易方达广西北投高速公路
封闭式基础设施证券投资基金
招募说明书（草案）

基金管理人：易方达基金管理有限公司
基金托管人：交通银行股份有限公司

二〇二六年三月

重要提示

本基金经中国证监会【X】年【X】月【X】日证监许可〔XX〕【XX】号文注册募集。

基金管理人保证招募说明书的内容真实、准确、完整。中国证监会对本基金募集的注册以及上海证券交易所同意基金份额上市，并不表明其对本基金的价值和收益作出实质性判断或者保证，也不表明投资于本基金没有风险。

本基金为不动产基金。不动产基金与投资股票或者债券等的公开募集证券投资基金具有不同的风险收益特征。不动产基金 80%以上的基金资产投资于不动产资产支持证券，通过持有其全部份额取得不动产项目公司全部股权、不动产项目完全所有权或者经营权利，以获取不动产项目租金、收费等稳定现金流为主要目的，收益分配比例不低于合并后基金年度可供分配金额的 90%。

基金管理人管理的其他基金的过往业绩并不预示本基金未来表现。本基金的可供分配金额测算以及不动产资产评估结果不代表实际现金流分配或者资产实际可交易价格。投资有风险，投资者应当认真阅读招募说明书以及有关的信息披露文件，审慎判断相关风险，自主作出投资决策。基金管理人提醒投资人基金投资的“买者自负”原则，在投资人作出投资决策后，因基金运营状况与基金净值变化引致的投资风险，由投资人自行承担。

基金管理人依照恪尽职守、诚实信用、谨慎勤勉的原则管理和运用基金财产，但不保证基金一定盈利，也不保证最低收益。

本基金采取封闭式运作并在符合相关条件后在上海证券交易所上市，不开放申购与赎回。使用场外基金账户认购的基金份额持有人可在允许的情况下通过基金通平台转让，如需卖出基金份额或申报预受要约的，需通过办理跨系统转托管业务将基金份额转托管至场内证券经营机构后，方可参与证券交易所市场的交易。

本基金主要投资于最终投资标的为高速公路类型不动产项目的不动产资产支持证券，并持有其全部份额，本基金通过资产支持证券等特殊目的载体间接投资于不动产项目，最终取得相关不动产项目完全所有权或经营权利。若本基金实施扩募、不动产项目购入或出售，本基金管理人将根据相关法律法规或中国证监会要求履行相关手续，并在实施前依照《信息披露办法》的有关规定在规定媒介上公告。

本基金在投资运作、交易等环节的主要风险包括不动产基金相关风险及不动产项目相关风险，包括但不限于集中投资风险、基金价格波动风险、流动性风险、新种类基金收益不达预期风险、不动产项目的行业风险、路网变化风险、收购及处置风险、政策风险、运营风险、转让限制风险、经营权提前终止风险、到期移交风险。具体请见本招募说明书“第一章 一

般规定”之“第四节 风险因素”。

表：基金发行的简要情况表

基金名称	易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金
不动产项目名称	兰海高速广西南宁那南段
（预计）募集规模	约【23.52】亿元
（拟）上市的证券交易所	上海证券交易所
基金管理人	易方达基金管理有限公司
基金托管人	交通银行股份有限公司
资产支持证券管理人	易方达资产管理有限公司
财务顾问	招商证券股份有限公司
原始权益人	广西北部湾投资集团有限公司
外部管理机构	广西新恒通高速公路有限公司
招募说明书签署日期	2026 年【3】月

重大风险提示

本基金投资运作、交易等环节的主要风险包括但不限于：

一、不动产基金相关风险

（一）集中投资风险

其他类型的公开募集证券投资基金往往采用分散化投资的方式减少非系统性风险对基金投资的影响。本基金存续期内主要投资于不动产资产支持证券，并持有其全部份额，通过资产支持证券等特殊目的载体取得项目公司全部股权。因此，相比其他分散化投资的公开募集证券投资基金，本基金具有较高的集中投资风险。

（二）基金价格波动风险

本基金主要投资于以不动产项目为最终投资标的的资产支持证券，并持有其全部份额，具有权益属性。受经济环境、运营管理水平、会计政策及不可抗力等因素影响，不动产项目市场价值以及现金流情况可能发生变化、基金净值可能发生波动，从而引起本基金价格出现波动，甚至存在不动产项目遭遇极端事件（如地震、台风、火灾、战争等）发生较大损失而影响基金价格的风险。同时，本基金在上海证券交易所上市，也可能因为市场供求关系变化、限售份额集中解禁等因素而面临交易价格异常波动的风险。

（三）流动性风险

本基金采取封闭式运作，不开通申购赎回，场内份额只能通过证券交易所进行交易实现基金份额出售，场外份额可通过转托管参与场内交易或在基金通平台转让，存在流动性不足的风险。同时本基金作为上市基金，可能存在基金份额持有人需要资金时不能随时变现并可能丧失其他投资机会的风险。

（四）《基金合同》提前终止的风险

本基金存续期限为【18】年，不动产项目的经营权可能因广西壮族自治区人民政府市政规划发生变更等原因而被提前收回，导致不动产项目提前终止，存在《基金合同》提前终止的风险。

根据相关批复文件，本基金成立时拟投资的不动产项目的收费年限将于 2043 年 8 月到期，收费批复文件中未约定收费年限到期后的处置方式，同时股权转让文件中约定收费年限到期后，项目公司将负责将标的公路资产按照相关协议的约定移交予高速公路权益授予方或其指定主体，因此不动产项目于 2043 年 8 月对应的收费年限到期且本基金未成功扩募的情况下，存在《基金合同》提前终止的风险。

（五）潜在利益冲突风险

1、与原始权益人及外部管理机构之间的潜在利益冲突：截至尽调基准日，原始权益人与原始权益人同一控制下的关联方存在直接或通过其他任何方式间接投资、持有或管理其他同一服务区域、走向平行或近乎平行的与不动产项目存在直接竞争的公路项目（以下简称“竞品项目”），与本基金所持有的目标不动产项目存在同业竞争关系和利益冲突风险。未来不排除原始权益人或原始权益人同一控制下的关联方新增投资、持有或管理其他竞品项目的可能。同时，原始权益人及其关联方持有本基金较大比例的基金份额，此外，在本基金首次募集时，外部管理机构为原始权益人控股的公司，属于原始权益人的关联方，原始权益人可能通过其作为本基金基金份额重要持有人地位影响本基金的重大事项决策，或通过与外部管理机构的关联关系影响不动产项目的运营管理。

2、与同一基金管理人管理基金之间的潜在利益冲突：本基金成立后，基金管理人将同时管理 2 只高速公路类不动产基金，包括本基金及易方达深高速高速公路封闭式基础设施证券投资基金（以下简称“易方达深高速 REIT”）。本基金与基金管理人管理的同类型不动产基金可能存在潜在利益冲突或关联交易风险。

3、本基金的基金经理在管理本基金的同时，存在还担任其他基金的管理职务的情形，存在潜在的利益冲突风险。

（六）关联交易风险

本基金或者其控制的特殊目的载体与关联方之间发生的转移资源或者义务的事项构成本基金的关联交易。关联交易类型包括但不限于购买资产支持证券、借入款项、聘请外部管理机构、不动产项目购入与出售、不动产项目运营及管理阶段存在的购买、销售等行为，如上述关联交易发生，可能存在相关风险。

（七）本基金整体架构所涉及的风险

1、相关交易未能完成的风险

《基金合同》生效后，本基金将扣除本基金预留费用后的全部募集资金投资于易方达广西北投高速公路 1 期资产支持专项计划。如因该资产支持专项计划未能成功备案，可能导致本基金无法投资于该资产支持专项计划，本基金《基金合同》将面临提前终止的风险。

《基金合同》生效后，本基金将按照约定认购此资产支持专项计划的全部份额，资产支持专项计划经过适当交易程序后向项目公司原股东支付股权转让价款，取得项目公司的完全所有权。若项目公司股权转让价款金额低于原始权益人根据国资监管程序经备案或批准后的价格，将导致《项目公司股权转让协议》终止，进而导致本基金《基金合同》提前终止。此

外，若前述交易安排的任一环节未能在预定时间内完成或由于特殊原因未能完成，将对本基金的投资和顺利运作造成不利影响，甚至可能导致本基金《基金合同》提前终止。

2、交易结构风险

本基金整体架构的交易结构较为复杂，交易结构的设计以及条款设置可能存在瑕疵，使得本基金和相关特殊目的载体的设立和存续期间，将面临法律风险、税务风险和其他经营风险。

其他与不动产基金相关的风险包括：发售失败风险、中止发售风险、停牌或终止上市风险、基金份额交易价格折溢价风险、原始权益人或其同一控制下的关联方持有份额比例较高可能导致的风险、对外借款的风险、基金净值可能无法反映不动产项目的公允价值的风险、新种类基金收益不达预期风险、作为公路收费权类产品基金净值逐年降低甚至趋于零的风险、基金限售份额解禁风险。

二、不动产项目相关风险

（一）宏观经济环境变化可能导致的行业风险

中国经济在过去实现了较高的增长速度，居民消费水平的提高，汽车保有量的快速增长，城市群的发展，相关产业的高速发展对高速公路交通量的增长起到了较好的推动作用。未来国际经济、贸易、金融、政治环境仍面临诸多不确定因素，国内经济发展进入新的阶段，交通行业规划和市场环境具有不确定性。未来上述因素对高速公路行业的发展趋势可能造成不利影响。

（二）不动产项目所在区域发展不及预期的风险

如不动产项目所在区域经济社会发展情况不及预期，出现经济增长乏力甚至倒退、人均收入水平下降、人口持续流出、能源及燃料价格高企等情形，可能会抑制出行需求，导致高速公路的车流量增长不及预期，进而影响项目的收益水平。

（三）路网变化影响车流量的风险

不动产项目车流量受其周边区域交通网络影响，如不动产项目所在区域现有开通时间尚短的平行道路、未来规划建设新的高速公路，或者将来高铁、航空、水运等替代性运输途径逐渐发展完善，都可能对不动产项目车流量产生影响。根据本基金首次发售时交通量预测机构出具的《兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（全长 48.724 公里）交通量预测与收入分析咨询报告》（以下简称《交通量预测报告》），不动产项目未来区域内新增的竞品项目将对本不动产项目车流量产生一定影响（详见本招募说明书“第二章 不动产项目”之“第一节 不动产项目概况”之“十、不动产项目所在区域竞争情况”分析），进

而可能对本不动产项目现金流甚至本基金的投资收益产生负面影响。

此外，本项目未来竞品项目较多，竞品项目的开竣工时间是结合原始权益人提供的资料以及相关公开材料分析做出相关的预测或推测，但因征拆、确权、工程手续、施工进度等各种原因，竞品项目工期可能变化，实际竞品道路带来的交通量影响的年份可能与预测存在差异。虽然本基金针对原始权益人设置了分红豁免机制，但分红豁免机制的实施年份与竞品转移、分流对本基金投资收益产生影响的实际年份可能并非一一对应，且在发生不可抗力事件的情形下分红豁免机制无法适用。前述分红豁免机制并不能完全缓释竞品对本基金投资收益的影响。

（四）不动产项目政策调整风险

本基金所持不动产项目属于高速公路类别，资产收入最终主要为项目公司收取的车辆通行费，资产的运营兼顾经济效益与公众利益。政策调整风险所指的政策包括但不限于收费政策、环保政策、区域政策、行业政策等。不动产项目政策调整风险主要包括收费政策风险、环保政策风险、路网变化风险、经营标准风险、土地使用政策风险、其他政策风险等，以上政策的重大变化可能对本基金的运作产生不利影响。

（五）资产收购及处置需经过主管部门同意的风险

根据现行有效的法律法规，收费公路项目公司的股权转让无需履行交通运输管理部门的审批或备案程序。本基金存续期间内，如相关法律法规和行业政策或主管部门要求，如有新的不动产资产收购或已购入不动产资产的处置出售，仍可能需要经过主管部门审批或者备案，如审批不通过，则资产的收购或出售计划可能无法顺利实施。

（六）不动产项目收购与处置的相关风险

区别于股票、债券等标准金融产品，不动产项目的市场流动性和交易活跃程度受到不动产项目区位、存续年限、资本市场环境、产业投资政策、城市规划调整等诸多因素影响，成交价格与交易的竞争情况、不动产项目的经营现状、行业市场预期以及利率环境等因素相关。基金通过收购或处置不动产项目调整投资组合时，受上述因素影响，可能存在交易价格偏离不动产项目评估值，交易时间周期超出计划甚至无法顺利完成交易的风险，影响基金投资和资产出售策略的实施。若不动产项目后续新增贷款并由于偿还外部借款，或支付大规模改造支出等特殊情况被动出售不动产项目，基金可能由于资产流动性不足而承担额外的损失。

若本基金出现《基金合同》约定的《基金合同》终止事由（包括本基金存续期届满且未延长合同有效期限、基金份额持有人大会决定终止的、本基金投资的全部不动产项目无法维持正常、持续运营以及《基金合同》约定的其他情形等），经履行相关程序后，《基金合同》

应当终止，届时本基金若持有未处置的不动产项目，则基金财产清算小组应当对不动产项目进行处置。

本基金处置不动产项目时，不动产项目的公允价值可能受到届时市场景气程度等因素的影响，出现较大波动。在特殊情况下，不动产项目可能无法按照公允价值处置。上述因素可能导致不动产项目的处置价格出现大幅下降，影响基金份额持有人的投资收益。同时，由于不动产项目流动性较差，本基金可能面临清算期内无法及时完成处置、需要延长清算期的风险。

（七）用地和固定资产投资手续方面风险

标的公路系改扩建项目，投资建设程序中个别固定资产投资管理手续缺失，如未办理项目建议书、公路原址部分未办理选址意见等，虽然上述缺失情况已由相关负责部门说明情况或出具处理意见，但未来可能因用地和固定资产投资手续审核法规政策发生变化，不动产项目因缺失上述手续的情形被给予负面评价甚至处罚等，从而对投资人收益造成影响。

（八）标的公路的性质变更及转让程序所涉及的风险

标的公路系按照政府还贷公路进行批复和建设，在中央有关化解地方政府隐性债务的政策背景下，经广西壮族自治区政府批复，标的公路变更为经营性公路。

如在基金存续期间因政策变动或其他原因导致监管机构对标的公路性质变更或转让程序存在异议，可能会对不动产项目的稳定运营造成影响，进而影响基金投资人的利益，致使投资者收益不达预期。

（九）不动产项目运营风险

本基金《基金合同》生效后首次投资的不动产资产支持证券为“易方达广西北投高速公路 1 期资产支持专项计划资产支持证券”，基金将通过持有不动产资产支持证券全部份额，持有项目公司全部股权及对项目公司的债权，投资集中度高，收益率很大程度依赖于不动产资产运营情况。

在基金存续期内，不动产项目可能因经济环境变化、运营管理不善等除不可抗力之外的其他因素影响导致不动产资产运营状况不佳或者遭受损失，从而导致实际现金流大幅低于测算现金流，影响投资人收益。不动产资产运营过程中通行费收入等收入的波动也将影响基金收益分配水平的稳定。

不动产项目运营风险主要包括运营成本相关风险、维修和改造的相关风险、服务区设施及对应的土地使用权未入池的相关风险、广告经营权运营的风险、房屋所有权风险、运营管理协议中的不可抗力条款、分红豁免机制中的不可抗力条款、本路段及相邻路段养护作业方

式限流或断流风险、税率变化风险、其他运营相关的风险。

（十）不动产项目收费政策风险

1、差异化收费政策的风险

广西壮族自治区交通运输厅、发展改革委、财政厅于 2023 年 12 月 27 日联合印发《广西高速公路实施差异化收费推进经济高质量发展工作方案》（桂交规〔2023〕11 号），鼓励高速公路经营管理单位与相关企业协商，通过“以量定价”“一企一策”“递远递减”“会员积分制”等方式对特定车辆实施自主差异化收费。本基金存续期内可通过差异化收费策略进行引流，从而增加不动产项目运营收入，然而该政策有效期为 2024 年 1 月 1 日至 2026 年 12 月 31 日，到期后是否延续具有不确定性；此外，《广西高速公路实施差异化收费推进经济高质量发展工作方案》提出自主差异化收费政策，支持高速公路经营管理单位按照以政府定价收费标准为上限、差异化下浮的原则，结合管辖路段车流特征、临近园区和邻近工矿企业运输需求、城市周边车辆通行等情况，探索创新自主定价方式，对通行管辖路段的特定车辆，实施分出入口、分时段、分方向、分车型等差异化收费，引导车辆通行高速公路，实现“降费引流，多方共赢”效果，本项目也将积极实施该自主差异化收费政策；但上述差异化收费政策能否实现预期引流增收效果具有不确定性，甚至可能产生虽然交通流量增加但项目运营总收入并未增加甚至减少的风险。此外，其他竞品高速也可能通过类似策略吸引车流，导致本不动产项目的车流被分流，进而影响不动产项目运营收入。

2、收费减免的风险

不动产项目运营过程中，可能因收费政策等原因发生高速公路收费减免的情形，包括但不限于重大节假日免收七座及以下小型客车通行费、绿色通道货车（运输鲜活农产品）免收通行费、军警特殊车辆的减免、通行的客车 ETC 享有 95 折优惠政策以及其他一些政策性优惠。

项目公司未来根据法规或政策可向相关部门申请就减免事宜给予补偿，但可能出现补偿进度不及预期或补偿金额无法覆盖通行费收入减免的情形，从而对本项目收益产生不利影响。

（十一）存续期内及清算期转让限制风险

本基金存续期内及清算时，若发生不动产资产或项目公司股权的转让，因颁布新的法律法规、政策，或法律法规、政策变更等原因可能将存在关于不动产资产或项目公司股权转让过程中相关交易流程及所需满足的前置条件方面的要求（如有），在未来收购或处置相关不动产资产或项目公司股权的过程中，可能存在因为无法按时完成或满足上述流程及前置条件

导致无法顺利收购或处置该等不动产资产或项目公司股权的风险。

（十二）估值与现金流预测的风险

1、项目估值采用的折现率相对较低的风险

本项目评估采用的折现率为7.74%，该参数系评估机构基于评估基准日市场无风险利率、行业风险溢价、项目特定风险等因素综合确定，与已发行同类型资产的不动产基金采用的折现率相比较低。关于折现率取值合理性见本招募说明书“第三章 资产评估与现金流测算”之“五、评估主要参数情况”之“关于资产评估重要参数的合理性分析”。

若未来出现宏观经济环境变动、市场无风险利率上行、行业风险溢价提升或项目经营风险超预期等情形，可能导致项目评估价值波动，并造成投资者损失。

2、估值及公允价值变动的相关风险

由于不动产资产的评估值是基于相关假设条件测算得到的，估值技术和信息的局限性导致不动产资产的评估值并不代表不动产资产真实的公允价值，也不构成对未来可交易价格的保证。在不动产项目出售的过程中，可能出现成交价格低于估值的情形，对基金财务状况造成不利影响。

若不动产项目的经营现金流下降，或遇有重大灾害等导致设施受损，可能导致资产估值及公允价值下跌。另外，不动产资产的市场估值及公允价值受宏观经济环境、城市规划、资本市场环境、行业政策导向等外部因素综合影响，上述因素也会导致资产估值及公允价值波动。不动产资产在重新估值的过程中，可能出现估值下跌甚至低于基金募集时的初始估值的可能。

3、交通量预测结果与实际偏离风险

不动产项目未来交通量系专业机构基于相应假设，运用了相关技术方法，结合项目历史车流量、区域路网规划等条件做出的预测。然而高速公路的车流量的预测有一定不确定性，预测值与实际结果之间会有出入，实际交通量可能与本次交通量预测结果存在差异，进而对投资人收益产生影响。

4、基金可供分配金额预测风险

本基金可供分配金额主要由项目公司所持不动产资产所产生的通行费收入扣除相应成本形成。在基金存续期内，不动产资产可能因经济环境变化或运营不善等因素影响，导致实际现金流偏离测算现金流，存在向基金份额持有人实际分配金额低于预测的可供分配金额的风险。同时，现金流预测与可供分配金额测算相关内容是基金管理人在相关假设基础（如分红频率、还本付息安排、适用税率等）上编制的，但所依据的各种假设具有不确定性和不完

整性，投资者进行投资决策时不应过于依赖该部分资料，应充分关注投资本基金的风险，审慎作出投资决策。

5、基金份额交易价格变化导致收益下降甚至亏损的风险

高速公路资产的主要收入为过往车辆的通行费收入，交通量及通行费收入受到宏观经济政策、自身建设标准、所处区位、周边路网、收费政策等因素限制，高速公路的收入成长存在上限，在有限的经营期内，不动产项目能够产生的可供分配金额亦存在上限。

（十三）不动产资产保险赔付金额无法覆盖评估价值的风险

项目公司已经享有覆盖项目估值的财产一切险以及足额的公众责任险。基金运作期内，虽然基金管理人将根据法律法规要求，通过项目公司对其所持有的不动产资产进行投保，但可能因保险行业相关法律法规或保险公司内部管理要求变化等原因，商业保险合同对不动产资产的投保金额设置上限，从而可能出现基金运作期内发生不动产资产因自然灾害或意外事故而毁损、灭失，但其保险赔付金额低于不动产资产评估值；不动产项目可能面临公众责任申索，而保险所得款项无法覆盖上述金额；保险赔付金额可能无法覆盖不动产项目的收费收入损失；保险可能并不承诺若干情形下损失的赔付，例如战争、核污染、恐怖活动等。上述情形可能对基金份额持有人利益产生风险。在不动产项目的运作期内，受保险政策、赔付条件等因素影响，不排除可能出现其他情形下导致保险拒赔、仅部分赔付或出险赔付保额低于不动产项目损失的情形，保险赔付金额可能无法覆盖不动产项目的收费收入损失，可能对基金份额持有人利益产生风险。

（十四）违反《授权经营协议》及其补充协议的风险

根据《授权经营协议》及其补充协议的约定，“如果丙方（广西北部湾投资集团有限公司）实施有关收费公路管理的法律、法规禁止的行为或丙方未履行《授权经营协议》约定的其他责任和义务的，且在被允许的时间内未改正前述违约行为的，甲方（广西壮族自治区交通运输厅）有权发出书面预备终止协议告知函，在接到该告知函后 1 个月以内，丙方未答复或未能按照有关法律、法规、规章和规范性文件的要求纠正的，则甲方可以终止收费权”。

如出现上述违规情形，可能导致行业主管部门要求支付违约金和索赔，甚至可能导致不动产项目的经营权被提前收回，从而给基金份额持有人造成损失。

（十五）不动产项目经营权提前终止风险

根据《授权经营协议》的约定，本基金存续期间，不动产项目的经营权可能出现因甲方（广西壮族自治区交通运输厅）、乙方（广西壮族自治区人民政府国有资产监督管理委员会）违约导致协议终止，或因法律法规的规定导致公路收费期限和授权经营期限不一致，造成协

议终止，从而导致不动产项目提前终止的情况。如出现前述情况的，甲方、乙方、丙方（北投集团）三方制订补救方案，报经自治区人民政府同意，依法依规给予丙方相应补偿，但也可能存在补偿金额无法按时发放或补偿金额不足以覆盖现金流损失，从而导致投资者预期的投资收益无法全部实现。

（十六）不动产资产到期移交风险

本基金进入清算期时，可能因交接手续复杂、无法在清算期间完成移交，从而面临延长清算期的风险；或因移交时的养护技术标准的变化可能产生额外的修复成本，可能会影响基金整体收益。

（十七）股东借款带来的现金流波动风险

本基金在专项计划层面由专项计划向项目公司发放股东借款，同时专项计划与原始权益人签署《项目公司股权转让协议》受让原始权益人对项目公司的应付款，该交易架构有利于优化项目公司资本结构，但在实际运作中可能面临以下风险：

1、如果将来法律法规关于股东借款利息的税前抵扣政策发生变动，或资本市场利率下行使股东借款利息的税前抵扣额低于预期，可能导致项目公司应纳税所得额和所得税应纳税额的提高，使本基金可供分配现金流不达预期，从而产生现金流波动风险。

2、如未来关于借款利率上限的政策或法规发生变动，导致项目公司可能不能按照约定偿还股东借款本金和利息，使本基金现金流分配不达预期，带来现金流波动风险。

（十八）股权转让前项目公司可能存在的税务、或有事项等风险

本基金交易安排中，不动产基金拟通过资产支持专项计划收购的项目公司已存续，在不动产基金通过资产支持专项计划受让项目公司股权前，项目公司可能存在不可预见的税务风险、行政处罚、未决诉讼、信访纠纷以及或有负债事宜。如不动产基金通过资产支持专项计划受让项目公司股权后发生上述事项，可能影响项目公司的正常运营，进而影响基金份额持有人的投资收益。

（十九）意外事件及不可抗力给不动产项目造成的风险

地震、塌方、泥石流、山体滑坡等自然灾害，可能会造成本不动产项目暂时关闭、严重情况下还可能造成部分路段损毁；恶劣天气状况如大雪、暴雨、台风等可能对高速公路通行能力、路桥技术状态产生影响，也有可能造成高速公路的暂时关闭，导致项目公司车辆通行费收入降低，养护成本上升，对项目公司的经营业绩带来不利影响。此外，高速公路运营过程中可能面临交通管制、封路等突发状况，对项目的正常运营和现金流产生不利影响。如发生战争、政策变更、法律变更、政府征收、意外事件及不可抗力，本基金的不动产项目经营

情况可能受到影响，投资人面临收益不达预期的风险。

（二十）关于不动产项目工程质量的风险

尽管基金存续期内，基金管理人有权针对不动产项目聘请第三方检测机构进行定期检查并对桥梁整体及路面技术状况进行评估，并有权要求外部管理机构限期整改或启动养护风险应对机制，但不动产项目仍无法完全排除工程质量风险，可能存在因道路自然老化、突发灾害侵袭、养护工作开展不足等原因导致道路质量和通行状况下降情况，若不动产项目发生工程质量风险，将有可能对本项目收益产生不利影响。

（二十一）标的公路所对应相关批复与验收文件中，标的公路里程存在不完全一致的风险

标的公路所对应相关批复与验收文件中，标的公路里程存在不完全一致的情况。

标的公路对应相关批复与验收文件所载明的里程不完全一致是高速公路项目立项、施工与竣工过程中的常见情形，就上述标的公路所对应相关批复与验收文件，载明的最长里程为49公里，载明的最短里程为48.724公里（即交工验收报告、竣工验收鉴定书、竣工质量鉴定报告、车辆通行费的批复所载明里程，前述批复与验收文件中所载明的里程一致），而本项目所采用的里程标准为最短里程48.724公里，因此标的公路里程在此基础上进一步减少的可能性较小。

针对标的公路所对应相关批复与验收文件中标的公路里程不完全一致的情况，在标的公路运营的过程中，可能发生标的公路里程减少的不利情形从而给项目公司造成损失的风险。

三、与专项计划管理相关的风险

（一）专项计划等特殊目的载体提前终止的风险

因发生专项计划等特殊目的载体法律文件约定的提前终止事项，专项计划等特殊目的载体提前终止，则可能导致专项计划及本基金无法获得预期收益，甚至导致本基金《基金合同》提前终止的风险。

（二）专项计划运作风险和账户管理风险

专项计划存续期间，专项计划账户中的资金划转、资产分配等事项均依赖资产支持证券管理人和资产支持证券托管人的互相沟通和配合，一旦出现协调失误或者资产支持证券管理人、资产支持证券托管人的违约事项，将导致专项计划账户管理出现风险，进而影响专项计划资产和本基金的安全性和稳定性。

其他与专项计划管理相关的风险主要包括：流动性风险、资产支持证券管理人丧失资产管理业务资格的风险、资产支持证券管理人及托管银行等机构尽职履约风险。

四、其他风险

（一）市场风险

本基金投资于不动产资产支持证券的比例不低于 80%，投资于利率债、AAA 级信用债、货币市场工具的比例不超过 20%。证券市场价格因受各种因素的影响而引起的波动，将使本基金资产面临潜在的风险。市场风险主要为债券投资风险，主要包括：政策风险、利率风险、购买力风险、信用风险、债券发行主体经营风险、经济周期风险。

（二）管理风险

在基金管理运作过程中，基金管理人的知识、经验、判断、决策、技能等，会影响其对信息的占有以及对经济形势、证券价格走势的判断，从而影响基金收益水平。

基金管理人的管理手段和管理技术等因素的变化也会影响基金收益水平。

（三）政策与法律风险

目前，不动产基金是证券市场的创新产品，基金及专项计划运作相关的法规制度还在逐步建立和完善之中，如果有关法律、法规、政策发生变化，可能会对本基金产生影响。

（四）税收政策调整风险

在本基金存续期间，税收征管部门可能会对应税行为的认定以及适用的税率等进行调整。届时，基金管理人将执行更新后的政策，可能会因此导致基金资产实际承担的税费发生变化。该等情况下，基金管理人有权根据法律法规及税收政策的变化相应调整税收处理，该等调整可能会影响到基金投资人的收益，也可能导致基金财产的估值调整。由于前述税收政策变化导致对基金资产的收益影响，将由持有该基金的基金投资人承担。对于现有税收政策未明确事项，本基金处理方案可能会与税收征管认定存在差异，从而产生补缴税费、滞纳金及罚金，该等费用将由基金财产承担。

不动产基金运作过程中可能涉及基金持有人、公募基金、资产支持证券、项目公司等多层面税负，如果国家税收等政策发生调整，可能影响投资运作与基金收益。本基金分配时，基金份额持有人获得的收益将可能被要求缴纳相应税费。基金份额持有人、公募基金、资产支持专项计划、项目公司等主体所适用的税收征管法律法规可能会由于国家相关税收政策调整而发生变化。如相关税收征管法律法规、适用税率发生变化，或者税务部门未来向基金份额持有人、公募基金、资产支持专项计划、项目公司征收任何额外的税负，基金管理人和计划管理人均不承担任何补偿责任，基金份额持有人的收益可能因相关税收政策调整而受到影响。

如果未来中国税法及相关税收管理条例发生变化，税务部门向基金份额持有人征收任何

额外的税负，本基金的相关机构均不承担任何补偿责任，这可能会给基金份额持有人带来额外的税务支出风险。

其他风险主要包括外部管理机构尽责履约风险、外部管理机构的解任及更换风险、聘任第三方机构运营风险、项目公司人员尽责履约风险、技术风险、操作风险、本基金法律文件中涉及基金风险特征的表述与销售机构对基金的风险评级可能不一致的风险等。

本部分重大风险提示事项仅为列举事项，未能详尽列明不动产基金的所有投资风险。投资者在参与不动产基金相关业务前，应当认真阅读本基金的《基金合同》、招募说明书等法律文件，熟悉不动产基金相关法律、行政法规、部门规章、规范性文件和交易所业务规则，自主判断基金投资价值，自主做出投资决策，全面认识本基金的风险收益特征和产品特性，并充分考虑自身的风险承受能力，理性判断市场，谨慎做出投资决策，自行承担投资风险。

目录

重要提示 2

重大风险提示 4

第一章 一般规定 17

第一节 绪言 17

第二节 释义 18

第三节 招募说明书概要 31

第四节 风险因素 42

第二章 不动产项目 67

第一节 不动产项目概况 67

第二节 不动产项目经营业绩与财务状况分析 201

第三节 原始权益人 248

第四节 外部管理机构 300

第五节 存在重要影响的其他事项 326

第三章 资产评估与现金流测算 328

第一节 资产评估 328

第二节 现金流测算分析 374

第四章 治理机制与运营管理安排 404

第一节 不动产基金治理机制 404

第二节 运营管理安排 430

第五章 不动产基金 444

第一节 本次发行参与机构的基本情况 444

第二节 不动产基金的交易安排 447

第三节 关联交易与利益冲突 460

第四节 基金运作 472

第五节 其他事项 493

第六章 附件 494

第一章 一般规定

第一节 绪言

本招募说明书依据《中华人民共和国民法典》（以下简称“《民法典》”）、《中华人民共和国证券投资基金法》（以下简称“《基金法》”）、《公开募集证券投资基金运作管理办法》（以下简称“《运作办法》”）、《公开募集证券投资基金销售机构监督管理办法》（以下简称“《销售办法》”）、《公开募集证券投资基金信息披露管理办法》（以下简称“《信息披露办法》”）、《公开募集基础设施证券投资基金指引（试行）》（以下简称“《基础设施基金指引》”）、《上海证券交易所公开募集不动产投资信托基金（REITs）业务办法（试行）》（以下简称“《不动产基金业务办法》”）、《上海证券交易所公开募集不动产投资信托基金（REITs）规则适用指引第 1 号——审核关注事项(试行)》《上海证券交易所公开募集不动产投资信托基金(REITs)规则适用指引第 2 号——发售业务（试行）》（以下简称“《不动产基金发售指引》”）、《上海证券交易所公开募集不动产投资信托基金（REITs）规则适用指引第 3 号—扩募及新购入不动产（试行）》《公开募集不动产投资信托基金（REITs）尽职调查工作指引（试行）》《公开募集不动产投资信托基金（REITs）运营操作指引（试行）》《中国证券登记结算有限责任公司公开募集不动产投资信托基金登记结算业务实施细则（试行）》等法律法规以及《易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金基金合同》编写。

基金管理人承诺本招募说明书不存在任何虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对其真实性、准确性、完整性承担法律责任。本基金是根据本招募说明书所载明的资料申请募集的。本基金管理人没有委托或者授权任何其他人提供未在本招募说明书中载明的信息，或者对本招募说明书作任何解释或者说明。

本招募说明书内容包括不动产基金、不动产项目以及《基金合同》的重要内容。《基金合同》是约定基金当事人之间权利、义务的法律文件。投资者自依据《基金合同》取得基金份额，即成为基金份额持有人和《基金合同》的当事人，其持有基金份额的行为本身即表明其对《基金合同》的承认和接受，并按照《基金法》《基金合同》以及其他有关规定享有权利、承担义务。**投资者欲了解基金份额持有人的权利和义务，应当详细查阅《基金合同》。**

本基金按照中国法律法规成立并运作，若《基金合同》、招募说明书的内容与届时有效的法律法规的强制性规定不一致，应当以届时有效的法律法规的规定为准。

第二节 释义

在本招募说明书中，除非文意另有所指，下列词语或简称具有如下含义：

一、与本基金有关的基础定义

1、基金/本基金/不动产基金：指易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金

2、封闭式基金：指基金份额总额在《基金合同》期限内固定不变（因扩募或者因本基金发生份额折算导致基金份额总额变更的情况除外），基金份额持有人不得申请赎回的证券投资基金

3、基金募集期：指自基金份额发售之日起至发售结束之日止的期间，原则上不超过 5 个交易日，最长不得超过 3 个月

4、《基金合同》生效日：指基金募集达到法律法规规定及《基金合同》规定的条件，基金管理人向中国证监会办理完毕基金备案手续，并获得中国证监会书面确认的日期

5、《基金合同》终止日：指《基金合同》规定的《基金合同》终止事由出现后，基金财产清算完毕，清算结果报中国证监会备案并予以公告的日期

6、存续期：指《基金合同》生效日至终止日之间的期限

7、基金收益：指基金投资所得资产支持证券分配收益、债券利息、买卖证券价差、银行存款利息、已实现的其他合法收入及因运用基金财产带来的成本和费用的节约

8、基金总资产：指基金拥有的不动产资产支持证券（包含应纳入合并范围的各会计主体所拥有的资产）、其他各类证券、银行存款本息和基金应收款项以及其他投资所形成的价值总和，即基金合并财务报表层面计量的总资产，又称基金资产总值

9、基金净资产：指基金总资产减去基金负债后的价值，即基金合并财务报表层面计量的净资产，又称基金资产净值

10、基金份额净值：指计算日基金净资产除以计算日基金份额总数

11、基金资产估值：指计算评估基金资产和负债的价值，以确定基金净资产和基金份额净值的过程

12、预留费用：指本基金成立后，从基金资产中列支、预留在本基金相关账户待支付给相关机构的费用，包括上市费用、登记结算费用、基金成立后首期审计费用、基金成立后首期资产评估费用（如有）、信息披露费用（如有）、账户开立费用、货币资金或债券投资管理涉及到的备付金预留等

13、尽职调查基准日/尽调基准日：除特别说明以外，就本基金发售募集而言系指【2025】

年【12】月【31】日

二、与本基金涉及的主体有关的定义

14、《基金合同》当事人：指受《基金合同》约束，根据《基金合同》享有权利并承担义务的法律主体，包括基金管理人、基金托管人和基金份额持有人

15、基金管理人：指易方达基金管理有限公司

16、基金托管人/交通银行：指交通银行股份有限公司

17、基金份额持有人：指依《基金合同》和招募说明书合法取得基金份额的投资人

18、原始权益人：指本基金持有的不动产项目的原所有人，就本基金成立时拟初始投资的不动产项目，“原始权益人”即指“广西北部湾投资集团有限公司”。如本基金后续购入、出售不动产项目，则原始权益人的范围相应调整

19、参与机构：指为本基金提供专业服务的评估机构、会计师事务所、律师事务所、财务顾问及外部管理机构等专业机构

20、运营管理机构/外部管理机构：指接受基金管理人和资产支持证券管理人委托对不动产项目进行运营管理的主体。就本基金初始通过持有资产支持证券间接投资的不动产项目，由广西新恒通高速公路有限公司担任外部管理机构。如本基金后续购入、出售不动产项目，则外部管理机构的范围相应调整

21、财务顾问：指符合法律法规规定的条件，基金管理人依法聘请的对不动产项目进行尽职调查和/或办理不动产基金份额发售的路演推介、询价、定价、配售等相关业务活动的证券公司。就本基金初始通过持有资产支持证券间接投资的不动产项目，由招商证券股份有限公司担任财务顾问。如本基金后续购入、出售不动产项目，则财务顾问的范围相应调整

22、北投集团：指广西北部湾投资集团有限公司

23、新恒通公司：指广西新恒通高速公路有限公司

24、项目公司：指直接拥有不动产资产合法、完整产权或经营权利的法人实体，即本基金初始投资的项目公司与新增项目公司的单称及/或合称，视上下文而定。就本基金初始投资的项目公司而言，指广西北投南南高速公路有限公司。基金扩募新增投资后，指前述项目公司与新增项目公司的单称及/或合称，视上下文而定，具体信息参见本招募说明书

25、交通量预测机构/招商交科：指招商局重庆交通科研设计院有限公司，即为本基金初始投资的不动产项目提供交通量预测服务的机构

26、法律顾问/中伦律所：指北京市中伦律师事务所，即为本基金初始发售募集提供基金和不动产项目法律服务的律师事务所

27、资产评估机构/评估机构/中联评估：指中联资产评估集团有限公司，即为本基金初始投资的不动产项目提供评估服务的评估机构

28、现金流审阅机构/审计机构/容诚：指容诚会计师事务所（特殊普通合伙），即为本基金初始发售募集提供基金可供分配金额测算报告审阅服务以及本基金申报阶段审计项目公司财务报告的会计师事务所

三、与本基金涉及的主要文件有关的定义

29、《基金合同》：指《易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金基金合同》及对该《基金合同》的任何有效修订和补充

30、《基金托管协议》：指基金管理人与基金托管人就本基金签订之《易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金托管协议》及对该《基金托管协议》的任何有效修订和补充

31、招募说明书或本招募说明书：指《易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金招募说明书》及其更新

32、基金份额询价公告/询价公告：指《易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金基金份额询价公告》

33、基金份额发售公告：指《易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金基金份额发售公告》

34、基金产品资料概要：指《易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金基金产品资料概要》及其更新

35、上市交易公告书：指《易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金上市交易公告书》

四、与本基金销售、登记、转托管有关的定义

36、认购：就本基金的基金份额认购而言，指在基金募集期内，投资人根据《基金合同》和招募说明书的规定申请购买基金份额的行为

37、基金销售业务：指基金管理人或销售机构宣传推介基金，发售基金份额，办理基金份额的转托管等业务

38、登记业务：指基金登记、存管、过户、清算和结算业务，具体内容包括投资人开放式基金账户和/或场内证券账户的建立和管理、基金份额登记、基金销售业务的确认、清算和结算、代理发放红利、建立并保管基金份额持有人名册和办理非交易过户等

39、转托管：指基金份额持有人在本基金的不同销售机构之间实施的变更所持基金份额

销售机构的操作，包括系统内转托管及跨系统转托管

40、系统内转托管：指基金份额持有人将其持有的基金份额在登记结算系统内不同销售机构（网点）之间进行转托管或在证券登记系统内不同会员单位（交易单元）之间进行转指定的行为

41、跨系统转托管：指基金份额持有人将其持有的基金份额在登记结算系统和证券登记系统之间进行转托管的行为

42、基金通平台：指交易所为公募 REITs 场外份额转让提供服务的基础设施服务平台

43、上交所：指上海证券交易所

44、个人投资者：指依据有关法律法规规定可投资于证券投资基金的自然人

45、机构投资者：指依法可以投资证券投资基金的、在中华人民共和国境内合法登记并存续或经有关政府部门批准设立并存续的企业法人、事业法人、社会团体或其他组织

46、专业投资者：指符合中国证监会《证券期货投资者适当性管理办法》第八条规定的法人机构和自然人

47、普通投资者：指依据中国证监会《证券期货投资者适当性管理办法》第十条规定，非专业投资者的投资者

48、网下投资者：网下投资者指证券公司、基金管理公司、信托公司、财务公司、保险公司及保险资产管理公司、合格境外投资者、商业银行及其理财子公司、政策性银行、符合规定的私募基金管理人以及其他符合中国证监会及上海证券交易所投资者适当性规定的专业机构投资者。全国社会保障基金、基本养老保险基金、年金基金等可根据有关规定参与不动产基金网下询价。网下投资者应当向中国证券业协会注册，接受中国证券业协会自律管理

49、公众投资者：指通过除战略配售及网下配售以外的其他公开发售途径认购基金份额的个人投资者和机构投资者、合格境外投资者以及法律法规或中国证监会允许购买证券投资基金的其他投资者

50、战略投资者：指符合国家法律、法规，按照基金战略配售要求进行战略投资的投资人

51、战略配售：指以锁定持有基金份额一定期限为代价获得优先认购基金份额的权利的配售方式

52、合格境外投资者：指符合相关法律法规规定使用来自境外的资金进行境内证券期货投资的境外机构投资者，包括合格境外机构投资者和人民币合格境外机构投资者

53、投资人/投资者：指个人投资者、机构投资者、合格境外投资者以及法律法规或中

国证监会允许购买证券投资基金的其他投资人的合称

54、销售机构：指易方达基金管理有限公司以及符合《销售办法》和中国证监会规定的其他条件，取得基金销售业务资格并与基金管理人签订了基金销售服务协议，办理基金销售业务的机构以及可通过上交所办理基金销售业务的会员单位。其中，可通过上海证券交易所办理本基金销售业务的机构必须是具有基金销售业务资格、并经上海证券交易所和中国证券登记结算有限责任公司认可的上海证券交易所会员单位

55、会员单位：指具有基金销售业务资格并经上海证券交易所和中国证券登记结算有限责任公司认可的上海证券交易所会员单位

56、登记机构：指办理登记业务的机构。本基金的登记机构为中国证券登记结算有限责任公司

57、场外：指上海证券交易所交易系统外的销售机构利用其自身柜台或者其他交易系统办理基金份额认购等业务的场所。通过该等场所办理基金份额的认购也称为场外认购

58、场内：指通过上海证券交易所具有相应业务资格的会员单位利用交易所交易系统办理基金份额认购和上市交易等业务的场所。通过该等场所办理基金份额的认购也称为场内认购

59、场外基金账户/开放式基金账户：指投资人通过场外销售机构在中国证券登记结算有限责任公司注册的开放式基金账户，用于记录其持有的、基金管理人所管理的基金份额余额及其变动情况的账户

60、场内证券账户：指中国证券登记结算有限责任公司上海分公司开立的上海证券账户（人民币普通股票账户和证券投资基金账户）

61、场外份额：指登记在登记结算系统下的基金份额

62、场内份额：指登记在证券登记系统下的基金份额

63、登记结算系统：指中国证券登记结算有限责任公司开放式基金登记结算系统。投资人通过场外基金销售机构认购所得的基金份额登记在本系统下

64、证券登记系统：指中国证券登记结算有限责任公司上海分公司证券登记结算系统，投资人通过场内会员单位认购或买入所得的基金份额登记在本系统下

65、基金交易账户：指销售机构为投资人开立的、记录投资人通过该销售机构办理认购、转托管等业务而引起的基金份额变动及结余情况的账户

五、与不动产基金整体架构相关的定义

66、基础资产：系指本基金通过持有资产支持证券持有的(i)项目公司100%股权和(ii)

基于《项目公司股东借款合同》对项目公司享有的债权。如本基金后续购入、出售不动产项目，则基础资产的范围相应调整

67、特殊目的载体：指由本基金根据《基础设施基金指引》直接或间接全资拥有的法律实体，本基金通过特殊目的载体取得不动产项目完全所有权或经营权利，在本基金中，特殊目的载体系指专项计划和项目公司的单称或统称

68、收费公路权益：就本基金初始投资的不动产项目而言，指兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）（以下简称“兰海高速广西南宁那南段”）的权益（包含高速公路收费权和所对应的广告经营权）以及基于高速公路权益而持有的附属公路设施，但不包括服务区的服务设施经营权

69、不动产项目/不动产资产/标的公路：本基金所投资的符合《基础设施基金指引》和中国证监会其他规定的资产。本基金成立时，指兰海高速广西南宁那南段，即通过易方达广西北投高速公路 1 期资产支持专项计划、项目公司取得的不动产项目权益，具体信息参见本基金招募说明书“第二章 不动产项目”之“第一节 不动产项目概况”

70、重大不利变化：指任何自然人、法人或其他组织的法律地位、财务状况、资产或业务前景的不利变化，且这些变化对其履行相关协议、文件项下义务的能力产生重大不利影响

71、重大不利影响：指根据基金管理人的合理判断，可能对以下各项产生重大不利影响的事件、情况、监管行为、制裁或罚款：（1）基础资产的可回收性；（2）基金管理人、基金托管人、原始权益人、资产支持证券管理人、资产支持证券托管人、运营管理机构、项目公司及其他相关主体的（财务或其他）状况、业务或财产；（3）基金管理人、基金托管人、原始权益人、资产支持证券管理人、资产支持证券托管人、运营管理机构、项目公司及其他相关主体履行其在相关协议、文件项下各自义务的能力；（4）基金份额持有人的权益；（5）本基金或基金资产

72、处置：指：（1）本基金以出售或其他方式对全部或部分资产支持证券进行处分，从而间接实现对专项计划直接或间接持有的全部或部分标的股权、标的债权和/或不动产项目权益的处分；（2）专项计划以出售或其他方式对其直接或间接持有的全部或部分标的股权、标的债权和/或不动产项目的权益进行处分

73、处置收入：指通过处置所获得的现金收入扣除因处置产生的支出、税费和费用之后的净收入

74、合格投资：指投资于利率债（包括国债、政策性金融债、央行票据以及其他利率债）、AAA 级信用债（包括企业债、公司债、金融债、中期票据、短期融资券、超短期融资券、公

开发行的次级债、政府支持机构债、地方政府债、可分离交易可转债的纯债部分等）、货币市场工具（包括同业存单、债券回购、银行存款（含协议存款、定期存款及其他银行存款）等）及法律法规或中国证监会允许基金投资的其他金融工具

六、与专项计划有关的基础定义

75、专项计划/不动产资产支持专项计划/资产支持专项计划：指由资产支持证券管理人根据法律法规和专项计划文件约定设立的不动产资产支持专项计划，本基金成立时，“专项计划”即指“易方达广西北投高速公路 1 期资产支持专项计划”

76、广西北投高速公路专项计划：指易方达广西北投高速公路 1 期资产支持专项计划

77、资产支持证券/不动产资产支持证券：指根据《证券公司及基金管理公司子公司资产证券化业务管理规定》及其他适用法律法规，以不动产项目产生的现金流为偿付来源，资产支持证券管理人以不动产资产支持专项计划为载体，向投资者发行的代表不动产财产或财产权益份额的有价证券。资产支持证券持有人根据其所拥有的专项计划的资产支持证券及其条款条件享有专项计划利益，承担专项计划的风险

78、标的资产：指标的股权、标的债权和不动产项目的统称

79、标的股权：指由原始权益人在专项计划设立后转让给专项计划的，由原始权益人持有的项目公司的 100%股权

80、标的债权：指计划管理人（代表专项计划）根据《项目公司借款合同》对项目公司享有的借款债权

81、专项计划资产：指专项计划文件约定的属于专项计划所有的全部资产和收益

82、专项计划资金：指专项计划资产中表现为货币形式的部分

83、专项计划利益：指专项计划资产扣除专项计划费用后属于资产支持证券持有人享有的利益

84、专项计划费用：指专项计划存续期间合理支出的与专项计划相关的所有税收、费用和其他支出，包括但不限于：专项计划在运营过程中因其管理和处分专项计划资产而承担的税收（包括因国家税收体制调整变更后的应缴税种，但资产支持证券管理人就其营业活动或收入而应承担的税收除外）和政府收费、资产支持证券管理人的管理费、资产支持证券管理人聘请第三方专业机构的服务费（如有）、资产支持证券托管人的托管费、登记托管机构的登记托管服务费、监管银行的监管费（如有）、销售机构的销售费用（如有）、评估机构对不动产项目进行价值评估的跟踪评估费（如有）、对专项计划进行审计的审计费、对项目公司进行交割审计的审计费、兑付兑息费和上市月费（如有）、资金汇划费、执行费用、信息披

露费、召开资产支持证券持有人大会的会务费、专项计划验资费（如有）、银行开（销）户费和年费（如有）、询证费（如有）、清算律师费、清算审计费等其他清算费用以及除前述所明确列示费用以外的专项计划管理人须承担的且根据专项计划文件有权得到补偿的其他费用支出（简称“不可预见费用”）

85、执行费用：指与专项计划资产的诉讼或仲裁相关的税收或费用，包括但不限于诉讼费、仲裁费、财产保全费、律师费、执行费，以及因诉讼或仲裁之需要而委托中介机构或司法机关进行鉴定、评估等而产生的费用

86、专项计划设立日：指专项计划所募集的资金总额（不含发行期认购资金产生的利息）已达到目标发售规模，且经会计师事务所进行验资并出具验资报告后，专项计划管理人根据《标准条款》第 4.4 条的约定宣布专项计划设立之日。为免疑义，专项计划设立日以专项计划管理人公告为准

87、专项计划发行期：指专项计划发行前，资产支持证券管理人确定的专项计划资产支持证券销售推介的时间，但在该期间内若认购人交付的认购资金总额（不含发行期认购资金产生的利息）提前达到目标发售规模的，专项计划发行期提前终止

88、专项计划存续期间：指自专项计划设立日（含该日）起至专项计划终止日（含该日）止的期间

89、专项计划处分期/处分期：指发生以下任一情形时，自该等情形发生后，专项计划进入处分期间。处分期自以下任一情形发生之日起算，至专项计划资产处分完毕并完成最后一次处置分配之日止：（1）专项计划终止日届至；（2）经资产支持证券持有人大会或资产支持证券单一持有人决议决定专项计划进入专项计划处分期的

七、与专项计划涉及的主要主体有关的定义

90、资产支持证券管理人/专项计划管理人/计划管理人：指根据专项计划文件的约定担任资产支持证券管理人的主体，或根据专项计划文件任命的作为资产支持证券管理人的继任主体。本基金成立时，指易方达资产管理有限公司（以下简称“易方达资管”）

91、资产支持证券托管人/专项计划托管银行/计划托管人：指根据专项计划文件的约定担任资产支持证券托管人的主体，或根据专项计划文件任命的作为资产支持证券托管人的继任主体。本基金成立时，指交通银行股份有限公司广西壮族自治区分行（以下简称“交通银行广西区分行”）

92、项目公司监管银行：指根据《项目公司监管协议》的约定担任项目公司监管银行的主体，就本基金以初始募集资金投资的不动产项目而言，指交通银行股份有限公司广西壮族

自治区分行，或根据该等协议任命的作为监管银行的继任主体

93、资产支持证券持有人：指持有资产支持证券的投资者

94、资产支持证券持有人大会：指按照专项计划文件的约定召集并召开的资产支持证券持有人的会议

八、与专项计划认购有关的定义

95、认购：就专项计划而言，指投资者在专项计划设立时交付认购资金购买资产支持证券的行为

96、认购资金：就专项计划而言，指在专项计划认购期间投资者为认购资产支持证券而向资产支持证券管理人交付的资金

97、专项计划募集资金：指投资者认购资产支持证券而缴纳的认购资金总和

98、目标发售规模：就专项计划而言，“目标发售规模”指专项计划文件中约定的，根据不动产基金的询价发行结果，由资产支持证券管理人与基金管理人届时共同签署的《认购协议》确定，具体以专项计划管理人和基金管理人届时共同签署的《认购协议》中确认的金额为准

九、与专项计划涉及的主要交易文件有关的定义

99、专项计划文件：指与专项计划有关的主要交易文件及募集文件，包括但不限于《计划说明书》《标准条款》《认购协议》《专项计划风险揭示书》《专项计划托管协议》《项目公司股权转让协议》《项目公司股东借款合同》《项目公司监管协议》

100、专项计划计划说明书/计划说明书/《计划说明书》：指专项计划管理人为推广资产支持证券而制作的资产支持专项计划说明书及其任何有效修改或补充

101、专项计划标准条款/标准条款/《标准条款》：指专项计划管理人为规范专项计划的设立和运作而制作的资产支持专项计划标准条款及其任何有效修改或补充

102、专项计划资产支持证券认购协议/认购协议/《认购协议》：指在专项计划设立时，专项计划管理人与资产支持证券投资者签署的资产支持证券认购协议以及对该协议的任何有效修改或补充

103、专项计划风险揭示书/《专项计划风险揭示书》：指作为《认购协议》附件的，专项计划管理人与资产支持证券投资者签署的资产支持专项计划风险揭示书以及对该文件的任何有效修改或补充

104、资产管理合同：《标准条款》《认购协议》《专项计划风险揭示书》和《计划说明书》一同构成资产支持证券管理人与认购人之间的资产管理合同

105、《易方达广西北投高速公路 1 期资产支持专项计划说明书》：指易方达广西北投高速公路 1 期资产支持专项计划的专项计划管理人为推广易方达广西北投高速公路 1 期资产支持专项计划的资产支持证券而制作的《易方达广西北投高速公路 1 期资产支持专项计划说明书》及其任何有效修改或补充。本基金成立时，《计划说明书》即指《易方达广西北投高速公路 1 期资产支持专项计划说明书》

106、《易方达广西北投高速公路 1 期资产支持专项计划标准条款》：指易方达广西北投高速公路 1 期资产支持专项计划的专项计划管理人为规范易方达广西北投高速公路 1 期资产支持专项计划的设立和运作而制作的《易方达广西北投高速公路 1 期资产支持专项计划标准条款》及其任何有效修改或补充。本基金成立时，《标准条款》即指《易方达广西北投高速公路 1 期资产支持专项计划标准条款》

107、《易方达广西北投高速公路 1 期资产支持专项计划认购协议》：指易方达广西北投高速公路 1 期资产支持专项计划的专项计划管理人与拟认购易方达广西北投高速公路 1 期资产支持专项计划资产支持证券的投资者签署的《易方达广西北投高速公路 1 期资产支持专项计划之资产支持证券认购协议》及其任何有效修改或补充。本基金成立时，《认购协议》即指《易方达广西北投高速公路 1 期资产支持专项计划认购协议》

108、《易方达广西北投高速公路 1 期资产支持专项计划风险揭示书》：指易方达广西北投高速公路 1 期资产支持专项计划的资产支持证券管理人编制的《易方达广西北投高速公路 1 期资产支持专项计划风险揭示书》及其任何有效修改或补充，用于向资产支持证券投资者阐明投资风险，并应经认购人签署。本基金成立时，《专项计划风险揭示书》即指《易方达广西北投高速公路 1 期资产支持专项计划风险揭示书》

109、《易方达广西北投高速公路 1 期资产支持专项计划托管协议》：指易方达广西北投高速公路 1 期资产支持专项计划的资产支持证券管理人与资产支持证券托管人签署的《易方达广西北投高速公路 1 期资产支持专项计划托管协议》及其任何有效修改或补充，本基金成立时，《专项计划托管协议》即指《易方达广西北投高速公路 1 期资产支持专项计划托管协议》

110、项目公司股权转让协议/《项目公司股权转让协议》：指资产支持证券管理人（代表专项计划）与原始权益人就项目公司股权转让事宜签署的股权转让协议以及对该协议的任何有效修改或补充

111、项目公司股东借款合同/《项目公司股东借款合同》/《项目公司借款合同》：指资产支持证券管理人（代表专项计划）与项目公司就资产支持证券管理人（代表专项计划）向

项目公司提供借款事宜签署的借款合同以及对该合同的任何有效修改或补充

112、运营管理协议/《运营管理协议》：指基金管理人、资产支持证券管理人、项目公司与外部管理机构及其他相关方（如有）就委托外部管理机构对不动产项目进行运营管理事宜签署的不动产项目运营管理协议及其任何有效修改或补充

113、项目公司监管协议/《项目公司监管协议》：系指基金管理人（代表不动产基金）、专项计划管理人（代表专项计划）、项目公司监管银行与项目公司签署的项目公司监管协议及其任何有效修改或补充

十、与不动产基金整体架构涉及的主要账户有关的定义

114、专项计划募集账户/募集资金专户：指资产支持证券管理人开立的专用于专项计划发行期接收、存放投资者交付的认购资金的人民币资金账户

115、专项计划托管账户/专项计划账户：指资产支持证券管理人以专项计划的名义在资产支持证券托管人开立的人民币资金账户。专项计划的相关货币收支活动，包括但不限于接收募集资金专户划付的认购资金、接收回收款及其他应属专项计划的款项、支付《项目公司股权转让协议》项下的转让价款、向项目公司发放借款、支付专项计划利益及专项计划费用，以及进行合格投资等，均必须通过该账户进行

116、项目公司基本户：指项目公司在基本户开户行开立的人民币资金账户，项目公司所有支出项目（除偿还标的债权本息、向股东分配股息、红利（如有）、进行合格投资、给外部管理机构支付运营管理费及基金管理人认为有必要支付的其他款项外）原则上均通过项目公司基本户支付，就本基金初始投资的项目公司而言，基本户开户行为交通银行股份有限公司南宁桂雅支行

117、项目公司监管账户：指项目公司根据《项目公司监管协议》开立的专门用于接收项目公司所有收入和现金流入（包括但不限于运营收入、股东增资及借款、贷款、合格投资收益）及运营管理机构划付的运营管理保证金，偿还存量债权本息、向资产支持证券管理人（代表专项计划）偿还标的债权本息、向股东分配股息、红利（如有）等股权投资收益、进行合格投资、向运营管理机构支付运营管理费，并根据《项目公司监管协议》约定向项目公司基本户划付资金，以及支付资产支持证券管理人认为必要的其他款项的人民币资金账户

十一、其他定义

118、业务规则：指证券交易所、证券业协会、基金业协会、中国证券登记结算有限责任公司及基金管理人、相关登记机构、销售机构发布的适用于不动产基金的业务规则、细则、规定及其不时修订的版本，由投资人和相关机构共同遵守

119、法律法规：指中国现行有效并公布实施的法律、行政法规、规范性文件、司法解释、行政规章以及其他对《基金合同》当事人有约束力的决定、决议、通知等

120、《公司法》:指经全国人民代表大会常务委员会 2023 年 12 月 29 日修订通过的《中华人民共和国公司法》及颁布机关对其不时做出的修订

121、《基金法》：指 2003 年 10 月 28 日经第十届全国人民代表大会常务委员会第五次会议通过,经 2012 年 12 月 28 日第十一届全国人民代表大会常务委员会第三十次会议修订，自 2013 年 6 月 1 日起实施，并经 2015 年 4 月 24 日第十二届全国人民代表大会常务委员会第十四次会议修正的《中华人民共和国证券投资基金法》及颁布机关对其不时做出的修订

122、《证券法》：指 1998 年 12 月 29 日，经第九届全国人民代表大会常务委员会第六次会议通过，自 1999 年 7 月 1 日起施行，并经 2019 年 12 月 28 日第十三届全国人民代表大会常务委员会第十五次会议第二次修订，于 2020 年 3 月 1 日起施行的《中华人民共和国证券法》及颁布机关对其不时做出的修订

123、《销售办法》：指中国证监会 2020 年 8 月 28 日颁布、2020 年 10 月 1 日实施的《公开募集证券投资基金销售机构监督管理办法》及颁布机关对其不时做出的修订

124、《信息披露办法》:指中国证监会 2019 年 7 月 26 日颁布、2019 年 9 月 1 日实施，并经 2020 年 3 月 20 日中国证监会《关于修改部分证券期货规章的决定》修改的《公开募集证券投资基金信息披露管理办法》及颁布机关对其不时做出的修订

125、《运作办法》：指中国证监会 2014 年 7 月 7 日颁布、同年 8 月 8 日实施的《公开募集证券投资基金运作管理办法》及颁布机关对其不时做出的修订

126、1014 号文：指国家发展改革委 2024 年 7 月 6 日颁布并于 2024 年 8 月 1 日实施的《关于全面推动基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）项目常态化发行的通知》

127、《基础设施基金指引》：指中国证监会 2020 年 8 月 7 日公布并实施的《公开募集基础设施证券投资基金指引（试行）》及颁布机关对其不时做出的修订

128、《管理规定》：指中国证监会 2014 年 11 月 19 日公布并实施的《证券公司及基金管理公司子公司资产证券化业务管理规定》及颁布机关对其不时做出的修订

129、《不动产基金业务办法》：指上海证券交易所于 2025 年 12 月 31 日公布并实施的《上海证券交易所公开募集不动产投资信托基金（REITs）业务办法（试行）》及颁布机关对其不时做出的修订

130、《不动产基金审核关注事项指引》：指上海证券交易所于 2025 年 12 月 31 日公布并实施的《上海证券交易所公开募集不动产投资信托基金（REITs）规则适用指引第 1 号—

—审核关注事项（试行）》及颁布机关对其不时做出的修订

131、《不动产基金发售指引》：指上海证券交易所 2025 年 12 月 31 日公布并实施的《上海证券交易所公开募集不动产投资信托基金（REITs）规则适用指引第 2 号——发售业务（试行）》及颁布机关对其不时做出的修订

132、《不动产基金运营操作指引》：指中国证券投资基金业协会 2025 年 12 月 31 日公布并实施的《公开募集不动产投资信托基金（REITs）运营操作指引（试行）》及颁布机关对其不时做出的修订

133、国家发展改革委：指中华人民共和国国家发展和改革委员会

134、中国证监会：指中国证券监督管理委员会

135、银行业监督管理机构：指中国人民银行和/或国家金融监督管理总局

136、中国基金业协会：指中国证券投资基金业协会

137、中国结算：指中国证券登记结算有限责任公司

138、规定媒介：指符合中国证监会规定条件的用以进行信息披露的全国性报刊及《信息披露办法》规定的互联网网站（包括基金管理人网站、基金托管人网站、中国证监会基金电子披露网站）等媒介

139、工作日：指上海证券交易所的正常交易日

140、元：指人民币元

141、不可抗力：指《基金合同》当事人不能预见、不能避免并不能克服，且在《基金合同》当事人签署之日后发生的，使《基金合同》当事人无法全部履行或无法部分履行《基金合同》的任何事件和因素，包括但不限于洪水、地震及其他自然灾害、战争、骚乱、火灾、政府征用、没收、恐怖袭击、传染病传播、法律法规变化、系统故障、突发停电或其他突发事件、证券交易所或证券登记结算机构非正常暂停或停止交易或发送数据存在延误、错漏

第三节 招募说明书概要

本概要仅对招募说明书全文作扼要提示。投资者作出投资决策前，应当认真阅读本招募说明书正文和附件。

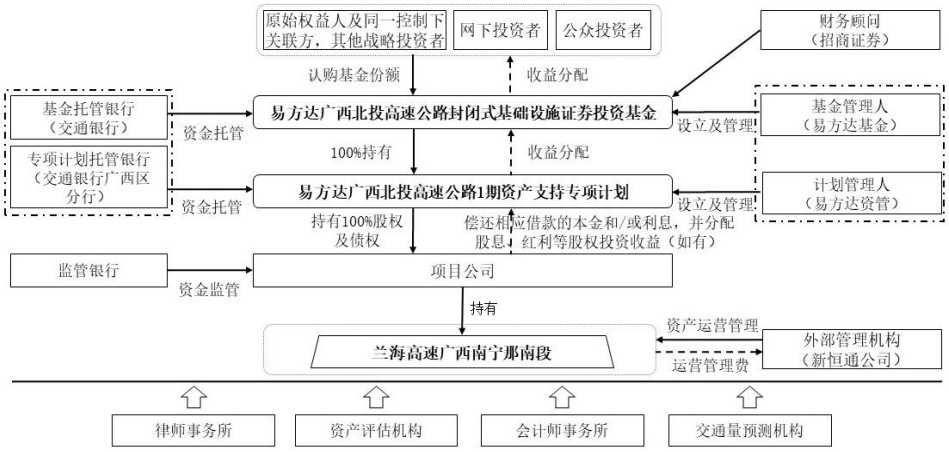
一、重大事项提示

基金收益高度依赖底层高速公路不动产项目的运营状况。项目可能面临宏观经济、政策调整、路网变化等多重因素影响，导致实际运营收入不及预期，进而影响基金的可供分配金额。提醒投资者重点关注本招募说明书“第二章 不动产项目”中的第一节和第二节。

二、不动产基金整体架构

（一）不动产基金整体架构的交易结构图

图：不动产基金整体架构



（二）不动产基金整体架构概述

1、基金管理人向中国证监会申请注册易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金，经询价配售和公开发售，不动产基金成立。投资人取得不动产基金份额，成为基金份额持有人。

2、不动产基金拟以募集资金认购专项计划资产支持证券的全部份额。基金管理人（代表本基金）通过与资产支持证券管理人签订《易方达广西北投高速公路 1 期资产支持专项计划资产支持证券认购协议》（以下简称“《认购协议》”），将认购资金以专项资产管理方式委托资产支持证券管理人管理，资产支持证券管理人设立并管理专项计划，基金管理人（代表本基金）取得资产支持证券，成为资产支持证券持有人。

3、资产支持证券管理人（代表专项计划）按照资产支持证券管理人与项目公司原股东就项目公司 100%股权转让事宜签订的《项目公司股权转让协议》的相关约定受让项目公司100%的股权，同时按照《项目公司股东借款合同》的相关约定，向项目公司发放股东借款。

4、不动产项目公司在项目运营过程中均使用项目公司监管账户收取不动产项目公司运营收入。

5、不动产项目公司应按照其与资产支持证券管理人（代表专项计划）签署的《项目公司股东借款合同》约定，向资产支持证券管理人（代表专项计划）偿还相应股东借款的本金和/或利息，并分配股息、红利等股权投资收益。

6、资产支持证券管理人按照《标准条款》约定，向不动产基金划付资产支持证券收益。

7、基金管理人按照《基金合同》约定，向投资人分配不动产基金份额收益。

三、不动产基金发行概况和本次发行的有关中介机构基本情况

表：不动产基金发行概况和本次发行的有关中介机构基本情况

基本情况	
基金名称	易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金
专项计划名称	易方达广西北投高速公路 1 期资产支持专项计划
不动产项目业态	收费公路
基金投资标的	本基金存续期内主要投资于最终投资标的为高速公路不动产项目的资产支持证券，并持有其全部份额，最终取得相关不动产项目完全所有权或经营权利。本基金的其他基金资产可以投资于利率债（包括国债、政策性金融债、央行票据以及其他利率债）、AAA 级信用债（包括企业债、公司债、金融债、中期票据、短期融资券、超短期融资券、公开发行的次级债、政府支持机构债、地方政府债、可分离交易可转债的纯债部分等）、货币市场工具（包括同业存单、债券回购、银行存款（含协议存款、定期存款及其他银行存款）等）及法律法规或中国证监会允许基金投资的其他金融工具。 本基金不投资于股票，也不投资于可转换债券（可分离交易可转债的纯债部分除外）、可交换债券。 如法律法规或监管机构以后允许基金投资其他品种，基金管理人在履行适当程序后，可以将其纳入投资范围，并可依据届时有效的法律法规适时合理地调整投资范围。
基金存续期限	18 年
专项计划期限	18 年
预计基金募集份额（亿份）	【X】
预计募集规模（亿元）	约【23.52】
不动产项目估值（亿元）	23.49
净现金流分派率/IRR	2026 年和 2027 年度净现金流分派率分别为【9.07】%、【9.59】%

	全周期 IRR 为【6.21】%
基金收益预计分配频率和分配比例	本基金收益分配采取现金分红方式。在符合有关基金分红的条件下，本基金每年至少进行收益分配 1 次，每年收益分配的比例应不低于合并后基金年度可供分配金额的 90%。若《基金合同》生效不满 6 个月可不进行收益分配。
回收资金用途	用于新的高速公路项目建设和清洁能源项目建设，具体包括：G7221 衡阳至南宁高速公路龙胜至融安段、G7221 衡阳至南宁高速公路融安至罗城段、北流至凭祥公路（南宁大塘至凭祥段）和昭平五将风电场
原始权益人及其同一控制下关联方拟持战配比例	【58%】
预计是否出表	否
特殊条款	无
参与人概况	
基金管理人	易方达基金管理有限公司
专项计划管理人	易方达资产管理有限公司
托管人	基金托管人：交通银行股份有限公司 计划托管人：交通银行股份有限公司广西壮族自治区分行
财务顾问	招商证券股份有限公司
原始权益人	广西北部湾投资集团有限公司
原始权益人企业性质	国有控股
原始权益人所属行业	土木工程建筑业
原始权益人注册地	南宁市青秀区中泰路 11 号北部湾大厦
原始权益人控股股东及持股比例	广西壮族自治区人民政府国有资产监督管理委员会，直接持股 67%
原始权益人实控人	广西壮族自治区人民政府国有资产监督管理委员会，穿透后合计持股 100%
外部管理机构	广西新恒通高速公路有限公司
外部管理机构注册地	南宁市青秀区云景路 39 号第 19 层
外部管理机构经营地	南宁市青秀区云景路 39 号第 19 层
重要现金流提供方	无
资产评估机构	中联资产评估集团有限公司
基金法律顾问	北京市中伦律师事务所
专项计划法律顾问	北京市中伦律师事务所
审计不动产项目财务情况的会计师事务所	容诚会计师事务所（特殊普通合伙）
审阅基金可供分配金额测算报告的会计师事务所	容诚会计师事务所（特殊普通合伙）
现金流测算机构	无
流动性服务商	拟聘请不少于 1 家流动性服务商为基金提供双边报价等服务

四、不动产项目概况

本次拟发行不动产基金的不动产项目为位于广西壮族自治区南宁市良庆区的兰海高速广西南宁那南段项目，项目概况如下表所示：

表：不动产项目概况

不动产项目名称	兰海高速广西南宁那南段
不动产项目业态	收费公路
项目所在地	广西壮族自治区南宁市良庆区
资产范围	兰海高速广西南宁那南段起于南宁市那马镇新兰村附近，经那马、大塘、南晓，终于南宁市南晓镇派双村附近，起点桩号为 K1990+532.14，终点桩号为 K2039+256.137
建设内容和规模	建设内容：兰海高速广西南宁那南段起于南宁市那马镇新兰村附近，经那马、大塘、南晓，终于南宁市南晓镇派双村附近 建设规模：兰海高速广西南宁那南段全长 48.724 公里，主线采用双向八车道高速公路标准建设，设计速度 120 公里/小时，总投资 289,628.22 万元
开竣工时间以及投入运营时间	项目于 2012 年 12 月开工，于 2023 年 7 月通过竣工验收。2018 年 6 月投入运营
使用期限	项目收费期限从 2018 年 6 月 1 日起至 2043 年 8 月 18 日止
剩余年限	17.63 年
用地性质	公路用地
可供分配金额测算	2026 年度预测可供分配金额为【213,248,660.11】元，2027 年度预测可供分配金额为【225,498,312.27】元
投保情况（投保险种投保金额、投保期限）	截至尽调基准日，根据《财产一切险保险单》（保单号：605110701022025100007l）、《公众责任保险保险单》（保单号：PZCG 202445010000000357），不动产项目已投保财产一切险及公众责任险。财产一切险保险金额人民币 2,487,265,600 元，保险期限自 2025 年 11 月 18 日 00:00 起，至 2026 年 11 月 17 日 23:59 止；公众责任险累计责任限额为 1000 万元，保险期限自 2025 年 2 月 1 日零时起至 2026 年 1 月 31 日二十四时止。 根据《公众责任保险保险单》（保单号：6051107040120260000001），不动产项目在公众责任险到期前再次投保，公众责任险累计责任限额为 1000 万元，保险期限自 2026 年 2 月 1 日 00:00 起至 2027 年 1 月 31 日 23:59 止。
项目权属	截至尽调基准日，原始权益人合法享有项目公司 100%的股权，项目公司合法享有标的公路收费权、土地使用权、标的公路广告经营权。标的不动产项目资产范围明确、权属清晰。
他项权利（如有）	无

五、不动产项目经营情况

本项目主要收入来源为车辆通行费，收入来源分散，不存在重要现金流提供方，不依赖第三方补贴等非经常性收入。

（一）财务表现

2023 年-2025 年不动产项目营业收入分别为 3.29 亿元、3.07 亿元和 3.11 亿元；净利润分别为 1.20 亿元、1.05 亿元和 0.59 亿元；EBITDA（息税折旧摊销前利润）分别为 2.69 亿元、2.51 亿元和 2.44 亿元。

表：报告期不动产项目主要财务指标

项目指标	2025 年末/度	2024 年末/度	2023 年末/度
总资产（亿元）	22.88	22.57	23.33
资产负债率（%）	66.01	53.58	52.54
营业毛利率（%）	42.32	55.43	60.89
营业收入（亿元）	3.11	3.07	3.29
净利润（亿元）	0.59	1.05	1.20
经营活动产生现金流量净额（亿元）	2.22	2.42	2.58
EBITDA（亿元）	2.44	2.51	2.69
大幅波动/持续为负等异常情况（如有）	营业收入方面：2024 年、2025 年车流量存在小幅波动，当年度营业收入增长率分别为-6.69%、1.3%。 净利润方面：2024 年 12 月、2025 年 4 月调整预计总车流量，成本端无形资产摊销同比增长，导致 2025 年净利润下降。		

（二）运营数据

不动产项目 2025 年日均交通量为 29,884 辆，同比下降 3.74%，收入同比上升 1.25%，其中 2025 年下半年客车交通量同比上升 3.4%，货车交通量同比下降 3.2%，收入同比上升 11.96%；2018 年至 2025 年的日均交通量复合增长率为 2.69%，收入复合增长率 0.05%。车型结构方面不动产项目以客车为主，2025 年客车交通量占比约 80.07%，货车交通量占比约 19.93%。

（三）行业和区域竞争情况

1、行业竞争格局

高速公路行业存在较高的资金壁垒，我国收费公路企业大致分为省级集团、市级交通建设运营主体和拥有少量/单一路产的企业。省级集团整合了省内大部分收费公路路产，具有通车里程长、资产规模大、业务多元化的特点，一般由省国资或省交通厅实际控制；市级交通建设运营主体聚焦本市内收费公路的建设运营维护，具备区域专营优势，一般由市国资委或市交通运输局实际控制。

从替代运输方式看，公路在我国交通运输体系一直占有重要地位，但近几年来公路运输的地位变化明显，主要表现为客运量占比下降、货运量占比上升，主要系民航、高铁网络的发展重心放在满足客运需求，导致公路客运量分流大于货运量分流。

2、区域竞争情况

与本项目存在一定竞争关系的路段以及其对本项目交通量的影响程度如下表所示：

表：与本项目存在一定竞争关系的路段情况

影响因素	建设状态	影响年份	影响效果	交通量影响程度合计	
				客车	货车
G75 兰海高速和 S7512 钦防高速涉铁工程施工	预计于 2026 年上半年开工，2027 年中验收通车	2026 年	考虑因涉铁施工导致高速公路通行条件变化，拥堵风险增加，对出行条件及时间更敏感的客车产生抑制或转移影响，预计 2026 年对本项目客车分流影响约为-4.55%，客车日均交通量减少 1148 辆。	-4.55%	/
国道 G325 对货车转移吸引持续	考虑 2026 年国道 G325 对本项目货车转移吸引持续	2026 年	考虑国道 G325 持续转移吸引本项目货车，预计 2026 年对本项目货车分流影响约为-5.65%，货车日均交通量减少 354 辆。	/	-5.65%
国道 G325 改扩建工程	2024 年 12 月底工可已获得自治区发改委批复，计划于 2026 年下半年开始施工。	2027 年	主要影响南宁与钦州、防城港、北海方向，以及南宁城区至项目沿线区域往来交通量；2027 年对本项目客车利好影响约为 3.23%，客车日均交通量增加 818 辆，对货车利好影响约为 2.66%，货车日均交通量增加 165 辆。	3.23%	2.66%
	工期三年，计划于 2029 年下半年完工通车。	2029 年	主要影响南宁与钦州、防城港、北海方向，以及南宁城区至项目沿线区域往来交通量；2029 年对本项目客车分流影响约为-13.37%，客车日均交通量减少 3607 辆，对货车分流影响约为-19.51%，货车日均交通量减少 1299 辆。	-13.37%	-19.51%
南宁南过境线六景至大塘段	2023 年 10 月动工，预计 2026 年底建成通车。	2027 年	主要影响柳州、来宾、河池、桂林、梧州以及南宁等与防城港方向往来交通量；2027 年对本项目客车分流影响约为-2.06%，客车日均交通量减少 538 辆，对货车分流影响约为-0.55%，货车日均交通量减少 35 辆。	-2.06%	-0.55%
兰海高速钦北段、钦防高速客车收费标准提升	预计 2027 年完成改扩建工程竣工验收并取	2027 年	兰海高速钦北段、钦防高速公路完成改扩建工程竣工验收后客车收费标准提升，一类客车从 0.4 元/车公里提价至 0.5 元/车公里，四类客车从 1.3 元/车	-1.88%	/

	得收费标准核准批复。		公里提价至 1.45 元/车公里，预计对本项目客车分流影响约为-1.88%，客车日均交通量减少 481 辆。		
平陆运河	预计 2026 年底完工通航。	2027 年/2028 年	主要影响贵州、云南方向与钦州、防城港方向，以及南宁市境内水运航线沿线的柳州、来宾、贵港等地区与钦州、防城港之间的往来交通量。2027 年对本项目货车分流影响约为-2.15%，货车日均交通量减少 136 辆；2028 年对本项目货车分流影响约为-1.91%，货车日均交通量减少 124 辆。	/	-2.15%/-1.91%
合浦至湛江高速铁路	2024 年 12 月 29 日开工建设，预计 2028 年建成运营。	2028 年	主要影响经行本项目来往广东方向的交通量；2028 年对本项目客车分流影响约为-2.13%，客车日均交通量减少 562 辆。	-2.13%	/
G7522 贵阳-北海公路（南宁至北海段）	工可报告已报自治区发改委审查。2025 年 1 月，已完成施工图勘察设计招标。计划 2026 年初开工，预计 2028 年底建成通车。	2029 年	主要影响南宁、北海、钦州之间以及钦州、北海与来宾、桂林等广西北部方向往来交通量；2029 年对本项目客车分流影响约为-8.47%，客车日均交通量减少 1980 辆，对货车分流影响约为-10.51%，货车日均交通量减少 563 辆。	-8.47%	-10.51%
南湛高速广东段	预计 2028 年底建成通车	2029 年	南湛高速广东段通车虽然打通了广西段断头路的现状，但通道内可供选择的道路较多，且 G7522 贵阳-北海公路（南宁至北海段）开通后，其综合成本优势更明显，故南湛高速广东段对本项目交通量影响很小，在此不做详细论述。	/	/
吴上高速二期	2023 年 10 月 14 日获得工可批复，2024 年 2 月 23 日获得初步设计批复，计划 2029 年底建成通车。	2030 年	主要影响南宁、贵州、河池、百色等与防城港上思县、防城港东兴等方向往来交通量；2030 年对本项目客车分流影响约为-0.24%，客车日均交通量减少 54 辆，对货车分流影响约为-0.22%，货车日均交通量减少 11 辆。	-0.24%	-0.22%

六、不动产项目资产评估以及现金流预测情况

（一）不动产项目资产评估和现金流预测表

表：不动产项目资产评估和现金流预测表

项目	兰海高速广西南宁那南段
收益年限	17.63 年
评估方法	收益法
估值规模	23.49 亿元
评估增值率	9.48%

预测现金流年复合增长率	1.75%
折现率	7.74%
IRR	6.21%

（二）压力测试情况表

1、预测期内通行费收入压力测试情况

表：预测期内通行费收入压力测试情况表

通行费收入变化比例	**基准日估值：23.49 亿元**	
	情境下估值（亿元）	**估值变化比例**
下降【10】%	20.30	-14%
下降【5】%	21.90	-7%
基准	23.49	0%
增长【5】%	25.09	7%
增长【10】%	26.68	14%

2、预测期内付现成本压力测试情况

表：预测期内付现成本压力测试情况表

付现成本变化比例	**基准日估值：23.49 亿元**	
	情境下估值（亿元）	**估值变化比例**
下降【10】%	24.18	3%
下降【5】%	23.83	1%
基准	23.49	0%
增长【5】%	23.15	-1%
增长【10】%	22.81	-3%

3、折现率压力测试情况

表：折现率压力测试情况表

折现率变化比例	**基准日估值：23.49 亿元**	
	情境下估值（亿元）	**估值变化比例**
下降【10】%	24.75	5%
下降【5】%	24.12	3%
基准	23.49	0%
增长【5】%	22.90	-3%
增长【10】%	22.34	-5%

七、不动产基金治理以及运营管理安排情况

（一）REITs 治理架构

表：REITs 治理架构表

层级	**机制设计要点**
持有人大会	基金份额持有人大会决策权限按照《基金法》和《基础设施基金指引》的法规要求设定。

基金管理人	基金管理人内部设立 REITs 投资部主要负责公募 REITs 业务推进及 REITs 产品发行、投资、运营、研究、风险管理等工作，设立 REITs 管委会负责对不动产基金重大事项的审批决策。 REITs 管委会成员共 6 人，根据基金管理人的内部相关制度，每人享有一票表决权。除制度另有规定外，决议须经代表三分之二以上表决权同意且 REITs 管委会主席投同意票方能通过。
拟任基金经理情况	1、拟任基金经理基本情况 韩蕴哲先生，法律硕士，本基金的拟任基金经理。现任易方达基金管理有限公司基金经理。曾任深圳市融通资本管理股份有限公司投资经理，易方达资产管理有限公司资产配置部高级投资经理、基础设施投资部资深产品经理、基础设施投资部高级研究员。2024 年 3 月 12 日起，担任易方达深高速高速公路封闭式基础设施证券投资基金基金经理。 李俊毅先生，管理学硕士，本基金的拟任基金经理。现任易方达基金管理有限公司基金经理。曾任中国建筑股份有限公司西南分公司业务经理，中铁城市发展投资集团有限公司财务经理、项目策划经理。2024 年 3 月 12 日起，担任易方达深高速高速公路封闭式基础设施证券投资基金基金经理。 周显庆先生，工程硕士，本基金的拟任基金经理。现任易方达基金管理有限公司基金经理。曾任中交公路规划设计院有限公司项目经理、高级工程师。 2、存在基金经理兼任情况，符合兼任有关规定 韩蕴哲和李俊毅同时担任易方达深高速 REIT 的基金经理。综合考量基金管理人在管 REITs 产品数量、基金经理的专业能力、易方达深高速 REIT 和本基金所投资的不动产项目情况及管理人内部管理安排等因素，管理人认为基金经理兼任具有合理性。
专项计划管理人	专项计划管理人除管理专项计划日常事项等法定职责外，不存在其他特殊安排。
项目公司	项目公司不设置董事会，设 1 名总经理、1 名财务总监和 1 名执行董事，均由基金管理人委派并依据项目公司章程的规定决定聘任。

（二）运营管理安排

表：运营管理安排表

外部管理机构名称	广西新恒通高速公路有限公司
外部管理机构企业性质	国有控股
外部管理机构控股股东和持股比例	广西新发展交通集团有限公司，100%
外部管理机构实际控制人	广西壮族自治区人民政府国有资产监督管理委员会
外部管理机构所属行业	土木工程建筑业
外部管理机构主营业务	高速公路投资建设及运营管理、高速公路沿线资源开发、资产经营等
不动产项目管理经验	新恒通公司专注于高速公路投资、建设与运营，以及沿线资源综合开发。截至尽调基准日，除本项目外，新恒通公司同时负责管理贺州至巴马公路、信都至梧州高速公路等高速公路的运营管理，总运营管理里程超 660 公里，具有多年丰富的高速公路运营管理经验。
运管管理安排	基金成立时拟初始投资的不动产资产由基金管理人委托外部管理机构新恒通公司进行运营管理，外部管理机构

	为不动产资产配备具有不动产项目运营经验的专业人员负责不动产资产运营管理。基金管理人、资产支持证券管理人、项目公司与外部管理机构签署《运营管理协议》，外部管理机构新恒通公司为不动产提供运营管理服务并接受基金管理人和其他相关方（如有）的监督。《运营管理协议》约定了运营管理机构运营管理职责及要求、考核标准及基本管理费扣减标准、项目资金收支及风险管控安排、解聘情形以及信息披露配合义务等内容，不存在披露不清、论述不明、影响资产持续运营稳定等情况。
运营管理决策流程	1、运营管理机构负责制订不动产资产的年度运营计划，协助项目公司逐层上报至基金管理人进行审议，经基金管理人审批后落实执行； 2、运营管理机构负责制订不动产资产的运营预算（以下简称“运营预算”），协助项目公司逐层上报至基金管理人进行审议；负责落实经审批后的运营预算，并按季度编制并向项目公司执行董事和基金管理人上报预算执行报告。对于年度预算外支出事宜，协助项目公司逐层上报至基金管理人审议。 3、对于需要提交基金份额持有人大会决议的事项，由基金份额持有人大会决议。

（三）运营管理费用

表：运营管理费用表

运营管理费用	计费基础	具体计算方式	与本项目历史收取情况以及同行业可比项目的对比情况
基本管理费	项目公司当年度经审计的营业收入（不含增值税）	A=I*16.69%； A 为当年基本管理费； I 为项目公司当年度经审计的营业收入（不含增值税），若某一年度外部管理机构提供服务的期间不足一年的，该年度项目公司营业收入 I 应以提供运营管理服务的期间对应的项目公司营业收入为准。 按上述公式计算的基本管理费将结合外部管理机构考核结果和运营管理费扣减情况（如有）进行相应调整确定。	2023-2025 年，不动产项目基本管理费占当年营业收入比例分别为：12.35%、11.96%、15.19%。 按同行业可比的数据分析，已发行高速公路 REITs 项目的平均基本管理费占收入比例在 7%-22%之间。
浮动管理费	年度净现金流量（年度 EBITDA- 年度发生的资本性支出）	B=（Y-X）×3% B 为当年浮动管理费； Y 为每年度实际净现金流量，即根据项目公司当年年度审计报告计算的项目公司年度净现金流量； X 为项目公司每年目标净现金流量，以招募说明书披露的可供分配金额报告记载的相应数据为准； 年度净现金流量=年度 EBITDA-年度发生的资本性支出。	奖励/惩罚的上限均为当年基本管理费扣除当年资本性支出扣减金额(如有)的剩余部分，浮动管理费奖惩安排对称
养护成本	基金发行阶段《评估报告》预测的各年度养护成本	按基金发行阶段《评估报告》预测的各年度养护成本金额支付，超出部分（国家、省级政策性改造除外）由运营管理机构承担。	2023-2025 年本项目养护成本分别为 37.18 万元/公里、38.92 万元/公里、37.34 万元/公里；上市同业的预测期间养

			护成本在 7.97-91.62 万元/公里之间。本项目无隧道，无特大桥，本项目在路面大修完成前，2026年-2036 年《评估报告》预测的养护成本为 33.04-43.22 万元/公里；路面大修完成后，2038 年-2043 年 8 月《评估报告》预测的养护成本为 12.62-29.06 万元/公里。本项目运营期养护成本在可比收费公路养护支出行业水平的范围内。

八、《基金合同》的主要内容

《基金合同》主要约定以下事项：《基金合同》当事人的权利、义务；基金份额持有人大会召集、议事及表决的程序和规则；基金的投资；基金的财产；不动产项目运营管理；基金资产估值；《基金合同》的变更、终止与基金财产的清算；争议的处理和适用的法律；《基金合同》存放地和投资者取得《基金合同》的方式。具体约定详见本招募说明书“附件八：基金合同和托管协议有关情况”之“第一部分：《基金合同》的内容摘要”和本基金的《基金合同》。

九、其他对本次发行有重大影响的事项

无。

第四节 风险因素

本基金是不动产基金，通过主要资产投资于不动产资产支持证券以间接持有不动产项目，以获取不动产项目收费等稳定现金流为主要目的。本基金的投资标的与股票型基金、混合型基金、债券型基金和货币型基金等的投资标的存在明显差异，故本基金与上述类型基金具有不同的风险收益特征。

本基金投资运作、交易等环节的主要风险包括但不限于：

一、不动产基金相关风险

（一）集中投资风险

其他类型的公开募集证券投资基金往往采用分散化投资的方式减少非系统性风险对基金投资的影响。本基金存续期内主要投资于不动产资产支持证券，并持有其全部份额，通过资产支持证券等特殊目的载体取得项目公司全部股权。因此，相比其他分散化投资的公开募集证券投资基金，本基金具有较高的集中投资风险。

（二）基金价格波动风险

本基金主要投资于以不动产项目为最终投资标的的资产支持证券，并持有其全部份额，具有权益属性。受经济环境、运营管理水平、会计政策及不可抗力等因素影响，不动产项目市场价值以及现金流情况可能发生变化、基金净值可能发生波动，从而引起本基金价格出现波动，甚至存在不动产项目遭遇极端事件（如地震、台风、火灾、战争等）发生较大损失而影响基金价格的风险。同时，本基金在上海证券交易所上市，也可能因为市场供求关系变化、限售份额集中解禁等因素而面临交易价格异常波动的风险。

（三）流动性风险

本基金采取封闭式运作，不开通申购赎回，场内份额只能通过证券交易所进行交易实现基金份额出售，场外份额可通过转托管参与场内交易或在基金通平台转让，存在流动性不足的风险。同时本基金作为上市基金，可能存在基金份额持有人需要资金时不能随时变现并可能丧失其他投资机会的风险。

此外，按照《基础设施基金指引》要求，本基金战略投资者所持有的战略配售份额需要满足一定的持有期要求，在一定时间内无法交易，因此本基金上市初期可交易份额并非本基金的全部份额，本基金面临因上市交易份额不充分而可能导致的流动性风险。

而且，不动产基金目前运行时间较短，整个市场的监管体系、产品规模、投资人培育均处于发展初期，可能由此导致交易不活跃，本基金可能面临交易流动性不足的风险，从而存在基金份额持有人需要资金时不能随时变现并可能丧失其他投资机会的风险，或基金份额持

有人需折价交易进行变现的风险。

（四）发售失败风险

本基金存在因募集规模未达到准予注册规模的 80%、募集资金规模不足 2 亿元、认购人数少于 1000 人、原始权益人或其同一控制下的关联方未按规定参与战略配售、扣除战略配售部分后网下发售比例低于公开发售数量的 70%等情况而导致发售失败的风险。

（五）中止发售风险

本基金存在因网下询价阶段网下投资者提交的拟认购数量合计低于网下初始发售份额数量，或基金管理人、财务顾问就确定基金份额认购价格未能达成一致意见，或不动产项目交易必要流程未完成等其他情形而导致本基金中止发售的风险。该等情形下，投资者预先在相关账户中缴存的资金无法成功用于认购基金份额，存在投资者资金闲置、无法按照预期达到投资目的的风险。

（六）停牌或终止上市风险

《基金合同》生效后，在符合法律法规和上海证券交易所规定的上市条件的情况下，本基金可申请在上海证券交易所上市交易。上市期间可能因各种原因导致本基金停牌，投资者在停牌期间不能买卖基金份额;不动产基金运作过程中可能因触发交易所业务规则规定的终止上市情形而终止上市，导致投资者无法在二级市场交易。如本基金因各种原因暂停或终止上市，对投资者亦将产生风险，如无法在二级市场交易的风险、基金财产因终止上市而受到损失的风险。

此外，本基金如未按照法律法规规定进行收益分配可能导致基金终止上市的风险。

（七）《基金合同》提前终止的风险

本基金存续期限为【18】年，不动产项目的经营权可能因广西壮族自治区人民政府市政规划发生变更等原因而被提前收回，导致不动产项目提前终止，存在《基金合同》提前终止的风险。

根据相关批复文件，本基金成立时拟投资的不动产项目的收费年限将于 2043 年 8 月到期，收费批复文件中未约定收费年限到期后的处置方式，同时股权转让文件中约定收费年限到期后，项目公司将负责将标的公路资产按照相关协议的约定移交予高速公路权益授予方或其指定主体，因此不动产项目于 2043 年 8 月对应的收费年限到期且本基金未成功扩募的情况下，存在《基金合同》提前终止的风险。

（八）基金份额交易价格折溢价风险

本基金《基金合同》生效后，将根据相关法律法规申请在交易所上市。本基金份额上市

交易后，在每个交易日的交易时间将根据相关交易规则确定交易价格，该交易价格可能受本基金投资的不动产项目经营情况、所在行业情况、市场情绪及供求关系等因素影响；此外，本基金还将按照相关业务规则、《基金合同》约定进行估值并披露基金份额净值等信息。由于基金份额交易价格与基金份额净值形成机制以及影响因素不同，存在基金份额交易价格相对于基金份额净值折溢价的风险。

（九）本基金整体架构所涉及的风险

1、相关交易未能完成的风险

《基金合同》生效后，本基金将扣除本基金预留费用后的全部募集资金投资于易方达广西北投高速公路 1 期资产支持专项计划。如因该资产支持专项计划未能成功备案，可能导致本基金无法投资于该资产支持专项计划，本基金《基金合同》将面临提前终止的风险。

《基金合同》生效后，本基金将按照约定认购此资产支持专项计划的全部份额，资产支持专项计划经过适当交易程序后向项目公司原股东支付股权转让价款，取得项目公司的完全所有权。若项目公司股权转让价款金额低于原始权益人根据国资监管程序经备案或批准后的价格，将导致《项目公司股权转让协议》终止，进而导致本基金《基金合同》提前终止。此外，若前述交易安排的任一环节未能在预定时间内完成或由于特殊原因未能完成，将对本基金的投资和顺利运作造成不利影响，甚至可能导致本基金《基金合同》提前终止。

2、交易结构风险

本基金整体架构的交易结构较为复杂，交易结构的设计以及条款设置可能存在瑕疵，使得本基金和相关特殊目的载体的设立和存续期间，将面临法律风险、税务风险和其他经营风险。

（十）潜在利益冲突风险

1、与原始权益人及外部管理机构之间的潜在利益冲突：截至尽调基准日，原始权益人与原始权益人同一控制下的关联方存在直接或通过其他任何方式间接投资、持有或管理其他同一服务区域、走向平行或近乎平行的与不动产项目存在直接竞争的公路项目（以下简称“竞品项目”），与本基金所持有的目标不动产项目存在同业竞争关系和利益冲突风险。未来不排除原始权益人或原始权益人同一控制下的关联方新增投资、持有或管理其他竞品项目的可能。同时，原始权益人及其关联方持有本基金较大比例的基金份额，此外，在本基金首次募集时，外部管理机构为原始权益人控股的公司，属于原始权益人的关联方，原始权益人可能通过其作为本基金基金份额重要持有人地位影响本基金的重大事项决策，或通过与外部管理机构的关联关系影响不动产项目的运营管理。

2、与同一基金管理人管理基金之间的潜在利益冲突：本基金成立后，基金管理人将同时管理 2 只高速公路类不动产基金，包括本基金及易方达深高速高速公路封闭式基础设施证券投资基金（以下简称“易方达深高速 REIT”）。基金管理人在本基金存续期间亦可能管理其他同样投资于高速公路类型不动产项目的基金，尽管本基金与该等基金为完全独立的基金、彼此不发生相互交易且投资策略可能存在差异，但受同一基金管理人、资产支持证券管理人管理，同时底层不动产项目存在同质性，可能存在同业竞争和利益冲突（包括但不限于发展定位、拟收购项目、投资机会等方面竞争和冲突）的风险。因此，本基金与基金管理人管理的同类型不动产基金可能存在潜在利益冲突或关联交易风险。

3、本基金的基金经理在管理本基金的同时，存在还担任其他基金的管理职务的情形。尽管基金管理人采取有效措施防范不同不动产基金之间的利益冲突和关联交易风险，以及扩募可能面临的有关风险，为各不动产基金合规、公平、平稳运作及扩募的依法合规开展提供保障，但仍然存在潜在的利益冲突风险。

基金管理人将积极采取相关措施，以避免利益输送、影响不动产项目利益从而影响基金份额持有人利益的潜在风险，严格按照法律法规和中国证监会的有关规定履行关联交易审批程序、关联方回避表决制度等。

（十一）原始权益人或其同一控制下的关联方持有份额比例较高可能导致的风险

本基金存续期间，因本基金原始权益人或其同一控制下的关联方参与的战略配售份额按照《基金合同》约定在规定的期限内不得转让，因此原始权益人及其关联方持有基金份额将持续占有较高比例。

虽然本基金在基金份额持有人大会决策机制中，设置了关联交易回避的投资者保障措施防范利益冲突，但在未触发上述投资者保障措施的决议事项中，原始权益人及其关联方通过持有较高比例基金份额将对决议事项的表决结果产生重大影响，可能导致其他基金份额持有人在表决中无法实现其表决意见。

（十二）对外借款的风险

本基金存续期间，在履行适当程序后，本基金可直接或间接对外借入款项。本基金对外借款可能导致本基金存在如下特殊风险：

1、基金财务状况可能受到不利影响，如基金的偿债压力提高、本基金可支配的资金减少、基金年度可供分配金额降低、本基金直接或间接对外继续申请借款的机会减少、运营的灵活性降低等；

2、本基金无法顺利续借或新增借款带来的风险。在无法顺利续借或新增借款的情形下，

不动产项目的运营和维护可能受到不利影响，如本基金系为了收购不动产项目而申请续借或新增借款的，本基金可能无法顺利收购不动产项目；

3、本基金无法按时偿还债务或发生其他违约行为的风险。如当本基金或相关特殊目的载体无法按时偿还债务时，可能触发违约条款导致债务提前到期的风险，以及可能触发交叉违约条款使得其他债务同时到期的风险。本基金或相关特殊目的载体也可能面临以不合理价格出售基金资产或被债权人提起诉讼面临的法律风险等。极端情况下，本基金还可能面临清算风险；

4、已获得借款资金但项目收购失败的相关风险。本基金存续期间，如为项目收购申请借款且已获得借款资金但最终项目收购失败的，则本基金在无法获取新项目预期收益的同时，需要就已经获得的借款资金承担还本付息的义务，由此可能对本基金的财务状况造成不利影响。

（十三）基金净值可能无法反映不动产项目的公允价值的风险

本基金通过特殊目的载体投资的不动产项目目前采用成本法进行后续计量，以购买日确定的账面价值为基础，对其计提折旧、摊销及减值。本基金中期报告和年度报告中公告的基金份额净值可能不能完全体现持有的不动产项目的公允价值。

（十四）新种类基金收益不达预期风险

不动产基金属于中国证监会新设的基金品种，国内发展运行时间较短，相关政策法规尚处于完善阶段，因此暂无可用以评估其中长期表现的历史业绩。不动产项目的过往财务资料或基金管理人管理的其他基金业绩不能反映本基金日后的经营业绩、财务状况及现金流量，不能保证投资人将能从本基金投资及不动产项目经营中获得收益。

（十五）作为公路收费权类产品基金净值逐年降低甚至趋于零的风险

本基金投资不动产项目为高速公路类不动产，基金运作期内，对与收费权相关的公路及建筑物采用成本法计提折旧，基金净资产将随着收费权剩余年限的递减而逐年递减。

本基金在剩余期限内若未扩募新资产，基金净值可能会逐渐降低甚至趋于零。

（十六）基金限售份额解禁风险

不动产项目原始权益人或其同一控制下的关联方参与不动产基金份额战略配售的比例合计不得低于该次基金份额发售数量的 20%。其中，占基金份额发售总量 20%的部分，持有期自上市之日起不少于 60 个月；超过 20%部分，持有期自上市之日起不少于 36 个月。原始权益人或其同一控制下的关联方以外的专业机构投资者可以参与不动产基金份额战略配售，持有不动产基金份额期限自上市之日起不少于 12 个月。

此外，基金份额还可能根据《上海证券交易所公开募集不动产投资信托基金（REITs）规则适用指引第 3 号——扩募及新购入不动产（试行）》等其他规则、监管规定等产生限售。基金份额限售到期时将面临集中解禁，届时若投资者在限售期届满时集中卖出不动产基金份额，可能对二级市场价格造成一定的影响。

（十七）关联交易风险

本基金或者其控制的特殊目的载体与关联方之间发生的转移资源或者义务的事项构成本基金的关联交易。

关联交易类型包括但不限于购买资产支持证券、借入款项、聘请外部管理机构、不动产项目购入与出售、不动产项目运营及管理阶段存在的购买、销售等行为，如上述关联交易发生，可能存在相关风险。

基金管理人将积极采取相关措施，以避免利益输送、影响不动产项目利益从而影响基金份额持有人利益的潜在风险，严格按照法律法规和中国证监会的有关规定履行关联交易审批程序、关联方回避表决制度等。

二、不动产项目相关风险

（一）宏观经济环境变化可能导致的行业风险

中国经济在过去实现了较高的增长速度，居民消费水平的提高，汽车保有量的快速增长，城市群的发展，相关产业的高速发展对高速公路交通量的增长起到了较好的推动作用。未来国际经济、贸易、金融、政治环境仍面临诸多不确定因素，国内经济发展进入新的阶段，交通行业规划和市场环境具有不确定性。未来上述因素对高速公路行业的发展趋势可能造成不利影响。

（二）不动产项目所在区域发展不及预期的风险

如不动产项目所在区域经济社会发展情况不及预期，出现经济增长乏力甚至倒退、人均收入水平下降、人口持续流出、能源及燃料价格高企等情形，可能会抑制出行需求，导致高速公路的车流量增长不及预期，进而影响项目的收益水平。

（三）路网变化影响车流量的风险

不动产项目车流量受其周边区域交通网络影响，如不动产项目所在区域现有开通时间尚短的平行道路、未来规划建设新的高速公路，或者将来高铁、航空、水运等替代性运输途径逐渐发展完善，都可能对不动产项目车流量产生影响。根据本基金首次发售时交通量预测机构出具的《交通量预测报告》，不动产项目未来区域内新增的竞品项目将对本不动产项目车流量产生一定影响（详见本招募说明书“第二章 不动产项目”之“第一节 不动产项目概况”

之“十、不动产项目所在区域竞争情况”分析），进而可能对本不动产项目现金流甚至本基金的投资收益产生负面影响。

此外，本项目未来竞品项目较多，竞品项目的开竣工时间是结合原始权益人提供的资料以及相关公开材料分析做出相关的预测或推测，但因征拆、确权、工程手续、施工进度等各种原因，竞品项目工期可能变化，实际竞品道路带来的交通量影响的年份可能与预测存在差异。虽然本基金针对原始权益人设置了分红豁免机制，但分红豁免机制的实施年份与竞品转移、分流对本基金投资收益产生影响的实际年份可能并非一一对应，且在发生不可抗力事件的情形下分红豁免机制无法适用。前述分红豁免机制并不能完全缓释竞品对本基金投资收益的影响。

（四）不动产项目政策调整风险

本基金所持不动产项目属于高速公路类别，资产收入最终主要为项目公司收取的车辆通行费，资产的运营兼顾经济效益与公众利益。政策调整风险所指的政策包括但不限于收费政策、环保政策、区域政策、行业政策等。

1、收费政策风险

不动产项目的主要收费来源是车辆通行费，通行费收费标准、收费时限受国家和地方法律法规及政策影响较大，可能由于相关政策法规的变化，造成通行费收费标准的降低、收费时限的缩短等，造成不动产项目未来现金流入降低。

2、环保政策风险

车辆通过高速公路时会不同程度地产生废气、粉尘及噪音等环境问题。随着车流量的增长，高速公路沿线噪声、汽车有害气体排放量和大气粉尘含量等也将相应提高。如未来国家环保政策有所调整，提高环境保护标准，将可能加大项目公司的营运成本，对项目公司的经营业绩产生一定影响。

3、路网变化风险

若未来项目周边路网规划有所调整，在本项目影响范围内新建或改扩建其他公路以及其他交通运输方式项目，则未来可能面临本基金投资的不动产项目车流量分流，通行费收入减少的风险。

4、经营标准风险

随着交通行业标准规范的动态调整（如《公路工程技术标准》《公路交通安全设施设计规范》等更新），路面结构、护栏防撞等级、交通标志标线等交安设施的技术指标要求持续提升；信息化智能化改造的持续性投入，如高速公路数字化转型升级、全程监控智能分析、

车路协同设备部署；碳排放管控、噪音治理等环保标准趋严，可能要求加装声屏障、路面降噪材料或新能源养护设备等情形，高速公路行业经营标准的提升及提升幅度存在不确定性，未来可能增加无法预期到的经营成本。

5、土地使用政策风险

本基金所持有的不动产项目的土地类型为划拨用地，如未来关于划拨用地的相关政策发生变化，可能对不动产项目运营产生不利影响。此外，高速公路类不动产项目的转让，多以项目公司股权交易的方式进行，不涉及底层资产的直接交易。若发生底层资产的直接转让，如新资产的购入和处置等，由于高速公路类资产土地为划拨用地，划拨用地的转让需符合国家和地方土地相关法律法规政策的要求，并经过地方土地管理部门的批准。在未来收购或处置相关资产的过程中，可能存在因为无法按时完成或满足上述流程及前置条件导致无法顺利收购或处置该等资产的风险。

6、其他政策风险

其他政策调整风险所指的政策包括但不限于区域政策、行业政策、补偿政策等。

区域政策指中央政府或不动产项目所在区域相关政府部门针对该区域制定的影响项目公司经营的相关政策。行业政策指相关政府部门针对交通运输行业制定的行业发展及优惠补贴政策、收费政策、环保政策等。补偿政策指相关政府部门制定的补偿政策或具体补偿方案等。

以上政策的重大变化可能对本基金的运作产生不利影响。

（五）资产收购及处置需经过主管部门同意的风险

根据现行有效的法律法规，收费公路项目公司的股权转让无需履行交通运输管理部门的审批或备案程序。本基金存续期间内，如相关法律法规和行业政策或主管部门要求，如有新的不动产资产收购或已购入不动产资产的处置出售，仍可能需要经过主管部门审批或者备案，如审批不通过，则资产的收购或出售计划可能无法顺利实施。

（六）不动产项目收购与处置的相关风险

区别于股票、债券等标准金融产品，不动产项目的市场流动性和交易活跃程度受到不动产项目区位、存续年限、资本市场环境、产业投资政策、城市规划调整等诸多因素影响，成交价格与交易的竞争情况、不动产项目的经营现状、行业市场预期以及利率环境等因素相关。基金通过收购或处置不动产项目调整投资组合时，受上述因素影响，可能存在交易价格偏离不动产项目评估值，交易时间周期超出计划甚至无法顺利完成交易的风险，影响基金投资和资产出售策略的实施。若不动产项目后续新增贷款并由于偿还外部借款，或支付大规模改造

支出等特殊情况被动出售不动产项目，基金可能由于资产流动性不足而承担额外的损失。

若本基金出现《基金合同》约定的《基金合同》终止事由（包括本基金存续期届满且未延长合同有效期限、基金份额持有人大会决定终止的、本基金投资的全部不动产项目无法维持正常、持续运营以及《基金合同》约定的其他情形等），经履行相关程序后，《基金合同》应当终止，届时本基金若持有未处置的不动产项目，则基金财产清算小组应当对不动产项目进行处置。

本基金处置不动产项目时，不动产项目的公允价值可能受到届时市场景气程度等因素的影响，出现较大波动。在特殊情况下，不动产项目可能无法按照公允价值处置。上述因素可能导致不动产项目的处置价格出现大幅下降，影响基金份额持有人的投资收益。同时，由于不动产项目流动性较差，本基金可能面临清算期内无法及时完成处置、需要延长清算期的风险。

针对上述不动产项目处置风险，基金管理人将遵循基金份额持有人利益优先的原则，根据届时市场环境与不动产项目处置安排，积极寻求综合实力强、报价具有优势的交易对手方，在平衡资产对价、交割速度、付款方案等多个因素后，在清算期内完成资产处置，并按照法律法规规定和《基金合同》约定履行信息披露义务，保障投资者利益。

（七）用地和固定资产投资手续方面风险

标的公路系改扩建项目，投资建设程序中个别固定资产投资管理手续缺失，如未办理项目建议书、公路原址部分未办理选址意见等，虽然上述缺失情况已由相关负责部门说明情况或出具处理意见，但未来可能因用地和固定资产投资手续审核法规政策发生变化，不动产项目因缺失上述手续的情形被给予负面评价甚至处罚等，从而对投资人收益造成影响。

（八）标的公路的性质变更及转让程序所涉及的风险

标的公路系按照政府还贷公路进行批复和建设，在中央有关化解地方政府隐性债务的政策背景下，经广西壮族自治区政府批复，标的公路变更为经营性公路。

如在基金存续期间因政策变动或其他原因导致监管机构对标的公路性质变更或转让程序存在异议，可能会对不动产项目的稳定运营造成影响，进而影响基金投资人的利益，致使投资者收益不达预期。

针对上述中国法律、政策环境变化的可能性影响因素，本项目设置如下风险缓释措施：

1、在存续期，若标的公路的性质或转让程序因法律政策变动或其他任何原因导致项目公司无法合法合规享有入池标的公路权益的，北投集团应就项目公司或受让方因此受到的实际损失承担赔偿责任，并将该责任承担问题在北投集团、项目公司和受让方签署的《项目公

司股权转让协议》中予以落实与约定。

《项目公司股权转让协议》约定：“转让方承诺标的公路已依法合规转为经营性高速公路，标的公路转性程序合法合规。如转让方的前述承诺与事实不一致，导致项目公司无法合法完整享有标的公路权益并对项目公司或受让方造成实际损失的，由转让方对项目公司或受让方所受到的全部实际损失承担赔偿责任”。

2、如该法律风险导致构成“不动产项目无法维持正常、持续运营”事件的，则构成《基金合同》终止的情形，本基金将提前终止。

根据《基金合同》第二十二部分第二条的约定，当发生“本基金投资的全部不动产项目出现无法维持正常、持续运营”的，经履行相关程序后，《基金合同》应当终止。

如法律法规或政策变动导致“本基金投资的全部不动产项目无法维持正常、持续运营”的，《基金合同》将根据上述约定提前终止。

本基金因此提前终止对项目公司或计划管理人（代表专项计划）造成损失的，北投集团应根据《项目公司股权转让协议》的约定承担赔偿责任。

（九）不动产项目运营风险

本基金《基金合同》生效后首次投资的不动产资产支持证券为“易方达广西北投高速公路 1 期资产支持专项计划资产支持证券”，基金将通过持有不动产资产支持证券全部份额，持有项目公司全部股权及对项目公司的债权，投资集中度高，收益率很大程度依赖于不动产资产运营情况。

在基金存续期内，不动产项目可能因经济环境变化、运营管理不善等除不可抗力之外的其他因素影响导致不动产资产运营状况不佳或者遭受损失，从而导致实际现金流大幅低于测算现金流，影响投资人收益。不动产资产运营过程中通行费收入等收入的波动也将影响基金收益分配水平的稳定。

1、运营成本相关风险

基金管理人及外部管理机构将尽力在保障不动产项目使用标准达到法律法规和主管部门要求的前提下，合理控制不动产项目运营开支。尽管如此，依然可能出现运营开支的增长速度过快的情况，从而导致项目净现金流的减少，包括但不限于：

（1）直接或间接税务政策、法律法规的变化，不动产项目税项及其他法定支出的增加；

（2）相关法律法规及政策变动，导致遵守相关法律法规及政策所需承担的成本增加；

（3）不动产项目购买服务成本的增加；

（4）相关法律法规及政策和主管机构的要求，不动产项目维修和保养成本及资本性支

出的增加；

（5）通胀率的上升，劳务成本的提高；

（6）保险费用上涨，或不在承保范围内的开支增加；

（7）出现自然灾害或冰雪、冻雨、台风、大雾、雷雨等极端恶劣天气等突发情况后，需对路面的清理、疏通而增加运营成本；

（8）出现重大安全事故造成公路设施损毁，为抢通、保通、抢修而增加养护费用；

（9）如公路未来交通量增长到一定程度，可能出现经常性拥堵，为确保满足道路服务水平相关要求而增加路面疏导、维护、保障成本；

（10）其他不可预见情况导致的支出增长等。

2、维修和改造的相关风险

高速公路行业硬件水平逐渐提高，对于道路监控、智能化运营管理、电动车充电设施、无人驾驶辅助设备、低空经济等发展趋势对不动产项目的设计和硬件配置提出更高和特殊的要求，且行业主管部门也可能提出新的要求，因此不动产资产在未来可能需要主动或被动进行维修或重大改造升级。

资产使用期限的增长及交通量的增加，不动产资产的维修和改造频率、规模和成本也可能增加，如资产质量严重恶化可能需要进行大规模维修，以保障高速公路通行服务质量。

高速公路的机动车设计通行能力存在理论上限，如接近或达到上限，则可能发生拥堵、事故增多、影响通行效率，不动产资产需要通过改扩建提高公路的承载能力和技术标准。

不动产资产维修和改造在不同阶段和不同程度上，需取得多项政府许可、监管批准和验收等。各项批准的授予取决于能否满足相关规定的若干条件，申请和达成相关条件可能因项目具体情况存在不确定性，导致维修和改造工程无法顺利开展，或无法通过相关验收。

不动产资产维修和改造的过程可能受到如劳资纠纷、建设安全事故、物资设备供应短缺、承包商未能履约、相关技能的劳工短缺、自然灾害、环保要求提高、人力及物价成本上涨等事项的影响，导致成本大幅增加，工程无法按时完成的情况，工期延误将减少不动产项目的运营收入。

不动产资产的维修和改造可能需要投入大量资金，但实际完成以后的交通量情况可能无法达到预期水平，使改造投资的收益目标无法达成，对资产经营业绩产生不利影响。

基金运作期内将根据经营情况和资金需求，通过调整分红金额和对外借款余额等方式对现金余额进行管理，尽量维持合理的现金余额水平。特别地，如进行改扩建需要投入的资金规模过大，将有可能以扩募或外部借款的形式引入资金，满足相关建设工程需要。尽管如此，

仍可能出现现金余额无法满足不动产资产维修和改造资本支出的情况，导致必要的不动产资产维修和改造计划推迟，使不动产资产无法在理想状态下运营。

上述事项的发生可能导致不动产资产维修和改造无法按计划实施，不动产资产收入损失或收入增长不达预期，对不动产资产的现金流，外部借款的偿还能力（若有），以及不动产资产的估值和可分配现金金额均造成不利影响。

3、服务区设施及对应的土地使用权未入池的相关风险

本基金首次发售时不动产资产不含服务区设施及对应的土地使用权。尽管北投集团承诺将采取必要保障措施促使服务区设施持续健康平稳运营，且《运营管理协议》中约定了服务区的运营管理机制，但基金存续期间，仍可能发生上述服务区及附属设施运营状况不佳、倒闭等情形导致配套设施提供的服务不及预期或无法提供相应服务，从而影响不动产项目的交通需求，损害基金投资人利益。

针对上述风险，北投集团出具了承诺函，承诺：“在标的公路收费权期限内，未经项目公司的事先同意，本公司不得随意处置标的公路沿线服务区，持续做好服务区与已划转至项目公司经营使用相关标的公路资产的有序衔接，确保服务区设施均依法依规运营，并采取必要保障措施促使服务区设施持续健康平稳运营。在标的公路收费权期限内，若项目公司基于法律规定或相关约定对标的公路收费权和/或标的公路资产进行处置或转让时，本公司承诺将全力配合采取一切必要措施妥善做好服务区设施的相关安排，确保不因此对处置或转让安排产生不利影响。本公司确保标的公路沿线服务区的良好经营，并采取必要保障措施促使服务区设施持续健康平稳运营，使上述区域的设施、设备处于随时可以正常使用的状态，除根据法律法规或政府部门的要求外，不得降低服务质量或中断上述区域的经营。本公司违反前述承诺对不动产项目主线运营造成损失的，将就项目公司因此所遭受的损失承担赔偿责任。”

4、广告经营权运营的风险

本基金首次发售时不动产资产包含了标的公路所对应的广告经营权，如在基金存续期间因政策变动或其他原因导致监管机构对广告经营权许可、设置、建设和日常维护、监督检查等方面提出新的要求，可能会对不动产项目的稳定运营造成影响，进而影响基金投资人的利益，致使投资者收益不达预期。

5、房屋所有权风险

截至尽调基准日，标的公路收费站以及配套管理用房未办理房屋权属登记，但北投集团已合法取得收费站以及配套管理用房占用范围内的建设用地使用权。虽然北投集团承诺在不动产基金存续期间，如上述房屋建筑未办理不动产权登记等相关事宜导致相关主管部门对项

目公司作出任何处罚、采取任何监管措施、或发生任何法律纠纷等情况，而对项目公司、专项计划、不动产基金造成的任何损失由其承担，但是未来标的公路收费站以及配套管理用房仍存在后续发生权属争议或需要补办权属登记的风险，存在因上述情形造成风险和损失，投资人无法及时足额获取补偿的风险。

6、运营管理协议中的不可抗力条款

根据《运营管理协议》的约定，基金管理人和项目公司对运营管理机构设有浮动管理费奖惩机制，但同时《运营管理协议》明确了地震、洪水、战争等不可抗力及通行费减免政策变化属于免责情形。一旦发生上述情形，标的公路中断运营或通行费减免政策所造成的净现金流量损失将不计入对运营管理机构的惩罚性考核，进而可能影响基金的收益。

7、分红豁免机制中的不可抗力条款

根据《广西北部湾投资集团有限公司关于实施分红豁免机制的承诺函》，基于不动产项目 2027 年至 2029 年三个完整会计年度为本基金实现预期分配金额的实际情况，原始权益人不可撤销地自愿实施本基金收益分配中的分红豁免机制；但同时明确，若发生不可抗力事件，则上述机制无法实现，进而影响基金投资人的利益，致使投资者收益不达预期。

8、本路段及相邻路段养护作业方式限流或断流风险

不动产项目及其相邻路段需定期进行养护作业，如未来因养护工程增加、养护作业标准变化（不中断交通、封闭半幅、中断交通等）、交通组织方式等发生变化，将会加大对车流量的不利影响，进而影响基金收益。

此外相邻路段如因交通事故、重大维修等工程作业或其他原因导致的交通管制，也会对不动产项目造成限流、断流等分流风险，进而对现金流产生负面影响。

9、税率变化风险

底层不动产项目当前适用西部大开发企业所得税优惠政策，减按 15%税率计缴企业所得税，该政策有效期至 2030 年 12 月 31 日。从国家政策及其延续性、资本市场可比案例及同业 REITs 案例，本基金相关收益预测、估值测算及投资者回报分析均基于上述 15%优惠税率编制，并假设该政策到期后能够延续。

如该政策到期后不再延续，或者政策到期前调整，包括但不限于提前终止政策、提高优惠税率或缩小适用范围、项目主营业务不再符合鼓励类产业等情形，底层项目无法按照预期享受优惠的风险，影响项目公司收益并进而影响本基金及投资者收益。

本项目资产评估收益额口径为税前自由现金流，折现率选取税前加权平均资本，因此所得税率变化对评估结果无影响，如 2031 年后所得税税率按 25%计算，IRR 为【5.91%】,对全

周期 IRR 有负面影响比例为【-4.92%】。项目公司及运管团队将持续关注西部大开发税收优惠政策的变动情况，同时做好本项目运营管理工作，全方位提质增效，最大程度提升项目收益能力，减少可能发生的税率变化情形对项目公司收益水平的影响。

10、其他运营相关的风险

高速公路的运行情况受多重因素影响，包括但不限于国家宏观经济发展、区域经济发展、区域产业结构调整、自然灾害、行业政策、区域规划、运管机构运营管理水平、突发事故、技术创新、改扩建等多重因素，如未来本基金项下的不动产项目遭遇前述因素的不利影响，可能会对本基金收益的稳定性造成影响，致使投资人收益率出现较大波动，进而使投资者收益不达预期。

（1）不动产项目在进行日常养护、收费、运行、服务和安全应急等运营管理工作期间，可能会影响公路的正常通行，降低通行效率、影响交通流量；

（2）安全生产、环境保护和意外事件的风险：在开展不动产项目运营、维修保养和改造过程中，存在若干意外风险，不动产项目本身或周边可能发生交通事故或环境污染事件，发生上述意外可能对资产造成损害、损毁、人员伤亡、声誉损失等，并可能导致项目公司承担法律责任；

（3）不动产项目在进行日常收入归集、支出等资金划转工作期间，工作人员可能出现疏忽、纰漏或违反相关制度、规定的不当操作，并可能给不动产项目造成损失；

（4）由于意外事件可能导致政府调查或实施安全生产整改措施，导致不动产项目经营中断，进一步导致基金及项目公司在声誉、业务、财务方面蒙受损失。

（十）不动产项目收费政策风险

1、差异化收费政策的风险

广西壮族自治区交通运输厅、发展改革委、财政厅于 2023 年 12 月 27 日联合印发《广西高速公路实施差异化收费推进经济高质量发展工作方案》（桂交规〔2023〕11 号），鼓励高速公路经营管理单位与相关企业协商，通过“以量定价”“一企一策”“递远递减”“会员积分制”等方式对特定车辆实施自主差异化收费。本基金存续期内可通过差异化收费策略进行引流，从而增加不动产项目运营收入，然而该政策有效期为 2024 年 1 月 1 日至 2026 年 12 月 31 日，到期后是否延续具有不确定性；此外，《广西高速公路实施差异化收费推进经济高质量发展工作方案》提出自主差异化收费政策，支持高速公路经营管理单位按照以政府定价收费标准为上限、差异化下浮的原则，结合管辖路段车流特征、临近园区和邻近工矿企业运输需求、城市周边车辆通行等情况，探索创新自主定价方式，对通行管辖路段的特定车辆，

实施分出入口、分时段、分方向、分车型等差异化收费，引导车辆通行高速公路，实现“降费引流，多方共赢”效果，本项目也将积极实施该自主差异化收费政策；但上述差异化收费政策能否实现预期引流增收效果具有不确定性，甚至可能产生虽然交通流量增加但项目运营总收入并未增加甚至减少的风险。此外，其他竞品高速也可能通过类似策略吸引车流，导致本不动产项目的车流被分流，进而影响不动产项目运营收入。

2、收费减免的风险

不动产项目运营过程中，可能因收费政策等原因发生高速公路收费减免的情形，包括但不限于重大节假日免收七座及以下小型客车通行费、绿色通道货车（运输鲜活农产品）免收通行费、军警特殊车辆的减免、通行的客车 ETC 享有 95 折优惠政策以及其他一些政策性优惠。

项目公司未来根据法规或政策可向相关部门申请就减免事宜给予补偿，但可能出现补偿进度不及预期或补偿金额无法覆盖通行费收入减免的情形，从而对本项目收益产生不利影响。

（十一）存续期内及清算期转让限制风险

本基金存续期内及清算时，若发生不动产资产或项目公司股权的转让，因颁布新的法律法规、政策，或法律法规、政策变更等原因可能将存在关于不动产资产或项目公司股权转让过程中相关交易流程及所需满足的前置条件方面的要求（如有），在未来收购或处置相关不动产资产或项目公司股权的过程中，可能存在因为无法按时完成或满足上述流程及前置条件导致无法顺利收购或处置该等不动产资产或项目公司股权的风险。

（十二）估值与现金流预测的风险

1、项目估值采用的折现率相对较低的风险

本项目评估采用的折现率为 7.74%，该参数系评估机构基于评估基准日市场无风险利率、行业风险溢价、项目特定风险等因素综合确定，与已发行同类型资产的不动产基金采用的折现率相比较低。关于折现率取值合理性见本招募说明书“第三章 资产评估与现金流测算”之“五、评估主要参数情况”之“关于资产评估重要参数的合理性分析”。

若未来出现宏观经济环境变动、市场无风险利率上行、行业风险溢价提升或项目经营风险超预期等情形，可能导致项目评估价值波动，并造成投资者损失。

2、估值及公允价值变动的相关风险

不动产资产的评估以收益法为主，收益法进行估价时需要测算收益期、测算未来收益、确定报酬率或者资本化率，并将未来收益折现为现值。由于不动产资产的评估值是基于相关

假设条件测算得到的，估值技术和信息的局限性导致不动产资产的评估值并不代表不动产资产真实的公允价值，也不构成对未来可交易价格的保证。在不动产项目出售的过程中，可能出现成交价格低于估值的情形，对基金财务状况造成不利影响。

若不动产项目的经营现金流下降，或遇有重大灾害等导致设施受损，可能导致资产估值及公允价值下跌。另外，不动产资产的市场估值及公允价值受宏观经济环境、城市规划、资本市场环境、行业政策导向等外部因素综合影响，上述因素也会导致资产估值及公允价值波动。不动产资产在重新估值的过程中，可能出现估值下跌甚至低于基金募集时的初始估值的可能。

3、交通量预测结果与实际偏离风险

基金发售前聘请了招商局重庆交通科研设计院有限公司作为交通量预测机构为不动产项目的交通量和通行费收入预测提供了专业服务，资产价值的评估和不动产项目收入的预测引用了相关预测结果。

不动产项目未来交通量系专业机构基于相应假设，运用了相关技术方法，结合项目历史车流量、区域路网规划等条件做出的预测。然而高速公路的车流量的预测有一定不确定性，预测值与实际结果之间会有出入，实际交通量可能与本次交通量预测结果存在差异，进而对投资人收益产生影响。

4、基金可供分配金额预测风险

本基金可供分配金额主要由项目公司所持不动产资产所产生的通行费收入扣除相应成本形成。在基金存续期内，不动产资产可能因经济环境变化或运营不善等因素影响，导致实际现金流偏离测算现金流，存在向基金份额持有人实际分配金额低于预测的可供分配金额的风险。同时，现金流预测与可供分配金额测算相关内容是基金管理人在相关假设基础（如分红频率、还本付息安排、适用税率等）上编制的，但所依据的各种假设具有不确定性和不完整性，投资者进行投资决策时不应过于依赖该部分资料，应充分关注投资本基金的风险，审慎作出投资决策。

5、基金份额交易价格变化导致收益下降甚至亏损的风险

高速公路资产的主要收入为过往车辆的通行费收入，交通量及通行费收入受到宏观经济政策、自身建设标准、所处区位、周边路网、收费政策等因素限制，高速公路的收入成长存在上限，在有限的经营期内，不动产项目能够产生的可供分配金额亦存在上限。

基于全周期现金流预测和可供分配金额测算报告的相关假设，如本基金于 2026 年 4 月 10 日设立、募集规模为【23.52】亿元、拟发售份额总额为【3】亿份，对本基金的价格进行

测算分析（假设不发生扩募）：如初始基金份额价格为【7.841】元/份，全周期 IRR 为【6.21】%，存在无法满足预期投资回报率的可能。

进一步地，如初始基金份额价格超过【9.253】元/份，则全周期 IRR 可能低于 4%；如初始基金份额价格超过【10.022】元/份，则全周期 IRR 可能低于 3%；如初始基金份额价格超过【13.004】元/份，则全周期 IRR 可能低于 0%，即本基金在全周期内只能回本甚至亏损。高速公路项目经营情况存在一定波动性，如未来不动产项目的实际收入或支出相对于预测发生波动，则对应内部收益率亦将发生变动。

投资者通过二级市场买卖基金份额，其交易价格与实际价值可能存在偏离，亦可能导致投资者获取的内部收益率发生波动。

上述预测结果是基于收入、成本、设立日、派息频率等多种假设、从本基金全周期投资的角度测算得到的，所依据的各种假设具有不确定性和不完整性，投资者进行投资决策时不应过于依赖该部分资料，应充分关注投资本基金的风险，审慎作出投资决策。

（十三）不动产资产保险赔付金额无法覆盖评估价值的风险

项目公司已经享有覆盖项目估值的财产一切险以及足额的公众责任险。不动产基金运作期内，虽然基金管理人将根据法律法规要求，通过项目公司对其所持有的不动产资产进行投保，但可能因保险行业相关法律法规或保险公司内部管理要求变化等原因，商业保险合同对不动产资产的投保金额设置上限，从而可能出现基金运作期内发生不动产资产因自然灾害或意外事故而毁损、灭失，但其保险赔付金额低于不动产资产评估值；不动产项目可能面临公众责任申索，而保险所得款项无法覆盖上述金额；保险赔付金额可能无法覆盖不动产项目的收费收入损失；保险可能并不承诺若干情形下损失的赔付，例如战争、核污染、恐怖活动等。上述情形可能对基金份额持有人利益产生风险。在不动产项目的运作期内，受保险政策、赔付条件等因素影响，不排除可能出现其他情形下导致保险拒赔、仅部分赔付或出险赔付保额低于不动产项目损失的情形，保险赔付金额可能无法覆盖不动产项目的收费收入损失，可能对基金份额持有人利益产生风险。

（十四）违反《授权经营协议》及其补充协议的风险

根据《授权经营协议》及其补充协议的约定，“如果丙方（广西北部湾投资集团有限公司）实施有关收费公路管理的法律、法规禁止的行为或丙方未履行《授权经营协议》约定的其他责任和义务的，且在被允许的时间内未改正前述违约行为的，甲方（广西壮族自治区交通运输厅）有权发出书面预备终止协议告知函，在接到该告知函后 1 个月以内，丙方未答复或未能按照有关法律、法规、规章和规范性文件的要求纠正的，则甲方可以终止收费权”。

如出现上述违规情形，可能导致行业主管部门要求支付违约金和索赔，甚至可能导致不动产项目的经营权被提前收回，从而给基金份额持有人造成损失。

（十五）不动产项目经营权提前终止风险

根据《授权经营协议》的约定，本基金存续期间，不动产项目的经营权可能出现因甲方（广西壮族自治区交通运输厅）、乙方（广西壮族自治区人民政府国有资产监督管理委员会）违约导致协议终止，或因法律法规的规定导致公路收费期限和授权经营期限不一致，造成协议终止，从而导致不动产项目提前终止的情况。如出现前述情况的，甲方、乙方、丙方（北投集团）三方制订补救方案，报经自治区人民政府同意，依法依规给予丙方相应补偿，但也可能存在补偿金额无法按时发放或补偿金额不足以覆盖现金流损失，从而导致投资者预期的投资收益无法全部实现。

（十六）不动产资产到期移交风险

本基金进入清算期时，可能因交接手续复杂、无法在清算期间完成移交，从而面临延长清算期的风险；或因移交时的养护技术标准的变化可能产生额外的修复成本，可能会影响基金整体收益。

（十七）股东借款带来的现金流波动风险

本基金在专项计划层面由专项计划向项目公司发放股东借款，同时专项计划与原始权益人签署《项目公司股权转让协议》受让原始权益人对项目公司的应付款，该交易架构有利于优化项目公司资本结构，但在实际运作中可能面临以下风险：

1、如果将来法律法规关于股东借款利息的税前抵扣政策发生变动，或资本市场利率下行使股东借款利息的税前抵扣额低于预期，可能导致项目公司应纳税所得额和所得税应纳税额的提高，使本基金可供分配现金流不达预期，从而产生现金流波动风险。

2、如未来关于借款利率上限的政策或法规发生变动，导致项目公司可能不能按照约定偿还股东借款本金和利息，使本基金现金流分配不达预期，带来现金流波动风险。

（十八）股权转让前项目公司可能存在的税务、或有事项等风险

本基金交易安排中，不动产基金拟通过资产支持专项计划收购的项目公司已存续，在不动产基金通过资产支持专项计划受让项目公司股权前，项目公司可能存在不可预见的税务风险、行政处罚、未决诉讼、信访纠纷以及或有负债事宜。如不动产基金通过资产支持专项计划受让项目公司股权后发生上述事项，可能影响项目公司的正常运营，进而影响基金份额持有人的投资收益。

针对上述风险，北投集团已出具《广西北部湾投资集团有限公司承诺及说明函》并在《项

目公司股权转让协议》约定：“如主管税务部门要求项目公司就发行不动产基金所做的资产重组、股权转让等交易补充缴纳任何交割日前的土地增值税、企业所得税、增值税及附加、印花税、滞纳金等相关税费的，转让方将按要求缴纳相应税金（含滞纳金、罚金等）并承担所有相关经济和法律责任；如受让方和/或项目公司代为缴纳的，转让方应按照本条约定对缴纳方进行全额补偿；如因转让方迟延缴纳，导致受让方和/或项目公司被处罚或处以其他监管措施，转让方将全额赔偿并承担相应违约金及法律责任。”

（十九）意外事件及不可抗力给不动产项目造成的风险

地震、塌方、泥石流、山体滑坡等自然灾害，可能会造成本不动产项目暂时关闭、严重情况下还可能造成部分路段损毁；恶劣天气状况如大雪、暴雨、台风等可能对高速公路通行能力、路桥技术状态产生影响，也有可能造成高速公路的暂时关闭，导致项目公司车辆通行费收入降低，养护成本上升，对项目公司的经营业绩带来不利影响。此外，高速公路运营过程中可能面临交通管制、封路等突发状况，对项目的正常运营和现金流产生不利影响。如发生战争、政策变更、法律变更、政府征收、意外事件及不可抗力，本基金的不动产项目经营情况可能受到影响，投资人面临收益不达预期的风险。

（二十）关于不动产项目工程质量的风险

尽管基金存续期内，基金管理人有权针对不动产项目聘请第三方检测机构进行定期检查并对桥梁整体及路面技术状况进行评估，并有权要求外部管理机构限期整改或启动养护风险应对机制，但不动产项目仍无法完全排除工程质量风险，可能存在因道路自然老化、突发灾害侵袭、养护工作开展不足等原因导致道路质量和通行状况下降情况，若不动产项目发生工程质量风险，将有可能对本项目收益产生不利影响。

（二十一）标的公路所对应相关批复与验收文件中，标的公路里程存在不完全一致的风险

标的公路所对应相关批复与验收文件中，标的公路里程存在不完全一致的情况，具体如下：

1、根据自治区发改委出具的编号为桂发改交通〔2011〕30 号的《广西壮族自治区发展和改革委员会关于沿海高速公路改扩建一期工程可行性研究报告的批复》，“起于南宁至北海高速公路那马互通以北 K1990+532 附近，终于钦州市钦北区大寺镇南间村，长约 49 公里，其中预留起点至那马互通的主线收费站的路段，长约 3 公里。”

2、根据自治区交通厅出具的编号为桂交行审〔2012〕12 号的《关于沿海高速公路改扩建一期工程初步设计的批复》，“本次改扩建一期工程实施路段设计起点为 K1990+532.14，

终点为K2039+300，推荐方案主线全长48.728643公里。”

3、根据主线工程交工验收报告，主线工程路线全长45.324公里；根据预留起点段交工验收报告，预留起点段路线全长3.4公里。根据以上交工验收报告中两段公路里程数据的汇总，标的公路路线全长为48.724公里。

4、根据《广西壮族自治区人民政府关于收取兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目车辆通行费的批复》（桂政函〔2018〕92号），“自治区人民政府核定南钦防改扩建一期工程的收费里程为48.724公里。”

5、根据自治区交通厅出具的编号为桂交行审〔2020〕176号的《广西壮族自治区交通运输厅关于印发广西沿海高速公路改扩建一期工程(含预留起点段)竣工质量鉴定报告的通知》所附：广西沿海高速公路改扩建一期工程（含预留起点段）竣工质量鉴定报告，“广西沿海高速公路改扩建一期工程（含预留起点段）起点桩号为K1990+532.14，终点桩号为K2039+256.137，路线全长48.724公里。”

6、根据自治区交通厅出具的编号为桂交行审〔2023〕224号的《广西壮族自治区交通运输厅关于印发沿海高速公路改扩建一期工程竣工验收鉴定书的通知》附件：沿海高速公路改扩建一期工程公路工程竣工验收鉴定书,“项目路线起于南宁市那马镇新丁村附近,经那马、大塘、南晓，终于钦州市钦北区大寺镇南间村附近，路线全长48.724公里。”

标的公路对应相关批复与验收文件所载明的里程不完全一致是高速公路项目立项、施工与竣工过程中的常见情形，就上述标的公路所对应相关批复与验收文件，载明的最长里程为49公里，载明的最短里程为48.724公里（即交工验收报告、竣工验收鉴定书、竣工质量鉴定报告、车辆通行费的批复所载明里程，前述批复与验收文件中所载明的里程一致），而本项目所采用的里程标准为最短里程48.724公里，因此标的公路里程在此基础上进一步减少的可能性较小。

针对标的公路所对应相关批复与验收文件中标的公路里程不完全一致的情况，在标的公路运营的过程中，可能发生标的公路里程减少的不利情形从而给项目公司造成损失的风险。对此，北投集团已出具承诺函，承诺：“在标的公路收费权以及相关资产、负债、人员转移至项目公司之后，如因标的公路里程减少等相关事宜而导致项目公司的任何损失承担赔偿责任。”

三、与专项计划管理相关的风险

（一）流动性风险

在交易对手有限的情况下，资产支持证券持有人将面临无法在合理的时间内以公允价格

处置资产支持证券而遭受损失的风险。

（二）专项计划等特殊目的载体提前终止的风险

因发生专项计划等特殊目的载体法律文件约定的提前终止事项，专项计划等特殊目的载体提前终止，则可能导致专项计划及本基金无法获得预期收益，甚至导致本基金《基金合同》提前终止的风险。

（三）专项计划运作风险和账户管理风险

专项计划存续期间，专项计划账户中的资金划转、资产分配等事项均依赖资产支持证券管理人和资产支持证券托管人的互相沟通和配合，一旦出现协调失误或者资产支持证券管理人、资产支持证券托管人的违约事项，将导致专项计划账户管理出现风险，进而影响专项计划资产和本基金的安全性和稳定性。

（四）资产支持证券管理人丧失资产管理业务资格的风险

在专项计划存续期间，如资产支持证券管理人出现严重违反相关法律、法规的规定和专项计划文件有关约定的情形，资产支持证券管理人可能会被取消资格，证券交易所也可能对资产支持证券采取暂停和终止转让服务等处理措施，从而可能给资产支持证券持有人带来风险。

（五）资产支持证券管理人、托管银行等机构尽职履约风险

专项计划的正常运行依赖于计划管理人、专项计划托管银行等参与主体的尽责服务，存在计划管理人违约违规风险、专项计划托管银行违约违规风险。当上述机构未能尽责履约，或其内部作业、人员管理及系统操作不当或失误，可能会给资产支持证券持有人造成损失。

四、其他风险

（一）市场风险

本基金投资于不动产资产支持证券的比例不低于 80%，投资于利率债、AAA 级信用债、货币市场工具的比例不超过 20%。证券市场价格因受各种因素的影响而引起的波动，将使本基金资产面临潜在的风险。市场风险主要为债券投资风险，主要包括：

1、政策风险

因国家宏观政策（如货币政策、财政政策、产业政策、地区发展政策等）发生变化，导致市场价格波动而产生风险。

2、利率风险

利率风险主要是指因金融市场利率的波动而导致证券市场价格和收益率变动的风险。利率直接影响着债券的价格和收益率，影响着企业的融资成本和利润。本基金可投资于债券，

其收益水平可能会受到利率变化的影响。

3、购买力风险

如果发生通货膨胀，基金投资于证券所获得的收益可能会被通货膨胀抵消，从而影响基金资产的实际收益率。

4、信用风险

信用风险主要指债券、票据发行主体、存款银行信用状况可能恶化而可能产生的到期不能兑付的风险，以及在交易过程发生交收违约，或交易对手方可能因财务状况或其他原因不能履行付款或结算的义务，从而对基金资产价值造成不利影响，导致基金资产损失的风险。

5、债券发行主体经营风险

债券发行主体的经营状况受多种因素的影响，如管理能力、行业竞争、市场前景、技术更新、新产品研究开发等都会导致债券发行主体盈利发生变化。如果基金所投资的债券发行主体经营不善，其债券价格可能下跌，其偿债能力也会受到影响。

6、经济周期风险

随着经济运行的周期性变化，证券市场的收益水平也呈周期性变化，基金投资的收益水平也会随之变化，从而产生风险。

（二）管理风险

在基金管理运作过程中，基金管理人的知识、经验、判断、决策、技能等，会影响其对信息的占有以及对经济形势、证券价格走势的判断，从而影响基金收益水平。

基金管理人的管理手段和管理技术等因素的变化也会影响基金收益水平。

（三）外部管理机构尽责履约风险

在本基金存续期间，不动产项目的运营业绩与外部管理机构所持续提供的服务及表现密切相关，当外部管理机构未能尽责履约，或其内部作业、人员管理及系统操作不当或失误，可能给不动产项目造成损失。

本基金存续期间，存在外部管理机构不被续聘或被解聘且没有合适续聘机构的可能性。外部管理机构的内部监控政策及程序可能不能完全有效，本基金可能无法发现及防止外部管理机构及项目公司员工、其他第三方员工的相关违法违规行为。若出现上述情况，可能会对本基金造成不利影响。

（四）外部管理机构的解任及更换风险

基金份额持有人大会审议外部管理机构解任及更换事宜，与外部管理机构存在关联关系的基金份额持有人无需回避表决，由于原始权益人持有较高比例基金份额，可能影响持有人

大会审议结果。

（五）聘任第三方机构运营风险

由于高速公路行业的日常业务经营存在专业分工的特点，不动产项目的运营过程中可能仍需要聘请或由外部管理机构聘请第三方专业机构为业务的开展提供辅助性服务。若第三方机构未能尽责履约、操作不当、丧失业务经营能力或经营资格，或在作业过程中存在违法违规行为，或聘任关系提前解除、终止，可能对不动产项目运营造成不利影响，甚至影响不动产项目的经营收益。

（六）项目公司人员尽责履约风险

在本基金存续期间，项目公司可能根据需要聘用少量财务和行政人员，如该等人员未能尽职履责，或其在作业或系统操作存在不当或失误，可能造成项目公司财务、行政、运营管理等工作出现疏忽或纰漏，从而给不动产项目造成损失。

（七）政策与法律风险

目前，不动产基金是证券市场的创新产品，基金及专项计划运作相关的法规制度还在逐步建立和完善之中，如果有关法律、法规、政策发生变化，可能会对本基金产生影响。

（八）税收政策调整风险

在本基金存续期间，税收征管部门可能会对应税行为的认定以及适用的税率等进行调整。届时，基金管理人将执行更新后的政策，可能会因此导致基金资产实际承担的税费发生变化。该等情况下，基金管理人有权根据法律法规及税收政策的变化相应调整税收处理，该等调整可能会影响到基金投资人的收益，也可能导致基金财产的估值调整。由于前述税收政策变化导致对基金资产的收益影响，将由持有该基金的基金投资人承担。对于现有税收政策未明确事项，本基金处理方案可能会与税收征管认定存在差异，从而产生补缴税费、滞纳金及罚金，该等费用将由基金财产承担。

不动产基金运作过程中可能涉及基金持有人、公募基金、资产支持证券、项目公司等多层面税负，如果国家税收等政策发生调整，可能影响投资运作与基金收益。本基金分配时，基金份额持有人获得的收益将可能被要求缴纳相应税费。基金份额持有人、公募基金、资产支持专项计划、项目公司等主体所适用的税收征管法律法规可能会由于国家相关税收政策调整而发生变化。如相关税收征管法律法规、适用税率发生变化，或者税务部门未来向基金份额持有人、公募基金、资产支持专项计划、项目公司征收任何额外的税负，基金管理人和计划管理人均不承担任何补偿责任，基金份额持有人的收益可能因相关税收政策调整而受到影响。

如果未来中国税法及相关税收管理条例发生变化，税务部门向基金份额持有人征收任何额外的税负，本基金的相关机构均不承担任何补偿责任，这可能会给基金份额持有人带来额外的税务支出风险。

（九）技术风险

在基金的日常交易中，可能因为基金管理人、基金托管人、计划管理人、专项计划托管人、监管银行、证券交易所、证券登记结算机构、销售机构等主体的技术系统的故障或者差错而影响交易的正常进行或者导致投资人的利益受到影响。

（十）操作风险

基金管理人、基金托管人、计划管理人、专项计划托管人、监管银行、证券交易所、证券登记结算机构、销售机构等在业务操作过程中，因操作失误或违反操作规程而引起的风险。

（十一）本基金法律文件中涉及基金风险特征的表述与销售机构对基金的风险评级可能不一致的风险

本基金《基金合同》、招募说明书等法律文件中涉及基金风险收益特征或风险状况的表述仅为主要基于基金投资方向与策略特点的概括性表述；而本基金各销售机构依据中国证券投资基金业协会发布的《基金募集机构投资者适当性管理实施指引（试行）》及内部评级标准，将基金产品按照风险由低到高顺序进行风险级别评定划分，其风险评级结果所依据的评价要素可能更多、范围更广，与本基金法律文件中的风险收益特征或风险状况表述并不必然一致或存在对应关系。同时，不同销售机构因其采取的具体评价标准和方法的差异，对同一产品风险级别的评定也可能各有不同；销售机构还可能根据监管要求、市场变化及基金实际运作情况等适时调整对本基金的风险评级。敬请投资人知悉，在购买本基金时按照销售机构的要求完成风险承受能力与产品风险之间的匹配检验，并须及时关注销售机构对于本基金风险评级的调整情况，谨慎作出投资决策。

（十二）其他风险

1、战争、自然灾害等不可抗力因素的出现，将会严重影响证券市场的运行，可能导致基金资产的损失。

2、金融市场危机、行业竞争、托管人或外部管理机构违约等超出基金管理人自身直接控制能力之外的风险，可能导致基金或者基金持有人利益受损。

3、因人为因素而产生的风险，如基金经理违反职业操守的道德风险，以及因内幕交易、欺诈等行为产生的违规风险。

4、本基金存续期间，如发生其他不可预知且基金管理人无法防范的风险，可能会对本

基金产生不利影响。

投资有风险，投资需谨慎，上述风险揭示事项仅为列举事项，未能详尽列明本基金的所有投资风险。投资人参与本基金相关业务前，应当认真阅读本基金的《基金合同》、招募说明书等法律文件，熟悉不动产基金相关法律、行政法规、部门规章、规范性文件和交易所业务规则，自主判断基金投资价值，自主做出投资决策，全面认识本基金的风险收益特征和产品特性，并充分考虑自身的风险承受能力，理性判断市场，谨慎做出投资决策，自行承担投资风险。

普通投资者在首次购买本基金时须签署风险揭示书，确认已了解本基金产品特征及主要风险。

第二章 不动产项目

第一节 不动产项目概况

一、不动产项目概况

本次拟发行不动产基金的不动产项目为兰海高速广西南宁那南段项目，不动产项目情况如下表所示：

表：不动产项目概况

不动产项目名称	兰海高速广西南宁那南段
不动产项目业态	收费公路
项目所在地	广西壮族自治区南宁市良庆区
资产范围	兰海高速广西南宁那南段起于南宁市那马镇新兰村附近，经那马、大塘、南晓，终于南宁市南晓镇派双村附近，起点桩号为 K1990+532.14，终点桩号为 K2039+256.137
建设内容和规模	建设内容：兰海高速广西南宁那南段起于南宁市那马镇新兰村附近，经那马、大塘、南晓，终于南宁市南晓镇派双村附近 建设规模：兰海高速广西南宁那南段全长 48.724 公里，主线采用双向八车道高速公路标准建设，设计速度 120 公里/小时，总投资 289,628.22 万元
开竣工时间以及投入运营时间	项目于 2012 年 12 月开工，于 2023 年 7 月通过竣工验收。2018 年 6 月投入运营
使用期限	项目收费期限从 2018 年 6 月 1 日起至 2043 年 8 月 18 日止
剩余年限	17.63 年
用地性质	公路用地
可供分配金额测算	2026 年度预测可供分配金额为【213,248,660.11】元，2027 年度预测可供分配金额为【225,498,312.27】元
投保情况（投保险种投保金额、投保期限）	截至尽调基准日，根据《财产一切险保险单》（保单号：605110701022025100007l）、《公众责任保险保险单》（保单号：PZCG 202445010000000357），不动产项目已投保财产一切险及公众责任险。财产一切险保险金额人民币 2,487,265,600 元，保险期限自 2025 年 11 月 18 日 00:00 起，至 2026 年 11 月 17 日 23:59 止；公众责任险累计责任限额为 1000 万元，保险期限自 2025 年 2 月 1 日零时起至 2026 年 1 月 31 日二十四时止。 根据《公众责任保险保险单》（保单号：605110704012026000000l），不动产项目在公众责任险到期前再次投保，公众责任险累计责任限额为 1000 万元，保险期限自 2026 年 2 月 1 日 00:00 起至 2027 年 1 月 31 日 23:59 止。
项目权属	截至尽调基准日，原始权益人合法享有项目公司 100%的股权，项目公司合法享有标的公路收

	费权、土地使用权、标的公路广告经营权。标的不动产项目资产范围明确、权属清晰
他项权利（如有）	无

二、不动产项目的合规情况

（一）项目符合国家战略、发展规划、产业政策的情况

1、符合国家重大战略情况

2019 年中共中央、国务院印发了《交通强国建设纲要》，纲要中明确了建设交通强国战略的具体要求。2018 年 11 月 21 日，自治区人民政府印发《广西高速公路网规划（2018-2030 年）》，明确建成“互联多区、汇聚核心、外通内畅、衔接充分、布局平衡、可靠高效”的高速公路网，高速公路建设发展以率先实现“交通强区”为指向，全面落实“三大定位”新使命，实施国家战略，适应广西 2035 年基本同步实现社会主义现代化对高速公路的要求，有力地支撑广西经济社会发展。2021 年 11 月 12 日，自治区人民政府印发《广西综合交通运输发展“十四五”规划》，广西作为首批交通强国建设试点单位，要加快建设交通强区，广西要按照《交通强国建设纲要》要求，围绕构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系。

兰海高速广西南宁那南段是国家高速公路网兰海高速公路（G75）的重要路段，也是《广西高速公路网规划（2018-2030 年）》的重要组成部分，对于落实交通强国战略、建设交通强区、构建“一带一路”有机衔接的门户枢纽和内陆开放型经济高地具有重要意义，符合国家重大战略。

2、符合地区产业政策、经济和社会发展规划

兰海高速广西南宁那南段连接着北部湾经济区港口城市群。北部湾经济区作为连结国内与东盟的政治、经济窗口，依托沿海临港优势，大力发展钢铁制造、石化化工、有色金属、新能源材料及电子信息产业集群。

根据自治区人民政府发布的《广西高速公路网规划（2018-2030）》的总体目标，广西高速公路网规划要引领北部湾城市群发展，新增南宁市作为“一核”与湛江、海口“两极”联系的大通道，构建北部湾城市群以“一湾双轴、一核两极”空间格局为框架的高速公路网络；汇聚核心目标，强化高速公路网络以南宁为核心，加强南宁与主要城市、北部湾城市群的连通；南宁与北部湾城市群内陆城市 3 小时通达率 90%，与全区各地市 3 小时通达率 80%，5 小时通达全区所有地市，增强南宁市作为北部湾城市群核心城市、广西自治区首府的功能和地位。

（二）项目权属及他项权利情况

1、不动产项目资产范围

（1）标的公路权益包含：标的公路收费权（系指依法享有、经营并收取标的公路项下车辆通行费收入的收费权）、标的公路所对应的广告经营权（系指依法享有、经营并收取标的公路沿线（不含服务区）广告经营收入的权利），但不包括服务区的服务设施经营权；

（2）基于标的公路权益而持有的附属公路设施（标的高速路段范围内的公路、桥涵、收费站及配套管理用房、相关公路设施，以及前述附属设施占用范围内的入池土地使用权，但不包括服务区设施及所对应的土地使用权）。

基金管理人及法律顾问认为，前述入池资产范围完整地包括能够实现资产功能作用所必需的、不可分割的各组成部分，且北投集团已出具关于资产完整性的承诺函。

同时，为保持未纳入底层资产的标的公路沿线附属设施的良好持续稳定运营，并避免对入池标的公路的持续稳定运营、完整功能和未来处置的影响，北投集团已承诺在标的公路收费权期限内，未经项目公司的事先同意，北投集团不得随意处置标的公路沿线服务区，持续做好服务区与已划转至项目公司经营使用相关标的公路资产的有序衔接，确保服务区设施均依法依规运营，并采取必要保障措施促使服务区设施持续健康平稳运营。

2、标的公路收费权

（1）标的公路收费权的相关收费批复情况

标的公路已取得收费批复如下：

1）标的公路取得临时收费的批复

2018年5月28日，《广西壮族自治区人民政府关于收取兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目车辆通行费的批复》（桂政函〔2018〕92号）明确“南钦防改扩建一期工程收费期限暂定4年，自2018年6月1日起至2022年5月31日止。待项目全部完工并通过竣工验收后，再根据国家有关法律法规规定及程序重新核定其具体收费标准和收费期限”。

2）标的公路临时收费期限的顺延情况

2020年7月10日，《广西壮族自治区交通运输厅 广西壮族自治区发展和改革委员会 广西壮族自治区财政厅关于顺延全区收费公路收费期限的通知》（桂交财务发〔2020〕58号）明确“经自治区人民政府同意，新冠肺炎疫情防控期间免费通行时间不计入原批复收费期限，免费期结束后，全区各收费公路项目原批复收费期限截止日期按照累计免费通行79天进行顺延”。

3）标的公路取得延长临时收费期限的批复

2022年8月15日，《广西壮族自治区人民政府关于延长兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）临时收费期限的批复》（桂政函〔2022〕73号）明确“原则同意延长兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）临时收费期限2年，即从2022年8月19日起至2024年8月18日止”。

4）标的公路取得正式收费的批复

2024年7月29日，《广西壮族自治区人民政府关于兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）收费标准及收费期限的批复》（桂政函〔2024〕121号，以下简称“桂政函〔2024〕121号文”）明确“原则同意兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）收费期限核定为25年。该项目于2019年起变更为经营性高速公路，并由广西北部湾投资集团有限公司承担运营、养护与管理责任。根据《收费公路管理条例》和《广西壮族自治区交通运输厅 广西壮族自治区发展和改革委员会 广西壮族自治区财政厅关于顺延全区收费公路收费期限的通知》（桂交财务发[2020]58号）等规定，该项目收费期限从2018年6月1日起至2043年8月18日止。车辆通行费收费标准按有关规定，由你们组织审核并公布执行。”

（2）标的公路权益的划转情况

自治区交通厅、自治区国资委与北投集团于 2023 年 12 月 27 日签署《兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（南宁至南间段）收费公路授权经营协议》（以下简称“《授权经营协议》”）并于 2024 年 11 月 29 日签署《兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（南宁至南间段）收费公路授权经营协议补充协议》（以下简称“《授权经营协议补充协议》”），进一步明确了北投集团根据自治区政府出具的桂政函〔2024〕121 号文享有标的公路的收费权和附属设施经营权。

根据《授权经营协议》《授权经营协议补充协议》之约定，明确北投集团作为标的公路的市场化投融资、建设主体，享有收费公路收费权和附属设施经营权（含广告经营权）等收费公路权益。此外，根据《授权经营协议》《授权经营协议补充协议》，北投集团有权将其在该协议项下的权利和义务通过合法形式划转至北投集团控股的子公司进行承继。

在本项目重组环节，北投集团已与项目公司签署《转移合同》，并将当前标的公路所对应不动产资产、负债、人员划转给项目公司。因此，项目公司根据《转移合同》已从北投集团承接并享有标的公路权益。

对此，根据《公路法》第59条[1]、第61条[2]、《交通运输部、国家发展改革委、财政部关于做好公路收费权转让备案工作的通知》（交财审函（2018）782号）的规定，国道收费权转让的，应当在转让协议签订之日起三十个工作日内报交通运输部备案。另外，《收费公路权益转让办法》第3条明确了“收费公路权益转让是指收费公路建成通车后，转让方将其合法取得的收费公路权益有偿转让给受让方的交易活动”。本项目的重组安排为北投集团将标的公路所对应的收费权及相关资产、负债、业务和人员无偿转移至项目公司，故此种集团内部划转的重组方式实质区别于《收费公路权益转让办法》规定的“收费公路权益转让”。

（3）标的公路属性变更及履行相关手续和程序的合法合规性

根据标的公路的建设立项手续，标的公路在 2011 年按照政府还贷公路进行立项建设，建设主体为北投集团。截至尽职调查基准日，经自治区政府批复，标的公路已变更为经营性公路，北投集团将标的公路在收费公路统计网络报送平台按“经营”类型进行上报，以经营性高速公路纳入了全国收费公路统计报表，在全国收费公路管理系统中的基本信息为经营性公路。

根据《公路法》第61条[3]、《收费公路管理条例》第19条[4]、第23条[5]，《收费公路权益转让办法》第9条[6]、第19条[7]等法律法规规定，政府还贷公路收费权的转让，应按照法律规定采用

[1] 《公路法》第 59 条：符合国务院交通主管部门规定的技术等级和规模的下列公路，可以依法收取车辆通行费：（一）由县级以上地方人民政府交通主管部门利用贷款或者向企业、个人集资建成的公路；（二）由国内外经济组织依法受让前项收费公路收费权的公路；（三）由国内外经济组织依法投资建成的公路。

[2] 《公路法》第 61 条：本法第五十九条第一款第一项规定的公路中的国道收费权的转让，应当在转让协议签订之日起三十个工作日内报国务院交通主管部门备案:国道以外的其他公路收费权的转让，应当在转让协议签订之日起三十个工作日内报省、自治区、直辖市人民政府备案。

[3] 《公路法》第 61 条：本法第五十九条第一款第一项规定的公路中的国道收费权的转让，应当在转让协议签订之日起三十个工作日内报国务院交通主管部门备案；国道以外的其他公路收费权的转让，应当在转让协议签订之日起三十个工作日内报省、自治区、直辖市人民政府备案。

前款规定的公路收费权出让的最低成交价，以国有资产评估机构评估的价值为依据确定。

[4] 《收费公路管理条例》第 19 条：依照本条例的规定转让收费公路权益的，应当向社会公布，采用招标投标的方式，公平、公正、公开地选择经营管理者，并依法订立转让协议。

[5] 《收费公路管理条例》第 23 条：转让政府还贷公路权益的收入，必须缴入国库，除用于偿还贷款和有偿集资款外，必须用于公路建设。

[6] 《收费公路权益转让办法》第 9 条：转让收费公路权益，不得有下列行为：（一）将一个依法批准的收费公路项目分成若干段转让收费权；（二）将收费公路权益项目与非收费公路权益项目捆绑转让；（三）受让方没有全部承继转让方原对政府和社会公众承担的责任、义务；（四）将政府还贷公路权益无偿划转给企业法人。

[7] 《收费公路权益转让办法》第 19 条：转让政府还贷公路收费权益和有财政性资金投入的经营性公路收费权益，应当采用公开招标的方式，公平、公正、公开选择受让方。

招标投标方式进行，且国道收费权的转让，应当在转让协议签订之日起三十个工作日内报交通运输部备案，备案材料应当抄送省级交通运输主管部门。

对此，经基金管理人及法律顾问核查，标的公路的属性变更未适用关于政府还贷公路收费权转让的相关规定及程序，具体理由分析如下：

1）标的公路属性变更是响应及落实中央有关政策文件的要求

在 2018 年中央有关盘活存量和防范化解地方债务政策文件的指导背景下，北投集团于 2018 年 12 月 26 日向自治区政府提报《广西北部湾投资集团有限公司关于将政府还贷高速公路（国道）变更为经营性公路的请示》（桂北投报〔2018〕247 号）。自治区政府于 2018 年 12 月 28 日向北投集团下发《广西壮族自治区人民政府关于将部分政府还贷公路（国道）变更为经营性公路的批复》（桂政函〔2018〕208 号），明确：“原则同意你公司按照有关法律法规和政策规定办理将建设和经营的部分政府还贷公路（国道）变更为经营性公路事宜。”

因此，标的公路属性变更是在落实中央关于盘活存量和防范化解地方债务相关政策背景下进行的，并非违规转让或划转、随意变更公路性质的情形。

2）兰海高速广西南宁那南段在建设过程中，始终由北投集团作为开发建设实施主体，标的公路收费权并非在两个主体之间发生经济交易行为，不属于收费公路权益转让或无偿划转，从而不适用《收费公路管理条例》《收费公路权益转让办法》等法律法规关于收费公路权益转让的规定

兰海高速广西南宁那南段在建设过程中的全套固定资产投资管理手续，包括但不限于工程可行性研究报告批复、初步设计批复、选址意见书、用地预审批复、建设用地批准书、建设用地规划许可证、环境影响报告书批复、施工许可证、交工验收、竣工验收、环保验收等手续均明确由北投集团作为开发建设实施主体，标的公路属性变更前后不存在收费权主体变更的情形，即标的公路收费权并非在两个主体之间发生的经济交易行为，不属于收费公路权益的转让或无偿划转，从而不适用《收费公路管理条例》《收费公路权益转让办法》等法律法规关于收费公路权益转让的法律要求。

3）标的公路的属性变更属于省级人民政府事权，标的公路应取得自治区政府关于属性变更的批复

根据国务院办公厅印发的《关于全面实行行政许可事项清单管理的通知》（国办发〔2022〕2 号）、《公路法》第 8 条、第 60 条、第 63 条、第 64 条以及《收费公路管理条例》第 12 条、第 14 条、第 15 条的规定，收费公路相关审批属于省级人民政府事权，自治区政府有权决定相关公路性质、收费期限等事宜。因此，标的公路的属性变更应履行自治区政府的审批程序。

就此，自治区政府已于2024年7月29日出具《广西壮族自治区人民政府关于兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）收费标准及收费期限的批复》（桂政函〔2024〕121号）明确“原则同意兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）收费期限核定为25年。该项目于2019年起变更为经营性高速公路，并由广西北部湾投资集团有限公司承担运营、养护与管理责任。”

综上所述，基金管理人和法律顾问认为，标的公路由政府还贷公路变更为经营性公路不适用关于政府还贷公路收费权转让的相关规定及程序；根据国务院办公厅印发的《关于全面实行行政许可事项清单管理的通知》（国办发〔2022〕2号）、《公路法》以及《收费公路管理条例》的相关规定，本项目标的公路由政府还贷路变更为经营性公路属于省级人民政府的事权，应取得自治区政府关于属性变更的批复。就此，本项目已取得自治区政府的批复；此外，结合2019年1月26日印发的《广西壮族自治区财政厅关于部分经营性公路车辆通行费不再纳入自治区本级政府性基金预算管理的函》，自2019年起，标的公路车辆通行费不再纳入自治区本级政府性基金预算管理，不再编入广西壮族自治区交通运输厅部门预算，标的公路的通行费自2019年起由北投集团作为企业经营性收入收取，开具企业增值税发票，作为北投集团合法运营收入。因此，基金管理人和法律顾问认为，标的公路变更为经营性公路的相关手续已依法依规办理完成，标的公路属性变更及相关程序合法合规。

（4）关于标的公路里程的相关情况

经基金管理人及法律顾问核查，标的公路所对应相关批复与验收文件，标的公路里程存在不完全一致的情况，具体如下：

1）根据自治区发改委出具的编号为桂发改交通〔2011〕30号的《广西壮族自治区发展和改革委员会关于沿海高速公路改扩建一期工程可行性研究报告的批复》，“起于南宁至北海高速公路那马互通以北K1990+532附近，终于钦州市钦北区大寺镇南间村，长约49公里，其中预留起点至那马互通的主线收费站的路段，长约3公里。”

2）根据自治区交通厅出具的编号为桂交行审〔2012〕12号的《关于沿海高速公路改扩建一期工程初步设计的批复》，“本次改扩建一期工程实施路段设计起点为K1990+532.14，终点为K2039+300，推荐方案主线全长48.728643公里。”

3）根据主线工程交工验收报告，主线工程路线全长45.324公里；根据预留起点段交工验收报告，预留起点段路线全长3.4公里。根据以上交工验收报告中两段公路里程数据的汇总，标的公路路线全长为48.724公里。

4）根据《广西壮族自治区人民政府关于收取兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目车辆通行费的批复》（桂政函〔2018〕92号），“自治区人民政府核定南钦防改扩建一期工程的收费里程为48.724公里。”

5）根据自治区交通厅出具的编号为桂交行审〔2020〕176号的《广西壮族自治区交通运输厅关于印发广西沿海高速公路改扩建一期工程(含预留起点段)竣工质量鉴定报告的通知》所附：广西沿海高速公路改扩建一期工程（含预留起点段）竣工质量鉴定报告，“广西沿海高速公路改扩建一期工程（含预留起点段）起点桩号为K1990+532.14，终点桩号为K2039+256.137，路线全长48.724公里。”

6）根据自治区交通厅出具的编号为桂交行审〔2023〕224号的《广西壮族自治区交通运输厅关于印发沿海高速公路改扩建一期工程竣工验收鉴定书的通知》附件：沿海高速公路改扩建一期工程公路工程竣工验收鉴定书,“项目路线起于南宁市那马镇新丁村附近,经那马、大塘、南晓，终于钦州市钦北区大寺镇南间村附近，路线全长48.724公里。”

标的公路对应相关批复与验收文件所载明的里程不完全一致是高速公路项目立项、施工与竣工过程中的常见情形，就上述标的公路所对应相关批复与验收文件中，载明的最长里程为 49 公里，载明的最短里程为 48.724 公里（即交工验收报告、竣工验收鉴定书、竣工质量鉴定报告、车辆通行费的批复所载明里程，前述批复与验收文件中所载明的里程一致），而本项目所采用的里程标准为最短里程 48.724 公里，因此标的公路里程在此基础上进一步减少的可能性较小。

针对标的公路所对应相关批复与验收文件中标的公路里程不完全一致的情况，在标的公路运营的过程中，可能发生标的公路里程减少的不利情形从而给项目公司造成损失的风险。对此，北投集团已出具承诺函，承诺：“在标的公路收费权以及相关资产、负债、人员转移至项目公司之后，如因标的公路里程减少等相关事宜而导致项目公司的任何损失承担赔偿责任。”

3、标的公路广告经营权

根据自治区交通厅、自治区国资委与北投集团于2023年12月27日签署的《授权经营协议》以及于2024年11月29日签署的《授权经营协议补充协议》，明确北投集团作为标的公路的市场化投融资、建设主体，享有标的公路的经营权，包括收费公路收费权和附属设施经营权（含广告经营权）等收费公路权益，且北投集团有权将其在该协议项下的权利和义务通过合法形式划转至北投集团控股的子公司进行承继。

4、附属公路设施

除标的公路收费权、广告经营权外，本项目拟入池的不动产项目相关资产还包括标的公路路段范围内的公路、桥涵、收费站（大塘匝道收费站、那马匝道收费站及南宁南主线收费站）及配套管理用房、相关公路设施（包括公路安全设施、公路通信设施、公路监控设施、公路收费设施）以及前述附属公路设施土地占用范围内的土地使用权，但不包括服务区设施及所对应的土地使用权。

（1）土地使用权

1）入池土地使用权的不动产权证书

标的公路的路线全长48.724公里，采用双向八车道高速公路标准建设，利用原南南段公路两侧加宽，路基拓宽至42米，标的公路的用地部分由原址部分和扩建部分两个部分的资产（即入池范围内的土地使用权）组成。为实施本项目，北投集团与项目公司已签署《关于沿海高速公路改扩建一期工程项目之标的公路权益及相关资产、负债、人员转移合同》，根据该合同约定北投集团已将标的公路的入池土地使用权转移至项目公司，并将标的公路入池土地使用权均登记至项目公司名下。截至尽调基准日，本项目涉及的重组工作已完成。

截至尽调基准日，根据项目公司提供的不动产权证，项目公司就其享有的标的公路占地范围内的建设用地（不含服务区）合计共取得193本不动产权证书，合计宗地面积3636912.06平方米（折合约5455.34亩），土地使用权性质为划拨，用途为公路用地，具体如下：

表：不动产项目的不动产权证

序号	不动产权证编号	产权人	坐落	权利类型	权利性质	用途	面积/㎡
标的公路原址部分							
1	桂（2025）南宁市不动产权第 0034976 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区良庆镇新兰村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	930.52
2	桂（2025）南宁市不动产权第 0034894 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区良庆镇新团村、新兰村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	16549.58
3	桂（2025）南宁市不动产权第 0034784 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区良庆镇新兰村、那马镇那马社区、那马镇坛良村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	235396.60
4	桂（2025）南宁市不动产权第 0034672 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇南晓社区、南晓镇派双村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	278829.34
5	桂（2025）南宁市不动产权第 0034737 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区、子伟村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	412537.09

序号	不动产权证编号	产权人	坐落	权利类型	权利性质	用途	面积/㎡
6	桂（2025）南宁市不动产权第 0034877 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村、大塘镇太安村、大塘镇那团村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	989219.84
7	桂（2025）南宁市不动产权第 0034828 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村、大塘镇大塘社区、大塘镇那梨村、南晓镇陵桂村、南晓镇晓元村、南晓镇南晓社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1033197.50
标的公路扩建部分							
1	桂（2025）南宁市不动产权第 0042015 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区良庆镇新兰村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	184.99
2	桂（2025）南宁市不动产权第 0042026 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区良庆镇新兰村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	201.09
3	桂（2025）南宁市不动产权第 0038711 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区良庆镇新兰村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	228.32
4	桂（2025）南宁市不动产权第 0038720 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区良庆镇新兰村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	807.01
5	桂（2025）南宁市不动产权第 0039001 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区良庆镇新兰村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	828.96
6	桂（2025）南宁市不动产权第 0039026 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区良庆镇新兰村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	897.73
7	桂（2025）南宁市不动产权第 0039092 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区良庆镇新兰村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	2754.40
8	桂（2025）南宁市不动产权第 0040840 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区良庆镇新兰村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	47070.83
9	桂（2025）南宁市不动产权第 0040857 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区良庆镇新兰村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	62957.26
10	桂（2025）南宁市不动产权第 0034886 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区良庆镇新兰村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	70269.06
11	桂（2025）南宁市不动产权第 0040869 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	51.91
12	桂（2025）南宁市不动产权第 0040885 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	417.86
13	桂（2025）南宁市不动产权第 0039449 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	504.86

序号	不动产权证编号	产权人	坐落	权利类型	权利性质	用途	面积/㎡
14	桂（2025）南宁市不动产权第 0039446 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	519.55
15	桂（2025）南宁市不动产权第 0039436 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	535.36
16	桂（2025）南宁市不动产权第 0034231 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	598.39
17	桂（2025）南宁市不动产权第 0034338 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	703.42
18	桂（2025）南宁市不动产权第 0034392 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	870.17
19	桂（2025）南宁市不动产权第 0034363 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1189.85
20	桂（2025）南宁市不动产权第 0034401 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1225.91
21	桂（2025）南宁市不动产权第 0034375 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1279.72
22	桂（2025）南宁市不动产权第 0034434 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1434.54
23	桂（2025）南宁市不动产权第 0034429 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区、坛良村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1555.26
24	桂（2025）南宁市不动产权第 0034452 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1761.89
25	桂（2025）南宁市不动产权第 0034487 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1932.34
26	桂（2025）南宁市不动产权第 0034576 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	2216.11
27	桂（2025）南宁市不动产权第 0034704 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	2374.34
28	桂（2025）南宁市不动产权第 0034812 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	5396.42
29	桂（2025）南宁市不动产权第 0034793 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	23528.31
30	桂（2025）南宁市不动产权第 0034939 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	83138.66
31	桂（2025）南宁市不动产权第 0035005 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	69.04

序号	不动产权证编号	产权人	坐落	权利类型	权利性质	用途	面积/㎡
32	桂（2025）南宁市不动产权第0034993号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	257.41
33	桂（2025）南宁市不动产权第0035049号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	334.3
34	桂（2025）南宁市不动产权第0035001号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	339.18
35	桂（2025）南宁市不动产权第0035014号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	382.46
36	桂（2025）南宁市不动产权第0035054号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	405.32
37	桂（2025）南宁市不动产权第0035042号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	441.89
38	桂（2025）南宁市不动产权第0043170号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	565.5
39	桂（2025）南宁市不动产权第0036415号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	669.71
40	桂（2025）南宁市不动产权第0036411号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	733.04
41	桂（2025）南宁市不动产权第0036496号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	762.45
42	桂（2025）南宁市不动产权第0036447号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	769.63
43	桂（2025）南宁市不动产权第0036505号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	774.63
44	桂（2025）南宁市不动产权第0036535号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	777.35
45	桂（2025）南宁市不动产权第0037055号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	800.17
46	桂（2025）南宁市不动产权第0037123号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	918.95
47	桂（2025）南宁市不动产权第0037125号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	998.33
48	桂（2025）南宁市不动产权第0037111号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1048.03
49	桂（2025）南宁市不动产权第0037113号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1075.19
50	桂（2025）南宁市不动产权第0037151号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1109.23

序号	不动产权证编号	产权人	坐落	权利类型	权利性质	用途	面积/㎡
51	桂（2025）南宁市不动产权第0037129号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1127.72
52	桂（2025）南宁市不动产权第0037154号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1174.31
53	桂（2025）南宁市不动产权第0037168号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1277.31
54	桂（2025）南宁市不动产权第0037211号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1410.24
55	桂（2025）南宁市不动产权第0037217号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1982.57
56	桂（2025）南宁市不动产权第0037208号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	2552.59
57	桂（2025）南宁市不动产权第0037225号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇坛良村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1158.73
58	桂（2025）南宁市不动产权第0037257号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇坛良村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1436.47
59	桂（2025）南宁市不动产权第0037259号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区、坛良村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1679.13
60	桂（2025）南宁市不动产权第0037263号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇坛良村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	113.64
61	桂（2025）南宁市不动产权第0037280号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇坛良村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	545.87
62	桂（2025）南宁市不动产权第0041680号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区良庆镇新兰村、那马镇坛良村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	5581.90
63	桂（2025）南宁市不动产权第0034716号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村、大塘社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	31120.53
64	桂（2025）南宁市不动产权第0041260号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇大塘社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	2148.32
65	桂（2025）南宁市不动产权第0041259号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇大塘社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	40283.24
66	桂（2025）南宁市不动产权第0041185号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇大塘社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	236.85
67	桂（2025）南宁市不动产权第0041125号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇大塘社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	311.44
68	桂（2025）南宁市不动产权第0040975号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇大塘社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	387.28

序号	不动产权证编号	产权人	坐落	权利类型	权利性质	用途	面积/㎡
69	桂（2025）南宁市不动产权第0034752号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇大塘社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	444.42
70	桂（2025）南宁市不动产权第0034772号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇大塘社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	449.34
71	桂（2025）南宁市不动产权第0034776号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇大塘社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	550
72	桂（2025）南宁市不动产权第0034766号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇大塘社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	603.4
73	桂（2025）南宁市不动产权第0034858号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇大塘社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	629.89
74	桂（2025）南宁市不动产权第0034876号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇大塘社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	858.72
75	桂（2025）南宁市不动产权第0034866号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇大塘社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	979.31
76	桂（2025）南宁市不动产权第0042967号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇大塘社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	989.72
77	桂（2025）南宁市不动产权第0035820号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇大塘社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1014.35
78	桂（2025）南宁市不动产权第0035839号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇大塘社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1024.71
79	桂（2025）南宁市不动产权第0035917号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇大塘社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1202.61
80	桂（2025）南宁市不动产权第0035855号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇大塘社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1301.28
81	桂（2025）南宁市不动产权第0034906号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇大塘社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	10039.95
82	桂（2025）南宁市不动产权第0034713号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那梨村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	188.23
83	桂（2025）南宁市不动产权第0037433号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那梨村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	455.44
84	桂（2025）南宁市不动产权第0037436号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那梨村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	473.12
85	桂（2025）南宁市不动产权第0037511号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那梨村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	490.4
86	桂（2025）南宁市不动产权第0037579号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那梨村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	529.91
87	桂（2025）南宁市不动产权第0037776号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那梨村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	810.48

序号	不动产权证编号	产权人	坐落	权利类型	权利性质	用途	面积/㎡
88	桂（2025）南宁市不动产权第 0037797 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	23.33
89	桂（2025）南宁市不动产权第 0037811 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	264.18
90	桂（2025）南宁市不动产权第 0038359 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	291.57
91	桂（2025）南宁市不动产权第 0038364 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	331.66
92	桂（2025）南宁市不动产权第 0038374 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	399.31
93	桂（2025）南宁市不动产权第 0038643 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	574.83
94	桂（2025）南宁市不动产权第 0041414 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	590.16
95	桂（2025）南宁市不动产权第 0041465 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	643.29
96	桂（2025）南宁市不动产权第 0041474 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	777.41
97	桂（2025）南宁市不动产权第 0041478 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	825.57
98	桂（2025）南宁市不动产权第 0041484 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1168.64
99	桂（2025）南宁市不动产权第 0041488 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1188
100	桂（2025）南宁市不动产权第 0041623 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1305.82
101	桂（2025）南宁市不动产权第 0041634 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1321.2
102	桂（2025）南宁市不动产权第 0041635 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1423.61
103	桂（2025）南宁市不动产权第 0041642 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1593.74
104	桂（2025）南宁市不动产权第 0041655 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1715.54
105	桂（2025）南宁市不动产权第 0041676 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1767.29
106	桂（2025）南宁市不动产权第 0036547 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1804.68

序号	不动产权证编号	产权人	坐落	权利类型	权利性质	用途	面积/㎡
107	桂（2025）南宁市不动产权第0036564号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那团村、南荣村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	2026.34
108	桂（2025）南宁市不动产权第0036694号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	2050.72
109	桂（2025）南宁市不动产权第0036720号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	2207.87
110	桂（2025）南宁市不动产权第0036722号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	2883.4
111	桂（2025）南宁市不动产权第0036739号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	3991.64
112	桂（2025）南宁市不动产权第0036772号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那团村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	127.46
113	桂（2025）南宁市不动产权第0036802号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那团村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	131.45
114	桂（2025）南宁市不动产权第0036868号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那团村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	171.97
115	桂（2025）南宁市不动产权第0036911号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那团村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	328.82
116	桂（2025）南宁市不动产权第0036978号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那团村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	332.07
117	桂（2025）南宁市不动产权第0037038号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那团村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	383.1
118	桂（2025）南宁市不动产权第0041865号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那团村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	547.16
119	桂（2025）南宁市不动产权第0041868号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那团村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	659.42
120	桂（2025）南宁市不动产权第0041870号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那团村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	700.28
121	桂（2025）南宁市不动产权第0041878号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那团村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	716.08
122	桂（2025）南宁市不动产权第0041909号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那团村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	756.46
123	桂（2025）南宁市不动产权第0041903号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那团村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	792.91
124	桂（2025）南宁市不动产权第0041914号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村、那团村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	793.71
125	桂（2025）南宁市不动产权第0041922号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那团村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	799.25

序号	不动产权证编号	产权人	坐落	权利类型	权利性质	用途	面积/㎡
126	桂（2025）南宁市不动产权第 0041924 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那团村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1229.93
127	桂（2025）南宁市不动产权第 0041985 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那团村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1512.78
128	桂（2025）南宁市不动产权第 0034991 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那团村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	2119.67
129	桂（2025）南宁市不动产权第 0035809 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那团村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	2879.81
130	桂（2025）南宁市不动产权第 0035927 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那团村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	3058.72
131	桂（2025）南宁市不动产权第 0035930 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	310.93
132	桂（2025）南宁市不动产权第 0035902 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	401.33
133	桂（2025）南宁市不动产权第 0036042 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	416
134	桂（2025）南宁市不动产权第 0036040 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	500.01
135	桂（2025）南宁市不动产权第 0036150 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	627.61
136	桂（2025）南宁市不动产权第 0036267 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	641.73
137	桂（2025）南宁市不动产权第 0036263 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	730.77
138	桂（2025）南宁市不动产权第 0036288 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	781.55
139	桂（2025）南宁市不动产权第 0036373 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	905.62
140	桂（2025）南宁市不动产权第 0036360 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	921.71
141	桂（2025）南宁市不动产权第 0041394 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	967.13
142	桂（2025）南宁市不动产权第 0041386 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1006.08
143	桂（2025）南宁市不动产权第 0041382 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1036.04
144	桂（2025）南宁市不动产权第 0041378 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1156.04

序号	不动产权证编号	产权人	坐落	权利类型	权利性质	用途	面积/㎡
145	桂（2025）南宁市不动产权第 0041337 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1236.23
146	桂（2025）南宁市不动产权第 0041261 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1246.34
147	桂（2025）南宁市不动产权第 0037306 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1381.61
148	桂（2025）南宁市不动产权第 0036879 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1544.43
149	桂（2025）南宁市不动产权第 0036873 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1568.41
150	桂（2025）南宁市不动产权第 0036994 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1780.12
151	桂（2025）南宁市不动产权第 0036998 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	295.47
152	桂（2025）南宁市不动产权第 0037004 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	667.15
153	桂（2025）南宁市不动产权第 0037006 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村、大塘镇太安村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1148.57
154	桂（2025）南宁市不动产权第 0035889 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	188.81
155	桂（2025）南宁市不动产权第 0035922 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇南晓社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	207.66
156	桂（2025）南宁市不动产权第 0035899 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇南晓社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	486.57
157	桂（2025）南宁市不动产权第 0035871 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇南晓社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	580.8
158	桂（2025）南宁市不动产权第 0035878 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇南晓社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	601.5
159	桂（2025）南宁市不动产权第 0035837 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇南晓社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	632.71
160	桂（2025）南宁市不动产权第 0035842 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇南晓社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1228.77
161	桂（2025）南宁市不动产权第 0035841 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇南晓社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1307.61
162	桂（2025）南宁市不动产权第 0035807 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇南晓社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1489.27

序号	不动产权证编号	产权人	坐落	权利类型	权利性质	用途	面积/㎡
163	桂（2025）南宁市不动产权第0035813号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇南晓社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1517.77
164	桂（2025）南宁市不动产权第0034171号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇南晓社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1563.43
165	桂（2025）南宁市不动产权第0035812号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇南晓社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1659
166	桂（2025）南宁市不动产权第0035946号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇南晓社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	2162.59
167	桂（2025）南宁市不动产权第0034604号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇南晓社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	3454.84
168	桂（2025）南宁市不动产权第0034650号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇南晓社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	14919.25
169	桂（2025）南宁市不动产权第0034431号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇南晓社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	35787.99
170	桂（2025）南宁市不动产权第0034661号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇晓元村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	816.34
171	桂（2025）南宁市不动产权第0034631号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇晓元村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	844.25
172	桂（2025）南宁市不动产权第0036676号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇晓元村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	851.56
173	桂（2025）南宁市不动产权第0036667号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇晓元村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	903.8
174	桂（2025）南宁市不动产权第0036671号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇晓元村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1467.78
175	桂（2025）南宁市不动产权第0036648号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇晓元村、陵桂村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1988.6
176	桂（2025）南宁市不动产权第0036476号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇晓元村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	2224.79
177	桂（2025）南宁市不动产权第0036432号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇晓元村、陵桂村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	12404.01
178	桂（2025）南宁市不动产权第0035808号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇陵桂村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	92.27
179	桂（2025）南宁市不动产权第0035802号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇陵桂村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	291.29
180	桂（2025）南宁市不动产权第0034769号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇南晓社区、陵桂村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	401.64

序号	不动产权证编号	产权人	坐落	权利类型	权利性质	用途	面积/㎡
181	桂（2025）南宁市不动产权第 0036742 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇陵桂村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	453.41
182	桂（2025）南宁市不动产权第 0036750 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇陵桂村、南晓社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	656.7
183	桂（2025）南宁市不动产权第 0036867 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇陵桂村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	867.49
184	桂（2025）南宁市不动产权第 0036842 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇陵桂村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1263.99
185	桂（2025）南宁市不动产权第 0036858 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇陵桂村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1713.18
186	桂（2025）南宁市不动产权第 0041330 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇南晓社区、派双村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	56510.44

就标的公路入池土地使用权不动产权证的办理和权属情况，南宁市自然资源局已出具《南宁市自然资源局关于兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）项目用地、规划及不动产登记手续办理事项的复函》（南自然资函〔2025〕807号），确认“标的公路由原址部分和扩建部分两个部分组成，原址部分为历史沿用，我局依据自治区自然资源厅、自治区交通运输厅联合印发的《关于印发加快高速公路不动产确权登记工作方案的通知》（桂自然资发〔2020〕64号）精神，按历史遗留问题办理了该部分的不动产登记，并核发了9本不动产权证，其中拟入池标的公路原址部分（不含服务区及加油站）7本，面积为2,966,660.47平方米（折合4,449.97亩）。扩建部分道路我局已于2024年核发187本不动产权证，其中入池标的公路扩建部分（不含服务区）186本，面积为670251.59平方米（折合1,005.37亩）。综上，我局已为拟入池标的公路占地范围内的所有建设用地（包括原址部分和扩建部分）依法办理了不动产产权证。标的公路用地权属清晰、范围明确。”

综上所述，项目公司已依法享有标的公路占地范围内的土地使用权，标的公路用地权属清晰、范围明确。

2）收费站及配套管理用房所有权

根据《广西壮族自治区交通运输厅关于印发沿海高速公路改扩建一期工程竣工验收鉴定书的通知》（桂交行审〔2023〕224号）、《广西壮族自治区交通运输厅关于印发广西沿海高速公路改扩建一期工程（含预留起点段）竣工质量鉴定报告的通知》（桂交行审〔2020〕176号），除不纳入入池资产范围的服务区外，标的公路的房屋建筑工程包括收费站（大塘

匝道收费站、那马匝道收费站及南宁南主线收费站）以及配套管理用房（以下简称“标的公路收费站以及配套管理用房”或“标的公路的房屋建筑物”）。截至尽调基准日，前述标的公路房屋建筑未办理房屋所有权登记。

根据相关法律规定，项目公司有权在标的公路收费经营期内拥有、占有、使用标的公路的收费站以及配套管理用房，并已取得主管部门出具的明确意见和原始权益人出具的承诺函，具体如下：

（a）重组完成前，标的公路收费站以及配套管理用房系由北投集团通过合法建设取得所有权

根据《民法典》第231条规定：“因合法建造、拆除房屋等事实行为设立或者消灭物权的，自事实行为成就时发生效力。”标的公路的收费站以及配套管理用房系由北投集团根据主管机关审批同意的施工图设计批复、初步设计批复、开工许可等报建手续进行合法建造，并已完成质量竣工验收，即合法建造事实行为已成就。

根据《民法典》第352条规定：“建设用地使用权人建造的建筑物、构筑物及其附属设施的所有权属于建设用地使用权人，但是有相反证据证明的除外。”北投集团已合法取得收费站以及配套管理用房占用范围内的建设用地使用权，依据上述规定，北投集团作为建设用地使用权人有权通过合法建设的方式取得该等收费站以及配套管理用房的所有权。

综上所述，北投集团已通过合法建设取得标的公路的房屋建筑物所有权。

（b）重组完成后，根据《民法典》第356条的规定，项目公司已依法拥有、占有和使用标的公路的收费站以及配套管理用房

根据《授权经营协议补充协议》第六条的约定以及南宁市政府和南宁市自然资源局关于标的公路划拨用地转让的批复意见，北投集团与项目公司签订《转移合同》，根据该合同第二条的约定，由北投集团将标的公路权益以及附属公路设施（包括土地占用范围内的土地使用权）转移至项目公司。

因此，根据《民法典》第356条关于：“建设用地使用权转让、互换、出资或者赠与的，附着于该土地上的建筑物、构筑物及其附属设施一并处分”的规定，该等标的公路的房屋建筑物已依法转移至项目公司，并由项目公司依法拥有、占有、使用。

（c）已取得主管部门南宁市自然资源局出具的关于项目公司在标的公路收费经营期内有权依法使用该等收费站以及配套管理用房的明确意见

就项目公司在高速公路收费经营期内合法使用该等标的公路的收费站以及配套管理用房，有权主管部门南宁市自然资源局已出具《南宁市自然资源局关于兰海高速广西南宁经钦

州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）项目用地、规划及不动产登记手续办理事项的复函》（南自然资函〔2025〕807号）确认，“标的公路范围内的房屋建筑工程包括收费站（大塘匝道收费站、那马匝道收费站及南宁南主线收费站）以及配套管理用房（以下简称‘收费站以及配套管理用房’）均在南宁市境内，项目公司在标的公路收费经营期内有权依法使用该等收费站以及配套管理用房。”

同时，北投集团已出具《承诺函》承诺，“本公司及项目公司就标的公路占地范围内的收费站（大塘匝道收费站、那马匝道收费站及南宁南主线收费站）以及配套管理用房尚未办理不动产权登记，未办理不动产权登记不影响不动产资产的整体运营。本公司和项目公司未因此受到任何主管部门处罚、被采取任何监管措施或被提出任何异议和权利主张，亦不存在任何纠纷或潜在纠纷。在不动产基金存续期间，如上述房屋建筑未办理不动产权登记等相关事宜导致相关主管部门对项目公司作出任何处罚、采取任何监管措施、或发生任何法律纠纷等情况，而对项目公司、专项计划、不动产基金造成的任何损失由本公司承担。”

综上，项目公司有权依法拥有、占有、使用标的公路收费站及配套管理用房。根据北投集团和项目公司的书面确认，并经基金管理人与法律顾问核查，项目公司股权不存在权利限制。

（三）项目合规相关手续

经基金管理人、计划管理人核查并根据法律顾问北京市中伦律师事务所出具的《法律意见书》，目标不动产资产合规相关手续具体情况如下：

标的公路系在南宁（三岸）至南间（那布）高速公路（以下简称“原南南段公路”）的基础上改扩建而成。兰海高速广西南宁那南段起于南宁市那马镇，经那马、大塘、南晓，终于南宁市南晓镇派双村附近，路线全长48.724公里，主线采用双向八车道高速公路标准建设，设计速度120公里/小时，利用原南南段公路加宽，路基拓宽至42米。兰海高速广西南宁那南段的主线工程（45.324公里）于2012年12月28日开工，2015年9月29日完工；预留起点段及主线收费站部分（3.4公里）于2015年11月15日开工，2017年1月18日完工。兰海高速广西南宁那南段于2023年7月通过竣工验收。

标的公路的改扩建的实施背景和有关审批程序具体如下：

1、标的公路改扩建的实施系在国务院和自治区政府关于北部湾经济区大交通发展的战略部署下实施

2009年12月7日，国务院出台《关于进一步促进广西经济社会发展的若干意见》（国发〔2009〕42号），明确提出要充分发挥北部湾经济区引领带动作用，加快建设南（宁）北（海）

钦（州）防（城港）一小时城市圈，加强与周边地区铁路、高速公路、航空等基础设施的对接和共建，增强城市群要素集聚作用，形成连接多区域的重要交通枢纽。

2010年3月1日，广西壮族自治区人民政府印发《关于加快广西北部湾经济区大产业大港口大交通大物流大城建大旅游大招商大文化发展实施意见的通知》（桂政办发〔2010〕52号）提出要加快广西北部湾经济区的产业、港口、交通、物流、城建、旅游、招商、文化的大发展，把广西北部湾经济区建设成为重要国际区域经济合作新高地，中国沿海经济发展新一极的重要支撑。并在《关于加快广西北部湾经济区大交通发展的实施意见》中明确提出，实施大交通发展，加快建设南（宁）北（海）钦（州）防（城港）一小时城市圈，加强与周边地区铁路、高速公路、航空等基础设施的对接和共建，有利于增强城市群要素集聚，形成区域交通枢纽，对推动北部湾经济区城市群基础设施建设，提高区域城市群竞争合力，增强国际影响力有着重要意义。同时，在附件《广西北部湾经济区大交通建设项目表》中将南宁经钦州至防城港、至北海高速公路扩建工程明确列明重点推进项目，并将北投集团列为项目业主。

基于上述，标的公路作为南宁经钦州至防城港、至北海高速公路扩建工程的重要组成部分，系在国务院和自治区政府关于北部湾经济区大交通发展的战略部署下实施，该项目的落地有利于加快广西北部湾经济区大交通发展，推动北部湾经济区城市群基础设施建设。

2、标的公路已经依法履行所有审批程序

2010年11月1日，北投集团作为项目业主向广西壮族自治区发展和改革委员会出具《关于恳请审批广西沿海高速公路改扩建工程一期工程可行性研究报告的函》（桂北投函〔2010〕154号）提出：广西沿海高速公路是广西北部湾经济区核心城市南宁与北海、钦州、防城港三市的便捷联系通道，是西南出海通道的组成路段。根据国务院《关于进一步促进广西经济社会发展的若干意见》《广西北部湾经济区管理条例》和自治区政府《关于加快北部湾经济区大交通发展的实施意见》，以及沿线区域经济社会发展需要，我公司拟于近期对沿海高速公路进行改扩建。

2011年1月10日，广西壮族自治区发展和改革委员会向北投集团出具《关于沿海高速公路改扩建一期工程可行性研究报告的批复》（桂发改交通〔2011〕30号）批复：为进一步提升广西交通设施服务水平，加快改善现有公路通行条件，更好地促进区域经济社会快速发展，保障北部湾港口货物集疏和物流体系建设，发挥北部湾经济区引领带动作用，适应沿海港口、沿海产业快速发展的需要，同意实施沿海高速公路改扩建工程一期工程。

据此，北投集团作为项目法人在项目具体实施过程中，将标的公路作为独立的收费公路项目依法办理了投资立项、规划、用地、节能、环评、施工许可、竣工验收等投资建设手续，并最终取得了自治区人民政府出具的收费批复。

其中，就标的公路原址部分道路和扩建新征地道路的建设用地相关手续，说明如下：建设用地的相关合规手续方面，除划拨决定书为原址和扩建部分整体一并办理外，建设用地其他相关合规手续（选址意见书、用地预审、用地批准、用地规划许可以及不动产权证）均为原址部分和扩建部分分开办理。对此，南宁市自然资源局已出具《南宁市自然资源局关于兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）项目用地、规划及不动产登记手续办理事项的复函》（南自然资函〔2025〕807号），确认“标的公路（包括原址部分和扩建部分）的建设用地和规划手续均合法合规。”

综上，基金管理人和法律顾问认为，标的公路改扩建的投资建设程序合法合规，北投集团已按照规定办理相关手续和收费批复。

标的不动产项目由北投集团建设，投资和建设及运营过程所涉及的文件信息如下表所示：

表：标的不动产项目取得的固定资产投资管理手续

序号	手续名称		签发/出具时间	签发/出具机构	文件编号	主要内容/说明
1	项目审批	项目建议书	自治区发改委已出具《广西壮族自治区发展和改革委员会关于申报基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）试点相关事项意见的函》（桂发改基础函〔2024〕2567 号），确认“兰海高速-广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）在立项阶段已纳入《广西高速公路网规划修编（2010—2020）》，并已办理可行性研究报告批复手续。根据《广西壮族自治区人民政府关于印发实行投资项目审批“五个简化”若干措施的通知》（桂政发〔2018〕27 号）文件精神，‘列入国务院及相关部门、自治区人民政府批准的相关规划（包括实施方案、行动计划等）的审批类项目，视为已立项，不需办理项目建议书批复手续，直接进入可行性研究阶段’。故此，按照现行投资项目审批要求，兰海高速-广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）无需办理项目建议书批复手续。”			
		《广西壮族自治区发展和改革委员会关于沿海高速公路改扩建一期工程可行性研究报告的批复》	2011 年 1 月 10 日	自治区发改委	桂发改交通〔2011〕30 号	同意实施沿海高速公路改扩建工程一期工程。
		《关于沿海高速公路改扩建一期工程初步设计的批复》	2012 年 4 月 19 日	自治区交通厅	桂交行审〔2012〕12 号	批复本次项目实施的起点为 K1993+931.906，路线长 45.328877 公里。
		《广西壮族自治区发展和改革委员会关于实施沿海高速公路改扩建一期工程预留起点路段及主线收费站的函》	2014 年 10 月 8 日	自治区发改委	桂发改交通函〔2014〕1551 号	鉴于沿海高速公路改扩建一期工程起点至那马北互通路段及主线收费站技术较简单，同意采用一阶段施工图设计，设计文件编制完成后，报请自治区交通运输厅审批。
		《广西壮族自治区交通运输厅关于沿海高速公路改扩建一期工程预留起点段及主线收费站等施工图设计的批复》	2015 年 8 月 4 日	自治区交通厅	桂交行审〔2015〕62 号	对沿海高速公路改扩建一期工程预留起点段（含主线收费站）及沿海高速公路改扩建一期工程沿线设施施工图设计进行批复。

序号	手续名称		签发/出具时间	签发/出具机构	文件编号	主要内容/说明
2	规划许可	选址意见书（原址部分）	自治区自然资源厅已出具《广西壮族自治区自然资源厅关于兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）规划手续办理事项的函》（桂自然资函〔2025〕640号），载明：“根据《中华人民共和国土地管理法》《中华人民共和国城乡规划法》以及《自然资源部印发关于以“多规合一”为基础推进规划用地“多审合一、多证合一”改革的通知》（自然资函〔2024〕709号）等有关规定，不需单独核发兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）原址部分建设项目用地预审与选址意见书”。			
		《建设项目选址意见书》（扩建部分）	2010年11月24日	广西壮族自治区住房和城乡建设厅	选字第450000201000034号	就标的公路扩建部分（含主线工程和预留起点段）颁发《建设项目选址意见书》。
			2014年11月26日	广西壮族自治区住房和城乡建设厅	选字第450000201400050号	就兰州至海口高速公路广西南宁至钦州、钦州至防城港段改扩建工程（包括本项目标的公路扩建部分（含主线工程和预留起点段））颁发《建设项目选址意见书》。
		建设用地规划许可证（原址部分）	南宁市自然资源局已出具的《南宁市自然资源局关于兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）项目用地、规划及不动产登记手续办理事项的复函》（南自然资函〔2025〕807号），载明：“标的公路原址部分未办理用地规划许可证，但因历史原因已无法补办。根据自治区自然资源厅、自治区交通运输厅于2020年10月26日出台的《关于印发加快高速公路不动产确权登记工作方案的通知》（桂自然资发〔2020〕64号）的规定，‘由高速公路不动产权利人提供交通运输主管部门的交通规划、交通质量监督及竣工验收等材料，可替代城市建设相关材料办理不动产登记。’我局据此已为标的公路原址部分办理完成不动产登记。由于标的公路原址部分已依法竣工验收并办理不动产权证，且其土地使用符合《广西壮族自治区土地利用总体规划（2006-2020年）》和《南宁市土地利用总体规划（2006-2020年）》，因此原址部分未办理建设用地规划许可证不影响标的公路的权属认定或正常使用，亦也不会因此受到相关行政处罚”。			
		《建设用地规划许可证》（扩建部分）	2024年11月27日	南宁市自然资	地字第	用地单位：广西北部湾投资集团有限公司

序号	手续名称		签发/出具时间	签发/出具机构	文件编号	主要内容/说明
				源局	4501002024YG0099486	项目名称:广西沿海高速公路改扩建(一期)工程 用地位置：良庆区 用地面积：768186.82 平方米
		建设工程规划许可证	南宁市自然资源局已出具《关于兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）项目用地、规划及不动产登记手续办理事项的复函》（南自然资函〔2025〕807 号）明确处理意见如下：“根据《广西壮族自治区土地利用总体规划（2006-2020 年）》和《南宁市城市总体规划（2011-2020）》，标的公路（包括原址和扩建部分）属于单独选址的建设项目，不在南宁市城市、镇规划区内，故标的公路（包括原址和扩建部分）无需按《中华人民共和国城乡规划法（2007 年版）》第四十条的规定申请办理建设工程规划许可证。”			
3	用地手续	土地取得方式	划拨			
		用地预审意见（原址部分）	自治区自然资源厅已出具《广西壮族自治区自然资源厅关于兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）规划手续办理事项的函》（桂自然资函〔2025〕640 号），载明：“一、兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）用地分为原址部分和改扩建部分。该项目原址部分中涉及南宁市的用地已取得国有建设用地划拨决定书，并依法办理了不动产权证书。二、根据《中华人民共和国土地管理法》《中华人民共和国城乡规划法》以及《自然资源部印发关于以“多规合一”为基础推进规划用地“多审合一、多证合一”改革的通知》（自然资函〔2024〕709 号）等有关规定，不需单独核发兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）原址部分建设项目用地预审与选址意见书。”			
		《关于广西沿海高速公路改扩建（一期）工程项目用地预审的批复》（扩建部分）	2011 年 12 月 28 日	广西壮族自治区国土资源厅	桂国土资预审字〔2011〕169 号	拟用地位于南宁市境内，符合南宁市土地利用总体规划（2006-2020 年），同意通过建设项目用地预审。
		《关于补办南宁至北海高速公路邕宁县蒲庙至良庆段（K4+000-K10+000）建设用地手续	2001 年 2 月 8 日	广西壮族自治区国土资源厅	桂国土资函[2001]31 号	对建设用地进行批复。

序号	手续名称		签发/出具时间	签发/出具机构	文件编号	主要内容/说明
		的批复》				
		《关于补办南宁至北海高速公路邕宁县蒲庙至良庆段（K10+000-K18+600）建设用地手续的批复》	2001 年 2 月 8 日	广西壮族自治区国土资源厅	桂国土资函[2001]33 号	对建设用地进行批复。
		《关于补办南宁至北海高速公路邕宁县那马段（K18+600-K24+000）建设用地手续的批复》	2001 年 2 月 8 日	广西壮族自治区国土资源厅	桂国土资函[2001]28 号	对建设用地进行批复。
		《关于补办南宁至北海高速公路邕宁县那马和大塘段（K24+000-K31+110）建设用地手续的批复》	2001 年 2 月 8 日	广西壮族自治区国土资源厅	桂国土资函[2001]29 号	对建设用地进行批复。
		《关于补办南宁至北海高速公路邕宁县大塘段（K31+110-K39+000）建设用地手续的批复》	2001 年 2 月 8 日	广西壮族自治区国土资源厅	桂国土资函[2001]32 号	对建设用地进行批复。
		《关于补办南宁至北海高速公路邕宁县大塘段（K39-K46+230）建设用地手续的批复》	2001 年 2 月 8 日	广西壮族自治区国土资源厅	桂国土资函[2001]27 号	对建设用地进行批复。
		《关于补办南宁至北海高速公路邕宁县大塘段（K46+230-K53+900）建设用地手续的批复》	2001 年 2 月 8 日	广西壮族自治区国土资源厅	桂国土资函[2001]35 号	对建设用地进行批复。
		《关于补办南宁至北海高速公路邕宁县南晓段（K53+900-K59+700）建设用地手续的批复》	2001 年 2 月 12 日	广西壮族自治区国土资源厅	桂国土资函[2001]51 号	对建设用地进行批复。
		《关于补办南宁至北海高速公路邕宁县南晓段（K59+700-K65+000）建设用地手续的批复》	2001 年 2 月 8 日	广西壮族自治区国土资源厅	桂国土资函[2001]30 号	对建设用地进行批复。

序号	手续名称		签发/出具时间	签发/出具机构	文件编号	主要内容/说明
		《广西壮族自治区国土资源厅关于广西沿海高速公路改扩建工程一期项目建设用地的批复》	2013 年 10 月 26 日	广西壮族自治区国土资源厅	桂国土批函〔2013〕558 号	对建设用地进行批复。
		《广西壮族自治区人民政府关于沿海高速公路改扩建一期工程起点路段及主线收费站项目建设用地的批复》	2016 年 6 月 24 日	自治区政府	桂政土批函〔2016〕195 号	对建设用地进行批复。
		建设用地批准书 （原址部分及扩建部分）	南宁市自然资源局已出具《关于兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）项目用地、规划及不动产登记手续办理事项的复函》（南自然资函〔2025〕807 号），确认“标的公路原址部分于 2001 年获得建设用地批复（批文文号分别为桂国土资函〔2001〕31 号、33 号、28 号、29 号、32 号、27 号、35 号、51 号和 30 号），已涵盖标的公路原址部分的用地范围，且原址部分的使用符合《广西壮族自治区土地利用总体规划（2006-2020 年）》和《南宁市土地利用总体规划（2006-2020 年）》。标的公路扩建部分已分别于 2013 年和 2016 年获得建设用地批复（批文文号分别为桂政土批函〔2013〕558 号和桂政土批函〔2016〕195 号）涵盖了标的公路扩建部分的用地范围。因此，标的公路（包括原址部分和扩建部分）已依法办理建设用地批复手续。”			
		《国有建设用地划拨决定书》	2022 年 10 月 27 日	南宁市自然资源局	南自然（审）划字 20220037 号	划拨建设用地使用权人：广西北部湾投资集团有限公司，建设项目名称：广西沿海高速公路改扩建（一期）工程。本宗地的用途：公路用地。划拨宗地面积为叁佰玖拾捌万零叁拾柒点贰平方米。
4	节能审查	《广西壮族自治区固定资产投资项目节能登记表》	2010 年 11 月 1 日	北投集团	/	本项目为改扩建高速公路，不属于《广西壮族自治区固定资产投资项目节能评估和审查管理办法（试行）》第三条（一）（二）（三）项范围内。
5	环境影响	《关于广西沿海高速公路改扩建工程一期工	2010 年 12 月 1 日	广西壮族自治	桂环管字〔2010〕	同意你单位按照报告书中所列建设项目的

序号	手续名称		签发/出具时间	签发/出具机构	文件编号	主要内容/说明
	评价批复	程环境影响报告书的批复》		区环境保护厅	149 号	性质、路线走向、环境保护对策措施及下述要求进行项目建设。
6	水土保持批复	《关于广西沿海高速公路改扩建工程一期工程水土保持方案的函》	2010 年 11 月 26 日	广西壮族自治区水利厅	桂水水保函〔2010〕88 号	同意广西沿海高速公路改扩建工程一期工程水土保持方案。
7	压覆矿产资源审查	《关于广西沿海高速公路改扩建工程一期工程建设用地压矿情况的函》	2010 年 11 月 22 日	广西壮族自治区国土资源厅	桂矿资〔2010〕275 号	审查通过了由北投集团提交的,广西壮族自治区桂林水文工程地质勘察院编制的《广西沿海高速公路改扩建工程一期工程建设项目压覆重要矿产资源查询评估报告》。
8	地震安全性评价批复	广西壮族自治区地震局已出具《关于支持广西北部湾投资集团有限公司申报基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）相关事项的函》（桂震便函〔2025〕64 号），载明：“标的公路（包括原址部分和扩建部分）不属于重大建设工程和可能发生严重次生灾害的建设工程，按投资建设时适用的《中华人民共和国防震减灾法》（自 2009 年 5 月 1 日起施行）第三十五条和《广西壮族自治区防震减灾条例》（2012 年修订，2012 年 5 月 1 日起施行）第二十三条相关要求进行抗震设防，可不开展地震安全性评价工作，标的公路（包括原址部分和扩建部分）不存在因未取得重大工程抗震设防要求审定行政许可而受到相关处罚或承担其他责任的情形”。				
9	地质灾害危险性评估报告备案	《地质灾害危险性评估报告备案登记表》	2010 年 11 月 29 日	广西壮族自治区国土资源厅	桂国土资地灾备[2010]369 号	该项目评估工作符合有关规定，同意备案。
10	施工许可	《广西壮族自治区交通运输厅关于沿海高速公路改扩建一期工程两阶段施工图设计的批复》	2013 年 1 月 5 日	自治区交通厅	桂交行审〔2013〕2 号	对沿海高速公路改扩建一期工程两阶段施工图设计进行批复。
		项目施工许可实施机关审批意见	2014 年 9 月 26 日	自治区交通厅	/	对北投集团提交的《公路建设项目施工许可申请书》出具项目施工许可实施机关审批意见：该项目提早开工，施工许可申请属于补办，目前已具备批准条件。请项目法人严格

序号	手续名称			签发/出具时间	签发/出具机构	文件编号	主要内容/说明
							遵守基本建设程序，加强施工过程管理，保证工程质量和安全。
		《广西壮族自治区交通运输厅关于沿海高速公路改扩建一期工程预留起点路段及主线收费站等施工图设计的批复》		2015 年 8 月 4 日	自治区交通厅	桂交行审〔2015〕62 号	对沿海高速公路改扩建一期工程预留起点路段及主线收费站等施工图设计进行批复。
		项目施工许可实施机关审批意见		2022 年 10 月 20 日	自治区交通厅	/	对北投集团提交的《公路建设项目施工许可申请书》出具项目施工许可实施机关审批意见：该项目施工许可申请属于补办，同意施工许可申请。
11	竣工验收	综合验收	《广西壮族自治区交通运输厅关于印发沿海高速公路改扩建一期工程竣工验收鉴定书的通知》	2023 年 8 月 1 日	自治区交通厅	桂交行审〔2023〕224 号	同意该项目通过竣工验收，工程质量等级评定为优良，建设项目综合评价为优良。
			《广西壮族自治区交通运输厅关于印发广西沿海高速公路改扩建一期工程（含预留起点段）竣工质量鉴定报告的通知》	2020 年 9 月 20 日	自治区交通厅	桂交行审〔2020〕176 号	我厅委托自治区交通运输工程质量监测鉴定中心对沿海高速公路改扩建一期工程（含预留起点段）进行竣工质量鉴定，形成了工程质量鉴定书。根据该质量鉴定书，经对沿海高速改扩建一期工程 3 个土建标、1 个机电标共 4 个标段进行鉴定，竣工质量鉴定得分为 92.8 分，质量等级为优良。
		交工验收	《公路工程交工验收报告》	2015 年 9 月、2017 年 1 月	广西北部湾投资集团有限公司沿海高速公路改扩建工程	/	就主线工程和预留起点段分别出具了《公路工程交工验收报告》。

序号	手续名称		签发/出具时间	签发/出具机构	文件编号	主要内容/说明
				建设指挥部		
		《关于广西沿海高速公路改扩建一期工程交工验收备案的报告》	2017 年 12 月 27 日	广西北部湾投资集团有限公司沿海高速公路改扩建工程建设指挥部	改扩建报〔2017〕428 号	将广西沿海高速公路改扩建一期工程交工验收报告上报自治区交通厅备案。
		消防验收	《建设工程消防验收备案凭证》	2025 年 4 月 30 日	南宁市住房和城乡建设局	南住建消竣备字〔2025〕第 0030 号、南住建消竣备字〔2025〕第 0031 号、南住建消竣备字〔2025〕第 0032 号	就大塘收费站及管理区、南宁南收费站及管理区和那马收费站分别补办消防验收备案手续。
		规划验收	南宁市自然资源局已出具《南宁市自然资源局关于兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）项目用地、规划及不动产登记手续办理事项的复函》（南自然资函〔2025〕807号），确认“由于标的公路（包括原址和扩建部分）为无需办理工程规划许可证的建设项目，故不具备按《广西壮族自治区实施<中华人民共和国城乡规划法>办法》第四十六条的规定补充办理规划条件核实的前提条件。但由于标的公路（包括原址部分和扩建部分）土地使用符合《广西壮族自治区土地利用总体规划（2006-2020年）》和《南宁市城市总体规划（2011-2020）》，且在竣工阶段，你公司已依法提供交通质量监督及竣工验收材料，因此未办理规划条件核实手续不影响标的公路的权属认定或正常使用，亦也不会因此受到相关行政处罚。”			
		水土保持竣工验收	《自治区水利厅关于广西沿海高速公路改扩建一期工程水土保持设施验收报备的函》	2020 年 2 月 19 日	广西壮族自治区水利厅	SLTS2020-55	我厅收到水土保持设施鉴定书1份，水土保持监测总结报告2份，水土保持设施验收报告2份，验收公示证明1份，现予以报备。
		环保验收	《广西壮族自治区环境保护厅关于广西沿海高速公路改扩建	2017 年 1 月 17 日	广西壮族自治区环境保护厅	桂环验〔2017〕16 号	该工程环保审批手续齐全，环评及其批复文件提出的主要生态保护和污染防治措施基

序号	手续名称			签发/出具时间	签发/出具机构	文件编号	主要内容/说明
			工程一期工程（主线 K1993+932 至 K2039+256 段）竣工环境保护验收申请的批复》				本落实，我厅批准《关于广西沿海高速公路改扩建工程一期工程（主线K1993+932至K2039+256段）竣工环境保护验收的请示》，并准予该工程主线正式投入运行。
			《关于广西沿海高速公路改扩建一期工程预留起点路段及沿线设施固体废物环境保护验收申请的批复》	2020 年 7 月 31 日	南宁市行政审批局	南审环验〔2020〕41 号	我局批准项目固体废物污染防治设施的竣工环境保护验收申请。项目水、大气、噪声等污染防治措施需按规定自行组织验收，完成后该项目即可投入正式运行。
		公路建设档案专项验收	《广西壮族自治区档案局关于广西沿海高速公路改扩建一期工程档案验收合格的通知》	2022 年 8 月 18 日	广西壮族自治区档案局	桂档验字〔2022〕6 号	项目文件材料归档比较齐全，能够反映项目建设情况，符合《重大建设项目档案验收办法》的要求，验收组认定广西沿海高速改扩建一期工程档案验收合格。
		节能验收	根据标的公路验收时适用的《固定资产投资项目节能审查办法》（施行日期：2017 年 1 月 1 日至 2023 年 6 月 1 日）第十条的规定：“固定资产投资项目投入生产、使用前，应对其节能审查意见落实情况进行验收。”如前所述，标的公路工程可行性研究报告已经设置节能分析专章，并由北投集团依法填写节能登记表，自治区交通厅在审查标的公路工程可行性研究报告时已对标的公路节能分析一并审批，并未对项目出具节能审查意见。 另外，根据2017年11月15日国家发改委印发的《不单独进行节能审查的行业目录》，“铁路（含独立铁路桥梁、隧道）、公路、城市道路、内河航运”等项目，可不编制单独的节能报告，节能审查机关不再单独进行节能审查和出具节能审查意见。				

兰海高速广西南宁那南段已履行投资立项、施工许可、用地、环评、节能审查、竣工验收等投资建设手续，以及依据相关法律法规必须办理的压覆矿产资源审查、水土保持审查与验收相关重要手续，兰海高速广西南宁那南段所取得的相关主管部门出具或核发的主要文件如下：

1、立项审批手续

（1）关于项目建议书的情况

经核查，兰海高速广西南宁那南段在投资建设时未取得项目建议书批复。

根据1014号文的规定：“项目投资建设时应当办理但现行规定已经取消或与其他手续合并的有关手续，如有缺失，应由相关负责部门说明情况或出具处理意见”。对此，自治区发改委已出具《广西壮族自治区发展和改革委员会关于申报基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）试点相关事项意见的函》（桂发改基础函〔2024〕2567号），确认“兰海高速-广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）在立项阶段已纳入《广西高速公路网规划修编（2010—2020）》，并已办理可行性研究报告批复手续。根据《广西壮族自治区人民政府关于印发实行投资项目审批“五个简化”若干措施的通知》（桂政发〔2018〕27号）文件精神，‘列入国务院及相关部门、自治区人民政府批准的相关规划（包括实施方案、行动计划等）的审批类项目，视为已立项，不需办理项目建议书批复手续，直接进入可行性研究阶段’。故此，按照现行投资项目审批要求，兰海高速-广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）无需办理项目建议书批复手续。”

因此，关于兰海高速广西南宁那南段缺失项目建议书的情况，已取得自治区发改委的确认性意见，符合国家发展改革委《关于全面推动基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）项目常态化发行的通知》（发改投资〔2024〕1014号）的处理要求。

（2）可行性研究报告批复

2011年1月10日，自治区发改委向北投集团出具了编号为桂发改交通〔2011〕30号的《广西壮族自治区发展和改革委员会关于沿海高速公路改扩建一期工程可行性研究报告的批复》，载明：“同意实施沿海高速公路改扩建工程一期工程。”

（3）初步设计批复

2012年4月19日，自治区交通厅向北投集团出具了编号为桂交行审〔2012〕12号的《关于沿海高速公路改扩建一期工程初步设计的批复》，批复本次项目实施的起点为K1993+931.906，路线长45.328877公里。因此标的公路主线工程已办理初步设计批复。

2014年10月8日，自治区发改委出具了编号为桂发改交通函〔2014〕1551号的《广西壮族自治区发展和改革委员会关于实施沿海高速公路改扩建一期工程预留起点路段及主线收费站的函》，明确：“二、鉴于沿海高速公路改扩建一期工程起点至那马北互通路段及主线收费站技术较简单，同意采用一阶段施工图设计，设计文件编制完成后，报请自治区交通运输厅审批。”因此标的公路预留起点段无需进行初步设计，直接进行施工图设计，并于2015年8月4日取得自治区交通厅出具的《广西壮族自治区交通运输厅关于沿海高速公路改扩建一期工程预留起点段及主线收费站等施工图设计的批复》（桂交行审〔2015〕62号）。

综上所述，截至尽职调查基准日，标的公路已取得了可行性研究报告批复、初步设计批复。

2、施工手续

主线工程，先后取得了主管部门的如下批复：

（1）2013年1月5日，自治区交通厅向北投集团出具了编号为桂交行审〔2013〕2号的《广西壮族自治区交通运输厅关于沿海高速公路改扩建一期工程两阶段施工图设计的批复》。

（2）2014年9月26日，自治区交通厅对北投集团提交的《公路建设项目施工许可申请书》出具项目施工许可实施机关审批意见：该项目提早开工，施工许可申请属于补办，目前已具备批准条件。请项目法人严格遵守基本建设程序，加强施工过程管理，保证工程质量和安全。

预留起点段施工手续办理情况如下：

（1）2015年8月4日，自治区交通厅向北投集团出具了编号为桂交行审〔2015〕62号的《广西壮族自治区交通运输厅关于沿海高速公路改扩建一期工程预留起点路段及主线收费站等施工图设计的批复》。

（2）2022年10月20日，自治区交通厅对北投集团提交的《公路建设项目施工许可申请书》出具项目施工许可实施机关审批意见：该项目施工许可申请属于补办，同意施工许可申请。

综上所述，截至尽职调查基准日，标的公路已取得了施工图设计批复、主管部门关于批准项目开工的审批意见。

3、规划手续

（1）选址意见书

标的公路原址部分在投资建设时应当办理但未办理选址意见书。标的公路扩建部分，广西壮族自治区住房和城乡建设厅于2010年11月24日就标的公路扩建部分（含主线工程和预留

起点段）核发了编号为选字第4500002010000034号《建设项目选址意见书》；于2014年11月26日核发了编号为选字第4500002014000050号《建设项目选址意见书》，该选址意见书系“兰州至海口高速公路广西南宁至钦州、钦州至防城港段改扩建工程”的选址意见书，包括本项目标的公路扩建部分（含主线工程和预留起点段）。前述两份《建设项目选址意见书》均载明：根据《中华人民共和国城乡规划法》第三十六条和国家有关规定，经审核，本建设项目符合城乡规划要求，颁发此书。

根据现行适用的《自然资源部印发关于以“多规合一”为基础推进规划用地“多审合一、多证合一”改革的通知》（自然资函〔2024〕709号，2024年9月12日施行）第一条的规定，“将建设项目选址意见书、建设项目用地预审意见合并，自然资源主管部门统一核发建设项目用地预审与选址意见书，不再单独核发建设项目选址意见书、建设项目用地预审意见”。即根据现行的法律规定，标的公路原址部分的选址意见书已不再单独核发或补办。

对此，有权主管部门自治区自然资源厅已出具《广西壮族自治区自然资源厅关于兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）规划手续办理事项的函》（桂自然资函〔2025〕640号），载明：“根据《中华人民共和国土地管理法》《中华人民共和国城乡规划法》以及《自然资源部印发关于以“多规合一”为基础推进规划用地“多审合一、多证合一”改革的通知》（自然资函〔2024〕709号）等有关规定，不需单独核发兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）原址部分建设项目用地预审与选址意见书”。

因此，关于标的公路原址部分缺失选址意见书的情况，已取得自治区自然资源厅关于无需单独核发选址意见书的确认性意见，符合1014号文的处理要求。

（2）建设用地规划许可

经核查，标的公路原址部分在投资建设时应当办理但未办理建设用地规划许可文件。标的公路扩建部分在投资建设时未办理建设用地规划许可文件，但南宁市自然资源局已于2024年11月27日向北投集团补办了《建设用地规划许可证》（编号：地字第4501002024YG0099486）。

根据标的公路投资建设时所适用的《中华人民共和国城乡规划法》（中华人民共和国主席令第74号，2008年1月1日施行）第三十七条和现行适用的《中华人民共和国城乡规划法》（中华人民共和国主席令第29号，2019年4月23日施行）第三十七条的规定，标的公路原址部分应当办理用地规划许可证，但经沟通，南宁市自然资源局认为因历史原因确实已无法补办。

对此，根据标的公路沿线自然资源与规划主管部门（南宁市自然资源局）已出具的《南宁市自然资源局关于兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）项目用地、规划及不动产登记手续办理事项的复函》（南自然资函〔2025〕807号），载明：“标的公路原址部分未办理用地规划许可证，但因历史原因已无法补办。根据自治区自然资源厅、自治区交通运输厅于2020年10月26日出台的《关于印发加快高速公路不动产确权登记工作方案的通知》（桂自然资发〔2020〕64号）的规定，‘由高速公路不动产权利人提供交通运输主管部门的交通规划、交通质量监督及竣工验收等材料，可替代城市建设相关材料办理不动产登记。’我局据此已为标的公路原址部分办理完成不动产登记。由于标的公路原址部分已依法竣工验收并办理不动产权证，且其土地使用符合《广西壮族自治区土地利用总体规划（2006-2020年）》和《南宁市土地利用总体规划（2006-2020年）》，因此原址部分未办理建设用地规划许可证不影响标的公路的权属认定或正常使用，亦也不会因此受到相关行政处罚”。

经基金管理人和法律顾问登录信用中国（http://www.creditchina.gov.cn/）、国家企业信用信息公示系统（http://www.gsxt.gov.cn）、全国法院失信被执行人名单信息公布与查询系统（http://zxgk.court.gov.cn/shixin/）、自然资源部官网（http://www.mnr.gov.cn/）、中华人民共和国住房和城乡建设部全国建筑市场监管公共服务平台官网（http://jzsc.mohurd.gov.cn/）、广西壮族自治区人民政府官网（http://www.gxzf.gov.cn/）、广西壮族自治区自然资源厅官网（https://dnr.gxzf.gov.cn/）、广西壮族自治区住房和城乡建设厅官网（http://zjt.gxzf.gov.cn/）等网站，并经北投集团承诺，截至尽职调查基准日，北投集团未因标的公路规划许可手续事宜或违反城乡规划有关法律法规及规范性文件的规定而受到主管部门的处罚。

因此，关于兰海高速广西南宁那南段缺失建设用地规划许可证的情况，原址部分因历史原因确实无法补办，已取得南宁市自然资源局出具的明确处理意见（未办理建设用地规划许可证不影响标的公路的权属认定或正常使用，也不会因此受到相关行政处罚），扩建部分已由南宁市自然资源局依法办理，符合1014号文的处理要求。

（3）建设工程规划许可

经核查，兰海高速广西南宁那南段在投资建设时不涉及建设工程规划许可文件。

1）标的公路不属于南宁市城市、镇规划区内建设项目，而属于单独选址项目

根据南宁市自然资源局已出具的《关于兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）项目用地、规划及不动产登记手续办理事项的复函》（南自然资函〔2025〕807号）载明：“标的公路（包括原址和扩建部分）属于单独选址的建设项目，不在南宁市城市、镇规划区内”。

根据标的公路投资建设时适用的《建设用地审查报批管理办法》第五条的规定：“在土地利用总体规划确定的城市建设用地范围外单独选址的建设项目使用土地的，建设单位应当向土地所在地的市、县人民政府土地行政主管部门提出用地申请。”据此，标的公路作为单独选址项目取得了土地所在地政府出具的用地批复。其中，标的公路原址部分依法取得广西壮族自治区国土资源厅出具的建设用地批复，该等批复中均载明：“同意办理土地征用手续征用土地作为项目建设用地”。标的公路扩建部分依法取得广西壮族自治区国土资源厅出具的建设用地批复，该等批复中均载明：“同意南宁市人民政府以划拨方式供地作为项目建设用地”。

根据标的公路投资建设时适用的《中华人民共和国城乡规划法》（中华人民共和国主席令第74号，2008年1月1日施行）第四十条的规定，“在城市、镇规划区内进行建筑物、构筑物、道路、管线和其他工程建设的，建设单位或者个人应当向城市、县人民政府城乡规划主管部门或者省、自治区、直辖市人民政府确定的镇人民政府申请办理建设工程规划许可证。”根据该规定，如属于在城市、镇规划区内的建设项目，才须办理建设工程规划许可证。由于标的公路属于单独选址项目，不属于南宁市城市、镇规划区内的建设项目，因此按照标的公路投资建设时所适用的法律，不属于应当办理建设工程规划许可证的范畴。

2）标的公路建设符合投资建设时《广西壮族自治区土地利用总体规划（2006-2020年）》和《南宁市土地利用总体规划（2006-2020年）》

根据标的公路投资建设时适用的《中华人民共和国土地管理法实施条例》第二十三条的规定，“具体建设项目需要使用土地的，必须依法申请使用土地利用总体规划确定的城市建设用地范围内的国有建设用地。”《建设用地审查报批管理办法》（中华人民共和国国土资源部令第49号）第五条的规定：“在土地利用总体规划确定的城市建设用地范围外单独选址的建设项目使用土地的，建设单位应当向土地所在地的市、县人民政府土地行政主管部门提出用地申请。”可见，标的公路的土地使用应当符合投资建设时的土地利用总体规划。

经核查，标的公路（包括原址部分和扩建部分）建设符合投资建设时的土地利用总体规划，其中：

针对标的公路扩建部分，广西壮族自治区国土资源厅于2011年12月28日出具《关于广西沿海高速公路改扩建（一期）工程项目用地预审的批复》（桂国土资预审字〔2011〕169号），说明“项目拟用地位于南宁市境内，符合南宁市土地利用总体规划（2006-2020年），同意通过建设项目用地预审。”

针对标的公路原址部分，南宁市自然资源局已出具《关于兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）项目用地、规划及不动产登记手续办理事项的复函》（南自然资函〔2025〕807号），确认“原址部分的土地使用符合《广西壮族自治区土地利用总体规划（2006-2020年）》和《南宁市土地利用总体规划（2006-2020年）》。”

3）针对标的公路缺失建设工程规划许可证的情况，已取得南宁市自然资源局的明确处理意见

南宁市自然资源局已出具《关于兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）项目用地、规划及不动产登记手续办理事项的复函》（南自然资函〔2025〕807号）明确处理意见如下：

“根据《广西壮族自治区土地利用总体规划（2006-2020年）》和《南宁市城市总体规划（2011-2020）》，标的公路（包括原址和扩建部分）属于单独选址的建设项目，不在南宁市城市、镇规划区内，故标的公路（包括原址和扩建部分）无需按《中华人民共和国城乡规划法（2007年版）》第四十条的规定申请办理建设工程规划许可证。”

综上所述，按照投资建设时的规定标的公路无需办理建设工程规划许可证，并已取得南宁市自然资源局的相关明确处理意见，符合1014号文的处理要求。

4、用地手续

（1）用地预审

经核查，标的公路原址部分在投资建设时未办理用地预审文件。标的公路扩建部分，根据广西壮族自治区国土资源厅于2011年12月28日出具的《关于广西沿海高速公路改扩建（一期）工程项目用地预审的批复》（桂国土资预审字〔2011〕169号），拟用地位于南宁市境内，符合南宁市土地利用总体规划（2006-2020年），同意通过建设项目用地预审。

根据现行适用的《自然资源部印发关于以“多规合一”为基础推进规划用地“多审合一、多证合一”改革的通知》（自然资函〔2024〕709号，2024年9月12日施行）第一条的规定，“使用已经依法批准的建设用地进行建设的项目，不再办理用地预审。”由于本项目标的公

路原址部分已依法取得用地批复和划拨决定书，并依法办理了不动产权证书，属于“使用已依法批准的建设用地进行建设的项目”，因此不需单独办理用地预审。

对此，有权主管部门广西壮族自治区自然资源厅已出具《广西壮族自治区自然资源厅关于兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）规划手续办理事项的函》（桂自然资函〔2025〕640号），载明：“一、兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）用地分为原址部分和改扩建部分。该项目原址部分中涉及南宁市的用地已取得国有建设用地划拨决定书，并依法办理了不动产权证书。二、根据《中华人民共和国土地管理法》《中华人民共和国城乡规划法》以及《自然资源部印发关于以“多规合一”为基础推进规划用地“多审合一、多证合一”改革的通知》（自然资函〔2024〕709号）等有关规定，不需单独核发兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）原址部分建设项目用地预审与选址意见书。”

因此，关于标的公路原址部分缺失用地预审的情况，已取得广西壮族自治区自然资源厅关于无需单独核发用地预审的确认性意见，用地预审手续合规。

（2）用地批复

标的公路原址部分取得批文文号分别为桂国土资函〔2001〕31号、33号、28号、29号、32号、27号、35号、51号和30号的建设用地批复。标的公路扩建部分取得批文文号分别为桂政土批函〔2013〕558号和桂政土批函〔2016〕195号的建设用地批复。

同时，根据南宁市自然资源局已出具的《关于兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）项目用地、规划及不动产登记手续办理事项的复函》（南自然资函〔2025〕807号），确认“标的公路原址部分于2001年获得建设用地批复（批文文号分别为桂国土资函〔2001〕31号、33号、28号、29号、32号、27号、35号、51号和30号），已涵盖标的公路原址部分的用地范围，且原址部分的使用符合《广西壮族自治区土地利用总体规划（2006-2020年）》和《南宁市土地利用总体规划（2006-2020年）》。标的公路扩建部分已分别于2013年和2016年获得建设用地批复（批文文号分别为桂政土批函〔2013〕558号和桂政土批函〔2016〕195号）涵盖了标的公路扩建部分的用地范围。因此，标的公路（包括原址部分和扩建部分）已依法办理建设用地批复手续。”

综上，标的公路（包括原址部分和扩建部分）已依法办理建设用地批复手续。

（3）划拨决定书

经核查，兰海高速广西南宁那南段在投资建设时未办理划拨决定书。

2022年10月27日，南宁市自然资源局已就标的公路原址部分和扩建部分（含主线工程和预留起点段）补办了《国有建设用地划拨决定书》（南自然（审）划字20220037号），载明：“划拨建设用地使用权人：广西北部湾投资集团有限公司，建设项目名称：广西沿海高速公路改扩建（一期）工程。本宗地的用途：公路用地。划拨宗地面积为叁佰玖拾捌万零叁拾柒点贰平方米。”

综上所述，截至尽职调查基准日，兰海高速广西南宁那南段所对应土地已取得了相关用地预审、用地批复和划拨决定书。

5、其他专项审批手续

（1）环评批复

2010年12月1日，广西壮族自治区环境保护厅出具了编号为桂环管字〔2010〕149号的《关于广西沿海高速公路改扩建工程一期工程环境影响报告书的批复》，载明：“同意你单位按照报告书中所列建设项目的性质、路线走向、环境保护对策措施及下述要求进行项目建设。”

（2）节能审查

根据2008年5月1日实施的《广西壮族自治区固定资产投资项目节能评估和审查管理办法（试行）》（桂发改投资〔2008〕336号）第三条的规定：“各级投资主管部门依照本办法负责本行政区域内固定资产投资项目节能评估和审查工作，其中：发展改革部门负责基本建设项目节能评估和审查，经济委员会负责技术改造项目节能评估和审查，按照固定资产投资审批、核准或备案权限，对符合下列条件的项目进行节能评估和审查。其中符合第（一）（二）项条件的建筑项目由投资主管部门会同建设主管部门组织节能评估和审查。（一）建筑面积在2万平方米以上（含）的公共建筑项目；（二）建筑面积在20万平方米以上（含）的居住建筑项目；（三）其它年耗能3000吨标准煤或年用电量3000万千瓦时以上（含）的项目；（四）投资主管部门认为有必要进行节能评估和审查的固定资产投资项目。”第十条又规定：“凡不属于本办法第三条所述节能评估范围内的固定资产投资项目，实行节能登记管理。项目建设单位应在申报项目可行性研究报告审批、申请项目核准或项目备案的同时，应向投资主管部门提交节能登记表。”

北投集团2010年11月1日填写的《广西壮族自治区固定资产投资项目节能登记表》载明：“本项目为改扩建高速公路，不属于《广西壮族自治区固定资产投资项目节能评估和审查管理办法（试行）》第三条（一）（二）（三）项范围内”。经基金管理人和法律顾问核查，标的公路工程可行性研究报告已经设置节能分析专章，且北投集团已于2010年11月1日依法

填写《广西壮族自治区固定资产投资项目节能登记表》，且自治区交通厅在审查标的公路工程可行性研究报告时已对标的公路节能分析一并审批，因此符合上述节能评估和审查要求。

（3）水土保持批复

2010年11月26日，广西壮族自治区水利厅出具了编号为桂水水保函〔2010〕88号的《关于广西沿海高速公路改扩建工程一期工程水土保持方案的函》，同意广西沿海高速公路改扩建工程一期工程水土保持方案。

（4）压覆矿产资源审查

2010年11月22日，广西壮族自治区国土资源厅出具了编号为桂矿资〔2010〕275号的《关于广西沿海高速公路改扩建工程一期工程建设用地压矿情况的函》，审查通过了由北投集团提交的《广西沿海高速公路改扩建工程一期工程建设项目压覆重要矿产资源查询评估报告》。

（5）地震安全性评价批复

经核查，截至尽职调查基准日，兰海高速广西南宁那南段在投资建设时未取得地震安全性评价批复。

根据投资建设时适用的《中华人民共和国防震减灾法》（自2009年5月1日起施行）第三十五条和《广西壮族自治区防震减灾条例》（2012年修订，2012年5月1日起施行）第二十三条的规定，重大建设工程和可能发生严重次生灾害的建设工程，应当按照国务院有关规定进行地震安全性评价，并按照经审定的地震安全性评价报告所确定的抗震设防要求进行抗震设防。由于标的公路不属于前述重大建设工程和可能发生严重次生灾害的建设工程，因此无需进行地震安全性评价，按照广西壮族自治区人民政府地震工作主管部门所确定的抗震设防要求进行抗震设防即可。

就此，广西壮族自治区地震局已出具《关于支持广西北部湾投资集团有限公司申报基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）相关事项的函》（桂震便函〔2025〕64号），载明：“标的公路（包括原址部分和扩建部分）不属于重大建设工程和可能发生严重次生灾害的建设工程，按投资建设时适用的《中华人民共和国防震减灾法》（自2009年5月1日起施行）第三十五条和《广西壮族自治区防震减灾条例》（2012年修订，2012年5月1日起施行）第二十三条相关要求进行抗震设防，可不开展地震安全性评价工作，标的公路（包括原址部分和扩建部分）不存在因未取得重大工程抗震设防要求审定行政许可而受到相关处罚或承担其他责任的情形”。

综上所述，按照投资建设时的规定标的公路（包括原址部分和扩建部分）无需办理地震安全性评价手续，并已取得广西壮族自治区地震局的相关明确处理意见，符合1014号文的处理要求。

（6）地质灾害危险性评估报告备案

2010年11月29日，就名称为“广西沿海高速公路改扩建工程一期工程”的建设项目，广西壮族自治区国土资源厅出具了编号为桂国土资地灾备[2010]369号的《地质灾害危险性评估报告备案登记表》。

综上所述，截至尽职调查基准日，兰海高速广西南宁那南段已取得环评批复、水土保持批复、压覆矿产资源审查意见、地质灾害危险性评估报告备案。

6、工程竣工验收手续

（1）交工验收手续

经核查，标的公路进行了交工验收，具体如下：

1）2015年9月、2017年1月，广西北部湾投资集团有限公司沿海高速公路改扩建工程建设指挥部就主线工程和预留起点段分别出具了《公路工程交工验收报告》。

2）2017年12月27日，广西北部湾投资集团有限公司沿海高速公路改扩建工程建设指挥部向自治区交通厅上报《关于广西沿海高速公路改扩建一期工程交工验收备案的报告》（改扩建报〔2017〕428号），将广西沿海高速公路改扩建一期工程交工验收报告上报自治区交通厅备案。

（2）环保验收

2017年1月17日，广西壮族自治区环境保护厅出具了编号为桂环验〔2017〕16号的《广西壮族自治区环境保护厅关于广西沿海高速公路改扩建工程一期工程（主线K1993+932至K2039+256段）竣工环境保护验收申请的批复》，批复结论为：“该工程环保审批手续齐全，环评及其批复文件提出的主要生态保护和污染防治措施基本落实，我厅批准《关于广西沿海高速公路改扩建工程一期工程（主线K1993+932至K2039+256段）竣工环境保护验收的请示》，并准予该工程主线正式投入运行。”

2020年7月31日，南宁市行政审批局出具了编号为南审环验〔2020〕41号的《关于广西沿海高速公路改扩建一期工程预留起点路段及沿线设施固体废物环境保护验收申请的批复》，批复结论为：“我局批准项目固体废物污染防治设施的竣工环境保护验收申请。项目水、大气、噪声等污染防治措施需按规定自行组织验收，完成后该项目即可投入正式运行。”

（3）水土保持竣工验收

2020年2月19日，广西壮族自治区水利厅向北投集团出具了编号为SLTS2020-55的《自治区水利厅关于广西沿海高速公路改扩建一期工程水土保持设施验收报备的函》，函复：我厅收到水土保持设施鉴定书1份，水土保持监测总结报告2份，水土保持设施验收报告2份，验收公示证明1份，现予以报备。

（4）工程规划验收

截至尽职调查基准日，兰海高速广西南宁那南段在投资建设时不涉及工程规划验收手续。

根据《广西壮族自治区实施<中华人民共和国城乡规划法>办法》（2010年6月1日施行）第四十六条的规定，“城乡规划主管部门或者自治区人民政府确定的镇人民政府应当对竣工后的建设工程是否符合规划条件予以核实。核实的程序按照以下规定办理：…（二）建设单位或者个人持建设工程规划许可证或者乡村建设规划许可证及附件、附图、竣工测量成果，向城乡规划主管部门或者自治区人民政府确定的镇人民政府提出核实建设工程规划条件的申请…”从前述规定可知，建设工程规划许可证为建设工程规划条件核实的依据，如标的公路属于无需办理工程规划许可证的建设项目，则不具备办理规划条件核实的前提条件。

对此，根据标的公路沿线自然资源与规划主管部门（南宁市自然资源局）已出具的《南宁市自然资源局关于兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）项目用地、规划及不动产登记手续办理事项的复函》（南自然资函〔2025〕807号），确认“由于标的公路（包括原址和扩建部分）为无需办理工程规划许可证的建设项目，故不具备按《广西壮族自治区实施<中华人民共和国城乡规划法>办法》第四十六条的规定补充办理规划条件核实的前提条件。但由于标的公路（包括原址部分和扩建部分）土地使用符合《广西壮族自治区土地利用总体规划（2006-2020年）》和《南宁市城市总体规划（2011-2020）》，且在竣工阶段，你公司已依法提供交通质量监督及竣工验收材料，因此未办理规划条件核实手续不影响标的公路的权属认定或正常使用，亦也不会因此受到相关行政处罚。”

综上所述，按照投资建设时的规定，标的公路不具备办理规划条件核实的前提条件，并已取得南宁市自然资源局的明确处理意见，符合1014号文的处理要求。

（5）节能验收

根据标的公路验收时适用的《固定资产投资项目节能审查办法》（施行日期：2017年1月1日至2023年6月1日）第十条的规定：“固定资产投资项目投入生产、使用前，应对其节能审查意见落实情况进行验收。”如前所述，标的公路工程可行性研究报告已经设置节能分

析专章，并由北投集团依法填写节能登记表，自治区交通厅在审查标的公路工程可行性研究报告时已对标的公路节能分析一并审批，并未对项目出具节能审查意见。

另外，根据2017年11月15日国家发改委印发的《不单独进行节能审查的行业目录》，“铁路（含独立铁路桥梁、隧道）、公路、城市道路、内河航运”等项目，可不编制单独的节能报告，节能审查机关不再单独进行节能审查和出具节能审查意见。因此，标的公路不适用关于节能验收的相关规定。

（6）公路建设档案专项验收合格通知

广西壮族自治区档案局于2022年8月18日出具了编号为桂档验字〔2022〕6号的《广西壮族自治区档案局关于广西沿海高速公路改扩建一期工程档案验收合格的通知》，载明：“项目文件材料归档比较齐全，能够反映项目建设情况，符合《重大建设项目档案验收办法》的要求，验收组认定广西沿海高速改扩建一期工程档案验收合格。”

（7）竣工验收手续

经核查，标的公路及其房建工程进行了竣工验收，具体如下：

1）自治区交通厅于2023年8月1日出具了编号为桂交行审〔2023〕224号的《广西壮族自治区交通运输厅关于印发沿海高速公路改扩建一期工程竣工验收鉴定书的通知》，载明：“同意该项目通过竣工验收，工程质量等级评定为优良，建设项目综合评价为优良。”

2）自治区交通厅于2020年9月20日出具了编号为桂交行审〔2020〕176号的《广西壮族自治区交通运输厅关于印发广西沿海高速公路改扩建一期工程（含预留起点段）竣工质量鉴定报告的通知》，载明：“我厅委托自治区交通运输工程质量监测鉴定中心对沿海高速公路改扩建一期工程（含预留起点段）进行竣工质量鉴定，形成了工程质量鉴定书。根据该质量鉴定书，经对沿海高速改扩建一期工程3个土建标、1个机电标共4个标段进行鉴定，竣工质量鉴定得分为92.8分，质量等级为优良。”

（8）消防验收手续

1）对于标的公路的主线工程（含预留起点段），根据投资建设时和现行适用的法律规定，均不属于需要办理消防验收及备案的工程审验范围

根据标的公路投资建设时适用的《中华人民共和国消防法》（中华人民共和国主席令第6号）等法律法规，标的公路主线工程（含预留起点）不属于按照当时国家工程建设消防技术标准需要进行消防设计的工程，因此无需办理消防验收或备案。

根据标的公路主线工程（含预留起点段）投资建设时所适用的《公路路线设计规范》（JTG D20-2006）、《公路桥涵设计通用规范》（JTG D60-2004）、《公路路基设计规范》（JTG D30-2004）、《公路沥青路面设计规范》（JTG D50-2006）等设计规范，标的公路主线工程（含预留起点段）无需进行消防设计。

根据公路行业特征，建筑设计防火规范主要针对建筑物的防火分区、消防设施、疏散通道、消防车道等进行规范，高速公路工程中的线性基础设施（如路基、路面、桥涵等）不具有可燃性或封闭性特点，因此不需要进行消防设计。

综上所述，根据我国公路相关设计规范和公路行业特征，标的公路主线工程（含预留起点）不属于按照当时国家工程建设消防技术标准需要进行消防设计的工程，因此无需办理消防验收或备案。

2）标的公路范围内的收费站及配套管理用房等已由北投集团依法补办消防验收备案

北投集团已就大塘收费站及管理区、南宁南收费站及管理区和那马收费站分别补办消防验收备案手续，并于2025年4月30日取得由南宁市住房和城乡建设局出具的《建设工程消防验收备案凭证》（南住建消竣备字〔2025〕第0030号、南住建消竣备字〔2025〕第0031号和南住建消竣备字〔2025〕第0032号）。

因此，本项目标的公路范围内的收费站及配套管理用房等已补办投资建设时应办的消防验收备案手续。

综上所述，截至尽职调查基准日，兰海高速广西南宁那南段已办理并取得交工验收手续、竣工验收手续以及环保验收手续、水土保持竣工验收手续、公路建设档案专项验收合格通知手续以及收费站及配套管理用房的消防验收手续。

7、潜在外部影响因素分析

根据项目公司的说明，报告期内，未发现不动产项目存在受自然灾害、汇率变化、外贸环境、担保、诉讼和仲裁等其他因素影响的情况。

（四）项目投保情况

根据广西新发展交通集团有限公司南宁高速公路运营分公司提供的《公众责任保险保险单》（保单号：PZCG 202445010000000357），广西新发展交通集团有限公司南宁高速公路运营分公司已向中国人民财产保险股份有限公司投保，以“南南路（保险范围包含且超出本项目）：S6102南那高速K0+000-K2+307、G75兰海高速K2007+839-K2055+600（含沿线收费站、匝道、引道、立交等），合计50.068公里”作为承保区域的公众责任险。保险期限自2025年

2月1日零时起至2026年1月31日二十四时止，保险费为3万元，累计责任限额为1000万元，每次事故每人人身伤亡责任限额为100万元，每次事故每人医疗费用责任限额为30万元。

根据项目公司提供的《公众责任险保险单》（保单号：605110704012026000000 1），广西新恒通高速公路有限公司已向华安财产保险股份有限公司投保以广西北投南南高速公路有限公司作为被保险人，以“兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程），含S6102那南高速（K0+000-K2+307）、G75兰海高速（K2007+839-K2054+256）及周边应由被保险人负责的地区”作为承保区域的公众责任险。保险期限自2026年02月01日起至2027年01月31日止。保险费为3万元，累计责任限额为1000万元，每次事故赔偿限额为500万元，每次事故财产损失赔偿限额为200万元，每次事故人身伤亡赔偿限额为100万元，每人医疗费赔偿限额为30万元。

根据项目公司提供的《财产一切险保险单》（保单号：6051107010220251000071），广西新恒通高速公路有限公司已向华安财产保险股份有限公司投保以广西北投南南高速公路有限公司作为被保险人，以“兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程），含那南高速K0+000-K2+307、兰海高速K2007+839-K2054+256房屋及建筑物、机械设备、电子设备、土地使用权、其他”作为保险标的的财产一切险。保险金额人民币2,487,265,600元。保险期限自2025年11月18日00:00起至2026年11月17日23:59止。

（五）土地使用权取得的合法性、有效性及土地使用权剩余期限

详见本招募说明书“第二章 不动产项目”之“第一节 不动产项目概况”之“二、不动产项目的合规情况”之“（二）项目权属及他项权利情况”之“4、附属公路设施（1）土地使用权”。

（六）土地实际用途及规划用途

标的不动产项目的不动产权证载明用途为“公路用地”。根据南宁市自然资源局出具的《国有建设用地划拨决定书》（编号为南自然（审）划字20220037号）标的公路土地的用途为公路用地。根据《土地利用现状分类》（GB/T21010-2017），公路用地指用于国道、省道、县道和乡道的用地，包括征地范围内的路堤、路堑、道沟、桥梁、汽车停靠站、林木和直接为其服务的附属用地。

经基金管理人与法律顾问核查，标的公路土地的实际用途为公路、桥涵、收费站（大塘匝道收费站、那马匝道收费站及南宁南主线收费站）及配套管理用房。

综上，基金管理人和法律顾问认为标的不动产项目主体工程和收费站所占土地均属于公路用地范围，实际用途与其规划用途及其权证所载用途一致。

（七）不动产项目经营资质

兰海高速广西南宁那南段项目已签署《授权经营协议》和《授权经营协议补充协议》，根据资产权属情况中与标的公路收费有关的授权经营协议情况的部分，北投集团已将兰海高速广西南宁那南段公路权益及相关不动产资产、负债、业务和人员划转至项目公司，项目公司获得不动产资产的经营权，兰海高速广西南宁那南段项目不涉及其他经营资质办理。

（八）不动产项目权属期限及展期安排

2024年7月29日，广西壮族自治区人民政府出具《广西壮族自治区人民政府关于兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）收费标准及收费期限的批复》（桂政函〔2024〕121号），“原则同意兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）收费期限核定为25年，收费期限从2018年6月1日起至2043年8月18日止。”截至尽调基准日，不动产项目经营权暂无展期安排。

经核查，截至尽调基准日，不动产基金和专项计划存续期间兰海高速广西南宁那南段经营权不存在被主管机关提前收回的安排，但不排除未来因政策变动、项目公司不具备履行能力等原因发生被主管机关提前收回的极端风险，详见本招募说明书“第一章 一般规定”之“第四节 风险因素”之“二、不动产项目相关风险”部分披露相关风险及缓释措施。

三、服务区未纳入底层资产范围的原因说明

（一）服务区未纳入底层资产范围的原因以及合规性

由于北投集团探索高速公路配套设施集约化管理的模式，将高速公路服务区统一交由子公司广西新发展交通集团有限公司经营管理，不适合划转至项目公司并由项目公司委托的运营管理机构管理。参照《收费公路权益转让办法》第八条，同一个收费公路项目的收费权、广告经营权、服务设施经营权，可以合并转让，也可以单独转让。法律法规未对公路资产与服务区的切分进行明确限制。因此，项目沿线服务区等附属设施未纳入底层资产符合法律法规相关规定，具有合规性。

（二）相关资产后续使用、维护和权责划分安排

服务区后续将由北投集团协调沿线服务区运营单位对沿线服务区的运营管理工作，包括确保服务区良好经营，采取必要保障措施促使服务区设施持续健康平稳运营，使上述区域的

设施、设备处于随时可以正常使用的状态，除根据法律法规或政府部门的要求外保持服务质量和上述区域的持续经营。因沿线服务区运营单位的原因导致不动产项目主线运营造成损失的，运营管理机构负责协调相关单位采取补救措施，并对遭受的损失进行赔偿。

针对服务区未纳入底层资产范围事项，北投集团已出具承诺函，承诺如下：“除大塘服务区、那马服务区外，截至本函出具之日，标的公路沿线不存在其他服务区或停车场，大塘服务区、那马服务区未纳入底层资产范围。为保持未纳入底层资产的标的公路沿线附属设施的良好持续稳定运营，并避免对入池资产的持续稳定运营、完整功能和未来处置造成不利影响，本公司承诺：在标的公路收费权期限内，未经项目公司的事先同意，本公司不得随意处置标的公路沿线服务区，持续做好服务区与已划转至项目公司经营使用相关标的公路资产的有序衔接，确保服务区设施均依法依规运营，并采取必要保障措施促使服务区设施持续健康平稳运营。在标的公路收费权期限内，若项目公司基于法律规定或相关约定对标的公路收费权和/或标的公路资产进行处置或转让时，本公司承诺将全力配合采取一切必要措施妥善做好服务区设施的相关安排，确保不因此对处置或转让安排产生不利影响。本公司确保标的公路沿线服务区的良好经营，并采取必要保障措施促使服务区设施持续健康平稳运营，使上述区域的设施、设备处于随时可以正常使用的状态，除根据法律法规或政府部门的要求外，不得降低服务质量或中断上述区域的经营。本公司违反前述承诺对不动产项目主线运营造成损失的，将就项目公司因此所遭受的损失承担赔偿责任。”

（三）相关安排对运营稳定性、现金流和估值的影响分析

基金管理人认为，上述安排能够确保服务区良好经营，促使服务区设施持续健康平稳运营。由于服务区并未纳入底层资产范围，评估机构在资产现金流测算及估值过程中并未测算服务区相关收入及成本。

四、不动产项目转让有关事项

（一）资产转让行为所需取得的相关授权与批准程序

根据《公司法》《广西壮族自治区企业国有资产交易共同监督实施办法》《广西北部湾投资集团有限公司章程》《广西北投南南高速公路有限公司公司章程》的规定，项目公司100%的股权转让相关事宜，已取得北投集团董事会的批准。

2024年9月26日，北投集团董事会2024年第17次会议通过《关于兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）申请基础设施不动产信托基金的

决议》，同意以兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）申报基础设施领域不动产投资信托基金。

该次董事会决议中，明确提到以下事项：

“以2024年9月30日为基准日将兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）所对应公路权益及其附属公路设施等相关资产（含土地使用权，不含服务区）、负债及人员等无偿划转至广西北投南南高速公路有限公司（以下简称“南南公司”）。

集团公司作为发起人和原始权益人，以南南公司所持有的兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）申报基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）（以下简称公募REITs）。同意南南公司开展必要的增资、减资及债务重组等工作及签订相关协议。

将集团公司持有南南公司100%的股权以非公开协议转让的方式转让给公募REITs基金项下的相关载体，并签署相关协议。股权转让价格需结合国家发改委和交易所审核的股权评估备案值、公募REITs竞价结果最终确定。南南公司100%股权非公开协议转让事宜在报自治区国资委审批后实施。”

（二）与国有资产监督管理部门沟通和处理情况及是否涉及分拆上市的情况

根据《企业国有资产交易监督管理办法》（国务院国有资产监督管理委员会、财政部令第32号）第10条、第11条、第12条、第13条、《企业国有资产评估管理暂行办法》（国务院国有资产监督管理委员会令第12号）第4条的规定，北投集团应当：（1）做好项目公司100%股权转让的可行性研究和方案论证；（2）委托会计师事务所对项目公司进行审计；（3）委托具有相应资质的评估机构对其持有的项目公司的100%股权进行资产评估，并根据广西壮族自治区人民政府国有资产监督管理委员会的要求对资产评估结果进行备案；（4）原则上通过产权交易机构公开进行项目公司100%股权的转让。

根据国务院国资委《关于企业国有资产交易流转有关事项的通知》（国资发产权规〔2022〕39号）第3条、《国务院办公厅关于进一步盘活存量资产扩大有效投资的意见》（国办发〔2022〕19号）第2条第（四）款的规定，“国有企业发行基础设施REITs涉及国有产权非公开协议转让的，按规定报同级国有资产监督管理机构批准。”因此，本项目涉及的国有产权（即项目公司100%股权）非公开协议转让，应当报同级国资监管机构（即广西壮族自治区人民政府国有资产监督管理委员会）批准。

对此，广西壮族自治区人民政府国有资产监督管理委员会于2025年12月10日出具《自治区国资委关于广西北投南南高速公路有限公司100%股权非公开协议转让有关事项的批复》（桂国资复〔2025〕96号），同意“北投集团通过发行基础设施REITs盘活存量资产，并采取非公开协议方式将你公司所持有的广西北投南南高速公路有限公司100%股权转让给易方达资产管理有限公司（资产支持专项计划）”。

根据中国证监会《上市公司分拆规则（试行）》（中国证券监督管理委员会公告〔2022〕5号）的规定，上市公司分拆，是指上市公司将部分业务或资产，以其直接或间接控制的子公司的形式，在境内证券市场首次公开发行股票上市或实现重组上市的行为。本项目不涉及前述分拆上市情形。

综上，在国家和地方有关法规制度及政策文件以及标的不动产项目所涉投资管理手续、土地取得手续、项目合同协议等各种相关规定或协议中，对标的不动产项目的土地使用权、股权、经营收益权、建筑物及构筑物等转让或相关资产处置，设定的所有相关限制条件、特殊规定、约定，标的不动产项目均已符合相关要求或具备了解除条件：（1）对于北投集团将标的公路所对应的入池土地使用权划转给项目公司，已取得南宁市人民政府和南宁市自然资源局的同意。（2）除上述限制条件（或特殊规定、约定）外，从法律法规、政策规定、投资管理等角度，相关转让或资产处置事项已没有其他任何限制条件或特殊规定、约定。

（三）与转让划拨地相关的批准程序

根据《城市房地产管理法》第40条[8]的规定以及根据标的公路入池土地使用权对应的《国有建设用地划拨决定书》（编号：南自然（审）划字20220037号），转让划拨建设用地土地使用权应向市、县自然资源行政主管部门提出申请，报有批准权的人民政府批准。因此，标的公路所涉入池土地使用权的转让应向南宁市人民政府和南宁市自然资源局申请批准。

根据《国务院办公厅关于完善建设用地使用权转让、出租、抵押二级市场的指导意见》第2条第6款[9]和《划拨用地目录》的相关规定，考虑到公路交通设施用地在《划拨用地目录》

[8] 《城市房地产管理法》第 40 条：以划拨方式取得土地使用权的，转让房地产时，应当按照国务院规定，报有批准权的人民政府审批。有批准权的人民政府准予转让的，应当由受让方办理土地使用权出让手续，并依照国家有关规定缴纳土地使用权出让金。

[9] 《国务院办公厅关于完善建设用地使用权转让、出租、抵押二级市场的指导意见》第 2 条第 6 款：明晰不同权能建设用地使用权转让的必要条件。以划拨方式取得的建设用地使用权转让，需经依法批准，土地用途符合《划拨用地目录》的，可不补缴土地出让价款，按转移登记办理；不符合《划拨用地目录》的，在符合规划的前提下，由受让方依法依规补缴土地出让价款。以出让方式取得的建设用地使用权转让，在符合法律法规规定和出让合同约定的前提下，应充分保障交易自由；原出让合同对转让条件另有约定的，从其约定。以作价出资或入股方式取得的建设用地使用权转让，参照以出让方式取得的建设用地使用权转让有关规定，不再报经原批准建设用地使用权作价出资或入股的机关批准；转让后，可保留为作价出资或入股方式，或直接变更为出让方式。

之内，因此，基金管理人和法律顾问认为，标的公路所涉划拨土地使用权划转至项目公司后仍符合《划拨用地目录》，在取得相关批准后，标的公路所涉入池土地使用权可采用保留划拨的方式进行转让。

南宁市自然资源局已出具《南宁市自然资源局关于广西北部湾投资集团有限公司恳请支持申报基础设施领域不动产投资信托基金(REITs)试点有关意见的复函》(南自然资函〔2024〕3321号），确认“兰海高速-广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目涉及我市的用地范围以划拨方式取得土地使用权，用途为公路用地，按100%股权转让方式发行基础设施REITs（即土地发生转让）后，土地用途仍符合《划拨用地目录》。经报市人民政府批准同意后，可按保留划拨性质方式依法进行转让。因此，我局对该项目以100%股权转让方式发行基础设施REITs无异议”。

南宁市人民政府已出具《南宁市人民政府关于同意以保留划拨方式将广西北部湾投资集团有限公司194宗公路[10]用地转移登记至广西北投南南高速公路有限公司名下的函》（南府函〔2024〕150号），同意北投集团将标的公路所对应的全部入池土地使用权保留划拨性质转移登记至项目公司名下，批准用途及使用权性质保持不变。

（四）关于融资担保合同项下的转让限制及解除情况

根据北投集团的书面确认，并经基金管理人和法律顾问核查，截至尽调基准日，北投集团相关融资担保合同项下不涉及对标的不动产项目的抵押或质押担保等转让限制。

五、不动产基金到期后相关资产移交和处置安排

根据相关批复文件，本基金成立时拟投资的不动产项目的收费年限将于2043年8月到期，收费批复文件中未约定收费年限到期后的处置方式，同时股权转让文件中约定收费年限到期后，项目公司将负责将标的公路资产按照相关协议的约定移交予高速公路权益授予方或其指定主体。

[10] 说明：根据南府函〔2024〕150号所附《北投集团194宗公路用地明细表》，函件所述194宗公路用地范围（合计3,767,778.53平方米）已包括了标的公路（含公路、收费站及配套管理用房等）的所有用地范围（合计3,636,912.06平方米，对应不动产权证共计193本）以及标的公路服务区的所有用地范围（合计130,866.47平方米，对应不动产权证共计3本）[注：因标的公路服务区及其对应土地使用权未纳入本项目入池资产范围，北投集团对194宗公路用地中的其中一宗包含服务区的用地办理了分宗。2024年12月5日，北投集团取得南宁市人民政府《关于给予广西北部湾投资集团有限公司办理450108000000GB00046宗地调整土地使用条件用地手续的批复》，同意北投集团将194宗公路用地中的位于良庆区的450108000000GB00046宗地（服务区用地）进行土地分宗，分宗后原宗地分为三个新地块，标的公路及服务区所对应的原194宗公路用地也相应调整为了196宗公路用地，并办理了196本不动产权证]。因标的公路服务区及其对应土地使用权未纳入本项目入池资产范围，为满足1014号文关于“项目应权属清晰、资产范围明确”的要求，北投集团已将入池标的公路（含公路、收费站及配套管理用房等）及其对应土地使用权（对应不动产权证共计193本）划转至项目公司。为避免歧义，入池标的公路所对应的土地使用权（对应不动产权证共计193本）已全部得到南宁市人民政府关于同意北投集团保留划拨性质转移登记至项目公司的同意。

六、项目公司的基本情况

（一）基本信息

经基金管理人核查并根据法律顾问出具的《关于申请募集注册易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金的法律意见书》（以下简称“《法律意见书》”），项目公司为依法设立并合法存续的有限责任公司，已完成工商注册登记，项目公司基本信息如下表所示：

表：项目公司基本信息

公司名称	广西北投南南高速公路有限公司
公司类型	有限责任公司（非自然人投资或控股的法人独资）
公司住所	南宁市青秀区云景路 39 号南宁农工商产业大厦七层 703 号办公
法定代表人	尚永毅
注册资本	27,000 万元人民币
成立日期	2024 年 7 月 30 日
营业期限	2024 年 7 月 30 日至无固定期限
经营范围	许可项目：公路管理与养护；建设工程施工（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动，具体经营项目以相关部门批准文件或许可证件为准）

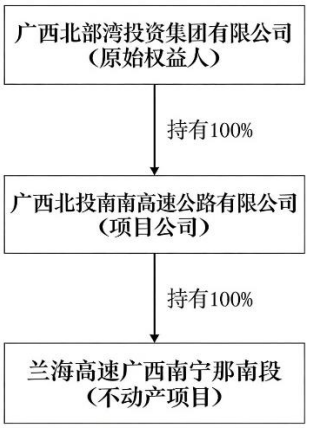
（二）设立及存续情况

项目公司为北投集团新设的、100%持股的用于承接不动产项目的公司，于 2024 年 7 月 30 日于南宁市设立。

（三）股权结构

截至尽调基准日，项目公司的股权结构图如下：

图：项目公司股权结构图



项目公司的全资股东为广西北部湾投资集团有限公司，实际控制人为广西壮族自治区人民政府国有资产监督管理委员会（以下简称“自治区国资委”）。

结合项目公司历史沿革，经基金管理人核查工商底档、北投集团关于设立项目公司的股东决定、注册资本出资凭证、北投集团与项目公司签署的《关于沿海高速公路改扩建一期工

程项目之标的公路权益及相关资产、负债、人员转移合同》及其补充协议、北投集团关于项目公司资本公积金转增注册资本的股东决定文件、北投集团关于项目公司注册资本减少的股东决定文件等，项目公司股东人数、住所、出资比例等符合法律、法规及其他有关规定；项目公司合法拥有不动产资产的权属，不动产资产权属不存在纠纷或潜在纠纷。

根据项目公司提供的工商资料、基金管理人在国家企业信用信息公示系统查询的信息以及项目公司提供的说明函，截至尽调基准日，项目公司控股股东及实际控制人所持有的项目公司股权不存在被质押或争议的情况。

（四）重大重组情况

根据交易安排，截至尽调基准日，北投集团已将兰海高速广西南宁那南段公路权益及相关不动产资产、负债、业务和人员划转至项目公司。其中，不动产资产包括标的公路权益（指标的公路收费权、标的公路广告经营权）以及基于标的公路权益而持有的附属公路设施。2025 年 3 月 20 日，不动产资产对应的 193 份不动产权证已完成变更登记，并办理至项目公司名下，项目公司已合法持有不动产资产。

就资产重组事宜：

2024 年 9 月 26 日，北投集团作出了《广西北部湾投资集团有限公司董事会 2024 年第 17 次会议关于兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）申请基础设施不动产信托基金的决议》，决议同意将兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）所对应公路权益及其附属公路设施等相关资产（含土地使用权，不含服务区）负债及人员等无偿划转至广西北投南南高速公路有限公司。

2024 年 12 月 10 日，北投集团与项目公司签署《关于沿海高速公路改扩建一期工程项目之标的公路权益及相关资产、负债、人员转移合同》，约定北投集团将标的公路对应的标的公路权益（指标的公路收费权、标的公路广告经营权）及相关资产（包括标的公路权益以及基于标的公路权益而持有的附属公路设施）、负债、业务和人员划转至项目公司，划转过程不产生对价支付。2025 年 1 月，不动产项目清分收款账户已变更为项目公司账户，开具增值税发票的主体已变更为项目公司。2025 年 2 月 25 日北投集团与项目公司签署《关于沿海高速公路改扩建一期工程项目标的公路权益及相关资产、负债、人员转移合同之补充协议》，约定自原合同约定的划转基准日（2024 年 9 月 30 日，不含该日）至 2024 年 12 月 31 日（含该日）的过渡期安排。2025 年 3 月 20 日，不动产资产对应的 193 份不动产权证已完

成变更登记，并办理至项目公司名下。自 2025 年 1 月 1 日起，项目公司按企业会计准则对项目收支进行单独的会计核算。

截至尽调基准日，上述资产重组已完成。基金管理人认为，不动产基金成立后，运营管理机构将按照《运营管理协议》为不动产基金提供运营管理服务，重组完成后的项目公司核心人员、财务、运营能够满足不动产基金正常运作需要。

根据北投集团及项目公司出具的相关证明并经核查，项目公司的主要资产为不动产资产的经营权，除前述所述资产重组外，项目公司自设立以来至尽调基准日，未发生合并、分立、其他增资、减资、不动产项目收购或出售的情况。

（五）重大股权变更情况

项目公司自设立之日起至尽职调查基准日，项目公司股权未发生过变更，项目公司注册资本变更如下：

2024 年 12 月 20 日，北投集团通过资本公积转增注册资本，将注册资本由人民币 100 万元增加至 57,000 万元，北投集团仍持股 100%。

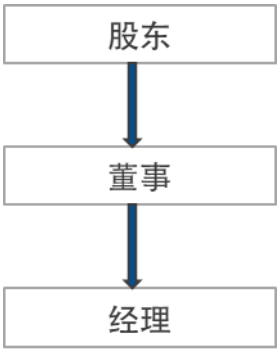
2025 年 6 月 25 日，项目公司注册资本减少至人民币 27,000 万元，北投集团仍持股 100%。

（六）组织架构及内部控制

1、组织架构

项目公司不设董事会，设一名董事，代表公司执行公司事务，由股东任命。董事任期3年，任期届满，可连选连任。公司设经理1人，由董事决定聘任或者解聘。经理对董事负责，根据公司章程的规定或者董事的授权行使职权。

图：项目公司组织架构



2、治理机构及内部控制

（1）项目公司治理机构基本情况

根据《广西北投南南高速公路有限公司章程》约定，项目公司不设立股东会，北投集团为项目公司唯一股东。项目公司不设董事会，设一名董事，代表公司执行公司事务，由股东任命。项目公司不设立监事。股东是公司的权力机构，依法行使《广西北投南南高速公路有限公司章程》规定的职权。董事对股东负责，依法行使《广西北投南南高速公路有限公司章程》规定的职权，经理对董事负责，根据公司章程的规定或者董事的授权行使职权。

（2）项目公司治理机构职权

1）公司股东职权

（a）选举和更换董事，决定有关董事的报酬事项；

（b）审议批准董事的报告；

（c）审议批准公司的利润分配方案和弥补亏损方案；

（d）对公司增加或者减少注册资本作出决定；

（e）对发行公司债券作出决定；

（f）对公司合并、分立、解散、清算或者变更公司形式作出决定；

（g）修改公司章程；

（h）法律法规和公司章程规定的其他职权。

2）公司董事职权

（a）向股东报告工作；

（b）执行股东的决定；

（c）决定公司的经营计划和投资方案；

（d）制订公司的利润分配方案和弥补亏损方案；

（e）制订公司增加或者减少注册资本以及发行公司债券的方案；

（f）制订公司合并、分立、解散或者变更公司形式的方案；

（g）决定公司内部管理机构的设置；

（h）决定聘任或者解聘公司经理及其报酬事项，并根据经理的提名决定聘任或者解聘公司副经理、财务负责人及其报酬事项；

（i）制定公司的基本管理制度；

（j）股东授予的其他职权；

董事行使职权时，不得违反法律、法规和公司章程的规定。

3）公司经理职权

经理对董事负责，根据公司章程的规定或者董事的授权行使职权。

截至尽调基准日，项目公司董事和经理均为尚永毅。

项目公司设置了各项管理制度，制度内容涉及工程管理、收费管理、路产管理、财务管理、行政管理、机电管理、人事管理和安全管理等方面，覆盖项目公司风险控制点及业务流程，基本满足管理需要，符合相关法律法规要求。

经核查，《广西北投南南高速公路有限公司章程》符合《公司法》等法律法规及中国证监会的有关规定；根据《广西北投南南高速公路有限公司章程》规定的有权机构授权情况符合规定，项目公司组织机构健全、清晰。

（七）财务会计制度和财务管理制度

经核查项目公司的财务制度《广西北投南南高速公路有限公司财务管理办法》，该制度内容涵盖组织结构与权责、会计核算、内部牵制、财务收支审批管理、会计稽核、全面预算管理、银行账户管理、资金管理、存货管理、固定资产管理、无形资产管理、应收账款管理、收入管理、成本费用管理、利润及利润分配、财务报告及分析评价、会计档案管理、会计电算化、会计信息保密、财务印章管理、安全管理、税务管理等方面，财务相关制度规范。

（八）主营业务情况

项目公司仅持有和运营不动产项目，其所属行业及竞争状况可详见本章节“九、不动产项目所属行业和竞争情况”。

（九）财务状况

项目公司成立于2024年7月30日，主要负责运营兰海高速广西南宁那南段项目，其财务状况可详见本章“第二节 不动产项目经营业绩与财务状况分析”之“一、不动产项目经营与财务概要情况”。

（十）独立性情况

1、资产独立性及合法性

项目公司拥有经交通行政主管部门合法授权并同意转让的运营标的公路收取车辆通行费的权利，本项目为经营权类项目，具体分析如下：

2024 年 7 月 29 日，《广西壮族自治区人民政府关于兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）收费标准及收费期限的批复》（桂政函〔2024〕121 号，以下简称“桂政函〔2024〕121 号文”）明确“原则同意兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）收费期限核定为

25 年。该项目于 2019 年起变更为经营性高速公路，并由广西北部湾投资集团有限公司承担运营、养护与管理责任。根据《收费公路管理条例》和《广西壮族自治区交通运输厅 广西壮族自治区发展和改革委员会 广西壮族自治区财政厅关于顺延全区收费公路收费期限的通知》（桂交财务发[2020]58 号）等规定，该项目收费期限从 2018 年 6 月 1 日起至 2043 年 8 月 18 日止。车辆通行费收费标准按有关规定，由你们组织审核并公布执行。”

自治区交通厅、自治区国资委与北投集团于 2023 年 12 月 27 日签署《兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（南宁至南间段）收费公路授权经营协议》（以下简称“《授权经营协议》”），并于 2024 年 11 月 29 日签署《兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（南宁至南间段）收费公路授权经营协议补充协议》（以下简称“《授权经营协议补充协议》”），进一步明确了北投集团根据自治区政府出具的桂政函〔2024〕121 号文享有标的公路的收费权和附属设施经营权。

2024 年 12 月 10 日，北投集团已与项目公司签署《关于沿海高速公路改扩建一期工程项目之标的公路权益及相关资产、负债、人员转移合同》，约定以 2024 年 9 月 30 日为基准日，北投集团无偿划转兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）权益（指标的公路收费权、标的公路广告经营权）及相关资产（包括标的公路权益以及基于标的公路权益而持有的附属公路设施）、负债、业务和人员至项目公司，在完成前述资产重组后，项目公司主要资产为标的公路收费权、标的公路广告经营权和基于标的公路权益而持有的附属公路设施，资产的权属完全由项目公司独立享有，不存在与原始权益人及其关联方控制和占有的情况。

2025 年 1 月，不动产项目清分收款账户已变更为项目公司账户，开具增值税发票的主体已变更为项目公司。自 2025 年 1 月 1 日起，项目公司按企业会计准则对项目收支进行单独的会计核算。2025 年 2 月 25 日，北投集团与项目公司签署《关于沿海高速公路改扩建一期工程项目标的公路权益及相关资产、负债、人员转移合同之补充协议》，约定自原合同约定的划转基准日（2024 年 9 月 30 日，不含该日）至 2024 年 12 月 31 日（含该日）的过渡期安排。2025 年 3 月 20 日，不动产项目对应的 193 份不动产权证已完成变更登记，并办理至项目公司名下。

综上，项目公司合法享有不动产项目的经营权，包括标的公路收费权、标的公路广告经营权和基于标的公路权益而持有的附属公路设施，经营权年限自 2018 年 6 月 1 日至 2043 年 8 月 18 日止。该经营权不存在重大经济、法律纠纷或潜在纠纷。

截至尽调基准日，项目公司未拥有商标权、专利权、版权。

经核查项目公司的其他应收款、其他应付款、预收及预付账款等相关会计科目，截至尽调基准日，项目公司不存在资产被原始权益人及其关联方控制或占用的情况。

截至尽调基准日，项目公司不存在对外担保。

2、财务独立性

经核查项目公司治理机构、内部控制及《广西北投南南高速公路有限公司财务管理办法》，项目公司设立了财务人员团队，已建立独立的会计核算体系并且制定了财务会计制度。

项目公司建立了独立的会计核算体系，能够独立作出财务决策。项目公司在交通银行南宁桂雅支行开立了独立银行账户（基本户），银行账号为 451899991013002106665，不存在与控股股东、实际控制人及其控制的其他企业共享银行账户的情况。

3、税务独立性情况

根据基金管理人核查及项目公司提供的《广西北投南南高速公路有限公司独立纳税情况说明》，项目公司具有独立税号，税号为 91450000MADTU9BT2B，独立纳税。项目公司需执行的税种及税率情况如下：

表：项目公司执行的税种及税率情况

序号	税种	计税依据	税率
1	增值税	通行费收入、租赁收入	3%、9%
2	城市维护建设税	应交流转税额	7%
3	教育费附加	应交流转税额	3%
4	地方教育附加	应交流转税额	2%
5	企业所得税	应纳税所得额	15%

根据管理人核查项目公司税收缴纳情况及项目公司提供的《广西北投南南高速公路有限公司独立及按期纳税情况说明》，项目公司享受西部大开发税收优惠政策，减按 15%的税率征收企业所得税，不存在重大税收违法情形，不存在欠缴税费的情况。

（十一）资信情况

截至尽调基准日，项目公司无外部主体信用评级。

截至尽调基准日，经查询国家企业信用信息公示系统网站、信用中国网站、中国执行信息公开网、中华人民共和国应急管理部网站、中华人民共和国生态环境部网站、国家市场监督管理总局、国家发展和改革委员会网站和财政部网站、国家税务总局网站、中华人民共和国住房和城乡建设部网站、中华人民共和国自然资源部网站、国家金融监督管理总局网站、中国证券监督管理委员会网站、中国人民银行网站，项目公司在投资建设、生产运营、金融

监管、工商、税务领域不存在重大违法违规记录，亦未被列为失信被执行人，未受到过行政处罚。

截至尽调基准日，项目公司遵守税收法律法规的规定，依法按时申报并纳税，没有受到税收行政处罚。项目公司无涉诉、仲裁情况，股权未受限。

项目公司已出具承诺函，确认“近 3 年在投资建设、生产运营、市场监管、税务等方面无重大违法违规记录，未发生重大安全生产事故。”

截至尽调基准日，项目公司尚无银行授信。经查阅中国人民银行征信中心于 2026 年 1 月 4 日出具的《企业信用报告》，项目公司不存在未结清的不良贷款信息。项目公司不存在未按期偿还大额债务、未履行承诺或受过证券交易所公开谴责的情况。

综上，基金管理人认为，项目公司经营具备合法合规性，不存在税收、运营相关的处罚情况，商业信用良好。

（十二）不动产基金成立后事项

项目公司纳入不动产基金后，项目公司人员安排将进行调整。项目公司法定代表人、董事和高级管理人员将由基金管理人依据公司章程的约定决定聘任并委派，相关人员的职权由股东在项目公司章程及其基本管理制度进行约定。同时，基金管理人将向项目公司派驻财务负责人，项目公司按照独立的会计核算体系执行，不动产项目将由新恒通公司担任外部管理机构负责日常运营管理。

前述安排能够满足不动产基金正常运作和安全管理需要。

七、不动产项目的经营模式

（一）业务基本情况

本基金拟初始投资的不动产项目为兰海高速广西南宁那南段标的公路权益及基于标的公路权益而持有的附属公路设施资产（不包括服务区设施及所对应的土地使用权）。项目全长 48.724 公里，包括改扩建一期主线工程以及预留段，设计速度 120 公里/小时，路线起于南宁市那马镇新兰村附近，经那马、大塘、南晓，终于南宁市南晓镇派双村附近，起点桩号为 K1990+532.14，终点桩号为 K2039+256.137。兰海高速广西南宁那南段的主线工程（45.324 公里）于 2012 年 12 月 28 日开工，2015 年 9 月 29 日完工；预留起点段及主线收费站部分（3.4 公里）于 2015 年 11 月 15 日开工，2017 年 1 月 18 日完工；项目于 2023 年 7 月通过竣工验收。兰海高速广西南宁那南段在南宁（三岸）至南间（那布）高速公路（简称“原南南段公路”）基础上，由 6 车道加宽至 8 车道，项目用地部分由原址部分道路和扩建新征地

道路两个部分组成。

兰海高速广西南宁那南段属于兰州至海口高速公路（国高网编号 G75）的重要路段，为国家高速公路网 11 条北南纵线中的第 10 条南北大通道的重要组成部分，与贵北、广昆等高速公路相通，形成高速公路网的规模效益，对增强桂西南以及北部湾城市群公路运输能力、促进区域经济发展起到极为重要的作用，项目区位及沿线收费站等节点如下图所示。

图：兰海高速广西南宁那南段区位图



（二）盈利模式概况和主要运营策略

1、盈利模式

项目公司盈利主要来自于兰海高速广西南宁那南段按照行业主管部门制定的收费标准对过往车辆收取的通行费收入。收入来源分散，不依赖第三方补贴等非经常性收入，收入持续、稳定。根据容诚会计师事务所（特殊普通合伙）出具的项目公司 2023 年-2025 年备考财务报表审计报告，兰海高速广西南宁那南段项目收益情况如下：

表：项目近三年收益情况

单位：万元

项目	2025年	2024年	2023年
营业收入	31,066.28	30,743.06	32,881.24
净利润	5,882.91	10,450.27	11,983.27
息税折旧摊销前利润（EBITDA）*	24,404.40	25,093.84	26,887.68
经营性净现金流*	22,181.92	24,177.64	25,766.17

注：1）息税折旧摊销前利润（EBITDA）=营业收入-营业成本-税金及附加-销售费用-管理费用-财务费用+营业外收入-营业外支出+利息支出+折旧及摊销

2）经营性净现金流取备考现金流量表的经营活动产生的现金流量净额

兰海高速广西南宁那南段2023-2025年营业收入分别为32,881.24万元、30,743.06万元和31,066.28万元；净利润分别为11,983.27万元、10,450.27万元和5,882.91万元；息税折旧摊销前利润（EBITDA）分别为26,887.68万元、25,093.84万元和24,404.40万元；经营性净现金流分别为25,766.17万元、24,177.64万元和22,181.92万元。

2、主要运营策略

在运营管理安排上，由北投集团下属公司新恒通公司作为外部管理机构，负责不动产项目的服务和运营管理职责，保证项目持续平稳运营。基金管理人将监督新恒通公司严格遵循《运营管理协议》的约定并履行相应的运营管理职责，根据自身针对同类资产的既有管理规范和标准，发挥外部管理机构在高速公路运营领域的专业优势，保障项目持续稳定运营。基金管理人计划维持目前项目整体运营安排，暂不使用资产收购、资产处置及杠杆等运营策略来调整目前整体运营状态。

（三）现金流归集安排

1、现金流回收流程及管理系统

（1）结算模式及流程

根据《广西壮族自治区收费公路联网收费管理办法》，收费公路联网收费遵循“统一规划、统一标准、统一管理、统一清分结算”的原则，全区高速公路车辆通行费收入实行统一账户管理，由自治区联网中心进行清分结算。

兰海高速广西南宁那南段的现金通行费收入由收费员每日存入智能收款机，根据项目公司与广西新发展交通集团有限公司南宁高速公路运营分公司、广西新恒通高速公路有限公司那南高速公路运营管理中心、广西银商桂鸿金融服务外包有限公司签署的《2024 年南宁运营分公司智慧收款采购合同补充协议》，每日按智能收款机的存款额缴存至收入缴存账户（945015013000650527），联网中心每日划走收入缴存账户内的资金余额，划转后账户每日

余额为 0。经联网中心对通行费收入进行清分后，将款项划转至项目公司的基本存款账户（451899991013002106665）。

根据项目公司与广西壮族自治区收费公路联网收费清分结算中心、广西捷通高速科技有限公司签署的《广西高速公路车辆通行费移动支付项目合作协议》，兰海高速广西南宁那南段 ETC 及移动支付的通行费收入由广西捷通高速科技有限公司通过 ETC 收款及移动支付收取通行费收入后，按实际收取金额转入项目公司收入缴存账户（945015013000650527），联网中心每日划走收入缴存账户内的资金余额，划转后收入缴存账户每日余额为 0。经联网中心对通行费收入进行清分后，将款项划转至项目公司的基本存款账户（451899991013002106665）。

（2）收费管理系统情况

广西高速公路联网收费运营管理平台是高速公路收费系统的核心，旨在通过信息化手段提升收费效率、优化运营管理、保障资金安全。以下是其主要作用：

1）统一收费管理

集中化管理：整合各路段收费数据，实现统一管理，避免信息孤岛。

标准化操作：统一收费标准，减少人为干预，确保收费透明。

2）提高收费效率

自动化收费：支持 ETC、移动支付等自动化收费方式，减少人工操作，提升通行效率。

3）系统维护与监控

实时监控：实时监控收费设备运行状态，及时发现和处理故障。

远程维护：支持远程维护和升级，减少现场维护成本和时间。

2、风险管控方面

项目公司根据国家有关法律法规，结合业务实际，制定了《广西北投南南高速公路有限公司收费工作管理办法》。制度内容涉及车辆通行费票据管理、现金通行介质管理、收费备用金管理、现金通行费管理、收费稽核管理、紧急车队管理、散落物车辆检查管理、收费密钥管理、收费统计管理等方面的内容，覆盖兰海高速广西南宁那南段风险控制点及业务流程，基本满足管理需要，符合相关法律法规要求。

3、现金流的归集

（1）不动产基金成立后，不动产项目公司在项目运营过程中均使用项目公司监管账户收取不动产项目公司运营收入。

（2）不动产项目公司应按照其与资产支持证券管理人（代表专项计划）签署的《项目公司股东借款合同》约定，向资产支持证券管理人（代表专项计划）偿还相应股东借款的本金和/或利息，并分配股息、红利等股权投资收益。

（3）资产支持证券管理人按照《标准条款》约定，向不动产基金划付资产支持证券收益。

（4）基金管理人按照《基金合同》约定，向投资人分配不动产基金份额收益。

（四）项目运营未来展望

兰海高速广西南宁那南段自通车收费以来运营状况良好，所处区域经济发展水平较好、通道战略优势明显和外部管理机构行业经验丰富等多因素共同保障项目持续健康运营。此外，项目在未来运营过程中受未来竞品项目通车、经济人口增长不及预期以及未来新增规划路网等不确定因素影响，详见本招募说明书“第一章 一般规定”之“第四节 风险因素”之“二、不动产项目相关风险”，在运营过程中基金管理人将及时了解市场变化，制定并执行不动产项目经营计划，密切关注周边路网的变动，通过专业的养护、管理模式的优化保障资产状况的高质量运行。

1、区域经济增长态势较好，未来发展可期

广西是中国唯一临海的少数民族自治区、西部唯一的沿海地区，是中国对外开放、走向东盟、走向世界的重要门户和前沿，是大西南最便捷的出海口。一带一路、西部陆海新通道等国家战略深入实施，有利于项目沿线经济的持续向好发展，为本项目交通量和收费收入的增长提供了有力支撑。

2、不动产项目所处路段处于关键连接通道，有利于不动产项目稳定运营

兰海高速广西南宁那南段是广西壮族自治区路网规划中“1 环 12 横 13 纵 25 联”的高速公路网的干线公路网中一条重要通道，也是连接南宁、钦州、防城港等北部湾城市群最为便捷的运输通道之一。随着北部湾城市群的发展，北部湾城市群区域连接性和政策协同效率提升，有利于项目未来的稳定运营。

3、外部管理机构经验丰富，保障项目健康运营

兰海高速广西南宁那南段的外部管理机构为新恒通公司，运营管理团队由原不动产项目运营管理人员组成，运营管理团队保持一致、稳定，拥有丰富的高速公路行业运营管理经验，为不动产项目健康运营提供了坚实基础和必要保障。除此以外，其股东北投集团为广西地区高速公路行业的龙头企业，在高速公路项目的投资、建设和运营管理方面拥有丰富的管理经

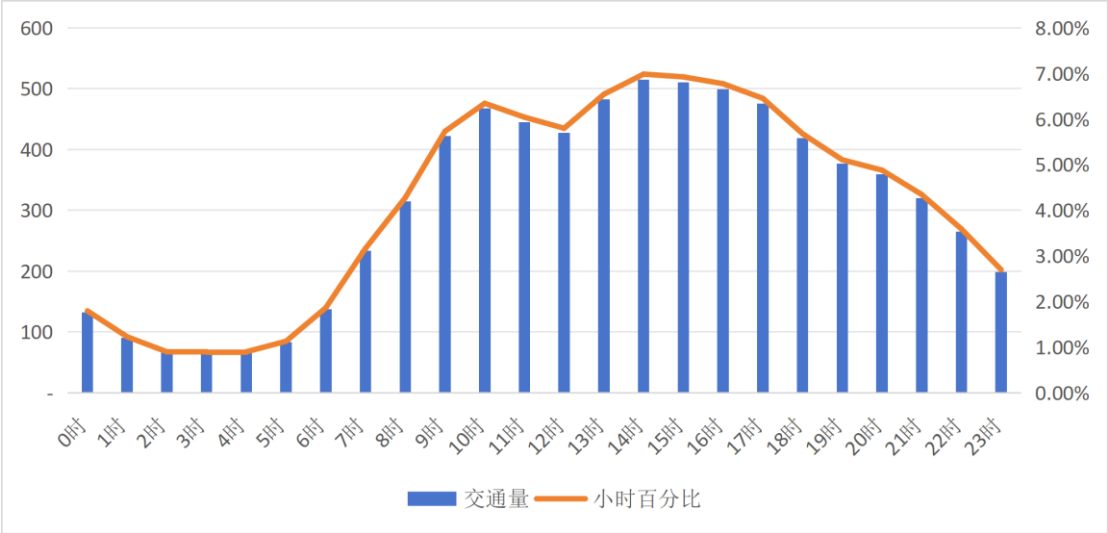
验，建立了完善的投资决策体系以及建造和运营管理体系，可以更好地协助外部管理机构保障项目的稳定运营。

4、扩能改造等延续或提升道路通行能力的安排

未来项目运营期间，周边路网会进一步丰富，新增加的线路会一定程度上分担本项目承担的区域通行压力。详见本招募说明书“第二章 不动产项目”之“第一节 不动产项目概况”之“九、不动产项目所属行业和竞争情况”之“（四）行业特有经营模式及可比分析”。

