152.00	1,836.00	20,988.00
2034年	19,152.00	1,836.00	20,988.00
2035年	19,152.00	1,836.00	20,988.00
2036年	19,152.00	1,836.00	20,988.00
2037年	19,152.00	1,836.00	20,988.00
2038年	19,152.00	1,836.00	20,988.00

时间	码头营运收入	堆存保管收入	当年总收入
2039年	19,152.00	1,836.00	20,988.00
2040年	19,152.00	1,836.00	20,988.00
2041年	19,152.00	1,836.00	20,988.00
2042年	19,152.00	1,836.00	20,988.00
2043年	19,152.00	1,836.00	20,988.00
2044年	19,152.00	1,836.00	20,988.00
2045年	19,152.00	1,836.00	20,988.00
2046年	19,152.00	1,836.00	20,988.00
2047年	19,152.00	1,836.00	20,988.00
2048年	19,152.00	1,836.00	20,988.00
2049年	19,152.00	1,836.00	20,988.00
2050年	19,152.00	1,836.00	20,988.00
2051年	19,152.00	1,836.00	20,988.00
2052年	19,152.00	1,836.00	20,988.00
2053年	19,152.00	1,836.00	20,988.00
2054年	19,152.00	1,836.00	20,988.00
合计	542,640.00	52,020.00	594,660.00

（二）项目预期成本测算。

本项目成本主要为工资及福利费、材料燃动费、修理费、管理费用、其他费用、税费支出。具体测算依据如下：

1. 工资及福利费

根据可行性研究报告内容，本项目需要装卸工人、司机、管理人员及水电维修工等，设计定员为440人。本项目进入运营期后的首个年度即2026年人员工资及福利按9万元/人/年计算，年增长率按照2%测算。债券存续期内本项目所产生的工资及福利费合计约为153,617.26万元。

2. 材料燃动费

材料燃动费主要为机械设备的燃油费，项目用水费和电费，按照可行性研究报告，结合已运行项目实际耗用量进行分析测算，债券存续期内本项目所产生的材料燃动费合计约为35,727.00万元。

3. 修理费

修理费用主要为机械设备的维修，参考依据为收入的一定比例进行测算，按年平均发生额测算，年平均发生额为542.70万元，债券存续期内本项目所产生的修理费合计约为15,738.30万元。

4. 管理费用

根据可行性研究报告内容进行测算，管理费用包括日常办公、差旅费、招待费等费用，按照折旧费的3%进行测算，债券存续期内本项目所产生的管理费合计约为3,647.62万元。

5. 其他费用

其他费用包含扣除工资及福利、折旧、摊销、修理费、日常管理费后的其他不可预计运营费用，按照营业收入的3%计提，债券存续期内本项目所产生的其他费用合计约为12,173.04万元。

6. 税费支出

项目运营期涉及的税费支出主要包括增值税、城市维护建设税、教育费附加、地方教育附加、所得税等，按现行国家有

关法规，各项税费的计取标准为：增值税税率为6%；增值税附加税包括城市维护建设税7%、教育费附加3%和地方教育附加费2%；进项税额按照成本扣除工资福利费和其他费用后发生的综合税率9%计提；所得税税率为25%。债券存续期内本项目所产生的税金及附加合计约为32,143.81万元。

综上所述，政府专项债券存续期内本项目的支出合计约为253,047.03万元。项目每年预期成本情况如下表：

单位：人民币万元

时间	工资及福利费	材料燃动费	修理费	管理费用	其他费用	税费支出	当年总成本
2019年	-	-	-	-	-	-	-
2020年	-	-	-	-	-	-	-
2021年	-	-	-	-	-	-	-
2022年	-	-	-	-	-	-	-
2023年	-	-	-	-	-	-	-
2024年	-	-	-	-	-	-	-
2025年	-	-	-	-	-	-	-
2026年	3,960.00	755.00	542.70	125.78	419.76	743.56	6,546.80
2027年	4,039.20	1,006.00	542.70	125.78	419.76	866.10	6,999.54
2028年	4,119.98	1,258.00	542.70	125.78	419.76	988.53	7,454.75
2029年	4,202.38	1,258.00	542.70	125.78	419.76	1,136.37	7,684.99
2030年	4,286.43	1,258.00	542.70	125.78	419.76	1,136.37	7,769.04
2031年	4,372.16	1,258.00	542.70	125.78	419.76	1,136.37	7,854.77
2032年	4,459.60	1,258.00	542.70	125.78	419.76	1,136.37	7,942.21
2033年	4,548.80	1,258.00	542.70	125.78	419.76	1,136.37	8,031.41
2034年	4,639.77	1,258.00	542.70	125.78	419.76	1,136.37	8,122.38
2035年	4,732.57	1,258.00	542.70	125.78	419.76	1,136.37	8,215.18
2036年	4,827.22	1,258.00	542.70	125.78	419.76	1,136.37	8,309.83

时间	工资及福利费	材料燃动费	修理费	管理费用	其他费用	税费支出	当年总成本
2037年	4,923.76	1,258.00	542.70	125.78	419.76	1,136.37	8,406.37
2038年	5,022.24	1,258.00	542.70	125.78	419.76	1,136.37	8,504.85
2039年	5,122.68	1,258.00	542.70	125.78	419.76	1,136.37	8,605.29
2040年	5,225.14	1,258.00	542.70	125.78	419.76	1,136.37	8,707.75
2041年	5,329.64	1,258.00	542.70	125.78	419.76	1,136.37	8,812.25
2042年	5,436.23	1,258.00	542.70	125.78	419.76	1,136.37	8,918.84
2043年	5,544.96	1,258.00	542.70	125.78	419.76	1,136.37	9,027.57
2044年	5,655.86	1,258.00	542.70	125.78	419.76	1,136.37	9,138.47
2045年	5,768.97	1,258.00	542.70	125.78	419.76	1,136.37	9,251.58
2046年	5,884.35	1,258.00	542.70	125.78	419.76	1,136.37	9,366.96
2047年	6,002.04	1,258.00	542.70	125.78	419.76	1,136.37	9,484.65
2048年	6,122.08	1,258.00	542.70	125.78	419.76	1,136.37	9,604.69
2049年	6,244.52	1,258.00	542.70	125.78	419.76	1,136.37	9,727.13
2050年	6,369.41	1,258.00	542.70	125.78	419.76	1,136.37	9,852.02
2051年	6,496.80	1,258.00	542.70	125.78	419.76	1,136.37	9,979.41
2052年	6,626.74	1,258.00	542.70	125.78	419.76	1,136.37	10,109.35
2053年	6,759.27	1,258.00	542.70	125.78	419.76	1,136.37	10,241.88
2054年	6,894.46	1,258.00	542.70	125.78	419.76	1,136.37	10,377.07
合计	153,617.26	35,727.00	15,738.30	3,647.62	12,173.04	32,143.81	253,047.03

(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，北海港铁山港西港区北暮作业区9号、10号泊位工程项目预期总收入为594,660.00万元，预期总成本为253,047.03万元，项目总收益为341,612.97万元。

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

166,369.65万元，其中专项债券融资本息金额为100,088.21万元，其他债务融资本息金额为66,281.44万元。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	
44,300.00	55,788.21	100,088.21	52,182.28	14,099.16	66,281.44	166,369.65

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2.05。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
北海港铁山港西港区北暮作业区9号、10号泊位工程	341,612.97	166,369.65	2.05

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	1.88	2.05	2.22
成本变动敏感性分析			
项目总债务融资本息的覆盖倍数	2.13	2.05	1.98

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1.88，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1.98，仍然能通过压力测试。

总体看，项目收益与融资能够实现自求平衡，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、潜在风险评估与控制

（一）与项目建设或运营有关的风险及控制措施。

1. 可能出现的风险。

（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。

2. 风险控制措施。

（1）加强前期勘察设计的管理工作，确保设计方案的可行性与合理性；建立完善的施工管理制度和质量安全体系，确保施工过程的安全性与规范性；加强施工现场的安全监管和隐患排查，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，降低项目建设风险。

(2) 建立项目运营风险控制与监管机制，设立风险监控指标，实时监控项目运营情况；制定运行风险应对措施，降低项目运营风险。

(二) 项目资金筹措的风险及控制措施。

1. 可能出现的风险。

项目资金筹措中，自有资金和债务融资的到位时间或因审批流程较长而滞后，或导致项目建设工程款、农民工工资等无法及时支付，难以协调施工方开展后续工作，存在农民工情绪不满等维稳问题。

2. 风险控制措施。

一是自有资金主要来自股东注资，项目公司将积极与股东沟通，及时完成股东注资工作，按时落实资本金事项；二是请求财政厅尽早批复专项债额度，争取专项债资金早日到位；三是多渠道融资，通过银行贷款补充部分债务融资资金，以满足工程建设阶段性支付需求。

(三) 影响融资平衡结果的风险。

1. 可能出现的风险。

(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。

2. 风险控制措施。

加强对利率风险的识别、评估、监控和报告，通过合理的资产配置和负债管理，降低利率风险的影响；加强对流动性风险的识别、评估、监控和报告，通过合理的资产配置和负债管理，降低流动性风险的影响。

八、主管部门责任

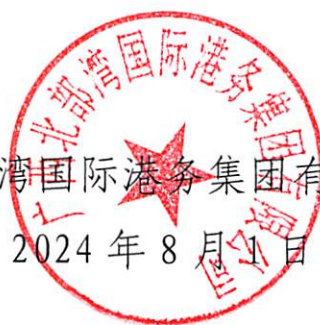
本项目主管部门：广西壮族自治区交通运输厅。

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交通基础设施项目建设任务、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《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券(二期)——2024年广西壮族自治区政府专项债券(十二期)北海港铁山港西港区北暮作业区9号、10号泊位工程项目实施方案》之盖章页)

广西北部湾国际港务集团有限公司

2024年8月1日



2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项 债券（二期）——2024年广西壮族自治区政府 专项债券（十二期）南防铁路钦州至 防城港段增建二线工程项目 实施方案

一、债券情况

（一）债券发行计划。

南防铁路钦州至防城港段增建二线工程项目专项债券计划发行规模 88,400 万元，共发行四期。首期（本期）计划于 2024 年 8 月 25,000 万元（自治区本级 10,000 万元，钦南区 10,000 万元，钦北区 5,000 万元），二期计划于 2024 年发行 10,360 万元，三期计划于 2025 年发行 35,360 万元，四期计划于 2026 年发行 17,680 万元，债券发行期限均为 30 年，测算利率均为 4.5%。

（二）还本付息安排。

本期专项债券自发行日后第二个工作日起开始计息，每半年付息一次，第十六年至第二十年分期等额还本。

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。截至 2022 年，广西壮

族自治区下辖 14 个地级市，48 个县，12 个自治县，10 个县级市，41 个市辖区。2022 年广西壮族自治区常住人口总量平稳增长，年末全区常住人口 5,047 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。

2021 年至 2023 年，广西壮族自治区本级实现一般公共预算收入分别为 381.93 亿元、314.39 亿元和 327.82 亿元；一般公共预算支出分别为 1,134.8 亿元、1,131.30 亿元和 1,166.52 亿元。政府性基金收入分别为 45.46 亿元、48.34 亿元和 64.95 亿元；政府性基金支出分别为 323.11 亿元、329.99 亿元和 219.31 亿元。

广西壮族自治区本级 2021—2023 年财政收支情况

单位：人民币亿元

项目	2021 年	2022 年	2023 年
一般公共预算收入	381.93	314.39	327.82
一般公共预算支出	1,134.80	1,131.30	1,166.52
政府性基金收入	45.46	48.34	64.95

项目	2021年	2022年	2023年
其中：国有土地使用权出让收入	-	-	-
政府性基金支出	323.11	329.99	219.31
其中：国有土地使用权出让收入安排的支出	-	-	-

（三）项目情况。

1. 项目名称：南防铁路钦州至防城港段增建二线工程。

2. 项目业主：广西铁路投资集团有限公司。

3. 建设地点：马皇站至防城港北站沿既有线增建二线 52.4 公里，其中防城港城区段结合增建二线工程实施外迁。钦州地区新建马皇至南宁方向，上行联络线 4.3 公里，新建钦州站至马皇站上行联络线 1.1 公里；防城港北站进行适应性改造，新建车场、设到发线 5 条(含正线)。

（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，是广西壮族自治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 年广西壮族自治区政府出台了《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。

广西铁路投资集团有限公司作为广西壮族自治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。

专项债券资金主要用于建设南防铁路钦州至防城港段增建二线工程项目路基工程、桥梁工程、轨道工程、房建工程以及通信、电力、信号工程、防灾工程等。

本期专项债券资金主要用于完成路基土石方 400 万立方，特大、大、中桥 3752 延米，涵洞 1954 横延米，隧道 1000 延长米，正线铺轨 20.8 公里，通信干缆 42.6 公里，电力线路 53.1 公里，接触网 60 条公里，房屋 6749 平方米等。

（六）项目事前绩效评估。

表 2-2 项目事前绩效评估表

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	<p>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。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。</p> <p>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。</p> <p>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</p>

评估要求		
评估指标	评估内容	具体说明
		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	说明项目建设的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。

本项目南端衔接防城港，防城港市临港大工业已具规模，工业集群效应初步显现。本项目的建设，可大幅提升北部湾港口集疏运能力，并释放客运能力。在助推北部湾经济区发展，增强其对大西南地区经济辐射能力，促进区域协调发展等方面具有重要的意义和作用。

（二）社会效益。

《打赢蓝天保卫战三年行动计划》中提出：大力发展绿色交通体系，大力推进海铁联运。本项目能集约利用资源，实现经济效益、社会效益和环境效益的和谐统一，是推进生态文明建设，打赢蓝天保卫战的需要。

四、项目投资估算及资金筹措方案

（一）项目投资估算。

根据《国铁集团 广西壮族自治区人民政府关于南防铁路钦州至防城港段增建二线工程可行性研究报告的批复》，本项目投资估算的主要文件依据为《国铁集团 广西壮族自治区人民政府关于南防铁路钦州至防城港段增建二线工程初步设计的批复》（铁建函〔2023〕232号），南防铁路钦州至防城港段增建二线工程初步设计概算总额按 418,600 万元控制，其中静态投资 402,200 万元、建设期贷款利息 11,400 万元、机车车辆购置费 5,000 万元。

项目投资费用估算明细如下：

单位：人民币万元

序号	建设内容	估算金额（万元）					使用专项债券额度
		建筑工程费	安装工程费	设备购置费	其他费用	合计	
一	拆迁及征地费用	83,569				83,569	20,775
二	路基	82,181				82,181	20,545
三	桥涵	53,682				53,682	13,421
四	隧道及明洞	13,205				13,205	3,301
五	轨道	35,210				35,210	8,803
六	通信、信号、信息及灾害监测	20,947				20,947	5,237
	1. 通信	3,640				3,640	910

	2. 信号	17,243				17,243	4,311
	3. 信息	64				64	16
七	电力及电力牵引供电	31,744				31,744	7,936
	1. 电力	8,269				8,269	2,067
	2. 电力牵引供电	23,475				23,475	5,869
八	房屋	8,211				8,211	2,053
	其他房屋	8,211				8,211	2,053
九	其他运营生产设备及建筑物	11,846				11,846	2,962
	1. 给排水	1,890				1,890	473
	2. 车辆	673				673	168
	3. 站场	3,275				3,275	819
	4. 工务	1,660				1,660	415
	5. 其他建筑及设备	4,348				4,348	1,087
十	大型临时设施和过渡工程	13,474				13,474	3,369
十一	其他费用				28,979	28,979	
	1. 建设项目管理费				1897	1,897	
	2. 建设单位印花税及其他税费				195	195	
	3. 建设项目前期费(暂列)				1,300	1,300	
	4. 施工监理费				2,775	2,775	
	5. 勘察设计费(暂列)				3,800	3,800	
	6. 设计文件审查费				414	414	
	7. 其他咨询服务费				1,391	1,391	
	8. 营业线施工配合费				1,549	1,549	
	9. 安全生产费				8,348	8,348	
	10. 生产准备费				110	110	
	11. 其他				7,200	7,200	
	以上各章合计	354,069			28,979	383,048	88,400
十二	基本预备费	19,152				19,152	
	以上总计	373,221			28,	402,200	

					979		
十三	价差预备费					0	
十四	建设期投资贷款利息	11,400				11,400	
十五	机车车辆购置费	5,000				5,000	
十六	铺底流动资金					0	
	概算总额	389,621			28,979	418,600	

(二) 资金筹措方案。

1. 资金来源

南防铁路钦州至防城港段增建二线工程总投资 418,600 万元，项目资金来源如下：

(1) 不含专项债券的项目资本金 153,400 万元，资金来源为业主自筹及财政预算资金，占比为 36.65%；

(2) 专项债券资金 88,400 万元，占比 21.12%，未来计划发行 88,400 万元；

(3) 其他融资 176,800 万元，占比 42.24%。

单位：人民币万元

资金来源类型	2023 年	2024 年	2025 年	2026 年	合计	各类型占比
财政预算资金		10,000.00	65,000.00	35,300.00	110,300.00	26.35%
单位自有资金	3,100.00		20,000.00	20,000.00	43,100.00	10.30%
专项债券（用作项目资本金）		35,360.00	35,360.00	17,680.00	88,400.00	21.12%
专项债券（不用作项目资本金）						
银行贷款		70,720.00	70,720.00	35,360.00	176,800.00	42.24%
其他来源资金						
合计	3,100.00	116,080.00	191,080.00	108,340.00	418,600.00	100.00%

分年度占比	0.74%	27.73%	45.65%	25.88%	100.00%
-------	-------	--------	--------	--------	---------

2. 项目实施计划

项目计划建设周期为 36 个月，已于 2023 年 12 月开工，预计于 2026 年 12 月底竣工。

单位：人民币万元

类别	2023 年	2024 年	2025 年	2026 年
项目建设	3,100.00	116,080.00	191,080.00	108,340.00

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 2026 年为起始年测算。项目主要收入来源于货运收入，其他收入，补贴收入。

1. 货运收入

根据可行性研究报告数据，运营收入计算方式为客流密度*运价率*全长。

（1）货流构成

本项目最大区段货流密度和客车对数分别为：近期 6290 万吨，无客车；远期 6782 万吨，5 对/日。

区段货流密度

区段	2035 年			2045 年		客流密度 (对/日)
	货流密度 (万吨)		客流密度	货流密度		
	上行	下行		上行	下行	
马皇-茅岭	6290	1882		6348	1831	
茅岭-三块田线路所 (预留)	6200	1854		6243	1789	
三块田线路所 (预留)-防城港北	6200	1854		6782	2080	5
综合密度	6,230.00	1,863.33	-	6,457.67	1,900.00	

集装箱运价率有、无项目均采用 0.16 元/吨公里，其他品类货物运价率有、无项目均采用 0.19 元/吨公里。

既有南防线马皇至防城港北段为电气化货运专线铁路，扩能改造后承担少量云桂沿边铁路普速客车开行，客车最高运行速度为 120km/h，客运综合运价率按国铁运价率 0.12 元/人公里考虑。本项目货运价率采用广西沿海铁路股份有限公司现行综合运价率，集装箱运价率有、无项目均采用 0.16 元/吨公里，其他品类货物运价率有、无项目均采用 0.19 元/吨公里。

因此，按照上述客货运量预测和运价率取值方案，本项目债券存续期内可实现货运收入总额约 2,150,710.00 万元。

2. 其他收入

按照货运收入的 5%测算。

本项目债券存续期内，预计通过托运、广告等配套服务实现的其他收入约为 107,535.50 万元。

3. 补贴收入

按照项目可研修鉴总说明，考虑沿线土地综合开发利用，根据沿线土地综合开发效益计算结果，可用于对铁路运营进行补贴的资金为 19,039.00 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 2,277,284.50 万元。项目每年预期收入情况如下表：

单位：人民币万元

年度	客运收入	其他收入	补贴收入	收入合计
2024 年	-	-	-	-

2025年	-	-	-	-
2026年	33,639.03	1,681.95	7,738.00	43,058.98
2027年	67,278.06	3,363.90	315.00	70,956.96
2028年	67,497.52	3,374.88	315.00	71,187.40
2029年	67,717.73	3,385.89	315.00	71,418.62
2030年	67,938.70	3,396.94	367.00	71,702.64
2031年	68,160.42	3,408.02	367.00	71,935.44
2032年	68,382.90	3,419.15	367.00	72,169.05
2033年	68,606.14	3,430.31	367.00	72,403.45
2034年	68,830.14	3,441.51	367.00	72,638.65
2035年	69,054.91	3,452.75	427.00	72,934.66
2036年	69,280.45	3,464.02	427.00	73,171.47
2037年	69,506.76	3,475.34	427.00	73,409.10
2038年	69,733.84	3,486.69	427.00	73,647.53
2039年	69,961.70	3,498.09	427.00	73,886.79
2040年	70,190.34	3,509.52	495.00	74,194.86
2041年	70,419.76	3,520.99	495.00	74,435.75
2042年	70,649.97	3,532.50	495.00	74,677.47
2043年	70,880.96	3,544.05	495.00	74,920.01
2044年	71,112.75	3,555.64	495.00	75,163.39
2045年	72,655.66	3,632.78	543.00	76,831.44
2046年	72,655.66	3,632.78	543.00	76,831.44
2047年	72,655.66	3,632.78	543.00	76,831.44
2048年	72,655.66	3,632.78	543.00	76,831.44
2049年	72,655.66	3,632.78	543.00	76,831.44
2050年	72,655.66	3,632.78	598.00	76,886.44
2051年	72,655.66	3,632.78	598.00	76,886.44
2052年	72,655.66	3,632.78	-	76,288.44
2053年	72,655.66	3,632.78	-	76,288.44
2054年	72,655.66	3,632.78	-	76,288.44
2055年	72,655.66	3,632.78	-	76,288.44
2056年	72,655.66	3,632.78	-	76,288.44

合计	2,150,710.00	107,535.50	19,039.00	2,277,284.50
----	--------------	------------	-----------	--------------

(二) 项目预期成本测算。

本项目成本主要为运营成本、营业外净支出和税金及附加。具体测算依据如下：

1. 运营成本

运营成本分为有关成本和无关成本。有关成本是与行车量有关的支出，包括机车（动车）牵引能耗、机车车辆修理养护费、乘务人员工资以及分摊的管理费等。无关成本为铁路线路、通信、电力、房屋等固定设施的维修材料费、人员工资以及分摊的管理费等。

现状南防线马皇至防城港北段为单线电气化铁路，扩能后均为双线电气化铁路。各线单位运营成本见下表。

类别	无项目	有项目
与客运量有关（元/万吨·公里）	1000	1000
与货运量有关（元/万吨·公里）	600	600
与运量无关（万元/公里）	53	80

2. 税费支出

项目运营期涉及的税费支出主要包括增值税、城市维护建设税、教育费附加、地方教育附加、所得税等，按现行国家有关法规，各项税、费的计取标准如下：

（1）铁路运营增值税税率取 5%；

（2）其他附加税率取 12%。

综上所述，以上各项成本于本项目专项债券存续期内的运营支出合计1,044,289.24万元。

单位：人民币万元

年度	付现成本（不含利息）		
	运行成本	税金及附加	合计
2024年		-	-
2025年		-	-
2026年	16,160.88	1,883.79	18,044.67
2027年	28,775.52	3,767.57	32,543.09
2028年	28,857.82	3,779.86	32,637.68
2029年	28,940.39	3,792.19	32,732.58
2030年	29,023.26	3,804.57	32,827.83
2031年	29,106.40	3,816.98	32,923.38
2032年	29,189.83	3,829.44	33,019.27
2033年	29,273.55	3,841.94	33,115.49
2034年	29,357.55	3,854.49	33,212.04
2035年	29,441.84	3,867.08	33,308.92
2036年	29,526.41	3,879.71	33,406.12
2037年	29,611.28	3,892.38	33,503.66
2038年	29,696.44	3,905.09	33,601.53
2039年	29,781.88	3,917.86	33,699.74
2040年	29,867.62	3,930.66	33,798.28
2041年	29,953.66	3,943.51	33,897.17
2042年	30,039.98	3,956.40	33,996.38
2043年	30,126.61	3,969.33	34,095.94
2044年	30,213.53	3,982.31	34,195.84
2045年	31,408.75	4,068.72	35,477.47
2046年	31,408.75	4,068.72	35,477.47
2047年	31,408.75	4,068.72	35,477.47
2048年	31,408.75	4,068.72	35,477.47
2049年	31,408.75	4,068.72	35,477.47
2050年	31,408.75	4,068.72	35,477.47

2051年	31,408.75	4,068.72	35,477.47
2052年	31,408.75	4,068.72	35,477.47
2053年	31,408.75	4,068.72	35,477.47
2054年	31,408.75	4,068.72	35,477.47
2055年	31,408.75	4,068.72	35,477.47
2056年	31,408.75	4,068.72	35,477.47
合计	923,849.44	120,439.80	1,044,289.24

(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，南防铁路钦州至防城港段增建二线工程项目预期总收入为 2,277,284.5 万元，预期总成本为 1,044,289.24 万元，项目总收益为 1,232,995.25 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 654,831.84 万元，其中专项债券融资本息为 207,740 元，其他债务融资本息金额为 447,091.84 万元。具体还本付息计划如下：

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	
88,400.00	119,340.00	207,740.00	176,800.00	270,291.84	447,091.84	654,831.84

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 1.88。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
南防铁路钦州至防城港段增建二线工程	1,232,995.25	654,831.84	1.88

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	1.72	1.88	2.05
成本变动敏感性分析			
项目总债务融资本息的覆盖倍数	1.96	1.88	1.80

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 1.72，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 1.8 倍，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南防铁路钦州至防城港段增建二线工程项目建设任务、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。

广西铁路投资集团有限公司

2024年8月1日



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（二期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（十二期）南防铁路钦州至防城港段增建二线工程项目实施方案》之盖章页）



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（二期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（十二期）南防铁路钦州至防城港段增建二线工程项目实施方案》之盖章页）

钦州市钦南区交通运输局
2024年8月1日



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（二期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（十二期）南防铁路钦州至防城港段增建二线工程项目实施方案》之盖章页）

钦州市钦北区财政局
2024年8月1日



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（二期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（十二期）南防铁路钦州至防城港段增建二线工程项目实施方案》之盖章页）

钦州市钦北区交通运输局
2024年8月1日



2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（二期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（十二期）钦州东至钦州港铁路增建二线工程项目实施方案

一、债券情况

（一）债券发行计划。

钦州东至钦州港铁路增建二线工程项目专项债券计划发行规模 89,125 万元，共发行四期。首期（本期）计划于 2024 年 8 月发行 10,000 万元（自治区本级），二期计划于 2024 年发行 25,650 万元，三期计划于 2025 年发行 25,650 万元，四期计划于 2026 年发行 17,825 万元，债券发行期限均为 30 年，发行利率均为 4.5%。

（二）还本付息安排。

本期专项债券自发行日后第二个工作日起开始计息，每半年付息一次，第十六年至第二十年分期等额还本。

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。截至 2022 年，广西壮族自治区下辖 14 个地级市，48 个县，12 个自治县，10 个县级市，

41 个市辖区。2022 年广西壮族自治区常住人口总量平稳增长，年末全区常住人口 5,047 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。

2021 年至 2023 年，广西壮族自治区本级实现一般公共预算收入分别为 381.93 亿元、314.39 亿元和 327.82 亿元；一般公共预算支出分别为 1,134.8 亿元、1,131.30 亿元和 1,166.52 亿元。政府性基金收入分别为 45.46 亿元、48.34 亿元和 64.95 亿元；政府性基金支出分别为 323.11 亿元、329.99 亿元和 219.31 亿元。

广西壮族自治区本级 2021—2023 年财政收支情况

单位：人民币亿元

项目	2021 年	2022 年	2023 年
一般公共预算收入	381.93	314.39	327.82
一般公共预算支出	1,134.80	1,131.30	1,166.52
政府性基金收入	45.46	48.34	64.95
其中：国有土地使用权出让收入	-	-	-
政府性基金支出	323.11	329.99	219.31

项目	2021年	2022年	2023年
其中：国有土地使用权出让收入安排的支出	-	-	-

（三）项目情况。

1. 项目名称：钦州东至钦州港铁路增建二线工程。

2. 项目业主：广西铁路投资集团有限公司。

3. 建设地点：钦州东站至钦州港东站沿既有线增建二线，长43.2公里，改建钦州东站普速车场、设到发线5条(含正线)；新建钦州东至马皇上下行联络线8.2公里、钦州东至马皇上行货车疏解线2.4公里，钦州港站新建相关联络线2.1公里。

（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，是广西壮族自治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年广西壮族自治区政府出台了《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。

广西铁路投资集团有限公司作为广西壮族自治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。

专项债券资金主要用于建设钦州东至钦州港铁路增建二线工程项目路基工程、桥梁工程、轨道工程、房建工程以及通信、电力、信号工程、防灾工程等。

本期专项债券资金主要用于建设钦江双线特大桥 34-36 # 主墩钢线桥、桩基础、承台施工，制架梁场及铺轨基地建成，桥梁下部结构、路基及附属、小桥涵等施工，钦州港站站改施工等。

（六）项目事前绩效评估。

表 2-2 项目事前绩效评估表

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	<p>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。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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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</p>

评估要求		
评估指标	评估内容	具体说明
		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。

钦州港定位为国际枢纽港，是西部陆海新通道国际门户的重要枢纽，是推动中国(广西)自由贸易试验区建设和广西北部湾经济区发展的重要支撑。目前，钦州港依托石化等大型临港产业，已发展成为北部湾及西南地区重要的石化、油气集散中转港和南方最大的进口锰矿交易、集散地及全国重要的进口煤炭中转港，已形成功能完善的港口物流体系。本项目的建设可大幅提升钦州港港口集疏运能力，对深化陆海双向开放具有重要的意义和作用。

（二）社会效益。

《打赢蓝天保卫战三年行动计划》中提出：大力发展绿色交通体系，大力推进海铁联运。本项目能集约利用资源，实现经济效益、社会效益和环境效益的和谐统一，是推进生态文明建设，打赢蓝天保卫战的需要。

四、项目投资估算及资金筹措方案

（一）项目投资估算。

根据《国铁集团 广西壮族自治区人民政府关于钦州东至钦州港铁路增建二线工程可行性研究报告的批复》（铁发改函〔2023〕394号）、《国铁集团 广西壮族自治区人民政府关于钦州东至钦州港铁路增建二线工程初步设计的批复》（铁建函〔2024〕108号），钦州东至钦州港铁路增建二线工程初步设计概算总额按356,500万元控制，其中静态投资339,500万元、建设期贷款利息12,000万元、机车车辆购置费5,000万元。

项目投资费用估算明细如下：

单位：人民币万元

序号	建设内容	估算金额（万元）				合计
		建筑工程费	安装工程费	设备购置费	其他费用	
一	拆迁及征地费用	61,813				61,813
二	路基	60,832				60,832
三	桥涵	81,600				81,600
四	隧道及明洞					
五	轨道	27,421				27,421
六	通信、信号、信息及灾害监测	17,097				17,097
	1. 通信	2,840				2,840
	2. 信号	13,850				13,850
	3. 信息	407				407

七	电力及电力牵引供电	20,742				20,742
	1. 电力	6,123				6,123
	2. 电力牵引供电	14,619				14,619
八	房屋	7,735				7,735
	其他房屋	7,735				7,735
九	其他运营生产设备及建筑物	8,717				8,717
	1. 给排水	983				983
	2. 机务	560				560
	3. 车辆	850				850
	4. 站场	3,201				3,201
	5. 工务	750				750
	6. 其他建筑及设备	2,373				2,373
十	大型临时设施和过渡工程	8,437				8,437
十一	其他费用				21,796	21,796
	1. 建设项目管理费				1,682	1,682
	2. 建设单位印花税及其他税费				161	161
	3. 建设前期费(暂列)				804	804
	4. 施工监理费				2,488	2,488
	5. 勘察设计费(暂列)				3,249	3,249
	6. 设计文件审查费				353	353
	7. 其他咨询服务费				1,151	1,151
	8. 营业线施工配合费				1,450	1,450
	9. 安全生产费				6,616	6,616
	10. 生产准备费				92	92
	11. 其他				3,750	3,750
	以上各章合计	294,394			21,796	316,190
十二	基本预备费	15,810				15,810
	综合开发土地费用(暂列)	7,500				7,500
	以上总计	317,704			21,796	339,500
十三	价差预备费					0
十四	建设期投资贷款利息	12,000				12,000
十五	机车车辆购置费	5,000				5,000
十六	铺底流动资金					0
	概算总额	334,704			21,796	356,500

