2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（四期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（二十四期）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（四期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（二十四期）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，共发行十二期。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%，十期于 2024 年 8 月 13 日发行 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（本期）计划于 2024 年 9 月 66,500 万元（区本级 66,500 万元）；十二期计划于 2025 年发行 203,000 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，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1,134.80亿元、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	1.必要性：项目的建设可较好改善交通设施条件，减少安全事故，提高交通安全性。交通事故不仅会带来交通工具毁坏、道路受损、交通阻塞、工作延误等造成的经济损失；还会给民众带来恐慌、痛苦等精神疾病。本项目的建设完善交通网络，改善民众出行便利，潜在经济效益和社会效益较大。 2.公益性：本项目是广西壮族自治区城际网规划中的重要组成部分，对完善国家高速铁路网布局具有重要作用。项目的建设促进民众的交往、交流和信息、产品的交换，提升城际间的文化、教育、卫生事业。 3.收益性：本项目的建设可以带动铁路沿线周边经济的发展，带来铁路运输收入、沿线站点开发的广告收入、土地开发收入、站点零售业务收入等综合性经济收益。 4.资本性：本项目的建设有助于撬动沿线社会经济资源、矿产资源、旅游资源、工业资源、农业资源的开发，充分利用高速铁路建设带来的交通便利性，改善各项资源的深度挖掘，同时有利于带动当地的直接就业、间接就业，解决民生问题。
偿债计划	说明偿债计划的可行性和偿债风险点	本项目建设，将会带来铁路运营收入、沿线站点开发收入等综合性收入，可利用铁路运营带来的项目收益，偿还发行的专项债券本息，具备可行性。主要风险点在于本项目

评估要求		
评估指标	评估内容	具体说明
		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）财政预算资金125,000万元，占比6.86%；

（2）单位自有资金136,300万元，占比7.48%；

（3）专项债券资金640,000万元，占比35.14%，其中专项债

券累计用作资本金640,000万元;

（4）市场化融资 920,000 万元，占比 50.51%。

四者合计 1,821,300 万元，占比 100%，符合国务院关于项目资本金比例的要求。项目资本金按照项目建设进度分年度到位。

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 54 个月，已于 2020 年 12 月开工，预计于 2025 年 5 月底竣工。

单位：人民币万元

类别	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年
项目建设	120,130.00	388,292.50	503,492.50	555,192.50	254,192.50

五、项目预期收益、成本及融资平衡情况。

（一）项目预期收入测算。

项目收支预测以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
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

时间	铁路运输收入	其他收入	运营补亏	收入合计
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	-	-	-	-
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

时间	运营成本	营业外净支出	税金及附加	成本合计
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
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
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，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9月12日

2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（四期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（二十四期）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专项债券计划发行规模1,099,200万元，共发行十三期。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%。十一期已于2024年8月13日发行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），发行期限均为30年，发行利率为2.43%；十二期（本期）计划于2024年9月发行52,500万元(自治区本级52,500万元）；十三期计划于2024年发行58,900万元,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
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：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
		本项目的建设完善交通网络，改善民众出行便利，潜在经济效益和社会效益较大。 2.公益性：本项目是广西壮族自治区城际网规划中的重要组成部分，对完善国家高速铁路网布局具有重要作用。项目的建设促进民众的交往、交流和信息、产品的交换，提升城际间的文化、教育、卫生事业。 3.收益性：本项目的建设可以带动铁路沿线周边经济的发展，带来铁路运输收入、沿线站点开发的广告收入、土地开发收入、站点零售业务收入等综合性经济收益。 4.资本性：本项目的建设有助于撬动沿线社会经济资源、矿产资源、旅游资源、工业资源、农业资源的开发，充分利用高速铁路建设带来的交通便利性，改善各项资源的深度挖掘，同时有利于带动当地的直接就业、间接就业，解决民生问题。
偿债计划	说明偿债计划的可行性和偿债风险点	本项目建设，将会带来铁路运营收入、沿线站点开发收入等综合性收入，可利用铁路运营带来的项目收益，偿还发行的专项债券本息，具备可行性。主要风险点在于本项目路线车次、客流量、货运量预测数据不达预期，导致收益无法覆盖本息。
建设投资实施方式	说明项目建设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），项目工程总投资为2,673,707万元，铺底流动资金3,093万元，项目投资总概算为2,676,800万元。

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	拆迁及征地费用	248,466.00	9.28
2	路基	212,020.00	7.92
3	桥涵	852,767.00	31.86
4	隧道及明洞	289,299.00	10.81
5	轨道	214,477.00	8.01
6	通信、信号、信息及灾害监测	80,244.00	3.00
7	电力及电力牵引供电	99,951.00	3.73
8	房屋	124,675.00	4.66
9	其他运营生产设备及建筑物	83,333.00	3.11
10	大临和过渡工程	37,871.00	1.41
11	其他费用	198,523.00	7.42

序号	项目类型	金额	占比（%）
12	基本预备费	122,081.00	4.56
13	建设期投资贷款利息	110,000.00	4.11
14	铺底流动资金	3,093.00	0.12
项目总投资		**2,676,800.00**	**100.00**

（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536,100万元，资金来源为业主自筹,占比为20.03%;

（2）专项债券资金1,099,200万元，占比41.06%,其中已发行728,200万元，本次拟发行52,500万元（自治区本级52,500万元），全部作为资本金，未来计划发行58,900万元;

（3）其他融资1,041,500万元,占比38.91%。

项目资金筹措计划如下表所示:

单位：人民币万元

类别	2021年及以前	2022年	2023年	2024年
不含专项债券的项目资本金	339,600.00	164,800.00	15,850.00	15,850.00
专项债券融资	395,500.00	240,000.00	272,800.00	190,900.00
其他债务融资	1,000.00	884,000.00	156,500.00	-
合计	**736,100.00**	**1,288,800.00**	**445,150.00**	**206,750.00**

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	736,100.00	1,288,800.00	445,150.00	206,750.00

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-玉林	455	1,118	1,575	140	268	388	63	130	205	658	1,516	2,168

（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—2054年）可实现铁路运输收入总额约14,731,378.31万元。

综上所述，本项目在专项债券存续期内预期总收入合计为14,731,378.31 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
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
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	813,460.43	813,460.43
2054 年	849,334.03	849,334.03
合计	**14,731,378.31**	**14,731,378.31**

（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4,562,130.02万元。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	营业外净支出	当年总成本
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	585.6	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
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	43,384.56	1,532.32	205,383.69
2054 年	160,466.81	45,297.82	1,599.90	207,364.52
合计	**3,748,706.89**	**785,673.49**	**27,749.65**	**4,562,130.02**

（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14,731,378.31 万元，预期总成本为 4,562,130.02 万元，项目总收益为 10,169,248.29 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2.04。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	10,169,248.29	4,971,797.22	2.04

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	1.89	2.04	2.19
成本变动敏感性分析			
项目总债务融资本息的覆盖倍数	2.09	2.04	1.99

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1.89,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1.99，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9月12日

2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（四期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（二十四期）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3期。首期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）已于2024年8月13日发行，债券发行期限30年，发行利率为2.43%；二期（本期）计划于2024年9月发行7,500万元（自治区本级），三期计划于2024年发行38,900万元；2025年及以后计划发行17,000万元，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，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

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：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 3,752 延米，涵洞 1,954 横延米，隧道 1,000 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 6,749 平方米等。

（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	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、土地开发收入、站点零售业务收入等综合性经济收益。

评估要求		
评估指标	评估内容	具体说明
		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	说明项目建设投资实施方式的合规性	本项目已取得立项批复、可行性研究报告批复、选址意见书、环评批复等合规性文件。
资金来源	说明项目资金来源结构及债券资金需求的可行性、投向的合理性	本项目资金来源为业主自筹、政府专项债券资金、银行贷款等市场化融资。本项目申请的政府专项债券资金均用于项目资本金，均符合申请条件，具备可行性。本项目资金主要投向为铁路路线的建设，投向具备合理性。
收入预测	说明项目收入预测的合理性与具体数据来源	本项目的收入预测是根据路线的客流密度、客运量、运价率以及沿线站点的开发收益为基础测算。数据主要来源为可行性研究报告、初步设计批复以及国家相关规定的运价率，收入预测合理，数据来源有理有据。
其他	说明其他需要事前绩效评估的事项	无。

三、经济社会效益分析

（一）经济效益分析。

本项目南端衔接防城港，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）社会效益分析。

《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），项目初步设计总概算按418,600万元万元控制,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。

项目投资详细构成情况如下表:

单位：人民币万元

序号	建设内容	估算金额（万元）				
		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
二	路基	82,181				82,181
三	桥涵	53,682				53,682
四	隧道及明洞.	13,205				13,205
五	轨道	35,210				35,210
六	通信、信号、信息及灾害监测	20,947				20,947
	1.通信	3,640				3,640
	2.信号	17,243				17,243
	3.信息	64				64
七	电力及电力牵引供电	31,744				31,744

	1.电力	8,269				8,269
	2.电力牵引供电	23,475				23,475
八	房屋	8,211				8,211
	其他房屋	8,211				8,211
九	其他运营生产设备及建筑物	11,846				11,846
	1.给排水	1,890				1,890
	2.车辆	673				673
	3.站场	3,275				3,275
	4.工务	1,660				1,660
	5.其他建筑及设备	4,348				4,348
十	大型临时设施和过渡工程	13,474				13,474
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
十二	基本预备费	19,152				19,152
	以上总计	373,221			28,979	402,200
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

本项目总投资估算418,600万元，项目资金来源如下:

（1）财政预算资金110,300万元，占比26.35%;

（2）单位自有资金43,100万元，占比10.30%;

（3）专项债券资金88,400万元，占比21.12%，其中专项债券累计用作资本金88,400万元;

（4）市场化融资176,800万元，占比42.24%%。

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	2023 年	2024 年	2025 年	2026 年	合计
财政预算资金	-	10,000.00	65,000.00	35,300.00	110,300.00
单位自有资金	3,100.00	-	20,000.00	20,000.00	43,100.00
专项债券（用作项目资本金）	-	32,500.00	47,400.00	8,500.00	88,400.00
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
其他来源资金	-	-	-	-	-
合计	**3,100.00**	**113,220.00**	**203,120.00**	**99,160.00**	**418,600.00**

2.项目实施计划

项目计划建设周期为 31 个月，已于 2024 年 6 月开工建设，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	113,220.00	203,120.00	99,160.00

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		
	货流密度（万吨）		客流密度	货流密度		客流密度（对/日）
	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 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 107,535.5 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 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 2,277,284.5 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1,044,289.25万元。

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**	**1,044,289.25**

（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1,044,289.25万元，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640,756.84万元，其中专项债券融资本息金额为192,215.00万元，其他债务融资本息金额为448,541.84万元。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	
88,400.00	103,815.00	192,215.00	176,800.00	270,291.84	448,541.84	640,756.84

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1.92。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
钦州东至钦州港增建二线工程	1,232,995.25	640,756.84	1.92

4.压力测试

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

单因素敏感性分析	-5%	0%	5%
收入变动敏感性分析			
项目总债务融资本息的覆盖倍数	1.75	1.92	2.10
成本变动敏感性分析			
项目总债务融资本息的覆盖倍数	2.01	1.92	1.84

基于上表，收入和成本变动是影响本项目资金平衡的敏感因素，当整个项目的收入下降5%的情况下，债券本息资金的覆盖倍数为1.75,能通过压力测试。当整个项目的成本上升5%情况下，债券本息资金的覆盖倍数为1.84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建设任务等因素，建立本地区试点发行专项债券项目库，做好专项债券项目规划期限、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 9 月 12 日

2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（四期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（二十四期）南宁市交通基础设施项目实施方案

南宁市财政局

2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（四期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（二十四期）南宁吴圩国际机场T3航站区及配套设施建设工程实施方案

一、债券情况

（一）债券发行计划。

南宁吴圩国际机场T3航站区及配套设施建设工程专项债券计划发行规模580,500万元，共发行六期。首期已于2023年6月发行40,000万元，发行期限30年，发行利率3.13%；二期已于2023年8月发行109,000万元，发行期限30年，发行利率3.02%；三期已于2024年3月发行40,000万元，发行期限30年，发行利率2.68%；四期（本期）计划于2024年9月发行13,400万元（南宁市本级），发行期限30年，测算利率为4.5%；五期计划于2025年发行189,050.00万元，发行期限30年，测算利率为4.5%；六期计划于2026年发行189,050.00万元，发行期限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	1134.8	1130.58	1166.52
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	329.64	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：南宁吴圩国际机场T3航站区及配套设施建设工程。

2.项目业主：广西机场管理集团有限责任公司。

3.建设地点：南宁市江南区吴圩镇。

（四）项目业主介绍。

广西机场管理集团有限责任公司（以下简称“广西机场集团”）是广西壮族自治区人民政府直属的国有大型企业，前身是中国民用航空广西壮族自治区管理局，2003年12月26日整体划归广西壮族自治区人民政府，并成立了广西机场集团，现由广西壮族自治区人民政府国有资产监督管理委员会直接监管。广西机场集团以经营民用航空地面勤务、航空客货销售代理、候机楼、货站等为主，兼营商贸、酒店、广告等业务，注册资本金55.3亿元人民币。