根据《交通量预测报告》，兰海高速广西南宁那南段全线限速 120km/h，项目的小时交通量系数调研结果如下图所示：

图：项目沿线交通量分时变化情况（单位：veh/h）



图片来源：《交通量预测报告》

为简化计算，参考同类项目选用高峰小时作为小时交通量计算标准，本项目高峰小时出现在 14 时附近，小时交通量系数 K 为 6.98%。通过计算本项目混合交通量修正系数约为 0.656，计算项目日均通行能力如下：

表：通行能力水平测算

服务水平	一级服务水平	二级服务水平	三级服务水平	四级服务水平	五级服务水平	六级服务水平
120km/h 高速公路最大服务交通量（pcu/h/ln）	750	1200	1650	1980	2200	＞2200
交通组成修正系数 fhv	0.653	0.653	0.653	0.653	0.653	0.653
驾驶人总体特征修正系数 fp	0.98	0.98	0.98	0.98	0.98	0.98
路侧干扰修正系数 ff	1	1	1	1	1	1
实际设计通行能力 C[veh/（h·ln）]	480	768	1055	1267	1407	-
单向车道数 N	4	4	4	4	4	4

设计小时交通量系数 K	0.07	0.07	0.07	0.07	0.07	0.07
方向不均匀系数 D	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5
双向八车道设计通行能力（veh/d）	55127	88204	121280	145536	161707	-

《交通量预测报告》结合道路服务水平、区域经济发展、项目运营期限、未来路网规划等预测 2026 年全线加权交通量为 29975veh/d，预测 2043 年（考虑路网变化因素后仍为交通量峰值年）全线加权交通量为 39799veh/d，低于该项目的一级服务水平通行能力 55127veh/d，未达到饱和状态，暂没有通过扩能改造等形式提升道路通行能力的规划或计划方案。

八、重要现金流提供方

不动产项目现金流来源合理分散，直接或穿透后来源于多个现金流提供方，不存在重要现金流提供方。

九、不动产项目所属行业和竞争情况

（一）行业监管体系及主要法律法规政策

1、行业管理体制

全国人民代表大会及其常委会负责制定国家交通法律，国务院负责制定交通法规并审批全国道路交通发展规划。现有行业法律、法规主要有《中华人民共和国公路法》（以下简称“《公路法》”）和《收费公路管理条例》。

交通运输部作为国务院职能机构，负责统筹全国道路运输管理工作，并依照相关法律、法规负责制定国家有关公路行业的规章和政策，并对收费公路和桥梁的技术标准做出规定。

省级人民政府主管各地区公路、水路等交通行业，并审查批准该地区收费公路及桥梁的收费标准和收费公路上收费站的设立。

各省、自治区、直辖市设立交通厅、交通委员会等交通行政主管部门，在省级人民政府和交通运输部领导及指导下统筹本地区公路管理工作、制定公路发展规划和具体实施方针，同时负责全国及省级公路的发展、建设、养护和管理。

收费公路及桥梁的收费标准的制定及调整由交通厅会同同级价格主管部门审核后，报本级人民政府审查批准。公路管理机构对收费公路行使行业管理和路政执法职能。

2、行业主要法律法规政策

高速公路行业主要政策汇总如下：

表：高速公路行业主要政策汇总

颁布日期	相关政策
2025/5/22	《交通运输部关于印发 2025 年立法工作计划的通知》
2025/4/30	《全国高速公路服务区服务质量等级评定办法》
2024/7/6	《国家发展改革委关于全面推动基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）项目常态化发行的通知》
2024/5/9	《交通运输部关于印发 2024 年立法工作计划的通知》
2024/3/28	《基础设施和公用事业特许经营管理办法》
2023/11/3	《关于规范实施政府和社会资本合作新机制的指导意见》
2023/9/9	《关于推进公路数字化转型加快智慧公路建设发展的意见》
2023/3/29	《加快建设交通强国五年行动计划（2023－2027 年）》
2022/7/4	《国家公路网规划》
2021/11/1	《公路“十四五”发展规划》
2021/12/9	《“十四五”现代综合交通运输体系发展规划》
2020/4/28	《交通运输部关于恢复收费公路收费的公告》
2020/2/15	《交通运输部关于新冠肺炎疫情防控期间免收收费公路车辆通行费的通知》
2019/7/16	《交通运输部、国家发展改革委、财政部关于切实做好货车通行费计费方式调整有关工作的通知》
2019/5/16	《深化收费公路制度改革取消高速公路省界收费站实施方案》
2018/12/20	《收费公路管理条例（修订草案）》
2017/11/4	《中华人民共和国公路法（2017 年修订）》
2015/7/21	《收费公路管理条例（修订征求意见稿）》
2012/7/24	《关于批转交通运输部等部门重大节假日免收小型客车通行费实施方案的通知》
2009/2/17	《关于转发发展改革委、交通运输部、财政部逐步有序取消政府还贷二级公路收费实施方案的通知》
2008/8/20	《收费公路权益转让办法》
2004/9/13	《收费公路管理条例》

（二）行业发展情况和未来发展前景

1、行业发展情况

（1）发展历史及现状

交通运输作为国民经济发展的基础设施行业，对于国民经济的发展起到支撑性作用，公路运输是交通运输的重要组成部分，在全社会客运量和货运量上占据重要地位。从供给方面来看，目前，我国大力推动基础设施建设，深化交通运输改革，交通运输行业发展迅速，公路里程长度保持平稳增长。2015-2024年，国内高速公路里程呈现持续增长态势，截至2024年末，我国高速公路里程达到19.07万公里。

表：2015-2024 年我国高速公路里程发展情况

单位：万公里

年份	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
里程	19.07	18.36	17.73	16.91	16.10	14.96	14.26	13.64	13.10	12.35

数据来源：交通运输部，易方达整理

因高速公路具有显著的外部性，能拉动区域经济发展，有明显的逆周期调节特征，我国适度超前建设高速公路。2020-2024年，全国公路固定资产投资额达24,312亿元、25,995亿元、28,527亿元、28,240亿元和25,774亿元，其中高速公路固定资产投资额达13,479亿元、15,151亿元、16,262亿元、15,955亿元和14,015亿元，高速公路实现较为快速的发展。

表：全国公路固定资产投资总额

单位：亿元

年份	2024	2023	2022	2021	2020
总额	25,774	28,240	28,527	25,995	24,312

数据来源：交通运输部，易方达整理

表：全国高速公路固定资产投资总额

单位：亿元

年份	2024	2023	2022	2021	2020
总额	14,015	15,955	16,262	15,151	13,479

数据来源：交通运输部，易方达整理

（2）市场环境与供求关系

公路运输作为地区间最直接、最有效的运输方式，是我国综合运输体系的重要组成部分，在全国客货运输中占据重要地位。

根据交通运输部发布的《2024年全国交通运输行业发展统计公报》统计数据，2024年末，全国公路里程549.04万公里，比上年末增加5.35万公里。全国四级及以上等级公路里程534.47万公里，比上年末增加7.46万公里，占公路里程比重为97.3%、提高0.4个百分点。其中，二级及以上等级公路里程77.75万公里、增加1.53万公里，占公路里程比重为14.2%、提高0.1个百分点；高速公路里程19.07万公里、增加0.70万公里，国家高速公路里程12.41万公里、增加0.18万公里。

未来，我国高速公路里程将继续保持增长态势，但建设强度可能逐步下降。根据《国家公路网规划（2022年7月）》，国家公路网规划总规模约46.1万公里，由国家高速公路网和普通国道网组成，其中国家高速公路约16.2万公里（含远景展望线约0.8万公里），普通国道约29.9万公里。

（3）市场容量

虽然我国高速公路近年来发展迅速，高速公路主干线已初具规模。中国高速公路建设初期以连接主要城市为主，逐步转向大规模跨省贯通。随着我国经济发展进入新常态，国民经济不断增长，社会运行对高速公路的配套服务需求不断增加，以及国家一系列推动基础设施建设、完善交通运输行业发展政策的实施后，交通服务市场逐渐形成，未来我国高速公路仍然具有较大的发展空间。

（4）市场细分

我国高速公路行业区域性较强，一般由各省份的国资委下属的交通集团负责经营管理，一般各省份的国资交通集团负责省内绝大部分主要高速公路的建设和管理运营。

（5）市场化程度

随着高速公路收费标准动态评估调整机制的逐步建立和市场化改革的逐步深入，高速公路行业市场化程度将进一步提高。

2018年12月，交通运输部发布《收费公路管理条例（修订草案）》，明确车辆通行费收费标准确定因素，建立差异化收费、收费标准动态评估调整机制。一是明确债务规模、利率水平、投资规模、合理回报、养护运营管理成本、物价水平、偿债期限、经营期限、交通流量等作为政府收费公路和经营性公路收费标准的确定因素。二是明确高速公路养护管理收费标准应根据实际养护管理成本、当地物价水平以及交通流量等因素重新核定确定。三是明确收费公路可以实行差异化收费，各省份应建立收费标准动态评估调整机制。

2023年11月，国务院办公厅转发国家发展改革委、财政部《关于规范实施政府和社会资本合作新机制的指导意见》（国办函〔2023〕115号），标志着我国政府和社会资本合作（PPP）工作进入全新阶段。国家发改委联合六部门发布《基础设施和公用事业特许经营管理办法》并于2024年5月1日起正式施行，明确了基础设施和公用事业特许经营属性及模式、管理职责及分工等，并在适用对象范围、经营期限及运营模式等方面做出调整，进一步强调公开竞争、激发民间投资活力、加强风险防范。

（6）准入壁垒

1）政策壁垒

高速公路属于社会公共基础设施，其规划决策、立项审批等各个环节都需要政府部门严格审批。此外，虽然我国法律上并未进行明确限制高速公路的投资主体，但由于我国高速公路基本属于国家级或省级规划，一般由政府相关部门等主导进行公开招标，对投标人的资产

状况、资信能力、纳税情况等均设定了较高标准，并最终选择综合实力强的主体担任。因此，行业准入具有一定政策性壁垒。

2）资金壁垒

高速公路是重资产行业，单公里造价高，其建设所需资金规模大，回报周期长。2014年-2022年，我国高速公路建设投资额逐年上涨，2022年达到16,262亿元；2023-2024年受地方政府债务因素以及特许经营项目政策调整影响，投资额稍有下降，2024年为14,015亿元，投资规模仍处于高位。因此，高速公路行业存在较高的资金壁垒。

表：全国高速公路当年建设完成投资

单位：亿元

年份	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014
总额	14,015	15,955	16,262	15,151	13,479	11,504	9,972	9,258	8,235	7,950	7,818

数据来源：交通运输部，易方达整理

3）运营管理壁垒

高速公路路产的投资运营对管理团队的政策解读能力、市场掌握能力、投融资能力以及经营养护能力有较高的要求。行业公司需要经过长期的业务探索，才能确保高效率、低成本的平稳运营，降低管理成本并优化社会资源。因此，高速公路行业存在较高的运营管理壁垒。

（7）市场竞争格局

从竞争格局看，我国收费公路企业大致分为省级集团企业、市级交通建设运营主体和拥有少量/单一路产的企业。目前，我国大多数省份均组建了自身的省级收费公路投资运营主体，并集中了本省内大部分收费公路路产，具有通车里程长、资产规模大、业务多元化的特点，其实际控制人一般为省国资委或省交通厅。市级收费公路主体主要负责本市内收费公路的建设运营维护，具有较强的区域专营优势，控制人一般为市国资委或市交通运输局。

从替代运输方式看，公路在我国交通运输体系一直占有重要地位，但近几年来公路运输的地位变化明显，主要表现为客运量占比下降、货运量占比上升，主要系民航、高铁网络的发展重心放在满足客运需求，导致公路客运量分流大于货运量分流。

从收并购来看，近年来新建成的优质路产较少，行业整体处于存量竞争的格局。随着区域内竞争格局进一步稳定，行业内收并购事项将进一步减少，同时，博弈竞争的模式或将逐步向合作竞争转变。

（8）行业利润水平和未来变动情况

根据各上市公司业务概况，中国高速公路行业上市公司业务布局呈现地域性，主要系中国地理环境差异、区域间经济发展不平衡以及省际规划步调不一等因素造成。高速公路行业主要上市公司近三年利润水平具体情况如下：

表：高速公路行业主要上市公司及近三年利润情况

序号	代码	名称	营业收入（亿元）			归母净利润（亿元）			毛利率（%）		
			2024年	2023年	2022年	2024年	2023年	2022年	2024年	2023年	2022年
1	000429.SZ	粤高速A	45.70	48.79	41.69	15.62	16.34	12.77	64.31	64.32	61.95
2	000548.SZ	湖南投资	6.31	12.50	4.15	0.81	1.49	0.35	41.25	31.05	40.25
3	000755.SZ	山西高速	16.09	17.12	16.14	4.66	4.59	4.38	54.97	53.25	53.02
4	000828.SZ	东莞控股	16.92	46.88	41.04	9.55	6.67	8.29	65.47	25.01	23.27
5	000900.SZ	现代投资	76.28	79.10	158.74	3.41	5.43	4.33	23.97	25.98	11.85
6	001965.SZ	招商公路	127.11	97.31	82.97	53.22	67.67	48.61	34.09	36.96	35.06
7	600012.SH	皖通高速	70.92	66.31	52.06	16.69	16.60	14.45	34.50	39.55	43.24
8	600020.SH	中原高速	69.69	57.03	74.11	8.80	8.28	1.40	33.00	41.76	20.48
9	600033.SH	福建高速	30.26	30.50	26.72	7.81	9.02	8.40	56.55	55.89	56.96
10	600035.SH	楚天高速	43.87	31.96	29.17	7.68	9.42	7.23	32.20	46.05	51.31
11	600106.SH	重庆路桥	1.13	1.17	1.21	1.57	2.11	2.03	84.42	86.60	92.44
12	600269.SH	赣粤高速	59.85	74.92	67.58	12.79	11.77	6.96	39.29	31.97	32.05
13	600350.SH	山东高速	284.94	265.46	184.86	31.96	32.97	28.55	26.06	30.38	34.67
14	600368.SH	五洲交通	18.23	16.33	16.87	6.98	6.61	5.82	49.40	60.06	51.63
15	600377.SH	宁沪高速	231.98	151.92	132.56	49.47	44.13	37.24	26.28	36.94	33.30
16	600548.SH	深高速	92.46	92.95	93.73	11.45	23.27	20.14	31.60	36.00	32.21
17	601107.SH	四川成渝	103.62	116.52	99.08	14.59	11.87	7.62	31.86	25.15	18.12

18	601188.SH	龙江交通	8.47	6.52	4.35	1.52	1.37	1.23	26.80	33.52	29.25
19	601518.SH	吉林高速	14.84	14.47	14.59	5.39	5.46	3.94	52.70	56.63	45.81

数据来源：wind，易方达整理

高速公路行业的收入及利润主要来源于通行高速公路车辆的通行费，其收费标准根据《收费公路管理条例》严格执行。因此行业利润水平的变动主要受政策变动影响。车辆通行费的收费标准，往往根据公路的技术等级、投资总额、当地物价指数、偿还贷款或者有偿集资款的期限和收回投资的期限以及交通量等因素计算确定，行业利润水平的变动幅度较小。

2、行业发展前景

（1）发展规划

2019年9月，中共中央、国务院印发《交通强国建设纲要》指出未来发展目标，到2035年，基本建成交通强国，基本形成“全国123出行交通圈”（都市区1小时通勤、城市群2小时通达、全国主要城市3小时覆盖）和“全球123快货物流圈”（国内1天送达、周边国家2天送达、全球主要城市3天送达）。

2021年2月，中共中央、国务院印发《国家综合立体交通网规划纲要》，指出加快建设高效率国家综合立体交通网主骨架，国家综合立体交通网主骨架由国家综合立体交通网中最为关键的线网构成，是我国区域间、城市群间、省际间以及连通国际运输的主动脉，是支撑国土空间开发保护的主轴线，也是各种运输方式资源配置效率最高、运输强度最大的骨干网络。依据国家区域发展战略和国土空间开发保护格局，结合未来交通运输发展和空间分布特点，将重点区域按照交通运输需求量级划分为3类。京津冀、长三角、粤港澳大湾区和成渝地区双城经济圈4个地区作为极，长江中游、山东半岛、海峡西岸、中原地区、哈长、辽中南、北部湾和关中平原8个地区作为组群，呼包鄂榆、黔中、滇中、山西中部、天山北坡、兰西、宁夏沿黄、拉萨和喀什9个地区作为组团。按照极、组群、组团之间交通联系强度，打造由主轴、走廊、通道组成的国家综合立体交通网主骨架。国家综合立体交通网主骨架实体线网里程29万公里左右，其中国家高速铁路5.6万公里、普速铁路7.1万公里；国家高速公路6.1万公里、普通国道7.2万公里；国家高等级航道2.5万公里。

2021年10月，交通运输部印发《数字交通“十四五”发展规划》，我国将构建交通新型融合基础设施网络，打造智慧公路，深化高速公路电子不停车收费系统（ETC）应用，建设监测、调度、管控、应急、服务一体的智慧路网平台。推动公路建设施工及养护智能化。推进公路智慧服务区建设。

2021年12月，国务院印发《“十四五”现代综合交通运输体系发展规划》，对“十四五”时期构建现代综合交通运输体系工作做出顶层设计和系统部署。“十四五”现代综合交通运输体系的发展目标是：综合交通运输基本实现一体化融合发展，智能化、绿色化取得实质性突破，综合能力、服务品质、运行效率和整体效益显著提升，交通运输发展向世界一流水平迈进。其中，对于公路交通行业，要完善公路网结构功能，提升国家高速公路网络质量，实施国家高速公路主线繁忙拥挤路段扩容改造，加快推进并行线、联络线以及待贯通路段建设；要加强基础设施养护，发展和规范公路养护市场，逐步增加向社会购买养护服务；到2025年，我国综合交通运输基本实现一体化融合发展，其中，全国高速公路建成里程将达19万公里。

2022年7月，国家发展改革委、交通运输部联合印发《国家公路网规划》，明确国家公路网规划总规模约46.1万公里，由国家高速公路网和普通国道网组成，其中国家高速公路约16.2万公里（含远景展望线约0.8万公里），普通国道约29.9万公里。国家高速公路网由7条首都放射线、11条北南纵线、18条东西横线，以及6条地区环线、12条都市圈环线、30条城市绕城环线、31条并行线、163条联络线组成。

2023年3月，交通运输部、国家铁路局等五部门联合印发《加快建设交通强国五年行动计划（2023—2027年）》（简称《行动计划》）。行动计划指出要通过现代化综合交通基础设施建设行动、运输服务质量提升行动等53项行动，打造“四个一流”，构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输体系，实现交通运输质的有效提升和量的合理增长，奋力加快建设交通强国。

2023年9月，交通运输部印发《关于推进公路数字化转型加快智慧公路建设发展的意见》。意见指出到2027年，公路数字化转型取得明显进展。构建公路设计、施工、养护、运营等“一套模型、一套数据”，基本实现全生命周期数字化。基本建成“部省站三级监测调度”体系，公路运行效能、服务水平和保通保畅能力全面提升，打造公路出行服务新模式，提升公众满意度。到2035年，全面实现公路数字化转型，建成安全、便捷、高效、绿色、经济的实体公路和数字孪生公路两个体系。

2024年3月，国家发展改革委、交通运输部等多部门公布《基础设施和公用事业特许经营管理办法》。该办法：1）明确特许经营期限原则上不超过40年，投资规模大、回报周期长的特许经营项目可以根据实际情况适当延长，法律法规另有规定的除外；2）允许通过资产证券化（ABS）、REITs等方式盘活存量资产。

（2）对行业发展前景的有利因素

1）国民经济持续发展

我国经济蓬勃发展、国内生产总值稳步提升的发展格局，为高速公路行业的发展提供了坚实的经济基础。据国家统计局数据显示，根据初步核算，2025年国内生产总值（GDP）达1,401,879亿元，同比增长5.0%。

2）国家政策大力持续支持

高速公路属于公用事业，是国家经济政策及产业政策重点扶植的基础产业之一。在“五纵五横十联”综合运输大通道的基本贯通及“7918”国家高速公路网规划基本建成的大背景下，我国高速公路网络不断延伸，行业发展增速显著。2021年3月，国务院出台《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》，文件要求“加快国家高速公路待贯通路段、普通国道低等级路段等，建设西部陆海新通道、出疆入藏等综合运输大通道建设。”2010年至2024年，我国高速公路里程由7.41万公里增加至19.07万公里，年均复合增长率达6.99%；截至2024年末，高速公路里程占全国公路总里程比重由1.85%增加至3.47%。

3）汽车保有量快速增长

高速公路运输量与汽车保有量有着非常高的正相关性。随着居民生活水平的不断提高，居民汽车消费也随之增长，从而为高速公路行业的发展提供了持续的增长动力。根据中国国家统计局的统计，截至2024年底，全国民用汽车保有量达到35,268.00万辆，较2023年增加1,650.00万辆。虽然我国汽车保有量增速有所放缓（2008年至2018年年增速均在10%以上），但是年均增长率仍然处于较高水平，特别是中部、西部地区和农村市场有着较大的发展空间，高速公路快捷、舒适的通行特点促使高速公路行业获得进一步发展契机。

4）路网效应逐步体现

高速公路具有较强的网络化特征，当网络布局合理，高速公路将形成显著的运输效益优势。《“十四五”现代综合交通运输体系发展规划》明确指出完善公路网结构功能。提升国家高速公路网络质量，实施京沪、京港澳、京昆、长深、沪昆、连霍、包茂、福银、泉南、广昆等国家高速公路主线繁忙拥挤路段扩容改造，加快推进并行线、联络线以及待贯通路段建设。合理引导地方高速公路有序发展。同时，随着我国高速公路网络的逐步建成，我国高速公路网络效应将不断得到增强，车流量将不断受益于路网贯通效应而呈现快速增长态势，“网络效应”将是未来我国高速公路车流量高速增长的重要推动力，也是高速公路行业快速增长的重要驱动因素。

（3）对行业发展前景的不利因素

1）政策变化的风险

国家政策的支持是高速公路行业持续、快速发展的重要因素，国家政策的变化，直接影响到公司的主要业务收入和经营目标的实现。根据《收费公路管理条例》，我国经营性公路的收费期限，最长不得超过30年，《收费公路管理条例（修订）》尚未正式印发。因此，在现有公路收费期限届满前，高速公路公司只有通过新建及收购等形式不断取得新的具有较好经济效益的高速公路和桥梁的收费经营权，才能化解这种政策风险，实现资金和项目的滚动发展。

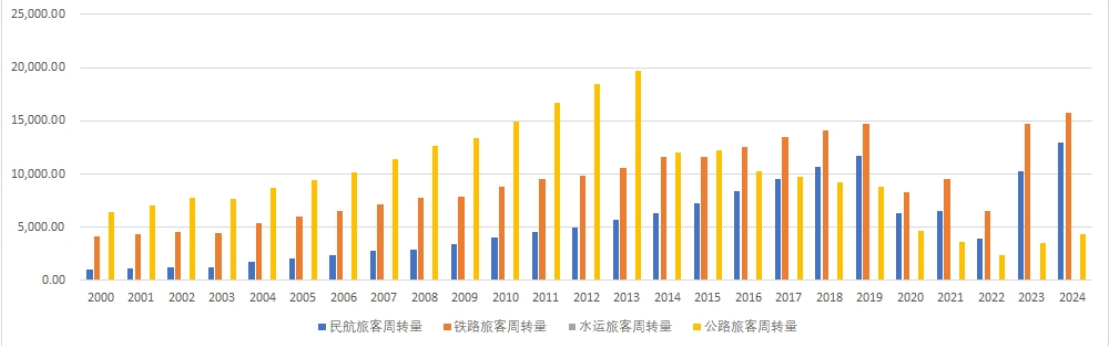
同时，高速公路行业具有一定的公益属性，其收费受到较强的政策因素影响，例如2010年交通运输部发布《关于进一步完善鲜活农产品运输绿色通道政策的紧急通知》，全国所有收费公路全部纳入鲜活农产品运输“绿色通道”网络范围，对整车合法装载运输鲜活农产品车辆免收车辆通行费；2012年交通运输部发布《关于切实做好重大节假日免收小型客车通行费有关工作的通知》，每年重大节假日在收费公路上行驶的7座及以下小型客车将免费通行；2020年交通运输部发布《关于新冠肺炎疫情防控期间免收收费公路车辆通行费的通知》，在受外部形势影响的特殊期间免收全国收费公路车辆通行费等。该类政策均会对公路的通行费收入造成一定的影响。

2）其他交通运输方式的竞争

客运层面，随着航空、铁路、水路等综合运输系统的不断完善，尤其是城际轨道交通、高铁的建成，对高速公路形成了较大的挑战。从经济替代品的角度来看，作为同样具有满足社会交通运输需求功能的行业，高速公路将有可能因客户选择其他运输方式而导致客源流失。高铁路网的发展、速度的提高以及民航客运行业的稳步发展为乘客提供了较好的出行体验，也分流了部分公路行业的运输量。

图：中国主要交通方式旅客周转量

单位：亿人公里

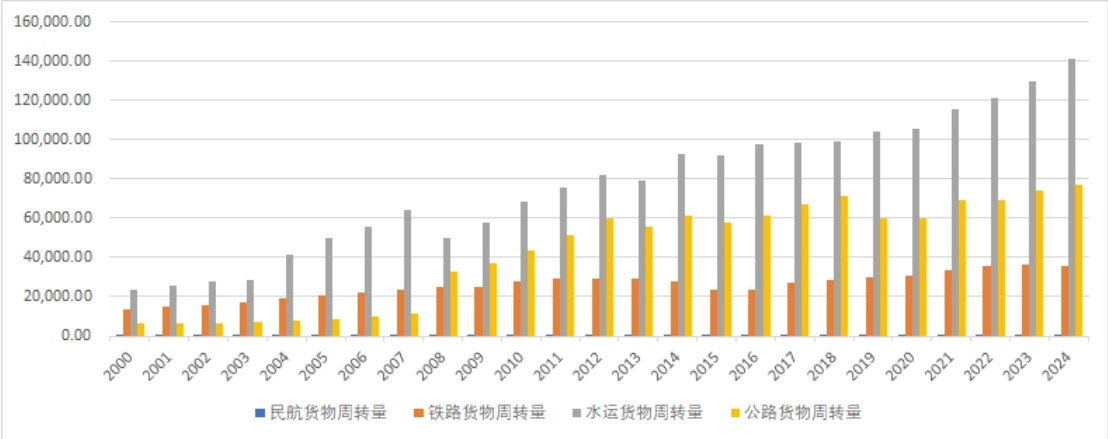


数据来源：交通运输部，易方达整理

货运层面，受“公转铁”政策的影响，高速公路的需求端受到其他运输渠道挤压的情况日益明显。2018年6月，国务院常务会议提出要调整运输结构，提高运输效率，降低实体经济物流成本，要更好发挥铁路在大宗物资运输、长距离运输中的骨干作用。同年9月，国务院办公厅印发《推进运输结构调整三年行动计划（2018-2020年）》，以大宗货物运输“公转铁、公转水”为主攻方向，不断完善综合运输网络，切实提高运输组织水平，减少公路运输量，增加铁路运输量。

图：中国主要交通方式货物周转量

单位：亿吨公里



数据来源：交通运输部，易方达整理

3）建设培育期长

高速公路行业作为资本密集型行业，具有建设周期长、初始投资规模大、要求的配套设施多、回收周期长等特点，且其资产的流动性较差、培育期长并多处于亏损状态。投入资金渠道主要来源于财政投资和银行贷款。同时，高速公路还本付息支出占支出总额比重较大，增加了公路建设的融资成本和债务压力。2021年末，全国收费公路累计建设投资总额121184.4亿元，其中，累计资本金投入39011.2亿元，占比32.2%；累计债务性资金投入82173.2亿元，占比67.8%。2021年末，全国收费公路债务余额79178.5亿元，比上年末增加8517.3亿元，增长12.1%，其中高速公路74853.9亿元，占比达94.5%。

（4）行业中地位、主要企业及其市场份额情况

1）行业地位

北投集团业务遍布广西、云南、四川等二十几个省份的国内市场和越南、孟加拉、厄瓜多尔等国外市场。据其官网显示，北投集团独立或参与投资、设计、施工的投资额在10亿元以上的大型项目近300个。高速公路方面，拥有广西唯一的交通全行业甲级综合设计企业、

唯一的甲级综合资信咨询机构，广西全部4家公路工程施工总承包特级资质企业中的3家，承担了广西交通基础设施建设领域70%的勘察设计业务和30%的施工业务，投资建设贺州至巴马等项目44个，总里程3226公里、总投资4429亿元，累计完成投资2825亿元，运管南北高速等2010公里，约占全区高速公路10060公里的20%。

2）行业内主要企业及其市场份额情况

高速公路行业普遍具有较强的地域性及相对高标准的准入门槛，行业内多家上市企业成立及入市时间较早、规模较大、经营优势明显。2024年国内以高速公路建设及运营业务作为重要收入来源的重点公司如下：

表：以高速公路建设及运营业务作为重要收入来源的重点公司情况

高速企业	营业收入（亿元）	营业利润（亿元）	总路产条数	里程数（公里）
山东高速	284.94	53.13	17	1604
招商公路	127.11	63.82	26	2008
皖通高速	70.92	22.21	10	609
中原高速	69.69	11.99	6	808
深高速	92.46	17.95	9	613
宁沪高速	231.98	63.40	19	1000
赣粤高速	59.85	20.51	8	800
四川成渝	103.62	18.63	9	900
福建高速	30.26	14.52	3	282

数据来源：各企业 2024 年年报、wind，易方达整理

（三）行业的周期性、区域性和季节性等特征

1、行业周期性

从投资周期来看，高速公路的建设具有明显的逆周期性。在2008年、2012年两轮经济下行周期间，政府大力发展基础设施建设以刺激经济增长。从建设周期来看，高速公路的建设周期和投资周期均较长，高速公路建设周期一般为3-5年，部分项目则长达5-8年。

2、行业区域性

从高速公路地理区域来看，当前我国华东地区、华南地区、华中地区公路线较密集，西南地区东部、华北地区南部次之，西北地区公路布局最少。这意味着经济发达的地区路网已基本建设完成，未来的新增空间在西部地区。

3、行业季节性

首先，高速公路的建设与运营易受到季节性强降雨、暴风雨、冰雹等自然天气情况的影响，严重时可能造成一定范围内公路系统的瘫痪。其次，高速公路的养护与维修一般集中在

夏季进行，由于施工期间将挤占一定的通行道路，则会对路段通行能力造成一定影响。最后，节假日等旅游旺季期间，一方面大批次、高流量的车辆会对高速公路的运营管理能力造成压力，另一方面部分节假日的免费通行也会影响高速公路的盈利水平。

4、行业的技术水平及技术特点

高速公路作为不动产项目，持续不断地在技术更新方面实现自我突破。主要体现在数字化运营提升方面，持续以智慧交通为核心，推进科技创新。交通部在《加快推进新一代国家交通控制网和智慧公路试点》中明确提到“基础设施数字化、路运一体化车路协同、北斗高精度定位综合应用、基于大数据的路网综合管理、互联网+路网综合服务、新一代国家交通控制”。新一代国家交通控制网和智慧公路试点等新政策新举措的推行，推动行业持续向智慧高速发展。

2019年根据党中央、国务院《深化收费公路制度改革取消高速公路省界收费站实施方案》和《加快推进高速公路电子不停车快捷收费应用服务实施方案》的决策部署，全国高速公路按照交通运输部相关要求、标准实施建设了包括车牌图像识别设备、高清摄像机、补光灯等设备的门架系统，结合我国当前汽车ETC安装的深度覆盖，大大提升路网交通的运营效率，降低人工成本，高速公路的智能化水平达到新高度。

（四）行业特有经营模式及可比分析

1、行业特有经营模式

根据《收费公路管理条例》，收费公路分为两类，即政府还贷公路和经营性公路，虽然两类公路都通过提供通行服务从而获取运营收入，但运营模式亦有较大差异。

政府还贷公路指县级以上地方人民政府交通主管部门利用贷款或者向企业、个人有偿集资建设的公路。建设和管理政府还贷公路，应当按照政事分开的原则，依法设立专门的不以营利为目的的法人组织。政府还贷公路的收费期限，按照用收费偿还贷款、偿还有偿集资款的原则确定，最长不得超过15年。国家确定的中西部省、自治区、直辖市的政府还贷公路收费期限，最长不得超过20年。

经营性公路指国内外经济组织投资建设或者依照《公路法》的规定受让政府还贷公路收费权的公路。经营性公路建设项目应当向社会公布，采用招标投标方式选择投资者。经营性公路由依法成立的公路企业法人建设、经营和管理。经营性公路的收费期限，按照收回投资并有合理回报的原则确定，最长不得超过25年。国家确定的中西部省、自治区、直辖市的经营性公路收费期限，最长不得超过30年。

2、可比项目商业模式和盈利模式分析

根据上市公司发布的2024年年报，公路行业营业收入排名前5位系山东高速、宁沪高速、浙江沪杭甬、招商公路、四川成渝。行业可比企业模式如下：

表：行业可比企业模式

可比企业	商业模式	盈利模式
山东高速（600350.SH）	山东高速主要从事对高等级公路、桥梁、隧道基础设施的投资、管理、养护及批准的收费、清障等业务； 核心业务为经营和管理山东省境内的济青高速公路、G104 国道泰曲段、威海-乳山高速公路、京台高速相关路段、潍莱高速和济南黄河二桥，公司所辖路桥资产主要位于山东省经济较发达地区，另在河南、湖北、四川等地也持有多处公路资产。 根据 2024 年年报披露，公司运营管理的路桥资产总里程 2,913 公里，其中公司所辖自有路桥资产里程 1,604 公里、受托管理山东高速集团所属的路桥资产里程 1,309 公里。	收入和盈利主要来源于路桥运营、铁路运输和投资运营等，公司高速公路产业链上下游投资对公司利润贡献逐渐显现。 2024 年全年实现营业收入 284.94 亿元，其中高速公路通行费收入 96.55 亿元，铁路运输收入 24.97 亿元，销售商品收入 34.46 亿元，机电工程施工收入 30.01 亿元。实现归属于母公司的净利润 31.96 亿元，实现投资收益 14.03 亿元。
宁沪高速（600377.SH）	宁沪高速主要从事江苏省境内收费路桥的投资、建设、经营及管理，并积极探索交通+、以融促产的金融业，以实现集团的可持续发展。 集团拥有包括沪宁高速江苏段、宁常高速、镇溧高速、广靖高速、锡澄高速、锡宜高速、镇丹高速、五峰山大桥、江阴大桥以及苏嘉杭高速等位于江苏省内的收费路桥全部或部分权益。 根据 2024 年年报披露，集团直接参与经营和投资的路桥项目达到 19 个，控制或参股的路桥里程约 1,000 公里，所经营的路段在苏南地区的高速公路网络中占据主导地位。	宁沪高速以路桥主业，辅以服务区管理、租赁业务、高速公路服务区新能源汽车超级体验中心等配套业务，响应国家号召发展新能源业务，结合金融投资作为整体盈利模式。 2024 年全年实现营业收入 231.98 亿元，其中通行费收入约 95.28 亿元，通行费收入占集团总营业收入的约 41.07%；配套业务实现收入约 17.39 亿元；新能源业务实现收入约 7.20 亿元；地产业务实现收入约 1.37 亿元。 2024 年全年实现利润总额 63.17 亿元，归属于上市公司股东的净利润 49.47 亿元。
浙江沪杭甬（0576.HK）	浙江沪杭甬主要从事高等级公路投资、开发、经营以及证券业务。 集团经营的主要资产包括沪杭甬高速公路、上三高速公路、甬金高速公路金华段、杭徽高速公路、徽杭高速公路、舟山跨海大桥、龙丽丽龙高速公路、乍嘉苏高速公路以及黄衢南高速公路等九条高速公路。 其中，除徽杭高速公路位于中国安徽省境内，其余八条高速公路均位于中国浙江省	浙江沪杭甬主要从事高速公路投资、经营、维护、收费及配套服务，以及交通工程建设与施工，并涉及远洋和沿海运输、房地产等多元产业。同时，公司统筹承担浙江省高速公路、铁路、重要跨区域轨道交通及综合交通枢纽等交通基础设施的投融资、建设、运营及管理职责。 2024 年实现收入 180.65 亿元，其中高

	境内。	速公路业务收入 106.62 亿元；证券业务收入 61.83 亿元。归属于公司股东的净利润同比增长 5.3%至 55.02 亿元。
招商公路（001965.SZ）	招商公路多年来专注公路运营、深耕公路投资。 旗下控股公路项目包括：京津塘高速、甬台温高速（温州段）、北仑港高速、九瑞高速、桂兴高速、灵三高速、鄂东大桥、渝黔高速公路（重庆段）、沪渝高速、亳阜高速。 截至 2024 年 12 月底，招商公路管控路产 26 条，总里程 2,008 公里。 投资经营的总里程达 14,785 公里，覆盖全国 22 个省、自治区和直辖市。	招商公路业务经营范围包括公路交通基础设施投资运营、交通科技、智慧交通及交通生态等，四大板块相互支撑，覆盖公路全产业链重要环节。 2024 年，招商公路实现营业收入 127.11 亿元，投资运营板块完成营业收入 96.86 亿元（通行费收入 94.5 亿元）；交通科技板块完成营业收入 21.69 亿元；智能交通板块完成营业收入 4.37 亿元；交通生态板块完成营业收入 4.19 亿元。2024 年净利润实现 53.22 亿元。
四川成渝（601107.SH）	主要业务为投资、建设、经营和管理高速公路基建项目，同时实施与主营业务高度相关的多元化经营。 主要拥有成渝高速、成雅高速、成乐高速、成仁高速、城北出口高速、遂西高速、遂广高速以及在建的天邛高速等位于四川省境内的高速公路全部或大部分权益。 根据 2024 年年报披露，集团辖下高速公路总里程约 900 公里（其中收费总里程约 858 公里，天邛高速里程约 42 公里，目前暂未开始收费），在建成乐扩容高速公路里程约 136.1 公里（含原成乐高速里程 86.4 公里）。	2024 年全年实现营业收入约人民币 103.62 亿元，其中：公路桥梁管理及养护业收入约人民币 47.77 亿元，占营业收入 46.10%；建造服务收入约人民币 27.03 亿元，占营业收入 26.09%；商品销售收入约人民币 24.77 亿元，占营业收入的 23.91%；BT/PPP 项目收入约人民币 1.87 亿元，占营业收入的 1.80%；租赁业务收入约 0.64 亿元，占营业收入 0.62%；其他收入约人民币 1.54 亿元，占营业收入的 1.48%。 归属于上市公司股东的净利润约 14.59 亿元，同比增加 22.91%。

数据来源：各公司年报，易方达整理

3、主要风险及未来运营稳定性的影响

对照可比企业主要商业模式及盈利模式，高速公路企业主要盈利来源均为路桥运营通行费收入，参照可比企业，未来可以在公路运营产业链的上下游拓展相关业务、实现投资，增加全产业链对企业利润的贡献。可能涉及的风险包括市场风险、政策风险和运营风险。

（1）市场风险

国家宏观经济和行业周期影响、高速公路项目所在区域的经济不及预期带来的市场调整、未知其他不动产项目带来的市场竞争，都会对未来经营期内不动产项目经营带来不确定性，可能影响项目经营收益。

（2）政策风险

高速公路行业企业目前普遍存在收入集中度高、主要来源于高速公路项目的车辆通行费收入的情况，而通行费收费标准由政府相关部门制定，《收费公路管理条例》修订仍在审议

中，对于收费年限及收费标准核定原则的变化尚不明确，项目公司未来经营及盈利能力可能受到影响。

（3）运营风险

公路建成通车后，为保障道路通行顺畅，项目公司将定期对路桥进行检测和养护，从而保证路况良好和安全畅通，但如果需要维修的范围较大，维修的时间过长，则会影响公路的正常通行，影响交通流量，从而导致车辆通行费收入减少，同时也将增加项目公司相应改造工程的成本支出，从而对经营业绩产生一定影响。

对照行业可比企业，项目公司所采用的以通行费为核心的盈利模式具备高度同质性，其核心竞争力主要体现在区位优势：本项目是国高网兰海高速G75的重要组成部分，同时位于南北钦防城市群发展主轴，车流基础稳固且收费标准无桥隧叠加，在所处区域具备较强竞争力。

十、不动产项目所在区域竞争情况

（一）不动产项目所在地区宏观经济和交通运输概况

根据交通量预测机构出具的《交通量预测报告》及管理人核查，不动产资产所在区域情况如下：

1、广西壮族自治区

广西壮族自治区，简称“桂”，中华人民共和国省级行政区，首府南宁市，地处中国地势第二台阶中的云贵高原东南边缘，两广丘陵西部；主要分布有山地、丘陵、台地、平原等类型地貌，中部和南部多丘陵平地，呈盆地状，有“广西盆地”之称；行政区域土地面积23.76万平方千米。

截至2024年末，广西壮族自治区全区常住人口5,013万人，比上年末减少14万人，其中城镇人口2,877万人，占常住人口比重（常住人口城镇化率）为57.39%，比上年末提高0.61个百分点。全年出生人口42.0万人，出生率为8.37‰；死亡人口37.6万人，死亡率为7.49‰；自然增长率为0.88‰。

图：广西壮族自治区行政区划图



图片来源：《交通量预测报告》

“十四五”期间，广西重点打造“765”现代产业体系，做优7大传统产业、做大6大新兴产业、做实5大特色产业，推动产品从初级加工向精深加工转变、产业链从缺失向完整转变、产业从低端向中高端转变，推动新旧动能转换、新旧结构转换、新旧模式转换，提升产业链现代化水平，促进产业链上中下游高度协同。2024年，广西壮族自治区生产总值28,649.40亿元，按可比价计算，比上年增长4.2%。其中，第一产业增加值4,751.54亿元，增长4.3%；第二产业增加值9,300.99亿元，增长5.5%；第三产业增加值14,596.87亿元，增长3.3%。第一、二、三产业增加值占地区生产总值的比重分别为16.5%、32.5%和51.0%，对经济增长的贡献率分别为17.4%、41.4%和41.2%。按常住人口计算，2024年全年人均地区生产总值57,071元，比上年增长4.5%。

表：广西壮族自治区历年国民生产总值

年份	地区生产总值（亿元）	GDP 可比价增长率（%）	人均地区生产总值（元）
2005 年	4,063.20	12.70	8,762
2006 年	4,801.98	13.50	10,240
2007 年	5,885.88	14.90	12,408
2008 年	7,171.58	12.80	14,966
2009 年	7,700.36	13.90	15,923

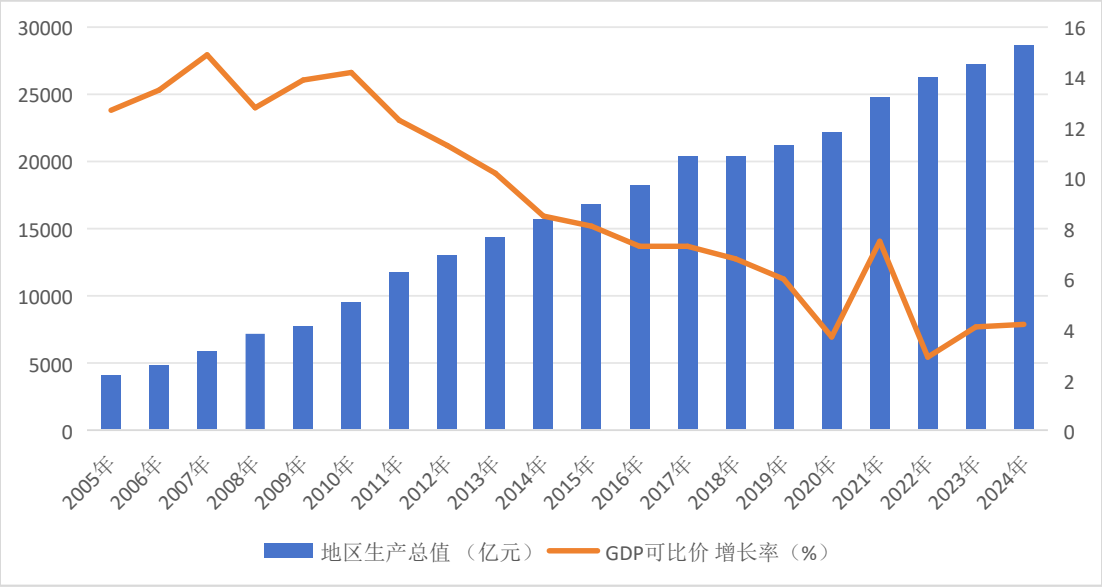
年份	地区生产总值（亿元）	GDP 可比价增长率（%）	人均地区生产总值（元）
2010 年	9,502.39	14.20	18,070
2011 年	11,714.35	12.30	25,315
2012 年	13,031.04	11.30	27,943
2013 年	14,378.00	10.20	30,588
2014 年	15,672.97	8.50	33,090
2015 年	16,803.12	8.10	35,190
2016 年	18,245.07	7.30	37,876
2017 年	20,396.25	7.30	41,955
2018 年	20,352.51	6.80	41,489
2019 年	21,237.14	6.00	42,964
2020 年	22,156.69	3.70	44,237
2021 年	24,740.86	7.50	49,206
2022 年	26,300.87	2.90	52,164
2023 年	27,202.39	4.10	54,005
2024 年	28,649.40	4.20	57,071

数据来源：广西壮族自治区 2005-2024 年国民经济和社会发展统计公报

注：1）2005-2024 年数据分别来源于当年的广西壮族自治区国民经济和社会发展统计公报。其中，2010 年和 2020 年人均地区生产总值来源于《广西统计》（由广西壮族自治区统计局打造，采用“国家数据”系统标准建设的，支持数据化科学决策与分析的应用平台）中《广西年度数据-国民经济核算》。

2）2018 年，地区生产总值、各产业增加值、人均地区生产总值绝对数按现价计算，增长速度按不变价格计算。其中，2018 年 GDP 数据按调整后的专业可比口径进行计算。

图：广西壮族自治区历年生产总值及其变化率图



广西是中国唯一临海的少数民族自治区、西部唯一的沿海地区，是中国对外开放、走向东盟、走向世界的重要门户和前沿，是大西南最便捷的出海口。西部陆海新通道、北部湾城市群、珠江—西江经济带等国家战略深入实施，地跨广西、广东、海南三省区，背靠大西南，毗邻粤港澳，面向东南亚，是海上丝绸之路的重要枢纽，在西部大开发战略格局和国家对外开放大局中具有独特地位。

2024年末，民用汽车保有量992.05万辆，比上年末增长5.21%，其中私人汽车保有量921.94万辆，增长5.43%。轿车保有量574.73万辆，增长6.4%，其中私人轿车558.17万辆，增长6.5%。

2024年末，公路总里程18.70万公里，比上年末新增0.34万公里；其中，高速公路里程10,060公里，比上年末新增993公里。2024年末铁路营业总里程5,866公里，比上年末增加193公里；其中，高速铁路营业里程2,406公里。

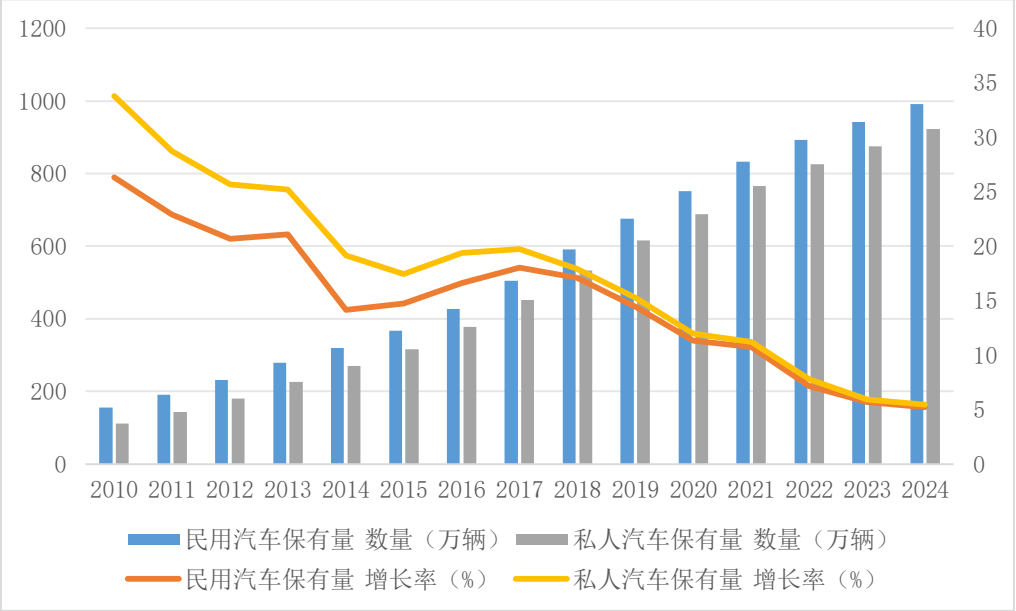
2024年全年货物运输总量23.71亿吨，比上年增长3.8%。货物运输周转量5,854.97亿吨公里，增长4.7%。港口完成货物吞吐量7.11亿吨，比上年增长7.3%，其中外贸货物吞吐量2.10亿吨，增长5.9%。港口集装箱吞吐量1,080.04万标准箱，增长12.8%。全年全区旅客运输总量3.33亿人次，比上年增长4.5%。旅客运输周转量670.86亿人公里，增长5.5%。

表：广西壮族自治区历年民用汽车保有量（2010-2024 年）

年份	民用汽车保有量		私人汽车保有量	
	数量（万辆）	增长（%）	数量（万辆）	增长（%）
2010 年	155.73	26.30	111.71	33.80
2011 年	191.45	22.94	143.83	28.75
2012 年	231.03	20.67	180.76	25.68
2013 年	279.81	21.11	226.29	25.19
2014 年	319.48	14.18	269.64	19.16
2015 年	366.52	14.72	316.66	17.44
2016 年	427.34	16.59	378.12	19.41
2017 年	504.33	18.02	452.65	19.71
2018 年	590.40	17.07	533.62	17.89
2019 年	675.72	14.45	615.13	15.27
2020 年	752.06	11.30	688.62	11.95
2021 年	832.76	10.73	765.70	11.19
2022 年	892.24	7.14	825.61	7.82
2023 年	942.95	5.68	874.43	5.91
2024 年	992.05	5.21	921.94	5.43

注：2010-2024年数据分别来源于当年的广西壮族自治区国民经济和社会发展统计公报。

图：广西壮族自治区历年民用汽车拥有量



2、南宁市社会经济发展状况

南宁市，简称“邕”，古称邕州，别称绿城。广西壮族自治区辖地级市、首府、Ⅰ型大城市、二线城市、北部湾经济区、珠江—西江经济带和北部湾城市群核心城市、中国—东盟博览会永久举办地、“一带一路”经济带有机衔接的重要门户城市、西部陆海新通道陆港型国家物流枢纽、南部战区陆军机关驻地。南宁市总面积2.21万平方千米，辖兴宁区、江南区、青秀区、西乡塘区、邕宁区、良庆区、武鸣区7个城区和横州市、宾阳县、上林县、马山县、隆安县5个县（市），建有南宁高新技术产业开发区、南宁经济技术开发区、广西—东盟经济技术开发区3个国家级开发区。

2024年末，南宁市常住人口897.19万人，比上年末增加3.11万人。其中，城镇常住人口644.91万人，占常住人口比重（常住人口城镇化率）为71.9%，提高0.5个百分点。全年常住人口出生率8.50‰，比上年上升0.26个千分点；常住人口死亡率6.59‰，下降0.08个千分点；常住人口自然增长率1.88‰，上升0.35个千分点。

图：南宁市行政区划图



图片来源：《交通量预测报告》

南宁市主要有机械装备制造、电子信息、金属新材料、汽车、轻工纺织、生物医药等六大产业。2024年，南宁市实现生产总值5,995.36亿元，按可比价格计算，比上年增长3.0%。其中，第一产业增加值678.26亿元，增长4.0%；第二产业增加值1,155.29亿元，增长3.7%；第三产业增加值4,161.81亿元，增长2.6%。第一、二、三产业增加值占地区生产总值的比重分别为11.3%、19.3%和69.4%，对经济增长的贡献率分别为16.2%、25.1%和58.7%。按常住人口计算，2024年全年人均地区生产总值66,940元。

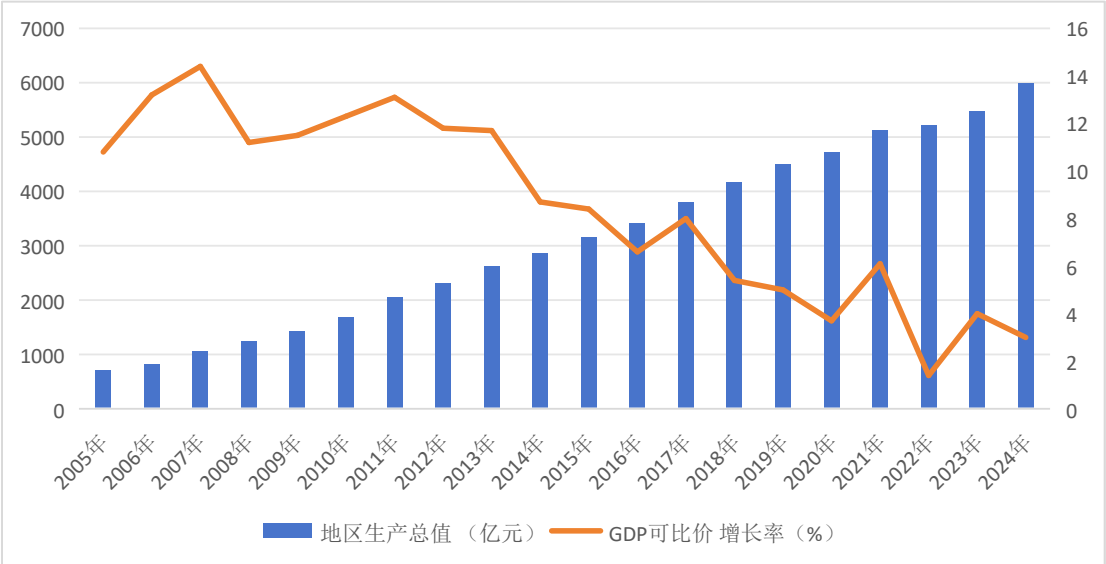
表：南宁市历年地区生产总值及人均地区生产总值

年份	地区生产总值（亿元）	GDP 可比价增长率（%）	人均地区生产总值（元）
2005 年	711.31	10.80	11,127
2006 年	811.13	13.20	13,220
2007 年	1,054.88	14.40	16,070
2008 年	1,240.78	11.20	19,204
2009 年	1,423.95	11.50	21,945

年份	地区生产总值（亿元）	GDP 可比价增长率（%）	人均地区生产总值（元）
2010 年	1,677.19	12.30	27,069
2011 年	2,044.86	13.10	33,017
2012 年	2,307.11	11.80	37,016
2013 年	2,620.15	11.70	41,711
2014 年	2,862.28	8.70	45,735
2015 年	3,147.92	8.40	41,740
2016 年	3,405.99	6.60	43,928
2017 年	3,804.33	8.00	47,597
2018 年	4,162.37	5.40	50,613
2019 年	4,506.56	5.00	53,424
2020 年	4,726.34	3.70	54,669
2021 年	5,120.94	6.10	58,241
2022 年	5,218.34	1.40	58,883
2023 年	5,469.06	4.00	61,338
2024 年	5,995.36	3.00	66,940

注：2005-2023年数据来源于2024年《南宁市统计年鉴》；2024年数据来源于南宁市2024年国民经济和社会发展统计公报。

图：南宁市历年地区生产总值及其变化率图



南宁市位于广西中部偏南，面向东南亚，背靠大西南，东邻粤港澳，南临北部湾，处于“一带一路”的重要节点，是华南经济圈、西南经济圈、中国—东盟经济圈的交汇点。具有近海、近边，沿江、沿线“两近两沿”的特点，距中越边境约200公里，是距离东盟国家最近的省会城市。平陆运河建成后，南宁“港产城海”融合发展的区位优势更加凸显。

2024年末，民用汽车保有量259.08万辆，比上年末增长6.7%；其中，私人汽车保有量245.52万辆，增长6.5%。新能源汽车保有量29.64万辆，比上年末增长56.0%；其中，非营运新能源汽车24.64万辆，增长60.8%。小型载客汽车保有量254.17万辆，比上年末增长6.8%；其中，非营运汽车249.54万辆，增长7.3%。

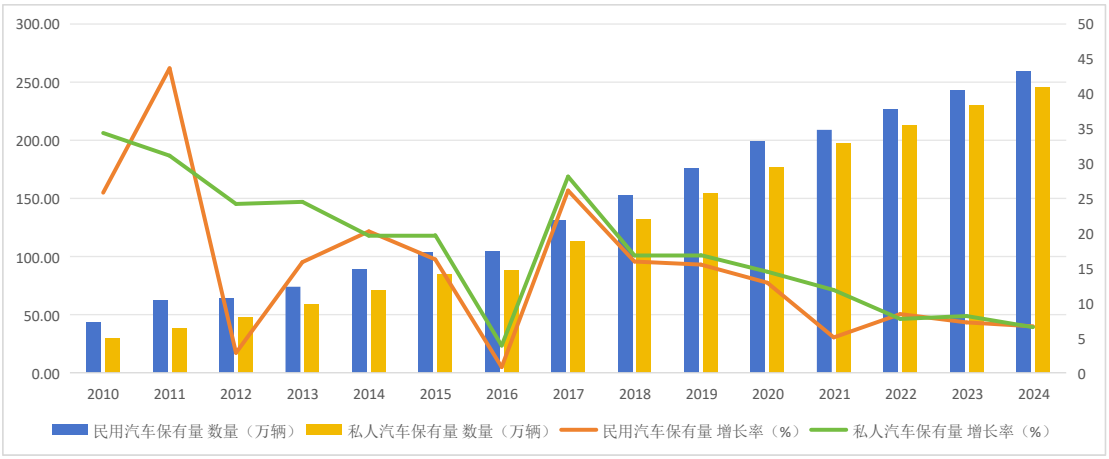
2024年全年公路货运量3.91亿吨，比上年增长1.82%，公路货运周转量4,534,868.61万吨公里。水路货运量4,548.5万吨，增长3.6%，水路货运周转量3,868,123.00万吨公里。航空货邮吞吐量20.3万吨，增长7.3%。航空货邮（发运量）13.0万吨，增长8.3%。全年公路客运量3,141.21万人次，比上年下降0.04%，公路客运周转量301,571.95万人公里。水路客运量28.1万人次，增长38.8%，水路客运周转量375.71万人公里。航空客运吞吐量1,400.5万人次，增长2.3%。航空客运（发送量）709.6万人次，增长2.1%。

表：南宁市历年民用汽车保有量（2010-2024 年）

年份	民用汽车保有量		私人汽车保有量	
	数量（万辆）	增长率	数量（万辆）	增长率
2010 年	43.22	25.82%	29.27	34.38%
2011 年	62.09	43.66%	38.38	31.12%
2012 年	63.86	2.85%	47.67	24.21%
2013 年	73.99	15.86%	59.35	24.50%
2014 年	88.99	20.27%	71.01	19.65%
2015 年	103.45	16.25%	85.02	19.73%
2016 年	104.29	0.81%	88.33	3.89%
2017 年	131.54	26.13%	113.18	28.13%
2018 年	152.51	15.94%	132.21	16.81%
2019 年	176.16	15.51%	154.50	16.86%
2020 年	198.90	12.91%	176.88	14.49%
2021 年	208.98	5.07%	197.86	11.86%
2022 年	226.55	8.41%	213.13	7.72%
2023 年	242.90	7.22%	230.46	8.13%
2024 年	259.08	6.66%	245.52	6.53%

注：1.2010-2021年数据来源于《广西统计》（由广西壮族自治区统计局打造的，采用“国家数据”系统标准建设的，支持数据化科学决策与分析的应用平台）中历年的《南宁市年度数据-民用汽车保有量》；2022年数据来源于2023年《南宁市统计年鉴》；2023-2024年数据分别来源于当年的南宁市国民经济和社会发展统计公报。

图：南宁市历年民用汽车拥有量



3、钦州市社会经济发展状况

钦州市，古称安州，广西壮族自治区辖地级市，地处广西壮族自治区南部沿海，北部湾北岸，主要属丘陵地貌类型，海洋性气候明显，东与北海市和玉林市相连，南临钦州湾，西与防城港市毗邻，北与南宁市接壤，全市陆地总面积10,897平方千米。

截至2024年底，钦州市全市户籍总人口421.33万人，比上年末增加0.74万人。全市常住人口333.23万人，其中城镇人口152.06万人，常住人口城镇化率为45.63%，比上年末提高0.72个百分点。全年出生人口3.27万人，出生率为9.84‰；死亡人口2.17万人，死亡率为6.53‰；自然增长率为3.31‰。

图：钦州市行政区划图



图片来源：《交通量预测报告》

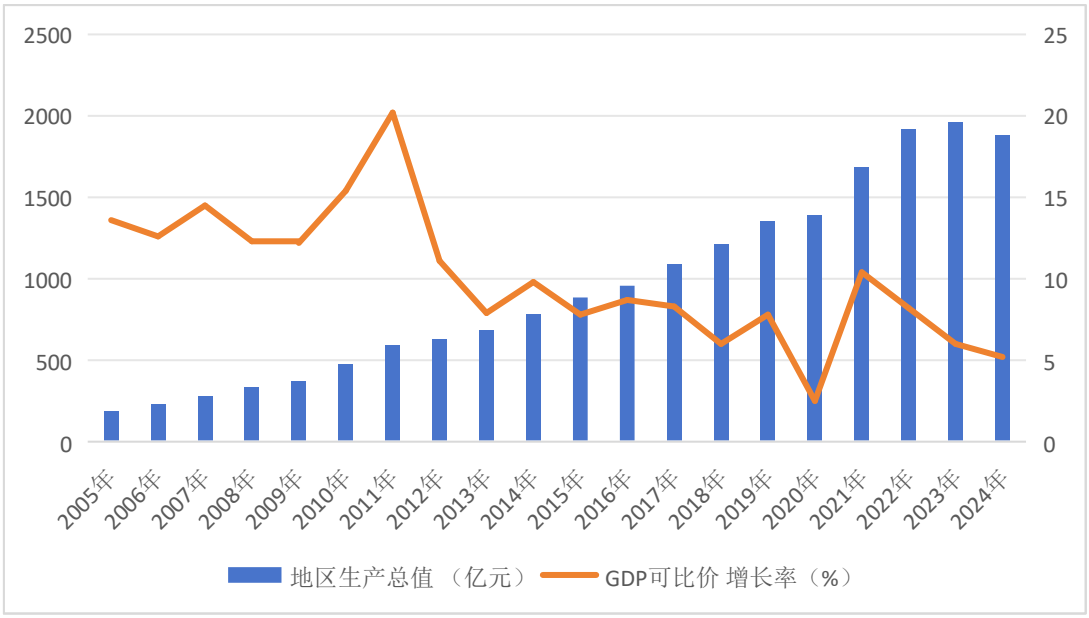
钦州港片区经过多年的快速发展，以百亿元龙头项目带动产业链条延伸，加快形成化工新材料、新能源材料、海上装备制造、电子信息、粮油木材5个千亿级具有临港特色的向海产业集群，现代化产业呈现出蓬勃发展的态势。2024年，钦州市实现生产总值1,878.96亿元，比上年增长5.2%。其中，第一产业增加值398.50亿元，增长4.4%；第二产业增加值649.68亿元，增长4.1%；第三产业增加值830.78亿元，增长6.3%。第一、二、三产业增加值占地区生产总值的比重分别为21.2%、34.6%和44.2%。按常住人口计算，2024年全年人均地区生产总值56,522元。

表：钦州市历年地区生产总值及人均地区生产总值

年份	地区生产总值（亿元）	GDP 可比价增长率（%）	人均地区生产总值（元）
2005 年	185.99	13.60	6,035
2006 年	229.10	12.60	7,496
2007 年	280.49	14.50	9,009
2008 年	332.14	12.30	10,755
2009 年	372.87	12.20	12,206
2010 年	477.42	15.40	16,421
2011 年	593.62	20.20	20,896
2012 年	631.71	11.10	22,147
2013 年	681.81	7.90	24,077
2014 年	783.65	9.80	26,971
2015 年	885.21	7.80	27,707
2016 年	957.35	8.70	29,737
2017 年	1,091.99	8.30	33,662
2018 年	1,214.32	6.00	37,154
2019 年	1,356.27	7.80	41,269
2020 年	1,387.37	2.50	42,054
2021 年	1,685.35	10.40	50,939
2022 年	1,917.00	8.20	57,838
2023 年	1,961.29	6.00	59,125
2024 年	1,878.96	5.20	56,522

注：2005-2021 年数据来源于 2022 年《钦州市统计年鉴》，2022-2024 年数据分别来源于当年的钦州市国民经济和社会发展统计公报，未考虑后续年份追加调整。

图：钦州市历年地区生产总值及其变化率图



钦州市是“一带一路”南向通道陆海节点城市，中国—东盟自由贸易区的前沿城市，北部湾城市群的重要城市，是广西北部湾经济区的海陆交通枢纽、西南地区便捷的出海通道，拥有深水海港亦是国家保税港的钦州港，境内设有中国（广西）自由贸易试验区钦州港片区，是西部陆海新通道三条主通道的交汇点和平陆运河的终点。南钦高速铁路作为广西北部湾地区的主要铁路运输通道构成了中国西南地区连接东南亚地区最便捷的出海通道。境内有三娘湾旅游区、八寨沟旅游区等4A级景点。

2024年，年末全市民用汽车保有量53.07万辆，比上年末增长8.06%，其中私人汽车保有量43.04万辆，下降4.1%。轿车保有量30.82万辆，增长7.0%，其中私人轿车27.34万辆，下降3.1%。

表：钦州市历年民用汽车保有量（2010-2024 年）

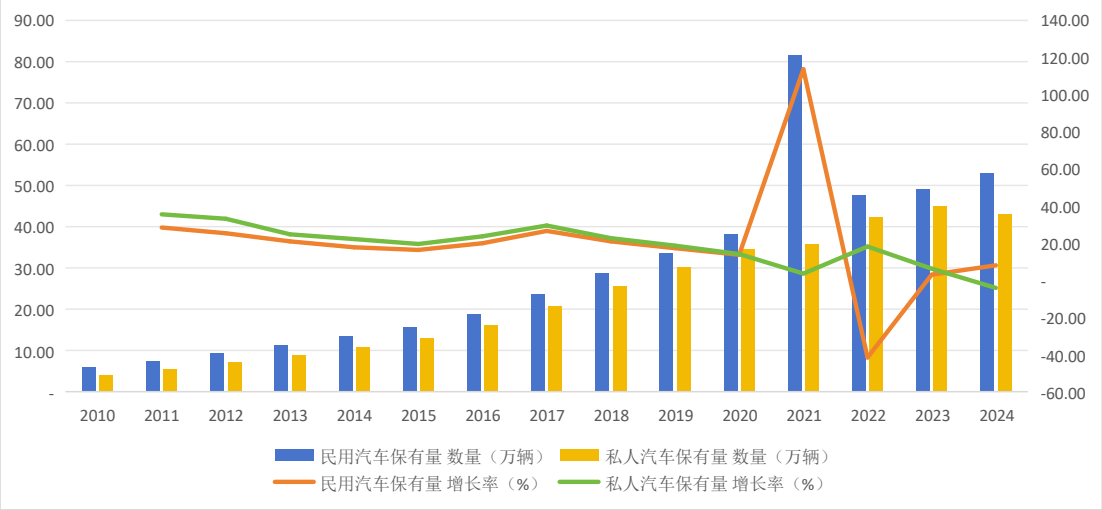
年份	民用汽车保有量		私人汽车保有量	
	数量（万辆）	增长率	数量（万辆）	增长率
2010 年	5.84	-	3.94	-
2011 年	7.50	28.42%	5.34	35.53%
2012 年	9.40	25.33%	7.11	33.15%
2013 年	11.37	20.96%	8.87	24.75%
2014 年	13.39	17.77%	10.84	22.21%
2015 年	15.58	16.36%	12.96	19.56%
2016 年	18.69	19.96%	16.03	23.69%
2017 年	23.66	26.59%	20.76	29.51%
2018 年	28.62	20.96%	25.47	22.69%
2019 年	33.57	17.30%	30.22	18.65%
2020 年	38.19	13.76%	34.49	14.13%
2021 年	81.61	113.69%	35.74	3.62%
2022 年	47.67	-41.59%	42.24	18.19%

年份	民用汽车保有量		私人汽车保有量	
	数量（万辆）	增长率	数量（万辆）	增长率
2023 年	49.11	3.02%	44.88	6.25%
2024 年	53.07	8.06%	43.04	-4.10%

注：1）2010-2021年数据来源于《广西统计》（由广西壮族自治区统计局打造的，采用“国家数据”系统标准建设的，支持数据化科学决策与分析的应用平台）中历年的《钦州市年度数据-民用车辆保有量》；

2）2022-2024数据分别来源于当年的钦州市国民经济和社会发展统计公报。

图：钦州市历年民用汽车拥有量



4、防城港市社会经济发展状况

防城港市，地处广西壮族自治区南部、中国大陆海岸线最西南端，介于北纬20° 36’~22° 22’，东经107° 28’~108° 36’之间，居北回归线以南。北接南宁市的邕宁区和崇左市的扶绥县，东与钦州市毗邻，西与宁明县接壤，南濒北部湾，西南与越南交界。距自治区首府南宁市141千米，距钦州市53千米，距崇左市186多千米，距越南芒街市49千米。南北最大纵距101千米，东西最大横距119千米，总面积6,242.94平方千米。

截至2024年末，防城港市全市常住人口107.98万人，比上年增长1.0%，常住人口城镇化率65.24%，比上年提高0.67个百分点。据公安部门统计，年末全市户籍人口103.04万人，比上年末增加0.40万人。

图：防城港市行政区划图



图片来源：《交通量预测报告》

防城港市聚焦打造钢铁、有色金属、绿色新材料、粮油食品加工4个千亿元级支柱产业和培育电子信息、能源、装备制造、生物医药、县域轻工业5个百亿元级特色优势产业，全力围绕“4+5”重点产业链建链、补链、延链、强链，取得明显成效。2024年，防城港市实现生产总值1,167.55亿元，比上年增长7.5%。其中，第一产业增加值139.87亿元，增长4.6%；第二产业增加值631.45亿元，增长8.8%；第三产业增加值396.23亿元，增长6.8%。第一产业增加值占地区生产总值比重为12.0%，第二产业增加值比重为54.1%，第三产业增加值比重为33.9%。按常住人口计算，2024年全年人均地区生产总值108,670元。

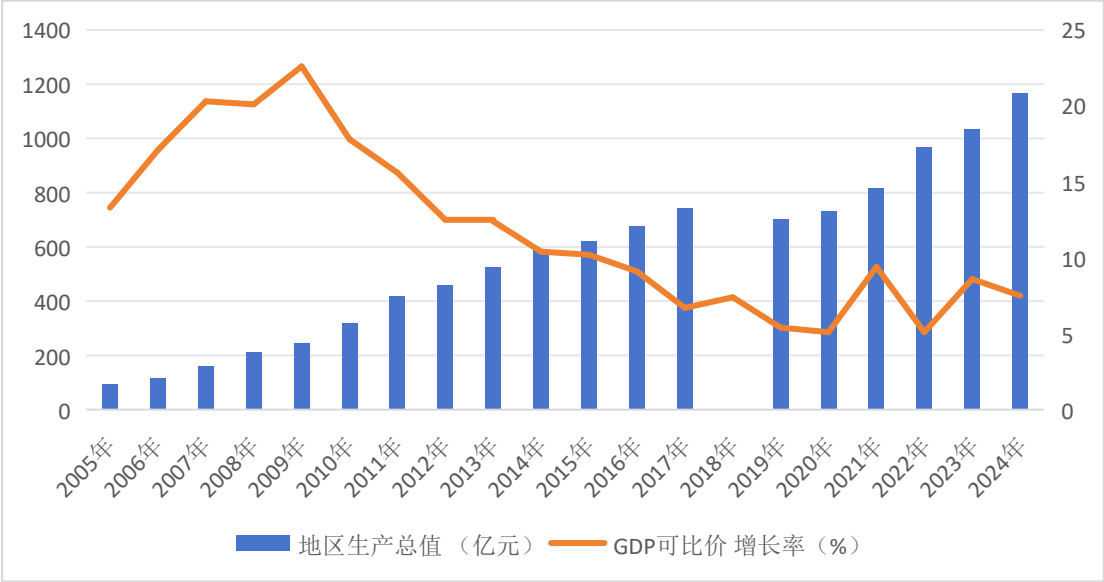
表：防城港市历年地区生产总值及人均地区生产总值

年份	地区生产总值（亿元）	GDP 可比价增长率（%）	人均地区生产总值（元）
2005 年	93.24	13.30	11,680
2006 年	115.69	17.10	14,279
2007 年	159.07	20.30	19,300
2008 年	212.18	20.10	25,375

年份	地区生产总值（亿元）	GDP 可比价增长率（%）	人均地区生产总值（元）
2009 年	243.78	22.60	29,601
2010 年	319.54	17.80	37,264
2011 年	419.84	15.60	48,110
2012 年	457.53	12.50	51,836
2013 年	525.15	12.40	58,810
2014 年	588.94	10.40	65,184
2015 年	620.72	10.20	67,972
2016 年	676.12	9.10	73,197
2017 年	741.62	6.70	79,351
2018 年	-	7.40	-
2019 年	701.23	5.40	73,163
2020 年	732.81	5.10	-
2021 年	815.88	9.40	77,548
2022 年	968.08	5.10	91,505
2023 年	1,035.61	8.60	97,327
2024 年	1,167.55	7.50	108,670

注：2005-2024年数据分别来源于当年的防城港市国民经济和社会发展统计公报（2018年统计公报未公布地区生产总值和人均地区生产总值，2020年统计公报未公布人均地区生产总值）。

图：防城港市历年生产总值及其变化率图



防城港市因港得名，依港而建，是中国两个既沿海又沿边的城市之一，唯一与东盟海陆河相连的城市；也是“一带一路”、西部陆海新通道的重要门户城市和重要节点城市。入选港口型、陆上边境口岸型国家物流枢纽承载城市，拥有西部第一个亿吨大港——防城港。

2024年末，全市机动车保有量41.73万辆，其中汽车保有量22.05万辆。轿车类保有量12.92万辆，其中个人轿车12.43万辆。

2024年，全年公路和水路客货运周转量480.14亿吨公里，比上年增长13.5%。货物运输总量13391万吨，下降0.01%；旅客运输总量311万人，增长12.3%。全年港口货物吞吐量18519万吨，比上年下降4.5%。集装箱吞吐量100.50万标准箱，增长7.8%。从货物贸易方式看，外贸货物吞吐量11537万吨，增长2.3%；内贸货物吞吐量6981万吨，下降14.0%。从商品主要种类看，完成吞吐量前五位货种分别为：金属矿石6568万吨，煤炭及制品3871万吨，钢铁2227万吨，非金属矿石2130万吨，矿建材料1612万吨。

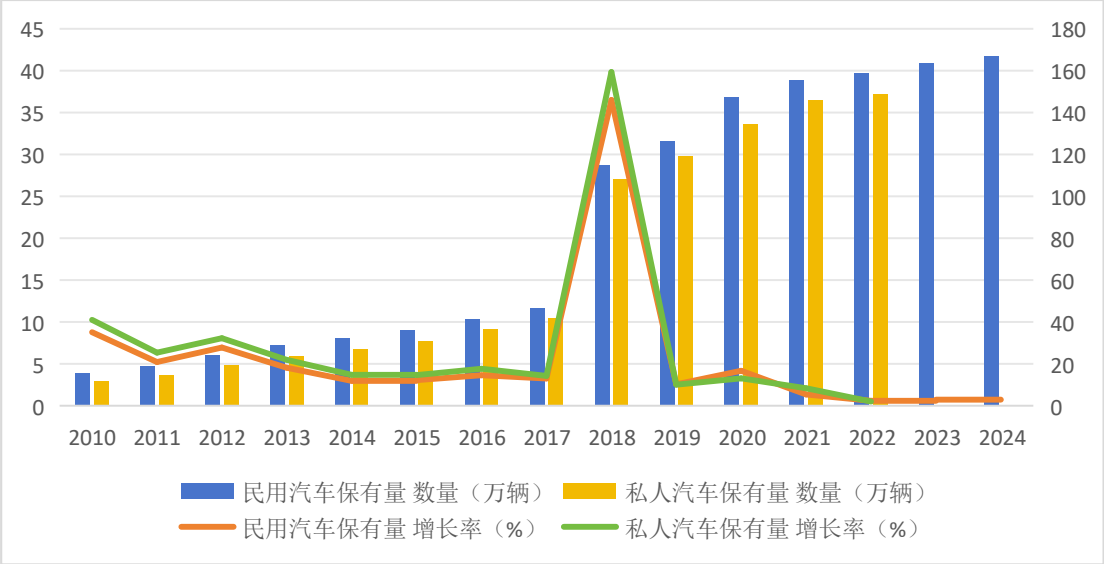
表：防城港市历年民用汽车保有量（2010-2024 年）

年份	民用汽车保有量		私人汽车保有量	
	数量（万辆）	增长率	数量（万辆）	增长率
2010 年	3.93	35.10%	2.92	41.00%
2011 年	4.75	20.87%	3.66	25.34%
2012 年	6.07	27.79%	4.84	32.24%
2013 年	7.17	18.12%	5.90	21.90%
2014 年	8.02	11.85%	6.77	14.75%
2015 年	9.00	12.22%	7.76	14.62%
2016 年	10.31	14.56%	9.13	17.65%
2017 年	11.65	13.00%	10.43	14.24%
2018 年	28.66	146.01%	27.05	159.35%
2019 年	31.59	10.22%	29.77	10.06%
2020 年	36.86	16.68%	33.66	13.07%
2021 年	38.84	5.37%	36.47	8.35%
2022 年	39.75	2.34%	37.20	2.00%
2023 年	40.90	2.90%	-	-
2024 年	41.73	2.03%	-	-

注：1）2010-2024年数据分别来源于当年的防城港市国民经济和社会发展统计公报；

2）2023和2024年为机动车保有量，且2023和2024年统计公报中未公布私人汽车保有量。

图：防城港市历年民用汽车拥有量



5、项目沿线地区发展规划

（1）广西壮族自治区经济发展规划

根据《广西壮族自治区国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》规划，展望2035年，全区将基本建成壮美广西，与全国同步基本实现社会主义现代化。综合实力大幅提升，经济总量和城乡居民人均收入将迈上大台阶；科技支撑能力显著增强，基本建成创新型广西；基本实现新型工业化、信息化、城镇化、农业现代化，基本建成具有广西特色的现代化经济体系；开放水平大幅提升，形成“南向、北联、东融、西合”全方位开放发展新格局，成为面向东盟的国际大通道、西南中南地区开放发展新的战略支点、“一带一路”有机衔接的重要门户；基本实现广西治理现代化，人民平等参与、平等发展权利得到充分保障，基本建成法治广西、法治政府、法治社会；建成文化旅游强区、体育强区、健康广西，教育高质量发展，人才数量质量大幅提升，国民素质和社会文明程度达到新高度；生态环境质量保持全国领先水平，广泛形成绿色生产生活方式，生态经济发展壮大，美丽广西建设目标基本实现；城乡面貌根本改观，基本公共服务实现均等化，城乡区域发展差距和居民生活水平差距显著缩小；民族团结和边疆治理巩固提升，建成更高水平的平安广西；人民生活更加美好，人的全面发展、各族人民共同富裕取得更为明显的实质性进展。

“十四五”时期广西壮族自治区经济社会发展主要目标。锚定2035年远景目标，按照加快发展、转型升级、全面提质的主要目标，综合考虑国内外发展趋势和我区发展条件、优势、潜力，强化目标导向和问题导向，今后五年经济社会发展要努力实现以下具体目标。

——高质量发展迈出新步伐。充分挖掘增长潜力，保持经济持续健康发展，地区生产总值年均增长6.5%以上，高于全国和西部平均水平，经济总量明显提升，综合实力明显提升。

经济结构更加优化，创新支撑能力显著增强，发展新动能不断壮大，现代化经济体系建设取得积极进展，形成新时代西部大开发新的增长极。

——改革开放取得新突破。改革综合效能持续提升，促进高质量发展体制机制更加完善，营商环境达到全国一流水平。“南向、北联、东融、西合”全方位开放发展新格局基本形成，开放型经济发展迈上新台阶，在全国构建新发展格局中的战略地位和作用明显提升，加快形成面向东盟更好服务“一带一路”的开放合作高地、国内国际双循环重要节点枢纽。

——生态文明建设达到新高度。国土空间开发保护格局得到优化，生产生活方式绿色转型成效显著，生态安全屏障更加牢固。生态系统治理水平不断提升，城乡人居环境明显改善，生态环境保持全国一流。生态经济加快发展，生态优势更多转变为发展优势。

——人民生活品质迈上新台阶。实现更加充分更高质量就业，居民收入增长和经济增长基本同步，城乡居民收入差距进一步缩小。社会事业全面进步，教育高质量发展水平明显提高，健康广西建设水平不断提升，多层次社会保障体系更加健全，基本公共服务均等化水平显著提升。脱贫攻坚成果巩固拓展，乡村振兴战略全面推进。

——社会文明建设取得新进步。人民思想道德素质、科学文化素质和身心健康素质明显提高，公共文化服务体系和文化产业体系更加健全，人民精神文化生活日益丰富。新时代精神文明体系更加健全，民族文化事业更加繁荣，文化旅游强区基本建成。

——社会治理效能实现新提升。民主法治更加健全，社会公平正义更加彰显，行政效率和公信力显著提升，社会治理水平明显提高，防范化解重大风险体制机制不断健全，突发公共事件应急处置能力明显增强，自然灾害防御水平明显提升，发展安全保障更加有力，民族团结进步事业和边疆治理开创新局面。

“十四五”时期经济社会发展主要目标如下：

表：广西壮族自治区“十四五”经济社会发展主要指标

类别	指标	2020 年	2025 年	年均增长（%）/ 五年累计	指标属性
经济发展	1.地区生产总值增长（%）	-	-	6.5 以上	预期性
	2.人均地区生产总值增长（%）	-	-	5.5	预期性
	3.财政收入（亿元） 其中：税收收入占一般公共预算收入比重（%）	2801 64.8	3600 70	5 -	预期性
	4.全员劳动生产率增长（%）	-	-	6.2	预期性
	5.常住人口城镇化率（%）	国家核定数	57	-	预期性

		未出			

数据来源：《广西壮族自治区国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》

（2）北部湾城市群发展规划

1）经济发展规划

根据《广西北部湾经济区高质量发展“十四五”规划》，展望2035年，经济区综合竞争力和战略功能地位大幅跃升，与全国同步基本实现社会主义现代化。经济总量和城乡居民人均收入迈上新台阶。科技支撑能力显著增强，基本建成创新型北部湾。向海经济综合实力和竞争力显著提升，海洋经济占全国比重进一步提高，基本实现新型工业化、信息化、城镇化、农业现代化，在全区率先建成现代化经济体系。开放水平大幅提升，形成全方位开放发展新格局，西部陆海新通道全面建成，北部湾港建成国际枢纽海港。生态环境质量领先全国，全面建成宜居宜业康寿美丽湾区。区域一体化协调发展局面全面形成，基础设施互联互通、基本公共服务均等化优质化一体化、社会治理联防共治基本实现。共同富裕取得更为明显的实质性进展。

——经济发展能级显著增强。经济区地区生产总值年均增速高于全区1个百分点以上，经济总量占全区比重超过50%，人均地区生产总值领先全区，接近全国平均水平。现代向海经济体系更趋完善，海洋生产总值年均增长10%左右，制造业增加值占经济区经济总量的比重提高1—2个百分点，形成若干有规模、有核心竞争力的先进制造业集群，现代服务业加快发展，战略性新兴产业加速增长，综合经济实力和区域竞争优势稳步提升。

——开放合作水平大幅提升。基本建成经济、高效、便捷、绿色、安全的西部陆海新通道，北部湾国际门户港集装箱吞吐量达到1000万标箱，货物吞吐量达到5亿吨，铁海联运集装箱运量达到60万标箱，跨境铁路班列达到2000列，通道、港口和物流枢纽运营更加高效。与长江经济带、粤港澳大湾区、海南自由贸易港、成渝地区双城经济圈等区域的协作高效推进，新时代西部大开发新战略支点作用显著增强。强首府战略、北钦防一体化建设取得明显成效，区域协同发展效应凸显。

——改革创新取得突破性进展。营商环境达到全国一流水平，加快融入统一开放、竞争有序的全国大市场，更加完善的要素市场化配置体制机制基本形成，促进高质量发展体制机制不断健全。区域协同创新体系基本形成，创新支撑能力显著增强，全社会研发经费投入年均增长22%以上，创新型北部湾加快建设。

——绿色发展迈出新步伐。国土空间开发保护格局进一步优化，绿色生产生活方式基本形成，资源能源配置和利用开发效率大幅提高，生态环境协同监管体系基本建立，环境污染联防联治机制有效运行，节能减排降碳完成国家和自治区指标，大气、水和土壤环境质量优良，生态环境保持全国一流，生态安全屏障更加牢固。

——人民生活品质明显改善。经济区居民人均可支配收入年均增速高于全区水平。率先实现城乡、港产城深度融合，乡村振兴战略深入推进，城乡居民收入差距进一步缩小。就业、教育、卫生、养老、社保等基本公共服务均等化优质化一体化水平明显提升。

“十四五”时期经济社会发展主要目标如下：

表：北部湾经济区“十四五”经济社会发展主要指标

类别	指标	2025 年	指标属性
经济发展	1.地区生产总值年均增速（%）	高于全区 1 个百分点以上	预期性
	2.人均地区生产总值（元）	63000	预期性
	3.海洋生产总值年均增速（%）	10	预期性
	4.常住人口城镇化率（%）	60	预期性

数据来源：《广西北部湾经济区高质量发展“十四五”规划》

2）北部湾城市群产业发展规划

北部湾城市群地跨广西、广东、海南三省区，背靠大西南，毗邻粤港澳，面向东南亚，是海上丝绸之路的重要枢纽，在西部大开发战略格局和国家对外开放大局中具有独特地位。

（a）北部湾城市群空间格局

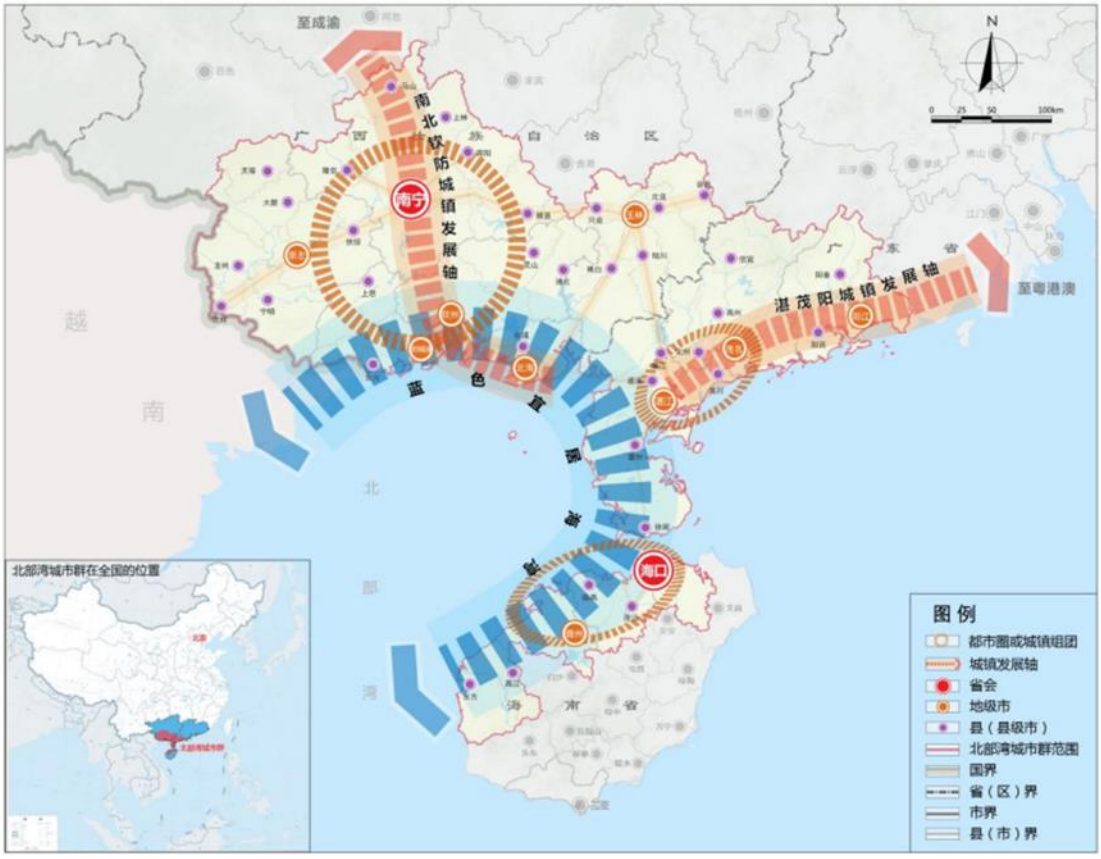
坚持陆海一体、全域保护、重点开发，强化空间管控和整治，加快构建开发与保护相协调、城市与港口相支撑、通道与口岸相促进的空间格局。

保护“一湾”。对以北海、湛江、海口等城市为支撑的环北部湾沿海地区和近海海域，坚持城市、港口和园区点状布局，适当拓展自然岸线，修复保护近海海域。加强生态系统保护修复，严格划定近岸海域生态保护红线，严禁侵占和破坏。合理有序推进城镇布局、岸线开发、港口建设和产业发展，建设蓝色宜居宜业海湾。

打造“两轴”。对南北钦防城镇发展轴，重点依托西部陆海新通道，沿线布局建设对外开放平台、科技创新基地、特色产业园区，加快临港产业、先进制造业和现代服务业集中集聚，强化北部湾城市群与成渝地区双城经济圈的对接合作。对湛茂阳城镇发展轴，重点依托沿海综合运输通道，积极承接珠三角地区产业转移，提升临港产业绿色发展水平，强化北部湾城市群与粤港澳大湾区的深度对接。

做强“一核一圈”。增强南宁发展能级，推进高端要素集聚，强化国际合作、金融服务、信息交流、创新创业等功能，构建“一带一路”有机衔接的门户枢纽和内陆开放型经济高地，提高面向东盟的辐射能级。培育现代化都市圈，促进南宁与钦州、防城港、北海深度同城化发展，推动都市圈内交通有效衔接，促进干线铁路、城际铁路、市域（郊）铁路和城市轨道交通“四网融合”，提高多种交通方式连通性便利性，打造1小时通勤圈，加强产业园区和科研平台合作共建，促进教育医疗资源共享，打造北部湾城市群高质量发展的重要载体和有力支撑。

图：北部湾城市群空间格局示意图



图片来源：《北部湾城市群发展规划》

（b）产业发展规划

聚焦提升产业链供应链现代化水平，实施产业基础再造和全产业链提升工程，加快构建现代向海产业体系，培育壮大具有全国影响力、竞争力的产业园区和产业集群，成为西部地区产业发展新高地。

a）打造陆海联动的先进制造基地

建设国家级高端化工新材料产业基地。发挥深水大港和原料产品内外运输优势，高水平推进“油、煤、气、盐”特色化专业化的化工新材料产业集群建设。做大做强石油化工产业

链，以“减油增化”、精深加工为方向，构建炼化一体化、多元烯烃产业链，发展附加值高的有机原料等精细化工，培育发展电子化学品、新型催化剂等高端专用化学品，加快培育化工新材料增长点。利用进口煤炭便利优化发展现代煤化工，加快煤制甲醇、乙二醇、甲醇制烯烃等系列产品及后续产品开发，推进“气头”“盐头”化工互补错位发展。推动氯碱、轮胎、化肥、磷化工等传统领域提质增效与改造升级，提高产业精细化绿色化发展水平。推进南宁六景工业园建设，形成以钦州、北海为主的炼化一体化产业链，提高钦州石化产业园区产业链协同发展水平，加快推进新材料、高端化工等重要项目建设，形成3000亿元化工新材料产业集群，力争成为国家级现代石化产业基地。

打造全国重要的金属新材料产业基地。发挥经济区临港大工业布局优势，依托境外矿产资源，推进钢、铜、铝、锰、锂等精深加工，打造原材料保障可靠、精深加工能力强的高端金属新材料产业链。依托防城港钢铁基地等项目，加快延伸钢铁冶炼—轧制—精深加工—应用制品全产业链，打造国内重要的冶金新材产业基地。加快推进南国铜业（二期）等项目建设，打造铜精矿—电解铜—铜材加工—铜材应用产品的铜精深加工全产业链。推进广西生态铝工业基地（防城港）和南宁高端铝产业基地建设，加强铝产业上下游之间协同发展。加快70万吨锂电新能源材料一体化产业基地、中伟新材料南部（钦州）产业基地等项目建设，以新能源汽车动力电池三元正极材料为核心，打造精炼—化工—材料一体化新能源材料产业链。力争“十四五”期末形成5000亿元的金属新材料产业集群，成为全国重要的高端金属新材料产业基地。

共建链接粤港澳大湾区面向东盟的电子信息产业链。发挥面向粤港澳大湾区及东盟开展产业协作的区位优势，大力引进产业链龙头企业和引领性项目，打造高水平、国际化的电子信息产业集群。依托南宁、北海、钦州三大电子信息产业基地，积极引进上下游企业、配套项目、高端研发机构、技术人才和创新型企业推进关键核心技术研发和科技成果转移转化，加快完善产业配套链条。加快发展新型显示器、电子元器件、汽车电子、手机、智能影音系统等优势产品，积极发展智能家居、智能终端、第五代移动通信技术（5G）装备等新产业。重点加快惠科电子北海产业新城、中国电子北部湾信息港、瑞声科技南宁产业园等重大项目建设，提高产业承载能力、集聚水平和协同效应，打造千亿元级电子信息产业集群。

加快高端装备产业智能化升级。积极发展先进装备制造业，共建共享零部件配套和供应链体系，打造具有较强竞争力的装备制造产业基地。以南宁、玉林为重点，支持广西玉柴机器集团有限公司、广西申龙汽车制造有限公司、南宁中车铝材精密加工有限公司等领军企业

发展壮大，推动新能源汽车智能化、网联化、规模化发展，加快轨道交通装备向智能安全高效舒适方向升级。做强内燃机、船舶电力系统、牵引系统等拳头产品及配套链条，加快推进产业链数字化、高端化，打造面向东盟的南方汽车出口基地。推动装载机、挖掘机、起重机等工程机械高端化升级，提高关键核心部件的配套比例。以南宁、钦州为重点，推进海洋工程装备、节能环保装备、海上风电装备等高端装备制造业发展。重点建设广西先进装备制造城（玉林）、南宁高端装备制造城，打造千亿元级装备制造产业集群。

b）加快发展临港优势产业集群

优化临港优势产业布局，统筹北钦防产业协同发展。支持北海市依托铁山港（临海）工业区，重点发展丙烯深加工为主的精细化工、不锈钢制品为主的新材料等产业；支持钦州市依托钦州港经开区，重点发展乙烯及芳烃为主的石油化工、高档纸板为主的林浆纸等产业；支持防城港市依托防城港经开区，重点发展中高端钢铁制品为主的冶金和铝铜镍加工为主的有色金属精深加工、核能为主的新能源、大豆菜籽加工为主的粮油加工等产业。实施北部湾产业倍增计划，突出打造五大传统优势产业集群，打造北部湾石化基地、冶金及有色金属精深加工基地成为3000亿级产业集群，打造林浆纸一体化基地、食品加工基地成为2000亿级产业集群，打造能源基地成为1000亿级产业集群。

c）加快发展临港新兴产业集群

瞄准世界科技前沿和产业制高点，发挥北钦防地缘优势和资源禀赋，共同培育新技术新业态新模式。支持北海市依托北海工业园区、北海高新区、北海综保区等园区，加快发展智能终端及新型显示为主的新一代信息技术等产业；支持钦州市依托中马钦州产业园区、钦州保税港区、钦州高新区等园区，大力发展先进装备制造等产业；支持防城港市依托防城港高新区、东兴跨合区、国际医学开放试验区等园区，推动发展生物制药、加工贸易、国际医疗康养和医疗制造等产业，合力将北部湾电子信息产业基地打造成3000亿级产业集群，将先进装备制造业基地打造成1000亿级产业集群。依托北海京东云、钦州华为数字小镇等，聚焦大数据、云计算、人工智能、物联网等前沿领域，培育一批具有较强竞争力的龙头企业，形成数字产业集群，共同打造数字北部湾。

d）加快发展临港现代服务业

促进临港服务业向专业化和高端化升级发展，围绕现代物流、金融、电子商务等领域，重点建设临港现代服务业集聚区，加快培育临边、临空现代物流集聚区。依法依规适时建设北部湾航运交易所、差别化发展商品类交易中心。加快建设北海北部湾国际海事法律服务中

心。协同南宁构建面向东盟的金融合作新平台。加快发展跨境电子商务，打造“北部湾网上丝绸之路”。

e）加快发展旅游和康养产业

全面提升北钦防旅游休闲基础设施水平，深入开展旅游休闲提质升级行动，大力推广北部湾全域旅游，合力打造旅游康养产业带。积极发展度假旅游、健康旅游、生态旅游，鼓励发展自驾游、邮轮游艇旅游、低空旅游等旅游新业态，把北部湾国际旅游度假区建设成为全国一流世界知名的区域性国际旅游目的地和集散地。加快发展以养老、医疗、医药、运动、旅游、食品等为重点的北部湾康养产业。

（二）区域内现有在运营和未来 3 年已规划可比竞品分析

1、区域内现有在运营竞品

现状与本项目平行且具有一定竞争关系的路段为吴圩至上思高速公路一期工程、南湛高速公路广西段以及国道G325，在评估过程考虑了与兰海高速广西南宁那南段相邻的南北向平行道路（国道G325南宁段、吴上高速一期、南湛高速广西段）的定位及设计服务水平、车型结构、收费标准、减免政策等，关于平行道路对本项目的潜在未来影响总结如下：

表：平行道路未来潜在影响

路段名称	对本项目未来影响	理由
国道G325南宁段	影响比例约为-5.65%	入池资产与国道G325南宁段均已通车多年，在通道内的道路功能定位相对稳定。从审慎角度，相较申报版本在2026年新增考虑其对本项目货车将产生进一步分流，以审慎评估平行国道的影响
吴上高速一期	不考虑新增影响	经吴上高速一期的路径通道通行成本高于本项目，且吴上高速一期通车已满一年，从通车至今的月均交通量变化趋势来看，该项目与周边路网的承担交通量已基本稳定，考虑对本项目不会产生进一步分流
南湛高速广西段	不考虑新增影响	经南湛高速广西段的路径通道通行成本高于本项目，且南湛高速广西段通车已满一年，从通车至今的月均交通量变化趋势来看，该项目与周边路网的承担交通量已基本稳定，考虑对本项目不会产生进一步分流

（1）竞品路段基本情况

1）吴圩至上思高速公路一期工程

吴圩至上思高速公路一期工程是龙胜-峒中口岸公路的组成部分，属于《广西高速公路网规划（2018-2030年）》“1环12横13纵25联”中纵8线的重要路段。项目起于南宁市那西

村附近，路线由北向南，经南宁市江南区延安镇、防城港市上思县那琴乡，终于上思县那琴乡龙楼村附近，顺接上思至防城港高速公路。路线全长37.6km，桥隧比27.8%，采用双向四车道高速公路标准，设计速度为120km/h，路基宽度为27m，设4处互通立交、1对服务区和2个收费站。该项目于2024年11月19日正式通车。

2）南湛高速公路广西段

南宁—湛江高速公路工程是中国境内连接广西壮族自治区南宁市和广东省湛江市的高速公路，为广东省高速公路网连通广西的13条出省通道之一，也是广西高速公路网“1环12横13纵25联”规划布局中的“联13”。项目起于南宁绕城高速公路六冲枢纽互通，整体由西向东，经南宁市邕宁区，钦州市灵山县、浦北县，玉林市博白县，终于那卜镇桂粤交界处。线路全长186.821km，设计速度为120km/h，双向四车道，全线设置双旺、安石连接线2条，采用二级公路标准。南湛高速公路广西段已于2024年6月18日通车。

3）国道G325南宁段

国家公路网中普通国道G325是广州-南宁之间的重要道路，起点为广东省广州市番禺区S111省道（番禺大道南）交市南路路口，终点为广西壮族自治区南宁市（兴宁区朝阳路和中华路之间十字路口）的国道，全程1868公里，经过广东和广西2个省份。国道G325南宁至钦州公路（南宁段）现为设计速度60km/h的二级公路标准，路线全长55.425km，路基宽12-15米、沥青砼/水泥砼路面宽9-12米。国道G325南宁至钦州公路（钦州段）于2022年完成改扩建工程交工验收，路线全长53.743公里，采用双向四车道一级公路标准设计，设计速度80km/h，沥青混凝土路面，路基宽24.5米。国道G325南宁至钦州公路已通车运营超27年。

图：竞争性道路区位



图片来源：《交通量预测报告》

（2）竞争性及车流量分流分析

虽然为相邻同向道路，但本项目与以上竞争性道路的区位分布仍然存在一定差异，因此区位分布的不同使得各个路段在服务对象、车型结构方面也存在区别，此外各路段收费标准也会是其竞争力的重要组成部分。具体差异如下表所示：

表：竞争性道路差异分析

路段名称	通车时间	功能定位	服务对象	设计服务水平	车型结构	收费标准	减免政策
本项目	1998 年原道路建成通车，2017 年 1 月 18 日完工完成“四改八”扩建工程通车	国家高速公路网“7 射 11 纵 18 横”主干线中 G75 兰海高速的重要组成部分，是广西北部湾经济区的骨架公路，是国内区外省份与东盟进行经济贸易最便捷的大通道，是西部大开发区域、泛珠三角经济区和大西南经济区与“中国—东盟自由贸易区”、中越“两廊一圈”进行联系的交通枢纽，也是我国东西	服务南宁市及以北与钦州、防城港、北海及以东方向出行车辆	三级	客车出行为主，客货车占比为 80:20	一类客车 0.5 元/车公里	详见《交通量预测报告》第 5.3.5 节

		部地区的出海大通道。					
国道G325南宁段	1998年以前	首府南宁市与北部湾港口城市钦州市之间综合交通网络建设的公路干线通道。	服务道路沿线南宁、钦州、防城港区域的出行车辆	四级	货车出行为主，客货车占比为43:57	不收费	无
吴上高速一期	2024年11月19日	广西高速公路网“1环12横13纵25联”中纵8线的重要组成部分。项目建设促进了西部陆海新通道公路集疏运体系建设，是主动适用“双核驱动”战略，以建设北部湾区域性国际航运中心和南宁区域性综合交通枢纽两大目标，充分提升南宁机场经上思县与防城港海港运输联动作用，加强南宁市核心辐射作用，带动周边城市发展。	服务南宁市西侧区域及南宁绕城以西方向来往上思县、峒中镇及防城港市等沿线地区的车辆	三级	客车出行为主，客货车占比为85:15	一类客车0.596元/车公里	和本项目相同
南湛高速广西段	2024年6月18日	广西高速公路网“1环12横13纵25联”中联13线。项目建设完善了广西北部湾经济区公路网络，加速了中国与东盟国家间、桂粤两省区间、广西北部湾城镇群间区域经济发展与合作，也为桂粤两地共同开发和建设好中国-东盟自由贸易区、泛珠江三角洲经济区和广西北部湾经济区提供了更强劲的保障。	服务南宁市与灵山县、浦北县、博白县及以东方向，以及部分南宁与北海合浦及湛江方向的往来车辆	三级	客车出行为主，客货车占比为84:16	一类客车0.620元/车公里	和本项目相同

数据来源：《交通量预测报告》

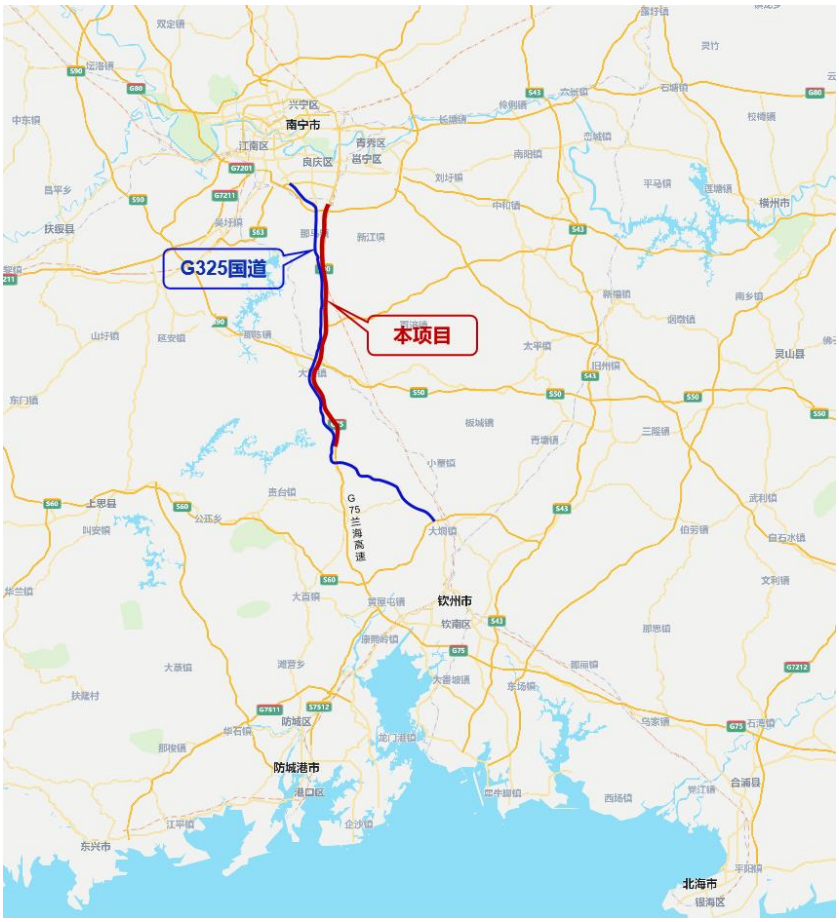
1）国道G325南宁段

（a）路线走向及定位

国家公路网中普通国道G325线是广州-南宁之间的重要道路，起点为广东省广州市番禺区S111省道（番禺大道南）交市南路路口，终点为广西壮族自治区南宁市（兴宁区朝阳路和中华路之间十字路口），全程1868公里，经过广东和广西2个省份。国道G325南宁至钦州公路是首府南宁市与北部湾港口城市钦州市之间公路干线通道的重要组成部分，其中国道G325

南宁至钦州公路（南宁段）与本项目完全平行，现状为设计速度60km/h的二级公路标准，路线全长55.425km，路基宽12-15米、沥青砼/水泥砼路面宽9-12米；国道G325南宁至钦州公路（钦州段）在南晓镇附近向东延伸，与本项目所在通道兰海高速在钦州境内呈“钳形”分布，分别经过钦州市北翼与南翼，钦州段于2022年9月完成改扩建，路线全长53.743km，其中桅杆坳至清水窝段4.874km按城市道路双向六车道设计标准建设，其余路段采用设计速度80km/h、双向四车道一级公路标准建设。国道G325南宁段为现状路网，如下图所示。

图：本项目以及国道 G325 南宁段位置示意图



（b）交通量及车型构成

国道G325南宁段的历史年交通量如下表所示。2025年客车日均交通量7,058veh/d，货车日均交通量9,180veh/d，合计16,237veh/d，近些年客货车型构成基本维持在45:55左右。2018年至2025年，客车交通量复合增长率为2.44%，货车交通量复合增长率为12.48%，交通量复合增长率为7.18%。

表：国道 G325 南宁段历年交通量统计表（veh/d）

年份	中小客车	大客车	小型货车	中型货车	大型货车	特大货车	集装箱车	客车	货车	合计	增长率
2018	5,310	652	1,130	556	862	1,447	35	5,962	4,030	9,993	-

2019	4,462	394	932	291	435	840	21	4,855	2,519	7,374	-26.2%
2020	4,020	249	836	183	360	1,072	26	4,270	2,477	6,746	-8.5%
2021	3,821	255	890	150	347	1,262	30	4,076	2,680	6,756	0.1%
2022	4,993	483	1,236	330	1,103	2,407	59	5,476	5,136	10,612	57.1%
2023	5,434	660	1,340	489	1,828	2,905	70	6,094	6,632	12,726	19.9%
2024	6,318	845	1,596	580	2,396	4,003	97	7,163	8,672	15,835	24.4%
2025	6,210	848	1,644	563	2,402	4,465	106	7,058	9,180	16,237	2.54%

注：2025 年数据采用 1-7 月计算得出。因国道 G325 南宁段的改扩建计划，公路局提前报交通部停用大塘观测站交调设备，无 7 月之后的数据。

表：国道 G325 南宁段历年车型比例统计表（绝对数）

年份	中小客车	大客车	小型货车	中型货车	大型货车	特大货车	集装箱车	客车	货车
2018	89.06%	10.94%	28.04%	13.80%	21.39%	35.91%	0.87%	59.66%	40.34%
2019	91.91%	8.12%	37.00%	11.55%	17.27%	33.35%	0.83%	65.84%	34.16%
2020	94.15%	5.83%	33.75%	7.39%	14.53%	43.28%	1.05%	63.30%	36.70%
2021	93.74%	6.26%	33.21%	5.60%	12.95%	47.09%	1.12%	60.33%	39.67%
2022	91.18%	8.82%	24.07%	6.43%	21.48%	46.87%	1.15%	51.60%	48.40%
2023	89.17%	10.83%	20.21%	7.37%	27.56%	43.80%	1.06%	47.89%	52.11%
2024	88.20%	11.80%	18.40%	6.69%	27.63%	46.16%	1.11%	45.24%	54.76%
2025	87.99%	12.01%	17.91%	6.13%	26.16%	48.64%	1.16%	43.47%	56.53%

（c）收费标准

国道G325南宁段现状为不收费二级公路，钦州段现状为收费一级公路，收费标准为一类客车收费10元/车次，六类货车收费40元/车次。

（d）潜在影响分析

国道G325南宁段与本项目基本平行，从路网建设角度，高速公路与平行的国道共同构成区域的综合运输走廊骨架，二者在交通运输网络中分工协作、互为补充。结合近三年交通增长及交通构成情况，国道G325货车占比呈上升趋势，虽然高速公路与国省干线的功能定位不同，但从审慎角度，在2026年考虑其对本项目货车将产生进一步分流影响，以审慎评估平行国道的影响。

2）吴上高速一期

（a）路线走向及定位

吴圩至上思高速公路一期工程是龙胜-峒中口岸公路的组成部分，属于《广西高速公路网规划（2018-2030 年）》“1 环 12 横 13 纵 25 联”中纵 8 线的重要路段。项目起于南宁市那西村附近，路线由北向南，经南宁市江南区延安镇、防城港市上思县那琴乡，终于上思县

那琴乡龙楼村附近，顺接上思至防城港高速公路。路线全长 37.6km，桥隧比 27.8%，采用双向四车道高速公路标准，设计速度为 120km/h，路基宽度为 27m，设 4 处互通立交、1 对服务区和 2 个收费站。该项目于 2024 年 11 月 19 日正式通车，与上思至峒中高速公路、上思至防城港高速公路形成中南、西南地区出海、出边大通道，打通内陆地区经广西面向东盟的高速公路通道，推动区域经济快速持续发展。

图：本项目以及吴上高速一期位置示意图



（b）交通量及车型结构

吴上高速一期顺接思防高速，于2024年11月19日正式通车，自通车之日起至评估基准日，项目日均交通量2,583veh/d，主要以客车为主，客车日均交通量2,193veh/d，货车日均交通量390veh/d。总体来看，吴上高速一期自通车以来交通量较小，且自然车月均复合增速为1.26%、标准车月均复合增速为1.16%，增长幅度较小。吴上高速一期历史交通量及车型构成如下表所示。

表：吴上高速一期历史交通量

年份	收费车流量（veh/d）											标准车交通量（pcu/d）	增长率
	客车				货车						路段交通量		
	一类	二类	三类	四类	一类	二类	三类	四类	五类	六类			

2024.11.19-2024.12.31	2,048	1	6	5	258	33	9	8	3	66	2,438	2,694	-
2025.1.1-12.31	2,195	1	8	5	288	39	7	8	7	43	2,601	2,799	6.69%

注：统计数据不包含免费车（节假日免费车、军警车、绿通车、抢险救灾车等）。

表：吴上高速一期月均历史交通量

月份	收费车流量（veh/d）											标准车交通量（pcu/d）	环比增长率
	客车				货车						路段交通量		
	一类	二类	三类	四类	一类	二类	三类	四类	五类	六类			
2024.11	2,039	2	7	4	221	30	8	7	2	51	2,371	2,572	-
2024.12	2,051	1	6	5	273	34	10	8	3	72	2,464	2,740	3.92%
2025.1	1,917	1	4	3	261	33	7	7	3	75	2,310	2,584	-6.25%
2025.2	2,141	1	4	2	228	27	5	5	3	37	2,454	2,606	6.24%
2025.3	1,980	1	8	5	281	32	9	7	5	45	2,375	2,574	-3.20%
2025.4	1,906	1	7	10	286	36	7	8	6	46	2,312	2,517	-2.66%
2025.5	1,671	1	7	3	252	37	6	5	9	39	2,030	2,213	-12.20%
2025.6	2,084	1	7	3	279	38	6	8	9	42	2,478	2,677	22.08%
2025.7	2,604	1	7	5	277	38	6	5	11	37	2,990	3,174	20.67%
2025.8	3,388	1	9	4	277	43	5	9	8	36	3,780	3,964	26.42%
2025.9	2,121	1	8	4	310	46	8	11	9	39	2,556	2,758	-32.38%
2025.10	1,884	1	9	7	322	46	7	9	7	37	2,329	2,516	-8.88%
2025.11	2,265	2	14	7	338	48	7	11	8	44	2,744	2,960	17.78%
2025.12	2,359	1	14	5	340	43	7	10	5	43	2,826	3,024	3.00%

注：统计数据不包含免费车（节假日免费车、军警车、绿通车、抢险救灾车等）。

表：吴上高速一期历年车型比例统计表（绝对数）

月份	客车				货车						客车占比	货车占比
	一类	二类	三类	四类	一类	二类	三类	四类	五类	六类		
2024.11	85.99%	0.07%	0.28%	0.17%	9.34%	1.28%	0.34%	0.30%	0.08%	2.15%	86.52%	13.48%
2024.12	83.26%	0.03%	0.25%	0.20%	11.07%	1.38%	0.41%	0.32%	0.14%	2.94%	83.74%	16.26%
2025.1	82.99%	0.04%	0.16%	0.11%	11.30%	1.42%	0.28%	0.31%	0.12%	3.25%	83.31%	16.69%
2025.2	87.24%	0.05%	0.15%	0.10%	9.30%	1.10%	0.20%	0.22%	0.12%	1.52%	87.54%	12.46%
2025.3	83.38%	0.05%	0.33%	0.22%	11.83%	1.37%	0.39%	0.30%	0.22%	1.90%	83.98%	16.02%
2025.4	82.43%	0.04%	0.31%	0.41%	12.35%	1.57%	0.29%	0.33%	0.27%	1.99%	83.19%	16.81%
2025.5	82.33%	0.03%	0.36%	0.16%	12.43%	1.81%	0.29%	0.23%	0.43%	1.92%	82.89%	17.11%
2025.6	84.12%	0.03%	0.30%	0.14%	11.26%	1.52%	0.23%	0.34%	0.38%	1.68%	84.59%	15.41%

2025.7	87.07%	0.04%	0.25%	0.16%	9.26%	1.26%	0.19%	0.17%	0.37%	1.23%	87.52%	12.48%
2025.8	89.61%	0.04%	0.24%	0.10%	7.32%	1.13%	0.14%	0.25%	0.22%	0.96%	89.99%	10.01%
2025.9	82.96%	0.03%	0.30%	0.15%	12.13%	1.80%	0.30%	0.44%	0.34%	1.53%	83.44%	16.56%
2025.10	80.88%	0.06%	0.39%	0.28%	13.83%	1.98%	0.29%	0.40%	0.32%	1.57%	81.61%	18.39%
2025.11	82.57%	0.06%	0.49%	0.27%	12.33%	1.75%	0.25%	0.39%	0.27%	1.61%	83.39%	16.61%
2025.12	83.47%	0.04%	0.48%	0.18%	12.04%	1.53%	0.25%	0.34%	0.16%	1.51%	84.17%	15.83%

（c）现行收费政策

吴上高速一期现行收费政策与本项目相同，详见本招募说明书“第二章 不动产项目”之“第二节 不动产项目经营业绩与财务状况分析”之“五、不动产项目收费减免或者优惠情况”。

（d）潜在影响分析

吴上高速一期位于本项目西侧，相距本项目约 20-35km，与本项目共同构成南北走廊骨架，重点服务对象为南宁市西侧区域及南宁绕城以西方向来往上思县、峒中镇及防城港市等沿线地区的车辆。但因吴上高速二期尚未建成通车，现状经该项目往北前往南宁市区的车辆需绕行至南友高速，而往南前往防城港等地区需经行相接的收费较高的思防高速公路，因此从通车以来道路交通量增长情况以及通道竞争性可以看出，在现状路网条件下该项目对本项目的交通量分流影响较小。此外，吴上高速一期通车已满一年，从通车至今的月均交通量变化趋势来看，该项目与周边路网的承担交通量已基本稳定，对周边路网的分流影响已基本显现，因此考虑对本项目不会产生进一步分流。

3）南湛高速广西段

（a）路线走向及定位

南宁—湛江高速公路工程是中国境内连接广西壮族自治区南宁市和广东省湛江市的高速公路，为广东省高速公路网连通广西的 13 条出省通道之一，也是广西高速公路网“1 环 12 横 13 纵 25 联”规划布局中的“联 13”。项目起于南宁绕城高速公路六冲枢纽互通，整体由西向东，经南宁市邕宁区，钦州市灵山县、浦北县，玉林市博白县，终于那卜镇桂粤交界处。线路全长 186.8km，设计速度为 120km/h，双向四车道，全线设置双旺、安石连接线 2 条，采用二级公路标准。南湛高速广西段已于 2024 年 6 月 18 日通车，作为南宁与湛江之间最为便捷快速的联络线之一，同时是通往粤港澳大湾区、北部湾等区域的主要高速公路之一，既满足出省通道快速畅通，又强化区域间重要经济节点城市的连接功能。

图：本项目以及南湛高速广西段位置示意图



（b）交通量及车型结构

南湛高速广西段接南宁绕城高速，于 2024 年 6 月 18 日通车，自通车之日起至评估基准日止，项目日均交通量 5,170veh/d，主要以客车为主，客车日均交通量 4,363veh/d，货车日均交通量 807veh/d。总体来看，南湛高速广西段自通车以来交通量较小，且自然车月均复合增速为 0.76%、标准车月均复合增速为 0.77%，增长幅度较小。南湛高速广西段如下表所示。

表：南湛高速广西段历史交通量

月份	收费车流量（veh/d）											标准车交通量（pcu/d）	增长率
	客车				货车						路段交通量		
	一类	二类	三类	四类	一类	二类	三类	四类	五类	六类			
2024.6.18-2024.12.31	3,990	18	12	23	485	115	26	31	6	67	4,773	5,151	-
2025.1.1-12.31	4,470	15	12	30	568	140	26	36	6	71	5,374	5,788	12.59%

注：统计数据不包含免费车（节假日免费车、军警车、绿通车、抢险救灾车等）。

表：南湛高速广西段月均历史交通量

月份	收费车流量（veh/d）			标准车交通量	环比增长率
	客车	货车			

	一类	二类	三类	四类	一类	二类	三类	四类	五类	六类	路段交通量	（pcu/d）	
2024.6	3,771	19	11	25	514	127	29	31	6	79	4,614	5,043	-
2024.7	3,963	17	11	21	420	93	21	29	5	51	4,630	4,934	0.35%
2024.8	5,373	19	11	22	475	108	22	31	5	54	6,120	6,448	32.19%
2024.9	4,432	18	13	22	505	122	25	34	5	62	5,238	5,607	-14.41%
2024.10	2,912	19	14	27	517	125	30	33	6	69	3,753	4,156	-28.36%
2024.11	3,756	19	13	27	499	124	30	32	7	87	4,592	5,048	22.37%
2024.12	3,842	19	11	26	535	132	31	32	7	86	4,722	5,182	2.82%
2025.1	5,830	19	11	24	579	132	27	28	6	80	6,736	7,161	42.65%
2025.2	5,278	18	10	27	483	106	23	27	4	63	6,039	6,386	-10.35%
2025.3	4,272	16	11	28	526	125	28	31	6	81	5,123	5,552	-15.17%
2025.4	3,744	16	11	29	534	131	27	33	5	71	4,603	5,008	-10.16%
2025.5	3,393	17	11	28	539	133	23	32	5	68	4,249	4,637	-7.69%
2025.6	4,833	15	13	23	667	162	26	38	6	62	5,846	6,245	37.59%
2025.7	4,924	15	11	27	577	148	24	33	5	56	5,820	6,180	-0.44%
2025.8	5,468	14	10	27	565	145	24	33	5	58	6,349	6,718	9.10%
2025.9	4,211	13	11	25	584	158	26	40	7	66	5,141	5,557	-19.03%
2025.10	3,398	14	13	33	590	153	27	49	7	71	4,354	4,803	-15.31%
2025.11	4,209	13	12	32	571	146	25	42	10	85	5,145	5,624	18.16%
2025.12	4,341	13	15	51	597	142	27	42	8	91	5,326	5,831	3.52%

注：统计数据不包含免费车（节假日免费车、军警车、绿通车、抢险救灾车等）。

表：南湛高速广西段历年车型比例统计表（绝对数）

月份	客车				货车						客车占比	货车占比
	一类	二类	三类	四类	一类	二类	三类	四类	五类	六类		
2024.6	81.74%	0.42%	0.24%	0.54%	11.14%	2.76%	0.64%	0.68%	0.14%	1.71%	82.93%	17.07%
2024.7	85.58%	0.38%	0.23%	0.45%	9.07%	2.02%	0.45%	0.62%	0.10%	1.10%	86.64%	13.36%
2024.8	87.78%	0.31%	0.18%	0.36%	7.77%	1.76%	0.36%	0.51%	0.08%	0.89%	88.63%	11.37%
2024.9	84.60%	0.35%	0.25%	0.42%	9.64%	2.33%	0.48%	0.64%	0.09%	1.19%	85.63%	14.37%
2024.10	77.59%	0.52%	0.37%	0.73%	13.77%	3.33%	0.80%	0.89%	0.16%	1.84%	79.21%	20.79%
2024.11	81.78%	0.41%	0.28%	0.59%	10.87%	2.69%	0.66%	0.70%	0.15%	1.89%	83.05%	16.95%
2024.12	81.36%	0.40%	0.24%	0.54%	11.33%	2.80%	0.66%	0.68%	0.15%	1.83%	82.54%	17.46%
2025.1	86.55%	0.28%	0.16%	0.35%	8.60%	1.95%	0.39%	0.42%	0.09%	1.19%	87.34%	12.66%
2025.2	87.40%	0.30%	0.16%	0.46%	8.00%	1.75%	0.37%	0.45%	0.06%	1.05%	88.31%	11.69%
2025.3	83.38%	0.31%	0.22%	0.54%	10.27%	2.45%	0.54%	0.60%	0.11%	1.58%	84.46%	15.54%
2025.4	81.34%	0.35%	0.25%	0.64%	11.61%	2.84%	0.59%	0.72%	0.12%	1.54%	82.58%	17.42%
2025.5	79.86%	0.40%	0.26%	0.65%	12.69%	3.12%	0.55%	0.76%	0.12%	1.60%	81.17%	18.83%
2025.6	82.68%	0.26%	0.22%	0.40%	11.42%	2.78%	0.45%	0.64%	0.10%	1.06%	83.55%	16.45%
2025.7	84.61%	0.27%	0.19%	0.46%	9.91%	2.54%	0.41%	0.58%	0.08%	0.95%	85.53%	14.47%
2025.8	86.12%	0.22%	0.16%	0.43%	8.89%	2.28%	0.38%	0.52%	0.09%	0.92%	86.92%	13.08%
2025.9	81.90%	0.25%	0.22%	0.49%	11.35%	3.08%	0.51%	0.77%	0.13%	1.29%	82.86%	17.14%
2025.10	78.03%	0.31%	0.31%	0.75%	13.55%	3.51%	0.62%	1.12%	0.17%	1.63%	79.40%	20.60%

2025.11	81.80%	0.26%	0.24%	0.62%	11.09%	2.84%	0.49%	0.81%	0.19%	1.64%	82.93%	17.07%
2025.12	81.51%	0.25%	0.27%	0.96%	11.20%	2.66%	0.50%	0.78%	0.16%	1.71%	82.99%	17.01%

（c）现行收费政策

南湛高速广西段现行收费政策与本项目相同，详见本招募说明书“第二章 不动产项目”之“第二节 不动产项目经营业绩与财务状况分析”之“五、不动产项目收费减免或者优惠情况”。

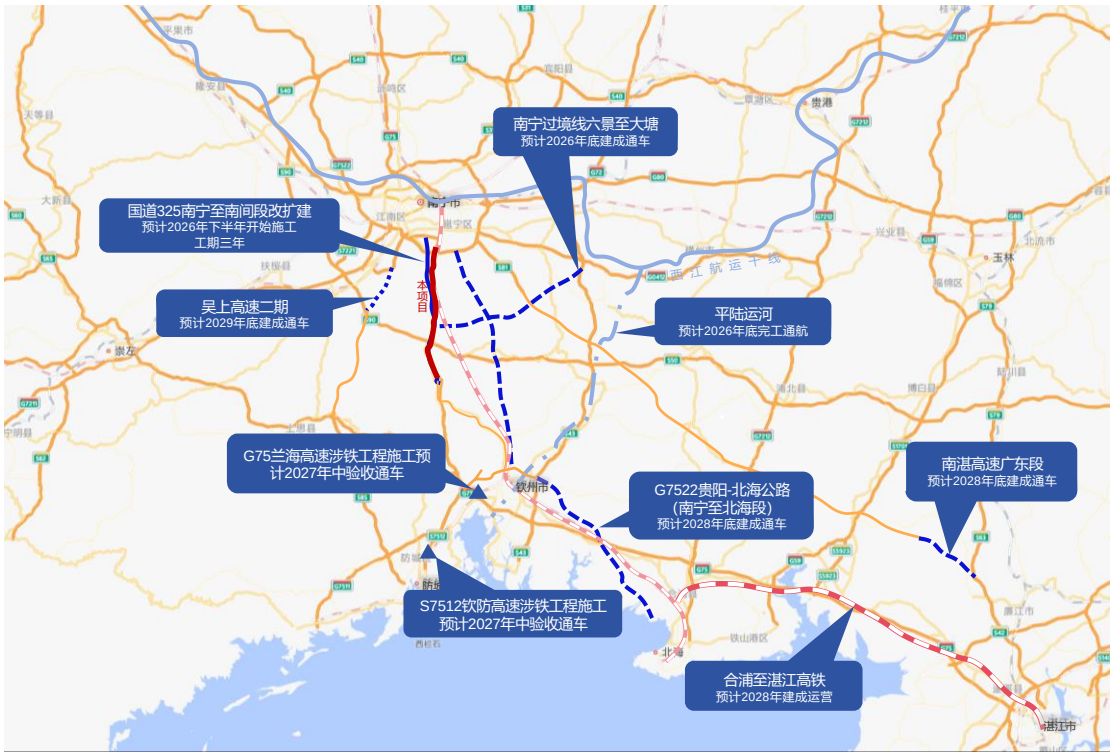
（d）潜在影响分析

南湛高速广西段位于本项目东侧，相距本项目约 15-50km，虽然南湛高速广西段与本项目所在兰海高速均为南宁至桂粤界之间的走廊通道，但因路线走向差异，二者在通道内服务对象有区别。南湛高速广西段与清凭高速相连，主要服务南宁市与灵山县、浦北县、博白县及以东方向，以及部分南宁与北海合浦及湛江方向的往来车辆，对原经行本项目的该方向往来车辆存在一定竞争分流作用。不过，南湛高速广西段通车已满一年，从通车至今的月均交通量变化趋势来看，该项目与周边路网的承担交通量已基本稳定，对周边路网的分流影响已基本显现，因此考虑对本项目不会产生进一步分流。

2、未来 3 年已规划可比竞品分析

根据《广西高速公路网规划（2018-2030 年）》《广西综合立体交通网规划（2021—2035 年）》《广西综合交通运输发展“十四五”规划》等相关规划以及广西地图院制定的《广西高速公路网路线示意图（桂 S（2024）12 号）》确定未来年路网影响因素如下：

图 未来年影响因素示意图



表：未来年影响因素分析表

序号	影响因素	建成时间	基本情况	建设标准
1	G75 兰海高速和 S7512 钦防高速涉铁工程施工	预计于 2026 年上半年开工，2027 年中验收通车	G75 兰海高速和 S7512 钦防高速基本已扩容为双向八车道，只有两处上跨铁路的路段尚未拓宽，两处涉铁工程分别为 G75 兰海高速 K2078+792 丝茅坪铁路桥和 S7512 钦防高速 K23+567 跨南防铁路桥。	/
2	国道 G325 对货车转移吸引持续	2026 年	国道 G325 南宁段与本项目基本平行，从路网建设角度，高速公路与平行的国道共同构成区域的综合运输走廊骨架，二者在交通运输网络中分工协作、互为补充。近三年国道 G325 货车占比呈上升趋势，虽然高速公路与国省干线的功能定位不同，但从审慎角度，在 2026 年考虑其对本项目货车将产生进一步分流影响，以审慎评估平行国道的影响。	南宁段 车道：双向两车道 设计速度：60km/h
3	国道 G325 南宁至钦州公路（南宁段）改扩建项目	预计 2026 年下半年开始施工，计划工期三年	路线起点位于玉洞互通附近国道 G325 与光山路交叉口，路线向东布线至平乐大道，后向南经那马镇、子伟村、南宁现代工业产	线路全长 55.425km 车道：双向四车道 设计速度：80km/h

序号	影响因素	建成时间	基本情况	建设标准
			业园、大塘镇，随后通过南晓镇规划区西侧边缘、广西龙象谷规划东侧边缘，终于南宁与钦州交界处南晓镇晓村附近。建成之后的收费标准参考国道 G325 南宁至钦州公路（钦州段）改扩建后收费标准执行。	
4	南宁南过境线六景至大塘段	预计 2026 年底建成通车	路线起点位于南宁市横州市新福镇那言村附近，设 T 型枢纽互通接入六景至钦州港高速公路。向西经横州市平朗镇、邕宁区中和镇、那楼镇、百济镇，终点位于良庆区大塘镇那团村附近，设置大塘北枢纽互通实现与兰海高速广西南宁那南段的交通流转换。	线路全长 52.779km 车道：双向四车道 设计速度：120km/h
5	兰海高速钦北段、钦防高速客车收费标准提升	预计 2027 年取得批复	兰海高速钦北段、钦防高速竣工验收后收费标准提升，收费标准按全区统一标准调整（一类客车 0.4 元/公里调为 0.5 元/公里；四类客车 1.3 元调为 1.45 元）申报。	/
6	平陆运河	预计 2026 年底完工通航	项目起于南宁市横州市西津库区平塘江口，经钦州市灵山县陆屋镇沿钦江进入北部湾，按内河Ⅰ级航道标准建设，可通航 5000 吨级船舶，以发展航运为主，结合供水、灌溉、防洪、改善水生态环境等。	全长 134.2 公里 设计年单向通过能力为 8900 万吨
7	合浦至湛江高速铁路	预计 2028 年建成运营	线路自合浦站引出，向东经过铁山港湾、白沙镇、遂溪县等最终引入湛江西站，设站 6 座（新设车站 4 个，既有站 2 个），正线全长约 139 公里，其中广西段约 63 公里，广东段约 76 公里，设计时速 350 公里，项目总投资约 275.2 亿元，同步建设北海联络线、湛江北至湛江西联络线等。	全长 139 公里 设计时速 350km/h
8	G7522 贵阳-北海公路（南宁至北海段）	预计 2028 年底建成通车	起点位于南宁市邕宁区，依次经过南宁市邕宁区新江镇、百济镇，钦州市新棠镇、长滩镇、小董镇、平吉镇、那彭镇、那思镇，北海市合浦县乌家镇、沙岗镇，	线路全长 152.92km 车道：双向四车道 设计速度：120km/h

序号	影响因素	建成时间	基本情况	建设标准
			终点位于北海市合浦县廉州镇烟楼村西南侧。路线全长 152.92 公里，新建里程 138.674 公里，同步建成南宁市入城段 2.5 公里,其中南宁市邕宁区 31.787 公里（含南宁市入城段），钦北区 36.455 公里，钦南区 36.519 公里，北海市 37.413 公里。主线设计速度均采用 120 公里/小时。起点至乌家北枢纽互通段采用双向四车道高速公路，乌家北枢纽互通至终点段采用双向六车道高速公路标准。	
9	南湛高速广东段	预计 2028 年底建成通车	路线起于廉江市长山镇西北粤桂两省区交界处，与南宁至湛江高速公路广西段对接，路线向东延伸接入玉湛高速。	线路全长 30.18km 车道：双向四车道 设计速度：120km/h
10	吴上高速二期	预计 2029 年底	路线起点位于南宁市吴圩镇，接吴圩机场第二高速公路，设置枢纽互通，路线自北向南经明阳工业园区，在明阳工业园区设置一般互通 1 处，后继续向南布线，终点接龙胜-峒中口岸公路南宁吴圩至上思段一期路线起点（与吴大高速交叉枢纽互通）。	线路全长 18.193km 车道：双向四车道 设计速度：120km/h
11	本项目路面大修	预计 2035-2037 年期间分时期、分阶段、分区域	主要施工内容为旧路面铣刨及沥青面层重铺。为最大限度降低对车辆通行影响，采用以过程预防性养护为主，局部集中处置的方式实施，最大限度降低施工对双向通行能力的影响，基本维持施工前路段服务水平。	/

数据来源：《交通量预测报告》

注：上表中所列示的影响因素为未来年预测中对本项目造成较为显著影响的路网因素，其余路网因素参照未来年区域路网规划均在预测过程中纳入测算。

（1）交通量预测模型及未来年交通量主要影响因素

本项目采用均衡分配法进行交通量分配，交通分配中道路行驶阻抗采用综合成本作为道路使用者路径选择的决定因素，综合成本包含出行油耗成本、通行费成本及时间成本，某一路段的综合成本可以表示为：

$$C_{ij} = C_{油耗,ij} + C_{通行费,ij} + C_{时间,ij}$$

交通分配模型旨在模拟道路使用者在路网中选择路径的决策逻辑，最终实现路网流量分布的稳定状态。在分配过程中考虑了本项目与竞争路线的速度、拥挤程度以及出行综合成本。在出行矩阵中每两个区之间的出行将被分配到综合成本最低的路径。分配是一个反复的过程，在每一次的循环中，车辆都会选择综合成本最低的路径。假设有两条相同成本的公路，但在该循环之前分配的交通量不同，则交通量较低的那条公路将被选择。在下一次循环，这两条公路的相对综合成本可能又不一样而新的分配就会取决于新的相对综合成本。这个程序会反复进行，直到路网上的交通量达到一个平衡状态为止。

B 模型具体参数取值及依据如下：

$C_{油耗,ij}$油耗成本按照车辆百公里油耗计算，参照 2025 年广西成品油价格，计算得出客车为 0.5 元/公里，货车为 2.0 元/公里；

$C_{通行费,ij}$通行费成本按照各路段基础费率叠加桥隧加收费用计算的单公里综合费率取值；

$C_{时间,ij}$时间成本为道路使用者通行的路段里程除以路段设计速度乘以单位时间价值 VOT，

单位时间价值是指运输通道影响区内的居民按照全年正常工作日每天工作 8 小时单位时间人均创造的生产总值，VOT 按 2024 年南宁市、钦州市、防城港市等地区人均 GDP 计算，取值 0.56 元/分钟。VOT 计算公式如下：

$$\mathrm{VOT} = \sum_{i}^{k} \frac{\overline{\mathrm{GDP_i}}}{\mathrm{D} \times 8\mathrm{P}} \mathrm{p_i}$$

式中：VOT 指单位时间价值（元/h）；$\overline{\mathrm{GDP_i}}$指 i 地区人均国内生产总值（元/人）；$\mathrm{p_i}$指 i 地区总人口（万人）；k 指地区数量（个）；D 指全年工作日；P 指通道影响区总人口（万人）。

1）G75 兰海高速和 S7512 钦防高速涉铁工程施工

G75 兰海高速和 S7512 钦防高速基本已扩容为双向八车道，只有两处上跨铁路的路段尚未拓宽，两处涉铁工程分别为 G75 兰海高速 K2078+792 丝茅坪铁路桥和 S7512 钦防高速 K23+567 跨南防铁路桥。

图：涉铁工程施工位置示意图



图片来源：《交通量预测报告》

（a）S7512 钦防高速公路 K23+567 涉铁施工

S7512 钦防高速 K23+567 跨南防铁路桥，建设地点在防城港市境内，位于钦防高速防城互通收费站以南约 1.2 公里处，上跨南防铁路茅岭站至防城站区间。预计于 2026 年上半年开工，于 2027 年 6 月底验收通车。本次扩建该桥由原桥宽的 24.5m 扩建成桥宽 42m，由双向四车道扩建为双向八车道。根据现阶段拟定的施工交通组织方案：

1）第一阶段施工组织：S7512 钦防高速公路 K23+567 涉铁施工期间暂关闭防城港收费站入口，防城港市至南宁市车辆通行需绕行市政路，由防城收费站行驶进入钦防高速。南宁市至防城港市车辆通行维持现状，单向双车道通行。工期约 8 个月。

2）第二阶段施工组织：该阶段防城港收费站恢复使用，施工段保障双向两车道通行，施工区限速 40km/h。工期约 6 个月。

（b）G75 兰海高速 K2078+792 丝茅坪铁路桥涉铁工程施工

G75 兰海高速 K2078+792 丝茅坪铁路桥，建设地点在钦州市境内，位于兰海高速钦防高

铁上跨立交至钦州西互通之间，上跨南防铁路钦州站至康熙岭站区间。工程预计于 2026 年上半年开工，预计 2027 年 5 月初验收通车。本次扩建该桥由原桥宽的 33.5m 扩建成桥宽 42m，由双向六车道扩建为双向八车道。

（c）总体分析

根据现阶段拟定的施工交通组织方案，S7512 钦防高速公路 K23+567 涉铁施工会降低道路通行能力，但因施工影响范围较小，总体路径成本变化不大。从审慎角度考虑，本次预测考虑涉铁施工对本项目会造成客车车流量损失，货车因对出行成本敏感，考虑施工对货车无影响。

G75 兰海高速 K2078+792 丝茅坪铁路桥涉铁施工交通组织采取双向四车道保通方案，施工管控区域采取 40-60km/h 速度管控措施，施工期会降低道路通行能力，但因南宁来往钦州方向目前仅有兰海高速与国道 G325 两条道路，即本项目所在的兰海高速无其他的高速公路替代路径，因此预计该项目施工对本项目影响有限。但与 S7512 钦防高速公路 K23+567 涉铁施工影响分析一致，从审慎角度，本次预测考虑施工对交通需求存在一定抑制作用，该项目涉铁施工对本项目会造成客车车流量损失，货车因对出行成本敏感，考虑施工对货车无影响。

两处涉铁施工项目预计 2026 年上半年开工，影响年份为 2026 年，预计对本项目客车交通量分流影响约为-4.55%，客车交通量减少约 1148veh/d 。

表：2026 年涉铁施工影响分析

项目	日均交通量（veh/d）			分流交通量（veh/d）			分流比例		
	客车	货车	合计	客车	货车	合计	客车	货车	合计
2026 年无涉铁施工	25212	6265	31477	/	/	/	/	/	/
2026 年有涉铁施工	24064	6265	30329	-1148	/	-1148	-4.55%	/	-3.65%

数据来源：《交通量预测报告》

2）2026 年国道 G325 对货车转移吸引持续

国道 G325 南宁段与本项目基本平行，从路网建设角度，高速公路与平行的国道共同构成区域的综合运输走廊骨架，二者在交通运输网络中分工协作、互为补充。结合国道 G325 近三年交通增长及交通构成情况，国道 G325 货车占比呈上升趋势，虽然高速公路与国省干线的功能定位不同，但从审慎角度，在 2026 年考虑其对本项目货车将产生进一步分流影响，以审慎评估平行国道的影响。并且考虑目前国道 G325 交通量已远超适应交通量，达到五级服务水平，2025 年事故率增长 53%，其 2025 年货车交通量增速逐步放缓，因此综合考虑，

2026 年国道 G325 对本项目的货车交通量分流影响预计约为-5.65%，货车交通量减少约354veh/d 。

表：2026 年国道 G325 对货车转移吸引持续影响分析

项目	日均交通量（veh/d）			分流交通量（veh/d）			分流比例		
	客车	货车	合计	客车	货车	合计	客车	货车	合计
2026 年无国道分流影响	24064	6265	30329	/	/	/	/	/	/
2026 年有国道分流影响	24064	5911	29975	/	-354	-354	/	-5.65%	-1.17%

数据来源：《交通量预测报告》

3）国道G325南宁至钦州公路（南宁段）改扩建项目

国家公路网中普通国道G325线是广州-南宁之间的重要道路，目前国道G325南宁至钦州公路（南间至黎合江段）已于2022年完成改扩建工程交工验收，采用双向四车道一级公路标准设计，设计速度80km/h，沥青混凝土路面，路线全长53.743公里，路基宽24.5米。而本次改扩建段为国道G325南宁至钦州公路（南宁段），现有旧路为设计速度60km/h的二级公路标准，路基宽12-15米、沥青砼/水泥砼路面宽9-12米，现状摩托车和拖拉车比例较大，混合交通严重，沿线桥涵承载标准较低、交通安全设施不足等问题突出，目前国道G325南宁至南间段已列入改扩建计划。

国道G325南宁至钦州公路（南宁段）改扩建项目升级一级公路，将顺接已改扩建完毕的国省干线。改扩建路线起点位于玉洞互通附近国道G325与光山路交叉口，路线向东布线至平乐大道，后向南经那马镇、子伟村、南宁现代工业产业园、大塘镇，随后通过南晓镇规划区西侧边缘、广西龙象谷规划东侧边缘，终于南宁与钦州交界处南晓镇晓村附近。路线里程55.425公里，其中K0+000~K13+770段13.77公里已于2010年提升为路基宽度60.0米，设计速度为60km/h，已满足一级公路设计标准，故本次改扩建仍采用旧路标准，仅进行路面改造；K13+770~K55+425段41.655公里为旧路改扩建，两车道改为四车道，采用一级公路标准，设计速度为80km/h，路基宽度25.5米。

国道G325南宁至钦州公路（南宁段）改扩建项目与本项目路段基本平行，建设单位为广西北投集团旗下子公司，根据北投集团提供信息，改扩建工程可行性研究已于2024年12月底获得自治区发改委批复，计划于2026年下半年开始施工，计划工期三年。

（a）国道G325南宁至钦州公路（南宁段）施工期间交通量影响分析

因该项目暂无详细施工安排及施工交通组织方案，本次预测考虑施工准备及收尾工作对交通量道路影响较小，因施工导致道路交通通行效率下降或通行受限，对道路交通量产生较大不利影响的年份考虑在2027年。设定国道G325南宁至钦州公路（南宁段）施工期间因道路施工导致行驶车速下降至30km/h，部分车辆将转移至本项目通行。根据模型分析，国道G325南宁至钦州公路（南宁段）改扩建项目施工期主要影响南宁与钦州、防城港方向，以及南宁城区至项目沿线区域往来交通量。总体来看，2027年转移至本项目客车约为3.23%，客车日均交通量增加约818veh/d，转移至本项目货车约为2.66%，货车日均交通量增加约165veh/d。

表：国道 G325 南宁至钦州公路（南宁段）改扩建施工影响分析

项目	日均交通量（veh/d）			转移交通量（veh/d）			转移比例		
	客车	货车	合计	客车	货车	合计	客车	货车	合计
2027 年无国道 G325 改扩建施工影响	25301	6205	31506	/	/	/	/	/	/
2027 年有国道 G325 改扩建施工影响	26119	6370	32489	818	165	983	3.23%	2.66%	3.12%

数据来源：《交通量预测报告》

（b）国道G325南宁至钦州公路（南宁段）改扩建工程完成后交通量影响分析

改扩建工程预计2029下半年完工，施工完工后因道路恢复正常通行，施工期转移至本项目通行的车辆将回流至国道G325，且考虑道路通行条件改善会吸引部分短途车辆通行，完工影响年份为2029年。此外，道路升级后预计将采取过路收费措施，参考国道G325南宁至钦州公路（钦州段）改扩建后收费标准，一类客车收费10元/车次，六类货车收费40元/车次。

根据模型分析，国道G325南宁至钦州公路（南宁段）改扩建项目完工通车后主要影响南宁与钦州、防城港方向，以及南宁城区至项目沿线区域往来交通量。2029年对本项目客车分流影响约为-13.37%，客车日均交通量减少约3607veh/d，对货车分流影响约为-19.51%，货车日均交通量减少约1299veh/d。

表：国道 G325 南宁至钦州公路（南宁段）改扩建完工通车影响分析

项目	日均交通量（veh/d）			分流交通量（veh/d）			分流比例		
	客车	货车	合计	客车	货车	合计	客车	货车	合计
2029 年无国道 G325 改扩建完工	26982	6658	33640	/	/	/	/	/	/

2029 年有国道 G325 改扩建完工	23375	5359	28734	-3607	-1299	-4906	-13.37%	-19.51%	-14.58%

数据来源：《交通量预测报告》

图：南宁至钦州公路（南宁段）改扩建区位示意



图片来源：《交通量预测报告》

4）南宁南过境线六景至大塘段

南宁南过境线六景至大塘段，起点位于南宁市横州市新福镇那言村附近，设T型枢纽互通接入六景至钦州港高速公路。向西经横州市平朗镇、邕宁区中和镇、那楼镇、百济镇，终点位于良庆区大塘镇那团村附近，设置大塘北枢纽互通实现与兰海高速广西南宁那南段的交通流转换。线路全长52.779km，设计速度为120km/h，双向四车道，预计投资规模71.19亿元。项目建成后可实现多通道承担全区东北经南宁至西南方向的交通出行，与南宁市外围其他高速公路形成南宁市大外环高速公路，减少车辆绕行，疏解南宁市现有环城高速公路面临的交通压力，提升南宁高速公路的过境效率、路网容量规模。

根据北投集团提供信息，南宁南过境线六景至大塘段项目已于2023年10月实质性动工，预计于2026年底建成通车，影响年份为2027年。南宁南过境线六景至大塘段与本项目相接，

建成后与南宁市外围其他高速形成大外环高速，根据模型分析，南宁南过境线六景至大塘段通车主要影响柳州、来宾、河池、桂林、梧州以及南宁等与防城港方向往来交通量，总体来看对本项目客车分流影响约为-2.06%，客车日均交通量减少约538veh/d，对货车分流影响约为-0.55%，货车日均交通量减少约35veh/d。

表：南宁南过境线六景至大塘段通车影响分析

项目	日均交通量（veh/d）			分流交通量（veh/d）			分流比例		
	客车	货车	合计	客车	货车	合计	客车	货车	合计
2027 年无南宁南过境线六景至大塘段	26119	6370	32489	/	/	/	/	/	/
2027 年有南宁南过境线六景至大塘段	25581	6335	31916	-538	-35	-573	-2.06%	-0.55%	-1.76%

数据来源：《交通量预测报告》

图：南宁南过境线六景至大塘段区位示意



图片来源：《交通量预测报告》

5）兰海高速钦北段、钦防高速客车收费标准提升

根据《广西壮族自治区高速公路条例》，高速公路车辆通行费收费标准，应当按照有关法律、行政法规规定的程序，根据高速公路的技术等级、投资总额、当地物价指数、偿还贷款或者有偿集资款的期限和收回投资的期限，以及交通量、建设质量等因素计算确定，由自治区人民政府交通运输主管部门会同发展改革、财政部门审核后，报自治区人民政府批准。兰海高速钦北段、钦防高速均已完成改扩建工程，但目前仍执行老路收费标准，预计2027年完成竣工验收并取得收费标准批复，与原收费标准相比较，一类客车收费标准将从0.4元/车公里调整为0.5元/车公里，四类客车收费标准将从1.3元/车公里调整为1.45元/车公里。虽然本项目所在的兰海高速公路大通道的一类和四类客车收费标准将整体提升，但因该路段符合加收的桥隧较少，与区域内竞争性道路相比较，本项目所在通道仍为通行费成本最优路径。基于审慎考虑，本次预测假设兰海高速钦北段、钦防高速客车收费标准提升后将对本项目客车产生约-1.88%的分流影响，客车日均交通量减少约481veh/d 。

表 2027 年客车收费标准提升影响分析

项目	日均交通量（veh/d）			分流交通量（veh/d）			分流比例		
	客车	货车	合计	客车	货车	合计	客车	货车	合计
2027 年无收费标准提升影响	25581	6199	31780	/	/	/	/	/	/
2027 年有收费标准提升影响	25100	6199	31299	-481	/	-481	-1.88%	/	-1.51%

6）平陆运河

平陆运河位于广西壮族自治区，是西部陆海新通道骨干工程，项目起于南宁市横州市西津库区平塘江口，经钦州市灵山县陆屋镇沿钦江进入北部湾，全长134.2公里，设计年单向通过能力为8900万吨，按内河Ⅰ级航道标准建设，可通航5000吨级船舶，以发展航运为主，结合供水、灌溉、防洪、改善水生态环境等。从功能定位来看，平陆运河的建设主要为补充目前西部陆海新通道沿线货物运输主要依靠铁路和高速公路运至出海口、水路通道缺失的不足，通过平陆运河的建设，一方面能够为西部陆海新通道建设开辟水运新方式，使西部陆海新通道成为全国第3个拥有江海联运出海能力的通道；另一方面能够为西部陆海新通道增加上亿吨级的水运能力，提高西部陆海新通道综合运输能力。

目前，西南地区南向出海货运主要依托北部湾港海铁/海公联运、珠三角港口与西江水运江海联运、湛江港海铁联运等3大通道。平陆运河建成后，一方面西南地区原来经由海铁／海公联运的出海货物由于通过水运费用有较大幅度降低，将部分转由平陆运河江海联运出海；另一方面西南地区原经由珠三角港口江海联运出海的货物，由于水运航程大幅缩短（贵港及以上西江沿线地区经平陆运河出海比经珠三角港口出海可缩短560km），将部分转由平陆运河出海。从货运运输方向分析来看，平陆运河建成后：

南向将开辟广西及西南地区通往东盟地区运距最短、最经济、最便捷的国际水运大通道。西江中上游地区货物出海节约航程约7天；经平陆运河出海比从广州出海到越南和新加坡，分别缩短约1100公里和740公里。

北向助力西部陆海新通道铁水联运，通过黄桶至百色铁路等连接海陆运输，依托中欧国际班列直达欧洲；为贵州提供新的出海通道，贵州货物从梅林港口经平陆运河出海到越南，较从广州出海节省运距约700公里。

西向经百色港和百色通航项目连通云南富宁港，为云南货物出海提供直接出海通道，较从长江出海节省约1930公里。

东向连通西江航运干线到达广西东部和广东西部，为上游地区开辟通往粤港澳大湾区、北美、日韩的海运新通道。

由上分析可知，平陆运河的建设将极大方便并促进出海货物运输，因水运运输较公路运输运输量大且成本较低，因此平陆运河通航后将对本项目通道内的货运交通量产生一定的分流作用。但区域内便利低成本的运输方式增加也将有利于促进区域相关产业布局和发展，例如自治区在研究平陆运河沿线文化旅游、产业园区建设等方面的规划及方案，同时平陆运河的建设加快区域多式联运网络的构建，有助于实现区域公路、铁路、水运、航空等之间更高效的货物转运和交通衔接。由此可见，平陆运河的建设带来的区域发展对本项目也有一定的促进作用。

根据北投集团提供信息，平陆运河预计2026年底完工通航，影响年份为2027年-2028年。根据模型分析，平陆运河通航主要影响贵州、云南方向与钦州、防城港方向，以及南宁市境内水运航线沿线的柳州、来宾、贵港等地区与钦州、防城港之间的往来交通量，2027年对本项目货车分流影响约为-2.15%，货车日均交通量减少约136veh/d；2028年对本项目货车分流影响约为-1.91%，货车日均交通量减少约124veh/d。

表：平陆运河通航影响分析

项目	日均交通量（veh/d）			分流交通量（veh/d）			分流比例		
	客车	货车	合计	客车	货车	合计	客车	货车	合计
2027 年无平陆运河	25581	6335	31916	/	/	/	/	/	/
2027 年有平陆运河	25581	6199	31780	/	-136	-136	/	-2.15%	-0.43%
2028 年无平陆运河	25772	6494	32266	/	/	/	/	/	/
2028 年有平陆运河	25772	6370	32142	/	-124	-124	/	-1.91%	-0.38%

数据来源：《交通量预测报告》

图：平陆运河区位示意



图片来源：《交通量预测报告》

7）合浦至湛江高速铁路

在《广西综合立体交通网规划（2021—2035年）》和《南宁市综合交通运输发展“十四五”规划》中，南宁至合浦至湛江规划建设一条高速铁路，设计时速350公里，其中南宁至合浦高速铁路为远期储备项目，暂无建设计划，且目前南宁至合浦已开通高速动车组，南宁至北海通行时间不到一小时，待南宁至合浦高速铁路建成将主要分流现有乘高铁和普铁出行

的客流。而合浦至湛江高速铁路自既有邕北线合浦站侧向引出，经北海、山口、廉江、遂溪至湛江西站，共设置车站4座，与湛江至海口高速铁路相接，目前项目已在推进开工建设工作，施工总工期为4年，新建正线长度139km，设计时速350km/h，总投资约275.2亿元。

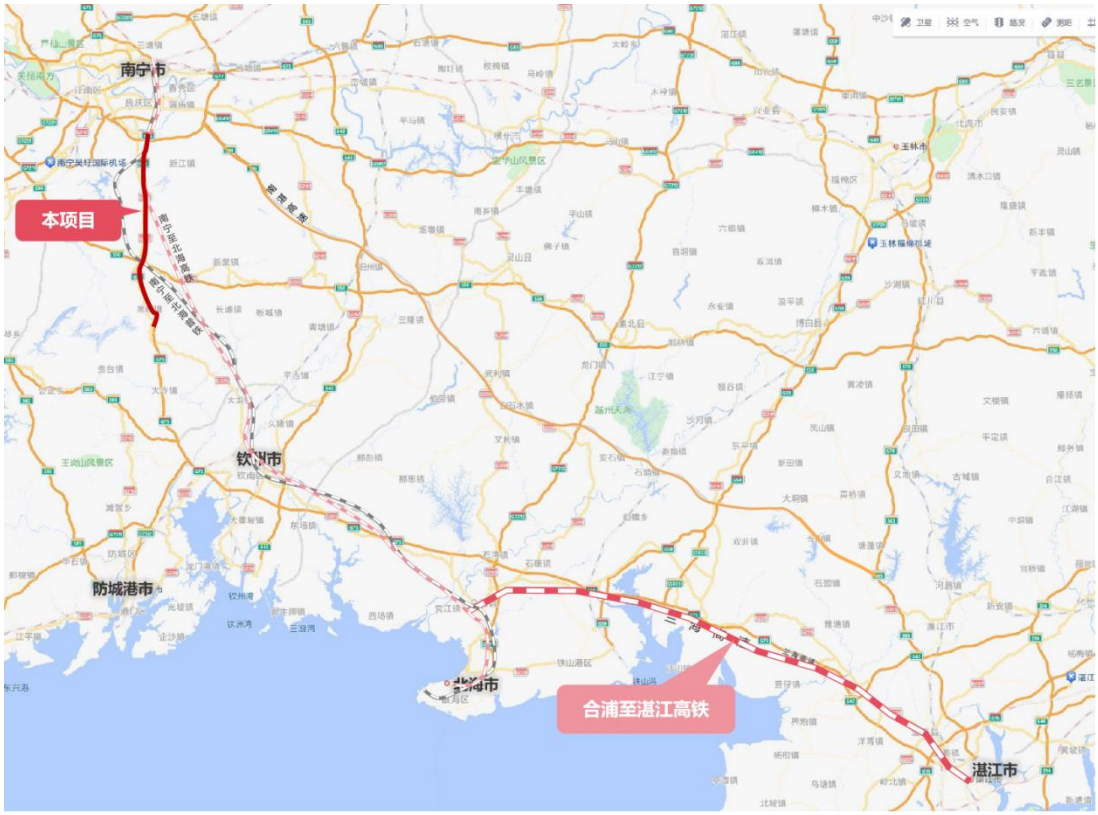
合浦至湛江高速铁路已于2024年12月29日开工建设，预计2028年建成运营，影响年份为2028年。从出行通道来看，相较于本项目高速公路，合浦至湛江高速铁路受不可控因素影响较小，通行速度更快，可达性更高。同时，票价较低，花费的时间成本也更低。根据模型分析，合浦至湛江高速铁路通车主要影响南宁、防城港与广东方向往来交通量，总体来看对本项目客车分流影响约为-2.13%，客车日均交通量减少约562veh/d。

表：合浦至湛江高速铁路通车影响分析

项目	日均交通量（veh/d）			分流交通量（veh/d）			分流比例		
	客车	货车	合计	客车	货车	合计	客车	货车	合计
2028 年无合湛高铁	26334	6494	32828	/	/	/	/	/	/
2028 年有合湛高铁	25772	6494	32266	-562	/	-562	-2.13%	/	-1.71%

数据来源：《交通量预测报告》

图：合浦至湛江高速铁路区位示意



图片来源：《交通量预测报告》

8）G7522贵阳-北海公路（南宁至北海段）

G7522贵阳-北海公路（南宁至北海段）起点位于南宁市邕宁区，依次经过南宁市邕宁区新江镇、百济镇，钦州市新棠镇、长滩镇、小董镇、平吉镇、那彭镇、那思镇，北海市合浦县乌家镇、沙岗镇，终点位于北海市合浦县廉州镇烟楼村西南侧。路线全长152.92公里，新建里程138.674公里（14.246公里为钦州北环高速共线段），同步建成南宁市入城段2.5公里，其中南宁市邕宁区31.787公里（含南宁市入城段），钦北区36.455公里，钦南区36.519公里，北海市37.413公里。主线设计速度均采用120公里/小时。起点至乌家北枢纽互通段采用双向四车道高速公路标准，整体式路基宽度26.5米，分离式路基宽度2×13.25米；乌家北枢纽互通至终点段采用双向六车道高速公路标准，整体式路基宽度34米。项目概算总投资额约204.79亿元，平均每公里造价约1.48亿元。

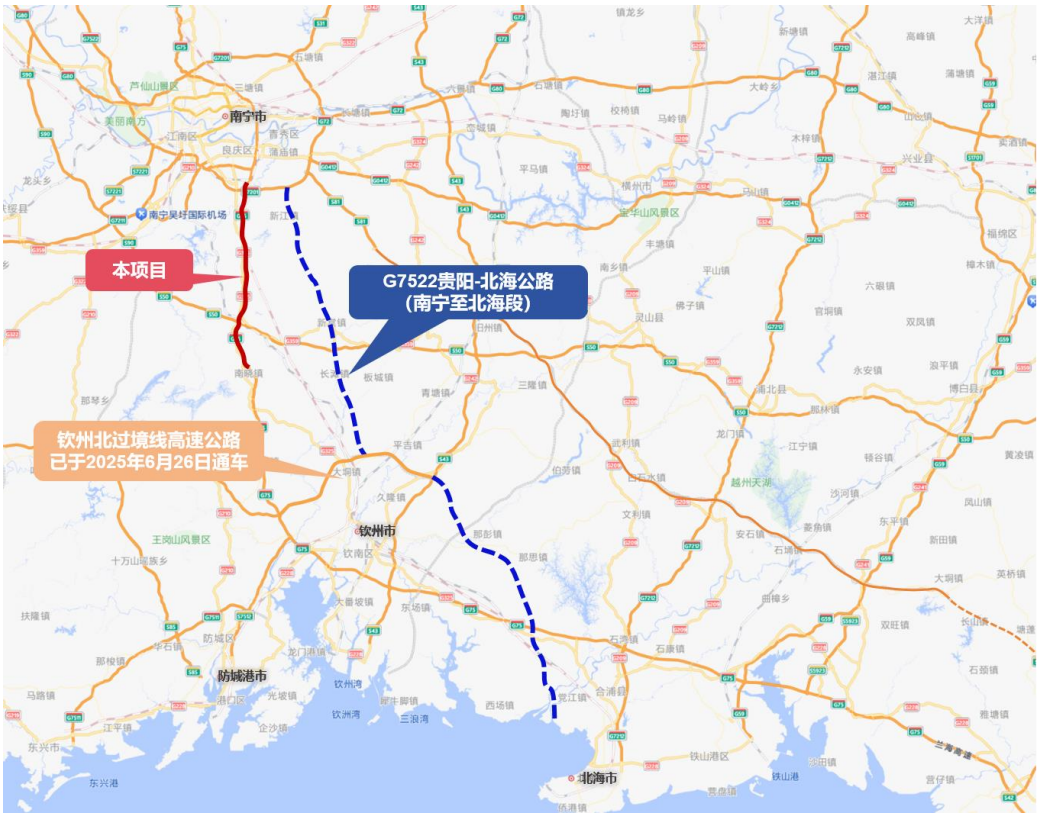
根据北投集团提供消息，该项目已完成施工招标，计划于2026年初开工建设，预计2028年底建成通车，影响年份为2029年。根据模型分析，G7522贵阳-北海公路（南宁至北海段）通车主要影响南宁、北海、钦州之间以及钦州、北海与来宾、桂林等广西北部方向往来交通量。2029年对本项目客车交通量影响比例约为-8.47%，客车日均交通量减少约1980veh/d，对本项目货车影响比例约为-10.51%，货车日均交通量减少约563veh/d。

表：G7522 贵阳-北海公路（南宁至北海段）通车影响分析

项目	日均交通量（veh/d）			分流交通量（veh/d）			分流比例		
	客车	货车	合计	客车	货车	合计	客车	货车	合计
2029 年无 G7522 贵阳-北海公路（南宁至北海段）	23375	5359	28734	/	/	/	/	/	/
2029 年有 G7522 贵阳-北海公路（南宁至北海段）	21395	4796	26191	-1980	-563	-2543	-8.47%	-10.51%	-8.85%

数据来源：《交通量预测报告》

图：G7522 贵阳-北海公路（南宁至北海段）区位示意



图片来源：《交通量预测报告》

9）南湛高速公路广东段

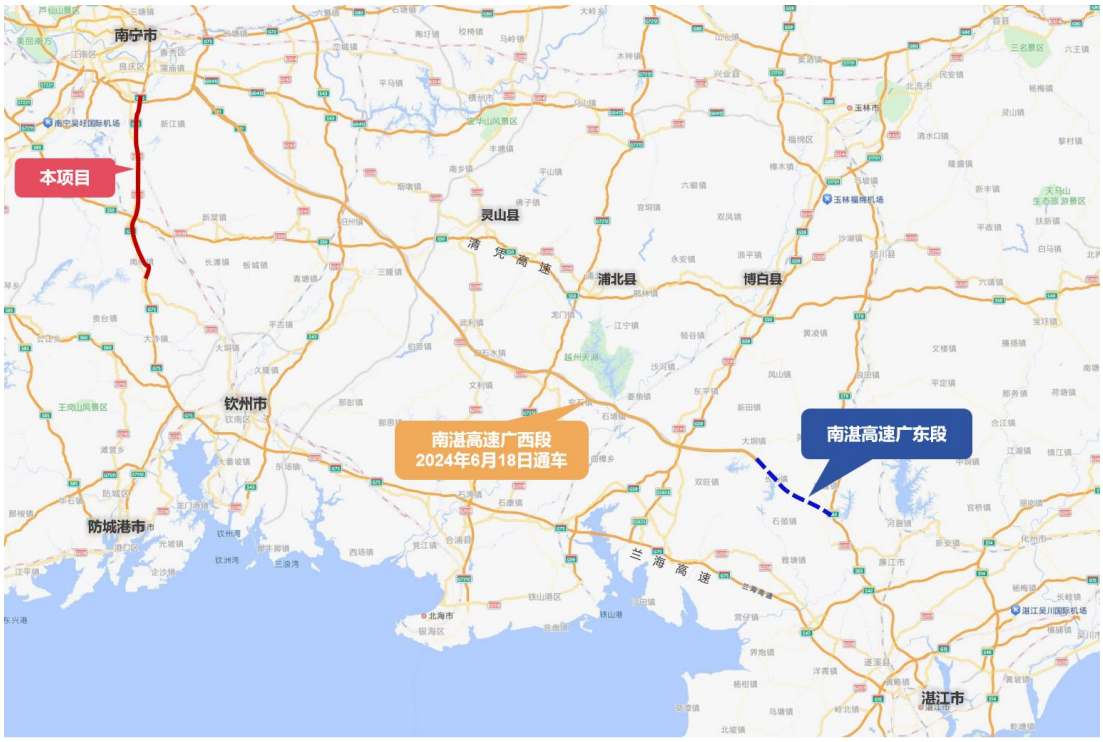
南湛高速公路具有南宁与湛江之间便捷高速联络线的功能，同时作为一条广西—广东快速高效便捷的出省通道功能定位，是通往粤港澳大湾区、北部湾等区域的主要高速公路之一，既满足出省通道快速畅通，又改善区域间的重要经济节点城市的连接功能，为加强北部湾经济区、珠江西江经济带的合作机制，全力打造向海经济，发挥广西作为西南出海大通道的作用提供基础保障。南湛高速公路分为广西段与广东段两段建设。

南湛高速广西段起于南宁绕城高速公路六冲枢纽互通，整体由西向东，经南宁市邕宁区，钦州市灵山县、浦北县，玉林市博白县，终于那卜镇桂粤交界处。线路全长186.821km，设计速度为120km/h，双向四车道，全线设置双旺、安石连接线2条，采用二级公路标准，南湛高速公路广西段已于2024年6月18日通车。南湛高速广东段起于廉江市长山镇西北粤桂两省区交界处，与南宁至湛江高速公路广西段对接，路线向东延伸接入玉湛高速，路线全长约30.18公里，采用设计速度120km/h的双向四车道高速公路标准，标准路基宽度采用26.5m，设置长山互通连接线，采用二级公路标准。项目估算总投资约为36.34亿元，总工期3年。

根据北投集团提供消息，广东段工程可行性研究报告已获批，正在开展深化设计，预计2028年底建成通车，影响年份为2029年。根据模型分析，南湛高速广东段通车虽然打通了广

西段断头路的现状，但通道内可供选择的道路较多，且G7522贵阳-北海公路（南宁至北海段）开通后，其综合成本优势更明显，从模型分配结果来看，预计对本项目交通量影响很小，故本次预测不进行详细分析。

图：南湛高速公路广东段区位示意



图片来源：《交通量预测报告》

10）吴上高速公路二期

吴圩至上思高速公路二期工程位于南宁市江南区，起点位于南宁市吴圩镇，接吴圩机场第二高速公路，设置枢纽互通，路线自北向南经明阳工业园区，在明阳工业园区设置一般互通1处，后继续向南布线，终点接龙胜-峒中口岸公路南宁吴圩至上思段一期路线起点（与吴大高速交叉枢纽互通）。项目推荐方案全长18.193km，全线采用双向四车道高速公路标准，设计速度120km/h，路基宽27m，采用沥青混凝土路面。项目总投资28.07亿元。

吴上高速二期项目已于2023年10月14日获得批复，2024年2月23日获得初步设计批复，根据北投集团提供信息，自治区发改委、交通运输厅在桂交规划发〔2025〕10号文件中对龙胜—峒中口岸公路吴圩至上思段（二期工程）等项目建设任务进行了调整，计划2029年底建成通车，影响年份为2030年。

吴上高速二期的建成通车代表吴圩至上思高速公路全线贯通，将进一步分流本项目交通量，但该路径南宁至防城港方向沿线高速公路符合桥隧加收的路段较多，出行综合成本高于本项目，对本项目交通量分流影响有限。根据模型分析，吴上高速二期通车主要影响南宁、

贵州、河池、百色等与防城港上思县、防城港东兴等方向往来交通量，总体来看对本项目客车分流影响约为-0.24%，客车日均交通量减少约54veh/d,对货车分流影响约为-0.22%，货车日均交通量减少约11veh/d。

表：吴上高速二期通车影响分析

项目	日均交通量（veh/d）			分流交通量（veh/d）			分流比例		
	客车	货车	合计	客车	货车	合计	客车	货车	合计
2030 年无吴上二期	22352	5003	27355						
2030 年有吴上二期	22298	4992	27290	-54	-11	-65	-0.24%	-0.22%	-0.24%

数据来源：《交通量预测报告》

图：吴圩至上思高速公路区位示意



图片来源：《交通量预测报告》

11）本项目路面大中修

本项目预期在2035-2037年期间分时期、分阶段、分区域将根据路况指标情况择机实施路面大修养护工程，主要施工内容为旧路面铣刨及沥青面层重铺。为最大限度降低对车辆通

行影响，采用以过程预防性养护为主，局部集中处置的方式实施，最大限度降低施工对双向通行能力的影响，基本维持路段施工前服务水平。

交通组织方案预计根据每年路面中上面层钻芯取样检测结果，对需集中修复中下面层的局部路段，按每日施工效率（双车道3-4公里/批次）划分作业单元，结合施工效率、交通保障等要求，预计集中交通管制工期不超过90天。各年度施工采取分车道短期封闭、滚动推进的方式，确保施工路段单向始终保留至少2条车道通行，避免全幅或长距离封闭。每一作业单元完工后及时恢复交通，再转入下一区段作业，避免多个单元同时封闭导致通行压力叠加。

以上工程方案相关内容（含作业单元划分、车道封闭方式、工期预估等）均基于当前项目信息、技术水平及常规施工条件形成的预测性方案，在实际执行过程中可能因路产实际状况、路基检测结果、突发交通需求或不可抗力等因素产生偏差，或者因技术革新升级进一步优化，若实施将根据届时情况进行调整。根据目前的预测性方案，本项目路面大修能够基本维持施工前路段服务水平，预计对本项目交通量影响很小，故本次预测不考虑其影响。

（2）应对措施

本项目聘请了招商局重庆交通科研设计院有限公司作为交通量预测机构，针对底层资产未来的通行费收入进行独立且专业的分析与判断，综合考量周边路网情况、路网规划、未来年经济发展对于交通量的影响等，审慎地对底层资产未来交通量及通行费收入进行预测，后续原始权益人及外部管理机构将采取如下措施进行应对。

1）按照扁平化、数智化管理降本增效，推广收费总站和少人值守收费站模式，减少相关运营人员，实现成本降低；为进一步提升通行费收入，推广“以量定价”引导龙头企业增量车上路，强化高速公路的安全快捷优势，实现总车辆通行收入的增长。

2）除不可抗力因素（如地震、台风、水灾、火灾、战争、公共卫生事件、政策变更、法律变更、政府征收、金融市场危机等）外，如不动产项目2027年、2028年、2029年三个完整会计年内，当年实际可供分配金额未达到预期可供分配金额，原始权益人将通过自愿放弃所持有的本基金份额在该期间应获取的全部或部分可供分配金额，使基金投资者（不含原始权益人及其关联方）取得预期分配金额。

（三）区域核心客群特征和需求情况

本项目服务交通出行以自治区内部交通为主，多为南宁市与北海市、防城港市、钦州市之间交通出行；其次为自治区出入境交通，以出入广东为主；过境的长途出行较少。分车型

来看，本项目服务客群以客车为主，占比约80%左右，主要为1类小客车；货车占比约20%，以1类货车、6类货车为主。

（四）区域经济发展和供需情况对项目运营的影响

区域经济发展情况详见本章节“（一）不动产项目所在地区宏观经济和交通运输概况”，区域供需情况对项目运营的影响详见本章节“（二）区域内现有在运营和未来3年已规划可比竞品分析”。

第二节 不动产项目经营业绩与财务状况分析

本部分中的不动产项目财务状况及经营业绩分析相关内容是基金管理人基于北投集团提供的相关合同、经营数据等信息进行梳理的，所依据的各种资料可能具有不及时性和不完整性，投资者应当阅读财务报告和审计报告全文，但在进行投资决策时不应过于依赖该部分资料，并应充分关注投资本基金的风险，审慎作出投资决策。

一、不动产项目经营与财务概要情况

表：报告期不动产项目主要财务指标

项目指标	2025 年末/度	2024 年末/度	2023 年末/度
总资产（亿元）	22.88	22.57	23.33
资产负债率（%）	66.01	53.58	52.54
营业毛利率（%）	42.32	55.43	60.89
营业收入（亿元）	3.11	3.07	3.29
净利润（亿元）	0.59	1.05	1.20
经营活动产生现金流量净额（亿元）	2.22	2.42	2.58
EBITDA（亿元）	2.44	2.51	2.69
大幅波动/持续为负等异常情况（如有）	营业收入方面：2024 年、2025 年车流量存在小幅波动，当年度营业收入增长率分别为-6.69%、1.3%。 净利润方面：2024 年 12 月、2025 年 4 月调整预计总车流量，成本端无形资产摊销同比增长，导致 2025 年净利润下降。		

表：报告期不动产项目主要经营指标

年份	交通量（自然车/日）	增长率	交通量（标准车/日）	增长率	通行费收入（亿元，含税）	增长率	客车占比	货车占比
2018	24,819	-	-	-	3.19	-	74.16%	25.84%
2019	25,268	1.81%	-	-	3.41	6.96%	72.55%	27.45%
2020	28,907	14.40%	45,693	-	2.90	-14.89%	69.69%	30.31%
2021	30,193	4.45%	46,988	2.83%	3.83	32.02%	69.68%	30.32%
2022	19,711	-34.72%	31,286	-33.42%	2.50	-34.73%	65.83%	34.17%
2023	33,228	68.58%	44,202	41.28%	3.37	35.03%	78.51%	21.49%
2024	31,045	-6.57%	39,969	-9.58%	3.16	-6.42%	79.40%	20.60%
2025	29,884	-3.74%	37,754	-5.54%	3.20	1.25%	80.07%	19.93%

注：1、上表交通量数据来源于系统统计的各收费单元交易量表，统计数据不包含免费车（节假日免费车、军警车、绿通车、抢险救灾车等）。其中 2019 年节假日免费通行小客车数据缺失，故 2019 年交通量数据未剔除节假日免费通行小客车。

2、2020 年以前货车采用计重收费模式，无分车型数据进行标准车换算。

二、项目公司备考财务报表

容诚会计师事务所（特殊普通合伙）按照中国注册会计师审计准则的规定对项目公司2023年12月31日、2024年12月31日和2025年12月31日的备考资产负债表、2023年度、2024年度及2025年度的备考利润表、备考现金流量表以及相关备考财务报表附注进行了审计，并出具了无保留意见的《备考财务报表审计报告》（容诚审字[2026]530Z0001号）。

（一）资产负债表

表：项目公司近三年备考资产负债表

单位：元

资产	2025 年 12 月 31 日	2024 年 12 月 31 日	2023 年 12 月 31 日
流动资产：			
货币资金	127,773,306.59	-	-
应收账款	4,600,776.32	-	-
其他应收款	115,553.30	-	-
其他流动资产	9,816,509.53	-	-
流动资产合计	**142,306,145.74**	**-**	**-**
非流动资产：			
固定资产原值	148,182,987.56	160,136,970.66	154,592,997.28
累计折旧	70,063,514.76	79,134,121.97	74,444,735.39
固定资产净值	78,119,472.80	81,002,848.69	80,148,261.89
固定资产清理	732,525.98	-	-
无形资产原值	2,721,771,176.73	2,721,771,176.73	2,721,771,176.73
累计摊销	654,717,875.15	545,753,544.88	469,144,223.24
无形资产净值	2,067,053,301.58	2,176,017,631.85	2,252,626,953.49
非流动资产合计	**2,145,905,300.36**	**2,257,020,480.54**	**2,332,775,215.38**
资产总计	**2,288,211,446.10**	**2,257,020,480.54**	**2,332,775,215.38**
流动负债：			
应付账款	2,273,536.00	5,543,973.38	-
应付职工薪酬	119,105.00	-	-
应交税费	970,282.13	-	-

其他应付款	1,505,823,272.20	1,203,712,500.00	-
一年内到期的非流动负债	-	-	43,975,000.00
流动负债合计	**1,509,186,195.33**	**1,209,256,473.38**	**43,975,000.00**
非流动负债：			
长期借款	-	-	1,181,725,000.00
递延所得税负债	1,174,003.44	-	-
非流动负债合计	**1,174,003.44**	**-**	**1,181,725,000.00**
负债合计	**1,510,360,198.77**	**1,209,256,473.38**	**1,225,700,000.00**
净资产合计	**777,851,247.33**	**1,047,764,007.16**	**1,107,075,215.38**
负债和净资产总计	**2,288,211,446.10**	**2,257,020,480.54**	**2,332,775,215.38**

（二）利润表

表：项目公司近三年备考利润表

单位：元

项目	2025 年度	2024 年度	2023 年度
一、营业收入	**310,662,761.00**	**307,430,579.04**	**328,812,433.21**
其中：主营业务收入	310,387,531.64	306,484,254.00	327,687,994.34
其他业务收入	275,229.36	946,325.04	1,124,438.87
减：营业成本	179,203,318.99	137,029,992.25	128,612,900.95
其中：主营业务成本	179,203,318.99	137,029,992.25	128,612,900.95
其他业务成本			-
税金及附加	1,387,285.72	1,113,074.57	1,224,389.76
财务费用	60,861,454.72	46,343,168.41	57,995,495.74
其中：利息费用	61,021,536.45	46,695,306.93	57,997,559.29
二、营业利润（亏损以“-”号填列）	**69,210,701.57**	**122,944,343.81**	**140,979,646.77**
三、利润总额（亏损总额以“-”号填列）	**69,210,701.57**	**122,944,343.81**	**140,979,646.77**
减：所得税费用	10,381,605.23	18,441,651.57	21,146,947.02
四、净利润（净亏损以“-”号填列）	**58,829,096.34**	**104,502,692.24**	**119,832,699.75**
五、其他综合收益的税后净额	**-**	**-**	**-**
六、综合收益总额	**58,829,096.34**	**104,502,692.24**	**119,832,699.75**

（三）现金流量表

表：项目公司近三年备考现金流量表

单位：元

项目	2025 年度	2024 年度	2023 年度
一、经营活动产生的现金流量			
销售商品、提供劳务收到的现金	315,075,117.01	315,678,781.62	337,518,634.17
收到的税费返还	-	-	-
收到其他与经营活动有关的现金	131,794,074.63	1,392,423.09	1,228,094.57
经营活动现金流入小计	**446,869,191.64**	**317,071,204.71**	**338,746,728.74**
购买商品、接受劳务支付的现金	62,984,285.85	27,484,189.85	25,176,298.00
支付给职工以及为职工支付的现金	2,245,151.06	28,247,094.18	33,537,012.82
支付的各项税费	28,845,428.96	19,554,726.14	22,371,336.78
支付其他与经营活动有关的现金	130,975,166.09	8,790.28	392.65
经营活动现金流出小计	**225,050,031.96**	**75,294,800.45**	**81,085,040.25**
经营活动产生的现金流量净额	**221,819,159.68**	**241,776,404.26**	**257,661,688.49**
二、投资活动产生的现金流量			
收回投资收到的现金	-	-	-
取得投资收益收到的现金	-	-	-
处置固定资产、无形资产和其他长期资产收回的现金净额	-	-	-
处置子公司及其他营业单位收到的现金净额	-	-	-
收到其他与投资活动有关的现金	-	-	-
投资活动现金流入小计	**-**	**-**	**-**
购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金	5,954,283.38	-	-
投资支付的现金	-	-	-
取得子公司及其他营业单位支付的现金净额	-	-	-
支付其他与投资活动有关的现金	-	-	-
投资活动现金流出小计	**5,954,283.38**	**-**	**-**
投资活动产生的现金流量净额	**-5,954,283.38**	**-**	**-**
三、筹资活动产生的现金流量			
吸收投资收到的现金	1,000,000.00	-	-
其中：子公司吸收少数股东投资收到的现金	-	-	-
取得借款收到的现金	-	-	-
收到其他与筹资活动有关的现金	-	-	-
筹资活动现金流入小计	**1,000,000.00**	**-**	**-**

偿还债务支付的现金	-	-	-
分配股利、利润或偿付利息支付的现金	89,091,569.71	241,776,404.26	257,661,688.49
其中：子公司支付给少数股东的股利、利润	-	-	-
支付其他与筹资活动有关的现金	-	-	-
筹资活动现金流出小计	**89,091,569.71**	**241,776,404.26**	**257,661,688.49**
筹资活动产生的现金流量净额	**-88,091,569.71**	**-241,776,404.26**	**-257,661,688.49**
四、汇率变动对现金及现金等价物的影响	-	-	-
五、现金及现金等价物净增加额	127,773,306.59	-	-
加：期初现金及现金等价物余额	-	-	-
六、期末现金及现金等价物余额	127,773,306.59	-	-

（四）重要会计政策

1、遵循编制基础的声明

备考财务报表按照备考审计报告附注二所述的编制基础编制，在所述编制基础上真实、完整地反映了兰海高速广西南宁那南段于2025年12月31日、2024年12月31日及2023年12月31日的备考财务状况以及2025年度、2024年度及2023年度的备考经营成果、备考现金流量。

2、会计期间

会计年度自公历1月1日起至12月31日止。

3、记账本位币

记账本位币为人民币。

4、货币资金

货币资金包括库存现金、可以随时用于支付的存款以及持有期限短、流动性强、易于转换为已知金额现金、价值变动风险很小的投资。

5、金融工具

在本公司成为金融工具合同的一方时确认一项金融资产或金融负债。

（1）金融资产的分类、确认和计量

公司根据管理金融资产的业务模式和金融资产的合同现金流量特征，将金融资产划分为：以摊余成本计量的金融资产；以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产；以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产。

1）以摊余成本计量的金融资产

公司管理以摊余成本计量的金融资产的业务模式为以收取合同现金流量为目标，且此类金融资产的合同条款规定，在特定日期产生的现金流量，仅为对本金和以未偿付本金金额为基础的利息的支付。公司对于此类金融资产，采用实际利率法以摊余成本计量。以摊余成本计量且不属于任何套期关系的一部分的金融资产所产生的利得或损失，在终止确认、按照实际利率法摊销或确认减值时，计入当期损益。

2）以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产

公司管理此类金融资产的业务模式为既以收取合同现金流量为目标又以出售为目标，且此类金融资产的合同条款规定，在特定日期产生的现金流量，仅为对本金和以未偿付本金金额为基础的利息的支付。公司对此类金融资产按照公允价值计量且其变动计入其他综合收益，但减值损失或利得、汇兑损益和按照实际利率法计算的利息收入计入当期损益。

此外，公司将部分非交易性权益工具投资指定为以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产。公司将该类金融资产的相关股利收入计入当期损益，公允价值变动计入其他综合收益。当该金融资产终止确认时，之前计入其他综合收益的累计利得或损失将从其他综合收益转入留存收益，不计入当期损益。

3）以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产

公司将上述以摊余成本计量的金融资产和以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产之外的金融资产，分类为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产。此外，在初始确认时，公司为了消除或显著减少会计错配，将部分金融资产指定为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产。对于此类金融资产，公司采用公允价值进行后续计量，公允价值变动计入当期损益。

金融资产在初始确认时以公允价值计量。对于以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产，相关交易费用直接计入当期损益；对于其他类别的金融资产，相关交易费用计入初始确认金额。因销售产品或提供劳务而产生的、未包含或不考虑重大融资成分的应收账款或应收票据，公司按照预期有权收取的对价金额作为初始确认金额。

（2）金融负债的分类、确认和计量

金融负债于初始确认时分类为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债和以摊余成本计量的金融负债。对于以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债，相关交易费用直接计入当期损益，对于未划分为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债的，相关交易费用计入其初始确认金额。

1）以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债，包括交易性金融负债（含属于金融负债的衍生工具）和初始确认时指定为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债。

交易性金融负债（含属于金融负债的衍生工具），按照公允价值进行后续计量，除与套期会计有关外，公允价值变动计入当期损益。

被指定为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债，该负债由公司自身信用风险变动引起的公允价值变动计入其他综合收益，且终止确认该负债时，计入其他综合收益的自身信用风险变动引起的其公允价值累计变动额转入留存收益。其余公允价值变动计入当期损益。若按上述方式对该等金融负债的自身信用风险变动的影响进行处理会造成或扩大损益中的会计错配的，公司将该金融负债的全部利得或损失（包括企业自身信用风险变动的影响金额）计入当期损益。

2）其他金融负债

除金融资产转移不符合终止确认条件或继续涉入被转移金融资产所形成的金融负债、财务担保合同外的其他金融负债分类为以摊余成本计量的金融负债，按摊余成本进行后续计量，终止确认或摊销产生的利得或损失计入当期损益。

（3）金融资产减值

公司对于以摊余成本计量的金融资产、以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的债务工具投资等，以预期信用损失为基础确认损失准备。

1）预期信用损失的计量

公司考虑有关过去事项、当前状况以及对未来经济状况的预测等合理且有依据的信息，确认预期信用损失。

在每个资产负债表日，公司对于处于不同阶段的金融工具的预期信用损失分别进行计量。金融工具自初始确认后信用风险未显著增加的，处于第一阶段，公司按照未来12个月内的预期信用损失计量损失准备；金融工具自初始确认后信用风险已显著增加但尚未发生信用减值的，处于第二阶段，公司按照该工具整个存续期的预期信用损失计量损失准备；金融工具自初始确认后已经发生信用减值的，处于第三阶段，公司按照该工具整个存续期的预期信用损失计量损失准备。

对于在资产负债表日具有较低信用风险的金融工具，公司假设其信用风险自初始确认后并未显著增加，按照未来12个月内的预期信用损失计量损失准备。

公司对于处于第一阶段和第二阶段以及较低信用风险的金融工具，按照其未扣除减值准备的账面余额和实际利率计算利息收入。对于处于第三阶段的金融工具，按照其账面余额减已计提减值准备后的摊余成本和实际利率计算利息收入。

对于应收账款，无论是否存在重大融资成分，公司均按照整个存续期的预期信用损失计量损失准备。

2）应收款项

对于存在客观证据表明存在减值，以及其他适用于单项评估的应收账款，其他应收款等单独进行减值测试，确认预期信用损失，计提单项减值准备。对于不存在减值客观证据的应收账款、其他应收款或当单项金融资产无法以合理成本评估预期信用损失的信息时，公司依据信用风险特征将应收账款、其他应收款等划分为若干组合，在组合基础上计算预期信用损失，确定组合依据及计量预期信用损失的方法如下：

（a）应收账款依据信用风险特征确定组合的依据及计量预期信用损失的方法如下：

表：应收账款计量预期信用损失的方法

组合类型	确定组合的依据	计量预期信用损失的方法
应收政府部门款项	各级政府、机关事业单位	参考历史信用损失经验，结合当前状况以及对未来经济状况的预测，通过违约风险敞口和整个存续期预期信用损失率，计算预期信用损失。
账龄组合	账龄	参考历史信用损失经验，结合当前状况以及对未来经济状况的预测，编制应收账款账龄与整个存续期预期信用损失率对照表，计算预期信用损失。

（b）其他应收款依据信用风险特征确定组合

表：其他应收账款计量预期信用损失的方法

组合类型	确定组合的依据	计量预期信用损失的方法
应收政府部门款项	各级政府、机关事业单位	参考历史信用损失经验，结合当期状况以及对未来经济状况的预测，使用违约风险敞口和未来 12 个月或整个存续期信用损失率，计算预期信用损失。
合同期内的保证金、押金	款项性质	参考历史信用损失经验，结合当期状况以及对未来经济状况的预测，使用违约风险敞口和未来 12 个月或整个存续期信用损失率，计算预期信用损失。
账龄组合	账龄	参考历史信用损失经验，结合当期状况以及对未来经济状况的预测，使用违约风险敞口和未来 12 个月或整个存续期信用损失率，计算预期信用损失。

（c）应收账款、其他应收款—信用风险特征组合的账龄与整个存续期预期信用损失率对照表：

表：应收账款、其他应收款预期信用损失率对照表

账龄	应收账款预期信用损失率（%）	其他应收款预期信用损失率（%）
1 年以内（含 1 年）	0	0
1 至 2 年	5	5
2 至 3 年	10	10
3 至 4 年	30	30
4 至 5 年	50	50
5 年以上	100	100

（4）金融资产转移的确认依据和计量方法

满足下列条件之一的金融资产，予以终止确认：1）收取该金融资产现金流量的合同权利终止；2）该金融资产已转移，且将金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬转移给转入方；3）该金融资产已转移，虽然企业既没有转移也没有保留金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬，但是放弃对该金融资产的控制。

若企业既没有转移也没有保留金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬，且未放弃对该金融资产的控制的，则按照继续涉入所转移金融资产的程度确认有关金融资产，并相应确认有关负债。继续涉入所转移金融资产的程度指该金融资产价值变动使企业面临的风险水平。

金融资产整体转移满足终止确认条件的，将所转移金融资产的账面价值及因转移而收到的对价与原计入其他综合收益的公允价值变动累计额之和的差额计入当期损益。

金融资产部分转移满足终止确认条件的，将所转移金融资产的账面价值在终止确认及未终止确认部分之间按其相对的公允价值进行分摊，并将因转移而收到的对价与应分摊至终止确认部分的原计入其他综合收益的公允价值变动累计额之和与分摊的前述账面金额之差额计入当期损益。

公司对采用附追索权方式出售的金融资产，或将持有的金融资产背书转让，需确定该金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬是否已经转移。已将该金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬转移给转入方的，终止确认该金融资产；保留了金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬的，不终止确认该金融资产；既没有转移也没有保留金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬的，则继续判断企业是否对该资产保留了控制，并根据前面各段所述的原则进行会计处理。

（5）金融负债的终止确认

金融负债的现时义务全部或部分已经解除的，才能终止确认该金融负债或其一部分。公司（债务人）与债权人之间签订协议，以承担新金融负债方式替换现存金融负债，且新金融

负债与现存金融负债的合同条款实质上不同的，终止确认现存金融负债，并同时确认新金融负债。

金融负债全部或部分终止确认的，将终止确认部分的账面价值与支付的对价（包括转出的非现金资产或承担的新金融负债）之间的差额，计入当期损益。

6、固定资产

固定资产指为生产商品、提供劳务、出租或经营管理而持有的使用寿命超过一年且单位价值较高的有形资产。

（1）确认条件

固定资产在同时满足下列条件时，按取得时的实际成本予以确认：

1）与该固定资产有关的经济利益很可能流入企业。

2）该固定资产的成本能够可靠地计量。

（2）各类固定资产的折旧范围及折旧方法

公司计提固定资产折旧的范围:正常自用的固定资产,以经营租赁方式租出的固定资产,停用和修理停用的固定资产。

下列固定资产不计提折旧：已提足折旧仍继续使用的固定资产和单独计价入账的土地。

（3)公司固定资产的折旧方法一般采用平均年限法。固定资产分类及折旧政策见下表：

表：固定资产分类及折旧政策

类别	折旧年限	残值率
一、房屋、建筑物及构筑物	5 年-50 年	0-5%
二、机械设备	5 年-20 年	0-5%
三、运输工具	5 年-10 年	0-5%
四、电子设备	3 年-20 年	0-5%
五、办公设备	3-15 年	0-5%
六、其他设备	7-15 年	0-5%

每年年度终了，公司对固定资产的使用寿命、预计净残值和折旧方法进行复核，如果使用寿命预计数、预计净残值预计数与原先估计数有差异的，根据复核结果调整固定资产的使用寿命和预计净残值；如果与固定资产有关的经济利益预期实现方式发生重大改变的，则改变固定资产折旧方法。

7、无形资产

（1）无形资产的计价方法：按取得时的实际成本入账。

无形资产指本公司拥有或者控制的没有实物形态的可辨认非货币性资产。

无形资产按成本进行初始计量。与无形资产有关的支出，如果相关的经济利益很可能流入本公司且其成本能可靠地计量，则计入无形资产成本。除此以外的其他项目的支出，在发生时计入当期损益。

取得的土地使用权通常作为无形资产核算。自行开发建造厂房等建筑物，相关的土地使用权支出和建筑物建造成本则分别作为无形资产和固定资产核算。如为外购的房屋及建筑物，则将有关价款在土地使用权和建筑物之间进行分配，难以合理分配的，全部作为固定资产处理。

无形资产成本按以下原则确定：

1）外购无形资产的成本，包括购买价款、相关税费以及直接归属于使该项资产达到预定用途所发生的其他支出。购买无形资产的价款超过正常信用条件延期支付，实质上具有融资性质的，无形资产的成本以购买价款的现值为基础确定。实际支付的价款与购买价款的现值之间的差额，除符合条件应予资本化的以外，在信用期间内计入当期损益。

2）自行开发的无形资产，其成本包括自满足《企业会计准则第6号——无形资产》第四条和第九条规定后至达到预定用途前所发生的支出总额，但是对于以前期间已经费用化的支出不再调整。

3）投资者投入无形资产的成本，按照出资人确认或投资协议约定的价值确定，但合同或协议约定的价值不公允的除外。

（2）无形资产使用寿命及摊销

对收费权采用工作量法进行摊销；执行工作量法的无形资产，按车流量法计提摊销，首先根据收费权剩余年限预计年限内的总车流量，算出单位车流量摊销额，然后每月根据实际车流量计提摊销。实际车流量与预测车流量的差异，公司将每三年根据实际车流量重新预测剩余收费期限的车流量，并调整以后年度每标准车流量应计提的摊销。当实际车流量与预测车流量产生重大差异时，公司将重新预测总车流量并调整摊销额。工作量法的收费权摊销额计算公式如下：

单位车流量摊销额=账面价值÷预计总车流量

月摊销额=月实际车流量×单位车流量摊销额

（车流量按自然车流量折算为标准车流量）

8、长期资产减值

对于固定资产、在建工程、使用寿命有限的无形资产等非流动非金融资产，公司于资产负债表日判断是否存在减值迹象。如存在减值迹象的，则估计其可收回金额，进行减值测试。使用寿命不确定的无形资产和尚未达到可使用状态的无形资产，无论是否存在减值迹象，每年均进行减值测试。

减值测试结果表明资产的可收回金额低于其账面价值的，按其差额计提减值准备并计入减值损失。可收回金额为资产的公允价值减去处置费用后的净额与资产预计未来现金流量的现值两者之间的较高者。资产的公允价值根据公平交易中销售协议价格确定；不存在销售协议但存在资产活跃市场的，公允价值按照该资产的买方出价确定；不存在销售协议和资产活跃市场的，则以可获取的最佳信息为基础估计资产的公允价值。处置费用包括与资产处置有关的法律费用、相关税费、搬运费以及为使资产达到可销售状态所发生的直接费用。资产预计未来现金流量的现值，按照资产在持续使用过程中和最终处置时所产生的预计未来现金流量，选择恰当的折现率对其进行折现后的金额加以确定。资产减值准备按单项资产为基础计算并确认，如果难以对单项资产的可收回金额进行估计的，以该资产所属的资产组确定资产组的可收回金额。资产组是能够独立产生现金流入的最小资产组合。

上述资产减值损失一经确认，以后期间不予转回。

9、职工薪酬

职工薪酬指企业为获得职工提供的服务或解除劳动关系而给予的各种形式的报酬或补偿。职工薪酬主要包括短期薪酬、离职后福利、辞退福利和其他长期职工福利。本公司提供给职工配偶、子女、受赡养人、已故员工遗属及其他受益人等的福利，也属于职工薪酬。

短期薪酬指公司在职工提供相关服务的年度报告期间结束后十二个月内需要全部予以支付的职工薪酬，因解除与职工的劳动关系给予的补偿除外。短期薪酬具体包括：职工工资、奖金、津贴和补贴，职工福利费，医疗保险费、工伤保险费和生育保险费等社会保险费，住房公积金，工会经费和职工教育经费，非货币性福利以及其他短期薪酬。

离职后福利指公司为获得职工提供的服务而在职工退休或与公司解除劳动关系后，提供的各种形式的报酬和福利，短期薪酬和辞退福利除外。主要包括基本养老保险费、失业保险及企业年金。

辞退福利指公司在职工劳动合同到期之前解除与职工的劳动关系，或者为鼓励职工自愿接受裁减而给予职工的补偿。其他长期职工福利指除短期薪酬、离职后福利、辞退福利之外所有的职工薪酬。

（1）职工的范畴

职工指与公司订立劳动合同的所有人员，包含全职、兼职和临时职工（短期工、季节工），也包括虽未与公司订立劳动合同但由公司正式任命的人员（如董事会成员和监事会成员等）。未与公司订立劳动合同或未由公司正式任命，但向公司所提供服务与职工所提供服务类似的人员，同属于职工的范畴，包括通过公司与劳务中介公司签订用工合同而向公司提供服务的人员。

（2）短期薪酬的计量及会计处理

1）在职工为公司提供服务的会计期间，将实际发生的短期薪酬确认为负债，并计入当期损益，其他会计准则要求或允许计入资产成本的除外。

2）公司发生的职工福利费，在实际发生时根据实际发生额计入当期损益或相关资产成本。职工福利费为非货币性福利的，按照公允价值计量。

3）公司为职工缴纳的医疗保险费、工伤保险费、生育保险费等社会保险费和住房公积金，以及按规定提取的工会经费和职工教育经费，在职工提供服务的会计期间，根据规定的计提基础和计提比例计算确定相应的职工薪酬金额，并确认相应负债，计入当期损益或相关资产成本。

（3）离职后福利与辞退福利的计量及会计处理

公司在职工提供服务的会计期间，根据设定提存计划计算的应缴存金额确认为负债，并计入当期损益或相关资产成本。根据预期累计福利单位法确定的公式将设定受益计划产生的福利义务归属于职工提供服务的期间，并计入当期损益或相关资产成本。

公司向职工提供辞退福利时，在下列两者孰早日确认辞退福利产生的职工薪酬负债，并计入当期损益：公司不能单方面撤回因解除劳动关系计划或裁减建议所提供的辞退福利时；公司确认与涉及支付辞退福利的重组相关的成本或费用时。

（4）其他长期职工福利的计量及会计处理

公司向职工提供的其他长期职工福利，符合设定提存计划条件的，根据有关设定提存计划的规定进行处理；除此外，根据设定受益计划的有关规定，确认和计量其他长期职工福利净负债或净资产。

10、借款费用

（1）借款费用资本化的确认原则

为购建或者生产符合资本化条件的资产而借入专门借款所发生的利息费用、辅助费用，占用公司一般借款发生的利息费用，借款折价或溢价的摊销以及外币专门借款汇兑差额，在同时满足下述条件时，予以资本化，计入相关资产成本：

1）资产支出已经发生。

2）借款费用已经发生。

3）为使资产达到预定可使用或者可销售状态所必要的购建或者生产活动已经开始。

一般借款发生的辅助费用，在发生时根据其发生额确认为费用，计入当期损益。

符合资本化条件的资产指需要经过相当长时间的购建或者生产活动才能达到预定可使用或者可销售状态的固定资产、投资性房地产和存货等资产。

（2）借款费用资本化期间

公司为购建或者生产符合资本化条件的资产所发生的借款费用，在所购建或者生产符合资本化条件的资产达到预定可使用或者可销售状态之前发生的，在发生时予以资本化；以后发生的借款费用，在发生时根据其发生额确认为费用，计入当期损益。如果资产购建或者生产过程发生中断，借款利息按以下情况进行处理：

1）如果资产的购建或者生产活动发生非正常中断，并且中断时间连续超过3个月，则暂停借款费用的资本化，将其确认为当期费用，直至资产的购建重新开始。

2）如果中断是使购建或者生产的资产达到预定可使用状态所必须的程序，则借款费用继续资本化。

11、收入确认原则和计量方法

与交易相关的未来经济利益很可能流入公司，相关的收入能够可靠计量且满足下列各项经营活动的特定收入确认标准时，确认相关的收入。

（1）通行费收入

经营收费公路的通行费收入，按照车辆通行时收取及应收的金额予以确认。

（2）广告经营权租赁收入

广告经营权租赁收入按照有关合同或协议约定的时间和金额予以确认。

12、所得税

（1）公司采用资产负债表债务法核算所得税。

（2）公司将当期和以前期间应交未交的所得税确认为负债，将已支付的所得税超过应支付的部分确认为资产。

（3）递延所得税资产、递延所得税负债的确认

1）公司在取得资产、负债时，确定其计税基础。资产、负债的账面价值与其计税基础存在差异的，确认所产生的递延所得税资产或递延所得税负债。

2）公司对与子公司、联营企业及合营企业投资相关的可抵扣暂时性差异，同时满足下列条件的，确认相应的递延所得税资产：暂时性差异在可预见的未来很可能转回；未来很可能获得用来抵扣可抵扣暂时性差异的应纳税所得额。

3）公司对于能够结转以后年度的可抵扣亏损和税款抵减，以很可能获得用来抵扣可抵扣亏损和税款抵减的未来应纳税所得额为限，确认相应的递延所得税资产。

（4）递延所得税资产、递延所得税负债的计量

1）公司在计量递延所得税资产和递延所得税负债时，采用与收回资产或清偿债务的预期方式相一致的税率和计税基础。

2）公司当期所得税和递延所得税作为所得税费用或收益计入当期损益，但不包括下列情况产生的所得税：企业合并——直接在所有者权益中确认的交易或者事项。与直接计入所有者权益的交易或者事项相关的当期所得税和递延所得税，计入所有者权益。

3）公司在计算确定当期所得税（即当期应交所得税）以及递延所得税费用（或收益）的基础上，将两者之和确认为利润表中的所得税费用（或收益），但不包括直接计入所有者权益的交易或事项的所得税影响。

（五）重要会计估计、判断及会计估计变更

在运用上述会计政策过程中，由于经营活动内在的不确定性，管理层需要对无法准确计量的报表项目的账面价值进行判断、估计和假设。这些判断、估计和假设是基于管理层过去的历史经验，并在考虑其他相关因素的基础上作出的。实际的结果可能与管理层的估计存在差异。

资产负债表日，会计估计中很可能导致未来期间资产、负债账面价值作出重大调整的关键假设和不确定性主要有：

1、无形资产计提摊销

本项目持有的收费权按车流量法计提摊销，当预测的交通流量与实际结果存在重大差异时，对收费权的单位摊销额作出相应调整。公司管理层对总预计交通流量做定期复核，若存在重大差异且该差异可能持续存在时，公司管理层委托专业机构进行独立的专业交通研究，以确定适当的调整。

2、无形资产减值准备

在考虑无形资产减值问题时需对其可收回金额做出估计。

在对无形资产进行减值测试时，管理层计算兰海高速广西南宁那南段未来现金流量以确定其可收回金额。公司密切复核有关情况，一旦有迹象表明需要调整相关会计估计的假设，公司将在有关迹象发生的期间作出调整。根据管理层的最佳估计，截至2025年12月31日兰海高速广西南宁那南段收费权未发生减值。管理层根据现有经验进行估计的结果可能受业务发展及外部环境等因素的影响，而导致与下一年度的实际结果有所不同。

3、会计估计变更说明

1）变更内容及原因

表：会计估计变更的内容和原因

会计估计变更的内容和原因	审批程序
第一次会计估计变更： 2024 年 7 月，北投集团开始筹划本项目高速公路不动产投资信托基金（公募 REITs）相关发行工作，基于谨慎性原则，管理层根据宏观经济、地方发展、项目周边路网新通行情况重新对本项目会计估计影响重大的总车流量重新进行估计变更，并委托专业交调机构进行评估。 第二次会计估计变更： 2025 年 6 月，基于近期影响车流量的客观因素发生较大变动，项目公司管理层根据市场对宏观经济的预测趋势变化、项目周边路网建设计划等因素重新对本项目会计估计影响重大的总车流量重新进行估计变更，并委托专业交调机构进行评估。 综上所述，根据预测车流量复核结果，本项目分别于 2024 年 7 月 1 日、2025 年 4 月 1 日变更持有的收费权按车流量法计提的单位摊销额，以更加客观、公允地反映本项目的财务状况和经营成果。	2024 年 12 月 15 日，北投集团财务金融部出具《关于兰州至海口高速公路广西南宁至南间段（沿海高速改扩建一期工程）项目折旧摊销有关事项的说明》； 2025 年 6 月 23 日，项目公司执行公司事务的董事、财务总监通过了《关于公司会计估计变更的议案》。

2）开始适用的时点

第一次会计估计变更事项自2024年7月1日起开始执行。

第二次会计估计变更事项自2025年4月1日起开始执行。

3）本次会计估计变更对本项目的影响

根据会计估计变更的内容，报告期内受影响的备考报表相关项目影响如下：

对备考资产负债表的影响：

第一次会计估计变更影响2024年12月31日：

表：第一次会计估计变更影响

单位：元

受影响的项目	变更前	变更后	累计影响数
资产合计：	2,277,561,998.20	2,257,020,480.54	-20,541,517.66
其中：无形资产	2,196,559,149.51	2,176,017,631.85	-20,541,517.66
负债合计：	1,209,256,473.38	1,209,256,473.38	-
净资产合计：	1,068,305,524.82	1,047,764,007.16	-20,541,517.66

注：2024 年期间，应交税费由北投集团统一对外支付，未纳入备考财务报表范围，故本次会计估计变更不影响总负债。

第二次会计估计变更影响2025年12月31日：

表：第二次会计估计变更影响

单位：元

受影响的项目	变更前	变更后	累计影响数
资产合计：	2,306,425,398.20	2,288,211,446.10	-18,213,952.10
其中：无形资产	2,085,267,253.68	2,067,053,301.58	-18,213,952.10
负债合计：	1,513,092,291.59	1,510,360,198.77	-2,732,092.82
其中：递延所得税负债	3,906,096.26	1,174,003.44	-2,732,092.82
净资产合计：	793,333,106.61	777,851,247.33	-15,481,859.28

对备考利润表的影响：

第一次会计估计变更影响2024年度：

表：第一次会计估计变更影响

单位：元

受影响的项目	变更前	变更后	累计影响数
营业成本	116,488,474.59	137,029,992.25	20,541,517.66
所得税费用	21,522,879.22	18,441,651.57	-3,081,227.65
净利润	121,962,982.24	104,502,692.24	-17,460,290.00

第二次会计估计变更影响2025年度：

表：第二次会计估计变更影响

单位：元

受影响的项目	变更前	变更后	累计影响数
营业成本	160,989,366.89	179,203,318.99	18,213,952.10
所得税费用	13,113,698.05	10,381,605.23	-2,732,092.82
净利润	74,310,955.62	58,829,096.34	-15,481,859.28

（六）运营收入构成及比例

2023年度、2024年度、2025年度，项目公司运营收入构成情况如下表所示：

表：项目公司最近三年运营收入构成及比例

单位：元

营业收入构成及比例	2025 年度		2024 年度		2023 年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
通行费收入	310,387,531.64	99.91%	306,484,254.00	99.69%	327,687,994.34	99.66%
广告牌租赁收入	275,229.36	0.09%	946,325.04	0.31%	1,124,438.87	0.34%
营业收入合计	**310,662,761.00**	**100.00%**	**307,430,579.04**	**100.00%**	**328,812,433.21**	**100.00%**

1、通行费收入

2023年、2024年、2025年项目公司通行费收入分别为32,768.80万元、30,648.43万元、31,038.75万元，增加变动的主要原因如下：

2023年：项目全年通行费收入同比增加35.06%，自然车交通量同比增加68.58%，主要受以下因素影响：①从2022年12月底后，全国各地放开管控措施，各省市取消高速公路防控检测点，不再限制人员跨地区流动，促进客车出行需求快速释放，2023年客车交通量增长101.06%。随着各地经济陆续复苏，进出口贸易经济强势复苏，在港口经济的带动下，货运行业逐渐恢复，但恢复速度较为缓慢，2023年货车交通量增长6.01%。虽交通量和通行费逐步增长，但路段交通量增长率大于通行费增长率。②2023年1-2月，国道危旧桥梁改造工程G325线K782+808莲花江中桥改造，部分车辆转移至本项目。受上述因素的影响，2023年通行费收入和车流量大幅增长。

2024年：项目全年通行费收入同比下降6.47%，自然车交通量同比下降6.57%，主要受以下因素影响：①2023年1-2月，国道危旧桥梁改造工程G325线K782+808莲花江中桥改造，部分车辆转移至本项目。改造工程完工后客货运车辆回流至G325国道，项目相应的交通量有所下降，尤其是货车下降较明显。故2024年1-2月通行费较2023年1-2月通行费收入下降。②南宁-湛江公路南宁至博白那卜段于2024年6月全线通车，相比G75兰海高速，该路段往返南宁与广西东部方向路程更短，分流了原本项目部分车流。③2024年1月国务院印发《重点省份分类加强政府投资项目管理办法（试行）》要求加强高风险债务省份政府投资项目管理，2024年广西交通、市政、产业园区、各类楼堂馆所和棚户区改造等固定资产投资增速下降明显，相应的交通量有所下降，尤其是货车下降较明显。

2025年：项目全年通行费收入同比增长1.25%，自然车交通量同比下降3.74%，主要受区域路网完善、经济环境变化、交通方式竞争加剧、收费标准调整等方面因素影响，表现为：①南宁-湛江公路南宁至博白那卜段于2024年6月全线通车，相比G75兰海高速，该路段往返南宁与广西东部方向路程更短，分流了原本项目部分车流；但因该项目通车已满一年，从通车至今的月均交通量变化趋势来看，该项目与周边路网的承担交通量已基本稳定。②广西铁路网络持续完善，高铁运营升级、货运铁路运力提升，吸引煤炭、矿石等大宗商品运输 “公

转铁”；企业优化运输方案、为控成本绕行二级公路。多式联运发展推动公铁高效衔接，2025年西部陆海新通道班列发运集装箱货物142.5万标箱，同比增长47.6%，通道运量增长态势强劲，进一步加剧公路货车流量下降。③本项目自2024年8月16日零时起，一类客车收费标准由0.4元/车公里调整为0.5元/车公里（提高25%）、四类客车收费标准由1.3元/车公里调整为1.45元/车公里（提高约11.5%），其他车型收费标准保持不变，客车为本项目主要服务车型，收费标准的提升对通行费收入增加影响较明显，导致交通量下降但通行费收入小幅增长。

2、广告牌租赁收入

2023年、2024年、2025年项目公司广告牌租赁收入分别为112.44万元、94.63万元、27.52万元。主要原因是：①2023-2024年计入备考报表的广告牌租赁收入为广西北部湾恒信资产经营有限公司（简称“恒信公司”）取得的收入总额，未考虑恒信公司的经营成本，2025年与恒信公司签订租赁协议约定30万元/年，为路衍资产租赁纯利润，因此降幅较大。②高速公路广告牌出租率下降是市场供需失衡、政策收紧、行业转型及经济环境变化共同作用的结果；且数字化广告（如互联网、社交媒体）的兴起，以及高速公路广告牌的投放所产生的效果其转化率并不明显，使得部分广告主从传统广告投放，转向线上投放，致使广告牌租赁收入逐年下降。

（七）运营成本构成及比例

2023年度、2024年度、2025年度，项目公司主要成本构成情况如下表所示：

表：项目公司最近三年主要成本构成及占收入比例

单位：元

主要成本构成及占收入比	2025年度		2024年度		2023年度	
	金额	占收入比	金额	占收入比	金额	占收入比
人工成本	32,238,217.97	10.38%	28,247,094.18	9.19%	33,537,012.82	10.20%
维修改造成本	1,245,000.00	0.40%	620,200.00	0.20%	584,600.00	0.18%
运营管理成本	31,908,384.84	10.27%	26,863,989.85	8.74%	24,591,698.00	7.48%
折旧摊销	113,811,716.18	36.64%	81,298,708.22	26.44%	69,899,590.13	21.26%
合计	**179,203,318.99**	**57.68%**	**137,029,992.25**	**44.57%**	**128,612,900.95**	**39.11%**

1、人工成本

2023年度、2024年度、2025年度，项目公司人工成本分别为3,353.70万元、2,824.71万元、3,223.82万元，占当期收入比例分别为10.20%、9.19%、10.38%，造成波动的主要原因：2024年新发展集团实行薪酬体系改革，新薪酬标准较旧标准总体降低，2025年集团为推进

REITs项目发行进度，成立项目公司及那南运营管理中心，组织架构、人员配比发生改变，人工成本口径较历史有较大区别。

2、维修改造成本

2023年度、2024年度、2025年度，项目公司维修改造成本分别为58.46万元、62.02万元、124.50万元，占当期收入比例分别为0.18%、0.20%、0.40%，2025年变动较大的原因为：2025年计划实施办公楼、宿舍楼外墙维修翻新、收费站厕所维修翻新、消防改造工程等，故维修改造支出较其他年份变动较大。

3、运营管理成本

2023年度、2024年度、2025年度，项目公司运营管理成本分别为2,459.17万元、2,686.40万元、3,190.84万元，占当期收入比例分别为7.48%、8.74%、10.27%，运营管理成本包含通行养护支出、办公费、水电费、绿化费、物业管理费等，随着高速公路运营的时间越长，设施的老化程度高，所需的运营费用会逐年递增。

4、折旧摊销

2023年度、2024年度、2025年度，项目公司折旧摊销分别为6,989.96万元、8,129.87万元、11,381.17万元，占当期收入比例分别为21.26%、26.44%、36.64%，其中无形资产按车流量法计提摊销，首先根据收费权剩余年限预计年限内的总车流量，算出单位车流量摊销额，然后每月根据实际车流量计提摊销。2025年折旧摊销较高主要是因为2025年根据新交通量预测报告调整总车流量，无形资产摊销金额随之增长。

5、各类成本占营业收入的比重与同行业可比项目对比情况

项目公司各类成本占营业收入的平均比重与同业可比项目对比情况：

表：项目公司各类成本占营业收入的比重与同行业可比项目对比情况

各类成本占营业收入的平均比重	易方达广西北投高速REIT	华夏中国交建高速REIT	中金安徽交控REIT	国金中国铁建高速REIT	浙商沪杭甬REIT	平安广州广河REIT	华夏越秀高速REIT	中金山东高速REIT	易方达深高速REIT	华夏南京交通高速公路REIT
人工成本 维修改造成本 运营管理成本	18.99%	19.98%	16.86%	19.21%	25.16%	13.98%	16.02%	28.68%	16.86%	37.11%
折旧摊销	27.99%	39.60%	86.82%	58.29%	37.18%	48.84%	47.63%	31.39%	34.73%	34.80%
合计	**46.98%**	**59.58%**	**103.67%**	**77.50%**	**62.34%**	**62.82%**	**63.65%**	**60.07%**	**51.60%**	**71.91%**

注：1、同业可比项目的各类成本占营业收入的平均比重情况根据各基金2024年年度报告中披露的各底层项目公司营业收入、营业成本及主要费用情况计算得出。

2、因各项目披露的成本费用项目口径不同，统计本项目的各项成本占营业收入比重取2023-2025年度各项成本合计数占各年度营业收入合计数的比重；统计同业各项目的人工成本、维修改造成本、运营管理成本的合计占营业收入比重取各项目2024年度报告中披露的养护成本、运营管理成本/运营管理费、其他营业成本、管理费用、其他成本/费用的合计数占营业收入的比重。

项目公司的运管成本、折旧摊销成本和总成本分别占营业收入的18.99%、27.99%和46.98%，处于同行业合理水平内（同行业项目上述三项占比区间分别为13.98%-37.11%、31.39%-86.82%、51.60%-103.67%）。

（八）盈利能力分析

2023年度、2024年度、2025年度，项目公司的盈利能力情况如下表所示：

表：项目公司最近三年盈利能力情况

单位：元

项目	2025 年度	2024 年度	2023 年度
营业收入	**310,662,761.00**	**307,430,579.04**	**328,812,433.21**
营业成本	179,203,318.99	137,029,992.25	128,612,900.95
毛利润	131,459,442.01	170,400,586.79	200,199,532.26
毛利率	42.32%	55.43%	60.89%
管理费用	-	-	-
财务费用	60,861,454.72	46,343,168.41	57,995,495.74
期间费用占营业收入比率	**19.59%**	**15.07%**	**17.64%**
营业利润	**69,210,701.57**	**122,944,343.81**	**140,979,646.77**
利润总额	**69,210,701.57**	**122,944,343.81**	**140,979,646.77**
净利润	**58,829,096.34**	**104,502,692.24**	**119,832,699.75**
息税折旧摊销前利润（EBITDA）	**244,043,954.20**	**250,938,358.96**	**268,876,796.19**
营业利润率	**22.28%**	**39.99%**	**42.88%**
净利润率	**18.94%**	**33.99%**	**36.44%**
息税折旧摊销前利润（EBITDA）率	**78.56%**	**81.62%**	**81.77%**

2023年度、2024年度、2025年度，项目公司营业收入分别为3.29亿元、3.07亿元、3.11亿元，项目公司营业收入主要由通行费收入构成。2023年度、2024年度、2025年度，项目公司营业成本分别为1.29亿元、1.37亿元、1.79亿元，2023年度至2025年度营业成本受到养护

支出的影响略有波动，但整体保持稳定，项目公司营业成本主要为资产的折旧摊销、通行养护支出、职工薪酬。

2023年度、2024年度、2025年度，项目公司毛利润分别为2.00亿元、1.70亿元、1.31亿元，毛利率分别为60.89%、55.43%、42.32%。2023年度、2024年度、2025年度，项目公司息税折旧摊销前利润（EBITDA）分别为2.69亿元、2.51亿元、2.44亿元，息税折旧摊销前利润（EBITDA）率分别为81.77%、81.62%、78.56%。2023年解除防控后通行费出现爆发式增长。2024年-2025年毛利率变动受货运需求疲软、政策驱动的运输结构调整、运力过剩导致的恶性竞争等各种因素的影响，车流下降明显，其次2024年12月、2025年4月调整预计总车流量，无形资产摊销同比增长，导致2023年至2025年毛利率、净利率、息税折旧摊销前利润（EBITDA）率呈现缓慢下降的趋势。

2025年自然车流量合计1,179.51万辆，上年同期自然车流量合计1,236.97万辆，下降4.65%，通行费收入31,038.75万元，上年同期通行费收入为30,648.43万元，增长1.27%，两者不匹配的原因是自2024年8月16日零时起，一类客车收费标准由0.4元/车公里调整为0.5元/车公里（提高25%）、四类客车收费标准由1.3元/车公里调整为1.45元/车公里（提高约11.5%）。因兰海高速广西南宁那南段主要以一型客车为主约占总车流的76%，执行新的标准后，兰海高速广西南宁那南段客车通行费清分收入同比增长约16.4%，因此车流量波动与通行费波动不匹配。

2023年度、2024年度、2025年度，项目公司期间费用分别为0.58亿元、0.46亿元、0.61亿元，占营业收入比例分别为17.64%、15.07%、19.59%。项目公司期间费用主要为财务费用，主要系借款利息形成。造成2025年同比增长主要系出于项目发行策划需要将银团贷款置换为北投集团股东借款，相关利息费用并由项目公司单独核算所致，利率协定为5%。

整体来看，2023年度至2025年度项目公司营业收入、净利润、息税折旧摊销前利润总体处于稳健水平，盈利能力稳定。

（九）资产结构分析

截至2023年末、2024年末及2025年末，项目公司资产主要由非流动资产构成，情况如下：

表：项目公司最近三年末资产构成情况

单位：元

项目	2025年12月31日		2024年12月31日		2023年12月31日	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
货币资金	127,773,306.59	5.58%	-	-	-	-

应收账款	4,600,776.32	0.20%	-	-	-	-
其他应收款	115,553.30	0.01%	-	-	-	-
其他流动资产	9,816,509.53	0.43%	-	-	-	-
流动资产合计	**142,306,145.74**	**6.22%**	**-**	**-**	**-**	**-**
固定资产净值	78,119,472.80	3.41%	81,002,848.69	3.59%	80,148,261.89	3.44%
固定资产清理	732,525.98	0.03%	-	-	-	-
无形资产净值	2,067,053,301.58	90.33%	2,176,017,631.85	96.41%	2,252,626,953.49	96.56%
非流动资产合计	**2,145,905,300.36**	**93.78%**	**2,257,020,480.54**	**100.00%**	**2,332,775,215.38**	**100.00%**
资产合计	**2,288,211,446.10**	**100.00%**	**2,257,020,480.54**	**100.00%**	**2,332,775,215.38**	**100.00%**

截至2023年末、2024年末及2025年末，项目公司非流动资产金额分别为23.33亿元、22.57亿元和21.46亿元，项目公司非流动资产下降主要系无形资产每年摊销所致。

1、货币资金

截至2025年末，项目公司货币资金12,777.33万元，资金来源主要为通行费收入。

2、应收账款

截至2025年末，项目公司应收账款460.08万元，均为应收联网清分中心12月通行费。

3、其他应收款

截至2025年末，项目公司其他应收款11.56万元，其中11.14万元为应收北投集团资金中心存款利息、0.41万元为项目公司代付新发展公司职工6月份（原在项目公司任职职工）的职工薪酬。

4、其他流动资产

截至2025年末，项目公司其他流动资产981.65万元，主要原因为2025年12月项目公司获得南宁市发改委关于西部大开发企业所得税优惠政策资格的认定，企业所得税税率由25%调整为15%，根据该认定结果，年度汇算清缴应向税局申请退付企业所得税981.65万元。

5、固定资产

截至2023年末、2024年末及2025年末，项目公司固定资产净值分别为0.80亿元、0.81亿元和0.78亿元，占资产总额的比例分别为3.44%、3.59%和3.41%。

6、无形资产

截至2023年末、2024年末及2025年末，项目公司无形资产净值分别为22.53亿元、21.76亿元和20.67亿元，占资产总额的比例分别为96.56%、96.41%和90.33%。基于项目公司的商业模式，资产中呈现出无形资产占比较高的特点。近三年无形资产规模逐年下降，主要系在报告期内项目公司采用车流量法对无形资产进行摊销，即以原值减累计摊销后在资产负债表中进行列示所致。

（十）负债结构分析

截至2023年末、2024年末及2025年末，项目公司的负债构成情况如下：

表：项目公司最近三年末负债构成情况

单位：元

项目	2025年12月31日		2024年12月31日		2023年12月31日	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
流动负债合计	1,509,186,195.33	99.92%	1,209,256,473.38	100.00%	43,975,000.00	3.59%
非流动负债合计	1,174,003.44	0.08%	-	-	1,181,725,000.00	96.41%
负债总额	**1,510,360,198.77**	**100.00%**	**1,209,256,473.38**	**100.00%**	**1,225,700,000.00**	**100.00%**

截至2023年末、2024年末、2025年末，项目公司的负债总额分别为12.26亿元、12.09亿元、15.10亿元，2023年至2024年负债总额整体呈下降趋势，主要系项目公司持续还本付息，2025年12月31日增长主要系项目公司本年度股东减资以及未支付12月增值税导致。

1、流动负债分析

2024年末流动负债较2023年末流动负债增加主要原因系项目公司与北投集团签署《内部借款协议》，借款金额为1,203,712,500元，期限自2025年1月1日至2025年12月31日止，借款用途为项目公司偿还《广西沿海高速公路改扩建一期工程（南宁至南间段）项目人民币资金银团贷款合同》项下的银行贷款本息，因此由长期借款转为其他应付款。另外流动负债新增应付新发展集团固定资产采购款。2025年末流动负债较2024年末流动负债增加主要原因是其他应付款增加，系根据股东决议，北投集团减资3亿元，净资产减少，其他应付款增加。

表：项目公司最近三年流动负债

单位：元

项目	2025年12月31日		2024年12月31日		2023年12月31日	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比

应付账款	2,273,536.00	0.15%	5,543,973.38	0.46%	-	-
应付职工薪酬	119,105.00	0.01%	-	-	-	-
应交税费	970,282.13	0.06%	-	-	-	-
其他应付款	1,505,823,272.20	99.78%	1,203,712,500.00	99.54%	-	-
一年内到期的非流动负债	-	-	-	-	43,975,000.00	100.00%
流动负债合计	**1,509,186,195.33**	**100.00%**	**1,209,256,473.38**	**100.00%**	**43,975,000.00**	**100.00%**

2、非流动负债分析

项目公司非流动负债主要由长期借款构成。截至2023年末、2024年末、2025年末，项目公司的非流动负债总额分别为11.82亿元、0亿元、0.01亿元，近三年负债总额整体呈下降趋势，主要系项目公司持续还本付息，长期借款减少所致。项目公司2024年长期借款由北投集团全额偿还。2025年12月31日递延所得税负债余额形成原因为企业根据工作量法计提无形资产摊销，根据税法相关规定“无形资产按照直线法计算的摊销费用，准予扣除”，即会计准则与税法计量方法的不一致，形成递延所得税负债。

表：项目公司最近三年非流动负债

单位：元

项目	2025 年 12 月 31 日		2024 年 12 月 31 日		2023 年 12 月 31 日	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
长期借款	-	-	-	-	1,181,725,000.00	100.00%
递延所得税负债	1,174,003.44	100.00%	-	-	-	-
非流动负债合计	**1,174,003.44**	**100.00%**	**-**	**-**	**1,181,725,000.00**	**100.00%**

（十一）偿债能力分析

截至2023年末、2024年末、2025年末，项目公司的偿债能力情况如下：

表：项目公司最近三年偿债能力情况

项目	2025 年 12 月 31 日 /2025 年度	2024 年 12 月 31 日 /2024 年度	2023 年 12 月 31 日 /2023 年度
资产负债率	66.01%	53.58%	52.54%

近三年，项目公司资产负债率基本保持稳定，2023年末、2024年末、2025年末资产负债率为52.54%、53.58%、66.01%，2025年波动较大主要系进行了股东减资后形成应付股东减资款项所致。

（十二）相关税金和费用

1、项目公司主要税种及税率

表：项目公司主要税种及税率

税种	计税依据	税率
企业所得税	应纳税所得额	15%
增值税	应纳增值税额	3%（征收率）、9%
城市维护建设税	实际缴纳的增值税税额	7%
教育费附加	实际缴纳的增值税税额	3%
地方教育费附加	实际缴纳的增值税税额	2%

2、税收优惠

根据《财政部国家税务总局海关总署关于西部大开发税收优惠政策问题的通知（财税[2001]202号）》《国家税务总局关于深入实施西部大开发战略有关企业所得税问题的公告（2012年第12号）》《关于延续西部大开发企业所得税政策的公告》（财政部税务总局国家发展改革委公告2020年第23号），自2021年1月1日至2030年12月31日，对设在西部地区的鼓励类产业企业继续享受减按15%的税率征收企业所得税。根据南宁市发展和改革委员会关于反馈若干企业国家鼓励类产业认定意见的复函（南发改函[2025]1298号），本项目经营管理的“兰海高速广西南宁那南段”作为国家高速公路网主干线和西部开发公路干线，符合《产业结构调整指导目录（2024年版）》第一类第二十四项第1条“公路交通网络建设：国家高速公路网项目建设，国省干线改造升级，汽车客货运站、城市公交站，城市公共交通”条款、第5条“公路安全应急保障技术及应用：公路管理服务、公路应急保障体系建设运营车辆安全监控记录系统开发与应用”。因此项目公司享受西部大开发税收优惠政策，减按15%的税率征收企业所得税。

3、税金及附加

项目公司最近三年税金及附加费用如下：

表：项目公司最近三年税金及附加

单位：元

税金及附加构成及占收入比	2025 年度		2024 年度		2023 年度	
	金额	占收入比	金额	占收入比	金额	占收入比
城市维护建设税	653,547.24	0.21%	649,293.50	0.21%	714,267.50	0.22%
教育费附加	280,091.68	0.09%	278,268.64	0.09%	306,073.36	0.09%
地方教育费附加	186,727.78	0.06%	185,512.43	0.06%	204,048.90	0.06%
印花税	266,919.02	0.09%	-	-	-	-
合计	**1,387,285.72**	**0.45%**	**1,113,074.57**	**0.36%**	**1,224,389.76**	**0.37%**

注：2025 年印花税主要系项目公司设立营业账簿形成的应税项目。

2023 年、2024 年、2025 年，项目公司税金及附加分别为 122.44 万元、111.31 万元、138.73 万元，占营收比分别为 0.37%、0.36%、0.45%。2024 年较 2023 年下降的主要原因系通行费收入下降，导致增值税及附加税费下降；2025 年较 2024 年上升的主要原因系通行费收入上升，导致增值税及附加税费上升，另外 2025 年北投集团将项目资产、负债以及相关人员划转成立项目公司，资本公积、实收资本增加，需缴纳营业账簿印花税 26.69 万元。

4、财务费用

项目公司最近三年财务费用如下：

表：项目公司最近三年财务费用

单位：元

财务费用构成及占收入比	2025 年度		2024 年度		2023 年度	
	金额	占收入比	金额	占收入比	金额	占收入比
利息支出	61,021,536.45	19.64%	46,695,306.93	15.19%	57,997,559.29	17.64%
减：利息收入	161,269.82	0.05%	360,928.80	0.12%	2,456.20	0.00%
利息净支出	60,860,266.63	19.59%	46,334,378.13	15.07%	57,995,103.09	17.64%
银行手续费及其他	1,188.09	0.00%	8,790.28	-	392.65	-
合计	**60,861,454.72**	**19.59%**	**46,343,168.41**	**15.07%**	**57,995,495.74**	**17.64%**

2023-2025 年项目公司财务费用分别为 5,799.55 万元、4,634.32 万元、6,086.15 万元，分别占营业收入比重为 17.64%、15.07%、19.59%。2024 年财务费用占收入比重较 2023 年财务费用占收入比重下降，主要系 2023-2024 年期间不动产项目贷款利率由 5 年以上 LPR4.30%下降至 3.6%、项目贷款本金减少 2,198.75 万元，不动产项目的利息支出也由此下降所致。造成 2025 年同比增长主要系出于项目发行策划需要将银团贷款置换为北投集团股东借款，相关利息费用并由项目公司单独核算所致，利率协定为 5%。

5、所得税费用

项目公司最近三年所得税费用如下：

表：项目公司最近三年所得税费用

单位：元

所得税费用构成及占收入比	2025 年度		2024 年度		2023 年度	
	金额	占收入比	金额	占收入比	金额	占收入比
当期所得税费用	9,207,601.79	2.96%	18,441,651.57	6.00%	21,146,947.02	6.43%
递延所得税费用	1,174,003.44	0.38%	-	-	-	-
合计	**10,381,605.23**	**3.34%**	**18,441,651.57**	**6.00%**	**21,146,947.02**	**6.43%**

2023 年、2024 年、2025 年，项目公司所得税费用分别为 2,114.69 万元、1,844.17 万元、1,038.16 万元，占营收比分别为 6.43%、6.00%、3.34%。2024 年较 2023 年下降的主要原因系通行费收入下降，导致企业所得税下降；2025 年较 2024 年下降主要原因系折旧摊销、财务费用等成本费用增加，企业所得税应纳税所得额减少，导致企业所得税下降。

（十三）资本性支出

表：项目公司最近三年资本性支出

单位：元

资本性支出构成及占收入比	2025 年度		2024 年度		2023 年度	
	金额	占收入比	金额	占收入比	金额	占收入比
电子设备	2,696,536.00	0.87%	4,957,629.20	1.61%	-	-
房屋及建筑物	-	-	586,344.18	0.19%	-	-
合计	**2,696,536.00**	**0.87%**	**5,543,973.38**	**1.80%**	**0.00**	**0.00%**

2023-2025 年项目公司资本性支出分别为 0.00 万元、554.40 万元、296.65 万元，占营收比分别为 0.00%、1.80%、0.87%，主要为经营发展需要而购建的固定资产。

（十四）现金流量情况

项目公司最近三年现金流量整体情况如下：

表：项目公司最近三年现金流量整体情况

单位：元

项目	2025 年度	2024 年度	2023 年度
经营活动产生的现金流量净额	221,819,159.68	241,776,404.26	257,661,688.49
投资活动产生的现金流量净额	-5,954,283.38	-	-
筹资活动产生的现金流量净额	-88,091,569.71	-241,776,404.26	-257,661,688.49
现金及现金等价物净增加额	127,773,306.59	-	-

期末现金及现金等价物余额	127,773,306.59	-	-

1、经营活动现金流量分析

表：项目公司最近三年经营活动产生的现金流量情况

单位：元

项目	2025 年度	2024 年度	2023 年度
销售商品、提供劳务收到的现金	315,075,117.01	315,678,781.62	337,518,634.17
收到的税费返还	-	-	-
收到其他与经营活动有关的现金	131,794,074.63	1,392,423.09	1,228,094.57
经营活动现金流入小计	**446,869,191.64**	**317,071,204.71**	**338,746,728.74**
购买商品、接受劳务支付的现金	62,984,285.85	27,484,189.85	25,176,298.00
支付给职工以及为职工支付的现金	2,245,151.06	28,247,094.18	33,537,012.82
支付的各项税费	28,845,428.96	19,554,726.14	22,371,336.78
支付其他与经营活动有关的现金	130,975,166.09	8,790.28	392.65
经营活动现金流出小计	**225,050,031.96**	**75,294,800.45**	**81,085,040.25**
经营活动产生的现金流量净额	**221,819,159.68**	**241,776,404.26**	**257,661,688.49**

2023-2025 年，项目公司经营活动的现金流量净额分别为 25,766.17 万元、24,177.64 万元、22,181.92 万元。报告期内项目经营活动现金流入主要为通行费收到的现金、项目资金结余存放金融机构的活期存款利息收入；经营活动现金流出主要为接受养护/运管服务、支付当期企业所得税、以及支付职工薪酬的现金；其中 2025 年收到其他与经营活动有关的现金、支付其他与经营活动相关的现金异常波动系资金归集本金 13,097.52 万元的划出、收回所致。

2、投资活动现金流量分析

表：项目公司最近三年投资活动产生的现金流量情况

单位：元

项目	2025 年度	2024 年度	2023 年度
投资活动现金流入小计	**-**	**-**	**-**
购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金	5,954,283.38	-	-
投资活动现金流出小计	**5,954,283.38**	**-**	**-**
投资活动产生的现金流量净额	**-5,954,283.38**	**-**	**-**

2023-2024 年度无投资业务活动支出，年度支出及流入的现金流量为 0.00 万元，2025

年支付 2024 年南宁运营分公司代垫的固定资产采购款 554.40 万元、支付直接采购的固定资产款项 41.03 万元。

3、筹资活动现金流量分析

表：项目公司最近三年筹资活动产生的现金流量情况

单位：元

项目	2025 年度	2024 年度	2023 年度
吸收投资收到的现金	1,000,000.00	-	-
筹资活动现金流入小计	**1,000,000.00**	**-**	**-**
分配股利、利润或偿付利息支付的现金	89,091,569.71	241,776,404.26	257,661,688.49
筹资活动现金流出小计	**89,091,569.71**	**241,776,404.26**	**257,661,688.49**
筹资活动产生的现金流量净额	**-88,091,569.71**	**-241,776,404.26**	**-257,661,688.49**

2023 年度、2024 年度、2025 年度，筹资活动产生的现金流量净额分别是-25,766.17 万元、-24,177.64 万元、-8,809.16 万元。2023 年分配股利、利润或偿付利息支付的现金 24,177.64 万元，其中不动产项目专项贷款产生利息 5,799.76 万元、不动产项目资金结余形成的盈余资金视为对原始权益人的分配 19,966.41 万元；2024 年分配股利、利润或偿付利息支付的现金 25,766.17 万元，其中不动产项目专项贷款利息 4,669.53 万元、不动产项目资金结余形成的盈余资金视为对原始权益人的分配 19,508.11 万元；2025 年分配股利、利润或偿付利息支付的现金 8,909.16 万元，其中支付北投集团内部借款利息 5,934.97 万元、向股东分配股利 2,974.19 万元。

三、不动产项目收费权或者经营权取得依据、收费标准、经营期限的法律法规规定

（一）不动产项目收费权或者经营权取得依据及经营期限

2024 年 7 月 29 日，桂政函〔2024〕121 号文明确“原则同意兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）收费期限核定为 25 年。该项目于 2019 年起变更为经营性高速公路，并由广西北部湾投资集团有限公司承担运营、养护与管理责任。根据《收费公路管理条例》和《广西壮族自治区交通运输厅 广西壮族自治区发展和改革委员会 广西壮族自治区财政厅关于顺延全区收费公路收费期限的通知》（桂交财务发[2020]58 号）等规定，该项目收费期限从 2018 年 6 月 1 日起至 2043 年 8 月 18 日止。车辆通行费收费标准按有关规定，由你们组织审核并公布执行。”

（二）收费标准

根据《广西壮族自治区人民政府关于兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）收费标准及收费期限的批复》《广西壮族自治区

交通运输厅 广西壮族自治区发展和改革委员会 广西壮族自治区财政厅关于兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）收费标准及收费期限的批复》（桂交财审函〔2024〕325号），自2024年8月16日起，本项目执行新收费标准，一类客车由0.4元/车公里调整为0.5元/车公里，四类客车由1.3元/车公里调整为1.45元/车公里，其余车型收费标准不变。调整前后的收费标准如下：

表：兰海高速广西南宁那南段客车收费标准

类别	车辆类型	核定载人数	收费标准（元/车公里）	收费标准（元/车公里）	桥隧收费标准（元/车次）		
			2024年8月16日前	2024年8月16日起	一类	二类	三类
第一类	微型小型	≤9	0.40	0.50	1.2	2.2	3.2
第二类	中型、乘用车列车	10-19	0.80	0.80	2.4	4.4	6.4
第三类	大型	≤39	1.20	1.20	3.0	5.5	8.0
第四类		≥40	1.30	1.45	3.6	6.6	9.6

表：兰海高速广西南宁那南段货车收费标准

车型分类	车长和最大允许总质量	基本收费标准（元/车公里）	桥隧收费标准（元/车公里）
一类货车（含专项作业车）	2轴，车长小于6000mm且最大允许总质量小于4500kg	0.40	0.5
二类货车（含专项作业车）	2轴，车长不小于6000mm或最大允许总质量不小于4500kg	0.89	1.13
三类货车（含专项作业车）	3轴	1.49	1.86
四类货车（含专项作业车）	4轴	1.89	2.36
五类货车（含专项作业车）	5轴	2.19	2.73
六类货车（含专项作业车）	6轴	2.33	2.91
说明：6轴以上专项作业车统一按六类货车执行。6轴以上货车在六类货车收费标准的基础上，基本收费标准及桥隧收费标准每增加1轴增加0.60元/车公里的收费系数。			

由于不动产项目全线无满足收费标准中规定的进行桥隧加收的构筑物，因此不动产项目无桥隧加收。

四、不动产项目运营情况

排除不可抗力因素影响，项目公司通行费收入及运营管养成本较为稳定，净利润与经营性现金流在正常区间内小幅波动。

（一）历史车流量和收费收入情况

本项目改扩建完成后交通量和收费收入情况如下表所示：

表：2018-2025 年正常年度车流量及通行费收入情况

单位：veh/d、亿元

年份	车流量	通行费清分收入
2018 年	24,819	3.19
2019 年	25,268	3.41
2023 年	33,228	3.37
2024 年	31,045	3.16
2025 年	29,884	3.20
2025 年上半年	27,827	1.51
2025 年下半年	31,908	1.69
2018-2019 年复合增长率	1.81%	6.96%
2023-2025 年复合增长率	-5.17%	-2.66%
2018 年-2025 年复合增长率	2.69%	0.05%
2025 年上半年增长率	-10.21%	0.75%
2025 年下半年增长率	2.60%	11.96%

注：上表交通量数据来源于系统统计的各收费单元交易量表，统计数据不包含免费车（节假日免费车、军警车、绿通车、抢险救灾车等）。其中 2019 年节假日免费通行小客车数据缺失，故 2019 年交通量数据未剔除节假日免费通行小客车。

表：历年通行费收入（含税）统计表

年份	全年收入（亿元）	年度增长率	日均收入（万元）	日均增长率	单公里收入（万元）	单公里收入增长率
2018	3.19	-	87.28	-	653.85	-
2019	3.41	6.96%	93.36	6.96%	699.35	6.96%
2020	2.90	-14.89%	101.05	8.24%	595.22	-14.89%
2021	3.83	32.02%	104.90	3.81%	785.81	32.02%
2022	2.50	-34.73%	68.47	-34.73%	512.91	-34.73%
2023	3.37	35.03%	92.45	35.03%	692.56	35.03%
2024	3.16	-6.42%	86.27	-6.68%	648.07	-6.42%
2025	3.20	1.25%	87.59	1.52%	656.14	1.25%

注：1、日均通行费收入为全年通行费收入/全年天数；

2、2020 年日均交通量剔除了免费通行的 79 天，即 2020 年全年天数按可收费天数计为 366 天-79 天=287 天。

3、由于四舍五入误差会导致各项数值加和结果产生细微差异，下同。

2019 年：项目全年通行费收入（含税）同比增长 6.96%，自然车交通量同比增长 1.81%，收费车流量与通行费双增长，总体通行费增幅大于车流量增幅，主要因为经济发展及货运物流的旺盛促进货车通行费收入增长。国家不断出台政策支持北部湾经济区加快发展，经济区国民经济水平不断提高，公路港口运输量不断增长，北部湾港口累计货物吞吐量同比增长 14.7%，持续保持高增长。货运物流的旺盛带动了路段通行费的增长，使得本项目通行费增长大于交通量增长。

2020 年：本年度受到宏观经济及公共卫生事件影响较为严重，其中包括上半年所有车型免费的 79 天（免收通行费的时间范围从 2020 年 2 月 17 日 0 时起，至 2020 年 5 月 6 日 0 时结束），导致全年通行费收入下滑，2020 年全年收入（含税）同比减少 14.89%，但剔除受影响较大的 1-4 月数据后的日均车流量和日均收入仍保持增长，2020 年 5 月至 12 月日均通行费收入同比增长 15.43%，自然车交通量同比增长 19.55%，主要受以下因素影响：1）5 月 6 日恢复收费后，随着复工复产形势的持续向好，货运物流加快恢复并进一步繁荣带动货车通行费清分收入保持增长态势，总体车流量及通行费清分收入同比持续增长，帮助降低了年度通行费清分收入的下降幅度。2）钦州至防城港高速公路南间至钦州段改扩建完工后路况变好，国道 G325 南宁至钦州公路（南间至黎合江段）改扩建进行中，部分车辆分流至本项目，促进车流量增长。

2021 年：项目全年通行费收入（含税）同比增长 32.02%，日均通行费收入（含税）同比增长 3.81%，自然车交通量同比增长 4.45%，自然车交通量增幅大于日均通行费增幅，主要受以下因素影响：1）由于 2020 年上半年所有车型免费的 79 天导致通行费大幅降低。相比之下，2021 年小客车通行费收入因收费期限达到 343 天（除节假日免费通行天数 22 天外），交通量及通行费大幅上涨；2）复工复产形势的持续向好，货运物流随着各行各业的进一步繁荣以及北部湾港口物流的高速增长而持续旺盛，带动高速公路车流量以及通行费增长。

2022 年：项目全年通行费收入（含税）同比减少 34.73%，自然车交通量同比减少 34.72%，主要受以下因素影响：1）2022 年受到宏观经济和公共卫生事件的影响较为严重，尤其是客车下降明显；2）2021 年底大浦路、吴大路、吴隆路全线贯通，贵州、云南往返广东湛江、茂名等地的货运车辆可直接通行吴大路段，无需再绕行本项目和南宁外环高速，导致交通量减少；3）根据广西壮族自治区交通运输厅、广西壮族自治区发展和改革委员会、广西壮族

自治区财政厅印发的《广西高速公路全面推广差异化收费实施方案》，从 2022 年 1 月 1 日起至 2023 年 12 月 31 日止，广西高速公路全面实施差异化收费，2-5 类货车无差别 85 折、6 类货车无差别 98 折。另外，在继续执行现有各类通行费减免政策的基础上，受第四季度货车通行费再减免 10%优惠政策影响，导致通行费持续下降。

2023 年：项目全年通行费收入（含税）同比增加 35.03%，自然车交通量同比增加 68.58%，主要受以下因素影响：1）从 2022 年 12 月底后，全国各地放开管控措施，各省市取消高速公路防控检测点，不再限制人员跨地区流动，促进客车出行需求快速释放，2023 年客车交通量增长 101.06%。随着各地经济陆续复苏，进出口贸易经济强势复苏，在港口经济的带动下，货运行业逐渐恢复，但恢复速度较为缓慢，2023 年货车交通量增长 6.01%。虽交通量和通行费逐步增长，但路段交通量增长率大于通行费增长率。2）2023 年 1-2 月，国道危旧桥梁改造工程 G325 线 K782+808 莲花江中桥改造，部分车辆转移至本项目。受上述因素的影响，2023 年通行费收入和车流量大幅增长。

2024 年：项目全年通行费收入（含税）同比下降 6.42%，自然车交通量同比下降 6.57%，主要变动原因为：1）2023 年 1-2 月，国道危旧桥梁改造工程 G325 线 K782+808 莲花江中桥改造，部分车辆转移至本项目。改造工程完工后客货运车辆回流至 G325 国道，项目相应的交通量有所下降，尤其是货车下降较明显。故 2024 年 1-2 月通行费较 2023 年 1-2 月通行费收入下降；2）南宁-湛江公路南宁至博白那卜段于 2024 年 6 月全线通车，相比 G75 兰海高速，该路段往返南宁与广西东部方向路程更短，分流了原本项目部分车流；3）2024 年 1 月国务院印发《重点省份分类加强政府投资项目管理办法（试行）》要求加强高风险债务省份政府投资项目管理，2024 年广西交通、市政、产业园区、各类楼堂馆所和棚户区改造等固定资产投资增速下降明显，相应的交通量有所下降，尤其是货车下降较明显。

2025 年：项目全年通行费收入（含税）同比增加 1.25%，自然车交通量同比下降 3.74%，主要受区域路网完善、经济环境变化、交通方式竞争加剧、收费标准调整等方面因素影响，表现为：1）南宁-湛江公路南宁至博白那卜段于 2024 年 6 月全线通车，相比 G75 兰海高速，该路段往返南宁与广西东部方向路程更短，分流了原本项目部分车流；但因该项目通车已满一年，从通车至今的月均交通量变化趋势来看，该项目与周边路网的承担交通量已基本稳定。2）广西铁路网络持续完善，高铁运营升级、货运铁路运力提升，吸引煤炭、矿石等大宗商品运输 “公转铁”；企业优化运输方案，为控成本绕行二级公路。多式联运发展推动公铁高效衔接，2025 年西部陆海新通道班列发运集装箱货物 142.5 万标箱，同比增长 47.6%，通道

运量增长态势强劲，进一步加剧公路货车流量下降。3）本项目自 2024 年 8 月 16 日零时起，一类客车收费标准由 0.4 元/车公里调整为 0.5 元/车公里（提高 25%）、四类客车收费标准由 1.3 元/车公里调整为 1.45 元/车公里（提高约 11.5%），其他车型收费标准保持不变，客车为本项目主要服务车型，收费标准的提升对通行费收入增加影响较明显，导致交通量下降但通行费收入小幅增长。

本项目历史年份各月通行费收入如下表所示：

表：各月份通行费收入

各月通行费收入（万元）													
年份	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	合计
2018年	2,906.39	2,067.36	2,935.36	2,997.17	3,004.50	2,433.45	2,584.57	2,884.96	2,473.90	2,260.60	2,636.85	2,672.89	31,858.00
2019年	3,037.33	1,860.25	2,806.93	2,794.29	2,595.57	2,648.50	3,064.15	3,425.10	3,036.79	2,725.09	3,026.78	3,054.17	34,074.96
2020年	2,060.05	684.08	-79.79	-64.80	2,589.50	3,311.90	3,322.82	3,796.61	3,447.51	3,039.94	3,428.86	3,465.02	29,001.70
2021年	3,536.35	2,048.65	3,592.66	3,455.26	3,315.31	3,324.78	3,806.57	3,468.12	3,309.61	2,625.33	2,887.72	2,917.47	38,287.83
2022年	2,774.36	1,545.52	2,148.75	1,996.54	1,884.20	2,058.27	2,040.07	1,976.80	1,999.01	1,979.10	2,292.32	2,296.04	24,990.96
2023年	2,531.81	2,915.06	3,200.35	3,141.20	2,539.06	2,674.39	3,245.14	3,511.13	2,554.54	2,165.02	2,588.55	2,677.91	33,744.16
2024年	2,857.10	2,162.50	2,621.68	2,719.48	2,227.09	2,382.74	2,772.27	3,471.05	2,709.68	2,282.48	2,628.96	2,741.40	31,576.46
2025年	2,830.44	2,091.78	2,664.18	2,525.86	2,327.69	2,642.89	3,146.85	3,590.73	2,536.71	2,218.12	2,630.97	2,763.71	31,969.92
各月通行费收入占全年比重													
年份	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	合计
2018年	9.12%	6.49%	9.21%	9.41%	9.43%	7.64%	8.11%	9.06%	7.77%	7.10%	8.28%	8.39%	100%
2019年	8.91%	5.46%	8.24%	8.20%	7.62%	7.77%	8.99%	10.05%	8.91%	8.00%	8.88%	8.96%	100%
2020年	7.10%	2.36%	-0.28%	-0.22%	8.93%	11.42%	11.46%	13.09%	11.89%	10.48%	11.82%	11.95%	100%
2021年	9.24%	5.35%	9.38%	9.02%	8.66%	8.68%	9.94%	9.06%	8.64%	6.86%	7.54%	7.62%	100%
2022年	11.10%	6.18%	8.60%	7.99%	7.54%	8.24%	8.16%	7.91%	8.00%	7.92%	9.17%	9.19%	100%
2023年	7.50%	8.64%	9.48%	9.31%	7.52%	7.93%	9.62%	10.41%	7.57%	6.42%	7.67%	7.94%	100%
2024年	9.05%	6.85%	8.30%	8.61%	7.05%	7.55%	8.78%	10.99%	8.58%	7.23%	8.33%	8.68%	100%
2025年	8.85%	6.54%	8.33%	7.90%	7.28%	8.27%	9.84%	11.23%	7.93%	6.94%	8.23%	8.64%	100%

注：2020年3月、4月属于公共卫生事件期间通行费免费时段，无通行费收入。另由于前期收费系统更迭变化（2020年取消省界站，实行全国联网）导致车辆通行费产生退还，因此通行费为负数。

（二）各类支付方式占比情况

本项目 2020-2025 年各类支付方式统计如下：

表：2020-2025 年各类支付方式统计表

年份	非现金收费额（万元）	非现金收费额占比	现金收费额（万元）	现金收费额占比	收费合计（万元）
2020 年	20,428.16	70.44%	8,573.54	29.56%	29,001.70
2021 年	36,031.98	94.11%	2,255.85	5.89%	38,287.83
2022 年	23,661.19	94.68%	1,329.77	5.32%	24,990.96
年份	**ETC 收费额（万元）**	**ETC 收费额占比**	**MTC[11]收费额（万元）**	**MTC 收费额占比**	**收费合计（万元）**
2023 年	23,898.76	70.82%	9,845.40	29.18%	33,744.16
2024 年	21,807.31	69.06%	9,769.15	30.94%	31,576.46
年份	**非现金收费额（万元）**	**非现金收费占比**	**现金收费额（万元）**	**现金收费额占比**	**收费合计（万元）**
2025 年	21,229.94	66.41%	10,739.98	33.59%	31,969.92

注：1、上表 2020 至 2024 年数据来源于项目公司提供的收费年报。其中，2020 年，非现金收费额包括 ETC 拆分、交易对账、非现金退费和试点退费。2021-2022 年，非现金收费额包括 ETC 拆分、交易对账、非现金退费、试点退费和移动支付。2023-2024 年，ETC 收费额包括 ETC 拆分、交易对账、非现金退费和试点退费。

2、2025 年收费年报尚未完成编制，数据来源于项目公司提供的《广西高速公路联网通行费清分金额报表》，非现金收费额包括 ETC 拆分、退费补交、次票和对账拆分。

（三）历史断面车流量和收费收入情况

不动产项目 2018 年-2025 年各断面年日均交通量如下所示，分析可知：

1、从各断面交通分布来看，交通量较大的断面为“团福互通-大塘”，2025 年的断面交通量为 33,042veh/d，“起点-那马北互通”断面交通量较小，2025 年的断面交通量为 24,451veh/d。

2、本项目 2018 年-2025 年全线平均交通量复合增长率为 2.69%。

表：日均断面交通量分析（veh/d）

断面名称	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年	2024 年	2025 年	2020-2025 年复合增长率
起点-那马北互通	-	-	18,817	19,132	13,939	24,588	23,619	24,451	5.38%
那马北互通-	24,694	25,532	30,478	32,539	20,500	35,222	33,093	32,559	1.33%

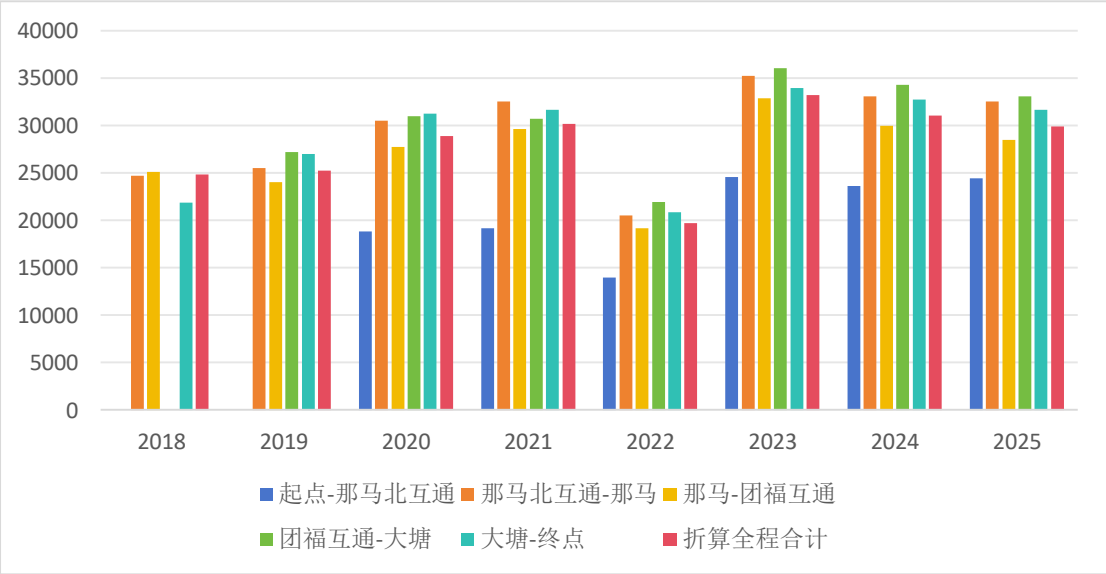
[11] MTC（Manual Toll Collection）：公路半自动车道收费系统

那马									
那马-团福互通	25,097	24,009	27,767	29,600	19,153	32,876	29,938	28,482	0.51%
团福互通-大塘		27,186	30,966	30,699	21,951	36,018	34,270	33,042	1.31%
大塘-终点	21,832	27,010	31,231	31,652	20,839	33,942	32,750	31,623	0.25%
折算全程合计（veh/d）	24,819	25,268	28,907	30,193	19,711	33,228	31,045	29,884	0.67%

注：（1）上表数据来源于系统统计的各收费单元交易量表，统计数据不包含免费车（节假日免费车、军警车、绿通车、抢险救灾车等）。其中，2019 年节假日免费通行小客车数据缺失，故 2019 年交通量数据未剔除节假日免费通行小客车。

（2）2018 年和 2019 年系统报表未列示“起点-那马北互通”断面统计数据。

表：日均断面自然车交通量分析（veh/d）



表：2023 年-2025 年分路段通行费收入数据分析表

路段	2023 年收入（万元）	2024 年收入（万元）	2025 年收入（万元）
起点-那马北互通	899.10	901.30	983.70
那马北互通-那马	3,638.96	3,584.54	3,752.05
那马-团福互通	15,626.74	14,242.76	14,466.16
团福互通-大塘	1,090.95	997.52	973.58
大塘-终点	12,486.96	11,869.53	11,490.50
合计	**33,742.71**	**31,595.64**	**31,665.99**

注：（1）收费系统中未列示 2022 年及以前年份的分断面收入数据。

（2）分断面收入数据和通行费清分收入数据存在差异，原因为：1）收费系统按照清分规则将部分未通行那南段的特情车辆收入清分入账那南段，故通行费清分收入数据包含该部分收

入，但分断面收入数据未统计该部分收入，导致存在差异；2）各收费单元交易量表报表（分断面收入）和通行费收入清分报表统计口径不一致，因此数值略有差别。通行费收入清分报表包含：非现金收入清分+现金收入清分+退费补交清分+次票清分+对账拆分+试点路段退费清分；各收费单元交易量表报表包含 ETC、现金、冲减现金、补录现金等交易类型的数据。

（四）历史车型结构

本项目历史年交通量客货比分析见下表：

表：断面客货交通量占比（自然车）

类型		自然车占比
2018	客运	74.16%
	货运	25.84%
2019	客运	72.55%
	货运	27.45%
2020	客运	69.69%
	货运	30.31%
2021	客运	69.68%
	货运	30.32%
2022	客运	65.83%
	货运	34.17%
2023	客运	78.51%
	货运	21.49%
2024	客运	79.40%
	货运	20.60%
2025	客运	80.07%
	货运	19.93%

注：上表数据来源于系统统计的各收费单元交易量表，统计数据不包含免费车（节假日免费车、军警车、绿通车、抢险救灾车等）。其中，2019 年节假日免费通行小客车数据缺失，故 2019 年交通量数据未剔除节假日免费通行小客车。

本项目客货交通量比例从历史数据分析来看，变化主要如下：

1、2018 年-2019 年，由于本项目承担区域通道间的联系作用，历史客货比例变化幅度较小，客运约占 73%，货运约占 27%。

2、2020 年-2022 年，国内客运需求受到宏观经济及公共卫生事件的影响较为严重，客运量下降；而国内工业生产受到国际进出口需求和国内自身需求的双重影响快速增长，货运

量增长，由此带来客运占比下滑，货运占比增加。客货运结构发生变化，客运占比约 68%，货运占比约 32%。

3、2023 年，伴随大规模公共卫生事件因素消除及管控措施解除，客货运交通量占比结构逐步恢复并超过 2019 年前水平，客运占约 78.5%，货运占约 21.5%。具体原因为：一是特殊影响因素消除及管控措施解除，不再限制人员跨地区流动，客运出行需求快速恢复，客运快速增长。二是 2023 年 1-2 月，国道 G325 改造，部分车辆转移至本项目。综上各因素，2023 年表现出客运增长较高、货运负增长的情况为 2023 年当年在特殊影响因素及管控措施消除前后带来的客货运结构的变化，此后本项目客运和货运结构将逐步恢复稳定。

4、2024 年，因受有关政策的影响，主要为 2024 年 1 月国务院印发《重点省份分类加强政府投资项目管理办法（试行）》要求加强高风险债务省份政府投资项目管理，2024 年广西交通、市政、产业园区、各类楼堂馆所和棚户区改造等固定资产投资增速下降明显，相应的交通量有所下降，2024 年相比 2023 年客货运结构变化幅度较小，客运占比约 79.4%，货运占比约 20.6%。

5、2025 年，自治区交通厅、发改委、财政厅 2025 年 4 月 30 日印发《关于做好小客车周末自驾游广西高速公路通行优惠提振消费工作的通知》（桂交规〔2025〕6 号），自 2025 年 5 月 9 日起至 2025 年 12 月 31 日，每周五 00:00—周日 24:00（法定节假日减免除外），对于外籍小客车实施分车型、分路段差异化收费及分支付方式差异化收费，刺激了外籍小客车出行需求，由此带来客运占比增加。受经济增速放缓、消费能力收缩以及铁路运输竞争力影响，居民可支配收入增幅放缓，导致整体出行需求下降，尤其对价格较为敏感的，在经济环境放缓的情况下，货运车辆为降低运输成本，倾向于绕行二级公路。多式联运发展推动铁路与公路高效衔接，企业得以优化运输方案、降低成本，减少对单一公路运输的依赖，导致货运占比下滑。整体而言，2025 年相比 2024 年客货运结构变化幅度较小，客运占比约 80.07%，货运占比约 19.93%。

整体上来看，本项目交通构成主要以客车为主。以 2025 年数据来看，本项目客车车型占比为 80.07%（自然车）。由于客车交通量增长主要依赖于项目周边区域的汽车保有量、旅游及相关服务业发展，相较货运增长受工业发展形势和贸易环境的影响相对较小。因此，本项目以客车车型占主要地位的交通构成受外部影响较小，未来发展将趋于稳定。

（五）历史交通量数据与可研报告对比分析

根据2014年1月广西壮族自治区交通规划勘察设计研究院出具的《兰州至海口高速公路广西南宁至钦州、钦州至防城港段改扩建工程可行性研究报告》（以下简称“《工可报告》”）显示，该报告交通量预测结果仅提供了特征年2019年、2025年、2030年、2038年的预测值，对比将可比特征年进行插值法计算中间年份交通量，本项目实际交通量与《工可报告》预测交通量的对比结果如下表所示：

表：本项目客货交通量情况

年份	实际交通量（pcu/d）	《工可报告》预测交通量（pcu/d）	差异比例
2019 年	-	45,278	-
2020 年	37,537	47,735	-21.36%
2021 年	49,185	50,193	-2.01%
2022 年	32,692	52,650	-37.91%
2023 年	46,766	55,107	-15.14%
2024 年	43,305	57,565	-24.77%
2025 年	40,712	60,022	-32.17%

注：1、2020 年以前货车采用计重收费模式，无分车型数据进行标准车换算。

2、上述交通量数据统计包含免费车（节假日免费车、军警车、绿通车、抢险救灾车等）。

3、2020 年交通量包含免费通行的 79 天，即 2020 年全年天数按 366 天计算。

从上表可以看出，《工可报告》预测交通量与本项目实际发生交通量相比差异较大，差异原因主要包括：

（1）《工可报告》交通量预测假设为兰州至海口高速公路广西南宁至钦州、钦州至防城港段改扩建工程于 2019 年全线完工，实际改扩建工程分段完工通车，本项目外的其他路段改扩建工程于 2022 年完工通车，改扩建工程全线贯通诱增影响未在 2019 年释放。

（2）2020 年及以后受公共卫生事件以及宏观经济的影响，高速公路客货车交通量下降明显，导致本项目实际交通量与《工可报告》预测交通量差异较大。

（3）《工可报告》预测参数参考的“十三五”经济发展预测目标值，经济增长实际情况与预测目标的差异导致本项目实际交通量与《工可报告》预测交通量有所差异。

（4）《工可报告》编制阶段，在本项目附近的南晓镇规划建设有南宁龙象谷国际旅游度假区项目，总规划面积约 100 平方公里，一期规划约 40 平方公里。龙象谷项目于 2012 年 12 月启动，2014 年列入广西自治区统筹推进的重大项目，原计划 2015 年进入实质性建设阶段。但在推进过程中，遇到建设用地指标、供水排水等基础设施难以克服的困难，项目业主

要求暂缓推进龙象谷项目建设，并于 2015 年经自治区政府同意暂缓推进龙象谷项目建设。由于沿线规划产业的不利变动，对本项目交通量产生不利影响。

（5）《工可报告》中的车型统计口径及换算系数采用的《公路工程技术标准》JTG B01—2003，与现行《公路工程技术标准》JTG B01—2014 以及《收费公路车辆通行费车型分类》（JT/T489-2019）的统计标准存在差异，导致交通量数据统计口径不一致。

五、不动产项目收费减免或者优惠情况

（一）节假日小客车免费通行政策

根据国务院于 2012 年 7 月 24 日转发并实施《重大节假日免收小型客车通行费实施方案》，免费通行的时间范围为春节、清明节、劳动节、国庆节等四个国家法定节假日，以及当年国务院办公厅文件确定的上述法定节假日连休日。免费时段从节假日第一天 00:00 开始，节假日最后一天 24:00 结束（普通公路以车辆通过收费站收费车道的时间为准，高速公路以车辆驶离出口收费车道的时间为准）。且根据 2024 年 11 月修订的《全国年节及纪念日放假办法》，自 2025 年 1 月 1 日起，全体公民放假的假日增加 2 天，其中春节、劳动节各增加 1 天。

（二）绿通车优惠政策

根据交公路发〔2019〕99 号《交通运输部 国家发展改革委 财政部关于进一步优化鲜活农产品运输“绿色通道”政策的通知》文件，整车合法装载运输全国统一的《鲜活农产品品种目录》内的产品的车辆，免收车辆通行费。

（三）ETC 车辆差异化收费政策

根据桂交规〔2023〕11 号《广西壮族自治区交通运输厅 广西壮族自治区发展和改革委员会 广西壮族自治区财政厅 关于印发广西高速公路实施差异化收费推进经济高质量发展工作方案的通知》，继续对所有使用 ETC 支付的车辆给予车辆通行费 9.5 折优惠（与其他使用 ETC 支付的差异化收费通行费优惠不叠加）。

（四）客车其他差异化收费政策

1、ETC 公路客运班线客车优惠：根据桂交规〔2023〕11 号《广西壮族自治区交通运输厅 广西壮族自治区发展和改革委员会 广西壮族自治区财政厅 关于印发广西高速公路实施差异化收费推进经济高质量发展工作方案的通知》文件，广西高速公路全面实施差异化收费时间暂定 3 年，即从 2024 年 1 月 1 日起至 2026 年 12 月 31 日止。对每月通行广西高速公路次数在 30 次（含）以上的 ETC 公路客运班线客车，给予相应的广西区内高速公路通行费

9 折优惠。

2、外省籍小客车周末自驾游优惠：为深入贯彻落实全国两会和中共中央办公厅 国务院办公厅 《提振消费专项行动方案》及 2025 年粤桂东西部协作联席会议精神，根据《广西高速公路实施差异化收费推进经济高质量发展工作方案》（桂交规〔2023〕11 号）以及《2025 广西旅游年活动实施方案》（桂政办发〔2025〕12 号），自 2025 年 5 月 9 日起至 2025 年 12 月 31 日，每周五 00:00—周日 24:00（法定节假日减免除外）对外省籍小客车周末自驾游广西高速公路车辆通行费实行优惠措施。对上述时间段内，外省籍非营运一型客车在广西境内任一高速公路收费站驶出，使用 ETC 支付方式的，按 5 折收取广西境内高速公路通行费；使用非 ETC 支付方式的，按 8 折收取广西境内高速公路通行费。

（五）货车其他差异化收费政策

1、货车差异化优惠

根据桂交规〔2023〕11 号《广西壮族自治区交通运输厅 广西壮族自治区发展和改革委员会 广西壮族自治区财政厅 关于印发广西高速公路实施差异化收费推进经济高质量发展工作方案的通知》文件，广西高速公路全面实施差异化收费时间暂定 3 年，即从 2024 年 1 月 1 日起至 2026 年 12 月 31 日止。一是以政府定价收费标准为基础，继续对合法装载的二类至五类货车实行无差别 8.5 折优惠，对合法装载的六类货车实行无差别 9.8 折优惠，机场高速除外（与试点路段的分路段差异化收费优惠不叠加）。二是继续对合法装载的 20 英尺、40 英尺、45 英尺国际标准集装箱运输专用 ETC 车辆，在预约通行广西高速公路指定收费站点进出北部湾港三港区三口岸以及西江经济带港口、码头时实行减半收取车辆通行费（与试点路段的分路段差异化收费优惠不叠加）。三是对合法装载 20 英尺、40 英尺、45 英尺国际标准集装箱运输专用 ETC 车辆，实行单次通行“递远递减”按里程阶梯收费方式，在广西境内高速公路任一收费站驶出且单次连续行驶广西高速公路 300 公里-400 公里的，给予相应的车辆通行费 9 折优惠；单次连续行驶广西高速公路 400 公里-550 公里的，给予相应的车辆通行费 8 折优惠；单次连续行驶广西高速公路 550 公里以上的，给予相应的车辆通行费 7 折优惠（与集装箱车辆减半优惠不叠加）。

2、货车自主差异化优惠

根据桂交规〔2023〕11 号《广西壮族自治区交通运输厅 广西壮族自治区发展和改革委员会 广西壮族自治区财政厅 关于印发广西高速公路实施差异化收费推进经济高质量发展工作方案的通知》文件，支持高速公路经营管理单位按照以政府定价收费标准为上限、差异

化下浮的原则，结合管辖路段车流特征、临近园区和邻近工矿企业运输需求、城市周边车辆通行等情况，探索创新自主定价方式，对通行管辖路段的特定车辆，实施分出入口、分时段、分方向、分车型等差异化收费，引导车辆通行高速公路，实现“降费引流，多方共赢”效果。本项目在2025年6月至2025年12月实施上述自主差异化收费政策，根据实施情况（2025年6月至2025年12月累计优惠24万元，引流增收36万元），该政策影响很小。

（六）优惠减免比例

本项目2020-2025年通行费减免金额统计如下：

表：2020-2025年通行费减免金额统计表（单位：万元）

年份	客车减免		货车减免		当年其他政策性减免	合计
	节假日小型客车	通行费优惠政策	绿通车	通行费优惠政策		
2020年	1506.61	446.05	554.84	2414.54	10637.47	15559.50
2021年	2813.39	519.72	1081.51	3460.24	73.06	7947.91
2022年	1460.08	296.56	706.30	2832.04	62.95	5357.93
2023年	2662.83	640.35	879.73	2701.46	73.28	6957.66
2024年	3273.40	588.33	1054.94	2464.40	66.81	7447.87
2025年	-	1027.99	953.39	2346.95	-	4328.33

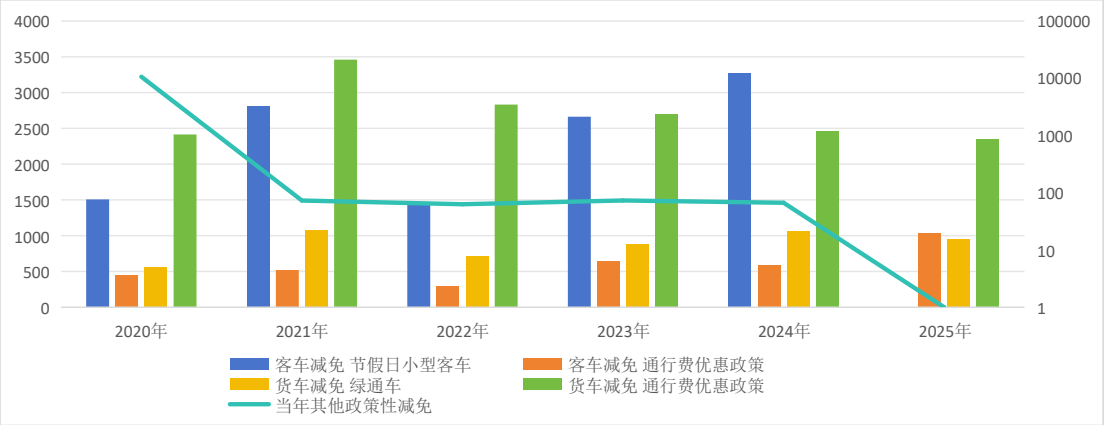
注：1、上表2020至2024年数据来源于项目公司提供的收费年报，其中客车通行费优惠政策主要包含客车 ETC 车辆差异化收费政策和客车其他差异化收费政策，货车通行费优惠政策主要包含货车 ETC 车辆差异化收费政策和货车其他差异化收费政策，但无各项明细具体拆分金额。2025 年收费年报尚未完成编制，数据来源于项目公司提供的《广西高速公路联网收费路段免征车辆拆分金额表》，未统计 2025 年节假日小型客车减免金额和当年其他政策性减免金额。

2、当年其他政策性减免包含法定免收车辆通行费政策、以及公共卫生事件期间通行费减免政策（主要为2020年所有车型免费的79天）。其中：法定免收车辆含：1）军队武警部队车辆及公安机关制式警车；2）经批准执行抢险救灾任务的车辆；3）跨区作业联合收割机（插秧机）及其运输车辆；4）消防救援车辆。

3、上表数据为清分金额。

图：2020-2025年客车、货车通行费减免金额变化趋势

单位：万元



根据上述通行费减免金额统计表分析，近些年受到宏观经济、公共卫生事件管控及复工复产影响，通行费减免金额随着车辆出行需求的升高或降低而呈现出增加或减少的现象。2025 年，客车通行费优惠政策减免金额增长较大，主要与外省籍小客车周末自驾游广西高速公路车辆通行费实行优惠措施有关。整体而言，军警车、抢险救援车、消防救援车辆等法定免收车辆通行费减免金额变化幅度不大。

表：优惠减免比例

年份	通行费收入（万元）	优惠减免金额（万元）	优惠前通行费收入（万元）	优惠减免金额占比
2020 年	29,001.70	15,559.50	44,561.20	34.92%
2021 年	38,287.83	7,947.91	46,235.74	17.19%
2022 年	24,990.96	5,357.93	30,348.89	17.65%
2023 年	33,744.16	6,957.66	40,701.82	17.09%
2024 年	31,576.46	7,447.87	39,024.33	19.09%
2025 年	31,969.92	4,328.33	36,298.24	11.92%

注：上表2020至2024年优惠减免金额数据来源于收费年报。2025年收费年报尚未完成编制，优惠减免金额数据来源于项目公司提供的《广西高速公路联网收费路段免征车辆拆分金额表》，未统计2025年节假日小型客车减免金额和当年其他政策性减免金额。

六、不动产项目当前运营所适用的税收政策以及税收优惠政策

（一）税收政策

不动产项目当前运营所适用的税收政策如下表所示：

表：项目公司运营所适用的税收政策

税种	计税依据	税率
企业所得税	应纳税所得额	15%
增值税	应纳增值税额	3%（征收率）、9%
城市维护建设税	实际缴纳的增值税税额	7%
教育费附加	实际缴纳的增值税税额	3%
地方教育费附加	实际缴纳的增值税税额	2%

（二）税收优惠政策

根据《财政部国家税务总局海关总署关于西部大开发税收优惠政策问题的通知（财税[2001]202 号）》《国家税务总局关于深入实施西部大开发战略有关企业所得税问题的公告（2012 年第 12 号）》《关于延续西部大开发企业所得税政策的公告》（财政部税务总局国家发展改革委公告 2020 年第 23 号），自 2021 年 1 月 1 日至 2030 年 12 月 31 日，对设在西部地区的鼓励类产业企业继续享受减按 15%的税率征收企业所得税。根据南宁市发展和改革委员会关于反馈若干企业国家鼓励类产业认定意见的复函（南发改函[2025]1298 号），本项目经营管理的“兰海高速广西南宁那南段”作为国家高速公路网主干线和西部开发公路干线，符合《产业结构调整指导目录（2024 年版）》第一类第二十四项第 1 条“公路交通网络建设：国家高速公路网项目建设，国省干线改造升级，汽车客货运站、城市公交站，城市公共交通”条款、第 5 条“公路安全应急保障技术及应用：公路管理服务、公路应急保障体系建设运营车辆安全监控记录系统开发与应用”。因此项目公司享受西部大开发税收优惠政策，减按 15%的税率征收企业所得税。

七、关于标的公路桥涵隧道、路基路面等相关事宜

兰海高速广西南宁那南段无隧道，桥涵和路基路面检测情况具体如下：

表：桥涵和路基路面检测情况

年份	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年	2024 年	2025 年
公路技术状况指数（MQI）	96.74	97.16	96.73	96.59	97.09	97.02
路面质量指数（PQI）	95.58	96.27	96.13	96.16	96.36	95.85
路基技术状况指数（SCI）	98.05	97.77	97.86	99.45	99.57	96.66
桥梁状况指数（BCI）	100.00	100.00	100.00	98.46	98.45	100.00
沿线设施状况指数（TCI）	99.89	99.47	96.08	95.04	98.60	98.18

根据广西交通工程检测有限公司于2025年12月出具的《那南运营中心2025年路面技术状况检测咨询服务检测报告》（简称“《路面检测报告》”），南南高速公路2025年定期检测中发现存在的典型病害主要为：路面纵向裂缝、横向裂缝。

广西新发展交通集团有限公司南宁高速公路运营分公司（简称“新发展南宁运营分公司”或“南宁高速公路运营分公司”）的养护指挥管理平台相关记录显示，新发展南宁运营分公司养护管理站在日常巡查过程中发现影响道路安全通行的病害后，已第一时间组织养护队伍实施日常养护维修，及时消除隐患，防止病害继续发展，高速公路安全运行未受影响。此外根据《路面检测报告》，本项目2025年定期检测公路技术状况指数MQI平均值为97.02，整体处于优等水平，优等路率为100%，次差路率为0%，符合《南宁高速公路运营分公司养护管理办法》中对高速公路技术状况指数MQI达到90以上的要求，不影响高速公路的正常运行。分

项指标中，路面技术状况指数PQI均值为95.85，评定为优等；路基技术状况指数SCI均值为96.66，评定为优等；桥隧构造物技术状况指数BCI均值为100，评定为优等；沿线设施技术状况指数TCI均值为98.18，评定为优等。

为缓释标的公路的质量风险，北投集团作为项目公司股权的转让方在《关于广西北投南南高速公路有限公司之股权转让协议》中承诺如下：标的公路的建设质量符合国家标准和行业标准。对于因交割日之前标的公路存在的施工质量等问题导致在交割日之后出现重大事故或者责任纠纷或者安全生产事故的，则转让方应当对项目公司或转让方受到的直接或间接损失予以赔偿。

此外，北投集团出具了《关于入池资产高速公路桩号调整和2020-2025年公路技术状况评定结果的情况说明》，承诺《那南运营中心2025年路面技术状况检测咨询服务检测报告》所载明的病害不会影响到南南高速公路的正常通行，不属于影响正常通行的质量问题。在前述检查报告以外，标的公路的路基路面、桥涵隧道亦不存在影响正常通行的质量问题。

第三节 原始权益人

一、基本情况

公司名称：广西北部湾投资集团有限公司

注册资本：1,200,000万元人民币[12]

统一社会信用代码：91450000799701157N

住所：南宁市青秀区中泰路11号北部湾大厦

法定代表人：黄学军

设立日期：2007年03月05日

联系电话：0771-8095346

所属行业：土木工程建筑业

经营范围：许可项目：建设工程监理；建设工程质量检测；建设工程勘察；建设工程施工；建设工程设计；公路管理与养护；房地产开发经营；住宿服务；餐饮服务（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动，具体经营项目以相关部门批准文件或许可证件为准）一般项目：资产评估；道路货物运输站经营；土地整治服务；工程造价咨询业务；规划设计管理；自有资金投资的资产管理服务；以自有资金从事投资活动；酒店管理；物业管理；国内贸易代理；对外承包工程；信息系统集成服务；新材料技术研发；技术服务、技术开发、技术咨询、技术交流、技术转让、技术推广；业务培训（不含教育培训、职业技能培训等需取得许可的培训）；会议及展览服务；体育场地设施经营（不含高危险性体育运动）（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动）

表：原始权益人2024年主要业务板块情况

主要业务板块	营业收入（万元）	营业成本（万元）	毛利率（%）	收入占比（%）
综合交通	3,849,196.19	2,839,238.03	26.24	60.23
口岸贸易物流	1,095,931.37	1,048,834.82	4.30	17.15
城乡综合服务	695,861.19	582,102.73	16.35	10.89
环保水务	244,991.75	188,501.73	23.06	3.83
产业金融	19,499.03	624.56	96.80	0.31
战略新兴	281,424.12	189,876.54	32.53	4.40
培育业务	203,505.55	182,117.15	10.51	3.18
合计	**6,390,409.21**	**5,031,295.56**	**21.27**	**100**

表：原始权益人主要财务数据指标

[12] 截至尽调基准日，北投集团实收资本约为1,278,755.25万元，尚未办理工商变更登记。

项目	最近一期	2024 年末/度	2023 年末/度	2022 年末/度
总资产（亿元）	4,265.63	4,625.93	4,209.38	3,679.92
资产负债率（%）	67.17	68.58	69.48	68.58
营业收入（亿元）	419.41	639.04	779.95	804.92
营业毛利率（%）	20.30	21.27	17.05	15.50
净利润（亿元）	19.67	16.02	22.71	19.05
经营活动产生的现金流量净额（亿元）	19.01	54.40	57.81	56.65
EBITDA（亿元）	78.68	104.74	94.23	71.93

二、设立、存续和历史沿革情况

（一）设立情况

广西北部湾投资集团有限公司前身为广西北部湾开发投资有限责任公司，系由广西壮族自治区人民政府批准，由自治区国资委作为出资人设立的国有公司。

公司于2007年3月5日在广西壮族自治区工商局注册成立，注册资本330,000万元，由自治区国资委分期出资。其中首期出资238,000万元（其中以货币出资23,000万元，以公路资产作价出资215,000万元）已于2007年3月2日出资到位，上海东华会计师事务所有限公司广西分所已就该项出资出具了“东会桂验字〔2007〕9号”《验资报告》；二期出资16,164万元货币资金已于2008年3月28日到账，上海东华会计师事务所有限公司广西分所已就出资出具“东会桂验字〔2008〕45号”《验资报告》；三期出资16,845万元货币资金已于2009年6月5日到账，上海东华会计师事务所有限公司广西分所已就上述出资出具“东会桂验字〔2010〕1号”《验资报告》；四期出资10,339万元货币资金已于2010年6月23日到账，上海东华会计师事务所有限公司广西分所已就上述出资出具“东会桂验字〔2010〕25号”《验资报告》；五期出资10,000万元货币资金已于2010年12月14日到账，上海东华会计师事务所有限公司广西分所已就上述出资出具“东会桂验字〔2010〕36号”《验资报告》。六期出资1,400万元货币资金已于2010年12月16日到账，上海东华会计师事务所有限公司广西分所已就上述出资出具“东会桂验字〔2011〕5号”《验资报告》；七期出资30,436万元货币资金已于2011年6月30日到账，上海东华会计师事务所有限公司广西分所已就上述出资出具“东会桂验字〔2011〕19号”《验资报告》。2012年6月20日，自治区政府拨入投资资金13,148.501万元，其中6,816万元计入实收资本，6,332.501万元计入资本公积。截至2014年9月30日，公司累计实收资本为330,000万元，至此公司资本金已全部到位。上述变更事项均已办理工商登记变更手续。

（二）原始权益人的历史沿革

根据广西壮族自治区人民政府《关于同意广西北部湾开发投资有限责任公司更名为广西北部湾投资集团有限公司的批复》（桂政函〔2008〕203号），自治区国资委《关于同意修改广西北部湾开发投资有限责任公司章程的批复》（桂国资复〔2008〕269号），公司名称由广西北部湾开发投资有限责任公司变更为广西北部湾投资集团有限公司。上述名称变更事项已于2008年11月18日办理工商登记变更手续。

广西壮族自治区人民政府于2014年12月31日作出《关于林冠等2名同志职务任免的通知》（桂政干〔2014〕298号），决定林冠任广西北部湾投资集团有限公司董事长，免去周文同志的广西北部湾投资集团有限公司董事长职务。2015年1月15日，公司申请将法定代表人变更登记为林冠。

广西壮族自治区人民政府分别于2016年12月10日、2017年1月23日作出《关于林冠同志免职的通知》（桂政干〔2016〕202号）、《关于韦勇球同志任职的通知》（桂政干〔2017〕38号），决定韦勇球任广西北部湾投资集团有限公司董事长，免去林冠同志的广西北部湾投资集团有限公司董事长职务。2017年2月9日，公司申请将法定代表人变更登记为韦勇球。

广西壮族自治区人民政府于2018年9月30日作出《关于朱坚和等同志任免职的通知》（桂政干〔2018〕119号），决定朱坚和同志任广西北部湾投资集团有限公司董事长，免去韦勇球同志的广西北部湾投资集团有限公司董事长职务。2018年10月9日，公司申请将法定代表人变更登记为朱坚和。

2018年9月，广西壮族自治区党委、广西壮族自治区人民政府同意，为了贯彻落实党的十九大精神和中央、自治区进一步深化国有企业改革的战略部署，促进国有资本向重点行业、关键领域和优势企业集中，广西新发展交通集团有限公司整体并入广西北部湾投资集团有限公司，组建新的广西北部湾投资集团有限公司。此次国有企业实施战略性重组对于推进广西壮族自治区优化布局结构和产业结构调整转型升级、深化供给侧结构性改革都具有重要意义。新组建的广西北部湾投资集团有限公司将助力北部湾经济区建设，地位有显著提升，在广西国资企业中定位更加明确。

2018年12月29日，广西新发展交通集团有限公司已完成工商登记变更。

根据广西壮族自治区国资委《关于印发6户监管企业战略性重组涉及业务板块调整工作方案的通知》（桂国资改革字〔2018〕45号）要求，经广西北部湾投资集团有限公司与广西北部湾国际港务集团有限公司协商一致，双方签订了《国有股权划转框架性协议》。广西北

部湾投资集团有限公司将南宁港开发投资有限公司（以下简称“南宁港公司”）下属全资子公司广西临港物流发展有限公司、参股子公司广西北投鸿腾国际贸易有限公司（占股46.78%）和广西北投升龙进出口贸易有限公司（占股46.78%）三家公司剥离南宁港公司后，将其持有的南宁港公司100%股权、广西北投森航木业有限公司（南宁港公司占股55%）和南宁港中储粮仓储有限公司（南宁港公司占股33%）股权无偿划转至广西北部湾国际港务集团有限公司。截至尽调基准日，上述股权划转已完成。

根据《广西壮族自治区人民政府关于印发广西壮族自治区划转部分国有资本充实社保基金实施方案的通知》（桂政发〔2020〕8号，2020年2月21日发布）、广西壮族自治区财政厅、广西壮族自治区人力资源和社会保障厅、广西壮族自治区政府国有资产监督管理委员会等五部门《关于做好广西壮族自治区划转部分国有资本充实社保基金工作的通知》（桂财资〔2020〕16号，2020年5月7日发布）的相关要求，公司控股股东广西壮族自治区人民政府国有资产监督管理委员会将其持有的公司的10%股权无偿划转至广西国新投资发展有限公司。

本次股权划转完成后公司股东由广西壮族自治区人民政府国有资产监督管理委员会变更为广西壮族自治区人民政府国有资产监督管理委员会和广西国新投资发展有限公司。其中广西壮族自治区人民政府国有资产监督管理委员会持有北投集团90%的股权，广西国新投资发展有限公司持有北投集团10%的股权。

按照国资监管部门指导意见，为保持原有国资监管体制机制不变，对于国有独资企业，本次股权划转后，公司章程以及工商变更登记暂不做调整，通过办理国有产权登记来实现变更。公司目前已经在国资产权登记系统办理完成变更。