						0
--	--	--	--	--	--	---

(二) 资金筹措方案。

1. 资金来源

钦州东至钦州港铁路增建二线总投资 356,500 万元，项目资金来源如下：

(1) 不含专项债券的项目资本金 89,125 万元，资金来源为业主自筹及财政预算资金，占比为 25%；

(2) 专项债券资金 89,125 万元，占比 25%，未来计划发行 89,125 万元；

(3) 其他融资 178,250 万元，占比 50%。

单位：人民币万元

资金来源类型	2023 年	2024 年	2025 年	2026 年	合计	各类型占比
财政预算资金			30,000.00	20,625.00	50,625.00	14.20%
单位自有资金	1,500.00	7,000.00	30,000.00		38,500.00	10.80%
专项债券（用作项目资本金）		35,650.00	35,650.00	17,825.00	89,125.00	25.00%
专项债券（不用作项目资本金）						
银行贷款		59,417.00	59,417.00	59,416.00	178,250.00	50.00%
其他来源资金						
合计	1,500.00	102,067.00	155,067.00	97,866.00	356,500.00	100.00%
分年度占比	0.42%	28.63%	43.50%	27.45%	100.00%	

2. 项目实施计划

项目计划建设周期为 36 个月，已于 2024 年 6 月开工，预计于 2027 年 6 月底竣工。

单位：人民币万元

类别	2023年	2024年	2025年	2026年
项目建设	1500.00	102,067.00	155,067.00	97,866.00

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2027年为起始年测算。项目主要收入来源于货运收入，其他收入，补贴收入。

1. 货运收入

根据可行性研究报告数据，运营收入计算方式为客流密度*运价率*全长。

（1）货流构成

预测钦州东站至钦州港车站段初、近、远期上行方向区段最大货流密度分别为2803万吨/年、3591万吨/年、5138万吨/年；下行方向区段最大货流密度分别为824万吨/年、1314万吨/年、2105万吨/年。

区段货流密度

区段	2035年		客流密度	2045年		客流密度 (对/日)
	货流密度(万吨)			货流密度		
	上行	下行		上行	下行	
钦州东站至钦州港车站	3,591	1,314		5,138	2,105	
综合密度	3,591.00	1,314.00	-	5,138.00	2,105.00	

本项目货运价率采用广西沿海铁路股份有限公司现行综合运价率，集装箱运价率有、无项目均采用0.16元/吨公里，其他品类货物运价率有、无项目均采用0.19元/吨公里。

因此，按照上述客货运量预测和运价率取值方案，本项目债

券存续期内可实现货运收入总额约 1,197,874.89 万元。

2. 其他收入

按照货运收入的 5% 测算。本项目债券存续期内，预计通过托运、广告等配套服务实现的其他收入约为 59,893.75 万元。

3. 补贴收入

按照项目可研修鉴总说明，考虑沿线土地综合利用，根据沿线土地综合开发效益计算结果，可用于对铁路运营进行补贴的资金为 210,837 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 1,468,605.64 万元。项目每年预期收入情况如下表：

单位：人民币万元

年度	货运收入	其他收入	补贴收入	收入合计
2024 年	-	-	-	-
2025 年	-	-	-	-
2026 年	-	-	-	-
2027 年	22,530.16	1,126.51	9,116.00	32,772.67
2028 年	23,594.53	1,179.73	6,637.00	31,411.26
2029 年	24,710.39	1,235.52	6,637.00	32,582.91
2030 年	25,880.31	1,294.02	6,637.00	33,811.33
2031 年	27,106.98	1,355.35	6,742.00	35,204.33
2032 年	28,393.21	1,419.66	6,742.00	36,554.87
2033 年	29,741.99	1,487.10	6,742.00	37,971.09
2034 年	31,156.44	1,557.82	6,742.00	39,456.26
2035 年	32,639.83	1,631.99	6,742.00	41,013.82
2036 年	34,195.63	1,709.78	6,864.00	42,769.41
2037 年	35,827.46	1,791.37	6,864.00	44,482.83
2038 年	37,539.15	1,876.96	6,864.00	46,280.11

2039年	39,334.70	1,966.74	6,864.00	48,165.44
2040年	41,218.34	2,060.92	6,864.00	50,143.26
2041年	43,194.51	2,159.73	7,003.00	52,357.24
2042年	45,267.89	2,263.39	7,003.00	54,534.28
2043年	47,443.38	2,372.17	7,003.00	56,818.55
2044年	49,726.15	2,486.31	7,003.00	59,215.46
2045年	48,197.82	2,409.89	7,003.00	57,610.71
2046年	48,197.82	2,409.89	7,101.00	57,708.71
2047年	48,197.82	2,409.89	7,101.00	57,708.71
2048年	48,197.82	2,409.89	7,101.00	57,708.71
2049年	48,197.82	2,409.89	7,101.00	57,708.71
2050年	48,197.82	2,409.89	7,101.00	57,708.71
2051年	48,197.82	2,409.89	7,210.00	57,817.71
2052年	48,197.82	2,409.89	7,210.00	57,817.71
2053年	48,197.82	2,409.89	7,210.00	57,817.71
2054年	48,197.82	2,409.89	7,210.00	57,817.71
2055年	48,197.82	2,409.89	7,210.00	57,817.71
2056年	48,197.82	2,409.89	7,210.00	57,817.71
合计	1,197,874.89	59,893.75	210,837.00	1,468,605.64

(二) 项目预期成本测算。

本项目成本主要为运营成本、营业外净支出和税金及附加。具体测算依据如下：

1. 运营成本

运营成本分为有关成本和无关成本。有关成本是与行车量有关的支出，包括机车（动车）牵引能耗、机车车辆修理养护费、乘务人员工资以及分摊的管理费等。无关成本为铁路线路、通信、电力、房屋等固定设施的维修材料费、人员工资以及分摊的管理费等。

既有钦港线为单线电气化铁路，钦州港东线、钦州港站联络线正在进行电气化挂网改造，扩能后本项目为双线电气化铁路。对应各线单位运营成本见下表。

类别	无项目	有项目
与货运量有关(元/万吨·公里)	600	600
与运量无关(万元/公里)	53	80

2. 税费支出

项目运营期涉及的税费支出主要包括增值税、城市维护建设税、教育费附加、地方教育附加、所得税等，按现行国家有关法规，各项税、费的计取标准如下：

- (1) 铁路运营增值税税率取 5%；
- (2) 其他附加税率取 12%。

综上所述，以上各项成本于本项目专项债券存续期内的运营支出合计599,256.17万元。

单位：人民币万元

年度	付现成本(不含利息)		
	运行成本	税金及附加	合计
2024年	-	-	-
2025年	-	-	-
2026年	-	-	-
2027年	11,214.55	1,261.69	12,476.24
2028年	11,613.68	1,321.29	12,934.97
2029年	12,032.13	1,383.78	13,415.91
2030年	12,470.85	1,449.30	13,920.15
2031年	12,930.85	1,517.99	14,448.84
2032年	13,413.19	1,590.02	15,003.21

2033年	13,918.98	1,665.55	15,584.53
2034年	14,449.40	1,744.76	16,194.16
2035年	15,005.67	1,827.83	16,833.50
2036年	15,589.10	1,914.96	17,504.06
2037年	16,201.03	2,006.34	18,207.37
2038年	16,842.92	2,102.19	18,945.11
2039年	17,516.25	2,202.74	19,718.99
2040年	18,222.61	2,308.23	20,530.84
2041年	18,963.68	2,418.89	21,382.57
2042年	19,741.19	2,535.00	22,276.19
2043年	20,557.00	2,656.83	23,213.83
2044年	21,413.04	2,784.66	24,197.70
2045年	20,839.92	2,699.08	23,539.00
2046年	20,839.92	2,699.08	23,539.00
2047年	20,839.92	2,699.08	23,539.00
2048年	20,839.92	2,699.08	23,539.00
2049年	20,839.92	2,699.08	23,539.00
2050年	20,839.92	2,699.08	23,539.00
2051年	20,839.92	2,699.08	23,539.00
2052年	20,839.92	2,699.08	23,539.00
2053年	20,839.92	2,699.08	23,539.00
2054年	20,839.92	2,699.08	23,539.00
2055年	20,839.92	2,699.08	23,539.00
2056年	20,839.92	2,699.08	23,539.00
合计	532,175.16	67,081.01	599,256.17

(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，钦州东至钦州港铁路增建二线工程项目预期总收入为 1,468,605.64 万元，预期总成本为 599,256.17 万元，项目总收益为 869,349.47 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 658,455.50 万元，其中专项债券融资本息为 209,443.75 元，其他债务融资本息金额为 449,011.75 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	
89,125.00	120,318.75	209,443.75	178,250.00	270,761.75	449,011.75	658,455.50

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 1.32。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
钦州东至钦州港铁路增建二线工程项目	869,349.47	658,455.50	1.32

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	1.21	1.32	1.43

成本变动敏感性分析			
项目总债务融资本息的覆盖倍数	1.37	1.32	1.27

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 1.21，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 1.27 倍，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

钦州东至钦州港铁路增建二线工程项目建设任务、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。

广西铁路投资集团有限公司

2024年8月1日



2024 年广西壮族自治区政府交通基础设施
专项债券（二期）——2024 年广西壮族
自治区政府专项债券（十二期）
南宁市交通基础设施
项目实施方案



2024年广西壮族自治区政府交通基础设施 专项债券（二期）——2024年广西壮族 自治区政府专项债券（十二期） 平陆运河项目实施方案

一、债券情况

（一）债券发行计划。

平陆运河项目总投资7,271,901万元，其中地方政府专项债券计划发行规模650,000万元，共发行四期。一期已于2023年6月发行230,000万元（其中南宁市本级105,000万元，钦州市钦南区20,000万元，钦州市钦北区20,000万元，灵山县85,000万元），发行期限30年，发行利率3.13%；二期（本期）计划发行115,000万元（其中南宁市本级75,000万元，钦州市钦南区20,000万元，钦州市钦北区20,000万元），发行期限30年，发行利率按照4.5%测算；三期计划于2024年发行35,000万元，发行期限30年，测算利率4.5%；四期计划于2025年发行170,000万元，发行期限30年，测算利率4.5%；五期计划于2026年发行100,000万元，发行期限30年，测算利率4.5%。

（二）还本付息安排。

本期专项债券自发行日后第二个工作日起开始计息，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。截至 2023 年，广西壮族自治区下辖 14 个地级市，48 个县，12 个自治县，10 个县级市，41 个市辖区，全区常住人口 5,027 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。

2021 年至 2023 年，广西壮族自治区本级实现一般公共预算收入分别为 381.93 亿元、314.39 亿元和 327.82 亿元；一般公共预算支出分别 1,134.8 亿元、1,131.3 亿元和 1,166.52 亿元。政府性基金收入分别为 45.46 亿元、48.34 亿元和 64.95 亿元；政府性基金支出分别为 323.11 亿元、329.99 亿元和 219.31 亿元。

广西壮族自治区本级 2021—2023 年财政收支情况

单位：人民币亿元

项目	2021 年	2022 年	2023 年
一般公共预算收入	381.93	314.39	327.82
一般公共预算支出	1,134.80	1,131.30	1,166.52

项目	2021年	2022年	2023年
政府性基金收入	45.46	48.34	64.95
其中：国有土地使用权出让收入	-	-	-
政府性基金支出	323.11	329.99	219.31
其中：国有土地使用权出让收入安排的支出	-	-	-

（三）项目情况。

1. 项目名称：平陆运河。
2. 项目业主：平陆运河集团有限公司。

3. 建设地点：平陆运河是西江干流与北部湾的江海连通工程，起点位于南宁市以东平塘江口，沿沙坪河向南，跨分水岭与旧州江、钦江连接，从钦州市茅尾海进入北部湾，全长约 134.2 千米。

（四）项目业主介绍。

平陆运河集团有限公司是广西壮族自治区直属大型国有企业，于 2022 年 6 月 30 日注册成立，公司注册地在中国（广西）自由贸易试验区南宁片区，注册资本金 200 亿元人民币，由自治区交通运输厅、广西北部湾投资集团有限公司、广西北部湾国际港务集团有限公司、广西交通投资集团有限公司、南宁交通投资集团有限责任公司、钦州市开发投资集团有限公司等六家股东单位共同出资设立，具体负责平陆运河项目的投资、建设，运河日常维护、运营以及沿线经济带等业务。

（五）项目建设内容。

项目主要建设内容：项目始于南宁横州市西津库区平塘江口，经钦州灵山县陆屋镇沿钦江进入北部湾，全长约 134.2 公里，其中分水岭越岭段开挖约 6.5 公里，其余利用现有河

道建设。平陆运河按内河 I 级航道标准建设，可通航 5000 吨级船舶。主要建设内容包括航道工程、航运枢纽工程、水利设施改造工程、沿线跨河设施工程以及配套工程。

专项债券建设内容主要为：

1. 航道工程

航道全长 134.2 千米，按内河 I 级航道标准建设，可通航 5,000 吨级船舶，设计代表船型为 5,000 吨级散货船，主尺度为 90 米 × 15.8 米 × 5 米（船长 × 船宽 × 设计吃水），建设内容为：疏浚工程、炸礁工程、边坡及护岸工程、水土保持、临时工程、配套工程（锚地）等。

2. 枢纽工程

采用三级航运梯级渠化方案，从上游至下游依次建设马道、企石、青年 3 座航运枢纽。

(1) 马道枢纽

马道枢纽是三座梯级中的第一座梯级，通航建筑物为双线 5,000 吨级省水船闸，船闸有效尺度为 300 米 × 34 米 × 8 米（长度 × 宽度 × 门槛水深），船闸主体及引航道总长为 1,584 米，其中上闸首长 63 米，下闸首长 55 米，闸室段长 282 米。最大运行水头 29.6 米，采用三级省水池。泄水闸采用 3 孔单孔 8 米 × 10 米（宽度 × 高度）的胸墙式泄水闸结构型式。

(2) 企石枢纽

企石枢纽是三座梯级中的第二座梯级，通航建筑物为双线 5,000 吨级省水船闸，船闸有效尺度为 300 米 × 34 米 × 8

米(长度×宽度×门槛水深),船闸主体及引航道总长为1,739米,其中上闸首长63米,下闸首长55米,闸室段长282米。最大运行水头27米,采用三级省水池。泄水闸采用5孔单孔8米×9.5米宽度×高度)的开敞式泄水闸结构型式。

(3) 青年枢纽

青年枢纽是三座梯级中的最下游梯级,通航建筑物为双线5,000吨级省水船闸,船闸有效尺度为300米×34米×8米(长度×宽度×门槛水深),船闸主体及引航道总长为1,688.5米,其中上闸首长66.5米,下闸首长67米,闸室段281米。最大运行水头10.32米,采用互灌互泄型式的省水船闸。泄水闸采用7孔单孔净宽为13米的开敞式泄水闸。

3. 跨河桥梁

运河建设涉及新增、改建、防护跨河桥梁共27座,其中改建跨河桥梁20座(市政桥6座、公路桥13座、铁路1座),新建跨河桥梁5座(全部公路桥),新建专用动物通道桥1座,保留、防护桥梁1座。

4. 配套及附属工程

沿线跨河电缆、地下输油气管线、地下天然气管线和通讯线路等设施拆改建工程;引郁入钦工程进水口改造、东西干渠引水改造、沿线涉及的水文站、取排水设施及人饮工程改造等水利设施工程;锚地、水上综合服务区工程。

本期专项债资金主要用于建设:航道工程、枢纽工程、跨河桥梁、配套及附属工程。

(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	<p>1. 必要性：中央和自治区高度重视平陆运河项目建设，平陆运河是西部陆海新通道的骨干工程，是新时代重大标志性工程，是完善广西水网建设的重点工程。建设平陆运河是广西的大事，是西部陆海新通道建设和西部大开发的大事，对推动广西及西南地区发展具有战略意义。</p> <p>2. 公益性：运河建成后，可以连通西江“黄金水道”和北部湾港口，广西内河将新增一个出海通道，实现江海联运，与世界各国港口实现水上连接。将支撑广西成为“一带一路”有机衔接的重要门户、国内国际双循环相互促进的交汇点。将会助力西部海运新通道建设，完善北部湾国际门户港口建设，成为中国西部区域城市的战略支点、与东盟国家之间最便捷的水运通道。将促进中国西部发展向海经济，引领西部地区产业高质量发展，推进西部大开发形成新格局。运河建成后，将基本形成广西与广东、香港及澳门的航运航线网，助力两广基础设施互联互通，谱写奥桂交流合作新章。将深化两地产业合作，“握手”粤港澳大湾区，助力广西更好地承接粤港澳大湾区的产业转移。</p> <p>3. 收益性：本项目的建设可以带动运河沿线周边经济的发展，带来过闸费收入、服务区经营收益、沿河资源开发收益、其他综合收益等等。</p> <p>4. 资本性：平陆运河建设有利于优化西部陆海新通道交通方式和货运结构，从根本上提升西部陆海新通道货运能力，放大西部陆海新通道的影响力和经济社会效益，切实发挥西部陆海新通道价值，高质量构筑经济、高效、便捷、绿色、安全的西部陆海新通道，同时有利于带动沿河当地的直接就业、间接就业，解决民生问题。</p>
偿债计划	说明偿债计划的可行性和偿债风险点	<p>本项目的建设，将会带来船闸收入、服务区经营收益、沿河资源开发收益其他综合收益等，可利用运河运营以及沿河经济带开发带来的项目收益，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船闸通过量、沿河资源开发收益、沿河经济带经营服务预测数据不达预期，导致收益无法覆盖本息。</p>
建设投资实施方式	说明项目建设投资实施方式的合规性	<p>平陆运河项目工程可行性研究报告经自治区发展改革委批复，录入国家重大项目库，同时符合“一带一路”重大战略，按照《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》、中共中央 国务院印发的《国家综合立体交通网规划纲要》，国务院印发的《“十四五”现代综合交通运输体系发展规划》《珠江流域综合规划(2012-2030年)》，国家发展改革委印发的《西部陆海新通道总体规划》，交</p>

评估要求		
评估指标	评估内容	具体说明
		交通运输部印发的《内河航运发展纲要》《西部陆海新通道“十四五”综合交通运输体系建设方案》实施，符合国务院确定的政府专项债券申报的水运领域。
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	本项目资金来源为政府专项债券资金、项目法人注册资本金、中央补助、政策性开发性金融工具(基金)、配套融资。本项目申请的政府专项债券资金均用于项目资本金，债券资金需求通过项目预期收入、成本测算等收支平衡测算、偿债计划研究，具备可行性。债券资金投向领域为水运领域，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	项目收入来源主要由平陆运河项目及沿河经济带开发产生的项目自身运营收入、其他综合收益等组成。数据主要来源为可行性研究报告、初步设计批复、平陆运河综合开发专题研究和《平陆运河清洁能源走廊项目建议书》，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

平陆运河作为通江达海的江海联运新通道，能够为广大西部地区开辟距离更近的水运出海新通路，成为全国继长三角、珠三角之后第三个江海联运出海口，其建设将产生显著的经济效益、社会效益、生态效益以及其他方面效益。

（一）经济效益分析。

经济效益主要体现在运输经济效益、产业经济效益、区域经济效益等方面。从运输经济效益方面来看，平陆运河建设有利于提升西部陆海新通道综合能力，完善西部陆海新通道结构，推动西部陆海新通道高质量建设；优化西部地区货运组织方式，缓解西江航运干线中下游通航压力，在一定程度上释放长江航道能力；引领广西高等级航道加快沿线联网步伐，优化北部湾国际枢纽海港集疏运结构；解决内陆地市出海问题，直接降低社会运输费用。根据测算，西江航运中

上游货物经平陆运河出海，较经广州出海缩短内河航程约 560 千米，因平陆运河建设吸引现有通道货运量转移带来的运输费用降低，2035 年、2050 年将分别达到 36.4 亿元、52.1 亿元；因平陆运河建设带动形成开发诱增运量带来的运输收益增加，2050 年将达到 8.3-16.5 亿元。从产业经济效益方面来看，平陆运河建设能够引领构建运河经济带，带动沿线资源综合开发，推动欠发达地区经济产业发展；支撑北部湾经济区建设和强首府战略实施，推动广西经济高质量发展；拓展西部地区参与国际合作和竞争新空间，助力西部大开发形成新格局；重大基础设施建设在建设期、运营期对经济发展都将产生带动效应，带动新增经济增加值。根据测算，平陆运河工程投资预计共将带动 GDP 增长 1,800 亿元左右（不考虑折现），平陆运河工程运营带动新增经济增加值 2035 年、2050 年将分别达到 64 亿元、215-340 亿元，产生的前向推动效应将分别达到 320 亿元、1,080-1,730 亿元。从区域经济效益方面来看，平陆运河建设有利于优化西部地区国土空间布局，推动区域经济协调发展；分类引导城镇发展，优化城镇体系布局，加强新型城镇化建设。

（二）社会效益分析。

社会效益主要体现在乡村振兴、就业带动、旅游发展、文化自信、安全稳定、民族团结、水资源综合利用等方面。平陆运河建设直接惠及大量乡村地区和欠发达地区，有利于推动巩固拓展脱贫攻坚成果同乡村振兴有效衔接，全面推动乡村振兴发展。工程在建设期和运营期对产业发展的带动，

能够创造更多的就业岗位。根据测算，平陆运河工程在建设期为 42 万人提供就业机会，运营期带动经济产业发展相应创造就业岗位将分别达到 8 万个、26-41 万个。平陆运河建设能够带动沿线旅游开发，串珠成链，打造古韵新风运河旅游品牌；也有利于传承运河文化，丰富人民群众文化生活，增强文化自信；提高区域交通网络系统韧性和安全性；缩小区域间发展不均衡性，维护社会稳定；优化区域物流体系，促进军民深度融合；平陆运河建设直接惠及 63 个革命老区县(市、区)和 4 个少数民族自治州，能够为腹地革命老区和民族地区发展注入新动能，助力革命老区和民族地区振兴发展；平陆运河工程是新时代国家兴旺发达的象征，有利于增强民族自信心与自豪感，提升国人向心力和凝聚力。通过与调水工程相结合，平陆运河建设还能够推动水资源实现综合利用，根据测算，平陆运河建设产生的灌溉、供水效益，2035 年、2050 年预计将分别达到 1.2 亿元、1.4 亿元，分洪效益年均约 0.51 亿元。

（三）生态效益分析。

生态效益主要体现在降低碳排放、自然资源综合利用、优化生态环境等方面。平陆运河建设能够引领交通运输行业结构性减排，降低碳排放，助力交通行业实现碳达峰碳中和目标，根据测算，平陆运河建设能够带来的碳排放降低在 2035 年、2050 年分别达到 66.3 万吨、88.5 万吨；平陆运河工程土石方开挖量较大，开挖总量约 3.29 亿立方米，回填利用量约 503.3 万立方米，对土石方合理处置和综合高效综合

利用，将产生良好的溢出效益，推动实现自然资源综合利用；平陆运河建设带来水量增加，能够强化河流稀释能力，显著提高河流的自净能力和环境容量，为流域水环境治理创造基础条件；有利于提升生态系统质量和稳定性，进而起到美化环境、调节气候、优化沿线地区生态环境的作用。

(四) 其他效益分析。

其他效益主要体现在开放效益等方面。平陆运河建设能够开辟我国与东盟之间贸易往来的便捷水运通道，高质量共建“一带一路”；提高西部地区经济外向度，推动西部地区开发开放；推进陆海统筹，加快广西向海经济发展；拉近内陆城市出海距离，直面开放发展的前沿。

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西部陆海新通道（平陆）运河初步设计的批复》（桂交行审〔2022〕534号），项目总投资为7,271,901万元。

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	占比 (%)
1	工程费用	5,227,667	71.89
2	工程建设其他费用	348,767	4.80
3	预备费用	184,886	2.54
4	专项费用	1,282,649	17.64
5	建设期贷款利息	227,932	3.13
项目总投资		7,271,901	100

(二) 资金筹措方案。

1. 资金来源

平陆运河项目总投资 7,271,901 万元，项目资金来源如下：

(1) 不含专项债券的项目资本金 4,819,100 万元，资金来源为业主自筹，占比为 66.27%；

(2) 专项债券资金 650,000 万元，占比 8.94%，其中已发行 230,000 万元，本次拟发行 115,000 万元（其中南宁市本级 75,000 万元，钦州市钦南区 20,000 万元，钦州市钦北区 20,000 万元），全部作为资本金，未来拟计划发行 305,000 万元；

(3) 其他融资 1,075,501 万元，占比 14.79%；

(4) 政策性、开发性金融工具（基金）727,300 万元，占比 10%。

项目资金筹措计划如下表所示：

单位：人民币万元

类别	2022年	2023年	2024年	2025年	2026年
不含专项债券的项目资本金	180,000	830,000	1,370,000	1,420,000	1,019,100
专项债券融资	-	230,000	150,000	170,000	100,000
其他债务融资	-	22,000	350,900	295,000	407,601
政策性、开发性金融工具（基金）	727,300				
合计	907,300	1,082,000	1,870,900	1,885,000	1,526,701

2. 项目实施计划

项目计划建设周期为52个月，项目于2022年8月28日实现实质性开工，持续建设，2023年5月23日全线动工，预计于2026年12月主体建成。

单位：人民币万元

类别	2022年	2023年	2024年	2025年	2026年
项目建设	907,300	1,082,000	1,870,900	1,885,000	1,526,701

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2026年为起始年测算。项目主要收入来源于为船闸收入、服务区经营收益、沿河资源开发收益及其他综合收益。

1. 船闸收入

根据项目可行性研究报告描述，船闸收入按0.6元/总吨·次收取，按照该标准，结合3个船闸断面过闸运量预测。债券存续期内，本项目所产生的船闸收入合计约为572,692万元。

2. 服务区经营收益

平陆运河集团将积极拓展服务区经营业务。根据工程可行性研究报告的3个船闸断面过闸运量预测，结合服务区用电规模等测算数据，预计未来30年实现稳定增长的收益，债券存续期内本项目所产生的收益合计约为34,245万元。

3. 沿河资源开发收益

根据平陆运河综合开发专题研究相关内容和《平陆运河清洁能源走廊项目建议书》，平陆运河集团将努力争取自治区党委、政府及运河沿线各级政府大力支持，积极同沿线政府平台企业、社会资本、民营企业等合作，共同开发运河沿线水资源及山地资源，围绕沿河经济带开发，发挥运河及沿线丰富的资源优势，布局沿河经济带，开展沿线矿产资源、

文化旅游、风能发电、光伏发电、沿线土地综合开发等业务，预计未来30年可以实现稳定增长的收益，债券存续期内预计产生的综合收益4,381,523万元。

4. 其他综合收益

根据平陆运河综合开发专题研究相关内容，结合可研报告有关论述及平陆运河集团发展规划，其他综合开发收益包括沿河经济带物流园区经营收益、商贸收益等。沿河经济带物流园区经营收益主要包括发展运输、装卸、第三方物流、仓储配送、包装加工流通等物流服务业，培育国际保税物流业和物流装备、智慧物流系统、智能仓储等物流科技业，服务产业发展以及城乡建设；商贸收益方面主要通过平陆运河开展大宗商品交易所带来的收益，包括但不限于水泥、钢材、柴油、煤炭、碎石、中粗砂等。债券存续期内，本项目所产生的其他综合开发收益合计约为532,745.20万元。

综上所述，本项目在专项债券存续期内预期总收入合计为5,521,205.20万元。项目每年预期收入情况如下表：

单位：人民币万元

时间	船闸收入	服务区经营收益	沿河资源开发收益	其他综合收益	当年总收入
2022年	-	-	-	-	-
2023年	-	-	-	-	-
2024年	-	-	-	-	-
2025年	-	-	-	-	-
2026年	-	-	5,400.00	3,000.00	8,400.00
2027年	1,622.00	225.00	57,087.00	6,432.00	65,366.00
2028年	3,245.00	360.00	135,527.00	8,040.00	147,172.00
2029年	4,243.00	450.00	140,027.00	8,568.00	153,288.00
2030年	5,549.00	500.00	147,337.00	9,504.00	162,890.00

时间	船闸收入	服务区经营收益	沿河资源开发收益	其他综合收益	当年总收入
2031年	7,256.00	550.00	154,847.00	10,440.00	173,093.00
2032年	9,488.00	610.00	158,057.00	11,386.00	179,541.00
2033年	12,408.00	670.00	162,147.00	12,495.20	187,720.20
2034年	16,225.00	720.00	163,937.00	13,510.00	194,392.00
2035年	17,044.00	780.00	165,777.00	14,660.00	198,261.00
2036年	17,809.00	840.00	146,197.00	15,580.00	180,426.00
2037年	18,578.00	910.00	146,937.00	16,580.00	183,005.00
2038年	19,351.00	980.00	147,697.00	17,190.00	185,218.00
2039年	20,128.00	1,040.00	148,487.00	17,830.00	187,485.00
2040年	20,909.00	1,100.00	149,297.00	18,500.00	189,806.00
2041年	21,694.00	1,170.00	152,727.00	19,190.00	194,781.00
2042年	22,484.00	1,240.00	153,587.00	19,920.00	197,231.00
2043年	23,277.00	1,310.00	154,477.00	20,440.00	199,504.00
2044年	24,075.00	1,380.00	155,387.00	20,970.00	201,812.00
2045年	24,878.00	1,450.00	156,957.00	21,510.00	204,795.00
2046年	25,685.00	1,520.00	160,157.00	22,070.00	209,432.00
2047年	26,496.00	1,600.00	160,157.00	22,650.00	210,903.00
2048年	27,312.00	1,680.00	155,657.00	23,240.00	207,889.00
2049年	28,133.00	1,730.00	155,657.00	23,850.00	209,370.00
2050年	28,414.00	1,780.00	155,657.00	24,470.00	210,321.00
2051年	28,698.00	1,830.00	159,457.00	25,120.00	215,105.00
2052年	28,985.00	1,880.00	159,457.00	25,620.00	215,942.00
2053年	29,275.00	1,940.00	157,057.00	26,130.00	214,402.00
2054年	29,568.00	1,980.00	157,057.00	26,660.00	215,265.00
2055年	29,863.00	2,020.00	159,317.00	27,190.00	218,390.00
合计	572,692.00	34,245.00	4,381,523.00	532,745.20	5,521,205.20

(二) 项目预期成本测算。

本项目成本主要为运营期航道和通航建筑物养护及管理费。具体测算依据如下：

1. 运营期航道和通航建筑物养护及管理费

根据可研报告内容，运营期航道和通航建筑物养护及管理费用按照每个枢纽船闸0.5亿元/年、航道0.2亿元/年，合计约1.7亿元/年。

2. 税金及附加

项目的增值税按照综合税率5%及附加税12%计算缴纳。

综上所述，政府专项债券存续期内本项目的支出合计约为512,024.39万元。项目每年预期成本情况如下表：

单位：人民币万元

时间	运营成本	税金及附加	当年总成本
2022年	-	-	-
2023年	-	-	-
2024年	-	-	-
2025年	-	-	-
2026年	-	-	-
2027年	4,240.00	90.02	4,330.02
2028年	17,000.00	180.10	17,180.10
2029年	17,000.00	235.48	17,235.48
2030年	17,000.00	307.96	17,307.96
2031年	17,000.00	402.71	17,402.71
2032年	17,000.00	526.58	17,526.58
2033年	17,000.00	688.64	17,688.64
2034年	17,000.00	900.49	17,900.49
2035年	17,000.00	945.94	17,945.94
2036年	17,000.00	988.39	17,988.39
2037年	17,000.00	1,031.08	18,031.08
2038年	17,000.00	1,073.99	18,073.99
2039年	17,000.00	1,117.10	18,117.10
2040年	17,000.00	1,160.44	18,160.44
2041年	17,000.00	1,204.02	18,204.02
2042年	17,000.00	1,247.86	18,247.86
2043年	17,000.00	1,291.88	18,291.88

