

# 吉林省财政厅

## 2017年吉林省政府收费公路专项债券 信息披露文件

### 一、债券概况

#### (一) 基本情况

根据财政部关于地方政府债券发行有关规定，2017年吉林省政府收费公路专项债券计划发行总额15.18亿元，全部为新增债券。品种为记账式固定利率附息债券。2017年吉林省政府收费公路专项债券全部为省本级专项债券。债券发行期限分别为5年和10年期，5年期债券利息按年支付，10年期债券利息按半年支付，债券到期后一次性偿还本金。债券资金纳入政府性基金预算管理，偿债资金来源为对应建设公路收取的车辆通行费收入、专项收入。债券发行后可按规定在全国银行间债券市场和证券交易所市场上市流通。

#### 拟发行的2017年吉林省本级政府收费公路专项债券概况

债券名称	发行规模 (亿元)	债券期限	付息方式
2017年吉林省本级收费公路专项债券(一期)--2017年吉林省政府专项债券(五期)	6.35	5年	利息按年支付，最后一年利息随本金一起支付

2017年吉林省本级收费公路专项债券（二期）--2017年吉林省政府专项债券（六期）	8.83	10年	利息按半年支付，最后一次利息随本金一起支付
--	------	-----	-----------------------

## （二）发行方式

2017年吉林省本级政府收费公路专项债券通过招标方式发行。吉林省财政厅于招标日通过财政部政府债券发行系统进行招标发行，参与投标机构为2017年吉林省政府债券承销团成员。招标发行具体安排详见《2017年吉林省政府债券招标发行兑付办法》、《2017年吉林省政府债券招标发行规则》、《吉林省财政厅关于招标发行2017年吉林省本级收费公路专项债券（一期）--吉林省政府专项债券（五期）有关事项的通知》、《吉林省财政厅关于招标发行2017年吉林省本级收费公路专项债券（二期）--2017年吉林省政府专项债券（六期）有关事项的通知》。

## （三）募集资金投向说明

2017年吉林省本级收费公路专项债券（一期）--吉林省政府专项债券（五期）募集资金投向珲春至乌兰浩特国家高速公路吉林至长春龙嘉机场段改扩建工程项目。本项目起点位于吉林市虎牛沟，已建的吉林至机场高速起点处，终点位于长春龙嘉机场，全长63.255公里。

2017年吉林省本级收费公路专项债券（二期）--2017年吉林省政府专项债券（六期）募集资金投向北京至哈尔滨高速公路长春至拉林河段改扩建工程项目。本项目起点位于已建长春绕城高速公路西北环，长春至拉林河高速起点（后

存金堡)处, 终点位于蔡家沟镇北拉林河南岸(吉、黑界), 已建的长春至拉林河高速终点处, 全长 143.613 公里。

(四) 项目收益和融资平衡方案 (详见附件)

## 二、信用评级情况

经我省选聘的评级机构联合资信评估有限公司综合评定, 2017 年吉林省本级收费公路专项债券 (一期) --2017 年吉林省专项债券 (五期) 信用级别为 AAA。2017 年吉林省本级收费公路专项债券 (二期) --2017 年吉林省专项债券 (六期) 信用级别为 AAA。在债券存续期内, 吉林省财政厅将委托联合资信评估有限公司每年开展一次跟踪评级。

## 三、收费公路专项债券对应的吉林省政府性基金收入情况

全省车辆通行费收入 2015 年 34.48 亿元, 2016 年 38.76 亿元, 2017 年预算收入 39.59 亿元。

省本级车辆通行费收入 2015 年 32.57 亿元, 2016 年 36.99 亿元, 2017 年预算收入 36.54 亿元。

## 四、吉林省地方政府债务管理情况

### (一) 全省政府债务余额情况

截止 2016 年底, 吉林省政府债务余额 2896.23 亿元, 其中: 一般债务余额 2077.77 亿元, 专项债务余额 818.46 亿元。

从政府债务余额分级次情况看, 省本级地方政府债务余额 615.73 亿元, 占 21.26%; 市(州)级政府债务余额 1562.47 亿元, 占 53.95%; 县(市)级政府债务余额 718.03 亿元,

