

2024年广西壮族自治区政府收费公路专项债券
(三期)——2024年广西壮族自治区政府
专项债券(二十五期)自治区本级收费公路
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收费公路专项债券 (三期)——2024年广西壮族自治区政府专项 债券(二十五期)梧州—乐业公路乐业 至望谟(乐业段)项目实施方案

一、债券情况

(一) 债券发行计划。

梧州-乐业公路乐业至望谟(乐业段)项目专项债券计划发行规模432,700万元,共发行六期。首期40,000万元已于2022年2月发行,债券发行期限30年,发行利率为3.51%。二期于2024年1月获得调整资金160,000万元,其中调整金额30,000万元,债券剩余期限为25年,发行利率为4.1%;调整金额50,000万元,债券剩余期限为27年,发行利率为3.83%;调整金额70,000万元,债券剩余期限为27年,发行利率为3.6%;调整金额10,000万元,债券剩余期限为28年,发行利率为3.45%。三期已于2024年3月发行70,000万元,债券发行期限30年,发行利率为2.68%。四期(本期)计划于2024年9月发行20,000万元,五期计划于2024年发行136,300万元,六期计划于2025年发行6,400万元,发行期限均为30年,测算利率为4.5%。

(二) 还本付息安排。

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

二、项目基本情况

(一) 广西壮族自治区简介。

广西位于中国华南地区，东连广东，南临北部湾并与海南隔海相望，西与云南毗邻，东北接湖南，西北靠贵州，西南与越南接壤，广西陆地面积 23.76 万平方千米。目前广西壮族自治区下辖 14 个地级市，51 个县，12 个自治县，8 个县级市，40 个市辖区。2018 年广西常住人口总量平稳增长，年末全区常住人口 4,926 万人，比上年末增加 41 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“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，还有众多著名热带和亚热带水果。

（二）广西壮族自治区财政收支情况。¹

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 381.96 亿元、314.39 亿元和 327.82 亿元；一般公共预算支出分别 1,129.02 亿元、1,130.58 亿元和 1,166.52 亿元。政府性基金收入分别为 45.43 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、329.64 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	381.96	314.39	327.82
一般公共预算支出	1,129.02	1,130.58	1,166.52

¹ 财政收支状况数据中，2021、2022 年数据为决算口径，2023 年数据为预算口径。

政府性基金收入	45.43	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：梧州-乐业公路乐业至望谟（乐业段）。

2. 项目业主：广西交通投资集团有限公司。

3. 建设地点：梧州-乐业公路乐业至望谟（乐业段）方案起点位于乐业县新化镇谐里村附近，设谐里枢纽互通衔接通车的乐业至百色高速，后路线向西北布线，经那勤跨过规划的黄桶至百色铁路、跨过乐业至百色高速公路，至乐业县城区北侧上岗村，设置乐业北互通，路线继续向西过大石围国家地质公园北侧，设置大石围互通，至花坪镇，绕行雅长兰科植物保护区北侧通过，经达记、巴蕉，至雅长乡三寨村附近，终于省界红水河，设红水河特大桥接贵州段罗甸至望谟高速蔗香支线预留的线位，路线长59.415km。

（四）项目业主介绍。

广西交通投资集团有限公司成立于2008年7月。按照自治区党委、政府部署，2018年9月，广西交通投资集团有限公司、广西铁路投资集团有限公司实施战略性重组，组建新的广西交通投资集团有限公司，是广西壮族自治区人民政府直属企业，是我区重要的投融资主体和国有资产经营实体，肩负推动广西高速公路、铁路建设任务。

集团注册资本305.55亿元，截至2023年12月底，总资产7,076亿元，资产规模在全区国资监管企业中第二位，净资产

2,334 亿元，资产负债率 67.01%。截至 2023 年 12 月底，集团投资建设高速公路项目 73 个，总里程 6,307 公里，总投资 7,206 亿元，累计完成投资 4,996 亿元，建成 50 个项目，新增高速公路里程 4,429.6 公里。集团管养里程 5,465 公里，管养里程占广西总里程的 61%。筹资 1,800 多亿元参建 36 个铁路项目，建成广西首条自主投资高铁南崇铁路和南宁国际空港综合交通枢纽工程，主导建设南玉、玉岑、柳梧等 5 个铁路项目，助推我区进入高铁时代。根据自治区国资委批复，交投集团现有 3 大主业为：交通基础设施投资、建设、智能化运营管理及配套土地收储开发等相关附属产业；商贸物流与供应链一体化业务；锰矿开采、深加工及高端装备制造。