时间	运营成本	税金及附加	当年总成本
2044年	17,000.00	1,336.16	18,336.16
2045年	17,000.00	1,380.73	18,380.73
2046年	17,000.00	1,425.52	18,425.52
2047年	17,000.00	1,470.53	18,470.53
2048年	17,000.00	1,515.82	18,515.82
2049年	17,000.00	1,561.39	18,561.39
2050年	17,000.00	1,576.98	18,576.98
2051年	17,000.00	1,592.74	18,592.74
2052年	17,000.00	1,608.67	18,608.67
2053年	17,000.00	1,624.76	18,624.76
2054年	17,000.00	1,641.02	18,641.02
2055年	17,000.00	1,657.39	18,657.39
合计	480,240.00	31,784.39	512,024.39

(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，平陆运河项目预期总收入为5,521,205.20万元，预期总成本为512,024.39万元，项目总收益为5,009,180.81万元。

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3,808,297.27万元，其中专项债券融资本息金额为1,432,970.00万元，其他债务融资本息金额为2,375,327.27万元。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	
650,000.00	782,970.00	1,432,970.00	1,802,801.00	572,526.27	2,375,327.27	3,808,297.27

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1.32。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
平陆运河	5,009,180.81	3,808,297.27	1.32

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	1.24	1.32	1.39
成本变动敏感性分析			
项目总债务融资本息的覆盖倍数	1.32	1.32	1.31

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1.24，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1.31，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

本项目主管部门是指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平陆运河项目建设任务、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《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（二期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（十二期）平陆运河项目实施方案》之盖章页）



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（二期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（十二期）平陆运河项目实施方案》之盖章页）

南宁交通投资集团有限责任公司

2024年7月31日



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（二期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（十二期）平陆运河项目实施方案》之盖章页）



(此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（二期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（十二期）平陆运河项目实施方案》之盖章页)

钦州市钦南区交通运输局

2024年7月31日



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（二期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（十二期）平陆运河项目实施方案》之盖章页）



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（二期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（十二期）平陆运河项目实施方案》之盖章页）

钦州市钦北区交通运输局
2024年7月31日



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（二期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（十二期）平陆运河项目实施方案》之盖章页）

钦州市钦北区财政局

2024年7月31日



2024年广西壮族自治区政府交通基础设施
专项债券（二期）——2024年广西壮族
自治区政府专项债券（十二期）
钦州市交通基础设施
项目实施方案

钦州市财政局

2024年8月1日



2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项 债券（二期）——2024年广西壮族自治区政府 专项债券（十二期）南防铁路钦州至 防城港段增建二线工程项目 实施方案

一、债券情况

（一）债券发行计划。

南防铁路钦州至防城港段增建二线工程项目专项债券计划发行规模 88,400 万元，共发行四期。首期（本期）计划于 2024 年 8 月 25,000 万元（自治区本级 10,000 万元，钦南区 10,000 万元，钦北区 5,000 万元），二期计划于 2024 年发行 10,360 万元，三期计划于 2025 年发行 35,360 万元，四期计划于 2026 年发行 17,680 万元，债券发行期限均为 30 年，测算利率均为 4.5%。

（二）还本付息安排。

本期专项债券自发行日后第二个工作日起开始计息，每半年付息一次，第十六年至第二十年分期等额还本。

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。截至 2022 年，广西壮

族自治区下辖 14 个地级市，48 个县，12 个自治县，10 个县级市，41 个市辖区。2022 年广西壮族自治区常住人口总量平稳增长，年末全区常住人口 5,047 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。

2021 年至 2023 年，广西壮族自治区本级实现一般公共预算收入分别为 381.93 亿元、314.39 亿元和 327.82 亿元；一般公共预算支出分别为 1,134.8 亿元、1,131.30 亿元和 1,166.52 亿元。政府性基金收入分别为 45.46 亿元、48.34 亿元和 64.95 亿元；政府性基金支出分别为 323.11 亿元、329.99 亿元和 219.31 亿元。

广西壮族自治区本级 2021—2023 年财政收支情况

单位：人民币亿元

项目	2021 年	2022 年	2023 年
一般公共预算收入	381.93	314.39	327.82
一般公共预算支出	1,134.80	1,131.30	1,166.52
政府性基金收入	45.46	48.34	64.95

项目	2021年	2022年	2023年
其中：国有土地使用权出让收入	-	-	-
政府性基金支出	323.11	329.99	219.31
其中：国有土地使用权出让收入安排的支出	-	-	-

（三）项目情况。

1. 项目名称：南防铁路钦州至防城港段增建二线工程。

2. 项目业主：广西铁路投资集团有限公司。

3. 建设地点：马皇站至防城港北站沿既有线增建二线 52.4 公里，其中防城港城区段结合增建二线工程实施外迁。钦州地区新建马皇至南宁方向，上行联络线 4.3 公里，新建钦州站至马皇站上行联络线 1.1 公里；防城港北站进行适应性改造，新建车场、设到发线 5 条(含正线)。

（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，是广西壮族自治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 年广西壮族自治区政府出台了《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。

广西铁路投资集团有限公司作为广西壮族自治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。

专项债券资金主要用于建设南防铁路钦州至防城港段增建二线工程项目路基工程、桥梁工程、轨道工程、房建工程以及通信、电力、信号工程、防灾工程等。

本期专项债券资金主要用于完成路基土石方 400 万立方，特大、大、中桥 3752 延米，涵洞 1954 横延米，隧道 1000 延长米，正线铺轨 20.8 公里，通信干缆 42.6 公里，电力线路 53.1 公里，接触网 60 条公里，房屋 6749 平方米等。

（六）项目事前绩效评估。

表 2-2 项目事前绩效评估表

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。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

评估要求		
评估指标	评估内容	具体说明
		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	说明项目建设的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。

本项目南端衔接防城港，防城港市临港大工业已具规模，工业集群效应初步显现。本项目的建设，可大幅提升北部湾港口集疏运能力，并释放客运能力。在助推北部湾经济区发展，增强其对大西南地区经济辐射能力，促进区域协调发展等方面具有重要的意义和作用。

（二）社会效益。

《打赢蓝天保卫战三年行动计划》中提出：大力发展绿色交通体系，大力推进海铁联运。本项目能集约利用资源，实现经济效益、社会效益和环境效益的和谐统一，是推进生态文明建设，打赢蓝天保卫战的需要。

四、项目投资估算及资金筹措方案

（一）项目投资估算。

根据《国铁集团 广西壮族自治区人民政府关于南防铁路钦州至防城港段增建二线工程可行性研究报告的批复》，本项目投资估算的主要文件依据为《国铁集团 广西壮族自治区人民政府关于南防铁路钦州至防城港段增建二线工程初步设计的批复》（铁建函〔2023〕232号），南防铁路钦州至防城港段增建二线工程初步设计概算总额按 418,600 万元控制，其中静态投资 402,200 万元、建设期贷款利息 11,400 万元、机车车辆购置费 5,000 万元。

项目投资费用估算明细如下：

单位：人民币万元

序号	建设内容	估算金额（万元）					使用专项债券额度
		建筑工程费	安装工程费	设备购置费	其他费用	合计	
一	拆迁及征地费用	83,569				83,569	20,775
二	路基	82,181				82,181	20,545
三	桥涵	53,682				53,682	13,421
四	隧道及明洞	13,205				13,205	3,301
五	轨道	35,210				35,210	8,803
六	通信、信号、信息及灾害监测	20,947				20,947	5,237
	1. 通信	3,640				3,640	910

	2. 信号	17,243				17,243	4,311
	3. 信息	64				64	16
七	电力及电力牵引供电	31,744				31,744	7,936
	1. 电力	8,269				8,269	2,067
	2. 电力牵引供电	23,475				23,475	5,869
八	房屋	8,211				8,211	2,053
	其他房屋	8,211				8,211	2,053
九	其他运营生产设备及建筑物	11,846				11,846	2,962
	1. 给排水	1,890				1,890	473
	2. 车辆	673				673	168
	3. 站场	3,275				3,275	819
	4. 工务	1,660				1,660	415
	5. 其他建筑及设备	4,348				4,348	1,087
十	大型临时设施和过渡工程	13,474				13,474	3,369
十一	其他费用				28,979	28,979	
	1. 建设项目管理费				1897	1,897	
	2. 建设单位印花税及其他税费				195	195	
	3. 建设项目前期费(暂列)				1,300	1,300	
	4. 施工监理费				2,775	2,775	
	5. 勘察设计费(暂列)				3,800	3,800	
	6. 设计文件审查费				414	414	
	7. 其他咨询服务费				1,391	1,391	
	8. 营业线施工配合费				1,549	1,549	
	9. 安全生产费				8,348	8,348	
	10. 生产准备费				110	110	
	11. 其他				7,200	7,200	
	以上各章合计	354,069			28,979	383,048	88,400
十二	基本预备费	19,152				19,152	
	以上总计	373,221			28,	402,200	

					979		
十三	价差预备费					0	
十四	建设期投资贷款利息	11,400				11,400	
十五	机车车辆购置费	5,000				5,000	
十六	铺底流动资金					0	
	概算总额	389,621			28,979	418,600	

(二) 资金筹措方案。

1. 资金来源

南防铁路钦州至防城港段增建二线工程总投资 418,600 万元，项目资金来源如下：

(1) 不含专项债券的项目资本金 153,400 万元，资金来源为业主自筹及财政预算资金，占比为 36.65%；

(2) 专项债券资金 88,400 万元，占比 21.12%，未来计划发行 88,400 万元；

(3) 其他融资 176,800 万元，占比 42.24%。

单位：人民币万元

资金来源类型	2023 年	2024 年	2025 年	2026 年	合计	各类型占比
财政预算资金		10,000.00	65,000.00	35,300.00	110,300.00	26.35%
单位自有资金	3,100.00		20,000.00	20,000.00	43,100.00	10.30%
专项债券（用作项目资本金）		35,360.00	35,360.00	17,680.00	88,400.00	21.12%
专项债券（不用作项目资本金）						
银行贷款		70,720.00	70,720.00	35,360.00	176,800.00	42.24%
其他来源资金						
合计	3,100.00	116,080.00	191,080.00	108,340.00	418,600.00	100.00%

分年度占比	0.74%	27.73%	45.65%	25.88%	100.00%
-------	-------	--------	--------	--------	---------

2. 项目实施计划

项目计划建设周期为 36 个月，已于 2023 年 12 月开工，预计于 2026 年 12 月底竣工。

单位：人民币万元

类别	2023 年	2024 年	2025 年	2026 年
项目建设	3,100.00	116,080.00	191,080.00	108,340.00

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 2026 年为起始年测算。项目主要收入来源于货运收入，其他收入，补贴收入。

1. 货运收入

根据可行性研究报告数据，运营收入计算方式为客流密度*运价率*全长。

（1）货流构成

本项目最大区段货流密度和客车对数分别为：近期 6290 万吨，无客车；远期 6782 万吨，5 对/日。

区段货流密度

区段	2035 年			2045 年		客流密度 (对/日)
	货流密度 (万吨)		客流密度	货流密度		
	上行	下行		上行	下行	
马皇-茅岭	6290	1882		6348	1831	
茅岭-三块田线路所 (预留)	6200	1854		6243	1789	
三块田线路所 (预留)-防城港北	6200	1854		6782	2080	5
综合密度	6,230.00	1,863.33	-	6,457.67	1,900.00	

集装箱运价率有、无项目均采用 0.16 元/吨公里，其他品类货物运价率有、无项目均采用 0.19 元/吨公里。

既有南防线马皇至防城港北段为电气化货运专线铁路，扩能改造后承担少量云桂沿边铁路普速客车开行，客车最高运行速度为 120km/h，客运综合运价率按国铁运价率 0.12 元/人公里考虑。本项目货运价率采用广西沿海铁路股份有限公司现行综合运价率，集装箱运价率有、无项目均采用 0.16 元/吨公里，其他品类货物运价率有、无项目均采用 0.19 元/吨公里。

因此，按照上述客货运量预测和运价率取值方案，本项目债券存续期内可实现货运收入总额约 2,150,710.00 万元。

2. 其他收入

按照货运收入的 5%测算。

本项目债券存续期内，预计通过托运、广告等配套服务实现的其他收入约为 107,535.50 万元。

3. 补贴收入

按照项目可研修鉴总说明，考虑沿线土地综合开发利用，根据沿线土地综合开发效益计算结果，可用于对铁路运营进行补贴的资金为 19,039.00 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 2,277,284.50 万元。项目每年预期收入情况如下表：

单位：人民币万元

年度	客运收入	其他收入	补贴收入	收入合计
2024 年	-	-	-	-

2025年	-	-	-	-
2026年	33,639.03	1,681.95	7,738.00	43,058.98
2027年	67,278.06	3,363.90	315.00	70,956.96
2028年	67,497.52	3,374.88	315.00	71,187.40
2029年	67,717.73	3,385.89	315.00	71,418.62
2030年	67,938.70	3,396.94	367.00	71,702.64
2031年	68,160.42	3,408.02	367.00	71,935.44
2032年	68,382.90	3,419.15	367.00	72,169.05
2033年	68,606.14	3,430.31	367.00	72,403.45
2034年	68,830.14	3,441.51	367.00	72,638.65
2035年	69,054.91	3,452.75	427.00	72,934.66
2036年	69,280.45	3,464.02	427.00	73,171.47
2037年	69,506.76	3,475.34	427.00	73,409.10
2038年	69,733.84	3,486.69	427.00	73,647.53
2039年	69,961.70	3,498.09	427.00	73,886.79
2040年	70,190.34	3,509.52	495.00	74,194.86
2041年	70,419.76	3,520.99	495.00	74,435.75
2042年	70,649.97	3,532.50	495.00	74,677.47
2043年	70,880.96	3,544.05	495.00	74,920.01
2044年	71,112.75	3,555.64	495.00	75,163.39
2045年	72,655.66	3,632.78	543.00	76,831.44
2046年	72,655.66	3,632.78	543.00	76,831.44
2047年	72,655.66	3,632.78	543.00	76,831.44
2048年	72,655.66	3,632.78	543.00	76,831.44
2049年	72,655.66	3,632.78	543.00	76,831.44
2050年	72,655.66	3,632.78	598.00	76,886.44
2051年	72,655.66	3,632.78	598.00	76,886.44
2052年	72,655.66	3,632.78	-	76,288.44
2053年	72,655.66	3,632.78	-	76,288.44
2054年	72,655.66	3,632.78	-	76,288.44
2055年	72,655.66	3,632.78	-	76,288.44
2056年	72,655.66	3,632.78	-	76,288.44

合计	2,150,710.00	107,535.50	19,039.00	2,277,284.50
----	--------------	------------	-----------	--------------

(二) 项目预期成本测算。

本项目成本主要为运营成本、营业外净支出和税金及附加。具体测算依据如下：

1. 运营成本

运营成本分为有关成本和无关成本。有关成本是与行车量有关的支出，包括机车（动车）牵引能耗、机车车辆修理养护费、乘务人员工资以及分摊的管理费等。无关成本为铁路线路、通信、电力、房屋等固定设施的维修材料费、人员工资以及分摊的管理费等。

现状南防线马皇至防城港北段为单线电气化铁路，扩能后均为双线电气化铁路。各线单位运营成本见下表。

类别	无项目	有项目
与客运量有关（元/万吨·公里）	1000	1000
与货运量有关（元/万吨·公里）	600	600
与运量无关（万元/公里）	53	80

2. 税费支出

项目运营期涉及的税费支出主要包括增值税、城市维护建设税、教育费附加、地方教育附加、所得税等，按现行国家有关法规，各项税、费的计取标准如下：

（1）铁路运营增值税税率取 5%；

（2）其他附加税率取 12%。

综上所述，以上各项成本于本项目专项债券存续期内的运营支出合计 1,044,289.24 万元。

单位：人民币万元

年度	付现成本（不含利息）		
	运行成本	税金及附加	合计
2024年		-	-
2025年		-	-
2026年	16,160.88	1,883.79	18,044.67
2027年	28,775.52	3,767.57	32,543.09
2028年	28,857.82	3,779.86	32,637.68
2029年	28,940.39	3,792.19	32,732.58
2030年	29,023.26	3,804.57	32,827.83
2031年	29,106.40	3,816.98	32,923.38
2032年	29,189.83	3,829.44	33,019.27
2033年	29,273.55	3,841.94	33,115.49
2034年	29,357.55	3,854.49	33,212.04
2035年	29,441.84	3,867.08	33,308.92
2036年	29,526.41	3,879.71	33,406.12
2037年	29,611.28	3,892.38	33,503.66
2038年	29,696.44	3,905.09	33,601.53
2039年	29,781.88	3,917.86	33,699.74
2040年	29,867.62	3,930.66	33,798.28
2041年	29,953.66	3,943.51	33,897.17
2042年	30,039.98	3,956.40	33,996.38
2043年	30,126.61	3,969.33	34,095.94
2044年	30,213.53	3,982.31	34,195.84
2045年	31,408.75	4,068.72	35,477.47
2046年	31,408.75	4,068.72	35,477.47
2047年	31,408.75	4,068.72	35,477.47
2048年	31,408.75	4,068.72	35,477.47
2049年	31,408.75	4,068.72	35,477.47
2050年	31,408.75	4,068.72	35,477.47

2051年	31,408.75	4,068.72	35,477.47
2052年	31,408.75	4,068.72	35,477.47
2053年	31,408.75	4,068.72	35,477.47
2054年	31,408.75	4,068.72	35,477.47
2055年	31,408.75	4,068.72	35,477.47
2056年	31,408.75	4,068.72	35,477.47
合计	923,849.44	120,439.80	1,044,289.24

(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，南防铁路钦州至防城港段增建二线工程项目预期总收入为 2,277,284.5 万元，预期总成本为 1,044,289.24 万元，项目总收益为 1,232,995.25 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 654,831.84 万元，其中专项债券融资本息为 207,740 元，其他债务融资本息金额为 447,091.84 万元。具体还本付息计划如下：

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	
88,400.00	119,340.00	207,740.00	176,800.00	270,291.84	447,091.84	654,831.84

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 1.88。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
南防铁路钦州至防城港段增建二线工程	1,232,995.25	654,831.84	1.88

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	1.72	1.88	2.05
成本变动敏感性分析			
项目总债务融资本息的覆盖倍数	1.96	1.88	1.80

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 1.72，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 1.8 倍，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南防铁路钦州至防城港段增建二线工程项目建设任务、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。

广西铁路投资集团有限公司

2024年8月1日



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（二期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（十二期）南防铁路钦州至防城港段增建二线工程项目实施方案》之盖章页）



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（二期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（十二期）南防铁路钦州至防城港段增建二线工程项目实施方案》之盖章页）

钦州市钦南区交通运输局
2024年8月1日



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（二期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（十二期）南防铁路钦州至防城港段增建二线工程项目实施方案》之盖章页）

钦州市钦北区财政局
2024年8月1日



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（二期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（十二期）南防铁路钦州至防城港段增建二线工程项目实施方案》之盖章页）

钦州市钦北区交通运输局

2024年8月1日



2024年广西壮族自治区政府交通基础设施 专项债券（二期）——2024年广西壮族 自治区政府专项债券（十二期） 平陆运河项目实施方案

一、债券情况

（一）债券发行计划。

平陆运河项目总投资7,271,901万元，其中地方政府专项债券计划发行规模650,000万元，共发行四期。一期已于2023年6月发行230,000万元（其中南宁市本级105,000万元，钦州市钦南区20,000万元，钦州市钦北区20,000万元，灵山县85,000万元），发行期限30年，发行利率3.13%；二期（本期）计划发行115,000万元（其中南宁市本级75,000万元，钦州市钦南区20,000万元，钦州市钦北区20,000万元），发行期限30年，发行利率按照4.5%测算；三期计划于2024年发行35,000万元，发行期限30年，测算利率4.5%；四期计划于2025年发行170,000万元，发行期限30年，测算利率4.5%；五期计划于2026年发行100,000万元，发行期限30年，测算利率4.5%。

（二）还本付息安排。

本期专项债券自发行日后第二个工作日起开始计息，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。截至 2023 年，广西壮族自治区下辖 14 个地级市，48 个县，12 个自治县，10 个县级市，41 个市辖区，全区常住人口 5,027 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。

2021 年至 2023 年，广西壮族自治区本级实现一般公共预算收入分别为 381.93 亿元、314.39 亿元和 327.82 亿元；一般公共预算支出分别 1,134.8 亿元、1,131.3 亿元和 1,166.52 亿元。政府性基金收入分别为 45.46 亿元、48.34 亿元和 64.95 亿元；政府性基金支出分别为 323.11 亿元、329.99 亿元和 219.31 亿元。

广西壮族自治区本级 2021—2023 年财政收支情况

单位：人民币亿元

项目	2021 年	2022 年	2023 年
一般公共预算收入	381.93	314.39	327.82
一般公共预算支出	1,134.80	1,131.30	1,166.52

项目	2021年	2022年	2023年
政府性基金收入	45.46	48.34	64.95
其中：国有土地使用权出让收入	-	-	-
政府性基金支出	323.11	329.99	219.31
其中：国有土地使用权出让收入安排的支出	-	-	-

（三）项目情况。

1. 项目名称：平陆运河。
2. 项目业主：平陆运河集团有限公司。

3. 建设地点：平陆运河是西江干流与北部湾的江海连通工程，起点位于南宁市以东平塘江口，沿沙坪河向南，跨分水岭与旧州江、钦江连接，从钦州市茅尾海进入北部湾，全长约 134.2 千米。

（四）项目业主介绍。

平陆运河集团有限公司是广西壮族自治区直属大型国有企业，于 2022 年 6 月 30 日注册成立，公司注册地在中国（广西）自由贸易试验区南宁片区，注册资本金 200 亿元人民币，由自治区交通运输厅、广西北部湾投资集团有限公司、广西北部湾国际港务集团有限公司、广西交通投资集团有限公司、南宁交通投资集团有限责任公司、钦州市开发投资集团有限公司等六家股东单位共同出资设立，具体负责平陆运河项目的投资、建设，运河日常维护、运营以及沿线经济带等业务。

（五）项目建设内容。

项目主要建设内容：项目始于南宁横州市西津库区平塘江口，经钦州灵山县陆屋镇沿钦江进入北部湾，全长约 134.2 公里，其中分水岭越岭段开挖约 6.5 公里，其余利用现有河

道建设。平陆运河按内河 I 级航道标准建设，可通航 5000 吨级船舶。主要建设内容包括航道工程、航运枢纽工程、水利设施改造工程、沿线跨河设施工程以及配套工程。

专项债券建设内容主要为：

1. 航道工程

航道全长 134.2 千米，按内河 I 级航道标准建设，可通航 5,000 吨级船舶，设计代表船型为 5,000 吨级散货船，主尺度为 90 米 × 15.8 米 × 5 米（船长 × 船宽 × 设计吃水），建设内容为：疏浚工程、炸礁工程、边坡及护岸工程、水土保持、临时工程、配套工程（锚地）等。

2. 枢纽工程

采用三级航运梯级渠化方案，从上游至下游依次建设马道、企石、青年 3 座航运枢纽。

(1) 马道枢纽

马道枢纽是三座梯级中的第一座梯级，通航建筑物为双线 5,000 吨级省水船闸，船闸有效尺度为 300 米 × 34 米 × 8 米（长度 × 宽度 × 门槛水深），船闸主体及引航道总长为 1,584 米，其中上闸首长 63 米，下闸首长 55 米，闸室段长 282 米。最大运行水头 29.6 米，采用三级省水池。泄水闸采用 3 孔单孔 8 米 × 10 米（宽度 × 高度）的胸墙式泄水闸结构型式。

(2) 企石枢纽

企石枢纽是三座梯级中的第二座梯级，通航建筑物为双线 5,000 吨级省水船闸，船闸有效尺度为 300 米 × 34 米 × 8

米(长度×宽度×门槛水深),船闸主体及引航道总长为1,739米,其中上闸首长63米,下闸首长55米,闸室段长282米。最大运行水头27米,采用三级省水池。泄水闸采用5孔单孔8米×9.5米宽度×高度)的开敞式泄水闸结构型式。

(3) 青年枢纽

青年枢纽是三座梯级中的最下游梯级,通航建筑物为双线5,000吨级省水船闸,船闸有效尺度为300米×34米×8米(长度×宽度×门槛水深),船闸主体及引航道总长为1,688.5米,其中上闸首长66.5米,下闸首长67米,闸室段281米。最大运行水头10.32米,采用互灌互泄型式的省水船闸。泄水闸采用7孔单孔净宽为13米的开敞式泄水闸。

3. 跨河桥梁

运河建设涉及新增、改建、防护跨河桥梁共27座,其中改建跨河桥梁20座(市政桥6座、公路桥13座、铁路1座),新建跨河桥梁5座(全部公路桥),新建专用动物通道桥1座,保留、防护桥梁1座。

4. 配套及附属工程

沿线跨河电缆、地下输油气管线、地下天然气管线和通讯线路等设施拆改建工程;引郁入钦工程进水口改造、东西干渠引水改造、沿线涉及的水文站、取排水设施及人饮工程改造等水利设施工程;锚地、水上综合服务区工程。

本期专项债资金主要用于建设:航道工程、枢纽工程、跨河桥梁、配套及附属工程。

(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	<p>1. 必要性：中央和自治区高度重视平陆运河项目建设，平陆运河是西部陆海新通道的骨干工程，是新时期重大标志性工程，是完善广西水网建设的重点工程。建设平陆运河是广西的大事，是西部陆海新通道建设和西部大开发的大事，对推动广西及西南地区发展具有战略意义。</p> <p>2. 公益性：运河建成后，可以连通西江“黄金水道”和北部湾港口，广西内河将新增一个出海通道，实现江海联运，与世界各国港口实现水上连接。将支撑广西成为“一带一路”有机衔接的重要门户、国内国际双循环相互促进的交汇点。将会助力西部海运新通道建设，完善北部湾国际门户港口建设，成为中国西部区域城市的战略支点、与东盟国家之间最便捷的水运通道。将促进中国西部发展向海经济，引领西部地区产业高质量发展，推进西部大开发形成新格局。运河建成后，将基本形成广西与广东、香港及澳门的航运航线网，助力两广基础设施互联互通，谱写奥桂交流合作新章。将深化两地产业合作，“握手”粤港澳大湾区，助力广西更好地承接粤港澳大湾区的产业转移。</p> <p>3. 收益性：本项目的建设可以带动运河沿线周边经济的发展，带来过闸费收入、服务区经营收益、沿河资源开发收益、其他综合收益等等。</p> <p>4. 资本性：平陆运河建设有利于优化西部陆海新通道交通方式和货运结构，从根本上提升西部陆海新通道货运能力，放大西部陆海新通道的影响力和经济社会效益，切实发挥西部陆海新通道价值，高质量构筑经济、高效、便捷、绿色、安全的西部陆海新通道，同时有利于带动沿河当地的直接就业、间接就业，解决民生问题。</p>
偿债计划	说明偿债计划的可行性和偿债风险点	<p>本项目的建设，将会带来船闸收入、服务区经营收益、沿河资源开发收益其他综合收益等，可利用运河运营以及沿河经济带开发带来的项目收益，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船闸通过量、沿河资源开发收益、沿河经济带经营服务预测数据不达预期，导致收益无法覆盖本息。</p>
建设投资实施方式	说明项目建设投资实施方式的合规性	<p>平陆运河项目工程可行性研究报告经自治区发展改革委批复，录入国家重大项目库，同时符合“一带一路”重大战略，按照《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》、中共中央 国务院印发的《国家综合立体交通网规划纲要》，国务院印发的《“十四五”现代综合交通运输体系发展规划》《珠江流域综合规划(2012-2030年)》，国家发展改革委印发的《西部陆海新通道总体规划》，交</p>

评估要求		
评估指标	评估内容	具体说明
		交通运输部印发的《内河航运发展纲要》《西部陆海新通道“十四五”综合交通运输体系建设方案》实施，符合国务院确定的政府专项债券申报的水运领域。
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	本项目资金来源为政府专项债券资金、项目法人注册资本金、中央补助、政策性开发性金融工具(基金)、配套融资。本项目申请的政府专项债券资金均用于项目资本金，债券资金需求通过项目预期收入、成本测算等收支平衡测算、偿债计划研究，具备可行性。债券资金投向领域为水运领域，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	项目收入来源主要由平陆运河项目及沿河经济带开发产生的项目自身运营收入、其他综合收益等组成。数据主要来源为可行性研究报告、初步设计批复、平陆运河综合开发专题研究和《平陆运河清洁能源走廊项目建议书》，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

平陆运河作为通江达海的江海联运新通道，能够为广大西部地区开辟距离更近的水运出海新通路，成为全国继长三角、珠三角之后第三个江海联运出海口，其建设将产生显著的经济效益、社会效益、生态效益以及其他方面效益。

(一) 经济效益分析。

经济效益主要体现在运输经济效益、产业经济效益、区域经济效益等方面。从运输经济效益方面来看，平陆运河建设有利于提升西部陆海新通道综合能力，完善西部陆海新通道结构，推动西部陆海新通道高质量建设；优化西部地区货运组织方式，缓解西江航运干线中下游通航压力，在一定程度上释放长江航道能力；引领广西高等级航道加快沿线联网步伐，优化北部湾国际枢纽海港集疏运结构；解决内陆地市出海问题，直接降低社会运输费用。根据测算，西江航运中

上游货物经平陆运河出海，较经广州出海缩短内河航程约560千米，因平陆运河建设吸引现有通道货运量转移带来的运输费用降低，2035年、2050年将分别达到36.4亿元、52.1亿元；因平陆运河建设带动形成开发诱增运量带来的运输收益增加，2050年将达到8.3-16.5亿元。从产业经济效益方面来看，平陆运河建设能够引领构建运河经济带，带动沿线资源综合开发，推动欠发达地区经济产业发展；支撑北部湾经济区建设和强首府战略实施，推动广西经济高质量发展；拓展西部地区参与国际合作和竞争新空间，助力西部大开发形成新格局；重大基础设施建设在建设期、运营期对经济发展都将产生带动效应，带动新增经济增加值。根据测算，平陆运河工程投资预计共将带动GDP增长1,800亿元左右（不考虑折现），平陆运河工程运营带动新增经济增加值2035年、2050年将分别达到64亿元、215-340亿元，产生的前向推动效应将分别达到320亿元、1,080-1,730亿元。从区域经济效益方面来看，平陆运河建设有利于优化西部地区国土空间布局，推动区域经济协调发展；分类引导城镇发展，优化城镇体系布局，加强新型城镇化建设。

（二）社会效益分析。

社会效益主要体现在乡村振兴、就业带动、旅游发展、文化自信、安全稳定、民族团结、水资源综合利用等方面。平陆运河建设直接惠及大量乡村地区和欠发达地区，有利于推动巩固拓展脱贫攻坚成果同乡村振兴有效衔接，全面推动乡村振兴发展。工程在建设期和运营期对产业发展的带动，