占 24.79%。

## （二）政府债务限额情况

经国务院批准，财政部核定吉林省 2016 年地方政府债务限额 3309.7 亿元，其中：一般债务 2311 亿元，专项债务 998.7 亿元。2016 年新增债务限额 291 亿元，其中：一般债务 261 亿元，专项债务 30 亿元。2017 年地方政府债务限额 3685.7 亿元，其中：一般债务 2664.78 亿元，专项债务 1020.92 亿元。2017 年新增债务限额 376 亿元，其中：一般债务 346 亿元，专项债务 30 亿元，新增专项债务限额中收费公路专项债务 10 亿元。

## （三）加强债务管理政策措施

吉林省政府性债务规模适中，全省综合债务率在预警线以内，风险总体可控。吉林省委、省政府高度重视政府性债务管理工作，积极采取有效措施完善相关制度，有效防范化解地方债务金融风险。

1、不断完善债务管理制度。为全面贯彻落实《中华人民共和国预算法》、《国务院关于加强地方政府性债务管理的意见》（国发[2014]43号），省政府出台了《关于进一步加强政府性债务管理的实施意见》（吉政发[2016]2号）、《吉林省人民政府办公厅关于印发吉林省政府性债务风险应急处置预案的通知》（吉政办函[2017]89号），从建立规范的地方政府举债融资机制、实行规模控制和预算管理、控制和化解债务风险等方面提出了明确要求。省财政厅先后出台了《关于吉林省政府债务实行限额管理的实施意见》（吉财债

[2016]338号)、《吉林省政府专项债务预算管理实施办法》(吉财债[2016]999号)、《吉林省政府一般债务预算管理实施办法》(吉财债[2016]1000号),以及《吉林省地方政府债务风险评估和预警指标监测暂行办法》(吉财债[2016]102号)、《关于政府去杠杆的实施意见》(吉财债[2016]454号)等一系列规章制度,进一步完善了全省“借、用、还”相统一的地方政府性债务管理机制。

2、做好地方政府债券发行工作。2016年吉林省共发行地方政府债券910.18亿元,其中,新增债券287.36亿元,置换债券622.82亿元。发行期限分为3、5、7、10年期,发行加权年利率分别为2.7%、2.88%、3.13%、3.25%。新增债券资金为地方经济社会发展补短板发挥了重要支撑作用。置换债券资金有效解决了地方政府融资成本较高的问题,极大地缓解了各级政府到期债务偿债压力。

3、积极处置存量政府性债务。省财政厅继续通过政府偿还、创新方式、高息债置换等方式,积极处置全省存量政府性债务。要求全省各级政府对负有偿还责任的政府债务,由本级政府统筹安排包括债券资金在内的预算资金偿还,必要时可以处置政府资产;对于负有担保责任或可能承担一定救助责任的或有债务,要分清各方责任,依法妥善处置。

4、加强地方政府性债务风险防控。切实强化地方政府债务限额管理、预算管理,加强债务风险监控。为进一步完善地方政府债务风险评估和风险预警指标监测机制,防范化解财政金融风险,省财政厅重新制定并下发了《吉林省地方

政府债务风险评估和预警指标监测暂行办法》，对地方政府债务风险根据一般债务率、专项债务率、综合债务率三项指标值实行分区域监测和预警管理。要求列入风险预警区域的地方政府要制订中长期债务风险化解规划和应急处置预案，通过控制项目规模、减少支出、处置资产等方式，多渠道筹集资金消化存量债务，确保不发生区域性和系统性风险。

5、建立健全政府绩效考核评价机制。各级政府主动接受本级人大和社会监督，定期向社会公开政府债务限额、举借、使用、偿还等情况。按照《吉林省市（州）政府绩效管理考评办法》和《吉林省县域考评办法》要求，通过对政府性债务风险预警指标测评，把政府性债务纳入地方政府政绩考核。对地方政府防范化解政府债务风险不力的，省财政厅将进行约谈、通报，对违法举债或担保的，责令改正，并按照预算法规定追究相关人员责任。