经广西壮族自治区国资委于2020年10月29日作出《关于广西北部湾投资集团有限公司章程的批复》并对《公司章程》做出修正，公司注册资本由人民币33亿元增加至120亿元，由资本公积转增。公司已完成工商变更并领取了《企业法人营业执照》。

2025年4月，北投集团收到广西壮族自治区财政厅拨付的增资款7.88亿元。截至尽调基准日，上述增资事宜尚未办理工商变更登记手续。

2025年7月，根据广西壮族自治区人民政府国有资产监督管理委员会（以下简称“自治区国资委”）《自治区国资委关于广西投资集团有限公司等9家企业部分股权无偿划转有关事项的通知》，将自治区国资委持有的广西北部湾投资集团有限公司33%股权无偿划转至广西国控资本运营集团有限责任公司。

根据《广西北部湾投资集团有限公司章程（2025年8月修订）》等文件，黄学军任北投集团董事长，并担任公司法定代表人，截至2025年9月30日，上述工商登记变更已完成。

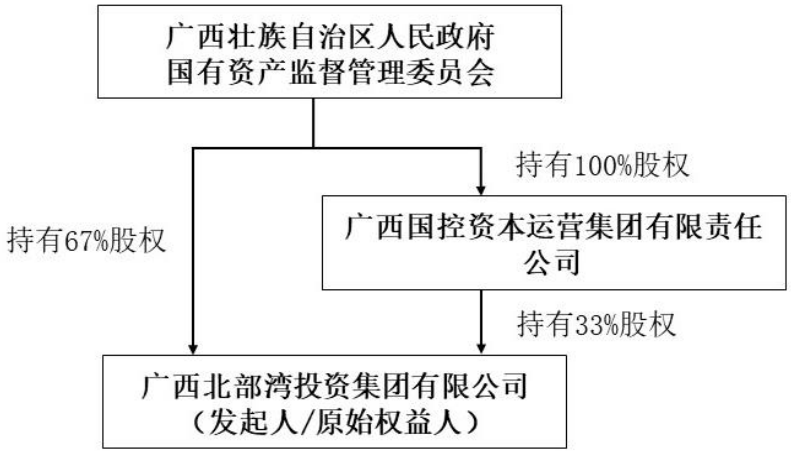
截至尽调基准日，除上述变化外，北投集团的注册资本无变化，亦未发生其他改制、重大增减资、合并、分立、破产重组及更名等变动。北投集团控股股东及实际控制人均为广西壮族自治区人民政府国有资产监督管理委员会，无重大变化。

三、原始权益人股权结构、控股股东和实际控制人介绍

北投集团是广西壮族自治区人民政府国有资产监督管理委员会下属的国有公司，自治区国资委直接持有其67%的股权、间接持有其33%的股权，为公司的控股股东及实际控制人。截至尽调基准日，控股股东不存在将所持公司股权质押的情况，北投集团的股权不存在受限情况。

截至尽调基准日，北投集团股权结构如下图所示：

图：北投集团股权结构图



表：北投集团股权结构情况表

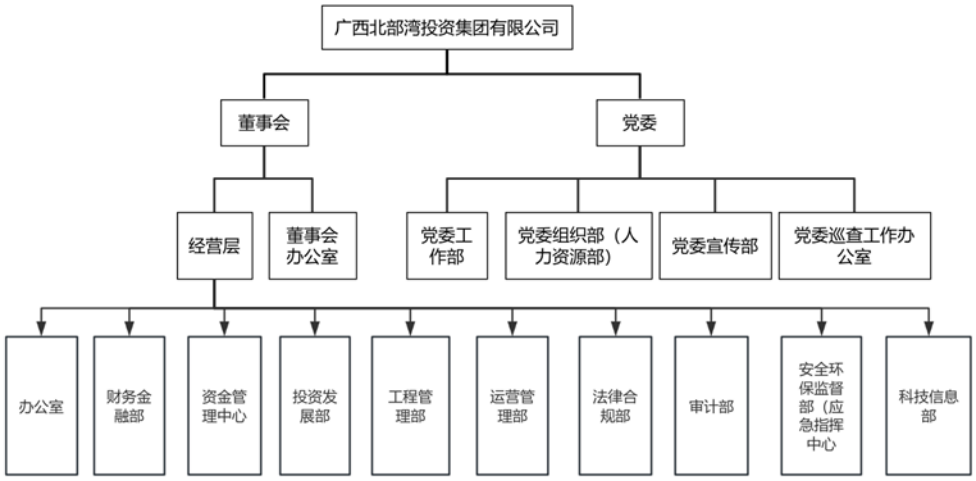
股东名称	投资金额（亿元）	占股比例
广西壮族自治区人民政府国有资产监督管理委员会	80.4	67%
广西国控资本运营集团有限责任公司	39.6	33%

四、原始权益人组织架构、治理结构及内部控制情况

（一）原始权益人组织架构

截至尽调基准日，北投集团组织架构如下图所示：

图：北投集团组织架构图



北投集团组织结构清晰，下设党委与董事会共同协调组织工作。其中董事会下设经营层和董事会办公室，经营层负责管理办公室、财务金融部、投资发展部等10个下属部门；党委下设党委组织部（人力资源部）、党委工作部、党委宣传部、党委巡察工作办公室，协同支持党委工作。

党委工作部是集团公司党建综合管理、基层党建管理、党风廉政建设、总部党的建设、统战工作、乡村振兴、工会、团建等工作的综合办事机构。

党委宣传部是负责集团公司政治建设、新闻宣传工作、意识形态工作、精神文明建设、企业文化建设、舆情等工作的职能部门。

党委组织部（人力资源部）是负责集团公司人才和人力资源规划管理、干部管理、机构设置、员工管理、专业人才队伍建设、薪酬管理、绩效管理、培训管理等的职能部门。

党委巡察工作办公室是集团公司党委巡察工作领导小组的常设办事机构。

办公室是集团公司的综合管理部门，主要负责集团公司综合协调、督察督办、文秘管理、机要和档案管理、保密管理、公共关系管理、后勤管理等工作。

董事会办公室是负责集团董事会会议组织、日常事务管理、履职支持服务、改革等工作的部门。

财务金融部是负责集团公司财务管理、筹融资管理、税务管理、经营管理、业绩考评等工作的部门。

资金管理中心是负责集团公司资金管理、金融管理、评级管理等工作的部门。

投资发展部是负责集团公司战略管理、投资管理等工作的部门。

工程管理部是负责集团公司工程管理基础工作、工程筹划管理、招标管理、工程建设管理等工作的部门。

运营管理部是负责集团公司经营管理、资产管理、产权管理、改革工作等的部门。

法律合规部在集团公司的领导下开展法务管理、合规管理、内部控制管理等工作。

审计部是负责集团公司审计管理、后评价工作、风险控制等工作的部门。

安全环保监督部（应急指挥中心）是负责集团公司安全监督、环保监督、应急指挥等工作的部门。

科技信息部是负责集团公司科技创新管理、信息化管理等工作的部门。

公司董事会和经营管理层及职能机构各自都能够有效地执行《公司章程》等规章制度，依法履行各自的权利和义务。

（二）原始权益人公司治理结构

原始权益人遵照《公司法》等有关法律法规，建立了规范的法人治理结构，原始权益人建立了董事会、经营层等组织机构，并制定了完善的相关公司治理文件，严格规定了法人治理结构每个层级的权限、义务和运作流程。

1、股东会

根据原始权益人《公司章程》，公司设股东会，股东会由全体股东组成，行使以下职权：

（1）选举和更换非由职工代表担任的董事，对其履职情况进行评价，决定其报酬事项；

（2）审议批准董事会的报告；

（3）审议批准公司利润分配方案和弥补亏损方案；

（4）对公司增加或减少注册资本作出决议；

（5）对公司发行公司债券或其他证券作出决议；

（6）对公司合并、分立、解散、清算、申请破产、变更公司形式作出决议；

（7）决定公司章程的制定和修改；

（8）决定公司的战略和发展规划；

（9）决定公司的投资计划；

（10）审议批准公司年度财务预算、决算方案；

（11）审议批准公司业绩考核和重大收入分配事项；

（12）审议批准公司重大国有资产转让、部分子公司国有产权变动事项；

（13）审议批准公司重大财务事项和重大会计政策、会计估计变更方案，以及为公司股东或者实际控制人提供担保事项；

（14）对公司年度财务决算进行审计，对公司重大事项进行抽查检查，并按照公司负责人管理权限开展经济责任审计；

（15）决定聘用或者解聘负责公司财务会计报告审计业务的会计师事务所及其报酬；

（16）法律、行政法规或公司章程规定的其他职权。

2、董事会

公司设董事会，实行集体审议、独立表决、个人负责的决策制度。董事会由6名董事组成，外部董事人数应当超过董事会全体成员的半数。董事会成员中包括职工董事1名，经由公司职工代表大会选举产生。

董事会设董事长1名，可视需要设副董事长1名。董事长、副董事长由全体董事过半数选举产生。

董事每届任期不得超过3年，任期届满考核合格的，经委派或者选举可以连任。外部董事在同一企业连续任职一般不超过6年。

董事任期届满未委派或及时改选，或者董事在任期内辞任导致董事会成员低于法定人数的，在新任董事就任前，原董事仍应当依照法律、行政法规、部门规章和公司章程的规定，履行董事职务。

董事会是公司的经营决策主体，定战略、作决策、防风险，行使以下职权：

（1）召集股东会会议，执行股东会的决议，向股东会报告工作；

（2）制订公司投资计划，决定经营计划、投资方案及一定金额的投资项目；

（3）制订公司的利润分配和弥补亏损方案；

（4）制订公司增加或者减少注册资本的方案；

（5）制订发行公司债券或其他证券的方案；

（6）制订公司合并、分立、解散、清算、申请破产、变更公司形式的方案；

（7）根据授权，决定公司内部管理机构的设置，按权限决定分公司、子公司等分支机构的设立或者撤销；

（8）根据有关规定和程序，聘任或解聘公司高级管理人员;制定经理层成员经营业绩考核和薪酬管理制度，组织实施经理层成员经营业绩考核，决定考核方案、考核结果和薪酬分配事项；

（9）制定公司的基本管理制度；

（10）制定贯彻中央和自治区决策部署和重大战略重大举措的方案；

（11）制订公司中长期战略和发展规划；

（12）制订公司的年度财务预算和决算方案；

（13）制订公司章程草案和公司章程的修改方案；

（14）制订公司重大国有资产转让、部分子公司国有产权变动方案；

（15）根据授权，决定公司内部有关重大改革重组事项，或者对有关事项作出决议；

（16）制订公司的重大收入分配方案，包括公司工资总额预算与清算方案等（自治区国资委另有规定的，从其规定），批准公司职工收入分配方案、公司年金方案，按照有关规定，审议子公司职工收入分配方案；

（17）建立健全内部监督管理和风险控制制度，加强内部合规管理，决定公司的风险管理体系、内部控制体系、违规经营投资责任追究工作体系、合规管理体系，对公司风险管理、内部控制和法律合规管理制度及其有效实施进行总体监控和评价；

（18）指导、检查和评估公司内部审计工作，决定公司内部审计机构的负责人，建立审计部门向董事会负责的机制，依法批准年度审计计划和重要审计报告；

（19）制订公司重大会计政策和会计估计变更方案，在满足自治区国资委资产负债率管控要求的前提下，决定公司的资产负债率上限；

（20）按权限批准一定金额的融资方案、资产处置方案以及对外捐赠或者赞助方案;其中，对于股东会授权和预算范围内的公司融资行为，董事会有权决定。超过授权和预算范围的融资事项应由董事会提交股东会决定。公司以发行债券或其他具有债券性质的证券方式融资的，不适用本条规定；

（21）根据自治区国资委担保管理办法，按权限批准公司有关担保事项;公司为公司股东或者实际控制人提供担保除外；

（22）制订董事会的工作报告；

（23）听取经理工作报告，检查经理和其他高级管理人员对董事会决议的执行情况，建立健全对经理和其他高级管理人员的问责制度；

（24）决定公司安全环保、维护稳定、社会责任方面的重大事项；

（25）审议公司重大诉讼、仲裁等法律事务处理方案；

（26）决定公司行使所出资企业的股东权利所涉及的重大事项；

（27）法律、行政法规或者股东会授权行使的其他职权。

3、经理层

公司设经理1名、副经理若干名、财务负责人1名。经理层是公司的执行机构，谋经营、抓落实、强管理。经理对董事会负责，向董事会报告工作，行使以下职权：

（1）主持公司的生产经营管理工作，组织实施董事会决议；

（2）拟订公司的战略和发展规划、经营计划，并组织实施；

（3）拟订公司年度投资计划和投资方案，并组织实施；

（4）根据董事会授权决定一定额度内的投资项目；

（5）根据公司年度投资计划和投资方案，批准经常性项目费用和长期投资阶段性费用的支出；

（6）拟订发行公司债券或其他证券方案及一定金额以上的其他融资方案，批准一定金额以下的其他融资方案；

（7）拟订公司的资产抵押、质押、保证等对外担保方案；

（8）拟订公司一定金额以上的资产处置方案、对外捐赠或者赞助方案，批准公司一定金额以下的资产处置方案、对外捐赠或者赞助方案；

（9）拟订公司年度财务预算方案、决算方案，利润分配方案和弥补亏损方案；

（10）拟订公司增加或者减少注册资本的方案；

（11）拟订公司内部管理机构设置方案以及分公司、子公司设立或者撤销方案；

（12）拟订公司的基本管理制度，制定公司的具体规章；

（13）拟订公司的改革、重组方案；

（14）按照有关规定，提请董事会聘任或者解聘公司其他高级管理人员；

（15）按照有关规定，聘任或者解聘除应由董事会决定聘任或者解聘以外的人员。结合公司实际，建立员工公开招聘、管理人员选聘竞聘、末等调整和不胜任退出等符合市场化要求的选人用人机制；

（16）拟订公司职工收入分配方案；按照有关规定，对子公司职工收入分配方案提出意见；

（17）拟订内部监督管理和风险控制制度，拟订公司建立风险管理体系、内部控制体系、违规经营投资责任追究工作体系和法律合规管理体系的方案，经董事会批准后组织实施；

（18）建立经理办公会制度，召集和主持公司经理办公会议；

（19）协调、检查和督促各部门、分公司、子公司的生产经营和改革发展工作；

（20）提出公司行使所投资企业股东权利所涉及重大事项的建议；

（21）法律、行政法规、公司章程规定和董事会授权行使的其他职权。

（三）原始权益人内控制度

北投集团根据《公司法》等有关法律法规和规范性文件的规定，为保证经营管理活动的正常开展，根据公司的所处行业、经营方式、资产结构并结合公司自身业务具体情况制订了包括公司财务管理办法、公司融资管理办法、公司投资管理办法、公司担保业务管理办法等相关内部控制制度，并在实际工作中不断补充、修改，使公司的内部控制制度不断趋于完善。公司充分利用了目标控制、组织控制、过程控制、授权控制、措施控制和检查控制等方法，达到了保护资产的安全和完整，防止、发现、纠正错误与舞弊，保证会计资料的真实、合法和完整，提高经营的经济性和有效性，保证完成所制定的经营或项目的任务和目标。主要内控制度如下：

1、财务管理

公司制定了《广西北部湾投资集团有限公司财务管理办法》，公司通过制定一系列的财务规章、制度、流程，建立和完善决策体制，明确具体决策规则、程序、权限和责任，强化风险管理，明确经营者、投资者及其他相关人员的管理和责任，控制财务风险。《广西北部湾投资集团有限公司财务管理办法》对主要会计政策、会计估计和合并报表编制、财务管理体制、财务人员管理、预算管理、筹资管理、资产营运、成本费用控制、收益分配、重组清算、信息管理、财务保密制度、会计档案的管理等进行了规定，同时在财务保密制度方面，办法明确规定财务人员未经公司总经理批准，不得将相关财务信息带出公司；未经公司分管的副总经理的批准，不得向外报送相关财务信息。

2、融资管理

公司制定了《广西北部湾投资集团有限公司融资管理办法（试行）》，办法对管理机构、审批与实施、监督管理等进行了规定。融资业务由集团公司统一管理，统筹安排，实行计划管理，集团公司年度融资计划及成员单位通过该企业审批程序后的年度融资计划，应依次报送集团公司总经理办公会、董事会审议。集团公司年度融资计划之外的新增融资需求，需另行报送集团公司总经理办公会、董事会审议，经批准后方可实施；成员单位年度融资计划之外的新增融资需求，通过该企业审批程序之后，报送集团公司总经理办公会、董事会审议，经批准后方可实施。

3、投资管理

公司根据《中华人民共和国公司法》《企业国有资产监督管理暂行条例》等规定制定了《广西北部湾投资集团有限公司投资管理办法（2025年版）》，办法对投资决策管理机构及管理职责、年度投资计划、投资项目审批和决策权限、投资项目的实施及监督、投资项目后评价、问责及责任追究、投资负面清单等进行了规定，规范公司的投资行为，建立有效的投资风险约束机制，强化对投资活动的监督，将决策建立在科学的可行性研究基础之上，实现投资结构最优化和效益最佳化。办法规定集团公司的投资管理实行审批制，集团公司董事会（总经理办公会）是集团公司的投资决策机构。依据集团公司发展战略规划及集团公司下属企业的年度投资计划，由投资发展部负责编制集团公司年度投资计划（草案），经公司董事会（总经理办公会）审议批准后上报自治区国资委。

4、担保业务管理

公司制定了《广西北部湾投资集团有限公司融资担保管理办法（2025年版）》，办法对融资担保监管体系建设、事前管理、担保的对象、权限及范围，担保的申请和批准、担保文件的签署、被担保企业的义务、反担保、事后事项，责任追究等进行了规定，遵循自愿、公平、诚信，同股同权同责；审慎、规范，依法运作，风险可控，量力而行；逐级担保、分级管理、分级审批；违规融资担保严格追责的原则，严格控制担保风险。集团公司根据国家、自治区国资委有关规定和监管要求，制定并发布企业融资担保负面清单，设定禁止类和特别监管类融资担保事项，实行分类监管。集团公司原则上只为出资企业按股比提供担保，二级子公司原则上只为其直属企业（三级子公司）按股比提供担保，以此类推，层层担保。公司资金管理中心是担保业务归口管理部门，主要负责办理集团公司本部提供的担保业务以及负责督导集团公司成员单位提供的担保业务。

5、关联交易管理

公司在《广西北部湾投资集团有限公司财务管理办法》的第七章《资产营运》和《广西北部湾投资集团有限公司加强和规范企业关联交易管理有关意见》，规定公司发生的关联交易，应当遵守国家有关规定，按照公开、公正、公平的原则进行，按照独立企业之间的交易计价结算，提高关联交易的透明度，趋利避害，最大限度地避免不公开的关联交易发生。

6、安全生产管理

公司制定《广西北部湾投资集团有限公司安全生产管理办法（2024年修订版）》，办法对安全生产组织机构和职责、安全生产责任制、安全生产教育与培训、安全生产技术和投入、安全生产监督检查、应急管理和事故报告及调查处理、安全生产信息报告及档案管理、安全

生产考核与奖惩等进行了规定，强化内部安全生产主体责任，严格执行安全生产法律法规和各项规章制度，全面排查事故隐患，采取有效措施，层层落实责任制，定期进行检查监督，抓好隐患整改，消除安全生产隐患，坚持“安全第一、预防为主”的原则，建立“管生产必须管安全，谁主管谁负责”的安全生产管理责任体制，严格落实生产安全事故责任追究制度。对因玩忽职守、违反规章制度和管理规定而造成事故，使人民生命财产及企业效益蒙受损失的有关责任人，根据事故性质、责任大小，分别给予行政处分和经济处罚，对构成犯罪的，移交司法机关处理。

7、对直属企业管理

公司制定并印发《广西北部湾投资集团有限公司直属企业负责人经营业绩考核办法（2023年修订）》，对直属企业经营业绩考核进行了明确，按照综合考核结果对企业负责人实施奖惩。

8、合同管理

公司制定了《广西北部湾投资集团有限公司合同管理办法（2025年版）》，明确并强化合同签订单位的合同承办部门、合同管理部门及各业务部门在合同立项、评审、核准及签订、履行、纠纷处理等工作中的职责，加强对合同履约检查管理，要求各单位对合同履约情况进行定期与不定期检查，规范合同档案管理，预防和减少因合同签订、履行过程中的不规范行为导致的纠纷。

9、信息披露管理

为规范广西北部湾投资集团有限公司信息披露行为，增强公司信息披露事务管理，保护投资者合法权益，促进公司依法规范运作，公司制定了《广西北部湾投资集团有限公司债券信息披露管理办法（2025年修订）》。集团公司须按公开、公平、公正的原则对待债券投资者，保证信息披露的真实、准确、完整、及时。要及时披露对集团公司的偿债能力或对集团公司已发行债券的价格可能或者已经产生较大影响的信息，及可能触发债券募集说明书约定的投资者权益保护条款，或者构成持有人会议召开事由的相关事项，确保披露的信息没有虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，以保障投资者知情权和决定权。

10、资金运营内控制度与管理模式

公司制定了《广西北部湾投资集团有限公司资金集中管理办法（试行）》。公司资金管理遵循统一管理、依法合规、合理配置、价值导向、安全顺畅的原则。公司资金管理进行统一筹融资渠道，统一资金管理。

公司对资金实行计划管理，资金计划主要包括年度资金计划、月度资金计划及周资金计划，按照《广西北部湾投资集团有限公司资金计划管理办法》执行。经审批的资金计划，各成员单位应严格执行，在计划范围内使用资金，不得随意进行调整，确保资金计划顺利实施。无资金计划，原则上不给予支付，如遇突发事件，实行一事一议，按突发事件相应的程序进行审批。

公司资金管理遵循统一管理、依法合规、合理配置、价值导向、安全顺畅的原则。公司资金管理进行统一筹融资渠道，统一资金管理。

五、原始权益人业务情况分析

北投集团依托现有产业基础，围绕综合交通、城乡综合服务、口岸贸易物流、环保水务、产业金融、战略新兴和培育业务等业务板块，优化产业布局，培育新的发展动力和新的利润增长点。

（一）经营范围

详见本招募说明书“第二章 不动产项目”之“第三节 原始权益人”之“一、基本情况”。

（二）行业地位

北投集团是广西壮族自治区人民政府直属的大型国有控股企业，既有传统竞争性业务，同时承担公路等公共设施建设重大专项任务，集设计咨询、技术研发、投资开发、施工建造、运营维护为一体。业务范围几乎涵盖所有基础建设领域，形成了以综合交通、口岸物流、环保水务等基础设施投融资建设为主业主轴，以新兴业务和产业金融为两翼的“一轴两翼”业务发展格局，产业链完整、行业全覆盖、专业领域齐全，具备大型工程项目的全过程运作综合实力，能为基建全领域提供一揽子解决方案，是独具特色的“基建树”“产业林”。连年获评“广西十佳企业”，上榜中国企业500强和广西百强企业等名单。综上所述，北投集团的主营板块在区域内中具有一定领先地位。

北投集团的竞争优势如下：

1、完整的产业链及相关资源整合的优势

北投集团及其子公司主要从事综合交通、城乡综合服务、口岸贸易物流、环保水务、产业金融等业务，全力为客户提供集“设计咨询、技术研发、投资开发、施工建造、运营维护”为一体的一揽子解决方案和一体化服务，致力于成为立足北部湾经济区、对接东盟、面向全球的基础设施领域全产业链综合服务运营商，形成了一个较为完整的产业链条。为了更好的

实现产业链条的有机结合，北投集团已对现有资源进行整合，导入全新的经营理念，发挥品牌集聚效应，实现业务有机整合，促进各板块互动，提高各块业务的专业化经营，力争把公司打造成一个基础建设全产业链、具有独特竞争力的集团公司。

2、大型项目运作综合能力和品牌优势

北投集团拥有雄厚的资金实力和融资优势、全产业链作支撑，确保大型工程项目能够顺利实施，也因此公司得以不断积累品牌优势，公司位列广西百强企业前十强，信用评级为AAA等级，拥有路桥集团、广西交通设计集团等知名子品牌，是全国独具优势的交通基建全产业链企业、全国交通行业具有重要影响力的科研咨询企业、西部交通勘察设计综合实力突出企业。

3、融资能力优势

北投集团是广西壮族自治区人民政府直属大型国有控股企业集团，背景实力雄厚，国内主体信用AAA评级，惠誉BBB投资级国际评级，通过成立以来的经营积累，形成了较大的资产规模和较强的综合实力，建立了良好的信誉，融资渠道畅通，授信额度充足，这为公司的持续发展提供了坚实的保障。

（三）主要业务情况

1、综合交通板块

开展高等级公路、航空、桥隧、市政公用、建筑等基础设施和高等级公路沿线配套项目的投资建设，以及工程咨询、勘察设计、工程施工、工程监理、运营管理、检测养护、科研等业务。开展高速公路投资建设和运营及航空投资建设和运营、路衍产业经营（包含服务区、油品/非油品、充电桩等）、航空业务及其他相关业务。充分发挥新发展集团全产业链优势，高质量完成区内路网建设任务。

2、城乡综合服务板块

开展自治区人民政府授权范围内国有资产的经营和管理，土地一级开发、产业园区开发、城市综合房地产（住宅、办公、商业、综合体等）开发以及健康、文化、旅游等项目建设。

3、口岸贸易物流板块

开展边贸物流、保税物流、园区物流、空港经济和国内贸易、进出口贸易，以及境外工程承包及国际经济技术合作业务等。依托所建干线公路，大力布局沿线物资贸易，建设沿线配套服务区、加油站，加快沿线物流基地布局。

4、环保水务板块

开展原水、自来水、污水处理等水务业务和城市环境综合治理等业务。

5、产业金融板块

开展产业投资基金、供应链金融、边贸金融、边境银行等创新金融业务。

6、战略新兴&培育业务板块

战略新兴业务方面：开展信息系统研发及集成，5G、区块链、物联网、云计算、大数据等技术研发及应用。开展信创适配基地建设、信创产品代理销售和企业数字化转型等业务；开展智慧高速、车路协同、智慧运维、BIM全过程咨询、高端养护检测及道路全过程大数据相关的新兴软件和新型信息技术服务；开展先进环保产业、新技术与创新创业服务、工程和技术研究和试验发展、新材料技术推广服务以及下一代信息网络产业发展；培育业务方面：开展新能源发电板块业务，国土空间规划业务，工程咨询业务。

（四）经营情况

北投集团各板块收入、成本及盈利情况如下表所示：

表：北投集团最近三年及一期营业收入、成本、毛利率构成情况

单位：万元、%

项目	2025年1-9月	2024年	2023年	2022年
营业收入	4,194,070.40	6,390,409.21	7,799,477.60	8,049,156.22
营业成本	3,342,626.36	5,031,295.56	6,469,603.57	6,801,151.48
毛利率	20.30	21.27	17.05	15.50

表：北投集团最近三年及一期各业务板块情况

单位：万元、%

板块	2025年1-9月		2024年		2023年		2022年	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
综合交通	2,196,126.78	52.36	3,849,196.19	60.23	5,450,218.35	69.88	6,045,712.02	75.11
口岸贸易物流	1,096,755.52	26.15	1,095,931.37	17.15	817,714.81	10.48	417,602.56	5.19
城乡综合服务	342,913.36	8.18	695,861.19	10.89	828,342.87	10.62	951,432.37	11.82
环保水务	133,933.74	3.19	244,991.75	3.83	235,124.77	3.01	198,118.70	2.46
产业金融	11,552.44	0.28	19,499.03	0.31	25,290.95	0.32	30,914.19	0.38
战略新兴	278,164.55	6.63	281,424.12	4.40	244,410.15	3.13	190,569.99	2.37
培育业务	134,624.01	3.21	203,505.55	3.18	198,375.70	2.54	214,806.40	2.67
营业收入合计	**4,194,070.40**	**100.00**	**6,390,409.21**	**100.00**	**7,799,477.60**	**100.00**	**8,049,156.22**	**100.00**
综合交通	1,609,495.88	48.15	2,839,238.03	56.43	4,447,509.27	68.74	5,142,236.33	75.61
口岸贸易物流	1,063,510.52	31.82	1,048,834.82	20.85	767,463.74	11.86	384,958.49	5.66
城乡综合服务	272,502.00	8.15	582,102.73	11.57	727,043.35	11.24	789,825.87	11.61
环保水务	81,840.00	2.45	188,501.73	3.75	188,122.84	2.91	159,925.04	2.35
产业金融	280.05	0.01	624.56	0.01	995.96	0.02	4,195.88	0.06
战略新兴	204,521.55	6.12	189,876.54	3.77	175,119.89	2.71	125,742.62	1.85

培育业务	110,476.37	3.31	182,117.15	3.62	163,348.52	2.52	194,267.26	2.86
营业成本合计	**3,342,626.36**	**100.00**	**5,031,295.56**	**100.00**	**6,469,603.57**	**100.00**	**6,801,151.48**	**100.00**
综合交通	586,630.90	68.90	1,009,958.17	74.31	1,002,709.08	75.40	903,475.70	72.39
口岸贸易物流	33,245.00	3.90	47,096.55	3.47	50,251.07	3.78	32,644.07	2.62
城乡综合服务	70,411.36	8.27	113,758.46	8.37	101,299.52	7.62	161,606.50	12.95
环保水务	52,093.74	6.12	56,490.02	4.16	47,001.93	3.53	38,193.65	3.06
产业金融	11,272.39	1.32	18,874.47	1.39	24,294.99	1.83	26,718.31	2.14
战略新兴	73,643.00	8.65	91,547.58	6.74	69,290.26	5.21	64,827.37	5.19
培育业务	24,147.64	2.84	21,388.39	1.57	35,027.18	2.63	20,539.14	1.65
毛利润合计	**851,444.03**	**100.00**	**1,359,113.64**	**100.00**	**1,329,874.03**	**100.00**	**1,248,004.75**	**100.00**
综合交通	26.71		26.24		18.40		14.94	
口岸贸易物流	3.03		4.30		6.15		7.82	
城乡综合服务	20.53		16.35		12.23		16.99	
环保水务	38.90		23.06		19.99		19.28	
产业金融	97.58		96.80		96.06		86.43	
战略新兴	26.47		32.53		28.35		34.02	
培育业务	17.94		10.51		17.66		9.56	
综合毛利率	**20.30**		**21.27**		**17.05**		**15.50**	

注：2023 年度由于新增广西广电纳入合并范围，调整了业务板块的划分；2023 年度审计报告中，基于重要性原则，未单独列示其他业务收入；由于 2022 年度和 2023 年度财务数据存在追溯调整，故取值自次年度经审计的审计报告期初/上期金额。

1、营业收入分析

近三年及一期，北投集团的营业收入为8,049,156.22万元、7,799,477.60万元、6,390,409.21万元及4,194,070.40万元，近三年呈下降趋势。其中营业收入占比较大的板块为综合交通板块。

近三年及一期，北投集团综合交通板块收入分别为6,045,712.02万元、5,450,218.35万元、3,849,196.19万元及2,196,126.78万元，占营业收入的比例为75.11%、69.88%、60.23%及52.36%。综合交通板块收入占比逐年下降，主要原因是受整个交通行业政策及周期性下行的影响，高速路项目建设规模收缩，导致在综合交通领域的收入减少。

近三年及一期，北投集团的口岸贸易物流板块收入分别为417,602.56万元、817,714.81万元、1,095,931.37万元和1,096,755.52万元，呈增长趋势，占营业收入的比例分别为5.19%、10.48%、17.15%和26.15%，占比呈增长趋势。2023年度，北投集团口岸贸易物流板块收入较上年同期增加400,112.25万元，增幅95.81%，主要系口岸园区运营业务逐渐恢复正常，收入较上年同期增加；油料销售业务新增运营加油站站点，使得销量同比增长较大，收入同比增加所致。2024年度，北投集团口岸贸易物流板块收入较上年同期增加278,216.56万元，增幅

34.02%，主要系贸易业务同比增加，运营的加油站数量同比增加，服务区扩容后接待能力增强，油料销售业务同比增长。

近三年及一期，北投集团的城乡综合服务板块收入分别为951,432.37万元、828,342.87万元、695,861.19万元和342,913.36万元，占营业收入的比例为11.82%、10.62%、10.89%和8.18%，总体呈下降趋势，2023年度城乡综合服务板块收入较上年同期减少123,089.50万元，降幅12.94%，主要是商品房交付同比减少所致。2024年度城乡综合服务板块收入较上年同期减少132,481.68万元，降幅15.99%，主要是商品房交付同比减少所致。

近三年及一期，北投集团的环保水务收入分别为198,118.70万元、235,124.77万元、244,991.75万元和133,933.74万元，占营业收入的比例为2.46%、3.01%、3.83%和3.19%，近三年呈上升趋势，2023年度环保水务板块收入较上年同期增加37,006.07万元，增幅为18.68%，主要是水务设备购销业务和项目运营期收入增加所致。2024年度环保水务板块收入较上年同期增加9,866.98万元，增幅为4.20%，主要是水务设备购销业务和项目运营期收入增加所致。

近三年及一期，北投集团的战略新兴&培育业务收入分别为405,376.39万元、442,785.85万元、484,929.67万元和412,788.56万元，占营业收入的比例为5.04%、5.67%、7.58%和9.84%，呈上升趋势。2023年度战略新兴&培育业务板块较上年同期增加37,409.46万元，增幅9.23%，主要是科技信息化业务收入增加和新增广播传媒业务相关收入。2024年度战略新兴&培育业务板块较上年同期增加42,143.82万元，增幅9.52%，主要是科技信息化业务等收入规模同比增长。

2、营业成本分析

近三年及一期，北投集团营业成本为6,801,151.48万元、6,469,603.57万元、5,031,295.56万元和3,342,626.36万元。其中营业成本占比较大的板块为综合交通板块。近三年及一期，北投集团综合交通板块成本分别为5,142,236.33万元、4,447,509.27万元、2,839,238.03万元及1,609,495.88万元，占营业成本的比例为75.61%、68.74%、56.43%及48.15%。近三年及一期，北投集团口岸贸易物流板块成本分别为384,958.49万元、767,463.74万元、1,048,834.82万元及1,063,510.52万元，占营业成本的比例分别为5.66%、11.86%、20.85%及31.82%。

3、毛利率分析

2022-2024年及2025年1-9月，北投集团毛利润分别为1,248,004.75万元、1,329,874.03万元、1,359,113.64万元及851,444.03万元，呈增长趋势。其中综合交通板块毛利润占比最

大，分别为903,475.70万元、1,002,709.08万元、1,009,958.17万元及586,630.90万元，占营业毛利润的比例为72.39%、75.40%、74.31%及68.90%。北投集团口岸贸易物流板块毛利率较低，2022-2024年及2025年1-9月该板块毛利率分别为7.82%、6.15%、4.30%及3.03%。2022-2024年及2025年1-9月，北投集团战略新兴&培育业务毛利润分别为85,366.51万元、104,317.44万元、112,935.97万元及97,790.64万元，呈增长趋势。2022-2024年及2025年1-9月，北投集团综合毛利率分别为15.50%、17.05%、21.27%及20.30%，近三年呈增长趋势，其中环保水务、战略新兴及产业金融业务毛利率较高。北投集团城乡综合服务板块2022-2024年及2025年1-9月毛利率分别为16.99%、12.23%、16.35%和20.53%，呈波动趋势，主要原因是受房地产市场行情影响，房地产销售收入出现波动。北投集团环保水务板块2022-2024年及2025年1-9月毛利率分别为19.28%、19.99%、23.06%和38.90%，呈增长趋势，主要原因是环保水务板块近年来多元化开拓市场，进一步压降项目经营成本，整体毛利率水平有所提高。

六、原始权益人近 3 年及一期的财务数据及财务分析

（一）原始权益人近 3 年及一期的财务数据

非经特别说明，本部分内容所引用的数据均来源于北投集团经审计的2022-2024年审计报告和2025年1-9月未经审计的财务报表。

北投集团最近三年及一期的财务状况如下：

1、资产负债表

表：北投集团近三年及一期合并资产负债表

单位：万元

项目	2025 年 9 月末	2024 年末	2023 年末	2022 年末
流动资产：				
货币资金	1,926,669.68	2,484,288.18	1,850,773.56	1,920,325.62
交易性金融资产	-	-	100.00	10,776.50
应收票据	25,674.05	26,889.26	13,896.50	4,941.55
应收账款	1,007,675.49	1,060,490.41	1,045,683.63	617,029.16
预付款项	103,916.45	129,873.10	143,198.83	179,611.41
应收款项融资	16,831.17	11,964.63	1,500.50	3,039.66
其他应收款	590,979.53	317,782.85	238,801.67	220,881.93
存货	2,694,983.35	2,832,903.97	3,029,821.36	2,939,097.16
合同资产	969,096.49	1,025,225.30	931,403.98	958,418.41
一年内到期的非流动资产	40,557.16	50,347.15	16,013.12	12,795.85
其他流动资产	775,704.63	706,063.90	672,869.71	524,434.36
流动资产合计	**8,152,088.00**	**8,645,828.76**	**7,944,062.87**	**7,391,351.62**

项目	2025 年 9 月末	2024 年末	2023 年末	2022 年末
非流动资产：				
发放贷款及垫款	104,230.31	101,689.72	105,115.96	161,235.31
债权投资	21,650.00	27,214.66	60,106.64	72,019.30
可供出售金融资产	-	-	-	-
其他权益工具投资	1,196,022.76	1,102,555.63	1,176,362.58	977,797.67
持有至到期投资	-	-	-	-
其他非流动金融资产	194,155.03	192,141.38	175,028.97	225,749.35
长期应收款	108,326.65	120,656.58	92,375.91	108,851.88
长期股权投资	539,889.81	484,167.11	509,957.27	360,280.27
投资性房地产	751,060.85	740,683.47	630,995.26	819,257.25
固定资产	2,020,156.06	1,904,571.03	1,653,549.23	1,488,294.22
在建工程	21,299,807.53	20,173,556.20	20,645,598.21	18,796,139.31
使用权资产	5,864.31	7,852.07	12,764.47	21,768.45
无形资产	7,431,091.90	11,804,680.37	8,539,945.57	5,911,736.33
开发支出	5,595.43	5,380.99	1,281.73	1,824.89
商誉	7,554.97	7,554.97	7,554.97	7,554.97
长期待摊费用	59,058.40	66,747.48	64,542.16	70,211.24
递延所得税资产	74,715.34	67,224.96	26,578.37	18,509.20
其他非流动资产	684,984.36	806,756.36	448,026.34	366,657.07
非流动资产合计	**34,504,163.74**	**37,613,432.99**	**34,149,783.65**	**29,407,886.69**
资产总计	**42,656,251.73**	**46,259,261.75**	**42,093,846.52**	**36,799,238.31**
流动负债：				
短期借款	883,080.26	799,850.14	772,888.06	512,588.87
应付票据	365,909.55	329,545.29	217,625.09	608,803.55
应付账款	1,628,861.93	1,740,547.65	2,009,388.98	1,741,162.73
预收款项	4,828.55	5,569.89	5,002.45	4,007.06
合同负债	2,001,460.49	2,170,550.08	2,157,114.73	1,969,411.00
应付职工薪酬	44,202.75	24,469.49	25,870.17	30,970.76
应交税费	171,170.70	238,377.05	200,155.51	145,186.78
其他应付款	356,348.92	434,874.40	453,932.55	350,994.61
一年内到期的非流动负债	1,391,128.67	1,369,724.33	1,056,749.12	1,470,362.68
其他流动负债	182,080.10	321,155.85	406,658.00	245,920.65
流动负债合计	**7,029,071.92**	**7,434,664.18**	**7,305,384.65**	**7,079,408.69**
非流动负债：				
长期借款	17,964,332.39	20,487,905.00	18,204,320.59	14,003,385.81
应付债券	1,030,053.73	1,149,463.83	900,460.53	998,814.00
租赁负债	3,614.34	3,081.53	5,719.61	13,304.92
长期应付款	2,516,483.59	2,552,026.50	2,757,236.28	3,047,601.53
预计负债	12,571.27	14,862.20	1,384.05	80.15
递延所得税负债	36,687.67	33,070.68	35,573.81	35,672.02
递延收益	60,212.98	50,859.28	37,518.03	58,644.87

项目	2025 年 9 月末	2024 年末	2023 年末	2022 年末
其他非流动负债	-	-	-	-
非流动负债合计	**21,623,955.97**	**24,291,269.02**	**21,942,212.92**	**18,157,503.29**
负债合计	**28,653,027.89**	**31,725,933.20**	**29,247,597.58**	**25,236,911.98**
所有者权益（或股东权益）：				
实收资本（或股本）	1,278,755.25	1,200,000.00	1,200,000.00	1,200,000.00
其他权益工具	4,164,000.00	3,576,300.00	2,502,300.00	1,946,300.00
其中：永续债	1,760,300.00	1,430,300.00	740,300.00	510,300.00
资本公积	6,308,262.11	7,598,094.10	6,577,831.68	6,032,965.71
其他综合收益	59,587.16	59,623.95	58,671.95	74,266.00
专项储备	19,806.30	23,774.63	10,309.08	3,260.77
盈余公积金	82,648.46	82,648.46	77,548.81	90,272.82
一般风险准备	3,007.48	3,007.48	2,809.49	2,539.19
未分配利润	1,338,860.15	1,188,885.90	1,223,712.35	1,194,795.26
归属于母公司所有者权益合计	**13,254,926.91**	**13,732,334.52**	**11,653,183.36**	**10,544,399.75**
少数股东权益	**748,296.94**	**800,994.03**	**1,193,065.58**	**1,017,926.58**
所有者权益合计	**14,003,223.85**	**14,533,328.55**	**12,846,248.94**	**11,562,326.33**
负债和所有者权益总计	**42,656,251.73**	**46,259,261.75**	**42,093,846.52**	**36,799,238.31**

2、利润表

表：北投集团近三年及一期合并利润表

单位：万元

项目	2025 年 1-9 月	2024 年度	2023 年度	2022 年度
营业总收入	**4,194,070.40**	**6,390,409.21**	**7,799,477.60**	**8,049,156.22**
营业收入	4,194,070.40	6,390,409.21	7,799,477.60	8,049,156.22
营业总成本	**3,918,029.09**	**6,006,877.91**	**7,398,894.64**	**7,672,584.48**
营业成本	3,342,626.36	5,031,295.56	6,469,603.57	6,801,151.48
税金及附加	26,752.45	41,127.41	55,869.74	86,297.54
销售费用	51,867.26	73,137.10	75,685.28	51,288.66
管理费用	161,695.46	270,791.73	274,161.96	252,887.59
研发费用	95,343.44	184,933.32	227,581.66	259,107.93
财务费用	239,744.11	405,592.79	295,992.43	221,851.28
加：其他收益	7,719.31	16,761.52	16,434.99	11,551.53
投资收益	6,639.89	-7,725.98	16,315.29	-984.01
公允价值变动净收益	-267.08	-6,273.57	-27,323.83	-1,653.80
资产减值损失	-20,649.70	-69,391.85	-42,550.30	-31,127.72
信用减值损失	-4,439.29	-49,626.87	-59,064.40	-77,189.32
资产处置收益	336.35	8,145.85	7,533.63	556.23
营业利润	**265,380.78**	**275,420.38**	**311,928.33**	**277,724.66**
加：营业外收入	3,843.35	6,404.24	6,124.45	8,054.06

项目	2025 年 1-9 月	2024 年度	2023 年度	2022 年度
减：营业外支出	7,811.99	5,120.16	9,003.12	7,099.35
利润总额	**261,412.15**	**276,704.46**	**309,049.66**	**278,679.36**
减：所得税费用	64,684.02	116,468.95	81,959.39	88,138.23
净利润	**196,728.13**	**160,235.51**	**227,090.27**	**190,541.13**
持续经营净利润	**196,728.13**	**160,235.51**	**227,090.27**	**190,541.13**
减：少数股东损益	-19,852.34	-49,289.43	-10,883.05	-48,531.76
归属于母公司所有者的净利润	**216,580.47**	**209,524.94**	**237,973.32**	**239,072.89**
加：其他综合收益	-55.04	1,216.72	-11,926.76	5,153.82
少数股东损益	**-19,852.34**	**-49,289.43**	**-10,883.05**	**-48,531.76**
其他综合收益的税后净额	-55.04	1,216.72	-11,926.76	5,153.82
归属于母公司所有者的其他综合收益的税后净额	-55.04	952.00	-15,594.05	5,153.82
不能重分类进损益的其他综合收益	-55.04	-761.75	680.77	-481.92
将重分类进损益的其他综合收益	-	1,713.75	-16,274.82	5,635.74
归属于少数股东的其他综合收益的税后净额	-	264.72	3,667.29	-
综合收益总额	**196,673.09**	**161,452.24**	**215,163.51**	**195,694.95**
减：归属于少数股东的综合收益总额	-19,852.34	-49,024.70	-7,215.76	-48,531.76
归属于母公司普通股东综合收益总额	216,525.43	210,476.94	222,379.27	244,226.71

3、现金流量表

表：北投集团近三年及一期合并现金流量表

单位：万元

项目	2025 年 1-9 月	2024 年度	2023 年度	2022 年度
经营活动产生的现金流量：				
销售商品、提供劳务收到的现金	4,006,351.24	6,166,605.92	7,121,025.18	7,571,095.76
收到的税费返还	6,583.73	15,424.18	20,844.96	91,439.54
收到其他与经营活动有关的现金	330,280.48	981,692.44	1,435,064.89	1,144,130.82
经营活动现金流入小计	**4,343,215.45**	**7,163,722.55**	**8,576,935.03**	**8,806,666.12**
购买商品、接受劳务支付的现金	3,192,258.36	4,434,525.19	5,577,364.44	6,126,640.25
支付给职工以及为职工支付的现金	340,434.99	589,321.72	672,423.51	665,892.56
支付的各项税费	271,940.06	295,152.63	323,002.05	292,398.50

项目	2025 年 1-9 月	2024 年度	2023 年度	2022 年度
支付其他与经营活动有关的现金	348,456.27	1,300,737.32	1,426,028.22	1,155,244.57
经营活动现金流出小计	**4,153,089.67**	**6,619,736.86**	**7,998,818.22**	**8,240,175.87**
经营活动产生的现金流量净额	**190,125.78**	**543,985.69**	**578,116.81**	**566,490.25**
投资活动产生的现金流量：				
收回投资收到的现金	62,917.41	187,215.38	334,605.73	42,338.63
取得投资收益收到的现金	5,171.01	14,223.42	10,436.81	20,281.65
处置固定资产、无形资产和其他长期资产收回的现金净额	2,092.64	440.29	593.72	1,816.79
收到其他与投资活动有关的现金	827.97	1,767.44	1,660.35	2,477.85
投资活动现金流入小计	**71,009.03**	**203,646.52**	**347,296.62**	**66,914.91**
购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金	1,536,202.69	2,888,856.98	4,000,762.10	5,216,389.68
投资支付的现金	340,513.26	249,827.65	432,914.36	536,383.63
取得子公司及其他营业单位支付的现金净额	-	-	-	1,800.00
支付其他与投资活动有关的现金	920.27	7,791.36	4,124.02	5,357.60
投资活动现金流出小计	**1,877,636.22**	**3,146,476.00**	**4,437,800.47**	**5,759,930.91**
投资活动产生的现金流量净额	**-1,806,627.19**	**-2,942,829.47**	**-4,090,503.86**	**-5,693,016.00**
筹资活动产生的现金流量：				
吸收投资收到的现金	1,099,493.20	2,010,793.62	867,540.17	1,316,553.60
取得借款收到的现金	3,632,535.94	9,760,342.89	7,022,014.74	6,872,461.71
收到其他与筹资活动有关的现金	109,453.20	53,746.11	113,588.00	86,865.70
筹资活动现金流入小计	**4,841,482.34**	**11,824,882.62**	**8,003,142.91**	**8,275,881.01**
偿还债务支付的现金	2,386,202.09	6,929,703.32	3,302,311.32	2,097,608.94
分配股利、利润或偿付利息支付的现金	792,921.81	1,224,143.07	1,129,259.20	948,452.90
支付其他与筹资活动有关的现金	586,203.45	678,762.35	165,508.96	112,126.49
筹资活动现金流出小计	**3,765,327.35**	**8,832,608.74**	**4,597,079.48**	**3,158,188.33**
筹资活动产生的现金流量净额	**1,076,154.99**	**2,992,273.88**	**3,406,063.43**	**5,117,692.68**

项目	2025 年 1-9 月	2024 年度	2023 年度	2022 年度
汇率变动对现金的影响	-3.38	-0.43	-267.08	-3.21
现金及现金等价物净增加额	-540,349.81	593,429.67	-106,590.70	-8,836.28
期初现金及现金等价物余额	2,384,219.34	1,790,789.67	1,897,380.37	1,906,216.65
期末现金及现金等价物余额	**1,843,869.53**	**2,384,219.34**	**1,790,789.67**	**1,897,380.37**

（二）财务情况分析

1、北投集团最近三年及一期主要财务指标

表：北投集团近三年及一期主要财务指标

单位：亿元

项目	2025 年 9 月末/2025 年 1-9 月	2024 年末/2024 年度	2023 年末/2023 年度	2022 年末/2022 年度
总资产	4,265.63	4,625.93	4,209.38	3,679.92
总负债	2,865.30	3,172.59	2,924.76	2,523.69
全部债务	2,321.47	2,590.63	2,312.80	1,951.88
所有者权益	1,400.32	1,453.33	1,284.62	1,156.23
营业总收入	419.41	639.04	779.95	804.92
利润总额	26.14	27.67	30.90	27.87
净利润	19.67	16.02	22.71	19.05
扣除非经常性损益后净利润	19.77	15.72	23.48	18.05
归属于母公司所有者的净利润	21.66	20.95	23.80	23.91
经营活动产生现金流量净额	19.01	54.40	57.81	56.65
投资活动产生现金流量净额	-180.66	-294.28	-409.05	-569.30
筹资活动产生现金流量净额	107.62	299.23	340.61	511.77
流动比率（倍）	1.16	1.16	1.09	1.04
速动比率（倍）	0.78	0.52	0.43	0.39
资产负债率（%）	67.17	68.58	69.48	68.58
债务资本比率（%）	62.38	64.06	64.29	62.80
营业毛利率（%）	20.30	21.27	17.05	15.50
平均总资产回报率（%）	1.13	1.57	1.84	1.51
加权平均净资产收益率（%）	1.51	1.80	2.26	2.70
扣除非经常性损益后的加权平均净资产收益率（%）	1.54	1.78	2.33	2.67
EBITDA	78.68	104.74	94.23	71.93
EBITDA 全部债务比（%）	3.39	4.04	4.07	3.69
EBITDA 利息倍数（倍）	1.23	1.04	1.01	0.95
应收账款周转率（次）	4.06	6.07	9.38	15.89
存货周转率（次）	1.21	1.71	2.17	2.33

注：上述指标均依据合并报表口径计算，各指标的具体计算公式如下：

（1）全部债务=短期借款+一年内到期的非流动负债中的有息部分+其他流动负债中的有息部分+长期借款+应付债券本金+长期应付款中的有息部分；

（2）流动比率=流动资产/流动负债；

（3）速动比率=（流动资产-存货）/流动负债；

（4）资产负债率=负债合计/资产合计；

（5）债务资本比率=全部债务/（全部债务+所有者权益）；

（6）营业毛利率=（营业收入-营业成本）/营业收入；

（7）平均总资产回报率=（利润总额+计入财务费用的利息支出）/〔（期初总资产+期末总资产）/2〕；

（8）加权平均净资产收益率及扣除非经常性损益的加权平均净资产收益率均根据中国证监会《公开发行证券的公司信息披露编报规则第 9 号——净资产收益率和每股收益的计算及披露》（2010 年修订）计算；

（9）EBITDA=利润总额+计入财务费用的利息支出+折旧+无形资产摊销+长期待摊费用摊销；

（10）EBITDA 全部债务比=EBITDA/全部债务；

（11）EBITDA 利息倍数=EBITDA/（计入财务费用的利息支出+资本化利息支出）；

（12）应收账款周转率=营业收入/〔（期初应收账款余额+期末应收账款余额）/2〕；

（13）存货周转率=营业成本/〔（期初存货余额+期末存货余额）/2〕；

（14）2025 年 1-9 月数据未经年化。

截至2022年12月31日、2023年12月31日、2024年12月31日和2025年9月30日，北投集团资产总额分别为3,679.92亿元、4,209.38亿元、4,625.93亿元和4,265.63亿元，负债总额分别为2,523.69亿元、2,924.76亿元、3,172.59亿元和2,865.30亿元，资产负债率分别为68.58%、69.48%、68.58%和67.17%。最近三年及一期，北投集团分别实现营业收入804.92亿元、779.95亿元、639.04亿元和419.41亿元，实现净利润19.05亿元、22.71亿元、16.02亿元和19.67亿元。

2、资产结构分析

表：北投集团近三年及一期末资产结构

单位：万元

项目	2025 年 9 月末		2024 年末		2023 年末		2022 年末	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
流动资产：								
货币资金	1,926,669.68	4.52%	2,484,288.18	5.37%	1,850,773.56	4.40%	1,920,325.62	5.22%
交易性金融资产	-	-	-	-	100.00	0.00%	10,776.50	0.03%
应收票据	25,674.05	0.06%	26,889.26	0.06%	13,896.50	0.03%	4,941.55	0.01%
应收账款	1,007,675.49	2.36%	1,060,490.41	2.29%	1,045,683.63	2.48%	617,029.16	1.68%
预付款项	103,916.45	0.24%	129,873.10	0.28%	143,198.83	0.34%	179,611.41	0.49%
应收款项融资	16,831.17	0.04%	11,964.63	0.03%	1,500.50	0.00%	3,039.66	0.01%
其他应收款	590,979.53	1.39%	317,782.85	0.69%	238,801.67	0.57%	220,881.93	0.60%
存货	2,694,983.35	6.32%	2,832,903.97	6.12%	3,029,821.36	7.20%	2,939,097.16	7.99%
合同资产	969,096.49	2.27%	1,025,225.30	2.22%	931,403.98	2.21%	958,418.41	2.60%
一年内到期的非流动资产	40,557.16	0.10%	50,347.15	0.11%	16,013.12	0.04%	12,795.85	0.03%
其他流动资产	775,704.63	1.82%	706,063.90	1.53%	672,869.71	1.60%	524,434.36	1.43%
流动资产合计	**8,152,088.00**	**19.11%**	**8,645,828.76**	**18.69%**	**7,944,062.87**	**18.87%**	**7,391,351.62**	**20.09%**
非流动资产：								
发放贷款及垫款	104,230.32	0.24%	101,689.72	0.22%	105,115.96	0.25%	161,235.31	0.44%
债权投资	21,650.00	0.05%	27,214.66	0.06%	60,106.64	0.14%	72,019.30	0.20%
可供出售金融资产	0.00	0.00%	0.00	0.00%	0.00	0.00%	0.00	0.00%
其他权益工具投资	1,196,022.76	2.80%	1,102,555.63	2.38%	1,176,362.58	2.79%	977,797.67	2.66%
持有至到期投资	0.00	0.00%	0.00	0.00%	0.00	0.00%	0.00	0.00%
其他非流动金融资产	194,155.03	0.46%	192,141.38	0.42%	175,028.97	0.42%	225,749.35	0.61%
长期应收款	108,326.65	0.25%	120,656.58	0.26%	92,375.91	0.22%	108,851.88	0.30%
长期股权投资	539,889.81	1.27%	484,167.11	1.05%	509,957.27	1.21%	360,280.27	0.98%
投资性房地产	751,060.85	1.76%	740,683.47	1.60%	630,995.26	1.50%	819,257.25	2.23%
固定资产	2,020,156.06	4.74%	1,904,571.03	4.12%	1,653,549.23	3.93%	1,488,294.22	4.04%
在建工程	21,299,807.53	49.93%	20,173,556.20	43.61%	20,645,598.21	49.05%	18,796,139.31	51.08%
使用权资产	5,864.31	0.01%	7,852.07	0.02%	12,764.47	0.03%	21,768.45	0.06%
无形资产	7,431,091.90	17.42%	11,804,680.37	25.52%	8,539,945.57	20.29%	5,911,736.33	16.06%
开发支出	5,595.43	0.01%	5,380.99	0.01%	1,281.73	0.00%	1,824.89	0.00%
商誉	7,554.97	0.02%	7,554.97	0.02%	7,554.97	0.02%	7,554.97	0.02%
长期待摊费用	59,058.40	0.14%	66,747.48	0.14%	64,542.16	0.15%	70,211.24	0.19%
递延所得税资产	74,715.34	0.18%	67,224.96	0.15%	26,578.37	0.06%	18,509.20	0.05%
其他非流动资产	684,984.36	1.61%	806,756.36	1.74%	448,026.34	1.06%	366,657.07	1.00%
非流动资产合计	**34,504,163.74**	**80.89%**	**37,613,432.99**	**81.31%**	**34,149,783.65**	**81.13%**	**29,407,886.69**	**79.91%**
资产总计	**42,656,251.73**	**100.00%**	**46,259,261.75**	**100.00%**	**42,093,846.52**	**100.00%**	**36,799,238.31**	**100.00%**

公司资产主要由流动资产中的货币资金、应收票据及应收账款、其他应收款、预付款项、存货、其他流动资产和非流动资产中的其他权益工具投资、长期应收款、长期股权投资、投资性房地产、固定资产、在建工程、无形资产、其他非流动资产构成。

2022-2024年末及2025年9月末，公司资产总额分别为36,799,238.31万元、42,093,846.52万元、46,259,261.75万元和42,656,251.73万元。2023年末资产总额较上年末增长14.39%，主要是在建工程和无形资产增加导致。2024年末资产总额较上年末增加416.54亿元，增幅9.90%；2025年9月末资产总额较上年末下降7.79%，主要是无偿划转了5个高速公路项目公司股权导致资产减少。

公司总资产以在建工程、无形资产和存货为主，资产结构呈现流动资产比例较低、非流动资产比例较高的特点。公司长期资产主要为高速公路资产，以及环保水务设施、口岸设施等。公司持续投资建设高速公路等重大项目，导致公司在建工程增加较多。

资产结构具体变动情况分析如下：

（1）流动资产分析

2022-2024年末及2025年9月末，北投集团的流动资产余额分别为7,391,351.62万元、7,944,062.87万元、8,645,828.76万元和8,152,088.00万元，呈逐年增长的趋势，占总资产的比重分别为20.09%、18.87%、18.69%和19.11%。北投集团的流动资产主要由货币资金、应收账款、存货、合同资产和其他流动资产构成。北投集团流动资产的情况具体如下：

1）货币资金

北投集团货币资金主要为现金、银行存款和其他货币资金。2022-2024年末及2025年9月末，公司货币资金余额分别为1,920,325.62万元、1,850,773.56万元、2,484,288.18万元及1,926,669.68万元，占总资产比重分别为5.22%、4.40%、5.37%和4.52%。

2）应收票据及应收账款

2022-2024年末及2025年9月末，公司应收票据分别为4,941.55万元、13,896.50万元、26,889.26万元及25,674.05万元。2023年末，公司应收票据较2022年末增加了8,954.95万元，增幅为181.22%。2024年末，公司应收票据较2023年末增加了12,992.76万元，增幅93.50%。2025年9月末，公司应收票据较2024年末减少了1,215.21万元，降幅为4.52%，基本持平。

2022-2024年末及2025年9月末，公司应收账款价值分别为617,029.16万元、1,045,683.63万元、1,060,490.41万元及1,007,675.49万元。2023年末，公司应收账款较2022年末增加了428,654.46万元，增幅为69.47%，主要是应收施工、设计款增加和新划入企业所

致。2024年末公司应收账款较2023年末增加14,806.78万元，增幅为1.42%。2025年9月末，公司应收账款较2024年末减少了52,814.91万元，降幅为4.98%。

3）预付账款

2022-2024年末及2025年9月末，公司预付款项价值分别为179,611.41万元、143,198.83万元、129,873.10万元及103,916.45万元，占当期总资产比重分别0.49%、0.34%、0.28%及0.24%。公司预付款项主要为口岸贸易物流业务板块预付上游的货款、项目业主预付给地方征迁办的征地拆迁款及施工企业预付给材料供应商的材料款等。2024年末，公司预付款项较2023年末减少13,325.73万元，降幅为9.31%，主要系预付货款减少所致。2025年9月末，公司预付款项较2024年末减少25,956.65万元，降幅为19.99%，主要系贸易业务预付账款结算导致减少。

4）其他应收款

2022-2024年末及2025年9月末，公司其他应收款余额分别为220,881.93万元、238,801.67万元、317,782.85万元及590,979.53万元，占当期总资产比重分别为0.60%、0.57%、0.69%及1.39%。2023年末，公司其他应收款较2022年末增加17,919.74万元，增幅8.11%。2024年末，公司其他应收款较2023年末增加78,981.18万元，增幅为33.07%。截至2025年9月末，较2024年增加273,196.68万元，增幅85.97%，主要是因划转高速公路项目公司股权，对其应收款由内部应收款转为外部应收款所致。

5）存货

2022-2024年末及2025年9月末，公司存货账面价值分别为2,939,097.16万元、3,029,821.36万元、2,832,903.97万元及2,694,983.35万元，占当期总资产比重分别为7.99%、7.20%、6.12%及6.32%。公司存货主要由自制半成品及在产品、工程施工（已完工未结算款）、库存商品（产成品）及原材料构成。2023年末存货较上年末增加90,724.24万元，增幅为3.09%。2024年末存货较上年末减少196,917.39万元，降幅6.50%。2025年9月末存货较上年末减少137,920.62万元，降幅为4.87%。

6）其他流动资产

2022-2024年末及2025年9月末，公司其他流动资产余额分别为524,434.36万元、672,869.71万元、706,063.90万元及775,704.63万元。2023年末，公司其他流动资产较2022年末增加148,435.35万元，增长了28.30%，主要是应交税费借方余额重分类、预缴税金增加

所致。2024年末，公司其他流动资产较2023年末增加33,194.19万元，增长了4.93%，2025年9月末，公司其他流动资产较2024年末增加69,640.73万元，增长了9.86%。

7）合同资产

2022-2024年末及2025年9月末，公司合同资产余额分别为958,418.41万元、931,403.98万元、1,025,225.30万元及969,096.49万元。2023年末，公司合同资产较2022年末减少27,014.43万元，降幅为2.82%。2024年末，公司合同资产较2023年末增加93,821.33万元，增幅为10.07%。2025年9月末，公司合同资产较2024年末减少56,128.82万元，降幅为5.47%。

（2）非流动资产分析

2022-2024年末及2025年9月末，公司非流动资产分别为29,407,886.69万元、34,149,783.65万元、37,613,432.99万元及34,504,163.74万元，规模呈逐年增长态势。2023年末，非流动资产较上年末增加4,741,896.95万元，增幅16.12%。2024年末，非流动资产较上年末增加3,463,649.34万元，增幅10.14%。2025年9月末，非流动资产较上年末减少3,109,269.25万元，降幅8.27%，主要是无偿划转了5个高速公路项目公司股权导致资产减少。

1）发放贷款及垫款

2022-2024年末及2025年9月末，公司发放贷款及垫款余额分别为161,235.31万元、105,115.96万元、101,689.72万元及104,230.32万元。发放贷款及垫款业务主要由南宁市北投小额贷款有限公司负责。2023年末发放贷款及垫款余额较2022年末减少56,119.35万元，降幅34.81%，主要系个人贷款和垫款减少所致。2024年末发放贷款及垫款余额较2023年末减少3,426.24万元，降幅3.26%，2025年9月末发放贷款及垫款余额较2024年末增加2,540.6万元，增幅2.50%。

2）长期应收款

2022-2024年末及2025年9月末，公司长期应收款余额分别为108,851.88万元、92,375.91万元、120,656.58万元及108,326.65万元，占当期总资产的比重分别为0.30%、0.22%、0.26%及0.25%。2023年末，公司长期应收款较上年末减少16,475.97万元，降幅15.14%。2024年末，公司长期应收款较上年末增加28,280.67万元，增幅30.61%，主要系分期收款转让其他权益工具投资和分期收款提供劳务产生的应收款增加所致。2025年9月末，公司长期应收款较上年末减少12,329.93万元，降幅10.22%。

3）长期股权投资

2022-2024年末及2025年9月末，公司长期股权投资余额分别为360,280.27万元、509,957.27万元、484,167.11万元及539,889.81万元，占当期总资产的比重分别为0.98%、1.21%、1.05%和1.27%。2023年末，公司长期股权投资较2022年末增加149,677.00万元，增幅41.54%，主要系对联营企业投资增加所致。2024年末，公司长期股权投资较2023年末减少25,790.16万元，降幅5.06%。2025年9月末，公司长期股权投资较2024年末增加55,722.70万元，增幅11.51%。

4）投资性房地产

2022-2024年末及2025年9月末，公司投资性房地产余额分别为819,257.25万元、630,995.26万元、740,683.47万元及751,060.85万元，占当期总资产的比重分别为2.23%、1.50%、1.60%及1.76%。2023年末，公司投资性房地产较2022年末减少188,261.98万元，降幅22.98%，主要是部分房屋建筑物转为自用所致。2024年末，公司投资性房地产较2023年末增加109,688.21万元，增幅17.38%.2025年9月末，公司投资性房地产较2024年末增加10,377.38万元，增幅1.40%。

5）固定资产

2022-2024年末及2025年9月末，公司固定资产账面价值分别为1,488,294.22万元、1,653,549.23万元、1,904,571.03万元及2,020,156.06万元，占当期总资产的比重分别为4.04%、3.93%、4.12%及4.74%。公司的固定资产主要由房屋及建筑物、机器设备、运输工具、电子设备、办公设备和其他设备等组成。2023年末，公司固定资产账面价值较2022年末增加165,255.01万元，增幅11.10%，主要是广西广电新增纳入合并范围，房屋、建筑物及构筑物及电子设备增加。2024年末，公司固定资产账面价值较2023年末增加251,021.79万元，增幅15.18%,2025年9月末,公司固定资产账面价值较2024年末增加115,585.03万元,增幅6.07%。

6）在建工程

2022-2024年末及2025年9月末，公司在建工程余额分别为18,796,139.31万元、20,645,598.21万元、20,173,556.20万元及21,299,807.53万元，占当期总资产的比例分别为51.08%、49.05%、43.61%及49.93%。2023年末，公司在建工程较2022年末增加1,849,458.90万元，增幅9.84%。2024年末，公司在建工程较2023年末减少472,042.00万元，降幅2.29%。2025年9月末，公司在建工程较2024年末增加1,126,251.33万元，增幅5.58%。

7）无形资产

2022-2024年末及2025年9月末，公司无形资产净额分别为5,911,736.33万元、8,539,945.57万元、11,804,680.37万元和7,431,091.90万元，占当期总资产的比重分别为16.06%、20.29%、25.52%及17.42%。公司无形资产主要由土地使用权、特许权、软件、专利权、商标权等资产组成，其中特许权及土地使用权占比最高，特许权主要为收费权。2023年末，公司无形资产较2022年末增加2,628,209.24万元，增幅44.46%，主要是由于部分高速路项目于2023年进入正式运营，结转至无形资产所致。2024年末，公司无形资产较2023年增加3,264,734.80万元，增幅38.23%，主要系特许经营权和收费权增加所致。2025年9月末，公司无形资产较2024年末减少4,373,588.47万元，降幅37.05%，主要是无偿划转了5个高速公路项目公司股权导致无形资产减少。

截至2025年9月末，北投集团无形资产明细如下：

表：北投集团 2025 年 9 月末无形资产明细表

单位：万元

项目	2025 年 9 月末
一、原价合计	8,464,303.14
其中：土地使用权	933,007.62
软件	83,847.06
专利权	1,195.91
特许经营权/收费权	7,445,257.72
商标权	20.50
数据资源	108.15
其他	866.18
二、累计摊销合计	1,033,211.24
其中：土地使用权	90,368.51
软件	47,869.14
专利权	335.14
特许经营权/收费权	894,372.49
商标权	7.83
数据资源	19.83
其他	238.31
三、减值准备合计	-
其中：土地使用权	-
软件	-
专利权	-
特许经营权/收费权	-
商标权	-
数据资源	-
其他	-

四、账面价值合计	7,431,091.90
其中：土地使用权	842,639.11
软件	35,977.92
专利权	860.77
特许经营权/收费权	6,550,885.23
商标权	12.67
数据资源	88.32
其他	627.87

无形资产的摊销政策为使用寿命有限的无形资产自可供使用时起，对其原值减去预计净残值和已计提的减值准备累计金额在其预计使用寿命内采用直线法或工作量法摊销。

8）债权投资

2022-2024年末及2025年9月末，公司债权投资余额分别为72,019.30万元、60,106.64万元、27,214.66万元和21,650.00万元，占当期总资产的比重分别为0.20%、0.14%、0.06%和0.05%。2022年末、2023年末及2024年末，公司执行新金融工具准则，原持有至到期投资列报至债权投资。

9）其他权益工具投资

2022-2024年末及2025年9月末，公司其他权益工具投资余额分别为977,797.67万元、1,176,362.58万元、1,102,555.63万元和1,196,022.76万元，占当期总资产的比重分别为2.66%、2.79%、2.38%和2.80%。

10）其他非流动资产

2022-2024年末及2025年9月末，公司其他非流动资产净额分别为366,657.07万元、448,026.34万元、806,756.36万元及684,984.36万元，占当期总资产的比重分别为1.00%、1.06%、1.74%和1.61%。公司其他非流动资产主要由预付工程款、预付公路土地征拆款等组成。2023年末，公司其他非流动资产较2022年末增加81,369.27万元，增幅22.19%。2024年末，公司其他非流动资产较2023年末增加358,730.02万元，增幅80.07%，主要系重分类至其他非流动资产的PPP项目合同资产增加和已支付收购水务项目公司股权价款但未达到实际控制所致。2025年9月末，公司其他非流动资产较2024年末减少121,772.00万元，降幅15.09%。

3、负债结构分析

表：北投集团近三年及一期末负债结构

单位：万元

项目	2025年9月末		2024年末		2023年末		2022年末	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
流动负债：								

项目	2025年9月末		2024年末		2023年末		2022年末	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
短期借款	883,080.26	3.08%	799,850.14	2.52%	772,888.06	2.64%	512,588.87	2.03%
应付票据	365,909.55	1.28%	329,545.29	1.04%	217,625.09	0.74%	608,803.55	2.41%
应付账款	1,628,861.93	5.68%	1,740,547.65	5.49%	2,009,388.98	6.87%	1,741,162.73	6.90%
预收款项	4,828.55	0.02%	5,569.89	0.02%	5,002.45	0.02%	4,007.06	0.02%
合同负债	2,001,460.49	6.99%	2,170,550.08	6.84%	2,157,114.73	7.38%	1,969,411.00	7.80%
应付职工薪酬	44,202.75	0.15%	24,469.49	0.08%	25,870.17	0.09%	30,970.76	0.12%
应交税费	171,170.70	0.60%	238,377.05	0.75%	200,155.51	0.68%	145,186.78	0.58%
其他应付款	356,348.92	1.24%	434,874.40	1.37%	453,932.55	1.55%	350,994.61	1.39%
一年内到期的非流动负债	1,391,128.67	4.86%	1,369,724.33	4.32%	1,056,749.12	3.61%	1,470,362.68	5.83%
其他流动负债	182,080.10	0.64%	321,155.85	1.01%	406,658.00	1.39%	245,920.65	0.97%
非流动负债：								
长期借款	17,964,332.39	62.70%	20,487,905.00	64.58%	18,204,320.59	62.24%	14,003,385.81	55.49%
应付债券	1,030,053.73	3.59%	1,149,463.83	3.62%	900,460.53	3.08%	998,814.00	3.96%
租赁负债	3,614.34	0.01%	3,081.53	0.01%	5,719.61	0.02%	13,304.92	0.05%
长期应付款	2,516,483.59	8.78%	2,552,026.50	8.04%	2,757,236.28	9.43%	3,047,601.53	12.08%
预计负债	12,571.27	0.04%	14,862.20	0.05%	1,384.05	0.00%	80.15	0.00%
递延所得税负债	36,687.67	0.13%	33,070.68	0.10%	35,573.81	0.12%	35,672.02	0.14%
递延收益	60,212.98	0.21%	50,859.28	0.16%	37,518.03	0.13%	58,644.87	0.23%
其他非流动负债	-	-	-	-	-	-	-	-
负债合计	**28,653,027.89**	**100.00%**	**31,725,933.20**	**100.00%**	**29,247,597.58**	**100.00%**	**25,236,911.98**	**100.00%**

2022-2024年末及2025年9月末，公司负债余额分别为25,236,911.98万元、29,247,597.58万元、31,725,933.20万元及28,653,027.89万元，呈逐年增长态势，与公司资产趋势一致。非流动负债占负债总额的比例较高，主要为长期借款。

（1）流动负债分析

1）短期借款

2022-2024年末及2025年9月末，公司短期借款余额分别为512,588.87万元、772,888.06万元、799,850.14万元及883,080.26万元，呈上升趋势，占当期总负债的比重分别为2.03%、2.64%、2.52%及3.08%。2023年末，公司短期借款较2022年末增加260,299.19万元，增幅50.78%，

主要是由于一年期以内的银行借款增加所致。2024年末，公司短期借款较2023年末增加26,962.08万元，增幅3.49%。2025年9月末，公司短期借款较2024年末增加83,230.11万元，增幅10.41%。

2）应付票据

2022-2024年末及2025年9月末，公司的应付票据分别为608,803.55万元、217,625.09万元、329,545.29万元及365,909.55万元。2023年末，应付票据金额较上年末减少391,178.46万元，降幅64.25%，主要是由于本年银行承兑汇票及商业承兑汇票均下降所致。2024年末，应付票据金额较上年末增加111,920.20万元，增幅51.43%，主要是由于本年银行承兑汇票增加所致。2025年9月末，应付票据金额较上年末增加36,364.26万元，增幅11.03%。

3）应付账款

2022-2024年末及2025年9月末，公司的应付账款分别为1,741,162.73万元、2,009,388.98万元、1,740,547.65万元和1,628,861.93万元，呈波动态势。2023年末，应付账款金额较上年末增加268,226.25万元，增幅15.41%。2024年末，应付账款金额较上年末减少268,841.33万元，减幅13.38%。2025年9月末，应付账款金额较上年末减少111,685.73万元，降幅6.42%。

4）预收账款

2022-2024年末及2025年9月末，公司预收款项金额分别为4,007.06万元、5,002.45万元、5,569.89万元和4,828.55万元，占总负债的比重分别为0.02%、0.02%、0.02%和0.02%。公司预收款项主要由贸易预收货款、房屋销售预收款、工程项目业主预收工程款及备料款等款项组成。2023年末，公司预收款项较2022年末增加995.39万元，增幅24.84%，主要是预收租金增加所致。2024年末，公司预收款项较2023年末增加567.44万元，增幅11.34%。2025年9月末，公司预收款项较2024年末减少741.34万元，降幅13.31%。

5）合同负债

2022-2024年末及2025年9月末，公司合同负债金额分别为1,969,411.00万元、2,157,114.73万元、2,170,550.08万元及2,001,460.49万元。公司合同负债主要由贸易预收货款、房屋销售预收款、工程项目业主预收工程款及备料款等款项组成。2023年末，公司合同负债余额较2022年末增加187,703.73万元，增幅9.53%。2024年末，公司合同负债余额较2023年末增加13,435.36万元，增幅0.62%。2025年9月末，公司合同负债余额较2024年末减少169,089.59万元，减幅7.79%。

6）应交税费

2022-2024年末及2025年9月末，公司应交税费金额分别为145,186.78万元、200,155.51万元、238,377.05万元及171,170.70万元，占总负债的比重分别为0.58%、0.68%、0.75%及0.60%。2023年末，公司应交税费较上年末增长54,968.72万元，增幅37.86%，主要是应交增值税、企业所得税增加所致。2024年末，公司应交税费较上年末增长38,221.54万元，增幅19.10%。2025年9月末，公司应交税费较上年末减少67,206.34万元，减幅28.19%。

7）其他应付款

2022-2024年末及2025年9月末，公司其他应付款金额分别为350,994.61万元、453,932.55万元、434,874.40万元和356,348.92万元，占总负债的比重分别为1.39%、1.55%、1.37%及1.24%。2023年末，公司其他应付款较上年增加102,937.94万元，增幅29.33%，主要是往来款、非金融机构借款等增加所致。2024年末，公司其他应付款较上年减少19,058.15万元，减幅4.20%。2025年9月末，公司其他应付款较上年末减少78,525.48万元，减幅18.06%。

8）一年内到期的非流动负债

2022-2024年末及2025年9月末，公司一年内到期的非流动负债金额分别为1,470,362.68万元、1,056,749.12万元、1,369,724.33万元及1,391,128.67万元，占总负债的比重分别为5.83%、3.61%、4.32%及4.86%。2023年末，公司一年内到期的非流动负债较上年末减少413,613.56万元，降幅28.13%，主要是由于一年内到期的长期借款减少所致。2024年末，公司一年内到期的非流动负债较上年末增加312,975.21万元，增幅29.62%。2025年9月末，公司一年内到期的非流动负债较上年末增加21,404.33万元，增幅1.56%。

9）其他流动负债

2022-2024年末及2025年9月末，公司其他流动负债金额分别为245,920.65万元、406,658.00万元、321,155.85万元及182,080.10万元，占总负债的比重分别为0.97%、1.39%、1.01%及0.64%。2023年末，公司其他流动负债较2022年末增加160,737.35万元，增幅65.36%，主要是商业承兑汇票贴现款增加所致。2024年末，公司其他流动负债较2023年末减少85,502.14万元，降幅21.03%。2025年9月末，公司其他流动负债较上年末减少139,075.75万元，减幅43.30%。

（2）非流动负债分析

2022-2024年末及2025年9月末，公司非流动负债合计为18,157,503.29万元、21,942,212.92万元、24,291,269.02万元及21,623,955.97万元。公司的非流动负债主要为

长期借款、应付债券、长期应付款。2022-2024年末及2025年9月末，公司长期借款、应付债券、长期应付款余额合计占总负债的比重分别为71.53%、74.75%、76.24%和75.47%。

1）长期借款

2022-2024年末及2025年9月末，公司长期借款余额分别为14,003,385.81万元、18,204,320.59万元、20,487,905.00万元及17,964,332.39万元，占当期总负债的比重分别为55.49%、62.24%、64.58%及62.70%。2023年末，公司长期借款较2022年末增加4,200,934.79万元，增幅30.00%，主要是高速公路等项目的项目贷款增加所致。2024年末，公司长期借款较2023年末增加2,283,584.41万元，增幅12.54%。2025年9月末，公司长期借款较2024年末减少2,523,572.61万元，降幅12.32%，主要是无偿划转了5个高速公路项目公司股权导致长期借款减少。

2）应付债券

2022-2024年末及2025年9月末，公司应付债券余额分别为998,814.00万元、900,460.53万元、1,149,463.83万元及1,030,053.73万元，占当期总负债的比重分别为3.96%、3.08%、3.62%和3.59%。2023年末，公司应付债券较2022年末减少98,353.47万元，降幅9.85%。2024年末，公司应付债券较2023年末增加249,003.30万元，增幅27.65%。2025年9月末，公司应付债券较2024年末减少119,410.10万元，降幅10.39%。

3）租赁负债

2022-2024年末及2025年9月末，公司租赁负债分别为13,304.92万元、5,719.61万元、3,081.53万元和3,614.34万元，占当期负债总比重的0.05%、0.02%、0.01%和0.01%。2023年末公司租赁负债较2022年末减少7,585.30万元，降幅为57.01%，2024年末公司租赁负债较2023年末减少2,638.09万元，降幅为46.12%，主要系按合同约定以后期间待付的租金减少所致。2025年9月末，公司租赁负债较2024年末增加532.82万元，增幅17.29%。

4）长期应付款

2022-2024年末及2025年9月末，公司长期应付款余额分别为3,047,601.53万元、2,757,236.28万元、2,552,026.50万元和2,516,483.59万元，占当期总负债的比重分别为12.08%、9.43%、8.04%和8.78%。公司长期应付款主要是开展融资租赁形成的应付融资租赁款、高速公路建设项目的专项债务资金、施工单位扣缴的保证金等。2023年末，公司长期应付款较2022年末减少290,365.25万元，降幅9.53%。2024年末，公司长期应付款较2023年末

减少205,209.78万元，降幅为7.44%。2025年9月末，公司长期应付款较2024年末减少35,542.92万元，降幅1.39%。

5）递延收益

2022-2024年末及2025年9月末，公司递延收益分别为58,644.87万元、37,518.03万元、50,859.28万元和60,212.98万元，占负债比重较小。公司递延收益主要为防城港站北移项目及污水厂项目建设期收费，政府补助，房屋征拆补偿等。2023年末公司递延收益较2022年末减少21,126.84万元，减少36.03%。2024年末公司递延收益较2023年末增加13,341.25万元，增幅35.56%，主要系广西道路运输车辆风险管理平台收到7,500万元政府补助所致。2025年9月末，公司递延收益较2024年末增加9,353.70万元，增幅18.39%。

4、盈利能力指标分析

公司营业总收入主要由综合交通、口岸贸易物流、城乡综合服务、环保水务、产业金融及战略新兴和培育业务构成。2023年度，公司营业总收入较2022年减少249,678.63万元，降幅为3.10%，主要系综合交通及城乡综合服务等业务板块收入减少。2024年度，公司营业总收入较2023年减少1,409,068.39万元，降幅为18.07%，主要系综合交通及城乡综合服务等业务板块收入下降所致。

公司的营业成本主要由综合交通、口岸贸易物流、城乡综合服务、环保水务、产业金融及战略新兴和培育业务构成。2023年度，公司营业成本较2022年减少331,547.91万元，降幅为4.87%。2024年度，公司营业成本较2023年减少1,438,308.01万元，降幅为22.23%。

2022-2024年及2025年1-9月，公司净利润分别为190,541.13万元、227,090.27万元、160,235.51万元和196,728.13万元。2023年较2022年增加36,549.14万元，增幅19.18%。2024年较2023年减少66,854.76万元，降幅29.44%，主要系：1）受行业周期影响，营业收入下降导致净利润有所下降；2）2024年公司投资建设的部分高速公路转为固定资产，利息费用化和折旧摊销增加；3）2023年度公司将广西广电纳入合并报表范围，受行业周期影响，广西广电2024年较2023年增亏1.85亿元。

2022-2024年及2025年1-9月，公司毛利率分别为15.50%、17.05%、21.27%和20.30%，近三年公司毛利率呈上升趋势；营业利润率分别为3.45%、4.00%、4.31%和6.33%；净利润率分别为2.37%、2.91%、2.51%和4.69%。

2022-2024年及2025年1-9月，公司加权平均净资产收益率分别为2.70%、2.26%、1.80%和1.51%，呈下降趋势；平均总资产回报率分别为1.51%、1.84%、1.57%和1.13%，公司总资产、净资产的增长幅度高于利润增长幅度，导致平均总资产回报率指标呈现下降趋势。

5、偿债能力指标分析

最近三年及一期，公司资产负债率分别为68.58%、69.48%、68.58%和67.17%，总体来看，近三年及一期公司的资产负债率呈波动变化趋势。最近三年及一期，公司流动比率分别为1.04、1.09、1.16和1.16，呈小幅上升趋势；速动比率分别为0.39、0.43、0.52和0.78，呈小幅上升趋势。最近三年及一期，公司的EBITDA利息保障倍数分别为0.95、1.01、1.04和1.23，公司利润对利息有一定的保障能力。

6、经营效率指标分析

2022-2024年末及2025年9月末，北投集团应收账款周转率分别为15.89、9.38、6.07和4.06，整体呈下降趋势。2022-2024年末及2025年9月末，北投集团存货周转率分别为2.33、2.17、1.71和1.21。

7、对外担保情况

截至尽调基准日，北投集团对外担保合计491.08亿元，具体情况如下：

表：北投集团对外担保情况

单位：亿元

提供担保单位	被担保单位	目前担保余额（贷款余额）	担保起始日	担保到期日
广西北部湾投资集团有限公司	广西新发展交通集团有限公司、广西钟昭高速公路有限公司、广西昭蒙高速公路有限公司、广西都巴高速公路有限公司、广西融和高速公路有限公司、广西大浦高速公路有限公司	371.48	2017/5/27	2042/6/27
广西新发展交通集团有限公司	广西新柳南高速公路有限公司	77.65	2020/3/16	2054/3/15
广西路桥工程集团有限公司	河池市国有资本投资运营（集团）有限公司	2.21	2017/12/22	2037/12/22
广西路桥工程集团有限公司	湖南省茶常高速公路建设开发有限公司	26.82	2023/1/5	2054/1/4
广西路桥工程集团有限公司	湖南省永新高速公路建设开发有限公司	2.32	2023/1/13	2057/1/12

广西路桥工程集团有限公司	湖南省耒宜零道高速公路建设开发有限公司	8.60	2025/5/19	2054/6/26
广西路桥工程集团有限公司	四川宁西高速公路建设开发有限公司	0.78	2025/8/29	2059/4/15
广西路桥工程集团有限公司	四川西香高速建设开发有限公司	1.21	2025/12/20	2058/12/20
合计	-	**491.08**	-	-

七、原始权益人资信情况

（一）主体信用评级

根据联合资信评估股份有限公司于2025年11月6日出具的《信用评级公告》的评级结果，北投集团主体信用等级AAA，评级展望稳定。根据惠誉国际信用评级有限公司于2025年12月23日发布的评级公告，将北投集团的长期发行人主体评级从BBB-上调至BBB，展望为“稳定”。

管理人结合北投集团的财务情况、资产运营情况以及现场访谈情况，认为北投集团的财务状况与资产运营情况持续健康，相关内控制度较为健全，整体资信情况良好。

（二）历史信用表现

截至尽调基准日，北投集团最近三年在投资建设、生产运营、金融监管、工商、税务领域未存在重大违法违规记录，亦未被有权部门认定为失信被执行人、失信生产经营单位或者其他失信单位并被暂停或者限制融资。

（三）最近三年重大违法违规行为

经核查中国证监会网站（http://www.csrc.gov.cn/）、国家金融监督管理总局网站（http://www.cbirc.gov.cn/cn/view/pages/index/index.html）、国家外汇管理局网站（https://www.safe.gov.cn/）、中国人民银行网站（http://www.pbc.gov.cn/）、证券期货市场失信记录查询平台（http://neris.csrc.gov.cn/shixinchaxun/）、国家企业信用信息公示系统（http://www.gsxt.gov.cn/index.htm）、信用中国网站（https://www.creditchina.gov.cn/）、中国执行信息公开网（http://zxgk.court.gov.cn）、国家税务总局网站（http://www.chinatax.gov.cn/）、国家税务总局广西壮族自治区税务局网站（https://guangxi.chinatax.gov.cn/）、中华人民共和国交通运输部网站（https://www.mot.gov.cn/）、中华人民共和国应急管理部网站（https://www.mem.gov.cn/）、中华人民共和国生态环境部网站（http://www.mee.gov.cn/）、广西壮族自治区生态环境厅网站（http://sthjt.gxzf.gov.cn/）、国家市场监督管理总局网站（http://www.samr.gov.cn/）、中华人民共和国国家发展和改革委员会网站（https://www.ndrc.gov.cn/）、中华人民共和国财政部网站

（http://www.mof.gov.cn/index.htm），截至尽调基准日，基于前述信息渠道，最近三年，北投集团不存在重大违法、违规或不诚信行为；不存在被认定为失信被执行人的情形；不存在受到过行政处罚以及被要求相应整改情况的情形，在投资建设、生产运营、金融监管、工商、税务等方面不存在重大违法违规记录。

八、原始权益人债务和资本市场公开融资情况

（一）银行授信情况

北投集团资信状况良好，与各大商业银行均建立了长期稳定的信贷业务关系，具有较强的间接融资能力。截至2025年12月31日，北投集团共获得银行授信额度人民币约5,471.43亿元，已使用额度2,741.07亿元，尚未使用的授信额度为2,730.36亿元。截至2025年12月31日，北投集团不存在银行贷款延期偿付的状况。北投集团主要贷款银行授信及使用情况如下：

表：2025 年 12 月末北投集团银行授信及使用情况

单位：亿元

单位名称	授信额度	已用授信	未用授信
国家开发银行	1,078.30	876.90	201.40
进出口银行	127.32	51.06	76.26
中国农业发展银行	208.37	107.52	100.85
工商银行	925.71	535.62	390.09
农业银行	431.58	197.75	233.83
中国银行	304.84	158.06	146.78
建设银行	476.75	216.22	260.53
交通银行	296.56	110.40	186.16
邮储银行	118.76	58.89	59.87
招商银行	60.79	27.26	33.53
光大银行	87.54	40.90	46.64
华夏银行	55.56	20.10	35.46
平安银行	76.20	14.31	61.89
浦发银行	79.28	25.44	53.84
兴业银行	258.70	70.64	188.06
中信银行	284.12	65.47	218.65
广发银行	65.93	11.51	54.42
民生银行	83.91	21.48	62.43
浙商银行	47.90	3.19	44.71
渤海银行	79.19	7.86	71.33
汇丰银行	8.50	5.22	3.28
南洋商业银行	8.38	2.28	6.10
桂林银行	119.77	45.46	74.31
农村信用合作联社	108.97	37.17	71.80

北部湾银行	64.91	27.16	37.75
青岛银行	0.59	0.59	0.00
内蒙古银行	13.00	2.60	10.40
银行授信额度小计	**5,471.43**	**2,741.07**	**2,730.36**

（二）资本市场公开融资情况

截至尽调基准日，北投集团及子公司已发行尚未兑付的债券余额为270.00亿元，明细如下：

表：北投集团及其子公司存续期债券情况

单位：亿元、年、%

序号	债券简称	发行日期	回售日期	到期日期	债券期限	发行规模	发行利率	余额
1	25 桂北 Y3	2025/4/23	-	2028/4/24	3+N	8	2.43	8
2	25 桂北 Y4	2025/4/23	-	2030/4/24	5+N	2	2.7	2
3	25 桂北 Y1	2025/3/25	-	2028/3/26	3+N	10	2.57	10
4	24 桂北 02	2024/8/14	-	2034/8/15	10	5	2.53	5
5	24 桂北 01	2024/8/14	-	2029/8/15	5	10	2.3	10
6	G24 桂北 1	2024/3/26	-	2029/3/28	5	2	2.93	2
7	23 桂北 04	2023/11/23	-	2026/11/27	3	5	3.4	5
8	23 桂北 02	2023/7/25	-	2026/7/27	3	5	3.45	5
公募公司债券小计						**47**		**47**
9	23 桂北投债 01	2023/12/28	2026/12/29	2028/12/29	3+2	10	3.23	10
企业债券小计						**10**		**10**
10	25 广西路桥 MTN005（科创债）	2025/12/1	-	2030/6/2	4.4986	2	2.46	2
11	25 北部湾投 MTN006	2025/11/26	-	2028/11/27	3	5	2.03	5
12	25 北部湾投 MTN005	2025/11/25	-	2028/11/26	3	5	2.05	5
13	25 广西路建 MTN002（科创债）	2025/11/5	-	2030/11/6	5	3	2.45	3
14	25 广西路桥 MTN004（科创债）	2025/10/28	-	2030/10/29	5	5	2.60	5
15	25 北部湾投 SCP002	2025/10/27	-	2026/4/26	0.4932	5	1.70	5
16	25 北部湾投 SCP001	2025/10/24	-	2026/4/25	0.4932	5	1.75	5
17	25 广西路桥 MTN003（科创债）	2025/9/23	-	2030/9/25	5	5	2.60	5
18	25 广西路桥 MTN002（科创债）	2025/9/1	-	2030/9/3	5	3	2.60	3
19	25 北部湾投 MTN004B	2025/8/12	-	2030/8/14	5	2	2.61	2
20	25 北部湾投 MTN004A	2025/8/12	-	2028/8/14	3	8	2.32	8
21	25 广西路桥 MTN001（科创债）	2025/8/11	-	2030/8/13	5	5	2.59	5

22	25 北部湾投 MTN003B	2025/6/16	-	2030/6/18	5	2	2.56	2
23	25 北部湾投 MTN003A	2025/6/16	-	2028/6/18	3	8	2.30	8
24	25 广西路建 MTN001（科创票据）	2025/3/19	-	2028/3/21	3	3	2.30	3
25	25 北部湾投 MTN002	2025/1/13	-	2030/1/15	5	10	2.35	10
26	25 北部湾投 MTN001B	2025/1/9	-	2030/1/13	5	2	2.80	2
27	25 北部湾投 MTN001A	2025/1/9	-	2028/1/13	3	8	2.30	8
28	24 北部湾投 MTN006	2024/11/27	-	2027/11/29	3	3	2.34	3
29	24 北部湾投 MTN005B	2024/11/18	-	2027/11/20	3	5	2.69	5
30	24 北部湾投 MTN005A	2024/11/18	-	2026/11/20	2	10	2.51	10
31	24 北部湾投 MTN004B	2024/10/14	-	2027/10/16	3	5	2.77	5
32	24 北部湾投 MTN004A	2024/10/14	-	2026/10/16	2	10	2.62	10
33	24 广西路桥 MTN006（科创票据）	2024/8/27	-	2029/8/29	5	5	2.80	5
34	24 广西路桥 MTN005（科创票据）	2024/8/13	-	2029/8/15	5	5	2.42	5
35	24 广西路桥 MTN004（科创票据）	2024/7/15	-	2027/7/17	3	5	2.34	5
36	24 北部湾投 MTN003	2024/6/24	-	2027/6/26	3	15	2.50	15
37	24 广西路桥 MTN003（科创票据）	2024/4/9	-	2027/4/10	3	5	2.70	5
38	24 北部湾投 MTN002	2024/4/8	-	2027/4/10	3	20	3.17	20
39	24 广西路桥 MTN002（科创票据）	2024/3/27	-	2029/3/29	5	5	3.00	5
40	24 北部湾投 MTN001	2024/3/6	-	2026/3/7	2	20	2.98	20
41	24 广西路桥 MTN001（科创票据）	2024/2/29	-	2027/3/4	3	5	2.95	5
42	23 北部湾投 MTN004	2023/10/30	2026/11/1	2028/11/1	5	5	3.63	5
43	22 北部湾投 MTN002B	2022/4/29	-	2027/5/6	5	2	3.98	2
债务融资工具小计						**211**		**211**
44	北贷 03 次	2024/7/18	-	2026/5/28	1.8603	0.02	-	0.02
45	北贷 03A	2024/7/18	-	2026/5/28	1.8603	1.98	2.39	1.98
其他小计						**2**		**2**
合计						**270**		**270**

截至尽调基准日，北投集团不存在延迟支付债券利息或本金的情况。

九、原始权益人以本项目作为不动产基金资产的主要考虑

（一）原始权益人与不动产项目相关业务情况

截至尽调基准日，北投集团及其关联方控股的收费公路项目共计32个，总运营里程为2,320.32公里。

（二）原始权益人持有或运营的同类资产的规模

截至尽调基准日，北投集团经营管理的高速公路明细如下：

表：北投集团经营管理的高速公路明细

序号	收费公路	总投资（亿元）	所占权益（%）	收费里程（公里）	运营里程（公里）	通车时间	性质	收费年限（年）
1	兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）	28.96	100	48.724	48.729	2018.06.01	经营性公路	25（因公共卫生事件免费延长79天）
2	钦州至防城港高速公路（钦南段、钦防段）	51.08	100	84.866	90.035	1997.10.28	经营性公路	待改扩建项目竣工验收后重新核定收费期限
3	钦州至北海高速公路	102.06	100	103.899	99.757	1999.10.01	经营性公路	待改扩建项目竣工验收后重新核定收费期限
4	合浦至山口高速公路	38.31	100	39	39.757	2001.12.25	经营性公路	待改扩建项目竣工验收后重新核定收费期限
5	防城至东兴高速公路	26.32	100	55.187	55.187	2013.12.20	经营性公路	30
6	贵港至合浦高速公路	74.01	100	142.957	142.957	2017.10.17	经营性公路	25
7	南宁吴圩机场至大塘公路	28.45	100	39.769	39.769	2018.11.28	经营性公路	25
8	贺州至巴马公路（钟山至昭平段）	58.27	100	53.94	53.940	2019.09.29	经营性公路	25
9	贺州至巴马公路（昭平至蒙山段）	47.84	100	35.669	35.669	2020.10.30	经营性公路	7
10	融水至河池公路	109.53	100	105.605	105.605	2020.11.28	经营性公路	25
11	大塘至浦北公路	109	100	123.735	123.735	2020.12.30	经营性公路	6
12	贺州至巴马公路	167.46	100	120.049	112.321	2021.07.01	经营性公路	6

	（都安至巴马段）							
13	南宁南过境线（吴圩机场至隆安段）公路	51.02	100	44.914	44.914	2021.12.30	经营性公路	25
14	贺州至巴马公路（蒙山至象州段）	75.45	100	90.246	90.246	2021.12.30	还贷性公路	5
15	信都至梧州公路	105.86	100	74.821	74.821	2022.11.30	经营性公路	4
16	天峨—北海公路（巴马至平果段）	140.09	100	75.088	75.088	2022.12.26	经营性公路	4
17	贺州至巴马公路（象州至来宾段）	56.70	100	45.873	45.873	2022.12.29	经营性公路	4
18	贺州至巴马公路（来宾至都安段）	212.55	100	133.994	133.994	2022.12.29	还贷性公路	4
19	水口-崇左-爱店公路（崇左至爱店口岸段）	82.04	100	55.179	55.179	2023.09.28	经营性公路	3
20	上思至防城港公路	99.93	100	62.869	65.012	2023.10.09	经营性公路	3
21	龙胜-峒中口岸公路龙胜芙蓉至县城段	59.82	100	32.173	32.173	2023.12.26	还贷性公路	3
22	南宁-湛江公路南宁至博白那卜段	226.51	100	186.805	186.805	2023.12.28	经营性公路	3
23	龙胜至峒中口岸公路南宁吴圩至上思段（一期工程）	54.57	100	37.551	36.118	2024.11.19	经营性公路	3
24	河池（宜州）西过境线公路	56.89	100	45.441	45.441	2024.12.06	还贷性公路	3
25	武宣-来宾-合山-忻城公路	186.13	100	118.17	118.170	2024.12.26	还贷性公路	3
26	百色-那坡-平孟公路（那坡至平孟口岸段）	84.15	100	51.093	51.093	2024.12.30	还贷性公路	3
27	来宾西过境线公路	30.19	100	22.543	22.543	2025.10.28	还贷性公路	3
28	天峨—北海公路巴马至平果段（巴马至羌圩）	142.29	100	62.258	62.258	2025.11.28	还贷性公路	3
29	百色市南北过境线公路（百色市南环线）	44	100	25.713	25.713	2025.12.26	还贷性公路	3
30	龙胜—峒中口岸公路上思至峒中口岸段	133.38	100	83.326	83.326	2025.12.29	还贷性公路	3
31	保山市东南过境绕	37.403	75	37.403	37.403	2020.06.01	经营性公路	30

	城高速公路							
32	云南省昌宁至保山高速公路	86.388	75	86.693	86.693	2021.04.01	经营性公路	30

注：以上收费期限不满10年的为临时收费期，待竣工验收后重新核定收费期限。

（三）原始权益人以本项目作为不动产基金资产的主要考虑因素

根据上述北投集团及其关联方控股的资产情况，在控股的32个收费公路项目中，未100%控股的收费公路有两个，且为自治区外运营的收费公路，不宜由北投集团牵头作为底层资产发行公募REITs。

此外在剩余的收费公路中，钦州至防城港高速公路等3个收费公路项目需待改扩建项目完成后重新核定收费期限、贺州至巴马公路（昭平至蒙山段）等20个收费公路项目尚在临时收费批复期内，尚未正式获得收费批复。

在运营指标方面，兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）与北投集团持有的其他控股收费公路项目相比，日均断面双向车流量属于较高水平，2023年-2025年整体运营保持稳定，具体运营指标如下表所示：

表：北投集团控股高速公路近三年车流量情况

序号	收费公路	2023年度		2024年度		2025年度	
		日均断面双向车流量（万辆）	单公里通行费收入（万元）	日均断面双向车流量（万辆）	单公里通行费收入（万元）	日均断面双向车流量（万辆）	单公里通行费收入（万元）
1	兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）	3.53	692.56	3.38	648.07	3.23	656.14
2	钦州至防城港高速公路	6.17	766.69	6.17	746.13	6.10	699.27
3	钦州至北海高速公路	2.49	443.50	2.60	444.20	2.34	440.40
4	合浦至山口高速公路	2.13	573.71	2.27	589.27	2.37	601.04
5	防城至东兴高速公路	0.68	129.83	0.74	130.19	0.73	138.98
6	贵港至合浦高速公路	0.58	111.38	0.73	114.52	0.66	117.13
7	南宁吴圩机场至大塘公路	1.01	333.7	0.90	279.12	0.91	229.78
8	贺州至巴马公路（钟山至昭平段）	0.49	117.51	0.47	109.55	0.45	104.93
9	贺州至巴马公路（都安至巴马段）	0.24	68.29	0.30	82.19	0.30	79.22

在财务指标方面，兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）与北投集团持有的其他控股收费公路项目相比，运营收入规模、利润表现与其他收费公路项目相比较也较优，具体财务指标如下表所示：

表：北投集团控股高速公路近三年财务情况

单位：万元

	收费公路	2023年度			2024年度			2025年度		
		运营收入	运营成本	利润总额	运营收入	运营成本	利润总额	运营收入	运营成本	利润总额

1	兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）	32,881.24	18,783.28	14,097.96	30,743.06	18,448.62	12,294.43	31,066.28	6,536.83	24,529.45
2	钦州至防城港高速公路	65,329.58	9,327.02	56,002.56	61,476.94	10,334.67	51,142.27	52,223.04	10,672.74	41,550.30
3	钦州至北海高速公路	46,125.94	7,554.19	38,571.75	42,340.77	7,154.11	35,186.66	45,763.44	7,792.19	37,971.25
4	合浦至山口高速公路	22,391.63	2,446.24	19,945.39	21,084.06	3,170.29	17,913.77	23,445.65	2,941.84	20,503.81
5	防城至东兴高速公路	7,302.78	3,262.20	4,040.58	6,975.31	3,184.03	3,791.28	6,792.21	3,535.40	3,256.81
6	贵港至合浦高速公路	16,118.43	5,847.32	10,271.11	15,894.98	5,763.11	10,131.87	16,781.06	7,724.79	9,056.27
7	南宁吴圩机场至大塘公路	13,270.80	2,953.60	10,317.20	10,776.70	2,379.43	8,397.27	8,869.37	3,606.03	5,263.34
8	贺州至巴马公路（钟山至昭平段）	6,913.80	2,398.05	4,515.75	5,737.57	2,209.83	3,527.74	5,659.98	2,732.40	2,927.58
9	贺州至巴马公路（都安至巴马段）	7,510.98	5,835.28	1,675.70	9,053.78	5,155.61	3,898.17	8,686.27	5,348.27	3,338.00

综上所述，北投集团在本次REITs的可行性论证阶段已对控股的所有收费公路项目进行了研究，兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）相比较其他收费公路，在公路性质、收益能力、收费期限等方面均符合REITs的发行要求，因此选择兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）作为首次发行的底层资产。

十、不动产项目的同业竞争情况

（一）具有同业竞争的项目情况

本基金的原始权益人北投集团及其关联公司（广西新发展交通集团有限公司）持有或管理与本基金投资的不动产项目类似的资产，具有同业竞争关系的项目情况如下：

1、南宁-湛江公路南宁至博白那卜段

南宁-湛江公路南宁至博白那卜段由原始权益人控股子公司广西新发展交通集团有限公司持有运营。南宁-湛江公路南宁至博白那卜段起于南宁绕城高速公路六冲枢纽互通，整体由西向东，经南宁市邕宁区，钦州市灵山县、浦北县，玉林市博白县，终于那卜镇桂粤交界处。线路全长186.821km，设计速度为120km/h，双向四车道，全线设置双旺、安石连接线2条，采用二级公路标准，南湛高速公路广西段已于2024年6月18日通车。2025年日均车流量为5893辆。主要影响南宁、河池、百色等与广东湛江方向往来交通量。

2、龙胜—峒中口岸公路南宁吴圩至上思段（一期工程）

龙胜—峒中口岸公路南宁吴圩至上思段（一期工程）由原始权益人控股子公司广西新发展交通集团有限公司持有运营。吴圩至上思高速公路一期工程，起于南宁市那西村附近，路线由北向南，经南宁市江南区延安镇、防城港市上思县那琴乡，终于上思县那琴乡龙楼村附近，顺接上思至防城港高速公路。路线全长37.6km，桥隧比27.8%，采用双向四车道高速公路标准，设计速度为120km/h，已于2024年11月19日通车，2025年日均车流量为2933辆。主要影响南宁、贵州、河池、百色等与防城港上思县、防城港东兴等方向往来交通量。

（二）利益冲突的防范措施

为防范利益冲突与风险，原始权益人出具了《关于防范关联交易及避免同业竞争的承诺函》，承诺如下：

1）在本公司和/或本公司同一控制下的关联方持有不动产基金份额期间，如本公司和/或本公司同一控制下的关联方直接或通过其他任何方式间接投资、持有或管理竞品项目，本公司将采取充分、适当的措施，公平对待不动产资产和该等竞品项目，避免可能出现的利益

冲突。本公司不会将所取得或可能取得的优先业务机会授予或提供给任何其他竞品项目，亦不会利用本公司的地位或利用该地位获得的信息作出不利于不动产基金而有利于其他竞品项目的决定或判断，并将避免该种客观结果的发生。

2）在不动产基金存续期间，如本公司及本公司控制的企业持有与不动产基金的业务构成实质性的同业竞争的资产，在该等资产根据相关法律法规和监管部门规定可以被不动产基金项下相关载体收购且具备注入不动产基金的条件的前提下，在履行各级监管单位审批程序后，本公司将或督促本公司控制的企业在同等条件下优先通过合理的价格将相关资产注入不动产基金，以避免与不动产基金可能产生的同业竞争。

3）在不动产基金的存续期间内，如因不动产基金项下的不动产项目与竞争性项目之间的同业竞争发生争议，且基金管理人认为可能严重影响不动产基金的基金份额持有人利益的，本公司承诺将与基金管理人积极协商解决措施。

4）在不动产基金终止并清算完毕前，承诺始终有效，且是不可撤销的。若因本公司违反上述承诺给不动产基金造成损失，一切损失将由本公司承担。

北投集团子公司广西新发展交通集团有限公司出具了《关于防范关联交易及避免同业竞争的承诺函》，承诺：

1）在本公司和/或本公司同一控制下的关联方直接或通过其他任何方式间接投资、持有或管理竞品项目期间，本公司将采取充分、适当的措施，公平对待不动产资产和该等竞品项目，避免可能出现的利益冲突以及恶意竞争。本公司不会将所取得或可能取得的优先业务机会授予或提供给任何其他竞品项目，亦不会利用本公司的地位或利用该地位获得的信息作出不利于不动产基金而有利于其他竞品项目和其他损害不动产基金及其基金份额持有人的合法权益的决定或判断，并将避免该种客观结果的发生。

2）在不动产基金的存续期间内，如因不动产基金项下的不动产项目与竞争性项目之间的同业竞争发生争议，且基金管理人认为可能严重影响不动产基金的基金份额持有人利益的，本公司承诺将与基金管理人积极协商解决措施。

十一、原始权益人回收资金用途

北投集团承诺通过项目公司股权转让获得的资金在扣除交易相关的企业所得税和印花税以及扣除北投集团认购的基金份额后，剩余资金【X】亿元将用于高速公路项目建设和清洁能源项目建设。

表：北投集团回收资金用途情况

项目名称		G7221 衡阳至南宁高速公路龙胜至融安段	G7221 衡阳至南宁高速公路融安至罗城段	北流至凭祥公路（南宁大塘至凭祥段）	昭平五将风电场
项目总投资（万元）		1,802,200	1,035,700	2,334,000	133,064
项目资本金（万元）		360,440	207,140	466,800	26,613
项目资本金缺口（万元）		180,220	103,570	233,400	13,306
建设地点（省、市）		广西壮族自治区桂林市、柳州市	广西壮族自治区河池市、柳州市	广西壮族自治区南宁市、崇左市、凭祥市	广西壮族自治区贺州市
建设内容和规模		G7221 衡阳至南宁高速公路龙胜至融安段是《国家公路网规划（2022 年—2035 年）》中 G72 泉南国家高速公路的并行线 G7221 衡阳至南宁高速公路在广西境内重要路段，也是《广西高速公路网规划（2018 年—2030 年）》中“纵 8 线”龙胜-峒中口岸高速公路的重要组成部分。路线长约 110.54 公里。起点位于龙胜县城东侧双洞村附近，终点至浮石镇西侧，利用浮石枢纽互通连接 S31 三南高速。	G7221 衡阳至南宁高速公路融安至罗城段是《国家公路网规划（2022 年—2035 年）》中 G72 泉南国家高速公路的并行线 G7221 衡阳至南宁高速公路在广西境内重要路段，也是《广西高速公路网规划（2018 年—2030 年）》中“纵 8 线”龙胜-峒中口岸高速公路的重要组成部分。路线长约 77.38 公里。起点位于融安县西，终点至罗城县南大新村附近。	北流至凭祥公路（南宁大塘至凭祥段）是《广西高速公路网规划（2018—2030 年）》中“横 10”线北流（清湾）至凭祥公路的重要组成部分。路线长约 185.34 公里，主线起点位于南宁市良庆区那陈镇古直村附近，经南宁市良庆区那陈镇，江南区延安镇，崇左市扶绥县山圩镇、东门镇、东罗镇、柳桥镇，宁明县那堪镇、海渊镇、北江乡、板棍乡、东安镇、明江镇、寨安乡和凭祥市夏石镇、上石镇、凭祥镇、友谊关镇，终点位于凭祥市友谊镇礼茶村附近。	项目拟安装 32 台单机容量 6250kW 的 WTG2-6250 风电机组（轮毂高度 160m，转轮直径 220m），规划总装机容量为 200MW，风电场年上网发电量约 38064.6 万 kWh。
（拟）开工时间		2025 年 10 月	2025 年 10 月	计划 2026 年 11 月开工	计划 2026 年 3 月开工
拟使用募集资金规模（万元）	北投集团及关联方	40,000	40,000	20,000	287.80
募集资金投入项目的具体方式	北投集团及关联方	项目资本金或借款等方式	项目资本金或借款等方式	项目资本金或借款等方式	项目资本金或借款等方式

注：拟使用募集资金规模为根据目前项目进度暂定预测数，实际使用情况以最终基金募集规模、届时项目进度及资金情况决定。

1、G7221衡阳至南宁高速公路龙胜至融安段

G7221衡阳—南宁公路（龙胜至融安段）是《国家公路网规划》G7221衡阳—南宁公路在广西壮族自治区境内的重要路段。本项目在统筹构建现代综合交通运输体系，完善西部陆海新通道，带动区域旅游开发，改善民生和带动社会经济发展等方面具有重要作用。目前，本项目工程可行性研究、初步设计分别于2025年2月、2025年4月获得批复。前期专题如用地预

审、社稳、文物、地灾均已获得批复，目前龙胜段草地报批、林地报批、永久基本农田补划、生态保护红线已获得批复；龙胜县失地农民保险、耕地占补平衡费用正在落实；融安段建设用地已通过自然资源厅审查，报至自治区人民政府出示请示文件，上报自然资源部审查。融安段计划2026年1月31日前获得建设用地批复，龙胜段计划2026年3月底前获得建设用地批复。

2、G7221衡阳至南宁高速公路融安至罗城段

G7221衡阳—南宁公路（融安至罗城段）是《国家公路网规划》G7221衡阳—南宁公路在广西壮族自治区境内的重要路段。本项目在统筹构建现代综合交通运输体系，完善西部陆海新通道，带动区域旅游开发，改善民生和带动社会经济发展等方面具有重要作用。目前，本项目工程可行性研究、初步设计分别于2025年2月、2025年4月获得批复。前期专题如用地预审、路线穿越风景名胜区选址变更方案、社稳、文物、地灾均已获得批复。正在开展征地拆迁、先行用地的报批和项目建设用地报批工作，7月24日已获得先行用地批复，预计2026年1月底项目建设用地批复后开始施工。项目施工图批复涉及前置专题15项，已完成14项，剩余1项项目环境影响评价报告，2025年12月8日已根据自治区生态环境厅生态厅技术中心和环评处意见修改完成，待受理公示。

3、北流至凭祥公路（南宁大塘至凭祥段）

北流至凭祥公路（南宁大塘至凭祥段）是《广西高速公路网规划（2018-2030年）》的重要组成部分。本项目的实施将加快构建“南向、北联、东融、西合”全方位开放发展格局，在打造陆路东盟通道、加强与东盟联系、强化广西壮族自治区东北与西南片区联系等方面具有重要作用，也是贯彻落实广西壮族自治区政府大力实施交通强国、交通优先发展战略，深入实施乡村振兴的重要举措。本项目工程可行性研究、初步设计分别于2023年9月、2023年11月获得批复。前期专题如用地预审、环评、文物、地灾、社稳、行洪专题均已获得批复。目前开展施工图设计报批、征地拆迁及建设用地报批工作，预计在2026年11月取得用地批复后开始施工。

4、昭平五将风电场

昭平五将风电场项目立项于2024年7月批复、预可行性研究2024年10月通过审核、社会稳定风险评估报告于2025年1月批复、用地预审与选址意见书于2025年3月批复、项目核准于2025年3月批复、项目并网接入意向于2025年4月已获得批准复函。前期专题如环保、水保、用地报批、用林报批、压覆矿等正进行报批流程，目前已完成初步设计文件的评审、3个标

段的EPC总承包合同及风机设备采购合同的招标工作，正在同步开展施工图设计（含详勘工作）、监理招标、升压站征地及施工便道租地、EPC方进场组建项目部及开展前期相关工作。

原始权益人已出具《广西北部湾投资集团有限公司关于易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金募集资金使用事宜的承诺函》，承诺回收资金拟投资或收购的固定资产投资项目情况真实；使用过程中将严格遵守房地产调控政策要求，不将回收资金变相用于商品住宅开发项目；回收资金将严格按照进度要求使用，即不动产基金购入项目完成之日起2年内，净回收资金使用率不低于75%，3年内全部使用完毕。

第四节 外部管理机构

本项目的外部管理机构为广西新恒通高速公路有限公司，拟于后续运营管理底层资产。

一、外部管理机构基本情况

截至尽调基准日，广西新恒通高速公路有限公司的法定代表人为李莘，注册地址为南宁市青秀区云景路 39 号第 19 层。新恒通公司的基本情况如下：

表：外部管理机构基本情况

企业名称	广西新恒通高速公路有限公司
企业类型	有限责任公司
住所	南宁市青秀区云景路 39 号第 19 层
法定代表人	李莘
主要负责人员	邓启雄
注册资本	人民币 22,057.66 万元
成立日期	2015 年 05 月 04 日
统一社会信用代码	914500003403622350
经营期限	2015-05-04 至 无固定期限
经营范围	许可项目：公路管理与养护；建设工程施工；建设工程质量检测；水力发电；食品销售；房地产开发经营；发电业务、输电业务、供（配）电业务；输电、供电、受电电力设施的安装、维修和试验；广播电视节目制作经营；互联网直播技术服务；演出经纪；网络文化经营；道路货物运输（不含危险货物）（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动，具体经营项目以相关部门批准文件或许可证件为准）一般项目：以自有资金从事投资活动；工程管理服务；物业管理；工程技术服务（规划管理、勘察、设计、监理除外）；土地使用权租赁；非居住房地产租赁；住房租赁；土地整治服务；小微型客车租赁经营服务；机械设备租赁；安全技术防范系统设计施工服务；储能技术服务；充电桩销售；合同能源管理；节能管理服务；碳减排、碳转化、碳捕捉、碳封存技术研发；新兴能源技术研发；技术服务、技术开发、技术咨询、技术交流、技术转让、技术推广；太阳能发电技术服务；风力发电技术服务；生物质能技术服务；新能源原动设备销售；光伏设备及元器件销售；发电机及发电机组销售；风力发电机组及零部件销售；机械电气设备销售；电气设备修理；电池销售；电动汽车充电基础设施运营；物联网技术研发；物联网技术服务；物联网设备销售；信息系统集成服务；大数据服务；网络技术服务；软件开发；软件销售；云计算设备销售；数据处理服务；信息技术咨询服务；软件外包服务；互联网销售（除销售需要许可的商品）；计算机软硬件及辅助设备零售；人工智能硬件销售；人工智能行业应用系统集成服务；人工智能公共服务平台技术咨询服务；人工智能通用应用系统；人工智能基础软件开发；人工智能理论与算法软件开发；人工智能应用软件开发；人工智能基础资源与技术平台；人工智能公共数据平台；新材料技术研发；建筑材料销售；机械设备销售；化工产品销售（不含许可类化工产品）；食用农产品批发；食用农产品零售；低温仓储（不含危险化学品等需许可审批的项目）；企业信用调查和评估；企业信用管理咨询服务；个人互联网直播服务；广告制作；广告设计、代理；供应链管理服务；国内货物运输代理；普通货物仓储服务（不含危险化学品等需许可审批的项目）；信息咨询服务（不含

	许可类信息咨询服务）；包装服务；装卸搬运（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动）

（一）外部管理机构设立、存续情况

广西新恒通高速公路有限公司成立于 2015 年 5 月 4 日，是北投集团控股子公司广西新发展交通集团有限公司（简称“新发展集团”）下属国有企业，注册资本为 22,057.66 万元，主要负责高速公路投资建设及运营管理、高速公路沿线资源开发、资产经营等业务。截至尽调基准日，新恒通公司负责贺州至巴马公路、信都至梧州高速公路等高速公路的运营管理，总运营里程超 660 公里。

（二）历史沿革

经核查，新恒通公司为依法设立的有限责任公司，已完成工商注册登记，设立程序符合《中华人民共和国公司法》的规定。2015 年 5 月 4 日，新恒通公司在广西壮族自治区工商行政管理局注册成立，注册资本为人民币 1,000 万元，全部由新发展集团出资，出资方式为货币出资。

2018 年 8 月 27 日，根据《新恒通公司第一届董事会 2018 年第十一次会议决议》（新恒通董决〔2018〕12 号），新恒通公司注册资本金增资至 21,000 万元，全部由新发展集团出资，出资方式为货币出资，增资时间为 2018 年 7 月 1 日。

2018 年 9 月 21 日，根据《自治区党委办公厅 自治区人民政府办公厅关于印发〈交投集团和铁投集团战略性重组方案〉等 3 个文件的通知》（厅发〔2018〕40 号），新发展集团整体并入北投集团。作为北投集团全资子公司，新发展集团不再作为自治区国资委直接监管企业。

2019 年 1 月 9 日，根据北投集团《关于部分单位出资人变更及明确干部管理权限的通知》（桂北投发〔2019〕10 号），新恒通公司现有全部职能部门及人员整体纳入新发展集团总部，履行新发展集团总部工作职责。

2020 年 6 月 4 日，根据《关于明确广西新恒通高速公路有限公司直属单位领导人员所属管理层级的通知》（新发展党发〔2020〕19 号），明确新恒通公司直属单位领导班子成员（北投直管干部除外）为新发展集团中层管理人员，由新发展集团党委管理。2020 年 6 月 1 日后，如新恒通公司新设直属单位，其单位领导班子成员按新恒通公司中层人员进行管理。

2022 年 12 月 12 日，根据《新发展集团第六届董事会 2022 年第十九次会议决议》（新发展董决〔2022〕20 号），新恒通公司与广西北投通途投资合伙企业（有限合伙）（简称“通途基金”）签订增资协议，新恒通公司增加注册资本金 1057.66 万元，即从 21000 万元增加

至 22057.66 万元。增加注册资金后，新恒通公司股东及出资情况为：新发展集团出资 21000 万元，出资比例 95.205%，出资时间为 2015 年 5 月 4 日；通途基金出资 1057.66 万元，出资比例 4.795%，出资时间为 2023 年 6 月 30 日。

2024 年 10 月 9 日，根据《关于明确广西新恒通高速公路有限公司直属单位管理权限的通知》（新发展党发〔2024〕63 号），明确新恒通公司直属单位参照新发展集团直属单位管理，其领导班子及成员由新发展集团党委直接管理任用。

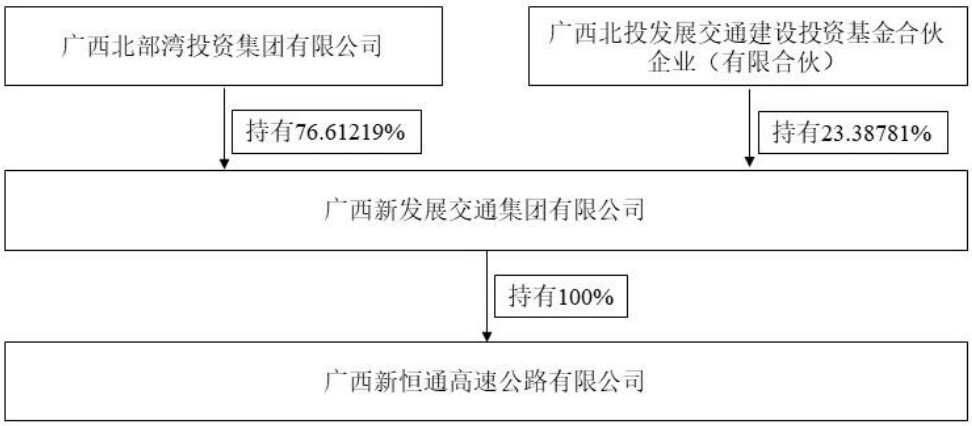
2025 年 1 月 20 日，根据《新发展集团董事会 2025 年第一次会议决议》（新发展董决〔2025〕1 号），新发展集团回购通途基金持有的新恒通公司股份（占注册资金 4.795%）。通途基金持有新恒通公司 4.795%股权，由新发展集团按照《广西新恒通高速公路有限公司增资之对赌协议》约定，一次性受让通途基金所持有的新恒通公司上述股权，并向通途基金分期支付股权转让价款合计 7.145 亿元。据此，新发展集团持股比例从 95.205%变为 100%，新恒通公司类型从其他有限责任公司变更为有限责任公司（非自然人投资或控股的法人独资）。

截至尽调基准日，除上述变化外，新恒通公司的注册资本无变化，亦未发生其他改制、重大增减资、合并、分立、破产重组及更名等变动。

（三）股权结构、控股股东及实际控制人情况

截至尽调基准日，新恒通公司控股股东为新发展集团，实际控制人为广西壮族自治区人民政府国有资产监督管理委员会。

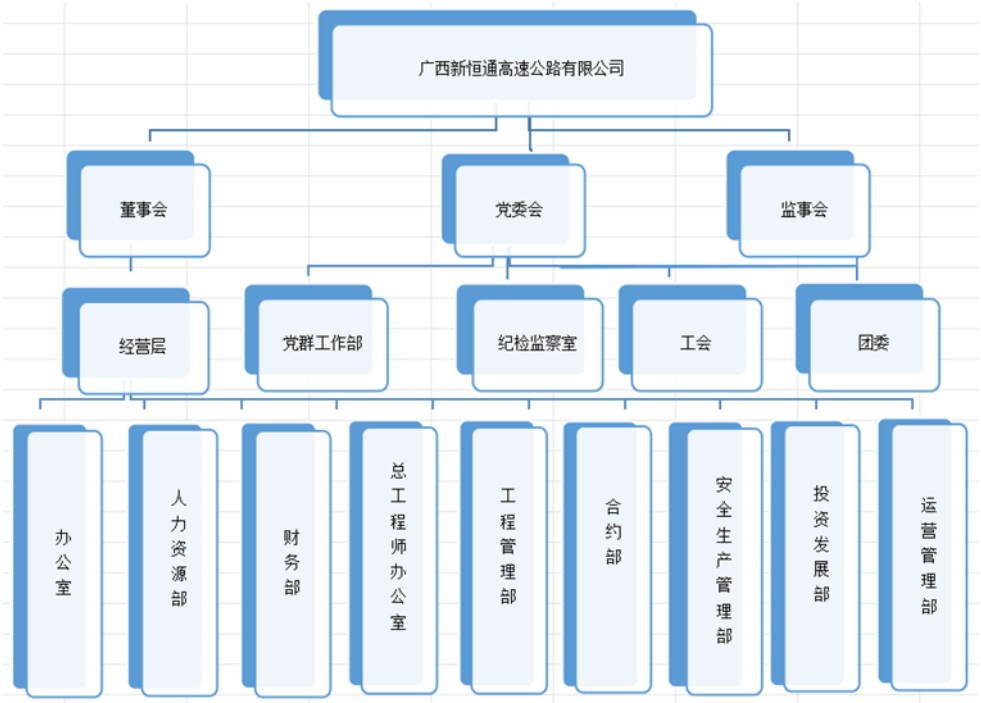
图：新恒通公司股权结构图



（四）组织架构

新恒通公司参照北投集团及广西壮族自治区高速公路行业管理的编制要求，结合公司人员编制需求配备人员，新恒通公司的组织架构具体如下：

图：新恒通公司组织架构图



办公室：是负责新恒通公司行政事务、综合协调等工作的职能部门。

党群工作部：是负责新恒通公司党务管理、中层干部管理、企业文化建设、精神文明建设、宣传、共青团、工会等工作的职能部门。

人力资源部：是负责新恒通公司人员招聘、培训开发、绩效管理、薪酬福利、劳动关系及员工发展等工作的职能部门。

财务部：是负责新恒通公司财务预决算、资金计划、会计核算、会计报表、资金拨付、资金监管、增收节支等工作的职能部门。

总工程师办公室：是负责新恒通公司项目前期工作、项目变更方案管理、科技信息及创新、征拆管理、用地及林地协调等工作的职能部门。

工程管理部：是负责新恒通公司工程投资进度管理、工程质量、品质工程管理、交竣工管理、统计报表、工程管理信息化等工作的职能部门。

合约部：是负责新恒通公司招投标、合同等管理工作的职能部门。

安全生产管理部：是负责新恒通公司安全生产、环境保护、职业健康等工作的职能部门。

投资发展部：是负责新恒通公司发展、规划、投资管理和产权管理，开展高速公路沿线资源开发等工作的职能部门。

运营管理部：是负责新恒通公司高速公路养护管理、收费管理、机电管理、服务区管理、客户管理和应急安全管理等工作的职能部门。

纪检监察室：是负责新恒通公司内部纪检监察、协助开展党风廉政建设工作的职能部门。

（五）治理结构

根据新恒通公司现行有效章程的规定，新恒通公司的公司治理安排如下：

1、股东

公司不设股东会，由股东依法行使以下职权：

（1）委派和更换非由职工代表担任的董事，对其履职情况进行评价，决定其报酬事项；

（2）审议批准董事会的报告；

（3）审议批准公司利润分配方案和弥补亏损方案；

（4）对公司增加或者减少注册资本作出决议；

（5）对公司发行公司债券或其他证券作出决议；

（6）对公司合并、分立、解散、清算、申请破产、变更公司形式作出决议；

（7）决定公司章程的制定和修改；

（8）决定公司的战略和发展规划；

（9）决定公司的投资计划；

（10）审议批准公司年度财务预算、决算方案；

（11）审议批准公司业绩考核和重大收入分配事项；

（12）审议批准公司重大国有资产转让、部分子公司国有产权变动事项；

（13）审议批准公司重大财务事项和重大会计政策、会计估计变更方案，以及为公司股东或者实际控制人提供担保事项；

（14）对公司年度财务决算进行审计，对公司重大事项进行抽查检查，并按照公司负责人管理权限开展经济责任审计；

（15）决定聘用或者解聘公司财务会计报告审计业务的会计师事务所及其报酬；

（16）法律、行政法规或公司章程规定的其他职权。

2、董事会

公司设董事会，由 4 名董事组成，董事由股东委派。董事每届任期不得超过 3 年，任期届满考核合格的，经委派可以连任。董事任期届满未及时改选，或者董事在任期内辞任导致董事会成员低于法定人数的，在改选出的董事就任前，原董事仍应当依照法律、行政法规和公司章程的规定，履行董事职务。

董事会设董事长 1 名、可视需要设副董事长 1 至 2 名，董事长、副董事长由股东任免。

董事会职权：

（1）执行股东的决议，向股东报告工作；

（2）制订公司投资计划，决定经营计划、投资方案及一定金额的投资项目；

（3）制订公司的利润分配和弥补亏损方案；

（4）制订公司增加或者减少注册资本的方案；

（5）制订发行公司债券或其他证券的方案；

（6）制订公司合并、分立、解散、清算、申请破产、变更公司形式的方案；

（7）根据授权，决定公司内部管理机构的设置，按权限决定分公司、子公司等分支机构的设立或者撤销；

（8）根据有关规定和程序，聘任或解聘公司高级管理人员；制定经理层成员经营业绩考核和薪酬管理制度，组织实施经理层成员经营业绩考核，决定考核方案、考核结果和薪酬分配事项；

（9）制定公司的基本管理制度；

（10）制定贯彻中央和自治区决策部署和重大战略重大举措的方案；

（11）制订公司中长期战略和发展规划；

（12）制订公司的年度财务预算和决算方案；

（13）制订公司章程草案和公司章程的修改方案；

（14）制订公司重大国有资产转让、部分子公司国有产权变动方案；

（15）根据授权，决定公司内部有关重大改革重组事项，或者对有关事项作出决议；

（16）制订公司的重大收入分配方案，包括公司工资总额预算与清算方案等；

（17）建立健全内部监督管理和风险控制制度，加强内部合规管理，决定公司的风险管理体系、内部控制体系、违规经营投资责任追究工作体系、合规管理体系，对公司风险管理、内部控制和法律合规管理制度及其有效实施进行总体监控和评价；

（18）按权限批准一定金额的融资方案、资产处置方案以及对外捐赠或者赞助方案；

（19）根据自治区国资委担保管理办法，按权限批准公司有关担保事项；公司为公司股东或者实际控制人提供担保除外；

（20）制订董事会的工作报告；

（21）听取经理工作报告，检查经理和其他高级管理人员对董事会决议的执行情况，建立健全对经理和其他高级管理人员的问责制度；

（22）决定公司安全环保、维护稳定、社会责任方面的重大事项；

（23）审议公司重大诉讼、仲裁等法律事务处理方案；

（24）法律、行政法规或者股东授权行使的其他职权。

3、经理层

公司经理层设经理 1 名，副经理若干名，财务负责人 1 名。经理对董事会负责，向董事会报告工作。经理行使以下职权：

（1）主持生产经营管理，组织实施董事会决议；

（2）拟订公司的战略和发展规划、经营计划，并组织实施；

（3）拟订公司年度投资计划和投资方案，并组织实施；

（4）根据董事会授权决定一定金额内的投资项目；

（5）根据公司年度投资计划和投资方案，批准经常性项目费用和长期投资阶段性费用的支出；

（6）拟订发行公司债券或其他证券方案及一定金额以上的其他融资方案，批准一定金额以下的其他融资方案；

（7）拟订公司的资产抵押、质押、保证等对外担保方案；

（8）拟订公司一定金额以上的资产处置方案、对外捐赠或者赞助方案，批准公司一定金额以下的资产处置方案、对外捐赠或者赞助方案；

（9）拟订公司年度财务预算方案、决算方案、利润分配方案和弥补亏损方案；

（10）拟订公司增加或者减少注册资本的方案；

（11）拟订公司内部管理机构设置方案以及分公司、子公司的设立或者撤销方案；

（12）拟订公司的基本管理制度，制定公司的具体规章制度；

（13）拟订公司的改革、重组方案；

（14）按照有关规定，提请董事会聘任或者解聘公司其他高级管理人员；

（15）拟订公司职工收入分配方案，按照有关规定，对子公司职工收入分配方案提出意见；

（16）协调、检查和督促各部门、分公司、子公司的生产经营和改革发展工作；

（17）提出公司行使所投资企业股东权利所涉及重大事项的建议；

（18）法律、行政法规、公司章程规定或者董事会授权行使的其他职权。

（六）不动产运营相关业务流程、管理制度、风险控制制度

不动产 REITs 发行后，将由新恒通公司提供运营管理服务，原项目管理团队及公司人员

将继续从事本项目的运营管理工作。运营管理团队保持一致、稳定，在营运管理、养护管理、安全管理、项目投资及其他业务支持方面均配备有专业人才团队，并建立起完整的制度体系。

就外部管理机构为不动产项目提供的运营管理服务，基金管理人将妥善处理与运营管理机构在权责利方面的区分与衔接，设置明确的治理机制。其中，对项目公司具有重大影响的事项由基金管理人在不动产基金层面进行决策，如项目公司的年度预算、经营计划审批等，而外部管理机构主要负责项目公司日常运营事项的执行。

新恒通公司制订了较为全面的高速公路运管机制，建立健全高速公路全生命周期运营管理体系，不仅规范高速公路管理标准及服务内容，保障高速公路完好、安全、畅通运营，而且持续提升高速公路的现代化管理水平，聚焦提质增效，积极推动智慧路网一体化平台发展。

新恒通公司高速公路运营管理主要制度如下：

表：新恒通公司高速公路运营管理制度

序号	制度名称	发文文号	施行日期
1	广西新恒通高速公路有限公司行政事务管理办法	新恒通发〔2025〕2 号	2025 年 8 月 13 日
2	广西新恒通高速公路有限公司信息披露配合制度	新恒通发〔2025〕3 号	2025 年 8 月 13 日
3	广西新恒通高速公路有限公司关联交易管理制度	新恒通发〔2025〕4 号	2025 年 8 月 13 日
4	广西新恒通高速公路有限公司劳动用工管理办法	新恒通发〔2025〕5 号	2025 年 8 月 13 日
5	广西新恒通高速公路有限公司采购管理办法	新恒通发〔2025〕6 号	2025 年 8 月 13 日
6	广西新恒通高速公路有限公司安全生产管理制度汇编	新恒通发〔2025〕7 号	2025 年 8 月 13 日
7	广西新恒通高速公路有限公司财务管理办法	新恒通发〔2025〕8 号	2025 年 8 月 13 日
8	广西新恒通高速公路有限公司路产管理办法	新恒通发〔2025〕9 号	2025 年 8 月 13 日
9	广西新恒通高速公路有限公司公路养护管理办法	新恒通发〔2025〕10 号	2025 年 8 月 13 日
10	广西新恒通高速公路有限公司桥涵养护管理办法	新恒通发〔2025〕11 号	2025 年 8 月 13 日
11	广西新恒通高速公路有限公司隧道养护管理办法	新恒通发〔2025〕12 号	2025 年 8 月 13 日
12	广西新恒通高速公路有限公司高速公路边坡养护管理办法	新恒通发〔2025〕13 号	2025 年 8 月 13 日
13	广西新恒通高速公路有限公司收费工作管理办法	新恒通发〔2025〕14 号	2025 年 8 月 13 日

14	广西新恒通高速公路有限公司收费员工考核标准管理办法	新恒通发〔2025〕15号	2025年8月13日
15	广西新恒通高速公路有限公司机电系统管理办法	新恒通发〔2025〕16号	2025年8月13日
16	广西新恒通高速公路有限公司合同管理办法	新恒通发〔2025〕17号	2025年8月13日
17	广西新恒通高速公路有限公司联网收费系统网络安全管理办法	新恒通发〔2025〕18号	2025年8月13日

（七）主营业务情况

新恒通公司核心管理团队具备丰富的高速公路运营与建设经验，专业能力突出，曾成功运营广西首条双向八车道高速公路，打造“十三五”国检标准示范路段，连续五年获评“广西高速公路养护管理示范路”，应急救援团队获评为首届高速公路优秀救援团队。

相关项目累计获得“全国五一巾帼标兵岗”等国家级荣誉3项，省部级荣誉8项，地厅级以上个人奖项40余人次。依托“廖朝丰工匠创新创效工作室”等平台，持续推动技术与管理创新。“向海先锋”党建品牌获评第一届公路交通行业优秀党建品牌。

在实施不动产基金过程中，新恒通公司原有运营管理团队保持稳定，全体人员将继续负责项目运营管理，在营运、养护、安全、投资等各职能板块均配置有专业团队，并已建立完善的制度体系。管理层具备深厚的行业经验和较强的项目经营能力，为项目持续稳健运营提供坚实保障。

（八）近3年及一期的财务数据及主要财务指标分析

新恒通公司成立时间为2015年5月4日，2022-2024年经审计的财务数据，及2025年一期未经审计的财务数据如下：

1、资产负债表

表：新恒通公司资产负债表

单位：万元

项目	2025年9月30日	2024年12月31日	2023年12月31日	2022年12月31日
流动资产：				
货币资金	19,068.00	19,510.13	68,712.55	51,494.89
应收账款	2,192.00	4.22	-	32.84
预付款项	156.19	355.14	6,447.01	67.80
其他应收款	408,134.26	465,641.19	1,340,118.63	1,183,696.67
合同资产	431.23	8.36	-	-
其他流动资产	112,952.36	128,111.94	119,911.57	110,678.62

流动资产合计	**542,934.02**	**613,630.97**	**1,535,189.77**	**1,345,970.82**
非流动资产：				
投资性房地产	-	-	399.72	400.70
固定资产	18,054.72	305,011.37	58,791.91	19,221.79
其中：固定资产原价	21,387.59	320,074.68	64,628.43	21,636.84
累计折旧	3,332.87	15,063.31	5,836.52	2,415.05
固定资产减值准备	-	-	-	-
在建工程	4,456,029.65	4,202,724.55	6,024,136.03	7,673,154.25
无形资产	514,291.37	4,376,787.67	2,214,637.09	4.42
开发支出	5.06	-	-	-
递延所得税资产	0.26	0.26	24.76	24.38
其他非流动资产	454.56	3,569.62	30.30	4,944.07
非流动资产合计	**4,988,835.62**	**8,888,093.47**	**8,298,019.80**	**7,697,749.61**
资产总计	**5,531,769.64**	**9,501,724.44**	**9,833,209.57**	**9,043,720.43**
流动负债：				
应付票据	-	-	4,400.00	72,000.00
应付账款	141,622.59	141,306.43	41,219.20	42,552.29
预收款项	167.23	375.99	146.43	-
合同负债	2,490.62	1,272.36	-	-
应付职工薪酬	57.31	48.70	78.41	64.93
应交税费	1,089.95	272.33	209.59	1,387.98
其中：应交税金	1,089.95	272.33	209.59	1,387.98
其他应付款	1,569,876.90	4,684,624.68	3,278,587.63	3,321,824.32
一年内到期的非流动负债	1,000.00	1,000.00	-	-
其他流动负债				
流动负债合计	**1,716,304.58**	**4,828,900.49**	**3,324,641.26**	**3,437,829.51**
非流动负债：				
长期借款	1,723,700.00	1,719,200.00	3,277,500.00	3,058,900.00
长期应付款	659,210.84	651,288.84	755,715.45	727,730.81
递延收益	190.00	-	-	-
递延所得税负债	-	-	106.90	106.90
非流动负债合计	**2,383,100.84**	**2,370,488.84**	**4,033,322.35**	**3,786,737.72**
负债合计	**4,099,405.42**	**7,199,389.33**	**7,357,963.62**	**7,224,567.23**
所有者权益（或股东权益）：				
实收资本（或股本）	22,057.66	22,057.66	22,057.66	22,057.66
其他权益工具	464,700.00	471,030.00	666,650.00	408,700.00
资本公积	1,027,492.74	1,936,359.91	1,809,325.20	1,381,467.06
盈余公积	692.85	692.85	692.85	692.85
其中：法定公积金	692.85	692.85	692.85	692.85
任意公积金	-	-	-	-
未分配利润	-82,579.03	-127,805.30	-23,479.75	6,235.63

归属于母公司所有者权益（或股东权益）合计	1,432,364.22	2,302,335.11	2,475,245.96	1,819,153.20
所有者权益（或股东权益）合计	**1,432,364.22**	**2,302,335.11**	**2,475,245.96**	**1,819,153.20**
负债和所有者权益（或股东权益）总计	**5,531,769.64**	**9,501,724.44**	**9,833,209.57**	**9,043,720.43**

2、利润表

表：新恒通公司利润表

单位：万元

项目	2025年1-9月	2024年	2023年	2022年
一、营业总收入	**66,629.06**	**344,804.97**	**303,556.14**	**975,246.57**
其中：营业收入	66,629.06	344,804.97	303,556.14	975,246.57
二、营业总成本	**68,822.88**	**450,482.37**	**332,218.08**	**970,221.18**
其中：营业成本	57,679.51	362,561.53	300,597.12	970,217.38
税金及附加	0.19	48.15	21.76	5.62
财务费用	11,143.18	87,872.69	31,599.20	-1.82
其中：利息费用	11,143.16	88,185.77	31,655.36	-
利息收入	0.84	313.62	56.22	1.82
加：其他收益	0.10	21.53	162.88	36.28
公允价值变动收益（损失以“-”号填列）	-	-	-0.98	-150.51
信用减值损失（损失以“-”号填列）	-	-	-0.52	-0.52
资产减值损失（损失以“-”号填列）	-	-	-	-
资产处置收益（损失以“-”号填列）	-	-	-	-
三、营业利润（亏损以“－”号填列）	**-2,193.72**	**-105,655.87**	**-28,500.56**	**4,910.64**
加：营业外收入	1.88	2.03	8.08	33.23
减：营业外支出	1.18	3.68	3.93	28.00
四、利润总额（净亏损以“－”号填列）	**-2,193.03**	**-105,657.53**	**-28,496.41**	**4,915.86**
减：所得税费用	-	-1,331.98	1,218.97	-7.53
五、净利润（净亏损以“－”号填列）	**-2,193.03**	**-104,325.55**	**-29,715.38**	**4,923.39**
（一）按所有权归属分类：				
归属于母公司所有者的净利润	-2,193.03	-104,325.55	-29,715.38	4,923.39
少数股东损益	-	-	-	-
（二）按经营持续性分类：				
持续经营净利润	-2,193.03	-104,325.55	-29,715.38	4,923.39
终止经营净利润	-	-	-	-
七、综合收益总额	**-2,193.03**	**-104,325.55**	**-29,715.38**	**4,923.39**
归属于母公司所有者的综合收益总额	-2,193.03	-104,325.55	-29,715.38	4,923.39

归属于少数股东的综合收益总额	-	-	-	-

3、现金流量表

表：新恒通公司现金流量表

单位：万元

项目	2025 年 1-9 月	2024 年	2023 年	2022 年
一、经营活动产生的现金流量：				
销售商品、提供劳务收到的现金	35,801.82	5,358.60	8,870.60	5,048.16
收到的税费返还	1.71	1,249.57	1.86	22,137.22
收到其他与经营活动有关的现金	21,438.11	168,738.52	171,550.89	6,695.96
经营活动现金流入小计	**57,241.63**	**175,346.69**	**180,423.35**	**33,881.35**
购买商品、接受劳务支付的现金	4,175.12	26,454.35	26,090.64	13,178.59
支付给职工及为职工支付的现金	948.74	3,178.29	3,952.89	3,472.22
支付的各项税费	130.52	397.69	1,578.19	178.50
支付其他与经营活动有关的现金	22,325.56	163,013.44	171,717.88	40,332.88
经营活动现金流出小计	**27,579.95**	**193,043.77**	**203,339.60**	**57,162.19**
经营活动产生的现金流量净额	**29,661.69**	**-17,697.07**	**-22,916.25**	**-23,280.84**
二、投资活动产生的现金流量：				
收回投资收到的现金	-	-	-	-
取得投资收益收到的现金	-	-	-	-
处置固定资产、无形资产和其他长期资产收回的现金净额	-	-	-	0.01
处置子公司及其他营业单位收到的现金净额	-	-	-	-
收到其他与投资活动有关的现金	174,811.10	2,231,822.24	123,593.02	400,039.06
投资活动现金流入小计	**174,811.10**	**2,231,822.24**	**123,593.02**	**400,039.07**
购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金	57,092.81	226,226.58	359,676.16	948,132.37
投资支付的现金	-	-	-	-
支付其他与投资活动有关的现金	96,106.99	361,489.14	155,704.82	699,867.79
投资活动现金流出小计	**153,199.81**	**587,715.71**	**515,380.98**	**1,648,000.16**

投资活动产生的现金流量净额	**21,611.29**	**1,644,106.53**	**-391,787.96**	**-1,247,961.10**
三、筹资活动产生的现金流量：				
吸收投资收到的现金	744.00	3,929.42	179,656.41	228,102.50
其中：子公司吸收少数股东投资收到的现金	-	-	-	-
取得借款收到的现金	24,008.00	120,954.96	550,760.01	1,560,064.10
收到其他与筹资活动有关的现金	11,795.13	5,630.00	-	-
筹资活动现金流入小计	**36,547.13**	**130,514.38**	**730,416.42**	**1,788,166.60**
偿还债务支付的现金	-	1,587,873.19	21,920.29	248,797.80
分配股利、利润或偿付利息支付的现金	85,632.18	187,486.82	258,412.53	250,701.42
其中：子公司支付给少数股东的股利、利润	-	-	-	-
支付其他与筹资活动有关的现金	1,044.31	30,766.25	18,161.72	11,362.83
筹资活动现金流出小计	**86,676.50**	**1,806,126.26**	**298,494.54**	**510,862.05**
筹资活动产生的现金流量净额	**-50,129.37**	**-1,675,611.88**	**431,921.88**	**1,277,304.54**
四、汇率变动对现金及现金等价物的影响	-	-	-	-
五、现金及现金等价物净增加额	**1,143.61**	**-49,202.43**	**17,217.67**	**6,062.61**
加：期初现金及现金等价物余额	17,924.39	68,712.55	51,494.89	45,432.28
六、期末现金及现金等价物余额	**19,068.00**	**19,510.13**	**68,712.55**	**51,494.89**

4、财务指标分析

2022-2024 年度及 2025 年 1-9 月营业收入分别为 975,246.57 万元、303,556.14 万元、344,804.97 万元和 66,629.06 万元；新恒通公司主营高速公路投资建设与运营业务，营业收入主要由建造收入、通行费收入、其他收入构成。由于基础设施建设呈放缓态势，新恒通公司承接的高速公路建设项目数量减少，且新恒通公司的高速公路建设项目大部分已进入收尾阶段，从建设期过渡到运营期，该转变使得新恒通公司的建造收入逐年减少，进而致使总体营业收入有所下滑。除建造收入外，新恒通公司的主要收入源自进入运营阶段高速公路项目的通行费收入呈逐年上涨趋势。2022-2024 年度及 2025 年 1-9 月，建造收入同比变动-44.20%、-72.95%、12.58%和-79.87%，通行费收入同比变动 80.59%、88.60%、17.52%和-55.99%，营业收入合计变动-43.22%、-68.87%、13.59%和-74.75%。

表：新恒通公司最近 3 个会计年度及一期营业收入明细表

单位：万元

项目	2022 年	2023 年	2024 年	2025 年 1-9 月
建造收入	950,691.21	257,198.40	289,544.15	41,225.21
通行费收入	24,466.15	46,143.84	54,228.31	18,319.52
其他收入	89.21	213.90	1,032.52	7,084.33
营业收入合计	**975,246.57**	**303,556.14**	**344,804.97**	**66,629.06**

2022-2024 年末及 2025 年 9 月末总资产分别为 9,043,720.43 万元、9,833,209.57 万元、9,501,724.44 万元和 5,531,769.64 万元；资产负债率分别为 79.88%、74.83%、75.77%和 74.11%，较为稳健。

新恒通公司 2023-2024 年及 2025 年 9 月的净利润波动较大，主要是由于新恒通公司 2023 年下半年起正式运营路段增多，昭平至蒙山段、融水至河池、都安至巴马分别于 2023 年 10 月、2023 年 11 月和 2024 年 9 月正式运营，以上路段开始计提折旧摊销和利息支出费用化，因此 2024 年度较 2023 年度折旧摊销增加 2.25 亿元、财务费用增加 5.64 亿元，导致净利润下滑。

新恒通公司 2025 年 9 月营业收入、通行费收入、资产总额等指标较 2024 年有所下降，主要原因是新恒通公司于 2025 年 8 月完成了对钟昭公司、昭蒙公司、都巴公司、融和公司等 4 个子公司的股权划转，涉及划转资产金额约 424.61 亿元，由新恒通公司划转至广西兴港高速公路有限公司，划转后合并范围减小，故营业收入、资产总额等指标对应下降，划转后不影响新恒通公司正常经营。

2022-2024 年度经营活动产生净现金流为负，主要原因为新恒通公司通行费收入由北投集团进行统一管理，北投集团根据项目需要再进行拨付。剔除建造收入和还原通行费收入拨付至新恒通公司后，新恒通公司经营性净现金流为正。自 2025 年 3 月起，北投集团根据新恒通公司项目运营管理的需要，已组织将统一收到的通行费及时拨付至新恒通公司，故 2025 年 1-9 月的经营活动产生的现金流量净额回正。

表：新恒通公司还原通行费收入划拨后的经营活动净现金流

单位：万元

项目	2022 年	2023 年	2024 年	2025 年 1-9 月
通行费收入	24,466.15	46,143.84	51,769.29	19,163.10
当年拨付的通行费收入	-	12,639.00	5,742.00	36,446.00
当年未拨付的通行费收入	24,466.15	33,504.84	46,027.29	-17,282.90
原经营性净现金流	-23,280.84	-22,916.25	-17,697.07	29,661.69
其他因素影响现金流	8341.65	3,174.12	-8,368.32	-

调整后经营活动净现金流	9,526.96	13,762.71	19,961.90	12,378.79

综上，若剔除建造收入和折旧利息费用化及考虑还原当年未拨付通行费收入的影响，新恒通公司营业收入逐年增长，且经营活动净现金流为正并逐年增长，财务稳健，具备持续稳定经营能力。

表：新恒通公司最近 3 个会计年度及一期主要财务指标

单位：万元、%

项目	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年 9 月末/2025 年 1-9 月
总资产	9,043,720.43	9,833,209.57	9,501,724.44	5,531,769.64
总负债	7,224,567.23	7,357,963.62	7,199,389.33	4,099,405.42
资产负债率	79.88%	74.83%	75.77%	74.11%
营业收入	975,246.57	303,556.14	344,804.97	66,629.06
净利润	4,923.39	-29,715.38	-104,325.55	-2,193.03
息税折旧摊销前利润（EBITDA）	5,540.63	19,402.48	66,454.66	16,620.68
经营活动产生的现金流量净额	-23,280.84	-22,916.25	-17,697.07	29,661.69

注：新恒通公司 2025 年三季度及 1-9 月财务数据源自其未经审计的 2025 年三季度财务报表。

（九）外部管理机构资信水平

1、资信情况

新恒通公司无外部主体信用评级。结合新恒通公司的财务情况、资产运营情况以及现场访谈情况，基金管理人认为新恒通公司财务状况与资产运营情况持续健康，相关内控制度较为健全，整体资信情况良好。

2、失信核查情况

截至尽调基准日，经查询《企业信用报告》、中国证监会网站（http://www.csrc.gov.cn/）、国家金融监督管理总局网站（http://www.cbirc.gov.cn/cn/view/pages/index/index.html）、国家外汇管理局网站（https://www.safe.gov.cn/）、中国人民银行网站（http://www.pbc.gov.cn/）、证券期货市场失信记录查询平台（http://neris.csrc.gov.cn/shixinchaxun/）、国家企业信用信息公示系统（http://www.gsxt.gov.cn/index.htm）、信用中国网站（https://www.creditchina.gov.cn/）、中国执行信息公开网（http://zxgk.court.gov.cn）、国家税务总局网站（http://www.chinatax.gov.cn/）、国家税务总局广西壮族自治区税务局网站

（ https://guangxi.chinatax.gov.cn/ ）、中华人民共和国交通运输部网站（ https://www.mot.gov.cn/ ）、中华人民共和国应急管理部网站（https://www.mem.gov.cn/）、中华人民共和国生态环境部网站（http://www.mee.gov.cn/）、广西壮族自治区生态环境厅网站（http://sthjt.gxzf.gov.cn/）、国家市场监督管理总局网站（http://www.samr.gov.cn/）、中华人民共和国国家发展和改革委员会网站（ https://www.ndrc.gov.cn/ ）、中华人民共和国财政部网站（http://www.mof.gov.cn/index.htm），新恒通公司最近三年在投资建设、生产运营、金融监管、工商、税务等方面不存在重大违法违规记录，亦不存在被有权部门认定为失信被执行人、重大税收违法案件当事人或涉金融严重失信人的情形。

根据新恒通公司出具的《广西新恒通高速公路有限公司承诺及说明函》，广西新恒通高速公路有限公司最近三年不存在重大违法违规记录（包括但不限于因违反法律、行政法规及其他规定而受到投资建设、生产运营、金融监管、工商、税务、土地、环境、安全、质量等政府主管部门重大处罚的情形），不存在未披露的任何正在进行的或尚未完结的重大诉讼、仲裁或其他经济或法律纠纷等情况，不存在因严重违法失信行为被有权部门认定为失信被执行人、失信生产经营单位或者其他失信单位，或被暂停或者限制进行融资的情形，亦不涉及税收领域、安全生产领域、环境保护领域、产品质量领域、财政性资金管理使用领域以及金融领域失信行为。

二、外部管理机构与不动产项目相关的业务情况

（一）中国证监会备案情况

本基金拟聘任的外部管理机构广西新恒通高速公路有限公司符合《基础设施基金指引》规定的相关条件，依法设立且合法存续，具备丰富的不动产项目运营管理经验，配备充足的具有不动产项目运营经验的专业人员，其中具有 5 年以上不动产项目运营经验的专业人员不少于 2 名。

根据《基础设施基金指引》第四十条规定，运营管理机构应当按照《基金法》规定经中国证监会备案。广西新恒通高速公路有限公司尚待按照前述规定在中国证监会备案。

此外，北投集团作为原始权益人出具承诺函，承诺：“将督促本公司孙公司广西新恒通高速公路有限公司作为运营管理机构如约履行不动产资产的服务和运营管理职责，保证项目持续健康平稳运营。”；新恒通公司亦承诺：“运营管理机构运营管理团队来自原项目公司，运营管理团队保持一致、稳定，不会出现外部管理机构交接错配问题，保障底层资产持续健

康平稳运营。”

（二）运营管理经验

新恒通公司专注于高速公路投资、建设与运营，以及沿线资源综合开发。在高速公路运营管理方面积累了系统性的经验，取得了多项突破，形成了可复制的管理优势，具体体现在以下几个方面：

（1）构建建管养一体化机制，实现全过程高效协同

新恒通公司坚持“建设为运营、运营促经营、经营助发展”的理念，通过前端设计参与、建设过程介入及运营提前衔接，系统性提升项目全周期效益。已制定《高速公路建管养一体化实施办法》《高速公路建管养交接一体化管理办法》等制度，成立建管养一体化办公室 14 个，累计优化设计 1496 项。

（2）实施扁平化管理，有效优化资源配置

新恒通公司于全区高速公路运营路段中率先推行机构扁平化改革，设立“集团公司—运营单位—收费站”三级管理架构，大幅缩短管理链条，降低人力与运营成本。

（3）强化养护精细化管理，保障工程品质

新恒通公司自主研发公路养护管理平台，实现养护决策信息化与科学化。依托完备的制度体系与针对性预防养护措施，实施全寿命周期养护管理，所辖路段综合技术状况指标 MQI 均值为 97.30，路面使用性能指数 PQI 达 97.18，持续居于全区前列。钟山至昭平高速、融水至河池高速获评为自治区养护管理示范路。

（4）建设数智化应急救援体系，增强保通保畅能力

新恒通公司综合运用卫星遥感、无人机、奥维地图等技术手段，构建天地一体的隐患排查与监测系统，提升高难度路段巡检效率与安全性。依托智慧高速云控平台及应急指挥系统，完善“一路多方”联勤机制。2024 年高效处置车辆救援 3514 起、交通事故 649 起，平均处置时间缩短 19 分钟，效率提升 21%，有效保障路网安全畅通。

（5）管理团队专业稳定，运营能力持续可靠

新恒通公司核心管理团队具备丰富的高速公路运营与建设经验，专业能力突出，曾成功运营广西首条双向八车道高速公路，打造“十三五”国检标准示范路段，连续五年获评“广西高速公路养护管理示范路”，应急救援团队获评为首届高速公路优秀救援团队。

相关项目累计获得“全国五一巾帼标兵岗”等国家级荣誉 3 项，省部级荣誉 8 项，地厅级以上个人奖项 40 余人次。依托“廖朝丰工匠创新创效工作室”等平台，持续推动技术与

管理创新。“向海先锋”党建品牌获评第一届公路交通行业优秀党建品牌。

在实施不动产公募 REITs 过程中，新恒通公司原有运营管理团队保持稳定，全体人员将继续负责项目运营管理，在营运、养护、安全、投资等各职能板块均配置有专业团队，并已建立完善的制度体系。管理层具备深厚的行业经验和较强的项目经营能力，为公司持续稳健运营提供坚实保障。

除不动产项目外，新恒通公司同时负责管理贺州至巴马公路、信都至梧州高速公路等高速公路的运营管理，总运营管理里程超 660 公里，具体情况如下：

表：外部管理机构运营管理的其他高速公路项目（未含不动产项目）

序号	收费项目	收费里程（公里）	车道数量	性质
1	贺州至巴马公路（钟山至昭平段）	53.94	双向 4 车道	经营性公路
2	贺州至巴马公路（昭平至蒙山段）	35.669	双向 4 车道	经营性公路
3	贺州至巴马公路（都安至巴马段）	120.049	双向 4 车道	经营性公路
4	融水至河池公路	105.605	双向 4 车道	经营性公路
5	贺州至巴马高速公路（蒙山至象州段）一期工程	33.529	双向 4 车道	政府还贷公路
6	贺州至巴马高速公路（蒙山至象州段）二期工程	56.717	双向 4 车道	政府还贷公路
7	贺州至巴马高速公路（象州至来宾段）	45.873	双向 4 车道	经营性公路
8	信都至梧州高速公路一期工程	22.04	双向 4 车道	经营性公路
9	信都至梧州高速公路二期工程	52.781	双向 4 车道	经营性公路
10	贺州至巴马高速公路（来宾至都安段）	133.994	双向 4 车道	政府还贷公路

上述项目历史表现情况如下：

表：外部管理机构运营管理的其他高速公路项目历史运营情况

序号	收费公路	2023 年度		2024 年度		2025 年度	
		日均断面双向车流量（万辆）	单公里通行费收入（万元）	日均断面双向车流量（万辆）	单公里通行费收入（万元）	日均断面双向车流量（万辆）	单公里通行费收入（万元）
1	贺州至巴马公路（钟山至昭平段）	0.49	117.51	0.47	109.55	0.45	104.93
2	贺州至巴马公路（昭平至蒙山段）	0.36	114.14	0.35	109.06	0.34	102.13
3	贺州至巴马公路（都	0.24	68.29	0.30	82.19	0.30	79.22

	安至巴马段）						
4	融水至河池公路	0.33	84.68	0.33	85.25	0.36	83.81
5	贺州至巴马高速公路（蒙山至象州段）一期工程	0.07	15.92	0.10	20.79	0.10	20.17
6	贺州至巴马高速公路（蒙山至象州段）二期工程	0.13	26.93	0.16	35.16	0.16	34.12
7	贺州至巴马高速公路（象州至来宾段）	0.28	74.37	0.55	115.75	0.57	119.61
8	信都至梧州高速公路一期工程	0.12	38.08	0.13	33.23	0.12	30.87
9	信都至梧州高速公路二期工程	0.28	64.42	0.31	79.59	0.30	73.92
10	贺州至巴马高速公路（来宾至都安段）	0.14	47.72	0.18	55.62	0.17	49.84

（三）运营管理人员情况

1、外部管理机构主要人员基本情况

外部管理机构主要人员的聘用、安排与职责等情况如下：

表：外部管理机构管理团队基本信息

姓名	职务	简历
贤有汞	广西新恒通高速公路有限公司党委书记、董事长	**曾任**广西区交通规划勘察设计研究院公路二室公路桥梁设计助理工程师、工程师；广西区交通规划勘察设计研究院第三道桥设计所公路桥梁设计工程师；广西区交通规划勘察设计研究院路面设计研究所路面设计高级工程师（百罗高速公路设计代表；隆百高速公路设计代表）；广西区交通规划勘察设计研究院第三道桥设计所高级工程师；广西区交通规划勘察设计研究院工程招标代理中心副主任（主持全面工作）；广西新恒通高速公路有限公司高级工程师；广西新恒通高速公路有限公司项目管理部副部长；广西新恒通高速公路有限公司合约部部长。 **现任**广西新发展交通集团有限公司合约部部长、建设项目竣工管理中心主任，广西北部湾恒信资产经营有限公司外部董事，广西新恒通高速公路有限公司党委书记、董事长。
李莘	广西新恒通高速公路有限公司党委副书记、副董事长、总经理	**曾任**广西沿海高速公路管理处山口管理所养护技术员；广西北部湾投资集团有限公司沿海高速公路分公司桂海管理处桥梁工程师；广西北部湾投资集团有限公司沿海高速公路分公司桂海管理处养护工程科养护技术员；广西北部湾投资集团有限公司沿海高速公路分公司防城港管理处副主任；广西北部湾投资集团有限公司沿海高速公路分公司养护工程部副经理；广西北部湾投资集团有限公司沿海高速公路分公司养护工程部经理；广西新发展交通集团有限公司灵山运营分公司副总经理（主持工作）、党委书记；广西新发展交通集团有限公司灵山高速公路运营分公司总经理；

		广西新发展交通集团有限公司南宁-湛江高速公路南宁至博白那卜段建设指挥部党支部书记、指挥长（兼）。 **现任**广西新发展交通集团有限公司资产经营部副部长、市场开发部副部长，广西北部湾恒信资产经营有限公司党委书记、董事长，广西新恒通高速公路有限公司党委副书记、副董事长、总经理。
颜兴全	广西新恒通高速公路有限公司党委委员、董事、常务副总经理	**曾任**广西公路桥梁工程总公司路面施工处经营科科员；广西公路桥梁工程总公司路面施工处北海大道项目经理部项目总工程师；广西公路桥梁工程总公司路面施工处全州至桂林一级公路路面改造工程№2 合同段项目技术负责人；广西公路桥梁工程总公司路面施工处全州至桂林一级公路路面改造工程№2 合同段项目技术负责人、团支部组织委员；广西公路桥梁工程总公司路面施工处职员；广西长长路桥建设有限公司经营部主办科员；广西长长路桥建设有限公司市场开发部副经理；广西长长路桥建设有限公司市场开发部经理；广西长长路桥建设有限公司总经理助理；广西新恒通高速公路有限公司投资发展部副部长；广西新恒通高速公路有限公司投资发展部副部长（主持工作）；广西新发展交通集团有限公司投资发展部副部长（主持工作）。 **现任**广西北部湾恒信资产经营有限公司党委副书记、副董事长、总经理，广西新恒通高速公路有限公司党委委员、董事、常务副总经理。
苏云	广西新恒通高速公路有限公司党委副书记	**曾任**广西壮族自治区横县公路管理局党支部宣传干事；广西西南出海大通道六寨至水任二级公路项目建设办公室政治处秘书，兼行政处副主任；广西壮族自治区南宁公路管理局办公室秘书；广西壮族自治区南宁公路管理局办公室副主任；广西壮族自治区桂西公路管理局办公室主任、兼广西壮族自治区桂西公路管理局大院物业管理中心主任；广西新恒通高速公路有限公司综合部部长；广西新恒通高速公路有限公司第一届纪律检查委员会委员；广西新发展交通集团有限公司纪委委员、办公室主任。 **现任**广西新发展交通集团有限公司纪委委员，广西北部湾恒信资产经营有限公司党委副书记、董事、分工会主席，广西新恒通高速公路有限公司党委副书记、董事。
马凤杰	广西新恒通高速公路有限公司党委委员、董事、副总经理	**曾任**广西交通规划勘察设计研究院道桥二所助理工程师、工程师；广西交通规划勘察设计研究院生产经营处工程师；广西交通规划勘察设计研究院第二道桥设计分院高级工程师；广西交通规划勘察设计研究院生产经营处高级工程师；广西新发展交通集团有限公司企业管理部科员；广西北部湾投资集团有限公司运营管理部业务主管；广西北部湾投资集团有限公司运营管理部业务副经理；广西新发展交通集团有限公司投资发展部副部长、广西北部湾恒信资产经营有限公司监事会主席；广西新发展交通集团有限公司投资发展部部长。 **现任**广西北部湾恒信资产经营有限公司副总经理，广西北投路衍新能源开发有限公司董事，广西新恒通高速公路有限公司党委委员、董事、副总经理。
李周	广西新恒通高速公路	**曾任**广西桂商实业投资有限公司项目材料员、材料会计；广西交

	有限公司总会计师	通设计集团有限公司财务部会计、会计主管；广西新恒通高速公路有限公司贺州至巴马高速公路（来宾至都安段）建设指挥部财务部副部长；广西新发展交通集团有限公司天峨（黔桂界）至北海高速公路（巴马至平果段）建设指挥部财务部副部长；广西新发展交通集团有限公司天峨（黔桂界）至北海高速公路（巴马至平果段）建设指挥部财务部部长（兼任百色市南北过境线高速公路（百色市南环线）建设指挥部财务部部长）；广西北部湾恒信资产经营有限公司财务部部长。 **现任**广西北部湾恒信资产经营有限公司总会计师、外部董事，广西新恒通高速公路有限公司总会计师。

2、外部管理机构主要人员工作职责

贤有汞：主持公司党政全面工作。主管人力资源部，主管董事会、审计工作。

李莘：主持公司生产经营管理工作。主管公司第二增长曲线、科技信息化建设、公司发展战略工作。主管办公室、新兴业务部。

苏云：协助负责公司党建、党风廉政建设（主体责任）、精神文明建设、企业文化建设、意识形态、员工思想教育、宣传、共青团、女职工、信访维稳、社会治安综合治理、安全保密、统一战线、扶贫等方面工作。协助分管人力资源部，分管党群工作部。

颜兴全：协助分管公司生产经营管理工作。负责项目前期、安全生产工作、高速公路运营管理工作。分管运营管理部、协助分管办公室、新兴业务部。

马凤杰：协助分管公司生产经营管理工作。协助分管新兴业务部交通加能源相关工作。负责企业内部控制与风险管理、法律事务、合同管理、招投标管理等相关工作。协助负责审计工作。分管合同法务部。

李周：协助分管公司生产经营管理工作。负责公司财务管理，筹融资、预算、资本运作、股权管理、产权管理等工作。协助分管闲置资产盘活、招商等相关工作。分管财务部。

3、外部管理机构员工结构分布和变化趋势

截至 2025 年 12 月 31 日，新恒通公司劳动合同制员工为 301 人，本科及以上学历的有 184 人，占总职工数的 61.13%，总体文化素质较高。在岗员工教育程度构成情况如下：

表：外部管理机构员工结构-按学历

单位：人

学历	人数	占总员工人数的比例（%）
硕士	14	5%
本科	170	56%
高职（高专）	87	29%
高职（高专）以下	30	10%
合计	**301**	**100%**

表：外部管理机构员工结构-按年龄

单位：人

年龄	人数	占总员工人数的比例（%）
46岁及以上	9	3%
41-45岁（含）	15	5%
36-40岁（含）	26	9%
31-35岁（含）	59	19%
30岁及以下	192	64%
合计	**301**	**100%**

表：外部管理机构员工结构-按工作年限

单位：人

工龄	人数	占总员工人数的比例（%）
16年及以上	32	11%
11-15年（含）	46	15%
6-10年（含）	122	40%
5年及以下	101	34%
合计	**301**	**100%**

（四）不动产项目运营管理业务制度

详见本招募说明书“第二章 不动产项目”之“第四节 外部管理机构”之“一、外部管理机构基本情况”之“（六）不动产运营相关业务流程、管理制度、风险控制制度”。

（五）项目资金收支和风险管控安排

1、项目公司账户管理要求

不动产基金成立后，项目公司设置的账户包括基本户、监管账户和收入缴存账户。未经基金管理人同意，项目公司不得新增或注销账户，如因不动产基金运作或项目公司运营情况需要项目公司开立其他账户的，项目公司新开立的账户纳入监管银行对项目公司监管账户的统一监督管理。若需要在基金托管人以外的其他商业银行开立账户的，外部管理机构应在其权限范围内协助基金管理人设置合理的资金闭环管理安排，提高资金归集频率，确保账户内的现金流应及时完成归集和划转。

《运营管理协议》生效时，若项目公司除了上述账户外还开立了其他银行账户的，外部管理机构应负责协助项目公司于基金管理人指定的时限内完成该等账户的销户手续。原则上应将监管账户外其他账户余额（如有）拨付至监管账户。

（1）基本户：主要按照合同要求，完成相关审批流程后对外支付项目公司成本费用；

（2）收入缴存账户：用于每天收取通行费（包括移动支付、现金收款等），并自动划转至自治区收费联网中心。

（3）监管账户：项目公司在监管银行处开立的专门用于接收归集项目公司所有收入和现金流入（包括但不限于从自治区收费联网中心划转的通行费收入、其他运营收入、股东增资及借款（如有）、贷款、合格投资收益、各类现金资产）及其他合法收入，在经基金管理人批准的预算范围内向基本账户划付运营支出资金，经基金管理人批准后划付预算外支出，在经基金管理人批准的专项支出计划内向基本账户划付专项支出，向专项计划分配与其所持有的项目公司股权所对应的股息、红利（如有）等股权投资收益，向专项计划偿还借款本息，偿付项目公司既存负债（包括金融机构负债及往来款负债，以及经营性负债，如有），向外部管理机构支付运营管理费用、相关运营管理成本费用，进行监管账户合格投资，以及基金管理人批准同意的其他款项。

2、项目公司收入管控

（1）由项目公司收取或间接收取因不动产资产的运营、管理和处置而取得的全部收入，包括但不限于：项目公司取得的通行费收入、广告经营权租赁收入；项目公司取得的政府补贴、补助、奖励金或者其他类型的款项，因他方违约行为产生的滞纳金、违约金、押金罚没等收入，其他不动产管理收入和服务收入；其他因不动产资产的运营、管理和处置而产生的收入。

（2）项目公司应当在基金管理人认可的监管银行开立监管账户，监管账户应开通网银查询、对账权限。监管账户的监管具体以基金管理人（代表公募基金）、计划管理人（代表专项计划）、项目公司和监管银行签署的相关监管协议的约定为准。

（3）不动产资产运营、管理和处置收入应当全部归集转入项目公司新开立的上述监管账户。为防范现金流的混同和挪用，基金管理人有权每季度对现金流归集和划转进行核查，外部管理机构应予以配合。

（4）《运营管理协议》生效后的归属于不动产基金的不动产资产运营、管理和处置收入（如有）如果仍然按照原路径划入项目公司和/或外部管理机构原收款账户，项目公司、外部管理机构应在收到该等款项之后的 10 个工作日内向项目公司的监管账户划付，并应同步将该等划款事宜以邮件形式通知基金管理人指定人员。

（5）外部管理机构应当在《运营管理协议》生效后的 30 天内完成对不动产资产相关方的账户变更通知工作，以确保不动产资产相关方在不动产资产项下任何应当向项目公司支付的款项，均直接全部支付至项目公司监管账户。如前述账户变更通知工作未能按时完成、不动产资产相关方仍向原收款账户支付款项的，项目公司、外部管理机构应当在收到该等款项

后 10 个工作日内将该等款项划付至项目公司监管账户。

3、项目公司支出管控

（1）由项目公司承担并列支为维持不动产资产的必要运营而支出的不动产资产运营和管理费用，仅限于：外部管理机构的运营管理费及相关运营管理成本费用；项目公司应支付的增值税及附加、房产税、土地使用税、印花税、企业所得税等各项税金、保险费；其他必须以项目公司名义作出的支出。

（2）项目公司的支出审批，依照《运营管理协议》第五条运营管理职责及要求中关于预算内支出管理、预算外支出管理的审批要求执行。

（3）基金管理人和项目公司保留不定期核查财务收支情况的权利。与不动产资产无关的成本不允许列支。

（4）项目公司应当以其开立的基本户用作日常经营的支出，基本户开通网银转账支付功能并由基金管理人指定人员控制网银转账最后一道审批 U key。

（5）就项目公司应当偿付的标的债权本息、应当分配的股东股息、红利（如有）、进行的合格投资、应当支付给外部管理机构的运营管理费及基金管理人认为有必要支付的其他款项，由基金管理人指示项目公司从监管账户划至基金管理人指定的账户。

（6）项目公司所有支出项目（除偿还标的债权本息、向股东分配股息、红利（如有）、进行合格投资、给外部管理机构支付运营管理费及基金管理人认为有必要支付的其他款项外）原则上均通过项目公司基本户支付。

（六）与外部管理机构之间的利益冲突与风险防范

1、与外部管理机构的利益冲突分析

截至尽调基准日，外部管理机构不存在直接或通过其他任何方式间接投资、持有或管理其他同一服务区域、走向平行或近乎平行的与不动产资产存在直接竞争的收费公路项目，不存在直接的同业竞争的情形，但未来不排除外部管理机构投资、持有或管理竞品项目的可能。如外部管理机构为其他同类型不动产项目提供运营管理服务，其在人员、设备配备、管理模式和水平、资源分配、市场地位等方面可能与本基金存在利益冲突。

除不动产项目外，外部管理机构运营的其他高速公路项目情况详见本章节“（二）运营管理经验”。

2、利益冲突的防范措施

（1）广西壮族自治区当前高速公路收费模式一定程度上防范利益冲突

根据《广西壮族自治区高速公路联网收费管理办法》，高速公路联网收费是指对全自治区范围内高速公路实行统一收费、系统分账的运营和管理模式。高速公路联网收费结算机构为全自治区高速公路进行收入确认和分账，确认的收入由高速公路联网收费结算机构直接拨付至项目公司，不经过外部管理机构，一定程度上防范了利益冲突。

（2）外部管理机构对不动产资产进行独立管理

鉴于新恒通公司同时负责管理钟昭高速、信梧高速、来都高速等高速公路的运营管理，总运营管理里程超 660 公里，新恒通公司应当采取充分、适当的措施避免可能出现的利益冲突。新恒通公司出具了《关于避免同业竞争的承诺函》，新恒通公司承诺：

1）截至本承诺函出具之日，本公司不存在直接或通过其他任何方式间接投资、持有或管理其他同一服务区域、走向平行或近乎平行的与不动产资产存在直接竞争的收费公路项目（简称“竞品项目”），不存在直接的同业竞争的情形，但未来不排除本公司投资、持有或管理竞品项目的可能。

2）运营期本公司拟同时向其他机构提供不动产项目运营管理服务的，将会提前告知基金管理人并说明是否与运营管理协议项下不动产项目存在同业竞争；如存在同业竞争，应当征得基金管理人同意。

3）在本公司作为基金的外部管理机构期间，针对不动产项目，将设立独立分支机构，并将确保不动产项目的账务、人员与其他高速公路项目相互独立，且通过省级联网结算管理，以降低或有的同业竞争与利益冲突风险。

4）本公司将根据自身针对高速公路项目同类资产的既有管理规范和标准以及运营管理协议生效后针对同类资产制定的新的管理规范和标准，严格按照诚实信用、勤勉尽责、公平公正的原则，以不低于本公司管理的其他同类资产的运营管理水平为不动产项目提供运营管理服务，在管理运营其他同类资产时，将公平公正对待不同的不动产项目，采取适当措施避免可能出现的利益冲突，充分保护不动产基金的基金份额持有人的利益。

5）在作为不动产基金的外部管理机构期间，如本公司直接或通过其他任何方式间接投资、持有或运营竞品项目，将采取充分、适当的措施，公平对待不动产项目和该等竞品项目，避免可能出现的利益冲突。本公司不会将所取得或可能取得的优先业务机会授予或提供给任何其他竞品项目，亦不会利用本公司的地位或利用该地位获得的信息作出不利于不动产基金而有利于其他竞品项目的决定或判断，并将避免该种客观结果的发生。在不动产基金的存续期间内，如因不动产基金项下的不动产项目与竞争性项目之间的同业竞争发生争议，且基金

管理人认为可能严重影响不动产基金的基金份额持有人利益的，本公司承诺将与基金管理人积极协商解决措施。

3、不动产项目与外部管理机构自有资产或其他受托资产相独立的保障措施

为避免同业竞争及可能出现的利益冲突，基金管理人与外部管理机构以承诺及协议方式签署了防范利益冲突的相关条款，并采用适当的激励约束机制发挥外部管理机构主动管理能动性。

基金管理人将对外部管理机构的工作进行监督并安排项目公司向其支付运营管理费，通过将外部管理机构业绩与运营管理费深度绑定，建立起激励约束机制。

第五节 存在重要影响的其他事项

一、已签署正在履行期内及拟签署的相关重要合同

2025 年 2 月 25 日，项目公司与广西北部湾恒信资产经营有限公司签署《兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）广告经营权租赁合同》，租赁期限自 2024 年 10 月 1 日至 2029 年 9 月 30 日止，合同金额为 150 万元。

2025 年 6 月 20 日，项目公司与新恒通公司签署《兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）委托管理协议》，委托广西新恒通高速公路有限公司对兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）对应桩号为 K1990+532.14-K2039+256.137，总里程为 48.724 公里的高速公路及连接线授权乙方（新恒通公司）进行管理，委托管理费按每年报北投集团审批并通过的运营管养费用确定。

2025 年 12 月 18 日，项目公司与广西新恒通高速公路有限公司那南高速公路运营管理中心、广西交科集团有限公司签署《南宁南至南间段少人值守收费站工程建设项目合同》，合同约定广西交科集团为南宁南站、那马站、大塘站建设自助设备 7 套，配套改造对讲系统、增设多站共管云值守服务等，施工期自 2025 年 12 月 19 日至 2025 年 12 月 29 日，质保期自 2025 年 12 月 29 日至 2027 年 12 月 28 日止。合同金额 227.35 万元。

2025 年 12 月 31 日，项目公司与北投集团签署《内部借款展期合同》，借款金额为 1,203,712,500 元，还款期为 2030 年 12 月 31 日，借款利率为 5%。

二、项目公司或有事项及其他重要事项

经核查，截至尽调基准日，项目公司无需要披露的或有事项及其他重要事项。

1、诉讼或仲裁、担保等事项

经核查，截至尽调基准日，项目公司无诉讼或仲裁、担保等事项。

2、担保余额占项目公司报告期末合并口径净资产比重10%以上且不在项目公司合并范围内的被担保人的诚信情况和财务状况

经核查，截至尽调基准日，项目公司无对外担保。

3、资产抵押、质押、担保和其他权利限制安排

经核查，截至尽调基准日，项目公司不存在资产抵押、质押、担保和其他权利限制安排。

4、其他具有可以对抗第三人的优先偿付负债的情况

经核查，截至尽调基准日，项目公司不存在其他具有可以对抗第三人的优先偿付负债的情况。

第三章 资产评估与现金流测算

第一节 资产评估

不动产项目评估报告是专业机构在一定估价假设和限制条件下做出的，不动产项目评估结果不代表真实市场价值，也不代表不动产项目资产能够按照评估结果进行转让。

一、评估基准日

评估基准日为2025年12月31日。

二、账面价值

根据中联资产评估集团有限公司针对不动产项目评估基准日的市场价值出具的评估报告，兰海高速广西南宁那南段经营权资产组账面原值合计【288,460.47】万元，账面净值合计【214,590.53】万元。

三、评估价值

根据中联资产评估集团有限公司针对不动产项目评估基准日的市场价值出具的评估报告，采用收益法评估的经营权资产组评估值为：【234,934.83】万元。

四、差异情况

不动产项目增值的原因主要是兰海高速广西南宁那南段项目经过多年的运营及管理，具有一定的区位优势，未来预期现金流较好。评估价值通常采用收益法，是对未来预期现金流折现求和计算从而得出企业的评估价值；企业的账面价值通常则是基于历史成本法，按照会计准则对企业价值进行计量，两者存在一定差异。加之项目建设较早，项目建设历史成本较低，从而导致项目增值。

五、评估主要参数情况

（一）评估对象及范围

评估对象和评估范围为广西北投南南高速公路有限公司持有的兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目(沿海高速公路改扩建一期工程)的经营收益权及相关资产组，包括固定资产、无形资产，经营收益权及相关资产组的账面价值214,590.53万元。具体如下表：

单位：万元

项目		账面原值	账面价值
1	固定资产	16,283.35	7,885.20
2	其中：房屋建筑物	9,106.19	6,528.05
3	机器设备	770.65	125.16
4	电子设备	6,406.51	1,231.99

5	无形资产	272,177.12	206,705.33
6	**经营收益权及相关资产组合计**	**288,460.47**	**214,590.53**

（二）资产估值方法

资产评估师执行评估业务，应当根据评估目的、评估对象、价值类型、资料收集情况等相关条件，分析收益法、市场法和成本法三种资产评估基本方法的适用性，恰当选择一种或者多种资产评估基本方法。

收益法，是指将预期收益资本化或者折现，确定评估对象价值的评估方法。资产评估师应当结合资产组的历史经营情况、未来收益可预测情况、所获取评估资料的充分性，恰当考虑收益法的适用性。市场法，是指将评估对象与可比交易案例进行比较，确定评估对象价值的评估方法。资产评估师应当根据所获取可比资产组经营和财务数据的充分性和可靠性、可收集到的可比资产组数量，恰当考虑市场法的适用性。成本法，是指按照重建或者重置评估对象的思路，将评估对象的重建或者重置成本作为确定资产价值的基础，扣除相关贬值，以确定资产价值的评估方法的总称。

由于成本法在经营收益权及相关资产组评估时容易忽略各项资产的综合获利能力等，故本次评估不宜采用成本法。由于本次评估的是兰海高速广西南宁那南段的经营收益权及相关资产组，市场上难以取得类似可比交易案例，不具备采用市场法评估的条件。鉴于兰海高速广西南宁那南段已通车运营多年、未来年度预期收益与风险可以合理地估计，故本次评估对兰海高速广西南宁那南段的经营收益权及相关资产组采用收益法一种评估方法进行评估。

（三）评估假设

1、国家现行的有关法律法规及政策、国家宏观经济形势无重大变化，本次交易各方所处地区的政治、经济和社会环境无重大变化。

2、针对评估基准日资产的实际状况，假设企业持续经营。

3、假设企业的经营者是负责的，并且企业管理层有能力担当其职务。

4、除非另有说明，假设企业完全遵守所有有关的法律法规。

5、假设企业未来将采取的会计政策和编写此份报告时所采用的会计政策在重要方面基本一致。

6、假设企业在现有的管理方式和管理水平的基础上，经营范围、方式与目前方向保持一致。

7、本次评估，假设在未来的预测期内，评估对象的主营业务的结构，收入与成本的构成以及成本控制等保持其建成达产后的状态持续，而不发生较大变化。

8、在未来的预测期内，评估对象的各项期间费用不会在现有基础上发生大幅的变化，仍将保持其最近几年的变化趋势持续，并随经营规模的变化而同步变动。

9、有关利率、汇率、赋税基准及税率、政策性征收费用等不发生重大变化。

10、无其他人力不可抗拒因素及不可预见因素对企业造成重大不利影响。

11、假设企业未来收益期不进行影响其经营的重大固定资产投资活动，高速公路正常经营所需资产以评估基准日状况进行估算。

12、假设企业未来收益期经营现金流入、现金流出均匀发生。

13、假设企业期末的营运资金回收额于收益期最后一期流入。

14、假设企业期末的无形资产及固定资产在收益期到期时被政府无偿回收。

当未来经济环境发生较大变化时，评估机构将不承担由于假设条件改变而推导出不同评估结论的责任。

（四）收益法评估计算及分析过程

1、收益法评估模型

（1）基本模型

本次评估的基本模型为：

$V = P+K$ 公式一

上式中：

V：经营收益权及相关资产组预计未来现金流量的现值；

P：税前经营性资产评估价值；

K：溢余性资产价值；

其中，公式一中税前经营性资产评估价值P按如下公式求取：

$$P=\sum_{t=1}^{n}\left[R_t\times(1+r)^{-t}\right]$$ -铺底营运资金 公式二

公式二中：

R_t：明确预测期的第t期的税前自由现金流；

t：明确预测期期数1,2,3，・・・，n=17.63；

r：折现率。

（2）折现率

确定折现率有多种方法和途径，按照收益额与折现率口径一致的原则，本次评估收益额口径为税前自由现金流，则折现率选取税前加权平均资本成本（WACCbt）。

$$WACCbt = K_e \times \frac{E}{D+E} + K_d \times (1-t) \times \frac{D}{D+E}$$

式中：

WACCbt：税前加权平均资本成本；

E：权益资本的市场价值；

D：债务资本的市场价值；

K_e：权益资本成本；

K_d：债务资本成本；

t：评估对象的所得税税率。

税前加权平均资本成本WACCbt计算公式中，权益资本成本Ke按照国际惯常作法采用资本资产定价模型（CAPM）估算，计算公式如下：

$K_e = R_f + \beta \times MRP + R_c$

式中：

K_d ：权益资本成本；

R_f ：无风险收益率；

β：权益系统风险系数；

MRP ：市场风险溢价；

R_c ：评估对象特定风险调整系数。

2、预测期

由于评估对象为高速公路经营收益权及相关资产组价值，经营收益权及相关资产组的收益期限依托于政府批复的特许经营期限，政府批复的特许经营期限为有限年期。根据《广西壮族自治区人民政府关于兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）收费标准及收费期限的批复》（桂政函〔2024〕121号），核定兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）的收费期限为25年，收费期限自2018年6月1日至2043年8月18日，因此本次评估收益预测期间为自评估基准日至2043年8月18日止，即预测期限为17.63年。

3、未来收益的确定

（1）营业收入预测

1）通行费收入预测

（a）未来交通量预测假设

以2025年12月31日为基准日，预测期限为2026年1月1日至2043年8月18日，后续年份的交通量以基础年的数据为基准，考虑地区经济发展和道路网改变的影响，经过招商局重庆交通科研设计院有限公司的交通模型预测得到每一年的分车型年平均日交通量。预测假设如下：

a）2025年全国经济增长维持在5.0%左右。预测场景未来年经济增长水平及交通弹性系数维持在本招募说明书附件“《兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（全长48.724公里）交通量预测与收入分析咨询报告》5.2.3社会经济指标趋势和5.3.1弹性系数预测”的预期水平。

b）路网相关影响参考本招募说明书附件《兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（全长48.724公里）交通量预测与收入分析咨询报告》“5.3.2未来年影响因素分析”部分。

c）ETC车辆享受95折优惠政策及货车差异化收费政策将会持续至本项目经营期末，即2043年8月18日。

d）因新能源、无人驾驶等新技术发展，以及国内外政治因素、国家及区域产业或结构规划调整、交通运输行业优惠政策实施等不可控的变动因素对交通量及收入的影响无法预估，本次预测不考虑以上因素带来的影响。

e）本项目经营期截至2043年8月18日。

f）未来新开通道路对本项目的影响。

根据模型分析，未来几年新开通道路对本项目的影响详见本招募说明书“第二章 不动产项目”之“第一节 不动产项目概况”之“十、不动产项目所在区域竞争情况”之“（二）区域内现有在运营和未来3年已规划可比竞品分析”。

（b）收费标准及假设

a）收费标准

根据《广西壮族自治区人民政府关于兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）收费标准及收费期限的批复》《广西壮族自治区交通运输厅 广西壮族自治区发展和改革委员会 广西壮族自治区财政厅关于兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）收费标准及收费

期限的批复》（桂交财审函〔2024〕325号），自2024年8月16日起，本项目执行新收费标准，一类客车由0.4元/车公里调整为0.5元/车公里，四类客车由1.3元/车公里调整为1.45元/车公里，其余车型收费标准不变。调整前后的收费标准如下：

表：兰海高速广西南宁那南段客车收费标准

类别	车辆类型	核定载人数	收费标准（元/车公里）	收费标准（元/车公里）	桥隧收费标准（元/车次）		
			2024年8月16日前	2024年8月16日起	一类	二类	三类
第一类	微型小型	≤9	0.40	0.50	1.2	2.2	3.2
第二类	中型、乘用车列车	10-19	0.80	0.80	2.4	4.4	6.4
第三类	大型	≤39	1.20	1.20	3.0	5.5	8.0
第四类		≥40	1.30	1.45	3.6	6.6	9.6

表：兰海高速广西南宁那南段货车收费标准

车型分类	车长和最大允许总质量	基本收费标准（元/车公里）	桥隧收费标准（元/车公里）
一类货车（含专项作业车）	2轴，车长小于6000mm且最大允许总质量小于4500kg	0.40	0.5
二类货车（含专项作业车）	2轴，车长不小于6000mm或最大允许总质量不小于4500kg	0.89	1.13
三类货车（含专项作业车）	3轴	1.49	1.86
四类货车（含专项作业车）	4轴	1.89	2.36
五类货车（含专项作业车）	5轴	2.19	2.73
六类货车（含专项作业车）	6轴	2.33	2.91
说明：6轴以上专项作业车统一按六类货车执行。6轴以上货车在六类货车收费标准的基础上，基本收费标准及桥隧收费标准每增加1轴增加0.60元/车公里的收费系数。			

由于不动产项目全线无满足收费标准中规定的进行桥隧加收的构筑物，因此不动产项目无桥隧加收。

b）节假日小客车免费通行政策

根据国务院于2012年7月24日转发并实施《重大节假日免收小型客车通行费实施方案》，免费通行的时间范围为春节、清明节、劳动节、国庆节等四个国家法定节假日，以及当年国务院办公厅文件确定的上述法定节假日连休日。免费时段从节假日第一天00:00开始，节假日最后一天24:00结束（普通公路以车辆通过收费站收费车道的时间为准，高速公路以车辆驶离出口收费车道的时间为准）。

根据2024年11月修订的《全国年节及纪念日放假办法》，自2025年1月1日起，全体公民放假的假日增加2天，其中春节、劳动节各增加1天。以2025年为例，各节假日放假天数如下：

春节——共8日

清明节——共3日

劳动节——共5日

国庆节——共8日

未来预测年全年小型客车（7座以下，含7座）在春节、清明节、劳动节、国庆节等四个国家法定节假日免费通行。

c）绿通车优惠政策

根据交公路发〔2019〕99号《交通运输部 国家发展改革委 财政部关于进一步优化鲜活农产品运输“绿色通道”政策的通知》文件，整车合法装载运输全国统一的《鲜活农产品品种目录》内的产品的车辆，免收车辆通行费。本次预测该政策在本项目存续期内持续实施。

d）ETC车辆差异化收费政策

根据桂交规〔2023〕11号《广西壮族自治区交通运输厅 广西壮族自治区发展和改革委员会 广西壮族自治区财政厅 关于印发广西高速公路实施差异化收费推进经济高质量发展工作方案的通知》，继续对所有使用ETC支付的车辆给予车辆通行费9.5折优惠（与其他使用ETC支付的差异化收费通行费优惠不叠加）。

本次预测采用2025年度本项目ETC支付通行费的车型占比为基数，未来年考虑ETC优惠政策对通行费收入的影响，审慎假设ETC优惠政策将持续实施至经营末期，随着ETC支付模式的不断推广，ETC车辆占比将逐步提高至约90%。

表：2025 年 ETC 车型比例

车型		ETC 车型占比
客车	一类客车	58.60%
	二类客车	77.19%
	三类客车	81.07%
	四类客车	93.96%
货车	一类货车	50.55%
	二类货车	70.19%
	三类货车	82.65%
	四类货车	69.93%
	五类货车	94.34%
	六类货车	91.40%

e）客车其他差异化收费政策

①ETC公路客运班线客车优惠

根据桂交规〔2023〕11号《广西壮族自治区交通运输厅 广西壮族自治区发展和改革委员会 广西壮族自治区财政厅 关于印发广西高速公路实施差异化收费推进经济高质量发展工作方案的通知》文件，广西高速公路全面实施差异化收费时间暂定3年，即从2024年1月1日起至2026年12月31日止。对每月通行广西高速公路次数在30次（含）以上的ETC公路客运班线客车，给予相应的广西区内高速公路通行费9折优惠。本次预测按照未来年持续实施该政策进行测算。

②外省籍小客车周末自驾游优惠

为深入贯彻落实全国两会和中共中央办公厅 国务院办公厅 《提振消费专项行动方案》及2025年粤桂东西部协作联席会议精神，根据《广西高速公路实施差异化收费推进经济高质量发展工作方案》（桂交规〔2023〕11号）以及《2025广西旅游年活动实施方案》（桂政办发〔2025〕12号），自2025年5月9日起至2025年12月31日，每周五00:00—周日24:00（法定节假日减免除外）对外省籍小客车周末自驾游广西高速公路车辆通行费实行优惠措施。对上述时间段内，外省籍非营运一型客车在广西境内任一高速公路收费站驶出，使用ETC支付方式的，按5折收取广西境内高速公路通行费；使用非ETC支付方式的，按8折收取广西境内高速公路通行费。该政策为短期实施的差异化收费政策，且实际情况2026年并未出台延续的相关政策文件，基准日更新后对预测无影响。

f）货车其他差异化收费政策

①货车差异化优惠

根据桂交规〔2023〕11号《广西壮族自治区交通运输厅 广西壮族自治区发展和改革委员会 广西壮族自治区财政厅 关于印发广西高速公路实施差异化收费推进经济高质量发展工作方案的通知》文件，广西高速公路全面实施差异化收费时间暂定3年，即从2024年1月1日起至2026年12月31日止。一是以政府定价收费标准为基础，继续对合法装载的二类至五类货车实行无差别8.5折优惠，对合法装载的六类货车实行无差别9.8折优惠，机场高速除外（与试点路段的分路段差异化收费优惠不叠加）。二是继续对合法装载的20英尺、40英尺、45英尺国际标准集装箱运输专用ETC车辆，在预约通行广西高速公路指定收费站点进出北部湾港三港区三口岸以及西江经济带港口、码头时实行减半收取车辆通行费（与试点路段的分路段差异化收费优惠不叠加）。三是对合法装载20英尺、40英尺、45英尺国际标准集装箱运输专用ETC车辆，实行单次通行“递远递减”按里程阶梯收费方式，在广西境内高速公路任

一收费站驶出且单次连续行驶广西高速公路300公里-400公里的，给予相应的车辆通行费9折优惠；单次连续行驶广西高速公路400公里-550公里的，给予相应的车辆通行费8折优惠；单次连续行驶广西高速公路550公里以上的，给予相应的车辆通行费7折优惠（与集装箱车辆减半优惠不叠加）。本次预测按照未来年持续实施该政策进行测算。

②货车自主差异化优惠

根据桂交规〔2023〕11号《广西壮族自治区交通运输厅 广西壮族自治区发展和改革委员会 广西壮族自治区财政厅 关于印发广西高速公路实施差异化收费推进经济高质量发展工作方案的通知》文件，支持高速公路经营管理单位按照以政府定价收费标准为上限、差异化下浮的原则，结合管辖路段车流特征、临近园区和邻近工矿企业运输需求、城市周边车辆通行等情况，探索创新自主定价方式，对通行管辖路段的特定车辆，实施分出入口、分时段、分方向、分车型等差异化收费，引导车辆通行高速公路，实现“降费引流，多方共赢”效果。本项目在2025年6月至2025年12月实施上述自主差异化收费政策。本次预测该政策持续实施，且根据实施情况（2025年6月至2025年12月累计优惠24万元，引流增收36万元）该政策影响很小。

（c）交通量和收入预测结果如下：

表：分车型交通量预测结果（veh/d）情况表

年份	交通量（veh/d）			
	客车	货车	合计	增长率
2026	24064	5911	29975	0.31%
2027	25100	6199	31299	4.42%
2028	25772	6370	32142	2.69%
2029	21395	4796	26191	-18.51%
2030	22298	4992	27290	4.19%
2031	23247	5197	28444	4.23%
2032	24180	5398	29578	3.99%
2033	25094	5595	30689	3.75%
2034	25984	5786	31771	3.52%
2035	26848	5971	32820	3.30%
2036	27680	6149	33829	3.08%
2037	28478	6319	34797	2.86%
2038	29243	6482	35724	2.66%
2039	29975	6637	36612	2.48%
2040	30675	6785	37460	2.32%
2041	31346	6926	38273	2.17%
2042	31990	7062	39051	2.03%

2043	32607	7191	39799	1.91%

表：分车型交通量预测结果（单位：pcu/d）情况表

年份	交通量（pcu/d）			
	客车	货车	合计	增长率
2026	24215	13614	37829	0.20%
2027	25255	14317	39572	4.61%
2028	25929	14757	40686	2.81%
2029	21523	11167	32690	-19.65%
2030	22429	11659	34088	4.28%
2031	23381	12176	35558	4.31%
2032	24317	12687	37005	4.07%
2033	25234	13190	38424	3.84%
2034	26127	13683	39809	3.61%
2035	26992	14163	41156	3.38%
2036	27826	14629	42455	3.16%
2037	28625	15080	43705	2.94%
2038	29391	15514	44905	2.75%
2039	30124	15934	46058	2.57%
2040	30825	16339	47164	2.40%
2041	31496	16730	48225	2.25%
2042	32139	17107	49246	2.12%
2043	32756	17473	50230	2.00%

表：收费收入预测结果（单位：元）情况表

年份	收费收入				
	客车	货车	合计（含税）	合计（不含税）	增长率
2026	208,238,645	111,642,909	319,881,554	310,564,616	0.06%
2027	216,784,079	117,308,378	334,092,457	324,361,609	4.44%
2028	222,761,386	121,137,640	343,899,025	333,882,549	2.94%
2029	184,052,475	91,342,263	275,394,738	267,373,532	-19.92%
2030	191,442,304	95,294,254	286,736,558	278,385,008	4.12%
2031	199,195,632	99,436,733	298,632,365	289,934,335	4.15%
2032	207,348,137	103,806,410	311,154,548	302,091,794	4.19%
2033	214,169,966	107,537,087	321,707,053	312,336,944	3.39%
2034	221,328,869	111,463,356	332,792,224	323,099,247	3.45%
2035	228,230,640	115,287,159	343,517,798	333,512,426	3.22%
2036	235,881,074	119,359,802	355,240,876	344,894,054	3.41%
2037	241,954,586	122,651,103	364,605,689	353,986,106	2.64%
2038	248,385,783	126,139,379	374,525,162	363,616,662	2.72%
2039	254,536,376	129,500,965	384,037,340	372,851,787	2.54%
2040	261,130,378	133,104,159	394,234,537	382,751,977	2.66%
2041	266,041,883	135,864,570	401,906,453	390,200,440	1.95%
2042	271,428,299	138,881,122	410,309,421	398,358,661	2.09%

2043	174,293,823	89,353,351	263,647,174	255,968,131	-35.74%

注：由于该项目的收益预测期间为自评估基准日至2043年8月18日止，故2043年最后一期的收费收入与上一年全年收费收入相比，下降【35.74】%。

本项目存续期考虑竞争性线路分流影响下的车流量、通行费收入复合增长率分别为1.68%和1.57%；存续期不考虑竞品项目分流影响下的车流量、通行费收入复合增长率分别为3.37%和3.45%。

2）租赁收入的预测

租赁收入主要为兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）广告经营权的租赁收入，租赁收入是依据广西北投南南高速公路有限公司与广西北部湾恒信资产经营有限公司签订的《兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）广告经营权租赁合同》进行预测，每年不含税租赁收入为27.52万元。

3）营业收入预测

依据对通行费收入和租赁收入的预测，营业收入预测表如下表所示：

表：营业收入预测表

单位：万元

名称	2026	2027	2028	2029
收入合计	31,083.98	32,463.68	33,415.78	26,764.88
通行费收入	31,056.46	32,436.16	33,388.25	26,737.35
租赁收入	27.52	27.52	27.52	27.52

名称	2030	2031	2032	2033	2034
收入合计	27,866.02	29,020.96	30,236.70	31,261.22	32,337.45
通行费收入	27,838.50	28,993.43	30,209.18	31,233.69	32,309.92
租赁收入	27.52	27.52	27.52	27.52	27.52

名称	2035	2036	2037	2038	2039
收入合计	33,378.77	34,516.93	35,426.13	36,389.19	37,312.70
通行费收入	33,351.24	34,489.41	35,398.61	36,361.67	37,285.18
租赁收入	27.52	27.52	27.52	27.52	27.52

名称	2040	2041	2042	2043年1-8月
收入合计	38,302.72	39,047.57	39,863.39	25,614.08
通行费收入	38,275.20	39,020.04	39,835.87	25,596.81
租赁收入	27.52	27.52	27.52	17.27

（2）营业成本预测

主营业务成本包括折旧费、无形资产摊销、职工薪酬、通行养护支出、安全生产费、保险费、其他运营成本。

1）折旧摊销

列入资产组的固定资产按照企业执行的固定资产折旧政策，以固定资产账面原值、未来年度预计投入的资本性支出、预计使用年限等估算未来经营期的折旧额。年限平均法（直线法）计算公式：年折旧额=（固定资产原值-净残值）/预计使用年限。

列入资产组的无形资产按照企业的无形资产摊销政策计提未来各年度的摊销额，以无形资产账面价值、预计年限内的总车流量、加权摊销率等估算未来经营期的摊销额。工作量法的收费权摊销额计算公式如下：

单位车流量摊销额=账面价值÷预计总车流量

月摊销额=月实际车流量×单位车流量摊销额

（车流量按自然车流量折算为标准车流量）

2）职工薪酬

基于实际REITs产品配套的工作人员编制情况及历史数据重新制定2026年人员成本预测数为3,034.35万元。2027年及以后人员成本以2026年预测数为基准，参考公布的近几年居民消费价格指数（CPI）数据，按照1.5%的增速逐年增长。

3）通行养护支出

通行养护支出由日常养护和养护专项工程构成。未来年度的养护成本支出主要参考2025年养护计划为基础进行测算。养护成本的具体预测过程如下：

表：历史养护成本情况

单位：万元

项目	2023 年	2024 年	2025 年
养护成本合计	1,811.70	1,896.33	1,819.34

（a）日常养护费用

根据养护历史数据及未来预测，本项目预计2035年-2037年会进行大中修工程，大中修前养护费用参照2025年日常养护预算金额，按增长率10%进行逐年预测。大中修后路面恢复至良好使用状态，2037年的日常养护工程预算总费用以同类项目竣工第一年日常养护投入成本约300.00万元为新的基准点，后续年份再以10%的增长率预测。

表：预测期各年度日常养护投入

单位：万元

年份	2026年	2027年	2028年	2029年	2030年	2031年	2032年	2033年	2034年
日常养护	494.89	544.38	598.82	658.70	724.57	797.03	876.73	964.40	1,060.84

年份	2035年	2036年	2037年	2038年	2039年	2040年	2041年	2042年	2043年1-8月
日常养护	1,166.92	1,283.62	300.00	330.00	363.00	399.30	439.23	483.15	333.44

（b）养护专项工程

养护专项工程主要包括路面预防性养护工程、路面标线周期性重划修复工程、路面检测、桥梁定期检测费用、行业专项行动经费及应急抢险费等。

a）路面预防性养护工程

为贯彻全寿命周期理念，本项目通过前瞻性投入预防性养护成本处治路面病害，总结多种车辙和抗滑病害精细化的处治方案，打造全寿命周期管养品质路，通过进行周期性预防性养护以实现路段管养成本降本增效。本项目历史年份预防性养护工程平均投入约567万元，预测在运营期对路面进行钻芯取样分析，结合路面技术状况检测和病害发展规律，进一步确定路面结构线性损坏情况，逐步实施路面局部修复养护工程。结合项目2035-2037年大中修安排及大中修后路面提升情况，分年度安排预防养护里程约15-30公里，预测累计费用为7,922万元，养护年度和费用详见下表。

表：路面预防性养护工程预留安排

单位：万元

维修年份		2026年	2027年	2028年	2029年	2030年	2031年	2032年
维修长度—单公里	（km）	30	30	28	28	23	23	23
费用	（万元）	720	720	670	670	550	550	550

维修年份		2033年	2034年	2035年	2036年	2041年	2042年	2043年8月18日
维修长度—单公里	（km）	23	23	23	23	15	20	22.55
费用	（万元）	550	550	550	550	360	480	452

注：1、每公里单向单车道的综合单价24万元为64*3.75*1000/10000计算取整数值而得。64为加铺薄层罩面或铣刨重铺上面层的每平方米综合单价，3.75为单车道宽度。所有预估费用取整。

2、为延缓路面抗滑、车辙等病害发展，前期为贯彻“全寿命周期”理念，确保路面长期性能，计划在项目前期2026-2029年采用集中且较大规模的预防性养护策略，加大路面预防性养护投入费用，恢复路面性能。

b）路面标线周期性重划修复工程

为确保夜间行车良好视线，需定期对标线重划修复，标线重划后一般可使用3年至5年，基于全线实施后实际工程量（涵盖主线及匝道虚实标线、震荡标线、文字箭头、导流标线等全部标线类型）及近年合同单价综合测算，若对全线标线进行一次全面重划，总费用约550万元。结合实际养护中分年度、分区域滚动实施的安排，将上述总费用分摊至5年周期内执行，即平均每年投入110万元。

表：路面标线周期性重划修复工程预留安排

单位：万元

年份	2026年	2027年	2028年	2029年	2030年	2031年	2032年	2033年	2034年
路面标线周期性重划修复工程	110	110	110	110	110	110	110	110	110

年份	2035年	2036年	2037年	2038年	2039年	2040年	2041年	2042年	2043年1-8月
路面标线周期性重划修复工程	-	-	-	-	110	110	110	110	110

注：大中修资本性支出费用中已包括全线路面标线重画费用，2035年-2038年不考虑此费用。

c）路面检测、桥梁定期检测费用

根据《公路技术状况评定标准》（JTG5210-2018）、《公路桥涵养护规范》（JTG5120-2021）要求及日常管养需要，需委托具有相应资质的检测机构，每年对路面技术状况指标及每三年桥梁技术状况指标进行检测和维修。参照历年合同情况，路面检测每年预估为60万元，桥梁定期检查每三年预估100万元，平均每三年周期累计投入280万元，预测未来路面检测、桥梁定期检测预测累计费用为1,580.00万元。具体如下表：

表：路面检测、桥梁定期检测预留安排

单位：万元

年份	2026年	2027年	2028年	2029年	2030年	2031年	2032年	2033年	2034年
路面检测、桥梁定期检测费用	60	60	160	60	60	160	60	60	160

年份	2035年	2036年	2037年	2038年	2039年	2040年	2041年	2042年	2043年1-8月
路面检测、桥梁定期检测费用	60	60	60	60	60	160	60	60	160

注：2037年桥梁检测及维修相关费用已在大中修工程预算中考虑。

d）行业专项行动经费

为持续提升公路交通安全水平，交通运输部、广西高速公路发展中心等上级行业管理单位可能会组织一系列专项行动指导开展高速公路运营，历年专项行动经费投入呈现阶段性特征，鉴于历史费用情况以每3年一个周期，每个周期500万元进行统筹预留，未来年行业专项行动经费具体如下表：

表：行业专项行动经费预留安排

单位：万元

年份	2026年	2027年	2028年	2029年	2030年	2031年	2032年	2033年	2034年
行业专项行动经费	150	200	150	150	200	150	150	200	150

年份	2035年	2036年	2037年	2038年	2039年	2040年	2041年	2042年	2043年1-8月
行业专项行动经费	-	-	-	150	200	150	150	200	313.7

注：大中修期间基于公路整体性能将得到系统性改善与提升，未单独预留此费用。

e）应急抢险费

为应对每年雨季水毁发生的突然性和不确定性，预防水毁灾害扩大，保证水毁发生后能及时进行抢修，保障高速公路的安全畅通，预留应急抢险费用，参考项目历史平均成本，按约1.54万元/公里的费用标准进行预测，每年75.10万元。

表：应急抢险费预留安排

单位：万元

年份	2026年	2027年	2028年	2029年	2030年	2031年	2032年	2033年	2034年
应急抢险费	75.10	75.10	75.10	75.10	75.10	75.10	75.10	75.10	75.10

年份	2035年	2036年	2037年	2038年	2039年	2040年	2041年	2042年	2043年1-8月
应急抢险费	75.10	75.10	75.10	75.10	75.10	75.10	75.10	75.10	47.12

综上，未来年度的通行养护支出具体如下：

表：未来年度的通行养护支出情况表

单位：万元

年份		2026年	2027年	2028年	2029年	2030年	2031年
日常养护		494.89	544.38	598.82	658.70	724.57	797.03
专项养护	路面预防性养护工程	720	720	670	670	550	550
	路面标线周期性重划修复工程	110	110	110	110	110	110

	路面检测、桥梁定期检测费用	60	60	160	60	60	160
	行业专项行动经费	150	200	150	150	200	150
	应急抢险费	75.10	75.10	75.10	75.10	75.10	75.10
	合计	1,115.10	1,165.10	1,165.10	1,065.10	995.10	1,045.10
合计		1,609.99	1,709.48	1,763.92	1,723.80	1,719.67	1,842.13
年养护成本（万元/km）		33.04	35.08	36.20	35.38	35.29	37.81

年份		2032年	2033年	2034年	2035年	2036年	2037年
日常养护		876.73	964.40	1,060.84	1,166.92	1,283.62	300
专项养护	路面预防性养护工程	550	550	550	550	550	-
	路面标线周期性重划修复工程	110	110	110	-	-	-
	路面检测、桥梁定期检测费用	60	60	160	60	60	60
	行业专项行动经费	150	200	150	-	-	-
	应急抢险费	75.10	75.10	75.10	75.10	75.10	75.10
	合计	945.10	995.10	1,045.10	685.10	685.10	135.10
合计		1,821.83	1,959.50	2,105.94	1,852.02	1,968.72	435.10
年养护成本（万元/km）		37.39	40.22	43.22	38.01	40.41	8.93

年份		2038年	2039年	2040年	2041年	2042年	2043年1-8月
日常养护		330	363	399.30	439.23	483.15	333.44
专项养护	路面预防性养护工程	-	-	-	360	480	451.73
	路面标线周期性重划修复工程	-	110	110	110	110	110
	路面检测、桥梁定期检测费用	60	60	160	60	60	160
	行业专项行动经费	150	200	150	150	200	313.70
	应急抢险费	75.10	75.10	75.10	75.10	75.10	47.12
	合计	285.10	445.10	495.10	755.10	925.10	1,082.55
合计		615.10	808.10	894.40	1,194.33	1,408.25	1,415.99
年养护成本（万元/km）		12.62	16.59	18.36	24.51	28.90	29.06

4）安全生产费

安全生产费含定额0.2万元/km、劳保费及防雷检测费，以2025年19.83万元为基础每年递增3%预测。

5）保险费

保险费包括财产一切险、公众责任险、安全责任险、现金保险、团体人身意外伤害保险、雇员忠诚保证险，以2025年160.00万元为基础每年递增3%预测。

6）其他运营成本

其他运营成本主要包括联网收费费用（含ETC和清分）、办公费、会议费、业务招待费、差旅费、物业管理费等。

联网收费费用（含ETC和清分）：2026年预测参考2023-2025年平均值取整240万元。考虑2027年作为“十五五”规划的开局第二年，收费智慧化水平将进一步提升，预计在2026至2027年间，联网中心将开展更多联网收费设备升级项目，相关支出会相应增加。同时，ETC使用率也将有一定幅度提升，从而带动ETC运营服务费的增长。因此，2027年度预测257.84万元，其增长幅度相较于其他年份预计将有所提高。2028年起在2027年的预测基础上按5%递增。

办公费、会议费、业务招待费等行政费用因不会因收入的增长而大幅度增长，且人员数量基本稳定，因此，考虑按照1%的增长率进行预测。

而对于差旅费、物业管理费、绿化费、卫生费、诉讼费、咨询及评审费及其他（含工作服装费）、党建活动经费等日常运营费用与收入的增长密切相关，且随着高速公路运营的时间越长，设施的老化程度高，所需的运营费用会有增加，故考虑按照较高的年增长率为2%-3%。

印刷费、押运费、生产经营水电费（收费站、隧道站）、水电费：以2025年预算为基础，每年递增5%。

综上，其他运营成本参考历史年度的情况，以2025年为基准，以后年度每年分不同成本类型按实施计划或一定比例逐年增长进行预测。

表：营业成本预测表

单位：万元

名称	2026 年	2027 年	2028 年	2029 年
成本合计	**17,541.28**	**18,277.21**	**18,950.46**	**16,712.78**
无形资产摊销	10,715.04	11,207.14	11,552.32	9,256.70
折旧费	798.37	816.01	816.01	816.01

名称	2026 年	2027 年	2028 年	2029 年
职工薪酬	3,034.35	3,084.15	3,134.81	3,186.37
通行养护支出	1,609.99	1,709.48	1,763.92	1,723.80
安全生产费	20.42	21.04	21.67	22.32
保险费	164.80	169.74	174.84	180.08
其他运营成本	1,198.30	1,269.65	1,486.91	1,527.51

名称	2030 年	2031 年	2032 年	2033 年	2034 年
成本合计	**17,234.29**	**17,882.19**	**18,405.39**	**19,054.20**	**19,775.04**
无形资产摊销	9,651.52	10,066.16	10,503.10	10,874.68	11,265.32
折旧费	816.01	816.01	816.01	816.01	816.01
职工薪酬	3,238.83	3,292.22	3,346.56	3,401.87	3,458.15
通行养护支出	1,719.67	1,842.13	1,821.83	1,959.50	2,105.94
安全生产费	22.99	23.68	24.39	25.12	25.87
保险费	185.48	191.05	196.78	202.68	208.76
其他运营成本	1,599.79	1,650.94	1,696.72	1,774.34	1,894.99

名称	2035 年	2036 年	2037 年	2038 年	2039 年
成本合计	**20,854.87**	**22,759.38**	**22,915.21**	**23,654.34**	**24,423.05**
无形资产摊销	12,479.51	14,111.79	15,674.43	16,102.91	16,513.99
折旧费	816.01	816.01	816.01	816.01	816.01
职工薪酬	3,515.44	3,573.75	3,633.10	3,693.51	3,755.01
通行养护支出	1,852.02	1,968.72	435.10	615.10	808.10
安全生产费	26.65	27.45	28.27	29.12	29.99
保险费	215.03	221.48	228.12	234.97	242.01
其他运营成本	1,950.21	2,040.19	2,100.18	2,162.72	2,257.93

名称	2040 年	2041 年	2042 年	2043 年 1-8 月
成本合计	**25,088.73**	**25,871.90**	**26,626.99**	**17,585.35**
无形资产摊销	16,954.64	17,286.77	17,650.44	11,293.54
折旧费	816.01	816.01	816.01	544.01
职工薪酬	3,817.61	3,881.34	3,946.22	2,517.29
通行养护支出	894.40	1,194.33	1,408.25	1,415.99
安全生产费	30.89	31.82	32.78	21.18
保险费	249.27	256.75	264.46	170.90
其他运营成本	2,325.90	2,404.87	2,508.84	1,622.44

（3）税金及附加预测

产权持有人的税金及附加包括城市维护建设税、教育费附加、地方教育费附加和印花税，城市维护建设税、教育费附加、地方教育费附加均以缴纳的增值税额为计税（费）依据，税（费）率分别为7%、3%、2%。印花税以租赁金额为计税依据，税率为0.1%。

税金及附加的预测如下表所示。

表：税金及附加预测表

单位：万元

名称	2026 年	2027 年	2028 年	2029 年
税金及附加合计	112.13	117.10	120.52	96.58
收入	31,083.98	32,463.68	33,415.78	26,764.88
占总收入比例	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%

名称	2030 年	2031 年	2032 年	2033 年	2034 年
税金及附加合计	100.55	104.70	109.08	112.77	116.64
收入	27,866.02	29,020.96	30,236.70	31,261.22	32,337.45
占总收入比例	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%

名称	2035 年	2036 年	2037 年	2038 年	2039 年
税金及附加合计	120.39	124.49	127.76	131.23	134.55
收入	33,378.77	34,516.93	35,426.13	36,389.19	37,312.70
占总收入比例	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%

名称	2040 年	2041 年	2042 年	2043 年 1-8 月
税金及附加合计	138.12	140.80	143.74	92.35
收入	38,302.72	39,047.57	39,863.39	25,614.08
占总收入比例	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%

（4）折旧摊销预测

产权持有人需要计提折旧的资产为固定资产，主要包括房屋建筑物、机器设备及电子设备。列入资产组的固定资产按照企业执行的固定资产折旧政策，以固定资产账面原值、未来年度预计投入的资本性支出、预计使用年限等估算未来经营期的折旧额。

产权持有人需要计提摊销的资产为无形资产，主要包括经营收益权。列入资产组的无形资产按照企业的无形资产摊销政策估算未来各年度的摊销额，以无形资产账面原值、预计年限内的总车流量、加权摊销率等估算未来经营期的摊销额。

表：折旧摊销预测表

单位：万元

名称	2026 年	2027 年	2028 年	2029 年
折旧合计	798.37	816.01	816.01	816.01
摊销合计	10,715.04	11,207.14	11,552.32	9,256.70

名称	2030 年	2031 年	2032 年	2033 年	2034 年
折旧合计	816.01	816.01	816.01	816.01	816.01
摊销合计	9,651.52	10,066.16	10,503.10	10,874.68	11,265.32

名称	2035 年	2036 年	2037 年	2038 年	2039 年
折旧合计	816.01	816.01	816.01	816.01	816.01
摊销合计	12,479.51	14,111.79	15,674.43	16,102.91	16,513.99

名称	2040 年	2041 年	2042 年	2043 年 1-8 月
折旧合计	816.01	816.01	816.01	544.01
摊销合计	16,954.64	17,286.77	17,650.44	11,293.54

（5）追加资本预测

追加资本系指企业在不改变当前经营生产条件下，所需增加的营运资金和超过一年期的长期资本性投入。如产能规模扩大所需的资本性投资（购置固定资产或其他非流动资产），以及所需的新增营运资金及持续经营所必须的资产更新等。

在本次评估中，假设评估对象不再对现有的经营能力进行资本性投资，未来经营期内的追加资本主要为持续经营所需的基准日现有资产的更新和营运资金增加额。即《评估报告》所定义的追加资本为：

追加资本=更新性资本性支出+营运资金增加额+扩张性资本性支出

1）更新性资本性支出估算

按照收益预测的前提和基础，未来各年只需满足维持扩能后生产经营所必需的更新性资本性支出。

对于企业的设备类资产的更新性资本性支出按照企业每年的更新计划进行预测，企业根据设备类资产的使用情况以及设备使用寿命的预估，预测期的设备类资产更新支出具体如下：

表：设备类资产更新资本性支出预测表

单位：万元

年份	2026 年	2027 年	2028 年	2029 年	2030 年	2031 年
设备类资产更新资本性支出	61.01	61.01	419.44	417.66	415.84	413.99

年份	2032 年	2033 年	2034 年	2035 年	2036 年	2037 年
设备类资产更新资本性支出	412.13	410.27	408.37	406.47	404.53	402.60

年份	2038 年	2039 年	2040 年	2041 年	2042 年	2043 年 1-8 月
设备类资产更新资本性支出	400.62	398.64	396.62	394.60	392.54	268.51

无形资产的更新性资本性支出主要为路线资产的大中修支出。本项目历史年度未发生路面大中修工程，根据《广西壮族自治区高速公路管理办法》及《公路工程技术标准》（JTG B01-2014），高速公路沥青路面设计使用年限一般为15年，即在正常维护下，通车运营15年

后即开展一次路面大中修工程。为贯彻全寿命周期理念，以“高速公路运营10年不中修，20年不大修”为目标，通过每年对公路的技术状况进行定期检测，结合道路破损、平整度、车辙、抗滑等性能指标的衰减情况，对路面指标达到阈值的路段前瞻性实施预防性养护工程，处治路面病害，延缓路面大中修触发时间，实现路段管养成本降本增效目标，以保持路段各项路面状况指标长期处于良好状态，故预计在2035年至2037年对路面开展大中修工程。大中修工程侧重处置PQI低于92的路段，采取措施方案为上面层路面铣刨重铺约25km双向8车道+应急车道，局部中上面层铣刨重铺约25km双向8车道+应急车道，上面层路面铣刨重铺双向八车道每公里252万元，中上面层铣刨重铺双向每公里558万元，预计需投入成本20,267.14万元。其次在路面实施大中修期间，同步实施桥梁中修、交安设施更换，预计投入210.00万元；升级波形护栏、中央带活动护栏等设施，中央带活动护栏更换187.50万元，波形护栏板更换5,140.05万元，标志牌换膜100万元，同时投入实施路面标线重划550.00万元。综上所述，预计2035年至2037年的大中修费用投入即无形资产的更新性资本性支出为26,454.69万元。具体如下：

表：无形资产的更新性资本性支出预测表

单位：万元

年份	2035年	2036年	2037年	合计
无形资产的更新性资本性支出	8,000.00	10,000.00	8,454.69	26,454.69

2）营运资金增加额估算

营运资金增加额系指企业在不改变当前主营业务条件下，为维持正常经营而需新增投入的营运性资金，即为保持企业持续经营能力所需的新增资金。如正常经营所需保持的现金、产品存货购置、代客户垫付购货款（应收款项）等所需的基本资金以及应付的款项等。营运资金的增加是指随着企业经营活动的变化，获取他人的商业信用而占用的现金，正常经营所需保持的现金、存货等；同时，在经济活动中，提供商业信用，相应可以减少现金的即时支付。通常其他应收款和其他应付款核算内容绝大多数为关联方的或非经营性的往来；应交税金和应付工资等多为经营中发生，且周转相对较快，拖欠时间相对较短、金额相对较小。

估算营运资金的增加原则上只需考虑正常经营所需保持的现金（最低现金保有量）、存货、应收款项和应付款项等主要因素。《评估报告》所定义的营运资金增加额为：

营运资金增加额=当期营运资金-上期营运资金

其中：

营运资金=经营性现金+存货+应收款项-应付款项

表：营运资金增加额预测表

单位：万元

名称	2026 年	2027 年	2028 年	2029 年
营运资金合计	-1,291.84	-1,349.18	-1,388.75	-1,112.34
营运资金增加额	-2,755.96	-57.34	-39.57	276.41

名称	2030 年	2031 年	2032 年	2033 年	2034 年
营运资金合计	-1,158.10	-1,206.10	-1,256.63	-1,299.21	-1,343.94
营运资金增加额	-45.76	-48.00	-50.53	-42.58	-44.73

名称	2035 年	2036 年	2037 年	2038 年	2039 年
营运资金合计	-1,387.21	-1,434.51	-1,472.30	-1,512.32	-1,550.71
营运资金增加额	-43.28	-47.30	-37.79	-40.02	-38.38

名称	2040 年	2041 年	2042 年	2043 年 1-8 月
营运资金合计	-1,591.85	-1,622.81	-1,656.71	-1,596.77
营运资金增加额	-41.14	-30.96	-33.91	59.94

3）扩张性资本性支出估算

扩张类资本性支出为设备类资产的扩张性资本性支出，主要为2026年项目公司预计需增加采购的南宁南总站车道自助改造项目、可视化系统等合计445.60万元。

（6）现金流预测结果

资产组未来经营期内净现金流量的预测结果如下表所示。本次评估中对未来收益的预测，主要是依据招商局重庆交通科研设计院有限公司2026年【1】月编制的《兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（全长48.724公里）交通量预测与收入分析咨询报告》所做的专业预测的基础上，根据其经营历史、未来发展等综合情况作出的一种专业判断。估算时不考虑其它非经营性因素所产生的损益。

表：未来净现金流量预测表

单位：万元

名称	2026 年	2027 年	2028 年	2029 年
营业收入	31,083.98	32,463.68	33,415.78	26,764.88
营业成本	17,541.28	18,277.21	18,950.46	16,712.78
营业税金及附加	112.13	117.10	120.52	96.58
利润总额	13,430.57	14,069.38	14,344.79	9,955.51
加：扣税后利息				
息税前利润	13,430.57	14,069.38	14,344.79	9,955.51
加：折旧摊销	11,513.41	12,023.15	12,368.33	10,072.71
减：营运资金增加	-2,755.96	-57.34	-39.57	276.41
减：更新性资本性支出	61.01	61.01	419.44	417.66

名称	2026 年	2027 年	2028 年	2029 年
减：扩张性资本性支出	445.60	-	-	-
加：营运资金回收				
净现金流量	27,193.33	26,088.85	26,333.24	19,334.15

名称	2030 年	2031 年	2032 年	2033 年	2034 年
营业收入	27,866.02	29,020.96	30,236.70	31,261.22	32,337.45
营业成本	17,234.29	17,882.19	18,405.39	19,054.20	19,775.04
营业税金及附加	100.55	104.70	109.08	112.77	116.64
利润总额	10,531.18	11,034.07	11,722.23	12,094.25	12,445.76
加：扣税后利息					
息税前利润	10,531.18	11,034.07	11,722.23	12,094.25	12,445.76
加：折旧摊销	10,467.53	10,882.17	11,319.11	11,690.69	12,081.33
减：营运资金增加	-45.76	-48.00	-50.53	-42.58	-44.73
减：更新性资本性支出	415.84	413.99	412.13	410.27	408.37
减：扩张性资本性支出					
加：营运资金回收					
净现金流量	20,628.63	21,550.25	22,679.74	23,417.24	24,163.45

名称	2035 年	2036 年	2037 年	2038 年	2039 年
营业收入	33,378.77	34,516.93	35,426.13	36,389.19	37,312.70
营业成本	20,854.87	22,759.38	22,915.21	23,654.34	24,423.05
营业税金及附加	120.39	124.49	127.76	131.23	134.55
利润总额	12,403.51	11,633.06	12,383.16	12,603.62	12,755.10
加：扣税后利息					
息税前利润	12,403.51	11,633.06	12,383.16	12,603.62	12,755.10
加：折旧摊销	13,295.52	14,927.80	16,490.44	16,918.92	17,330.00
减：营运资金增加	-43.28	-47.30	-37.79	-40.02	-38.38
减：更新性资本性支出	8,406.47	10,404.53	8,857.29	400.62	398.64
减：扩张性资本性支出					
加：营运资金回收					
净现金流量	17,335.83	16,203.62	20,054.10	29,159.89	29,724.84

名称	2040 年	2041 年	2042 年	2043 年 1-8 月
营业收入	38,302.72	39,047.57	39,863.39	25,614.08
营业成本	25,088.73	25,871.90	26,626.99	17,585.35
营业税金及附加	138.12	140.80	143.74	92.35
利润总额	13,075.88	13,034.87	13,092.66	7,936.38
加：扣税后利息				
息税前利润	13,075.88	13,034.87	13,092.66	7,936.38

名称	2040 年	2041 年	2042 年	2043 年 1-8 月
加：折旧摊销	17,770.64	18,102.78	18,466.45	11,837.55
减：营运资金增加	-41.14	-30.96	-33.91	59.94
减：更新性资本性支出	396.62	394.60	392.54	268.51
减：扩张性资本性支出				
加：营运资金回收				-1,596.77
净现金流量	30,491.05	30,774.01	31,200.48	17,848.71

4、折现率的确定

（1）无风险利率的确定

经查询中国资产评估协会网站，该网站公布的中央国债登记结算公司（CCDC）提供的国债收益率如下表：

表：中国国债收益率

日期	期限	当日（%）
2025-12-31	3 月	1.27
	6 月	1.34
	1 年	1.34
	2 年	1.36
	3 年	1.38
	5 年	1.63
	7 年	1.74
	10 年	1.85
	30 年	2.27

本次评估以持续经营为假设前提，委估对象的收益期限为17.63年，根据《资产评估专家指引第12号——收益法评估企业价值中折现率的测算》（中评协〔2020〕38号）的要求，可采用剩余期限为十年期或十年期以上国债的到期收益率作为无风险利率，本次评估采用10年期国债收益率作为无风险利率，即r_f＝1.85%。

（2）市场风险溢价的确定

市场风险溢价是指投资者对与整体市场平均风险相同的股权投资所要求的预期超额收益，即超过无风险利率的风险补偿。市场风险溢价通常可以利用市场的历史风险溢价数据进

行测算。本次评估中以中国A股市场指数的长期平均收益率作为市场期望报酬率r_m，将市场期望报酬率超过无风险利率的部分作为市场风险溢价。

根据《资产评估专家指引第12号——收益法评估企业价值中折现率的测算》（中评协〔2020〕38号）的要求，利用中国的证券市场指数计算市场风险溢价时，通常选择有代表性的指数，例如沪深300指数、上海证券综合指数等，计算指数一段历史时间内的超额收益率，时间跨度可以选择10年以上、数据频率可以选择周数据或者月数据、计算方法可以采取算术平均或者几何平均。

根据中联资产评估集团研究院对于中国A股市场的跟踪研究，并结合上述指引的规定，评估过程中选取有代表性的上证综指作为标的指数，分别以周、月为数据频率采用算术平均值进行计算并年化至年收益率，并分别计算其算术平均值、几何平均值、加权平均值，经综合分析后确定市场期望报酬率，即r_m=9.3%,则税前r_m=9.3%/（1-25%）=12.40%,市场风险溢价＝r_m－r_f＝12.40%－1.85%＝10.55%。

（3）资本结构的确定

企业属高速公路行业，经过多年的发展，企业处于成熟期，其近年资本结构较为稳定，由于企业管理层所做出的盈利预测是基于其自身融资能力、保持资本结构稳定的前提下做出的，本次评估选择经营收益权及相关资产组于评估基准日的自身稳定资本结构对未来年度折现率进行测算，计算资本结构时，经营收益权及相关资产组价值均基于其市场价值进行估算，纳入评估范围的经营收益权及相关资产组价值无有息负债，经营收益权及相关资产组价值资本结构取1。

（4）贝塔系数的确定

以WIND行业沪深上市公司股票为基础，考虑产权持有人与可比公司在业务类型、企业规模、盈利能力、成长性、行业竞争力、企业发展阶段等因素的可比性，选择适当的可比公司，以上证综指为标的指数，经查询WIND资讯金融终端，以截至评估基准日的市场价格进行测算，计算周期为评估基准日前250周，得到可比公司股票预期无财务杠杆风险系数的估计βu为0.4876，按照企业自身资本结构进行计算，得到产权持有人权益资本的预期市场风险系数βe为0.4876。

采用以下基本标准作为筛选可比公司的选择标准：1）对比公司必须为至少三年上市历史；2）对比公司所从事行业或其主营业务为高速公路行业，或者受相同经济因素的影响，并且主营该行业历史不少于三年；3）对比公司近三年经营为盈利公司，且经营状况较好。

根据以上三项原则，最终选取了16家上市公司作为可比公司数据如下：

表：可比上市公司数据

证券代码	证券简称	原始Beta	调整Beta	剔除杠杆调整Beta
000429.SZ	粤高速A	0.3178	0.5498	0.4350
000755.SZ	山西高速	0.5767	0.7206	0.4487
000828.SZ	东莞控股	1.0965	1.0637	0.7801
001965.SZ	招商公路	0.4998	0.6698	0.4114
600012.SH	皖通高速	0.5548	0.7062	0.4969
600020.SH	中原高速	0.7020	0.8033	0.2178
600033.SH	福建高速	0.5304	0.6901	0.6535
600035.SH	楚天高速	0.6445	0.7654	0.3640
600269.SH	赣粤高速	0.6949	0.7986	0.5635
600350.SH	山东高速	0.3648	0.5807	0.2719
600368.SH	五洲交通	0.6722	0.7837	0.5864
600377.SH	宁沪高速	0.2339	0.4944	0.3525
600548.SH	深高速	0.5355	0.6934	0.3266
601107.SH	四川成渝	0.5962	0.7335	0.2525
601188.SH	龙江交通	0.7261	0.8193	0.8184
601518.SH	吉林高速	0.7364	0.8260	0.8226
平均值		0.5927	0.7312	0.4876

（5）特性风险系数的确定

在确定折现率时需考虑产权持有人与上市公司在公司规模、企业发展阶段、核心竞争力、对大客户和关键供应商的依赖、企业融资能力及融资成本、盈利预测的稳健程度等方面的差异，确定特定风险系数。

本项目全线位于南宁市境内，地处“一带一路”重要节点，是华南经济圈、西南经济圈与中国—东盟经济圈的交汇点，也是距离东盟国家最近的省会城市，凭借“南宁渠道”成为中国与东盟开放合作的前沿窗口，6个东盟国家在此设立总领事馆，27个国际友好城市构建起广泛的合作网络。作为广西政治、经济、金融中心，南宁汇聚了丰富的产业、资金与人才资源，聚焦新能源、电子信息等重点产业集群发展，与北投集团业务布局高度契合，形成产业协同发展合力。

同时项目全线无隧道，无特大桥梁，连续五年公路技术状况指数（MQI）超95，2025年定期检测公路技术状况指数MQI平均值为97.02，整体处于优等水平，优等路率为100%，次差路率为0%。分项指标中，路面技术状况指数PQI均值为95.85，评定为优等；路基技术状况指

数SCI均值为96.66，评定为优等；桥梁构造物技术状况指数BCI均值为100，评定为优等；沿线设施技术状况指数TCI均值为98.18，评定为优等。

此外，本项目作为北投集团并表项目，原始权益人的融资能力与信用水平备受认可，2025年12月惠誉国际将其长期发行人主体评级上调至“BBB”，展望“稳定”，标志着国际资本市场对其经营实力、财务稳健性及政府支持力度的充分肯定，将进一步拓宽其多元化、低成本融资渠道。

基于原始权益人规模、财务稳健性、核心竞争力、融资能力等方面的扎实基础以及项目自身良好的公路技术状况指数，与南宁作为区域开放枢纽的地理区位优势深度协同，使得其发展的特定风险系数处于较低水平。

在评估过程中，评估人员对企业与可比上市公司进行了比较分析，得出特性风险系数ε=0.75%。

表：特定风险系数

序号	风险因素	影响因素	影响因素取值	权重	调整系数
1	企业规模	企业规模比可比公司平均水平小	4.0%	10%	0.4%
2	企业发展阶段	企业业务发展稳定,与可比公司相当	0.0%	20%	0.0%
3	企业核心竞争力	企业业务发展具有较强的自主能力，核心竞争力较强	0.0%	20%	0.0%
4	企业对上下游的依赖程度	无单一客户风险，对下游用户依赖度低	0.0%	10%	0.0%
5	企业融资能力及融资成本	企业融资能力强，融资成本较低，未来年度资金需较少	0.0%	15%	0.0%
6	盈利预测的稳健程度	宏观经济增长放缓，未来年度增长率略高于行业水平	2.0%	10%	0.2%
7	其他因素	考虑分流等因素	1.0%	15%	0.15%
	合计			**100%**	**0.75%**

（6）债权期望报酬率rd的确定

债权期望报酬率是企业债务融资的资本成本，本次评估中采用的资本结构是经营收益权及相关资产组自身的资本结构，遵循债权成本与资本结构匹配的原则，该企业债权加权资本成本与市场利率水平不存在较大偏差，纳入评估范围资产为经营收益权及相关资产组，评估基准日有息负债为0.00万元，则债权期望报酬率rd=0。

（7）折现率WACCBt的计算

将以上得到的各参数，代入公式，得到折现率如下表：

表：折现率计算表

名称	2026 年	2027 年	2028 年	2029 年
无风险利率	1.85%	1.85%	1.85%	1.85%
税前市场期望报酬率	12.40%	12.40%	12.40%	12.40%
权益β	0.4876	0.4876	0.4876	0.4876
特性风险系数	0.75%	0.75%	0.75%	0.75%
权益资本成本	7.74%	7.74%	7.74%	7.74%
权益资本比例	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
债务资本成本	0.00	0.00	0.00	0.00
债务资本比例	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
加权平均资本成本	7.74%	7.74%	7.74%	7.74%
税前折现率	7.74%	7.74%	7.74%	7.74%

名称	2030 年	2031 年	2032 年	2033 年	2034 年
无风险利率	1.85%	1.85%	1.85%	1.85%	1.85%
税前市场期望报酬率	12.40%	12.40%	12.40%	12.40%	12.40%
权益β	0.4876	0.4876	0.4876	0.4876	0.4876
特性风险系数	0.75%	0.75%	0.75%	0.75%	0.75%
权益资本成本	7.74%	7.74%	7.74%	7.74%	7.74%
权益资本比例	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
债务资本成本	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
债务资本比例	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
加权平均资本成本	7.74%	7.74%	7.74%	7.74%	7.74%
税前折现率	7.74%	7.74%	7.74%	7.74%	7.74%

名称	2035 年	2036 年	2037 年	2038 年	2039 年
无风险利率	1.85%	1.85%	1.85%	1.85%	1.85%
税前市场期望报酬率	12.40%	12.40%	12.40%	12.40%	12.40%
权益β	0.4876	0.4876	0.4876	0.4876	0.4876
特性风险系数	0.75%	0.75%	0.75%	0.75%	0.75%
权益资本成本	7.74%	7.74%	7.74%	7.74%	7.74%
权益资本比例	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
债务资本成本	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
债务资本比例	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
加权平均资本成本	7.74%	7.74%	7.74%	7.74%	7.74%
税前折现率	7.74%	7.74%	7.74%	7.74%	7.74%

名称	2040 年	2041 年	2042 年	2043 年 1-8 月
无风险利率	1.85%	1.85%	1.85%	1.85%
税前市场期望报酬率	12.40%	12.40%	12.40%	12.40%
权益β	0.4876	0.4876	0.4876	0.4876
特性风险系数	0.75%	0.75%	0.75%	0.75%
权益资本成本	7.74%	7.74%	7.74%	7.74%
权益资本比例	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
债务资本成本	0.00	0.00	0.00	0.00
债务资本比例	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
加权平均资本成本	7.74%	7.74%	7.74%	7.74%
税前折现率	7.74%	7.74%	7.74%	7.74%

5、经营收益权及相关资产组评估值的确定

将得到的预期净现金流量代入公式二，得到预期净现金流量现值为【236,376.90】万元，扣除铺底营运资金【1,464.12】万元，由于固定资产中139台设备待报废，作为溢余性资产考虑，其中，9台在电子设备科目中核算，账面值77.40万元，130台转入固定资产清理科目中，账面值73.25万元，加回溢余性资产价值22.05万元，得到产权持有人的经营收益权及相关资产组价值为【234,934.83】万元。

采用收益法评估后的兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）的经营收益权及相关资产组在评估基准日2025年12月31日的价值为【234,934.83】万元，评估增值额为【20,344.30】万元，增值率【9.48】%。

6、估值敏感性分析及压力测试

本次评估结论为以评估对象历史年度运营和收益情况为基础，考虑评估基准日时点我国现行的有关法律法规及政策、宏观经济情况、区域经济情况、评估对象所处行业的发展状况，结合未来发展规划、竞争环境及优劣势等因素经过综合分析得出。

由于未来事件及经济发展存在波动及不可预测性，预测数据与实际情况产生偏离是较难避免的，由于评估涉及的预测周期较长，评估对象仍然可能因不可抗力或其他不可预测因素导致收益预测数据与实际情况产生偏离。评估对象的资产评估值受到收入、成本的综合影响，为了更好地衡量关键因素波动对评估结论产生的影响，基于评估基准日2025年12月31日的评估结果，评估机构分别针对通行费收入、付现成本进行了各个情景下的评估结论敏感性分析及压力测试，具体情况如下：

（1）预测期内通行费收入

通行费收入“基准”情景为本次评估值【234,934.83】万元对应的预测期内通行费收入水平，本次对通行费收入水平设置±10%范围波动的情景进行了敏感性分析及压力测试，以此观察通行费收入水平的变化对评估值的影响，具体变动情况如下：

表：对通行费收入变化的敏感性分析

通行费收入变化比例	**评估基准日评估值：【234,934.83】万元**	
	情境下评估值（万元）	**评估值变化比例**
下降 10%	203,046.87	-14%
下降 5%	218,990.85	-7%
基准	234,934.83	0%
增长 5%	250,878.81	7%
增长 10%	266,822.79	14%

（2）预测期内付现成本

除通行费收入外，评估对象的评估值主要受职工薪酬、通行养护支出等付现成本影响。付现成本“基准”情景为本次评估值【234,934.83】万元对应的预测期内通行费收入水平，本次对付现成本水平设置±10%范围波动的情景进行了敏感性分析及压力测试，以此观察付现成本的变化对估值的影响，具体变动情况如下：

表：对付现成本变化的敏感性分析

付现成本变化比例	评估基准日评估值：【234,934.83】万元	
	情境下评估值（万元）	评估值变化比例
下降 10%	241,763.40	3%
下降 5%	238,349.11	1%
基准	234,934.83	0%
增长 5%	231,520.55	-1%
增长 10%	228,106.26	-3%

（3）折现率

除通行费收入、付现成本外，评估对象的评估值主要受折现率影响。折现率“基准”情景为本次评估值【234,934.83】万元对应的预测期内折现率水平，本次对折现率设置±10%范围波动的情景进行了敏感性分析及压力测试，以此观察折现率的变化对估值的影响，具体变动情况如下：

表：对折现率变化的敏感性分析

折现率变化比例	评估基准日评估值：【234,934.83】万元	
	情境下评估值（万元）	评估值变化比例
下降10%	247,490.30	5%
下降5%	241,159.44	3%
基准	234,934.83	0%
增长5%	228,972.42	-3%
增长10%	223,402.25	-5%

以上敏感性分析及压力测试旨在对上述因素发生一定范围内的波动时评估结论的变动幅度进行揭示并提供参考，而未来实际发生情况和变动幅度亦可能超出所示范围。

（五）关于资产评估重要参数的合理性分析

1、运营收入的合理性分析

本项目运营收入包括通行费收入和广告租赁收入，其中通行费收入占项目运营收入比例超99%，是项目运营收入的主要来源。通行费收入的计算方式为：通行费收入=车流量*收费标准；其中实际收费标准在本项目批复收费标准的基础上，考虑小客车节假日免费、ETC打折等优惠政策影响。

（1）不动产项目历史交通量和通行费收入情况

1）本项目历史年份内交通量和收费收入情况

本项目2020年-2022年受公共卫生安全事件影响较大，剔除上述年度后，2018年至2025年交通量、通行费收入复合增长率分别为2.69%和0.05%。具体情况如下表所示：

表：2018 年至 2025 年正常年度车流量及通行费收入情况

单位：veh/d、亿元

年份	车流量	通行费清分收入
2018 年	24,819	3.19
2019 年	25,268	3.41
2023 年	33,228	3.37
2024 年	31,045	3.16
2025 年	29,884	3.20
2025 年上半年	27,827	1.51
2025 年下半年	31,908	1.69
2018-2019 年复合增长率	1.81%	6.96%
2023-2025 年复合增长率	-5.17%	-2.66%
2018 年-2025 年复合增长率	2.69%	0.05%
2025 年上半年增长率	-10.21%	0.75%
2025 年下半年增长率	2.60%	11.96%

注：统计数据不包含免费车（节假日免费车、军警车、绿通车、抢险救灾车等）。

2）近五年项目所在的南北通道交通量整体增长

本项目与平行国道G325共同构成南北向通道主骨架路网，近几年通道交通量持续增长，其中2021-2025年客车交通量复合增长率为5.6%，货车交通量复合增长率为5.3%，通道交通量总体呈现较好的增长趋势。

表：2021-2025 年南北通道日均交通量数据分析表（pcu/d）

年份	本项目交通量		国道 G325 交通量		通道交通量	
	客车	货车	客车	货车	客车	货车
2021	21,214	25,774	4,203	7,154	25,417	32,927
2022	13,057	18,228	5,717	14,355	18,774	32,584
2023	26,248	17,954	6,424	18,544	32,672	36,498
2024	24,797	15,172	7,586	24,856	32,383	40,028
2025	24,080	13,674	7,482	26,778	31,562	40,451
2021-2025 年增速	3.2%	-14.6%	15.5%	39.1%	5.6%	5.3%

注：1.数据来源于系统统计的各收费单元交易量表，统计数据不包含免费车（节假日免费车、军警车、绿通车、抢险救灾车等）；

2.2025年国道G325交通量根据1-7月数据计算得出。

3）受宏观经济及国道G325分流影响，近年来本项目交通量有所下降，但2025年正逐步企稳，整体呈先降后升趋势

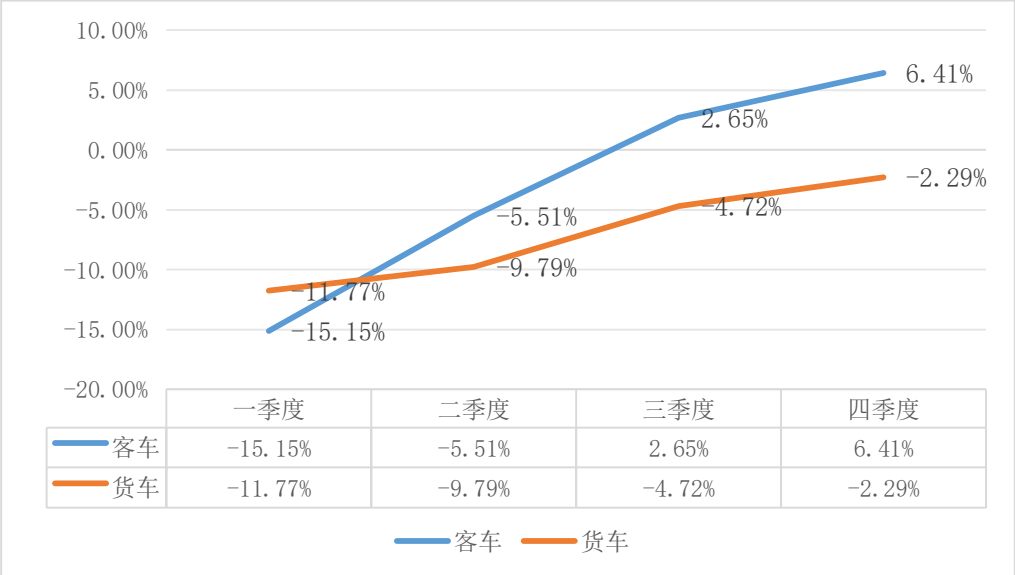
受宏观经济及国道G325分流影响，入池资产交通量存在一定幅度的波动。虽然南北通道交通量整体增长，但国道G325分流了通道内大部分货运交通量，导致本项目货车减少。然而国道G325交通量已远超适应交通量，达到五级服务水平，2025年事故率同比增长53%，货车交通量增速趋于放缓。

从2025年分季度数据来看，本项目客车交通量止跌回升；货车也逐步企稳，下行斜率收窄，竞品分流影响和客车提价影响有望趋于稳定。

表：本项目 2025 年季度车流量同比情况（ved/d）

	客车交通量	同比	货车交通量	同比	合计交通量	同比
一季度	22589	-14.21%	5610	-10.79%	28199	-13.55%
二季度	21488	-5.51%	5971	-9.79%	27458	-6.48%
三季度	30466	2.65%	5971	-4.72%	36436	1.37%
四季度	21113	6.41%	6265	-2.29%	27379	4.29%
上半年合计	22035	-10.19%	5791	-10.26%	27827	-10.21%
下半年合计	25789	4.16%	6118	-3.49%	31908	2.60%
全年合计	**23928**	**-2.92%**	**5956**	**-6.88%**	**29884**	**-3.74%**

注：数据来源于系统统计的各收费单元交易量表，统计数据不包含免费车（节假日免费车、军警车、绿通车、抢险救灾车等）



4）项目客群分析

详见“第二章 不动产项目”之“第一节 不动产项目概况”之“十、不动产项目所在区域竞争情况”之“（三）区域核心客群特征和需求情况”。

（2）不动产项目所在区域宏观经济情况

本项目所在区域宏观经济情况见“第二章 不动产项目”之“十、不动产项目所在区域竞争情况”之“（一）不动产项目所在地区宏观经济和交通运输概况”。特别地：

1）广西经济呈现向好趋势

2025年，面对复杂严峻的内外发展环境，广西壮族自治区牢牢把握高质量发展首要任务，以铸牢中华民族共同体意识为主线，深入推进“一区两地一园一通道”建设，经济运行呈现“总体平稳、稳中有进、进中提质”的良好态势。

一是经济增长稳中有进。全区地区生产总值增长5.1%，增速高于预期目标、高于上年同期、高于全国，取得多年未有的好成绩。一、二、三产业增加值分别增长4.2%、5%、5.4%。规上工业增加值增长7.7%，高于全国1.8个百分点。粮食产量280.9亿斤，供给稳定、储备充足。外贸进出口增长8.4%，总额突破8000亿元、排西部第二。

二是新质生产力加快发展。工业领域人工智能核心产业产值突破890亿元。规上高技术制造业、装备制造业增加值分别增长23.7%、16.5%，汽车用锂电池、太阳能电池、工业机器人产量分别增长54.5%、43.1%、86.3%，新产业、新产品对工业增长贡献超50%。规上高技术服务业企业营业收入增长10.9%。广西首颗自主产权卫星在酒泉成功升空。玉柴甲醇发动机、超高纯稀土粉体等20项科技创新成果填补国内空白。

三是开放合作深化拓展。中国—东盟国家人工智能应用合作中心、中国—东盟人工智能创新合作中心获国家发展改革委、科技部等部委批准建设，“北上广研发+广西集成+东盟应用”发展路径加快构建，人工智能发展成为广西崭新名片。西南及北部湾区综合科考正式启动。北部湾港通达全球100多个国家及地区的200多个港口，集装箱航线突破百条，海铁联运班列突破万列，集装箱吞吐量历史性突破千万标箱。对东盟进出口增长8%，互市贸易、跨境人民币结算量连续多年稳居西部和边境省区第一。

2）区域常住人口、机动车保有量增长率支撑

从历年数据可以看出，2018年全国民用汽车保有量约为24028万辆，2024年达到35268万辆，复合增速达6.60%，绝对值翻1.47倍；与之相比，本项目主要影响区广西民用汽车保有

量从2018年的590.40万辆增加到2024年的992.05万辆，复合增速9.03%，绝对值翻1.68倍，高于全国平均水平。

常住人口方面，从2018年至2024年，本项目相关的南宁、钦州、防城港常住人口数量均保持增长趋势。可见，本项目主要影响区域民用汽车保有量、常住人口数量总体呈逐年上涨趋势，预计为本项目交通量增长率提供较好的支撑。

表：区域常住人口、民用汽车保有量情况

区域	2024年常住人口（万人）	2018年常住人口（万人）	人口变化（2018-2024年）	人口复合增速（2018-2024年）	2024年民用汽车保有量（万辆）	2018年民用汽车保有量（万辆）	复合增速（2018-2024年）
全国	140828	139538	1290	0.15%	35268	24028	6.60%
广西	5013	4926	87	0.29%	992	590	9.03%
南宁市	897	725	172	3.60%	259	153	9.23%
钦州市	333	330	3	0.14%	53	29	10.84%
防城港市	108	95	13	2.10%	40*	29	8.52%

注：2023、2024年防城港市国民经济和社会发展统计公报未公布民用汽车保有量数据，仅公布机动车保有量数据，防城港市汽车保有量数据为2022年民用汽车保有量数据。

3）与货车相匹配的产业经济发展情况支撑

本项目所处的北部湾城市群区域地跨广西、广东、海南三省区，背靠大西南，毗邻粤港澳，面向东南亚，是海上丝绸之路的重要枢纽，位于全国“两横三纵”城镇化战略格局中沿海纵轴最南端，是中国沿海沿边开放的交汇地区，在西部大开发战略格局和中国与东盟开放合作的大格局中具有重要战略地位。

（a）面向东盟开放前沿优势凸显

随着开放合作不断深化，西部陆海新通道沿线省份经广西口岸进出口额从规划实施初期的3448亿元增长到2024年的6769亿元，实现翻倍增长。2024年，广西全区外贸进出口总额增长9.4%，其中北部湾经济区作为核心承载区，贡献了主要增长动能。此外，广西实施降低全社会物流成本专项行动，打造全区物流“一张网”，引进培育现代物流龙头企业，进一步提升了开放型经济的发展效能。

（b）向海经济高质量发展

2024年，广西海洋生产总值达2580.9亿元，同比增长5.8%，占地区生产总值的9%。海洋旅游业、海洋渔业、海洋交通运输业、海洋工程建筑业4个传统优势产业共实现增加值1074.3

亿元，同比增长7.1%。其中，海洋渔业方面，累计建成重力式深水网箱4538口，国家级渔港经济区和海洋牧场建设持续推进，2024年实现增加值250.9亿元；海洋交通运输业稳中有增，2024年集装箱吞吐量达901.5万标箱，连续8年保持两位数增长。

（c）新兴产业加速崛起

海洋工程装备制造、海洋电力、海水淡化与综合利用等新兴产业成为增长新引擎，2024年共实现增加值40.9亿元，同比增长45.0%。其中，海洋工程装备制造业增势强劲，华电蓝水海洋能源装备制造项目投产，广西首个深远海大型养殖平台“北部湾一号”开工，2024年增加值同比增长228.6%；海洋电力业实现重大突破，防城港海上风电示范项目首批机组成功并网发电，全容量投产后可满足近500万户家庭基本用电，2024年自治区沿海三市风电发电量同比增长74.4%；红沙核电4号机组商运投产，推动海水利用量同比增长11.1%。

（d）国际港门户港建设提质增效

作为区域发展的核心枢纽，北部湾港近年来持续推进大型专业化泊位及配套航道建设，截至2025年，已拥有和管理沿海生产性泊位91个，总货物通过能力超过4.5亿吨，集装箱通过能力突破1100万标箱，成功实现30万吨级油船、20万吨级集装箱和散货船等大型船舶常态化靠泊作业。2025年，北部湾港集装箱吞吐量首次突破1000万标箱，集装箱航线总数达100条，连通100多个国家和地区的200多个港口，实现东南亚、东北亚主要港口全覆盖，并延伸至非洲、北美等地。此外，港口数字化转型成效显著，“智慧湾”项目升级及铁海联运一体化改革推动综合作业效率提升30%，相关经验在全国推广。

（e）路网交通不断完善

本项目随着北部湾城市群发展有着良好的交通量增长前景，其作为区域和国家干线公路的核心地位将更为凸显。其周边的南北钦防城镇发展轴、湛茂阳城镇发展轴，依托西部陆海新通道和沿海综合运输通道，将沿线布局建设大量的特色产业园区，加快临港产业、先进制造业和现代服务业集中集聚，强化北部湾城市群与成渝地区双城经济圈的对接合作，将为本项目交通构成带来新的血液，其交通量和收费收入增长未来可期。

（f）加强充电桩布设，运营条件改善支撑

根据北投集团反馈，拟完善本项目高速公路服务区充电设备，通过完善服务配套、提升通行便利性，精准捕获新能源出行群体，实现引流增量。

一方面，增强路段通行吸引力，锁定新能源车流。在新能源汽车出行需求日益旺盛的当下，完善的充电设施已成为高速公路的核心竞争力之一。提升充电服务的覆盖密度与响应效

率，有效解决了新能源车主“不敢上高速、怕中途没电”的顾虑。对于跨区域出行的新能源私家车、中短途运输的新能源物流车而言，具备完善充电服务的路段将成为首选通行路线，从而显著提升路段的车流量，为增收奠定基础。

另一方面，延伸服务价值链条，挖掘增值收益空间。充电桩布设并非单一的服务补充，还能带动配套服务的发展。可依托充电站点打造集充电、休息、餐饮、购物于一体的综合服务节点，通过多元化服务满足车主在充电等待期间的消费需求，实现“通行费收入+增值服务收入”的双重增收。同时，完善的充电设施可吸引新能源汽车租赁公司、物流运输企业与路段运营方建立长期合作，进一步稳定车流来源，提升收入的稳定性。

（3）交通量预测参数取值合理性分析

本次预测建立社会经济-交通量预测模型，模型预测主要从两方面开展：一是社会经济预测，通过对本项目所在地区进行社会经济发展状况调查和交通基础资料调查，分析区域经济发展特征、通道交通量发展特征及交通发展的经济合理性，并通过分析未来年经济趋势增长，预测交通量增长系数；二是交通量预测，通过构建现状及未来年交通路网模型，分析项目现状交通出行特征，以及未来年因路网变化造成的出行特征变化，分配预测得到项目未来年交通量。

1）区域经济增长取值

区域经济增长未来发展预测是在对历史年份各地区经济增长发展规律分析的基础上，梳理全国、广西壮族自治区、南宁市、钦州市、防城港市“十四五”经济发展规划，以及2025年各地区经济增长的实际情况，并参考OECD经合组织对中国中远期GDP预测变化趋势进行预测，管理人认为未来年区域GDP增长率取值具有合理性。

本项目主要影响区近年GDP增长情况如下。

表：主要影响区域近年 GDP 增长情况

年份	全国 GDP	广西壮族自治区 GDP	南宁市 GDP	钦州市 GDP	防城港 GDP
2018	6.75%	6.80%	5.40%	6.00%	7.40%
2019	5.95%	6.00%	5.00%	7.80%	5.40%
2020	2.24%	3.70%	3.70%	2.50%	5.10%
2021	8.45%	7.50%	6.10%	10.40%	9.40%
2022	3.00%	2.90%	1.40%	8.20%	5.10%
2023	4.64%	4.10%	4.00%	6.00%	8.60%
2024	5.00%	4.20%	3.00%	5.20%	7.50%

未来年本项目各影响区域GDP增速如下表所示。其中，防城港市GDP增速情况良好，均高于全国和全区水平；钦州市GDP增速情况基本与全国和全区水平保持一致。

表：主要经济分析区 GDP 增速情况及预测

地区	2025 年前三季度执行情况	预测情况			
		2026-2030	2031-2035	2036-2040	2041-2043
中国	5.00%	4.37%	3.39%	2.51%	1.98%
广西	5.10%	4.37%	3.39%	2.51%	1.98%
南宁	4.70%	4.13%	3.23%	2.35%	1.82%
钦州	4.70%	5.13%	4.23%	3.35%	2.82%
防城港	6.30%	5.87%	4.89%	4.01%	3.48%

注：1、2025年前三季度执行情况来源：国家统计局《前三季度经济运行稳中有进高质量发展取得积极成效》、广西壮族自治区人民政府《2025年1-9月广西主要经济指标数据》、南宁市统计局《南宁市2025年1-9月主要经济指标数据表》、钦州市人民政府《钦州市2025年前三季度地区生产总值增长5.2%》、防城港市人民政府《2025年前三季度防城港市经济运行蹄疾步稳 高质量发展扎实推进》。

通过与安徽省、山东省、湖南省、湖北省等区域的高速REITs产品做了横向对比分析，本项目所在区域的GDP增速相较于上述已发行高速REITs案例，GDP平均增速约为上述项目平均增速的80%。

表：本项目与可比案例 GDP 增长率取值平均数对比（%）

年份	2026-2030	2031-2035	2036-2040
安徽、山东等其他项目平均增速	5.9	4.7	3.4
本项目平均增速	4.8	3.8	2.9
本项目与其他项目对比	81%	81%	87%

2）弹性系数取值

根据交通量预测报告，本项目交通量增长预测主要采用弹性系数法，即交通量增长率=GDP增长率×弹性系数。根据本项目及通道历史弹性系数回溯分析，如下表所示。

表：2021-2025 年日均交通量数据分析表（pcu/d）

年份	本项目交通量		国道 G325 交通量		通道交通量	
	客车	货车	客车	货车	客车	货车
2021	21,214	25,774	4,203	7,154	25,417	32,927
2022	13,057	18,228	5,717	14,355	18,774	32,584
2023	26,248	17,954	6,424	18,544	32,672	36,498
2024	24,797	15,172	7,586	24,856	32,383	40,028

2025	24,080	13,674	7,482	26,778	31,562	40,451
2021-2025年增速	3.2%	-14.6%	15.5%	39.1%	5.6%	5.3%

注：1.数据来源于系统统计的各收费单元交易量表，统计数据不包含免费车（节假日免费车、军警车、绿通车、抢险救灾车等）；

2.2025年国道G325交通量根据1-7月数据计算得出。

结合广西自治区历史年份GDP增长率和通道交通量增长率情况，计算得到历年弹性系数如下：

表：通道历史弹性系数分析

车型	2021-2025年弹性系数
客车	1.35
货车	1.28

本次评估弹性系数预测结果如下表所示。

表：本项目未来年客货车弹性系数预测

车型	2026-2030	2031-2035	2036-2040	2041-2043
客车	1.07	1.03	0.97	0.91
货车	1.05	1.01	0.95	0.89

如上所示，通道2021-2025年客车弹性系数为1.35；货车弹性系数为1.28。结合本项目所在区域的交通量、社会经济现状以及路网影响，预测2026-2030年客车弹性系数为1.07，货车弹性系数为1.05，均低于历史年份弹性系数；此外，本次预测与同业高速REITs项目2026-2030客车弹性系数平均值1.08、货车弹性系数平均值1.05基本一致。因此，无论是对比历史数据还是同业对比，本项目交通量预测的弹性系数取值参数合理。

3）区域内现有在运营和未来3年已规划竞品分析

（a）现状竞品道路

本项目在评估过程考虑了与兰海高速广西南宁那南段相邻的南北向平行道路（国道G325南宁段、吴上高速一期、南湛高速广西段）的定位及设计服务水平、车型结构、收费标准、减免政策等，关于平行道路对本项目的潜在未来影响总结如下：

表：平行道路未来潜在影响

路段名称	对本项目未来影响	理由
国道G325南宁段	分流2026年货车	入池资产与国道G325南宁段均已通车多年，在通道内的道路功能定位相对稳定。从审慎角度，考虑国道G325在2026年对本项目的货车分流影响，影响比例约为-5.65%

吴上高速一期	不考虑新增影响	经吴上高速一期的路径通道通行成本高于本项目，且吴上高速一期通车已满一年，从通车至今的月均交通量变化趋势来看，该项目与周边路网的承担交通量已基本稳定，考虑对本项目不会产生进一步分流
南湛高速广西段	不考虑新增影响	经南湛高速广西段的路径通道通行成本高于本项目，且南湛高速广西段通车已满一年，从通车至今的月均交通量变化趋势来看，该项目与周边路网的承担交通量已基本稳定，考虑对本项目不会产生进一步分流

（b）行业发展情况

近年来，我国高速公路行业已由高速增长阶段逐步转入高质量发展新阶段。我国高速公路里程将继续保持增长态势，但建设强度可能逐步下降。根据《国家公路网规划（2022年7月）》，国家公路网规划总规模约46.1万公里，由国家高速公路网和普通国道网组成，其中国家高速公路约16.2万公里（含远景展望线约0.8万公里），普通国道约29.9万公里。

（c）未来竞品影响分析

为了分析未来路网的变化对本项目存续期内交通量及收入的影响，交通量预测机构根据《广西高速公路网规划（2018-2030年）》《广西综合立体交通网规划（2021—2035年）》《广西综合交通运输发展“十四五”规划》等相关规划以及广西地图院制定的《广西高速公路网路线示意图（桂S（2024）12号）》确定未来年路网影响因素，并跟踪在建及待建项目的进度，总结了未来年影响因素。具体影响分析详见“第二章 不动产项目”之“第一节 不动产项目概况”之“十、不动产项目所在区域竞争情况”之“（二）区域内现有在运营和未来3年已规划可比竞品分析”。

（4）收费标准及差异化收费政策

本项目收费标准详见“第三章 资产评估与现金流测算”之“第一节 资产评估”之“五、评估主要参数情况”之“（四）收益法评估计算及分析过程”。

本项目预测期考虑的政策详见“第二章 不动产项目”之“第二节 不动产项目经营业绩与财务状况分析”之“五、不动产项目收费减免或者优惠情况”。

表：收费政策未来预测考量方式

政策类别/名称	**未来预测考量方式**
节假日小客车免费通行政策	入池资产存续期内持续实施
绿通车优惠政策	入池资产存续期内持续实施
ETC 车辆差异化收费政策	入池资产存续期内持续实施，且考虑随着 ETC 支付模式的不断推广，ETC 车辆占比将逐步提高。

客车其他差异化收费政策--ETC 公路客运班线客车优惠	政策实施从 2024 年 1 月 1 日起至 2026 年 12 月 31 日止，考虑入池资产存续期内持续实施
客车其他差异化收费政策--外省籍小客车周末自驾游优惠	政策实施从 2025 年 5 月 9 日起至 2025 年 12 月 31 日，考虑该政策影响截止至 2025 年 12 月 31 日
货车其他差异化收费政策--货车差异化优惠	政策实施从 2024 年 1 月 1 日起至 2026 年 12 月 31 日止，入池资产存续期内持续实施
货车其他差异化收费政策--货车自主差异化优惠	政策实施从 2024 年 1 月 1 日起至 2026 年 12 月 31 日止，入池资产存续期内持续实施

除“外省籍小客车周末自驾游优惠”政策已于2025年12月31日截止外，其他政策均预计存续期内持续实施，充分考虑收费政策对收费收入测算的影响。

（5）运营收入预测合理性

基于上述交通影响因素、收费标准等相关参数的合理预测，本项目未来年通行费收入预测是合理的。

租赁收入主要为兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）广告经营权的租赁收入，租赁收入是依据广西北投南南高速公路有限公司与广西北部湾恒信资产经营有限公司签订的《兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）广告经营权租赁合同》进行预测，每年不含税租赁收入为27.52万元。

综上所述，本项目运营收入预测是合理的。

2、运营成本的合理性分析

预测期内运营成本包括职工薪酬、安全生产费、保险费、其他运营成本、养护成本和资本性支出。预测过程详见“第三章 资产评估与现金流测算” 之“第一节 资产评估”之“五、评估主要参数情况”之“（四）收益法评估计算及分析过程”。

（1）职工薪酬

本项目2023-2025年职工薪酬分别为3,354万元、2,825万元、3,224万元。基于实际REITs产品配套的工作人员编制情况及历史数据重新制定2026年人员成本预测数成本为3,034.35万元。2027年及以后人员成本以2026年预测数为基准，参考公布的近几年居民消费价格指数（CPI）数据，按照1.5%的增速逐年增长。

（2）安全生产费

安全生产费含定额0.2万元/km、劳保费及防雷检测费，以2025年19.83万元为基础每年递增3%预测。

（3）保险费

保险费包括财产一切险、公众责任险、安全责任险、现金保险、团体人身意外伤害保险、雇员忠诚保证险，以2025年160.00万元为基础每年递增3%预测。

（4）其他运营成本

其他运营成本主要包括联网收费费用（含ETC和清分）、办公费、会议费、业务招待费、差旅费、物业管理费等。其他运营成本参考历史年度的情况，以2025年为基准，以后年度每年分不同成本类型按实施计划或一定比例逐年增长进行预测。

（5）养护成本预测合理性

本项目2022-2025年各年度养护成本分别为651.29、1,811.70、1,896.33、1,819.34万元。

表：养护支出预测逻辑

科目		预测逻辑
日常养护		参照2025年日常养护总费用考虑年增长率10%进行预测，大中修后重新以300万为基准点每年递增10%
专项养护	路面预防性养护工程	每年安排预防养护里程约15-30公里，单公里车道养护费用参考历年项目的综合单价24万元/公里
	路面标线周期性重划修复工程	全线标线进行全面重划，总费用约550万元，分摊至5年周期内执行，即平均每年投入110万元
	路面检测、桥梁定期检测费用	路面检测每年预测60万元，桥梁定期检查每三年预测100万元
	行业专项行动经费	以每3年一个周期，每个周期500万元进行统筹预留
	应急抢险费	按约1.54万元/公里的费用标准进行预测，每年75.10万元

由预测数据与历史实际数据对比可知，受养护专项工程的波动影响，历史年度的年养护成本13.37-38.92万元/公里。在路面大中修完成前，2026年-2036年预测期间养护成本为33.04-43.22万元/公里，预测金额高于历史平均值，可保障项目正常运营；路面大中修完成后，由于路面状况恢复良好，2038年-2043年8月养护成本为12.62-29.06万元/公里，本次评估针对养护成本的预测在合理范围内。

经对比上市同业的预测期间单公里养护成本，招商公路（亳阜高速）预测期间单公里年养护成本为14.37万元/公里-24.50万元/公里，安徽交控（沿江高速）预测期间单公里年养护成本为18.24万元/公里-91.62万元/公里，深高速（益常高速）预测期间单公里年养护成本为29.86万元/公里-62.51万元/公里，越秀交通（汉孝高速）预测期间单公里年养护成本

为7.97万元/公里-52.52万元/公里。本项目无隧道，无特大桥，本项目在路面大中修完成前，预测期间2026年-2036年养护成本为33.04-43.22万元/公里；路面大中修完成后，预测期间2038年-2043年8月养护成本为12.62-29.06万元/公里，本次评估针对养护成本的预测在可比收费公路养护支出行业水平的范围内。

（6）大中修费用预测合理性

本项目历史年份无大中修，预计在2035年至2037年对路面开展大中修工程，合计26,454.69万元。根据与同行业同类型已上市项目招商公路-亳阜高速REIT项目对比，招商公路-亳阜高速REIT项目在2019-2023年已集中投入约9,777万进行了部分路段大中修，并预计在2024年-2026年、2032-2034年路面养护大中修费用约14,565万元，合计大中修费用24,342万元，亳阜高速全长101.3公里，双向四车道，单位大中修费用约240.30万元/公里，按单车道的公里数计算的单位大中修费用约60.07万元/公里。而本项目高速公路全长48.724公里，双向八车道，单位大中修费用约542.95万元/公里，按单车道的公里数计算的单位大中修费用约67.87万元/公里，与同类项目的单位大中修费用差异不大，具备合理性。

综上所述，本项目成本预测以历史数据为基础，结合项目运营情况预测未来年运营计划对运营成本进行预测，成本的预测具备合理性。

（7）智能化升级预测合理性

1）当前智能化设施配置情况

兰海高速广西南宁那南段已部署智能化设施，包括自助发卡机与自助缴费机。目前全线共配置自助发卡机5台、自助缴费机5台。具体分布如下：南宁南收费站设有入口自助发卡机3台、出口自助缴费机3台；那马站与大塘站各设有入口自助发卡机1台、出口自助缴费机1台。

2）通行需求满足情况

在日常运营条件下，现有智能化设施可满足通行需求。对于部分非免费通行且车流量较大的节假日期间（如“三月三”、清明节等），在现场工作人员辅助协同下，项目仍可顺畅通行。

3）历史改造与升级情况

2023年，南宁南收费站新增入口发卡机2台、出口缴费机1台。同年，在使用过程中对部分设备进行了升级，例如将插卡式缴费机改造为卡仓投卡式，并在入口发卡机中引入车型库及小矮人牌识相机。2025年，南南路进一步新增7台自助设备，具体包括：南宁南站新增入口发卡机1台、出口缴费机2台；那马站与大塘站各新增入口发卡机1台、出口缴费机1台。

4）未来智能化改造升级计划及估值中考虑情况

2026年，计划投入260万元用于采购8台发卡机、出口缴费机及相关配套设备（包括车道RSU天线及车道费额显示器等）。设备分配方案为：南宁南站4台（入口发卡机1台、出口缴费机3台），那马站2台（入口发卡机1台、出口缴费机1台），大塘站2台（入口发卡机1台、出口缴费机1台）。此举旨在推动南南路收费站向全面自助化与自由流交易方向发展，提升收费站智慧化水平。相关预算已纳入《评估报告》资本性支出测算范围。

现有智能化设施可满足通行需求，且2026年后受竞品道路分流影响，预计交通量在2030年之后才陆续恢复到2025年水平，因此对于2026年后续年度并未在评估报告中予以考虑。

5）对未来现金流的影响

随着未来行业政策变化及项目交通量的不断增长，未来智能化升级需求仍具有一定不确定性。基金管理人和运营管理机构将根据智能化设备使用状况、相关政策要求及实际通行需求，综合评估是否继续推进智能化升级改造，以实现全面自助化、提升通行效率、降低人力成本的目标。

3、折现率取值合理性分析

（1）特定风险系数

本项目全线位于南宁市境内，地处“一带一路”重要节点，是华南经济圈、西南经济圈与中国—东盟经济圈的交汇点，也是距离东盟国家最近的省会城市，凭借“南宁渠道”成为中国与东盟开放合作的前沿窗口，6个东盟国家在此设立总领事馆，27个国际友好城市构建起广泛的合作网络。项目所辐射的南宁、钦州、防城港2025年前三季度GDP总量占全自治区33.4%，属于自治区重要交通要道。作为广西政治、经济、金融中心，南宁汇聚了丰富的产业、资金与人才资源，聚焦新能源、电子信息等重点产业集群发展，与北投集团业务布局高度契合，形成产业协同发展合力。

同时项目全线无隧道，无特大桥梁，连续五年公路技术状况指数（MQI）超95，2025年定期检测公路技术状况指数MQI平均值为97.02，整体处于优等水平，优等路率为100%，次差路率为0%。分项指标中，路面技术状况指数PQI均值为95.85，评定为优等；路基技术状况指数SCI均值为96.66，评定为优等；桥梁构造物技术状况指数BCI均值为100，评定为优等；沿线设施技术状况指数TCI均值为98.18，评定为优等。

此外，本项目作为北投集团并表项目，原始权益人的融资能力与信用水平备受认可，2025年12月惠誉国际将其长期发行人主体评级上调至“BBB”，展望“稳定”，标志着国际资本

市场对其经营实力、财务稳健性及政府支持力度的充分肯定，将进一步拓宽其多元化、低成本融资渠道。

基于原始权益人规模、财务稳健性、核心竞争力、融资能力等方面的扎实基础以及项目自身良好的公路技术状况指数，与南宁作为区域开放枢纽的地理区位优势深度协同，使得其发展的特定风险系数处于较低水平。在评估过程中，评估人员对企业与可比上市公司进行了比较分析，得出特性风险系数 ε =0.75%。

（2）资本结构

本次评估选择经营收益权及相关资产组于评估基准日的自身稳定资本结构对未来年度折现率进行测算，计算资本结构时，经营收益权及相关资产组价值均基于其市场价值进行估算，纳入评估范围的经营收益权及相关资产组无有息负债，经营收益权及相关资产组资本结构取1。

（3）上市高速公路折现率情况

截至尽调基准日，已上市的高速公路REITs项目共有13单，单公里造价处于0.18-3.74亿元之间，2024年年报披露折现率处在7.51%-11.01%的区间内；除本项目外其他申报阶段的高速项目有三单，单公里造价处于0.37-8.69亿元之间，折现率处在7.59%-8.41%的区间内；此外从工程造价及单公里造价来看，因项目地理位置相对平坦，无特大桥梁和隧道，整体造价相对较低。

各项目折现率情况如下：

表：各高速 REIT 项目折现率

高速 REIT 项目名称	项目名称	里程（公里）	工程造价（亿元）	单公里造价（亿元）	折现率
浙商证券沪杭甬高速 REIT	杭徽高速公路（浙江段）昌昱段	36.537	9.87	0.27	8.09%
	杭徽高速公路（浙江段）汪昌段	67.41	28.57	0.42	
	杭徽高速公路（浙江段）留汪段	18.298	14.31	0.78	
平安广河 REIT	广州至河源高速公路广州段项目	70.754	69.34	0.98	8.00%
华夏越秀 REIT	汉孝高速主线	33.528	10.55	0.31	8.36%-8.57%
	机场北连接线	2.468	3.54	1.43	

华夏中交 REIT	嘉通高速（武汉至深圳高速嘉鱼至通城段及其附属设施）	90.975	88.18	0.97	7.51%
国金中国铁建高速 REIT	渝遂高速（重庆段）项目	93.26	42.30	0.45	8.22%-9.03%
华泰江苏交控 REIT	沪苏浙高速公路（G50 沪渝高速江苏段）	49.947	37.90	0.76	8.16%
中金安徽高速 REIT	沿江高速公路芜湖（张韩）至安庆（大渡口）段	161.153	54.47	0.34	8.10%
中金山高 REIT	德州-商丘-上饶高速公路（G0321）鄄城至菏泽段（简称“鄄菏高速”）	43.149	23.25	0.54	8.55%
易方达深高速公路 REIT	益常高速公路项目	78.28	14.25	0.18	11.01%
工银河北高速 REIT	荣乌高速公路（G18）大王店枢纽至冀晋界段	97.068	112.49	1.16	9.41%
华夏南京交通高速 REIT	南京绕越高速公路东南段	41.215	47.65	1.16	8.31%
招商高速公路 REIT	安徽亳阜高速公路项目	101.3	27.44	0.27	8.92%
平安杭州湾跨海大桥 REIT	杭州湾跨海大桥	36	134.54	3.74	10.23%
华夏楚天 REIT	大庆至广州高速公路湖北省麻城至浠水段（大广北高速）	147.115	54.02	0.37	7.59%
东方隧道 REIT	钱江通道及接线工程钱江隧道段	4.45	38.67	8.69	8.31%
博时山东铁投 REIT	济南长清黄河公路大桥	8.8	14.44	1.64	8.41%
本项目	兰海高速广西南宁那南段	48.724	28.96	0.59	7.74%

（4）公路类上市公司收并购标的物估值参数

根据公开渠道查询，下述公路类上市公司收并购高速公路类标的公开披露估值参数的案例。由于上市公司收购高速公路资产通常采取项目公司股权收购的方式，收益法定价现金流预测口径一般为股权自由现金流，具体情况如下：

表：上市公司收并购案例折现率参数

项目名称	评估基准日	折现率口径	数值

深高速收购龙大高速	2019/12/31	加权平均资本成本	8.47%
粤高速收购广惠高速	2020/8/31	权益资本成本	9.05-9.14%
皖通高速收购长江公路大桥	2021/7/31	权益资本成本	7.56%
成渝高速收购蓉城二绕	2022/9/30	权益资本成本	8.72%
皖通高速收购六武高速	2022/12/31	加权平均资本成本	9.00%
东莞控股收购照洲投资	2022/12/31	权益资本成本	6.30%
皖通高速收购阜周高速	2024/10/31	权益资本成本	7.04%
皖通高速收购泗许高速	2024/10/31	权益资本成本	7.04%

2022年十年期国债收益率在2.6%-3.0%左右，成渝高速、皖通高速、东莞控股收购项目采用折现率为6.30%-9.00%,平均值8.01%。经查询中国资产评估协会网站2025年12月31日十年期国债收益率为1.85%，比2022年下降约1%，在此基础上本项目折现率取值仍在上述三单高速收购项目取值区间范围内，比平均值上升0.03%；同时2024年皖通高速收购阜周高速和泗许高速折现率取值为7.04%，低于本次评估的折现率。

综上，结合项目的技术状况和特定风险，对比同业各项目最新折现率和上市公司收购采用的折现率数值，本项目折现率取值合理。

第二节 现金流测算分析

本部分中的不动产项目现金流预测与基金可供分配金额测算相关内容是基金管理人在相关假设基础上编制的，所依据的各种假设具有不确定性和不完整性，投资者应当阅读可供分配金额测算审核报告全文，但在进行投资决策时不应过于依赖该部分资料，并应充分关注投资本基金的风险，审慎作出投资决策。

本基金未来两年可供分配金额预测情况概要如下表所示：

表：可供分配金额预测情况概要

单位：元

项目	【2026 年】 预测	【2027 年】 预测
一、合并净利润	**92,531,116.07**	**97,921,252.59**
二、将合并净利润调整为息税折旧及摊销前利润（EBITDA）	**226,983,973.36**	**238,155,163.60**
折旧和摊销	122,530,235.03	127,920,756.07
利息支出		
所得税费用	10,565,231.93	12,313,154.94
营业外支出	1,357,390.33	-
三、其他调整	**-13,735,313.25**	**-12,656,851.33**
当期购买不动产项目等资本性支出	-2,349,348,338.66	-
不动产项目资产的公允价值变动损益（包括处置当年转回以前年度累计调整的公允价值变动损益）		
不动产项目资产减值准备的变动		
不动产项目资产的处置利得或损失		
支付的利息和所得税费用	-10,565,231.93	-12,313,154.94
应收和应付项目的变动	-1,103,981.32	266,403.61
资本性支出	-5,066,100.00	-610,100.00
未来合理相关支出预留，包括重大资本性支出（例如固定资产正常更新、大修、改造等）、未来合理期间内的债务利息、运营费用等		
其他可能的调整项，例如不动产基金发行份额募集的资金、处置不动产项目资产取得的现金、金融资产相关调整、期初现金余额等	2,352,348,338.66	-
其他调整		
四、可供分配金额	**213,248,660.11**	**225,498,312.27**

一、可供分配金额测算的编制基础

可供分配金额测算报告是基金管理人根据本基金所投资的不动产项目历史期间所反映的经营业绩为基础，在充分考虑本基金及本基金所投资的不动产项目在预测期间的经营计划、财务预算、招商局重庆交通科研设计院有限公司出具的《兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（全长48.724公里）交通量预测与收入分析咨询报告》、中联

资产评估集团有限公司出具的《易方达基金管理有限公司拟发行不动产基金（REITs）涉及兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）的经营收益权及相关资产组价值评估项目评估报告》（以下简称“评估报告”）以及各项基本假设和特定假设的前提下，本着谨慎性原则而编制的。本基金的可供分配金额测算报告按照《基金法》《证券法》、中国证券监督管理委员会（以下简称中国证监会）颁布的《基础设施基金指引》、中国证券投资基金业协会颁布的《公开募集不动产投资信托基金（REITs）运营操作指引（试行）》和其他中国证券监督管理委员会、中国基金业协会发布的有关规定及允许的基金行业实务操作编制。

除编制过程中应用的各项基本假设和特定假设外，可供分配金额测算报告编制所采用的会计政策在所有重大方面与不动产项目公司的财务报表中采用的会计政策无重大差异。编制可供分配金额测算报告时应用的主要会计政策和会计估计，详见本节“八、可供分配金额测算报告采用的重要会计政策和会计估计”。

可供分配金额测算报告的预测期间为2026年1月1日（假设基金成立日）至2027年12月31日止期间。可供分配金额测算报告是基于假设本基金自2026年1月1日基金成立日起，即合并资产支持专项计划及不动产项目公司财务报表而编制的。于预测期间纳入本基金合并范围内的主体包括易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金、资产支持专项计划及不动产项目公司。

二、预测合并资产负债表

表：预测合并资产负债表

单位：元

项目	2026 年 12 月 31 日	2027 年 12 月 31 日
资产		
流动资产：		
货币资金	213,248,660.11	225,498,312.27
应收账款	5,258,326.92	5,491,930.80
应收款项融资		
预付款项		
其他应收款		
流动资产合计	**218,506,987.03**	**230,990,243.07**
非流动资产：		
固定资产原值		
累计折旧		
固定资产净值	84,814,874.84	80,200,544.67
在建工程		

无形资产原值		
累计摊销		
无形资产净值	2,145,711,938.46	2,023,015,612.56
递延所得税资产		
非流动资产合计	**2,230,526,813.30**	**2,103,216,157.23**
资产总计	**2,449,033,800.33**	**2,334,206,400.30**
负债和所有者权益		
流动负债：		
短期借款		
应付账款	-	-
预收款项		
应付职工薪酬		
应交税费	4,154,345.60	4,654,353.09
其他应付款		
一年内到期的非流动负债		
其他流动负债		
流动负债合计	**4,154,345.60**	**4,654,353.09**
非流动负债：		
长期借款		
递延所得税负债	-	-
非流动负债合计	**-**	**-**
负债合计	**4,154,345.60**	**4,654,353.09**
所有者权益：		
实收基金	2,352,348,338.66	2,352,348,338.66
资本公积		-
未分配利润	92,531,116.07	-22,796,291.45
所有者权益合计	**2,444,879,454.73**	**2,329,552,047.21**
负债和所有者权益总计	**2,449,033,800.33**	**2,334,206,400.30**

三、预测合并利润表

表：预测合并利润表

单位：元

项目	2026 年度预测数	2027 年度预测数
一、营业总收入	**310,839,845.27**	**324,636,838.14**
其中：主营业务收入	310,564,615.91	324,361,608.78
其他业务收入	275,229.36	275,229.36
二、营业总成本	**206,386,106.94**	**214,402,430.61**
其中：营业成本	191,118,112.85	199,806,642.94
税金及附加	9,133,896.97	8,976,183.22
销售费用		
管理费用	1,447,140.30	1,200,000.00

财务费用		
管理人报酬	4,463,768.40	4,209,147.10
托管费	223,188.42	210,457.35
加：其他收益		
公允价值变动收益（损失以“-”号填列）		
信用减值损失（损失以“-”号填列）		
资产减值损失（损失以“-”号填列）		
三、营业利润（营业亏损以“-”号填列）	**104,453,738.33**	**110,234,407.53**
加：营业外收入		
减：营业外支出	1,357,390.33	-
四、利润总额（亏损总额以“-”号填列）	**103,096,348.00**	**110,234,407.53**
减：所得税费用	10,565,231.93	12,313,154.94
五、净利润（净亏损以“-”号填列）	**92,531,116.07**	**97,921,252.59**
六、综合收益总额	**92,531,116.07**	**97,921,252.59**

四、预测合并现金流量表

表：预测合并现金流量表

单位：元

项目	2026 年度预测数	2027 年度预测数
一、经营活动产生的现金流量：		
销售商品、提供劳务收到的现金	314,623,227.47	333,858,853.17
收到的税费返还		
收到其他与经营活动有关的现金	300,000.00	300,000.00
经营活动现金流入小计	**314,923,227.47**	**334,158,853.17**
购买商品、接受劳务支付的现金	68,587,877.82	71,885,886.87
支付给职工以及为职工支付的现金	-	-
支付的各项税费	24,886,492.42	30,544,949.58
支付其他与经营活动有关的现金	6,134,097.12	5,619,604.45
经营活动现金流出小计	**99,608,467.36**	**108,050,440.90**
经营活动产生的现金流量净额	**215,314,760.11**	**226,108,412.27**
二、投资活动产生的现金流量：		
收回投资所收到的现金		
取得投资收益所收到的现金		
处置固定资产、无形资产和其他长期资产所收回的现金净额		
收到的其他与投资活动有关的现金		
投资活动现金流入小计	**-**	
购建固定资产、无形资产和其他长期资产所支付的现金	2,354,414,438.66	610,100.00
投资支付的现金		
支付的其他与投资活动有关的现金		
投资活动现金流出小计	**2,354,414,438.66**	**610,100.00**

投资活动产生的现金流量净额	**-2,354,414,438.66**	**-610,100.00**
三、筹资活动产生的现金流量：		
发行基金份额收到的现金	2,352,348,338.66	
取得借款收到的现金		
筹资活动现金流入小计	**2,352,348,338.66**	**-**
偿还借款支付的现金	-	-
偿付利息支付的现金		
向基金份额持有人分配支付的现金		213,248,660.11
筹资活动现金流出小计	**-**	**213,248,660.11**
筹资活动产生的现金流量净额	**2,352,348,338.66**	**-213,248,660.11**
四、现金及现金等价物净增加额	**213,248,660.11**	**12,249,652.16**
加：期初现金及现金等价物余额	-	213,248,660.11
五、期末现金及现金等价物余额	**213,248,660.11**	**225,498,312.27**

五、预测可供分配金额测算表

表：预测可供分配金额测算表

单位：元

项目	2026 年度预测数	2027 年度预测数
一、合并净利润	**92,531,116.07**	**97,921,252.59**
折旧及摊销	122,530,235.03	127,920,756.07
利息支出		
所得税费用	10,565,231.93	12,313,154.94
营业外支出	1,357,390.33	-
二、息税折旧及摊销前利润	**226,983,973.36**	**238,155,163.60**
三、其他调整	**-13,735,313.25**	**-12,656,851.33**
1.调增项：		
不动产基金发行份额募集的资金	2,352,348,338.66	-
取得借款收到的本金	-	-
应收和应付项目的变动	-	266,403.61
2.调减项：		
偿还借款本金支付的现金	-	-
购买不动产项目的净支出	-2,349,348,338.66	-
资本性支出	-5,066,100.00	-610,100.00
支付的利息及所得税费用	-10,565,231.93	-12,313,154.94
应收和应付项目的变动	-1,103,981.32	
未来合理的相关支出预留	-	-
——重大资本性支出	-	-
——未来合理期间内的债务利息偿还	-	-