能够创造更多的就业岗位。根据测算，平陆运河工程在建设期为 42 万人提供就业机会，运营期带动经济产业发展相应创造就业岗位将分别达到 8 万个、26-41 万个。平陆运河建设能够带动沿线旅游开发，串珠成链，打造古韵新风运河旅游品牌；也有利于传承运河文化，丰富人民群众文化生活，增强文化自信；提高区域交通网络系统韧性和安全性；缩小区域间发展不均衡性，维护社会稳定；优化区域物流体系，促进军民深度融合；平陆运河建设直接惠及 63 个革命老区县(市、区)和 4 个少数民族自治州，能够为腹地革命老区和民族地区发展注入新动能，助力革命老区和民族地区振兴发展；平陆运河工程是新时代国家兴旺发达的象征，有利于增强民族自信心与自豪感，提升国人向心力和凝聚力。通过与调水工程相结合，平陆运河建设还能够推动水资源实现综合利用，根据测算，平陆运河建设产生的灌溉、供水效益，2035 年、2050 年预计将分别达到 1.2 亿元、1.4 亿元，分洪效益年均约 0.51 亿元。

（三）生态效益分析。

生态效益主要体现在降低碳排放、自然资源综合利用、优化生态环境等方面。平陆运河建设能够引领交通运输行业结构性减排，降低碳排放，助力交通行业实现碳达峰碳中和目标，根据测算，平陆运河建设能够带来的碳排放降低在 2035 年、2050 年分别达到 66.3 万吨、88.5 万吨；平陆运河工程土石方开挖量较大，开挖总量约 3.29 亿立方米，回填利用量约 503.3 万立方米，对土石方合理处置和综合高效综合

利用，将产生良好的溢出效益，推动实现自然资源综合利用；平陆运河建设带来水量增加，能够强化河流稀释能力，显著提高河流的自净能力和环境容量，为流域水环境治理创造基础条件；有利于提升生态系统质量和稳定性，进而起到美化环境、调节气候、优化沿线地区生态环境的作用。

(四)其他效益分析。

其他效益主要体现在开放效益等方面。平陆运河建设能够开辟我国与东盟之间贸易往来的便捷水运通道，高质量共建“一带一路”；提高西部地区经济外向度，推动西部地区开发开放；推进陆海统筹，加快广西向海经济发展；拉近内陆城市出海距离，直面开放发展的前沿。

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西部陆海新通道（平陆）运河初步设计的批复》（桂交行审〔2022〕534号），项目总投资为7,271,901万元。

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	占比(%)
1	工程费用	5,227,667	71.89
2	工程建设其他费用	348,767	4.80
3	预备费用	184,886	2.54
4	专项费用	1,282,649	17.64
5	建设期贷款利息	227,932	3.13
项目总投资		7,271,901	100

(二)资金筹措方案。

1. 资金来源

平陆运河项目总投资 7,271,901 万元，项目资金来源如下：

(1) 不含专项债券的项目资本金 4,819,100 万元，资金来源为业主自筹，占比为 66.27%；

(2) 专项债券资金 650,000 万元，占比 8.94%，其中已发行 230,000 万元，本次拟发行 115,000 万元（其中南宁市本级 75,000 万元，钦州市钦南区 20,000 万元，钦州市钦北区 20,000 万元），全部作为资本金，未来拟计划发行 305,000 万元；

(3) 其他融资 1,075,501 万元，占比 14.79%；

(4) 政策性、开发性金融工具（基金）727,300 万元，占比 10%。

项目资金筹措计划如下表所示：

单位：人民币万元

类别	2022年	2023年	2024年	2025年	2026年
不含专项债券的项目资本金	180,000	830,000	1,370,000	1,420,000	1,019,100
专项债券融资	-	230,000	150,000	170,000	100,000
其他债务融资	-	22,000	350,900	295,000	407,601
政策性、开发性金融工具（基金）	727,300				
合计	907,300	1,082,000	1,870,900	1,885,000	1,526,701

2. 项目实施计划

项目计划建设周期为52个月，项目于2022年8月28日实现实质性开工，持续建设，2023年5月23日全线动工，预计于2026年12月主体建成。

单位：人民币万元

类别	2022年	2023年	2024年	2025年	2026年
项目建设	907,300	1,082,000	1,870,900	1,885,000	1,526,701

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2026年为起始年测算。项目主要收入来源于为船闸收入、服务区经营收益、沿河资源开发收益及其他综合收益。

1. 船闸收入

根据项目可行性研究报告描述，船闸收入按0.6元/总吨·次收取，按照该标准，结合3个船闸断面过闸运量预测。债券存续期内，本项目所产生的船闸收入合计约为572,692万元。

2. 服务区经营收益

平陆运河集团将积极拓展服务区经营业务。根据工程可行性研究报告的3个船闸断面过闸运量预测，结合服务区用电规模等测算数据，预计未来30年实现稳定增长的收益，债券存续期内本项目所产生的收益合计约为34,245万元。

3. 沿河资源开发收益

根据平陆运河综合开发专题研究相关内容和《平陆运河清洁能源走廊项目建议书》，平陆运河集团将努力争取自治区党委、政府及运河沿线各级政府大力支持，积极同沿线政府平台企业、社会资本、民营企业等合作，共同开发运河沿线水资源及山地资源，围绕沿河经济带开发，发挥运河及沿线丰富的资源优势，布局沿河经济带，开展沿线矿产资源、

文化旅游、风能发电、光伏发电、沿线土地综合开发等业务，预计未来30年可以实现稳定增长的收益，债券存续期内预计产生的综合收益4,381,523万元。

4. 其他综合收益

根据平陆运河综合开发专题研究相关内容，结合可研报告有关论述及平陆运河集团发展规划，其他综合开发收益包括沿河经济带物流园区经营收益、商贸收益等。沿河经济带物流园区经营收益主要包括发展运输、装卸、第三方物流、仓储配送、包装加工流通等物流服务业，培育国际保税物流业和物流装备、智慧物流系统、智能仓储等物流科技业，服务产业发展以及城乡建设；商贸收益方面主要通过平陆运河开展大宗商品交易所带来的收益，包括但不限于水泥、钢材、柴油、煤炭、碎石、中粗砂等。债券存续期内，本项目所产生的其他综合开发收益合计约为532,745.20万元。

综上所述，本项目在专项债券存续期内预期总收入合计为5,521,205.20万元。项目每年预期收入情况如下表：

单位：人民币万元

时间	船闸收入	服务区经营收益	沿河资源开发收益	其他综合收益	当年总收入
2022年	-	-	-	-	-
2023年	-	-	-	-	-
2024年	-	-	-	-	-
2025年	-	-	-	-	-
2026年	-	-	5,400.00	3,000.00	8,400.00
2027年	1,622.00	225.00	57,087.00	6,432.00	65,366.00
2028年	3,245.00	360.00	135,527.00	8,040.00	147,172.00
2029年	4,243.00	450.00	140,027.00	8,568.00	153,288.00
2030年	5,549.00	500.00	147,337.00	9,504.00	162,890.00

时间	船闸收入	服务区经营收益	沿河资源开发收益	其他综合收益	当年总收入
2031年	7,256.00	550.00	154,847.00	10,440.00	173,093.00
2032年	9,488.00	610.00	158,057.00	11,386.00	179,541.00
2033年	12,408.00	670.00	162,147.00	12,495.20	187,720.20
2034年	16,225.00	720.00	163,937.00	13,510.00	194,392.00
2035年	17,044.00	780.00	165,777.00	14,660.00	198,261.00
2036年	17,809.00	840.00	146,197.00	15,580.00	180,426.00
2037年	18,578.00	910.00	146,937.00	16,580.00	183,005.00
2038年	19,351.00	980.00	147,697.00	17,190.00	185,218.00
2039年	20,128.00	1,040.00	148,487.00	17,830.00	187,485.00
2040年	20,909.00	1,100.00	149,297.00	18,500.00	189,806.00
2041年	21,694.00	1,170.00	152,727.00	19,190.00	194,781.00
2042年	22,484.00	1,240.00	153,587.00	19,920.00	197,231.00
2043年	23,277.00	1,310.00	154,477.00	20,440.00	199,504.00
2044年	24,075.00	1,380.00	155,387.00	20,970.00	201,812.00
2045年	24,878.00	1,450.00	156,957.00	21,510.00	204,795.00
2046年	25,685.00	1,520.00	160,157.00	22,070.00	209,432.00
2047年	26,496.00	1,600.00	160,157.00	22,650.00	210,903.00
2048年	27,312.00	1,680.00	155,657.00	23,240.00	207,889.00
2049年	28,133.00	1,730.00	155,657.00	23,850.00	209,370.00
2050年	28,414.00	1,780.00	155,657.00	24,470.00	210,321.00
2051年	28,698.00	1,830.00	159,457.00	25,120.00	215,105.00
2052年	28,985.00	1,880.00	159,457.00	25,620.00	215,942.00
2053年	29,275.00	1,940.00	157,057.00	26,130.00	214,402.00
2054年	29,568.00	1,980.00	157,057.00	26,660.00	215,265.00
2055年	29,863.00	2,020.00	159,317.00	27,190.00	218,390.00
合计	572,692.00	34,245.00	4,381,523.00	532,745.20	5,521,205.20

(二) 项目预期成本测算。

本项目成本主要为运营期航道和通航建筑物养护及管理费。具体测算依据如下：

1. 运营期航道和通航建筑物养护及管理费

根据可研报告内容，运营期航道和通航建筑物养护及管理费用按照每个枢纽船闸0.5亿元/年、航道0.2亿元/年，合计约1.7亿元/年。

2. 税金及附加

项目的增值税按照综合税率5%及附加税12%计算缴纳。

综上所述，政府专项债券存续期内本项目的支出合计约为512,024.39万元。项目每年预期成本情况如下表：

单位：人民币万元

时间	运营成本	税金及附加	当年总成本
2022年	-	-	-
2023年	-	-	-
2024年	-	-	-
2025年	-	-	-
2026年	-	-	-
2027年	4,240.00	90.02	4,330.02
2028年	17,000.00	180.10	17,180.10
2029年	17,000.00	235.48	17,235.48
2030年	17,000.00	307.96	17,307.96
2031年	17,000.00	402.71	17,402.71
2032年	17,000.00	526.58	17,526.58
2033年	17,000.00	688.64	17,688.64
2034年	17,000.00	900.49	17,900.49
2035年	17,000.00	945.94	17,945.94
2036年	17,000.00	988.39	17,988.39
2037年	17,000.00	1,031.08	18,031.08
2038年	17,000.00	1,073.99	18,073.99
2039年	17,000.00	1,117.10	18,117.10
2040年	17,000.00	1,160.44	18,160.44
2041年	17,000.00	1,204.02	18,204.02
2042年	17,000.00	1,247.86	18,247.86
2043年	17,000.00	1,291.88	18,291.88

时间	运营成本	税金及附加	当年总成本
2044年	17,000.00	1,336.16	18,336.16
2045年	17,000.00	1,380.73	18,380.73
2046年	17,000.00	1,425.52	18,425.52
2047年	17,000.00	1,470.53	18,470.53
2048年	17,000.00	1,515.82	18,515.82
2049年	17,000.00	1,561.39	18,561.39
2050年	17,000.00	1,576.98	18,576.98
2051年	17,000.00	1,592.74	18,592.74
2052年	17,000.00	1,608.67	18,608.67
2053年	17,000.00	1,624.76	18,624.76
2054年	17,000.00	1,641.02	18,641.02
2055年	17,000.00	1,657.39	18,657.39
合计	480,240.00	31,784.39	512,024.39

(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，平陆运河项目预期总收入为5,521,205.20万元，预期总成本为512,024.39万元，项目总收益为5,009,180.81万元。

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3,808,297.27万元，其中专项债券融资本息金额为1,432,970.00万元，其他债务融资本息金额为2,375,327.27万元。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	
650,000.00	782,970.00	1,432,970.00	1,802,801.00	572,526.27	2,375,327.27	3,808,297.27

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1.32。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
平陆运河	5,009,180.81	3,808,297.27	1.32

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	1.24	1.32	1.39
成本变动敏感性分析			
项目总债务融资本息的覆盖倍数	1.32	1.32	1.31

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1.24，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1.31，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

本项目主管部门是指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平陆运河项目建设任务、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《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（二期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（十二期）平陆运河项目实施方案》之盖章页）



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（二期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（十二期）平陆运河项目实施方案》之盖章页）

南宁交通投资集团有限责任公司

2024年7月31日



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（二期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（十二期）平陆运河项目实施方案》之盖章页）



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（二期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（十二期）平陆运河项目实施方案》之盖章页）

钦州市钦南区交通运输局

2024年7月31日



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（二期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（十二期）平陆运河项目实施方案》之盖章页）



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（二期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（十二期）平陆运河项目实施方案》之盖章页）

钦州市钦北区交通运输局
2024年7月31日



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（二期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（十二期）平陆运河项目实施方案》之盖章页）

钦州市钦北区财政局

2024年7月31日



2024年广西壮族自治区政府交通基础设施
专项债券（二期）——2024年广西壮族
自治区政府专项债券（十二期）
贵港市交通基础设施
项目实施方案



2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项 债券（二期）——2024年广西壮族自治区政府 专项债券（十二期）新建柳州至广州铁路 柳州至梧州段项目实施方案

一、债券情况

（一）债券发行计划。

新建柳州至广州铁路柳州至梧州段铁路项目专项债券计划发行规模830,300万元，共发行十期。一期已于2021年8月26日发行15,000万元，债券发行期限30年，发行利率为3.62%；二期已于2021年11月10日发行15,000万元，债券发行期限30年，发行利率为3.60%；三期已于2022年2月22日发行106,900万元（其中自治区本级49,000万元，柳州市本级57,900万元），债券发行期限30年，发行利率为3.51%；四期已于2022年5月18日发行40,000万元（其中藤县20,000万元，象州县10,000万元，武宣县10,000万元），发行利率为3.45%；五期已于2022年10月12日发行83,318万元（其中武宣县30,604万元，桂平市22,862万元，平南县29,852万元），债券发行期限30年，发行利率为3.32%；六期已于2023年6月15日发行162,000万元（其中武宣县55,000万元，桂平市（桂平段）35,000万元，平南县（贵港市平南段）35,000万元，藤县37,000万元），债券发行期限30年，发行利率为3.13%。七期已于2023年8月发

行 59,900 万元(其中柳州市本级 22,000 万元,藤县 3,800 万元,平南县(贵港市平南段) 4,700 万元,桂平市(桂平段) 13,400 万元,象州县 16,000 万元),债券发行期限 30 年,发行利率为 3.02%;八期已于 2024 年 3 月 27 日发行 68,600 万元(其中柳州市本级 600 万元,武宣县 38,000 万元,桂平市(桂平段) 30,000 万元),债券发行期限 30 年,发行利率均为 2.68%;九期(本期)计划 2024 年 8 月发行 1,900 万元(桂平市),十期计划于 2024 年发行 277,682 万元,发行期限均为 30 年,测算利率均为 4.5%。

(二) 还本付息安排。

本期专项债券自发行日后第二个工作日起开始计息,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。

广西壮族自治区位于中国华南地区,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,广西壮族自治区陆地面积 23.76 万平方千米。截至 2022 年,广西壮族自治区下辖 14 个地级市,48 个县,12 个自治县,10 个县级市,41 个市辖区。2022 年广西壮族自治区常住人口总量平稳增长,年末全区常住人口 5,047 万人。广西壮族自治区自然资源丰富。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。广西壮族自治区热量丰富，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。

2021年至2023年，广西壮族自治区本级实现一般公共预算收入分别为381.93亿元、314.39亿元和327.82亿元；一般公共预算支出分别为1,134.8亿元、1,131.3亿元和1,166.52亿元。政府性基金收入分别为45.46亿元、48.34亿元和64.95亿元；政府性基金支出分别为323.11亿元、329.99亿元和219.31亿元。

广西壮族自治区本级2021—2023年财政收支情况

单位：人民币亿元

项目	2021年	2022年	2023年
一般公共预算收入	381.93	314.39	327.82
一般公共预算支出	1,134.80	1,131.30	1,166.52
政府性基金收入	45.46	48.34	64.95
其中：国有土地使用权出让收入	-	-	-
政府性基金支出	323.11	329.99	219.31
其中：国有土地使用权出让收入安排的支出	-	-	-

（三）项目情况。

1. 项目名称：新建柳州至广州铁路柳州至梧州段。
2. 项目业主：广西铁路投资集团有限公司。

3. 建设地点：线路自柳州铁路枢纽进德站引出，折向东南经象州，跨越柳江后经武宣，穿越紫金瑶山及西山风景区，经桂平、平南、藤县、苍梧，引入梧州站。

（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。

广西铁路投资集团有限公司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。

本项目建设的主要内容如下：线路自柳州铁路枢纽进德站引出，折向东南经象州，跨越柳江后经武宣，穿越紫金瑶山及西山风景区，经桂平、平南、藤县、苍梧，引入梧州站。新建正线全长 237.8 公里，沿线设进德、穿山、象州、武宣、东乡、桂

平北、平南北、濠江、旺屋、梧州等 10 座车站，其中：进德和梧州为既有车站，穿山和旺屋为越行站，其余为中间站。

本期专项债券建设内容主要为：1. 三电迁改完成；2. 路基工程：路基工程开累完成 90%；3. 桥梁工程：桥梁工程开累完成 85%；4. 隧道工程：隧道工程开累完成 70%。

（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	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
偿债计划	说明偿债计划的可行性和偿债风险点	<p>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。</p>
建设投资实施方式	说明项目建设投资实施方式的合规性	<p>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。</p>
资金来源	说明项目资金来源结构及债券资金需	<p>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</p>

评估要求		
评估指标	评估内容	具体说明
	求的可行性、投向的合理性	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。

铁路是一种高效、重载、绿色、经济的运输方式，能够改变区域经济格局，拉动产业大转移，调整区域经济圈各版块之间产业的关联配套和资源配置，提升和优化区域经济圈的聚合力。受制于现有铁路通路能力紧张，西南地区及广西地区与快速发展中的粤港澳大湾区货物交流受阻，难以满足日益增长的区域间运输和经济交流需求。本项目作为川渝云贵大部分地区及桂中地区与粤港澳大湾区货运交流的高品质运输通道，可提升铁路运输核心竞争力，打造规模优势，加快珠江-西江经济带发展的同时能够拉动产业转移，提升区域间经济水平，打造以国内循环为主、国际国内互促的双循环发展新格局。

（二）社会效益分析。

广西铁路整体标准偏低，运输质量不高，缺乏高标准的对外客运通道。高速铁路覆盖面不足、结构不完善、标准相对不高、时效性不强等不足，普通铁路则存在货运能力趋于紧张，黔桂、

广茂、京广等线路利用率较高，部分区段趋向饱和等问题。技术标准短板制约了广西与粤港澳等发达地区的快速对接，不利于区域对外交流合作。根据通道内各铁路线分工，本项目将主要承担川渝、云贵及桂中地区与粤港澳大湾区间的货物运输需求以及旅游发展及本地居民外出务工、探亲访友等出行的客运需求。同时，本项目西与黔桂、湘桂、焦柳线及柳南城际铁路相连，中间与益湛铁路南段相交，东接三茂、广珠铁路，在充分发挥既有线路运输能力基础上，构建中部横向通道，进一步完善路网体系，对构建立体综合交通系统，完善区域路网结构，增强运输灵活性具有重要意义和作用。另外，川渝、云贵及广西等西南地区山林面积较多，耕地面积紧缺，公路运输不仅占地较多，且公路运输所带来的环境污染较为严重。本项目的修建可节约稀缺的土地资源和石油资源，对保护生态环境，发展低碳经济有促进作用。

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柳州至广州铁路柳州至梧州段初步设计的批复》（桂交铁建函〔2021〕508号），项目估算总投资3,360,700万元，其中静态投资3,129,500万元，建设期投资贷款利息147,900万元、机车车辆购置费80,400万元、铺底流动资金2,900万元。

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	3,129,500.00	93.12
2	建设期贷款利息	147,900.00	4.4
3	机车车辆购置费	80,400.00	2.39
4	铺底流动资金	2,900.00	0.09
项目总投资		3,360,700.00	100.00

（二）资金筹措方案。

1. 资金来源

新建柳州至广州铁路柳州至梧州段总投资3,360,700万元，项目资金来源如下：

（1）不含专项债券的项目资本金850,050万元，资金来源为业主自筹，占比25.29%；

（2）专项债券资金830,300万元，占比24.71%，其中已发行550,718万元，本次拟发行1,900万元（其中桂平市1,900万元），全部作为资本金，未来计划发行277,682万元；

（3）其他融资1,680,350万元，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	20,000.00	207,575.00	207,575.00	414,900.00
专项债券融资	30,000.00	230,218.00	221,900.00	348,182.00
其他债务融资	-	445,150.00	515,150.00	720,050.00
合计	50,000.00	882,943.00	944,625.00	1,483,132.00

2. 项目实施计划

项目计划建设周期为 48 个月，于 2021 年 3 月开工建设，预计于 2025 年 2 月底竣工。

单位：人民币万元

类别	2021 年	2022 年	2023 年	2024 年
项目建设	50,000.00	882,943.00	1,292,807.00	1,134,950.00

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 2025 年为起始年测算。项目主要收入来源于货运收入、客运收入、其它收入（含托运、广告等配套服务实现的收入）和补贴收入。

1. 货运收入

根据本项目可行性研究报告，货运收入计算方式为货运密度*运价率*线路全长。

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 0.39 元/吨·千米。

根据可行性研究报告，对柳州至梧州各个地区经本通道货运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。合并通过地方货运量，铺画货流图，

得到本项目区段货流密度。初、近、远期区段货流密度分别为2,334万吨、3,267.6万吨和4,901.4万吨。

区段货流密度

单位：万吨/年

区段	初期(2030年)		近期(2035年)		远期(2045年)	
	上行	下行	上行	下行	上行	下行
柳州-梧州	1,397.00	937.00	1,955.80	1,311.80	2,933.70	1,967.70
合计	2,334.00		3,267.60		4,901.40	

根据货运量预测结果，结合货车编组类型、列数和波动率等因素综合分析匡算项目火车开行方案，整理项目区段货车对数详见下表。

项目货运专线上的列车对数如下表：

单位：对/日

区段	初期(2030年)	近期(2035年)	远期(2045年)
柳州-梧州	15	18	26

因此，按照上述货运量预测和运价率取值方案，本项目拟建铁路在计算运营期可实现货运收入总额约9,250,050.02万元。

2. 客运收入

根据本项目可行性研究报告，客运收入计算方式为客运密度*运价率*线路全长。

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0.45元/人·公里。

根据可行性研究报告，本次对柳州至梧州各个地区经本通道客运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263万人次、368.2万人次和552.3万人次。

区段客流密度

单位：万人次

区段	初期(2030年)	近期(2035年)	远期(2045年)
柳州-梧州	263.00	368.20	552.30

根据客运量预测结果，结合客车编组类型、列数和波动率等因素综合分析匡算项目火车开行方案，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(2030年)	近期(2035年)	远期(2045年)
柳州-梧州	15	18	26

因此，按照上述客运量预测和运价率取值方案，本项目拟建铁路在计算运营期可实现客运收入总额约1,202,671.08万元。

3. 其它收入

其它收入为客运收入的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它收入约为120,267.08万元。

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，按照各年亏损额补贴，根据可行性研究报告补贴收入516,536.57万元。

综上所述，本项目在专项债券存续期内预期总收入合计为11,089,524.75万元。项目每年预期收入情况如下表：

单位：人民币万元

时间	货运收入	客运收入	其它收入	补贴收入	当年总收入
2021年	-	-	-	-	-
2022年	-	-	-	-	-
2023年	-	-	-	-	-
2024年	-	-	-	-	-
2025年	180,383.19	23,453.03	2,345.30	119,641.69	325,823.21
2026年	216,459.83	28,143.63	2,814.36	99,331.47	346,749.29
2027年	216,459.83	28,143.63	2,814.36	10,163.44	257,581.26
2028年	216,459.83	28,143.63	2,814.36	11,447.50	258,865.32
2029年	216,459.83	28,143.63	2,814.36	11,435.09	258,852.91
2030年	216,459.83	28,143.63	2,814.36	11,422.30	258,840.12
2031年	216,459.83	28,143.63	2,814.36	12,129.14	259,546.96
2032年	216,459.83	28,143.63	2,814.36	12,115.58	259,533.40
2033年	216,459.83	28,143.63	2,814.36	12,101.61	259,519.43
2034年	216,459.83	28,143.63	2,814.36	12,850.42	260,268.24
2035年	303,043.76	39,401.08	3,940.11	12,835.60	359,220.55

时间	货运收入	客运收入	其它收入	补贴收入	当年总收入
2036年	303,043.76	39,401.08	3,940.11	12,820.34	359,205.29
2037年	303,043.76	39,401.08	3,940.11	13,613.61	359,998.56
2038年	303,043.76	39,401.08	3,940.11	13,597.42	359,982.37
2039年	303,043.76	39,401.08	3,940.11	13,580.74	359,965.69
2040年	303,043.76	39,401.08	3,940.11	14,421.09	360,806.04
2041年	303,043.76	39,401.08	3,940.11	14,403.40	360,788.35
2042年	303,043.76	39,401.08	3,940.11	14,385.17	360,770.12
2043年	303,043.76	39,401.08	3,940.11	15,275.38	361,660.33
2044年	303,043.76	39,401.08	3,940.11	15,256.05	361,641.00
2045年	454,565.64	59,101.62	5,910.16	15,236.13	534,813.55
2046年	454,565.64	59,101.62	5,910.16	16,179.14	535,756.56
2047年	454,565.64	59,101.62	5,910.16	16,158.01	535,735.43
2048年	454,565.64	59,101.62	5,910.16	16,136.25	535,713.67
2049年	454,565.64	59,101.62	5,910.16	-	519,577.42
2050年	454,565.64	59,101.62	5,910.16	-	519,577.42
2051年	454,565.64	59,101.62	5,910.16	-	519,577.42
2052年	454,565.64	59,101.62	5,910.16	-	519,577.42
2053年	454,565.64	59,101.62	5,910.16	-	519,577.42
合计	9,250,050.02	1,202,671.08	120,267.08	516,536.57	11,089,524.75

（二）项目预期成本测算。

本项目成本主要为运营成本和税金及附加。具体测算依据如下：

1. 运营成本

根据《铁总关于深化铁路建设项目经济评价工作的通知》，本项目为双线电气化客货混运铁路，根据可行性研究报告，项目里程共计237.8公里。规划远景输送能力客运单向800万人/年，货运4,500万吨/年。客货运可变成本支出率、固定成本支出率如

下表：

指标	成本
客运有关支出率（元/万人公里）	1,000.00
货运有关支出率（元/万吨公里）	600.00
无关支出率（万元/运营公里）	80.00

根据项目可行性研究报告的信息资料，在债券存续期内的项目运营成本合计为2,444,631.37万元。

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。在债券存续期内税金及附加合计为563,892.73万元。

综上所述，本项目在专项债券存续期内预期总成本合计3,008,524.1万元。

单位：人民币万元

时间	运营成本	税金及附加	当年总成本
2021年	-	-	-
2022年	-	-	-
2023年	-	-	-
2024年	-	-	-
2025年	48,816.38	10,996.35	59,812.73
2026年	58,579.65	13,195.62	71,775.27
2027年	58,579.65	13,195.62	71,775.27
2028年	58,579.65	13,195.62	71,775.27
2029年	58,579.65	13,195.62	71,775.27
2030年	58,579.65	13,195.62	71,775.27
2031年	58,579.65	13,195.62	71,775.27
2032年	58,579.65	13,195.62	71,775.27
2033年	58,579.65	13,195.62	71,775.27
2034年	58,579.65	13,195.62	71,775.27

时间	运营成本	税金及附加	当年总成本
2035年	83,157.71	18,473.86	101,631.57
2036年	83,157.71	18,473.86	101,631.57
2037年	83,157.71	18,473.86	101,631.57
2038年	83,157.71	18,473.86	101,631.57
2039年	83,157.71	18,473.86	101,631.57
2040年	83,157.71	18,473.86	101,631.57
2041年	83,157.71	18,473.86	101,631.57
2042年	83,157.71	18,473.86	101,631.57
2043年	83,157.71	18,473.86	101,631.57
2044年	83,157.71	18,473.86	101,631.57
2045年	115,224.56	27,710.80	142,935.36
2046年	115,224.56	27,710.80	142,935.36
2047年	115,224.56	27,710.80	142,935.36
2048年	115,224.56	27,710.80	142,935.36
2049年	115,224.56	27,710.80	142,935.36
2050年	115,224.56	27,710.80	142,935.36
2051年	115,224.56	27,710.80	142,935.36
2052年	115,224.56	27,710.80	142,935.36
2053年	115,224.56	27,710.80	142,935.36
合计	2,444,631.37	563,892.73	3,008,524.10

(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，新建柳州至广州铁路柳州至梧州段铁路项目预期总收入为 11,089,524.75 万元，预期总成本为 3,008,524.1 万元，项目总收益为 8,081,000.65 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 5,427,025.59 万元，其中专项债券融资本息为 1,683,563.53 万元，其他债务融资本息金额为 3,743,462.06 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	
830,300.00	853,263.53	1,683,563.53	1,680,400.00	2,063,062.06	3,743,462.06	5,427,025.59

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 1.49。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
新建柳州至广州铁路柳州至梧州段	8,081,000.65	5,427,025.59	1.49

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	1.41	1.49	1.61
成本变动敏感性分析			
项目总债务融资本息的覆盖倍数	1.54	1.49	1.46

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 1.41, 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 1.46 倍, 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柳州至广州铁路柳州至梧州段项目建设任务、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

2024年8月1日



(此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（二期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（十二期）新建柳州至广州铁路柳州至梧州段项目实施方案》之盖章页)



(此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券(二期)——2024年广西壮族自治区政府专项债券(十二期)新建柳州至广州铁路柳州至梧州段项目实施方案》之盖章页)



2024年广西壮族自治区政府交通基础设施
专项债券（二期）——2024年广西壮族
自治区政府专项债券（十二期）
玉林市交通基础设施
项目实施方案



2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项 债券（二期）——2024年广西壮族自治区政府 专项债券（十二期）新建南宁至深圳铁路 玉林至岑溪（桂粤省界）段 项目实施方案

一、债券情况

（一）债券发行计划。

新建南宁至深圳铁路玉林至岑溪（桂粤省界）段项目专项债券计划发行规模 640,000 万元，共发行十一期。一期已于 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%，二期已于 2021 年 8 月 26 日发行 5,000 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 5,000 万元，债券发行期限 30 年，发行利率为 3.62%；四期已于 2022 年 2 月 22 日发行 11,000 万元，债券发行期限 30 年，发行利率为 3.51%；五期已于 2022 年 5 月 18 日发行 20,000 万元（岑溪市 20,000 万元），债券发行期限 30 年，发行利率为 3.45%；六期已于 2022 年 10 月 11 日发行 5,300 万元（岑溪市 5,300 万元），债券发行期限 30 年，发行利率为 3.32%；七期已于 2023 年 6 月 15 日发行 75,000 万元（玉林市本级 45,000 万元，岑溪市 30,000 万元），债券发行期限 30 年，发行利率为 3.13%；八期已于 2023 年 8 月发行 17,700 万元（自治区本级 17,700 万元），

发行利率为 3.02%。九期于 2024 年 3 月 27 日发行 142,900 万元（自治区本级 20,000 万元，玉林市玉州区 15,500 万元，玉林市福绵区 8,000 万元，容县 29,600 万元，陆川县 7,200 万元，博白县 12,600 万元，岑溪市 50,000 万元），发行期限 30 年，利率 2.68%，十期（本期）计划 2024 年 8 月发行 68,600 万元（玉东新区 2,200 万元，北流市 40,400 万元，兴业县 26,000 万元），十一期计划于 2024 年发行 269,500 万元，发行期限均为 30 年，测算利率均为 4.5%。

（二）还本付息安排。

本期专项债券自发行日后第二个工作日起开始计息，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。

广西壮族自治区位于中国华南地区，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。截至 2022 年，广西壮族自治区下辖 14 个地级市，48 个县，12 个自治县，10 个县级市，41 个市辖区。2022 年广西壮族自治区常住人口总量平稳增长，年末全区常住人口 5,047 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，