（五）项目建设内容。

梧州-乐业公路乐业至望谟（乐业段）全长 59.42 千米。

1. 全线采用设计速度 100 千米/小时的高速公路标准。

2. 为保证路基的安全和稳定，全线配置完善的防护、排水设施。

3. 本段主线共设桥梁（含互通主线桥）20,535 米/36 座，其中特大桥 4934 米/4 座，大桥 15,355 米/29 座，中小桥 246 米/3 座；涵洞 2442.71/22 道。

4. 本段主线共设隧道 24650 米/20 座，其中：特长隧道 7995 米/2 座，长隧道 8,705 米/5 座，中隧道 5,930 米/8 座，短隧道 2,020 米/5 座。

5. 本段设置互通式立交 3 处，通道（含人行天桥）345.9 米/5 道。

6. 本段服务区 1 处，停车区 1 处、收费站 2 处。

(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	(一) 有利于改善区域交通运输条件，促进地区经济发展。(二) 改善居民生活水平。(三) 有利于区域产业升级。
偿债计划	说明偿债计划的可行性和偿债风险点	高速公路修成以后，将每年创造通行费收入，根据实施方案及会计师事务所出具的报告的测算结果，可以实际偿还债券本息。风险点在于收益预测与实际可能存在差距。
建设投资实施方式	说明项目建设投资实施方式的合规性	本项目已获得发改立项批复、发改可研批复、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	项目资本金部分来自广西交投自有资金及财政补助资金等，融资部分来自地方政府专项债，资金充足，可以完成本项目建设。项目资金投向为收费公路。属于专项债支持领域。
收入预测	说明项目收入预测的合理性与具体数据来源	项目收入预测是根据其他类似公路历史通行费收入测算。
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) 对文化、教育、卫生的影响。

公路的建设，可以进一步促进人们的交往和信息、产品的交换，促进相互间的联系以及文化教育方面的交流，促进文化教育事业的发展，将有效地改善区域交通，有效的促进区域间的文化、教育、卫生事业。

(二) 对当地经济与就业的影响。

公路建设作为基础建设项目，有利于当地的直接就业，直接的就业是建设施工阶段的就业以及投产后营运过程中就业。除了直接就业之外，还有间接就业。据测算，高速公路每亿元投入，可创造直接就业岗位 1,800 个，间接就业岗位 2,100 个。另外按

照交通运输部专家测算，1元高速公路建设投资可以带动GDP增加3元，交通运输的发展必然会刺激项目沿线各种产业活动的增加，带动经济的快速增长。

四、项目投资估算及资金筹措方案

（一）项目投资估算。

根据《关于梧州-乐业公路乐业至望谟（乐业段）可行性研究报告的批复》（桂发改交通〔2020〕1090号），本项目总投资为1,236,313.45万元。

项目投资详细构成情况如下表：

单位：人民币万元

序号	项目类型	金额（万元）	占总投资比例（%）
1	建筑安装工程费用	981,185.51	79.36
2	土地使用及征地拆迁补偿	35,993.96	2.91
3	建设工程其他费用	47,751.22	3.86
4	预备费	95,843.76	7.76
5	建设期利息	75,539.00	6.11
项目总投资		1,236,313.45	100.00

（二）资金筹措方案。

1. 资金来源

梧州-乐业公路乐业至望谟（乐业段）总投资1,236,313.45万元。项目资金来源如下：

（1）项目资本金247,272.45万元，资金来源为财政补助及业主自筹等，占比20%；

（2）专项债券资金432,700万元，占比35%。其中已发行270,000万元，本次发行20,000万元作为项目资本金；

（3）其他融资556,341万元，占比45%。本项目其他融资拟

采取市场化配套融资方式解决，其还款资金来源为路衍收入及业主提供缺口补助，不占用通行费收入。

项目资金筹措计划如下表所示：

单位：人民币万元

类别	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年
不含专项债券的项目资本金	20,000.00	70,370.00	132,176.00	24,726.45	-
专项债券融资	-	40,000.00	-	386,300.00	6,400.00
其他债务融资	-	108,905.00	108,905.00	173,083.00	165,448.00
合计	20,000.00	219,275.00	241,081.00	584,109.45	171,848.00

2. 项目实施计划

项目计划建设周期为4年，分跨5个年度。已于2021年6月开工建设，预计于2025年6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	20,000.00	219,275.00	241,081.00	584,109.50	171,848.00