——未来合理期间内的运营费用	-	-
3.期初现金余额	-	-
四、可供分配金额	**213,248,660.11**	**225,498,312.27**

假设 2026 年及 2027 年预测可供分配金额 100%分派，本基金 2026 年和 2027 年的预测净现金流分派率分别为 9.07%和 9.59%。提请投资者注意，该分派率仅为结合前述可供分配金额预测下的测算，不作为投资建议，也不构成对基金投资收益与实际分派的任何保证，基金管理人不保证投资于本基金一定盈利，也不保证最低收益。

不动产项目评估报告与可供分配金额测算报告的现金流预测都是基于不动产资产的未来现金流进行预测，二者结果存在差异主要是由于口径不同导致。将可供分配金额预测报告中的现金流预测金额调整至与评估报告的可比口径后（剔除公募 REITs 存续期的基金管理费、计划管理费及相关税费、营运资金口径差的影响），2026 年度和 2027 年度的净现金流差异分别为-3.06%和-3.58%，差异幅度在 5%范围内。

表：评估报告与可供分配金额测算报告中净现金流的差异

单位：万元

项目	2026 年度	2027 年度
评估报告现金流预测结果	27,193.33	26,088.85
原可供分配金额测算报告息税折旧及摊销前利润	22,698.40	23,815.52
经调整可供分配金额测算报告息税折旧及摊销前利润	26,362.42	25,154.33
评估报告与经调整可供的净现金流差异	-830.92	-934.53
差异比例	-3.06%	-3.58%

六、可供分配金额测算的基本假设

基金管理人编制本可供分配金额测算报告时的基本假设如下，如基本假设前提发生变化，相关预测结论则会发生变化。

（一）本基金及本基金所投资的不动产项目经营业务所涉及国家或区域的现行政治、法律、法规、政策及其经济环境在预测期间不会出现可能对本基金运营造成重大不利影响的任何事项或变化；

（二）本基金的运营及项目公司的不动产项目不会因任何不可抗力事件或无法预料的因素或非本基金管理人所能控制的任何无法预料的原因（包括但不限于发生天灾、劳务纠纷、重大诉讼及仲裁）而受到严重影响。同时，不动产项目的实际使用状况不会出现重大不利情况等；

（三）宏观经济影响在预测期内不会出现重大反复，且本基金及本基金所投资的项目公司的经营活动不会受到宏观经济的重大不利影响；

（四）本基金及项目公司所采用的企业会计准则或其他财务报告规定在预测期内均不会发生重大变化；

（五）预测期内本基金管理人的董事、高级管理人员以及其他关键人员能够持续参与本基金的运营，且本基金管理人能够在预测期内保持关键管理人员的稳定性；

（六）基金管理人拟委托新恒通公司运营管理兰海高速广西南宁那南段，并与新恒通公司签订《易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金运营管理协议》（以下简称“运营管理协议”）。预测期内，运营管理协议将继续有效；

（七）预测期内，兰海高速广西南宁那南段的交通流量情况与交通量预测报告保持一致；

（八）兰海高速广西南宁那南段的收费方式及收费标准目前执行《广西壮族自治区人民政府关于兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）收费标准及收费期限的批复》《广西壮族自治区交通运输厅广西壮族自治区发展和改革委员会广西壮族自治区财政厅关于兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）收费标准及收费期限的批复》（桂交财审函〔2024〕325号）。预测期内，兰海高速广西南宁那南段的收费方式及收费标准继续执行上述文件的规定；

（九）本基金及本基金所投资的不动产项目在预测期间所涉及的税收政策无重大变化，本基金及专项计划作为所得税穿透实体，不缴纳企业所得税；

（十）本基金可通过扩募投资不动产资产支持证券的方式，从而间接投资新增不动产项目，或在相关规定允许时以其他形式直接或间接投资于新增不动产项目。预测期内，本基金假设不进行基金扩募投资于新增不动产项目。

七、可供分配金额测算的特定假设七、可供分配金额测算的特定假设

（一）不动产基金发行份额募集的资金

本基金为封闭式契约型，截至2025年12月31日收费权剩余17.63年，拟募集资金约为【23.52】亿元。可供分配金额测算报告附注中，上述募集资金在可供分配金额测算表中列示为其他调整项，并在预测合并现金流量表中列示为发行基金份额收到的现金。不动产项目公司于购买日的现金余额按照项目公司于本基金假设成立日的账面银行存款余额计算。收购

项目公司所支付的现金净额按收购项目公司所支付的现金减去项目公司于购买日的账面银行存款余额之后计算。

（二）本基金购买不动产项目的对价及合并对价分摊

根据股权转让计划，股权的最终转让价款为不动产基金募集资金总额扣除预留费用，并扣除债权债务金额后的转让价款。本基金预计募集资金约人民币【23.52】亿元，扣除预留费用300万后，向北投集团支付项目公司100%股权转让对价约【9.82】亿元，专项计划向项目公司预计发放约【13.67】亿元股东借款用于偿还项目公司应付北投集团的借款及应付款。

本基金以评估报告作为参考，预计本基金收购项目公司股权对价与项目公司可辨认净资产于购买时的公允价值近似，且其高于项目公司净资产账面价值的金额全部分摊至项目公司的无形资产及固定资产，并按照相关资产原有折旧摊销政策及年限计算调整折旧摊销额。

（三）预测合并资产负债表假设

1、货币资金

主要根据收取募集资金并支付必要费用及股权转让对价，以及日常经营收款及付现支出，分红后的金额列示。

2、应收账款

主要按照年末未及时清分回款的预测通行费收入及增值税列示。

3、固定资产及无形资产

本基金于购买日收购项目公司的对价高于项目公司可辨认净资产账面价值的金额按照2025年12月31日的账面净值分别分摊至项目公司的无形资产和固定资产，并按照相关资产原有折旧摊销政策及年限计算调整折旧摊销额扣减后列示。新增资本性投入根据取得时的实际成本入账，按照相应的折旧摊销政策及年限计算折旧摊销额。

4、应交税费及应付款项

企业所得税按照项目公司平均季度所得税计提，增值税及教育费附加按照平均月度计提挂账列示，其他经营支付假设每年都及时支付无挂账。

5、净资产

按照募集资金并支付必要费用及股权转让对价，以及日常经营净利润和分红支出后的余额于净资产列示。

（四）预测合并利润表假设

1、不动产项目收入的重要假设参数

项目公司主营业务收入为高速公路通行费收入，以交通量预测报告中的通行费收入预测数据作为相应年度主营业务收入的预测值的基础。

项目公司其他业务收入为广告经营权的租赁收入。

2、各项成本、税费的重要假设

（1）管理模式

本基金设立后，基金管理人及项目公司拟与北投集团下属新恒通公司签订运营管理协议，聘请新恒通公司作为不动产运营管理机构，委托其运营管理兰海高速广西南宁那南段不动产项目。运营管理机构提供运营管理协议项下运营管理服务，基金管理人根据协议支付运营管理机构相应的运营管理费。

（2）营业成本重要假设参数

项目公司的营业成本主要为折旧及摊销、运营管理费、其他运营成本、不可预见费用。

1）折旧及摊销

折旧及摊销的预测按现有的高速公路经营收益权及相关资产组的账面价值以及未来的资本性支出资产、各类资产的折旧摊销年限以及会计折旧政策确定。本基金于购买日收购项目公司的对价高于项目公司可辨认净资产账面价值的金额按照2025年12月31日的账面净值分别分摊至项目公司的无形资产和固定资产，并按照相关资产原有折旧摊销政策及年限计算调整折旧摊销额。对于分摊至无形资产的增值额，后续按照车流量法在2026年1月1日开始的剩余收费期间摊销。

2）运营管理费

根据运营管理协议，新恒通公司提供服务收取的运营管理费包括运营管理成本和养护成本。运营管理成本由基本管理费和浮动管理费共同组成。

①基本管理费

基本管理费为新恒通公司就提供完整运营管理服务需承担或支付的人员成本和必要管理成本，由新恒通公司自主决策具体费用的使用。

计算公式：

A=I*16.69%；

A为当年基本管理费；

I为评估报告预测项目公司当年度的营业收入（不含增值税），若某一年度运营管理服务机构提供服务的期间不足一年的，该年度项目公司营业收入I应以提供运营管理服务的期间对应的项目公司营业收入为准。

各年度的运营管理费预算采用基金发行阶段《评估报告》预测的各年度收入作为基数。待项目公司当年的审计报告出具后，根据审计报告核算对应的基本管理费（如首次计提不满一年，则根据《运营管理协议》生效日至当年最后一日的实际天数计算），如应付基本管理费大于已支付基本管理费，则由项目公司向外部管理机构补充支付基本管理费差额；如应付基本管理费小于已支付基本管理费，则项目公司在后续向外部管理机构支付基本管理费时优先冲抵多付金额，直至冲抵完毕。

②浮动管理费

每一个会计年度结束后，对项目公司的净现金流量指标进行考核，根据项目公司实际净现金流量确定浮动管理费。

计算公式：

B=（Y-X）×3%

B为当年浮动管理费；

Y为每年度实际净现金流量，即根据项目公司当年年度审计报告计算的项目公司年度净现金流量；

X为项目公司每年目标净现金流量，即根据不动产项目初始评估报告计算的项目公司对应年度净现金流量，以《运营管理协议》记载的相应数据为准；

年度净现金流量=年度EBITDA-年度发生的资本性支出。

项目公司可供分配金额预测的计算不考虑当期计提的浮动管理费。

③养护成本

养护成本包括日常养护成本和专项养护成本，日常养护管理主要是指为了保持高速公路及其附属设施的正常使用功能，而进行经常性、周期性的养护和维修工作，使高速公路及其附属设施保持完好状态，确保原有道路状态和使用品质不低于行业主管部门要求，包括：保洁、绿化、路基、路面、桥涵、交通安全设施、监控设施、通信设施、收费设施、供水供电设施、照明设施、机电设施及其他沿线设施养护以及日常养护的工程设计、监理、巡查等服务。专项养护管理主要包括专项工程养护和专项机电养护。运营期各年度养护成本由项目公

司按基金发行阶段评估报告预测的各年度养护成本作为当年的养护成本上限，目前按照评估报告数值作为预测数据。

未来年度的养护支出主要参考2025年养护计划进行测算。日常养护根据养护历史数据及未来预测，2026年度、2027年度参照2025年的日常养护预算金额考虑年增长率10%进行预测，反映道路维护成本随时间推移而递增的趋势。预计日常养护2026年度发生494.89万元，2027年发生544.38万元。

专项养护主要包括路面预防性养护工程、路面标线周期性重划修复工程、路面检测、桥梁定期检测费用、行业专项行动经费及应急抢险费等，预计2026年度发生1,115.10万元，2027年度发生1,165.10万元。

综上预测期的养护成本具体如下：

表：2026 年与 2027 年的养护管理费情况表

年份		2026 年度	2027 年度
日常养护		494.89	544.38
专项养护	路面预防性养护工程	720	720
	路面标线周期性重划修复工程	110	110
	路面检测、桥梁定期检测费用	60	60
	行业专项行动经费	150	200
	应急抢险费	75.10	75.10
	小计	1,115.10	1,165.10
合计		1,609.99	1,709.48

3）其他运营成本

主要包括项目公司票据印刷费，预测每年10万。

4）不可预见费用

预测为每年50万。

（3）税金及附加

1）项目层面税金及附加

项目层面的税金及附加主要包括城市维护建设税、教育费附加税、地方教育附加等。

2）专项计划层面税金及附加

根据税务相关法规和实务操作，对于专项计划就持有的不动产项目公司债权后从项目公司收取的利息或利息性质的收入适用简易计税办法按3%的征收率缴纳增值税及12%税率缴纳增值税附加税费。假设从2025年7月1日起，专项计划持有对项目公司的债权。本基金预计于

预测期间项目公司不会向专项计划偿还债务本金，项目公司每期末/年末将可供分配现金分配给专项计划，作为专项计划的利息收入。

3）公募基金层面税金及附加

公募基金管理人持有不动产资产支持专项计划取得专项计划分配收益，如果属于非保本投资，根据财税2016年36号《营业税改征增值税试点实施办法》和财税[2016]140号《财政部 国家税务总局关于明确金融房地产开发 教育辅助服务等增值税政策的通知》相关规定，即基金管理人取得的非保本收益不征收增值税，相应不缴纳附加税费。

（4）管理费用

管理费用主要系公募基金层面和专项计划层面初始登记费、审计、评估、交易税费、信息披露等相关税金及费用，依据对预测期间预计发生专业服务费的类型和市场询价进行预测，预测每年120万元。

（5）管理人报酬

基金管理人的管理费、计划管理人的管理费在管理人报酬中列示，本项目中，基金管理人的管理费按基金净资产的0.10%计提，计划管理人的管理费按照基金净资产的0.10%计提。

（6）托管费

托管费包含需支付给基金托管人、计划托管人的托管费。托管费根据《易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金基金合同》按最近一期年度报告披露的基金净资产以及相应费率按年度计提，基金托管人的托管费按基金净资产的0.01%计提，计划托管人的托管费按照基金净资产的0.00%计提。

3、其他收益和公允价值变动收益

其他收益主要包括与日常活动相关，但不宜计入收入或冲减成本费用的政府补助。由于不可预见性，故不对其他收益进行预测。

公允价值变动收益主要包括以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产以及以公允价值进行后续计量的投资性房地产的公允价值变动等。本基金计划将募集资金全部投资于项目公司，拟不进行相关资产投资等，故不对公允价值变动收益进行预测。

4、涉及资产减值损失等预测依据

本可供分配金额测算不涉及资产减值损失等情形。

5、营业外收入/营业外支出

根据项目公司日常经营活动影响可能产生的固定资产报废损失情况预测，暂不预测其他营业外收支。

6、所得税

财税[2008]1号《财政部 国家税务总局关于企业所得税若干优惠政策的通知》第二条规定“二、关于鼓励证券投资基金发展的优惠政策 （一）对证券投资基金从证券市场中取得的收入，包括买卖股票、债券的差价收入，股权的股息、红利收入，债券的利息收入及其他收入，暂不征收企业所得税。（二）对投资者从证券投资基金分配中取得的收入，暂不征收企业所得税。（三）对证券投资基金管理人运用基金买卖股票、债券的差价收入，暂不征收企业所得税。”

现有税法规定，对于专项计划等特殊目的实体是否作为企业所得税穿透实体处理并未明确。实务操作中专项计划一般被看作企业所得税穿透实体来处理，即：在专项计划层面不缴纳企业所得税，直接由投资者按相关政策规定缴纳所得税。项目公司的应税所得额是根据高速公路经营权获得的路费收入与其他应税所得合并后，扣除包括管理运营维护成本在内的成本费用计算得出的。根据企业所得税及相关法律法规，项目公司的应税所得应按15%的税率缴纳企业所得税。根据《企业所得税法实施条例》第三十八条规定，企业在生产经营活动中发生的下列利息支出，准予扣除：非金融企业向非金融企业借款的利息支出，不超过按照金融企业同期同类贷款利率计算的数额的部分。此外，项目公司在计算应纳税所得税时，实际支付给关联方的利息支出，其中接受关联方债权性投资与其权益性投资不超过2：1比例和税法及其实施条例有关规定计算的部分，准予扣除，超过的部分不得在发生当期和以后年度扣除。

（五）预测合并现金流量表假设

1、销售商品、提供劳务收到的现金

销售商品、提供劳务收到的现金项目以项目公司预测期的营业收入为基础，并对预测期应收账款的变动进行调整后予以确认。

2、购买商品、接受劳务支付的现金

购买商品、接受劳务支付的现金以项目公司预测期的营业成本为基础，并对预测期应付账款的变动进行调整后予以确定。

3、支付的各项税费

支付的各项税费以项目公司、专项计划预测期的所得税、税金及附加和当期应交增值税等税费为基础，并对预测期应交税费的变动进行调整后予以确定。

4、支付其他与经营活动有关的现金

支付其他与经营活动有关的现金包含预测期内需要支付的管理人报酬、托管费和管理费用。假定管理人报酬、托管费及管理费用均于费用发生当期支付。

5、购建固定资产、无形资产和其他长期资产所支付的现金

购建固定资产、无形资产和其他长期资产所支付的现金为预测期项目公司配备运营所需的固定资产的更新性资本性支出、无形资产大修费用。收购不动产项目公司所支付的现金。

6、发行基金份额收到的现金

发行基金份额收到的现金。详见本节“七、可供分配金额测算的特定假设”之“一）不动产基金发行份额募集的资金”。

7、向基金份额持有人分配支付的现金

向基金份额持有人分配支付的现金为假设本基金按照模拟可供分配金额的100%向投资者分配，收益分配基准日为当年12月31日。

8、期初现金余额假设

期初现金余额为0。

（六）可供分配金额测算表假设

1、可供分配金额测算表编制原则

基金管理人根据《公开募集不动产投资信托基金（REITs）运营操作指引（试行）》要求，将预测期间净利润调整为当期可供分配金额。

2、计算公式及所涉及的调节项

基金管理人在预测合并利润表、预测合并现金流量表的基础上，结合基金及项目公司的实际情况及合理需求，评估确定可供分配金额的计算调节项及金额。

（1）不动产基金发行份额募集的资金、购买不动产项目的净支出：本基金预计募集资金约人民币23.52亿元，系参考项目公司以2025年12月31日评估价值与预留费用拟定。募集资金扣除预留费用300万后，向北投集团支付项目公司100%股权转让对价约9.82亿元，专项计划向项目公司预计发放约13.67亿元股东借款用于偿还项目公司应付北投集团的借款及应付款。

（2）应收和应付项目的变动：项目公司的营运资金变动计算公式为本期净营运资金-上期净营运资金，净营运资金=应收款项-应付款项。其中，应收款项包含应收账款和经营性质的其他应收款；应付款项包含应付账款、应付职工薪酬、应交税费以及经营性质的其他应付款。

（3）资本性支出：指企业在不改变当前经营生产条件下，所需增加的营运资金和超过一年期的长期资本性投入。如产能规模扩大所需的资本性投资（购置固定资产或其他非流动资产），以及所需的新增营运资金及持续经营所必须的资产更新等。2026年资本性支出为506.61万元，预计需增加采购南宁南总站车道自助改造项目、可视化系统等，2027年资本性支出为61.01万元。

（4）支付的利息及所得税费用：利息支出系借款产生的利息费用，预测公募基金未来不新增银行借款利息费用。所得税费用为项目公司实际支付的金额。

（5）未来合理相关支出预留：根据《操作指引》的要求，未来合理相关支出预留是息税折旧及摊销前利润调整为模拟可供分配金额涉及的调整项，包括重大资本性支出（如固定资产正常更新、大修、改造等）、未来合理期间内的债务利息、运营费用等，目前根据预测预留为0元。

八、可供分配金额测算报告采用的重要会计政策和会计估计

（一）会计期间

本基金会计年度自公历1月1日起至12月31日止。

可供分配金额测算报告的实际编制期间为2026年1月1日起（假设基金成立日）至2027年12月31日止期间。

（二）记账本位币

记账本位币为人民币。

（三）控制的判断标准和合并财务报表的编制方法

控制是指本基金拥有对被投资方的权力，通过参与被投资方的相关活动而享有可变回报，并且有能力运用对被投资方的权力影响其回报金额。控制的定义包含三项基本要素：一是投资方拥有对被投资方的权力，二是因参与被投资方的相关活动而享有可变回报，三是有能力运用对被投资方的权力影响其回报金额。当本基金对被投资方的投资具备上述三要素时，表明本基金能够控制被投资方。

本基金以自身和子公司的财务报表为基础，根据其他有关资料，编制合并财务报表。

本基金编制合并财务报表，将整个企业集团视为一个会计主体，依据相关企业会计准则的确认、计量和列报要求，按照统一的会计政策和会计期间，反映企业集团整体财务状况、经营成果和现金流量。

（1）合并母公司与子公司的资产、负债、所有者权益、收入、费用和现金流等项目。

（2）抵销母公司对子公司的长期股权投资与母公司在子公司所有者权益中所享有的份额。

（3）抵销母公司与子公司、子公司相互之间发生的内部交易的影响。内部交易表明相关资产发生减值损失的，应当全额确认该部分损失。

（4）站在企业集团角度对特殊交易事项予以调整。

（四）货币资金

货币资金包括库存现金、可以随时用于支付的存款以及持有期限短、流动性强、易于转换为已知金额现金、价值变动风险很小的投资。

（五）金融工具

金融工具，是指形成一方的金融资产并形成其他方的金融负债或权益工具的合同。

1、金融工具的确认和终止确认

当本基金成为金融工具合同的一方时，确认相关的金融资产或金融负债。

金融资产满足下列条件之一的，终止确认：

（1）收取该金融资产现金流量的合同权利终止；

（2）该金融资产已转移，且符合下述金融资产转移的终止确认条件。

2、金融资产的分类与计量

本基金对金融资产采用摊余成本计量。

以摊余成本计量的金融资产

金融资产同时符合下列条件的，分类为以摊余成本计量的金融资产：本基金管理该金融资产的业务模式是以收取合同现金流量为目标；该金融资产的合同条款规定，在特定日期产生的现金流量，仅为对本金和以未偿付本金金额为基础的利息的支付。对于此类金融资产，采用实际利率法，按照摊余成本进行后续计量，其终止确认、按实际利率法摊销或减值产生的利得或损失，均计入当期损益。

3、金融负债的分类与计量

本基金将金融负债分类为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债、低于市场利率贷款的贷款承诺及财务担保合同负债及以摊余成本计量的金融负债。

4、金融资产减值

本基金对于以摊余成本计量的金融资产以预期信用损失为基础确认损失准备。

预期信用损失，是指以发生违约的风险为权重的金融工具信用损失的加权平均值。信用损失，是指本基金按照原实际利率折现的、根据合同应收的所有合同现金流量与预期收取的所有现金流量之间的差额，即全部现金短缺的现值。其中，对于本基金购买或源生的已发生信用减值的金融资产，应按照该金融资产经信用调整的实际利率折现。

整个存续期预期信用损失，是指因金融工具整个预计存续期内所有可能发生的违约事件而导致的预期信用损失。

未来12个月内预期信用损失，是指因资产负债表日后12个月内（若金融工具的预计存续期少于12个月，则为预计存续期）可能发生的金融工具违约事件而导致的预期信用损失，是整个存续期预期信用损失的一部分。

于每个资产负债表日，本基金对于处于不同阶段的金融工具的预期信用损失分别进行计量。金融工具自初始确认后信用风险未显著增加的，处于第一阶段，本基金按照未来12个月内的预期信用损失计量损失准备；金融工具自初始确认后信用风险已显著增加但尚未发生信用减值的，处于第二阶段，本基金按照该工具整个存续期的预期信用损失计量损失准备；金融工具自初始确认后已经发生信用减值的，处于第三阶段，本基金按照该工具整个存续期的预期信用损失计量损失准备。

对于在资产负债表日具有较低信用风险的金融工具，本基金假设其信用风险自初始确认后并未显著增加，按照未来12个月内的预期信用损失计量损失准备。

本基金对于处于第一阶段和第二阶段、以及较低信用风险的金融工具，按照其未扣除减值准备的账面余额和实际利率计算利息收入。对于处于第三阶段的金融工具，按照其账面余额减已计提减值准备后的摊余成本和实际利率计算利息收入。

对于应收账款，无论是否存在重大融资成分，本基金均按照整个存续期的预期信用损失计量损失准备。

（六）固定资产

固定资产指为生产商品、提供劳务、出租或经营管理而持有的使用寿命超过一年且单位价值较高的有形资产。

1、确认条件

固定资产在同时满足下列条件时，按取得时的实际成本予以确认：

（1）与该固定资产有关的经济利益很可能流入企业。

（2）该固定资产的成本能够可靠地计量。

2、各类固定资产的折旧方法

本基金计提固定资产折旧的范围：正常自用的固定资产，以经营租赁方式租出的固定资产，停用和修理停用的固定资产。

下列固定资产不计提折旧：已提足折旧仍继续使用的固定资产和单独计价入账的土地。

3、本基金固定资产的折旧方法一般采用平均年限法。固定资产分类及折旧政策见下表：

表：固定资产分类及折旧政策

类别	折旧年限	残值率
一、房屋、建筑物及构筑物	5 年-50 年	0-5%
二、机械设备	5 年-20 年	0-5%
三、运输工具	5 年-10 年	0-5%
四、电子设备	3 年-20 年	0-5%
五、办公设备	3-15 年	0-5%
六、其他设备	7-15 年	0-5%

每年年度终了，本基金对固定资产的使用寿命、预计净残值和折旧方法进行复核，如果使用寿命预计数、预计净残值预计数与原先估计数有差异的，根据复核结果调整固定资产使用寿命和预计净残值；如果与固定资产有关的经济利益预期实现方式发生重大改变的，则改变固定资产折旧方法。

（七）无形资产

1、无形资产的计价方法：按取得时的实际成本入账。

无形资产指本基金拥有或者控制的没有实物形态的可辨认非货币性资产。

无形资产按成本进行初始计量。与无形资产有关的支出，如果相关的经济利益很可能流入本基金且其成本能可靠地计量，则计入无形资产成本。除此以外的其他项目的支出，在发生时计入当期损益。

取得的土地使用权通常作为无形资产核算。自行开发建造厂房等建筑物，相关的土地使用权支出和建筑物建造成本则分别作为无形资产和固定资产核算。如为外购的房屋及建筑物，则将有关价款在土地使用权和建筑物之间进行分配，难以合理分配的，全部作为固定资产处理。

无形资产成本按以下原则确定：

（1）外购无形资产的成本，包括购买价款、相关税费以及直接归属于使该项资产达到预定用途所发生的其他支出。购买无形资产的价款超过正常信用条件延期支付，实质上具有融资性质的，无形资产的成本以购买价款的现值为基础确定。实际支付的价款与购买价款的现值之间的差额，除符合条件应予资本化的以外，在信用期间内计入当期损益。

（2）自行开发的无形资产，其成本包括自满足《企业会计准则第6号——无形资产》第四条和第九条规定后至达到预定用途前所发生的支出总额，但是对于以前期间已经费用化的支出不再调整。

（3）投资者投入无形资产的成本，按照出资人确认或投资协议约定的价值确定，但合同或协议约定价值不公允的除外。

2、无形资产使用寿命及摊销

对收费权采用工作量法进行摊销；执行工作量法的无形资产，按车流量法计提摊销，首先根据收费权剩余年限预计年限内的总车流量，算出单位车流量摊销额，然后每月根据实际车流量计提摊销。实际车流量与预测车流量的差异，本基金将每年根据实际车流量重新预测剩余收费期限的车流量，并调整以后年度每标准车流量应计提的摊销。当实际车流量与预测车流量产生重大差异时，本基金将重新预测总车流量并调整摊销额。工作量法的收费权摊销额计算公式如下：

单位车流量摊销额=原值÷预计总车流量

月摊销额=月实际车流量×单位车流量摊销额

（车流量按自然车流量折算为标准车流量）

（八）长期资产减值

对于固定资产、使用寿命有限的无形资产等非流动非金融资产，本基金于资产负债表日判断是否存在减值迹象。如存在减值迹象的，则估计其可收回金额，进行减值测试。使用寿命不确定的无形资产和尚未达到可使用状态的无形资产，无论是否存在减值迹象，每年均进行减值测试。

减值测试结果表明资产的可收回金额低于其账面价值的，按其差额计提减值准备并计入减值损失。可收回金额为资产的公允价值减去处置费用后的净额与资产预计未来现金流量的现值两者之间的较高者。资产的公允价值根据公平交易中销售协议价格确定；不存在销售协议但存在资产活跃市场的，公允价值按照该资产的买方出价确定；不存在销售协议和资产活跃市场的，则以可获取的最佳信息为基础估计资产的公允价值。处置费用包括与资产处置有

关的法律费用、相关税费、搬运费以及为使资产达到可销售状态所发生的直接费用。资产预计未来现金流量的现值，按照资产在持续使用过程中和最终处置时所产生的预计未来现金流量，选择恰当的折现率对其进行折现后的金额加以确定。资产减值准备按单项资产为基础计算并确认，如果难以对单项资产的可收回金额进行估计的，以该资产所属的资产组确定资产组的可收回金额。资产组是能够独立产生现金流入的最小资产组合。

上述资产减值损失一经确认，以后期间不予转回。

（九）借款费用

1、借款费用资本化的确认原则

为购建或者生产符合资本化条件的资产而借入专门借款所发生的利息费用、辅助费用，占用一般借款发生的利息费用，借款折价或溢价的摊销、以及外币专门借款汇兑差额，在同时满足下述条件时，予以资本化，计入相关资产成本：

（1）资产支出已经发生。

（2）借款费用已经发生。

（3）为使资产达到预定可使用或者可销售状态所必要的购建或者生产活动已经开始。

一般借款发生的辅助费用，在发生时根据其发生额确认为费用，计入当期损益。

符合资本化条件的资产指需要经过相当长时间的购建或者生产活动才能达到预定可使用或者可销售状态的固定资产、投资性房地产和存货等资产。

2、借款费用资本化期间

为购建或者生产符合资本化条件的资产所发生的借款费用，在所购建或者生产符合资本化条件的资产达到预定可使用或者可销售状态之前发生的，在发生时予以资本化；以后发生的借款费用，在发生时根据其发生额确认为费用，计入当期损益。如果资产购建或者生产过程发生中断，借款利息按以下情况进行处理：

（1）如果资产的购建或者生产活动发生非正常中断，并且中断时间连续超过3个月，则暂停借款费用的资本化，将其确认为当期费用，直至资产的购建重新开始。

（2）如果中断是使购建或者生产的资产达到预定可使用状态所必须的程序，则借款费用继续资本化。

（十）收入确认原则和计量方法

与交易相关的未来经济利益很可能流入本基金，相关的收入能够可靠计量且满足下列各项经营活动的特定收入确认标准时，确认相关的收入。

1、通行费收入

经营收费公路的通行费收入，按照车辆通行时收取及应收的金额予以确认。

2、广告经营权租赁收入

广告经营权租赁收入按照有关合同或协议约定的时间和金额予以确认。

（十一）所得税

1、采用资产负债表债务法核算所得税。

2、将当期和以前期间应交未交的所得税确认为负债，将已支付的所得税超过应支付的部分确认为资产。

3、递延所得税资产、递延所得税负债的确认

（1）在取得资产、负债时，确定其计税基础。资产、负债的账面价值与其计税基础存在差异的，确认所产生的递延所得税资产或递延所得税负债。

（2）对与子公司、联营企业及合营企业投资相关的可抵扣暂时性差异，同时满足下列条件的，确认相应的递延所得税资产：暂时性差异在可预见的未来很可能转回；未来很可能获得用来抵扣可抵扣暂时性差异的应纳税所得额。

（3）对于能够结转以后年度的可抵扣亏损和税款抵减，以很可能获得用来抵扣可抵扣亏损和税款抵减的未来应纳税所得额为限，确认相应的递延所得税资产。

4、递延所得税资产、递延所得税负债的计量

（1）在计量递延所得税资产和递延所得税负债时，采用与收回资产或清偿债务的预期方式相一致的税率和计税基础。

（2）当期所得税和递延所得税作为所得税费用或收益计入当期损益，但不包括下列情况产生的所得税：企业合并；直接在所有者权益中确认的交易或者事项。与直接计入所有者权益的交易或者事项相关的当期所得税和递延所得税，计入所有者权益。

（3）在计算确定当期所得税（即当期应交所得税）以及递延所得税费用（或收益）的基础上，将两者之和确认为利润表中的所得税费用（或收益），但不包括直接计入所有者权益的交易或事项的所得税影响。

（十二）租赁

1、租赁的识别

在合同开始日，本基金评估合同是否为租赁或者包含租赁，如果合同中一方让渡了在一定期间内控制一项或多项已识别资产使用的权利以换取对价，则该合同为租赁或者包含租

赁。为确定合同是否让渡了在一定期间内控制已识别资产使用的权利，本基金评估合同中的客户是否有权获得在使用期间内因使用已识别资产所产生的几乎全部经济利益，并有权在该使用期间主导已识别资产的使用。

2、本基金作为出租人的会计处理方法

在租赁开始日，本基金将实质上转移了与租赁资产所有权有关的几乎全部风险和报酬的租赁划分为融资租赁，除此之外的均为经营租赁。

经营租赁

本基金在租赁期内各个期间按照直线法将租赁收款额确认为租金收入，发生的初始直接费用予以资本化并按照与租金收入确认相同的基础进行分摊，分期计入当期损益。本基金取得的与经营租赁有关的未计入租赁收款额的可变租赁付款额在实际发生时计入当期损益。

（十三）基金的收益分配政策

每一基金份额享有同等分配权。本基金收益以现金形式分配。本基金的收益分配在符合收益分配条件的情况下每年不得少于一次，收益分配比例不得低于合并后本基金年度可供分配金额的90%。

本基金收益分配方案由基金管理人拟定，并由基金托管人复核。

（十四）重要会计估计及判断

在运用上述会计政策过程中，由于经营活动内在的不确定性，基金管理人需要对无法准确计量的报表项目的账面价值进行判断、估计和假设。这些判断、估计和假设是基于过去的历史经验，并在考虑其他相关因素的基础上做出。实际的结果可能与基金管理人的估计存在差异。

资产负债表日，会计估计中很可能导致未来期间资产、负债账面价值做出重大调整的关键假设和不确定性主要有：

1、无形资产计提摊销

本基金持有的收费权按车流量法计提摊销，当预测的交通流量与实际结果存在重大差异时，对收费权的单位摊销额做出相应调整。本基金需对总预计交通流量做定期复核，若存在重大差异且该差异可能持续存在时，将委托专业机构进行独立的专业交通研究，以确定适当的调整。

2、无形资产减值准备

在考虑无形资产减值问题时需对其可收回金额做出估计。

在对无形资产进行减值测试时，需计算兰海高速广西南宁那南段未来现金流量以确定其可收回金额。基金管理人密切复核有关情况，一旦有迹象表明需要调整相关会计估计的假设，本基金在有关迹象发生的期间做出调整。根据现有经验进行估计的结果可能受业务发展及外部环境等因素的影响，而导致与下一年度的实际结果有所不同。

3、所得税

本基金在正常的经营活动中，有部分交易其最终的税务处理和计算存在一定的不确定性。部分项目是否能够在税前列支需要税收主管机关的审批。如果这些税务事项的最终认定结果同最初估计的金额存在差异，则该差异将对其最终认定期间的当期所得税和递延所得税产生影响。

4、税项

（1）公募基金适用的主要税种及税率

增值税及附加税：公募基金管理人持有不动产资产支持专项计划取得专项计划分配收益，如果属于非保本投资，根据财税2016年36号《营业税改征增值税试点实施办法》和财税[2016]140号《财政部 国家税务总局关于明确金融房地产开发 教育辅助服务等增值税政策的通知》相关规定，即基金管理人取得的非保本收益不征收增值税，相应不缴纳附加税费。

企业所得税：财税[2008]1号《财政部 国家税务总局关于企业所得税若干优惠政策的通知》第二条规定：二、关于鼓励证券投资基金发展的优惠政策（一）对证券投资基金从证券市场中取得的收入，包括买卖股票、债券的差价收入，股权的股息、红利收入，债券的利息收入及其他收入，暂不征收企业所得税。（二）对投资者从证券投资基金分配中取得的收入，暂不征收企业所得税。（三）对证券投资基金管理人运用基金买卖股票、债券的差价收入，暂不征收企业所得税。

（2）专项计划层面适用的主要税种及税率

增值税及附加税费：根据《财政部 税务总局关于资管产品增值税有关问题的通知》（财税[2017]56号）规定：一、资管产品管理人（以下称管理人）运营资管产品过程中发生的增值税应税行为（以下称资管产品运营业务），暂适用简易计税方法，按照3%的征收率缴纳增值税。企业所得税：现有税法规定，对于专项计划等特殊目的实体是否作为企业所得税穿透实体处理并未明确。实务操作中专项计划一般被看作企业所得税穿透实体来处理，即：在专项计划层面不缴纳企业所得税，直接由投资者按相关政策规定缴纳所得税。

（3）不动产项目公司层面适用的主要税种

表：项目公司层面适用的主要税种

税种	计税依据	税率
企业所得税	应纳税所得额	15%
增值税	应纳增值税额	3%（征收率）、9%
城市维护建设税	实际缴纳的增值税税额	7%
教育费附加	实际缴纳的增值税税额	3%
地方教育费附加	实际缴纳的增值税税额	2%

根据《财政部国家税务总局海关总署关于西部大开发税收优惠政策问题的通知（财税[2001]202号）》、《国家税务总局关于深入实施西部大开发战略有关企业所得税问题的公告（2012年第12号）》、《关于延续西部大开发企业所得税政策的公告》（财政部税务总局国家发展改革委公告2020年第23号），自2021年1月1日至2030年12月31日，对设在西部地区的鼓励类产业企业继续享受减按15%的税率征收企业所得税。根据南宁市发展和改革委员会关于反馈若干企业国家鼓励类产业认定意见的复函（南发改函[2025]1298号），本项目经营管理的“兰海高速广西南宁那南段”作为国家高速公路网主干线和西部开发公路干线，符合《产业结构调整指导目录(2024年版)》第一类第二十四项第1条“公路交通网络建设：国家高速公路网项目建设，国省干线改造升级，汽车客货运站、城市公交站，城市公共交通”条款、第5条“公路安全应急保障技术及应用：公路管理服务、公路应急保障体系建设运营车辆安全监控记录系统开发与应用”。因此2025年-2026年期间本项目享受西部大开发税收优惠政策，减按15%的税率征收企业所得税。

根据《财政部 国家税务总局关于全面推开营业税改征增值税试点的通知》（财税〔2016〕36号）之附件2《营业税改征增值税试点有关事项的规定》第一条第（九）项不动产经营租赁服务中规定：“公路经营企业中的一般纳税人收取试点前开工的高速公路的车辆通行费，可以选择适用简易计税方法，减按3%的征收率计算应纳税额。试点前开工的高速公路，是指相关施工许可证明上注明的合同开工日期在2016年4月30日前的高速公路”。项目公司运营的高速公路收取的车辆通行费按3%缴纳增值税，租赁费收入按9%缴纳增值税，城建税和教育费附加按增值税的12%缴纳。

根据《广西壮族自治区财政厅关于免征地方水利建设基金有关事项的通知》（桂财税[2022]11号）规定“一、2022年4月1日至2026年12月31日（所属期），对我区所有征收对象免征地方水利建设基金。”，项目公司假设免税政策延期继续免征，不计算地方水利建设基金。

根据《中华人民共和国房产税暂行条例》（国发〔1986〕90号）规定：第一条 房产税在城市、县城、建制镇和工矿区征收。

根据《国家税务局关于印发《关于土地使用税若干具体问题的补充规定》的通知》（国税地字[1989]第140号）规定：十一、关于对企业的铁路专用线、公路等用地应否征税问题，对企业的铁路专用线、公路等用地，除另有规定者外，在企业厂区（包括生产、办公及生活区）以内的，应照章征收土地使用税；在厂区以外，与社会公用地段未加隔离的，暂免征收土地使用税。

九、可供分配金额测算编制说明

（一）营业总收入

表：营业总收入预测

单位：元

项目	2026 年度预测数	2027 年度预测数
主营业务收入	310,564,615.91	324,361,608.78
其他业务收入	275,229.36	275,229.36
合计	**310,839,845.27**	**324,636,838.14**

主营业务收入系车辆通行费收入，主要根据现行执行的通行费收费标准及未来车流量由评估机构进行预测。中联资产评估集团有限公司作为项目评估机构审阅了招商局重庆交通科研设计院有限公司出具的《交通量预测报告》，在分析其对兰海高速广西南宁那南段通行费收入合理性的基础上，采纳并引用了上述机构对兰海高速广西南宁那南段通行费收入的预测。

其他业务收入为广告经营权的租赁收入，系兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）广告经营权的租赁收入，租赁收入是依据广西北投南南高速公路有限公司与广西北部湾恒信资产经营有限公司签订的《兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）广告经营权租赁合同》进行预测，每年不含税租赁收入为 27.52 万元。

（二）营业成本

营业成本主要包括运营管理费、折旧及摊销、其他运营成本、不可预见费用等。营业成本的明细具体如下：

表：营业成本明细

单位：元

项目	2026 年度预测数	2027 年度预测数

运营管理费	67,987,877.82	71,285,886.87
折旧及摊销	122,530,235.03	127,920,756.07
其他运营成本	100,000.00	100,000.00
不可预见费用	500,000.00	500,000.00
合计	**191,118,112.85**	**199,806,642.94**

1、运营管理费

预测期内，基金管理人委托新恒通公司运营管理兰海高速广西南宁那南段，并签订《运营管理协议》，协议规定运营管理费主要系应付新恒通公司的运营管理成本、养护管理费、浮动运营管理费。运营管理费明细情况如下：

表：运营管理费明细

单位：元

项目	2026 年度预测数	2027 年度预测数
运营管理费	67,987,877.82	71,285,886.87
其中：基本管理费	51,887,977.82	54,191,086.87
养护成本	16,099,900.00	17,094,800.00
浮动运营管理费	0.00	0.00

2、折旧及摊销

折旧及摊销主要包括高速公路收费权摊销以及固定资产折旧。可供分配金额测算报告根据不动产项目公司现行会计政策预测。

3、其他运营成本

项目公司票据印刷费用，预测每年支付 10 万元。

4、不可预见费用

预测每年 50 万。

（三）税金及附加

本基金的税金及附加主要包括城市维护建设税、教育费附加、地方教育附加以及资产支持专项计划收到借款利息收入产生的增值税金相关的税金及附加等。预测期内税金及附加的发生额分别如下：

表：税金及附加明细

单位：元

项目	2026 年度预测数	2027 年度预测数
城市维护建设税	1,124,004.50	1,170,718.88
教育费附加及地方教育附加	802,860.36	836,227.78
资产支持专项计划利息收入增值税及附加	6,715,497.97	6,968,936.56

印花税	491,534.14	300.00
合计	**9,133,896.97**	**8,976,183.22**

（四）管理费用

管理费用主要系公募基金层面和专项计划层面初始登记费、审计、评估、交易税费、信息披露等相关税金及费用，依据对预测期间预计发生专业服务费的类型和市场询价进行预测，预测每年 120 万元。

（五）管理人报酬及托管费

管理人报酬及托管费主要包括资产支持专项计划和公募基金的管理费以及托管费。

表：管理人报酬及托管费明细

单位：元

项目	2026 年度预测数	2027 年度预测数
管理人报酬	4,463,768.40	4,209,147.10
托管费	223,188.42	210,457.35

1、管理人报酬

管理人报酬包含需支付给基金管理人和计划管理人的管理费。

2、托管费

托管费包含需支付给基金托管人、计划托管人的托管费。

（六）营业外支出

表：营业外支出

单位：元

项目	2026 年度预测数	2027 年度预测数
非流动资产报废损失	1,357,390.33	-

根据项目公司日常经营活动可能产生的固定资产报废损失情况预测，预计 2026 年报废一批固定资产，假设固定资产的净额作为报废损失金额。

（七）所得税费用

根据不动产项目公司预测期内的税前利润，在考虑了可抵扣的利息支出等后，所得税费用预测如下：

表：所得税费用明细

单位：元

项目	2026 年度预测数	2027 年度预测数
当期所得税费用	10,565,231.93	12,313,154.94

（八）应收和应付项目的变动

表：应收和应付项目的变动

单位：元

项目	2026 年度预测数	2027 年度预测数
应收和应付项目的变动	-1,103,981.32	266,403.61

（九）资本性支出

不动产项目公司的资本性支出主要包括配备运营所需的固定资产的更新性资本性支出及扩张性资本性支出、无形资产大修费用。预测期内资本性支出预测如下：

表：资本性支出预测

单位：元

项目	2026 年度预测数	2027 年度预测数
资本性支出	-5,066,100.00	-610,100.00

本基金按照预测期间内资本性支出将在当期完成支付。

十、关键假设的敏感性分析

可供分配金额预测报告中的可供分配金额预测是基于多项假设进行的，并可能受多项风险因素的影响。鉴于未来事项不可预测，因此，可供分配金额预测报告中的预测数据可能存在不确定性及偏差。

为使本基金单位持有人评估部分而非全部假设对可供分配金额的影响，下表针对营业收入和营业成本（付现成本，不包含折旧摊销，下同）等关键假设进行了敏感性分析，以说明在其他假设保持不变的情况下，该关键假设对可供分配金额的影响。

该敏感性分析，仅仅是在其他假设条件不变的前提下，考虑关键假设变动对可供分配金额的影响，实际上，假设条件的变动是紧密相关的，关键假设的变动亦可能引起其他假设条件发生变动，且变动的影响可能是相互抵消或者放大。因此，针对单项假设进行的敏感性分析未必能够与该假设相应的可供分配金额预测结果相匹配。

预测期内，通行费收入变动对可供分配金额预测的敏感度分析结果如下：

表：2026 年敏感度分析

单位：元

项目	变动	调整前可供分配金额	调整后可供分配金额	变动（%）
收入	+5%	213,248,660.11	224,383,426.40	5.22
收入	-5%	213,248,660.11	202,135,215.21	-5.21

表：2027 年敏感度分析

单位：元

项目	变动	调整前可供分配金额	调整后可供分配金额	变动（%）
收入	+5%	225,498,312.27	236,822,045.57	5.02
收入	-5%	225,498,312.27	214,195,863.02	-5.01

十一、影响可供分配金额测算结果实现的主要风险因素

本基金合并可供分配金额测算表已综合考虑各方面因素，并遵循了谨慎性原则。但由于本合并可供分配金额测算表所依据的各种假设具有不确定性，本基金提醒投资者进行投资决策时不应过于依赖该项资料，并注意以下有关风险的影响。

（一）高速公路收费政策风险

本基金投资的不动产项目依赖于高速公路经营的高速公路收费权，收费标准、收费时限受法律法规及政策影响较大，可能由于中央或地方政府相关政策法规的变化，造成收费标准的降低、收费时限的缩短或减少，如免收通行费的国家法定节假日增加、特殊事件或特殊时期下免费通行政策等，造成不动产项目未来价值的降低，对基金净值造成负面影响。

基金管理人将密切跟踪宏观政策走向与行业政策动态，持续聚焦政策调整可能引发的市场波动及潜在风险，严格遵循监管要求与基金合同约定，保障基金资产的稳健运作，维护基金份额持有人的合法权益。

（二）项目公司运营净收入波动风险

本基金的基础资产现金流最终主要来源于项目公司所持兰海高速广西南宁那南段的车辆通行费收入。在基金存续期内，若兰海高速广西南宁那南段车流量出现大幅下降及其他因素导致高速公路资产无法正常运营等情况时，可能会对项目公司所持高速公路通行费收入的现金流产生不利影响。

同时，兰海高速广西南宁那南段同一区域内其他运输方式（如铁路等方式）的竞争对车流量的替代性分流影响和新建平行高速公路与现有平行国道的车流量分流影响，均会对兰海高速广西南宁那南段的车流量和通行费收入造成不利影响。

兰海高速广西南宁那南段公司运营期间出于保障公路正常运营、公路政策调整等的需要，有可能面临资本化支出增多等情况导致项目公司运营成本增加，对运营现金流产生不利影响。

原始权益人承诺自愿放弃所持有的本基金份额在对应年度的全部或部分可供分配金额，优先保障其他基金份额持有人分红收益，详见本招募说明书“第二章 不动产项目”之“第一节 不动产项目概况”之“十、不动产项目所在区域竞争情况”。

十二、存续期内部收益率（IRR）

（一）项目分派率预测

基于以上可供分配金额预测报告的假设参数，以 23.52 亿元为募集资金底数，2026 年度和 2027 年度的分派率分别约为【9.07】%和【9.59】%，内部收益率（IRR）为【6.21】%。截至评估基准日的 10 年期国债收益率【1.85】%，符合《上海证券交易所公开募集不动产投资信托基金（REITs）规则适用指引》第二十条“不动产项目主要依托收费收入的，基金存续期内部收益率（IRR）原则上不低于评估基准日 10 年期国债收益率上浮 300 个基点”的要求。

（二）项目全周期内部收益率（IRR）预测

假设本基金拟发售份额总额为【3】亿份，基于全周期预测收入现金流和可供分配金额测算报告的相关假设，对基金的价格进行测算分析（假设基金存续内不发生扩募情形）：如按照基金可供分配金额测算报告预测的基金募集规模 23.52 亿元测算，则初始基金份额认购价格约为 7.841 元/份，全周期 IRR 为 6.21%。

上述预测结果是基于收入、成本、设立日、派息频率等多种假设、从本基金全周期投资的角度测算得到的，所依据的各种假设具有不确定性和不完整性，投资者进行投资决策时不应过于依赖该部分资料，应充分关注投资本基金的风险，审慎作出投资决策；高速公路项目经营情况存在一定波动性，如未来兰海高速广西南宁那南段的实际收入或支出相对于预测发生波动，则对应内部收益率亦将发生变动；投资者通过二级市场买卖基金份额，其交易价格与实际价值可能存在偏离，亦可能导致投资者获取的内部收益率发生波动。

第四章 治理机制与运营管理安排

第一节 不动产基金治理机制

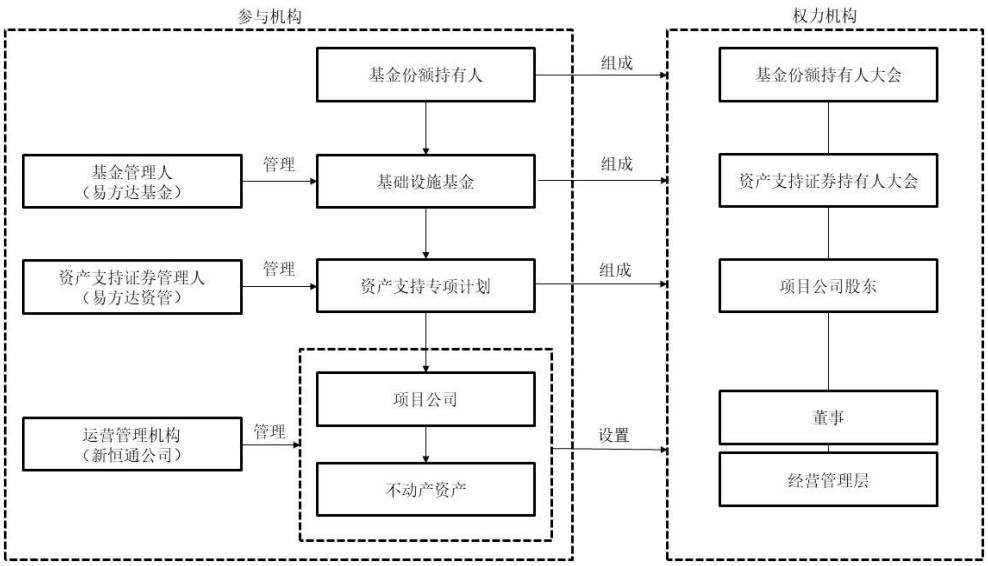
不动产基金采用“公募基金+资产支持证券”的产品结构。不动产基金通过资产支持证券和项目公司等特殊目的载体取得不动产项目完全所有权或经营权利。

基金层面，通过《基金合同》约定基金份额持有人大会的决策权限与议事规则、《基金合同》当事人的权利义务。此外，基金管理人内部设立 REITs 投资部主要负责公募 REITs 业务推进及 REITs 产品发行、投资、运营、研究、风险管理等工作，设立基础设施资产管理委员会（以下简称“基础设施管委会”）负责对不动产基金重大事项的审批决策。

专项计划层面，在不动产基金作为单一不动产资产支持证券持有人期间内，计划管理人根据《标准条款》的约定按照基金管理人（代表基金的利益）事先作出的“专项计划直接决议”或其他书面形式的指示，行使及履行其作为项目公司股东依据项目公司章程及/或中国法律规定所享有及承担的股东权利及/或职责。

一、基金整体治理架构概述

图：基金整体治理架构图



二、基金层面治理安排

（一）基金份额持有人大会

基金份额持有人大会由基金份额持有人组成，基金份额持有人的合法授权代表有权代表基金份额持有人出席会议并表决。除法律法规规定或《基金合同》另有约定外，基金份额持有人持有的每一基金份额拥有平等的投票权。

本基金份额持有人大会不设日常机构。若将来法律法规对基金份额持有人大会另有规定的，以届时有效的法律法规为准。

1、召开事由

（1）当出现或需要决定下列事由之一的，应当召开基金份额持有人大会，但法律法规、中国证监会另有规定或《基金合同》另有约定的除外：

1）更换基金管理人；

2）更换基金托管人；

3）转换基金运作方式；

4）提高基金管理人、基金托管人的报酬标准，但法律法规或中国证监会另有规定的除外；

5）变更基金类别；

6）本基金与其他基金的合并；

7）变更基金份额持有人大会程序；

8）基金管理人或基金托管人要求召开基金份额持有人大会；

9）终止基金上市，但因基金不再具备上市条件而被上海证券交易所终止上市或本基金连续两年未按照法律法规进行收益分配，基金管理人申请基金终止上市的除外；

10）单独或合计持有本基金总份额 10%以上（含 10%）基金份额的基金份额持有人（以基金管理人收到提议当日的基金份额计算，下同）就同一事项书面要求召开基金份额持有人大会；

11）对本基金的投资目标、投资范围、投资策略等作出重大调整；

12）本基金进行扩募；

13）本基金收购原始不动产项目后，对金额超过基金净资产 20%的不动产项目或不动产资产支持证券的购入或出售（金额是指连续 12 个月内累计发生金额）；

14）本基金成立后，金额超过基金净资产 5%的关联交易（金额是指连续 12 个月内累计发生金额）；

15）除《基金合同》另有约定外，提前终止《基金合同》或延长《基金合同》期限；

16）除《基金合同》约定解聘外部管理机构的法定情形外，解聘、更换外部管理机构；

17）决定不动产资产根据国家或相关部门出台的相关鼓励或倡导性规定、政策减免车辆通行费，但通过原始权益人或其关联方申请相关部门就减免事宜给予项目公司补偿或其他方

式可使得对应期间项目公司不会因此减少收入导致本基金可供分配金额下降的除外；

18）对《基金合同》当事人权利和义务产生重大影响的其他事项；

19）法律法规、《基金合同》或中国证监会规定的其他应当召开基金份额持有人大会的事项。

（2）在法律法规规定和《基金合同》约定的范围内且对基金份额持有人利益无实质性不利影响的前提下，以下情况可由基金管理人和基金托管人协商后修改，不需召开基金份额持有人大会：

1）法律法规要求增加的基金费用的收取和其他应由基金、专项计划等特殊目的载体承担的费用的收取；

2）调整有关基金认购、基金交易、非交易过户、转托管等业务的规则；

3）增加、减少或调整基金份额类别设置及对基金份额分类办法、规则进行调整；

4）因相应的法律法规、交易所或登记机构的相关业务规则发生变动而应当对《基金合同》进行修改；

5）对《基金合同》的修改对基金份额持有人利益无实质性不利影响或修改不涉及《基金合同》当事人权利义务关系发生重大变化；

6）履行相关程序后，基金推出新业务或服务；

7）若上交所、中国结算增加了基金上市交易、份额转让的新功能，基金管理人在履行相关程序后增加相应功能；

8）基金管理人因第三方服务机构（外部管理机构除外）提供服务时存在违法违规或其他损害基金份额持有人利益的行为而解聘上述机构；

9）在发生外部管理机构法定解任情形时解聘外部管理机构并选聘新任运营管理机构，或根据实际情况对《运营管理协议》进行调整的，从而对《基金合同》及相关文件进行相应修改；

10）以下《基金合同》终止事由发生时，如法律法规未要求召开基金份额持有人大会的，经基金管理人和基金托管人协商一致并履行其他相关程序后，可终止《基金合同》，不需召开基金份额持有人大会：

（a）本基金通过全部专项计划持有的全部不动产项目在《基金合同》期限届满前全部变现，且连续六十个工作日未成功购入新的不动产项目的；

（b）在《基金合同》生效之日起 6 个月内广西北投高速公路专项计划未能设立或未能

在相关主管部门完成备案；

（c）本基金投资的全部专项计划发生相应专项计划文件中约定的事件导致全部专项计划终止且在六十个工作日内仍未能成功购入其他专项计划的资产支持证券；

（d）本基金未能在《基金合同》生效之日起 6 个月内成功购入首个不动产项目；

（e）本基金投资的全部不动产项目出现无法维持正常、持续运营，难以再产生持续、稳定现金流的情形时；

11）不动产项目经营权期限延长的，《基金合同》期限相应延长；

12）按照法律法规和《基金合同》规定不需召开基金份额持有人大会的其他情形。

（3）在法律法规规定和《基金合同》约定的范围内且对基金份额持有人利益无实质性不利影响的前提下，以下情况可由基金管理人自行决定，不需召开基金份额持有人大会：

1）发生下列情形之一，基金管理人解聘外部管理机构：

（a）外部管理机构专业资质、人员配备等发生重大不利变化导致外部管理机构已无法继续履职；

（b）外部管理机构因故意或重大过失给不动产基金造成重大损失，包括但不限于本基金发生损失金额达到或超过项目公司上一年度经审计营业收入的 10%；

（c）外部管理机构依法解散、被依法撤销、被依法宣告破产或者出现重大违法违规行为；

（d）中国证监会规定的其他情形（如有，包括但不限于：监管机构对外部管理机构服务资质提出新的规定或要求，外部管理机构不符合该等规定或要求）。

发生前述法定解聘情形的，基金管理人应立即向外部管理机构发送书面解聘通知，并可在上述法定解聘情形发生之日起 6 个月内选聘新任运营管理机构。

2）按照法律法规和《基金合同》规定不需召开基金份额持有人大会的其他情形。

2、会议召集人及召集方式

（1）提案人：基金管理人、基金托管人、单独或合计代表基金份额 10%以上（含 10%）的基金份额持有人和法律法规规定的其他主体（如有）。

提案人可以提出基金份额持有人大会的相关议案。

除法律法规规定或《基金合同》另有约定外，基金份额持有人大会由基金管理人召集。

（2）基金管理人未按规定召集或不能召集时，由基金托管人召集。

（3）基金托管人认为有必要召开基金份额持有人大会的，应当向基金管理人提出书面

提议。基金管理人应当自收到书面提议之日起 10 日内决定是否召集，并书面告知基金托管人。基金管理人决定召集的，应当自出具书面决定之日起 60 日内召开；基金管理人决定不召集，基金托管人仍认为有必要召开的，应当由基金托管人自行召集，并自出具书面决定之日起 60 日内召开并告知基金管理人，基金管理人应当配合。

（4）代表基金份额 10%以上（含 10%）的基金份额持有人就同一事项书面要求召开基金份额持有人大会，应当向基金管理人提出书面提议。基金管理人应当自收到书面提议之日起 10 日内决定是否召集，并书面告知提出提议的基金份额持有人代表和基金托管人。基金管理人决定召集的，应当自出具书面决定之日起 60 日内召开；基金管理人决定不召集，单独或合计代表基金份额 10%以上（含 10%）的基金份额持有人仍认为有必要召开的，应当向基金托管人提出书面提议。基金托管人应当自收到书面提议之日起 10 日内决定是否召集，并书面告知提出提议的基金份额持有人代表和基金管理人；基金托管人决定召集的，应当自出具书面决定之日起 60 日内召开并告知基金管理人，基金管理人应当配合。

（5）单独或合计代表基金份额 10%以上（含 10%）的基金份额持有人就同一事项要求召开基金份额持有人大会，而基金管理人、基金托管人都不召集的，单独或合计代表基金份额 10%以上（含 10%）的基金份额持有人有权自行召集，并至少提前 30 日报中国证监会备案。基金份额持有人依法自行召集基金份额持有人大会的，基金管理人、基金托管人应当配合，不得阻碍、干扰。

（6）基金份额持有人会议的召集人负责选择确定开会时间、地点、方式和权益登记日。

3、召开基金份额持有人大会的通知时间、通知内容、通知方式

（1）召开基金份额持有人大会，召集人应于会议召开前 30 日，在规定媒介公告。基金份额持有人大会通知应至少载明以下内容：

1）会议召开的时间、地点和会议形式；

2）会议拟审议的事项、议事程序和表决方式；

3）有权出席基金份额持有人大会的基金份额持有人的权益登记日；

4)授权委托证明的内容要求(包括但不限于代理人身份,代理权限和代理有效期限等)、送达时间和地点；

5）会务常设联系人姓名及联系电话；

6）出席会议者必须准备的文件和必须履行的手续；

7）召集人需要通知的其他事项。

（2）采取通讯开会方式并进行表决的情况下，由会议召集人决定在会议通知中说明本次基金份额持有人大会所采取的具体通讯方式、委托的公证机关及其联系方式和联系人、表决意见寄交的截止时间和收取方式。

（3）如召集人为基金管理人，还应另行书面通知基金托管人到指定地点对表决意见的计票进行监督；如召集人为基金托管人，则应另行书面通知基金管理人到指定地点对表决意见的计票进行监督；如召集人为基金份额持有人，则应另行书面通知基金管理人和基金托管人到指定地点对表决意见的计票进行监督。基金管理人或基金托管人拒不派代表对表决意见的计票进行监督的，不影响表决意见的计票效力。

4、基金份额持有人出席会议的方式

基金份额持有人大会可通过现场开会方式、通讯开会方式或法律法规和监管机关允许的其他方式召开，会议的召开方式由会议召集人确定。

（1）现场开会。由基金份额持有人本人出席或以代理投票授权委托证明委派代表出席，现场开会时基金管理人和基金托管人的授权代表应当列席基金份额持有人大会，基金管理人或基金托管人不派代表列席的，不影响表决效力。现场开会同时符合以下条件时，可以进行基金份额持有人大会议程：

1）亲自出席会议者持有基金份额的凭证、受托出席会议者出具的委托人持有基金份额的凭证及委托人的代理投票授权委托证明符合法律法规、《基金合同》和会议通知的规定，并且持有基金份额的凭证与基金管理人持有的登记资料相符；

2）经核对，汇总到会者出示的在权益登记日持有基金份额的凭证显示，有效的基金份额不少于本基金在权益登记日基金总份额的二分之一（含二分之一）。若到会者在权益登记日代表的有效的基金份额少于本基金在权益登记日基金总份额的二分之一，召集人可以在原公告的基金份额持有人大会召开时间的 3 个月以后、6 个月以内，就原定审议事项重新召集基金份额持有人大会。重新召集的基金份额持有人大会到会者在权益登记日代表的有效的基金份额应不少于本基金在权益登记日基金总份额的三分之一（含三分之一）。

（2）通讯开会。通讯开会系指基金份额持有人将其对表决事项的投票以书面方式或基金份额持有人大会公告载明的其他方式在表决截止日以前送达至召集人指定的地址。通讯开会应以书面方式或基金份额持有人大会公告载明的其他方式进行表决。

在同时符合以下条件时，通讯开会的方式视为有效：

1）会议召集人按《基金合同》约定公布会议通知后，在 2 个工作日内连续公布相关提

示性公告；

2）召集人按《基金合同》约定通知基金托管人（如果基金托管人为召集人，则为基金管理人）到指定地点对表决意见的计票进行监督。会议召集人在基金托管人（如果基金托管人为召集人，则为基金管理人）和公证机关的监督下按照会议通知规定的方式收取基金份额持有人的表决意见；基金托管人或基金管理人经通知不参加收取表决意见的，不影响表决效力；

3）本人直接出具表决意见或授权他人代表出具表决意见的，基金份额持有人所持有的基金份额不小于在权益登记日基金总份额的二分之一（含二分之一）；若本人直接出具表决意见或授权他人代表出具表决意见基金份额持有人所持有的基金份额小于在权益登记日基金总份额的二分之一，召集人可以在原公告的基金份额持有人大会召开时间的 3 个月以后、6 个月以内，就原定审议事项重新召集基金份额持有人大会。重新召集的基金份额持有人大会应当有代表三分之一以上（含三分之一）基金份额的持有人直接出具表决意见或授权他人代表出具表决意见；

4）上述第 3）项中直接出具表决意见的基金份额持有人或受托代表他人出具表决意见的代理人，同时提交的持有基金份额的凭证、受托出具表决意见的代理人出具的委托人持有基金份额的凭证及委托人的代理投票授权委托证明符合法律法规、《基金合同》和会议通知的规定，并与基金登记机构记录相符。

（3）在不与法律法规冲突的前提下，基金份额持有人大会可通过网络、电话或其他方式召开，基金份额持有人可以采用书面、网络、电话、短信或其他方式进行表决，具体方式由会议召集人确定并在会议通知中列明。

（4）在不与法律法规冲突的前提下，基金份额持有人授权他人代为出席会议并表决的，授权方式可以采用书面、网络、电话、短信或其他方式，具体方式在会议通知中列明。

（5）召集人应当提供网络投票和其他合法方式为基金份额持有人行使投票权提供便利，具体方式由会议召集人确定并在会议通知中列明。

5、议事内容与程序

（1）议事内容及提案权

议事内容为关系基金份额持有人利益的重大事项，如《基金合同》的重大修改、决定终止《基金合同》、更换基金管理人、更换基金托管人、与其他基金合并、法律法规及《基金合同》规定的其他事项以及会议召集人认为需提交基金份额持有人大会讨论的其他事项。

基金份额持有人大会的召集人发出召集会议的通知后，对原有提案的修改应当在基金份额持有人大会召开前及时公告。

本基金就扩募、项目购入或出售等重大事项召开基金份额持有人大会的，相关信息披露义务人应当依法公告持有人大会事项，披露相关重大事项的详细方案及法律意见书等文件，方案内容包括但不限于：交易概况、交易标的及交易对手方的基本情况、交易标的定价方式、交易主要风险、交易各方声明与承诺等。涉及扩募的，还应当披露扩募发售价格确定方式。

本基金存续期间拟购入不动产项目的，应当按照《运作办法》第四十条相关规定履行变更注册等程序。需提交基金份额持有人大会投票表决的，应当事先履行变更注册程序。

本基金存续期间拟购入不动产项目的标准和要求、战略配售安排、尽职调查要求、信息披露等应当与本基金首次发售要求一致，中国证监会认定的情形除外。

基金份额持有人大会不得对未事先公告的议事内容进行表决。

（2）议事程序

1）现场开会

在现场开会的方式下，首先由大会主持人按照下列第 7 条规定程序确定和公布监票人，然后由大会主持人宣读提案，经讨论后进行表决，并形成大会决议。大会主持人为基金管理人授权出席会议的代表，在基金管理人授权代表未能主持大会的情况下，由基金托管人授权其出席会议的代表主持；如果基金管理人授权代表和基金托管人授权代表均未能主持大会，则由出席大会的基金份额持有人和代理人所持表决权的二分之一以上（含二分之一）选举产生一名基金份额持有人作为该次基金份额持有人大会的主持人。基金管理人和基金托管人拒不出席或主持基金份额持有人大会，不影响基金份额持有人大会作出的决议的效力。

会议召集人应当制作出席会议人员的签名册。签名册载明参加会议人员姓名（或单位名称）、身份证明文件号码、持有或代表有表决权的基金份额、委托人姓名（或单位名称）和联系方式等事项。

2）通讯开会

在通讯开会的情况下，首先由召集人提前 30 日公布提案，在所通知的表决截止日期后 2 个工作日内在公证机关监督下由召集人统计全部有效表决，在公证机关监督下形成决议。

6、表决

除法律法规规定或《基金合同》另有约定外，基金份额持有人所持每份基金份额享有同等表决权。其中，若基金份额持有人与表决事项存在《企业会计准则第 36 号——关联方披

露》及基金监管规定界定的关联关系时，应当回避表决，其所持基金份额不计入有表决权的基金份额总数。为免疑义，与外部管理机构存在关联关系的基金份额持有人就解聘、更换外部管理机构事项无需回避表决，中国证监会认可的特殊情形除外。

基金份额持有人大会决议分为一般决议和特别决议：

（1）一般决议，一般决议须经参加大会的基金份额持有人或其代理人所持表决权的二分之一以上（含二分之一）通过方为有效；除下列第（2）项所规定的须以特别决议通过事项以外的其他事项均以一般决议的方式通过。

（2）特别决议，特别决议应当经参加大会的基金份额持有人或其代理人所持表决权的三分之二以上（含三分之二）通过方可做出。除法律法规、监管机构另有规定或《基金合同》另有约定外，涉及如下事项须经特别决议通过方为有效：

1）转换基金运作方式；

2）本基金与其他基金合并；

3）更换基金管理人或者基金托管人；

4）终止《基金合同》；

5）对本基金的投资目标和投资策略等作出重大调整；

6）本基金以首次发售募集资金收购不动产项目后，金额占基金净资产 50%及以上的不动产项目或不动产资产支持证券购入或出售（金额是指连续 12 个月内累计发生金额）；

7）金额占基金净资产 50%及以上的扩募（金额是指连续 12 个月内累计发生金额）；

8）本基金成立后发生的金额占基金净资产 20%及以上的关联交易（金额是指连续 12 个月内累计发生金额）；

9）须以特别决议方式通过的其他事项。

基金份额持有人大会采取记名方式进行投票表决。

采取通讯方式进行表决时，除非在计票时有充分的相反证据证明，否则提交符合会议通知中规定的确认投资人身份文件的表决视为有效出席的投资人，表面符合会议通知规定的表决意见视为有效表决，表决意见模糊不清或相互矛盾的视为弃权表决，但应当计入出具表决意见的基金份额持有人所代表的基金份额总数。

基金份额持有人大会的各项提案或同一项提案内并列的各项议题应当分开审议、逐项表决。

7、计票

（1）现场开会

1）如大会由基金管理人或基金托管人召集，基金份额持有人大会的主持人应当在会议开始后宣布在出席会议的基金份额持有人和代理人中选举两名基金份额持有人代表与大会召集人授权的一名监督员共同担任监票人；如大会由基金份额持有人自行召集或大会虽然由基金管理人或基金托管人召集，但是基金管理人或基金托管人未出席大会的，基金份额持有人大会的主持人应当在会议开始后宣布在出席会议的基金份额持有人中选举三名基金份额持有人代表担任监票人。基金管理人或基金托管人不出席大会的，不影响计票的效力。

2）监票人应当在基金份额持有人表决后立即进行清点并由大会主持人当场公布计票结果。

3）如果会议主持人或基金份额持有人或代理人对于提交的表决结果有怀疑，可以在宣布表决结果后立即对所投票数要求进行重新清点。监票人应当进行重新清点，重新清点以一次为限。重新清点后，大会主持人应当当场公布重新清点结果。

4）计票过程应由公证机关予以公证，基金管理人或基金托管人拒不出席大会的，不影响计票的效力。

（2）通讯开会

在通讯开会的情况下，计票方式为：由大会召集人授权的两名监督员在基金托管人授权代表（若由基金托管人召集，则为基金管理人授权代表）的监督下进行计票，并由公证机关对其计票过程予以公证。基金管理人或基金托管人拒派代表对表决意见的计票进行监督的，不影响计票和表决结果。

8、生效与公告

基金份额持有人大会的决议，召集人应当自通过之日起 5 日内报中国证监会备案。

基金份额持有人大会的决议自表决通过之日起生效。

基金份额持有人大会决议自生效之日起 2 日内按规定在规定媒介上公告。召集人应当聘请律师事务所对持有人大会相关事项出具法律意见，并与基金份额持有人大会决议一并披露。

基金管理人、基金托管人和基金份额持有人应当执行生效的基金份额持有人大会的决议。生效的基金份额持有人大会决议对全体基金份额持有人、基金管理人、基金托管人均有约束力。基金管理人、基金托管人依据基金份额持有人大会生效决议行事的后果由全体基金份额持有人承担。

9、其他说明

本部分关于基金份额持有人大会召开事由、召开条件、议事程序、表决条件等规定，凡是直接引用法律法规的部分，如将来法律法规修改导致相关内容被取消或变更的，基金管理人经与基金托管人协商一致并提前公告后，可直接对本部分内容进行修改和调整，无需召开基金份额持有人大会审议。

（二）基金管理人不动产基金治理机制

基础设施管委会是基金管理人不动产投资信托基金的内部投资决策机构。

1、基础设施管委会的组成

基础设施管委会成员由基金管理人依据基金管理人的内部相关制度任命，并根据业务发展需要和委员会成员的能力胜任情况由基金管理人依据内部决策流程不定期更换。

基础设施管委会的人员构成如下：

主席：

马骏先生，简历见“附件九：本次发行参与机构的基本情况”之“一、基金管理人”之“（三）主要人员情况”。

成员：

范岳先生，简历见“附件九：本次发行参与机构的基本情况”之“一、基金管理人”之“（三）主要人员情况”。

胡剑先生，简历见“附件九：本次发行参与机构的基本情况”之“一、基金管理人”之“（三）主要人员情况”。

周军先生，易方达基金管理有限公司投资合规部总经理、运营合规部总经理。

刘炜先生，易方达资产管理有限公司总经理。

金标先生，易方达基金管理有限公司 REITs 投资部负责人。

2、基础设施管委会职责：

（1）审议并通过公募 REITs 相关业务制度及其修订内容；

（2）审议确定公募 REITs 业务方向、投资策略、风险识别与评价体系，制定必要的资产入池标准及风险控制指标，并明确相应风险控制要求；

（3）对投资人员的任职资格进行审议；

（4）审议决定公募 REITs 的立项、项目申报，经公司产品与业务管理联席委员会审议及履行公司审批程序后推进基金产品上报及发行；

（5）审议所有需提交至公募 REITs 基金份额持有人大会表决的事项；

（6）决定其他无需基金份额持有人大会表决的与投资运营相关的重大事项；

（7）组织对公募 REITs 投资绩效与风险进行回顾与评价；

（8）基础设施管委会或主席认为需经基础设施管委会审议的其他事项。

3、基础设施管委会议事规则

根据基金管理人的内部相关制度，基础设施管委会委员每人享有一票表决权。除制度另有规定外，基础设施管委会会议作出的决议须经代表三分之二以上表决权同意且主席投同意票方能通过。

表决方式可采用现场表决、通讯表决或两者结合的方式进行，未能现场参会的委员应采用通讯表决的方式进行表决。

（三）基金管理人的权利与义务

1、根据《基金法》《运作办法》《基础设施基金指引》及其他有关规定，基金管理人的权利包括但不限于：

（1）依法募集资金；

（2）自《基金合同》生效之日起，根据法律法规和《基金合同》独立运用并管理基金财产；

（3）按照有关规定运营管理不动产项目；

（4）依照《基金合同》收取基金管理费以及法律法规规定或中国证监会批准的其他费用；

（5）销售基金份额；

（6）按照规定召集基金份额持有人大会；

（7）依据《基金合同》及有关法律规定监督基金托管人，如认为基金托管人违反了《基金合同》及国家有关法律规定，应呈报中国证监会和其他监管部门，并采取必要措施保护基金投资人的利益；

（8）在基金托管人更换时，提名新的基金托管人；

（9）选择、更换基金销售机构，对基金销售机构的相关行为进行监督和处理；

（10）担任或委托其他符合条件的机构担任基金登记机构办理基金登记业务并获得《基金合同》规定的费用；

（11）依据《基金合同》及有关法律规定决定基金收益的分配方案；

（12）依照法律法规为基金的利益直接或间接对相关投资标的行使相关权利，包括但不限于：

1）不动产资产支持证券持有人享有的权利：决定专项计划扩募、决定延长专项计划期限或提前终止专项计划、决定修改专项计划法律文件重要内容；

2）项目公司股东享有的权利：决定公司的经营方针和投资计划、选择和更换非由职工代表担任的董事和监事、审议批准公司执行董事的报告、审议批准公司的年度财务预算方案和决算方案等；

（13）除规定应由基金份额持有人大会决议的情形外决定连续 12 个月内累计金额占基金净资产 20%及以下的不动产项目或不动产资产支持证券的购入或出售事项；

（14）制订、决定、实施及调整本基金直接或间接对外借入款项；

（15）决定调整外部管理机构的报酬标准；

（16）决定连续 12 个月内累计金额未超过本基金净资产 5%的关联交易；

（17）在法律法规允许的前提下，为基金的利益依法为基金进行融资，决定基金债务杠杆方案的设置；

（18）以基金管理人的名义，代表基金份额持有人的利益行使诉讼权利或者实施其他法律行为；

（19）依照法律法规选择、更换律师事务所、会计师事务所、证券经纪商、财务顾问、评估机构或其他为基金提供服务的外部机构；

（20）设立专门的子公司承担不动产运营管理职责，或委托外部管理机构管理不动产项目的，派员负责项目公司财务管理，监督、检查外部管理机构履职情况，基金管理人依法应当承担的责任不因委托而免除；

（21）发生外部管理机构法定解聘情形的，解聘外部管理机构；

（22）更换外部管理机构时，提名或根据《基金合同》约定选聘新的外部管理机构；

（23）在符合有关法律、法规的前提下，制订和调整有关基金认购、非交易过户等业务规则；

（24）对潜在投资标的开展投资可行性分析、尽职调查和资产评估等工作，将相关议题提交基金份额持有人大会表决，并根据持有人大会决议实施基金扩募；

（25）对相关资产进行购入或出售可行性分析和资产评估，并就需要召开基金份额持有人大会进行表决的事项召开基金份额持有人大会；

（26）在符合有关法律、法规的前提下，制订、实施及调整有关基金直接或间接对外借款方案；

（27）法律法规及中国证监会规定的和《基金合同》约定的其他权利。

2、根据《基金法》《运作办法》《基础设施基金指引》及其他有关规定，基金管理人的义务包括但不限于：

（1）依法募集资金，办理或者委托经中国证监会认定的其他机构代为办理基金份额的发售、扩募和登记等事宜；

（2）办理基金备案和基金上市所需手续；

（3）自《基金合同》生效之日起，以诚实信用、谨慎勤勉的原则管理和运用基金财产；

（4）配备足够的具有专业资格的人员进行基金投资分析、决策、运营，以专业化的经营方式管理和运作基金财产；

（5）建立健全内部风险控制、监察与稽核、财务管理及人事管理等制度，保证所管理的基金财产和基金管理人的财产相互独立，对所管理的不同基金分别管理，分别记账，进行证券投资；

（6）除依据《基金法》《基金合同》及其他有关规定外，不得利用基金财产为自己及任何第三人谋取利益，不得委托第三人运作基金财产；

（7）依法接受基金托管人的监督；

（8）采取适当合理的措施使计算基金份额认购和注销价格的方法符合《基金合同》等法律文件的规定，按有关规定计算并公告基金净资产信息；

（9）在本基金网下询价阶段，根据网下投资者报价确定基金份额认购价格；

（10）进行基金会计核算并编制基金财务会计报告；

（11）编制不动产基金定期报告与临时报告，并应当按照法律法规、企业会计准则及中国证监会相关规定进行资产负债确认计量，编制不动产基金中期与年度合并及单独财务报表，财务报表至少包括资产负债表、利润表、现金流量表、所有者权益变动表及报表附注；

（12）严格按照《基金法》《基金合同》及其他有关规定，履行信息披露及报告义务；

（13）保守基金商业秘密，不得泄露基金投资计划、投资意向等。除《基金法》《基金合同》及其他有关规定另有规定外，在基金信息公开披露前应予保密，不得向他人泄露，但向监管机构、司法机关或因审计、法律等外部专业顾问提供服务而向其提供的情况除外；

（14）按《基金合同》的约定确定基金收益分配方案，及时向基金份额持有人分配基金

收益；

（15）依据《基金法》《基金合同》及其他有关规定召集基金份额持有人大会或配合基金托管人、基金份额持有人依法召集基金份额持有人大会；

（16）按规定保存基金财产管理业务活动的会计账册、报表、记录和其他相关资料 20 年以上；

（17）确保需要向基金投资人提供的各项文件或资料在规定时间发出，并且保证投资人能够按照《基金合同》规定的时间和方式，随时查阅到与基金有关的公开资料，并在支付合理成本的条件下得到有关资料的复印件；

（18）组织并参加基金财产清算小组，参与基金财产的保管、清理、估价、变现和分配；

（19）基金清算涉及不动产项目处置的，应当遵循基金份额持有人利益优先的原则，按照法律法规规定和相关约定进行资产处置，并尽快完成剩余财产的分配；

（20）面临解散、依法被撤销或者被依法宣告破产时，及时报告中国证监会并通知基金托管人；

（21）因违反《基金合同》导致基金财产的损失或损害基金份额持有人合法权益时，应当承担赔偿责任，其赔偿责任不因其退任而免除；

（22）监督基金托管人按法律法规和《基金合同》规定履行自己的义务，基金托管人违反《基金合同》造成基金财产损失时，基金管理人应为基金份额持有人利益向基金托管人追偿；

（23）当基金管理人将其义务委托第三方处理时，应当对第三方处理有关基金事务的行为承担责任；

（24）以基金管理人名义，代表基金份额持有人利益行使诉讼权利或实施其他法律行为；

（25）基金在募集期间未能达到基金的备案条件，《基金合同》不能生效，基金管理人承担全部募集费用，将已募集资金并加计银行同期活期存款利息在基金募集期结束后 30 日内退还基金认购人；

（26）执行生效的基金份额持有人大会的决议；

（27）本基金运作过程中，基金管理人应当专业审慎运营管理不动产项目，并按照法律法规规定和《基金合同》约定主动履行不动产项目运营管理职责：

1）及时办理不动产项目、印章证照、账册合同、账户管理权限和运营档案资料交割等；

2）建立账户和现金流管理机制，有效管理不动产项目运营等产生的现金流，防止现金

流流失、挪用等；

3）建立印章管理、使用机制，妥善管理不动产项目各种印章；

4）为不动产项目购买足够的财产保险和公众责任保险；

5）制定及落实不动产项目运营策略；

6）签署并执行不动产项目运营的相关协议；

7）收取不动产项目运营等产生的收益，追收欠缴款项等；

8）执行日常运营服务，如安保、消防、通讯及紧急事故管理等；

9）实施不动产项目维修、改造等；

10）不动产项目档案归集管理等；

11）聘请评估机构、审计机构进行评估与审计；

12）依法披露不动产项目运营情况；

13）提供公共产品和服务的不动产资产的运营管理，应符合国家有关监管要求，严格履行运营管理义务，保障公共利益；

14）建立相关机制防范外部管理机构的履约风险、不动产项目经营风险、关联交易及利益冲突风险、利益输送和内部人控制风险等不动产项目运营过程中的风险；

15）按照《基金合同》约定和持有人利益优先的原则，专业审慎处置资产；

16）中国证监会规定的其他职责。

（28）基金管理人可以设立专门的子公司承担不动产项目运营管理职责，也可以委托外部管理机构负责上述第（27）条第 4）至 9）项运营管理职责，其依法应当承担的责任不因委托而免除。

基金管理人委托外部管理机构运营管理不动产项目的，应当自行派员负责项目公司财务管理。基金管理人与外部管理机构应当签订不动产项目运营管理协议，明确双方的权利义务、费用收取、外部管理机构考核安排、外部管理机构解聘情形和程序、协议终止情形和程序等事项。

（29）基金管理人应当对接受委托的外部管理机构进行充分的尽职调查，确保其在专业资质（如有）、人员配备、公司治理等方面符合法律法规要求，具备充分的履职能力。

基金管理人应当持续加强对外部管理机构履职情况的监督，至少每年对其履职情况进行评估，确保其勤勉尽责履行运营管理职责。基金管理人应当定期检查外部管理机构就其获委托从事不动产项目运营管理活动而保存的记录、合同等文件，检查频率不少于每半年 1 次。

委托事项终止后，基金管理人应当妥善保管不动产项目运营维护相关档案。

（30）外部管理机构应当勤勉尽责、专业审慎运营管理不动产项目，发生下列情形之一的，基金管理人应当解聘外部管理机构：

1）外部管理机构专业资质、人员配备等发生重大不利变化导致外部管理机构已无法继续履职；

2）外部管理机构因故意或重大过失给不动产基金造成重大损失，包括但不限于本基金发生损失金额达到或超过项目公司上一年度经审计营业收入的 10%；

3）外部管理机构依法解散、被依法撤销、被依法宣告破产或者出现重大违法违规行为；

4）中国证监会规定的其他情形（如有，包括但不限于：监管机构对外部管理机构服务资质提出新的规定或要求，外部管理机构不符合该等规定或要求）。

（31）本基金存续期间，基金管理人应当根据《基础设施基金指引》规定，聘请评估机构对不动产项目资产每年进行 1 次评估。出现下列情形之一的，基金管理人应当及时聘请评估机构对相应不动产项目资产进行评估：

1）基金运作过程中发生购入或出售不动产项目等情形时；

2）本基金扩募；

3）提前终止《基金合同》拟进行资产处置；

4）不动产项目现金流发生重大变化且对持有人利益有实质性影响；

5）对基金份额持有人利益有重大影响的其他情形。

（32）法律法规及中国证监会规定的和《基金合同》约定的其他义务。

（四）基金托管人的权利与义务

1、根据《基金法》《运作办法》《基础设施基金指引》及其他有关规定，基金托管人的权利包括但不限于：

（1）自《基金合同》生效之日起，依法律法规和《基金合同》的规定安全保管基金财产、权属证书及相关文件；

（2）获得基金托管人的基金托管费以及法律法规规定或监管部门批准的其他费用；

（3）监督基金管理人对本基金的投资运作，如发现基金管理人有违反《基金合同》及国家法律法规行为，对基金财产、其他当事人的利益造成重大损失的情形，应呈报中国证监会，并采取必要措施保护基金投资人的利益；

（4）根据相关市场规则，为基金开设资金账户、证券账户等投资所需账户、为基金办

理证券交易资金清算；

（5）提议召开或召集基金份额持有人大会；

（6）在基金管理人更换时，提名新的基金管理人；

（7）法律法规及中国证监会规定的和《基金合同》约定的其他权利。

2、根据《基金法》《运作办法》《基础设施基金指引》及其他有关规定，基金托管人的义务包括但不限于：

（1）以诚实信用、勤勉尽责的原则持有并安全保管托管账户内基金财产、权属证书及相关文件；

（2）设立专门的基金托管部门，具有符合要求的营业场所，配备足够的、合格的熟悉基金托管业务的专职人员，负责基金财产托管事宜；

（3）建立健全内部风险控制、监察与稽核、财务管理及人事管理等制度，确保基金财产的安全，保证其托管的基金财产与基金托管人自有财产以及不同的基金财产相互独立；对所托管的不同的基金分别设置账户，独立核算，分账管理，保证不同基金之间在账户设置、资金划拨、账册记录等方面相互独立；

（4）除依据《基金法》《基金合同》《基金托管协议》及其他有关规定外，不得利用基金财产为自己及任何第三人谋取利益，不得委托第三人托管基金财产；

（5）保管由基金管理人代表基金签订的与基金有关的重大合同及有关凭证；

（6）按规定开设基金财产的资金账户、证券账户等投资所需账户。为不动产项目开立和管理运营资金账户，办理不动产项目资金划付；

（7)监督不动产基金资金账户、不动产项目运营收支账户等重要资金账户及资金流向，确保符合法律法规规定和《基金合同》约定，保证基金资产在监督账户内封闭运行；

（8）监督、复核基金管理人按照法律法规规定和《基金合同》约定进行投资运作、收益分配、信息披露等；

（9）监督基金管理人为不动产项目购买足够的保险；

（10）监督项目公司借入款项安排，确保符合法律法规规定及约定用途；

（11）保守基金商业秘密，除《基金法》《基金合同》《基金托管协议》及其他有关法律法规或监管机构另有规定或要求外，在基金信息公开披露前予以保密，不得向他人泄露，但向监管机构、司法机关或因审计、法律等外部专业顾问提供服务而向其提供的情况除外；

（12）复核、审查基金管理人计算的基金资产净值、基金份额净值；

（13）办理与基金托管业务活动有关的信息披露事项；

（14）对基金财务会计报告、季度报告、中期报告和年度报告出具意见，说明基金管理人在各重要方面的运作是否严格按照《基金合同》的规定进行；如果基金管理人有未执行《基金合同》规定的行为，还应当说明基金托管人是否采取了适当的措施；

（15）保存基金托管业务活动的记录、账册、报表和其他相关资料 20 年以上；

（16）根据从基金管理人或其委托的登记机构处接收的资料建立并保存基金份额持有人名册；

（17）按规定制作相关账册并与基金管理人核对；

（18）依据基金管理人的指令或有关规定向基金份额持有人支付基金收益；

（19）依据《基金法》《基金合同》及其他有关规定，召集基金份额持有人大会或配合基金管理人、基金份额持有人依法召集基金份额持有人大会；

（20）按照法律法规和《基金合同》《基金托管协议》的规定监督基金管理人的投资运作；

（21）参加基金财产清算小组，参与基金财产的保管、清理、估价、变现和分配；

（22）面临解散、依法被撤销或者被依法宣告破产时，及时报告中国证监会和银行监管机构，并通知基金管理人；

（23）因违反《基金合同》导致基金财产损失时，应承担赔偿责任，其赔偿责任不因其退任而免除；

（24）按规定监督基金管理人按法律法规和《基金合同》规定履行自己的义务，基金管理人因违反《基金合同》造成基金财产损失时，应为基金份额持有人利益向基金管理人追偿；

（25）执行生效的基金份额持有人大会的决议；

（26）复核本基金信息披露文件时，加强对基金管理人资产确认及计量过程的复核；

（27）法律法规及中国证监会规定的和《基金合同》约定的其他义务。

三、专项计划层面的治理安排

（一）资产支持证券持有人的权利和义务

除《认购协议》及《标准条款》其他条款约定的权利和义务之外，专项计划的资产支持证券持有人还应享有以下权利，并承担以下义务：

1、资产支持证券持有人的权利

（1）专项计划的资产支持证券持有人有权按照《标准条款》的约定，取得专项计划利

益；

（2）资产支持证券持有人有权依据专项计划文件的约定知悉有关专项计划投资运作的信息，包括专项计划资产配置、投资比例、损益状况等，有权了解专项计划资产的管理、运用、处分及收支情况；

（3）专项计划的资产支持证券持有人有权按照《标准条款》第十四条的约定，知悉有关专项计划利益的分配信息；

（4）专项计划资产支持证券持有人的合法权益因专项计划管理人、专项计划托管人或其他相关主体的过错而受到损害的，有权按照《标准条款》及其他专项计划文件的约定取得赔偿；

（5）在法律法规允许的前提下，资产支持证券持有人有权将其所持有的资产支持证券在上海证券交易所的固定收益证券平台进行转让；

（6）资产支持证券持有人享有按照《标准条款》第十五条的约定召集或出席资产支持证券持有人大会，并行使表决等权利；资产支持证券单一持有人有权根据《标准条款》第9.3.1条的约定作出“专项计划直接决议”或以其他书面形式向计划管理人发出指示等权利；

（7）资产支持证券持有人有权按照《标准条款》的约定参与分配清算后的专项计划剩余资产；

（8）资产支持证券持有人有权以交易或质押等方式处分资产支持证券，且有权根据交易所的相关规则通过回购进行融资；

（9）中国法律规定或专项计划文件约定的其他权利。

2、资产支持证券持有人的义务

（1）专项计划的资产支持证券持有人应根据《认购协议》及《标准条款》的约定，按期缴纳专项计划的认购资金，并承担相应的费用；

（2）专项计划的资产支持证券持有人应自行承担专项计划的投资损失；

（3）资产支持证券持有人按法律法规规定承担纳税义务；

（4）专项计划存续期间，资产支持证券持有人不得要求专项计划赎回其取得或受让的资产支持证券，亦不得主张分割专项计划资产；

（5）中国法律规定或专项计划文件约定的其他义务。

3、资产支持证券单一持有人的行权安排

当专项计划仅有唯一的资产支持证券持有人时，该资产支持证券持有人即资产支持证券

单一持有人，根据《标准条款》的约定，其行权安排特别约定如下：

（1）资产支持证券单一持有人有权以书面并加盖该资产支持证券单一持有人公章的形式直接作出“专项计划直接决议”，而无须另行召集、通知或召开资产支持证券持有人大会。资产支持证券单一持有人作出“专项计划直接决议”的，应当以传真、电子邮件、派员直接送达或速递服务公司递交的方式，将“专项计划直接决议”送达专项计划管理人；

（2）为免疑义，资产支持证券单一持有人有权以“专项计划直接决议”或以其他书面形式向专项计划管理人发送指示。以“专项计划直接决议”或其他书面形式向专项计划管理人发送指示不以专项计划管理人以书面形式向其发出问询通知（“问询通知”）为前提，“专项计划直接决议”或其他书面形式的指示事项不限于《标准条款》第 15.2 条约定的事项；

（3）如出现下列情形之一的，如资产支持证券单一持有人未向专项计划管理人发出“专项计划直接决议”或其他书面指示的，专项计划管理人应当以书面形式向资产支持证券单一持有人发出问询通知，问询关于相关事项的决议意见；该资产支持证券单一持有人应当在收到问询通知后 5 个工作日内，根据《标准条款》第 9.3.1 条的约定作出“专项计划直接决议”或以其他书面形式作出指示并送达专项计划管理人：

1）发生《标准条款》第 15.2 条约定的专项计划管理人应召集资产支持证券持有人大会的事由的；

2）专项计划管理人认为需要由资产支持证券单一持有人作出“专项计划直接决议”或其他书面形式的指示的其他事项。

（二）专项计划管理人的权利与义务

除《认购协议》及《标准条款》其他条款约定的权利和义务之外，专项计划管理人还应享有以下权利，承担以下义务：

1、专项计划管理人的权利

（1）专项计划管理人有权根据资产管理合同的约定发行资产支持证券，并将专项计划的认购资金按《标准条款》第 5.1 条的约定进行运用，并管理专项计划资产、分配专项计划利益；

（2）专项计划管理人有权根据专项计划文件的约定收取计划管理费；

（3）专项计划管理人有权根据《标准条款》第十九条的约定终止专项计划的运作；

（4）专项计划管理人有权委托专项计划托管人托管专项计划资金，并根据《专项计划托管协议》的约定，监督专项计划托管人的托管行为，并针对专项计划托管人的违约行为采

取必要措施保护资产支持证券持有人的合法权益；

（5）专项计划管理人有权根据资产管理合同的约定召集资产支持证券持有人大会，或提请资产支持证券单一持有人就特定事项作出“专项计划直接决议”或其他书面指示；

（6）专项计划管理人有权按照《标准条款》的约定取得已经实际垫付但未受偿的专项计划费用，即除计划管理费、计划托管费之外的其他专项计划费用；

（7）当专项计划资产或资产支持证券持有人的利益受到其他任何第三方损害时，专项计划管理人有权代表全体资产支持证券持有人依法向相关责任方追究法律责任；

（8）专项计划托管人、项目公司及其他相关机构如发生违约情形，专项计划管理人有权代资产支持证券持有人根据有关专项计划文件的约定追究其违约责任；

（9）根据资产支持证券持有人大会有效决议或资产支持证券单一持有人作出的“专项计划直接决议”或其他书面形式的指示代表专项计划配合对外签署融资合同等；

（10）其他法律法规规定及专项计划文件约定的权利。

2、专项计划管理人的义务

（1）专项计划管理人应在专项计划管理中恪尽职守，根据《认购协议》及《标准条款》的约定为资产支持证券持有人提供服务；

（2）专项计划管理人应根据《管理规定》建立健全内部风险控制制度，将专项计划的资产与其固有财产分开管理，为专项计划单独记账、独立核算，并将不同客户资产支持专项计划的资产分别记账；

（3）专项计划管理人应根据资产管理合同的约定，将专项计划认购资金用于购买标的股权、向项目公司发放借款以及按照专项计划文件约定进行合格投资（指《标准条款》允许的现金管理类投资，包括利率债、AAA 级信用债、货币市场工具等）；

（4）专项计划管理人在管理、运用专项计划资产时，应根据《管理规定》和《专项计划托管协议》的约定，接受专项计划托管人对专项计划资金拨付的监督；

（5）专项计划管理人应根据《管理规定》及《标准条款》的约定，按期出具《收益分配报告》《资产管理报告》及履行相关的信息披露义务，保证资产支持证券持有人能够及时了解有关专项计划资产与收益等信息；

（6）专项计划管理人应按照《标准条款》第十三条及第十九条的约定向资产支持证券持有人分配专项计划利益；

（7）专项计划管理人应按照《管理规定》及《标准条款》的约定，妥善保存与专项计

划有关的合同、协议、销售文件、交易记录、会计账册等文件、资料，保存期不少于专项计划终止之日起 20 年；

（8）在专项计划终止时，专项计划管理人应按照《管理规定》《标准条款》及《专项计划托管协议》的约定，妥善处理有关清算事宜；

（9）专项计划管理人因自身或其代理人的过错造成专项计划资产损失的，应向资产支持证券持有人承担赔偿责任；

（10）因专项计划托管人过错造成专项计划资产损失时，专项计划管理人应代资产支持证券持有人向专项计划托管人追偿；

（11）监督、检查原始权益人、基础资产、不动产项目持续经营情况和现金流状况，出现重大异常情况的，专项计划管理人应当采取必要措施，维护专项计划资产安全；

（12）专项计划管理人应监督专项计划托管人、项目公司及其他相关机构履行各自在专项计划文件项下的职责或义务，如前述机构发生违约情形，则专项计划管理人应代资产支持证券持有人根据有关专项计划文件的约定追究其违约责任；

（13）中国法律规定及专项计划文件约定的其他义务。

（三）计划托管人的权利与义务

除《专项计划托管协议》约定的权利和义务之外，专项计划托管人还应享有以下权利，承担以下义务：

1、专项计划托管人的权利

（1）专项计划托管人有权依据《管理规定》及《专项计划托管协议》的约定，保管专项计划的现金资产；

（2）专项计划托管人有权按照《专项计划托管协议》的约定收取专项计划的托管费；

（3）专项计划托管人发现专项计划管理人的划款指令违反法律、行政法规、《管理规定》《计划说明书》及《专项计划托管协议》约定的，应当拒绝执行，并要求其改正；发现专项计划管理人出具的《收益分配报告》中内容违反《专项计划托管协议》约定，应当要求其改正，并拒绝执行收益分配方案。由此给专项计划或资产支持证券持有人造成的损失，由专项计划管理人负责赔偿；

（4）因专项计划管理人过错导致专项计划资产产生任何损失时，专项计划托管人有权向专项计划管理人进行追偿，追偿所得应归入专项计划资产；

（5）其他法律法规及专项计划文件约定的权利。

2、专项计划托管人的义务

（1）专项计划托管人应依据《专项计划托管协议》的约定，在专项计划托管活动中恪尽职守，履行诚实信用、谨慎勤勉的义务，妥善保管专项计划账户内的资产，确保专项计划账户内的资产的独立和安全，依法保护资产支持证券持有人的财产权益；

（2）专项计划托管人应依据《专项计划托管协议》的约定，管理专项计划账户，执行专项计划管理人的划款指令，负责办理专项计划名下的资金往来；

（3）专项计划托管人发现专项计划管理人的划款指令违反《管理规定》《计划说明书》有关约定或者《专项计划托管协议》约定的，如该划款指令未被执行，则应不予执行并立即通知专项计划管理人限期改正；专项计划管理人未能改正的，专项计划托管人应当拒绝执行。如果该划款指令已经被执行，则应以书面形式通知专项计划管理人限期改正，并有权向中国基金业协会报告、同时抄送对专项计划管理人有辖区监管权的中国证监会派出机构（如监管机构要求）；

（4）专项计划资产应独立于专项计划原始权益人、专项计划管理人、专项计划托管人及其他业务参与人的固有财产及前述主体管理、托管的其他资产。专项计划托管人必须协助专项计划管理人为专项计划资产设立独立的账户，将专项计划资产与专项计划托管人自有资产及其他托管资产实行严格的分账管理；

（5）未经专项计划管理人出具《专项计划托管协议》约定的指令，专项计划托管人不得自行运用、处分、分配专项计划资产；

（6）专项计划托管人应按《专项计划托管协议》的约定制作并按时向专项计划管理人提供有关专项计划托管人履行《专项计划托管协议》项下义务的《年度托管报告》；

（7）专项计划存续期内，如果发生下列可能对资产支持证券收益分配、投资价值、转让价格和资产支持证券持有人权益产生重大影响的临时事项，专项计划托管人应在知道该临时事项发生之日起 3 个工作日内以电子邮件、邮寄或传真的方式通知专项计划管理人：

1）发生专项计划托管人解任事件或专项计划托管人根据《专项计划托管协议》的约定提出辞任；

2）专项计划托管人的法定名称、住所等工商登记事项发生变更；

3）专项计划托管人涉及法律纠纷，可能影响资产支持证券按时分配收益；

4）专项计划托管人违反专项计划文件的约定，对资产支持证券持有人产生不利影响；

5）专项计划托管人或其总行经营情况发生重大变化，或者作出减资、合并、分立、解

散、申请破产等决定。

（8）专项计划托管人应按照《管理规定》《标准条款》《计划说明书》及《专项计划托管协议》的约定，妥善保存与专项计划托管业务有关的合同、协议、交易记录、会计账册等文件、资料，保存期不少于专项计划终止后二十年；

（9）在专项计划到期终止或《专项计划托管协议》终止时，专项计划托管人应协助专项计划管理人妥善处理有关清算事宜；

（10）专项计划托管人因故意或过失而错误执行指令进而导致专项计划资产产生任何损失的，专项计划托管人发现后应及时采取措施予以弥补，并对由此造成的直接经济损失负赔偿责任；

（11）专项计划托管人应根据《上海证券交易所债券自律监管规则适用指引第 4 号——公司债券和资产支持证券信用风险管理》及相关监管规则的规定开展资产支持证券信用风险管理工作，在专项计划托管人职责范围内履行资产支持证券信用风险管理职责，及时向交易场所报告资产支持证券风险管理中的重要情况，按照规定履行信息披露义务，接受交易场所自律管理；

（12）配合专项计划管理人及其他参与机构和投资者开展风险管理工作；

（13）其他法律法规规定或专项计划文件约定的义务。

四、项目公司层面治理

项目公司按照《公司法》等文件要求制定了《公司章程》。项目公司不设董事会，设一名董事，代表公司执行公司事务，由股东任命。董事任期 3 年，任期届满，可连选连任。公司设经理 1 人，由董事决定聘任或者解聘。经理对董事负责，根据公司章程的规定或者董事的授权行使职权。

鉴于基金管理人易方达基金管理有限公司拟代表易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金投资于计划管理人易方达资产管理有限公司设立的广西北投高速公路专项计划，专项计划投资项目公司 100%股权和债权，因此不动产基金间接持有项目公司 100%股权和债权。

基于前述背景，项目公司股权转让后，其法定代表人、董事和高级管理人员均由基金管理人依据公司章程的约定决定聘任并委派，相关人员的职权由股东在项目公司章程及其基本管理制度进行约定。

五、流动性管理的相关安排

本基金上市期间，基金管理人将选定不少于一家流动性服务商为本基金提供双边报价等服务。基金管理人及流动性服务商开展基金流动性服务业务，按照上交所《上海证券交易所基金业务指南第 2 号——上市基金做市业务》及其他相关规定执行。

第二节 运营管理安排

本基金成立时拟初始投资的不动产资产由基金管理人委托外部管理机构新恒通公司进行运营管理，外部管理机构为不动产资产配备具有不动产项目运营经验的专业人员负责不动产资产运营管理。基金管理人、资产支持证券管理人、项目公司与外部管理机构签署相关《运营管理协议》，外部管理机构新恒通公司为不动产项目提供运营管理服务并接受基金管理人和其他相关方（如有）的监督。

一、运营管理协议主要内容

新恒通公司作为外部管理机构将严格遵循《运营管理协议》的约定并履行相应的运营管理职责，根据自身针对同类资产的既有管理规范和标准，发挥外部管理机构在高速公路运营领域的专业优势，保障项目持续稳定运营。同时，新恒通公司为北投集团的全资控股孙公司，适用北投集团管理要求，运营管理团队来自原项目公司，运营管理团队保持一致、稳定，可避免出现运营管理机构交接问题，保障底层资产持续健康平稳运营。

经基金管理人同意，外部管理机构可选聘具有相应资质的专业机构为《运营管理协议》项下不动产资产的委托运营管理提供辅助性服务，具体包括：保洁、绿化、路基工程、路面工程、桥涵工程、交通工程及沿线设施、站房设施、水电设施等不动产及附着在不动产上的收费系统、机电通讯设备的维护保养和修补，以及日常养护管理的工程设计、监理、巡查、检测、试验等服务以及其他基金管理人认可的非主体、非关键性等辅助性服务事项。

外部管理机构可根据《运营管理协议》约定转委托辅助性服务，但不得将受委托运营管理不动产资产的主要职责转委托给其他机构。外部管理机构决定由第三方服务提供者提供项目辅助性服务时，外部管理机构应当行使合理的商业判断以确保该等第三方服务确为业务的开展所需要，金额超过五万元（含）以上的，与第三方服务提供者签署书面协议。外部管理机构应勤勉尽职地对第三方服务提供者的工作进行监督，且辅助性服务的转委托不减少或免除外部管理机构应向基金管理人及项目公司承担的运营管理职责。

《运营管理协议》项下委托运营管理期限自专项计划设立之日起生效，并应持续完全有效至不动产资产经营期到期或提前终止之日。

《运营管理协议》条款后续可根据实际情况进行调整和变更，在对基金份额持有人利益无实质性不利影响或变更内容不涉及《基金合同》当事人权利义务关系发生重大变化的情况下，基金管理人将相应修改基金法律文件，不需召开基金份额持有人大会审议。请投资者关注更新的基金招募说明书或相关公告中披露的运营管理安排。

（一）运营管理职责及要求

1、外部管理机构应按如下要求为基金管理人、项目公司和不动产资产提供各项服务，并承担相应运营管理职责：

（1）负责制定及落实不动产资产运营管理制度；

（2）负责制订不动产资产的年度运营计划，协助项目公司逐层上报至基金管理人进行审议，经基金管理人审批后落实执行。年度运营计划应包括年度工作计划、日常养护计划、专项养护计划、资本性支出计划等。外部管理机构负责落实经审批后的年度运营计划，并按季度编制并向项目公司执行董事和基金管理人上报年度运营计划执行报告；

（3）负责制订不动产资产的运营预算（以下简称“运营预算”），协助项目公司逐层上报至基金管理人进行审议；负责落实经审批后的运营预算，并按季度编制并向项目公司执行董事和基金管理人上报预算执行报告。对于年度预算外支出事宜，协助项目公司逐层上报至基金管理人审议；

（4）按照国家和地方规定、《运营管理协议》《授权经营协议》《关于沿海高速公路改扩建一期工程项目之标的公路权益及相关资产、负债、人员转移合同》及补充协议的技术标准、规范、约定和操作规程，为不动产资产提供日常养护管理服务；

（5）负责协调沿线服务区运营单位对沿线服务区的运营管理工作，协调运营单位确保标的公路沿线服务区良好经营，协调运营单位采取必要保障措施促使服务区设施持续健康平稳运营，协调运营单位使上述区域的设施、设备处于随时可以正常使用的状态，除根据法律法规或政府部门的要求外，协调运营单位保持服务质量和上述区域的持续经营。因沿线服务区运营单位的原因导致不动产资产主线运营造成损失的，外部管理机构负责协调相关单位采取补救措施，并对遭受的损失进行赔偿。负责对不动产资产沿线入池管理区（包括南宁南管理区、大塘管理区）的管理工作，确保管理区相关设施设备的完整有效，保障设备设施整洁完好、功能齐全、安全稳定，运营管理满足法律法规相关要求。配合基金管理人对管理区的运行秩序、安全应急、环境卫生、软硬件设施等方面进行监督检查，若发生安全生产责任事故或违法违规事件，外部管理机构应负责协调解决，属于外部管理机构责任的承担相应责任。如对项目公司或基金造成损失的，外部管理机构承担相应赔偿和责任，外部管理机构可以向最终责任方追责；负责不动产资产沿线（包含公路两旁土地、收费站顶、收费亭顶、收费亭前、收费广场、互通式立交、天桥、管理区等，但不包括服务区）广告经营权的管理。确保广告设施的安全、合规，并确保经营过程中始终满足《中华人民共和国广告法》等法律法规

以及项目公司的安全生产管理要求。需要委托第三方服务商管理的，应确保该等第三方服务确为业务的开展所需要，且其具备必要的资质、能力和专业性并经合法合规和符合不动产资产所适用的全部法律文件的程序选定。外部管理机构应勤勉尽职地对其选择（或协助项目公司直接选择）的第三方服务商的工作进行监督，并就第三方服务商的运营管理、安全管理等全部工作向委托方承担受托管理责任；

（6）确保不动产资产合法合规经营，确保不动产资产和项目公司运营遵守国家及项目公司所在地区关于道路交通管理的各项规定和统一安排；

（7）为不动产资产提供交通管理咨询服务，对涉及不动产资产的重大决策或其他重大事项提出建议与方案；

（8）负责协助项目公司制定不动产资产运营过程中所需的标准格式合同文本，代表项目公司谈判、执行不动产资产运营过程中需要签署的所有合同文本，协助项目公司申请并取得合法签订和执行经营合同所需的外部批准和登记；以项目公司名义签署的合同须经项目公司审批后方可签署；

（9）负责不动产资产通行费收入等收费项目管理，认真贯彻执行国家收费政策和收费规章制度；负责收费人员的聘用、管理、考核、培训、教育工作；负责指导和考核收费管理工作，做到应征不漏、应免不征，杜绝徇私舞弊和贪污行为；确保不动产资产的通行费及相关收入纳入《项目公司监管协议》约定的监管账户进行管理；负责收费设施设备的使用、巡检、保养和日常管理工作，负责收费机电系统更新、升级、改造计划方案等的审核工作；负责通行费解缴，票卡和账表的管理，并做好日常收费管理、稽查和考核工作；审核票款卡、清分账等数据资料，负责通行费、交通量等报表的填报、分析、预测等审核工作；负责采取合理措施增加运营收入；负责收费人员定期业务培训指导工作；加强对运营的相关收费系统、监控系统、通讯系统、供配电系统等进行必要的升级、改造与完善，提高收费效率；未经基金管理人同意，不得自行变更收费标准、实施收费减免或差异化收费安排，若有变更收费标准、实施收费减免或差异化收费安排建议，应向基金管理人提供合理性、可行性以及对收入影响预测等相关材料，并提供具体的实施方案，由基金管理人决策；

（10）负责不动产资产日常检查、运营、监测与维护等事项，配合高速公路交通安全管理机构、高速公路管理机构等部门做好路政管理和清障施救工作，保证处于良好的技术状态和运营状态，及时发现路损和侵犯路权情况；报告并配合行政执法部门立案调查，实现路产索赔，确保路产路权不受侵犯；处理包括但不限于基于入池资产及配套设施产生的诉讼、上

访、维稳等各类纠纷，协助反馈主管部门相关信息、相关法规或政策的征求意见稿等；负责日常运营中涉及的安保、消防、通讯及紧急事故管理等事项。如因自然灾害及其他不可抗力因素、重大交通事故等特殊情形导致不动产资产道路中断、受损等，应配合公安机关高速公路交通安全管理机构、高速公路管理机构等部门及项目公司做好预案（综合预案、专项预案和现场工作方案）和处理，并按有权部门要求组织应急养护维修工作；

（11）确保项目公司及时处理相应交通运输主管部门对标的公路的鉴定和验收工作，确保项目公司符合交通运输主管部门的监管要求。项目公司在经营期届满时向交通运输主管部门办理公路移交手续的，确保项目公司履行完毕《授权经营协议》《关于沿海高速公路改扩建一期工程项目之标的公路权益及相关资产、负债、人员转移合同》及补充协议项下的移交义务，移交不动产资产的经营权、路基工程、路面工程、交通设施、排水设施、防护工程、站房设施等不动产及附着在这些不动产上的收费系统、机电通讯设备的使用权及有关经营权转让的文件资料，并保证按照国家交通主管部门的技术规范使公路处于良好的技术状态；

（12）协助项目公司申请、维持、更新或补办（如适用）与不动产资产的建设、运营、养护、绿化与水土保持等事项以及与相关权益、土地、税费等相关各项事宜所涉及的各项批准或核准、许可、备案、报告、证书/证照等手续/资料，确保项目公司和不动产资产正常运营所需的证书、证照和经营许可均合法有效、完整；

（13）按法律法规、监管要求及项目公司需要为不动产资产制定保险方案（包括财产一切险、公众责任险、安全生产责任险、团体意外伤害保险、现金责任险、董监高责任险等险种），按照基金管理人同意的保险方案购买财产一切险、公众责任险、安全生产责任险、团体意外伤害保险、现金责任险、董监高责任险以及其他必要保险险种，且财产一切险【不小于最近一次资产组评估值】，并维持该等保险的有效性，在保险期限截止前，配合项目公司办理不动产资产商业保险的续保，确保不动产资产商业保险不发生中断，并协助项目公司进行理赔事宜；

（14）基于基金管理人审批确认后的年度运营计划中的专项养护计划，负责就具体事项制定操作方案并落实执行，以保持不动产资产处于良好的运营状态；

（15）负责不动产资产安全管理；

（16）做好网络安全管理，为不动产资产提供信息化管理服务，包括但不限于：按行业主管部门要求，做好不动产资产紧急情况指挥调度指令的传达和发布工作，保障信息上传下达和及时性；负责不动产资产的路况信息及各类特殊事件信息的搜集、整理、汇报工作；负

责不动产资产各类突发事件信息的搜集及上报，按照相关规章制度、项目公司或安全部门相应指令，启动相应应急预案工作；负责不动产资产全线客服热线、投诉处理受理及通行路径业务稽查和上报工作；负责不动产资产全线的话务值班、应急值班管理工作，及时发现各类异常情况并上报项目公司、基金管理人及相关部门；积极应用道路全程监控系统，开展道路交通事件管控；

（17）配合基金管理人对不动产资产和管理工作的检查，包括但不限于提供日常管理资料和记录等。协助项目公司配合交通、财政、税务、安监等相关部门的各项检查等工作；

（18）协助项目公司进行不动产资产运营、维护、管理过程中与政府部门的沟通、协调。经项目公司授权后代表项目公司出席各类活动，例如各类政府部门举办的活动、行业内活动、各项接待、各类客户活动。承担维护地方政企关系、协助项目公司办理工商、税务、发改、交通等主管部门工作事项如工商登记、税务申报抵扣、发改定期汇报等；运营管理机构应代表基金投资者及基金管理人的利益，与地方政府及相关部门主动协调沟通，最大程度实现基金及基金管理人的目标；

（19）协助项目公司与地方税务部门进行沟通，协调税务事项的处理；外部管理机构需根据区联网中心印发的预分摊方案要求，按时向区联网中心指定银行账户缴纳清分结算费。

2、外部管理机构应支持和协助基金管理人和项目公司完成不动产资产的运营管理工作并提供如下运营服务，下述运营管理事项不构成委托代理事项，外部管理机构无权就下述事项代表基金管理人或项目公司对外作出相关行为或签署相关协议：

（1）协助基金管理人及时办理不动产资产印章证照、账册合同、账户管理权限和运营档案资料交割；

（2）协助基金管理人及其指定专人建立、保存、管理相关档案与资料，包括但不限于养护合同、保险合同等各项运营管理合同、各类工程图纸、档案及招标采购资料、验收资料、租赁档案资料（如有）、各类台账、实施管理和服务工作中的各种制度、规程、流程、记录、图表、函件等；

（3）派驻专业的财税服务团队，协助项目公司及基金管理人指派的财务管理人员进行财务税务处理及财务税务档案管理；

（4）派驻专业的财税服务团队，协助项目公司及基金管理人指派的财务管理人员进行预算管理及财务核算审核；

（5）外部管理机构需要使用项目公司印鉴包括实体印鉴和电子印鉴（如有）或证照的，

如项目公司公章、财务章、发票专用章、营业执照（含正副本），需经基金管理人审批同意并按照基金管理人同意的方式使用。非经基金管理人同意，项目公司和外部管理机构不得制作或授权使用其他印章。外部管理机构应协助项目公司申请、维持并更新运营所必须的一切使用证书、证照和经营许可等；

（6）协助项目公司解决、处理不动产资产经营过程中产生的纠纷。如需提起诉讼、仲裁或启动其他相关司法程序时，应协助项目公司及时提起诉讼、仲裁、申请强制执行或启动其他相关司法程序，通过前述程序维护项目公司和不动产资产的利益。如外部管理机构判断不动产资产可能涉及诉讼或仲裁的，应及时报项目公司并逐层上报基金管理人审议；

（7）协助项目公司申请相关政府补贴、补助、奖励金或者其他类型的款项，申请创新试点、示范项目等各类荣誉。特别地，外部管理机构原则上不得以自身的名义为包含《运营管理协议》项下不动产资产在内的资产申请相关政府补贴、补助、奖励金或者其他类型的款项，如有客观原因需要经基金管理人同意，如外部管理机构以自身的名义为包含《运营管理协议》项下不动产资产在内的资产申请相关政府补贴、补助、奖励金或者其他类型的款项的，若相关款项系划付至外部管理机构的银行账户的，外部管理机构应当在收到补贴、补助、奖励金或者其他类型的款项后 5 个工作日内将归属于《运营管理协议》项下不动产资产的相关款项划付至项目公司监管账户；

（8）协助基金管理人定期或不定期举办投资人活动，包括但不限于提供场地、带领投资人调研不动产资产、向投资人介绍项目运营情况、解答投资人问题等；

（9）在基金管理人、项目公司授权范围内的其他需协助事项。

3、外部管理机构委派专业的运营管理团队，负责不动产资产的日常运营管理，按相关法律法规规定、公募基金法律文件和《运营管理协议》约定完成相应的运营管理责任。不动产资产的运营管理团队由外部管理机构负责人事招聘及管理，与外部管理机构或其指定方签署劳动合同或劳务合同。同时，为保证运营管理质量，外部管理机构应同时安排专业的财税服务团队，负责相关财税事宜。基金管理人和项目公司应根据《运营管理协议》的约定对上述运营管理活动提供协助。基金管理人有权对上述运营管理工作进行监督与检查，外部管理机构应予以充分配合。

4、外部管理机构为不动产资产进行的采购事项，应确保相关采购费用不得高于市场均价或历年类似采购费用。

5、在不动产资产运营管理过程中，出现《运营管理协议》没有约定或约定不明的情形

时，当事人应当尽快协商一致并签署补充协议；该等补充协议为《运营管理协议》的组成部分，与《运营管理协议》具有同等效力。在相关补充协议签署前，外部管理机构可与基金管理人协商处理相关事项；如该等事项属于重大突发或紧急情况的，外部管理机构应当按照政府及行业主管部门的要求，遵循基金份额持有人利益优先的原则首先予以处理和应对，并及时将相关情况及进展报告基金管理人。

6、在不动产资产运营管理过程中，如与不动产资产运营管理相关的法律法规和政策发生变更，或监管部门就不动产资产运营管理发布了新的法律法规和政策，外部管理机构应当根据变更后的法律法规和政策以及新发布的法律法规和政策为不动产资产提供运营管理服务和相应协助支持。如涉及运营管理协议变更的，各方应当积极协商，达成一致后签署补充协议。

7、在不动产资产运营管理过程中，计划管理人（代表专项计划）作为项目公司股东，应根据基金管理人的审批意见或指令作出根据项目公司章程所需的相关内部决议或相关指令（如需）。

（二）外部管理机构考核

外部管理机构应为不动产资产提供符合法律法规、行业标准、政府管理部门要求的高质量的运营服务，并根据相关法律法规要求向主管部门报送相关资料。外部管理机构应使不动产资产满足法律法规、行业规范、政府管理部门确定的考核标准（如有）等的要求。

基金管理人有权对外部管理机构的运营管理服务进行检查考核。每年考核结果与第二年基本管理费挂钩；运营期最后一个年度应在运营期结束前提前预留足够的基本管理费，待运营期结束并完成最后一年的考核后一并支付；如违规事项对项目公司、基金及其他相关方等造成损失，则外部管理机构应对损失进行赔偿；对基本管理费的扣减标准如下：

表：外部管理机构考核扣减标准

考核扣减事项	分值	评分办法
因外部管理机构的原因导致其受托管理项目未能合法合规经营或出现其他违规情形，使得项目公司、计划管理人或基金管理人受到政府、监管部门等机构的处罚	10	每发生一次扣减 2 分
因外部管理机构运营管理不动产资产问题，引发严重社会负面影响，或受到省级及以上主管部门通报批评的	10	每发生一次扣减 2 分
未在规定时间内准确、完整地提供运营管理不动产资产相关的定期报告、临时报告及附件；未能在规定时间内对基金管理人拟披露	10	①未在规定时间内准确、完整地提供定期报告、临时报告的，每发生一次扣 0.5 分

的报告进行审核确认和回复		②未能在规定时间内对基金管理人拟披露的报告进行审核确认和回复的，每发生一次扣 0.5 分
未能按协议要求，将临时报告事项及时报给基金管理人的	5	每发生一次扣 0.5 分
未能在规定时间内准确、完整地提供外部管理机构有关的关联方信息	10	每发生一次扣 2.5 分
未能在规定时间内提供项目公司年度运营预算	5	在协议约定时间内未能提交的，每发生一次扣 2 分，超过约定时间 5 个工作日后，再扣 3 分
未能积极配合基金管理人协调地方工商、税务等部门办理相关手续及工作的	5	每发生一次扣 1 分
未能在开展业务的过程中按要求履行关联方核查义务的	5	每发生一次扣 1 分
根据《公路技术状况评定标准》（JTG 5210-2018）等相关规范标准要求，由第三方检测机构进行公路技术状况检测评价，年度不动产资产公路技术状况指数平均 MQI 低于 90 分（根据行业主管部门最新要求可做调整，若无要求则为 90 分），或各分项指标（路面使用性能指数 PQI、路基技术状况指数 SCI、桥隧构造物技术状况指数 BCI、沿线设施技术状况指数 TCI）出现低于 85 分的	20	①未满足的，每低 1 分，扣 1 分，扣完为止 ②根据《公路技术状况评定标准》（JTG 5210-2018）等相关规范标准要求，由第三方检测机构进行公路技术状况检测评价 ③运营期最后一个年度应在运营期结束前提前完成检测工作
因外部管理机构泄露或违规使用未公开信息等导致项目公司、计划管理人或基金管理人受到政府、监管部门和上市交易场所、行业自律机构处罚、处分或被采取行政监管措施、自律措施的	10	每发生一次扣 1 分
因外部管理机构运营管理原因发生安全责任事故导致项目公司、不动产基金、计划管理人、基金管理人受到有权机构处罚	10	①发生 1 起一般生产安全责任事故，扣 2 分 ②发生 1 起较大及以上生产安全责任事故，该项不得分

考核设置为评分机制，总分 100 分，与基本管理费挂钩。根据考核结果，在下一年度基本管理费中扣减。下一年度基本管理费扣减金额=当期基本管理费（扣除资本性支出扣减金额（如有）和浮动管理费扣减金额（如有）的剩余部分）×扣减系数，考核具体设置：

1、考核得分≥90 分，不扣除基本管理费，扣减系数为 0；

2、85 分≤考核得分＜90 分，扣减系数=（90-考核得分）/40；

3、80 分≤考核得分＜85 分，扣减系数=（90-考核得分）/30；

4、70 分＜考核得分＜80 分，扣减系数=（90-考核得分）/20；

5、考核得分≤70 分，扣减系数为 1，且项目公司书面通知外部管理机构立即整改。外

部管理机构应按照要求采取切实可行的措施以提高履约能力，如补充或更换相关人员和设备、加强现场管理等。若考核得分≤70 分，基金管理人有权要求外部管理机构更换运营团队的主要管理人员。

（三）外部管理机构的解聘

1、如果外部管理机构发生下列情形之一时，基金管理人可通过向外部管理机构发出书面通知而立即解聘外部管理机构并提前终止《运营管理协议》，不需召开基金份额持有人大会且无需承担任何违约责任：

（1）外部管理机构专业资质、人员配备等发生重大不利变化导致外部管理机构已无法继续履职；

（2）外部管理机构因故意或重大过失给不动产基金造成重大损失，包括但不限于本基金发生损失金额达到或超过项目公司上一年度经审计营业收入的 10%；

（3）外部管理机构依法解散、被依法撤销、被依法宣告破产或者出现重大违法违规行为；

（4）中国证监会规定的其他情形（如有，包括但不限于：监管机构对外部管理机构服务资质提出新的规定或要求，外部管理机构不符合该等规定或要求）。

2、除发生前述外部管理机构法定解聘情形外，如果外部管理机构发生下列情形之一时，基金管理人有权按照法律法规、基金法律文件规定提请召开基金份额持有人大会表决，如基金份额持有人大会决议解聘外部管理机构的，基金管理人有权提前终止《运营管理协议》，且无需承担任何违约责任：

（1）不动产资产连续两年的年度主营业务收入低于基金发行阶段《评估报告》预测的各年度主营业务收入的 90%（因不可抗力导致的除外）；

（2）基金管理人发现外部管理机构怠于履行《运营管理协议》项下的职责且可能对不动产基金的利益造成重大不利影响；

（3）外部管理机构未能采取充分、适当的措施防范利益冲突，可能对不动产基金的利益造成重大不利影响；

（4）外部管理机构超越《运营管理协议》的约定范围和基金管理人的授权范围从事特定事项；

（5）外部管理机构不当履职导致项目公司超过三次受到政府管理部门、其他监管部门的处罚决定；不当履职导致项目公司超过三次对外承担违约责任；

（6）法律法规及中国证监会规定的和《基金合同》《运营管理协议》约定的其他情形。

3、外部管理机构职责终止的，外部管理机构应妥善保管不动产资产运营管理业务资料，及时按照法律法规和《运营管理协议》约定向基金管理人或其指定的主体办理业务移交手续。

4、外部管理机构职责终止的，在新任外部管理机构办理完毕业务移交手续前，原外部管理机构应依据法律法规和《运营管理协议》的规定继续履行相关职责，并保证不对不动产资产和基金管理人的利益造成损害。原外部管理机构在继续履行相关职责期间，仍有权按照《运营管理协议》的规定收取相应的运营管理费。

（四）基金管理人对外部管理机构的监督

1、基金管理人、计划管理人和项目公司有权定期和不定期对不动产资产的运营、管理、养护等情况进行现场和非现场检查，外部管理机构应当配合基金管理人、计划管理人和项目公司的监督管理。

2、基金管理人、计划管理人和项目公司有权对外部管理机构的履职情况进行监督检查，包括但不限于：执行年度运营计划和运营预算的情况，不动产资产的日常运营管理情况，不动产资产的日常养护和专项养护情况，内容平台运营情况，外部管理机构的决策流程制度和决策情况，外部管理机构执行运营管理职责的行为是否损害项目公司利益，以及其他与不动产资产运营管理相关的事项。外部管理机构应予以无条件配合。

3、经基金管理人和计划管理人书面通知，外部管理机构应向基金管理人、计划管理人和项目公司提供与不动产资产运营管理相关的信息或配合进行现场检查；外部管理机构提供信息、配合现场检查时不得收取任何费用。

4、外部管理机构未及时配合基金管理人、计划管理人和项目公司而给任一方造成损失的，应当按过错原则予以赔偿。基金管理人、计划管理人和项目公司在进行监督检查时存在不当行为、给外部管理机构造成损失的，应当予以赔偿。

5、外部管理机构履行职责不符合法律法规规定和《运营管理协议》约定的，基金管理人、计划管理人和项目公司有权责令其整改；外部管理机构应当充分尊重并配合基金管理人的监督及检查，并在基金管理人就运营管理服务提出合理建议和意见时予以积极响应，并在合理期限内按照基金管理人的建议和意见进行整改、改进或者完善；外部管理机构拒不改正或情节严重的，应当承担违约责任，造成损失的承担相应赔偿责任。

（五）定期报告与临时报告

外部管理机构应当制定信息披露配合制度，指定高级管理人员担任信息披露事务负责人，

并将信息披露配合制度、信息披露事务负责人等信息向基金管理人及交易所报备。指定运营管理团队信息披露事务负责人和对接人，并将运营管理团队信息披露事务负责人和对接人信息报至基金管理人。若法律法规、中国证监会和证券交易所有新增涉及需要运营管理机构提交或配合提交的相关报告事项，外部管理机构应当无条件及时执行。

外部管理机构应当于每自然月度结束后【10】个工作日内以书面形式向基金管理人提交不动产资产运营上月度的月度报告、于每自然季度结束后【10】个工作日内以书面形式向基金管理人提交不动产资产运营上季度的季度报告、于半年度结束之日起【一个月】内提交不动产资产运营中期报告、于每年度结束之日起【两个月】内以书面形式提交不动产资产运营上年度的年度报告。

外部管理机构应当按《信息披露配合制度》，共同做好临时报告披露工作。外部管理机构应当勤勉履行职责，持续关注项目资产的运营情况，及时主动向基金管理人提供信息并配合基金管理人履行信息披露义务，并确保所提供信息的真实、准确、完整，同时对披露事项进行确认。外部管理机构对临时报告披露内容存在异议的，应当告知基金管理人，基金管理人应当在临时报告中披露异议内容及其理由。发生《运营管理协议》所列示的可能对不动产基金投资价值或价格有实质性影响的重大事项时，外部管理机构应当按《运营管理协议》约定在重大事件发生的当日向基金管理人和计划管理人报告相关事项并提供有效的解决方案和建议措施。

二、运营管理费用

运营管理费包括运营管理成本和养护成本，运营管理成本由基本管理费和浮动管理费共同组成。

（一）基本管理费

基本管理费为外部管理机构就提供完整运营管理服务需承担或支付的人员成本和必要管理成本，由外部管理机构自主决策具体费用的使用。

基本管理费计算公式为：A=I*16.69%；其中 A 为当年基本管理费；I 为项目公司当年度经审计的营业收入（不含增值税），若某一年度外部管理机构提供服务的期间不足一年的，该年度项目公司营业收入 I 应以提供运营管理服务的期间对应的项目公司营业收入为准。按上述公式计算的基本管理费将结合外部管理机构考核结果和运营管理费扣减情况（如有）进行相应调整确定。

各年度的运营管理费预算采用基金发行阶段《评估报告》预测的各年度收入作为基数，

并按照外部管理机构考核结果和运营管理费扣减情况（如有）进行相应调整确定。待项目公司当年的审计报告出具后，根据审计报告核算对应的基本管理费（如首次计提不满一年，则根据《运营管理协议》生效日至当年最后一日的实际天数计算），如应付基本管理费大于已支付基本管理费，则由项目公司向外部管理机构补充支付基本管理费差额；如应付基本管理费小于已支付基本管理费，则项目公司在后续向外部管理机构支付基本管理费时优先冲抵多付金额，直至冲抵完毕，如在基金终止时仍有余额的由外部管理机构向项目公司一次性付清。

每季度预计应支付的基本管理费应在年度运营预算中列明，并按照《运营管理协议》约定的预算内支出管理条款约定的程序由项目公司在每个季度初的【5】个工作日内向外部管理机构支付本季度基本管理费，外部管理机构应向项目公司开具符合法律规定的发票。

外部管理机构在提供项目运营管理服务过程中，因项目车流量大幅增加、安全畅通等管理需要而应有关主管部门要求或政策法规规定等因素需增加一线生产人员数量，进而导致人员成本和必要管理成本相应增加的，在履行适当程序后，对当年及后续影响年份的基本管理费的费率进行调增。

外部管理机构在提供项目运营管理服务过程中，因通货紧缩、管理模式变更、技术和设备更新以及政策要求等因素进而导致人员成本和必要管理成本相应减少的，在履行适当程序后，对当年及后续影响年份的基本管理费的费率进行调减。

外部管理机构应统筹考虑项目全周期费用支出情况，综合考虑每年成本费用支出的计划，若当年收到的基本管理费有结余，应及时计提拨备，以备未来年份使用。

（二）浮动管理费

每一个会计年度结束后，对项目公司的净现金流量指标进行考核，根据项目公司实际净现金流量确定浮动管理费。

浮动管理费的计算公式为：B=（Y-X）×3%，其中 B 为当年浮动管理费；Y 为每年度实际净现金流量，即根据项目公司当年年度审计报告计算的项目公司年度净现金流量；X 为项目公司每年目标净现金流量，以招募说明书披露的可供分配金额报告及《运营管理协议》记载的相应数据为准；年度净现金流量=年度 EBITDA-年度发生的资本性支出。

如首次计提不满一年，考核期间应为项目公司股权交割日起至当年度最后一日。当年目标净现金流量根据可供分配金额报告与交割审计报告计算，年度不动产资产目标净现金流量=可供分配金额报告预测的年度净现金流量-交割审计报告中交割前实际已发生的当年所属期间净现金流量。实际净现金流量为项目公司股权交割日起至当年最后一日实际净现金流

量。

特别地，当发生地震、洪水、战争等不可抗力事件（不含大风、大雾、雨雪、雷暴、冰雹、雾霾等天气）导致标的公路中断运营持续超过【120】小时或国家实行新的通行费减免政策，则 X=项目公司每年目标净现金流量-标的公路中断运营或通行费减免政策所造成的净现金流量损失。关于标的公路中断运营或通行费减免政策所造成的净现金流量损失，由外部管理机构提供必要且详实的相关依据，经项目公司或基金管理人聘请与外部管理机构不存在关联关系的第三方机构评估确认。

各年度外部管理机构基于浮动管理费情况，本着“绩效挂钩、多劳多得”的原则给予内部员工绩效奖惩。在符合国有资产相关监督管理规定的情况下，外部管理机构承诺，将当年获取的浮动管理费以不低于 40%的部分作为运营团队的业绩激励；当年度浮动管理费为负时，外部管理机构参照其企业员工绩效考核制度给予内部员工绩效扣减，具体制度条款及后续变更调整发送基金管理人知晓备案。

为免疑义，项目公司净现金流量的计算不考虑当期计提的浮动管理费。

浮动管理费按年计算，按年支付，外部管理机构应按照相关法律规定向项目公司开具符合法律规定的发票。在项目公司当年度审计报告出具后，基金管理人和项目公司对浮动管理费进行计算。

当浮动管理费为负时，则基金管理人和项目公司对应扣减外部管理机构基本管理费（即“浮动管理费扣减金额”），扣减的上限为当年基本管理费扣除当年资本性支出扣减金额（如有）的剩余部分。

当浮动管理费为正时，由基金管理人指示项目公司根据当年度实际情况提取相应金额后，从项目公司监管账户中向外部管理机构支付当年度浮动管理费；计提及支付期间不满一年的，由基金管理人指示项目公司根据对应期间的审计数据提取相应比例从监管账户中向外部管理机构支付对应期间的浮动管理费。支付的上限为当年基本管理费扣除当年资本性支出扣减金额（如有）的剩余部分。支付时间为项目公司对应期间审计报告出具后【20】个工作日内，且不晚于审计报告出具当年四月底；在不动产基金清算当年，浮动管理费应在不动产基金清算报告披露后按照上述方式计算并支付。外部管理机构应于项目公司支付前给项目公司开具等额增值税发票。

（三）养护成本

养护成本包括日常养护成本和专项养护成本。运营期各年度养护成本由项目公司按基金

发行阶段《评估报告》预测的各年度养护成本金额支付，超出部分（国家、省级政策性改造除外）由外部管理机构承担。

养护成本按当年预算中列明的金额和进度时点支付，负责实施养护工程的外部管理机构或第三方养护单位（如有）应向项目公司开具符合法律规定的发票。

三、不动产项目现金流回款以及分配路径

不动产项目现金流回款、账户设置和现金流在各账户间的划转安排等内容详见本招募说明书“第二章 不动产项目”之“第四节 外部管理机构”之“二、外部管理机构与不动产项目相关的业务情况”之“（五）项目资金收支和风险管控安排”和“第五章 不动产基金”之“第二节 不动产基金的交易安排”之“二、基金涉及的交易安排”之“（三）现金流的归集”。

第五章 不动产基金

第一节 本次发行参与机构的基本情况

本次发行参与机构概况如下表所示，详细情况请参见本招募说明书附件九：本次发行参与机构的基本情况。

表：参与机构概况

基金管理人	
名称	易方达基金管理有限公司
法定代表人	吴欣荣
住所	广东省珠海市横琴新区荣粤道 188 号 6 层
办公地址	广东省广州市天河区珠江西路 21 号 52 层；广东省广州市天河区珠江东路 30 号 42 层；广东省珠海市横琴新区荣粤道 188 号 6 层
联系人	李红枫
联系方式	400 881 8088
专项计划管理人	
名称	易方达资产管理有限公司
法定代表人	刘炜
住所	珠海市横琴新区荣粤道 188 号 6 层自编 A01
办公地址	广州市天河区珠江新城珠江东路 30 号广州银行大厦 41 楼；珠海市横琴新区荣粤道 188 号 6 层自编 A01
联系人	刘钦翔
联系方式	020-85102978
基金托管人	
名称	交通银行股份有限公司
法定代表人	任德奇
住所	中国（上海）自由贸易试验区银城中路 188 号
办公地址	上海市长宁区仙霞路 18 号
联系人	方圆
联系方式	95559
财务顾问	
名称	招商证券股份有限公司
法定代表人	霍达
住所	深圳市福田区福田街道福华一路 111 号
办公地址	深圳市福田区福田街道福华一路 111 号
联系人	赵庆
联系方式	13926580625
基金份额发售机构	
名称	易方达基金管理有限公司（直销机构）、非直销销售机构具体见本基金基金份额发售公告及相关公告。基金管理人可根据情况变更或增减销售机构并在基金管理人网站公示

法定代表人	吴欣荣
住所	广东省珠海市横琴新区荣粤道 188 号 6 层
办公地址	广东省广州市天河区珠江西路 21 号 52 层；广东省广州市天河区珠江东路 30 号 42 层；广东省珠海市横琴新区荣粤道 188 号 6 层
联系人	李红枫
联系方式	4008818088
注册登记机构	
名称	中国证券登记结算有限责任公司
法定代表人	于文强
住所	北京市西城区太平桥大街 17 号
办公地址	北京市西城区太平桥大街 17 号
联系人	赵亦清
联系方式	4008058058
律师事务所	
名称	北京市中伦律师事务所
法定代表人	张学兵
住所	北京市朝阳区金和东路 20 号院正大中心 3 号楼南塔 22-24 层及 27-31 层
办公地址	北京市朝阳区金和东路 20 号院正大中心 3 号楼南塔 22-24 层及 27-31 层
联系人	许苇
联系方式	13811269041
会计师事务所	
名称	容诚会计师事务所（特殊普通合伙）
执行事务合伙人	肖厚发、刘维
住所	北京市西城区阜成门外大街 22 号 1 幢 10 层 1001-1 至 1001-26
办公地址	北京市西城区阜成门外大街 22 号 1 幢 10 层 1001-1 至 1001-26
联系人	葛兴葳
联系方式	0771-5593112
资产评估机构	
名称	中联资产评估集团有限公司
法定代表人	胡智
住所	北京市西城区复兴门内大街 28 号凯晨世贸中心东座 F4 层 939 室
办公地址	北京市西城区复兴门内大街 28 号凯晨世贸中心东座 F4 层 939 室
联系人	余衍飞
联系方式	0755-83670292
交通量预测机构	
名称	招商局重庆交通科研设计院有限公司
法定代表人	肖博
住所	重庆市南岸区学府大道 33 号
办公地址	重庆市南岸区学府大道 33 号

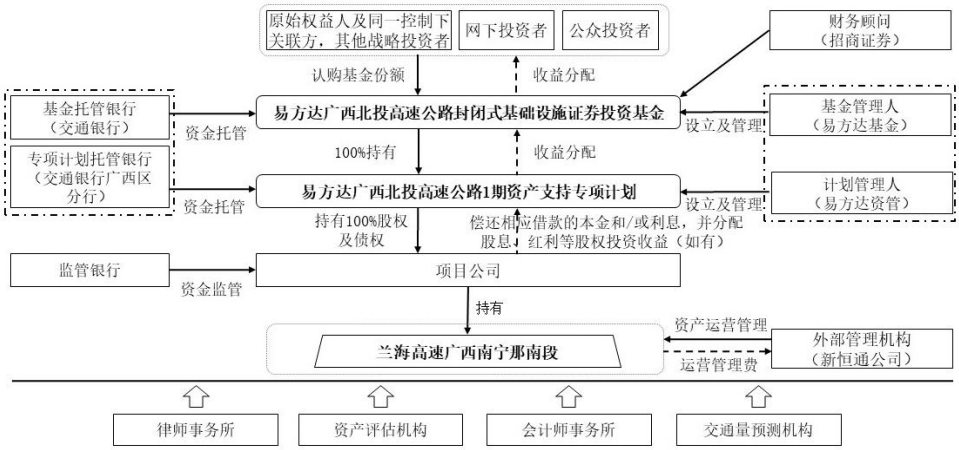
联系人	李远哲
联系方式	18008377648

第二节 不动产基金的交易安排

一、基金整体架构

（一）《基金合同》生效并完成相关交易安排后的整体架构图

图：不动产基金整体架构



（二）基金整体架构概述

1、基金管理人向中国证监会申请注册易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金，经询价配售和公开发售，不动产基金成立。投资人取得不动产基金份额，成为基金份额持有人。

2、不动产基金拟以募集资金认购专项计划资产支持证券的全部份额。基金管理人（代表本基金）通过与资产支持证券管理人签订《认购协议》，将认购资金以专项资产管理方式委托资产支持证券管理人管理，资产支持证券管理人设立并管理专项计划，基金管理人（代表本基金）取得资产支持证券，成为资产支持证券持有人。

3、资产支持证券管理人（代表专项计划）按照资产支持证券管理人与项目公司原股东就项目公司 100%股权转让事宜签订的《项目公司股权转让协议》的相关约定受让项目公司100%的股权，同时按照《项目公司股东借款合同》的相关约定，向项目公司发放股东借款。

4、不动产项目公司在项目运营过程中均使用项目公司监管账户收取不动产项目公司运营收入。

5、不动产项目公司应按照其与资产支持证券管理人（代表专项计划）签署的《项目公司股东借款合同》约定，向资产支持证券管理人（代表专项计划）偿还相应股东借款的本金和/或利息，并分配股息、红利等股权投资收益。

6、资产支持证券管理人按照《标准条款》约定，向不动产基金划付资产支持证券收益。

7、基金管理人按照《基金合同》约定，向投资人分配不动产基金份额收益。

二、基金涉及的交易安排

（一）《基金合同》生效与基金投资

1、本基金《基金合同》的生效

《基金合同》经基金管理人、基金托管人双方盖章以及双方法定代表人或授权代表签字或盖章并在募集结束后经基金管理人向中国证监会办理基金备案手续，并经中国证监会书面确认后生效。《基金合同》的有效期自其生效之日起至基金财产清算结果报中国证监会备案并公告之日止。

2、本基金的初始投资

根据《基金合同》约定以及基金管理人与计划管理人签订的《认购协议》，《基金合同》生效后，本基金首次发售募集资金在扣除基金层面预留费用后，拟全部用于认购由易方达资管设立的广西北投高速公路专项计划的全部资产支持证券份额，基金管理人将认购资金委托给计划管理人管理，资产支持证券管理人设立并管理专项计划，本基金取得资产支持证券的全部份额，成为资产支持证券唯一持有人。本基金成立后，若根据本基金相关合同约定进行扩募后，扩募资金可投资于扩募目标不动产资产支持证券。

（二）专项计划的设立与投资、项目公司股权与债权安排

1、专项计划的设立

若公募基金发行成功，且基金管理人（代表公募基金）按照《认购协议》的约定缴纳了认购资金总额，经会计师事务所进行验资并出具验资报告后，计划管理人宣布专项计划设立，同时将专项计划募集资金（不包括利息）全部划转至已开立的专项计划账户。

2、专项计划的投资

专项计划设立后，计划管理人（代表专项计划）根据《项目公司股权转让协议》的约定，向北投集团支付项目公司股权转让价款并取得项目公司 100%股权。

3、项目公司股权与债权安排

专项计划设立后，根据计划管理人（代表专项计划）与项目公司签署的《项目公司股东借款合同》，计划管理人（代表专项计划）向项目公司发放借款，项目公司偿还存量借款。

（三）现金流的归集

1、不动产项目公司在项目运营过程中均使用项目公司监管账户收取不动产项目公司运营收入。

2、不动产项目公司应按照其与资产支持证券管理人（代表专项计划）签署的《项目公司股东借款合同》约定，向资产支持证券管理人（代表专项计划）偿还相应股东借款的本金和/或利息，并分配股息、红利等股权投资收益。

3、资产支持证券管理人按照《标准条款》约定，向不动产基金划付资产支持证券收益。

4、基金管理人按照《基金合同》约定，向投资人分配不动产基金份额收益。

三、项目公司股权交割及股权转让对价支付安排

（一）股权交割日

根据《项目公司股权转让协议》的约定，第一笔标的股权转让价款的支付日为拟定交易的交割日；除另有明确约定外，自交割日起，根据中国法律和公司章程规定的标的股权所代表的一切权利义务和损益由受让方享有和承担，在此之前由转让方享有和承担。

（二）股权转让价格

股权转让价格=公募基金实际募集规模-项目公司应承担的外部借款债务本息及应付款-预留费用-MAX（股权评估基准日项目公司的净资产值-经交割审计的交割日项目公司的净资产值，0）。其中：

公募基金实际募集规模=本基金募集期间净认购金额，具体以《基金合同生效公告》《上市交易公告书》等公告文件为准；

项目公司应承担的外部借款债务本息及应付款为人民币【1,388,362,688.83】元；

预留费用为人民币 300 万元，主要包括不动产基金和专项计划的初始直接交易费用、印花税费等。

（三）标的股权收购价款支付安排

根据《项目公司股权转让协议》的约定，第一笔标的股权转让价款支付前提条件全部满足后的 5 个工作日内，受让方应当向转让方支付第一笔标的股权转让价款；第二笔股权转让价款支付条件全部成就后 5 个工作日内，受让方应向转让方支付第二笔股权转让价款，第二笔股权转让价款金额为标的股权转让价款减去受让方已支付的第一笔股权转让价款后的金额。

《项目公司股权转让协议》约定的第一笔股权转让价款支付前提条件主要包括：转让方已通过有效的内部决议程序批准标的股权转让;转让方已取得主管国有资产监督管理部门对拟定交易的批准；不动产基金及专项计划项下的协议、合同及其他必要书面文件（包括但不限于《运营管理协议》等）已签署并生效；标的股权、标的公路及对应权益不存在任何其他

第三方权利限制或负担；专项计划成功设立；公募基金成功设立，且已认购专项计划资产支持证券全部份额，并已按照《标准条款》《认购协议》的约定将全部认购资金支付至专项计划账户；基金管理人已经对项目公司的监管账户、基本账户等银行账户实施有效监管（包括但不限于银行账户预留印鉴变更为基金管理人或其指定主体的印鉴、银行账户已向基金管理人或其指定主体开具查询权限）；项目公司已注销完毕项目公司账户清单中应注销账户，并已将应注销账户中的全部资金划转至基金管理人指定账户；项目公司无员工且不存在正在生效劳动/劳务/人事合同，不存在应付未付的工资、奖金、赔偿金、补偿金等款项，不存在五险一金欠缴情形，且不涉及因前述事宜引发的争议或纠纷；各方已经并按《项目公司股权转让协议》约定完成不动产项目（包括现场及管理权等）及相关文件、资料和物品的移交；标的股权转让工商变更登记已经完成，标的股权已变更登记至受让方名下、受让方已记载于项目公司股东名册且转让方已不再记载于项目公司股东名册、项目公司已取得新的《营业执照》；自股权评估基准日至交割日之间，除豁免事项外，项目公司的业务及财务状况、资产负债情况未发生重大不利变化；转让方和受让方所做的陈述和保证是真实、完整及有效的，并且受让方未发现使《项目公司股权转让协议》项下交易不能继续进行或完成的现实的及预期存在的其他重大事实、事项和情形。

《项目公司股权转让协议》约定的第二笔股权转让价款的支付应以下列所有条件的持续满足为前提条件或经受让方书面豁免为前提：《项目公司股权转让协议》约定的交割审计已完成；自股权评估基准日至交割日之间，除豁免事项外，项目公司的业务及财务状况、资产负债情况未发生重大不利变化；经交割审计计算得出的标的股权转让价款与期间分红之和不低于按照国有产权交易相关规定进行备案的标的股权评估价值；转让方已将项目公司的相关资料（包括转让方控制的项目公司的证照及印鉴、文件资料、财务账册等）交由受让方，并由受让方和转让方共同签署交接清单；不存在可能对标的股权转让产生重大不利影响的其他情形。

（四）交割审计及损益安排

根据《项目公司股权转让协议》，标的股权转让价款已考虑到了截至股权评估基准日转让方在项目公司中与标的股权相关的全部和任何权益和负债，自股权评估基准日至交割日之间，转让方应确保项目公司在各方面未发生以下情况：不符合法律法规或转让方、项目公司的合同制度、采购制度、财务制度等内部管理制度和流程的关联交易，或定价不公允或与市场交易价格或独立第三方价格存在较大差异的关联交易；项目公司发生重大诉讼、仲裁、信

访、巡视、审计审查等事项，导致项目公司对外承担责任的；项目公司发生较大数额罚款、非经营性往来、资产处置损失、资产减值损失；项目公司发生其他明显不合理的支出。

（五）收费期延长权益归属

根据《项目公司股权转让协议》的约定，项目公司若因通行费减免政策获得收费期限延长、现金等补偿时，政策补偿扣除必要的开支和税费后的净收益，根据减免政策天数所占比例折算，股权评估基准日前的归转让方，股权评估基准日后（含当日）的归受让方。如不能进行比例折算，转让方与受让方本着公平原则进行友好协商确认收益归属。

各方一致同意并确认，如遇法律、行政法规、规范性文件、司法解释、行政规章以及国家政策等原因延长标的公路的收费期限，则该等延长的收费期限权益（不含上述实施通行费减免政策而延长收费期限）归转让方享有。如届时由项目公司承接延长的收费期限的，则受让方应在延长的标的公路收费期限开始收费之日，将项目公司的 100%股权回转给转让方。转让方和受让方应当共同聘请评估机构以股权回转之日为基准日对项目公司残存的股权价值进行评估（所评估的项目公司股权价值不包括延长的收费期限）。如届时项目公司残存的股权价值大于零，则转让方应向受让方支付股权回转的补偿价款，补偿价款为评估后的项目公司残存的股权价值（不包括延长的收费期限价值）。转让方将负责办理股权回转相关审核、申请、报备等手续（如需），受让方予以配合。

（六）责任承担

根据《项目公司股权转让协议》约定，如主管税务部门要求项目公司就发行不动产基金所做的资产重组、股权转让等交易补充缴纳任何交割日前的土地增值税、企业所得税、增值税及附加、印花税、滞纳金等相关税费的，转让方将按要求缴纳相应税金（含滞纳金、罚金等）并承担所有相关经济和法律责任；如受让方和/或项目公司代为缴纳的，转让方应按照本条约定对缴纳方进行全额补偿；如因转让方迟延缴纳，导致受让方和/或项目公司被处罚或处以其他监管措施，转让方将全额赔偿并承担相应违约金及法律责任。

四、不动产资产支持证券的基本情况

（一）资产支持证券的基本情况

1、资产支持证券名称

易方达广西北投高速公路 1 期资产支持专项计划资产支持证券。

2、资产支持证券管理人

易方达资产管理有限公司或根据“《标准条款》”任命的作为“计划管理人”的继任主体。

3、资产支持证券发行规模

资产支持证券目标发售规模根据不动产基金的询价发行结果，由资产支持证券管理人和基金管理人届时共同签署的《认购协议》确定，具体以资产支持证券管理人和基金管理人届时共同签署的《认购协议》中确认的金额为准。

4、资产支持证券面值

每份资产支持证券的面值为 100 元。

5、预期收益率

专项计划项下的资产支持证券非固定收益产品，不设预期收益率。每期收益的具体金额以相应的兑付日前专项计划管理人的公告为准。

6、分配方式

按照《标准条款》第十三条和第十九条的约定进行分配。

7、权益登记日

权益登记日为每个兑付日前的 1 个工作日，具体以交易所发布的届时有效的规定为准。权益登记日日终在登记托管机构登记在册的资产支持证券持有人有权于该兑付日取得资产支持证券在当期的利益。

8、登记托管机构

中国证券登记结算有限责任公司上海分公司。

9、托管银行

交通银行股份有限公司广西壮族自治区分行。

10、交易场所

上海证券交易所。

（二）专项计划现金流归集、投资及分配

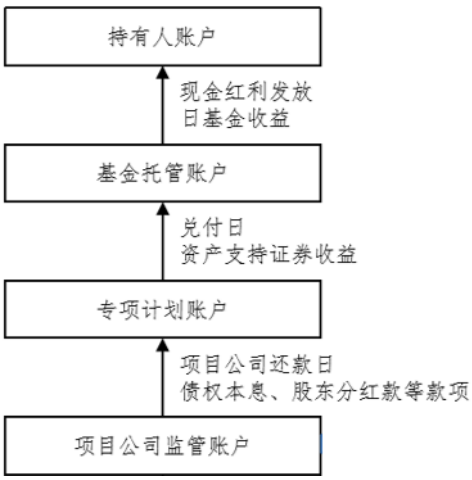
1、账户设置安排

专项计划设置专项计划募集账户、专项计划托管账户和项目公司监管账户。

2、归集安排及现金流分配

专项计划资金归集安排及现金流分配在各个账户之间流转如下图所示：

图：账户流转结构图



3、专项计划标的资产投资及合格投资

资产支持证券管理人代表资产支持专项计划，按照《项目公司股权转让协议》的相关约定，指示专项计划托管人根据该协议约定的款项划拨至北投集团指定的账户，用于购买北投集团持有的项目公司100%的股权。

专项计划存续期内主要投资于最终投资标的为持有不动产项目的项目公司的股权及债权，取得相关不动产项目完全所有权或经营权利。完成上述投资后，在《标准条款》允许的范围内，专项计划管理人可以在有效控制风险、保持流动性的前提下，以现金管理为目的，指示专项计划托管人将专项计划账户中待分配的资金进行合格投资，即将专项计划账户内的资金在按照专项计划文件的约定间接对不动产项目进行投资后，专项计划账户中的资金可以投资于利率债（包括国债、政策性金融债、央行票据以及其他利率债）、AAA级信用债（包括符合要求的企业债、公司债、金融债、中期票据、短期融资券、超短期融资券、公开发行的次级债、政府支持机构债、地方政府债、可分离交易可转债的纯债部分等）、货币市场工具（包括同业存单、债券回购、银行存款（含协议存款、定期存款及其他银行存款）等）及法律法规或中国证监会允许专项计划投资的其他金融工具。

（三）专项计划资产的管理和运用

1、专项计划费用定义及种类

专项计划费用系指专项计划存续期间合理支出的与专项计划相关的所有税收、费用和其他支出，包括但不限于专项计划在运营过程中因其管理和处分专项计划资产而承担的税收（包括因国家税收体制调整变更后的应缴税种，但计划管理人就其营业活动或收入而应承担的税收除外）和政府收费、计划管理人的管理费、计划管理人聘请第三方专业机构的服务费（如有）、专项计划托管银行的托管费、登记托管机构的登记托管服务费、监管银行的监管

费（如有）、销售机构的销售费用（如有）、评估机构对不动产项目进行价值评估的跟踪评估费（如有）、对项目公司进行交割审计的审计费、对专项计划进行审计的审计费、兑付兑息费和上市月费（如有）、资金汇划费、执行费用、信息披露费、召开资产支持证券持有人大会的会务费、专项计划验资费（如有）、银行开（销）户费和年费（如有）、询证费（如有）、清算律师费、清算审计费等其他清算费用以及除前述所明确列示费用以外的专项计划管理人须承担的且根据专项计划文件有权得到补偿的其他费用支出。

为专项计划的设立而发生的部分费用，包括为本期资产支持证券发行之目的而支付给销售机构的承销费（如有）、聘请法律顾问的律师费、聘请评估机构对不动产项目进行评估的评估费、聘请会计师事务所的发行阶段报酬（不含后续专项计划审计报酬）（合称“前期费用”），不由专项计划承担，不从专项计划资产中支出。

除前期费用外，在专项计划存续期间实际发生的应由专项计划资产承担的费用从专项计划资产中支付，列入专项计划费用。计划管理人以固有财产先行垫付的，有权从专项计划资产中优先受偿。

专项计划管理人和专项计划托管人因未履行或未完全履行相关协议约定的义务而导致的费用支出或专项计划资产的损失，以及处理与专项计划运作无关的事项发生的费用等不列入专项计划资产应承担的费用。

2、专项计划费用的计算和支取方式

专项计划费用由资产支持证券管理人根据有关协议的约定和法规的规定进行核算，经资产支持证券托管人核实后，按费用实际支出金额列入当期专项计划费用，并按《标准条款》第 13.3 款和第 19.2 款约定的顺序支付。

3、专项计划涉及的税收

专项计划运作过程中涉及的各纳税主体，依照国家法律法规的规定自行履行纳税义务。

中国法律规定应当由专项计划资产承担的税费，由专项计划资产承担。计划管理人因中国税收法律规定需要作为专项计划的纳税义务人就专项计划的投资收益缴纳增值税及附加、所得税、印花税等的，该等增值税及附加、所得税、印花税等由专项计划资产承担，并由计划管理人从专项计划的收入中直接扣除相关税费。专项计划清算后若计划管理人被税务机关要求补缴应由资产支持证券持有人等纳税主体缴纳的税费，则计划管理人有权向资产支持证券持有人等纳税主体就补交金额进行追偿。专项计划投资运作过程中发生的增值税应税行为，暂适用简易计税方法，按照 3%的征收率缴纳增值税，并按照应纳增值税额的一定比例

缴纳附加税费。

因国家法律法规及相关部门规章、规范性文件等变更导致委托财产管理、运用及处分过程中的税率及缴税时点等应予调整的，计划管理人将及时通知资产支持证券持有人，并依《标准条款》约定及变更后的国家法律法规及相关部门规章、规范性文件等列支、缴付。如果依据中国法律的规定计划管理人须在向资产支持证券持有人支付的投资收益或专项计划资产中预提或扣减任何税收，则计划管理人有权按照中国法律的规定予以预提或扣减。

4、专项计划资产的处分限制

（1）专项计划资金由专项计划托管银行托管，并独立于原始权益人、计划管理人、专项计划托管银行及其他业务参与人的固有财产及前述主体管理、托管的其他资产。计划管理人、专项计划托管银行以其自有资产承担法律责任，其债权人不得对专项计划资产行使冻结、扣押请求权及其他权利。

（2）原始权益人、计划管理人、专项计划托管银行及其他业务参与机构因依法解散、被依法撤销或者宣告破产等原因进行清算的，专项计划资产不属于其清算财产。

（3）计划管理人管理、运用和处分专项计划资产所产生的债权（如有），不得与原始权益人、计划管理人、专项计划托管银行、资产支持证券持有人及其他业务参与机构的固有财产产生的债务相互抵销。计划管理人管理、运用和处分不同专项计划资产所产生的债权债务，不得相互抵销。

（4）除依《管理规定》及其他有关规定和《标准条款》约定处分外，专项计划资产不得被处分。

5、专项计划资产的处分安排

（1）专项计划资产的处分

专项计划存续期间内，经资产支持证券持有人决定，可以对全部或部分标的股权、标的债权和/或不动产项目（以下简称“标的资产”）进行处置。专项计划管理人应按照经资产支持证券持有人大会或单一资产支持证券持有人指令确定的处分方案执行。特定资产处分完成后，专项计划管理人应当以专项计划届时的全部资金向资产支持证券持有人进行处分分配或进行再投资。

为免疑义，专项计划管理人按照资产支持证券持有人决议根据本款约定对标的资产进行的处分不会相应触发专项计划终止。

（2）专项计划终止时的资产处置

如发生专项计划终止事件的，专项计划管理人应按照有效的处分方案处分标的资产等，并以出售所得的处分收入向资产支持证券持有人兑付专项计划利益。处分方案经资产支持证券持有人大会表决通过或单一资产支持证券持有人发出指令后即可成为一项有效的处分方案，专项计划管理人应当按照资产支持证券持有人大会的决定或资产支持证券单一持有人指令处分标的资产。

（四）专项计划的设立、终止

1、专项计划设立

专项计划发行期结束时，若认购人的认购资金总额（不含发行期认购资金产生的利息）达到资产支持证券目标发售规模，专项计划发行期终止，专项计划管理人将专项计划募集资金（不包括利息）全部划转至已开立的专项计划账户，经会计师事务所进行验资并出具验资报告后，专项计划管理人于该日公告专项计划设立。

专项计划设立后，认购资金在认购人交付日（含该日）至专项计划设立日前一日（含该日）期间的利息（如有）按中国人民银行规定的活期存款利率计算（代扣银行手续费）并由专项计划管理人于专项计划发行期结束且利息实际到账后 10 个工作日内支付给认购人。

2、专项计划未成功设立

（1）专项计划发行期结束时，若资产支持证券认购人的认购资金总额低于资产支持证券目标发售规模，则专项计划未成功设立。专项计划管理人将在专项计划发行期结束后 10 个工作日内，在扣除银行划转手续费后，向认购人退还其所交付的认购资金及该等资金自交付日（含该日）至退还日（不含该日）期间发生的利息（按中国人民银行规定的活期存款利率计算，银行手续费将从中予以扣除）。

（2）前述条款的约定为《标准条款》中的“特别条款”，具有独立于《标准条款》的特殊法律效力，如专项计划未成功设立，该“特别条款”仍对专项计划当事人具有约束力。

3、专项计划终止的相关安排

专项计划不因资产支持证券持有人解散、被撤销、破产、清算或专项计划管理人的解任或辞任而终止；资产支持证券持有人的承继人或指定受益人以及继任专项计划管理人享有并承担《标准条款》的相应权利义务。

以下事件为专项计划终止事件，其中发生下述第（1）项至第（4）项或第（9）项至第（10）项专项计划终止事件的，由资产支持证券持有人大会审议或由资产支持证券单一持有人直接决议，经资产支持证券持有人大会/资产支持证券单一持有人决议专项计划进入清算

程序的，专项计划于决议确定的日期进入清算程序；发生下述第（5）项至第（8）项专项计划终止事件的，专项计划于专项计划终止事件发生日进入清算程序。专项计划进入清算程序后，由专项计划管理人按照资产管理合同的约定执行：

（1）专项计划设立日后【60】个工作日内专项计划管理人（代表专项计划）尚未按照《项目公司股权转让协议》的约定完成转让价款的支付，且资产支持证券持有人大会/单一资产支持证券持有人决定终止专项计划；

（2）专项计划设立日后【60】个工作日内专项计划管理人（代表专项计划）尚未按照《项目公司股东借款合同》的约定向项目公司发放借款，且资产支持证券持有人大会/单一资产支持证券持有人决定终止专项计划；

（3）专项计划设立日后【60】个工作日尚未办理完成项目公司股权转让所涉及的工商变更登记手续，且资产支持证券持有人大会/单一资产支持证券持有人决定终止专项计划；

（4）发生不可抗力事件（如火灾、地震、瘟疫、政府征收等），资产支持证券持有人大会/单一资产支持证券持有人决定终止专项计划；

（5）专项计划被法院或仲裁机构依法撤销、被认定为无效或被裁决终止；

（6）专项计划资产全部处分完毕且完成处分分配；

（7）专项计划资产已全部变现，不存在非现金形式的专项计划资产；

（8）专项计划存续至法定到期日，且未进行延期的；

（9）专项计划目的无法实现；

（10）中国法律或者中国证监会规定的其他情形。

（五）专项计划的信息披露安排

专项计划存续期间，资产支持证券管理人应按照《标准条款》《计划说明书》和其他专项计划文件的约定以及《管理规定》等相关法律、法规及上交所相关业务规则的规定向资产支持证券持有人进行信息披露，如中国证监会、中国基金业协会、上交所对相关规定进行修改或颁布新的规定，则应按照新的规定执行。

（六）专项计划主要交易文件摘要

1、《标准条款》

《标准条款》指《易方达广西北投高速公路 1 期资产支持专项计划标准条款》。由计划管理人订立，明确专项计划的计划管理人与资产支持证券持有人之间的权利与义务关系。《标准条款》主要约定了定义、当事人、认购资金、专项计划、专项计划资金的运用和收益、

资产支持证券、认购人的陈述和保证、计划管理人的陈述和保证、资产支持证券持有人的权利和义务、计划管理人的权利和义务、专项计划账户、专项计划的分配、信息披露、资产支持证券持有人大会、计划管理人的解任和辞任、专项计划费用、风险揭示、资产管理合同和专项计划的终止、违约责任、不可抗力、保密义务、法律适用和争议解决等事项。

2、《认购协议》与《风险揭示书》

《认购协议》《风险揭示书》指《易方达广西北投高速公路 1 期资产支持专项计划之资产支持证券认购协议》，及作为其附件的《易方达广西北投高速公路 1 期资产支持专项计划风险揭示书》，由计划管理人与认购人就发行和认购资产支持证券事宜做出约定，并向“资产支持证券份额持有人”阐明投资风险。

3、《计划说明书》

《易方达广西北投高速公路 1 期资产支持专项计划计划说明书》主要约定以下内容：产品特性、风险提示；释义；当事人的权利及义务；资产支持证券的基本情况；专项计划交易结构与相关方简介；专项计划的信用增级方式；原始权益人、管理人和其他主要业务参与人情况；不动产情况、不动产项目情况、现金流及财务预测分析；专项计划现金流归集、投资及分配;专项计划资产的管理安排;原始权益人风险自留的相关情况;风险揭示和防范措施；专项计划的销售、设立与终止等事项；资产支持证券的登记及转让安排；信息披露安排；资产支持证券持有人大会；主要交易文件摘要;《管理规定》要求披露或明确的事项；违约责任与争议解决；备查文件。

4、《专项计划托管协议》

《专项计划托管协议》指《易方达广西北投高速公路 1 期资产支持专项计划托管协议》，用以明确计划管理人与专项计划托管人之间的权利义务关系。计划管理人根据《专项计划托管协议》的规定，委托专项计划托管人保管专项计划资产，专项计划托管人为专项计划资产提供托管服务。《专项计划托管协议》明确规定了专项计划托管人的委托及托管事项、计划管理人和专项计划托管人的陈述和保证、计划管理人和专项计划托管人的权利和义务、与专项计划有关的账户的开立和管理、划款指令的发送、确认和执行、资金的保管和运用、专项计划的会计核算和账户核对、信息披露及相关报告、专项计划托管人和计划管理人之间的业务监督、专项计划托管人的辞任、专项计划托管人的解任和管理人的更换、专项计划费用和税收、协议终止、违约责任、不可抗力、保密义务、法律适用和争议解决等事项。

5、《项目公司股权转让协议》

指北投集团作为原始权益人与计划管理人（代表专项计划）就项目公司股权转让事宜签署的股权转让协议，约定原始权益人将其持有的项目公司 100%股权转让予专项计划。项目公司股权转让协议明确规定了定义、股权转让与交易步骤、转让价款定价、调整及支付、转让价款支付条件、过渡期安排、陈述与保证、违约及提前终止以及其他等事项。

6、《项目公司借款合同》

《项目公司借款合同》指计划管理人（代表专项计划）与项目公司就计划管理人（代表专项计划）向项目公司提供借款事宜签署的借款合同，以及对该合同的任何有效修改或补充。

《项目公司借款合同》明确约定了借款金额及用途，付息与还款，权利义务的转让，各方的权利义务，陈述与保证，税费，违约责任，法律适用与争议解决等重大事项。

7、《运营管理协议》

《运营管理协议》指基金管理人、计划管理人、外部管理机构与项目公司等相关方签署的《易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金运营管理协议》及其任何有效修改或补充，约定了基金管理人拟聘任外部管理机构为标的公路及相应标的公路权益等项目公司相关事项的运营管理等提供《运营管理协议》约定的各项服务。《运营管理协议》明确约定了定义和释义、不动产资产概况、委托运营管理原则、运营管理职责及要求、委托运营管理期限、运营管理方式、运营管理费、报告与考核、项目公司治理与关联交易、管理监督、陈述与保证、权利和义务、外部管理机构的解聘、违约责任和合同终止、不可抗力、保密、争议解决、通知和送达、生效等。

8、《监管协议》

《监管协议》指基金管理人、计划管理人、监管银行、外部管理机构与项目公司等相关方签署的《广西北投南南高速公路有限公司监管协议》及其任何有效修改或补充，约定监管银行为监管账户提供监管服务。《监管协议》明确约定了账户的设立与管理、监管资金的保管和运用、风险防范措施、资金划付操作等内容。

五、项目公司的基本情况

项目公司的基本情况详见本招募说明书“第二章 不动产项目”之“第一节 不动产项目概况”之“六、项目公司的基本情况”。

第三节 关联交易与利益冲突

一、本基金首次发售前不动产项目的关联交易

（一）关联交易明细情况

1、涉及关联交易的关联方

截至尽调基准日，不动产项目关联方情况如下：

（1）不动产项目控股股东及最终控制方情况

表：不动产项目控股股东及最终控制方

不动产项目所属项目公司的控股股东及最终控制方情况		经营范围
控股股东	广西北部湾投资集团有限公司	许可项目：建设工程监理；建设工程质量检测；建设工程勘察；建设工程施工；建设工程设计；公路管理与养护；房地产开发经营；住宿服务；餐饮服务（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动，具体经营项目以相关部门批准文件或许可证件为准）一般项目：资产评估；道路货物运输站经营；土地整治服务；工程造价咨询业务；规划设计管理；自有资金投资的资产管理服务；以自有资金从事投资活动；酒店管理；物业管理；国内贸易代理；对外承包工程；信息系统集成服务；新材料技术研发；技术服务、技术开发、技术咨询、技术交流、技术转让、技术推广；业务培训（不含教育培训、职业技能培训等需取得许可的培训）；会议及展览服务；体育场地设施经营（不含高危险性体育运动）（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动）
最终控制方	广西壮族自治区国有资产监督管理委员会	-

（2）与不动产项目发生交易的其他主要关联方情况

表：其他主要关联方情况

关联方名称	与本不动产项目关系
广西北部湾投资集团有限公司	项目公司控股股东
广西新发展交通集团有限公司南宁高速公路运营分公司	与项目公司同受北投集团控制
广西北部湾恒信资产经营有限公司	与项目公司同受北投集团控制
广西北部湾投资集团能源有限公司	与项目公司同受北投集团控制
广西北投产城投资集团有限公司北部湾大厦分公司	与项目公司同受北投集团控制
广西北投交通养护科技集团有限公司	与项目公司同受北投集团控制
广西桂商物业服务有限公司	与项目公司同受北投集团控制
广西交通工程检测有限公司	与项目公司同受北投集团控制
广西国土资源规划设计集团有限公司	与项目公司同受北投集团控制
广西北投沿海石化有限责任公司	与项目公司同受北投集团控制
广西北投数字科技产业有限公司	与项目公司同受北投集团控制
广西新恒通高速公路有限公司	与项目公司同受北投集团控制

关联方名称	与本不动产项目关系
广西交科集团有限公司	与项目公司同受北投集团控制

2、关联交易情况

截至尽调基准日，不动产项目关联交易具体情况如下：

（1）采购货物或服务

表：采购货物或服务关联交易情况

单位：元

关联方名称	交易内容	2025年度	2024年度	2023年度
广西国土资源规划设计集团有限公司	土地确权服务费	-	-	1,165,990.73
广西北投产城投资集团有限公司北部湾大厦分公司	北部湾大厦租金	-	-	474,422.44
广西北投产城投资集团有限公司北部湾大厦分公司	北部湾大厦物业服务	-	-	209,898.67
广西北投沿海石化有限责任公司	车辆加油	-	-	182,743.81
广西北部湾投资集团能源有限公司	车辆加油	-	183,211.72	174,262.90
广西北投交通养护科技集团有限公司	养护工程	-	4,950,103.88	17,740,926.63
广西交通工程检测有限公司	桥梁检测	-	234,815.25	-
广西桂商物业服务有限公司	物业服务	-	714,932.27	-
广西新发展交通集团有限公司南宁高速公路运营分公司	固定资产采购	-	5,543,973.38	-
广西新恒通高速公路有限公司	运营服务	62,833,900.00	-	-
广西北部湾投资集团有限公司	借款利息	61,021,536.45	-	-
广西交科集团有限公司	固定资产采购	2,273,536.00	-	-
广西北投数字科技产业有限公司	固定资产采购	423,000.00	-	-
合计	-	**126,551,972.45**	**11,627,036.50**	**19,948,245.18**

（2）销售货物或服务

表：销售货物或服务关联交易情况

单位：元

关联方名称	交易内容	2025年度	2024年度	2023年度
广西北部湾恒信资	广告牌租赁	275,229.36	946,325.04	1,124,438.87

产经营有限公司				
广西北部湾投资集团有限公司	资金归集利息	111,427.30	333,160.81	-
合计	-	**386,656.66**	**1,279,485.85**	**1,124,438.87**

（3）关联方应收应付款项

1）应收项目

表：关联方应收项目

单位：元

项目名称	关联方名称	2025年12月31日	2024年12月31日	2023年12月31日
其他应收款	广西北部湾投资集团有限公司	111,427.30	-	-
其他应收款	广西新发展交通集团有限公司	4,126.00	-	-
合计	-	**115,553.30**	-	-

2）应付项目

表：关联方应付项目

单位：元

项目名称	关联方名称	2025年12月31日	2024年12月31日	2023年12月31日
其他应付款	广西北部湾投资集团有限公司	1,505,384,322.91	1,203,712,500.00	-
其他应付款	广西北投数字科技产业有限公司	12,690.00		-
应付账款	广西交科集团有限公司	2,273,536.00	-	-
应付账款	广西新发展交通集团有限公司南宁高速公路运营分公司	-	5,543,973.38	-
合计	-	**1,507,670,548.91**	**1,209,256,473.38**	-

（二）关联交易事项的说明

1、关联交易的必要性

广西北部湾恒信资产经营有限公司属于北投集团下属负责高速公路路衍资产经营的专业化公司，将沿线广告牌租赁整包给广西北部湾恒信资产经营有限公司，既能有效利用闲置资产创造收入，又能节约重新招租带来的人力、物力成本。其他关联交易系发挥北投集团统一协调优势，有利于合理控制成本的情况完成交易。

2、关联交易的合法合规性

上述关联交易系依据《广西北部湾投资集团有限公司加强和规范企业关联交易管理有关

意见》等企业内部相关制度及管理要求开展，并已经履行了不动产项目所在企业及关联方相关内部审批流程，符合其内部管理和控制要求。同时，上述关联交易背景、交易价格或定价机制具备合理性，符合相关法律法规的规定。

3、关联交易的定价公允性

根据审计机构出具的《备考财务报表审计报告》、项目公司出具相关说明函与其他相关资料，并经核查，前述关联交易基于不动产项目正常经营活动需要而开展，具有合理性与必要性。该等关联交易符合法律法规的规定及公司内部管理控制要求，交易定价与市场交易价格或独立第三方价格不存在较大差异。该等关联交易定价公允，不影响不动产项目的市场化运营，不存在利用关联交易损害项目公司合法权益的情形，不影响不动产项目市场化运营的独立性和稳定性。

4、不动产项目现金流来源于关联方的比例

项目公司不动产资产现金流来源于兰海高速广西南宁那南段，主要为按照监管部门制定的收费标准对过往车辆收取的通行费收入，另一部分来源于不动产资产广告租赁收入。根据2025 年数据，占总收入比分别为：通行费收入 99.91%，广告租赁收入 0.09%，广告租赁收入来源于关联方。根据广告经营租赁合同相关规定，每年含税广告租金为 30 万元，租赁期限为 2024 年 10 月 1 日至 2029 年 9 月 30 日。由于关联方收入占比较小，不影响不动产项目的市场化运营。

5、基金合同生效后关联交易安排以及对不动产项目的市场化运营的影响

基金合同生效后，项目公司可能仍然会存在部分关联交易安排。包括项目公司可能会继续接受关联方的服务、向关联方采购商品等。

将延续至不动产基金存续期间的关联交易如下：

表：将延续至不动产基金存续期间的关联交易

关联方名称	交易内容
广西北部湾恒信资产经营有限公司	沿线广告牌租赁

上述关联交易定价公允，且具有必要性，未损害项目公司利益，预计上述关联交易不会影响不动产项目未来市场化运营。

6、利益冲突的防范措施

北投集团出具《广西北部湾投资集团有限公司关于防范关联交易及避免同业竞争的承诺函》，主要承诺内容如下：

（1）在不对不动产基金及其基金份额持有人的利益构成不利影响的前提下，本公司及

本公司同一控制下的关联方将采取措施规范并尽量减少与不动产基金之间的关联交易。

（2）对于正常经营过程中无法避免或有合理理由存在的关联交易，将本着公开、公平、公正的原则确定交易价格，依法与不动产基金项下相关载体签订规范的关联交易合同，保证关联交易价格的公允性。

（3）严格按照法律法规、中国证监会的有关规定及关联交易管理制度要求履行关联交易审批程序；并严格按照有关法律、法规和相关主体的内部管理规定履行关联交易的信息披露义务。

（4）保证不通过关联交易非法转移不动产基金的资金、利润，不利用关联交易损害不动产基金及其基金份额持有人的合法权益。

二、基金运作期内基金的关联交易

（一）本基金的关联方

根据《基金法》《基础设施基金指引》《不动产基金运营操作指引》及《企业会计准则第36 号—关联方披露》等有关关联方的相关规定，关联方区分为关联法人与关联自然人。其中，涉及投资者持有的基金份额的计算和界定，包括登记在其名下和虽未登记在其名下但该投资者可以实际支配表决权的份额。

1、关联法人

（1）直接或者间接持有本基金 30%以上基金份额的法人或其他组织，及其直接或间接控制的法人或其他组织；

（2）持有本基金 10%以上基金份额的法人或其他组织；

（3）基金管理人、基金托管人、资产支持证券管理人、外部管理机构及其控股股东、实际控制人或者与其有其他重大利害关系的法人或其他组织；

（4）同一基金管理人、资产支持证券管理人管理的同类型产品，同类型产品是指投资对象与本基金投资不动产项目类型相同或相似的产品；

（5）由本基金的关联自然人直接或者间接控制的，或者由关联自然人担任董事、高级管理人员的除本基金及其控股子公司以外的法人或其他组织；

（6）根据实质重于形式原则认定的其他与本基金有特殊关系，可能导致本基金利益对其倾斜的法人或其他组织。

2、关联自然人

（1）直接或间接持有本基金 10%以上基金份额的自然人；

（2）基金管理人、资产支持证券管理人、外部管理机构、项目公司的董事、监事和高级管理人员；

（3）本条第（1）项和第（2）项所述人士的关系密切的家庭成员，包括配偶、年满 18 周岁的子女及其配偶、父母及配偶的父母、兄弟姐妹及其配偶、配偶的兄弟姐妹、子女配偶的父母；

（4）根据实质重于形式原则认定的其他与本基金有特殊关系，可能导致本基金利益对其倾斜的自然人。

（二）关联交易类型

根据《基金法》《不动产基金运营操作指引》及《企业会计准则第 36 号—关联方披露》等有关关联交易的相关规定，本基金的关联交易，是指本基金或者本基金控制的特殊目的载体与关联方之间发生的转移资源或者义务的事项。除基金管理人运用基金财产买卖基金管理人、基金托管人及其控股股东、实际控制人或者与其有重大利害关系的公司发行的证券或者承销期内承销的证券等事项外，关联交易还包括但不限于以下交易：

1、基金层面

不动产基金购买资产支持证券、不动产基金借入款项、聘请外部管理机构等。

2、资产支持证券层面

专项计划购买、出售项目公司股权等。

3、项目公司层面

不动产项目出售与购入；不动产项目运营、管理阶段存在的购买、销售等行为。

就本基金而言，关联交易具体包括如下事项，其中，关联交易的金额计算应当根据《基础设施基金指引》第五十条的要求，按照连续 12 个月内累计发生金额计算：

（1）购买或者出售资产；

（2）对外投资（含委托理财、委托贷款等）；

（3）提供财务资助；

（4）提供担保；

（5）租入或者租出资产；

（6）委托或者受托管理资产和业务；

（7）赠与或者受赠资产；

（8）债权、债务重组；

（9）签订许可使用协议；

（10）转让或者受让研究与开发项目；

（11）购买原材料、燃料、动力；

（12）销售产品、商品；

（13）提供或者接受劳务；

（14）委托或者受托销售；

（15）在关联人的财务公司存贷款；

（16）与关联人共同投资；

（17）根据实质重于形式原则认定的其他通过约定可能引致资源或者义务转移的事项；

（18）法律法规规定的其他情形。

（三）关联交易决策机制

关联交易开展应当符合本基金的投资目标和投资策略，遵循基金份额持有人利益优先原则，按照市场公平合理价格执行。为防范关联交易中的潜在利益冲突，有效管理关联交易风险，关联交易应根据法律法规、基金管理人的规章制度履行审批程序。

基金管理人运用基金财产买卖基金管理人、基金托管人及其控股股东、实际控制人或者与其有重大利害关系的公司发行的证券或者承销期内承销的证券，或者从事其他重大关联交易的，应提交基金管理人董事会（包括三分之二以上独立董事）审议并取得基金托管人同意。如本基金收购不动产项目后，涉及金额超过本基金净资产 5%的关联交易（金额指连续 12 个月内累计发生金额），则还应当按法律法规规定召开基金份额持有人大会。基金管理人董事会应至少每半年对关联交易事项进行审查。

对于本招募说明书和《基金合同》已经明确约定的关联交易安排，无需另行按上述约定进行决策。

基金托管人依据有关法律法规的规定和《基金合同》的约定对于基金关联交易限制进行监督。相关交易必须事先得到基金托管人的同意，并按法律法规予以披露。

（四）业务参与机构与原始权益人的关联关系或潜在利益冲突

在本基金发行前，业务参与机构之间、基金管理人与原始权益人之间不存在关联关系或者潜在利益冲突。

（五）关联交易的内控和风险防范措施

1、固定收益投资部分关联交易的内控措施

本基金固定收益投资部分的关联交易将依照普通证券投资基金关联交易的内控措施管理。

针对普通证券投资基金的关联交易，基金管理人已经制定了关联交易管理制度。在基金的运作管理过程中，对关联方和关联交易在认定、识别、审议、管理和信息披露等方面进行全流程管理。具体来说，基金管理人梳理了相关关联交易禁止清单，并及时在内部系统中进行更新维护；此外，基金管理人根据关联交易的禁止、限制交易标准进行交易前合规检查，只有合理确认相关交易符合基金管理人的关联交易政策后方可继续执行。

2、不动产项目投资部分关联交易的内控措施

针对不动产基金，基金管理人制定了投资管理、运营管理和内部控制及风险管理的专项制度；其中，在内部控制制度及风险管理制度方面，针对基金管理人运用基金资产间接投资不动产项目所涉及的关联交易，在关联方的核查与认定、关联交易的识别与审议、关联交易的标准、关联交易风险的控制、关联交易的信息披露和报告等方面，结合中国证监会的监管规定和不动产基金运作管理的特点，有针对性地制定了相关制度，就上述关联交易相关事项予以规范和管控。

在本基金成立前，基金管理人根据关联方的识别标准，针对本基金投资于不动产项目所涉及的相关主体，判断是否构成关联方；如构成关联方的，在不属于禁止或限制交易的基础上，结合关联交易的性质，严格按照法律法规、中国证监会的相关规定和内部审议程序，在审议通过的基础上执行相关交易，并严格按照规定履行信息披露和报告的义务。在本基金的运作管理过程中，凡是涉及新增关联交易的，均应当根据关联交易的性质履行相关程序，在严格履行适当程序后方可执行相关交易，并严格按照规定履行信息披露和报告的义务。

3、关联交易的风险防范措施

本基金在存续期间可能存在日常运作方面的关联交易;不动产项目亦可能存在日常经营所必要的关联交易，或者有利于业务顺利开展和正常经营的关联交易。基金管理人将积极采取相关措施，以避免利益输送、影响不动产项目利益从而影响基金份额持有人利益的潜在风险：

（1）严格按照法律法规和中国证监会的有关规定履行关联交易审批程序、关联方回避表决制度。其中，关联交易审批程序含内部审批程序和外部审批程序。内部审批程序系指根据法律法规、中国证监会的规定和基金管理人的内控制度所应履行的程序，例如，重大关联交易（无论是否属于基金份额持有人大会审议范围）均应提交基金管理人董事会审议，并经

过三分之二以上的独立董事通过。外部审批程序系指根据法律法规、中国证监会的规定和《基金合同》的约定所应履行的程序，例如，部分关联交易需由基金份额持有人大会以一般决议通过、部分关联交易需由基金份额持有人大会以特别决议通过，并根据相关法规予以披露。

（2）严格对市场行情、市场交易价格进行充分调查，必要时聘请专业机构提供评估、法律、审计等专业服务，以确保关联交易价格的公允性。

（3）基金管理人董事会应至少每半年对关联交易事项进行审查。基金管理人应保证其董事会、独立董事依法行使职权，以确保关联交易价格的公允性和程序的合法合规性，最大程度保护基金份额持有人利益。

（4）不动产项目日常经营过程中，如存在不需要基金管理人董事会和基金份额持有人大会审议的关联交易的，基金管理人将妥善保管相关资料，并将通过不定期随机抽样查阅交易文件及银行资金流水、现场检查等方式，以核查该等关联交易的履行情况、对不动产项目的影响等；如存在可能影响不动产项目利益和基金份额持有人利益的情形的，应当及时采取措施避免或减少损失。

4、关联交易的信息披露安排

基金管理人应根据有关法律法规的规定和《基金合同》的约定在定期报告中披露关联关系、报告期内发生的关联交易及相关利益冲突防范措施。如本基金发生重大关联交易，基金管理人应依法编制并发布临时报告。

三、基金存在的潜在利益冲突的情形

（一）与原始权益人之间的利益冲突与风险防范

原始权益人持有同类型不动产项目，详见本招募说明书“第二章 不动产项目”之“第三节 原始权益人”之“十、不动产项目的同业竞争情况”。同时，原始权益人及其关联方持有本基金较大比例的基金份额，此外，在本基金首次募集时，外部管理机构为原始权益人控股的公司，属于原始权益人的关联方，原始权益人可能通过其作为本基金基金份额重要持有人地位影响本基金的重大事项决策，或通过与外部管理机构的关联关系影响不动产项目的运营管理。此外，原始权益人持有的同类型不动产项目与本基金所持有的不动产项目所在区域相近、客群存在竞争关系，原始权益人可能通过其特殊地位影响本基金的决策与运营管理，进而与本基金存在利益冲突。

（二）与外部管理机构之间的利益冲突与风险防范

详见本招募说明书“第二章 不动产项目”之“第四节 外部管理机构”之“二、外部管理机构与不动产项目相关的业务情况”之“（六）与外部管理机构之间的利益冲突与风险防范”。

（三）与基金管理人之间的利益冲突与风险防范

1、与基金管理人之间的利益冲突分析

本基金成立后，基金管理人将同时管理 2 只收费公路类不动产基金，包括本基金及易方达深高速高速公路封闭式基础设施证券投资基金（以下简称“易方达深高速 REIT”）。

鉴于本基金与易方达深高速 REIT 项下不动产项目区位与辐射区域不同，外部管理机构不同，投资及扩募资产范围重叠可能性较低，以及高速公路的资产管理特有属性等原因，基金管理人认为现阶段同时管理易方达深高速 REIT 及本基金不存在利益冲突。

基金管理人后续若同时管理其他投资于同类型不动产项目的不动产基金，如该等不动产基金的投资策略、不动产项目所在区域、不动产项目运营管理策略与本基金相同或相近，本基金与基金管理人管理的其他不动产基金将可能面临潜在利益冲突：投资、项目收购、运营、采购服务、市场地位及其他经营层面等方面的竞争和利益冲突。

2、利益冲突的防范措施

（1）基金管理人内部制度层面

基金管理人将做到风险隔离，基金财产隔离，防范利益冲突。未来对于拟发行同类型项目的不动产基金，在遴选项目时，基金管理人将充分评估标的项目与现有不动产项目的竞争关系，如存在较大利益冲突的可能性，基金管理人将就不动产基金建立相关的利益冲突防范机制，在基金管理人的各项制度中明确防范办法和解决方式，并严格按照相关法律法规以及基金管理人内部管理制度防范利益冲突。

在内部制度层面，基金管理人制定了不动产基金的投资管理、运营管理和内部控制及风险管理等制度，能够有效防范不同不动产基金之间的利益冲突。

在不动产基金运营管理重要事项决策方面，基金管理人建立了科学的决策机制，能够有效防范不同不动产基金之间的利益冲突或关联交易风险。

（2）不动产基金的运营管理层面

对于所管理的不同收费公路类不动产基金，基金管理人原则上聘请不同的运营管理机构并将通过不动产项目运营管理协议约定，不动产基金项目公司的预算由运营管理机构拟定，

并经基金管理人审批通过后方可执行。根据法律法规规定及《基金合同》的约定，不同的不动产基金不得相互投资或进行资金拆借。

基金管理人将严格落实风险隔离措施，所管理的不同收费公路类不动产基金的基金财产相互隔离，并严格按照相关法律法规以及内部管理制度的规定防范利益冲突。

对可能发生的同业竞争和可能存在的利益冲突，由基础设施资产管理委员会讨论决定处理方式，制定公平对待不同不动产项目的相关措施，并在定期报告中予以披露，必要情况下还需进行临时披露，接受投资者监督。

（3）不动产基金的投资扩募层面

基金管理人对扩募相关的敏感信息进行管控，限定相关敏感信息的知悉范围，对于相关业务人员的办公电话、办公邮件等进行留痕监测。不同不动产基金的基金经理应维护各自基金持有人的利益，严禁直接或间接在不同基金间进行利益输送。存在利益冲突的议案时，相关人员需要回避表决。

在资产交易的立项、投资以及退出决策等各主要环节，存在潜在利益冲突的人员应当主动避免可能的利益冲突。若合同、交易行为中存在或可能存在利益冲突，相关人员应及时声明，并在有关决策时主动回避。就存在利益冲突的扩募收购项目，不同基金的基金经理独立立项、独立尽调、独立谈判、独立决策。

基金拟扩募购入新项目时，基金管理人将依法召集基金份额持有人大会对扩募和新购入项目相关事项进行审议。如出现不同基金拟扩募购入的资产范围存在重叠的特殊情况的，基金管理人将充分披露和提示该等情况和潜在的利益冲突情形，由基金份额持有人大会进行决策。

综上所述，基金管理人建立了有效的内部制度、决策机制及风险防范措施，以有效防范不同不动产基金之间的利益冲突和关联交易风险，以及扩募可能面临的有关风险，为各不动产基金合规、公平、平稳运作及扩募的依法合规开展提供保障。

（四）利益冲突的处理和披露

当存在利益冲突情形时，基金管理人应遵循基金份额持有人利益优先的原则，按照法律法规规定进行处理，严格按照法律法规和中国证监会的有关规定履行审批程序，并执行关联方回避表决制度。其中，审批程序含内部审批程序和外部审批程序。内部审批程序系指根据法律法规、中国证监会的规定和基金管理人的内控制度所应履行的程序；外部审批程序系指根据法律法规、中国证监会的规定和《基金合同》的约定所应履行的程序。

当存在利益冲突情形时，基金管理人应根据有关法律法规的规定和《基金合同》的约定在定期报告中披露相关利益冲突的风险防范措施。

第四节 基金运作

一、基金的信息披露

本基金的信息披露应符合《基金法》《运作办法》《信息披露办法》《基础设施基金指引》《基金合同》及其他业务办法及有关规定。相关法律法规关于信息披露的披露内容、披露方式、披露时间、登载媒介、报备方式等规定发生变化时，本基金从其最新规定。

（一）信息披露义务人

本基金信息披露义务人包括基金管理人、基金托管人、召集基金份额持有人大会的基金份额持有人、基金的收购及基金份额权益变动活动中的信息披露义务人等法律、行政法规和中国证监会规定的自然人、法人和非法人组织。

本基金信息披露义务人以保护基金份额持有人利益为根本出发点，按照法律法规和中国证监会的规定披露基金信息，并保证所披露信息的真实性、准确性、完整性、及时性、简明性和易得性。

本基金信息披露义务人应当在中国证监会规定时间内，将应予披露的基金信息通过规定媒介披露，并保证基金投资人能够按照《基金合同》约定的时间和方式查阅或者复制公开披露的信息资料。

（二）信息披露义务人禁止行为

本基金信息披露义务人承诺公开披露的基金信息，不得有下列行为：

1、虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏；

2、对证券投资业绩进行预测；

3、违规承诺收益或者承担损失；

4、诋毁其他基金管理人、基金托管人或者基金销售机构；

5、登载任何自然人、法人和非法人组织的祝贺性、恭维性或推荐性的文字；

6、中国证监会禁止的其他行为。

（三）本基金公开披露的信息文字及货币单位

本基金公开披露的信息应采用中文文本。同时采用外文文本的，基金信息披露义务人应保证不同文本的内容一致。不同文本之间发生歧义的，以中文文本为准。本基金公开披露的信息采用阿拉伯数字；除特别说明外，货币单位为人民币元。

（四）公开披露的基金信息

本基金应当充分披露与产品特征相关的重要信息。确不适用的常规基金信息披露事项，本基金可不予披露，包括但不限于：每周基金净资产和基金份额净值，半年度和年度最后一

个交易日基金份额净值和基金份额累计净值，定期报告基金净资产增长率及相关比较信息。

公开披露的基金信息包括：

1、《基金合同》、招募说明书、《基金托管协议》、基金产品资料概要

（1）《基金合同》是界定《基金合同》当事人的各项权利、义务关系，明确基金份额持有人大会召开的规则及具体程序，说明基金产品的特性等涉及基金投资人重大利益的事项的法律文件。

（2）招募说明书应当最大限度地披露影响基金投资人决策的全部事项，说明基金认购安排；基金投资；基金产品特性；风险揭示；信息披露及基金份额持有人服务；基金整体架构及拟持有特殊目的载体情况；基金份额发售安排；预期上市时间表；基金募集及存续期相关费用并说明费用收取的合理性；募集资金用途；不动产资产支持证券基本情况；不动产项目基本情况；不动产项目财务状况及经营业绩分析；不动产项目现金流测算分析；不动产项目运营未来展望；为管理基金配备的主要负责人员情况；不动产项目运营管理安排；借款安排；关联关系、关联交易等潜在利益冲突及防控措施；原始权益人基本情况；原始权益人或其同一控制下的关联方拟认购基金份额情况；基金募集失败的情形和处理安排；基金拟持有的不动产项目权属到期或处置等相关安排；主要原始权益人及其控股股东、实际控制人对相关事项的承诺；不动产项目最近三年及一期的财务报告及审计报告；经会计师事务所审阅的基金可供分配金额测算报告；不动产项目尽职调查报告、财务顾问报告；不动产项目评估报告；主要参与机构基本情况；战略投资者选取标准；向战略投资者配售的基金份额数量及占本次基金发售数量的比例以及持有期限安排；审计与验资费；评估费；律师费；信息披露费；发售的手续费及相应的费用承担方式；可能影响投资者决策的其他重要信息等内容。

《基金合同》生效后，招募说明书的信息发生重大变更的，基金管理人应当在三个工作日内，更新招募说明书并登载在规定网站上；招募说明书其他信息发生变更的，基金管理人至少应每年更新一次。基金终止运作的，基金管理人不再更新基金招募说明书。

（3）《基金托管协议》是界定基金托管人和基金管理人在基金财产保管及基金运作监督等活动中的权利、义务关系的法律文件。

（4）基金产品资料概要是基金招募说明书的摘要文件，用于向投资者提供简明的基金概要信息。《基金合同》生效后，基金产品资料概要的信息发生重大变更的，基金管理人应当在三个工作日内，更新基金产品资料概要，并登载在规定网站及基金销售机构网站或营业网点；基金产品资料概要其他信息发生变更的，基金管理人至少应每年更新一次。基金终止运作的，基金管理人不再更新基金产品资料概要。

（5）基金募集申请经中国证监会注册后，基金管理人在基金份额发售的 3 日前，将基金份额发售公告、基金招募说明书提示性公告和《基金合同》提示性公告登载在规定报刊上，将基金份额发售公告、基金招募说明书、基金产品资料概要、《基金合同》和《基金托管协议》登载在规定网站上，并将基金产品资料概要登载在基金销售机构网站或营业网点；基金托管人应当同时将《基金合同》《基金托管协议》登载在规定网站上。

2、不动产基金询价公告

基金管理人应当就本基金询价的具体事宜编制询价公告，并在披露招募说明书的当日登载于规定媒介上。

3、基金份额发售公告

基金管理人应当就基金份额发售的具体事宜编制基金份额发售公告，并在基金份额认购首日的 3 日之前登载于规定媒介上。

4、《基金合同》生效公告

基金管理人应当在收到中国证监会确认文件的次日在规定媒介上登载《基金合同》生效公告。基金管理人应当在公告中披露最终向战略投资者、网下投资者和公众投资者发售的基金份额数量及其比例，获配战略投资者、网下投资者名称以及每个获配投资者的报价、认购数量、获配数量以及战略投资者的持有期限安排等，并明确说明自主配售的结果是否符合事先公布的配售原则。对于提供有效报价但未参与认购，或实际认购数量明显少于报价时拟认购数量的网下投资者应列表公示并着重说明。

5、基金份额上市交易公告书

基金份额获准在证券交易所上市交易的，基金管理人应当在基金份额上市交易的三个工作日前，将基金份额上市交易公告书登载在规定网站上，并将上市交易公告书提示性公告登载在规定报刊上。

6、基金净资产信息

基金管理人应当在中期报告和年度报告中披露期末基金总资产、期末基金净资产、期末基金份额净值、基金总资产占基金净资产比例等。

7、基金定期报告，包括基金年度报告、基金中期报告和基金季度报告

基金管理人应当在每年结束之日起三个月内，编制完成基金年度报告，将年度报告登载在规定网站上，并将年度报告提示性公告登载在规定报刊上。基金年度报告中的财务会计报告应当经过符合《证券法》规定的会计师事务所审计。

基金管理人应当在上半年结束之日起两个月内，编制完成基金中期报告，将中期报告登

载在规定网站上，并将中期报告提示性公告登载在规定报刊上。

基金管理人应当在季度结束之日起 15 个工作日内，编制完成基金季度报告，将季度报告登载在规定网站上，并将季度报告提示性公告登载在规定报刊上。

《基金合同》生效不足 2 个月的，基金管理人可以不编制当期季度报告、中期报告或者年度报告。

基金管理人应当按照法律法规及中国证监会相关规定，编制并披露本基金定期报告，内容包括：

（1）本基金产品概况及主要财务指标。季度报告主要财务指标包括基金本期收入、本期净利润、本期经营活动产生的现金流量、本期可供分配金额和单位可供分配金额及计算过程、本期及过往实际分配金额（如有）和单位实际分配金额（如有）等；中期报告和年度报告主要财务指标除前述指标外还应当包括期末基金总资产、期末基金净资产、期末基金份额净值、基金总资产占基金净资产比例等，年度报告需说明实际可供分配金额与测算可供分配金额差异情况（如有）；

（2）不动产项目明细及相关运营情况；

（3）本基金财务报告及不动产项目财务状况、业绩表现、未来展望情况；

（4）不动产项目现金流归集、管理、使用及变化情况，如单一客户占比较高的，应当说明该收入的公允性和稳定性；

（5）项目公司对外借入款项及使用情况，包括不符合《基础设施基金指引》借款要求的情况说明；

（6）本基金与资产支持证券管理人和托管人、外部管理机构等履职情况；

（7）本基金与资产支持证券管理人、托管人及参与机构费用收取情况；

（8）报告期内购入或出售不动产项目情况；

（9）关联关系、报告期内发生的关联交易及相关利益冲突防范措施；

（10）报告期内本基金份额持有人结构变化情况，并说明关联方持有本基金份额及变化情况；

（11）可能影响投资者决策的其他重要信息。

本基金季度报告披露内容可不包括前款第（3）（6）（9）（10）项，本基金年度报告应当载有年度审计报告和评估报告。

8、临时报告

本基金发生重大事件，有关信息披露义务人应当按规定编制临时报告书，并登载在规定

报刊和规定网站上。

前款所称重大事件，是指可能对基金收益分配、资产净值、交易价格等基金份额持有人权益或者基金份额的价格产生重大影响的下列事件：

（1）基金份额持有人大会的召开及决定的事项；

（2）基金合同终止、基金清算；

（3）基金扩募或延长基金合同期限；

（4）转换基金运作方式、基金合并；

（5）更换基金管理人、基金托管人、基金份额登记机构，基金改聘会计师事务所、律师事务所、评估机构、外部管理机构等专业服务机构；

（6）基金管理人委托基金服务机构代为办理基金的份额登记、核算、估值等事项，基金托管人委托基金服务机构代为办理基金的核算、估值、复核等事项；

（7）基金管理人、基金托管人的法定名称、住所发生变更；

（8）基金管理公司变更持有 5%以上股权的股东、基金管理人的实际控制人变更；

（9）基金募集期延长或提前结束募集；

（10）基金管理人的高级管理人员、基金经理和基金托管人专门基金托管部门负责人发生变动；

（11）基金管理人的董事在最近 12 个月内变更超过 50%，基金管理人、基金托管人专门基金托管部门的主要业务人员在最近 12 个月内变动超过 30%；

（12）涉及基金财产、基金管理业务、基金托管业务的诉讼或仲裁；

（13）基金管理人或其高级管理人员、基金经理因基金管理业务相关行为受到重大行政处罚、刑事处罚，基金托管人或其专门基金托管部门负责人因基金托管业务相关行为受到重大行政处罚、刑事处罚；

（14）基金管理人运用基金财产买卖基金管理人、基金托管人及其控股股东、实际控制人或者与其有重大利害关系的公司发行的证券或者承销期内承销的证券，或者从事其他重大关联交易事项，但中国证监会另有规定的除外；

（15）基金收益分配事项；

（16）基金的管理费、托管费等费用计提标准、计提方式和费率发生变更；

（17）基金份额净值计价错误达基金份额净值 0.5%；

（18）基金份额停复牌、终止上市；

（19）除《信息披露办法》规定的情形外，发生下列情形时，基金管理人应当依法编制

并发布临时公告：

1）不动产基金发生重大关联交易；

2）金额占不动产基金净资产 10%以上的交易；

3）金额占不动产基金净资产 10%以上的损失；

4）不动产项目公司对外借入款项或者基金总资产被动超过基金净资产 140%；

5）不动产项目购入或者出售；

6）不动产基金扩募；

7）不动产项目运营情况、现金流或者产生现金流能力发生重大变化，项目公司、运营管理机构发生重大变化；

8）不动产基金更换专业机构、运营管理机构；

9）基金管理人、资产支持证券管理人发生重大变化或者管理不动产基金的主要负责人员发生变动；

10）基金管理人、基金托管人、资产支持证券管理人、资产支持证券托管人、项目公司、运营管理机构等涉及重大诉讼或者仲裁；

11）原始权益人或者其同一控制下的关联方卖出战略配售取得的不动产基金份额；

12）不动产基金交易价格发生较大波动；

13）不动产基金停复牌；

14）出现可能对基金份额价格产生误导性影响或者引起较大波动，以及可能损害基金份额持有人权益的传闻或者报道；

15）法律法规、中国证监会和上交所规定的，或者基金信息披露义务人认为可能对基金份额持有人权益或者基金份额的价格产生重大影响的其他事项。

（20）重要不动产项目的生产经营状况、外部环境已经或者预计发生重大变化，包括但不限于下列情形：

1）所在地区或者所属行业的产业政策、竞争格局、融资环境等发生重大变化；

2）不动产项目发生重大环境、生产、安全事故或者遭遇不可抗力；

3）收到相关部门整改重大违规行为、停产、搬迁、关闭等决定或者通知；

4）主要或者全部业务运行陷入停滞；

5）丧失重要特许经营权或者其他重要生产经营业务资质；

6）主要产品或者服务的生产、采购、销售等情况发生重大变化；

7）不动产项目法律权属发生重要争议或者重大变更，或者项目发生抵押、质押、查封、

扣押、冻结等他项权利限制以及其他影响不动产项目转让的情况；

8）其他影响不动产项目稳定运营的重大变化情形。

（21）重要不动产项目现金流发生重大变化的，包括但不限于下列情形：

1）不动产项目合计实际产生的现金流较最近一次相应期间现金流预测结果变动 20%以上；

2）不动产项目合计最近一期现金流预测结果较前次披露的相应期间预测结果变动 20%以上；

3）不动产项目现金流出现被滞留、截留、挪用等情况；

4）不动产项目现金流归集相关账户被冻结或者限制使用；

5）重要现金流提供方提前解除合约、被列为失信被执行人、发生债务违约、被解散、进入破产程序或者发生其他资信状况的重大不利变化；

6）其他现金流发生重大变化的情形。

（22）外部管理机构稳定运营管理能力发生变化，包括但不限于下列情形：

1）外部管理机构被依法立案调查、受到行政处罚、刑事处罚；

2）外部管理机构发生债务违约或者严重失信行为；

3）外部管理机构董事长、高级管理人员被依法立案调查、采取强制或者留置措施，受到刑事处罚或者证监会行政处罚；

4）外部管理机构董事长、高级管理人员发生变更，无法正常履行职责或者存在严重失信行为；

5）其他严重影响外部管理机构稳定运营管理能力的情形。

（23）基金信息披露义务人认为可能对基金份额持有人权益或者基金份额的价格产生重大影响的其他事项或中国证监会、上交所规定和《基金合同》约定的其他事项。

9、权益变动公告

本基金发生下述权益变动情形，有关信息披露义务人应进行公告：

（1）投资者及其一致行动人拥有权益的基金份额达到本基金份额的 10%时，应当在该事实发生之日起 3 日内编制权益变动报告书，通知基金管理人，并予公告；

投资者及其一致行动人在拥有权益的基金份额达到本基金份额的 10%后，其通过上海证券交易所交易拥有权益的基金份额占本基金份额的比例每增加或者减少 5%时，应当在该事实发生之日起 3 日内编制权益变动报告书，通知基金管理人，并予公告；

投资者及其一致行动人应当参照《上市公司收购管理办法》、中国证监会关于公开发行

证券的公司权益变动报告书内容与格式相关规定以及其他有关上市公司收购及股份权益变动的规定编制相关份额权益变动报告书等信息披露文件并予公告。

（2）投资者及其一致行动人拥有权益的基金份额达到或者超过本基金份额的 10%但未达到 30%的，应当参照《上市公司收购管理办法》第十六条规定编制权益变动报告书；

（3）投资者及其一致行动人拥有权益的基金份额达到或者超过本基金份额的 30%但未达到 50%的，应当参照《上市公司收购管理办法》第十七条规定编制权益变动报告书；

（4）投资者及其一致行动人拥有权益的基金份额达到本基金份额的 50%时，继续增持本基金份额的，应当参照《上市公司收购管理办法》以及其他有关上市公司收购及股份权益变动的有关规定，采取要约方式进行并履行相应的程序或者义务，但符合《不动产基金业务办法》规定情形的可免于发出要约；基金管理人应当参照《上市公司收购管理办法》的规定，编制并公告管理人报告书，聘请独立财务顾问出具专业意见并予公告。

10、澄清公告

在《基金合同》存续期限内，任何公共媒体中出现的或者在市场上流传的消息可能对基金份额价格产生误导性影响或者引起较大波动，以及可能损害基金份额持有人权益的，相关信息披露义务人知悉后应当立即对该消息进行公开澄清，并将有关情况立即报告基金上市交易的证券交易所。

11、基金份额持有人大会决议

基金份额持有人大会决定的事项，应当依法报中国证监会备案，并予以公告。

12、清算报告

基金终止运作的，基金管理人应当依法组织基金财产清算小组对基金财产进行清算并作出清算报告。基金财产清算小组应当将清算报告登载在规定网站上，并将清算报告提示性公告登载在规定报刊上。

13、购入不动产项目相关信息

本基金存续期间，基金管理人作出拟购入不动产项目决定的，应当及时编制并发布临时公告，披露拟购入不动产项目的相关情况及安排。

本基金按照规定或者《基金合同》约定就购入不动产项目事项召开基金份额持有人大会的，相关信息披露义务人应当按照《基础设施基金指引》规定公告持有人大会事项，披露拟购入不动产项目事项的详细方案及法律意见书等文件。涉及扩募的，还应当披露扩募发售价格确定方式。

本基金就拟购入不动产项目发布首次临时公告后，基金管理人应当定期发布进展公告，

说明本次购入不动产项目的具体进展情况。若本次购入不动产项目发生重大进展或者重大变化，基金管理人应当及时披露。

在购入不动产项目交易中基金管理人应当制定切实可行的保密措施严格履行保密义务。

基金扩募期间，涉及本基金停复牌的，基金管理人应当按照《上海证券交易所证券投资基金上市规则》及其他相关规定办理。

14、中国证监会规定的其他信息

（五）信息披露事务管理

基金管理人、基金托管人应当建立健全信息披露管理制度，指定专门部门及高级管理人员负责管理信息披露事务。

基金信息披露义务人公开披露基金信息，应当符合中国证监会相关基金信息披露内容与格式准则等法规以及证券交易所的自律管理规则规定。

基金托管人应当按照相关法律法规、中国证监会的规定和《基金合同》的约定，对基金管理人编制的基金净资产、基金份额净值、基金定期报告、更新的招募说明书、基金产品资料概要、基金清算报告等公开披露的相关基金信息进行复核、审查，并向基金管理人进行书面或电子确认。基金托管人复核基金信息披露文件时，应当加强对基金管理人资产确认计量过程的复核。基金托管人对基金管理人或其他相关方披露信息中需要基金托管人复核的内容，基金托管人仅根据自身能够获取的数据和信息进行复核，对信息报告中基金托管人无法获取的数据及信息不承担审核责任；基金管理人或其他相关方对外披露时应说明基金托管人所复核的数据和信息。

基金管理人、基金托管人应当在规定报刊中选择一家报刊披露本基金信息。基金管理人、基金托管人应当向中国证监会基金电子披露网站报送拟披露的基金信息，并保证相关报送信息的真实、准确、完整、及时。

基金管理人、基金托管人除依法在规定媒介上披露信息外，还可以根据需要在其他公共媒介披露信息，但是其他公共媒介不得早于规定媒介和基金上市的证券交易所网站披露信息，并且在不同媒介上披露同一信息的内容应当一致。

基金管理人、基金托管人除按法律法规要求披露信息外，也可着眼于为投资者决策提供有用信息的角度，在保证公平对待投资者、不误导投资者、不影响基金正常投资操作的前提下，自主提升信息披露服务的质量。具体要求应当符合中国证监会及自律规则的相关规定。前述自主披露如产生信息披露费用，该费用不得从基金财产中列支。

为基金信息披露义务人公开披露的基金信息出具审计报告、法律意见书的专业机构，应

当制作工作底稿，并将相关档案至少保存到《基金合同》终止后 10 年。

（六）信息披露文件的存放与查阅

依法必须披露的信息发布后，基金管理人、基金托管人应当按照相关法律法规规定将信息置备于各自公司办公场所、基金上市交易的证券交易所，供社会公众查阅、复制。基金管理人和基金托管人应当保证文本的内容与公告的内容完全一致。

（七）暂停或延迟、暂缓、豁免披露基金相关信息的情形

1、当出现下述情况时，基金管理人和基金托管人可暂停或延迟披露基金相关信息：

（1）基金投资所涉及的证券交易所遇法定节假日或因其他原因暂停营业时；

（2）不可抗力；

（3）法律法规规定、中国证监会或《基金合同》认定的其他情形。

2、拟披露的信息存在不确定性、属于临时性商业秘密等情形，及时披露可能会损害基金利益或者误导投资者，且同时符合以下条件的，基金管理人等信息披露义务人可以暂缓披露：

（1）拟披露的信息未泄露；

（2）有关内幕信息知情人已书面承诺保密；

（3）本基金交易未发生异常波动。

暂缓披露的信息确实难以保密、已经泄露或者出现市场传闻，导致本基金交易价格发生大幅波动的，信息披露义务人应当立即予以披露。

3、拟披露的信息属于国家秘密、永久性商业秘密或者商业敏感信息，按规定披露可能导致其违反法律法规或者危害国家安全，或者引致不正当竞争、损害不动产基金和基金份额持有人权益或者误导投资者，且同时符合以下条件的，可以豁免披露：

（1）相关信息未泄露；

（2）有关内幕信息知情人已书面承诺保密；

（3）不动产基金交易未发生异常波动。

基金管理人和基金托管人应当审慎确定信息披露暂缓、豁免事项，决定暂缓、豁免披露的，应当严格按照信息披露内部管理制度的规定履行内部决策程序。

二、拟任基金经理及兼任情况

（一）本基金的拟任基金经理

韩蕴哲先生，法律硕士，本基金的拟任基金经理。现任易方达基金管理有限公司基金经理。曾任深圳市融通资本管理股份有限公司投资经理，易方达资产管理有限公司资产配置部

高级投资经理、基础设施投资部资深产品经理、基础设施投资部高级研究员。2024年3月12日起，担任易方达深高速高速公路封闭式基础设施证券投资基金基金经理。

李俊毅先生，管理学硕士，本基金的拟任基金经理。现任易方达基金管理有限公司基金经理。曾任中国建筑股份有限公司西南分公司业务经理，中铁城市发展投资集团有限公司财务经理、项目策划经理。2024年3月12日起，担任易方达深高速高速公路封闭式基础设施证券投资基金基金经理。

周显庆先生，工程硕士，本基金的拟任基金经理。现任易方达基金管理有限公司基金经理。曾任中交公路规划设计院有限公司项目经理、高级工程师。

上述3位基金经理均满足5年以上不动产项目运营管理或投资管理经验要求。

（二）拟任基金经理兼任安排合理性

综合考量基金管理人管理的REITs产品数量、韩蕴哲先生和李俊毅先生的专业能力、易方达深高速REIT和本基金所投资的不动产项目情况及管理人内部管理安排等因素，管理人认为韩蕴哲先生和李俊毅先生同时担任两只基金的基金经理具有合理性，具体说明如下：

1、截至目前，易方达基金作为基金管理人已管理三只不动产REITs，分别是易方达深高速REIT、易方达广开产园REIT和易方达华威市场REIT。

2、韩蕴哲先生在担任易方达深高速REIT的基金经理之前，从事多年不动产项目相关投资工作，具备丰富的不动产资产的投资经验。同时，韩蕴哲先生自2024年3月起担任易方达深高速REIT的基金经理，承担基金投资工作，具备1年以上不动产REITs管理经验；

李俊毅先生在担任易方达深高速REIT的基金经理之前，从事多年不动产项目相关运营管理工作，具备丰富的不动产资产的运营管理经验。同时，李俊毅先生自2024年3月起担任易方达深高速REIT的基金经理，承担基金运营管理工作，具备1年以上不动产REITs管理经验。

3、韩蕴哲先生和李俊毅先生作为兼任基金经理均具备丰富的不动产投资或运营管理经验，易方达深高速REIT所投资的不动产项目类型虽与本基金同为高速公路，但首发及扩募储备资产所属区域不同，基金经理兼任不存在潜在利益冲突风险。

4、基金管理人建立了完善的内部制度和治理机制，以保障基金经理公平对待其所管理的不同不动产基金。

易方达基金制定了《公平交易管理办法》《关联交易管理制度》等，以防范本基金层面的利益冲突和关联交易风险，保障基金管理人管理的不同基金之间的公平性。针对公募REITs业务，基金管理人还制定了《基础设施证券投资基金业务制度》《基础设施证券投资基金运营管理规定》《基础设施证券投资基金业务内部控制与风险管理规定》等内部规章制度，建

立了不动产基金的投资、运营及风险管理规则，以有效防范不同不动产基金之间的利益冲突。

5、不动产基金的运营管理层面

基金管理人为涉及基金经理兼任的不动产基金聘请不同的外部管理机构，且外部管理机构之间不存在关联关系；同时通过不动产项目运营管理协议约定，不动产基金项目公司的预算由外部管理机构拟定，并经基金管理人审批通过后方可执行，根据法律法规规定及《基金合同》的约定，不同的不动产基金不得相互投资或进行资金拆借。上述规定及约定能够直接有效防范利益输送和冲突的风险。

基金管理人将严格落实风险隔离措施，所管理的不同不动产基金的基金财产相互隔离，并严格按照相关法律法规以及内部管理制度的规定防范利益冲突。

对可能发生的同业竞争和可能存在的利益冲突，由基金管理人基础设施资产管理委员会讨论决定处理方式，制定公平对待不同不动产项目的相关措施，并在定期报告中予以披露，必要情况下还需进行临时披露，接受公众监督，有利于督促管理人公平、公正、妥善处理相关利益冲突问题，防范相关风险。

6、基金管理人已建立有效运营管理机制，将合理安排易方达深高速REIT与本基金的各基金经理的职责与分工，确保韩蕴哲先生和李俊毅先生的工作职责安排合理、有效，确保韩蕴哲先生和李俊毅先生具有充足的时间和能力，可同时胜任其在两只基金中承担的工作职责。

除基金经理以外，基金管理人的基础设施资产管理委员会负责对公募REITs业务的重大事项进行决策，公司其它相关部门也为REITs业务提供风险控制、合规管理、数字化运营等系统服务。

三、基金运作重要内容和其他重要事项

基金运作重要内容和其他重要事项概要内容如下，详细内容详见本招募说明书“附件十：基金运作的重要内容”。

（一）基金的募集，包括募集失败情形的处理

本基金由基金管理人依照《基金法》《运作办法》《销售办法》《基础设施基金指引》《基金合同》及其他有关规定，并经中国证监会准予募集注册。

本基金基金份额的发售，分为战略配售、网下配售、公众投资者认购等。本基金基金份额认购价格通过向网下投资者询价的方式确定，具体发售方案以本基金的基金份额发售公告为准，请投资人就发售和认购事宜仔细阅读本基金的基金份额发售公告，关于基金募集的具体内容详见附件十“第一部分：基金募集”。

本基金自募集期限届满，未满足以下任意一条的，则认定为本基金募集失败：

1、本基金募集的基金份额总额达到准予注册规模的80%；

2、基金募集资金规模不少于2亿元且基金认购人数不少于1000人；

3、原始权益人或其同一控制下的关联方已按规定参与战略配售；

4、扣除战略配售部分后，网下发售比例不低于本次公开发售数量的70%。

如果本基金募集失败，基金管理人应当承担下列责任：

1、以其固有财产承担因募集行为而产生的债务和费用；

2、在基金募集期限届满后30日内返还投资人已缴纳的款项，并加计银行同期活期存款利息；

3、如基金募集失败，基金管理人、基金托管人及销售机构不得请求报酬。基金管理人、基金托管人和销售机构为基金募集支付之一切费用应由各方各自承担。

（二）《基金合同》的生效

本基金自募集期届满时，同时满足如下情形，本基金达到备案条件：

1、本基金募集的基金份额总额达到准予注册规模的80%。

2、基金募集资金规模不少于2亿元且基金认购人数不少于1000人。

3、原始权益人或其同一控制下的关联方已按规定参与战略配售。

4、扣除战略配售部分后，网下发售比例不低于本次公开发售数量的70%。

5、无导致基金募集失败的其他情形。

基金募集期届满或基金管理人依据法律法规及招募说明书可以决定停止基金发售，并在10日内聘请法定验资机构验资，自收到验资报告之日起10日内，向中国证监会办理基金备案手续。

基金募集达到基金备案条件的，自基金管理人办理完毕基金备案手续并取得中国证监会书面确认之日起，《基金合同》生效；否则《基金合同》不生效。基金管理人在收到中国证监会确认文件的次日对《基金合同》生效事宜予以公告。基金管理人应将基金募集期间募集的资金存入专门账户，在基金募集行为结束前，任何人不得动用。

关于《基金合同》生效的具体内容详见附件十“第二部分：《基金合同》的生效”。

（三）基金份额的交易

《基金合同》生效后，在符合法律法规和上海证券交易所规定的上市条件的情况下，本基金可申请在上海证券交易所上市交易及开通基金通平台转让业务。本基金上市后，除按照《基金合同》约定进行限售的基金份额外，登记在证券登记系统中的场内份额可直接在上海

证券交易所上市交易；登记在登记结算系统中的场外份额可在基金通平台转让或通过办理跨系统转托管业务将基金份额转至证券登记系统后上市交易。具体可参照上海证券交易所、登记机构规则办理。

关于基金份额上市交易的场所、时间、规则、费用、停复牌和终止上市、基金份额结算等具体内容详见附件十“第三部分：基金份额的上市交易和结算”。

（四）基金的投资

1、投资目标

本基金主要投资于不动产资产支持证券，并持有其全部份额，通过资产支持证券等特殊目的载体取得项目公司全部股权，最终取得相关不动产项目完全所有权或经营权利。本基金通过主动的投资管理和运营管理，力争为基金份额持有人提供相对稳定的收益分配。

2、投资范围及比例

本基金存续期内主要投资于最终投资标的为不动产项目的不动产资产支持证券，并持有其全部份额。本基金的其他基金资产可以进行合格投资。本基金可根据法律法规的规定参与融资。本基金不投资于股票，也不投资于可转换债券（可分离交易可转债的纯债部分除外）、可交换债券。如法律法规或监管机构以后允许基金投资其他品种，基金管理人在履行适当程序后，可以将其纳入投资范围，并可依据届时有效的法律法规适时合理地调整投资范围。

3、投资策略

《基金合同》生效后，本基金将扣除本基金预留费用后的全部募集资金投资于易方达广西北投高速公路1期资产支持专项计划全部份额，该专项计划投资于项目公司等，以获取不动产资产通行费收入等稳定现金流为主要目的。基金管理人将按照法律法规规定和《基金合同》的约定履行不动产项目运营管理职责，并可以聘请在公路运营和管理方面有丰富经验的机构作为运营管理机构，为不动产项目提供运营管理服务，力争提升不动产项目管理能力和运营管理效率。基金存续期内，本基金可结合市场环境及宏观市场变化，通过资产收购、资产出售及处置以提高基金投资收益。

4、风险收益特征

本基金为不动产基金，主要投资于不动产资产支持证券，获取不动产项目运营收益并承担不动产价格波动的风险。由于本基金的投资标的与股票型基金、混合型基金、债券型基金和货币型基金等的投资标的存在明显差异，故本基金与上述类型基金具有不同的风险收益特征。

关于基金投资的具体内容详见附件十“第四部分：基金的投资”。

（五）基金的财产

基金财产具有独立性。因本基金的管理、运用或者其他情形而取得的财产和收益，归入本基金财产。本基金财产的债务由本基金财产承担。

本基金财产独立于原始权益人、基金份额持有人、基金管理人、基金托管人、基金登记机构、基金销售机构、资产支持证券管理人、资产支持证券托管人及其他参与机构的固有财产，并由基金托管人保管，不得将基金财产归入前述机构的固有财产。

关于基金财产的具体内容详见附件十“第五部分：基金的财产”。

（六）不动产基金的扩募

原始权益人北投集团承担着广西壮族自治区高速公路投资建设及运营重任，截至2025年末，北投集团运营高速公路项目共计32个（含拟发行资产），总运营里程为2,320.324公里；目前在建拟建项目12个，项目总里程约1,020公里，总投资约4,400亿元（开通路段+在建+拟建项目），未来可扩募资产充足，符合“不低于拟首次发行资产规模的2倍”的要求。主要拟扩募资产情况如下：

表：北投集团可扩募资产情况

资产名称	所属行业	所在地区	资产状态（在建、完工或运营及时间）	资产规模（公里）	决算总投资（亿元）	运营剩余年限	原始权益人直接或间接持股比例	原始权益人持有的具体方式
兰州至海口高速公路广西钦州至北海段改扩建工程	高速公路	广西钦州市、北海市	完工，改扩建全线通车自 2022 年 12 月 14 日开始	142.899	140.37	当前为临时收费，竣工验收完成后预计重新核定收费期限为 25 年	100%	直接持有
防城至东兴高速公路	高速公路	广西防城港市	运营，运营期自 2013 年 12 月 20 日至 2044 年 3 月 7 日	55.187	26.32	运营期从 2013 年 12 月 20 日至 2044 年 3 月 7 日，剩余年限约 19 年	100%	直接持有
吴圩机场至隆安高速公路	高速公路	广西南宁市	运营，自 2021 年 12 月 30 日通车	44.914	51.02	已完成竣工验收，收费期限需重新核定，预计总体收费期限为 25 年	100%	直接持有
贵港至合浦高速公路	高速公路	广西贵港市、北海市	运营，运营期自 2017 年 10 月 17	142.957	74.01	运营期从 2017 年 10 月 17 日至 2043 年 1 月 3	100%	直接持有

			日至 2043 年 1 月 3 日			日，剩余年限为 18 年		
合计				**385.957**	**291.72**			

兰州至海口高速公路广西钦州至北海段改扩建工程，由兰海高速钦州至山口段主线及北海支线两段组成，其中：主线起于南北枢纽互通，终于桂粤交界处，采用“四改八”外侧加宽为双向八车道高速公路标准建设，设计速度120公里/小时，北海支线起于石湾互通，终于北铁互通，采用“四改六”内侧加宽为双向六车道高速公路标准建设，设计速度120公里/小时，于2022年12月14日全部建成通车，运营里程为142.899公里，沿线设有7个收费站及4对服务区，是广西北部湾经济区的骨架公路，是国内与东盟进行经济贸易最便捷的大通道，是西部大开发区域、泛珠三角经济区、大西南经济区与“中国—东盟自由贸易区”、中越“两廊一圈”、粤港澳大湾区进行联系的交通枢纽，是我国东西部地区的出海大通道。

防城至东兴高速公路，起于防城港市防城区茅岭镇，终于东兴市楠木山村，采用双向四车道高速公路标准建设，设计速度100公里/小时（2021年5月限速调整为120公里/小时），于2013年12月20日全部建成通车，运营里程为55.187公里，沿线设有4个收费站及2对服务区，是国家高速公路网规划兰州至海口高速公路钦州至东兴联络线的重要路段，是广西出边出海大通道之一，是泛珠江三角洲区高速公路网的重要组成部分。

吴圩机场至隆安高速公路，起于南宁至友谊关高速公路吴圩西枢纽互通，终于南宁至百色高速公路坛洛西枢纽互通，采用双向四车道高速公路标准建设，设计速度120公里/小时，于2021年12月30日建成通车，运营里程44.914公里，沿线设有3个收费站及1对服务区，是促进南宁吴圩机场空港经济及北部湾城市群发展的重要通道。

贵港至合浦高速公路，起于贵港市瓦塘枢纽互通，终于合浦县石湾枢纽互通，采用双向四车道高速公路标准建设，设计速度120公里/小时，于2017年10月17日全部建成通车，运营里程142.957公里，沿线设有7个收费站、3对服务区及2对停车区，是贵州、湖南通往广西北部湾沿海港口的重要出海通道。

上述可扩募资产均已运营达3年以上，最近3个会计年度运营收益情况如下：

表：可扩募资产最近 3 个会计年度运营收益情况

单位：万元

2023 年运营收益情况		
资产名称	**运营收入**	**运营成本**
兰州至海口高速公路广西钦州至北海段改扩建工程	68,517.57	10,000.43
防城至东兴高速公路	7,302.78	3,262.20

吴圩机场至隆安高速公路	11,168.29	1,987.98
贵港至合浦高速公路	16,118.43	5,847.32
合计	**103,107.07**	**21,097.93**
2024 年运营收益情况		
资产名称	**运营收入**	**运营成本**
兰州至海口高速公路广西钦州至北海段改扩建工程	63,532.20	9,321.69
防城至东兴高速公路	7,001.27	3,305.59
吴圩机场至隆安高速公路	7,681.16	1,756.06
贵港至合浦高速公路	15,351.16	5,489.85
合计	**93,565.79**	**19,873.19**
2025 年运营收益情况		
资产名称	**运营收入**	**运营成本**
兰州至海口高速公路广西钦州至北海段改扩建工程	63,484.71	10,786.53
防城至东兴高速公路	7,446.59	3,359.2
吴圩机场至隆安高速公路	6,604.32	2,542.69
贵港至合浦高速公路	16,256.91	7,639.93
合计	**95,215.31**	**24,328.35**

注：运营成本不包括折旧摊销及费用化利息支出。

新购入不动产项目与基金的扩募的条件、程序、扩募定价原则、定价方法等具体内容详见附件十“第六部分：新购入不动产项目与基金的扩募”。

（七）基金资产的估值

本基金的估值日为每自然半年度最后一日、每自然年度最后一日以及法律法规规定的其他日期。如果《基金合同》生效时间少于2个月，期间的自然半年度最后一日或自然年度最后一日不作为估值日。

本基金及纳入合并范围的各类会计主体所持有的各项资产和负债，包括但不限于不动产资产支持证券、债券、银行存款、应收款项、无形资产、固定资产、投资性房地产、借款、应付款项等。

本基金核算及估值方法、核算及估值程序、核算及估值错误的处理、暂停估值的情形、基金净值的确认、特殊情况的处理、不动产项目的估值等具体内容详见附件十“第七部分：基金资产估值”。

（八）基金的收益与分配

1、现金流回款、账户设置和现金流在各账户间的划转安排

不动产项目现金流回款、账户设置和现金流在各账户间的划转安排等内容详见本招募说

明书“第二章 不动产项目”之“第四节 外部管理机构”之“二、外部管理机构与不动产项目相关的业务情况”之“（五）项目资金收支和风险管控安排”和“第五章 不动产基金”之“第二节 不动产基金涉及的交易安排”之“二、基金涉及的交易安排”之“（三）现金流的归集”。

2、基金可供分配金额

基金可供分配金额是在合并净利润基础上进行合理调整后的金额，可包括合并净利润和超出合并净利润的其他返还。基金管理人计算年度可供分配金额过程中，先将合并净利润调整为息税折旧及摊销前利润（EBITDA），并在此基础上综合考虑项目公司持续发展、项目公司偿债能力、经营现金流等因素后确定可供分配金额计算调整项。

3、基金收益分配原则

本基金收益分配采取现金分红方式。在符合有关基金分红的条件下，本基金每年至少进行收益分配1次，每年收益分配的比例应不低于合并后基金年度可供分配金额的90%。若《基金合同》生效不满6个月可不进行收益分配。

4、基金收益分配中的分红豁免机制

基于不动产项目 2027 年至 2029 年三个完整会计年度为本基金实现预期分配金额的实际情况，原始权益人不可撤销地自愿按以下安排实施本基金收益分配中的分红豁免机制。具体方式如下：

1、根据《易方达广西北投高速公路 REIT 评估报告》《可供分配金额测算审核报告》及合理预测，不动产项目 2027 年至 2029 年三个完整会计年度为本基金投资者实现的预期可供分配金额分别为【225,498,312.27】元、【228,149,602.73】元和【181,974,225.39】元。

2、除不可抗力因素（如地震、台风、水灾、火灾、战争、公共卫生事件、政策变更、法律变更、政府征收、金融市场危机等）外，如不动产项目 2027 年至 2029 年三个完整会计年度任一年度项目实际收入扣除包括运营管理费在内的各项成本费用后，使得实际可供分配金额未达到上述预期可供分配金额，原始权益人承诺且将确保其通过自愿放弃所持有的本基金份额在该年度应获取的全部或部分可供分配金额，优先保障其他基金份额持有人在该年度基于预测可供分配金额而享有的全部分红收益，如有剩余再分配自持份额的分红。如现有登记结算机构或收益分配所必须的系统或技术安排无法实现上述操作的，则由原始权益人将足够的货币资金支付给本基金或专项计划。

为避免疑义，在此情况下原始权益人放弃的分红金额以其持有的基金份额对应的当年实际可供分配金额为限。

关于基金的收益与分配具体内容详见附件十“第八部分：基金的收益与分配”。

（九）基金的费用与税收

本基金的管理费用包括基金固定管理费和运营管理费。

1、基金固定管理费

本基金的基金管理费为固定管理费，按基金最近一期年度报告披露的基金合并报表的基金净资产为基数，依据对应的年费率按季度计提。

自《基金合同》生效日起，基金固定管理费率为【0.20】%/年。

基金固定管理费计算方法如下：

H＝E×【0.20】%÷当年天数×基金在当前季度的存续天数

H为每季度应计提的基金固定管理费

E为本基金最近一期年度报告披露的基金合并报表的基金净资产，首次年度报告披露之前为募集规模（若涉及基金扩募等原因导致基金规模变化时，需按照实际规模变化期间进行调整）

本基金的固定管理费每季计提，按年支付。基金管理人与基金托管人双方核对无误后，以协商确定的日期及方式按照《基金合同》、专项计划文件等相关协议的约定和安排进行计算和支付，并由基金财产最终承担。若遇法定节假日、公休日等，支付日期顺延。

2、运营管理费

运营管理费由运营管理机构收取，具体详见本招募说明书“第四章 治理机制与运营管理安排”之“第二节 运营管理安排”之“二、运营管理费用”。

关于基金费用与税收的具体内容详见附件十“第九部分：基金费用与税收”。

（十）基金的会计与审计

1、基金的会计政策

基金管理人为本基金的基金会计责任方；基金的会计年度为公历年度的1月1日至12月31日；基金首次募集的会计年度按如下原则：如果《基金合同》生效少于2个月，可以并入下一个会计年度披露；本基金独立建账、独立核算；基金管理人及基金托管人各自保留完整的会计账目、凭证并进行日常的会计核算，按照有关规定编制基金会计报表。

2、基金的年度审计

基金管理人聘请与基金管理人、基金托管人相互独立的符合《证券法》规定的会计师事务所及其注册会计师对本基金的年度财务报表进行审计。

基金的会计及年度审计安排具体内容详见附件十“第十部分：基金的会计与审计”。

（十一）基金的终止与清算

1、基金的终止

有下列情形之一的，经履行相关程序后，《基金合同》应当终止：

（1）本基金存续期届满，且未延长合同存续期；

（2）基金份额持有人大会决定终止的；

（3）基金管理人、基金托管人职责终止，在 6 个月内没有新基金管理人、新基金托管人承接的；

（4）本基金通过全部专项计划持有的全部不动产项目在《基金合同》期限届满前全部变现，且连续六十个工作日未成功购入新的不动产项目的；

（5）在《基金合同》生效之日起 6 个月内广西北投高速公路专项计划未能设立或未能在相关主管部门完成备案；

（6）本基金投资的全部专项计划发生相应专项计划文件中约定的事件导致全部专项计划终止且在六十个工作日内仍未能成功购入其他专项计划的资产支持证券；

（7）本基金未能在《基金合同》生效之日起 6 个月内成功购入首个不动产项目；

（8）本基金投资的全部不动产项目出现无法维持正常、持续运营，难以再产生持续、稳定现金流的情形时；

（9）《基金合同》约定的其他情形；

（10）相关法律法规和中国证监会规定的其他情况。

2、基金财产的清算

（1）基金财产清算小组：自出现《基金合同》终止事由之日起 30 个工作日内成立清算小组，基金管理人组织基金财产清算小组并在中国证监会的监督下进行基金清算。

（2）在基金财产清算小组接管基金财产之前，基金管理人和基金托管人应按照《基金合同》和《基金托管协议》的规定继续履行保护基金财产安全的职责。

（3）基金财产清算的期限为 24 个月，但因本基金所持不动产资产支持证券或其他证券的流动性受到限制而不能及时变现的，清算期限可相应顺延。

（4）基金清算涉及不动产项目处置的，应当遵循基金份额持有人利益优先的原则，资产支持证券管理人应当配合基金管理人按照法律法规规定和相关约定进行资产处置，并尽快完成剩余财产的分配。资产处置期间，基金财产清算小组应当按照法律法规规定和《基金合同》约定履行信息披露义务。

基金的终止与清算具体内容详见附件十“第十一部分：《基金合同》的变更、终止和基

金财产的清算”。

（十二）基金合同的内容摘要

基金合同的内容摘要详见附件八“第一部分：《基金合同》的内容摘要”。

（十三）基金托管协议的内容摘要

基金托管协议的内容摘要详见附件八“第二部分：基金托管协议的内容摘要”。

第五节 其他事项

一、基金份额持有人服务

对本基金份额持有人的服务主要由基金管理人、基金销售机构提供。投资者可通过以下方式了解基金产品与服务，进行各类业务咨询，或反馈投资过程中需要投诉与建议的情况，投资者如果认为自己不能准确理解本基金招募说明书、《基金合同》的具体内容，也可拨打以下电话详询：

客服热线：4008818088

网址：www.efunds.com.cn

电子信箱：service@efunds.com.cn

二、招募说明书存放及其查阅方式

本招募说明书存放在本基金管理人、基金托管人处，投资人可在办公时间免费查阅；也可按工本费购买本招募说明书复制件或复印件，但应以招募说明书正本为准。

基金管理人和基金托管人保证文本的内容与所公告的内容完全一致。

三、备查文件

1、中国证监会准予基金募集的文件

2、《易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金基金合同》

3、注册登记协议

4、《易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金托管协议》

5、法律意见书

6、基金管理人业务资格批件、营业执照

7、基金托管人业务资格批件、营业执照

8、中国证监会要求的其他文件

存放地点：基金管理人、基金托管人处

查阅方式：投资者可在营业时间免费查阅，也可按工本费购买复印件。

易方达基金管理有限公司

2026 年　月　日

第六章 附件

一、原始权益人相关承诺函

二、运营管理机构相关承诺函

三、不动产项目最近 3 年及一期的财务报告和审计报告

四、基金可供分配金额测算报告

五、尽职调查报告

六、不动产项目评估报告

七、财务顾问报告

八、基金合同和托管协议有关情况

九、本次发行参与机构的基本情况

十、基金运作的重要内容

十一、交通量预测报告

（本页无正文，为《易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金招募说明书》之盖章页）

基金管理人：易方达基金管理有限公司（公章）

附件一：原始权益人相关承诺函

广西北部湾投资集团有限公司

承诺及说明函

致：易方达基金管理有限公司、易方达资产管理有限公司、招商证券股份有限公司、北京市中伦律师事务所

鉴于：

广西北部湾投资集团有限公司（简称“北投集团”或“本公司”）拟作为发起人、原始权益人，以本公司100%持股的广西北投南南高速公路有限公司（简称“项目公司”）享有收费公路权益的兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）（简称“不动产资产”，与项目公司合称“不动产项目”），申请发行公开募集基础设施领域不动产投资信托基金项目（简称“不动产基金”或“本项目”）。

就本项目相关事宜，本公司在此无条件且不可撤销地向不动产基金的基金管理人易方达基金管理有限公司（简称“基金管理人”）、不动产基金项下资产支持专项计划（简称“专项计划”）的资产支持证券管理人易方达资产管理有限公司（简称“资产支持证券管理人”）、财务顾问招商证券股份有限公司（简称“财务顾问”）、北京市中伦律师事务所（简称“中伦”）作出如下承诺和说明：

1. 概述承诺及说明

(1) 本公司已经提供了基金管理人、资产支持证券管理人、财务顾问、中伦认为就不动产基金、专项计划和不动产项目进行尽职调查、出具法律意见书等事项必需的、全部的、真实的信息、原始书面材料、副本材料或其他材料，本公司承诺并确认该等材料、信息真实、有效、合规、完备，不存在任何隐瞒、虚假记载，副本材料或复印件与原件完全一致，所有材料涉及的所有盖章、签字、签名均真实、有效。

(2) 本公司向基金管理人、资产支持证券管理人、财务顾问、中伦提供的所有文件，其签署、出具和传递文件的人员均具备相适应的权力、权利和合法有效的授权；项目公司及本公司（作为原始权益人）参与本项目，签署相关协议，以及实施本项目项下包括但不限于转让行为等相关安排，已获得内部合法有效的授权，并履行完毕必要的内部决策程序。

(3) 若因本公司提交基金管理人、资产支持证券管理人、财务顾问、中伦的

资料不实或因其他情况存在虚假、隐瞒等而造成基金管理人、资产支持证券管理人、财务顾问、中伦的损失（包括但不限于基金管理人、资产支持证券管理人、财务顾问、中伦向投资者赔偿的损失、中国证监会、证券交易场所处罚的损失、法院或仲裁机构或其他有权的主管部门认定的损失），本公司愿承担相应责任，并赔偿基金管理人、资产支持证券管理人、财务顾问、中伦受到的相应损失。

2. 关于北投集团及项目公司、运营管理机构

(1) 截至本函出具之日，本公司及项目公司均系依法设立且合法存续的公司，不存在《中华人民共和国公司法》（简称“《公司法》”）等中国法律及公司章程规定的应当终止的情形。

(2) 本公司持有项目公司100%的股权，项目公司的全部股权不存在质押、或被查封、冻结等权利限制情形。项目公司初始设立及历次公司变更登记合法合规，已完成必要的内外部授权、审批或备案程序。

(3) 不动产资产的收费公路权益由项目公司完整、全面享有；本公司通过持有项目公司100%的股权享有不动产项目完全所有权和经营权益。

(4) 截至本函出具之日，本公司财务状况良好，现金流量正常，资产负债结构合理、企业信用稳健、内部控制制度和公司治理结构健全，公司经营状况良好并具备持续经营能力，无重大经营风险、财务风险和法律风险，符合《公司法》《公开募集基础设施证券投资基金指引（试行）》的要求。

(5) 本公司信用稳健，内部控制制度健全，具有持续经营能力，不存在影响本公司持续经营的法律障碍。

(6) 截至本函出具之日，本公司、项目公司最近三年不存在重大违法违规记录（包括但不限于因违反法律、行政法规及其他规定而受到投资建设、生产运营、金融监管、工商、税务、土地、环境、安全、质量等政府主管部门重大处罚的情形），不存在未披露的任何正在进行的或尚未完结的重大诉讼、仲裁或其他经济或法律纠纷等情况，不存在因严重违法失信行为被有权部门认定为失信被执行人、失信生产经营单位或者其他失信单位，或被暂停或者限制进行融资的情形，亦不涉及税收领域、安全生产领域、环境保护领域、产品质量领域、财政性资金管理使用领域以及金融领域失信行为。不动产项目不涉及影响项目公司或不动产基金相关权益的经济或法律纠纷。

(7) 截至本函出具之日，本公司与基金管理人、资产支持证券管理人或其关联方不存在任何关联关系，基金管理人、资产支持证券管理人或其关联方不享有不动产项目权益。本公司及本公司关联方不会通过任何方式参与不动产基金发售的网下询价。

(8) 截至本函出具之日，本公司与基金托管人交通银行股份有限公司、专项计划托管人交通银行股份有限公司广西壮族自治区分行、财务顾问招商证券股份有限公司、律师事务所北京市中伦律师事务所、评估机构中联资产评估集团有限公司、会计师事务所容诚会计师事务所（特殊普通合伙）等其他业务参与机构不存在关联关系或者潜在利益冲突。

(9) 截至本函出具之日，本公司及本公司关联方与项目公司的关联交易履行了必要的决策程序，该等关联交易的审批程序符合《公司法》等相关法律法规的规定及本公司内部管理制度要求。关联交易定价依据充分，定价公允，与市场交易价格或独立第三方价格无较大差异。报告期内的关联交易根据市场交易规则履行，交易条件不存在对交易之任何一方显失公平的情形。

(10) 截至本函出具之日，项目公司与不动产项目不涉及其他未结清的对外借款或融资、对外担保事项，不存在未披露的重大或有负债。本公司就不动产项目转让已取得全部必要金融机构或金融产品投资人前置同意，不存在其他可能对不动产项目转让产生限制的对外借款、融资、已发行金融产品（包括但不限于债券、资产管理产品等）、对外担保、潜在违约索赔等事项。

(11) 本公司及本公司关联方不存在控制和占用项目公司资产的情况，项目公司资产独立。

(12) 本公司已向基金管理人、资产支持证券管理人、财务顾问、中伦披露了不动产基金所涉转让事宜相关的所有限定条件、特殊规定及约定，无论该等限定条件、特殊规定或约定是否可为公开渠道所获知。

(13) 本公司承诺：将督促本公司控股公司广西新恒通高速公路有限公司作为运营管理机构如约履行不动产资产的服务和运营管理职责，保证项目持续健康平稳运营。

(14) 本公司承诺：如主管税务部门要求项目公司就发行不动产基金所做的资产重组、股权转让等交易补充缴纳任何交割日前的土地增值税、企业所得税、增值税及附加、印花税、滞纳金等相关税费的，本公司将按要求

缴纳相应税金（含滞纳金、罚金等）并承担所有相关经济和法律责任；如项目公司股权转让的受让方和/或项目公司代为缴纳的，本公司将按照本条约定对缴纳方进行全额补偿；如因转让方迟延缴纳，导致项目公司被处罚或处以其他监管措施，本公司将全额赔偿并承担相应违约金及法律责任。

3. 关于不动产资产

(1) 除大塘服务区、那马服务区外，截至本函出具之日，标的公路沿线不存在其他服务区或停车场，大塘服务区、那马服务区未纳入底层资产范围。为保持未纳入底层资产的标的公路沿线附属设施的良好持续稳定运营，并避免对入池资产的持续稳定运营、完整功能和未来处置造成不利影响，本公司承诺：在标的公路收费权期限内，未经项目公司的事先同意，本公司不得随意处置标的公路沿线服务区，持续做好服务区与已划转至项目公司经营使用相关标的公路资产的有序衔接，确保服务区设施均依法依规运营，并采取必要保障措施促使服务区设施持续健康平稳运营。在标的公路收费权期限内，若项目公司基于法律规定或相关约定对标的公路收费权和/或标的公路资产进行处置或转让时，本公司承诺将全力配合采取一切必要措施妥善做好服务区设施的相关安排，确保不因此对处置或转让安排产生不利影响。本公司确保标的公路沿线服务区的良好经营，并采取必要保障措施促使服务区设施持续健康平稳运营，使上述区域的设施、设备处于随时可以正常使用的状态，除根据法律法规或政府部门的要求外，不得降低服务质量或中断上述区域的经营。本公司违反前述承诺对不动产项目主线运营造成损失的，将就项目公司因此所遭受的损失承担赔偿责任。

(2) 标的公路（包括原址部分和扩建部分）未取得（或未完整取得）项目建议书批复、地震安全性评价批复、工程规划许可证及规划验收手续等文件，以及标的公路原址部分未取得（或未完整取得）建设项目选址意见书、土地预审意见及建设用地规划许可证等文件，不影响项目公司享有不动产资产收费公路权益及项目占用范围内划拨土地的无偿合法使用的权利。本公司及项目公司未就土地及用地事宜受到相关行政处罚或监管措施。如项目公司或不动产基金因上述文件缺失问题受到处罚或遭致损失的，本公司愿承担相应赔偿责任。

(3) 不动产资产的固定资产投资和建设手续合法合规。特别地，（a）不动产资产在立项阶段已纳入《广西高速公路网规划修编（2010—2020）》，并

已办理可行性研究报告批复手续，本公司及项目公司未曾因缺失项目建议书批复而受到相关处罚、罚款等，不存在因此被调查、被叫停建设等的情形；(b) 不动产资产符合相关用地规划法律法规，本公司及项目公司未曾因标的公路原址部分缺失建设项目选址意见书、土地预审意见及建设用地规划许可证而受到相关处罚、罚款等，不存在因此被调查、被叫停建设等的情形；(c) 不动产资产符合相关工程规划、工程施工法律法规，本公司及项目公司未曾因缺失建设工程规划许可证而受到相关处罚、罚款等，不存在因此被调查、被叫停建设等的情形；(d) 不动产资产符合相关地震安全性评价法规，项目公司未曾因缺失地震安全性评价批复而受到相关处罚、罚款等，不存在因此被调查、被叫停建设等的情形；(e) 不动产资产建设时依据当时的法律法规无需进行节能验收。

(4) 不动产资产符合相关工程验收法律法规，项目公司未曾因缺失规划验收文件等专项验收文件而受到相关处罚、罚款等，不存在因此被调查等的情形。

(5) 本公司及项目公司就标的公路占地范围内的收费站（大塘匝道收费站、那马匝道收费站及南宁南主线收费站）以及配套管理用房尚未办理不动产权登记，未办理不动产权登记不影响不动产资产的整体运营。本公司和项目公司未因此受到任何主管部门处罚、被采取任何监管措施或被提出任何异议和权利主张，亦不存在任何纠纷或潜在纠纷。在不动产基金存续期间，如上述房屋建筑未办理不动产权登记等相关事宜导致相关主管部门对项目公司作出任何处罚、采取任何监管措施、或发生任何法律纠纷等情况，而对项目公司、专项计划、不动产基金造成的任何损失由本公司承担。

(6) 若项目公司因不动产资产的立项、环评、用地、规划、施工、竣工、消防、管理、运营等方面涉及的许可、审批、核准或备案程序及手续等投资建设及土地使用权等方面的合规问题受到处罚、索赔、承担建设项目开发阶段应付未付的其他支出的或者需要承担任何责任、费用的，相应项目公司罚款、赔款或支出、处理相关事宜产生的全部费用以及因此遭受的全部损失均由本公司承担。

(7) 在本项目存续期，若标的公路的性质变更或转让程序因法律政策变动或其他任何原因导致项目公司无法合法合规享有入池标的公路权益的，北投集团应就此承担损害赔偿责任。

(8) 就《中华人民共和国公路法》或广西壮族自治区关于经营性高速公路的相关规定的公路收费权或股权转让备案工作（如需），本公司将负责协调及实施。

(9) 本公司将保障不动产项目得以足额购买持有、管理及运营所需的保险，且在不动产基金发行前维持保险的有效性，并已足额缴纳保费。

(10) 截至本函出具之日，不动产资产的路基路面、桥涵隧道等不存在影响正常通行的质量问题。

(11) 本公司提供的质量安全相关资料真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏。

(12) 不动产资产及收费公路权益上不存在任何抵押、质押、留置等他项权利以及查封、扣押、冻结等权利限制。

(13) 不动产项目现金流基于真实、合法的经营活动产生，价格或收费标准符合相关规定；不动产项目现金流符合市场化原则，不依赖第三方补贴等非经常性收入。

(14) 不动产项目现金流持续、稳定，近 3 年未出现异常波动，且总体处于盈利状态；现金流来源合理分散，直接或穿透后来源于多个现金流提供方。

本《广西北部湾投资集团有限公司承诺及说明函》正本一式叁份，无副本。

（以下无正文，下接签署页）

（本页无正文，为《广西北部湾投资集团有限公司承诺及说明函》签署页）

广西北部湾投资集团有限公司

（盖章）

2026 年 3 月 17 日

广西北部湾投资集团有限公司

关于申报材料真实、准确及完整的承诺函

中国证券监督管理委员会、上海证券交易所：

广西北部湾投资集团有限公司（简称“本公司”）拟作为原始权益人，以本公司100%持股的广西北投南南高速公路有限公司（简称“项目公司”）享有收费公路权益的兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）（简称“不动产资产”）作为底层不动产资产，由易方达基金管理有限公司（简称“易方达基金”或“基金管理人”）担任基金管理人向中国证券监督管理委员会申请募集注册易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金（简称“不动产基金”，最终名称以在中国证监会注册的名称为准）（以上简称“本次申报”）。本公司特作出如下承诺：

本公司就本次申报所提供的所有文件和材料均真实、有效、合规、完备，不存在任何隐瞒、虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，文件上所有签字与印章真实，副本与正本一致、复印件与原件一致。

特此承诺。

广西北部湾投资集团有限公司（公章）

2026 年 3 月 17 日

广西北部湾投资集团有限公司

关于申请发行公开募集基础设施证券投资基金

相关购回事项的承诺函

就广西北部湾投资集团有限公司（简称“本公司”）拟作为发起人及原始权益人，以本公司下属广西北投南南高速公路有限公司持有的兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）（简称“不动产项目”）申请发行易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金相关事项（暂定名，最终以实际注册发行时确定的为准，简称“不动产基金”）之相关事项，根据《公开募集基础设施证券投资基金指引（试行）》等适用法律规定，本公司作出如下承诺：

如本公司提供的文件资料存在隐瞒重要事实或者编造重大虚假内容等重大违法违规行为的，本公司将购回不动产基金的全部基金份额或不动产项目权益。

特此承诺！

承诺人：广西北部湾投资集团有限公司（盖章）

2026 年 3 月 17 日

广西北部湾投资集团有限公司
关于易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金相关事项的承诺函

广西北部湾投资集团有限公司（简称“本公司”）拟作为原始权益人，以本公司100%持股的广西北投南南高速公路有限公司（简称“项目公司”）享有收费公路权益的兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）（简称“不动产资产”）作为底层不动产资产，由易方达基金管理有限公司（简称“易方达基金”或“基金管理人”）担任基金管理人向中国证券监督管理委员会申请募集注册易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金（简称“不动产基金”，最终名称以在中国证监会注册的名称为准）。本公司特作出如下承诺：

1. 本公司承诺积极配合基金管理人、基金托管人以及其他为不动产基金提供服务的专业机构履行职责；

2. 本公司承诺不动产项目真实、合法，不存在本公司侵占、损害不动产基金所持有的不动产资产的情形；

3. 不动产资产不属于中国证券投资基金业协会2024年3月27日发布的《资产证券化业务基础资产负面清单指引》中规定的资产，不属于《证券公司及基金管理公司子公司资产证券化业务管理规定》禁止从事资产证券化业务的范围；

4. 不动产资产及本次开展不动产REITs业务符合地方政府性债务管理的相关规定，不存在通过发行不动产基金和资产支持证券替政府举债、由政府提供担保或财政资金偿还等新增地方政府债务或地方政府隐性债务的情形；本公司向不动产基金和资产支持专项计划转让项目公司股权，不涉及地方政府性债务管理的规定，不涉及新增地方政府债务或地方政府隐性债务。

5. 不动产项目历史运营期间已符合税收等政策规定，不存在重大瑕疵和合规性风险，在不动产基金发行及存续期内，本公司将严格遵守税收等政策规定；

6. 不动产基金发行或存续期间，如税务部门要求补充缴纳发行不动产基金过程中可能涉及的相关税费，本公司将按要求缴纳（或全额补偿其他相关缴税主体）相应税金并承担所有相关经济和法律责任；

7. 本公司承诺不动产基金发行前取得广西壮族自治区国资委关于同意发行不动产基金以及所持项目公司股权以非公开协议转让方式转让予不动产基金或其下设的资产支持专项计划等特殊目的载体、豁免进场交易等相关事宜的书面批复；

8. 本公司承诺依据法律法规、基金合同及相关协议约定及时移交不动产资产及相关印章证照、账册合同、账户管理权限等。

特此承诺。

广西北部湾投资集团有限公司（公章）

2026 年 3 月 17 日

广西北部湾投资集团有限公司
关于易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金募集资金使用事宜的
承诺函

广西北部湾投资集团有限公司（简称"本公司"）拟作为发起人及原始权益人，以下属广西北投南南高速公路有限公司（简称"南南高速公司"）持有的兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）（简称"不动产项目"）作为底层不动产项目，申请发行易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金相关事项（暂定名，最终以实际注册发行时确定的为准，简称"不动产基金"或"本项目"）。作为本项目发起人、原始权益人，本公司特出具以下承诺：

一、承诺将遵照《国家发展改革委关于进一步做好基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）试点工作的通知》（发改投资[2021]958号）、《国家发展改革委关于规范高效做好基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）项目申报推荐工作的通知》（发改投资[2023]236号，简称"236号文"）及《国家发展改革委关于全面推动基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）项目常态化发行的通知》（发改投资〔2024〕1014号，简称"1014号文"）的规定使用净回收资金（指扣除用于偿还相关债务、缴纳税费、按规则参与战略配售等的资金后的回收资金）。本项目净回收资金主要用于在建项目、前期工作成熟的新建（含改扩建）项目和存量资产收购；用于补充本公司流动资金等用途的净回收资金比例不超过15%。因特殊原因导致已承诺的净回收资金投资计划无法正常执行的，本公司将及时向相关主管部门报告相关情况和应对措施，确需变更净回收资金用途的，本公司将按照236号文、1014号文等有关规定另行履行相应内部决策及外部备案程序并向相关主管部门提交净回收资金投向变更报告。

二、本公司承诺回收资金拟投资或收购的固定资产投资项目情况真实；使用过程中将严格遵守房地产调控政策要求，不将回收资金变相用于商品住宅开发项目；回收资金将严格按照进度要求使用，即不动产REITs购入项目完成之日起2年内，净回收资金使用率不低于75%，3年内全部使用完毕。

三、本公司计划将本项目100%的净回收资金用于新建及在建项目，拟投资

项目真实存在，且前期工作相对成熟，符合国家政策和本公司主营业务，符合国家重大战略、发展规划、产业政策等情况。本公司的100%净回收资金预计将于本项目发行后1年内使用完毕。净回收资金在拟投资项目中的具体使用金额，将根据本项目发行时点以及拟投资项目的工程进度进行合理调度。本公司预计将净回收资金优先投入于G7221衡阳至南宁高速公路龙胜至融安段和G7221衡阳至南宁高速公路融安至罗城段两条国高网项目。

四、募集资金拟投资项目情况具体如下：

类别	募集资金投资项目情况			
项目名称	G7221衡阳至南宁高速公路 龙胜至融安段	G7221衡阳至南宁高速公路 融安至罗城段	北流至凭祥公路 （南宁大塘至凭祥段）	昭平五将风电场
项目总投资（万元）	1,802,200	1,035,700	2,334,000	133,064
项目资本金（万元）	360,440	207,140	466,800	26,613
项目资本金缺口（万元）	180,220	103,570	233,400	13,306
建设地点	广西壮族自治区桂林市、柳州市	广西壮族自治区河池市、柳州市	广西壮族自治区南宁市、崇左市、凭祥市	广西壮族自治区贺州市
建设内容和规模	G7221衡阳至南宁高速公路龙胜至融安段是《国家公路网规划（2022年—2035年）》中G72泉南国家高速公路的并行线G7221衡阳至南宁高速公路在广西境内重要路段，也是《广西高速公路网规划（2018年—2030年）》中“纵8线”龙胜-峒中口岸高速公路的重要组成部分。路线长约110.54公里。起点位于龙胜县城东侧双洞村附近，终点至浮石镇西侧，利用浮石枢纽互通连接S31三南高速。	G7221衡阳至南宁高速公路融安至罗城段是《国家公路网规划（2022年—2035年）》中G72泉南国家高速公路的并行线G7221衡阳至南宁高速公路在广西境内重要路段，也是《广西高速公路网规划（2018年—2030年）》中“纵8线”龙胜-峒中口岸高速公路的重要组成部分。路线长约77.38公里。起点位于融安县西，终点至罗城县南大新村附近。	北流至凭祥公路（南宁大塘至凭祥段）是《广西高速公路网规划（2018—2030年）》中“横10”线北流（清湾）至凭祥公路的重要组成部分。路线长的185.34公里，主线起点位于南宁市良庆区那陈镇古直村附近，经南宁市良庆区那陈镇，江南区延安镇，崇左市扶绥县山圩镇、东门镇、东罗镇、柳桥镇，宁明县那堤镇、海渊镇、北江乡、桐棉乡、东安镇、明江镇、墨安乡和凭祥市夏石镇、上石镇、凭祥镇、友谊关镇，终点位于凭祥市友谊镇礼茶村附近。	项目拟安装32台单机容量6250kW的WTG2-6250风电机组（轮毂高度160m，转轮直径220m），规划总装机容量为200MW，风电场年上网发电量约38064.6万kWh。
前期工作进展	已取得立项、用地预审、工可、初步设计等手续。	已取得立项、用地预审、工可、初步设计、先行用	已取得立项、环评、用地预审、工可、地震、初步	已取得立项、工可、用地预审、行政审批局批复、

类别		募集资金投资项目情况			
项目名称		G7221 衡阳至南宁高速公路 龙胜至融安段	G7221 衡阳至南宁高速公路 融安至罗城段	龙流至凭祥公路 （南宁大塘至凭祥段）	昭平五将风电场
		2022 年 7 月取得立项批复（发改基础〔2022〕1033 号） 2024 年 11 月取得用地预审（用字第 450000202400087 号） 2025 年 2 月取得工程项目可行性研究报告批复（桂发改基础〔2025〕117 号） 2025 年 4 月取得初步设计批复（交公路函〔2025〕219 号）	地等手续。 2022 年 7 月取得立项批复（发改基础〔2022〕1033 号） 2024 年 11 月取得用地预审（用字第 450000202400089 号） 2025 年 2 月取得工程项目可行性研究报告批复（桂发改基础〔2025〕116 号） 2025 年 4 月取得初步设计批复（交公路函〔2025〕204 号） 2025 年 7 月取得先行用地批复（自然资办函〔2025〕1751 号）	设计等手续。 2018 年 9 月取得立项批复（桂政函〔2018〕159 号） 2023 年 6 月取得环评批复（桂环审〔2023〕242 号） 2023 年 7 月取得用地预审（用字第 450000202300072 号） 2023 年 9 月取得工程项目可行性研究报告批复（发改交通〔2023〕809 号） 2023 年 10 月取得地震安全评价批复（桂震许决字〔2023〕20 号） 2023 年 11 月取得初步设计批复（桂交行审〔2023〕358 号）	并网接入意向批复等手续。 2024 年 7 月取得立项批复（桂能新能〔2024〕294 号） 2024 年 10 月评估通过工程可行性研究报告（广咨能源环保函〔2024〕号） 2025 年 3 月取得用地预审与选址意见书（用字第 451100202500005 号） 2025 年 3 月取得项目核准（贺审批项目〔2025〕16 号） 2025 年 4 月取得项目并网接入意向批复（贺供电函〔2025〕28 号）
开工时间		2025 年 10 月开工	2025 年 10 月开工	计划 2026 年 11 月开工	计划 2026 年 3 月开工
拟使用募集资金规模（万元）	北投集团及关联方	40,000	40,000	20,000	287.80
募集资金投入项目的具体方式	北投集团及关联方	项目资本金或借款等方式	项目资本金或借款等方式	项目资本金或借款等方式	项目资本金或借款等方式

1.G7221 衡阳至南宁高速公路龙胜至融安段

G7221 衡阳—南宁公路（龙胜至融安段）是《国家公路网规划》G7221 衡阳—南宁公路在广西壮族自治区境内的重要路段。本项目在统筹构建现代综合交通运输体系，完善西部陆海新通道，带动区域旅游开发，改善民生和带动社会经济发展等方面具有重要作用。目前，本项目工可、初步设计分别于 2025 年 2 月、2025 年 4 月获得批复。前期专题如用地预审、社稳、文物、地灾均已获得批复，目前龙胜段草地报批、林地报批、永久基本农田补划、生态保护红线已获得批复；

龙胜县失地农民保险、耕地占卜平衡费用正在落实；融安段建设用地已通过自然资源厅审查，报至自治区人民政府出示请示文件，上报自然资源部审查。融安段计划2026年1月31日前获得建设用地批复，龙胜段计划2026年3月底前获得建设用地批复。

2.G7221衡阳至南宁高速公路融安至罗城段

G7221衡阳—南宁公路（融安至罗城段）是《国家公路网规划》G7221衡阳—南宁公路在广西壮族自治区境内的重要路段。本项目在统筹构建现代综合交通运输体系，完善西部陆海新通道，带动区域旅游开发，改善民生和带动社会经济发展等方面具有重要作用。目前，本项目工可、初步设计分别于2025年2月、2025年4月获得批复。前期专题如用地预审、路线穿越风景名胜区选址变更方案、社稳、文物、地灾均已获得批复。正在开展征地拆迁、先行用地的报批和项目建设用地报批工作，7月24日已获得先行用地批复，预计2026年1月底项目建设用地批复后开始施工。项目施工图批复涉及前置专题15项，已完成14项，剩余1项项目环境影响评价报告，2025年12月8日已根据自治区生态环境厅生态厅技术中心和环评处意见修改完成，待受理公示。

3.北流至凭祥公路（南宁大塘至凭祥段）

北流至凭祥公路（南宁大塘至凭祥段）是《广西高速公路网规划（2018-2030年）》的重要组成部分。本项目的实施将加快构建“南向、北联、东融、西合”全方位开放发展格局，在打造陆路东盟通道、加强与东盟联系、强化广西壮族自治区东北与西南片区联系等方面具有重要作用，也是贯彻落实广西壮族自治区政府大力实施交通强国、交通优先发展战略，深入实施乡村振兴的重要举措。本项目工可、初步设计分别于2023年9月、2023年11月获得批复。前期专题如用地预审、环评、文物、地灾、社稳、行洪、水保、涉铁专题均已获得批复。目前开展施工图设计报批、征地拆迁及建设用地报批工作，预计在2026年11月取得用地批复后开始施工。同时，本项目也正积极申请纳入国家“十五五”高速公路规划。

4.昭平五将风电场

昭平五将风电场项目立项于2024年7月批复、预工可2024年10月通过审核、社会稳定风险评估报告于2025年1月批复、用地预审与选址意见书于2025年3月批复、项目核准于2025年3月批复、项目并网接入意向于2025年4月已获得批准复函。前期专题如环保、水保、用地报批、用林报批、压覆矿等正进行报批流程，目前已完成初步设计文件的评审、3个标段的EPC总承包合同及风机

设备采购合同的招标工作，正在同步开展施工图设计（含详勘工作）、监理招标、升压站征地及施工便道租地、EPC 方进场组建项目部及开展前期相关工作。

特此承诺！

（以下无正文）

（本页无正文，为《广西北部湾投资集团有限公司关于易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金募集资金使用事宜的承诺函》的签章页）

承诺人：广西北部湾投资集团有限公司（盖章）

2026 年 3 月 17 日

广西北部湾投资集团有限公司

关于防范关联交易及避免同业竞争的承诺函

广西北部湾投资集团有限公司（简称“本公司”）拟作为发起人及原始权益人，以下属广西北投南南高速公路有限公司（简称“南南高速公司”）持有的兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）（简称“不动产项目”）作为底层不动产项目，申请发行易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金相关事项（暂定名，最终以实际注册发行时确定的为准，简称“不动产基金”或“本项目”）。为保证不动产基金份额持有人的合法权益，本公司就防范关联交易、避免同业竞争相关事宜，特承诺如下：

一、防范关联交易方面

1、在不对不动产基金及其基金份额持有人的利益构成不利影响的前提下，本公司及本公司同一控制下的关联方将采取措施规范并尽量减少与不动产基金之间的关联交易。

2、对于正常经营过程中无法避免或有合理理由存在的关联交易，将本着公开、公平、公正的原则确定交易价格，依法与不动产基金项下相关载体签订规范的关联交易合同，保证关联交易价格的公允性。

3、严格按照法律法规、中国证监会的有关规定及关联交易管理制度要求履行关联交易审批程序；并严格按照有关法律、法规和相关主体的内部管理规定履行关联交易的信息披露义务。

4、保证不通过关联交易非法转移不动产基金的资金、利润，不利用关联交易损害不动产基金及其基金份额持有人的合法权益。

二、避免同业竞争方面

1、截至本承诺函出具之日，本公司或本公司同一控制下的关联方直接或通过其他任何方式间接投资、持有或管理其他同一服务区域、走向平行或近乎平行的与本项目存在直接竞争的收费公路项目(简称“竞品项目”)具体包括：

1）南宁-湛江公路南宁至博白那卜段

南宁-湛江公路南宁至博白那卜段由原始权益人控股子公司广西新发展交通集团有限公司持有运营。南宁-湛江公路南宁至博白那卜段起于南宁绕城高速公

路六冲枢纽互通，整体由西向东，经南宁市邕宁区，钦州市灵山县、浦北县，玉林市博白县，终于那卜镇桂粤交界处。线路全长 186.821km，设计速度为 120km/h，双向四车道，全线设置双旺、安石连接线 2 条，采用二级公路标准，南湛高速公路广西段已于 2024 年 6 月 18 日通车。2025 年日均车流量为 5893 辆。主要影响南宁、河池、百色等与广东湛江方向往来交通量。

2）龙胜—峒中口岸公路南宁吴圩至上思段（一期工程）

龙胜—峒中口岸公路南宁吴圩至上思段（一期工程）由原始权益人控股子公司广西新发展交通集团有限公司持有运营。吴圩至上思高速公路一期工程，起于南宁市那西村附近，路线由北向南，经南宁市江南区延安镇、防城港市上思县那琴乡，终于上思县那琴乡龙楼村附近，顺接上思至防城港高速公路。路线全长 37.6km，桥隧比 27.8%，采用双向四车道高速公路标准，设计速度为 120km/h，已于 2024 年 11 月 19 日通车，2025 年日均车流量为 2933 辆。主要影响南宁、贵州、河池、百色等与防城港上思县、防城港东兴等方向往来交通量。此外，除前述竞品项目外，未来不排除本公司或本公司同一控制下的关联方投资、持有或管理其他竞品项目的可能。

2、在本公司和/或本公司同一控制下的关联方持有不动产不动产基金份额期间，如本公司和/或本公司同一控制下的关联方直接或通过其他任何方式间接投资、持有或管理竞品项目，本公司将采取充分、适当的措施，公平对待不动产资产和该等竞品项目，避免可能出现的利益冲突。本公司不会将所取得或可能取得的优先业务机会授予或提供给任何其他竞品项目，亦不会利用本公司的地位或利用该地位获得的信息作出不利于不动产基金而有利于其他竞品项目的决定或判断，并将避免该种客观结果的发生。

3、在不动产基金存续期间，如本公司及本公司控制的企业持有与不动产基金的业务构成实质性的同业竞争的资产，在该等资产根据相关法律法规和监管部门规定可以被不动产基金项下相关载体收购且具备注入不动产基金的条件的前提下，在履行各级监管单位审批程序后，本公司将或督促本公司控制的企业在同等条件下优先通过合理的价格将相关资产注入不动产基金，以避免与不动产基金可能产生的同业竞争。

4、在不动产基金的存续期间内，如因不动产基金项下的不动产项目与竞争性项目之间的同业竞争发生争议，且基金管理人认为可能严重影响不动产基金的基金份额持有人利益的，本公司承诺将与基金管理人积极协商解决措施。

5、在不动产基金终止并清算完毕前，本承诺函始终有效，且是不可撤销的。

若因本公司违反上述承诺给不动产基金造成损失，一切损失将由本公司承担。

特此承诺！

（以下无正文）

（本页无正文，本页为《广西北部湾投资集团有限公司关于防范关联交易及避免同业竞争的承诺函》的签章页）

承诺人：广西北部湾投资集团有限公司（盖章）

2026 年 3 月 17 日

广西北部湾投资集团有限公司

关于实施分红豁免机制的承诺函

广西北部湾投资集团有限公司（简称“**本公司**”）拟作为发起人及原始权益人，以下属广西北投南南高速公路有限公司（简称“**南南高速公司**”）持有的兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）（简称“**不动产项目**”）作为底层不动产项目，申请募集易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金（暂定名，最终以实际注册发行时确定的为准，简称“**不动产基金**”或“**本基金**”）。同时，本公司下属公司广西新恒通高速公路有限公司拟担任本基金的运营管理机构。基于对高速公路行业发展及不动产项目稳健运营的信心，本公司基于不动产项目 2027 年、2028 年、2029 年三个完整会计年度为本基金实现预期分配金额的实际情况，不可撤销地自愿按以下安排实施本基金收益分配中的分红豁免机制。具体方式如下：

1. 根据《易方达广西北投高速公路 REIT 评估报告》《可供分配金额测算审核报告》及合理预测，不动产项目 2027 年至 2029 年三个完整会计年度为本基金投资者实现的预期可供分配金额分别为【225,498,312.27】元、【228,149,602.73】元和【181,974,225.39】元(以下简称“预期分配金额”)。

2. 除不可抗力因素（如地震、台风、水灾、火灾、战争、公共卫生事件、政策变更、法律变更、政府征收、金融市场危机等）外，如不动产项目 2027 年、2028 年、2029 年三个完整会计年度任一年度项目实际收入扣除包括运营管理费在内的各项成本费用后，使得实际可供分配金额未达到上述预期可供分配金额，本公司承诺且将确保本公司通过自愿放弃所持有的本基金份额在该年度应获取的全部或部分可供分配金额，优先保障其他基金份额持有人在该年度基于预测可供分配金额而享有的全部分红收益，如有剩余再分配自持份额的分红。如现有登记结算机构或收益分配所必须的系统或技术安排无法实现上述操作的，则由本公司将足够的货币资金支付给本基金或专项计划。

为避免疑义，在此情况下本公司放弃的分红金额以本公司持有的基金份额对应的当年实际可供分配金额为限。

特此承诺！

（本页无正文，为《承诺函》的签章页）

承诺人：广西北部湾投资集团有限公司（盖章）

2026 年 3 月 17 日

广西北部湾投资集团有限公司关于申报不动产投资信托基金（REITs）项目所涉相关事项的说明与承诺

广西北部湾投资集团有限公司（以下简称“本公司”）拟作为发起人、原始权益人，以本公司下属的广西北投南南高速公路有限公司（以下简称“项目公司”）所持有的关于兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）（以下简称“标的不动产项目”）申报不动产投资信托基金（REITs）（以下简称“本项目”），本公司特就本项目所涉项目权属和运营相关事项作出说明或承诺如下：

一、 本公司已依法依规取得标的不动产项目各项固定资产投资管理手续，包括项目审批、核准或备案手续，规划、用地、环评、施工许可、竣工验收以及节能审查等依据相关法律法规应办理的其他重要手续，且符合生态保护红线管理的相关规定。

二、 如项目公司因标的不动产项目在本项目发行之前的相关报批报建手续、规划用途、标的公路收费权历史沿革及权属的合法合规性以及其他各方面的原因而受到相关政府主管部门给予罚款等行政处罚措施或因此遭受其他损失的，由本公司进行最终承担。

三、 根据《广西壮族自治区交通运输厅关于印发广西沿海高速改扩建一期工程（含预留起点段）竣工质量鉴定报告的通知》，标的公路路线全长48.724公里。本公司承诺，在标的公路收费权以及相关资产、负债、人员转移至项目公司之后，如因标的公路里程减少等相关事宜而导致项目公司的任何损失承担赔偿责任。

四、 本公司承诺，路经标的公路的通信管道由本公司享有所有权并合法经营，在本项目发行或存续期间，本公司应当确保通信管道的经营管理（包括但不限于日常使用、维修维护、改道迁移等）不影响标的公路的正常经营。如因通信管道的经营管理导致标的公路经营受到影响或项目公司遭受任何损失的，由本公司承担赔偿责任。

（本页无正文，为《承诺函》的签章页）

广西北部湾投资集团有限公司（公章）

2026 年 3 月 17 日

附件二：运营管理机构相关承诺函

广西新恒通高速公路有限公司

关于避免同业竞争的承诺函

致：易方达基金管理有限公司

广西北部湾投资集团有限公司拟作为发起人及原始权益人，以下属广西北投南南高速公路有限公司（简称"南南高速公司"）持有的兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）（简称"不动产项目"）作为底层不动产项目，申请募集易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金（暂定名，最终以实际注册发行时确定的为准，简称"不动产基金"或"本基金"）。广西新恒通高速公路有限公司（简称"本公司"）将受不动产基金的基金管理人易方达基金管理有限公司（简称"基金管理人"）、易方达资产管理有限公司（简称"专项计划管理人"）和南南高速公司的委托，担任不动产基金的外部管理机构。

本公司作为不动产基金的外部管理机构，特此承诺如下：

1、截至本承诺函出具之日，本公司不存在直接或通过其他任何方式间接投资、持有或管理其他同一服务区域、走向平行或近乎平行的与不动产资产存在直接竞争的收费公路项目（简称"竞品项目"），不存在直接的同业竞争的情形，但未来不排除本公司投资、持有或管理竞品项目的可能。

2、运营期内，本公司拟同时向其他机构提供不动产项目运营管理服务的，将会提前告知基金管理人并说明是否与本协议项下不动产项目存在同业竞争；如存在同业竞争，应当征得基金管理人同意。

3、在本公司作为基金的外部管理机构期间，针对不动产项目，将设立独立分支机构，并将确保不动产项目的账务、人员与其他高速公路项目相互独立，且通过省级联网结算管理，以降低或有的同业竞争与利益冲突风险。

4、本公司将根据自身针对高速公路项目同类资产的既有管理规范和标准以及运营管理协议生效后针对同类资产制定的新的管理规范和标准，严格按照诚实信用、勤勉尽责、公平公正的原则，以不低于本公司管理的其他同类资产的运营管理水平为不动产项目提供运营管理服务，在管理运营其他同类资产时，将公平公正对待不同的不动产项目，采取适当措施避免可能出现的利益冲突，充分保护不动产基金的基金份额持有人的利益。

5、在作为不动产基金的外部管理机构期间，如本公司直接或通过其他任何

方式间接投资、持有或运营竞品项目，将采取充分、适当的措施，公平对待不动产项目和该等竞品项目，避免可能出现的利益冲突。本公司不会将所取得或可能取得的优先业务机会授予或提供给任何其他竞品项目，亦不会利用本公司的地位或利用该地位获得的信息作出不利于不动产基金而有利于其他竞品项目的决定或判断，并将避免该种客观结果的发生。在不动产基金的存续期间内，如因不动产基金项下的不动产项目与竞争性项目之间的同业竞争发生争议，且基金管理人认为可能严重影响不动产基金的基金份额持有人利益的，本公司承诺将与基金管理人积极协商解决措施。

本承诺函为本公司的真实意思表示，对本公司具有法律约束力，且是不可撤销的。本公司将自愿接受监管机关、社会公众及投资者的监督，积极采取措施履行本承诺函项下的承诺，并依法承担相应责任。本承诺函所载的每一项承诺均为可独立执行之承诺，任何一项承诺若被视为无效或终止将不影响其他各项承诺的有效性。

特此承诺！

（以下无正文）

（本页无正文，本页为《广西新恒通高速公路有限公司关于避免同业竞争的承诺函》的签章页）

承诺人：广西新恒通高速公路有限公司（盖章）

2026 年 3 月 17 日

广西新恒通高速公路有限公司

承诺及说明函

致：易方达基金管理有限公司、易方达资产管理有限公司、招商证券股份有限公司、北京市中伦律师事务所

鉴于：

广西北部湾投资集团有限公司（简称“北投集团”）拟作为发起人、原始权益人，以下属的广西北投南南高速公路有限公司（简称“项目公司”）享有收费公路权益的兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）（简称“不动产资产”，与项目公司合称“不动产项目”），申请发行公开募集基础设施领域不动产投资信托基金项目（简称“不动产基金”或“本项目”）。广西新恒通高速公路有限公司（简称“本公司”）将受不动产基金的基金管理人易方达基金管理有限公司（简称“基金管理人”）和项目公司的委托，担任不动产基金的外部管理机构。

就本项目相关事宜，本公司在此无条件且不可撤销地向基金管理人、不动产基金项下资产支持专项计划（简称“专项计划”）的资产支持证券管理人易方达资产管理有限公司（简称“资产支持证券管理人”）、财务顾问招商证券股份有限公司（简称“财务顾问”）、北京市中伦律师事务所（简称“中伦”）作出如下承诺和说明：

1. 本公司已经提供了基金管理人、资产支持证券管理人、财务顾问、中伦认为就不动产基金、专项计划和不动产项目进行尽职调查、出具法律意见书等事项必需的、全部的、真实的信息、原始书面材料、副本材料或其他材料，本公司承诺并确认该等材料、信息真实、有效、合规、完备，不存在任何隐瞒、虚假记载，副本材料或复印件与原件完全一致，所有材料涉及的所有盖章、签字、签名均真实、有效。

2. 本公司向基金管理人、资产支持证券管理人、财务顾问、中伦提供的所有文件，其签署、出具和传递文件的人员均具备相适应的权力、权利和合法有效的授权；本公司作为外部管理机构参与本项目、签署相关协议、以及实施本项目项下相关安排已获得内部合法有效的授权。

3. 若因本公司提交基金管理人、资产支持证券管理人、财务顾问、中伦的资料不实或因其他情况存在虚假、隐瞒等而造成基金管理人、资产支持证券管理

人、财务顾问、中伦的损失（包括但不限于基金管理人、资产支持证券管理人、财务顾问、中伦向投资者赔偿的损失、中国证监会、证券交易场所处罚的损失、法院或仲裁机构或其他有权的主管部门认定的损失），本公司应承担相应责任，并赔偿基金管理人、资产支持证券管理人、财务顾问、中伦受到的相应损失。

4. 截至本函出具之日，本公司系依法设立且合法存续的有限责任公司，不存在《中华人民共和国公司法》（简称“《公司法》”）等中国法律及本公司章程规定的应当终止的情形。

5. 截至本函出具之日，本公司的公司治理结构健全，符合《公司法》《公开募集基础设施证券投资基金指引（试行）》的要求。

6. 本公司作为外部管理机构具备成熟的运营管理制度、运营管理体系及丰富的高速公路类不动产项目的运营管理经验，并已配备了具有不动产项目运营经验的相关专业人员，其中具有5年以上不动产项目运营经验的专业人员不少于2人。本公司将采取一切合法有效的措施并尽一切合理必要的努力促进不动产资产持续健康平稳运营，并制定相应的保障措施。本公司为不动产项目配备的运营管理人员不存在被认定为被执行人或因严重违法失信行为被有权部门认定为失信被执行人的情形。

7. 本公司为不动产项目提供运营管理服务无需取得不动产运营管理资质。本公司作为拟任外部管理机构将及时按照《中华人民共和国证券投资基金法》第九十七条及《公开募集基础设施证券投资基金指引(试行)》第四十条规定于中国证监会办理担任外部管理机构的备案。

8. 本公司的生产经营符合国家产业政策，不存在影响本公司持续经营的法律障碍。

9. 截至本函出具之日，本公司最近三年不存在重大违法违规记录（包括但不限于因违反法律、行政法规及其他规定而受到投资建设、生产运营、金融监管、工商、税务、土地、环境、安全、质量等政府主管部门重大处罚的情形），不存在未披露的任何正在进行的或尚未完结的重大诉讼、仲裁或其他经济或法律纠纷等情况，不存在因严重违法失信行为被有权部门认定为失信被执行人、失信生产经营单位或者其他失信单位，或被暂停或者限制进行融资的情形，亦不涉及税收领域、安全生产领域、环境保护领域、产品质量领域、财政性资金管理使用领域以及金融领域失信行为。

10. 本公司承诺：将如约履行不动产资产的服务和运营管理职责，保证项目持续

健康平稳运营；将会严格遵循运营管理协议等交易文件的约定，并积极履行相应的运营管理职责，根据自身针对同类资产的既有管理规范和标准，发挥外部管理机构在高速公路运营领域的专业优势，保障项目持续稳定运营；作为北投集团的孙公司，我公司将适用北投集团管理要求，运营管理团队来自原项目公司，运营管理团队保持一致、稳定，不会出现外部管理机构交接错配问题，保障底层资产持续健康平稳运营。

本《广西新恒通高速公路有限公司承诺及说明函》正本一式叁份，无副本。

（以下无正文，下接签署页）

（本页无正文，为《广西新恒通高速公路有限公司承诺及说明函》签署页）

广西新恒通高速公路有限公司（盖章）

2026 年 3 月 17 日

附件三：不动产项目最近 3 年及一期的财务报告和审计报告

RSM 容诚

备考财务报表审计报告

广西北部湾投资集团有限公司

通过其子公司广西北投南南高速公路有限公司

所持有的兰海高速广西南宁那南段

容诚审字[2026]530Z0001 号

容诚会计师事务所(特殊普通合伙)

中国·北京

此码用于证明该审计报告是否由具有执业许可的会计师事务所出具，
您可使用手机“扫一扫”或进入“注册会计师行业统一监管平台（http://acc.mof.gov.cn）”进行查验。
报告编码：京26TKAV5JWH

目　录

序号	内　容	页码
1	审计报告	1-4
2	备考资产负债表	5
3	备考利润表	6
4	备考现金流量表	7
5	备考财务报表附注	8-44

RSM | 容诚

容诚会计师事务所（特殊普通合伙）
总所：北京市西城区阜成门外大街 22 号
1 幢 10 层 1001-1 至 / 1001-26 (100037)
TEL:010-6600 1391 FAX:010-6600 1392
E-mail:bj@rsmchina.com.cn
https://www.rsm.global/china/

审 计 报 告

容诚审字[2026]530Z0001 号

易方达基金管理有限公司：

一、审计意见

我们审计了广西北部湾投资集团有限公司（以下简称“北投集团”）通过其子公司广西北投南南高速公路有限公司（以下简称“项目公司”）所持有的兰海高速广西南宁那南段（以下简称“交易标的”）的备考财务报表，包括 2025 年 12 月 31 日、2024 年 12 月 31 日、2023 年 12 月 31 日的备考资产负债表，2025 年度、2024 年度、2023 年度的备考利润表和备考现金流量表以及相关备考财务报表附注。

我们认为，后附的备考财务报表在所有重大方面按照备考财务报表附注二所述的编制基础编制，公允反映了交易标的 2025 年 12 月 31 日、2024 年 12 月 31 日、2023 年 12 月 31 日的备考财务状况、2025 年度、2024 年度、2023 年度的备考经营成果以及备考现金流量。

二、形成审计意见的基础

我们按照中国注册会计师审计准则的规定执行了审计工作。审计报告的“注册会计师对备考财务报表审计的责任”部分进一步阐述了我们在这些准则下的责任。按照中国注册会计师职业道德守则，我们独立于北投集团及易方达基金管理有限公司（以下简称“易方达基金”）并履行了职业道德方面的其他责任。我们相信，我们获取的审计证据是充分、适当的，为发表审计意见提供了基础。

三、强调事项——编制基础及使用限制

我们提醒备考财务报表使用者关注备考财务报表附注二关于编制基础的说明。上述备考财务报表并不构成按照企业会计准则编制的完整财务报表。北投集团管理层编制备考财务报表是为了反映北投集团通过其子公司项目公司所持有的兰海高速广西南宁那南段 2025 年 12 月 31 日、2024 年 12 月 31 日、2023 年 12 月 31

日的财务状况，2025 年度、2024 年度、2023 年度的经营成果和现金流量，为北投集团及易方达基金向监管机构提交拟由北投集团作为原始权益人、易方达基金作为基金管理人的公开募集基础设施证券投资基金并上市（“公开募集基础设施基金”）的注册申请文件之用，因此，备考财务报表可能不适于其他用途。本报告仅向易方达基金出具，供其向监管机构提交公开募集基础设施基金的注册申请文件之用，不得用作任何其他目的。我们明确表示不会就本报告的内容向任何其他方承担责任。本段内容不影响已发表的审计意见。

四、管理层和治理层对备考财务报表的责任

北投集团管理层负责按照备考财务报表附注二所述的编制基础编制备考财务报表，并设计、执行和维护必要的内部控制，以使备考财务报表不存在由于舞弊或错误导致的重大错报。北投集团治理层负责监督备考财务报表的编制，确保备考财务报表不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏。

在编制备考财务报表时，北投集团管理层负责评估交易标的的持续经营能力，披露与持续经营相关的事项，并运用持续经营假设，除非管理层计划清算交易标的、终止运营或别无其他现实的选择。

北投集团治理层负责监督交易标的的备考财务报告过程。

五、注册会计师对备考财务报表审计的责任

我们的目标是对备考财务报表整体是否不存在由于舞弊或错误导致的重大错报获取合理保证，并出具包含审计意见的审计报告。合理保证是高水平的保证，但并不能保证按照审计准则执行的审计在某一重大错报存在时总能发现。错报可能由于舞弊或错误导致，如果合理预期错报单独或汇总起来可能影响财务报表使用者依据财务报表作出的经济决策，则通常认为错报是重大的。