溯谷多且面积广阔，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。

2021年至2023年，广西壮族自治区本级实现一般公共预算收入分别为381.93亿元、314.39亿元和327.82亿元；一般公共预算支出分别1,134.80亿元、1,131.3亿元和1,166.52亿元。政府性基金收入分别为45.46亿元、48.34亿元和64.95亿元；政府性基金支出分别为323.11亿元、329.99亿元和219.31亿元。

广西壮族自治区本级2021—2023年财政收支情况

单位：人民币亿元

项目	2021年	2022年	2023年
一般公共预算收入	381.93	314.39	327.82
一般公共预算支出	1,134.80	1,131.30	1,166.52
政府性基金收入	45.46	48.34	64.95
其中：国有土地使用权出让收入	-	-	-
政府性基金支出	323.11	329.99	219.31
其中：国有土地使用权出让收入安排的支出	-	-	-

（三）项目情况。

1. 项目名称：新建南宁至深圳铁路玉林至岑溪（桂粤省界）段。

2. 项目业主：广西铁路投资集团有限公司。

3. 建设地点：线路自在建南宁至玉林段铁路玉林北站引出，沿洛湛铁路向东至容县，跨洛湛铁路、国道 G324 后设容县南站，再跨国道 G241，沿洛湛铁路南侧过岑溪，设岑溪东站后至省界，线路长约 111.06 公里。设 3 个车站，其中玉林北站为在建车站，容县南站、岑溪东站为新建车站。

（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。

广西铁路投资集团有限公司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建设内容如下：1. 全线（不包含省界

段) 剩余梁场完成 CRCC 认证, 箱梁预制完成 95%, 全线架梁完成 90%; 路基、隧道工程完成 96%; 桥梁工程下部结构全部完成; 控制性工程天星一号隧道贯通, 跨包茂 180 米系杆拱桥施工完成; 无砟轨道和站房工程开始施工。2. 桂粤省界段站前工程完成招标, 实现全面开工建设。3. 站房工程招标完成。

(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	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
偿债计划	说明偿债计划的可行性和偿债风险点	<p>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。</p>
建设投资实施方式	说明项目建设投资实施方式的合规性	<p>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。</p>

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	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。

本项目建设可以推动玉林等沿线地区资源开发和承接产业转移、带动沿线经济发展。项目沿线经过的玉林、岑溪等地，坐拥两广门户区位优势，其中玉林市是广西区人口第二大城市，人口众多，资源丰富，但沿线地区经济相对落后，交通不便，与广东边界高铁通道缺失有一定关联。本次重大基础设施，是促进玉林等沿线地区与粤港澳大湾区直接链接的高铁通道，项目建成能够消除沿线地区交通制约因素，提升交通便利，加强紧密度，转化区位优势。

（二）社会效益分析。

广西是中国的旅游大省（区），生态环境优美、民族风俗独特、人文底蕴深厚、旅游资源丰富，被誉为“山清水秀生态美”。而粤港澳大湾区，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。

发展空间局限大，土地资源不足和环境污染成为制约区域社会经济发展的瓶颈。

铁路项目是“以人为本”、环境友好的“绿色交通”。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。对保持广西良好生态，优化旅客运输结构，助力大湾区各市完成节能减排任务，创造绿水青山蓝天工程具有积极的意义。

综上所述，新建南宁至深圳铁路玉林至岑溪（桂粤省界）段有利于完善我国高速铁路网布局，增加快速路网覆盖范围。同时，有力支撑广西“三大定位”，落实粤港澳大湾区、“一带一路”等国家倡议推动广西与粤港澳大湾区交流协作。另外，对提升两广通道质量、扩大两广通道能力、填补区域路网空白起到促进作用。本项目的建设能够较好推动玉林等沿线地区资源开发和承接产业转移、带动沿线经济发展、改善交通网、为民众出行提供便利，具备较高的经济和社会效益。

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《关于新建南宁至深圳铁路玉林至岑溪（桂粤省界）段初步设计的批复》（桂交铁建函〔2021〕543号），项目估算总投资1,821,300万元，其中：玉林北站（不

含)至岑溪东站(含)1,512,200万元、岑溪东站(不含)至省界段309,100万元。

本项目投资估算总额1,821,300万元,其中:工程投资1,697,300万元,建设期债务性资金利息60,000万元;机车车辆购置费64,000万元。

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	1,697,300.00	93.20
2	建设期债务性资金利息	60,000.00	3.29
3	机车车辆购置费	64,000.00	3.51
项目总投资		1,821,300.00	100.00

(二) 资金筹措方案。

1. 资金来源

新建南宁至深圳铁路玉林至岑溪(桂粤省界)段总投资1,821,300万元,项目资金来源如下:

(1) 不含专项债券的项目资本金261,300万元,资金来源为业主自筹,占比为14.34%;

(2) 专项债券资金640,000万元,占比35.14%,前期已发行301,900万元,本次拟发行68,600万元,全部作为资本金;

(3) 其他融资920,000万元,占比50.51%。

项目资金筹措计划如下表所示:

单位:人民币万元

资金来源类型	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	2026年	合计	各类型占比
财政预算资金	5,000.00			20,000.00	50,000.00	50,000.00	125,000.00	6.86%
单位自有资金			47,328.00	13,544.00	35,428.00	40,000.00	136,300.00	7.48%
专项债券（用作项目资本金）	30,000.00	36,300.00	92,700.00	481,000.00			640,000.00	35.14%
专项债券（不用作项目资本金）							0.00	0.00%
银行贷款		45,600.00	91,000.00	104,400.00	300,000.00	379,000.00	920,000.00	50.51%
其他来源资金							0.00	0.00%
合计	35,000.00	81,900.00	231,028.00	618,944.00	385,428.00	469,000.00	1,821,300.00	100.00%
分年度占比	1.92%	4.50%	12.68%	33.98%	21.16%	25.75%	100.00%	

2. 项目实施计划

项目计划建设周期为 63 个月，已于 2020 年 12 月开工，预计于 2026 年 3 月底竣工。

单位：人民币万元

类别	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	2026年
项目建设	35,000.00	81,900.00	231,028.00	618,944.00	385,428.00	469,000.00

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 2026 年为起始年测算。项目主要收入来源于铁路运输收入，其他收入，运营期补亏，土地综合开发收入。

1. 铁路运输收入

根据可行性研究报告数据，运营收入计算方式为客流密度*运价率*全长。

（1）客流构成

本项目通过客流包括大湾区至南宁及以远(含南宁、桂西南、云南部分等地)的旅客交流,大湾区至玉林及周边(含玉林、岑溪等地)的旅客交流。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 1,406 万人次、2,812 万人次和 5,624 万人次。

区段客流密度

单位:万人次

区段	初期(2025年)	近期(2035年)	远期(2045年)
玉林-桂粤省界	1,406.00	2,812.00	5,624.00

(2) 客车对数

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。

区段客车对数

单位:对/日

区段	初期(2025年)	近期(2035年)	远期(2045年)
玉林-桂粤省界	60	85	105

根据中国国家铁路集团有限公司计划统计部《关于深化铁路建设项目经济评价的通知》及可行性研究报告,本项目预测动车组客运运价率为 0.59 元/人·公里,货运综合运价率为 0.16 元/吨·公里。

因此,按照上述客货运量预测和运价率取值方案,本项目债券存续期内可实现铁路运输收入总额约 5,985,131.10 万元。

2. 其他收入

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 0.59 元/人·公里。其它收入为客货运营收入的 3%。

本项目债券存续期内，预计通过托运、广告等配套服务实现的其他收入约为 179,553.96 万元。

3. 运营补亏

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。根据可研报告，按照资本金比例 50% 计算运营期补亏额度，本项目在运营期前 6 年存在运营亏损，需进行运营补亏，补亏 134,827.02 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 6,299,512.08 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	其他收入	运营补亏	收入合计
2021 年	-	-	-	-
2022 年	-	-	-	-
2023 年	-	-	-	-
2024 年	-	-	-	-
2025 年	-	-	-	-
2026 年	92,078.94	2,762.37	22,471.17	117,312.48

时间	铁路运输收入	其他收入	运营补亏	收入合计
2027年	92,078.94	2,762.37	22,471.17	117,312.48
2028年	92,078.94	2,762.37	22,471.17	117,312.48
2029年	92,078.94	2,762.37	22,471.17	117,312.48
2030年	92,078.94	2,762.37	22,471.17	117,312.48
2031年	92,078.94	2,762.37	22,471.17	117,312.48
2032年	92,078.94	2,762.37	-	94,841.31
2033年	92,078.94	2,762.37	-	94,841.31
2034年	92,078.94	2,762.37	-	94,841.31
2035年	184,157.88	5,524.74	-	189,682.62
2036年	184,157.88	5,524.74	-	189,682.62
2037年	184,157.88	5,524.74	-	189,682.62
2038年	184,157.88	5,524.74	-	189,682.62
2039年	184,157.88	5,524.74	-	189,682.62
2040年	184,157.88	5,524.74	-	189,682.62
2041年	184,157.88	5,524.74	-	189,682.62
2042年	184,157.88	5,524.74	-	189,682.62
2043年	184,157.88	5,524.74	-	189,682.62
2044年	184,157.88	5,524.74	-	189,682.62
2045年	368,315.76	11,049.47	-	379,365.23
2046年	368,315.76	11,049.47	-	379,365.23
2047年	368,315.76	11,049.47	-	379,365.23
2048年	368,315.76	11,049.47	-	379,365.23
2049年	368,315.76	11,049.47	-	379,365.23
2050年	368,315.76	11,049.47	-	379,365.23
2051年	368,315.76	11,049.47	-	379,365.23
2052年	368,315.76	11,049.47	-	379,365.23
2053年	368,315.76	11,049.47	-	379,365.23
合计	5,985,131.10	179,553.96	134,827.02	6,299,512.08

(二) 项目预期成本测算。

本项目成本主要为运营成本、营业外净支出和税金及附加。
具体测算依据如下：

1. 运营成本

运营成本分为有关成本和无关成本。有关成本是与行车量有关的支出，包括机车（动车）牵引能耗、机车车辆修理养护费、乘务人员工资以及分摊的管理费等。无关成本为铁路线路、通信、电力、房屋等固定设施的维修材料费、人员工资以及分摊的管理费等。

本项目推荐速度目标值为 350 千米/小时，运营组织模式为：本线客车和跨线客车共线运行，根据中国铁路总公司计统部 2014 年 7 月发布的《关于深化铁路建设项目经济评价工作的通知》，本次研究时速 300-350 千米动车组列车有关支出率为 0.18 元/人·公里，无关支出率为 230 万元/公里。

2. 营业外净支出

根据可研报告，本项目营业外净支出率取 25 元/万人·公里。

3. 税金及附加

税金及附加，新建线路项目税率为 5%。

综上所述，以上各项成本于本项目专项债券存续期内的运营支出合计 2,205,646.16 万元。

单位：人民币万元

时间	运营成本	营业外净支出	税金及附加	成本合计
2021 年	-	-	-	-

时间	运营成本	营业外净支出	税金及附加	成本合计
2022年	-	-	-	-
2023年	-	-	-	-
2024年	-	-	-	-
2025年	-	-	-	-
2026年	53,621.88	390.17	5,058.20	59,070.25
2027年	28,091.88	390.17	5,058.20	33,540.25
2028年	28,091.88	390.17	5,058.20	33,540.25
2029年	28,091.88	390.17	5,058.20	33,540.25
2030年	28,091.88	390.17	5,058.20	33,540.25
2031年	28,091.88	390.17	5,058.20	33,540.25
2032年	28,091.88	390.17	5,058.20	33,540.25
2033年	28,091.88	390.17	5,058.20	33,540.25
2034年	28,091.88	390.17	5,058.20	33,540.25
2035年	56,183.76	780.33	10,116.41	67,080.50
2036年	56,183.76	780.33	10,116.41	67,080.50
2037年	56,183.76	780.33	10,116.41	67,080.50
2038年	56,183.76	780.33	10,116.41	67,080.50
2039年	56,183.76	780.33	10,116.41	67,080.50
2040年	56,183.76	780.33	10,116.41	67,080.50
2041年	56,183.76	780.33	10,116.41	67,080.50
2042年	56,183.76	780.33	10,116.41	67,080.50
2043年	56,183.76	780.33	10,116.41	67,080.50
2044年	56,183.76	780.33	10,116.41	67,080.50
2045年	112,367.52	1,560.66	20,232.81	134,160.99
2046年	112,367.52	1,560.66	20,232.81	134,160.99
2047年	112,367.52	1,560.66	20,232.81	134,160.99
2048年	112,367.52	1,560.66	20,232.81	134,160.99
2049年	112,367.52	1,560.66	20,232.81	134,160.99
2050年	112,367.52	1,560.66	20,232.81	134,160.99

时间	运营成本	营业外净支出	税金及附加	成本合计
2051年	112,367.52	1,560.66	20,232.81	134,160.99
2052年	112,367.52	1,560.66	20,232.81	134,160.99
2053年	112,367.52	1,560.66	20,232.81	134,160.99
合计	1,851,502.20	25,360.77	328,783.19	2,205,646.16

(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，新建南宁至深圳铁路玉林至岑溪（桂粤省界）段项目预期总收入为 6,299,512.08 万元，预期总成本为 2,205,646.16 万元，项目总收益为 4,093,865.92 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 3,134,832.61 万元，其中专项债券融资本息为 1,447,183 万元，其他债务融资本息金额为 1,687,649.61 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	
640,000.00	807,183.00	1,447,183.00	920,000.00	767,649.61	1,687,649.61	3,134,832.61

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 1.31。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
------	-------	-----------	------

项目名称	项目总收益	项目总债务融资本息	覆盖倍数
新建南宁至深圳铁路玉林至岑溪（桂粤省界）段	4,093,865.92	3,134,832.61	1.31

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	1.21	1.31	1.40
成本变动敏感性分析			
项目总债务融资本息的覆盖倍数	1.34	1.31	1.27

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 1.21，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 1.27 倍，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深圳铁路玉林至岑溪（桂粤省界）段项目建设任务、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

2024年8月1日



(此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（二期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（十二期）新建南宁至深圳铁路玉林至岑溪（桂粤省界）段项目实施方案》之盖章页）

玉林市玉东新区财政局

2024年8月1日



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（二期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（十二期）新建南宁至深圳铁路玉林至岑溪（桂粤省界）段项目实施方案》之盖章页）

玉林市玉东投资集团有限公司

2024年8月1日



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（二期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（十二期）新建南宁至深圳铁路玉林至岑溪（桂粤省界）段项目实施方案》之盖章页）



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（二期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（十二期）新建南宁至深圳铁路玉林至岑溪（桂粤省界）段项目实施方案》之盖章页）



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（二期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（十二期）新建南宁至深圳铁路玉林至岑溪（桂粤省界）段项目实施方案》之盖章页）



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（二期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（十二期）新建南宁至深圳铁路玉林至岑溪（桂粤省界）段项目实施方案》之盖章页）



2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项 债券（二期）——2024年广西壮族自治区 政府专项债券（十二期）新建南宁至 玉林铁路项目实施方案

一、债券情况

（一）债券发行计划。

新建南宁至玉林铁路项目专项债券计划发行规模 1,077,263 万元，共发行十二期。首期 120,500 万元（自治区本级 73,000 万元，南宁市本级 29,000 万元，玉林市本级 15,000 万元，贵港市本级 3,500 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 100,000 万元（自治区本级 80,000 万元，南宁市本级 20,000 万元），债券发行期限 30 年，发行利率为 3.76%；三期已于 2020 年 8 月 5 日发行 70,000 万元（自治区本级 40,000 万元，南宁市本级 30,000 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 30,000 万元（自治区本级 30,000 万元），债券发行期限 30 年，发行利率为 3.83%；五期已于 2021 年 8 月 26 日发行 40,000 万元（自治区本级 40,000 万元），债券发行期限 30 年，发行利率为 3.6%；六期已于 2021 年 11 月 10 日发行 35,000 万元（自治区本级 35,000 万元），债券发行期限 30 年，发行利率为 3.62%；七期已于 2022 年 2 月 22 日发行 240,000

万元(其中自治区本级125,000万元,南宁市本级98,000万元,贵港市本级17,000万元),债券发行期限30年,发行利率为3.51%;八期已于2023年2月16日发行92,700万元(贵港市本级16,000万元,玉林市本级76,700万元),发行期限均为30年,发行利率均为3.43%;九期已于2023年8月22日发行180,100万元(自治区本级39,500万元,南宁市本级138,000万元,贵港市本级2,600万元),发行期限均为30年,发行利率均为3.02%;十期已于2024年3月27日发行41,600万元(贵港市本级1,400万元、玉州区8,500万元、福绵区4,400万元、容县16,400万元、陆川县4,000万元、博白县6,900万元),发行期限均为30年,发行利率为2.68%。十一期(本期)计划2024年8月发行37,900万元(玉东新区1,200万元,北流市22,300万元,兴业县14,400万元),十二期计划于2024年发行89,463万元,发行期限均为30年,测算利率均为4.5%。

(二) 还本付息安排。

本期专项债券自发行日后第二个工作日起开始计息,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。截至2022年,广西壮

族自治区下辖 14 个地级市，48 个县，12 个自治县，10 个县级市，41 个市辖区。2022 年广西壮族自治区常住人口总量平稳增长，年末全区常住人口 5,047 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。

2021 年至 2023 年，广西壮族自治区本级实现一般公共预算收入分别为 381.93 亿元、314.39 亿元和 327.82 亿元；一般公共预算支出分别 1,134.8 亿元、1,131.3 亿元和 1,166.52 亿元。政府性基金收入分别为 45.46 亿元、48.34 亿元和 64.95 亿元；政府性基金支出分别为 323.11 亿元、329.99 亿元和 219.31 亿元。

广西壮族自治区本级 2021—2023 年财政收支情况

单位：人民币亿元

项目	2021 年	2022 年	2023 年
一般公共预算收入	381.93	314.39	327.82
一般公共预算支出	1,134.80	1,131.30	1,166.52
政府性基金收入	45.46	48.34	64.95

项目	2021年	2022年	2023年
其中：国有土地使用权出让收入	-	-	-
政府性基金支出	323.11	329.99	219.31
其中：国有土地使用权出让收入安排的支出	-	-	-

（三）项目情况。

1. 项目名称：新建南宁至玉林铁路。

2. 项目业主：广西铁路投资集团有限公司。

3. 建设地点：线路自南宁枢纽南宁东站引出，经五合站向东，进入横县境内，于六景工业园区设站，继续东行，在横县县城东北侧设站，出横县站后进入贵港境内，经木格进入玉林境内，在兴业县城南侧设站，而后线路取直走行至玉林市高新区北侧设玉林北站。

（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，是广西壮族自治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年广西壮族自治区政府出台了《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。

广西铁路投资集团有限公司作为广西壮族自治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。

主要建设内容：线路自南宁枢纽南宁东站引出，经邕宁站向东，进入横县境内，于六景工业园区设站，继续东行，在横县县城东北侧设站，出横县站后进入贵港境内，经木格进入玉林境内，在兴业县城南侧设站，而后线路取直走行至玉林市高新区北侧设玉林北站。正线全长约 193 公里，共设车站 6 座。新建邕宁、六景、横县、兴业南、玉林北站，同步实施引入南宁东站工程、玉林地区存车场工程，预留五象站及其引入工程、玉林北站向东延伸条件。

本期专项债券建设内容主要为：1. 两座控制性跨江大桥全部完成，桥梁工程完成 100%；轨道工程完成 100%；2. 四电及站房完成 100%；3. 路外环境整治完成 100%；4. 完成各专业工程克缺整治；5. 11 月底完成动态验收，年底建成通车。

（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。

评估要求		
评估指标	评估内容	具体说明
		<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
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。

国家对广西发展作出了明确定位，即发挥广西与东盟国家陆

海相邻的独特优势，加快北部湾经济区和珠江—西江经济带开放发展，构建面向东盟的国际大通道，打造西南、中南地区开放发展新的战略支点，形成 21 世纪海上丝绸之路与丝绸之路经济带有机衔接的重要门户。本线作为广西重点基础设施项目，是落实国家及区域战略规划，实现广西“三大战略定位”的战略保障线。

本线地处我国西部地区，沿途所经区域总体上属于经济欠发达地区，同时沿线横县及兴业县均是革命老区，长期以来对外交通不畅成为限制沿线经济社会发展的重要瓶颈因素。本项目将沿线地区接入全国高铁网，将发挥高铁经济对沿线物质、资金、人才、技术的带动作用，是推动沿线社会经济发展，引领沿线城镇化建设，促进老区发展和扶贫攻坚的民生发展线。

本项目的建设将拉近广西北部湾、桂东南两大城市群的时空距离，活跃两大经济区域板块经济往来，发挥交通基础设施先行官的作用，进而促进区域经济快速发展。

（二）社会效益分析。

根据可行性研究，本项目路网通道作用显著，其西接南昆、贵南、柳南等多条高铁及城际，东连规划张海高铁、梧玉城际，近期亦可向东延伸，形成连接两广地区的高铁新通道，大幅缓解既有南广高铁运输压力、增强路网机动灵活性，有效提高云南、广西中西部地区至桂东南、珠三角地区间横向客运通道能力和服务质量，对完善国家高速铁路网布局具有重要作用。

本项目的建设，对于实现《广西北部湾及周边地区城际铁路建设规划》中，构建覆盖全区各市的快速城际网络，形成南宁至北部湾城市群及相邻各市 1 小时内到达；南宁至桂林、贺州和梧州等东部重要城市 2 小时到达；自治区内相邻所有次级中心之间力争 2 小时到达，最终实现以南宁为核心的“1—2”交通圈的战略目标具有重要意义；基本实现市市通高铁的目标。

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改革委《关于新建南宁至玉林铁路项目可行性研究报告的批复》（桂发改交通〔2019〕111号）、《广西壮族自治区交通运输厅关于新建南宁至玉林铁路初步设计的批复》（桂交铁建函〔2019〕332号），项目初步设计总概算按 267.68 亿元控制，其中静态投资 256.37 亿元、建设期投资贷款利息 11.00 亿元、铺底流动资金 0.31 亿元。

根据广西壮族自治区交通运输厅关于新建南宁至玉林铁路征地拆迁费用及截至 2023 年第一季度材料价差阶段调整的批复（桂交铁建函〔2024〕186号），征地拆迁费用阶段调整增加概算 86,000 万元，截至 2023 年第一季度材料价差阶段调整增加概算 92,525 万元，合计 178,525 万元。

综上，项目估算总投资为 2,855,325 万元。

项目投资详细构成情况如下表：

单位：人民币万元

序	建设内	估算金额（万元）	使用专项债
---	-----	----------	-------

号	容	建筑工程费	安装工程费	设备购置费	其他费用	合计	券额度
一	拆迁及 征地费用	248,466.00				248,466.00	111,809.70
二	路基	212,020.00				212,020.00	95,409.00
三	桥涵	852,767.00				852,767.00	383,745.15
四	隧道及 明洞	289,299.00				289,299.00	130,184.55
五	轨道	214,477.00				214,477.00	75,118.30
六	通信、信 号、信息 及灾害 监测	80,244.00				80,244.00	36,109.80
	1. 通信	20,959.00				20,959.00	9,431.55
	2. 信号	43,432.00				43,432.00	19,544.40
	3. 信息	13,139.00				13,139.00	5,912.55
	4. 灾害 监测	2,714.00				2,714.00	1,221.30
七	电力及 电力牵 引供电	99,951.00				99,951.00	44,977.95
	1. 电力	31,316.00				31,316.00	14,092.20
	2. 电力 牵引供 电	68,635.00				68,635.00	30,885.75
八	房屋	124,675.00				124,675.00	56,103.75
	1. 旅客 站房.	82,942.00				82,942.00	37,323.90
	2. 其他 房屋	41,733.00				41,733.00	18,779.85
九	其他运 营生产 设备及 建筑物	83,333.00				83,333.00	37,499.85
	1. 给排 水	5,711.00				5,711.00	2,569.95
	2. 机务	275.00				275.00	123.75
	3. 动车	255.00				255.00	114.75
	4. 站场	52,519.00				52,519.00	23,633.55
	5. 工务	6,486.00				6,486.00	2,918.70
	6. 其他 建筑及 设备	18,087.00				18,087.00	8,139.15

十	大临和过渡工程	37,871.00				37,871.00	17,041.95
十一	其他费用				198,523.00	198,523.00	
	1. 建设项目管理费				10,220.00	10,220.00	
	2. 建设单位印花税及其他税费				1,401.00	1,401.00	
	3. 前期费用(暂列)				1,100.00	1,100.00	
	4. 工程监理费				15,032.00	15,032.00	
	5. 勘察设计费(暂列)				45,196.00	45,196.00	
	6. 设计文件审查费				1,821.00	1,821.00	
	7. 其他咨询服务费				10,007.00	10,007.00	
	8. 营业线施工配合费				167.00	167.00	
	9. 安全生产费				38,145.00	38,145.00	
	(1) 按费率计算部分				38,035.00	38,035.00	
	(2) 加强超前地质预报费用				110.00	110.00	
	10. 联调联试等有关费用				5,161.00	5,161.00	
	11. 生产准备费				967.00	967.00	

	12. 岩溶处理及隧道径向注浆等(暂列)				62,000.00	62,000.00	
	13. 其他				7,306.00	7,306.00	
	以上合计	2,243,103.00			198,523.00	2,441,626.00	988,000.00
十二	基本预备费	122,081.00				122,081.00	
	以上总计	2,365,184.00			198,523.00	2,563,707.00	988,000.00
十三	价差预备费(暂不列)					0.00	
十四	建设期投资贷款利息	110,000.00				110,000.00	
十五	动车组购置费					0.00	
十六	铺底流动资金	3,093.00				3,093.00	
	概算总额	2,478,277.00			198,523.00	2,676,800.00	988,000.00
十七	概算调整增加	178,525.00				178,525.00	89,263.00
	合计	2,656,802.00			198,523.00	2,855,325.00	1,077,263.00

(二) 资金筹措方案。

1. 资金来源

新建南宁至玉林铁路总投资2,676,800万元，项目资金来源如下：

(1) 不含专项债券的项目资本金353,691万元，资金来源为业主自筹及财政预算资金，占比为12.39%；

(2) 专项债券资金1,077,263万元，占比37.73%，其中已发行949,900万元，本次拟发行37,900万元，全部作为资本金；

(3) 其他融资1,424,371万元,占比49.88%。

项目资金筹措计划如下表所示:

单位:人民币万元

资金来源类型	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	合计	各类型占比
财政预算资金		10,000.00		5,000.00	20,000.00			35,000.00	1.23%
单位自有资金	108,535.00		49,964.00	104,698.00	55,494.00			318,691.00	11.16%
专项债券(用作项目资本金)		290,500.00	105,000.00	240,000.00	272,800.00	168,963.00		1,077,263.00	37.73%
专项债券(不用作项目资本金)								0.00	
银行贷款			1,000.00	884,000.00	345,500.00	193,871.00		1,424,371.00	49.88%
其他来源资金								0.00	
合计	108,535.00	300,500.00	155,964.00	1,233,698.00	693,794.00	362,834.00	0.00	2,855,325.00	100.00%
分年度占比	3.80%	10.52%	5.46%	43.21%	24.30%	12.71%	0.00%	100.00%	

2. 项目实施计划

项目计划建设周期为60个月,已于2019年12月底开工建设,预计于2024年12月底竣工。

单位:人民币万元

类别	2021年及以前	2022年	2023年	2024年
项目建设	564,999.00	1,233,698.00	693,794.00	362,834.00

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2025年为起始年测算。项目主要收入来源于铁路运输收入。铁路运输收入为通过销售客票实现的主营业务收入及票务、托运、广告等配套服务实现的其他收入。

1. 铁路运输收入

本项目拟建铁路初步设计提出的客运量预测数据如下所示：

(1) 趋势客流预测

本项目趋势客运量主要为南宁市与桂东南城镇群间的城际客流，以及南宁及以西地区与广东、福建等地间的跨区长途旅客交流，根据区域铁路客运量预测，结合吸引区人口变化、趋势OD交流、区域路网发展及相关通道的分工，分析确定区段趋势客流密度。

趋势客流密度预测表

单位：万人

区段	趋势客流		
	2025年	2030年	2040年
南宁-玉林	455	1,118	1,575

(2) 转移客流预测

本项目建成后，区域铁路运输服务水平和服务质量将有大幅提高，对相关通道及沿线公路和航空形成竞争优势，产生转移运量。根据对各种运输方式的技术属性分析，本线对民航2,000千米以上的长途客流和公路100千米以内的短途客流影响力较弱。

项目建成后，选取南宁至广州、深圳、东莞，昆明至广州、东莞、汕头等OD断面进行分析，计算不同运距下相关航班航线和公路的平均转移率及转移客运量，详见下表：

转移客流密度预测表

单位：万人

类别	2025年	2030年	2040年
----	-------	-------	-------

	基数	转移率 (%)	转移客流	基数	转移 率(%)	转移客 流	基数	转移 率(%)	转移客 流
公路	2,790	2.83	79	3,434	4.92	169	4,170	6.19	258
航空	313	19.49	61	434	22.81	99	525	24.76	130
合计	3,103	4.51	140	3,868	6.93	268	4,695	8.26	388

(3) 诱增客流预测

随着本项目的建成，将有效改善沿线的交通出行条件，促进沿线社会经济发展，产生较大的诱增客流（含旅游客流）。结合通道内各主要OD对综合广义费用的分析，按“有无对比”原则，采用重力模型计算各OD对的诱增率，预测研究年度诱增客流密度见下表。

诱增客流密度预测表

单位：万人

区段	诱增客流		
	2025年	2030年	2040年
南宁-玉林	63	130	205

(4) 区段客流密度汇总

根据上述趋势型客流、转移客流及诱增客流预测结果，汇总区段客流总密度见下表。

客流密度预测表

单位：万人

区段	趋势客流			转移客流			诱增客流			合计		
	2025年	2030年	2040年	2025年	2030年	2040年	2025年	2030年	2040年	2025年	2030年	2040年
南宁-玉	455	1,118	1,575	140	268	388	63	130	205	658	1,516	2,168

区 段	趋势客流			转移客流			诱增客流			合计		
	2025 年	2030 年	2040 年	2025 年	2030 年	2040 年	2025 年	2030 年	2040 年	2025 年	2030 年	2040 年
林												

(5) 铁路运输收入预测

根据项目可行性研究报告，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》，运价率取每人每公里0.52元。项目运输的其他收入按运输收入的2%预测。

因此，按照上述客运量预测和运价率取值方案，本项目拟建铁路项目在计算运营期（2025—2053年）可实现铁路运输收入总额约13,847,685.88万元。

综上所述，本项目在专项债券存续期内预期总收入合计为13,847,685.88万元。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	当年总收入
2020年	-	-
2021年	-	-
2022年	-	-
2023年	-	-
2024年	-	-
2025年	170,120.48	170,120.48
2026年	201,242.70	201,242.70
2027年	229,217.16	229,217.16
2028年	254,786.48	254,786.48
2029年	310,875.89	310,875.89
2030年	325,731.57	325,731.57

时间	铁路运输收入	当年总收入
2031年	341,115.06	341,115.06
2032年	357,063.77	357,063.77
2033年	373,615.21	373,615.21
2034年	390,807.12	390,807.12
2035年	408,677.70	408,677.70
2036年	427,265.71	427,265.71
2037年	446,610.63	446,610.63
2038年	466,752.84	466,752.84
2039年	444,577.12	444,577.12
2040年	464,182.98	464,182.98
2041年	484,653.44	484,653.44
2042年	506,026.66	506,026.66
2043年	528,342.44	528,342.44
2044年	551,642.34	551,642.34
2045年	575,969.76	575,969.76
2046年	601,370.03	601,370.03
2047年	627,890.45	627,890.45
2048年	655,580.42	655,580.42
2049年	684,491.48	684,491.48
2050年	714,677.55	714,677.55
2051年	746,194.83	746,194.83
2052年	779,102.03	779,102.03
2053年	779,102.03	779,102.03
合计	13,847,685.88	13,847,685.88

