

附件 2-1

**2024 年广西壮族自治区政府交通基础设施
专项债券（一期）——2024 年广西壮族
自治区政府专项债券（五期）
自治区本级交通基础设施
项目实施方案**



2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项 债券（一期）——2024年广西壮族自治区 政府专项债券（五期）北海港铁山港 西港区北暮作业区7号、8号 泊位工程项目实施方案

一、债券情况

（一）债券发行计划。

北海港铁山港西港区北暮作业区7号、8号泊位工程项目专项债券计划发行规模48,000万元，共发行五期。一期已于2022年10月发行3,000万元，发行期限为30年（到期一次还本），发行利率为3.32%；二期已于2023年8月发行20,000万元，发行期限为30年（到期一次还本），发行利率为3.02%；三期（本期）计划于2024年发行10,000万元；四期计划于2024年后续发行5,000万元；五期计划于2025年发行10,000万元，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，广西下辖 14 个地级市，61 个县（含 12 个民族自治县），9 个县级市，41 个市辖区。2019 年广西常住人口总量平稳增长，年末全区常住人口 4,960 万人，比上年末增加 34 万人。广西自然资源丰富。全区矿产资源种类多、储量大，有色金属矿尤为丰富，是全国十大有色金属矿产产区之一；河流众多，水利资源充沛，其中红水河被誉为中国水电资源的“富矿”；南临北部湾，海岸线曲折，溺谷多且面积广阔，形成众多天然良港；旅游资源得天独厚，山川秀丽，有多处国家级风景名胜区。广西热量丰富，降水丰沛，利于作物生长，除稻谷、玉米等大宗粮食作物，花生、油茶籽等油料作物，甘蔗、黄红麻等大宗经济作物外，还有众多著名的热带和亚热带水果。

（二）广西壮族自治区财政收支情况。

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

项目	2021年	2022年	2023年
一般公共预算支出	1,129.02	1,130.58	1,166.52
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：北海港铁山港西港区北暮作业区7号、8号泊位工程。

2. 项目业主：广西北部湾国际港务集团有限公司。

3. 建设地点：北海港铁山港西港区北暮作业区。

（四）项目业主介绍。

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

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

港口为核心产业生态缔造者和国资/功能 - 国有资本投资运营平台；“3”是指三个融合，即产融结合、港城融合和双链融合；

“4”是指四化发展，即绿色化、数字化、国际化、协同化；“9”是指九大业务板块，即港口、物流、工贸、能源、文旅、建设、船闸、金融服务、海外投资。

（五）项目建设内容。

本项目主要建设内容包括：码头水工建筑物、装卸工艺设备采购安装、停泊地和调头地疏浚、护岸、陆域形成、堆场、道路、铁路装卸线、供电照明、给排水、消防、通信、环保、生产及辅助建筑物等。本期专项债券资金主要用于建设北海港铁山港西港区北暮作业区7号、8号泊位工程建设，包括码头水工、装卸工艺设备采购安装、停泊地和调头地疏浚、护岸、陆域形成、堆场、道路、铁路装卸线、供电照明、给排水、消防、通信、环保、生产及辅助建筑物等。

（六）项目事前绩效评估。

评估要求		
评估指标	评估内容	具体说明
项目实施情况	说明项目实施的必要性、公益性、收益性、资本性	为临港工业及后方腹地服务，符合“大力发展公用码头，加强老港区功能调整和技术改造。进一步提高港口航道等级和通航能力，以适应船舶大型化趋势”。
偿债计划	说明偿债计划的可行性和偿债风险点	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。

建设投资实施方式	说明项目建设投资实施方式的合规性	项目计划建设周期为 51 个月，已于 2021 年 4 月开工建设，预计 2025 年 6 月底前项目完工。
资金来源	说明项目资金来源结构及债券资金需求的可行性、投向的合理性	项目资金采取业主自筹、财政补助、申请专项债方式，其中资本金占比约为 25%，其余 75% 采用贷款方式，资金结构较为合理。
收入预测	说明项目收入预测的合理性与具体数据来源	参照现行收费标准确定，散货综合营运收入为 30 元/吨，杂货综合运营收入为 40 元/吨，债券存续期内营运收入共计 633,930 万元。
其他	说明其他需要事前绩效评估的事项	无

三、经济社会效益分析

（一）项目的建设有利于经济社会发展，提高北部湾港的竞争实力。

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

（二）项目的建设有助于加快中国-东盟自由贸易区建设，进一步推动国家重大战略的实施。

北海铁山港的建设将为广西、湖南、贵州等中西部地区提供

一条全新的便捷出海通道，进一步降低区域物流成本，极大地促进资源开发利用和西南地区经济飞速发展，对拉动广西经济、推进北部湾经济区和中国-东盟自由贸易区建设具有重要意义。同时，有利于贯彻落实新发展理念，深入推进供给侧结构性改革，加快培育发展新动能、实现创新驱动发展，为广西经济创新力和竞争力不断增强提供支撑，通过区域双向开放，构筑丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路对接融汇的重要支撑区。

四、项目投资估算及资金筹措方案

（一）项目投资估算。

根据广西壮族自治区交通运输厅关于北海港铁山港西港区北暮作业区 7 号、8 号泊位工程初步设计的批复（桂交行审〔2015〕13 号），项目总投资为 169,242.52 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	建设用地费	13,101.73	7.74
2	建筑安装工程费用	127,525.79	75.35
3	工程建设其他费用	13,870.38	8.20
4	预备费用	7,724.89	4.56
5	建设期利息	7,019.73	4.15
项目总投资		169,242.52	100.00

（二）资金筹措方案。

1. 资金来源

北海港铁山港西港区北暮作业区7号、8号泊位工程项目总投资169,242.52万元。项目资金来源如下：

(1) 不含专项债券的项目资金42,434.89万元，资金来源为业主自筹和财政补助，占比25.07%；

(2) 专项债券资金48,000万元，占比28.36%，其中已发行23,000万元，本次拟发行10,000万元，本项目专项债券资金拟作为项目资本金共0万元；

(3) 其他融资资金78,807.63万元，占比46.56%。

项目资金筹措计划如下表所示：

单位：人民币万元

类别	2020年及以前	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年
不含专项债券的项目资本金	13,713.82	4,052.84	7,440.39	3,000.00	4,000.00	10,227.84
专项债券融资	-	-	3,000.00	20,000.00	15,000.00	10,000.00
其他债务融资	-	-	2,000.00	12,700.00	40,000.00	24,107.63
合计	13,713.82	4,052.84	12,440.39	35,700.00	59,000.00	44,335.47

2. 项目实施计划

项目计划建设周期为51个月，已于2021年4月开工建设，预计于2025年6月底前竣工。

单位：人民币万元

类别	2020年及以前	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年
项目建设	13,713.82	4,052.84	12,440.39	35,700.00	59,000.00	44,335.47

五、项目预期收益、成本及融资平衡情况

(一) 项目预期收入测算。

项目收支预测以 2026 年为起始年测算。项目主要收入来源于码头营运收入。

1. 码头营运收入

根据可行性研究报告内容进行测算，参照现行收费标准确定，散货综合营运收入为 30 元/吨，年通过量为 594 万吨，杂货综合营运收入为 40 元/吨，平均年通过量为 176 万吨。第一年的达产率按照 60%计算，第二年为 70%，第三年为 80%，第四年起为 90%，债券存续期内项目产生的码头营运收入合计为 633,930 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 633,930 万元。

项目每年预期收入情况如下表：

单位：人民币万元

时间	码头营运收入	当年总收入
2022 年	-	-
2023 年	-	-
2024 年	-	-
2025 年	-	-
2026 年	14,916.00	14,916.00
2027 年	17,402.00	17,402.00
2028 年	19,888.00	19,888.00
2029 年	22,374.00	22,374.00
2030 年	22,374.00	22,374.00
2031 年	22,374.00	22,374.00
2032 年	22,374.00	22,374.00
2033 年	22,374.00	22,374.00
2034 年	22,374.00	22,374.00
2035 年	22,374.00	22,374.00

时间	码头营运收入	当年总收入
2036 年	22,374.00	22,374.00
2037 年	22,374.00	22,374.00
2038 年	22,374.00	22,374.00
2039 年	22,374.00	22,374.00
2040 年	22,374.00	22,374.00
2041 年	22,374.00	22,374.00
2042 年	22,374.00	22,374.00
2043 年	22,374.00	22,374.00
2044 年	22,374.00	22,374.00
2045 年	22,374.00	22,374.00
2046 年	22,374.00	22,374.00
2047 年	22,374.00	22,374.00
2048 年	22,374.00	22,374.00
2049 年	22,374.00	22,374.00
2050 年	22,374.00	22,374.00
2051 年	22,374.00	22,374.00
2052 年	22,374.00	22,374.00
2053 年	22,374.00	22,374.00
2054 年	22,374.00	22,374.00
合计	633,930.00	633,930.00

（二）项目预期成本测算。

本项目成本主要为工资及福利费、材料燃动费、修理费、管理费用、其他费用和税金及附加。具体测算依据如下：

1. 工资及福利费

根据可行性研究报告内容进行测算，工资福利费平均每五年上涨 5%，债券存续期内本项目所产生的职工薪酬合计约为 30,955.84 万元。

2. 材料燃动费

根据可行性研究报告内容进行测算，债券存续期内本项目所产生的材料燃动费合计约为 31,696.5 万元。

3. 修理费

根据可行性研究报告内容进行测算，债券存续期内本项目所产生的修理费合计约为 19,017.9 万元。

4. 管理费用

根据可行性研究报告内容进行测算，管理费用包括办公费、交通差旅费、培训费等，债券存续期内本项目所产生的日常管理费合计约为 31,696.5 万元。

5. 其他费用

根据可行性研究报告内容进行测算，债券存续期内本项目所产生的其他费用合计约为 19,017.9 万元。

6. 税金及附加

根据可行性研究报告内容进行测算，债券存续期内本项目涉及的税金及附加款项合计约为 25,167.02 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 157,551.66 万元。

项目每年预期成本情况如下表：

单位：人民币万元

时间	工资及福利费	材料燃动费	修理费	管理费用	其他费用	税金及附加	当年总成本
2022年	-	-	-	-	-	-	-
2023年	-	-	-	-	-	-	-
2024年	-	-	-	-	-	-	-
2025年	-	-	-	-	-	-	-

时间	工资及福利费	材料燃动费	修理费	管理费用	其他费用	税金及附加	当年总成本
2026年	930.00	745.80	447.48	745.80	447.48	592.17	3,908.73
2027年	930.00	870.10	522.06	870.10	522.06	690.86	4,405.18
2028年	930.00	994.40	596.64	994.40	596.64	789.55	4,901.63
2029年	976.50	1,118.70	671.22	1,118.70	671.22	888.25	5,444.59
2030年	976.50	1,118.70	671.22	1,118.70	671.22	888.25	5,444.59
2031年	976.50	1,118.70	671.22	1,118.70	671.22	888.25	5,444.59
2032年	976.50	1,118.70	671.22	1,118.70	671.22	888.25	5,444.59
2033年	976.50	1,118.70	671.22	1,118.70	671.22	888.25	5,444.59
2034年	1,025.33	1,118.70	671.22	1,118.70	671.22	888.25	5,493.41
2035年	1,025.33	1,118.70	671.22	1,118.70	671.22	888.25	5,493.41
2036年	1,025.33	1,118.70	671.22	1,118.70	671.22	888.25	5,493.41
2037年	1,025.33	1,118.70	671.22	1,118.70	671.22	888.25	5,493.41
2038年	1,025.33	1,118.70	671.22	1,118.70	671.22	888.25	5,493.41
2039年	1,076.59	1,118.70	671.22	1,118.70	671.22	888.25	5,544.68
2040年	1,076.59	1,118.70	671.22	1,118.70	671.22	888.25	5,544.68
2041年	1,076.59	1,118.70	671.22	1,118.70	671.22	888.25	5,544.68
2042年	1,076.59	1,118.70	671.22	1,118.70	671.22	888.25	5,544.68
2043年	1,076.59	1,118.70	671.22	1,118.70	671.22	888.25	5,544.68
2044年	1,130.42	1,118.70	671.22	1,118.70	671.22	888.25	5,598.51
2045年	1,130.42	1,118.70	671.22	1,118.70	671.22	888.25	5,598.51
2046年	1,130.42	1,118.70	671.22	1,118.70	671.22	888.25	5,598.51
2047年	1,130.42	1,118.70	671.22	1,118.70	671.22	888.25	5,598.51
2048年	1,130.42	1,118.70	671.22	1,118.70	671.22	888.25	5,598.51
2049年	1,186.94	1,118.70	671.22	1,118.70	671.22	888.25	5,655.03
2050年	1,186.94	1,118.70	671.22	1,118.70	671.22	888.25	5,655.03
2051年	1,186.94	1,118.70	671.22	1,118.70	671.22	888.25	5,655.03
2052年	1,186.94	1,118.70	671.22	1,118.70	671.22	888.25	5,655.03
2053年	1,186.94	1,118.70	671.22	1,118.70	671.22	888.25	5,655.03
2054年	1,186.94	1,118.70	671.22	1,118.70	671.22	888.25	5,655.03
合计	30,955.84	31,696.50	19,017.90	31,696.50	19,017.90	25,167.02	157,551.66

(三) 项目融资平衡情况测算。

1. 项目总收益

专项债券存续期内，北海港铁山港西港区北暮作业区 7 号、8 号泊位工程项目预期总收入为 633,930 万元，预期总成本为 157,551.66 万元，项目预期收益为 476,378.34 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 297,512.73 万元，其中专项债券融资本息为 102,858 万元，其他债务融资本息金额为 194,654.73 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	
48,000.00	54,858.00	102,858.00	78,807.63	115,847.10	194,654.73	297,512.73

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 1.6。具体测算如下表：

单位：人民币万元

项目名称	项目总收益	项目总债务融资本息	覆盖倍数
北海港铁山港西港区北暮作业区 7 号、8 号泊位工程	476,378.34	297,512.73	1.60
合计	476,378.34	297,512.73	1.60

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	1.49	1.60	1.71

成本变动敏感性分析			
项目总债务融资本息的覆盖倍数	1.63	1.60	1.57

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 1.49，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 1.57，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

北海港铁山港西港区北暮作业区7号、8号泊位工程项目建设任务、成本等因素，建立本地区试点发行交通基础设施专项债券项目库，做好入库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。

广西北部湾国际港务集团有限公司

2024年3月18日



2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项 债券（一期）——2024年广西壮族自治区 政府专项债券（五期）贵港港中心港区 苏湾作业区一期工程项目 实施方案

一、债券情况

（一）债券发行计划。

贵港港中心港区苏湾作业区一期工程专项债券计划发行规模10,100万元，调整后规模10,017.11万元，共发行四期。首期已于2020年1月发行2,100万元，债券发行期限30年，发行利率为3.97%，项目资金结余82.89万元，调整至柳州港鹿寨港区江口作业区一期工程项目；二期已于2022年2月发行1,000万元，债券发行期限30年，发行利率为3.51%；三期（本期）计划于2024年发行2,500万元，四期计划于2025年发行4,500万元，发行期限均为30年，测算利率均为4.5%。

（二）还本付息安排。

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

二、项目基本情况

（一）广西壮族自治区简介。

广西位于中国华南地区，东连广东，南临北部湾并与海南隔

海相望，西与云南毗邻，东北接湖南，西北靠贵州，西南与越南接壤，广西陆地面积 23.76 万平方千米。目前，广西壮族自治区下辖 14 个地级市，61 个县（含 12 个民族自治县），9 个县级市，41 个市辖区。2019 年广西常住人口总量平稳增长，年末全区常住人口 4,960 万人，比上年末增加 34 万人。广西自然资源丰富。全区矿产资源种类多、储量大，有色金属矿尤为丰富，是全国十大有色金属矿产产区之一；河流众多，水利资源充沛，其中红水河被誉为中国水电资源的“富矿”；南临北部湾，海岸线曲折，溺谷多且面积广阔，形成众多天然良港；旅游资源得天独厚，山川秀丽，有多处国家级风景名胜区。广西热量丰富，降水丰沛，利于作物生长，除稻谷、玉米等大宗粮食作物，花生、油茶籽等油料作物，甘蔗、黄红麻等大宗经济作物外，还有众多著名的热带和亚热带水果。

（二）广西壮族自治区财政收支情况。

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

项目	2021年	2022年	2023年
一般公共预算支出	1,129.02	1,130.58	1,166.52
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：贵港港中心港区苏湾作业区一期工程。
2. 项目业主：广西西江开发投资集团有限公司。
3. 建设地点：贵港市港南区八塘镇苏湾村附近沿江处。

（四）项目业主介绍。

广西西江开发投资集团有限公司（以下简称“公司”）成立于1996年6月2日，注册资本40.69亿元。公司的主营业务板块主要为港口、物流、工贸、能源、金融、投资及公益性板块。其中港口板块包括发行人经营和建设的西江沿岸各地市港口；物流板块包括港口之间的水路运输及物流服务；工贸板块主要进行建筑材料、矿产品、化工产品、农资产品、油品、海产品等大宗商品销售；能源板块目前包括水电站和光伏电站；金融板块主要以创投、小额贷款等金融服务业务为主；投资包括西江集团本部、区域公司等；公益性板块以西江集团承担的自治区政府授权的西江黄金水道船闸及其他重大交通基础设施的投资建设和经营管理业务为主。

（五）项目建设内容。

本项目主要建设贵港港中心港区苏湾作业区一期工程项目附属及附属配套设施建设、道路与堆场建设、仓库建设等设施建设；龙门吊采购及安装、门机采购及安装、岸桥采购及安装等港机设备采购。本期专项债建设内容：采购 2 台龙门吊及其它港机设备等，完善项目后方陆域堆场，仓库相关配套设施等的建设。

（六）项目事前绩效评估。

评估要求		
评估指标	评估内容	具体说明
项目实施情况	说明项目实施的必要性、公益性、收益性、资本性	<p>根据《贵港港总体规划》，贵港港划分为中心城港区、桂平港区和平南港区等 3 个港区，其中中心港区以散货、杂货和集装箱运输为主，主要为贵港市及周边地区经济发展和临港工业开发服务。本项目建成后，可加快贵港港成为大西南连接华南珠江三角洲、港澳地区的集装箱集聚和转运中心，可提升贵港港在全国内河港口综合经济实力和竞争力。</p> <p>项目的建设，有利于贵港市及广西区粮食储备安全和粮食市场稳定，维护社会安定；增加泊位数量，增强周边货物中转能力；强强联合，扩大粮油交易市场。可提升贵港港在全国内河港口综合经济实力和竞争力，可促进相关行业的发展，对增加劳动就业、增加当地财政税收有较大贡献，经济效益及社会效益明显收有较大贡献。对行业的影响是较大的、积极的。</p>
偿债计划	说明偿债计划的可行性和偿债风险点	<p>本项目主要承担贵港港中心港区苏湾作业区的散货、杂货和集装箱运输业务，主要为平南县及周边地区经济发展和临港工业开发服务，作为大西南连接华南珠江三角洲、港澳地区的集装箱集聚和转运中心，具有良好区位优势 and 集疏运条件，具有稳定客户，运量有保障，达产后将拥有稳定收益，可用于偿还专项债。内河港口受当地经济发展及国内外贸易市场影响存在一定不确定性，影响吞吐量。</p>
建设投资实施方式	说明项目建设投资实施方式的合规性	自治区发改委于 2012 年 10 月 19 日批复该项目工可。

评估要求		
评估指标	评估内容	具体说明
资金来源	说明项目资金来源结构及债券资金需求的可行性、投向的合理性	根据《国务院关于加强固定资产投资项目资本金管理的通知（国发〔2019〕26号）》，项目最低资本金比例由25%调整为20%，其他基础设施项目维持20%不变。其中公路、铁路、城建、物流的等领域的补短板基础设施项目，在投资回报机制明确、收益可靠、风险可控的前提下，可以适当降低项目最低资本金比例，但下调不得超过5个百分点。本项目在满足国家最大要求前提下，结合实际资金筹措能力及财务生存能力，资本金比例取30%。除30%资本金外，其余70%采用债务融资方式有银行贷款和发行地方政府专项债券。债券资金可有效降低项目建设成本，减少资金压力，可使项目尽快投入使用，为当地市场服务。
收入预测	说明项目收入预测的合理性与具体数据来源	根据国家港口有关费收规定，结合本地港口的实际情况，年营运收入参照现行收费标准确定，本项目运营期内年吞吐量为380万吨，其中：集装箱8.5万标准箱，散货100万吨，件杂货165万吨。
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

贵港港是全国内河主要港口，国家一类对外开放口岸，也是华南地区水陆联运的交通枢纽和贵港市沿江产业布局的重要依托。贵港中心港区为贵港市重点发展建设的综合性港区，主要为西南地区资源开发、物质中转和贵港市经济发展、临港工业开发服务。贵港港中心港区苏湾作业区作为贵港港新建设的作业区，可以更好满足腹地物资吞吐量快速增长的要求，对优化自治区西江黄金水道战略部署和贵港市经济发展具有重要作用。因此，根据自治区总体规划和贵港市经济发展需要，启动贵港港中心港区苏湾作业区码头一期工程的建设十分必要且迫切需要。

四、项目投资估算及资金筹措方案

（一）项目投资估算。

根据《广西壮族自治区发展和改革委员会关于贵港港中心港区苏湾作业区一期工程初步设计的批复》（桂交行审〔2013〕1号），本项目总投资为 82,147.79 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	建设用地费	8,759.00	10.66
2	建筑安装工程费用	48,404.68	58.92
3	工程建设其他费用	18,064.81	21.99
4	预备费	-	-
5	建设期利息	6,919.30	8.42
项目总投资		82,147.79	100.00

（二）资金筹措方案。

1. 资金来源

贵港港中心港区苏湾作业区一期工程项目总投资82,147.79万元。项目资金来源如下：

（1）不含专项债券的项目资本金54,310.68万元，资金来源为业主自筹，占比66.11%；

（2）专项债券资金10,017.11万元，占比12.29%，其中已发行3,017.11万元，本次拟发行2,500万元，本项目专项债券资金拟作为项目资本金共0万元；

（3）其他融资17,820万元，占比21.69%，其中存量融资17,820万元。

项目资金筹措计划如下表所示：

单位：人民币万元

类别	2020年及以前	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年及以后
不含专项债券的项目资本金	20,537.75	2,006.04	5,207.00	4,607.28	10,519.97	11,432.64
专项债券融资	2,017.11	-	1000.00	-	2,500.00	4,500.00
其他债务融资	17,820.00	-	-	-	-	-
合计	40,374.86	2,006.04	6,207.00	4,607.28	13,019.97	15,932.64

2. 项目实施计划

项目计划建设周期为 139 个月，已于 2014 年 6 月开工，预计竣工时间为 2025 年 12 月。

单位：人民币万元

类别	2020年及以前	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年及以后
项目建设	40,309.96	2,006.04	2,087.97	1,040.13	15,591.45	21,112.24

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集装箱收入、件杂货收入、散货收入等。

1. 集装箱收入

根据目前可行性研究报告内容进行测算，项目运营至第三年生产负荷达 100%，满负荷集装箱吞吐量为 8.5 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的收入估算依据，集装箱单价为 225 元/吨，满负荷集装箱年收入为 1,912.5 万元，项目运营第一年按满负荷 50%、第二年按满负荷 60%、第三年按满负荷 70%、第四年按满负荷 80%、第五年及以后按满负荷 90% 计算收入，债券存续期内本项目所产生

的集装箱收入合计约为 48,003.75 万元。

2. 件杂货收入

根据目前可行性研究报告内容进行测算,项目运营至第三年生产负荷达 100%,项目满负荷的件杂货吞吐量为 165 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的收入估算依据,件杂货单价 15 元/吨,满负荷件杂货收入为 2,475 万元,项目运营第一年按满负荷 50%、第二年按满负荷 60%、第三年按满负荷 70%、第四年按满负荷 80%、第五年及以后按满负荷 90%计算收入,债券存续期内本项目所产生的件杂货收入合计约为 62,122.5 万元。

3. 散货收入

根据目前可行性研究报告内容进行测算,项目运营至第三年生产负荷达 100%,项目满负荷散货吞吐量为 100 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的收入估算依据,散货单价 6 元/吨,满负荷散货收入为 600 万元,项目运营第一年按满负荷 50%、第二年按满负荷 60%、第三年按满负荷 70%、第四年按满负荷 80%、第五年及以后按满负荷 90%计算收入,债券存续期内本项目所产生的散货收入合计约为 15,060 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 125,186.25 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
2020年	-	-	-	-
2021年	-	-	-	-
2022年	-	-	-	-
2023年	-	-	-	-
2024年	-	-	-	-
2025年	-	-	-	-
2026年	956.25	1,237.50	300.00	2,493.75
2027年	1,147.50	1,485.00	360.00	2,992.50
2028年	1,338.75	1,732.50	420.00	3,491.25
2029年	1,530.00	1,980.00	480.00	3,990.00
2030年	1,721.25	2,227.50	540.00	4,488.75
2031年	1,721.25	2,227.50	540.00	4,488.75
2032年	1,721.25	2,227.50	540.00	4,488.75
2033年	1,721.25	2,227.50	540.00	4,488.75
2034年	1,721.25	2,227.50	540.00	4,488.75
2035年	1,721.25	2,227.50	540.00	4,488.75
2036年	1,721.25	2,227.50	540.00	4,488.75
2037年	1,721.25	2,227.50	540.00	4,488.75
2038年	1,721.25	2,227.50	540.00	4,488.75
2039年	1,721.25	2,227.50	540.00	4,488.75
2040年	1,721.25	2,227.50	540.00	4,488.75
2041年	1,721.25	2,227.50	540.00	4,488.75
2042年	1,721.25	2,227.50	540.00	4,488.75
2043年	1,721.25	2,227.50	540.00	4,488.75
2044年	1,721.25	2,227.50	540.00	4,488.75
2045年	1,721.25	2,227.50	540.00	4,488.75
2046年	1,721.25	2,227.50	540.00	4,488.75
2047年	1,721.25	2,227.50	540.00	4,488.75
2048年	1,721.25	2,227.50	540.00	4,488.75
2049年	1,721.25	2,227.50	540.00	4,488.75
2050年	1,721.25	2,227.50	540.00	4,488.75
2051年	1,721.25	2,227.50	540.00	4,488.75

时间	集装箱收入	件杂货收入	散货收入	当年总收入
2052年	1,721.25	2,227.50	540.00	4,488.75
2053年	1,721.25	2,227.50	540.00	4,488.75
2054年	1,721.25	2,227.50	540.00	4,488.75
合计	48003.75	62,122.50	15,060.00	125,186.25

(二) 项目预期成本测算。

本项目成本主要为工资及福利费、修理费、电力燃料费、管理费用、税金及附加。具体测算依据如下：

1. 工资及福利费

根据可行性研究报告内容进行测算，工资及福利费占项目年收入比例为 15.74%，债券存续期内本项目所产生的工资及福利费合计约为 19,706.57 万元。

2. 修理费

根据可行性研究报告内容进行测算，修理费占项目年收入比例为 4.73%，债券存续期内本项目所产生的修理费合计约为 5,921.91 万元。

3. 电力燃料费

根据可行性研究报告内容进行测算，电力燃料费占项目年收入比例为 7.8%，债券存续期内本项目所产生的电力燃料费合计约为 9,764.72 万元。

4. 管理费用

根据可行性研究报告内容进行测算，管理费占项目年收入比例为 7.77%，债券存续期内本项目所产生的管理费合计约为 9,725.15 万元。

5. 税金及附加

根据可行性研究报告内容进行测算，本项目增值税及附加税，债券存续期内本项目所产生的税金及附加合计约为 4,907.34 万元。

综上所述，本项目在专项债券存续期内预期总成本合计为 50,025.69 万元。项目每年预期成本情况如下表：

单位：人民币万元

时间	工资及福利费	修理费	电力燃料费	管理费用	税金及附加	当年总成本
2020年	-	-	-	-	-	-
2021年	-	-	-	-	-	-
2022年	-	-	-	-	-	-
2023年	-	-	-	-	-	-
2024年	-	-	-	-	-	-
2025年	-	-	-	-	-	-
2026年	392.56	117.96	194.51	193.73	97.76	996.52
2027年	471.07	141.56	233.42	232.48	117.31	1,195.84
2028年	549.59	165.15	272.32	271.22	136.86	1,395.14
2029年	628.10	188.74	311.22	309.97	156.41	1,594.44
2030年	706.61	212.34	350.13	348.71	175.96	1,793.75
2031年	706.61	212.34	350.13	348.71	175.96	1,793.75
2032年	706.61	212.34	350.13	348.71	175.96	1,793.75
2033年	706.61	212.34	350.13	348.71	175.96	1,793.75
2034年	706.61	212.34	350.13	348.71	175.96	1,793.75
2035年	706.61	212.34	350.13	348.71	175.96	1,793.75
2036年	706.61	212.34	350.13	348.71	175.96	1,793.75
2037年	706.61	212.34	350.13	348.71	175.96	1,793.75
2038年	706.61	212.34	350.13	348.71	175.96	1,793.75
2039年	706.61	212.34	350.13	348.71	175.96	1,793.75
2040年	706.61	212.34	350.13	348.71	175.96	1,793.75
2041年	706.61	212.34	350.13	348.71	175.96	1,793.75
2042年	706.61	212.34	350.13	348.71	175.96	1,793.75

时间	工资及福利费	修理费	电力燃料费	管理费用	税金及附加	当年总成本
2043年	706.61	212.34	350.13	348.71	175.96	1,793.75
2044年	706.61	212.34	350.13	348.71	175.96	1,793.75
2045年	706.61	212.34	350.13	348.71	175.96	1,793.75
2046年	706.61	212.34	350.13	348.71	175.96	1,793.75
2047年	706.61	212.34	350.13	348.71	175.96	1,793.75
2048年	706.61	212.34	350.13	348.71	175.96	1,793.75
2049年	706.61	212.34	350.13	348.71	175.96	1,793.75
2050年	706.61	212.34	350.13	348.71	175.96	1,793.75
2051年	706.61	212.34	350.13	348.71	175.96	1,793.75
2052年	706.61	212.34	350.13	348.71	175.96	1,793.75
2053年	706.61	212.34	350.13	348.71	175.96	1,793.75
2054年	706.61	212.34	350.13	348.71	175.96	1,793.75
合计	19,706.57	5,921.91	9,764.72	9,725.15	4,907.34	50,025.69

(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，贵港港中心港区苏湾作业区一期工程项目预期总收入为 125,186.25 万元，预期总成本为 50,025.69 万元，项目总收益为 75,160.56 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 47,081.34 万元，其中专项债券融资本息为 22,929.07 万元，其他债务融资本息金额为 24,152.27 万元。具体还本付息计划如下：

单位：人民币万元

专项债券			其他债务融资			项目总债务融资本息
债券本金	利息支出	专项债券融资本息	其他债务融资本金	利息支出	其他债务融资本息	
10,017.11	12,911.96	22,929.07	17,820.00	6,332.27	24,152.27	47,081.34

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 1.6。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
贵港港中心港区苏湾作业区一期工程	75,160.56	47,081.34	1.60

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	1.46	1.60	1.73
成本变动敏感性分析			
项目总债务融资本息的覆盖倍数	1.65	1.60	1.54

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 1.46，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 1.54，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。第十八条规定，专项债务转贷下级政府的，财政部门应当在本级人民代表大会或其常务委员会批准后，及时将专项债务转贷的预算下达有关市县级财政部门。接受专项债务转贷的市县级政府在本级人民代表大会或其常务委员会批准后，应当及时与上级财政部门签订转贷协议。

七、潜在影响项目收益与融资平衡结果的各种风险评估

（一）与项目建设或运营有关的风险。

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

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

（二）影响融资平衡结果的风险。

1. 利率波动风险

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

2. 流动性风险

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

（三）项目风险管理措施。

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

广西壮族自治区人民政府债务应急处置机制，提前防范财政金融风险。

2. 加强项目财务管理，保持合理的资产负债比例，并提高资金使用效率。

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

八、主管部门责任

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贵港港中心港区苏湾作业区一期工程建设任务、成本等因素，建立本地区试点发行交通基础设施专项债券项目库，做好入库交通基础设施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(一期)——2024年广西壮族自治区政府专项债券(五期)贵港港中心港区苏湾作业区一期工程项目实施方案》之盖章页)



广西西江开发投资集团有限公司

2024年3月18日

2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项 债券（一期）——2024年广西壮族自治区 政府专项债券（五期）柳州港鹿寨港区 江口作业区一期工程 项目实施方案

一、债券情况

（一）债券发行计划。

柳州港鹿寨港区江口作业区一期工程专项债券计划发行11,000万元，预计发行四期。首期已于2020年8月发行4,000万元，债券发行期限30年，发行利率为3.93%。二期已于2022年2月发行4,000万元，债券发行期限30年，发行利率为3.51%。2020年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（一期）——2020年广西壮族自治区政府专项债券（二十六期）项目结余资金2252.79万元，2020年广西壮族自治区政府社会领域专项债券（一期）——2020年广西壮族自治区政府专项债券（三期）项目结余资金1787.21万元，2022年8月29日将上述两期结余资金共4,040万元调整至该项目。三期（本期）计划于2024年发行2,000万元，四期计划于2025年发行1,000万元，发行期限均为30年，测算利率均为4.5%。

调整额度后柳州港鹿寨港区江口作业区一期工程项目计划使用政府专项债券金额为15,040万元。

（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。目前，广西壮族自治区下辖 14 个地级市，61 个县（含 12 个民族自治县），9 个县级市，41 个市辖区。2019 年广西常住人口总量平稳增长，年末全区常住人口 4,960 万人，比上年末增加 34 万人。广西自然资源丰富。全区矿产资源种类多、储量大，有色金属矿尤为丰富，是全国十大有色金属矿产产区之一；河流众多，水利资源充沛，其中红水河被誉为中国水电资源的“富矿”；南临北部湾，海岸线曲折，溺谷多且面积广阔，形成众多天然良港；旅游资源得天独厚，山川秀丽，有多处国家级风景名胜区。广西热量丰富，降水丰沛，利于作物生长，除稻谷、玉米等大宗粮食作物，花生、油茶籽等油料作物，甘蔗、黄红麻等大宗经济作物外，还有众多著名的热带和亚热带水果。

（二）广西壮族自治区财政收支情况。

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
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：柳州港鹿寨港区江口作业区一期工程。
2. 项目业主：广西西江开发投资集团有限公司。
3. 建设地点：柳州市鹿寨县江口乡附近的柳江左岸、红花水电枢纽下游约 17.6 公里处。

（四）项目业主介绍。

广西西江开发投资集团有限公司（以下简称“公司”）成立于 1996 年 6 月 2 日，注册资本 406,930.61 万元。公司的主营业务板块主要为港口、物流、工贸、能源、金融、投资及公益性板块。其中港口板块包括发行人经营和建设的西江沿岸各地市港口；物流板块包括港口之间的水路运输及物流服务；工贸板块主要进行建筑材料、矿产品、化工产品、农资产品、油品、海产品等大宗商品销售；能源板块目前包括水电站和光伏电站；金融板块主要

以创投、小额贷款等金融服务业务为主；投资包括西江集团本部、区域公司等；公益性板块以西江集团承担的自治区政府授权的西江黄金水道船闸及其他重大交通基础设施的投资建设和经营管理业务为主。

（五）项目建设内容。

本项目主要建设码头水工建筑物、港池疏浚、装卸工艺设备安装、堆场、道路、护岸、供电照明、给排水、消防、通信、环保等生产及配套设施等。本期专项债券资金主要用于建设装卸工艺设备与安装：轨道式集装箱门式起重机、叉车、牵引车、半挂车、正面吊、清仓机、雾炮、雾炮车、洗扫车、装载机、移动漏斗、空箱堆箱机、维修车间设备等。工程建设：港池疏浚、候工楼与维修车间、锚泊地、金属铁矿石堆场建设等。

（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	区域经济合作不断加强要求充分发挥内河航运的纽带作用，工业的沿江河布局要求内河水运提供支撑和保障，经济社会的全面发展需要港口的大力支持，柳州港鹿寨港区江口作业区一期项目的建设将提高柳州港的通过能力，充分发挥作为地区性重要港口的作用，使水运资源的优势得到充分发挥，实现水运交通新的跨越式发展，促进经济社会全面协调可持续发展。
偿债计划	说明偿债计划的可行性和偿债风险点	根据工程可行性研究报告计算分析，柳州港鹿寨港区江口作业区一期工程项目借款偿还期为 10.99 年，资产负债率最高为 66.7%，并随长期借款的偿还而逐年下降。表明本项目能偿还商业银行贷款及政府债融资。

评估要求		
评估指标	评估内容	具体说明
建设投资实施方式	说明项目投资实施方式的合规性	柳州港鹿寨港区江口作业区一期工程拟建设 6 个 2,000 吨级泊位，主要货种为集装箱、件杂货及散货，年设计吞吐量为 255 万吨。投资估算按交通运输部交规划发〔2009〕712 号《关于印发港口和航道建设项目预可行性研究报告和工程可行性研究报告编制办法的通知》的有关规定进行编制。
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	柳州港鹿寨港区江口作业区一期工程项目资金来源由不含专项债券的项目资本金、专项债券资金、财政拨款及其他融资构成。
收入预测	说明项目收入预测的合理性与具体数据来源	根据可行性研究报告内容，柳州港鹿寨港区江口作业区一期工程项目收支预测以 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、散货收入和堆场收入等。
其他	说明其他需要事前绩效评估的事项	无。

三、经济社会效益分析

（一）项目的建设有助于完善柳州港的功能，使其符合行业发展规划的要求。

根据《柳州港总体规划》，地处西南水运出海北线通道上的柳州港，必须尽快完善其功能，以适应形势发展的需要。本项目位于鹿寨港区内的江口作业区，项目的建设将提高柳州港的通过能力，充分发挥作为地区性重要港口的作用，符合行业发展规划的要求。