在按照审计准则执行审计工作的过程中，我们运用职业判断，并保持职业怀疑。同时，我们也执行以下工作：

（1）识别和评估由于舞弊或错误导致的备考财务报表重大错报风险，设计和实施审计程序以应对这些风险，并获取充分、适当的审计证据，作为发表审计意见

的基础。由于舞弊可能涉及串通、伪造、故意遗漏、虚假陈述或凌驾于内部控制之上，未能发现由于舞弊导致的重大错报的风险高于未能发现由于错误导致的重大错报的风险。

（2）了解与审计相关的内部控制，以设计恰当的审计程序，但目的并非对内部控制的有效性发表意见。

（3）评价北投集团管理层选用会计政策的恰当性和作出会计估计及相关披露的合理性。

（4）对北投集团管理层使用持续经营假设的恰当性得出结论。同时，根据获取的审计证据，就可能导致对交易标的持续经营能力产生重大疑虑的事项或情况是否存在重大不确定性得出结论。如果我们得出结论认为存在重大不确定性，审计准则要求我们在审计报告中提请报表使用者注意财务报表中的相关披露；如果披露不充分，我们应当发表非无保留意见。我们的结论基于截至审计报告日可获得的信息。然而，未来的事项或情况可能导致交易标的不能持续经营。

（5）评价备考财务报表的总体列报、结构和内容。

我们与北投集团治理层就计划的审计范围、时间安排和重大审计发现等事项进行沟通，包括沟通我们在审计中识别出的值得关注的内部控制缺陷。

（此页无正文，为兰海高速广西南宁那南段备考财务报表容诚审字[2026]530Z0001号审计报告之签字盖章页。）

容诚会计师事务所

（特殊普通合伙）

中国·北京

中国注册会计师：

葛兴葳

中国注册会计师：

艾丽丝

中国注册会计师：

黄秋梅

2026年1月20日

备考资产负债表

编制单位：广西北部湾投资集团有限公司　　单位：元　币种：人民币

资　产	附注	2025年12月31日	2024年12月31日	2023年12月31日
流动资产：				
货币资金	六、1	127,773,306.59		
应收账款	六、2	4,600,776.32		
其他应收款	六、3	115,553.30		
其他流动资产	六、4	9,816,509.53		
流动资产合计		**142,306,145.74**		
非流动资产：				
固定资产	六、5	78,851,998.78	81,002,848.69	80,148,261.89
其中：固定资产原价	六、5	148,182,987.56	160,136,970.66	154,592,997.28
累计折旧	六、5	70,063,514.76	79,134,121.97	74,444,735.39
无形资产		2,067,053,301.58	2,176,017,631.85	2,252,626,953.49
其中：无形资产原值	六、6	2,721,771,176.73	2,721,771,176.73	2,721,771,176.73
累计摊销	六、6	654,717,875.15	545,753,544.88	469,144,223.24
非流动资产合计		**2,145,905,300.36**	**2,257,020,480.54**	**2,332,775,215.38**
资产总计		**2,288,211,446.10**	**2,257,020,480.54**	**2,332,775,215.38**
流动负债：				
应付账款	六、7	2,273,536.00	5,543,973.38	
应付职工薪酬	六、8	119,105.00		
应交税费	六、9	970,282.13		
其他应付款	六、10	1,505,823,272.20	1,203,712,500.00	
一年内到期的非流动负债	六、11			43,975,000.00
流动负债合计		**1,509,186,195.33**	**1,209,256,473.38**	**43,975,000.00**
非流动负债：				
长期借款	六、12			1,181,725,000.00
递延所得税负债	六、13	1,174,003.44		
非流动负债合计		1,174,003.44	-	**1,181,725,000.00**
负债合计		**1,510,360,198.77**	**1,209,256,473.38**	**1,225,700,000.00**
净资产合计		**777,851,247.33**	**1,047,764,007.16**	**1,107,075,215.38**
负债和净资产总计		**2,288,211,446.10**	**2,257,020,480.54**	**2,332,775,215.38**

法定代表人：　　主管会计工作负责人：李小芹　　会计机构负责人：唐海英

备考利润表

2023年度-2025年度

编制单位：广西北部湾投资集团有限公司　　单位：元　币种：人民币

项　目	附注	2025年度	2024年度	2023年度
一、营业收入		**310,662,761.00**	**307,430,579.04**	**328,812,433.21**
其中：主营业务收入	六、14	310,387,531.64	306,484,254.00	327,687,994.34
其他业务收入	六、14	275,229.36	946,325.04	1,124,438.87
减：营业成本		179,203,318.99	137,029,992.25	128,612,900.95
其中：主营业务成本	六、15	179,203,318.99	137,029,992.25	128,612,900.95
其他业务成本				-
税金及附加	六、16	1,387,285.72	1,113,074.57	1,224,389.76
财务费用	六、17	60,861,454.72	46,343,168.41	57,995,495.74
其中：利息费用	六、17	61,021,536.45	46,695,306.93	57,997,559.29
二、营业利润（亏损以“-”号填列）		**69,210,701.57**	**122,944,343.81**	**140,979,646.77**
三、利润总额（亏损总额以“-”号填列）		**69,210,701.57**	**122,944,343.81**	**140,979,646.77**
减：所得税费用	六、18	10,381,605.23	18,441,651.57	21,146,947.02
四、净利润（净亏损以“-”号填列）		**58,829,096.34**	**104,502,692.24**	**119,832,699.75**
五、其他综合收益的税后净额		-	-	-
六、综合收益总额		**58,829,096.34**	**104,502,692.24**	**119,832,699.75**

法定代表人：　　主管会计工作负责人：李小芹　　会计机构负责人：唐海英

现金流量表

2023年度-2025年度

编制单位：广西北部湾投资集团有限公司

	附注	2025年	2024年度	2023年度
一、经营活动产生的现金流量				
销售商品、提供劳务收到的现金		315,075,117.01	315,678,781.62	337,518,634.17
收到的税费返还				
收到其他与经营活动有关的现金		131,794,074.63	1,392,423.09	1,228,094.57
经营活动现金流入小计		**446,869,191.64**	**317,071,204.71**	**338,746,728.74**
购买商品、接受劳务支付的现金		62,984,285.85	27,484,189.85	25,176,298.00
支付给职工以及为职工支付的现金		2,245,151.06	28,247,094.18	33,537,012.82
支付的各项税费		28,845,428.96	19,554,726.14	22,371,336.78
支付其他与经营活动有关的现金		130,975,166.09	8,790.28	392.65
经营活动现金流出小计		**225,050,031.96**	**75,294,800.45**	**81,085,040.25**
经营活动产生的现金流量净额		**221,819,159.68**	**241,776,404.26**	**257,661,688.49**
二、投资活动产生的现金流量				
收回投资收到的现金				
取得投资收益收到的现金				
处置固定资产、无形资产和其他长期资产收回的现金净额				
处置子公司及其他营业单位收到的现金净额				
收到其他与投资活动有关的现金		-	-	-
投资活动现金流入小计		**-**	**-**	**-**
购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金		5,954,283.38	-0.00	-
投资支付的现金				
取得子公司及其他营业单位支付的现金净额				
支付其他与投资活动有关的现金				
投资活动现金流出小计		**5,954,283.38**	**-0.00**	**-**
投资活动产生的现金流量净额		**-5,954,283.38**	**0.00**	**-**
三、筹资活动产生的现金流量				
吸收投资收到的现金		1,000,000.00		
其中：子公司吸收少数股东投资收到的现金				
取得借款收到的现金		-	-	-
收到其他与筹资活动有关的现金				
筹资活动现金流入小计		**1,000,000.00**	**-**	**-**
偿还债务支付的现金		-		-
分配股利、利润或偿付利息支付的现金		89,091,569.71	241,776,404.26	257,661,688.49
其中：子公司支付给少数股东的股利、利润				
支付其他与筹资活动有关的现金				
筹资活动现金流出小计		**89,091,569.71**	**241,776,404.26**	**257,661,688.49**
筹资活动产生的现金流量净额		**-88,091,569.71**	**-241,776,404.26**	**-257,661,688.49**
四、汇率变动对现金及现金等价物的影响				
五、现金及现金等价物净增加额		**127,773,306.59**	**-**	**-**
加：期初现金及现金等价物余额				
六、期末现金及现金等价物余额		**127,773,306.59**		

法定代表人：黄学军

主管会计工作负责人：李小芹

会计机构负责人：唐海英

广西北部湾投资集团有限公司
通过其子公司广西北投南南高速公路有限公司
所持有的兰海高速广西南宁那南段
2023年1月1日至2025年12月31日备考财务报表附注

（除特别说明外，金额单位为人民币元）

一、基本情况

（一）兰海高速广西南宁那南段基本情况

兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）（以下简称“兰海高速广西南宁那南段”、“本项目”），工程起于南宁市那马镇新丁村附近，经那马、大塘、南晓，终于南宁市南晓镇派双村附近，路线全长48.724公里，采用八车道高速公路标准建设，设计速度120公里/小时，项目总投资约为28.96亿元。

（二）原始权益人的基本情况

广西北部湾投资集团有限公司（以下简称“北投集团”），成立于2007年3月5日，注册地址为南宁市青秀区中泰路11号北部湾大厦，统一社会信用代码为91450000799701157N，法定代表人为黄学军。

2006年广西壮族自治区北部湾经济区管理委员会拟成立广西北部湾开发投资有限责任公司，并报广西壮族自治区党委、政府批准。

2007年1月，《广西壮族自治区人民政府关于广西北部湾开发投资有限责任公司资产及人员划转有关问题的批复》（桂政函〔2007〕20号）同意将南宁（K12+500）至南间段、钦州至北海段、钦州至防城港段和合浦至山口段高速公路划转广西壮族自治区人民政府国有资产监督管理委员会（以下简称“广西区国资委”），广西区国资委注入广西北部湾开发投资有限责任公司。

2007年3月，广西北部湾开发投资有限责任公司注册成立。同年3月，广西区国资委下发《关于对广西北部湾开发投资有限责任公司注入资产有关事宜的通知》（桂国资发〔2007〕37号）。2008年11月，广西北部湾开发投资有限责任公司改名为广西北部

湾投资集团有限公司。

经营范围：建设工程监理；建设工程质量检测；建设工程勘察；建设工程施工；建设工程设计；公路管理与养护；房地产开发经营；住宿服务；餐饮服务（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动，具体经营项目以相关部门批准文件或许可证件为准）。

2009年9月，北投集团《关于成立广西北部湾投资集团有限公司沿海高速公路分公司的通知》（桂北投发〔2009〕37号）文件，为加强对沿海高速公路资产的管理，决定成立广西北部湾投资集团有限公司沿海高速公路分公司。

2025年7月，根据广西区国资委《自治区国资委关于广西投资集团有限公司等9家企业部分股权无偿划转有关事项的通知》，将自治区国资委持有的广西北部湾投资集团有限公司33%股权无偿划转至广西国控资本运营集团有限责任公司。

（三）本次交易基本情况

北投集团拟将兰海高速广西南宁那南段收费权【标的公路权益（包含标的公路收费权以及标的公路所对应的广告经营权，但不包括服务区的服务设施经营权）；基于标的公路权益而持有的附属公路设施（标的高速路段范围内的公路、桥梁、隧道等相关建筑物、构筑物、相关公路设施以及前述附属设施占用范围内的入池土地使用权，但不包括服务区设施及所对应的土地使用权）】作为底层资产开展公开募集不动产投资信托基金项目，通过资产重组、成立项目公司广西北投南南高速公路有限公司（以下简称“项目公司”或“南南公司”）、北投集团对项目公司注入资产、转让项目公司股权等交易环节，实现项目公司单独实体运营及核算。根据北投集团与项目公司签署的《关于沿海高速公路改扩建一期工程项目之标的公路权益及相关资产、负债、人员转移合同》及补充协议，北投集团将持有的兰海高速广西南宁那南段所对应的公路收费权、广告经营权、附属公路设施，对应的固定资产、无形资产、其他资产、专门借款等按照账面价值划转给项目公司，划转基准日为2024年9月30日，2024年9月30日至2024年12月31日过渡期损益由北投集团享有或承担，2024年12月31日向项目公司注入资产，2025年1月1日及之后的损益由项目公司享有或承担，至此项目公司实现单独实体运营及核算。目前项目土地确权等已完成合规性手续办理，项目已申报至上海证券交易所。

易方达基金管理有限公司（以下简称“易方达基金”）拟作为基金管理人，依据《证

券投资基金法》《公开募集基础设施证券投资基金指引》等相关法规及中国证监会许可，设立易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金（以下简称"基础设施基金"）。基础设施基金计划于成立后，认购易方达资产管理有限公司（以下简称"易方达资产"）拟设立的资产支持专项计划（以下简称"专项计划"）项下的全部不动产资产支持证券份额。基础设施基金通过专项计划收购并最终持有项目公司全部股权。

北投集团管理层为本次交易的目的编制了本备考财务报表，并由北投集团企业负责人于2026年1月20日批准报出。

二、备考财务报表编制基础

北投集团管理层为附注一、（三）中所述交易目的编制了本备考财务报表，以反映交易标的兰海高速广西南宁那南段于2025年12月31日、2024年12月31日、2023年12月31日的财务状况，2025年度、2024年度、2023年度的经营成果和现金流量。

本备考财务报表仅供反映交易标的于本备考财务报表期间的财务状况、经营成果和现金流量，不适用于其他目的。基于编制本备考财务报表的特殊目的，本备考财务报表仅列示备考资产负债表、备考利润表、备考现金流量表以及对本备考财务报表使用者具有重大参考意义的备考财务报表项目附注。

由于本备考财务报表的报告主体兰海高速广西南宁那南段历史期间并非法人主体，本备考财务报表所附财务信息并不反映备考报表主体如作为真实的法人主体时，在报表期间的真实财务状况、经营成果和现金流量。

北投集团管理层认为交易标的的经营活动、融资安排以及其他可运用的财务资源能够提供足够的营运资金，以确保标的资产在资产负债表日后未来十二个月内能够清偿到期债务保持持续经营。因此，本备考财务报表以持续经营为基础编制。

兰海高速广西南宁那南段相关收费权对应的资产所有权清晰、物理特征可明确区分，日常运营管理业务与非交易标的部分共享公共资源。北投集团历史会计记录中，对交易标的的收入、大部分成本及费用、相关资产及负债单独进行会计核算。本备考财务报表基于北投集团、项目公司历史会计记录，按照下述编制基础及附注三所述主要会计政策进行编制。

（一）在编制备考资产负债表时：

1、本次交易中的基础资产为兰海高速广西南宁那南段收费权，列报在无形资产—收费权，按照相关公路资产于北投集团、项目公司会计记录的账面原值进行初始确认，并根据收费期限按照车流量法进行摊销。

2、与兰海高速广西南宁那南段高速通行费收入相关的货币资金以及应收账款：2024年及之前，由北投集团统一与交通管理部门进行结算，于2024年12月31日、2023年12月31日未纳入备考财务报表范围。

3、2023年至2024年期间，高速公路运营的相关支出、前期未结算工程款对应的应付账款、其他应付款由北投集团统一对外支付，于2024年12月31日、2023年12月31日未纳入备考财务报表范围。根据《关于沿海高速公路改扩建一期工程项目之标的公路权益及相关资产、负债、人员转移合同》及补充协议，过渡期内北投集团根据标的公路运营情况对日常运营所需的设施设备进行合理的采购、维护和更新（不包括大、中修等），该等资产及对应负债和业务合同等应于过渡期届满日由甲方转移至乙方。即相关交易形成的资产、负债金额按北投集团会计记录的账面价值列报于2024年12月31日资产、负债项目。2025年12月31日按照其在项目公司的账面价值列报。

4、根据借款合同的用途，兰海高速广西南宁那南段的专项借款纳入备考财务报表范围，兰州至海口高速公路广西南宁至钦州、钦州至防城港段改扩建工程的专项借款不纳入报表范围，以上计入2023年12月31日备考报表。北投集团于2024年11月将兰海高速广西南宁那南段的专项借款余额全部进行偿还，并根据《关于沿海高速公路改扩建一期工程项目之标的公路权益及相关资产、负债、人员转移合同》及补充协议，将项目对兰海高速广西南宁那南段专项借款本息转为对北投集团的欠款，于2024年12月31日、2025年12月31日在其他应付款列报。

5、2023年至2024年期间，应交税费、应付职工薪酬由北投集团统一对外支付，未纳入备考财务报表范围，2025年12月31日按照其在项目公司的账面价值列报。

6、2024年12月31日、2023年12月31日备考不考虑资产和负债相关的递延所得税的影响，2025年12月31日按照其在项目公司的账面价值列报。

7、预付账款、其他应收款、预收账款于2024年12月31日、2023年12月31日按照余额0列报，2025年12月31日按照其在项目公司的账面价值列报。

8、按照上述编制基础确认和计量的资产与负债的净额，在备考资产负债表中列报

为净资产。

（二）在编制备考利润表时：

1、2024年度、2023年度各期发生额，与交易标的直接相关并单独核算的收入、成本（包括兰海高速广西南宁那南段固定资产、无形资产的折旧摊销、直接全职服务于交易标的职工薪酬以及专项养护成本、水电物料消耗等）、单独核算的费用直接纳入本备考利润表。非交易标的产生的与非交易标的直接相关并单独核算的收入、成本及费用均不纳入本备考利润表。2025年起项目公司发生的收入、成本均与交易标的直接相关，与交易标的相关的收入、成本、费用按照项目公司账面发生额列报。

2、2024年度、2023年度各期发生额，为交易标的和非交易标的共同发生的成本及间接费用（包括共同服务多路段的职工产生的薪酬费用、专项养护成本、水电物料消耗等），参考交易标的与非交易标的清分收入比例等因素进行分摊。

3、2024年度1-9月、2023年度因与关联方未就服务区与非服务区广告经营权租赁分开签订合同，故以关联方最终与承租方的收入模拟计入备考报表。2025年度2月项目公司与关联方就非服务区广告经营权租赁签订合同，租赁期间涵盖2024年10月至2029年9月，2024年度10-12月及2025年度的租赁收入按照合同约定的租金标准及租赁期间计入本备考利润表。

4、税金及附加：城市维护建设税、教育费附加于2024年度、2023年度各期发生额，按照直接相关直接确认，以及参考交易标的与非交易标的清分收入比例因素进行分摊；2024年度、2023年度各期不考虑印花税；2025年度按照其于项目公司账面发生额列报。

5、专项借款的利息费用按照相关借款在备考财务报表期间实际发生的利息费用确定，2025年度按照其于项目公司账面发生额列报。

6、备考财务报表中的所得税费用项目：2024年度、2023年度各期发生额，以所得税率15%与本备考财务报表各期的经营成果数据计算得出；2025年度按照其于项目公司账面发生额列报。

（三）在编制备考现金流量表时：

1、经营活动现金流入：2023年度、2024年度销售商品、提供劳务收到的现金，以

交易标的当期通行费收入及按3%征收率产生的增值税计算得出，2025年按照项目公司账面发生额列报；2023年度、2024年度收到其他与经营活动有关的现金发生额，以交易标的归集资金管理的利息收入、交易标的当期广告牌租赁业务收入及增值税9%税率产生的销项税额计算得出；2025年按照项目公司账面发生额列报。

2、经营活动现金流出：2023年度、2024年度购买商品、接受劳务支付的现金，以交易标的当期且不含职工薪酬、非付现等折旧摊销成本等主营业务成本计算得出，2025年按项目公司账面发生额列报；2023年度、2024年度支付给职工以及为职工支付的现金以交易标的当期核算在主营业务成本的职工薪酬计算得出，2025年按项目公司账面发生额列报；2023年度、2024年度支付的各项税费以交易标的当期企业所得税、城市维护建设税、教育费附加计算得出，2025年按项目公司账面发生额列报；2023年度、2024年度支付其他与经营活动有关的现金以交易标的当期支付的银行手续费等计算得出，2025年按项目公司账面发生额列报。

3、投资活动产生的现金流量：2023年度、2024年度无收到其他与投资活动有关的现金，2025年按项目公司账面发生额列报；

4、筹资活动产生的现金流量：2024年度偿还债务支付的现金，交易标的外部专项借款由北投集团在当年偿还并转为项目公司对北投集团股东借款，未形成现金流；2023年度、2024年度分配股利、利润或偿付利息支付的现金，以交易标的当期专项借款利息支出、交易标的运营的当期资金结余计算得出，2025年度按项目公司账面发生额列报。

5、期末现金及现金等价物余额：2023年度、2024年度资金结余形成的货币资金视为分配股利、利润或偿付利息支付的现金，2023年12月31日、2024年12月31日期末现金及现金等价物余额均为0元，2025年12月31日按项目公司账面余额列报。

三、重要会计政策及会计估计

（一）遵循编制基础的声明

本备考财务报表按照附注二所述的编制基础编制，在所述编制基础上真实、完整地反映了兰海高速广西南宁那南段于2025年12月31日、2024年12月31日、2023年12月31日的备考财务状况，2025年度、2024年度、2023年度的备考经营成果和备考现金流量。

（二）会计期间

会计年度自公历1月1日起至12月31日止。

（三）记账本位币

记账本位币为人民币。

（四）货币资金

货币资金包括库存现金、可以随时用于支付的存款以及持有期限短、流动性强、易于转换为已知金额现金、价值变动风险很小的投资。

（五）金融工具

在公司成为金融工具合同的一方时确认一项金融资产或金融负债。

1、金融资产的分类、确认和计量

公司根据管理金融资产的业务模式和金融资产的合同现金流量特征，将金融资产划分为：以摊余成本计量的金融资产；以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产；以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产。

（1）以摊余成本计量的金融资产

公司管理以摊余成本计量的金融资产的业务模式为以收取合同现金流量为目标，且此类金融资产的合同条款规定，在特定日期产生的现金流量，仅为对本金和以未偿付本金金额为基础的利息的支付。公司对于此类金融资产，采用实际利率法以摊余成本计量。以摊余成本计量且不属于任何套期关系的一部分的金融资产所产生的利得或损失，在终止确认、按照实际利率法摊销或确认减值时，计入当期损益。

（2）以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产公司管理此类金融资产的业务模式为既以收取合同现金流量为目标又以出售为目标，且此类金融资产的合同条款规定，在特定日期产生的现金流量，仅为对本金和以未偿付本金金额为基础的利息的支付。公司对此类金融资产按照公允价值计量且其变动计入其他综合收益，但减值损失或利得、汇兑损益和按照实际利率法计算的利息收入计入当期损益。

此外，公司将部分非交易性权益工具投资指定为以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产。公司将该类金融资产的相关股利收入计入当期损益，公允价值变动计入其他综合收益。当该金融资产终止确认时，之前计入其他综合收益的累计利得或损失将从其他综合收益转入留存收益，不计入当期损益。

（3）以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产公司将上述以摊余成本计量的金融资产和以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产之外的金融资产，分类为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产。此外，在初始确认时，本公司为了消除或显著减少会计错配，将部分金融资产指定为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产。对于此类金融资产，公司采用公允价值进行后续计量，公允价值变动计入当期损益。

金融资产在初始确认时以公允价值计量。对于以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产，相关交易费用直接计入当期损益；对于其他类别的金融资产，相关交易费用计入初始确认金额。因销售产品或提供劳务而产生的、未包含或不考虑重大融资成分的应收账款或应收票据，公司按照预期有权收取的对价金额作为初始确认金额。

2、金融负债的分类、确认和计量

金融负债于初始确认时分类为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债和以摊余成本计量的金融负债。对于以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债，相关交易费用直接计入当期损益，对于未划分为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债的，相关交易费用计入其初始确认金额。

（1）以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债，包括交易性金融负债（含属于金融负债的衍生工具）和初始确认时指定为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债。

交易性金融负债（含属于金融负债的衍生工具），按照公允价值进行后续计量，除与套期会计有关外，公允价值变动计入当期损益。

被指定为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债，该负债由公司自身信用风险变动引起的公允价值变动计入其他综合收益，且终止确认该负债时，计入其他综合收益的自身信用风险变动引起的其公允价值累计变动额转入留存收益。其余公允价值变动计入当期损益。若按上述方式对该等金融负债的自身信用风险变动的影响进行处理会造成或扩大损益中的会计错配的，公司将该金融负债的全部利得或损失（包括企业自身信用风险变动的影响金额）计入当期损益。

（2）其他金融负债

除金融资产转移不符合终止确认条件或继续涉入被转移金融资产所形成的金融负

债、财务担保合同外的其他金融负债分类为以摊余成本计量的金融负债，按摊余成本进行后续计量，终止确认或摊销产生的利得或损失计入当期损益。

3、金融资产减值

公司对于以摊余成本计量的金融资产、以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的债务工具投资等，以预期信用损失为基础确认损失准备。

（1）预期信用损失的计量

公司考虑有关过去事项、当前状况以及对未来经济状况的预测等合理且有依据的信息，确认预期信用损失。

在每个资产负债表日，公司对于处于不同阶段的金融工具的预期信用损失分别进行计量。金融工具自初始确认后信用风险未显著增加的，处于第一阶段，公司按照未来12个月内的预期信用损失计量损失准备；金融工具自初始确认后信用风险已显著增加但尚未发生信用减值的，处于第二阶段，公司按照该工具整个存续期的预期信用损失计量损失准备；金融工具自初始确认后已经发生信用减值的，处于第三阶段，公司按照该工具整个存续期的预期信用损失计量损失准备。

对于在资产负债表日具有较低信用风险的金融工具，公司假设其信用风险自初始确认后并未显著增加，按照未来12个月内的预期信用损失计量损失准备。

公司对于处于第一阶段和第二阶段以及较低信用风险的金融工具，按照其未扣除减值准备的账面余额和实际利率计算利息收入。对于处于第三阶段的金融工具，按照其账面余额减已计提减值准备后的摊余成本和实际利率计算利息收入。

对于应收账款，无论是否存在重大融资成分，公司均按照整个存续期的预期信用损失计量损失准备。

（2）应收款项

对于存在客观证据表明存在减值，以及其他适用于单项评估的应收账款，其他应收款等单独进行减值测试，确认预期信用损失，计提单项减值准备。对于不存在减值客观证据的应收账款、其他应收款或当单项金融资产无法以合理成本评估预期信用损失的信息时，公司依据信用风险特征将应收账款、其他应收款等划分为若干组合，在组合基础上计算预期信用损失，确定组合依据及计量预期信用损失的方法如下：

①应收账款依据信用风险特征确定组合的依据及计量预期信用损失的方法如下：

组合类型	确定组合的依据	计量预期信用损失的方法
应收政府部门款项	各级政府、机关事业单位	参考历史信用损失经验，结合当前状况以及对未来经济状况的预测，通过违约风险敞口和整个存续期预期信用损失率，计算预期信用损失。
账龄组合	账龄	参考历史信用损失经验，结合当前状况以及对未来经济状况的预测，编制应收账款账龄与整个存续期预期信用损失率对照表，计算预期信用损失。

②其他应收款依据信用风险特征确定组合

组合类型	确定组合的依据	计量预期信用损失的方法
应收政府部门款项	各级政府、机关事业单位	参考历史信用损失经验，结合当期状况以及对未来经济状况的预测，使用违约风险敞口和未来12个月或整个存续期信用损失率，计算预期信用损失。
合同期内的保证金、押金	款项性质	参考历史信用损失经验，结合当期状况以及对未来经济状况的预测，使用违约风险敞口和未来12个月或整个存续期信用损失率，计算预期信用损失。
账龄组合	账龄	参考历史信用损失经验，结合当期状况以及对未来经济状况的预测，使用违约风险敞口和未来12个月或整个存续期信用损失率，计算预期信用损失。

③应收账款、其他应收款—信用风险特征组合的账龄与整个存续期预期信用损失率对照表：

账龄	应收账款预期信用损失率（%）	其他应收款预期信用损失率（%）
1年以内（含1年）	0	0
1至2年	5	5
2至3年	10	10
3至4年	30	30
4至5年	50	50
5年以上	100	100

4、金融资产转移的确认依据和计量方法

满足下列条件之一的金融资产，予以终止确认：（1）收取该金融资产现金流量的合同权利终止；（2）该金融资产已转移，且将金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬转

移给转入方；（3）该金融资产已转移，虽然企业既没有转移也没有保留金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬，但是放弃对该金融资产的控制。

若企业既没有转移也没有保留金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬，且未放弃对该金融资产的控制的，则按照继续涉入所转移金融资产的程度确认有关金融资产，并相应确认有关负债。继续涉入所转移金融资产的程度指该金融资产价值变动使企业面临的风险水平。

金融资产整体转移满足终止确认条件的，将所转移金融资产的账面价值及因转移而收到的对价与原计入其他综合收益的公允价值变动累计额之和的差额计入当期损益。

金融资产部分转移满足终止确认条件的，将所转移金融资产的账面价值在终止确认及未终止确认部分之间按其相对的公允价值进行分摊，并将因转移而收到的对价与应分摊至终止确认部分的原计入其他综合收益的公允价值变动累计额之和与分摊的前述账面金额之差额计入当期损益。

公司对采用附追索权方式出售的金融资产，或将持有的金融资产背书转让，需确定该金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬是否已经转移。已将该金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬转移给转入方的，终止确认该金融资产；保留了金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬的，不终止确认该金融资产；既没有转移也没有保留金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬的，则继续判断企业是否对该资产保留了控制，并根据前面各段所述的原则进行会计处理。

5、金融负债的终止确认

金融负债的现时义务全部或部分已经解除的，才能终止确认该金融负债或其一部分。公司（债务人）与债权人之间签订协议，以承担新金融负债方式替换现存金融负债，且新金融负债与现存金融负债的合同条款实质上不同的，终止确认现存金融负债，并同时确认新金融负债。

金融负债全部或部分终止确认的，将终止确认部分的账面价值与支付的对价（包括转出的非现金资产或承担的新金融负债）之间的差额，计入当期损益。

（六）固定资产

固定资产指为生产商品、提供劳务、出租或经营管理而持有的使用寿命超过一年且

单位价值较高的有形资产。

1、确认条件

固定资产在同时满足下列条件时，按取得时的实际成本予以确认：

（1）与该固定资产有关的经济利益很可能流入企业。

（2）该固定资产的成本能够可靠地计量。

2、各类固定资产的折旧范围及折旧方法

公司计提固定资产折旧的范围：正常自用的固定资产，以经营租赁方式租出的固定资产，停用和修理停用的固定资产。

下列固定资产不计提折旧：已提足折旧仍继续使用的固定资产和单独计价入账的土地。

3、公司固定资产的折旧方法一般采用平均年限法。固定资产分类及折旧政策见下表：

类别	折旧年限	残值率
一、房屋、建筑物及构筑物	5年-50年	0-5%
二、机械设备	5年-20年	0-5%
三、运输工具	5年-10年	0-5%
四、电子设备	3年-20年	0-5%
五、办公设备	3-15年	0-5%
六、其他设备	7-15年	0-5%

每年年度终了，公司对固定资产的使用寿命、预计净残值和折旧方法进行复核，如果使用寿命预计数、预计净残值预计数与原先估计数有差异的，根据复核结果调整固定资产的使用寿命和预计净残值；如果与固定资产有关的经济利益预期实现方式发生重大改变的，则改变固定资产折旧方法。

（七）无形资产

1、无形资产的计价方法：按取得时的实际成本入账。

无形资产指本公司拥有或者控制的没有实物形态的可辨认非货币性资产。

无形资产按成本进行初始计量。与无形资产有关的支出，如果相关的经济利益很可能流入本公司且其成本能可靠地计量，则计入无形资产成本。除此以外的其他项目的支出，在发生时计入当期损益。

取得的土地使用权通常作为无形资产核算。自行开发建造厂房等建筑物，相关的土地使用权支出和建筑物建造成本则分别作为无形资产和固定资产核算。如为外购的房屋及建筑物，则将有关价款在土地使用权和建筑物之间进行分配，难以合理分配的，全部作为固定资产处理。

无形资产成本按以下原则确定：

（1）外购无形资产的成本，包括购买价款、相关税费以及直接归属于使该项资产达到预定用途所发生的其他支出。购买无形资产的价款超过正常信用条件延期支付，实质上具有融资性质的，无形资产的成本以购买价款的现值为基础确定。实际支付的价款与购买价款的现值之间的差额，除符合条件应予资本化的以外，在信用期间内计入当期损益。

（2）自行开发的无形资产，其成本包括自满足《企业会计准则第 6 号——无形资产》第四条和第九条规定后至达到预定用途前所发生的支出总额，但是对于以前期间已经费用化的支出不再调整。

（3）投资者投入无形资产的成本，按照出资人确认或投资协议约定的价值确定，但合同或协议约定的价值不公允的除外。

2、无形资产使用寿命及摊销

对收费权采用工作量法进行摊销；执行工作量法的无形资产，按车流量法计提摊销，首先根据收费权剩余年限预计年限内的总车流量，算出单位车流量摊销额，然后每月根据实际车流量计提摊销。实际车流量与预测车流量的差异，公司将每三年根据实际车流量重新预测剩余收费期限的车流量，并调整以后年度每标准车流量应计提的摊销。当实际车流量与预测车流量产生重大差异时，公司将重新预测总车流量并调整摊销额。工作量法的收费权摊销额计算公式如下：

单位车流量摊销额=账面价值÷预计总车流量

月摊销额=月实际车流量×单位车流量摊销额

（车流量按自然车流量折算为标准车流量）

（八）长期资产减值

对于固定资产、在建工程、使用寿命有限的无形资产等非流动非金融资产，公司于资产负债表日判断是否存在减值迹象。如存在减值迹象的，则估计其可收回金额，进行减值测试。使用寿命不确定的无形资产和尚未达到可使用状态的无形资产，无论是否存在减值迹象，每年均进行减值测试。

减值测试结果表明资产的可收回金额低于其账面价值的，按其差额计提减值准备并计入减值损失。可收回金额为资产的公允价值减去处置费用后的净额与资产预计未来现金流量的现值两者之间的较高者。资产的公允价值根据公平交易中销售协议价格确定；不存在销售协议但存在资产活跃市场的，公允价值按照该资产的买方出价确定；不存在销售协议和资产活跃市场的，则以可获取的最佳信息为基础估计资产的公允价值。处置费用包括与资产处置有关的法律费用、相关税费、搬运费以及为使资产达到可销售状态所发生的直接费用。资产预计未来现金流量的现值，按照资产在持续使用过程中和最终处置时所产生的预计未来现金流量，选择恰当的折现率对其进行折现后的金额加以确定。资产减值准备按单项资产为基础计算并确认，如果难以对单项资产的可收回金额进行估计的，以该资产所属的资产组确定资产组的可收回金额。资产组是能够独立产生现金流入的最小资产组合。

上述资产减值损失一经确认，以后期间不予转回。

（九）职工薪酬

职工薪酬指企业为获得职工提供的服务或解除劳动关系而给予的各种形式的报酬或补偿。职工薪酬主要包括短期薪酬、离职后福利、辞退福利和其他长期职工福利。本公司提供给职工配偶、子女、受赡养人、已故员工遗属及其他受益人等的福利，也属于职工薪酬。

短期薪酬指公司在职工提供相关服务的年度报告期间结束后十二个月内需要全部予以支付的职工薪酬，因解除与职工的劳动关系给予的补偿除外。短期薪酬具体包括：职工工资、奖金、津贴和补贴，职工福利费，医疗保险费、工伤保险费和生育保险费等社会保险费，住房公积金，工会经费和职工教育经费，非货币性福利以及其他短期薪酬。

离职后福利指公司为获得职工提供的服务而在职工退休或与公司解除劳动关系后

提供的各种形式的报酬和福利，短期薪酬和辞退福利除外。主要包括基本养老保险费、失业保险及企业年金。

辞退福利指公司在职工劳动合同到期之前解除与职工的劳动关系，或者为鼓励职工自愿接受裁减而给予职工的补偿。其他长期职工福利指除短期薪酬、离职后福利、辞退福利之外所有的职工薪酬。

1、职工的范畴

职工指与公司订立劳动合同的所有人员，包含全职、兼职和临时职工（短期工、季节工），也包括虽未与公司订立劳动合同但由公司正式任命的人员（如董事会成员和监事会成员等）。未与公司订立劳动合同或未由公司正式任命，但向公司所提供服务与职工所提供服务类似的人员，同属于职工的范畴，包括通过公司与劳务中介公司签订用工合同而向公司提供服务的人员。

2、短期薪酬的计量及会计处理

（1）在职工为公司提供服务的会计期间，将实际发生的短期薪酬确认为负债，并计入当期损益，其他会计准则要求或允许计入资产成本的除外。

（2）公司发生的职工福利费，在实际发生时根据实际发生额计入当期损益或相关资产成本。职工福利费为非货币性福利的，按照公允价值计量。

（3）公司为职工缴纳的医疗保险费、工伤保险费、生育保险费等社会保险费和住房公积金，以及按规定提取的工会经费和职工教育经费，在职工提供服务的会计期间，根据规定的计提基础和计提比例计算确定相应的职工薪酬金额，并确认相应负债，计入当期损益或相关资产成本。

3、离职后福利与辞退福利的计量及会计处理

公司在职工提供服务的会计期间，根据设定提存计划计算的应缴存金额确认为负债，并计入当期损益或相关资产成本。根据预期累计福利单位法确定的公式将设定受益计划产生的福利义务归属于职工提供服务的期间，并计入当期损益或相关资产成本。

公司向职工提供辞退福利时，在下列两者孰早日确认辞退福利产生的职工薪酬负债，并计入当期损益：公司不能单方面撤回因解除劳动关系计划或裁减建议所提供的辞退福利时；公司确认与涉及支付辞退福利的重组相关的成本或费用时。

4、其他长期职工福利的计量及会计处理

公司向职工提供的其他长期职工福利，符合设定提存计划条件的，根据有关设定提存计划的规定进行处理；除此外，根据设定受益计划的有关规定，确认和计量其他长期职工福利净负债或净资产。

（十）借款费用

1、借款费用资本化的确认原则

为购建或者生产符合资本化条件的资产而借入专门借款所发生的利息费用、辅助费用，占用公司一般借款发生的利息费用，借款折价或溢价的摊销以及外币专门借款汇兑差额，在同时满足下述条件时，予以资本化，计入相关资产成本：

（1）资产支出已经发生。

（2）借款费用已经发生。

（3）为使资产达到预定可使用或者可销售状态所必要的购建或者生产活动已经开始。

一般借款发生的辅助费用，在发生时根据其发生额确认为费用，计入当期损益。

符合资本化条件的资产指需要经过相当长时间的购建或者生产活动才能达到预定可使用或者可销售状态的固定资产、投资性房地产和存货等资产。

2、借款费用资本化期间

公司为购建或者生产符合资本化条件的资产所发生的借款费用，在所购建或者生产符合资本化条件的资产达到预定可使用或者可销售状态之前发生的，在发生时予以资本化；以后发生的借款费用，在发生时根据其发生额确认为费用，计入当期损益。如果资产购建或者生产过程发生中断，借款利息按以下情况进行处理：

（1）如果资产的购建或者生产活动发生非正常中断，并且中断时间连续超过 3 个月，则暂停借款费用的资本化，将其确认为当期费用，直至资产的购建重新开始。

（2）如果中断是使购建或者生产的资产达到预定可使用状态所必须的程序，则借款费用继续资本化。

（十一）收入确认原则和计量方法

与交易相关的未来经济利益很可能流入公司，相关的收入能够可靠计量且满足下列各项经营活动的特定收入确认标准时，确认相关的收入。

① 通行费收入

经营收费公路的通行费收入，按照车辆通行时收取及应收的金额予以确认。

② 广告经营权租赁收入

广告经营权租赁收入按照有关合同或协议约定的时间和金额予以确认。

（十三）所得税

1、公司采用资产负债表债务法核算所得税。

2、公司将当期和以前期间应交未交的所得税确认为负债，将已支付的所得税超过应支付的部分确认为资产。

3、递延所得税资产、递延所得税负债的确认

（1）公司在取得资产、负债时，确定其计税基础。资产、负债的账面价值与其计税基础存在差异的，确认所产生的递延所得税资产或递延所得税负债。

（2）公司对与子公司、联营企业及合营企业投资相关的可抵扣暂时性差异，同时满足下列条件的，确认相应的递延所得税资产：暂时性差异在可预见的未来很可能转回；未来很可能获得用来抵扣可抵扣暂时性差异的应纳税所得额。

（3）公司对于能够结转以后年度的可抵扣亏损和税款抵减，以很可能获得用来抵扣可抵扣亏损和税款抵减的未来应纳税所得额为限，确认相应的递延所得税资产。

4、递延所得税资产、递延所得税负债的计量

（1）公司在计量递延所得税资产和递延所得税负债时，采用与收回资产或清偿债务的预期方式相一致的税率和计税基础。

（2）公司当期所得税和递延所得税作为所得税费用或收益计入当期损益，但不包括下列情况产生的所得税：企业合并——直接在所有者权益中确认的交易或者事项。与直接计入所有者权益的交易或者事项相关的当期所得税和递延所得税，计入所有者权益。

（3）公司在计算确定当期所得税（即当期应交所得税）以及递延所得税费用（或收益）的基础上，将两者之和确认为利润表中的所得税费用（或收益），但不包括直接计

入所有者权益的交易或事项的所得税影响。

四、重要会计估计、判断及会计估计变更

在运用上述会计政策过程中，由于经营活动内在的不确定性，管理层需要对无法准确计量的报表项目的账面价值进行判断、估计和假设。这些判断、估计和假设是基于管理层过去的历史经验，并在考虑其他相关因素的基础上作出的。实际的结果可能与管理层的估计存在差异。

资产负债表日，会计估计中很可能导致未来期间资产、负债账面价值作出重大调整的关键假设和不确定性主要有：

1、无形资产计提摊销

如附注三、（七）所述，本项目持有的收费权按车流量法计提摊销，当预测的交通流量与实际结果存在重大差异时，对收费权的单位摊销额作出相应调整。公司管理层对总预计交通流量做定期复核，若存在重大差异且该差异可能持续存在时，公司管理层委托专业机构进行独立的专业交通研究，以确定适当的调整。

2、无形资产减值准备

在考虑无形资产减值问题时需对其可收回金额做出估计。

在对无形资产进行减值测试时，管理层计算兰海高速广西南宁那南段未来现金流量以确定其可收回金额。公司密切复核有关情况，一旦有迹象表明需要调整相关会计估计的假设，公司将在有关迹象发生的期间作出调整。根据管理层的最佳估计，截止2025年12月31日兰海高速广西南宁那南段收费权未发生减值。管理层根据现有经验进行估计的结果可能受业务发展及外部环境等因素的影响，而导致与下一年度的实际结果有所不同。

3、会计估计变更说明

（1）变更内容及原因

会计估计变更的内容和原因	审批程序
第一次会计估计变更： 2024年7月，北投集团开始筹划本项	2024年12月15日，北投集团财务金融部出具《关于兰州至海口高速公路广西

日高速公路不动产投资信托基金（公募REITS）相关发行工作，基于谨慎性原则，管理层根据宏观经济、地方发展、项目周边路网新通行情况重新对本项目会计估计影响重大的总车流量重新进行估计变更，并委托专业交调机构进行评估。 第二次会计估计变更： 2025年6月，基于近期影响车流量的客观因素发生较大变动，南南公司管理层根据市场对宏观经济的预测趋势变化、项目周边路网建设计划等因素重新对本项目会计估计影响重大的总车流量重新进行估计变更，并委托专业交调机构进行评估。 综上所述，根据预测车流量复核结果，本项目分别于2024年7月1日、2025年4月1日变更持有的收费权按车流量法计提的单位摊销额，以更加客观、公允地反映本项目的财务状况和经营成果。	南宁至南间段沿海高速改扩建一期工程）项目折旧摊销有关事项的说明》； 2025年6月23日，南南公司执行公司事务的董事、财务总监通过了《关于公司会计估计变更的议案》。

（2）开始适用的时点

第一次会计估计变更事项自2024年7月1日起开始执行。

第二次会计估计变更事项自2025年4月1日起开始执行。

（3）本次会计估计变更对本项目的影响

根据会计估计变更的内容，报告期内受影响的备考报表相关项目影响如下：

① 对备考资产负债表的影响：

第一次会计估计变更影响2024年12月31日：

受影响的项目	变更前	变更后	累计影响数

资产合计：	2,277,561,998.20	2,257,020,480.54	-20,541,517.66
其中：无形资产	2,196,559,149.51	2,176,017,631.85	-20,541,517.66
负债合计：	1,209,256,473.38	1,209,256,473.38	
净资产合计：	1,068,305,524.82	1,047,764,007.16	-20,541,517.66

注：2024 年期间，应交税费由北投集团统一对外支付，未纳入备考财务报表范围，故本次会计估计变更不影响总负债。详见“二、备考财务报表编制基础”。

第二次会计估计变更影响 2025 年 12 月 31 日：

受影响的项目	变更前	变更后	累计影响数
资产合计：	2,306,425,398.20	2,288,211,446.10	-18,213,952.10
其中：无形资产	2,085,267,253.68	2,067,053,301.58	-18,213,952.10
负债合计：	1,513,092,291.59	1,510,360,198.77	-2,732,092.82
其中：递延所得税负债	3,906,096.26	1,174,003.44	-2,732,092.82
净资产合计：	793,333,106.61	777,851,247.33	-15,481,859.28

② 对备考利润表的影响：

第一次会计估计变更影响 2024 年度：

受影响的项目	变更前	变更后	累计影响数
营业成本	116,488,474.59	137,029,992.25	20,541,517.66
所得税费用	21,522,879.22	18,441,651.57	-3,081,227.65
净利润	121,962,982.24	104,502,692.24	-17,460,290.00

第二次会计估计变更影响 2025 年度：

受影响的项目	变更前	变更后	累计影响数
营业成本	160,989,366.89	179,203,318.99	18,213,952.10
所得税费用	13,113,698.05	10,381,605.23	-2,732,092.82
净利润	74,310,955.62	58,829,096.34	-15,481,859.28

五、税项

1、主要税种及税率

税种	计税依据	税率
企业所得税	应纳税所得额	15%
增值税	应纳增值税额	3%（征收率）、9%
城市维护建设税	实际缴纳的增值税税额	7%
教育费附加	实际缴纳的增值税税额	3%
地方教育费附加	实际缴纳的增值税税额	2%

2、税收优惠

根据《财政部国家税务总局海关总署关于西部大开发税收优惠政策问题的通知（财税[2001]202号）》、《国家税务总局关于深入实施西部大开发战略有关企业所得税问题的公告（2012年第12号）》、《关于延续西部大开发企业所得税政策的公告》（财政部税务总局国家发展改革委公告2020年第23号），自2021年1月1日至2030年12月31日，对设在西部地区的鼓励类产业企业继续享受减按15%的税率征收企业所得税。根据南宁市发展和改革委员会关于反馈若干企业国家鼓励类产业认定意见的复函（南发改函[2025]1298号），本项目经营管理的“兰海高速广西南宁那南段”作为国家高速公路网主干线和西部开发公路干线，符合《产业结构调整指导目录(2024年版)》第一类第二十四项第1条“公路交通网络建设：国家高速公路网项目建设，国省干线改造升级，汽车客货运站、城市公交站，城市公共交通”条款、第5条“公路安全应急保障技术及应用：公路管理服务、公路应急保障体系建设运营车辆安全监控记录系统开发与应用”。因此2025年期间本项目享受西部大开发税收优惠政策，减按15%的税率征收企业所得税。

六、财务报表主要项目注释

1、货币资金

项目	2025年12月31日
库存现金	-
银行存款	127,773,306.59
其他货币资金	-
合计	**127,773,306.59**
其中：存放在境外的款项总额	-

注：2024年12月31日、2023年12月31日货币资金余额为0。

截至2025年12月31日，本项目无受限的货币资金。

2、应收账款

（1）坏账准备计提情况

①按账龄披露

账龄	2025年12月31日
1年以内	4,600,776.32
小计	4,600,776.32
坏账准备	-
合计	**4,600,776.32**

注：2024年12月31日、2023年12月31日应收账款账面价值为0。

②按坏账准备计提方法分类披露

类别	2025年12月31日				
	账面余额		坏账准备		账面价值
	金额	比例(%)	金额	预期信用损失率(%)	
按单项计提坏账准备的应收账款	-	-	-	-	-
按组合计提坏账准备的应收账款	4,600,776.32	100.00	-	-	4,600,776.32
其中：					
应收政府部门款项	4,600,776.32	100.00	-	-	4,600,776.32
账龄组合			-	-	
合计	**4,600,776.32**	100.00	-	-	**4,600,776.32**

A. 期末，无按单项计提坏账准备的应收账款。

B. 按应收政府部门款项计提坏账准备的应收账款

账龄	2025年12月31日		
	账面余额		坏账准备
	金额	比例（%）	
应收政府部门款项	4,600,776.32	100.00	-
合计	**4,600,776.32**	**100.00**	-

C. 期末无按账龄组合计提坏账准备的应收账款

（2）报告期内无坏账准备的变动情况。

（3）报告期内无实际核销的坏账准备情况。

（4）按欠款方归集的期末余额应收账款情况

债务人名称	账面余额	占应收账款余额的比例（%）	坏账准备余额
广西壮族自治区收费公路联网收费清分结算中心	4,600,776.32	100.00	-
合计	**4,600,776.32**	**100.00**	**-**

3、其他应收款

（1）分类列报

项目	2025年12月31日
应收利息	-
应收股利	-
其他应收款项	115,553.30
合计	**115,553.30**

注：2024年12月31日、2023年12月31日其他应收款账面价值为0。

（2）其他应收款项

①按坏账准备计提方法分类披露

类别	2025年12月31日				
	账面余额		坏账准备		账面价值
	金额	比例（%）	金额	预期信用损失率（%）	
单项计提坏账准备的其他应收款项	-	-	-	-	-
按组合计提坏账准备的其他应收款项	115,553.30	100.00	-	-	115,553.30
其中：账龄组合	115,553.30	100.00	-	-	115,553.30
合计	**115,553.30**	**100.00**	**-**	**-**	**115,553.30**

A.期末，本报告期内无按单项计提坏账准备的其他应收款项。

B.按账龄组合计提坏账准备的其他应收款项

账龄	2025年12月31日		
	账面余额		坏账准备
	金额	比例（%）	
1年以内	115,553.30	100.00	-
合计	**115,553.30**	**100.00**	-

C.报告期内无按其他组合计提坏账准备的其他应收款项。

③按欠款方归集的期末余额其他应收款项情况

债务人名称	款项性质	期末余额	账龄	占其他应收款项期末余额合计数的比例(%)	坏账准备
北部湾投资集团有限公司	资金集中款利息	111,427.30	1年以内（含1年）	96.43	-
广西新发展交通集团有限公司	代付企业年金	4,126.00	1年以内（含1年）	3.57	-
合计	-	**115,553.30**	-	**100.00**	-

注：根据《广西北投南南高速公路有限公司资金集中管理授权委托书》以及北投集团资金管理制度要求，南南公司自2025年6月23日至REITs项目发行之日将银行账户授权给北投集团进行资金集中管理。南南公司在资金管理中心统一管理期间，对其账户及资金的所有权、使用权、收益权权属不变，并有权自主使用、处分账户资金。其中，账户收益来源于资金集中管理期间北投集团存放各合作银行的协定利息。

截至2025年12月31日，项目公司已全部收回以上集中管理的资金本金。

4、其他流动资产

项目	2025年12月31日
预缴企业所得税	9,816,509.53
计	**9,816,509.53**

5、固定资产

（1）固定资产分类列示

项目	2025年12月31日	2024年12月31日	2023年12月31日
固定资产	78,119,472.80	81,002,848.69	80,148,261.89
固定资产清理	732,525.98		

合计	78,851,998.78	81,002,848.69	80,148,261.89

（2）固定资产情况

①2025年12月31日

项目	房屋及建筑物	机械设备	电子设备	合计
一、账面原值				
1.2024年12月31日	91,061,941.36	7,706,471.34	61,368,557.96	160,136,970.66
2.本期增加金额			2,696,536.00	2,696,536.00
（1）购置			2,696,536.00	2,696,536.00
3.本期减少金额		38,836.91	14,611,682.19	14,650,519.10
（1）处置或报废		38,836.91	14,611,682.19	14,650,519.10
4.2025年12月31日	91,061,941.36	7,667,634.43	49,453,411.77	148,182,987.56
二、累计折旧				
1.2024年12月31日	23,135,321.62	6,372,393.11	49,626,407.24	79,134,121.97
2.本期增加金额	2,646,091.50	82,527.60	2,118,766.81	4,847,385.91
（1）计提	2,646,091.50	82,527.60	2,118,766.81	4,847,385.91
3.本期减少金额		36,895.06	13,881,098.06	13,917,993.12
（1）处置或报废		36,895.06	13,881,098.06	13,917,993.12
4.2025年12月31日	25,781,413.12	6,418,025.65	37,864,075.99	70,063,514.76
三、减值准备				
四、固定资产账面价值				
1.2025年12月31日账面价值	65,280,528.24	1,249,608.78	11,589,335.78	78,119,472.80
2.2024年12月31日账面价值	67,926,619.74	1,334,078.23	11,742,150.72	81,002,848.69

②2024年12月31日

项目	房屋及建筑物	机械设备	电子设备	合计
一、账面原值				
1.2023年12月31日	90,475,597.18	7,706,471.34	56,410,928.76	154,592,997.28
2.本期增加金额	586,344.18		4,957,629.20	5,543,973.38
（1）购置	586,344.18		4,957,629.20	5,543,973.38
3.本期减少金额				

项目	房屋及建筑物	机械设备	电子设备	合计
（1）处置或报废				
4.2024年12月31日	91,061,941.36	7,706,471.34	61,368,557.96	160,136,970.66
二、累计折旧				
1.2023年12月31日	20,493,058.15	6,224,141.09	47,727,536.15	74,444,735.39
2.本期增加金额	2,642,263.47	148,252.02	1,898,871.09	4,689,386.58
（1）计提	2,642,263.47	148,252.02	1,898,871.09	4,689,386.58
3.本期减少金额				
（1）处置或报废				
4.2024年12月31日	23,135,321.62	6,372,393.11	49,626,407.24	79,134,121.97
三、减值准备				
四、固定资产账面价值				
1.2024年12月31日账面价值	67,926,619.74	1,334,078.23	11,742,150.72	81,002,848.69
2.2023年12月31日账面价值	69,982,539.03	1,482,330.25	8,683,392.61	80,148,261.89

③2023年12月31日

项目	房屋及建筑物	机械设备	电子设备	合计
一、账面原值				
1.2022年12月31日	90,475,597.18	7,706,471.34	56,410,928.76	154,592,997.28
2.本期增加金额				
（1）购置				
3.本期减少金额				
（1）处置或报废				
4.2023年12月31日	90,475,597.18	7,706,471.34	56,410,928.76	154,592,997.28
二、累计折旧				
1.2022年12月31日	17,688,654.13	5,352,923.31	42,709,579.14	65,751,156.58
2.本期增加金额	2,804,404.02	871,217.78	5,017,957.01	8,693,578.81
（1）计提	2,804,404.02	871,217.78	5,017,957.01	8,693,578.81
3.本期减少金额				
（1）处置或报废				
4.2023年12月31日	20,493,058.15	6,224,141.09	47,727,536.15	74,444,735.39

项目	房屋及建筑物	机械设备	电子设备	合计
三、减值准备				
四、固定资产账面价值				
1.2023年12月31日账面价值	69,982,539.03	1,482,330.25	8,683,392.61	80,148,261.89
2.2022年12月31日账面价值	72,786,943.05	2,353,548.03	13,701,349.62	88,841,840.70

（3）固定资产清理明细

项目	数量	2025年12月31日账面价值	转入清理的原因
车道收费系统设备	23	193,349.47	待报废
整车式动态计重收费系统	3	107,251.56	待报废
自动发卡机	6	103,391.64	待报废
容错服务器	3	38,032.51	待报废
整车式动态计重收费设备	1	35,750.52	待报废
UPS电源设备	3	34,416.87	待报废
30KVA UPS	2	32,615.50	待报废
车道低速称重设备	2	30,876.68	待报废
车道信息发布屏	10	17,736.70	待报废
变压器	2	15,567.10	待报废
UPS不间断电源	1	11,820.40	待报废
投包机	2	9,448.31	待报废
车牌自动识别一体机	6	8,969.28	待报废
高清车牌识别摄像机	3	7,913.31	待报废
球场灯	20	7,566.40	待报废
10KVA UPS	1	6,794.90	待报废
半球型网络摄像机	8	6,794.88	待报废
监控视频计算机	2	6,263.52	待报废
车道摄像机	3	6,115.41	待报废
车道控制机	1	6,035.19	待报废
数字化视频传输设备	1	5,775.59	待报废
收费管理计算机	2	5,442.26	待报废
蓄电池	3	5,017.35	待报废
视频存储服务器	1	3,846.39	待报废
磁盘阵列	1	3,229.75	待报废
电力监控计算机	1	3,131.76	待报废
交通监控计算机	1	3,131.76	待报废
视频事件计算机	1	3,131.76	待报废
电动栏杆	3	2,990.43	待报废
自动收卡机	3	2,917.61	待报废

高清车道摄像机	2	1,358.98	待报废
不锈钢电动伸缩门	1	1,126.46	待报废
电动推拉门	1	815.39	待报废
枪式网络摄像机	1	815.39	待报废
IC卡自动填装卡机	1	743.25	待报废
道路高清网络摄像机	1	574.33	待报废
雨棚信号灯	1	478.90	待报废
半球型高清网络摄像机	1	467.83	待报废
自动栏杆机	1	456.09	待报废
硒鼓 A4/A3	1	364.55	待报废
合计	**130**	**732,525.98**	——

6、无形资产

无形资产情况

①2025年12月31日

项目	收费权
一、账面原值	
1.2024年12月31日	2,721,771,176.73
2.本期增加金额	
（1）购置	
（2）在建工程转入	
3.本期减少金额	
4.2025年12月31日	2,721,771,176.73
二、累计摊销	
1.2024年12月31日	545,753,544.88
2.本期增加金额	108,964,330.27
（1）计提	108,964,330.27
3.本期减少金额	
4.2025年12月31日	654,717,875.15
三、减值准备	
四、账面价值	
1.2025年12月31日账面价值	2,067,053,301.58
2.2024年12月31日账面价值	2,176,017,631.85

②2024年12月31日

项目	收费权
一、账面原值	
1.2023年12月31日	2,721,771,176.73
2.本期增加金额	
（1）购置	
（2）在建工程转入	
3.本期减少金额	
4.2024年12月31日	2,721,771,176.73
二、累计摊销	
1.2023年12月31日	469,144,223.24
2.本期增加金额	76,609,321.64
（1）计提	76,609,321.64
3.本期减少金额	
4.2024年12月31日	545,753,544.88
三、减值准备	
四、账面价值	
1.2024年12月31日账面价值	2,176,017,631.85
2.2023年12月31日账面价值	2,252,626,953.49

③2023年12月31日

项目	收费权
一、账面原值	
1.2022年12月31日	2,721,771,176.73
2.本期增加金额	
（1）购置	
（2）在建工程转入	
3.本期减少金额	
4.2023年12月31日	2,721,771,176.73
二、累计摊销	
1.2022年12月31日	407,938,211.92
2.本期增加金额	61,206,011.32
（1）计提	61,206,011.32

项目	收费权
3.本期减少金额	
4.2023年12月31日	469,144,223.24
三、减值准备	
四、账面价值	
1.2023年12月31日账面价值	2,252,626,953.49
2.2022年12月31日账面价值	2,313,832,964.81

7、应付账款

（1）按款项性质列示应付账款

项目	2025年12月31日	2024年12月31日	2023年12月31日
设备款	2,273,536.00	5,543,973.38	-
合计	**2,273,536.00**	**5,543,973.38**	**-**

8、应付职工薪酬

（1）2025年12月31日应付职工薪酬列示

项目	2025年1月1日	本期增加	本期减少	2025年12月31日
一、短期薪酬	-	2,077,279.11	1,958,174.11	119,105.00
二、离职后福利-设定提存计划	-	282,404.26	282,404.26	-
三、辞退福利	-	-	-	-
四、一年内到期的其他福利	-	-	-	-
合计	-	**2,359,683.37**	**2,240,578.37**	**119,105.00**

注：2022年12月31日、2023年12月31日、2024年12月31日应付职工薪酬余额为0。

（2）2025年12月31日短期薪酬列示

项目	2025年1月1日	本期增加	本期减少	2025年12月31日
一、工资、奖金、津贴和补贴	-	1,805,135.71	1,686,030.71	119,105.00
二、职工福利费	-	104.13	104.13	-
三、社会保险费	-	114,065.27	114,065.27	-

项目	2025年1月1日	本期增加	本期减少	2025年12月31日
其中：医疗保险费及生育险	-	108,685.99	108,685.99	-
工伤保险费	-	5,379.28	5,379.28	-
其他	-	-	-	-
四、住房公积金	-	157,974.00	157,974.00	
五、工会经费和职工教育经费	-	-	-	-
六、其他短期薪酬	-	-	-	-
合计	-	**2,077,279.11**	**1,958,174.11**	**119,105.00**

（3）2025年12月31日设定提存计划列示

项目	2025年1月1日	本期增加	本期减少	2025年12月31日
离职后福利：	-	-	-	-
1.基本养老保险	-	162,017.76	162,017.76	-
2.失业保险费	-	5,063.22	5,063.22	
3.企业年金缴费	-	115,323.28	115,323.28	
合计	-	**282,404.26**	**282,404.26**	

9、应交税费

项目	2025年12月31日
增值税	804,964.66
城市维护建设税	56,347.01
教育费附加（含地方教育费附加）	40,247.85
个人所得税	67,917.46
印花税	805.15
合计	**970,282.13**

注：2023年12月31日、2024年12月31日应交税费金额为0。

10、其他应付款

按款项性质列示其他应付款

项目	2025年12月31日	2024年12月31日	2023年12月31日
内部借款及利息	1,205,384,322.91	1,203,712,500.00	-

项目	2025年12月31日	2024年12月31日	2023年12月31日
股东减资款	300,000,000.00		-
代收打逃绿通、差异化通行费	401,209.08		-
其他	37,740.21	-	-
合计	**1,505,823,272.20**	**1,203,712,500.00**	-

注：根据《关于沿海高速公路改扩建一期工程项目之标的公路权益及相关资产、负债、人员转移合同》及补充协议、《内部借款协议》，本项目对兰海高速广西南宁那南段专项借款本息转为对北投集团的欠款。

2025年3月30日，北投集团通过股东会议决议对项目公司减资300,000,000.00元，项目公司注册资本由570,000,000.00元减少至270,000,000.00元。

11、一年内到期的非流动负债

项目	2025年12月31日	2024年12月31日	2023年12月31日
一年内到期的长期借款	-	-	43,975,000.00
合计	-	-	**43,975,000.00**

12、长期借款

项目	2025年12月31日	2024年12月31日	2023年12月31日
质押借款	-	-	1,225,700,000.00
小计	-	-	1,225,700,000.00
减：一年内到期的长期借款	-	-	43,975,000.00
合计	-	-	**1,181,725,000.00**

注：该款项为2013年5月27日北投集团与国家开发银行股份有限公司、中国工商银行股份有限公司签订《广西沿海高速公路改扩建工程一期工程（南宁至南间段）》银团贷款合同（编号：4510201301100000104），贷款期限自2013年6月4日起至2036年6月3日止，共计23年，宽限期3年。贷款专项用于兰海高速广西南宁那南段，并以沿海高速公路南宁至钦州、钦州至北海、钦州至防城港段高速公路的通行费收费权及其全部收益作为质押担保。北投集团于2024年11月将该笔款项借款余额进行偿还，并于同月办理了动产担保注销登记，登记注销原因为主债权消灭。

13、递延所得税负债

（1）递延所得税资产和递延所得税负债不以抵销后的净额列示

项目	2025年12月31日	
	递延所得税负债	应纳税暂时性差异
收费权摊销税会差异	1,174,003.44	7,826,689.65
合计	**1,174,003.44**	**7,826,689.65**

注：2024年12月31日、2023年12月31日递延所得税负债余额为0。

14、营业收入和营业成本

（1）营业收入

项目	2025年度	2024年度	2023年度
主营业务收入	**310,387,531.64**	**306,484,254.00**	**327,687,994.34**
其中：通行费收入	310,387,531.64	306,484,254.00	327,687,994.34
其他业务收入	**275,229.36**	**946,325.04**	**1,124,438.87**
其中：租赁收入	275,229.36	946,325.04	1,124,438.87
合计	**310,662,761.00**	**307,430,579.04**	**328,812,433.21**

（2）营业成本

项目	2025年度	2024年度	2023年度
无形资产摊销	108,964,330.27	76,609,321.64	61,206,011.32
职工薪酬	2,359,683.37	28,247,094.18	33,537,012.82
折旧费	4,847,385.91	4,689,386.58	8,693,578.81
通行养护支出	-	18,963,345.14	18,117,033.91
其他	198,019.44	8,520,844.71	7,059,264.09
委托管理费	62,833,900.00	-	-
合计	**179,203,318.99**	**137,029,992.25**	**128,612,900.95**

注：根据《兰海高速广西南宁那南段委托管理协议》，项目公司将高速公路及连接线授权广西新恒通高速公路有限公司（以下简称“运管中心”）进行管理。委托运营期限自2025年1月1日起至该资产REITs项目正式发行、交割之日止，按项目公司报北投集团审批并通过的运营管养费用（主要包含收费机电、公路养护、应急保畅、人工成本总额等，即日常管理成本和养护成本），实行年度预算总包干并向其支付委托管理费。

15、税金及附加

项目	2025年度	2024年度	2023年度
城市维护建设税	653,547.24	649,293.50	714,267.50
教育费附加	280,091.68	278,268.64	306,073.36
地方教育费附加	186,727.78	185,512.43	204,048.90
印花税	266,919.02	-	-
合计	**1,387,285.72**	**1,113,074.57**	**1,224,389.76**

15、财务费用

项目	2025年度	2024年度	2023年度
利息支出	61,021,536.45	46,695,306.93	57,997,559.29
减：利息收入	161,269.82	360,928.80	2,456.20
利息净支出	60,860,266.63	46,334,378.13	57,995,103.09
银行手续费及其他	1,188.09	8,790.28	392.65
合计	**60,861,454.72**	**46,343,168.41**	**57,995,495.74**

16、所得税费用

项目	2025年度	2024年度	2023年度
当期所得税费用	9,207,601.79	18,441,651.57	21,146,947.02
递延所得税费用	1,174,003.44	-	-
合计	**10,381,605.23**	**18,441,651.57**	**21,146,947.02**

七、与原始权益人集团其他主体之间的交易

原始权益人集团其他主体指北投集团合并范围内的实体。本业务从原始权益人集团其他主体购买货物或服务的价格以双方商定的合同价格作为定价基础。

1、本业务的持有主体

本业务的持有主体原为北投集团，后变为项目公司，北投集团及项目公司注册地为广西壮族自治区南宁市，最终控制方为广西壮族自治区人民政府国有资产监督管理委员会。

2、不存在控制关系的主体的性质

关联方名称	与本业务的关系
广西北部湾恒信资产经营有限公司	与本业务受同一母公司控制
广西北投产城投资集团有限公司	与本业务受同一母公司控制

广西北投交通养护科技集团有限公司	与本业务受同一母公司控制
广西国土资源规划设计集团有限公司	与本业务受同一母公司控制
广西北部湾投资集团能源有限公司	与本业务受同一母公司控制
广西北投沿海石化有限责任公司	与本业务受同一母公司控制
广西北投数字科技产业有限公司	与本业务受同一母公司控制
广西交通工程检测有限公司	与本业务受同一母公司控制
广西桂商物业服务有限公司	与本业务受同一母公司控制
广西新恒通高速公路有限公司	与本业务受同一母公司控制
广西新发展交通集团有限公司	与本业务受同一母公司控制
广西新发展交通集团有限公司南宁高速公路运营分公司	与本业务受同一母公司控制
广西交科集团有限公司	与本业务受同一母公司控制
广西北投数字科技产业有限公司	与本业务受同一母公司控制

3、交易情况

（1）采购货物或服务

关联方名称	交易内容	2025年度	2024年度	2023年度
广西国土资源规划设计集团有限公司	土地确权服务费	-	-	1,165,990.73
广西北投产城投资集团有限公司北部湾大厦分公司	北部湾大厦租金	-	-	474,422.44
广西北投产城投资集团有限公司北部湾大厦分公司	北部湾大厦物业服务	-	-	209,898.67
广西北投沿海石化有限责任公司	车辆加油	-	-	182,743.81
广西北部湾投资集团能源有限公司	车辆加油	-	183,211.72	174,262.90
广西北投交通养护科技集团有限公司	养护工程	-	4,950,103.88	17,740,926.63
广西交通工程检测有限公司	桥梁检测	-	234,815.25	-
广西桂商物业服务有限公司	物业服务	-	714,932.27	-
广西新发展交通集团有限公司南宁高速公路运营分公司	固定资产采购	-	5,543,973.38	-
广西新恒通高速公路有限公司	运营服务	62,833,900.00	-	-
广西北部湾投资集团有限公司	借款利息	61,021,536.45		
广西交科集团有限公司	固定资产采购	2,273,536.00		

广西北投数字科技产业有限公司	固定资产采购	423,000.00		
合计		**126,551,972.45**	**11,627,036.50**	**19,948,245.18**

（2）销售货物或服务

关联方名称	交易内容	2025年度	2024年度	2023年度
广西北部湾投资集团有限公司	资金归集本金	130,973,978.00		
广西北部湾恒信资产经营有限公司	广告牌租赁	275,229.36	946,325.04	1,124,438.87
广西北部湾投资集团有限公司	资金归集利息	111,427.30	333,160.81	-
合计	-	**131,360,634.66**	**1,279,485.85**	**1,124,438.87**

4、关联方应收应付款项

（1）应收项目

项目名称	关联方名称	2025年12月31日	2024年12月31日	2023年12月31日
其他应收款	广西新发展交通集团有限公司	4,126.00	-	-
其他应收款	广西北部湾投资集团有限公司	111,427.30	-	-
合计	-	**115,553.30**	-	-

（2）应付项目

项目名称	关联方名称	2025年12月31日	2024年12月31日	2023年12月31日
其他应付款	广西北部湾投资集团有限公司	1,505,384,322.91	1,203,712,500.00	-
其他应付款	广西北投数字科技产业有限公司	12,690.00		
应付账款	广西交科集团有限公司	2,273,536.00	-	-
应付账款	广西新发展交通集团有限公司南宁高速公路运营分公司	-	5,543,973.38	-
合计		**1,507,670,548.91**	**1,209,256,473.38**	-

八、资产负债表日后事项

报告期内，本项目无需披露的资产负债表日后事项。

九、财务报表的批准

备考报表于2026年1月20日由北投集团企业负责人通过及批准报出。

公司名称：广西北部湾投资集团有限公司

日期：2026年1月20日

统一社会信用代码

911101020854927874

营业执照

(副 本)(5-1)

扫描市场主体身份码了解更多登记、备案、许可、监管信息，体验更多应用服务。

名　　称　容诚会计师事务所（特殊普通合伙）

类　　型　特殊普通合伙企业

执行事务合伙人　刘维、肖厚发

经营范围　一般项目：税务服务；企业管理咨询；软件开发；信息系统运行维护服务；计算机软硬件及辅助设备零售。（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动）许可项目：注册会计师业务；代理记账。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动，具体经营项目以相关部门批准文件或许可证件为准）（不得从事国家和本市产业政策禁止和限制类项目的经营活动。）

出　资　额　8700.5万元

成立日期　2013年12月10日

主要经营场所　北京市西城区阜成门外大街22号1幢10层1001-1至1001-26

登记机关

2026年　01月　08日

国家企业信用信息公示系统网址：http://www.gsxt.gov.cn

市场主体应当于每年1月1日至6月30日通过国家企业信息公示系统报送公示年度报告。

国家市场监督管理总局监制

会计师事务所

执业证书

名　　称：　容诚会计师事务所（特殊普通合伙）

首席合伙人：　刘维

主任会计师：

经营场所：　北京市西城区阜成门外大街22号1幢1001-1至1001-26

组织形式：　特殊普通合伙

执业证书编号：　11010032

批准执业文号：　京财会许可[2013]0067号

批准执业日期：　2013年10月25日

容诚会计师事务所（特殊普通合伙）
业务报告附件专用

证书序号：0022698

说　明

1、《会计师事务所执业证书》是证明持有人经财政部门依法审批，准予执行注册会计师法定业务的凭证。

2、《会计师事务所执业证书》记载事项发生变动的，应当向财政部门申请换发。

3、《会计师事务所执业证书》不得伪造、涂改、出租、出借、转让。

4、会计师事务所终止或执业许可注销的，应当向财政部门交回《会计师事务所执业证书》。

发证机关：北京市财政局

北京市财政局 行政审批服务专用章

2025年 3 月 24 日

中华人民共和国财政部制



姓　　名 Full name	蔡兴宪
性　　别 Sex	男
出生日期 Date of birth	1979-07-03
工作单位 Working unit	致同会计师事务所（特殊普通合伙）广西分所
身份证号码 Identity card No.	450103197907031076

容诚会计师事务所(特殊普通合伙)
业务报告附件专用

证书编号：
No. of Certificate 450100080304

批准注册协会：
Authorized Institute of CPAs 广西壮族自治区注册会计师协会

发证日期：
Date of Issuance 始发 2009 年 04 月 21 日
/y /m /d
换发 2017 年 05 月 19 日
/y /m /d

年度检验登记
Annual Renewal Registration

本证书经检验合格，继续有效一年。
This certificate is valid for another year after this renewal.

2021 年 12 月 16 日
(广西)

2019 年 5 月 5 日
(广西)

7

注册会计师工作单位变更事项登记
Registration of the Change of Working Unit by a CPA

同意调出
Agree the holder to be transferred from

致同会计师事务所
事务所 CPAs

转出协会盖章
Stamp of the transfer-out Institute of CPAs

2019 年 11 月 7 日
/y /m /d

同意调入
Agree the holder to be transferred to

容诚会计师事务所
事务所 CPAs

转入协会盖章
Stamp of the transfer-in Institute of CPAs

2019 年 11 月 7 日
/y /m /d

12



姓　名 Full name　艾丽丝

性　别 Sex　女

出生日期 Date of birth　1989-11-08

工作单位 Working unit　容诚会计师事务所（特殊普通合伙）广西分所

身份证号码 Identity card No.　450104198911080525

容诚会计师事务所（特殊普通合伙）
业务报告附件专用

THE CHINESE INSTITUTE OF CERTIFIED PUBLIC ACCOUNTANTS
中国注册会计师协会

容诚会计师事务所（特殊普通合伙）
1101020362092

年度检验登记
Annual Renewal Registration

本证书经检验合格，继续有效一年。
This certificate is valid for another year after this renewal.

中国注册会计师
2021年12月16日
（广西）

中国注册会计师
2020年8月17日
（广西）

证书编号：110101560277
No. of Certificate

批准注册协会：广西壮族自治区注册会计师协会
Authorized Institute of CPAs

发证日期：始发 2015年12月31日
Date of Issuance 换发 2019 09 25



姓名 Full name 黄秋梅

性别 Sex 女

出生日期 Date of birth 1988-11-06

工作单位 Working unit 致同会计师事务所（特殊普通合伙）广西分所

身份证号码 Identity card No. 450721198811061481

容诚会计师事务所(特殊普通合伙)
业务报告附件专用

证书编号: No. of Certificate 110101560329

批准注册协会: Authorized Institute of CPAs 广西壮族自治区注册会计师协会

发证日期: Date of Issuance 2016 年 05 月 17 日

年度检验登记
Annual Renewal Registration

本证书经检验合格，继续有效一年。
This certificate is valid for another year after this renewal.

2021年11月16日

2020 年 8 月 17 日

8

注册会计师工作单位变更事项登记
Registration of the Change of Working Unit by a CPA

同意调出
Agree the holder to be transferred from

致同会计师事务所 事务所 CPAs

转出协会盖章
Stamp of the transfer-out Institute of CPAs

2019 年 8 月 23 日

同意调入
Agree the holder to be transferred to

容诚会计师事务所 事务所 CPAs

转入协会盖章
Stamp of the transfer-in Institute of CPAs

2019 年 8 月 23 日

12

附件四：基金可供分配金额测算报告

RSM 容诚

可供分配金额测算审核报告

易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金

容诚专字[2026]530Z0003 号

容诚会计师事务所(特殊普通合伙)

中国·北京

此码用于证明该审计报告是否由具有执业许可的会计师事务所出具，
您可使用手机“扫一扫”或进入“注册会计师行业统一监管平台（http://acc.mof.gov.cn）”进行查验。
报告编码：京26Y6ANK607

目　　录

序号	内　　容	页码
1	审核报告	1-2
2	可供分配金额测算报告	1-32
2-1	预测合并资产负债表	1
2-2	预测合并利润表	2
2-3	预测合并现金流量表	3
2-4	可供分配金额测算表	4
2-5	可供分配金额测算报告附注	5-32

RSM 容诚

容诚会计师事务所（特殊普通合伙）
总所：北京市西城区阜成门外大街 22 号
1 幢 10 层 1001-1 至 / 1001-26 (100037)
TEL:010-6600 1391 FAX:010-6600 1392
E-mail:bj@rsmchina.com.cn
https://www.rsm.global/china/

审 核 报 告

容诚专字[2026]530Z0003 号

易方达基金管理有限公司：

我们审核了后附的易方达基金管理有限公司作为基金管理人编制的易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金（以下简称“基础设施基金”）可供分配金额测算报告，包括 2026 年 1 月 1 日起（假设基金成立日）至 2027 年 12 月 31 日止期间的预测合并资产负债表、预测合并利润表、预测合并现金流量表、可供分配金额测算表以及测算报告附注。我们的审核依据是《中国注册会计师其他鉴证业务准则第 3111 号——预测性财务信息的审核》。易方达基金管理有限公司对该可供分配金额测算报告及其所依据的各项假设负责。这些假设已在可供分配金额测算报告中披露。

根据我们对支持这些假设的证据的审核，我们没有注意到任何事项使我们认为这些假设没有为可供分配金额测算报告提供合理基础。而且，我们认为，该可供分配金额测算报告是在这些假设的基础上恰当编制的。

由于预期事项通常并非如预期那样发生，并且变动可能重大，实际结果可能与可供分配金额测算报告存在差异。

本报告仅供基础设施基金的基金管理人向中国证券监督管理委员会及上海证券交易所申请公开发行基础设施基金份额之目的使用，未经本所事先书面同意，不得用于任何其他目的，因使用不当引起的法律责任与本所无关。

（此页无正文，为易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金容诚专字[2026]530Z0003 号可供分配金额测算审核报告之签字盖章页。）

容诚会计师事务所

（特殊普通合伙）

中国·北京

中国注册会计师：

葛兴葳（项目合伙人）

中国注册会计师：

艾丽丝

中国注册会计师：

黄秋梅

2026 年 3 月 17 日

易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金
预 测 合 并 资 产 负 债 表

编制单位：易方达基金管理有限公司　　单位：元

资　产	2026年12月31日	2027年12月31日	负债和净资产	2026年12月31日	2027年12月31日
流动资产：			**流动负债：**		
货币资金	213,248,660.11	225,498,312.27	短期借款		
应收账款	5,258,326.92	5,491,930.80	应付账款	-	-
应收款项融资			预收款项		
预付款项			应付职工薪酬		
其他应收款			应交税费	4,154,345.60	4,654,353.09
			其他应付款		
流动资产合计	218,506,987.03	230,990,243.07	**流动负债合计**	4,154,345.60	4,654,353.09
非流动资产：			**非流动负债：**		
固定资产	84,814,874.84	80,200,544.67	长期借款		
无形资产	2,145,711,938.46	2,023,015,612.56	递延所得税负债	-	-
递延所得税资产			**非流动负债合计**	-	-
			负债合计	4,154,345.60	4,654,353.09
非流动资产合计	2,230,526,813.30	2,103,216,157.23	**净资产**	2,444,879,454.73	2,329,552,047.21
资产总计	2,449,033,800.33	2,334,206,400.30	**负债和净资产总计**	2,449,033,800.33	2,334,206,400.30

基金管理负责人：　　项目负责人：

易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金
预测合并利润表

编制单位：易方达基金管理有限公司　　单位：元

项　目	注释号	2026年度预测数	2027年度预测数
一、营业总收入		**310,839,845.27**	**324,636,838.14**
其中：主营业务收入	七（一）	310,564,615.91	324,361,608.78
其他业务收入	七（一）	275,229.36	275,229.36
二、营业总成本		**206,386,106.94**	**214,402,430.61**
其中：营业成本	七（二）	191,118,112.85	199,806,642.94
税金及附加	七（三）	9,133,896.97	8,976,183.22
销售费用			
管理费用	七（四）	1,447,140.30	1,200,000.00
财务费用			
管理人报酬	七（五）	4,463,768.40	4,209,147.10
托管费	七（五）	223,188.42	210,457.35
加：其他收益			
公允价值变动收益（损失以“-”号填列）			
信用减值损失（损失以“-”号填列）			
资产减值损失（损失以“-”号填列）			
三、营业利润（营业亏损以“-”号填列）		**104,453,738.33**	**110,234,407.53**
加：营业外收入			
减：营业外支出	七（六）	1,357,390.33	
四、利润总额（亏损总额以“-”号填列）		**103,096,348.00**	**110,234,407.53**
减：所得税费用	七（七）	10,565,231.93	12,313,154.94
五、净利润（净亏损以“-”号填列）		**92,531,116.07**	**97,921,252.59**
六、综合收益总额		**92,531,116.07**	**97,921,252.59**

基金管理负责人：

项目负责人：

易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金
预 测 合 并 现 金 流 量 表

编制单位：易方达基金管理有限公司　　单位：元

项　目	注释号	2026年度预测数	2027年度预测数
一、经营活动产生的现金流量：			
销售商品、提供劳务收到的现金		314,623,227.47	333,858,853.17
收到的税费返还			
收到其他与经营活动有关的现金		300,000.00	300,000.00
经营活动现金流入小计		**314,923,227.47**	**334,158,853.17**
购买商品、接受劳务支付的现金		68,587,877.82	71,885,886.87
支付给职工以及为职工支付的现金		-	-
支付的各项税费		24,886,492.42	30,544,949.58
支付其他与经营活动有关的现金		6,134,097.12	5,619,604.45
经营活动现金流出小计		**99,608,467.36**	**108,050,440.90**
经营活动产生的现金流量净额		**215,314,760.11**	**226,108,412.27**
二、投资活动产生的现金流量：			
收回投资所收到的现金			
取得投资收益所收到的现金			
处置固定资产、无形资产和其他长期资产所收回的现金净额			
收到的其他与投资活动有关的现金			
投资活动现金流入小计		-	
购建固定资产、无形资产和其他长期资产所支付的现金		2,354,414,438.66	610,100.00
投资支付的现金			
支付的其他与投资活动有关的现金			
投资活动现金流出小计		**2,354,414,438.66**	**610,100.00**
投资活动产生的现金流量净额		**-2,354,414,438.66**	**-610,100.00**
三、筹资活动产生的现金流量：			
发行基金份额收到的现金		2,352,348,338.66	
取得借款收到的现金			
筹资活动现金流入小计		**2,352,348,338.66**	-
偿还借款支付的现金		-	-
偿付利息支付的现金			
向基金份额持有人分配支付的现金			213,248,660.11
筹资活动现金流出小计		-	**213,248,660.11**
筹资活动产生的现金流量净额		**2,352,348,338.66**	**-213,248,660.11**
四、现金及现金等价物净增加额		**213,248,660.11**	**12,249,652.16**
加：期初现金及现金等价物余额		-	213,248,660.11
五、期末现金及现金等价物余额		213,248,660.11	225,498,312.27

基金管理负责人：　　项目负责人：

易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金
可供分配金额测算表

编制单位：易方达基金管理有限公司　　单位：元

项　目	注释号	2026年度预测数	2027年度预测数
一、合并净利润		**92,531,116.07**	**97,921,252.59**
二、将合并净利润调整为息税折旧及摊销前利润（EBITDA）		**226,983,973.36**	**238,155,163.60**
折旧及摊销		122,530,235.03	127,920,756.07
利息支出			
所得税费用		10,565,231.93	12,313,154.94
营业外支出		1,357,390.33	-
三、其他调整		**-13,735,313.25**	**-12,656,851.33**
当期购买不动产项目等资本性支出		-2,349,348,338.66	-
不动产项目资产的公允价值变动损益（包括处置当年转回以前年度累计调整的公允价值变动损益）			
不动产项目资产减值准备的变动			
不动产项目资产的处置利得或损失			
支付的利息及所得税费用		-10,565,231.93	-12,313,154.94
应收和应付项目的变动	七（八）	-1,103,981.32	266,403.61
未来合理相关支出预留		-	-
——重大资本性支出		-	-
——未来合理期间内的债务利息		-	-
——未来合理期间内的运营费用		-	-
不动产基金发行份额募集的资金		2,352,348,338.66	-
资本性支出	七（九）	-5,066,100.00	-610,100.00
期初现金余额		-	-
四、可供分配金额		**213,248,660.11**	**225,498,312.27**

基金管理负责人：　　项目负责人：

易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金

可供分配金额测算报告附注

2026年1月1日起至2027年12月31日止

金额单位：人民币元

重要提示：本可供分配金额测算报告是易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金的基金管理人易方达基金管理有限公司在相关假设的基础上编制的，所依据的各种假设具有不确定性和不完整性，预测的可供分配金额存在无法实现的风险，投资者进行投资决策时应谨慎使用。

一、基金简介

(一)基金基本情况

易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金（以下简称“本基金”）拟由易方达基金管理有限公司（以下简称“易方达基金”）依照《中华人民共和国证券投资基金法》《公开募集基础设施证券投资基金指引（试行）》《上海证券交易所公开募集不动产投资信托基金（REITs）业务办法（试行）》和其他有关法律法规及监管政策的规定以及《易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金基金合同》（以下简称“基金合同”）的约定募集。本基金为封闭式契约型基金，截至2025年12月31日存续期限为17.63年，募集资金预计为人民币 23.52 亿元。本基金拟于成立后在上海证券交易所（以下简称“上交所”）上市交易。

(二)不动产项目基本情况

本次拟发行不动产 REITs 的不动产项目为兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）（以下简称“兰海高速广西南宁那南段”或“本项目”），项目基本信息如下：

项目情况	
不动产项目名称	兰海高速广西南宁那南段
不动产项目业态	高速公路
不动产项目所在地	广西壮族自治区南宁市良庆区

资产范围	兰海高速广西南宁那南段起于南宁市那马镇新兰村附近，经那马、大塘、南晓，终于南宁市南晓镇派双村附近。
建设规模	兰海高速广西南宁那南段全长 48.724 公里，采用八车道高速公路标准建设，设计速度 120 公里/小时，总投资 289,628.22 万元。
开竣工时间以及投入运营时间	项目于 2012 年 12 月开工，于 2023 年 7 月通过竣工验收。2018 年 6 月投入运营
使用期限	项目收费期限从 2018 年 6 月 1 日起至 2043 年 8 月 18 日止
剩余年限	17.63 年

（三）本次交易基本情况

本项目的发起人及原始权益人为广西北部湾投资集团有限公司（以下简称“北投集团”），北投集团的股东广西壮族自治区人民政府国有资产监督管理委员会持有北投集团 67%的股权，广西国控资本运营集团有限责任公司持有北投集团 33%的股权，实际控制人为广西壮族自治区人民政府国有资产监督管理委员会。北投集团已将标的公路对应的标的公路权益（指标的公路收费权、标的公路所对应的广告经营权）及相关资产（包括标的公路权益以及基于标的公路权益而持有的附属公路设施）、负债、业务、人员划转至广西北投南南高速公路有限公司（以下简称“项目公司”）。随后，项目公司股东北投集团出具股东决议，项目公司通过资本公积转增注册资本，将注册资本由人民币 100 万元增加至人民币 5.7 亿元，项目公司已于 2024 年 12 月 20 日将注册资本增加至 5.7 亿元。2025 年 6 月 25 日，项目公司注册资本减少至人民币 2.7 亿元。

本基金拟由易方达资产管理有限公司作为计划管理人设立资产支持证券（以下简称“专项计划”）并持有其全部份额，成为资产支持证券 100%的持有人。专项计划与北投集团签署相关股权转让协议，待公募 REITs 成立后，专项计划向北投集团支付相应股权转让对价，以取得项目公司股权及其全部权益，持有项目公司 100%股权，再委托北投集团的下属企业广西新恒通高速公路有限公司（以下简称“新恒通公司”）作为本项目的运营管理机构。

二、可供分配金额测算的编制基础

可供分配金额测算报告（以下简称“本报告”）是基金管理人根据本基金所投资的不动产项目历史期间所反映的经营业绩为基础，在充分考虑本基金及本基金所投资的不动产项目在预测期间的经营计划、财务预算、招商局重庆交通科研设计院有限公司出具的《兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（全长 48.724 公里）交通量预测与收入分析咨询报告》（以下简称“交通量预测报告”）、中联资产评估集团有限公司出具的《易方达基金管理有限公司拟发行不动产基金（REITs）涉及兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目(沿海高速公路改扩建一期工程)的经营收益权及相关资产组价值评估项目资产评估报告》（以下简称“评估报告”）以及本附注“三、可供分配金额测算的基本假设”和“四、可供分配金额测算的特定假设”中列示的各项基本假设和特定假设的前提下，本着谨慎性原则而编制的。本基金的可供分配金额测算报告按照《证券投资基金法》《证券法》、中国证券监督管理委员会（以下简称中国证监会）颁布的《公开募集基础设施证券投资基金指引（试行）》和其他中国证券监督管理委员会、中国基金业协会发布的有关规定及允许的基金行业实务操作编制。

除编制过程中应用的各项基本假设和特定假设外，本报告编制所采用的会计政策在所有重大方面与项目公司的财务报表中采用的会计政策无重大差异。本基金管理人在编制可供分配金额测算报告时应用的主要会计政策和会计估计，详见本附注“五、可供分配金额测算报告采用的重要会计政策和会计估计”。

本报告的预测期间为 2026 年 1 月 1 日（假设基金成立日）至 2027 年 12 月 31 日止期间（以下简称预测期间）。本报告是基于假设本基金自 2026 年 1 月 1 日基金成立日起，即合并资产支持专项计划及项目公司财务报表而编制的。于预测期间纳入本基金合并范围内的主体包括易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金、资产支持专项计划及项目公司。

三、可供分配金额测算的基本假设

基金管理人编制本可供分配金额测算报告时的基本假设如下，如基本假设前提发生变化，相关预测结论则会发生变化。

（一）本基金及本基金所投资的不动产项目经营业务所涉及国家或区域的现行政治、法律、法规、政策及其经济环境在预测期间不会出现可能对本基金

运营造成重大不利影响的任何事项或变化；

（二）本基金的运营及项目公司的不动产项目不会因任何不可抗力事件或无法预料的因素或非本基金管理人所能控制的任何无法预料的原因（包括但不限于发生天灾、劳务纠纷、重大诉讼及仲裁）而受到严重影响。同时，不动产项目的实际使用状况不会出现重大不利情况等；

（三）宏观经济影响在预测期内不会出现重大反复，且本基金及本基金所投资的项目公司的经营活动不会受到宏观经济的重大不利影响；

（四）本基金及项目公司所采用的企业会计准则或其他财务报告规定在预测期内均不会发生重大变化；

（五）预测期内本基金管理人的董事、高级管理人员以及其他关键人员能够持续参与本基金的运营，且本基金管理人能够在预测期内保持关键管理人员的稳定性；

（六）基金管理人拟委托新恒通公司运营管理兰海高速广西南宁那南段，并与新恒通公司签订《易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金运营管理协议》（以下简称“运营管理协议”）。预测期内，运营管理协议将继续有效；

（七）预测期内，兰海高速广西南宁那南段的交通流量情况与交通量预测报告保持一致；

（八）兰海高速广西南宁那南段的收费方式及收费标准目前执行《广西壮族自治区人民政府关于兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）收费标准及收费期限的批复》《广西壮族自治区交通运输厅广西壮族自治区发展和改革委员会广西壮族自治区财政厅关于兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）收费标准及收费期限的批复》（桂交财审函〔2024〕325 号）。预测期内，兰海高速广西南宁那南段的收费方式及收费标准继续执行上述文件的规定；

（九）本基金及本基金所投资的不动产项目在预测期间所涉及的税收政策无重大变化，本基金及专项计划作为所得税穿透实体，不缴纳企业所得税；

（十）预测期内，本基金假设不进行基金扩募投资于新增不动产项目。

四、可供分配金额测算的特定假设

（一）不动产基金发行份额募集的资金

本基金为封闭式契约型，截止 2025 年 12 月 31 日收费权剩余 17.63 年，拟募集资金约为 23.52 亿元。可供分配金额测算报告附注中，上述募集资金在可供分配金额测算表中列示为其他调整项，并在预测合并现金流量表中列示为发行基金份额收到的现金。项目公司于购买日的现金余额按照项目公司于本基金假设成立日的账面银行存款余额计算。收购项目公司所支付的现金净额按收购项目公司所支付的现金减去项目公司于购买日的账面银行存款余额之后计算。

（二）本基金购买不动产项目的对价及合并对价分摊

根据股权转让计划，股权的最终转让价款为不动产基金募集资金总额扣除预留费用，并扣除债权债务金额后的转让价款。本基金预计募集资金约人民币 23.52 亿元，扣除预留费用 300 万后，向北投集团支付项目公司 100%股权转让对价约 9.82 亿元，专项计划向项目公司预计发放约 13.67 亿元股东借款用于偿还项目公司应付北投集团的借款及应付款。

本基金以评估报告作为参考，预计本基金收购项目公司股权对价与项目公司可辨认净资产于购买时的公允价值近似，且其高于项目公司净资产账面价值的金额全部分摊至项目公司的无形资产及固定资产，并按照相关资产原有折旧摊销政策及年限计算调整折旧摊销额。

（三）预测合并资产负债表假设

1、货币资金

主要根据收取募集资金并支付必要费用及股权转让对价，以及日常经营收款及付现支出，分红后的金额列示。

2、应收账款

主要按照年末未及时清分回款的预测通行费收入及增值税列示。

3、固定资产及无形资产

本基金于购买日收购项目公司的对价高于项目公司可辨认净资产账面价值的金额按照 2025 年 12 月 31 日的账面净值分别分摊至项目公司的无形资产和固定资产，并按照相关资产原有折旧摊销政策及年限计算调整折旧摊销额扣减后列示。新增资本性投入根据取得时的实际成本入账，按照相应的折旧摊销政策

及年限计算折旧摊销额。

4、应交税费及应付款项

企业所得税按照项目公司平均季度所得税计提，增值税及教育费附加按照平均月度计提挂账列示，其他经营支付假设每年都及时支付无挂账。

5、净资产

按照募集资金并支付必要费用及股权转让对价，以及日常经营净利润和分红支出后的余额于净资产列示。

（四）预测合并利润表假设

1、不动产项目收入的重要假设参数

项目公司主营业务收入为高速公路通行费收入，以交通量预测报告中的通行费收入预测数据作为相应年度主营业务收入的预测值的基础。

项目公司其他业务收入为广告经营权的租赁收入。

2、各项成本、税费的重要假设

（1）管理模式

本基金设立后，基金管理人及项目公司拟与北投集团下属新恒通公司签订运营管理协议，聘请新恒通公司作为不动产运营管理机构，委托其运营管理兰海高速广西南宁那南段不动产项目。运营管理机构提供运营管理协议项下运营管理服务，基金管理人根据协议支付运营管理机构相应的运营管理费。

（2）营业成本重要假设参数

项目公司的营业成本主要为折旧及摊销、运营管理费、其他运营成本、不可预见费用。

1）折旧及摊销

折旧及摊销的预测按现有的高速公路经营收益权及相关资产组的账面价值以及未来的资本性支出资产、各类资产的折旧摊销年限以及会计折旧政策确定。本基金于购买日收购项目公司的对价高于项目公司可辨认净资产账面价值的金额按照 2025 年 12 月 31 日的账面净值分别分摊至项目公司的无形资产和固定资产，并按照相关资产原有折旧摊销政策及年限计算调整折旧摊销额。对于分摊至无形资产的增值额，后续按照车流量法在 2026 年 1 月 1 日开始的剩余收费期间摊销。

2）运营管理费

根据运营管理协议，新恒通公司提供服务收取的运营管理费包括运营管理成本和养护成本。运营管理成本由基本管理费和浮动管理费共同组成。

① 基本管理费

基本管理费为新恒通公司就提供完整运营管理服务需承担或支付的人员成本和必要管理成本，由新恒通公司自主决策具体费用的使用。

计算公式：

A=I*16.69%；

A 为当年基本管理费；

I 为评估报告预测项目公司当年度的营业收入（不含增值税），若某一年度运营管理服务机构提供服务的期间不足一年的，该年度项目公司营业收入 I 应以提供运营管理服务的期间对应的项目公司营业收入为准。

各年度的运营管理费预算采用基金发行阶段《评估报告》预测的各年度收入作为基数。待项目公司当年的审计报告出具后，根据审计报告核算对应的基本管理费（如首次计提不满一年，则根据《运营管理协议》生效日至当年最后一日的实际天数计算），如应付基本管理费大于已支付基本管理费，则由项目公司向外部管理机构补充支付基本管理费差额；如应付基本管理费小于已支付基本管理费，则项目公司在后续向外部管理机构支付基本管理费时优先冲抵多付金额，直至冲抵完毕。

②浮动管理费

每一个会计年度结束后，对项目公司的净现金流量指标进行考核，根据项目公司实际净现金流量确定浮动管理费。

计算公式：

B=（Y-X）×3%

B 为当年浮动管理费；

Y 为每年度实际净现金流量，即根据项目公司当年年度审计报告计算的项目公司年度净现金流量；

X 为项目公司每年目标净现金流量，即根据不动产项目初始评估报告计算的项目公司对应年度净现金流量，以《运营管理协议》记载的相应数据为准；

年度净现金流量=年度 EBITDA-年度发生的资本性支出。

项目公司可供分配金额预测的计算不考虑当期计提的浮动管理费。

③养护成本

养护成本包括日常养护成本和专项养护成本，日常养护管理主要是指为了保持高速公路及其附属设施的正常使用功能，而进行经常性、周期性的养护和维修工作，使高速公路及其附属设施保持完好状态，确保原有道路状态和使用品质不低于行业主管部门要求，包括：保洁、绿化、路基、路面、桥涵、交通安全设施、监控设施、通信设施、收费设施、供水供电设施、照明设施、机电设施及其他沿线设施养护以及日常养护的工程设计、监理、巡查等服务。专项养护管理主要包括专项工程养护和专项机电养护。运营期各年度养护成本由项目公司按基金发行阶段评估报告预测的各年度养护成本作为当年的养护成本上限，目前按照评估报告数值作为预测数据。

未来年度的养护支出主要参考 2025 年养护计划进行测算。日常养护根据养护历史数据及未来预测，2026 年度、2027 年度参照 2025 年的日常养护预算金额考虑年增长率 10%进行预测，反映道路维护成本随时间推移而递增的趋势。预计日常养护 2026 年度发生 494.89 万元，2027 年发生 544.38 万元。

专项养护主要包括路面预防性养护工程、路面标线周期性重划修复工程、路面检测、桥梁定期检测费用、行业专项行动经费及应急抢险费等，预计 2026 年度发生 1,115.10 万元，2027 年度发生 1,165.10 万元。

综上预测期的养护成本具体如下：

2026 年度与 2027 年度的养护成本情况表（单位：万元）

年份		2026 年度	2027 年度
日常养护		494.89	544.38
专项养护	路面预防性养护工程	720	720
	路面标线周期性重划修复工程	110	110
	路面检测、桥梁定期检测费用	60	60
	行业专项行动经费	150	200
	应急抢险费	75.10	75.10
	小计	1,115.10	1,165.10
合计		1,609.99	1,709.48

3）其他运营成本

主要包括项目公司票据印刷费，预测每年 10 万。

4）不可预见费用

预测为每年 50 万。

（3）税金及附加

1）项目层面税金及附加

项目层面的税金及附加主要包括城市维护建设税、教育费附加税、地方教育附加等。各项税率详见本附注“六、税项”。

2）专项计划层面税金及附加

根据税务相关法规和实务操作，对于专项计划就持有的项目公司债权后从项目公司收取的利息或利息性质的收入适用简易计税办法按 3%的征收率缴纳增值税及 12%税率缴纳增值税附加税费。假设从 2025 年 7 月 1 日起，专项计划持有对项目公司的债权。本基金预计于预测期间项目公司不会向专项计划偿还债务本金，项目公司每期末/年末将可供分配现金分配给专项计划，作为专项计划的利息收入。

3）公募基金层面税金及附加

公募基金管理人持有不动产资产支持专项计划取得专项计划分配收益，如果属于非保本投资，根据财税 2016 年 36 号《营业税改征增值税试点实施办法》和财税[2016]140 号《财政部 国家税务总局关于明确金融房地产开发 教育辅助服务等增值税政策的通知》相关规定，即基金管理人取得的非保本收益不征收增值税，相应不缴纳附加税费。

（4）管理费用

管理费用主要系公募基金层面和专项计划层面初始登记费、审计、评估、交易税费、信息披露等相关税金及费用，依据对预测期间预计发生专业服务费的类型和市场询价进行预测，预测每年 120 万元。

（5）管理人报酬

基金管理人的管理费、计划管理人的管理费在管理人报酬中列示，本项目中，基金管理人的管理费按基金净资产的 0.10%计提，计划管理人的管理费按照基金净资产的 0.10%计提。

（6）托管费

托管费包含需支付给基金托管人、计划托管人的托管费。托管费根据《易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金基金合同》按最近一期年度报告披露的基金净资产以及相应费率按年度计提，基金托管人的托管费按基金净资产的0.01%计提，计划托管人的托管费按照基金净资产的0.00%计提。

3、其他收益和公允价值变动收益

其他收益主要包括与日常活动相关，但不宜计入收入或冲减成本费用的政府补助。由于不可预见性，故不对其他收益进行预测。

公允价值变动收益主要包括以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产以及以公允价值进行后续计量的投资性房地产的公允价值变动等。本基金计划将募集资金全部投资于项目公司，拟不进行相关资产投资等，故不对公允价值变动收益进行预测。

4、涉及资产减值损失等预测依据

本报告可供分配金额测算不涉及资产减值损失等情形。

5、营业外收入/营业外支出

根据项目公司日常经营活动影响可能产生的固定资产报废损失情况预测，暂不预测其他营业外收支。

6、所得税

财税[2008]1号《财政部 国家税务总局关于企业所得税若干优惠政策的通知》第二条规定“二、关于鼓励证券投资基金发展的优惠政策 (一)对证券投资基金从证券市场中取得的收入，包括买卖股票、债券的差价收入，股权的股息、红利收入，债券的利息收入及其他收入，暂不征收企业所得税。(二)对投资者从证券投资基金分配中取得的收入，暂不征收企业所得税。(三)对证券投资基金管理人运用基金买卖股票、债券的差价收入，暂不征收企业所得税。”

现有税法规定，对于专项计划等特殊目的实体是否作为企业所得税穿透实体处理并未明确。实务操作中专项计划一般被看作企业所得税穿透实体来处理，即：在专项计划层面不缴纳企业所得税，直接由投资者按相关政策规定缴纳所得税。所得税情况详见本附注“六、税项”。项目公司的应税所得额是根据高速公路经营权获得的路费收入与其他应税所得合并后，扣除包括管理运营维护成

本在内的成本费用计算得出的。根据企业所得税及相关法律法规，项目公司的应税所得应按 15%的税率缴纳企业所得税。根据《企业所得税法实施条例》第三十八条规定，企业在生产经营活动中发生的下列利息支出，准予扣除：非金融企业向非金融企业借款的利息支出，不超过按照金融企业同期同类贷款利率计算的数额的部分。此外，项目公司在计算应纳税所得税时，实际支付给关联方的利息支出，其中接受关联方债权性投资与其权益性投资不超过 2：1 比例和税法及其实施条例有关规定计算的部分，准予扣除，超过的部分不得在发生当期和以后年度扣除。

（五）预测合并现金流量表假设

1、销售商品、提供劳务收到的现金

销售商品、提供劳务收到的现金项目以项目公司预测期的营业收入为基础，并对预测期应收账款的变动进行调整后予以确认。

2、购买商品、接受劳务支付的现金

购买商品、接受劳务支付的现金以项目公司预测期的营业成本为基础，并对预测期应付账款的变动进行调整后予以确定。

3、支付的各项税费

支付的各项税费以项目公司、专项计划预测期的所得税、税金及附加和当期应交增值税等税费为基础，并对预测期应交税费的变动进行调整后予以确定。

4、支付其他与经营活动有关的现金

支付其他与经营活动有关的现金包含预测期内需要支付的管理人报酬、托管费和管理费用。假定管理人报酬、托管费及管理费用均于费用发生当期支付。

5、购建固定资产、无形资产和其他长期资产所支付的现金

购建固定资产、无形资产和其他长期资产所支付的现金为预测期项目公司配备运营所需的固定资产的更新性资本性支出、无形资产大修费用。收购项目公司所支付的现金，相关假设详见本附注四(一)、(二)。

6、发行基金份额收到的现金

发行基金份额收到的现金相关假设详见本附注四(一)。

7、向基金份额持有人分配支付的现金

向基金份额持有人分配支付的现金为假设本基金按照模拟可供分配金额的



100%向投资者分配，收益分配基准日为当年 12 月 31 日。

8、期初现金余额假设

期初现金余额为 0。

（六）可供分配金额测算表假设

1、可供分配金额测算表编制原则

基金管理人根据《公开募集基础设施证券投资基金指引（试行）》要求，将预测期间净利润调整为当期可供分配金额。

2、计算公式及所涉及的调节项

基金管理人在预测合并利润表、预测合并现金流量表的基础上，结合基金及项目公司的实际情况及合理需求，评估确定可供分配金额的计算调节项及金额。

（1）不动产基金发行份额募集的资金、购买不动产项目的净支出：本基金预计募集资金约人民币 23.52 亿元，系参考项目公司以 2025 年 12 月 31 日评估价值与预留费用拟定。募集资金扣除预留费用 300 万后，向北投集团支付项目公司 100%股权转让对价约 9.82 亿元，专项计划向项目公司预计发放约 13.67 亿元股东借款用于偿还项目公司应付北投集团的借款及应付款。

（2）应收和应付项目的变动：项目公司的营运资金变动计算公式为本期净营运资金-上期净营运资金，净营运资金=应收款项-应付款项。其中，应收款项包含应收账款和经营性质的其他应收款；应付款项包含应付账款、应付职工薪酬、应交税费以及经营性质的其他应付款。

（3）资本性支出：指企业在不改变当前经营生产条件下，所需增加的营运资金和超过一年期的长期资本性投入。如产能规模扩大所需的资本性投资（购置固定资产或其他非流动资产），以及所需的新增营运资金及持续经营所必须的资产更新等。2026 年资本性支出为 506.61 万元，预计需增加采购南宁南总站车道自助改造项目、可视化系统等，2027 年资本性支出为 61.01 万元。

（4）支付的利息及所得税费用：利息支出系借款产生的利息费用，预测公募基金未来不新增银行借款利息费用。所得税费用为项目公司实际支付的金额。

（5）未来合理相关支出预留：根据《操作指引》的要求，未来合理相关支出预留是息税折旧及摊销前利润调整为模拟可供分配金额涉及的调整项，包括重大资本性支出（如固定资产正常更新、大修、改造等）、未来合理期间内的债务利息、运营费用等，目前根据预测预留为0元。

五、可供分配金额测算报告采用的重要会计政策和会计估计

（一）会计期间

本基金会计年度自公历1月1日起至12月31日止。

本可供分配金额测算报告的实际编制期间为2026年1月1日起（假设基金成立日）至2027年12月31日止期间。

（二）记账本位币

记账本位币为人民币。

（三）控制的判断标准和合并财务报表的编制方法

控制是指本基金拥有对被投资方的权力，通过参与被投资方的相关活动而享有可变回报，并且有能力运用对被投资方的权力影响其回报金额。控制的定义包含三项基本要素：一是投资方拥有对被投资方的权力，二是因参与被投资方的相关活动而享有可变回报，三是有能力运用对被投资方的权力影响其回报金额。当本基金对被投资方的投资具备上述三要素时，表明本基金能够控制被投资方。

本基金以自身和子公司的财务报表为基础，根据其他有关资料，编制合并财务报表。

本基金编制合并财务报表，将整个企业集团视为一个会计主体，依据相关企业会计准则的确认、计量和列报要求，按照统一的会计政策和会计期间，反映企业集团整体财务状况、经营成果和现金流量。

（1）合并母公司与子公司的资产、负债、所有者权益、收入、费用和现金流等项目。

（2）抵销母公司对子公司的长期股权投资与母公司在子公司所有者权益中所享有的份额。

（3）抵销母公司与子公司、子公司相互之间发生的内部交易的影响。内部交易表明相关资产发生减值损失的，应当全额确认该部分损失。

（4）站在企业集团角度对特殊交易事项予以调整。

（四）货币资金

货币资金包括库存现金、可以随时用于支付的存款以及持有期限短、流动性强、易于转换为已知金额现金、价值变动风险很小的投资。

（五）金融工具

金融工具，是指形成一方的金融资产并形成其他方的金融负债或权益工具的合同。

1、金融工具的确认和终止确认

当本基金成为金融工具合同的一方时，确认相关的金融资产或金融负债。

金融资产满足下列条件之一的，终止确认：

（1）收取该金融资产现金流量的合同权利终止；

（2）该金融资产已转移，且符合下述金融资产转移的终止确认条件。

2、金融资产的分类与计量

本基金对金融资产采用摊余成本计量。

以摊余成本计量的金融资产

金融资产同时符合下列条件的，分类为以摊余成本计量的金融资产：本基金管理该金融资产的业务模式是以收取合同现金流量为目标；该金融资产的合同条款规定，在特定日期产生的现金流量，仅为对本金和以未偿付本金金额为基础的利息的支付。对于此类金融资产，采用实际利率法，按照摊余成本进行后续计量，其终止确认、按实际利率法摊销或减值产生的利得或损失，均计入当期损益。

3、金融负债的分类与计量

本基金将金融负债分类为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债、低于市场利率贷款的贷款承诺及财务担保合同负债及以摊余成本计量的金融负债。

4、金融资产减值

本基金对于以摊余成本计量的金融资产以预期信用损失为基础确认损失准备。

预期信用损失，是指以发生违约的风险为权重的金融工具信用损失的加权

平均值。信用损失，是指本基金按照原实际利率折现的、根据合同应收的所有合同现金流量与预期收取的所有现金流量之间的差额，即全部现金短缺的现值。其中，对于本基金购买或源生的已发生信用减值的金融资产，应按照该金融资产经信用调整的实际利率折现。

整个存续期预期信用损失，是指因金融工具整个预计存续期内所有可能发生的违约事件而导致的预期信用损失。

未来 12 个月内预期信用损失，是指因资产负债表日后 12 个月内（若金融工具的预计存续期少于 12 个月，则为预计存续期）可能发生的金融工具违约事件而导致的预期信用损失，是整个存续期预期信用损失的一部分。

于每个资产负债表日，本基金对于处于不同阶段的金融工具的预期信用损失分别进行计量。金融工具自初始确认后信用风险未显著增加的，处于第一阶段，本基金按照未来 12 个月内的预期信用损失计量损失准备；金融工具自初始确认后信用风险已显著增加但尚未发生信用减值的，处于第二阶段，本基金按照该工具整个存续期的预期信用损失计量损失准备；金融工具自初始确认后已经发生信用减值的，处于第三阶段，本基金按照该工具整个存续期的预期信用损失计量损失准备。

对于在资产负债表日具有较低信用风险的金融工具，本基金假设其信用风险自初始确认后并未显著增加，按照未来 12 个月内的预期信用损失计量损失准备。

本基金对于处于第一阶段和第二阶段、以及较低信用风险的金融工具，按照其未扣除减值准备的账面余额和实际利率计算利息收入。对于处于第三阶段的金融工具，按照其账面余额减已计提减值准备后的摊余成本和实际利率计算利息收入。

对于应收账款，无论是否存在重大融资成分，本基金均按照整个存续期的预期信用损失计量损失准备。

（六）固定资产

固定资产指为生产商品、提供劳务、出租或经营管理而持有的使用寿命超过一年且单位价值较高的有形资产。

1、确认条件

固定资产在同时满足下列条件时，按取得时的实际成本予以确认：

（1）与该固定资产有关的经济利益很可能流入企业。

（2）该固定资产的成本能够可靠地计量。

2、各类固定资产的折旧方法

本基金计提固定资产折旧的范围：正常自用的固定资产，以经营租赁方式租出的固定资产，停用和修理停用的固定资产。

下列固定资产不计提折旧：已提足折旧仍继续使用的固定资产和单独计价入账的土地。

3、本基金固定资产的折旧方法一般采用平均年限法。固定资产分类及折旧政策见下表：

类别	折旧年限	残值率
一、房屋、建筑物及构筑物	5年-50年	0-5%
二、机械设备	5年-20年	0-5%
三、运输工具	5年-10年	0-5%
四、电子设备	3年-20年	0-5%
五、办公设备	3-15年	0-5%
六、其他设备	7-15年	0-5%

每年年度终了，本基金对固定资产的使用寿命、预计净残值和折旧方法进行复核，如果使用寿命预计数、预计净残值预计数与原先估计数有差异的，根据复核结果调整固定资产使用寿命和预计净残值；如果与固定资产有关的经济利益预期实现方式发生重大改变的，则改变固定资产折旧方法。

（七）无形资产

1、无形资产的计价方法：按取得时的实际成本入账。

无形资产指本基金拥有或者控制的没有实物形态的可辨认非货币性资产。

无形资产按成本进行初始计量。与无形资产有关的支出，如果相关的经济利益很可能流入本基金且其成本能可靠地计量，则计入无形资产成本。除此以外的其他项目的支出，在发生时计入当期损益。

取得的土地使用权通常作为无形资产核算。自行开发建造厂房等建筑物，相关的土地使用权支出和建筑物建造成本则分别作为无形资产和固定资产核算。如为外购的房屋及建筑物，则将有关价款在土地使用权和建筑物之间进行分配，

难以合理分配的，全部作为固定资产处理。

无形资产成本按以下原则确定：

（1）外购无形资产的成本，包括购买价款、相关税费以及直接归属于使该项资产达到预定用途所发生的其他支出。购买无形资产的价款超过正常信用条件延期支付，实质上具有融资性质的，无形资产的成本以购买价款的现值为基础确定。实际支付的价款与购买价款的现值之间的差额，除符合条件应予资本化的以外，在信用期间内计入当期损益。

（2）自行开发的无形资产，其成本包括自满足《企业会计准则第 6 号——无形资产》第四条和第九条规定后至达到预定用途前所发生的支出总额，但是对于以前期间已经费用化的支出不再调整。

（3）投资者投入无形资产的成本，按照出资人确认或投资协议约定的价值确定，但合同或协议约定价值不公允的除外。

2、无形资产使用寿命及摊销

对收费权采用工作量法进行摊销；执行工作量法的无形资产，按车流量法计提摊销，首先根据收费权剩余年限预计年限内的总车流量，算出单位车流量摊销额，然后每月根据实际车流量计提摊销。实际车流量与预测车流量的差异，本基金将每年根据实际车流量重新预测剩余收费期限的车流量，并调整以后年度每标准车流量应计提的摊销。当实际车流量与预测车流量产生重大差异时，本基金将重新预测总车流量并调整摊销额。工作量法的收费权摊销额计算公式如下：

单位车流量摊销额=原值÷预计总车流量

月摊销额=月实际车流量×单位车流量摊销额

（车流量按自然车流量折算为标准车流量）

（八）长期资产减值

对于固定资产、使用寿命有限的无形资产等非流动非金融资产，本基金于资产负债表日判断是否存在减值迹象。如存在减值迹象的，则估计其可收回金额，进行减值测试。使用寿命不确定的无形资产和尚未达到可使用状态的无形资产，无论是否存在减值迹象，每年均进行减值测试。

减值测试结果表明资产的可收回金额低于其账面价值的，按其差额计提减值准备并计入减值损失。可收回金额为资产的公允价值减去处置费用后的净额与资产预计未来现金流量的现值两者之间的较高者。资产的公允价值根据公平交易中销售协议价格确定；不存在销售协议但存在资产活跃市场的，公允价值按照该资产的买方出价确定；不存在销售协议和资产活跃市场的，则以可获取的最佳信息为基础估计资产的公允价值。处置费用包括与资产处置有关的法律费用、相关税费、搬运费以及为使资产达到可销售状态所发生的直接费用。资产预计未来现金流量的现值，按照资产在持续使用过程中和最终处置时所产生的预计未来现金流量，选择恰当的折现率对其进行折现后的金额加以确定。资产减值准备按单项资产为基础计算并确认，如果难以对单项资产的可收回金额进行估计的，以该资产所属的资产组确定资产组的可收回金额。资产组是能够独立产生现金流入的最小资产组合。

上述资产减值损失一经确认，以后期间不予转回。

（九）借款费用

1、借款费用资本化的确认原则

为购建或者生产符合资本化条件的资产而借入专门借款所发生的利息费用、辅助费用，占用一般借款发生的利息费用，借款折价或溢价的摊销、以及外币专门借款汇兑差额，在同时满足下述条件时，予以资本化，计入相关资产成本：

（1）资产支出已经发生。

（2）借款费用已经发生。

（3）为使资产达到预定可使用或者可销售状态所必要的购建或者生产活动已经开始。

一般借款发生的辅助费用，在发生时根据其发生额确认为费用，计入当期损益。

符合资本化条件的资产指需要经过相当长时间的购建或者生产活动才能达到预定可使用或者可销售状态的固定资产、投资性房地产和存货等资产。

2、借款费用资本化期间

为购建或者生产符合资本化条件的资产所发生的借款费用，在所购建或者生产符合资本化条件的资产达到预定可使用或者可销售状态之前发生的，在发

生时予以资本化；以后发生的借款费用，在发生时根据其发生额确认为费用，计入当期损益。如果资产购建或者生产过程发生中断，借款利息按以下情况进行处理：

（1）如果资产的购建或者生产活动发生非正常中断，并且中断时间连续超过 3 个月，则暂停借款费用的资本化，将其确认为当期费用，直至资产的购建重新开始。

（2）如果中断是使购建或者生产的资产达到预定可使用状态所必须的程序，则借款费用继续资本化。

（十）收入确认原则和计量方法

与交易相关的未来经济利益很可能流入本基金，相关的收入能够可靠计量且满足下列各项经营活动的特定收入确认标准时，确认相关的收入。

1、通行费收入

经营收费公路的通行费收入，按照车辆通行时收取及应收的金额予以确认。

2、广告经营权租赁收入

广告经营权租赁收入按照有关合同或协议约定的时间和金额予以确认。

（十一）所得税

1、采用资产负债表债务法核算所得税。

2、将当期和以前期间应交未交的所得税确认为负债，将已支付的所得税超过应支付的部分确认为资产。

3、递延所得税资产、递延所得税负债的确认

（1）在取得资产、负债时，确定其计税基础。资产、负债的账面价值与其计税基础存在差异的，确认所产生的递延所得税资产或递延所得税负债。

（2）对与子公司、联营企业及合营企业投资相关的可抵扣暂时性差异，同时满足下列条件的，确认相应的递延所得税资产：暂时性差异在可预见的未来很可能转回；未来很可能获得用来抵扣可抵扣暂时性差异的应纳税所得额。

（3）对于能够结转以后年度的可抵扣亏损和税款抵减，以很可能获得用来抵扣可抵扣亏损和税款抵减的未来应纳税所得额为限，确认相应的递延所得税资产。

4、递延所得税资产、递延所得税负债的计量

（1）在计量递延所得税资产和递延所得税负债时，采用与收回资产或清偿债务的预期方式相一致的税率和计税基础。

（2）当期所得税和递延所得税作为所得税费用或收益计入当期损益，但不包括下列情况产生的所得税：企业合并；直接在所有者权益中确认的交易或者事项。与直接计入所有者权益的交易或者事项相关的当期所得税和递延所得税，计入所有者权益。

（3）在计算确定当期所得税（即当期应交所得税）以及递延所得税费用（或收益）的基础上，将两者之和确认为利润表中的所得税费用（或收益），但不包括直接计入所有者权益的交易或事项的所得税影响。

（十二）租赁

1、租赁的识别

在合同开始日，本基金评估合同是否为租赁或者包含租赁，如果合同中一方让渡了在一定期间内控制一项或多项已识别资产使用的权利以换取对价，则该合同为租赁或者包含租赁。为确定合同是否让渡了在一定期间内控制已识别资产使用的权利，本基金评估合同中的客户是否有权获得在使用期间内因使用已识别资产所产生的几乎全部经济利益，并有权在该使用期间主导已识别资产的使用。

2、本基金作为出租人的会计处理方法

在租赁开始日，本基金将实质上转移了与租赁资产所有权有关的几乎全部风险和报酬的租赁划分为融资租赁，除此之外的均为经营租赁。

经营租赁

本基金在租赁期内各个期间按照直线法将租赁收款额确认为租金收入，发生的初始直接费用予以资本化并按照与租金收入确认相同的基础进行分摊，分期计入当期损益。本基金取得的与经营租赁有关的未计入租赁收款额的可变租赁付款额在实际发生时计入当期损益。

（十三）基金的收益分配政策

每一基金份额享有同等分配权。本基金收益以现金形式分配。本基金的收益分配在符合收益分配条件的情况下每年不得少于一次，收益分配比例不得低于合并后本基金年度可供分配金额的 90%。

本基金收益分配方案由基金管理人拟定，并由基金托管人复核。

（十四）重要会计估计及判断

在运用上述会计政策过程中，由于经营活动内在的不确定性，基金管理人需要对无法准确计量的报表项目的账面价值进行判断、估计和假设。这些判断、估计和假设是基于过去的历史经验，并在考虑其他相关因素的基础上做出。实际的结果可能与基金管理人的估计存在差异。

资产负债表日，会计估计中很可能导致未来期间资产、负债账面价值做出重大调整的关键假设和不确定性主要有：

1、无形资产计提摊销

本基金持有的收费权按车流量法计提摊销，当预测的交通流量与实际结果存在重大差异时，对收费权的单位摊销额做出相应调整。本基金需对总预计交通流量做定期复核，若存在重大差异且该差异可能持续存在时，将委托专业机构进行独立的专业交通研究，以确定适当的调整。

2、无形资产减值准备

在考虑无形资产减值问题时需对其可收回金额做出估计。

在对无形资产进行减值测试时，需计算兰海高速广西南宁那南段未来现金流量以确定其可收回金额。基金管理人密切复核有关情况，一旦有迹象表明需要调整相关会计估计的假设，本基金在有关迹象发生的期间做出调整。根据现有经验进行估计的结果可能受业务发展及外部环境等因素的影响，而导致与下一年度的实际结果有所不同。

3、所得税

本基金在正常的经营活动中，有部分交易其最终的税务处理和计算存在一定的不确定性。部分项目是否能够在税前列支需要税收主管机关的审批。如果这些税务事项的最终认定结果同最初估计的金额存在差异，则该差异将对其最终认定期间的当期所得税和递延所得税产生影响。

六、税项

（一）公募基金适用的主要税种及税率

增值税及附加税：公募基金管理人持有不动产资产支持专项计划取得专项计划分配收益，如果属于非保本投资，根据财税 2016 年 36 号《营业税改征增

值税试点实施办法》和财税[2016]140 号《财政部 国家税务总局关于明确金融房地产开发 教育辅助服务等增值税政策的通知》相关规定，即基金管理人取得的非保本收益不征收增值税，相应不缴纳附加税费。

企业所得税：财税[2008]1 号《财政部 国家税务总局关于企业所得税若干优惠政策的通知》第二条规定：二、关于鼓励证券投资基金发展的优惠政策(一)对证券投资基金从证券市场中取得的收入，包括买卖股票、债券的差价收入，股权的股息、红利收入，债券的利息收入及其他收入，暂不征收企业所得税。(二)对投资者从证券投资基金分配中取得的收入，暂不征收企业所得税。(三)对证券投资基金管理人运用基金买卖股票、债券的差价收入，暂不征收企业所得税。

（二）专项计划层面适用的主要税种及税率

增值税及附加税费：根据《财政部 税务总局关于资管产品增值税有关问题的通知 》（财税[2017]56 号）规定：一、资管产品管理人（以下称管理人）运营资管产品过程中发生的增值税应税行为（以下称资管产品运营业务），暂适用简易计税方法，按照 3%的征收率缴纳增值税。企业所得税：现有税法规定，对于专项计划等特殊目的实体是否作为企业所得税穿透实体处理并未明确。实务操作中专项计划一般被看作企业所得税穿透实体来处理，即：在专项计划层面不缴纳企业所得税，直接由投资者按相关政策规定缴纳所得税。

（三）项目公司层面适用的主要税种

税种	计税依据	税率
企业所得税	应纳税所得额	15%
增值税	应纳增值税额	3%（征收率）、9%
城市维护建设税	实际缴纳的增值税税额	7%
教育费附加	实际缴纳的增值税税额	3%
地方教育费附加	实际缴纳的增值税税额	2%

根据《财政部国家税务总局海关总署关于西部大开发税收优惠政策问题的通知（财税[2001]202 号）》、《国家税务总局关于深入实施西部大开发战略有关企业所得税问题的公告（2012 年第 12 号）》、《关于延续西部大开发企业所得税政策的公告》（财政部税务总局国家发展改革委公告 2020 年第 23 号），自 2021 年 1 月 1 日至 2030 年 12 月 31 日，对设在西部地区的鼓励类产业企业继续享受

减按 15%的税率征收企业所得税。根据南宁市发展和改革委员会关于反馈若干企业国家鼓励类产业认定意见的复函（南发改函[2025]1298 号），本项目经营管理的“兰海高速广西南宁那南段”作为国家高速公路网主干线和西部开发公路干线，符合《产业结构调整指导目录(2024 年版)》第一类第二十四项第 1 条“公路交通网络建设：国家高速公路网项目建设，国省干线改造升级，汽车客货运站、城市公交站，城市公共交通”条款、第 5 条“公路安全应急保障技术及应用：公路管理服务、公路应急保障体系建设运营车辆安全监控记录系统开发与应用”。因此2025年-2026年期间本项目享受西部大开发税收优惠政策，减按15%的税率征收企业所得税。

根据《财政部 国家税务总局关于全面推开营业税改征增值税试点的通知附件 2：营业税改征增值税试点有关事项的规定》（财税〔2016〕36 号）第一条第（九）项不动产经营租赁服务中规定：“公路经营企业中的一般纳税人收取试点前开工的高速公路的车辆通行费，可以选择适用简易计税方法，减按 3%的征收率计算应纳税额。试点前开工的高速公路，是指相关施工许可证明上注明的合同开工日期在 2016 年 4 月 30 日前的高速公路”。项目公司运营的高速公路收取的车辆通行费按 3%缴纳增值税，租赁费收入按 9%缴纳增值税，城建税和教育附加税按增值税的 12%缴纳。

根据《广西壮族自治区财政厅关于免征地方水利建设基金有关事项的通知》（桂财税[2022]11 号）规定“一、2022 年 4 月 1 日至 2026 年 12 月 31 日（所属期），对我区所有征收对象免征地方水利建设基金。”，项目公司假设免税政策延期继续免征，不计算地方水利建设基金。

根据《中华人民共和国房产税暂行条例》（国发〔1986〕90 号）规定：第一条 房产税在城市、县城、建制镇和工矿区征收。

根据《国家税务局关于印发《关于土地使用税若干具体问题的补充规定》的通知》((1989）国税地字第 140 号）规定：十一、关于对企业的铁路专用线、公路等用地应否征税问题对企业的铁路专用线、公路等用地，除另有规定者外，在企业厂区（包括生产、办公及生活区）以内的，应照章征收土地使用税；在厂区以外，与社会公用地段未加隔离的，暂免征收土地使用税。

七、可供分配金额测算编制说明

（一）营业总收入

项目	2026 年度预测数	2027 年度预测数
主营业务收入	310,564,615.91	324,361,608.78
其他业务收入	275,229.36	275,229.36
合计	310,839,845.27	324,636,838.14

主营业务收入系车辆通行费收入，主要根据现行执行的通行费收费标准及未来车流量由评估机构进行预测。中联资产评估集团有限公司作为项目评估机构审阅了招商局重庆交通科研设计院有限公司出具的《交通量预测报告》，在分析其对兰海高速广西南宁那南段通行费收入合理性的基础上，采纳并引用了上述机构对兰海高速广西南宁那南段通行费收入的预测。

其他业务收入为广告经营权的租赁收入，系兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）广告经营权的租赁收入，租赁收入是依据广西北投南南高速公路有限公司与广西北部湾恒信资产经营有限公司签订的《兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）广告经营权租赁合同》进行预测，每年不含税租赁收入为 27.52 万元。

（二）营业成本

营业成本主要包括运营管理费、折旧及摊销、其他运营成本、不可预见费用等。营业成本的明细具体如下：

项目	2026 年度预测数	2027 年度预测数
运营管理费	67,987,877.82	71,285,886.87
折旧及摊销	122,530,235.03	127,920,756.07
其他运营成本	100,000.00	100,000.00
不可预见费用	500,000.00	500,000.00
合计	191,118,112.85	199,806,642.94

1、运营管理费

预测期内，基金管理人委托新恒通公司运营管理兰海高速广西南宁那南段，并签订《运营管理协议》，协议规定运营管理费主要系应付新恒通公司的运营管理成本、养护成本、浮动运营管理费。具体假设详见附注四（四）2、（2）2）之说明，运营管理费明细情况如下：

项目	2026 年度预测数	2027 年度预测数
运营管理费	67,987,877.82	71,285,886.87
其中：基本管理费	51,887,977.82	54,191,086.87
养护成本	16,099,900.00	17,094,800.00
浮动运营管理费	0.00	0.00

2、折旧及摊销

折旧及摊销主要包括高速公路收费权摊销以及固定资产折旧。本报告根据项目公司现行会计政策预测。相关折旧及摊销会计政策详见附注、五之说明，具体假设详见附注四（四）2、（2）1）之说明。

3、其他运营成本

项目公司票据印刷费用，预测每年支付 10 万元。

4、不可预见费用

预测每年 50 万。

（三）税金及附加

本基金的税金及附加主要包括城市维护建设税、教育费附加、地方教育附加以及资产支持专项计划收到借款利息收入产生的增值税金相关的税金及附加等。各项税率详见附注六。预测期内税金及附加的发生额分别如下：

项目	2026 年度预测数	2027 年度预测数
城市维护建设税	1,124,004.50	1,170,718.88
教育费附加及地方教育附加	802,860.36	836,227.78
资产支持专项计划利息收入增值税及附加	6,715,497.97	6,968,936.56
印花税	491,534.14	300.00
合计	9,133,896.97	8,976,183.22

（四）管理费用

管理费用主要系公募基金层面和专项计划层面初始登记费、审计、评估、交易税费、信息披露等相关税金及费用，依据对预测期间预计发生专业服务费的类型和市场询价进行预测，预测每年 120 万元，2026 年增加预测发行相关费用。

（五）管理人报酬及托管费

管理人报酬及托管费主要包括资产支持专项计划和公募基金的管理费以及托管费。

项目	2026 年度预测数	2027 年度预测数
管理人报酬	4,463,768.40	4,209,147.10
托管费	223,188.42	210,457.35

1、管理人报酬

管理人报酬包含需支付给基金管理人和计划管理人的管理费。具体假设详见附注四（四）2、（5）之说明。

2、托管费

托管费包含需支付给基金托管人、计划托管人的托管费。具体假设详见附注四（四）2、（6）之说明。

（六）营业外支出

项目	2026 年度预测数	2027 年度预测数
非流动资产报废损失	1,357,390.33	-

根据项目公司日常经营活动可能产生的固定资产报废损失情况预测，预计2026 年报废一批固定资产，假设固定资产的净额作为报废损失金额。

（七）所得税费用

根据项目公司预测期内的税前利润，在考虑了可抵扣的利息支出等后，所得税费用预测如下：

项目	2026 年度预测数	2027 年度预测数
当期所得税费用	10,565,231.93	12,313,154.94

具体假设详见本附注四（四）6。

（八）应收和应付项目的变动

项目	2026 年度预测数	2027 年度预测数
应收和应付项目的变动	-1,103,981.32	266,403.61

（九）资本性支出

项目公司的资本性支出主要包括配备运营所需的固定资产的更新性资本性支出及扩张性资本性支出、无形资产大修费用。预测期内资本性支出预测如下：

项目	2026 年度预测数	2027 年度预测数
资本性支出	-5,066,100.00	-610,100.00

本基金按照预测期间内资本性支出将在当期完成支付。

八、关键假设的敏感性分析

可供分配金额预测报告中的可供分配金额预测是基于多项假设进行的，并可能受多项风险因素的影响。鉴于未来事项不可预测，因此，可供分配金额预测报告中的预测数据可能存在不确定性及偏差。

为使本基金单位持有人评估部分而非全部假设对可供分配金额的影响，下表针对营业收入和营业成本（付现成本，不包含折旧摊销，下同）等关键假设进行了敏感性分析，以说明在其他假设保持不变的情况下，该关键假设对可供分配金额的影响。

该敏感性分析，仅仅是在其他假设条件不变的前提下，考虑关键假设变动对可供分配金额的影响，实际上，假设条件的变动是紧密相关的，关键假设的变动亦可能引起其他假设条件发生变动，且变动的影响可能是相互抵消或者放大。因此，针对单项假设进行的敏感性分析未必能够与该假设相应的可供分配金额预测结果相匹配。

预测期内，通行费收入变动对可供分配金额预测的敏感度分析结果如下：

2026 年度：

项目	变动	调整前可供分配金额	调整后可供分配金额	变动（%）
收入	+5%	213,248,660.11	224,383,426.40	5.22
收入	-5%	213,248,660.11	202,135,215.21	-5.21

2027 年度

项目	变动	调整前可供分配金额	调整后可供分配金额	变动（%）
收入	+5%	225,498,312.27	236,822,045.57	5.02
收入	-5%	225,498,312.27	214,195,863.02	-5.01

九、影响可供分配金额测算结果实现的主要风险因素

本基金合并可供分配金额测算表已综合考虑各方面因素，并遵循了谨慎性原则。但由于本合并可供分配金额测算表所依据的各种假设具有不确定性，本

基金提醒投资者进行投资决策时不应过于依赖该项资料，并注意以下有关风险的影响。

（一）高速公路收费政策风险

本基金投资的不动产项目依赖于高速公路经营的高速公路收费权，收费标准、收费时限受法律法规及政策影响较大，可能由于中央或地方政府相关政策法规的变化，造成收费标准的降低、收费时限的缩短或减少，如免收通行费的国家法定节假日增加、特殊事件或特殊时期下免费通行政策等，造成不动产项目未来价值的降低，对基金净值造成负面影响。

基金管理人将密切跟踪宏观政策走向与行业政策动态，持续聚焦政策调整可能引发的市场波动及潜在风险，严格遵循监管要求与基金合同约定，保障基金资产的稳健运作，维护基金份额持有人的合法权益。

（二）项目公司运营净收入波动风险

本基金的基础资产现金流最终主要来源于项目公司所持兰海高速广西南宁那南段的车辆通行费收入。在基金存续期内，若兰海高速广西南宁那南段车流量出现大幅下降及其他因素导致高速公路资产无法正常运营等情况时，可能会对项目公司所持高速公路通行费收入的现金流产生不利影响。

同时，兰海高速广西南宁那南段同一区域内其他运输方式（如铁路等方式）的竞争对车流量的替代性分流影响和新建平行高速公路与现有平行国道的车流量分流影响，均会对兰海高速广西南宁那南段的车流量和通行费收入造成不利影响。

兰海高速广西南宁那南段公司运营期间出于保障公路正常运营、公路政策调整等的需要，有可能面临资本化支出增多等情况导致项目公司运营成本增加，对运营现金流产生不利影响。

本可供分配金额测算报告由本基金的基金管理人易方达基金管理有限公司于 2026 年 3 月 17 日批准报出。基金的基金管理人易方达基金确认，截止本可供分配金额测算报告批准报出日止，编制本可供分配金额测算报告所依据的各项假设依然适当。

易方达基金管理有限公司

2026 年 3 月 17 日

统一社会信用代码

911101020854927874

营业执照

(副 本)(5-1)

扫描市场主体身份码了解更多登记、备案、许可、监管信息，体验更多应用服务。

名　　称　容诚会计师事务所（特殊普通合伙）

类　　型　特殊普通合伙企业

执行事务合伙人　刘维、肖厚发

经营范围　一般项目：税务服务；企业管理咨询；软件开发；信息系统运行维护服务；计算机软硬件及辅助设备零售。（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动）许可项目：注册会计师业务；代理记账。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动，具体经营项目以相关部门批准文件或许可证件为准）（不得从事国家和本市产业政策禁止和限制类项目的经营活动。）

出　资　额　8700.5万元

成立日期　2013年12月10日

主要经营场所　北京市西城区阜成门外大街22号1幢10层1001-1至1001-26

登记机关

2026年　01月　08日

国家企业信用信息公示系统网址：http://www.gsxt.gov.cn

市场主体应当于每年1月1日至6月30日通过国家企业信息公示系统报送公示年度报告。

国家市场监督管理总局监制

会计师事务所

执业证书

名　　称：容诚会计师事务所（特殊普通合伙）

首席合伙人：刘维

主任会计师：

经营场所：北京市西城区阜成门外大街22号1幢1001-1至1001-26

组织形式：特殊普通合伙

执业证书编号：11010032

批准执业文号：京财会许可[2013]0067号

批准执业日期：2013年10月25日

证书序号：0022698

说　明

1、《会计师事务所执业证书》是证明持有人经财政部门依法审批，准予执行注册会计师法定业务的凭证。

2、《会计师事务所执业证书》记载事项发生变动的，应当向财政部门申请换发。

3、《会计师事务所执业证书》不得伪造、涂改、出租、出借、转让。

4、会计师事务所终止或执业许可注销的，应当向财政部门交回《会计师事务所执业证书》。

容诚会计师事务所（特殊普通合伙）
业务报告附件专用

发证机关：北京市财政局

2025年 3 月 24 日

中华人民共和国财政部制



姓　　名 Full name　葛兴成

性　　别 Sex　男

出生日期 Date of birth　1979-07-03

工作单位 Working unit　致同会计师事务所（特殊普通合伙）广西分所

身份证号码 Identity card No.　450103197907031076

容诚会计师事务所(特殊普通合伙)
业务报告附件专用

证书编号：No. of Certificate　450100080304

批准注册协会：Authorized Institute of CPAs　广西壮族自治区注册会计师协会

发证日期：Date of Issuance　始发 2009 年 04 月 21 日 d
换发 2017 年 05 月 19 日 d

年度检验登记
Annual Renewal Registration

本证书经检验合格，继续有效一年。
This certificate is valid for another year after this renewal.

2019 年 12 月 16 日

2019 年 5 月 5 日

7

注册会计师工作单位变更事项登记
Registration of the Change of Working Unit by a CPA

同意调出
Agree the holder to be transferred from

致同会计师事务所
事务所 CPAs

转出协会盖章
Stamp of the transfer-out Institute of CPAs

2019 年 11 月 7 日

同意调入
Agree the holder to be transferred to

容诚会计师事务所
事务所 CPAs

转入协会盖章
Stamp of the transfer-in Institute of CPAs

2019 年 11 月 7 日

12



姓　名 Full name　艾丽丝

性　别 Sex　女

出生日期 Date of birth　1989-11-08

工作单位 Working unit　容诚会计师事务所（特殊普通合伙）广西分所

身份证号码 Identity card No.　450104198911080525

容诚会计师事务所（特殊普通合伙）
业务报告附件专用

THE CHINESE INSTITUTE OF CERTIFIED PUBLIC ACCOUNTANTS

中国注册会计师协会

容诚会计师事务所（特殊普通合伙）1101020362093

年度检验登记
Annual Renewal Registration

本证书经检验合格，继续有效一年。
This certificate is valid for another year after this renewal.

2021年12月16日

2020年8月17日

证书编号：110101560277
No. of Certificate

批准注册协会：广西壮族自治区注册会计师协会
Authorized Institute of CPAs

发证日期：始发 2015年12月31日
Date of Issuance　换发 2019 09 25



姓　名 Full name　黄秋萍

性　别 Sex　女

出生日期 Date of birth　1988-11-06

工作单位 Working unit　致同会计师事务所（特殊普通合伙）广西分所

身份证号码 Identity card No.　450721198811061481

容诚会计师事务所(特殊普通合伙)
业务报告附件专用

证书编号：No. of Certificate　110101560329

批准注册协会：Authorized Institute of CPAs　广西壮族自治区注册会计师协会

发证日期：Date of Issuance　2016 年 05 月 17 日

年度检验登记
Annual Renewal Registration

本证书经检验合格，继续有效一年。
This certificate is valid for another year after this renewal.

2021年12月16日

2020 年 8 月 17 日

8

注册会计师工作单位变更事项登记
Registration of the Change of Working Unit by a CPA

同意调出
Agree the holder to be transferred from

致同会计师 事务所 CPAs

转出协会盖章
Stamp of the transfer-out Institute of CPAs

2019 年 8 月 23 日

同意调入
Agree the holder to be transferred to

容诚会计师 事务所 CPAs

转入协会盖章
Stamp of the transfer-in Institute of CPAs

2019 年 8 月 23 日

12

附件五：尽职调查报告

易方达广西北投高速公路
封闭式基础设施证券投资基金
及
易方达广西北投高速公路1期
资产支持专项计划
尽职调查报告

基金管理人：易方达基金管理有限公司

资产支持证券管理人：易方达资产管理有限公司

二〇二六年【三】月

声明

易方达基金管理有限公司作为“易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金”的基金管理人，易方达资产管理有限公司作为“易方达广西北投高速公路1期资产支持专项计划”的计划管理人，已按照《公开募集基础设施证券投资基金指引（试行）》《公开募集不动产投资信托基金（REITs）尽职调查工作指引（试行）》等法律法规的要求，根据项目公司、原始权益人、外部管理机构、托管人及对交易有重大影响的其他交易相关方提供和管理人收集的资料，对不动产项目相关事项进行了审慎尽职调查，有充分理由确信《易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金及易方达广西北投高速公路1期资产支持专项计划尽职调查报告》内容不会违反上述法规要求出现虚假记载、误导性陈述及重大遗漏，并对报告的真实性、准确性和完整性承担相应责任。

易方达基金管理有限公司

易方达资产管理有限公司

2026年2月6日

目 录

第一章 尽职调查情况描述 8
一、尽职调查基准日 8
二、尽职调查内容 8
三、尽职调查程序 10
第二章 不动产基金整体架构 12
一、不动产基金整体架构 12
二、交易实施步骤 12
第三章 不动产项目 14
一、项目公司基本情况 14
二、不动产资产情况 143
三、不动产资产现金流情况 206
第四章 业务参与人 223
一、资产支持证券管理人：易方达资产管理有限公司 223
二、原始权益人：广西北部湾投资集团有限公司 226
三、外部管理机构：广西新恒通高速公路有限公司 280
四、基金托管人：交通银行股份有限公司 302
五、资产支持证券托管人：交通银行股份有限公司广西壮族自治区分行 305
六、其他参与机构 308
七、关于本专项计划申报是否涉及行贿的情况 310
第五章 尽职调查结论性意见 312

一、项目公司.....312
二、不动产资产.....312
三、不动产资产现金流情况.....312
四、原始权益人.....313
五、外部管理机构.....313
六、基金托管人及资产支持证券托管人.....314
七、管理人对聘请第三方机构资质核查.....314
八、其他业务参与机构之间关联关系、潜在利益冲突的核查说明....314

释义

1、 基金/本基金/不动产基金：指易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金

2、 专项计划/本专项计划/资产支持专项计划：指易方达广西北投高速公路1期资产支持专项计划

3、 尽职调查基准日/尽调基准日：指2025年12月31日

4、 基金管理人/易方达基金：指易方达基金管理有限公司

5、 资产支持证券管理人/计划管理人/易方达资管：指易方达资产管理有限公司

6、 管理人：指基金管理人与计划管理人的合称

7、 基金托管人：指交通银行股份有限公司（以下简称“交通银行”）

8、 资产支持证券托管人/计划托管人：指交通银行股份有限公司广西壮族自治区分行（以下简称“交通银行广西区分行”）

9、 托管人：指基金托管人与资产支持证券托管人的合称

10、原始权益人：指本基金持有的不动产项目的原所有人，就本基金成立时拟初始投资的不动产项目，“原始权益人”即指“广西北部湾投资集团有限公司”。如本基金后续购入、出售不动产项目，则原始权益人的范围相应调整

11、北投集团：指广西北部湾投资集团有限公司

12、项目公司/南南公司：指直接拥有不动产资产合法、完整产权或经营权利的法人实体，就本基金初始投资的项目公司而言，指广西北投南南高速公路有限公司

13、收费公路权益：就本基金初始投资的不动产项目而言，指兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（以下简称“兰海高速广西南宁那南段”）的权益（包含高速公路收费权和所对应的广告经营权）以及基于高速公路权益而持有的附属公路设施，但不包括服务区的服务设施经营权

14、 不动产项目/不动产资产/标的公路：本基金所投资的符合《公开募集基础设施证券投资基金指引（试行）》和中国证监会其他规定的资产。本基金成立时，指兰海高速广西南宁那南段，即通过易方达广西北投高速

公路1期资产支持专项计划、项目公司取得的不动产项目权益

15、项目公司股权转让协议/《项目公司股权转让协议》：指资产支持证券管理人（代表专项计划）与原始权益人就项目公司股权转让事宜签署的股权转让协议以及对该协议的任何有效修改或补充

16、项目公司股东借款合同/《项目公司股东借款合同》/《项目公司借款合同》：指资产支持证券管理人（代表专项计划）与项目公司就资产支持证券管理人（代表专项计划）向项目公司提供借款事宜签署的借款合同以及对该合同的任何有效修改或补充

17、运营管理协议/《运营管理协议》：指基金管理人、资产支持证券管理人、项目公司与外部管理机构及其他相关方（如有）就委托外部管理机构对不动产项目进行运营管理事宜签署的不动产项目运营管理协议及其任何有效修改或补充

18、 项目公司监管协议/《项目公司监管协议》：系指基金管理人（代表不动产基金）、专项计划管理人（代表专项计划）、项目公司监管银行与项目公司签署的项目公司监管协议及其任何有效修改或补充

19、参与机构：指提供专业服务的评估机构、会计师事务所、律师事务所、财务顾问及外部管理机构等专业机构

20、运营管理机构/外部管理机构/新恒通公司：指广西新恒通高速公路有限公司，接受基金管理人和资产支持证券管理人委托对不动产项目进行运营管理的主体

21、评估机构：就本基金拟以初始募集资金投资的不动产项目而言，指中联资产评估集团有限公司，即为本项目提供不动产项目评估服务的评估机构

22、会计师事务所：就本基金拟以初始募集资金投资的不动产项目而言，指容诚会计师事务所（特殊普通合伙），即申报阶段审计项目公司财务报告以及审阅可供分配金额测算报告的会计师事务所

23、法律顾问：就本基金拟以初始募集资金投资的不动产项目而言，指北京市中伦律师事务所，即为本基金和项目提供法律服务的律师事务所

24、交通量预测机构：就本基金拟以初始募集资金投资的不动产项目而言，指招商局重庆交通科研设计院有限公司，即为本项目提供交通量预测服

务的机构

25、财务顾问：就本基金拟以初始募集资金投资的不动产项目而言，指招商证券股份有限公司，即对不动产项目进行尽职调查和/或办理不动产基金份额发售的路演推介、询价、定价、配售等相关业务活动的证券公司

26、交通运输部：指中华人民共和国交通运输部

27、国家发改委：指中华人民共和国国家发展和改革委员会

28、自治区发改委：指广西壮族自治区发展和改革委员会

29、自治区交通厅：指广西壮族自治区交通运输厅

30、自治区财政厅：指广西壮族自治区财政厅

31、自治区国资委：指广西壮族自治区人民政府国有资产监督管理委员会

32、自治区自然资源厅：指广西壮族自治区自然资源厅

33、元：指人民币元

34、《公司法》：指《中华人民共和国公司法》

第一章　尽职调查情况描述

一、尽职调查基准日

本次尽职调查的基准日为2025年12月31日，本尽职调查报告依据管理人截至尽职调查基准日对项目公司、原始权益人、外部管理机构、托管人等业务相关方所了解到的信息而出具。

二、尽职调查内容

本次尽职调查系根据《公开募集基础设施证券投资基金指引（试行）》《公开募集不动产投资信托基金（REITs）尽职调查工作指引（试行）》《证券公司及基金管理公司子公司资产证券化业务管理规定》《证券公司及基金管理公司子公司资产证券化业务信息披露指引》《上海证券交易所公开募集不动产投资信托基金（REITs）规则适用指引第1号——审核关注事项（试行）》等相关规定，针对项目公司、不动产资产、原始权益人、外部管理机构、托管人等业务相关方的情况进行调查。尽职调查通过查阅业务相关方提供的资料，并结合实地调查、市场公开信息收集分析、访谈、信息分析、印证和讨论等方式开展。

基金管理人调查人员：韩蕴哲、李俊毅、周显庆、马东铭、金标

资产支持证券管理人调查人员：唐专鑫、刘钦翔、方上鹏

主要调查内容如下：

（一）项目公司

调查内容：

1、项目公司的设立情况；

2、项目公司的股东出资情况；

3、项目公司的重大重组情况；

4、项目公司的组织架构情况；

5、项目公司的独立性情况；

6、项目公司的经营合法合规性以及商业信用情况；

7、项目公司的行业情况及竞争状况；

8、项目公司的经营模式；

9、项目公司运营核心数据指标及其变化；

10、项目公司的同业竞争及关联交易；

11、项目公司的财务会计情况；

12、项目公司的期后事项。

（二）不动产资产

调查内容：

1、不动产资产的价值及权属情况；

2、不动产资产依法依规取得固定资产投资管理相关手续情况；

3、不动产资产转让的合法性；

4、不动产资产经营权、保险及维修改造；

5、不动产资产行业、宏观、运营分析；

6、不动产资产的运营情况。

（三）不动产资产现金流情况

调查内容：

1、现金流真实性；

2、现金流稳定性、分散度；

3、现金流预测情况；

4、不动产资产重要现金流提供方。

（四）原始权益人

调查内容：

1、原始权益人的基本情况；

2、原始权益人享有的不动产项目经营权情况；

3、原始权益人业务管理制度及内部控制制度情况；

4、原始权益人的近三年审计报告及一期财务报告、主要财务指标分析；

5、原始权益人对不动产项目的转让已获得外部有权机构审批情况；

6、资信水平及商业信用情况。

（五）外部管理机构

调查内容：

1、外部管理机构的基本情况；

2、不动产项目运营管理资质和经验；

3、不动产项目运营相关流程制度；

4、内部组织架构情况、内部控制的监督和评价制度的有效性；

5、人员基本情况；

6、外部管理机构近三年审计报告及一期财务报告、主要财务指标分析；

7、利益冲突防范措施；

8、资信情况。

（六）基金托管人

调查内容：

1、基金托管人的基本情况；

2、基金托管人的条件和资质；

3、基金托管人的发展概况；

4、基金托管人经营情况及资信水平；

5、不动产基金托管业务专业人员配备及主要人员情况；

6、基金托管人托管业务流程、管理制度及风险控制措施。

（七）资产支持证券托管人

1、资产支持证券托管人的基本情况；

2、资产支持证券托管人的条件和资质；

3、资产支持证券托管人经营情况及资信水平；

4、资产支持证券托管人托管业务流程、管理制度及风险控制措施。

三、尽职调查程序

针对不同调查对象，本次尽职调查程序分为现场尽职调查与线上尽职调查：

（一）项目公司

1、查阅项目公司的营业执照、公司章程、主要工商设立及变更资料、审计报告等上述调查内容涉及的文件资料；

2、搜索政府相关部门网站及其他网站。

（二）不动产资产

1、查阅项目公司提供的不动产资产相关文件，收集不动产资产详细资料；

2、访谈原始权益人核心员工，对上述调查内容进行深入了解与核实；

3、实地调查查看不动产资产情况；

4、搜索政府相关部门网站及其他网站，对前三种调查程序进行补充。

（三）不动产资产现金流情况

1、查阅项目公司提供的不动产资产历史现金流情况，收集不动产资产详细资料；

2、访谈原始权益人主要领导及核心员工，对上述调查内容进行深入了解与核实；

3、实地调查查看不动产资产情况；

4、搜索政府相关部门网站及其他网站，对前三种调查程序进行补充。

（四）原始权益人

1、查阅原始权益人的营业执照、公司章程、主要工商设立及变更资料、审计报告、信用报告等上述调查内容涉及的文件资料；

2、访谈原始权益人的主要领导及核心员工，对上述调查内容进行深入了解与核实；

3、搜索政府相关部门网站及其他网站，对前两种调查程序进行补充。

（五）外部管理机构

1、查阅外部管理机构的营业执照、公司章程、主要工商设立及变更资料、审计报告、信用报告等上述调查内容涉及的文件资料；

2、访谈外部管理机构的主要领导及核心员工，对上述调查内容进行深入了解与核实；

3、搜索政府相关部门网站及其他网站，对前两种调查程序进行补充。

（六）基金托管人

1、查阅基金托管人营业执照、托管业务资质、业务管理制度等上述调查内容涉及的文件资料；

2、搜索政府相关部门网站及其他网站，对前种调查程序进行补充。

（七）资产支持证券托管人

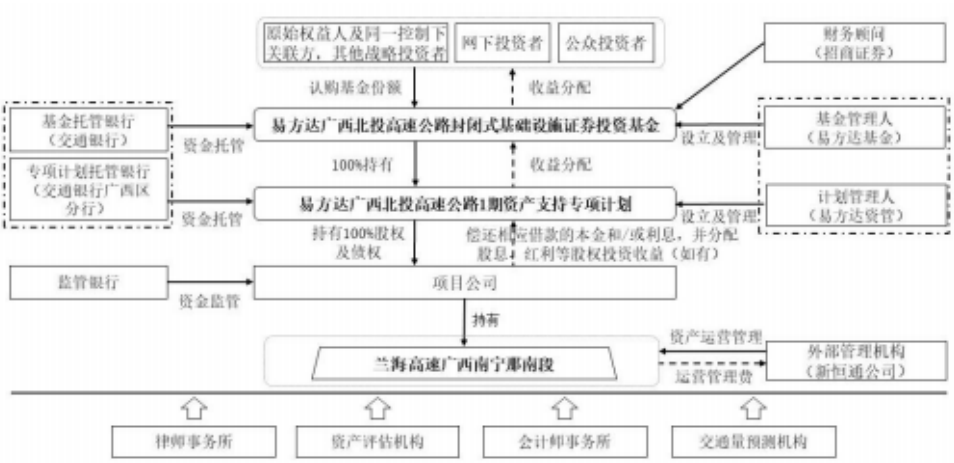
1、查阅资产支持证券托管人营业执照、托管业务资质、业务管理制度等上述调查内容涉及的文件资料；

2、搜索政府相关部门网站及其他网站，对前种调查程序进行补充。

第二章　不动产基金整体架构

一、不动产基金整体架构

图2-1　不动产基金整体架构



本不动产基金的基金管理人为易方达基金，资产支持证券管理人为易方达资管，基金托管人为交通银行，资产支持证券托管人为交通银行广西区分行。管理人将聘请新恒通公司作为外部管理机构，为不动产项目提供运营管理服务。上述不动产基金的整体架构符合《公开募集基础设施证券投资基金指引（试行）》的规定。

二、交易实施步骤

本次交易过程如下：

1、基金及专项计划设立后，计划管理人（代表专项计划）按照《项目公司股权转让协议》的相关约定，受让北投集团持有的项目公司100%的股权，并根据计划管理人（代表专项计划）与项目公司签署的《项目公司股东借款合同》，计划管理人（代表专项计划）向项目公司发放借款，项目公司偿还于2025年5月8日与北投集团签署的《内部借款协议》项下的存量借款；

2、基金及专项计划存续期间，项目公司根据与计划管理人（代表专项计划）签署的相关《项目公司股东借款合同》的约定，向专项计划偿还相应借款的本金和/或利息，并分配股息、红利等股权投资收益（如有）；

3、基金及专项计划存续期间，管理人和外部管理机构将根据《运营管理协议》的约定负责不动产项目的各项运营管理事宜；

4、根据项目公司与管理人及监管银行签署的《监管协议》的约定，项目公司所有的现金流入和流出（包括但不限于运营收入、股东增资及借款、贷款、合

格投资收益）需通过监管账户进行；

5、专项计划收到项目公司偿还的借款本息和分配的股息、红利等收益并扣除专项计划层面的税、费及调整项后，计划管理人应向资产支持证券持有人（即不动产基金）分配资产支持证券当期收益。不动产基金在扣除基金层面的税、费及调整项后向基金份额持有人分配收益。

第三章　不动产项目

一、项目公司基本情况

（一）基本情况

项目公司作为持有不动产项目经营收益权和完全所有权的载体。截至尽调基准日，项目公司依法存续并独立运作，项目公司基本信息详见下表：

表3-1　项目公司基本信息

公司名称	广西北投南南高速公路有限公司
法定代表人	尚永毅
统一社会信用代码	91450000MADTU9BT2B
成立日期	2024-07-30
注册资本	27,000 万元
营业期限	2024-07-30 至 无固定期限
注册地址	南宁市青秀区云景路 39 号南宁农工商产业大厦七层 703 号办公
经营范围	许可项目：公路管理与养护；建设工程施工（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动，具体经营项目以相关部门批准文件或许可证件为准）

经核查工商底档，项目公司设立程序、工商注册登记合法、真实。

（二）历史沿革

项目公司为北投集团新设的、100%持股的用于承接不动产项目的公司，于 2024 年 7 月 30 日于南宁市设立。

2024 年 12 月 20 日，北投集团通过资本公积转增注册资本，将注册资本由人民币 100 万元增加至 57,000 万元，北投集团仍持股 100%。

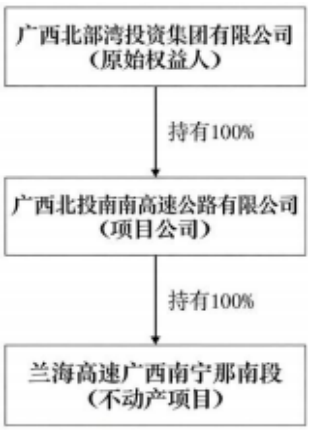
2025 年 6 月 25 日，项目公司注册资本减少至人民币 27,000 万元，北投集团仍持股 100%。

截至尽调基准日，北投集团已完成实缴。

（三）股东出资情况

截至尽调基准日，项目公司的股权结构图如下：

图3-1　项目公司股权情况



项目公司的全资股东为北投集团，实际控制人为自治区国资委。

结合项目公司历史沿革，经管理人核查工商底档、北投集团关于设立南南公司的股东决定、注册资本出资凭证、北投集团与南南公司签署的《关于沿海高速公路改扩建一期工程项目之标的公路权益及相关资产、负债、人员转移合同》及其补充协议、北投集团关于南南公司资本公积金转增注册资本的股东决定文件、北投集团关于南南公司注册资本减少的股东决定文件等，项目公司股东人数、住所、出资比例等符合法律、法规及其他有关规定；项目公司合法拥有不动产资产的权属，不动产资产权属不存在纠纷或潜在纠纷。

根据项目公司提供的工商资料、管理人在国家企业信用信息公示系统查询的信息以及项目公司提供的说明函，截至尽调基准日，项目公司控股股东及实际控制人所持有的项目公司股权不存在被质押或争议的情况。

（四）重大重组情况

根据交易安排，截至尽调基准日，北投集团已将兰海高速广西南宁那南段公路权益及相关不动产资产、负债、业务和人员划转至项目公司。其中，不动产资产包括标的公路权益（指标的公路收费权、标的公路广告经营权）以及基于标的公路权益而持有的附属公路设施。2025 年 3 月 20 日，不动产资产对应的 193 份不动产权证已完成变更登记，并办理至项目公司名下，项目公司已合法持有不动产资产。

就资产重组事宜：

2024 年 9 月 26 日，北投集团作出了《广西北部湾投资集团有限公司董事会 2024 年第 17 次会议关于兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）申请基础设施不动产信托基金的决议》，决议同意将兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）

所对应公路权益及其附属公路设施等相关资产（含土地使用权，不含服务区）负债及人员等无偿划转至广西北投南南高速公路有限公司。

2024 年 12 月 10 日，北投集团与南南公司签署《关于沿海高速公路改扩建一期工程项目之标的公路权益及相关资产、负债、人员转移合同》，约定北投集团将标的公路对应的标的公路权益（指标的公路收费权、标的公路广告经营权）及相关资产（包括标的公路权益以及基于标的公路权益而持有的附属公路设施）、负债、业务和人员划转至南南公司，划转过程不产生对价支付。2025 年 1 月，不动产项目清分收款账户已变更为项目公司账户，开具增值税发票的主体已变更为项目公司。2025 年 2 月 25 日北投集团与南南公司签署《关于沿海高速公路改扩建一期工程项目标的公路权益及相关资产、负债、人员转移合同之补充协议》，约定自原合同约定的划转基准日（2024 年 9 月 30 日，不含该日）至 2024 年 12 月 31 日（含该日）的过渡期安排。2025 年 3 月 20 日，不动产资产对应的 193 份不动产权证已完成变更登记，并办理至项目公司名下。自 2025 年 1 月 1 日起，项目公司按企业会计准则对项目收支进行单独的会计核算。

截至尽调基准日，上述资产重组已完成。基金管理人及计划管理人认为，不动产基金成立后，运营管理机构将按照《运营管理协议》为不动产基金提供运营管理服务，重组完成后的项目公司核心人员、财务、运营能够满足不动产基金正常运作需要。

根据北投集团及项目公司出具的相关证明并经核查，项目公司的主要资产为不动产资产的经营权，除前述所述资产重组外，项目公司自设立以来至尽调基准日，未发生合并、分立、其他增资、减资、不动产项目收购或出售的情况。

（五）组织架构调查

1、组织架构

项目公司不设董事会，设一名董事，代表公司执行公司事务，由股东任命。董事任期3年，任期届满，可连选连任。公司设经理1人，由董事决定聘任或者解聘。经理对董事负责，根据公司章程的规定或者董事的授权行使职权。

图3-2　项目公司组织架构



2、治理机构及内部控制

（1）公司治理机构基本情况

根据《广西北投南南高速公路有限公司章程》约定，项目公司不设立股东会，北投集团为项目公司唯一股东。项目公司不设董事会，设一名董事，代表公司执行公司事务，由股东任命。项目公司不设立监事。股东是公司的权力机构，依法行使《广西北投南南高速公路有限公司章程》规定的职权。董事对股东负责，依法行使《广西北投南南高速公路有限公司章程》规定的职权，经理对董事负责，根据公司章程的规定或者董事的授权行使职权。

（2）公司治理机构职权

1）公司股东职权

（a）选举和更换董事，决定有关董事的报酬事项；

（b）审议批准董事的报告；

（c）审议批准公司的利润分配方案和弥补亏损方案；

（d）对公司增加或者减少注册资本作出决定；

（e）对发行公司债券作出决定；

（f）对公司合并、分立、解散、清算或者变更公司形式作出决定；

（g）修改公司章程；

（h）法律法规和公司章程规定的其他职权。

2）公司董事职权

（a）向股东报告工作；

（b）执行股东的决定；

（c）决定公司的经营计划和投资方案；

（d）制订公司的利润分配方案和弥补亏损方案；

（e）制订公司增加或者减少注册资本以及发行公司债券的方案

（f）制订公司合并、分立、解散或者变更公司形式的方案；

（g）决定公司内部管理机构的设置；

（h）决定聘任或者解聘公司经理及其报酬事项，并根据经理的提名决定聘任或者解聘公司副经理、财务负责人及其报酬事项；

（i）制定公司的基本管理制度；

（j）股东授予的其他职权；

董事行使职权时，不得违反法律、法规和公司章程的规定。

3）公司经理职权

经理对董事负责，根据公司章程的规定或者董事的授权行使职权。

截至尽调基准日，项目公司董事和经理均为尚永毅。

项目公司设置了各项管理制度，制度内容涉及工程管理、收费管理、路产管理、财务管理、行政管理、机电管理、人事管理和安全管理等方面，覆盖南南公司风险控制点及业务流程，基本满足管理需要，符合相关法律法规要求。

经核查，《广西北投南南高速公路有限公司章程》符合《公司法》等法律法规及中国证监会的有关规定；根据《广西北投南南高速公路有限公司章程》规定的有权机构授权情况符合规定，项目公司组织机构健全、清晰。

（六）已签署正在履行期内及拟签署的相关重要合同

2025年2月25日，项目公司与广西北部湾恒信资产经营有限公司签署《兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）广告经营权租赁合同》，租赁期限自2024年10月1日至2029年9月30日止，合同金额为150万元。

2025年6月20日，项目公司与新恒通公司签署《兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）委托管理协议》，委托广西新恒通高速公路有限公司对兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）对应桩号为K1990+532.14-K2039+256.137，总里程为48.724公里的高速公路及连接线授权乙方（新恒通公司）进行管理，委托管理费按每年报北投集团审批并通过的运营管养费用确定。

2025年12月18日，项目公司与广西新恒通高速公路有限公司那南高速公路运营管理中心、广西交科集团有限公司签署《南宁南至南间段少人值守收费站工程建设项目合同》，合同约定广西交科集团为南宁南站、那马站、大塘站建设自助

设备7套，配套改造对讲系统、增设多站共管云值守服务等，施工期自2025年12月19日至2025年12月29日，质保期自2025年12月29日至2027年12月28日止。合同金额227.35万元。

2025年12月31日，项目公司与北投集团签署《内部借款展期合同》，借款金额为1,203,712,500元，还款期为2030年12月31日，借款利率为5%。

（七）主营业务情况

项目公司仅持有和运营不动产项目，其所属行业及竞争状况可详见本章节“（十二）行业情况及竞争状况”。

（八）财务状况

项目公司成立于2024年7月30日，主要负责运营兰海高速广西南宁那南段项目，其财务状况可详见本章“（十五）财务会计情况”。

（九）独立性情况

1、资产独立性及合法性

项目公司拥有经交通行政主管部门合法授权并同意转让的运营标的公路收取车辆通行费的权利，本项目为经营权类项目，具体分析如下：

2024年7月29日,《广西壮族自治区人民政府关于兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）收费标准及收费期限的批复》（桂政函〔2024〕121号，以下简称“桂政函〔2024〕121号文”）明确“原则同意兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）收费期限核定为25年。该项目于2019年起变更为经营性高速公路，并由广西北部湾投资集团有限公司承担运营、养护与管理责任。根据《收费公路管理条例》和《广西壮族自治区交通运输厅 广西壮族自治区发展和改革委员会 广西壮族自治区财政厅关于顺延全区收费公路收费期限的通知》（桂交财务发[2020]58号）等规定，该项目收费期限从2018年6月1日起至2043年8月18日止。车辆通行费收费标准按有关规定，由你们组织审核并公布执行。”

自治区交通厅、自治区国资委与北投集团于2023年12月27日签署《兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（南宁至南间段）收费公路授权经营协议》（以下简称“《授权经营协议》”），并于2024年11月29日签署《兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（南宁至南间段）收费公路授权经营协议补充协议》（以下简称“《授权经营协议补充协议》”），进一步明

确了北投集团根据自治区政府出具的桂政函〔2024〕121号文享有标的公路的收费权和附属设施经营权。

2024年12月10日，北投集团已与项目公司签署《关于沿海高速公路改扩建一期工程项目之标的公路权益及相关资产、负债、人员转移合同》，约定以2024年9月30日为基准日，北投集团无偿划转兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）权益（指标的公路收费权、标的公路广告经营权）及相关资产（包括标的公路权益以及基于标的公路权益而持有的附属公路设施）、负债、业务和人员至项目公司，在完成前述资产重组后，项目公司主要资产为标的公路收费权、标的公路广告经营权和基于标的公路权益而持有的附属公路设施，资产的权属完全由项目公司独立享有，不存在与原始权益人及其关联方控制和占有的情况。

2025年1月，不动产项目清分收款账户已变更为项目公司账户，开具增值税发票的主体已变更为项目公司。自2025年1月1日起，项目公司按企业会计准则对项目收支进行单独的会计核算。2025年2月25日，北投集团与项目公司签署《关于沿海高速公路改扩建一期工程项目标的公路权益及相关资产、负债、人员转移合同之补充协议》，约定自原合同约定的划转基准日（2024年9月30日，不含该日）至2024年12月31日（含该日）的过渡期安排。2025年3月20日，不动产项目对应的193份不动产权证已完成变更登记，并办理至项目公司名下。

综上，项目公司合法享有不动产项目的经营权，包括标的公路收费权、标的公路广告经营权和基于标的公路权益而持有的附属公路设施，经营权年限自2018年6月1日至2043年8月18日止。该经营权不存在重大经济、法律纠纷或潜在纠纷。

截至尽调基准日，项目公司未拥有商标权、专利权、版权。

经核查项目公司的其他应收款、其他应付款、预收及预付账款等相关会计科目，截至尽调基准日，项目公司不存在资产被原始权益人及其关联方控制或占用的情况。

截至尽调基准日，项目公司不存在对外担保。

2、财务独立性

经核查项目公司治理机构、内部控制及《广西北投南南高速公路有限公司财务管理办法》，项目公司设立了财务人员团队，已建立独立的会计核算体系并且制定了财务会计制度。

项目公司建立了独立的会计核算体系，能够独立作出财务决策。项目公司在交通银行南宁桂雅支行开立了独立银行账户（基本户），银行账号为451899991013002106665，不存在与控股股东、实际控制人及其控制的其他企业共享银行账户的情况。

3、税务独立性情况

根据管理人核查及项目公司提供的《广西北投南南高速公路有限公司独立纳税情况说明》，项目公司具有独立税号，税号为91450000MADTU9BT2B，独立纳税。项目公司需执行的税种及税率情况如下：

表3-2　项目公司执行的税种及税率情况

序号	税种	计税依据	税率
1	增值税	通行费收入、租赁收入	3%、9%
2	城市维护建设税	应交流转税额	7%
3	教育费附加	应交流转税额	3%
4	地方教育附加	应交流转税额	2%
5	企业所得税	应纳税所得额	15%

根据管理人核查项目公司税收缴纳情况及项目公司提供的《广西北投南南高速公路有限公司独立及按期纳税情况说明》，项目公司享受西部大开发税收优惠政策，减按15%的税率征收企业所得税，不存在重大税收违法情形，不存在欠缴税费的情况。

（十）商业信用情况

截至尽调基准日，项目公司无外部主体信用评级。

截至尽调基准日，经查询国家企业信用信息公示系统网站、信用中国网站、中国执行信息公开网、中华人民共和国应急管理部网站、中华人民共和国生态环境部网站、国家市场监督管理总局、国家发展和改革委员会网站和财政部网站、国家税务总局网站、中华人民共和国住房和城乡建设部网站、中华人民共和国自然资源部网站、国家金融监督管理总局网站、中国证券监督管理委员会网站、中国人民银行网站，南南公司在投资建设、生产运营、金融监管、工商、税务领域不存在重大违法违规记录，亦未被列为失信被执行人，未受到过行政处罚。

截至尽调基准日，项目公司遵守税收法律法规的规定，依法按时申报并纳税，没有受到税收行政处罚。项目公司无涉诉、仲裁情况，股权未受限。

项目公司已出具承诺函，确认“近3年在投资建设、生产运营、市场监管、税

务等方面无重大违法违规记录，未发生重大安全生产事故。”

截至尽调基准日，项目公司尚无银行授信。经查阅中国人民银行征信中心于2026年1月4日出具的《企业信用报告》,项目公司不存在未结清的不良贷款信息。项目公司不存在未按期偿还大额债务、未履行承诺或受过证券交易所公开谴责的情况。

综上，管理人认为，项目公司经营具备合法合规性，不存在税收、运营相关的处罚情况，商业信用良好。

（十一）项目公司股权转让行为的合法性

1、资产转让行为所需取得的相关授权与批准程序

根据《公司法》《广西壮族自治区企业国有资产交易共同监督实施办法》《广西北部湾投资集团有限公司章程》《广西北投南南高速公路有限公司公司章程》的规定，项目公司100%的股权转让相关事宜，已取得北投集团董事会的批准。

2024年9月26日，北投集团董事会2024年第17次会议通过《关于兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）申请基础设施不动产信托基金的决议》，同意以兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）申报基础设施领域不动产投资信托基金。

该次董事会决议中，明确提到以下事项：

“以2024年9月30日为基准日将兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）所对应公路权益及其附属公路设施等相关资产（含土地使用权，不含服务区）、负债及人员等无偿划转至广西北投南南高速公路有限公司（以下简称“南南公司”）。

集团公司作为发起人和原始权益人，以南南公司所持有的兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）申报基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）（以下简称公募REITs）。同意南南公司开展必要的增资、减资及债务重组等工作及签订相关协议。

将集团公司持有南南公司100%的股权以非公开协议转让的方式转让给公募REITs基金项下的相关载体，并签署相关协议。股权转让价格需结合国家发改委和交易所审核的股权评估备案值、公募REITs竞价结果最终确定。南南公司100%股权非公开协议转让事宜在报自治区国资委审批后实施。”

2、与国有资产监督管理部门沟通和处理情况及是否涉及分拆上市的情况

根据《企业国有资产交易监督管理办法》(国务院国有资产监督管理委员会、财政部令第32号）第10条、第11条、第12条、第13条、《企业国有资产评估管理暂行办法》(国务院国有资产监督管理委员会令第12号）第4条的规定，北投集团应当：(1）做好项目公司100%股权转让的可行性研究和方案论证；(2）委托会计师事务所对项目公司进行审计；(3）委托具有相应资质的评估机构对其持有的项目公司的100%股权进行资产评估，并根据广西壮族自治区人民政府国有资产监督管理委员会的要求对资产评估结果进行备案；(4）原则上通过产权交易机构公开进行项目公司100%股权的转让。

根据国务院国资委《关于企业国有资产交易流转有关事项的通知》(国资发产权规〔2022〕39号）第3条、《国务院办公厅关于进一步盘活存量资产扩大有效投资的意见》(国办发〔2022〕19号）第2条第（四）款的规定，“国有企业发行基础设施REITs涉及国有产权非公开协议转让的，按规定报同级国有资产监督管理机构批准。”因此，本项目涉及的国有产权（即项目公司100%股权）非公开协议转让，应当报同级国资监管机构(即广西壮族自治区人民政府国有资产监督管理委员会）批准。

对此，广西壮族自治区人民政府国有资产监督管理委员会于2025年12月10日出具《自治区国资委关于广西北投南南高速公路有限公司100%股权非公开协议转让有关事项的批复》(桂国资复〔2025〕96号)，同意“北投集团通过发行基础设施REITs盘活存量资产，并采取非公开协议方式将你公司所持有的广西北投南南高速公路有限公司100%股权转让给易方达资产管理有限公司（资产支持专项计划)”。

根据中国证监会《上市公司分拆规则（试行)》(中国证券监督管理委员会公告〔2022〕5号）的规定，上市公司分拆，是指上市公司将部分业务或资产，以其直接或间接控制的子公司的形式，在境内证券市场首次公开发行股票上市或实现重组上市的行为。本项目不涉及前述分拆上市情形。

综上，在国家和地方有关法规制度及政策文件以及标的不动产项目所涉投资管理手续、土地取得手续、项目合同协议等各种相关规定或协议中，对标的不动产项目的土地使用权、股权、经营收益权、建筑物及构筑物等转让或相关资产处置，设定的所有相关限制条件、特殊规定、约定，标的不动产项目均已符合相关要求或具备了解除条件：(1）对于北投集团将标的公路所对应的入池土地使用权

划转给项目公司，已取得南宁市人民政府和南宁市自然资源局的同意。(2) 除上述限制条件（或特殊规定、约定）外，从法律法规、政策规定、投资管理等角度，相关转让或资产处置事项已没有其他任何限制条件或特殊规定、约定。

3、与转让划拨地相关的批准程序

根据《城市房地产管理法》第40条[1]的规定以及根据标的公路入池土地使用权对应的《国有建设用地划拨决定书》（编号：南自然（审）划字20220037号），转让划拨建设用地土地使用权应向市、县自然资源行政主管部门提出申请，报有批准权的人民政府批准。因此，标的公路所涉入池土地使用权的转让应向南宁市人民政府和南宁市自然资源局申请批准。

根据《国务院办公厅关于完善建设用地使用权转让、出租、抵押二级市场的指导意见》第2条第6款[2]和《划拨用地目录》的相关规定，考虑到公路交通设施用地在《划拨用地目录》之内，因此，结合法律顾问意见，管理人认为，标的公路所涉划拨土地使用权划转至项目公司后仍符合《划拨用地目录》，在取得相关批准后，标的公路所涉入池土地使用权可采用保留划拨的方式进行转让。

南宁市自然资源局已出具《南宁市自然资源局关于广西北部湾投资集团有限公司恳请支持申报基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）试点有关意见的复函》（南自然资函〔2024〕3321号），确认“兰海高速-广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目涉及我市的用地范围以划拨方式取得土地使用权，用途为公路用地，按100%股权转让方式发行基础设施REITs（即土地发生转让）后，土地用途仍符合《划拨用地目录》。经报市人民政府批准同意后，可按保留划拨性质方式依法进行转让。因此，我局对该项目以100%股权转让方式发行基础设施REITs无异议”。

南宁市人民政府已出具《南宁市人民政府关于同意以保留划拨方式将广西北

[1] 《城市房地产管理法》第 40 条：以划拨方式取得土地使用权的，转让房地产时，应当按照国务院规定，报有批准权的人民政府审批。有批准权的人民政府准予转让的，应当由受让方办理土地使用权出让手续，并依照国家有关规定缴纳土地使用权出让金。

[2] 《国务院办公厅关于完善建设用地使用权转让、出租、抵押二级市场的指导意见》第 2 条第 6 款：明晰不同权能建设用地使用权转让的必要条件。以划拨方式取得的建设用地使用权转让，需经依法批准，土地用途符合《划拨用地目录》的，可不补缴土地出让价款，按转移登记办理；不符合《划拨用地目录》的，在符合规划的前提下，由受让方依法依规补缴土地出让价款。以出让方式取得的建设用地使用权转让，在符合法律法规规定和出让合同约定的前提下，应充分保障交易自由；原出让合同对转让条件另有约定的，从其约定。以作价出资或入股方式取得的建设用地使用权转让，参照以出让方式取得的建设用地使用权转让有关规定，不再报经原批准建设用地使用权作价出资或入股的机关批准；转让后，可保留为作价出资或入股方式，或直接变更为出让方式。

部湾投资集团有限公司194宗公路[3]用地转移登记至广西北投南南高速公路有限公司名下的函》（南府函〔2024〕150号），同意北投集团将标的公路所对应的全部入池土地使用权保留划拨性质转移登记至项目公司名下，批准用途及使用权性质保持不变。

4、关于融资担保合同项下的转让限制及解除情况

根据北投集团的书面确认，并经管理人及法律顾问适当核查，截至尽调基准日，北投集团相关融资担保合同项下不涉及对标的不动产项目的抵押或质押担保等转让限制。

5、不动产资产转让安排的合法有效性

计划管理人（代表专项计划）拟与北投集团签署关于项目公司的股权转让协议，受让项目公司100%的股权。根据《项目公司股权转让协议》的约定，计划管理人（代表专项计划）向北投集团购买并取得北投集团向其出售和转让的标的股权，计划管理人（代表专项计划）将通过该协议约定的交割安排取得项目公司的100%股权。

上述交易完成后，专项计划通过项目公司取得不动产资产经营收益权和完全所有权。

北投集团已出具承诺函，承诺“本公司向不动产基金和资产支持专项计划转让项目公司股权，不涉及地方政府性债务管理的规定，不涉及新增地方政府隐性债务。”

6、转让对价公允性

根据计划管理人（代表本专项计划）拟与北投集团签署的《项目公司股权转

[3] 说明：根据南府函〔2024〕150号所附《北投集团194宗公路用地明细表》，函件所述194宗公路用地范围（合计3,767,778.53平方米）已包括了标的公路（含公路、收费站及配套管理用房等）的所有用地范围（合计3,636,912.06平方米，对应不动产权证共计193本）以及标的公路服务区的所有用地范围（合计130,866.47平方米，对应不动产权证共计3本）[注：因标的公路服务区及其对应土地使用权未纳入本项目入池资产范围，北投集团对194宗公路用地中的其中一宗包含服务区的用地办理了分宗。2024年12月5日，北投集团取得南宁市人民政府《关于给予广西北部湾投资集团有限公司办理450108000000GB00046宗地调整土地使用条件用地手续的批复》，同意北投集团将194宗公路用地中的位于良庆区的450108000000GB00046宗地（服务区用地）进行土地分宗，分宗后原宗地分为三个新地块，标的公路及服务区所对应的原194宗公路用地也相应调整为了196宗公路用地，并办理了196本不动产权证]。因标的公路服务区及其对应土地使用权未纳入本项目入池资产范围，为满足1014号文关于“项目应权属清晰、资产范围明确”的要求，北投集团已将入池标的公路（含公路、收费站及配套管理用房等）及其对应土地使用权（对应不动产权证共计193本）划转至项目公司。为避免歧义，入池标的公路所对应的土地使用权（对应不动产权证共计193本）已全部得到南宁市人民政府关于同意北投集团保留划拨性质转移登记至项目公司的同意。

让协议》，专项计划应向北投集团支付股权转让价款，具体股权转让价款金额及支付安排以《项目公司股权转让协议》为准。

基金招募说明书等文件披露了相关资产评估情况，基金募集规模决定了股权转让价款金额。根据《公开募集基础设施证券投资基金指引（试行）》，不动产基金份额认购价格应当通过向网下投资者询价的方式确定，不动产基金募集规模为不动产基金份额认购价格与不动产基金份额总数的乘积。结合法律顾问意见，管理人认为，基金募集规模可体现公开市场投资者基于资产评估报告对不动产项目的认可程度，根据基金募集规模计算项目公司股权转让对价的价格形成机制具备公允性。

综上，在相关法律法规、政策文件、投资管理手续、土地取得手续、项目合同协议等各种规定或协议约定中，对不动产资产所属项目公司股权、土地使用权、建筑物及构筑物等转让或相关处置设定的所有限制条件已符合相关要求或具备解除条件，不动产资产转让行为真实、合法、有效、完整，且转让对价具备公允性。

（十二）行业情况及竞争状况

1、行业监管体系及主要法律法规政策

（1）行业管理体制

全国人民代表大会及其常委会负责制定国家交通法律，国务院负责制定交通法规并审批全国道路交通发展规划。现有行业法律、法规主要有《中华人民共和国公路法》（以下简称“《公路法》”）和《收费公路管理条例》。

交通运输部作为国务院职能机构，负责统筹全国道路运输管理工作，并依照相关法律、法规负责制定国家有关公路行业的规章和政策，并对收费公路和桥梁的技术标准做出规定。

省级人民政府主管各地区公路、水路等交通行业，并审查批准该地区收费公路及桥梁的收费标准和收费公路上收费站的设立。

各省、自治区、直辖市设立交通厅、交通委员会等交通行政主管部门，在省级人民政府和交通运输部领导及指导下统筹本地区公路管理工作、制定公路发展规划和具体实施方针，同时负责全国及省级公路的发展、建设、养护和管理。

收费公路及桥梁的收费标准的制定及调整由交通厅会同同级价格主管部门审核后，报本级人民政府审查批准。公路管理机构对收费公路行使行业管理和路

政执法职能。

（2）行业主要政策

高速公路行业主要政策汇总如下：

表3-3　高速公路行业主要政策汇总

颁布日期	相关政策
2025/5/22	《交通运输部关于印发2025年立法工作计划的通知》
2025/4/30	《全国高速公路服务区服务质量等级评定办法》
2024/7/6	《国家发展改革委关于全面推动基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）项目常态化发行的通知》
2024/5/9	《交通运输部关于印发2024年立法工作计划的通知》
2024/3/28	《基础设施和公用事业特许经营管理办法》
2023/11/3	《关于规范实施政府和社会资本合作新机制的指导意见》
2023/9/9	《关于推进公路数字化转型加快智慧公路建设发展的意见》
2023/3/29	《加快建设交通强国五年行动计划（2023－2027年）》
2022/7/4	《国家公路网规划》
2021/11/1	《公路“十四五”发展规划》
2021/12/9	《“十四五”现代综合交通运输体系发展规划》
2020/4/28	《交通运输部关于恢复收费公路收费的公告》
2020/2/15	《交通运输部关于新冠肺炎疫情防控期间免收收费公路车辆通行费的通知》
2019/7/16	《交通运输部、国家发展改革委、财政部关于切实做好货车通行费计费方式调整有关工作的通知》
2019/5/16	《深化收费公路制度改革取消高速公路省界收费站实施方案》
2018/12/20	《收费公路管理条例（修订草案）》
2017/11/4	《中华人民共和国公路法（2017年修订）》
2015/7/21	《收费公路管理条例（修订征求意见稿）》
2012/7/24	《关于批转交通运输部等部门重大节假日免收小型客车通行费实施方案的通知》
2009/2/17	《关于转发发展改革委、交通运输部、财政部逐步有序取消政府还贷二级公路收费实施方案的通知》
2008/8/20	《收费公路权益转让办法》
2004/9/13	《收费公路管理条例》

2、行业发展情况和未来发展前景

1、行业发展情况

（1）发展历史及现状

交通运输作为国民经济发展的基础设施行业，对于国民经济的发展起到支撑性作用，公路运输是交通运输的重要组成部分，在全社会客运量和货运量上占据

重要地位。从供给方面来看，目前，我国大力推动基础设施建设，深化交通运输改革，交通运输行业发展迅速，公路里程长度保持平稳增长。2015-2024年，国内高速公路里程呈现持续增长态势，截至2024年末，我国高速公路里程达到19.07万公里。

表3-4　2015-2024 年我国高速公路里程发展情况

单位：万公里

年份	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
里程	19.07	18.36	17.73	16.91	16.10	14.96	14.26	13.64	13.10	12.35

数据来源：交通运输部，易方达整理

因高速公路具有显著的外部性，能拉动区域经济发展，有明显的逆周期调节特征，我国适度超前建设高速公路。2020-2024年，全国公路固定资产投资额达24,312亿元、25,995亿元、28,527亿元、28,240亿元和25,774亿元，其中高速公路固定资产投资额达13,479亿元、15,151亿元、16,262亿元、15,955亿元和14,015亿元，高速公路实现较为快速的发展。

表3-5　全国公路固定资产投资总额

单位：亿元

年份	2024	2023	2022	2021	2020
总额	25,774	28,240	28,527	25,995	24,312

数据来源：交通运输部，易方达整理

表3-6　全国高速公路固定资产投资总额

单位：亿元

年份	2024	2023	2022	2021	2020
总额	14,015	15,955	16,262	15,151	13,479

数据来源：交通运输部，易方达整理

（2）市场环境与供求关系

公路运输作为地区间最直接、最有效的运输方式，是我国综合运输体系的重要组成部分，在全国客货运输中占据重要地位。

根据交通运输部发布的《2024年全国交通运输行业发展统计公报》统计数据，2024年末，全国公路里程549.04万公里，比上年末增加5.35万公里。全国四级及以上等级公路里程534.47万公里，比上年末增加7.46万公里，占公路里程比重为97.3%、提高0.4个百分点。其中，二级及以上等级公路里程77.75万公里、增加1.53万公里，占公路里程比重为14.2%、提高0.1个百分点；高速公路里程19.07万公里、

增加0.70万公里，国家高速公路里程12.41万公里、增加0.18万公里。

未来，我国高速公路里程将继续保持增长态势，但建设强度可能逐步下降。根据《国家公路网规划（2022年7月）》，国家公路网规划总规模约46.1万公里，由国家高速公路网和普通国道网组成，其中国家高速公路约16.2万公里（含远景展望线约0.8万公里），普通国道约29.9万公里。

（3）市场容量

虽然我国高速公路近年来发展迅速，高速公路主干线已初具规模。中国高速公路建设初期以连接主要城市为主，逐步转向大规模跨省贯通。随着我国经济发展进入新常态，国民经济不断增长，社会运行对高速公路的配套服务需求不断增加，以及国家一系列推动基础设施建设、完善交通运输行业发展政策的实施后，交通服务市场逐渐形成，未来我国高速公路仍然具有较大的发展空间。

（4）市场细分

我国高速公路行业区域性较强，一般由各省份的国资委下属的交通集团负责经营管理，一般各省份的国资交通集团负责省内绝大部分主要高速公路的建设和管理运营。

（5）市场化程度

随着高速公路收费标准动态评估调整机制的逐步建立和市场化改革的逐步深入，高速公路行业市场化程度将进一步提高。

2018年12月，交通运输部发布《收费公路管理条例（修订草案）》，明确车辆通行费收费标准确定因素，建立差异化收费、收费标准动态评估调整机制。一是明确债务规模、利率水平、投资规模、合理回报、养护运营管理成本、物价水平、偿债期限、经营期限、交通流量等作为政府收费公路和经营性公路收费标准的确定因素。二是明确高速公路养护管理收费标准应根据实际养护管理成本、当地物价水平以及交通流量等因素重新核定确定。三是明确收费公路可以实行差异化收费，各省份应建立收费标准动态评估调整机制。

2023年11月，国务院办公厅转发国家发展改革委、财政部《关于规范实施政府和社会资本合作新机制的指导意见》（国办函〔2023〕115号），标志着我国政府和社会资本合作（PPP）工作进入全新阶段。国家发改委联合六部门发布《基础设施和公用事业特许经营管理办法》并于2024年5月1日起正式施行，明确了基础设施和公用事业特许经营属性及模式、管理职责及分工等，并在适用对象范围、

经营期限及运营模式等方面做出调整，进一步强调公开竞争、激发民间投资活力、加强风险防范。

（6）准入壁垒

1）政策壁垒

高速公路属于社会公共基础设施，其规划决策、立项审批等各个环节都需要政府部门严格审批。此外，虽然我国法律上并未进行明确限制高速公路的投资主体，但由于我国高速公路基本属于国家级或省级规划，一般由政府相关部门等主导进行公开招标，对投标人的资产状况、资信能力、纳税情况等均设定了较高标准，并最终选择综合实力强的主体担任。因此，行业准入具有一定政策性壁垒。

2）资金壁垒

高速公路是重资产行业，单公里造价高，其建设所需资金规模大，回报周期长。2014年-2022年，我国高速公路建设投资额逐年上涨，2022年达到16,262亿元；2023-2024年受地方政府债务因素以及特许经营项目政策调整影响，投资额稍有下降，2024年为14,015亿元，投资规模仍处于高位。因此，高速公路行业存在较高的资金壁垒。

表3-7　全国高速公路当年建设完成投资

单位：亿元

年份	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014
总额	14,015	15,955	16,262	15,151	13,479	11,504	9,972	9,258	8,235	7,950	7,818

数据来源：交通运输部，易方达整理

3）运营管理壁垒

高速公路路产的投资运营对管理团队的政策解读能力、市场掌握能力、投融资能力以及经营养护能力有较高的要求。行业公司需要经过长期的业务探索，才能确保高效率、低成本的平稳运营，降低管理成本并优化社会资源。因此，高速公路行业存在较高的运营管理壁垒。

（7）市场竞争格局

从竞争格局看，我国收费公路企业大致分为省级集团企业、市级交通建设运营主体和拥有少量/单一路产的企业。目前，我国大多数省份均组建了自身的省级收费公路投资运营主体，并集中了本省内大部分收费公路路产，具有通车里程长、资产规模大、业务多元化的特点，其实际控制人一般为省国资委或省交通厅。市级收费公路主体主要负责本市内收费公路的建设运营维护，具有较强的区域专

营优势，控制人一般为市国资委或市交通运输局。

从替代运输方式看，公路在我国交通运输体系一直占有重要地位，但近几年来公路运输的地位变化明显，主要表现为客运量占比下降、货运量占比上升，主要系民航、高铁网络的发展重心放在满足客运需求，导致公路客运量分流大于货运量分流。

从收并购来看，近年来新建成的优质路产较少，行业整体处于存量竞争的格局。随着区域内竞争格局进一步稳定，行业内收并购事项将进一步减少，同时，博弈竞争的模式或将逐步向合作竞争转变。

（8）行业利润水平和未来变动情况

根据各上市公司业务概况，中国高速公路行业上市公司业务布局呈现地域性，主要系中国地理环境差异、区域间经济发展不平衡以及省际规划步调不一等因素造成。高速公路行业主要上市公司近三年利润水平具体情况如下：

表3-8　高速公路行业主要上市公司及近三年利润情况

序号	代码	名称	营业收入（亿元）			归母净利润（亿元）			毛利率（%）		
			2024年	2023年	2022年	2024年	2023年	2022年	2024年	2023年	2022年
1	000429.SZ	粤高速A	45.70	48.79	41.69	15.62	16.34	12.77	64.31	64.32	61.95
2	000548.SZ	湖南投资	6.31	12.50	4.15	0.81	1.49	0.35	41.25	31.05	40.25
3	000755.SZ	山西高速	16.09	17.12	16.14	4.66	4.59	4.38	54.97	53.25	53.02
4	000828.SZ	东莞控股	16.92	46.88	41.04	9.55	6.67	8.29	65.47	25.01	23.27
5	000900.SZ	现代投资	76.28	79.10	158.74	3.41	5.43	4.33	23.97	25.98	11.85
6	001965.SZ	招商公路	127.11	97.31	82.97	53.22	67.67	48.61	34.09	36.96	35.06
7	600012.SH	皖通高速	70.92	66.31	52.06	16.69	16.60	14.45	34.50	39.55	43.24
8	600020.SH	中原高速	69.69	57.03	74.11	8.80	8.28	1.40	33.00	41.76	20.48
9	600033.SH	福建高速	30.26	30.50	26.72	7.81	9.02	8.40	56.55	55.89	56.96
10	600035.SH	楚天高速	43.87	31.96	29.17	7.68	9.42	7.23	32.20	46.05	51.31

11	600106.SH	重庆路桥	1.13	1.17	1.21	1.57	2.11	2.03	84.42	86.60	92.44
12	600269.SH	赣粤高速	59.85	74.92	67.58	12.79	11.77	6.96	39.29	31.97	32.05
13	600350.SH	山东高速	284.94	265.46	184.86	31.96	32.97	28.55	26.06	30.38	34.67
14	600368.SH	五洲交通	18.23	16.33	16.87	6.98	6.61	5.82	49.40	60.06	51.63
15	600377.SH	宁沪高速	231.98	151.92	132.56	49.47	44.13	37.24	26.28	36.94	33.30
16	600548.SH	深高速	92.46	92.95	93.73	11.45	23.27	20.14	31.60	36.00	32.21
17	601107.SH	四川成渝	103.62	116.52	99.08	14.59	11.87	7.62	31.86	25.15	18.12
18	601188.SH	龙江交通	8.47	6.52	4.35	1.52	1.37	1.23	26.80	33.52	29.25
19	601518.SH	吉林高速	14.84	14.47	14.59	5.39	5.46	3.94	52.70	56.63	45.81

数据来源：Wind、易方达整理

高速公路行业的收入及利润主要来源于通行高速公路车辆的通行费，其收费标准根据《收费公路管理条例》严格执行。因此行业利润水平的变动主要受政策变动影响。车辆通行费的收费标准，往往根据公路的技术等级、投资总额、当地物价指数、偿还贷款或者有偿集资款的期限和收回投资的期限以及交通量等因素计算确定，行业利润水平的变动幅度较小。

2、行业发展前景

（1）发展规划

2019年9月，中共中央、国务院印发《交通强国建设纲要》指出未来发展目标，到2035年，基本建成交通强国，基本形成“全国123出行交通圈”（都市区1小时通勤、城市群2小时通达、全国主要城市3小时覆盖）和“全球123快货物流圈”（国内1天送达、周边国家2天送达、全球主要城市3天送达）。

2021年2月，中共中央、国务院印发《国家综合立体交通网规划纲要》，指出加快建设高效率国家综合立体交通网主骨架，国家综合立体交通网主骨架由国家综合立体交通网中最为关键的线网构成，是我国区域间、城市群间、省际间以及连通国际运输的主动脉，是支撑国土空间开发保护的主轴线，也是各种运输方式资源配置效率最高、运输强度最大的骨干网络。依据国家区域发展战略和国土空间开发保护格局，结合未来交通运输发展和空间分布特点，将重点区域按照交通

运输需求量级划分为3类。京津冀、长三角、粤港澳大湾区和成渝地区双城经济圈4个地区作为极，长江中游、山东半岛、海峡西岸、中原地区、哈长、辽中南、北部湾和关中平原8个地区作为组群，呼包鄂榆、黔中、滇中、山西中部、天山北坡、兰西、宁夏沿黄、拉萨和喀什9个地区作为组团。按照极、组群、组团之间交通联系强度，打造由主轴、走廊、通道组成的国家综合立体交通网主骨架。国家综合立体交通网主骨架实体线网里程29万公里左右，其中国家高速铁路5.6万公里、普速铁路7.1万公里；国家高速公路6.1万公里、普通国道7.2万公里；国家高等级航道2.5万公里。

2021年10月，交通运输部印发《数字交通“十四五”发展规划》，我国将构建交通新型融合基础设施网络，打造智慧公路，深化高速公路电子不停车收费系统（ETC）应用，建设监测、调度、管控、应急、服务一体的智慧路网平台。推动公路建设施工及养护智能化。推进公路智慧服务区建设。

2021年12月，国务院印发《“十四五”现代综合交通运输体系发展规划》，对“十四五”时期构建现代综合交通运输体系工作做出顶层设计和系统部署。“十四五”现代综合交通运输体系的发展目标是：综合交通运输基本实现一体化融合发展，智能化、绿色化取得实质性突破，综合能力、服务品质、运行效率和整体效益显著提升，交通运输发展向世界一流水平迈进。其中，对于公路交通行业，要完善公路网结构功能，提升国家高速公路网络质量，实施国家高速公路主线繁忙拥挤路段扩容改造，加快推进并行线、联络线以及待贯通路段建设；要加强基础设施养护，发展和规范公路养护市场，逐步增加向社会购买养护服务；到2025年，我国综合交通运输基本实现一体化融合发展，其中，全国高速公路建成里程将达19万公里。

2022年7月，国家发展改革委、交通运输部联合印发《国家公路网规划》，明确国家公路网规划总规模约46.1万公里，由国家高速公路网和普通国道网组成，其中国家高速公路约16.2万公里（含远景展望线约0.8万公里），普通国道约29.9万公里。国家高速公路网由7条首都放射线、11条北南纵线、18条东西横线，以及6条地区环线、12条都市圈环线、30条城市绕城环线、31条并行线、163条联络线组成。

2023年3月，交通运输部、国家铁路局等五部门联合印发《加快建设交通强国五年行动计划（2023—2027年）》（简称《行动计划》）。行动计划指出要通过

现代化综合交通基础设施建设行动、运输服务质量提升行动等53项行动，打造“四个一流”，构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输体系，实现交通运输质的有效提升和量的合理增长，奋力加快建设交通强国。

2023年9月，交通运输部印发《关于推进公路数字化转型加快智慧公路建设发展的意见》。意见指出到2027年，公路数字化转型取得明显进展。构建公路设计、施工、养护、运营等“一套模型、一套数据”，基本实现全生命周期数字化。基本建成“部省站三级监测调度”体系，公路运行效能、服务水平和保通保畅能力全面提升，打造公路出行服务新模式，提升公众满意度。到2035年，全面实现公路数字化转型，建成安全、便捷、高效、绿色、经济的实体公路和数字孪生公路两个体系。

2024年3月，国家发展改革委、交通运输部等多部门公布《基础设施和公用事业特许经营管理办法》。该办法：1）明确特许经营期限原则上不超过40年，投资规模大、回报周期长的特许经营项目可以根据实际情况适当延长，法律法规另有规定的除外；2）允许通过资产证券化（ABS）、REITs等方式盘活存量资产。

（2）对行业发展前景的有利因素

1）国民经济持续发展

我国经济蓬勃发展、国内生产总值稳步提升的发展格局，为高速公路行业的发展提供了坚实的经济基础。据国家统计局数据显示，根据初步核算，2025年国内生产总值（GDP）达1,401,879亿元，同比增长5.0%。

2）国家政策大力持续支持

高速公路属于公用事业，是国家经济政策及产业政策重点扶植的基础产业之一。在“五纵五横十联”综合运输大通道的基本贯通及“7918”国家高速公路网规划基本建成的大背景下，我国高速公路网络不断延伸，行业发展增速显著。2021年3月，国务院出台《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》，文件要求“加快国家高速公路待贯通路段、普通国道低等级路段等，建设西部陆海新通道、出疆入藏等综合运输大通道建设。”2010年至2024年，我国高速公路里程由7.41万公里增加至19.07万公里，年均复合增长率达6.99%；截至2024年末，高速公路里程占全国公路总里程比重由1.85%增加至3.47%。

3）汽车保有量快速增长

高速公路运输量与汽车保有量有着非常高的正相关性。随着居民生活水平的不断提高，居民汽车消费也随之增长，从而为高速公路行业的发展提供了持续的增长动力。根据中国国家统计局的统计，截至2024年底，全国民用汽车保有量达到35,268.00万辆，较2023年增加1,650.00万辆。虽然我国汽车保有量增速有所放缓（2008年至2018年年增速均在10%以上），但是年均增长率仍然处于较高水平，特别是中部、西部地区和农村市场有着较大的发展空间，高速公路快捷、舒适的通行特点促使高速公路行业获得进一步发展契机。

4）路网效应逐步体现

高速公路具有较强的网络化特征，当网络布局合理，高速公路将形成显著的运输效益优势。《“十四五”现代综合交通运输体系发展规划》明确指出完善公路网结构功能。提升国家高速公路网络质量，实施京沪、京港澳、京昆、长深、沪昆、连霍、包茂、福银、泉南、广昆等国家高速公路主线繁忙拥挤路段扩容改造，加快推进并行线、联络线以及待贯通路段建设。合理引导地方高速公路有序发展。同时，随着我国高速公路网络的逐步建成，我国高速公路网络效应将不断得到增强，车流量将不断受益于路网贯通效应而呈现快速增长态势，“网络效应”将是未来我国高速公路车流量高速增长的重要推动力，也是高速公路行业快速增长的重要驱动因素。

（3）对行业发展前景的不利因素

1）政策变化的风险

国家政策的支持是高速公路行业持续、快速发展的重要因素，国家政策的变化，直接影响到公司的主要业务收入和经营目标的实现。根据《收费公路管理条例》，我国经营性公路的收费期限，最长不得超过30年，《收费公路管理条例（修订）》尚未正式印发。因此，在现有公路收费期限届满前，高速公路公司只有通过新建及收购等形式不断取得新的具有较好经济效益的高速公路和桥梁的收费经营权，才能化解这种政策风险，实现资金和项目的滚动发展。

同时，高速公路行业具有一定的公益属性，其收费受到较强的政策因素影响，例如2010年交通运输部发布《关于进一步完善鲜活农产品运输绿色通道政策的紧急通知》，全国所有收费公路全部纳入鲜活农产品运输“绿色通道”网络范围，对整车合法装载运输鲜活农产品车辆免收车辆通行费；2012年交通运输部发布《关于切实做好重大节假日免收小型客车通行费有关工作的通知》，每年重大节假日

在收费公路上行驶的7座及以下小型客车将免费通行;2020年交通运输部发布《关于新冠肺炎疫情防控期间免收收费公路车辆通行费的通知》，在受外部形势影响的特殊期间免收全国收费公路车辆通行费等。该类政策均会对公路的通行费收入造成一定的影响。

2）其他交通运输方式的竞争

客运层面，随着航空、铁路、水路等综合运输系统的不断完善，尤其是城际轨道交通、高铁的建成，对高速公路形成了较大的挑战。从经济替代品的角度来看，作为同样具有满足社会交通运输需求功能的行业，高速公路将有可能因客户选择其他运输方式而导致客源流失。高铁路网的发展、速度的提高以及民航客运行业的稳步发展为乘客提供了较好的出行体验，也分流了部分公路行业的运输量。

图3-3　中国主要交通方式旅客周转量

单位：亿人公里



数据来源：交通运输部，易方达整理

货运层面，受“公转铁”政策的影响，高速公路的需求端受到其他运输渠道挤压的情况日益明显。2018年6月，国务院常务会议提出要调整运输结构，提高运输效率，降低实体经济物流成本，要更好发挥铁路在大宗物资运输、长距离运输中的骨干作用。同年9月，国务院办公厅印发《推进运输结构调整三年行动计划（2018-2020年）》，以大宗货物运输“公转铁、公转水”为主攻方向，不断完善综合运输网络，切实提高运输组织水平，减少公路运输量，增加铁路运输量。

图3-4　中国主要交通方式货物周转量

单位：亿吨公里



数据来源：交通运输部，易方达整理

3）建设培育期长

高速公路行业作为资本密集型行业，具有建设周期长、初始投资规模大、要求的配套设施多、回收周期长等特点，且其资产的流动性较差、培育期长并多处于亏损状态。投入资金渠道主要来源于财政投资和银行贷款。同时，高速公路还本付息支出占支出总额比重较大，增加了公路建设的融资成本和债务压力。2021年末，全国收费公路累计建设投资总额121184.4亿元，其中，累计资本金投入39011.2亿元，占比32.2%；累计债务性资金投入82173.2亿元，占比67.8%。2021年末，全国收费公路债务余额79178.5亿元，比上年末增加8517.3亿元，增长12.1%，其中高速公路74853.9亿元，占比达94.5%。

（4）行业中地位、主要企业及其市场份额情况

1）行业地位

北投集团业务遍布广西、云南、四川等二十几个省份的国内市场和越南、孟加拉、厄瓜多尔等国外市场。据其官网显示，北投集团独立或参与投资、设计、施工的投资额在10亿元以上的大型项目近300个。高速公路方面，拥有广西唯一的交通全行业甲级综合设计企业、唯一的甲级综合资信咨询机构，广西全部4家公路工程施工总承包特级资质企业中的3家，承担了广西交通基础设施建设领域70%的勘察设计业务和30%的施工业务，投资建设贺州至巴马等项目44个，总里程3226公里、总投资4429亿元，累计完成投资2825亿元，运管南北高速等2010公里，约占全区高速公路10060公里的20%。

2）行业内主要企业及其市场份额情况

高速公路行业普遍具有较强的地域性及相对高标准的准入门槛，行业内多家上市企业成立及入市时间较早、规模较大、经营优势明显。2024年国内以高速公

路建设及运营业务作为重要收入来源的重点公司如下：

表3-9　以高速公路建设及运营业务作为重要收入来源的重点公司情况

高速企业	营业收入（亿元）	营业利润（亿元）	总路产条数	里程数（公里）
山东高速	284.94	53.13	17	1604
招商公路	127.11	63.82	26	2008
皖通高速	70.92	22.21	10	609
中原高速	69.69	11.99	6	808
深高速	92.46	17.95	9	613
宁沪高速	231.98	63.40	19	1000
赣粤高速	59.85	20.51	8	800
四川成渝	103.62	18.63	9	900
福建高速	30.26	14.52	3	282

数据来源：各企业2024年年报、wind，易方达整理

3、行业的周期性、区域性和季节性等特征

（1）行业周期性

从投资周期来看，高速公路的建设具有明显的逆周期性。在2008年、2012年两轮经济下行周期间，政府大力发展基础设施建设以刺激经济增长。从建设周期来看，高速公路的建设周期和投资周期均较长，高速公路建设周期一般为3-5年，部分项目则长达5-8年。

（2）行业区域性

从高速公路地理区域来看，当前我国华东地区、华南地区、华中地区公路线较密集，西南地区东部、华北地区南部次之，西北地区公路布局最少。这意味着经济发达的地区路网已基本建设完成，未来的新增空间在西部地区。

（3）行业季节性

首先，高速公路的建设与运营易受到季节性强降雨、暴风雨、冰雹等自然天气情况的影响，严重时可能造成一定范围内公路系统的瘫痪。其次，高速公路的养护与维修一般集中在夏季进行，由于施工期间将挤占一定的通行道路，则会对路段通行能力造成一定影响。最后，节假日等旅游旺季期间，一方面大批次、高流量的车辆会对高速公路的运营管理能力造成压力，另一方面部分节假日的免费通行也会影响高速公路的盈利水平。

（4）行业的技术水平及技术特点

高速公路作为不动产项目，持续不断地在技术更新方面实现自我突破。主要

体现在数字化运营提升方面，持续以智慧交通为核心，推进科技创新。交通部在《加快推进新一代国家交通控制网和智慧公路试点》中明确提到“基础设施数字化、路运一体化车路协同、北斗高精度定位综合应用、基于大数据的路网综合管理、互联网+路网综合服务、新一代国家交通控制”。新一代国家交通控制网和智慧公路试点等新政策新举措的推行，推动行业持续向智慧高速发展。

2019年根据党中央、国务院《深化收费公路制度改革取消高速公路省界收费站实施方案》和《加快推进高速公路电子不停车快捷收费应用服务实施方案》的决策部署，全国高速公路按照交通运输部相关要求、标准实施建设了包括车牌图像识别设备、高清摄像机、补光灯等设备的门架系统，结合我国当前汽车ETC安装的深度覆盖，大大提升路网交通的运营效率，降低人工成本，高速公路的智能化水平达到新高度。

4、行业特有经营模式及可比分析

（1）行业特有经营模式

根据《收费公路管理条例》，收费公路分为两类，即政府还贷公路和经营性公路，虽然两类公路都通过提供通行服务从而获取运营收入，但运营模式亦有较大差异。

政府还贷公路指县级以上地方人民政府交通主管部门利用贷款或者向企业、个人有偿集资建设的公路。建设和管理政府还贷公路，应当按照政事分开的原则，依法设立专门的不以营利为目的的法人组织。政府还贷公路的收费期限，按照用收费偿还贷款、偿还有偿集资款的原则确定，最长不得超过15年。国家确定的中西部省、自治区、直辖市的政府还贷公路收费期限，最长不得超过20年。

经营性公路指国内外经济组织投资建设或者依照《公路法》的规定受让政府还贷公路收费权的公路。经营性公路建设项目应当向社会公布，采用招标投标方式选择投资者。经营性公路由依法成立的公路企业法人建设、经营和管理。经营性公路的收费期限，按照收回投资并有合理回报的原则确定，最长不得超过25年。国家确定的中西部省、自治区、直辖市的经营性公路收费期限，最长不得超过30年。

（2）可比项目商业模式和盈利模式分析

根据上市公司发布的2024年年报，公路行业营业收入排名前5位系山东高速、宁沪高速、浙江沪杭甬、招商公路、四川成渝。行业可比企业模式如下：

表3-10 行业可比企业模式

可比企业	商业模式	盈利模式
山东高速（600350.SH）	山东高速主要从事对高等级公路、桥梁、隧道基础设施的投资、管理、养护及批准的收费、清障等业务； 核心业务为经营和管理山东省境内的济青高速公路、G104 国道泰曲段、威海-乳山高速公路、京台高速相关路段、潍莱高速和济南黄河二桥，公司所辖路桥资产主要位于山东省经济较发达地区，另在河南、湖北、四川等地也持有多处公路资产。 根据 2024 年年报披露，公司运营管理的路桥资产总里程 2913 公里，其中公司所辖自有路桥资产里程 1604 公里、受托管理山东高速集团所属的路桥资产里程 1309 公里。	收入和盈利主要来源于路桥运营、铁路运输和投资运营等，公司高速公路产业链上下游投资对公司利润贡献逐渐显现。 2024 年全年实现营业收入 284.94 亿元，其中高速公路通行费收入 96.55 亿元，铁路运输收入 24.97 亿元，销售商品收入 34.46 亿元，机电工程施工收入 30.01 亿元。实现归属于母公司的净利润 31.96 亿元，实现投资收益 14.03 亿元。
宁沪高速（600377.SH）	宁沪高速主要从事江苏省境内收费路桥的投资、建设、经营及管理，并积极探索交通+、以融促产的金融业，以实现集团的可持续发展。 集团拥有包括沪宁高速江苏段、宁常高速、镇溧高速、广靖高速、锡澄高速、锡宜高速、镇丹高速、五峰山大桥、江阴大桥以及苏嘉杭高速等位于江苏省内的收费路桥全部或部分权益。 根据 2024 年年报披露，集团直接参与经营和投资的路桥项目达到 19 个，控制或参股的路桥里程约 1,000 公里，所经营的路段在苏南地区的高速公路网络中占据主导地位。	宁沪高速以路桥主业，辅以服务区管理、租赁业务、高速公路服务区新能源汽车超级体验中心等配套业务，响应国家号召发展新能源业务，结合金融投资作为整体盈利模式。 2024 年全年实现营业收入 231.98 亿元，其中通行费收入约 95.28 亿元，通行费收入占集团总营业收入的约 41.07%；配套业务实现收入约 17.39 亿元；新能源业务实现收入约 7.20 亿元；地产业务实现收入约 1.37 亿元。 2024 年全年实现利润总额 63.17 亿元，归属于上市公司股东的净利润 49.47 亿元。
浙江沪杭甬（0576.HK）	浙江沪杭甬主要从事高等级公路投资、开发、经营以及证券业务。 集团经营的主要资产包括沪杭甬高速公路、上三高速公路、甬金高速公路金华段、杭徽高速公路、徽杭高速公路、舟山跨海大桥、龙丽丽龙高速公路、乍嘉苏高速公路以及黄衢南高速公路等九条高速公路。其中，除徽杭高速公路位于中国安徽省境内，其余八条高速公路均位于中国浙江省境内。	浙江沪杭甬主要从事高速公路投资、经营、维护、收费及配套服务，以及交通工程建设与施工，并涉及远洋和沿海运输、房地产等多元产业。同时，公司统筹承担浙江省高速公路、铁路、重要跨区域轨道交通及综合交通枢纽等交通基础设施的投融资、建设、运营及管理职责。 2024 年实现收入 180.65 亿元，其中高速公路业务收入 106.62 亿元；证券业务收入 61.83 亿元。归属于公司股东的净利润同比增长 5.3%至 55.02 亿元。
招商公路（001965.SZ）	招商公路多年来专注公路运营、深耕公路投资。 旗下控股公路项目包括：京津塘高速、甬	招商公路业务经营范围包括公路交通基础设施投资运营、交通科技、智慧交通及交通生态等，四大板块相互支撑，

	台温高速（温州段）、北仑港高速、九瑞高速、桂兴高速、灵三高速、鄂东大桥、渝黔高速公路（重庆段）、沪渝高速、亳阜高速。 截至 2024 年 12 月底，招商公路管控路产 26 条，总里程 2008 公里。 投资经营的总里程达 14785 公里，覆盖全国 22 个省、自治区和直辖市。	覆盖公路全产业链重要环节。 2024 年,招商公路实现营业收入 127.11 亿元，投资运营板块完成营业收入 96.86 亿元（通行费收入 94.5 亿元）；交通科技板块完成营业收入 21.69 亿元;智能交通板块完成营业收入 4.37 亿元;交通生态板块完成营业收入 4.19 亿元。2024 年净利润实现 53.22 亿元。
四川成渝（601107.SH）	主要业务为投资、建设、经营和管理高速公路基建项目，同时实施与主营业务高度相关的多元化经营。 主要拥有成渝高速、成雅高速、成乐高速、成仁高速、城北出口高速、遂西高速、遂广高速以及在建的天邛高速等位于四川省境内的高速公路全部或大部分权益。 根据 2024 年年报披露,集团辖下高速公路总里程约 900 公里(其中收费总里程约 858 公里，天邛高速里程约 42 公里，目前暂未开始收费），在建成乐扩容高速公路里程约 136.1 公里（含原成乐高速里程 86.4 公里）。	2024 年全年实现营业收入约人民币 103.62 亿元，其中：公路桥梁管理及养护业收入约人民币 47.77 亿元，占营业收入 46.10%；建造服务收入约人民币 27.03 亿元，占营业收入 26.09%；商品销售收入约人民币 24.77 亿元，占营业收入的 23.91%；BT/PPP 项目收入约人民币 1.87 亿元，占营业收入的 1.80%；租赁业务收入约 0.64 亿元，占营业收入 0.62%；其他收入约人民币 1.54 亿元，占营业收入的 1.48%。 归属于上市公司股东的净利润约 14.59 亿元，同比增加 22.91%。

数据来源：各公司年报，易方达整理

（3）主要风险及未来影响

对照可比企业主要商业模式及盈利模式，高速公路企业主要盈利来源均为路桥运营通行费收入，参照可比企业，未来可以在公路运营产业链的上下游拓展相关业务、实现投资，增加全产业链对企业利润的贡献。可能涉及的风险包括市场风险、政策风险和运营风险。

1）市场风险

国家宏观经济和行业周期影响、高速公路项目所在区域的经济不及预期带来的市场调整、未知其他不动产项目带来的市场竞争，都会对未来经营期内不动产项目经营带来不确定性，可能影响项目经营收益。

2）政策风险

高速公路行业企业目前普遍存在收入集中度高、主要来源于高速公路项目的车辆通行费收入的情况，而通行费收费标准由政府相关部门制定，《收费公路管理条例》修订仍在审议中，对于收费年限及收费标准核定原则的变化尚不明确，项目公司未来经营及盈利能力可能受到影响。

3）运营风险

公路建成通车后，为保障道路通行顺畅，项目公司将定期对路桥进行检测和养护，从而保证路况良好和安全畅通，但如果需要维修的范围较大，维修的时间过长，则会影响公路的正常通行，影响交通流量，从而导致车辆通行费收入减少，同时也将增加项目公司相应改造工程的成本支出，从而对经营业绩产生一定影响。

对照行业可比企业，项目公司所采用的以通行费为核心的盈利模式具备高度同质性，其核心竞争力主要体现在区位优势：本项目是国高网兰海高速G75的重要组成部分，同时位于南北钦防城市群发展主轴，车流基础稳固且收费标准无桥隧叠加，在所处区域具备较强竞争力。

5、不动产项目所在地区宏观经济和交通运输概况

根据交通量预测机构出具的《兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（全长48.724公里）交通量预测与收入分析咨询报告》（简称“《交通预测报告》”）及管理人核查，不动产资产所在区域情况如下：

（1）区域发展现状

1）广西壮族自治区

广西壮族自治区，简称“桂”，中华人民共和国省级行政区，首府南宁市，地处中国地势第二台阶中的云贵高原东南边缘，两广丘陵西部；主要分布有山地、丘陵、台地、平原等类型地貌，中部和南部多丘陵平地，呈盆地状，有“广西盆地”之称；行政区域土地面积23.76万平方千米。

截至2024年末，广西壮族自治区全区常住人口5013万人，比上年末减少14万人，其中城镇人口2877万人，占常住人口比重（常住人口城镇化率）为57.39%，比上年末提高0.61个百分点。全年出生人口42.0万人，出生率为8.37‰；死亡人口37.6万人，死亡率为7.49‰；自然增长率为0.88‰。

图3-5　广西壮族自治区行政区划图



图片来源：《交通预测报告》

“十四五”期间，广西重点打造“765”现代产业体系，做优7大传统产业、做大6大新兴产业、做实5大特色产业，推动产品从初级加工向精深加工转变、产业链从缺失向完整转变、产业从低端向中高端转变，推动新旧动能转换、新旧结构转换、新旧模式转换，提升产业链现代化水平，促进产业链上中下游高度协同。2024年，广西壮族自治区生产总值28649.40亿元，按可比价计算，比上年增长4.2%。其中，第一产业增加值4751.54亿元，增长4.3%；第二产业增加值9300.99亿元，增长5.5%；第三产业增加值14596.87亿元，增长3.3%。第一、二、三产业增加值占地区生产总值的比重分别为16.5%、32.5%和51.0%，对经济增长的贡献率分别为17.4%、41.4%和41.2%。按常住人口计算，2024年全年人均地区生产总值57071元，比上年增长4.5%。

表3-11 广西壮族自治区历年国民生产总值

年份	地区生产总值（亿元）	GDP 可比价增长率（%）	人均地区生产总值（元）
2005 年	4,063.20	12.70	8,762
2006 年	4,801.98	13.50	10,240
2007 年	5,885.88	14.90	12,408
2008 年	7,171.58	12.80	14,966

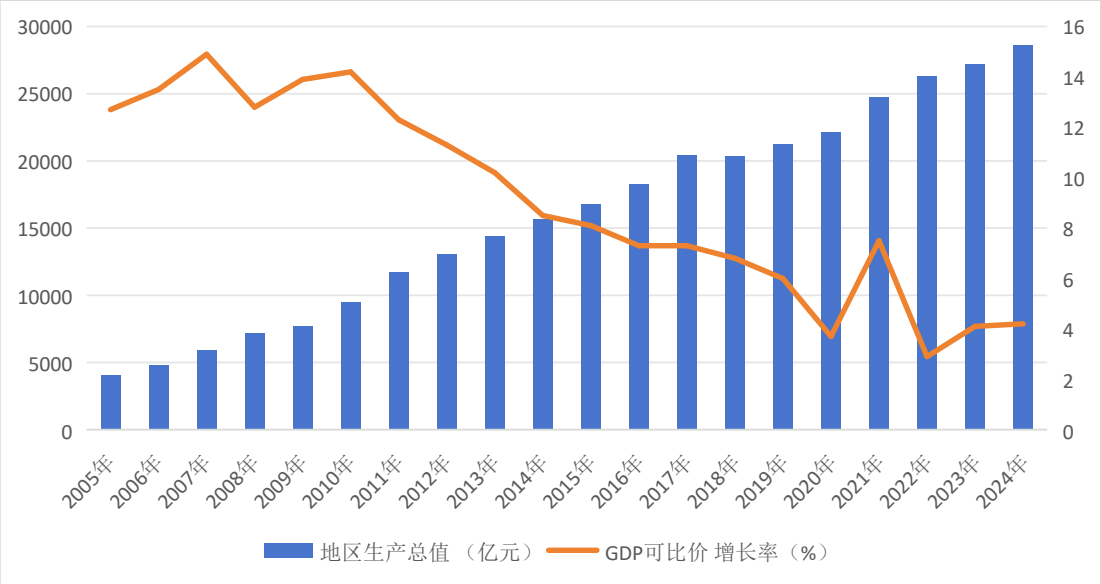
年份	地区生产总值（亿元）	GDP 可比价增长率（%）	人均地区生产总值（元）
2009 年	7,700.36	13.90	15,923
2010 年	9,502.39	14.20	18,070
2011 年	11,714.35	12.30	25,315
2012 年	13,031.04	11.30	27,943
2013 年	14,378.00	10.20	30,588
2014 年	15,672.97	8.50	33,090
2015 年	16,803.12	8.10	35,190
2016 年	18,245.07	7.30	37,876
2017 年	20,396.25	7.30	41,955
2018 年	20,352.51	6.80	41,489
2019 年	21,237.14	6.00	42,964
2020 年	22,156.69	3.70	44,237
2021 年	24,740.86	7.50	49,206
2022 年	26,300.87	2.90	52,164
2023 年	27,202.39	4.10	54,005
2024 年	28,649.40	4.20	57,071

数据来源：广西壮族自治区 2005-2024 年国民经济和社会发展统计公报

注： 1、2005-2024 年数据分别来源于当年的广西壮族自治区国民经济和社会发展统计公报。其中，2010 年和 2020 年人均地区生产总值来源于《广西统计》（由广西壮族自治区统计局打造，采用“国家数据”系统标准建设的，支持数据化科学决策与分析的应用平台）中《广西年度数据-国民经济核算》。

2、2018 年，地区生产总值、各产业增加值、人均地区生产总值绝对数按现价计算，增长速度按不变价格计算。其中，2018 年 GDP 数据按调整后的专业可比口径进行计算。

图3-6　广西壮族自治区历年生产总值及其变化率图



广西是中国唯一临海的少数民族自治区、西部唯一的沿海地区，是中国对外开放、走向东盟、走向世界的重要门户和前沿，是大西南最便捷的出海口。西部陆海新通道、北部湾城市群、珠江—西江经济带等国家战略深入实施，地跨广西、广东、海南三省区，背靠大西南，毗邻粤港澳，面向东南亚，是海上丝绸之路的重要枢纽，在西部大开发战略格局和国家对外开放大局中具有独特地位。

2024年末，民用汽车保有量992.05万辆，比上年末增长5.21%，其中私人汽车保有量921.94万辆，增长5.43%。轿车保有量574.73万辆，增长6.4%，其中私人轿车558.17万辆，增长6.5%。

2024年末，公路总里程18.70万公里，比上年末新增0.34万公里；其中，高速公路里程10060公里，比上年末新增993公里。2024年末铁路营业总里程5866公里，比上年末增加193公里；其中，高速铁路营业里程2406公里。

2024年全年货物运输总量23.71亿吨，比上年增长3.8%。货物运输周转量5854.97亿吨公里，增长4.7%。港口完成货物吞吐量7.11亿吨，比上年增长7.3%，其中外贸货物吞吐量2.10亿吨，增长5.9%。港口集装箱吞吐量1080.04万标准箱，增长12.8%。全年全区旅客运输总量3.33亿人次，比上年增长4.5%。旅客运输周转量670.86亿人公里，增长5.5%。

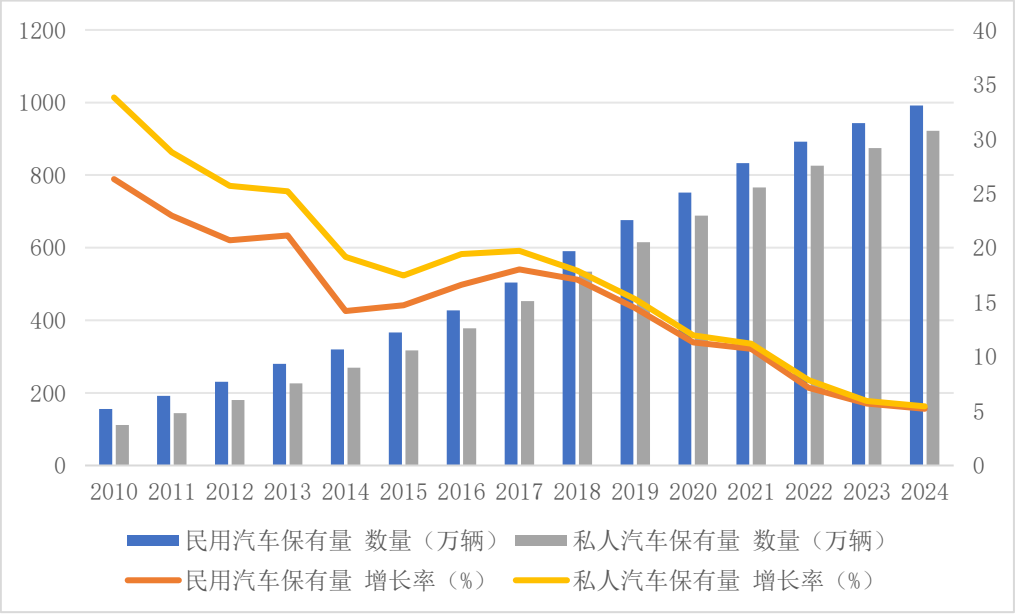
表3-12 广西壮族自治区历年民用汽车保有量（2010-2024）

年份	民用汽车保有量		私人汽车保有量	
	数量（万辆）	增长（%）	数量（万辆）	增长（%）
2010	155.73	26.30	111.71	33.80

年份	民用汽车保有量		私人汽车保有量	
	数量（万辆）	增长（%）	数量（万辆）	增长（%）
2011	191.45	22.94	143.83	28.75
2012	231.03	20.67	180.76	25.68
2013	279.81	21.11	226.29	25.19
2014	319.48	14.18	269.64	19.16
2015	366.52	14.72	316.66	17.44
2016	427.34	16.59	378.12	19.41
2017	504.33	18.02	452.65	19.71
2018	590.40	17.07	533.62	17.89
2019	675.72	14.45	615.13	15.27
2020	752.06	11.30	688.62	11.95
2021	832.76	10.73	765.70	11.19
2022	892.24	7.14	825.61	7.82
2023	942.95	5.68	874.43	5.91
2024	992.05	5.21	921.94	5.43

注：2010-2024 年数据分别来源于当年的广西壮族自治区国民经济和社会发展统计公报。

图3-7　广西壮族自治区历年民用汽车拥有量



2）南宁市社会经济发展状况

南宁市，简称“邕”，古称邕州，别称绿城。广西壮族自治区辖地级市、首府、I型大城市、二线城市、北部湾经济区、珠江—西江经济带和北部湾城市群核心城

市、中国—东盟博览会永久举办地、“一带一路”经济带有机衔接的重要门户城市、西部陆海新通道陆港型国家物流枢纽、南部战区陆军机关驻地。南宁市总面积2.21万平方千米，辖兴宁区、江南区、青秀区、西乡塘区、邕宁区、良庆区、武鸣区7个城区和横州市、宾阳县、上林县、马山县、隆安县5个县（市），建有南宁高新技术产业开发区、南宁经济技术开发区、广西—东盟经济技术开发区3个国家级开发区。

2024年末，南宁市常住人口897.19万人，比上年末增加3.11万人。其中，城镇常住人口644.91万人，占常住人口比重（常住人口城镇化率）为71.9%，提高0.5个百分点。全年常住人口出生率8.50‰，比上年上升0.26个千分点；常住人口死亡率6.59‰，下降0.08个千分点；常住人口自然增长率1.88‰，上升0.35个千分点。

图3-8　南宁市行政区划图



图片来源：《交通预测报告》

南宁市主要有机械装备制造、电子信息、金属新材料、汽车、轻工纺织、生

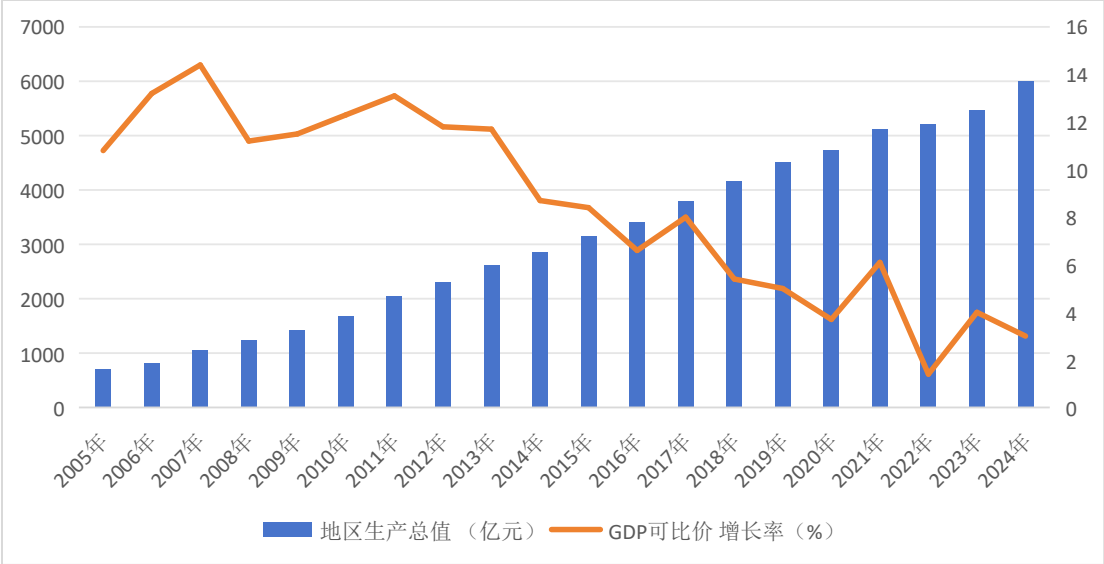
物医药等六大产业。2024年，南宁市实现生产总值5995.36亿元，按可比价格计算，比上年增长3.0%。其中，第一产业增加值678.26亿元，增长4.0%；第二产业增加值1155.29亿元，增长3.7%；第三产业增加值4161.81亿元，增长2.6%。第一、二、三产业增加值占地区生产总值的比重分别为11.3%、19.3%和69.4%，对经济增长的贡献率分别为16.2%、25.1%和58.7%。按常住人口计算，2024年全年人均地区生产总值66940元。

表3-13 南宁市历年地区生产总值及人均地区生产总值

年份	地区生产总值（亿元）	GDP 可比价增长率（%）	人均地区生产总值（元）
2005 年	711.31	10.80	11,127
2006 年	811.13	13.20	13,220
2007 年	1,054.88	14.40	16,070
2008 年	1,240.78	11.20	19,204
2009 年	1,423.95	11.50	21,945
2010 年	1,677.19	12.30	27,069
2011 年	2,044.86	13.10	33,017
2012 年	2,307.11	11.80	37,016
2013 年	2,620.15	11.70	41,711
2014 年	2,862.28	8.70	45,735
2015 年	3,147.92	8.40	41,740
2016 年	3,405.99	6.60	43,928
2017 年	3,804.33	8.00	47,597
2018 年	4,162.37	5.40	50,613
2019 年	4,506.56	5.00	53,424
2020 年	4,726.34	3.70	54,669
2021 年	5,120.94	6.10	58,241
2022 年	5,218.34	1.40	58,883
2023 年	5,469.06	4.00	61,338
2024 年	5,995.36	3.00	66,940

注：2005-2023 年数据来源于 2024 年《南宁市统计年鉴》；2024 年数据来源于南宁市 2024 年国民经济和社会发展统计公报。

图3-9 南宁市历年地区生产总值及其变化率图



南宁市位于广西中部偏南，面向东南亚，背靠大西南，东邻粤港澳，南临北部湾，处于“一带一路”的重要节点，是华南经济圈、西南经济圈、中国—东盟经济圈的交汇点。具有近海、近边，沿江、沿线“两近两沿”的特点，距中越边境约200公里，是距离东盟国家最近的省会城市。平陆运河建成后，南宁“港产城海”融合发展的区位优势更加凸显。

2024年末，民用汽车保有量259.08万辆，比上年末增长6.7%；其中，私人汽车保有量245.52万辆，增长6.5%。新能源汽车保有量29.64万辆，比上年末增长56.0%；其中，非营运新能源汽车24.64万辆，增长60.8%。小型载客汽车保有量254.17万辆，比上年末增长6.8%；其中，非营运汽车249.54万辆，增长7.3%。

2024年全年公路货运量3.91亿吨，比上年增长1.82%，公路货运周转量4,534,868.61万吨公里。水路货运量4,548.5万吨，增长3.6%，水路货运周转量3,868,123.00万吨公里。航空货邮吞吐量20.3万吨，增长7.3%。航空货邮（发运量）13.0万吨，增长8.3%。全年公路客运量3,141.21万人次，比上年下降0.04%，公路客运周转量301,571.95万人公里。水路客运量28.1万人次，增长38.8%，水路客运周转量375.71万人公里。航空客运吞吐量1,400.5万人次，增长2.3%。航空客运（发送量）709.6万人次，增长2.1%。

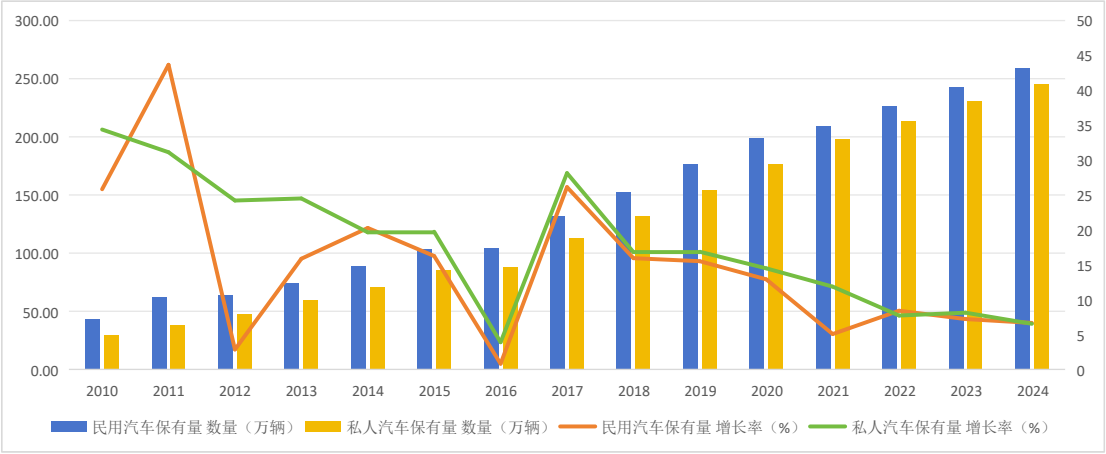
表3-14 南宁市历年民用汽车保有量（2010-2024）

年份	民用汽车保有量		私人汽车保有量	
	数量（万辆）	增长率	数量（万辆）	增长率
2010 年	43.22	25.82%	29.27	34.38%

年份	民用汽车保有量		私人汽车保有量	
	数量（万辆）	增长率	数量（万辆）	增长率
2011 年	62.09	43.66%	38.38	31.12%
2012 年	63.86	2.85%	47.67	24.21%
2013 年	73.99	15.86%	59.35	24.50%
2014 年	88.99	20.27%	71.01	19.65%
2015 年	103.45	16.25%	85.02	19.73%
2016 年	104.29	0.81%	88.33	3.89%
2017 年	131.54	26.13%	113.18	28.13%
2018 年	152.51	15.94%	132.21	16.81%
2019 年	176.16	15.51%	154.50	16.86%
2020 年	198.90	12.91%	176.88	14.49%
2021 年	208.98	5.07%	197.86	11.86%
2022 年	226.55	8.41%	213.13	7.72%
2023 年	242.90	7.22%	230.46	8.13%
2024 年	259.08	6.66%	245.52	6.53%

注：1.2010-2021 年数据来源于《广西统计》（由广西壮族自治区统计局打造的，采用“国家数据”系统标准建设的，支持数据化科学决策与分析的应用平台）中历年的《南宁市年度数据-民用汽车保有量》；2022 年数据来源于 2023 年《南宁市统计年鉴》；2023-2024 年数据分别来源于当年的南宁市国民经济和社会发展统计公报。

图3-10 南宁市历年民用汽车拥有量



3）钦州市社会经济发展状况

钦州市，古称安州，广西壮族自治区辖地级市，地处广西壮族自治区南部沿海，北部湾北岸，主要属丘陵地貌类型，海洋性气候明显，东与北海市和玉林市

相连，南临钦州湾，西与防城港市毗邻，北与南宁市接壤，全市陆地总面积10897平方千米。

截至2024年底，钦州市全市户籍总人口421.33万人，比上年末增加0.74万人。全市常住人口333.23万人，其中城镇人口152.06万人，常住人口城镇化率为45.63%，比上年末提高0.72个百分点。全年出生人口3.27万人，出生率为9.84‰；死亡人口2.17万人，死亡率为6.53‰；自然增长率为3.31‰。

图3-11 钦州市行政区划图



图片来源：《交通预测报告》

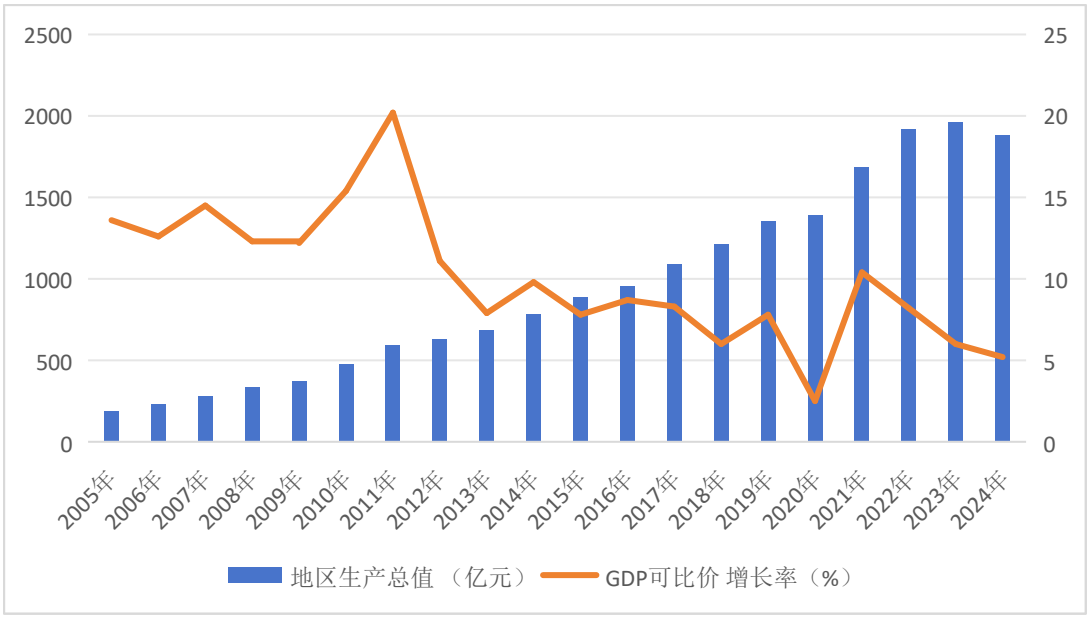
钦州港片区经过多年的快速发展，以百亿元龙头项目带动产业链条延伸，加快形成化工新材料、新能源材料、海上装备制造、电子信息、粮油木材5个千亿级具有临港特色的向海产业集群，现代化产业呈现出蓬勃发展的态势。2024年，钦州市实现生产总值1878.96亿元，比上年增长5.2%。其中，第一产业增加值398.50亿元，增长4.4%；第二产业增加值649.68亿元，增长4.1%；第三产业增加值830.78亿元，增长6.3%。第一、二、三产业增加值占地区生产总值的比重分别为21.2%、34.6%和44.2%。按常住人口计算，2024年全年人均地区生产总值56,522元。

表3-15 钦州市历年地区生产总值及人均地区生产总值

年份	地区生产总值（亿元）	GDP 可比价增长率（%）	人均地区生产总值（元）
2005 年	185.99	13.60	6,035
2006 年	229.10	12.60	7,496
2007 年	280.49	14.50	9,009
2008 年	332.14	12.30	10,755
2009 年	372.87	12.20	12,206
2010 年	477.42	15.40	16,421
2011 年	593.62	20.20	20,896
2012 年	631.71	11.10	22,147
2013 年	681.81	7.90	24,077
2014 年	783.65	9.80	26,971
2015 年	885.21	7.80	27,707
2016 年	957.35	8.70	29,737
2017 年	1,091.99	8.30	33,662
2018 年	1,214.32	6.00	37,154
2019 年	1,356.27	7.80	41,269
2020 年	1,387.37	2.50	42,054
2021 年	1,685.35	10.40	50,939
2022 年	1,917.00	8.20	57,838
2023 年	1,961.29	6.00	59,125
2024 年	1,878.96	5.20	56,522

注：2005-2021 年数据来源于 2022 年《钦州市统计年鉴》，2022-2024 年数据分别来源于当年的钦州市国民经济和社会发展统计公报，未考虑后续年份追加调整。

图3-12　钦州市历年地区生产总值及其变化率图



钦州市是“一带一路”南向通道陆海节点城市，中国—东盟自由贸易区的前沿城市，北部湾城市群的重要城市，是广西北部湾经济区的海陆交通枢纽、西南地区便捷的出海通道，拥有深水海港亦是国家保税港的钦州港，境内设有中国（广西）自由贸易试验区钦州港片区，是西部陆海新通道三条主通道的交汇点和平陆运河的终点。南钦高速铁路作为广西北部湾地区的主要铁路运输通道构成了中国西南地区连接东南亚地区最便捷的出海通道。境内有三娘湾旅游区、八寨沟旅游区等4A级景点。

2024年，年末全市民用汽车保有量53.07万辆，比上年末增长8.06%，其中私人汽车保有量43.04万辆，下降4.1%。轿车保有量30.82万辆，增长7.0%，其中私人轿车27.34万辆，下降3.1%。

表3-16 钦州市历年民用汽车保有量（2010-2024）

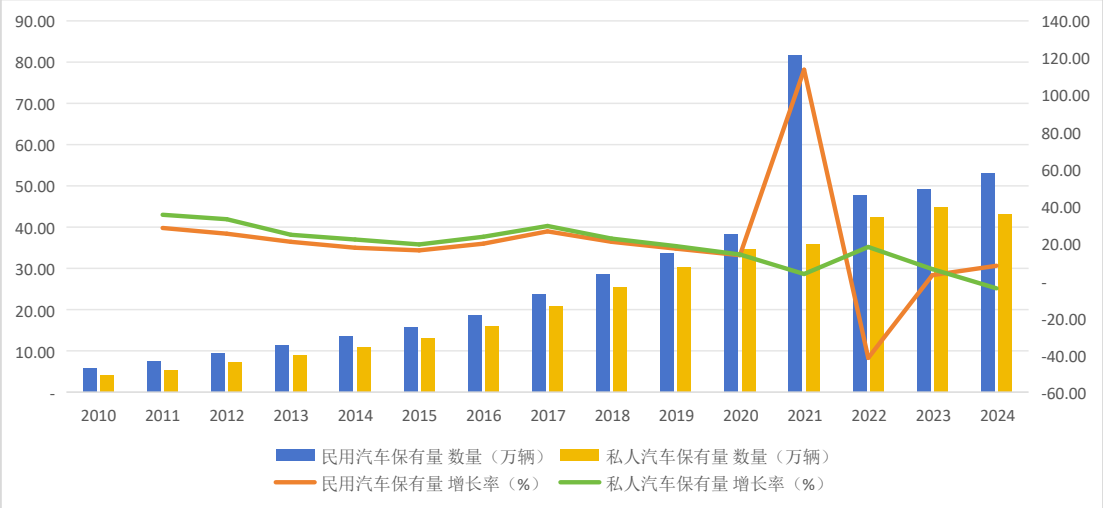
年份	民用汽车保有量		私人汽车保有量	
	数量（万辆）	增长率	数量（万辆）	增长率
2010	5.84		3.94	
2011	7.50	28.42%	5.34	35.53%
2012	9.40	25.33%	7.11	33.15%
2013	11.37	20.96%	8.87	24.75%
2014	13.39	17.77%	10.84	22.21%
2015	15.58	16.36%	12.96	19.56%
2016	18.69	19.96%	16.03	23.69%

年份	民用汽车保有量		私人汽车保有量	
	数量（万辆）	增长率	数量（万辆）	增长率
2017	23.66	26.59%	20.76	29.51%
2018	28.62	20.96%	25.47	22.69%
2019	33.57	17.30%	30.22	18.65%
2020	38.19	13.76%	34.49	14.13%
2021	81.61	113.69%	35.74	3.62%
2022	47.67	-41.59%	42.24	18.19%
2023	49.11	3.02%	44.88	6.25%
2024	53.07	8.06%	43.04	-4.10%

注：1）2010-2021 年数据来源于《广西统计》（由广西壮族自治区统计局打造的，采用“国家数据”系统标准建设的，支持数据化科学决策与分析的应用平台）中历年的《钦州市年度数据-民用车辆保有量》;

2）2022-2024 数据分别来源于当年的钦州市国民经济和社会发展统计公报。

图3-13 钦州市历年民用汽车拥有量



4）防城港市社会经济发展状况

防城港市，地处广西壮族自治区南部、中国大陆海岸线最西南端，介于北纬20°36'~22°22'，东经107°28'~108°36'之间，居北回归线以南。北接南宁市的邕宁区和崇左市的扶绥县，东与钦州市毗邻，西与宁明县接壤，南濒北部湾，西南与越南交界。距自治区首府南宁市141千米，距钦州市53千米，距崇左市186多千米，距越南芒街市49千米。南北最大纵距101千米，东西最大横距119千米，总面积6242.94平方千米。

截至2024年末，防城港市全市常住人口107.98万人，比上年增长1.0%，常住人口城镇化率65.24%，比上年提高0.67个百分点。据公安部门统计，年末全市户籍人口103.04万人，比上年末增加0.40万人。

图3-14 防城港市行政区划图



图片来源：《交通预测报告》

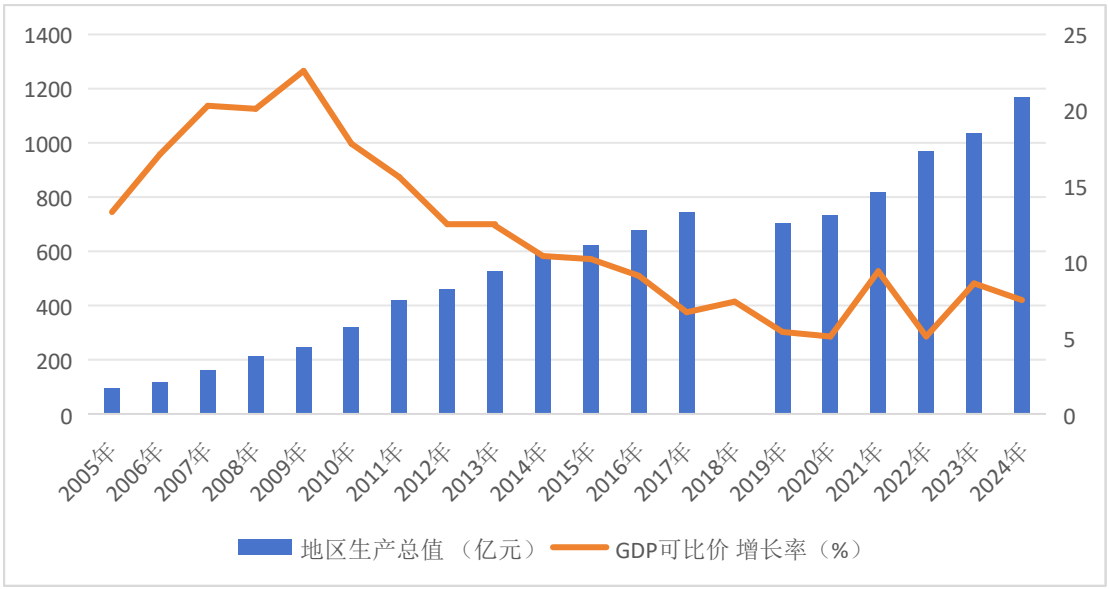
防城港市聚焦打造钢铁、有色金属、绿色新材料、粮油食品加工4个千亿元级支柱产业和培育电子信息、能源、装备制造、生物医药、县域轻工业5个百亿元级特色优势产业，全力围绕“4+5”重点产业链建链、补链、延链、强链，取得明显成效。2024年，防城港市实现生产总值1167.55亿元，比上年增长7.5%。其中，第一产业增加值139.87亿元，增长4.6%；第二产业增加值631.45亿元，增长8.8%；第三产业增加值396.23亿元，增长6.8%。第一产业增加值占地区生产总值比重为12.0%，第二产业增加值比重为54.1%，第三产业增加值比重为33.9%。按常住人口计算，2024年全年人均地区生产总值108670元。

表3-17 防城港市历年地区生产总值及人均地区生产总值

年份	地区生产总值（亿元）	GDP 可比价增长率（%）	人均地区生产总值（元）
2005 年	93.24	13.30	11,680
2006 年	115.69	17.10	14,279
2007 年	159.07	20.30	19,300
2008 年	212.18	20.10	25,375
2009 年	243.78	22.60	29,601
2010 年	319.54	17.80	37,264
2011 年	419.84	15.60	48,110
2012 年	457.53	12.50	51,836
2013 年	525.15	12.40	58,810
2014 年	588.94	10.40	65,184
2015 年	620.72	10.20	67,972
2016 年	676.12	9.10	73,197
2017 年	741.62	6.70	79,351
2018 年	-	7.40	-
2019 年	701.23	5.40	73,163
2020 年	732.81	5.10	-
2021 年	815.88	9.40	77,548
2022 年	968.08	5.10	91,505
2023 年	1,035.61	8.60	97,327
2024 年	1,167.55	7.50	108,670

注：2005-2024 年数据分别来源于当年的防城港市国民经济和社会发展统计公报（2018 年统计公报未公布地区生产总值和人均地区生产总值，2020 年统计公报未公布人均地区生产总值）。

图3-15 防城港市历年生产总值及其变化率图



防城港市因港得名，依港而建，是中国两个既沿海又沿边的城市之一，唯一与东盟海陆河相连的城市；也是“一带一路”、西部陆海新通道的重要门户城市和重要节点城市。入选港口型、陆上边境口岸型国家物流枢纽承载城市，拥有西部第一个亿吨大港——防城港。

2024年末，全市机动车保有量41.73万辆，其中汽车保有量22.05万辆。轿车类保有量12.92万辆，其中个人轿车12.43万辆。

2024年，全年公路和水路客货运周转量480.14亿吨公里，比上年增长13.5%。货物运输总量13391万吨，下降0.01%；旅客运输总量311万人，增长12.3%。全年港口货物吞吐量18519万吨，比上年下降4.5%。集装箱吞吐量100.50万标准箱，增长7.8%。从货物贸易方式看，外贸货物吞吐量11537万吨，增长2.3%；内贸货物吞吐量6981万吨，下降14.0%。从商品主要种类看，完成吞吐量前五位货种分别为：金属矿石6568万吨，煤炭及制品3871万吨，钢铁2227万吨，非金属矿石2130万吨，矿建材料1612万吨。

表3-18 防城港市历年民用汽车保有量（2010-2024）

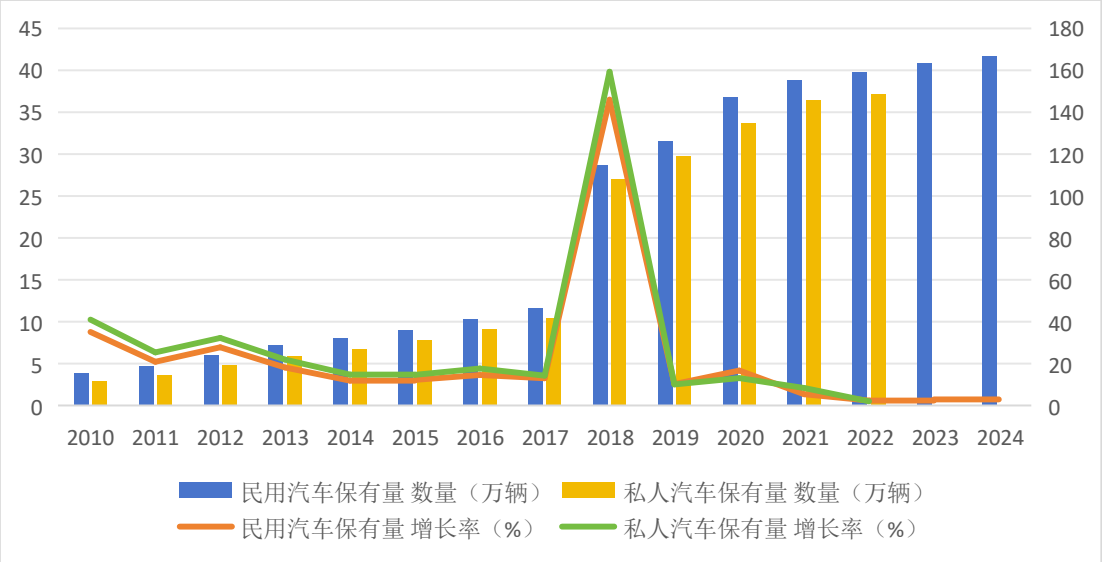
年份	民用汽车保有量		私人汽车保有量	
	数量（万辆）	增长率	数量（万辆）	增长率
2010	3.93	35.10%	2.92	41.00%
2011	4.75	20.87%	3.66	25.34%
2012	6.07	27.79%	4.84	32.24%
2013	7.17	18.12%	5.90	21.90%

年份	民用汽车保有量		私人汽车保有量	
	数量（万辆）	增长率	数量（万辆）	增长率
2014	8.02	11.85%	6.77	14.75%
2015	9.00	12.22%	7.76	14.62%
2016	10.31	14.56%	9.13	17.65%
2017	11.65	13.00%	10.43	14.24%
2018	28.66	146.01%	27.05	159.35%
2019	31.59	10.22%	29.77	10.06%
2020	36.86	16.68%	33.66	13.07%
2021	38.84	5.37%	36.47	8.35%
2022	39.75	2.34%	37.20	2.00%
2023	40.90	2.90%	-	-
2024	41.73	2.03%	-	-

注：1）2010-2024 年数据分别来源于当年的防城港市国民经济和社会发展统计公报；

2）2023 和 2024 年为机动车保有量，且 2023 和 2024 年统计公报中未公布私人汽车保有量。

图3-16 防城港市历年民用汽车拥有量



5）项目沿线地区发展规划

A.广西壮族自治区经济发展规划

根据《广西壮族自治区国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》规划，展望2035年，全区将基本建成壮美广西，与全国同步基本实现社会主义现代化。综合实力大幅提升，经济总量和城乡居民人均收入将迈上大台

阶；科技支撑能力显著增强，基本建成创新型广西；基本实现新型工业化、信息化、城镇化、农业现代化，基本建成具有广西特色的现代化经济体系；开放水平大幅提升，形成“南向、北联、东融、西合”全方位开放发展新格局，成为面向东盟的国际大通道、西南中南地区开放发展新的战略支点、“一带一路”有机衔接的重要门户；基本实现广西治理现代化，人民平等参与、平等发展权利得到充分保障，基本建成法治广西、法治政府、法治社会；建成文化旅游强区、体育强区、健康广西，教育高质量发展，人才数量质量大幅提升，国民素质和社会文明程度达到新高度；生态环境质量保持全国领先水平，广泛形成绿色生产生活方式，生态经济发展壮大，美丽广西建设目标基本实现；城乡面貌根本改观，基本公共服务实现均等化，城乡区域发展差距和居民生活水平差距显著缩小；民族团结和边疆治理巩固提升，建成更高水平的平安广西；人民生活更加美好，人的全面发展、各族人民共同富裕取得更为明显的实质性进展。

“十四五”时期广西壮族自治区经济社会发展主要目标。锚定2035年远景目标，按照加快发展、转型升级、全面提质的主要目标，综合考虑国内外发展趋势和我区发展条件、优势、潜力，强化目标导向和问题导向，今后五年经济社会发展要努力实现以下具体目标。

——高质量发展迈出新步伐。充分挖掘增长潜力，保持经济持续健康发展，地区生产总值年均增长6.5%以上，高于全国和西部平均水平，经济总量明显提升，综合实力明显提升。经济结构更加优化，创新支撑能力显著增强，发展新动能不断壮大，现代化经济体系建设取得积极进展，形成新时代西部大开发新的增长极。

——改革开放取得新突破。改革综合效能持续提升，促进高质量发展体制机制更加完善，营商环境达到全国一流水平。“南向、北联、东融、西合”全方位开放发展新格局基本形成，开放型经济发展迈上新台阶，在全国构建新发展格局中的战略地位和作用明显提升，加快形成面向东盟更好服务“一带一路”的开放合作高地、国内国际双循环重要节点枢纽。

——生态文明建设达到新高度。国土空间开发保护格局得到优化，生产生活方式绿色转型成效显著，生态安全屏障更加牢固。生态系统治理水平不断提升，城乡人居环境明显改善，生态环境保持全国一流。生态经济加快发展，生态优势更多转变为发展优势。

——人民生活品质迈上新台阶。实现更加充分更高质量就业，居民收入增长

和经济增长基本同步，城乡居民收入差距进一步缩小。社会事业全面进步，教育高质量发展水平明显提高，健康广西建设水平不断提升，多层次社会保障体系更加健全，基本公共服务均等化水平显著提升。脱贫攻坚成果巩固拓展，乡村振兴战略全面推进。

——社会文明建设取得新进步。人民思想道德素质、科学文化素质和身心健康素质明显提高，公共文化服务体系和文化产业体系更加健全，人民精神文化生活日益丰富。新时代精神文明体系更加健全，民族文化事业更加繁荣，文化旅游强区基本建成。

——社会治理效能实现新提升。民主法治更加健全，社会公平正义更加彰显，行政效率和公信力显著提升，社会治理水平明显提高，防范化解重大风险体制机制不断健全，突发公共事件应急处置能力明显增强，自然灾害防御水平明显提升，发展安全保障更加有力，民族团结进步事业和边疆治理开创新局面。

“十四五”时期经济社会发展主要目标如下：

表3-19 广西壮族自治区“十四五”经济社会发展主要指标

类别	指标	2020年	2025年	年均增长（%）/五年累计	指标属性
经济发展	1.地区生产总值增长（%）	-	-	6.5以上	预期性
	2.人均地区生产总值增长（%）	-	-	5.5	预期性
	3.财政收入（亿元） 其中：税收收入占一般公共预算收入比重（%）	2801 64.8	3600 70	5 -	预期性
	4.全员劳动生产率增长（%）	-	-	6.2	预期性
	5.常住人口城镇化率（%）	国家核定数未出	57	-	预期性

数据来源：《广西壮族自治区国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》

B.北部湾城市群发展规划

（a）经济发展规划

根据《广西北部湾经济区高质量发展“十四五”规划》，展望2035年，经济区综合竞争力和战略功能地位大幅跃升，与全国同步基本实现社会主义现代化。经济总量和城乡居民人均收入迈上新台阶。科技支撑能力显著增强，基本建成创新

型北部湾。向海经济综合实力和竞争力显著提升，海洋经济占全国比重进一步提高，基本实现新型工业化、信息化、城镇化、农业现代化，在全区率先建成现代化经济体系。开放水平大幅提升，形成全方位开放发展新格局，西部陆海新通道全面建成，北部湾港建成国际枢纽海港。生态环境质量领先全国，全面建成宜居宜业康寿美丽湾区。区域一体化协调发展局面全面形成，基础设施互联互通、基本公共服务均等化优质化一体化、社会治理联防共治基本实现。共同富裕取得更为明显的实质性进展。

——经济发展能级显著增强。经济区地区生产总值年均增速高于全区1个百分点以上，经济总量占全区比重超过50%，人均地区生产总值领先全区，接近全国平均水平。现代向海经济体系更趋完善，海洋生产总值年均增长10%左右，制造业增加值占经济区经济总量的比重提高1—2个百分点，形成若干有规模、有核心竞争力的先进制造业集群，现代服务业加快发展，战略性新兴产业加速增长，综合经济实力和区域竞争优势稳步提升。

——开放合作水平大幅提升。基本建成经济、高效、便捷、绿色、安全的西部陆海新通道，北部湾国际门户港集装箱吞吐量达到1000万标箱，货物吞吐量达到5亿吨，铁海联运集装箱运量达到60万标箱，跨境铁路班列达到2000列，通道、港口和物流枢纽运营更加高效。与长江经济带、粤港澳大湾区、海南自由贸易港、成渝地区双城经济圈等区域的协作高效推进，新时代西部大开发新战略支点作用显著增强。强首府战略、北钦防一体化建设取得明显成效，区域协同发展效应凸显。

——改革创新取得突破性进展。营商环境达到全国一流水平，加快融入统一开放、竞争有序的全国大市场，更加完善的要素市场化配置体制机制基本形成，促进高质量发展体制机制不断健全。区域协同创新体系基本形成，创新支撑能力显著增强，全社会研发经费投入年均增长22%以上，创新型北部湾加快建设。

——绿色发展迈出新步伐。国土空间开发保护格局进一步优化，绿色生产生活方式基本形成，资源能源配置和利用开发效率大幅提高，生态环境协同监管体系基本建立，环境污染联防联治机制有效运行，节能减排降碳完成国家和自治区指标，大气、水和土壤环境质量优良，生态环境保持全国一流，生态安全屏障更加牢固。

——人民生活品质明显改善。经济区居民人均可支配收入年均增速高于全区

水平。率先实现城乡、港产城深度融合，乡村振兴战略深入推进，城乡居民收入差距进一步缩小。就业、教育、卫生、养老、社保等基本公共服务均等化优质化一体化水平明显提升。

“十四五”时期经济社会发展主要目标如下：

表3-20 北部湾经济区“十四五”经济社会发展主要指标

类别	指标	2025 年	指标属性
经济发展	1.地区生产总值年均增速（%）	高于全区 1 个百分点以上	预期性
	2.人均地区生产总值（元）	63000	预期性
	3.海洋生产总值年均增速（%）	10	预期性
	4.常住人口城镇化率（%）	60	预期性

数据来源：《广西北部湾经济区高质量发展“十四五”规划》

（b）北部湾城市群产业发展规划

北部湾城市群地跨广西、广东、海南三省区，背靠大西南，毗邻粤港澳，面向东南亚，是海上丝绸之路的重要枢纽，在西部大开发战略格局和国家对外开放大局中具有独特地位。

a）北部湾城市群空间格局

坚持陆海一体、全域保护、重点开发，强化空间管控和整治，加快构建开发与保护相协调、城市与港口相支撑、通道与口岸相促进的空间格局。

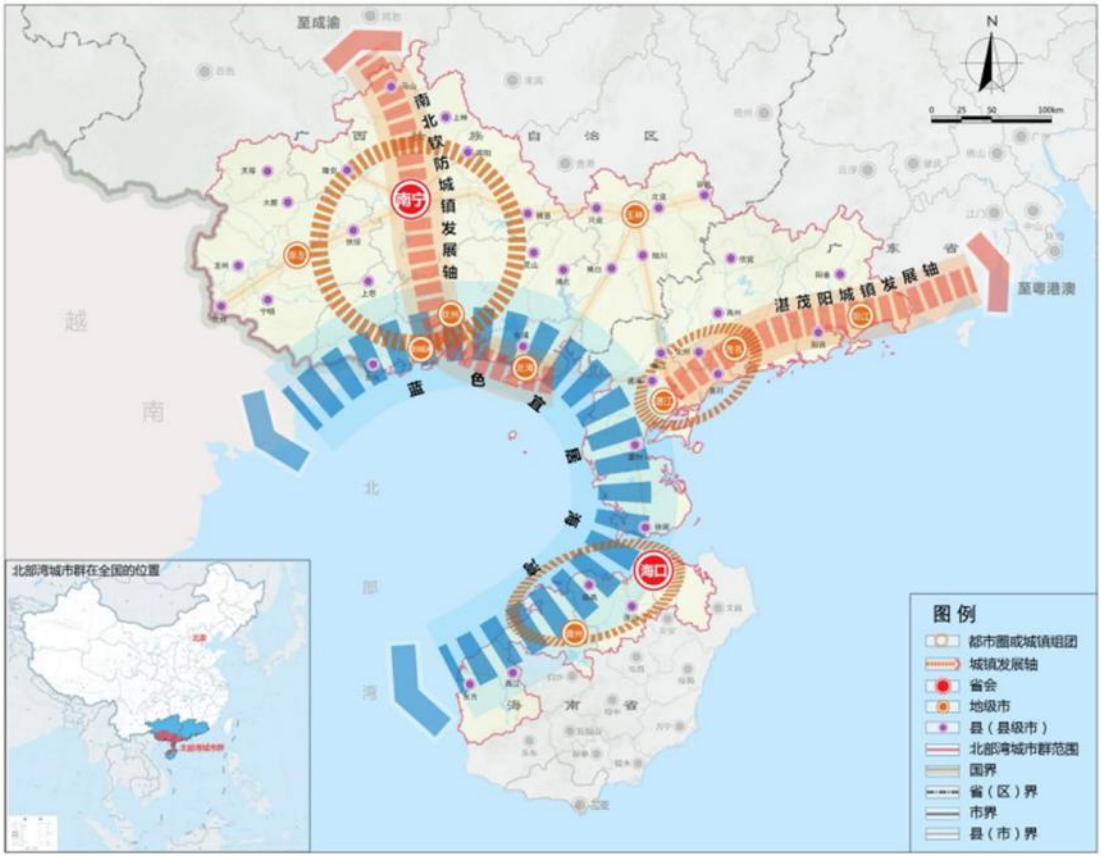
保护“一湾”。对以北海、湛江、海口等城市为支撑的环北部湾沿海地区和近海海域，坚持城市、港口和园区点状布局，适当拓展自然岸线，修复保护近海海域。加强生态系统保护修复，严格划定近岸海域生态保护红线，严禁侵占和破坏。合理有序推进城镇布局、岸线开发、港口建设和产业发展，建设蓝色宜居宜业海湾。

打造“两轴”。对南北钦防城镇发展轴，重点依托西部陆海新通道，沿线布局建设对外开放平台、科技创新基地、特色产业园区，加快临港产业、先进制造业和现代服务业集中集聚，强化北部湾城市群与成渝地区双城经济圈的对接合作。对湛茂阳城镇发展轴，重点依托沿海综合运输通道，积极承接珠三角地区产业转移，提升临港产业绿色发展水平，强化北部湾城市群与粤港澳大湾区的深度对接。

做强“一核一圈”。增强南宁发展能级，推进高端要素集聚，强化国际合作、金融服务、信息交流、创新创业等功能，构建“一带一路”有机衔接的门户枢纽和内陆开放型经济高地，提高面向东盟的辐射能级。培育现代化都市圈，促进南宁

与钦州、防城港、北海深度同城化发展，推动都市圈内交通有效衔接，促进干线铁路、城际铁路、市域（郊）铁路和城市轨道交通“四网融合”，提高多种交通方式连通性便利性，打造1小时通勤圈，加强产业园区和科研平台合作共建，促进教育医疗资源共享，打造北部湾城市群高质量发展的重要载体和有力支撑。

图3-17 北部湾城市群空间格局示意图



图片来源：《北部湾城市群发展规划》

b）产业发展规划

聚焦提升产业链供应链现代化水平，实施产业基础再造和全产业链提升工程，加快构建现代向海产业体系，培育壮大具有全国影响力、竞争力的产业园区和产业集群，成为西部地区产业发展新高地。

①打造陆海联动的先进制造基地

建设国家级高端化工新材料产业基地。发挥深水大港和原料产品内外运输优势，高水平推进“油、煤、气、盐”特色化专业化的化工新材料产业集群建设。做大做强石油化工产业链，以“减油增化”、精深加工为方向，构建炼化一体化、多元烯烃产业链，发展附加值高的有机原料等精细化工，培育发展电子化学品、新型催化剂等高端专用化学品，加快培育化工新材料增长点。利用进口煤炭便利优

化发展现代煤化工，加快煤制甲醇、乙二醇、甲醇制烯烃等系列产品及后续产品开发，推进“气头”“盐头”化工互补错位发展。推动氯碱、轮胎、化肥、磷化工等传统领域提质增效与改造升级，提高产业精细化绿色化发展水平。推进南宁六景工业园建设，形成以钦州、北海为主的炼化一体化产业链，提高钦州石化产业园区产业链协同发展水平，加快推进新材料、高端化工等重要项目建设，形成3000亿元化工新材料产业集群，力争成为国家级现代石化产业基地。

打造全国重要的金属新材料产业基地。发挥经济区临港大工业布局优势，依托境外矿产资源，推进钢、铜、铝、锰、锂等精深加工，打造原材料保障可靠、精深加工能力强的高端金属新材料产业链。依托防城港钢铁基地等项目，加快延伸钢铁冶炼—轧制—精深加工—应用制品全产业链，打造国内重要的冶金新材产业基地。加快推进南国铜业（二期）等项目建设，打造铜精矿—电解铜—铜材加工—铜材应用产品的铜精深加工全产业链。推进广西生态铝工业基地（防城港）和南宁高端铝产业基地建设，加强铝产业上下游之间协同发展。加快70万吨锂电新能源材料一体化产业基地、中伟新材料南部（钦州）产业基地等项目建设，以新能源汽车动力电池三元正极材料为核心，打造精炼—化工—材料一体化新能源材料产业链。力争“十四五”期末形成5000亿元的金属新材料产业集群，成为全国重要的高端金属新材料产业基地。

共建链接粤港澳大湾区面向东盟的电子信息产业链。发挥面向粤港澳大湾区及东盟开展产业协作的区位优势，大力引进产业链龙头企业和引领性项目，打造高水平、国际化的电子信息产业集群。依托南宁、北海、钦州三大电子信息产业基地，积极引进上下游企业、配套项目、高端研发机构、技术人才和创新型企业推进关键核心技术研发和科技成果转移转化，加快完善产业配套链条。加快发展新型显示器、电子元器件、汽车电子、手机、智能影音系统等优势产品，积极发展智能家居、智能终端、第五代移动通信技术（5G）装备等新产业。重点加快惠科电子北海产业新城、中国电子北部湾信息港、瑞声科技南宁产业园等重大项目建设，提高产业承载能力、集聚水平和协同效应，打造千亿元级电子信息产业集群。

加快高端装备产业智能化升级。积极发展先进装备制造业，共建共享零部件配套和供应链体系，打造具有较强竞争力的装备制造产业基地。以南宁、玉林为重点，支持广西玉柴机器集团有限公司、广西申龙汽车制造有限公司、南宁中车

铝材精密加工有限公司等领军企业发展壮大，推动新能源汽车智能化、网联化、规模化发展，加快轨道交通装备向智能安全高效舒适方向升级。做强内燃机、船舶电力系统、牵引系统等拳头产品及配套链条，加快推进产业链数字化、高端化，打造面向东盟的南方汽车出口基地。推动装载机、挖掘机、起重机等工程机械高端化升级，提高关键核心部件的配套比例。以南宁、钦州为重点，推进海洋工程装备、节能环保装备、海上风电装备等高端装备制造业发展。重点建设广西先进装备制造城（玉林）、南宁高端装备制造城，打造千亿元级装备制造产业集群。

②加快发展临港优势产业集群

优化临港优势产业布局，统筹北钦防产业协同发展。支持北海市依托铁山港（临海）工业区，重点发展丙烯深加工为主的精细化工、不锈钢制品为主的新材料等产业；支持钦州市依托钦州港经开区，重点发展乙烯及芳烃为主的石油化工、高档纸板为主的林浆纸等产业；支持防城港市依托防城港经开区，重点发展中高端钢铁制品为主的冶金和铝铜镍加工为主的有色金属精深加工、核能为主的新能源、大豆菜籽加工为主的粮油加工等产业。实施北部湾产业倍增计划，突出打造五大传统优势产业集群，打造北部湾石化基地、冶金及有色金属精深加工基地成为3000亿级产业集群，打造林浆纸一体化基地、食品加工基地成为2000亿级产业集群，打造能源基地成为1000亿级产业集群。

③加快发展临港新兴产业集群

瞄准世界科技前沿和产业制高点，发挥北钦防地缘优势和资源禀赋，共同培育新技术新业态新模式。支持北海市依托北海工业园区、北海高新区、北海综保区等园区，加快发展智能终端及新型显示为主的新一代信息技术等产业；支持钦州市依托中马钦州产业园区、钦州保税港区、钦州高新区等园区，大力发展先进装备制造等产业；支持防城港市依托防城港高新区、东兴跨合区、国际医学开放试验区等园区，推动发展生物制药、加工贸易、国际医疗康养和医疗制造等产业，合力将北部湾电子信息产业基地打造成3000亿级产业集群，将先进装备制造业基地打造成1000亿级产业集群。依托北海京东云、钦州华为数字小镇等，聚焦大数据、云计算、人工智能、物联网等前沿领域，培育一批具有较强竞争力的龙头企业，形成数字产业集群，共同打造数字北部湾。

④加快发展临港现代服务业

促进临港服务业向专业化和高端化升级发展，围绕现代物流、金融、电子商

务等领域，重点建设临港现代服务业集聚区，加快培育临边、临空现代物流集聚区。依法依规适时建设北部湾航运交易所、差别化发展商品类交易中心。加快建设北海北部湾国际海事法律服务中心。协同南宁构建面向东盟的金融合作新平台。加快发展跨境电子商务，打造“北部湾网上丝绸之路”。

⑤加快发展旅游和康养产业

全面提升北钦防旅游休闲基础设施水平，深入开展旅游休闲提质升级行动，大力推广北部湾全域旅游，合力打造旅游康养产业带。积极发展度假旅游、健康旅游、生态旅游，鼓励发展自驾游、邮轮游艇旅游、低空旅游等旅游新业态，把北部湾国际旅游度假区建设成为全国一流世界知名的区域性国际旅游目的地和集散地。加快发展以养老、医疗、医药、运动、旅游、食品等为重点的北部湾康养产业。

6、不动产项目与同行业可比项目的竞争优势与劣势

现状与本项目平行且具有一定竞争关系的路段为吴圩至上思高速公路一期工程、南湛高速公路广西段以及国道G325，在评估过程考虑了与兰海高速广西南宁那南段相邻的南北向平行道路（国道G325南宁段、吴上高速一期、南湛高速广西段）的定位及设计服务水平、车型结构、收费标准、减免政策等，关于平行道路对本项目的潜在未来影响总结如下：

表3-21 平行道路未来潜在影响

路段名称	对本项目未来影响	理由
国道 G325 南宁段	影响比例约为-5.65%	入池资产与国道 G325 南宁段均已通车多年，在通道内的道路功能定位相对稳定。从审慎角度，相较申报版本在 2026 年新增考虑其对本项目货车将产生进一步分流，以审慎评估平行国道的影响
吴上高速一期	不考虑新增影响	经吴上高速一期的路径通道通行成本高于本项目，且吴上高速一期通车已满一年，从通车至今的月均交通量变化趋势来看，该项目与周边路网的承担交通量已基本稳定，考虑对本项目不会产生进一步分流
南湛高速广西段	不考虑新增影响	经南湛高速广西段的路径通道通行成本高于本项目，且南湛高速广西段通车已满一年，从通车至今的月均交通量变化趋势来看，该项目与周边路网的承担交通量已基本稳定，考虑对本项目不会产生进一步分流

数据来源：《交通预测报告》

（1）竞品路段基本情况

1）吴圩至上思高速公路一期工程

吴圩至上思高速公路一期工程是龙胜-峒中口岸公路的组成部分，属于《广西高速公路网规划（2018-2030年）》“1环12横13纵25联”中纵8线的重要路段。项目起于南宁市那西村附近，路线由北向南，经南宁市江南区延安镇、防城港市上思县那琴乡，终于上思县那琴乡龙楼村附近，顺接上思至防城港高速公路。路线全长37.6km，桥隧比27.8%，采用双向四车道高速公路标准，设计速度为120km/h，路基宽度为27m，设4处互通立交、1对服务区和2个收费站。该项目于2024年11月19日正式通车。

2）南湛高速公路广西段

南宁—湛江高速公路工程是中国境内连接广西壮族自治区南宁市和广东省湛江市的高速公路，为广东省高速公路网连通广西的13条出省通道之一，也是广西高速公路网“1环12横13纵25联”规划布局中的“联13”。项目起于南宁绕城高速公路六冲枢纽互通，整体由西向东，经南宁市邕宁区，钦州市灵山县、浦北县，玉林市博白县,终于那卜镇桂粤交界处。线路全长186.821km,设计速度为120km/h,双向四车道，全线设置双旺、安石连接线2条，采用二级公路标准。南湛高速公路广西段已于2024年6月18日通车。

3）国道G325南宁段

国家公路网中普通国道G325是广州-南宁之间的重要道路，起点为广东省广州市番禺区S111省道（番禺大道南）交市南路路口，终点为广西壮族自治区南宁市（兴宁区朝阳路和中华路之间十字路口）的国道，全程1868公里，经过广东和广西2个省份。国道G325南宁至钦州公路（南宁段）现为设计速度60km/h的二级公路标准，路线全长55.425km，路基宽12-15米、沥青砼/水泥砼路面宽9-12米。国道G325南宁至钦州公路（钦州段）于2022年完成改扩建工程交工验收，路线全长53.743公里，采用双向四车道一级公路标准设计，设计速度80km/h，沥青混凝土路面，路基宽24.5米。国道G325南宁至钦州公路已通车运营超27年。

图3-18 项目影响区总体交通现状路网图



图片来源：《交通预测报告》

（2）竞争性及车流量分流分析

虽然为相邻同向道路，但本项目与以上竞争性道路的区位分布仍然存在一定差异，因此区位分布的不同使得各个路段在服务对象、车型结构方面也存在区别，此外各路段收费标准也会是其竞争力的重要组成部分。具体差异如下表所示：

表3-22 竞争性道路差异分析

路段名称	通车时间	功能定位	服务对象	设计服务水平	车型结构	收费标准	减免政策
本项目	1998年原道路建成通车，2017年1月18日完工完成“四	国家高速公路网“7射11纵18横”主干线中G75兰海高速的重要组成部分，是广西北部湾经济区的骨架公路，是国内区外省份与东盟进行经济贸易最便捷的大通道，是西部大开发区域、泛珠三角经济区和大西南经济区与“中国—东盟	服务南宁市及以北与钦州、防城港、北海及以东方向出行车辆	三级	客车出行为主，客货车占比为80:20	一类客车0.5元/车公里	详见《交通量预测报告》第5.3.4节

	改八”扩建工程通车	自由贸易区”、中越“两廊一圈”进行联系的交通枢纽，也是我国东西部地区的出海大通道。					
国道G325南宁段	1998年以前	首府南宁市与北部湾港口城市钦州市之间综合交通网络建设的公路干线通道。	服务道路沿线南宁、钦州、防城港区域的出行车辆	四级	货车出行为主，客货车占比为43:57	不收费	无
吴上高速一期	2024年11月19日	广西高速公路网“1环12横13纵25联”中纵8线的重要组成部分。项目建设促进了西部陆海新通道公路集疏运体系建设，是主动适用“双核驱动”战略，以建设北部湾区域性国际航运中心和南宁区域性综合交通枢纽两大目标，充分提升南宁机场经上思县与防城港海港运输联动作用，加强南宁市核心辐射作用，带动周边城市发展。	服务南宁市西侧区域及南宁绕城以西方向来往上思县、峒中镇及防城港市等沿线地区的车辆	三级	客车出行为主，客货车占比为85:15	一类客车0.596元/车公里	和本项目相同
南湛高速广西段	2024年6月18日	广西高速公路网“1环12横13纵25联”中联13线。项目建设完善了广西北部湾经济区公路网络，加速了中国与东盟国家间、桂粤两省区间、广西北部湾城镇群间区域经济发展与合作，也为桂粤两地共同开发和建设好	服务南宁市与灵山县、浦北县、博白县及以东方向，以及部分南宁与北海合浦及	三级	客车出行为主，客货车占比为84:16	一类客车0.620元/车公里	和本项目相同

		中国-东盟自由贸易区、泛珠江三角洲经济区和广西北部湾经济区提供了更强劲的保障	湛江方向的往来车辆				

数据来源：《交通预测报告》

（3）未来3年已规划可比竞品分析

根据《广西高速公路网规划（2018-2030年）》《广西综合立体交通网规划（2021—2035年）》《广西综合交通运输发展“十四五”规划》等相关规划以及广西地图院制定的《广西高速公路网路线示意图（桂S（2024）12号）》确定未来年路网影响因素如下：

图3-1　未来年影响因素示意图

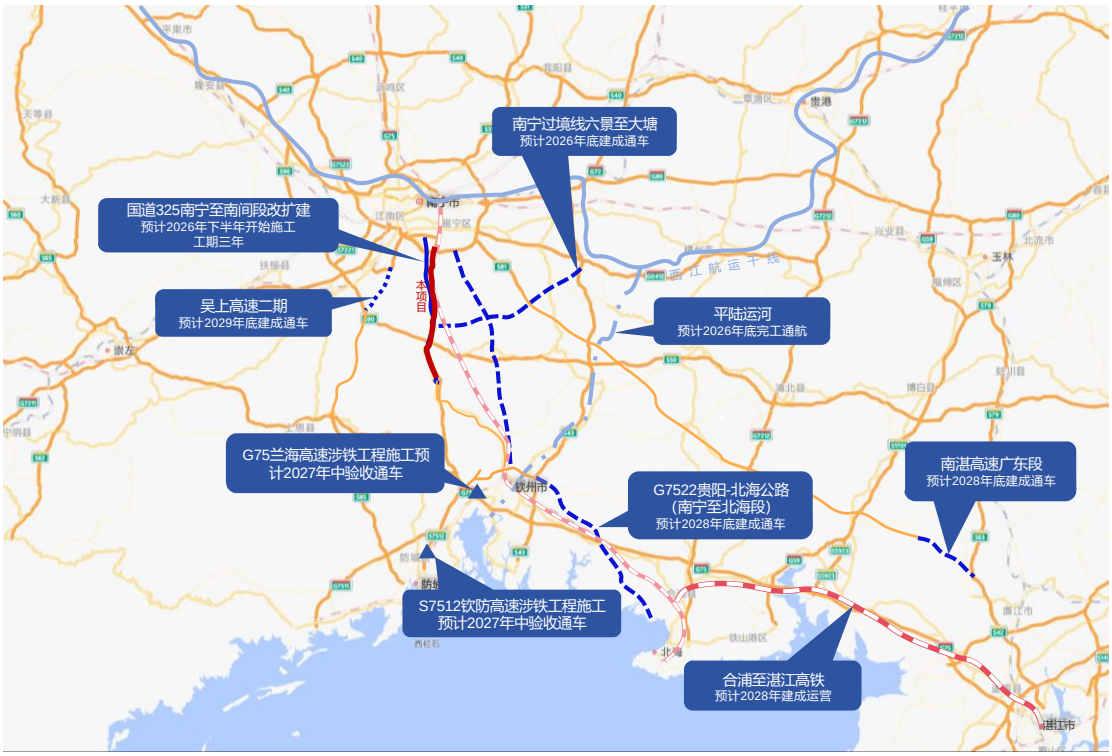


表3-23　未来年影响因素分析表

序号	影响因素	建成时间	基本情况	建设标准
1	G75兰海高速和S7512钦防高速涉铁	预计于2026年上半年开工，2027年中验收通车	G75兰海高速和S7512钦防高速基本已扩容为双向八车道，只有两处上跨铁路的路段尚未拓宽，两处涉铁工程分别为G75兰海高速K2078+792丝茅坪铁路桥和S7512钦防高速K23+567跨南防铁路桥。	/

序号	影响因素	建成时间	基本情况	建设标准
	工程施工			
2	国道G325对货车转移吸引持续	2026年	国道 G325 南宁段与本项目基本平行，从路网建设角度，高速公路与平行的国道共同构成区域的综合运输走廊骨架，二者在交通运输网络中分工协作、互为补充。近三年国道 G325 货车占比呈上升趋势，虽然高速公路与国省干线的功能定位不同，但从审慎角度，在2026年考虑其对本项目货车将产生进一步分流影响，以审慎评估平行国道的影响。	南宁段 车道：双向两车道 设计速度：60km/h
3	国道G325南宁至钦州公路（南宁段）改扩建项目	预计2026年下半年开始施工，计划工期三年	路线起点位于玉洞互通附近国道 G325与光山路交叉口，路线向东布线至平乐大道，后向南经那马镇、子伟村、南宁现代工业产业园、大塘镇，随后通过南晓镇规划区西侧边缘、广西龙象谷规划东侧边缘，终于南宁与钦州交界处南晓镇晓村附近。建成之后的收费标准参考国道G325南宁至钦州公路（钦州段）改扩建后收费标准执行。	线路全长55.425km 车道：双向四车道 设计速度：80km/h
4	南宁南过境线六景至大塘段	预计2026年底建成通车	路线起点位于南宁市横州市新福镇那言村附近，设T型枢纽互通接入六景至钦州港高速公路。向西经横州市平朗镇、邕宁区中和镇、那楼镇、百济镇，终点位于良庆区大塘镇那团村附近，设置大塘北枢纽互通实现与兰海高速广西南宁那南段的交通流转换。	线路全长52.779km 车道：双向四车道 设计速度：120km/h
5	兰海高速钦北段、钦防高速客车收费标准提升	预计2027年取得批复	兰海高速钦北段、钦防高速竣工验收后收费标准提升，收费标准按全区统一标准调整（一类客车0.4元/公里调为0.5元/公里；四类客车1.3元调为1.45元）申报。	/
6	平陆运河	预计2026年底完工通航	项目起于南宁市横州市西津库区平塘江口，经钦州市灵山县陆屋镇沿钦江进入北部湾，按内河I级航道标准建设，可通航5000吨级船舶，以发展航运为主，结合供水、灌溉、防洪、改善水生态环境等。	全长134.2公里 设计年单向通过能力为8900万吨