（二）项目预期成本测算。

本项目成本主要为运营成本、税金及附加、营业外净支出。
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300—350公里客运专线有关成本每万人每公里1,800元，无关成本每正线公里230万元。时速200—250公里客运专线有关成本每万人每公里1,400元，无关成本每正线公里180万元。本线速度目标值为每小时350千米，有关支出率为每万人公里1,800元，无关支出率为每正线公里230万元。

2. 税金及附加

项目的增值税及附加按税率5%计征。

3. 营业外净支出

营业外净支出参照铁路局规定的平均水平，取每万人每公里20元。综上所述，以上各项成本于本期专项债券存续期内的总成本合计4,352,868.33万元。项目每年预期成本情况如下表：

单位：人民币万元

时间	运营成本	营业外净支出	税金及附加	当年总成本
2020年	-	-	-	-
2021年	-	-	-	-
2022年	-	-	-	-
2023年	-	-	-	-
2024年	-	-	-	-
2025年	73,263.41	9,073.09	320.46	82,656.96
2026年	78,539.69	10,732.94	379.08	89,651.71
2027年	83,282.31	12,224.92	431.78	95,939.01
2028年	87,617.18	13,588.61	479.94	101,685.73
2029年	97,126.24	16,580.05	585.60	114,291.89
2030年	99,644.79	17,372.35	613.58	117,630.72
2031年	102,252.81	18,192.80	642.56	121,088.17
2032年	104,956.66	19,043.40	672.61	124,672.67
2033年	107,762.69	19,926.14	703.78	128,392.61

时间	运营成本	营业外净支出	税金及附加	当年总成本
2034年	110,677.31	20,843.05	736.17	132,256.53
2035年	113,706.98	21,796.14	769.83	136,272.95
2036年	116,858.28	22,787.50	804.85	140,450.63
2037年	120,137.90	23,819.23	841.29	144,798.42
2038年	123,552.69	24,893.48	879.23	149,325.40
2039年	119,793.15	23,710.78	837.46	144,341.39
2040年	123,117.01	24,756.43	874.39	148,747.83
2041年	126,587.45	25,848.18	912.95	153,348.58
2042年	130,210.94	26,988.09	953.21	158,152.24
2043年	133,994.23	28,178.26	995.24	163,167.73
2044年	137,944.35	29,420.92	1,039.14	168,404.41
2045年	142,068.68	30,718.39	1,084.96	173,872.03
2046年	146,374.89	32,073.07	1,132.81	179,580.77
2047年	150,871.00	33,487.49	1,182.76	185,541.25
2048年	155,565.39	34,964.29	1,234.92	191,764.60
2049年	160,466.81	36,506.21	1,289.38	198,262.40
2050年	160,466.81	38,116.13	1,346.24	199,929.18
2051年	160,466.81	39,797.06	1,405.61	201,669.48
2052年	160,466.81	41,552.11	1,467.60	203,486.52
2053年	160,466.81	41,552.11	1,467.60	203,486.52
合计	3,588,240.08	738,543.22	26,085.03	4,352,868.33

(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，新建南宁至玉林铁路项目预期总收入为13,847,685.88万元，预期总成本为4,352,868.33万元，项目总收益为9,494,817.55万元。

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4,971,797.22万元，其中专项债券融资本息金额为2,271,167.6

万元，其他债务融资本息金额为 2,700,629.62 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	
1,077,263.00	1,193,904.60	2,271,167.60	1,424,371.00	1,276,258.62	2,700,629.62	4,971,797.22

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 1.91。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
新建南宁至玉林铁路	9,494,817.55	4,971,797.22	1.91

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	1.78	1.91	2.05
成本变动敏感性分析			
项目总债务融资本息的覆盖倍数	1.95	1.91	1.87

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 1.78，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 1.87 倍，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玉林铁路项目建设任务、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

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

2024年8月1日



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（二期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（十二期）新建南宁至玉林铁路项目实施方案》之盖章页）

玉林市玉东新区财政局

2024年8月1日



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（二期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（十二期）新建南宁至玉林铁路项目实施方案》之盖章页）

玉林市玉东投资集团有限公司

2024年8月1日



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（二期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（十二期）新建南宁至玉林铁路项目实施方案》之盖章页）



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（二期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（十二期）新建南宁至玉林铁路项目实施方案》之盖章页）



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（二期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（十二期）新建南宁至玉林铁路项目实施方案》之盖章页）



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（二期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（十二期）新建南宁至玉林铁路项目实施方案》之盖章页）



2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项 债券（二期）——2024年广西壮族自治区政府 专项债券（十二期）南玉高铁兴业南站 综合交通枢纽中心综合体 项目实施方案

一、债券情况

（一）债券发行计划。

南玉高铁兴业南站综合交通枢纽中心综合体项目总投资37,824.78万元，其中专项债券计划发行规模25,000万元，共发行二期。首期（本期）预计发行7,000万元，发行期限30年，测算利率按4.5%；二期计划于2025年发行18,000万元，发行期限为30年，测算利率按4.5%。

（二）还本付息安排。

本期专项债券自发行日后第二个工作日起开始计息，每半年付息一次，到期一次性偿还本金。

二、项目基本情况

（一）兴业县简介。

兴业县位于广西东南部，黎湛铁路、广昆高速、荔玉高速、324国道和511省道过境。行政区域面积1468平方千米。辖13

个镇，有社区居民委员会 11 个，街道居民委员会 3 个，村民委员会 201 个。县人民政府驻石南镇。2023 年末户籍总人口 74.78 万人，其中城镇人口 18.57 万人、乡村人口 56.21 万人，壮族人口 1.99 万人。全年出生人数 4585 人，人口出生率 6.11‰，人口自然增长率-0.66‰。耕地面积 44.46 万公顷，农田有效灌溉面积 2.15 万公顷，粮食播种（含复种）面积 54.37 万公顷，经济作物种植面积 3.20 万公顷。林地面积 9.11 万公顷。城市建成区绿地面积 411.68 公顷，建成区绿化覆盖率 38.85%，建成区绿地率 35.25%，城乡绿地率 4.58%。人均公园绿地面积 12.05 平方米。等级公路里程 1531.63 千米，其中二级以上公路 241.98 千米。城区道路面积 165.45 万平方米。汽车拥有量 7.54 万辆。农业机械总动力 47.28 万千瓦。主要旅游景区（点）有鹿峰山景区、燕山景区、榜山古村景区、桂东南抗日武装起义景区等。全年接待游客 419.49 万人次，实现旅游消费 35.23 亿元。重要矿产资源有石灰石、花岗岩、萤石等。著名地方产品有水泥、酸料、大米、茶叶、三黄鸡等。年内，兴业县获评为国家绿色高产高效创建项目（水稻）推进县、全国生猪调出大县、自治区家庭农场示范县、第六批自治区民族团结进步示范县；兴业县成功入选 2024—2025 年自治区级农村综合性改革试点试验名单；兴业县履行教育职责督导评估连续三年在自治区获“优秀”等次，成为广西首个通过自治区县域义务教育优质均衡发展督导评估的县。

（二）兴业县财政收支情况。

2021年至2023年，兴业县实现一般公共预算收入分别为5.36亿元、5.59亿元和5.63亿元；一般公共预算支出分别为35.58亿元、33.27亿元和33.79亿元。政府性基金收入分别为13.93亿元、7.81亿元和11.86亿元；政府性基金支出分别为13.93亿元、7.81亿元和11.86亿元。

兴业县 2021-2023 年财政收支情况表

单位：人民币亿元

项目	2021年	2022年	2023年
一般公共预算收入	5.36	5.59	5.63
一般公共预算支出	35.58	33.27	33.79
政府性基金收入	13.93	7.81	11.86
其中：国有土地使用权出让收入	9.43	2.21	0.97
政府性基金支出	13.93	7.81	11.86
其中：国有土地使用权出让收入安排的支出	4.20	1.78	0.37

（三）项目情况。

1. 项目名称：南玉高铁兴业南站综合交通枢纽中心综合体项目。
2. 项目业主：兴业县城市建设投资有限公司。
3. 建设地点：兴业县城南区。

（四）项目业主介绍。

兴业县城市建设投资有限公司成立于2008年07月22日。由兴业县房产管理中心（股权占比53.85%）与兴业县国有资产服务中心（股权占比46.15%）持股。注册地位于兴业县石南镇兴业大道南侧，法定代表人为覃惠进。经营范围包括城市基础设施建

设投资、管理；城市基础设施有偿使用；城市资源开发、利用与经营；城市国有房地产经营与开发投资（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。）兴业县城市建设投资有限公司对外投资 13 家公司。

（五）项目建设内容。

本期专项债券资金主要用于综合交通枢纽工程、配套道路建造及改造三个部分，其中：①综合交通枢纽工程占地面积 32,010 m²，分为站前集散平台和综合换乘枢纽两部分，站前集散平台设计标高 ±0.000 相当于绝对标高 116.306m。综合换乘枢纽（标高 111.006m）为地面一层（局部有盖板），包括出租车场、网约车场、公交车场、社会车场、非机动车停车区、落客区以及出站平台，总长度 116m，宽度 203m，其中出租网约车场 2,827 m²、公交大巴车场 4,733 m²、社会车场 4,294 m²（车位 214 个，充电桩 28 个）、非机动车停车区 3,086 m²（含人行道路）、长途客运站 1,376 m²、落客区以及出站通道 3,806 m²、旅客服务及设备配套用房 1,010 m²。站前集散中心架空平台（标高 116.306m）层高 5.3m，包括盖上集散中心、进站匝道和落客平台，总长度 102.5m，宽度 90m，其中盖上集散中心面积为 6,781 m²，扶梯 455 m²，进站匝道面积为 3,566 m²，落客平台面积为 1,160 m²。站前综合交通枢纽的建筑物主要跨度为 8.4m、9m。匝道宽度 8m，挡墙长 408m。长途客运站位于站前枢纽盖下区域，站房建筑面积为 1,376 m²，主要功能包括候车大厅、售票厅、进出站检查室、驾乘休息室。

建筑总长度 51.8m，宽度 26.6m，建筑高度 5.3m。②三条市政道路总长约 2,409.30m。③改造道路总长约 1,180.399m。

(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	交通运输是国民经济中具有基础性、先导性、战略性的产业，是重要的服务性行业和现代化经济体系的重要组成部分，是构建新发展格局的重要支撑和服务人民美好生活、促进共同富裕的坚实保障。本项目属于兴业县“十四五”国民经济发展的重点项目。项目的实施将建成集客运、旅游集散、公交、客货邮、高铁、社会车辆为一体的多种交通运输方式整合的综合交通枢纽，实现多种交通方式“零距离换乘”，极大提升兴业县公路与铁路、城市公共交通网络等的衔接转换效率，是兴业县提升公共服务供给、适应人民日益增长的美好生活需要和服务交通强国战略的重要举措。本项目除作为交通基础设施对于经济发展具有重要的促进作用，同时，项目自身也具有一定的直接经济效益，主要是停车位出租收入、客运代理收入、充电桩收入等。
偿债计划	说明偿债计划的可行性和偿债风险点	本项目计划通过停车位收入、客运代理收入、充电桩收入等来偿还专项债本息，参考当地及周边城镇的市场行情，结合当地的市场需求以及停车位、客运代理服务、充电桩等基准价格标准因素进行综合预测，偿债计划具有可行性。风险点：项目偿债来源中的停车位收入和充电桩收入，受出租率、出租定价和运营管理水平影响，可能不及预期，形成项目收益与预期存在差异的风险。
建设投资实施方式	说明项目建设投资实施方式的合规性	项目已经取得立项、可研、初设批复，已办理用地规划许可证、工程规划许可证和施工许可证，本项目属于兴业县重点推进项目。
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	项目总投资 37,824.78 万元，其中不含专项债券的项目单位自有资金 12,824.78 万元，占比 33.91%；专项债券资金 25,000.00 万元，占比 66.09%。资金来源结构及债券资金需求合理可行。
收入预测	说明项目收入预测的合理性与具体数据来源	参考玉林市及周边县城的市场行情，结合兴业县的市场需求和项目所在实际情况等因素进行综合预测本项目预计收益，收入预测较为合理。 本项目停车位收入等收入参照玉林市及周边区县的市场行情，结合兴业县经济发展、人口总量等因素综合预测本项目预期收益；客运代理服务收入根据《广西壮族自治区政府定价的经营服务性收费目录清单》，按客运收入的 8%。
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。

建设综合交通枢纽将最大限度地发挥兴业县地理、资源、交通优势，促进商流、人流、资金流、信息流向兴业县集中，万商云集，同时也使兴业县的人才、资源走出去，对兴业县的国民经济发展有极大的拉动作用。

本项目的建设旨在改善城市的基础设施状况，并为城市发展招商引资创造宽松、高效、优美的投资环境，赋予交通枢纽更多的社会及经济附加值，带动区域经济共同发展。项目建设有利于打造当地城市良好形象，完善城市功能，扩大城市知名度，进一步推动当地社会经济发展，为城市发展创造良好的投资环境。

（二）社会效益。

项目建成运营后，将大大改善兴业县客运条件，将大大减轻城区交通压力，改善旅客出行条件和出行环境，根治以往城市交通秩序混乱的局面，可以进一步增强兴业县的吸引力、竞争力，引进更多投资者和企业入驻，创造更多的就业岗位和发展机会。本工程还在改善人民精神面貌，提高人民精神生活质量等诸多方面产生难以计量的社会效益。

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兴业县发展和改革局文件《关于调整南玉高铁兴业南站综合交通枢纽中心综合体项目初步设计的批复》（兴发改投资〔2023〕2号），本项目总投资为37,824.78万元。

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	25,652.23	67.82
2	建设工程其他费用	3,189.16	8.43
3	预备费	1,536.96	4.06
4	建设期利息	339.46	0.9
5	征地拆迁费	7,106.97	18.79
项目总投资		37,824.78	100

(二) 资金筹措方案。

1. 资金来源

南玉高铁兴业南站综合交通枢纽中心综合体项目总投资37,824.78万元。项目资金来源如下:

(1) 不含专项债券的项目资本金12,824.78万元,资金来源为业主自筹,占比33.91%;

(2) 专项债券资金25,000万元,占比66.09%,本次拟发行7,000万元。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	2023年	2024年	2025年
不含专项债券的项目资本金	1,765.86	6,135.40	4923.52
专项债券融资	-	7,000.00	18,000.00
其他债券融资	-	-	-
其他债务融资	-	-	-
合计	1,765.86	13,135.40	22,923.52

2. 项目实施计划

项目计划建设周期为30个月，已于2023年7月开工建设，预计于2025年12月底竣工。

单位：人民币万元

类别	2023年	2024年	2025年及以后
项目建设	5,033.00	13,500.00	23,639.28

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2026年为起始年测算。项目收益主要来源于客运代理收入、停车位收入、充电桩收入等。

1. 客运代理收入

按客运站票务收入的8%，根据兴业县近三年国民经济和社会发展统计公报，2021年~2023年全县客运周转总量分别为13,463.94万人·公里、7,889.87万人·公里、12,951.75万人·公里，客运周转总量主要与地方经济和人口发展情况相关，预计项

目客运周转总量为 7,924.71 万人·公里，收入按照每年增长 2%。债券存续期内本项目所产生的客运代理收入合计约为 80,489.55 万元。

2. 停车位收入

项目停车位收入初始为 20 元/个/天，此后每三年上涨 5%，可出租停车位为 214 个，预计第 1 年的出租率为 70%，第 2 年出租率为 75%，第 3 年出租率为 80%，第 4 年出租率达到 85%，第五年出租率达到 90%，债券存续期内本项目所产生的停车位收入合计约为 4,940.17 万元。

3. 充电桩收入

项目充电桩收入初始为 0.6 元/kW/小时，此后每年上涨 5%，预计第 1 年的出租率为 45%，达到 85%出租率趋于稳定，债券存续期内本项目所产生的充电桩收入合计约为 2,645.37 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 88,075.09 万元。项目每年预期收入情况如下表：

单位：人民币万元

年度	客运代理收入	停车位收入	充电桩收入	合计
2026 年	2074.88	107.86	55.19	2237.93
2027 年	2116.38	115.56	57.95	2289.89
2028 年	2158.71	123.26	60.85	2342.82
2029 年	2201.88	137.52	63.89	2403.29
2030 年	2245.92	145.61	67.08	2458.61
2031 年	2290.84	145.61	70.44	2506.89

2032年	2336.66	152.89	73.96	2563.51
2033年	2383.39	152.89	77.66	2613.94
2034年	2431.06	152.89	81.54	2665.49
2035年	2479.68	160.53	85.62	2725.83
2036年	2529.27	160.53	89.9	2779.70
2037年	2579.86	160.53	94.39	2834.78
2038年	2631.46	168.56	99.11	2899.13
2039年	2684.09	168.56	104.07	2956.72
2040年	2737.77	168.56	104.25	3010.58
2041年	2792.53	176.99	104.25	3073.77
2042年	2848.38	176.99	104.25	3129.62
2043年	2905.35	176.99	104.25	3186.59
2044年	2963.46	185.84	104.25	3253.55
2045年	3022.73	185.84	104.25	3312.82
2046年	3083.18	185.84	104.25	3373.27
2047年	3144.84	195.13	104.25	3444.22
2048年	3207.74	195.13	104.25	3507.12
2049年	3271.89	195.13	104.25	3571.27
2050年	3337.33	204.89	104.25	3646.47
2051年	3404.08	204.89	104.25	3713.22
2052年	3472.16	204.89	104.25	3781.30
2053年	3541.6	215.13	104.25	3860.98
2054年	3612.43	215.13	104.25	3931.81
合计	80,489.55	4,940.17	2,645.37	88,075.09

(二) 项目预期成本测算。

本项目成本主要为职工薪酬、动力材料支出、维护维修费、管理维护费、税费。具体测算依据如下：

1. 工资福利支出

本项目设计定员为 18 人，参考广西统计局公布的 2018 年~2023 年统计年鉴，玉林市交通运输仓储和邮政业五年平均工资为年广西城镇非私营单位就业人员年平均工资为 70,297.80 元/年。考虑消费价格、区域环境等因素，基于谨慎性原则，本项目进入运营期后的首个年度即 2026 年人员工资及福利按每年 7.11 万元/人/年计算，每三年递增 5% 测算。债券存续期内本项目所产生的工资及福利费合计约为 5,049.07 万元。

2. 动力材料支出

本项目年用电量 70.90 万千瓦时，电费按广西电网销售非居民单一制电价 0.662 元/kwh，年均支出 46.93 万元。本项目年用水量 7.37 万 t，水费按《兴业县发展和改革局关于调整兴业县第一供水有限公司自来水供水价格有关问题批复》（兴发改批〔2022〕3 号）为 3.93 元/t，年均支出 28.98 万元。债券存续期内本项目所产生的动力材料支出合计约为 2,201.39 万元。

3. 维护维修费支出

主要为基础设施维护维修，包括基础设施维修、管理、保养费用，根据《建设项目经济评价方法与参数（第三版）》及项目实际情况，按年度折旧额的 2.0% 暂估（直线法折旧、折旧年限

20年、预计净残值率5%)，债券存续期内本项目所产生的管理维护等支出合计约为978.75万元。

4. 管理维护费支出

根据项目可行性研究报告内容进行测算，管理费按总收入的2%计。债券存续期内本项目所产生的管理维护等支出合计约为2,027.74万元。

5. 税费支出

项目运营期涉及的税费支出主要包括增值税、城市维护建设税、教育费附加、地方教育附加、所得税等，按现行国家有关法规，各项税、费的计取标准如下：

(1) 增值税：根据财政部、国家税务总局、海关总署联合2019年第39号公告《关于深化增值税改革有关政策的公告》(即增值税改革细则)，增值税一般纳税人(以下称纳税人)发生增值税应税销售行为或者进口货物，原适用16%税率的，税率调整为13%；原适用10%税率的，税率调整为9%。不动产租赁业务增值税税率为9%。根据以上文件第五条，纳税人取得不动产或者不动产在建工程的进项税额不再分2年抵扣，可以留抵，准予从经营期销项税额中抵扣。

本项目测算客运代理服务收入按6%计征增值税，停车位出租按9%计征增值税，充电桩出租服务收入按13%计征增值税。

(2) 增值税附加税包括城市维护建设税5%、教育费附加3%和地方教育附加费2%。

(3) 所得税税率为 25%。

债券存续期内本项目所产生的税费支出合计约为 2,227.72 万元。

单位：人民币万元

年度	工资福利支出	动力材料支出	维护维修费	管理维护等支出	税费支出	当年经营成本
2026年	128	75.91	33.75	67.29	-	304.95
2027年	128	75.91	33.75	67.58	-	305.24
2028年	128	75.91	33.75	68.2	-	305.86
2029年	134.4	75.91	33.75	68.2	-	312.26
2030年	134.4	75.91	33.75	68.5	-	312.56
2031年	134.4	75.91	33.75	68.57	-	312.63
2032年	141.12	75.91	33.75	68.93	-	319.71
2033年	141.12	75.91	33.75	69	-	319.78
2034年	141.12	75.91	33.75	69.07	-	319.85
2035年	148.18	75.91	33.75	69.31	-	327.15
2036年	148.18	75.91	33.75	69.31	-	327.15
2037年	148.18	75.91	33.75	69.31	-	327.15
2038年	155.58	75.91	33.75	69.55	-	334.79
2039年	155.58	75.91	33.75	69.55	-	334.79
2040年	155.58	75.91	33.75	69.55	-	334.79
2041年	163.36	75.91	33.75	69.81	-	342.83
2042年	163.36	75.91	33.75	69.81	-	342.83
2043年	163.36	75.91	33.75	69.81	-	342.83
2044年	171.53	75.91	33.75	70.09	-	351.28

2045年	180.11	75.91	33.75	70.37	-	360.14
2046年	189.12	75.91	33.75	70.65	44.29	413.72
2047年	198.58	75.91	33.75	70.93	212.22	591.39
2048年	208.51	75.91	33.75	71.21	216.19	605.57
2049年	218.94	75.91	33.75	71.49	220.24	620.33
2050年	229.89	75.91	33.75	71.77	227.04	638.36
2051年	241.39	75.91	33.75	72.05	279.63	702.73
2052年	253.47	75.91	33.75	72.33	296.78	732.24
2053年	266.15	75.91	33.75	72.61	317.46	765.88
2054年	279.46	75.91	33.75	72.89	413.87	875.88
合计	5,049.07	2,201.39	978.75	2,027.74	2,227.72	12,484.67

(三) 项目融资平衡情况测算。

1. 项目预期收益

债券存续期内，南玉高铁兴业南站综合交通枢纽中心综合体项目预计总收入为 88,075.09 万元，总成本费用为 12,484.67 万元，项目预期收益为 75,590.42 万元。

2. 债券应付本息

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	
A	B	C=A+B	D	E	F=D+E	C+F
25,000	33,750	58,750	0	0	0	58,750

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 1.29。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
南玉高铁兴业南站综合交通枢纽中心综合体项目	75,590.42	58,750.00	1.29
合计	75,590.42	58,750.00	1.29

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	1.21	1.29	1.36
成本变动敏感性分析			
项目总债务融资本息的覆盖倍数	1.30	1.29	1.28

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 1.21 倍，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 1.28 倍，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。

《财政部关于对地方政府债务实行限额管理的实施意见》（财预〔2015〕225号）规定，各省、自治区、直辖市政府债务限额，由财政部在全国人大或其常委会批准的总限额内，根据债务风险、财力状况等因素并统筹考虑国家宏观调控政策、各地区建设投资需求等提出方案，报国务院批准后下达各省级财政部门。省级财政部门依照财政部下达的限额，提出本地区政府债务安排建议，编制预算调整方案，经省级政府报本级人大常委会批准；根据债务风险、财力状况等因素并统筹本地区建设投资需求提出省本级及所属各市县当年政府债务限额，报省级政府批准后下达各市县级政府。

《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。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）市县政府从上级政府转贷的专项债务收入。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

本项目主管部门是兴业县人民政府确定的主管部门。

主管部门负责按照南玉高铁兴业南站综合交通枢纽中心综合体项目工作要求并根据南玉高铁兴业南站综合交通枢纽中心综合体项目建设任务、成本等因素，建立本地区试点发行社会领域（交通基础设施）专项债券项目库，做好入库社会领域（交通基础设施）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。



2024年广西壮族自治区政府交通基础设施
专项债券（二期）——2024年广西壮族
自治区政府专项债券（十二期）
百色市交通基础设施
项目实施方案



2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项 债券（二期）——2024年广西壮族自治区政府 专项债券（十二期）黄桶至百色 铁路项目实施方案

一、债券情况

（一）债券发行计划。

黄桶至百色铁路项目专项债券计划发行总规模 363,628.75 万元，共发行六期。一期已于 2024 年 3 月发行 38,000 万元，发行期限均为 30 年，发行利率均为 2.68%；二期（本期）计划于 2024 年 8 月发行 82,000 万元（百色市本级 40,000 万元，右江区 17,000 万元，凌云县 15,000 万元，乐业县 10,000 万元）；三期计划于 2025 年发行 60,907.19 万元；四期计划于 2026 年发行 60,907.19 万元；五期计划于 2027 年发行 60,907.19 万元；六期计划于 2028 年发行 60,907.18 万元，发行期限均为 30 年，测算利率均为 4.5%。

（二）还本付息安排。

本期专项债券自发行日后第二个工作日起开始计息，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。截至 2021 年，广西壮族自治区下辖 14 个地级市，48 个县，12 个自治县，10 个县级市，41 个市辖区。2022 年广西壮族自治区常住人口总量平稳增长，年末全区常住人口 5,047 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。

2021 年至 2023 年，广西壮族自治区本级实现一般公共预算收入分别为 381.93 亿元、314.39 亿元和 327.82 亿元；一般公共预算支出分别 1,134.8 亿元、1,131.3 亿元和 1,166.52 亿元。政府性基金收入分别为 45.46 亿元、48.34 亿元和 64.95 亿元；政府性基金支出分别为 323.11 亿元、329.99 亿元和 219.31 亿元。

广西壮族自治区本级 2021—2023 年财政收支情况

单位：人民币亿元

项目	2021 年	2022 年	2023 年
一般公共预算收入	381.93	314.39	327.82

项目	2021年	2022年	2023年
一般公共预算支出	1,134.80	1,131.30	1,166.52
政府性基金收入	45.46	48.34	64.95
其中：国有土地使用权出让收入	-	-	-
政府性基金支出	323.11	329.99	219.31
其中：国有土地使用权出让收入安排的支出	-	-	-

（三）项目情况。

1. 项目名称：黄桶至百色铁路项目。

2. 项目业主：广西铁路投资集团有限公司。

3. 建设地点：线路位于贵州省西南部地区的六枝特区、安顺市、黔西南州和广西百色市境内。线路自既有沪昆铁路黄桶站引出，呈南北向经镇宁、紫云、望谟、乐业和凌云县后，接入南昆铁路永乐站，此后通过永乐至百色增建南昆铁路二线引入南昆铁路百色站。正线全长 312.62km，广西段正线长 138.05 km。

（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，是广西壮族自治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 年广西壮族自治区政府出台了《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。

广西铁路投资集团有限公司作为广西壮族自治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。

专项债券资金建设内容：黄桶至百色铁路项目广西段轨道工程、桥梁工程、隧道工程、站房工程以及通信、电力、信号工程等。

本次专项债券资金主要用于建设黄桶至百色铁路项目广西段大临设施、征地拆迁、路基工程、桥梁工程、涵洞工程隧道工程等建设，具体内容如下：路基土石方完成 150 万立方米，占总量的 6%；桥梁完成 3454 成桥米，占总量的 8%；隧道完成 18521 成洞米，占总量的 8%。其中广西段路基土石方完成 97 万立方米，占总量的 12%；桥梁完成 895 成桥米，占总量的 5.5%；隧道完成 11491 成洞米，占总量的 10.5%。贵州段路基土石方完成 53 万立方米，占总量的 2%；桥梁 2559 成桥米，占总量的 9.5%；隧道 7030 成洞米，占总量的 6%。

（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；

评估要求		
评估指标	评估内容	具体说明
		<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
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货流密度、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。

黄桶至百色铁路项目作为西部陆海新通道西通道的重要组成部分，北端衔接隆黄铁路可达成都平原地区，南端衔接南昆铁路可达北部湾地区，构建横贯成渝双城经济圈、北部湾城市群的铁路大动脉，有效支撑南北相互促进的发展新格局，形成西部地区开放新动能。构建国内国际双循环，既要充分发挥中国超大规模市场优势和内需潜力，又要坚持与国际市场的开放合作，本项目通过衔接南昆、南防铁路，依托北部湾港区区位优势，形成便捷高效的国际铁水联运网络，提升中国与东南亚等地区的互联互通水平，可拓展对外经济发展空间、增加经济发展韧性。本项目建成后将极为有效地改善沿线交通条件，大幅提高沿线地区铁路对外通道的能力和质量，促进沿线地区县域经济的发展，进一步增强经济发展较弱地区与发达地区间的沟通与联系，改善区位条件，促进东西协作，实现巩固脱贫攻坚成果同乡村振兴有效衔接。

（二）社会效益分析。

黄桶至百色铁路项目的建设对促进西部陆海通道构建，促进西南、华南地区互联互通，促进产业合理布局和转型升级，充分发挥西部地区连接“一带”和“一路”的纽带作用，深化陆海双向开放，推动区域高质量发展。加强西部地区与华南沿海等地区经济合作，推进地区产业融合。优化调整运输结构，践行“绿水青山就是金山银山”理念，谱写生态文明新篇章。

综上所述，本项目的建设是贯彻“一带一路”倡议，构建西部陆海新通道，打造内陆开发新高地的需要；是实现巩固脱贫攻坚

坚成果同乡村振兴有效衔接，改善沿线地区对外交通条件，提升内生发展能力的需要；是加强西部地区与华南沿海等地区经济合作，推进地区产业融合的需要；是优化调整运输结构，践行“绿水青山就是金山银山”理念，谱写生态文明新篇章的需要。

四、项目投资估算及资金筹措方案

（一）项目投资估算。

1. 根据《国铁集团 贵州省人民政府广西壮族自治区人民政府关于新建黄桶至百色铁路初步设计的批复》（铁鉴函〔2023〕371号），新建黄桶至百色铁路初步设计（不含站房及相关工程）概算总额按3,176,800万元控制。其中，静态投资3,041,300万元、建设期投资贷款利息107,000万元、机车车辆购置费26,000万元、铺底流动资金2,500万元。分省（自治区）投资如下：

（1）贵州省境内工程初步设计概算总额按1,734,200万元控制。其中，静态投资1,660,800万元、建设期投资贷款利息58,000万元、机车车辆购置费14,000万元、铺底流动资金1,400万元。

（2）广西壮族自治区工程初步设计概算总额按1,442,600万元控制。其中，静态投资1,380,500万元、建设期投资贷款利息49,000万元、机车车辆购置费12,000万元、铺底流动资金1,100万元。

2. 根据《国铁集团 贵州省人民政府广西壮族自治区人民政府关于新建黄桶至百色铁路镇宁站 紫云站 望谟站乐业站 凌云站站房及相关工程初步设计的批复》（铁鉴函〔2023〕381号）

黄桶至百色铁路镇宁站等 5 站站房及相关工程初步设计概算按 29,386 万元控制(全部为静态投资),其中贵州省范围按 17,471 万元控制、广西壮族自治区范围按 11,915 万元控制。

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	贵州段	广西段	金额(万元)	占总投资比例(%)
1	工程投资	1,678,271.00	1,392,415.00	3,070,686.00	95.77
2	建设期贷款利息	58,000.00	49,000.00	107,000.00	3.34
3	机车车辆购置费	14,000.00	12,000.00	26,000.00	0.81
4	铺底流动资金	1,400.00	1,100.00	2,500.00	0.08
项目总投资		1,751,671.00	1,454,515.00	3,206,186.00	100.00

(二) 资金筹措方案。

1. 资金来源

黄桶至百色铁路初步设计概算总额按 3,206,186 万元控制。其中,静态投资 3,041,300 万元、建设期投资贷款利息 107,000 万元、机车车辆购置费 26,000 万元、铺底流动资金 2,500 万元,站房及相关工程 29,386 万元。广西壮族自治区段投资总额 1,454,515 万元。