（二）项目的建设有助于国家交通产业政策的实施。

本项目建设 6 个 2,000 吨级泊位，属于内河千吨级深水泊位建设。因此，本项目属于国家《目录》中鼓励类产业项目，项目

的建设符合国家《促进产业结构调整暂行规定》的要求，满足改善港口产业结构调整的需求。本项目主要为柳州市工业发展和腹地货物的运输服务，主要货物为集装箱、件杂货和散货，属于运输生产领域中重点物资的运输和基本建设领域中重点支持为外贸运输服务的水运主通道的建设项目。因此，项目的建设符合国家交通产业政策。

四、项目投资估算及资金筹措方案

（一）项目投资估算。

根据《广西壮族自治区交通运输厅关于柳州港鹿寨港区江口作业区一期工程初步设计的批复》（桂交行审〔2015〕41号），本项目总投资为78,459.16万元，根据项目实际总投情况进行修改为74,468万元。

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	64,479.42	86.59
2	工程建设其他费用	-	-
3	预备费	-	-
4	建设期利息	9,988.58	13.41
项目总投资		74,468.00	100.00

（二）资金筹措方案。

1. 资金来源

柳州港鹿寨港区江口作业区一期工程项目总投资74,468万

元。项目资金来源如下：

(1) 不含专项债券的项目资本金24,163.71万元，资金来源为业主自筹，占比32.45%；

(2) 专项债券资金15,040万元，占比20.20%，其中已发行和调整资金12,040万元，本次拟发行2,000万元；

(3) 其他融资35,264.29万元，占比47.35%。

项目资金筹措计划如下表所示：

单位：人民币万元

类别	2020年 及以前	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年及 以后
不含专项债券的项目 资本金	10,070.48	758.00	1,845.00	2,411.34	2,000.00	7,078.89
专项债券融资	4,000.00	-	8,040.00	-	2,000.00	1,000.00
其他债务融资	10,634.39	1,668.83	1,956.46	9,159.61	6,845.00	5,000.00
合计	24,704.87	2,426.83	11,841.46	11,570.95	10,845.00	13,078.89

2. 项目实施计划

项目计划建设周期为96个月，于2017年12月开始施工，预计于2025年12月竣工。

单位：人民币万元

类别	2020年 及以前	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年及 以后
项目建设	24,704.87	2,426.83	11,841.46	11,570.95	10,845.00	13,078.89

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集装箱收入、件杂货收入、散货收入和堆场收入等。

1. 集装箱收入

根据目前可行性研究报告内容进行测算，项目运营至第三年生产负荷达 100%，满负荷集装箱吞吐量为 4.22 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的收入估算依据，集装箱单价为 500 元/箱，满负荷集装箱年收入为 2,110 万元，项目运营第一年按满负荷 50%、第二年按满负荷 60%、第三年按满负荷 70%、第四年按满负荷 80%、第五年及以后按满负荷 90%计算收入，债券存续期内本项目所产生的集装箱收入合计约为 52,961 万元。

2. 件杂货收入

根据目前可行性研究报告内容进行测算，项目运营至第三年生产负荷达 100%，项目满负荷的件杂货吞吐量为 74.6 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的收入估算依据，件杂货单价 40 元/吨，满负荷件杂货收入为 2,984 万元，项目运营第一年按满负荷 50%、第二年按满负荷 60%、第三年按满负荷 70%、第四年按满负荷 80%、第五年及以后按满负荷 90%计算收入，债券存续期内本项目所产生的件杂货收入合计约为 74,898.4 万元。

3. 散货收入

根据目前可行性研究报告内容进行测算，项目运营至第三年生产负荷达 100%，项目满负荷散货吞吐量为 151.5 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

为本次计算的收入估算依据，散货单价 32 元/吨，满负荷散货收入为 4,848 万元，项目运营第一年按满负荷 50%、第二年按满负荷 60%、第三年按满负荷 70%、第四年按满负荷 80%、第五年及以后按满负荷 90%计算收入，债券存续期内本项目所产生的散货收入合计约为 121,684.8 万元。

4. 堆场收入

根据目前可行性研究报告内容进行测算，年营运收入参照现行收费标准出租堆场收入 1,067 万元/每年，项目运营第一年按 50%、第二年按 60%、第三年按 70%、第四年按 80%、第五年及以后按 90%计算收入，债券存续期内本项目所产生的堆场收入合计约为 26,781.7 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 276,325.90 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	堆场收入	当年总收入
2020 年	-	-	-	-	-
2021 年	-	-	-	-	-
2022 年	-	-	-	-	-
2023 年	-	-	-	-	-
2024 年	-	-	-	-	-
2025 年	-	-	-	-	-
2026 年	1,055.00	1,492.00	2,424.00	533.50	5,504.50
2027 年	1,266.00	1,790.40	2,908.80	640.20	6,605.40
2028 年	1,477.00	2,088.80	3,393.60	746.90	7,706.30
2029 年	1,688.00	2,387.20	3,878.40	853.60	8,807.20
2030 年	1,899.00	2,685.60	4,363.20	960.30	9,908.10

时间	集装箱收入	件杂货收入	散货收入	堆场收入	当年总收入
2031年	1,899.00	2,685.60	4,363.20	960.30	9,908.10
2032年	1,899.00	2,685.60	4,363.20	960.30	9,908.10
2033年	1,899.00	2,685.60	4,363.20	960.30	9,908.10
2034年	1,899.00	2,685.60	4,363.20	960.30	9,908.10
2035年	1,899.00	2,685.60	4,363.20	960.30	9,908.10
2036年	1,899.00	2,685.60	4,363.20	960.30	9,908.10
2037年	1,899.00	2,685.60	4,363.20	960.30	9,908.10
2038年	1,899.00	2,685.60	4,363.20	960.30	9,908.10
2039年	1,899.00	2,685.60	4,363.20	960.30	9,908.10
2040年	1,899.00	2,685.60	4,363.20	960.30	9,908.10
2041年	1,899.00	2,685.60	4,363.20	960.30	9,908.10
2042年	1,899.00	2,685.60	4,363.20	960.30	9,908.10
2043年	1,899.00	2,685.60	4,363.20	960.30	9,908.10
2044年	1,899.00	2,685.60	4,363.20	960.30	9,908.10
2045年	1,899.00	2,685.60	4,363.20	960.30	9,908.10
2046年	1,899.00	2,685.60	4,363.20	960.30	9,908.10
2047年	1,899.00	2,685.60	4,363.20	960.30	9,908.10
2048年	1,899.00	2,685.60	4,363.20	960.30	9,908.10
2049年	1,899.00	2,685.60	4,363.20	960.30	9,908.10
2050年	1,899.00	2,685.60	4,363.20	960.30	9,908.10
2051年	1,899.00	2,685.60	4,363.20	960.30	9,908.10
2052年	1,899.00	2,685.60	4,363.20	960.30	9,908.10
2053年	1,899.00	2,685.60	4,363.20	960.30	9,908.10
2054年	1,899.00	2,685.60	4,363.20	960.30	9,908.10
合计	52,961.00	74,898.40	121,684.80	26,781.70	276,325.90

(二) 项目预期成本测算。

本项目成本主要为运营管理费、工资及福利费、动力燃料照明费、修理费、经营成本、税金及附加。具体测算依据如下：

1. 运营管理费

根据可行性研究报告内容进行测算，运营管理费每年约为128.2万元，债券存续期内本项目所产生的运营管理费合计约为3,717.8万元。

2. 工资及福利费

根据可行性研究报告内容进行测算，运营期的工资及福利费每年约为508.20万元，债券存续期内本项目所产生的工资及福利费合计约为14,737.8万元。

3. 动力燃料照明费

根据可行性研究报告内容进行测算，运营期第一年的动力燃料照明费为552.30万元，后续每年为690.40万元，债券存续期内本项目所产生的动力燃料费合计约为19,883.5万元。

4. 修理费

根据可行性研究报告内容进行测算，运营期第一年的修理费为323.50万元，后续每年为404.50万元，债券存续期内本项目所产生的修理费合计约为11,649.5万元。

5. 经营成本

根据可行性研究报告内容进行测算，运营期第一年的经营成本为1,685.5万元，后续每年为1,904.5万元，债券存续期内本项目所产生的管理费用合计约为55,011.5万元。

6. 税金及附加

根据可行性研究报告内容进行测算，本项目增值税税率为3.5%，城建税为7%，附加税为5%，债券存续期内本项目所产生

的税金及附加合计约为 10,832.04 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 115,832.14 万元。项目每年预期成本情况如下表：

单位：人民币万元

时间	运营管理费	工资及福利费	动力燃料照明费	修理费	经营成本	税金及附加	当年总成本
2020年	-	-	-	-	-	-	-
2021年	-	-	-	-	-	-	-
2022年	-	-	-	-	-	-	-
2023年	-	-	-	-	-	-	-
2024年	-	-	-	-	-	-	-
2025年	-	-	-	-	-	-	-
2026年	128.20	508.20	552.30	323.50	1685.5	215.78	3,413.48
2027年	128.20	508.20	690.40	404.50	1904.5	258.93	3,894.73
2028年	128.20	508.20	690.40	404.50	1904.5	302.09	3,937.89
2029年	128.20	508.20	690.40	404.50	1904.5	345.24	3,981.04
2030年	128.20	508.20	690.40	404.50	1904.5	388.40	4,024.20
2031年	128.20	508.20	690.40	404.50	1904.5	388.40	4,024.20
2032年	128.20	508.20	690.40	404.50	1904.5	388.40	4,024.20
2033年	128.20	508.20	690.40	404.50	1904.5	388.40	4,024.20
2034年	128.20	508.20	690.40	404.50	1904.5	388.40	4,024.20
2035年	128.20	508.20	690.40	404.50	1904.5	388.40	4,024.20
2036年	128.20	508.20	690.40	404.50	1904.5	388.40	4,024.20
2037年	128.20	508.20	690.40	404.50	1904.5	388.40	4,024.20
2038年	128.20	508.20	690.40	404.50	1904.5	388.40	4,024.20
2039年	128.20	508.20	690.40	404.50	1904.5	388.40	4,024.20

2040年	128.20	508.20	690.40	404.50	1904.5	388.40	4,024.20
2041年	128.20	508.20	690.40	404.50	1904.5	388.40	4,024.20
2042年	128.20	508.20	690.40	404.50	1904.5	388.40	4,024.20
2043年	128.20	508.20	690.40	404.50	1904.5	388.40	4,024.20
2044年	128.20	508.20	690.40	404.50	1904.5	388.40	4,024.20
2045年	128.20	508.20	690.40	404.50	1904.5	388.40	4,024.20
2046年	128.20	508.20	690.40	404.50	1904.5	388.40	4,024.20
2047年	128.20	508.20	690.40	404.50	1904.5	388.40	4,024.20
2048年	128.20	508.20	690.40	404.50	1904.5	388.40	4,024.20
2049年	128.20	508.20	690.40	404.50	1904.5	388.40	4,024.20
2050年	128.20	508.20	690.40	404.50	1904.5	388.40	4,024.20
2051年	128.20	508.20	690.40	404.50	1904.5	388.40	4,024.20
2052年	128.20	508.20	690.40	404.50	1904.5	388.40	4,024.20
2053年	128.20	508.20	690.40	404.50	1904.5	388.40	4,024.20
2054年	128.20	508.20	690.40	404.50	1904.5	388.40	4,024.20
合计	3,717.80	19,883.50	14,737.80	11,649.50	2,511.40	52,500.10	10,832.04

(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，柳州港鹿寨港区江口作业区一期工程项目预期总收入为 276,325.90 万元，预期总成本为 115,832.14 万元，项目总收益为 160,493.76 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 89,147.54 万元，其中专项债券融资本息为 32,483.63 万元，其他债务融资本息金额为 56,663.91 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	
15,040.00	17,443.63	32,483.63	35,264.29	21,399.62	56,663.91	89,147.54

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 1.8。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
柳州港鹿寨港区江口作业区 一期工程	160,493.76	89,147.54	1.80
合计	160,493.76	89,147.54	1.80

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	1.65	1.80	1.96
成本变动敏感性分析			
项目总债务融资本息的覆盖倍数	1.87	1.80	1.74

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 1.65，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 1.74，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。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柳州港鹿寨港区江口作业区一期工程建设任务、成本等因素，建立本地区试点发行交通基础设施专项债券项目库，做好入库交通基础设施专项债券项目的规划期限、投资计划、收益与融资平衡方案、预期收入等测算，做好试点发行专项债券年度项目库与政府债务管理系统的衔接，配合做好专项债券发行各项准备工作，加强对项目实施情况的监控，并统筹协调相关部门保障项目建设进度，如期实现专项收入，确保还本付息资金及时足额上缴财政

部门等后续工作。



广西西江开发投资集团有限公司

2024年3月18日

2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项 债券（一期）——2024年广西壮族自治区 政府专项债券（五期）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，共发行五期。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（本期）计划于 2024 年 3 月发行 40,000 万元，四期计划于 2024 年发行 149,000 万元，五期计划于 2025 年发行 242,500 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 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为 1,134.8 亿元、1,131.3 亿元和 1,166.52 亿元。政府性基金收入分别为 45.46 亿元、48.34 亿元和 64.95 亿元；政府性基金支出分别为 323.11 亿元、329.99 亿元和 219.31 亿元。

广西壮族自治区本级 2021—2023 年财政收支情况

单位：人民币亿元

项目	2021 年	2022 年	2023 年
一般公共预算收入	381.93	314.39	327.82
一般公共预算支出	1,134.80	1,131.30	1166.52

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。

建设内容主要如下：

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的直接和间接的影响。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 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	本项目建设内容复合专项债券资金使用范围，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）推动区域经济发展。

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）对社会有积极促进作用。

项目建成运营后，直接和间接的扩大了当地的就业，带动了区域经济的发展，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）项目资本金 1,153,900 万元，占比 60%。资本金中除争取民航发展基金外，其余资本金部分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。本次 40,000 万元专项债

资金作为项目资本金，全部为广西机场管理集团有限责任公司出资部分。

(2) 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，资金占比 40%。

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	138,534.45	158,534.45	127,679.89
专项债作为资本金部分	149,000.00	189,000.00	242,500.00	-	-
其他债务融资	42,800.00	43,348.00	68,965.55	491,465.55	122,688.11
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 年底竣工。

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 2023 年至 2026 年为建设期，2027 年开始为正

式运营期。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 5,314,508.41 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 2023 年至 2026 年为建设期，2027 年开始为正式运营期。项目 2027 年非航空性收入为 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 2,952,558.19 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 8,267,066.6 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
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

时间	航空性收入	非航空性收入	当年总收入
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
合计	5,314,508.41	2,952,558.19	8,267,066.60

（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2023年至2026年为建设期，2027年开始为运营期。项目2023年经营成本为45,514万元（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3,890,302.97万元。

2. 税金及附加

本项目采用综合税率5%、城市建设维护税的税率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43,431.19万元。

综上所述，本项目在专项债券存续期内预期总成本合计为4,345,180.15万元。项目每年预期成本情况如下表：

单位：人民币万元

时间	经营成本	税金及附加	当年总成本
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	10,140.60	98,834.51
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	17,458.67	174,585.34
2044年	157,126.67	17,458.67	174,585.34
2045年	157,126.67	17,458.67	174,585.34
2046年	157,126.67	17,458.67	174,585.34
2047年	157,126.67	17,458.67	174,585.34
2048年	157,126.67	17,458.67	174,585.34
2049年	157,126.67	17,458.67	174,585.34
2050年	157,126.67	17,458.67	174,585.34
2051年	157,126.67	17,458.67	174,585.34
2052年	157,126.67	17,458.67	174,585.34
2053年	157,126.67	17,458.67	174,585.34
合计	3,890,302.97	43,431.19	4,345,180.15

（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 8,267,066.6 万元，预期总成本为 4,345,180.15 万元，项目总收益为 3,921,886.45 万元。因该项目有其他融资，融资本金为 769,268 万元，融资本息为 1,738,545.68 万元，故本项目收益为 2,183,340.77 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 1,299,339 万元，其中专项债券融资本息为 1,299,339 万元。具体还本付息计划如下：

单位：人民币万元

专项债券			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	
580,500.00	718,839.00	1,299,339.00	1,299,339.00

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 1.68。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	2,183,340.77	1,299,339.00	1.68

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	1.36	1.68	2.00
成本变动敏感性分析			
项目总债务融资本息的覆盖倍数	1.85	1.68	1.51

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1.36，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1.51，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3月18日



2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项 债券（一期）——2024年广西壮族自治区 政府专项债券（五期）黄桶至百色 铁路项目实施方案

一、债券情况

（一）债券发行计划。

黄桶至百色铁路项目专项债券计划发行规模总计363,628.75万元，共发行六期。本期计划于2024年3月发行38,000.00万元，发行期限均为30年，测算利率均为4.5%；二期计划于2024年发行82,000.00万元，发行期限均为30年，测算利率均为4.5%；三期计划于2025年发行60,907.19万元，发行期限均为30年，测算利率均为4.5%；四期计划于2026年发行60,907.19万元，发行期限均为30年，测算利率均为4.5%；五期计划于2027年发行60,907.19万元，发行期限均为30年，测算利率均为4.5%；六期计划于2028年发行60,907.18万元，发行期限均为30年，测算利率均为4.5%。

（二）还本付息安排。

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

二、项目基本情况

（一）广西壮族自治区简介。

广西位于中国华南地区，东连广东，南临北部湾并与海南隔海相望，西与云南毗邻，东北接湖南，西北靠贵州，西南与越南接壤，广西陆地面积 23.76 万平方千米。截至 2021 年，广西壮族自治区下辖 14 个地级市，48 个县，12 个自治县，10 个县级市，41 个市辖区。2022 年广西壮族自治区常住人口总量平稳增长，年末全区常住人口 5,047 万人。广西自然资源丰富。全区矿产资源种类多、储量大，有色金属矿尤为丰富，是全国十大有色金属矿产产区之一；河流众多，水利资源充沛，其中红水河被誉为中国水电资源的“富矿”；南临北部湾，海岸线曲折，溺谷多且面积广阔，形成众多天然良港；旅游资源得天独厚，山川秀丽，有多处国家级风景名胜区。广西热量丰富，降水丰沛，利于作物生长，除稻谷、玉米等大宗粮食作物，花生、油茶籽等油料作物，甘蔗、黄红麻等大宗经济作物外，还有众多著名的热带和亚热带水果。

（二）广西壮族自治区本级财政收支情况。

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

广西壮族自治区本级 2021—2023 年财政收支情况

单位：人民币亿元

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

（三）项目情况。

1. 项目名称：黄桶至百色铁路项目。

2. 项目业主：广西铁路投资集团有限公司。

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

（四）项目业主介绍。

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

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

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

（五）项目建设内容。

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

本期专项债券资金主要用于建设以下内容：路基土石方完成150万立方米，占总量的6%；桥梁完成3454成桥米，占总量的8%；隧道完成18521成洞米，占总量的8%。其中广西段路基土石方完成97万立方米，占总量的12%；桥梁完成895成桥米，占总量的5.5%；隧道完成11491成洞米，占总量的10.5%。贵州段路基土石方完成53万立方米，占总量的2%；桥梁2559成桥米，占总量的9.5%；隧道7030成洞米，占总量的6%。

（六）项目事前绩效评估。

评估要求

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

三、经济社会效益分析

（一）经济效益分析。

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

（二）社会效益分析。

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

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

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

四、项目投资估算及资金筹措方案

（一）项目投资估算。

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

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

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

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

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

项目投资详细构成情况如下表:

单位:人民币万元

序号	项目类型	贵州段	广西段	金额(万元)	占总投资比例(%)
1	工程投资	1,678,271.00	1,392,415.00	3,070,686.00	95.77
2	建设期贷款利息	58,000.00	49,000.00	107,000.00	3.34
3	机车车辆购置费	14,000.00	12,000.00	26,000.00	0.81
4	铺底流动资金	1,400.00	1,100.00	2,500.00	0.08
项目总投资		1,751,671.00	1,454,515.00	3,206,186.00	100

(二) 资金筹措方案。

1. 资金来源

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

广西壮族自治区段项目资金来源如下:

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

(2) 专项债券资金 363,628.75 万元,占比 25%,本次拟发行 38,000 万元,本次项目专项债全部用作资本金,未来计划发行

325,628.75万元；

(3) 其他融资636,486.25万元，占比43.76%。

项目资金筹措计划如下表所示：

单位：人民币万元

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

2. 项目实施计划

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

单位：人民币万元

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

五、项目预期收益、成本及融资平衡情况

(一) 项目预期收入测算。

项目收支预测以2029年为起始年测算。项目主要收入来源于铁路运输收入、其它收入（含托运、广告等配套服务实现的收入）、土地综合开发收入。

1. 铁路运输收入

黄桶至百色铁项目拟建铁路可行性研究报告提出的客运量

预测数据如下所示：

（1）客运总量预测

客运量预测根据路网构成情况，运用乘车率法、趋势增长法等合理预测本项目地方及通过运量，准确把握本项目客运量水平。

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

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

①川南地与百色、南宁和北部湾等地区的（普速）旅客交流；

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

（2）货运总量预测

货运量预测基于西部陆海新通道现状运营情况，并结合国家

战略、区域经济等因素，综合预测西部陆海通道分品类大宗货运量构成，在准确把握通道各线功能分工的基础上进行路网运量分配，合理预测路网各通道货运量。

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

（3）客货流密度及列车对数

黄桶至百色铁项目各区段客流密度、货流密度及对数和客运量构成分别如下表：

区段客货流密度表

单位：10⁴t、

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

区段客流密度表

单位：万人、对/日

区段	2030年		2035年		2045年	
	客流密度	客车对数	客流密度	客车对数	客流密度	客车对数
黄桶-永乐	105	4	158	5	174	6

永乐-百色	207	7	303	10	381	13
-------	-----	---	-----	----	-----	----

根据《关于深化铁路建设项目前期研究运量预测和财务评价工作的通知（讨论稿）》，单线电气化客货混铁路，普通旅客列车综合运价率采用 0.20 元/人公里，货运运价率 0.16 元/吨公里。

因此，按照上述客货运量预测和运价率取值方案，本项目拟建铁路在专项债券存续期内可实现铁路客运收入395,792.64万元和货运收入6,254,142.38万元，铁路运输收入总额约6,649,935.02万元。

2. 其它收入

其它收入为客货运收入的10%。本项目运营期内，预计通过托运、广告等配套服务实现的其他收入约为39,579.24万元。

综上所述，本项目在专项债券存续期内预期总收入合计为6,689,514.26万元。项目每年预期收入情况如下表：

单位：人民币万元

时间	客运收入	货运收入	其他收入	当年总收入
2029年	7,802.91	155,860.31	780.29	164,443.51
2030年	8,572.21	161,399.27	857.22	170,828.70
2031年	9,390.96	167,189.90	939.1	177,519.96
2032年	10,288.05	173,266.18	1,028.81	184,583.04
2033年	10,850.99	183,335.92	1,085.10	195,272.01
2034年	11,889.04	189,996.96	1,188.90	203,074.90
2035年	12,665.98	190,352.45	1266.6	204,285.03
2036年	12,924.25	195,121.01	1292.43	209,337.69
2037年	13,188.48	200,014.65	1,318.85	214,521.98

时间	客运收入	货运收入	其他收入	当年总收入
2038年	13,458.81	205,036.73	1,345.88	219,841.42
2039年	13,735.40	210,190.77	1,373.54	225,299.71
2040年	14,018.41	215,480.33	1,401.84	230,900.58
2041年	14,307.99	220,909.08	1,430.80	236,647.87
2042年	14,604.30	226,480.80	1,460.43	242,545.53
2043年	14,907.51	232,199.39	1,490.75	248,597.65
2044年	14,955.16	232,813.46	1,495.52	249,264.14
2045年	15,248.63	238,038.09	1,524.86	254,811.58
2046年	15,248.63	238,038.09	1,524.86	254,811.58
2047年	15,248.63	238,038.09	1,524.86	254,811.58
2048年	15,248.63	238,038.09	1,524.86	254,811.58
2049年	15,248.63	238,038.09	1,524.86	254,811.58
2050年	15,248.63	238,038.09	1,524.86	254,811.58
2051年	15,248.63	238,038.09	1524.86	254,811.58
2052年	15,248.63	238,038.09	1524.86	254,811.58
2053年	15,248.63	238,038.09	1524.86	254,811.58
2054年	15,248.63	238,038.09	1524.86	254,811.58
2055年	15,248.63	238,038.09	1524.86	254,811.58
2056年	15,248.63	238,038.09	1524.86	254,811.58
2057年	15,248.63	238,038.09	1524.86	254,811.58
合计	395,792.64	6,254,142.38	39,579.24	6,689,514.26

(二) 项目预期成本测算。

本项目成本为运营成本和税金及附加。具体测算依据如下：

1. 运营成本

参考原中国铁路总公司计划统计部《关于深化铁路建设项目经济评价的通知》，单线电气化客货混铁路运营成本如下：客运有关成本按 1000元/万人公里计列；货运有关成本按 600元/万

吨公里计列；无关成本按 53 万元/正线公里计列。

2. 税金及附加

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

综上所述，本项目在专项债券存续期内预期总成本合计 2,980,535.78万元。

单位：人民币万元

时间	运营成本	税金及附加	当年总成本
2029年	66,703.86	9,208.84	75,912.70
2030年	68,877.13	9,566.41	78,443.54
2031年	71,150.97	9,941.12	81,092.09
2032年	73,541.71	10,336.65	83,878.36
2033年	77,388.22	10,935.23	88,323.45
2034年	80,015.87	11,372.19	91,388.06
2035年	80,246.29	11,439.96	91,686.25
2036年	82,066.79	11,722.91	93,789.70
2037年	83,934.93	12,013.23	95,948.16
2038年	85,852.00	12,311.12	98,163.12
2039年	87,819.35	12,616.78	100,436.13
2040年	89,838.31	12,930.43	102,768.74
2041年	91,910.28	13,252.28	105,162.56
2042年	94,036.72	13,582.55	107,619.27
2043年	96,219.09	13,921.47	110,140.56
2044年	96,455.33	13,958.79	110,414.12
2045年	98,451.24	14,269.45	112,720.69
2046年	98,451.24	14,269.45	112,720.69
2047年	98,451.24	14,269.45	112,720.69
2048年	98,451.24	14,269.45	112,720.69
2049年	98,451.24	14,269.45	112,720.69
2050年	98,451.24	14,269.45	112,720.69
2051年	98,451.24	14,269.45	112,720.69
2052年	98,451.24	14,269.45	112,720.69

2053年	98,451.24	14,269.45	112,720.69
2054年	98,451.24	14,269.45	112,720.69
2055年	98,451.24	14,269.45	112,720.69
2056年	98,451.24	14,269.45	112,720.69
2057年	98,451.24	14,269.45	112,720.69
合计	2,605,922.97	374,612.81	2,980,535.78

(三) 项目融资平衡情况测算。

1. 项目总收益

专项债券存续期内，黄桶至百色铁路项目预期总收入为6,689,514.26万元，预期总成本为2,980,535.78万元，项目总收益为3,708,978.48万元。

2. 项目总债务融资本息

专项债券存续期内，项目总债务融资本息金额为2,426,648.67万元，其中专项债券融资本息为854,527.56万元，其他债务融资本息金额1,572,121.11万元。具体还本付息计划如下：

单位：人民币万元

专项债券		其他债务融资				项目总债务融资本息
债券本金	利息支出	专项债券融资本息	其他债务融资本金	利息支出	其他债务融资本息	
363,628.75	490,898.81	854,527.56	636,486.25	935,634.86	1,572,121.11	2,426,648.67

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1.53。具体测算如下表：

单位：人民币万元

项目名称	项目总收益	项目总债务融资本息	覆盖倍数
黄桶至百色铁路项目	3,708,978.48	2,426,648.67	1.53

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	1.53	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	1.53	1.47

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1.47，仍然能通过压力测试。

总体看，项目收益与融资能实现自求平衡，不能还本付息的风险较小。

六、债券发行依据

（一）发行主体资格。

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

（二）地方政府债务限额管理。

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

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

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

《财政部关于试点发展项目收益与融资自求平衡的地方政府专项债券品种的通知》（财预〔2017〕89号）规定，各地试点分类发行专项债券的规模，应当在国务院批准的专项债务限额内统筹安排，包括当年新增专项债务限额、上年末专项债务余额低于限额的部分。

（三）地方政府债务预算管理。

《中华人民共和国预算法》第三十五条规定，省、自治区、

直辖市依照国务院下达的限额举借的债务，列入本级预算调整方案，报本级人民代表大会常务委员会批准。

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

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

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

七、潜在影响项目收益与融资平衡结果的各种风险评估

（一）与项目建设或运营有关的风险。

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

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

（二）影响融资平衡结果的风险。

1. 利率波动风险

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

2. 流动性风险

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

（三）项目风险管理措施。

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

2. 加强项目财务管理，保持合理的资产负债比例，并提高资金使用效率。

3. 在项目建设过程中，项目实施单位要对项目设计单位、监

理单位、施工方、材料设备供应商等单位进行严格管控。

八、主管部门责任

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

主管部门负责按照地方政府专项债券项目工作要求并根据黄桶至百色铁路项目建设任务、成本等因素，建立本地区试点发行专项债券项目库，做好入库专项债券项目的规划期限、投资计划、收益与融资平衡方案、预期收入等测算，做好试点发行专项债券年度项目库与政府债务管理系统的衔接，配合做好专项债券发行各项准备工作，加强对项目实施情况的监控，并统筹协调相关部门保障项目建设进度，如期实现专项收入，确保还本付息资金及时足额上缴财政部门等后续工作。

（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（一期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（五期）黄桶至百色铁路项目实施方案》之盖章页）

广西铁路投资集团有限公司
2024年3月18日



2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项 债券（一期）——2024年广西壮族自治区 政府专项债券（五期）新建崇左 至凭祥铁路项目实施方案

一、债券情况

（一）债券发行计划。

新建崇左至凭祥铁路项目专项债券计划发行规模总计465,900万元，共发行八期。首期已于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%；二期已于2021年8月26日发行22,500万元（自治区本级22,500万元），债券发行期限30年，发行利率为3.6%；三期已于2021年11月10日发行22,500万元（自治区本级22,500万元），债券发行期限30年，发行利率为3.62%；四期已于2022年6月16日发行31,600万元（崇左市龙州县31,600万元），债券发行期限30年，发行利率为3.42%；五期已于2022年10月12日发行37,500万元（崇左市宁明县21,500万元，凭祥市16,000万元），债券发行期限30年，发行利率为3.32%；六期已于2023年2月16日发行55,800万元（崇左市宁明县20,000万元，崇左市龙州县30,000万元，凭祥市5,800万元），发行期限均为30年，发行利率为3.43%；七期已于2023年8月23日发行85,000万元（自治区本级63,600万元，崇左市江州区8,500万元，崇左

市宁明县 3,600 万元，崇左市龙州县 6,300 万元，凭祥市 3,000 万元)，发行期限均为 30 年，发行利率为 3.02%；本期计划于 2024 年 3 月发行 161,000 万元(自治区本级 20,000 万元，崇左市江州区 11,600 万元，崇左市宁明县 41,500 万元，崇左市龙州县 57,900 万元，凭祥市 30,000 万元)，发行期限均为 30 年，测算利率均为 4.5%。

根据《广西壮族自治区财政厅关于调整新增政府债券项目资金用途有关事项的函》(桂财工交函〔2021〕274 号)，已经将新建南宁至崇左铁路项目 2021 年 5 月 27 日发行的 20,000 万元，全额调整至新建崇左至凭祥铁路项目，该事项已于 2022 年 10 月调整完成。

(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：新建崇左至凭祥铁路项目。

2. 项目业主：广西铁路投资集团有限公司。

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

（四）项目业主介绍。

广西铁路投资集团有限公司成立于 2008 年 10 月 31 日，是广西地区大型国有独资企业，是广西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 and 竣工项目的经营管理。

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

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

（五）项目建设内容。

专项债券资金建设内容：崇左至凭祥铁路项目路基工程、桥梁工程、隧道工程、轨道工程、房建工程以及通信、电力、信号工程、防灾工程等。

本期专项债券资金主要用于建设以下内容：

（1）路基工程全部完成；（2）桥梁工程全部完成；（3）隧道工程全部完成；（4）轨道工程：轨道铺设完成 90%；（5）房建工程：完成主体结构，装修、水电完成 35%；（6）四电工程：四电房屋主体及装修完成 85%；通信工程完成 75%；信号工程完成 75%；电力及牵引供电工程完成 75%；防灾工程完成 60%。

（六）项目事前绩效评估。

评估要求		
评估指标	评估内容	具体说明
项目实施情况	说明项目实施的必要性、公益性、收益性、资本性	<p>1. 必要性：项目的建设可较好改善交通设施条件，减少安全事故，提高交通安全性。交通事故不仅会带来交通工具毁坏、道路受损、交通阻塞、工作延误等造成的经济损失。本项目的建设完善交通网络，改善民众出行便利，潜在经济效益和社会效益较大。</p> <p>2. 公益性：本项目是广西壮族自治区城际网规划中的重要组成部分，对完善国家高速铁路网布局具有重要作用。项目的建设促进民众的交往、交流和信息、产品的交换，提升城际间的文化、教育、卫生事业。</p> <p>3. 收益性：本项目的建设可以带动铁路沿线周边经济的发展，带来铁路运输收入、沿线站点开发的广告收入、土地</p>

评估要求		
评估指标	评估内容	具体说明
		开发收入、站点零售业务收入等综合性经济收益。 4. 资本性：本项目的建设有助于撬动沿线社会经济资源、矿产资源、旅游资源、工业资源、农业资源的开发，充分利用高速铁路建设带来的交通便利性，改善各项资源的深度挖掘，同时有利于带动当地的直接就业、间接就业，解决民生问题。
偿债计划	说明偿债计划的可行性和偿债风险点	本项目建设，将会带来铁路运营收入、沿线站点开发收入等综合性收入，可利用铁路运营带来的项目收益，偿还发行的专项债券本息，具备可行性。主要风险点在于本项目路线车次、客流量、货运量预测数据不达预期，导致收益无法覆盖本息。
建设投资实施方式	说明项目建设的投资实施方式的合规性	本项目已取得立项批复、可行性研究报告批复、选址意见书、环评批复等合规性文件。
资金来源	说明项目资金来源结构及债券资金需求的可行性、投向的合理性	本项目资金来源为业主自筹、政府专项债券资金、银行贷款等市场化融资。本项目申请的政府专项债券资金均用于项目资本金，均符合申请条件，具备可行性。本项目资金主要投向为铁路路线的建设，投向具备合理性。
收入预测	说明项目收入预测的合理性与具体数据来源	本项目的收入预测是根据路线的客流密度、客运量、运价率以及沿线站点的开发收益为基础测算。数据主要来源为可行性研究报告、初步设计批复以及国家相关规定的运价率，收入预测合理，数据来源有理有据。
其他	说明其他需要事前绩效评估的事项	无。

三、经济社会效益分析

（一）经济效益分析。

新建崇左至凭祥铁路项目串联北部湾城市群中的南宁市及崇左市，并位于南宁—崇左经济带主轴上。该经济带是南宁—新加坡经济走廊的起始段，亦是北部湾经济区乃至我国与东盟交流合作的重要陆路通道。本项目的建设有助于充分利用东南亚地区石油、天然气、煤、铁及各类矿石丰富的矿产资源，发展边境省区间经贸合作，对推进我国边境省区经济发展，维护边疆稳定具

有较大促进作用，并有助于加快实现区域经济一体化进程。本项目有利于加强南崇经济带建设，意味着今后广西将在推动北部湾经济区沿海经济快速发展的同时，进一步夯实陆路沿边产业基础。另外，本项目作为南宁-凭祥高速铁路的重要组成部分，将有效推进南宁市的辐射带动作用，在降低运输成本的同时加强龙州县、宁明县、凭祥市与崇左、南宁市及以远客运交流，带动沿线城市资源的进一步开发，从而引导与支持产业布局，实现地区间产业互补，实现区域协调发展。因此，本铁路建设有助于推进北部湾城市群发展、南宁—崇左经济带建设。

（二）社会效益分析。

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

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

四、项目投资估算及资金筹措方案

（一）项目投资估算。

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

项目投资详细构成情况如下表：

单位：人民币万元、%

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

（二）资金筹措方案。

1. 资金来源

新建崇左至凭祥铁路项目总投资1,428,600万元，项目资金来源如下：

（1）不含专项债券的项目资本金349,000万元，资金来源为业主自筹，占比24.43%；

(2) 专项债券资金465,900万元，占比32.61%，其中前期已发行304,900万元，本次拟发行161,000万元(自治区本级20,000万元，崇左市江州区11,600万元，崇左市宁明县41,500万元，崇左市龙州县57,900万元，凭祥市30,000万元)，本次项目专项债全部用作资本金；

(3) 其他融资613,700万元，占比42.96%。

项目资金筹措计划如下表所示：

单位：人民币万元

类别	2021年	2022年	2023年	2024年
不含专项债券的项目资本金	87,250.00	87,250.00	87,250.00	87,250.00
专项债券融资	95,000.00	69,100.00	140,800.00	161,000.00
其他债务融资	-	243,000.00	265,700.00	105,000.00
合计	182,250.00	399,350.00	493,750.00	353,250.00

2. 项目实施计划

项目计划建设周期为42个月，于2021年7月开工建设，预计于2024年12月底竣工。

单位：人民币万元

类别	2021年	2022年	2023年	2024年
合计	184,287.50	489,487.50	513,937.50	240,887.50

五、项目预期收益、成本及融资平衡情况

(一) 项目预期收入测算。

项目收支预测以2025年为起始年测算。本项目新建正线全长约81.1公里。项目主要收入来源于铁路运输收入、其它收入(含托运、广告等配套服务实现的收入)、红利收入和补贴收入。

1. 铁路运输收入

根据本项目可行性研究报告，运输收入计算方式为客流密度*运价率*全长，项目新建正线全长约81.1公里。

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

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

根据崇左至凭祥铁路可行性研究报告，本次对中国与东盟各国经本通道人员往来数量进一步研究与核实；同时根据沿线各地项目规划情况，对本线地方运量进行了核实。合并通过地方客运量，铺画客流图，得到本项目区段客流密度。初、近、远期区段客流密度分别为986万人次、1,972万人次和3,944万人次。