附件：吉林省经济、财政和债务有关数据

2017年吉林省本级收费公路专项债券项目收益和融资平衡方案



## 吉林省经济、财政和债务有关数据

一、地方经济状况				
2014-2016 年经济基本状况				
项目	年 份	2014 年	2015 年	2016 年
地区生产总值 (亿元)		13803.14	14063.3	14886.23
地区生产总值增速 (%)		6.5	6.3	6.9
第一产业 (亿元)		1524.01	1596.28	1498.52
第二产业 (亿元)		7286.59	7005.71	7147.18
第三产业 (亿元)		4992.54	5461.14	6240.53
产业结构				
第一产业 (%)		11.0	11.4	10.1
第二产业 (%)		52.8	49.8	48.0
第三产业 (%)		36.2	38.8	41.9
固定资产投资 (亿元)		11339.62	12705.29	13773.17
进出口总额 (亿美元)		263.78	189.38	184.42
出口额 (亿美元)		57.78	46.54	42.06
进口额 (亿美元)		206.00	142.85	142.37
社会消费品零售总额 (亿元)		6080.9	6646.46	7310.42
城镇 (常住) 居民人均可支配收入 (元)		23217.8	24900.9	26530.42
农村 (常住) 居民人均可支配收入 (元)		10780.1	11326	12122.94
居民消费价格指数 (上年=100)		102.0	101.7	101.6
工业生产者出厂价格指数 (上年=100)		99.1	95.3	98.4
工业生产者购进价格指数 (上年=100)		99.2	96.6	97.8
金融机构各项存款余额 (本外币) (亿元)		16400.10	18499.59	21154.72
金融机构各项贷款余额 (本外币) (亿元)		12587.26	15203.11	17210.47

注：2014、2015 年数据来源于《吉林统计年鉴 2016》，2016 年数据来源于吉林统计月报。

二、财政收支状况（亿元）						
（一）近三年一般公共预算收支						
项 目	2015 年		2016 年		2017 年	
	省本级	全省	省本级	全省	省本级	全省
一般公共预算收入	307.73	1229.35	307.48	1263.77	310.54	1301.68
一般公共预算支出	658.67	3217.1	821.49	3586.09	626.8	3352.03
地方政府一般债券收入	549.54	549.54	637.59	637.59	812.09	812.09
地方政府一般债券还本支出	30.65	59	53.6	86	44.16	89
转移性收入	2006.7	2254.1	2229.28	2458.5	1649.17	1709.10
转移性支出	2166.91	394.91	2166.86	385.93	2048.18	4.75
（二）近三年政府性基金预算收支						
政府性基金收入	72.99	367.15	78.20	392.75	64.73	368.21
政府性基金支出	42.56	442.67	44.89	454.62	45.31	397.77
地方政府专项债券收入	215.46	215.46	272.59	272.59	272.35	272.35
地方政府专项债券还本支出						
（三）近三年国有资本经营预算收支						
国有资本经营收入	1.97	3.02	2.72	3.71	1.08	1.84
国有资本经营支出	1.72	2.32	2.32	3.20	1.37	2.25
三、地方政府债务状况（亿元）						
截至 2016 年底地方政府债务余额					2896.07	
2016 年地方政府债务限额					3309.7	
2017 年地方政府债务限额					3685.7	

注：财政收支数据中，2015-2016 年为决算口径，2017 年为调整预算数。

# 2017年吉林省政府收费公路专项债券 项目收益和融资平衡方案

## 一、项目概况

(一) 琿春至乌兰浩特国家高速公路吉林至长春龙嘉机场段改扩建工程项目。琿春至乌兰浩特高速公路（以下简称“琿乌高速”）是国家高速公路网规划的“横二线”，也是吉林省高速公路网规划的“横二线”，吉林至机场段高速公路是其中的一段。吉林至机场高速起于吉林市西北侧的虎牛沟，主要经由桦皮厂镇南、九台区南、东湖镇，止于龙嘉机场，是长春市、吉林市乃至延边州广大地区相互联系的重要通道。