序号	影响因素	建成时间	基本情况	建设标准
7	合浦至湛江高速铁路	预计2028年建成运营	线路自合浦站引出，向东经过铁山港湾、白沙镇、遂溪县等最终引入湛江西站，设站6座（新设车站4个，既有站2个），正线全长约139公里，其中广西段约63公里，广东段约76公里，设计时速350公里，项目总投资约275.2亿元，同步建设北海联络线、湛江北至湛江西联络线等。	全长139公里 设计时速350km/h
8	G7522贵阳-北海公路（南宁至北海段）	预计2028年底建成通车	起点位于南宁市邕宁区，依次经过南宁市邕宁区新江镇、百济镇，钦州市新棠镇、长滩镇、小董镇、平吉镇、那彭镇、那思镇，北海市合浦县乌家镇、沙岗镇，终点位于北海市合浦县廉州镇烟楼村西南侧。路线全长152.92公里，新建里程138.674公里，同步建成南宁市入城段2.5公里，其中南宁市邕宁区31.787公里（含南宁市入城段），钦北区36.455公里，钦南区36.519公里，北海市37.413公里。主线设计速度均采用120公里/小时。起点至乌家北枢纽互通段采用双向四车道高速公路，乌家北枢纽互通至终点段采用双向六车道高速公路标准。	线路全长152.92km 车道：双向四车道 设计速度：120km/h
9	南湛高速广东段	预计2028年底建成通车	路线起于廉江市长山镇西北粤桂两省区交界处，与南宁至湛江高速公路广西段对接，路线向东延伸接入玉湛高速。	线路全长30.18km 车道：双向四车道 设计速度：120km/h
10	吴上高速二期	预计2029年底	路线起点位于南宁市吴圩镇，接吴圩机场第二高速公路，设置枢纽互通，路线自北向南经明阳工业园区，在明阳工业园区设置一般互通1处，后继续向南布线，终点接龙胜-峒中口岸公路南宁吴圩至上思段一期路线起点（与吴大高速交叉枢纽互通）。	线路全长18.193km 车道：双向四车道 设计速度：120km/h
11	本项目路面大修	预计2035-2037年期间分时期、分阶段、分区域	主要施工内容为旧路面铣刨及沥青面层重铺。为最大限度降低对车辆通行影响，采用以过程预防性养护为主，局部集中处置的方式实施，最大限度降低施工对双向通行能力的影响，基本维持施工前路段服务水平。	/

数据来源：《交通预测报告》

注：上表中所列示的影响因素为未来年预测中对本项目造成较为显著影响的路网因素，其余路网因素参照未来年区域路网规划均在预测过程中纳入测算。

（4）未来年交通量主要影响因素

1）G75 兰海高速和 S7512 钦防高速涉铁工程施工

G75 兰海高速和 S7512 钦防高速基本已扩容为双向八车道，只有两处上跨铁路的路段尚未拓宽，两处涉铁工程分别为 G75 兰海高速 K2078+792 丝茅坪铁路桥和 S7512 钦防高速 K23+567 跨南防铁路桥。

图3-2　涉铁工程施工位置示意图



图片来源：《交通量预测报告》

（a）S7512 钦防高速公路 K23+567 涉铁施工

S7512 钦防高速 K23+567 跨南防铁路桥，建设地点在防城港市境内，位于钦防高速防城互通收费站以南约 1.2 公里处，上跨南防铁路茅岭站至防城站区间。预计于 2026 年上半年开工，于 2027 年 6 月底验收通车。本次扩建该桥由原桥宽的 24.5m 扩建成桥宽 42m，由双向四车道扩建为双向八车道。根据现阶段拟定的施工交通组织方案：

a）第一阶段施工组织：S7512 钦防高速公路 K23+567 涉铁施工期间暂关闭

防城港收费站入口，防城港市至南宁市车辆通行需绕行市政路，由防城收费站行驶进入钦防高速。南宁市至防城港市车辆通行维持现状，单向双车道通行。工期约 8 个月。

b）第二阶段施工组织：该阶段防城港收费站恢复使用，施工段保障双向两车道通行，施工区限速 40km/h。工期约 6 个月。

（b）G75 兰海高速 K2078+792 丝茅坪铁路桥涉铁工程施工

G75 兰海高速 K2078+792 丝茅坪铁路桥，建设地点在钦州市境内，位于兰海高速钦防高铁上跨立交至钦州西互通之间，上跨南防铁路钦州站至康熙岭站区间。工程预计于 2026 年上半年开工，预计 2027 年 5 月初验收通车。本次扩建该桥由原桥宽的 33.5m 扩建成桥宽 42m，由双向六车道扩建为双向八车道。

（c）总体分析

根据现阶段拟定的施工交通组织方案，S7512 钦防高速公路 K23+567 涉铁施工会降低道路通行能力，但因施工影响范围较小，总体路径成本变化不大。从审慎角度考虑，本次预测考虑涉铁施工对本项目会造成客车车流量损失，货车因对出行成本敏感，考虑施工对货车无影响。

G75 兰海高速 K2078+792 丝茅坪铁路桥涉铁施工交通组织采取双向四车道保通方案，施工管控区域采取 40-60km/h 速度管控措施，施工期会降低道路通行能力，但因南宁来往钦州方向目前仅有兰海高速与国道 G325 两条道路，即本项目所在的兰海高速无其他的高速公路替代路径，因此预计该项目施工对本项目影响有限。但与 S7512 钦防高速公路 K23+567 涉铁施工影响分析一致，从审慎角度，本次预测考虑施工对交通需求存在一定抑制作用，该项目涉铁施工对本项目会造成客车车流量损失，货车因对出行成本敏感，考虑施工对货车无影响。

两处涉铁施工项目预计 2026 年上半年开工，影响年份为 2026 年，预计对本项目客车交通量分流影响约为-4.55%，客车交通量减少约 1148veh/d。

表3-24 2026 年涉铁施工影响分析

项目	日均交通量（veh/d）			分流交通量（veh/d）			分流比例		
	客车	货车	合计	客车	货车	合计	客车	货车	合计
2026 年无涉铁施工	25212	6265	31477	/	/	/	/	/	/
2026 年有涉铁施工	24064	6265	30329	-1148	/	-1148	-4.55%	/	-3.65%

数据来源：《交通量预测报告》

2）2026 年国道 G325 对货车转移吸引持续

国道 G325 南宁段与本项目基本平行，从路网建设角度，高速公路与平行的国道共同构成区域的综合运输走廊骨架，二者在交通运输网络中分工协作、互为补充。结合国道 G325 近三年交通增长及交通构成情况，国道 G325 货车占比呈上升趋势，虽然高速公路与国省干线的功能定位不同，但从审慎角度，在 2026 年考虑其对本项目货车将产生进一步分流影响，以审慎评估平行国道的影响。并且考虑目前国道 G325 交通量已远超适应交通量，达到五级服务水平，2025 年事故率增长 53%，其 2025 年货车交通量增速逐步放缓，因此综合考虑，2026 年国道 G325 对本项目的货车交通量分流影响预计约为-5.65%，货车交通量减少约 354veh/d 。

表3-25 2026 年国道 G325 对货车转移吸引持续影响分析

项目	日均交通量（veh/d）			分流交通量（veh/d）			分流比例		
	客车	货车	合计	客车	货车	合计	客车	货车	合计
2026 年无国道分流影响	24064	6265	30329	/	/	/	/	/	/
2026 年有国道分流影响	24064	5911	29975	/	-354	-354	/	-5.65%	-1.17%

数据来源：《交通量预测报告》

3）国道 G325 南宁至钦州公路（南宁段）改扩建项目

国家公路网中普通国道G325是广州-南宁之间的重要道路，目前国道G325南宁至钦州公路（南间至黎合江段）已于2022年完成改扩建工程交工验收，采用双向四车道一级公路标准设计，设计速度80km/h，沥青混凝土路面，路线全长53.743公里，路基宽24.5米。而本次改扩建段为国道G325南宁至钦州公路（南宁段），现有旧路为设计速度60km/h的二级公路标准，路基宽12-15米、沥青砼/水泥砼路面宽9-12米，现状摩托车和拖拉车比例较大，混合交通严重，沿线桥涵承载标准较低、交通安全设施不足等问题突出，目前国道G325南宁至南间段已列入改扩建计划。

国道G325南宁至钦州公路（南宁段）改扩建项目升级一级公路，将顺接已改扩建完毕的国省干线。改扩建路线起点位于玉洞互通附近国道G325与光山路交叉口，路线向东布线至平乐大道，后向南经那马镇、子伟村、南宁现代工业产业

园、大塘镇，随后通过南晓镇规划区西侧边缘、广西龙象谷规划东侧边缘，终于南宁与钦州交界处南晓镇晓村附近。路线里程55.425公里，其中K0+000~K13+770段13.77公里已于2010年提升为路基宽度60.0米，设计速度为60km/h，已满足一级公路设计标准，故本次改扩建仍采用旧路标准，仅进行路面改造；K13+770~K55+425段41.655公里为旧路改扩建，两车道改为四车道，采用一级公路标准，设计速度为80km/h，路基宽度25.5米。

国道G325南宁至钦州公路（南宁段）改扩建项目与本项目路段基本平行，建设单位为广西北投集团旗下子公司，根据北投集团提供信息，改扩建工程可行性研究已于2024年12月底获得自治区发改委批复，计划于2026年下半年开始施工，计划工期三年。

（a）国道G325南宁至钦州公路（南宁段）施工期间交通量影响分析

因该项目暂无详细施工安排及施工交通组织方案，本次预测考虑施工准备及收尾工作对交通量道路影响较小，因施工导致道路交通通行效率下降或通行受限，对道路交通量产生较大不利影响的年份考虑在2027年。设定国道G325南宁至钦州公路（南宁段）施工期间因道路施工导致行驶车速下降至30km/h，部分车辆将转移至本项目通行。根据模型分析，国道G325南宁至钦州公路（南宁段）改扩建项目施工期主要影响南宁与钦州、防城港方向，以及南宁城区至项目沿线区域往来交通量。总体来看，2027年转移至本项目客车约为3.23%，客车日均交通量增加约818veh/d，转移至本项目货车约为2.66%，货车日均交通量增加约165veh/d。

表3-26 国道 G325 南宁至钦州公路（南宁段）改扩建施工影响分析

项目	日均交通量（veh/d）			转移交通量（veh/d）			转移比例		
	客车	货车	合计	客车	货车	合计	客车	货车	合计
2027 年无国道 G325 改扩建施工影响	25301	6205	31506	/	/	/	/	/	/
2027 年有国道 G325 改扩建施工影响	26119	6370	32489	818	165	983	3.23%	2.66%	3.12%

数据来源：《交通量预测报告》

（b）国道G325南宁至钦州公路（南宁段）改扩建工程完成后交通量影响分析

改扩建工程预计2029下半年完工，施工完工后因道路恢复正常通行，施工期转移至本项目通行的车辆将回流至国道G325，且考虑道路通行条件改善会吸引部分短途车辆通行，完工影响年份为2029年。此外，道路升级后预计将采取过路收费措施，参考国道G325南宁至钦州公路（钦州段）改扩建后收费标准，一类客车收费10元/车次，六类货车收费40元/车次。

根据模型分析，国道G325南宁至钦州公路（南宁段）改扩建项目完工通车后主要影响南宁与钦州、防城港方向，以及南宁城区至项目沿线区域往来交通量。2029年对本项目客车分流影响约为-13.37%，客车日均交通量减少约3607veh/d，对货车分流影响约为-19.51%，货车日均交通量减少约1299veh/d。

表3-27 国道 G325 南宁至钦州公路（南宁段）改扩建完工通车影响分析

项目	日均交通量（veh/d）			分流交通量（veh/d）			分流比例		
	客车	货车	合计	客车	货车	合计	客车	货车	合计
2029 年无国道 G325 改扩建完工	26982	6658	33640	/	/	/	/	/	/
2029 年有国道 G325 改扩建完工	23375	5359	28734	-3607	-1299	-4906	-13.37%	-19.51%	-14.58%

数据来源：《交通量预测报告》

图3-3 南宁至钦州公路（南宁段）改扩建项目区位示意



图片来源：《交通量预测报告》

4）南宁南过境线六景至大塘段

南宁南过境线六景至大塘段，起点位于南宁市横州市新福镇那言村附近，设T型枢纽互通接入六景至钦州港高速公路。向西经横州市平朗镇、邕宁区中和镇、那楼镇、百济镇，终点位于良庆区大塘镇那团村附近，设置大塘北枢纽互通实现与兰海高速广西南宁那南段的交通流转换。线路全长52.779km，设计速度为120km/h，双向四车道，预计投资规模71.19亿元。项目建成后可实现多通道承担全区东北经南宁至西南方向的交通出行，与南宁市外围其他高速公路形成南宁市大外环高速公路，减少车辆绕行，疏解南宁市现有环城高速公路面临的交通压力，提升南宁高速公路的过境效率、路网容量规模。

根据北投集团提供信息，南宁南过境线六景至大塘段项目已于2023年10月实质性动工，预计于2026年底建成通车，影响年份为2027年。南宁南过境线六景至大塘段与本项目相接，建成后与南宁市外围其他高速形成大外环高速，根据模型分析，南宁南过境线六景至大塘段通车主要影响柳州、来宾、河池、桂林、梧州以及南宁等与防城港方向往来交通量，总体来看对本项目客车分流影响约为-2.06%，客车日均交通量减少约538veh/d，对货车分流影响约为-0.55%，货车日均交通量减少约35veh/d。

表3-28 南宁南过境线六景至大塘段通车影响分析

项目	日均交通量（veh/d）			分流交通量（veh/d）			分流比例		
	客车	货车	合计	客车	货车	合计	客车	货车	合计
2027年无南宁南过境线六景至大塘段	26119	6370	32489	/	/	/	/	/	/
2027年有南宁南过境线六景至大塘段	25581	6335	31916	-538	-35	-573	-2.06%	-0.55%	-1.76%

数据来源：《交通量预测报告》

图3-4 南宁南过境线六景至大塘段区位示意



5）兰海高速钦北段、钦防高速客车收费标准提升

根据《广西壮族自治区高速公路条例》，高速公路车辆通行费收费标准，应当按照有关法律、行政法规规定的程序，根据高速公路的技术等级、投资总额、当地物价指数、偿还贷款或者有偿集资款的期限和收回投资的期限，以及交通量、建设质量等因素计算确定，由自治区人民政府交通运输主管部门会同发展改革、财政部门审核后，报自治区人民政府批准。兰海高速钦北段、钦防高速均已完成改扩建工程，但目前仍执行老路收费标准，预计2027年完成竣工验收并取得收费标准批复，与原收费标准相比较，一类客车收费标准将从0.4元/车公里调整为0.5元/车公里，四类客车收费标准将从1.3元/车公里调整为1.45元/车公里。虽

然本项目所在的兰海高速公路大通道的一类和四类客车收费标准将整体提升，但因该路段符合加收的桥隧较少，与区域内竞争性道路相比较，本项目所在通道仍为通行费成本最优路径。基于审慎考虑，本次预测假设兰海高速钦北段、钦防高速客车收费标准提升后将对本项目客车产生约-1.88%的分流影响，客车日均交通量减少约 481veh/d。

表3-29 2027 年客车收费标准提升影响分析

项目	日均交通量（veh/d）			分流交通量（veh/d）			分流比例		
	客车	货车	合计	客车	货车	合计	客车	货车	合计
2027 年无收费标准提升影响	25581	6199	31780	/	/	/	/	/	/
2027 年有收费标准提升影响	25100	6199	31299	-481	/	-481	-1.88%	/	-1.51%

6）平陆运河

平陆运河位于广西壮族自治区，是西部陆海新通道骨干工程，项目起于南宁市横州市西津库区平塘江口，经钦州市灵山县陆屋镇沿钦江进入北部湾，全长 134.2 公里，设计年单向通过能力为 8900 万吨，按内河I级航道标准建设，可通航 5000 吨级船舶，以发展航运为主，结合供水、灌溉、防洪、改善水生态环境等。从功能定位来看，平陆运河的建设主要为补充目前西部陆海新通道沿线货物运输主要依靠铁路和高速公路运至出海口、水路通道缺失的不足，通过平陆运河的建设，一方面能够为西部陆海新通道建设开辟水运新方式，使西部陆海新通道成为全国第 3 个拥有江海联运出海能力的通道；另一方面能够为西部陆海新通道增加上亿吨级的水运能力，提高西部陆海新通道综合运输能力。

目前，西南地区南向出海货运主要依托北部湾港海铁/海公联运、珠三角港口与西江水运江海联运、湛江港海铁联运等 3 大通道。平陆运河建成后，一方面西南地区原来经由海铁/海公联运的出海货物由于通过水运费用有较大幅度降低，将部分转由平陆运河江海联运出海；另一方面西南地区原经由珠三角港口江海联运出海的货物，由于水运航程大幅缩短（贵港及以上西江沿线地区经平陆运河出海比经珠三角港口出海可缩短 560km），将部分转由平陆运河出海。从货运运输方向分析来看，平陆运河建成后：

南向将开辟广西及西南地区通往东盟地区运距最短、最经济、最便捷的国际

水运大通道。西江中上游地区货物出海节约航程约 7 天；经平陆运河出海比从广州出海到越南和新加坡，分别缩短约 1100 公里和 740 公里。

北向助力西部陆海新通道铁水联运，通过黄桶至百色铁路等连接海陆运输，依托中欧国际班列直达欧洲；为贵州提供新的出海通道，贵州货物从梅林港口经平陆运河出海到越南，较从广州出海节省运距约 700 公里。

西向经百色港和百色通航项目连通云南富宁港，为云南货物出海提供直接出海通道，较从长江出海节省约 1930 公里。

东向连通西江航运干线到达广西东部和广东西部，为上游地区开辟通往粤港澳大湾区、北美、日韩的海运新通道。

由上分析可知，平陆运河的建设将极大方便并促进出海货物运输，因水运运输较公路运输运输量大且成本较低，因此平陆运河通航后将对本项目通道内的货运交通量产生一定的分流作用。但区域内便利低成本的运输方式增加也将有利于促进区域相关产业布局和发展，例如自治区在研究平陆运河沿线文化旅游、产业园区建设等方面的规划及方案，同时平陆运河的建设加快区域多式联运网络的构建，有助于实现区域公路、铁路、水运、航空等之间更高效的货物转运和交通衔接。由此可见，平陆运河的建设带来的区域发展对本项目也有一定的促进作用。

根据北投集团提供信息，平陆运河预计2026年底完工通航，影响年份为2027年-2028年。根据模型分析，平陆运河通航主要影响贵州、云南方向与钦州、防城港方向，以及南宁市境内水运航线沿线的柳州、来宾、贵港等地区与钦州、防城港之间的往来交通量，2027年对本项目货车分流影响约为-2.15%，货车日均交通量减少约136veh/d；2028年对本项目货车分流影响约为-1.91%，货车日均交通量减少约124veh/d 。

表3-30 平陆运河通航影响分析

项目	日均交通量（veh/d）			分流交通量（veh/d）			分流比例		
	客车	货车	合计	客车	货车	合计	客车	货车	合计
2027 年无平陆运河	25581	6335	31916	/	/	/	/	/	/
2027 年有平陆运河	25581	6199	31780	/	-136	-136	/	-2.15%	-0.43%
2028 年	25772	6494	32266	/	/	/	/	/	/

无平陆运河									
2028 年有平陆运河	25772	6370	32142	/	-124	-124	/	-1.91%	-0.38%

数据来源：《交通量预测报告》

图3-5　平陆运河区位示意



7）合浦至湛江高速铁路

在《广西综合立体交通网规划（2021—2035 年）》和《南宁市综合交通运输发展“十四五”规划》中，南宁至合浦至湛江规划建设一条高速铁路，设计时速 350 公里，其中南宁至合浦高速铁路为远期储备项目，暂无建设计划，且目前南宁至合浦已开通高速动车组，南宁至北海通行时间不到一小时，待南宁至合浦高速铁路建成将主要分流现有乘高铁和普铁出行的客流。而合浦至湛江高速铁路自既有邕北线合浦站侧向引出，经北海、山口、廉江、遂溪至湛江西站，共设置车站 4 座，与湛江至海口高速铁路相接，目前项目已在推进开工建设工作，施工总工期为 4 年，新建正线长度 139km，设计时速 350km/h，总投资约 275.2 亿元。

合浦至湛江高速铁路已于2024年12月29日开工建设，预计2028年建成运营，影响年份为2028年。从出行通道来看，相较于本项目高速公路，合浦至湛江高速铁路受不可控因素影响较小，通行速度更快，可达性更高。同时，票价较低，花费的时间成本也更低。根据模型分析，合浦至湛江高速铁路通车主要影响南宁、

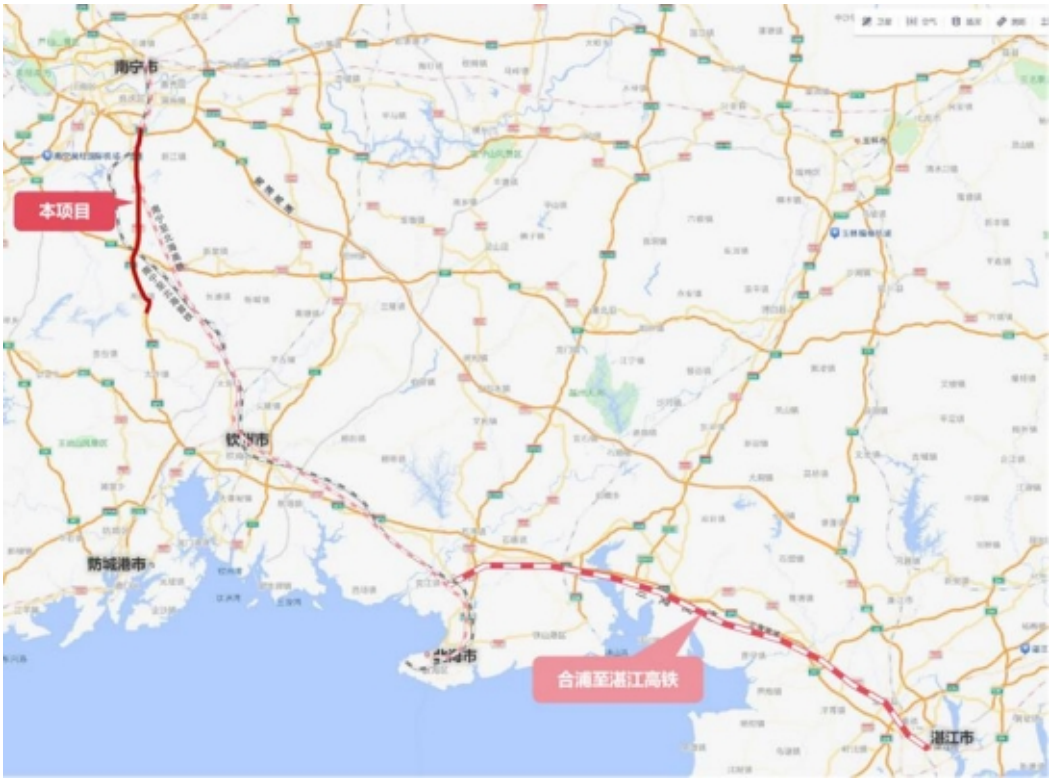
防城港与广东方向往来交通量，总体来看对本项目客车分流影响约为-2.13%，客车日均交通量减少约562veh/d 。

表3-31 合浦至湛江高速铁路通车影响分析

项目	日均交通量（veh/d）			分流交通量（veh/d）			分流比例		
	客车	货车	合计	客车	货车	合计	客车	货车	合计
2028 年无合湛高铁	26334	6494	32828						
2028 年有合湛高铁	25772	6494	32266	-562	--	-562	-2.13%	--	-1.71%

数据来源：《交通量预测报告》

图3-6 合浦至湛江高速铁路区位示意



图片来源：《交通量预测报告》

8）G7522 贵阳-北海公路（南宁至北海段）

G7522 贵阳-北海公路（南宁至北海段）起点位于南宁市邕宁区，依次经过南宁市邕宁区新江镇、百济镇，钦州市新棠镇、长滩镇、小董镇、平吉镇、那彭镇、那思镇，北海市合浦县乌家镇、沙岗镇，终点位于北海市合浦县廉州镇烟楼村西南侧。路线全长 152.92 公里，新建里程 138.674 公里（14.246 公里为钦州北环高速共线段），同步建成南宁市入城段 2.5 公里，其中南宁市邕宁区 31.787 公里（含南宁市入城段），钦北区 36.455 公里，钦南区 36.519 公里，北海市 37.413 公里。

主线设计速度均采用 120 公里/小时。起点至乌家北枢纽互通段采用双向四车道高速公路标准，整体式路基宽度 26.5 米，分离式路基宽度 2×13.25 米；乌家北枢纽互通至终点段采用双向六车道高速公路标准，整体式路基宽度 34 米。项目概算总投资额约 204.79 亿元，平均每公里造价约 1.48 亿元。

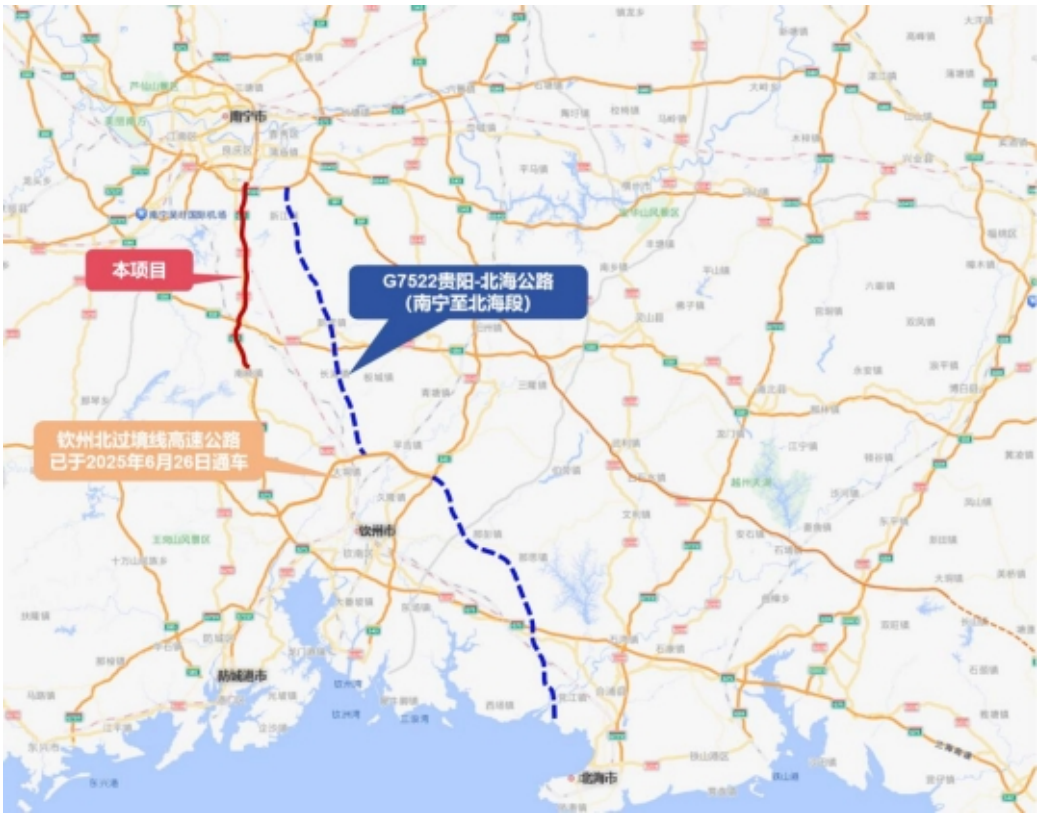
根据北投集团提供消息，该项目已完成施工招标，计划于 2026 年初开工建设，预计 2028 年底建成通车，影响年份为 2029 年。根据模型分析，G7522 贵阳-北海公路（南宁至北海段）通车主要影响南宁、北海、钦州之间以及钦州、北海与来宾、桂林等广西北部方向往来交通量。2029 年对本项目客车交通量影响比例约为-8.47%，客车日均交通量减少约 1980veh/d，对本项目货车影响比例约为-10.51%，货车日均交通量减少约 563veh/d。

表3-32 G7522 贵阳-北海公路（南宁至北海段）通车影响分析

项目	日均交通量（veh/d）			分流交通量（veh/d）			分流比例		
	客车	货车	合计	客车	货车	合计	客车	货车	合计
2029 年无 G7522 贵阳-北海公路（南宁至北海段）	23375	5359	28734	/	/	/	/	/	/
2029 年有 G7522 贵阳-北海公路（南宁至北海段）	21395	4796	26191	-1980	-563	-2543	-8.47%	-10.51%	-8.85%

数据来源：《交通量预测报告》

图3-7 G7522 贵阳-北海公路（南宁至北海段）区位示意



图片来源：《交通量预测报告》

9）南湛高速公路广东段

南湛高速公路具有南宁与湛江之间便捷高速联络线的功能，同时作为一条广西—广东快速高效便捷的出省通道功能定位，是通往粤港澳大湾区、北部湾等区域的主要高速公路之一，既满足出省通道快速畅通，又改善区域间的重要经济节点城市的连接功能，为加强北部湾经济区、珠江西江经济带的合作机制，全力打造向海经济，发挥广西作为西南出海大通道的作用提供基础保障。南湛高速公路分为广西段与广东段两段建设。

南湛高速广西段起于南宁绕城高速公路六冲枢纽互通，整体由西向东，经南宁市邕宁区，钦州市灵山县、浦北县，玉林市博白县，终于那卜镇桂粤交界处。线路全长 186.821km，设计速度为 120km/h，双向四车道，全线设置双旺、安石连接线 2 条，采用二级公路标准，南湛高速公路广西段已于 2024 年 6 月 18 日通车。南湛高速广东段起于廉江市长山镇西北粤桂两省区交界处，与南宁至湛江高速公路广西段对接，路线向东延伸接入玉湛高速，路线全长约 30.18 公里，采用设计速度 120km/h 的双向四车道高速公路标准，标准路基宽度采用 26.5m，设置长山互通连接线，采用二级公路标准。项目估算总投资约为 36.34 亿元，总工期

3 年。

根据北投集团提供消息，广东段工程可行性研究报告已获批，正在开展深化设计，预计 2028 年底建成通车，影响年份为 2029 年。根据模型分析，南湛高速广东段通车虽然打通了广西段断头路的现状，但通道内可供选择的道路较多，且 G7522 贵阳-北海公路（南宁至北海段）开通后，其综合成本优势更明显，从模型分配结果来看，预计对本项目交通量影响很小，故本次预测不进行详细分析。

图3-8　南湛高速公路广东段区位示意



图片来源：《交通量预测报告》

10）吴上高速公路二期

吴圩至上思高速公路二期工程位于南宁市江南区，起点位于南宁市吴圩镇，接吴圩机场第二高速公路，设置枢纽互通，路线自北向南经明阳工业园区，在明阳工业园区设置一般互通 1 处，后继续向南布线，终点接龙胜-峒中口岸公路南宁吴圩至上思段一期路线起点（与吴大高速交叉枢纽互通）。项目推荐方案全长 18.193km，全线采用双向四车道高速公路标准，设计速度 120km/h，路基宽 27m，采用沥青混凝土路面。项目总投资 28.07 亿元。

吴上高速二期项目已于2023年10月14日获得批复，2024年2月23日获得初步设计批复，根据北投集团提供信息，自治区发改委、交通运输厅在桂交规划发

〔2025〕10号文件中对龙胜—峒中口岸公路吴圩至上思段（二期工程）等项目建设任务进行了调整，计划2029年底建成通车，影响年份为2030年。

吴上高速二期的建成通车代表吴圩至上思高速公路全线贯通，将进一步分流本项目交通量，但该路径南宁至防城港方向沿线高速公路符合桥隧加收的路段较多，出行综合成本高于本项目，对本项目交通量分流影响有限。根据模型分析，吴上高速二期通车主要影响南宁、贵州、河池、百色等与防城港上思县、防城港东兴等方向往来交通量，总体来看对本项目客车分流影响约为-0.24%，客车日均交通量减少约54veh/d，对货车分流影响约为-0.22%，货车日均交通量减少约11veh/d。

表3-33 吴上高速二期通车影响分析

项目	日均交通量（veh/d）			分流交通量（veh/d）			分流比例		
	客车	货车	合计	客车	货车	合计	客车	货车	合计
2030 年无吴上二期	22352	5003	27355						
2030 年有吴上二期	22298	4992	27290	-54	-11	-65	-0.24%	-0.22%	-0.24%

数据来源：《交通量预测报告》

图3-9 吴圩至上思高速公路区位示意



图片来源:《交通量预测报告》

11）本项目路面大中修

本项目预期在2035-2037年期间分时期、分阶段、分区域将根据路况指标情况择机实施路面大修养护工程，主要施工内容为旧路面铣刨及沥青面层重铺。为最大限度降低对车辆通行影响，采用以过程预防性养护为主，局部集中处置的方式实施，最大限度降低施工对双向通行能力的影响，基本维持路段施工前服务水平。

交通组织方案预计根据每年路面中上面层钻芯取样检测结果，对需集中修复中下面层的局部路段，按每日施工效率（双车道3-4公里/批次）划分作业单元，结合施工效率、交通保障等要求，预计集中交通管制工期不超过90天。各年度施工采取分车道短期封闭、滚动推进的方式，确保施工路段单向始终保留至少2条车道通行，避免全幅或长距离封闭。每一作业单元完工后及时恢复交通，再转入下一区段作业，避免多个单元同时封闭导致通行压力叠加。

以上工程方案相关内容（含作业单元划分、车道封闭方式、工期预估等）均基于当前项目信息、技术水平及常规施工条件形成的预测性方案，在实际执行过程中可能因路产实际状况、路基检测结果、突发交通需求或不可抗力等因素产生

偏差，或者因技术革新升级进一步优化，若实施将根据届时情况进行调整。根据目前的预测性方案，本项目路面大修能够基本维持施工前路段服务水平，预计对本项目交通量影响很小，故本次预测不考虑其影响。

（5）应对措施

本项目聘请了招商局重庆交通科研设计院有限公司作为交通量预测机构，针对底层资产未来的通行费收入进行独立且专业的分析与判断，综合考量周边路网情况、路网规划、未来年经济发展对于交通量的影响等，审慎地对底层资产未来交通量及通行费收入进行预测，后续原始权益人及外部管理机构将采取如下措施进行应对。

1）按照扁平化、数智化管理降本增效，推广收费总站和少人值守收费站模式，减少相关运营人员，实现成本降低；为进一步提升通行费收入，推广“以量定价”引导龙头企业增量车上路，强化高速公路的安全快捷优势，实现总车辆通行收入的增长。

2）除不可抗力因素（如地震、台风、水灾、火灾、战争、公共卫生事件、政策变更、法律变更、政府征收、金融市场危机等）外，如不动产项目2027年、2028年、2029年三个完整会计年内，当年实际可供分配金额未达到预期可供分配金额，原始权益人将通过自愿放弃所持有的本基金份额在该期间应获取的全部或部分可供分配金额，使基金投资者（不含原始权益人及其关联方）取得预期分配金额。

（十三）经营模式

1、主营业务概况

根据项目公司广西北投南南高速公路有限公司国家企业信用信息公示系统（http://www.gsxt.gov.cn/）的公示信息，广西北投南南高速公路有限公司经营范围是：许可项目：公路管理与养护；建设工程施工（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动，具体经营项目以相关部门批准文件或许可证件为准）。

在实际运营中，广西北投南南高速公路有限公司主要负责兰海高速广西南宁那南段及其附属设施的收费经营与维护管理工作。

2、业务开展的时间

根据《广西壮族自治区人民政府关于兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）收费标准及收费期限的批

复》（桂政函[2024]121号）、《兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（南宁至南间段）收费公路授权经营协议》及《兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（南宁至南间段）收费公路授权经营协议补充协议》，兰海高速广西南宁那南段公路经营权的收费期限为自2018年6月1日至2043年8月18日止。项目已平稳运营超过7年，具有成熟的经营模式及市场化运营能力。

3、盈利模式

（1）盈利模式

项目公司盈利主要来自于兰海高速广西南宁那南段按照行业主管部门制定的收费标准对过往车辆收取的通行费收入。收入来源分散，不依赖第三方补贴等非经常性收入，收入持续、稳定。根据容诚会计师事务所（特殊普通合伙）出具的项目公司2023年-2025年备考财务报表审计报告，兰海高速广西南宁那南段项目收益情况如下：

表3-34 项目近三年收益情况

单位：万元

项目	2025年	2024年	2023年
营业收入	31,066.28	30,743.06	32,881.24
净利润	5,882.91	10,450.27	11,983.27
息税折旧摊销前利润（EBITDA）*	24,404.40	25,093.84	26,887.68
经营性净现金流*	22,181.92	24,177.64	25,766.17

注：1）息税折旧摊销前利润（EBITDA）=营业收入-营业成本-税金及附加-销售费用-管理费用-财务费用+营业外收入-营业外支出+利息支出+折旧及摊销

2）经营性净现金流取备考现金流量表的经营活动产生的现金流量净额

兰海高速广西南宁那南段2023-2025年营业收入分别为32,881.24万元、30,743.06万元和31,066.28万元；净利润分别为11,983.27万元、10,450.27万元和5,882.91万元；息税折旧摊销前利润（EBITDA）分别为26,887.68万元、25,093.84万元和24,404.40万元；经营性净现金流分别为25,766.17万元、24,177.64万元和22,181.92万元。

（2）主要运营策略

在运营管理安排上，由北投集团下属公司新恒通公司作为外部管理机构，负

责不动产项目的服务和运营管理职责，保证项目持续平稳运营。基金管理人将监督新恒通公司严格遵循《运营管理协议》的约定并履行相应的运营管理职责，根据自身针对同类资产的既有管理规范和标准，发挥外部管理机构在高速公路运营领域的专业优势，保障项目持续稳定运营。基金管理人计划维持目前项目整体运营安排，暂不使用资产收购、资产处置及杠杆等运营策略来调整目前整体运营状态。

（3）不动产项目当前运营所适用的税收政策以及税收优惠政策

1）税收政策

不动产项目当前运营所适用的税收政策如下表所示：

表3-35 项目公司运营所适用的税收政策

税种	计税依据	税率
企业所得税	应纳税所得额	15%
增值税	应纳增值税额	3%（征收率）、9%
城市维护建设税	实际缴纳的增值税税额	7%
教育费附加	实际缴纳的增值税税额	3%
地方教育费附加	实际缴纳的增值税税额	2%

2）税收优惠政策

根据《财政部国家税务总局海关总署关于西部大开发税收优惠政策问题的通知（财税[2001]202号）》《国家税务总局关于深入实施西部大开发战略有关企业所得税问题的公告（2012年第12号）》《关于延续西部大开发企业所得税政策的公告》（财政部税务总局国家发展改革委公告2020年第23号），自2021年1月1日至2030年12月31日，对设在西部地区的鼓励类产业企业继续享受减按15%的税率征收企业所得税。根据南宁市发展和改革委员会关于反馈若干企业国家鼓励类产业认定意见的复函（南发改函[2025]1298号），本项目经营管理的“兰海高速广西南宁那南段”作为国家高速公路网主干线和西部开发公路干线，符合《产业结构调整指导目录（2024年版）》第一类第二十四项第1条“公路交通网络建设：国家高速公路网项目建设，国省干线改造升级，汽车客货运站、城市公交站，城市公共交通”条款、第5条“公路安全应急保障技术及应用：公路管理服务、公路应急保障体系建设运营车辆安全监控记录系统开发与应用”。因此项目公司享受西部大开发税收优惠政策，减按15%的税率征收企业所得税。

4、项目公司盈利和现金流稳定性及持续性

排除不可抗力因素影响，项目公司通行费收入及运营管养成本较为稳定，净

利润与经营性现金流在正常区间内小幅波动。

5、历史运营数据

（1）历史车流量和收费收入情况

本项目改扩建完成后交通量和收费收入情况如下表所示：

表3-36 2018-2025年正常年度车流量及通行费收入情况表

年份	交通量（veh/d）	通行费清分收入（亿元）
2018年	24,819	3.19
2019年	25,268	3.41
2023年	33,228	3.37
2024年	31,045	3.16
2025年	29,884	3.20
2025年上半年	27,827	1.51
2025年下半年	31,908	1.69
2018-2019年复合增长率	1.81%	6.96%
2023-2025年复合增长率	-5.17%	-2.66%
2018年-2025年复合增长率	2.69%	0.05%
2025年上半年增长率	-10.21%	0.75%
2025年下半年增长率	2.60%	11.96%

注：上表交通量数据来源于系统统计的各收费单元交易量表，统计数据不包含免费车（节假日免费车、军警车、绿通车、抢险救灾车等）。其中2019年节假日免费通行小客车数据缺失，故2019年交通量数据未剔除节假日免费通行小客车。

表3-37 历年通行费收入（含税）统计表

年份	全年收入（亿元）	年度增长率	日均收入（万元）	日均增长率	单公里收入（万元）	单公里收入增长率
2018	3.19	-	87.28	-	653.85	-
2019	3.41	6.96%	93.36	6.96%	699.35	6.96%
2020	2.90	-14.89%	101.05	8.24%	595.22	-14.89%
2021	3.83	32.02%	104.90	3.81%	785.81	32.02%
2022	2.50	-34.73%	68.47	-34.73%	512.91	-34.73%
2023	3.37	35.03%	92.45	35.03%	692.56	35.03%
2024	3.16	-6.42%	86.27	-6.68%	648.07	-6.42%
2025	3.20	1.25%	87.59	1.52%	656.14	1.25%

注：1、日均通行费收入为全年通行费收入/全年天数；

2、2020年日均交通量剔除了免费通行的79天，即2020年全年天数按可收费天数计为366天-79天=287天。

2019年：项目全年通行费收入（含税）同比增长6.96%，自然车交通量同比增

长1.81%，收费车流量与通行费双增长，总体通行费增幅大于车流量增幅，主要因为经济发展及货运物流的旺盛促进货车通行费收入增长。国家不断出台政策支持北部湾经济区加快发展，经济区国民经济水平不断提高，公路港口运输量不断增长，北部湾港口累计货物吞吐量同比增长14.7%，持续保持高增长。货运物流的旺盛带动了路段通行费的增长，使得本项目通行费增长大于交通量增长。

2020年：本年度受到宏观经济及公共卫生事件影响较为严重，其中包括上半年所有车型免费的79天（免收通行费的时间范围从2020年2月17日0时起，至2020年5月6日0时结束），导致全年通行费收入下滑，2020年全年收入（含税）同比减少14.89%，但剔除受影响较大的1-4月数据后的日均车流量和日均收入仍保持增长，2020年5月至12月日均通行费收入同比增长15.43%，自然车交通量同比增长19.55%，主要受以下因素影响：1）5月6日恢复收费后，随着复工复产形势的持续向好，货运物流加快恢复并进一步繁荣带动货车通行费清分收入保持增长态势，总体车流量及通行费清分收入同比持续增长，帮助降低了年度通行费清分收入的下降幅度。2）钦州至防城港高速公路南间至钦州段改扩建完工后路况变好，国道G325南宁至钦州公路（南间至黎合江段）改扩建进行中，部分车辆分流至本项目，促进车流量增长。

2021年：项目全年通行费收入（含税）同比增长32.02%，日均通行费收入（含税）同比增长3.81%，自然车交通量同比增长4.45%，自然车交通量增幅大于日均通行费增幅，主要受以下因素影响：1）由于2020年上半年所有车型免费的79天导致通行费大幅降低。相比之下，2021年小客车通行费收入因收费期限达到343天（除节假日免费通行天数22天外），交通量及通行费大幅上涨；2）复工复产形势的持续向好，货运物流随着各行各业的进一步繁荣以及北部湾港口物流的高速增长而持续旺盛，带动高速公路车流量以及通行费增长。

2022年：项目全年通行费收入（含税）同比减少34.73%，自然车交通量同比减少34.72%，主要受以下因素影响：1）2022年受到宏观经济和公共卫生事件的影响较为严重，尤其是客车下降明显；2）2021年底大浦路、吴大路、吴隆路全线贯通，贵州、云南往返广东湛江、茂名等地的货运车辆可直接通行吴大路段，无需再绕行本项目和南宁外环高速，导致交通量减少；3）根据广西壮族自治区交通运输厅、广西壮族自治区发展和改革委员会、广西壮族自治区财政厅印发的《广西高速公路全面推广差异化收费实施方案》，从2022年1月1日起至2023年12

月31日止，广西高速公路全面实施差异化收费，2-5类货车无差别85折、6类货车无差别98折。另外，在继续执行现有各类通行费减免政策的基础上，受第四季度货车通行费再减免10%优惠政策影响，导致通行费持续下降。

2023年：项目全年通行费收入（含税）同比增加35.03%，自然车交通量同比增加68.58%，主要受以下因素影响：1）从2022年12月底后，全国各地放开管控措施，各省市取消高速公路防控检测点，不再限制人员跨地区流动，促进客车出行需求快速释放，2023年客车交通量增长101.06%。随着各地经济陆续复苏，进出口贸易经济强势复苏，在港口经济的带动下，货运行业逐渐恢复，但恢复速度较为缓慢，2023年货车交通量增长6.01%。虽交通量和通行费逐步增长，但路段交通量增长率大于通行费增长率。2）2023年1-2月，国道危旧桥梁改造工程G325线K782+808莲花江中桥改造，部分车辆转移至本项目。受上述因素的影响，2023年通行费收入和车流量大幅增长。

2024年：项目全年通行费收入（含税）同比下降6.42%，自然车交通量同比下降6.57%，主要变动原因为：1）2023年1-2月，国道危旧桥梁改造工程G325线K782+808莲花江中桥改造，将部分车辆转移至本项目。改造工程完工后客货运车辆回流至G325国道，项目相应的交通量有所下降，尤其是货车下降较明显。故2024年1-2月通行费较2023年1-2月通行费收入下降；2）南宁-湛江公路南宁至博白那卜段于2024年6月全线通车，相比G75兰海高速，该路段往返南宁与广西东部方向路程更短，分流了原本项目部分车流；3）2024年1月国务院印发《重点省份分类加强政府投资项目管理办法（试行）》要求加强高风险债务省份政府投资项目管理，2024年广西交通、市政、产业园区、各类楼堂馆所和棚户区改造等固定资产投资增速下降明显，相应的交通量有所下降，尤其是货车下降较明显。

2025年：项目全年通行费收入（含税）同比增加1.25%，自然车交通量同比下降3.74%，主要受区域路网完善、经济环境变化、交通方式竞争加剧、收费标准调整等方面因素影响，表现为：1）南宁-湛江公路南宁至博白那卜段于2024年6月全线通车，相比G75兰海高速，该路段往返南宁与广西东部方向路程更短，分流了原本项目部分车流；但因该项目通车已满一年，从通车至今的月均交通量变化趋势来看，该项目与周边路网的承担交通量已基本稳定。2）广西铁路网络持续完善，高铁运营升级、货运铁路运力提升，吸引煤炭、矿石等大宗商品运输“公转铁”；企业优化运输方案，为控成本绕行二级公路。多式联运发展推动公铁高

效衔接，2025年西部陆海新通道班列发运集装箱货物142.5万标箱，同比增长47.6%，通道运量增长态势强劲，进一步加剧公路货车流量下降。3）本项目自2024年8月16日零时起，一类客车收费标准由0.4元/车公里调整为0.5元/车公里（提高25%）、四类客车收费标准由1.3元/车公里调整为1.45元/车公里（提高约11.5%），其他车型收费标准保持不变，客车为本项目主要服务车型，收费标准的提升对通行费收入增加影响较明显，导致交通量下降但通行费收入小幅增长。

本项目历史年份各月通行费收入如下表所示：

表3-38 各月份通行费收入

各月通行费收入（万元）													
年份	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	合计
2018年	2,906.39	2,067.36	2,935.36	2,997.17	3,004.50	2,433.45	2,584.57	2,884.96	2,473.90	2,260.60	2,636.85	2,672.89	31,858.00
2019年	3,037.33	1,860.25	2,806.93	2,794.29	2,595.57	2,648.50	3,064.15	3,425.10	3,036.79	2,725.09	3,026.78	3,054.17	34,074.96
2020年	2,060.05	684.08	-79.79	-64.80	2,589.50	3,311.90	3,322.82	3,796.61	3,447.51	3,039.94	3,428.86	3,465.02	29,001.70
2021年	3,536.35	2,048.65	3,592.66	3,455.26	3,315.31	3,324.78	3,806.57	3,468.12	3,309.61	2,625.33	2,887.72	2,917.47	38,287.83
2022年	2,774.36	1,545.52	2,148.75	1,996.54	1,884.20	2,058.27	2,040.07	1,976.80	1,999.01	1,979.10	2,292.32	2,296.04	24,990.96
2023年	2,531.81	2,915.06	3,200.35	3,141.20	2,539.06	2,674.39	3,245.14	3,511.13	2,554.54	2,165.02	2,588.55	2,677.91	33,744.16
2024年	2,857.10	2,162.50	2,621.68	2,719.48	2,227.09	2,382.74	2,772.27	3,471.05	2,709.68	2,282.48	2,628.96	2,741.40	31,576.46
2025年	2,830.44	2,091.78	2,664.18	2,525.86	2,327.69	2,642.89	3,146.85	3,590.73	2,536.71	2,218.12	2,630.97	2,763.71	31,969.92
各月通行费收入占全年比重													
年份	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	合计
2018年	9.12%	6.49%	9.21%	9.41%	9.43%	7.64%	8.11%	9.06%	7.77%	7.10%	8.28%	8.39%	100%
2019年	8.91%	5.46%	8.24%	8.20%	7.62%	7.77%	8.99%	10.05%	8.91%	8.00%	8.88%	8.96%	100%
2020年	7.10%	2.36%	-0.28%	-0.22%	8.93%	11.42%	11.46%	13.09%	11.89%	10.48%	11.82%	11.95%	100%
2021年	9.24%	5.35%	9.38%	9.02%	8.66%	8.68%	9.94%	9.06%	8.64%	6.86%	7.54%	7.62%	100%
2022年	11.10%	6.18%	8.60%	7.99%	7.54%	8.24%	8.16%	7.91%	8.00%	7.92%	9.17%	9.19%	100%
2023年	7.50%	8.64%	9.48%	9.31%	7.52%	7.93%	9.62%	10.41%	7.57%	6.42%	7.67%	7.94%	100%
2024年	9.05%	6.85%	8.30%	8.61%	7.05%	7.55%	8.78%	10.99%	8.58%	7.23%	8.33%	8.68%	100%
2025年	8.85%	6.54%	8.33%	7.90%	7.28%	8.27%	9.84%	11.23%	7.93%	6.94%	8.23%	8.64%	100%

注：2020年3月、4月属于公共卫生事件期间通行费免费时段，无通行费收入。另由于前期收费系统更迭变化（2020年取消省界站，实

行全国联网）导致车辆通行费产生退还，因此通行费为负数。

（2）各类支付方式占比情况

本项目2020-2025年各类支付方式统计如下：

表3-39 2020-2025 年各类支付方式统计表

年份	非现金收费额（万元）	非现金收费额占比	现金收费额（万元）	现金收费额占比	收费合计（万元）
2020 年	20,428.16	70.44%	8,573.54	29.56%	29,001.70
2021 年	36,031.98	94.11%	2,255.85	5.89%	38,287.83
2022 年	23,661.19	94.68%	1,329.77	5.32%	24,990.96
年份	**ETC 收费额（万元）**	**ETC 收费额占比**	**MTC[4]收费额（万元）**	**MTC 收费额占比**	**收费合计（万元）**
2023 年	23,898.76	70.82%	9,845.40	29.18%	33,744.16
2024 年	21,807.31	69.06%	9,769.15	30.94%	31,576.46
年份	**非现金收费额（万元）**	**非现金收费占比**	**现金收费额（万元）**	**现金收费额占比**	**收费合计（万元）**
2025 年	21,229.94	66.41%	10,739.98	33.59%	31,969.92

注：1、上表2020至2024年数据来源于项目公司提供的收费年报。其中，2020年，非现金收费额包括ETC拆分、交易对账、非现金退费和试点退费。2021-2022年，非现金收费额包括ETC拆分、交易对账、非现金退费、试点退费和移动支付。2023-2024年，ETC收费额包括ETC拆分、交易对账、非现金退费和试点退费。

2、2025年收费年报尚未完成编制，数据来源于项目公司提供的《广西高速公路联网通行费清分金额报表》，非现金收费额包括ETC拆分、退费补交、次票和对账拆分。

（3）历史断面车流量情况

不动产项目2018年-2025年各断面年日均交通量如下所示，分析可知：

1）从各断面交通分布来看，交通量较大的断面为“团福互通-大塘”，2025年的断面交通量为33,042veh/d，“起点-那马北互通”断面交通量较小，2025年的断面交通量为24,451veh/d。

2）本项目2018年-2025年全线平均交通量复合增长率为2.69%。

表3-40 日均断面交通量分析（veh/d）

断面名称	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2020-2025 年复合增长率

[4] MTC（Manual Toll Collection）：公路半自动车道收费系统

南宁南入口-那马北互通	-	-	18,817	19,132	13,939	24,588	23,619	24,451	5.38%
那马北互通-那马	24,694	25,532	30,478	32,539	20,500	35,222	33,093	32,559	1.33%
那马-团福互通	25,097	24,009	27,767	29,600	19,153	32,876	29,938	28,482	0.51%
团福互通-大塘		27,186	30,966	30,699	21,951	36,018	34,270	33,042	1.31%
大塘-南间	21,832	27,010	31,231	31,652	20,839	33,942	32,750	31,623	0.25%
折算全程合计（veh/d）	24,819	25,268	28,907	30,193	19,711	33,228	31,045	29,884	0.67%

注：1、上表数据来源于系统统计的各收费单元交易量表，统计数据不包含免费车（节假日免费车、军警车、绿通车、抢险救灾车等）。其中，2019年节假日免费通行小客车数据缺失，故2019年交通量数据未剔除节假日免费通行小客车。

2、2018年和2019年系统报表未列示“起点-那马北互通”断面统计数据。

图3-10 日均断面交通量分析（veh/d）

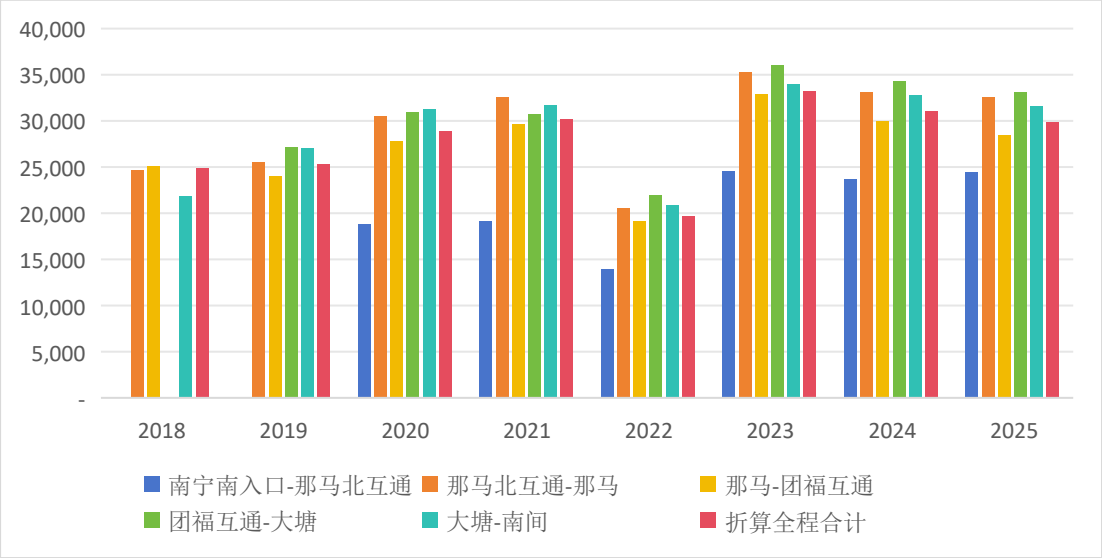


表3-41 2023 年-2025 年分路段通行费收入数据分析表

路段	2023 年收入（万元）	2024 年收入（万元）	2025 年收入（万元）
南间-大塘	12,486.96	11,869.53	11,490.50
大塘-团福互通	1,090.95	997.52	973.58
团福互通-那马	15,626.74	14,242.76	14,466.16
那马-那马北互通	3,638.96	3,584.54	3,752.05
那马北互通-南宁南出口	899.10	901.30	983.70
合计	**33,742.71**	31,595.64	31,665.99

注：1、收费系统中未列示2022年及以前年份的分断面收入数据。

2、分断面收入数据和通行费清分收入数据存在差异，原因为：1）收费系统按照清分规则将部分未通行那南段的特情车辆收入清分入账那南段，故通行费清分收入数据包含该部分收入，但分断面收入数据未统计该部分收入，导致存在差异；2）各收费单元交易量表报表（分断面收入）和通行费收入清分报表统计口径不一致，因此数值略有差别。通行费收入清分报表包含：非现金收入清分+现金收入清分+退费补交清分+次票清分+对账拆分+试点路段退费清分；各收费单元交易量表报表包含ETC、现金、冲减现金、补录现金等交易类型的数据。

（4）历史车型结构

本项目历史年交通量客货比分析见下表：

表3-42 断面客货交通量占比（自然车）

类型		自然车占比
2018	客运	74.16%
	货运	25.84%
2019	客运	72.55%
	货运	27.45%
2020	客运	69.69%
	货运	30.31%
2021	客运	69.68%
	货运	30.32%
2022	客运	65.83%
	货运	34.17%
2023	客运	78.51%
	货运	21.49%
2024	客运	79.40%
	货运	20.60%
2025	客运	80.07%
	货运	19.93%

注：上表数据来源于系统统计的各收费单元交易量表，统计数据不包含免费车（节假日免费车、军警车、绿通车、抢险救灾车等）。其中，2019年节假日免费通行小客车数据缺失，故2019年交通量数据未剔除节假日免费通行小客车。

本项目客货交通量比例从历史数据分析来看，变化主要如下：

1）2018年-2019年，由于本项目承担区域通道间的联系作用，历史客货比例变化幅度较小，客运约占73%，货运约占27%。

2）2020年-2022年，国内客运需求受到宏观经济及公共卫生事件的影响较为严重，客运量下降；而国内工业生产受到国际进出口需求和国内自身需求的双重

影响快速增长，货运量增长，由此带来客运占比下滑，货运占比增加。客货运结构发生变化，客运占比约68%，货运占比约32%。

3）2023年，伴随大规模公共卫生事件因素消除及管控措施解除，客货运交通量占比结构逐步恢复并超过2019年前水平，客运占约78.5%，货运占约21.5%。具体原因为：一是特殊影响因素消除及管控措施解除，不再限制人员跨地区流动，客运出行需求快速恢复，客运快速增长。二是2023年1-2月，国道G325改造，部分车辆转移至本项目。综上各因素，2023年表现出客运增长较高、货运负增长的情况为2023年当年在特殊影响因素及管控措施消除前后带来的客货运结构的变化，此后本项目客运和货运结构将逐步恢复稳定。

4）2024年，因受有关政策的影响，主要为2024年1月国务院印发《重点省份分类加强政府投资项目管理办法（试行）》要求加强高风险债务省份政府投资项目管理，2024年广西交通、市政、产业园区、各类楼堂馆所和棚户区改造等固定资产投资增速下降明显，相应的交通量有所下降，2024年相比2023年客货运结构变化幅度较小，客运占比约79.4%，货运占比约20.6%。

5）2025年，自治区交通厅、发改委、财政厅2025年4月30日印发《关于做好小客车周末自驾游广西高速公路通行优惠提振消费工作的通知》（桂交规〔2025〕6号），自2025年5月9日起至2025年12月31日，每周五00:00—周日24:00（法定节假日减免除外），对于外籍小客车实施分车型、分路段差异化收费及分支付方式差异化收费，刺激了外籍小客车出行需求，由此带来客运占比增加。受经济增速放缓、消费能力收缩以及铁路运输竞争力影响，居民可支配收入增幅放缓，导致整体出行需求下降，尤其对价格较为敏感的，在经济环境放缓的情况下，货运车辆为降低运输成本，倾向于绕行二级公路。多式联运发展推动铁路与公路高效衔接，企业得以优化运输方案、降低成本，减少对单一公路运输的依赖，导致货运占比下滑。整体而言，2025年相比2024年客货运结构变化幅度较小，客运占比约80.07%，货运占比约19.93%。

整体上来看，本项目交通构成主要以客车为主。以2025年数据来看，本项目客车车型占比为80.07%（自然车）。由于客车交通量增长主要依赖于项目周边区域的汽车保有量、旅游及相关服务业发展，相较货运增长受工业发展形势和贸易环境的影响相对较小。因此，本项目以客车车型占主要地位的交通构成受外部影响较小，未来发展将趋于稳定。

（5）历史交通量数据与可研报告对比分析

根据2014年1月广西壮族自治区交通规划勘察设计研究院出具的《兰州至海口高速公路广西南宁至钦州、钦州至防城港段改扩建工程可行性研究报告》（以下简称“《工可报告》”）显示，该报告交通量预测结果仅提供了特征年2019年、2025年、2030年、2038年的预测值，对比将可比特征年进行插值法计算中间年份交通量，本项目实际交通量与《工可报告》预测交通量的对比结果如下表所示：

表3-43 本项目客货交通量情况

年份	实际交通量（pcu/d）	《工可报告》预测交通量（pcu/d）	差异比例
2019 年	-	45,278	-
2020 年	37,537	47,735	-21.36%
2021 年	49,185	50,193	-2.01%
2022 年	32,692	52,650	-37.91%
2023 年	46,766	55,107	-15.14%
2024 年	43,305	57,565	-24.77%
2025 年	40,712	60,022	-32.17%

注：1、2020 年以前货车采用计重收费模式，无分车型数据进行标准车换算。

2、上述交通量数据统计包含免费车（节假日免费车、军警车、绿通车、抢险救灾车等）。

3、2020 年交通量包含免费通行的 79 天，即 2020 年全年天数按 366 天计算。

从上表可以看出，《工可报告》预测交通量与本项目实际发生交通量相比差异较大，差异原因主要包括：

1）《工可报告》交通量预测假设为兰州至海口高速公路广西南宁至钦州、钦州至防城港段改扩建工程于2019年全线完工，实际改扩建工程分段完工通车，本项目外的其他路段改扩建工程于2022年完工通车，改扩建工程全线贯通诱增影响未在2019年释放。

2）2020年及以后受公共卫生事件以及宏观经济的影响，高速公路客货车交通量下降明显，导致本项目实际交通量与《工可报告》预测交通量差异较大。

3）《工可报告》预测参数参考的“十三五”经济发展预测目标值，经济增长实际情况与预测目标的差异导致本项目实际交通量与《工可报告》预测交通量有所差异。

4）《工可报告》编制阶段，在本项目附近的南晓镇规划建设有南宁龙象谷国际旅游度假区项目，总规划面积约100平方公里，一期规划约40平方公里。龙象谷项目于2012年12月启动，2014年列入广西自治区统筹推进的重大项目，原计划2015年进入实质性建设阶段。但在推进过程中，遇到建设用地指标、供水排水等基础设施难以克服的困难，项目业主要求暂缓推进龙象谷项目建设，并于2015年经自治区政府同意暂缓推进龙象谷项目建设。由于沿线规划产业的不利变动，对本项目交通量产生不利影响。

5）《工可报告》中的车型统计口径及换算系数采用的《公路工程技术标准》JTG B01—2003，与现行《公路工程技术标准》JTG B01—2014以及《收费公路车辆通行费车型分类》（JT/T489-2019）的统计标准存在差异，导致交通量数据统计口径不一致。

6、现金流回收流程及管理系统

（1）结算模式及流程

根据《广西壮族自治区收费公路联网收费管理办法》，收费公路联网收费遵循“统一规划、统一标准、统一管理、统一清分结算”的原则，全区高速公路车辆通行费收入实行统一账户管理，由自治区联网中心进行清分结算。

兰海高速广西南宁那南段的现金通行费收入由收费员每日存入智能收款机，根据项目公司与广西新发展交通集团有限公司南宁高速公路运营分公司、广西新恒通高速公路有限公司那南高速公路运营管理中心、广西银商桂鸿金融服务外包有限公司签署的《2024年南宁运营分公司智慧收款采购合同补充协议》，每日按智能收款机的存款额缴存至收入缴存账户（945015013000650527），联网中心每日划走收入缴存账户内的资金余额，划转后账户每日余额为0。经联网中心对通行费收入进行清分后，将款项划转至项目公司的基本存款账户（451899991013002106665）。

根据项目公司与广西壮族自治区收费公路联网收费清分结算中心、广西捷通高速科技有限公司签署的《广西高速公路车辆通行费移动支付项目合作协议》，兰海高速广西南宁那南段ETC及移动支付的通行费收入由广西捷通高速科技有限公司通过ETC收款及移动支付收取通行费收入后，按实际收取金额转入项目公司收入缴存账户（945015013000650527），联网中心每日划走收入缴存账户内的资金余额，划转后收入缴存账户每日余额为0。经联网中心对通行费收入进行清

分后，将款项划转至项目公司的基本存款账户（451899991013002106665）。

（2）收费管理系统情况

广西高速公路联网收费运营管理平台是高速公路收费系统的核心，旨在通过信息化手段提升收费效率、优化运营管理、保障资金安全。以下是其主要作用：

1）统一收费管理

集中化管理：整合各路段收费数据，实现统一管理，避免信息孤岛。

标准化操作：统一收费标准，减少人为干预，确保收费透明。

2）提高收费效率

自动化收费：支持ETC、移动支付等自动化收费方式，减少人工操作，提升通行效率。

3）系统维护与监控

实时监控：实时监控收费设备运行状态，及时发现和处理故障。

远程维护：支持远程维护和升级，减少现场维护成本和时间。

（3）风险管控方面

南南公司根据国家有关法律法规，结合业务实际，制定了《广西北投南南高速公路有限公司收费工作管理办法》。制度内容涉及车辆通行费票据管理、现金通行介质管理、收费备用金管理、现金通行费管理、收费稽核管理、紧急车队管理、散落物车辆检查管理、收费密钥管理、收费统计管理等方面的内容，覆盖兰海高速广西南宁那南段风险控制点及业务流程，基本满足管理需要，符合相关法律法规要求。

（4）现金流的归集

1）不动产基金成立后，不动产项目公司在项目运营过程中均使用项目公司监管账户收取不动产项目公司运营收入。

2）不动产项目公司应按照其与资产支持证券管理人（代表专项计划）签署的《项目公司股东借款合同》约定，向资产支持证券管理人（代表专项计划）偿还相应股东借款的本金和/或利息，并分配股息、红利等股权投资收益。

3）资产支持证券管理人按照《标准条款》约定，向不动产基金划付资产支持证券收益。

4）基金管理人按照《基金合同》约定，向投资人分配不动产基金份额收益。

（十四）同业竞争及关联交易

1、同业竞争

（1）原始权益人

1）原始权益人同业竞争分析

北投集团及其关联公司持有或管理与本基金投资的不动产项目类似的资产，具有同业竞争关系的项目情况如下：

A.南宁-湛江公路南宁至博白那卜段

南宁-湛江公路南宁至博白那卜段由原始权益人控股子公司广西新发展交通集团有限公司持有运营。南宁-湛江公路南宁至博白那卜段起于南宁绕城高速公路六冲枢纽互通，整体由西向东，经南宁市邕宁区，钦州市灵山县、浦北县，玉林市博白县,终于那卜镇桂粤交界处。线路全长186.821km,设计速度为120km/h，双向四车道，全线设置双旺、安石连接线2条，采用二级公路标准，南湛高速公路广西段已于2024年6月18日通车。2025年日均车流量为5893辆。主要影响南宁、河池、百色等与广东湛江方向往来交通量。

B.龙胜—峒中口岸公路南宁吴圩至上思段（一期工程）

龙胜—峒中口岸公路南宁吴圩至上思段（一期工程）由原始权益人控股子公司广西新发展交通集团有限公司持有运营。吴圩至上思高速公路一期工程，起于南宁市那西村附近，路线由北向南，经南宁市江南区延安镇、防城港市上思县那琴乡，终于上思县那琴乡龙楼村附近，顺接上思至防城港高速公路。路线全长37.6km，桥隧比27.8%，采用双向四车道高速公路标准，设计速度为120km/h，已于2024年11月19日通车，2025年日均车流量为2933辆。主要影响南宁、贵州、河池、百色等与防城港上思县、防城港东兴等方向往来交通量。

2）利益冲突防范安排

为防范利益冲突与风险，原始权益人出具了《关于防范关联交易及避免同业竞争的承诺函》，原始权益人承诺：

A、在本公司和/或本公司同一控制下的关联方持有不动产基金份额期间，如本公司和/或本公司同一控制下的关联方直接或通过其他任何方式间接投资、持有或管理竞品项目，本公司将采取充分、适当的措施，公平对待不动产资产和该等竞品项目，避免可能出现的利益冲突。本公司不会将所取得或可能取得的优先业务机会授予或提供给任何其他竞品项目，亦不会利用本公司的地位或利用该地位获得的信息作出不利于不动产基金而有利于其他竞品项目的决定或判断，并将

避免该种客观结果的发生。

B、在不动产基金存续期间，如本公司及本公司控制的企业持有与不动产基金的业务构成实质性的同业竞争的资产，在该等资产根据相关法律法规和监管部门规定可以被不动产基金项下相关载体收购且具备注入不动产基金的条件的前提下，在履行各级监管单位审批程序后，本公司将或督促本公司控制的企业在同等条件下优先通过合理的价格将相关资产注入不动产基金，以避免与不动产基金可能产生的同业竞争。

C、在不动产基金的存续期间内，如因不动产基金项下的不动产项目与竞争性项目之间的同业竞争发生争议，且基金管理人认为可能严重影响不动产基金的基金份额持有人利益的，本公司承诺将与基金管理人积极协商解决措施。

D、在不动产基金终止并清算完毕前，本承诺函始终有效，且是不可撤销的。若因本公司违反上述承诺给不动产基金造成损失，一切损失将由本公司承担。

（2）外部管理机构

1）外部管理机构同业竞争分析

外部管理机构为新恒通公司，截至尽调基准日，新恒通公司不存在直接或通过其他任何方式间接投资、持有或管理其他同一服务区域、走向平行或近乎平行的与兰海高速广西南宁那南段存在直接竞争的收费公路项目，不存在直接的同业竞争的情形，但未来不排除外部管理机构投资、持有或管理竞品项目的可能。新恒通公司运营的其他高速公路项目详见“第四章业务参与人”之“三、外部管理机构：广西新恒通高速公路有限公司”之“（七）利益冲突防范措施”。

2）利益冲突防范安排

A、广西壮族自治区当前高速公路收费模式一定程度上防范利益冲突

根据《广西壮族自治区高速公路联网收费管理办法》，高速公路联网收费是指对全自治区范围内高速公路实行统一收费、系统分账的运营和管理模式。高速公路联网收费结算机构为全自治区高速公路进行收入确认和分账，确认的收入由高速公路联网收费结算机构直接拨付至项目公司，不经过外部管理机构，一定程度上防范了利益冲突。

B、外部管理机构对不动产资产进行独立管理

鉴于新恒通公司同时负责管理钟昭高速、信梧高速、来都高速等高速公路的运营管理，总运营管理里程超660公里，新恒通公司应当采取充分、适当的措施

避免可能出现的利益冲突。新恒通公司出具了《关于避免同业竞争的承诺函》，新恒通公司承诺：

（a）截至本承诺函出具之日，本公司不存在直接或通过其他任何方式间接投资、持有或管理其他同一服务区域、走向平行或近乎平行的与不动产资产存在直接竞争的收费公路项目（简称“竞品项目”），不存在直接的同业竞争的情形，但未来不排除本公司投资、持有或管理竞品项目的可能。

（b）运营期本公司拟同时向其他机构提供不动产项目运营管理服务的，将会提前告知基金管理人并说明是否与运营管理协议项下不动产项目存在同业竞争；如存在同业竞争，应当征得基金管理人同意。

（c）在本公司作为基金的外部管理机构期间，针对不动产项目，将设立独立分支机构，并将确保不动产项目的账务、人员与其他高速公路项目相互独立，且通过省级联网结算管理，以降低或有的同业竞争与利益冲突风险。

（d）本公司将根据自身针对高速公路项目同类资产的既有管理规范和标准以及运营管理协议生效后针对同类资产制定的新的管理规范和标准，严格按照诚实信用、勤勉尽责、公平公正的原则，以不低于本公司管理的其他同类资产的运营管理水平为不动产项目提供运营管理服务，在管理运营其他同类资产时，将公平公正对待不同的不动产项目，采取适当措施避免可能出现的利益冲突，充分保护不动产基金的基金份额持有人的利益。

（e）在作为不动产基金的外部管理机构期间，如本公司直接或通过其他任何方式间接投资、持有或运营竞品项目，将采取充分、适当的措施，公平对待不动产项目和该等竞品项目，避免可能出现的利益冲突。本公司不会将所取得或可能取得的优先业务机会授予或提供给任何其他竞品项目，亦不会利用本公司的地位或利用该地位获得的信息作出不利于不动产基金而有利于其他竞品项目的决定或判断，并将避免该种客观结果的发生。在不动产基金的存续期间内，如因不动产基金项下的不动产项目与竞争性项目之间的同业竞争发生争议，且基金管理人认为可能严重影响不动产基金的基金份额持有人利益的，本公司承诺将与基金管理人积极协商解决措施。

C、不动产项目与外部管理机构自有资产或其他受托资产相独立的保障措施

为避免同业竞争及可能出现的利益冲突，基金管理人与外部管理机构以承诺及协议方式签署了防范利益冲突的相关条款，并采用适当的激励约束机制发挥外

部管理机构主动管理能动性。

基金管理人将对外部管理机构的工作进行监督并安排项目公司向其支付运营管理费，通过将外部管理机构业绩与运营管理费深度绑定，建立起激励约束机制。

D、外部管理机构的股东出具同业竞争承诺函

为防范利益冲突与风险，外部管理机构的股东广西新发展交通集团有限公司出具了《关于防范关联交易及避免同业竞争的承诺函》，承诺：

（a）在本公司和/或本公司同一控制下的关联方直接或通过其他任何方式间接投资、持有或管理竞品项目期间，本公司将采取充分、适当的措施，公平对待不动产资产和该等竞品项目，避免可能出现的利益冲突以及恶意竞争。本公司不会将所取得或可能取得的优先业务机会授予或提供给任何其他竞品项目，亦不会利用本公司的地位或利用该地位获得的信息作出不利于不动产基金而有利于其他竞品项目和其他损害不动产基金及其基金份额持有人的合法权益的决定或判断，并将避免该种客观结果的发生。

（b）在不动产基金的存续期间内，如因不动产基金项下的不动产项目与竞争性项目之间的同业竞争发生争议，且基金管理人认为可能严重影响不动产基金的基金份额持有人利益的，本公司承诺将与基金管理人积极协商解决措施。

2、关联交易情况

（1）不动产项目的关联交易情况

1）不动产项目控股股东及最终控制方情况

表3-44 不动产项目控股股东及最终控制方

不动产项目所属项目公司的控股股东及最终控制方情况		经营范围
控股股东	广西北部湾投资集团有限公司	许可项目：建设工程监理；建设工程质量检测；建设工程勘察；建设工程施工；建设工程设计；公路管理与养护；房地产开发经营；住宿服务；餐饮服务（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动，具体经营项目以相关部门批准文件或许可证件为准）一般项目：资产评估；道路货物运输站经营；土地整治服务；工程造价咨询业务；规划设计管理；自有资金投资的资产管理服务；以自有资金从事投资活动；酒店管理；物业管理；国内贸易代理；对外承包工程；信息系统集成服务；新材料技术研发；技术服务、技术开发、技术咨询、技术交流、技

		术转让、技术推广；业务培训（不含教育培训、职业技能培训等需取得许可的培训）；会议及展览服务；体育场地设施经营（不含高危险性体育运动）（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动）
最终控制方	广西壮族自治区国有资产监督管理委员会	-

2）与不动产项目发生交易的其他主要关联方情况

表3-45 其他主要关联方情况

关联方名称	与本不动产项目关系
广西北部湾投资集团有限公司	项目公司控股股东
广西新发展交通集团有限公司南宁高速公路运营分公司	与项目公司同受北投集团控制
广西北部湾恒信资产经营有限公司	与项目公司同受北投集团控制
广西北部湾投资集团能源有限公司	与项目公司同受北投集团控制
广西北投产城投资集团有限公司北部湾大厦分公司	与项目公司同受北投集团控制
广西北投交通养护科技集团有限公司	与项目公司同受北投集团控制
广西桂商物业服务有限公司	与项目公司同受北投集团控制
广西交通工程检测有限公司	与项目公司同受北投集团控制
广西国土资源规划设计集团有限公司	与项目公司同受北投集团控制
广西北投沿海石化有限责任公司	与项目公司同受北投集团控制
广西北投数字科技产业有限公司	与项目公司同受北投集团控制
广西新恒通高速公路有限公司	与项目公司同受北投集团控制
广西交科集团有限公司	与项目公司同受北投集团控制

3）不动产项目关联交易情况

截至尽职调查基准日，不动产项目关联交易具体情况如下：

A.采购货物或服务

表3-46 采购货物或服务关联交易情况

单位：元

关联方名称	交易内容	2025年度	2024年度	2023年度
广西国土资源规划设计集团有限公司	土地确权服务费	-	-	1,165,990.73
广西北投产城投资集团有限公司北部湾大厦分公司	北部湾大厦租金	-	-	474,422.44
广西北投产城投资集团有限公司北部湾大厦分公司	北部湾大厦物业服务	-	-	209,898.67
广西北投沿海石化有限责任公司	车辆加油	-	-	182,743.81
广西北部湾投资集团能源有限公司	车辆加油	-	183,211.72	174,262.90
广西北投交通养护科	养护工程	-	4,950,103.88	17,740,926.63

技集团有限公司				
广西交通工程检测有限公司	桥梁检测	-	234,815.25	-
广西桂商物业服务有限公司	物业服务	-	714,932.27	-
广西新发展交通集团有限公司南宁高速公路运营分公司	固定资产采购	-	5,543,973.38	-
广西新恒通高速公路有限公司	运营服务	62,833,900.00	-	-
广西北部湾投资集团有限公司	借款利息	61,021,536.45	-	-
广西交科集团有限公司	固定资产采购	2,273,536.00	-	-
广西北投数字科技产业有限公司	固定资产采购	423,000.00	-	-
合计	**-**	**126,551,972.45**	**11,627,036.50**	**19,948,245.18**

B.销售货物或服务

表3-47 销售货物或服务关联交易情况

单位：元

关联方名称	交易内容	2025年度	2024年度	2023年度
广西北部湾恒信资产经营有限公司	广告牌租赁	275,229.36	946,325.04	1,124,438.87
广西北部湾投资集团有限公司	资金归集利息	111,427.30	333,160.81	-
合计	**-**	**386,656.66**	**1,279,485.85**	**1,124,438.87**

4）关联方应收应付款项

A.应收项目

表3-48 关联方应收项目

单位：元

项目名称	关联方名称	2025年12月31日	2024年12月31日	2023年12月31日
其他应收款	广西北部湾投资集团有限公司	111,427.30	-	-
其他应收款	广西新发展交通集团有限公司	4,126.00	-	-
合计	**-**	**115,553.30**	**-**	**-**

B.应付项目

表3-49 关联方应付项目

单位：元

项目名称	关联方名称	2025年12月31日	2024年12月31日	2023年12月

				31日
其他应付款	广西北部湾投资集团有限公司	1,505,384,322.91	1,203,712,500.00	-
其他应付款	广西北投数字科技产业有限公司	12,690.00		-
应付账款	广西交科集团有限公司	2,273,536.00	-	-
应付账款	广西新发展交通集团有限公司南宁高速公路运营分公司	-	5,543,973.38	-
合计	**-**	**1,507,670,548.91**	**1,209,256,473.38**	**-**

（2）关联交易事项的说明

1）关联交易的必要性

广西北部湾恒信资产经营有限公司属于北投集团下属负责高速公路路衍资产经营的专业化公司，将沿线广告牌租赁整包给广西北部湾恒信资产经营有限公司，既能有效利用闲置资产创造收入，又能节约重新招租带来的人力、物力成本。其他关联交易系发挥北投集团统一协调优势，有利于合理控制成本的情况完成交易。

2）关联交易的合法合规性

上述关联交易系依据《广西北部湾投资集团有限公司加强和规范企业关联交易管理有关意见》等企业内部相关制度及管理要求开展，并已经履行了不动产项目所在企业及关联方相关内部审批流程，符合其内部管理和控制要求。同时，上述关联交易背景、交易价格或定价机制具备合理性，符合相关法律法规的规定。

3）关联交易的定价公允性

根据审计机构出具的《备考财务报表审计报告》、项目公司出具相关说明函与其他相关资料，并经核查，前述关联交易基于不动产项目正常经营活动需要而开展，具有合理性与必要性。该等关联交易符合法律法规的规定及公司内部管理控制要求，交易定价与市场交易价格或独立第三方价格不存在较大差异。该等关联交易定价公允，不影响不动产项目的市场化运营，不存在利用关联交易损害项目公司合法权益的情形，不影响不动产项目市场化运营的独立性和稳定性。

4）不动产项目现金流来源于关联方的比例

项目公司不动产资产现金流来源于兰海高速广西南宁那南段，主要为按照监管部门制定的收费标准对过往车辆收取的通行费收入，另一部分来源于不动产资产广告租赁收入。根据2025年数据，占总收入比分别为：通行费收入99.91%，广

告租赁收入0.09%，广告租赁收入来源于关联方。根据广告经营租赁合同相关规定，每年含税广告租金为30万元，租赁期限为2024年10月1日至2029年9月30日。由于关联方收入占比较小，不影响不动产项目的市场化运营。

5）基金合同生效后关联交易安排以及对不动产项目的市场化运营的影响

基金合同生效后，项目公司可能仍然会存在部分关联交易安排。包括项目公司可能会继续接受关联方的服务、向关联方采购商品等。

将延续至不动产基金存续期间的关联交易如下：

表3-50 将延续至不动产基金存续期间的关联交易

关联方名称	交易内容
广西北部湾恒信资产经营有限公司	沿线广告牌租赁

上述关联交易定价公允，且具有必要性，未损害项目公司利益，预计上述关联交易不会影响不动产项目未来市场化运营。

同时，北投集团出具《广西北部湾投资集团有限公司关于防范关联交易及避免同业竞争的承诺函》，主要承诺内容如下：

①在不对不动产基金及其基金份额持有人的利益构成不利影响的前提下，本公司及本公司同一控制下的关联方将采取措施规范并尽量减少与不动产基金之间的关联交易。

②对于正常经营过程中无法避免或有合理理由存在的关联交易，将本着公开、公平、公正的原则确定交易价格，依法与不动产基金项下相关载体签订规范的关联交易合同，保证关联交易价格的公允性。

③严格按照法律法规、中国证监会的有关规定及关联交易管理制度要求履行关联交易审批程序；并严格按照有关法律、法规和相关主体的内部管理规定履行关联交易的信息披露义务。

④保证不通过关联交易非法转移不动产基金的资金、利润，不利用关联交易损害不动产基金及其基金份额持有人的合法权益。

（十五）财务会计情况

1、项目公司备考财务报表

容诚会计师事务所（特殊普通合伙）按照中国注册会计师审计准则的规定对项目公司2023年12月31日、2024年12月31日和2025年12月31日的备考资产负债表、2023年度、2024年度及2025年度的备考利润表、备考现金流量表以及相关备考财

务报表附注进行了审计，并出具了无保留意见的《备考财务报表审计报告》（容诚审字[2026]530Z0001号）。

（1）资产负债表

表3-51 南南公司近三年备考资产负债表

单位：元

项目	2025 年 12 月 31 日	2024 年 12 月 31 日	2023 年 12 月 31 日
流动资产：			
货币资金	127,773,306.59	-	-
应收账款	4,600,776.32	-	-
其他应收款	115,553.30	-	-
其他流动资产	9,816,509.53	-	-
流动资产合计：	**142,306,145.74**	**-**	**-**
非流动资产：			
固定资产原值	148,182,987.56	160,136,970.66	154,592,997.28
累计折旧	70,063,514.76	79,134,121.97	74,444,735.39
固定资产净值	78,119,472.80	81,002,848.69	80,148,261.89
固定资产清理	732,525.98	-	-
无形资产原值	2,721,771,176.73	2,721,771,176.73	2,721,771,176.73
累计摊销	654,717,875.15	545,753,544.88	469,144,223.24
无形资产净值	2,067,053,301.58	2,176,017,631.85	2,252,626,953.49
非流动资产合计	**2,145,905,300.36**	**2,257,020,480.54**	**2,332,775,215.38**
资产总计	**2,288,211,446.10**	**2,257,020,480.54**	**2,332,775,215.38**
流动负债：			
应付账款	2,273,536.00	5,543,973.38	-
应付职工薪酬	119,105.00	-	-
应交税费	970,282.13	-	-
其他应付款	1,505,823,272.20	1,203,712,500.00	-
一年内到期的非流动负债	-	-	43,975,000.00
流动负债合计	**1,509,186,195.33**	**1,209,256,473.38**	**43,975,000.00**
非流动负债：			
长期借款	-	-	1,181,725,000.00
递延所得税负债	1,174,003.44	-	-
非流动负债合计	**1,174,003.44**	**-**	**1,181,725,000.00**
负债合计	**1,510,360,198.77**	**1,209,256,473.38**	**1,225,700,000.00**
净资产合计	**777,851,247.33**	**1,047,764,007.16**	**1,107,075,215.38**
负债和净资产总计	**2,288,211,446.10**	**2,257,020,480.54**	**2,332,775,215.38**

（2）利润表

表3-52 南南公司近三年备考利润表

单位：元

项目	2025 年度	2024 年度	2023 年度
一、营业收入	**310,662,761.00**	**307,430,579.04**	**328,812,433.21**
其中：主营业务收入	310,387,531.64	306,484,254.00	327,687,994.34
其他业务收入	275,229.36	946,325.04	1,124,438.87

减：营业成本	179,203,318.99	137,029,992.25	128,612,900.95
其中：主营业务成本	179,203,318.99	137,029,992.25	128,612,900.95
其他业务成本			-
税金及附加	1,387,285.72	1,113,074.57	1,224,389.76
财务费用	60,861,454.72	46,343,168.41	57,995,495.74
其中：利息费用	61,021,536.45	46,695,306.93	57,997,559.29
二、营业利润（亏损以“-”号填列）	**69,210,701.57**	**122,944,343.81**	**140,979,646.77**
三、利润总额（亏损总额以“-”号填列）	**69,210,701.57**	**122,944,343.81**	**140,979,646.77**
减：所得税费用	10,381,605.23	18,441,651.57	21,146,947.02
四、净利润（净亏损以“-”号填列）	**58,829,096.34**	**104,502,692.24**	**119,832,699.75**
五、其他综合收益的税后净额	-	-	-
六、综合收益总额	**58,829,096.34**	**104,502,692.24**	**119,832,699.75**

（3）现金流量表

表3-1　南南公司近三年备考现金流量表

单位：元

项目	2025 年度	2024 年度	2023 年度
一、经营活动产生的现金流量			
销售商品、提供劳务收到的现金	315,075,117.01	315,678,781.62	337,518,634.17
收到的税费返还	-	-	-
收到其他与经营活动有关的现金	131,794,074.63	1,392,423.09	1,228,094.57
经营活动现金流入小计	**446,869,191.64**	**317,071,204.71**	**338,746,728.74**
购买商品、接受劳务支付的现金	62,984,285.85	27,484,189.85	25,176,298.00
支付给职工以及为职工支付的现金	2,245,151.06	28,247,094.18	33,537,012.82
支付的各项税费	28,845,428.96	19,554,726.14	22,371,336.78
支付其他与经营活动有关的现金	130,975,166.09	8,790.28	392.65
经营活动现金流出小计	**225,050,031.96**	**75,294,800.45**	**81,085,040.25**
经营活动产生的现金流量净额	**221,819,159.68**	**241,776,404.26**	**257,661,688.49**
二、投资活动产生的现金流量			
收回投资收到的现金	-	-	-
取得投资收益收到的现金	-	-	-
处置固定资产、无形资产	-	-	-

和其他长期资产收回的现金净额			
处置子公司及其他营业单位收到的现金净额	-	-	-
收到其他与投资活动有关的现金	-	-	-
投资活动现金流入小计	-	-	-
购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金	5,954,283.38	-	-
投资支付的现金	-	-	-
取得子公司及其他营业单位支付的现金净额	-	-	-
支付其他与投资活动有关的现金	-	-	-
投资活动现金流出小计	**5,954,283.38**	-	-
投资活动产生的现金流量净额	**-5,954,283.38**	-	-
三、筹资活动产生的现金流量			
吸收投资收到的现金	1,000,000.00	-	-
其中：子公司吸收少数股东投资收到的现金	-	-	-
取得借款收到的现金	-	-	-
收到其他与筹资活动有关的现金	-	-	-
筹资活动现金流入小计	**1,000,000.00**	-	-
偿还债务支付的现金	-	-	-
分配股利、利润或偿付利息支付的现金	89,091,569.71	241,776,404.26	257,661,688.49
其中：子公司支付给少数股东的股利、利润	-	-	-
支付其他与筹资活动有关的现金	-	-	-
筹资活动现金流出小计	**89,091,569.71**	**241,776,404.26**	**257,661,688.49**
筹资活动产生的现金流量净额	**-88,091,569.71**	**-241,776,404.26**	**-257,661,688.49**
四、汇率变动对现金及现金等价物的影响	-	-	-
五、现金及现金等价物净增加额	127,773,306.59	-	-
加：期初现金及现金等价物余额	-	-	-
六、期末现金及现金等价物余额	127,773,306.59	-	-

2、重要会计政策

（1）遵循编制基础的声明

备考财务报表按照备考审计报告附注二所述的编制基础编制，在所述编制基础上真实、完整地反映了兰海高速广西南宁那南段于2025年12月31日、2024年12月31日及2023年12月31日的备考财务状况以及2025年度、2024年度及2023年度的备考经营成果、备考现金流量。

（2）会计期间

会计年度自公历1月1日起至12月31日止。

（3）记账本位币

记账本位币为人民币。

（4）货币资金

货币资金包括库存现金、可以随时用于支付的存款以及持有期限短、流动性强、易于转换为已知金额现金、价值变动风险很小的投资。

（5）金融工具

在本公司成为金融工具合同的一方时确认一项金融资产或金融负债。

1）金融资产的分类、确认和计量

公司根据管理金融资产的业务模式和金融资产的合同现金流量特征，将金融资产划分为：以摊余成本计量的金融资产；以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产；以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产。

A.以摊余成本计量的金融资产

公司管理以摊余成本计量的金融资产的业务模式为以收取合同现金流量为目标，且此类金融资产的合同条款规定，在特定日期产生的现金流量，仅为对本金和以未偿付本金金额为基础的利息的支付。公司对于此类金融资产，采用实际利率法以摊余成本计量。以摊余成本计量且不属于任何套期关系的一部分的金融资产所产生的利得或损失，在终止确认、按照实际利率法摊销或确认减值时，计入当期损益。

B.以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产

公司管理此类金融资产的业务模式为既以收取合同现金流量为目标又以出售为目标，且此类金融资产的合同条款规定，在特定日期产生的现金流量，仅为对本金和以未偿付本金金额为基础的利息的支付。公司对此类金融资产按照公允价值计量且其变动计入其他综合收益，但减值损失或利得、汇兑损益和按照实际利率法计算的利息收入计入当期损益。

此外，公司将部分非交易性权益工具投资指定为以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产。公司将该类金融资产的相关股利收入计入当期损益，公允价值变动计入其他综合收益。当该金融资产终止确认时，之前计入其他综合收益的累计利得或损失将从其他综合收益转入留存收益，不计入当期损益。

C.以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产

公司将上述以摊余成本计量的金融资产和以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产之外的金融资产，分类为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产。此外，在初始确认时，公司为了消除或显著减少会计错配，将部分金融资产指定为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产。对于此类金融资产，公司采用公允价值进行后续计量，公允价值变动计入当期损益。

金融资产在初始确认时以公允价值计量。对于以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产，相关交易费用直接计入当期损益；对于其他类别的金融资产，相关交易费用计入初始确认金额。因销售产品或提供劳务而产生的、未包含或不考虑重大融资成分的应收账款或应收票据，公司按照预期有权收取的对价金额作为初始确认金额。

2）金融负债的分类、确认和计量

金融负债于初始确认时分类为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债和以摊余成本计量的金融负债。对于以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债，相关交易费用直接计入当期损益，对于未划分为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债的，相关交易费用计入其初始确认金额。

A.以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债，包括交易性金融负债（含属于金融负债的衍生工具）和初始确认时指定为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债。

交易性金融负债（含属于金融负债的衍生工具），按照公允价值进行后续计量，除与套期会计有关外，公允价值变动计入当期损益。

被指定为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债，该负债由公司自身信用风险变动引起的公允价值变动计入其他综合收益，且终止确认该负债时，计入其他综合收益的自身信用风险变动引起的其公允价值累计变动额转入留存收益。其余公允价值变动计入当期损益。若按上述方式对该等金融负债的自身信用风险变动的影响进行处理会造成或扩大损益中的会计错配的，公司将该金融负

债的全部利得或损失（包括企业自身信用风险变动的影响金额）计入当期损益。

B.其他金融负债

除金融资产转移不符合终止确认条件或继续涉入被转移金融资产所形成的金融负债、财务担保合同外的其他金融负债分类为以摊余成本计量的金融负债，按摊余成本进行后续计量，终止确认或摊销产生的利得或损失计入当期损益。

3）金融资产减值

公司对于以摊余成本计量的金融资产、以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的债务工具投资等，以预期信用损失为基础确认损失准备。

A.预期信用损失的计量

公司考虑有关过去事项、当前状况以及对未来经济状况的预测等合理且有依据的信息，确认预期信用损失。

在每个资产负债表日，公司对于处于不同阶段的金融工具的预期信用损失分别进行计量。金融工具自初始确认后信用风险未显著增加的，处于第一阶段，公司按照未来12个月内的预期信用损失计量损失准备；金融工具自初始确认后信用风险已显著增加但尚未发生信用减值的，处于第二阶段，公司按照该工具整个存续期的预期信用损失计量损失准备；金融工具自初始确认后已经发生信用减值的，处于第三阶段，公司按照该工具整个存续期的预期信用损失计量损失准备。

对于在资产负债表日具有较低信用风险的金融工具，公司假设其信用风险自初始确认后并未显著增加，按照未来12个月内的预期信用损失计量损失准备。

公司对于处于第一阶段和第二阶段以及较低信用风险的金融工具，按照其未扣除减值准备的账面余额和实际利率计算利息收入。对于处于第三阶段的金融工具，按照其账面余额减已计提减值准备后的摊余成本和实际利率计算利息收入。

对于应收账款，无论是否存在重大融资成分，公司均按照整个存续期的预期信用损失计量损失准备。

B.应收款项

对于存在客观证据表明存在减值，以及其他适用于单项评估的应收账款，其他应收款等单独进行减值测试，确认预期信用损失，计提单项减值准备。对于不存在减值客观证据的应收账款、其他应收款或当单项金融资产无法以合理成本评估预期信用损失的信息时，公司依据信用风险特征将应收账款、其他应收款等划分为若干组合，在组合基础上计算预期信用损失，确定组合依据及计量预期信用

损失的方法如下：

（a）应收账款依据信用风险特征确定组合的依据及计量预期信用损失的方法如下：

表3-2　应收账款计量预期信用损失的方法

组合类型	确定组合的依据	计量预期信用损失的方法
应收政府部门款项	各级政府、机关事业单位	参考历史信用损失经验，结合当前状况以及对未来经济状况的预测，通过违约风险敞口和整个存续期预期信用损失率，计算预期信用损失。
账龄组合	账龄	参考历史信用损失经验，结合当前状况以及对未来经济状况的预测，编制应收账款账龄与整个存续期预期信用损失率对照表，计算预期信用损失。

（b）其他应收款依据信用风险特征确定组合

表3-3　其他应收账款计量预期信用损失的方法

组合类型	确定组合的依据	计量预期信用损失的方法
应收政府部门款项	各级政府、机关事业单位	参考历史信用损失经验，结合当期状况以及对未来经济状况的预测，使用违约风险敞口和未来 12 个月或整个存续期信用损失率，计算预期信用损失。
合同期内的保证金、押金	款项性质	参考历史信用损失经验，结合当期状况以及对未来经济状况的预测，使用违约风险敞口和未来 12 个月或整个存续期信用损失率，计算预期信用损失。
账龄组合	账龄	参考历史信用损失经验，结合当期状况以及对未来经济状况的预测，使用违约风险敞口和未来 12 个月或整个存续期信用损失率，计算预期信用损失。

（c）应收账款、其他应收款—信用风险特征组合的账龄与整个存续期预期信用损失率对照表：

表3-4　应收账款、其他应收款预期信用损失率对照表

账龄	应收账款预期信用损失率（%）	其他应收款预期信用损失率（%）
1 年以内（含 1 年）	0	0
1 至 2 年	5	5
2 至 3 年	10	10
3 至 4 年	30	30
4 至 5 年	50	50
5 年以上	100	100

4）金融资产转移的确认依据和计量方法

满足下列条件之一的金融资产，予以终止确认：A.收取该金融资产现金流量的合同权利终止；B.该金融资产已转移，且将金融资产所有权上几乎所有的风险

和报酬转移给转入方；C.该金融资产已转移，虽然企业既没有转移也没有保留金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬，但是放弃对该金融资产的控制。

若企业既没有转移也没有保留金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬，且未放弃对该金融资产的控制的，则按照继续涉入所转移金融资产的程度确认有关金融资产，并相应确认有关负债。继续涉入所转移金融资产的程度指该金融资产价值变动使企业面临的风险水平。

金融资产整体转移满足终止确认条件的，将所转移金融资产的账面价值及因转移而收到的对价与原计入其他综合收益的公允价值变动累计额之和的差额计入当期损益。

金融资产部分转移满足终止确认条件的，将所转移金融资产的账面价值在终止确认及未终止确认部分之间按其相对的公允价值进行分摊，并将因转移而收到的对价与应分摊至终止确认部分的原计入其他综合收益的公允价值变动累计额之和与分摊的前述账面金额之差额计入当期损益。

公司对采用附追索权方式出售的金融资产，或将持有的金融资产背书转让，需确定该金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬是否已经转移。已将该金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬转移给转入方的，终止确认该金融资产；保留了金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬的，不终止确认该金融资产；既没有转移也没有保留金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬的，则继续判断企业是否对该资产保留了控制，并根据前面各段所述的原则进行会计处理。

5）金融负债的终止确认

金融负债的现时义务全部或部分已经解除的，才能终止确认该金融负债或其一部分。公司（债务人）与债权人之间签订协议，以承担新金融负债方式替换现存金融负债，且新金融负债与现存金融负债的合同条款实质上不同的，终止确认现存金融负债，并同时确认新金融负债。

金融负债全部或部分终止确认的，将终止确认部分的账面价值与支付的对价（包括转出的非现金资产或承担的新金融负债）之间的差额，计入当期损益。

（6）固定资产

固定资产指为生产商品、提供劳务、出租或经营管理而持有的使用寿命超过一年且单位价值较高的有形资产。

1）确认条件

固定资产在同时满足下列条件时，按取得时的实际成本予以确认：

A.与该固定资产有关的经济利益很可能流入企业。

B.该固定资产的成本能够可靠地计量。

2）各类固定资产的折旧范围及折旧方法

公司计提固定资产折旧的范围：正常自用的固定资产，以经营租赁方式租出的固定资产，停用和修理停用的固定资产。

下列固定资产不计提折旧：已提足折旧仍继续使用的固定资产和单独计价入账的土地。

3）公司固定资产的折旧方法一般采用平均年限法。固定资产分类及折旧政策见下表：

表3-5　固定资产分类及折旧政策

类别	折旧年限	残值率
一、房屋、建筑物及构筑物	5 年-50 年	0-5%
二、机械设备	5 年-20 年	0-5%
三、运输工具	5 年-10 年	0-5%
四、电子设备	3 年-20 年	0-5%
五、办公设备	3-15 年	0-5%
六、其他设备	7-15 年	0-5%

每年年度终了，公司对固定资产的使用寿命、预计净残值和折旧方法进行复核，如果使用寿命预计数、预计净残值预计数与原先估计数有差异的，根据复核结果调整固定资产的使用寿命和预计净残值;如果与固定资产有关的经济利益预期实现方式发生重大改变的，则改变固定资产折旧方法。

（7）无形资产

1）无形资产的计价方法：按取得时的实际成本入账。

无形资产指本公司拥有或者控制的没有实物形态的可辨认非货币性资产。

无形资产按成本进行初始计量。与无形资产有关的支出，如果相关的经济利益很可能流入本公司且其成本能可靠地计量，则计入无形资产成本。除此以外的其他项目的支出，在发生时计入当期损益。

取得的土地使用权通常作为无形资产核算。自行开发建造厂房等建筑物，相关的土地使用权支出和建筑物建造成本则分别作为无形资产和固定资产核算。如为外购的房屋及建筑物，则将有关价款在土地使用权和建筑物之间进行分配，难以合理分配的，全部作为固定资产处理。

无形资产成本按以下原则确定：

A.外购无形资产的成本，包括购买价款、相关税费以及直接归属于使该项资产达到预定用途所发生的其他支出。购买无形资产的价款超过正常信用条件延期支付，实质上具有融资性质的，无形资产的成本以购买价款的现值为基础确定。实际支付的价款与购买价款的现值之间的差额，除符合条件应予资本化的以外，在信用期间内计入当期损益。

B.自行开发的无形资产，其成本包括自满足《企业会计准则第6号——无形资产》第四条和第九条规定后至达到预定用途前所发生的支出总额，但是对于以前期间已经费用化的支出不再调整。

C.投资者投入无形资产的成本，按照出资人确认或投资协议约定的价值确定，但合同或协议约定的价值不公允的除外。

2）无形资产使用寿命及摊销

对收费权采用工作量法进行摊销；执行工作量法的无形资产，按车流量法计提摊销，首先根据收费权剩余年限预计年限内的总车流量，算出单位车流量摊销额，然后每月根据实际车流量计提摊销。实际车流量与预测车流量的差异，公司将每三年根据实际车流量重新预测剩余收费期限的车流量，并调整以后年度每标准车流量应计提的摊销。当实际车流量与预测车流量产生重大差异时，公司将重新预测总车流量并调整摊销额。工作量法的收费权摊销额计算公式如下：

单位车流量摊销额=账面价值÷预计总车流量

月摊销额=月实际车流量×单位车流量摊销额

（车流量按自然车流量折算为标准车流量）

（8）长期资产减值

对于固定资产、在建工程、使用寿命有限的无形资产等非流动非金融资产，公司于资产负债表日判断是否存在减值迹象。如存在减值迹象的，则估计其可收回金额，进行减值测试。使用寿命不确定的无形资产和尚未达到可使用状态的无形资产，无论是否存在减值迹象，每年均进行减值测试。

减值测试结果表明资产的可收回金额低于其账面价值的，按其差额计提减值准备并计入减值损失。可收回金额为资产的公允价值减去处置费用后的净额与资产预计未来现金流量的现值两者之间的较高者。资产的公允价值根据公平交易中销售协议价格确定；不存在销售协议但存在资产活跃市场的，公允价值按照该资

产的买方出价确定；不存在销售协议和资产活跃市场的，则以可获取的最佳信息为基础估计资产的公允价值。处置费用包括与资产处置有关的法律费用、相关税费、搬运费以及为使资产达到可销售状态所发生的直接费用。资产预计未来现金流量的现值，按照资产在持续使用过程中和最终处置时所产生的预计未来现金流量，选择恰当的折现率对其进行折现后的金额加以确定。资产减值准备按单项资产为基础计算并确认，如果难以对单项资产的可收回金额进行估计的，以该资产所属的资产组确定资产组的可收回金额。资产组是能够独立产生现金流入的最小资产组合。

上述资产减值损失一经确认，以后期间不予转回。

（9）职工薪酬

职工薪酬指企业为获得职工提供的服务或解除劳动关系而给予的各种形式的报酬或补偿。职工薪酬主要包括短期薪酬、离职后福利、辞退福利和其他长期职工福利。本公司提供给职工配偶、子女、受赡养人、已故员工遗属及其他受益人等的福利，也属于职工薪酬。

短期薪酬指公司在职工提供相关服务的年度报告期间结束后十二个月内需要全部予以支付的职工薪酬，因解除与职工的劳动关系给予的补偿除外。短期薪酬具体包括：职工工资、奖金、津贴和补贴，职工福利费，医疗保险费、工伤保险费和生育保险费等社会保险费，住房公积金，工会经费和职工教育经费，非货币性福利以及其他短期薪酬。

离职后福利指公司为获得职工提供的服务而在职工退休或与公司解除劳动关系后，提供的各种形式的报酬和福利，短期薪酬和辞退福利除外。主要包括基本养老保险费、失业保险及企业年金。

辞退福利指公司在职工劳动合同到期之前解除与职工的劳动关系，或者为鼓励职工自愿接受裁减而给予职工的补偿。其他长期职工福利指除短期薪酬、离职后福利、辞退福利之外所有的职工薪酬。

1）职工的范畴

职工指与公司订立劳动合同的所有人员，包含全职、兼职和临时职工（短期工、季节工），也包括虽未与公司订立劳动合同但由公司正式任命的人员（如董事会成员和监事会成员等）。未与公司订立劳动合同或未由公司正式任命，但向公司所提供服务与职工所提供服务类似的人员，同属于职工的范畴，包括通过公

司与劳务中介公司签订用工合同而向公司提供服务的人员。

2）短期薪酬的计量及会计处理

A.在职工为公司提供服务的会计期间，将实际发生的短期薪酬确认为负债，并计入当期损益，其他会计准则要求或允许计入资产成本的除外。

B.公司发生的职工福利费，在实际发生时根据实际发生额计入当期损益或相关资产成本。职工福利费为非货币性福利的，按照公允价值计量。

C.公司为职工缴纳的医疗保险费、工伤保险费、生育保险费等社会保险费和住房公积金，以及按规定提取的工会经费和职工教育经费，在职工提供服务的会计期间，根据规定的计提基础和计提比例计算确定相应的职工薪酬金额，并确认相应负债，计入当期损益或相关资产成本。

3）离职后福利与辞退福利的计量及会计处理

公司在职工提供服务的会计期间，根据设定提存计划计算的应缴存金额确认为负债，并计入当期损益或相关资产成本。根据预期累计福利单位法确定的公式将设定受益计划产生的福利义务归属于职工提供服务的期间，并计入当期损益或相关资产成本。

公司向职工提供辞退福利时，在下列两者孰早日确认辞退福利产生的职工薪酬负债，并计入当期损益：公司不能单方面撤回因解除劳动关系计划或裁减建议所提供的辞退福利时；公司确认与涉及支付辞退福利的重组相关的成本或费用时。

4）其他长期职工福利的计量及会计处理

公司向职工提供的其他长期职工福利，符合设定提存计划条件的，根据有关设定提存计划的规定进行处理；除此外，根据设定受益计划的有关规定，确认和计量其他长期职工福利净负债或净资产。

（10）借款费用

1）借款费用资本化的确认原则

为购建或者生产符合资本化条件的资产而借入专门借款所发生的利息费用、辅助费用，占用公司一般借款发生的利息费用，借款折价或溢价的摊销以及外币专门借款汇兑差额，在同时满足下述条件时，予以资本化，计入相关资产成本：

A.资产支出已经发生。

B.借款费用已经发生。

C.为使资产达到预定可使用或者可销售状态所必要的购建或者生产活动已

经开始。

一般借款发生的辅助费用，在发生时根据其发生额确认为费用，计入当期损益。

符合资本化条件的资产指需要经过相当长时间的购建或者生产活动才能达到预定可使用或者可销售状态的固定资产、投资性房地产和存货等资产。

2）借款费用资本化期间

公司为购建或者生产符合资本化条件的资产所发生的借款费用，在所购建或者生产符合资本化条件的资产达到预定可使用或者可销售状态之前发生的，在发生时予以资本化；以后发生的借款费用，在发生时根据其发生额确认为费用，计入当期损益。如果资产购建或者生产过程发生中断，借款利息按以下情况进行处理：

A.如果资产的购建或者生产活动发生非正常中断，并且中断时间连续超过3个月，则暂停借款费用的资本化，将其确认为当期费用，直至资产的购建重新开始。

B.如果中断是使购建或者生产的资产达到预定可使用状态所必须的程序，则借款费用继续资本化。

（11）收入确认原则和计量方法

与交易相关的未来经济利益很可能流入公司，相关的收入能够可靠计量且满足下列各项经营活动的特定收入确认标准时，确认相关的收入。

1）通行费收入

经营收费公路的通行费收入，按照车辆通行时收取及应收的金额予以确认。

2）广告经营权租赁收入

广告经营权租赁收入按照有关合同或协议约定的时间和金额予以确认。

（12）所得税

1）公司采用资产负债表债务法核算所得税。

2）公司将当期和以前期间应交未交的所得税确认为负债，将已支付的所得税超过应支付的部分确认为资产。

3）递延所得税资产、递延所得税负债的确认

A.公司在取得资产、负债时，确定其计税基础。资产、负债的账面价值与其计税基础存在差异的，确认所产生的递延所得税资产或递延所得税负债。

B.公司对与子公司、联营企业及合营企业投资相关的可抵扣暂时性差异，同时满足下列条件的，确认相应的递延所得税资产：暂时性差异在可预见的未来很可能转回；未来很可能获得用来抵扣可抵扣暂时性差异的应纳税所得额。

C.公司对于能够结转以后年度的可抵扣亏损和税款抵减，以很可能获得用来抵扣可抵扣亏损和税款抵减的未来应纳税所得额为限，确认相应的递延所得税资产。

4）递延所得税资产、递延所得税负债的计量

A.公司在计量递延所得税资产和递延所得税负债时，采用与收回资产或清偿债务的预期方式相一致的税率和计税基础。

B.公司当期所得税和递延所得税作为所得税费用或收益计入当期损益，但不包括下列情况产生的所得税：企业合并——直接在所有者权益中确认的交易或者事项。与直接计入所有者权益的交易或者事项相关的当期所得税和递延所得税，计入所有者权益。

C.公司在计算确定当期所得税（即当期应交所得税）以及递延所得税费用（或收益）的基础上，将两者之和确认为利润表中的所得税费用（或收益），但不包括直接计入所有者权益的交易或事项的所得税影响。

3、重要会计估计、判断及会计估计变更

在运用上述会计政策过程中，由于经营活动内在的不确定性，管理层需要对无法准确计量的报表项目的账面价值进行判断、估计和假设。这些判断、估计和假设是基于管理层过去的历史经验，并在考虑其他相关因素的基础上作出的。实际的结果可能与管理层的估计存在差异。

资产负债表日，会计估计中很可能导致未来期间资产、负债账面价值作出重大调整的关键假设和不确定性主要有：

1）无形资产计提摊销

本项目持有的收费权按车流量法计提摊销，当预测的交通流量与实际结果存在重大差异时，对收费权的单位摊销额作出相应调整。公司管理层对总预计交通流量做定期复核，若存在重大差异且该差异可能持续存在时，公司管理层委托专业机构进行独立的专业交通研究，以确定适当的调整。

2）无形资产减值准备

在考虑无形资产减值问题时需对其可收回金额做出估计。

在对无形资产进行减值测试时，管理层计算兰海高速广西南宁那南段未来现金流量以确定其可收回金额。公司密切复核有关情况，一旦有迹象表明需要调整相关会计估计的假设，公司将在有关迹象发生的期间作出调整。根据管理层的最佳估计，截至2025年12月31日兰海高速广西南宁那南段收费权未发生减值。管理层根据现有经验进行估计的结果可能受业务发展及外部环境等因素的影响，而导致与下一年度的实际结果有所不同。

3）会计估计变更说明

A.变更内容及原因

表3-6　会计估计变更的内容和原因

会计估计变更的内容和原因	审批程序
第一次会计估计变更： 2024 年 7 月，北投集团开始筹划本项目高速公路基础设施不动产投资信托基金（公募 REITS）相关发行工作，基于谨慎性原则，管理层根据宏观经济、地方发展、项目周边路网新通行情况重新对本项目会计估计影响重大的总车流量重新进行估计变更，并委托专业交调机构进行评估。 第二次会计估计变更： 2025 年 6 月，基于近期影响车流量的客观因素发生较大变动，南南公司管理层根据市场对宏观经济的预测趋势变化、项目周边路网建设计划等因素重新对本项目会计估计影响重大的总车流量重新进行估计变更，并委托专业交调机构进行评估。 综上所述，根据预测车流量复核结果，本项目分别于 2024 年 7 月 1 日、2025 年 4 月 1 日变更持有的收费权按车流量法计提的单位摊销额，以更加客观、公允地反映本项目的财务状况和经营成果。	2024 年 12 月 15 日，北投集团财务金融部出具《关于兰州至海口高速公路广西南宁至南间段（沿海高速改扩建一期工程）项目折旧摊销有关事项的说明》； 2025 年 6 月 23 日，项目公司执行公司事务的董事、财务总监通过了《关于公司会计估计变更的议案》。

B.开始适用的时点

第一次会计估计变更事项自2024年7月1日起开始执行。

第二次会计估计变更事项自2025年4月1日起开始执行。

C.本次会计估计变更对本项目的影响

根据会计估计变更的内容，报告期内受影响的备考报表相关项目影响如下：

对备考资产负债表的影响：

第一次会计估计变更影响2024年12月31日：

表3-7　第一次会计估计变更影响

单位：元

受影响的项目	变更前	变更后	累计影响数
资产合计：	2,277,561,998.20	2,257,020,480.54	-20,541,517.66
其中：无形资产	2,196,559,149.51	2,176,017,631.85	-20,541,517.66
负债合计：	1,209,256,473.38	1,209,256,473.38	-
净资产合计：	1,068,305,524.82	1,047,764,007.16	-20,541,517.66

注：2024年期间，应交税费由北投集团统一对外支付，未纳入备考财务报表范围，故本次会计估计变更不影响总负债。

第二次会计估计变更影响2025年12月31日：

表3-8　第二次会计估计变更影响

单位：元

受影响的项目	变更前	变更后	累计影响数
资产合计：	2,306,425,398.20	2,288,211,446.10	-18,213,952.10
其中：无形资产	2,085,267,253.68	2,067,053,301.58	-18,213,952.10
负债合计：	1,513,092,291.59	1,510,360,198.77	-2,732,092.82
其中：递延所得税负债	3,906,096.26	1,174,003.44	-2,732,092.82
净资产合计：	793,333,106.61	777,851,247.33	-15,481,859.28

对备考利润表的影响：

第一次会计估计变更影响2024年度：

表3-9　第一次会计估计变更影响

单位：元

受影响的项目	变更前	变更后	累计影响数
营业成本	116,488,474.59	137,029,992.25	20,541,517.66
所得税费用	21,522,879.22	18,441,651.57	-3,081,227.65
净利润	121,962,982.24	104,502,692.24	-17,460,290.00

第二次会计估计变更影响2025年度：

表3-10　第二次会计估计变更影响

单位：元

受影响的项目	变更前	变更后	累计影响数
营业成本	160,989,366.89	179,203,318.99	18,213,952.10
所得税费用	13,113,698.05	10,381,605.23	-2,732,092.82
净利润	74,310,955.62	58,829,096.34	-15,481,859.28

4、相关税金和费用

（1）项目公司主要税种及税率

表3-11 南南公司主要税种及税率

税种	计税依据	税率
企业所得税	应纳税所得额	15%
增值税	应纳增值税额	3%（征收率）、9%
城市维护建设税	实际缴纳的增值税税额	7%
教育费附加	实际缴纳的增值税税额	3%
地方教育费附加	实际缴纳的增值税税额	2%

（2）税收优惠

根据《财政部国家税务总局海关总署关于西部大开发税收优惠政策问题的通知（财税[2001]202号）》《国家税务总局关于深入实施西部大开发战略有关企业所得税问题的公告（2012年第12号）》《关于延续西部大开发企业所得税政策的公告》（财政部税务总局国家发展改革委公告2020年第23号），自2021年1月1日至2030年12月31日，对设在西部地区的鼓励类产业企业继续享受减按15%的税率征收企业所得税。根据南宁市发展和改革委员会关于反馈若干企业国家鼓励类产业认定意见的复函（南发改函[2025]1298号），本项目经营管理的“兰海高速广西南宁那南段”作为国家高速公路网主干线和西部开发公路干线，符合《产业结构调整指导目录（2024年版）》第一类第二十四项第1条“公路交通网络建设：国家高速公路网项目建设，国省干线改造升级，汽车客货运站、城市公交站，城市公共交通”条款、第5条“公路安全应急保障技术及应用：公路管理服务、公路应急保障体系建设运营车辆安全监控记录系统开发与应用”。因此项目公司享受西部大开发税收优惠政策，减按15%的税率征收企业所得税。

（3）税金及附加

项目公司最近三年税金及附加费用如下：

表3-12 南南公司最近三年税金及附加

单位：元

项目	2025 年度		2024 年度		2023 年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
城市维护建设税	653,547.24	0.21%	649,293.50	0.21%	714,267.50	0.22%
教育费附加	280,091.68	0.09%	278,268.64	0.09%	306,073.36	0.09%
地方教育费附加	186,727.78	0.06%	185,512.43	0.06%	204,048.90	0.06%
印花税	266,919.02	0.09%	-	-	-	-

合计	**1,387,285.72**	**0.45%**	**1,113,074.57**	**0.36%**	**1,224,389.76**	**0.37%**

注：2025年印花税主要系项目公司设立营业账簿形成的应税项目。

2023年、2024年、2025年，项目公司税金及附加分别为122.44万元、111.31万元、138.73万元，占营收比分别为0.37%、0.36%、0.45%。2024年较2023年下降的主要原因系通行费收入下降，导致增值税及附加税费下降；2025年较2024年上升的主要原因系通行费收入上升，导致增值税及附加税费上升，另外2025年北投集团将项目资产、负债以及相关人员划转成立项目公司，资本公积、实收资本增加，需缴纳营业账簿印花税26.69万元。

（4）财务费用

项目公司最近三年财务费用如下：

表3-13 南南公司最近三年财务费用

单位：元

财务费用构成及占收入比	**2025 年度**		**2024 年度**		**2023 年度**	
	金额	**占比**	**金额**	**占比**	**金额**	**占比**
利息支出	61,021,536.45	19.64%	46,695,306.93	15.19%	57,997,559.29	17.64%
减：利息收入	161,269.82	0.05%	360,928.80	0.12%	2,456.20	0.00%
利息净支出	60,860,266.63	19.59%	46,334,378.13	15.07%	57,995,103.09	17.64%
银行手续费及其他	1,188.09	0.00%	8,790.28	-	392.65	-
合计	**60,861,454.72**	**19.59%**	**46,343,168.41**	**15.07%**	**57,995,495.74**	**17.64%**

2023-2025年项目公司财务费用分别为5,799.55万元、4,634.32万元、6,086.15万元，分别占营业收入比重为17.64%、15.07%、19.59%。2024年财务费用占收入比重较2023年财务费用占收入比重下降，主要系2023-2024年期间不动产项目贷款利率由5年以上LPR4.30%下降至3.6%、项目贷款本金减少2,198.75万元，不动产项目的利息支出也由此下降所致。造成2025年同比增长主要系出于项目发行策划需要将银团贷款置换为北投集团股东借款，相关利息费用并由项目公司单独核算所致，利率协定为5%。

（5）所得税费用

项目公司最近三年所得税费用如下：

表3-14 南南公司最近三年所得税费用

单位：元

所得税费用构成及占收入比	2025 年度		2024 年度		2023 年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
当期所得税费用	9,207,601.79	2.96%	18,441,651.57	6.00%	21,146,947.02	6.43%
递延所得税费用	1,174,003.44	0.38%	-	-	-	-
合计	**10,381,605.23**	**3.34%**	**18,441,651.57**	**6.00%**	**21,146,947.02**	**6.43%**

2023年、2024年、2025年，项目公司所得税费用分别为2,114.69万元、1,844.17万元、1,038.16万元，占营收比分别为6.43%、6.00%、3.34%。2024年较2023年下降的主要原因系通行费收入下降，导致企业所得税下降；2025年较2024年下降主要原因系折旧摊销、财务费用等成本费用增加，企业所得税应纳税所得额减少，导致企业所得税下降。

5、财务与经营分析

（1）资产负债状况及分析

1）资产结构分析

截至2023年末、2024年末及2025年末，南南公司资产主要由非流动资产构成，情况如下：

表3-15 南南公司最近三年资产构成情况

单位：元

项目	2025 年 12 月 31 日		2024 年 12 月 31 日		2023 年 12 月 31 日	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
货币资金	127,773,306.59	5.58%	-	-	-	-
应收账款	4,600,776.32	0.20%	-	-	-	-
其他应收款	115,553.30	0.01%	-	-	-	-
其他流动资产	9,816,509.53	0.43%	-	-	-	-
流动资产合计	**142,306,145.74**	**6.22%**	-	-	-	-
固定资产净值	78,119,472.80	3.41%	81,002,848.69	3.59%	80,148,261.89	3.44%
固定资产清理	732,525.98	0.03%	-	-	-	-
无形资产净值	2,067,053,301.58	90.33%	2,176,017,631.85	96.41%	2,252,626,953.49	96.56%
非流动资产合计	**2,145,905,300.36**	**93.78%**	**2,257,020,480.54**	**100.00%**	**2,332,775,215.38**	**100.00%**
资产合计	**2,288,211,446.10**	**100.00%**	**2,257,020,480.54**	**100.00%**	**2,332,775,215.38**	**100.00%**

截至2023年末、2024年末及2025年末，项目公司非流动资产金额分别为23.33亿元、22.57亿元和21.46亿元，项目公司非流动资产下降主要系无形资产每年摊销所致。

A.货币资金

截至2025年末，项目公司货币资金12,777.33万元，资金来源主要为通行费收入。

B.应收账款

截至2025年末，项目公司应收账款460.08万元，均为应收联网清分中心12月通行费。

C.其他应收款

截至2025年末，项目公司其他应收款11.56万元，其中11.14万元为应收北投集团资金中心存款利息、0.41万元为项目公司代付新发展公司职工6月份（原在项目公司任职职工）的职工薪酬。

D. 其他流动资产

截至2025年末，项目公司其他流动资产981.65万元，主要原因为2025年12月项目公司获得南宁市发改委关于西部大开发企业所得税优惠政策资格的认定，企业所得税税率由25%调整为15%，根据该认定结果，年度汇算清缴应向税局申请退付企业所得税981.65万元。

E.固定资产

截至2023年末、2024年末及2025年末，项目公司固定资产净值分别为0.80亿元、0.81亿元和0.78亿元，占资产总额的比例分别为3.44%、3.59%和3.41%。

F.无形资产

截至2023年末、2024年末及2025年末，项目公司无形资产净值分别为22.53亿元、21.76亿元和20.67亿元，占资产总额的比例分别为96.56%、96.41%和90.33%。基于项目公司的商业模式，资产中呈现出无形资产占比较高的特点。近三年无形资产规模逐年下降，主要系在报告期内项目公司采用车流量法对无形资产进行摊销，即以原值减累计摊销后在资产负债表中进行列示所致。

2）负债结构分析

截至2023年末、2024年末及2025年末，南南公司的负债构成情况如下：

表3-16 南南公司最近三年负债构成情况

单位：元

项目	2025 年 12 月 31 日		2024 年 12 月 31 日		2023 年 12 月 31 日	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
流动负债合计	1,509,186,195.33	99.92%	1,209,256,473.38	100.00%	43,975,000.00	3.59%
非流动负债合计	1,174,003.44	0.08%	-	-	1,181,725,000.00	96.41%
负债总额	**1,510,360,198.77**	**100.00%**	**1,209,256,473.38**	**100.00%**	**1,225,700,000.00**	**100.00%**

截至2023年末、2024年末、2025年末，项目公司的负债总额分别为12.26亿元、12.09亿元、15.10亿元，2023年至2024年负债总额整体呈下降趋势，主要系项目公司持续还本付息，2025年12月31日增长主要系项目公司本年度股东减资以及未支付12月增值税导致。

A.流动负债分析

2024年末流动负债较2023年末流动负债增加主要原因系项目公司与北投集团签署《内部借款协议》，借款金额为1,203,712,500元，期限自2025年1月1日至2025年12月31日止，借款用途为项目公司偿还《广西沿海高速公路改扩建一期工程（南宁至南间段）项目人民币资金银团贷款合同》项下的银行贷款本息，因此由长期借款转为其他应付款。另外流动负债新增应付新发展集团固定资产采购款。2025年末流动负债较2024年末流动负债增加主要原因是其他应付款增加，系根据股东决议，北投集团减资3亿元，净资产减少，其他应付款增加。

表3-17 南南公司最近三年流动负债

单位：元

项目	2025 年 12 月 31 日		2024 年 12 月 31 日		2023 年 12 月 31 日	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
应付账款	2,273,536.00	0.15%	5,543,973.38	0.46%	-	-
应付职工薪酬	119,105.00	0.01%	-	-	-	-
应交税费	970,282.13	0.06%	-	-	-	-
其他应付款	1,505,823,272.20	99.78%	1,203,712,500.00	99.54%	-	-
一年内到期的非流动负债	-	-	-	-	43,975,000.00	100.00%
流动负债合计	**1,509,186,195.33**	**100.00%**	**1,209,256,473.38**	**100.00%**	**43,975,000.00**	**100.00%**

B.非流动负债分析

项目公司非流动负债主要由长期借款构成。截至2023年末、2024年末、2025年末，项目公司的非流动负债总额分别为11.82亿元、0亿元、0.01亿元，近三年

负债总额整体呈下降趋势，主要系项目公司持续还本付息，长期借款减少所致。项目公司2024年长期借款由北投集团全额偿还。2025年12月31日递延所得税负债余额形成原因为企业根据工作量法计提无形资产摊销，根据税法相关规定“无形资产按照直线法计算的摊销费用，准予扣除”，即会计准则与税法计量方法的不一致，形成递延所得税负债。

表3-18 南南公司最近三年非流动负债

单位：元

项目	2025 年 12 月 31 日		2024 年 12 月 31 日		2023 年 12 月 31 日	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
长期借款	-	-	-	-	1,181,725,000.00	100.00%
递延所得税负债	1,174,003.44	100.00%	-	-	-	-
非流动负债合计	**1,174,003.44**	**100.00%**	-	-	**1,181,725,000.00**	**100.00%**

（2）运营收入构成及比例

2023年度、2024年度、2025年度，南南公司运营收入构成情况如下表所示：

表3-19 南南公司最近三年运营收入构成及比例

单位：元

营业收入构成及比例	2025 年度		2024 年度		2023 年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
通行费收入	310,387,531.64	99.91%	306,484,254.00	99.69%	327,687,994.34	99.66%
广告牌租赁收入	275,229.36	0.09%	946,325.04	0.31%	1,124,438.87	0.34%
营业收入合计	**310,662,761.00**	**100.00%**	**307,430,579.04**	**100.00%**	**328,812,433.21**	**100.00%**

1）通行费收入

2023年、2024年、2025年项目公司通行费收入分别为32,768.80万元、30,648.43万元、31,038.75万元，增加变动的主要原因如下：

2023年：项目全年通行费收入同比增加35.06%，自然车交通量同比增加68.58%，主要受以下因素影响：①从2022年12月底后，全国各地放开管控措施，各省市取消高速公路防控检测点，不再限制人员跨地区流动，促进客车出行需求快速释放，2023年客车交通量增长101.06%。随着各地经济陆续复苏，进出口贸易经济强势复苏，在港口经济的带动下，货运行业逐渐恢复，但恢复速度较为缓慢，2023年货车交通量增长6.01%。虽交通量和通行费逐步增长，但路段交通量增长率大于通行费增长率。②2023年1-2月，国道危旧桥梁改造工程G325线

K782+808莲花江中桥改造，部分车辆转移至本项目。受上述因素的影响，2023年通行费收入和车流量大幅增长。

2024年：项目全年通行费收入同比下降6.47%，自然车交通量同比下降6.57%，主要受以下因素影响：①2023年1-2月，国道危旧桥梁改造工程G325线K782+808莲花江中桥改造，将部分车辆转移至本项目。改造工程完工后客货运车辆回流至G325国道，项目相应的交通量有所下降，尤其是货车下降较明显。故2024年1-2月通行费较2023年1-2月通行费收入下降。②南宁-湛江公路南宁至博白那卜段于2024年6月全线通车，相比G75兰海高速，该路段往返南宁与广西东部方向路程更短，分流了原本项目部分车流。③2024年1月国务院印发《重点省份分类加强政府投资项目管理办法（试行）》要求加强高风险债务省份政府投资项目管理，2024年广西交通、市政、产业园区、各类楼堂馆所和棚户区改造等固定资产投资增速下降明显，相应的交通量有所下降，尤其是货车下降较明显。

2025年：项目全年通行费收入同比增长1.25%，自然车交通量同比下降3.74%，主要受区域路网完善、经济环境变化、交通方式竞争加剧、收费标准调整等方面因素影响，表现为：①南宁-湛江公路南宁至博白那卜段于2024年6月全线通车，相比G75兰海高速，该路段往返南宁与广西东部方向路程更短，分流了原本项目部分车流；但因该项目通车已满一年，从通车至今的月均交通量变化趋势来看，该项目与周边路网的承担交通量已基本稳定。②广西铁路网络持续完善，高铁运营升级、货运铁路运力提升，吸引煤炭、矿石等大宗商品运输“公转铁”；企业优化运输方案、为控成本绕行二级公路。多式联运发展推动公铁高效衔接，2025年西部陆海新通道班列发运集装箱货物142.5万标箱，同比增长47.6%，通道运量增长态势强劲，进一步加剧公路货车流量下降。③本项目自2024年8月16日零时起，一类客车收费标准由0.4元/车公里调整为0.5元/车公里（提高25%）、四类客车收费标准由1.3元/车公里调整为1.45元/车公里（提高约11.5%），其他车型收费标准保持不变，客车为本项目主要服务车型，收费标准的提升对通行费收入增加影响较明显，导致交通量下降但通行费收入小幅增长。

2）广告牌租赁收入

2023年、2024年、2025年项目公司广告牌租赁收入分别为112.44万元、94.63万元、27.52万元。主要原因是：①2023-2024年计入备考报表的广告牌租赁收入为广西北部湾恒信资产经营有限公司（简称“恒信公司”）取得的收入总额，未

考虑恒信公司的经营成本，2025年与恒信公司签订租赁协议约定30万元/年，为路衍资产租赁纯利润，因此降幅较大。②高速公路广告牌出租率下降是市场供需失衡、政策收紧、行业转型及经济环境变化共同作用的结果；且数字化广告（如互联网、社交媒体）的兴起，以及高速公路广告牌的投放所产生的效果其转化率并不明显，使得部分广告主从传统广告投放，转向线上投放，致使广告牌租赁收入逐年下降。

（3）运营成本构成及比例

2023年度、2024年度、2025年度，项目公司主要成本构成情况如下表所示：

表3-20 南南公司最近三年主要成本构成及比例

单位：元

主要成本构成及占收入比	2025 年度		2024 年度		2023 年度	
	金额	占收入比	金额	占收入比	金额	占收入比
人工成本	32,238,217.97	10.38%	28,247,094.18	9.19%	33,537,012.82	10.20%
维修改造成本	1,245,000.00	0.40%	620,200.00	0.20%	584,600.00	0.18%
运营管理成本	31,908,384.84	10.27%	26,863,989.85	8.74%	24,591,698.00	7.48%
折旧摊销	113,811,716.18	36.64%	81,298,708.22	26.44%	69,899,590.13	21.26%
合计	**179,203,318.99**	**57.68%**	**137,029,992.25**	**44.57%**	**128,612,900.95**	**39.11%**

1）人工成本

2023年度、2024年度、2025年度，项目公司人工成本分别为3,353.70万元、2,824.71万元、3,223.82万元，占当期收入比例分别为10.20%、9.19%、10.38%，造成波动的主要原因：2024年新发展集团实行薪酬体系改革，新薪酬标准较旧标准总体降低，2025年集团为推进REITs项目发行进度，成立项目公司及那南运营管理中心，组织架构、人员配比发生改变，人工成本口径较历史有较大区别。

2）维修改造成本

2023年度、2024年度、2025年度，项目公司维修改造成本分别为58.46万元、62.02万元、124.50万元，占当期收入比例分别为0.18%、0.20%、0.40%，2025年变动较大的原因为：2025年计划实施办公楼、宿舍楼外墙维修翻新、收费站厕所维修翻新、消防改造工程等，故维修改造支出较其他年份变动较大。

3）运营管理成本

2023年度、2024年度、2025年度，项目公司运营管理成本分别为2,459.17万元、2,686.40万元、3,190.84万元，占当期收入比例分别为7.48%、8.74%、10.27%，运

营管理成本包含通行养护支出、办公费、水电费、绿化费、物业管理费等，随着高速公路运营的时间越长，设施的老化程度高，所需的运营费用会逐年递增。

4）折旧摊销

2023年度、2024年度、2025年度，项目公司折旧摊销分别为6,989.96万元、8,129.87万元、11,381.17万元，占当期收入比例分别为21.26%、26.44%、36.64%，其中无形资产按车流量法计提摊销，首先根据收费权剩余年限预计年限内的总车流量，算出单位车流量摊销额，然后每月根据实际车流量计提摊销。2025年折旧摊销较高主要是因为2025年根据新交通量预测报告调整总车流量，无形资产摊销金额随之增长。

5）各类成本占营业收入的比重与同行业可比项目对比情况

项目公司各类成本占营业收入的平均比重与同业可比项目对比情况：

表3-21 项目公司各类成本占营业收入的比重与同行业可比项目对比情况

各类成本占营业收入的平均比重	易方达广西北投高速REIT	华夏中国交建高速REIT	中金安徽交控REIT	国金中国铁建高速REIT	浙商沪杭甬REIT	平安广州广河REIT	华夏越秀高速REIT	中金山东高速REIT	易方达深高速REIT	华夏南京交通高速公路REIT
人工成本 维修改造成本 运营管理成本	18.99%	19.98%	16.86%	19.21%	25.16%	13.98%	16.02%	28.68%	16.86%	37.11%
折旧摊销	27.99%	39.60%	86.82%	58.29%	37.18%	48.84%	47.63%	31.39%	34.73%	34.80%
合计	**46.98%**	**59.58%**	**103.67%**	**77.50%**	**62.34%**	**62.82%**	**63.65%**	**60.07%**	**51.60%**	**71.91%**

注：1、同业可比项目的各类成本占营业收入的平均比重情况根据各基金2024年年度报告中披露的各底层项目公司营业收入、营业成本及主要费用情况计算得出。

2、因各项目披露的成本费用项目口径不同，统计本项目的各项成本占营业收入比重取2023-2025年度各项成本合计数占各年度营业收入合计数的比重；统计同业各项目的人工成本、维修改造成本、运营管理成本的合计占营业收入比重取各项目2024年度报告中披露的养护成本、运营管理成本/运营管理费、其他营业成本、管理费用、其他成本/费用的合计数占营业收入的比重。

项目公司的运管成本、折旧摊销成本和总成本分别占营业收入的18.99%、

27.99%和46.98%，处于同行业合理水平内（同行业项目上述三项占比区间分别为13.98%-37.11%、31.39%-86.82%、51.60%-103.67%）。

（4）偿债能力分析

截至2023年末、2024年末、2025年末，南南公司的偿债能力情况如下：

表3-22 南南公司最近三年偿债能力情况

项目	2025 年 12 月 31 日/2025 年度	2024 年 12 月 31 日/2024 年度	2023 年 12 月 31 日/2023 年度
资产负债率	66.01%	53.58%	52.54%

近三年，项目公司资产负债率基本保持稳定，2023年末、2024年末、2025年末资产负债率为52.54%、53.58%、66.01%，2025年波动较大主要系进行了股东减资后形成应付股东减资款项所致。

（5）盈利能力分析

2023年度、2024年度、2025年度，项目公司的盈利能力情况如下表所示：

表3-23 南南公司最近三年盈利能力情况

单位：元

项目	2025 年度	2024 年度	2023 年度
营业收入	**310,662,761.00**	**307,430,579.04**	**328,812,433.21**
营业成本	179,203,318.99	137,029,992.25	128,612,900.95
毛利润	131,459,442.01	170,400,586.79	200,199,532.26
毛利率	42.32%	55.43%	60.89%
管理费用	-	-	-
财务费用	60,861,454.72	46,343,168.41	57,995,495.74
期间费用占营业收入比率	**19.59%**	**15.07%**	**17.64%**
营业利润	**69,210,701.57**	**122,944,343.81**	**140,979,646.77**
利润总额	**69,210,701.57**	**122,944,343.81**	**140,979,646.77**
净利润	**58,829,096.34**	**104,502,692.24**	**119,832,699.75**
息税折旧摊销前利润（EBITDA）	**244,043,954.20**	**250,938,358.96**	**268,876,796.19**
营业利润率	**22.28%**	**39.99%**	**42.88%**
净利润率	**18.94%**	**33.99%**	**36.44%**
息税折旧摊销前利润（EBITDA）率	**78.56%**	**81.62%**	**81.77%**

2023年度、2024年度、2025年度，项目公司营业收入分别为3.29亿元、3.07亿元、3.11亿元，项目公司营业收入主要由通行费收入构成。2023年度、2024年度、

2025年度，项目公司营业成本分别为1.29亿元、1.37亿元、1.79亿元，2023年度至2025年度营业成本受到养护支出的影响略有波动，但整体保持稳定，项目公司营业成本主要为资产的折旧摊销、通行养护支出、职工薪酬。

2023年度、2024年度、2025年度，项目公司毛利润分别为2.00亿元、1.70亿元、1.31亿元，毛利率分别为60.89%、55.43%、42.32%。2023年度、2024年度、2025年度，项目公司息税折旧摊销前利润（EBITDA）分别为2.69亿元、2.51亿元、2.44亿元，息税折旧摊销前利润（EBITDA）率分别为81.77%、81.62%、78.56%。2023年解除防控后通行费出现爆发式增长。2024年-2025年毛利率变动受货运需求疲软、政策驱动的运输结构调整、运力过剩导致的恶性竞争等各种因素的影响，车流下降明显，其次2024年12月、2025年4月调整预计总车流量，无形资产摊销同比增长。导致2023年至2025年毛利率、净利率、息税折旧摊销前利润（EBITDA）率呈现缓慢下降的趋势。

2025年自然车流量合计1,179.51万辆，上年同期自然车流量合计1,236.97万辆，下降4.65%，通行费收入31,038.75万元，上年同期通行费收入为30,648.43万元，增长1.27%，两者不匹配的原因是自2024年8月16日零时起，一类客车收费标准由0.4元/车公里调整为0.5元/车公里（提高25%）、四类客车收费标准由1.3元/车公里调整为1.45元/车公里（提高约11.5%）。因兰海高速广西南宁那南段主要以一型客车为主约占总车流的76%，执行新的标准后，兰海高速广西南宁那南段客车通行费清分收入同比增长约16.4%，因此车流量波动与通行费波动不匹配。

2023年度、2024年度、2025年度，项目公司期间费用分别为0.58亿元、0.46亿元、0.61亿元，占营业收入比例分别为17.64%、15.07%、19.59%。项目公司期间费用主要为财务费用，主要系借款利息形成。造成2025年同比增长主要系出于项目发行策划需要将银团贷款置换为北投集团股东借款，相关利息费用并由项目公司单独核算所致，利率协定为5%。

整体来看，2023年度至2025年度项目公司营业收入、净利润、息税折旧摊销前利润总体处于稳健水平，盈利能力稳定。

（6）资本性支出

表3-24 南南公司最近三年资本性支出

单位：元

资本性支出构成及占收入比	2025 年度		2024 年度		2023 年度	
	金额	占收入比	金额	占收入比	金额	占收入比
电子设备	2,696,536.00	0.87%	4,957,629.20	1.61%	-	-
房屋及建筑物	-	-	586,344.18	0.19%	-	-
合计	**2,696,536.00**	**0.87%**	**5,543,973.38**	**1.80%**	**0.00**	**0.00%**

2023-2025年项目公司资本性支出分别为0.00万元、554.40万元、296.65万元，占营收比分别为0.00%、1.80%、0.87%，主要为经营发展需要而购建的固定资产。

（7）现金流量情况

项目公司最近三年现金流量整体情况如下：

表3-25 南南公司最近三年现金流量整体情况

单位：元

项目	2025 年度	2024 年度	2023 年度
经营活动产生的现金流量净额	221,819,159.68	241,776,404.26	257,661,688.49
投资活动产生的现金流量净额	-5,954,283.38	-	-
筹资活动产生的现金流量净额	-88,091,569.71	-241,776,404.26	-257,661,688.49
现金及现金等价物净增加额	127,773,306.59	-	-
期末现金及现金等价物余额	127,773,306.59	-	-

1）经营活动现金流量分析

表3-26 南南公司最近三年经营活动产生的现金流量情况

单位：元

项目	2025 年度	2024 年度	2023 年度
销售商品、提供劳务收到的现金	315,075,117.01	315,678,781.62	337,518,634.17
收到的税费返还	-	-	-
收到其他与经营活动有关的现金	131,794,074.63	1,392,423.09	1,228,094.57
经营活动现金流入小计	**446,869,191.64**	**317,071,204.71**	**338,746,728.74**
购买商品、接受劳务支付的现金	62,984,285.85	27,484,189.85	25,176,298.00
支付给职工以及为职工支付的现金	2,245,151.06	28,247,094.18	33,537,012.82

支付的各项税费	28,845,428.96	19,554,726.14	22,371,336.78
支付其他与经营活动有关的现金	130,975,166.09	8,790.28	392.65
经营活动现金流出小计	**225,050,031.96**	**75,294,800.45**	**81,085,040.25**
经营活动产生的现金流量净额	**221,819,159.68**	**241,776,404.26**	**257,661,688.49**

2023-2025年，项目公司经营活动的现金流量净额分别为25,766.17万元、24,177.64万元、22,181.92万元。报告期内项目经营活动现金流入主要为通行费收到的现金、项目资金结余存放金融机构的活期存款利息收入；经营活动现金流出主要为接受养护/运管服务、支付当期企业所得税、以及支付职工薪酬的现金；其中2025年收到其他与经营活动有关的现金、支付其他与经营活动相关的现金异常波动系资金归集本金13,097.52万元的划出、收回所致。

2）投资活动现金流量分析

表3-27 南南公司最近三年投资活动产生的现金流量情况

单位：元

项目	2025 年度	2024 年度	2023 年度
投资活动现金流入小计	-	-	-
购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金	5,954,283.38	-	-
投资活动现金流出小计	**5,954,283.38**	-	-
投资活动产生的现金流量净额	**-5,954,283.38**	-	-

2023-2024年度无投资业务活动支出，年度支出及流入的现金流量为0.00万元，2025年支付2024年南宁运营分公司代垫的固定资产采购款554.40万元、支付直接采购的固定资产款项41.03万元。

3）筹资活动现金流量分析

表3-1 南南公司最近三年筹资活动产生的现金流量情况

单位：元

项目	2025 年度	2024 年度	2023 年度
吸收投资收到的现金	1,000,000.00	-	-
筹资活动现金流入小计	**1,000,000.00**	-	-
分配股利、利润或偿付	89,091,569.71	241,776,404.26	257,661,688.49

利息支付的现金			
筹资活动现金流出小计	**89,091,569.71**	**241,776,404.26**	**257,661,688.49**
筹资活动产生的现金流量净额	**-88,091,569.71**	**-241,776,404.26**	**-257,661,688.49**

2023年度、2024年度、2025年度，筹资活动产生的现金流量净额分别是-25,766.17万元、-24,177.64万元、-8,809.16万元。2023年分配股利、利润或偿付利息支付的现金24,177.64万元，其中不动产项目专项贷款产生利息5,799.76万元、不动产项目资金结余形成的盈余资金视为对原始权益人的分配19,966.41万元；2024年分配股利、利润或偿付利息支付的现金25,766.17万元，其中不动产项目专项贷款利息4,669.53万元、不动产项目资金结余形成的盈余资金视为对原始权益人的分配19,508.11万元；2025年分配股利、利润或偿付利息支付的现金8,909.16万元，其中支付北投集团内部借款利息5,934.97万元、向股东分配股利2,974.19万元。

6、财务会计制度和财务管理制度

经核查南南公司的财务制度《广西北投南南高速公路有限公司财务管理办法》，该制度内容涵盖组织结构与权责、会计核算、内部牵制、财务收支审批管理、会计稽核、全面预算管理、银行账户管理、资金管理、存货管理、固定资产管理、无形资产管理、应收账款管理、收入管理、成本费用管理、利润及利润分配、财务报告及分析评价、会计档案管理、会计电算化、会计信息保密、财务印章管理、安全管理、税务管理等方面，财务相关制度规范。

（十六）期后事项

1、关于项目公司人员的期后事项

不动产基金发行后，基金管理人将派任南南公司的财务人员，负责南南公司的财务管理工作，建立健全的内部风险控制、财务管理制度与人事管理制度，保证所管理的基金财产和基金管理人财产相互独立，对所管理的不同基金分别管理、分开记账，满足REITs基金正常运作需要。

2、关于项目公司重组的期后事项

基金管理人通过与资产支持证券管理人签订资产支持证券认购协议，将不动产基金的基金资产投资于不动产资产支持证券，并持有其全部份额，资产支持证券管理人负责管理资产支持专项计划。

资产支持证券管理人（代表资产支持专项计划）将与北投集团签署项目公司

股权转让协议，支付股权转让对价并受让项目公司南南公司100%股权。

除上述安排外，在尽职调查期间，项目公司不存在其他期后事项。

二、不动产资产情况

（一）不动产资产概述

本基金拟初始投资的不动产项目为兰海高速广西南宁那南段标的公路权益及基于标的公路权益而持有的附属公路设施资产（不包括服务区设施及所对应的土地使用权）。项目全长48.724公里，包括改扩建一期主线工程以及预留段，设计速度120公里/小时，路线起于南宁市那马镇新兰村附近，经那马、大塘、南晓，终于南宁市南晓镇派双村附近，起点桩号为K1990+532.14，终点桩号为K2039+256.137。兰海高速广西南宁那南段的主线工程（45.324公里）于2012年12月28日开工，2015年9月29日完工；预留起点段及主线收费站部分（3.4公里）于2015年11月15日开工，2017年1月18日完工；项目于2023年7月通过竣工验收。兰海高速广西南宁那南段在南宁（三岸）至南间（那布）高速公路（简称“原南南段公路”）基础上，由6车道加宽至8车道，项目用地部分由原址部分道路和扩建新征地道路两个部分组成。

不动产项目基本情况如下表所示：

表3-2　不动产资产基本情况

项目名称	兰海高速广西南宁那南段
不动产项目业态	收费公路
所在地	广西壮族自治区南宁市良庆区
资产范围	兰海高速广西南宁那南段起于南宁市那马镇新兰村附近，经那马、大塘、南晓，终于南宁市南晓镇派双村附近，起点桩号为 K1990+532.14，终点桩号为 K2039+256.137。
建设内容和规模	建设内容：兰海高速广西南宁那南段起于南宁市那马镇新兰村附近，经那马、大塘、南晓，终于南宁市南晓镇派双村附近 建设规模：兰海高速广西南宁那南段全长 48.724 公里，主线采用双向八车道高速公路标准建设，设计速度 120 公里/小时，总投资 289,628.22 万元
开竣工时间	于 2012 年 12 月开工，于 2023 年 7 月通过竣工验收。
决算总投资（万元）	289,628.22
当期目标不动产评估值（万元）	234,885.03（评估基准日为 2025 年 12 月 31 日）
运营起始时间	2018 年 6 月
项目权属起止时间及剩余年限（剩余年限为权属到期日与基准日之差）	项目收费期限从 2018 年 6 月 1 日起至 2043 年 8 月 18 日止，剩余年限约 17.63 年
运营模式	经营性公路

兰海高速广西南宁那南段属于兰州至海口高速公路（国高网编号G75）的重要路段，为国家高速公路网11条北南纵线中的第10条南北大通道的重要组成部分，与贵北、广昆等高速公路相通，形成高速公路网的规模效益，对增强桂西南以及北部湾城市群公路运输能力、促进区域经济发展起到极为重要的作用，项目区位及沿线收费站等节点如下图所示。

表3-3　兰海高速广西南宁那南段区位图



（二）不动产资产符合国家重大战略情况

1、符合国家重大战略情况

2019年中共中央、国务院印发了《交通强国建设纲要》，纲要中明确了建设交通强国战略的具体要求。2018年11月21日，自治区人民政府印发《广西高速公路网规划（2018-2030年）》，明确建成“互联多区、汇聚核心、外通内畅、衔接充分、布局平衡、可靠高效”的高速公路网，高速公路建设发展以率先实现“交通强区”为指向，全面落实“三大定位”新使命，实施国家战略，适应广西2035年基本同步实现社会主义现代化对高速公路的要求，有力地支撑广西经济社会发展。

2021年11月12日，自治区人民政府印发《广西综合交通运输发展“十四五”规划》，广西作为首批交通强国建设试点单位，要加快建设交通强区，广西要按照《交通强国建设纲要》要求，围绕构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系。

兰海高速广西南宁那南段是国家高速公路网兰海高速公路（G75）的重要路段，也是《广西高速公路网规划（2018-2030年）》的重要组成部分，对于落实交通强国战略、建设交通强区、构建“一带一路”有机衔接的门户枢纽和内陆开放型经济高地具有重要意义，符合国家重大战略。

2、符合地区产业政策、经济和社会发展规划

兰海高速广西南宁那南段连接着北部湾经济区港口城市群。北部湾经济区作为连结国内与东盟的政治、经济窗口，依托沿海临港优势，大力发展钢铁制造、石化化工、有色金属、新能源材料及电子信息产业集群。

根据自治区人民政府发布的《广西高速公路网规划（2018-2030）》的总体目标，广西高速公路网规划要引领北部湾城市群发展，新增南宁市作为“一核”与湛江、海口“两极”联系的大通道，构建北部湾城市群以“一湾双轴、一核两极”空间格局为框架的高速公路网络；汇聚核心目标，强化高速公路网络以南宁为核心，加强南宁与主要城市、北部湾城市群的连通；南宁与北部湾城市群内陆城市3小时通达率90%，与全区各地市3小时通达率80%，5小时通达全区所有地市，增强南宁市作为北部湾城市群核心城市、广西自治区首府的功能和地位。

（三）不动产资产账面价值和评估值差异情况

根据中联资产评估集团有限公司针对不动产项目评估基准日的市场价值出具的评估报告，兰海高速广西南宁那南段经营权资产组账面原值合计【288,460.47】万元，账面净值合计【214,590.53】万元。采用收益法评估的经营权资产组评估值为【234,934.83】万元，评估增值额为【20,344.30】万元，增值率【9.48】%。

表3-4　兰海高速广西南宁那南段账面价值和评估值差异情况

单位：万元

项目	资产评估值	资产账面净值	评估增值率
兰海高速广西南宁那南段	【234,885.03】	【214,590.53】	【9.48】%

不动产项目增值的原因主要是兰海高速广西南宁那南段项目经过多年的运营及管理，具有一定的区位优势，未来预期现金流较好。评估价值通常采用收益

法，是对未来预期现金流折现求和计算从而得出企业的评估价值；企业的账面价值通常则是基于历史成本法，按照会计准则对企业价值进行计量，两者存在一定差异。加之项目建设较早，项目建设历史成本较低，从而导致项目增值。

（四）不动产资产范围及权益情况

1、资产权属情况

经核查，截至尽调基准日，项目公司已依法合规持有标的公路权益以及基于标的公路权益而持有的附属公路设施。

（1）标的公路权益

标的公路权益包含：标的公路收费权（系指依法享有、经营并收取标的公路项下车辆通行费收入的收费权）、标的公路所对应的广告经营权（系指依法享有、经营并收取标的公路沿线（不含服务区）广告经营收入的权利），但不包括服务区的服务设施经营权。具体如下：

1）标的公路的收费权

A.收费权相关批复情况

标的公路已取得收费批复如下：

（a）标的公路取得临时收费的批复

2018年5月28日，《广西壮族自治区人民政府关于收取兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目车辆通行费的批复》（桂政函〔2018〕92号）明确“南钦防改扩建一期工程收费期限暂定4年，自2018年6月1日起至2022年5月31日止。待项目全部完工并通过竣工验收后，再根据国家有关法律法规规定及程序重新核定其具体收费标准和收费期限”。

（b）标的公路临时收费期限的顺延情况

2020年7月10日，《广西壮族自治区交通运输厅 广西壮族自治区发展和改革委员会 广西壮族自治区财政厅关于顺延全区收费公路收费期限的通知》（桂交财务发〔2020〕58号）明确“经自治区人民政府同意，新冠肺炎疫情防控期间免费通行时间不计入原批复收费期限，免费期结束后，全区各收费公路项目原批复收费期限截止日期按照累计免费通行79天进行顺延”。

（c）标的公路取得延长临时收费期限的批复

2022年8月15日，《广西壮族自治区人民政府关于延长兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）临时收费

期限的批复》（桂政函〔2022〕73号）明确“原则同意延长兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）临时收费期限2年，即从2022年8月19日起至2024年8月18日止”。

（d）标的公路取得正式收费的批复

2024年7月29日，《广西壮族自治区人民政府关于兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）收费标准及收费期限的批复》（桂政函〔2024〕121号）明确“原则同意兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）收费期限核定为25年。该项目于2019年起变更为经营性高速公路，并由广西北部湾投资集团有限公司承担运营、养护与管理责任。根据《收费公路管理条例》和《广西壮族自治区交通运输厅 广西壮族自治区发展和改革委员会 广西壮族自治区财政厅关于顺延全区收费公路收费期限的通知》（桂交财务发[2020]58号）等规定，该项目收费期限从2018年6月1日起至2043年8月18日止。车辆通行费收费标准按有关规定，由你们组织审核并公布执行。”

B.标的公路权益的划转情况

自治区交通厅、自治区国资委与北投集团于2023年12月27日签署《兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（南宁至南间段）收费公路授权经营协议》（以下简称“《授权经营协议》”）并于2024年11月29日签署《兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（南宁至南间段）收费公路授权经营协议补充协议》（以下简称“《授权经营协议补充协议》”），进一步明确了北投集团根据自治区政府出具的桂政函〔2024〕121号文享有标的公路的收费权和附属设施经营权。

根据《授权经营协议》《授权经营协议补充协议》之约定，明确北投集团作为标的公路的市场化投融资、建设主体，享有收费公路收费权和附属设施经营权（含广告经营权）等收费公路权益。此外，根据《授权经营协议》《授权经营协议补充协议》，北投集团有权将其在该协议项下的权利和义务通过合法形式划转至北投集团控股的子公司进行承继。

在本项目重组环节，北投集团已与项目公司签署《转移合同》，并将当前标的公路所对应不动产资产、负债、人员划转给项目公司。因此，项目公司根据《转移合同》已从北投集团承接并享有标的公路权益。

对此，根据《公路法》第59条、第61条、《交通运输部、国家发展改革委、财政部关于做好公路收费权转让备案工作的通知》（交财审函（2018）782号）的规定，国道收费权转让的，应当在转让协议签订之日起三十个工作日内报交通运输部备案。另外，《收费公路权益转让办法》第3条明确了“收费公路权益转让是指收费公路建成通车后，转让方将其合法取得的收费公路权益有偿转让给受让方的交易活动”。本项目的重组安排为北投集团将标的公路所对应的收费权及相关资产、负债、业务和人员无偿转移至项目公司，故此种集团内部划转的重组方式实质区别于《收费公路权益转让办法》规定的“收费公路权益转让”。

C.标的公路属性变更及履行相关手续和程序的合法合规性

根据标的公路的建设立项手续，标的公路在 2011 年按照政府还贷公路进行立项建设，建设主体为北投集团。截至尽职调查基准日，经自治区政府批复，标的公路已变更为经营性公路，北投集团将标的公路在收费公路统计网络报送平台按“经营”类型进行上报，以经营性高速公路纳入了全国收费公路统计报表，在全国收费公路管理系统中的基本信息为经营性公路。

根据《公路法》第61条[5]、《收费公路管理条例》第19条[6]、第23条[7]，《收费公路权益转让办法》第9条[8]、第19条[9]等法律法规规定，政府还贷公路收费权的转让，应按照法律规定采用招标投标方式进行，且国道收费权的转让，应当在转让协议

[5] 《公路法》第 61 条：本法第五十九条第一款第一项规定的公路中的国道收费权的转让，应当在转让协议签订之日起三十个工作日内报国务院交通主管部门备案；国道以外的其他公路收费权的转让，应当在转让协议签订之日起三十个工作日内报省、自治区、直辖市人民政府备案。

前款规定的公路收费权出让的最低成交价，以国有资产评估机构评估的价值为依据确定。

[6] 《收费公路管理条例》第 19 条：依照本条例的规定转让收费公路权益的，应当向社会公布，采用招标投标的方式，公平、公正、公开地选择经营管理者，并依法订立转让协议。

[7] 《收费公路管理条例》第 23 条：转让政府还贷公路权益的收入，必须缴入国库，除用于偿还贷款和有偿集资款外，必须用于公路建设。

[8] 《收费公路权益转让办法》第 9 条：转让收费公路权益，不得有下列行为：（一）将一个依法批准的收费公路项目分成若干段转让收费权；（二）将收费公路权益项目与非收费公路权益项目捆绑转让；（三）受让方没有全部承继转让方原对政府和社会公众承担的责任、义务；（四）将政府还贷公路权益无偿划转给企业法人。

[9] 《收费公路权益转让办法》第 19 条：转让政府还贷公路收费权益和有财政性资金投入的经营性公路收费权益，应当采用公开招标的方式，公平、公正、公开选择受让方。

签订之日起三十个工作日内报交通运输部备案，备案材料应当抄送省级交通运输主管部门。

对此，经管理人及法律顾问核查，标的公路的属性变更未适用关于政府还贷公路收费权转让的相关规定及程序，具体理由分析如下：

（a）标的公路属性变更是响应及落实中央有关政策文件的要求

在 2018 年中央有关盘活存量和防范化解地方债务政策文件的指导背景下，北投集团于 2018 年 12 月 26 日向自治区政府提报《广西北部湾投资集团有限公司关于将政府还贷高速公路（国道）变更为经营性公路的请示》（桂北投报〔2018〕247 号）。自治区政府于 2018 年 12 月 28 日向北投集团下发《广西壮族自治区人民政府关于将部分政府还贷公路（国道）变更为经营性公路的批复》（桂政函〔2018〕208 号），明确：“原则同意你公司按照有关法律法规和政策规定办理将建设和经营的部分政府还贷公路（国道）变更为经营性公路事宜。”

因此，标的公路属性变更是在落实中央关于盘活存量和防范化解地方债务相关政策背景下进行的，并非违规转让或划转、随意变更公路性质的情形。

（b）兰海高速广西南宁那南段在建设过程中，始终由北投集团作为开发建设实施主体，标的公路收费权并非在两个主体之间发生经济交易行为，不属于收费公路权益转让或无偿划转，从而不适用《收费公路管理条例》《收费公路权益转让办法》等法律法规关于收费公路权益转让的规定

兰海高速广西南宁那南段在建设过程中的全套固定资产投资管理手续，包括但不限于工程可行性研究报告批复、初步设计批复、选址意见书、用地预审批复、建设用地批准书、建设用地规划许可证、环境影响报告书批复、施工许可证、交工验收、竣工验收、环保验收等手续均明确由北投集团作为开发建设实施主体，标的公路属性变更前后不存在收费权主体变更的情形，即标的公路收费权并非在两个主体之间发生的经济交易行为，不属于收费公路权益的转让或无偿划转，从而不适用《收费公路管理条例》《收费公路权益转让办法》等法律法规关于收费公路权益转让的法律要求。

（c）标的公路的属性变更属于省级人民政府事权，标的公路应取得自治区政府关于属性变更的批复

根据国务院办公厅印发的《关于全面实行行政许可事项清单管理的通知》(国办发〔2022〕2号)、《公路法》第8条、第60条、第63条、第64条以及《收费公路管理条例》第12条、第14条、第15条的规定，收费公路相关审批属于省级人民政府事权，自治区政府有权决定相关公路性质、收费期限等事宜。因此，标的公路的属性变更应履行自治区政府的审批程序。

就此，自治区政府已于2024年7月29日出具《广西壮族自治区人民政府关于兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目(沿海高速公路改扩建一期工程）收费标准及收费期限的批复》(桂政函〔2024〕121号）明确"原则同意兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目(沿海高速公路改扩建一期工程)收费期限核定为25年。该项目于2019年起变更为经营性高速公路，并由广西北部湾投资集团有限公司承担运营、养护与管理责任。"

综上所述，管理人认为，标的公路由政府还贷公路变更为经营性公路不适用关于政府还贷公路收费权转让的相关规定及程序；根据国务院办公厅印发的《关于全面实行行政许可事项清单管理的通知》(国办发〔2022〕2号)、《公路法》以及《收费公路管理条例》的相关规定，本项目标的公路由政府还贷路变更为经营性公路属于省级人民政府的事权，应取得自治区政府关于属性变更的批复。就此，本项目已取得自治区政府的批复；此外，结合2019年1月26日印发的《广西壮族自治区财政厅关于部分经营性公路车辆通行费不再纳入自治区本级政府性基金预算管理的函》，自2019年起，标的公路车辆通行费不再纳入自治区本级政府性基金预算管理，不再编入广西壮族自治区交通运输厅部门预算，标的公路的通行费自2019年起由北投集团作为企业经营性收入收取，开具企业增值税发票，作为北投集团合法运营收入。因此，管理人和法律顾问认为，标的公路变更为经营性公路的相关手续已依法依规办理完成，标的公路属性变更及相关程序合法合规。

D．关于标的公路里程的相关情况

经管理人及法律顾问核查，标的公路所对应相关批复与验收文件，标的公路里程存在不完全一致的情况，具体如下：

（a）根据自治区发改委出具的编号为桂发改交通〔2011〕30号的《广西壮族自治区发展和改革委员会关于沿海高速公路改扩建一期工程可行性研究报告的批复》，"起于南宁至北海高速公路那马互通以北K1990+532附近，终于钦州

市钦北区大寺镇南间村，长约49公里，其中预留起点至那马互通的主线收费站的路段，长约3公里。”

（b）根据自治区交通厅出具的编号为桂交行审〔2012〕12号的《关于沿海高速公路改扩建一期工程初步设计的批复》，“本次改扩建一期工程实施路段设计起点为K1990+532.14，终点为K2039+300，推荐方案主线全长48.728643公里。”

（c）根据主线工程交工验收报告，主线工程路线全长45.324公里；根据预留起点段交工验收报告，预留起点段路线全长3.4公里。根据以上交工验收报告中两段公路里程数据的汇总，标的公路路线全长为48.724公里。

（d）根据《广西壮族自治区人民政府关于收取兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目车辆通行费的批复》（桂政函〔2018〕92号），“自治区人民政府核定南钦防改扩建一期工程的收费里程为48.724公里。”

（e）根据自治区交通厅出具的编号为桂交行审〔2020〕176号的《广西壮族自治区交通运输厅关于印发广西沿海高速公路改扩建一期工程（含预留起点段）竣工质量鉴定报告的通知》所附：广西沿海高速公路改扩建一期工程（含预留起点段）竣工质量鉴定报告，“广西沿海高速公路改扩建一期工程（含预留起点段）起点桩号为K1990+532.14，终点桩号为K2039+256.137，路线全长48.724公里。”

（f）根据自治区交通厅出具的编号为桂交行审〔2023〕224号的《广西壮族自治区交通运输厅关于印发沿海高速公路改扩建一期工程竣工验收鉴定书的通知》附件：沿海高速公路改扩建一期工程公路工程竣工验收鉴定书，“项目路线起于南宁市那马镇新丁村附近，经那马、大塘、南晓，终于钦州市钦北区大寺镇南间村附近，路线全长48.724公里。”

标的公路对应相关批复与验收文件所载明的里程不完全一致是高速公路项目立项、施工与竣工过程中的常见情形，就上述标的公路所对应相关批复与验收文件，载明的最长里程为 49 公里，载明的最短里程为 48.724 公里（即交工验收报告、竣工验收鉴定书、竣工质量鉴定报告、车辆通行费的批复所载明里程，前述批复与验收文件中所载明的里程一致），而本项目所采用的里程标准为最短里程 48.724 公里，因此标的公路里程在此基础上进一步减少的可能性较小。

针对标的公路所对应相关批复与验收文件中标的公路里程不完全一致的情况，在标的公路运营的过程中，可能发生标的公路里程减少的不利情形从而给项

目公司造成损失的风险。对此，北投集团已出具承诺函，承诺：“在标的公路收费权以及相关资产、负债、人员转移至项目公司之后，如因标的公路里程减少等相关事宜而导致项目公司的任何损失承担赔偿责任。”

2）广告经营权

根据自治区交通厅、自治区国资委与北投集团于2023年12月27日签署的《授权经营协议》以及于2024年11月29日签署的《授权经营协议补充协议》，明确北投集团作为标的公路的市场化投融资、建设主体，享有标的公路的经营权，包括收费公路收费权和附属设施经营权（含广告经营权）等收费公路权益，且北投集团有权将其在该协议项下的权利和义务通过合法形式划转至北投集团控股的子公司进行承继。

（2）附属公路设施

除标的公路收费权、广告经营权外，本项目拟入池的不动产项目相关资产还包括标的公路路段范围内的公路、桥涵、收费站（大塘匝道收费站、那马匝道收费站及南宁南主线收费站）及配套管理用房、相关公路设施（包括公路安全设施、公路通信设施、公路监控设施、公路收费设施）以及前述附属公路设施土地占用范围内的土地使用权，但不包括服务区设施及所对应的土地使用权。

A.土地使用权

标的公路的路线全长48.724公里，采用双向八车道高速公路标准建设，利用原南南段公路两侧加宽，路基拓宽至42米，标的公路的用地部分由原址部分和扩建部分两个部分的资产（即入池范围内的土地使用权）组成。为实施本项目，北投集团与项目公司已签署《关于沿海高速公路改扩建一期工程项目之标的公路权益及相关资产、负债、人员转移合同》，根据该合同约定北投集团已将标的公路的入池土地使用权转移至项目公司，并将标的公路入池土地使用权均登记至项目公司名下。截至尽调基准日，本项目涉及的重组工作已完成。

截至尽调基准日，根据项目公司提供的不动产权证，项目公司就其享有的标的公路占地范围内的建设用地（不含服务区）合计共取得193本不动产权证书，合计宗地面积3,636,912.06平方米（折合约5,455.34亩），土地使用权性质为划拨，用途为公路用地，具体如下：

表3-5　不动产项目的不动产权证

序号	不动产权证编号	产权人	坐落	权利类型	权利性质	用途	面积/㎡
标的公路原址部分							
1	桂（2025）南宁市不动产权第 0034976 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区良庆镇新兰村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	930.52
2	桂（2025）南宁市不动产权第 0034894 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区良庆镇新团村、新兰村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	16,549.58
3	桂（2025）南宁市不动产权第 0034784 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区良庆镇新兰村、那马镇那马社区、那马镇坛良村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	235,396.60
4	桂（2025）南宁市不动产权第 0034672 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇南晓社区、南晓镇派双村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	278,829.34
5	桂（2025）南宁市不动产权第 0034737 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区、子伟村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	412,537.09
6	桂（2025）南宁市不动产权第 0034877 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村、大塘镇太安村、大塘镇那团村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	989,219.84
7	桂（2025）南宁市不动产权第 0034828 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村、大塘镇大塘社区、大塘镇那梨村、南晓镇陵桂村、南晓镇晓元村、南晓镇南晓社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1,033,197.50

序号	不动产权证编号	产权人	坐落	权利类型	权利性质	用途	面积/㎡
标的公路扩建部分							
1	桂（2025）南宁市不动产权第 0042015 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区良庆镇新兰村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	184.99
2	桂（2025）南宁市不动产权第 0042026 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区良庆镇新兰村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	201.09
3	桂（2025）南宁市不动产权第 0038711 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区良庆镇新兰村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	228.32
4	桂（2025）南宁市不动产权第 0038720 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区良庆镇新兰村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	807.01
5	桂（2025）南宁市不动产权第 0039001 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区良庆镇新兰村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	828.96
6	桂（2025）南宁市不动产权第 0039026 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区良庆镇新兰村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	897.73
7	桂（2025）南宁市不动产权第 0039092 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区良庆镇新兰村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	2,754.40
8	桂（2025）南宁市不动产权第 0040840 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区良庆镇新兰村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	47,070.83
9	桂（2025）南宁市不动产权第 0040857 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区良庆镇新兰村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	62,957.26
10	桂（2025）南宁市不动产权第 0034886 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区良庆镇新兰村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	70,269.06

序号	不动产权证编号	产权人	坐落	权利类型	权利性质	用途	面积/㎡
11	桂（2025）南宁市不动产权第 0040869 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	51.91
12	桂（2025）南宁市不动产权第 0040885 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	417.86
13	桂（2025）南宁市不动产权第 0039449 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	504.86
14	桂（2025）南宁市不动产权第 0039446 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	519.55
15	桂（2025）南宁市不动产权第 0039436 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	535.36
16	桂（2025）南宁市不动产权第 0034231 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	598.39
17	桂（2025）南宁市不动产权第 0034338 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	703.42
18	桂（2025）南宁市不动产权第 0034392 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	870.17
19	桂（2025）南宁市不动产权第 0034363 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1,189.85
20	桂（2025）南宁市不动产权第 0034401 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1,225.91
21	桂（2025）南宁市不动产权第 0034375 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1,279.72

序号	不动产权证编号	产权人	坐落	权利类型	权利性质	用途	面积/㎡
22	桂（2025）南宁市不动产权第 0034434 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1,434.54
23	桂（2025）南宁市不动产权第 0034429 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区、坛良村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1,555.26
24	桂（2025）南宁市不动产权第 0034452 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1,761.89
25	桂（2025）南宁市不动产权第 0034487 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1,932.34
26	桂（2025）南宁市不动产权第 0034576 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	2,216.11
27	桂（2025）南宁市不动产权第 0034704 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	2,374.34
28	桂（2025）南宁市不动产权第 0034812 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	5,396.42
29	桂（2025）南宁市不动产权第 0034793 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	23,528.31
30	桂（2025）南宁市不动产权第 0034939 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	83,138.66
31	桂（2025）南宁市不动产权第 0035005 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	69.04
32	桂（2025）南宁市不动产权第 0034993 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	257.41

序号	不动产权证编号	产权人	坐落	权利类型	权利性质	用途	面积/㎡
33	桂（2025）南宁市不动产权第 0035049 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	334.3
34	桂（2025）南宁市不动产权第 0035001 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	339.18
35	桂（2025）南宁市不动产权第 0035014 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	382.46
36	桂（2025）南宁市不动产权第 0035054 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	405.32
37	桂（2025）南宁市不动产权第 0035042 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	441.89
38	桂（2025）南宁市不动产权第 0043170 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	565.5
39	桂（2025）南宁市不动产权第 0036415 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	669.71
40	桂（2025）南宁市不动产权第 0036411 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	733.04
41	桂（2025）南宁市不动产权第 0036496 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	762.45
42	桂（2025）南宁市不动产权第 0036447 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	769.63
43	桂（2025）南宁市不动产权第 0036505 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	774.63

序号	不动产权证编号	产权人	坐落	权利类型	权利性质	用途	面积/㎡
44	桂（2025）南宁市不动产权第 0036535 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	777.35
45	桂（2025）南宁市不动产权第 0037055 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	800.17
46	桂（2025）南宁市不动产权第 0037123 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	918.95
47	桂（2025）南宁市不动产权第 0037125 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	998.33
48	桂（2025）南宁市不动产权第 0037111 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1,048.03
49	桂（2025）南宁市不动产权第 0037113 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1,075.19
50	桂（2025）南宁市不动产权第 0037151 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1,109.23
51	桂（2025）南宁市不动产权第 0037129 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1,127.72
52	桂（2025）南宁市不动产权第 0037154 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1,174.31
53	桂（2025）南宁市不动产权第 0037168 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1,277.31
54	桂（2025）南宁市不动产权第 0037211 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1,410.24

序号	不动产权证编号	产权人	坐落	权利类型	权利性质	用途	面积/㎡
55	桂（2025）南宁市不动产权第 0037217 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1,982.57
56	桂（2025）南宁市不动产权第 0037208 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	2,552.59
57	桂（2025）南宁市不动产权第 0037225 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇坛良村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1,158.73
58	桂（2025）南宁市不动产权第 0037257 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇坛良村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1,436.47
59	桂（2025）南宁市不动产权第 0037259 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区、坛良村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1,679.13
60	桂（2025）南宁市不动产权第 0037263 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇坛良村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	113.64
61	桂（2025）南宁市不动产权第 0037280 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇坛良村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	545.87
62	桂（2025）南宁市不动产权第 0041680 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区良庆镇新兰村、那马镇坛良村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	5,581.90
63	桂（2025）南宁市不动产权第 0034716 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村、大塘社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	31,120.53
64	桂（2025）南宁市不动产权第 0041260 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇大塘社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	2,148.32
65	桂（2025）南宁市不动产权第 0041259 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇大塘社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	40,283.24

序号	不动产权证编号	产权人	坐落	权利类型	权利性质	用途	面积/㎡
66	桂（2025）南宁市不动产权第0041185号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇大塘社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	236.85
67	桂（2025）南宁市不动产权第0041125号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇大塘社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	311.44
68	桂（2025）南宁市不动产权第0040975号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇大塘社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	387.28
69	桂（2025）南宁市不动产权第0034752号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇大塘社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	444.42
70	桂（2025）南宁市不动产权第0034772号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇大塘社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	449.34
71	桂（2025）南宁市不动产权第0034776号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇大塘社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	550
72	桂（2025）南宁市不动产权第0034766号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇大塘社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	603.4
73	桂（2025）南宁市不动产权第0034858号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇大塘社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	629.89
74	桂（2025）南宁市不动产权第0034876号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇大塘社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	858.72
75	桂（2025）南宁市不动产权第0034866号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇大塘社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	979.31
76	桂（2025）南宁市不动产权第0042967号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇大塘社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	989.72

序号	不动产权证编号	产权人	坐落	权利类型	权利性质	用途	面积/㎡
77	桂（2025）南宁市不动产权第 0035820 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇大塘社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1,014.35
78	桂（2025）南宁市不动产权第 0035839 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇大塘社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1,024.71
79	桂（2025）南宁市不动产权第 0035917 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇大塘社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1,202.61
80	桂（2025）南宁市不动产权第 0035855 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇大塘社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1,301.28
81	桂（2025）南宁市不动产权第 0034906 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇大塘社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	10,039.95
82	桂（2025）南宁市不动产权第 0034713 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那梨村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	188.23
83	桂（2025）南宁市不动产权第 0037433 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那梨村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	455.44
84	桂（2025）南宁市不动产权第 0037436 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那梨村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	473.12
85	桂（2025）南宁市不动产权第 0037511 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那梨村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	490.4
86	桂（2025）南宁市不动产权第 0037579 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那梨村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	529.91
87	桂（2025）南宁市不动产权第 0037776 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那梨村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	810.48

序号	不动产权证编号	产权人	坐落	权利类型	权利性质	用途	面积/㎡
88	桂（2025）南宁市不动产权第 0037797 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	23.33
89	桂（2025）南宁市不动产权第 0037811 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	264.18
90	桂（2025）南宁市不动产权第 0038359 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	291.57
91	桂（2025）南宁市不动产权第 0038364 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	331.66
92	桂（2025）南宁市不动产权第 0038374 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	399.31
93	桂（2025）南宁市不动产权第 0038643 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	574.83
94	桂（2025）南宁市不动产权第 0041414 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	590.16
95	桂（2025）南宁市不动产权第 0041465 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	643.29
96	桂（2025）南宁市不动产权第 0041474 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	777.41
97	桂（2025）南宁市不动产权第 0041478 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	825.57
98	桂（2025）南宁市不动产权第 0041484 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1,168.64

序号	不动产权证编号	产权人	坐落	权利类型	权利性质	用途	面积/㎡
99	桂（2025）南宁市不动产权第 0041488 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1188
100	桂（2025）南宁市不动产权第 0041623 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1,305.82
101	桂（2025）南宁市不动产权第 0041634 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1,321.2
102	桂（2025）南宁市不动产权第 0041635 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1,423.61
103	桂（2025）南宁市不动产权第 0041642 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1,593.74
104	桂（2025）南宁市不动产权第 0041655 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1,715.54
105	桂（2025）南宁市不动产权第 0041676 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1,767.29
106	桂（2025）南宁市不动产权第 0036547 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1,804.68
107	桂（2025）南宁市不动产权第 0036564 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那团村、南荣村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	2,026.34
108	桂（2025）南宁市不动产权第 0036694 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	2,050.72
109	桂（2025）南宁市不动产权第 0036720 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	2,207.87

序号	不动产权证编号	产权人	坐落	权利类型	权利性质	用途	面积/㎡
110	桂（2025）南宁市不动产权第 0036722 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	2,883.4
111	桂（2025）南宁市不动产权第 0036739 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	3,991.64
112	桂（2025）南宁市不动产权第 0036772 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那团村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	127.46
113	桂（2025）南宁市不动产权第 0036802 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那团村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	131.45
114	桂（2025）南宁市不动产权第 0036868 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那团村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	171.97
115	桂（2025）南宁市不动产权第 0036911 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那团村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	328.82
116	桂（2025）南宁市不动产权第 0036978 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那团村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	332.07
117	桂（2025）南宁市不动产权第 0037038 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那团村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	383.1
118	桂（2025）南宁市不动产权第 0041865 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那团村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	547.16
119	桂（2025）南宁市不动产权第 0041868 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那团村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	659.42
120	桂（2025）南宁市不动产权第 0041870 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那团村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	700.28

序号	不动产权证编号	产权人	坐落	权利类型	权利性质	用途	面积/㎡
121	桂（2025）南宁市不动产权第 0041878 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那团村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	716.08
122	桂（2025）南宁市不动产权第 0041909 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那团村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	756.46
123	桂（2025）南宁市不动产权第 0041903 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那团村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	792.91
124	桂（2025）南宁市不动产权第 0041914 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村、那团村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	793.71
125	桂（2025）南宁市不动产权第 0041922 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那团村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	799.25
126	桂（2025）南宁市不动产权第 0041924 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那团村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1,229.93
127	桂（2025）南宁市不动产权第 0041985 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那团村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1,512.78
128	桂（2025）南宁市不动产权第 0034991 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那团村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	2,119.67
129	桂（2025）南宁市不动产权第 0035809 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那团村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	2,879.81
130	桂（2025）南宁市不动产权第 0035927 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那团村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	3,058.72
131	桂（2025）南宁市不动产权第 0035930 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	310.93

序号	不动产权证编号	产权人	坐落	权利类型	权利性质	用途	面积/㎡
132	桂（2025）南宁市不动产权第 0035902 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	401.33
133	桂（2025）南宁市不动产权第 0036042 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	416
134	桂（2025）南宁市不动产权第 0036040 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	500.01
135	桂（2025）南宁市不动产权第 0036150 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	627.61
136	桂（2025）南宁市不动产权第 0036267 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	641.73
137	桂（2025）南宁市不动产权第 0036263 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	730.77
138	桂（2025）南宁市不动产权第 0036288 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	781.55
139	桂（2025）南宁市不动产权第 0036373 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	905.62
140	桂（2025）南宁市不动产权第 0036360 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	921.71
141	桂（2025）南宁市不动产权第 0041394 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	967.13
142	桂（2025）南宁市不动产权第 0041386 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1,006.08

序号	不动产权证编号	产权人	坐落	权利类型	权利性质	用途	面积/㎡
143	桂（2025）南宁市不动产权第 0041382 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1,036.04
144	桂（2025）南宁市不动产权第 0041378 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1,156.04
145	桂（2025）南宁市不动产权第 0041337 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1,236.23
146	桂（2025）南宁市不动产权第 0041261 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1,246.34
147	桂（2025）南宁市不动产权第 0037306 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1,381.61
148	桂（2025）南宁市不动产权第 0036879 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1,544.43
149	桂（2025）南宁市不动产权第 0036873 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1,568.41
150	桂（2025）南宁市不动产权第 0036994 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1,780.12
151	桂（2025）南宁市不动产权第 0036998 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	295.47
152	桂（2025）南宁市不动产权第 0037004 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	667.15
153	桂（2025）南宁市不动产权第 0037006 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村、大塘镇太安村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1,148.57

序号	不动产权证编号	产权人	坐落	权利类型	权利性质	用途	面积/㎡
154	桂（2025）南宁市不动产权第 0035889 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	188.81
155	桂（2025）南宁市不动产权第 0035922 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇南晓社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	207.66
156	桂（2025）南宁市不动产权第 0035899 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇南晓社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	486.57
157	桂（2025）南宁市不动产权第 0035871 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇南晓社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	580.8
158	桂（2025）南宁市不动产权第 0035878 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇南晓社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	601.5
159	桂（2025）南宁市不动产权第 0035837 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇南晓社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	632.71
160	桂（2025）南宁市不动产权第 0035842 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇南晓社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1,228.77
161	桂（2025）南宁市不动产权第 0035841 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇南晓社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1,307.61
162	桂（2025）南宁市不动产权第 0035807 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇南晓社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1,489.27
163	桂（2025）南宁市不动产权第 0035813 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇南晓社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1,517.77
164	桂（2025）南宁市不动产权第 0034171 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇南晓社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1,563.43

序号	不动产权证编号	产权人	坐落	权利类型	权利性质	用途	面积/㎡
165	桂（2025）南宁市不动产权第 0035812 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇南晓社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1659
166	桂（2025）南宁市不动产权第 0035946 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇南晓社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	2,162.59
167	桂（2025）南宁市不动产权第 0034604 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇南晓社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	3,454.84
168	桂（2025）南宁市不动产权第 0034650 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇南晓社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	14,919.25
169	桂（2025）南宁市不动产权第 0034431 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇南晓社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	35,787.99
170	桂（2025）南宁市不动产权第 0034661 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇晓元村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	816.34
171	桂（2025）南宁市不动产权第 0034631 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇晓元村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	844.25
172	桂（2025）南宁市不动产权第 0036676 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇晓元村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	851.56
173	桂（2025）南宁市不动产权第 0036667 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇晓元村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	903.8
174	桂（2025）南宁市不动产权第 0036671 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇晓元村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1,467.78
175	桂（2025）南宁市不动产权第 0036648 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇晓元村、陵桂村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1,988.6

序号	不动产权证编号	产权人	坐落	权利类型	权利性质	用途	面积/㎡
176	桂（2025）南宁市不动产权第 0036476 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇晓元村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	2,224.79
177	桂（2025）南宁市不动产权第 0036432 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇晓元村、陵桂村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	12,404.01
178	桂（2025）南宁市不动产权第 0035808 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇陵桂村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	92.27
179	桂（2025）南宁市不动产权第 0035802 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇陵桂村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	291.29
180	桂（2025）南宁市不动产权第 0034769 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇南晓社区、陵桂村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	401.64
181	桂（2025）南宁市不动产权第 0036742 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇陵桂村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	453.41
182	桂（2025）南宁市不动产权第 0036750 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇陵桂村、南晓社区	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	656.7
183	桂（2025）南宁市不动产权第 0036867 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇陵桂村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	867.49
184	桂（2025）南宁市不动产权第 0036842 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇陵桂村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1,263.99
185	桂（2025）南宁市不动产权第 0036858 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇陵桂村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	1,713.18
186	桂（2025）南宁市不动产权第 0041330 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇南晓社区、派双村	国有建设用地使用权	划拨	公路用地	56,510.44

就标的公路入池土地使用权不动产权证的办理和权属情况，南宁市自然资源局已出具《南宁市自然资源局关于兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）项目用地、规划及不动产登记手续办理事项的复函》（南自然资函〔2025〕807号），确认“标的公路由原址部分和扩建部分两个部分组成，原址部分为历史沿用，我局依据自治区自然资源厅、自治区交通运输厅联合印发的《关于印发加快高速公路不动产确权登记工作方案的通知》（桂自然资发〔2020〕64号）精神，按历史遗留问题办理了该部分的不动产登记，并核发了9本不动产权证，其中拟入池标的公路原址部分（不含服务区及加油站）7本，面积为2,966,660.47平方米（折合4,449.97亩）。扩建部分道路我局已于2024年核发187本不动产权证，其中入池标的公路扩建部分（不含服务区）186本，面积为670,251.59平方米（折合1,005.37亩）。综上，我局已为拟入池标的公路占地范围内的所有建设用地（包括原址部分和扩建部分）依法办理了不动产产权证。标的公路用地权属清晰、范围明确。”

综上所述，项目公司已依法享有标的公路占地范围内的土地使用权，标的公路用地权属清晰、范围明确。

B.收费站及配套管理用房所有权

根据《广西壮族自治区交通运输厅关于印发沿海高速公路改扩建一期工程竣工验收鉴定书的通知》（桂交行审〔2023〕224号）、《广西壮族自治区交通运输厅关于印发广西沿海高速公路改扩建一期工程（含预留起点段）竣工质量鉴定报告的通知》（桂交行审〔2020〕176号），除不纳入入池资产范围的服务区外，标的公路的房屋建筑工程包括收费站（大塘匝道收费站、那马匝道收费站及南宁南主线收费站）以及配套管理用房。截至尽调基准日，上述房屋建筑未办理房屋所有权登记。

根据相关法律规定，项目公司有权在标的公路收费经营期内拥有、占有、使用标的公路的收费站以及配套管理用房，并已取得主管部门出具的明确意见和原始权益人出具的承诺函，具体如下：

（a）重组完成前，标的公路收费站以及配套管理用房系由北投集团通过合法建设取得所有权

根据《中华人民共和国民法典》（以下简称“《民法典》”）第231条规定：“因合法建造、拆除房屋等事实行为设立或者消灭物权的，自事实行为成就时发生效

力。”标的公路的收费站以及配套管理用房系由北投集团根据主管机关审批同意的施工图设计批复、初步设计批复、开工许可等报建手续进行合法建造，并已完成质量竣工验收，即合法建造事实行为已成就。

根据《民法典》第352条规定：“建设用地使用权人建造的建筑物、构筑物及其附属设施的所有权属于建设用地使用权人，但是有相反证据证明的除外。”北投集团已合法取得收费站以及配套管理用房占用范围内的建设用地使用权，依据上述规定，北投集团作为建设用地使用权人有权通过合法建设的方式取得该等收费站以及配套管理用房的所有权。

综上所述，北投集团已通过合法建设取得标的公路的房屋建筑物所有权。

（b）重组完成后，根据《民法典》第356条的规定，项目公司已依法拥有、占有和使用标的公路的收费站以及配套管理用房

根据《授权经营协议补充协议》第六条的约定以及南宁市政府和南宁市自然资源局关于标的公路划拨用地转让的批复意见，北投集团与项目公司签订《转移合同》，根据该合同第二条的约定，由北投集团将标的公路权益以及附属公路设施（包括土地占用范围内的土地使用权）转移至项目公司。

因此，根据《民法典》第356条关于：“建设用地使用权转让、互换、出资或者赠与的，附着于该土地上的建筑物、构筑物及其附属设施一并处分”的规定，该等标的公路的房屋建筑物已依法转移至项目公司，并由项目公司依法拥有、占有、使用。

（c）已取得主管部门南宁市自然资源局出具的关于项目公司在标的公路收费经营期内有权依法使用该等收费站以及配套管理用房的明确意见

就项目公司在高速公路收费经营期内合法使用该等标的公路的收费站以及配套管理用房，有权主管部门南宁市自然资源局已出具《南宁市自然资源局关于兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）项目用地、规划及不动产登记手续办理事项的复函》（南自然资函〔2025〕807号）确认，“标的公路范围内的房屋建筑工程包括收费站（大塘匝道收费站、那马匝道收费站及南宁南主线收费站）以及配套管理用房（以下简称‘收费站以及配套管理用房’）均在南宁市境内，项目公司在标的公路收费经营期内有权依法使用该等收费站以及配套管理用房。”

同时，北投集团已出具《承诺函》承诺，“本公司及项目公司就标的公路占地

范围内的收费站（大塘匝道收费站、那马匝道收费站及南宁南主线收费站）以及配套管理用房尚未办理不动产权登记，未办理不动产权登记不影响不动产资产的整体运营。本公司和项目公司未因此受到任何主管部门处罚、被采取任何监管措施或被提出任何异议和权利主张，亦不存在任何纠纷或潜在纠纷。在不动产基金存续期间，如上述房屋建筑未办理不动产权登记等相关事宜导致相关主管部门对项目公司作出任何处罚、采取任何监管措施、或发生任何法律纠纷等情况，而对项目公司、专项计划、不动产基金造成的任何损失由本公司承担。”

综上，项目公司有权依法拥有、占有、使用标的公路收费站及配套管理用房。根据北投集团和项目公司的书面确认，并经管理人与法律顾问核查，项目公司股权不存在权利限制。

C.服务区未纳入底层资产范围的原因说明

（a）服务区未纳入底层资产范围的原因以及合规性

由于北投集团探索高速公路配套设施集约化管理的模式，将高速公路服务区统一交由子公司广西新发展交通集团有限公司经营管理，不适合划转至项目公司并由项目公司委托的运营管理机构管理。参照《收费公路权益转让办法》第八条，同一个收费公路项目的收费权、广告经营权、服务设施经营权，可以合并转让，也可以单独转让。法律法规未对公路资产与服务区的切分进行明确限制。因此，项目沿线服务区等附属设施未纳入底层资产符合法律法规相关规定，具有合规性。

（b）相关资产后续使用、维护和权责划分安排

服务区后续将由北投集团协调沿线服务区运营单位对沿线服务区的运营管理工作，包括确保服务区良好经营，采取必要保障措施促使服务区设施持续健康平稳运营，使上述区域的设施、设备处于随时可以正常使用的状态，除根据法律法规或政府部门的要求外保持服务质量和上述区域的持续经营。因沿线服务区运营单位的原因导致不动产项目主线运营造成损失的，运营管理机构负责协调相关单位采取补救措施，并对遭受的损失进行赔偿。

针对服务区未纳入底层资产范围事项，北投集团已出具承诺函，承诺如下：“除大塘服务区、那马服务区外，截至本函出具之日，标的公路沿线不存在其他服务区或停车场，大塘服务区、那马服务区未纳入底层资产范围。为保持未纳入底层资产的标的公路沿线附属设施的良好持续稳定运营，并避免对入池资产的持续稳定运营、完整功能和未来处置造成不利影响，本公司承诺：在标的公路收费

权期限内，未经项目公司的事先同意，本公司不得随意处置标的公路沿线服务区，持续做好服务区与已划转至项目公司经营使用相关标的公路资产的有序衔接，确保服务区设施均依法依规运营，并采取必要保障措施促使服务区设施持续健康平稳运营。在标的公路收费权期限内，若项目公司基于法律规定或相关约定对标的公路收费权和/或标的公路资产进行处置或转让时，本公司承诺将全力配合采取一切必要措施妥善做好服务区设施的相关安排，确保不因此对处置或转让安排产生不利影响。本公司确保标的公路沿线服务区的良好经营，并采取必要保障措施促使服务区设施持续健康平稳运营，使上述区域的设施、设备处于随时可以正常使用的状态，除根据法律法规或政府部门的要求外，不得降低服务质量或中断上述区域的经营。本公司违反前述承诺对不动产项目主线运营造成损失的，将就项目公司因此所遭受的损失承担赔偿责任。”

（c）相关安排对运营稳定性、现金流和估值的影响分析

管理人认为，上述安排能够确保服务区良好经营，促使服务区设施持续健康平稳运营。由于服务区并未纳入底层资产范围，评估机构在资产现金流测算及估值过程中并未测算服务区相关收入及成本。

2、不动产项目实际用途与规划用途一致性问题核查情况

标的不动产项目的不动产权证载明用途为“公路用地”。根据南宁市自然资源局出具的《国有建设用地划拨决定书》（编号为南自然（审）划字20220037号）标的公路土地的用途为公路用地。根据《土地利用现状分类》（GB/T21010-2017），公路用地指用于国道、省道、县道和乡道的用地，包括征地范围内的路堤、路堑、道沟、桥梁、汽车停靠站、林木和直接为其服务的附属用地。

经管理人与法律顾问核查，标的公路土地的实际用途为公路、桥涵、收费站（大塘匝道收费站、那马匝道收费站及南宁南主线收费站）及配套管理用房。

综上，管理人和法律顾问认为标的不动产项目主体工程和收费站所占土地均属于公路用地范围，实际用途与其规划用途及其权证所载用途一致。

3、权利负担及解除安排

经管理人、财务顾问核查，并根据法律顾问出具的法律意见书，不动产项目抵押、质押等权利限制情况如下：

（1）土地使用权

根据北投集团出具的承诺函、南宁市不动产登记中心出具的不动产信息查询

证明文件，截至尽调基准日，土地使用权上不存在抵押、质押、留置等他项权利以及查封、扣押、冻结等权利限制情况。

（2）收费权

根据项目公司提供的文件、北投集团出具的承诺函并经核查，截至尽调基准日，不动产项目收费权不存在抵押或质押担保等限制。

（3）项目公司股权的权属情况

截至尽调基准日，北投集团为项目公司唯一股东。经核查，北投集团持有的项目公司100%股权不存在被质押、冻结或存在争议的情形。

4、经营资质

兰海高速广西南宁那南段项目已签署《授权经营协议》和《授权经营协议补充协议》,根据资产权属情况中与标的公路收费有关的授权经营协议情况的部分，北投集团已将兰海高速广西南宁那南段公路权益及相关不动产资产、负债、业务和人员划转至项目公司，项目公司获得不动产资产的经营权，兰海高速广西南宁那南段项目不涉及其他经营资质办理。

5、不动产项目权属期限及展期安排

2024年7月29日，广西壮族自治区人民政府出具《广西壮族自治区人民政府关于兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）收费标准及收费期限的批复》（桂政函〔2024〕121号），“原则同意兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）收费期限核定为25年，收费期限从2018年6月1日起至2043年8月18日止。”截至尽调基准日，不动产项目经营权暂无展期安排。

经核查，截至尽调基准日，不动产基金和专项计划存续期间兰海高速广西南宁那南段经营权不存在被主管机关提前收回的安排，但不排除未来因政策变动、项目公司不具备履行能力等原因发生被主管机关提前收回的极端风险，基金管理人已于招募说明书“风险揭示”之“不动产项目相关风险”部分披露相关风险及缓释措施，计划管理人已于计划说明书“风险揭示和防范措施”之“与基础资产相关的风险”部分披露相关风险及缓释措施。

（五）不动产项目依据法律法规应当办理的手续齐备情况

1、不动产项目权利限制/负担

经核查动产融资统一登记公示系统以及北投集团、南南公司出具的书面说明，

结合法律顾问意见，截至尽调基准日，南南公司不存在处于有效状态的动产融资登记信息，南南公司股权不存在被质押、冻结或存在争议的情形，不动产资产不存在抵押、质押、留置等他项权利以及查封、扣押、冻结等权利限制。

2、不动产项目经营管理相关手续

2024年7月29日，《广西壮族自治区人民政府关于兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）收费标准及收费期限的批复》（桂政函〔2024〕121号）明确“原则同意兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）收费期限核定为25年。该项目于2019年起变更为经营性高速公路，并由广西北部湾投资集团有限公司承担运营、养护与管理责任。根据《收费公路管理条例》和《广西壮族自治区交通运输厅 广西壮族自治区发展和改革委员会 广西壮族自治区财政厅关于顺延全区收费公路收费期限的通知》（桂交财务发[2020]58号）等规定，该项目收费期限从2018年6月1日起至2043年8月18日止。车辆通行费收费标准按有关规定，由你们组织审核并公布执行。”

自治区交通厅、自治区国资委与北投集团于2023年12月27日签署《授权经营协议》并于2024年11月29日签署《授权经营协议补充协议》，进一步明确了北投集团根据自治区政府出具的桂政函〔2024〕121号文享有标的公路的收费权和附属设施经营权。

根据《授权经营协议》《授权经营协议补充协议》，明确北投集团作为标的公路的市场化投融资、建设主体，享有标的公路的收费权和附属设施经营权（含广告经营权）等收费公路权益。北投集团有权将其在该协议项下的权利和义务通过合法形式划转至北投集团控股的子公司即南南公司进行承继。

3、不动产资产标的公路性质变更的合法合规性

不动产资产标的公路性质变更的合法合规性详见“第三章不动产项目”之“二、不动产资产情况”之“（四）不动产资产范围及权益情况”之“1、资产权属情况”。

4、不动产项目投资管理、规划、环评、施工许可和竣工验收手续的履行情况

经核查并查阅兰海高速广西南宁那南段投资建设期相关证照及法规政策文件，兰海高速广西南宁那南段履行了投资立项、规划、用地、节能、环评、施工许可、竣工验收等投资建设手续，固定资产投资建设的基本程序合法合规，已按照规定办理相关手续，并已通过竣工验收，相关手续情况如下表所示：

表3-6　固定资产投资管理手续情况

序号	手续名称		签发/出具时间	签发/出具机构	文件编号	主要内容/说明
1	项目审批	项目建议书	自治区发改委已出具《广西壮族自治区发展和改革委员会关于申报基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）试点相关事项意见的函》（桂发改基础函〔2024〕2567号），确认“兰海高速-广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）在立项阶段已纳入《广西高速公路网规划修编（2010—2020）》，并已办理可行性研究报告批复手续。根据《广西壮族自治区人民政府关于印发实行投资项目审批“五个简化”若干措施的通知》（桂政发〔2018〕27号）文件精神，‘列入国务院及相关部门、自治区人民政府批准的相关规划（包括实施方案、行动计划等）的审批类项目，视为已立项，不需办理项目建议书批复手续，直接进入可行性研究阶段’。故此，按照现行投资项目审批要求，兰海高速-广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）无需办理项目建议书批复手续。”			
		《广西壮族自治区发展和改革委员会关于沿海高速公路改扩建一期工程可行性研究报告的批复》	2011年1月10日	自治区发改委	桂发改交通〔2011〕30号	同意实施沿海高速公路改扩建工程一期工程。
		《关于沿海高速公路改扩建一期工程初步设计的批复》	2012年4月19日	自治区交通厅	桂交行审〔2012〕12号	批复本次项目实施的起点为K1993+931.906，路线长45.328877公里。
		《广西壮族自治区发展和改革委员会关于实施沿海高速公路改扩建一期工程预留起点路段及主线收费站的函》	2014年10月8日	自治区发改委	桂发改交通函〔2014〕1551号	鉴于沿海高速公路改扩建一期工程起点至那马北互通路段及主线收费站技术较简单，同意采用一阶段施工图设计，设计文件编制完成后，报请自治区交通运输厅审批。

序号	手续名称		签发/出具时间	签发/出具机构	文件编号	主要内容/说明
		《广西壮族自治区交通运输厅关于沿海高速公路改扩建一期工程预留起点段及主线收费站等施工图设计的批复》	2015 年 8 月 4 日	自治区交通厅	桂交行审〔2015〕62 号	对沿海高速公路改扩建一期工程预留起点段（含主线收费站）及沿海高速公路改扩建一期工程沿线设施施工图设计进行批复。
2	规划许可	选址意见书（原址部分）	自治区自然资源厅已出具《广西壮族自治区自然资源厅关于兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）规划手续办理事项的函》（桂自然资函〔2025〕640 号），载明：“根据《中华人民共和国土地管理法》《中华人民共和国城乡规划法》以及《自然资源部印发关于以“多规合一”为基础推进规划用地“多审合一、多证合一”改革的通知》（自然资函〔2024〕709 号）等有关规定，不需单独核发兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）原址部分建设项目用地预审与选址意见书”。			
		《建设项目选址意见书》（扩建部分）	2010 年 11 月 24 日	广西壮族自治区住房和城乡建设厅	选字第 450000201000034 号	就标的公路扩建部分（含主线工程和预留起点段）颁发《建设项目选址意见书》。
			2014 年 11 月 26 日	广西壮族自治区住房和城乡建设厅	选字第 450000201400050 号	就兰州至海口高速公路广西南宁至钦州、钦州至防城港段改扩建工程（包括本项目标的公路扩建部分（含主线工程和预留起点段））颁发《建设项目选址意见书》。
		建设用地规划许可证（原址部分）	南宁市自然资源局已出具的《南宁市自然资源局关于兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）项目用地、规划及不动产登记手续办理事项的复函》（南自然资函〔2025〕807 号），载明：“标的公路原址部分未办理用地规划许可证，但因历史原因已无法补办。根据自治区自然资源厅、自治区交通运输厅于 2020 年 10 月 26 日出台的《关于印发加快高速公路不动产确权登记工作方案的通知》（桂自然资发〔2020〕64 号）的规定，‘由高速公路			

序号	手续名称		签发/出具时间	签发/出具机构	文件编号	主要内容/说明
			不动产权利人提供交通运输主管部门的交通规划、交通质量监督及竣工验收等材料，可替代城市建设相关材料办理不动产登记。’我局据此已为标的公路原址部分办理完成不动产登记。由于标的公路原址部分已依法竣工验收并办理不动产权证，且其土地使用符合《广西壮族自治区土地利用总体规划（2006-2020 年）》和《南宁市土地利用总体规划（2006-2020 年）》，因此原址部分未办理建设用地规划许可证不影响标的公路的权属认定或正常使用，也不会因此受到相关行政处罚”。			
		《建设用地规划许可证》（扩建部分）	2024 年 11 月 27 日	南宁市自然资源局	地字第4501002024YG0099486	用地单位：广西北部湾投资集团有限公司 项目名称：广西沿海高速公路改扩建（一期）工程 用地位置：良庆区 用地面积：768186.82 平方米
		建设工程规划许可证	南宁市自然资源局已出具《关于兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）项目用地、规划及不动产登记手续办理事项的复函》（南自然资函〔2025〕807 号）明确处理意见如下：“根据《广西壮族自治区土地利用总体规划（2006-2020 年）》和《南宁市城市总体规划（2011-2020）》，标的公路（包括原址和扩建部分）属于单独选址的建设项目，不在南宁市城市、镇规划区内，故标的公路（包括原址和扩建部分）无需按《中华人民共和国城乡规划法（2007 年版）》第四十条的规定申请办理建设工程规划许可证。”			
3	用地手续	土地取得方式	划拨			
		用地预审意见（原址部分）	自治区自然资源厅已出具《广西壮族自治区自然资源厅关于兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）规划手续办理事项的函》（桂自然资函〔2025〕640 号），载明：“一、兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）用地分为原址部分和改扩建部分。该项目原址部分中涉及南宁市的用地已取得国有建设用地划拨决			

序号	手续名称		签发/出具时间	签发/出具机构	文件编号	主要内容/说明
			定书，并依法办理了不动产权证书。二、根据《中华人民共和国土地管理法》《中华人民共和国城乡规划法》以及《自然资源部印发关于以“多规合一”为基础推进规划用地“多审合一、多证合一”改革的通知》（自然资函〔2024〕709号）等有关规定，不需单独核发兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）原址部分建设项目用地预审与选址意见书。”			
		《关于广西沿海高速公路改扩建（一期）工程项目用地预审的批复》（扩建部分）	2011年12月28日	广西壮族自治区国土资源厅	桂国土资预审字〔2011〕169号	拟用地位于南宁市境内，符合南宁市土地利用总体规划（2006-2020年），同意通过建设项目用地预审。
		《关于补办南宁至北海高速公路邕宁县蒲庙至良庆段（K4+000-K10+000）建设用地手续的批复》	2001年2月8日	广西壮族自治区国土资源厅	桂国土资函[2001]31号	对建设用地进行批复。
		《关于补办南宁至北海高速公路邕宁县蒲庙至良庆段（K10+000-K18+600）建设用地手续的批复》	2001年2月8日	广西壮族自治区国土资源厅	桂国土资函[2001]33号	对建设用地进行批复。
		《关于补办南宁至北海高速公路邕宁县那马段（K18+600-K24+000）建设用地手续的批复》	2001年2月8日	广西壮族自治区国土资源厅	桂国土资函[2001]28号	对建设用地进行批复。
		《关于补办南宁至北海高速公路邕宁县那马和大塘段（K24+000-K31+110）建设用地手续的批复》	2001年2月8日	广西壮族自治区国土资源厅	桂国土资函[2001]29号	对建设用地进行批复。
		《关于补办南宁至北海高速公路邕宁县大塘段（K31+110-K39+000）建设用地手续的批复》	2001年2月8日	广西壮族自治区国土资源厅	桂国土资函[2001]32号	对建设用地进行批复。

序号	手续名称		签发/出具时间	签发/出具机构	文件编号	主要内容/说明
		《关于补办南宁至北海高速公路邕宁县大塘段（K39-K46+230）建设用地手续的批复》	2001 年 2 月 8 日	广西壮族自治区国土资源厅	桂国土资函[2001]27 号	对建设用地进行批复。
		《关于补办南宁至北海高速公路邕宁县大塘段（K46+230-K53+900）建设用地手续的批复》	2001 年 2 月 8 日	广西壮族自治区国土资源厅	桂国土资函[2001]35 号	对建设用地进行批复。
		《关于补办南宁至北海高速公路邕宁县南晓段（K53+900-K59+700）建设用地手续的批复》	2001 年 2 月 12 日	广西壮族自治区国土资源厅	桂国土资函[2001]51 号	对建设用地进行批复。
		《关于补办南宁至北海高速公路邕宁县南晓段（K59+700-K65+000）建设用地手续的批复》	2001 年 2 月 8 日	广西壮族自治区国土资源厅	桂国土资函[2001]30 号	对建设用地进行批复。
		《广西壮族自治区国土资源厅关于广西沿海高速公路改扩建工程一期项目建设用地的批复》	2013 年 10 月 26 日	广西壮族自治区国土资源厅	桂国土批函〔2013〕558 号	对建设用地进行批复。
		《广西壮族自治区人民政府关于沿海高速公路改扩建一期工程起点路段及主线收费站项目建设用地的批复》	2016 年 6 月 24 日	自治区政府	桂政土批函〔2016〕195 号	对建设用地进行批复。
		建设用地批准书（原址部分及扩建部分）	南宁市自然资源局已出具《关于兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）项目用地、规划及不动产登记手续办理事项的复函》（南自然资函〔2025〕807 号），确认“标的公路原址部分于 2001 年获得建设用地批复（批文文号分别为桂国土资函〔2001〕31 号、33 号、28 号、29 号、32 号、27 号、35 号、51 号和 30 号），已涵盖标的公路原址部分的用			

序号	手续名称		签发/出具时间	签发/出具机构	文件编号	主要内容/说明
			地范围，且原址部分的使用符合《广西壮族自治区土地利用总体规划（2006-2020 年）》和《南宁市土地利用总体规划（2006-2020 年）》。标的公路扩建部分已分别于 2013 年和 2016 年获得建设用地批复（批文文号分别为桂政土批函〔2013〕558 号和桂政土批函〔2016〕195 号）涵盖了标的公路扩建部分的用地范围。因此，标的公路（包括原址部分和扩建部分）已依法办理建设用地批复手续。”			
		《国有建设用地划拨决定书》	2022 年 10 月 27 日	南宁市自然资源局	南自然（审）划字 20220037 号	划拨建设用地使用权人：广西北部湾投资集团有限公司，建设项目名称：广西沿海高速公路改扩建（一期）工程。本宗地的用途：公路用地。划拨宗地面积为叁佰玖拾捌万零叁拾柒点贰平方米。
4	节能审查	《广西壮族自治区固定资产投资项目节能登记表》	2010 年 11 月 1 日	北投集团	/	本项目为改扩建高速公路，不属于《广西壮族自治区固定资产投资项目节能评估和审查管理办法（试行）》第三条（一）、（二）、（三）项范围内。
5	环境影响评价批复	《关于广西沿海高速公路改扩建工程一期工程环境影响报告书的批复》	2010 年 12 月 1 日	广西壮族自治区环境保护厅	桂环管字〔2010〕149 号	同意你单位按照报告书中所列建设项目的性质、路线走向、环境保护对策措施及下述要求进行项目建设。
6	水土保持批复	《关于广西沿海高速公路改扩建工程一期工程水土保持方案的函》	2010 年 11 月 26 日	广西壮族自治区水利厅	桂水水保函〔2010〕88 号	同意广西沿海高速公路改扩建工程一期工程水土保持方案。
7	压覆矿产资源审查	《关于广西沿海高速公路改扩建工程一期工程建设用地压矿情况的函》	2010 年 11 月 22 日	广西壮族自治区国土资源厅	桂矿资〔2010〕275 号	审查通过了由北投集团提交的，广西壮族自治区桂林水文工程地质勘察院编制的《广西沿海高速公路改扩建

序号	手续名称		签发/出具时间	签发/出具机构	文件编号	主要内容/说明
						工程一期工程建设项目压覆重要矿产资源查询评估报告》。
8	地震安全性评价批复	广西壮族自治区地震局已出具《关于支持广西北部湾投资集团有限公司申报基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）相关事项的函》（桂震便函〔2025〕64号），载明：“标的公路（包括原址部分和扩建部分）不属于重大建设工程和可能发生严重次生灾害的建设工程，按投资建设时适用的《中华人民共和国防震减灾法》（自2009年5月1日起施行）第三十五条和《广西壮族自治区防震减灾条例》（2012年修订，2012年5月1日起施行）第二十三条相关要求进行抗震设防，可不开展地震安全性评价工作，标的公路（包括原址部分和扩建部分）不存在因未取得重大工程抗震设防要求审定行政许可而受到相关处罚或承担其他责任的情形”。				
9	地质灾害危险性评估报告备案	《地质灾害危险性评估报告备案登记表》	2010年11月29日	广西壮族自治区国土资源厅	桂国土资地灾备[2010]369号	该项目评估工作符合有关规定，同意备案。
10	施工许可	《广西壮族自治区交通运输厅关于沿海高速公路改扩建一期工程两阶段施工图设计的批复》	2013年1月5日	自治区交通厅	桂交行审〔2013〕2号	对沿海高速公路改扩建一期工程两阶段施工图设计进行批复。
		项目施工许可实施机关审批意见	2014年9月26日	自治区交通厅	/	对北投集团提交的《公路建设项目施工许可申请书》出具项目施工许可实施机关审批意见：该项目提早开工，施工许可申请属于补办，目前已具备批准条件。请项目法人严格遵守基本建设程序，加强施工过程管理，保证工程质量和安全。
		《广西壮族自治区交通运输厅关于	2015年8月4日	自治区交通厅	桂交行审	对沿海高速公路改扩建一期工程预

序号	手续名称		签发/出具时间	签发/出具机构	文件编号	主要内容/说明
		沿海高速公路改扩建一期工程预留起点路段及主线收费站等施工图设计的批复》			〔2015〕62 号	留起点路段及主线收费站等施工图设计进行批复。
		项目施工许可实施机关审批意见	2022 年 10 月 20 日	自治区交通厅	/	对北投集团提交的《公路建设项目施工许可申请书》出具项目施工许可实施机关审批意见：该项目施工许可申请属于补办，同意施工许可申请。
11	竣工验收	综合验收	《广西壮族自治区交通运输厅关于印发沿海高速公路改扩建一期工程竣工验收鉴定书的通知》	2023 年 8 月 1 日	自治区交通厅	桂交行审〔2023〕224 号	同意该项目通过竣工验收，工程质量等级评定为优良，建设项目综合评价为优良。
			《广西壮族自治区交通运输厅关于印发广西沿海高速公路改扩建一期工程（含预留起点段）竣工质量鉴定报告的通知》	2020 年 9 月 20 日	自治区交通厅	桂交行审〔2020〕176 号	我厅委托自治区交通运输工程质量监测鉴定中心对沿海高速公路改扩建一期工程（含预留起点段）进行竣工质量鉴定，形成了工程质量鉴定书。根据该质量鉴定书，经对沿海高速改扩建一期工程 3 个土建标、1 个机电标共 4 个标段进行鉴定，竣工质量鉴定得分为 92.8 分，质量等级为优良。
		交工验收	《公路工程交工验收报告》	2015 年 9 月、2017 年 1 月	广西北部湾投资集团有限公司沿海高速公路改扩建工程	/	就主线工程和预留起点段分别出具了《公路工程交工验收报告》。

序号	手续名称			签发/出具时间	签发/出具机构	文件编号	主要内容/说明
					建设指挥部		
			《关于广西沿海高速公路改扩建一期工程交工验收备案的报告》	2017 年 12 月 27 日	广西北部湾投资集团有限公司沿海高速公路改扩建工程建设指挥部	改扩建报〔2017〕428 号	将广西沿海高速公路改扩建一期工程交工验收报告上报自治区交通厅备案。
		消防验收	《建设工程消防验收备案凭证》	2025 年 4 月 30 日	南宁市住房和城乡建设局	南住建消竣备字〔2025〕第 0030 号、南住建消竣备字〔2025〕第 0031 号、南住建消竣备字〔2025〕第 0032 号	就大塘收费站及管理区、南宁南收费站及管理区和那马收费站分别补办消防验收备案手续。
		规划验收	南宁市自然资源局已出具《南宁市自然资源局关于兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）项目用地、规划及不动产登记手续办理事项的复函》（南自然资函〔2025〕807号），确认“由于标的公路（包括原址和扩建部分）为无需办理工程规划许可证的建设项目，故不具备按《广西壮族自治区实施<中华人民共和国城乡规划法>办法》第四十六条的规定补充办理规划条件核实的前提条件。但由于标的公路（包括原址部分和扩建部分）土地使用符合《广西壮族自治区土地利用总体规划（2006-2020年）》和《南宁市城市总体规划（2011-2020）》，且在竣工阶段，你公司已依法提供交通质量监督及竣工验收材料，因此未办理规划条件核实手续不影响标的公路的权属认定或正常使用，亦也不会因此受到相关行政处罚。”				
		水土保	《自治区水利厅关于广西沿海高速公路改扩建一期工程水土保持设施验收报备的函》	2020 年 2 月 19 日	广西壮族自治区水利厅	SLTS2020-55	我厅收到水土保持设施鉴定书1份，水土保持监测总结报告2份，水土保持设施验收报告2份，验收公示证明1

序号	手续名称		签发/出具时间	签发/出具机构	文件编号	主要内容/说明
		持竣工验收				份，现予以报备。
		环保验收	《广西壮族自治区环境保护厅关于广西沿海高速公路改扩建工程一期工程（主线 K1993+932 至 K2039+256 段）竣工环境保护验收申请的批复》	2017 年 1 月 17 日	广西壮族自治区环境保护厅	桂环验〔2017〕16 号	该工程环保审批手续齐全，环评及其批复文件提出的主要生态保护和污染防治措施基本落实，我厅批准《关于广西沿海高速公路改扩建工程一期工程（主线 K1993+932 至 K2039+256段）竣工环境保护验收的请示》，并准予该工程主线正式投入运行。
			《关于广西沿海高速公路改扩建一期工程预留起点路段及沿线设施固体废物环境保护验收申请的批复》	2020 年 7 月 31 日	南宁市行政审批局	南审环验〔2020〕41 号	我局批准项目固体废物污染防治设施的竣工环境保护验收申请。项目水、大气、噪声等污染防治措施需按规定自行组织验收，完成后该项目即可投入正式运行。
		公路建设档	《广西壮族自治区档案局关于广西沿海高速公路改扩建一期工程档案验收合格的通知》	2022 年 8 月 18 日	广西壮族自治区档案局	桂档验字〔2022〕6 号	项目文件材料归档比较齐全，能够反映项目建设情况，符合《重大建设项目档案验收办法》的要求，验收组认定广西沿海高速改扩建一期工程档案验收合格。

序号	手续名称		签发/出具时间	签发/出具机构	文件编号	主要内容/说明
		案专项验收				
		节能验收	根据标的公路验收时适用的《固定资产投资项目节能审查办法》（施行日期：2017 年 1 月 1 日至 2023 年 6 月 1 日）第十条的规定：“固定资产投资项目投入生产、使用前，应对其节能审查意见落实情况进行验收。”如前所述，标的公路工程可行性研究报告已经设置节能分析专章，并由北投集团依法填写节能登记表，自治区交通厅在审查标的公路工程可行性研究报告时已对标的公路节能分析一并审批，并未对项目出具节能审查意见。 另外，根据2017年11月15日国家发改委印发的《不单独进行节能审查的行业目录》，“铁路（含独立铁路桥梁、隧道）、公路、城市道路、内河航运”等项目，可不编制单独的节能报告，节能审查机关不再单独进行节能审查和出具节能审查意见。			

兰海高速广西南宁那南段已履行投资立项、施工许可、用地、环评、节能审查、竣工验收等投资建设手续，以及依据相关法律法规必须办理的压覆矿产资源审查、水土保持审查与验收相关重要手续，兰海高速广西南宁那南段所取得的相关主管部门出具或核发的主要文件如下：

（1）立项审批手续

1）关于项目建议书的情况

经核查，兰海高速广西南宁那南段在投资建设时未取得项目建议书批复。

根据1014号文的规定："项目投资建设时应当办理但现行规定已经取消或与其他手续合并的有关手续，如有缺失，应由相关负责部门说明情况或出具处理意见"。对此，自治区发改委已出具《广西壮族自治区发展和改革委员会关于申报基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）试点相关事项意见的函》（桂发改基础函〔2024〕2567号），确认"兰海高速-广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）在立项阶段已纳入《广西高速公路网规划修编（2010—2020）》，并已办理可行性研究报告批复手续。根据《广西壮族自治区人民政府关于印发实行投资项目审批"五个简化"若干措施的通知》（桂政发〔2018〕27号）文件精神，'列入国务院及相关部门、自治区人民政府批准的相关规划（包括实施方案、行动计划等）的审批类项目，视为已立项，不需办理项目建议书批复手续，直接进入可行性研究阶段'。故此，按照现行投资项目审批要求，兰海高速-广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）无需办理项目建议书批复手续。"

因此，关于兰海高速广西南宁那南段缺失项目建议书的情况，已取得自治区发改委的确认性意见，符合国家发展改革委《关于全面推动基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）项目常态化发行的通知》（发改投资〔2024〕1014号，以下简称"1014号文"）的处理要求。

2）可行性研究报告批复

2011年1月10日，自治区发改委向北投集团出具了编号为桂发改交通〔2011〕30号的《广西壮族自治区发展和改革委员会关于沿海高速公路改扩建一期工程可行性研究报告的批复》，载明："同意实施沿海高速公路改扩建工程一期工程。"

3）初步设计批复

2012年4月19日，自治区交通厅向北投集团出具了编号为桂交行审〔2012〕12

号的《关于沿海高速公路改扩建一期工程初步设计的批复》，批复本次项目实施的起点为K1993+931.906，路线长45.328877公里。因此标的公路主线工程已办理初步设计批复。

2014年10月8日，自治区发改委出具了编号为桂发改交通函〔2014〕1551号的《广西壮族自治区发展和改革委员会关于实施沿海高速公路改扩建一期工程预留起点路段及主线收费站的函》，明确：“二、鉴于沿海高速公路改扩建一期工程起点至那马北互通路段及主线收费站技术较简单，同意采用一阶段施工图设计，设计文件编制完成后，报请自治区交通运输厅审批。”因此标的公路预留起点段无需进行初步设计，直接进行施工图设计，并于2015年8月4日取得自治区交通厅出具的《广西壮族自治区交通运输厅关于沿海高速公路改扩建一期工程预留起点段及主线收费站等施工图设计的批复》（桂交行审〔2015〕62号）。

综上所述，截至尽职调查基准日，标的公路已取得了可行性研究报告批复、初步设计批复。

（2）施工手续

主线工程，先后取得了主管部门的如下批复：

1）2013年1月5日，自治区交通厅向北投集团出具了编号为桂交行审〔2013〕2号的《广西壮族自治区交通运输厅关于沿海高速公路改扩建一期工程两阶段施工图设计的批复》。

2）2014年9月26日，自治区交通厅对北投集团提交的《公路建设项目施工许可申请书》出具项目施工许可实施机关审批意见：该项目提早开工，施工许可申请属于补办，目前已具备批准条件。请项目法人严格遵守基本建设程序，加强施工过程管理，保证工程质量和安全。

预留起点段施工手续办理情况如下：

1）2015年8月4日，自治区交通厅向北投集团出具了编号为桂交行审〔2015〕62号的《广西壮族自治区交通运输厅关于沿海高速公路改扩建一期工程预留起点路段及主线收费站等施工图设计的批复》。

2）2022年10月20日，自治区交通厅对北投集团提交的《公路建设项目施工许可申请书》出具项目施工许可实施机关审批意见：该项目施工许可申请属于补办，同意施工许可申请。

综上所述，截至尽职调查基准日，标的公路已取得了施工图设计批复、主管

部门关于批准项目开工的审批意见。

（3）规划手续

1）选址意见书

标的公路原址部分在投资建设时应当办理但未办理选址意见书。标的公路扩建部分，广西壮族自治区住房和城乡建设厅于2010年11月24日就标的公路扩建部分（含主线工程和预留起点段）核发了编号为选字第450000201000034号《建设项目选址意见书》；于2014年11月26日核发了编号为选字第450000201400050号《建设项目选址意见书》，该选址意见书系“兰州至海口高速公路广西南宁至钦州、钦州至防城港段改扩建工程”的选址意见书，包括本项目标的公路扩建部分（含主线工程和预留起点段）。前述两份《建设项目选址意见书》均载明：根据《中华人民共和国城乡规划法》第三十六条和国家有关规定，经审核，本建设项目符合城乡规划要求，颁发此书。

根据现行适用的《自然资源部印发关于以“多规合一”为基础推进规划用地“多审合一、多证合一”改革的通知》（自然资函〔2024〕709号，2024年9月12日施行）第一条的规定，“将建设项目选址意见书、建设项目用地预审意见合并，自然资源主管部门统一核发建设项目用地预审与选址意见书，不再单独核发建设项目选址意见书、建设项目用地预审意见”。即根据现行的法律规定，标的公路原址部分的选址意见书已不再单独核发或补办。

对此，有权主管部门自治区自然资源厅已出具《广西壮族自治区自然资源厅关于兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）规划手续办理事项的函》（桂自然资函〔2025〕640号），载明：“根据《中华人民共和国土地管理法》《中华人民共和国城乡规划法》以及《自然资源部印发关于以“多规合一”为基础推进规划用地“多审合一、多证合一”改革的通知》（自然资函〔2024〕709号）等有关规定，不需单独核发兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）原址部分建设项目用地预审与选址意见书”。

因此，关于标的公路原址部分缺失选址意见书的情况，已取得自治区自然资源厅关于无需单独核发选址意见书的确认性意见，符合1014号文的处理要求。

2）建设用地规划许可

经核查，标的公路原址部分在投资建设时应当办理但未办理建设用地规划许

可文件。标的公路扩建部分在投资建设时未办理建设用地规划许可文件，但南宁市自然资源局已于2024年11月27日向北投集团补办了《建设用地规划许可证》（编号：地字第4501002024YG0099486）。

根据标的公路投资建设时所适用的《中华人民共和国城乡规划法》（中华人民共和国主席令第74号，2008年1月1日施行）第三十七条和现行适用的《中华人民共和国城乡规划法》（中华人民共和国主席令第29号，2019年4月23日施行）第三十七条的规定，标的公路原址部分应当办理用地规划许可证，但经沟通，南宁市自然资源局认为因历史原因确实已无法补办。

对此，根据标的公路沿线自然资源与规划主管部门（南宁市自然资源局）已出具的《南宁市自然资源局关于兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）项目用地、规划及不动产登记手续办理事项的复函》（南自然资函〔2025〕807号），载明："标的公路原址部分未办理用地规划许可证，但因历史原因已无法补办。根据自治区自然资源厅、自治区交通运输厅于2020年10月26日出台的《关于印发加快高速公路不动产确权登记工作方案的通知》（桂自然资发〔2020〕64号）的规定，'由高速公路不动产权利人提供交通运输主管部门的交通规划、交通质量监督及竣工验收等材料，可替代城市建设相关材料办理不动产登记。'我局据此已为标的公路原址部分办理完成不动产登记。由于标的公路原址部分已依法竣工验收并办理不动产权证，且其土地使用符合《广西壮族自治区土地利用总体规划（2006-2020年）》和《南宁市土地利用总体规划（2006-2020年）》，因此原址部分未办理建设用地规划许可证不影响标的公路的权属认定或正常使用，也不会因此受到相关行政处罚"。

经管理人和法律顾问登录信用中国（http://www.creditchina.gov.cn/）、国家企业信用信息公示系统（http://www.gsxt.gov.cn）、全国法院失信被执行人名单信息公布与查询系统（http://zxgk.court.gov.cn/shixin/）、自然资源部官网（http://www.mnr.gov.cn/）、中华人民共和国住房和城乡建设部全国建筑市场监管公共服务平台官网（http://jzsc.mohurd.gov.cn/）、广西壮族自治区人民政府官网（http://www.gxzf.gov.cn/）、广西壮族自治区自然资源厅官网（https://dnr.gxzf.gov.cn/）、广西壮族自治区住房和城乡建设厅官网（http://zjt.gxzf.gov.cn/）等网站，并经北投集团承诺，截至尽职调查基准日，北投集团未因标的公路规划许可手续事宜或违反城乡规划有关法律法规及规范性

文件的规定而受到主管部门的处罚。

因此，关于兰海高速广西南宁那南段缺失建设用地规划许可证的情况，原址部分因历史原因确实无法补办，已取得南宁市自然资源局出具的明确处理意见（未办理建设用地规划许可证不影响标的公路的权属认定或正常使用，也不会因此受到相关行政处罚），扩建部分已由南宁市自然资源局依法办理，符合1014号文的处理要求。

3）建设工程规划许可

经核查，兰海高速广西南宁那南段在投资建设时不涉及建设工程规划许可文件。

A.标的公路不属于南宁市城市、镇规划区内建设项目，而属于单独选址项目

根据南宁市自然资源局已出具的《关于兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）项目用地、规划及不动产登记手续办理事项的复函》（南自然资函〔2025〕807号）载明：“标的公路（包括原址和扩建部分）属于单独选址的建设项目，不在南宁市城市、镇规划区内”。

根据标的公路投资建设时适用的《建设用地审查报批管理办法》第五条的规定：“在土地利用总体规划确定的城市建设用地范围外单独选址的建设项目使用土地的，建设单位应当向土地所在地的市、县人民政府土地行政主管部门提出用地申请。”据此，标的公路作为单独选址项目取得了土地所在地政府出具的用地批复。其中，标的公路原址部分依法取得广西壮族自治区国土资源厅出具的建设用地批复，该等批复中均载明：“同意办理土地征用手续征用土地作为项目建设用地”。标的公路扩建部分依法取得广西壮族自治区国土资源厅出具的建设用地批复，该等批复中均载明：“同意南宁市人民政府以划拨方式供地作为项目建设用地”。

根据标的公路投资建设时适用的《中华人民共和国城乡规划法》（中华人民共和国主席令第74号，2008年1月1日施行）第四十条的规定，“在城市、镇规划区内进行建筑物、构筑物、道路、管线和其他工程建设的，建设单位或者个人应当向城市、县人民政府城乡规划主管部门或者省、自治区、直辖市人民政府确定的镇人民政府申请办理建设工程规划许可证。”根据该规定，如属于在城市、镇规划区内的建设项目，才须办理建设工程规划许可证。由于标的公路属于单独选址项目，不属于南宁市城市、镇规划区内的建设项目，因此按照标的公路投资建

设时所适用的法律，不属于应当办理建设工程规划许可证的范畴。

B.标的公路建设符合投资建设时《广西壮族自治区土地利用总体规划（2006-2020年）》和《南宁市土地利用总体规划（2006-2020年）》

根据标的公路投资建设时适用的《中华人民共和国土地管理法实施条例》第二十三条的规定，“具体建设项目需要使用土地的，必须依法申请使用土地利用总体规划确定的城市建设用地范围内的国有建设用地。”《建设用地审查报批管理办法》（中华人民共和国国土资源部令第49号）第五条的规定：“在土地利用总体规划确定的城市建设用地范围外单独选址的建设项目使用土地的，建设单位应当向土地所在地的市、县人民政府土地行政主管部门提出用地申请。”可见，标的公路的土地使用应当符合投资建设时的土地利用总体规划。

经核查，标的公路（包括原址部分和扩建部分）建设符合投资建设时的土地利用总体规划，其中：

针对标的公路扩建部分，广西壮族自治区国土资源厅于2011年12月28日出具《关于广西沿海高速公路改扩建（一期）工程项目用地预审的批复》（桂国土资预审字〔2011〕169号），说明“项目拟用地位于南宁市境内，符合南宁市土地利用总体规划（2006-2020年），同意通过建设项目用地预审。”

针对标的公路原址部分，南宁市自然资源局已出具《关于兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）项目用地、规划及不动产登记手续办理事项的复函》（南自然资函〔2025〕807号），确认“原址部分的土地使用符合《广西壮族自治区土地利用总体规划（2006-2020年）》和《南宁市土地利用总体规划（2006-2020年）》。”

C.针对标的公路缺失建设工程规划许可证的情况，已取得南宁市自然资源局的明确处理意见

南宁市自然资源局已出具《关于兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）项目用地、规划及不动产登记手续办理事项的复函》（南自然资函〔2025〕807号）明确处理意见如下：

“根据《广西壮族自治区土地利用总体规划（2006-2020年）》和《南宁市城市总体规划（2011-2020）》，标的公路（包括原址和扩建部分）属于单独选址的建设项目，不在南宁市城市、镇规划区内，故标的公路（包括原址和扩建部分）无需按《中华人民共和国城乡规划法（2007年版）》第四十条的规定申请办理建

设工程规划许可证。”

综上所述，按照投资建设时的规定标的公路无需办理建设工程规划许可证，并已取得南宁市自然资源局的相关明确处理意见，符合1014号文的处理要求。

（4）用地手续

1）用地预审

经核查，标的公路原址部分在投资建设时未办理用地预审文件。标的公路扩建部分，根据广西壮族自治区国土资源厅于2011年12月28日出具的《关于广西沿海高速公路改扩建（一期）工程项目用地预审的批复》（桂国土资预审字〔2011〕169号），拟用地位于南宁市境内，符合南宁市土地利用总体规划（2006-2020年），同意通过建设项目用地预审。

根据现行适用的《自然资源部印发关于以“多规合一”为基础推进规划用地“多审合一、多证合一”改革的通知》（自然资函〔2024〕709号，2024年9月12日施行）第一条的规定，“使用已经依法批准的建设用地进行建设的项目，不再办理用地预审。”由于本项目标的公路原址部分已依法取得用地批复和划拨决定书，并依法办理了不动产权证书，属于“使用已依法批准的建设用地进行建设的项目”，因此不需单独办理用地预审。

对此，有权主管部门广西壮族自治区自然资源厅已出具《广西壮族自治区自然资源厅关于兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）规划手续办理事项的函》（桂自然资函〔2025〕640号），载明：“一、兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）用地分为原址部分和改扩建部分。该项目原址部分中涉及南宁市的用地已取得国有建设用地划拨决定书，并依法办理了不动产权证书。二、根据《中华人民共和国土地管理法》《中华人民共和国城乡规划法》以及《自然资源部印发关于以“多规合一”为基础推进规划用地“多审合一、多证合一”改革的通知》（自然资函〔2024〕709号）等有关规定，不需单独核发兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）原址部分建设项目用地预审与选址意见书。”

因此，关于标的公路原址部分缺失用地预审的情况，已取得广西壮族自治区自然资源厅关于无需单独核发用地预审的确认性意见，用地预审手续合规。

2）用地批复

标的公路原址部分取得批文文号分别为桂国土资函〔2001〕31号、33号、28

号、29号、32号、27号、35号、51号和30号的建设用地批复。标的公路扩建部分取得批文文号分别为桂政土批函〔2013〕558号和桂政土批函〔2016〕195号的建设用地批复。

同时，根据南宁市自然资源局已出具的《关于兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）项目用地、规划及不动产登记手续办理事项的复函》（南自然资函〔2025〕807号），确认“标的公路原址部分于2001年获得建设用地批复（批文文号分别为桂国土资函〔2001〕31号、33号、28号、29号、32号、27号、35号、51号和30号），已涵盖标的公路原址部分的用地范围，且原址部分的使用符合《广西壮族自治区土地利用总体规划（2006-2020年）》和《南宁市土地利用总体规划（2006-2020年）》。标的公路扩建部分已分别于2013年和2016年获得建设用地批复（批文文号分别为桂政土批函〔2013〕558号和桂政土批函〔2016〕195号）涵盖了标的公路扩建部分的用地范围。因此，标的公路（包括原址部分和扩建部分）已依法办理建设用地批复手续。”

综上，标的公路（包括原址部分和扩建部分）已依法办理建设用地批复手续。

3）划拨决定书

经核查，兰海高速广西南宁那南段在投资建设时未办理划拨决定书。

2022年10月27日，南宁市自然资源局已就标的公路原址部分和扩建部分（含主线工程和预留起点段）补办了《国有建设用地划拨决定书》（南自然（审）划字20220037号），载明：“划拨建设用地使用权人：广西北部湾投资集团有限公司，建设项目名称：广西沿海高速公路改扩建（一期）工程。本宗地的用途：公路用地。划拨宗地面积为叁佰玖拾捌万零叁拾柒点贰平方米。”

综上所述，截至尽职调查基准日，兰海高速广西南宁那南段所对应土地已取得了本报告所述的相关用地预审、用地批复和划拨决定书。

（5）其他专项审批手续

1）环评批复

2010年12月1日，广西壮族自治区环境保护厅出具了编号为桂环管字〔2010〕149号的《关于广西沿海高速公路改扩建工程一期工程环境影响报告书的批复》，载明：“同意你单位按照报告书中所列建设项目的性质、路线走向、环境保护对策措施及下述要求进行项目建设。”

2）节能审查

根据2008年5月1日实施的《广西壮族自治区固定资产投资项目节能评估和审查管理办法（试行）》（桂发改投资〔2008〕336号）第三条的规定：“各级投资主管部门依照本办法负责本行政区域内固定资产投资项目节能评估和审查工作，其中：发展改革部门负责基本建设项目节能评估和审查，经济委员会负责技术改造项目节能评估和审查，按照固定资产投资审批、核准或备案权限，对符合下列条件的项目进行节能评估和审查。其中符合第（一）（二）项条件的建筑项目由投资主管部门会同建设主管部门组织节能评估和审查。（一）建筑面积在2万平方米以上（含）的公共建筑项目；（二）建筑面积在20万平方米以上（含）的居住建筑项目；（三）其它年耗能3000吨标准煤或年用电量3000万千瓦时以上（含）的项目；（四）投资主管部门认为有必要进行节能评估和审查的固定资产投资项目。”第十条又规定：“凡不属于本办法第三条所述节能评估范围内的固定资产投资项目，实行节能登记管理。项目建设单位应在申报项目可行性研究报告审批、申请项目核准或项目备案的同时，应向投资主管部门提交节能登记表。”

北投集团2010年11月1日填写的《广西壮族自治区固定资产投资项目节能登记表》载明：“本项目为改扩建高速公路，不属于《广西壮族自治区固定资产投资项目节能评估和审查管理办法（试行）》第三条（一）（二）（三）项范围内”。经管理人和法律顾问核查，标的公路工程可行性研究报告已经设置节能分析专章，且北投集团已于2010年11月1日依法填写《广西壮族自治区固定资产投资项目节能登记表》，且自治区交通厅在审查标的公路工程可行性研究报告时已对标的公路节能分析一并审批，因此符合上述节能评估和审查要求。

3）水土保持批复

2010年11月26日，广西壮族自治区水利厅出具了编号为桂水水保函〔2010〕88号的《关于广西沿海高速公路改扩建工程一期工程水土保持方案的函》，同意广西沿海高速公路改扩建工程一期工程水土保持方案。

4）压覆矿产资源审查

2010年11月22日，广西壮族自治区国土资源厅出具了编号为桂矿资〔2010〕275号的《关于广西沿海高速公路改扩建工程一期工程建设用地压矿情况的函》，审查通过了由北投集团提交的关于压覆矿的评估查询报告。

5）地震安全性评价批复

经核查，截至尽职调查基准日，兰海高速广西南宁那南段在投资建设时未取

得地震安全性评价批复。

根据投资建设时适用的《中华人民共和国防震减灾法》（自2009年5月1日起施行）第三十五条和《广西壮族自治区防震减灾条例》（2012年修订，2012年5月1日起施行）第二十三条的规定，重大建设工程和可能发生严重次生灾害的建设工程，应当按照国务院有关规定进行地震安全性评价，并按照经审定的地震安全性评价报告所确定的抗震设防要求进行抗震设防。由于标的公路不属于前述重大建设工程和可能发生严重次生灾害的建设工程，因此无需进行地震安全性评价，按照广西壮族自治区人民政府地震工作主管部门所确定的抗震设防要求进行抗震设防即可。

就此，广西壮族自治区地震局已出具《关于支持广西北部湾投资集团有限公司申报基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）相关事项的函》（桂震便函〔2025〕64号），载明：“标的公路（包括原址部分和扩建部分）不属于重大建设工程和可能发生严重次生灾害的建设工程，按投资建设时适用的《中华人民共和国防震减灾法》（自2009年5月1日起施行）第三十五条和《广西壮族自治区防震减灾条例》（2012年修订，2012年5月1日起施行）第二十三条相关要求进行抗震设防，可不开展地震安全性评价工作，标的公路（包括原址部分和扩建部分）不存在因未取得重大工程抗震设防要求审定行政许可而受到相关处罚或承担其他责任的情形”。

综上所述，按照投资建设时的规定标的公路（包括原址部分和扩建部分）无需办理地震安全性评价手续，并已取得广西壮族自治区地震局的相关明确处理意见，符合1014号文的处理要求。

6）地质灾害危险性评估报告备案

2010年11月29日，就名称为“广西沿海高速公路改扩建工程一期工程”的建设项目，广西壮族自治区国土资源厅出具了编号为桂国土资地灾备[2010]369号的《地质灾害危险性评估报告备案登记表》。

综上所述，截至尽职调查基准日，兰海高速广西南宁那南段已取得环评批复、水土保持批复、压覆矿产资源审查意见、地质灾害危险性评估报告备案。

（6）工程竣工验收手续

1）交工验收手续

经核查，标的公路进行了交工验收，具体如下：

A.2015年9月、2017年1月，广西北部湾投资集团有限公司沿海高速公路改扩建工程建设指挥部就主线工程和预留起点段分别出具了《公路工程交工验收报告》。

B.2017年12月27日，广西北部湾投资集团有限公司沿海高速公路改扩建工程建设指挥部向自治区交通厅上报《关于广西沿海高速公路改扩建一期工程交工验收备案的报告》（改扩建报〔2017〕428号），将广西沿海高速公路改扩建一期工程交工验收报告上报自治区交通厅备案。

2）环保验收

2017年1月17日，广西壮族自治区环境保护厅出具了编号为桂环验〔2017〕16号的《广西壮族自治区环境保护厅关于广西沿海高速公路改扩建工程一期工程（主线K1993+932至K2039+256段）竣工环境保护验收申请的批复》，批复结论为："该工程环保审批手续齐全，环评及其批复文件提出的主要生态保护和污染防治措施基本落实，我厅批准《关于广西沿海高速公路改扩建工程一期工程（主线K1993+932至K2039+256段）竣工环境保护验收的请示》，并准予该工程主线正式投入运行。"

2020年7月31日，南宁市行政审批局出具了编号为南审环验〔2020〕41号的《关于广西沿海高速公路改扩建一期工程预留起点路段及沿线设施固体废物环境保护验收申请的批复》，批复结论为："我局批准项目固体废物污染防治设施的竣工环境保护验收申请。项目水、大气、噪声等污染防治措施需按规定自行组织验收，完成后该项目即可投入正式运行。"

3）水土保持竣工验收

2020年2月19日，广西壮族自治区水利厅向北投集团出具了编号为SLTS2020-55的《自治区水利厅关于广西沿海高速公路改扩建一期工程水土保持设施验收报备的函》，函复：我厅收到水土保持设施鉴定书1份，水土保持监测总结报告2份，水土保持设施验收报告2份，验收公示证明1份，现予以报备。

4）工程规划验收

截至尽职调查基准日，兰海高速广西南宁那南段在投资建设时不涉及工程规划验收手续。

根据《广西壮族自治区实施<中华人民共和国城乡规划法>办法》（2010年6月1日施行）第四十六条的规定，"城乡规划主管部门或者自治区人民政府确定的

镇人民政府应当对竣工后的建设工程是否符合规划条件予以核实。核实的程序按照以下规定办理：...（二）建设单位或者个人持建设工程规划许可证或者乡村建设规划许可证及附件、附图、竣工测量成果，向城乡规划主管部门或者自治区人民政府确定的镇人民政府提出核实建设工程规划条件的申请...”从前述规定可知，建设工程规划许可证为建设工程规划条件核实的依据，如标的公路属于无需办理工程规划许可证的建设项目，则不具备办理规划条件核实的前提条件。

对此，根据标的公路沿线自然资源与规划主管部门（南宁市自然资源局）已出具的《南宁市自然资源局关于兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）项目用地、规划及不动产登记手续办理事项的复函》（南自然资函〔2025〕807号），确认“由于标的公路（包括原址和扩建部分）为无需办理工程规划许可证的建设项目，故不具备按《广西壮族自治区实施<中华人民共和国城乡规划法>办法》第四十六条的规定补充办理规划条件核实的前提条件。但由于标的公路（包括原址部分和扩建部分）土地使用符合《广西壮族自治区土地利用总体规划（2006-2020年）》和《南宁市城市总体规划（2011-2020）》，且在竣工阶段，你公司已依法提供交通质量监督及竣工验收材料，因此未办理规划条件核实手续不影响标的公路的权属认定或正常使用，亦也不会因此受到相关行政处罚。”

综上所述，按照投资建设时的规定，标的公路不具备办理规划条件核实的前提条件，并已取得南宁市自然资源局的明确处理意见，符合1014号文的处理要求。

5）节能验收

根据标的公路验收时适用的《固定资产投资项目节能审查办法》（施行日期：2017年1月1日至2023年6月1日）第十条的规定：“固定资产投资项目投入生产、使用前，应对其节能审查意见落实情况进行验收。”如前所述，标的公路工程可行性研究报告已经设置节能分析专章，并由北投集团依法填写节能登记表，自治区交通厅在审查标的公路工程可行性研究报告时已对标的公路节能分析一并审批，并未对项目出具节能审查意见。

另外，根据2017年11月15日国家发改委印发的《不单独进行节能审查的行业目录》，“铁路（含独立铁路桥梁、隧道）、公路、城市道路、内河航运”等项目，可不编制单独的节能报告，节能审查机关不再单独进行节能审查和出具节能审查意见。因此，标的公路不适用关于节能验收的相关规定。

6）公路建设档案专项验收合格通知

广西壮族自治区档案局于2022年8月18日出具了编号为桂档验字〔2022〕6号的《广西壮族自治区档案局关于广西沿海高速公路改扩建一期工程档案验收合格的通知》，载明：“项目文件材料归档比较齐全，能够反映项目建设情况，符合《重大建设项目档案验收办法》的要求，验收组认定广西沿海高速改扩建一期工程档案验收合格。”

7）竣工验收手续

经核查，标的公路及其房建工程进行了竣工验收，具体如下：

A.自治区交通厅于2023年8月1日出具了编号为桂交行审〔2023〕224号的《广西壮族自治区交通运输厅关于印发沿海高速公路改扩建一期工程竣工验收鉴定书的通知》，载明：“同意该项目通过竣工验收，工程质量等级评定为优良，建设项目综合评价为优良。”

B.自治区交通厅于2020年9月20日出具了编号为桂交行审〔2020〕176号的《广西壮族自治区交通运输厅关于印发广西沿海高速公路改扩建一期工程（含预留起点段）竣工质量鉴定报告的通知》，载明：“我厅委托自治区交通运输工程质量监测鉴定中心对沿海高速公路改扩建一期工程（含预留起点段）进行竣工质量鉴定，形成了工程质量鉴定书。根据该质量鉴定书，经对沿海高速改扩建一期工程3个土建标、1个机电标共4个标段进行鉴定，竣工质量鉴定得分为92.8分，质量等级为优良。”

8）消防验收手续

A.对于标的公路的主线工程（含预留起点段），根据投资建设时和现行适用的法律规定，均不属于需要办理消防验收及备案的工程审验范围

根据标的公路投资建设时适用的《中华人民共和国消防法》（中华人民共和国主席令第6号）等法律法规，标的公路主线工程（含预留起点）不属于按照当时国家工程建设消防技术标准需要进行消防设计的工程，因此无需办理消防验收或备案。

根据标的公路主线工程（含预留起点段）投资建设时所适用的《公路路线设计规范》（JTG D20-2006）、《公路桥涵设计通用规范》（JTG D60-2004）、《公路路基设计规范》（JTG D30-2004）、《公路沥青路面设计规范》（JTG D50-2006）等设计规范，标的公路主线工程（含预留起点段）无需进行消防设计。

根据公路行业特征，建筑设计防火规范主要针对建筑物的防火分区、消防设施、疏散通道、消防车道等进行规范，高速公路工程中的线性基础设施（如路基、路面、桥涵等）不具有可燃性或封闭性特点，因此不需要进行消防设计。

综上所述，根据我国公路相关设计规范和公路行业特征，标的公路主线工程（含预留起点）不属于按照当时国家工程建设消防技术标准需要进行消防设计的工程，因此无需办理消防验收或备案。

B.标的公路范围内的收费站及配套管理用房等已由北投集团依法补办消防验收备案。北投集团已就大塘收费站及管理区、南宁南收费站及管理区和那马收费站分别补办消防验收备案手续，并于2025年4月30日取得由南宁市住房和城乡建设局出具的《建设工程消防验收备案凭证》（南住建消竣备字〔2025〕第0030号、南住建消竣备字〔2025〕第0031号和南住建消竣备字〔2025〕第0032号）。

因此，本项目标的公路范围内的收费站及配套管理用房等已补办投资建设时应办的消防验收备案手续。

综上所述，截至尽职调查基准日，兰海高速广西南宁那南段已办理并取得交工验收手续、竣工验收手续以及环保验收手续、水土保持竣工验收手续、公路建设档案专项验收合格通知手续以及收费站及配套管理用房的消防验收手续。

（7）潜在外部影响因素分析

根据项目公司的说明，报告期内，未发现不动产项目存在受自然灾害、汇率变化、外贸环境、担保、诉讼和仲裁等其他因素影响的情况。

5、不动产项目的转让条件

经管理人和法律顾问查阅相关法律法规、政策，以及不动产项目的立项文件、授权经营协议及补充协议，发起人（原始权益人）、项目公司相关股东已履行内部流程协商一致同意转让，相关规定或协议对项目公司名下的土地使用权、项目公司股权、特许经营权、经营收益权、建筑物及构筑物转让或相关资产处置已取得相关机构同意不存在限制，相关行业主管部门已对发行REITs事项出具的无异议函，项目将在不动产基金发行前取得国有资产监督管理部门关于豁免进场交易的同意。不动产项目的转让安排可合法、有效实施。

具体详见“第三章 不动产项目”之“一、项目公司基本情况”之“（十一）项目公司股权转让行为的合法性”。

6、基础资产未被列入负面清单

根据专项计划文件，标的资产主要包括标的股权、标的债权和不动产项目。根据《资产证券化业务基础资产负面清单指引》（中基协发〔2024〕3号）（以下简称“《负面清单指引》”），经核查，结合法律顾问意见，截至尽调基准日，专项计划的基础资产不属于《负面清单指引》列示的负面清单情形。

（1）标的股权

根据专项计划文件，标的股权系指计划管理人（代表专项计划）持有的项目公司100%股权。

根据《项目公司股权转让协议》及其他专项计划文件的约定，北投集团拟将其持有的项目公司100%股权转让予本专项计划。项目公司股权转让完成后，计划管理人（代表专项计划）直接持有项目公司100%股权。

综上所述，根据专项计划文件项下交易安排拟产生的标的股权具有完整性、且可特定化；截至尽调基准日，不涉及任何未决的诉讼、仲裁、破产或执行程序，可满足真实、合法、有效、权属明确，且不属于《负面清单指引》列示的负面清单情形。

（2）标的债权

根据专项计划文件，标的债权系指相应《项目公司借款合同》项下的计划管理人（代表专项计划）对项目公司享有的债权。

根据《项目公司借款合同》的约定，计划管理人（代表专项计划）拟向项目公司出借资金，计划管理人（代表专项计划）对项目公司享有债权。

综上所述，《项目公司借款合同》在经各方有效签署后合法、有效，计划管理人（代表专项计划）将根据《项目公司借款合同》的约定享有对项目公司的相应债权。根据专项计划文件产生的《项目公司借款合同》项下的标的债权具有完整性且可特定化；截至尽调基准日，不涉及任何未决的诉讼、仲裁、破产或执行程序，可满足真实、合法、有效、权属明确且未附带抵押、质押等担保负担或其他权利限制的要求，且不属于《负面清单指引》列示的负面清单情形。

（3）不动产资产范围和权属

项目公司依法合规持有标的公路权益以及基于标的公路权益而持有的附属公路设施，不属于《负面清单指引》列示的负面清单情形。

7、基础资产不存在违反地方政府性债务管理相关规定的情形等

专项计划持有项目公司股权和标的债权，并通过项目公司依法合规持有标的公路权益以及基于标的公路权益而持有的附属公路设施，不动产资产的收入来源分散且市场化，开展资产证券化业务不涉及地方政府性债务管理的相关规定，不存在通过发行资产支持证券增加地方政府性债务的情形。

原始权益人已出具承诺函，承诺“不动产资产及本次开展基础设施REITs业务符合地方政府性债务管理的相关规定，不存在通过发行不动产基金和资产支持证券替政府举债、由政府提供担保或财政资金偿还等新增地方政府债务或地方政府隐性债务的情形；本公司向不动产基金和资产支持专项计划转让项目公司股权，不涉及地方政府性债务管理的规定，不涉及新增地方政府债务或地方政府隐性债务”。

（六）不动产资产的使用现状及维护情况

1、不动产资产桥涵隧道、路基路面等情况

兰海高速广西南宁那南段无隧道，桥涵和路基路面检测情况具体如下：

表3-7　桥涵和路基路面检测情况

年份	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年	2024 年	2025 年
公路技术状况指数（MQI）	96.74	97.16	96.73	96.59	97.09	97.02
路面质量指数（PQI）	95.58	96.27	96.13	96.16	96.36	95.85
路基技术状况指数（SCI）	98.05	97.77	97.86	99.45	99.57	96.66
桥梁状况指数（BCI）	100.00	100.00	100.00	98.46	98.45	100.00
沿线设施状况指数（TCI）	99.89	99.47	96.08	95.04	98.60	98.18

根据广西交通工程检测有限公司于2025年12月出具的《那南运营中心2025年路面技术状况检测咨询服务检测报告》（简称“《路面检测报告》”），南南高速公路2025年定期检测中发现存在的典型病害主要为：路面纵向裂缝、横向裂缝。

广西新发展交通集团有限公司南宁高速公路运营分公司（简称“新发展南宁运营分公司”或“南宁高速公路运营分公司”）的养护指挥管理平台相关记录显示，新发展南宁运营分公司养护管理站在日常巡查过程中发现影响道路安全通行的病害后，已第一时间组织养护队伍实施日常养护维修，及时消除隐患，防止病害继续发展，高速公路安全运行未受影响。此外根据《路面检测报告》，本项目2025年定期检测公路技术状况指数MQI平均值为97.02，整体处于优等水平，优等路率为100%，次差路率为0%，符合《南宁高速公路运营分公司养护管理办法》中对高速公路技术状况指数MQI达到90以上的要求，不影响高速公路的正常运行。分项指标中，路面技术状况指数PQI均值为95.85，评定为优等；路基技术状况指

数SCI均值为96.66，评定为优等；桥隧构造物技术状况指数BCI均值为100，评定为优等；沿线设施技术状况指数TCI均值为98.18，评定为优等。

为缓释标的公路的质量风险，北投集团作为项目公司股权的转让方在《关于广西北投南南高速公路有限公司之股权转让协议》中承诺如下：标的公路的建设质量符合国家标准和行业标准。对于因交割日之前标的公路存在的施工质量等问题导致在交割日之后出现重大事故或者责任纠纷或者安全生产事故的，则转让方应当对项目公司或转让方受到的直接或间接损失予以赔偿。

此外，北投集团出具了《关于入池资产高速公路桩号调整和2020-2025年公路技术状况评定结果的情况说明》，承诺《那南运营中心2025年路面技术状况检测咨询服务检测报告》所载明的病害不会影响到本项目的正常通行，不属于影响正常通行的质量问题。在前述检查报告以外，标的公路的路基路面、桥涵隧道亦不存在影响正常通行的质量问题。

2、保险情况

根据广西新发展交通集团有限公司南宁高速公路运营分公司提供的《公众责任保险保险单》（保单号：PZCG 202445010000000357），广西新发展交通集团有限公司南宁高速公路运营分公司已向中国人民财产保险股份有限公司投保，以“南南路（保险范围包含且超出本项目）：S6102南那高速K0+000-K2+307、G75兰海高速K2007+839-K2055+600（含沿线收费站、匝道、引道、立交等），合计50.068公里”作为承保区域的公众责任险。保险期限自2025年2月1日零时起至2026年1月31日二十四时止，保险费为3万元，累计责任限额为1000万元，每次事故每人人身伤亡责任限额为100万元，每次事故每人医疗费用责任限额为30万元。

根据项目公司提供的《公众责任险保险单》（保单号：605110704012026000000 1），广西新恒通高速公路有限公司已向华安财产保险股份有限公司投保以广西北投南南高速公路有限公司作为被保险人，以“兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程），含S6102那南高速（K0+000-K2+307）、G75兰海高速（K2007+839-K2054+256）及周边应由被保险人负责的地区”作为承保区域的公众责任险。保险期限自2026年02月01日起至2027年01月31日止。保险费为3万元，累计责任限额为1000万元，每次事故赔偿限额为500万元，每次事故财产损失赔偿限额为200万元，每次事故人身伤亡赔偿限额为100万元，每人医疗费赔偿限额为30万元。

根据项目公司提供的《财产一切险保险单》（保单号：605110701022025100071），广西新恒通高速公路有限公司已向华安财产保险股份有限公司投保以广西北投南南高速公路有限公司作为被保险人，以“兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程），含那南高速K0+000-K2+307、兰海高速K2007+839-K2054+256房屋及建筑物、机械设备、电子设备、土地使用权、其他”作为保险标的的财产一切险。保险金额人民币2,487,265,600元。保险期限自2025年11月18日00:00起，至2026年11月17日23:59止。

（七）不动产资产所处行业及区域情况分析

1、不动产资产所处的行业分析

详见“第三章不动产项目”之“一、项目公司基本情况”之“（十二）行业情况及竞争状况”。

2、宏观经济及区位情况对不动产资产现金流稳定性的影响

宏观方面，公路运输可以起到社会资源分配、交换、消费等作用，也是各个城市及乡镇经济文化链接的重要保证；国家工业和农业生产能力的持续发展会带来持续的公路运输需求的增加。近年来，随着我国经济社会持续较快发展，物流业总体保持稳中有进发展势头，2022年12月国务院办公厅公开发布了《“十四五”现代物流发展规划》，强调了现代物流对经济的重要性。公路运输作为现代物流最重要的运输方式之一，也将受益于经济发展和物流行业的发展，保障了不动产资产现金流的稳定性。

项目位于广西壮族自治区内，连通南宁市、钦州市、防城港市。2024年广西壮族自治区、南宁市、钦州市、防城港市的GDP增长率分别为4.2%、3.0%、5.2%和7.5%，城镇化率也进一步提高，全省整体环境和沿线区域内在质量效益明显提升。根据《广西壮族自治区国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》规划，展望2035年，全区将基本建成壮美广西，与全国同步基本实现社会主义现代化。综合实力大幅提升，经济总量和城乡居民人均收入将迈上大台阶；科技支撑能力显著增强，基本建成创新型广西；基本实现新型工业化、信息化、城镇化、农业现代化，基本建成具有广西特色的现代化经济体系；开放水平大幅提升，形成“南向、北联、东融、西合”全方位开放发展新格局，成为面向东盟的国际大通道、西南中南地区开放发展新的战略支点、“一带一路”有机衔接的

重要门户。不动产项目为高速公路，区域生产总值提高、所在区位拥有的特色产业均会对车流量的提升和通行费收入的提高起到正方向的积极影响，保障了不动产资产现金流的稳定性。

3、不动产资产所处区域宏观经济分析

详见“第三章不动产项目”之“一、项目公司基本情况”之“（十二）行业情况及竞争状况”之“5、不动产项目所在地区宏观经济和交通运输概况”。

4、不动产资产运营相关的客群分析

本项目以广西壮族自治区内部交通（南宁市、北海市、防城港市、钦州市）为主，其次为广西壮族自治区出入交通（出入广东为主），过境的中长途出行很少。不动产项目客群以客车为主，占比在70%-80%左右，主要为1类小客车；货车占比约20%-30%，以1类货车、6类货车为主。

5、区域经济发展对不动产资产运营的分析

根据2021年《广西综合交通运输发展“十四五”规划》，到2025年，建成“全国前列、西部领先”的“交通大省”。着力建设“两通道、两枢纽、三网络、三体系”，实现“门户枢纽国际化、市通高铁便捷化、县通高速网络化、民用机场聚集化、内河航道高等化、轨道交通网格化、进村入户普及化、综合交通一体化”，人民对交通满意度显著提升，交通强国建设试点任务圆满完成，有力支撑“南向、北联、东融、西合”全方位开放发展新格局，更好服务建设新时代中国特色社会主义壮美广西。支持公路运输行业发展有利于广西自治区整体综合交通运输体系的形成、以及对经济发展进行持续输血，本项目主要连接省内南宁、钦州、防城港等重要城市，是广西自治区交通格局规划的重要组成部分。

6、区域内现有在运营和未来三年已规划可比竞品分析

详见“第三章不动产项目”之“一、项目公司基本情况”之“（十二）行业情况及竞争状况”之“6、不动产项目与同行业可比项目的竞争优势与劣势”。

三、不动产资产现金流情况

（一）不动产资产历史车流量情况

详见“第三章不动产项目”之“一、项目公司基本情况”之“（十三）经营模式”之“5、历史运营数据”。

（二）历史现金流真实性

1、基于真实、合法的经营活动

不动产现金流主要来源于高速公路通行费收入，本项目是国家高速公路网兰海高速的重要组成部分，实行联网收费。

经核查，不动产项目的现金流系基于真实、合法的经营活动产生，符合市场化原则。

2、收费权

项目公司依法合规直接持有标的公路权益（指标的公路收费权、标的公路所对应的广告经营权）并基于标的公路权益持有附属公路设施。

3、收费标准

根据《广西壮族自治区人民政府关于兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）收费标准及收费期限的批复》《广西壮族自治区交通运输厅 广西壮族自治区发展和改革委员会 广西壮族自治区财政厅关于兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）收费标准及收费期限的批复》（桂交财审函〔2024〕325号），自2024年8月16日起，本项目执行新收费标准，一类客车由0.4元/车公里调整为0.5元/车公里，四类客车由1.3元/车公里调整为1.45元/车公里，其余车型收费标准不变。

调整前后的收费标准如下：

表3-8　兰海高速广西南宁那南段客车收费标准

类别	车辆类型	核定载人数	收费标准（元/车公里）	收费标准（元/车公里）	桥隧收费标准（元/车次）		
			2024 年 8 月 16 日前	2024 年 8 月 16 日起	一类	二类	三类
第一类	微型小型	≤9	0.40	0.50	1.2	2.2	3.2
第二类	中型、乘用车列车	10-19	0.80	0.80	2.4	4.4	6.4
第三类	大型	≤39	1.20	1.20	3.0	5.5	8.0
第四类		≥40	1.30	1.45	3.6	6.6	9.6

表3-9　兰海高速广西南宁那南段货车收费标准

车型分类	车长和最大允许总质量	基本收费标准（元/车公里）	桥隧收费标准（元/车公里）
一类货车（含专项	2 轴，车长小于 6000mm 且最	0.40	0.5

作业车）	大允许总质量小于4500kg		
二类货车（含专项作业车）	2轴，车长不小于6000mm或最大允许总质量不小于4500kg	0.89	1.13
三类货车（含专项作业车）	3轴	1.49	1.86
四类货车（含专项作业车）	4轴	1.89	2.36
五类货车（含专项作业车）	5轴	2.19	2.73
六类货车（含专项作业车）	6轴	2.33	2.91
说明：6轴以上专项作业车统一按六类货车执行。6轴以上货车在六类货车收费标准的基础上，基本收费标准及桥隧收费标准每增加1轴增加0.60元/车公里的收费系数。			

由于不动产项目全线无满足收费标准中规定的进行桥隧加收的构筑物，因此不动产项目无桥隧加收。

4、不动产项目收费减免或者优惠情况

（1）节假日小客车免费通行政策

根据国务院于2012年7月24日转发并实施《重大节假日免收小型客车通行费实施方案》，免费通行的时间范围为春节、清明节、劳动节、国庆节等四个国家法定节假日，以及当年国务院办公厅文件确定的上述法定节假日连休日。免费时段从节假日第一天00:00开始，节假日最后一天24:00结束（普通公路以车辆通过收费站收费车道的时间为准，高速公路以车辆驶离出口收费车道的时间为准）。且根据2024年11月修订的《全国年节及纪念日放假办法》，自2025年1月1日起，全体公民放假的假日增加2天，其中春节、劳动节各增加1天。

（2）绿通车优惠政策

根据交公路发〔2019〕99号《交通运输部 国家发展改革委 财政部关于进一步优化鲜活农产品运输“绿色通道”政策的通知》文件，整车合法装载运输全国统一的《鲜活农产品品种目录》内的产品的车辆，免收车辆通行费。

（3）ETC车辆差异化收费政策

根据桂交规〔2023〕11号《广西壮族自治区交通运输厅 广西壮族自治区发展和改革委员会 广西壮族自治区财政厅 关于印发广西高速公路实施差异化收费推进经济高质量发展工作方案的通知》，继续对所有使用ETC支付的车辆给予车辆通行费9.5折优惠（与其他使用ETC支付的差异化收费通行费优惠不叠加）。

（4）客车其他差异化收费政策

1）ETC公路客运班线客车优惠：根据桂交规〔2023〕11号《广西壮族自治区交通运输厅 广西壮族自治区发展和改革委员会 广西壮族自治区财政厅 关于印发广西高速公路实施差异化收费推进经济高质量发展工作方案的通知》文件，广西高速公路全面实施差异化收费时间暂定3年，即从2024年1月1日起至2026年12月31日止。对每月通行广西高速公路次数在30次（含）以上的ETC公路客运班线客车，给予相应的广西区内高速公路通行费9折优惠。

2）外省籍小客车周末自驾游优惠：为深入贯彻落实全国两会和中共中央办公厅 国务院办公厅 《提振消费专项行动方案》及2025年粤桂东西部协作联席会议精神，根据《广西高速公路实施差异化收费推进经济高质量发展工作方案》（桂交规〔2023〕11号）以及《2025广西旅游年活动实施方案》（桂政办发〔2025〕12号），自2025年5月9日起至2025年12月31日，每周五00:00—周日24:00（法定节假日减免除外）对外省籍小客车周末自驾游广西高速公路车辆通行费实行优惠措施。对上述时间段内，外省籍非营运一型客车在广西境内任一高速公路收费站驶出，使用ETC支付方式的，按5折收取广西境内高速公路通行费；使用非ETC支付方式的，按8折收取广西境内高速公路通行费。

（5）货车其他差异化收费政策

1）货车差异化优惠

根据桂交规〔2023〕11号《广西壮族自治区交通运输厅 广西壮族自治区发展和改革委员会 广西壮族自治区财政厅 关于印发广西高速公路实施差异化收费推进经济高质量发展工作方案的通知》文件，广西高速公路全面实施差异化收费时间暂定3年，即从2024年1月1日起至2026年12月31日止。一是以政府定价收费标准为基础，继续对合法装载的二类至五类货车实行无差别8.5折优惠，对合法装载的六类货车实行无差别9.8折优惠，机场高速除外（与试点路段的分路段差异化收费优惠不叠加）。二是继续对合法装载的20英尺、40英尺、45英尺国际标准集装箱运输专用ETC车辆，在预约通行广西高速公路指定收费站点进出北部湾港三港区三口岸以及西江经济带港口、码头时实行减半收取车辆通行费（与试点路段的分路段差异化收费优惠不叠加）。三是对合法装载20英尺、40英尺、45英尺国际标准集装箱运输专用ETC车辆，实行单次通行“递远递减”按里程阶梯收费方式，在广西境内高速公路任一收费站驶出且单次连续行驶广西高速公路300公里-400公里的，给予相应的车辆通行费9折优惠；单次连续行驶广西高速公路400公

里-550公里的，给予相应的车辆通行费8折优惠；单次连续行驶广西高速公路550公里以上的，给予相应的车辆通行费7折优惠（与集装箱车辆减半优惠不叠加）。

2）货车自主差异化优惠

根据桂交规〔2023〕11号《广西壮族自治区交通运输厅 广西壮族自治区发展和改革委员会 广西壮族自治区财政厅 关于印发广西高速公路实施差异化收费推进经济高质量发展工作方案的通知》文件，支持高速公路经营管理单位按照以政府定价收费标准为上限、差异化下浮的原则，结合管辖路段车流特征、临近园区和邻近工矿企业运输需求、城市周边车辆通行等情况，探索创新自主定价方式，对通行管辖路段的特定车辆，实施分出入口、分时段、分方向、分车型等差异化收费，引导车辆通行高速公路，实现“降费引流，多方共赢”效果。本项目在2025年6月至2025年12月实施上述自主差异化收费政策，根据实施情况（2025年6月至2025年12月累计优惠24万元，引流增收36万元），该政策影响很小。

（6）优惠减免比例

本项目2020-2025年通行费减免金额统计如下：

表3-10 2020-2025 年通行费减免金额统计表（单位：万元）

年份	客车减免		货车减免		当年其他政策性减免	合计
	节假日小型客车	通行费优惠政策	绿通车	通行费优惠政策		
2020 年	1506.61	446.05	554.84	2414.54	10637.47	15559.50
2021 年	2813.39	519.72	1081.51	3460.24	73.06	7947.91
2022 年	1460.08	296.56	706.30	2832.04	62.95	5357.93
2023 年	2662.83	640.35	879.73	2701.46	73.28	6957.66
2024 年	3273.40	588.33	1054.94	2464.40	66.81	7447.87
2025 年	-	1027.99	953.39	2346.95	-	4328.33

注：1、上表 2020 至 2024 年数据来源于项目公司提供的收费年报，其中客车通行费优惠政策主要包含客车 ETC 车辆差异化收费政策和客车其他差异化收费政策，货车通行费优惠政策主要包含货车 ETC 车辆差异化收费政策和货车其他差异化收费政策，但无各项明细具体拆分金额。2025 年收费年报尚未完成编制，数据来源于项目公司提供的《广西高速公路联网收费路段免征车辆拆分金额表》，未统计 2025 年节假日小型客车减免金额和当年其他政策性减免金额。

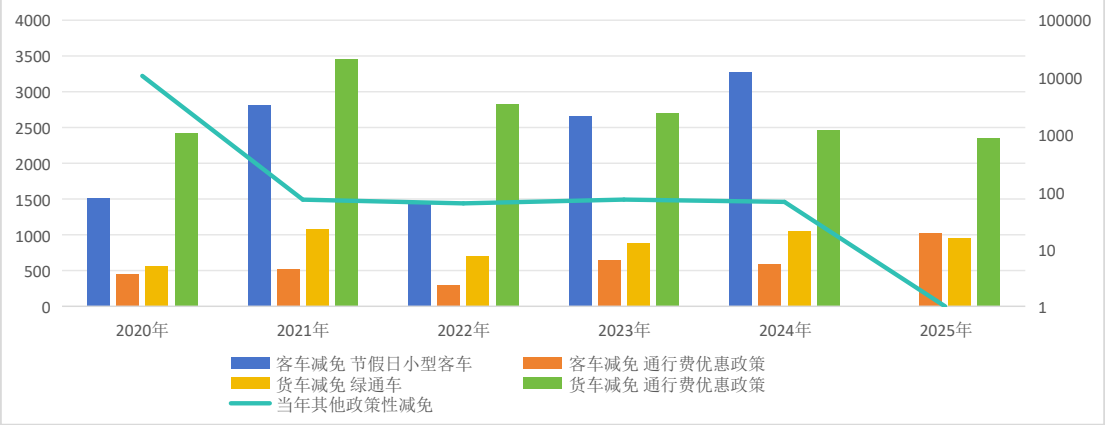
2、当年其他政策性减免包含法定免收车辆通行费政策、以及公共卫生事件期间通行费减免政策（主要为 2020 年所有车型免费的 79 天）。其中：法定免收

车辆含：1）军队武警部队车辆及公安机关制式警车；2）经批准执行抢险救灾任务的车辆；3）跨区作业联合收割机（插秧机）及其运输车辆；4）消防救援车辆。

3、上表数据为清分金额。

图3-19 2020-2025 年客车、货车通行费减免金额变化趋势

单位：万元



根据上述通行费减免金额统计表分析，近些年受到宏观经济、公共卫生事件管控及复工复产影响，通行费减免金额随着车辆出行需求的升高或降低而呈现出增加或减少的现象。2025年，客车通行费优惠政策减免金额增长较大，主要与外省籍小客车周末自驾游广西高速公路车辆通行费实行优惠措施有关。整体而言，军警车、抢险救援车、消防救援车辆等法定免收车辆通行费减免金额变化幅度不大。

表3-11 优惠减免比例

年份	通行费收入（万元）	优惠减免金额（万元）	优惠前通行费收入（万元）	优惠减免金额占比
2020 年	29,001.70	15,559.50	44,561.20	34.92%
2021 年	38,287.83	7,947.91	46,235.74	17.19%
2022 年	24,990.96	5,357.93	30,348.89	17.65%
2023 年	33,744.16	6,957.66	40,701.82	17.09%
2024 年	31,576.46	7,447.87	39,024.33	19.09%
2025 年	31,969.92	4,328.33	36,298.24	11.92%

注：上表 2020 至 2024 年优惠减免金额数据来源于收费年报。2025 年收费年报尚未完成编制，优惠减免金额数据来源于项目公司提供的《广西高速公路联网收费路段免征车辆拆分金额表》，未统计 2025 年节假日小型客车减免金额和当年其他政策性减免金额。

（三）现金流稳定性、分散度

1、现金流的稳定性

（1）不动产资产运营时间

兰海高速广西南宁那南段于2018年6月1日正式开始收费，运营已超过7年。不动产项目运营成熟，已具备产生持续、稳定现金流的能力。

（2）不动产资产现金流情况

不动产项目的收入主要为通行费收入，不动产项目的收入结构详见“第三章不动产项目”之“一、项目公司基本情况”之“（十三）经营模式”之“5、历史运营数据”。

2、现金流独立性及分散性

兰海高速广西南宁那南段为优质高速公路资产，收入来源为按照监管部门制定的收费标准对过往车辆收取的通行费收入。收入来源分散，不依赖第三方补贴等非经常性收入，收入持续。项目收入来源主要为通行费及租赁等收入，不存在关联收入。

（四）现金流预测情况

1、不动产基金可供分配金额测算

根据《可供分配金额测算报告》，本基金2026年1月1日（假设基金成立日）至2027年12月31日止期间的现金流测算情况如下：

（1）预测合并资产负债表

表3-12 预测合并资产负债表

单位：人民币元

项目	2026 年 12 月 31 日	2027 年 12 月 31 日
资产		
流动资产：		
货币资金	213,248,660.11	225,498,312.27
应收账款	5,258,326.92	5,491,930.80
应收款项融资		
预付款项		
其他应收款		
流动资产合计	**218,506,987.03**	**230,990,243.07**
非流动资产：		
固定资产原值		

累计折旧		
固定资产净值	84,814,874.84	80,200,544.67
在建工程		
无形资产原值		
累计摊销		
无形资产净值	2,145,711,938.46	2,023,015,612.56
递延所得税资产		
非流动资产合计	**2,230,526,813.30**	**2,103,216,157.23**
资产总计	**2,449,033,800.33**	**2,334,206,400.30**
负债和所有者权益		
流动负债：		
短期借款		
应付账款	-	-
预收款项		
应付职工薪酬		
应交税费	4,154,345.60	4,654,353.09
其他应付款		
一年内到期的非流动负债		
其他流动负债		
流动负债合计	**4,154,345.60**	**4,654,353.09**
非流动负债：		
长期借款		
递延所得税负债	-	-
非流动负债合计	-	-
负债合计	**4,154,345.60**	**4,654,353.09**
所有者权益：		
实收基金	2,352,348,338.66	2,352,348,338.66
资本公积		-
未分配利润	92,531,116.07	-22,796,291.45
所有者权益合计	**2,444,879,454.73**	**2,329,552,047.21**
负债和所有者权益总计	**2,449,033,800.33**	**2,334,206,400.30**

（2）预测合并利润表

表3-13 预测合并利润表

单位：元

项目	2026 年度预测数	2027 年度预测数
一、营业总收入	**310,839,845.27**	**324,636,838.14**
其中：主营业务收入	310,564,615.91	324,361,608.78

其他业务收入	275,229.36	275,229.36
二、营业总成本	**206,386,106.94**	**214,402,430.61**
其中：营业成本	191,118,112.85	199,806,642.94
税金及附加	9,133,896.97	8,976,183.22
销售费用		
管理费用	1,447,140.30	1,200,000.00
财务费用		
管理人报酬	4,463,768.40	4,209,147.10
托管费	223,188.42	210,457.35
加：其他收益		
公允价值变动收益（损失以“-”号填列）		
信用减值损失（损失以“-”号填列）		
资产减值损失（损失以“-”号填列）		
三、营业利润（营业亏损以“-”号填列）	**104,453,738.33**	**110,234,407.53**
加：营业外收入		
减：营业外支出	1,357,390.33	-
四、利润总额（亏损总额以“-”号填列）	**103,096,348.00**	**110,234,407.53**
减：所得税费用	10,565,231.93	12,313,154.94
五、净利润（净亏损以“-”号填列）	**92,531,116.07**	**97,921,252.59**
六、综合收益总额	**92,531,116.07**	**97,921,252.59**

（3）预测合并现金流量表

表3-14 预测合并现金流量表

单位：元

项目	2026 年度预测数	2027 年度预测数
一、经营活动产生的现金流量：		
销售商品、提供劳务收到的现金	314,623,227.47	333,858,853.17
收到的税费返还		
收到其他与经营活动有关的现金	300,000.00	300,000.00
经营活动现金流入小计	**314,923,227.47**	**334,158,853.17**
购买商品、接受劳务支付的现金	68,587,877.82	71,885,886.87
支付给职工以及为职工支付的现金	-	-
支付的各项税费	24,886,492.42	30,544,949.58

支付其他与经营活动有关的现金	6,134,097.12	5,619,604.45
经营活动现金流出小计	**99,608,467.36**	**108,050,440.90**
经营活动产生的现金流量净额	**215,314,760.11**	**226,108,412.27**
二、投资活动产生的现金流量：		
收回投资所收到的现金		
取得投资收益所收到的现金		
处置固定资产、无形资产和其他长期资产所收回的现金净额		
收到的其他与投资活动有关的现金		
投资活动现金流入小计	-	
购建固定资产、无形资产和其他长期资产所支付的现金	2,354,414,438.66	610,100.00
投资支付的现金		
支付的其他与投资活动有关的现金		
投资活动现金流出小计	**2,354,414,438.66**	**610,100.00**
投资活动产生的现金流量净额	**-2,354,414,438.66**	**-610,100.00**
三、筹资活动产生的现金流量：		
发行基金份额收到的现金	2,352,348,338.66	
取得借款收到的现金		
筹资活动现金流入小计	**2,352,348,338.66**	**-**
偿还借款支付的现金	-	-
偿付利息支付的现金		
向基金份额持有人分配支付的现金		213,248,660.11
筹资活动现金流出小计	**-**	**213,248,660.11**
筹资活动产生的现金流量净额	**2,352,348,338.66**	**-213,248,660.11**
四、现金及现金等价物净增加额	**213,248,660.11**	**12,249,652.16**
加：期初现金及现金等价物余额	-	213,248,660.11
五、期末现金及现金等价物余额	**213,248,660.11**	**225,498,312.27**

（4）预测可供分配金额测算表

表3-15 预测可供分配金额测算表

单位：元

项目	2026 年度预测数	2027 年度预测数
一、合并净利润	**92,531,116.07**	**97,921,252.59**
折旧及摊销	122,530,235.03	127,920,756.07
利息支出		

所得税费用	10,565,231.93	12,313,154.94
营业外支出	1,357,390.33	-
二、息税折旧及摊销前利润	**226,983,973.36**	**238,155,163.60**
三、其他调整	**-13,735,313.25**	**-12,656,851.33**
1.调增项：		
不动产基金发行份额募集的资金	2,352,348,338.66	-
取得借款收到的本金	-	-
应收和应付项目的变动	-	266,403.61
2.调减项：		
偿还借款本金支付的现金	-	-
购买不动产项目的净支出	-2,349,348,338.66	-
资本性支出	-5,066,100.00	-610,100.00
支付的利息及所得税费用	-10,565,231.93	-12,313,154.94
应收和应付项目的变动	-1,103,981.32	
未来合理的相关支出预留	-	-
——重大资本性支出	-	-
——未来合理期间内的债务利息偿还	-	-
——未来合理期间内的运营费用	-	-
3.期初现金余额	-	-
四、可供分配金额	**213,248,660.11**	**225,498,312.27**

2、可供分配金额测算的基本假设

基金管理人编制本可供分配金额测算报告时的基本假设如下，如基本假设前提发生变化，相关预测结论则会发生变化。

（一）本基金及本基金所投资的不动产项目经营业务所涉及国家或区域的现行政治、法律、法规、政策及其经济环境在预测期间不会出现可能对本基金运营造成重大不利影响的任何事项或变化；

（二）本基金的运营及项目公司的不动产项目不会因任何不可抗力事件或无法预料的因素或非本基金管理人所能控制的任何无法预料的原因（包括但不限于发生天灾、劳务纠纷、重大诉讼及仲裁）而受到严重影响。同时，不动产项目的实际使用状况不会出现重大不利情况等；

（三）宏观经济影响在预测期内不会出现重大反复，且本基金及本基金所投资的项目公司的经营活动不会受到宏观经济的重大不利影响；

（四）本基金及项目公司所采用的企业会计准则或其他财务报告规定在预测期内均不会发生重大变化；

（五）预测期内本基金管理人的董事、高级管理人员以及其他关键人员能够持续参与本基金的运营，且本基金管理人能够在预测期内保持关键管理人员的稳定性；

（六）基金管理人拟委托新恒通公司运营管理兰海高速广西南宁那南段，并与新恒通公司签订《易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金运营管理协议》（以下简称“运营管理协议”）。预测期内，运营管理协议将继续有效；

（七）预测期内，兰海高速广西南宁那南段的交通流量情况与交通量预测报告保持一致；

（八）兰海高速广西南宁那南段的收费方式及收费标准目前执行《广西壮族自治区人民政府关于兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）收费标准及收费期限的批复》《广西壮族自治区交通运输厅广西壮族自治区发展和改革委员会广西壮族自治区财政厅关于兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）收费标准及收费期限的批复》（桂交财审函〔2024〕325号）。预测期内，兰海高速广西南宁那南段的收费方式及收费标准继续执行上述文件的规定；

（九）本基金及本基金所投资的不动产项目在预测期间所涉及的税收政策无重大变化，本基金及专项计划作为所得税穿透实体，不缴纳企业所得税；

（十）本基金可通过扩募投资不动产资产支持证券的方式，从而间接投资新增不动产项目，或在相关规定允许时以其他形式直接或间接投资于新增不动产项目。预测期内，本基金假设不进行基金扩募投资于新增不动产项目。

3、可供分配金额预测的特定假设

（1）不动产基金发行份额募集的资金

本基金为封闭式契约型，截至2025年12月31日收费权剩余17.63年，拟募集资金约为【23.52】亿元。可供分配金额测算报告附注中，上述募集资金在可供分配金额测算表中列示为其他调整项，并在预测合并现金流量表中列示为发行基金份额收到的现金。不动产项目公司于购买日的现金余额按照项目公司于本基金假设成立日的账面银行存款余额计算。收购项目公司所支付的现金净额按收购项目公司所支付的现金减去项目公司于购买日的账面银行存款余额之后计算。

（2）本基金购买不动产项目的对价及合并对价分摊

根据股权转让计划，股权的最终转让价款为不动产基金募集资金总额扣除预留费用，并扣除债权债务金额后的转让价款。本基金预计募集资金约人民币【23.52】亿元，扣除预留费用300万后，向北投集团支付项目公司100%股权转让对价约【9.82】亿元，专项计划向项目公司预计发放约【13.67】亿元股东借款用于偿还项目公司应付北投集团的借款及应付款。

本基金以评估报告作为参考，预计本基金收购项目公司股权对价与项目公司可辨认净资产于购买时的公允价值近似，且其高于项目公司净资产账面价值的金额全部分摊至项目公司的无形资产及固定资产，并按照相关资产原有折旧摊销政策及年限计算调整折旧摊销额。

4、可供分配金额测算编制说明

（1）营业总收入

表3-16 营业总收入预测

单位：元

项目	2026年度预测数	2027年度预测数
主营业务收入	310,564,615.91	324,361,608.78
其他业务收入	275,229.36	275,229.36
合计	**310,839,845.27**	**324,636,838.14**

主营业务收入系车辆通行费收入，主要根据现行执行的通行费收费标准及未来车流量由评估机构进行预测。中联资产评估集团有限公司作为项目评估机构审阅了招商局重庆交通科研设计院有限公司出具的《交通量预测报告》，在分析其对兰海高速广西南宁那南段通行费收入合理性的基础上，采纳并引用了上述机构对兰海高速广西南宁那南段通行费收入的预测。

其他业务收入为广告经营权的租赁收入，系兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）广告经营权的租赁收入，租赁收入是依据广西北投南南高速公路有限公司与广西北部湾恒信资产经营有限公司签订的《兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）广告经营权租赁合同》进行预测，每年不含税租赁收入为27.52万元。

（2）营业成本

营业成本主要包括运营管理费、折旧及摊销、其他运营成本、不可预见费用等。营业成本的明细具体如下：

表3-17 营业成本明细

单位：元

项目	2026年度预测数	2027年度预测数
运营管理费	67,987,877.82	71,285,886.87
折旧及摊销	122,530,235.03	127,920,756.07
其他运营成本	100,000.00	100,000.00
不可预见费用	500,000.00	500,000.00
合计	**191,118,112.85**	**199,806,642.94**

1）运营管理费

预测期内，基金管理人委托新恒通公司运营管理兰海高速广西南宁那南段，并签订《运营管理协议》，协议规定运营管理费主要系应付新恒通公司的运营管理成本、养护管理费、浮动运营管理费。运营管理费明细情况如下：

表3-18 运营管理费明细

单位：元

项目	2026年度预测数	2027年度预测数
运营管理费	67,987,877.82	71,285,886.87
其中：基本管理费	51,887,977.82	54,191,086.87
养护成本	16,099,900.00	17,094,800.00
浮动运营管理费	0.00	0.00

2）折旧及摊销

折旧及摊销主要包括高速公路收费权摊销以及固定资产折旧。可供分配金额测算报告根据不动产项目公司现行会计政策预测。

3）其他运营成本

项目公司票据印刷费用，预测每年支付10万元。

4）不可预见费用

预测每年50万。

（3）税金及附加

本基金的税金及附加主要包括城市维护建设税、教育费附加、地方教育附加以及资产支持专项计划收到借款利息收入产生的增值税金相关的税金及附加等。预测期内税金及附加的发生额分别如下：

表3-19 税金及附加明细

单位：元

项目	2026年度预测数	2027年度预测数
城市维护建设税	1,124,004.50	1,170,718.88

教育费附加及地方教育附加	802,860.36	836,227.78
资产支持专项计划利息收入增值税及附加	6,715,497.97	6,968,936.56
印花税	491,534.14	300.00
合计	**9,133,896.97**	**8,976,183.22**

（4）管理费用

管理费用主要系公募基金层面和专项计划层面初始登记费、审计、评估、交易税费、信息披露等相关税金及费用，依据对预测期间预计发生专业服务费的类型和市场询价进行预测，预测每年120万元。

（5）管理人报酬及托管费

管理人报酬及托管费主要包括资产支持专项计划和公募基金的管理费以及托管费。

表3-20 管理人报酬及托管费明细

单位：元

项目	2026 年度预测数	2027 年度预测数
管理人报酬	4,463,768.40	4,209,147.10
托管费	223,188.42	210,457.35

1）管理人报酬

管理人报酬包含需支付给基金管理人和计划管理人的管理费。

2）托管费

托管费包含需支付给基金托管人、计划托管人的托管费。

（6）营业外支出

表3-21 营业外支出

单位：元

项目	2026 年度预测数	2027 年度预测数
非流动资产报废损失	1,357,390.33	-

根据项目公司日常经营活动可能产生的固定资产报废损失情况预测，预计2026年报废一批固定资产，假设固定资产的净额作为报废损失金额。

（7）所得税费用

根据不动产项目公司预测期内的税前利润，在考虑了可抵扣的利息支出等后，所得税费用预测如下：

表3-22 所得税费用明细

单位：元

项目	2026 年度预测数	2027 年度预测数
当期所得税费用	10,565,231.93	12,313,154.94

（8）应收和应付项目的变动

表3-23 应收和应付项目的变动

单位：元

项目	2026 年度预测数	2027 年度预测数
应收和应付项目的变动	-1,103,981.32	266,403.61

（9）资本性支出

不动产项目公司的资本性支出主要包括配备运营所需的固定资产的更新性资本性支出及扩张性资本性支出、无形资产大修费用。预测期内资本性支出预测如下：

表3-24 资本性支出预测

单位：元

项目	2026 年度预测数	2027 年度预测数
资本性支出	-5,066,100.00	-610,100.00

本基金按照预测期间内资本性支出将在当期完成支付。

（五）项目全周期内部收益率（IRR）预测

假设本基金拟发售份额总额为【3】亿份，基于全周期预测收入现金流和可供分配金额测算报告的相关假设，对基金的价格进行测算分析（假设基金存续内不发生扩募情形）：如按照基金可供分配金额测算报告预测的基金募集规模23.52亿元测算，则初始基金份额认购价格约为7.841元/份，全周期IRR为6.21%。

上述预测结果是基于收入、成本、设立日、派息频率等多种假设、从本基金全周期投资的角度测算得到的，所依据的各种假设具有不确定性和不完整性，投资者进行投资决策时不应过于依赖该部分资料，应充分关注投资本基金的风险，审慎作出投资决策；高速公路项目经营情况存在一定波动性，如未来兰海高速广西南宁那南段的实际收入或支出相对于预测发生波动，则对应内部收益率亦将发生变动；投资者通过二级市场买卖基金份额，其交易价格与实际价值可能存在偏离，亦可能导致投资者获取的内部收益率发生波动。