区段客流密度

单位：万人次

年度	区段	客流密度(万人次)
初期	崇左—凭祥	986
近期	崇左—凭祥	1,972
远期	崇左—凭祥	3,944

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

项目客运专线上的列车对数如下表：

单位：对/日

区段	初期	近期	远期
崇左—凭祥	26	49	65

因此，按照上述客运量预测和运价率取值方案，本项目拟建崇左至凭祥铁路项目在计算运营期可实现铁路运输收入总额约3,843,853.74万元。

2. 其它收入

其它收入为客运收入的10%。本项目运营期内，预计通过托运、广告等配套服务实现的其他收入约为384,385.41万元。

3. 红利收入

根据可研报告，凭祥站、龙州站和宁明东站3个车站具有土地开发价值，有条件在站区周边进行土地综合开发，且能带来良好的开发收益。考虑铁路通车运营是获取土地开发收益的重要前提之一，假设第一期物业开租时间与铁路建成年度相同。由于土地综合开发计算期限为40年，而铁路项目计算期限为30年，考虑将铁路计算期结束后续年度土地开发利润分红折现计入铁路运营末年，折现率暂按土地综合开发融资成本10%。根据土地价值测算，崇左至凭祥铁路项目，以2025年为起始年测算，可获得分红68,180万元。

4. 补贴收入

根据《中国铁路总公司办公厅关于进一步优化完善铁路建设项目经济评价工作的通知》（〔2016〕83号文），若开展土地综合开发效益补贴后，项目资本金财务内部收益率仍小于1%，需在

此基础按资金平衡原则和盈亏平衡原则分别制定财政补贴方案。根据运营年度盈亏平衡原则，在亏损期内，按照各亏损额补贴，补贴年度17年，以2025年为起始年测算，补贴收入495,951万元。

综上所述，本项目在专项债券存续期内预期总收入合计为4,792,370.15万元。项目每年预期收入情况如下表：

单位：人民币万元

时间	铁路运输收入	其它收入	红利收入	补贴收入	当年总收入
2021年	-	-	-	-	-
2022年	-	-	-	-	-
2023年	-	-	-	-	-
2024年	-	-	-	-	-
2025年	25,988.50	2,598.85	105.00	61,391.00	90,083.35
2026年	29,852.94	2,985.29	0.00	57,466.00	90,304.23
2027年	34,292.02	3,429.20	0.00	53,542.00	91,263.22
2028年	39,391.19	3,939.12	6,919.00	49,618.00	99,867.31
2029年	45,248.60	4,524.86	10,870.00	45,588.00	106,231.46
2030年	51,976.99	5,197.70	4,597.00	41,769.00	103,540.69
2031年	59,705.88	5,970.59	732.00	37,944.00	104,352.47
2032年	68,584.05	6,858.40	928.00	27,200.00	103,570.45
2033年	78,782.38	7,878.24	1,092.00	19,425.00	107,177.62
2034年	90,497.20	9,049.72	1,307.00	21,874.00	122,727.92
2035年	103,953.98	10,395.40	1,372.00	21,914.00	137,635.38
2036年	111,415.12	11,141.51	1,432.00	18,388.00	142,376.63
2037年	119,411.77	11,941.18	1,594.00	14,894.00	147,840.95
2038年	127,982.36	12,798.24	1,644.00	11,349.00	153,773.60
2039年	137,168.10	13,716.81	1,691.00	7,954.00	160,529.91
2040年	147,013.13	14,701.31	1,846.00	4,564.00	168,124.44
2041年	157,564.77	15,756.48	1,886.00	1,071.00	176,278.25
2042年	168,873.74	16,887.37	1,968.00	-	187,729.11

时间	铁路运输收入	其它收入	红利收入	补贴收入	当年总收入
2043年	180,994.39	18,099.44	2,162.00	-	201,255.83
2044年	193,984.99	19,398.50	2,232.00	-	215,615.49
2045年	207,907.96	20,790.80	2,297.00	-	230,995.76
2046年	207,907.96	20,790.80	21,506.00	-	250,204.76
2047年	207,907.96	20,790.80	-	-	228,698.76
2048年	207,907.96	20,790.80	-	-	228,698.76
2049年	207,907.96	20,790.80	-	-	228,698.76
2050年	207,907.96	20,790.80	-	-	228,698.76
2051年	207,907.96	20,790.80	-	-	228,698.76
2052年	207,907.96	20,790.80	-	-	228,698.76
2053年	207,907.96	20,790.80	-	-	228,698.76
合计	3,843,853.74	384,385.41	68,180.00	495,951.00	4,792,370.15

(二) 项目预期成本测算。

本项目成本为运营成本和税金及附加。本项目新建正线全长约81.1公里，按照该里程测算。具体测算依据如下：

1. 运营成本

参考中国铁路总公司计划统计部《关于深化铁路建设项目经济评价的通知》，时速200—250公里客运专线有关成本每万人每公里1,400元，无关成本每公里180元，按运量每年1,500万人。

2. 税金及附加

增值税及附加用简易算法按项目收入的5%估列。

综上所述，本项目在专项债券存续期内预期总成本合计1,476,755.11万元。

单位：人民币万元

时间	运营成本	税金及附加	当年总成本
----	------	-------	-------

时间	运营成本	税金及附加	当年总成本
2021年	-	-	-
2022年	-	-	-
2023年	-	-	-
2024年	-	-	-
2025年	20,195.52	1,524.66	21,720.18
2026年	21,027.86	1,751.37	22,779.23
2027年	21,983.97	2,011.80	23,995.77
2028年	23,082.26	2,310.95	25,393.21
2029年	24,343.85	2,654.58	26,998.43
2030年	25,793.04	3,049.32	28,842.36
2031年	27,457.73	3,502.75	30,960.48
2032年	29,369.95	4,023.60	33,393.55
2033年	31,566.51	4,621.90	36,188.41
2034年	34,089.70	5,309.17	39,398.87
2035年	36,988.09	6,098.63	43,086.72
2036年	38,595.10	6,536.35	45,131.45
2037年	40,317.46	7,005.49	47,322.95
2038年	42,163.43	7,508.30	49,671.73
2039年	44,141.90	8,047.20	52,189.10
2040年	46,262.37	8,624.77	54,887.14
2041年	48,535.03	9,243.80	57,778.83
2042年	50,970.81	9,907.26	60,878.07
2043年	53,581.41	10,618.34	64,199.75
2044年	56,379.38	11,380.45	67,759.83
2045年	59,378.18	12,197.27	71,575.45
2046年	59,378.18	12,197.27	71,575.45
2047年	59,378.18	12,197.27	71,575.45
2048年	59,378.18	12,197.27	71,575.45
2049年	59,378.18	12,197.27	71,575.45
2050年	59,378.18	12,197.27	71,575.45

时间	运营成本	税金及附加	当年总成本
2051年	59,378.18	12,197.27	71,575.45
2052年	59,378.18	12,197.27	71,575.45
2053年	59,378.18	12,197.27	71,575.45
合计	1,251,248.99	225,506.12	1,476,755.11

(三) 项目融资平衡情况测算。

1. 项目总收益

专项债券存续期内，新建崇左至凭祥铁路项目预期总收入为4,792,370.15万元，预期总成本为1,476,755.11万元，项目总收益为3,315,615.04万元。

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1,970,503.7万元，其中专项债券融资本息为993,634.8万元，其他债务融资本息金额976,868.9万元。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	
465,900.00	527,734.80	993,634.80	613,700.00	363,168.90	976,868.90	1,970,503.70

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1.68。具体测算如下表：

单位：人民币万元

项目名称	项目总收益	项目总债务融资本息	覆盖倍数
新建崇左至凭祥铁路项目	3,315,615.04	1,970,503.70	1.68

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	1.57	1.68	1.80
成本变动敏感性分析			
项目总债务融资本息的覆盖倍数	1.72	1.68	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 1.57，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崇左至凭祥铁路项目建设任务、成本等因素，建立本地区试点发行专项债券项目库，做好入库专项债券项目的规划期限、投资计划、收益与融资平衡方案、预期收入等测算，做好试点发行专项债券年度项目库与政府债务管理系统的衔接，配合做好专项债券发行各项准备工作，加强对项目实施情况的监控，并统筹协调相关部门保障项目建设进度，如期实现专项收入，确保还本付息资金及时足额上缴财政部门等后续工作。

（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（一期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（五期）新建崇左至凭祥铁路项目实施方案》之盖章页）

广西铁路投资集团有限公司
2024年3月18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(一期)——2024年广西壮族自治区政府专项债券(五期)新建崇左至凭祥铁路项目实施方案》之盖章页)

崇左市江州区交通运输局

2024年3月18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(一期)——2024年广西壮族自治区政府专项债券(五期)新建崇左至凭祥铁路项目实施方案》之盖章页)



(此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券(一期)——2024年广西壮族自治区政府专项债券(五期)新建崇左至凭祥铁路项目实施方案》之盖章页)



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（一期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（五期）新建崇左至凭祥铁路项目实施方案》之盖章页）



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（一期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（五期）新建崇左至凭祥铁路项目实施方案》之盖章页）



(此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（一期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（五期）新建崇左至凭祥铁路项目实施方案》之盖章页)



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（一期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（五期）新建崇左至凭祥铁路项目实施方案》之盖章页）



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（一期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（五期）新建崇左至凭祥铁路项目实施方案》之盖章页）



2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项 债券（一期）——2024年广西壮族自治区 政府专项债券（五期）新建防城港至 东兴铁路项目实施方案

一、债券情况

（一）债券发行计划。

新建防城港至东兴铁路项目专项债券计划发行规模 250,000 万元，共发行十一期。首期 30,000 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 33,000 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 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 20,000 万元，债券发行期限 30 年，发行利率为 3.83%；五期已于 2022 年 2 月 22 日发行 20,000 万元（其中自治区本级 5,000 万元，防城港市本级 15,000 万元），债券发行期限 30 年，发行利率为 3.51%；六期已于 2022 年 5 月 18 日发行 25,000 万元（防城港市本级 25,000 万元），发行利率为 3.45%；七期已于 2022 年 10 月 12 日发行 3,943 万元（防城港市本级 3,943 万元），债券发行期限 30 年，发行利率为 3.32%；八期已于 2023 年 6 月 15 日发行 15,000 万元（防城港市本级 15,000 万元），债券发行期限 30 年，发行利率为 3.13%；九期已于 2023 年 8 月 22 日发行 34,000 万元

(其中自治区本级 33,600 万元,防城港市本级 400 万元),债券发行期限 30 年,发行利率为 3.02%;本期计划 2024 年 3 月发行 20,000 万元(自治区本级 20,000 万元),发行期限均为 30 年,测算利率均为 4.5%。十一期计划 2024 年发行 19,057 万元,发行期限均为 30 年,测算利率均为 4.5%。

(二) 还本付息安排。

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

二、项目基本情况

(一) 广西壮族自治区简介。

广西位于中国华南地区,东连广东,南临北部湾并与海南隔海相望,西与云南毗邻,东北接湖南,西北靠贵州,西南与越南接壤,广西陆地面积 23.76 万平方千米。截至 2022 年,广西壮族自治区下辖 14 个地级市,48 个县,12 个自治县,10 个县级市,41 个市辖区。2022 年广西壮族自治区常住人口总量平稳增长,年末全区常住人口 5,047 万人。广西自然资源丰富。全区矿产资源种类多、储量大,有色金属矿尤为丰富,是全国十大有色金属矿产产区之一;河流众多,水利资源充沛,其中红水河被誉为中国水电资源的“富矿”;南临北部湾,海岸线曲折,溺谷多且面积广阔,形成众多天然良港;旅游资源得天独厚,山川秀丽,有多处国家级风景名胜区。广西热量丰富,降水丰沛,利于作物生长,除稻谷、玉米等大宗粮食作物,花生、油茶籽等油料作物,

甘蔗、黄红麻等大宗经济作物外，还有众多著名的热带和亚热带水果。

（二）广西壮族自治区本级财政收支情况。

2021年至2023年，广西壮族自治区本级实现一般公共预算收入分别为381.93亿元、314.39亿元和327.82亿元；一般公共预算支出分别为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：新建防城港至东兴铁路。

2. 项目业主：广西铁路投资集团有限公司。

3. 建设地点：防城港至东兴铁路自防城港北站南端按线路分别引出，沿东湾大道向南后折向西，高架于拥军路南侧，跨西湾后经江平镇至东兴站，新建线路长47.58公里，正线桥隧比65.05%。

（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。

专项债券资金建设内容：防城港至东兴铁路项目广西段轨道工程、桥梁工程、隧道工程、站房工程以及通信、电力、信号工程等。

本期专项债券资金建设的主要内容主要为：路基土石方完成 52.8 万立方，房屋建筑物完成 3212 平方米。

（六）项目事前绩效评估。

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

防东铁路位于我国西南边境，也是通达东兴市的第一条铁路。建成后，防东铁路于东兴西边境与规划的越南河内至海防、河内至芒街铁路相连，将成为中国（广西）—东盟铁路南通道的重要组成部分。防东铁路将成为促进中国—东盟自由贸易区、东兴国家重点开发开放试验区发展的重要载体，是连接我国与东南亚国家的重要纽带。

建设防东铁路无论是从提高西南地区铁路通道能力和质量、完善区域快速客运网络和缩短我国与东南亚国家时空距离，还是从对促进国家开放、促进经济建设、促进边境游、沿线少数民族和贫困地区脱贫致富，以及对促进构筑资源节约型、环境友好型的综合运输体系和实施可持续发展战略等方面均具有重要的意义和作用。

（二）社会效益分析。

“一带一路”是我国重大倡议。广西作为 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，拥有海陆双线互动、中国—东盟自贸区发展的独特开放优势，将在新一轮的对外开放中肩负关键枢纽的重担。因此，广西要充分发挥其区位优势，构建外通内连的铁路通道，为“一带一路”倡议创造良好的交通基础设施条件。

四、项目投资估算及资金筹措方案

（一）项目投资估算。

根据中国铁路总公司广西壮族自治区人民政府《关于新建防城港至东兴铁路初步设计的批复》（铁总鉴函〔2018〕562号），项目估算总投资617,370万元，其中静态投资为602,618万元，建设期利息为14,000万元，铺底流动资金752万元。

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	572,618.00	92.75
2	建设期利息	14,000.00	2.27
3	综合开发用地费用	30,000.00	4.86
4	铺底流动资金	752.00	0.12
项目总投资		617,370.00	100.00

（二）资金筹措方案。

1. 资金来源

新建防城港至东兴铁路项目总投资617,370万元项目资金来源如下：

（1）不含专项债券的项目资本金220,000万元，资金来源为业主自筹，占比35.64%；

（2）专项债券资金250,000万元，占比40.49%，其中已发行210,943万元，本期拟发行20,000万元（自治区本级20,000万元），全部作为资本金，未来计划发行19,057万元；

(3) 其他融资147,370万元,占比23.87%。

项目资金筹措计划如下表所示:

单位:人民币万元

类别	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年
不含专项债券的项目资本金	37,370.00	73,000.00	27,407.50	27,407.50	27,407.50	13,703.75	13,703.75
专项债券融资	-	-	93,000.00	20,000.00	48,943.00	49,000.00	39,057.00
其他债务融资	-	-	-	-	73,685.00	36,842.50	36,842.50
合计	37,370.00	73,000.00	120,407.50	47,407.50	150,035.50	99,546.25	89,603.25

1.项目实施计划

项目计划建设周期为64个月,已于2018年12月开工建设,延期2年,预计于2024年4月底竣工。

单位:人民币万元

类别	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年
项目建设	37,370.00	73,000.00	120,407.50	47,407.50	150,035.50	99,546.25	89,603.25

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,本项目投入运营后的项目收入主要包括铁路运输收入、物业租金收入、物流收益、其他收入。

1.铁路运输收入预测

本项目拟建铁路可行性研究报告提出的客运量预测数据如下所示:

(1)客运总量预测

根据项目所处地理位置和功能定位分析,本通道客流主要由

沿线地方客流和经东兴口岸出境通过客流两部分构成。

沿线地方客流由本地居民出行和旅游客流两部分构成。本地居民出行客流依据各市（乡）人口发展规划，采用乘车率法进行预测；旅游客流总量主要结合当地旅游规划对未来旅游发展趋势做出判断，运用Logit模型完成对铁路分担量的测算。

经东兴口岸出境客流主要结合中越以及中国同其他东盟国家旅游发展趋势，运用弹性系数、平均增长率等方法预测研究年度中越跨境客流量，对跨境客流进行方式划分后，结合旅游客流分布情况以及跨境通道构成，得到本项目承担客流量。

根据上述地方客流和通过客流预测，结合沿线车站客流量，铺画客流图，形成区段间客流密度。

（2）货运总量预测

根据中国（广西）—东盟历年双边贸易往来的特点，结合中国与东盟经济贸易交流现状分析及发展展望，从综合交通合理分工和协调发展的角度，预测广西与越南口岸贸易货运量以及经东兴口岸贸易量，同时结合沿线资源赋存条件、开发规划及相关产业生产力布局规划，运用产销平衡法分析沿线地方货运量。

根据上述预测的东兴口岸贸易量（通过运量）和地方运量，通过重点品名的分析研究，在深入分析各部分运量来源和特点的基础上，通过铺画货物交流表和货流图，汇总本线货流密度。

（3）防东区段客货流密度及列车对数

防东铁路建成后，客流方面将主要承担湘桂琼、川渝黔及广

西与东盟国家的旅客客流量。

防东区段客货流密度及对数构成分别如下表：

防东区段客流密度及对数表

单位：万人、对/日

区段	2025年		2030年		2040年	
	客流密度	客车对数	客流密度	客车对数	客流密度	客车对数
防城港-江山半岛	306.00	20.00	540.00	33.00	810.00	46.00
江山半岛-东兴	306.00	20.00	480.00	33.00	724.00	46.00

防东区段货流密度及对数表

单位：10⁴t、对/日

区段	2025年			2030年			2040年		
	上行	下行	车辆对数	上行	下行	车辆对数	上行	下行	车辆对数
防城港-江山半岛	95.00	61.00	20.00	117.00	79.00	33	172	115.00	46.00
江山半岛-东兴	95.00	61.00		117.00	79.00		172	115.00	

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0.65元/人公里，货运综合运价率为0.4元/吨公里。

因此，按照上述客货运量预测和运价率取值方案，本项目拟建铁路在专项债券存续期内可实现铁路客运收入1,074,325.44万元和货运收入257,247.37万元，铁路运输收入总额约1,331,572.81万元。

2. 物业租金收入

根据《国务院关于改革铁路投融资体制加快推进铁路建设的

意见》（国发〔2013〕33号）、《国务院办公厅关于支持铁路建设实施土地综合开发的意见》（国办发〔2014〕137号）、《住房城乡建设部关于加强铁路站场地区综合开发有关规划工作的通知》（建规〔2015〕1227号）和国家发展改革委、自然资源部、住房城乡建设部、中国国家铁路集团有限公司联合印发的《关于推进高铁站周边区域合理开发建设的指导意见》（发改基础〔2018〕1514号）等有关政策，本项目对防城港北站、东兴市站、江山半岛站进行综合开发，开发方案及开发收益如下：

根据项目可行性研究报告，防城港至东兴铁路各站点的土地综合开发总建筑面积为429.87万平方米。其中，租赁价格按照站点所在地区的房地产市场发展情况和铁路建设对地产市场的影响进行综合考虑，出租收入如下表所示，

物业出租收入预测

单位：人民币万元

车站	业态	收入	备注
防城港北站	物业租金收入	90,638.00	自持比例 20%，收入为计算期内总收入
东兴市站	物业租金收入	407,763.00	自持比例 30%，收入为计算期内总收入
江山半岛站	物业租金收入	39,421.00	自持比例 35%，收入为计算期内总收入

按照上述拟建铁路沿线土地综合开发方案，防城港至东兴铁路沿线各站点的物业租金收入预计实现141,517.26万元，上述收入自2025年，在运营期27年内均摊。

3. 物流收益

根据可行性研究报告，东兴市站，将会带动物流经济效益，

将会带来收入70,383.87万元，上述收入自2025年，在运营期27年内均摊。

4. 其他收入

根据可行性研究报告，其他收入按照客运收入的15%计算。

综上所述，本项目在专项债券存续期内预期总收入合计为1,704,622.74万元。项目每年预期收入情况如下表：

单位：人民币万元

时间	客运收入	货运收入	物业租金收入	物流收益	其他收入	当年总收入
2020年	-	-	-	-	-	-
2021年	-	-	-	-	-	-
2022年	-	-	-	-	-	-
2023年	-	-	-	-	-	-
2024年	-	-	-	-	-	-
2025年	18,928.12	5,938.23	5,241.38	2,606.81	2,839.22	35,553.76
2026年	18,928.12	5,938.23	5,241.38	2,606.81	2,839.22	35,553.76
2027年	18,928.12	5,938.23	5,241.38	2,606.81	2,839.22	35,553.76
2028年	18,928.12	5,938.23	5,241.38	2,606.81	2,839.22	35,553.76
2029年	18,928.12	5,938.23	5,241.38	2,606.81	2,839.22	35,553.76
2030年	31,546.87	7,460.86	5,241.38	2,606.81	4,732.03	51,587.95
2031年	31,546.87	7,460.86	5,241.38	2,606.81	4,732.03	51,587.95
2032年	31,546.87	7,460.86	5,241.38	2,606.81	4,732.03	51,587.95
2033年	31,546.87	7,460.86	5,241.38	2,606.81	4,732.03	51,587.95
2034年	31,546.87	7,460.86	5,241.38	2,606.81	4,732.03	51,587.95
2035年	31,546.87	7,460.86	5,241.38	2,606.81	4,732.03	51,587.95
2036年	31,546.87	7,460.86	5,241.38	2,606.81	4,732.03	51,587.95
2037年	31,546.87	7,460.86	5,241.38	2,606.81	4,732.03	51,587.95
2038年	31,546.87	7,460.86	5,241.38	2,606.81	4,732.03	51,587.95
2039年	31,546.87	7,460.86	5,241.38	2,606.81	4,732.03	51,587.95

2040年	47,444.01	10,924.83	5,241.38	2,606.81	7,116.60	73,333.63
2041年	47,444.01	10,924.83	5,241.38	2,606.81	7,116.60	73,333.63
2042年	47,444.01	10,924.83	5,241.38	2,606.81	7,116.60	73,333.63
2043年	47,444.01	10,924.83	5,241.38	2,606.81	7,116.60	73,333.63
2044年	47,444.01	10,924.83	5,241.38	2,606.81	7,116.60	73,333.63
2045年	47,444.01	10,924.83	5,241.38	2,606.81	7,116.60	73,333.63
2046年	47,444.01	10,924.83	5,241.38	2,606.81	7,116.60	73,333.63
2047年	47,444.01	10,924.83	5,241.38	2,606.81	7,116.60	73,333.63
2048年	47,444.01	10,924.83	5,241.38	2,606.81	7,116.60	73,333.63
2049年	47,444.01	10,924.83	5,241.38	2,606.81	7,116.60	73,333.63
2050年	47,444.01	10,924.83	5,241.38	2,606.81	7,116.60	73,333.63
2051年	47,444.01	10,924.83	5,241.38	2,606.81	7,116.60	65,485.44
2052年	47,444.01	10,924.83	-	-	7,116.60	65,485.44
2053年	47,444.01	10,924.83	-	-	7,116.60	65,485.44
合计	1,074,325.44	257,247.37	141,517.26	70,383.87	161,148.80	1,704,622.74

(二) 项目预期成本测算。

本项目成本主要为运营成本、营业外净支出和增值税及附加。

具体测算依据如下：

1. 运营成本

参考中国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》，时速200—250公里客运专线有关成本1,100元/万人·公里，货运有关成本400元/万吨·公里，无关成本180万元/正线公里。

2. 营业外净支出

营业外净支出参照铁路局水平，取8元/万换算吨·公里。

3. 税金及附加

营业税及附加改为增值税及附加，新建线路项目税率为 5.5%。
所得税按应纳税所得额 25% 计列；

综上所述，以上各项成本于本期专项债券存续期内的运营支出合计 550,476.85 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	当年总成本
2020 年	-	-	-	-
2021 年	-	-	-	-
2022 年	-	-	-	-
2023 年	-	-	-	-
2024 年	-	-	-	-
2025 年	12,361.80	35.17	1,444.37	13,841.34
2026 年	12,361.80	35.17	1,444.37	13,841.34
2027 年	12,361.80	35.17	1,444.37	13,841.34
2028 年	12,361.80	35.17	1,444.37	13,841.34
2029 年	12,361.80	35.17	1,444.37	13,841.34
2030 年	14,649.55	53.75	2,280.27	16,983.57
2031 年	14,649.55	53.75	2,280.27	16,983.57
2032 年	14,649.55	53.75	2,280.27	16,983.57
2033 年	14,649.55	53.75	2,280.27	16,983.57
2034 年	14,649.55	53.75	2,280.27	16,983.57
2035 年	14,649.55	53.75	2,280.27	16,983.57
2036 年	14,649.55	53.75	2,280.27	16,983.57
2037 年	14,649.55	53.75	2,280.27	16,983.57
2038 年	14,649.55	53.75	2,280.27	16,983.57
2039 年	14,649.55	53.75	2,280.27	16,983.57
2040 年	17,686.23	80.24	3,413.93	21,180.40
2041 年	17,686.23	80.24	3,413.93	21,180.40
2042 年	17,686.23	80.24	3,413.93	21,180.40

时间	运营成本	营业外净支出	税金及附加	当年总成本
2043年	17,686.23	80.24	3,413.93	21,180.40
2044年	17,686.23	80.24	3,413.93	21,180.40
2045年	17,686.23	80.24	3,413.93	21,180.40
2046年	17,686.23	80.24	3,413.93	21,180.40
2047年	17,686.23	80.24	3,413.93	21,180.40
2048年	17,686.23	80.24	3,413.93	21,180.40
2049年	17,686.23	80.24	3,413.93	21,180.40
2050年	17,686.23	80.24	3,413.93	21,180.40
2051年	17,686.23	80.24	3,413.93	21,180.40
2052年	17,686.23	80.24	3,413.93	21,180.40
2053年	17,686.23	80.24	3,413.93	21,180.40
合计	455,911.72	1,836.71	92,728.42	550,476.85

(三) 项目融资平衡情况测算。

1. 项目总收益

专项债券存续期内，新建防城港至东兴铁路项目预期总收入为 1,704,622.74 万元，预期总成本为 550,476.85 万元，项目总收益为 1,154,145.89 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 893,786.23 万元，其中专项债券融资本息为 529,782.33 万元，其他债务融资本息金额为 364,003.9 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	
250,000.00	279,782.33	529,782.33	147,370.00	216,633.90	364,003.90	893,786.23

3. 融资平衡情况

针对专项债券的还本付息情况，本项目的总债务融资本息覆盖倍数为 1.29。具体测算如下表：

单位：人民币万元

项目名称	项目总收益	项目总债务融资本息	覆盖倍数
新建防城港至东兴铁路	1,154,145.89	893,786.23	1.29

4. 压力测试

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

单因素敏感性分析	-5%	0%	5%
收入变动敏感性分析			
项目总债务融资本息的覆盖倍数	1.20	1.29	1.38
成本变动敏感性分析			
项目总债务融资本息的覆盖倍数	1.32	1.29	1.26

基于上表，收入和成本变动是影响本项目资金平衡的敏感因素，当整个项目的收入下降 5%的情况下，债券本息资金的覆盖倍数为 1.20，能通过压力测试。当整个项目的成本上升 5%情况下，债券本息资金的覆盖倍数为 1.26，仍然能通过压力测试。

总体看，项目收益与融资能实现自求平衡，不能还本付息的风险较小。

六、债券发行依据

（一）发行主体资格。

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

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

（二）地方政府债务限额管理。

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

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

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

《财政部关于试点发展项目收益与融资自求平衡的地方政府专项债券品种的通知》（财预〔2017〕89号）规定，各地试点

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

（三）地方政府债务预算管理。

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

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

《地方政府专项债务预算管理办法》（财预〔2016〕155号）第十三条规定，增加举借专项债务收入，以下内容应当列入预算调整方案：1.省、自治区、直辖市在新增专项债务限额内筹措的专项债券收入；2.市县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政府在本级人民代表大会或其常务委员会批准后，应当及时与上级财政部门签订转贷协议。

七、潜在影响项目收益与融资平衡结果的各种风险评估

（一）与项目建设或运营有关的风险。

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

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

（二）影响融资平衡结果的风险。

1. 利率波动风险

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

2. 流动性风险

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

（三）项目风险管理措施。

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

广西壮族自治区人民政府债务应急处置机制，提前防范财政金融风险。

2. 加强项目财务管理，保持合理的资产负债比例，并提高资金使用效率。

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

八、主管部门责任

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

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

（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（一期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（五期）新建防城港至东兴铁路项目实施方案》之盖章页）

广西铁路投资集团有限公司
2024年3月18日



2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项 债券（一期）——2024年广西壮族自治区 政府专项债券（五期）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114,000万元，共发行四期。首期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）已于2023年6月15日发行，债券发行期限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），债券发行期限30年，发行利率均为3.02%；本期计划于2024年3月发行10,000万元，发行期限均为30年，测算利率均为4.5%，四期计划于2024年发行41,800万元，发行期限均为30年，测算利率均为4.5%。

（二）还本付息安排。

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

二、项目基本情况

（一）广西壮族自治区简介。

广西壮族自治区位于中国华南地区，东连广东，南临北部湾并与海南隔海相望，西与云南毗邻，东北接湖南，西北靠贵州，西南与越南接壤，广西壮族自治区陆地面积 23.76 万平方千米。截至 2022 年，广西壮族自治区下辖 14 个地级市，48 个县，12 个自治县，10 个县级市，41 个市辖区。2022 年广西壮族自治区常住人口总量平稳增长，年末全区常住人口 5,047 万人。广西壮族自治区自然资源丰富。全区矿产资源种类多、储量大，有色金属矿尤为丰富，是全国十大有色金属矿产产区之一；河流众多，水利资源充沛，其中红水河被誉为中国水电资源的“富矿”；南临北部湾，海岸线曲折，溺谷多且面积广阔，形成众多天然良港；旅游资源得天独厚，山川秀丽，有多处国家级风景名胜区。广西壮族自治区热量丰富，降水丰沛，利于作物生长，除稻谷、玉米等大宗粮食作物，花生、油茶籽等油料作物，甘蔗、黄红麻等大宗经济作物外，还有众多著名的热带和亚热带水果。

（二）广西壮族自治区本级财政收支情况。

2021 年至 2023 年，广西壮族自治区本级实现一般公共预算收入分别为 381.93 亿元、314.39 亿元和 327.82 亿元；一般公共预算支出分别为 1,134.80 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，助力广西壮族自治区铁路建设发展。

（五）项目建设内容。

本期专项债券资金主要用于建设以下内容：

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 m²，桂林北站房改造 14382 m²，贺州站三、四站台雨棚 11000 m²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；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

评估要求		
评估指标	评估内容	具体说明
		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 300km/h 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，全部为静态投资。

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) 不含专项债券的项目资本金48,000万元，资金来源为业主自筹，占比14.81%；

(2) 专项债券资金114,000万元，占比35.19%，其中前期已发行62,200万元，本次拟发行10,000万元，本项目专项债券资金

拟全部作为资本金，未来计划发行41,800万元；

(3) 其他融资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	2022年及以前	2023年	2024年
不含专项债券的项目资本金	16,000.00	16,000.00	16,000.00
专项债券融资	-	62,200.00	51,800.00
其他债务融资	-	81,000.00	81,000.00
合计	16,000.00	159,200.00	148,800.00

2. 项目实施计划

项目计划建设周期为18个月，已于2022年12月开工建设，预计于2024年6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	159,200.00	148,800.00

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 307.49km。

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	32.00	41.00	73.00
	桂林-广州	35.00	54.00	89.00
2035年(近期)	贵阳-桂林	28.00	67.00	95.00
	桂林-广州	24.00	85.00	109.00
2045年(远期)	贵阳-桂林	-	114.00	114.00
	桂林-广州	-	128.00	128.00

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0.37元/人·公里；对于提速至时速300公里客车，本次计算按0.52元/人·公里计算。根据谨慎性原则，在计算增量收入时无项目运价率按0.37元/人·公里。

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	310,000.00	380,000.00	500,000.00

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9,850,000万元。

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
2024 年	-	-
2025 年	-	-
2026 年	-	-
2027 年	-	-
2028 年	-	-
2029 年	-	-
2030 年	310,000.00	310,000.00
2031 年	310,000.00	310,000.00
2032 年	310,000.00	310,000.00
2033 年	310,000.00	310,000.00
2034 年	310,000.00	310,000.00
2035 年	380,000.00	380,000.00
2036 年	380,000.00	380,000.00
2037 年	380,000.00	380,000.00
2038 年	380,000.00	380,000.00
2039 年	380,000.00	380,000.00
2040 年	380,000.00	380,000.00
2041 年	380,000.00	380,000.00
2042 年	380,000.00	380,000.00
2043 年	380,000.00	380,000.00
2044 年	380,000.00	380,000.00
2045 年	500,000.00	500,000.00
2046 年	500,000.00	500,000.00
2047 年	500,000.00	500,000.00
2048 年	500,000.00	500,000.00
2049 年	500,000.00	500,000.00
2050 年	500,000.00	500,000.00
2051 年	500,000.00	500,000.00
2052 年	500,000.00	500,000.00

时间	铁路运输增量收入	当年总收入
2053年	500,000.00	500,000.00
合计	9,850,000.00	9,850,000.00

(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1,400元/万人·公里，无关成本180万元/正线公里。时速300-350公里客运专线有关成本1,800元/万人·公里，无关成本230万元/正线公里。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	190,000.00	220,000.00	270,000.00

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	30,000.00	80,000.00	130,000.00

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7,700,000万元。

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 525,333.38万元。

综上所述，本项目在专项债券存续期内预期总成本合计8,225,333.38万元。

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
2024年	-	-	-	-
2025年	-	-	-	-
2026年	-	-	-	-
2027年	-	-	-	-
2028年	-	-	-	-
2029年	-	-	-	-
2030年	190,000.00	30,000.00	16,533.33	236,533.33
2031年	190,000.00	30,000.00	16,533.33	236,533.33
2032年	190,000.00	30,000.00	16,533.33	236,533.33
2033年	190,000.00	30,000.00	16,533.33	236,533.33
2034年	190,000.00	30,000.00	16,533.33	236,533.33
2035年	220,000.00	80,000.00	20,266.67	320,266.67
2036年	220,000.00	80,000.00	20,266.67	320,266.67
2037年	220,000.00	80,000.00	20,266.67	320,266.67
2038年	220,000.00	80,000.00	20,266.67	320,266.67
2039年	220,000.00	80,000.00	20,266.67	320,266.67
2040年	220,000.00	80,000.00	20,266.67	320,266.67
2041年	220,000.00	80,000.00	20,266.67	320,266.67
2042年	220,000.00	80,000.00	20,266.67	320,266.67
2043年	220,000.00	80,000.00	20,266.67	320,266.67
2044年	220,000.00	80,000.00	20,266.67	320,266.67
2045年	270,000.00	130,000.00	26,666.67	426,666.67
2046年	270,000.00	130,000.00	26,666.67	426,666.67
2047年	270,000.00	130,000.00	26,666.67	426,666.67
2048年	270,000.00	130,000.00	26,666.67	426,666.67
2049年	270,000.00	130,000.00	26,666.67	426,666.67
2050年	270,000.00	130,000.00	26,666.67	426,666.67
2051年	270,000.00	130,000.00	26,666.67	426,666.67
2052年	270,000.00	130,000.00	26,666.67	426,666.67

时间	增量运营成本	动车组租赁费	税金及附加	当年总成本
2053年	270,000.00	130,000.00	26,666.67	426,666.67
合计	5,580,000.00	2,120,000.00	525,333.38	8,225,333.38

(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 9,850,000 万元，预期总成本为 8,225,333.38 万元，项目总收益为 1,624,666.62 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 637,015.2 万元，其中专项债券融资本息为 240,844.2 万元，其他债务融资本息金额为 396,171 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	
114,000.00	126,844.20	240,844.20	162,000.00	234,171.00	396,171.00	637,015.20

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 2.55。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	1,624,666.62	637,015.20	2.55

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	1.82	2.55	3.28
成本变动敏感性分析			
项目总债务融资本息的覆盖倍数	3.20	2.55	1.90

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1.82，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1.90，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（一期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（五期）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3月18日



2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项 债券（一期）——2024年广西壮族自治区 政府专项债券（五期）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）段专项债券计划发行规模460,000万元，共发行十期。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%。本期计划于 2024 年 3 月发行 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),十期计划 2024 年发行 158,100 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	<p>1. 必要性：项目的建设可较好改善交通设施条件，减少安全事故，提高交通安全性。交通事故不仅会带来交通工具毁坏、道路受损、交通阻塞、工作延误等造成的经济损失；还会给民众带来恐慌、痛苦等精神疾病。本项目的建设完善交通网络，改善民众出行便利，潜在经济效益和社会效益较大。</p> <p>2. 公益性：本项目是广西壮族自治区城际网规划中的重要组成部分，对完善国家高速铁路网布局具有重要作用。项目的建设促进民众的交往、交流和信息、产品的交换，提升城际间的文化、教育、卫生事业。</p> <p>3. 收益性：本项目的建设可以带动铁路沿线周边经济的发展，带来铁路运输收入、沿线站点开发的广告收入、土地开发收入、站点零售业务收入等综合性经济收益。</p> <p>4. 资本性：本项目的建设有助于撬动沿线社会经济资源、矿产资源、旅游资源、工业资源、农业资源的开发，充分利用高速铁路建设带来的交通便利性，改善各项资源的深度挖掘，同时有利于带动当地的直接就业、间接就业，解决民生问题。</p>
偿债计划	说明偿债计划的可行性和偿债风险点	<p>本项目建设，将会带来铁路运营收入、沿线站点开发收入等综合性收入，可利用铁路运营带来的项目收益，偿还发行的专项债券本息，具备可行性。主要风险点在于本项目路线车次、客流量、货运量预测数据不达预期，导致收益无法覆盖本息。</p>
建设投资实施方式	说明项目建设和投资实施方式的合规性	<p>本项目已取得立项批复、可行性研究报告批复、选址意见书、环评批复等合规性文件。</p>
资金来源	说明项目资金来源结构及债券资金需求的可行性、投向的合理性	<p>本项目资金来源为业主自筹、政府专项债券资金、银行贷款等市场化融资。本项目申请的政府专项债券资金均用于项目资本金，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。</p>