吉林至机场高速在吉林市与已建成的琿乌高速琿春至吉林段连接，并通过魁元屯互通立交与吉林绕城高速并通过吉林绕城高速与沈吉高速连接，向东可达蛟河、敦化、延吉、图们、琿春等地；向南通过沈吉高速可达永吉、磐石、桦甸等地；向北通过在建的吉黑高速可达舒兰、五常、哈尔滨等地；在波泥河镇北与拟建的长春经济圈环线高速交叉，向北可达九台、德惠、农安、松原等地；向南可达双阳、伊通等地；在机场通过机场互通与龙嘉机场连接，并与机场至长春段高速公路顺接，在长春市与长春绕城高速连接，通过长春绕城高速的交通转换，可进入京哈高速、琿乌高速、长深高速及长春至长白高速。可见，吉林至机场高速在高速公路网中的地位是非常重要的。

现有的吉林至机场高速始建于1995年5月，1997年9月竣工通车，设计速度为120公里/小时，路基按六车道建设，先期建设外侧的四个车道，预留内侧的两个车道。近几年，吉林至

机场高速交通量增长都在 10%左右，随着交通量的不断增长，原有的四车道已不能满足交通量增长的需求。吉林至机场高速是长吉图对外通道和出口，是加强交通对接的桥梁，项目的建设对加强吉、长两市的支撑和辐射作用，发展区域经济，实现东北地区等老工业基地全面振兴，加快图们江区域国际合作开发的步伐等都具有非常重要的意义，加宽改造是必要和迫切的。

（二）北京至哈尔滨高速公路吉林省长春至拉林河段改扩建工程项目。北京至哈尔滨高速公路是《国家公路网规划 2013 年-2030 年》的高速公路“放射线一”，长春至拉林河段高速公路（以下简称长余高速公路）是京哈高速公路的一段，位于东北三省中部的吉林省境内，是吉林省乃至黑龙江省出关达海的重要通道，是东三省相互联系的重要路段，长余高速同时也是吉林省高速公路网规划的“纵三线”，是吉林省中部城市群最重要的公路之一，和长平高速共同构成贯穿吉林省中部的南北大通道，路线起于长春市后存金堡，主要经由米沙子镇、朱城子镇、德惠市、菜园子镇、陶赖昭镇、扶余市，止于吉黑省界拉林河。

长余高速公路于 1999 年开工建设，历时三年，于 2002 年正式竣工通车。长余高速公路自通车以来交通量增长较快，且交通组成以货车为主，2013 年至 2015 年统计资料显示，货车明显向特大型拖挂车发展，大中小型货车比例明显萎缩，小客车比例较高，按当量车计算拖挂车比例占总交通量达到了 66.0%，小客车比例占总交通量的 21.35%。

长余高速在吉林省乃至东北三省南北通道中占有重要的作用，通过 2015 年交通量分析，在四条主要干线公路中长余高速

公路交通量占通道总量的 42.7%，大广高速公路交通量占通道总量的 29.0%，北京至抚远公路(G102)交通量占通道总量的 24.5%，沈吉高速公路交通量占通道总量的 3.8%，由此可见本项目在南北通道中为最主要干线。

2015 年交通量调查结果显示，长余高速交通量达到 29219pcu/d，并且随着东北地区振兴规划进一步落实，长吉图开发开放先导区开发建设，哈长城市群、长东北开放开发先导区、长德新区等规划实施，区域经济快速发展，作为规划建设区干线公路的长余高速交通量将大幅增加，通过交通量预测和分析，若长余高速不进行改扩建，到 2021 年全线交通量达到 36881pcu/d，V/C 届时将达到 0.56，服务水平降至三级，低于高速公路二级设计服务水平的要求，到 2028 年全线交通量达到 50471pcu/d，V/C 将达到 0.76，服务水平低至四级服务水平，难以满足正常的交通需求，因此长余高速公路改扩建是必要的和迫切的。