（五）项目建设内容。

专项债券资金主要用于建设T3航站楼、空侧站坪机位及相关附属配套设施。本期专项债券资金主要用于建设南宁吴

圩国际机场T3航站区及配套设施建设工程，将新建T3航站楼42万平方米、空侧站坪机位77个、配套建设助航灯光、消防、安防、供电、排水、生产辅助用房、站前交通及高架桥等相关设施。为T3航站楼站坪机位敷设机坪加油管道并安装加油设施，配套建设油车停放点、生产运控中心等设施。

1.航站区及工作区总平面布局：在东、西跑道之间，T2航站楼东侧新建T3航站楼43.2万平方米。在南宁国际空港综合交通枢纽(GTC)与T3航站楼之间地下建设站前综合体12.81万平方米(含人防工程2.3万平方米)，主要为地下停车库(含人防工程)。在T3航站楼前南侧新建综合服务楼5万平方米。在T3航站楼北侧新建T3航站楼配套制冷站0.46万平方米。在T3航站楼及北垂滑北侧新建工作区，布置场务业务用房、机务及车辆维修综合用房、综合物资仓库及场外车辆设备维修用房、职工宿舍、公安业务用房等生产辅助配套用房。

2.滑行道：在机场东跑道二平滑与新建站坪之间布置局部三平滑，按照E类标准建设，距离东跑道二平滑83.5米；在局部三平滑与二平滑之间设置10条垂直滑行道，从南向北第三条和七条按照F类标准建设，其余按照E类标准建设。北垂直指廊与中指廊间港湾、北水平指廊端机位滑行道按照C类标准建设，其余机位滑行道按照E类标准建设。

3.机位布置：在新建T3航站楼前布置站坪，新建各类机位76个(57C17E2F)，其中：近机位63个(48C13E2F)、南垂

直指廊远机位 6 个(4C2E)、北垂直指廊远机位 7 个(5C2E)、北垂直指廊远机位中 1 个 C 类和 1 个 E 类机位为自滑进顶推出，1 个 E 类试车机位为自滑出顶推进，其余机位均为自滑进出。

（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	南宁吴圩机场是我国重要的4E等级的省会机场，机场的建设对周边区域的经济均产生较大直接和间接的影响。机场辐射地区均可从旅客的住宿、会务、门票、餐饮、购物、娱乐和交通邮电等各项消费中获取相当大的收入，还带动地区物流业、旅游业的发展，从而产生乘数效应，间接促进区域经济的发展。
偿债计划	说明偿债计划的可行性和偿债风险点	项目资本金1,153,900.97万元，占比60%，资本金中除争取民航发展基金外，由地方政府和广西机场管理集团有限责任公司按照3:1比例分担，资本金以外部分由广西机场管理集团有限责任公司通过银行融资解决，项目的实施符合国家政策、符合行业政策，基本不存在政策风险。
建设投资实施方式	说明项目建设投资实施方式的合规性	本项目建设内容符合专项债券资金适用范围，项目初步设计已获得批复。
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	本项目资金来源为财政资金、申请专项债及单位自筹资金，债券资金需求可行、投向合理。
收入预测	说明项目收入预测的合理性与具体数据来源	项目主要收入来源于航空性业务收入及非航空性业务等，覆盖倍数大于1.2。
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。

南宁吴圩机场是我国重要的 4E 等级的省会机场，机场的建设对广西壮族自治区甚至周边区域的经济均产生较大的直

接和间接的影响。根据预测，2030年机场旅客吞吐量将达到4,800万人，货邮吞吐量达到50万吨，机场辐射地区均可从旅客的住宿、会务、门票，餐饮、购物、娱乐和交通邮电等各项消费中获取相当大的收入，还带动地区物流业、旅游业的发展，从而产生乘数效应，间接促进区域经济的发展。

（二）社会效益。

项目建成运营后，将直接和间接扩大了当地的就业，带动区域经济的发展，居民的收入水平和生活质量将得到一定程度的提高，缩小与沿海经济发达地区的差距，有利于民族团结和社会稳定。由于地理位置及在历史上的战略地位，机场的建设对巩固国防建设也有重要作用。

四、项目投资估算及资金筹措方案

（一）项目投资估算。

根据中国民用航空中南地区管理局、广西壮族自治区发展和改革委员会《关于南宁吴圩国际机场T3航站区及配套设施建设工程初步设计及概算的批复》（桂发改交通〔2023〕284号），本项目总投资为1,923,168万元。

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	1,436,765.00	74.71
2	建设工程其他费用	353,650.00	18.39
3	预备费	47,172.00	2.45
4	建设利息	85,581.00	4.45
项目总投资		1,923.168.00	100.00

（二）资金筹措方案。

1.资金来源。

南宁吴圩国际机场T3航站区及配套设施建设工程总投资1,923,168万元，项目资金构成如下:

（1）不含专项债的项目资本金573,399.99万元，占比29.82%;

（2）专项债券资金580,500万元（其中区本级264,330万元，南宁市级316,170万元），占比30.18%，其中已发行189,000万元，本次拟发行13,400万元，全部作为资本金，未来拟计划发行378,100万元;

（3）其他债务融资769,268.01万元,占比40%，由广西机场管理集团有限责任公司通过银行融资解决。

项目资金筹措计划如下表所示:

单位：人民币万元

类别	2023年及以前	2024年	2025年	2026年	2027年
不含专项债券的项目资本金	131,000.00	17,652.00	150,606.77	150,606.77	123,534.45
专项债作为资本金部分	149,000.00	53,400.00	189,050.00	189,050.00	
其他债务融资	42,800.00	178,948.00	110,343.23	310,343.23	126,833.55
合计	322,800.00	250,000.00	450,000.00	650,000.00	250,368.00

2.项目实施计划

项目计划建设周期为4年，已于2023年6月开工建设，预计于2027年竣工。

单位：人民币万元

类别	2023年及以前	2024年	2025年	2026年	2027年
项目建设	322,800.00	250,000.00	450,000.00	650,000.00	250,368.00

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。

本项目收支预测以2027年为起始年测算。项目主要收入来源于航空性业务收入和非航空性业务收入。

1.航空性业务收入

航空性业务主要为客运、货运等相关业务收入。根据项目可研报告数据，项目2027年航空性业务收入预计为93,037万元，后续每年递增9.7%，且在2036年达到峰值后保持不变。债券存续期内本项目所产生的航空性业务收入合计约为5,528,558.47万元。

2.非航空性收入

非航空性业务主要为机场运营、租赁等相关业务收入。根据项目可研报告数据，项目2027年非航空性收入50,574.41万元，预计非航空性收入逐年递增10%，且在2036年达到峰值后保持不变。债券存续期内本项目所产生的非航空性收入合计约为3,071,809.99万元。

综上所述，本项目在专项债券存续期内预期总收入合计为8,600,368.46万元。项目每年预期收入情况如下表：

单位：人民币万元

时间	航空性收入	非航空性收入	当年总收入
2023年	-	-	-
2024年	-	-	-
2025年	-	-	-
2026年	-	-	-
2027年	93,037.00	50,574.41	143,611.41
2028年	102,061.59	55,631.85	157,693.44
2029年	111,961.56	61,195.03	173,156.59
2030年	122,821.83	67,314.53	190,136.36
2031年	134,735.55	74,045.99	208,781.54
2032年	147,804.90	81,450.59	229,255.49
2033年	162,141.98	89,595.65	251,737.63
2034年	177,869.75	98,555.21	276,424.96
2035年	195,123.11	108,410.73	303,533.84
2036年	214,050.06	119,251.80	333,301.86
2037年	214,050.06	119,251.80	333,301.86
2038年	214,050.06	119,251.80	333,301.86
2039年	214,050.06	119,251.80	333,301.86
2040年	214,050.06	119,251.80	333,301.86
2041年	214,050.06	119,251.80	333,301.86
2042年	214,050.06	119,251.80	333,301.86
2043年	214,050.06	119,251.80	333,301.86
2044年	214,050.06	119,251.80	333,301.86
2045年	214,050.06	119,251.80	333,301.86
2046年	214,050.06	119,251.80	333,301.86
2047年	214,050.06	119,251.80	333,301.86
2048年	214,050.06	119,251.80	333,301.86
2049年	214,050.06	119,251.80	333,301.86
2050年	214,050.06	119,251.80	333,301.86
2051年	214,050.06	119,251.80	333,301.86
2052年	214,050.06	119,251.80	333,301.86
2053年	214,050.06	119,251.80	333,301.86
2054年	214,050.06	119,251.80	333,301.86
2055年	214,050.06	119,251.80	333,301.86
合计	5,528,558.47	3,071,809.99	8,600,368.46

（二）项目预期成本测算。

本项目成本主要为经营成本。具体测算依据如下:

1.经营成本

根据项目可研报告数据，项目2027年经营成本

66,637.05 万元(含税），预计经营成本逐年递增 10%，且在 2036 年达到峰值后保持不变。债券存续期内本项目所产生的经营成本合计约为 4,047,429.64 万元。

2.税金及附加

本项目采用增值税综合税率 5%、城市建设维护税税率 7%、教育费附加 3%、地方教育费 2%来计算税金及附加。债券存续期内本项目所产生的税金及附加约为 458,686.35 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 4,523,892.09 万元。项目每年预期成本情况如下表:

单位：人民币万元

年度	经营成本	税金及附加	当年总成本
2023年	-	-	-
2024年	-	-	-
2025年	-	-	-
2026年	-	-	-
2027年	66,637.05	7,659.28	74,296.33
2028年	73,300.75	8,410.32	81,711.07
2029年	80,630.83	9,235.02	89,865.85
2030年	88,693.91	10,140.61	98,834.52
2031年	97,563.30	11,135.02	108,698.32
2032年	107,319.63	12,226.96	119,546.59
2033年	118,051.59	13,426.01	131,477.60
2034年	129,856.75	14,742.66	144,599.41
2035年	142,842.43	16,188.47	159,030.90
2036年	157,126.67	17,776.10	174,902.77
2037年	157,126.67	17,776.10	174,902.77
2038年	157,126.67	17,776.10	174,902.77
2039年	157,126.67	17,776.10	174,902.77
2040年	157,126.67	17,776.10	174,902.77
2041年	157,126.67	17,776.10	174,902.77
2042年	157,126.67	17,776.10	174,902.77
2043年	157,126.67	17,776.10	174,902.77
2044年	157,126.67	17,776.10	174,902.77
2045年	157,126.67	17,776.10	174,902.77

年度	经营成本	税金及附加	当年总成本
2046年	157,126.67	17,776.10	174,902.77
2047年	157,126.67	17,776.10	174,902.77
2048年	157,126.67	17,776.10	174,902.77
2049年	157,126.67	17,776.10	174,902.77
2050年	157,126.67	17,776.10	174,902.77
2051年	157,126.67	17,776.10	174,902.77
2052年	157,126.67	17,776.10	174,902.77
2053年	157,126.67	17,776.10	174,902.77
2054年	157,126.67	17,776.10	174,902.77
2055年	157,126.67	17,776.10	192,678.87
合计	4,047,429.64	458,686.35	4,523,892.09

（三）项目融资平衡情况测算。

1.项目总收益

专项债券存续期内，南宁吴圩国际机场T3航站区及配套设施建设工程预期总收入为8,600,368.46万元，预期总成本为4,523,892.09万元，项目总收益为4,076,476.37万元。

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2,706,106.70万元，其中专项债券融资本息为1,277,499.00万元，其他债务融资本息为1,428,607.70万元，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	
580,500.00	696,999.00	1,277,499.00	769,268.01	659,339.69	1,428,607.70	2,706,106.70

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 1.51。具体测算如下表:

单位：人民币万元

项目名称	项目总收益	项目总债务融资本息	覆盖倍数
南宁吴圩国际机场T3航站区及配套设施建设工程	4,076,476.37	2,706,106.70	1.51

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	1.35	1.51	1.66
成本变动敏感性分析			
项目总债务融资本息的覆盖倍数	1.59	1.51	1.42

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 1.35，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 1.42，仍然能通过压力测试。

总体看，项目收益与融资能实现自求平衡，不能还本付息的风险较小。

六、债券发行依据

（一）发行主体资格。

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

（财预〔2016〕155号）第四条规定，设区的市、自治州，县、自治县、不设区的市、市辖区政府（以下简称市县级政府）确需发行专项债券的，由省、自治区、直辖市政府统一发行并转贷给市县级政府。