评估要求		
评估指标	评估内容	具体说明
收入预测	说明项目收入预测的合理性与具体数据来源	本项目的收入预测是根据路线的客流密度、客运量、运价率以及沿线站点的开发收益为基础测算。数据主要来源为可行性研究报告、初步设计批复以及国家相关规定的运价率，收入预测合理，数据来源有理有据。
其他	说明其他需要事前绩效评估的事项	无。

三、经济社会效益分析

（一）经济效益分析。

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

（二）社会效益分析。

广西是中国的旅游大省（区），生态环境优美、民族风俗独特、人文底蕴深厚、旅游资源丰富，被誉为“山清水秀生态美”。而粤港澳大湾区，特别是深港、珠澳等地将面临着经济快速发展、人口急剧增长、交通需求大量增加、城市规模不断扩大的形势。发展空间局限大，土地资源不足和环境污染成为制约区域社会经济发展的瓶颈。

铁路项目是“以人为本”、环境友好的“绿色交通”。本项目的建设可以有效的节省土地、节约能源、减少环境污染、改善投资环境并可以提升人民生活质量，符合我国节约能源、加强环保、促进能源与环境协调发展的主要政策。对保持广西良好生态，优化旅客运输结构，助力大湾区各市完成节能减排任务，创造绿水青山蓝天工程具有积极的意义。

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

四、项目投资估算及资金筹措方案。

（一）项目投资估算。

根据广西壮族自治区交通运输厅《关于新建南宁至深圳铁路玉林至岑溪（桂粤省界）段初步设计的批复》（桂交铁建函〔2021〕543号），项目估算总投资1,821,300万元，其中：玉林北站（不含）至岑溪东站（含）1,512,200万元、岑溪东站（不含）至省界段309,100万元。

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

项目投资详细构成情况如下表：

单位：人民币万元

序号	项目类型	金额（万元）	占总投资比例（%）
1	工程投资	1,697,300.00	93.20
2	建设期债务性资金利息	60,000.00	3.29
3	机车车辆购置费	64,000.00	3.51
项目总投资		1,821,300.00	100.00

（二）资金筹措方案。

1. 资金来源

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

（1）不含专项债券的项目资本金 450,650 万元，资金来源为业主自筹，占比为 24.74%；

（2）专项债券资金 460,000 万元，占比 25.26%，前期已发行 159,000 万元，本次拟发行 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），全部作为资本金，未来计划发行 158,100 万元；

（3）其他融资 910,650 万元，占比 50%。

项目资金筹措计划如下表所示：

单位：人民币万元

类别	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年
不含专项债券的项目资本金	90,130.00	90,130.00	90,130.00	90,130.00	90,130.00
专项债券融资	30,000.00	36,300.00	92,700.00	301,000.00	-
其他债务融资	-	261,862.50	320,662.50	164,062.50	164,062.50
合计	120,130.00	388,292.50	503,492.50	555,192.50	254,192.50

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%，需在此基础上按资金平衡原则和盈亏平衡原则分别制定财政补贴方案。根据可研报告，按照资本金比例 50%计算运营期补亏额度，本项目在运营期前 6 年存在运营亏损，需进行运营补亏，补亏 134,827.02 万元。

综上所述，本项目在专项债券存续期内预期总收入合计为 6,299,512.08 万元。项目每年预期收入情况如下表：

单位：人民币万元

时间	铁路运输收入	其他收入	运营补亏	收入合计
2021 年	-	-	-	-
2022 年	-	-	-	-
2023 年	-	-	-	-
2024 年	-	-	-	-
2025 年	-	-	-	-
2026 年	92,078.94	2,762.37	22,471.17	117,312.48

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

（二）项目预期成本测算。

本项目成本主要为运营成本、营业外净支出和税金及附加。
具体测算依据如下：

1.运营成本

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

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

2.营业外净支出

根据可研报告，本项目营业外净支出率取 25 元/万人·公里。

3.税金及附加

税金及附加，新建线路项目税率为 5%。

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

单位：人民币万元

时间	运营成本	营业外净支出	税金及附加	成本合计
2021年	-	-	-	-
2022年	-	-	-	-
2023年	-	-	-	-
2024年	-	-	-	-
2025年	-	-	-	-
2026年	53,621.88	390.17	5,058.20	59,070.25
2027年	28,091.88	390.17	5,058.20	33,540.25
2028年	28,091.88	390.17	5,058.20	33,540.25
2029年	28,091.88	390.17	5,058.20	33,540.25
2030年	28,091.88	390.17	5,058.20	33,540.25
2031年	28,091.88	390.17	5,058.20	33,540.25
2032年	28,091.88	390.17	5,058.20	33,540.25
2033年	28,091.88	390.17	5,058.20	33,540.25
2034年	28,091.88	390.17	5,058.20	33,540.25
2035年	56,183.76	780.33	10,116.41	67,080.50
2036年	56,183.76	780.33	10,116.41	67,080.50
2037年	56,183.76	780.33	10,116.41	67,080.50
2038年	56,183.76	780.33	10,116.41	67,080.50
2039年	56,183.76	780.33	10,116.41	67,080.50
2040年	56,183.76	780.33	10,116.41	67,080.50
2041年	56,183.76	780.33	10,116.41	67,080.50
2042年	56,183.76	780.33	10,116.41	67,080.50
2043年	56,183.76	780.33	10,116.41	67,080.50
2044年	56,183.76	780.33	10,116.41	67,080.50
2045年	112,367.52	1,560.66	20,232.81	134,160.99
2046年	112,367.52	1,560.66	20,232.81	134,160.99
2047年	112,367.52	1,560.66	20,232.81	134,160.99
2048年	112,367.52	1,560.66	20,232.81	134,160.99

时间	运营成本	营业外净支出	税金及附加	成本合计
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 2,693,015.73 万元，其中专项债券融资本息为 1,024,183 万元，其他债务融资本息金额为 1,668,832.73 万元。具体还本付息计划如下：

单位：人民币万元

专项债券			其他债务融资			项目总债务融资本息
债券本金	利息支出	专项债券融资本息	其他债务融资本金	利息支出	其他债务融资本息	
460,000.00	564,183.00	1,024,183.00	910,650.00	758,182.73	1,668,832.73	2,693,015.73

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 1.52。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	2,693,015.73	1.52

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	1.52	1.63
成本变动敏感性分析			
项目总债务融资本息的覆盖倍数	1.56	1.52	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。

（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（一期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（五期）新建南宁至深圳铁路玉林至岑溪（桂粤省界）段项目实施方案》之盖章页）

广西铁路投资集团有限公司

2024年3月18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（一期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（五期）新建南宁至深圳铁路玉林至岑溪（桂粤省界）段项目实施方案》之盖章页）

岑溪市国顺投资有限责任公司

2024年3月18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（一期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（五期）新建南宁至深圳铁路玉林至岑溪（桂粤省界）段项目实施方案》之盖章页）



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（一期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（五期）新建南宁至深圳铁路玉林至岑溪（桂粤省界）段项目实施方案》之盖章页）



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（一期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（五期）新建南宁至深圳铁路玉林至岑溪（桂粤省界）段项目实施方案》之盖章页）

玉林市玉州区交通运输局

2024年3月18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（一期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（五期）新建南宁至深圳铁路玉林至岑溪（桂粤省界）段项目实施方案》之盖章页）



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（一期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（五期）新建南宁至深圳铁路玉林至岑溪（桂粤省界）段项目实施方案》之盖章页）

玉林市福绵区交通运输局

2024年3月18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（一期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（五期）新建南宁至深圳铁路玉林至岑溪（桂粤省界）段项目实施方案》之盖章页）



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（一期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（五期）新建南宁至深圳铁路玉林至岑溪（桂粤省界）段项目实施方案》之盖章页）



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（一期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（五期）新建南宁至深圳铁路玉林至岑溪（桂粤省界）段项目实施方案》之盖章页）



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（一期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（五期）新建南宁至深圳铁路玉林至岑溪（桂粤省界）段项目实施方案》之盖章页）



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（一期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（五期）新建南宁至深圳铁路玉林至岑溪（桂粤省界）段项目实施方案》之盖章页）



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（一期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（五期）新建南宁至深圳铁路玉林至岑溪（桂粤省界）段项目实施方案》之盖章页）

博白交旅投资有限公司
2024年3月18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（一期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（五期）新建南宁至深圳铁路玉林至岑溪（桂粤省界）段项目实施方案》之盖章页）



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（一期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（五期）新建南宁至深圳铁路玉林至岑溪（桂粤省界）段项目实施方案》之盖章页）



附件 2-2

2024 年广西壮族自治区政府交通基础设施
专项债券（一期）——2024 年广西壮族
自治区政府专项债券（五期）
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（一期）——2024年广西壮族自治区 政府专项债券（五期）南宁北站 路改桥桥下空间项目 实施方案

一、债券情况

（一）债券发行计划。

南宁北站路改桥桥下空间项目专项债券计划发行规模 8,500 万元，共发行 2 期。首期 7,000 万元已于 2023 年 2 月发行，发行期限为 30 年，到期一次性还本，发行利率为 3.43%；二期（本期）计划于 2024 年 3 月发行 1,500 万元，发行期限为 30 年，到期一次性还本，测算利率为 4.5%。

（二）还本付息安排。

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）南宁市简介。

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

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

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

（二）南宁市财政收支情况。

2021年至2023年，南宁市本级实现一般公共预算收入分别为352.95亿元、356.99亿元和357.09亿元；一般公共预算支出分别为523.85亿元、600.05亿元和568.47亿元。政府性基金收入分别为482.52亿元、203.84亿元和181.07亿元；政府性基金支出分别为487.23亿元、275.31亿元和254.53亿元。

南宁市本级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	352.95	356.99	357.09
一般公共预算支出	523.85	600.05	568.47
政府性基金收入	482.52	203.84	181.07
其中：国有土地使用权出让收入	459.16	186.98	166.26
政府性基金支出	487.23	275.31	254.53
其中：国有土地使用权出让收入安排的支出	417.17	166.78	143.60

注：含城区、开发区，不含武鸣区。

（三）项目情况。

1. 项目名称：南宁北站路改桥桥下空间项目。

2. 项目业主：南宁铁路枢纽投资有限公司。

3. 建设地点：新建贵阳至南宁铁路南宁北站位于站前大道—建兴路—宁武路—里建大道规划地块内。本项目位于南宁北站站房周边，用地范围为北至宁武路，南至站南一路，东至南宁北站铁路预留开发用地及铁路综合楼用地，西至预留贵南高铁 4 台 10 线范围所围合的南宁北站路改桥桥下空间区域及与铁路站房出站通廊衔接的换乘通道。

（四）项目业主介绍。

南宁铁路枢纽投资有限公司，成立于 2021 年 6 月 30 日，注册资本 10,000 万元，法定代表人为孟庆军，企业类型有限责任公司，股东为南宁轨道交通集团有限责任公司。

公司经营范围为：一般项目：自有资金投资的资产管理服务；以自有资金从事投资活动；商业综合体管理服务；工程管理服务；规划设计管理；铁路运输辅助活动；园区管理服务；住房租赁；非居住房地产租赁；物业管理；承接总公司工程建设业务；土地使用权租赁；土地整治服务；创业投资（限投资未上市企业）；融资咨询服务；建筑工程机械与设备租赁；城市绿化管理；市政设施管理；交通设施维修；电动汽车充电基础设施运营；停车场服务；技术服务、技术开发、技术咨询、技术交流、技术转让、技术推广；信息咨询服务（不含许可类信息咨询服务）；销售代

理；创业空间服务；工程和技术研究和试验发展；新材料技术推广服务；旅游开发项目策划咨询；信息技术咨询服务；工程技术服务（规划管理、勘察、设计、监理除外）；数字文化创意内容应用服务；采购代理服务；集贸市场管理服务；物业服务评估；市场营销策划；会议及展览服务；柜台、摊位出租；企业管理咨询；广告设计、代理；广告制作；广告发布（非广播电台、电视台、报刊出版单位）（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：各类工程建设活动；房地产开发经营；道路旅客运输站经营；旅游业务（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动，具体经营项目以相关部门批准文件或许可证件为准）。

（五）项目建设内容。

专项债券资金主要用于：南宁北站路改桥桥下空间项目，建设南宁北站铁路站房贵南场北侧桥下社会及网约车停车场、出租车蓄车场、非机动车停车场，南侧桥下公交蓄车场、大巴车蓄车场，以及与铁路站房出站通廊衔接的换乘通道。项目总规模49,640平方米，其中社会及网约车停车场11,099.59平方米，出租车蓄车场4,922.98平方米，公交车蓄车场10,534.05平方米，大巴车蓄车场3,984.02平方米，非机动车停车场2,037.07平方米，换乘通道13,419.34平方米，车场设备附属用房1,757.22平方米。

本期专项债建设内容：剩余的装修工程以及通风空调、给排水、变配电、动力照明、弱电信息等机电工程。

（六）项目事前绩效评估。

评估要求		
评估指标	评估内容	具体说明
项目实施情况	说明项目实施的必要性、公益性、收益性、资本性	<p>南宁北站路改桥桥下空间项目是加强南宁北高铁站站城区与主城区衔接，促进同城发展的需要。南宁北站路改桥桥下空间项目的建设能够拉近主城区与南宁北站的时空距离，为不断增长的人流提供快速交通走廊，促进南宁-武鸣同城发展，对提高城市品质，促进武鸣区经济的快速发展有重要作用，当前提出南宁北站路改桥桥下空间项目建设是适应南宁市长远发展的需求，是形成南宁北站综合交通枢纽、与车站同步设计、同步实施的需要。南宁北站的建设的建设为契机，综合协调各种交通设施建设，配合物业的综合开发，带动枢纽及周边片区的共同发展。</p>
偿债计划	说明偿债计划的可行性和偿债风险点	<p>偿债计划可行性： 专项债券存续期内，项目总债务融资本息金额为17,728万元，其中专项债券融资本息为17,728万元。本项目的总债务融资本息覆盖倍数为1.87。</p> <p>偿债风险点： 1. 利率波动风险 在债券存续期内，国际、国内宏观经济环境的变化和国家经济政策变动等因素，会引起资本市场利率的波动，进而对本项目的财务成本产生影响，可能会影响项目收益与融资平衡。</p> <p>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。</p>
建设投资实施方式	说明项目建设投资实施方式的合规性	<p>项目从审批到开工建设各环节，均已获得相关部门的许可或批准，项目合法合规。</p>
资金来源	说明项目资金来源结构及债券资金需求的可行性、投向的合理性	<p>1. 资金来源 南宁北站路改桥桥下空间项目总投资14,659.72万元。项目资金来源如下： 不含专项债券的项目资本金6,159.72万元，资金来源为业主自筹，占比42.02%； 专项债券资金8,500万元，占比57.98%，已发行7,000万元，本次拟发行1,500万元。本项目专项债券资金拟作为项目资本金共0万元，占比0%； 其他融资0万元，占比0%。</p>

评估要求		
评估指标	评估内容	具体说明
		<p>2. 投向合理性</p> <p>资金用于南宁北站路改桥桥下空间项目建设，它的建设对推动南宁北站建设，完善南宁北站基础设施配套工作，推动工业强省战略，为政府宏观经济战略发展提供科学的、高效的的城市空间载体，从而使城市建设与经济建设协调有序的发展起着积极作用。</p>
收入预测	说明项目收入预测的合理性与具体数据来源	<p>项目主要收入来源于停车收入、广告牌位租金收入、充电桩收入。根据《南宁北站路改桥桥下空间项目可行性研究报告》进行测算，南宁北站路改桥桥下空间项目预期总收入为 43,600.37 万元，预期总成本为 10,508.52 万元，项目总收益为 33,091.85 万元。</p>
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) 加强南宁北高铁站站城区与主城区衔接，促进同城发展。

本项目建成后，南宁北站未来将成为引领南宁未来城市空间发展的重大节点、南宁副中心的引擎站点、南宁北部综合交通枢纽。通过项目的建设，为南宁北站与外部的连接营造便捷的通道，发挥南宁北站更大的吸引力，也在一定程度上提升了南宁北站的形象，能够拉近主城区与南宁北站的时空距离，为不断增长的人流提供快速交通走廊，促进南宁-武鸣同城发展，对提高城市品质，促进武鸣区经济的快速发展有重要作用，当前提出南宁北站综合交通接驳土建预留工程建设是适应南宁市长远发展的需求。

(二) 协调枢纽内各项配套设施共同发展

本项目建成后根据南宁北站综合规划，在客流、车流预测的基础上，确定社会停车场、出租车和轨道交通的规模及衔接方式，

并根据枢纽内集散道路的布局和客流特点，稳定各场站的布局，尽量实现城市土地资源、城市环境资源和市政综合配套资源最佳程度的集约化使用。同时，南宁北站路改桥桥下空间项目的建设必然会对区域土地利用情况产生影响。南宁北站路改桥桥下空间项目以南宁北站的建设的为契机，综合协调各种交通设施建设，配合物业的综合开发，带动枢纽及周边片区的共同发展。

四、项目投资估算及资金筹措方案

（一）项目投资估算。

根据南宁市发展和改革委员会《南宁北站路改桥桥下空间项目初步设计的批复》（南发改交通〔2022〕14号），本项目总投资为14,659.72万元。

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	11,905.15	81.21
2	工程建设其他费用	1,924.77	13.13
3	基本预备费	829.80	5.66
4	建设期利息	-	-
项目总投资		14,659.72	100.00

（二）资金筹措方案。

1. 资金来源

南宁北站路改桥桥下空间项目总投资14,659.72万元。项目资金来源如下：

（1）不含专项债券的项目资本金6,159.72万元，资金来源

为业主自筹，占比42.02%；

(2) 专项债券资金8,500万元，占比57.98%，已发行7,000万元，本次拟发行1,500万元。本项目专项债券资金拟作为项目资本金共0万元，占比0%；

(3) 其他融资0万元，占比0%。

项目资金筹措计划如下表所示：

单位：人民币万元

类别	2023	2024
不含专项债券的项目资本金	6,159.72	-
专项债券融资	7,000.00	1,500.00
其他债务融资	-	-
合计	13,159.72	1,500.00

2. 项目实施计划

项目计划建设周期为27个月，已于2022年10月开工建设，预计于2024年12月底竣工。

单位：人民币万元

类别	2022年	2023年	2024
项目建设	-	13,159.72	1,500.00

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停车场收入、广告牌位租金收入、充电桩收入。

1. 停车场收入

根据目前可行性研究报告内容进行测算,本项目建设成后有239个停车位可用于停车收费,北站东广场停车位数量253个,共计车位数492个,从建设期第三年始计算收入,收费期第二年按5%逐年递增,单个车位收入11.8元/位/天。债券存续期内本项目所产生的停车收入合计约为13,206.81万元。

2. 广告牌位租金收入

根据目前可行性研究报告内容进行测算,本项目建设成后有立柱广告牌位5个,墙体广告牌位20个,灯箱广告牌位36个。从建设期第三年始计算收入,收费期第二年按5%逐年递增,立柱广告牌租金按10万元/个/年,墙体广告牌租金按5万元/个/年,灯箱广告牌租金按5万元/个/年。债券存续期内本项目所产生的广告牌位租金收入合计约为20,566.5万元。

3. 充电桩收入

根据目前可行性研究报告内容进行测算,本项目建设成后有80个充电桩可用于充电收费,从建设期第三年始计算收入,收费期第二年按5%逐年递增,单个充电桩收入54元/个/天。债券存续期内本项目所产生的充电桩收入合计约为9,827.06万元。

综上所述,本项目在专项债券存续期内预期总收入合计为43,600.37万元。项目每年预期收入情况如下表:

单位:人民币万元

时间	停车场收入	广告牌位租金收入	充电桩收入	当年总收入
2023年	-	-	-	-
2024年				

时间	停车场收入	广告牌位租金收入	充电桩收入	当年总收入
2025年	211.91	330.00	157.68	699.59
2026年	222.51	346.50	165.56	734.57
2027年	233.63	363.83	173.84	771.30
2028年	245.32	382.02	182.53	809.87
2029年	257.57	401.12	191.66	850.35
2030年	270.46	421.17	201.24	892.87
2031年	283.98	442.23	211.31	937.52
2032年	298.18	464.34	221.87	984.39
2033年	313.09	487.56	232.97	1,033.62
2034年	328.74	511.94	244.61	1,085.29
2035年	345.18	537.54	256.84	1,139.56
2036年	362.44	564.41	269.69	1,196.54
2037年	380.56	592.63	283.17	1,256.36
2038年	399.59	622.26	297.33	1,319.18
2039年	419.56	653.38	312.20	1,385.14
2040年	440.54	686.05	327.81	1,454.40
2041年	462.58	720.35	344.20	1,527.13
2042年	485.70	756.37	361.41	1,603.48
2043年	509.99	794.18	379.48	1,683.65
2044年	535.48	833.89	398.45	1,767.82
2045年	562.26	875.59	418.37	1,856.22
2046年	590.38	919.37	439.29	1,949.04
2047年	619.90	965.34	461.26	2,046.50
2048年	650.88	1,013.60	484.32	2,148.80
2049年	683.43	1,064.28	508.53	2,256.24
2050年	717.60	1,117.50	533.96	2,369.06
2051年	753.48	1,173.37	560.66	2,487.51
2052年	791.15	1,232.04	588.69	2,611.88
2053年	830.72	1,293.64	618.13	2,742.49
合计	13,206.81	20,566.50	9,827.06	43,600.37

(二) 项目预期成本测算。

本项目成本主要为人工成本、水电费、充电桩运维成本、设

备及维修费、零星开支、税金及附加。具体测算依据如下：

1. 人工成本

根据可行性研究报告内容进行测算，项目共有经营管理及运营维护人员 26 人，运营维护人员按照每年 5 万元/人的工资福利，管理人员每年 10 万元/人估算，每年的人员经费约为 170 万元，此后每五年上涨 10%。债券存续期内本项目所产生的人工成本合计约为 6,388.3 万元。

2. 水电费

根据可行性研究报告内容进行测算，从建设期第三年开始计算，前十年年均水电费 5 万元，第十一年开始每 5 年增长 10%，债券存续期内本项目所产生的水电费合计约为 187.9 万元。

3. 充电桩运维成本

根据可行性研究报告内容进行测算，《市政工程公用设施建设项目经济评价方法与参数》、南宁市市场行情及充电运营商数据测算，设备修理费暂按该项收入 10% 测算。债券存续期内本项目所产生的充电桩运维成本合计约为 966.95 万元。

4. 设备及维修费

根据可行性研究报告内容进行测算，债券存续期内本项目所产生的设备及维修费合计约为 582 万元。

5. 零星开支

根据可行性研究报告内容进行测算，其他零星开支年均 2 万元。债券存续期内本项目所产生的零星开支合计约为 58 万元。

6. 税金及附加

根据可行性研究报告内容进行测算，债券存续期内本项目所产生的税金及附加合计约为 2,325.37 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 10,508.52 万元。项目每年预期成本情况如下表：

单位：人民币万元

时间	人工成本	水电费	充电桩运维成本	设备及维修费	零星开支	税金及附加	当年总成本
2023 年							
2024 年	-	-	-	-	-	-	-
2025 年	170.00	5.00	15.77	3.00	2.00	37.31	233.08
2026 年	170.00	5.00	16.56	3.00	2.00	39.18	235.74
2027 年	170.00	5.00	17.38	3.00	2.00	41.14	238.52
2028 年	170.00	5.00	18.25	3.00	2.00	43.19	241.44
2029 年	170.00	5.00	19.17	3.00	2.00	45.35	244.52
2030 年	187.00	5.50	20.12	50.00	2.00	47.62	312.24
2031 年	187.00	5.50	21.13	4.00	2.00	50.00	269.63
2032 年	187.00	5.50	22.19	4.00	2.00	52.50	273.19
2033 年	187.00	5.50	23.30	4.00	2.00	55.13	276.93
2034 年	187.00	5.50	24.46	4.00	2.00	57.88	280.84
2035 年	205.70	6.05	25.68	70.00	2.00	60.78	370.21
2036 年	205.70	6.05	26.97	5.00	2.00	63.82	309.54
2037 年	205.70	6.05	28.32	5.00	2.00	67.01	314.08
2038 年	205.70	6.05	29.73	5.00	2.00	70.36	318.84
2039 年	205.70	6.05	31.22	5.00	2.00	73.87	323.84
2040 年	226.27	6.66	32.78	90.00	2.00	77.57	435.28
2041 年	226.27	6.66	34.42	6.00	2.00	81.45	356.80
2042 年	226.27	6.66	36.14	6.00	2.00	85.52	362.59
2043 年	226.27	6.66	37.95	6.00	2.00	89.79	368.67
2044 年	226.27	6.66	39.85	6.00	2.00	94.28	375.06
2045 年	248.90	7.32	41.84	110.00	2.00	99.00	509.06
2046 年	248.90	7.32	43.93	7.00	2.00	103.95	413.10

时间	人工成本	水电费	充电桩运维成本	设备及维修费	零星开支	税金及附加	当年总成本
2047年	248.90	7.32	46.13	7.00	2.00	109.15	420.50
2048年	248.90	7.32	48.43	7.00	2.00	114.60	428.25
2049年	248.90	7.32	50.85	7.00	2.00	120.33	436.40
2050年	273.79	8.05	53.40	130.00	2.00	126.35	593.59
2051年	273.79	8.05	56.07	8.00	2.00	132.67	480.58
2052年	273.79	8.05	58.87	8.00	2.00	139.30	490.01
2053年	273.79	8.05	61.81	8.00	2.00	146.27	499.92
合计	6,388.30	187.90	966.95	582.00	58.00	2,325.37	10,508.52

(三) 项目融资平衡情况测算。

1. 项目总收益

专项债券存续期内，南宁北站路改桥桥下空间项目预期总收入为 43,600.37 万元，预期总成本为 10,508.52 万元，项目总收益为 33,091.85 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 17,728 万元，其中专项债券融资本息为 17,728 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	
8,500.00	9,228.00	17,728.00	-	-	-	17,728.00

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 1.87。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
南宁北站路改桥桥下空间项目	33,091.85	17,728.00	1.87
合计	33,091.85	17,728.00	1.87

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	1.87	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	1.90	1.87	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，仍然能通过压力测试。

总体看，项目收益与融资能够实现自求平衡，不能还本付息的风险较小。

六、债券发行依据

（一）发行主体资格。

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

市辖区政府（以下简称市县级政府）确需发行专项债券的，由省、自治区、直辖市政府统一发行并转贷给市县级政府。

（二）地方政府债务限额管理。

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

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

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

《财政部关于试点发展项目收益与融资自求平衡的地方政府专项债券品种的通知》（财预〔2017〕89号）规定，各地试点分类发行专项债券的规模，应当在国务院批准的专项债务限额内统筹安排，包括当年新增专项债务限额、上年末专项债务余额低于限额的部分。

（三）地方政府债务预算管理。

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

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

《地方政府专项债务预算管理办法》（财预〔2016〕155号）第十三条规定，增加举借专项债务收入，以下内容应当列入预算调整方案：（1）省、自治区、直辖市在新增专项债务限额内筹措的专项债券收入；（2）市县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政府在本级人民代表大会或其常务委员会批准后，应当及时与上级财政部门签订转贷协议。

七、潜在影响项目收益与融资平衡结果的各种风险评估

（一）与项目建设或运营有关的风险。

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

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

（二）影响融资平衡结果的风险。

1. 利率波动风险

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

2. 流动性风险

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

（三）项目风险管理措施。

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

广西壮族自治区人民政府债务应急处置机制，提前防范财政金融风险。

2. 加强项目财务管理，保持合理的资产负债比例，并提高资金使用效率。

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

八、主管部门责任

本项目主管部门是南宁市交通运输局以及南宁市人民政府确定的主管部门。

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

(此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券(一期)——2024年广西壮族自治区政府专项债券(五期)南宁北站路改桥桥下空间项目实施方案》之盖章页)



(此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券(一期)——2024年广西壮族自治区政府专项债券(五期)南宁北站路改桥桥下空间项目实施方案》之盖章页)



(此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券(一期)——2024年广西壮族自治区政府专项债券(五期)南宁北站路改桥桥下空间项目实施方案》之盖章页)

南宁铁路枢纽投资有限公司

2024年3月18日



2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项 债券（一期）——2024年广西壮族自治区 政府专项债券（五期）南宁北站综合 交通接驳土建预留工程（地下空间） 项目实施方案

一、债券情况

（一）债券发行计划。

南宁北站综合交通接驳土建预留工程（地下空间）专项债券计划发行规模47,500万元，共发行2期。首期45,000万元已于2023年2月发行，发行期限为30年，到期一次性还本，发行利率为3.43%；二期（本期）计划于2024年3月发行2,500万元，发行期限为30年，到期一次性还本，测算利率为4.5%。

（二）还本付息安排。

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）南宁市简介。

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

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

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

（二）南宁市财政收支情况。

2021年至2023年，南宁市本级实现一般公共预算收入分别为352.95亿元、356.99亿元和357.09亿元；一般公共预算支出分别为523.85亿元、600.05亿元和568.47亿元。政府性基金收入分别为482.52亿元、203.84亿元和181.07亿元；政府性基金支出分别为487.23亿元、275.31亿元和254.53亿元。

南宁市本级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	352.95	356.99	357.09
一般公共预算支出	523.85	600.05	568.47
政府性基金收入	482.52	203.84	181.07
其中：国有土地使用权出让收入	459.16	186.98	166.26
政府性基金支出	487.23	275.31	254.53
其中：国有土地使用权出让收入安排的支出	417.17	166.78	143.60

注：含城区、开发区，不含武鸣区。

（三）项目情况。

1. 项目名称：南宁北站综合交通接驳土建预留工程（地下空间）。

2. 项目业主：南宁铁路枢纽投资有限公司。

3. 建设地点：南宁市武鸣区，具体位于武华大道一建兴路交叉口东南角新建南宁北站东站房及贵南场下方。

（四）项目业主介绍。

南宁铁路枢纽投资有限公司，成立于2021年6月30日，注册资本10,000万元，法定代表人为孟庆军，企业类型有限责任公司，股东为南宁轨道交通集团有限责任公司。

公司经营范围为：一般项目：自有资金投资的资产管理服务；以自有资金从事投资活动；商业综合体管理服务；工程管理服务；规划设计管理；铁路运输辅助活动；园区管理服务；住房租赁；非居住房地产租赁；物业管理；承接总公司工程建设业务；土地使用权租赁；土地整治服务；创业投资（限投资未上市企业）；融资咨询服务；建筑工程机械与设备租赁；城市绿化管理；市政设施管理；交通设施维修；电动汽车充电基础设施运营；停车场服务；技术服务、技术开发、技术咨询、技术交流、技术转让、技术推广；信息咨询服务（不含许可类信息咨询服务）；销售代理；创业空间服务；工程和技术研究和试验发展；新材料技术推广服务；旅游开发项目策划咨询；信息技术咨询服务；工程技术服务（规划管理、勘察、设计、监理除外）；数字文化创意内容

应用服务；采购代理服务；集贸市场管理服务；物业服务评估；市场营销策划；会议及展览服务；柜台、摊位出租；企业管理咨询；广告设计、代理；广告制作；广告发布（非广播电台、电视台、报刊出版单位）（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：各类工程建设活动；房地产开发经营；道路旅客运输站经营；旅游业务（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动，具体经营项目以相关部门批准文件或许可证件为准）。

（五）项目建设内容。

专项债券资金主要用于南宁北站综合交通接驳土建预留工程（地下空间），项目总建筑面积约 51,627.26 平方米，长度约为 207.9 米，宽度约 202 米，其中轨道交通车站建筑面积 21,600.58 平方米，停车库及商业部分建筑面积 30,026.68 平方米（停车库建筑面积 27,351.29 平方米，商业部分建筑面积 2,046.39 平方米，地面附属建筑面积 629 平方米）。西侧下沉广场占地面积 2,350.4 平方米。含轨道交通车站（土建预留）及地下空间停车库及商业（含西侧下沉广场）两部分，主要建设内容土建工程、电气工程、给排水工程、消防工程、暖通工程、智能化工程、基坑支护、外接水电等。

本期专项债建设内容：1. 设备用房、楼梯等内部结构施工；2. 地下空间接地、排水系统施工；3. 附属出入口结构施工。

（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	<p>为促进中国与东盟“一轴两翼”区域经济合作，进一步提升南宁在中国—东盟自由贸易区的区域性国际化城市形象，规划并构筑与该地位相匹配的城市区域性枢纽运输系统十分必要。</p> <p>同时，南宁地处泛珠三角与大西南区域合作格局的大区域经济圈，以及北部湾（广西）经济区内，未来南宁需要进一步加强与自治区及周边省市间的联系，促进该区域的协同发展。因此，南宁亟待规划完善的综合交通运输体系，满足各层次区域协同发展的需要。</p> <p>根据《广西中长期铁路网规划》和《南宁枢纽总图规划》，南宁北站引入贵南高铁和南衡高铁。南宁北站作为南宁枢纽辅助客运站之一，承担贵南高铁、南衡高铁通过车作业。南宁北站位于武鸣城区以西，东盟经开区以东，定位为：引领南宁未来城市空间发展的重大节点、南宁副中心的引擎站点、南宁北部综合交通枢纽。为全面落实强首府战略，推进武鸣区、广西—东盟经开区、教育园区等特色近郊城镇组团建设，提升南宁北站综合交通枢纽功能。实现高铁、轨道交通、长途汽车及城市公共交通等多种方式无缝衔接，带动武鸣区、东盟经开区的发展，加快完善城市交通网络，更好地满足人民群众高质量出行的需求。</p>
偿债计划	说明偿债计划的可行性和偿债风险点	<p>一、偿债计划可行性</p> <p>专项债券存续期内，项目总债务融资本息金额为 97,180 万元，其中专项债券融资本息为 97,180 万元。本项目的总债务融资本息覆盖倍数为 2.09。</p> <p>二、偿债风险点</p> <p>1. 利率波动风险</p> <p>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。</p> <p>2. 流动性风险</p> <p>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。</p>
建设投资实施方式	说明项目建设投资实施方式的合规性	项目从审批到开工建设各环节，均已获得相关部门的许可或批准，项目合法合规。
资金来源	说明项目资金来源结构及债券资金需求的可行性、投向的合理性	<p>1. 资金来源</p> <p>南宁北站综合交通接驳土建预留工程（地下空间）项目总投资 95,598.68 万元。项目资金来源如下：</p> <p>（1）不含专项债券的项目资本金 48,098.68 万元，资金来源为业主自筹，占比 50.31%；</p>

评估要求		
评估指标	评估内容	具体说明
		<p>(2) 专项债券资金 47,500 万元，占比 49.69%，已发行 45,000 万元，本次拟发行 2,500 万元。本项目专项债券资金拟作为项目资本金共 0 万元，占比 0%；</p> <p>(3) 其他融资 0 万元，占比 0%。</p> <p>2. 投向合理性</p> <p>资金用于南宁北站综合交通接驳土建预留工程（地下空间）项目建设，本项目的建成后，为全面落实强首府战略，推进武鸣区、广西一东盟经开区、教育园区等特色近郊城镇组团建设，提升南宁北站综合交通枢纽功能。实现高铁、轨道交通、长途汽车及城市公共交通等多种方式无缝衔接，带动武鸣区、东盟经开区的发展，加快完善城市交通网络，更好地满足人民群众高质量出行的需求。</p>
收入预测	说明项目收入预测的合理性与具体数据来源	<p>项目主要收入来源于停车收入、充电桩收入、零星商业租金收入、广告牌位租金收入、武鸣线运营收入。根据《南宁北站综合交通接驳土建预留工程（地下空间）工程可行性研究报告》进行测算，南宁北站综合交通接驳土建预留工程（地下空间）项目预期总收入为 231,264.58 万元，预期总成本为 28,481.42 万元，项目总收益为 202,783.16 万元。</p>
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）加强南宁北高铁站站城区与主城区衔接，促进同城发展。

本项目建成后，南宁北站未来将成为引领南宁未来城市空间发展的重大节点、南宁副中心的引擎站点、南宁北部综合交通枢纽。通过项目的建设，为南宁北站与外部的连接营造便捷的通道，发挥南宁北站更大的吸引力，也在一定程度上提升了南宁北站的形象，能够拉近主城区与南宁北站的时空距离，为不断增长的人流提供快速交通走廊，促进南宁-武鸣同城发展，对提高城市品

质，促进武鸣区经济的快速发展有重要作用，当前提出南宁北站综合交通接驳土建预留工程建设是适应南宁市长远发展的需求。

（二）诱发客流、便利出行、改善环境、带动周边经济效益的发展。

本项目的建成投入运营后，有利于加大车站周边土地开发密度，提高沿线土地利用效率，诱发潜在的交通出行，可为南宁市民的日常出行带来快捷便利的交通方式，减少了地面交通出行的拥堵，节约了南宁市民的出行时间。为铁路与轨道交通换乘客流出行提供便利条件，大大改善接驳工程的外部步行交通条件及通行质量。站区周边环境是南宁北新区的重要组成部分，项目在规划和建设中始终围绕自然生态环境保护这一主题，把自然生态环境作为主要目标。项目建成后将在城市自身发展的同时，发挥其重要作用，带动社会经济的全面发展，从而推动南宁北新区走可持续发展之路。

四、项目投资估算及资金筹措方案

（一）项目投资估算。

根据南宁市发展和改革委员会《南宁北站综合交通接驳土建预留工程（地下空间）初步设计的批复》（南发改交通〔2022〕6号），本项目总投资为95,598.68万元。

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	75,256.65	78.72

序号	项目类型	金额(万元)	占总投资比例(%)
2	工程建设其他费用	13,689.98	14.32
3	基本预备费	5,336.80	5.58
4	建设期利息	1,315.25	1.38
项目总投资		95,598.68	100.00

(二) 资金筹措方案。

1. 资金来源

南宁北站综合交通接驳土建预留工程(地下空间)项目总投资95,598.68万元。项目资金来源如下:

(1) 不含专项债券的项目资本金48,098.68万元,资金来源为业主自筹,占比50.31%;

(2) 专项债券资金47,500万元,占比49.69%,已发行45,000万元,本次拟发行2,500万元。本项目专项债券资金拟作为项目资本金共0万元,占比0%;

(3) 其他融资0万元,占比0%。

项目资金筹措计划如下表所示:

单位:人民币万元

类别	2021年	2022年	2023年	2024年
不含专项债券的项目资本金	10,000.00	15,500.00	22,598.68	-
专项债券融资	-	-	45,000.00	2,500.00
其他债务融资	-	-	-	-
合计	10,000.00	15,500.00	67,598.68	2,500.00

2. 项目实施计划

项目计划建设周期为48个月,已于2021年1月开工建设,预计于2024年12月底竣工。

单位：人民币万元

类别	2021	2022年	2023年	2024
项目建设	10,000.00	15,500.00	67,598.68	2,500.00

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停车收入、充电桩收入、零星商业租金收入、广告牌位租金收入、武鸣线运营收入（北站部分）。

1. 停车收入

根据目前可行性研究报告内容进行测算，本项目建设成后地下空间有 352 个停车位可用于停车收费，2026 年投入使用的北站东广场停车位数量 900 个，共计车位数 1,252 个，从建设期第三年始计算收入，收费期第二年按 3%逐年递增，单个车位收入 11.8 元/位·天。债券存续期内本项目所产生的停车收入合计约为 23,496.94 万元。

2. 零星商业租金收入

根据目前可行性研究报告内容进行测算，本项目建设成后有 2,094.16 平方米的零星商业，加上 2025 年投入使用的北站东广场 15,000 平方米的零星商业，共计 17,094.16 平方米。从建设期第三年始计算收入，收费期第二年按 3%逐年递增，按 50 元/平方米/月计算。债券存续期内本项目所产生的零星商业租金收入合计约为 44,319.57 万元。

3. 充电桩收入

根据目前可行性研究报告内容进行测算,本项目建设成后有 49 个充电桩可用于充电收费,加上 2026 年投入使用的北站东广场充电桩数量 40 个,共计 89 个充电桩,从建设期第三年始计算收入,收费期第二年按 3%逐年递增,单个充电桩收入 54 元/个/天,债券存续期内本项目所产生的充电桩收入合计约为 7,751.93 万元。

4. 广告牌位租金收入

根据目前可行性研究报告内容进行测算,本项目建设成后有立柱广告牌位 5 个,墙体广告牌位 20 个,灯箱广告牌位 37 个。从建设期第三年始计算收入,收费期第二年按 3%逐年递增,立柱广告牌租金按 8 万元/个/年,墙体广告牌租金按 5 万元/个/年,灯箱广告牌租金按 5 万元/个/年。债券存续期内本项目所产生的广告牌位租金收入合计约为 14,696.14 万元。

5. 武鸣线运营收入(北站部分)

南宁北站是贵南高铁与武鸣线合建的集铁路、地铁、公交、出租车为一体的综合交通枢纽。按 2035 年远期规划预测,预计武鸣线 2031 年开通运营,根据武鸣区人口及南宁北站客流、南宁市教育园区学生流预测,武鸣地铁线南宁北站地铁站第一年的综合运营收入预计 3,000 万元,按每 2 年 1,000 万元增长直至 7,000 万元封顶进行预测。债券存续期内本项目所产生的武鸣线运营收入合计约为 141,000 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231,264.58万元。项目每年预期收入情况如下表：

单位：人民币万元

时间	停车收入	零星商业租金收入	充电桩收入	广告牌位租金收入	武鸣线运营收入（北站部分）	当年总收入
2023年	-	-	-	-	-	-
2024年						
2025年	151.61	125.65	96.58	325.00	-	698.84
2026年	156.16	129.42	99.48	334.75	-	719.81
2027年	548.47	1,033.30	181.30	344.79	-	2,107.86
2028年	564.93	1,064.30	186.75	355.14	-	2,171.12
2029年	581.88	1,096.23	192.34	365.79	-	2,236.24
2030年	599.33	1,129.11	198.11	376.76	-	2,303.31
2031年	617.31	1,162.99	204.06	388.07	-	2,372.43
2032年	635.83	1,197.88	210.18	399.71	3,000.00	5,443.60
2033年	654.91	1,233.82	216.48	411.70	3,000.00	5,516.91
2034年	674.56	1,270.83	222.97	424.05	4,000.00	6,592.41
2035年	694.79	1,308.95	229.67	436.77	4,000.00	6,670.18
2036年	715.63	1,348.23	236.56	449.88	5,000.00	7,750.30
2037年	737.10	1,388.67	243.65	463.37	5,000.00	7,832.79
2038年	759.21	1,430.33	250.96	477.27	6,000.00	8,917.77
2039年	781.99	1,473.24	258.50	491.59	6,000.00	9,005.32
2040年	805.45	1,517.44	266.25	506.34	7,000.00	10,095.48
2041年	829.62	1,562.96	274.23	521.53	7,000.00	10,188.34
2042年	854.50	1,609.85	282.46	537.18	7,000.00	10,283.99
2043年	880.14	1,658.15	290.94	553.29	7,000.00	10,382.52
2044年	906.54	1,707.89	299.66	569.89	7,000.00	10,483.98
2045年	933.73	1,759.13	308.65	586.99	7,000.00	10,588.50
2046年	961.75	1,811.91	317.92	604.60	7,000.00	10,696.18
2047年	990.60	1,866.26	327.45	622.73	7,000.00	10,807.04
2048年	1,020.33	1,922.25	337.28	641.42	7,000.00	10,921.28
2049年	1,050.93	1,979.91	347.40	660.66	7,000.00	11,038.90
2050年	1,082.46	2,039.31	357.82	680.48	7,000.00	11,160.07
2051年	1,114.93	2,100.49	368.55	700.89	7,000.00	11,284.86

时间	停车收入	零星商业租金收入	充电桩收入	广告牌位租金收入	武鸣线运营收入(北站部分)	当年总收入
2052年	1,148.38	2,163.50	379.60	721.92	7,000.00	11,413.40
2053年	1,182.83	2,228.41	391.00	743.58	7,000.00	11,545.82
合计	23,496.94	44,319.57	7,751.93	14,696.14	141,000.00	231,264.58

(二) 项目预期成本测算。

本项目成本主要为人工成本、水电费、充电桩运维成本、设备及维修费、零星开支、税金及附加。具体测算依据如下：

1. 人工成本

根据可行性研究报告内容进行测算，项目共有经营管理及运营维护人员 53 人，其中运营维护人员 35 人，按照每年 6 万元/人的工资福利，管理人员 18 人，每年 10 万元/人估算，每年的人员经费约为 390 万元，此后每五年上涨 10%。债券存续期内本项目所产生的人工成本合计约为 14,655.45 万元。

2. 水电费

根据可行性研究报告内容进行测算，从建设期第二年开始计算，前十年年均水电费 10 万元，第十一年开始每 5 年增长 10%，债券存续期内本项目所产生的水电费合计约为 375.8 万元。

3. 充电桩运维成本

根据可行性研究报告内容进行测算，《市政工程公用设施建设项目经济评价方法与参数》、南宁市市场行情及充电运营商数据测算，设备修理费暂按该项收入 10% 测算。债券存续期内本项目所产生的充电桩运维成本合计约为 427.07 万元。

4. 设备及维修费

根据可行性研究报告内容进行测算，债券存续期内本项目所产生的设备及维修费合计约为 631 万元。

5. 零星开支

根据可行性研究报告内容进行测算，其他零星开支年均 2 万元。债券存续期内本项目所产生的零星开支合计约为 58 万元。

6. 税金及附加

根据可行性研究报告内容进行测算，债券存续期内本项目所产生的税金及附加合计约为 12,334.1 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 28,481.42 万元。项目每年预期成本情况如下表：

单位：人民币万元

时间	人工成本	水电费	充电桩运维成本	设备及维修费	零星开支	税金及附加	当年总成本
2023 年							
2024 年	-	-	-	-	-	-	-
2025 年	390.00	10.00	9.66	5.00	2.00	37.27	453.93
2026 年	390.00	10.00	9.95	5.00	2.00	38.39	455.34
2027 年	390.00	10.00	10.25	5.00	2.00	112.42	529.67
2028 年	390.00	10.00	10.55	5.00	2.00	115.79	533.34
2029 年	390.00	10.00	10.87	5.00	2.00	119.27	537.14
2030 年	429.00	11.00	11.20	50.00	2.00	122.84	626.04
2031 年	429.00	11.00	11.53	6.00	2.00	126.53	586.06
2032 年	429.00	11.00	11.88	6.00	2.00	290.33	750.21
2033 年	429.00	11.00	12.23	6.00	2.00	294.24	754.47
2034 年	429.00	11.00	12.60	6.00	2.00	351.60	812.20
2035 年	471.90	12.10	12.98	70.00	2.00	355.74	924.72
2036 年	471.90	12.10	13.37	7.00	2.00	413.35	919.72
2037 年	471.90	12.10	13.77	7.00	2.00	417.75	924.52
2038 年	471.90	12.10	14.18	7.00	2.00	475.61	982.79

时间	人工成本	水电费	充电桩运维成本	设备及维修费	零星开支	税金及附加	当年总成本
2039年	471.90	12.10	14.61	7.00	2.00	480.28	987.89
2040年	519.09	13.31	15.05	90.00	2.00	538.43	1,177.88
2041年	519.09	13.31	15.50	8.00	2.00	543.38	1,101.28
2042年	519.09	13.31	15.96	8.00	2.00	548.48	1,106.84
2043年	519.09	13.31	16.44	8.00	2.00	553.73	1,112.57
2044年	519.09	13.31	16.94	8.00	2.00	559.15	1,118.49
2045年	571.00	14.64	17.44	110.00	2.00	564.72	1,279.80
2046年	571.00	14.64	17.97	9.00	2.00	570.46	1,185.07
2047年	571.00	14.64	18.51	9.00	2.00	576.38	1,191.53
2048年	571.00	14.64	19.06	9.00	2.00	582.47	1,198.17
2049年	571.00	14.64	19.63	9.00	2.00	588.74	1,205.01
2050年	628.10	16.11	20.22	130.00	2.00	595.20	1,391.63
2051年	628.10	16.11	20.83	10.00	2.00	601.86	1,278.90
2052年	628.10	16.11	21.45	10.00	2.00	608.71	1,286.37
2053年	628.10	16.11	22.10	10.00	2.00	615.78	1,294.09
合计	14,655.45	375.80	427.07	631.00	58.00	12,334.10	28,481.42

（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，南宁北站综合交通接驳土建预留工程（地下空间）项目预期总收入为 231,264.58 万元，预期总成本为 28,481.42 万元，项目总收益为 202,783.16 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 97,180 万元，其中专项债券融资本息为 97,180 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	
47,500.00	49,680.00	97,180.00	0.00	0.00	0.00	97,180.00

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 2.09。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
南宁北站综合交通接驳土建预留工程（地下空间）	202,783.16	97,180.00	2.09
合计	202,783.16	97,180.00	2.09

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	1.97	2.09	2.20
成本变动敏感性分析			
项目总债务融资本息的覆盖倍数	2.10	2.09	2.07

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 1.97，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 2.07，仍然能通过压力测试。

总体看，项目收益与融资能实现自求平衡，不能还本付息的风险较小。

六、债券发行依据

（一）发行主体资格。

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

（二）地方政府债务限额管理。

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

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

《地方政府专项债务预算管理办法》（财预〔2016〕155号）第十一条规定，省级财政部门在财政部下达的本地区专项债务限额内，根据债务风险、财力状况等因素并统筹考虑本地区公益性

项目建设需求等，提出省本级及所辖各市县当年专项债务限额方案，报省、自治区、直辖市政府批准后下达市县级财政部门。

《财政部关于试点发展项目收益与融资自求平衡的地方政府专项债券品种的通知》（财预〔2017〕89号）规定，各地试点分类发行专项债券的规模，应当在国务院批准的专项债务限额内统筹安排，包括当年新增专项债务限额、上年末专项债务余额低于限额的部分。

（三）地方政府债务预算管理。

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

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

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

《地方政府专项债务预算管理办法》（财预〔2016〕155号）第十八条规定，专项债务转贷下级政府的，财政部门应当在本级人民代表大会或其常务委员会批准后，及时将专项债务转贷的预

算下达有关市县级财政部门。接受专项债务转贷的市县级政府在本级人民代表大会或其常务委员会批准后，应当及时与上级财政部门签订转贷协议。

七、潜在影响项目收益与融资平衡结果的各种风险评估

（一）与项目建设或运营有关的风险。

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

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

（二）影响融资平衡结果的风险。

1. 利率波动风险

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

2. 流动性风险

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

（三）项目风险管理措施。

1. 《中华人民共和国预算法》第三十五条第五款规定，国务院建立地方政府债务风险评估和预警机制、应急处置机制以及责

任追究制度。《国务院关于加强地方政府性债务管理的意见》（国发〔2014〕43号）第四条第（二）点“建立债务风险应急处置机制”规定，各级政府要制定应急处置预案，建立责任追究机制。经广西壮族自治区人民政府批准，广西壮族自治区财政厅印发《广西壮族自治区地方政府性债务风险应急处置预案》，建立广西壮族自治区人民政府债务应急处置机制，提前防范财政金融风险。

2. 加强项目财务管理，保持合理的资产负债比例，并提高资金使用效率。

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

八、主管部门责任

本项目主管部门是南宁市交通运输局以及南宁市人民政府确定的主管部门。

主管部门负责按照地方政府专项债券项目工作要求并根据南宁北站综合交通接驳土建预留工程（地下空间）工程项目建设任务、成本等因素，建立本地区试点发行专项债券项目库，做好入库专项债券项目的规划期限、投资计划、收益与融资平衡方案、预期收入等测算，做好试点发行专项债券年度项目库与政府债务

管理系统的衔接，配合做好专项债券发行各项准备工作，加强对项目实施情况的监控，并统筹协调相关部门保障项目建设进

度，如期实现专项收入，确保还本付息资金及时足额上缴财政部门等后续工作。

(此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券(一期)——2024年广西壮族自治区政府专项债券(五期)南宁北站综合交通接驳土建预留工程(地下空间)项目实施方案》之盖章页)



(此页无正文,为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券(一期)——2024年广西壮族自治区政府专项债券(五期)南宁北站综合交通接驳土建预留工程(地下空间)项目实施方案》之盖章页)



(此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券(一期)——2024年广西壮族自治区政府专项债券(五期)南宁北站综合交通接驳土建预留工程(地下空间)项目实施方案》之盖章页)

南宁铁路枢纽投资有限公司

2024年3月18日



附件 2-3

2024 年广西壮族自治区政府交通基础设施
专项债券（一期）——2024 年广西壮族
自治区政府专项债券（五期）
柳州市交通基础设施
项目实施方案



2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项 债券（一期）——2024年广西壮族自治区 政府专项债券（五期）新建柳州 至广州铁路柳州至梧州段 项目实施方案

一、债券情况

（一）债券发行计划。

新建柳州至广州铁路柳州至梧州段铁路项目专项债券计划发行规模 830,300 万元，共发行九期。一期已于 2021 年 8 月 26 日发行 15,000 万元，债券发行期限 30 年，发行利率为 3.62%；二期已于 2021 年 11 月 10 日发行 15,000 万元，债券发行期限 30 年，发行利率为 3.60%；三期已于 2022 年 2 月 22 日发行 106,900 万元（其中自治区本级 49,000 万元，柳州市本级 57,900 万元），债券发行期限 30 年，发行利率为 3.51%；四期已于 2022 年 5 月 18 日发行 40,000 万元（其中藤县 20,000 万元，象州县 10,000 万元，武宣县 10,000 万元），发行利率为 3.45%；五期已于 2022 年 10 月 12 日发行 83,318 万元（其中武宣县 30,604 万元，桂平市 22,862 万元，平南县 29,852 万元），债券发行期限 30 年，发行利率为 3.32%；六期已于 2023 年 6 月 15 日发行 162,000 万元（其中武宣县 55,000 万元，桂平市（桂平段）35,000 万元，平南县（贵港市平南段）35,000 万元，藤县 37,000 万元），债

券发行期限 30 年，发行利率为 3.13%。七期已于 2023 年 8 月发行 59,900 万元（其中柳州市本级 22,000 万元，藤县 3,800 万元，平南县（贵港市平南段）4,700 万元，桂平市（桂平段）13,400 万元，象州县 16,000 万元），债券发行期限 30 年，发行利率为 3.02%；本期计划发行 68,600 万元（其中柳州市本级 600 万元，武宣县 38,000 万元，桂平市（桂平段）30,000 万元），发行期限均为 30 年，测算利率均为 4.5%；九期计划 2024 年发行 279,582 万元，发行期限均为 30 年，测算利率均为 4.5%。

（二）还本付息安排。

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

二、项目基本情况

（一）广西壮族自治区简介。

广西壮族自治区位于中国华南地区，东连广东，南临北部湾并与海南隔海相望，西与云南毗邻，东北接湖南，西北靠贵州，西南与越南接壤，广西壮族自治区陆地面积 23.76 万平方千米。截至 2022 年，广西壮族自治区下辖 14 个地级市，48 个县，12 个自治县，10 个县级市，41 个市辖区。2022 年广西壮族自治区常住人口总量平稳增长，年末全区常住人口 5,047 万人。广西壮族自治区自然资源丰富。全区矿产资源种类多、储量大，有色金属矿尤为丰富，是全国十大有色金属矿产产区之一；河流众多，水利资源充沛，其中红水河被誉为中国水电资源的“富矿”；南

临北部湾，海岸线曲折，溺谷多且面积广阔，形成众多天然良港；旅游资源得天独厚，山川秀丽，有多处国家级风景名胜区。广西壮族自治区热量丰富，降水丰沛，利于作物生长，除稻谷、玉米等大宗粮食作物，花生、油茶籽等油料作物，甘蔗、黄红麻等大宗经济作物外，还有众多著名的热带和亚热带水果。

（二）广西壮族自治区本级财政收支情况。

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

广西壮族自治区本级2021—2023年财政收支情况

单位：人民币亿元

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

（三）项目情况。

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

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

（四）项目业主介绍。

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

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

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

（五）项目建设内容。

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

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

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

（六）项目事前绩效评估。

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

评估要求		
评估指标	评估内容	具体说明
	求的可行性、投向的合理性	项目资本金，均符合申请条件，具备可行性。本项目资金主要投向为铁路路线的建设，投向具备合理性。
收入预测	说明项目收入预测的合理性与具体数据来源	本项目的收入预测是根据路线的客流密度、客运量、运价率以及沿线站点的开发收益为基础测算。数据主要来源为可行性研究报告、初步设计批复以及国家相关规定的运价率，收入预测合理，数据来源有理有据。
其他	说明其他需要事前绩效评估的事项	无。

三、经济社会效益分析

（一）经济效益分析。

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

（二）社会效益分析。

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

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

四、项目投资估算及资金筹措方案

（一）项目投资估算。

根据《广西壮族自治区交通运输厅关于新建柳州至广州铁路柳州至梧州段初步设计的批复》（桂交铁建函〔2021〕508号），项目估算总投资3,360,700万元，其中静态投资3,129,500万元，建设期投资贷款利息147,900万元、机车车辆购置费80,400万元、铺底流动资金2,900万元。

项目投资详细构成情况如下表：

单位：人民币万元

序号	项目类型	金额（万元）	占总投资比例（%）
1	工程投资	3,129,500.00	93.12
2	建设期贷款利息	147,900.00	4.4
3	机车车辆购置费	80,400.00	2.39
4	铺底流动资金	2,900.00	0.09
项目总投资		3,360,700.00	100.00

（二）资金筹措方案。

1. 资金来源

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

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

（2）专项债券资金830,300万元，占比24.71%，其中已发行482,118万元，本次拟发行68,600万元（其中柳州市本级600万元，武宣县38,000万元，桂平市（桂平段）30,000万元），全部作为资本金，未来计划发行279,582万元；

（3）其他融资1,680,350万元，占比50%。

项目资金筹措计划如下表所示

单位：人民币万元

类别	2021年	2022年	2023年	2024年
不含专项债券的项目资本金	20,000.00	207,575.00	207,575.00	414,900.00
专项债券融资	30,000.00	230,218.00	221,900.00	348,182.00
其他债务融资	-	445,150.00	515,150.00	720,050.00
合计	50,000.00	882,943.00	944,625.00	1,483,132.00

2. 项目实施计划

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

单位：人民币万元

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

五、项目预期收益、成本及融资平衡情况

（一）项目预期收入测算。

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

1. 货运收入

根据本项目可行性研究报告，货运收入计算方式为货运密度*运价率*线路全长。

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

本项目拟建铁路执行的运价率，按照铁路总公司 2014 年发布的《关于深化铁路建设项目经济评价工作的通知》，本项目运价率取 0.39 元/吨·千米。

根据可行性研究报告，对柳州至梧州各个地区经本通道货运往来数量进一步研究与核实；同时根据沿线各地项目规划情况，对本线地方运量进行了核实。合并通过地方货运量，铺画货流图，

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

区段货流密度

单位：万吨/年

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

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

项目货运专线上的列车对数如下表：

单位：对/日

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

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

2. 客运收入

根据本项目可行性研究报告，客运收入计算方式为客运密度*运价率*线路全长。

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

本项目拟建铁路执行的运价率，按照铁路总公司2014年发布

的《关于深化铁路建设项目经济评价工作的通知》，本项目运价率取0.45元/人·公里。

根据可行性研究报告，本次对柳州至梧州各个地区经本通道客运往来数量进一步研究与核实；同时根据沿线各地项目规划情况，对本线地方运量进行了核实。合并通过地方客运量，铺画客流图，得到本项目区段客流密度。初、近、远期区段客流密度分别为263万人次、368.2万人次和552.3万人次。

区段客流密度

单位：万人次

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

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

项目客运专线上的列车对数如下表：

单位：对/日

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

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

3. 其它收入

其它收入为客运收入的10%。本项目运营期内，预计通过托运、广告等配套服务实现的其它收入约为120,267.08万元。

4. 补贴收入

根据《中国铁路总公司办公厅关于进一步优化完善铁路建设项目经济评价工作的通知》（〔2016〕83号文），若开展土地综合开发效益补贴后，项目资本金财务内部收益率仍小于1%，需在此基础上按资金平衡原则和盈亏平衡原则分别制定财政补贴方案。根据运营年度盈亏平衡原则，在亏损期内，按照各年亏损额补贴，根据可行性研究报告补贴收入516,536.57万元。

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

单位：人民币万元

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

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

(二) 项目预期成本测算。

本项目成本主要为运营成本和税金及附加。具体测算依据如下：

1. 运营成本

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

下表：

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

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

2. 税金及附加

增值税及附加用简易算法按项目收入的5%估列。在债券存续期内税金及附加合计为563,892.73万元。

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

单位：人民币万元

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

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

(三) 项目融资平衡情况测算。

1. 项目总收益

专项债券存续期内，新建柳州至广州铁路柳州至梧州段铁路项目预期总收入为 11,089,524.75 万元，预期总成本为 3,008,524.1 万元，项目总收益为 8,081,000.65 万元。

2. 项目总债务融资本息

专项债券存续期内，项目总债务融资本息金额为 5,519,518.22 万元，其中专项债券融资本息为 1,776,173.53 万元，其他债务融资本息金额为 3,743,344.69 万元。具体还本付息计划如下：

单位：人民币万元

专项债券		其他债务融资				项目总债务融资本息
债券本金	利息支出	专项债券融资本息	其他债务融资本金	利息支出	其他债务融资本息	
830,300.00	945,873.53	1,776,173.53	1,680,350.00	2,062,994.69	3,743,344.69	5,519,518.22

3. 融资平衡情况

针对专项债券的还本付息情况，本项目的总债务融资本息覆盖倍数为 1.46。具体测算如下表：

单位：人民币万元

项目名称	项目总收益	项目总债务融资本息	覆盖倍数
新建柳州至广州铁路柳州至梧州段	8,081,000.65	5,519,518.22	1.46

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	1.37	1.46	1.56
成本变动敏感性分析			
项目总债务融资本息的覆盖倍数	1.49	1.46	1.44

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 1.37，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 1.44，仍然能通过压力测试。

总体看，项目收益与融资能实现自求平衡，不能还本付息的风险较小。

六、债券发行依据

（一）发行主体资格。

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

（二）地方政府债务限额管理。

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

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

财政部门。

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

《财政部关于试点发展项目收益与融资自求平衡的地方政府专项债券品种的通知》（财预〔2017〕89号）规定，各地试点分类发行专项债券的规模，应当在国务院批准的专项债务限额内统筹安排，包括当年新增专项债务限额、上年末专项债务余额低于限额的部分。

（三）地方政府债务预算管理。

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

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

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

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

七、潜在影响项目收益与融资平衡结果的各种风险评估

（一）与项目建设或运营有关的风险。

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

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

（二）影响融资平衡结果的风险。

1. 利率波动风险

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

2. 流动性风险

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

（三）项目风险管理措施。

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

2. 加强项目财务管理，保持合理的资产负债比例，并提高资金使用效率。

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

八、主管部门责任

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

主管部门负责按照地方政府专项债券项目工作要求并根据新建柳州至广州铁路柳州至梧州段项目建设任务、成本等因素，建立本地区试点发行专项债券项目库，做好入库专项债券项目的规划期限、投资计划、收益与融资平衡方案、预期收入等测算，做好试点发行专项债券年度项目库与政府债务管理系统的衔接，

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

（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（一期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（五期）新建柳州至广州铁路柳州至梧州段项目实施方案》之盖章页）

广西铁路投资集团有限公司

2024年3月18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（一期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（五期）新建柳州至广州铁路柳州至梧州段项目实施方案》之盖章页)

广西柳州市轨道交通投资发展集团有限公司

2024年3月18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（一期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（五期）新建柳州至广州铁路柳州至梧州段项目实施方案》之盖章页）



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（一期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（五期）新建柳州至广州铁路柳州至梧州段项目实施方案》之盖章页）

武宣县交通运输局

2024年3月18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（一期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（五期）新建柳州至广州铁路柳州至梧州段项目实施方案》之盖章页）



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（一期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（五期）新建柳州至广州铁路柳州至梧州段项目实施方案》之盖章页）



(此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券(一期)——2024年广西壮族自治区政府专项债券(五期)新建柳州至广州铁路柳州至梧州段项目实施方案》之盖章页)



2024年3月18日

附件 2-4

2024 年广西壮族自治区政府交通基础设施
专项债券（一期）——2024 年广西壮族
自治区政府专项债券（五期）
梧州市交通基础设施
项目实施方案



2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项 债券（一期）——2024年广西壮族自治区 政府专项债券（五期）岑溪市智慧城市 基础设施建设项目实施方案

一、债券情况

（一）债券发行计划。

岑溪市智慧城市基础设施建设项目专项债券计划发行规模5,500万元，共发行三期。首期已于2023年2月发行1,000万元，发行限期为30年，发行利率为3.43%；本期计划于2024年3月发行1,000万元，三期计划于2024年发行3,500万元，发行限期为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自然日起开始计息，每半年付息一次，到期一次性还本付息。

二、项目基本情况

（一）岑溪市简介。

岑溪市隶属于广西壮族自治区梧州市，东邻广东罗定市，南靠广东信宜市，西连广西玉林市，北接梧州市区，区域面积2,783平方公里，辖14个镇，282个村(社区)，人口97万。

岑溪市工业产业主要有石材加工、矿产品选炼、五金制品、林产林化、家具皮革和轻纺服装等六大优势产业，培植了家电电

子、建筑陶瓷和稀土开发等新兴产业，全市交通运输、商贸物流、餐饮服务、金融保险、房地产和电子商务等现代服务业发展壮大。岑溪市是“中国花岗岩之都”、“中国玉桂之乡”、“中国古典三黄鸡之乡”、“中国观赏石之乡”和“中国绿色名市”。

（二）岑溪市财政收支情况。

2021年至2023年，岑溪市实现一般公共预算收入分别为8.54亿元、7.83亿元和8.08亿元；一般公共预算支出分别为41.19亿元、40.55亿元和43亿元。政府性基金收入分别为8.01亿元、2.8亿元和6.08亿元；政府性基金支出分别为5.63亿元、12.2亿元和6.64亿元。

岑溪市 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	8.54	7.83	8.08
一般公共预算支出	41.19	40.55	43.00
政府性基金收入	8.01	2.80	6.08
其中：国有土地使用权出让收入	7.37	2.26	5.29
政府性基金支出	5.63	12.20	6.64
其中：国有土地使用权出让收入安排的支出	5.12	1.64	1.04

（三）项目情况。

1. 项目名称：岑溪市智慧城市基础设施建设项目。
2. 项目业主：岑溪市华城新能源有限公司。
3. 建设地点：岑溪市妇幼保健院、岑溪市中医院、岑溪市人民医院、岑溪市北环影院。

（四）项目业主介绍。

岑溪市华城新能源有限公司，属国有独资企业，成立于 2021 年 03 月 23 日，注册地位于岑溪市玉梧大道西 328 号 5 楼 01 室，注册资金 2,000 万元，法定代表人为蓝世聪。经营范围包括新能源原动设备销售；新能源汽车生产测试设备销售；新能源汽车整车销售；新能源汽车换电设施销售；新能源汽车电附件销售；新能源汽车废旧动力蓄电池回收（不含危险废物经营）；风力发电技术服务；集中式快速充电站；太阳能热发电产品销售；太阳能发电技术服务；节能管理服务；汽车租赁；电动汽车充电基础设施运营（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）。

（五）项目建设内容。

专项债券资金主要用于建设：在岑溪市妇幼保健院建设智能停车场一座，采用 11 层垂直升降（大轿厢）立体停车库，总车位 220 个，配套建设 30 个快速直流充电桩和充电桩车位；在岑溪市中医院建设智能停车场 1 座，采用 9 层垂直升降（大轿厢）立体停车库，总车位 180 个，配套建设 15 个快速直流充电桩和充电桩车位；在岑溪市人民医院建设智能停车场 1 个，采用 11 层垂直升降（大轿厢）立体停车库，总车位 220 个，配套建设 15 个快速直流充电桩和充电桩车位；在岑溪市北环影院建设机械停车场 1 座，采用垂直循环车库，总车位 52 个，配套建设 3 个快速直流充电桩和充电桩车位。

本期专项债券资金主要用于建设:在岑溪市中医院建设智能停车场1座,采用9层垂直升降(大轿厢)立体停车库,总车位180个,配套建设15个快速直流充电桩和充电桩车位。

(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	项目的建设,对推动城市公共服务便捷化、城市管理精细化、生活环境宜居化、网络安全长效化有着重要作用。项目的建设是十分必要的。
偿债计划	说明偿债计划的可行性和偿债风险点	项目用于融资平衡的项目收益对政府专项债券本息的覆盖倍数为3.82,项目能够实现收益与融资平衡。
建设投资实施方式	说明项目建设投资实施方式的合规性	岑溪市智慧城市建设项目将实现岑溪市进一步提升数字化城市建设进程与应用的多重目标和效益,完全符合国家、自治区、梧州市相关政策要求
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32,391.15万元,其中专项债券计划发行规模5,500万元,剩余资金通过企业自筹、上级财政补助等多种多渠道融资解决,项目专项债券符合国家及地方债券发行的规定,是合理可行的。
收入预测	说明项目收入预测的合理性与具体数据来源	项目收入预测为依据当地政府收费文件进行预测,基本合理可行。
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)节约土地资源,完善公共服务设施。

本项目的建成充分利用土地空间,建设停车场设施,将有效地节约土地资源,保证土地的集约化利用。缓解土地资源紧张的局面,符合集约利用土地的政策,促进可持续发展。

（二）完善交通设施，解决“停车难”的问题。

本项目所处地区域车流、人流较多，建设停车场，能有效地解决“停车难”问题，并促进土地综合利用。

（三）改善道路通行能力，节能环保。

随着逐步进入小康社会，轿车成为每个家庭的必需品，交通量与日俱增，散落停泊着各式大小汽车，既严重影响了岑溪市形象提升，又严重妨碍了区内的交通运行，大量汽车在路面上行驶，长时间低速运转，等候停车位，都会带来汽车尾气等污染源的剧增。地下停车库的车位增长，必将减少大气污染，促进岑溪市环保城市发展。所以该项目建设有利于缓解交通压力，改善周边道路的交通状况。

四、项目投资估算及资金筹措方案

（一）项目投资估算。

根据岑溪市发展和改革局《关于岑溪市智慧城市基础设施建设项目可行性研究报告的批复》（岑发改投资〔2022〕50号），本项目总投资为 32,391.15 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	26,291.75	81.17
2	工程建设其他费用	2,548.28	7.87
3	预备费	2,307.20	7.12
4	建设期利息	1,243.92	3.84
项目总投资		32,391.15	100.00

（二）资金筹措方案。

1. 资金来源

岑溪市智慧城市基础设施建设项目总投资 32,391.15 万元。

项目资金来源如下：

（1）不含专项债券的项目资本金 26,891.15 万元，资金来源为业主自筹，占 83.02%；

（2）专项债券资金 5,500 万元，占比 16.98%，其中已发行 1,000 万元，本次计划发行 1,000 万元，后续计划发行 3,500 万元。本项目专项债券资金拟作为项目资本金共 0 万元，占比 0%；

项目资金筹措计划如下表所示：

单位：人民币万元

类别	2021 年	2022 年	2023 年	2024 年
不含专项债券的项目资本金	1,397.00	-	15,494.15	10,000.00
专项债券融资	-	-	1,000.00	4,500.00
其他债务融资	-	-	-	-
合计	1,397.00	-	16,494.15	14,500.00

2. 项目实施计划

项目计划建设周期为 37 个月，已于 2021 年 11 月开工建设，预计于 2024 年 12 月底竣工。

单位：人民币万元

类别	2021 年	2022 年	2023 年	2024 年
项目建设	1,397.00	-	16,494.15	14,500.00

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 2024 年为起始年测算。项目主要收入来源于停车费收入、开放式车位收入和充电服务收入。

1. 停车位收入

(1) 固定车位收入

本项目固定停车位租赁服务的停车位数量为 220 个,经营期内预测其出租率逐年上升,参考岑溪市及周边地区的价格水平,结合本项目建设情况考虑,固定停车位的租赁单价按每月 400 元/个计取,且考虑每 5 年月租金上涨 50 元/个。综上,项目计算期内固定停车位租赁收入为 3,923.04 万元。

(2) 开放式车位收入

本项目开放停车位服务 515 个,平均停车率在经营期逐年上升,第 4 年至以后平均停车率保持在 95%。停车周转次数在经营期第 1 年按 5 次/天计,此后每年按 0.5 次/天递增,随着项目运营的稳定,停车周转次数达到 7 次/天后不再递增。单价按 8 元/个/次计取,且每 5 年上浮 10%。综上,项目计算期内开放停车位服务收入为 35,897.08 万元。

2. 充电服务收入

本项目充电服务可提供充电服务的机动车停车位 63 个,单个充电桩单次充电电量预估为 90 千瓦。根据审慎原则,单个充电桩日均服务次数按 5 次计。平均利用率在经营期内第 1 年取 50%,此后每年按 10%递增,至经营期第 6 年利用率达到 95%后不再递增。参考岑溪市及周边地区的价格水平,结合本项目建设情况考

虑，充电服务单价取 0.65 元/千瓦时，且考虑每 5 年上涨 10%。

综上，项目计算期内机动车充电服务收入为 22,780.48 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 62,600.6 万元。项目每年预期收入情况如下表：

单位：人民币万元

时间	固定车位收入	开放式车位收入	充电服务收入	合计
2024 年	73.92	526.33	336.30	936.55
2025 年	84.48	661.67	403.56	1,149.71
2026 年	95.04	812.05	470.82	1,377.91
2027 年	105.60	928.60	538.08	1,572.28
2028 年	105.60	1,000.03	605.34	1,710.97
2029 年	118.80	1,100.03	702.87	1,921.70
2030 年	118.80	1,100.03	702.87	1,921.70
2031 年	118.80	1,100.03	702.87	1,921.70
2032 年	118.80	1,100.03	702.87	1,921.70
2033 年	118.80	1,100.03	702.87	1,921.70
2034 年	132.00	1,210.03	773.16	2,115.19
2035 年	132.00	1,210.03	773.16	2,115.19
2036 年	132.00	1,210.03	773.16	2,115.19
2037 年	132.00	1,210.03	773.16	2,115.19
2038 年	132.00	1,210.03	773.16	2,115.19
2039 年	145.20	1,331.04	850.47	2,326.71
2040 年	145.20	1,331.04	850.47	2,326.71
2041 年	145.20	1,331.04	850.47	2,326.71
2042 年	145.20	1,331.04	850.47	2,326.71
2043 年	145.20	1,331.04	850.47	2,326.71
2044 年	158.40	1,464.14	935.52	2,558.06
2045 年	158.40	1,464.14	935.52	2,558.06
2046 年	158.40	1,464.14	935.52	2,558.06
2047 年	158.40	1,464.14	935.52	2,558.06
2048 年	158.40	1,464.14	935.52	2,558.06
2049 年	171.60	1,610.55	1,029.07	2,811.22
2050 年	171.60	1,610.55	1,029.07	2,811.22
2051 年	171.60	1,610.55	1,029.07	2,811.22
2052 年	171.60	1,610.55	1,029.07	2,811.22

时间	固定车位收入	开放式车位收入	充电服务收入	合计
2053年	171.60	1,610.55	1,029.07	2,811.22
合计	4,094.64	37,507.63	23,809.55	65,411.82

（二）项目预期成本测算。

总成本费用主要包括职工工资、日常维护费、车库日常耗电、质检费用、大修理费用、车位保险费、充电服务费成本、税金及附加。

1. 职工工资

四个停车场共新增岗位18人，人均工资每年按3万元/人计，每3年上浮5%，债券存续期内本项目所产生的职工工资合计约为1,953.85万元。

2. 日常维护费

根据可行性研究报告内容进行测算，日常维护费按每月45元/车位计算，每3年上浮5%，债券存续期内本项目所产生的日常维护费合计约为1,436.09万元。

3. 车库日常耗电费

根据可行性研究报告内容进行测算，车库日常耗电费按车库日常运营会产生电能消耗，按照当年营业收入的2%计算，债券存续期内本项目所产生车库日常耗电费合计约为1,251.93万元。