长余高速公路是吉林省北部及黑龙江省与辽宁省及关内各省联系的重要公路通道，也是黑龙江省进入辽宁及关内各省最便捷的公路通道，纵贯吉林省的北部、中部地域，将沈阳、长春、哈尔滨三大政治文化中心及我国北方最大的港口城市大连紧密地联系在一起，本项目的建设改善了京哈高速公路吉林境内路段的通行条件和服务水平，极大地方便了东北三省之间在政治、经济、文化、人才、信息等方面的交流与合作，对东北地区振兴规划、长吉图开发开放先导区，哈长城市群、长东北开放开发先导区、长德新区等规划的落实和发展将起着非常重要的促进作用。

## 二、募集资金投向

(一) 珲春至乌兰浩特国家高速公路吉林至长春龙嘉机场段改扩建工程项目募集资金投向。本项目起点位于吉林市虎牛沟，已建的吉林至机场高速起点处，终点位于长春龙嘉机场，在终点处通过已建的机场互通并通过机场连接线与长春龙嘉机场连接，全长 63.255 公里，对现有吉林至机场高速预留的两车道进行建设，形成完整的设计速度 120 公里/小时的六车道高速公路。

(二) 北京至哈尔滨高速公路吉林省长春至拉林河段改扩建工程项目募集资金投向。本项目起点位于已建长春绕城高速公路西北环，长春至拉林河高速起点(后存金堡)处，终点位于蔡家沟镇北拉林河南岸(吉、黑界)，已建的长春至拉林河高速终点处，全长 143.613 公里，在原有四车道的基础上，采用两侧加宽的方式，扩建为设计速度 120 公里/小时的八车道高速公路。

## 三、项目收益和融资平衡方案

(一) 珲春至乌兰浩特国家高速公路吉林至长春龙嘉机场段改扩建工程项目收益和融资平衡方案。本项目从 2017 年末开始建设，计划 2019 年初通车，建设期为 2 年。项目总投资 22.98 亿元，其中财政预算资金计划投入 7.87 亿元，政府专项债券 15.11 亿元（本期计划发行 6.35 亿元，拟于 2018 年和 2019 年分别发行 3.81 亿元和 4.95 亿元）。

本次拟筹集政府收费公路专项债券资金 6.35 亿元，债券期限为 5 年，本项目发行的专项债券严格按照约定的用途使用，对应形成的基础设施资产和收费公路权益不得用作其他用途。

按照工程可行性研究报告标准车流量测算，本笔债券存续期内（2017年-2022年），预计车辆通行费收入为21.49亿元；预计支出合计8.85亿元，包括：政府收费公路专项债券存续期利息支出总计2.5亿元（按发行5年期专项债券利率测算，按年付息），还本支出6.35亿元（到期还本），无其他融资性贷款支出。因此该项目车辆通行费收入完全可以覆盖本息支出，具体按下表所示：

吉林至长春龙嘉机场段改扩建工程项目	通行费收入 (亿元)	债券利息支出 (亿元)	债券还本 (亿元)	其他融资性贷款还本付息支出 (亿元)	备注
2017年	2.69			-	
2018年	2.06	0.26		-	
2019年（通车第一年）	2.59	0.41		-	
2020年	4.37	0.61		-	
2021年	4.73	0.61		-	
2022年	5.05	0.61		-	
小计	21.49	2.50	6.35		
2023年	5.76	0.35	3.81	-	
2024年	9.30	0.20	4.95		
合计	36.55	3.05	15.11	-	

（二）北京至哈尔滨高速公路吉林省长春至拉林河段改扩建工程项目收益和融资平衡方案。本项目工期为2017年11月开始建设，计划2020年10月通车，建设期为3年。项目总投资92.39亿元，其中财政预算资金计划投入30.81亿元，政府专项债券61.58亿元（本期发行8.83亿元，拟于2018年和2019年分别发行21.11亿元和31.64亿元）。项目剩余建设期贷款本金15.46亿元（剩余还款期截止2031年）。