（二）地方政府债务限额管理。

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

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

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

《财政部关于试点发展项目收益与融资自求平衡的地方政府专项债券品种的通知》（财预〔2017〕89号）规定，各地试点分类发行专项债券的规模，应当在国务院批准的专项

债务限额内统筹安排，包括当年新增专项债务限额、上年末专项债务余额低于限额的部分。

（三）地方政府债务预算管理。

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

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

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

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

七、潜在影响项目收益与融资平衡结果的各种风险评估

（一）与项目建设或运营有关的风险。

1. 项目建设风险。如果发生供电、交通、给排水、通

讯、消防、环保等市政基础配套设施不完善，可能导致项目不能按期完工。

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

（二）影响融资平衡结果的风险。

1.利率波动风险

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

2.流动性风险

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

（三）项目风险管理措施。

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

应急处置机制，提前防范财政金融风险。

2. 加强项目财务管理，保持合理的资产负债比例，并提高资金使用效率。

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

八、主管部门责任

本项目主管部门是广西壮族自治区人民政府确定的主管部门。

主管部门负责按照地方政府专项债券项目工作要求并根据南宁吴圩国际机场 T3 航站区及配套设施建设工程建设任务、成本等因素，建立本地区试点发行专项债券项目库，做好入库专项债券项目的规划期限、投资计划、收益与融资平衡方案、预期收入等测算，做好试点发行专项债券年度项目库与政府债务管理系统的衔接，配合做好专项债券发行各项准备工作，加强对项目实施情况的监控，并统筹协调相关部门保障项目建设进度，如期实现专项收入，确保还本付息资金及时足额上缴财政部门等后续工作。

广西机场管理集团有限责任公司

2024年9月10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（四期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（二十四期）南宁吴圩国际机场T3航站区及配套设施建设工程实施方案》之盖章页）

南宁城市路桥投资管理有限责任公司

2024年9月10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（四期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（二十四期）南宁吴圩国际机场T3航站区及配套设施建设工程实施方案》之盖章页）

南宁市财政局

2024年9月12日

2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（四期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（二十四期）隆安县城市综合停车场建设项目实施方案

一、债券情况

（一）债券发行计划。

隆安县城市综合停车场建设项目专项债券计划发行规模27,800万元，共发行五期。首期5,000万元已于2022年发行，债券发行期限20年，发行利率为3.32%，二期5,800万元已于2022年发行，债券发行期限20年，发行利率为3.28%。三期于2023年发行，发行金额10,000万元，发行期限为30年，发行利率为3.02%。四期（本期）计划于2024年9月发行3,600万元，发行期限为30年，测算利率为4.5%，五期计划于2024年9月发行3,400万元，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，到期一次性还本。

二、项目基本情况

（一）隆安县简介。

隆安县，隶属广西壮族自治区南宁市，位于广西壮族自治区的西南部、右江下游两岸，地处东经107°21′～108°6′，北

纬22° 51′ ~23° 21′，北与百色市平果市相连，西及西南连崇左市天等县、大新县、江州区、扶绥县，东南同本市西乡塘区及接壤，东北邻本市武鸣区，县境东西最大横距77千米，南北最大纵距56千米，总面积2277平方千米，隆安县属南亚热带湿润季风气候，炎热多雨，冬短夏长。截至2023年，隆安县辖6个镇、4个乡，县人民政府驻城厢镇。隆安县是大西南铁路、公路、水路的重要交通枢纽。2023年末，隆安县户籍人口41.75万人，有壮、汉、苗、瑶等13个民族。

（二）隆安县财政收支情况。

2021年至2023年，隆安县实现一般公共预算总收入分别为36.34亿元、34.99亿元和40.09亿元；一般公共预算总支出分别为34.11亿元、31.31亿元和37.59亿元。政府性基金预算总收入分别为5.18亿元、10.67亿元和9.89亿元；政府性基金预算总支出分别为4.91亿元、10.18亿元和8.54亿元。

隆安县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	36.34	34.99	40.09
一般公共预算支出	34.11	31.31	37.59
政府性基金收入	5.18	10.67	9.89
其中：国有土地使用权出让收入	4.62	8.15	6.12
政府性基金支出	4.91	10.18	8.54
其中：国有土地使用权出让收入安排的支出	1.59	7.29	5.36

（三）项目情况。

1.项目名称：隆安县城市综合停车场建设项目。

2.项目业主：广西隆安公共投资有限公司。

3.建设地点：（1）旧看守所；（2）原交通征费稽查所；（3）城厢镇政府旁；（4）原房管所。

（四）项目业主介绍。

广西隆安公共投资有限公司于 2005 年 08 月 02 日成立，经营范围包括一般项目：对本县国有资产投资（非金融性）与经营管理服务；自来水生产与服务等。

根据经营生产需要广西隆安公共投资有限公司设置多个职能部门，包括经理室、财务室、行政办、技术部等。在发展过程中，造就了一支结构合理、业务精通、技术精湛、勇于开拓创新且忠诚度高的人才队伍，也使公司从小变大、由弱至强，成长为行业的一个实力派“小巨”。

在全体员工的共同努力下，企业经营取得显著成绩。优质服务水平不断提升，经济效益和综合实力显著提高，发展呈现良好局面。为经济社会发展再作新贡献。使企业得到了长足发展。

（五）项目建设内容。

本项目拟建 4 个综合停车，共设 1133 个机械停车位，其中包含 90 个地面停车位。总建筑面积 44,503.88 平方米，其中：立体停车库 40,376.09 平方米，商业配套 1,602.86 平方米，地下设备配套用房 2,524.93 平方米。配套道路提升改造为：文

塔路 1,315.006 米，按红线宽 28 米扩建；蝶城路长 3,686.746 米，按道路红线宽 30-40 米扩建。

（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：本项目的建设将有助于改善城市交通和停车的环境，缓解区域内的停车位不足的问题及其他历史遗留问题，尤其是中心商业商务区一位难求的现象，从而大大提高了当地的环境档次，改善了当地的停车和交通的状况，缓解停车位不足的问题，大大提高隆安县的服务水平和服务质量，对于提升隆安县的知名度和美誉度以及提高区域综合竞争力和影响力产生深远影响。 2、公益性：解决车辆与行人之间的矛盾和土地资源紧缺与城市发展的矛盾，缓解旧街道交通压力，提升城市容貌和承载能力。 3、收益性：根据项目财务分析，本项目通过商铺租赁收入、停车费和广告位租赁收入，以及计算期最后 1 年底商铺、停车场销售收入等产生收益。 4、资本性：本项目总投资额为 43,767.19 万元，其中：工程费用 35,405.66 万元，工程建设其他费用 3,744.52 万元，预备费 3,132.01 万元，建设期利息 1,485.00 万元。
偿债计划	说明偿债计划的可行性和偿债风险点	本项目专项债券发行规模 27,800 万元，收益覆盖倍数大于 1.2，项目收益可以覆盖本息。
建设投资实施方式	说明项目建设投资实施方式的合规性	项目已经取得了当地发改部门的项目建议书批复、可研批复，已经开工建设。
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	项目申请专项债券 27,800 万元，占项目总投资的 74.43%；项目资本金 15,967.19 万元，占项目总投资的 25.57%，通过申请专项债及业主自筹等多方式筹措解决。项目资本金占比符合国家相关政策是要求。
收入预测	说明项目收入预测的合理性与具体数据来源	项目收入预测数据来源于隆安县城目前的市场行情，数据合理可行。

其他	说明其他需要事前绩效评估的事项	

三、经济社会效益分析

本项目的建设可有效地解决县城旧城区“停车难、乱停车”以及文塔路、蝶城路道路拥堵的问题，改善居民出行条件，满足人民群众出行需求。同时，项目建成后能够通过商铺租赁收入、停车费和广告位租赁收入，以及商铺、停车场销售收入偿还项目贷款，项目收益可以覆盖债券本息。

1 、项目的实施有利于解决城市停车难的问题。

近年来，随着城市经济的快速增长，汽车进家庭的步伐加快，城市机动车发展迅猛。相比之下，城市停车设施建设明显滞后，使停车供求矛盾日益尖锐，停车难的问题日益凸显。尤其在中心商业商务区，由于很多建筑配建泊位严重不足，停车位更是一位难求。停车难，已经成为隆安县交通发展、汽车消费的瓶颈之一。本项目建成后可以有效的解决城市停车难这一问题。

2 、项目的实施可以为社会提供更多就业机会。

本项目建成后将直接或间接带动当地经济发展，为社会就业提供更多的机会，发挥更大的经济和社会效益。

3 、项目的实施可以完善县城的基础设施建设。

随着城区的快速发展，城市基础配套设施的建设也要同步推进，杜绝配套设施不完善而给城市发展带来的制约问题，保证隆安县持续健康的发展，真正成为南宁市重要的交通枢纽中心和商

务商贸中心。本项目是隆安县基础设施建设的组成部分，建成后将对完善城区的基础设施建设起到积极的作用。

4 、项目的实施有助于提高隆安县的区域竞争力。

本项目的建设将有助于改善城区交通和停车的环境，缓解区域内的停车位不足的问题，尤其是本项目选址所在地是商业商务繁华区域，停车位一位难求，项目的建设可以大大提高了城区的环境档次，改善了城区的停车和交通的状况，缓解城区停车位不足的问题，大大提升隆安县区域的服务水平和服务质量，对于提升隆安县的知名度和美誉度以及提高区域竞争力和影响力有着重大意义。

四、项目投资估算及资金筹措方案

（一）项目投资估算。

根据隆安县发展改革和科学技术局《隆安县城市综合停车场建设项目可行性研究报告的批复》（隆发改投资[2021] 24 号），本项目总投资为 43,767.19 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	35,405.66	80.90%
2	工程建设其他费用	3,744.52	8.56%
3	预备费	3,132.01	7.16%
4	建设期利息	1,485.00	3.39%
项目总投资		43,767.19	100.00%

（二）资金筹措方案。

1. 资金来源

本项目总投资估算43,767.19万元，项目资金来源如下：

（1）不含专项债券的项目资本金15,967.19万元，资金来源为业主自筹，占比36.48%；

（2）专项债券资金27,800万元，占比63.52%,其中已发行20,800万元，本期拟发行3,600万元，本项目专项债券资金拟作为项目资本金共0万元，占比0%；

（3）本项目无其他融资。

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
不含专项债券的项目资本金	4,549.67	6,417.52	5,000.00	
专项债券融资	10,800.00	10,000.00	3,600.00	3,400.00
其他债务融资	-	-	-	
合计	15,349.67	16,417.52	8,600.00	3,400.00

2.项目实施计划

项目计划建设周期为37个月，已于2022年5月开工建设，预计于2025年6月底完工。

单位：人民币万元

类别	2022年	2023年	2024年	2025年
项目建设	15,349.67	16,417.52	8,600	3,400

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。项目收入主要有商铺租赁收入、停车费和广告位租赁费等。具体测算过程如下：

1. 商铺租赁收入。

本项目根据建成后，商铺用于出租，其中商铺出租面积按889.6 m²计，出租率按85%计；参考周边商铺的租赁收入，按25元/月·m²估算，增长率为每3年增长5%。则债券存续期内，预计本项目商铺租赁收入为1,542.30万元

2. 停车费。

参照《南宁市道路路内停车泊位机动车停放服务收费标准》（南府规〔2017〕9号）二类区域一级道路计费标准，7：30-21:30前按15分钟免费停放，之后1.0元/辆.15分钟（即4元/小时），负荷85%计算；夜间按10元/辆，负荷60%计算。增长率为每3年增长5%。则债券存续期内，预计本项目停车费收入为94,876.24万元。

3. 广告位租赁费。

每个停车场广告位设置10个，参考项目周边广告位租赁收入情况，每个停车场每个广告位租赁收入按1.5万元/年·个测算，每条道路广告位设置10个，按1万元/年·个测算。增长率为每3年增长5%。则债券存续期内，预计本项目广告位租赁收入为3,018.72万元。

综上所述，该项目政府专项债券存续期内本项目的收入合计约为99,437.26万元。项目各年收入情况如下表所示：

单位：人民币万元

时间	商铺租赁收入	停车费	广告位租赁费	当年总收入
2022年	-	-	-	0

2023年	-	-	-	0
2024年	-	-		0
2025年	40.87	2,514.37	80	2,635.24
2026年	40.87	2,514.37	80	2,635.24
2027年	40.87	2,514.37	80	2,635.24
2028年	42.92	2,640.08	84	2,767.00
2029年	42.92	2,640.08	84	2,767.00
2030年	42.92	2,640.08	84	2,767.00
2031年	45.06	2,772.09	88.2	2,905.35
2032年	45.06	2,772.09	88.2	2,905.35
2033年	45.06	2,772.09	88.2	2,905.35
2034年	47.32	2,910.69	92.61	3,050.62
2035年	47.32	2,910.69	92.61	3,050.62
2036年	47.32	2,910.69	92.61	3,050.62
2037年	49.68	3,056.23	97.24	3,203.15
2038年	49.68	3,056.23	97.24	3,203.15
2039年	49.68	3,056.23	97.24	3,203.15
2040年	52.17	3,209.04	102.1	3,363.31
2041年	52.17	3,209.04	102.1	3,363.31
2042年	52.17	3,209.04	102.1	3,363.31
2043年	54.77	3,369.49	107.21	3,531.47
2044年	54.77	3,369.49	107.21	3,531.47
2045年	54.77	3,369.49	107.21	3,531.47
2046年	57.51	3,537.96	112.57	3,708.04
2047年	57.51	3,537.96	112.57	3,708.04
2048年	57.51	3,537.96	112.57	3,708.04
2049年	60.39	3,714.86	118.2	3,893.45
2050年	60.39	3,714.86	118.2	3,893.45
2051年	60.39	3,714.86	118.2	3,893.45
2052年	63.41	3,900.60	124.11	4,088.12
2053年	63.41	3,900.60	124.11	4,088.12
2054年	63.41	3,900.60	124.11	4,088.12
合计	1,542.30	94,876.24	3,018.72	99,437.26

（二）项目预期成本测算。

本项目成本主要为工资福利支出、管理费用、外购动力费、税费等。具体测算依据如下:

1.工资福利

参考广西统计局公布数据，结合今年实际经济发展情况及项目可行性研究报告，本项目设计定员为10人，参考隆安县地区该行业从业人员人均工资及福利为5,000元/月，考虑增长率为每3年增长5%。债券存续期内，工资福利费支出为2,264.07万元。

2.动力材料费

满负荷运转时，本项目年用电量11,129.48千瓦时，隆安县地区电价为0.65元/度，年均支出86.81万元；项目未达到满负荷时，动力材料支出按负荷率的同比例计算。以上支出测算时，年支出增长率均按照每3年增长5%测算。债券存续期内，动力材料费支出为3,442.32万元。

3.管理费

管理费含员工管理费、电费及设备维护费，根据可研报告。债券存续期内，管理费支出为2,896.50万元。

4.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.停车费增值税税率取6%；商铺租赁增值税税率取9%.