广西壮族自治区段项目资金来源如下:

(1) 不含专项债券的项目资本金 454,400 万元,资金来源为业主自筹,占比 31.24%;

(2) 专项债券资金 363,628.75 万元,占比 25%,本年度已发行 38,000 万元,本次拟发行 82,000 万元,本次项目专项债全部用

作资本金，未来计划发行243,628.75万元；

(3) 其他融资636,486.25万元，占比43.76%。

项目资金筹措计划如下表所示：

单位：人民币万元

类别	2023年	2024年	2025年	2026年	2027年	2028年
不含专项债券的项目资本金	6,000.00	69,165.13	107,378.74	124,210.36	80,534.06	67,111.71
专项债券融资	-	120,000.00	60,907.19	60,907.19	60,907.19	60,907.18
其他债务融资	-	105,285.14	150,407.34	173,983.69	112,805.50	94,004.58
合计	6,000.00	294,450.27	318,693.27	359,101.24	254,246.75	222,023.47

2. 项目实施计划

项目计划建设周期为60个月，于2023年12月开工建设，预计于2028年12月底竣工。

单位：人民币万元

类别	2023年	2024年	2025年	2026年	2027年	2028年
合计	6,000.00	294,450.27	318,693.27	359,101.24	254,246.75	222,023.47

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2029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）、土地综合开发收入。

1. 铁路运输收入

黄桶至百色铁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：

(1) 客运总量预测

客运量预测根据路网构成情况，运用乘车率法、趋势增长法

等合理预测本项目地方及通过运量，准确把握本项目客运量水平。

项目自沪昆（普速）线的黄桶站引出，线呈南北向经镇宁、紫云、望谟、乐业和凌云县后，与南昆线永乐站相接。地方客运量主要由居民出行客流和旅游出行客流两部分构成。

本线北端分别与沪昆（普速）和隆黄线相通，南端与南昆线永乐站相接，新建永乐至百色段铁路引入南昆线的百色站，即永乐至百色段行程双线格局，运输组织按照复线运营。本项目建成后向北可达贵州省西北部的安顺、毕节市和川南（泸州）及成渝地区，向南可至广西的百色和北部湾城市群地区，以及北部湾沿海港口，将成为黔西北、川南（泸州）和成渝沿线地区与百色、南宁和北部湾地区的旅客（普速）交流通道。根据本线地理位置、吸引客流的合理范围及运输径路的距离、时间和费用综合比较分析，本线黄桶至永乐段通过客运量主要由以下两部分构成：

①川南地与百色、南宁和北部湾等地区的（普速）旅客交流；

②毕节、安顺与百色、南宁和北部湾等地区的（普速）旅客交流。此外，本线永乐至百色段还承担攀西、滇中、黔西地区与北部湾、粤港澳地区间（普速）旅客交流。

（2）货运总量预测

货运量预测基于西部陆海新通道现状运营情况，并结合国家战略、区域经济等因素，综合预测西部陆海通道分品类大宗货运量构成，在准确把握通道各线功能分工的基础上进行路网运量分配，合理预测路网各通道货运量。

本项目北端与沪昆（普速）和隆黄线相通，可达成都平原、川南（泸州）、贵州省西北部毕节市等地区，南端经南昆可达广西百色和北部湾城市群地区，是西部陆海新通道西通道的重要组成部分，将主要承担成都平原经济区、隆黄沿线、川南等地区与北部湾地区的货运交流；此外，永乐至百色段同时还承担攀西、滇中、黔西地区与北部湾、粤港澳地区间货运交流。

（3）客货流密度及列车对数

黄桶至百色铁项目各区段客流密度、货流密度及对数和客运量构成分别如下表：

区段客货流密度表

单位：10⁴t、

区段	2030年		2035年		2045年	
	货流密度		货流密度		货流密度	
	上行	下行	上行	下行	上行	下行
黄桶-永乐	866	363	981	441	1141	508
永乐-百色	2110	3614	2714	3948	3553	4934

区段客流密度表

单位：万人、对/日

区段	2030年		2035年		2045年	
	客流密度	客车对数	客流密度	客车对数	客流密度	客车对数
黄桶-永乐	105	4	158	5	174	6
永乐-百色	207	7	303	10	381	13

根据《关于深化铁路建设项目前期研究运量预测和财务评价工作的通知（讨论稿）》，单线电气化客货混铁路，普通旅客列车综合运价率采用0.2元/人公里，货运运价率0.16元/吨公里。

因此，按照上述客货运量预测和运价率取值方案，本项目拟建铁路在专项债券存续期内可实现铁路运输收入6,456,630.92万元。

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32,474.6万元。

3. 土地开发综合收入：

按照项目可研修鉴总说明，考虑沿线土地综合利用取得的收入为319,244万元。

综上所述，本项目在专项债券存续期内预期总收入合计为6,808,314.52万元。项目每年预期收入情况如下表：

单位：人民币万元

年度	运输收入	土地综合开发收入	其他收入	当年总收入
2024年				-
2025年				-
2026年				-
2027年				-
2028年				-
2029年	160,906.55	2,666.00	805.55	164,378.10
2030年	166,624.85	28,736.00	884.97	196,245.82
2031年	172,602.96	20,051.00	884.97	193,538.93
2032年	178,875.97	2,839.00	884.97	182,599.94
2033年	189,271.74	3,399.00	884.97	193,555.71
2034年	196,148.44	3,913.00	884.97	200,946.41
2035年	196,515.43	4,767.00	1,307.61	202,590.04
2036年	201,438.39	5,137.00	1,307.61	207,883.00
2037年	206,490.46	5,477.00	1,307.61	213,275.07

2038年	211,675.15	6,269.00	1,307.61	219,251.76
2039年	216,996.06	6,559.00	1,307.61	224,862.67
2040年	222,456.87	6,827.00	1,307.61	230,591.48
2041年	228,061.38	7,575.00	1,307.61	236,943.99
2042年	233,813.50	7,803.00	1,307.61	242,924.11
2043年	239,717.24	8,013.00	1,307.61	249,037.85
2044年	240,351.19	8,733.00	1,307.61	250,391.80
2045年	245,744.98	8,912.00	1,574.23	256,231.21
2046年	245,744.98	9,078.00	1,574.23	256,397.21
2047年	245,744.98	9,782.00	1,574.23	257,101.21
2048年	245,744.98	9,923.00	1,574.23	257,242.21
2049年	245,744.98	10,053.00	1,574.23	257,372.21
2050年	245,744.98	11,415.00	1,574.23	258,734.21
2051年	245,744.98	12,059.00	1,574.23	259,378.21
2052年	245,744.98	12,181.00	1,574.23	259,500.21
2053年	245,744.98	107,077.00	1,574.23	354,396.21
2054年	245,744.98	-		245,744.98
2055年	245,744.98	-		245,744.98
2056年	245,744.98	-		245,744.98
2057年	245,744.98	-		245,744.98
合计	6,456,630.92	319,244.00	32,474.60	6,808,349.52

(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

参考原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》，单线电气化客货混铁路运营成本如下：客运有关成本按1,000元/万人公里计列；货运有关成本按600元/万吨公里计列；无关成本按53万元/正线公里计列。

2. 税金及附加

参考原铁路总公司计划统计部《关于深化铁路建设项目经济评价工作的通知》，本次测算增值税按项目收入的 5.0%计列，附件税按增值税额的12%计列。

综上所述，本项目在专项债券存续期内预期总成本合计 3,053,684.16万元。

单位：人民币万元

时间	运营成本	税金及附加	合计
2024年	-	-	-
2025年	-	-	-
2026年	-	-	-
2027年	-	-	-
2028年	-	-	-
2029年	68,863.51	9,055.88	77,919.39
2030年	71,107.15	9,380.55	80,487.70
2031年	73,454.60	9,715.32	83,169.92
2032年	75,922.74	10,066.61	85,989.35
2033年	79,893.80	10,648.78	90,542.58
2034年	82,606.52	11,033.87	93,640.39
2035年	82,844.41	11,078.09	93,922.50
2036年	84,723.84	11,353.78	96,077.62
2037年	86,652.47	11,636.69	98,289.16
2038年	88,631.62	11,927.03	100,558.65
2039年	90,662.65	12,225.01	102,887.66
2040年	92,746.97	12,530.81	105,277.78
2041年	94,886.03	12,844.66	107,730.69
2042年	97,081.32	13,166.78	110,248.10
2043年	99,334.35	13,497.39	112,831.74
2044年	99,578.23	13,532.89	113,111.12
2045年	101,638.77	13,849.88	115,488.65

2046年	101,638.77	13,849.88	115,488.65
2047年	101,638.77	13,849.88	115,488.65
2048年	101,638.77	13,849.88	115,488.65
2049年	101,638.77	13,849.88	115,488.65
2050年	101,638.77	13,849.88	115,488.65
2051年	101,638.77	13,849.88	115,488.65
2052年	101,638.77	13,849.88	115,488.65
2053年	101,638.77	13,849.88	115,488.65
2054年	101,638.77	13,761.72	115,400.49
2055年	101,638.77	13,761.72	115,400.49
2056年	101,638.77	13,761.72	115,400.49
2057年	101,638.77	13,761.72	115,400.49
合计	2,690,294.22	363,389.94	3,053,684.16

(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，黄桶至百色铁路项目预期总收入为6,808,349.52万元，预期总成本为3,053,684.16万元，项目总收益为3,754,665.36万元。

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2,650,853.65万元，其中专项债券融资本息为854,527.56万元，其他债务融资本息金额1,796,326.09万元。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	

363,628.75	490,898.81	854,527.56	727,257.50	1,069,068.59	1,796,326.09	2,650,853.65
------------	------------	------------	------------	--------------	--------------	--------------

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 1.42。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
黄桶至百色铁路项目	3,754,665.36	2,650,853.65	1.42

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	1.29	1.42	1.54
成本变动敏感性分析			
项目总债务融资本息的覆盖倍数	1.47	1.42	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 1.29，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 倍，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黄桶至百色铁路项目建设任务、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。

（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（二期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（十二期）黄桶至百色铁路项目实施方案》之盖章页）

广西铁路投资集团有限公司

2024年8月1日



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（二期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（十二期）黄桶至百色铁路项目实施方案》之盖章页）



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（二期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（十二期）黄桶至百色铁路项目实施方案》之盖章页）

广西百色开发开放试验区交通投资有限公司
2024年8月1日



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（二期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（十二期）黄桶至百色铁路项目实施方案》之盖章页）

百色市右江区财政局

2024年8月1日



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（二期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（十二期）黄桶至百色铁路项目实施方案》之盖章页）

百色市右江区交通运输局

2024年8月1日



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（二期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（十二期）黄桶至百色铁路项目实施方案》之盖章页）



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（二期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（十二期）黄桶至百色铁路项目实施方案》之盖章页）



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（二期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（十二期）黄桶至百色铁路项目实施方案》之盖章页）



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（二期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（十二期）黄桶至百色铁路项目实施方案》之盖章页）



2024年广西壮族自治区政府交通基础设施
专项债券（二期）——2024年广西壮族
自治区政府专项债券（十二期）
贺州市交通基础设施项目
实施方案



2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项 债券（二期）——2024年广西壮族自治区 政府专项债券（十二期）贺州 火车站综合客运枢纽 项目实施方案

一、债券情况

（一）债券发行计划。

贺州火车站综合客运枢纽项目专项债券计划发行规模9,500万元，共发行二期。首期7,000万元已于2022年10月发行，债券发行期限20年（最后五年分期等额还本），发行利率为3.17%。二期（本期）计划于2024年8月发行2,500万元，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工作日起开始计息，每半年付息一次，到期一次还本。

二、项目基本情况

（一）贺州市简介。

贺州市位于广西壮族自治区东北部，地处湘粤桂三省（自治区）交界地。东邻广东省的怀集和连州等市县，北接湖南省的江永和江华两县，西靠桂林，南连梧州。全市总面积1.18万平方千米，辖八步区、平桂区、钟山县、昭平县和富川瑶族自治县，

共 47 个镇 5 个乡 5 个民族乡 4 个街道 46 个社区 707 个建制村，境内居住有汉、瑶、壮、苗、侗、仫佬、回、满、蒙古、土家和黎等 19 个民族。

贺州市有丰富的农林资源、水电资源和矿产资源，属亚热带南部季风气候，具有日照充足，雨量丰沛，雨热同季，干湿季节明显，无霜期长等特点，十分有利于花草树木的生长和繁育，是广西重点林区之一，全市森林覆盖率和绿化程度均远高于全国、全区平均水平。贺州境内河流多属珠江流域西江水系，主要河流有桂江、贺江、临江、思勤江和富群河等，水能资源理论蕴藏量为 108.83 万千瓦，可开发量为 86.05 万千瓦，可开发水电站 309 座。贺州发现煤、铁、锡、铜、铅、锌、锑、金、银、稀土和硫铁矿等有用矿产 60 多种，探明储量的有 28 种（含伴生矿种）其中大型矿床 13 处，中型 20 处，小型 115 处。饰面大理石、钨矿、锡矿、稀土矿和硅灰石等探明储量位居广西前列，稀土矿饰面花岗岩、饰面大理石及硅灰石等保有资源量居广西第一位。

（二）贺州市本级财政收支情况。

2021 年至 2023 年，贺州市本级实现一般公共预算收入分别为 14.6 亿元、17.79 亿元和 18.49 亿元；一般公共预算支出分别为 51.57 亿元、46.83 亿元和 57.02 亿元。政府性基金收入分别为 34.83 亿元、23.4 亿元和 24.62 亿元；政府性基金支出分别为 35.27 亿元、26.07 亿元和 25.49 亿元。

贺州市本级 2021-2023 年财政收支情况表

单位：人民币亿元

项目	2021年	2022年	2023年
一般公共预算收入	14.60	17.79	18.49
一般公共预算支出	51.57	46.83	57.02
政府性基金收入	34.83	23.40	24.62
其中：国有土地使用权出让收入	-	-	-
政府性基金支出	35.27	26.07	25.49
其中：国有土地使用权出让收入安排的支出	-	-	-

（三）项目情况。

1. 项目名称：贺州火车站综合客运枢纽项目。
2. 项目业主：贺州公共交通有限公司。
3. 建设地点：贺州市英石路与花雨巷交汇处东南侧。

（四）项目业主介绍。

贺州公共交通有限公司是贺州市城市运营投资管理有限公司下属公司，所属集团为广西贺州城建投资集团有限公司，实际控制人为贺州市人民政府国有资产监督管理委员会。于2016年底全资收购贺州坚信公交公司股权改制后更名成立。公司统一社会信用代码 91451100682185389，注册资本壹亿零壹佰万元整。

公司经营范围：城市公共汽车客运服务，道路旅客运输，汽车租赁，货运代理，汽车美容、汽车维修服务，项目投资，交通设施投资建设，旅游项目投资，旅游商品开发，旅游资源开发和经营管理，景区游览服务，酒店经营管理，餐饮服务，广告业务，百货、五金交电、电子产品、日用品、办公用品、汽车、通讯设备、环保设备、家用电器、建筑材料销售，房地产开发及经营，

商品房销售，物业管理。

(五) 项目建设内容。

专项债券资金主要用于建设贺州火车站综合客运枢纽项目，总建筑面积 18,138.32 平方米。其中：计容建筑面积 17,149.42 平方米（客运枢纽站房 16,370.25 平方米、车辆辅助用房 292.79 平方米、门卫室 13 平方米、配电室 34.85 平方米、例检办公室 24 平方米、公厕 414.53 平方米）；不计容建筑面积 988.9 平方米，机动车停车位 206 个，非机动车停车位 54 个。主要建设内容为土建工程、装饰装修工程、电气工程、给排水工程、消防工程、道路及设备购置等配套设施建设。

本期专项债券资金主要用于建设客运枢纽站房 16,370.25 平方米、车辆辅助用房 292.79 平方米、门卫室 13 平方米、配电室、例检办公室、公厕、地下通道、设备采购以及装修工程等。

(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	公益性：火车站综合交通枢纽是融合公路、铁路、公交、社会车辆、出租等不同运输方式，实现交通、商业等不同业态协调发展的交通枢纽，是贺州东融新区乃至贺州的对外交通门户。 必要性：枢纽的建设，一方面，将极大便利贺州人民的出行，促进贺州与西部、粤港澳大湾区等重点经济区的经济联系，实现区域经济协调发展。另一方面，也将大力促进贺州旅游资源开发，实现地区经济的转型发展。枢纽区域将集聚旅游、探亲、商务、办公等大量客流。做好高铁站的集疏运服务、理顺高铁站片区的交通组织流线，对于发挥高铁站的枢纽功能具有重要意义。对于完善贺州火车站综合交通枢纽功能、发挥枢纽的门户展示作用、提升贺州运输服务水平和效率具有重要意义。 收益性：项目通过客票代理收入，站务费收入，行包托运代理收入和广告牌收入，具有收益性。

评估要求		
评估指标	评估内容	具体说明
		资本性：项目发生的工程费用，其他费用等，可以形成资本化的固定资产。
偿债计划	说明偿债计划的可行性和偿债风险点	可行性：项目建成后可通过客票代理收入，站务费收入，行包托运代理收入和广告牌收入偿还本金和利息，项目具有一定的偿还本息能力。按计划每年支付当年利息，后五年分期等额偿还本金。 风险点：期间主要偿债风险点在于每年售水收入是否能达到预期的收益。
建设投资实施方式	说明项目建设投资实施方式的合规性	项目获得贺州市发展和改革委员会审批的立项、可研批复、初设批复等文件，已获得土地权属证明、施工许可证等，建设投资实施方式合规。
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	资金来源结构：资金来源包括自筹资金、申请专项债券资金等，详见四（五）资金筹措方案。 可行性、投向合理性：项目资金用于贺州火车站综合客运枢纽项目建设。资金投向合理、可行。
收入预测	说明项目收入预测的合理性与具体数据来源	本项目主要收入来源包括客票代理收入，站务费收入，行包托运代理收入和广告牌收入等，测算数据参考类收费标准确定，可靠性强。
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）有利于贺州市及项目所在区域的经济的发展。

本项目属于产业基础设施投资项目，具有一定的基础设施属性，为片区主要带来的是就业、税收等间接经济效益。项目建成后，有利于提升贺州与广西其他地市，以及与广东的互联互通水平，对广西打造有机衔接东融的重要门户、推动形成广西全面开放新格局，为贺州市经济社会发展带来新机遇、注入新动力，对发挥贺州市融入粤港澳大湾区桥头堡作用均具有重要意义。其所带来的交通区位优势 and 强大的聚集效应必将成为贺州火车站周边土地开发的触媒，引导规划区快速发展。

（二）有利于满足人民群众出行的交通需求。

项目的建设是加快推进和满足贺州市铁路建设的需要，对于满足城市规划建设、减少对城市规划地块切割、提高城市土地利用等具有重要的意义和作用，有效的缩短了贺州市同周边节点的时空距离，提高了贺州市人民的出行效率，各种的出行方式的整合、升级为新区的发展提供了高效、稳定的交通媒介。是贺州市经济发展的动力引擎，同时带动周边地区的发展，成为贺州市标志性门户空间和热点城市区域，社会效益显著。

四、项目投资估算及资金筹措方案

(一) 项目投资估算。

根据《贺州市发展和改革委员会关于调整贺州火车站综合客运枢纽项目可行性研究报告的批复》（贺发改投资〔2022〕5号），本项目总投资为 15,572.56 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	占总投资比例
1	工程费用	9,518.10	61.12
2	建设工程其他费用	4,338.79	27.86
3	预备费	905.67	5.82
4	建设期利息	810.00	5.20
项目总投资		15,572.56	100.00

(二) 资金筹措方案。

1. 资金来源

贺州火车站综合客运枢纽项目总投资15,572.56万元。项目资金来源如下：

(1) 不含专项债券的项目资本金6,072.56万元,资金来源为业主自筹,占比39%;

(2) 专项债券资金9,500万元,占比61%,其中已发行7,000万元,本次拟发行2,500万元。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	2022年	2023年	2024年
不含专项债券的项目资本金	1,601.08	2,083.00	2,388.48
专项债券融资	7,000.00	-	2,500.00
其他债务融资	-	-	-
合计	8,601.08	2,083.00	4,888.48

2. 项目实施计划

项目计划建设周期为30个月,已于2022年7月开工建设,预计于2024年12月底竣工。

单位:人民币万元

类别	2022年	2023年	2024年
项目建设	8,601.08	2,083.00	4,888.48

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客票代理收入、站务费收入、行包托运代理收入和广告牌收入。

1. 客票代理收入

参照《汽车运价规则》和《道路运输价格管理规定》（2009年）的有关规定，收费标准如下。客运运价为每公里 0.45 元/人，平均运距按 80 公里计算，则每人次的票价平均为 36 元，客运代理费率（一级站）按 10% 计算，则每人客票代理收入定价为 3.6 元。

项目设计年度平均日旅客发送量取 5,000 人次/日，结合贺州市本地常驻人口及火车站日均发送旅客量，均能达到设计的年度平均旅客发送量。进入运营期后，第 1 年负荷率为 70%，以后每年负荷率增长 10 个百分点，至第 2027 年，负荷率达 90% 后，不再增长，每年按 300 天计算。

债券存续期内本项目所产生的客票代理收入合计约为 14,418 万元。

《道路运输价格管理规定》（2009 年）

分类	收费标准
客运运价（元/人·公里）	0.45
行包运价（元/公斤·公里）	0.13
行包装卸费（元/件）	0.60
长途站务费（元/人）	1.50
短途站务费（元/人）	1.50

本项目业务指标及服务收费费率表如下：

业务分类		名称	单位	费率
站务收入	客票代理	平均运距	公里	80
		客运代理费率标准（一级站）	%	10%
	行包运输代理	行包重量	公斤/件	10
	（托运和装卸）	平均运距	公里	80

业务分类	名称	单位	费率
	运价	(元/公斤·公里)	0.13
	平均每位旅客托运行包件数	件	0.3
	行包运输代理费比例	%	12%
站务费	长途旅客	元/人	1.5
	短途	元/人	1.5

2. 站务费收入

参照《汽车运价规则》和《道路运输价格管理规定》（2009年）的有关规定，长途和短途站务费均为1.5元/人。项目设计年度平均日旅客发送量取5,000人次/日，结合贺州市本地常驻人口及火车站日均发送旅客量，均能达到设计的年度平均旅客发送量。进入运营期后，第1年负荷率为70%，以后每年负荷率增长10个百分点，至第2027年，负荷率达90%后，不再增长，每年按300天计算。债券存续期内本项目所产生的站务费收入合计约为6,007.5万元。

3. 行包托运代理收入

参照《汽车运价规则》和《道路运输价格管理规定》（2009年）的有关规定，行包运价为每公里0.13元/公斤，平均运距按80公里计算，平均每位旅客托运行包件数为0.3件，行包重量按10公斤/件计算，则每人次的行包托运价为31.2元，行包运输代理费比例为12%，则每人次行包托运代理收入定价为3.7元。

项目设计年度平均日旅客发送量取5,000人次/日，结合贺州市本地常驻人口及火车站日均发送旅客量，均能达到设计的年度平均旅客发送量。进入运营期后，第1年负荷率为70%，以后

每年负荷率增长 10 个百分点，至第 2027 年，负荷率达 90%后，不再增长，每年按 300 天计算。

债券存续期内本项目所产生的行包托运代理收入合计约为 14,818.5 万元。

4. 广告牌收入

根据网易网相关数据显示，电子屏广告牌租金每月 15—20 万元/套，结合本项目的实际情况，基于谨慎性原则，本项目按 15 万元/月(即 180 万元/年)测算。根据项目规划，设置 3 套电子屏广告牌，前三年使用率为 60%，以后使用率均为 80%。债券存续期内本项目所产生的广告牌收入合计约为 12,636 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 47,880 万元。项目每年预期收入情况如下表：

单位：人民币万元

时间	客票代理收入	站务费收入	行包托运代理收入	广告牌收入	当年总收入
2025 年	378.00	157.50	388.50	324.00	1,248.00
2026 年	432.00	180.00	444.00	324.00	1,380.00
2027 年	486.00	202.50	499.50	324.00	1,512.00
2028 年	486.00	202.50	499.50	432.00	1,620.00
2029 年	486.00	202.50	499.50	432.00	1,620.00
2030 年	486.00	202.50	499.50	432.00	1,620.00
2031 年	486.00	202.50	499.50	432.00	1,620.00
2032 年	486.00	202.50	499.50	432.00	1,620.00
2033 年	486.00	202.50	499.50	432.00	1,620.00
2034 年	486.00	202.50	499.50	432.00	1,620.00
2035 年	486.00	202.50	499.50	432.00	1,620.00
2036 年	486.00	202.50	499.50	432.00	1,620.00
2037 年	486.00	202.50	499.50	432.00	1,620.00
2038 年	486.00	202.50	499.50	432.00	1,620.00
2039 年	486.00	202.50	499.50	432.00	1,620.00
2040 年	486.00	202.50	499.50	432.00	1,620.00

时间	客票代理收入	站务费收入	行包托运代理收入	广告牌收入	当年总收入
2041年	486.00	202.50	499.50	432.00	1,620.00
2042年	486.00	202.50	499.50	432.00	1,620.00
2043年	486.00	202.50	499.50	432.00	1,620.00
2044年	486.00	202.50	499.50	432.00	1,620.00
2045年	486.00	202.50	499.50	432.00	1,620.00
2046年	486.00	202.50	499.50	432.00	1,620.00
2047年	486.00	202.50	499.50	432.00	1,620.00
2048年	486.00	202.50	499.50	432.00	1,620.00
2049年	486.00	202.50	499.50	432.00	1,620.00
2050年	486.00	202.50	499.50	432.00	1,620.00
2051年	486.00	202.50	499.50	432.00	1,620.00
2052年	486.00	202.50	499.50	432.00	1,620.00
2053年	486.00	202.50	499.50	432.00	1,620.00
2054年	486.00	202.50	499.50	432.00	1,620.00
合计	14,418.00	6,007.00	14,818.50	12,636.00	47,880.00

（二）项目预期成本测算。

本项目成本主要为工资福利支出、动力材料支出、管理维护支出和税费支出。具体测算依据如下：

1. 工资福利支出

本项目设计定员为 30 人，参考广西地区统计局公布的 2019-2023 年统计年鉴，广西地区该行业（交通运输、仓储和邮政业）从业人员人均工资及福利为 4.86 万元/人/年，年增长率按平均增长率 2.73% 计算。债券存续期内本项目所产生的工资福利支出合计约为 6,635.7 万元。

2. 动力材料支出

本项目年用电量 26,000 千瓦时，广西电网公示的非居民电价为 0.7 元/度，年均支出 1.82 万元；年用水量 5,200 吨，贺州地区非居民用水水价为 3.2 元/吨，年均支出 1.66 万元。债券存

续期内本项目所产生的动力材料支出合计约为 104.4 万元。

3. 管理维护支出

管理及其他费用包括人员办公物资购置费、差旅费、培训费及其他经营管理费，管理及其他费用按人员工资及福利费的 20% 计提。维护修理费按固定资产原值的 0.2% 估算。债券存续期内本项目所产生的管理维护支出合计约为 2,261.64 万元。

4. 税费支出

按现行国家有关法规，本项目主要的税种及税率为：客运服务增值税率取综合税率 6%；增值税附加税包括城市维护建设税 7%、教育费附加 3% 和地方教育附加费 2%；所得税 20%。债券存续期内本项目所产生的税费支出合计约为 7,181.78 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 16,183.52 万元。项目每年预期成本情况如下表：

单位：人民币万元

时间	工资福利支出	动力材料支出	管理维护支出	税费支出	当年总成本
2025 年	145.80	3.48	60.31	79.11	288.70
2026 年	149.70	3.48	61.09	87.48	301.75
2027 年	153.90	3.48	61.93	117.85	337.16
2028 年	158.10	3.48	62.77	218.00	442.35
2029 年	162.30	3.48	63.61	216.97	446.36
2030 年	166.80	3.48	64.51	215.88	450.67
2031 年	171.30	3.48	65.41	214.78	454.97
2032 年	176.10	3.48	66.37	213.61	459.56
2033 年	180.90	3.48	67.33	212.44	464.15
2034 年	185.70	3.48	68.29	211.27	468.74
2035 年	190.80	3.48	69.31	210.03	473.62
2036 年	195.90	3.48	70.33	208.78	478.49
2037 年	201.30	3.48	71.41	207.47	483.66
2038 年	206.70	3.48	72.49	206.15	488.82

时间	工资福利支出	动力材料支出	管理维护支出	税费支出	当年总成本
2039年	212.40	3.48	73.63	204.76	494.27
2040年	218.10	3.48	74.77	203.37	499.72
2041年	224.10	3.48	75.97	201.91	505.46
2042年	230.10	3.48	77.17	200.45	511.20
2043年	236.40	3.48	78.43	198.91	517.22
2044年	243.00	3.48	79.75	322.96	649.19
2045年	249.60	3.48	81.07	322.96	657.11
2046年	256.50	3.48	82.45	322.96	665.39
2047年	263.40	3.48	83.83	322.96	673.67
2048年	270.60	3.48	85.27	322.96	682.31
2049年	278.10	3.48	86.77	322.96	691.31
2050年	285.60	3.48	88.27	322.96	700.31
2051年	293.40	3.48	89.83	322.96	709.67
2052年	301.50	3.48	91.45	322.96	719.39
2053年	309.60	3.48	93.07	322.96	729.11
2054年	318.00	3.48	94.75	322.96	739.19
合计	6,635.70	104.40	2,261.64	7,181.78	16,183.52

(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，贺州火车站综合客运枢纽项目预期总收入为 47,880 万元，预期总成本为 16,183.52 万元，项目总收益为 31,696.48 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 16,869.2 万元，其中专项债券融资本息为 16,869.2 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	

9,500.00	7,369.20	16,869.20	-	-	-	16,869.20
----------	----------	-----------	---	---	---	-----------

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 1.88。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
贺州火车站综合客运枢纽项目	31,696.48	16,869.20	1.88
合计	31,696.48	16,869.20	1.88

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	1.74	1.88	2.02
成本变动敏感性分析			
项目总债务融资本息的覆盖倍数	1.93	1.88	1.83

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 1.74，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 1.83，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

本项目主管部门是贺州市国有资产管理委员会以及贺州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贺州火车站综合客运枢纽项目建设任务、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《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券(二期)--2024年广西壮族自治区政府专项债券(十二期)贺州火车站综合客运枢纽项目实施方案》之盖章页)



2024年广西壮族自治区政府交通基础设施
专项债券（二期）——2024年广西壮族
自治区政府专项债券（十二期）
河池市交通基础设施
项目实施方案



2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项 债券（二期）——2024年广西壮族自治区 政府专项债券（十二期）东兰县长乐 旅游停车场建设项目实施方案

一、债券情况

（一）债券发行计划。

东兰县长乐旅游停车场建设项目专项债券计划发行规模3,000万元，共发行2期。首期1,000万元已于2023年8月发行，债券发行期限30年，发行利率为3.02%。二期（本期）发行2,000万元，发行期限为30年，测算利率为3.73%。

（二）还本付息安排。

本期专项债券自发行日后第二个工作日起开始计息，每半年付息一次，第二十六年至第三十年分期等额还本。

二、项目基本情况

（一）东兰县简介。

东兰县，隶属广西壮族自治区河池市，位于广西西北部，地处云贵高原南缘，红水河中游，总面积2,415平方公里。东兰县位于中、南亚热带之间的季风气候区，气候特征是夏长冬短，雨热同季，冬暖夏凉，气候温和，光照充足，局部灾害天气频繁，光、温、水的地域差异明显，四季分明，东兰县辖5个镇和18个乡，县人民政府驻东兰镇，行政区域总面积2,415平方公里，