4. 质检费用

车库每年需要开展安全性常规检查，质检费按每年100元/车位计，每3年上浮5%，债券存续期内本项目所产生的质检费用合计约为267.02万元。

5. 大修理费用

为保证车库的安全性，每五年要进行一次大修理，大修费用按照每次 500 元/车位，每 5 年上浮 10%，债券存续期内本项目所产生的大修理费用合计约为 224.37 万元。

6. 车位保险费

车位保险费按照每年 100 元/车位，每 3 年上浮 5%，债券存续期内本项目所产生的车位保险费合计约为 265.92 万元。

7. 充电服务费成本

提供的充电服务的电力成本按 0.5 元/千瓦时计算，每 3 年上浮 5%，根据当年的耗电量计算该费用，债券存续期内本项目所产生的充电服务费成本合计约为 17,132.39 万元。

8. 税金及附加

根据可行性研究报告内容及我国现行税法规定进行测算，本项目增值税按综合税率 5% 计算，增值税为价外税，仅作为计算销售税金附加的基础，债券存续期内本项目所产生的税金及附加费用合计约为 2,980.98 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 25,516.56 万元。项目每年预期成本情况如下表：

单位：人民币万元

时间	职工工资	日常维护 费	车库日常 耗电费	质检费 用	大修理 费	车位保 险费	充电服务 费成本	税金及附 加	成本合计
2024年	54.00	39.69	18.73	7.35	0.00	7.35	258.69	44.60	430.41
2025年	54.00	39.69	22.99	7.35	0.00	7.35	310.43	54.75	496.56
2026年	54.00	39.69	27.56	7.35	0.00	7.35	362.17	65.61	563.73
2027年	56.70	41.67	31.45	7.72	0.00	7.72	434.61	74.87	654.74
2028年	56.70	41.67	34.22	7.72	36.75	7.72	488.93	81.47	755.18
2029年	56.70	41.67	38.43	7.72	0.00	7.72	516.09	91.51	759.84
2030年	59.54	43.76	38.43	8.10	0.00	8.10	541.90	91.51	791.34
2031年	59.54	43.76	38.43	8.10	0.00	8.10	541.90	91.51	791.34
2032年	59.54	43.76	38.43	8.10	0.00	8.10	541.90	91.51	791.34
2033年	62.51	45.95	38.43	8.51	40.43	8.51	568.99	91.51	864.84
2034年	62.51	45.95	42.30	8.51	0.00	8.51	568.99	100.72	837.49
2035年	62.51	45.95	42.30	8.51	0.00	8.51	568.99	100.72	837.49
2036年	65.64	48.24	42.30	8.93	0.00	8.93	597.44	100.72	872.20
2037年	65.64	48.24	42.30	8.93	0.00	8.93	597.44	100.72	872.20
2038年	65.64	48.24	42.30	8.93	44.47	8.93	597.44	100.72	916.67
2039年	68.92	50.66	46.53	9.38	0.00	9.38	627.32	110.80	922.99
2040年	68.92	50.66	46.53	9.38	0.00	9.38	627.32	110.80	922.99
2041年	68.92	50.66	46.53	9.38	0.00	9.38	627.32	110.80	922.99
2042年	72.37	53.19	46.53	9.85	0.00	9.85	658.68	110.80	961.27
2043年	72.37	53.19	46.53	9.85	48.91	9.85	658.68	110.80	1,010.18
2044年	72.37	53.19	51.16	9.85	0.00	9.85	658.68	121.81	976.91
2045年	75.98	55.85	51.16	10.34	0.00	10.34	691.62	121.81	1,017.10
2046年	75.98	55.85	51.16	10.34	0.00	10.34	691.62	121.81	1,017.10
2047年	75.98	55.85	51.16	10.34	0.00	10.34	691.62	121.81	1,017.10
2048年	79.78	58.64	51.16	10.86	53.81	10.86	726.20	121.81	1,113.12
2049年	79.78	58.64	56.22	10.86	0.00	10.86	726.20	133.87	1,076.43
2050年	79.78	58.64	56.22	10.86	0.00	10.86	726.20	133.87	1,076.43
2051年	83.77	61.57	56.22	11.95	0.00	11.40	762.51	133.87	1,121.29
2052年	83.77	61.57	56.22	11.95	0.00	11.40	762.51	133.87	1,121.29
2053年	83.77	61.57	56.22	11.95	59.19	11.40	762.51	133.87	1180.48
合计	2,037.63	1,497.66	1,308.15	278.97	283.56	277.32	17,894.9	3,114.85	26,693.04

(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，岑溪市智慧城市基础建设项目预期总收入为 65,411.82 万元，预期总成本为 26,693.04 万元，项目总收益为 38,718.78 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 10,126 万元，其中专项债券融资本息为 10,126 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	
5,500.00	4,626.00	10,126.00	-	-	-	10,126.00

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 3.82。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
岑溪市智慧城市基础建设项目	38,718.78	10,126.00	3.82

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	3.5	3.82	4.15
成本变动敏感性分析			
项目总债务融资本息的覆盖倍数	3.96	3.82	3.69

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 3.5，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 3.69，仍然能通过压力测试。

总体看，项目收益与融资能够实现自求平衡，不能还本付息的风险较小。

六、债券发行依据

（一）发行主体资格。

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

（二）地方政府债务限额管理。

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

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

本项目主管部门是岑溪市交通运输局以及岑溪市人民政府确定的主管部门。

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



附件 2-5

2024 年广西壮族自治区政府交通基础设施
专项债券（一期）——2024 年广西壮族
自治区政府专项债券（五期）
防城港市市交通基础设施
项目实施方案



2024年广西壮族自治区政府交通基础设施 专项债券（一期）——2024年广西壮族 自治区政府专项债券（五期）东兴 高铁站片区配套基础设施项目 一期工程项目实施方案

一、债券情况

（一）债券发行计划。

东兴高铁站片区配套基础设施项目一期工程项目专项债券计划发行规模 89,950 万元，共发行六期。首期于 2020 年 5 月发行 15,000 万元，债券发行期限为 30 年（到期一次还本），发行利率为 3.76%。二期于 2020 年 8 月发行 10,000 万元，发行期限为 30 年（到期一次还本），发行利率为 3.93%。三期于 2022 年 2 月发行 16,250 万元，发行期限为 20 年（后五年分期还本），发行利率为 3.32%。四期于 2022 年 6 月发行 8,700 万元，发行期限为 20 年（后五年分期还本），发行利率为 3.28%。五期于 2023 年 2 月发行 20,000 万元，发行期限为 30 年（到期一次还本），发行利率为 3.43%。六期（本期）计划于 2024 年 3 月发行 20,000 万元，发行期限为 30 年（到期一次还本），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，到期一次还本。

二、项目基本情况

(一) 东兴市简介。

东兴市位于我国大陆海岸线最西南端，因兴起于北仑河东岸而得名，与越南北方最大经济特区芒街市仅一河之隔，是我国通往越南乃至东盟国家最便捷的海陆通道。1958年被列为国家一类口岸，1996年成立县级市，行政区域面积590平方公里，辖东兴、江平、马路三个镇和31个行政村11个社区，常住人口近30万，是我国人口较少民族京族的唯一聚居地。近年来，东兴市积极适应经济发展新常态，加快推进边海经济转型升级、提质增效，经济社会发展步入了新阶段。

(二) 东兴市财政收支情况。

2020年至2022年，东兴市一般公共预算收入分别为5.9亿元、5.42亿元和2.18亿元；一般公共预算支出分别为24.36亿元、26.76亿元和25.3亿元。政府性基金收入分别为9.17亿元、9.13亿元和4.87亿元；政府性基金支出分别为11.29亿元、5.92亿元和7.49亿元。¹

东兴市本级2020—2022年财政收支情况

单位：人民币亿元

项目	2020年	2021年	2022年
一般公共预算收入	5.90	5.42	2.18
一般公共预算支出	24.36	26.76	25.30
政府性基金收入	9.17	9.13	4.87
其中：国有土地使用权出让收入	8.35	8.12	4.50

¹ 东兴市2023年财政收支情况暂未公开披露

政府性基金支出	11.29	5.92	7.49
其中：国有土地使用权出让收入安排的支出	3.59	3.61	-

（三）项目情况。

1.项目名称：东兴高铁站片区配套基础设施项目一期工程项目。

2.项目业主：东兴市开发投资集团有限公司。

3.建设地点：东兴高铁站片区。

（四）项目业主介绍。

东兴市开发投资集团有限公司是东兴市人民政府直属企业，成立于2013年9月，注册资本5亿元人民币，是一家集基础设施建设、文化旅游、体育发展、农业投资等业务于一体的综合性集团企业。目前，公司资产总值约42亿元人民币，下属有广西东兴边海旅游文化发展有限公司、东兴市边海农业开发投资有限公司、东兴市悦动体育发展有限公司、东兴市市政工程有限公司、广西启晨工程咨询有限公司、东兴市众益人力资源有限公司6个全资子公司。

（五）项目建设内容。

本项目专项债券资金主要用于的项目建设内容及规模为：

1.防城港至东兴铁路东兴市站站房、雨棚及相关工程。总建筑面积27,201平方米，其中站房建筑面积14,994平方米，站合雨棚10,800平方米，进站天桥、出站地道及站台雨棚合计1,407平方米，候车商务厅装饰装修工程。主要建设站房及雨棚建安工程及室外道路、给排水、电气、消防等基础配套设施等。

2. 防城港至东兴铁路东兴高铁站配套土石方工程。拟挖土石方共 863.62 万立方米，其中挖土方 139.91 万立方米、挖石方 723.71 万立方米；弃置土石方量共 863.62 万立方米，运距按 5km 计算；边坡采用锚杆/索框架梁方式防护，其中框架梁骨架圬工 24,109.3 立方米，锚杆 21,919 孔，锚索 3,525 孔；主要建设内容包括土石方开挖、土石方弃置、边坡防护等工程。

3. 东兴高铁站站前广场。站前广场总用地面积 18.05 万平方米，总建筑面积 98,333 平方米，分二期建设。(1) 一期包括站前广场、配套路网和进站高架桥，其中站前广场用地面积 34,554.78 平方米，建筑面积 16,691.58 平方米；配套路网共 8 条，道路总长 4,207.96 米；进站高架桥总长 822.7 米，宽度 9-15 米。(2) 二期用地面积 4.94 万平方米，其中建设旅游集散中心及车场(含长途客运中心+游客服务中心，出租车上客区)、公交车车场。主要建设建构筑物建安工程、广告牌建设、室外道路、给排水、电气、消防等基础配套设施等。

4. 东兴市长湖路罗浮江大桥。拟建大桥主跨径长 276 米，宽 36 米，主要建设桥梁工程及其他附属设施。

本期专项债券资金 20,000 万元主要用于如下建设支出：

1. 防城港至东兴铁路东兴市站站房、雨棚及相关工程。主要用于候车商务厅装饰装修工程。

2. 防城港至东兴铁路东兴高铁站配套土石方工程。主要用于挖土石方共 350 万立方米,其中挖土方 150 万立方米、挖石方 200 万立方米,边坡建设约 13 万平方等。

3. 东兴高铁站站前广场。主要用于站前广场、配套路网和进站高架桥、旅游集散中心及车场(含长途客运中心+游客服务中心,出租车上客区)、公交车车场、广告牌安装等建设。

4. 东兴市长湖路罗浮江大桥。主要用于土石方开挖及弃置,桥梁建设、引道建设等其他附属设施内容。

(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	高铁站建设可有效提升东兴市区域地位及城市等级,加速产业和企业入驻,加速人才聚集,最终推动东兴经济整体发展壮大。项目建成后将产生足够可租赁厂房,每年产生足够的租金,偿还债务本息。
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,将产生足够的租金收入,扣除成本后足够在 20 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	本项目投资后业主直接入账资产,并由项目业主投资运营。本项目前期已按项目推进要求,取得项目立项批复、可研批复、初设批复、工程规划许可证、施工许可证等合规性材料,已按要求完成用地相关审批工作。本项目报规报建手续齐全,且已经开工建设,项目实施合法合规。
资金来源	说明项目资金来源结构及债券资金需求的可行性、投向的合理性	项目建设债务部分来自于专项债和银行贷款,具体债务拼盘见下文,资本金部分由项目业主出资,资本金超过 20%。
收入预测	说明项目收入预测的合理性与具体数据来源	根据项目建设规模及当地市场水平,项目每年产生足够的租金等收入,足够偿还债务本息,具体见下文。
其他	说明其他需要事前绩效评估事项	无。

三、经济社会效益分析

(一) 有利于完善当地的交通基础设施，提升面向东盟的对外开放水平。

东兴市是中国和越南唯一的海陆相连的口岸城市，东兴高铁站及高铁站片区的建设，对于提升国门形象和凸显我国铁路建设发展具有重要意义。交通基础设施的完善，也满足了当地群众对于交通服务快捷、优质、高效的需求。同时，本项目建成后，有利于提升中国与东盟国家的互联互通水平，对广西打造有机衔接“一带一路”的重要门户、推动形成广西全面开放新格局，为防城港经济社会发展带来新机遇、注入新动力，对发挥防城港对接东盟桥头堡作用均具有重要意义。

(二) 有利于促进东兴市经济的发展。

东兴试验区地处广西北部湾经济区核心区域和西南、泛珠三角于东盟三大经济圈结合部，是国家推进“一带一路”建设的重要门户，是自治区实施“双核驱动”战略的重要平台，也是带动西南、中南地区开放发展的重要支点。本项目的建设是加快推进和满足防东铁路的建设的需要，对于满足城市规划建设、减少对城市规划地块切割、提高城市土地利用等具有重要的意义和作用，有效的缩短了东兴试验区同周边节点的时空距离，提高了试验区的出行效率。本项目的建设将极大提高当地交通的便捷性，吸引更多的旅客流量，带动地区经济的发展，促进当地提升城市能级，全面提升当地的城市竞争力和经济活力。本项目建成后，

将是东兴试验区经济发展的动力引擎，带动周边地区的发展，成为东兴市标志性门户空间和新兴城市区域。

四、项目投资估算及资金筹措方案

（一）项目投资估算。

根据东兴市发展和改革局文件《东兴市发展和改革局关于东兴高铁站片区配套基础设施项目一期工程可行性研究报告的批复》（东发改投资〔2020〕73号），本项目总投资为193,931.65万元。

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	建筑安装工程费用	142,761.44	73.62
2	工程建设其他费用	25,054.90	12.92
3	预备费	13,425.31	6.92
4	建设期利息	12,690.00	6.54
项目总投资		193,931.65	100.00

（二）资金筹措方案。

1. 资金来源

东兴高铁站片区配套基础设施项目一期工程项目总投资193,931.65万元。项目资金来源如下：

（1）不含专项债券的项目资本金103,981.65万元，资金来源为业主自筹，占比53.62%；

（2）专项债券资金为89,950万元，占比46.38%。已发行69,950万元，本次拟发行20,000万元。本项目专项债券资金拟作

为项目资本金共0万元，占比0%。

项目资金筹措计划如下表所示：

单位：人民币万元

类别	2019年及以前年度	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年
不含专项债券的项目资本金	3,236.30	2,145.81	15,484.36	1,699.89	56,559.07	24,856.22
专项债券融资	-	25,000.00	-	24,950.00	20,000.00	20,000.00
其他债务融资	-	-	-	-	-	-
合计	3,236.30	27,145.81	15,484.36	26,649.89	76,559.07	44,856.22

2. 项目实施计划

项目计划建设周期为4年，已于2020年1月开工建设，预计于2024年12月底竣工

单位：人民币万元

类别	2019年及以前年度	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年
项目建设	3,236.30	27,145.81	15,484.36	26,649.89	76,559.07	44,856.22

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租赁收入、停车场收入、长途客运收入和广告收入。

1. 租赁收入

根据东兴高铁站片区配套基础设施项目一期工程可行性研究报告，东广场商务及商业面积47,894平方米，初始年租金60元/平方米/月，站前广场商铺面积3,873平方米，初始年租金80元/平方米/月。参考东兴市房租市场行情，运营第1年出租率

60%，第二年出租率 80%，第三年及以后年度出租率 90%。租金单价每 3 年递增 9 元/平方米。专项债券存续期内租赁收入合计为 161,578.6 万元。

2. 停车场收入

根据东兴高铁站片区配套基础设施项目一期工程可行性研究报告，项目设计有小车停车位 655 个。根据《东市监发〔2018〕11 号东兴市市场监督管理局关于东兴市低丘缓坡片区 C-08# 地块停车场车辆停放服务收费有关问题的批复》中收费标准如下：A 类货车 20 元/天、B 类小车 10 元/天。本项目是高铁站的停车场，位置佳，车流量大，每个车位收入按 350 元/月，第一年出租率 60%，第二年及以后年度出租率 80%。专项债券存续期内本项目所产生的停车场收入合计为 6,327.3 万元。

3. 长途货运收入

主要为客运代理费，按实际出售票价的 10% 计算。根据东兴市现行客运票价水平，客运站平均票价约为 110 元，初始年发送旅客量为 5,000 人/天，每年按 300 天计算。年发送旅客量逐年上升 3%。专项债券存续期内本项目所产生的长途货运收入合计为 74,611.14 万元。

4. 广告收入

根据东兴高铁站片区配套基础设施项目一期工程可行性研究报告，本项目位于人流量大的高铁站广场，人流量大，广告价值高，在广场设置 1 个 LED 大屏，同时在室内外设置 LED 显示屏

和灯箱布，在墙体上预留广告位，在道路两侧路灯杆上挂广告牌，参照广告买卖网等的市场行情，测算如下：

广告展览费估算表

序号	项目名称	规模		单价		备注
		单位	数值	单位	数量	
1	路灯广告牌	杆	150.00	元/月/杆	30.00	
2	灯箱布	块	200.00	元/月/块	1,000.00	
3	小LED屏	块	50.00	元/月/块	10,000.00	
4	大LED屏	块	1.00	元/月/块	2,000,000.00	每个屏平均1个月有40支广告，每支广告5万元/月
5	墙体广告	m ²	500.00	元/月/m ²	200.00	

出租率（负荷率）为60%。专项债券存续期内本项目所产生的广告收入合计为58,557.96万元。

综上所述，本项目在专项债券存续期内预期总收入合计为301,075万元。项目每年预期收入情况如下表：

单位：人民币万元

时间	租赁收入	停车场收入	长途客运收入	广告收入	当年总收入
2025年	2,292.11	165.06	1,650.00	2,019.24	6,126.41
2026年	3,056.14	220.08	1,699.50	2,019.24	6,994.96
2027年	3,438.16	220.08	1,750.49	2,019.24	7,427.97
2028年	3,941.33	220.08	1,803.00	2,019.24	7,983.65
2029年	3,941.33	220.08	1,857.09	2,019.24	8,037.74
2030年	3,941.33	220.08	1,912.80	2,019.24	8,093.45
2031年	4,444.51	220.08	1,970.18	2,019.24	8,654.01
2032年	4,444.51	220.08	2,029.29	2,019.24	8,713.12
2033年	4,444.51	220.08	2,090.17	2,019.24	8,774.00
2034年	4,947.68	220.08	2,152.88	2,019.24	9,339.88
2035年	4,947.68	220.08	2,217.47	2,019.24	9,404.47
2036年	4,947.68	220.08	2,283.99	2,019.24	9,470.99
2037年	5,450.86	220.08	2,352.51	2,019.24	10,042.69
2038年	5,450.86	220.08	2,423.09	2,019.24	10,113.27
2039年	5,450.86	220.08	2,495.78	2,019.24	10,185.96
2040年	5,954.03	220.08	2,570.65	2,019.24	10,764.00
2041年	5,954.03	220.08	2,647.77	2,019.24	10,841.12

时间	租赁收入	停车场收入	长途客运收入	广告收入	当年总收入
2042年	5,954.03	220.08	2,727.20	2,019.24	10,920.55
2043年	6,457.21	220.08	2,809.02	2,019.24	11,505.55
2044年	6,457.21	220.08	2,893.29	2,019.24	11,589.82
2045年	6,457.21	220.08	2,980.09	2,019.24	11,676.62
2046年	6,960.39	220.08	3,069.49	2,019.24	12,269.20
2047年	6,960.39	220.08	3,161.57	2,019.24	12,361.28
2048年	6,960.39	220.08	3,256.42	2,019.24	12,456.13
2049年	7,463.56	220.08	3,354.11	2,019.24	13,056.99
2050年	7,463.56	220.08	3,454.73	2,019.24	13,157.61
2051年	7,463.56	220.08	3,558.37	2,019.24	13,261.25
2052年	7,966.74	220.08	3,665.12	2,019.24	13,871.18
2053年	7,966.74	220.08	3,775.07	2,019.24	13,981.13
合计	161,578.60	6,327.30	74,611.14	58,557.96	301,075.00

(二) 项目预期成本测算。

本项目成本主要为人工费、水电费、营业费用、管理费用和税金及附加。具体测算依据如下：

1. 人工费

人工费分为项目运营管理公司正式人员和外包保洁保安维修人员。根据项目实际情况，投入运营后管理公司正式人员为10人，工资5,500元/人/月，福利按工资的10%计算；投入运营后外包保洁安保维修人员为50人，工资3,500元/人/月，福利按工资的10%计算。人工费逐年上涨1%。专项债券存续期内本项目所产生的人工费合计约为9,934.61万元。

2. 水电费

根据东兴高铁站片区配套基础设施项目一期工程可行性研究报告内容进行测算，本项目中出租物业水电费由商家自行负责，除了出租部分之外，2025年正式运营后年耗水量约为26.8万吨，年耗电量约为852.2万度。水费按3.59元/吨，电费按0.662

元/千瓦时估算。专项债券存续期内本项目所产生的水电费合计约为 19,150.73 万元。

3. 营业费用

营业费用主要为房屋建筑物的修缮费用，根据根据可行性研究报告内容进行测算，营业费用约占总收入的 3%，债券存续期内本项目所产生的营业费用合计约为 9,032.25 万元。

4. 管理费用

管理费用主要包括办公费、低值易耗品、差旅费和交通费等，根据可行性研究报告内容进行测算，管理费用约占总收入的 1%，债券存续期内本项目所产生的管理费用合计约为 3,010.75 万元。

5. 税金及附加

根据可行性研究报告内容及国家现行税法规定，增值税率税负率 3.5%，城市维护建设税率按 7% 计算，教育费附加（含地方教育费附加）费率按 5% 计算，房产税按出租收入的 12%，印花税按 0.03%，债券存续期内本项目所产生的税金及附加合计约为 31,281.89 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 72,410.23 万元。项目每年预期成本情况如下表：

单位：人民币万元

时间	人工费	水电费	营业费用	管理费用	税金及附加	当年总成本
2025 年	297.00	660.37	183.79	61.26	517.05	1,719.47
2026 年	299.97	660.37	209.85	69.95	643.04	1,883.18
2027 年	302.97	660.37	222.84	74.28	705.98	1,966.44
2028 年	306.00	660.37	239.51	79.84	788.31	2,074.03
2029 年	309.06	660.37	241.13	80.38	790.45	2,081.39

时间	人工费	水电费	营业费用	管理费用	税金及附加	当年总成本
2030年	312.15	660.37	242.80	80.93	792.65	2,088.90
2031年	315.27	660.37	259.62	86.54	875.17	2,196.97
2032年	318.42	660.37	261.39	87.13	877.51	2,204.82
2033年	321.60	660.37	263.22	87.74	879.91	2,212.84
2034年	324.82	660.37	280.20	93.40	962.65	2,321.44
2035年	328.07	660.37	282.13	94.04	965.20	2,329.81
2036年	331.35	660.37	284.13	94.71	967.83	2,338.39
2037年	334.66	660.37	301.28	100.43	1,050.79	2,447.53
2038年	338.01	660.37	303.40	101.13	1,053.58	2,456.49
2039年	341.39	660.37	305.58	101.86	1,056.45	2,465.65
2040年	344.80	660.37	322.92	107.64	1,139.66	2,575.39
2041年	348.25	660.37	325.23	108.41	1,142.71	2,584.97
2042年	351.73	660.37	327.62	109.21	1,145.85	2,594.78
2043年	355.25	660.37	345.17	115.06	1,229.33	2,705.18
2044年	358.80	660.37	347.69	115.90	1,232.66	2,715.42
2045年	362.39	660.37	350.30	116.77	1,236.09	2,725.92
2046年	366.01	660.37	368.08	122.69	1,319.88	2,837.03
2047年	369.67	660.37	370.84	123.61	1,323.52	2,848.01
2048年	373.37	660.37	373.68	124.56	1,327.26	2,859.24
2049年	377.10	660.37	391.71	130.57	1,411.38	2,971.13
2050年	380.87	660.37	394.73	131.58	1,415.35	2,982.90
2051年	384.68	660.37	397.84	132.61	1,419.45	2,994.95
2052年	388.53	660.37	416.14	138.71	1,503.92	3,107.67
2053年	392.42	660.37	419.43	139.81	1,508.26	3,120.29
合计	9,934.61	19,150.73	9,032.25	3,010.75	31,281.89	72,410.23

(三) 项目融资平衡情况测算。

1. 项目总收益

专项债券存续期内，东兴高铁站片区配套基础设施项目一期工程预期总收入 301,075 万元，预期总成本 72,410.23 万元，项目总收益为 228,664.77 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 181,773.48 万元,其中专项债券融资本息为 181,773.48 万元。具体还本付息计划如下:

单位:人民币万元

专项债券			其他债务融资			项目总债务融资本息
债券本金	利息支出	专项债券融资本息	其他债务融资本金	利息支出	其他债务融资本息	
89,950.00	91,823.48	181,773.48	-	-	-	181,773.48

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 1.26。具体测算如下表:

单位:人民币万元

项目名称	项目总收益	项目总债务融资本息	覆盖倍数
东兴高铁站片区配套基础设施项目一期工程项目	228,664.77	181,773.48	1.26

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	1.18	1.26	1.34
成本变动敏感性分析			
项目总债务融资本息的覆盖倍数	1.27	1.26	1.25

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 1.18, 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 1.25, 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各级政府。

《财政部关于试点发展项目收益与融资自求平衡的地方政府专项债券品种的通知》（财预〔2017〕89号）规定，各地试点分类发行专项债券的规模，应当在国务院批准的专项债务限额内统筹安排，包括当年新增专项债务限额、上年末专项债务余额低于限额的部分。

（三）地方政府债务预算管理。

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

《地方政府专项债务预算管理办法》（财预〔2016〕155号）第三条规定，专项债务收入、安排的支出、还本付息、发行费用纳入政府性基金预算管理。第十三条规定，增加举借专项债务收入，以下内容应当列入预算调整方案：（1）省、自治区、直辖市在新增专项债务限额内筹措的专项债券收入；（2）市县政府从上级政府转贷的专项债务收入。第十八条规定，专项债务转贷下级政府的，财政部门应当在本级人民代表大会或其常务委员会批准后，及时将专项债务转贷的预算下达有关市县级财政部

门。接受专项债务转贷的市县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

本项目主管部门是东兴市交通运输局以及东兴市人民政府确定的主管部门。

主管部门负责按照东兴高铁站片区配套基础设施项目一期工程项目工作要求并根据社会领域项目建设任务、成本等因素,建立本地区试点发行专项债券项目库,做好入库专项债券项目的规划期限、投资计划、收益与融资平衡方案、预期收入等测算,做好试点发行专项债券年度项目库与政府债务管理系统的衔接,配合做好专项债券发行各项准备工作,加强对项目实施情况的监控,并统筹协调相关部门保障项目建设进度,如期实现专项收入,确保还本付息资金及时足额上缴财政部门等后续工作。

(此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券(一期)——2024年广西壮族自治区政府专项债券(五期)东兴高铁站片区配套基础设施项目一期工程项目实施方案》之盖章页)



附件 2-6

2024 年广西壮族自治区政府交通基础设施
专项债券（一期）——2024 年广西壮族
自治区政府专项债券（五期）
钦州市交通基础设施
项目实施方案



2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项 债券（一期）——2024年广西壮族自治区 政府专项债券（五期）钦州港金谷港区 金鼓江作业区12号13号泊位工程 项目实施方案

一、债券情况

（一）债券发行计划。

钦州港金谷港区金鼓江作业区12号13号泊位工程项目专项债券计划发行规模42,800万元，共发行六期。首期已于2019年6月发行10,000万元，债券发行期限30年（到期一次还本），发行利率为4.11%；二期已于2020年8月发行5,000万元，债券发行期限30年（到期一次还本），发行利率为3.93%；三期已于2022年10月发行5,000万元，债券发行期限30年（到期一次还本），发行利率为3.32%；四期已于2023年8月发行7,800万元，债券发行期限30年（到期一次还本），发行利率为3.02%；五期（本期）计划于2024年发行5,000万元；六期计划于2024年后续发行10,000万元，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）钦州市简介。

钦州市，隶属于广西壮族自治区，地处广西南部沿海。东与北海市和玉林市相连，南临钦州湾，西与防城港市毗邻，北与南宁市接壤。钦州市是广西北部湾经济区的海陆交通枢纽、西南地区便捷的出海通道，是中国—东盟自由贸易区的前沿城市。全市陆地总面积 10,897 平方公里，大陆海岸线 562.64 公里。

钦州市是岭南广府文化重要的兴盛地、传承地之一，广府民系下分支的钦廉民系正是世居于此。汉族与壮族是钦州的世居民族。钦州市是“一带一路”南向通道陆海节点城市，北部湾城市群的重要城市，拥有深水海港亦是国家保税港的钦州港。南钦高速铁路作为广西北部湾地区的主要铁路运输通道构成了中国西南地区连接东南亚地区最便捷的出海通道。

（二）钦州市财政收支情况。

2021 年至 2023 年，钦州市本级实现一般公共预算收入分别为 41.81 亿元、43.06 亿元和 48.39 亿元，一般公共预算支出分别为 90.78 亿元、97.08 亿元和 96.87 亿元；政府性基金收入分别为 69.81 亿元、72.78 亿元和 21.00 亿元，政府性基金支出分别为 80.82 亿元、83.97 亿元和 28.05 亿元。

钦州市 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	41.81	43.06	48.39
一般公共预算支出	90.78	97.08	96.87

项目	2021年	2022年	2023年
政府性基金收入	69.81	72.78	21.00
其中：国有土地使用权出让收入	66.53	69.83	16.51
政府性基金支出	80.82	83.97	28.05
其中：国有土地使用权出让收入安排的支出	62.70	62.76	10.55

（三）项目情况。

1. 项目名称：钦州港金谷港区金鼓江作业区 12 号 13 号泊位工程。

2. 项目业主：广西钦州临海工业投资集团有限公司。

3. 建设地点：钦州港金谷港区金鼓江作业区中部。

（四）项目业主介绍。

广西钦州临海工业投资集团有限公司成立于 2001 年 9 月，位于广西钦州市钦州港招商大厦，是隶属于钦州港经济技术开发区管理委员会的国有企业。作为钦州港经济技术开发区基础设施、重大项目建设的主要实施主体，公司肩负着钦州港区重要基础设施投融资建设重任。作为钦州市主要投融资平台之一，公司负责通过多种途径筹集开发区基础设施和重大项目建设资金，投资建设开发区内的石化产业园区、大榄坪综合物流加工区、钦州港新城区的基础设施项目。

（五）项目建设内容。

1. 本项目使用专项债主要建设：新建 1 个 5 万吨级化工非危险品散杂货泊位，设计年通过能力 457.6 万吨，设计年吞吐能力

398 万吨；水工码头、港池、码头后方堆场、卸船机、门机、斗轮堆取料机、带式输送机等配套设备。

2. 本期专项债券资金主要用于建设：

(1) 水工码头部分：

- ① 沉箱内回填、陆域后方回填；
- ② 胸墙浇筑、胸墙与轨道梁间排水沟及铺设水稳层；
- ③ 轨道梁间铺设连锁块；
- ④ 后方陆域回填二片石、级配碎石；
- ⑤ 橡胶护舷安装。

(2) 后方堆场工程：

① 主要建设煤炭及石灰石等散杂货堆场，配套卸船机、门机、斗轮堆取料机、带式输送机等及相关的供电、控制、给排水、信息与通信系统等，用地面积 224.55 亩；

② 同时建设配套用房、机修车间、件杂仓库、地磅房、生产污水处理站、油污水处理站、围墙等生产及生活辅助建筑物，总建筑面积为 10,259.36 平方米。

(六) 项目事前绩效评估。

评估要求		
评估指标	评估内容	具体说明
项目实施情况	说明项目实施的必要性、公益性、收益性、资本性	本工程的建设是加快广西沿海港口的发展，实现广西社会经济发展的需要。港口运输在广西对外贸易和原材料、设备制造等行业的发展中发挥了不可替代的作用，是广西对内对外开放的窗口和物资交往的重要通道。广西要实现社会经济的发展，必将对港口运输的规模、功能、结构提出更高的要求。钦州港是综合性的枢纽港口，发展远洋运输、边境贸易、船舶修造、港口机械、滨海和跨国旅游，在广西经济社会发展中发挥重要作用。本项目的建设是加快广西沿海港口发展的重要举措。

评估要求		
评估指标	评估内容	具体说明
偿债计划	说明偿债计划的可行性和偿债风险点	<p>可行性：融资到位后 5 年，项目已经建成且形成收益，通过该项目收益偿还，通过公司整体收入偿还，双保障。</p> <p>风险点：政策风险，国家产业政策调整，会直接影响生产商、供应商的需求，从而影响泊位的经营；主要产品的市场价格波动，会直接影响公司的盈利水平。</p>
建设投资实施方式	说明项目建设投资实施方式的合规性	<p>根据《广西北部湾港总体规划》和《钦州港总体规划》，本项目位于规划的港口区，属于金鼓江作业区的港口建设用海内；《广西海洋功能区划》中，本项目所在海域属于港口航运，项目的建设符合规划。本工程前方是金鼓江航道，后方是已经建成使用的临海大道。设地点位于金鼓江航道，港区掩护条件较好，一般情况下风浪较小，具有较好的施工条件，全年作业天数达到 330 天以上。金鼓江航道规划等级为乘潮 0.5~5 万吨级，工程完成后可满足船舶进港要求。</p>
资金来源	说明项目资金来源结构及债券资金需求的可行性、投向的合理性	<p>资金来源结构：项目总投资 138,454 万元，其中自有资金 29,654 万元、专项债 42,800 万元、其他融资资金 66,000 万元。</p> <p>可行性：该项目自身有收益，且收益能覆盖贷款本息，有较强的可行性。</p> <p>合理性：该项目服务大西南、服务金谷石化产业园，而且市场前景极其广阔，将债券资金投向该项目将充分利用资源优势，对大力发展钦州市石化产业和促进钦州市经济发展具有十分重要的战略意义。</p>
收入预测	说明项目收入预测的合理性与具体数据来源	<p>项目码头的营运收入主要来自装卸收入、货物港务费等取得的收入，项目建成后正常营运年份的营运收入按预测出口贸易的吞吐量来计算财务效益。装卸费率主要考虑由船舱至船边港方装卸固体化工品和大件设备的费率，参考《中华人民共和国港口收费规则（内贸部分）》（交通部 2005 年第 8 号令）和《中华人民共和国港口收费规则（外贸部分）》（交通部 2001 年第 11 号令）的内容。</p>
其他	说明其他需要事前绩效评估的事项	无

三、经济社会效益分析

（一）项目的建设符合国家产业政策，有助于石化产业的发展。

石化及化学工业是国民经济的基础产业之一，与国民经济各领域及人民生活密切相关。石化及化学工业为工农业生产提供重要的原料保障，其质量、数量以及价格上的相对稳定；石化及化

学工业还肩负着为国防生产配套材料的任务，并提供常规战略物资。因此，石化及化学工业是国家鼓励发展的基础产业。

根据《广西钦州石化产业园总体规划》，钦州港建设成为广西沿海最主要、中国重要的面向东盟、具有国际竞争力的炼化一体化大型综合石化基地。本项目的建设符合国家的产业政策，有助于钦州港石化产业的发展。

（二）项目的建设有利于钦州市经济社会发展。

港口运输在钦州市对外贸易、原材料、设备制造等行业的发展中发挥了不可替代的作用，是钦州市对内对外开放的窗口和物资交往的重要通道。钦州港是综合性的枢纽港口，包含远洋运输、边境贸易、船舶修造、港口机械、滨海和跨国旅游，在钦州市经济社会发展中发挥重要作用。因此，本项目的建设是加快钦州市沿海港口发展的重要举措。

四、项目投资估算及资金筹措方案

（一）项目投资估算。

根据《广西壮族自治区发展和改革委员会关于调整钦州港金谷港区金鼓江作业区 12 号 13 号泊位工程项目核准内容的批复》（桂发改交通〔2020〕343 号），本项目总投资为 138,454 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	111,903.56	80.82
2	建设工程其他费用	15,143.47	10.94

序号	项目类型	金额	占总投资比例 (%)
3	预备费	6,352.35	4.59
4	建设期利息	5,054.62	3.65
项目总投资		138,454.00	100.00

(二) 资金筹措方案。

1. 资金来源

钦州港金谷港区金鼓江作业区12号13号泊位工程项目总投资138,454万元。项目资金来源如下：

(1) 不含专项债券的项目资本金 29,654 万元，资金来源为业主自筹和财政补助，占比 21.42%；

(2) 专项债券资金 42,800 万元，占比 30.91%，其中已发行 27,800 万元，本次拟发行 5,000 万元，本项目专项债券资金拟作为项目资本金共 0 万元；

(3) 本项目其他融资资金 66,000 万元，占比 47.67%。

项目资金筹措计划如下表所示：

单位：人民币万元

类别	2019年及以前	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年
不含专项债券的项目资本金	3,590.00	-	9,763.20	10,100.80	6,200.00	-
专项债券融资	10,000.00	5,000.00	-	5,000.00	7,800.00	15,000.00
其他债务融资	-	66,000.00	-	-	-	-
合计	13,590.00	71,000.00	9,763.20	15,100.80	14,000.00	15,000.00