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%；房产税按租金的 12%，城镇土地使用税按 4 元/m²。

3. 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，税费支出为 11,846.50 万元。

综上所述，该项目政府专项债券存续期内本项目的总成本费用为 20,449.39 万元，项目各年成本情况如下表所示：

单位：人民币万元

时间	工资福利	动力材料费	管理费	税费支出	当年总支出
2024 年	-	-	-	-	-
2025 年	60.00	86.81	96.55	152.12	395.48
2026 年	60.00	86.81	96.55	152.12	395.48
2027 年	60.00	86.81	96.55	152.12	395.48
2028 年	63.00	91.15	96.55	182.54	433.24
2029 年	63.00	91.15	96.55	182.54	433.24
2030 年	63.00	91.15	96.55	182.54	433.24
2031 年	66.15	95.71	96.55	219.05	477.46
2032 年	66.15	95.71	96.55	219.05	477.46
2033 年	66.15	95.71	96.55	219.05	477.46
2034 年	69.46	100.49	96.55	262.86	529.36
2035 年	69.46	100.49	96.55	262.86	529.36
2036 年	69.46	100.49	96.55	262.86	529.36
2037 年	72.93	105.52	96.55	315.44	590.44
2038 年	72.93	105.52	96.55	315.44	590.44
2039 年	72.93	105.52	96.55	315.44	590.44
2040 年	76.58	110.79	96.55	378.52	662.44
2041 年	76.58	110.79	96.55	378.52	662.44
2042 年	76.58	110.79	96.55	378.52	662.44
2043 年	80.41	116.33	96.55	454.23	747.52

2044年	80.41	116.33	96.55	454.23	747.52
2045年	80.41	116.33	96.55	454.23	747.52
2046年	84.43	122.15	96.55	545.07	848.20
2047年	84.43	128.26	96.55	545.07	854.31
2048年	84.43	134.67	96.55	545.07	860.72
2049年	88.65	141.40	96.55	654.09	980.69
2050年	88.65	148.47	96.55	654.09	987.76
2051年	88.65	155.90	96.55	654.09	995.19
2052年	93.08	163.69	96.55	784.91	1,138.23
2053年	93.08	163.69	96.55	784.91	1,138.23
2054年	93.08	163.69	96.55	784.91	1,138.23
合计	2,264.07	3,442.32	2,896.50	11,846.50	20,449.39

（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，项目预期总收入为99,437.26万元，预期经营成本为20,449.39万元，项目总收益为78,987.86万元。

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52,722.32万元，其中专项债券融资本息为52,722.32万元，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	
27,800.00	24,922.32	52,722.32	0	0	0	52,722.32

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 1.50。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
隆安县城市综合停车场建设项目	78,987.86	52,722.32	1.50

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	1.40	1.50	1.59
成本变动敏感性分析			
项目总债务融资本息的覆盖倍数	1.51	1.50	1.48

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 1.40 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 1.48，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及控制措施。

工程风险是指因设计方案、工程地质、水文地质、施工与工期等存在各种不确定性给项目带来的风险。尽管项目建设所在地的地质水文稳定，项目工程方案变动的可能性较大，项目工程建设期较长，项目的某些费用支出较难准确把握，因此，项目建设具有一定的工程风险。

项目建设期在安全施工、文明施工、质量管理方面存在一定风险，在运营管理和安全方面存在一定风险。

在施工安全、文明施工、质量管理方面，通过合理规划安排，在监理单位的监视下建设，加强施工单位管理等手段，能有效降低该不利影响。本项目建设方案及设计文件经过科学严谨的论证，能有效避免项目在运营管理和安全方面的风险，再加上建设单位的专业化管理，能有效防止运营管理和安全方面的风险发生。

项目管理和安全影响风险事件概率的可能性较低、影响程度较大，风险程度一般。

工程管理风险本项目大部分施工地点为交通商贸中心和居住小区周边，易对交通及周边居民生活造成影响，为满足施工运输要求，施工期间来往工地车辆增多，甚至临时占用道路，特别

是重型车辆可能对区域道路造成影响，甚至可能导致部分路段堵塞，影响群众的日常生产、生活，并增加交通安全隐患。项目建成后，道路行驶车辆相应增加，车速较快，加重交通安全隐患，因此，存在一定的担忧，并可能产生不满情绪。如果施工单位对施工管理不到位，对预防措施执行不到位，再缺乏相应的专业知识、专业人才，将会带来不必要的干扰因素，并可能影响项目的顺利实施。

项目在实施过程中，存在对群众提出的合理异议和诉求未能妥善解决而产生的风险，如果不尽快解决群众提出的合理异议和诉求，发生风险的概率会随着时间的增加而增加。

项目实施过程中，要兼顾大多数人的利益，保障群众的基本利益和权益；要合理设置道路出入口，跟现有道路要顺接，做好道路沿线的排水设施，防止道路积水，影响附近群众交通出行。

工程风险对于本项目而言属于一般风险。

（二）项目资金筹措的风险及控制措施。

资金风险指建设项目资金供给的中断或延误给项目建设带来的风险。本项目的投资额较大，资金来源为申请政府地方专项债及业主自筹。因此，项目资金的妥善解决和合理安排对于本项目的顺利建设显得尤为重要。资金风险构成了本项目主要的风险，属于一般风险。

（三）影响融资平衡结果的风险。

影响融资平衡结果主要来自收入、成本的变化。对于本项目而言，本项目已严格按照实际情况测算，并通过了压力测试，因此，影响融资平衡结果风险属一般风险。

（1）投资测算不准确风险

影响项目融资平衡最大的风险在于对未来经营预测、项目进度以及项目整体现金流测算等重要环节出现判断偏差。经营预测偏大或偏小直接导致投资总额设计偏大或偏小；对项目进度错判将导致融资节奏错乱，导致资金不能及时足额注入到项目或者大额资金不能充分运用的后果；整体现金流测算出现偏差将导致项目可行性分析不能及时纠偏，项目资金投入和现金流入不能平衡的结果。

（2）利率波动风险

在本政府专项债券存续期内，国际、国内宏观经济环境的变化，国家经济政策变动等因素会引起债务资本市场利率的波动，市场利率波动将会对项目的财务成本产生影响，进而影响项目投资收益的平衡。

（3）存续债券置换不畅风险

根据《地方政府专项债务预算管理办法》（财预〔2016〕155号）第六条规定，专项债务本金通过对应的政府性基金收入、专项收入、发行专项债券等偿还。若本期政府专项债券到期时项目收入不足以偿还本期债券，发行人将发行新一期政府专项债券置

换本期债券。因此存在由于新一期政府专项债券不能足额及时募集而造成本期政府专项债券不能按期足额兑付的风险。

（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

本项目建设单位是广西隆安公共投资有限公司，主管单位是隆安县财政局。

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《隆安县城市综合停车场建设项目》的建设任务、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。

广西隆安公共投资有限公司

2024 年 9 月 10 日

隆安县财政局

2024 年 9 月 10 日

2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（四期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（二十四期）桂林市交通基础设施项目实施方案

桂林市财政局

2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（四期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（二十四期）贵阳至广州铁路提质改造工程项目实施方案

一、债券情况

（一）债券发行计划。

贵阳至广州铁路提质改造工程项目专项债券计划发行规模101,640万元，共发行五期。首期已于2023年6月15日发行17,000万元(其中贺州市本级3,400万元，贺州市八步区5,700万元，贺州市平桂区3,700万元，贺州市钟山县4,200万元)，发行期限均为30年，发行利率为3.13%；二期已于2023年8月22日发行45,200万元(其中自治区本级37,300万元，柳州市本级7,900万元)；三期已于2024年3月27日发行10,000万元(自治区本级10,000万元)，发行期限均为30年，发行利率为3.02%；四期（本期）计划于2024年9月发行7,300万元（临桂区1,800万元，灵川县1,600万元，龙胜各族自治县2,100万元，恭城瑶族自治县1,800万元）；五期计划于2024年发行22,140万元，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、1,131.30亿元和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
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：贵阳至广州铁路提质改造工程项目。

2.项目业主：广西铁路投资集团有限公司。

3.建设地点：贵阳至广州铁路龙里北至三水南区段(K48+630-K806+000)，正线全长757.37公里，含贵阳枢纽、广州枢纽、桂林地区等相关工程。自龙里，穿斗篷山至都匀，而后由三都沿柳江经榕江、从江进入广西壮族自治区，跨融江和焦柳铁路，经柳州市三江，穿天平山隧道经桂林后跨漓江、继续经恭城、钟山、贺州进入广东省境内。广西区境内占比40.6%，全长307.49km。

（四）项目业主介绍。

广西壮族自治区铁路投资集团有限公司成立于2008年10月31日，是广西壮族自治区地区大型国有独资企业，是广西壮族自治区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）和广西壮族自治区铁路合作项目中广西壮族自治区

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年广西壮族自治区区政府出台了《全面深化改革推动广西壮族自治区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。

广西壮族自治区铁路投资集团作为广西壮族自治区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，助力广西壮族自治区铁路建设发展。

（五）项目建设内容。

专项债券资金主要用于贵阳至广州铁路提质改造工程项目路基工程、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棋盘山隧道泄水洞1814m,毛家隧道出口危岩落石整治1处,恭城站声屏障180m,公安补强房屋4处/2110㎡,桂林北站房改造14382㎡,贺州站三、四站台雨棚11000㎡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	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，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、客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	本项目已取得初设批复、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。

西南、西北地区虽有丰富的劳动力、能源和旅游资源，但由

于对外交通设施的不健全，难以将资源优势转化为经济优势；而珠三角、海西经济区资金、技术优势明显，但资源贫乏、劳动力短缺。贵阳至广州铁路提质改造工程项目建成后，使得西南地区至珠三角地区的铁路旅客运输时间缩短 32 分钟左右，可快捷、高效地完成区际旅客交流任务，能增强粤港澳大湾区、海西经济区对黔中和西北地区的辐射带动能力。本项目将成为区域经济合作的桥梁，促进沿线经济的快速、均衡和协调发展，对深入实施西部大开发战略和可持续发展以及构建和谐社会具有重要意义。

作为国家重点发展的两大重点经济核心区，成渝双城经济圈与粤港澳大湾区的高效联动对于加强双区联系、实现双区经济联动和规模效应具有重要意义，对于提升两地生产要素沟通效率，促进两地产业融合发展，强化成渝双城经济圈与粤港澳大湾区联系、实现双区经济联动具备助推器作用。

（二）社会效益分析。

贵广通道串联并直接辐射黔中城市群、珠三角城市群、成渝城市群除承担长途客流外，兼顾沿线城际客流，并与通道内的贵昆、贵南、渝贵、成贵、高速公路等其他交通方式一起，在贵广经济发展主轴上构建多层次快速交通运输网。提质达速改造建成后，沿线城市间的时空距离将进一步缩短，贵阳至广州的旅行时间也大大缩短，极大地满足沿线城市一体化发展，大幅提升沿线城市同城化水平，对促进沿线新型城镇化发展具有重要作用。铁路具有运量大、能耗低、排放少、污染小的比较优势，本项目是

提质达速后为时速每小时300千米的高速铁路，开行动车组，基本实现零排放，是真正的绿色交通，是打好污染防治攻坚战的重要举措。本项目建成后，可以有效调整运输结构，打赢蓝天保卫战，增强人民幸福感。

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、贵州省人民政府、广西壮族自治区壮族自治区人民政府、广东省人民政府关于贵阳至广州铁路提质改造工程初步设计的批复》（铁鉴函〔2022〕463号），项目估算总投资582,800万元。

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	582,800.00	100.00
项目总投资		582,800.00	100.00

（二）资金筹措方案。

1.资金来源

贵阳至广州铁路提质改造工程项目总投资582,800万元，其中成都局集团公司管理范围工程概算总额149,600万元、南宁局集团公司管理范围工程概算总额324,000万元、广州局集团公司管理范围工程概算总额109,200万元。