耕地总面积 1.2 万公顷，粮食播种面积 2.12 万公顷，经济作物。

种植面积 2.445 公顷，有林面积 14.35 万公顷。总人口 27.76 万，其中农村人口 25.56 万，有壮、瑶、苗、侗等少数民族 25.24 万人。主要旅游景点有革命烈士陵园、魁星楼、银海洲、列宁岩和东里三潭，其中革命烈士陵园、魁星楼、列宁岩为自治区级旅游景点。重要矿产有煤、铁、金、大理石、石灰石、水晶和铝土。土特产有墨米、板栗、红七柚、油桐籽等。

（二）东兰县财政收支情况。

2021 年至 2023 年，东兰县实现一般公共预算收入分别为 1.95 亿元、1.96 亿元和 2.1 亿元；一般公共预算支出分别为 32.29 亿元、30.70 亿元和 28.21 亿元。政府性基金收入分别为 7.08 亿元、2.31 亿元和 0.91 亿元；政府性基金支出分别为 9.84 亿元、4.39 亿元和 3.12 亿元。

东兰县 2021—2023 年财政收支情况

单位：人民币亿元

项目	2021 年	2022 年	2023 年
一般公共预算收入	1.95	1.96	2.10
一般公共预算支出	32.29	30.70	28.21
政府性基金收入	7.08	2.31	0.91
其中：国有土地使用权出让收入	6.96	2.04	0.74
政府性基金支出	9.84	4.39	3.12
其中：国有土地使用权出让收入安排的支出	1.51	1.33	1.01

（三）项目情况。

1. 项目名称：东兰县长乐旅游停车场建设项目。

2. 项目业主：东兰县旅游文化投资有限公司。
3. 建设地点：长乐镇长乐村纳么屯长乐码头附近。

（四）项目业主介绍。

东兰县旅游文化投资有限公司成立于 2016 年 11 月 22 日，法定代表人为黄尔攀，注册资本为壹亿元整，是一家国有独资的有限责任公司，地址位于东兰县东兰镇曲江路 206 号（县财政局综合办公楼六楼 601 室）。主要经营范围为对旅游业、住宿餐饮业、文化、体育和娱乐业的投资；旅游商品开发与投资；旅游项目宣传策划、机构商务服务、会议会展服务；休闲娱乐服务；文化、体育用品及器材、工艺品的生产和销售。

（五）项目建设内容。

专项债券资金主要用于建设：完成总建筑面积 6,912.29 平方米（其中地上建筑面积 68.04 平方米，地下建筑面积 6,844.25 平方米），配套建设执勤室、非机动车停车位及充电桩等。

本期专项债券资金主要用于建设：地下负一、负二层设置机动车停车位 407 个（小车位 402 个、大车位 5 个）。项目用地面积 10837.16 平方米，总建筑面积 6912.29 平方米，其中地下停车场建筑面积 6844.25 平方米、地上建筑面积 68.04 平方米。设置充电桩 40 个。室外配套设施 3793.01 平方米。

（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

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	<p>1. 必要性：推动旅游产业发展，解决景区停车问题，满足车辆停放需求。</p> <p>2. 公益性：立体停车库的建设将为公众提供更多的停车位，减少因寻找停车位而产生的时间浪费和交通拥堵，从而提高市民的生活质量；有助于改善城市环境，减少因乱停车造成的城市空间杂乱无章的问题。</p> <p>3. 收益性：通过提供停车服务，收取停车费用等方式获得一定的经济回报；良好的停车设施也能吸引更多的旅游、商业活动，间接促进当地经济的发展。</p> <p>4. 资本性：该项目总投 4,135.95 万元，项目资金为申请自治区资金 3,000.00 万元，征地和其他费用由县本级财政解决。</p>
偿债计划	说明偿债计划的可行性和偿债风险点	<p>1. 可行性：促进旅游业发展，推动乡村振兴建设。</p> <p>2. 风险点：项目收入来源为停车费收入和充电桩收入，收入较为稳定，因此项目收益来源稳定，波动风险较小。</p> <p>3. 融资平衡情况：项目总债务融资本息覆盖倍数为 1.37，项目收益能够覆盖专项债本息，满足融资收益平衡要求。</p>
建设投资实施方式	说明项目建设投资实施方式的合规性	<p>1. 通过发改部门立项，兰发改复〔2021〕38 号，关于东二县长乐镇旅游停车场建设项目建议书的批复；</p> <p>2. 可研报告通过审批，兰发改复〔2021〕58 号，关于东兰县长乐镇旅游停车场建设项目可行性研究报告的批复；</p> <p>3. 初设批复，兰发改复〔2022〕26 号，关于东兰县长乐镇旅游停车场建设项目初步设计的批复。</p>
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	<p>项目总投资：4,135.95 万元。</p> <p>项目资金为申请专项债资金 3,000.00 万元，和其他单位自筹资金。</p>
收入预测	说明项目收入预测的合理性与具体数据来源	<p>项目主要收入来源于停车位收入、充电桩收入和广告牌收入。</p>

评估要求		
评估指标	评估内容	具体说明
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。

本项目的建设，有利于落实东兰县规划要求、完善东兰县交通管制、优化基础设施建设、加速本区块城镇化的进程。同时，大量基础服务设施的新建，加强了东兰县与各地区的交通联系，增加了经济效益。对于区域进一步招商引资无形之中产生了一种磁力，区域内资金流、人流、物流、技术流等会更加活跃，增强了区域的活力和张力。项目建设有利于激活区域经济，产生乘数效应，可带来可持续性综合效益。促进旅游业发展，推动乡村振兴建设。另一方面，项目建设可以为当地居民提供更多的就业机会，提高收入水平，在建设过程中可产生一定的商业机会，如建筑材料的采购、项目的设计等，这些商业机会也能够提高所在地区居民的收入水平。

（二）社会效益。

本项目将新增大量的停车泊位，在一定程度上能有效缓解周边道路车辆占用和交通拥堵的状况，对优化城市生活秩序，进一步规范城市停车的经营管理，提升停车服务水平，以及促进城市现代化综合交通体系建设均能起到一定的促进作用。项目将按照“方便使用、科学引导、管理规范”的原则，引导市民循章停车，

有利于减少区内车辆事故发生的机率，健全片区停车管理体制，优化城市窗口环境，同时推动旅游产业发展，解决景区停车问题，满足车辆停放需求。

四、项目投资估算及资金筹措方案

（一）项目投资估算。

根据东兰县发展和改革局《关于东兰县长乐旅游停车场建设项目初步设计的批复》（兰发改复〔2022〕26号），本项目总投资为4,135.95万元。

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	3077.77	74.42
2	建设工程其他费用	861.23	20.82
3	预备费	196.95	4.76
4	建设期利息	-	-
项目总投资		4,135.95	100.00

（二）资金筹措方案。

1. 资金来源

（1）东兰县长乐旅游停车场建设项目总投资4,135.95万元。项目资金来源如下：

（2）不含专项债券的项目资本金1,135.95万元，资金来源为业主自筹，占比27.47%；

（3）专项债券资金3,000万元，占比72.53%，其中已发行1,000万元，本次拟发行2,000万元。本项目专项债券资金拟作

为项目资本金共 0 万元，占比 0%；

(4) 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	2022 年	2023 年	2024 年
不含专项债券的项目资本金	50.00	-	1,085.95
专项债券融资	-	1,000.00	2,000.00
其他债务融资	-	-	-
合计	50.00	1,000.00	3,085.95

2. 项目实施计划

项目计划建设周期为 30 个月，已于 2022 年 8 月开工建设，预计于 2024 年 12 月底竣工。

单位：人民币万元

类别	2022 年	2023 年	2024 年
项目建设	50.00	1,000.00	3,085.95

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停车位收入、充电桩收入和广告牌收入。

1. 停车位收入

根据目前同区域停车位收费标准情况，以及“《关于明确河池西站（高铁）站前广场、交通枢纽及配套路网停车场车辆停放服务收费标准有关问题的批复》”进行测算，项目停车位每月初始出租价格为 450 元/个，此后每五年上涨 5%，可出租停车位数

量为 407 个，预计第 1 年的使用率为 70%，第 2—5 年使用率每年增长 5%，第 5 年及以后均按 90%考虑。债券存续期内本项目所产生的停车位收入合计约为 6,464.49 万元。

2. 充电桩收入

根据目前河池地区充电桩收入情况进行测算，用户平均单次充电量 25.6 度，日充电 1.4 次，每度电服务费 0.8 元，充电桩个数 40 个。预计第 1 年的使用率为 70%，第 2—5 年使用率每年增长 5%，第 5 年及以后均按 90%考虑。收入按每 3 年递增 5%进行测算。债券存续期内本项目所产生的充电桩收入合计约为 2,218.18 万元。

3. 广告牌收入

根据目前河池地区广告位的招租情况进行测算，项目广告牌每月初始出租价格为 3,500 元/个，此后每五年上涨 5%，可出租广告牌数量为 10 个，预计第 1 年的出租率为 70%，第 2—5 年出租率每年增长 5%，第 5 年及以后均按 90%考虑。债券存续期内本项目所产生的广告牌收入合计约为 1,235.37 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 9,918.04 万元。项目每年预期收入情况如下表：

单位：人民币万元

时间	停车位收入	充电桩收入	广告牌收入	当年总收入
2023 年	-	-	-	-
2024 年	-	-	-	-
2025 年	153.85	28.90	29.40	212.15
2026 年	164.84	30.97	31.50	227.30
2027 年	175.82	33.03	33.60	242.45

时间	停车位收入	充电桩收入	广告牌收入	当年总收入
2028年	196.14	35.09	37.49	268.73
2029年	207.69	83.61	39.69	330.99
2030年	207.69	83.61	39.69	330.99
2031年	213.63	83.61	40.82	338.06
2032年	213.63	83.61	40.82	338.06
2033年	213.63	83.61	40.82	338.06
2034年	219.56	83.61	41.96	345.13
2035年	219.56	83.61	41.96	345.13
2035年	219.56	83.61	41.96	345.13
2037年	225.49	83.61	43.09	352.19
2038年	225.49	83.61	43.09	352.19
2039年	225.49	83.61	43.09	352.19
2040年	231.43	83.61	44.23	359.26
2041年	231.43	83.61	44.23	359.26
2042年	231.43	83.61	44.23	359.26
2043年	237.36	83.61	45.36	366.33
2044年	237.36	83.61	45.36	366.33
2045年	237.36	83.61	45.36	366.33
2046年	243.30	83.61	46.49	373.40
2047年	243.30	83.61	46.49	373.40
2048年	243.30	83.61	46.49	373.40
2049年	249.23	83.61	47.63	380.47
2050年	249.23	83.61	47.63	380.47
2051年	249.23	83.61	47.63	380.47
2052年	249.23	83.61	47.63	380.47
2053年	249.23	83.61	47.63	380.47
合计	6,464.49	2,218.18	1,235.37	9,918.04

（二）项目预期成本测算。

本项目成本主要为工资福利支出、动力材料支出、管理费用和税金及附加。具体测算依据如下：

1. 工资福利支出

本项目设计定员为3人，参考东兰县同行业招聘信息，挂牌

薪资约 2,500-3,000 元/人/月。结合河池市人均可支配收入 3.57 万元/人（2023 年数据）考虑，本项目进入运营期后的首个年度即 2025 年人员工资及福利按月薪 2,800 元/人/元（即年工资福利 3.36 万元）计算，年增长率按照 2% 测算，债券存续期内本项目所产生的职工薪酬合计约为 357.78 万元。

2. 动力材料支出

满负荷运转时，本项目年用电量 91.41 万千瓦时，河池地区电价为 0.6 元/度；年用水量 2,000 吨，河池地区水价为 3 元/吨，债券存续期内本项目所产生的动力材料费合计约为 1,968.03 万元。

3. 管理费用

根据可行性研究报告内容进行测算，管理费用包括办公费、开办费摊销、差旅费、车辆使用费等，按营业收入的 0.5% 计取，债券存续期内本项目所产生的日常管理费用合计约为 49.59 万元。

4. 税金及附加

根据国家现行税法规定，本项目增值税税率按 9% 计算，城市维护建设税率按 7% 计算，教育费附加（含地方教育费附加）费率按 5% 计算，本项目因建设期留抵进项增值税已完全能够抵扣运营期增值税销项税，故运营期内无需缴纳增值税。

综上所述，本项目在专项债券存续期内预期总成本合计为 2,375.4 万元。项目每年预期成本情况如下表：

单位：人民币万元

时间	工资福利成本	动力材料成本	管理费用成本	当年总成本
2023年	-	-	-	-
2024年	-	-	-	-
2025年	10.08	55.45	1.06	66.59
2026年	10.38	57.11	1.14	68.63
2027年	10.69	58.82	1.21	70.73
2028年	11.01	60.59	1.34	72.95
2029年	11.35	62.40	1.65	75.41
2030年	11.69	64.28	1.65	77.62
2031年	12.04	66.21	1.69	79.93
2032年	12.40	68.19	1.69	82.28
2033年	12.77	70.24	1.69	84.70
2034年	12.77	70.24	1.73	84.73
2035年	12.77	70.24	1.73	84.73
2035年	12.77	70.24	1.73	84.73
2037年	12.77	70.24	1.76	84.77
2038年	12.77	70.24	1.76	84.77
2039年	12.77	70.24	1.76	84.77
2040年	12.77	70.24	1.80	84.80
2041年	12.77	70.24	1.80	84.80
2042年	12.77	70.24	1.80	84.80
2043年	12.77	70.24	1.83	84.84
2044年	12.77	70.24	1.83	84.84
2045年	12.77	70.24	1.83	84.84
2046年	12.77	70.24	1.87	84.87
2047年	12.77	70.24	1.87	84.87
2048年	12.77	70.24	1.87	84.87
2049年	12.77	70.24	1.90	84.91
2050年	12.77	70.24	1.90	84.91
2051年	12.77	70.24	1.90	84.91
2052年	12.77	70.24	1.90	84.91
2053年	12.77	70.24	1.90	84.91
合计	357.78	1,968.03	49.59	2,375.40

(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，东兰县长乐旅游停车场建设项目预期总收入为 9,918.04 万元，预期总成本为 2,375.4 万元，项目总收益为 7,542.64 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 5,893.38 万元，其中专项债券融资本息为 5,893.38 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	
3,000.00	2,893.38	5,893.38	-	-	-	5,893.38

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 1.28。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
东兰县长乐旅游停车场建设项目	7,542.64	5,893.38	1.28
合计	7,542.64	5,893.38	1.28

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	1.20	1.28	1.36
成本变动敏感性分析			
项目总债务融资本息的覆盖倍数	1.30	1.28	1.26

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 1.2，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 1.26，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。如供电、交通、给排水、通讯、消防、环保等市政基础配套设施未能及时完善，可能导致项目不能按期完工。

2. 项目运营风险。如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

本项目主管部门是东兰县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东兰县长乐旅游停车场建设项目建设任务、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《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券(二期)——2024年广西壮族自治区政府专项债券(十二期)东兰县长乐旅游停车场建设项目实施方案》之盖章页)



2024年广西壮族自治区政府交通基础设施
专项债券（二期）——2024年广西壮族
自治区政府专项债券（十二期）
来宾市交通基础设施
项目实施方案



2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项 债券（二期）——2024年广西壮族自治区 政府专项债券（十二期）来宾港武宣港 区龙从作业区一期工程 实施方案

一、债券情况

（一）债券发行计划。

来宾港武宣港区龙从作业区一期工程项目专项债券计划发行规模 45,100.00 万元，共发行四期。首期已于 2020 年发行 10,000 万元，债券发行期限 15 年，发行利率为 3.46%。二期已于 2021 年 8 月发行 14,100 万元，发行期限 30 年，发行利率 3.6%。三期已于 2021 年 11 月发行 15,000 万元，发行期限 30 年，发行利率 3.62%。四期（本期）计划发行 6,000.00 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后第二个工作日起开始计息，每半年付息一次，到期后一次性还本。

二、项目基本情况

（一）武宣县简介。

武宣，又称仙城，位于广西壮族自治区中部，来宾市东南部，东邻桂平市，南靠贵港市，西接来宾市，北连柳州市，柳江河与红水河在金鸡乡交汇后称黔江河，该河从县境腹地穿过，是珠江源头之一，千吨的船舶可以长年通航。全县水陆交通条件便利，是桂中地区的交通枢纽中心。武宣县辖 10 个乡镇，142 个村民委，6 个居委会，2 个区直单位。人口总数 41.58 万，有壮、苗、侗等少数民族 26.83 万人。武宣县地处北回归线上，属于亚热带气候区，是一个气候温和、光照充足、土地肥沃、资源丰富、环境宜人的好地方，拥有丰富的农业资源、矿产资源、旅游资源。全县共有 233 万亩土地用于农、林、牧、渔业生产。县境内蕴藏铅、锌、石灰石、铁、缙、重晶石、滑石、白云石、方解石、页岩石、草化石等丰富的矿产资源；有百崖大峡谷、八仙天池、犀牛岩、五马拦江、武宣文庙等一批著名的风景旅游景点。

（二）武宣县财政收支情况。

2021 年至 2023 年，武宣县本级实现一般公共预算收入分别为 7.54 亿元、8.26 亿元和 9.47 亿元；一般公共预算支出分别为 34.88 亿元、32.94 亿元和 35.30 亿元。政府性基金收入分别为 5.67 亿元、8.06 亿元和 3.58 亿元；政府性基金支出分别为 5.07 亿元、15.41 亿元和 13.30 亿元。

武宣县 2021-2023 年财政收支情况

单位：人民币亿元

项目	2021 年	2022 年	2023 年
一般公共预算收入	7.54	8.26	9.47
一般公共预算支出	34.88	32.94	35.30
政府性基金收入	5.67	8.06	3.58
其中：国有土地使用权出让收入	5.44	5.54	3.08
政府性基金支出	5.07	15.41	13.30
其中：国有土地使用权出让收入安排的支出	2.54	4.88	1.81

（三）项目情况。

1. 项目名称：来宾港武宣港区龙从作业区一期工程。
2. 项目业主：武宣县交通运输局。
3. 建设地点：来宾市武官县武宣大桥下游约 9.8km、武宣黔江糖厂北侧的黔江右岸处，上距石龙三江口约 59.4km。

（四）项目业主介绍。

武宣县交通运输局位于武宣镇城北路 110 号，局内设行政秘书股、规划建设股、综合运输股、安全法规股（行政审批办公室）、财务内审股 5 个职能股，下辖武宣县公路管理所、武宣县航务管理所、武宣县公路运输管理所、武宣县货运服务站等 4 个事业单位。

（五）项目建设内容。

专项债券资金主要用于建设码头水工、港池疏浚、调头地、陆域形成、道路堆场、护岸、装卸工艺设备安装、供电照明、给排水、消防、通信、控制、节能、环保、安全、劳动卫生、生产与辅助建筑物等。

本期专项债券资金主要用于建设码头水工工程、港区道路及堆场工程、供电照明、给排水、消防、通信、控制等附属设施工程、生产及辅助生产建筑工程、港口装卸工艺设备采购安装、供配电及航标设施等配套工程。

(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	1、有利于增强本区域交通、能源方面综合实力。项目的建成能够为项目周边工业园提供货物运输服务，直接增加当地人员就业机会。继而培训一批具有从事港口、物流生产作业及管理技能的人员。本项目的建设将增加本区域的在交通、能源方面的综合实力。 2、有利于促进当地经济发展。本项目所用的大部分建筑材料和部分设备将由本地区供应，这将给本地建筑业和设备制造业带来发展机遇。项目投产后，包括工资、燃料费、水电费和维修费等在内的经营费用，将在一定程度上直接促进当地经济的发展，提高当地居民的收入，促进当地经济发展。
偿债计划	说明偿债计划的可行性和偿债风险点	收益覆盖债券本息倍数是在利息赚取倍数计算与分析的基础上，进一步考虑债务本金和可用于偿还本金的固定资产折旧而计算的反映偿债能力的指标，至少应该大于1才表明有偿付本息的能力。根据项目收益覆盖债券本息倍数公式，得出项目本息覆盖倍数为1.41，高于1.2，说明本项目具有较强的偿付专项债本息能力。
建设投资实施方式	说明项目建设投资实施方式的合规性	本项目建设严格按照国家有关规定进行建设，项目符合《中华人民共和国港口法》、《中华人民共和国航道管理条例》、《港口建设管理规定》、《港口岸线使用审批管理办法》等国家法律法规的要求。由武宣

		县交通运输局作为项目业主，全过程掌控项目的规划、设计、融资、实施和运营，项目全生命周期的权责前后一致，整合程度高，建设投资实施方式符合相关规定。
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	资金筹措方式为申请地方政府专项债券、业主自筹等。申请地方政府债券与业主自筹是基础设施建设项目最常规的项目资金来源方式，在对同类型项目情况进行调查后可知这是较为稳妥且常见的资金来源结构。
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集装箱营运收入、件杂货营运收入、散货营运、后方仓储收入等。本项目收入测算是在结合当地实际情况进行的，因此收入来源合理，且收入数据具有真实性。
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。项目的建成能够为项目周边工业园提供货物运输服务，直接增加当地人员就业机会。继而培训一批具有从事港口、物流生产作业及管理技能的人员。本项目的建设将增加本区域的在交通、能源方面的综合实力。

(二) 社会效益。本项目所用的大部分建筑材料和部分设备将由本地区供应，这将给本地建筑业和设备制造业带来发展机遇。项目投产后，包括工资、燃料费、水电费和维修费等在内的经营费用，将在一定程度上直接促进当地经济的发展，提高当地居民的收入，促进当地经济发展。

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《关于来宾港武宣港区龙从作业区一期工程初步设计变更的批复》(桂交行审[2021]4号), 本项目总投资估算 69,838.8 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	52,351.35	74.96%
2	工程建设其他费用	10,508.37	15.05%
3	基本预备费	3,142.99	4.50%
4	港外工程	150.00	0.21%
5	建设期利息	3,686.09	5.28%
项目总投资		69,838.80	100.00%

(二) 资金筹措方案。

1. 资金来源

来宾港武宣港区龙从作业区一期工程项目总投资 69,838.80 万元。项目资金来源如下:

(1) 不含专项债券的项目资本金15,138.8万元, 资金来源为业主自筹, 占比21.68%;

(2) 专项债券资金45,100万元, 占比64.58%, 其中已发行39,100万元, 本次拟发行6,000万元。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) 其他债务融资9,600万元, 占比13.75%。

项目资金筹措计划如下表所示：

单位：人民币万元

类别	2022年及以前	2023	2024	合计
不含专项债券的项目资本金	7,569.40	7,569.40		15,138.80
专项债券融资	19,550.00	19,550.00	6,000.00	45,100.00
其他债务融资			9,600.00	9,600.00
合计	27,119.40	27,119.40	15,600.00	69,838.80

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码头泊位集装箱营运收入、件杂货营运收入、散货营运、后方仓储收入等。

1. 集装箱营运收入

根据目前可行性研究报告的内容进行测算，集装箱营运定价 180 元/标准箱，2025 年规模预计 3.5 万标准箱，预计本项目进入运营期后，第 1 年负荷率为 50%，以后每年负荷率增长 10 个百分点，至 2029 年，负荷率达 90%后，不再增长。债券存续期内本项目所产生的集装箱营运收入合计约为 31,626 万元。

2. 件杂货营运收入

根据目前可行性研究报告的内容进行测算，件杂货营运定价为 20 元/吨，件杂货 2025 年规模预计 90 万吨，预计本项目进入运营期后，第 1 年负荷率为 50%，以后每年负荷率增长 10 个百分

点，至 2029 年，负荷率达 90%后，不再增长。债券存续期内本项目所产生的件杂货营运收入合计约为 90,360 万元。

3. 散货营运收入

根据目前可行性研究报告的内容进行测算，散货营运定价为 10 元/吨，散货 2025 年规模预计 250 万吨，预计本项目进入运营期后，第 1 年负荷率为 50%，以后每年负荷率增长 10 个百分点，至 2029 年，负荷率达 90%后，不再增长。债券存续期内本项目所产生的散货营运收入合计约为 125,500 万元。

4. 后方仓储收入

根据目前可行性研究报告的内容进行测算，后方仓储收入定价 120 元/平方米/年，2025 年仓储量预计 23826.5 平方米。债券存续期内本项目所产生的散货营运收入合计约为 14,353.03 万元。

项目每年预期收入情况如下表：

单位：人民币万元

时间	集装箱综合营运收入	件杂货综合营运收入	散货综合营运收入	后方仓储收入	合计
2025	630.00	1,800.00	2,500.00	285.92	5,215.92
2026	756.00	2,160.00	3,000.00	343.10	6,259.10
2027	882.00	2,520.00	3,500.00	400.29	7,302.29
2028	1,008.00	2,880.00	4,000.00	457.47	8,345.47
2029	1,134.00	3,240.00	4,500.00	514.65	9,388.65
2030	1,134.00	3,240.00	4,500.00	514.65	9,388.65
2031	1,134.00	3,240.00	4,500.00	514.65	9,388.65
2032	1,134.00	3,240.00	4,500.00	514.65	9,388.65

时间	集装箱综合营运收入	件杂货综合营运收入	散货综合营运收入	后方仓储收入	合计
2033	1,134.00	3,240.00	4,500.00	514.65	9,388.65
2034	1,134.00	3,240.00	4,500.00	514.65	9,388.65
2035	1,134.00	3,240.00	4,500.00	514.65	9,388.65
2036	1,134.00	3,240.00	4,500.00	514.65	9,388.65
2037	1,134.00	3,240.00	4,500.00	514.65	9,388.65
2038	1,134.00	3,240.00	4,500.00	514.65	9,388.65
2039	1,134.00	3,240.00	4,500.00	514.65	9,388.65
2040	1,134.00	3,240.00	4,500.00	514.65	9,388.65
2041	1,134.00	3,240.00	4,500.00	514.65	9,388.65
2042	1,134.00	3,240.00	4,500.00	514.65	9,388.65
2043	1,134.00	3,240.00	4,500.00	514.65	9,388.65
2044	1,134.00	3,240.00	4,500.00	514.65	9,388.65
2045	1,134.00	3,240.00	4,500.00	514.65	9,388.65
2046	1,134.00	3,240.00	4,500.00	514.65	9,388.65
2047	1,134.00	3,240.00	4,500.00	514.65	9,388.65
2048	1,134.00	3,240.00	4,500.00	514.65	9,388.65
2049	1,134.00	3,240.00	4,500.00	514.65	9,388.65
2050	1,134.00	3,240.00	4,500.00	514.65	9,388.65
2051	1,134.00	3,240.00	4,500.00	514.65	9,388.65
2052	1,134.00	3,240.00	4,500.00	514.65	9,388.65
2053	1,134.00	3,240.00	4,500.00	514.65	9,388.65
合计	31,626.00	90,360.00	125,500.00	14,353.03	261,839.03

(二) 项目预期成本测算。

运营期内，本项目运营成本包括：工资福利支出，动力材料支出，管理及其他费用，维护修理费，税费支出。具体测算依据如下：

1. 职工薪酬

根据可行性研究报告内容进行测算，项目共有经营管理及运营维护人员 100 人，62844 元/年，年均增长率约 4.5%，2025 年人员工资及福利按 69129.6 元/人/年计算，债券存续期内本项目所产生的职工薪酬合计约为 39,610 万元。

2. 动力材料成本

满负荷运转时，本项目年用电量 2,589,539 千瓦时，武宣地区电价为 0.89 元/千瓦时，年均支出 230.47 万元；年用水量 251,183.5 吨，武宣地区水价为 3.85 元/吨，年均支出 96.71 万元。年用柴油量 469,008 千克，目前市场柴油价格 8.84 元/千克，年均支出 414.60 万元。债券存续期内本项目所产生动力材料成本约为 20,398.92 万元。

3. 管理维护等支出

管理及其他费用包括办公费、培训费、差旅费、咨询费等，管理及其他费用按人员工资及福利费的 10% 计提。维护修理费按固定资产原值的 0.5% 估算。债券存续期内本项目所产生的管理维护等支出约为 12,604.25 万元。

4. 税费等支出

项目运营期涉及的税费支出主要包括增值税、城市维护建设税、教育费附加、地方教育附加、印花税、所得税等，增值税税率取 6%；增值税附加税包括城市维护建设税 5%、教育费附加 3% 和地方教育附加费 2%；印花税税率取 0.1%；所得税税率为 25%。

项目测算所适用的税率具体以国家相关税收法规的规定和实际纳税标准为准。债券存续期内本项目所产生的税金及附加合计约为 29,516.6 万元。

综上所述，本期政府专项债券存续期内本项目的支出合计约为 102,129.77 万元。

项目每年预期成本情况如下表：

单位：人民币万元

时间	工资福利支出	动力材料支出	管理及其他费用	维护修理费	税金及附加	合计
2025	691.00	370.88	69.10	157.15	5.22	1,293.35
2026	722.00	445.06	72.20	188.58	76.99	1,504.83
2027	754.00	519.24	75.40	220.01	380.81	1,949.46
2028	788.00	593.42	78.80	251.44	606.64	2,318.30
2029	823.00	667.60	82.30	282.87	832.18	2,687.95
2030	860.00	741.78	86.00	314.30	795.61	2,797.69
2031	899.00	741.78	89.90	314.30	784.88	2,829.86
2032	939.00	741.78	93.90	314.30	773.88	2,862.86
2033	981.00	741.78	98.10	314.30	762.33	2,897.51
2034	1,025.00	741.78	102.50	314.30	750.23	2,933.81
2035	1,071.00	741.78	107.10	314.30	807.48	3,041.66
2036	1,119.00	741.78	111.90	314.30	1,382.17	3,669.15
2037	1,169.00	741.78	116.90	314.30	1,368.42	3,710.40
2038	1,222.00	741.78	122.20	314.30	1,353.84	3,754.12
2039	1,277.00	741.78	127.70	314.30	1,338.72	3,799.50
2040	1,334.00	741.78	133.40	314.30	1,323.04	3,846.52
2041	1,394.00	741.78	139.40	314.30	1,306.54	3,896.02
2042	1,457.00	741.78	145.70	314.30	1,289.22	3,948.00
2043	1,523.00	741.78	152.30	314.30	1,271.07	4,002.45
2044	1,592.00	741.78	159.20	314.30	1,252.09	4,059.37
2045	1,664.00	741.78	166.40	314.30	1,232.29	4,118.77
2046	1,739.00	741.78	173.90	314.30	1,211.67	4,180.65

时间	工资福利支出	动力材料支出	管理及其他费用	维护修理费	税金及附加	合计
2047	1,817.00	741.78	181.70	314.30	1,190.22	4,245.00
2048	1,899.00	741.78	189.90	314.30	1,167.67	4,312.65
2049	1,984.00	741.78	198.40	314.30	1,144.29	4,382.77
2050	2,073.00	741.78	207.30	314.30	1,119.82	4,456.20
2051	2,166.00	741.78	216.60	314.30	1,356.89	4,795.57
2052	2,263.00	741.78	226.30	314.30	1,330.22	4,875.60
2053	2,365.00	741.78	236.50	314.30	1,302.17	4,959.75
合计	39,610.00	20,398.92	3,961.00	8,643.25	29,516.60	102,129.77

(三) 项目融资平衡情况测算。

1. 项目总收益

债券存续期内，来宾港武宣港区龙从作业区一期工程预计总收入为 261,839.03 万元，总成本费用为 102,129.77 万元。项目预期收益为 159,709.26 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 113,620 万元，其中专项债券融资本息为 89,908 万元，其他债务融资本息为 23,712 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	
45,100.00	44,808.00	89,908.00	9,600.00	14,112.00	23,712.00	113,620.00

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 1.41。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
来宾港武宣港区龙从作业区一期工程	159,709.26	113,620.00	1.41
合计	159,709.26	113,620.00	1.41

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	1.29	1.41	1.52
成本变动敏感性分析			
项目总债务融资本息的覆盖倍数	1.45	1.41	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 1.29，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 倍，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

本项目主管部门是武宣县交通运输局以及武宣县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来宾港武宣港区龙从作业区一期工程项目建设任务、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。