2. 项目实施计划

项目计划建设周期为 109 个月，已于 2015 年 11 月开工建设，预计于 2024 年 12 月底竣工。

单位：人民币万元

类别	2019年及以前年度	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年
项目建设	13,590.00	71,000.00	9,763.20	15,100.80	14,000.00	15,000.00

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。

根据可行性研究报告内容测算，项目收支预测以2025年为起始年。项目主要收入来源于码头运营收入，包括装卸、保管、货物港务费和船舶停泊费等收入。

1. 码头运营收入

依据目前可行性研究报告内容进行计算，参照交通运输部收费标准，结合业主提供的周边码头实际情况，平均年通过能力为470万吨，综合营运收入的平均单价为35元/吨，运营期第一年的达产率按照70%计，第二年为85%，第三年为90%，第四年及以后达产率按95%计算，债券存续期内本项目产生的码头运营收入合计为446,617.5万元。

项目每年预期收入情况如下表：

单位：人民币万元

时间	码头营运收入	当年总收入
2019年	-	-
2020年	-	-
2021年	-	-
2022年	-	-
2023年	-	-
2024年	-	-
2025年	11,515.00	11,515.00

时间	码头营运收入	当年总收入
2026 年	13,982.50	13,982.50
2027 年	14,805.00	14,805.00
2028 年	15,627.50	15,627.50
2029 年	15,627.50	15,627.50
2030 年	15,627.50	15,627.50
2031 年	15,627.50	15,627.50
2032 年	15,627.50	15,627.50
2033 年	15,627.50	15,627.50
2034 年	15,627.50	15,627.50
2035 年	15,627.50	15,627.50
2036 年	15,627.50	15,627.50
2037 年	15,627.50	15,627.50
2038 年	15,627.50	15,627.50
2039 年	15,627.50	15,627.50
2040 年	15,627.50	15,627.50
2041 年	15,627.50	15,627.50
2042 年	15,627.50	15,627.50
2043 年	15,627.50	15,627.50
2044 年	15,627.50	15,627.50
2045 年	15,627.50	15,627.50
2046 年	15,627.50	15,627.50
2047 年	15,627.50	15,627.50
2048 年	15,627.50	15,627.50
2049 年	15,627.50	15,627.50
2050 年	15,627.50	15,627.50
2051 年	15,627.50	15,627.50
2052 年	15,627.50	15,627.50
2053 年	15,627.50	15,627.50
合计	446,617.50	446,617.50

(二) 项目预期成本测算。

本项目成本主要为工资及福利费、材料燃动费、修理费、管理费、其他费用和税金及附加。具体测算依据如下：

1. 工资及福利费

根据可行性研究报告内容进行测算，项目共有经营管理及运营维护人员 80 人，按照每年 10 万元/人的工资福利估算，第四年薪资增加 5%，之后每五年薪资增加 5%，债券存续期内本项目所产生的职工薪酬合计约为 26,628.73 万元。

2. 材料燃动费

根据可行性研究报告内容进行测算，达产年燃料及动力费占项目年收入比例的 5%。债券存续期内本项目所产生的燃料及动力费合计约为 22,331.01 万元。

3. 修理费

根据可行性研究报告内容进行测算，项目运营期间修理费占项目年收入比例的 3%，债券存续期内本项目所产生的修理费合计约为 13,398.66 万元。

4. 管理费用

根据可行性研究报告内容进行测算，管理费用占项目年收入比例的 5%，债券存续期内本项目所产生的其他费用合计约为 22,331.01 万元。

5. 其他费用

根据可行性研究报告内容进行测算，其他费用占项目年收入比例的 3%，债券存续期内本项目所产生的其他费用合计约为 13,398.66 万元。

6. 税金及附加

根据可行性研究报告内容进行测算，债券存续期内本项目所产生的税金及附加合计约为 17,730.68 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 115,818.75 万元。

项目每年预期成本情况如下表：

单位：人民币万元

时间	工资及福利费	材料燃动费	修理费	管理费用	其他费用	税金及附加	当年总成本
2019年	-	-	-	-	-	-	-
2020年	-	-	-	-	-	-	-
2021年	-	-	-	-	-	-	-
2022年	-	-	-	-	-	-	-
2023年	-	-	-	-	-	-	-
2024年	-	-	-	-	-	-	-
2025年	800.00	575.75	345.45	575.75	345.45	457.15	3,099.55
2026年	800.00	699.13	419.48	699.13	419.48	555.11	3,592.33
2027年	800.00	740.25	444.15	740.25	444.15	587.76	3,756.56
2028年	840.00	781.38	468.83	781.38	468.83	620.41	3,960.83
2029年	840.00	781.38	468.83	781.38	468.83	620.41	3,960.83
2030年	840.00	781.38	468.83	781.38	468.83	620.41	3,960.83
2031年	840.00	781.38	468.83	781.38	468.83	620.41	3,960.83
2032年	840.00	781.38	468.83	781.38	468.83	620.41	3,960.83
2033年	882.00	781.38	468.83	781.38	468.83	620.41	4,002.83
2034年	882.00	781.38	468.83	781.38	468.83	620.41	4,002.83
2035年	882.00	781.38	468.83	781.38	468.83	620.41	4,002.83
2036年	882.00	781.38	468.83	781.38	468.83	620.41	4,002.83
2037年	882.00	781.38	468.83	781.38	468.83	620.41	4,002.83
2038年	926.10	781.38	468.83	781.38	468.83	620.41	4,046.93
2039年	926.10	781.38	468.83	781.38	468.83	620.41	4,046.93
2040年	926.10	781.38	468.83	781.38	468.83	620.41	4,046.93
2041年	926.10	781.38	468.83	781.38	468.83	620.41	4,046.93
2042年	926.10	781.38	468.83	781.38	468.83	620.41	4,046.93
2043年	972.41	781.38	468.83	781.38	468.83	620.41	4,093.24
2044年	972.41	781.38	468.83	781.38	468.83	620.41	4,093.24
2045年	972.41	781.38	468.83	781.38	468.83	620.41	4,093.24
2046年	972.41	781.38	468.83	781.38	468.83	620.41	4,093.24
2047年	972.41	781.38	468.83	781.38	468.83	620.41	4,093.24

时间	工资及福利费	材料燃动费	修理费	管理费用	其他费用	税金及附加	当年总成本
2048年	1,021.03	781.38	468.83	781.38	468.83	620.41	4,141.86
2049年	1,021.03	781.38	468.83	781.38	468.83	620.41	4,141.86
2050年	1,021.03	781.38	468.83	781.38	468.83	620.41	4,141.86
2051年	1,021.03	781.38	468.83	781.38	468.83	620.41	4,141.86
2052年	1,021.03	781.38	468.83	781.38	468.83	620.41	4,141.86
2053年	1,021.03	781.38	468.83	781.38	468.83	620.41	4,141.86
合计	26,628.73	22,331.01	13,398.66	22,331.01	13,398.66	17,730.68	115,818.75

(三) 项目融资平衡情况测算。

1. 项目总收益

债券存续期内，钦州港金谷港区金鼓江作业区12号13号泊位工程项目预计总收入为446,617.5万元，预期总成本为115,818.75万元，项目预期收益为330,798.75万元。

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256,341.8万元，其中专项债券融资本息为93,321.8万元，其他债务融资本息金额为163,020万元。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	
42,800.00	50,521.80	93,321.80	66,000.00	97,020.00	163,020.00	256,341.80

3. 融资平衡情况

针对专项债券的还本付息情况，本项目的总债务融资本息覆盖倍数为1.29。具体测算如下表：

单位：人民币万元

项目名称	项目总收益	项目总债务融资本息	覆盖倍数
钦州港金谷港区金鼓江作业区 12 号 13 号泊位工程	330,798.75	256,341.80	1.29
合计	330,798.75	256,341.80	1.29

4. 压力测试

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

单因素敏感性分析	-5%	0%	5%
收入变动敏感性分析			
项目总债务融资本息的覆盖倍数	1.20	1.29	1.38
成本变动敏感性分析			
项目总债务融资本息的覆盖倍数	1.31	1.29	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 1.2，能通过压力测试。当整个项目的成本上升 5%情况下，债券本息资金的覆盖倍数为 1.27，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。

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

本项目主管部门是中国（广西）自由贸易试验区钦州港片区工业与高新技术产业局以及钦州市人民政府确定的主管部门。

主管部门负责按照地方政府专项债券项目工作要求并根据钦州港金谷港区金鼓江作业区12号13号泊位工程项目建设任务、成本等因素，建立本地区试点发行交通基础设施专项债券项目库，做好入库交通基础设施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(一期)——2024年广西壮族自治区政府专项债券(五期)钦州港金谷港区金鼓江作业区12号13号泊位工程项目实施方案》之盖章页)



2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项 债券（一期）——2024年广西壮族自治区 政府专项债券（五期）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1,008,300万元，共发行十一期。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%;本期计划发行 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,测算利率均为 4.5%。十一期计划 2024 年发行 58,400 万元,发行期限均为 30 年,测算利率均为 4.5%。

(二) 还本付息安排。

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

二、项目基本情况

(一) 广西壮族自治区简介。

广西位于中国华南地区,东连广东,南临北部湾并与海南隔海相望,西与云南毗邻,东北接湖南,西北靠贵州,西南与越南接壤,广西陆地面积 23.76 万平方千米。截至 2022 年,广西壮族自治区下辖 14 个地级市,48 个县,12 个自治县,10 个县级市,41 个市辖区。2022 年广西壮族自治区常住人口总量平稳增长,

年末全区常住人口 5,047 万人。广西自然资源丰富。全区矿产资源种类多、储量大，有色金属矿尤为丰富，是全国十大有色金属矿产产区之一；河流众多，水利资源充沛，其中红水河被誉为中国水电资源的“富矿”；南临北部湾，海岸线曲折，溺谷多且面积广阔，形成众多天然良港；旅游资源得天独厚，山川秀丽，有多处国家级风景名胜区。广西热量丰富，降水丰沛，利于作物生长，除稻谷、玉米等大宗粮食作物，花生、油茶籽等油料作物，甘蔗、黄红麻等大宗经济作物外，还有众多著名的热带和亚热带水果。

（二）广西壮族自治区本级财政收支情况。

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

广西壮族自治区本级 2021—2023 年财政收支情况

单位：人民币亿元

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

（三）项目情况。

1. 项目名称：新建南宁至玉林铁路。

2. 项目业主：广西铁路投资集团有限公司。

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

（四）项目业主介绍。

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

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

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

（五）项目建设内容。

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

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

（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

评估要求		
评估指标	评估内容	具体说明
		<p>目的建设促进民众的交往、交流和信息、产品的交换，提升城际间的文化、教育、卫生事业。</p> <p>3. 收益性：本项目的建设可以带动铁路沿线周边经济的发展，带来铁路运输收入、沿线站点开发的广告收入、土地开发收入、站点零售业务收入等综合性经济收益。</p> <p>4. 资本性：本项目的建设有助于撬动沿线社会经济资源、矿产资源、旅游资源、工业资源、农业资源的开发，充分利用高速铁路建设带来的交通便利性，改善各项资源的深度挖掘，同时有利于带动当地的直接就业、间接就业，解决民生问题。</p>
偿债计划	说明偿债计划的可行性和偿债风险点	本项目建设，将会带来铁路运营收入、沿线站点开发收入等综合性收入，可利用铁路运营带来的项目收益，偿还发行的专项债券本息，具备可行性。主要风险点在于本项目路线车次、客流量、货运量预测数据不达预期，导致收益无法覆盖本息。
建设投资实施方式	说明项目建设投资实施方式的合规性	本项目已取得立项批复、可行性研究报告批复、选址意见书、环评批复等合规性文件。
资金来源	说明项目资金来源结构及债券资金需求的可行性、投向的合理性	本项目资金来源为业主自筹、政府专项债券资金、银行贷款等市场化融资。本项目申请的政府专项债券资金均用于项目资本金，均符合申请条件，具备可行性。本项目资金主要投向为铁路路线的建设，投向具备合理性。
收入预测	说明项目收入预测的合理性与具体数据来源	本项目的收入预测是根据路线的客流密度、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
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398,000万元，资金来源为业主自筹，占比为14.87%；

(2) 专项债券资金1,008,300万元，占比37.67%，其中已发行908,300万元，本次拟发行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），全部作为资本金，未来计划发行58,400万元；

(3) 其他融资1,270,500万元，占比47.46%。

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	274,800.00	61,600.00	30,800.00	30,800.00
专项债券融资	395,500.00	240,000.00	272,800.00	100,000.00
其他债务融资	1,000.00	884,000.00	345,500.00	40,000.00
合计	671,300.00	1,185,600.00	649,100.00	170,800.00

2. 项目实施计划

项目计划建设周期为54个月，已于2019年12月底开工建设，预计于2024年6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	671,300.00	1,185,600.00	649,100.00	170,800.00
------	------------	--------------	------------	------------

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	202 5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—2053年）可实现铁路运输收入总额约13,847,685.88万元。

综上所述，本项目在专项债券存续期内预期总收入合计为13,847,685.88万元。项目每年预期收入情况如下表：

单位：人民币万元

时间	铁路运输收入	当年总收入
2020年	-	-
2021年	-	-
2022年	-	-
2023年	-	-
2024年	-	-

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	779,102.03	779,102.03
合计	13,847,685.88	13,847,685.88

（二）项目预期成本测算。

本项目成本主要为运营成本、税金及附加、营业外净支出。具体测算依据如下：

1. 运营成本

参考中国铁路总公司计划统计部《关于深化铁路建设项目经济评价的通知》，时速300—350公里客运专线有关成本每万人每公里1,800元，无关成本每正线公里230万元。时速200—250公里客运专线有关成本每万人每公里1,400元，无关成本每正线公里180万元。本线速度目标值为每小时350千米，有关支出率为每万人公里1,800元，无关支出率为每正线公里230万元。

2. 税金及附加

项目的增值税及附加按税率5%计征。

3. 营业外净支出

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

单位：人民币万元

时间	运营成本	营业外净支出	税金及附加	当年总成本
2020年	-	-	-	-
2021年	-	-	-	-
2022年	-	-	-	-
2023年	-	-	-	-
2024年	-	-	-	-
2025年	73,263.41	9,073.09	320.46	82,656.96

时间	运营成本	营业外净支出	税金及附加	当年总成本
2026年	78,539.69	10,732.94	379.08	89,651.71
2027年	83,282.31	12,224.92	431.78	95,939.01
2028年	87,617.18	13,588.61	479.94	101,685.73
2029年	97,126.24	16,580.05	585.60	114,291.89
2030年	99,644.79	17,372.35	613.58	117,630.72
2031年	102,252.81	18,192.80	642.56	121,088.17
2032年	104,956.66	19,043.40	672.61	124,672.67
2033年	107,762.69	19,926.14	703.78	128,392.61
2034年	110,677.31	20,843.05	736.17	132,256.53
2035年	113,706.98	21,796.14	769.83	136,272.95
2036年	116,858.28	22,787.50	804.85	140,450.63
2037年	120,137.90	23,819.23	841.29	144,798.42
2038年	123,552.69	24,893.48	879.23	149,325.40
2039年	119,793.15	23,710.78	837.46	144,341.39
2040年	123,117.01	24,756.43	874.39	148,747.83
2041年	126,587.45	25,848.18	912.95	153,348.58
2042年	130,210.94	26,988.09	953.21	158,152.24
2043年	133,994.23	28,178.26	995.24	163,167.73
2044年	137,944.35	29,420.92	1,039.14	168,404.41
2045年	142,068.68	30,718.39	1,084.96	173,872.03
2046年	146,374.89	32,073.07	1,132.81	179,580.77
2047年	150,871.00	33,487.49	1,182.76	185,541.25
2048年	155,565.39	34,964.29	1,234.92	191,764.60
2049年	160,466.81	36,506.21	1,289.38	198,262.40
2050年	160,466.81	38,116.13	1,346.24	199,929.18
2051年	160,466.81	39,797.06	1,405.61	201,669.48
2052年	160,466.81	41,552.11	1,467.60	203,486.52
2053年	160,466.81	41,552.11	1,467.60	203,486.52
合计	3,588,240.08	738,543.22	26,085.03	4,352,868.33

(三) 项目融资平衡情况测算。

1. 项目总收益

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

2. 项目总债务融资本息

专项债券存续期内，项目总债务融资本息金额为 4,655,863.02 万元，其中专项债券融资本息金额为 2,109,104.40 万元，其他债务融资本息金额为 2,546,758.62 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	
1,008,300.00	1,100,804.40	2,109,104.40	1,270,500.00	1,276,258.62	2,546,758.62	4,655,863.02

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	9,494,817.55	4,655,863.02	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。

（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（一期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（五期）新建南宁至玉林铁路项目实施方案》之盖章页）

广西铁路投资集团有限公司

2024年3月18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（一期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（五期）新建南宁至玉林铁路项目实施方案》之盖章页）

广西贵港市交通投资发展集团有限公司

2024年3月18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（一期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（五期）新建南宁至玉林铁路项目实施方案》之盖章页）



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（一期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（五期）新建南宁至玉林铁路项目实施方案》之盖章页）



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（一期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（五期）新建南宁至玉林铁路项目实施方案》之盖章页）



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（一期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（五期）新建南宁至玉林铁路项目实施方案》之盖章页）



(此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（一期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（五期）新建南宁至玉林铁路项目实施方案》之盖章页）

玉林市福绵区交通运输局

2024年3月18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（一期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（五期）新建南宁至玉林铁路项目实施方案》之盖章页）



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（一期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（五期）新建南宁至玉林铁路项目实施方案》之盖章页）



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（一期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（五期）新建南宁至玉林铁路项目实施方案》之盖章页）



2024年3月18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（一期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（五期）新建南宁至玉林铁路项目实施方案》之盖章页）



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（一期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（五期）新建南宁至玉林铁路项目实施方案》之盖章页）



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（一期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（五期）新建南宁至玉林铁路项目实施方案》之盖章页）

博白交旅投资有限公司
2024年3月18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（一期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（五期）新建南宁至玉林铁路项目实施方案》之盖章页）



(此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（一期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（五期）新建南宁至玉林铁路项目实施方案》之盖章页)



2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项 债券（一期）——2024年广西壮族自治区 政府专项债券（五期）新建柳州 至广州铁路柳州至梧州段 项目实施方案

一、债券情况

（一）债券发行计划。

新建柳州至广州铁路柳州至梧州段铁路项目专项债券计划发行规模 830,300 万元，共发行九期。一期已于 2021 年 8 月 26 日发行 15,000 万元，债券发行期限 30 年，发行利率为 3.62%；二期已于 2021 年 11 月 10 日发行 15,000 万元，债券发行期限 30 年，发行利率为 3.60%；三期已于 2022 年 2 月 22 日发行 106,900 万元（其中自治区本级 49,000 万元，柳州市本级 57,900 万元），债券发行期限 30 年，发行利率为 3.51%；四期已于 2022 年 5 月 18 日发行 40,000 万元（其中藤县 20,000 万元，象州县 10,000 万元，武宣县 10,000 万元），发行利率为 3.45%；五期已于 2022 年 10 月 12 日发行 83,318 万元（其中武宣县 30,604 万元，桂平市 22,862 万元，平南县 29,852 万元），债券发行期限 30 年，发行利率为 3.32%；六期已于 2023 年 6 月 15 日发行 162,000 万元（其中武宣县 55,000 万元，桂平市（桂平段）35,000 万元，平南县（贵港市平南段）35,000 万元，藤县 37,000 万元），债

券发行期限 30 年，发行利率为 3.13%。七期已于 2023 年 8 月发行 59,900 万元（其中柳州市本级 22,000 万元，藤县 3,800 万元，平南县（贵港市平南段）4,700 万元，桂平市（桂平段）13,400 万元，象州县 16,000 万元），债券发行期限 30 年，发行利率为 3.02%；本期计划发行 68,600 万元（其中柳州市本级 600 万元，武宣县 38,000 万元，桂平市（桂平段）30,000 万元），发行期限均为 30 年，测算利率均为 4.5%；九期计划 2024 年发行 279,582 万元，发行期限均为 30 年，测算利率均为 4.5%。

（二）还本付息安排。

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

二、项目基本情况

（一）广西壮族自治区简介。

广西壮族自治区位于中国华南地区，东连广东，南临北部湾并与海南隔海相望，西与云南毗邻，东北接湖南，西北靠贵州，西南与越南接壤，广西壮族自治区陆地面积 23.76 万平方千米。截至 2022 年，广西壮族自治区下辖 14 个地级市，48 个县，12 个自治县，10 个县级市，41 个市辖区。2022 年广西壮族自治区常住人口总量平稳增长，年末全区常住人口 5,047 万人。广西壮族自治区自然资源丰富。全区矿产资源种类多、储量大，有色金属矿尤为丰富，是全国十大有色金属矿产产区之一；河流众多，水利资源充沛，其中红水河被誉为中国水电资源的“富矿”；南

临北部湾，海岸线曲折，溺谷多且面积广阔，形成众多天然良港；旅游资源得天独厚，山川秀丽，有多处国家级风景名胜区。广西壮族自治区热量丰富，降水丰沛，利于作物生长，除稻谷、玉米等大宗粮食作物，花生、油茶籽等油料作物，甘蔗、黄红麻等大宗经济作物外，还有众多著名的热带和亚热带水果。

（二）广西壮族自治区本级财政收支情况。

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

广西壮族自治区本级2021—2023年财政收支情况

单位：人民币亿元

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

（三）项目情况。

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

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

（四）项目业主介绍。

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

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

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

（五）项目建设内容。

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

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

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

（六）项目事前绩效评估。

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

评估要求		
评估指标	评估内容	具体说明
	求的可行性、投向的合理性	项目资本金，均符合申请条件，具备可行性。本项目资金主要投向为铁路路线的建设，投向具备合理性。
收入预测	说明项目收入预测的合理性与具体数据来源	本项目的收入预测是根据路线的客流密度、客运量、运价率以及沿线站点的开发收益为基础测算。数据主要来源为可行性研究报告、初步设计批复以及国家相关规定的运价率，收入预测合理，数据来源有理有据。
其他	说明其他需要事前绩效评估的事项	无。

三、经济社会效益分析

（一）经济效益分析。

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

（二）社会效益分析。

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

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

四、项目投资估算及资金筹措方案

（一）项目投资估算。

根据《广西壮族自治区交通运输厅关于新建柳州至广州铁路柳州至梧州段初步设计的批复》（桂交铁建函〔2021〕508号），项目估算总投资3,360,700万元，其中静态投资3,129,500万元，建设期投资贷款利息147,900万元、机车车辆购置费80,400万元、铺底流动资金2,900万元。

项目投资详细构成情况如下表：

单位：人民币万元

序号	项目类型	金额（万元）	占总投资比例（%）
1	工程投资	3,129,500.00	93.12
2	建设期贷款利息	147,900.00	4.4
3	机车车辆购置费	80,400.00	2.39
4	铺底流动资金	2,900.00	0.09
项目总投资		3,360,700.00	100.00

（二）资金筹措方案。

1. 资金来源

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

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

（2）专项债券资金830,300万元，占比24.71%，其中已发行482,118万元，本次拟发行68,600万元（其中柳州市本级600万元，武宣县38,000万元，桂平市（桂平段）30,000万元），全部作为资本金，未来计划发行279,582万元；

（3）其他融资1,680,350万元，占比50%。

项目资金筹措计划如下表所示

单位：人民币万元

类别	2021年	2022年	2023年	2024年
不含专项债券的项目资本金	20,000.00	207,575.00	207,575.00	414,900.00
专项债券融资	30,000.00	230,218.00	221,900.00	348,182.00
其他债务融资	-	445,150.00	515,150.00	720,050.00
合计	50,000.00	882,943.00	944,625.00	1,483,132.00

2. 项目实施计划

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

单位：人民币万元

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

五、项目预期收益、成本及融资平衡情况

（一）项目预期收入测算。

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

1. 货运收入

根据本项目可行性研究报告，货运收入计算方式为货运密度*运价率*线路全长。

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

本项目拟建铁路执行的运价率，按照铁路总公司 2014 年发布的《关于深化铁路建设项目经济评价工作的通知》，本项目运价率取 0.39 元/吨·千米。

根据可行性研究报告，对柳州至梧州各个地区经本通道货运往来数量进一步研究与核实；同时根据沿线各地项目规划情况，对本线地方运量进行了核实。合并通过地方货运量，铺画货流图，

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

区段货流密度

单位：万吨/年

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

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

项目货运专线上的列车对数如下表：

单位：对/日

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

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

2. 客运收入

根据本项目可行性研究报告，客运收入计算方式为客运密度*运价率*线路全长。

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

本项目拟建铁路执行的运价率，按照铁路总公司2014年发布

的《关于深化铁路建设项目经济评价工作的通知》，本项目运价率取0.45元/人·公里。

根据可行性研究报告，本次对柳州至梧州各个地区经本通道客运往来数量进一步研究与核实；同时根据沿线各地项目规划情况，对本线地方运量进行了核实。合并通过地方客运量，铺画客流图，得到本项目区段客流密度。初、近、远期区段客流密度分别为263万人次、368.2万人次和552.3万人次。

区段客流密度

单位：万人次

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

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

项目客运专线上的列车对数如下表：

单位：对/日

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

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

3. 其它收入

其它收入为客运收入的10%。本项目运营期内，预计通过托运、广告等配套服务实现的其它收入约为120,267.08万元。

4. 补贴收入

根据《中国铁路总公司办公厅关于进一步优化完善铁路建设项目经济评价工作的通知》（〔2016〕83号文），若开展土地综合开发效益补贴后，项目资本金财务内部收益率仍小于1%，需在此基础上按资金平衡原则和盈亏平衡原则分别制定财政补贴方案。根据运营年度盈亏平衡原则，在亏损期内，按照各年亏损额补贴，根据可行性研究报告补贴收入516,536.57万元。

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

单位：人民币万元

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

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

（二）项目预期成本测算。

本项目成本主要为运营成本和税金及附加。具体测算依据如下：

1. 运营成本

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

下表：

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

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

2. 税金及附加

增值税及附加用简易算法按项目收入的5%估列。在债券存续期内税金及附加合计为563,892.73万元。

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

单位：人民币万元

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

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

(三) 项目融资平衡情况测算。

1. 项目总收益

专项债券存续期内，新建柳州至广州铁路柳州至梧州段铁路项目预期总收入为 11,089,524.75 万元，预期总成本为 3,008,524.1 万元，项目总收益为 8,081,000.65 万元。

2. 项目总债务融资本息

专项债券存续期内，项目总债务融资本息金额为 5,519,518.22 万元，其中专项债券融资本息为 1,776,173.53 万元，其他债务融资本息金额为 3,743,344.69 万元。具体还本付息计划如下：

单位：人民币万元

专项债券		其他债务融资				项目总债务融资本息
债券本金	利息支出	专项债券融资本息	其他债务融资本金	利息支出	其他债务融资本息	
830,300.00	945,873.53	1,776,173.53	1,680,350.00	2,062,994.69	3,743,344.69	5,519,518.22

3. 融资平衡情况

针对专项债券的还本付息情况，本项目的总债务融资本息覆盖倍数为 1.46。具体测算如下表：

单位：人民币万元

项目名称	项目总收益	项目总债务融资本息	覆盖倍数
新建柳州至广州铁路柳州至梧州段	8,081,000.65	5,519,518.22	1.46

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	1.37	1.46	1.56
成本变动敏感性分析			
项目总债务融资本息的覆盖倍数	1.49	1.46	1.44

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 1.37，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 1.44，仍然能通过压力测试。

总体看，项目收益与融资能实现自求平衡，不能还本付息的风险较小。

六、债券发行依据

（一）发行主体资格。

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

（二）地方政府债务限额管理。

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

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

财政部门。

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

《财政部关于试点发展项目收益与融资自求平衡的地方政府专项债券品种的通知》（财预〔2017〕89号）规定，各地试点分类发行专项债券的规模，应当在国务院批准的专项债务限额内统筹安排，包括当年新增专项债务限额、上年末专项债务余额低于限额的部分。

（三）地方政府债务预算管理。

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

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

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

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

七、潜在影响项目收益与融资平衡结果的各种风险评估

（一）与项目建设或运营有关的风险。

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

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

（二）影响融资平衡结果的风险。

1. 利率波动风险

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

2. 流动性风险

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

（三）项目风险管理措施。

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

2. 加强项目财务管理，保持合理的资产负债比例，并提高资金使用效率。

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

八、主管部门责任

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

主管部门负责按照地方政府专项债券项目工作要求并根据新建柳州至广州铁路柳州至梧州段项目建设任务、成本等因素，建立本地区试点发行专项债券项目库，做好入库专项债券项目的规划期限、投资计划、收益与融资平衡方案、预期收入等测算，做好试点发行专项债券年度项目库与政府债务管理系统的衔接，

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

（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（一期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（五期）新建柳州至广州铁路柳州至梧州段项目实施方案》之盖章页）

广西铁路投资集团有限公司

2024年3月18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（一期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（五期）新建柳州至广州铁路柳州至梧州段项目实施方案》之盖章页)

广西柳州市轨道交通投资发展集团有限公司

2024年3月18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（一期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（五期）新建柳州至广州铁路柳州至梧州段项目实施方案》之盖章页）



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（一期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（五期）新建柳州至广州铁路柳州至梧州段项目实施方案》之盖章页）

武宣县交通运输局

2024年3月18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（一期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（五期）新建柳州至广州铁路柳州至梧州段项目实施方案》之盖章页）



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（一期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（五期）新建柳州至广州铁路柳州至梧州段项目实施方案》之盖章页）



(此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券(一期)——2024年广西壮族自治区政府专项债券(五期)新建柳州至广州铁路柳州至梧州段项目实施方案》之盖章页)



2024年3月18日

附件 2-8

2024 年广西壮族自治区政府交通基础设施
专项债券（一期）——2024 年广西壮族
自治区政府专项债券（五期）
玉林市交通基础设施
项目实施方案



玉林市财政局

2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项 债券（一期）——2024年广西壮族自治区 政府专项债券（五期）高铁综合交通 枢纽中心综合体建设项目（一期） 建设项目实施方案

一、债券情况

（一）债券发行计划。

高铁综合交通枢纽中心综合体建设项目（一期）专项债券计划发行规模 39,000 万元，共发行 2 期。第一期 17,000 万元已于 2023 年 2 月发行，发行期限均为 30 年（到期一次性还本），发行利率为 3.43%，本期计划于 2024 年 3 月发行 22,000 万元，发行期限均为 30 年（到期一次性还本），测算利率为 4.5%。

（二）还本付息安排。

本期专项债券自发行日第二个自然日起开始计息，每半年付息一次，到期后一次性偿还本金。

二、项目基本情况

（一）北流市简介。

北流市，旧称“粤桂通衢”、“古铜州”，历史上曾“富甲一方”，素有“小佛山”和“金北流”之称。位于广西东南部，南与广东高州、化州市、信宜市接壤。地处北回归线以南，属典

型的亚热带季风气候。是“国家园林城市”、“全国绿化模范县(市)”、中国陶瓷名城。

北流市是广西第二大侨乡，原籍北流的港、澳、台同胞和海外侨胞 30 多万人，分布在 40 多个国家和地区。此外，北流市是中国陶瓷名城、中国日用陶瓷出口基地、国家外贸转型升级专业型示范基地，拥有广西唯一的日用陶瓷工业技术研发中心、广西日用陶瓷检测中心和省级陶瓷工业园区。近年来，北流市工业企业快速崛起，工业园区规划面积达 52 平方公里，初步形成了以省级 A 类工业园区广西北流日用陶瓷工业园区为龙头，同步加快其他产业园区建设的“一条走廊、六个园区、八大产业”的产业园区发展格局。

(二) 北流市财政收支情况。

2021 年至 2023 年，北流市实现一般公共预算收入分别为 18.64 亿元、19.8 亿元和 19.89 亿元；一般公共预算支出分别为 64.51 亿元、57.78 亿元和 64.12 亿元。政府性基金收入分别为 23.69 亿元、4.97 亿元和 4.23 亿元；政府性基金支出分别为 30.77 亿元、14.24 亿元和 20.03 亿元。

北流市 2020-2022 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	18.64	19.80	19.89
一般公共预算支出	64.51	57.78	64.12

政府性基金收入	23.69	4.97	4.23
其中：国有土地使用权出让收入	21.92	4.47	3.54
政府性基金支出	30.77	14.24	20.03
其中：国有土地使用权出让收入安排的支出	17.18	5.17	3.38

（三）项目情况。

1. 项目名称：高铁综合交通枢纽中心综合体建设项目（一期）。
2. 项目业主：北流市创北投资发展有限公司。
3. 建设地点：北流市新圩镇。

（四）项目业主介绍。

北流市创北投资发展有限公司于2020年9月14日成立，注册资本10,000万元人民币，经营范围为以自有资金从事投资活动；园林绿化工程施工；建筑材料销售；土地整治服务；建设工程施工；房地产开发经营等。

（五）项目建设内容。

本期专项债券资金主要用于建设建设站前广场、地下乘客换乘中心、匝道桥、站东路、站西路等。

（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	项目的建设是基于“两业融合”视角，有序引进培育周边腹地特色产业为辅助策略的需要。项目的建设是推进综合交通体系建设，提供优质出行服务的需要。因此项目的建设具有必要性和公益性。项目建成后具有较为稳定的收入来源，项目建设具有收益性。项目建成后可形成新增实物固定资产，项目建设具有资本性。

偿债计划	说明偿债计划的可行性和偿债风险点	项目有地下综合服务街出租收入、汽车客运站收入、停车位出租收入、物业费收入等较为稳定的收入来源，不能偿债的可能性较小。可能面临的风险有流动性风险、利率风险等。
建设投资实施方式	说明项目建设投资实施方式的合规性	已获得北流市发展和改革局批复，《关于高铁综合交通枢纽中心综合体建设项目(一期)建议书的批复》(北发改许可(2021)240号)。
资金来源	说明项目资金来源结构及债券资金需求的可行性、投向的合理性	项目资金结构来源包括上级补助资金、业主自筹及专项债券资金等。项目专项债券申请额度为39,000万元，占项目总投资金额比重37.16%，债券资金需求具有可行性。专项债券资金将全部投入项目建设中，债券资金投向具有合理性。
收入预测	说明项目收入预测的合理性与具体数据来源	根据高铁综合交通枢纽中心综合体建设项目(一期)可行性研究报告及同地区同类项目相关收入数据进行研判，项目预测收入具有合理性。
其他	说明其他需要事前绩效评估的事项	无。

三、经济社会效益分析

(一) 项目建设是基于“两业融合”视角，有序引进培育周边腹地特色产业为辅助策略的需要。

项目通过建设玉林北站引入高铁新城的概念，这兼具前瞻性、落地性和独特性的科学规划必将促进高铁新城的飞速发展，逐步落实“产业高度聚集、城市功能完善、生态环境优美”的布局。项目的建设优先引进培育生产性服务业，围绕周边农业、手工业、制造业等产业对生产性服务业的需求，高铁新城独特的特性形成“合作发展+高铁枢纽+生产性服务业集聚”的发展模式成为对玉林及北流的城乡提供赋能的动力源泉，输出地生产性服务业是为制造业提供配套服务的，通过加快发展生产性服务业来带动制造业的发展，保障经济辐射范围内的现代服务业和生产要素高

效流动并在高铁新城产业用地上深度融合着力引入与“产业制造+服务”需求相适应的产业类型。

(二) 项目建设是推进综合交通体系建设，提供优质出行服务的需要。

当前玉林的铁路客运相对较弱，既有玉林客运站建于上世纪80年代，已经超负荷运转。除此之外，既有公路客运站、铁路客运站及机场在规划时，缺乏对各种方式有机衔接、综合换乘的统筹考虑，公路客运站的功能、等级、规模、分布等方面均存在较多问题，不利于未来城市客运的发展。铁路综合客运枢纽集铁路、公路客运和多种城市交通方式于一体，是一个城市的形象、门户和地标，是一个城市综合交通竞争力的标志。此外，玉林客运站的外迁可缓解既有玉林客运站给城市交通带来的压力。玉林市综合客运枢纽的建设对于提高综合客运服务水平，发挥各种运输方式组合效率和整体优势，加快综合客运体系的形成具有重要意义，是建设与完善综合运输服务体系的重要切入点。

四、项目投资估算及资金筹措方案

(一) 项目投资估算。

根据北流市发展和改革局《关于高铁综合交通枢纽中心综合体建设项目(一期)的批复》(北发改许可(2021)633号),本项目总投资为104,956.7万元。

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	81,418.18	77.57
2	建设工程其他费用	17,391.92	16.57
3	预备费	4,940.50	4.71
4	建设期利息	1,206.10	1.15
项目总投资		104,956.70	100.00

（二）资金筹措方案。

1. 资金来源

（1）高铁综合交通枢纽中心综合体建设项目（一期）项目总投资104,956.7万元。项目资金来源如下：

（2）不含专项债券的项目资本金65,956.7万元，资金来源为业主自筹，占比62.84%；

（3）专项债券资金39,000万元，占比37.16%，其中已发行17,000万元，本次拟发行22,000万元。本项目专项债券资金拟作为项目资本金共0万元，占比0%；

（4）其他融资0万元，占比0%。

项目资金筹措计划如下表所示：

单位：人民币万元

类别	2022年及以前	2023年	2024年
不含专项债券的项目资本金	7,815.00	28,141.70	30,000.00
专项债券融资		17,000.00	22,000.00

其他债务融资			
合计	7,815.00	45,141.70	52,000.00

2. 项目实施计划

项目计划建设周期为 28 个月，已于 2022 年 2 月开工建设，预计于 2024 年 6 月底竣工。

单位：人民币万元

类别	2022 年及以前	2023 年	2024 年	2025 年
项目建设	7,815.00	45,141.70	52,000.00	

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 2024 年为起始年测算。项目主要收入来源于地下综合服务街出租收入、汽车客运站收入、停车位出租收入和物业费收入等。

1. 地下综合服务街出租收入

根据目前可行性研究报告内容进行测算，项目地下综合服务街运营期第 1 年出租价格为 75 元/平方米/月，此后每五年上涨 3%，可出租面积为 35,000 平方米，预计第 1 年的出租率为 60%，第 2 年出租率为 70%，第 3 年出租率为 80%，从第 4 年起出租率均达到 95%。债券存续期内本项目所产生的地下综合服务街出租收入合计约为 90,007.02 万元。