广西壮族自治区项目资金来源如下:

（1）财政预算资金29,420万元，占比9.08%;

（2）单位自有资金30,940万元，占比9.55%;

（3）专项债券资金101,640万元，占比31.37%，其中前期已发行72,200万元，本次拟发行7,300万元（临桂区1,800万元，灵川县1,600万元，龙胜各族自治县2,100万元，恭城瑶族自治县1,800万元），拟全部作为资本金;

（4）其他资本金投入162,000万元，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	2023年	2024年
财政预算资金	22,800	6,620
单位自有资金	30,940	-
专项债券融资	62,200	39,440
其他资本金投入	-	162,000
合计	115,940	208,060

2.项目实施计划

项目计划建设周期为24个月,已于2022年12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年及以前	2023年	2024年
项目建设	16,000.00	211,000.00	97,000.00

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2030年为起始年测算，根据初期、近期、远期的客流增加的数据，测算增量收入。项目主要收入来源铁路

运输增量收入。

铁路运输收入计算方式为客流密度*运价率*全长。

根据贵州省、广西壮族自治区和广东省（含广州市）出具的承诺函，本次提质改造工程已经确定资本金按总投资的100%安排，由贵州省、广西壮族自治区、广东省政府按线路长度比例分别承担出资责任。根据初步设计批复，贵阳至广州铁路龙里北至三水南区段(K48+630-K806+000)，正线全长757.37公里，根据可行性研究报告广西区境内占比40.60%，全长307.49千米。

贵阳至广州铁路提质改造工程项目可行性研究报告和初步设计批复，本次收入测算采用有无对比原则，计入项目的效益主要为增量收入与增量成本，即将项目提速与不提速情况下运营期内收入与成本差额纳入项目效益计算。

根据贵阳至广州铁路提质改造工程项目可行性研究报告研究年度有无项目情况客流密度表如下:

研究年度无项目情况客流密度表

单位：万人/年

区段	2030年（初期）	2035年（近期）	2045年（远期）
贵阳—桂林	1,633	1,820	2,165
桂林—广州	2,010	2,233	2,615

研究年度有项目情况客流密度表

单位：万人/年

区段	2030年（初期）	2035年（近期）	2045年（远期）
贵阳—桂林	1,683	1,916	2,328
桂林—广州	2,072	2,350	2,811

根据贵阳至广州铁路提质改造工程项目可行性研究报告，本项目提速后，列车开行对数情况如下:

列车开行对数情况表

单位：对/日

研究年度	客运区段	250km/h 列车对数	250km/h 列车对数	列车对数
2030 年（初期）	贵阳—桂林	32	41	73
	桂林—广州	35	54	89
2035 年（近期）	贵阳—桂林	28	67	95
	桂林—广州	24	85	109
2045 年（远期）	贵阳—桂林	-	114	114
	桂林—广州	-	128	128

根据开行方案，提速后，部分客车仍然维持时速250公里运行速度，对于该部分客车运价率仍然维持每人每公里0.37元；对于提速至时速300公里客车，本次计算按每人每公里0.52元计算。根据谨慎性原则，在计算增量收入时无项目运价率按每人每公里0.37元。

按照上述运价率及开行方案计算，各方案关键年度运营收入增量情况如下:

单位：人民币万元

项目	2030 年（初期）	2035 年（近期）	2045 年（远期）
运营收入增量	71,952.97	88,200.41	126,053.17

因此，按照上述客流密度预测和运价率取值方案，结合区段全长，本项目贵阳至广州铁路提质改造工程运营期可实现铁路运输增量收入总额约2,376,247.48万元。

项目每年预期增量收入情况如下表:

单位：人民币万元

时间	铁路运输增量收入	当年总收入
2030 年	71,952.97	71,952.97
2031 年	71,952.97	71,952.97
2032 年	71,952.97	71,952.97
2033 年	71,952.97	71,952.97
2034 年	71,952.97	71,952.97
2035 年	88,200.41	88,200.41
2036 年	88,200.41	88,200.41
2037 年	88,200.41	88,200.41
2038 年	88,200.41	88,200.41
2039 年	88,200.41	88,200.41
2040 年	88,200.41	88,200.41
2041 年	88,200.41	88,200.41
2042 年	88,200.41	88,200.41
2043 年	88,200.41	88,200.41
2044 年	88,200.41	88,200.41
2045 年	126,053.17	126,053.17
2046 年	126,053.17	126,053.17
2047 年	126,053.17	126,053.17
2048 年	126,053.17	126,053.17
2049 年	126,053.17	126,053.17
2050 年	126,053.17	126,053.17
2051 年	126,053.17	126,053.17
2052 年	126,053.17	126,053.17
2053 年	126,053.17	126,053.17
合计	**2,376,247.48**	**2,376,247.48**

（二）项目预期成本测算。

本项目成本主要为增量运营成本、动车组租赁费和税金及附加。具体测算依据如下:

（1）增量运营成本

根据贵阳至广州铁路提质改造工程项目可行性研究报告，考虑提速前后成本差额计入本次计算。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》，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。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。本项目关键年度运营成本增量如下:

单位：人民币万元

项目	2030 年	2035 年	2045 年
运营成本增量	44,100.2	51,063.39	62,668.71

（2）动车组租赁费

本项目提速后，为满足新的运行速度，存在部分车辆置换与新增等因素，为减轻项目前期筹资压力及合理利用资源，并结合地方路局意见，本次计算考虑采取租赁形式满足该部分车辆需求，因此成本支出在有关成本与无关成本基础上增加动车组租赁费。

租赁费由车辆租金与检修维护费用构成，根据搜集到中车有关租赁费收费标准，租金按资产原值乘以资金成本回收率估列，其中资金成本回收率按现行银行长期贷款利率4.9%上浮10%，10年期计算，CRH2A型车短编组车辆原值为1.3亿元，长编组车辆原

值为2.6亿元；CR400AF型车短编组车辆原值为1.9亿元，长编组车辆原值为3.8亿元。维修费根据车辆型号不同略有差异，收费标准为5.9—7.4元/辆车公里。租金及维修费均按有无对比原则，将差额计入本项目。根据上述原则，按照开行计划及置换、购车方案，本项目初近远期租赁费用增量如下：

单位：人民币万元

项目	2030年	2035年	2045年
运营成本增量	6,963.19	18,568.51	30,173.82

本项目贵阳至广州铁路提质改造工程运营期铁路运营成本以及动车组租赁费约1,787,218.72万元。

（3）税金及附加

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》，本次增值税及附加按运输收入的6%估列。所得税取应纳税所得额的25%。本项目贵阳至广州铁路提质改造工程运营期税金及附加约142,574.85万元。

综上所述，本项目在专项债券存续期内预期总成本合计1,929,793.57万元。

单位：人民币万元

时间	增量运营成本	动车组租赁费	税金及附加	当年总成本
2030年	44,100.2	6,963.19	4,317.18	55,380.57
2031年	44,100.2	6,963.19	4,317.18	55,380.57
2032年	44,100.2	6,963.19	4,317.18	55,380.57
2033年	44,100.2	6,963.19	4,317.18	55,380.57
2034年	44,100.2	6,963.19	4,317.18	55,380.57
2035年	51,063.39	18,568.51	5,292.02	74,923.92

时间	增量运营成本	动车组租赁费	税金及附加	当年总成本
2036 年	51,063.39	18,568.51	5,292.02	74,923.92
2037 年	51,063.39	18,568.51	5,292.02	74,923.92
2038 年	51,063.39	18,568.51	5,292.02	74,923.92
2039 年	51,063.39	18,568.51	5,292.02	74,923.92
2040 年	51,063.39	18,568.51	5,292.02	74,923.92
2041 年	51,063.39	18,568.51	5,292.02	74,923.92
2042 年	51,063.39	18,568.51	5,292.02	74,923.92
2043 年	51,063.39	18,568.51	5,292.02	74,923.92
2044 年	51,063.39	18,568.51	5,292.02	74,923.92
2045 年	62,668.71	30,173.82	7,563.19	100,405.72
2046 年	62,668.71	30,173.82	7,563.19	100,405.72
2047 年	62,668.71	30,173.82	7,563.19	100,405.72
2048 年	62,668.71	30,173.82	7,563.19	100,405.72
2049 年	62,668.71	30,173.82	7,563.19	100,405.72
2050 年	62,668.71	30,173.82	7,563.19	100,405.72
2051 年	62,668.71	30,173.82	7,563.19	100,405.72
2052 年	62,668.71	30,173.82	7,563.19	100,405.72
2053 年	62,668.71	30,173.82	7,563.19	100,405.72
合计	**1,295,153.29**	**492.065.43**	**142,574.85**	**1,929,793.57**

（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,贵阳至广州铁路提质改造工程项目预期总收入为 2,376,247.48 万元,预期总成本为 1,929,793.57 万元,项目总收益为 446,453.91 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 211,798.2 万元,其中专项债券融资本息为 211,798.2 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	其他债务融资本息	
101,640.00	110,158.20	211,798.20	-	-	-	211,798.20

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 2.11。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
贵阳至广州铁路提质改造工程	446,453.91	211,798.20	2.11

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	1.55	2.11	2.67
成本变动敏感性分析			
项目总债务融资本息的覆盖倍数	2.56	2.11	1.65

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 1.55,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 1.65，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。经广西壮族自治区壮族自治区人民政府批准，广西壮族自治区壮族自治区财政厅印发《广西壮族自治区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贵阳至广州铁路提质改造工程建设任务、成本等因素，建立本地区试点发行专项债券项目库，做好入库专项债券项目的规划期限、投资计划、收益与融资平衡方案、预期收入等测算，做好试点发行专项债券年度项目库与政府债务管理系统的衔接，配合做好专项债券发行各项准备工作，加强对项目实施情况的监控，并

统筹协调相关部门保障项目建设进度，如期实现专项收入，确保还本付息资金及时足额上缴财政部门等后续工作。

（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（四期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（二十四期）贵阳至广州铁路提质改造工程项目实施方案》之盖章页）

广西铁路投资集团有限公司

2024年9月12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（四期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（二十四期）贵阳至广州铁路提质改造工程项目实施方案》之盖章页）

桂林市临桂区财政局

2024年9月12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（四期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（二十四期）贵阳至广州铁路提质改造工程项目实施方案》之盖章页）

桂林市临桂区交通运输局

2024年9月12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（四期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（二十四期）贵阳至广州铁路提质改造工程项目实施方案》之盖章页）

灵川县财政局

2024年9月12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（四期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（二十四期）贵阳至广州铁路提质改造工程项目实施方案》之盖章页）

灵川县交通运输局

2024年9月12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（四期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（二十四期）贵阳至广州铁路提质改造工程项目实施方案》之盖章页）

龙胜各族自治县财政局

2024年9月12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（四期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（二十四期）贵阳至广州铁路提质改造工程项目实施方案》之盖章页）

龙胜各族自治县交通运输局

2024年9月12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（四期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（二十四期）贵阳至广州铁路提质改造工程项目实施方案》之盖章页）

恭城瑶族自治县财政局

2024 年 9 月 12 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（四期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（二十四期）贵阳至广州铁路提质改造工程项目实施方案》之盖章页）

恭城瑶族自治县交通运输局

2024年9月12日

2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（四期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（二十四期）阳朔县新城区停车场及公共服务配套设施（一期）工程实施方案

一、债券情况

（一）债券发行计划。

阳朔县新城区停车场及公共服务配套设施（一期）工程专项债券计划发行规模7,000万元，预计发行两期。首期计划于2024年9月发行2,800万元，二期计划于2025年发行4,200万元，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。

二、项目基本情况

（一）阳朔县简介。

桂林市阳朔县位于桂林市南部，辖阳朔、白沙、福利、兴坪、葡萄、高田6个镇和金宝、普益、杨堤3个乡，下设社区15个、建制村99个。县人民政府驻阳朔镇。行政区域面积1,436平方千米。2020年年末，全县户籍人口33.17万人。阳朔县连续2

年获评全国县域旅游综合实力百强县，4 年蝉联“广西高质量发展先进县”。阳朔县已发现的矿藏资源，金属矿有铅、锌、铜、铁、锰、铝土，非金属矿有重晶石、大理石、石灰石等。全县有水资源总量 19.34 亿立方米（未含客水过境流量），其中地表水 12.52 亿立方米、地下水 6.82 亿立方米。

（二）阳朔县财政收支情况。

2021 年至 2023 年，桂林市阳朔县实现一般公共预算收入分别为 3.02 亿元、2.67 亿元、3.2 亿元；一般公共预算支出分别为 20.23 亿元、17.84 亿元和 21.95 亿元。政府性基金收入分别为 2.77 亿元和 4.82 亿元和 3.61 亿元；政府性基金支出分别为 4.59 亿元、5.2 亿元和 3.9 亿元。

阳朔县 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	3.02	2.67	3.20
一般公共预算支出	20.23	17.84	21.95
政府性基金收入	2.77	4.82	3.61
其中：国有土地使用权出让收入	-	-	-
政府性基金支出	4.59	5.20	3.90
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：阳朔县新城区停车场及公共服务配套设施（一期）工程。