本次拟筹集政府收费公路专项债券资金8.83亿元，发行期限为10年，本项目发行的专项债券严格按照约定的使用用途使用，对应形成的基础设施资产和收费公路权益不得用作其他用

途。按照工程可行性研究报告标准车流量测算，本期债券存续期内（2017年-2027年），预计车辆通行费收入为112.01亿元；预计支出合计46.64亿元，包括：本期政府收费公路专项债券利息支出总计21.58亿元（按发行10年期专项债券利率测算，按半年付息），还本支出8.83亿元（到期还本），项目原有建设期贷款本息16.23亿元。因此该项目车辆通行费收入完全可以覆盖本期债券的本息支出，具体按下表所示：

长春至拉林河段改扩建工程项目	通行费收入 (亿元)	债券利息支出 (亿元)	债券还本 (亿元)	其他融资性贷款 还本付息支出 (亿元)	备注
2017年	4.48			0.74	
2018年	4.77	0.49		0.74	
2019年	5.08	1.41		4.00	
2020年（通车第一年）	9.67	2.46		4.10	
2021年	10.32	2.46		4.21	
2022年	11.01	2.46		1.94	
2023年	11.75	2.46		0.10	
2024年	12.54	2.46		0.10	
2025年	13.38	2.46		0.10	
2026年	14.12	2.46		0.10	
2027年	14.89	2.46	8.83	0.10	
小计	112.01	21.58	8.83	16.23	
2028年	15.70	2.32	21.11	0.02	
2029年	16.56	1.27	31.64	0.01	
合计	144.27	25.17	61.58	16.26	

#### 四、政策依据和收费标准

（一）珲春至乌兰浩特国家高速公路吉林至长春龙嘉机场段高速公路。该线路采用《吉林省人民政府关于调整高速公路车辆通行费收费标准的通知》（吉政发[2010]27号）规定的收费标准。货车采用《吉林省人民政府关于调整高速公路货车收费计重收费标准的通知》（吉政发[2014]38号）规定的收费标

准。根据国务院《收费公路管理条例》，本段高速公路收费期限为 20 年。各车型现行收费标准如下：

**表 1：吉林省高速公路客车收费标准**

车型	客车(座位数)	计费标准(元/车公里)
1	客车≤7 座	0.45
2	8≤客车≤19 座	0.8
3	20 座≤客车≤39 座(含)	1.1
4	客车≥40 座	1.45

**表 2：吉林省高速公路货车收费标准**

车型	货车(吨)	计费标准(元/吨公里)
1	货车≤5 吨	0.09
2	5 吨≤货车≤35 吨	基本费率 0.09 元/吨公里线性递减至 0.045 元/吨公里
3	35 吨<货车≤49 吨	基本费率 0.09 元/吨公里线性递减至 0.032 元/吨公里

(二) 北京至哈尔滨高速公路吉林省长春至拉林河段高速公路。该线路采用《吉林省人民政府关于调整高速公路车辆通行费收费标准的通知》(吉政发[2010]27 号)规定的收费标准。货车采用《吉林省人民政府关于调整高速公路货车收费计重收费标准的通知》(吉政发[2014]38 号)规定的收费标准。根据国务院《收费公路管理条例》，本段高速公路收费期限为 20 年。

各车型现行收费标准如下：

**表 1：吉林省高速公路客车收费标准**

车型	客车(座位数)	计费标准(元/车公里)
1	客车 $\leq$ 7 座	0.45
2	8 $\leq$ 客车 $\leq$ 19 座	0.8
3	20 座 $\leq$ 客车 $\leq$ 39 座 (含)	1.1
4	客车 $\geq$ 40 座	1.45

**表 2：吉林省高速公路货车收费标准**

车型	货车(吨)	计费标准 (元/吨公里)
1	货车 $\leq$ 5 吨	0.09
2	5 吨 $\leq$ 货车 $\leq$ 35 吨	基本费率 0.09 元/吨公里线性递减至 0.045 元/吨公里
3	35 吨 $<$ 货车 $\leq$ 49 吨	基本费率 0.09 元/吨公里线性递减至 0.032 元/吨公里