（六）重要现金流提供方

根据《上海证券交易所公开募集不动产投资信托基金（REITs）规则适用指引第1号——审核关注事项（试行）》的规定，重要现金流提供方是指在尽职调

查基准日前的一个完整自然年度中，不动产资产的单一现金流提供方及其关联方合计提供的现金流超过不动产资产同一时期现金流总额的10%的现金流提供方。

本项目收入来源主要为过往车辆通行费，现金流分散度高。

根据南南公司确认、法律顾问出具的法律意见书，并经查阅项目近三年的审计报告，本项目不存在单一现金流提供方及其关联方合计提供的现金流超不动产资产同一时期现金流总额的10%的重要现金流提供方。

因此，本不动产项目不存在重要现金流提供方。

第四章　业务参与人

一、资产支持证券管理人：易方达资产管理有限公司

（一）资产支持证券管理人的经营情况和资信水平

1、经营情况

易方达资产管理有限公司成立于2013年，股东为易方达基金管理有限公司，注册地在珠海，业务区域覆盖北京、上海、广州、深圳及全国主要城市及地区。

公司充分发挥投研资源、项目资源，以及资金资源的作用，打造互利共赢、不断深化的另类资产管理生态圈；建立了三位一体的投研体系，打造具备前瞻性、广泛性和专业性的另类资产管理投研能力；通过专业专注的业务团队，确保业务发展的稳定性和延续性，持续提升另类资产管理能力和影响力；在风险管理上，秉承母公司易方达基金稳健规范的经营风格，建立了健全有效的内部控制与风险管理体系。多年来，凭借扎实的投研能力、出色的业绩表现与稳健的风险控制，赢得了社会各界的广泛认可。

2、资信水平

易方达资管暂无外部主体信用评级。

截至尽调基准日，经查询《企业信用报告》、国家企业信用信息公示系统网站（www.gsxt.gov.cn）、信用中国网站（www.creditchina.gov.cn）、中国执行信息公开网（zxgk.court.gov.cn）、中华人民共和国应急管理部网站（www.mem.gov.cn）、中华人民共和国生态环境部网站（www.mee.gov.cn）、国家市场监督管理总局（www.samr.gov.cn）、国家发展和改革委员会网站（www.ndrc.gov.cn）和财政部网站（www.mof.gov.cn）、国家统计局网站（www.stats.gov.cn）、国家税务总局网站（www.chinatax.gov.cn），易方达资管不存在安全生产领域、环境保护领域、产品质量领域、财政性资金管理使用领域等方面的失信记录，不存在因严重违法失信行为，亦不存在被有权部门认定为失信被执行人、重大税收违法案件当事人或涉金融严重失信人的情形。

（二）资产支持证券管理人的开展资产证券化业务资质、业务开展情况、管理制度、业务流程和风险控制制度

1、资产证券化业务资质

易方达资管是一家综合性资产管理机构，2013 年取得中国证券监督管理委员会颁发的《经营证券期货业务许可证》，可依法从事特定客户资产管理业务。

根据《证券公司及基金管理公司子公司资产证券化业务管理规定》第二条规定，易方达资产管理有限公司可依法开展资产证券化业务。

2、业务开展情况

截至 2025 年末，易方达资管管理资产净值规模 99.51 亿元，其中资产支持专项计划规模 55.30 亿元，包含 3 只公募 REITs 投资的资产支持专项计划。

表4-1　易方达资管业务开展情况

单位：亿元

项目	2025 年末	2024 年末	2023 年末	2022 年末	2021 年末
资产管理受托资金规模	99.51	63.77	205.12	449.05	766.22
资产支持专项计划规模	55.30	41.06	-	6.15	5.74

3、业务管理制度

易方达资管根据国家有关法律法规和章程的规定，建立了规范的公司治理结构和议事规则，明确了决策、执行、监督等方面的职责权限，形成了科学有效的职责分工和制衡机制。根据《中华人民共和国证券投资基金法》（以下简称“《证券投资基金法》”）《基金管理公司子公司管理规定》《证券期货经营机构私募资产管理业务管理办法》《证券期货经营机构私募资产管理计划运作管理规定》《证券公司及基金管理公司子公司资产证券化业务管理规定》等国家有关法律、法规及中国证券监督管理委员会的要求，易方达资管建立了较为全面和系统的内控制度体系，覆盖产品设立、募集、投资、交易、会计核算、信息披露等各个环节。

资产证券化业务方面，易方达资管制定了《易方达资产管理有限公司资产证券化业务和流程管理办法》《易方达资产管理有限公司资产证券化业务尽职调查手册》等相关制度，制度内容涵盖资产证券化业务的项目审核、尽职调查、发行与销售、运作管理、兑付兑息、终止清算等全过程，保证了公司资产证券化业务的顺利开展，规范了相关业务流程。

4、业务流程

根据易方达资管有关资产证券化业务管理制度，业务发行流程主要分为项目评审、尽职调查、项目发行等部分。

项目评审涉及立项委员会审议、内核委员会审议等环节。其中立项委员会审议阶段由立项委员会对项目进行审议，确认项目是否符合立项条件。立项通过的项目进入项目尽调阶段。易方达资管根据资产证券化业务尽调工作制度要求展开尽调工作。项目组为尽职调查工作的责任部门，负责具体的调查、材料的收集分

析、聘请中介机构等工作。合规与风控部相关人员负责对尽调工作执行过程的合规性进行监督。在项目尽调执行过程中，项目组对业务参与人的经营情况、内部控制、财务状况、诚信状况，基础资产的合法合规性等进行分析，根据法律法规、监管部门的相关规定取得底稿材料。

项目尽调完成后，由质控人员进行质控审核，并由内核委员会对项目进行审议，审议通过后进入发行程序，资产支持专项计划应面向符合法规规定条件的合格投资者发行。资产支持专项计划成立后及时向基金业协会备案。

5、风险控制制度

易方达资管延续了易方达基金稳健、规范的经营风格，建立了相对健全有效的内部控制与风险管理制度体系。

（1）风险管理的理念

易方达资管坚持稳健、合规经营的原则，建立了健全有效的内部控制与风险管理体系，将全面风险管理的理念融汇于公司组织架构和业务流程中，保证各项业务的规范有效运作。公司注重提升员工风险管理素质，倡导树立“人人都是风险管理者”的内控文化建设。同时，公司通过合规风控培训、检查、合规谈话、督促整改、风控考核与责任追究等措施将合规管理的文化贯穿到日常合规管理工作中，从而不断提高员工的合规意识。

（2）风险管理的体系

易方达资管构建了职责清晰、稳定高效的风险管理组织架构体系，主要由董事会、风险管理委员会、投资决策委员会、合规与风控部、业务部门构成。其中，董事会确定公司风险控制管理总体目标。董事会下设风险管理委员会，协助董事会审定公司的风险政策，督促公司内部控制及各项风险管理制度、方案的制定与实施，审议公司的危机处理方案和紧急应变机制等。投资决策委员会通过集体决策机制评估具体项目风险。合规与风控部独立于其他业务部门，负责对项目的风控审查，内部稽核和报告。各业务部门应落实风控措施，负责完善业务流程，对项目风险进行持续监测。

（三）计划管理人最近一年是否因重大违法违规行为受到行政处罚的情形

易方达资管最近一年无因重大违法违规行为受到行政处罚的情形。

二、原始权益人：广西北部湾投资集团有限公司

（一）基本情况

北投集团作为本项目的发起人（原始权益人），基本情况如下：

表4-2　北投集团基本情况

名称	广西北部湾投资集团有限公司
类型	有限责任公司（国有控股）
住所	南宁市青秀区中泰路 11 号北部湾大厦
法定代表人	黄学军
注册资本	1,200,000 万元人民币[10]
成立日期	2007 年 3 月 5 日
经营期限	2007-03-05 至 无固定期限
经营范围	许可项目：建设工程监理；建设工程质量检测；建设工程勘察；建设工程施工；建设工程设计；公路管理与养护；房地产开发经营；住宿服务；餐饮服务（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动，具体经营项目以相关部门批准文件或许可证件为准）一般项目：资产评估；道路货物运输站经营；土地整治服务；工程造价咨询业务；规划设计管理；自有资金投资的资产管理服务；以自有资金从事投资活动；酒店管理；物业管理；国内贸易代理；对外承包工程；信息系统集成服务；新材料技术研发；技术服务、技术开发、技术咨询、技术交流、技术转让、技术推广；业务培训（不含教育培训、职业技能培训等需取得许可的培训）；会议及展览服务；体育场地设施经营（不含高危险性体育运动）（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动）

（二）设立及历史沿革情况

经公开信息查询，北投集团的设立及重大历史沿革情况如下：

1、设立情况

广西北部湾投资集团有限公司前身为广西北部湾开发投资有限责任公司，系由广西壮族自治区人民政府批准，由自治区国资委作为出资人设立的国有公司。

公司于 2007 年 3 月 5 日在广西壮族自治区工商局注册成立，注册资本 330,000 万元，由自治区国资委分期出资。其中首期出资 238,000 万元（其中以货币出资 23,000 万元，以公路资产作价出资 215,000 万元）已于 2007 年 3 月 2 日出资到位，上海东华会计师事务所有限公司广西分所已就该项出资出具了“东会桂验字〔2007〕9 号”《验资报告》；二期出资 16,164 万元货币资金已于 2008

[10] 截至尽调基准日，北投集团实收资本约为 1,278,755.25 万元，尚未办理工商变更登记。

年 3 月 28 日到账，上海东华会计师事务所有限公司广西分所已就出资出具“东会桂验字〔2008〕45 号”《验资报告》；三期出资 16,845 万元货币资金已于 2009 年 6 月 5 日到账，上海东华会计师事务所有限公司广西分所已就上述出资出具“东会桂验字〔2010〕1 号”《验资报告》；四期出资 10,339 万元货币资金已于 2010 年 6 月 23 日到账，上海东华会计师事务所有限公司广西分所已就上述出资出具“东会桂验字〔2010〕25 号”《验资报告》；五期出资 10,000 万元货币资金已于 2010 年 12 月 14 日到账，上海东华会计师事务所有限公司广西分所已就上述出资出具“东会桂验字〔2010〕36 号”《验资报告》。六期出资 1,400 万元货币资金已于 2010 年 12 月 16 日到账，上海东华会计师事务所有限公司广西分所已就上述出资出具“东会桂验字〔2011〕5 号”《验资报告》；七期出资 30,436 万元货币资金已于 2011 年 6 月 30 日到账，上海东华会计师事务所有限公司广西分所已就上述出资出具“东会桂验字〔2011〕19 号”《验资报告》。2012 年 6 月 20 日，自治区政府拨入投资资金 13,148.501 万元，其中 6,816 万元计入实收资本，6,332.501 万元计入资本公积。截至 2014 年 9 月 30 日，公司累计实收资本为 330,000 万元，至此公司资本金已全部到位。上述变更事项均已办理工商登记变更手续。

2、历史沿革

根据广西壮族自治区人民政府《关于同意广西北部湾开发投资有限责任公司更名为广西北部湾投资集团有限公司的批复》（桂政函〔2008〕203 号），自治区国资委《关于同意修改广西北部湾开发投资有限责任公司章程的批复》（桂国资复〔2008〕269 号），公司名称由广西北部湾开发投资有限责任公司变更为广西北部湾投资集团有限公司。上述名称变更事项已于 2008 年 11 月 18 日办理工商登记变更手续。

广西壮族自治区人民政府于 2014 年 12 月 31 日作出《关于林冠等 2 名同志职务任免的通知》（桂政干〔2014〕298 号），决定林冠任广西北部湾投资集团有限公司董事长，免去周文同志的广西北部湾投资集团有限公司董事长职务。2015 年 1 月 15 日，公司申请将法定代表人变更登记为林冠。

广西壮族自治区人民政府分别于 2016 年 12 月 10 日、2017 年 1 月 23 日作出《关于林冠同志免职的通知》（桂政干〔2016〕202 号）、《关于韦勇球同志任职的通知》（桂政干〔2017〕38 号），决定韦勇球任广西北部湾投资集团有限公司董事长，免去林冠同志的广西北部湾投资集团有限公司董事长职务。2017 年 2 月 9

日，公司申请将法定代表人变更登记为韦勇球。

广西壮族自治区人民政府于 2018 年 9 月 30 日作出《关于朱坚和等同志任免职的通知》（桂政干〔2018〕119 号），决定朱坚和同志任广西北部湾投资集团有限公司董事长，免去韦勇球同志的广西北部湾投资集团有限公司董事长职务。2018 年 10 月 9 日，公司申请将法定代表人变更登记为朱坚和。

2018 年 9 月，广西壮族自治区党委、广西壮族自治区人民政府同意，为了贯彻落实党的十九大精神和中央、自治区进一步深化国有企业改革的战略部署，促进国有资本向重点行业、关键领域和优势企业集中，广西新发展交通集团有限公司整体并入广西北部湾投资集团有限公司，组建新的广西北部湾投资集团有限公司。此次国有企业实施战略性重组对于推进广西壮族自治区优化布局结构和产业结构调整转型升级、深化供给侧结构性改革都具有重要意义。新组建的广西北部湾投资集团有限公司将助力北部湾经济区建设，地位有显著提升，在广西国资企业中定位更加明确。

2018 年 12 月 29 日，广西新发展交通集团有限公司已完成工商登记变更。

根据广西壮族自治区国资委《关于印发 6 户监管企业战略性重组涉及业务板块调整工作方案的通知》（桂国资改革字〔2018〕45 号）要求，经广西北部湾投资集团有限公司与广西北部湾国际港务集团有限公司协商一致，双方签订了《国有股权划转框架性协议》。广西北部湾投资集团有限公司将南宁港开发投资有限公司（以下简称“南宁港公司”）下属全资子公司广西临港物流发展有限公司、参股子公司广西北投鸿腾国际贸易有限公司（占股 46.78%）和广西北投升龙进出口贸易有限公司（占股 46.78%）三家公司剥离南宁港公司后，将其持有的南宁港公司 100%股权、广西北投森航木业有限公司（南宁港公司占股 55%）和南宁港中储粮仓储有限公司（南宁港公司占股 33%）股权无偿划转至广西北部湾国际港务集团有限公司。截至尽调基准日，上述股权划转已完成。

根据《广西壮族自治区人民政府关于印发广西壮族自治区划转部分国有资本充实社保基金实施方案的通知》（桂政发〔2020〕8 号，2020 年 2 月 21 日发布）、广西壮族自治区财政厅、广西壮族自治区人力资源和社会保障厅、广西壮族自治区政府国有资产监督管理委员会等五部门《关于做好广西壮族自治区划转部分国有资本充实社保基金工作的通知》（桂财资〔2020〕16 号，2020 年 5 月 7 日发布）的相关要求，公司控股股东广西壮族自治区人民政府国有资产监督管理委员

会将其持有的公司的 10%股权无偿划转至广西国新投资发展有限公司。

本次股权划转完成后公司股东由广西壮族自治区人民政府国有资产监督管理委员会变更为广西壮族自治区人民政府国有资产监督管理委员会和广西国新投资发展有限公司。其中广西壮族自治区人民政府国有资产监督管理委员会持有北投集团 90%的股权，广西国新投资发展有限公司持有北投集团 10%的股权。

按照国资监管部门指导意见，为保持原有国资监管体制机制不变，对于国有独资企业，本次股权划转后，公司章程以及工商变更登记暂不做调整，通过办理国有产权登记来实现变更。公司目前已经在国资产权登记系统办理完成变更。

经广西壮族自治区国资委于 2020 年 10 月 29 日作出《关于广西北部湾投资集团有限公司章程的批复》并对《公司章程》做出修正，公司注册资本由人民币 33 亿元增加至 120 亿元，由资本公积转增。公司已完成工商变更并领取了《企业法人营业执照》。

2025 年 4 月，北投集团收到广西壮族自治区财政厅拨付的增资款 7.88 亿元。截至尽调基准日，上述增资事宜尚未办理工商变更登记手续。

2025 年 7 月，根据广西壮族自治区人民政府国有资产监督管理委员会（以下简称“自治区国资委”）《自治区国资委关于广西投资集团有限公司等 9 家企业部分股权无偿划转有关事项的通知》，将自治区国资委持有的广西北部湾投资集团有限公司 33%股权无偿划转至广西国控资本运营集团有限责任公司。

根据《广西北部湾投资集团有限公司章程（2025年8月修订）》等文件，黄学军任北投集团董事长，并担任公司法定代表人，截至2025年9月30日，上述工商登记变更已完成。

截至尽调基准日，除上述变化外，北投集团的注册资本无变化，亦未发生其他改制、重大增减资、合并、分立、破产重组及更名等变动。北投集团控股股东及实际控制人均为广西壮族自治区人民政府国有资产监督管理委员会，无重大变化。

（三）股权结构

北投集团是广西壮族自治区人民政府国有资产监督管理委员会下属的国有公司，自治区国资委直接持有其67%的股权、间接持有其23%的股权，为公司的

控股股东及实际控制人。截至尽调基准日，控股股东不存在将所持公司股权质押的情况，北投集团的股权不存在受限情况。

截至尽调基准日，北投集团股权结构如下图所示：

图4-1　北投集团股权结构图

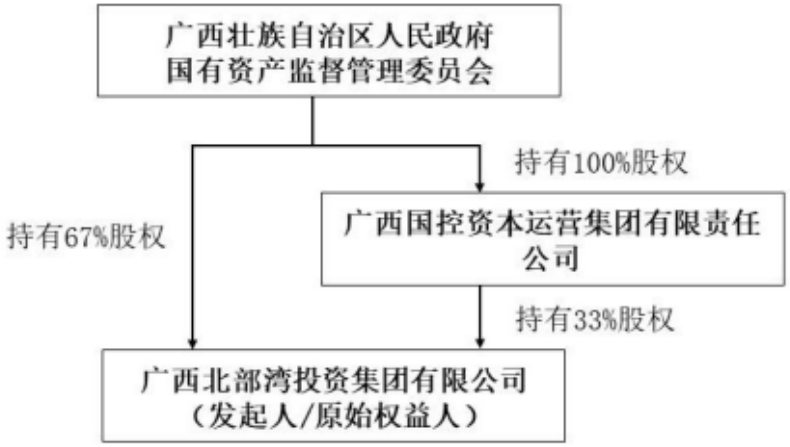


表4-3　北投集团股权结构情况表

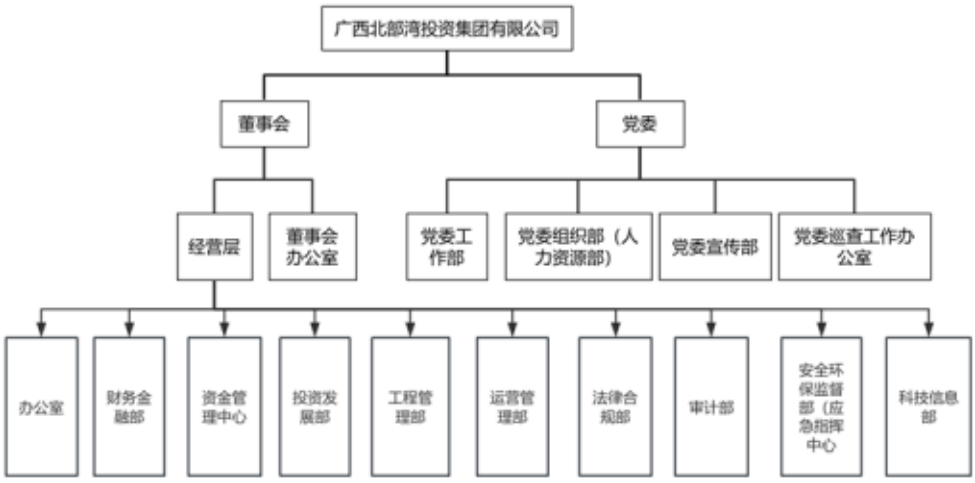
股东名称	投资金额（亿元）	占股比例
广西壮族自治区人民政府国有资产监督管理委员会	80.40	67%
广西国控资本运营集团有限责任公司	39.60	33%

（四）组织架构、治理结构及内部控制制度

1、组织架构

截至尽调基准日，北投集团组织架构如下图所示：

图4-2　北投集团组织架构图



北投集团组织结构清晰，下设党委与董事会共同协调组织工作。其中董事会

下设经营层和董事会办公室，经营层负责管理办公室、财务金融部、投资发展部等 10 个下属部门；党委下设党委组织部（人力资源部）、党委工作部、党委宣传部、党委巡察工作办公室，协同支持党委工作。

党委工作部是集团公司党建综合管理、基层党建管理、党风廉政建设、总部党的建设、统战工作、乡村振兴、工会、团建等工作的综合办事机构。

党委宣传部是负责集团公司政治建设、新闻宣传工作、意识形态工作、精神文明建设、企业文化建设、舆情等工作的职能部门。

党委组织部（人力资源部）是负责集团公司人才和人力资源规划管理、干部管理、机构设置、员工管理、专业人才队伍建设、薪酬管理、绩效管理、培训管理等的职能部门。

党委巡察工作办公室是集团公司党委巡察工作领导小组的常设办事机构。

办公室是集团公司的综合管理部门,主要负责集团公司综合协调、督察督办、文秘管理、机要和档案管理、保密管理、公共关系管理、后勤管理等工作。

董事会办公室是负责集团董事会会议组织、日常事务管理、履职支持服务、改革等工作的部门。

财务金融部是负责集团公司财务管理、筹融资管理、税务管理、经营管理、业绩考评等工作的部门。

资金管理中心是负责集团公司资金管理、金融管理、评级管理等工作的部门。

投资发展部是负责集团公司战略管理、投资管理等工作的部门。

工程管理部是负责集团公司工程管理基础工作、工程筹划管理、招标管理、工程建设管理等工作的部门。

运营管理部是负责集团公司经营管理、资产管理、产权管理、改革工作等的部门。

法律合规部在集团公司的领导下开展法务管理、合规管理、内部控制管理等工作。

审计部是负责集团公司审计管理、后评价工作、风险控制等工作的部门。

安全环保监督部（应急指挥中心）是负责集团公司安全监督、环保监督、应急指挥等工作的部门。

科技信息部是负责集团公司科技创新管理、信息化管理等工作的部门。

公司董事会和经营管理层及职能机构各自都能够有效地执行《公司章程》等

规章制度，依法履行各自的权利和义务。

2、治理结构

北投集团遵照《公司法》等有关法律法规，建立了规范的法人治理结构，北投集团建立了董事会、经营层等组织机构，并制定了完善的相关公司治理文件，严格规定了法人治理结构每个层级的权限、义务和运作流程。

（1）股东会

根据原始权益人《公司章程》，公司设股东会，股东会由全体股东组成，行使以下职权：

1）选举和更换非由职工代表担任的董事，对其履职情况进行评价，决定其报酬事项；

2）审议批准董事会的报告；

3）审议批准公司利润分配方案和弥补亏损方案；

4）对公司增加或减少注册资本作出决议；

5）对公司发行公司债券或其他证券作出决议；

6）对公司合并、分立、解散、清算、申请破产、变更公司形式作出决议；

7）决定公司章程的制定和修改；

8）决定公司的战略和发展规划；

9）决定公司的投资计划；

10）审议批准公司年度财务预算、决算方案；

11）审议批准公司业绩考核和重大收入分配事项；

12）审议批准公司重大国有资产转让、部分子公司国有产权变动事项；

13）审议批准公司重大财务事项和重大会计政策、会计估计变更方案，以及为公司股东或者实际控制人提供担保事项；

14）对公司年度财务决算进行审计，对公司重大事项进行抽查检查，并按照公司负责人管理权限开展经济责任审计；

15)决定聘用或者解聘负责公司财务会计报告审计业务的会计师事务所及其报酬；

16）法律、行政法规或公司章程规定的其他职权。

（2）董事会

公司设董事会，实行集体审议、独立表决、个人负责的决策制度。董事会由

6 名董事组成，外部董事人数应当超过董事会全体成员的半数。董事会成员中包括职工董事 1 名，经由公司职工代表大会选举产生。

董事会设董事长 1 名，可视需要设副董事长 1 名。董事长、副董事长由全体董事过半数选举产生。

董事每届任期不得超过 3 年，任期届满考核合格的，经委派或者选举可以连任。外部董事在同一企业连续任职一般不超过 6 年。

董事任期届满未委派或及时改选，或者董事在任期内辞任导致董事会成员低于法定人数的，在新任董事就任前，原董事仍应当依照法律、行政法规、部门规章和公司章程的规定，履行董事职务。

董事会是公司的经营决策主体，定战略、作决策、防风险，行使以下职权：

1）召集股东会会议，执行股东会的决议，向股东会报告工作；

2）制订公司投资计划，决定经营计划、投资方案及一定金额的投资项目；

3）制订公司的利润分配和弥补亏损方案；

4）制订公司增加或者减少注册资本的方案；

5）制订发行公司债券或其他证券的方案；

6）制订公司合并、分立、解散、清算、申请破产、变更公司形式的方案；

7）根据授权，决定公司内部管理机构的设置，按权限决定分公司、子公司等分支机构的设立或者撤销；

8）根据有关规定和程序，聘任或解聘公司高级管理人员;制定经理层成员经营业绩考核和薪酬管理制度,组织实施经理层成员经营业绩考核,决定考核方案、考核结果和薪酬分配事项；

9）制定公司的基本管理制度；

10）制定贯彻中央和自治区决策部署和重大战略重大举措的方案；

11）制订公司中长期战略和发展规划；

12）制订公司的年度财务预算和决算方案；

13）制订公司章程草案和公司章程的修改方案；

14）制订公司重大国有资产转让、部分子公司国有产权变动方案；

15）根据授权，决定公司内部有关重大改革重组事项，或者对有关事项作出决议；

16)制订公司的重大收入分配方案,包括公司工资总额预算与清算方案等(自

治区国资委另有规定的，从其规定），批准公司职工收入分配方案、公司年金方案，按照有关规定，审议子公司职工收入分配方案；

17）建立健全内部监督管理和风险控制制度，加强内部合规管理，决定公司的风险管理体系、内部控制体系、违规经营投资责任追究工作体系、合规管理体系，对公司风险管理、内部控制和法律合规管理制度及其有效实施进行总体监控和评价；

18）指导、检查和评估公司内部审计工作，决定公司内部审计机构的负责人，建立审计部门向董事会负责的机制，依法批准年度审计计划和重要审计报告；

19）制订公司重大会计政策和会计估计变更方案，在满足自治区国资委资产负债率管控要求的前提下，决定公司的资产负债率上限；

20）按权限批准一定金额的融资方案、资产处置方案以及对外捐赠或者赞助方案;其中，对于股东会授权和预算范围内的公司融资行为，董事会有权决定。超过授权和预算范围的融资事项应由董事会提交股东会决定。公司以发行债券或其他具有债券性质的证券方式融资的，不适用本条规定；

21）根据自治区国资委担保管理办法，按权限批准公司有关担保事项;公司为公司股东或者实际控制人提供担保除外；

22）制订董事会的工作报告；

23）听取经理工作报告，检查经理和其他高级管理人员对董事会决议的执行情况，建立健全对经理和其他高级管理人员的问责制度；

24）决定公司安全环保、维护稳定、社会责任方面的重大事项；

25）审议公司重大诉讼、仲裁等法律事务处理方案；

26）决定公司行使所出资企业的股东权利所涉及的重大事项；

27）法律、行政法规或者股东会授权行使的其他职权。

（3）经理层

公司设经理 1 名、副经理若干名、财务负责人 1 名。经理层是公司的执行机构，谋经营、抓落实、强管理。经理对董事会负责，向董事会报告工作，行使以下职权：

1）主持公司的生产经营管理工作，组织实施董事会决议；

2）拟订公司的战略和发展规划、经营计划，并组织实施；

3）拟订公司年度投资计划和投资方案，并组织实施；

4）根据董事会授权决定一定额度内的投资项目；

5）根据公司年度投资计划和投资方案，批准经常性项目费用和长期投资阶段性费用的支出；

6）拟订发行公司债券或其他证券方案及一定金额以上的其他融资方案，批准一定金额以下的其他融资方案；

7）拟订公司的资产抵押、质押、保证等对外担保方案；

8）拟订公司一定金额以上的资产处置方案、对外捐赠或者赞助方案，批准公司一定金额以下的资产处置方案、对外捐赠或者赞助方案；

9）拟订公司年度财务预算方案、决算方案，利润分配方案和弥补亏损方案；

10）拟订公司增加或者减少注册资本的方案；

11）拟订公司内部管理机构设置方案以及分公司、子公司设立或者撤销方案；

12）拟订公司的基本管理制度，制定公司的具体规章；

13）拟订公司的改革、重组方案；

14）按照有关规定，提请董事会聘任或者解聘公司其他高级管理人员；

15）按照有关规定，聘任或者解聘除应由董事会决定聘任或者解聘以外的人员。结合公司实际，建立员工公开招聘、管理人员选聘竞聘、末等调整和不胜任退出等符合市场化要求的选人用人机制；

16）拟订公司职工收入分配方案；按照有关规定，对子公司职工收入分配方案提出意见；

17）拟订内部监督管理和风险控制制度，拟订公司建立风险管理体系、内部控制体系、违规经营投资责任追究工作体系和法律合规管理体系的方案，经董事会批准后组织实施；

18）建立经理办公会制度，召集和主持公司经理办公会议；

19）协调、检查和督促各部门、分公司、子公司的生产经营和改革发展工作；

20）提出公司行使所投资企业股东权利所涉及重大事项的建议；

21）法律、行政法规、公司章程规定和董事会授权行使的其他职权。

3、重要内控制度

北投集团根据《公司法》等有关法律法规和规范性文件的规定，为保证经营管理活动的正常开展，根据公司的所处行业、经营方式、资产结构并结合公司自身业务具体情况制订了包括公司财务管理办法、公司融资管理办法、公司投资管

理办法、公司担保业务管理办法等相关内部控制制度，并在实际工作中不断补充、修改，使公司的内部控制制度不断趋于完善。公司充分利用了目标控制、组织控制、过程控制、授权控制、措施控制和检查控制等方法，达到了保护资产的安全和完整，防止、发现、纠正错误与舞弊，保证会计资料的真实、合法和完整，提高经营的经济性和有效性，保证完成所制定的经营或项目的任务和目标。主要内控制度如下：

（1）财务管理

公司制定了《广西北部湾投资集团有限公司财务管理办法》，公司通过制定一系列的财务规章、制度、流程，建立和完善决策体制，明确具体决策规则、程序、权限和责任，强化风险管理，明确经营者、投资者及其他相关人员的管理和责任，控制财务风险。《广西北部湾投资集团有限公司财务管理办法》对主要会计政策、会计估计和合并报表编制、财务管理体制、财务人员管理、预算管理、筹资管理、资产营运、成本费用控制、收益分配、重组清算、信息管理、财务保密制度、会计档案的管理等进行了规定，同时在财务保密制度方面，办法明确规定财务人员未经公司总经理批准，不得将相关财务信息带出公司；未经公司分管的副总经理的批准，不得向外报送相关财务信息。

（2）融资管理

公司制定了《广西北部湾投资集团有限公司融资管理办法（试行）》，办法对管理机构、审批与实施、监督管理等进行了规定。融资业务由集团公司统一管理，统筹安排，实行计划管理，集团公司年度融资计划及成员单位通过该企业审批程序后的年度融资计划，应依次报送集团公司总经理办公会、董事会审议。集团公司年度融资计划之外的新增融资需求，需另行报送集团公司总经理办公会、董事会审议，经批准后方可实施；成员单位年度融资计划之外的新增融资需求，通过该企业审批程序之后，报送集团公司总经理办公会、董事会审议，经批准后方可实施。

（3）投资管理

公司根据《中华人民共和国公司法》《企业国有资产监督管理暂行条例》等规定制定了《广西北部湾投资集团有限公司投资管理办法（2025 年版）》，办法对投资决策管理机构及管理职责、年度投资计划、投资项目审批和决策权限、投资项目的实施及监督、投资项目后评价、问责及责任追究、投资负面清单等进行了

规定，规范公司的投资行为，建立有效的投资风险约束机制，强化对投资活动的监督，将决策建立在科学的可行性研究基础之上，实现投资结构最优化和效益最佳化。办法规定集团公司的投资管理实行审批制，集团公司董事会（总经理办公会）是集团公司的投资决策机构。依据集团公司发展战略规划及集团公司下属企业的年度投资计划，由投资发展部负责编制集团公司年度投资计划（草案），经公司董事会（总经理办公会）审议批准后上报自治区国资委。

（4）担保业务管理

公司制定了《广西北部湾投资集团有限公司融资担保管理办法（2025 年版）》，办法对融资担保监管体系建设、事前管理、担保的对象、权限及范围，担保的申请和批准、担保文件的签署、被担保企业的义务、反担保、事后事项，责任追究等进行了规定，遵循自愿、公平、诚信，同股同权同责；审慎、规范，依法运作，风险可控，量力而行；逐级担保、分级管理、分级审批；违规融资担保严格追责的原则，严格控制担保风险。集团公司根据国家、自治区国资委有关规定和监管要求，制定并发布企业融资担保负面清单，设定禁止类和特别监管类融资担保事项，实行分类监管。集团公司原则上只为出资企业按股比提供担保，二级子公司原则上只为其直属企业（三级子公司）按股比提供担保，以此类推，层层担保。公司资金管理中心是担保业务归口管理部门，主要负责办理集团公司本部提供的担保业务以及负责督导集团公司成员单位提供的担保业务。

（5）关联交易管理

公司在《广西北部湾投资集团有限公司财务管理办法》的第七章《资产营运》和《广西北部湾投资集团有限公司加强和规范企业关联交易管理有关意见》，规定公司发生的关联交易，应当遵守国家有关规定，按照公开、公正、公平的原则进行，按照独立企业之间的交易计价结算，提高关联交易的透明度，趋利避害，最大限度地避免不公开的关联交易发生。

（6）安全生产管理

公司制定《广西北部湾投资集团有限公司安全生产管理办法（2024 年修订版）》，办法对安全生产组织机构和职责、安全生产责任制、安全生产教育与培训、安全生产技术和投入、安全生产监督检查、应急管理和事故报告及调查处理、安全生产信息报告及档案管理、安全生产考核与奖惩等进行了规定，强化内部安全生产主体责任，严格执行安全生产法律法规和各项规章制度，全面排查事故隐患，

采取有效措施，层层落实责任制，定期进行检查监督，抓好隐患整改，消除安全生产隐患，坚持“安全第一、预防为主”的原则，建立“管生产必须管安全，谁主管谁负责”的安全生产管理责任体制，严格落实生产安全事故责任追究制度。对因玩忽职守、违反规章制度和管理规定而造成事故，使人民生命财产及企业效益蒙受损失的有关责任人，根据事故性质、责任大小，分别给予行政处分和经济处罚，对构成犯罪的，移交司法机关处理。

（7）对直属企业管理

公司制定并印发《广西北部湾投资集团有限公司直属企业负责人经营业绩考核办法（2023 年修订）》，对直属企业经营业绩考核进行了明确，按照综合考核结果对企业负责人实施奖惩。

（8）合同管理

公司制定了《广西北部湾投资集团有限公司合同管理办法（2025 年版）》，明确并强化合同签订单位的合同承办部门、合同管理部门及各业务部门在合同立项、评审、核准及签订、履行、纠纷处理等工作中的职责，加强对合同履约检查管理，要求各单位对合同履约情况进行定期与不定期检查，规范合同档案管理，预防和减少因合同签订、履行过程中的不规范行为导致的纠纷。

（9）信息披露管理

为规范广西北部湾投资集团有限公司信息披露行为，增强公司信息披露事务管理，保护投资者合法权益，促进公司依法规范运作，公司制定了《广西北部湾投资集团有限公司债券信息披露管理办法（2025 年修订）》。集团公司须按公开、公平、公正的原则对待债券投资者，保证信息披露的真实、准确、完整、及时。要及时披露对集团公司的偿债能力或对集团公司已发行债券的价格可能或者已经产生较大影响的信息，及可能触发债券募集说明书约定的投资者权益保护条款，或者构成持有人会议召开事由的相关事项，确保披露的信息没有虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，以保障投资者知情权和决定权。

（10）资金运营内控制度与管理模式

公司制定了《广西北部湾投资集团有限公司资金集中管理办法（试行）》。公司资金管理遵循统一管理、依法合规、合理配置、价值导向、安全顺畅的原则。公司资金管理进行统一筹融资渠道，统一资金管理。

公司对资金实行计划管理，资金计划主要包括年度资金计划、月度资金计划

及周资金计划，按照《广西北部湾投资集团有限公司资金计划管理办法》执行。经审批的资金计划，各成员单位应严格执行，在计划范围内使用资金，不得随意进行调整，确保资金计划顺利实施。无资金计划，原则上不给予支付，如遇突发事件，实行一事一议，按突发事件相应的程序进行审批。

公司资金管理遵循统一管理、依法合规、合理配置、价值导向、安全顺畅的原则。公司资金管理进行统一筹融资渠道，统一资金管理。

（五）原始权益人持有不动产项目的情况

关于不动产项目的具体情况，详见“第三章不动产项目”之“二、不动产资产情况”之“（四）不动产资产范围及权益情况”。

北投集团为南南公司 100%控股股东，因此北投集团间接持有标的公路权益及基于标的公路权益而持有的附属公路设施。

（六）业务情况及财务状况

1、行业地位

北投集团是广西壮族自治区人民政府直属的大型国有控股企业，既有传统竞争性业务，同时承担公路等公共设施建设重大专项任务，集设计咨询、技术研发、投资开发、施工建造、运营维护为一体。业务范围几乎涵盖所有基础建设领域，形成了以综合交通、口岸物流、环保水务等基础设施投融资建设为主业主轴，以新兴业务和产业金融为两翼的“一轴两翼”业务发展格局，产业链完整、行业全覆盖、专业领域齐全，具备大型工程项目的全过程运作综合实力，能为基建全领域提供一揽子解决方案，是独具特色的“基建树”“产业林”。连年获评“广西十佳企业”，上榜中国企业 500 强和广西百强企业等名单。综上所述，北投集团的主营板块在区域内中具有一定领先地位。

北投集团的竞争优势如下：

（1）完整的产业链及相关资源整合的优势

北投集团及其子公司主要从事综合交通、城乡综合服务、口岸贸易物流、环保水务、产业金融等业务，全力为客户提供集“设计咨询、技术研发、投资开发、施工建造、运营维护”为一体的一揽子解决方案和一体化服务，致力于成为立足北部湾经济区、对接东盟、面向全球的基础设施领域全产业链综合服务运营商，形成了一个较为完整的产业链条。为了更好的实现产业链条的有机结合，北投集团已对现有资源进行整合，导入全新的经营理念，发挥品牌集聚效应，实现业务

有机整合，促进各板块互动，提高各块业务的专业化经营，力争把公司打造成一个基础建设全产业链、具有独特竞争力的集团公司。

（2）大型项目运作综合能力和品牌优势

北投集团拥有雄厚的资金实力和融资优势、全产业链作支撑，确保大型工程项目能够顺利实施，也因此公司得以不断积累品牌优势，公司位列广西百强企业前十强，信用评级为 AAA 等级，拥有路桥集团、广西交通设计集团等知名子品牌，是全国独具优势的交通基建全产业链企业、全国交通行业具有重要影响力的科研咨询企业、西部交通勘察设计综合实力突出企业。

（3）融资能力优势

北投集团是广西壮族自治区人民政府直属大型国有控股企业集团，背景实力雄厚，国内主体信用 AAA 评级，惠誉 BBB 投资级国际评级，通过成立以来的经营积累，形成了较大的资产规模和较强的综合实力，建立了良好的信誉，融资渠道畅通，授信额度充足，这为公司的持续发展提供了坚实的保障。

2、主营业务情况

北投集团依托现有产业基础，围绕综合交通、城乡综合服务、口岸贸易物流、环保水务、产业金融、战略新兴&培育业务等业务板块，优化产业布局，培育新的发展动力和新的利润增长点。

（1）主要业务情况

1）综合交通板块

开展高等级公路、航空、桥隧、市政公用、建筑等基础设施和高等级公路沿线配套项目的投资建设，以及工程咨询、勘察设计、工程施工、工程监理、运营管理、检测养护、科研等业务。开展高速公路投资建设和运营及航空投资建设和运营、路衍产业经营（包含服务区、油品/非油品、充电桩等）、航空业务及其他相关业务。充分发挥新发展集团全产业链优势，高质量完成区内路网建设任务。

2）城乡综合服务板块

开展自治区人民政府授权范围内国有资产的经营和管理，土地一级开发、产业园区开发、城市综合房地产（住宅、办公、商业、综合体等）开发以及健康、文化、旅游等项目建设。

3）口岸贸易物流板块

开展边贸物流、保税物流、园区物流、空港经济和国内贸易、进出口贸易，

以及境外工程承包及国际经济技术合作业务等。依托所建干线公路，大力布局沿线物资贸易，建设沿线配套服务区、加油站，加快沿线物流基地布局。

4）环保水务板块

开展原水、自来水、污水处理等水务业务和城市环境综合治理等业务。

5）产业金融板块

开展产业投资基金、供应链金融、边贸金融、边境银行等创新金融业务。

6）战略新兴&培育业务板块

战略新兴业务方面：开展信息系统研发及集成，5G、区块链、物联网、云计算、大数据等技术研发及应用。开展信创适配基地建设、信创产品代理销售和企业数字化转型等业务；开展智慧高速、车路协同、智慧运维、BIM 全过程咨询、高端养护检测及道路全过程大数据相关的新兴软件和新型信息技术服务；开展先进环保产业、新技术与创新创业服务、工程和技术研究和试验发展、新材料技术推广服务以及下一代信息网络产业发展；培育业务方面：开展新能源发电板块业务，国土空间规划业务，工程咨询业务。

（2）经营情况

北投集团各板块收入、成本及盈利情况如下表所示：

表4-4　北投集团最近三年及一期营业收入、成本、毛利率构成情况

单位：万元、%

项目	2025 年 1-9 月	2024 年	2023 年	2022 年
营业收入	4,194,070.40	6,390,409.21	7,799,477.60	8,049,156.22
营业成本	3,342,626.36	5,031,295.56	6,469,603.57	6,801,151.48
毛利率	20.30	21.27	17.05	15.50

表4-5　北投集团最近三年及一期各业务板块情况

单位：万元、%

板块	2025 年 1-9 月		2024 年		2023 年		2022 年	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
综合交通	2,196,126.78	52.36	3,849,196.19	60.23	5,450,218.35	69.88	6,045,712.02	75.11
口岸贸易物流	1,096,755.52	26.15	1,095,931.37	17.15	817,714.81	10.48	417,602.56	5.19
城乡综合服务	342,913.36	8.18	695,861.19	10.89	828,342.87	10.62	951,432.37	11.82
环保水务	133,933.74	3.19	244,991.75	3.83	235,124.77	3.01	198,118.70	2.46
产业金融	11,552.44	0.28	19,499.03	0.31	25,290.95	0.32	30,914.19	0.38
战略新兴	278,164.55	6.63	281,424.12	4.40	244,410.15	3.13	190,569.99	2.37
培育业务	134,624.01	3.21	203,505.55	3.18	198,375.70	2.54	214,806.40	2.67
营业收入合计	**4,194,070.40**	**100.00**	**6,390,409.21**	**100.00**	**7,799,477.60**	**100.00**	**8,049,156.22**	**100.00**

综合交通	1,609,495.88	48.15	2,839,238.03	56.43	4,447,509.27	68.74	5,142,236.33	75.61
口岸贸易物流	1,063,510.52	31.82	1,048,834.82	20.85	767,463.74	11.86	384,958.49	5.66
城乡综合服务	272,502.00	8.15	582,102.73	11.57	727,043.35	11.24	789,825.87	11.61
环保水务	81,840.00	2.45	188,501.73	3.75	188,122.84	2.91	159,925.04	2.35
产业金融	280.05	0.01	624.56	0.01	995.96	0.02	4,195.88	0.06
战略新兴	204,521.55	6.12	189,876.54	3.77	175,119.89	2.71	125,742.62	1.85
培育业务	110,476.37	3.31	182,117.15	3.62	163,348.52	2.52	194,267.26	2.86
营业成本合计	**3,342,626.36**	**100.00**	**5,031,295.56**	**100.00**	**6,469,603.57**	**100.00**	**6,801,151.48**	**100.00**
综合交通	586,630.90	68.90	1,009,958.17	74.31	1,002,709.08	75.40	903,475.70	72.39
口岸贸易物流	33,245.00	3.90	47,096.55	3.47	50,251.07	3.78	32,644.07	2.62
城乡综合服务	70,411.36	8.27	113,758.46	8.37	101,299.52	7.62	161,606.50	12.95
环保水务	52,093.74	6.12	56,490.02	4.16	47,001.93	3.53	38,193.65	3.06
产业金融	11,272.39	1.32	18,874.47	1.39	24,294.99	1.83	26,718.31	2.14
战略新兴	73,643.00	8.65	91,547.58	6.74	69,290.26	5.21	64,827.37	5.19
培育业务	24,147.64	2.84	21,388.39	1.57	35,027.18	2.63	20,539.14	1.65
毛利润合计	**851,444.03**	**100.00**	**1,359,113.64**	**100.00**	**1,329,874.03**	**100.00**	**1,248,004.75**	**100.00**
综合交通		26.71		26.24		18.40		14.94
口岸贸易物流		3.03		4.30		6.15		7.82
城乡综合服务		20.53		16.35		12.23		16.99
环保水务		38.90		23.06		19.99		19.28
产业金融		97.58		96.80		96.06		86.43
战略新兴		26.47		32.53		28.35		34.02
培育业务		17.94		10.51		17.66		9.56
综合毛利率		**20.30**		**21.27**		**17.05**		**15.50**

注：2023 年度由于新增广西广电纳入合并范围，调整了业务板块的划分；2023 年度审计报告中，基于重要性原则，未单独列示其他业务收入；由于 2022 年度和 2023 年度财务数据存在追溯调整，故取值自次年度经审计的审计报告期初/上期金额。

1）营业收入分析

近三年及一期，北投集团的营业收入为 8,049,156.22 万元、7,799,477.60 万元、6,390,409.21 万元及 4,194,070.40 万元，近三年呈下降趋势。其中营业收入占比较大的板块为综合交通板块。

近三年及一期，北投集团综合交通板块收入分别为 6,045,712.02 万元、5,450,218.35 万元、3,849,196.19 万元及 2,196,126.78 万元，占营业收入的比例为 75.11%、69.88%、60.23%及 52.36%。综合交通板块收入占比逐年下降，主要原因是受整个交通行业政策及周期性下行的影响，高速路项目建设规模收缩，导致在综合交通领域的收入减少。

近三年及一期，北投集团的口岸贸易物流板块收入分别为 417,602.56 万元、817,714.81 万元、1,095,931.37 万元和 1,096,755.52 万元，呈增长趋势，占营业收入的比例分别为 5.19%、10.48%、17.15%和 26.15%，占比呈增长趋势。2023 年度，北投集团口岸贸易物流板块收入较上年同期增加 400,112.25 万元，增幅 95.81%，主要系口岸园区运营业务逐渐恢复正常，收入较上年同期增加；油料销售业务新增运营加油站站点，使得销量同比增长较大，收入同比增加所致。2024 年度，北投集团口岸贸易物流板块收入较上年同期增加 278,216.56 万元，增幅 34.02%，主要系贸易业务同比增加，运营的加油站数量同比增加，服务区扩容后接待能力增强，油料销售业务同比增长。

近三年及一期，北投集团的城乡综合服务板块收入分别为 951,432.37 万元、828,342.87 万元、695,861.19 万元和 342,913.36 万元，占营业收入的比例为 11.82%、10.62%、10.89%和 8.18%，总体呈下降趋势，2023 年度城乡综合服务板块收入较上年同期减少 123,089.50 万元，降幅 12.94%，主要是商品房交付同比减少所致。2024 年度城乡综合服务板块收入较上年同期减少 132,481.68 万元，降幅 15.99%，主要是商品房交付同比减少所致。

近三年及一期，北投集团的环保水务收入分别为 198,118.70 万元、235,124.77 万元、244,991.75 万元和 133,933.74 万元，占营业收入的比例为 2.46%、3.01%、3.83%和 3.19%，近三年呈上升趋势，2023 年度环保水务板块收入较上年同期增加 37,006.07 万元，增幅为 18.68%，主要是水务设备购销业务和项目运营期收入增加所致。2024 年度环保水务板块收入较上年同期增加 9,866.98 万元，增幅为 4.20%，主要是水务设备购销业务和项目运营期收入增加所致。

近三年及一期，北投集团的战略新兴&培育业务收入分别为 405,376.39 万元、442,785.85 万元、484,929.67 万元和 412,788.56 万元，占营业收入的比例为 5.04%、5.67%、7.58%和 9.84%，呈上升趋势。2023 年度战略新兴&培育业务板块较上年同期增加 37,409.46 万元，增幅 9.23%，主要是科技信息化业务收入增加和新增广播传媒业务相关收入。2024 年度战略新兴&培育业务板块较上年同期增加 42,143.82 万元，增幅 9.52%，主要是科技信息化业务等收入规模同比增长。

2）营业成本分析

近三年及一期，北投集团营业成本为 6,801,151.48 万元、6,469,603.57 万元、5,031,295.56 万元和 3,342,626.36 万元。其中营业成本占比较大的板块为综合交

通板块。近三年及一期，北投集团综合交通板块成本分别为 5,142,236.33 万元、4,447,509.27 万元、2,839,238.03 万元及 1,609,495.88 万元，占营业成本的比例为 75.61%、68.74%、56.43%及 48.15%。近三年及一期，北投集团口岸贸易物流板块成本分别为 384,958.49 万元、767,463.74 万元、1,048,834.82 万元及 1,063,510.52 万元，占营业成本的比例分别为 5.66%、11.86%、20.85%及 31.82%。

3）毛利率分析

2022-2024 年及 2025 年 1-9 月，北投集团毛利润分别为 1,248,004.75 万元、1,329,874.03 万元、1,359,113.64 万元及 851,444.03 万元，呈增长趋势。其中综合交通板块毛利润占比最大，分别为 903,475.70 万元、1,002,709.08 万元、1,009,958.17 万元及 586,630.90 万元，占营业毛利润的比例为 72.39%、75.40%、74.31%及 68.90%。北投集团口岸贸易物流板块毛利率较低，2022-2024 年及 2025 年 1-9 月该板块毛利率分别为 7.82%、6.15%、4.30%及 3.03%。2022-2024 年及 2025 年 1-9 月，北投集团战略新兴&培育业务毛利润分别为 85,366.51 万元、104,317.44 万元、112,935.97 万元及 97,790.64 万元，呈增长趋势。2022-2024 年及 2025 年 1-9 月，北投集团综合毛利率分别为 15.50%、17.05%、21.27%及 20.30%，近三年呈增长趋势，其中环保水务、战略新兴及产业金融业务毛利率较高。北投集团城乡综合服务板块 2022-2024 年及 2025 年 1-9 月毛利率分别为 16.99%、12.23%、16.35%和 20.53%，呈波动趋势，主要原因是受房地产市场行情影响，房地产销售收入出现波动。北投集团环保水务板块 2022-2024 年及 2025 年 1-9 月毛利率分别为 19.28%、19.99%、23.06%和 38.90%，呈增长趋势，主要原因是环保水务板块近年来多元化开拓市场，进一步压降项目经营成本，整体毛利率水平有所提高。

（3）与不动产项目相关业务情况以及持有或运营的同类资产的规模

1）与不动产项目相关业务情况

截至尽调基准日，北投集团及其关联方控股的收费公路项目共计 32 个，总运营里程为 2,320.32 公里。

2）持有或运营的同类资产的规模

截至尽调基准日，北投集团经营管理的高速公路明细如下：

表4-6　北投集团经营管理的高速公路明细

序号	收费公路	总投资（亿元）	所占权益（%）	收费里程（公里）	运营里程（公里）	通车时间	性质	收费年限（年）
1	兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）	28.96	100	48.724	48.729	2018.06.01	经营性公路	25（因公共卫生事件免费延长 79 天）
2	钦州至防城港高速公路（钦南段、钦防段）	51.08	100	84.866	90.035	1997.10.28	经营性公路	待改扩建项目竣工验收后重新核定收费期限
3	钦州至北海高速公路	102.06	100	103.899	99.757	1999.10.01	经营性公路	待改扩建项目竣工验收后重新核定收费期限
4	合浦至山口高速公路	38.31	100	39	39.757	2001.12.25	经营性公路	待改扩建项目竣工验收后重新核定收费期限
5	防城至东兴高速公路	26.32	100	55.187	55.187	2013.12.20	经营性公路	30
6	贵港至合浦高速公路	74.01	100	142.957	142.957	2017.10.17	经营性公路	25
7	南宁吴圩机场至大塘公路	28.45	100	39.769	39.769	2018.11.28	经营性公路	25
8	贺州至巴马公路（钟山至昭平段）	58.27	100	53.94	53.940	2019.09.29	经营性公路	25
9	贺州至巴马公路（昭平至蒙山段）	47.84	100	35.669	35.669	2020.10.30	经营性公路	7
10	融水至河池公路	109.53	100	105.605	105.605	2020.11.28	经营性公路	25
11	大塘至浦北公路	109	100	123.735	123.735	2020.12.30	经营性公路	6
12	贺州至巴马公路（都安至巴马段）	167.46	100	120.049	112.321	2021.07.01	经营性公路	6
13	南宁南过境线（吴圩机场至隆安段）公路	51.02	100	44.914	44.914	2021.12.30	经营性公路	25
14	贺州至巴马公路（蒙山至象州段）	75.45	100	90.246	90.246	2021.12.30	还贷性公路	5
15	信都至梧州公路	105.86	100	74.821	74.821	2022.11.30	经营性公路	4
16	天峨—北海公路（巴马至平果段）	140.09	100	75.088	75.088	2022.12.26	经营性公路	4
17	贺州至巴马公路	56.70	100	45.873	45.873	2022.12.29	经营性公路	4

	（象州至来宾段）							
18	贺州至巴马公路（来宾至都安段）	212.55	100	133.994	133.994	2022.12.29	还贷性公路	4
19	水口-崇左-爱店公路（崇左至爱店口岸段）	82.04	100	55.179	55.179	2023.09.28	经营性公路	3
20	上思至防城港公路	99.93	100	62.869	65.012	2023.10.09	经营性公路	3
21	龙胜-峒中口岸公路龙胜芙蓉至县城段	59.82	100	32.173	32.173	2023.12.26	还贷性公路	3
22	南宁-湛江公路南宁至博白那卜段	226.51	100	186.805	186.805	2023.12.28	经营性公路	3
23	龙胜至峒中口岸公路南宁吴圩至上思段（一期工程）	54.57	100	37.551	36.118	2024.11.19	经营性公路	3
24	河池（宜州）西过境线公路	56.89	100	45.441	45.441	2024.12.06	还贷性公路	3
25	武宣-来宾-合山-忻城公路	186.13	100	118.17	118.170	2024.12.26	还贷性公路	3
26	百色-那坡-平孟公路（那坡至平孟口岸段）	84.15	100	51.093	51.093	2024.12.30	还贷性公路	3
27	来宾西过境线公路	30.19	100	22.543	22.543	2025.10.28	还贷性公路	3
28	天峨—北海公路巴马至平果段（巴马至羌圩）	142.29	100	62.258	62.258	2025.11.28	还贷性公路	3
29	百色市南北过境线公路（百色市南环线）	44	100	25.713	25.713	2025.12.26	还贷性公路	3
30	龙胜—峒中口岸公路上思至峒中口岸段	133.38	100	83.326	83.326	2025.12.29	还贷性公路	3
31	保山市东南过境绕城高速公路	37.403	75	37.403	37.403	2020.06.01	经营性公路	30
32	云南省昌宁至保山高速公路	86.388	75	86.693	86.693	2021.04.01	经营性公路	30

注：以上收费期限不满 10 年的为临时收费期，待竣工验收后重新核定收费期限。

3）原始权益人以本项目作为不动产基金资产的主要考虑因素

根据上述北投集团及其关联方控股的资产情况，在控股的 32 个收费公路项目中，未 100%控股的收费公路有两个，且为自治区外运营的收费公路，不宜由

北投集团牵头作为底层资产发行公募 REITs。

此外在剩余的收费公路中，钦州至防城港高速公路等 4 个收费公路项目需待改扩建项目完成后重新核定收费期限、贺州至巴马公路（昭平至蒙山段）等 20 个收费公路项目尚在临时收费批复期内，尚未正式获得收费批复。

在运营指标方面，兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）与北投集团持有的其他控股收费公路项目相比，日均断面双向车流量属于较高水平，2022 年度受公共卫生事件影响车流量有显著下降后，整体运营保持稳定，具体运营指标如下表所示：

表4-7　北投集团控股高速公路近三年车流量情况

序号	收费公路	2023年度		2024年度		2025年度	
		日均断面双向车流量（万辆）	单公里通行费收入（万元）	日均断面双向车流量（万辆）	单公里通行费收入（万元）	日均断面双向车流量（万辆）	单公里通行费收入（万元）
1	兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）	3.53	692.56	3.38	648.07	3.23	656.14
2	钦州至防城港高速公路	6.17	766.69	6.17	746.13	6.10	699.27
3	钦州至北海高速公路	2.49	443.50	2.60	444.20	2.34	440.40
4	合浦至山口高速公路	2.13	573.71	2.27	589.27	2.37	601.04
5	防城至东兴高速公路	0.68	129.83	0.74	130.19	0.73	138.98
6	贵港至合浦高速公路	0.58	111.38	0.73	114.52	0.66	117.13
7	南宁吴圩机场至大塘公路	1.01	333.7	0.90	279.12	0.91	229.78
8	贺州至巴马公路（钟山至昭平段）	0.49	117.51	0.47	109.55	0.45	104.93
9	贺州至巴马公路（都安至巴马段）	0.24	68.29	0.30	82.19	0.30	79.22

在财务指标方面，兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）与北投集团持有的其他控股收费公路项目相比，运营收入规模、利润表现与其他收费公路项目相比较也较优，具体财务指标如下表所示：

表4-8　北投集团控股高速公路近三年财务情况

单位：万元

序号	收费公路	2023年度			2024年度			2025年度		
		运营收入	运营成本	利润总额	运营收入	运营成本	利润总额	运营收入	运营成本	利润总额
1	兰州至海口高速公路广	32,881.24	18,783.28	14,097.96	30,743.06	18,448.62	12,294.43	31,066.28	6,536.83	24,529.45

	西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）									
2	钦州至防城港高速公路	65,329.58	9,327.02	56,002.56	61,476.94	10,334.67	51,142.27	52,223.04	10,672.74	41,550.30
3	钦州至北海高速公路	46,125.94	7,554.19	38,571.75	42,340.77	7,154.11	35,186.66	45,763.44	7,792.19	37,971.25
4	合浦至山口高速公路	22,391.63	2,446.24	19,945.39	21,084.06	3,170.29	17,913.77	23,445.65	2,941.84	20,503.81
5	防城至东兴高速公路	7,302.78	3,262.20	4,040.58	6,975.31	3,184.03	3,791.28	6,792.21	3,535.40	3,256.81
6	贵港至合浦高速公路	16,118.43	5,847.32	10,271.11	15,894.98	5,763.11	10,131.87	16,781.06	7,724.79	9,056.27
7	南宁吴圩机场至大塘公路	13,270.80	2,953.60	10,317.20	10,776.70	2,379.43	8,397.27	8,869.37	3,606.03	5,263.34
8	贺州至巴马公路（钟山至昭平段）	6,913.80	2,398.05	4,515.75	5,737.57	2,209.83	3,527.74	5,659.98	2,732.40	2,927.58
9	贺州至巴马公路（都安至巴马段）	7,510.98	5,835.28	1,675.70	9,053.78	5,155.61	3,898.17	8,686.27	5,348.27	3,338.00

综上所述，北投集团在本次 REITs 的可行性论证阶段已对控股的所有收费公路项目进行了研究，兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）相比较其他收费公路，在公路性质、收益能力、收费期限等方面均符合 REITs 的发行要求，因此选择兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）作为首次发行的底层资产。

3、最近三年及一期主要财务数据及财务指标

非经特别说明，本部分内容所引用的数据均来源于北投集团经审计的 2022-2024 年审计报告和 2025 年 1-9 月未经审计的财务报表。

（1）财务数据

北投集团最近三年及一期的财务状况如下：

表4-9　北投集团近三年及一期合并资产负债表

单位：万元

项目	2025 年 9 月末	2024 年末	2023 年末	2022 年末
流动资产：				
货币资金	1,926,669.68	2,484,288.18	1,850,773.56	1,920,325.62
交易性金融资产	-	-	100.00	10,776.50
应收票据	25,674.05	26,889.26	13,896.50	4,941.55
应收账款	1,007,675.49	1,060,490.41	1,045,683.63	617,029.16
预付款项	103,916.45	129,873.10	143,198.83	179,611.41
应收款项融资	16,831.17	11,964.63	1,500.50	3,039.66
其他应收款	590,979.53	317,782.85	238,801.67	220,881.93
存货	2,694,983.35	2,832,903.97	3,029,821.36	2,939,097.16
合同资产	969,096.49	1,025,225.30	931,403.98	958,418.41
一年内到期的非流动资产	40,557.16	50,347.15	16,013.12	12,795.85
其他流动资产	775,704.63	706,063.90	672,869.71	524,434.36
流动资产合计	**8,152,088.00**	**8,645,828.76**	**7,944,062.87**	**7,391,351.62**
非流动资产：				
发放贷款及垫款	104,230.31	101,689.72	105,115.96	161,235.31
债权投资	21,650.00	27,214.66	60,106.64	72,019.30
可供出售金融资产	-	-	-	-
其他权益工具投资	1,196,022.76	1,102,555.63	1,176,362.58	977,797.67
持有至到期投资	-	-	-	-
其他非流动金融资产	194,155.03	192,141.38	175,028.97	225,749.35
长期应收款	108,326.65	120,656.58	92,375.91	108,851.88
长期股权投资	539,889.81	484,167.11	509,957.27	360,280.27
投资性房地产	751,060.85	740,683.47	630,995.26	819,257.25
固定资产	2,020,156.06	1,904,571.03	1,653,549.23	1,488,294.22
在建工程	21,299,807.53	20,173,556.20	20,645,598.21	18,796,139.31
使用权资产	5,864.31	7,852.07	12,764.47	21,768.45
无形资产	7,431,091.90	11,804,680.37	8,539,945.57	5,911,736.33
开发支出	5,595.43	5,380.99	1,281.73	1,824.89
商誉	7,554.97	7,554.97	7,554.97	7,554.97
长期待摊费用	59,058.40	66,747.48	64,542.16	70,211.24
递延所得税资产	74,715.34	67,224.96	26,578.37	18,509.20

项目	2025 年 9 月末	2024 年末	2023 年末	2022 年末
其他非流动资产	684,984.36	806,756.36	448,026.34	366,657.07
非流动资产合计	**34,504,163.74**	**37,613,432.99**	**34,149,783.65**	**29,407,886.69**
资产总计	**42,656,251.73**	**46,259,261.75**	**42,093,846.52**	**36,799,238.31**
流动负债：				
短期借款	883,080.26	799,850.14	772,888.06	512,588.87
应付票据	365,909.55	329,545.29	217,625.09	608,803.55
应付账款	1,628,861.93	1,740,547.65	2,009,388.98	1,741,162.73
预收款项	4,828.55	5,569.89	5,002.45	4,007.06
合同负债	2,001,460.49	2,170,550.08	2,157,114.73	1,969,411.00
应付职工薪酬	44,202.75	24,469.49	25,870.17	30,970.76
应交税费	171,170.70	238,377.05	200,155.51	145,186.78
其他应付款	356,348.92	434,874.40	453,932.55	350,994.61
一年内到期的非流动负债	1,391,128.67	1,369,724.33	1,056,749.12	1,470,362.68
其他流动负债	182,080.10	321,155.85	406,658.00	245,920.65
流动负债合计	**7,029,071.92**	**7,434,664.18**	**7,305,384.65**	**7,079,408.69**
非流动负债：				
长期借款	17,964,332.39	20,487,905.00	18,204,320.59	14,003,385.81
应付债券	1,030,053.73	1,149,463.83	900,460.53	998,814.00
租赁负债	3,614.34	3,081.53	5,719.61	13,304.92
长期应付款	2,516,483.59	2,552,026.50	2,757,236.28	3,047,601.53
预计负债	12,571.27	14,862.20	1,384.05	80.15
递延所得税负债	36,687.67	33,070.68	35,573.81	35,672.02
递延收益	60,212.98	50,859.28	37,518.03	58,644.87
其他非流动负债	-	-	-	-
非流动负债合计	**21,623,955.97**	**24,291,269.02**	**21,942,212.92**	**18,157,503.29**
负债合计	**28,653,027.89**	**31,725,933.20**	**29,247,597.58**	**25,236,911.98**
所有者权益（或股东权益）：				
实收资本（或股本）	1,278,755.25	1,200,000.00	1,200,000.00	1,200,000.00
其他权益工具	4,164,000.00	3,576,300.00	2,502,300.00	1,946,300.00
其中：永续债	1,760,300.00	1,430,300.00	740,300.00	510,300.00
资本公积	6,308,262.11	7,598,094.10	6,577,831.68	6,032,965.71
其他综合收益	59,587.16	59,623.95	58,671.95	74,266.00
专项储备	19,806.30	23,774.63	10,309.08	3,260.77
盈余公积金	82,648.46	82,648.46	77,548.81	90,272.82
一般风险准备	3,007.48	3,007.48	2,809.49	2,539.19
未分配利润	1,338,860.15	1,188,885.90	1,223,712.35	1,194,795.26
归属于母公司所有者权益合计	**13,254,926.91**	**13,732,334.52**	**11,653,183.36**	**10,544,399.75**
少数股东权益	**748,296.94**	**800,994.03**	**1,193,065.58**	**1,017,926.58**
所有者权益合计	**14,003,223.85**	**14,533,328.55**	**12,846,248.94**	**11,562,326.33**

项目	2025 年 9 月末	2024 年末	2023 年末	2022 年末
负债和所有者权益总计	**42,656,251.73**	**46,259,261.75**	**42,093,846.52**	**36,799,238.31**

表4-10 北投集团近三年及一期合并利润表

单位：万元

项目	2025 年 1-9 月	2024 年度	2023 年度	2022 年度
营业总收入	**4,194,070.40**	**6,390,409.21**	**7,799,477.60**	**8,049,156.22**
营业收入	4,194,070.40	6,390,409.21	7,799,477.60	8,049,156.22
营业总成本	**3,918,029.09**	**6,006,877.91**	**7,398,894.64**	**7,672,584.48**
营业成本	3,342,626.36	5,031,295.56	6,469,603.57	6,801,151.48
税金及附加	26,752.45	41,127.41	55,869.74	86,297.54
销售费用	51,867.26	73,137.10	75,685.28	51,288.66
管理费用	161,695.46	270,791.73	274,161.96	252,887.59
研发费用	95,343.44	184,933.32	227,581.66	259,107.93
财务费用	239,744.11	405,592.79	295,992.43	221,851.28
加：其他收益	7,719.31	16,761.52	16,434.99	11,551.53
投资收益	6,639.89	-7,725.98	16,315.29	-984.01
公允价值变动净收益	-267.08	-6,273.57	-27,323.83	-1,653.80
资产减值损失	-20,649.70	-69,391.85	-42,550.30	-31,127.72
信用减值损失	-4,439.29	-49,626.87	-59,064.40	-77,189.32
资产处置收益	336.35	8,145.85	7,533.63	556.23
营业利润	**265,380.78**	**275,420.38**	**311,928.33**	**277,724.66**
加：营业外收入	3,843.35	6,404.24	6,124.45	8,054.06
减：营业外支出	7,811.99	5,120.16	9,003.12	7,099.35
利润总额	**261,412.15**	**276,704.46**	**309,049.66**	**278,679.36**
减：所得税费用	64,684.02	116,468.95	81,959.39	88,138.23
净利润	**196,728.13**	**160,235.51**	**227,090.27**	**190,541.13**
持续经营净利润	**196,728.13**	**160,235.51**	**227,090.27**	**190,541.13**
减：少数股东损益	-19,852.34	-49,289.43	-10,883.05	-48,531.76
归属于母公司所有者的净利润	**216,580.47**	**209,524.94**	**237,973.32**	**239,072.89**
加：其他综合收益	-55.04	1,216.72	-11,926.76	5,153.82
少数股东损益	**-19,852.34**	**-49,289.43**	**-10,883.05**	**-48,531.76**
其他综合收益的税后净额	-55.04	1,216.72	-11,926.76	5,153.82
归属于母公司所有者的其他综合收益的税后净额	-55.04	952.00	-15,594.05	5,153.82
不能重分类进损益的其他综合收益	-55.04	-761.75	680.77	-481.92
将重分类进损益的其他综合收益	-	1,713.75	-16,274.82	5,635.74
归属于少数股东的其他综合收益的税后净额	-	264.72	3,667.29	-

项目	2025 年 1-9 月	2024 年度	2023 年度	2022 年度
综合收益总额	**196,673.09**	**161,452.24**	**215,163.51**	**195,694.95**
减：归属于少数股东的综合收益总额	-19,852.34	-49,024.70	-7,215.76	-48,531.76
归属于母公司普通股东综合收益总额	216,525.43	210,476.94	222,379.27	244,226.71

表4-11 北投集团近三年及一期合并现金流量表

单位：万元

项目	2025 年 1-9 月	2024 年度	2023 年度	2022 年度
经营活动产生的现金流量：				
销售商品、提供劳务收到的现金	4,006,351.24	6,166,605.92	7,121,025.18	7,571,095.76
收到的税费返还	6,583.73	15,424.18	20,844.96	91,439.54
收到其他与经营活动有关的现金	330,280.48	981,692.44	1,435,064.89	1,144,130.82
经营活动现金流入小计	**4,343,215.45**	**7,163,722.55**	**8,576,935.03**	**8,806,666.12**
购买商品、接受劳务支付的现金	3,192,258.36	4,434,525.19	5,577,364.44	6,126,640.25
支付给职工以及为职工支付的现金	340,434.99	589,321.72	672,423.51	665,892.56
支付的各项税费	271,940.06	295,152.63	323,002.05	292,398.50
支付其他与经营活动有关的现金	348,456.27	1,300,737.32	1,426,028.22	1,155,244.57
经营活动现金流出小计	**4,153,089.67**	**6,619,736.86**	**7,998,818.22**	**8,240,175.87**
经营活动产生的现金流量净额	**190,125.78**	**543,985.69**	**578,116.81**	**566,490.25**
投资活动产生的现金流量：				
收回投资收到的现金	62,917.41	187,215.38	334,605.73	42,338.63
取得投资收益收到的现金	5,171.01	14,223.42	10,436.81	20,281.65
处置固定资产、无形资产和其他长期资产收回的现金净额	2,092.64	440.29	593.72	1,816.79
收到其他与投资活动有关的现金	827.97	1,767.44	1,660.35	2,477.85
投资活动现金流入小计	**71,009.03**	**203,646.52**	**347,296.62**	**66,914.91**
购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金	1,536,202.69	2,888,856.98	4,000,762.10	5,216,389.68
投资支付的现金	340,513.26	249,827.65	432,914.36	536,383.63
取得子公司及其他营业	-	-	-	1,800.00

项目	2025 年 1-9 月	2024 年度	2023 年度	2022 年度
单位支付的现金净额				
支付其他与投资活动有关的现金	920.27	7,791.36	4,124.02	5,357.60
投资活动现金流出小计	**1,877,636.22**	**3,146,476.00**	**4,437,800.47**	**5,759,930.91**
投资活动产生的现金流量净额	**-1,806,627.19**	**-2,942,829.47**	**-4,090,503.86**	**-5,693,016.00**
筹资活动产生的现金流量：				
吸收投资收到的现金	1,099,493.20	2,010,793.62	867,540.17	1,316,553.60
取得借款收到的现金	3,632,535.94	9,760,342.89	7,022,014.74	6,872,461.71
收到其他与筹资活动有关的现金	109,453.20	53,746.11	113,588.00	86,865.70
筹资活动现金流入小计	**4,841,482.34**	**11,824,882.62**	**8,003,142.91**	**8,275,881.01**
偿还债务支付的现金	2,386,202.09	6,929,703.32	3,302,311.32	2,097,608.94
分配股利、利润或偿付利息支付的现金	792,921.81	1,224,143.07	1,129,259.20	948,452.90
支付其他与筹资活动有关的现金	586,203.45	678,762.35	165,508.96	112,126.49
筹资活动现金流出小计	**3,765,327.35**	**8,832,608.74**	**4,597,079.48**	**3,158,188.33**
筹资活动产生的现金流量净额	**1,076,154.99**	**2,992,273.88**	**3,406,063.43**	**5,117,692.68**
汇率变动对现金的影响	-3.38	-0.43	-267.08	-3.21
现金及现金等价物净增加额	-540,349.81	593,429.67	-106,590.70	-8,836.28
期初现金及现金等价物余额	2,384,219.34	1,790,789.67	1,897,380.37	1,906,216.65
期末现金及现金等价物余额	**1,843,869.53**	**2,384,219.34**	**1,790,789.67**	**1,897,380.37**

（2）财务状况及主要财务指标分析

1）北投集团最近三年及一期主要财务指标

表4-12 北投集团近三年及一期主要财务指标

单位：亿元

项目	2025 年 9 月末/2025 年 1-9 月	2024 年末/2024 年度	2023 年末/2023 年度	2022 年末/2022 年度
总资产	4,265.63	4,625.93	4,209.38	3,679.92
总负债	2,865.30	3,172.59	2,924.76	2,523.69
全部债务	2,321.47	2,590.63	2,312.80	1,951.88
所有者权益	1,400.32	1,453.33	1,284.62	1,156.23
营业总收入	419.41	639.04	779.95	804.92
利润总额	26.14	27.67	30.90	27.87

净利润	19.67	16.02	22.71	19.05
扣除非经常性损益后净利润	19.77	15.72	23.48	18.05
归属于母公司所有者的净利润	21.66	20.95	23.80	23.91
经营活动产生现金流量净额	19.01	54.40	57.81	56.65
投资活动产生现金流量净额	-180.66	-294.28	-409.05	-569.30
筹资活动产生现金流量净额	107.62	299.23	340.61	511.77
流动比率（倍）	1.16	1.16	1.09	1.04
速动比率（倍）	0.78	0.52	0.43	0.39
资产负债率（%）	67.17	68.58	69.48	68.58
债务资本比率（%）	62.38	64.06	64.29	62.80
营业毛利率（%）	20.30	21.27	17.05	15.50
平均总资产回报率（%）	1.13	1.57	1.84	1.51
加权平均净资产收益率（%）	1.51	1.80	2.26	2.70
扣除非经常性损益后的加权平均净资产收益率（%）	1.54	1.78	2.33	2.67
EBITDA	78.68	104.74	94.23	71.93
EBITDA 全部债务比（%）	3.39	4.04	4.07	3.69
EBITDA 利息倍数（倍）	1.23	1.04	1.01	0.95
应收账款周转率（次）	4.06	6.07	9.38	15.89
存货周转率（次）	1.21	1.71	2.17	2.33

注：上述指标均依据合并报表口径计算，各指标的具体计算公式如下：

全部债务=短期借款+一年内到期的非流动负债中的有息部分+其他流动负债中的有息部分+长期借款+应付债券本金+长期应付款中的有息部分；

流动比率=流动资产/流动负债；

速动比率=（流动资产-存货）/流动负债；

资产负债率=负债合计/资产合计；

债务资本比率=全部债务/（全部债务+所有者权益）；

营业毛利率=（营业收入-营业成本）/营业收入；

平均总资产回报率=（利润总额+计入财务费用的利息支出）/〔（期初总资产+期末总资产）/2〕；

加权平均净资产收益率及扣除非经常性损益的加权平均净资产收益率均根据中国证监会《公开发行证券的公司信息披露编报规则第 9 号——净资产收益率和每股收益的计算及披露》（2010 年修订）计算；

EBITDA=利润总额+计入财务费用的利息支出+折旧+无形资产摊销+长期待摊费用摊销；

EBITDA 全部债务比=EBITDA/全部债务；

EBITDA 利息倍数=EBITDA/（计入财务费用的利息支出+资本化利息支出）；

应收账款周转率=营业收入/〔（期初应收账款余额+期末应收账款余额）/2〕；

存货周转率=营业成本/〔（期初存货余额+期末存货余额）/2〕；

2025 年 1-9 月数据未经年化。

截至 2022 年 12 月 31 日、2023 年 12 月 31 日、2024 年 12 月 31 日和 2025 年 9 月 30 日，北投集团资产总额分别为 3,679.92 亿元、4,209.38 亿元、4,625.93 亿元和 4,265.63 亿元，负债总额分别为 2,523.69 亿元、2,924.76 亿元、3,172.59 亿元和 2,865.30 亿元，资产负债率分别为 68.58%、69.48%、68.58%和 67.17%。最近三年及一期，北投集团分别实现营业收入 804.92 亿元、779.95 亿元、639.04 亿元和 419.41 亿元，实现净利润 19.05 亿元、22.71 亿元、16.02 亿元和 19.67 亿元。

2）资产结构分析

表4-13 北投集团近三年及一期末资产结构

单位：万元

项目	2025 年 9 月末		2024 年末		2023 年末		2022 年末	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
流动资产：								
货币资金	1,926,669.68	4.52%	2,484,288.18	5.37%	1,850,773.56	4.40%	1,920,325.62	5.22%
交易性金融资产	-	-	-	-	100.00	0.00%	10,776.50	0.03%
应收票据	25,674.05	0.06%	26,889.26	0.06%	13,896.50	0.03%	4,941.55	0.01%
应收账款	1,007,675.49	2.36%	1,060,490.41	2.29%	1,045,683.63	2.48%	617,029.16	1.68%
预付款项	103,916.45	0.24%	129,873.10	0.28%	143,198.83	0.34%	179,611.41	0.49%
应收款项融资	16,831.17	0.04%	11,964.63	0.03%	1,500.50	0.00%	3,039.66	0.01%
其他应收款	590,979.53	1.39%	317,782.85	0.69%	238,801.67	0.57%	220,881.93	0.60%
存货	2,694,983.35	6.32%	2,832,903.97	6.12%	3,029,821.36	7.20%	2,939,097.16	7.99%
合同资产	969,096.49	2.27%	1,025,225.30	2.22%	931,403.98	2.21%	958,418.41	2.60%
一年内到期的非流动资产	40,557.16	0.10%	50,347.15	0.11%	16,013.12	0.04%	12,795.85	0.03%
其他流动资产	775,704.63	1.82%	706,063.90	1.53%	672,869.71	1.60%	524,434.36	1.43%
流动资产合计	**8,152,088.00**	**19.11%**	**8,645,828.76**	**18.69%**	**7,944,062.87**	**18.87%**	**7,391,351.62**	**20.09%**
非流动资产：								
发放贷款及垫款	104,230.32	0.24%	101,689.72	0.22%	105,115.96	0.25%	161,235.31	0.44%
债权投资	21,650.00	0.05%	27,214.66	0.06%	60,106.64	0.14%	72,019.30	0.20%
可供出售金融资产	0.00	0.00%	0.00	0.00%	0.00	0.00%	0.00	0.00%

项目	2025 年 9 月末		2024 年末		2023 年末		2022 年末	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
其他权益工具投资	1,196,022.76	2.80%	1,102,555.63	2.38%	1,176,362.58	2.79%	977,797.67	2.66%
持有至到期投资	0.00	0.00%	0.00	0.00%	0.00	0.00%	0.00	0.00%
其他非流动金融资产	194,155.03	0.46%	192,141.38	0.42%	175,028.97	0.42%	225,749.35	0.61%
长期应收款	108,326.65	0.25%	120,656.58	0.26%	92,375.91	0.22%	108,851.88	0.30%
长期股权投资	539,889.81	1.27%	484,167.11	1.05%	509,957.27	1.21%	360,280.27	0.98%
投资性房地产	751,060.85	1.76%	740,683.47	1.60%	630,995.26	1.50%	819,257.25	2.23%
固定资产	2,020,156.06	4.74%	1,904,571.03	4.12%	1,653,549.23	3.93%	1,488,294.22	4.04%
在建工程	21,299,807.53	49.93%	20,173,556.20	43.61%	20,645,598.21	49.05%	18,796,139.31	51.08%
使用权资产	5,864.31	0.01%	7,852.07	0.02%	12,764.47	0.03%	21,768.45	0.06%
无形资产	7,431,091.90	17.42%	11,804,680.37	25.52%	8,539,945.57	20.29%	5,911,736.33	16.06%
开发支出	5,595.43	0.01%	5,380.99	0.01%	1,281.73	0.00%	1,824.89	0.00%
商誉	7,554.97	0.02%	7,554.97	0.02%	7,554.97	0.02%	7,554.97	0.02%
长期待摊费用	59,058.40	0.14%	66,747.48	0.14%	64,542.16	0.15%	70,211.24	0.19%
递延所得税资产	74,715.34	0.18%	67,224.96	0.15%	26,578.37	0.06%	18,509.20	0.05%
其他非流动资产	684,984.36	1.61%	806,756.36	1.74%	448,026.34	1.06%	366,657.07	1.00%
非流动资产合计	**34,504,163.74**	**80.89%**	**37,613,432.99**	**81.31%**	**34,149,783.65**	**81.13%**	**29,407,886.69**	**79.91%**
资产总计	**42,656,251.73**	**100.00%**	**46,259,261.75**	**100.00%**	**42,093,846.52**	**100.00%**	**36,799,238.31**	**100.00%**

公司资产主要由流动资产中的货币资金、应收票据及应收账款、其他应收款、预付款项、存货、其他流动资产和非流动资产中的其他权益工具投资、长期应收款、长期股权投资、投资性房地产、固定资产、在建工程、无形资产、其他非流动资产构成。

2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，公司资产总额分别为 36,799,238.31 万元、42,093,846.52 万元、46,259,261.75 万元和 42,656,251.73 万元。2023 年末资产总额较上年末增长 14.39%，主要是在建工程和无形资产增加导致。2024 年末资产总额较上年末增加 416.54 亿元，增幅 9.90%；2025 年 9 月末资产总额较上年末下降 7.79%，主要是无偿划转了 5 个高速公路项目公司股权导致资产减少。

公司总资产以在建工程、无形资产和存货为主，资产结构呈现流动资产比例较低、非流动资产比例较高的特点。公司长期资产主要为高速公路资产，以及环保水务设施、口岸设施等。公司持续投资建设高速公路等重大项目，导致公司在建工程增加较多。

资产结构具体变动情况分析如下：

A.流动资产分析

2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，北投集团的流动资产余额分别为 7,391,351.62 万元、7,944,062.87 万元、8,645,828.76 万元和 8,152,088.00 万元，呈逐年增长的趋势，占总资产的比重分别为 20.09%、18.87%、18.69%和 19.11%。北投集团的流动资产主要由货币资金、应收账款、存货、合同资产和其他流动资产构成。北投集团流动资产的情况具体如下：

（a）货币资金

北投集团货币资金主要为现金、银行存款和其他货币资金。2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，公司货币资金余额分别为 1,920,325.62 万元、1,850,773.56 万元、2,484,288.18 万元及 1,926,669.68 万元，占总资产比重分别为 5.22%、4.40%、5.37%和 4.52%。

（b）应收票据及应收账款

2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，公司应收票据分别为 4,941.55 万元、13,896.50 万元、26,889.26 万元及 25,674.05 万元。2023 年末，公司应收票据较 2022 年末增加了 8,954.95 万元，增幅为 181.22%。2024 年末，公司应收票据较 2023 年末增加了 12,992.76 万元，增幅 93.50%。2025 年 9 月末，公司应收票据较 2024 年末减少了 1,215.21 万元，降幅为 4.52%，基本持平。

2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，公司应收账款价值分别为 617,029.16 万元、1,045,683.63 万元、1,060,490.41 万元及 1,007,675.49 万元。2023 年末，公司应收账款较 2022 年末增加了 428,654.46 万元，增幅为 69.47%，主要是应收施工、设计款增加和新划入企业所致。2024 年末公司应收账款较 2023 年末增加 14,806.78 万元，增幅为 1.42%。2025 年 9 月末，公司应收账款较 2024 年末减少了 52,814.91 万元，降幅为 4.98%。

（c）预付账款

2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，公司预付款项价值分别为 179,611.41 万元、143,198.83 万元、129,873.10 万元及 103,916.45 万元，占当期总资产比重分别 0.49%、0.34%、0.28%及 0.24%。公司预付款项主要为口岸贸易物流业务板块预付上游的货款、项目业主预付给地方征迁办的征地拆迁款及施工企业预付给材料供应商的材料款等。2024 年末，公司预付款项较 2023 年末减少 13,325.73 万元，降幅为 9.31%，主要系预付货款减少所致。2025 年 9 月末，公司预付款项较 2024 年末减少 25,956.65 万元，降幅为 19.99%，主要系贸易业务预付账款结算导

致减少。

（d）其他应收款

2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，公司其他应收款余额分别为 220,881.93 万元、238,801.67 万元、317,782.85 万元及 590,979.53 万元，占当期总资产比重分别为 0.60%、0.57%、0.69%及 1.39%。2023 年末，公司其他应收款较 2022 年末增加 17,919.74 万元，增幅 8.11%。2024 年末，公司其他应收款较 2023 年末增加 78,981.18 万元，增幅为 33.07%。截至 2025 年 9 月末，较 2024 年增加 273,196.68 万元，增幅 85.97%，主要是因划转高速公路项目公司股权，对其应收款由内部应收款转为外部应收款所致。

（e）存货

2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，公司存货账面价值分别为 2,939,097.16 万元、3,029,821.36 万元、2,832,903.97 万元及 2,694,983.35 万元，占当期总资产比重分别为 7.99%、7.20%、6.12%及 6.32%。公司存货主要由自制半成品及在产品、工程施工（已完工未结算款）、库存商品（产成品）及原材料构成。2023 年末存货较上年末增加 90,724.24 万元，增幅为 3.09%。2024 年末存货较上年末减少 196,917.39 万元，降幅 6.50%。2025 年 9 月末存货较上年末减少 137,920.62 万元，降幅为 4.87%。

（f）其他流动资产

2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，公司其他流动资产余额分别为 524,434.36 万元、672,869.71 万元、706,063.90 万元及 775,704.63 万元。2023 年末，公司其他流动资产较 2022 年末增加 148,435.35 万元，增长了 28.30%，主要是应交税费借方余额重分类、预缴税金增加所致。2024 年末，公司其他流动资产较 2023 年末增加 33,194.19 万元，增长了 4.93%，2025 年 9 月末，公司其他流动资产较 2024 年末增加 69,640.73 万元，增长了 9.86%。

（g）合同资产

2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，公司合同资产余额分别为 958,418.41 万元、931,403.98 万元、1,025,225.30 万元及 969,096.49 万元。2023 年末，公司合同资产较 2022 年末减少 27,014.43 万元，降幅为 2.82%。2024 年末，公司合同资产较 2023 年末增加 93,821.33 万元，增幅为 10.07%。2025 年 9 月末，公司合同资产较 2024 年末减少 56,128.82 万元，降幅为 5.47%。

B.非流动资产分析

2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，公司非流动资产分别为 29,407,886.69 万元、34,149,783.65 万元、37,613,432.99 万元及 34,504,163.74 万元，规模呈逐年增长态势。2023 年末，非流动资产较上年末增加 4,741,896.95 万元，增幅 16.12%。2024 年末，非流动资产较上年末增加 3,463,649.34 万元，增幅 10.14%。2025 年 9 月末，非流动资产较上年末减少 3,109,269.25 万元，降幅 8.27%，主要是无偿划转了 5 个高速公路项目公司股权导致资产减少。

（a）发放贷款及垫款

2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，公司发放贷款及垫款余额分别为 161,235.31 万元、105,115.96 万元、101,689.72 万元及 104,230.32 万元。发放贷款及垫款业务主要由南宁市北投小额贷款有限公司负责。2023 年末发放贷款及垫款余额较 2022 年末减少 56,119.35 万元，降幅 34.81%，主要系个人贷款和垫款减少所致。2024 年末发放贷款及垫款余额较 2023 年末减少 3,426.24 万元，降幅 3.26%，2025 年 9 月末发放贷款及垫款余额较 2024 年末增加 2,540.6 万元，增幅 2.50%。

（b）长期应收款

2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，公司长期应收款余额分别为 108,851.88 万元、92,375.91 万元、120,656.58 万元及 108,326.65 万元，占当期总资产的比重分别为 0.30%、0.22%、0.26%及 0.25%。2023 年末，公司长期应收款较上年末减少 16,475.97 万元，降幅 15.14%。2024 年末，公司长期应收款较上年末增加 28,280.67 万元，增幅 30.61%，主要系分期收款转让其他权益工具投资和分期收款提供劳务产生的应收款增加所致。2025 年 9 月末，公司长期应收款较上年末减少 12,329.93 万元，降幅 10.22%。

（c）长期股权投资

2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，公司长期股权投资余额分别为 360,280.27 万元、509,957.27 万元、484,167.11 万元及 539,889.81 万元，占当期总资产的比重分别为 0.98%、1.21%、1.05%和 1.27%。2023 年末，公司长期股权投资较 2022 年末增加 149,677.00 万元，增幅 41.54%，主要系对联营企业投资增加所致。2024 年末，公司长期股权投资较 2023 年末减少 25,790.16 万元，降幅 5.06%。2025 年 9 月末，公司长期股权投资较 2024 年末增加 55,722.70 万元，增幅 11.51%。

（d）投资性房地产

2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，公司投资性房地产余额分别为 819,257.25 万元、630,995.26 万元、740,683.47 万元及 751,060.85 万元，占当期总资产的比重分别为 2.23%、1.50%、1.60%及 1.76%。2023 年末，公司投资性房地产较 2022 年末减少 188,261.98 万元，降幅 22.98%，主要是部分房屋建筑物转为自用所致。2024 年末，公司投资性房地产较 2023 年末增加 109,688.21 万元，增幅 17.38%.2025 年 9 月末，公司投资性房地产较 2024 年末增加 10,377.38 万元，增幅 1.40%。

（e）固定资产

2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，公司固定资产账面价值分别为 1,488,294.22 万元、1,653,549.23 万元、1,904,571.03 万元及 2,020,156.06 万元，占当期总资产的比重分别为 4.04%、3.93%、4.12%及 4.74%。公司的固定资产主要由房屋及建筑物、机器设备、运输工具、电子设备、办公设备和其他设备等组成。2023 年末，公司固定资产账面价值较 2022 年末增加 165,255.01 万元，增幅 11.10%，主要是广西广电新增纳入合并范围，房屋、建筑物及构筑物及电子设备增加。2024 年末，公司固定资产账面价值较 2023 年末增加 251,021.79 万元，增幅 15.18%，2025 年 9 月末，公司固定资产账面价值较 2024 年末增加 115,585.03 万元，增幅 6.07%。

（f）在建工程

2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，公司在建工程余额分别为 18,796,139.31 万元、20,645,598.21 万元、20,173,556.20 万元及 21,299,807.53 万元，占当期总资产的比例分别为 51.08%、49.05%、43.61%及 49.93%。2023 年末，公司在建工程较 2022 年末增加 1,849,458.90 万元，增幅 9.84%。2024 年末，公司在建工程较 2023 年末减少 472,042.00 万元，降幅 2.29%。2025 年 9 月末，公司在建工程较 2024 年末增加 1,126,251.33 万元，增幅 5.58%。

（g）无形资产

2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，公司无形资产净额分别为 5,911,736.33 万元、8,539,945.57 万元、11,804,680.37 万元和 7,431,091.90 万元，占当期总资产的比重分别为 16.06%、20.29%、25.52%及 17.42%。公司无形资产主要由土地使用权、特许权、软件、专利权、商标权等资产组成，其中特许权及土地使用权占比最高，特许权主要为收费权。2023 年末，公司无形资产较 2022 年末增加 2,628,209.24 万元，增幅 44.46%，主要是由于部分高速路项目于 2023 年进入正

式运营，结转至无形资产所致。2024 年末，公司无形资产较 2023 年增加 3,264,734.80 万元，增幅 38.23%，主要系特许经营权和收费权增加所致。2025 年 9 月末，公司无形资产较 2024 年末减少 4,373,588.47 万元，降幅 37.05%，主要是无偿划转了 5 个高速公路项目公司股权导致无形资产减少。

截至 2025 年 9 月末，北投集团无形资产明细如下：

表4-14 北投集团 2025 年 9 月末无形资产明细表

单位：万元

项目	2025 年 9 月末
一、原价合计	8,464,303.14
其中：土地使用权	933,007.62
软件	83,847.06
专利权	1,195.91
特许经营权/收费权	7,445,257.72
商标权	20.50
数据资源	108.15
其他	866.18
二、累计摊销合计	1,033,211.24
其中：土地使用权	90,368.51
软件	47,869.14
专利权	335.14
特许经营权/收费权	894,372.49
商标权	7.83
数据资源	19.83
其他	238.31
三、减值准备合计	-
其中：土地使用权	-
软件	-
专利权	-
特许经营权/收费权	-
商标权	-
数据资源	-
其他	-
四、账面价值合计	7,431,091.90
其中：土地使用权	842,639.11
软件	35,977.92
专利权	860.77
特许经营权/收费权	6,550,885.23
商标权	12.67
数据资源	88.32
其他	627.87

无形资产的摊销政策为使用寿命有限的无形资产自可供使用时起，对其原值减去预计净残值和已计提的减值准备累计金额在其预计使用寿命内采用直线法或工作量法摊销。

（h）债权投资

2022-2024年末及2025年9月末，公司债权投资余额分别为72,019.30万元、60,106.64万元、27,214.66万元和21,650.00万元，占当期总资产的比重分别为0.20%、0.14%、0.06%和0.05%。2022年末、2023年末及2024年末，公司执行新金融工具准则，原持有至到期投资列报至债权投资。

（i）其他权益工具投资

2022-2024年末及2025年9月末，公司其他权益工具投资余额分别为977,797.67万元、1,176,362.58万元、1,102,555.63万元和1,196,022.76万元，占当期总资产的比重分别为2.66%、2.79%、2.38%和2.80%。

（j）其他非流动资产

2022-2024年末及2025年9月末，公司其他非流动资产净额分别为366,657.07万元、448,026.34万元、806,756.36万元及684,984.36万元，占当期总资产的比重分别为1.00%、1.06%、1.74%和1.61%。公司其他非流动资产主要由预付工程款、预付公路土地征拆款等组成。2023年末，公司其他非流动资产较2022年末增加81,369.27万元，增幅22.19%。2024年末，公司其他非流动资产较2023年末增加358,730.02万元，增幅80.07%，主要系重分类至其他非流动资产的PPP项目合同资产增加和已支付收购水务项目公司股权价款但未达到实际控制所致。2025年9月末，公司其他非流动资产较2024年末减少121,772.00万元，降幅15.09%。

3）负债结构分析

表4-15 北投集团近三年及一期末负债结构

单位：万元

项目	2025年9月末		2024年末		2023年末		2022年末	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
流动负债：								
短期借款	883,080.26	3.08%	799,850.14	2.52%	772,888.06	2.64%	512,588.87	2.03%
应付票据	365,909.55	1.28%	329,545.29	1.04%	217,625.09	0.74%	608,803.55	2.41%
应付账款	1,628,861.93	5.68%	1,740,547.65	5.49%	2,009,388.98	6.87%	1,741,162.73	6.90%
预收款项	4,828.55	0.02%	5,569.89	0.02%	5,002.45	0.02%	4,007.06	0.02%

项目	2025 年 9 月末		2024 年末		2023 年末		2022 年末	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
合同负债	2,001,460.49	6.99%	2,170,550.08	6.84%	2,157,114.73	7.38%	1,969,411.00	7.80%
应付职工薪酬	44,202.75	0.15%	24,469.49	0.08%	25,870.17	0.09%	30,970.76	0.12%
应交税费	171,170.70	0.60%	238,377.05	0.75%	200,155.51	0.68%	145,186.78	0.58%
其他应付款	356,348.92	1.24%	434,874.40	1.37%	453,932.55	1.55%	350,994.61	1.39%
一年内到期的非流动负债	1,391,128.67	4.86%	1,369,724.33	4.32%	1,056,749.12	3.61%	1,470,362.68	5.83%
其他流动负债	182,080.10	0.64%	321,155.85	1.01%	406,658.00	1.39%	245,920.65	0.97%
非流动负债：								
长期借款	17,964,332.39	62.70%	20,487,905.00	64.58%	18,204,320.59	62.24%	14,003,385.81	55.49%
应付债券	1,030,053.73	3.59%	1,149,463.83	3.62%	900,460.53	3.08%	998,814.00	3.96%
租赁负债	3,614.34	0.01%	3,081.53	0.01%	5,719.61	0.02%	13,304.92	0.05%
长期应付款	2,516,483.59	8.78%	2,552,026.50	8.04%	2,757,236.28	9.43%	3,047,601.53	12.08%
预计负债	12,571.27	0.04%	14,862.20	0.05%	1,384.05	0.00%	80.15	0.00%
递延所得税负债	36,687.67	0.13%	33,070.68	0.10%	35,573.81	0.12%	35,672.02	0.14%
递延收益	60,212.98	0.21%	50,859.28	0.16%	37,518.03	0.13%	58,644.87	0.23%
其他非流动负债	-	-	-	-	-	-	-	-
负债合计	**28,653,027.89**	**100.00%**	**31,725,933.20**	**100.00%**	**29,247,597.58**	**100.00%**	**25,236,911.98**	**100.00%**

2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，公司负债余额分别为 25,236,911.98 万元、29,247,597.58 万元、31,725,933.20 万元及 28,653,027.89 万元，呈逐年增长态势，与公司资产趋势一致。非流动负债占负债总额的比例较高，主要为长期借款。

A.流动负债分析

（a）短期借款

2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，公司短期借款余额分别为 512,588.87 万元、772,888.06 万元、799,850.14 万元及 883,080.26 万元，呈上升趋势，占当期总负债的比重分别为 2.03%、2.64%、2.52%及 3.08%。2023 年末，公司短期借款较 2022 年末增加 260,299.19 万元，增幅 50.78%，主要是由于一年期以内的银行借款增加所致。2024 年末，公司短期借款较 2023 年末增加 26,962.08 万元，增幅 3.49%。2025 年 9 月末，公司短期借款较 2024 年末增加 83,230.11 万元，增幅

10.41%。

（b）应付票据

2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，公司的应付票据分别为 608,803.55 万元、217,625.09 万元、329,545.29 万元及 365,909.55 万元。2023 年末，应付票据金额较上年末减少 391,178.46 万元，降幅 64.25%，主要是由于本年银行承兑汇票及商业承兑汇票均下降所致。2024 年末，应付票据金额较上年末增加 111,920.20 万元，增幅 51.43%，主要是由于本年银行承兑汇票增加所致。2025 年 9 月末，应付票据金额较上年末增加 36,364.26 万元，增幅 11.03%。

（c）应付账款

2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，公司的应付账款分别为 1,741,162.73 万元、2,009,388.98 万元、1,740,547.65 万元和 1,628,861.93 万元，呈波动态势。2023 年末，应付账款金额较上年末增加 268,226.25 万元，增幅 15.41%。2024 年末，应付账款金额较上年末减少 268,841.33 万元，减幅 13.38%。2025 年 9 月末，应付账款金额较上年末减少 111,685.73 万元，降幅 6.42%。

（d）预收账款

2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，公司预收款项金额分别为 4,007.06 万元、5,002.45 万元、5,569.89 万元和 4,828.55 万元，占总负债的比重分别为 0.02%、0.02%、0.02%和 0.02%。公司预收款项主要由贸易预收货款、房屋销售预收款、工程项目业主预收工程款及备料款等款项组成。2023 年末，公司预收款项较 2022 年末增加 995.39 万元，增幅 24.84%，主要是预收租金增加所致。2024 年末，公司预收款项较 2023 年末增加 567.44 万元，增幅 11.34%。2025 年 9 月末，公司预收款项较 2024 年末减少 741.34 万元，降幅 13.31%。

（e）合同负债

2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，公司合同负债金额分别为 1,969,411.00 万元、2,157,114.73 万元、2,170,550.08 万元及 2,001,460.49 万元。公司合同负债主要由贸易预收货款、房屋销售预收款、工程项目业主预收工程款及备料款等款项组成。2023 年末，公司合同负债余额较 2022 年末增加 187,703.73 万元，增幅 9.53%。2024 年末，公司合同负债余额较 2023 年末增加 13,435.36 万元，增幅 0.62%。2025 年 9 月末，公司合同负债余额较 2024 年末减少 169,089.59 万元，减幅 7.79%。

（f）应交税费

2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，公司应交税费金额分别为 145,186.78 万元、200,155.51 万元、238,377.05 万元及 171,170.70 万元，占总负债的比重分别为 0.58%、0.68%、0.75%及 0.60%。2023 年末，公司应交税费较上年末增长 54,968.72 万元，增幅 37.86%，主要是应交增值税、企业所得税增加所致。2024 年末，公司应交税费较上年末增长 38,221.54 万元，增幅 19.10%。2025 年 9 月末，公司应交税费较上年末减少 67,206.34 万元，减幅 28.19%。

（g）其他应付款

2022-2024 年末及 2025 年 9 月末,公司其他应付款金额分别为 350,994.61 万元、453,932.55 万元、434,874.40 万元和 356,348.92 万元，占总负债的比重分别为 1.39%、1.55%、1.37%及 1.24%。2023 年末，公司其他应付款较上年增加 102,937.94 万元，增幅 29.33%，主要是往来款、非金融机构借款等增加所致。2024 年末，公司其他应付款较上年减少 19,058.15 万元，减幅 4.20%。2025 年 9 月末，公司其他应付款较上年末减少 78,525.48 万元，减幅 18.06%。

（h）一年内到期的非流动负债

2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，公司一年内到期的非流动负债金额分别为 1,470,362.68 万元、1,056,749.12 万元、1,369,724.33 万元及 1,391,128.67 万元，占总负债的比重分别为 5.83%、3.61%、4.32%及 4.86%。2023 年末，公司一年内到期的非流动负债较上年末减少 413,613.56 万元，降幅 28.13%，主要是由于一年内到期的长期借款减少所致。2024 年末，公司一年内到期的非流动负债较上年末增加 312,975.21 万元，增幅 29.62%。2025 年 9 月末，公司一年内到期的非流动负债较上年末增加 21,404.33 万元，增幅 1.56%。

（i）其他流动负债

2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，公司其他流动负债金额分别为 245,920.65 万元、406,658.00 万元、321,155.85 万元及 182,080.10 万元，占总负债的比重分别为 0.97%、1.39%、1.01%及 0.64%。2023 年末，公司其他流动负债较 2022 年末增加 160,737.35 万元，增幅 65.36%，主要是商业承兑汇票贴现款增加所致。2024 年末，公司其他流动负债较 2023 年末减少 85,502.14 万元，降幅 21.03%。2025 年 9 月末,公司其他流动负债较上年末减少 139,075.75 万元,减幅 43.30%。

B.非流动负债分析

2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，公司非流动负债合计为 18,157,503.29 万元、21,942,212.92 万元、24,291,269.02 万元及 21,623,955.97 万元。公司的非流动负债主要为长期借款、应付债券、长期应付款。2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，公司长期借款、应付债券、长期应付款余额合计占总负债的比重分别为 71.53%、74.75%、76.24%和 75.47%。

（a）长期借款

2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，公司长期借款余额分别为 14,003,385.81 万元、18,204,320.59 万元、20,487,905.00 万元及 17,964,332.39 万元，占当期总负债的比重分别为 55.49%、62.24%、64.58%及 62.70%。2023 年末，公司长期借款较 2022 年末增加 4,200,934.79 万元，增幅 30.00%，主要是高速公路等项目的项目贷款增加所致。2024 年末，公司长期借款较 2023 年末增加 2,283,584.41 万元，增幅 12.54%。2025 年 9 月末，公司长期借款较 2024 年末减少 2,523,572.61 万元，降幅 12.32%，主要是无偿划转了 5 个高速公路项目公司股权导致长期借款减少。

（b）应付债券

2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，公司应付债券余额分别为 998,814.00 万元、900,460.53 万元、1,149,463.83 万元及 1,030,053.73 万元，占当期总负债的比重分别为 3.96%、3.08%、3.62%和 3.59%。2023 年末，公司应付债券较 2022 年末减少 98,353.47 万元，降幅 9.85%。2024 年末，公司应付债券较 2023 年末增加 249,003.30 万元，增幅 27.65%。2025 年 9 月末，公司应付债券较 2024 年末减少 119,410.10 万元，降幅 10.39%。

（c）租赁负债

2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，公司租赁负债分别为 13,304.92 万元、5,719.61 万元、3,081.53 万元和 3,614.34 万元，占当期负债总比重的 0.05%、0.02%、0.01%和 0.01%。2023 年末公司租赁负债较 2022 年末减少 7,585.30 万元，降幅为 57.01%，2024 年末公司租赁负债较 2023 年末减少 2,638.09 万元，降幅为 46.12%，主要系按合同约定以后期间待付的租金减少所致。2025 年 9 月末，公司租赁负债较 2024 年末增加 532.82 万元，增幅 17.29%。

（d）长期应付款

2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，公司长期应付款余额分别为 3,047,601.53

万元、2,757,236.28 万元、2,552,026.50 万元和 2,516,483.59 万元，占当期总负债的比重分别为 12.08%、9.43%、8.04%和 8.78%。公司长期应付款主要是开展融资租赁形成的应付融资租赁款、高速公路建设项目的专项债务资金、施工单位扣缴的保证金等。2023 年末，公司长期应付款较 2022 年末减少 290,365.25 万元，降幅 9.53%。2024 年末，公司长期应付款较 2023 年末减少 205,209.78 万元，降幅为 7.44%。2025 年 9 月末，公司长期应付款较 2024 年末减少 35,542.92 万元，降幅 1.39%。

（e）递延收益

2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，公司递延收益分别为 58,644.87 万元、37,518.03 万元、50,859.28 万元和 60,212.98 万元，占负债比重较小。公司递延收益主要为防城港站北移项目及污水厂项目建设期收费，政府补助，房屋征拆补偿等。2023 年末公司递延收益较 2022 年末减少 21,126.84 万元，减少 36.03%。2024 年末公司递延收益较 2023 年末增加 13,341.25 万元，增幅 35.56%，主要系广西道路运输车辆风险管理平台收到 7,500 万元政府补助所致。2025 年 9 月末，公司递延收益较 2024 年末增加 9,353.70 万元，增幅 18.39%。

4）盈利能力指标分析

公司营业总收入主要由综合交通、口岸贸易物流、城乡综合服务、环保水务、产业金融及战略新兴和培育业务构成。2023 年度，公司营业总收入较 2022 年减少 249,678.63 万元，降幅为 3.10%，主要系综合交通及城乡综合服务等业务板块收入减少。2024 年度，公司营业总收入较 2023 年减少 1,409,068.39 万元，降幅为 18.07%，主要系综合交通及城乡综合服务等业务板块收入下降所致。

公司的营业成本主要由综合交通、口岸贸易物流、城乡综合服务、环保水务、产业金融及战略新兴和培育业务构成。2023 年度，公司营业成本较 2022 年减少 331,547.91 万元，降幅为 4.87%。2024 年度，公司营业成本较 2023 年减少 1,438,308.01 万元，降幅为 22.23%。

2022-2024 年及 2025 年 1-9 月，公司净利润分别为 190,541.13 万元、227,090.27 万元、160,235.51 万元和 196,728.13 万元。2023 年较 2022 年增加 36,549.14 万元，增幅 19.18%。2024 年较 2023 年减少 66,854.76 万元，降幅 29.44%，主要系：1）受行业周期影响，营业收入下降导致净利润有所下降；2）2024 年公司投资建设的部分高速公路转为固定资产，利息费用化和折旧摊销增加；3）2023 年度公

司将广西广电纳入合并报表范围，受行业周期影响，广西广电 2024 年较 2023 年增亏 1.85 亿元。

2022-2024 年及 2025 年 1-9 月，公司毛利率分别为 15.50%、17.05%、21.27%和 20.30%，近三年公司毛利率呈上升趋势；营业利润率分别为 3.45%、4.00%、4.31%和 6.33%；净利润率分别为 2.37%、2.91%、2.51%和 4.69%。

2022-2024 年及 2025 年 1-9 月，公司加权平均净资产收益率分别为 2.70%、2.26%、1.80%和 1.51%，呈下降趋势；平均总资产回报率分别为 1.51%、1.84%、1.57%和 1.13%，公司总资产、净资产的增长幅度高于利润增长幅度，导致平均总资产回报率指标呈现下降趋势。

5）偿债能力指标分析

最近三年及一期,公司资产负债率分别为 68.58%、69.48%、68.58%和 67.17%，总体来看，近三年及一期公司的资产负债率呈波动变化趋势。最近三年及一期，公司流动比率分别为 1.04、1.09、1.16 和 1.16，呈小幅上升趋势；速动比率分别为 0.39、0.43、0.52 和 0.78，呈小幅上升趋势。最近三年及一期，公司的 EBITDA 利息保障倍数分别为 0.95、1.01、1.04 和 1.23，公司利润对利息有一定的保障能力。

6）经营效率指标分析

2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，北投集团应收账款周转率分别为 15.89、9.38、6.07 和 4.06，整体呈下降趋势。2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，北投集团存货周转率分别为 2.33、2.17、1.71 和 1.21。

（七）资信状况

1、信用状况

（1）守法信用情况

经核查中国证监会网站（http://www.csrc.gov.cn/）、国家金融监督管理总局网站（http://www.cbirc.gov.cn/cn/view/pages/index/index.html）、国家外汇管理局网站（https://www.safe.gov.cn/）、中国人民银行网站（http://www.pbc.gov.cn/）、证券期货市场失信记录查询平台（http://neris.csrc.gov.cn/shixinchaxun/）、国家企业信用信息公示系统（http://www.gsxt.gov.cn/index.htm）、信用中国网站（https://www.creditchina.gov.cn/）、中国执行信息公开网（http://zxgk.court.gov.cn）、国家税务总局网站（http://www.chinatax.gov.cn/）、国家税务总局广西壮族自治区

税务局网站（https://guangxi.chinatax.gov.cn/）、中华人民共和国交通运输部网站（https://www.mot.gov.cn/）、中华人民共和国应急管理部网站（https://www.mem.gov.cn/）、中华人民共和国生态环境部网站（http://www.mee.gov.cn/）、广西壮族自治区生态环境厅网站（http://sthjt.gxzf.gov.cn/）、国家市场监督管理总局网站（http://www.samr.gov.cn/）、中华人民共和国国家发展和改革委员会网站（https://www.ndrc.gov.cn/）、中华人民共和国财政部网站（http://www.mof.gov.cn/index.htm），截至尽调基准日，基于前述信息渠道，最近三年，北投集团不存在重大违法、违规或不诚信行为；不存在被认定为失信被执行人的情形；不存在受到过行政处罚以及被要求相应整改情况的情形，在投资建设、生产运营、金融监管、工商、税务等方面不存在重大违法违规记录。

（2）公开市场融资

截至尽调基准日，北投集团及子公司已发行尚未兑付的债券余额为270.00亿元，明细如下：

表4-16 北投集团及其子公司存续期债券情况

单位：亿元、年、%

序号	债券简称	发行日期	回售日期	到期日期	债券期限	发行规模	发行利率	余额
1	25桂北Y3	2025/4/23	-	2028/4/24	3+N	8	2.43	8
2	25桂北Y4	2025/4/23	-	2030/4/24	5+N	2	2.7	2
3	25桂北Y1	2025/3/25	-	2028/3/26	3+N	10	2.57	10
4	24桂北02	2024/8/14	-	2034/8/15	10	5	2.53	5
5	24桂北01	2024/8/14	-	2029/8/15	5	10	2.3	10
6	G24桂北1	2024/3/26	-	2029/3/28	5	2	2.93	2
7	23桂北04	2023/11/23	-	2026/11/27	3	5	3.4	5
8	23桂北02	2023/7/25	-	2026/7/27	3	5	3.45	5
公募公司债券小计						**47**		**47**
9	23桂北投债01	2023/12/28	2026/12/29	2028/12/29	3+2	10	3.23	10
企业债券小计						**10**		**10**
10	25广西路桥MTN005（科创债）	2025/12/1	-	2030/6/2	4.4986	2	2.46	2
11	25北部湾投MTN006	2025/11/26	-	2028/11/27	3	5	2.03	5
12	25北部湾投MTN005	2025/11/25	-	2028/11/26	3	5	2.05	5
13	25广西路建MTN002（科创债）	2025/11/5	-	2030/11/6	5	3	2.45	3

14	25 广西路桥 MTN004（科创债）	2025/10/28	-	2030/10/29	5	5	2.60	5
15	25 北部湾投 SCP002	2025/10/27	-	2026/4/26	0.4932	5	1.70	5
16	25 北部湾投 SCP001	2025/10/24	-	2026/4/25	0.4932	5	1.75	5
17	25 广西路桥 MTN003（科创债）	2025/9/23	-	2030/9/25	5	5	2.60	5
18	25 广西路桥 MTN002（科创债）	2025/9/1	-	2030/9/3	5	3	2.60	3
19	25 北部湾投 MTN004B	2025/8/12	-	2030/8/14	5	2	2.61	2
20	25 北部湾投 MTN004A	2025/8/12	-	2028/8/14	3	8	2.32	8
21	25 广西路桥 MTN001（科创债）	2025/8/11	-	2030/8/13	5	5	2.59	5
22	25 北部湾投 MTN003B	2025/6/16	-	2030/6/18	5	2	2.56	2
23	25 北部湾投 MTN003A	2025/6/16	-	2028/6/18	3	8	2.30	8
24	25 广西路建 MTN001（科创票据）	2025/3/19	-	2028/3/21	3	3	2.30	3
25	25 北部湾投 MTN002	2025/1/13	-	2030/1/15	5	10	2.35	10
26	25 北部湾投 MTN001B	2025/1/9	-	2030/1/13	5	2	2.80	2
27	25 北部湾投 MTN001A	2025/1/9	-	2028/1/13	3	8	2.30	8
28	24 北部湾投 MTN006	2024/11/27	-	2027/11/29	3	3	2.34	3
29	24 北部湾投 MTN005B	2024/11/18	-	2027/11/20	3	5	2.69	5
30	24 北部湾投 MTN005A	2024/11/18	-	2026/11/20	2	10	2.51	10
31	24 北部湾投 MTN004B	2024/10/14	-	2027/10/16	3	5	2.77	5
32	24 北部湾投 MTN004A	2024/10/14	-	2026/10/16	2	10	2.62	10
33	24 广西路桥 MTN006（科创票据）	2024/8/27	-	2029/8/29	5	5	2.80	5
34	24 广西路桥 MTN005（科创票据）	2024/8/13	-	2029/8/15	5	5	2.42	5
35	24 广西路桥 MTN004（科创票据）	2024/7/15	-	2027/7/17	3	5	2.34	5
36	24 北部湾投 MTN003	2024/6/24	-	2027/6/26	3	15	2.50	15
37	24 广西路桥 MTN003（科创票据）	2024/4/9	-	2027/4/10	3	5	2.70	5

38	24 北部湾投 MTN002	2024/4/8	-	2027/4/10	3	20	3.17	20
39	24 广西路桥 MTN002（科创票据）	2024/3/27	-	2029/3/29	5	5	3.00	5
40	24 北部湾投 MTN001	2024/3/6	-	2026/3/7	2	20	2.98	20
41	24 广西路桥 MTN001（科创票据）	2024/2/29	-	2027/3/4	3	5	2.95	5
42	23 北部湾投 MTN004	2023/10/30	2026/11/1	2028/11/1	5	5	3.63	5
43	22 北部湾投 MTN002B	2022/4/29	-	2027/5/6	5	2	3.98	2
债务融资工具小计						**211**		**211**
44	北贷 03 次	2024/7/18	-	2026/5/28	1.8603	0.02	-	0.02
45	北贷 03A	2024/7/18	-	2026/5/28	1.8603	1.98	2.39	1.98
其他小计						**2**		**2**
合计						**270**		**270**

截至尽调基准日，北投集团不存在延迟支付债券利息或本金的情况。

（3）历史评级情况

根据联合资信评估股份有限公司于 2025 年 11 月 6 日出具的《信用评级公告》的评级结果，北投集团主体信用等级 AAA，评级展望稳定。根据惠誉国际信用评级有限公司于 2025 年 12 月 23 日发布的评级公告，将北投集团的长期发行人主体评级从 BBB-上调至 BBB，展望为“稳定”。

管理人结合北投集团的财务情况、资产运营情况以及现场访谈情况，认为北投集团的财务状况与资产运营情况持续健康，相关内控制度较为健全，整体资信情况良好。

2、授信情况及对外担保情况

（1）授信情况

北投集团资信状况良好，与各大商业银行均建立了长期稳定的信贷业务关系，具有较强的间接融资能力。截至 2025 年 12 月 31 日，北投集团共获得银行授信额度人民币约 5,471.43 亿元，已使用额度 2,741.07 亿元，尚未使用的授信额度为 2,730.36 亿元。截至 2025 年 12 月 31 日，北投集团不存在银行贷款延期偿付的状况。北投集团主要贷款银行授信及使用情况如下：

表4-17 2025 年 12 月末北投集团银行授信及使用情况

单位：亿元

单位名称	授信额度	已用授信	未用授信
国家开发银行	1,078.30	876.90	201.40
进出口银行	127.32	51.06	76.26

中国农业发展银行	208.37	107.52	100.85
工商银行	925.71	535.62	390.09
农业银行	431.58	197.75	233.83
中国银行	304.84	158.06	146.78
建设银行	476.75	216.22	260.53
交通银行	296.56	110.40	186.16
邮储银行	118.76	58.89	59.87
招商银行	60.79	27.26	33.53
光大银行	87.54	40.90	46.64
华夏银行	55.56	20.10	35.46
平安银行	76.20	14.31	61.89
浦发银行	79.28	25.44	53.84
兴业银行	258.70	70.64	188.06
中信银行	284.12	65.47	218.65
广发银行	65.93	11.51	54.42
民生银行	83.91	21.48	62.43
浙商银行	47.90	3.19	44.71
渤海银行	79.19	7.86	71.33
汇丰银行	8.50	5.22	3.28
南洋商业银行	8.38	2.28	6.10
桂林银行	119.77	45.46	74.31
农村信用合作联社	108.97	37.17	71.80
北部湾银行	64.91	27.16	37.75
青岛银行	0.59	0.59	0.00
内蒙古银行	13.00	2.60	10.40
银行授信额度小计	**5,471.43**	**2,741.07**	**2,730.36**

（2）对外担保状况

截至尽调基准日，北投集团对外担保合计 491.08 亿元，具体情况如下：

表4-18 北投集团对外担保情况

单位：亿元

提供担保单位	被担保单位	目前担保余额（贷款余额）	担保起始日	担保到期日
广西北部湾投资集团有限公司	广西新发展交通集团有限公司、广西钟昭高速公路有限公司、广西昭蒙高速公路有限公司、广西都巴高速公路有限公司、广西融和高速公路有限公司、广西大浦高速公路有限公司	371.48	2017/5/27	2042/6/27

广西新发展交通集团有限公司	广西新柳南高速公路有限公司	77.65	2020/3/16	2054/3/15
广西路桥工程集团有限公司	河池市国有资本投资运营（集团）有限公司	2.21	2017/12/22	2037/12/22
广西路桥工程集团有限公司	湖南省茶常高速公路建设开发有限公司	26.82	2023/1/5	2054/1/4
广西路桥工程集团有限公司	湖南省永新高速公路建设开发有限公司	2.32	2023/1/13	2057/1/12
广西路桥工程集团有限公司	湖南省耒宜零道高速公路建设开发有限公司	8.60	2025/5/19	2054/6/26
广西路桥工程集团有限公司	四川宁西高速公路建设开发有限公司	0.78	2025/8/29	2059/4/15
广西路桥工程集团有限公司	四川西香高速建设开发有限公司	1.21	2025/12/20	2058/12/20
合计	-	**491.08**	-	-

（八）不动产项目转让的审批情况

详见“第三章不动产项目”之“一、项目公司基本情况”之“（十一）项目公司股权转让行为的合法性”。

（九）回收资金用途

北投集团承诺通过项目公司股权转让获得的资金在扣除交易相关的企业所得税和印花税以及扣除北投集团认购的基金份额后，剩余资金【X】亿元将用于高速公路不动产项目建设和清洁能源不动产项目建设。

表4-19 北投集团回收资金用途情况

项目名称	G7221 衡阳至南宁高速公路龙胜至融安段	G7221 衡阳至南宁高速公路融安至罗城段	北流至凭祥公路（南宁大塘至凭祥段）	昭平五将风电场
项目总投资（万元）	1,802,200	1,035,700	2,334,000	133,064
项目资本金（万元）	360,440	207,140	466,800	26,613
项目资本金缺口（万元）	180,220	103,570	233,400	13,306
建设地点（省、市）	广西壮族自治区桂林市、柳州市	广西壮族自治区河池市、柳州市	广西壮族自治区南宁市、崇左市、凭祥市	广西壮族自治区贺州市
建设内容和规模	G7221 衡阳至南宁高速公路龙胜至融安段是《国家公路网规划（2022	G7221 衡阳至南宁高速公路融安至罗城段是《国家公路网规划（2022 年—2035	北流至凭祥公路（南宁大塘至凭祥段）是《广西高速公路网规划（2018—2030 年）》中“横 10”线北	项目拟安装 32 台单机容量 6250kW 的 WTG2-6250 风电机组（轮毂高度 160m，转轮直径 220m），规

项目名称		G7221 衡阳至南宁高速公路龙胜至融安段	G7221 衡阳至南宁高速公路融安至罗城段	北流至凭祥公路（南宁大塘至凭祥段）	昭平五将风电场
		年—2035 年）》中 G72 泉南国家高速公路的并行线 G7221 衡阳至南宁高速公路在广西境内重要路段，也是《广西高速公路网规划（2018 年—2030 年）》中“纵 8 线”龙胜-峒中口岸高速公路的重要组成部分。路线长约 110.54 公里。起点位于龙胜县城东侧双洞村附近，终点至浮石镇西侧，利用浮石枢纽互通连接 S31 三南高速。	年）》中 G72 泉南国家高速公路的并行线 G7221 衡阳至南宁高速公路在广西境内重要路段，也是《广西高速公路网规划（2018 年—2030 年）》中“纵 8 线”龙胜-峒中口岸高速公路的重要组成部分。路线长约 77.38 公里。起点位于融安县西，终点至罗城县南大新村附近。	流（清湾）至凭祥公路的重要组成部分。路线长约 185.34 公里，主线起点位于南宁市良庆区那陈镇古直村附近，经南宁市良庆区那陈镇，江南区延安镇，崇左市扶绥县山圩镇、东门镇、东罗镇、柳桥镇，宁明县那堪镇、海渊镇、北江乡、板棍乡、东安镇、明江镇、寨安乡和凭祥市夏石镇、上石镇、凭祥镇、友谊关镇，终点位于凭祥市友谊镇礼茶村附近。	划总装机容量为 200MW，风电场年上网发电量约 38,064.6 万 kWh。
（拟）开工时间		2025 年 10 月	2025 年 10 月	计划 2026 年 11 月开工	计划 2026 年 3 月开工
拟使用募集资金规模（万元）	北投集团及关联方	40,000	40,000	20,000	287.80
募集资金投入项目的具体方式	北投集团及关联方	项目资本金或借款等方式	项目资本金或借款等方式	项目资本金或借款等方式	项目资本金或借款等方式

注：拟使用募集资金规模为根据目前项目进度暂定预测数，实际使用情况以最终基金募集规模、届时项目进度及资金情况决定。

1、G7221 衡阳至南宁高速公路龙胜至融安段

G7221 衡阳—南宁公路（龙胜至融安段）是《国家公路网规划》G7221 衡阳—南宁公路在广西壮族自治区境内的重要路段。本项目在统筹构建现代综合交通运输体系，完善西部陆海新通道，带动区域旅游开发，改善民生和带动社会经济发展等方面具有重要作用。目前，本项目工程可行性研究、初步设计分别于 2025 年 2 月、2025 年 4 月获得批复。前期专题如用地预审、社稳、文物、地灾均已获

得批复，目前龙胜段草地报批、林地报批、永久基本农田补划、生态保护红线已获得批复；龙胜县失地农民保险、耕地占补平衡费用正在落实；融安段建设用地已通过自然资源厅审查，报至自治区人民政府出示请示文件，上报自然资源部审查。融安段计划 2026 年 1 月 31 日前获得建设用地批复，龙胜段计划 2026 年 3 月底前获得建设用地批复。

2、G7221 衡阳至南宁高速公路融安至罗城段

G7221 衡阳—南宁公路（融安至罗城段）是《国家公路网规划》G7221 衡阳—南宁公路在广西壮族自治区境内的重要路段。本项目在统筹构建现代综合交通运输体系，完善西部陆海新通道，带动区域旅游开发，改善民生和带动社会经济发展等方面具有重要作用。目前，本项目工程可行性研究、初步设计分别于 2025 年 2 月、2025 年 4 月获得批复。前期专题如用地预审、路线穿越风景名胜区选址变更方案、社稳、文物、地灾均已获得批复。正在开展征地拆迁、先行用地的报批和项目建设用地报批工作，7 月 24 日已获得先行用地批复，预计 2026 年 1 月底项目建设用地批复后开始施工。项目施工图批复涉及前置专题 15 项，已完成 14 项，剩余 1 项项目环境影响评价报告，2025 年 12 月 8 日已根据自治区生态环境厅生态厅技术中心和环评处意见修改完成，待受理公示。

3、北流至凭祥公路（南宁大塘至凭祥段）

北流至凭祥公路（南宁大塘至凭祥段）是《广西高速公路网规划（2018-2030 年）》的重要组成部分。本项目的实施将加快构建“南向、北联、东融、西合”全方位开放发展格局，在打造陆路东盟通道、加强与东盟联系、强化广西壮族自治区东北与西南片区联系等方面具有重要作用，也是贯彻落实广西壮族自治区政府大力实施交通强国、交通优先发展战略，深入实施乡村振兴的重要举措。本项目工程可行性研究、初步设计分别于 2023 年 9 月、2023 年 11 月获得批复。前期专题如用地预审、环评、文物、地灾、社稳、行洪专题均已获得批复。目前开展施工图设计报批、征地拆迁及建设用地报批工作，预计在 2026 年 11 月取得用地批复后开始施工。

4、昭平五将风电场

昭平五将风电场项目立项于 2024 年 7 月批复、预可行性研究 2024 年 10 月通过审核、社会稳定风险评估报告于 2025 年 1 月批复、用地预审与选址意见书于 2025 年 3 月批复、项目核准于 2025 年 3 月批复、项目并网接入意向于 2025

年 4 月已获得批准复函。前期专题如环保、水保、用地报批、用林报批、压覆矿等正进行报批流程，目前已完成初步设计文件的评审、3 个标段的 EPC 总承包合同及风机设备采购合同的招标工作，正在同步开展施工图设计（含详勘工作）、监理招标、升压站征地及施工便道租地、EPC 方进场组建项目部及开展前期相关工作。

原始权益人已出具《广西北部湾投资集团有限公司关于易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金募集资金使用事宜的承诺函》，承诺回收资金拟投资或收购的固定资产投资项目情况真实；使用过程中将严格遵守房地产调控政策要求，不将回收资金变相用于商品住宅开发项目；回收资金将严格按照进度要求使用，即不动产基金购入项目完成之日起 2 年内，净回收资金使用率不低于 75%，3 年内全部使用完毕。

（十）可扩募资产情况

原始权益人北投集团承担着广西壮族自治区高速公路投资建设及运营重任，截至 2025 年 12 月末，北投集团运营高速公路项目共计 32 个（含拟发行资产），总运营里程为 2,320.324 公里；目前在建拟建项目 12 个，项目总里程约 1,020 公里，总投资约 4,400 亿元（开通路段+在建+拟建项目），未来可扩募资产充足，符合“不低于拟首次发行资产规模的 2 倍”的要求。主要拟扩募资产情况如下：

表4-20 北投集团可扩募资产情况

资产名称	所属行业	所在地区	资产状态（在建、完工或运营及时间）	资产规模（公里）	决算总投资（亿元）	运营剩余年限	原始权益人直接或间接持股比例	原始权益人持有的具体方式
兰州至海口高速公路广西钦州至北海段改扩建工程	高速公路	广西钦州市、北海市	完工，改扩建全线通车 自 2022 年 12 月 14 日开始	142.899	140.37	当前为临时收费，竣工验收完成后预计重新核定收费期限为 25 年	100%	直接持有
防城至东兴高速公路	高速公路	广西防城港市	运营，运营期自 2013 年 12 月 20 日至 2044 年 3 月 7 日	55.187	26.32	运营期从 2013 年 12 月 20 日至 2044 年 3 月 7 日，剩余年限约 19 年	100%	直接持有

吴圩机场至隆安高速公路	高速公路	广西南宁市	运营，自 2021 年 12 月 30 日通车	44.914	51.02	已完成竣工验收，收费期限需重新核定，预计总体收费期限为 25 年	100%	直接持有
贵港至合浦高速公路	高速公路	广西贵港市、北海市	运营，运营期自 2017 年 10 月 17 日至 2043 年 1 月 3 日	142.957	74.01	运营期从 2017 年 10 月 17 日至 2043 年 1 月 3 日，剩余年限为 18 年	100%	直接持有
合计				**385.957**	**291.72**			

兰州至海口高速公路广西钦州至北海段改扩建工程，由兰海高速钦州至山口段主线及北海支线两段组成，其中：主线起于南北枢纽互通，终于桂粤交界处，采用“四改八”外侧加宽为双向八车道高速公路标准建设，设计速度 120 公里/小时，北海支线起于石湾互通，终于北铁互通，采用“四改六”内侧加宽为双向六车道高速公路标准建设，设计速度 120 公里/小时，于 2022 年 12 月 14 日全部建成通车，运营里程为 142.899 公里，沿线设有 7 个收费站及 4 对服务区，是广西北部湾经济区的骨架公路，是国内与东盟进行经济贸易最便捷的大通道，是西部大开发区域、泛珠三角经济区、大西南经济区与“中国—东盟自由贸易区”、中越“两廊一圈”、粤港澳大湾区进行联系的交通枢纽，是我国东西部地区的出海大通道。

防城至东兴高速公路，起于防城港市防城区茅岭镇，终于东兴市楠木山村，采用双向四车道高速公路标准建设，设计速度 100 公里/小时（2021 年 5 月限速调整为 120 公里/小时），于 2013 年 12 月 20 日全部建成通车，运营里程为 55.187 公里，沿线设有 4 个收费站及 2 对服务区，是国家高速公路网规划兰州至海口高速公路钦州至东兴联络线的重要路段，是广西出边出海大通道之一，是泛珠江三角洲区高速公路网的重要组成部分。

吴圩机场至隆安高速公路，起于南宁至友谊关高速公路吴圩西枢纽互通，终于南宁至百色高速公路坛洛西枢纽互通，采用双向四车道高速公路标准建设，设计速度 120 公里/小时，于 2021 年 12 月 30 日建成通车，运营里程 44.914 公里，沿线设有 3 个收费站及 1 对服务区，是促进南宁吴圩机场空港经济及北部湾城市群发展的重要通道。

贵港至合浦高速公路，起于贵港市瓦塘枢纽互通，终于合浦县石湾枢纽互通，采用双向四车道高速公路标准建设，设计速度 120 公里/小时，于 2017 年 10 月

17 日全部建成通车，运营里程 142.957 公里，沿线设有 7 个收费站、3 对服务区及 2 对停车区，是贵州、湖南通往广西北部湾沿海港口的重要出海通道。

上述可扩募资产均已运营达 3 年以上，最近 3 个会计年度运营收益情况如下：

表4-21 可扩募资产最近 3 个会计年度运营收益情况

单位：万元

2023 年运营收益情况		
资产名称	**运营收入**	**运营成本**
兰州至海口高速公路广西钦州至北海段改扩建工程	68,517.57	10,000.43
防城至东兴高速公路	7,302.78	3,262.20
吴圩机场至隆安高速公路	11,168.29	1,987.98
贵港至合浦高速公路	16,118.43	5,847.32
合计	**103,107.07**	**21,097.93**
2024 年运营收益情况		
资产名称	**运营收入**	**运营成本**
兰州至海口高速公路广西钦州至北海段改扩建工程	63,532.20	9,321.69
防城至东兴高速公路	7,001.27	3,305.59
吴圩机场至隆安高速公路	7,681.16	1,756.06
贵港至合浦高速公路	15,351.16	5,489.85
合计	**93,565.79**	**19,873.19**
2025 年运营收益情况		
资产名称	**运营收入**	**运营成本**
兰州至海口高速公路广西钦州至北海段改扩建工程	63,484.71	10,786.53
防城至东兴高速公路	7,446.59	3,359.2
吴圩机场至隆安高速公路	6,604.32	2,542.69
贵港至合浦高速公路	16,256.91	7,639.93
合计	**95,215.31**	**24,328.35**

注：运营成本不包括折旧摊销及费用化利息支出。

三、外部管理机构：广西新恒通高速公路有限公司

（一）设立、存续和历史沿革情况

1、基本情况

广西新恒通高速公路有限公司成立于 2015 年 5 月 4 日，是北投集团控股子公司广西新发展交通集团有限公司（简称“新发展集团”）下属国有企业，注册资本为 22,057.66 万元，主要负责高速公路投资建设及运营管理、高速公路沿线资源开发、资产经营等业务。截至尽调基准日，新恒通公司负责贺州至巴马公路、信都至梧州高速公路等高速公路的运营管理，总运营里程超 660 公里。

截至尽调基准日，广西新恒通高速公路有限公司的法定代表人为李莘，注册地址为南宁市青秀区云景路 39 号第 19 层。新恒通公司的基本情况如下：

表4-22 外部管理机构基本情况

企业名称	广西新恒通高速公路有限公司
企业类型	有限责任公司
住所	南宁市青秀区云景路 39 号第 19 层
法定代表人	李莘
主要负责人员	邓启雄
注册资本	人民币 22,057.66 万元
成立日期	2015 年 05 月 04 日
统一社会信用代码	914500003403622350
经营期限	2015-05-04 至 无固定期限
经营范围	许可项目：公路管理与养护；建设工程施工；建设工程质量检测；水力发电；食品销售；房地产开发经营；发电业务、输电业务、供（配）电业务；输电、供电、受电电力设施的安装、维修和试验；广播电视节目制作经营；互联网直播技术服务；演出经纪；网络文化经营；道路货物运输（不含危险货物）（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动，具体经营项目以相关部门批准文件或许可证件为准）一般项目：以自有资金从事投资活动；工程管理服务；物业管理；工程技术服务（规划管理、勘察、设计、监理除外）；土地使用权租赁；非居住房地产租赁；住房租赁；土地整治服务；小微型客车租赁经营服务；机械设备租赁；安全技术防范系统设计施工服务；储能技术服务；充电桩销售；合同能源管理；节能管理服务；碳减排、碳转化、碳捕捉、碳封存技术研发；新兴能源技术研发；技术服务、技术开发、技术咨询、技术交流、技术转让、技术推广；太阳能发电技术服务；风力发电技术服务；生物质能技术服务；新能源原动设备销售；光伏设备及元器件销售；发电机及发电机组销售；风力发电机组及零部件销售；机械电气设备销售；电气设备修理；电池销售；电动汽车充电基础设施运营；物联网技术研发；物联网技术服务；物联网设备销售；信息系统集成服务；大数据服务；网络技术服务；软件开发；软件销售；云计算设备销售；数据处理服务；信息技术咨询服务；软件外包服务；互联网销售（除销售需要许可的商品）；计算机软硬件及辅助设备零售；人工智能硬件销售；人工智能行业应用系统集成服务；人工

	智能公共服务平台技术咨询服务；人工智能通用应用系统；人工智能基础软件开发；人工智能理论与算法软件开发；人工智能应用软件开发；人工智能基础资源与技术平台；人工智能公共数据平台；新材料技术研发；建筑材料销售；机械设备销售；化工产品销售（不含许可类化工产品）；食用农产品批发；食用农产品零售；低温仓储（不含危险化学品等需许可审批的项目）；企业信用调查和评估；企业信用管理咨询服务；个人互联网直播服务；广告制作；广告设计、代理；供应链管理服务；国内货物运输代理；普通货物仓储服务（不含危险化学品等需许可审批的项目）；信息咨询服务（不含许可类信息咨询服务）；包装服务；装卸搬运（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动）

2、历史沿革

经核查，新恒通公司为依法设立的有限责任公司，已完成工商注册登记，设立程序符合《中华人民共和国公司法》的规定。2015 年 5 月 4 日，新恒通公司在广西壮族自治区工商行政管理局注册成立，注册资本为人民币 1,000 万元，全部由新发展集团出资，出资方式为货币出资。

2018 年 8 月 27 日，根据《新恒通公司第一届董事会 2018 年第十一次会议决议》（新恒通董决〔2018〕12 号），新恒通公司注册资本金增资至 21,000 万元，全部由新发展集团出资，出资方式为货币出资，增资时间为 2018 年 7 月 1 日。

2018 年 9 月 21 日，根据《自治区党委办公厅 自治区人民政府办公厅关于印发〈交投集团和铁投集团战略性重组方案〉等 3 个文件的通知》（厅发〔2018〕40 号），新发展集团整体并入北投集团。作为北投集团全资子公司，新发展集团不再作为自治区国资委直接监管企业。

2019 年 1 月 9 日，根据北投集团《关于部分单位出资人变更及明确干部管理权限的通知》（桂北投发〔2019〕10 号），新恒通公司现有全部职能部门及人员整体纳入新发展集团总部，履行新发展集团总部工作职责。

2020 年 6 月 4 日，根据《关于明确广西新恒通高速公路有限公司直属单位领导人员所属管理层级的通知》（新发展党发〔2020〕19 号），明确新恒通公司直属单位领导班子成员（北投直管干部除外）为新发展集团中层管理人员，由新发展集团党委管理。2020 年 6 月 1 日后，如新恒通公司新设直属单位，其单位领导班子成员按新恒通公司中层人员进行管理。

2022 年 12 月 12 日，根据《新发展集团第六届董事会 2022 年第十九次会议决议》（新发展董决〔2022〕20 号），新恒通公司与广西北投通途投资合伙企业（有限合伙）（简称“通途基金”）签订增资协议，新恒通公司增加注册资本金

1057.66 万元，即从 21000 万元增加至 22057.66 万元。增加注册资金后，新恒通公司股东及出资情况为：新发展集团出资 21000 万元，出资比例 95.205%，出资时间为 2015 年 5 月 4 日；通途基金出资 1057.66 万元，出资比例 4.795%，出资时间为 2023 年 6 月 30 日。

2024 年 10 月 9 日，根据《关于明确广西新恒通高速公路有限公司直属单位管理权限的通知》（新发展党发〔2024〕63 号），明确新恒通公司直属单位参照新发展集团直属单位管理，其领导班子及成员由新发展集团党委直接管理任用。

2025 年 1 月 20 日，根据《新发展集团董事会 2025 年第一次会议决议》（新发展董决〔2025〕1 号），新发展集团回购通途基金持有的新恒通公司股份（占注册资金 4.795%）。通途基金持有新恒通公司 4.795%股权，由新发展集团按照《广西新恒通高速公路有限公司增资之对赌协议》约定，一次性受让通途基金所持有的新恒通公司上述股权，并向通途基金分期支付股权转让价款合计 7.145 亿元。据此，新发展集团持股比例从 95.205%变为 100%，新恒通公司类型从其他有限责任公司变更为有限责任公司（非自然人投资或控股的法人独资）。

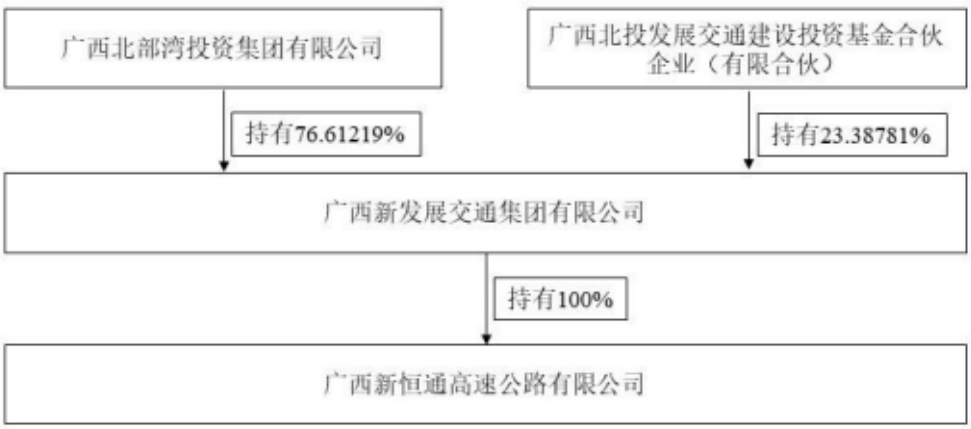
截至尽调基准日，除上述变化外，新恒通公司的注册资本无变化，亦未发生其他改制、重大增减资、合并、分立、破产重组及更名等变动。

（二）股权结构及治理结构

1、股权结构

截至尽调基准日，北投集团控股子公司新发展集团持有新恒通公司 100%的股权。

图4-3　股权结构图



2、控股股东及实际控制人情况

截至尽调基准日，新恒通公司控股股东为新发展集团，实际控制人为广西壮族自治区人民政府国有资产监督管理委员会。

3、治理结构

根据新恒通公司现行有效章程的规定，新恒通公司的公司治理安排如下：

（1）股东

公司不设股东会，由股东依法行使以下职权：

1）委派和更换非由职工代表担任的董事，对其履职情况进行评价，决定其报酬事项；

2）审议批准董事会的报告；

3）审议批准公司利润分配方案和弥补亏损方案；

4）对公司增加或者减少注册资本作出决议；

5）对公司发行公司债券或其他证券作出决议；

6）对公司合并、分立、解散、清算、申请破产、变更公司形式作出决议；

7）决定公司章程的制定和修改；

8）决定公司的战略和发展规划；

9）决定公司的投资计划；

10）审议批准公司年度财务预算、决算方案；

11）审议批准公司业绩考核和重大收入分配事项；

12）审议批准公司重大国有资产转让、部分子公司国有产权变动事项；

13）审议批准公司重大财务事项和重大会计政策、会计估计变更方案，以及为公司股东或者实际控制人提供担保事项；

14）对公司年度财务决算进行审计，对公司重大事项进行抽查检查，并按照公司负责人管理权限开展经济责任审计；

15）决定聘用或者解聘公司财务会计报告审计业务的会计师事务所及其报酬；

16）法律、行政法规或公司章程规定的其他职权。

（2）董事会

公司设董事会，由 4 名董事组成，董事由股东委派。董事每届任期不得超过 3 年，任期届满考核合格的，经委派可以连任。董事任期届满未及时改选，或者董事在任期内辞任导致董事会成员低于法定人数的，在改选出的董事就任前，原董事仍应当依照法律、行政法规和公司章程的规定，履行董事职务。

董事会设董事长1名、可视需要设副董事长1至2名，董事长、副董事长由股东任免。

董事会职权：

1）执行股东的决议，向股东报告工作；

2）制订公司投资计划，决定经营计划、投资方案及一定金额的投资项目；

3）制订公司的利润分配和弥补亏损方案；

4）制订公司增加或者减少注册资本的方案；

5）制订发行公司债券或其他证券的方案；

6）制订公司合并、分立、解散、清算、申请破产、变更公司形式的方案；

7）根据授权，决定公司内部管理机构的设置，按权限决定分公司、子公司等分支机构的设立或者撤销；

8）根据有关规定和程序，聘任或解聘公司高级管理人员；制定经理层成员经营业绩考核和薪酬管理制度，组织实施经理层成员经营业绩考核，决定考核方案、考核结果和薪酬分配事项；

9）制定公司的基本管理制度；

10）制定贯彻中央和自治区决策部署和重大战略重大举措的方案；

11）制订公司中长期战略和发展规划；

12）制订公司的年度财务预算和决算方案；

13）制订公司章程草案和公司章程的修改方案；

14）制订公司重大国有资产转让、部分子公司国有产权变动方案；

15）根据授权，决定公司内部有关重大改革重组事项，或者对有关事项作出决议；

16）制订公司的重大收入分配方案，包括公司工资总额预算与清算方案等；

17）建立健全内部监督管理和风险控制制度，加强内部合规管理，决定公司的风险管理体系、内部控制体系、违规经营投资责任追究工作体系、合规管理体系，对公司风险管理、内部控制和法律合规管理制度及其有效实施进行总体监控和评价；

18）按权限批准一定金额的融资方案、资产处置方案以及对外捐赠或者赞助方案；

19）根据自治区国资委担保管理办法，按权限批准公司有关担保事项；公司

为公司股东或者实际控制人提供担保除外；

20）制订董事会的工作报告；

21）听取经理工作报告，检查经理和其他高级管理人员对董事会决议的执行情况，建立健全对经理和其他高级管理人员的问责制度；

22）决定公司安全环保、维护稳定、社会责任方面的重大事项；

23）审议公司重大诉讼、仲裁等法律事务处理方案；

24）法律、行政法规或者股东授权行使的其他职权。

（3）经理层

公司经理层设经理 1 名，副经理若干名，财务负责人 1 名。经理对董事会负责，向董事会报告工作。经理行使以下职权：

1）主持生产经营管理，组织实施董事会决议；

2）拟订公司的战略和发展规划、经营计划，并组织实施；

3）拟订公司年度投资计划和投资方案，并组织实施；

4）根据董事会授权决定一定金额内的投资项目；

5）根据公司年度投资计划和投资方案，批准经常性项目费用和长期投资阶段性费用的支出；

6）拟订发行公司债券或其他证券方案及一定金额以上的其他融资方案，批准一定金额以下的其他融资方案；

7）拟订公司的资产抵押、质押、保证等对外担保方案；

8）拟订公司一定金额以上的资产处置方案、对外捐赠或者赞助方案，批准公司一定金额以下的资产处置方案、对外捐赠或者赞助方案；

9）拟订公司年度财务预算方案、决算方案、利润分配方案和弥补亏损方案；

10）拟订公司增加或者减少注册资本的方案；

11）拟订公司内部管理机构设置方案以及分公司、子公司的设立或者撤销方案；

12）拟订公司的基本管理制度，制定公司的具体规章制度；

13）拟订公司的改革、重组方案；

14）按照有关规定，提请董事会聘任或者解聘公司其他高级管理人员；

15）拟订公司职工收入分配方案，按照有关规定，对子公司职工收入分配方案提出意见；

16）协调、检查和督促各部门、分公司、子公司的生产经营和改革发展工作；

17）提出公司行使所投资企业股东权利所涉及重大事项的建议；

18）法律、行政法规、公司章程规定或者董事会授权行使的其他职权。

（三）持续经营能力

1、新恒通公司的股东背景

新恒通公司的控股股东为新发展集团，新发展集团为北投集团的子公司。北投集团介绍见本报告第四章第二节“原始权益人：广西北部湾投资集团有限公司”。

2、运营管理经验

新恒通公司专注于高速公路投资、建设与运营，以及沿线资源综合开发。在高速公路运营管理方面积累了系统性的经验，取得了多项突破，形成了可复制的管理优势，具体体现在以下几个方面：

（1）构建建管养一体化机制，实现全过程高效协同

新恒通公司坚持“建设为运营、运营促经营、经营助发展”的理念，通过前端设计参与、建设过程介入及运营提前衔接，系统性提升项目全周期效益。已制定《高速公路建管养一体化实施办法》《高速公路建管养交接一体化管理办法》等制度，成立建管养一体化办公室 14 个，累计优化设计 1496 项。

（2）实施扁平化管理，有效优化资源配置

新恒通公司于全区高速公路运营路段中率先推行机构扁平化改革，设立“集团公司—运营单位—收费站”三级管理架构，大幅缩短管理链条，降低人力与运营成本。

（3）强化养护精细化管理，保障工程品质

新恒通公司自主研发公路养护管理平台，实现养护决策信息化与科学化。依托完备的制度体系与针对性预防养护措施，实施全寿命周期养护管理，所辖路段综合技术状况指标 MQI 均值为 97.30，路面使用性能指数 PQI 达 97.18，持续居于全区前列。钟山至昭平高速、融水至河池高速获评为自治区养护管理示范路。

（4）建设数智化应急救援体系，增强保通保畅能力

新恒通公司综合运用卫星遥感、无人机、奥维地图等技术手段，构建天地一体的隐患排查与监测系统，提升高难度路段巡检效率与安全性。依托智慧高速云控平台及应急指挥系统，完善“一路多方”联勤机制。2024 年高效处置车辆救援 3514 起、交通事故 649 起，平均处置时间缩短 19 分钟，效率提升 21%，有效保

障路网安全畅通。

（5）管理团队专业稳定，运营能力持续可靠

新恒通公司核心管理团队具备丰富的高速公路运营与建设经验，专业能力突出，曾成功运营广西首条双向八车道高速公路，打造“十三五”国检标准示范路段，连续五年获评“广西高速公路养护管理示范路”，应急救援团队获评为首届高速公路优秀救援团队。

相关项目累计获得“全国五一巾帼标兵岗”等国家级荣誉 3 项，省部级荣誉 8 项，地厅级以上个人奖项 40 余人次。依托“廖朝丰工匠创新创效工作室”等平台，持续推动技术与管理创新。“向海先锋”党建品牌获评第一届公路交通行业优秀党建品牌。

在实施不动产基金过程中，新恒通公司原有运营管理团队保持稳定，全体人员将继续负责项目运营管理，在营运、养护、安全、投资等各职能板块均配置有专业团队，并已建立完善的制度体系。管理层具备深厚的行业经验和较强的项目经营能力，为公司持续稳健运营提供坚实保障。

3、管理人员任职情况和专业能力

（1）外部管理机构主要人员基本情况

外部管理机构主要人员的聘用、安排与职责等情况如下：

表4-23 管理团队基本信息

姓名	职务	简历
贤有汞	广西新恒通高速公路有限公司党委书记、董事长	**曾任**广西区交通规划勘察设计研究院公路二室公路桥梁设计助理工程师、工程师；广西区交通规划勘察设计研究院第三道桥设计所公路桥梁设计工程师；广西区交通规划勘察设计研究院路面设计研究所路面设计高级工程师（百罗高速公路设计代表；隆百高速公路设计代表）；广西区交通规划勘察设计研究院第三道桥设计所高级工程师；广西区交通规划勘察设计研究院工程招标代理中心副主任（主持全面工作）；广西新恒通高速公路有限公司高级工程师；广西新恒通高速公路有限公司项目管理部副部长；广西新恒通高速公路有限公司合约部部长。 **现任**广西新发展交通集团有限公司合约部部长、建设项目竣工管理中心主任，广西北部湾恒信资产经营有限公司外部董事，广西新恒通高速公路有限公司党委书记、董事长。
李苹	广西新恒通高速公路有限公司党委副书记、副董事长、总经理	**曾任**广西沿海高速公路管理处山口管理所养护技术员；广西北部湾投资集团有限公司沿海高速公路分公司桂海管理处桥梁工程师；广西北部湾投资集团有限公司沿海高速公路分公司桂海管理处养护工程科养护技术员；广西北部湾投资集团有限公司沿海高

		速公路分公司防城港管理处副主任；广西北部湾投资集团有限公司沿海高速公路分公司养护工程部副经理；广西北部湾投资集团有限公司沿海高速公路分公司养护工程部经理；广西新发展交通集团有限公司灵山运营分公司副总经理（主持工作）、党委书记；广西新发展交通集团有限公司灵山高速公路运营分公司总经理；广西新发展交通集团有限公司南宁-湛江高速公路南宁至博白那卜段建设指挥部党支部书记、指挥长（兼）。 **现任**广西新发展交通集团有限公司资产经营部副部长、市场开发部副部长，广西北部湾恒信资产经营有限公司党委书记、董事长，广西新恒通高速公路有限公司党委副书记、副董事长、总经理。
颜兴全	广西新恒通高速公路有限公司党委委员、董事、常务副总经理	**曾任**广西公路桥梁工程总公司路面施工处经营科科员；广西公路桥梁工程总公司路面施工处北海大道项目经理部项目总工程师；广西公路桥梁工程总公司路面施工处全州至桂林一级公路路面改造工程№2 合同段项目技术负责人；广西公路桥梁工程总公司路面施工处全州至桂林一级公路路面改造工程№2 合同段项目技术负责人、团支部组织委员；广西公路桥梁工程总公司路面施工处职员；广西长长路桥建设有限公司经营部主办科员；广西长长路桥建设有限公司市场开发部副经理；广西长长路桥建设有限公司市场开发部经理；广西长长路桥建设有限公司总经理助理；广西新恒通高速公路有限公司投资发展部副部长；广西新恒通高速公路有限公司投资发展部副部长（主持工作）；广西新发展交通集团有限公司投资发展部副部长（主持工作）。 **现任**广西北部湾恒信资产经营有限公司党委副书记、副董事长、总经理，广西新恒通高速公路有限公司党委委员、董事、常务副总经理。
苏云	广西新恒通高速公路有限公司党委副书记	**曾任**广西壮族自治区横县公路管理局党支部宣传干事；广西西南出海大通道六寨至水任二级公路项目建设办公室政治处秘书兼行政处副主任；广西壮族自治区南宁公路管理局办公室秘书；广西壮族自治区南宁公路管理局办公室副主任；广西壮族自治区桂西公路管理局办公室主任、兼广西壮族自治区桂西公路管理局大院物业管理中心主任；广西新恒通高速公路有限公司综合部部长；广西新恒通高速公路有限公司第一届纪律检查委员会委员；广西新发展交通集团有限公司纪委委员、办公室主任。 **现任**广西新发展交通集团有限公司纪委委员，广西北部湾恒信资产经营有限公司党委副书记、董事、分工会主席，广西新恒通高速公路有限公司党委副书记、董事。
马凤杰	广西新恒通高速公路有限公司党委委员、董事、副总经理	**曾任**广西交通规划勘察设计研究院道桥二所助理工程师、工程师；广西交通规划勘察设计研究院生产经营处工程师；广西交通规划勘察设计研究院第二道桥设计分院高级工程师；广西交通规划勘察设计研究院生产经营处高级工程师；广西新发展交通集团有限公司企业管理部科员；广西北部湾投资集团有限公司运营管理部业务主管；广西北部湾投资集团有限公司运营管理部业务副经理；广西新发展交通集团有限公司投资发展部副部长、广西北部湾恒信资产经营有限公司监事会主席；广西新发展交通集团有

		限公司投资发展部部长。 **现任**广西北部湾恒信资产经营有限公司副总经理，广西北投路衍新能源开发有限公司董事，广西新恒通高速公路有限公司党委委员、董事、副总经理。
李周	广西新恒通高速公路有限公司总会计师	**曾任**广西桂商实业投资有限公司项目材料员、材料会计；广西交通设计集团有限公司财务部会计、会计主管；广西新恒通高速公路有限公司贺州至巴马高速公路（来宾至都安段）建设指挥部财务部副部长；广西新发展交通集团有限公司天峨（黔桂界）至北海高速公路（巴马至平果段）建设指挥部财务部副部长；广西新发展交通集团有限公司天峨（黔桂界）至北海高速公路（巴马至平果段）建设指挥部财务部部长（兼任百色市南北过境线高速公路（百色市南环线）建设指挥部财务部部长）；广西北部湾恒信资产经营有限公司财务部部长。 **现任**广西北部湾恒信资产经营有限公司总会计师、外部董事，广西新恒通高速公路有限公司总会计师。

（2）外部管理机构主要人员工作职责

贤有汞：主持公司党政全面工作。主管人力资源部，主管董事会、审计工作。

李莘：主持公司生产经营管理工作。主管公司第二增长曲线、科技信息化建设、公司发展战略工作。主管办公室、新兴业务部。

苏云：协助负责公司党建、党风廉政建设（主体责任）、精神文明建设、企业文化建设、意识形态、员工思想教育、宣传、共青团、女职工、信访维稳、社会治安综合治理、安全保密、统一战线、扶贫等方面工作。协助分管人力资源部，分管党群工作部。

颜兴全：协助分管公司生产经营管理工作。负责项目前期、安全生产工作、高速公路运营管理工作。分管运营管理部、协助分管办公室、新兴业务部。

马凤杰：协助分管公司生产经营管理工作。协助分管新兴业务部交通加能源相关工作。负责企业内部控制与风险管理、法律事务、合同管理、招投标管理等相关工作。协助负责审计工作。分管合同法务部。

李周：协助分管公司生产经营管理工作。负责公司财务管理，筹融资、预算、资本运作、股权管理、产权管理等工作。协助分管闲置资产盘活、招商等相关工作。分管财务部。

（3）外部管理机构员工结构分布和变化趋势

截至 2025 年 12 月 31 日，新恒通公司劳动合同制员工为 301 人，本科及以上学历的有 184 人，占总职工数的 61.13%，总体文化素质较高。在岗员工教育

程度构成情况如下：

表4-24 员工结构-按学历

单位：人

学历	人数	占总员工人数的比例（%）
硕士	14	5%
本科	170	56%
高职（高专）	87	29%
高职（高专）以下	30	10%
合计	**301**	**100%**

表4-25 员工结构-按年龄

单位：人

年龄	人数	占总员工人数的比例（%）
46岁及以上	9	3%
41-45岁（含）	15	5%
36-40岁（含）	26	9%
31-35岁（含）	59	19%
30岁及以下	192	64%
合计	**301**	**100%**

表4-26 员工结构-按工作年限

单位：人

工龄	人数	占总员工人数的比例（%）
16年及以上	32	11%
11-15年（含）	46	15%
6-10年（含）	122	40%
5年及以下	101	34%
合计	**301**	**100%**

4、证监会备案情况

本基金拟聘任的外部管理机构广西新恒通高速公路有限公司符合《公开募集基础设施证券投资基金指引（试行）》规定的相关条件，依法设立且合法存续，具备丰富的不动产项目运营管理经验，配备充足的具有不动产项目运营经验的专业人员，其中具有 5 年以上不动产项目运营经验的专业人员不少于 2 名。

根据《公开募集基础设施证券投资基金指引（试行）》第四十条规定，运营管理机构应当按照《基金法》规定经中国证监会备案。广西新恒通高速公路有限公司尚待按照前述规定在中国证监会备案。

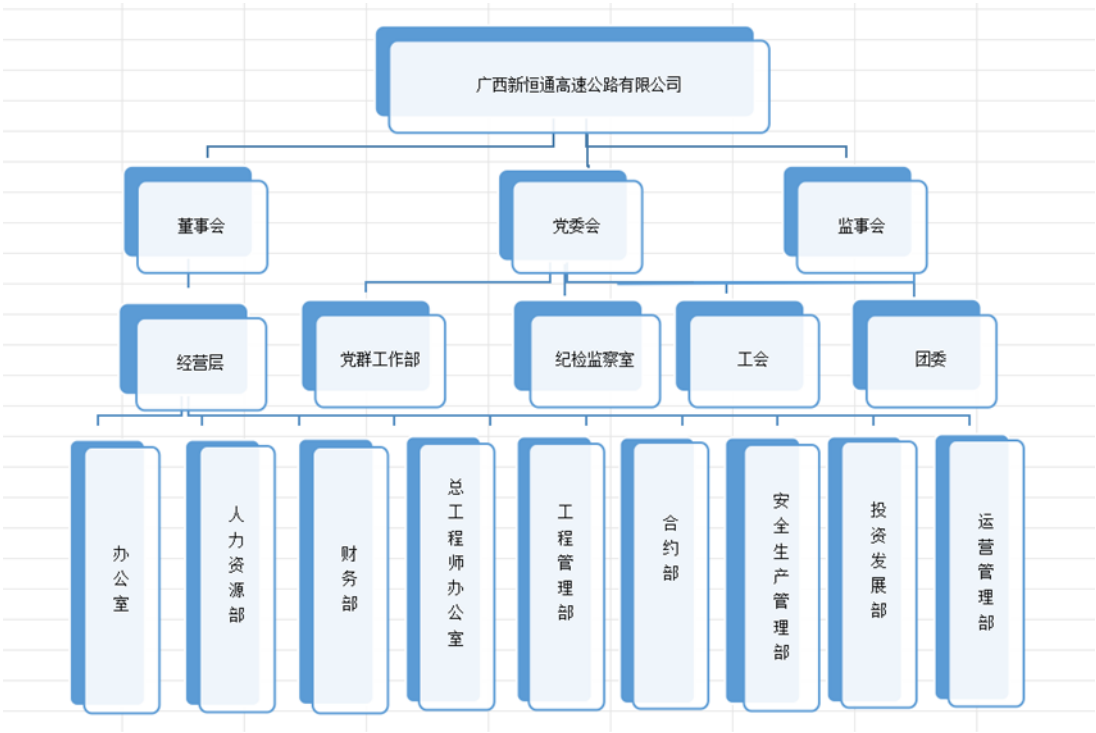
此外，北投集团作为原始权益人出具承诺函，承诺：“将督促本公司孙公司

广西新恒通高速公路有限公司作为运营管理机构如约履行不动产资产的服务和运营管理职责，保证项目持续健康平稳运营；运营管理机构运营管理团队来自原项目公司，运营管理团队保持一致、稳定，不会出现外部管理机构交接错配问题，保障底层资产持续健康平稳运营。”

（四）内部组织架构情况

新恒通公司参照北投集团及广西壮族自治区高速公路行业管理的编制要求，结合公司人员编制需求配备人员，新恒通公司的组织架构具体如下：

图4-4　组织架构图



办公室：是负责新恒通公司行政事务、综合协调等工作的职能部门。

党群工作部：是负责新恒通公司党务管理、中层干部管理、企业文化建设、精神文明建设、宣传、共青团、工会等工作的职能部门。

人力资源部：是负责新恒通公司人员招聘、培训开发、绩效管理、薪酬福利、劳动关系及员工发展等工作的职能部门。

财务部：是负责新恒通公司财务预决算、资金计划、会计核算、会计报表、资金拨付、资金监管、增收节支等工作的职能部门。

总工程师办公室：是负责新恒通公司项目前期工作、项目变更方案管理、科技信息及创新、征拆管理、用地及林地协调等工作的职能部门。

工程管理部：是负责新恒通公司工程投资进度管理、工程质量、品质工程管理、交竣工管理、统计报表、工程管理信息化等工作的职能部门。

合约部：是负责新恒通公司招投标、合同等管理工作的职能部门。

安全生产管理部：是负责新恒通公司安全生产、环境保护、职业健康等工作的职能部门。

投资发展部：是负责新恒通公司发展、规划、投资管理和产权管理，开展高速公路沿线资源开发等工作的职能部门。

运营管理部：是负责新恒通公司高速公路养护管理、收费管理、机电管理、服务区管理、客户管理和应急安全管理等工作的职能部门。

纪检监察室：是负责新恒通公司内部纪检监察、协助开展党风廉政建设工作的职能部门。

（五）高速公路运营相关业务流程、管理制度、风险控制制度

不动产 REITs 发行后，将由新恒通公司提供运营管理服务，原项目管理团队及公司人员将继续从事本项目的运营管理工作。运营管理团队保持一致、稳定，在营运管理、养护管理、安全管理、项目投资及其他业务支持方面均配备有专业人才团队，并建立起完整的制度体系。

就外部管理机构为不动产项目提供的运营管理服务，基金管理人将妥善处理与运营管理机构在权责利方面的区分与衔接，设置明确的治理机制。其中，对项目公司具有重大影响的事项由基金管理人在不动产基金层面进行决策，如项目公司的年度预算、经营计划审批等，而外部管理机构主要负责项目公司日常运营事项的执行。

新恒通公司制订了较为全面的高速公路运管机制，建立健全高速公路全生命周期运营管理体系，不仅规范高速公路管理标准及服务内容，保障高速公路完好、安全、畅通运营，而且持续提升高速公路的现代化管理水平，聚焦提质增效，积极推动智慧路网一体化平台发展。

新恒通公司高速公路运营管理主要制度如下：

表4-27 新恒通公司高速公路运营管理制度

序号	制度名称	发文文号	施行日期
1	广西新恒通高速公路有限公司行政事务管理办法	新恒通发〔2025〕2号	2025 年 8 月 13 日

2	广西新恒通高速公路有限公司信息披露配合制度	新恒通发〔2025〕3号	2025年8月13日
3	广西新恒通高速公路有限公司关联交易管理制度	新恒通发〔2025〕4号	2025年8月13日
4	广西新恒通高速公路有限公司劳动用工管理办法	新恒通发〔2025〕5号	2025年8月13日
5	广西新恒通高速公路有限公司采购管理办法	新恒通发〔2025〕6号	2025年8月13日
6	广西新恒通高速公路有限公司安全生产管理制度汇编	新恒通发〔2025〕7号	2025年8月13日
7	广西新恒通高速公路有限公司财务管理办法	新恒通发〔2025〕8号	2025年8月13日
8	广西新恒通高速公路有限公司路产管理办法	新恒通发〔2025〕9号	2025年8月13日
9	广西新恒通高速公路有限公司公路养护管理办法	新恒通发〔2025〕10号	2025年8月13日
10	广西新恒通高速公路有限公司桥涵养护管理办法	新恒通发〔2025〕11号	2025年8月13日
11	广西新恒通高速公路有限公司隧道养护管理办法	新恒通发〔2025〕12号	2025年8月13日
12	广西新恒通高速公路有限公司高速公路边坡养护管理办法	新恒通发〔2025〕13号	2025年8月13日
13	广西新恒通高速公路有限公司收费工作管理办法	新恒通发〔2025〕14号	2025年8月13日
14	广西新恒通高速公路有限公司收费员工考核标准管理办法	新恒通发〔2025〕15号	2025年8月13日
15	广西新恒通高速公路有限公司机电系统管理办法	新恒通发〔2025〕16号	2025年8月13日
16	广西新恒通高速公路有限公司合同管理办法	新恒通发〔2025〕17号	2025年8月13日
17	广西新恒通高速公路有限公司联网收费系统网络安全管理办法	新恒通发〔2025〕18号	2025年8月13日

（六）财务情况

1、财务数据

新恒通公司成立时间为2015年5月4日，2022-2024年经审计的财务数据，

及 2025 年一期未经审计的财务数据如下：

（1）资产负债表

表4-28 新恒通公司资产负债表

单位：万元

项目	2025 年 9 月 30 日	2024 年 12 月 31 日	2023 年 12 月 31 日	2022 年 12 月 31 日
流动资产：				
货币资金	19,068.00	19,510.13	68,712.55	51,494.89
应收账款	2,192.00	4.22	-	32.84
预付款项	156.19	355.14	6,447.01	67.80
其他应收款	408,134.26	465,641.19	1,340,118.63	1,183,696.67
合同资产	431.23	8.36	-	-
其他流动资产	112,952.36	128,111.94	119,911.57	110,678.62
流动资产合计	**542,934.02**	**613,630.97**	**1,535,189.77**	**1,345,970.82**
非流动资产：				
投资性房地产	-	-	399.72	400.70
固定资产	18,054.72	305,011.37	58,791.91	19,221.79
其中：固定资产原价	21,387.59	320,074.68	64,628.43	21,636.84
累计折旧	3,332.87	15,063.31	5,836.52	2,415.05
固定资产减值准备	-	-	-	-
在建工程	4,456,029.65	4,202,724.55	6,024,136.03	7,673,154.25
无形资产	514,291.37	4,376,787.67	2,214,637.09	4.42
开发支出	5.06	-	-	-
递延所得税资产	0.26	0.26	24.76	24.38
其他非流动资产	454.56	3,569.62	30.30	4,944.07
非流动资产合计	**4,988,835.62**	**8,888,093.47**	**8,298,019.80**	**7,697,749.61**
资产总计	**5,531,769.64**	**9,501,724.44**	**9,833,209.57**	**9,043,720.43**
流动负债：				
应付票据	-	-	4,400.00	72,000.00
应付账款	141,622.59	141,306.43	41,219.20	42,552.29
预收款项	167.23	375.99	146.43	-
合同负债	2,490.62	1,272.36	-	-
应付职工薪酬	57.31	48.70	78.41	64.93
应交税费	1,089.95	272.33	209.59	1,387.98
其中：应交税金	1,089.95	272.33	209.59	1,387.98
其他应付款	1,569,876.90	4,684,624.68	3,278,587.63	3,321,824.32
一年内到期的非流动负债	1,000.00	1,000.00	-	-
其他流动负债				
流动负债合计	**1,716,304.58**	**4,828,900.49**	**3,324,641.26**	**3,437,829.51**
非流动负债：				

长期借款	1,723,700.00	1,719,200.00	3,277,500.00	3,058,900.00
长期应付款	659,210.84	651,288.84	755,715.45	727,730.81
递延收益	190.00	-	-	-
递延所得税负债	-	-	106.90	106.90
非流动负债合计	**2,383,100.84**	**2,370,488.84**	**4,033,322.35**	**3,786,737.72**
负债合计	**4,099,405.42**	**7,199,389.33**	**7,357,963.62**	**7,224,567.23**
所有者权益（或股东权益）：				
实收资本（或股本）	22,057.66	22,057.66	22,057.66	22,057.66
其他权益工具	464,700.00	471,030.00	666,650.00	408,700.00
资本公积	1,027,492.74	1,936,359.91	1,809,325.20	1,381,467.06
盈余公积	692.85	692.85	692.85	692.85
其中：法定公积金	692.85	692.85	692.85	692.85
任意公积金	-	-	-	-
未分配利润	-82,579.03	-127,805.30	-23,479.75	6,235.63
归属于母公司所有者权益（或股东权益）合计	1,432,364.22	2,302,335.11	2,475,245.96	1,819,153.20
所有者权益（或股东权益）合计	**1,432,364.22**	**2,302,335.11**	**2,475,245.96**	**1,819,153.20**
负债和所有者权益（或股东权益）总计	**5,531,769.64**	**9,501,724.44**	**9,833,209.57**	**9,043,720.43**

（2）利润表

表4-29 新恒通公司利润表

单位：万元

项目	2025 年 1-9 月	2024 年	2023 年	2022 年
一、营业总收入	**66,629.06**	**344,804.97**	**303,556.14**	**975,246.57**
其中：营业收入	66,629.06	344,804.97	303,556.14	975,246.57
二、营业总成本	**68,822.88**	**450,482.37**	**332,218.08**	**970,221.18**
其中：营业成本	57,679.51	362,561.53	300,597.12	970,217.38
税金及附加	0.19	48.15	21.76	5.62
财务费用	11,143.18	87,872.69	31,599.20	-1.82
其中：利息费用	11,143.16	88,185.77	31,655.36	-
利息收入	0.84	313.62	56.22	1.82
加：其他收益	0.10	21.53	162.88	36.28
公允价值变动收益（损失以“-”号填列）	-	-	-0.98	-150.51
信用减值损失（损失以“-”号填列）	-	-	-0.52	-0.52
资产减值损失（损失以“-”号填列）	-	-	-	-
资产处置收益（损失以“-”号填列）	-	-	-	-
三、营业利润（亏损以“一”号填列）	**-2,193.72**	**-105,655.87**	**-28,500.56**	**4,910.64**
加：营业外收入	1.88	2.03	8.08	33.23
减：营业外支出	1.18	3.68	3.93	28.00

四、利润总额（净亏损以“一”号填列）	**-2,193.03**	**-105,657.53**	**-28,496.41**	**4,915.86**
减：所得税费用	-	-1,331.98	1,218.97	-7.53
五、净利润（净亏损以“一”号填列）	**-2,193.03**	**-104,325.55**	**-29,715.38**	**4,923.39**
（一）按所有权归属分类：				
归属于母公司所有者的净利润	-2,193.03	-104,325.55	-29,715.38	4,923.39
少数股东损益	-	-	-	-
（二）按经营持续性分类：				
持续经营净利润	-2,193.03	-104,325.55	-29,715.38	4,923.39
终止经营净利润	-	-	-	-
七、综合收益总额	**-2,193.03**	**-104,325.55**	**-29,715.38**	**4,923.39**
归属于母公司所有者的综合收益总额	-2,193.03	-104,325.55	-29,715.38	4,923.39
归属于少数股东的综合收益总额	-	-	-	-

（3）现金流量表

表4-30 新恒通公司现金流量表

单位：万元

项目	2025 年 1-9 月	2024 年	2023 年	2022 年
一、经营活动产生的现金流量：				
销售商品、提供劳务收到的现金	35,801.82	5,358.60	8,870.60	5,048.16
收到的税费返还	1.71	1,249.57	1.86	22,137.22
收到其他与经营活动有关的现金	21,438.11	168,738.52	171,550.89	6,695.96
经营活动现金流入小计	**57,241.63**	**175,346.69**	**180,423.35**	**33,881.35**
购买商品、接受劳务支付的现金	4,175.12	26,454.35	26,090.64	13,178.59
支付给职工及为职工支付的现金	948.74	3,178.29	3,952.89	3,472.22
支付的各项税费	130.52	397.69	1,578.19	178.50
支付其他与经营活动有关的现金	22,325.56	163,013.44	171,717.88	40,332.88
经营活动现金流出小计	**27,579.95**	**193,043.77**	**203,339.60**	**57,162.19**
经营活动产生的现金流量净额	**29,661.69**	**-17,697.07**	**-22,916.25**	**-23,280.84**
二、投资活动产生的现金流量：				
收回投资收到的现金	-	-	-	-
取得投资收益收到的现金	-	-	-	-

处置固定资产、无形资产和其他长期资产收回的现金净额	-	-	-	0.01
处置子公司及其他营业单位收到的现金净额	-	-	-	-
收到其他与投资活动有关的现金	174,811.10	2,231,822.24	123,593.02	400,039.06
投资活动现金流入小计	**174,811.10**	**2,231,822.24**	**123,593.02**	**400,039.07**
购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金	57,092.81	226,226.58	359,676.16	948,132.37
投资支付的现金	-	-	-	-
支付其他与投资活动有关的现金	96,106.99	361,489.14	155,704.82	699,867.79
投资活动现金流出小计	**153,199.81**	**587,715.71**	**515,380.98**	**1,648,000.16**
投资活动产生的现金流量净额	**21,611.29**	**1,644,106.53**	**-391,787.96**	**-1,247,961.10**
三、筹资活动产生的现金流量：				
吸收投资收到的现金	744.00	3,929.42	179,656.41	228,102.50
其中：子公司吸收少数股东投资收到的现金	-	-	-	-
取得借款收到的现金	24,008.00	120,954.96	550,760.01	1,560,064.10
收到其他与筹资活动有关的现金	11,795.13	5,630.00	-	-
筹资活动现金流入小计	**36,547.13**	**130,514.38**	**730,416.42**	**1,788,166.60**
偿还债务支付的现金	-	1,587,873.19	21,920.29	248,797.80
分配股利、利润或偿付利息支付的现金	85,632.18	187,486.82	258,412.53	250,701.42
其中：子公司支付给少数股东的股利、利润	-	-	-	-
支付其他与筹资活动有关的现金	1,044.31	30,766.25	18,161.72	11,362.83
筹资活动现金流出小计	**86,676.50**	**1,806,126.26**	**298,494.54**	**510,862.05**
筹资活动产生的现金流量净额	**-50,129.37**	**-1,675,611.88**	**431,921.88**	**1,277,304.54**
四、汇率变动对现金及现金等价物的影响	**-**	**-**	**-**	**-**
五、现金及现金等价物净增加额	**1,143.61**	**-49,202.43**	**17,217.67**	**6,062.61**
加：期初现金及现金等价物余额	17,924.39	68,712.55	51,494.89	45,432.28
六、期末现金及现金等价物余额	**19,068.00**	**19,510.13**	**68,712.55**	**51,494.89**

2、财务指标分析

2022-2024 年度及 2025 年 1-9 月营业收入分别为 975,246.57 万元、303,556.14 万元、344,804.97 万元和 66,629.06 万元；新恒通公司主营高速公路投资建设与运营业务，营业收入主要由建造收入、通行费收入、其他收入构成。由于基础设施建设呈放缓态势，新恒通公司承接的高速公路建设项目数量减少，且新恒通公司的高速公路建设项目大部分已进入收尾阶段，从建设期过渡到运营期，该转变使得新恒通公司的建造收入逐年减少，进而致使总体营业收入有所下滑。除建造收入外，新恒通公司的主要收入源自进入运营阶段高速公路项目的通行费收入呈逐年上涨趋势。2022-2024 年度及 2025 年 1-9 月，建造收入同比变动-44.20%、-72.95%、12.58%和-79.87%，通行费收入同比变动 80.59%、88.60%、17.52%和-55.99%，营业收入合计变动-43.22%、-68.87%、13.59%和-74.75%。

表4-31 新恒通公司最近 3 个会计年度及一期营业收入明细

单位：万元

项目	2022 年	2023 年	2024 年	2025 年 1-9 月
建造收入	950,691.21	257,198.40	289,544.15	41,225.21
通行费收入	24,466.15	46,143.84	54,228.31	18,319.52
其他收入	89.21	213.90	1,032.52	7,084.33
营业收入合计	**975,246.57**	**303,556.14**	**344,804.97**	**66,629.06**

2022-2024 年末及 2025 年 9 月末总资产分别为 9,043,720.43 万元、9,833,209.57 万元、9,501,724.44 万元和 5,531,769.64 万元；资产负债率分别为 79.88%、74.83%、75.77%和 74.11%，较为稳健。

新恒通公司 2023-2024 年及 2025 年 9 月的净利润波动较大，主要是由于新恒通公司 2023 年下半年起正式运营路段增多，昭平至蒙山段、融水至河池、都安至巴马分别于 2023 年 10 月、2023 年 11 月和 2024 年 9 月正式运营，以上路段开始计提折旧摊销和利息支出费用化，因此 2024 年度较 2023 年度折旧摊销增加 2.25 亿元、财务费用增加 5.64 亿元，导致净利润下滑。

新恒通公司 2025 年 9 月营业收入、通行费收入、资产总额等指标较 2024 年有所下降，主要原因是新恒通公司于 2025 年 8 月完成了对钟昭公司、昭蒙公司、都巴公司、融和公司等 4 个子公司的股权划转，涉及划转资产金额约 424.61 亿元，由新恒通公司划转至广西兴港高速公路有限公司，划转后合并范围减小，故营业收入、资产总额等指标对应下降，划转后不影响新恒通公司正常经营。

2022-2024 年度经营活动产生净现金流为负，主要原因为新恒通公司通行费收入由北投集团进行统一管理，北投集团根据项目需要再进行拨付。剔除建造收入和还原通行费收入拨付至新恒通公司后，新恒通公司经营性净现金流为正。自 2025 年 3 月起，北投集团根据新恒通公司项目运营管理的需要，已组织将统一收到的通行费及时拨付至新恒通公司，故 2025 年 1-9 月的经营活动产生的现金流量净额回正。

表4-32 新恒通公司还原通行费收入划拨后的经营活动净现金流

单位：万元

项目	2022 年	2023 年	2024 年	2025 年 1-9 月
通行费收入	24,466.15	46,143.84	51,769.29	19,163.10
当年拨付的通行费收入	-	12,639.00	5,742.00	36,446.00
当年未拨付的通行费收入	24,466.15	33,504.84	46,027.29	-17,282.90
原经营性净现金流	-23,280.84	-22,916.25	-17,697.07	29,661.69
其他因素影响现金流	8341.65	3,174.12	-8,368.32	-
调整后经营活动净现金流	9,526.96	13,762.71	19,961.90	12,378.79

综上，若剔除建造收入和折旧利息费用化及考虑还原当年未拨付通行费收入的影响，新恒通公司营业收入逐年增长，且经营活动净现金流为正并逐年增长，财务稳健，具备持续稳定经营能力。

表4-33 新恒通公司最近 3 个会计年度及一期主要财务指标

单位：万元、%

项目	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年 9 月末/2025 年 1-9 月
总资产	9,043,720.43	9,833,209.57	9,501,724.44	5,531,769.64
总负债	7,224,567.23	7,357,963.62	7,199,389.33	4,099,405.42
资产负债率	79.88%	74.83%	75.77%	74.11%
营业收入	975,246.57	303,556.14	344,804.97	66,629.06
净利润	4,923.39	-29,715.38	-104,325.55	-2,193.03
息税折旧摊销前利润（EBITDA）	5,540.63	19,402.48	66,454.66	16,620.68
经营活动产生的现金流量净额	-23,280.84	-22,916.25	-17,697.07	29,661.69

注：新恒通公司 2025 年三季度及 1-9 月财务数据源自其未经审计的 2025 年三季度财务报表。

（七）利益冲突防范措施

截至尽调基准日，新恒通公司不存在直接或通过其他任何方式间接投资、持

有或管理其他同一服务区域、走向平行或近乎平行的与兰海高速广西南宁那南段存在直接竞争的收费公路项目，但未来不排除外部管理机构投资、持有或管理竞品项目的可能。

鉴于新恒通公司同时负责管理钟昭高速、信梧高速、来都高速等高速公路的运营管理，总运营管理里程超660公里，新恒通公司应当采取充分、适当的措施避免可能出现的利益冲突。不动产基金发行前，新恒通公司将根据监管要求出具《避免同业竞争的承诺函》，承诺采取相应的措施避免可能出现的利益冲突。对于可能造成利益冲突的主要防范机制详见“第三章不动产项目”之“一、项目公司基本情况”之“（十四）同业竞争及关联交易”之“1、同业竞争”之“（2）外部管理机构”之“2）利益冲突防范安排”。

表4-34 新恒通公司管理的其他高速公路资产

序号	收费项目	收费里程（公里）	车道数量	性质
1	贺州至巴马公路（钟山至昭平段）	53.94	双向4车道	经营性公路
2	贺州至巴马公路（昭平至蒙山段）	35.669	双向4车道	经营性公路
3	贺州至巴马公路（都安至巴马段）	120.049	双向4车道	经营性公路
4	融水至河池公路	105.605	双向4车道	经营性公路
5	贺州至巴马高速公路（蒙山至象州段）一期工程	33.529	双向4车道	政府还贷公路
6	贺州至巴马高速公路（蒙山至象州段）二期工程	56.717	双向4车道	政府还贷公路
7	贺州至巴马高速公路（象州至来宾段）	45.873	双向4车道	经营性公路
8	信都至梧州高速公路一期工程	22.04	双向4车道	经营性公路
9	信都至梧州高速公路二期工程	52.781	双向4车道	经营性公路
10	贺州至巴马高速公路（来宾至都安段）	133.994	双向4车道	政府还贷公路

（八）资信水平

1、资信情况

新恒通公司无外部主体信用评级。管理人结合新恒通公司的财务情况、资产运营情况以及现场访谈情况，认为新恒通公司财务状况与资产运营情况持续健康，相关内控制度较为健全，整体资信情况良好。

2、失信核查情况

截至尽调基准日，经查询《企业信用报告》、中国证监会网站（http://www.csrc.gov.cn/）、国家金融监督管理总局网站（http://www.cbirc.gov.cn/cn/view/pages/index/index.html）、国家外汇管理局网站（https://www.safe.gov.cn/）、中国人民银行网站（http://www.pbc.gov.cn/）、证券期货市场失信记录查询平台（http://neris.csrc.gov.cn/shixinchaxun/）、国家企业信用信息公示系统（http://www.gsxt.gov.cn/index.htm）、信用中国网站（https://www.creditchina.gov.cn/）、中国执行信息公开网（http://zxgk.court.gov.cn）、国家税务总局网站（http://www.chinatax.gov.cn/）、国家税务总局广西壮族自治区税务局网站（https://guangxi.chinatax.gov.cn/）、中华人民共和国交通运输部网站（https://www.mot.gov.cn/）、中华人民共和国应急管理部网站（https://www.mem.gov.cn/）、中华人民共和国生态环境部网站（http://www.mee.gov.cn/）、广西壮族自治区生态环境厅网站（http://sthjt.gxzf.gov.cn/）、国家市场监督管理总局网站（http://www.samr.gov.cn/）、中华人民共和国国家发展和改革委员会网站（https://www.ndrc.gov.cn/）、中华人民共和国财政部网站（http://www.mof.gov.cn/index.htm），新恒通公司最近三年在投资建设、生产运营、金融监管、工商、税务等方面不存在重大违法违规记录，亦不存在被有权部门认定为失信被执行人、重大税收违法案件当事人或涉金融严重失信人的情形。

根据新恒通公司出具的《广西新恒通高速公路有限公司承诺及说明函》，广西新恒通高速公路有限公司最近三年不存在重大违法违规记录（包括但不限于因违反法律、行政法规及其他规定而受到投资建设、生产运营、金融监管、工商、税务、土地、环境、安全、质量等政府主管部门重大处罚的情形），不存在未披露的任何正在进行的或尚未完结的重大诉讼、仲裁或其他经济或法律纠纷等情况，不存在因严重违法失信行为被有权部门认定为失信被执行人、失信生产经营单位或者其他失信单位，或被暂停或者限制进行融资的情形，亦不涉及税收领域、安全生产领域、环境保护领域、产品质量领域、财政性资金管理使用领域以及金融领域失信行为。

四、基金托管人：交通银行股份有限公司

（一）基本情况

名称：交通银行股份有限公司

注册地址：中国（上海）自由贸易试验区银城中路 188 号

办公地址：上海市长宁区仙霞路 18 号

成立日期：1987 年 3 月 30 日

法定代表人：任德奇

注册资本：人民币 883.64 亿元

经营范围：吸收公众存款；发放短期、中期和长期贷款；办理国内外结算；办理票据承兑与贴现；发行金融债券；代理发行、代理兑付、承销政府债券；买卖政府债券、金融债券；从事同业拆借；买卖、代理买卖外汇；从事银行卡业务；提供信用证服务及担保；代理收付款项业务；提供保管箱服务；经各监督管理部门或者机构批准的其他业务（以许可批复文件为准）；经营结汇、售汇业务。【依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动】

（二）发展概况

交通银行股份有限公司始建于 1908 年，是中国历史最悠久的银行之一，也是近代中国的发钞行之一。1987 年重新组建后的交通银行正式对外营业，成为中国第一家全国性的国有股份制商业银行，总部设在上海。2005 年 6 月交通银行在香港联合交易所挂牌上市，2007 年 5 月在上海证券交易所挂牌上市。交通银行连续 17 年跻身《财富》（FORTUNE）世界 500 强，营业收入排名第 168 位；列《银行家》（The Banker）杂志全球千家大银行一级资本排名第 9 位。

截至 2025 年 9 月 30 日，交通银行资产总额为人民币 15.50 万亿元。2025 年前三季度，交通银行实现净利润（归属于母公司股东）人民币 699.94 亿元。

（三）主要人员情况

任德奇先生，董事长、执行董事，高级经济师。任先生 2020 年 1 月起任交通银行董事长，2018 年 8 月起任交通银行执行董事。曾任交通银行副董事长、执行董事、行长。曾任中国银行执行董事、副行长，期间曾兼任中银香港（控股）有限公司非执行董事，中国银行上海人民币交易业务总部总裁。曾任中国建设银行信贷审批部副总经理、风险监控部总经理、授信管理部总经理、湖北省分行行长、风险管理部总经理。任先生 1988 年于清华大学获工学硕士学位。

张宝江先生，副董事长、执行董事、行长，高级经济师。张先生2024年8月起任交通银行副董事长、执行董事，2024年6月起任交通银行行长；曾任中国农业发展银行副行长，安徽省分行行长，总行办公室主任，陕西省分行副行长，总行政策研究室副主任（主持工作）、办公室副主任、研究室副主任等职务。张先生1998年于中央党校研究生院获经济学硕士学位，2004年于中央党校研究生院获经济学博士学位。

（四）不动产基金托管业务主要人员情况

孟羽先生，资产托管部/资产托管业务发展中心总经理。孟先生2025年9月起任交通银行资产托管部/资产托管业务发展中心总经理。曾任交通银行香港分行行政总裁，交通银行（香港）有限公司副董事长、执行董事、行政总裁，交银国际控股有限公司执行董事、首席执行官，广东省分行副行长，营业部副总经理，深圳分行国际业务部高级经理。曾在中国工商银行十堰分行工作。孟先生1999年于复旦大学获工商管理硕士学位。

交通银行为开展不动产基金托管业务配备了充足的专业人员。交通银行总行设资产托管部/资产托管业务发展中心（简称“托管部/托管发展中心”）。现有员工具有多年基金、证券和银行的从业经验，具备基金从业资格，以及经济师、会计师、工程师和律师等中高级专业技术职称，员工的学历层次较高，专业分布合理，职业技能优良，职业道德素质过硬，是一支诚实勤勉、积极进取、开拓创新、奋发向上的资产托管从业人员队伍。

（五）基金托管业务经营情况

截至2025年12月31日，交通银行共托管证券投资基金911只。此外，交通银行还托管了基金公司特定客户资产管理计划、证券公司客户资产管理计划、理财产品、信托计划、私募投资基金、保险资金、全国社保基金、基本养老保险基金、划转国有资本充实社保基金、养老保障管理产品、企业年金基金、职业年金基金、企业年金养老金产品、商业养老金产品、期货公司资产管理计划、QFI证券投资资产、QDII证券投资资产、RQDII证券投资资产、QDIE、QDLP和QFLP、债券“南向通”等产品。

（六）不动产基金托管业务经营情况

交通银行具有不动产领域资产管理产品托管经验，为开展不动产基金托管业务配备了充足的专业人员。截至2025年12月31日，已托管建信中关村产业园

封闭式基础设施证券投资基金、中金联东科技创新产业园封闭式基础设施证券投资基金、中信建投沈阳国际软件园封闭式基础设施证券投资基金。

（七）基金托管人的内部控制制度

1、内部控制目标

交通银行严格遵守国家法律法规、行业规章及行内相关管理规定，加强内部管理，托管部/托管发展中心业务制度健全并确保贯彻执行各项规章，通过对各种风险的识别、评估、控制及缓释，有效地实现对各项业务的风险管控，确保业务稳健运行，保护基金持有人的合法权益。

2、内部控制原则

（1）合法性原则：托管部/托管发展中心制定的各项制度符合国家法律法规及监管机构的监管要求，并贯穿于托管业务经营管理活动始终。

（2）全面性原则：托管部/托管发展中心建立各二级部自我监控和风险合规部风险管控的内部控制机制，覆盖各项业务、各个部门和各级人员，并渗透到决策、执行、监督、反馈等各个经营环节，建立全面的风险管理监督机制。

（3）独立性原则：托管部/托管发展中心独立负责受托基金资产的保管，保证基金资产与交通银行的自有资产相互独立，对不同的受托基金资产分别设置账户，独立核算，分账管理。

（4）制衡性原则：托管部/托管发展中心贯彻适当授权、相互制约的原则，从组织架构的设置上确保各二级部和各岗位权责分明、相互制约，并通过有效的相互制衡措施消除内部控制中的盲点。

（5）有效性原则：托管部/托管发展中心在岗位、业务二级部和风险合规部三级内控管理模式的基础上，形成科学合理的内部控制决策机制、执行机制和监督机制，通过行之有效的控制流程、控制措施，建立合理的内控程序，保障各项内控管理目标被有效执行。

（6）效益性原则：托管部/托管发展中心内部控制与基金托管规模、业务范围和业务运作环节的风险控制要求相适应，尽量降低经营运作成本，以合理的控制成本实现最佳的内部控制目标。

3、内部控制制度及措施

根据《基金法》《中华人民共和国商业银行法》《商业银行资产托管业务指引》等法律法规，托管部/托管发展中心制定了一整套严密、完整的证券投资基金托

管管理规章制度，确保基金托管业务运行的规范、安全、高效，包括《交通银行资产托管业务管理办法》《交通银行资产托管业务风险管理办法》《交通银行资产托管业务商业秘密管理规定》《交通银行资产托管业务从业人员行为规范》《交通银行资产托管业务运营档案管理办法》等，并根据市场变化和基金业务的发展不断加以完善。做到业务分工科学合理，技术系统管理规范，业务管理制度健全，核心作业区实行封闭管理，落实各项安全隔离措施，相关信息披露由专人负责。

托管部/托管发展中心通过对基金托管业务各环节的事前揭示、事中控制和事后检查措施实现全流程、全链条的风险管理，聘请会计师事务所对基金托管业务运行进行国际标准的内部控制评审。

（八）基金托管人对基金管理人运作基金进行监督的方法和程序

交通银行作为基金托管人，根据《基金法》《公开募集证券投资基金运作管理办法》和有关证券法规的规定，对基金的投资对象、基金资产的投资组合比例、基金资产的核算、基金资产净值的计算、基金管理人报酬的计提和支付、基金托管人报酬的计提和支付、基金收益分配等行为的合规性进行监督和核查。

交通银行作为基金托管人，发现基金管理人有违反《基金法》《公开募集证券投资基金运作管理办法》等有关证券法规和《基金合同》的行为，及时通知基金管理人予以纠正，基金管理人收到通知后及时确认并进行调整。交通银行有权对通知事项进行复查，督促基金管理人改正。基金管理人对交通银行通知的违规事项未能及时纠正的，交通银行按规定报告中国证监会。

交通银行作为基金托管人，发现基金管理人有重大违规行为，按规定报告中国证监会，同时通知基金管理人限期纠正。

五、资产支持证券托管人：交通银行股份有限公司广西壮族自治区分行

名称：交通银行股份有限公司广西壮族自治区分行

注册地址：中国（广西）自由贸易试验区南宁片区云英路 15 号南宁城建集团总部地块项目 1 号写字楼

负责人：官惠宣

成立日期：1989 年 12 月 21 日

统一社会信用代码：9145010898281063X

经营范围：银行业务（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动，具体经营活动以相关部门批准文件或许可证为准）

（一）基本情况

交通银行股份有限公司广西壮族自治区分行（下称“交通银行广西区分行”）前身为交通银行股份有限公司南宁支行，南宁支行于 1988 年设立；1991 年升格为交通银行南宁分行；1995 年升格为管辖分行，正式履行管辖职能；2008 年起改称交通银行广西壮族自治区分行。2023 年 10 月，交通银行广西区分行整体搬迁至五象新区新址（云英路 15 号），成为首家入驻中国-东盟金融城的国有大行及总行级金融服务中心。目前，交通银行广西区分行下辖柳州、桂林、梧州、北海、贵港、玉林、钦州、百色 8 家省辖分行，机构覆盖率 64.28%。全辖人工网点 54 家，离行式自助银行 7 个，离行单机服务点 31 个。2021 年至今，在人民银行年度综合评价中，交通银行广西区分行连续 3 年获评最优级“A 等”。2024 年，获评外汇局广西分局银行外汇业务合规与审慎经营评估 A 类银行。

截至 2025 年 12 月末，交通银行广西区分行社会融资总量 2,468.51 亿元，本外币总资产 1,627.22 亿元。

（二）经营情况及资信水平

交通银行广西区分行于 2013 年成立资产托管部，为一级业务管理部门，2022 年广西区分行资产托管部与金融同业部合署办公，部门更名为金融同业部（资产托管部），业务直属总行托管部指导，专职负责托管业务的组织推进、业务营销、客户关系维护以及属地化的运营服务。广西区分行托管部业务已涵盖企业年金/职业年金、养老金产品、资管计划、保险债权计划、信托、银行理财产品、私募基金、跨境产品等。

截至 2025 年 12 月末，交通银行广西区分行资产托管业务规模达 603 亿元，其托管产品线日益丰富和多元化，托管规模逐年增长。

（三）托管业务资质及业务开展情况

交通银行广西区分行现持有中国银行保险监督管理委员会广西监管局于 2023 年 10 月 25 日颁发的《金融许可证》，机构编码为 B0005B245010001，已依法获得许可经营中国银行业监督管理委员会依照有关法律、行政法规和其他规定批准的业务。

1998 年 7 月 7 日，根据中国证券监督管理委员会、中国人民银行出具的《关于核准交通银行证券投资基金托管人资格的批复》（证监基字[1998]25 号），交通银行具备开展证券投资基金托管业务资质。

综上，交通银行广西区分行具备《公司法》及《管理规定》等相关法律、法规和规范性文件规定的担任资产支持证券托管人的资质和权限。交通银行股份有限公司广西区分行为交通银行依法设立的一级分行，依据总行年度业务授权办理资产托管业务，具有开展专项资产管理计划托管业务的资格。

（四）托管业务管理制度、业务流程、风险控制措施

交通银行股份有限公司广西壮族自治区分行严格遵守国家法律法规、行业规章及行内相关管理规定，加强内部管理，托管部业务制度健全并确保贯彻执行各项规章，通过对各种风险的识别、评估、控制及缓释，有效地实现对各项业务的风险管控，确保业务稳健运行，在托管业务管理制度、业务流程、风险控制措施上沿用交通银行总行托管部成熟的托管制度体系。

根据《证券投资基金法》《中华人民共和国商业银行法》《商业银行资产托管业务指引》等法律法规，交通银行托管部制定了一整套严密、完整的证券投资基金托管管理规章制度，确保基金托管业务运行的规范、安全、高效，包括《交通银行资产托管业务管理办法》《交通银行资产托管业务风险管理办法》《交通银行资产托管业务商业秘密管理规定》《交通银行资产托管业务从业人员行为规范》《交通银行资产托管业务运营档案管理办法》等，并根据市场变化和基金业务的发展不断加以完善。

交通银行股份有限公司广西壮族自治区分行作为资产支持证券托管人，根据有关证券法规的规定，提供账户管理、资金清算、估值核算、投资监督等全流程服务，在发现管理人有违反有关证券法规的行为，及时通知管理人予以纠正，管理人收到通知后及时确认并进行调整，同时有权对通知事项进行复查，督促管理人改正。管理人对交通银行股份有限公司广西壮族自治区分行通知的违规事项未能及时纠正的，交通银行股份有限公司广西壮族自治区分行按规定报告中国证监会。交通银行股份有限公司广西壮族自治区分行作为托管人，发现管理人有重大违规行为，按规定报告中国证监会，同时通知管理人限期纠正。

风险控制方面，交通银行秉承“全覆盖、全流程、责任制、风险文化”为核心的风险管理体系，高度重视风险管控，建立事前、事中和事后的全流程风险控制机制，形成“总行风险管理委员会-总行风险管理部-托管部风险小中台”三重管理架构，覆盖托管业务的全部环节。交通银行率先引入国际标准的外部审计，连续多年通过评审，与全行内部审计、重点客户延伸审计共同构成托管业务评审体系。

在内部控制原则方面，包含：

1、合法性原则：托管部制定的各项制度符合国家法律法规及监管机构的监管要求，并贯穿于托管业务经营管理活动始终。

2、全面性原则：托管部建立各二级部自我监控和风险合规部风险管控的内部控制机制，覆盖各项业务、各个部门和各级人员，并渗透到决策、执行、监督、反馈等各个经营环节，建立全面的风险管理监督机制。

3、独立性原则：托管部独立负责受托基金资产的保管，保证基金资产与交通银行的自有资产相互独立，对不同的受托基金资产分别设置账户，独立核算，分账管理。

4、制衡性原则：托管部贯彻适当授权、相互制约的原则，从组织架构的设置上确保各二级部和各岗位权责分明、相互制约，并通过有效的相互制衡措施消除内部控制中的盲点。

5、有效性原则：托管部在岗位、业务二级部和风险合规部三级内控管理模式的基础上，形成科学合理的内部控制决策机制、执行机制和监督机制，通过行之有效的控制流程、控制措施，建立合理的内控程序，保障各项内控管理目标被有效执行。

6、效益性原则：托管部内部控制与基金托管规模、业务范围和业务运作环节的风险控制要求相适应，尽量降低经营运作成本，以合理的控制成本实现最佳的内部控制目标。

六、其他参与机构

（一）财务顾问

名称：招商证券股份有限公司

法定代表人：霍达

注册地址：深圳市福田区福田街道福华一路 111 号

办公地址：广东省深圳市福田区福田街道福华一路 111 号

联系电话：13926580625

联系人：赵庆

管理人经核查认为，根据中国证券监督管理委员会 2022 年 10 月 26 日颁发的《中华人民共和国经营证券期货业务许可证》（许可文件编号 000000054577），许可招商证券股份有限公司从事证券经纪；证券投资咨询；与证券交易、证券投

资活动有关的财务顾问；证券承销与保荐；证券自营；融资融券；证券投资基金代销；代销金融产品业务；证券投资基金托管；上市证券做市交易。因此，招商证券股份有限公司拥有保荐业务资格，符合国家主管部门对于财务顾问的相关资质要求。

（二）评估机构

名称：中联资产评估集团有限公司

法定代表人：胡智

注册地址：北京市西城区复兴门内大街 28 号凯晨世贸中心东座 F4 层 939 室

办公地址：北京市西城区复兴门内大街 28 号凯晨世贸中心东座 F4 层 939 室

联系电话： 0755-83670292

联系人：余衍飞

管理人经核查认为，根据北京市财政局 2022 年 11 月 15 日颁发的《变更备案公告》（京财资评备 20220128 号），中联资产评估集团有限公司已进行备案。

根据《公开募集基础设施证券投资基金指引（试行）》第十一条“评估机构应当按照《证券投资基金法》第九十七条规定经中国证监会备案，并符合国家主管部门相关要求，具备良好资质和稳健的内部控制机制，合规运作、诚信经营、声誉良好，不得存在可能影响其独立性的行为。”经核查中国证监会资产评估机构从事证券服务业务备案名单，中联资产评估集团有限公司已在备案名单中。

（三）律师事务所

名称：北京市中伦律师事务所

负责人：张学兵

注册地址：北京市朝阳区金和东路 20 号院正大中心 3 号楼南塔 22-24 层及 27-31 层

成立日期：1994-11-10

联系电话：13811269041

联系人：许苇

管理人经核查认为，根据北京市司法局 2023 年 5 月 5 日颁发的《律师事务所执业许可证》（统一社会信用代码：31110000E00018675X），北京市中伦律师事务所具备律师执业资格，并于 2020 年 9 月 18 日完成备案，在中国证监会公布的《从事证券法律业务律师事务所备案基本信息情况表》中，符合国家主管部门对

于律师事务所的相关资质要求；根据北京市朝阳区司法局 2021 年 11 月 26 日颁发的律师执业证(执业证号:11101201211325238),许苇律师具备律师执业资格。根据上海市司法局 2023 年 2 月 16 日颁发的律师执业证（执业证号：13101200211583697），周兰萍律师具备律师执业资格。

（四）会计师事务所（审计财务报表、可供分配金额测算报告）

名称：容诚会计师事务所（特殊普通合伙）

执行事务合伙人：肖厚发、刘维

注册地址：北京市西城区阜成门外大街 22 号 1 幢 10 层 1001-1 至 1001-26

成立日期：2013 年 12 月 10 日

联系电话：0771-5593112

联系人：葛兴葳

管理人经核查认为，根据中华人民共和国财政部会计司发布的《从事证券服务业务会计师事务所备案名单及基本信息》、北京市财政局 2025 年 3 月 24 日颁发的《会计师事务所执业证书》(证书编号：11010032)，并于 2020 年 11 月 2 日完成备案，在中国证监会、财政部公布的《从事证券服务业务会计师事务所备案名单及基本信息》中，容诚会计师事务所（特殊普通合伙）拥有对不动产项目财务情况进行审计并出具报告的会计师执业资格。符合国家主管部门对于会计师事务所的相关资质要求。

七、关于本专项计划申报是否涉及行贿的情况

经查询全国法院失信被执行人名单信息公布与查询系统（http://zxgk.court.gov.cn/shixin/）、“信用中国”网站（http://www.creditchina.gov.cn/）、“国家企业信用信息公示系统”（http://www.gsxt.gov.cn/）、中央纪委国家监委网站（https://www.ccdi.gov.cn/）、中国证监会网站（http://www.csrc.gov.cn/）、中国裁判文书网（https://wenshu.court.gov.cn/）、上海证券交易所网站（https://www.sse.com.cn/）并经本项目实际融资人(北投集团)、外部管理机构(新恒通公司)、中介机构(包括计划管理人、资产评估机构、会计师事务所、律师事务所、交通流量预测机构，下同）书面确认，本次项目审核阶段，专项计划实际融资人及其相关人员（包括北投集团、北投集团控股股东、北投集团最终控股股东、北投集团实际控制人及北投集团的董事、监事、高级管理人员）、中介机构及其相关人员不存在以行贿

行为干扰 ABS 挂牌上市审核的情形；实际融资人及其相关人员不存在涉嫌行贿被立案调查或者被司法机关侦查，尚未结案的情形。截至尽调基准日，近三年内实际融资人及其相关人员、中介机构及其相关人员不存在以下行贿行为：

（1）经人民法院生效裁判认定实施行贿犯罪；

（2）纪检监察机关未移送或者移送后人民检察院作出相对不起诉决定，人民法院作出无罪判决，但被人民法院生效裁判认定系受贿犯罪的行贿行为（被索贿的行贿行为除外）；

（3）纪检监察机关通报的行贿行为。

第五章　尽职调查结论性意见

一、项目公司

经管理人与法律顾问核查认为，项目公司设立程序、工商注册登记合法、真实；股权不存在权利负担、限制；治理结构与内部控制制度完善；公司章程符合《公司法》等法律法规及中国证监会的有关规定，组织结构健全、清晰；资产和财务独立；关联交易符合相关法律法规及公司内部管理控制要求的规定。项目公司不存在因逾期缴纳相关税费受到行政处罚的情形，不存在重大违法违规行为；且不属于失信被执行人，不存在安全生产领域、环境保护领域、产品质量领域、财政性资金管理使用领域失信记录，未受到国家有关部门的行政处罚，不属于重大税收违法案件当事人。

综上，项目公司符合《公开募集基础设施证券投资基金指引（试行）》《公开募集不动产投资信托基金（REITs）尽职调查工作指引（试行）》等相关法律法规、部门规章以及规范性文件的相关要求。

二、不动产资产

经管理人与法律顾问核查认为，截至尽职调查基准日，不动产资产的固定资产投资建设符合其投资建设时所适用的基本程序。不动产资产不涉及抵押或质押等权利限制，不涉及任何未决的诉讼、仲裁、破产或执行程序。

综上，不动产资产符合《公开募集基础设施证券投资基金指引（试行）》《公开募集不动产投资信托基金（REITs）尽职调查工作指引（试行）》《证券公司及基金管理公司子公司资产证券化业务管理规定》等相关法律法规、部门规章以及规范性文件的相关要求。不动产资产已根据内部制度要求履行相应审批流程，并取得广西壮族自治区及南宁市相关部门、广西壮族自治区人民政府国有资产监督管理委员会等有权主管部门的批准或复函，可以根据批准或复函要求对外转让。

三、不动产资产现金流情况

经管理人与财务顾问、评估机构等中介机构核查认为，截至尽职调查基准日，不动产资产的主要现金流来源为通行费收入，系基于真实、合法的经营活动产生；不动产资产现金流主要由市场化运营产生。不动产资产现金流来源具备合理的分散度，现金流具有独立性、持续性、稳定性，不存在重要现金流提供方，不存在现金流过度集中的风险。

综上，不动产资产的未来现金流预测假设前提和预测结果具备一定合理性，

符合《公开募集基础设施证券投资基金指引（试行）》《公开募集不动产投资信托基金（REITs）尽职调查工作指引（试行）》《证券公司及基金管理公司子公司资产证券化业务管理规定》等相关法律法规、部门规章以及规范性文件的相关要求。但上述预测相关内容是在相关假设基础上编制的，相关假设具有不确定性和不完整性，因此本基金的可供分配金额预测值不代表对基金运行期间实际分配金额的保证。投资者进行投资决策时不应过于依赖该部分资料，应充分关注投资本基金的风险，审慎作出投资决策。

四、原始权益人

经管理人与法律顾问核查认为，截至尽职调查基准日，原始权益人依法设立且合法存续，具备作为原始权益人的资质；通过项目公司对不动产项目享有完全所有权和经营权，且不存在重大经济或法律纠纷；原始权益人信用稳健，内部控制制度健全，具有持续经营能力；截至尽调基准日，原始权益人对项目公司股权及不动产项目的转让已获得合法有效的内部授权，后续应根据相关法律法规、监管部门的监管要求以及相关批复和审批文件等履行相应的交易流程，不动产基金可以合法取得不动产项目的所有权或经营权利；原始权益人最近三年在投资建设、生产运营、金融监管、工商、税务领域未存在重大违法违规记录，亦未被有权部门认定为失信被执行人、失信生产经营单位或者其他失信单位并被暂停或者限制融资；原始权益人就可能存在的同业竞争情况，已制定相应的措施防控可能出现的利益冲突。

综上，原始权益人符合《公开募集基础设施证券投资基金指引（试行）》《公开募集不动产投资信托基金（REITs）尽职调查工作指引（试行）》《证券公司及基金管理公司子公司资产证券化业务管理规定》等相关法律法规、部门规章以及规范性文件的相关要求。

五、外部管理机构

经管理人与法律顾问核查认为，截至尽职调查基准日，外部管理机构依法设立且合法存续，具备持续经营能力；已获得合法有效的内部授权；外部管理机构公司治理与财务状况良好；本项目发行后项目公司原管理团队成员将全部转移至外部管理机构，成员具有长期从事公路建设和运营的丰富管理经验；在《运营管理协议》等相关法律文件生效且外部管理机构按照《证券投资基金法》在中国证监会完成备案后，具备作为外部管理机构的资质；外部管理机构最近三年在投资

建设、生产运营、金融监管、工商、税务领域不存在重大违法违规记录，最近一年不存在因违法失信行为被有权部门认定为失信被执行人、失信生产经营单位或者其他失信单位的情形；外部管理机构就可能存在的同业竞争情况，已制定相应的措施防控可能出现的利益冲突。

综上，外部管理机构符合《公开募集基础设施证券投资基金指引（试行）》《公开募集不动产投资信托基金（REITs）尽职调查工作指引（试行）》等相关法律法规、部门规章以及规范性文件的相关要求。

六、基金托管人及资产支持证券托管人

经管理人与法律顾问核查认为，截至尽职调查基准日，基金托管人及资产支持证券托管人具备担任公募基金、资产支持证券托管银行的资质。

综上，基金托管人及资产支持证券托管人符合《公开募集基础设施证券投资基金指引（试行）》《公开募集不动产投资信托基金（REITs）尽职调查工作指引（试行）》《证券公司及基金管理公司子公司资产证券化业务管理规定》等相关法律法规、部门规章以及规范性文件的相关要求。

七、管理人对聘请第三方机构资质核查

经管理人与法律顾问核查认为，截至尽职调查基准日，财务顾问、律师事务所与会计师事务所具备相应资质，符合国家主管部门相关资质要求。

关于评估机构，经管理人核查，中联资产评估集团有限公司已进行证监会备案，符合《公开募集基础设施证券投资基金指引（试行）》第十一条的要求：“评估机构应当按照《证券投资基金法》第九十七条规定经中国证监会备案，并符合国家主管部门相关要求，具备良好资质和稳健的内部控制机制，合规运作、诚信经营、声誉良好，不得存在可能影响其独立性的行为。”

八、其他业务参与机构之间关联关系、潜在利益冲突的核查说明

经管理人与法律顾问核查认为，截至尽职调查基准日，托管人、财务顾问、律师事务所、评估机构与会计师事务所等其他业务参与机构之间不存在关联关系或潜在的利益冲突。

（本页无正文内容，为《易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金及易方达广西北投高速公路1期资产支持专项计划尽职调查报告》签字页）

调查人员：

韩蕴哲　　李俊毅　　周显庆

马东铭　　金标

易方达基金管理有限公司

2026年3月18日

（本页无正文内容，为《易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金及易方达广西北投高速公路1期资产支持专项计划尽职调查报告》签字页）

调查人员：

唐专鑫　　刘钦翔　　方上鹏

唐专鑫　　刘钦翔　　方上鹏

易方达资产管理有限公司

2026年2月18日

附件六：不动产项目评估报告

本报告依据中国资产评估准则编制

易方达基金管理有限公司拟发行不动产基金（REITs）涉及兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目(沿海高速公路改扩建一期工程)的经营收益权及相关资产组价值评估项目

资 产 评 估 报 告

中联评报字[2026]第 0838 号

共 1 册，第 1 册

中联资产评估集团有限公司

二〇二六年三月十七日

中国资产评估协会

资产评估业务报告备案回执

报告编码：	11110200082026005l1
合同编号：	24040037A-02
报告类型：	法定评估业务资产评估报告
报告文号：	中联评报字[2026]第0838号
报告名称：	易方达基金管理有限公司拟发行不动产基金（REITs）涉及兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目(沿海高速公路改扩建一期工程)的 经营收益权及相关资产组价值评估项目
评估结论：	2,349,348,300.00元
评估报告日：	2026年03月17日
评估机构名称：	中联资产评估集团有限公司
签名人员：	钟余秋 （资产评估师） 正式会员 编号：47180080 李爱俭 （资产评估师） 正式会员 编号：41030197
钟余秋、李爱俭已实名认可	
（可扫描二维码查询备案业务信息）	

说明：报告备案回执仅证明此报告已在业务报备管理系统进行了备案，不作为协会对该报告认证、认可的依据，也不作为资产评估机构及其签字资产评估专业人员免除相关法律责任的依据。

备案回执生成日期：2026年03月18日

ICP备案号京ICP备2020034749号

目 录

声 明 1

摘 要 3

一、委托人、产权持有人和其他资产评估报告使用人 5

二、评估目的 9

三、评估对象和评估范围 9

四、价值类型 13

五、评估基准日 13

六、评估依据 13

七、评估方法 18

八、评估程序实施过程和情况 21

九、评估假设 23

十、评估结论 25

十一、特别事项说明 26

十二、资产评估报告使用限制说明 28

十三、资产评估报告日 29

附件 31

声　明

一、本资产评估报告依据财政部发布的资产评估基本准则和中国资产评估协会发布的资产评估执业准则和职业道德准则编制。

二、委托人、产权持有人或者其他资产评估报告使用人应当按照法律、行政法规规定和本资产评估报告载明的使用范围使用资产评估报告；委托人或者其他资产评估报告使用人违反前述规定使用资产评估报告的，本资产评估机构及其资产评估专业人员不承担责任。

本资产评估报告仅供委托人、产权持有人、资产评估委托合同中约定其他资产评估报告使用人和法律、行政法规规定的资产评估报告使用人使用；除此之外，其他任何机构和个人不能成为资产评估报告的使用人。

本资产评估机构及资产评估师提示资产评估报告使用人应当正确理解和使用评估结论，评估结论不等同于评估对象的可实现价格，评估结论不应当被认为是对评估对象可实现价格的保证。

三、委托人、产权持有人和其他相关当事人所提供资料的真实性、合法性、完整性是评估结论生效的前提，纳入评估范围的资产清单以及评估所需的预测性财务信息、权属证明等资料，已由产权持有人申报并经其采用盖章或其他方式确认。

四、本资产评估机构及资产评估师与资产评估报告中的评估对象没有现存或者预期的利益关系；与相关当事人没有现存或者预期的利益关系，对相关当事人不存在偏见。

五、资产评估师已经对资产评估报告中的评估对象及其所涉及资产进行现场调查；已经对评估对象及其所涉及资产的法律权属状况给予必要的关注，对评估对象及其所涉及资产的法律权属资料进行了查验，对已经发现的问题进行了如实披露，并且已提请产权持有人及其

他相关当事人完善产权以满足出具资产评估报告的要求。

六、本资产评估机构出具的资产评估报告中的分析、判断和结果受资产评估报告中假设和限制条件的限制，资产评估报告使用人应当充分考虑资产评估报告中载明的假设、限制条件、特别事项说明及其对评估结论的影响。

七、本资产评估机构及资产评估师遵守法律、行政法规和资产评估准则，坚持独立、客观和公正的原则，并对所出具的资产评估报告依法承担责任。

易方达基金管理有限公司拟发行不动产基金（REITs）涉及兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目(沿海高速公路改扩建一期工程)的经营收益权及相关资产组价值评估项目

资 产 评 估 报 告

中联评报字[2026]第0838号

摘　　要

中联资产评估集团有限公司接受易方达基金管理有限公司、易方达资产管理有限公司的委托，就易方达基金管理有限公司拟发行不动产基金（REITs）之经济行为，对所涉及的兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）的经营收益权及相关资产组在评估基准日的市场价值进行了评估。

评估对象和评估范围为广西北投南南高速公路有限公司持有的兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）的经营收益权及相关资产组，包括固定资产、无形资产，经营收益权及相关资产组的账面价值214,590.53万元。

评估基准日为2025年12月31日。

本次评估的价值类型为市场价值。

本次评估以持续使用和公开市场为前提，结合委托评估对象的实际情况，综合考虑各种影响因素，采用收益法对广西北投南南高速公路有限公司持有的兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建

项目（沿海高速公路改扩建一期工程）的经营收益权及相关资产组价值进行评估。

基于产权持有人及企业管理层对未来发展趋势的判断及经营规划，经实施清查核实、实地查勘、市场调查和评定估算等评估程序，得出广西北投南南高速公路有限公司持有的兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）的经营收益权及相关资产组在评估基准日 2025 年 12 月 31 日的评估结论如下:

广西北投南南高速公路有限公司持有的兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）的经营收益权及相关资产组账面值 214,590.53 万元，评估值 234,934.83 万元，评估增值 20,344.30 万元，增值率 9.48%。

在使用本评估结论时，特别提请报告使用者使用本报告时注意报告中所载明的特殊事项以及期后重大事项。

根据资产评估相关法律法规，涉及法定评估业务的资产评估报告，须产权持有人按照法律法规要求履行资产评估监督管理程序后使用。评估结果使用有效期一年，即自 2025 年 12 月 31 日至 2026 年 12 月 30 日使用有效。

以上内容摘自资产评估报告正文，欲了解本评估业务的详细情况和正确理解评估结论，应当阅读资产评估报告正文。

易方达基金管理有限公司拟发行不动产基金（REITs）涉及兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目(沿海高速公路改扩建一期工程)的经营收益权及相关资产组价值评估项目

资 产 评 估 报 告

中联评报字[2026]第 0838 号

易方达基金管理有限公司、易方达资产管理有限公司:

中联资产评估集团有限公司接受贵公司的共同委托，按照有关法律、行政法规和资产评估准则的规定，坚持独立、客观、公正的原则，采用收益法，按照必要的评估程序，就易方达基金管理有限公司拟发行不动产基金（REITs）涉及兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）的经营收益权及相关资产组价值之经济行为，对所涉及的兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）的经营收益权及相关资产组在评估基准日 2025 年 12 月 31 日的市场价值进行了评估。现将资产评估情况报告如下:

一、 委托人、产权持有人和其他资产评估报告使用人

本次资产评估的委托人为易方达基金管理有限公司、易方达资产管理有限公司，产权持有人为广西北投南南高速公路有限公司。

(一) 委托人之一概况

名称: 易方达基金管理有限公司

类型：其他有限责任公司

住所：广东省珠海市横琴新区荣粤道 188 号 6 层

法定代表人：吴欣荣

注册资金：13,244.2 万元人民币

成立日期：2001 年 4 月 17 日

营业期限：2001 年 4 月 17 日至无固定期限

社会信用代码：91440000727878666D

经营范围：公开募集证券投资基金管理、基金销售、特定客户资产管理。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）

(二) 委托人之二概况

名称：易方达资产管理有限公司

类型：有限责任公司

住所：珠海市横琴新区荣粤道 188 号 6 层自编 A01

法定代表人：刘炜

注册资金：40,000.00 万元人民币

成立日期：2013 年 6 月 28 日

营业期限：2013 年 6 月 28 日至无固定期限

社会信用代码：91440400071940382X

经营范围：许可项目：证券期货经营机构私募资产管理业务。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动，具体经营项目以相关部门批准文件或许可证件为准）

(三) 产权持有人概况

1.企业基本情况

企业名称：广西北投南南高速公路有限公司（简称“南南高速”）

类型：有限责任公司（非自然人投资或控股的法人独资）

住所：南宁市青秀区云景路 39 号南宁农工商产业大厦七层 703 号办公

法定代表人：尚永毅

注册资本：27,000.00 万元

成立日期：2024 年 07 月 30 日

营业期限：2024 年 07 月 30 日至无固定期限

统一社会信用代码：91450000MADTU9BT2B

经营范围：许可项目:公路管理与养护:建设工程施工(依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动，具体经营项目以相关部门批准文件或许可证件为准)

截至评估基准日，公司股东名称、认缴出资额、认缴出资比例、实缴出资额和实缴出资比例如下:

表1 股东名称、认缴出资额、认缴出资比例、实缴出资额和实缴出资比例

股东名称	认缴出资额（万元）	认缴出资比例%	实缴出资额（万元）	实缴出资比例%
广西北部湾投资集团有限公司	27,000.00	100	27,000.00	100
合　计	27,000.00	100	27,000.00	100

2. 资产、财务及经营状况

(1)公司报表财务状况

截至评估基准日 2025 年 12 月 31 日，南南高速近年资产、财务状况如下表:

表2 公司报表资产、负债及财务状况

单位：万元

项目	2023 年 12 月 31 日	2024 年 12 月 31 日	2025 年 12 月 31 日
总资产	233,277.52	225,702.05	228,821.14
负债	122,570.00	120,925.65	151,036.02
净资产	110,707.52	104,776.40	77,785.12
项目	2023 年度	2024 年度	2025 年度

营业收入	32,881.24	30,743.06	31,066.28
利润总额	14,097.96	12,294.43	6,921.07
净利润	10,573.47	9,220.83	5,882.91
审计机构	容诚会计师事务所(特殊普通合伙)	容诚会计师事务所(特殊普通合伙)	容诚会计师事务所(特殊普通合伙)

3.公司执行的主要会计政策

财政部于2006年2月15日颁布的《企业会计准则-基本准则》(财政部令33号，2014年7月修订版）及《企业会计准则第1号-存货》等41项具体准则。

(四) 委托人与产权持有人之间的关系

委托人易方达基金管理有限公司拟为本次不动产基金（REITs）业务的公募基金管理人，委托人易方达资产管理有限公司拟为本次不动产基金（REITs）业务的资产支持专项计划管理人。产权持有人广西北投南南高速公路有限公司持有兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）的经营收益权及相关资产组，后续广西北投南南高速公路有限公司 100%股权由专项计划持有，易方达资产管理有限公司是专项计划的管理人，专项计划的份额由易方达基金管理有限公司成立的基金 100%持有，易方达基金管理有限公司是公募基金的管理人。

(五) 委托人、资产评估委托合同约定的其他资产评估报告使用人

本评估报告的使用人为委托人，资产评估委托合同未约定其他报告使用人。

除国家法律法规另有规定外，任何未经评估机构和委托人确认的机构或个人不能由于得到评估报告而成为评估报告使用者。

二、 评估目的

根据《广西北部湾投资集团有限公司董事会2024年第17次会议关于兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目(沿海高速公路改扩建一期工程)申请基础设施不动产信托基金的决议》，易方达基金管理有限公司拟以广西北投南南高速公路有限公司持有的兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）的经营收益权及相关资产组作为底层资产，发行不动产基金（REITs），为此需要进行资产评估，为上述经济行为提供价值参考。

三、 评估对象和评估范围

评估对象和评估范围为广西北投南南高速公路有限公司持有的兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目(沿海高速公路改扩建一期工程)的经营收益权及相关资产组，包括固定资产、无形资产，经营收益权及相关资产组的账面价值214,590.53万元。具体如下表:

单位：万元

项目		账面原值	账面价值
1	固定资产	16,283.35	7,885.20
2	其中：房屋建筑物	9,106.19	6,528.05
3	机器设备	770.65	125.16
4	电子设备	6,406.51	1,231.99
5	无形资产	272,177.12	206,705.33
6	经营收益权及相关资产组合计	288,460.47	214,590.53

上述资产数据摘自经容诚会计师事务所(特殊普通合伙)审计的2025年12月31日的广西北投南南高速公路有限公司（简称“南南高速”）资产负债表，评估是在企业经过审计后的基础上进行的。

委托评估对象和评估范围与经济行为涉及的评估对象和评估范围一致。

(一) 资产的分布情况及特点

纳入评估范围内的资产账面值214,590.53万元,主要为房屋建(构)筑物、机器设备、电子设备及无形资产。这些资产具有以下特点:

1.资产分布情况和存放地点

实物资产主要分布在南宁市境内的兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目(沿海高速公路改扩建一期工程)的线路上、及收费站和管理区内。

2.资产的使用现状、技术特点

（1）房屋建筑物类资产

房屋建筑物类资产包括综合楼、职工宿舍楼、泵房、变电所、收费亭、收费大棚等，共 39 项，为南宁南管理区、大塘收费站管理区、那马收费站、南宁南收费站、大塘收费站的房屋建筑物。基准日现状较好，正常使用。

（2）设备类资产

设备类资产包括机器设备、电子设备。主要分布于各收费站、管理区等，其中，机器设备主要包括消防稳压水箱、不锈钢组合水箱、变频无负压给水设备、成品不锈钢水箱等; 电子设备包括光纤数字传输设备、悬臂式可变情报板、视频管理计算机、三目相机、车牌识别相机、高清网络高速球型摄像机、强声定向广播等，其中有139台设备处于待报废状态，其他资产均处于正常使用。

（3）无形资产

无形资产为兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目的经营收益权，收费期限自 2018 年 6 月 1 日至 2043 年 8 月 18

日，具体为兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目(沿海高速公路改扩建一期工程)的线路资产，兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目(沿海高速公路改扩建一期工程)位于广西省南宁市，起点位于南宁市那马镇新兰村附近，经那马、大塘、南晓，终于南宁市南晓镇派双村附近，项目于2012年12月开始改扩建工程，改造为双向8车道高速公路，于2018年6月完工通车，于2023年7月通过竣工验收。全长48.724公里，采用双向八车道高速公路标准。全线含桥梁19座、涵洞通道220 道、互通2座；资产使用状况良好。

(二) 企业申报的表外资产的类型、数量

截至评估基准日2025年12月31日，企业申报评估的范围内无表外资产。

(三) 引用其他机构出具的报告的结论所涉及的资产类型、数量和账面金额

1.本次评估报告中基准日各项资产账面值系容诚会计师事务所(特殊普通合伙)出具的标准无保留意见《广西北部湾投资集团有限公司通过其子公司广西北投南南高速公路有限公司所持有的兰海高速广西南宁那南段备考财务报表审计报告》（容诚审字[2026] 530Z0001号）的审计结果。

2.本次评估报告中，对经营收益权的预测期路费收入预测参考了招商局重庆交通科研设计院有限公司2026年1月编制的《兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目交通量预测与收入分析咨询报告》中的数据，招商局重庆交通科研设计院有限公司是委托人拟进行兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目(沿海高速公路改扩建一期工程)公募 REITs 项目申报事宜而专项委托的第三方专业机构。其中，《兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段

改扩建项目（全长 48.724 公里）交通量预测与收入分析咨询报告》中的车流量及收入预测模型分析，未来几年新开通道路对本项目成较为显著影响的路网因素，影响情况如下:

本项目未来年影响因素分析表

影响因素	建设状态	影响年份	影响效果	交通量影响程度合计	
				客车	货车
G75 兰海高速和 S7512 钦防高速涉铁工程施工	预计于 2026 年上半年开工，2027 年中验收通车	2026 年	考虑因涉铁施工导致高速公路通行条件变化，拥堵风险增加，对出行条件及时间更敏感的客车产生抑制或转移影响，预计 2026 年对本项目客车分流影响约为-4.55%，客车日均交通量减少 1148 辆。	-4.55%	无
国道 G325 对货车转移吸引持续	考虑 2026 年国道 G325 对本项目货车转移吸引持续	2026 年	考虑国道 325 持续转移吸引本项目货车，预计 2026 年对本项目货车分流影响约为-5.65%，货车日均交通量减少 354 辆。	无	-5.65%
国道 G325 改扩建工程	2024 年 12 月底工可已获得自治区发改委批复，计划于 2026 年下半年开始施工。	2027 年	主要影响南宁与钦州、防城港、北海方向，以及南宁城区至项目沿线区域往来交通量； 2027 年对本项目客车利好影响约为 3.23%，客车日均交通量增加 818 辆，对货车利好影响约为 2.66%，货车日均交通量增加 165 辆。	3.23%	2.66%
	工期三年，计划于 2029 年下半年完工通车。	2029 年	主要影响南宁与钦州、防城港、北海方向，以及南宁城区至项目沿线区域往来交通量； 2029 年对本项目客车分流影响约为-13.37%，客车日均交通量减少 3607 辆，对货车分流影响约为-19.51%，货车日均交通量减少 1299 辆。	-13.37%	-19.51%
南宁南过境线六景至大塘段	2023 年 10 月动工，预计 2026 年底建成通车。	2027 年	主要影响柳州、来宾、河池、桂林、梧州以及南宁等与防城港方向往来交通量；2027 年对本项目客车分流影响约为-2.06%，客车日均交通量减少 538 辆，对货车分流影响约为-0.55%，货车日均交通量减少 35 辆。	-2.06%	-0.55%
兰海高速钦北段、钦防高速客车收费标准提升	预计 2027 年完成改扩建工程竣工验收并取得收费标准核准批复。	2027 年	兰海高速钦北段、钦防高速公路完成改扩建工程竣工验收后客车收费标准提升，一类客车从 0.4 元/车公里提价至 0.5 元/车公里，四类客车从 1.3 元/车公里提价至 1.45 元/车公里，预计对本项目客车分流影响约为-1.88%，客车日均交通量减少 481 辆。	-1.88%	无
平陆运河	预计 2026 年底完工通航。	2027/2028 年	主要影响贵州、云南方向与钦州、防城港方向，以及南宁市境内水运航线沿线的柳州、来宾、贵港等地区与钦州、防城港之间的往来交通量。 2027 年对本项目货车分流影响约为-2.15%，货车日均交通量减少 136 辆； 2028 年对本项目货车分流影响约为-1.91%，货车日均交通量减少 124 辆。	无	-2.15%/-1.91%
合浦至湛江高速铁路	2024 年 12 月 29 日开工建设，预计 2028 年建成运营。	2028 年	主要影响经行本项目来往广东方向的交通量； 2028 年对本项目客车分流影响约为-2.13%，客车日均交通量减少 562 辆。	-2.13%	无
G7522 贵阳-北海公路（南	工可报告已报自治区发改委审查。2025 年 1 月，已完成施工图勘察设计招标。计划 2026 年初开工，预计	2029 年	主要影响南宁、北海、钦州之间以及钦州、北海与来宾、桂林等广西北部方向往来交通量； 2029 年对本项目客车分流影响约为-8.47%，客车日均交通量减少 1980 辆，对货车分流影响约	-8.47%	-10.51%

宁至北海段）	2028 年底建成通车。		为-10.51%，货车日均交通量减少 563 辆。		
南湛高速广东段	预计 2028 年底建成通车	2029 年	南湛高速广东段通车虽然打通了广西段断头路的现状，但通道内可供选择的道路较多，且 G7522 贵阳-北海公路（南宁至北海段）开通后，其综合成本优势更明显，故南湛高速广东段对本项目交通量影响很小，在此不做详细论述。	/	/
吴上高速二期	2023 年 10 月 14 日获得工可批复，2024 年 2 月 23 日获得初步设计批复，计划 2029 年底建成通车。	2030 年	主要影响南宁、贵州、河池、百色等与防城港上思县、防城港东兴等方向往来交通量；2030 年对本项目客车分流影响约为-0.24%，客车日均交通量减少 54 辆，对货车分流影响约为-0.22%，货车日均交通量减少 11 辆。	-0.24%	-0.22%

注：上表中所列示的影响因素为未来年预测中对本项目造成较为显著影响的路网因素，其余路网因素参照未来年区域路网规划均在预测过程中纳入测算。

本次评估中，未来年度的收入考虑了上述路网因素的影响。

除此之外，未引用其他机构报告内容。对评估中所引用的数据，相关数据真实完整性责任由相关中介机构承担。

四、 价值类型

依据本次评估目的，确定本次评估的价值类型为市场价值。

市场价值是指自愿买方和自愿卖方在各自理性行事且未受任何强迫的情况下，评估对象在评估基准日进行正常公平交易的价值估计数额。

五、 评估基准日

本项目资产评估的基准日是 2025 年 12 月 31 日。

此基准日是委托人、产权持有人在综合考虑产权持有人的资产规模、工作量大小、预计所需时间、合规性等因素，在与各中介机构充分协商的基础上确定的。

六、 评估依据

本次资产评估遵循的评估依据主要包括经济行为依据、法律法规依据、评估准则依据、资产权属依据，及评定估算时采用的取价依据和其他参考资料等，具体如下:

(一) 经济行为依据

1.《广西北部湾投资集团有限公司董事会2024年第17次会议关于兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目(沿海高速公路改扩建一期工程)申请基础设施不动产信托基金的决议》。

(二) 法律法规依据

1.《中华人民共和国资产评估法》(2016年7月2日第十二届全国人民代表大会常务委员会第二十一次会议通过);

2.《中华人民共和国公司法》(2023年12月29日第十四届全国人民代表大会常务委员会第七次会议第二次修订);

3.《中华人民共和国民法典》(2020年5月28日第十三届全国人民代表大会第三次会议通过);

4.《中华人民共和国企业国有资产法》(2008年10月28日第十一届全国人民代表大会常务委员会第五次会议通过);

5.《中华人民共和国证券法》(2019年12月28日第十三届全国人民代表大会常务委员会第十五次会议第二次修订);

6.《中华人民共和国公路法》(2017年11月4日，中华人民共和国主席令第81号，第十三届全国人民代表大会常务委员会第三十次会议修订);

7.《证券投资基金法》(2015年4月24日，中华人民共和国主席令第23号，第十二届全国人民代表大会常务委员会第十四次会议修订);

8.《中国证监会 国家发展改革委关于推进基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）试点相关工作的通知》(2020年04月24日，证监发[2020]40号，中国证券监督管理委员会);

9.《公开募集基础设施证券投资基金指引（试行）》(2020年08月06日，证监会公告[2020]54号，中国证券监督管理委员会);

10. 《关于发布公开募集基础设施证券投资基金配套业务规则的

通知》(2021 年 01 月 29 日，深证上[2021] 144 号，深圳证券交易所);

11. 《深圳证券交易所公开募集基础设施证券投资基金业务指引第 1 号——审核关注事项(试行)(2024 年修订)》(2024 年 12 月 27 日，深证上[2024]1135 号, 深圳证券交易所）;

12. 《中华人民共和国增值税法》(2024 年 12 月 25 日第十四届全国人民代表大会常务委员会第十三次会议通过);

13. 《中华人民共和国增值税法实施条例》(中华人民共和国国务院令第 826 号，2025 年 12 月 19 日国务院第 75 次常务会议通过);

14. 《关于全国实施增值税转型改革若干问题的通知》(财税[2008]170 号);

15. 《关于全面推开营业税改征增值税试点的通知》(财税[2016]36 号);

16. 《关于深化增值税改革有关政策的公告》(财政部税务总局海关总署公告 2019 年第 39 号);

17. 《国有资产评估管理办法》(1991 年 11 月 16 日国务院令第 91 号发布，根据 2020 年 11 月 29 日《国务院关于修改和废止部分行政法规的决定》(国务院令第 732 号）修订);

18. 《国有资产评估管理办法施行细则》(国资办发[1992]第 36 号);

19. 《企业国有资产监督管理暂行条例》(国务院第 378 号令,2019 年修订);

20. 《企业国有资产交易监督管理办法》(国务院国资委财政部令第 32 号，2016 年);

21. 《关于加强企业国有资产评估管理工作有关问题的通知》(2006 年 12 月 12 日，国资委产权[2006]274 号，国务院国有资产监督管



理委员会);

22. 国务院办公厅转发财政部《关于改革国有资产评估行政管理方式、加强资产评估监督管理工作意见》的通知(2001 年 12 月 31 日，国办发[2001]102 号，中华人民共和国国务院办公厅);

23. 《基础设施和公用事业特许经营管理办法》(2015 年 4 月 25 日，中华人民共和国国家发展和改革委员会中华人民共和国财政部中华人民共和国住房和城乡建设部中华人民共和国交通运输部中华人民共和国水利部中国人民银行令第 25 号);

24. 《收费公路管理条例》(2004 年 8 月 18 日，中华人民共和国国务院令第 417 号，中华人民共和国国务院第 61 次常务会议通过);

25. 《中华人民共和国道路运输条例》(2019 年 3 月 2 日，中华人民共和国国务院令第 709 号);

26. 《收费公路权益转让办法》(2008 年 08 月 20 日，中华人民共和国交通运输部、国家发展和改革委员会，中华人民共和国财政部令 2008 年第 11 号);

27. 其他与评估工作相关的法律、法规和规章制度等。

(三) 评估准则依据

1.《资产评估基本准则》(财资[2017]43 号);

2.《资产评估职业道德准则》(中评协[2017]30 号);

3.《资产评估执业准则——资产评估程序》(中评协[2018]36 号);

4.《资产评估执业准则——资产评估方法》(中评协[2019]35 号);

5.《资产评估价值类型指导意见》(中评协[2017]47 号);

6.《资产评估执业准则——资产评估报告》(中评协[2018]35 号);

7.《资产评估执业准则——资产评估委托合同》(中评协[2017]33 号);



8.《资产评估执业准则——资产评估档案》(中评协[2018]37号);

9.《资产评估机构业务质量控制指南》(中评协[2017]46号);

10. 《资产评估对象法律权属指导意见》(中评协[2017]48号);

11. 《资产评估执业准则——利用专家工作及相关报告》(中评协[2017]35号);

12. 《资产评估执业准则—无形资产》(中评协[2017]37号);

13. 《资产评估执业准则—不动产》(中评协[2017]38号);

14. 《资产评估执业准则—机器设备》(中评协[2017]39号);

15. 《金融企业国有资产评估报告指南》(中评协[2017]43号);

16. 《资产评估专家指引第8号—资产评估中的核查验证》(中评协[2019]39号)。

(四) 资产权属依据

1.经营收益权相关批复文件;

2.不动产权证书;

3.其他参考资料。

(五) 取价依据

1.中国人民银行公布的基准日全国银行间同业拆借中心受权公布贷款市场报价利率（LPR）公告;

2.《广西壮族自治区交通运输厅 广西壮族自治区发展和改革委员会 广西壮族自治区财政厅关于兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）收费标准及收费期限的批复》(桂交财审函[2024]325号);

3.《广西壮族自治区人民政府关于兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）收费标准及收费期限的批复》(桂政函[2024]121号);

4.招商局重庆交通科研设计院有限公司编制的《兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目交通量预测与收入分析咨询报告》;

5.企业提供的兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）未来年度预测资料;

6.中联资产评估集团有限公司价格信息资料库相关资料;

7.重要业务合同、资料;

8.其他参考资料。

(六) 其它参考资料

1.《资产评估常用数据与参数手册》(机械工业出版社 2011 版);

2. wind 资讯金融终端;

3.企业提供的 2022 年、2023 年、2024 年及评估基准日 2025 年 12 月 31 日的财务报表、审计报告;

4.《企业会计准则》及相关规定;

5.其他参考资料。

七、 评估方法

(一) 评估方法的选择

资产评估师执行评估业务，应当根据评估目的、评估对象、价值类型、资料收集情况等相关条件，分析收益法、市场法和成本法三种资产评估基本方法的适用性，恰当选择一种或者多种资产评估基本方法。

收益法，是指将预期收益资本化或者折现，确定评估对象价值的评估方法。资产评估师应当结合资产组的历史经营情况、未来收益可预测情况、所获取评估资料的充分性，恰当考虑收益法的适用性。市场法，是指将评估对象与可比交易案例进行比较，确定评估对象价值的评估方

法。资产评估师应当根据所获取可比资产组经营和财务数据的充分性和可靠性、可收集到的可比资产组数量，恰当考虑市场法的适用性。成本法，是指按照重建或者重置评估对象的思路，将评估对象的重建或者重置成本作为确定资产价值的基础，扣除相关贬值，以确定资产价值的评估方法的总称。

由于成本法在经营收益权及相关资产组评估时容易忽略各项资产的综合获利能力等，故本次评估不宜采用成本法。由于本次评估的是兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）的经营收益权及相关资产组价值，市场上难以取得类似可比交易案例，不具备采用市场法评估的条件。鉴于兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）已通车运营多年、未来年度预期收益与风险可以合理地估计，故本次评估对兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）的经营收益权及相关资产组采用收益法一种评估方法进行评估。

(二) 评估模型

1、基本模型

本次评估的基本模型为:

$$V = P+K \qquad \text{公式一}$$

上式中:

V：经营收益权及相关资产组预计未来现金流量的现值;

P：税前经营性资产评估价值;

K：溢余性资产价值;

其中，公式一中税前经营性资产评估价值 P 按如下公式求取:

$$P=\sum_{t=1}^{n}\left[R_t\times(1+r)^{-t}\right]$$ -铺底营运资金　　公式二

公式二中:

R_t: 明确预测期的第 t 期的税前自由现金流;

t: 明确预测期期数 1 , 2 , 3 ，··· ，n=17.63;

r: 折现率。

2、折现率

确定折现率有多种方法和途径，按照收益额与折现率口径一致的原则，本次评估收益额口径为税前自由现金流，则折现率选取税前加权平均资本成本（*WACCbt*）。

$$WACCbt=K_e\times\frac{E}{D+E}+K_d\times(1-t)\times\frac{D}{D+E}$$

式中:

WACCbt: 税前加权平均资本成本;

E: 权益资本的市场价值;

D: 债务资本的市场价值;

K_e: 权益资本成本;

K_d: 债务资本成本;

t: 评估对象的所得税税率。

税前加权平均资本成本 *WACCbt* 计算公式中，权益资本成本K_e按照国际惯常作法采用资本资产定价模型（*CAPM*）估算，计算公式如下:

$$K_e=R_f+\beta\times MRP+R_c$$

式中:

K_e: 权益资本成本;

R_f: 无风险收益率;

β: 权益系统风险系数;

MRP：市场风险溢价;

R_c：评估对象特定风险调整系数。

3、预测期

由于评估对象为高速公路经营收益权及相关资产组价值，经营收益权及相关资产组的收益期限依托于政府批复的特许经营期限，政府批复的特许经营期限为有限年期。根据《广西壮族自治区人民政府关于兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）收费标准及收费期限的批复》（桂政函〔2024〕121 号），核定兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目(沿海高速公路改扩建一期工程)的收费期限为 25 年，收费期限自 2018 年 6 月 1 日至 2043 年 8 月 18 日，因此本次评估收益预测期间为自评估基准日至 2043 年 8 月 18 日止，即预测期限为 17.63 年。

八、 评估程序实施过程和情况

整个评估工作分四个阶段进行:

(一) 评估准备阶段

1. 项目洽谈及接受项目委托

了解拟承接业务涉及的产权持有人及评估对象的基本情况，明确评估目的、评估对象及评估范围、评估基准日；根据评估目的和交易背景等具体情况对专业胜任能力、独立性和业务风险进行综合分析和评价，签署资产评估委托合同。

2. 确定评估方案编制工作计划

与委托人和项目相关各方中介充分沟通，进一步确定了资产评估基本事项和产权持有人资产、经营状况后，收集产权持有人所在行业的基本政策、法律法规以及行业的市场经营情况，在此基础上拟定初步工作

方案，制定评估计划。

3.提交资料清单及访谈提纲

根据委估资产特点，提交针对性的尽职调查资料清单，及资产清单、盈利预测等样表，要求被评估单位进行评估准备工作。

4.辅导填表和评估资料准备工作

与产权持有人相关工作人员联系，辅导被评估单位按照资产评估的要求准备评估所需资料及填报相关表格。

(二) 现场评估阶段

项目组现场评估阶段的主要工作如下:

1.听取产权持有人有关人员介绍企业总体情况和委托评估资产的历史及现状，了解企业的财务制度、经营状况、固定资产技术状态等情况。

2.对产权持有人提供的资产清查评估申报明细表进行审核、鉴别，与企业有关财务记录数据进行核对，对发现的问题协同企业做出调整。

3.通过对企业现场勘察、参观、以及专题座谈会的形式，对产权持有人的经营性资产的现状及其构成等的状况进行调查复核。特别是对影响评估作价的投资情况，查阅了相关的会计报表、账册等财务数据资料等。

4.根据资产清查评估申报明细表，对固定资产等实物资产进行了抽查盘点。

5.查阅收集评估范围内资产的权属证明文件、对企业提供的权属资料进行查验。

6.根据委托评估资产的实际状况和特点，确定资产评估的具体模型及方法；对评估范围内的经营收益权不动产，在清查核实的基础上做出初步评估测算。



(三) 评估汇总阶段

对各类资产及负债评估的初步结果进行分析汇总，对评估结果进行必要的调整、修改和完善。

(四) 提交报告阶段

在上述工作基础上，起草初步资产评估报告，初步审核后与委托人就评估结果交换意见。在独立分析相关意见后，按评估机构内部资产评估报告审核制度和程序进行修正调整，最后出具正式资产评估报告。

九、 评估假设

本次评估中，评估人员遵循了以下评估假设:

(一) 一般假设

1.交易假设

交易假设是假定所有待评估资产已经处在交易的过程中，评估师根据待评估资产的交易条件等模拟市场进行估价。交易假设是资产评估得以进行的一个最基本的前提假设。

2.公开市场假设

公开市场假设，是假定在市场上交易的资产，或拟在市场上交易的资产，资产交易双方彼此地位平等，彼此都有获取足够市场信息的机会和时间，以便于对资产的功能、用途及其交易价格等作出理智的判断。公开市场假设以资产在市场上可以公开买卖为基础。

3.经营收益权期内持续经营、资产继续使用假设

持续经营假设是指假设企业以现有资产、资源条件为基础，未来经营收益期内合法地持续地经营。资产继续使用假设是指评估时需根据被评估资产按目前的用途和使用的方式、规模、频度、环境等情况继续使用，或者在有所改变的基础上使用，相应确定评估方法、参数和依据。

(二) 特殊假设

1.国家现行的有关法律法规及政策、国家宏观经济形势无重大变化，本次交易各方所处地区的政治、经济和社会环境无重大变化。

2.针对评估基准日资产的实际状况，假设企业持续经营。

3.假设企业的经营者是负责的，并且企业管理层有能力担当其职务。

4.除非另有说明，假设企业完全遵守所有有关的法律法规。

5.假设企业未来将采取的会计政策和编写此份报告时所采用的会计政策在重要方面基本一致。

6.假设企业在现有的管理方式和管理水平的基础上，经营范围、方式与目前方向保持一致。

7.本次评估，假设在未来的预测期内，评估对象的主营业务的结构，收入与成本的构成以及成本控制等保持其建成达产后状态持续，而不发生较大变化。

8.在未来的预测期内，评估对象的各项期间费用不会在现有基础上发生大幅的变化，仍将保持其最近几年的变化趋势持续，并随经营规模的变化而同步变动。

9.有关利率、汇率、赋税基准及税率、政策性征收费用等不发生重大变化。

10. 无其他人力不可抗拒因素及不可预见因素对企业造成重大不利影响。

11. 假设企业未来收益期不进行影响其经营的重大固定资产投资活动，高速公路正常经营所需资产以评估基准日状况进行估算。

12. 假设企业未来收益期经营现金流入、现金流出均匀发生。

13. 假设企业期末的营运资金回收额于收益期最后一期流入。

14. 假设企业期末的无形资产及固定资产在收益期到期时被政府

无偿回收。

当未来经济环境发生较大变化时，评估机构将不承担由于假设条件改变而推导出不同评估结论的责任。

十、 评估结论及其分析

（一）评估结论

基于产权持有人及企业管理层对未来发展趋势的判断及经营规划，根据有关法律法规和资产评估准则，经实施清查核实、实地查勘、市场调查和评定估算等评估程序，采用收益法对广西北投南南高速公路有限公司持有的兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目(沿海高速公路改扩建一期工程)的经营收益权及相关资产组实施了实地勘察、市场调查和评估计算，得出如下结论:

采用收益法评估后的广西北投南南高速公路有限公司持有的兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目(沿海高速公路改扩建一期工程)的经营收益权及相关资产组在评估基准日2025年12月31日的市场价值为234,934.83万元，较账面值214,590.53万元，评估增值20,344.30万元，增值率9.48%。

资产评估结果汇总表

评估基准日：2025 年 12 月 31 日

产权持有人：广西北投南南高速公路有限公司　　金额单位：万元

项　　目		账面价值	评估价值
1	固定资产	7,885.20	
2	无形资产	206,705.33	
	经营收益权及相关资产组合计	214,590.53	234,934.83

（二）增值原因分析

增值的原因主要是兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目(沿海高速公路改扩建一期工程)经过多年的运营及管理，

具有一定的区位优势，未来预期现金流较好。评估价值通常采用收益法，是对未来预期现金流折现求和计算从而得出资产组的评估价值；资产组的账面价值通常则是基于历史成本法，按照会计准则对资产组的价值进行计量，两者存在一定差异。加之项目建设较早，项目建设历史成本较低，从而导致项目增值。

十一、 特别事项说明

(一) 权属资料不全或权属瑕疵事项

1、截至评估基准日，兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目(沿海高速公路改扩建一期工程)的房屋建筑物共计 39 项。广西北部湾投资集团有限公司和广西北投南南高速公路有限公司就上述房屋建筑尚未办理房屋所有权登记。广西北部湾投资集团有限公司和广西北投南南高速公路有限公司承诺房屋建筑物的产权归广西北投南南高速公路有限公司所有。标的公路范围内的房屋建筑物包括收费站（大塘匝道收费站、那马匝道收费站及南宁南主线收费站）以及配套管理用房均在南宁市境内，广西北投南南高速公路有限公司在标的公路收费经营期内有权依法使用该等收费站以及配套管理用房。如因产权问题引起的纠纷，均与评估机构及评估人员无关。提请报告使用者予以关注。

(二) 评估程序受限或评估资料不完整的情形

未发现。

(三) 评估基准日存在的法律、经济等未决事项

未发现。

(四) 担保、租赁及其或有负债（或有资产）等事项的性质、金额及与评估对象的关系

未发现。

(五) 重大期后事项

期后事项是指评估基准日之后出具评估报告之前发生的重大事项。

未发现公司存在重大期后事项。

(六) 本次评估对应的经济行为中，可能对评估结论产生重大影响的瑕疵情形

未发现。

(七) 其他需要说明的事项

1.在本次评估中，由于兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）的服务区并未纳入底层资产范围，故在资产现金流测算及估值过程中并未测算服务区相关收入及成本。特别提请报告使用者对此予以关注。

2.评估师和评估机构的法律责任是对本报告所述评估目的下的资产价值量做出专业判断，并不涉及到评估师和评估机构对该项评估目的所对应的经济行为做出任何判断。评估工作在很大程度上，依赖于委托人及产权持有人提供的有关资料。因此，评估工作是以委托人及产权持有人提供的有关经济行为文件，有关资产所有权文件、证件及会计凭证，有关法律文件的真实合法为前提。

3.评估过程中，评估人员观察所评估房屋建筑物的外貌，在尽可能的情况下察看了建筑物内部装修情况和使用情况，未进行任何结构和材质测试。在对设备进行勘察时，因检测手段限制及部分设备正在运行等原因，主要依赖于评估人员的外观观察和产权持有人提供的近期检测资料及向有关操作使用人员的询问情况等判断设备状况。

4.评估师执行资产评估业务的目的是对评估对象价值进行估算并发表专业意见，并不承担相关当事人决策的责任。评估结论不应当被认为是对评估对象可实现价格的保证。

5.本次评估范围及采用的由产权持有人提供的数据、报表及有关资料，委托人及产权持有人对其提供资料的真实性、完整性负责。

6.评估报告中涉及的有关权属证明文件及相关资料由产权持有人提供，委托人及产权持有人对其真实性、合法性承担法律责任。



7.在评估基准日以后的有效期内，如果资产数量及作价标准发生变化时，应按以下原则处理:

(1)当资产数量发生变化时,应根据原评估方法对资产数额进行相应调整;

(2)当资产价格标准发生变化、且对资产评估结果产生明显影响时，委托人应及时聘请有资格的资产评估机构重新确定评估价值;

(3)对评估基准日后，资产数量、价格标准的变化，委托人在资产实际作价时应给予充分考虑，进行相应调整。

8.本次评估结论建立在评估对象产权持有人及管理层对企业未来发展趋势的准确判断相关规划落实，企业持续运营的基础上，如企业未来实际经营状况与经营规划发生偏差，且产权持有人及时任管理层未采取相应有效措施弥补偏差，则评估结论将会发生重大变化。特别提请报告使用者对此予以关注。

9.评估范围仅以委托人及产权持有人提供的资产评估明细表为准，未考虑委托人及产权持有人提供清单以外可能存在的或有资产及或有负债。

十二、 资产评估报告使用限制说明

(一) 本评估报告只能用于本报告载明的评估目的和用途。同时，本次评估结论是反映评估对象在本次评估目的下，根据公开市场的原则确定的现行公允市价，没有考虑将来可能承担的抵押、担保事宜，以及特殊的交易方可能追加付出的价格等对评估价格的影响，同时，本报告也未考虑国家宏观经济政策发生变化以及遇有自然力和其它不可抗力对资产价格的影响。当前述条件以及评估中遵循的持续经营原则等其它情况发生变化时，评估结论一般会失效。评估机构不承担由于这些条件的变化而导致评估结果失效的相关法律责任。

(二) 本评估报告成立的前提条件是本次经济行为符合国家法律、法规的有关规定，并得到有关部门的批准。

(三) 本评估报告只能由评估报告载明的评估报告使用人使用。评



估报告的使用权归委托人所有，未经委托人许可，本评估机构不会随意向他人公开。

(四) 委托人或者其他资产评估报告使用人未按照法律、行政法规规定和资产评估报告载明的使用范围使用资产评估报告的，资产评估机构及其资产评估师不承担责任。

(五) 除委托人、资产评估委托合同中约定的其他资产评估报告使用人和法律、行政法规规定的资产评估报告使用人之外，其他任何机构和个人不能成为资产评估报告的使用人。

(六) 未征得本评估机构同意并审阅相关内容，评估报告的全部或者部分内容不得被摘抄、引用或披露于公开媒体，法律、法规规定以及相关当事方另有约定的除外。

(七) 资产评估报告使用人应当正确理解和使用评估结论。评估结论不等同于评估对象可实现价格，评估结论不应当被认为是对评估对象可实现价格的保证。

(八) 评估结论的使用有效期：根据资产评估相关法律法规，涉及法定评估业务的资产评估报告，须产权持有人按照法律法规要求履行资产评估监督管理程序后使用。评估结果使用有效期一年，自评估基准日2025年12月31日起计算，至2026年12月30日止。超过一年，需重新进行资产评估。

十三、 资产评估报告日

评估报告日为二O二六年三月十七日。

（此页无正文）

中联资产评估集团有限公司

资产评估师：

资产评估师：

二〇二六年三月十七日

附件

1. 经济行为文件（复印件）;

2. 容诚会计师事务所(特殊普通合伙)出具的《广西北部湾投资集团有限公司通过其子公司广西北投南南高速公路有限公司所持有的兰海高速广西南宁那南段备考财务报表审计报告》（容诚审字[2026]530Z0001 号）（复印件）;

3. 招商局重庆交通科研设计院有限公司出具的《兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（全长 48.724 公里）交通量预测与收入分析咨询报告》（复印件）;

4. 委托人和产权持有人企业法人营业执照（复印件）;

5. 产权持有人涉及的主要权属证明资料（复印件）;

6. 委托人及产权持有人承诺函;

7. 签字资产评估师承诺函;

8. 中联资产评估集团有限公司资产评估资格证书（京财资评备（2022）0128 号）（复印件）;

9. 中联资产评估集团有限公司企业法人营业执照（复印件）;

10. 中联资产评估集团有限公司证券期货相关业务评估资格证书(复印件);

11. 签字资产评估师资格证书（复印件）;

12. 资产评估委托合同（复印件）;

13. 资产账面价值与评估结论存在较大差异的说明;

14. 估值敏感性分析及压力测试。

广西北部湾投资集团有限公司

广西北部湾投资集团有限公司董事会2024年第17次会议关于兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）申请基础设施不动产信托基金的决议

2024年9月26日，广西北部湾投资集团有限公司（以下简称集团公司）董事会召开2024年第17次会议。会议由集团公司董事长朱坚和主持。会议应到董事6名，实到4名（副董事长黄学军请假、外部董事刘旭委托外部董事李利娜表决）符合《公司法》和《公司章程》有关规定。会议就兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）申报基础设施领域不动产投资信托基金事宜进行了审议。与会董事以5票同意、0票反对、0票弃权表决通过以下决议：

同意以兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）申报基础设施领域不动产投资信托基金，主要事项有：

一、以2024年9月30日为基准日将兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）所对应公路权益及其附属公路设施等相关资产（含土地使用权，不含服务区）、负债及人员等无偿划转至广西北投南南高速公路有限公司（以下简

称南南公司）。

二、集团公司作为发起人和原始权益人，以南南公司所持有的兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）申报基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）（以下简称公募RIETs）。同意南南公司开展必要的增资、减资及债务重组等工作及签订相关协议。

三、将集团公司持有南南公司100%的股权以非公开协议转让的方式转让给公募REITs基金项下的相关载体，并签署相关协议。股权转让价格需结合国家发改委和交易所审核的股权评估备案值、公募REITs竞价结果最终确定。南南公司100%股权非公开协议转让事宜在报自治区国资委审批后实施。

四、广西新发展交通集团有限公司（以下简称新发展集团）作为运营管理机构为公募REITs项目提供运营管理等服务和收取运营管理费用（含基本服务费、养护服务费以及浮动服务费等），就此与相关方签署运营管理服务协议等相关法律文件。

五、集团公司（含同一控制下的关联方）认购比例合计不高于本次公募REITs基金份额发售数量的67%。

六、集团公司、新发展集团、南南公司根据国家法律法规、监管部门的要求和市场情况，修改公募REITs实施方案，出具、制定、批准、授权、签署、执行、修改、公开披露与本项目相关的所有必要的文件、合同、协议、承诺函、说明函等法律文件，无需另经董事会决议批准。

董事 朱坚和（签字）：

董事 李德智（签字）：

董事 刘　旭（签字）：

董事 李小芹（签字）：

董事 李利娜（签字）：

2024 年 9 月 26 日

RSM | 容诚

备考财务报表审计报告

广西北部湾投资集团有限公司

通过其子公司广西北投南南高速公路有限公司

所持有的兰海高速广西南宁那南段

容诚审字[2026]530Z0001 号

容诚会计师事务所(特殊普通合伙)

中国·北京

此码用于证明该审计报告是在由具有执业许可的会计师事务所出具，
您可使用手机"扫一扫"或进入"注册会计师行业统一监管平台（http://acc.mof.gov.cn）"进行查验。
报告编码：京26TKAV5.0H1

目　录

序号	内　容	页码
1	审计报告	1-4
2	备考资产负债表	5
3	备考利润表	6
4	备考现金流量表	7
5	备考财务报表附注	8-44

RSM 容诚
容诚会计师事务所（特殊普通合伙）
总部：北京市西城区阜成门外大街 22 号
1 幢 10 层 1001-1 至 / 1001-26 （100037）
TEL:010-6600 1391 FAX:010-6600 1392
E-mail:bj@rsmchina.com.cn
https://www.rsm.global/china/

审 计 报 告

容诚审字[2026]530Z0001 号

易方达基金管理有限公司：

一、审计意见

我们审计了广西北部湾投资集团有限公司（以下简称“北投集团”）通过其子公司广西北投南南高速公路有限公司（以下简称“项目公司”）所持有的兰海高速广西南宁那南段（以下简称“交易标的”）的备考财务报表，包括 2025 年 12 月 31 日、2024 年 12 月 31 日、2023 年 12 月 31 日的备考资产负债表，2025 年度、2024 年度、2023 年度的备考利润表和备考现金流量表以及相关备考财务报表附注。

我们认为，后附的备考财务报表在所有重大方面按照备考财务报表附注二所述的编制基础编制，公允反映了交易标的 2025 年 12 月 31 日、2024 年 12 月 31 日、2023 年 12 月 31 日的备考财务状况、2025 年度、2024 年度、2023 年度的备考经营成果以及备考现金流量。

二、形成审计意见的基础

我们按照中国注册会计师审计准则的规定执行了审计工作。审计报告的“注册会计师对备考财务报表审计的责任”部分进一步阐述了我们在这些准则下的责任。按照中国注册会计师职业道德守则，我们独立于北投集团及易方达基金管理有限公司（以下简称“易方达基金”）并履行了职业道德方面的其他责任。我们相信，我们获取的审计证据是充分、适当的，为发表审计意见提供了基础。

三、强调事项——编制基础及使用限制

我们提醒备考财务报表使用者关注备考财务报表附注二关于编制基础的说明。上述备考财务报表并不构成按照企业会计准则编制的完整财务报表。北投集团管理层编制备考财务报表是为了反映北投集团通过其子公司项目公司所持有的兰海高速广西南宁那南段 2025 年 12 月 31 日、2024 年 12 月 31 日、2023 年 12 月 31

日的财务状况，2025 年度、2024 年度、2023 年度的经营成果和现金流量，为北投集团及易方达基金向监管机构提交拟由北投集团作为原始权益人、易方达基金作为基金管理人的公开募集基础设施证券投资基金并上市（“公开募集基础设施基金”）的注册申请文件之用，因此，备考财务报表可能不适于其他用途。本报告仅向易方达基金出具，供其向监管机构提交公开募集基础设施基金的注册申请文件之用，不得用作任何其他目的。我们明确表示不会就本报告的内容向任何其他方承担责任。本段内容不影响已发表的审计意见。

四、管理层和治理层对备考财务报表的责任

北投集团管理层负责按照备考财务报表附注二所述的编制基础编制备考财务报表，并设计、执行和维护必要的内部控制，以使备考财务报表不存在由于舞弊或错误导致的重大错报。北投集团治理层负责监督备考财务报表的编制，确保备考财务报表不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏。

在编制备考财务报表时，北投集团管理层负责评估交易标的的持续经营能力，披露与持续经营相关的事项，并运用持续经营假设，除非管理层计划清算交易标的、终止运营或别无其他现实的选择。

北投集团治理层负责监督交易标的的备考财务报告过程。

五、注册会计师对备考财务报表审计的责任

我们的目标是对备考财务报表整体是否不存在由于舞弊或错误导致的重大错报获取合理保证，并出具包含审计意见的审计报告。合理保证是高水平的保证，但并不能保证按照审计准则执行的审计在某一重大错报存在时总能发现。错报可能由于舞弊或错误导致，如果合理预期错报单独或汇总起来可能影响财务报表使用者依据财务报表作出的经济决策，则通常认为错报是重大的。

在按照审计准则执行审计工作的过程中，我们运用职业判断，并保持职业怀疑。同时，我们也执行以下工作：

（1）识别和评估由于舞弊或错误导致的备考财务报表重大错报风险，设计和实施审计程序以应对这些风险，并获取充分、适当的审计证据，作为发表审计意见



的基础。由于舞弊可能涉及串通、伪造、故意遗漏、虚假陈述或凌驾于内部控制之上，未能发现由于舞弊导致的重大错报的风险高于未能发现由于错误导致的重大错报的风险。

（2）了解与审计相关的内部控制，以设计恰当的审计程序，但目的并非对内部控制的有效性发表意见。

（3）评价北投集团管理层选用会计政策的恰当性和作出会计估计及相关披露的合理性。

（4）对北投集团管理层使用持续经营假设的恰当性得出结论。同时，根据获取的审计证据，就可能导致对交易标的持续经营能力产生重大疑虑的事项或情况是否存在重大不确定性得出结论。如果我们得出结论认为存在重大不确定性，审计准则要求我们在审计报告中提请报表使用者注意财务报表中的相关披露；如果披露不充分，我们应当发表非无保留意见。我们的结论基于截至审计报告日可获得的信息。然而，未来的事项或情况可能导致交易标的不能持续经营。

（5）评价备考财务报表的总体列报、结构和内容。

我们与北投集团治理层就计划的审计范围、时间安排和重大审计发现等事项进行沟通，包括沟通我们在审计中识别出的值得关注的内部控制缺陷。

（此页无正文，为兰海高速广西南宁那南段备考财务报表容诚审字[2026]530Z0001号审计报告之签字盖章页。）

容诚会计师事务所

（特殊普通合伙）

中国·北京

中国注册会计师：

葛兴葳

中国注册会计师：

艾丽丝

中国注册会计师：

黄秋梅

2026年1月20日

备考资产负债表

编制单位：广西北部湾投资集团有限公司　　单位：元　币种：人民币

资　产	附注	2025年12月31日	2024年12月31日	2023年12月31日
流动资产：				
货币资金	六、1	127,773,306.59		
应收账款	六、2	4,600,776.32		
其他应收款	六、3	115,553.30		
其他流动资产	六、4	9,816,509.53		
流动资产合计		**142,306,145.74**		
非流动资产：				
固定资产	六、5	78,851,998.78	81,002,848.69	80,148,261.89
其中：固定资产原价	六、5	148,182,987.56	160,136,970.66	154,592,997.28
累计折旧	六、5	70,063,514.76	79,134,121.97	74,444,735.39
无形资产		2,067,053,301.58	2,176,017,631.85	2,252,626,953.49
其中：无形资产原值	六、6	2,721,771,176.73	2,721,771,176.73	2,721,771,176.73
累计摊销	六、6	654,717,875.15	545,753,544.88	469,144,223.24
非流动资产合计		**2,145,905,300.36**	**2,257,020,480.54**	**2,332,775,215.38**
资产总计		**2,288,211,446.10**	**2,257,020,480.54**	**2,332,775,215.38**
流动负债：				
应付账款	六、7	2,273,536.00	5,543,973.38	
应付职工薪酬	六、8	119,105.00		
应交税费	六、9	970,282.13		
其他应付款	六、10	1,505,823,272.20	1,203,712,500.00	
一年内到期的非流动负债	六、11			43,975,000.00
流动负债合计		**1,509,186,195.33**	**1,209,256,473.38**	**43,975,000.00**
非流动负债：				
长期借款	六、12			1,181,725,000.00
递延所得税负债	六、13	1,174,003.44		
非流动负债合计		1,174,003.44	-	**1,181,725,000.00**
负债合计		**1,510,360,198.77**	**1,209,256,473.38**	**1,225,700,000.00**
净资产合计		**777,851,247.33**	**1,047,764,007.16**	**1,107,075,215.38**
负债和净资产总计		**2,288,211,446.10**	**2,257,020,480.54**	**2,332,775,215.38**

法定代表人：　　主管会计工作负责人：李小芳　　会计机构负责人：唐海英

备考利润表

2023年度-2025年度

编制单位：广西北部湾投资集团有限公司　　单位：元　币种：人民币

项　目	附注	2025年度	2024年度	2023年度
一、营业收入		**310,662,761.00**	**307,430,579.04**	**328,812,433.21**
其中：主营业务收入	六、14	310,387,531.64	306,484,254.00	327,687,994.34
其他业务收入	六、14	275,229.36	946,325.04	1,124,438.87
减：营业成本		179,203,318.99	137,029,992.25	128,612,900.95
其中：主营业务成本	六、15	179,203,318.99	137,029,992.25	128,612,900.95
其他业务成本				-
税金及附加	六、16	1,387,285.72	1,113,074.57	1,224,389.76
财务费用	六、17	60,861,454.72	46,343,168.41	57,995,495.74
其中：利息费用	六、17	61,021,536.45	46,695,306.93	57,997,559.29
二、营业利润（亏损以“-”号填列）		**69,210,701.57**	**122,944,343.81**	**140,979,646.77**
三、利润总额（亏损总额以“-”号填列）		**69,210,701.57**	**122,944,343.81**	**140,979,646.77**
减：所得税费用	六、18	10,381,605.23	18,441,651.57	21,146,947.02
四、净利润（净亏损以“-”号填列）		**58,829,096.34**	**104,502,692.24**	**119,832,699.75**
五、其他综合收益的税后净额		-	-	-
六、综合收益总额		**58,829,096.34**	**104,502,692.24**	**119,832,699.75**

法定代表人：　　主管会计工作负责人：李小芹　　会计机构负责人：唐海英

现金流量表

2023年度-2025年度

编制单位：广东[illegible]投资集团有限公司

	附注	2025年	2024年度	2023年度
一、经营活动产生的现金流量				
销售商品、提供劳务收到的现金		315,075,117.01	315,678,781.62	337,518,634.17
收到的税费返还				
收到其他与经营活动有关的现金		131,794,071.63	1,392,423.09	1,228,094.57
经营活动现金流入小计		446,869,191.64	317,071,204.71	338,746,728.74
购买商品、接受劳务支付的现金		62,984,285.85	27,494,189.85	25,176,296.00
支付给职工以及为职工支付的现金		7,215,151.08	28,247,094.18	33,637,012.82
支付的各项税费		25,845,428.96	19,554,726.14	22,371,436.78
支付其他与经营活动有关的现金		130,975,166.09	8,790.28	202.65
经营活动现金流出小计		225,020,031.96	75,294,800.45	81,085,048.25
经营活动产生的现金流量净额		221,819,159.68	241,776,404.26	257,661,680.49
二、投资活动产生的现金流量				
收回投资收到的现金				
取得投资收益收到的现金				
处置固定资产、无形资产和其他长期资产收回的现金净额				
处置子公司及其他营业单位收到的现金净额				
收到其他与投资活动有关的现金		-	-	-
投资活动现金流入小计		-	-	-
购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金		5,954,283.38	-0.00	-
投资支付的现金				
取得子公司及其他营业单位支付的现金净额				
支付其他与投资活动有关的现金				
投资活动现金流出小计		5,954,283.38	-0.00	-
投资活动产生的现金流量净额		-5,954,283.38	0.00	-
三、筹资活动产生的现金流量				
吸收投资收到的现金		1,000,000.00		
其中：子公司吸收少数股东投资收到的现金				
取得借款收到的现金		-	-	-
收到其他与筹资活动有关的现金				
筹资活动现金流入小计		1,000,000.00	-	-
偿还债务支付的现金		-		-
分配股利、利润或偿付利息支付的现金		89,091,568.71	241,776,404.26	257,661,688.49
其中：子公司支付给少数股东的股利、利润				
支付其他与筹资活动有关的现金				
筹资活动现金流出小计		89,091,568.71	241,776,404.26	257,661,688.49
筹资活动产生的现金流量净额		-88,091,568.71	-241,776,404.26	-257,661,688.49
四、汇率变动对现金及现金等价物的影响				
五、现金及现金等价物净增加额		127,773,306.59	-	-
加：期初现金及现金等价物余额				
六、期末现金及现金等价物余额		127,773,306.59		

法定代表人：黄[illegible]　　主管会计工作负责人：李小芳　　会计机构负责人：唐海英

广西北部湾投资集团有限公司
通过其子公司广西北投南南高速公路有限公司
所持有的兰海高速广西南宁那南段
2023年1月1日至2025年12月31日备考财务报表附注

（除特别说明外，金额单位为人民币元）

一、基本情况

（一）兰海高速广西南宁那南段基本情况

兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）（以下简称“兰海高速广西南宁那南段”、“本项目”），工程起于南宁市那马镇新丁村附近，经那马、大塘、南晓，终于南宁市南晓镇派双村附近，路线全长48.724公里，采用八车道高速公路标准建设，设计速度120公里/小时，项目总投资约为28.96亿元。

（二）原始权益人的基本情况

广西北部湾投资集团有限公司（以下简称“北投集团”），成立于2007年3月5日，注册地址为南宁市青秀区中泰路11号北部湾大厦，统一社会信用代码为91450000799701157N，法定代表人为黄学军。

2006年广西壮族自治区北部湾经济区管理委员会拟成立广西北部湾开发投资有限责任公司，并报广西壮族自治区党委、政府批准。

2007年1月，《广西壮族自治区人民政府关于广西北部湾开发投资有限责任公司资产及人员划转有关问题的批复》（桂政函〔2007〕20号）同意将南宁（K12+500）至南间段、钦州至北海段、钦州至防城港段和合浦至山口段高速公路划转广西壮族自治区人民政府国有资产监督管理委员会（以下简称“广西区国资委”），广西区国资委注入广西北部湾开发投资有限责任公司。

2007年3月，广西北部湾开发投资有限责任公司注册成立。同年3月，广西区国资委下发《关于对广西北部湾开发投资有限责任公司注入资产有关事宜的通知》（桂国资发〔2007〕37号）。2008年11月，广西北部湾开发投资有限责任公司改名为广西北部

湾投资集团有限公司。

经营范围：建设工程监理；建设工程质量检测；建设工程勘察；建设工程施工；建设工程设计；公路管理与养护；房地产开发经营；住宿服务；餐饮服务（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动，具体经营项目以相关部门批准文件或许可证件为准）。

2009年9月，北投集团《关于成立广西北部湾投资集团有限公司沿海高速公路分公司的通知》（桂北投发〔2009〕37号）文件，为加强对沿海高速公路资产的管理，决定成立广西北部湾投资集团有限公司沿海高速公路分公司。

2025年7月，根据广西区国资委《自治区国资委关于广西投资集团有限公司等9家企业部分股权无偿划转有关事项的通知》，将自治区国资委持有的广西北部湾投资集团有限公司33%股权无偿划转至广西国控资本运营集团有限责任公司。

（三）本次交易基本情况

北投集团拟将兰海高速广西南宁那南段收费权【标的公路权益（包含标的公路收费权以及标的公路所对应的广告经营权，但不包括服务区的服务设施经营权）；基于标的公路权益而持有的附属公路设施（标的高速路段范围内的公路、桥梁、隧道等相关建筑物、构筑物、相关公路设施以及前述附属设施占用范围内的入池土地使用权，但不包括服务区设施及所对应的土地使用权）】作为底层资产开展公开募集不动产投资信托基金项目，通过资产重组、成立项目公司广西北投南南高速公路有限公司（以下简称“项目公司”或“南南公司”）、北投集团对项目公司注入资产、转让项目公司股权等交易环节，实现项目公司单独实体运营及核算。根据北投集团与项目公司签署的《关于沿海高速公路改扩建一期工程项目之标的公路权益及相关资产、负债、人员转移合同》及补充协议，北投集团将持有的兰海高速广西南宁那南段所对应的公路收费权、广告经营权、附属公路设施，对应的固定资产、无形资产、其他资产、专门借款等按照账面价值划转给项目公司，划转基准日为2024年9月30日，2024年9月30日至2024年12月31日过渡期损益由北投集团享有或承担，2024年12月31日向项目公司注入资产，2025年1月1日及之后的损益由项目公司享有或承担，至此项目公司实现单独实体运营及核算。目前项目土地确权等已完成合规性手续办理，项目已申报至上海证券交易所。

易方达基金管理有限公司（以下简称“易方达基金”）拟作为基金管理人，依据《证

券投资基金法》《公开募集基础设施证券投资基金指引》等相关法规及中国证监会许可，设立易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金（以下简称"基础设施基金"）。基础设施基金计划于成立后，认购易方达资产管理有限公司（以下简称"易方达资产"）拟设立的资产支持专项计划（以下简称"专项计划"）项下的全部不动产资产支持证券份额。基础设施基金通过专项计划收购并最终持有项目公司全部股权。

北投集团管理层为本次交易的目的编制了本备考财务报表，并由北投集团企业负责人于2026年1月20日批准报出。

二、备考财务报表编制基础

北投集团管理层为附注一、（三）中所述交易目的编制了本备考财务报表，以反映交易标的兰海高速广西南宁那南段于2025年12月31日、2024年12月31日、2023年12月31日的财务状况，2025年度、2024年度、2023年度的经营成果和现金流量。

本备考财务报表仅供反映交易标的于本备考财务报表期间的财务状况、经营成果和现金流量，不适用于其他目的。基于编制本备考财务报表的特殊目的，本备考财务报表仅列示备考资产负债表、备考利润表、备考现金流量表以及对本备考财务报表使用者具有重大参考意义的备考财务报表项目附注。

由于本备考财务报表的报告主体兰海高速广西南宁那南段历史期间并非法人主体，本备考财务报表所附财务信息并不反映备考报表主体如作为真实的法人主体时，在报表期间的真实财务状况、经营成果和现金流量。

北投集团管理层认为交易标的的经营活动、融资安排以及其他可运用的财务资源能够提供足够的营运资金，以确保标的资产在资产负债表日后未来十二个月内能够清偿到期债务保持持续经营。因此，本备考财务报表以持续经营为基础编制。

兰海高速广西南宁那南段相关收费权对应的资产所有权清晰、物理特征可明确区分，日常运营管理业务与非交易标的部分共享公共资源。北投集团历史会计记录中，对交易标的的收入、大部分成本及费用、相关资产及负债单独进行会计核算。本备考财务报表基于北投集团、项目公司历史会计记录，按照下述编制基础及附注三所述主要会计政策进行编制。

（一）在编制备考资产负债表时：

1、本次交易中的基础资产为兰海高速广西南宁那南段收费权，列报在无形资产—收费权，按照相关公路资产于北投集团、项目公司会计记录的账面原值进行初始确认，并根据收费期限按照车流量法进行摊销。

2、与兰海高速广西南宁那南段高速通行费收入相关的货币资金以及应收账款：2024年及之前，由北投集团统一与交通管理部门进行结算，于2024年12月31日、2023年12月31日未纳入备考财务报表范围。

3、2023年至2024年期间，高速公路运营的相关支出、前期未结算工程款对应的应付账款、其他应付款由北投集团统一对外支付，于2024年12月31日、2023年12月31日未纳入备考财务报表范围。根据《关于沿海高速公路改扩建一期工程项目之标的公路权益及相关资产、负债、人员转移合同》及补充协议，过渡期内北投集团根据标的公路运营情况对日常运营所需的设施设备进行合理的采购、维护和更新（不包括大、中修等），该等资产及对应负债和业务合同等应于过渡期届满日由甲方转移至乙方。即相关交易形成的资产、负债金额按北投集团会计记录的账面价值列报于2024年12月31日资产、负债项目。2025年12月31日按照其在项目公司的账面价值列报。

4、根据借款合同的用途，兰海高速广西南宁那南段的专项借款纳入备考财务报表范围，兰州至海口高速公路广西南宁至钦州、钦州至防城港段改扩建工程的专项借款不纳入报表范围，以上计入2023年12月31日备考报表。北投集团于2024年11月将兰海高速广西南宁那南段的专项借款余额全部进行偿还，并根据《关于沿海高速公路改扩建一期工程项目之标的公路权益及相关资产、负债、人员转移合同》及补充协议，将项目对兰海高速广西南宁那南段专项借款本息转为对北投集团的欠款，于2024年12月31日、2025年12月31日在其他应付款列报。

5、2023年至2024年期间，应交税费、应付职工薪酬由北投集团统一对外支付，未纳入备考财务报表范围，2025年12月31日按照其在项目公司的账面价值列报。

6、2024年12月31日、2023年12月31日备考不考虑资产和负债相关的递延所得税的影响，2025年12月31日按照其在项目公司的账面价值列报。

7、预付账款、其他应收款、预收账款于2024年12月31日、2023年12月31日按照余额0列报，2025年12月31日按照其在项目公司的账面价值列报。

8、按照上述编制基础确认和计量的资产与负债的净额，在备考资产负债表中列报

为净资产。

（二）在编制备考利润表时：

1、2024年度、2023年度各期发生额，与交易标的直接相关并单独核算的收入、成本（包括兰海高速广西南宁那南段固定资产、无形资产的折旧摊销、直接全职服务于交易标的职工薪酬以及专项养护成本、水电物料消耗等）、单独核算的费用直接纳入本备考利润表。非交易标的产生的与非交易标的直接相关并单独核算的收入、成本及费用均不纳入本备考利润表。2025年起项目公司发生的收入、成本均与交易标的直接相关，与交易标的相关的收入、成本、费用按照项目公司账面发生额列报。

2、2024年度、2023年度各期发生额，为交易标的和非交易标的共同发生的成本及间接费用（包括共同服务多路段的职工产生的薪酬费用、专项养护成本、水电物料消耗等），参考交易标的与非交易标的清分收入比例等因素进行分摊。

3、2024年度1-9月、2023年度因与关联方未就服务区与非服务区广告经营权租赁分开签订合同，故以关联方最终与承租方的收入模拟计入备考报表。2025年度2月项目公司与关联方就非服务区广告经营权租赁签订合同，租赁期间涵盖2024年10月至2029年9月，2024年度10-12月及2025年度的租赁收入按照合同约定的租金标准及租赁期间计入本备考利润表。

4、税金及附加：城市维护建设税、教育费附加于2024年度、2023年度各期发生额，按照直接相关直接确认，以及参考交易标的与非交易标的清分收入比例因素进行分摊；2024年度、2023年度各期不考虑印花税；2025年度按照其于项目公司账面发生额列报。

5、专项借款的利息费用按照相关借款在备考财务报表期间实际发生的利息费用确定，2025年度按照其于项目公司账面发生额列报。

6、备考财务报表中的所得税费用项目：2024年度、2023年度各期发生额，以所得税率15%与本备考财务报表各期的经营成果数据计算得出；2025年度按照其于项目公司账面发生额列报。

（三）在编制备考现金流量表时：

1、经营活动现金流入：2023年度、2024年度销售商品、提供劳务收到的现金，以

交易标的当期通行费收入及按3%征收率产生的增值税计算得出，2025年按照项目公司账面发生额列报；2023年度、2024年度收到其他与经营活动有关的现金发生额，以交易标的归集资金管理的利息收入、交易标的当期广告牌租赁业务收入及增值税9%税率产生的销项税额计算得出；2025年按照项目公司账面发生额列报。

2、经营活动现金流出：2023年度、2024年度购买商品、接受劳务支付的现金，以交易标的当期且不含职工薪酬、非付现等折旧摊销成本等主营业务成本计算得出，2025年按项目公司账面发生额列报；2023年度、2024年度支付给职工以及为职工支付的现金以交易标的当期核算在主营业务成本的职工薪酬计算得出，2025年按项目公司账面发生额列报；2023年度、2024年度支付的各项税费以交易标的当期企业所得税、城市维护建设税、教育费附加计算得出，2025年按项目公司账面发生额列报；2023年度、2024年度支付其他与经营活动有关的现金以交易标的当期支付的银行手续费等计算得出，2025年按项目公司账面发生额列报。

3、投资活动产生的现金流量：2023年度、2024年度无收到其他与投资活动有关的现金，2025年按项目公司账面发生额列报；

4、筹资活动产生的现金流量：2024年度偿还债务支付的现金，交易标的外部专项借款由北投集团在当年偿还并转为项目公司对北投集团股东借款，未形成现金流；2023年度、2024年度分配股利、利润或偿付利息支付的现金，以交易标的当期专项借款利息支出、交易标的运营的当期资金结余计算得出，2025年度按项目公司账面发生额列报。

5、期末现金及现金等价物余额：2023年度、2024年度资金结余形成的货币资金视为分配股利、利润或偿付利息支付的现金，2023年12月31日、2024年12月31日期末现金及现金等价物余额均为0元，2025年12月31日按项目公司账面余额列报。

三、重要会计政策及会计估计

（一）遵循编制基础的声明

本备考财务报表按照附注二所述的编制基础编制，在所述编制基础上真实、完整地反映了兰海高速广西南宁那南段于2025年12月31日、2024年12月31日、2023年12月31日的备考财务状况，2025年度、2024年度、2023年度的备考经营成果和备考现金流量。

（二）会计期间

会计年度自公历1月1日起至12月31日止。

（二）记账本位币

记账本位币为人民币。

（四）货币资金

货币资金包括库存现金、可以随时用于支付的存款以及持有期限短、流动性强、易于转换为已知金额现金、价值变动风险很小的投资。

（五）金融工具

在公司成为金融工具合同的一方时确认一项金融资产或金融负债。

1、金融资产的分类、确认和计量

公司根据管理金融资产的业务模式和金融资产的合同现金流量特征，将金融资产划分为：以摊余成本计量的金融资产；以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产；以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产。

（1）以摊余成本计量的金融资产

公司管理以摊余成本计量的金融资产的业务模式为以收取合同现金流量为目标，且此类金融资产的合同条款规定，在特定日期产生的现金流量，仅为对本金和以未偿付本金金额为基础的利息的支付。公司对于此类金融资产，采用实际利率法以摊余成本计量。以摊余成本计量且不属于任何套期关系的一部分的金融资产所产生的利得或损失，在终止确认、按照实际利率法摊销或确认减值时，计入当期损益。

（2）以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产公司管理此类金融资产的业务模式为既以收取合同现金流量为目标又以出售为目标，且此类金融资产的合同条款规定，在特定日期产生的现金流量，仅为对本金和以未偿付本金金额为基础的利息的支付。公司对此类金融资产按照公允价值计量且其变动计入其他综合收益，但减值损失或利得、汇兑损益和按照实际利率法计算的利息收入计入当期损益。

此外，公司将部分非交易性权益工具投资指定为以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产。公司将该类金融资产的相关股利收入计入当期损益，公允价值变动计入其他综合收益。当该金融资产终止确认时，之前计入其他综合收益的累计利得或损失将从其他综合收益转入留存收益，不计入当期损益。

（3）以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产公司将上述以摊余成本计量的金融资产和以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产之外的金融资产，分类为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产。此外，在初始确认时，本公司为了消除或显著减少会计错配，将部分金融资产指定为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产。对于此类金融资产，公司采用公允价值进行后续计量，公允价值变动计入当期损益。

金融资产在初始确认时以公允价值计量。对于以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产，相关交易费用直接计入当期损益；对于其他类别的金融资产，相关交易费用计入初始确认金额。因销售产品或提供劳务而产生的、未包含或不考虑重大融资成分的应收账款或应收票据，公司按照预期有权收取的对价金额作为初始确认金额。

2、金融负债的分类、确认和计量

金融负债于初始确认时分类为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债和以摊余成本计量的金融负债。对于以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债，相关交易费用直接计入当期损益，对于未划分为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债的，相关交易费用计入其初始确认金额。

（1）以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债，包括交易性金融负债（含属于金融负债的衍生工具）和初始确认时指定为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债。

交易性金融负债（含属于金融负债的衍生工具），按照公允价值进行后续计量，除与套期会计有关外，公允价值变动计入当期损益。

被指定为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债，该负债由公司自身信用风险变动引起的公允价值变动计入其他综合收益，且终止确认该负债时，计入其他综合收益的自身信用风险变动引起的其公允价值累计变动额转入留存收益。其余公允价值变动计入当期损益。若按上述方式对该等金融负债的自身信用风险变动的影响进行处理会造成或扩大损益中的会计错配的，公司将该金融负债的全部利得或损失（包括企业自身信用风险变动的影响金额）计入当期损益。

（2）其他金融负债

除金融资产转移不符合终止确认条件或继续涉入被转移金融资产所形成的金融负

债、财务担保合同外的其他金融负债分类为以摊余成本计量的金融负债，按摊余成本进行后续计量，终止确认或摊销产生的利得或损失计入当期损益。

3、金融资产减值

公司对于以摊余成本计量的金融资产、以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的债务工具投资等，以预期信用损失为基础确认损失准备。

（1）预期信用损失的计量

公司考虑有关过去事项、当前状况以及对未来经济状况的预测等合理且有依据的信息，确认预期信用损失。

在每个资产负债表日，公司对于处于不同阶段的金融工具的预期信用损失分别进行计量。金融工具自初始确认后信用风险未显著增加的，处于第一阶段，公司按照未来12个月内的预期信用损失计量损失准备；金融工具自初始确认后信用风险已显著增加但尚未发生信用减值的，处于第二阶段，公司按照该工具整个存续期的预期信用损失计量损失准备；金融工具自初始确认后已经发生信用减值的，处于第三阶段，公司按照该工具整个存续期的预期信用损失计量损失准备。