2.项目业主：阳朔县新城区建设投资有限公司。

3.建设地点：阳朔县新城区。

（四）项目业主介绍。

阳朔县新城区建设投资有限公司是阳朔县人民政府批准成立的国有独资公司。公司成立于2009年4月，注册资金5,000万元，是政府指定的城市基础设施投融资平台，注册地址位于阳朔县阳朔镇大村门开发区将军路1号（县财政局院内），主要经营范围为：以自有资金从事投资活动；市政设施管理；停车场服务；集中式快速充电站；电动汽车充电基础设施运营；机动车充电销售；非居住房地产租赁；建筑材料销售（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动）许可项目：房地产开发经营；城市建筑垃圾处置。

（五）项目建设内容。

专项债券资金仅用于建设B05、B06公共停车场，地下总建筑面积11,811.3平方米，共设置地下停车位217个，地上停车位150个，设置充电桩37个。

本期专项债券资金主要用于基坑开挖、支护、地质处理以及部分基础设施施工。

（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	通过项目的建设，提高阳朔县新城区的居住条件，提升新城区的招商引资影响力，增加就业及提高周边生活条件，提高新城区的公共服务及配套设施建设水平，项目收益来源稳定可靠，资金来源有保障。
偿债计划	说明偿债计划的可行性和偿债风险点	项目偿债资金来源有保障，风险等级为低。

评估要求		
评估指标	**评估内容**	**具体说明**
建设投资实施方式	说明项目建设投资实施方式的合规性	本项目项目建议书、可行性研究报告、初步设计及概算已获相关行政主管部门批复
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	本项目预计建设期为二年，项目总投资 10,678.20 万元，预计第一年完成投资 5,500 万元，占总投资的 51.51%；第二年完成总投资 5,178.2 万元，占总投资的 48.49%。项目资金来源如下：申请地方政府专项债 7,000 万元，县财政资金 3,678.2 万元。本项目为城市停车场及公共服务配套设施建设，符合政府专项债投向的要求
收入预测	说明项目收入预测的合理性与具体数据来源	本项目所有收费均真实合理，均参照地块周边类型项目的收入情况估算。
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）促进经济发展。

项目的实施，改善了人居生活环境，促进附近土地的升值，也促进项目所在区域的经济社会发展，相应的带动经济的繁荣，提高了地区的国民生产总值，提高了居民的收入，而且对于贫富差距问题不会产生负面影响。项目的建设提高了新城区的居住条件及景观效果，提升了新城区的招商引资影响力，具有效益的社会效益。项目建设将增加社会就业。同时，也大大的改善了周边的生态环境，提高周边的生活条件，促进地方社会经济的发展。

（二）提高生活水平。

项目可以美化城镇，完善城镇基础设施，提高人民生活水平，改善人居环境，集约利用土地，促进社会主义精神文明建设，具有明显的社会效益。项目属安置区配套项目，对于该区的各个不

同的利益群体，项目的建设都不会带来负面的影响，反而提高了阳朔县新城区的吸引力和竞争力，提高所在区域人群的生活质量。

四、项目投资估算及资金筹措方案

（一）项目投资估算。

根据阳朔发展改革局《关于阳朔县新城区停车场及公共服务配套设施（一期）工程可行性研究报告的批复》（朔发改管字〔2022〕134号），本项目总投资为10,678.2万元。

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	9,117.77	85.39
2	建设工程其他费用	839.95	7.87
3	预备费	427.98	4.01
4	建设期利息	292.50	2.74
项目总投资		**10,678.20**	**100.00**

（二）资金筹措方案。

1.资金来源

阳朔县新城区停车场及公共服务配套设施（一期）工程总投资10,678.2万元。项目资金来源如下：

（1）不含专项债券的项目资本金3,678.2万元，资金来源为业主自筹，占比34.45%；

（2）专项债券资金7,000万元，占比65.55%，其中本次拟发行2,800万元。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%，其中存量融资 0 万元。

项目资金筹措计划如下表所示：

单位：人民币万元

类别	合计	2023 年及以前	2024 年	2025 年
不含专项债券的项目资本金	3,678.20	1,000.00	1,594.00	1,084.20
专项债券融资	7,000.00	-	2,800.00	4,200.00
其他债务融资	-	-	-	-
合计	**10,678.20**	**1,000.00**	**4,394.00**	**5,284.20**

2. 项目实施计划

项目计划建设周期为 24 个月，已于 2023 年 9 月开工建设，预计于 2025 年 9 月底竣工。

单位：人民币万元

类别	合计	2023 年及以前	2024 年	2025 年
项目建设	10,678.20	1,000.00	4,394.00	5,284.20

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。

项目主要收入来源于停车费收入和充电桩服务收入。

1. 停车费收入

地下停车位 217 个，地上停车位 150 个，初始停车费按 60 元/天计算。本项进入运营期后，第一年负荷率为 75%，以后每年负荷率增长 5 个百分点，至负荷率达 90%后不再增长。收费标准每三年上浮 5%。则债券存续期内，停车费收入累计收入 27,054.37 万元。

2. 充电桩服务收入

本项目设置 37 个充电桩，设车均充电 200km，约 30 度/辆，日轮转充电次数 6 次，充电服务费约 0.7 元/度。考虑到充电桩使用时长、充电时间、日轮转充电次数等因素，本项年增长率为 0%。债券存续期内，充电桩服务累计收入 5,104.8 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 32,159.17 万元。

项目每年预期收入情况如下表：

单位：人民币万元

时间	停车费收入	充电桩服务收入	当年总收入
2026 年	602.80	170.16	772.96
2027 年	642.98	170.16	813.14
2028 年	683.17	170.16	853.33
2029 年	759.52	170.16	929.68
2030 年	759.52	170.16	929.68
2031 年	759.52	170.16	929.68
2032 年	797.50	170.16	967.66
2033 年	797.50	170.16	967.66
2034 年	797.50	170.16	967.66
2035 年	837.41	170.16	1,007.57
2036 年	837.41	170.16	1,007.57
2037 年	837.41	170.16	1,007.57
2038 年	879.24	170.16	1,049.40
2039 年	879.24	170.16	1,049.40
2040 年	879.24	170.16	1,049.40
2041 年	923.24	170.16	1,093.40
2042 年	923.24	170.16	1,093.40
2043 年	923.24	170.16	1,093.40

时间	停车费收入	充电桩服务收入	当年总收入
2044 年	969.42	170.16	1,139.58
2045 年	969.42	170.16	1,139.58
2046 年	969.42	170.16	1,139.58
2047 年	1,017.88	170.16	1,188.04
2048 年	1,017.88	170.16	1,188.04
2049 年	1,017.88	170.16	1,188.04
2050 年	1,068.76	170.16	1,238.92
2051 年	1,068.76	170.16	1,238.92
2052 年	1,068.76	170.16	1,238.92
2053 年	1,122.17	170.16	1,292.33
2054 年	1,122.17	170.16	1,292.33
2055 年	1,122.17	170.16	1,292.33
合计	**27,054.37**	**5,104.80**	**32,159.17**

（二）项目预期成本测算。

本项目成本主要为职工工资及福利、动力材料支出、维修费用、管理费用。具体测算依据如下:

1.工资福利支出

本项目设计定员为管理人员 1 人，年薪 3.5 万/年；服务人员 3 人，年薪 3 万/年。债券存续期内,本项目所产生的工资福利支出合计约为 375 万元。

2.动力材料支出

电水费及其他燃料费按经营收入 5%计收。债券存续期内,本项目所产生的动力材料支出合计约为 1,607.97 万元。

3.维修费用

主要是项目建筑及配套设施日常维护费用等，按工程费用0.5%计算，每年为 45.59 万元。债券存续期内,本项目所产生的维修费用合计约为 1,367.7 万元。

4.管理成本

包括交通、通讯、差旅、培训、风险、污物处理等费用，按营业收入的 2%计算。债券存续期内,本项目所产生的管理成本合计约为 643.18 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：增值税税率取 9%；增值税附加税包括城市维护建设税 7%、教育费附加（含地方教育费附加）费率按 5%计算；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 3,491.91 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7,485.76 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	维修费用	管理成本	税费支出	当年总成本
2026 年	12.50	38.65	45.59	15.46	1.90	114.10
2027 年	12.50	40.66	45.59	16.26	11.25	126.26
2028 年	12.50	42.67	45.59	17.07	20.59	138.42
2029 年	12.50	46.48	45.59	18.59	38.35	161.51
2030 年	12.50	46.48	45.59	18.59	38.35	161.51
2031 年	12.50	46.48	45.59	18.59	38.35	161.51

时间	工资福利支出	动力材料支出	维修费用	管理成本	税费支出	当年总成本
2032 年	12.50	48.38	45.59	19.35	47.18	173.00
2033 年	12.50	48.38	45.59	19.35	47.18	173.00
2034 年	12.50	48.38	45.59	19.35	47.18	173.00
2035 年	12.50	50.38	45.59	20.15	56.45	185.07
2036 年	12.50	50.38	45.59	20.15	56.45	185.07
2037 年	12.50	50.38	45.59	20.15	56.45	185.07
2038 年	12.50	52.47	45.59	20.99	71.59	203.14
2039 年	12.50	52.47	45.59	20.99	130.71	262.26
2040 年	12.50	52.47	45.59	20.99	130.71	262.26
2041 年	12.50	54.67	45.59	21.87	143.77	278.40
2042 年	12.50	54.67	45.59	21.87	143.77	278.40
2043 年	12.50	54.67	45.59	21.87	143.77	278.40
2044 年	12.50	56.98	45.59	22.79	157.48	295.34
2045 年	12.50	56.98	45.59	22.79	157.48	295.34
2046 年	12.50	56.98	45.59	22.79	157.48	295.34
2047 年	12.50	59.40	45.59	23.76	171.88	313.13
2048 年	12.50	59.40	45.59	23.76	171.88	313.13
2049 年	12.50	59.40	45.59	23.76	171.88	313.13
2050 年	12.50	61.95	45.59	24.78	187.00	331.82
2051 年	12.50	61.95	45.59	24.78	187.00	331.82
2052 年	12.50	61.95	45.59	24.78	187.00	331.82
2053 年	12.50	64.62	45.59	25.85	202.86	351.42
2054 年	12.50	64.62	45.59	25.85	234.36	382.92
2055 年	12.50	64.62	45.59	25.85	281.61	430.17
合计	**375.00**	**1,607.97**	**1,367.70**	**643.18**	**3,491.91**	**7,485.76**

（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，阳朔县新城区停车场及公共服务配套设施（一期）工程预期总收入为 32,159.17 万元，预期总成本为 7,485.76 万元，项目总收益为 24,673.41 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16,450万元，其中专项债券融资本息金额为16,450万元，其他债务融资本息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	
7,000.00	9,450.00	16,450.00	-	-	-	16,450.00

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 1.5。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
阳朔县新城区停车场及公共服务配套设施（一期）工程	24,673.41	16,450.00	1.50

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	1.50	1.59
成本变动敏感性分析			

项目总债务融资本息的覆盖倍数	1.52	1.50	1.48

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1.48，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

本项目主管部门是阳朔县阳朔发展和改革局以及阳朔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

阳朔县新城区停车场及公共服务配套设施（一期）工程建设项建设任务、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。

阳朔县财政局　　阳朔县新城区建设投资有限公司

2024年9月14日　　2024年9月14日

2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（四期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（二十四期）玉林市交通基础设施专项债券项目实施方案

玉林市财政局

2024年9月10日

2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（四期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（二十四期）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，专项债券计划发行规模25,000.00万元，共发行3期。首期已于2024年8月发行7,000万元，发行期限30年，发行利率2.43%；二期（本期）计划于2024年发行900万元，发行期限30年，测算利率按4.5%；三期计划于2025年发行17,100万元，测算利率按4.5%，发行期限为30年（各期均为后五年分期还本）。

（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，最后五年分期等额还本。

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1,468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1,531.63千米，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。

表2-1 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建设以下内容:

综合交通枢纽工程、配套道路新建及改造三个部分，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 ㎡，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新建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、广告位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《关于南玉高铁兴业南站综合交通枢纽中心综合体项目可行性研究报告修编的批复》（兴发改规〔2023〕51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	0.90
5	建设用地费	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900万元。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	-	7,900.00	17,100.00
其他债券融资	-	-	-
其他债务融资	-	-	-
合计	1,765.86	14,035.40	22,023.52

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	1,765.86	14,035.40	22,023.52

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。债券存续期内本项目所产生的客运代理收入合计约为114,671.18万元。

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4,940.09万元。

3.充电桩收入

项目充电桩收入初始为0.6元/kW/小时，此后每三年上涨5%，预计第1年的使用率为45%，第2年的使用率为55%，第3年的使用率为65%，第4年的使用率为75%，第5年达到85%使用