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通行费收入。通行费的来源主要包括客车收费收入和货车收费收入。

1. 通车交通量预测

根据项目可行性研究报告描述，本项目未来年度车流量预测情况如下表：

单位：辆/日

项目段	互通	2025年	2030年	2035年	2040年
梧州-乐业公路乐业	起点~谐里枢纽互通	8114	14276	27962	33564
	谐里枢纽互通~乐业北互通	7457	13028	25528	30789

至望谟(乐业段)	乐业北互通~大石围互通	7194	12523	24543	29607
	大石围互通~终点	6766	11777	23089	27847
	平均值	7383	12901	25281	30452

根据 2012 年 7 月 12 日发布的《国务院关于批转交通运输部等部门重大节假日免收小型客车通行费实施方案的通知》(国发〔2012〕37 号)内容,免费通行的时间范围为春节、清明节、劳动节、国庆节等四个国家法定节假日,合计 20 天,免费通行的车辆范围为行驶收费公路的 7 座以下(含 7 座)载客车辆,故本项目对于 7 座以下(含 7 座)载客车辆按 345 天收取车辆通行费。考虑到通过本项目的车辆中有少量特种车辆不需交纳过路费,如执行公务的军车、警车、消防车等,同时考虑到“绿色通道”农用车免征通行费等相关政策,故本项目的收费交通量一、二类车按预测交通量的 98%考虑。大修年交通量按照预测交通量的 95%考虑进行计算。

2. 车型结构

从未来公路运输条件上分析,本项目是广西西部地区南北向重要道路。本项目及相关高速公路建成后,通道内的运输条件将得到明显改善,增大对长途出行的吸引,未来通道内大型车辆所占的比重将有所上升。

根据项目可行性研究报告描述,未来项目车型构成见下表:

单位:%

特征年	小货	中货	大货	特大货	客车	大客车	合计
2025 年	10.43	12.91	12.51	10.64	46.41	7.10	100.00
2030 年	9.37	11.00	13.01	11.37	47.86	7.39	100.00
2040 年	6.90	8.03	14.31	13.41	49.54	7.81	100.00
2044 年	5.73	6.04	15.45	14.21	50.53	8.04	100.00

3. 收费标准

(1) 基本收费

根据自治区物价局、交通运输厅、财政厅联合发布的《广西壮族自治区物价局交通运输厅财政厅关于调整我区高速公路车辆通行费收费标准的通知》（桂价费〔2014〕87号），从2014年8月1日零时起，广西高速公路车辆通行费按照新标准调整。高速公路车辆通行费由基本收费与桥隧收费两部分组成。即：按高速公路建成通车年份及计费里程确定基本收费，在此基础上，对通行长度500米以上的独立桥梁、隧道的车辆加收桥隧通行费。

根据广西壮族自治区交通运输厅广西壮族自治区发展和改革委员会广西壮族自治区财政厅《关于印发广西收费公路货车计费方式调整按车（轴）型收费方案的通知》（桂交规〔2019〕6号），将自治区收费公路货车通行费计费方式由计重收费调整为按车型收费。据项目特点，收费标准每5年调整一次，调整幅度为上涨10%。

高速公路车辆通行费基本收费标准

计价方式	分类	收费标准
客车 (元/车公里)	1类客车	0.50
	2类客车	0.80
	3类客车	1.20
	4类客车	1.45
货车 (元/车公里)	1类货车	0.40
	2类货车	1.37
	3类货车	1.58
	4类货车	1.61
	5类货车	1.86
	6类货车	2.01

（2）桥隧收费

客车与货车分别采取不同方式计征桥隧通行费。

客车计征方式：对通过长度500米以上桥梁、隧道的客车计征桥隧通行费。桥隧分为一、二、三类，客车通过一类、二类、

三类桥隧的基本通行费分别为 1.2 元/车次、2.2 元/车次、3.2 元/车次（一类车、二类车、三类车、四类车的通行费标准分别为基本通行费的 1 倍、2 倍、2.5 倍、3 倍）。

客车 500 米以上桥隧通行费收费标准（2016 年 8 月 1 日前）

单位：人民币元

序号	车型分类	桥隧分类		
		一类桥隧 500~1000 米	二类桥隧 1000~3000 米	三类桥隧 3000 米以上
1	客车≤9 座	1.20	2.20	3.20
2	10~19 座客车	2.40	4.40	6.40
3	20~39 座客车	3.00	5.50	8.00
4	≥40 座客车	3.60	6.60	9.60