2. 汽车客运站收入

根据目前可行性研究报告内容进行测算，项目汽车客运站收入包括客运代理费收入及车辆维修安检收入。参考同地区同类项目相关收费及项目本身体量，项目运营期第1年客运代理费收入约为每年335.07万元，车辆维修安检收入约为每年68.44万元，此后每五年上涨3%，债券存续期内本项目所产生的汽车客运站收入合计约为12,380.82万元。

3. 停车位出租收入

根据目前可行性研究报告内容进行测算，项目出租停车位有按小时收费、办理周卡、月卡等。根据同地区同类项目相关收费，项目运营期第1年停车位平均出租价格为750元/个/月，此后每五年上涨3%。项目可供出租的停车位数量为878个，预计第1年的出租率为60%，第2年出租率为70%，第3年出租率为80%，从第4年起出租率均达到95%。债券存续期内本项目所产生的停车位出租收入合计约为22,576.45万元。

4. 物业费收入

根据目前可行性研究报告内容进行测算，项目物业费为1.5元/平方米/月，此后每五年上涨3%，应收物业费的建筑面积为当年已出租的建筑面积，债券存续期内本项目产生的物业费收入约为2,400.19万元。

综上所述，本项目在专项债券存续期内预期总收入合计为127,549.4万元。项目每年预期收入情况如下表：

单位：人民币万元

年度	地下综合服务街出租收入	汽车客运站收入	停车位出租收入	物业费收入	当年总收入
2023	-	-	-	-	-
2024	945	201.76	237.15	25.2	1,409.11
2025	2,205.00	403.51	553.5	58.8	3,220.81
2026	2,520.00	403.51	631.8	67.2	3,622.51
2027	2,992.50	403.51	750.6	79.8	4,226.41
2028	2,992.50	403.51	750.6	79.8	4,226.41
2029	3,082.28	415.62	773.12	82.19	4,353.21
2030	3,082.28	415.62	773.12	82.19	4,353.21
2031	3,082.28	415.62	773.12	82.19	4,353.21
2032	3,174.74	415.62	773.12	82.19	4,445.67
2033	3,174.74	415.62	773.12	82.19	4,445.67
2034	3,174.74	428.08	796.31	84.66	4,483.79
2035	3,174.74	428.08	796.31	84.66	4,483.79
2036	3,174.74	428.08	796.31	84.66	4,483.79
2037	3,174.74	428.08	796.31	84.66	4,483.79
2038	3,174.74	428.08	796.31	84.66	4,483.79
2039	3,269.99	440.93	820.2	87.2	4,618.32
2040	3,269.99	440.93	820.2	87.2	4,618.32
2041	3,269.99	440.93	820.2	87.2	4,618.32
2042	3,269.99	440.93	820.2	87.2	4,618.32
2043	3,269.99	440.93	820.2	87.2	4,618.32
2044	3,368.09	454.15	844.81	89.82	4,756.87
2045	3,368.09	454.15	844.81	89.82	4,756.87
2046	3,368.09	454.15	844.81	89.82	4,756.87
2047	3,368.09	454.15	844.81	89.82	4,756.87
2048	3,368.09	454.15	844.81	89.82	4,756.87
2049	3,469.13	467.78	870.15	92.51	4,899.57
2050	3,469.13	467.78	870.15	92.51	4,899.57
2051	3,469.13	467.78	870.15	92.51	4,899.57
2052	3,469.13	467.78	870.15	92.51	4,899.57
合计	90,191.94	12,380.82	22,576.45	2,400.19	127,549.40

（二）项目预期成本测算。

本项目成本主要为职工薪酬、运营管理费和税金及附加。具体测算依据如下：

1. 职工薪酬

根据可行性研究报告内容进行测算，项目人员定编为6人，运营期第1年职工平均工资按每人每年3.85万元计算，此后每五年上涨3%，债券存续期内本项目所产生的职工薪酬合计约为708.77万元。

2. 运营管理费

根据可行性研究报告内容进行测算，项目运营管理费约为当年收入的3%，债券存续期内本项目所产生的运营管理费合计约为3,820.96万元。

3. 税金及附加

根据可行性研究报告内容进行测算，本项目增值税税率按9%计算，城市维护建设税率按7%计算，教育费附加(含地方教育费附加)费率按3%计算。债券存续期内本项目所产生的税金及附加费用合计约为12,609.1万元。

综上所述，本项目在专项债券存续期内预期总成本合计为17,138.83万元。项目每年预期成本情况如下表：

单位：人民币万元

年度	职工薪酬	运营管理费	税金及附加	当年总成本
2023	-	-	-	-

年度	职工薪酬	运营管理费	税金及附加	当年总成本
2024	11.55	42.27	139.50	193.32
2025	23.10	96.62	318.86	438.58
2026	23.10	108.68	358.63	490.41
2027	23.10	126.79	418.41	568.30
2028	23.10	126.79	418.41	568.30
2029	23.79	130.60	430.97	585.36
2030	23.79	130.60	430.97	585.36
2031	23.79	130.60	430.97	585.36
2032	23.79	130.60	430.97	585.36
2033	23.79	130.60	430.97	585.36
2034	24.51	134.51	443.90	602.92
2035	24.51	134.51	443.90	602.92
2036	24.51	134.51	443.90	602.92
2037	24.51	134.51	443.90	602.92
2038	24.51	134.51	443.90	602.92
2039	25.24	138.55	457.21	621.00
2040	25.24	138.55	457.21	621.00
2041	25.24	138.55	457.21	621.00
2042	25.24	138.55	457.21	621.00
2043	25.24	138.55	457.21	621.00
合计	708.77	3,820.96	12,609.10	17,138.83

(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，高铁综合交通枢纽中心综合体建设项目(一期)预期总收入为 127,364.48 万元,预期总成本为 17,138.83 万元,项目总收益为 110,410.57 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 86,193 万元，其中专项债券融资本息为 86,193 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	
39,000.00	47,193.00	86,193.00				86,193.00

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 1.28。具体测算如下表：

单位：人民币万元

项目名称	项目总收益	项目总债务融资本息	覆盖倍数
高铁综合交通枢纽中心综合体建设项目(一期)	110,410.57	86,193.00	1.28
合计	110,410.57	86,193.00	1.28

4. 压力测试

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

单因素敏感性分析	-5%	0%	5%
收入变动敏感性分析			
项目总债务融资本息的覆盖倍数	1.21	1.28	1.35
成本变动敏感性分析			
项目总债务融资本息的覆盖倍数	1.29	1.28	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

本项目主管部门是北流市交通运输局以及北流市人民政府确定的主管部门。

主管部门负责按照地方政府专项债券项目工作要求并根据高铁综合交通枢纽中心综合体建设项目(一期)建设项目建设任务、成本等因素,建立本地区试点发行专项债券项目库,做好入库专项债券项目的规划期限、投资计划、收益与融资平衡方案、预期收入等测算,做好试点发行专项债券年度项目库与政府债务管理系统的衔接,配合做好专项债券发行各项准备工作,加强对项目实施情况的监控,并统筹协调相关部门保障项目建设进度,如期实现专项收入,确保还本付息资金及时足额上缴财政部门等后续工作。



附件 2-9

2024 年广西壮族自治区政府交通基础设施
专项债券（一期）——2024 年广西壮族
自治区政府专项债券（五期）
来宾市交通基础设施
项目实施方案



2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项 债券（一期）——2024年广西壮族自治区 政府专项债券（五期）新建柳州 至广州铁路柳州至梧州段 项目实施方案

一、债券情况

（一）债券发行计划。

新建柳州至广州铁路柳州至梧州段铁路项目专项债券计划发行规模 830,300 万元，共发行九期。一期已于 2021 年 8 月 26 日发行 15,000 万元，债券发行期限 30 年，发行利率为 3.62%；二期已于 2021 年 11 月 10 日发行 15,000 万元，债券发行期限 30 年，发行利率为 3.60%；三期已于 2022 年 2 月 22 日发行 106,900 万元（其中自治区本级 49,000 万元，柳州市本级 57,900 万元），债券发行期限 30 年，发行利率为 3.51%；四期已于 2022 年 5 月 18 日发行 40,000 万元（其中藤县 20,000 万元，象州县 10,000 万元，武宣县 10,000 万元），发行利率为 3.45%；五期已于 2022 年 10 月 12 日发行 83,318 万元（其中武宣县 30,604 万元，桂平市 22,862 万元，平南县 29,852 万元），债券发行期限 30 年，发行利率为 3.32%；六期已于 2023 年 6 月 15 日发行 162,000 万元（其中武宣县 55,000 万元，桂平市（桂平段）35,000 万元，平南县（贵港市平南段）35,000 万元，藤县 37,000 万元），债

券发行期限 30 年，发行利率为 3.13%。七期已于 2023 年 8 月发行 59,900 万元（其中柳州市本级 22,000 万元，藤县 3,800 万元，平南县（贵港市平南段）4,700 万元，桂平市（桂平段）13,400 万元，象州县 16,000 万元），债券发行期限 30 年，发行利率为 3.02%；本期计划发行 68,600 万元（其中柳州市本级 600 万元，武宣县 38,000 万元，桂平市（桂平段）30,000 万元），发行期限均为 30 年，测算利率均为 4.5%；九期计划 2024 年发行 279,582 万元，发行期限均为 30 年，测算利率均为 4.5%。

（二）还本付息安排。

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

二、项目基本情况

（一）广西壮族自治区简介。

广西壮族自治区位于中国华南地区，东连广东，南临北部湾并与海南隔海相望，西与云南毗邻，东北接湖南，西北靠贵州，西南与越南接壤，广西壮族自治区陆地面积 23.76 万平方千米。截至 2022 年，广西壮族自治区下辖 14 个地级市，48 个县，12 个自治县，10 个县级市，41 个市辖区。2022 年广西壮族自治区常住人口总量平稳增长，年末全区常住人口 5,047 万人。广西壮族自治区自然资源丰富。全区矿产资源种类多、储量大，有色金属矿尤为丰富，是全国十大有色金属矿产产区之一；河流众多，水利资源充沛，其中红水河被誉为中国水电资源的“富矿”；南

临北部湾，海岸线曲折，溺谷多且面积广阔，形成众多天然良港；旅游资源得天独厚，山川秀丽，有多处国家级风景名胜区。广西壮族自治区热量丰富，降水丰沛，利于作物生长，除稻谷、玉米等大宗粮食作物，花生、油茶籽等油料作物，甘蔗、黄红麻等大宗经济作物外，还有众多著名的热带和亚热带水果。

（二）广西壮族自治区本级财政收支情况。

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

广西壮族自治区本级2021—2023年财政收支情况

单位：人民币亿元

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

（三）项目情况。

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

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

（四）项目业主介绍。

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

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

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

（五）项目建设内容。

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

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

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

（六）项目事前绩效评估。

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

评估要求		
评估指标	评估内容	具体说明
	求的可行性、投向的合理性	项目资本金，均符合申请条件，具备可行性。本项目资金主要投向为铁路路线的建设，投向具备合理性。
收入预测	说明项目收入预测的合理性与具体数据来源	本项目的收入预测是根据路线的客流密度、客运量、运价率以及沿线站点的开发收益为基础测算。数据主要来源为可行性研究报告、初步设计批复以及国家相关规定的运价率，收入预测合理，数据来源有理有据。
其他	说明其他需要事前绩效评估的事项	无。

三、经济社会效益分析

（一）经济效益分析。

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

（二）社会效益分析。

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

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

四、项目投资估算及资金筹措方案

（一）项目投资估算。

根据《广西壮族自治区交通运输厅关于新建柳州至广州铁路柳州至梧州段初步设计的批复》（桂交铁建函〔2021〕508号），项目估算总投资3,360,700万元，其中静态投资3,129,500万元，建设期投资贷款利息147,900万元、机车车辆购置费80,400万元、铺底流动资金2,900万元。

项目投资详细构成情况如下表：

单位：人民币万元

序号	项目类型	金额（万元）	占总投资比例（%）
1	工程投资	3,129,500.00	93.12
2	建设期贷款利息	147,900.00	4.4
3	机车车辆购置费	80,400.00	2.39
4	铺底流动资金	2,900.00	0.09
项目总投资		3,360,700.00	100.00

（二）资金筹措方案。

1. 资金来源

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

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

（2）专项债券资金830,300万元，占比24.71%，其中已发行482,118万元，本次拟发行68,600万元（其中柳州市本级600万元，武宣县38,000万元，桂平市（桂平段）30,000万元），全部作为资本金，未来计划发行279,582万元；

（3）其他融资1,680,350万元，占比50%。

项目资金筹措计划如下表所示

单位：人民币万元

类别	2021年	2022年	2023年	2024年
不含专项债券的项目资本金	20,000.00	207,575.00	207,575.00	414,900.00
专项债券融资	30,000.00	230,218.00	221,900.00	348,182.00
其他债务融资	-	445,150.00	515,150.00	720,050.00
合计	50,000.00	882,943.00	944,625.00	1,483,132.00

2. 项目实施计划

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

单位：人民币万元

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

五、项目预期收益、成本及融资平衡情况

（一）项目预期收入测算。

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

1. 货运收入

根据本项目可行性研究报告，货运收入计算方式为货运密度*运价率*线路全长。

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

本项目拟建铁路执行的运价率，按照铁路总公司 2014 年发布的《关于深化铁路建设项目经济评价工作的通知》，本项目运价率取 0.39 元/吨·千米。

根据可行性研究报告，对柳州至梧州各个地区经本通道货运往来数量进一步研究与核实；同时根据沿线各地项目规划情况，对本线地方运量进行了核实。合并通过地方货运量，铺画货流图，

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

区段货流密度

单位：万吨/年

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

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

项目货运专线上的列车对数如下表：

单位：对/日

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

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

2. 客运收入

根据本项目可行性研究报告，客运收入计算方式为客运密度*运价率*线路全长。

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

本项目拟建铁路执行的运价率，按照铁路总公司2014年发布

的《关于深化铁路建设项目经济评价工作的通知》，本项目运价率取0.45元/人·公里。

根据可行性研究报告，本次对柳州至梧州各个地区经本通道客运往来数量进一步研究与核实；同时根据沿线各地项目规划情况，对本线地方运量进行了核实。合并通过地方客运量，铺画客流图，得到本项目区段客流密度。初、近、远期区段客流密度分别为263万人次、368.2万人次和552.3万人次。

区段客流密度

单位：万人次

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

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

项目客运专线上的列车对数如下表：

单位：对/日

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

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

3. 其它收入

其它收入为客运收入的10%。本项目运营期内，预计通过托运、广告等配套服务实现的其它收入约为120,267.08万元。

4. 补贴收入

根据《中国铁路总公司办公厅关于进一步优化完善铁路建设项目经济评价工作的通知》（〔2016〕83号文），若开展土地综合开发效益补贴后，项目资本金财务内部收益率仍小于1%，需在此基础上按资金平衡原则和盈亏平衡原则分别制定财政补贴方案。根据运营年度盈亏平衡原则，在亏损期内，按照各年亏损额补贴，根据可行性研究报告补贴收入516,536.57万元。

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

单位：人民币万元

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

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

（二）项目预期成本测算。

本项目成本主要为运营成本和税金及附加。具体测算依据如下：

1. 运营成本

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

下表：

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

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

2. 税金及附加

增值税及附加用简易算法按项目收入的5%估列。在债券存续期内税金及附加合计为563,892.73万元。

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

单位：人民币万元

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

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

(三) 项目融资平衡情况测算。

1. 项目总收益

专项债券存续期内，新建柳州至广州铁路柳州至梧州段铁路项目预期总收入为 11,089,524.75 万元，预期总成本为 3,008,524.1 万元，项目总收益为 8,081,000.65 万元。

2. 项目总债务融资本息

专项债券存续期内，项目总债务融资本息金额为 5,519,518.22 万元，其中专项债券融资本息为 1,776,173.53 万元，其他债务融资本息金额为 3,743,344.69 万元。具体还本付息计划如下：

单位：人民币万元

专项债券			其他债务融资			项目总债务融资本息
债券本金	利息支出	专项债券融资本息	其他债务融资本金	利息支出	其他债务融资本息	
830,300.00	945,873.53	1,776,173.53	1,680,350.00	2,062,994.69	3,743,344.69	5,519,518.22

3. 融资平衡情况

针对专项债券的还本付息情况，本项目的总债务融资本息覆盖倍数为 1.46。具体测算如下表：

单位：人民币万元

项目名称	项目总收益	项目总债务融资本息	覆盖倍数
新建柳州至广州铁路柳州至梧州段	8,081,000.65	5,519,518.22	1.46

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	1.37	1.46	1.56
成本变动敏感性分析			
项目总债务融资本息的覆盖倍数	1.49	1.46	1.44

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 1.37，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 1.44，仍然能通过压力测试。

总体看，项目收益与融资能实现自求平衡，不能还本付息的风险较小。

六、债券发行依据

（一）发行主体资格。

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

（二）地方政府债务限额管理。

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

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

财政部门。

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

《财政部关于试点发展项目收益与融资自求平衡的地方政府专项债券品种的通知》（财预〔2017〕89号）规定，各地试点分类发行专项债券的规模，应当在国务院批准的专项债务限额内统筹安排，包括当年新增专项债务限额、上年末专项债务余额低于限额的部分。

（三）地方政府债务预算管理。

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

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

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

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

七、潜在影响项目收益与融资平衡结果的各种风险评估

（一）与项目建设或运营有关的风险。

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

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

（二）影响融资平衡结果的风险。

1. 利率波动风险

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

2. 流动性风险

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

（三）项目风险管理措施。

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

2. 加强项目财务管理，保持合理的资产负债比例，并提高资金使用效率。

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

八、主管部门责任

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

主管部门负责按照地方政府专项债券项目工作要求并根据新建柳州至广州铁路柳州至梧州段项目建设任务、成本等因素，建立本地区试点发行专项债券项目库，做好入库专项债券项目的规划期限、投资计划、收益与融资平衡方案、预期收入等测算，做好试点发行专项债券年度项目库与政府债务管理系统的衔接，

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

（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（一期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（五期）新建柳州至广州铁路柳州至梧州段项目实施方案》之盖章页）

广西铁路投资集团有限公司

2024年3月18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（一期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（五期）新建柳州至广州铁路柳州至梧州段项目实施方案》之盖章页)

广西柳州市轨道交通投资发展集团有限公司

2024年3月18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（一期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（五期）新建柳州至广州铁路柳州至梧州段项目实施方案》之盖章页）



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（一期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（五期）新建柳州至广州铁路柳州至梧州段项目实施方案》之盖章页）

武宣县交通运输局

2024年3月18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（一期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（五期）新建柳州至广州铁路柳州至梧州段项目实施方案》之盖章页）



（此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券（一期）——2024年广西壮族自治区政府专项债券（五期）新建柳州至广州铁路柳州至梧州段项目实施方案》之盖章页）



(此页无正文，为《2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项债券(一期)——2024年广西壮族自治区政府专项债券(五期)新建柳州至广州铁路柳州至梧州段项目实施方案》之盖章页)



2024年3月18日

附件 2-10

2024 年广西壮族自治区政府交通基础设施专项
债券（一期）——2024 年广西壮族
自治区政府专项债券（五期）
崇左市交通基础设施
项目实施方案



2024年广西壮族自治区政府交通基础设施专项 债券（一期）——2024年广西壮族自治区 政府专项债券（五期）凭祥综合立体 交通枢纽项目一期工程 -枢纽配套工程项目 实施方案

一、债券情况

（一）债券发行计划。

凭祥综合立体交通枢纽项目一期工程-枢纽配套工程专项债券计划发行规模 20,000 万元，共发行一期。本期计划于 2024 年 3 月发行 20,000 万元，发行期限为 30 年，测算利率为 4.5%。

（二）还本付息安排。

本期专项债券自发行日后第二个工作日起开始计息，每半年付息一次，债券到期后一次性偿还本金。

二、项目基本情况

（一）凭祥市简介。

凭祥市为广西壮族自治区县级市，由崇左市代管，地处中国南部，与越南谅山接壤，素有“祖国南大门”之称，是中国最靠近东盟国家的国际化城市。凭祥市下辖 4 个镇，全市土地面积 650 平方公里。凭祥市境内有中国九大名关之一的友谊关，辖区内浦寨商贸城、弄怀边贸点是中越边境线上最大的边贸点。凭祥市先

后荣获“中国优秀旅游城市”“全国科普示范市”等称号，被誉为“中国红木之都”“中国东盟红木家具之最”。

凭祥市是中国—中南半岛经济走廊的重要节点城市，区位优势得天独厚，处于泛北部湾经济合作、大湄公河次区域合作两个板块的交汇区，位于中越“两廊一圈”中方的前沿阵地和桥头堡，是广西北部湾经济区的重要功能组团，有“打开门就是越南，走两步就进东盟”之称。凭祥市横穿市区的铁路和南友高速公路分别与越南的铁路和公路对接，与越南首都河内和广西首府南宁两大中心城市的距离仅170多公里，是中国通往越南乃至东盟最大、最便捷的陆路通道，也是“中国最具海外影响力县（市、区）”之一。

（二）凭祥市财政收支情况。

2020年至2022年，凭祥市实现一般公共预算收入分别为3.42亿元、3.76亿元和3.7亿元；一般公共预算支出分别为20.69亿元、20.75亿元和20.94亿元。政府性基金收入分别为5.64亿元、4.56亿元和4.76亿元；政府性基金支出分别为10.43亿元、7.77亿元和10.28亿元。

凭祥市 2020-2022 年财政收支情况

单位：人民币亿元

项目	2020年	2021年	2022年
一般公共预算收入	3.42	3.76	3.70
一般公共预算支出	20.69	20.75	20.94
政府性基金收入	5.64	4.56	4.76
其中：国有土地使用权出让收入	5.49	4.35	4.20

项目	2020年	2021年	2022年
政府性基金支出	10.43	7.77	10.28
其中：国有土地使用权出让收入安排的支出	3.43	4.07	3.84

注：凭祥市 2023 年财政收支情况暂未公开披露。

（三）项目情况。

1. 项目名称：凭祥综合立体交通枢纽项目一期工程-枢纽配套工程。

2. 项目业主：凭祥市祥信城市建设有限责任公司。

3. 建设地点：凭祥市上石镇白龙村浦苗屯。

（四）项目业主介绍。

凭祥市祥信城市建设有限责任公司成立于 2019 年 07 月 11 日，是凭祥市人民政府授权成立的一家国有企业公司，注册资金 5,000 万元。地址：凭祥市政务服务中心 7 楼，法人代表白彦。

目前祥信公司既有路内停车泊位经营、美食街经营、车辆租赁、户外广告经营、临时摊位经营、凭祥市友谊关免税店等经营性业务，同时承担凭祥综合立体交通枢纽项目、凭祥健康洗涤中心项目等公共设施建设重大专项任务，并有凭祥市农集投资有限公司全资子公司 1 家，设立综合部、经营部、财务部、技术部、项目融资部 5 个部门。

（五）项目建设内容。

本项目专项债券资金主要用于建设凭祥站站前广场综合交通枢纽站，配套公交首末站及附属工程，打造修建成“高铁+公交”的国门新型综合交通枢纽中心。主要内容为：1. 站前广场

工程。包括站前广场平台、站前广场配套设施、站前广场停车场、公交首末站，总用地面积 23,800 平方米；2. 场地平整工程，约 442 亩；3. 周边配套道路建设 2 条，包含 1 条城市主干路，1 条城市支路。

当期建设内容：站前广场工程建设。包括站前广场平台、站前广场配套设施、站前广场停车场（设置公交车停车位 12 个，机动车停车位 1,140 个，道路停车场）、公交首末站、站前广场场地平整。

（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. 全面加快推进崇左至凭祥铁路高铁建设、促进构建东盟国际大通道的需要。 2. 进一步完善凭祥市高铁新区规划空间结构的需要。 3. 合理利用凭祥市高铁新区土地、促进招商引资的需要
偿债计划	说明偿债计划的可行性和偿债风险点	该项目建成后通过停车收入、站前广场配套设施出租收入、广告位出租收入等收入偿还本金和利息，项目自身收益能够偿还债券本息，实现收益与融资的自求平衡。
建设投资实施方式	说明项目建设投资实施方式的合规性	经凭祥市人民政府批准，获得项目立项、可研批复、初设批复等文件，已获得土地权属证明、施工许可证等，建设投资实施方式合规。
资金来源	说明项目资金来源结构及债券资金需求的可行性、投向的合理性	资金来源于自筹资金、债券资金和银行融资贷款，主要用于该项目资本性支出。
收入预测	说明项目收入预测的合理性与具体数据来源	项目收入的预测数据为根据项目本身及其配套的服务设施等产生的服务、租赁等收入方式，结合当地政府收费及物价指导，调研参考当地的配套设施租赁单价作为测算收入数据。
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)本项目的建设是满足凭祥东站能够按时投入运营的需要。

崇凭铁路项目线路途经宁明县北部、龙州县、凭祥市，全长81.12千米，设计时速250公里，新设宁明东、龙州、凭祥东3个车站，项目总投资149亿元，预计工期3年半。按照工作计划，崇凭铁路预计2020年内可开工建设。凭祥东站，是崇左至凭祥铁路一个拟设站点，初步选址于广西壮族自治区崇左市凭祥市凭祥城区东北蒲苗村东侧，位于城区边缘，地势开阔。站房设于线路右侧，车场按3台5线布置，即基本站台1座、岛式站台2座，设10米宽地道2座，新建站房8,000平方米，站房场坪1.9万平方米。远期预留存车场1处，预留延伸往越南方向条件。目前通往凭祥东站只有一条村道，项目建设是打通城区通往东站的主要道路，是满足凭祥东站能够按时投入运营的需要。

(二)本项目的建设是完善凭祥东站片区交通集散功能的需要。

高铁新区位于凭祥市区东部，规划面积约3.36平方公里，东侧与燕安水库相邻，西侧紧靠白云山与凭祥老城区，南侧与南友高速公路衔接；北侧与国道322相邻。项目距离南宁市173公里，距离谅山市40公里，距离河内170公里。规划范围西侧为白云山，东侧为燕安水库，外部生态条件优越，自然基底条件极佳。同时规划范围内部分布有耕地、园地、田地、林地、水塘等，

整体生态环境优良。现状内部均通过村路与外部进行联系，交通十分不便。外围相邻多条交通通道，其中西侧、北侧为 G322；南侧为南友高速公路。项目围绕着凭祥东站与汽车长途客运、公交车、出租车、社会车衔接相应的设施。本项目的建设是完善凭祥东站片区交通集散功能的需要。项目的建设是改善当地投资环境的需要。

（三）本项目的建设是完善凭祥站基础设施建设，加快凭祥市土地利用的开发建设的需要。

当前，广西正进入经济社会加快转型，工业化跨入中期阶段，城镇化快速推进新的历史阶段。“十三五”期间，广西将继续推动城镇化跨越发展，促进城乡经济社会一体化。加快壮大中心城市：实施中心城市带动战略，以产业园区建设促进城市新区发展。培育发展城市群和城镇带：发挥中心城市辐射带动作用，集约发展县城和小城镇，加快壮大城市群和城镇带。

项目沿线区域经济总量小，人均水平不高，工业化、城镇化水平和规模相对较低，社会发展滞后。各种交通方式衔接不够便捷以及现状路网技术等级较低、通行能力不高，县城之间及乡镇间人流、物流交流不够通畅，一定程度上制约了区域工业化、城镇化进程。

随着工业化、城镇化进程的不断推进，城市间和城乡之间的联系更加紧密，对交通基础设施的建设和完善提出了更多的需求。要提高区域内的工业化、城镇化水平，不仅要在城市间和城

乡之间建设高效的交通基础设施系统，还要提高城镇周边地方路网密度和通达度。然而从区域内现有的道路状况而言，路网结构的不完善、交通转换的不顺畅，并不能有效推动沿线区域经济和社会发展，而且一定程度上成为束缚沿线区域实现工业化、城镇化目标的短板。我国社会经济发展先进身份经济工作实践经验表明，解决交通问题是其他经济和社会目标实现的前提条件。本项目的修建，首先改善了沿线区域路网布局和交通条件，扩大了城镇化区域范围。

因此，本项目的修建将为推进工业化、城镇化进程，壮大区域经济、促进城乡经济社会一体化提供强有力的交通保障和良好的投资环境及居住条件。

综合以上分析，拟建项目凭祥综合立体交通枢纽项目工程的建设是十分必要的，且由于凭祥站路网片区还没有形成，所以本项目的建设任务十分迫切。

四、项目投资估算及资金筹措方案

（一）项目投资估算。

根据凭祥市发展和改革局《关于凭祥综合立体交通枢纽项目一期工程初步设计的批复》（凭发改字〔2021〕278号），本项目总投资为76,504.8万元。

项目投资详细构成情况如下表：

单位：人民币万元

序号	项目类型	金额（万元）	占总投资比例（%）
1	工程费用	50,609.60	66.15

序号	项目类型	金额（万元）	占总投资比例（%）
2	工程建设及其他费用	17,766.29	23.22
3	预备费	5,470.07	7.15
4	建设期利息	2,658.84	3.48
项目总投资		76,504.80	100.00

（二）资金筹措方案。

1. 资金来源

凭祥综合立体交通枢纽项目一期工程-枢纽配套工程总投资76,504.8万元。项目资金来源如下：

（1）不含专项债券的项目资本金46,771.64万元，资金来源为业主自筹，占比61.14%；

（2）专项债券资金20,000万元，占比26.14%，其中已发行0万元，本次拟发行20,000万元。本项目专项债券资金拟作为项目资本金共0万元，占比0%；

（3）其他融资9,733.16万元，占比12.72%。资金来源于银行借款，借款时间为2023年，借款利率4.9%，借款期限为15年。

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
不含专项债券的项目资本金	8,766.84	38,004.80
专项债券融资	-	20,000.00
其他债务融资	9,733.16	-
合计	18,500.00	58,004.80

2. 项目实施计划

项目计划建设周期为22个月，已于2023年3月开工建设，

预计于 2024 年 12 月底竣工。

单位：人民币万元

类别	2023 年	2024 年
项目建设	18,500.00	58,004.80

五、项目预期收益、成本及融资平衡情况

（一）项目预期收入测算。

项目收支预测以 2025 年为起始年测算。项目主要收入来源有停车位收入、站前广场配套设施出租收入、广告位出租收入。具体测算依据如下：

1. 停车位收入

根据可行性研究报告内容进行测算，停车位包括站前广场停车位及道路设置停车位，根据总平规划，站前广场社会停车场共设置 1,140 个，道路两侧除交叉及特殊路段可设置约 1,000 个，预计停车位共 2,140 个。参照《凭祥市发展和改革局关于正式执行凭祥市城市道路实行政府定价的路内停车收费标准的公告》（凭发改价格规〔2021〕1 号），参照周边及同类停车位周转情况，考虑建成后，车流量比较大，本项目每辆每天按 25 元计算，前两年每天车位使用率为 75%，第三年及以后使用率为 85%。债券存续期内，本项目所产生的停车位收入为 47,744.8 万元。

2. 站前广场配套设施出租收入

根据可行性研究报告内容进行测算，站前广场配套设施可出租面积约 13,500 平方米，本项目参考崇左市周边同类项目出租价格水平，出租单价按 65 元每平方米每月计算，运营第一年运

营负荷即为 80%，自第二年起达到 85%。债券存续期内，本项目所产生的站前广场配套设施出租收入为 25,903.8 万元。

3. 广告位出租收入

根据实际运营情况测算，广告位根据市场机制自主定价，广告位可参考同类项目投放广告报价，广告按以下标准进行收费：

(1) 站内广告位出租收入：项目站前广场及出租车站台立柱广告约 52 个，单价 12 万元每年；

(2) 高铁路网广告位出租收入：项目建成后将在道路两侧设置广告牌，中间间隔 30 米，高铁站路网工程全长 3,078 米，可设置道路广告牌 103 个，出租价格按照道路广告牌市场价格 6 万元每年计算。

(3) 大型户外高炮广告出租收入：项目建成后将在市政道路交汇处及站前广场设立大型户外高炮广告（三面）共八个，单价 28 万元每年。

综上，出租率前两年保守估计 80%、第三年及以后各年 90%，债券存续期内，本项目所产生的广告位出租收入为 37,969.4 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 111,618 万元。项目每年预期收入情况如下表：

单位：人民币万元

时间	停车位收入	站前广场配套设施出租收入	广告位出租收入	当年总收入
2025 年	1,464.56	842.40	1,172.80	3,479.76

时间	停车位收入	站前广场配套设施出租收入	广告位出租收入	当年总收入
2026年	1,464.56	895.05	1,172.80	3,532.41
2027年	1,659.84	895.05	1,319.40	3,874.29
2028年	1,659.84	895.05	1,319.40	3,874.29
2029年	1,659.84	895.05	1,319.40	3,874.29
2030年	1,659.84	895.05	1,319.40	3,874.29
2031年	1,659.84	895.05	1,319.40	3,874.29
2032年	1,659.84	895.05	1,319.40	3,874.29
2033年	1,659.84	895.05	1,319.40	3,874.29
2034年	1,659.84	895.05	1,319.40	3,874.29
2035年	1,659.84	895.05	1,319.40	3,874.29
2036年	1,659.84	895.05	1,319.40	3,874.29
2037年	1,659.84	895.05	1,319.40	3,874.29
2038年	1,659.84	895.05	1,319.40	3,874.29
2039年	1,659.84	895.05	1,319.40	3,874.29
2040年	1,659.84	895.05	1,319.40	3,874.29
2041年	1,659.84	895.05	1,319.40	3,874.29
2042年	1,659.84	895.05	1,319.40	3,874.29
2043年	1,659.84	895.05	1,319.40	3,874.29
2044年	1,659.84	895.05	1,319.40	3,874.29
2045年	1,659.84	895.05	1,319.40	3,874.29
2046年	1,659.84	895.05	1,319.40	3,874.29
2047年	1,659.84	895.05	1,319.40	3,874.29
2048年	1,659.84	895.05	1,319.40	3,874.29
2049年	1,659.84	895.05	1,319.40	3,874.29
2050年	1,659.84	895.05	1,319.40	3,874.29
2051年	1,659.84	895.05	1,319.40	3,874.29
2052年	1,659.84	895.05	1,319.40	3,874.29
2053年	1,659.84	895.05	1,319.40	3,874.29
合计	47,744.80	25,903.80	37,969.40	111,618.00

(二) 项目预期成本测算。

本项目成本主要为职工薪酬、其他费用、税金及附加。具体测算依据如下：

1. 职工薪酬

根据可行性研究报告内容进行测算,项目预计设立10个岗位,月工资4,500元,每年职工薪酬约为54万元,债券存续期内职工薪酬每年增长1%。债券存续期内本项目所产生的职工薪酬合计约为1,806.32万元。

2. 其他费用

根据可行性研究报告内容进行测算,其他费用主要为营业费用及管理费用,按每年营业收入的2%计算,债券存续期内本项目所产生的其他费用合计约为2,232.48万元。

3. 税金及附加

根据可行性研究报告内容进行测算,项目税金及附加包括增值税、教育附加费、城市维护建设税和房产税,本项目增值税按5%计,教育费附加(含地方教育费附加)按3%计,城市维护建设税按7%计,房产税按12%计。债券存续期内本项目所产生的税金及附加合计约为13,178.62万元。

综上所述,本项目在专项债券存续期内预期总成本合计为17,217.42万元。项目每年预期成本情况如下表:

单位:人民币万元

时间	职工薪酬	其他费用	税金及附加	当年总成本
2025年	54.00	69.60	202.16	325.76
2026年	54.54	70.65	423.89	549.08
2027年	55.09	77.49	464.91	597.49
2028年	55.64	77.49	464.91	598.04
2029年	56.19	77.49	464.91	598.59
2030年	56.75	77.49	464.91	599.15

时间	职工薪酬	其他费用	税金及附加	当年总成本
2031年	57.32	77.49	464.91	599.72
2032年	57.90	77.49	464.91	600.30
2033年	58.47	77.49	464.91	600.87
2034年	59.06	77.49	464.91	601.46
2035年	59.65	77.49	464.91	602.05
2036年	60.25	77.49	464.91	602.65
2037年	60.85	77.49	464.91	603.25
2038年	61.46	77.49	464.91	603.86
2039年	62.07	77.49	464.91	604.47
2040年	62.69	77.49	464.91	605.09
2041年	63.32	77.49	464.91	605.72
2042年	63.95	77.49	464.91	606.35
2043年	64.59	77.49	464.91	606.99
2044年	65.24	77.49	464.91	607.64
2045年	65.89	77.49	464.91	608.29
2046年	66.55	77.49	464.91	608.95
2047年	67.21	77.49	464.91	609.61
2048年	67.89	77.49	464.91	610.29
2049年	68.57	77.49	464.91	610.97
2050年	69.25	77.49	464.91	611.65
2051年	69.94	77.49	464.91	612.34
2052年	70.64	77.49	464.91	613.04
2053年	71.35	77.49	464.91	613.75
合计	1,806.32	2,232.48	13,178.62	17,217.42

(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，凭祥综合立体交通枢纽项目一期工程-枢纽配套工程项目预期总收入为 111,618 万元，预期总成本为 17,217.42 万元，项目总收益为 94,400.58 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 63,886.96 万元，其中专项债券融资本息为 47,000 万元，其他债务融资本息金额为 16,886.96 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	
20,000.00	27,000.00	47,000.00	9,733.16	7,153.80	16,886.96	63,886.96

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 1.48。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
凭祥综合立体交通枢纽项目一期工程-枢纽配套工程	94,400.58	63,886.96	1.48
合计	94,400.58	63,886.96	1.48

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	1.39	1.48	1.56
成本变动敏感性分析			
项目总债务融资本息的覆盖倍数	1.48	1.48	1.47

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 1.39, 能通过压力测试。当整个项目的成本上升 5% 情况下, 债券本息资金的覆盖倍数为 1.47, 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

本项目主管部门是凭祥市人民政府以及崇左市人民政府确定的主管部门。

主管部门负责按照地方政府专项债券项目工作要求并根据凭祥综合立体交通枢纽项目一期工程-枢纽配套工程建设任务、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。

凭祥市财政局

2024年3月18日



凭祥市祥信城市建设有限责任公司

2024年3月18日