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3,645.18万元。

综上所述，本项目在专项债券存续期内预期总收入合计为123,256.45万元。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	2,191.02	107.86	55.19	2,354.07
2027年	2,609.45	115.56	67.45	2,792.46
2028年	3,043.09	123.26	79.72	3,246.07
2029年	3,297.95	137.52	96.58	3,532.05
2030年	3,362.61	145.61	109.46	3,617.68
2031年	3,427.28	145.61	109.46	3,682.35
2032年	3,491.94	152.89	114.67	3,759.50
2033年	3,556.61	152.89	114.67	3,824.17
2034年	3,621.28	152.89	114.67	3,888.84
2035年	3,685.94	160.51	119.88	3,966.33
2036年	3,750.61	160.51	119.88	4,031.00
2037年	3,815.27	160.51	119.88	4,095.66
2038年	3,879.94	168.56	126.83	4,175.33
2039年	3,944.60	168.56	126.83	4,239.99
2040年	4,009.27	168.56	126.83	4,304.66
2041年	4,073.93	177.01	133.78	4,384.72
2042年	4,138.60	177.01	133.78	4,449.39
2043年	4,203.27	177.01	133.78	4,514.06
2044年	4,267.93	185.82	138.99	4,592.74

2045 年	4,332.60	185.82	138.99	4,657.41
2046 年	4,397.26	185.82	138.99	4,722.07
2047 年	4,461.93	195.11	145.94	4,802.98
2048 年	4,526.59	195.11	145.94	4,867.64
2049 年	4,591.26	195.11	145.94	4,932.31
2050 年	4,655.93	204.89	154.63	5,015.45
2051 年	4,720.59	204.89	154.63	5,080.11
2052 年	4,785.26	204.89	154.63	5,144.78
2053 年	4,849.92	215.15	161.58	5,226.65
2054 年	4,979.25	215.15	161.58	5,355.98
合计	114,671.18	4,940.09	3645.18	123,256.45

综上所述，该项目政府专项债券存续期内本项目的收入合计约为 123,256.45 万元。

（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、管理维护费、维修养护费、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 4,630.62 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 2,045.50 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 2,465.12 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11,726.95 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	127.98	49.33	33.75	47.08	-	258.14
2027年	127.98	56.92	33.75	55.85	-	274.50
2028年	127.98	64.51	33.75	64.92	-	291.16
2029年	134.38	72.10	33.75	70.64	-	310.87

2030年	134.38	72.10	33.75	72.35	-	312.58
2031年	134.38	72.10	33.75	73.65	30.86	344.74
2032年	141.10	72.10	33.75	75.19	128.78	450.92
2033年	141.10	72.10	33.75	76.48	143.73	467.16
2034年	141.10	72.10	33.75	77.78	158.68	483.41
2035年	148.15	72.10	33.75	79.33	174.70	508.03
2036年	148.15	72.10	33.75	80.62	189.65	524.27
2037年	148.15	72.10	33.75	81.91	204.59	540.50
2038年	155.56	72.10	33.75	83.51	434.39	779.31
2039年	155.56	72.10	33.75	84.80	488.37	834.58
2040年	155.56	72.10	33.75	86.09	507.17	854.67
2041年	163.34	72.10	33.75	87.69	529.02	885.90
2042年	163.34	72.10	33.75	88.99	547.83	906.01
2043年	163.34	72.10	33.75	90.28	566.63	926.10
2044年	171.51	72.10	33.75	91.85	587.90	957.11
2045年	171.51	72.10	33.75	93.15	606.71	977.22
2046年	171.51	72.10	33.75	94.44	625.51	997.31
2047年	180.08	72.10	33.75	96.06	647.42	1,029.41
2048年	180.08	72.10	33.75	97.35	666.23	1,049.51
2049年	180.08	72.10	33.75	98.65	685.03	1,069.61
2050年	189.08	72.10	33.75	100.31	707.58	1,102.82
2051年	189.08	72.10	33.75	101.60	726.38	1,122.91
2052年	189.08	72.10	33.75	102.90	745.18	1,143.01
2053年	198.54	72.10	33.75	104.53	767.18	1,176.10
2054年	198.54	72.10	33.75	107.12	857.43	1,268.94
合计	**4,630.62**	**2,045.50**	**978.75**	**2,465.12**	**11,726.95**	**21,846.94**

（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 123,256.45 万元，总成本费用为 21,846.94 万元，项目预期收益为 101,409.51 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
25,000.00	29,403.00	54,403.00	0	0	0	54,403.00

3.融资平衡情况

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

单位：人民币万元

项目名称	项目总收益	项目总债务融资本息	覆盖倍数
南玉高铁兴业南站综合交通枢纽中心综合体项目	101,409.51	54,403.00	1.86
合计	101,409.51	54,403.00	1.86

4.压力测试

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

单因素敏感性分析	-5%	0%	5%
收入变动敏感性分析			
项目总债务融资本息的覆盖倍数	1.75	1.86	1.98

成本变动敏感性分析			
项目总债务融资本息的覆盖倍数	1.88	1.86	1.84

基于上表，收入和成本变动是影响本项目资金平衡的敏感因素，当整个项目的收入下降5%的情况下，债券本息资金的覆盖倍数为1.75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1.84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）市县级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。

兴业县财政局

2024 年 9 月 10 日

兴业县城市建设投资有限公司

2024 年 9 月 10 日

2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（四期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（二十四期）贺州市交通基础设施项目实施方案

贺州市财政局

2024年9月11日

2024年广西壮族自治区政府交通领域专项债券（四期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（二十四期）马江港口产业园马江作业区基础设施项目建设工程项目实施方案

一、债券情况

（一）债券发行计划。

马江港口产业园马江作业区基础设施项目建设工程专项债券计划发行规模50,000万元，共发行五期。首期已于2020年2月发行7,000万元，发行期限30年（到期一次还本），发行利率为3.7%。二期已于2023年8月发行10,000万元，发行期限30年（到期一次还本），发行利率为3.02%。三期（本期）计划于2024年9月发行1,900万元，四期计划于2024年四季度发行3,100万元，五期计划于2025年发行28,000万元，三至五期测算利率均为4.5%，期限均为30年（到期一次还本）。

（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）贺州市昭平县简介。

贺州市昭平地处桂东粤西结合地带，隶属于广西壮族自治区

贺州市，县域面积3,273平方公里，人口45.27万，辖9镇3乡160个行政村（社区），是国家乡村振兴重点帮扶县、国家生态文明建设示范县、全国农村一、二、三产业融合发展先导区、全国农村创业创新典型示范县、全国电子商务进农村综合示范县、广西特色旅游名县、建设平安广西先进县和自治区文明城市。

昭平境内“山清水秀生态美，镇古茶香人长寿”，被誉为“遗落在珠江上游的香格里拉”，县域特征可用“五个一”来概括：一是拥有一缕清新的空气，森林覆盖率高达87.6%，空气质量优良天数比例为98.6%，两项指标位居全国、全区前列，是中国百佳深呼吸小城，其中七冲国家级自然保护区森林覆盖率高达98.21%，拥有华南地区最丰富的生物总量；二是拥有一条清澈的江河，桂江上接漓江、下汇西江，县域江河地表水质优于国家II类标准，是中国龙舟公开赛举办地，正在建设广西（昭平）桂江国家湿地公园，健康饮用水品牌不断壮大；三是拥有一座美丽的古镇，黄姚古镇历经千年，风华依旧，是国家5A级旅游景区，入选中国历史文化名镇、中国最美十大古镇、中国最具旅游价值古城镇、中国最值得外国人去的50个地方金奖景区之一；四是拥有一片最早的春茶，所产茶叶品质优良，被誉为"中国大陆第一早春茶"，全县茶园面积达24.7万亩，人均超过半亩茶，是中国有机茶之乡、中国十大魅力茶乡，连续四年成功入选“中国茶叶百强县”；五是拥有一群长寿的老人，独特的自然禀赋，饱含福寿文化的天然成份，全县百岁以上老人占比超出联合国标准两

倍，是中国长寿之乡和中国长寿美食之乡，获评为“全国康养百强县”，正打造广西东融先行示范区康养旅游集中承载地。

（二）贺州市昭平县财政收支情况。

2021年至2023年，昭平县实现一般公共预算收入分别为3.48亿元、3.54亿元和3.58亿元；一般公共预算支出分别为31.09亿元、33.56亿元和32.96亿元。政府性基金收入分别为4.38亿元、4.83亿元和4.91亿元；政府性基金支出分别为3.75亿元、4.23亿元和4.41亿元。

贺州市昭平县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	3.48	3.54	3.58
一般公共预算支出	31.09	33.56	32.96
政府性基金收入	4.38	4.83	4.91
其中：国有土地使用权出让收入	-	-	-
政府性基金支出	3.75	4.23	4.41
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：马江港口产业园马江作业区基础设施项目建设工程。

2.项目业主：广西贺州市港达投资发展有限公司。

3.建设地点：贺州市昭平县马江镇桂江左岸，马江镇下游500米处。

（四）项目业主介绍。

广西贺州市港达投资发展有限公司（简称：港达公司）是贺

州市人民政府授权贺州市国资委于2017年5月组建成立的国有独资企业，注册资本金3000万元。公司的经营范围包括：港口、公路的投资、建设、运营及管理；建筑材料的批发及零售；物流运营及管理；工业、仓储项目的运营管理；道路、水上普通货物运输。港达公司自2021年7月按照贺州市委、市政府的战略部署并入广西贺州市矿业投资集团有限公司，作为矿投集团全资子公司。

公司目前建设以贺州港马江作业区18个500t级多用途泊位（其中码头水工按照1,000吨级泊位设计）和进港一级公路、潮江至三合二级公路、桂江航道疏浚复航、京南二线船闸等为重点的基础设施项目，依托便利的水路运输和陆路交通条件，科学合理规划产业发展布局。

（五）项目建设内容。

项目分两期建设：一期建设规模为拟建18个500吨级多用途泊位（其中码头水工按照靠泊1,000吨级泊位设计），年吞吐量为870万吨，年通过能力为937万吨/年；主要建设内容包括码头结构、码头沿水域疏浚、进港航道疏浚、码头后方库场、港内道路、码头装载工艺、办公辅助建筑物、给排水及防尘喷淋系统、配套的消防及给排水、供电照明、通信等设施。二期建设规模为拟建进港道路，道路起点位于贺州市昭平县马江镇春冲北面，接省道S201三合至马江二级公路，终于马江作业区后方，线路长约4.19千米，按四车道一级公路标准进行建设，路基宽

20米，涉及速度60公里/小时。主要建设内容为路基工程、路年工程、桥涵工程、绿化工程及相关附属设施等。

(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	项目的实施有利于增加就业，提高当地社会生活水平，对当地经济发展起积极推动作用。项目的建成将加快贺州市水运建设，完善“一干七支”水陆运输网络，降低项目腹地腹地货物运输成本都具有积极的推动作用，项目的投入运营将对贺州、梧州及周边地区经济的发展带来显著的社会效应。
偿债计划	说明偿债计划的可行性和偿债风险点	本项目投入运营后，将产生足够的运营收入，扣除成本后足够在30年内还清本息。风险点：若项目工程进度慢，将可能缩短债券存续期内的运营期。降低风险：项目业主全方位规划项目建设，避免成为半拉子工程。
建设投资实施方式	说明项目建设投资实施方式的合规性	项目已列入自治区重大项目库，项目经贺州市发改核准，征拆资金由贺州市地方政府配套，剩余资金通过专项债及公司自行融资。
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	本项目资金来源主要为业主自筹及申请地方政府专项债资金，项目资本金占比符合国家相关要求，资金需求合理可行。筹集的资金全部严格按照相关部门批复的项目建设内容投入建设，投向合理。
收入预测	说明项目收入预测的合理性与具体数据来源	主要收入为码头运营收入，包括集装箱收入、件杂货收入、散货收入，项目收入及成本的预测严格根据《港口收费计费办法》（交水发【2015】206号）、《交通运输部国家发展改革委关于放开港口竞争性服务收费有关问题的通知》以及项目可研等项目基础材料进行，测算合理，数据来源可靠。
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）有利于推动广西西江黄金水道的发展。

西江黄金水道作为引领珠江-西江经济带发展的基础和核心，是广西打造西南中南地区开发发展新的战略支点，形成21世纪海上丝绸之路和丝绸之路经济带有机衔接重要门户的刚性要求。本项目作为西南出海北线通道的桂江通道关键工程，是西

江黄金水道“一干七支”的重要组成部分。本项目的建设，有利于加快西江黄金水道的发展，有利于实现广西内河“一干七支”干线优、支线畅、支流水网通达的总体水运建设目标

（二）有利于满足贺州市货运发展的需求。

本项目位于贺州港昭平港区马江作业区，在昭平县马江镇下游500米的桂江左岸，马江水文站上游，下游距京南水利枢纽23公里。本项目的建设主要为临港工业园区和腹地内工业企业提供货物运输服务，助力承接东部产业转移，推动产业可持续发展，满足贺州市两个千亿元产业集群发展物资交流的需要。目前贺州港分为八步港区、昭平港区两大港区，目前共有28个码头泊位，泊位长度1,567米，但由于贺州水域航道条件限制以及港口设施简陋，港口吞吐量较小。根据贺州市产业发展现状及规划情况，结合桂江及贺江的通道条件分析，现状的昭平港区的总体泊位通过能力难以满足昭平港区货运发展需求。因此本项目的建设，对于满足贺州市的内河货运需求具有重要的意义。