货车计征方式：对通过所有桥隧的货车计征桥隧通行费，分车型收费标准具体如下：

单位：人民币元

序号	车型分类	桥隧
1	1 类货车	0.50
2	2 类货车	1.71
3	3 类货车	2.33
4	4 类货车	2.36
5	5 类货车	2.74
6	6 类货车	2.95

4. 其他专项收入

项目通车后会产生其他的收入来源，比如广告、服务区经营、高速公路出口资源及配套设施升值，如土地增值、旅游资源增值等。专项收入将作为市场化配套融资的还款来源，本项目的测算暂不考虑专项收入。

综上所述，本项目在专项债券存续期内预期总收入合计为 2,984,337 万元。项目每年预期收入情况如下表：

单位：人民币万元

时间	收费收入	当年总收入
2019 年	-	-
2020 年	-	-
2021 年	-	-
2022 年	-	-
2023 年	-	-
2024 年	-	-
2025 年	-	-
2026 年	23,908.00	23,908.00
2027 年	24,574.00	24,574.00
2028 年	27,163.00	27,163.00
2029 年	29,765.00	29,765.00
2030 年	32,616.00	32,616.00
2031 年	39,315.00	39,315.00
2032 年	43,083.00	43,083.00
2033 年	47,212.00	47,212.00
2034 年	50,465.00	50,465.00
2035 年	53,942.00	53,942.00
2036 年	63,425.00	63,425.00
2037 年	67,796.00	67,796.00
2038 年	72,468.00	72,468.00
2039 年	77,463.00	77,463.00
2040 年	82,749.00	82,749.00
2041 年	97,236.00	97,236.00
2042 年	103,875.00	103,875.00
2043 年	110,969.00	110,969.00
2044 年	117,988.00	117,988.00
2045 年	125,146.00	125,146.00

时间	收费收入	当年总收入
2046年	146,036.00	146,036.00
2047年	149,180.00	149,180.00
2048年	152,393.00	152,393.00
2049年	155,676.00	155,676.00
2050年	158,943.00	158,943.00
2051年	178,511.00	178,511.00
2052年	182,267.00	182,267.00
2053年	186,106.00	186,106.00
2054年	190,030.00	190,030.00
2055年	194,037.00	194,037.00
合计	2,984,337.00	2,984,337.00

(二) 项目预期成本测算。

本项目预期成本主要包括管理费用、机电运营费用、养护维修费、大中修费用等组成。

1. 管理费用

根据本项目可行性研究报告描述,预计通车年管理费用为 25 万元/公里,考虑到职工工资的实际增长(不考虑物价上涨因素),管理设备的更新及人员扩充等因素变动,年增长率取 2%。

2. 机电运营费用

根据本项目可行性研究报告描述,项目隧道长度约为 24.65 公里,按照每公里隧道 42 万元/年计算其机电、照明电费消耗,年增长率取 2%。

3. 养护维修费用

根据本项目可行性研究报告描述,参照现有高速公路的养护维修费实际情况,确定本项目通车养护维修费第一年为 13 万元/

年·公里，养护维修费用将随着使用、路面毁坏加重而逐年上升，年增长率取 2%。

4. 大中修费用

根据本项目可行性研究报告描述，大修间隔十年，大修费用为 250 万元/公里，分两年投入。综上所述，本项目在专项债券存续期内每年预期成本情况如下表：

综上所述，本项目在专项债券存续期内预期总成本合计为 171,188.19 万元。项目每年预期成本情况如下表：

单位：人民币万元

时间	养护费用	管理费	隧道机电运营	大修费用	合计
2019 年	-	-	-	-	-
2020 年	-	-	-	-	-
2021 年	-	-	-	-	-
2022 年	-	-	-	-	-
2023 年	-	-	-	-	-
2024 年	-	-	-	-	-
2025 年	-	-	-	-	-
2026 年	801.00	1,540.00	930.00	0.00	3,271.00
2027 年	817.02	1,570.80	948.60	0.00	3,336.42
2028 年	833.36	1,602.22	967.57	0.00	3,403.15
2029 年	850.03	1,634.26	986.92	0.00	3,471.21
2030 年	867.03	1,666.95	1,006.66	0.00	3,540.64
2031 年	884.37	1,700.28	1,026.80	0.00	3,611.45
2032 年	902.06	1,734.29	1,047.33	0.00	3,683.68
2033 年	920.10	1,768.98	1,068.28	0.00	3,757.36
2034 年	938.50	1,804.36	1,089.64	0.00	3,832.50
2035 年	957.27	1,840.44	1,111.44	7,698.00	11,607.15
2036 年	976.41	1,877.25	1,133.66	7,698.00	11,685.32
2037 年	995.94	1,914.80	1,156.34	0.00	4,067.08
2038 年	1,015.86	1,953.09	1,179.46	0.00	4,148.41
2039 年	1,036.18	1,992.15	1,203.05	0.00	4,231.38
2040 年	1,056.90	2,032.00	1,227.12	0.00	4,316.02
2041 年	1,078.04	2,072.64	1,251.66	0.00	4,402.34
2042 年	1,099.60	2,114.09	1,276.69	0.00	4,490.38