（三）有利于贺州加快融入珠江-西江经济带。

2014年7月，国务院颁布了《珠江一西江经济带发展规划》，规划指出要发挥承东启西的区位优势和中转港口的枢纽作用，依托桂东承接产业转移示范区建设，统筹玉林、贺州产业发展，加强与珠三角及港澳地区的合作联动、配套发展，高起点承接产业转移，引导产业集聚，促进粤桂毗部地区港口、产业、城镇融合发展。

贺州市位于广西壮族自治区东部，背靠大西南，面向粤、港、澳，处于桂、粤、湘三省（区）的结合部，是广西、西南地区的东向前沿阵地，是“承东启西”作用的次沿海地区，是接受华南沿海发达地区经济辐射和产业转移的优选地区之一。桂江、贺江流域的贺州市作为西江经济带的重要组成部分，将按照“打造粤桂湘区域性交通枢纽”战略思路，加快推进联结西江干流地区的交通物流基础设施建设。因此本项目的建设，将有利于贺州加快融入西江经济带产业发展规划布局中。

四、项目投资估算及资金筹措方案

（一）项目投资估算。

根据贺州市交通运输局文件《贺州市交通运输局关于贺州港昭平港区马江作业区 1#-9#、19#-29#泊位工程初步设计变更的批复》（贺交复函〔2022〕20 号）、《贺州市交通运输局关于马江作业区基础设施项目建设工程（二期）初步设计及概算的批复》（贺交函〔2018〕184 号），项目总投资估算为 165,587.16 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	建设用地费	4,030.72	2.43%
2	工程费用	129,349.47	78.12%
3	建设工程其他费用	14,588.46	8.81%
4	基本预备费	7,930.70	4.79%
5	建设期利息	9,687.81	5.85%

序号	项目类型	金额	占总投资比例
项目总投资		165,587.16	100.00

（二）资金筹措方案。

1.资金来源

马江港口产业园马江作业区基础设施项目建设工程总投资165,587.16 万元。项目资金来源如下:

（1）不含专项债券的项目资本金49,587.16万元，资金来源为业主自筹,占比29.95%;

（2）专项债券资金50,000万元，占比30.2%，其中已发行17,000万元，本次拟发行1,900万元。本项目专项债券资金拟作为项目资本金共0万元。

（3）其他债务融资66,000万元，占比39.86%，资金来源于银行借款，借款利率为4.90%，最后到期日为2050年12月。

项目资金筹措计划如下表所示:

单位：人民币万元

类别	2020年及以前年度	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年
不含专项债券的项目资本金	11,894.00	3,898.21	-	-	-	33,794.95
专项债券融资	7,000.00	-	-	10,000.00	5,000.00	28,000.00
其他债务融资	-	6,300.00	16,200.00	4,100.00	4,000.00	35,400.00
合计	**18,894.00**	**10,198.21**	**16,200.00**	**14,100.00**	**9,000.00**	**97,194.95**

2.项目实施计划

项目已于2019年3月开工建设，预计于2025年12月建成

投入使用。资金投入计划如下表所示：

单位：人民币万元

类别	2020年及以前年度	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年
项目建设	18,894.00	10,198.21	16,200.00	14,100.00	9,000.00	97,194.95

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。

根据可行性研究报告内容测算，项目收支预测以2026年为起始年测算。项目主要收入来源于集装箱收入、件杂货收入、散件收入等。

1. 集装箱收入

依据目前可行性研究报告内容进行计算，项目满负荷集装箱吞吐量为65万TEU，根据交通部港口收费规则并参照港区和周边港口货物装卸堆存费用作为本次计算收入的依据，集装箱单价为400元/TEU，项目运营第一年负荷率为40%、第二年负荷率为50%、第三年负荷率为60%、第四年负荷率为70%、第五年及以后按负荷率的80%计算收入。本项目在专项债券存续期内产生的集装箱收入合计为577,200万元。

2. 件杂货收入

依据目前可行性研究报告内容进行计算，项目满负荷件杂货吞吐量为40万吨，根据交通部港口收费规则并参照港区和周边港口货物装卸堆存费用作为本次计算收入的依据，件杂货单价为

30 元/吨，项目运营第一年负荷率为 40%、第二年负荷率为 50%、第三年负荷率为 60%、第四年负荷率为 70%、第五年及以后按负荷率的 80%计算收入。本项目在专项债券存续期内产生的件杂货收入合计为 26,640 万元。

3. 散货收入

依据目前可行性研究报告内容进行计算，项目满负荷集装箱吞吐量为 180 万吨，根据交通部港口收费规则并参照港区和周边港口货物装卸堆存费用作为本次计算收入的依据，散货单价为 25 元/吨，项目运营第一年负荷率为 40%、第二年负荷率为 50%、第三年负荷率为 60%、第四年负荷率为 70%、第五年及以后按负荷率的 80%计算收入。本项目在专项债券存续期内产生的散货收入合计为 99,900 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 703,740 万元。项目每年预期收入情况如下表:

单位：人民币万元

时间	集装箱收入	件杂货收入	散货收入	当年总收入
2026 年	10,400.00	480.00	1,800.00	12,680.00
2027 年	13,000.00	600.00	2,250.00	15,850.00
2028 年	15,600.00	720.00	2,700.00	19,020.00
2029 年	18,200.00	840.00	3,150.00	22,190.00
2030 年	20,800.00	960.00	3,600.00	25,360.00
2031 年	20,800.00	960.00	3,600.00	25,360.00
2032 年	20,800.00	960.00	3,600.00	25,360.00
2033 年	20,800.00	960.00	3,600.00	25,360.00
2034 年	20,800.00	960.00	3,600.00	25,360.00
2035 年	20,800.00	960.00	3,600.00	25,360.00
2036 年	20,800.00	960.00	3,600.00	25,360.00
2037 年	20,800.00	960.00	3,600.00	25,360.00

时间	集装箱收入	件杂货收入	散货收入	当年总收入
2038 年	20,800.00	960.00	3,600.00	25,360.00
2039 年	20,800.00	960.00	3,600.00	25,360.00
2040 年	20,800.00	960.00	3,600.00	25,360.00
2041 年	20,800.00	960.00	3,600.00	25,360.00
2042 年	20,800.00	960.00	3,600.00	25,360.00
2043 年	20,800.00	960.00	3,600.00	25,360.00
2044 年	20,800.00	960.00	3,600.00	25,360.00
2045 年	20,800.00	960.00	3,600.00	25,360.00
2046 年	20,800.00	960.00	3,600.00	25,360.00
2047 年	20,800.00	960.00	3,600.00	25,360.00
2048 年	20,800.00	960.00	3,600.00	25,360.00
2049 年	20,800.00	960.00	3,600.00	25,360.00
2050 年	20,800.00	960.00	3,600.00	25,360.00
2051 年	20,800.00	960.00	3,600.00	25,360.00
2052 年	20,800.00	960.00	3,600.00	25,360.00
2053 年	20,800.00	960.00	3,600.00	25,360.00
2054 年	20,800.00	960.00	3,600.00	25,360.00
合计	**577,200.00**	**26,640.00**	**99,900.00**	**703,740.00**

（二）项目预期成本测算。

本项目成本主要为工资及福利支出、燃料及动力支出、修理费、管理费支出、其他支出和税费支出。具体测算依据如下:

1. 工资福利支出

本项目设计定员为 20 人，参考广西壮族自治区统计局公布的 2019-2023 年统计年鉴，该地区该行业从业人员人均工资及福利为 8.62 万元/年，年均增长率 5.5%。考虑市场经济环境、行业特征等因素，本项目进入运营期后的首个年度即 2024 年人员工资及福利按 8.5 万元/人/年计算，年增长率按照 2.5%测算。债券存续期内本项目所产生的工资福利支出合计约为 7,115.57 万元。

2. 燃料及动力支出

燃料及动力支出约占项目年收入比例为 8%，债券存续期内本

项目所产生的燃料及动力费支出合计约为 56,299.2 万元。

3.修理维护支出

根据可行性研究报告进行测算，修理及维护费用约占项目年收入比例为 3.5%。债券存续期内本项目所产生的修理维护支出合计约为 24,630.9 万元。

4.管理费支出

根据可行性研究报告内容进行测算，管理费用包括运营期间设备管理维护费、办公费、差旅费等，根据可行性研究报告进行测算，管理费支出约占项目年收入比例为 2.5%，债券存续期内本项目所产生的修理费合计约为 17,593.5 万元。

5.其他支出

根据可行性研究报告进行测算，其他支出约占项目年收入比例为 2%，债券存续期内本项目所产生的其他合计约为 14,074.8 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、费的计取标准如下：

（1）增值税税率为 3.5%;

（2）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%;

（3）所得税税率为 25%;

（4）税收优惠 0%。

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 132,290.3 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 252,004.27 万元。项目每年预期成本情况如下表：

单位：人民币万元

时间	管理费用	燃料及动力费	工资及福利费	修理费	其他费用	税金及附加	当年总成本
2026 年	170.00	1,014.40	443.80	317.00	253.60	1,660.49	3,859.29
2027 年	174.25	1,268.00	554.75	396.25	317.00	2,415.17	5,125.42
2028 年	178.61	1,521.60	665.70	475.50	380.40	3,169.83	6,391.63
2029 年	183.07	1,775.20	776.65	554.75	443.80	3,924.46	7,657.93
2030 年	187.65	2,028.80	887.60	634.00	507.20	4,679.06	8,924.31
2031 年	192.34	2,028.80	887.60	634.00	507.20	4,677.89	8,927.83
2032 年	197.15	2,028.80	887.60	634.00	507.20	4,676.68	8,931.43
2033 年	202.08	2,028.80	887.60	634.00	507.20	4,675.45	8,935.13
2034 年	207.13	2,028.80	887.60	634.00	507.20	4,674.19	8,938.92
2035 年	212.31	2,028.80	887.60	634.00	507.20	4,672.89	8,942.80
2036 年	217.61	2,028.80	887.60	634.00	507.20	4,671.57	8,946.78
2037 年	223.05	2,028.80	887.60	634.00	507.20	4,670.21	8,950.86
2038 年	228.63	2,028.80	887.60	634.00	507.20	4,668.81	8,955.04
2039 年	234.35	2,028.80	887.60	634.00	507.20	4,667.38	8,959.33
2040 年	240.21	2,028.80	887.60	634.00	507.20	4,665.92	8,963.73
2041 年	246.21	2,028.80	887.60	634.00	507.20	4,664.42	8,968.23
2042 年	252.37	2,028.80	887.60	634.00	507.20	4,662.88	8,972.85
2043 年	258.68	2,028.80	887.60	634.00	507.20	4,661.30	8,977.58
2044 年	265.14	2,028.80	887.60	634.00	507.20	4,659.69	8,982.43
2045 年	271.77	2,028.80	887.60	634.00	507.20	4,658.03	8,987.40
2046 年	278.56	2,028.80	887.60	634.00	507.20	4,656.33	8,992.49
2047 年	285.53	2,028.80	887.60	634.00	507.20	4,654.59	8,997.72

时间	管理费用	燃料及动力费	工资及福利费	修理费	其他费用	税金及附加	当年总成本
2048 年	292.67	2,028.80	887.60	634.00	507.20	4,652.80	9,003.07
2049 年	299.98	2,028.80	887.60	634.00	507.20	4,650.98	9,008.56
2050 年	307.48	2,028.80	887.60	634.00	507.20	5,522.35	9,887.43
2051 年	315.17	2,028.80	887.60	634.00	507.20	5,520.43	9,893.20
2052 年	323.05	2,028.80	887.60	634.00	507.20	5,518.46	9,899.11
2053 年	331.13	2,028.80	887.60	634.00	507.20	5,591.94	9,980.67
2054 年	339.40	2,028.80	887.60	634.00	507.20	5,646.12	10,043.12
合计	**7,115.57**	**56,299.20**	**24,630.90**	**17,593.50**	**14,074.80**	**132,290.30**	**252,004.27**

（三）项目融资平衡情况测算。

1.项目总收益

本期专项债券存续期内，马江港口产业园马江作业区基础设施项目建设工程预期总收入为 703,740 万元，预期总成本为 252,044.27 万元，项目总收益为 451，695.73 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 262,444 万元，其中专项债券融资本息为 111,380 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	
50,000.00	61,380.00	111,380.00	66,000.00	85,064.00	151,064.00	262,444.00

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 1.72。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
马江港口产业园马江作业区基础设施项目建设工程	451,735.73	262,444.00	1.72

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	1.59	1.72	1.86
成本变动敏感性分析			
项目总债务融资本息的覆盖倍数	1.77	1.72	1.67

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1.59,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1.67，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）市县级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昭平县人民政府确定的主管部门。

主管部门负责按照马江港口产业园马江作业区基础设施项目工作要求并根据交通领域项目建设任务、成本等因素，建立本地区试点发行交通领域专项债券项目库，做好入库平桂黄金珠宝文化产业园的规划期限、投资计划、收益与融资平衡方案、预期收入等测算，做好试点发行交通领域专项债券年度项目库与政府债务管理系统的衔接，配合做好交通领域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。

昭平县财政局　　贺州市港达投资发展有限公司

2024年9月11日　　2024年9月11日