时间	养护费用	管理费	隧道机电运营	大修费用	合计
2043年	1,121.59	2,156.37	1,302.22	0.00	4,580.18
2044年	1,144.03	2,199.50	1,328.27	0.00	4,671.80
2045年	1,166.91	2,243.49	1,354.83	7,698.00	12,463.23
2046年	1,190.24	2,288.36	1,381.93	7,698.00	12,558.53
2047年	1,214.05	2,334.13	1,409.57	0.00	4,957.75
2048年	1,238.33	2,380.81	1,437.76	0.00	5,056.90
2049年	1,263.10	2,428.42	1,466.52	0.00	5,158.04
2050年	1,288.36	2,476.99	1,495.85	0.00	5,261.20
2051年	1,314.13	2,526.53	1,525.76	0.00	5,366.42
2052年	1,340.41	2,577.06	1,556.28	0.00	5,473.75
2053年	1,367.22	2,628.61	1,587.40	0.00	5,583.23
2054年	1,394.56	2,681.18	1,619.15	0.00	5,694.89
2055年	1,422.45	2,734.8	1,651.53	7,698.00	13,506.78
合计	32,495.05	62,474.85	37,728.29	38,490.00	171,188.19

(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，梧州-乐业公路乐业至望谟（乐业段）项目预计用于偿还专项债收入为 2,984,337 万元，预期总成本为 171,188.19 万元，项目用于偿还专项债收益为 2,813,148.81 万元。

2. 项目总债务融资本息

专项债券存续期内，项目总债务融资本息为 910,900 万元，其中专项债券融资本息为 910,900 万元，本项目其他债务融资拟采取市场化配套融资方式解决，其还款资金来源为路衍收入及业主提供缺口补助，不占用通行费收入，故此处不记列其他债务融资本息。项目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	
432,700.00	478,200.00	910,900.00	-	-	-	910,900.00

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 3.09。具体测算如下表：

单位：人民币万元

项目名称	项目总收益	总债务融资本息	覆盖倍数
梧州-乐业公路乐业至望谟 (乐业段)	2,813,148.81	910,900.00	3.09
合计	2,813,148.81	910,900.00	3.09

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	2.92	3.09	3.25
成本变动敏感性分析			
项目总债务融资本息的覆盖倍数	3.10	3.09	3.08

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，总债务本息资金的覆盖倍数为 2.92，能通过压力测试。当整个项目的成本上升 5%情况下，总债务本息资金的覆盖倍数为 3.08，仍然能通过压力测试。

总体看，项目收益与融资能实现自求平衡，不能还本付息的风险较小。

六、债券发行依据

（一）发行主体资格。

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

（二）地方政府债务限额管理。

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

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

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

《财政部关于试点发展项目收益与融资自求平衡的地方政

府专项债券品种的通知》（财预〔2017〕89号）规定，各地试点分类发行专项债券的规模，应当在国务院批准的专项债务限额内统筹安排，包括当年新增专项债务限额、上年末专项债务余额低于限额的部分。

（三）地方政府债务预算管理。

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

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

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

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

七、潜在影响项目收益与融资平衡结果的各种风险评估

（一）与项目建设或运营有关的风险。

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

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

（二）影响融资平衡结果的风险。

1. 利率波动风险

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

2. 流动性风险

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

（三）项目风险管理措施。

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

2. 加强项目财务管理，保持合理的资产负债比例，并提高资金使用效率。

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

八、主管部门责任

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

主管部门负责按照地方政府专项债券项目工作要求并根据梧州-乐业公路乐业至望谟（乐业段）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。

广西交通投资集团有限公司

2024年9月12日