对于在资产负债表日具有较低信用风险的金融工具，公司假设其信用风险自初始确认后并未显著增加，按照未来12个月内的预期信用损失计量损失准备。

公司对于处于第一阶段和第二阶段以及较低信用风险的金融工具，按照其未扣除减值准备的账面余额和实际利率计算利息收入。对于处于第三阶段的金融工具，按照其账面余额减已计提减值准备后的摊余成本和实际利率计算利息收入。

对于应收账款，无论是否存在重大融资成分，公司均按照整个存续期的预期信用损失计量损失准备。

（2）应收款项

对于存在客观证据表明存在减值，以及其他适用于单项评估的应收账款，其他应收款等单独进行减值测试，确认预期信用损失，计提单项减值准备。对于不存在减值客观证据的应收账款、其他应收款或当单项金融资产无法以合理成本评估预期信用损失的信息时，公司依据信用风险特征将应收账款、其他应收款等划分为若干组合，在组合基础上计算预期信用损失，确定组合依据及计量预期信用损失的方法如下：

①应收账款依据信用风险特征确定组合的依据及计量预期信用损失的方法如下：

组合类型	确定组合的依据	计量预期信用损失的方法
应收政府部门款项	各级政府、机关事业单位	参考历史信用损失经验，结合当前状况以及对未来经济状况的预测，通过违约风险敞口和整个存续期预期信用损失率，计算预期信用损失。
账龄组合	账龄	参考历史信用损失经验，结合当前状况以及对未来经济状况的预测，编制应收账款账龄与整个存续期预期信用损失率对照表，计算预期信用损失。

②其他应收款依据信用风险特征确定组合

组合类型	确定组合的依据	计量预期信用损失的方法
应收政府部门款项	各级政府、机关事业单位	参考历史信用损失经验，结合当期状况以及对未来经济状况的预测，使用违约风险敞口和未来12个月或整个存续期信用损失率，计算预期信用损失。
合同期内的保证金、押金	款项性质	参考历史信用损失经验，结合当期状况以及对未来经济状况的预测，使用违约风险敞口和未来12个月或整个存续期信用损失率，计算预期信用损失。
账龄组合	账龄	参考历史信用损失经验，结合当期状况以及对未来经济状况的预测，使用违约风险敞口和未来12个月或整个存续期信用损失率，计算预期信用损失。

③应收账款、其他应收款—信用风险特征组合的账龄与整个存续期预期信用损失率对照表：

账龄	应收账款预期信用损失率（%）	其他应收款预期信用损失率（%）
1年以内（含1年）	0	0
1至2年	5	5
2至3年	10	10
3至4年	30	30
4至5年	50	50
5年以上	100	100

4、金融资产转移的确认依据和计量方法

满足下列条件之一的金融资产，予以终止确认：（1）收取该金融资产现金流量的合同权利终止；（2）该金融资产已转移，且将金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬转

移给转入方；（3）该金融资产已转移，虽然企业既没有转移也没有保留金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬，但是放弃对该金融资产的控制。

若企业既没有转移也没有保留金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬，且未放弃对该金融资产的控制的，则按照继续涉入所转移金融资产的程度确认有关金融资产，并相应确认有关负债。继续涉入所转移金融资产的程度指该金融资产价值变动使企业面临的风险水平。

金融资产整体转移满足终止确认条件的，将所转移金融资产的账面价值及因转移而收到的对价与原计入其他综合收益的公允价值变动累计额之和的差额计入当期损益。

金融资产部分转移满足终止确认条件的，将所转移金融资产的账面价值在终止确认及未终止确认部分之间按其相对的公允价值进行分摊，并将因转移而收到的对价与应分摊至终止确认部分的原计入其他综合收益的公允价值变动累计额之和与分摊的前述账面金额之差额计入当期损益。

公司对采用附追索权方式出售的金融资产，或将持有的金融资产背书转让，需确定该金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬是否已经转移。已将该金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬转移给转入方的，终止确认该金融资产；保留了金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬的，不终止确认该金融资产；既没有转移也没有保留金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬的，则继续判断企业是否对该资产保留了控制，并根据前面各段所述的原则进行会计处理。

5、金融负债的终止确认

金融负债的现时义务全部或部分已经解除的，才能终止确认该金融负债或其一部分。公司（债务人）与债权人之间签订协议，以承担新金融负债方式替换现存金融负债，且新金融负债与现存金融负债的合同条款实质上不同的，终止确认现存金融负债，并同时确认新金融负债。

金融负债全部或部分终止确认的，将终止确认部分的账面价值与支付的对价（包括转出的非现金资产或承担的新金融负债）之间的差额，计入当期损益。

（六）固定资产

固定资产指为生产商品、提供劳务、出租或经营管理而持有的使用寿命超过一年且

单位价值较高的有形资产。

1、确认条件

固定资产在同时满足下列条件时，按取得时的实际成本予以确认：

（1）与该固定资产有关的经济利益很可能流入企业。

（2）该固定资产的成本能够可靠地计量。

2、各类固定资产的折旧范围及折旧方法

公司计提固定资产折旧的范围：正常自用的固定资产，以经营租赁方式租出的固定资产，停用和修理停用的固定资产。

下列固定资产不计提折旧：已提足折旧仍继续使用的固定资产和单独计价入账的土地。

3、公司固定资产的折旧方法一般采用平均年限法。固定资产分类及折旧政策见下表：

类别	折旧年限	残值率
一、房屋、建筑物及构筑物	5年-50年	0-5%
二、机械设备	5年-20年	0-5%
三、运输工具	5年-10年	0-5%
四、电子设备	3年-20年	0-5%
五、办公设备	3-15年	0-5%
六、其他设备	7-15年	0-5%

每年年度终了，公司对固定资产的使用寿命、预计净残值和折旧方法进行复核，如果使用寿命预计数、预计净残值预计数与原先估计数有差异的，根据复核结果调整固定资产的使用寿命和预计净残值；如果与固定资产有关的经济利益预期实现方式发生重大改变的，则改变固定资产折旧方法。

（七）无形资产

1、无形资产的计价方法：按取得时的实际成本入账。

无形资产指本公司拥有或者控制的没有实物形态的可辨认非货币性资产。

无形资产按成本进行初始计量。与无形资产有关的支出，如果相关的经济利益很可能流入本公司且其成本能可靠地计量，则计入无形资产成本。除此以外的其他项目的支出，在发生时计入当期损益。

取得的土地使用权通常作为无形资产核算。自行开发建造厂房等建筑物，相关的土地使用权支出和建筑物建造成本则分别作为无形资产和固定资产核算。如为外购的房屋及建筑物，则将有关价款在土地使用权和建筑物之间进行分配，难以合理分配的，全部作为固定资产处理。

无形资产成本按以下原则确定：

（1）外购无形资产的成本，包括购买价款、相关税费以及直接归属于使该项资产达到预定用途所发生的其他支出。购买无形资产的价款超过正常信用条件延期支付，实质上具有融资性质的，无形资产的成本以购买价款的现值为基础确定。实际支付的价款与购买价款的现值之间的差额，除符合条件应予资本化的以外，在信用期间内计入当期损益。

（2）自行开发的无形资产，其成本包括自满足《企业会计准则第 6 号——无形资产》第四条和第九条规定后至达到预定用途前所发生的支出总额，但是对于以前期间已经费用化的支出不再调整。

（3）投资者投入无形资产的成本，按照出资人确认或投资协议约定的价值确定，但合同或协议约定的价值不公允的除外。

2、无形资产使用寿命及摊销

对收费权采用工作量法进行摊销；执行工作量法的无形资产，按车流量法计提摊销，首先根据收费权剩余年限预计年限内的总车流量，算出单位车流量摊销额，然后每月根据实际车流量计提摊销。实际车流量与预测车流量的差异，公司将每三年根据实际车流量重新预测剩余收费期限的车流量，并调整以后年度每标准车流量应计提的摊销。当实际车流量与预测车流量产生重大差异时，公司将重新预测总车流量并调整摊销额。工作量法的收费权摊销额计算公式如下：

单位车流量摊销额=账面价值÷预计总车流量

月摊销额=月实际车流量×单位车流量摊销额

（车流量按自然车流量折算为标准车流量）

（八）长期资产减值

对于固定资产、在建工程、使用寿命有限的无形资产等非流动非金融资产，公司于资产负债表日判断是否存在减值迹象。如存在减值迹象的，则估计其可收回金额，进行减值测试。使用寿命不确定的无形资产和尚未达到可使用状态的无形资产，无论是否存在减值迹象，每年均进行减值测试。

减值测试结果表明资产的可收回金额低于其账面价值的，按其差额计提减值准备并计入减值损失。可收回金额为资产的公允价值减去处置费用后的净额与资产预计未来现金流量的现值两者之间的较高者。资产的公允价值根据公平交易中销售协议价格确定；不存在销售协议但存在资产活跃市场的，公允价值按照该资产的买方出价确定；不存在销售协议和资产活跃市场的，则以可获取的最佳信息为基础估计资产的公允价值。处置费用包括与资产处置有关的法律费用、相关税费、搬运费以及为使资产达到可销售状态所发生的直接费用。资产预计未来现金流量的现值，按照资产在持续使用过程中和最终处置时所产生的预计未来现金流量，选择恰当的折现率对其进行折现后的金额加以确定。资产减值准备按单项资产为基础计算并确认，如果难以对单项资产的可收回金额进行估计的，以该资产所属的资产组确定资产组的可收回金额。资产组是能够独立产生现金流入的最小资产组合。

上述资产减值损失一经确认，以后期间不予转回。

（九）职工薪酬

职工薪酬指企业为获得职工提供的服务或解除劳动关系而给予的各种形式的报酬或补偿。职工薪酬主要包括短期薪酬、离职后福利、辞退福利和其他长期职工福利。本公司提供给职工配偶、子女、受赡养人、已故员工遗属及其他受益人等的福利，也属于职工薪酬。

短期薪酬指公司在职工提供相关服务的年度报告期间结束后十二个月内需要全部予以支付的职工薪酬，因解除与职工的劳动关系给予的补偿除外。短期薪酬具体包括：职工工资、奖金、津贴和补贴，职工福利费，医疗保险费、工伤保险费和生育保险费等社会保险费，住房公积金，工会经费和职工教育经费，非货币性福利以及其他短期薪酬。

离职后福利指公司为获得职工提供的服务而在职工退休或与公司解除劳动关系后

提供的各种形式的报酬和福利，短期薪酬和辞退福利除外。主要包括基本养老保险费、失业保险及企业年金。

辞退福利指公司在职工劳动合同到期之前解除与职工的劳动关系，或者为鼓励职工自愿接受裁减而给予职工的补偿。其他长期职工福利指除短期薪酬、离职后福利、辞退福利之外所有的职工薪酬。

1、职工的范畴

职工指与公司订立劳动合同的所有人员，包含全职、兼职和临时职工（短期工、季节工），也包括虽未与公司订立劳动合同但由公司正式任命的人员（如董事会成员和监事会成员等）。未与公司订立劳动合同或未由公司正式任命，但向公司所提供服务与职工所提供服务类似的人员，同属于职工的范畴，包括通过公司与劳务中介公司签订用工合同而向公司提供服务的人员。

2、短期薪酬的计量及会计处理

（1）在职工为公司提供服务的会计期间，将实际发生的短期薪酬确认为负债，并计入当期损益，其他会计准则要求或允许计入资产成本的除外。

（2）公司发生的职工福利费，在实际发生时根据实际发生额计入当期损益或相关资产成本。职工福利费为非货币性福利的，按照公允价值计量。

（3）公司为职工缴纳的医疗保险费、工伤保险费、生育保险费等社会保险费和住房公积金，以及按规定提取的工会经费和职工教育经费，在职工提供服务的会计期间，根据规定的计提基础和计提比例计算确定相应的职工薪酬金额，并确认相应负债，计入当期损益或相关资产成本。

3、离职后福利与辞退福利的计量及会计处理

公司在职工提供服务的会计期间，根据设定提存计划计算的应缴存金额确认为负债，并计入当期损益或相关资产成本。根据预期累计福利单位法确定的公式将设定受益计划产生的福利义务归属于职工提供服务的期间，并计入当期损益或相关资产成本。

公司向职工提供辞退福利时，在下列两者孰早日确认辞退福利产生的职工薪酬负债，并计入当期损益：公司不能单方面撤回因解除劳动关系计划或裁减建议所提供的辞退福利时；公司确认与涉及支付辞退福利的重组相关的成本或费用时。

4、其他长期职工福利的计量及会计处理

公司向职工提供的其他长期职工福利，符合设定提存计划条件的，根据有关设定提存计划的规定进行处理；除此外，根据设定受益计划的有关规定，确认和计量其他长期职工福利净负债或净资产。

（十）借款费用

1、借款费用资本化的确认原则

为购建或者生产符合资本化条件的资产而借入专门借款所发生的利息费用、辅助费用，占用公司一般借款发生的利息费用，借款折价或溢价的摊销以及外币专门借款汇兑差额，在同时满足下述条件时，予以资本化，计入相关资产成本：

（1）资产支出已经发生。

（2）借款费用已经发生。

（3）为使资产达到预定可使用或者可销售状态所必要的购建或者生产活动已经开始。

一般借款发生的辅助费用，在发生时根据其发生额确认为费用，计入当期损益。

符合资本化条件的资产指需要经过相当长时间的购建或者生产活动才能达到预定可使用或者可销售状态的固定资产、投资性房地产和存货等资产。

2、借款费用资本化期间

公司为购建或者生产符合资本化条件的资产所发生的借款费用，在所购建或者生产符合资本化条件的资产达到预定可使用或者可销售状态之前发生的，在发生时予以资本化；以后发生的借款费用，在发生时根据其发生额确认为费用，计入当期损益。如果资产购建或者生产过程发生中断，借款利息按以下情况进行处理：

（1）如果资产的购建或者生产活动发生非正常中断，并且中断时间连续超过3个月，则暂停借款费用的资本化，将其确认为当期费用，直至资产的购建重新开始。

（2）如果中断是使购建或者生产的资产达到预定可使用状态所必须的程序，则借款费用继续资本化。

（十一）收入确认原则和计量方法

与交易相关的未来经济利益很可能流入公司，相关的收入能够可靠计量且满足下列各项经营活动的特定收入确认标准时，确认相关的收入。

① 通行费收入

经营收费公路的通行费收入，按照车辆通行时收取及应收的金额予以确认。

② 广告经营权租赁收入

广告经营权租赁收入按照有关合同或协议约定的时间和金额予以确认。

（十三）所得税

1、公司采用资产负债表债务法核算所得税。

2、公司将当期和以前期间应交未交的所得税确认为负债，将已支付的所得税超过应支付的部分确认为资产。

3、递延所得税资产、递延所得税负债的确认

（1）公司在取得资产、负债时，确定其计税基础。资产、负债的账面价值与其计税基础存在差异的，确认所产生的递延所得税资产或递延所得税负债。

（2）公司对与子公司、联营企业及合营企业投资相关的可抵扣暂时性差异，同时满足下列条件的，确认相应的递延所得税资产：暂时性差异在可预见的未来很可能转回；未来很可能获得用来抵扣可抵扣暂时性差异的应纳税所得额。

（3）公司对于能够结转以后年度的可抵扣亏损和税款抵减，以很可能获得用来抵扣可抵扣亏损和税款抵减的未来应纳税所得额为限，确认相应的递延所得税资产。

4、递延所得税资产、递延所得税负债的计量

（1）公司在计量递延所得税资产和递延所得税负债时，采用与收回资产或清偿债务的预期方式相一致的税率和计税基础。

（2）公司当期所得税和递延所得税作为所得税费用或收益计入当期损益，但不包括下列情况产生的所得税：企业合并——直接在所有者权益中确认的交易或者事项。与直接计入所有者权益的交易或者事项相关的当期所得税和递延所得税，计入所有者权益。

（3）公司在计算确定当期所得税（即当期应交所得税）以及递延所得税费用（或收益）的基础上，将两者之和确认为利润表中的所得税费用（或收益），但不包括直接计

入所有者权益的交易或事项的所得税影响。

四、重要会计估计、判断及会计估计变更

在运用上述会计政策过程中，由于经营活动内在的不确定性，管理层需要对无法准确计量的报表项目的账面价值进行判断、估计和假设。这些判断、估计和假设是基于管理层过去的历史经验，并在考虑其他相关因素的基础上作出的。实际的结果可能与管理层的估计存在差异。

资产负债表日，会计估计中很可能导致未来期间资产、负债账面价值作出重大调整的关键假设和不确定性主要有：

1．无形资产计提摊销

如附注三、（七）所述，本项目持有的收费权按车流量法计提摊销，当预测的交通流量与实际结果存在重大差异时，对收费权的单位摊销额作出相应调整。公司管理层对总预计交通流量做定期复核，若存在重大差异且该差异可能持续存在时，公司管理层委托专业机构进行独立的专业交通研究，以确定适当的调整。

2、无形资产减值准备

在考虑无形资产减值问题时需对其可收回金额做出估计。

在对无形资产进行减值测试时，管理层计算兰海高速广西南宁那南段未来现金流量以确定其可收回金额。公司密切复核有关情况，一旦有迹象表明需要调整相关会计估计的假设，公司将在有关迹象发生的期间作出调整。根据管理层的最佳估计，截止2025年12月31日兰海高速广西南宁那南段收费权未发生减值。管理层根据现有经验进行估计的结果可能受业务发展及外部环境等因素的影响，而导致与下一年度的实际结果有所不同。

3、会计估计变更说明

（1）变更内容及原因

会计估计变更的内容和原因	审批程序
第一次会计估计变更： 2024年7月，北投集团开始筹划本项	2024年12月15日，北投集团财务金融部出具《关于兰州至海口高速公路广西

日高速公路不动产投资信托基金（公募REITS）相关发行工作，基于谨慎性原则，管理层根据宏观经济、地方发展、项目周边路网新通行情况重新对本项目会计估计影响重大的总车流量重新进行估计变更，并委托专业交调机构进行评估。 第二次会计估计变更： 2025年6月，基于近期影响车流量的客观因素发生较大变动，南南公司管理层根据市场对宏观经济的预测趋势变化、项目周边路网建设计划等因素重新对本项目会计估计影响重大的总车流量重新进行估计变更，并委托专业交调机构进行评估。 综上所述，根据预测车流量复核结果，本项目分别于2024年7月1日、2025年4月1日变更持有的收费权按车流量法计提的单位摊销额，以更加客观、公允地反映本项目的财务状况和经营成果。	南宁至南间段沿海高速改扩建一期工程）项目折旧摊销有关事项的说明》， 2025年6月23日，南南公司执行公司事务的董事、财务总监通过了《关于公司会计估计变更的议案》。

（2）开始适用的时点

第一次会计估计变更事项自2024年7月1日起开始执行。

第二次会计估计变更事项自2025年4月1日起开始执行。

（3）本次会计估计变更对本项目的影响

根据会计估计变更的内容，报告期内受影响的备考报表相关项目影响如下：

① 对备考资产负债表的影响：

第一次会计估计变更影响2024年12月31日：

受影响的项目	变更前	变更后	累计影响数

资产合计：	2,277,561,998.20	2,257,020,480.54	-20,541,517.66
其中：无形资产	2,196,559,149.51	2,176,017,631.85	-20,541,517.66
负债合计：	1,209,256,473.38	1,209,256,473.38	
净资产合计：	1,068,305,524.82	1,047,764,007.16	-20,541,517.66

注：2024年期间，应交税费由北投集团统一对外支付，未纳入备考财务报表范围，故本次会计估计变更不影响总负债。详见“二、备考财务报表编制基础”。

第二次会计估计变更影响2025年12月31日：

受影响的项目	变更前	变更后	累计影响数
资产合计：	2,306,425,398.20	2,288,211,446.10	-18,213,952.10
其中：无形资产	2,085,267,253.68	2,067,053,301.58	-18,213,952.10
负债合计：	1,513,092,291.59	1,510,360,198.77	-2,732,092.82
其中：递延所得税负债	3,906,096.26	1,174,003.44	-2,732,092.82
净资产合计：	793,333,106.61	777,851,247.33	-15,481,859.28

② 对备考利润表的影响：

第一次会计估计变更影响2024年度：

受影响的项目	变更前	变更后	累计影响数
营业成本	116,488,474.59	137,029,992.25	20,541,517.66
所得税费用	21,522,879.22	18,441,651.57	-3,081,227.65
净利润	121,962,982.24	104,502,692.24	-17,460,290.00

第二次会计估计变更影响2025年度：

受影响的项目	变更前	变更后	累计影响数
营业成本	160,989,366.89	179,203,318.99	18,213,952.10
所得税费用	13,113,698.05	10,381,605.23	-2,732,092.82
净利润	74,310,955.62	58,829,096.34	-15,481,859.28

五、税项

1、主要税种及税率

税种	计税依据	税率
企业所得税	应纳税所得额	15%
增值税	应纳增值税额	3%（征收率）、9%
城市维护建设税	实际缴纳的增值税税额	7%
教育费附加	实际缴纳的增值税税额	3%
地方教育费附加	实际缴纳的增值税税额	2%

2、税收优惠

根据《财政部国家税务总局海关总署关于西部大开发税收优惠政策问题的通知（财税[2001]202号）》、《国家税务总局关于深入实施西部大开发战略有关企业所得税问题的公告（2012年第12号）》、《关于延续西部人开发企业所得税政策的公告》（财政部税务总局国家发展改革委公告2020年第23号），自2021年1月1日至2030年12月31日，对设在西部地区的鼓励类产业企业继续享受减按15%的税率征收企业所得税。根据南宁市发展和改革委员会关于反馈若干企业国家鼓励类产业认定意见的复函（南发改函[2025]1298号），本项目经营管理的“兰海高速广西南宁那南段”作为国家高速公路网主干线和西部开发公路干线，符合《产业结构调整指导目录(2024年版)》第一类第二十四项第1条“公路交通网络建设：国家高速公路网项目建设，国省干线改造升级，汽车客货运站、城市公交站，城市公共交通”条款、第5条“公路安全应急保障技术及应用：公路管理服务、公路应急保障体系建设运营车辆安全监控记录系统开发与应用”。因此2025年期间本项目享受西部大开发税收优惠政策，减按15%的税率征收企业所得税。

六、财务报表主要项目注释

1、货币资金

项目	2025年12月31日
库存现金	-
银行存款	127,773,306.59
其他货币资金	-
合计	**127,773,306.59**
其中：存放在境外的款项总额	-

注：2024年12月31日、2023年12月31日货币资金余额为0。

截至2025年12月31日，本项目无受限的货币资金。

2、应收账款

（1）坏账准备计提情况

①按账龄披露

账龄	2025年12月31日
1年以内	4,600,776.32
小计	4,600,776.32
坏账准备	-
合计	**4,600,776.32**

注：2024年12月31日、2023年12月31日应收账款账面价值为0。

②按坏账准备计提方法分类披露

类别	2025年12月31日				
	账面余额		坏账准备		账面价值
	金额	比例(%)	金额	预期信用损失率(%)	
按单项计提坏账准备的应收账款	-	-	-	-	-
按组合计提坏账准备的应收账款	4,600,776.32	100.00	-	-	4,600,776.32
其中：					
应收政府部门款项	4,600,776.32	100.00	-	-	4,600,776.32
账龄组合			-	-	
合计	**4,600,776.32**	100.00	-	-	**4,600,776.32**

A. 期末，无按单项计提坏账准备的应收账款。

B. 按应收政府部门款项计提坏账准备的应收账款

账龄	2025年12月31日		
	账面余额		坏账准备
	金额	比例（%）	
应收政府部门款项	4,600,776.32	100.00	-
合计	**4,600,776.32**	**100.00**	-

C. 期末无按账龄组合计提坏账准备的应收账款

（2）报告期内无坏账准备的变动情况。

（3）报告期内无实际核销的坏账准备情况。

（4）按欠款方归集的期末余额应收账款情况

债务人名称	账面余额	占应收账款余额的比例（%）	坏账准备余额
广西壮族自治区收费公路联网收费清分结算中心	4,600,776.32	100.00	-
合计	**4,600,776.32**	**100.00**	-

3、其他应收款

（1）分类列报

项目	2025年12月31日
应收利息	-
应收股利	-
其他应收款项	115,553.30
合计	**115,553.30**

注：2024年12月31日、2023年12月31日其他应收款账面价值为0。

（2）其他应收款项

①按坏账准备计提方法分类披露

类别	2025年12月31日				
	账面余额		坏账准备		账面价值
	金额	比例（%）	金额	预期信用损失率（%）	
单项计提坏账准备的其他应收款项	-	-	-	-	-
按组合计提坏账准备的其他应收款项	115,553.30	100.00	-	-	115,553.30
其中：账龄组合	115,553.30	100.00	-	-	115,553.30
合计	**115,553.30**	**100.00**	-	-	**115,553.30**

A.期末，本报告期内无按单项计提坏账准备的其他应收款项。

B.按账龄组合计提坏账准备的其他应收款项

账龄	2025年12月31日		
	账面余额		坏账准备
	金额	比例（%）	
1年以内	115,553.30	100.00	-
合计	**115,553.30**	**100.00**	-

C.报告期内无按其他组合计提坏账准备的其他应收款项。

③按欠款方归集的期末余额其他应收款项情况

债务人名称	款项性质	期末余额	账龄	占其他应收款项期末余额合计数的比例(%)	坏账准备
北部湾投资集团有限公司	资金集中款利息	111,427.30	1年以内（含1年）	96.43	-
广西新发展交通集团有限公司	代付企业年金	4,126.00	1年以内（含1年）	3.57	-
合计	-	**115,553.30**	-	**100.00**	-

注：根据《广西北投南南高速公路有限公司资金集中管理授权委托书》以及北投集团资金管理制度要求，南南公司自2025年6月23日至REITs项目发行之日将银行账户授权给北投集团进行资金集中管理。南南公司在资金管理中心统一管理期间，对其账户及资金的所有权、使用权、收益权权属不变，并有权自主使用、处分账户资金。其中，账户收益来源于资金集中管理期间北投集团存放各合作银行的协定利息。

截至2025年12月31日，项目公司已全部收回以上集中管理的资金本金。

4、其他流动资产

项目	2025年12月31日
预缴企业所得税	9,816,509.53
计	**9,816,509.53**

5、固定资产

（1）固定资产分类列示

项目	2025年12月31日	2024年12月31日	2023年12月31日
固定资产	78,119,472.80	81,002,848.69	80,148,261.89
固定资产清理	732,525.98		

合计	78,851,998.78	81,002,848.69	80,148,261.89

（2）固定资产情况

①2025年12月31日

项目	房屋及建筑物	机械设备	电子设备	合计
一、账面原值				
1.2024年12月31日	91,061,941.36	7,706,471.34	61,368,557.96	160,136,970.66
2.本期增加金额			2,696,536.00	2,696,536.00
（1）购置			2,696,536.00	2,696,536.00
3.本期减少金额		38,836.91	14,611,682.19	14,650,519.10
（1）处置或报废		38,836.91	14,611,682.19	14,650,519.10
4.2025年12月31日	91,061,941.36	7,667,634.43	49,453,411.77	148,182,987.56
二、累计折旧				
1.2024年12月31日	23,135,321.62	6,372,393.11	49,626,407.24	79,134,121.97
2.本期增加金额	2,646,091.50	82,527.60	2,118,766.81	4,847,385.91
（1）计提	2,646,091.50	82,527.60	2,118,766.81	4,847,385.91
3.本期减少金额		36,895.06	13,881,098.06	13,917,993.12
（1）处置或报废		36,895.06	13,881,098.06	13,917,993.12
4.2025年12月31日	25,781,413.12	6,418,025.65	37,864,075.99	70,063,514.76
三、减值准备				
四、固定资产账面价值				
1.2025年12月31日账面价值	65,280,528.24	1,249,608.78	11,589,335.78	78,119,472.80
2.2024年12月31日账面价值	67,926,619.74	1,334,078.23	11,742,150.72	81,002,848.69

②2024年12月31日

项目	房屋及建筑物	机械设备	电子设备	合计
一、账面原值				
1.2023年12月31日	90,475,597.18	7,706,471.34	56,410,928.76	154,592,997.28
2.本期增加金额	586,344.18		4,957,629.20	5,543,973.38
（1）购置	586,344.18		4,957,629.20	5,543,973.38
3.本期减少金额				

项目	房屋及建筑物	机械设备	电子设备	合计
（1）处置或报废				
4.2024年12月31日	91,061,941.36	7,706,471.34	61,368,557.96	160,136,970.66
二、累计折旧				
1.2023年12月31日	20,493,058.15	6,224,141.09	47,727,536.15	74,444,735.39
2.本期增加金额	2,642,263.47	148,252.02	1,898,871.09	4,689,386.58
（1）计提	2,642,263.47	148,252.02	1,898,871.09	4,689,386.58
3.本期减少金额				
（1）处置或报废				
4.2024年12月31日	23,135,321.62	6,372,393.11	49,626,407.24	79,134,121.97
三、减值准备				
四、固定资产账面价值				
1.2024年12月31日账面价值	67,926,619.74	1,334,078.23	11,742,150.72	81,002,848.69
2.2023年12月31日账面价值	69,982,539.03	1,482,330.25	8,683,392.61	80,148,261.89

③2023年12月31日

项目	房屋及建筑物	机械设备	电子设备	合计
一、账面原值				
1.2022年12月31日	90,475,597.18	7,706,471.34	56,410,928.76	154,592,997.28
2.本期增加金额				
（1）购置				
3.本期减少金额				
（1）处置或报废				
4.2023年12月31日	90,475,597.18	7,706,471.34	56,410,928.76	154,592,997.28
二、累计折旧				
1.2022年12月31日	17,688,654.13	5,352,923.31	42,709,579.14	65,751,156.58
2.本期增加金额	2,804,404.02	871,217.78	5,017,957.01	8,693,578.81
（1）计提	2,804,404.02	871,217.78	5,017,957.01	8,693,578.81
3.本期减少金额				
（1）处置或报废				
4.2023年12月31日	20,493,058.15	6,224,141.09	47,727,536.15	74,444,735.39

项目	房屋及建筑物	机械设备	电子设备	合计
三、减值准备				
四、固定资产账面价值				
1.2023年12月31日账面价值	69,982,539.03	1,482,330.25	8,683,392.61	80,148,261.89
2.2022年12月31日账面价值	72,786,943.05	2,353,548.03	13,701,349.62	88,841,840.70

（3）固定资产清理明细

项目	数量	2025年12月31日账面价值	转入清理的原因
车道收费系统设备	23	193,349.47	待报废
整车式动态计重收费系统	3	107,251.56	待报废
自动发卡机	6	103,391.64	待报废
容错服务器	3	38,032.51	待报废
整车式动态计重收费设备	1	35,750.52	待报废
UPS电源设备	3	34,416.87	待报废
30KVA UPS	2	32,615.50	待报废
车道低速称重设备	2	30,876.68	待报废
车道信息发布屏	10	17,736.70	待报废
变压器	2	15,567.10	待报废
UPS不间断电源	1	11,820.40	待报废
投包机	2	9,448.31	待报废
车牌自动识别一体机	6	8,969.28	待报废
高清车牌识别摄像机	3	7,913.31	待报废
球场灯	20	7,566.40	待报废
10KVA UPS	1	6,794.90	待报废
半球型网络摄像机	8	6,794.88	待报废
监控视频计算机	2	6,263.52	待报废
车道摄像机	3	6,115.41	待报废
车道控制机	1	6,035.19	待报废
数字化视频传输设备	1	5,775.59	待报废
收费管理计算机	2	5,442.26	待报废
蓄电池	3	5,017.35	待报废
视频存储服务器	1	3,846.39	待报废
磁盘阵列	1	3,229.75	待报废
电力监控计算机	1	3,131.76	待报废
交通监控计算机	1	3,131.76	待报废
视频事件计算机	1	3,131.76	待报废
电动栏杆	3	2,990.43	待报废
自动收卡机	3	2,917.61	待报废

高清车道摄像机	2	1,358.98	待报废
不锈钢电动伸缩门	1	1,126.46	待报废
电动推拉门	1	815.39	待报废
枪式网络摄像机	1	815.39	待报废
IC卡自动填装卡机	1	743.25	待报废
道路高清网络摄像机	1	574.33	待报废
雨棚信号灯	1	478.90	待报废
半球型高清网络摄像机	1	467.83	待报废
自动栏杆机	1	456.09	待报废
硒鼓 A4/A3	1	364.55	待报废
合计	**130**	**732,525.98**	——

6、无形资产

无形资产情况

①2025年12月31日

项目	收费权
一、账面原值	
1.2024年12月31日	2,721,771,176.73
2.本期增加金额	
（1）购置	
（2）在建工程转入	
3.本期减少金额	
4.2025年12月31日	2,721,771,176.73
二、累计摊销	
1.2024年12月31日	545,753,544.88
2.本期增加金额	108,964,330.27
（1）计提	108,964,330.27
3.本期减少金额	
4.2025年12月31日	654,717,875.15
三、减值准备	
四、账面价值	
1.2025年12月31日账面价值	2,067,053,301.58
2.2024年12月31日账面价值	2,176,017,631.85

②2024年12月31日

项目	收费权
一、账面原值	
1.2023年12月31日	2,721,771,176.73
2.本期增加金额	
（1）购置	
（2）在建工程转入	
3.本期减少金额	
4.2024年12月31日	2,721,771,176.73
二、累计摊销	
1.2023年12月31日	469,144,223.24
2.本期增加金额	76,609,321.64
（1）计提	76,609,321.64
3.本期减少金额	
4.2024年12月31日	545,753,544.88
三、减值准备	
四、账面价值	
1.2024年12月31日账面价值	2,176,017,631.85
2.2023年12月31日账面价值	2,252,626,953.49

③2023年12月31日

项目	收费权
一、账面原值	
1.2022年12月31日	2,721,771,176.73
2.本期增加金额	
（1）购置	
（2）在建工程转入	
3.本期减少金额	
4.2023年12月31日	2,721,771,176.73
二、累计摊销	
1.2022年12月31日	407,938,211.92
2.本期增加金额	61,206,011.32
（1）计提	61,206,011.32

项目	收费权
3.本期减少金额	
4.2023年12月31日	469,144,223.24
三、减值准备	
四、账面价值	
1.2023年12月31日账面价值	2,252,626,953.49
2.2022年12月31日账面价值	2,313,832,964.81

7、应付账款

（1）按款项性质列示应付账款

项目	2025年12月31日	2024年12月31日	2023年12月31日
设备款	2,273,536.00	5,543,973.38	-
合计	**2,273,536.00**	**5,543,973.38**	**-**

8、应付职工薪酬

（1）2025年12月31日应付职工薪酬列示

项目	2025年1月1日	本期增加	本期减少	2025年12月31日
一、短期薪酬	-	2,077,279.11	1,958,174.11	119,105.00
二、离职后福利-设定提存计划	-	282,404.26	282,404.26	-
三、辞退福利	-	-	-	-
四、一年内到期的其他福利	-	-	-	-
合计	-	**2,359,683.37**	**2,240,578.37**	**119,105.00**

注：2022年12月31日、2023年12月31日、2024年12月31日应付职工薪酬余额为0。

（2）2025年12月31日短期薪酬列示

项目	2025年1月1日	本期增加	本期减少	2025年12月31日
一、工资、奖金、津贴和补贴	-	1,805,135.71	1,686,030.71	119,105.00
二、职工福利费	-	104.13	104.13	-
三、社会保险费	-	114,065.27	114,065.27	-

项目	2025年1月1日	本期增加	本期减少	2025年12月31日
其中：医疗保险费及生育险	-	108,685.99	108,685.99	-
工伤保险费	-	5,379.28	5,379.28	-
其他	-	-	-	-
四、住房公积金	-	157,974.00	157,974.00	
五、工会经费和职工教育经费	-	-	-	-
六、其他短期薪酬	-	-	-	-
合计	-	**2,077,279.11**	**1,958,174.11**	**119,105.00**

（3）2025年12月31日设定提存计划列示

项目	2025年1月1日	本期增加	本期减少	2025年12月31日
离职后福利：	-	-	-	-
1.基本养老保险	-	162,017.76	162,017.76	-
2.失业保险费	-	5,063.22	5,063.22	
3.企业年金缴费	-	115,323.28	115,323.28	
合计	-	**282,404.26**	**282,404.26**	

9、应交税费

项目	2025年12月31日
增值税	804,964.66
城市维护建设税	56,347.01
教育费附加（含地方教育费附加）	40,247.85
个人所得税	67,917.46
印花税	805.15
合计	**970,282.13**

注：2023年12月31日、2024年12月31日应交税费金额为0。

10、其他应付款

按款项性质列示其他应付款

项目	2025年12月31日	2024年12月31日	2023年12月31日
内部借款及利息	1,205,384,322.91	1,203,712,500.00	-

项目	2025 年 12 月 31 日	2024 年 12 月 31 日	2023 年 12 月 31 日
股东减资款	300,000,000.00		-
代收打逃绿通、差异化通行费	401,209.08		-
其他	37,740.21	-	-
合计	**1,505,823,272.20**	**1,203,712,500.00**	-

注：根据《关于沿海高速公路改扩建一期工程项目之标的公路权益及相关资产、负债、人员转移合同》及补充协议、《内部借款协议》，本项目对兰海高速广西南宁那南段专项借款本息转为对北投集团的欠款。

2025 年 3 月 30 日，北投集团通过股东会议决议对项目公司减资 300,000,000.00 元，项目公司注册资本由 570,000,000.00 元减少至 270,000,000.00 元。

11、一年内到期的非流动负债

项目	2025 年 12 月 31 日	2024 年 12 月 31 日	2023 年 12 月 31 日
一年内到期的长期借款	-	-	43,975,000.00
合计	-	-	**43,975,000.00**

12、长期借款

项目	2025 年 12 月 31 日	2024 年 12 月 31 日	2023 年 12 月 31 日
质押借款	-	-	1,225,700,000.00
小计	-	-	1,225,700,000.00
减：一年内到期的长期借款	-	-	43,975,000.00
合计	-	-	**1,181,725,000.00**

注：该款项为 2013 年 5 月 27 日北投集团与国家开发银行股份有限公司、中国工商银行股份有限公司签订《广西沿海高速公路改扩建工程一期工程（南宁至南间段）》银团贷款合同（编号：4510201301100000104），贷款期限自 2013 年 6 月 4 日起至 2036 年 6 月 3 日止，共计 23 年，宽限期 3 年。贷款专项用于兰海高速广西南宁那南段，并以沿海高速公路南宁至钦州、钦州至北海、钦州至防城港段高速公路的通行费收费权及其全部收益作为质押担保。北投集团于 2024 年 11 月将该笔款项借款余额进行偿还，并于同月办理了动产担保注销登记，登记注销原因为主债权消灭。

13、递延所得税负债

（1）递延所得税资产和递延所得税负债不以抵销后的净额列示

项目	2025年12月31日	
	递延所得税负债	应纳税暂时性差异
收费权摊销税会差异	1,174,003.44	7,826,689.65
合计	**1,174,003.44**	**7,826,689.65**

注：2024年12月31日、2023年12月31日递延所得税负债余额为0。

14、营业收入和营业成本

（1）营业收入

项目	2025年度	2024年度	2023年度
主营业务收入	**310,387,531.64**	**306,484,254.00**	**327,687,994.34**
其中：通行费收入	310,387,531.64	306,484,254.00	327,687,994.34
其他业务收入	**275,229.36**	**946,325.04**	**1,124,438.87**
其中：租赁收入	275,229.36	946,325.04	1,124,438.87
合计	**310,662,761.00**	**307,430,579.04**	**328,812,433.21**

（2）营业成本

项目	2025年度	2024年度	2023年度
无形资产摊销	108,964,330.27	76,609,321.64	61,206,011.32
职工薪酬	2,359,683.37	28,247,094.18	33,537,012.82
折旧费	4,847,385.91	4,689,386.58	8,693,578.81
通行养护支出	-	18,963,345.14	18,117,033.91
其他	198,019.44	8,520,844.71	7,059,264.09
委托管理费	62,833,900.00	-	-
合计	**179,203,318.99**	**137,029,992.25**	**128,612,900.95**

注：根据《兰海高速广西南宁那南段委托管理协议》，项目公司将高速公路及连接线授权广西新恒通高速公路有限公司（以下简称“运管中心”）进行管理。委托运营期限自2025年1月1日起至该资产REITs项目正式发行、交割之日止，按项目公司报北投集团审批并通过的运营管养费用（主要包含收费机电、公路养护、应急保畅、人工成本总额等，即日常管理成本和养护成本），实行年度预算总包干并向其支付委托管理费。

15、税金及附加

项目	2025年度	2024年度	2023年度
城市维护建设税	653,547.24	649,293.50	714,267.50
教育费附加	280,091.68	278,268.64	306,073.36
地方教育费附加	186,727.78	185,512.43	204,048.90
印花税	266,919.02	-	-
合计	**1,387,285.72**	**1,113,074.57**	**1,224,389.76**

15、财务费用

项目	2025年度	2024年度	2023年度
利息支出	61,021,536.45	46,695,306.93	57,997,559.29
减：利息收入	161,269.82	360,928.80	2,456.20
利息净支出	60,860,266.63	46,334,378.13	57,995,103.09
银行手续费及其他	1,188.09	8,790.28	392.65
合计	**60,861,454.72**	**46,343,168.41**	**57,995,495.74**

16、所得税费用

项目	2025年度	2024年度	2023年度
当期所得税费用	9,207,601.79	18,441,651.57	21,146,947.02
递延所得税费用	1,174,003.44	-	-
合计	**10,381,605.23**	**18,441,651.57**	**21,146,947.02**

七、与原始权益人集团其他主体之间的交易

原始权益人集团其他主体指北投集团合并范围内的实体。本业务从原始权益人集团其他主体购买货物或服务的价格以双方商定的合同价格作为定价基础。

1、本业务的持有主体

本业务的持有主体原为北投集团，后变为项目公司，北投集团及项目公司注册地为广西壮族自治区南宁市，最终控制方为广西壮族自治区人民政府国有资产监督管理委员会。

2、不存在控制关系的主体的性质

关联方名称	与本业务的关系
广西北部湾恒信资产经营有限公司	与本业务受同一母公司控制
广西北投产城投资集团有限公司	与本业务受同一母公司控制

广西北投交通养护科技集团有限公司	与本业务受同一母公司控制
广西国土资源规划设计集团有限公司	与本业务受同一母公司控制
广西北部湾投资集团能源有限公司	与本业务受同一母公司控制
广西北投沿海石化有限责任公司	与本业务受同一母公司控制
广西北投数字科技产业有限公司	与本业务受同一母公司控制
广西交通工程检测有限公司	与本业务受同一母公司控制
广西桂商物业服务有限公司	与本业务受同一母公司控制
广西新恒通高速公路有限公司	与本业务受同一母公司控制
广西新发展交通集团有限公司	与本业务受同一母公司控制
广西新发展交通集团有限公司南宁高速公路运营分公司	与本业务受同一母公司控制
广西交科集团有限公司	与本业务受同一母公司控制
广西北投数字科技产业有限公司	与本业务受同一母公司控制

3、交易情况

（1）采购货物或服务

关联方名称	交易内容	2025年度	2024年度	2023年度
广西国土资源规划设计集团有限公司	土地确权服务费	-	-	1,165,990.73
广西北投产城投资集团有限公司北部湾大厦分公司	北部湾大厦租金	-	-	474,422.44
广西北投产城投资集团有限公司北部湾大厦分公司	北部湾大厦物业服务	-	-	209,898.67
广西北投沿海石化有限责任公司	车辆加油	-	-	182,743.81
广西北部湾投资集团能源有限公司	车辆加油	-	183,211.72	174,262.90
广西北投交通养护科技集团有限公司	养护工程	-	4,950,103.88	17,740,926.63
广西交通工程检测有限公司	桥梁检测	-	234,815.25	-
广西桂商物业服务有限公司	物业服务	-	714,932.27	-
广西新发展交通集团有限公司南宁高速公路运营分公司	固定资产采购	-	5,543,973.38	-
广西新恒通高速公路有限公司	运营服务	62,833,900.00	-	-
广西北部湾投资集团有限公司	借款利息	61,021,536.45		
广西交科集团有限公司	固定资产采购	2,273,536.00		

广西北投数字科技产业有限公司	固定资产采购	423,000.00		
合计		**126,551,972.45**	**11,627,036.50**	**19,948,245.18**

（2）销售货物或服务

关联方名称	交易内容	2025年度	2024年度	2023年度
广西北部湾投资集团有限公司	资金归集本金	130,973,978.00		
广西北部湾恒信资产经营有限公司	广告牌租赁	275,229.36	946,325.04	1,124,438.87
广西北部湾投资集团有限公司	资金归集利息	111,427.30	333,160.81	-
合计	-	**131,360,634.66**	**1,279,485.85**	**1,124,438.87**

4、关联方应收应付款项

（1）应收项目

项目名称	关联方名称	2025年12月31日	2024年12月31日	2023年12月31日
其他应收款	广西新发展交通集团有限公司	4,126.00	-	-
其他应收款	广西北部湾投资集团有限公司	111,427.30	-	-
合计	-	**115,553.30**	-	-

（2）应付项目

项目名称	关联方名称	2025年12月31日	2024年12月31日	2023年12月31日
其他应付款	广西北部湾投资集团有限公司	1,505,384,322.91	1,203,712,500.00	-
其他应付款	广西北投数字科技产业有限公司	12,690.00		
应付账款	广西交科集团有限公司	2,273,536.00	-	-
应付账款	广西新发展交通集团有限公司南宁高速公路运营分公司	-	5,543,973.38	-
合计		**1,507,670,548.91**	**1,209,256,473.38**	-

八、资产负债表日后事项

报告期内，本项目无需披露的资产负债表日后事项。

九、财务报表的批准

备考报表于2026年1月20日由北投集团企业负责人通过及批准报出。

公司名称：广西北部湾投资集团有限公司

日期：2026年1月20日



统一社会信用代码

91110102085492787 4

营业执照

(副 本)(5-1)



扫描市场主体身份码
了解更多登记、备案、
许可、监管信息，体
验更多应用服务。

名　　称　容诚会计师事务所（特殊普通合伙）

类　　型　特殊普通合伙企业

执行事务合伙人　刘维、肖厚发

经营范围　一般项目：税务服务；企业管理咨询；软件开发；信息系统运行维护服务；计算机软硬件及辅助设备零售。（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动）许可项目：注册会计师业务；代理记账。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动，具体经营项目以相关部门批准文件或许可证件为准）（不得从事国家和本市产业政策禁止和限制类项目的经营活动。）

出　资　额　8700.5万元

成立日期　2013年12月10日

主要经营场所　北京市西城区阜成门外大街22号1幢10层1001-1至1001-26

登记机关



2026年　01月　08日

国家企业信用信息公示系统网址：http://www.gsxt.gov.cn

市场主体应当于每年1月1日至6月30日通过国家企业信息公示系统报送公示年度报告。

国家市场监督管理总局监制

会计师事务所

执业证书

名　　称：　容诚会计师事务所（特殊普通合伙）

首席合伙人：　刘维

主任会计师：

经营场所：　北京市西城区阜成门外大街22号1幢1001-1至1001-26

组织形式：　特殊普通合伙

执业证书编号：　11010032

批准执业文号：　京财会许可[2013]0067号

批准执业日期：　2013年10月25日

证书序号：0022698

说　明

1、《会计师事务所执业证书》是证明持有人经财政部门依法审批，准予执行注册会计师法定业务的凭证。

2、《会计师事务所执业证书》记载事项发生变动的，应当向财政部门申请换发。

3、《会计师事务所执业证书》不得伪造、涂改、出租、出借、转让。

4、会计师事务所终止或执业许可注销的，应当向财政部门交回《会计师事务所执业证书》。

容诚会计师事务所（特殊普通合伙）
业务报告附件专用

发证机关：北京市财政局

2025年 3 月 24 日

中华人民共和国财政部制



姓　名 Full name　蒋洪昶

性　别 Sex　男

出生日期 Date of birth　1979-07-03

工作单位 Working unit　致同会计师事务所（特殊普通合伙）广西分所

身份证号码 Identity card No.　450103197907031076

容诚会计师事务所(特殊普通合伙)
业务报告附件专用

证书编号：No. of Certificate　450100080304

批准注册协会：Authorized Institute of CPAs　广西壮族自治区注册会计师协会

发证日期：Date of Issuance　始发 2009 年 04 月 21 日　换发 2017 年 05 月 19 日

年度检验登记
Annual Renewal Registration

本证书经检验合格，继续有效一年。
This certificate is valid for another year after this renewal.

2021 年 12 月 16 日

2019 年 5 月 5 日

注册会计师工作单位变更事项登记
Registration of the Change of Working Unit by a CPA

同意调出
Agree the holder to be transferred from

致同会计师事务所
CPAs

转出协会盖章
Stamp of the transfer-out Institute of CPAs

2019 年 11 月 7 日

同意调入
Agree the holder to be transferred to

容诚会计师事务所
CPAs

转入协会盖章
Stamp of the transfer-in Institute of CPAs

2019 年 11 月 7 日

7　12



姓名 Full name 史丽丛

性别 Sex 女

出生日期 Date of birth 1989-11-08

工作单位 Working unit 容诚会计师事务所（特殊普通合伙）广西分所

身份证号 Identity card No. 450104198911080525

容诚会计师事务所（特殊普通合伙）
业务报告用件专用

THE CHINESE INSTITUTE OF CERTIFIED PUBLIC ACCOUNTANTS

容诚会计师事务所（特殊普通合伙）
110102036209

年度检验登记
Annual Renewal Registration

本证书经检验合格，继续有效一年。
This certificate is valid for another year after this renewal.

2021 年 12 月 16 日

2020 年 8 月 17 日

证书编号：110101560277
No. of Certificate

批准注册协会：广西壮族自治区注册会计师协会
Authorized Institute of CPAs

发证日期：Date of Issuance 始发 2015 年 12 月 31 日
换发 2019 09 25



姓名 Full name 黄秋菊

性别 Sex 女

出生日期 Date of birth 1988-11-06

工作单位 Working unit 致同会计师事务所（特殊普通合伙）广西分所

身份证号码 Identity card No. 450721198811061481

容诚会计师事务所(特殊普通合伙)
业务报告附件专用

证书编号: No. of Certificate 110101560329

批准注册协会: Authorized Institute of CPAs 广西壮族自治区注册会计师协会

发证日期: Date of Issuance 2016 年 09 月 17 日

年度检验登记
Annual Renewal Registration

本证书经检验合格，继续有效一年。
This certificate is valid for another year after this renewal.

2021 年 3 月 16 日

2020 年 8 月 17 日

注册会计师工作单位变更事项登记
Registration of the Change of Working Unit by a CPA

同意调出
Agree the holder to be transferred from

致同会计师事务所 事务所 CPAs

转出协会盖章
Stamp of the transfer-out Institute of CPAs

2019 年 8 月 23 日

同意调入
Agree the holder to be transferred in

容诚会计师事务所 事务所 CPAs

转入协会盖章
Stamp of the transfer-in Institute of CPAs

2019 年 8 月 23 日

7

兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目

（全长 48.724 公里）

交通量预测与收入分析

咨询报告



招商局重庆交通科研设计院有限公司

二〇一六年一月

兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目

（全长48.724公里）

交通量预测与收入分析

咨询报告

项目负责人：

院总工程师：

院　　长：

副总工程师：

技术负责人：

公司总经理：

招商局重庆交通科研设计院有限公司

二〇二六年一月

兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目

（全长 48.724 公里）

交通量预测与收入分析

咨询报告

主要咨询人员名单

主要参加人员：

陈　珍（高级工程师）　　李远哲（高级工程师）

谭明军（注册咨询师（公路））　　杨　梓（正高级工程师）

刘馥齐（高级工程师）　　周纪君（工　程　师）

宋　浪（高级工程师）

主要审核人员：

马　璐（正高级工程师）　　王少飞（正高级工程师）

朱　湧（注册咨询师（公路））

招商局重庆交通科研设计院有限公司

二〇二六年一月

工程咨询单位甲级资信证书

单位名称：招商局重庆交通科研设计院有限公司

住所：重庆市南岸区学府大道33号

统一社会信用代码：915000004504058739

法定代表人：肖博

技术负责人：蒋科

资信等级：甲级

资信类别：专业资信

业务：公路，市政公用工程

证书编号：甲282025010365

有 效 期：2025年12月31日至2028年12月30日

证书查询

发证单位：中国工程咨询协会

目 录

1 概述 ..... - 1 -

1.1 研究背景 ..... - 1 -

1.2 技术路线 ..... - 2 -

1.3 预测依据 ..... - 3 -

1.4 预测展望 ..... - 4 -

1.4.1 项目功能定位分析 ..... - 4 -

1.4.2 项目未来交通展望 ..... - 6 -

2 交通现状分析 ..... - 8 -

2.1 历史交通量与收费收入分析 ..... - 8 -

2.2 历史年交通量客货比分析 ..... - 17 -

2.3 历史出入口交通量分析 ..... - 21 -

2.4 断面车流量及收入情况 ..... - 21 -

2.5 平行道路流量分析 ..... - 27 -

2.6 与工可差异对比分析 ..... - 38 -

3 项目沿线地区发展现状 ..... - 40 -

3.1 广西壮族自治区社会经济发展状况 ..... - 40 -

3.2 南宁市社会经济发展状况 ..... - 44 -

3.3 钦州市社会经济发展状况 ..... - 49 -

3.4 防城港市社会经济发展状况 ..... - 54 -

4 项目沿线地区发展规划 ..... - 59 -

4.1 广西壮族自治区经济发展规划 ..... - 59 -

4.1.1 经济产业发展规划 ..... - 59 -

4.1.2 交通运输发展规划 ..... - 62 -

4.2 北部湾城市群发展规划 ..... - 65 -

4.2.1 经济发展规划 ..... - 65 -

4.2.2 产业发展规划 ..... - 67 -

4.3 南宁市发展规划 ..... - 72 -

4.3.1 经济发展规划 ..... - 72 -
4.3.2 产业发展规划 ..... - 74 -
4.4 钦州市发展规划 ..... - 79 -
4.4.1 经济发展规划 ..... - 79 -
4.4.2 产业发展规划 ..... - 81 -
4.5 防城港市发展规划 ..... - 83 -
4.5.1 经济发展规划 ..... - 83 -
4.5.2 产业发展规划 ..... - 85 -
5 社会经济-交通量预测模型 ..... - 88 -
5.1 模型预测思路 ..... - 88 -
5.2 社会经济分析 ..... - 89 -
5.2.1 交通小区划分 ..... - 89 -
5.2.2 社会经济指标分析 ..... - 91 -
5.2.3 社会经济指标趋势 ..... - 91 -
5.3 交通预测模型 ..... - 92 -
5.3.1 弹性系数预测 ..... - 92 -
5.3.2 未来年影响因素分析 ..... - 93 -
5.3.3 小汽车转换系数 ..... - 109 -
5.3.4 车型比例预测 ..... - 109 -
5.3.5 通行费收费标准假设 ..... - 110 -
5.3.6 通行能力评估 ..... - 116 -
5.3.7 出行分配过程 ..... - 117 -
5.3.8 项目 OD 出行分布 ..... - 118 -
6 交通量与通行费收入预测分析 ..... - 126 -
6.1 预测假设 ..... - 126 -
6.2 影响因素评估 ..... - 126 -
6.3 交通量和收入预测结果 ..... - 146 -
7 结论 ..... - 149 -

8 本报告使用说明 ..... - 151 -

1 概述

1.1 研究背景

招商局重庆交通科研设计院有限公司受易方达基金管理有限公司、易方达资产管理有限公司（以下简称“易方达基金”）委托对兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）（以下简称“兰海高速广西南宁那南段”、“本项目”）进行交通量预测和通行费收入测算分析工作。

兰海高速广西南宁那南段于2012年12月开工建设，2023年7月通过竣工验收。项目全长48.724公里，路线起于南宁市那马镇新兰村附近，经那马、大塘、南晓，终于南宁市南晓镇派双村附近，为双向六车道改造为双向八车道高速公路，设计行车速度120公里/小时，利用原有公路（33.5米）进行两侧加宽，路基扩宽至42米，局部采用新建方案。根据桂政函〔2024〕121号《广西壮族自治区人民政府关于兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）收费标准及收费期限的批复》，本项目收费期限核定为25年，根据《收费公路管理条例》和自治区关于顺延全区收费公路收费期限（桂交财务发〔2020〕58号）等规定，本项目收费期限从2018年6月1日至2043年8月18日止。

本项目是国家高速公路网兰海高速的重要组成部分，项目区位如下图所示：



图 1-1 本项目区位图

1.2 技术路线

招商局重庆交通科研设计院有限公司受易方达基金的委托，根据国家有关法律法规，本着独立、客观、公正、科学的原则，对广西北部湾投资集团有限公司（以下简称“广西北投”）拟运作公开募集基础设施证券投资基金（以下简称“公募 REITs”）涉及兰海高速广西南宁那南段 2026 年 1 月 1 日至 2043 年 8 月 18 日的交通流量与收入进行预测。

本次工作重点在搜集分析兰海高速广西南宁那南段历年运营资料、开展现场尽职调查的基础上，完成兰海高速广西南宁那南段剩余收费期内的交通量预测及通行费收入预测。本咨询工作分为三个阶段，具体如下：

1、历史资料搜集和项目现场调研

项目组成立后，向广西北投提供了所需历史资料清单，同时项目组前往广西

北投配合收集资料，并对周边路网的基本情况（路况、断面情况、周边园区等）展开了现场调研，并对必要的道路开展交通量调查。

2、项目现状分析

基于调研所获取的详实的基础资料，项目组对本项目相关数据展开了详细分析，并就基础数据中出现的历史数据波动与广西北投相关人员进行了沟通核对，最终详细分析了项目近年历史数据基本情况。

3、交通量及收入预测阶段

基于全省联网收费数据，结合调研数据对其进行校核，并结合未来年经济发展与交通量的关系对项目未来年交通量进行分析与预测，并在交通量预测结果的基础上，根据兰海高速广西南宁那南段现行的收费标准进行了收费收入的预测。

1.3 预测依据

本项目预测所依据的关键数据及相关政策文件如下：

（1）广西壮族自治区 2005 年-2024 年国民经济与社会发展统计公报；

（2）南宁市 2023 年-2024 年国民经济与社会发展统计公报；钦州市 2015 年-2024 年国民经济与社会发展统计公报；防城港市 2005 年-2024 年国民经济与社会发展统计公报；

（3）《南宁市统计年鉴》（2015-2024 年）；

（4）《钦州市统计年鉴》（2022 年）；

（5）《广西壮族自治区国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》；

（6）《南宁市国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》、《钦州市国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》、《防城港市国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》；

（7）《北部湾城市群建设“十四五”实施方案》；

（8）《广西高速公路网规划（2018-2030 年）》；

（9）《广西综合交通运输发展“十四五”规划》；

（10）《广西综合立体交通网规划（2021—2035 年）》；

（11）《广西高速公路网路线示意图（桂 S（2024）12 号）》；

（12）《南宁市“十四五”交通运输发展规划》、《钦州市交通运输“十四五”发展规划》、《防城港市交通运输“十四五”发展规划》；

（13）本项目运行统计数据，包括出入口车辆统计数据、断面交通量统计报表、联网收费结算拆分报表等；

（14）《广西壮族自治区人民政府关于兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）收费标准及收费期限的批复》桂政函〔2024〕121 号、《广西壮族自治区交通运输厅广西壮族自治区财政厅广西壮族自治区物价局关于收取兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目车辆通行费的批复》桂交财务函〔2018〕198 号、《广西壮族自治区交通运输厅广西壮族自治区发展和改革委员会广西壮族自治区财政厅关于延长广西收费公路货车计费方式调整按车(轴)型收费方案暂行期的通知》桂交财务函〔2023〕661 号、《广西壮族自治区交通运输厅广西壮族自治区发展和改革委员会广西壮族自治区财政厅关于印发广西高速公路实施差异化收费推进经济高质量发展工作方案的通知》桂交规〔2023〕11 号、《广西壮族自治区交通运输厅 广西壮族自治区发展和改革委员会 广西壮族自治区财政厅关于顺延全区收费公路收费期限的通知》（桂交财务发〔2020〕58 号）。

1.4 预测展望

1.4.1 项目功能定位分析

根据国家公路网规划、广西高速公路网规划，以及项目影响区的社会经济发展状况，本项目的功能定位体现在以下几方面：

（1）本项目是国家高速公路网“7 射、11 纵、18 横”主干线中兰州至海口（G75）高速公路和其联络线钦州至东兴（G7511）的重要组成部分，是国内区外省份与东盟进行经济贸易最便捷的大通道，是西部大开发区域、泛珠三角经济区和大西南经济区与“中国—东盟自由贸易区”、中越“两廊一圈”进行联系的交通枢纽，也是我国中西部地区的出海大通道，在国家高速公路网中具有十分重要的地位和作用。

本项目也是广西“1 环 12 横 13 纵 25 联”高速公路网的主骨架南宁经钦州、防城港至东兴段属“纵 9”南丹（六寨）～东兴的重要组成部分，所在通道南北连接起广西“两区一带”中“北部湾经济区”（含南宁、北海、钦州、防城港共 4 市）的主要城市，同时承担着广西南部“北部湾经济区”与东部“西江经济带”（南宁、柳州、梧州、贵港、百色、来宾、崇左共 7 市）、西部“桂西资源富集区”（百色、河池、崇左共 3 市）主要城市之间的交通转换功能；是广西“北部湾经济区”与内陆联系最主要的陆上通道。本项目所在通道是广西高速公路网的交通主轴，为高速公路沿线经济开发提供了现代化的公路交通条件，在综合交通运输体系中的功能和作用不可替代。

（2）本项目穿越广西北部湾经济区，并形成了沿高速公路发展的经济带，使其兼具区域交通主轴功能和区域经济发展轴功能。

本项目所在通道为广西“两轴一区一带”开发格局的两大城镇发展轴之一，即西部陆海新通道中线，纵穿“两轴一区一带”中经济实力和活力最大，人口密度最大的核心地带的北部湾经济区，其核心城市南宁市也是西江经济带上游左江、右江汇合处的枢纽城市。新一轮规划中着重强调了首府南宁的核心地位，保障首府高质量发展空间，支持面向东盟开放合作的国际化大都市和南宁都市圈建设，促进北部湾城市群“一核一圈”要素集聚。本项目所在通道作为首府南宁以及串联北部湾城市群的重要走廊之一，将北部湾城市群、西江干流城镇带、资源富集的右江走廊紧密连接，同时壮大沿线中小城镇带。

（3）本项目所在通道串联区内文化旅游发展重要节点，是广西最为重要的旅游大通道，具有区域旅游发展轴功能。

根据广西旅游发展规划，全区加快构建“三地两带一中心”文化旅游发展布

局，大力实施“串珠成链”工程。“三地”即桂林国际旅游胜地、北部湾国际滨海度假胜地、巴马国际长寿养生旅游胜地，“两带”即中越边关风情旅游带、西江生态旅游带，“一中心”即南宁区域性国际旅游中心城市。本项目所在的兰海高速公路大通道贯穿广西南北，与以南宁市为中心的放射线干线道路串联区内重要旅游景点。

因此，本项目既是国道主干线、自治区高速公路骨架，又是广西交通的大动脉、贯通广西北部湾经济区的大通道，也是我国的出海大通道、物流大通道、旅游大通道、国际大通道，还是广西经济发展的主轴、广西大旅游规划的黄金轴，在区域中的交通功能与地位清晰且重要。

1.4.2 项目未来交通展望

结合该项目的功能定位，项目未来交通可持续发展支撑主要体现在：

（1）区域政策顶层规划支撑

本项目作为国家高速公路网兰海高速（G75）的核心路段，深受多重国家级与自治区级战略规划的叠加利好驱动。在《广西壮族自治区国土空间规划》《西部陆海新通道规划》的宏观框架下，本项目所在的运输走廊被赋予衔接陆海丝绸之路、贯通中国—东盟贸易大通道的核心职能。通过深度融入“中国—东盟自由贸易区”建设及中越“两廊一圈”区域经济合作框架，本项目所在通道不仅是物理意义上的交通大动脉，更是国家全方位开放格局中的战略支点。同时，在《广西北部湾经济区发展规划》《珠江-西江经济带发展规划》的协同指引下，政策红利加速转化为沿线城镇的功能优化与产业重构。这种由顶层规划驱动的资源集聚，确立了本项目作为区域“交通主轴”与“经济发展轴”的双重地位，通过政策导向引导人口、资金与物资的高频流动，为本项目交通量长期稳定的增长提供了坚实且不可逆的政策底座，确保了本项目在区域发展大局中的枢纽地位与先导作用。

（2）交通走廊区位优势支撑

本项目位列广西高速公路网“1 环 12 横 13 纵 25 联”干线布局的关键节点，

通过与国道 G325、南宁绕城及外环高速、吴大高速等骨干网络的互联互通，并进一步贯通贵北与广昆国道主干线，形成了强大的路网规模效应。从更高维度的空间格局来看，本项目所处的北部湾城市群地跨桂、粤、琼三省区，背靠大西南、毗邻粤港澳、面向东南亚，是全国“两横三纵”城镇化战略中沿海纵轴的最南端，处于沿海与沿边开放的交汇地带。这种独特的枢纽位势使其成为西部大开发战略与中国—东盟合作大格局中的战略咽喉。加之本项目已完成改扩建的相关建设，规避了未来施工封道对通行的影响，未来随着区域内创新能力的持续增强与经济集聚度的不断提高，日益优化的连接性与政策协同效率将直接作用于本项目的交通流量，通过吸引密集的区域人口流动与高频的跨省物资中转，为其带来长期且稳定的客货运增长动能。

（3）产业经济发展向好支撑

本项目纵贯北部湾城市群“一湾双轴、一核两极”空间格局中的核心地带，紧密连接南北钦防城镇发展轴与南宁核心增长极。依托南宁—北海综合运输通道，沿线地区正加速现代服务业、先进制造业的转型升级，尤其是钦州与防城港的同城化进程以及面向东盟的开放合作平台建设，为本项目注入了源源不断的内生动力。首府南宁规划定位为特大城市与区域性国际城市，其金融服务、信息交流、商贸物流及创业创新功能的集聚，带动吴圩—扶绥、伶俐—六景、宾阳—黎塘等城镇组团的一体化发展，构建起“一带一路”有机衔接的门户枢纽。这种强劲的产业协同效应与临港产业、特色园区布局的深度融合，将全方位驱动交通构成向多元化、高频化演进。本项目凭借其核心区位优势，展现出较强的抗风险能力与经营韧性，为收益的长期可持续性提供有力支撑。

2 交通现状分析

2.1 历史交通量与收费收入分析

（1）兰海高速广西南宁那南段的主线工程（45.324 公里）于 2012 年 12 月 28 日开工，2015 年 9 月 29 日完工；预留起点段及主线收费站部分（3.4 公里）于 2015 年 11 月 15 日开工，2017 年 1 月 18 日完工。根据历史收费收入统计数据看，本项目历年通行费收入变化幅度较大，2018 年-2025 年日均通行费收入（含税）复合增长率为 0.05%。历史通行费收入统计情况如下：

表 2-1 历年通行费收入（含税）统计表

年份	全年收入（亿元，含税）	年度增长率	日均收入（万元，含税）	日均增长率	月均收入（万元，含税）	月均增长率	单公里收入（万元，含税）	单公里收入增长率
2008	1.35	——	36.96	——	1,127.36	——	258.17	——
2009	1.66	22.39%	45.36	22.72%	1,379.76	22.39%	315.98	22.39%
2010	2.55	54.08%	69.89	54.08%	2,125.92	54.08%	486.85	54.08%
2011	2.34	-8.31%	64.08	-8.31%	1,949.21	-8.31%	446.38	-8.31%
2012	2.53	8.18%	69.13	7.88%	2,108.58	8.18%	482.88	8.18%
2013	2.56	1.05%	70.05	1.32%	2,130.67	1.05%	487.94	1.05%
2014	2.58	0.91%	70.69	0.91%	2,150.03	0.91%	492.37	0.91%
2015	2.29	-11.13%	62.82	-11.13%	1,910.77	-11.13%	437.58	-11.13%
2016	2.67	16.58%	73.04	16.26%	2,227.64	16.58%	510.15	16.58%
2017	3.32	24.09%	90.88	24.43%	2,764.37	24.09%	633.06	24.09%
那南段改扩建后项目通行费收入								
2018	3.19	-3.96%	87.28	-3.96%	2,654.83	-3.96%	653.85	-3.28%
2019	3.41	6.96%	93.36	6.96%	2,839.58	6.96%	699.35	6.96%
2020	2.90	-14.89%	101.05	8.24%	2,416.81	-14.89%	595.22	-14.89%
2021	3.83	32.02%	104.90	3.81%	3,190.65	32.02%	785.81	32.02%
2022	2.50	-34.73%	68.47	-34.73%	2,082.58	-34.73%	512.91	-34.73%
2023	3.37	35.03%	92.45	35.03%	2,812.01	35.03%	692.56	35.03%
2024	3.16	-6.42%	86.27	-6.68%	2,631.37	-6.42%	648.07	-6.42%
2025	3.20	1.25%	87.59	1.52%	2,664.16	1.25%	656.14	1.25%
2008-2025 年日均通行费收入（含税）复合增长率为：5.21%								

2018-2025 年日均通行费收入（含税）复合增长率为：0.05%

注：1、日均通行费收入为全年通行费收入/全年天数；

2、2020 年日均交通量剔除了免费通行的 79 天，即 2020 年全年天数按可收费天数计为 366 天-79 天=287 天。

3、2008 年至 2012 年为本项目改扩建前双向六车道的路段通行费收入，2013 年至 2017 年为本项目改扩建期间的路段通行费收入，2018 年及以后为本项目改扩建完工后双向八车道的路段通行费收入。

4、由于四舍五入误差会导致各项数值加和结果产生细微差异，下同。

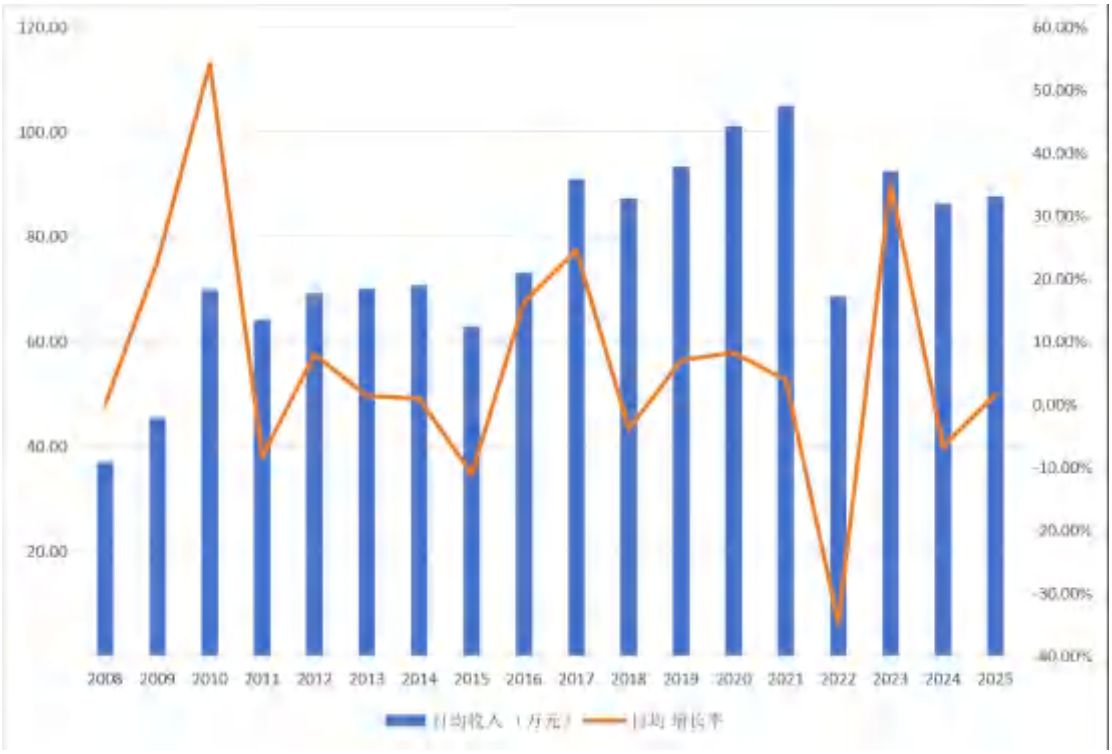


图 2-1 兰海高速广西南宁那南段日均通行费变化趋势

（2）本项目于 2017 年改扩建完工，由双向六车道扩建为双向八车道，根据改扩建完工后双向八车道运营情况进行交通量、通行费收入分析如下：

表 2-2 2018-2025 年交通量、通行费收入数据分析表

年份	交通量（自然车/日）	增长率	交通量（标准车/日）	增长率	通行费收入（亿元，含税）	增长率	日均通行费收入（万元，含税）	增长率
2018	24,819	——	——	——	3.19	——	87.28	——
2019	25,268	1.81%	——	——	3.41	6.96%	93.36	6.96%
2020.5-12	30,207	19.55%	48,100	——	2.64	——	107.76	15.43%
2020	28,907	14.40%	45,693	——	2.90	-14.89%	101.05	8.24%
2021	30,193	4.45%	46,988	2.83%	3.83	32.02%	104.90	3.81%

年份	交通量（自然车/日）	增长率	交通量（标准车/日）	增长率	通行费收入（亿元，含税）	增长率	日均通行费收入（万元，含税）	增长率
2022	19,711	-34.72%	31,286	-33.42%	2.50	-34.73%	68.47	-34.73%
2023	33,228	68.58%	44,202	41.28%	3.37	35.03%	92.45	35.03%
2024	31,045	-6.57%	39,969	-9.58%	3.16	-6.42%	86.27	-6.68%
2025	29,884	-3.74%	37,754	-5.54%	3.20	1.25%	87.59	1.52%
复合增长率(2018~2025)	2.69%		——		0.05%		0.05%	

注：1、上表交通量数据来源于系统统计的各收费单元交易量表，统计数据不包含免费车（节假日免费车、军警车、绿通车、抢险救灾车等）。其中 2019 年节假日免费通行小客车系统数据缺失，故 2019 年交通量数据未剔除节假日免费通行小客车。

2、2020 年 5-12 月，日均交通量按可收费天数计为 245 天；2020 年日均交通量剔除了免费通行的 79 天，即 2020 年全年天数按可收费天数计为 366 天-79 天=287 天。

3、2020 年以前货车采用计重收费模式，无分车型数据进行标准车换算。

如表 2-2 所示，本项目 2018-2025 年自然车交通量复合增长率为 2.69%，全年通行费年收入复合增长率为 0.05%，日均通行费收入复合增长率为 0.05%。

根据本项目历史年的经营分析报告，结合本项目历史年运营和收费数据，2019 年、2020 年、2021 年、2023 年交通增长和收入增长差异大于 5%，各年份影响分析如下：

2019 年：项目全年通行费收入同比增长 6.96%，自然车交通量同比增长 1.81%，收费车流量与通行费双增长，总体通行费增幅大于车流量增幅，主要因为经济发展及货运物流的旺盛促进货车通行费收入增长。国家不断出台政策支持北部湾经济区加快发展，经济区国民经济水平不断提高，公路港口运输量不断增长，北部湾港口累计货物吞吐量同比增长 14.7%，持续保持高增长。货运物流的旺盛带动了路段通行费的增长，使得本项目通行费增长大于交通量增长。

2020 年：本年度受到宏观经济及公共卫生事件影响较为严重，其中包括上半年所有车型免费的 79 天（免收通行费的时间范围从 2020 年 2 月 17 日 0 时起，至 2020 年 5 月 6 日 0 时结束），导致全年通行费收入下滑，2020 年全年收入同比减少 14.89%，但剔除受影响较大的 1-4 月数据后的日均车流量和日均收入仍保持增长，2020 年 5 月至 12 月日均通行费收入同比增长 15.43%，自然车交通量

同比增长 19.55%，主要受以下因素影响：1）5 月 6 日恢复收费后，随着复工复产形势的持续向好，货运物流加快恢复并进一步繁荣带动货车通行费清分收入保持增长态势，总体车流量及通行费清分收入同比持续增长，帮助降低了年度通行费清分收入的下降幅度。2）钦州至防城港高速公路南间至钦州段改扩建完工后路况变好，国道 G325 南宁至钦州公路（南间至黎合江段）改扩建进行中，部分车辆分流至本项目，促进车流量增长。

2021 年：项目全年通行费收入同比增长 32.02%，日均通行费收入同比增长 3.81%，自然车交通量同比增长 4.45%，自然车交通量增幅大于日均通行费增幅，主要受以下因素影响：1）由于 2020 年上半年所有车型免费的 79 天导致通行费大幅降低。相比之下，2021 年小客车通行费收入因收费期限达到 343 天（除节假日免费通行天数 22 天外），交通量及通行费大幅上涨；2）复工复产形势的持续向好，货运物流随着各行各业的进一步繁荣以及北部湾港口物流的高速增长而持续旺盛，带动高速公路车流量以及通行费增长。

2022 年：项目全年通行费收入同比减少 34.73%，自然车交通量同比减少 34.72%，主要受以下因素影响：1）2022 年受到宏观经济和公共卫生事件的影响较为严重，尤其是客车下降明显；2）2021 年底大浦路、吴大路、吴隆路全线贯通，贵州、云南往返广东湛江、茂名等地的货运车辆可直接通行吴大路段，无需再绕行本项目和南宁外环高速，导致交通量减少；3）根据广西壮族自治区交通运输厅、广西壮族自治区发展和改革委员会、广西壮族自治区财政厅印发的《广西高速公路全面推广差异化收费实施方案》，从 2022 年 1 月 1 日起至 2023 年 12 月 31 日止，广西高速公路全面实施差异化收费，2-5 类货车无差别 85 折、6 类货车无差别 98 折。另外，在继续执行现有各类通行费减免政策的基础上，受第四季度货车通行费再减免 10%优惠政策影响，导致通行费持续下降。

2023 年：项目全年通行费收入同比增加 35.03%，自然车交通量同比增加 68.58%，主要受以下因素影响：1）从 2022 年 12 月底后，全国各地放开管控措施，各省市取消高速公路防控检测点，不再限制人员跨地区流动，促进客车出行需求快速释放，2023 年客车交通量增长 101.06%。随着各地经济陆续复苏，进出口贸易经济强势复苏，在港口经济的带动下，货运行业逐渐恢复，但恢复速度较

为缓慢，2023 年货车交通量增长 6.01%。虽交通量和通行费逐步增长，但路段交通量增长率大于通行费增长率。2）2023 年 1-2 月，国道危旧桥梁改造工程 G325 线 K782+808 莲花江中桥改造，部分车辆转移至本项目。受上述因素的影响，2023 年通行费收入和车流量大幅增长。

2024 年：项目全年通行费收入同比下降 6.42%，自然车交通量同比下降 6.57%，主要变动原因为：1）2023 年 1-2 月，国道危旧桥梁改造工程 G325 线 K782+808 莲花江中桥改造，部分车辆转移至本项目。改造工程完工后客货运车辆回流至 G325 国道，项目相应的交通量有所下降，尤其是货车下降较明显。故 2024 年 1-2 月通行费较 2023 年 1-2 月通行费收入下降；2）南宁-湛江公路南宁至博白那卜段于 2024 年 6 月全线通车，相比 G75 兰海高速，该路段往返南宁与广西东部方向路程更短，分流了原本项目部分车流；3）2024 年 1 月国务院印发《重点省份分类加强政府投资项目管理办法(试行)》要求加强高风险债务省份政府投资项目管理，2024 年广西交通、市政、产业园区、各类楼堂馆所和棚户区改造等固定资产投资增速下降明显，相应的交通量有所下降，尤其是货车下降较明显。

2025 年：项目全年通行费收入同比增加 1.25%，自然车交通量同比下降 3.74%，主要受区域路网完善、经济环境变化、交通方式竞争加剧、收费标准调整等方面因素影响，表现为：1）南宁-湛江公路南宁至博白那卜段于 2024 年 6 月全线通车，相比 G75 兰海高速，该路段往返南宁与广西东部方向路程更短，分流了原本项目部分车流；但因该项目通车已满一年，从通车至今的月均交通量变化趋势来看，该项目与周边路网的承担交通量已基本稳定。2）广西铁路网络持续完善，高铁运营升级、货运铁路运力提升，吸引煤炭、矿石等大宗商品运输“公转铁”；企业优化运输方案，为控成本绕行二级公路。多式联运发展推动公铁高效衔接，2025 年西部陆海新通道班列发运集装箱货物 142.5 万标箱，同比增长 47.6%，通道运量增长态势强劲，进一步加剧公路货车流量下降。3）本项目自 2024 年 8 月 16 日零时起，一类客车收费标准由 0.4 元/车公里调整为 0.5 元/车公里（提高 25%）、四类客车收费标准由 1.3 元/车公里调整为 1.45 元/车公里（提高约 11.5%），其他车型收费标准保持不变，客车为本项目主要服务车型，收费标准的提升对通行费收入增加影响较明显，导致交通量下降但通行费收入小幅增长。

（3）本项目历史年份客车、货车通行费收入如下表所示：

表 2-3 历史客车、货车通行费收入

年份	客车通行费收入		货车通行费收入		合计通行费收入	
	金额（万元）	增长率	金额（万元）	增长率	金额（万元）	增长率
2020	11,052.19	——	17,949.51	——	29,001.70	——
2021	14,805.27	33.96%	23,482.56	30.83%	38,287.83	32.02%
2022	9,159.30	-38.13%	15,831.66	-32.58%	24,990.96	-34.73%
2023	18,058.69	97.16%	15,685.47	-0.92%	33,744.16	35.03%
2024	18,726.84	3.70%	12,849.61	-18.08%	31,576.46	-6.42%
2025	20,746.28	10.78%	11,223.64	-12.65%	31,969.92	1.25%

（4）本项目历史年份月均通行费收入如下表所示：

表 2-4 各月份通行费收入

各月通行费收入（万元）													
年份	1 月	2 月	3 月	4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月	合计
2018 年	2,906.39	2,067.36	2,935.36	2,997.17	3,004.50	2,433.45	2,584.57	2,884.96	2,473.90	2,260.60	2,636.85	2,672.89	31,858.00
2019 年	3,037.33	1,860.25	2,806.93	2,794.29	2,595.57	2,648.50	3,064.15	3,425.10	3,036.79	2,725.09	3,026.78	3,054.17	34,074.96
2020 年	2,060.05	684.08	-79.79	-64.80	2,589.50	3,311.90	3,322.82	3,796.61	3,447.51	3,039.94	3,428.86	3,465.02	29,001.70
2021 年	3,536.35	2,048.65	3,592.66	3,455.26	3,315.31	3,324.78	3,806.57	3,468.12	3,309.61	2,625.33	2,887.72	2,917.47	38,287.83
2022 年	2,774.36	1,545.52	2,148.75	1,996.54	1,884.20	2,058.27	2,040.07	1,976.80	1,999.01	1,979.10	2,292.32	2,296.04	24,990.96
2023 年	2,531.81	2,915.06	3,200.35	3,141.20	2,539.06	2,674.39	3,245.14	3,511.13	2,554.54	2,165.02	2,588.55	2,677.91	33,744.16
2024 年	2,857.10	2,162.50	2,621.68	2,719.48	2,227.09	2,382.74	2,772.27	3,471.05	2,709.68	2,282.48	2,628.96	2,741.40	31,576.46
2025 年	2,830.44	2,091.78	2,664.18	2,525.86	2,327.69	2,642.89	3,146.85	3,590.73	2,536.71	2,218.12	2,630.97	2,763.71	31,969.92
各月通行费收入占全年比重													
年份	1 月	2 月	3 月	4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月	合计
2018 年	9.12%	6.49%	9.21%	9.41%	9.43%	7.64%	8.11%	9.06%	7.77%	7.10%	8.28%	8.39%	100%
2019 年	8.91%	5.46%	8.24%	8.20%	7.62%	7.77%	8.99%	10.05%	8.91%	8.00%	8.88%	8.96%	100%
2020 年	7.10%	2.36%	-0.28%	-0.22%	8.93%	11.42%	11.46%	13.09%	11.89%	10.48%	11.82%	11.95%	100%
2021 年	9.24%	5.35%	9.38%	9.02%	8.66%	8.68%	9.94%	9.06%	8.64%	6.86%	7.54%	7.62%	100%
2022 年	11.10%	6.18%	8.60%	7.99%	7.54%	8.24%	8.16%	7.91%	8.00%	7.92%	9.17%	9.19%	100%
2023 年	7.50%	8.64%	9.48%	9.31%	7.52%	7.93%	9.62%	10.41%	7.57%	6.42%	7.67%	7.94%	100%
2024 年	9.05%	6.85%	8.30%	8.61%	7.05%	7.55%	8.78%	10.99%	8.58%	7.23%	8.33%	8.68%	100%
2025 年	8.85%	6.54%	8.33%	7.90%	7.28%	8.27%	9.84%	11.23%	7.93%	6.94%	8.23%	8.64%	100%

注：1、2020 年 3 月、4 月属于公共卫生事件期间通行费免费时段，无通行费收入。另由于前期收费系统更迭变化（2020 年取消省界站，实行全国联网）导致车辆通行费产生退还，因此通行费为负数。

（5）本项目 2020-2025 年各类支付方式统计如下：

表 2-5 2020-2025 年各类支付方式统计表

年份	非现金收费额（万元）	非现金收费额占比	现金收费额（万元）	现金收费额占比	收费合计（万元）
2020 年	20,428.16	70.44%	8,573.54	29.56%	29,001.70
2021 年	36,031.98	94.11%	2,255.85	5.89%	38,287.83
2022 年	23,661.19	94.68%	1,329.77	5.32%	24,990.96
年份	ETC 收费额（万元）	ETC 收费额占比	MTC 收费额（万元）	MTC 收费额占比	收费合计（万元）
2023 年	23,898.76	70.82%	9,845.40	29.18%	33,744.16
2024 年	21,807.31	69.06%	9,769.15	30.94%	31,576.46
年份	非现金收费额（万元）	非现金收费额占比	现金收费额（万元）	现金收费额占比	收费合计（万元）
2025 年	21,229.94	66.41%	10739.98	33.59%	31,969.92

注：1、上表 2020 至 2024 年数据来源于项目公司提供的收费年报。其中，2020 年，非现金收费额包括 ETC 拆分、交易对账、非现金退费和试点退费。2021-2022 年，非现金收费额包括 ETC 拆分、交易对账、非现金退费、试点退费和移动支付。2023-2024 年，ETC 收费额包括 ETC 拆分、交易对账、非现金退费和试点退费。

2、2025 年收费年报尚未完成编制，数据来源于项目公司提供的《广西高速公路联网通行费清分金额报表》，非现金收费额包括 ETC 拆分、退费补交、次票和对账拆分。

（6）本项目 2020~2025 年通行费减免金额统计如下：

表 2-6 2020-2025 年通行费减免金额统计表（单位：万元）

年份	客车减免				货车减免				当年其他政策性减免		合计
	节假日小客车免费通行政策	占比	客车通行费优惠政策	占比	绿通车优惠政策	占比	货车通行费优惠政策	占比	减免金额	占比	
2020 年	1,506.61	9.68%	446.05	2.87%	554.84	3.57%	2,414.54	15.52%	10,637.47	68.37%	15,559.50
2021 年	2,813.39	35.40%	519.72	6.54%	1,081.51	13.61%	3,460.24	43.54%	73.06	0.92%	7,947.91
2022 年	1,460.08	27.25%	296.56	5.53%	706.30	13.18%	2,832.04	52.86%	62.95	1.17%	5,357.93
2023 年	2,662.83	38.27%	640.35	9.20%	879.73	12.64%	2,701.46	38.83%	73.28	1.05%	6,957.66
2024 年	3,273.40	43.95%	588.33	7.90%	1,054.94	14.16%	2,464.40	33.09%	66.81	0.90%	7,447.87
2025 年	——	——	1,027.99	23.75%	953.39	22.03%	2,346.95	54.22%	——	——	4,328.33

注：1、上表 2020 至 2024 年数据来源于项目公司提供的收费年报，其中客车通行费优惠政策主要包含客车 ETC 车辆差异化收费政策和客车其他差异化收费政策，货车通行费优惠政策主要包含货车 ETC 车辆差异化收费政策和货车其他差异化收费政策，但无各项明细具体拆分金额。2025 年收费年报尚未完成编制，数据来源于项目公司提供的《广西高速公路联网收费路段免征车辆拆分金额表》，未统计 2025 年节假日小型客车减免金额和当年其他政策性减免金额。

2、当年其他政策性减免包含法定免收车辆通行费政策、以及公共卫生事件期间通行费减免政策（主要为 2020 年所有车型免费的 79 天）。其中：法定免收车辆含：1）军队武警部队车辆及公安机关制式警车；2）经批准执行抢险救灾任务的车辆；3）跨区作业联合收割机（插秧机）及其运输车辆；4）消防救援车辆。

3、上表数据为清分金额。

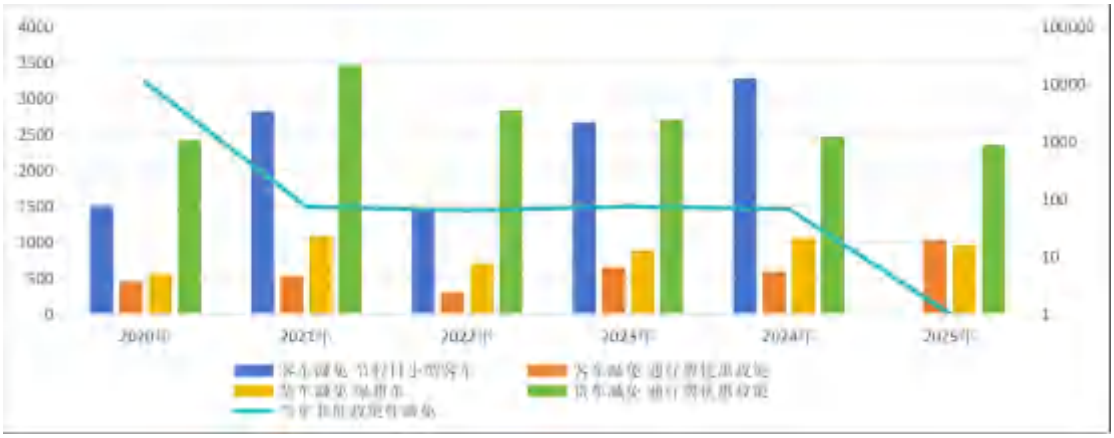


图 2-2 2020-2025 年客车、货车通行费减免金额变化趋势（单位：万元）

表 2-7 优惠减免比例

年份	通行费收入（万元）	优惠减免金额（万元）	优惠前通行费收入（万元）	优惠减免金额占比
2020 年	29,001.70	15,559.50	44,561.20	34.92%
2021 年	38,287.83	7,947.91	46,235.74	17.19%
2022 年	24,990.96	5,357.93	30,348.89	17.65%
2023 年	33,744.16	6,957.66	40,701.82	17.09%
2024 年	31,576.46	7,447.87	39,024.33	19.09%
2025 年	31,969.92	4,328.33	36,298.24	11.92%

注：上表 2020 至 2024 年优惠减免金额数据来源于收费年报。2025 年收费年报尚未完成编制，优惠减免金额数据来源于项目公司提供的《广西高速公路联网收费路段免征车辆拆分金额表》，未统计 2025 年节假日小型客车减免金额和当年其他政策性减免金额。

根据上述通行费减免金额统计表分析，近些年受到宏观经济、公共卫生事件管控及复工复产影响，通行费减免金额随着车辆出行需求的升高或降低而呈现出增加或减少的现象。2025 年，客车通行费优惠政策减免金额增长较大，主要与外省籍小客车周末自驾游广西高速公路车辆通行费实行优惠措施有关。整体而言，军警车、抢险救援车、消防救援车辆等法定免收车辆通行费减免金额变化幅度不大。

2.2 历史年交通量客货比分析

（1）各断面交通量客货比分析

本项目历史年交通量客货比分析见下表：

表 2-8 断面客货交通量占比（veh/d）

断面		起点-那马北互通	那马北互通-那马	那马-团福互通	团福互通-大塘	大塘-终点	里程加权平均合计
2018	客运	——	70.76%	74.97%		74.02%	74.16%
	货运	——	29.24%	25.03%		25.98%	25.84%
2019	客运	——	72.85%	75.25%	72.60%	68.67%	72.55%
	货运	——	27.15%	24.75%	27.40%	31.33%	27.45%
2020	客运	79.77%	69.23%	72.54%	70.15%	65.09%	69.69%
	货运	20.23%	30.77%	27.46%	29.85%	34.91%	30.31%
2021	客运	79.96%	69.51%	73.41%	69.79%	63.48%	69.68%
	货运	20.04%	30.49%	26.59%	30.21%	36.52%	30.32%
2022	客运	75.68%	67.53%	70.00%	61.20%	58.86%	65.83%
	货运	24.32%	32.47%	30.00%	38.80%	41.14%	34.17%
2023	客运	82.61%	78.19%	80.95%	74.77%	74.87%	78.51%
	货运	17.39%	21.81%	19.05%	25.23%	25.13%	21.49%
2024	客运	82.96%	77.45%	81.99%	77.17%	76.18%	79.40%
	货运	17.04%	22.55%	18.01%	22.83%	23.82%	20.60%
2025	客运	83.29%	77.20%	82.09%	78.84%	77.96%	80.07%
	货运	16.71%	22.80%	17.91%	21.16%	22.04%	19.93%

注：上表数据来源于系统统计的各收费单元交易量表，统计数据不包含免费车（节假日免费车、军警车、绿通车、抢险救灾车等）。其中，2019 年节假日免费通行小客车数据缺失，故 2019 年交通量数据未剔除节假日免费通行小客车。

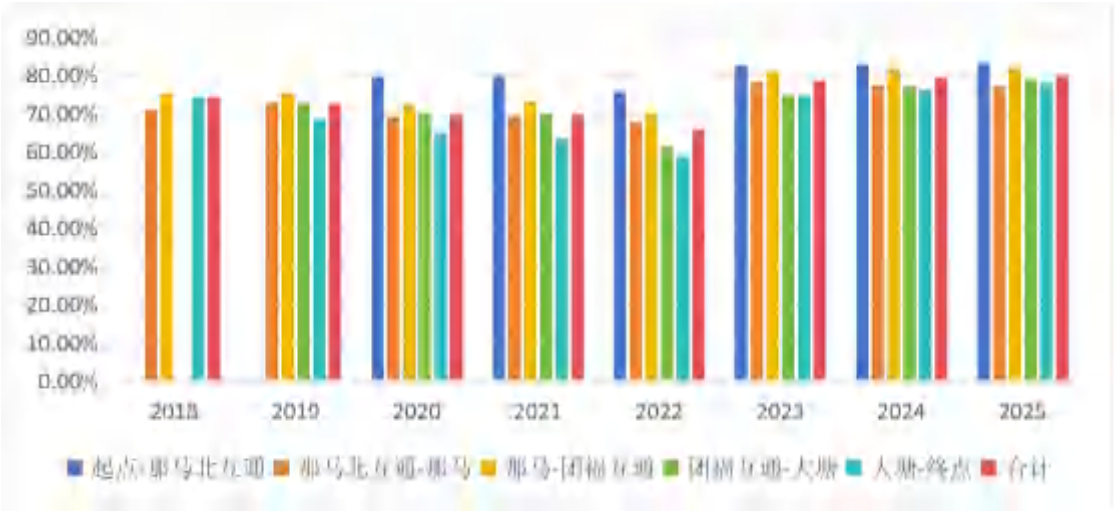


图 2-3 断面客运交通量比例分析

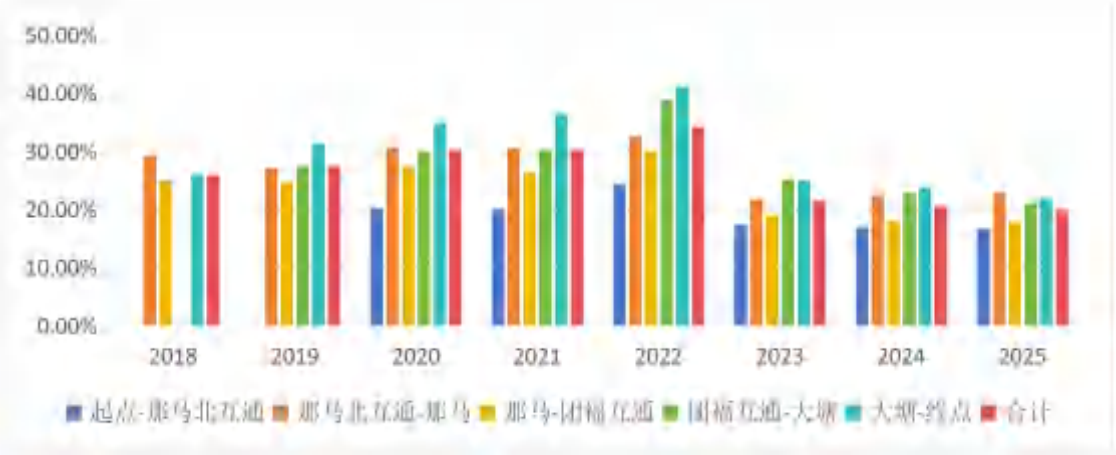


图 2-4 断面货运交通量比例分析

从历史本项目客货交通量比例数据分析来看，变化主要如下：

1）2018 年-2019 年，由于本项目承担区域通道间的联系作用，历史客货比例变化幅度较小，客运约占 73%，货运约占 27%。

2）2020 年-2022 年，国内客运需求受到宏观经济及公共卫生事件的影响较为严重，客运量下降；而国内工业生产受到国际进出口需求和国内自身需求的双重影响快速增长，货运量增长，由此带来客运占比下滑，货运占比增加。客货运结构发生变化，客运占比约 68%，货运占比约 32%。

3）2023 年，伴随大规模公共卫生事件因素消除及管控措施解除，客货运交通量占比结构逐步恢复并超过 2019 年前水平，客运占约 78.5%，货运占约 21.5%。具体原因为：一是特殊影响因素消除及管控措施解除，不再限制人员跨地区流动，客运出行需求快速恢复，客运快速增长。二是 2023 年 1-2 月，国道 G325 改造，部分车辆引流至本项目。综上各因素，2023 年表现出客运增长较高、货运负增长的情况为 2023 年当年在特殊影响因素及管控措施消除前后带来的客货运结构的变化，此后本项目客运和货运结构将逐步恢复稳定。

4）2024 年，因受有关政策的影响，主要为 2024 年 1 月国务院印发《重点省份分类加强政府投资项目管理办法(试行)》要求加强高风险债务省份政府投资项目管理，2024 年广西交通、市政、产业园区、各类楼堂馆所和棚户区改造等固定资产投资增速下降明显，相应的交通量有所下降，2024 年相比 2023 年客货运结构变化幅度较小，客运占比约 79.4%，货运占比约 20.6%。

5）2025 年，自治区交通厅、发改委、财政厅 2025 年 4 月 30 日印发《关于做好小客车周末自驾游广西高速公路通行优惠提振消费工作的通知》(桂交规〔2025〕6 号)，自 2025 年 5 月 9 日起至 2025 年 12 月 31 日，每周五 00:00—周日 24:00（法定节假日减免除外），对于外籍小客车实施分车型、分路段差异化收费及分支付方式差异化收费，刺激了外籍小客车出行需求，由此带来客运占比增加。受经济增速放缓、消费能力收缩以及铁路运输竞争力影响，居民可支配收入增幅放缓，导致整体出行需求下降，尤其对价格较为敏感的，在经济环境放缓的情况下，货运车辆为降低运输成本，倾向于绕行二级公路。多式联运发展推动铁路与公路高效衔接，企业得以优化运输方案、降低成本，减少对单一公路运输的依赖，导致货运占比下滑。整体而言，2025 年相比 2024 年客货运结构变化幅度较小，客运占比约 80.07%，货运占比约 19.93%。

整体上来看，本项目交通构成主要以客车为主。以 2025 年数据来看，本项目客车车型占比为 80.07%（自然车）。由于客车交通量增长主要依赖于项目周边区域的汽车保有量、旅游及相关服务业发展，相较货运增长受工业发展形势和贸易环境的影响相对较小。因此，本项目以客车车型占主要地位的交通构成受外部影响较小，未来发展将趋于稳定。

（2）车型占比

表 2-9 自然车车型占比（%）

年份	客车				货车					
	一类客车	二类客车	三类客车	四类客车	一类货车	二类货车	三类货车	四类货车	五类货车	六类货车
2018	94.50	0.67	1.34	3.49	——	——	——	——	——	——
2019	95.60	0.75	1.01	2.64	——	——	——	——	——	——
2020	97.63	0.40	0.64	1.33	25.31	8.44	5.33	3.75	1.13	56.04
2021	98.11	0.21	0.67	1.01	27.99	8.30	5.45	3.74	1.45	53.07
2022	98.54	0.19	0.55	0.72	30.72	9.65	4.68	4.05	1.31	49.59
2023	98.63	0.15	0.59	0.64	36.39	10.30	5.06	4.04	1.34	42.88
2024	98.64	0.16	0.56	0.65	40.98	10.98	4.61	3.66	1.62	38.15
2025	98.56	0.16	0.60	0.68	43.70	11.43	3.83	3.33	1.91	35.80

注：1、上表数据来源于系统统计的各收费单元交易量表，统计数据不包含免费车（节假日免费车、军警车、绿通车、抢险救灾车等）。其中，2019 年节假日免费通行小客车数据缺失，故 2019 年交通量数据未剔除节假日免费通行小客车。

2、2020 年以前货车采用计重收费模式，无分车型交通量统计数据。

从车型构成来看：2020 年至 2025 年，客车以一类客车为主，占比约为 98%；货车以一类货车、六类货车为主，各自占比约为 34%和 46%左右。2025 年，一类客车占比下降，占比约为 98.56%；一类货车占比增加，六类货车占比减少，各自占比约为 43.70%和 35.80%左右。

2.3 历史出入口交通量分析

本项目共设置南宁南站、那马站、大塘站三处收费站，各收费站出入口交通量情况如下所示。

表 2-10 历史出口交通量分析表（veh/d）

收费站名称	车型	2020 年 5-12 月	2021 年	2022 年	2023 年	2024 年	2025 年
南宁南站	客车	7,705	7,514	5,128	4,109	5,785	10,053
	货车	2,082	1,958	1,676	889	1,188	2,038
那马站	客车	1,538	1,519	1,233	619	882	1,837
	货车	1,516	1,630	1,268	680	882	1,638
大塘站	客车	1,161	1,079	802	431	633	1,058
	货车	1,502	1,865	1,005	295	403	560

注：上表数据来源于联网收费出口车辆报表。

表 2-11 历史入口交通量分析表（veh/d）

收费站名称	车型	2020 年 5-12 月	2021 年	2022 年	2023 年	2024 年	2025 年
南宁南站	客车	8,111	7,529	5,488	10,151	9,966	10,597
	货车	2,154	1,927	1,765	2,198	2,067	2,100
那马站	客车	1,375	1,433	746	1,313	1,325	1,639
	货车	1,560	1,809	1,066	1,420	1,555	1,735
大塘站	客车	1,110	1,047	703	994	1,040	1,036
	货车	1,230	1,408	885	708	475	441

注：上表数据来源于联网收费入口车辆报表。

2.4 断面车流量及收入情况

广西北投本项目 2018 年-2025 年各断面年日均交通量如下所示，分析可知：

（1）从各断面交通分布来看，交通量较大的断面为“团福互通-大塘”，2025年的断面交通量为33042veh/d，“起点-那马北互通”断面交通量较小，2025年的断面交通量为24451veh/d。

（2）本项目2018年-2025年全线平均交通量复合增长率为2.69%。

表 2-12 断面历史交通量分析（veh/d）

断面			起点-那马北互通	那马北互通-那马	那马-团福互通	团福互通-大塘	大塘-终点	里程加权平均合计
2018	客运	一类	——	16,461	18,039		15,239	17,395
		二类	——	116	123		112	123
		三类	——	303	239		216	247
		四类	——	593	642		592	642
	货运		——	7,221	6,282		5,673	6,412
	客运合计		——	17,473	18,815		16,159	18,407
	货运合计		——	7,221	6,282		5,673	6,412
2019	客运	一类	——	17,853	17,317	18,857	17,640	17,525
		二类	——	137	132	148	147	138
		三类	——	160	160	215	233	186
		四类	——	450	459	516	530	483
	货运		——	6,932	5,943	7,449	8,461	6,936
	客运合计		——	18,600	18,067	19,737	18,549	18,332
	货运合计		——	6,932	5,943	7,449	8,461	6,936
2020	客运	一类	14,668	20,665	19,701	21,183	19,768	19,669
		二类	62	77	76	91	90	81
		三类	89	107	109	153	169	128
		四类	191	251	255	296	302	268
	货运	一类	1,263	2,536	2,124	2,368	2,362	2,217
		二类	394	816	682	751	846	740
		三类	174	498	421	451	566	467
		四类	207	452	255	311	421	329
		五类	33	183	84	97	105	99
		六类	1,734	4,895	4,060	5,264	6,602	4,909
	客运合计		15,011	21,099	20,141	21,724	20,329	20,146
	货运合计		3,806	9,379	7,625	9,243	10,902	8,761
2021	客运	一类	15,047	22,251	21,349	20,993	19,641	20,640
		二类	26	40	38	56	56	44
		三类	91	119	126	157	172	140

		四类	134	208	214	218	223	214
	货运	一类	1,375	3,012	2,553	2,571	2,574	2,563
		二类	380	842	711	742	857	760
		三类	165	552	458	468	591	499
		四类	197	500	256	287	448	342
		五类	45	265	108	126	140	133
		六类	1,672	4,750	3,785	5,081	6,948	4,859
	客运合计		15,298	22,618	21,728	21,424	20,093	21,037
	货运合计		3,834	9,921	7,872	9,275	11,559	9,156
2022	客运	一类	10,433	13,695	13,219	13,200	12,055	12,786
		二类	14	19	19	35	36	25
		三类	38	47	76	97	73	71
		四类	64	84	92	102	101	93
	货运	一类	1,200	2,334	2,087	2,219	2,048	2,069
		二类	346	675	631	708	704	650
		三类	122	240	245	458	460	315
		四类	200	360	240	306	303	273
		五类	55	214	68	80	84	88
		六类	1,468	2,833	2,475	4,746	4,974	3,340
	客运合计		10,549	13,844	13,407	13,434	12,266	12,975
	货运合计		3,390	6,656	5,746	8,517	8,574	6,736
2023	客运	一类	20,070	27,235	26,261	26,495	25,019	25,730
		二类	24	31	31	53	52	38
		三类	87	113	156	208	168	154
		四类	131	161	164	176	174	166
	货运	一类	1,618	3,032	2,663	2,724	2,465	2,599
		二类	427	797	730	810	754	736
		三类	149	264	259	591	560	361
		四类	242	399	273	331	278	288
		五类	71	215	77	89	89	95
		六类	1,770	2,974	2,262	4,540	4,383	3,062
	客运合计		20,311	27,540	26,612	26,932	25,413	26,088
	货运合计		4,277	7,682	6,264	9,086	8,529	7,141
2024	客运	一类	19,346	25,330	24,239	26,045	24,549	24,313
		二类	28	29	29	56	57	39
		三类	92	119	121	173	172	138
		四类	128	154	155	173	172	160
	货运	一类	1,597	3,042	2,619	2,815	2,595	2,621
		二类	402	822	666	749	752	702
		三类	143	256	203	456	458	295

		四类	215	363	196	243	255	234
		五类	68	221	84	100	102	104
		六类	1,599	2,757	1,625	3,460	3,639	2,440
	客运合计		19,595	25,632	24,544	26,447	24,949	24,649
	货运合计		4,024	7,461	5,393	7,823	7,801	6,396
2025	客运	一类	20,089	24,823	23,070	25,640	24,243	23,584
		二类	27	28	27	60	61	39
		三类	108	128	127	174	173	143
		四类	142	157	156	177	177	163
	货运	一类	1,699	3,045	2,571	2,816	2,602	2,603
		二类	399	821	625	736	754	681
		三类	131	214	155	337	350	228
		四类	185	310	161	203	223	198
		五类	63	214	93	113	122	114
		六类	1,609	2,819	1,498	2,787	2,921	2,132
	客运合计		20,365	25,135	23,380	26,051	24,653	23,928
	货运合计		4,086	7,423	5,102	6,991	6,970	5,956

注：1、上表数据来源于系统统计的各收费单元交易量表，统计数据不包含免费车（节假日免费车、军警车、绿通车、抢险救灾车等）。其中，2019 年节假日免费通行小客车数据缺失，故 2019 年交通量数据未剔除节假日免费通行小客车。

2、2018 年和 2019 年系统报表未列示“起点-那马北互通”断面统计数据。

表 2-13 日均断面自然车交通量分析

自然车交通量									
断面名称	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年	2024 年	2025 年	2020-2025 年复合增长率
起点-那马北互通	——	——	18,817	19,132	13,939	24,588	23,619	24,451	5.38%
那马北互通-那马	24,694	25,532	30,478	32,539	20,500	35,222	33,093	32,559	1.33%
那马-团福互通	25,097	24,009	27,767	29,600	19,153	32,876	29,938	28,482	0.51%
团福互通-大塘		27,186	30,966	30,699	21,951	36,018	34,270	33,042	1.31%
大塘-终点	21,832	27,010	31,231	31,652	20,839	33,942	32,750	31,623	0.25%
折算全程合计（veh/d）	24,819	25,268	28,907	30,193	19,711	33,228	31,045	29,884	0.67%
自然车交通量同比增长率									
断面名称	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年	2024 年	2025 年	——
起点-那马北互通	——	——	——	1.67%	-27.14%	76.40%	-3.94%	3.52%	——
那马北互	——	3.39%	19.37%	6.76%	-37.00%	71.82%	-6.05%	-1.61%	——

通-那马									
那马-团福互通	——	——	15.65%	6.60%	-35.29%	71.65%	-8.94%	-4.86%	——
团福互通-大塘	——	——	13.91%	-0.86%	-28.50%	64.08%	-4.85%	-3.58%	——
大塘-终点	——	23.72%	15.62%	1.35%	-34.16%	62.87%	-3.51%	-3.44%	——
自然车增长率	——	1.81%	14.40%	4.45%	-34.72%	68.58%	-6.57%	-3.74%	——

注：1、上表数据来源于系统统计的各收费单元交易量表，统计数据不包含免费车（节假日免费车、军警车、绿通车、抢险救灾车等）。其中，2019 年节假日免费通行小客车数据缺失，故 2019 年交通量数据未剔除节假日免费通行小客车。

2、2018 年和 2019 年系统报表未列示“起点-那马北互通”断面统计数据。

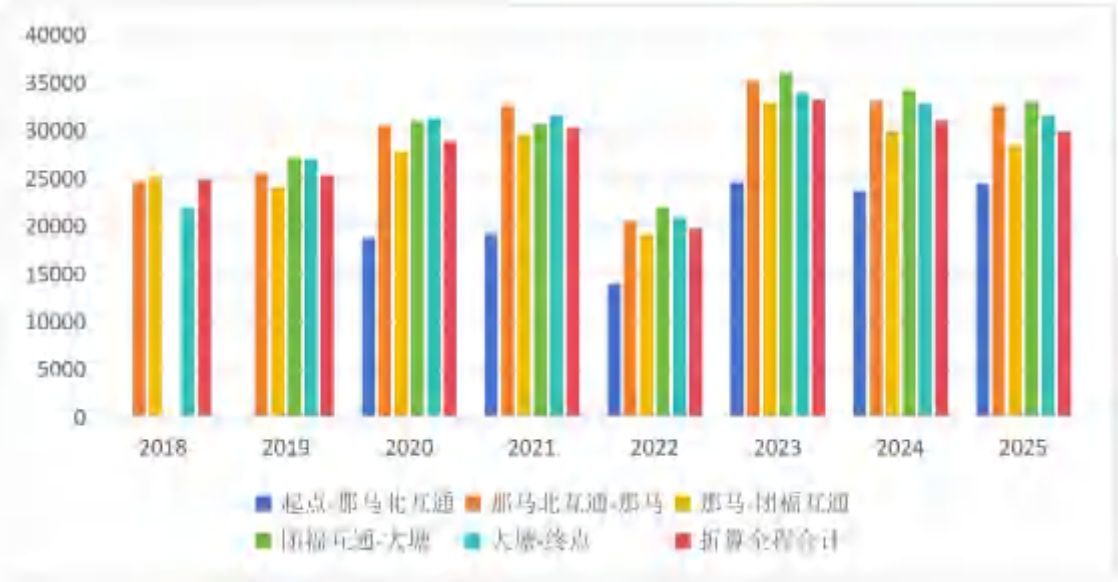


图 2-5 日均断面自然车交通量分析（veh/d）

表 2-14 日均断面折算车交通量分析

标准车交通量									
断面名称	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	2020-2025年复合增长率
起点-那马北互通	——	——	25,028	25,129	19,214	31,018	29,465	30,267	3.87%
那马北互通-那马	——	——	47,721	49,748	30,943	46,322	43,503	42,996	-2.06%
那马-团福互通	——	——	41,734	42,877	27,908	41,216	36,134	34,181	-3.91%
团福互通-大塘	——	——	48,792	48,010	38,028	51,886	46,546	43,094	-2.45%
大塘-终点	——	——	53,489	55,102	37,599	49,162	45,591	42,160	-4.65%
里程加权平均合计（pcu/d）	——	——	45,693	46,988	31,286	44,202	39,969	37,754	-3.75%

标准车交通量同比增长率									
断面名称	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	——
起点-那马北互通	——	——	——	0.40%	-23.54%	61.43%	-5.01%	2.72%	——
那马北互通-那马	——	——	——	4.25%	-37.80%	49.70%	-6.09%	-1.16%	——
那马-团福互通	——	——	——	2.74%	-34.91%	47.69%	-12.33%	-5.41%	——
团福互通-大塘	——	——	——	-1.60%	-20.79%	36.44%	-10.29%	-7.42%	——
大塘-终点	——	——	——	3.01%	-31.76%	30.75%	-7.26%	-7.53%	——
里程加权平均合计增长率	——	——	——	2.83%	-33.42%	41.28%	-9.58%	-5.54%	——

注：2018 年和 2019 年系统报表未列示货车交通量数据。

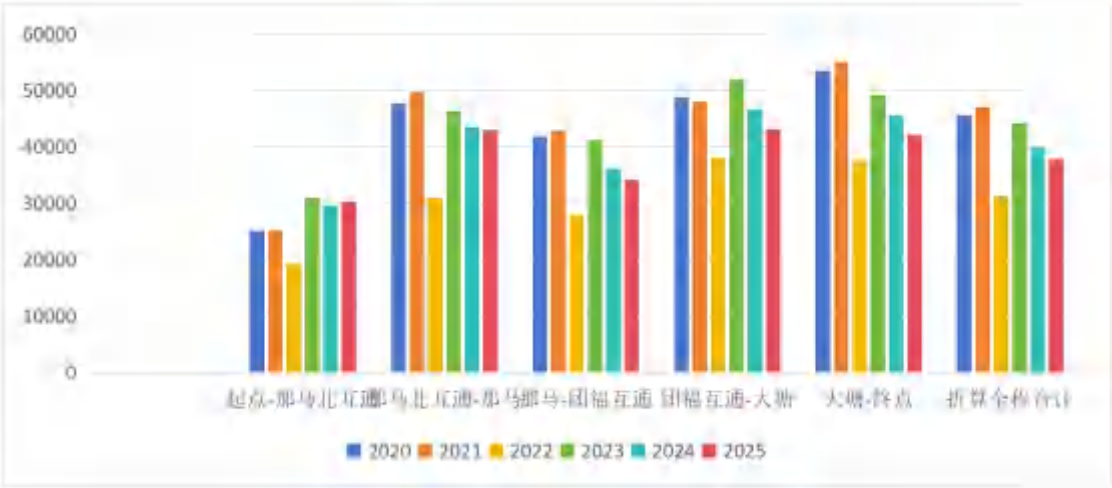


图 2-6 日均断面折算车交通量分析（pcu/d）

本项目历史年份分断面通行费收入如下表所示：

表 2-15 2023 年-2025 年分断面通行费收入数据分析表

断面	2023 年收入（万元）	2024 年收入（万元）	2025 年收入（万元）
起点-那马北互通	899.10	901.30	983.70
那马北互通-那马	3,638.96	3,584.54	3,752.05
那马-团福互通	15,626.74	14,242.76	14,466.16
团福互通-大塘	1,090.95	997.52	973.58
大塘-终点	12,486.96	11,869.53	11,490.50
合计	33,742.71	31,595.64	31,665.99

注：1、收费系统中未列示 2022 年及以前年份的分断面收入数据。

2、分断面收入数据和通行费清分收入数据存在差异，原因为各收费单元交易量表报表（分断面收入）和通行费收入清分报表统计口径不一致，因此数值略有差别。通行费收入清分报表包含：非现金收入清分+现金收入清分+退费补交清分+次票清分+对账拆分+试点路段退费清分；各收费单元交易量表报表包含 ETC、现金、冲减现金、补录现金等交易类型的数据。

2.5 平行道路流量分析

与兰海高速广西南宁那南段相邻的南北向平行道路主要为国道G325南宁段、吴圩至上思高速公路一期工程（以下简称“吴上高速一期”）和南宁至湛江公路南宁至博白那卜段（以下简称“南湛高速广西段”）。虽为相邻同向道路，但本项目与以上平行道路的区位分布仍然存在一定差异，因此区位分布的不同使得各个路段在服务对象、车型结构方面也存在区别，此外各路段收费标准也是其竞争力的重要组成部分。具体差异如下表所示：

表 2-16 平行道路差异分析

路段名称	通车时间	功能定位	服务对象	设计服务水平	车型结构	收费标准	减免政策
本项目	1998年原道路建成通车，2017年1月18日完工完成“四改八”扩建工程通车	国家高速公路网“7射11纵18横”主干线中G75兰海高速的重要组成部分，是广西北部湾经济区的骨架公路，是国内区外省份与东盟进行经济贸易最便捷的大通道，是西部大开发区域、泛珠三角经济区和大西南经济区与“中国—东盟自由贸易区”、中越“两廊一圈”进行联系的交通枢纽，也是我国东西部地区的出海大通道。	服务南宁市及以北与钦州、防城港、北海及以东方向出行车辆	三级	客车出行为主，客货车占比为80:20	一类客车0.5元/车公里	详见第5.3.5节
国道G325南宁段	1998年以前	首府南宁市与北部湾港口城市钦州市之间综合交通网络建设的公路干线通道。	服务道路沿线南宁、钦州、防城港区域的出行车辆	四级	货车出行为主，客货车占比为43:57	不收费	无

吴上高速一期	2024年11月19日	广西高速公路网“1环12横13纵25联”中纵8线的重要组成部分。项目建设促进了西部陆海新通道公路集疏运体系建设，是主动适用“双核驱动”战略，以建设北部湾区域性国际航运中心和南宁区域性综合交通枢纽两大目标，充分提升南宁机场经上思县与防城港海港运输联动作用，加强南宁市核心辐射作用，带动周边城市发展。	服务南宁市西侧区域及南宁绕城以西方向来往上思县、峒中镇及防城港市等沿线地区的车辆	三级	客车出行为主，客货车占比为85:15	一类客车0.596元/车公里	和本项目差异化收费政策相同
南湛高速广西段	2024年6月18日	广西高速公路网“1环12横13纵25联”中联13线。项目建设完善了广西北部湾经济区公路网络，加速了中国与东盟国家间、桂粤两省区间、广西北部湾城镇群间区域经济发展与合作，也为桂粤两地共同开发和建设好中国-东盟自由贸易区、泛珠江三角洲经济区和广西北部湾经济区提供了更强劲的保障	服务南宁市与灵山县、浦北县、博白县及以东方向，以及部分南宁与北海合浦及湛江方向的往来车辆	三级	客车出行为主，客货车占比为84:16	一类客车0.620元/车公里	和本项目差异化收费政策相同



图 2-7 本项目以及平行道路位置示意图

1.国道 G325 南宁段

1）路线走向及定位

国家公路网中普通国道 G325 线是广州-南宁之间的重要道路，起点为广东省广州市番禺区 S111 省道（番禺大道南）交市南路路口，终点为广西壮族自治区南宁市（兴宁区朝阳路和中华路之间十字路口），全程 1868 公里，经过广东和广西 2 个省份。国道 G325 南宁至钦州公路是首府南宁市与北部湾港口城市钦州市之间公路干线通道的重要组成部分，其中国道 G325 南宁至钦州公路（南宁段）与本项目完全平行，现状为设计速度 60km/h 的二级公路标准，路线全长 55.425km，路基宽 12-15 米、沥青砼/水泥砼路面宽 9-12 米；国道 G325 南宁至钦州公路（钦州段）在南晓镇附近向东延伸，与本项目所在通道兰海高速在钦州境内呈“钳形”分布，分别经过钦州市北翼与南翼，钦州段于 2022 年 9 月完成改扩建，路线全长 53.743km，其中桅杆坳至清水窝段 4.874km 按城市道路双向六车道设计标准建设，其余路段采用设计速度 80km/h、双向四车道一级公路标准建设。国道 G325 南宁段为现状路网，如下图所示。

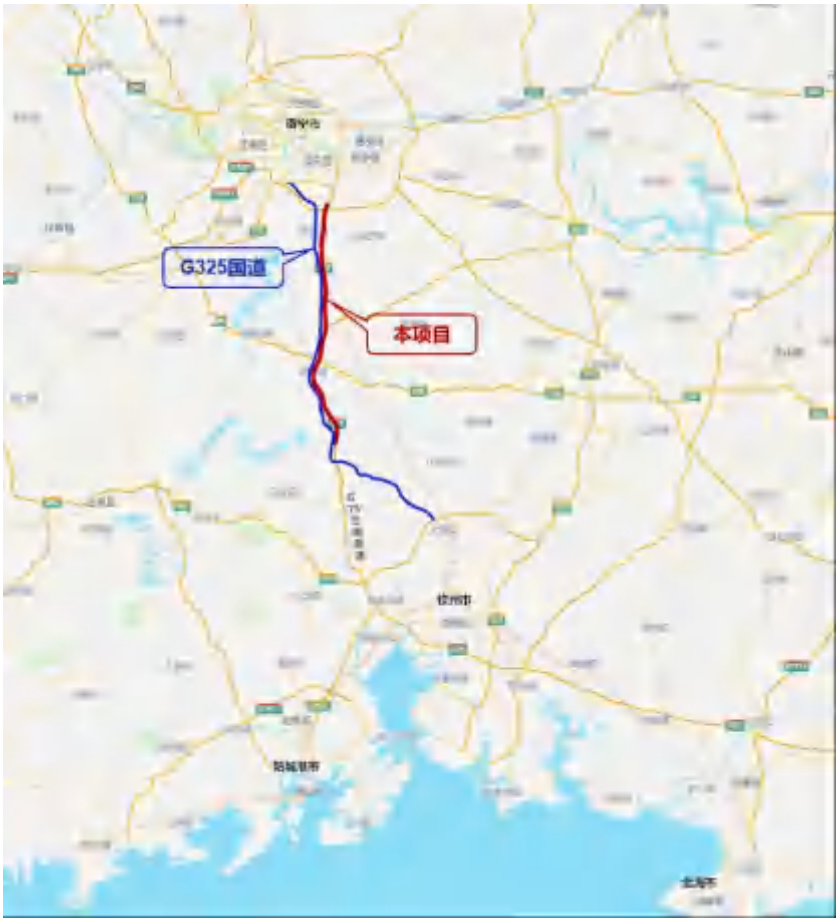


图 2-8 本项目以及国道 G325 南宁段位置示意图

2）交通量及车型构成

国道 G325 南宁段的历史年交通量如下表所示。2025 年客车日均交通量 7058veh/d，货车日均交通量 9180veh/d，合计 16237veh/d，近些年客货车型构成基本维持在 45:55 左右。2018 年至 2025 年，客车交通量复合增长率为 2.44%，货车交通量复合增长率为 12.48%，交通量复合增长率为 7.18%。

表 2-17 国道 G325 南宁段历年交通量统计表（veh/d）

年份	中小客车	大客车	小型货车	中型货车	大型货车	特大货车	集装箱车	客车	货车	合计	增长率
2018	5,310	652	1,130	556	862	1,447	35	5,962	4,030	9,993	——
2019	4,462	394	932	291	435	840	21	4,855	2,519	7,374	-26.2%
2020	4,020	249	836	183	360	1,072	26	4,270	2,477	6,746	-8.5%
2021	3,821	255	890	150	347	1,262	30	4,076	2,680	6,756	0.1%
2022	4,993	483	1,236	330	1,103	2,407	59	5,476	5,136	10,612	57.1%
2023	5,434	660	1,340	489	1,828	2,905	70	6,094	6,632	12,726	19.9%
2024	6,318	845	1,596	580	2,396	4,003	97	7,163	8,672	15,835	24.4%
2025	6,210	848	1,644	563	2,402	4,465	106	7,058	9,180	16,237	2.54%

注：2025 年数据采用 1-7 月计算得出。因国道 G325 南宁段的改扩建计划，公路局提前报交通部停用大塘观测站交调设备，无 7 月之后的数据。

表 2-18 国道 G325 南宁段历年车型比例统计表（绝对数）

年份	中小客车	大客车	小型货车	中型货车	大型货车	特大货车	集装箱车	客车	货车
2018	89.06%	10.94%	28.04%	13.80%	21.39%	35.91%	0.87%	59.66%	40.34%
2019	91.91%	8.12%	37.00%	11.55%	17.27%	33.35%	0.83%	65.84%	34.16%
2020	94.15%	5.83%	33.75%	7.39%	14.53%	43.28%	1.05%	63.30%	36.70%
2021	93.74%	6.26%	33.21%	5.60%	12.95%	47.09%	1.12%	60.33%	39.67%
2022	91.18%	8.82%	24.07%	6.43%	21.48%	46.87%	1.15%	51.60%	48.40%
2023	89.17%	10.83%	20.21%	7.37%	27.56%	43.80%	1.06%	47.89%	52.11%
2024	88.20%	11.80%	18.40%	6.69%	27.63%	46.16%	1.11%	45.24%	54.76%
2025	87.99%	12.01%	17.91%	6.13%	26.16%	48.64%	1.16%	43.47%	56.53%

3）收费标准

国道 G325 南宁段现状为不收费二级公路，钦州段现状为收费一级公路，收费标准为一类客车收费 10 元/车次，六类货车收费 40 元/车次。

4）潜在影响分析

国道 G325 南宁段与本项目基本平行，从路网建设角度，高速公路与平行的国道共同构成区域的综合运输走廊骨架，二者在交通运输网络中分工协作、互为补充。结合近三年交通增长及交通构成情况，国道 G325 货车占比呈上升趋势，虽然高速公路与国省干线的功能定位不同，但从审慎角度，在 2026 年考虑其对本项目货车将产生进一步分流影响，以审慎评估平行国道的影响。

2.吴上高速一期

1）路线走向及定位

吴圩至上思高速公路一期工程是龙胜-峒中口岸公路的组成部分，属于《广西高速公路网规划（2018-2030 年）》“1 环 12 横 13 纵 25 联”中纵 8 线的重要路段。项目起于南宁市那西村附近，路线由北向南，经南宁市江南区延安镇、防城港市上思县那琴乡，终于上思县那琴乡龙楼村附近，顺接上思至防城港高速公路。路线全长 37.6km，桥隧比 27.8%，采用双向四车道高速公路标准，设计速度为 120km/h，路基宽度为 27m，设 4 处互通立交、1 对服务区和 2 个收费站。该项目于 2024 年 11 月 19 日正式通车，与上思至峒中高速公路、上思至防城港

高速公路形成中南、西南地区出海、出边大通道，打通内陆地区经广西面向东盟的高速公路通道，推动区域经济快速持续发展。



图 2-9 本项目以及吴上高速一期位置示意图

2）交通量及车型结构

吴上高速一期顺接思防高速，于 2024 年 11 月 19 日正式通车，自通车之日起至评估基准日，项目日均交通量 2583veh/d，主要以客车为主，客车日均交通量 2193veh/d，货车日均交通量 390veh/d。总体来看，吴上高速一期自通车以来交通量较小，且自然车月均复合增速为 1.26%、标准车月均复合增速为 1.16%，增长幅度较小。吴上高速一期历史交通量及车型构成如下表所示。

表 2-19 吴上高速一期历史交通量

年份	收费车流量（veh/d）											标准车交通量（pcu/d）	增长率
	客车				货车						路段交通量		
	一类	二类	三类	四类	一类	二类	三类	四类	五类	六类			
2024.11.19-2024.12.31	2,048	1	6	5	258	33	9	8	3	66	2,438	2,694	——
2025.1.1-12.31	2,195	1	8	5	288	39	7	8	7	43	2,601	2,799	6.69%

注：统计数据不包含免费车（节假日免费车、军警车、绿通车、抢险救灾车等）。

表 2-20 吴上高速一期月均历史交通量

月份	收费车流量（veh/d）											标准车交通量（pcu/d）	环比增长率
	客车				货车						路段交通量		
	一类	二类	三类	四类	一类	二类	三类	四类	五类	六类			
2024.11	2,039	2	7	4	221	30	8	7	2	51	2,371	2,572	——
2024.12	2,051	1	6	5	273	34	10	8	3	72	2,464	2,740	3.92%
2025.1	1,917	1	4	3	261	33	7	7	3	75	2,310	2,584	-6.25%
2025.2	2,141	1	4	2	228	27	5	5	3	37	2,454	2,606	6.24%
2025.3	1,980	1	8	5	281	32	9	7	5	45	2,375	2,574	-3.20%
2025.4	1,906	1	7	10	286	36	7	8	6	46	2,312	2,517	-2.66%
2025.5	1,671	1	7	3	252	37	6	5	9	39	2,030	2,213	-12.20%
2025.6	2,084	1	7	3	279	38	6	8	9	42	2,478	2,677	22.08%
2025.7	2,604	1	7	5	277	38	6	5	11	37	2,990	3,174	20.67%
2025.8	3,388	1	9	4	277	43	5	9	8	36	3,780	3,964	26.42%
2025.9	2,121	1	8	4	310	46	8	11	9	39	2,556	2,758	-32.38%
2025.10	1,884	1	9	7	322	46	7	9	7	37	2,329	2,516	-8.88%
2025.11	2,265	2	14	7	338	48	7	11	8	44	2,744	2,960	17.78%
2025.12	2,359	1	14	5	340	43	7	10	5	43	2,826	3,024	3.00%

注：统计数据不包含免费车（节假日免费车、军警车、绿通车、抢险救灾车等）。

表 2-21 吴上高速一期历年车型比例统计表（绝对数）

月份	客车				货车						客车占比	货车占比
	一类	二类	三类	四类	一类	二类	三类	四类	五类	六类		
2024.11	85.99%	0.07%	0.28%	0.17%	9.34%	1.28%	0.34%	0.30%	0.08%	2.15%	86.52%	13.48%
2024.12	83.26%	0.03%	0.25%	0.20%	11.07%	1.38%	0.41%	0.32%	0.14%	2.94%	83.74%	16.26%
2025.1	82.99%	0.04%	0.16%	0.11%	11.30%	1.42%	0.28%	0.31%	0.12%	3.25%	83.31%	16.69%
2025.2	87.24%	0.05%	0.15%	0.10%	9.30%	1.10%	0.20%	0.22%	0.12%	1.52%	87.54%	12.46%
2025.3	83.38%	0.05%	0.33%	0.22%	11.83%	1.37%	0.39%	0.30%	0.22%	1.90%	83.98%	16.02%
2025.4	82.43%	0.04%	0.31%	0.41%	12.35%	1.57%	0.29%	0.33%	0.27%	1.99%	83.19%	16.81%
2025.5	82.3	0.03	0.36	0.16	12.43	1.81	0.29	0.23	0.43	1.92	82.89	17.11

	3%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
2025.6	84.12%	0.03%	0.30%	0.14%	11.26%	1.52%	0.23%	0.34%	0.38%	1.68%	84.59%	15.41%
2025.7	87.07%	0.04%	0.25%	0.16%	9.26%	1.26%	0.19%	0.17%	0.37%	1.23%	87.52%	12.48%
2025.8	89.61%	0.04%	0.24%	0.10%	7.32%	1.13%	0.14%	0.25%	0.22%	0.96%	89.99%	10.01%
2025.9	82.96%	0.03%	0.30%	0.15%	12.13%	1.80%	0.30%	0.44%	0.34%	1.53%	83.44%	16.56%
2025.10	80.88%	0.06%	0.39%	0.28%	13.83%	1.98%	0.29%	0.40%	0.32%	1.57%	81.61%	18.39%
2025.11	82.57%	0.06%	0.49%	0.27%	12.33%	1.75%	0.25%	0.39%	0.27%	1.61%	83.39%	16.61%
2025.12	83.47%	0.04%	0.48%	0.18%	12.04%	1.53%	0.25%	0.34%	0.16%	1.51%	84.17%	15.83%

3）现行收费政策

吴上高速一期现行收费政策与本项目相同，详见第 5.3.5 节。

4）潜在影响分析

吴上高速一期位于本项目西侧，相距本项目约 20-35km，与本项目共同构成南北走廊骨架，重点服务对象为南宁市西侧区域及南宁绕城以西方向来往上思县、峒中镇及防城港市等沿线地区的车辆。但因吴上高速二期尚未建成通车，现状经该项目往北前往南宁市区的车辆需绕行至南友高速，而往南前往防城港等地区需经行相接的收费较高的思防高速公路，因此从通车以来道路交通量增长情况以及通道竞争性可以看出，在现状路网条件下该项目对本项目的交通量分流影响较小。此外，吴上高速一期通车已满一年，从通车至今的月均交通量变化趋势来看，该项目与周边路网的承担交通量已基本稳定，对周边路网的分流影响已基本显现，因此考虑对本项目不会产生进一步分流。

3.南湛高速广西段

1）路线走向及定位

南宁—湛江高速公路工程是中国境内连接广西壮族自治区南宁市和广东省湛江市的高速公路，为广东省高速公路网连通广西的 13 条出省通道之一，也是广西高速公路网“1 环 12 横 13 纵 25 联”规划布局中的“联 13”。项目起于南

宁绕城高速公路六冲枢纽互通，整体由西向东，经南宁市邕宁区，钦州市灵山县、浦北县，玉林市博白县，终于那卜镇桂粤交界处。线路全长 186.8km，设计速度为 120km/h，双向四车道，全线设置双旺、安石连接线 2 条，采用二级公路标准。南湛高速广西段已于 2024 年 6 月 18 日通车，作为南宁与湛江之间便捷快速的联络线之一，同时是通往粤港澳大湾区、北部湾等区域的主要高速公路之一，既满足出省通道快速畅通，又强化区域间重要经济节点城市的连接功能。



图 2-10 本项目以及南湛高速广西段位置示意图

2）交通量及车型结构

南湛高速广西段接南宁绕城高速，于 2024 年 6 月 18 日通车，自通车之日起至评估基准日止，项目日均交通量 5170veh/d，主要以客车为主，客车日均交通量 4363veh/d，货车日均交通量 807veh/d。总体来看，南湛高速广西段自通车以来交通量较小，且自然车月均复合增速为 0.76%、标准车月均复合增速为 0.77%，增长幅度较小。南湛高速广西段如下表所示。

表 2-22 南湛高速广西段历史交通量

年份	收费车流量（veh/d）											标准车交通量（pcu/d）	增长率
	客车				货车						路段交通量		
	一类	二类	三类	四类	一类	二类	三类	四类	五类	六类			
2024.6.18-2024.12.31	3,990	18	12	23	485	115	26	31	6	67	4,773	5,151	——
2025.1.1-12.31	4,470	15	12	30	568	140	26	36	6	71	5,374	5,788	12.59%

注：统计数据不包含免费车（节假日免费车、军警车、绿通车、抢险救灾车等）。

表 2-23 南湛高速广西段月均历史交通量

月份	收费车流量（veh/d）											标准车交通量（pcu/d）	环比增长率
	客车				货车						路段交通量		
	一类	二类	三类	四类	一类	二类	三类	四类	五类	六类			
2024.6	3,771	19	11	25	514	127	29	31	6	79	4,614	5,043	——
2024.7	3,963	17	11	21	420	93	21	29	5	51	4,630	4,934	0.35%
2024.8	5,373	19	11	22	475	108	22	31	5	54	6,120	6,448	32.19%
2024.9	4,432	18	13	22	505	122	25	34	5	62	5,238	5,607	-14.41%
2024.10	2,912	19	14	27	517	125	30	33	6	69	3,753	4,156	-28.36%
2024.11	3,756	19	13	27	499	124	30	32	7	87	4,592	5,048	22.37%
2024.12	3,842	19	11	26	535	132	31	32	7	86	4,722	5,182	2.82%
2025.1	5,830	19	11	24	579	132	27	28	6	80	6,736	7,161	42.65%
2025.2	5,278	18	10	27	483	106	23	27	4	63	6,039	6,386	-10.35%
2025.3	4,272	16	11	28	526	125	28	31	6	81	5,123	5,552	-15.17%
2025.4	3,744	16	11	29	534	131	27	33	5	71	4,603	5,008	-10.16%
2025.5	3,393	17	11	28	539	133	23	32	5	68	4,249	4,637	-7.69%
2025.6	4,833	15	13	23	667	162	26	38	6	62	5,846	6,245	37.59%
2025.7	4,924	15	11	27	577	148	24	33	5	56	5,820	6,180	-0.44%
2025.8	5,468	14	10	27	565	145	24	33	5	58	6,349	6,718	9.10%
2025.9	4,211	13	11	25	584	158	26	40	7	66	5,141	5,557	-19.03%
2025.10	3,398	14	13	33	590	153	27	49	7	71	4,354	4,803	-15.31%
2025.11	4,209	13	12	32	571	146	25	42	10	85	5,145	5,624	18.16%
2025.12	4,341	13	15	51	597	142	27	42	8	91	5,326	5,831	3.52%

注：统计数据不包含免费车（节假日免费车、军警车、绿通车、抢险救灾车等）。

表 2-24 南湛高速广西段历年车型比例统计表（绝对数）

月份	客车				货车						客车占比	货车占比
	一类	二类	三类	四类	一类	二类	三类	四类	五类	六类		

2024.6	81.74%	0.42%	0.24%	0.54%	11.14%	2.76%	0.64%	0.68%	0.14%	1.71%	82.93%	17.07%
2024.7	85.58%	0.38%	0.23%	0.45%	9.07%	2.02%	0.45%	0.62%	0.10%	1.10%	86.64%	13.36%
2024.8	87.78%	0.31%	0.18%	0.36%	7.77%	1.76%	0.36%	0.51%	0.08%	0.89%	88.63%	11.37%
2024.9	84.60%	0.35%	0.25%	0.42%	9.64%	2.33%	0.48%	0.64%	0.09%	1.19%	85.63%	14.37%
2024.10	77.59%	0.52%	0.37%	0.73%	13.77%	3.33%	0.80%	0.89%	0.16%	1.84%	79.21%	20.79%
2024.11	81.78%	0.41%	0.28%	0.59%	10.87%	2.69%	0.66%	0.70%	0.15%	1.89%	83.05%	16.95%
2024.12	81.36%	0.40%	0.24%	0.54%	11.33%	2.80%	0.66%	0.68%	0.15%	1.83%	82.54%	17.46%
2025.1	86.55%	0.28%	0.16%	0.35%	8.60%	1.95%	0.39%	0.42%	0.09%	1.19%	87.34%	12.66%
2025.2	87.40%	0.30%	0.16%	0.46%	8.00%	1.75%	0.37%	0.45%	0.06%	1.05%	88.31%	11.69%
2025.3	83.38%	0.31%	0.22%	0.54%	10.27%	2.45%	0.54%	0.60%	0.11%	1.58%	84.46%	15.54%
2025.4	81.34%	0.35%	0.25%	0.64%	11.61%	2.84%	0.59%	0.72%	0.12%	1.54%	82.58%	17.42%
2025.5	79.86%	0.40%	0.26%	0.65%	12.69%	3.12%	0.55%	0.76%	0.12%	1.60%	81.17%	18.83%
2025.6	82.68%	0.26%	0.22%	0.40%	11.42%	2.78%	0.45%	0.64%	0.10%	1.06%	83.55%	16.45%
2025.7	84.61%	0.27%	0.19%	0.46%	9.91%	2.54%	0.41%	0.58%	0.08%	0.95%	85.53%	14.47%
2025.8	86.12%	0.22%	0.16%	0.43%	8.89%	2.28%	0.38%	0.52%	0.09%	0.92%	86.92%	13.08%
2025.9	81.90%	0.25%	0.22%	0.49%	11.35%	3.08%	0.51%	0.77%	0.13%	1.29%	82.86%	17.14%
2025.10	78.03%	0.31%	0.31%	0.75%	13.55%	3.51%	0.62%	1.12%	0.17%	1.63%	79.40%	20.60%
2025.11	81.80%	0.26%	0.24%	0.62%	11.09%	2.84%	0.49%	0.81%	0.19%	1.64%	82.93%	17.07%
2025.12	81.51%	0.25%	0.27%	0.96%	11.20%	2.66%	0.50%	0.78%	0.16%	1.71%	82.99%	17.01%

3）现行收费政策

南湛高速广西段与本项目的差异化收费政策相同（详见第 5.3.5 节），随着基准日更新，“外省籍非营运一型客车周末自驾游广西使用 ETC 支付的，免收广西境内特定省界高速公路路段车辆通行费”政策已执行到期。

4）潜在影响分析

南湛高速广西段位于本项目东侧，相距本项目约 15-50km，虽然南湛高速广西段与本项目所在兰海高速均为南宁至桂粤界之间的走廊通道，但因路线走向差异，二者在通道内服务对象有区别。南湛高速广西段与清凭高速相连，主要服务南宁市与灵山县、浦北县、博白县及以东方向，以及部分南宁与北海合浦及湛江方向的往来车辆，对原经行本项目的该方向往来车辆存在一定竞争分流作用。不过，南湛高速广西段通车已满一年，从通车至今的月均交通量变化趋势来看，该项目与周边路网的承担交通量已基本稳定，对周边路网的分流影响已基本显现，因此考虑对本项目不会产生进一步分流。

2.6 与工可差异对比分析

根据 2014 年 1 月广西壮族自治区交通规划勘察设计研究院出具的《兰州至海口高速公路广西南宁至钦州、钦州至防城港段改扩建工程可行性研究报告》（简称“《工可报告》”）显示，该报告交通量预测结果提供了特征年 2019 年、2025 年、2030 年、2038 年的预测值，对比将可比特征年进行插值法计算中间年份交通量，本项目实际交通量与《工可报告》预测交通量的对比结果如下表所示：

表 2-25 本项目客货交通量情况

年份	实际交通量（pcu/d）	《工可报告》预测交通量（pcu/d）	差异比例
2019 年	——	45,278	——
2020 年	37,537	47,735	-21.36%
2021 年	49,185	50,193	-2.01%
2022 年	32,692	52,650	-37.91%
2023 年	46,766	55,107	-15.14%
2024 年	43,305	57,565	-24.77%
2025 年	40,712	60,022	-32.17%

注：1、2020 年以前货车采用计重收费模式，无分车型数据进行标准车换算。

2、上述交通量数据统计包含免费车（节假日免费车、军警车、绿通车、抢险救灾车等）。

3、2020 年交通量包含免费通行的 79 天，即 2020 年全年天数按 366 天计算。

从上表可以看出，《工可报告》预测交通量与本项目实际发生交通量以及本次预测交通量相比差异较大，差异原因主要包括：

（1）《工可报告》交通量预测假设为兰州至海口高速公路广西南宁至钦州、钦州至防城港段改扩建工程于 2019 年全线完工，实际改扩建工程分段完工通车，本项目外的其他路段改扩建工程于 2022 年完工通车，改扩建工程全线贯通诱增影响未在 2019 年释放。

（2）2020 年及以后受公共卫生事件以及宏观经济的影响，高速公路客货车交通量下降明显，导致本项目实际交通量与《工可报告》预测交通量差异较大。

（3）《工可报告》预测参数参考的“十三五”经济发展预测目标值，经济增长实际情况与预测目标的差异导致本项目实际交通量与《工可报告》预测交通量有所差异。

（4）《工可报告》编制阶段，在本项目附近的南晓镇规划建设有南宁龙象谷国际旅游度假区项目，总规划面积约 100 平方公里，一期规划约 40 平方公里。龙象谷项目于 2012 年 12 月启动，2014 年列入广西自治区统筹推进的重大项目，原计划 2015 年进入实质性建设阶段。但在推进过程中，遇到建设用地指标、供水排水等基础设施难以克服的困难，项目业主要求暂缓推进龙象谷项目建设，并于 2015 年经自治区政府同意暂缓推进龙象谷项目建设。由于沿线规划产业的不利变动，对本项目交通量产生不利影响。

（5）《工可报告》中的车型统计口径及换算系数采用的《公路工程技术标准》JTG B01—2003，与现行《公路工程技术标准》JTG B01—2014 以及《收费公路车辆通行费车型分类》（JT/T489-2019）的统计标准存在差异，导致交通量数据统计口径不一致。

3 项目沿线地区发展现状

3.1 广西壮族自治区社会经济发展状况

广西壮族自治区，简称“桂”，中华人民共和国省级行政区，首府南宁市，地处中国地势第二台阶中的云贵高原东南边缘，两广丘陵西部；主要分布有山地、丘陵、台地、平原等类型地貌，中部和南部多丘陵平地，呈盆地状，有“广西盆地”之称；行政区域土地面积 23.76 万平方千米。

截至 2024 年末，广西壮族自治区全区常住人口 5013 万人，比上年末减少 14 万人，其中城镇人口 2877 万人，占常住人口比重（常住人口城镇化率）为 57.39%，比上年末提高 0.61 个百分点。全年出生人口 42.0 万人，出生率为 8.37‰；死亡人口 37.6 万人，死亡率为 7.49‰；自然增长率为 0.88‰。



图 3-1 广西壮族自治区行政区划图

“十四五”期间，广西将重点打造“765”现代产业体系，做优 7 大传统产业、做大 6 大新兴产业、做实 5 大特色产业，推动产品从初级加工向精深加工转

变、产业链从缺失向完整转变、产业从低端向中高端转变，推动新旧动能转换、新旧结构转换、新旧模式转换，提升产业链现代化水平，促进产业链上中下游高度协同。2024 年，广西壮族自治区生产总值 28649.40 亿元，按可比价计算，比上年增长 4.2%。其中，第一产业增加值 4751.54 亿元，增长 4.3%；第二产业增加值 9300.99 亿元，增长 5.5%；第三产业增加值 14596.87 亿元，增长 3.3%。第一、二、三产业增加值占地区生产总值的比重分别为 16.5%、32.5%和 51.0%，对经济增长的贡献率分别为 17.4%、41.4%和 41.2%。按常住人口计算，全年人均地区生产总值 57071 元，比上年增长 4.5%。

广西壮族自治区历年国内生产总值如表 3-1、图 3-2 所示。

表 3-1 广西壮族自治区历年国民生产总值

年份	地区生产总值（亿元）	GDP 可比价增长率（%）	人均地区生产总值（元）
2005 年	4,063.20	12.70	8,762
2006 年	4,801.98	13.50	10,240
2007 年	5,885.88	14.90	12,408
2008 年	7,171.58	12.80	14,966
2009 年	7,700.36	13.90	15,923
2010 年	9,502.39	14.20	18,070
2011 年	11,714.35	12.30	25,315
2012 年	13,031.04	11.30	27,943
2013 年	14,378.00	10.20	30,588
2014 年	15,672.97	8.50	33,090
2015 年	16,803.12	8.10	35,190
2016 年	18,245.07	7.30	37,876
2017 年	20,396.25	7.30	41,955
2018 年	20,352.51	6.80	41,489
2019 年	21,237.14	6.00	42,964
2020 年	22,156.69	3.70	44,237
2021 年	24,740.86	7.50	49,206
2022 年	26,300.87	2.90	52,164
2023 年	27,202.39	4.10	54,005
2024 年	28,649.40	4.20	57,071

注：1、2005-2024 年数据分别来源于当年的广西壮族自治区国民经济和社会发展统计公报。其中，2010 年和 2020 年人均地区生产总值来源于《广西统计》（由广西壮族自治区统计局打造，采用“国家数据”系统标准建设的，支持数据化科学决策与分析的应用平台）中《广西年度数据-国民经济核算》。

2、2018 年，地区生产总值、各产业增加值、人均地区生产总值绝对数按现价计算，增长速度按不变

价格计算。其中，2018 年 GDP 数据按调整后的专业可比口径进行计算。



图 3-2 广西壮族自治区历年生产总值及其变化率图

广西是中国唯一临海的少数民族自治区、西部唯一的沿海地区，是中国对外开放、走向东盟、走向世界的重要门户和前沿，是大西南最便捷的出海口。西部陆海新通道、北部湾城市群、珠江—西江经济带等国家战略深入实施，地跨广西、广东、海南三省区，背靠大西南，毗邻粤港澳，面向东南亚，是海上丝绸之路的重要枢纽，在西部大开发战略格局和国家对外开放大局中具有独特地位。

2024 年末，民用汽车保有量 992.05 万辆，比上年末增长 5.21%，其中私人汽车保有量 921.94 万辆，增长 5.43%。轿车保有量 574.73 万辆，增长 6.4%，其中私人轿车 558.17 万辆，增长 6.5%。

表 3-2 广西壮族自治区历年民用汽车保有量（2010-2024 年）

年份	民用汽车保有量		私人汽车保有量	
	数量（万辆）	增长率	数量（万辆）	增长率
2010 年	155.73	26.30%	111.71	33.80%
2011 年	191.45	22.94%	143.83	28.75%
2012 年	231.03	20.67%	180.76	25.68%
2013 年	279.81	21.11%	226.29	25.19%
2014 年	319.48	14.18%	269.64	19.16%
2015 年	366.52	14.72%	316.66	17.44%
2016 年	427.34	16.59%	378.12	19.41%
2017 年	504.33	18.02%	452.65	19.71%
2018 年	590.40	17.07%	533.62	17.89%

2019 年	675.72	14.45%	615.13	15.27%
2020 年	752.06	11.30%	688.62	11.95%
2021 年	832.76	10.73%	765.70	11.19%
2022 年	892.24	7.14%	825.61	7.82%
2023 年	942.95	5.68%	874.43	5.91%
2024 年	992.05	5.21%	921.94	5.43%

注：2010-2024 年数据分别来源于当年的广西壮族自治区国民经济和社会发展统计公报。



图 3-3 广西壮族自治区历年民用汽车保有量

2024 年末，公路总里程 18.70 万公里，比上年末新增 0.34 万公里；其中，高速公路里程 10060 公里，比上年末新增 993 公里。年末铁路营业总里程 5866 公里，比上年末增加 193 公里；其中，高速铁路营业里程 2406 公里。

2024 年全年货物运输总量 23.71 亿吨，比上年增长 3.8%。货物运输周转量 5854.97 亿吨公里，增长 4.7%。港口完成货物吞吐量 7.11 亿吨，比上年增长 7.3%，其中外贸货物吞吐量 2.10 亿吨，增长 5.9%。港口集装箱吞吐量 1080.04 万标准箱，增长 12.8%。全年全区旅客运输总量 3.33 亿人次，比上年增长 4.5%。旅客运输周转量 670.86 亿人公里，增长 5.5%。

表 3-3 广西壮族自治区历年公路运输量（2015-2024 年）

年份	公路客运量（万人）	公路客运量增长率	公路货运量（万吨）	公路货运量增长率
2015 年	41,522	——	119,194	——
2016 年	39,752	-4.26%	128,247	7.60%
2017 年	38,083	-4.20%	139,602	8.85%

2018 年	36,134	-5.12%	153,389	9.88%
2019 年	34,539	-4.41%	142,749	-6.94%
2020 年	26,771	-22.49%	145,323	1.80%
2021 年	18,326	-31.55%	169,019	16.31%
2022 年	14,479	-20.99%	163,219	-3.43%
2023 年	16,854	16.40%	172,005	5.38%
2024 年	17,100	1.46%	177,600	3.25%

注：2015-2022 年数据来源于《广西统计》（由广西壮族自治区统计局打造的，采用“国家数据”系统标准建设的，支持数据化科学决策与分析的应用平台）中《广西年度数据-交通运输》；2023 年数据来源于广西壮族自治区交通运输厅《2023 年广西交通运输主要统计指标》；2024 年数据来源于《2024 年广西道路运输行业抢抓机遇转型发展》等文件。



图 3-4 广西壮族自治区历年公路运输量

3.2 南宁市社会经济发展状况

南宁市，简称“邕”，古称邕州，别称绿城。广西壮族自治区辖地级市、首府、Ⅰ型大城市、二线城市、北部湾经济区、珠江—西江经济带和北部湾城市群核心城市、中国—东盟博览会永久举办地、“一带一路”经济带有机衔接的重要门户城市、西部陆海新通道陆港型国家物流枢纽、南部战区陆军机关驻地。南宁市总面积 2.21 万平方千米，辖兴宁区、江南区、青秀区、西乡塘区、邕宁区、良庆区、武鸣区 7 个城区和横州市、宾阳县、上林县、马山县、隆安县 5 个县（市），建有南宁高新技术产业开发区、南宁经济技术开发区、广西—东盟经济技术开发

区 3 个国家级开发区（来源：广西南宁市人民政府门户网站《南宁简介》）。

2024 年末，南宁市常住人口 897.19 万人，比上年末增加 3.11 万人。其中，城镇常住人口 644.91 万人，占常住人口比重（常住人口城镇化率）为 71.9%，提高 0.5 个百分点。全年常住人口出生率 8.50‰，比上年上升 0.26 个千分点；常住人口死亡率 6.59‰，下降 0.08 个千分点；常住人口自然增长率 1.88‰，上升 0.35 个千分点。



图 3-5 南宁市行政区划图

作为广西壮族自治区的首府城市，南宁市的产业集群相对比较多，南宁市主要有机械装备制造、电子信息、金属新材料、汽车、轻工纺织、生物医药等六大产业。2024 年，南宁市实现生产总值 5995.36 亿元，按可比价格计算，比上年增长 3.0%。其中，第一产业增加值 678.26 亿元，增长 4.0%；第二产业增加值 1155.29 亿元，增长 3.7%；第三产业增加值 4161.81 亿元，增长 2.6%。第一、二、三产

业增加值占地区生产总值的比重分别为 11.3%、19.3%和 69.4%，对经济增长的贡献率分别为 16.2%、25.1%和 58.7%。按常住人口计算，全年人均地区生产总值 66940 元。

南宁市历年国内生产总值如表 3-4、图 3-6 所示。

表 3-4 南宁市历年国民生产总值

年份	地区生产总值（亿元）	GDP 可比价增长率（%）	人均地区生产总值（元）
2005 年	711.31	10.80	11,127
2006 年	811.13	13.20	13,220
2007 年	1,054.88	14.40	16,070
2008 年	1,240.78	11.20	19,204
2009 年	1,423.95	11.50	21,945
2010 年	1,677.19	12.30	27,069
2011 年	2,044.86	13.10	33,017
2012 年	2,307.11	11.80	37,016
2013 年	2,620.15	11.70	41,711
2014 年	2,862.28	8.70	45,735
2015 年	3,147.92	8.40	41,740
2016 年	3,405.99	6.60	43,928
2017 年	3,804.33	8.00	47,597
2018 年	4,162.37	5.40	50,613
2019 年	4,506.56	5.00	53,424
2020 年	4,726.34	3.70	54,669
2021 年	5,120.94	6.10	58,241
2022 年	5,218.34	1.40	58,883
2023 年	5,469.06	4.00	61,338
2024 年	5,995.36	3.00	66,940

注：2005-2023 年数据来源于 2024 年《南宁市统计年鉴》；2024 年数据来源于南宁市 2024 年国民经济和社会发展统计公报。



图 3-6 南宁市历年生产总值及其变化率图

南宁市位于广西中部偏南，面向东南亚，背靠大西南，东邻粤港澳，南临北部湾，处于“一带一路”的重要节点，是华南经济圈、西南经济圈、中国—东盟经济圈的交汇点。具有近海、近边，沿江、沿线“两近两沿”的特点，距中越边境约 200 公里，是距离东盟国家最近的首府城市。平陆运河建成后，南宁港产城海融合发展的区位优势更加凸显。

2024 年末，民用汽车保有量 259.08 万辆，比上年末增长 6.66%；其中，私人汽车保有量 245.52 万辆，增长 6.53%。新能源汽车保有量 29.64 万辆，比上年末增长 56.0%；其中，非营运新能源汽车 24.64 万辆，增长 60.8%。小型载客汽车保有量 254.17 万辆，比上年末增长 6.8%；其中，非营运汽车 249.54 万辆，增长 7.3%。

表 3-5 南宁市历年民用汽车保有量（2010-2024 年）

年份	民用汽车保有量		私人汽车保有量	
	数量（万辆）	增长率	数量（万辆）	增长率
2010 年	43.22	25.82%	29.27	34.38%
2011 年	62.09	43.66%	38.38	31.12%
2012 年	63.86	2.85%	47.67	24.21%
2013 年	73.99	15.86%	59.35	24.50%
2014 年	88.99	20.27%	71.01	19.65%
2015 年	103.45	16.25%	85.02	19.73%
2016 年	104.29	0.81%	88.33	3.89%
2017 年	131.54	26.13%	113.18	28.13%

2018 年	152.51	15.94%	132.21	16.81%
2019 年	176.16	15.51%	154.50	16.86%
2020 年	198.90	12.91%	176.88	14.49%
2021 年	208.98	5.07%	197.86	11.86%
2022 年	226.55	8.41%	213.13	7.72%
2023 年	242.90	7.22%	230.46	8.13%
2024 年	259.08	6.66%	245.52	6.53%

注：2010-2021 年数据来源于《广西统计》（由广西壮族自治区统计局打造的，采用“国家数据”系统标准建设的，支持数据化科学决策与分析的应用平台）中历年的《南宁市年度数据-民用汽车保有量》；2022 年数据来源于 2023 年《南宁市统计年鉴》；2023-2024 年数据分别来源于当年的南宁市国民经济和社会发展统计公报。



图 3-7 南宁市历年民用汽车保有量

2024 年全年公路货运量 3.91 亿吨，比上年增长 1.82%，公路货运周转量 4534868.61 万吨公里。水路货运量 4548.5 万吨，增长 3.6%，水路货运周转量 3868123.00 万吨公里。航空货邮吞吐量 20.3 万吨，增长 7.3%。航空货邮（发运量）13.0 万吨，增长 8.3%。全年公路客运量 3141 万人次，比上年下降 0.04%，公路客运周转量 301571.95 万人公里。水路客运量 28.1 万人次，增长 38.8%，水路客运周转量 375.71 万人公里。航空客运吞吐量 1400.5 万人次，增长 2.3%。航空客运（发送量）709.6 万人次，增长 2.1%。

表 3-6 南宁市历年公路运输量（2015-2024 年）

年份	公路客运量（万人）	公路客运量增长率	公路货运量（万吨）	公路货运量增长率
2015 年	6,499	——	33,064	——
2016 年	5,719	-12.00%	28,672	-13.28%
2017 年	5,482	-4.14%	31,212	8.86%
2018 年	5,196	-5.22%	34,299	9.89%

2019 年	4,972	-4.31%	36,880	7.53%
2020 年	3,902	-21.52%	32,500	-11.88%
2021 年	3,636	-6.82%	38,098	17.22%
2022 年	2,816	-22.57%	36,360	-4.56%
2023 年	3,142	11.61%	38,400	5.61%
2024 年	3,141	-0.04%	39,100	1.82%

注：2015-2022 年数据分别来源于当年的《南宁市统计年鉴》，2023~2024 年数据分别来源于当年的南宁市国民经济和社会发展统计公报。



图 3-8 南宁市历年公路运输量

3.3 钦州市社会经济发展状况

钦州市，古称安州，广西壮族自治区辖地级市，地处广西壮族自治区南部沿海，北部湾北岸，主要属丘陵地貌类型，海洋性气候明显，东与北海市和玉林市相连，南临钦州湾，西与防城港市毗邻，北与南宁市接壤，全市陆地总面积 10897 平方千米。截至 2025 年 12 月，全市辖 2 个市辖区、2 个县。

截至 2024 年底，钦州市全市户籍总人口 421.33 万人，比上年末增加 0.74 万人。全市常住人口 333.23 万人，其中城镇人口 152.06 万人，常住人口城镇化率为 45.63%，比上年末提高 0.72 个百分点。全年出生人口 3.27 万人，出生率为 9.84‰；死亡人口 2.17 万人，死亡率为 6.53‰；自然增长率为 3.31‰。



图 3-9 钦州市行政区划图

钦州港片区经过多年的快速发展，以百亿元龙头项目带动产业链条延伸，加快形成化工新材料、新能源材料、海上装备制造、电子信息、粮油木材 5 个千亿级具有临港特色的向海产业集群，现代化产业呈现出蓬勃发展的态势。2024 年，钦州市实现生产总值 1878.96 亿元，比上年增长 5.2%。其中，第一产业增加值 398.50 亿元，增长 4.4%；第二产业增加值 649.68 亿元，增长 4.1%；第三产业增加值 830.78 亿元，增长 6.3%。第一、二、三产业增加值占地区生产总值的比重分别为 21.2%、34.6%和 44.2%。按常住人口计算，全年人均地区生产总值 56522 元。

钦州市历年国内生产总值如表 3-7、图 3-10 所示。

表 3-7 钦州市历年国民生产总值

年份	地区生产总值（亿元）	GDP 可比价增长率（%）	人均地区生产总值（元）
2005 年	185.99	13.60	6,035
2006 年	229.10	12.60	7,496
2007 年	280.49	14.50	9,009
2008 年	332.14	12.30	10,755

2009 年	372.87	12.20	12,206
2010 年	477.42	15.40	16,421
2011 年	593.62	20.20	20,896
2012 年	631.71	11.10	22,147
2013 年	681.81	7.90	24,077
2014 年	783.65	9.80	26,971
2015 年	885.21	7.80	27,707
2016 年	957.35	8.70	29,737
2017 年	1,091.99	8.30	33,662
2018 年	1,214.32	6.00	37,154
2019 年	1,356.27	7.80	41,269
2020 年	1,387.37	2.50	42,054
2021 年	1,685.35	10.40	50,939
2022 年	1,917.00	8.20	57,838
2023 年	1,961.29	6.00	59,125
2024 年	1,878.96	5.20	56,522

注：2005-2021 年数据来源于 2022 年《钦州市统计年鉴》，2022~2024 年数据分别来源于当年的钦州市国民经济和社会发展统计公报。



图 3-10 钦州市历年生产总值及其变化率图

钦州市是岭南文化、“广府文化”重要的兴盛地、传承地之一，钦廉民系正是世居于此，是“一带一路”南向通道陆海节点城市，中国—东盟自由贸易区的前沿城市，北部湾城市群的重要城市，是广西北部湾经济区的海陆交通枢纽、西南地区便捷的出海通道，拥有深水海港亦是国家保税港的钦州港，境内设有中国（广西）自由贸易试验区钦州港片区，是西部陆海新通道三条主通道的交汇点和

平陆运河的终点。南钦高速铁路作为广西北部湾地区的主要铁路运输通道构成了中国西南地区连接东南亚地区最便捷的出海通道。境内有三娘湾旅游区、八寨沟旅游区等 4A 级景点。

2024 年，年末全市民用汽车保有量 53.07 万辆，比上年末增长 8.06%，其中私人汽车保有量 43.04 万辆，下降 4.1%。轿车保有量 30.82 万辆，增长 7.0%，其中私人轿车 27.34 万辆，下降 3.1%。

表 3-8 钦州市历年民用汽车保有量（2010-2024 年）

年份	民用汽车保有量		私人汽车保有量	
	数量（万辆）	增长率	数量（万辆）	增长率
2010 年	5.84	——	3.94	——
2011 年	7.50	28.42%	5.34	35.53%
2012 年	9.40	25.33%	7.11	33.15%
2013 年	11.37	20.96%	8.87	24.75%
2014 年	13.39	17.77%	10.84	22.21%
2015 年	15.58	16.36%	12.96	19.56%
2016 年	18.69	19.96%	16.03	23.69%
2017 年	23.66	26.59%	20.76	29.51%
2018 年	28.62	20.96%	25.47	22.69%
2019 年	33.57	17.30%	30.22	18.65%
2020 年	38.19	13.76%	34.49	14.13%
2021 年	81.61	113.69%	35.74	3.62%
2022 年	47.67	-41.59%	42.24	18.19%
2023 年	49.11	3.02%	44.88	6.25%
2024 年	53.07	8.06%	43.04	-4.10%

注：1、2010-2021 年数据来源于《广西统计》（由广西壮族自治区统计局打造的，采用“国家数据”系统标准建设的，支持数据化科学决策与分析的应用平台）中历年的《钦州市年度数据-民用车辆保有量》；

2、2022-2024 数据分别来源于当年的钦州市国民经济和社会发展统计公报。



图 3-11 钦州市历年民用汽车保有量

2024 年，年末全市公路总里程 11029.76 公里，比上年末新增 368.88 公里，其中：高速公路里程 580.87 公里，比上年末新增 133.25 公里。年末铁路营业总里程 457 公里；其中，高速铁路营业里程 208 公里。

2024 年，全年港口完成货物吞吐量 2.08 亿吨，比上年增长 7.5%，其中外贸货物吞吐量 0.72 亿吨，增长 13.9%。港口集装箱吞吐量 696 万标准箱，增长 12.1%。全年公路货运量 14511 万吨，比上年增长 3.17%，公路货运周转量 161.69 亿吨公里。水路货运量 2718 万吨，下降 0.9%，水路货运周转量 357.55 亿吨公里。全年公路客运量 481 万人次，比上年下降 1.43%，公路客运周转量 7.91 亿人公里。

表 3-9 钦州市历年公路运输量（2015-2024 年）

年份	公路客运量（万人）	公路客运量增长率	公路货运量（万吨）	公路货运量增长率
2015 年	1,805	——	12,062	——
2016 年	1,591	-11.86%	10,459	-13.29%
2017 年	1,525	-4.15%	11,386	8.86%
2018 年	1,447	-5.11%	12,510	9.87%
2019 年	1,384	-4.35%	13,452	7.53%
2020 年	1,082	-21.82%	11,851	-11.90%
2021 年	518	-52.13%	14,174	19.57%
2022 年	256	-50.58%	13,286	-6.26%
2023 年	488	90.63%	14,065	5.86%
2024 年	481	-1.43%	14,511	3.17%

注：2015-2024 年数据分别来源于当年的钦州市国民经济和社会发展统计公报。

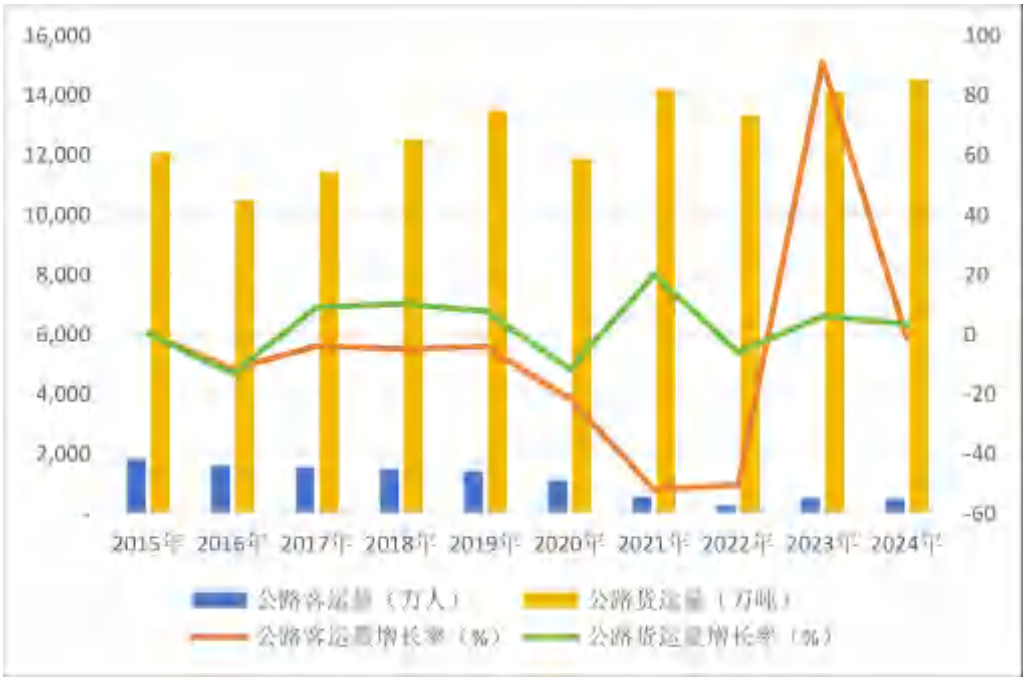


图 3-12 钦州市历年公路运输量

3.4 防城港市社会经济发展状况

防城港市，地处广西壮族自治区南部、中国大陆海岸线最西南端，介于北纬20°36'~22°22'，东经107°28'~108°36'之间，居北回归线以南。北接南宁市的邕宁区和崇左市的扶绥县，东与钦州市毗邻，西与宁明县接壤，南濒北部湾，西南与越南社会主义共和国交界。距自治区首府南宁市141千米，距钦州市53千米，距崇左市186多千米，距越南芒街市49千米。南北最大纵距101千米，东西最大横距119千米，总面积6242.94平方千米。防城港市辖2个区（港口区、防城区）、1个县（上思县），代管1个县级市（东兴市），市政府驻港口区公车镇行政中心区。

截至2024年末，防城港市全市常住人口107.98万人，比上年增长1.0%，常住人口城镇化率65.24%，比上年提高0.67个百分点。据公安部门统计，年末全市户籍人口103.04万人，比上年末增加0.40万人。



图 3-13 防城港市行政区划图

防城港市聚焦打造钢铁、有色金属、绿色新材料、粮油食品加工 4 个千亿元级支柱产业和培育电子信息、能源、装备制造、生物医药、县域轻工业 5 个百亿元级特色优势产业，全力围绕“4+5”重点产业链建链、补链、延链、强链，取得明显成效。2024 年，防城港市实现生产总值 1167.55 亿元，比上年增长 7.5%。其中，第一产业增加值 139.87 亿元，增长 4.6%；第二产业增加值 631.45 亿元，增长 8.8%；第三产业增加值 396.23 亿元，增长 6.8%。第一产业增加值占地区生产总值比重为 12.0%，第二产业增加值比重为 54.1%，第三产业增加值比重为 33.9%。按常住人口计算，全年人均地区生产总值 108670 元。

防城港市历年国内生产总值如表 3-10、图 3-14 所示。

表 3-10 防城港市历年国民生产总值

年份	地区生产总值（亿元）	GDP 可比价增长率（%）	人均地区生产总值（元）

2005 年	93.24	13.30	11,680
2006 年	115.69	17.10	14,279
2007 年	159.07	20.30	19,300
2008 年	212.18	20.10	25,375
2009 年	243.78	22.60	29,601
2010 年	319.54	17.80	37,264
2011 年	419.84	15.60	48,110
2012 年	457.53	12.50	51,836
2013 年	525.15	12.40	58,810
2014 年	588.94	10.40	65,184
2015 年	620.72	10.20	67,972
2016 年	676.12	9.10	73,197
2017 年	741.62	6.70	79,351
2018 年	——	7.40	——
2019 年	701.23	5.40	73,163
2020 年	732.81	5.10	——
2021 年	815.88	9.40	77,548
2022 年	968.08	5.10	91,505
2023 年	1,035.61	8.60	97,327
2024 年	1,167.55	7.50	108,670

注：2005-2024 年数据分别来源于当年的防城港市国民经济和社会发展统计公报（2018 年统计公报未公布地区生产总值和人均地区生产总值，2020 年统计公报未公布人均地区生产总值）。



图 3-14 防城港市历年生产总值及其变化率图

防城港市因港得名，依港而建，是中国两个既沿海又沿边的城市之一，唯一与东盟海陆河相连的城市；也是“一带一路”、西部陆海新通道的重要门户城市

和重要节点城市。入选港口型、陆上边境口岸型国家物流枢纽承载城市，拥有西部第一个亿吨大港——防城港。防城港市有国家 4A 级景区 7 家，3A 级景区 5 家，2A 级景区 1 家。

2024 年末，全市机动车保有量 41.73 万辆，其中汽车保有量 22.05 万辆。轿车类保有量 12.92 万辆，其中个人轿车 12.43 万辆。

表 3-11 防城港市历年民用汽车保有量（2010-2024 年）

年份	民用汽车保有量		私人汽车保有量	
	数量（万辆）	增长率	数量（万辆）	增长率
2010 年	3.93	35.10%	2.92	41.00%
2011 年	4.75	20.87%	3.66	25.34%
2012 年	6.07	27.79%	4.84	32.24%
2013 年	7.17	18.12%	5.90	21.90%
2014 年	8.02	11.85%	6.77	14.75%
2015 年	9.00	12.22%	7.76	14.62%
2016 年	10.31	14.56%	9.13	17.65%
2017 年	11.65	13.00%	10.43	14.24%
2018 年	28.66	146.01%	27.05	159.35%
2019 年	31.59	10.22%	29.77	10.06%
2020 年	36.86	16.68%	33.66	13.07%
2021 年	38.84	5.37%	36.47	8.35%
2022 年	39.75	2.34%	37.20	2.00%
2023 年	40.90	2.90%	——	——
2024 年	41.73	2.03%	——	——

注：2010-2024 年数据分别来源于当年的防城港市国民经济和社会发展统计公报；2023 和 2024 年为机动车保有量，且 2023 和 2024 年统计公报中未公布私人汽车保有量。

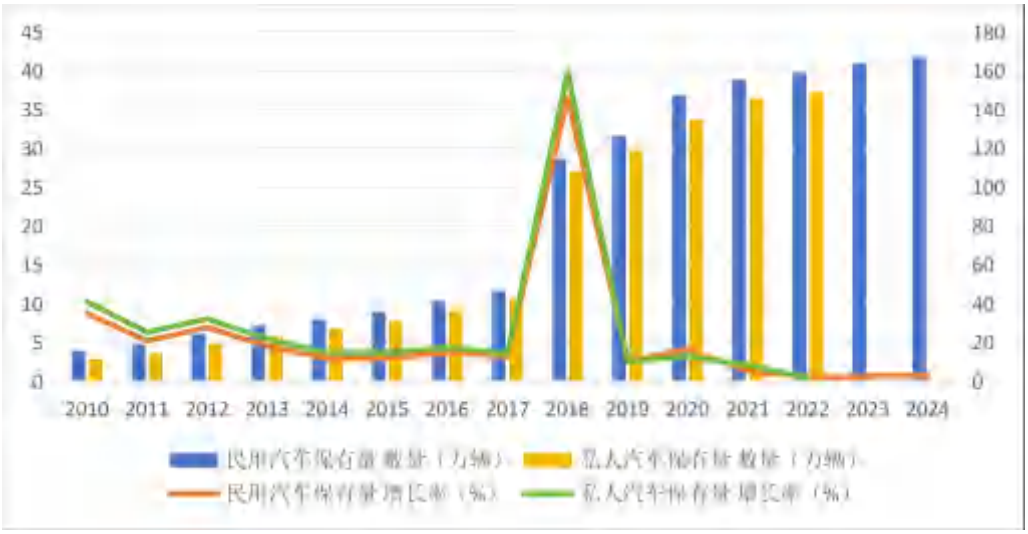


图 3-15 防城港市历年民用汽车保有量

2024 年，全年公路和水路客货运周转量 480.14 亿吨公里，比上年增长 13.5%。货物运输总量 13391 万吨，下降 0.01%；旅客运输总量 311 万人，增长 12.3%。全年港口货物吞吐量 18519 万吨，比上年下降 4.5%。集装箱吞吐量 100.50 万标准箱，增长 7.8%。从货物贸易方式看，外贸货物吞吐量 11537 万吨，增长 2.3%；内贸货物吞吐量 6981 万吨，下降 14.0%。从商品主要种类看，完成吞吐量前五位货种分别为：金属矿石 6568 万吨，煤炭及制品 3871 万吨，钢铁 2227 万吨，非金属矿石 2130 万吨，矿建材料 1612 万吨。

表 3-12 防城港市历年公路运输量（2015-2024 年）

年份	公路客运量（万人）	公路客运量增长率	公路货运量（万吨）	公路货运量增长率
2015 年	977	——	4,279	——
2016 年	860	-11.98%	3,713	-13.23%
2017 年	823	-4.30%	4,042	8.86%
2018 年	781	-5.13%	4,441	9.87%
2019 年	748	-4.20%	4,776	7.54%
2020 年	583	-22.06%	4,206	-11.93%
2021 年	170	-70.84%	5,159	22.66%
2022 年	117	-31.18%	4,940	-4.25%
2023 年	112	-4.30%	5,266	6.60%
2024 年	106	-5.45%	5,338	1.37%

注：2015-2024 年数据来源于防城港市当年的国民经济和社会发展统计公报。



图 3-16 防城港市历年公路运输量

4 项目沿线地区发展规划

4.1 广西壮族自治区经济发展规划

4.1.1 经济产业发展规划

根据《广西壮族自治区国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》规划，展望2035年，全区将基本建成壮美广西，与全国同步基本实现社会主义现代化。综合实力大幅提升，经济总量和城乡居民人均收入将迈上大台阶；科技支撑能力显著增强，基本建成创新型广西；基本实现新型工业化、信息化、城镇化、农业现代化，基本建成具有广西特色的现代化经济体系；开放水平大幅提升，形成“南向、北联、东融、西合”全方位开放发展新格局，成为面向东盟的国际大通道、西南中南地区开放发展新的战略支点、“一带一路”有机衔接的重要门户；基本实现广西治理现代化，人民平等参与、平等发展权利得到充分保障，基本建成法治广西、法治政府、法治社会；建成文化旅游强区、体育强区、健康广西，教育高质量发展，人才数量质量大幅提升，国民素质和社会文明程度达到新高度；生态环境质量保持全国领先水平，广泛形成绿色生产生活方式，生态经济发展壮大，美丽广西建设目标基本实现；城乡面貌根本改观，基本公共服务实现均等化，城乡区域发展差距和居民生活水平差距显著缩小；民族团结和边疆治理巩固提升，建成更高水平的平安广西；人民生活更加美好，人的全面发展、各族人民共同富裕取得更为明显的实质性进展。

“十四五”时期广西壮族自治区经济社会发展主要目标。锚定2035年远景目标，按照加快发展、转型升级、全面提质的主要目标，综合考虑国内外发展趋势和我区发展条件、优势、潜力，强化目标导向和问题导向，今后五年经济社会发展要努力实现以下具体目标。

——高质量发展迈出新步伐。充分挖掘增长潜力，保持经济持续健康发展，地区生产总值年均增长6.5%以上，高于全国和西部平均水平，经济总量明显提升，综合实力明显提升。经济结构更加优化，创新支撑能力显著增强，发展新动

能不断壮大，现代化经济体系建设取得积极进展，形成新时代西部大开发新的增长极。

——改革开放取得新突破。改革综合效能持续提升，促进高质量发展体制机制更加完善，营商环境达到全国一流水平。“南向、北联、东融、西合”全方位开放发展新格局基本形成，开放型经济发展迈上新台阶，在全国构建新发展格局中的战略地位和作用明显提升，加快形成面向东盟更好服务“一带一路”的开放合作高地、国内国际双循环重要节点枢纽。

——生态文明建设达到新高度。国土空间开发保护格局得到优化，生产生活方式绿色转型成效显著，生态安全屏障更加牢固。生态系统治理水平不断提升，城乡人居环境明显改善，生态环境保持全国一流。生态经济加快发展，生态优势更多转变为发展优势。

——人民生活品质迈上新台阶。实现更加充分更高质量就业，居民收入增长和经济增长基本同步，城乡居民收入差距进一步缩小。社会事业全面进步，教育高质量发展水平明显提高，健康广西建设水平不断提升，多层次社会保障体系更加健全，基本公共服务均等化水平显著提升。脱贫攻坚成果巩固拓展，乡村振兴战略全面推进。

——社会文明建设取得新进步。人民思想道德素质、科学文化素质和身心健康素质明显提高，公共文化服务体系和文化产业体系更加健全，人民精神文化生活日益丰富。新时代精神文明体系更加健全，民族文化事业更加繁荣，文化旅游强区基本建成。

——社会治理效能实现新提升。民主法治更加健全，社会公平正义更加彰显，行政效率和公信力显著提升，社会治理水平明显提高，防范化解重大风险体制机制不断健全，突发公共事件应急处置能力明显增强，自然灾害防御水平明显提升，发展安全保障更加有力，民族团结进步事业和边疆治理开创新局面。

“十四五”时期经济社会发展主要目标如下：

表 4-1 广西壮族自治区十四五经济社会发展主要指标

类别	指标	2020 年	2025 年	年均增长（%）/五年累计	指标属性
经济发展	1.地区生产总值增长（%）	——	——	6.5 以上	预期性
	2.人均地区生产总值增长（%）	——	——	5.5	预期性
	3.财政收入（亿元） 其中：税收收入占一般公共预算收入比重（%）	2,801 64.8	3,600 70	5 ——	预期性
	4.全员劳动生产率增长（%）	——	——	6.2	预期性
	5.常住人口城镇化率（%）	国家核定数未出	57	——	预期性

根据《广西壮族自治区国土空间规划（2021—2035 年）》，引导形成“两轴一区一带”的城镇开发格局。落实国家“两横三纵”的城镇化战略格局，建优建强北部湾经济区（广西部分），大力保障南宁市高质量发展空间，贯彻落实东融战略，推进北钦防一体化。进一步壮大纵贯南北、联通东西的两大城镇发展轴和边海联动城镇带，服务和融入新发展格局。

“两轴”即构建两大城镇发展轴。依托西部陆海新通道中线和东线建设面向东盟的“Y”字型西部陆海新通道发展轴，进一步强化广西 21 世纪海上丝绸之路和丝绸之路经济带有机衔接的重要门户作用，加强与东盟国家合作共赢。依托广昆交通大通道建设面向粤港澳大湾区的珠江—西江经济带发展轴，向东融入粤港澳大湾区，向西与云南相连，成为东盟通达粤港澳的综合交通运输大通道。“一区”即建优建强北部湾经济区（广西部分）。强化南宁市的核心引领带动作用，以南宁市为中心培育现代化都市圈，作为全区发展的核心引擎，辐射带动周边地区同城化发展。推进北钦防一体化发展，加快广西北部湾国际门户港建设，培育全区新的增长极。“一带”即打造边海联动城镇带。依托边境口岸城镇、广西北部湾国际门户港和交通通道打造连接大西南的边海联动城镇带，加强对越南等东盟国家的开放合作。

加大对重点工业集聚区的空间保障力度，持续提升节约集约用地水平。合理安排先进制造业、战略性新兴产业和都市型工业高质量发展空间，引导工业向开发区、工业集聚区集中布局。到 2035 年，全区工业仓储用地占城镇建设用地的

比例提高到27%左右，重点支持26个千亿元、500亿元园区培育建设。优化产业空间用地结构，加大园区外零散工业用地项目“入园入区”力度。引导工业主导型和产城融合型园区内工业用地占比分别提高到50%和25%以上，提高物流仓储、商业服务、城镇住宅、公园绿地用地比例，提升园区服务水平和生活环境品质。完善开发区功能转换用地政策，推动已完成开发任务、工业用地比例低、产城融合程度高的开发区向城市综合功能区转型，加强对既有工业集聚区的生产空间低碳优化引导。其中，南宁市：南宁六景工业园区、南宁仙葫经济开发区、南宁高新技术产业开发区、南宁经济技术开发区、南宁江南工业园区；北海市：北海市铁山港临海工业区、广西北部湾经济区龙港新区、北海经济技术开发区；防城港市：防城港经济技术开发区；钦州市：钦州港经济技术开发区、中国—马来西亚钦州产业园区、广西钦州保税港区。

4.1.2 交通运输发展规划

根据《广西综合立体交通网规划（2021-2035年）》，到2035年，基本建成便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智能先进、安全可靠的现代化高质量综合立体交通网，全面建成西部陆海新通道综合交通运输体系，打造成为面向东盟的国际大通道，国际客货运输更加便捷，广西综合交通运输在国内和国际的竞争力、影响力明显提升。到本世纪中叶，全面建成现代化高质量综合立体交通网，广西综合交通运输发展水平达到国内一流水平，国际运输体系、旅游交通运输体系成为广西辐射全国、拥抱世界的靓丽名片，为谱写全面建成社会主义现代化强国广西篇章作出应有贡献。规划明确规定以下几项重点任务。

一、全力构建现代化高质量综合立体交通新格局

1.打造功能复合的综合立体运输通道

按照功能层次在广西布局“一核三廊”综合运输通道，以首府南宁为核心，构建面向全球、辐射全国、通达全区3个功能层次的综合运输走廊。构筑面向全球的国际运输走廊，支撑广西全方位开放发展，主要包括湘桂通道、西部南向出海通道、银百通道。构筑辐射全国的国家运输走廊，加强广西与极(粤港澳大湾

区、成渝地区双城经济圈等地区)、组群(长江中游、关中平原等地区)、组团(黔中、兰西、宁夏沿黄、呼包鄂榆等地区)之间的联系，主要包括广渝(蓉)通道、广昆通道、沿海沿边通道、二湛通道。构筑通达全区的区域运输走廊，实现区内主要城市之间高效互联互通，主要包括汕昆通道、益北通道。广西形成“四横五纵”的综合运输通道布局，以南宁为核心形成“一核七向”放射状通道辐射全区。

构建以首府南宁为核心的“一核七向”放射状通道。本项目所在的南宁至北钦防通道，是西部南向出海通道的组成部分，连接南宁与北海、钦州、防城港 3 市的通道，主要包括南宁至防城港铁路、钦州至北海铁路、邕北高速铁路、钦州至防城港高速铁路、南宁经上思至防城港高速公路、G75 兰州至海口高速公路、天峨(黔桂界)至北海高速公路、西部陆海新通道(平陆)运河等，形成“1 高速铁路+3 高速公路+1 运河”为主的通道布局。其他通道包括南宁至崇左通道、南宁至百色通道、南宁至河池通道、南宁至桂林通道、南宁至梧州通道、南宁至玉林通道

构建连通国际、通达全国、覆盖全区的“四横五纵”通道。按综合运输通道的功能可划分为国际、国家、区域 3 个层次。国际运输走廊包括“纵三”湘桂通道、“纵四”西部南向出海通道、“纵五”银百通道。国家运输走廊包括“横一”广渝(蓉)通道、“横三”广昆通道、“横四”沿海沿边通道、“纵二”二湛通道。区域运输走廊包括“横二”汕昆通道、“纵一”益北通道。

2.建设多层一体的综合交通枢纽城市

以完善枢纽城市国际、国内和区域服务功能为核心，充分发挥综合交通枢纽集群作用，构建“1+4+8”的综合交通枢纽城市体系，提升广西在西部及周边地区的影响力和竞争力。打造 1 个国际性门户海港枢纽（北部湾国际门户枢纽港）建设，打造 4 个全国性综合交通枢纽城市（南宁、柳州、桂林、钦州一北海一防城港），建设 8 个特色鲜明的区域性综合交通枢纽城市（贺州市、崇左市、百色市、来宾市、河池市、梧州市、玉林市、贵港市）。

二、加快建设高效互联的综合立体交通网络

1.构建一体衔接的轨道网。高速铁路运营里程达到 5000 公里左右，城际铁路总里程达到 850 公里，广西市域（郊）铁路线路新建里程达到 600 公里左右，

城市轨道交通线路总里程约 1000 公里，普速铁路里程约 5000 公里。

2.完善广覆深达的公路网。到 2035 年，规划形成“互联多区、汇聚核心、外通内畅、衔接充分、布局平衡、可靠高效”的“一环十二横十三纵二十五联”高速公路网络。

3.优化通江达海的航道网。到 2035 年，规划形成以“一主六干四线”为骨架，干支衔接、畅通高效、江海直达的现代化内河航道网络，航道总里程达到 6300 公里，其中三级及以上航道里程达到 3700 公里。

4.完善面向全球的运输网。构建内外联动、立体互联、衔接便利的国际运输网络。重点打造面向东盟的国际铁路运输通道；推进广西至越南等国家的跨境公路运输发展；强化北部湾国际门户枢纽港辐射能力，织密与世界主要港口的航线，发展非洲、南美远洋航线，拓展北美、欧洲、中东等远洋航线，形成对东盟国家重要港口全覆盖、全球重要港口基本覆盖的航线网络；构建以北海邮轮母港为依托，覆盖东盟国家的母港航线及国际挂靠航线；强化国际航空运输，开拓和加密广西至东盟国家的国际客货运输航线；完善桂林至东盟、日韩等国家热点旅游城市的航线网络，按需开辟广西至欧盟、美国等的国际航线。

5.建设普惠高效的邮政网。打造“一轴、两翼、三极、多点”邮政快递服务体系。

三、着力打造融合共享的综合立体交通枢纽

1.建设具有世界影响力的国际海港枢纽群

围绕《国家综合立体交通网规划纲要》所赋予的国际枢纽海港定位，加快建设北部湾国际门户枢纽港，全力提升港口能级，提高国际服务能力，完善多式联运、现代物流、航运服务、旅游客运、保税等功能。到 2035 年，形成“一港三域五核五区多港点”的港口总体布局，港口年货物吞吐量达到 10 亿吨，集装箱吞吐量达到 2500 万标箱。进一步加快铁路专用线、场站及疏港公路的建设，积极推进铁水、公水、水水等多式联运，实现货物运输组织无缝衔接，增强港口服务能力。推动内河港口规模化、集约化、专业化发展，到 2035 年，内河港口年货物吞吐量达到 4.5 亿吨，集装箱吞吐量达到 600 万标箱。

2.建设具有全球竞争力的现代机场群

构建具备基础设施现代化、航空运输全球化、保障服务品质化特征的民用机场群，把南宁机场建设成为我国面向东盟的国际门户枢纽机场，显著提升广西民用机场群的全球竞争力。到 2035 年，新增贺州、防城港、崇左、贵港、来宾等区域重要节点机场，广西民用机场增至 13 个，以南宁机场为国际门户枢纽，以桂林机场为区域枢纽，与区内其他机场共同形成“1+1+6+5”的民用机场体系。

3.建设具有区域辐射力的陆路综合交通枢纽群

规划构建“层次清晰、功能明确、覆盖全面、集疏高效、换乘便捷”的铁路综合客运枢纽体系。到 2035 年，形成“1+5+8”的铁路综合客运枢纽总体格局。

四、推进综合交通统筹融合发展

推进各种交通方式一体化融合发展，包括统筹综合交通通道规划建设、推进综合交通枢纽一体化规划建设、推进旅客联程运输发展、推进货物多式联运发展；推进交通基础设施网与运输服务网、信息网、能源网融合发展；推进区域交通运输协调发展。

4.2 北部湾城市群发展规划

4.2.1 经济发展规划

根据《广西北部湾经济区高质量发展“十四五”规划》，展望 2035 年，经济区综合竞争力和战略功能地位大幅跃升，与全国同步基本实现社会主义现代化。经济总量和城乡居民人均收入迈上新台阶。科技支撑能力显著增强，基本建成创新型北部湾。向海经济综合实力和竞争力显著提升，海洋经济占全国比重进一步提高，基本实现新型工业化、信息化、城镇化、农业现代化，在全区率先建成现代化经济体系。开放水平大幅提升，形成全方位开放发展新格局，西部陆海新通道全面建成，北部湾港建成国际枢纽海港。生态环境质量领先全国，全面建成宜居宜业康寿美丽湾区。区域一体化协调发展局面全面形成，基础设施互联互通、基本公共服务均等化优质化一体化、社会治理联防共治基本实现。共同富裕取得更为明显的实质性进展。

——经济发展能级显著增强。经济区地区生产总值年均增速高于全区 1 个百分点以上，经济总量占全区比重超过 50%，人均地区生产总值领先全区，接近全国平均水平。现代向海经济体系更趋完善，海洋生产总值年均增长 10%左右，制造业增加值占经济区经济总量的比重提高 1—2 个百分点，形成若干有规模、有核心竞争力的先进制造业集群，现代服务业加快发展，战略性新兴产业加速增长，综合经济实力和区域竞争优势稳步提升。

——开放合作水平大幅提升。基本建成经济、高效、便捷、绿色、安全的西部陆海新通道，北部湾国际门户港集装箱吞吐量达到 1000 万标箱，货物吞吐量达到 5 亿吨，铁海联运集装箱运量达到 60 万标箱，跨境铁路班列达到 2000 列，通道、港口和物流枢纽运营更加高效。与长江经济带、粤港澳大湾区、海南自由贸易港、成渝地区双城经济圈等区域的协作高效推进，新时代西部大开发新战略支点作用显著增强。强首府战略、北钦防一体化建设取得明显成效，区域协同发展效应凸显。

——改革创新取得突破性进展。营商环境达到全国一流水平，加快融入统一开放、竞争有序的全国大市场，更加完善的要素市场化配置体制机制基本形成，促进高质量发展体制机制不断健全。区域协同创新体系基本形成，创新支撑能力显著增强，全社会研发经费投入年均增长 22%以上，创新型北部湾加快建设。

——绿色发展迈出新步伐。国土空间开发保护格局进一步优化，绿色生产生活方式基本形成，资源能源配置和利用开发效率大幅提高，生态环境协同监管体系基本建立，环境污染联防联治机制有效运行，节能减排降碳完成国家和自治区指标，大气、水和土壤环境质量优良，生态环境保持全国一流，生态安全屏障更加牢固。

——人民生活品质明显改善。经济区居民人均可支配收入年均增速高于全区水平。率先实现城乡、港产城深度融合，乡村振兴战略深入推进，城乡居民收入差距进一步缩小。就业、教育、卫生、养老、社保等基本公共服务均等化优质化一体化水平明显提升。

展望 2035 年，经济区综合竞争力和战略功能地位大幅跃升，与全国同步基本实现社会主义现代化。经济总量和城乡居民人均收入迈上新台阶。科技支撑能

力显著增强，基本建成创新型北部湾。向海经济综合实力和竞争力显著提升，海洋经济占全国比重进一步提高，基本实现新型工业化、信息化、城镇化、农业现代化，在全区率先建成现代化经济体系。开放水平大幅提升，形成全方位开放发展新格局，西部陆海新通道全面建成，北部湾港建成国际枢纽海港。生态环境质量领先全国，全面建成宜居宜业康寿美丽湾区。区域一体化协调发展局面全面形成，基础设施互联互通、基本公共服务均等化优质化一体化、社会治理联防共治基本实现。共同富裕取得更为明显的实质性进展。

“十四五”时期经济社会发展主要目标如下：

表 4-2 北部湾经济区十四五经济社会发展主要指标

类别	指标	2025 年	指标属性
经济发展	1.地区生产总值年均增速（%）	高于全区 1 个百分点以上	预期性
	2.人均地区生产总值（元）	63,000	预期性
	3.海洋生产总值年均增速（%）	10	预期性
	4.常住人口城镇化率（%）	60	预期性

4.2.2 产业发展规划

北部湾城市群地跨广西、广东、海南三省区，背靠大西南，毗邻粤港澳，面向东南亚，是海上丝绸之路的重要枢纽，在西部大开发战略格局和国家对外开放大局中具有独特地位。

1、北部湾城市群空间格局

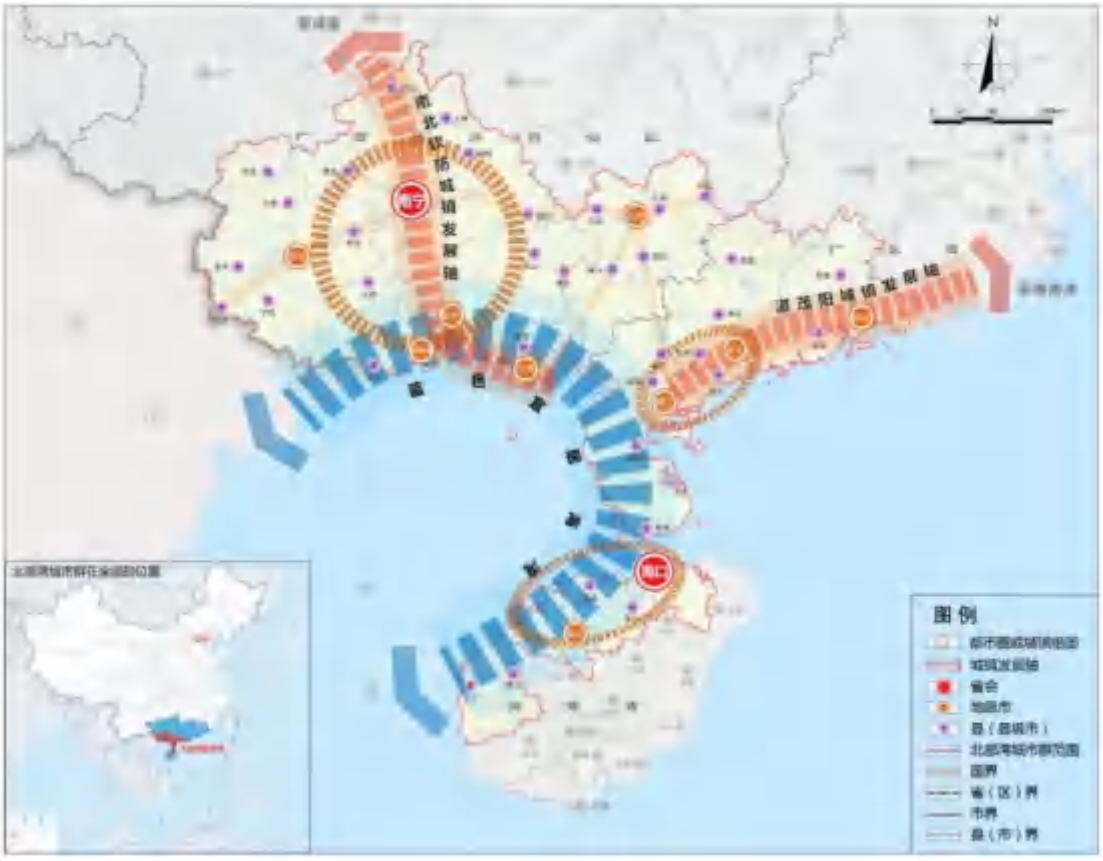
坚持陆海一体、全域保护、重点开发，强化空间管控和整治，加快构建开发与保护相协调、城市与港口相支撑、通道与口岸相促进的空间格局。

保护“一湾”。对以北海、湛江、海口等城市为支撑的环北部湾沿海地区和近海海域，坚持城市、港口和园区点状布局，适当拓展自然岸线，修复保护近海海域。加强生态系统保护修复，严格划定近岸海域生态保护红线，严禁侵占和破坏。合理有序推进城镇布局、岸线开发、港口建设和产业发展，建设蓝色宜居宜业海湾。

打造“两轴”。对南北钦防城镇发展轴，重点依托西部陆海新通道，沿线布

局建设对外开放平台、科技创新基地、特色产业园区，加快临港产业、先进制造业和现代服务业集中集聚，强化北部湾城市群与成渝地区双城经济圈的对接合作。对湛茂阳城镇发展轴，重点依托沿海综合运输通道，积极承接珠三角地区产业转移，提升临港产业绿色发展水平，强化北部湾城市群与粤港澳大湾区的深度对接。

做强“一核一圈”。增强南宁发展能级，推进高端要素集聚，强化国际合作、金融服务、信息交流、创新创业等功能，构建“一带一路”有机衔接的门户枢纽和内陆开放型经济高地，提高面向东盟的辐射能级。培育现代化都市圈，促进南宁与钦州、防城港、北海深度同城化发展，推动都市圈内交通有效衔接，促进干线铁路、城际铁路、市域（郊）铁路和城市轨道交通“四网融合”，提高多种交通方式连通性便利性，打造 1 小时通勤圈，加强产业园区和科研平台合作共建，促进教育医疗资源共享，打造北部湾城市群高质量发展的重要载体和有力支撑。



（来源于：《北部湾城市群建设“十四五”实施方案》）

图 4-1 北部湾城市群空间格局示意图

2、产业发展规划

聚焦提升产业链供应链现代化水平，实施产业基础再造和全产业链提升工程，

加快构建现代向海产业体系，培育壮大具有全国影响力、竞争力的产业园区和产业集群，成为西部地区产业发展新高地。

（1）打造陆海联动的先进制造基地

建设国家级高端化工新材料产业基地。发挥深水大港和原料产品内外运输优势，高水平推进“油、煤、气、盐”特色化专业化的化工新材料产业集群建设。做大做强石油化工产业链，以“减油增化”、精深加工为方向，构建炼化一体化、多元烯烃产业链，发展附加值高的有机原料等精细化工，培育发展电子化学品、新型催化剂等高端专用化学品，加快培育化工新材料增长点。利用进口煤炭便利优化发展现代煤化工，加快煤制甲醇、乙二醇、甲醇制烯烃等系列产品及后续产品开发，推进“气头”、“盐头”化工互补错位发展。推动氯碱、轮胎、化肥、磷化工等传统领域提质增效与改造升级，提高产业精细化绿色化发展水平。推进南宁六景工业园建设，形成以钦州、北海为主的炼化一体化产业链，提高钦州石化产业园区产业链协同发展水平，加快推进新材料、高端化工等重要项目建设，形成3000亿元化工新材料产业集群，力争成为国家级现代石化产业基地。

打造全国重要的金属新材料产业基地。发挥经济区临港大工业布局优势，依托境外矿产资源，推进钢、铜、铝、锰、锂等精深加工，打造原材料保障可靠、精深加工能力强的高端金属新材料产业链。依托防城港钢铁基地等项目，加快延伸钢铁冶炼—轧制—精深加工—应用制品全产业链，打造国内重要的冶金新材产业基地。加快推进南国铜业（二期）、正威玉林新材料产业城等项目建设，打造铜精矿—电解铜—铜材加工—铜材应用产品的铜精深加工全产业链。推进广西生态铝工业基地（防城港）和南宁高端铝产业基地建设，加强铝产业上下游之间协同发展。加快70万吨锂电新能源材料一体化产业基地、中伟新材料南部（钦州）产业基地等项目建设，以新能源汽车动力电池三元正极材料为核心，打造精炼—化工—材料一体化新能源材料产业链。力争“十四五”期末形成5000亿元的金属新材料产业集群，成为全国重要的高端金属新材料产业基地。

共建链接粤港澳大湾区面向东盟的电子信息产业链。发挥面向粤港澳大湾区及东盟开展产业协作的区位优势，大力引进产业链龙头企业和引领性项目，打造高水平、国际化的电子信息产业集群。依托南宁、北海、钦州三大电子信息产业

基地，积极引进上下游企业、配套项目、高端研发机构、技术人才和创新型企业推进关键核心技术研发和科技成果转移转化，加快完善产业配套链条。加快发展新型显示器、电子元器件、汽车电子、手机、智能影音系统等优势产品，积极发展智能家居、智能终端、第五代移动通信技术（5G）装备等新产业。重点加快惠科电子北海产业新城、中国电子北部湾信息港、瑞声科技南宁产业园等重大项目建设，提高产业承载能力、集聚水平和协同效应，打造千亿元级电子信息产业集群。

加快高端装备产业智能化升级。积极发展先进装备制造业，共建共享零部件配套和供应链体系，打造具有较强竞争力的装备制造产业基地。以南宁、玉林为重点，支持广西玉柴机器集团有限公司、广西申龙汽车制造有限公司、南宁中车铝材精密加工有限公司等领军企业发展壮大，推动新能源汽车智能化、网联化、规模化发展，加快轨道交通装备向智能安全高效舒适方向升级。做强内燃机、船舶电力系统、牵引系统等拳头产品及配套链条，加快推进产业链数字化、高端化，打造面向东盟的南方汽车出口基地。推动装载机、挖掘机、起重机等工程机械高端化升级，提高关键核心部件的配套比例。以南宁、钦州为重点，推进海洋工程装备、节能环保装备、海上风电装备等高端装备制造业发展。重点建设广西先进装备制造城（玉林）、南宁高端装备制造城，打造千亿元级装备制造产业集群。

（2）加快发展临港优势产业集群

优化临港优势产业布局，统筹北钦防产业协同发展。支持北海市依托铁山港（临海）工业区，重点发展丙烯深加工为主的精细化工、不锈钢制品为主的新材料等产业；支持钦州市依托钦州港经开区，重点发展乙烯及芳烃为主的石油化工、高档纸板为主的林浆纸等产业；支持防城港市依托防城港经开区，重点发展中高端钢铁制品为主的冶金和铝铜镍加工为主的有色金属精深加工、核能为主的新能源、大豆菜籽加工为主的粮油加工等产业。实施北部湾产业倍增计划，突出打造五大传统优势产业集群，打造北部湾石化基地、冶金及有色金属精深加工基地成为3000亿级产业集群，打造林浆纸一体化基地、食品加工基地成为2000亿级产业集群，打造能源基地成为1000亿级产业集群。

（3）加快发展临港新兴产业集群

瞄准世界科技前沿和产业制高点，发挥北钦防地缘优势和资源禀赋，共同培育新技术新业态新模式。支持北海市依托北海工业园区、北海高新区、北海综保区等园区，加快发展智能终端及新型显示为主的新一代信息技术等产业;支持钦州市依托中马钦州产业园区、钦州保税港区、钦州高新区等园区，大力发展先进装备制造等产业；支持防城港市依托防城港高新区、东兴跨合区、国际医学开放试验区等园区，推动发展生物制药、加工贸易、国际医疗康养和医疗制造等产业，合力将北部湾电子信息产业基地打造成 3000 亿级产业集群，将先进装备制造业基地打造成 1000 亿级产业集群。依托北海京东云、钦州华为数字小镇等，聚焦大数据、云计算、人工智能、物联网等前沿领域，培育一批具有较强竞争力的龙头企业，形成数字产业集群，共同打造数字北部湾。

（4）加快发展临港现代服务业

促进临港服务业向专业化和高端化升级发展，围绕现代物流、金融、电子商务等领域，重点建设临港现代服务业集聚区，加快培育临边、临空现代物流集聚区。依法依规适时建设北部湾航运交易所、差别化发展商品类交易中心。加快建设北海北部湾国际海事法律服务中心。协同南宁构建面向东盟的金融合作新平台。加快发展跨境电子商务，打造“北部湾网上丝绸之路”。

（5）加快发展旅游和康养产业

全面提升北钦防旅游休闲基础设施水平，深入开展旅游休闲提质升级行动，大力推广北部湾全域旅游，合力打造旅游康养产业带。积极发展度假旅游健康旅游、生态旅游，鼓励发展自驾游、邮轮游艇旅游、低空旅游等旅游新业态，把北部湾国际旅游度假区建设成为全国一流世界知名的区域性国际旅游目的地和集散地。加快发展以养老、医疗、医药、运动、旅游、食品等为重点的北部湾康养产业。

4.3 南宁市发展规划

4.3.1 经济发展规划

根据《南宁市国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》规划，展望2035年，强首府战略各项目标任务全面完成，面向东盟开放合作的区域性国际大都市、“一带一路”有机衔接的重要门户枢纽城市、北部湾城市群与粤港澳大湾区融合发展的核心城市、具有浓郁壮乡特色和亚热带风情的生态宜居城市全面建成，与全国同步基本实现社会主义现代化。综合实力将大幅跃升，经济总量和城乡居民人均收入将迈上大台阶，经济总量占全区比重大幅提升，科技支撑能力显著增强，建成创新型城市；基本实现新型工业化、信息化、城镇化、农业现代化，建成具有南宁特色的现代化经济体系；开放水平大幅提升，在全区构建全方位开放发展新格局中龙头带动作用显著增强；基本实现治理体系和治理能力现代化，人民平等参与、平等发展权利得到充分保障，法治南宁、法治政府、法治社会建设达到更高水平；交通强市、文化强市、教育强市、人才强市、科技强市、体育强市、健康南宁建设取得更大成效，市民素质和社会文明程度达到新高度；生态环境质量保持全国省会城市领先水平，广泛形成绿色生产生活方式，生态经济发展壮大，美丽南宁建设目标基本实现；城乡面貌根本改观，基本公共服务实现均等化，城乡区域发展差距和居民生活水平差距显著缩小；民族团结进步事业和城市治理开创新局面，平安南宁建设达到更高水平；人民生活更加美好，人的全面发展、全市人民共同富裕取得更为明显的实质性进展。

“十四五”时期南宁市经济社会发展主要目标。锚定2035年远景目标，综合考虑南宁市阶段性特征、发展趋势、发展条件和发展支撑，围绕“加快发展、转型升级、全面提质”，未来五年经济社会发展努力实现“六个明显提升”。

——经济综合实力明显提升。经济首位度持续提高，地区生产总值年均增长7.5%以上，经济增长速度高于全国、全区平均水平，产业结构持续优化，工业支撑作用凸显，现代服务业高端化加快，农业现代化加快推进，创新支撑能力显著增强，产业链现代化水平不断提高，现代化经济体系建设取得重大进展。

——改革开放水平明显提升。要素市场化配置改革和一流营商环境建设取得重大进展，市场主体更加充满活力，开放平台建设取得显著成效，开放型经济发展迈上新台阶，进出口总额年均增长 10%，在全区构建“南向、北联、东融、西合”全方位开放发展新格局中的龙头带动作用进一步发挥。

——社会文明程度明显提升。社会主义核心价值观深入人心，人民思想道德素质、科学文化素质和身心健康素质明显提高，公共文化服务体系和文化产业体系更加健全，人民精神文化生活日益丰富，文化软实力和影响力不断增强。

——生态宜居水平明显提升。国土空间开发保护格局得到优化，生产方式和生活方式更加绿色、低碳，能源资源利用效率不断提高，主要污染物排放总量持续减少，生态文明制度体系更加完善，生态环境质量持续走在全国省会城市前列，“中国绿城”品牌进一步擦亮。

——人民生活品质明显提升。城乡居民收入增长和经济增长基本同步，就业、教育、社保、医疗卫生、住房保障等基本公共服务均等化水平大幅提高，基本养老保险参保率提高到 95%，人均预期寿命提高约 1 岁，脱贫攻坚成果持续巩固，乡村振兴战略全面推进，民生福祉达到新水平。

——社会治理效能明显提升。社会主义民主法治更加健全，社会公平正义进一步彰显，政府作用更好发挥，行政效率和公信力显著提升，社会治理特别是基层治理水平明显提高，防范化解重大风险能力、突发公共事件应急能力和自然灾害防御能力不断增强，发展安全保障更加有力，双拥创建水平全面巩固提升，民族团结进步事业开创新局面。

“十四五”时期经济社会发展主要目标如下：

表 4-3 南宁市十四五经济社会发展主要指标

类别	指标		2020 年完成	2025 年目标	年均增长（%）/五年累计	属性
经济发展	1.地区生产总值增长（%）		3.7	——	7.5 以上	预期性
	2.人均地区生产总值增长（%）		——	——	6	预期性
	3.财政收入增长（%）		-0.57	——	5	预期性
	4.工业发展	工业增加值增长（%）	——	——	14	预期性
		工业投资增长（%）	8.1	——	20	预期性
	5.常住人口城镇化率（%）		68.9	73 左右	——	预期性

	6.全员劳动生产率增长（%）	——	——	6.2	预期性

4.3.2 产业发展规划

1、总体布局

深入落实区域协调发展战略，合理扩大城市规模，向南向海拓展城市发展空间，以南宁大都市区为中心，以南宁 1 小时高铁经济圈为半径，重点向南、向东，构建南钦、南玉、南柳、南河、南百、南崇城镇发展轴，加快形成“一心六轴”南宁都市圈。其中：

一心：即南宁大都市区，由南宁市主城区 1 小时通勤圈内重点功能区域组成，打造引领区域协调发展的核心增长极。

南钦城镇发展轴：实施重点向南战略，作为南宁都市圈主轴之一，协同防城港市区、钦州市区和东兴市、上思县、钦州港区，联系北海市，统筹“陆港、空港、海港、自贸试验区”等核心国际门户资源，促进南宁向南向海发展。

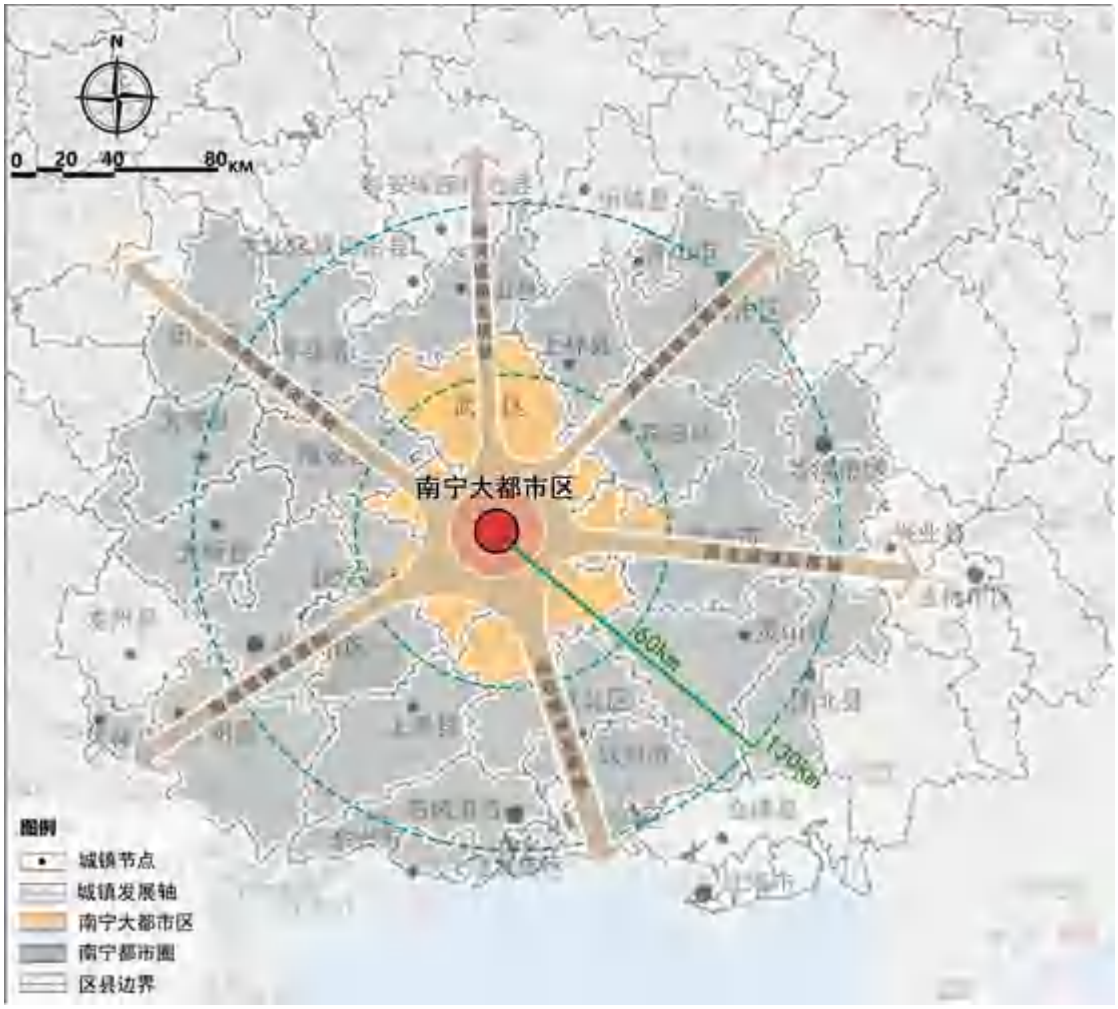
南玉城镇发展轴：向东主动融入粤港澳大湾区，作为南宁都市圈主轴之一，协同贵港市区和宾阳县、横州市、灵山县、浦北县，联系玉林市，构建“三条高速铁路+一条货运铁路+四条高速公路+一条黄金水道”复合走廊，促进与粤港澳大湾区多点、全面、深度的空间联系。

南柳城镇发展轴：协同来宾市区、上林县、宾阳县，联系柳州市、桂林市，加强南宁至华中、华东的交通联系。

南河城镇发展轴：向北联系成渝经济区、丝绸之路经济带，强化南宁至贵阳、成渝的货运、高铁联系，促进南宁西部陆海新通道重要节点城市建设。

南百城镇发展轴：向西北联系百色重点开发开放试验区、滇中经济区，协同隆安县、天等县、田东县、平果市，强化南宁—平果—百色—昆明间的交通联系，带动左右江革命老区振兴发展。

南崇城镇发展轴：向西南联系中国—中南半岛经济走廊，协同崇左市、凭祥市、扶绥县、大新县，强化南宁国际铁路港—临空经济示范区—扶绥县—凭祥市口岸的交通联系，促进南宁与陆路口岸的互联互通，推动自贸试验区南宁片区和崇左片区协同发展。



（来源于：《南宁市国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》）

图 4-2 “一心六轴”南宁都市圈格局示意图

2、产业发展规划

根据《南宁市国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》要求，南宁市将深入实施工业强市战略，围绕强龙头、补链条、聚集群和强创新、育品牌、拓市场，壮大“工业树”、繁茂“产业林”，发展壮大重点产业集群，推动传统产业高端化、智能化、绿色化，推动全产业链优化升级，积极培育新兴产业，打造区域性高技术产业和先进制造业基地，实现工业量的稳步增长和质的全面提升。

一、发展壮大重点产业集群

1）做大做强重点产业集群

电子信息产业集群：重点推进南宁千亿电子信息产业园现代智能制造基地建设，加快补齐产业链，在天线、射频器件、小基站、传输设备、光纤光缆、系统

集成等领域建设一批配套项目；建立从核心部件到整机制造的完整产业链，重点引进和培育一批“组件—模组—终端”行业龙头企业；引进一批显示模组、电竞TV、教育白板、激光投影、VR/AR 等智慧显示终端及配套产业；推动一批封装测试产业、半导体材料等项目建设；进一步做大做强瑞声科技等一批龙头企业。

先进装备制造产业集群：重点推进新能源汽车、锂电池、新兴智能装备、物料处理装备、轨道交通装备等项目建设，引进汽车动力电池、新能源汽车电机、电控系统、汽车电子等配套项目；支持铝加工创新中心、轻量化电动汽车设计研究机构拓展业务，延长配套零件发展的产业链。

生物医药产业集群：推动中西药生产基地、医用疫情防控物资生产基地、医用手术室器械生产、中药饮片产能扩建等项目建设。

2）改造提升传统产业

打造食品产业集群：推进调味品生产基地项目建设，力推烘焙产业链发展，推进肉禽深加工和综合开发利用，依托本地乳制品龙头企业，打造全产业链奶业集群，深挖精制茶、米粉制造资源优势。

木材加工产业升级行动：在兴宁区五塘工业集中区规划建设高端绿色家居产业园，重点发展现代家具、定制家具、智能家具，在横州现代林业产业园重点引进高品质板材、家具深加工等精深加工项目，形成高端家具制造的完整产业链，在广西—东盟经开区打造高端绿色家居产业示范基地。

规划建设化工产业园：推进六景工业园区规划建设现代化工产业园，科学制定化工园区发展总体规划。

3）加快发展新兴产业

打造全国重要的高端铝产业基地：做精做深“南南铝加工”高端铝加工系列产品，做大做强“南南铝”品牌，推动铝精深加工产业延伸；重点实施汽车高端铝计划，在新能源客车、物流车、场地车、乘用车等领域实施全铝轻量化白车身技术，引导高端铝与汽车产业相关产品供需互动。

新一代信息技术产业：发挥南宁·中关村科技园等创新平台作用，加快集聚一批新一代信息技术企业，推进中国—东盟空间信息技术创新示范基地、中国—东盟地理信息与卫星应用产业园、卫星遥感与地理信息生产与研发基地等项目建

设，推进中国—东盟时空中心落地南宁，搭建北斗“一带一路”高精度位置与时间公共服务平台东盟分平台。

节能环保装备产业：加强环保设备生产基地建设，重点推进大气水体土壤污染治理、污泥和垃圾无害化处理、固体废弃物处理等技术装备产品的研发生产，支持节能变压器等高效节能装备业发展，培育直流供电智能照明产业。

二、各区产业发展重点

1）三大国家级开发区产业发展重点

南宁高新区：发展新一代信息技术、高端装备制造、生命健康（生物技术、保健食品、医疗器械）产业，力争 2025 年规模以上工业产值达 1000 亿元。

南宁经开区：发展生物医药、电子信息、绿色食品、先进装备制造、临空高新技术产业，力争 2025 年规模以上工业产值达 1000 亿元。

广西—东盟经开区：发展健康食品、绿色新材料、机械制造产业，力争 2025 年规模以上工业产值达 500 亿元。

2）南宁大都市区产业发展重点

兴宁区：建设南宁历史文化名城核心区、首府生态宜居精品城区，重点建设朝阳商贸核心区、兴宁东部片区、五塘工业集中区、五塘昆仑现代农业区。推动现代商贸、文化旅游、大健康、先进装备制造、新材料、高端绿色家居、新型建材、数字经济、现代农业等产业发展。

江南区：打造先进制造业生产基地、产城融合发展示范城区、数字经济集聚区。重点建设沙井智慧新区、邕江南岸经济带，推动电子信息、铝精深加工、现代物流、临空服务、医疗器械等产业发展。

青秀区：打造强首府核心增长极，建设产城融合发展的示范城区、民生保障幸福区。重点推进青秀东部产业发展，打造东部（伶俐一六景）产业新城和农旅产业带，推动先进装备制造、新材料等产业发展，加快总部经济、新零售、大宗商品交易、数字经济、5G、软件信息等现代服务业新业态发展。

西乡塘区：建设科教创新品质强区、生态宜居宜游宜养品质区。重点建设沿江经济带和地铁经济带，发展科技创新服务、特色农旅、现代物流、农产品加工、新型建材、机械装备制造等产业

邕宁区：建设先进制造业引领区、乡村振兴先行区、生态宜居示范区。重点建设邕宁新兴产业园区和邕江下游沿江经济带服务业发展引领区，加快发展先进制造业、历史文化旅游、优势特色农业等产业。

良庆区：依托五象新区，加快打造产城融合的现代化中心城区。积极推动南部科创新城建设，加快数字经济、现代金融、电子信息、先进制造、智慧物流、文体医疗、新材料、节能环保等产业发展。

武鸣区：打造南宁副城区，建设区域性科技创新服务及文化交流中心、壮文化休闲旅游目的地、全区重要现代化产业基地和教育基地。加快发展教育培训、新型建材、木材和绿色家居、碳酸钙、现代特色农业、民族文化旅游等产业。

3）南宁市各县产业发展重点

横州市：建设具有浓郁茉莉风情的西江新城，逐步将世界茉莉花都打造成为国际知名花卉城市。重点推动电子信息、新型建材、绿色化工、农林产品加工、新能源产业发展。

宾阳县：建设县域经济强县，构建现代化商贸、物流中心，打造宜居宜业小城市。重点建设粤桂黔滇高铁经济带合作试验区广西园南宁分园，推动电子信息、高端装备制造、新型建材、农林产品加工、商贸物流、特色农业发展。

马山县：建设南宁市绿色经济新兴县、首府重要生态康养基地。推动发展合作新区、高铁新区和乔老河片区，加快发展绿色农业、农产品加工、建材、运动康养、乡村休闲、文化体验等产。

上林县：建设国家全域旅游示范区、全国知名养生旅游目的地、环首府生态旅游圈的核心区。充分利用“世界长寿乡”金字招牌，重点打造大健康产业发展基地，加快发展康养旅游、农产品加工等产业。

隆安县：建设现代特色农业示范区，打造乡村振兴示范典型、大健康和“那”文化旅游基地。重点加快震东新区高质量发展，发展农产品加工、木材加工、生物医药、建材等产业。

4.4 钦州市发展规划

4.4.1 经济发展规划

根据《钦州市国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》规划，展望2035年，我市将完成“基本建成壮美广西”各项任务，与全国、全区同步基本实现社会主义现代化，成为广西经济强市，社会安定和谐，在更高水平上实现“国际门户港、自贸试验区、绿色石化业、江海宜居城、小康幸福人”发展愿景。综合实力进入全区前列，经济总量和城乡居民收入迈上大台阶。基本实现新型工业化、信息化、城镇化、农业现代化，建成有竞争力的现代化经济体系。确立北部湾国际门户港地位，建成引领中国—东盟开放合作的高质量自由贸易试验区，建成国家级绿色石化基地，城市开放度、知名度、影响力大幅跃升，成为面向东盟、服务“一带一路”、连接国内国际“双循环”新发展格局中的全国沿海重要城市。基本实现社会治理现代化，人民平等参与、平等发展权利得到充分保障，基本建成法治钦州、法治政府、法治社会。建成文化旅游强市、教育强市、健康钦州，人才数量质量大幅提升，国民素质、健康水平和社会文明程度达到新高度。生态环境品质更加优良，广泛形成绿色生产生活方式，美丽钦州建设目标基本实现。城乡面貌根本改观，基本公共服务实现均等化，城乡区域发展和居民生活水平差距显著缩小。建成更高水平平安钦州，人的全面发展、民族团结事业取得实质性进展，人民生活更加美好。

“十四五”时期钦州市经济社会发展主要目标。锚定2035年远景目标，综合考虑发展面临的环境、基础条件、优势潜力，“十四五”时期，我市经济社会发展总的目标是：高标准完成自贸试验区钦州港片区、北部湾千万标箱大港、北部湾临海核心工业区建设任务，基本实现“国际门户港、自贸试验区、绿色石化业、江海宜居城、小康幸福人”发展愿景，成为广西工业强市，高水平开放高质量发展走在全区前列。

——综合发展实力大幅跃升。地区生产总值（GDP）超过2000亿元，2025年达到2300亿元（现价），“十四五”时期年均增长8%，人均GDP 6.5万元以

上，经济总量在全区排位力争进入前四位。2025 年固定资产投资突破 1000 亿元，年均增长 15%以上；财政收入突破 300 亿元，年均增长 12%左右。经济增长结构明显优化，工业主导地位凸显，2025 年规模以上工业总产值超过 3000 亿元，工业增加值占 GDP 比重提高到 40%以上，工业总量力争进入全区前四位。

——基本建成高水平国际门户港。2025 年海铁联运集装箱运输量达到 100 万标箱，建成港口型国家物流枢纽。2025 年港口货物吞吐量突破 2 亿吨，集装箱吞吐量突破 800 万标箱、五年翻一番，集装箱吞吐量力争进入全国沿海港口前 10 位，基本实现千万标箱大港的目标，迈入全国主要港口行列，成为北部湾之心。

——建成高标准自贸试验区。自贸区钦州港片区成为引领中国—东盟开放合作的特殊经济功能区，中马“两国双园”合作更加紧密，形成一批面向东盟、与国际接轨的制度开放创新成果，初步建成中国—东盟高质量共建“一带一路”示范城市，成为北部湾之“芯”。与长三角、粤港澳大湾区、西南中南西北等区域的重点城市合作形成常态化机制，力争成为东中西产业合作示范区、“两湾”联动发展示范区、西部陆海合作示范区。外贸进出口总额比 2020 年翻一番以上。

——高质量现代产业体系基本完善。临港绿色大工业、临港现代物流业、现代服务业三大领域初具集群效应。十大制造业实现规模化、特色化发展，形成 1 个产值超千亿元、4 个产值超三百亿元、若干个产值超一百亿元“1+4+N”千百亿产业格局，成为北部湾临海核心工业区。钦州石化产业园建成为国内一流化工园区，争取创建面向东盟的国家级石化产业基地。全市规模以上工业总产值五年增长 2 倍，年均增长 20%以上。以临港物流业为支柱的现代服务业体系基本完善，先进制造业和现代服务业深度融合试点建设初见成效，初步形成港航服务等特色生产性服务产业集群。

——基本建成高品质江海宜居城。中心城市半小时经济生活圈基本完善，城市宜居宜业宜游品质彰显，中心城市与周边镇联动更加紧密，中心城市知名度、开放度、影响力大幅提升，市区城区人口达到 100 万，成为北部湾之星。县域城镇化加快，到 2025 年实现 90%以上镇通高速公路、100%镇通二级公路，钦州至灵山浦北、钦州至南宁发展轴带集聚效应增强，县域至中心城市、县城至重点

镇的 1 小时经济圈架构基本成型，临港与县域协作发展、以城带乡机制初步建立。乡村振兴战略全面实施，形成千亿元的乡村产业，农业农村现代化基础进一步夯实。到 2025 年，全市常住人口城镇化率提高到 50%以上。

——生态文明建设迈上新台阶。减污降碳实现协同增效，重点领域污染治理取得更大成效，水环境质量全面改善，空气质量稳定达标，生态环境质量稳中向好，森林覆盖率保持在 57%左右，“大工业与白海豚、红树林同在”的生态品牌进一步提升。绿色低碳循环发展体系更加完善，生态环境治理制度体系基本建立。

——社会建设水平持续提升。城乡居民收入稳定增长，“十四五” 时期居民收入年均增长 7%左右。教育、医疗卫生、文化等公共服务水平明显提高，社会保障体系更加健全，建成广西北部湾沿海教育中心、医疗中心。

“十四五”时期经济社会发展主要目标如下：

表 4-4 钦州市十四五经济社会发展主要指标

类别	指标	2020 年完成	2025 年目标		
		总量	总量	年均增长%	属性
经济发展	1.地区生产总值（亿元）	1,388	2,300	8	预期性
	2.人均地区生产总值（万元）	4.2	6.5	7.5	预期性
	3.财政收入（亿元）	171.7	300	12	预期性
	#一般公共预算收入（亿元）	65	82	5	预期性
	4.工业增加值（亿元）	273	——	18	预期性
	#规模以上工业总产值（亿元）	——	——	23	预期性
	5.固定资产投资（亿元）	——	——	15	预期性
	6.社会消费品零售总额（亿元）	——	——	7.5	预期性
	7.全员劳动生产率（万元/人）	——	——	7 以上	预期性
	8.港口吞吐量（亿吨）	1.37	2.2	10	预期性
	集装箱吞吐量（万标箱）	395	800	15	预期性
	9.外贸进出口总额（亿元）	217.7	500	18	预期性
	10.实际利用外资（商务口径）（亿美元）	2.72	4	8	预期性
	11.常住人口城镇化率（%）	42	50	——	预期性

4.4.2 产业发展规划

根据《钦州市国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》规划，构建以绿色石化业为龙头的现代产业体系。全面实施工业强市战略，

聚焦临港绿色大工业、临港现代物流业、现代服务业三大领域，以十大制造业为主导，促进产业绿色化、集聚化、高端化发展，完成龙头布局、延长链条、初步形成集群，占据区域产业链关键环节，加快形成以临港为特色、开放型、全产业链的现代产业体系，塑造钦州产业的核心竞争力，以产业现代化推进经济现代化。

十大制造业及“十四五”时期发展目标，如下所示：

绿色石化产业：按照万亿级产业集群进行规划。到 2025 年，力争产值达到 1500 亿元。

装备制造、电子信息、新能源材料产业：按照千亿级产业集群规划。到 2025 年，力争产值分别达到 300 亿元、300 亿元、200 亿元。

造纸、林木加工、粮油食品深加工产业：按照 500 亿级产业集群规划。到 2025 年，力争产值分别达到 200 亿元、300 亿元、300 亿元。

新能源业、药业、新型建材业：按照 200 亿级产业集群规划。到 2025 年，力争产值分别达到 100 亿元、50 亿元、70 亿元。

1、产业布局体系：“3+“1+3+3”+8”

根据《钦州市国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》，钦州市产业呈现“3+“1+3+3”+8”的布局体系。第一个“3”指的是三大农业，第二个“1”指的是一个国家级石化产业基地，第三个“3”指的是三大重要临港支柱产业，第四个“3”指的是三大特色临港产业，第五个“8”指的是八服务业。其中：

“3”农业：海红米、紫米、富硒米；特色水果；水产畜牧；

“1+3+3”制造业：一个国家级石化产业基地；三大重要临港支桂产业：装备制造业、电子信息、新能源材料；三大特色临港产业：造纸、进口木材加工、粮油食品深加工；

“8”服务业：现代物流、电子商务、金融服务、旅游休闲、大数据服务、健康养老、现代商贸、文化教育服务。

2、产业空间布局：“一园一主业”空间布局

钦州市围绕构建产业生态体系，按照功能布局合理、集聚集约高效的要求，整合规范全市产业园区规划布局，坚持“一园一主业”，调整优化园区的主导产

业布局，每个园区选择重点发展 2 个左右主导制造业或细分行业及配套的现代服务业。

3、钦州市各区域重点产业

钦北区：新能源材料、精细化工及医药制造、食品加工、板材加工、新型建材。

钦南区：电子信息、精密五金机械加工制药、现代物流、农副产品加工业、康养旅游、苗木花卉种植交易、高端家具家居、饲料加工、新型建材。

浦北县：制药、电子信息、制鞋、绿色家居、新型材料、高端板材及家具加工、现代物流。

灵山县：机电、纺织服装、现代物流、农副产品加工、电子信息、玩具服装、电子商务、板材制造及深加工、五金卫浴制品及配套。

4.5 防城港市发展规划

4.5.1 经济发展规划

根据《防城港市国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》规划，展望 2035 年，防城港市将在建设国际海陆双通道、重要国际门户枢纽、临港产业基地等方面有新作为，为广西发展作出新的贡献，与全国同步基本实现社会主义现代化。经济实力、创新能力、城市影响力大幅提升；全方位开放发展新格局基本形成；新型工业化、信息化、城镇化、农业现代化基本实现，海边山现代化经济体系基本建成；文化旅游强市、创新型防城港、健康防城港基本建成，教育高质量发展，人才质量数量大幅提升，市民素质和社会文明程度达到新高度；广泛形成绿色生产生活方式，城乡面貌根本改观，美丽防城港建设任务基本实现；基本公共服务实现均等化，城乡区域发展差距和居民生活水平差距显著缩小；市域社会治理现代化基本实现，法治政府、法治城市、法治社会基本建成，平安防城港、清廉防城港达到更高水平；民族团结和边疆治理巩固提升；人民生活更加美好，全体人民共同富裕取得实质性进展。

“十四五”时期钦州市经济社会发展主要目标。锚定2035年远景目标，综合考虑发展面临的环境、基础条件、优势潜力，“十四五”期间经济社会发展目标分“两步走”。第一步，到2023年，“十四五”中期，建市三十周年之际，全市实现GDP达到1000亿元，财政收入100亿元，规上工业总产值超过2000亿元。第二步，“十四五”期末，实现GDP超1300亿元，年均增长8%；人均GDP达到11.5万元，年均增长6%；财政收入120亿元，规上工业总产值3000亿元。具体目标如下：

经济高质量发展跃上新台阶。经济总量实现新的提升，地区生产总值年均增长8%，增速高于全区和北部湾经济区平均水平。人均生产总值居全区前列，到2025年达到11.5万元。财政收入年均增长8%，固定资产投资年均增长10%，规模以上工业增加值年均增长12%。

“海边山”现代产业体系发展取得明显成效。海洋强市建设高水平推进，到2025年海洋经济占GDP比重达到62%。临港工业及其配套产业竞争力进一步增强，工业在广西的地位进一步提升，现代化临港工业城市加快建成。现代服务业提质增速，数字产业化、产业数字化发展成果显著，战略性新兴产业比重进一步提升。农业基础更加牢固。到2025年，三大产业比例调整为12:55:33，工业化水平进一步提升。

深化改革开放形成新格局。重要领域和关键环节改革取得决定性成果，全面深化改革进一步推进。多重国家级平台改革取得重大进展，东兴至峒中沿边经济走廊初步建成，沿边开放走在全国前列。高水平开放型经济新体制基本形成，在全区构建新发展格局中的地位和作用明显提升，我市港口在全国沿海主要港口的地位和作用进一步加强。外贸进出口总额年均增长10%，继续保持全区前列。

生态环境质量继续保持全区前列。绿色低碳循环发展理念深入人心，资源节约高效利用，单位地区生产总值综合能耗、水耗、建设用地和主要污染物排放总量减少，控制在自治区要求范围之内。主要江河流域水质优良。国家森林城市建设全面推进，空气质量优良，森林覆盖率达65%，城市宜居环境保持全区前列。

基本公共服务均等化水平进一步提升。基本公共服务均等化进一步提升，人民群众幸福感进一步增强。乡村振兴战略全面推进。

人民素质和社会文明程度显著提高。社会主义核心价值观深入人心，人民社会责任意识明显增强，科学文化素质显著提高。

人民生活水平和质量显著提升。居民人均可支配收入继续保持全区前列，城乡居民收入差距进一步缩小，脱贫攻坚成果得到全面巩固。人均预期寿命超过78岁。新型城镇化建设全面推进，2025年常住人口城镇化率达到67%。就业更加充分，城镇调查失业率控制在6%以内。

社会治理效能得到新提升。社会主义民主法治进一步完善，法治防城港、法治政府、法治社会、平安防城港建设加快推进。

“十四五”时期经济社会发展主要目标如下：

表 4-5 防城港市十四五经济社会发展主要指标

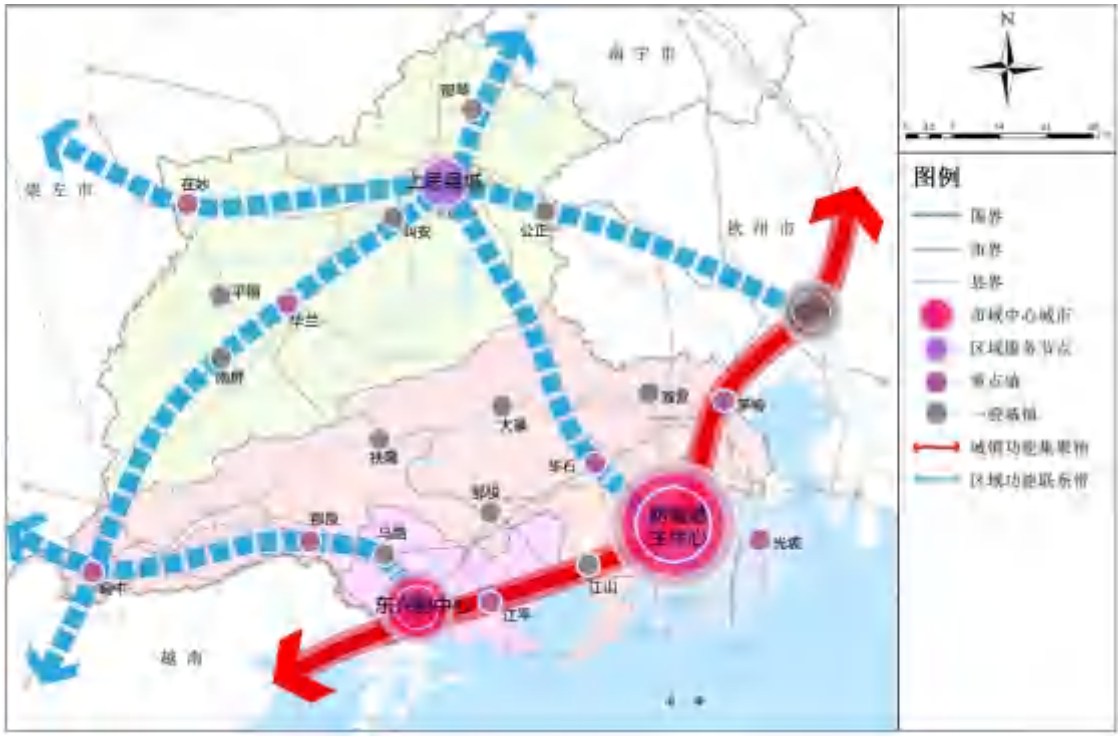
类别	指标	2020年完成	2025年目标		
		总量	总量	年均增长%/五年累计	属性
经济发展	1.地区生产总值（亿元）	732.8	1,300	8	
	2.人均地区生产总值（万元）	7.5	11.5	6	预期性
	3.财政收入（亿元）	82.5	120	8	预期性
	4.全员劳动生产率（万元/人）	12.32	20	——	预期性
	5.常住人口城镇化率（%）	61.5	67	——	预期性

4.5.2 产业发展规划

防城港市下辖港口区、防城区、上思县和东兴市。防城港市深入实施主体功能区战略和国家、自治区区域发展战略，构建高质量发展的国土空间布局和支撑体系，打造“港产城海”深度融合、协调发展的新型城镇体系；科学统筹滨海城市规划建设，将防城港建设成富有特色、人居环境优美、宜居宜业宜游的全海景生态海湾城市。

根据《防城港市国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》规划，构建“海边山”现代产业体系。把发展经济着力点放在实体经济上，深入实施创新驱动发展战略，全面提升产业的创新驱动力，统筹做好传统产业、新兴产业、特色产业“老、新、特”三篇文章，做大做强“老新特”三大支柱产

业，推动现代服务业提质增效，提速发展海洋经济，促进产业基础高级化、产业链现代化，加快构建“海边山”现代产业体系。



（来源于:《防城港市国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》）

图 4-3 防城港市域镇发展轴和城镇体系示意图

1、产业布局体系：“3+3+4”海边山现代产业体系

根据《防城港市国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》，防城港市坚持把发展经济着力点放在实体经济上，深入实施创新驱动发展战略，全面提升产业的创新驱动力，全市呈现“3+2+4”的“海边山”现代产业布局体系。其中：

第一个“3”指的是“老新特”产业，即传统产业、新兴产业和特色产业三大支柱产业；



（来源于:《防城港市国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》）

图 4-4 防城港市“老新特”三大支柱产业布局规划图

第二个“3”指的是3大现代服务业，即生产性服务业、生活性服务业和现代服务业集聚区；

“4”指的是4大海洋经济产业，包括海洋渔业、打造三大渔港经济区、海洋新兴产业和海洋现代服务业。

2、防城港市各区域重点产业：

上思县：金属冶炼助熔剂产业、绿色氧化钙产业、绿色高端家具产业、草药资源研发和加工、特色农业、文旅产业等。

防城区：边境经济合作区建设、边境深加工产业、临港产业延伸产业链、海产品精深加工业、医学康养、滨海旅游、金花茶、油茶、金鲳鱼、那梭及滩营片区大型绿色矿山等特色产业。

港口区：金属新材料、生物医药、粮油食品、化工新材料、现代能源等临港产业集群、海洋产业、滨海特色文化体育旅游产业等。

东兴市：跨境产业、边境深加工产业、临港产业延伸产业链、海洋渔业、服务贸易等。

5 社会经济-交通量预测模型

5.1 模型预测思路

交通需求历来被认为是派生性需求，经济活动、社会活动等本源性需求的变化直接决定交通需求这一派生性需求的大小。因此，通过分析经济活动和社会变化规律，分析他们与交通运输的关系，便可较准确地掌握交通流量的变化规律。区域交通出行量与交通小区的经济及社会发展状况密切相关，交通小区的社会经济的增长可以直接带动交通需求的增长，通过对交通增长相关的社会经济指标的发展预测，确定交通量的发展。

本次预测建立社会经济-交通量预测模型，模型预测主要从两方面开展：一是社会经济预测，通过对本项目所在地区进行社会经济发展状况调查和交通基础资料调查，分析区域经济发展特征、通道交通量发展特征及交通发展的经济合理性，并通过分析未来年经济趋势增长，预测交通量增长系数；二是交通量预测，通过构建现状及未来年交通路网模型，分析项目现状交通出行特征，以及未来年因路网变化造成的出行特征变化，分配预测得到项目未来年交通量。

模型预测思路如下图所示。

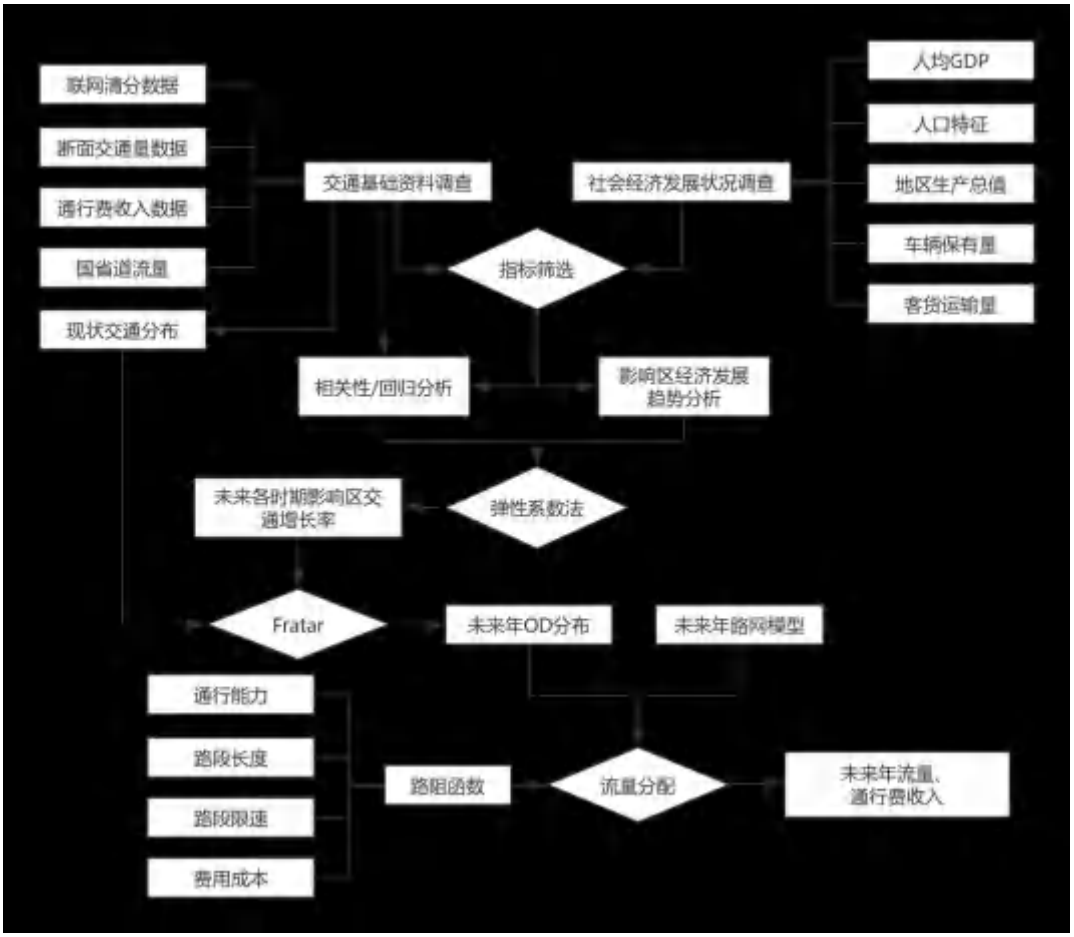


图 5-1 模型预测技术路线图

5.2 社会经济分析

5.2.1 交通小区划分

社会经济发展是交通预测的重要影响因素，为充分研究交通出行和经济增长的关系，项目组需要根据交通出行特征的区划特性对基础 OD 进行交通小区及所属大区的划分。

项目组将研究区域划分成 510 个交通小区，并结合相关经济指标的区划范围和时间节点将交通小区划分为 18 个大区。根据各交通大区的经济、人口及社会指标的历史基本情况，对各大区的经济指标和交通出行需求进行相关性分析。并结合专业机构和相关政策文件给出的未来年经济预测，结合既有经济和出行的相关性对未来年的出行需求增长进行预测。

各经济分析区划分如图 5-2 及表 5-1 所示：



图 5-2 经济分析区划分图

表 5-1 经济分析区划分情况

大区编号	大区名称	范围
1	南宁市	南宁市区及下辖各县
2	柳州市	柳州市区及下辖各县
3	桂林市	桂林市区及下辖各县
4	梧州市	梧州市区及下辖各县
5	北海市	北海市区及下辖各县
6	防城港市	防城港市区及下辖各县
7	钦州市	钦州市区及下辖各县
8	贵港市	贵港市区及下辖各县
9	玉林市	玉林市区及下辖各县
10	百色市	百色市区及下辖各县
11	贺州市	贺州市区及下辖各县
12	河池市	河池市区及下辖各县
13	来宾市	来宾市区及下辖各县
14	崇左市	崇左市区及下辖各县
15	广东省	广东及以东地区
16	湖南省	湖南及以北地区
17	贵州省	贵州及以西北地区
18	云南省	云南及以西地区

5.2.2 社会经济指标分析

考虑到本项目为交通基础设施，其主要功能是为区域经济的发展服务，交通与经济的联系较为紧密，因此，可采用弹性系数法来确定本项目未来年交通量增长速度，即分析历史年份交通运输指标和社会经济发展指标之间的相互关系，得出交通运输指标对社会经济指标的弹性系数。

其基本思想是：交通产生和发展的根源是社会经济活动，同时交通运输事业的发展也会促进社会经济的进一步前进。在一定的生产力发展水平下，在某一地区，交通运输发展指标和社会经济发展指标之间，存在着密切的关系。弹性系数法能从交通总量上把握交通运输指标与经济发展指标之间弹性关系的变化趋势。

交通弹性系数的确定，一般选用汽车保有量、客货运输量、主要道路断面交通量与经济发展指标进行回归分析，或按上述指标变化的百分率计算弹性系数，在此基础上推算影响区未来客、货车出行的弹性系数。根据对项目区资料的搜集以及指标相关性分析，本报告采用汽车保有量、通道交通量与地区生产总值的指标变化百分率综合分析计算弹性系数。

具体公式如下：

$$E = r1/\mathrm{r2}\times 100\%$$

式中：E——交通弹性系数

r_1——交通运输相关指标增长百分率

r_2——经济指标增长百分率

5.2.3 社会经济指标趋势

地区生产总值 GDP 是指一定时期内一个国家或地区的经济中所生产出的全部最终产品和提供劳务的市场价值的总值，被认为是能够衡量国民经济发展情况最重要的一个指标，是宏观经济中最受关注的经济统计数字。我国及各地区的经济发展相关规划一般也采用 GDP 作为发展目标之一。从历史发展来看，我国各地区经济发展水平不一致，但又都基本保持自有规律呈现总体增长，增速缓慢下降的趋势。

社会经济指标未来发展趋势预测是在对历史年份各地区对全国经济增长发展规律分析的基础上，梳理全国、广西壮族自治区、南宁市、钦州市、防城港市等省市“十四五”经济发展规划目标，以及2025年各地区政府工作报告中关于2025年经济增长目标的预期，未来年经济增长参考OECD经合组织对中国中远期GDP预测变化趋势进行预测，总体呈现逐步下降的趋势，未来年本项目直接影响区域GDP增速如下表所示。

表 5-2 主要经济分析区GDP增速情况及预测

	历史情况		预测情况			
地区	“十四五”规划目标	2025年前三季度执行情况	2026~2030	2031~2035	2036~2040	2041~2043
中国	保持在合理区间	5.20%	4.37%	3.39%	2.51%	1.98%
广西	6.5%	5.30%	4.37%	3.39%	2.51%	1.98%
南宁	7.5%	4.20%	4.13%	3.23%	2.35%	1.82%
钦州	8.0%	5.20%	5.13%	4.23%	3.35%	2.82%
防城港	8.0%	7.00%	5.87%	4.89%	4.01%	3.48%

注：1、“十四五”规划目标数据来源于中国及各省市的国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要。

2、2025年前三季度执行情况来源：国家统计局《前三季度经济运行稳中有进高质量发展取得积极成效》、广西壮族自治区人民政府《2025年1-9月广西主要经济指标数据》、南宁市统计局《南宁市2025年1-9月主要经济指标数据表》、钦州市人民政府《钦州市2025年前三季度地区生产总值增长5.2%》、防城港市人民政府《2025年前三季度防城港市经济运行蹄疾步稳 高质量发展扎实推进》。

5.3 交通预测模型

5.3.1 弹性系数预测

根据自治区GDP增长率，与通道交通量增长率相除得到历年弹性系数如下表所示，因各年份交通增长存在波动，弹性系数也相应波动，自2023年公共卫生事件结束以来，通道客货交通增长较快，对GDP增长的弹性系数也较高。

表 5-3 通道历年弹性系数

年份	本项目交通量（pcu/d）		国道G325南宁段交通量（pcu/d）		通道交通量（pcu/d）		通道交通量增长率		GDP增速	弹性系数	
	客车	货车	客车	货车	客车	货车	客车	货车		客车	货车
2021	21,214	25,774	4,203	7,154	25,417	32,927	2.74%	3.71%	7.50%	0.37	0.49

2022	13,057	18,228	5,717	14,355	18,774	32,584	-26.14%	-1.04%	2.90%	-9.01	-0.36
2023	26,248	17,954	6,424	18,544	32,672	36,498	74.02%	12.01%	4.10%	18.05	2.93
2024	24,797	15,172	7,586	24,856	32,383	40,028	-0.88%	9.67%	4.20%	-0.21	2.30
2025	24,080	13,674	7,482	26,778	31,562	40,451	-2.53%	1.06%	5.30%	-0.48	0.20
2021-2025 复合增长率	3.22%	-14.65%	15.51%	39.09%	5.56%	5.28%	——	——	4.12%	1.35	1.28

根据类似项目经验，弹性系数一般呈现 5 年或 10 年进行一次衰减的规律，结合南宁市至防城港市、北海市区域通道内的历史公路交通弹性系数及未来年规划情况，考虑未来交通增长对经济增长的弹性，总体趋势为逐年折减，得到本项目弹性系数预测结果如下表所示。

表 5-4 本项目未来年客货车弹性系数预测

车型	2026~2030	2031~2035	2036~2040	2041~2043
客车	1.07	1.03	0.97	0.91
货车	1.05	1.01	0.95	0.89

5.3.2 未来年影响因素分析

（1）项目直接影响区现状路网

项目影响区总体交通现状路网如下图所示。现状研究区域与本项目相距较近且服务区域相近的道路为国道 G325 南宁至钦州公路，其中国道 G325 南宁至钦州公路（南宁段）与本项目完全平行，现状为设计速度 60km/h 的二级公路标准，路线全长 55.425km，路基宽 12-15 米、沥青砼/水泥砼路面宽 9-12 米；国道 G325 南宁至钦州公路（钦州段）在南晓镇附近向东延伸，与本项目所在通道兰海高速在钦州境内呈“钳形”分布，分别经过钦州市北翼与南翼，钦州段于 2022 年 9 月完成改扩建，路线全长 53.743km，其中桅杆坳至清水窝段 4.874km 按城市道路双向六车道设计标准建设，其余路段采用设计速度 80km/h、双向四车道一级公路标准建设。

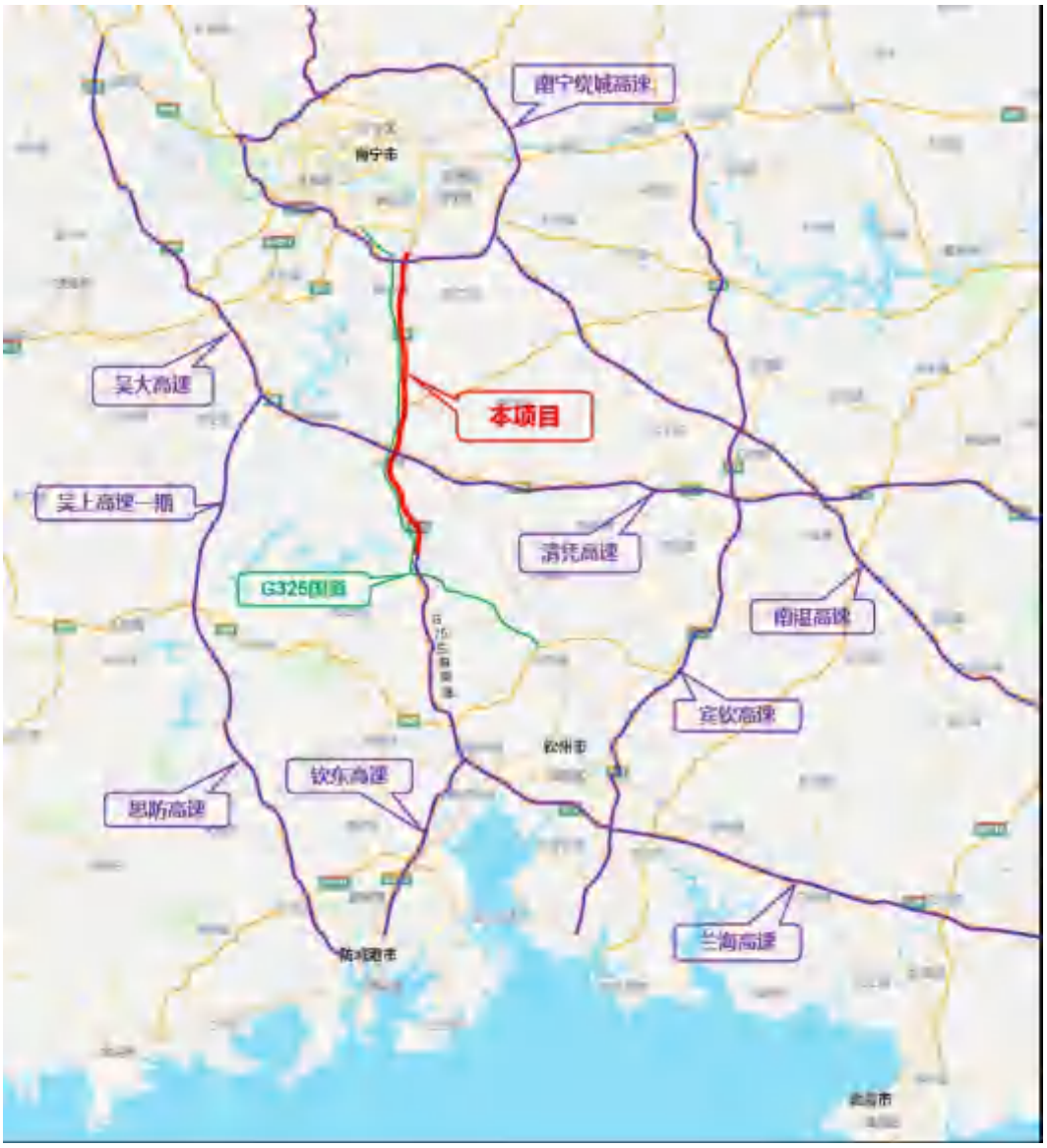


图 5-3 项目影响区总体交通现状路网图

（2）未来年影响因素分析

根据《广西高速公路网规划（2018-2030 年）》、《广西综合立体交通网规划（2021—2035 年）》、《广西综合交通运输发展“十四五”规划》等相关规划以及广西地图院制定的《广西高速公路网路线示意图（桂 S（2024）12 号）》确定未来年路网影响因素，高速公路网规划图如下所示。



图 5-4 广西高速公路网规划（2018-2030 年）

本项目未来年交通量主要影响因素分析如下：

1）G75 兰海高速和 S7512 钦防高速涉铁工程施工

G75 兰海高速和 S7512 钦防高速基本已扩容为双向八车道，只有两处上跨铁路的路段尚未拓宽，两处涉铁工程分别为 G75 兰海高速 K2078+792 丝茅坪铁路桥和 S7512 钦防高速 K23+567 跨南防铁路桥。



图 5-5 涉铁工程施工位置示意图

（a）S7512 钦防高速公路 K23+567 涉铁施工

S7512 钦防高速 K23+567 跨南防铁路桥，建设地点在防城港市境内，位于钦防高速防城互通收费站以南约 1.2 公里处，上跨南防铁路茅岭站至防城站区间。预计于 2026 年上半年开工，于 2027 年 6 月底验收通车。本次扩建该桥由原桥宽的 24.5m 扩建成桥宽 42m，由双向四车道扩建为双向八车道。根据现阶段拟定的施工交通组织方案：

a）第一阶段施工组织：工期该阶段施工期间暂时关闭防城港收费站入口，防城港市至南宁市车辆通行需绕行市政路，由防城收费站行驶进入钦防高速。南宁市至防城港市车辆通行维持现状，单向双车道通行。工期约 8 个月。

b）第二阶段施工组织：该阶段防城港收费站恢复使用，施工段保障双向四车道通行，施工区限速 40km/h。工期约 6 个月。

（b）G75 兰海高速 K2078+792 丝茅坪铁路桥涉铁工程施工

G75 兰海高速 K2078+792 丝茅坪铁路桥，建设地点在钦州市境内，位于兰海高速钦防高铁上跨立交至钦州西互通之间，上跨南防铁路钦州站至康熙岭站区间。工程预计于 2026 年上半年开工，预计 2027 年 5 月初验收通车。本次扩建该桥由原桥宽的 33.5m 扩建成桥宽 42m，由双向六车道扩建为双向八车道。

根据现阶段拟定的施工交通组织方案，G75 兰海高速 K2078+792 丝茅坪铁路桥涉铁施工交通组织采取双向四车道保通方案，施工管控区域采取 40-60km/h 速度管控措施。

2）2026 年国道 G325 对货车转移吸引持续

国道 G325 南宁段与本项目基本平行，从路网建设角度，高速公路与平行的国道共同构成区域的综合运输走廊骨架，二者在交通运输网络中分工协作、互为补充。结合 2.5 节分析的国道 G325 近三年交通增长及交通构成情况，国道 G325 货车占比呈上升趋势，虽然高速公路与国省干线的功能定位不同，但从审慎角度，在 2026 年考虑其对本项目货车将产生进一步分流影响，以审慎评估平行国道的影响。并且考虑目前国道 G325 交通量已远超适应交通量，达到五级服务水平，2025 年事故率增长 53%，其 2025 年货车交通量增速逐步放缓。

3）国道 G325 南宁至钦州公路（南宁段）改扩建项目

国家公路网中普通国道 G325 线是广州-南宁之间的重要道路，目前国道 G325 南宁至钦州公路（南间至黎合江段）已于 2022 年完成改扩建工程交工验收，采用双向四车道一级公路标准设计，设计速度 80km/h，沥青混凝土路面，路线全长 53.743 公里，路基宽 24.5 米。而本次改扩建段为国道 G325 南宁至钦州公路（南宁段），现有旧路为设计速度 60km/h 的二级公路标准，路基宽 12-15 米、沥青砼/水泥砼路面宽 9-12 米，现状摩托车比例较大，混合交通严重，沿线桥涵承载标准较低、交通安全设施不足等问题突出，目前国道 G325 南宁至南间段已列入改扩建计划。

国道 G325 南宁至钦州公路（南宁段）改扩建项目升级一级公路，将顺接已改扩建完毕的国省干线。改扩建路线起点位于玉洞互通附近国道 G325 与光山路交叉口，路线向东布线至平乐大道，后向南经那马镇、子伟村、南宁现代工业产业园、大塘镇，随后通过南晓镇规划区西侧边缘、广西龙象谷规划东侧边缘，终于南宁与钦州交界处南晓镇晓村附近。路线里程 55.425 公里，其中

K0+000~K13+770 段 13.77 公里已于 2010 年提升为路基宽度 60.0 米，设计速度为 60km/h，已满足一级公路设计标准，故本次改扩建仍采用旧路标准，仅进行路面改造；K13+770~K55+425 段 41.655 公里为旧路改扩建，两车道改为四车道，采用一级公路标准，设计速度为 80km/h，路基宽度 25.5 米。

国道 G325 南宁至钦州公路（南宁段）改扩建项目与本项目路段基本平行，建设单位为广西北投集团旗下子公司。根据北投集团提供信息，改扩建工程可行性研究已于 2024 年 12 月底获得自治区发改委批复，计划 2026 年下半年开始施工，计划工期三年。



图 5-6 国道 G325 公路区位示意

4）南宁南过境线六景至大塘段

南宁南过境线六景至大塘段，起点位于南宁市横州市新福镇那言村附近，设 T 型枢纽互通接入六景至钦州港高速公路。向西经横州市平朗镇、邕宁区中和镇、那楼镇、百济镇，终点位于良庆区大塘镇那团村附近，设置大塘北枢纽互通实现与兰海高速广西南宁那南段的交通流转换。线路全长 52.779km，设计速度为 120km/h，双向四车道，预计投资规模 71.19 亿元。

项目建成后可实现多通道承担全区东北经南宁至西南方向的交通量出行，与南宁市外围其他高速公路形成南宁市大外环高速公路，减少车辆绕行，疏解南宁市现有环城高速公路面临的交通压力，提升南宁高速公路的过境效率、路网容量规模。根据北投集团提供信息，南宁南过境线六景至大塘段项目已于 2023 年 10 月实质性动工，预计于 2026 年底建成通车。



图 5-7 南宁南过境线六景至大塘段区位示意

5）兰海高速钦北段、钦防高速客车收费标准提升

根据《广西壮族自治区高速公路条例》，高速公路车辆通行费收费标准，应当按照有关法律、行政法规规定的程序，根据高速公路的技术等级、投资总额、当地物价指数、偿还贷款或者有偿集资款的期限和收回投资的期限，以及交通量、建设质量等因素计算确定，由自治区人民政府交通运输主管部门会同发展改革、财政部门审核后，报自治区人民政府批准。兰海高速钦北段、钦防高速均已完成改扩建工程，但目前仍执行老路收费标准，预计 2027 年完成竣工验收并取得收费标准批复，与原收费标准相比较，一类客车收费标准将从 0.4 元/车公里调整为 0.5 元/车公里，四类客车收费标准将从 1.3 元/车公里调整为 1.45 元/车公里。

6）平陆运河

平陆运河位于广西壮族自治区，是西部陆海新通道骨干工程，项目起于南宁市横州市西津库区平塘江口，经钦州市灵山县陆屋镇沿钦江进入北部湾，全长134.2公里，设计年单向通过能力为8900万吨，按内河Ⅰ级航道标准建设，可通航5000吨级船舶，以发展航运为主，结合供水、灌溉、防洪、改善水生态环境等。从功能定位来看，平陆运河的建设主要为补充目前西部陆海新通道沿线货物运输主要依靠铁路和高速公路运至出海口，水路通道缺失的不足，通过平陆运河的建设，一方面能够为西部陆海新通道建设开辟水运新方式，使西部陆海新通道成为全国第3个拥有江海联运出海能力的通道；另一方面能够为西部陆海新通道增加上亿吨级的水运能力，提高西部陆海新通道综合运输能力。

现状西南地区南向出海货运主要依托北部湾港海铁/海公联运、珠三角港口与西江水运江海联运、湛江港海铁联运等3大通道。平陆运河建成后，一方面西南地区原来经由海铁/海公联运的出海货物由于通过水运费用有较大幅度降低，将部分转由平陆运河江海联运出海；另一方面西南地区原经由珠三角港口江海联运出海的货物，由于水运航程大幅缩短（贵港及以上西江沿线地区经平陆运河出海比经珠三角港口出海可缩短560km），将部分转由平陆运河出海。根据北投集团提供信息，2025年2月，平陆运河两大枢纽建设第三阶段取得新进展，平陆运河预计2026年底完工通航。



图 5-8 平陆大运河区位示意

7）合浦至湛江高速铁路

在《广西综合立体交通网规划（2021—2035 年）》和《南宁市综合交通运输发展“十四五”规划》中，南宁至合浦至湛江规划建设一条高速铁路，设计时速 350 公里，其中南宁至合浦高速铁路为远期储备项目，暂无建设计划，且目前南宁至合浦已开通高速动车组，南宁至北海通行时间不到一小时，待南宁至合浦高速铁路建成将主要分流现有乘高铁和普铁出行的客流。而合浦至湛江高速铁路已在推进开工建设工作，施工总工期为 4 年，线路自合浦站引出，向东经过铁山港湾、白沙镇、遂溪县等最终引入湛江西站，设站 6 座（新设车站 4 个，既有站 2 个），正线全长约 139 公里，其中广西段约 63 公里，广东段约 76 公里，设计时速 350 公里，项目总投资约 275.2 亿元，同步建设北海联络线、湛江北至湛江西联络线等。合浦至湛江高速铁路已于 2024 年 12 月 29 日开工建设，预计 2028 年建成运营。

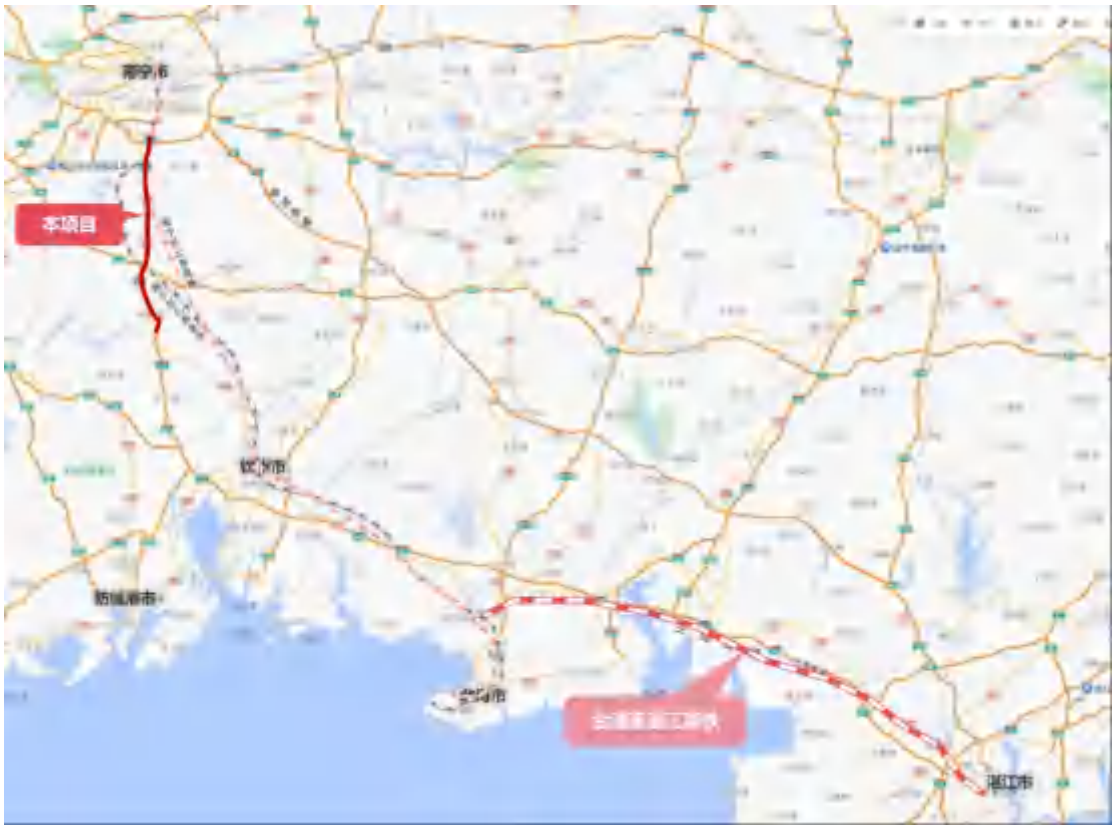


图 5-9 合浦至湛江高速铁路区位示意

8）G7522 贵阳-北海公路（南宁至北海段）

G7522 贵阳-北海公路（南宁至北海段）起点位于南宁市邕宁区州同村，接

入南宁外环高速，途经南宁市邕宁区新江镇、百济镇，钦州市新棠镇、长滩镇、小董镇、平吉镇、那彭镇、那思镇，北海市合浦县乌家镇、沙岗镇，终点接入北海市滨海一级路（廉州湾大道）。路线全长约 152.92 公里，新建里程 138.674 公里（14.246 公里为钦州北环高速共线段），同步建成南宁市入城段 2.5 公里，其中南宁市邕宁区 31.787 公里（含南宁市入城段），钦北区 36.455 公里，钦南区 36.519 公里，北海市 37.413 公里。主线设计速度均采用 120 公里/小时。起点至乌家北枢纽互通段采用双向四车道高速公路标准，整体式路基宽度 26.5 米，分离式路基宽度 2×13.25 米；乌家北枢纽互通至终点段采用双向六车道高速公路标准，整体式路基宽度 34 米。项目概算总投资额约 204.79 亿元，平均每公里造价约 1.48 亿元。根据北投集团提供消息，该项目已完成施工招标，计划于 2026 年初开工建设，预计 2028 年底建成通车。



图 5-10 G7522 贵阳-北海公路（南宁至北海段）区位示意

9）南湛高速公路广东段

南湛高速公路具有南宁与湛江之间便捷高速联络线的功能，同时作为一条广西—广东快速高效便捷的出省通道功能定位，是通往粤港澳大湾区、北部湾等区域的主要高速公路之一，既满足出省通道快速畅通，又改善区域间的重要经济节

点城市的连接功能，为加强北部湾经济区、珠江西江经济带的合作机制，全力打造向海经济，发挥广西作为西南出海大通道的作用提供基础保障。其分广西段和广东段两段建设：

南湛高速广西段起于南宁绕城高速公路六冲枢纽互通，整体由西向东，经南宁市邕宁区，钦州市灵山县、浦北县，玉林市博白县，终于那卜镇桂粤交界处。线路全长 186.821km，设计速度为 120km/h，双向四车道，全线设置双旺、安石连接线 2 条，采用二级公路标准。南湛高速公路广西段已于 2024 年 6 月 18 日通车。

南湛高速广东段起于廉江市长山镇西北粤桂两省区交界处，与南宁至湛江高速公路广西段对接，路线向东延伸接入玉湛高速，路线全长约 30.18 公里，采用设计速度 120km/h 的双向四车道高速公路标准，标准路基宽度采用 26.5m，设置长山互通连接线，采用二级公路标准。项目估算总投资约为 36.34 亿元，总工期 3 年。根据北投集团提供消息，广东段工程可行性研究报告已获批，正在开展深化设计，预计 2028 年底建成通车。



图 5-11 南湛高速区位示意

10）吴上高速公路二期

吴圩至上思高速公路采用双向四车道高速公路标准，设计速度为 120km/h。

项目位于本项目西侧，建成后将与本项目形成南宁市至防城港市的双通道，并与上思至峒中高速公路、上思至防城港高速公路形成中南、西南地区出海、出边大通道，打通内陆地区经广西面向东盟的高速公路通道，推动区域经济快速持续发展。

吴圩至上思高速公路一期工程，起于南宁市那西村附近，路线由北向南，经南宁市江南区延安镇、防城港市上思县那琴乡，终于上思县那琴乡龙楼村附近，顺接上思至防城港高速公路。路线全长 37.6km，桥隧比 27.8%，采用双向四车道高速公路标准，设计速度为 120km/h，路基宽度为 27m，项目总投资 54.6 亿元。一期工程已于 2024 年 11 月 19 日建成通车。

吴圩至上思高速公路二期工程位于南宁市江南区，起点位于南宁市吴圩镇，接吴圩机场第二高速公路，设置枢纽互通，路线自北向南经明阳工业园区，在明阳工业园区设置一般互通 1 处，后继续向南布线，终点接龙胜-峒中口岸公路南宁吴圩至上思段一期路线起点（与吴大高速交叉枢纽互通）。项目推荐方案全长 18.193km，全线采用双向四车道高速公路标准，设计速度 120km/h，路基宽 27m，采用沥青混凝土路面。项目总投资 28.07 亿元。目前，该项目工程可行性研究已于 2023 年 10 月 14 日获得批复，2024 年 2 月 23 日获得初步设计批复。根据北投集团提供信息，自治区发改委、交通运输厅在桂交规划发〔2025〕10 号文件中对龙胜—峒中口岸公路吴圩至上思段（二期工程）等项目建设任务进行了调整，计划 2029 年底建成通车。



图 5-12 吴上高速区位示意

11）本项目路面大修

本项目预期在 2035-2037 年期间分时期、分阶段、分区域将根据路况指标情况择机实施路面大修养护工程，主要施工内容为旧路面铣刨及沥青面层重铺。为最大限度降低对车辆通行影响，采用以过程预防性养护为主，局部集中处置的方式实施，最大限度降低施工对双向通行能力的影响，基本维持施工前路段服务水平。

交通组织方案预计根据每年路面中上面层钻芯取样检测结果，对需集中修复中下面层的局部路段，按每日施工效率（双车道 3-4 公里/批次）划分作业单元，结合施工效率、交通保障等要求，预计集中交通管制工期不超过 90 天。各年度施工采取分车道短期封闭、滚动推进的方式，确保施工路段单向始终保留至少 2 条车道通行，避免全幅或长距离封闭。每一作业单元完工后及时恢复交通，再转入下一区段作业，避免多个单元同时封闭导致通行压力叠加。

以上工程方案相关内容（含作业单元划分、车道封闭方式、工期预估等）均基于当前项目信息、技术水平及常规施工条件形成的预测性方案，在实际执行过

程中可能因路产实际状况、路基检测结果、突发交通需求或不可抗力等因素产生偏差，或者因技术革新升级进一步优化，若实施将根据届时情况进行调整。

路网影响因素汇总如下图所示：

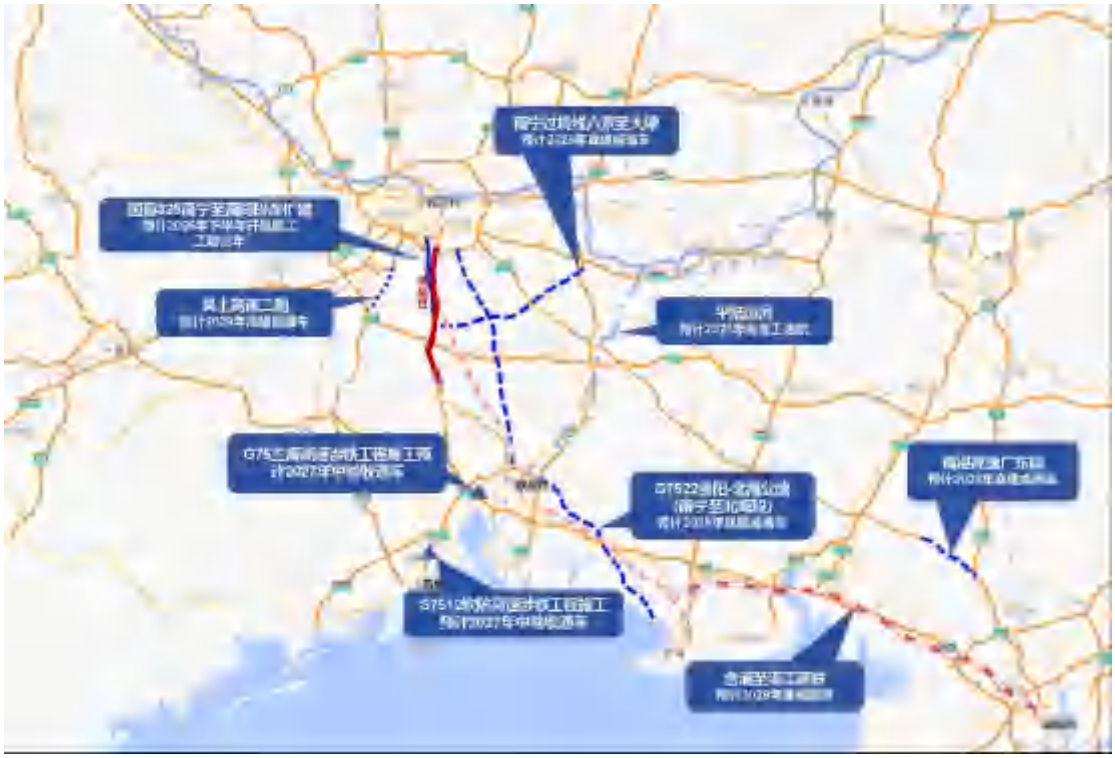


图 5-13 影响区域未来年路网影响因素示意图

表 5-5 主要影响因素概况一览表

序号	影响因素	建成时间	基本情况	建设标准
1	G75 兰海高速和 S7512 钦防高速涉铁工程施工	预计于 2026 年上半年开工，2027 年中验收通车	G75 兰海高速和 S7512 钦防高速基本已扩容为双向八车道，只有两处上跨铁路的路段尚未拓宽，两处涉铁工程分别为 G75 兰海高速 K2078+792 丝茅坪铁路桥和 S7512 钦防高速 K23+567 跨南防铁路桥。	/
2	国道 G325 对货车转移吸引持续	2026 年	国道 G325 南宁段与本项目基本平行，从路网建设角度，高速公路与平行的国道共同构成区域的综合运输走廊骨架，二者在交通运输网络中分工协作、互为补充。近三年国道 G325 货车占比呈上升趋势，虽然高速公路与国省干线的功能定位不同，但从审慎角度，在 2026 年考虑其对本项目货车将产生进一步分流影响，以审慎评估平行国道的影响。	南宁段 车道：双向两车道 设计速度：60km/h
3	国道 G325 南宁至钦州公路（南宁段）改扩建项目	预计 2026 年下半年开始施工，计划工期三年	路线起点位于玉洞互通附近国道 G325 与光山路交叉口，路线向东布线至平乐大道，后向南经那马镇、子伟村、南宁现代工业产业园、大塘镇，随后通过南晓镇规划区西侧边缘、广西龙象谷规划东侧边缘，终于南宁与钦州交界处南晓镇晓村附近。建成之后的收费标准参考国道 G325 南宁至钦州公路（钦州段）改扩建后收费标准执行。	线路全长 55.425km 车道：双向四车道 设计速度：80km/h
4	南宁南过境线六景至大塘段	预计 2026 年底建成通车	路线起点位于南宁市横州市新福镇那言村附近，设 T 型枢纽互通接入六景至钦州港高速公路。向西经横州市平朗镇、邕宁区中和镇、那楼镇、百济镇，终点位于良庆区大塘镇那团村附近，设置大塘北枢纽互通实现与兰海高速广西南宁那南段的交通流转换。	线路全长 52.779km 车道：双向四车道 设计速度：120km/h
5	兰海高速钦北段、钦防高速竣工验收后收费标准提升	预计 2027 年取得批复	兰海高速钦北段、钦防高速竣工验收后收费标准提升，收费标准按全区统一标准调整（一类客车 0.4 元/公里调为 0.5 元/公里；四类客车 1.3 元调为 1.45 元）申报。	
6	平陆运河	预计 2026 年底完工通航	项目起于南宁市横州市西津库区平塘江口，经钦州市灵山县陆屋镇沿钦江进入北部湾，按内河I级航道标准建设，可通航 5000 吨级船舶，以发展航运为主，结合供水、灌溉、防洪、改善水生态环境等。	全长 134.2 公里 设计年单向通过能力为 8900 万吨

序号	影响因素	建成时间	基本情况	建设标准
7	合浦至湛江高速铁路	预计 2028 年建成运营	线路自合浦站引出，向东经过铁山港湾、白沙镇、遂溪县等最终引入湛江西站，设站 6 座（新设车站 4 个，既有站 2 个），正线全长约 139 公里，其中广西段约 63 公里，广东段约 76 公里，设计时速 350 公里，项目总投资约 275.2 亿元，同步建设北海联络线、湛江北至湛江西联络线等。	全长 139 公里 设计时速 350km/h
8	G7522 贵阳-北海公路（南宁至北海段）	预计 2028 年底建成通车	起点位于南宁市邕宁区，依次经过南宁市邕宁区新江镇、百济镇，钦州市新棠镇、长滩镇、小董镇、平吉镇、那彭镇、那思镇，北海市合浦县乌家镇、沙岗镇，终点位于北海市合浦县廉州镇烟楼村西南侧。路线全长 152.92 公里，新建里程 138.674 公里，同步建成南宁市入城段 2.5 公里，其中南宁市邕宁区 31.787 公里（含南宁市入城段），钦北区 36.455 公里，钦南区 36.519 公里，北海市 37.413 公里。主线设计速度均采用 120 公里/小时。起点至乌家北枢纽互通段采用双向四车道高速公路，乌家北枢纽互通至终点段采用双向六车道高速公路标准。	线路全长 152.92km 车道：双向四车道 设计速度：120km/h
9	南湛高速广东段	预计 2028 年底建成通车	路线起于廉江市长山镇西北粤桂两省区交界处，与南宁至湛江高速公路广西段对接，路线向东延伸接入玉湛高速。	线路全长 30.18km 车道：双向四车道 设计速度：120km/h
10	吴上高速二期	预计 2029 年底	路线起点位于南宁市吴圩镇，接吴圩机场第二高速公路，设置枢纽互通，路线自北向南经明阳工业园区，在明阳工业园区设置一般互通 1 处，后继续向南布线，终点接龙胜-峒中口岸公路南宁吴圩至上思段一期路线起点（与吴大高速交叉枢纽互通）。	线路全长 18.193km 车道：双向四车道 设计速度：120km/h
11	本项目路面大修	预计 2035-2037 年期间分时期、分阶段、分区域	主要施工内容为旧路面铣刨及沥青面层重铺。为最大限度降低对车辆通行影响，采用以过程预防性养护为主，局部集中处置的方式实施，最大限度降低施工对双向通行能力的影响，基本维持施工前路段服务水平。	/

5.3.3 小汽车转换系数

由于预测过程中，需要对本项目的通行能力进行合理评估从而确定分配模型中研究项目的通行能力。这一过程中需要对收费车型和标准小客车进行换算，结合相关规范和行业惯例，本项目标准小客车换算系数见下表：

表 5-6 各收费车型与标准小汽车之间的转换系数

车型	名称	车型分类标准	转换系数
客车	客一	≤9 座（车长小于 6 米）	1.0
	客二	10-19 座（车长小于 6 米）	1.0
	客三	≤39 座（车长不小于 6 米）	1.5
	客四	≥40 座（车长不小于 6 米）	1.5
货车	货一	2 轴（车长小于 6 米且最大允许总质量小于 4500 千克）	1.0
	货二	2 轴（车长不小于 6 米或最大允许总质量不小于 4500 千克）	1.5
	货三	3 轴	2.5
	货四	4 轴	2.5
	货五	5 轴	4.0
	货六	6 轴（含）以上	4.0

5.3.4 车型比例预测

交通量预测针对客车和货车两种车型分别预测，对于未来年交通量的车种构成还要作更深一步的分析预测。由于 2020 年以来高速公路联网收费计费模式发生较大改变，主要表现为一是取消省界收费站，由原来的最短路径清分交通量和收入转变为路段门架精准清分交通量和收入；二是货车通行费的收费方式由传统的计重收费转变为按车（轴）型收费；三是新版《收费公路车辆通行费车型分类》执行，客货车划分标准变化较大。因此，由于计费模式变化导致高速公路车型统计口径发生较大变化。

考虑近些年变动因素较多，报告对车型比例的预测综合考虑了历年通道内的车型比例变化情况以及区域未来年交通需求趋势变化，以本项目现状车型比例构

成为基数进行未来年车型比例预测。如表 5-7 所示通道历年车型比例变化，通道内客车中一类客车比例逐年上升，其他类型客车车型比例逐年下降，货车中五~六类货车占比上升明显，一~四类货车占比不同程度的下降。同时结合本项目影响区域主要位于北部湾城市群，区域发展将逐步实现以北部湾港口群为起点的海上运输大通道，构建中国—东盟国际信息通道的战略发展布局，由此报告预测本项目未来特征车型比例如表 5-8 所示，未来年客运将逐步小型化发展，货运向专业化、大型化发展。

表 5-7 通道历史年份车型比例（绝对数）

年份	一型客车	二型客车	三型客车	四型客车	一型货车	二型货车	三型货车	四型货车	五型货车	六型货车
2018	88.70%	0.36%	3.54%	7.40%	28.04%	13.80%	12.55%	8.84%	0.73%	36.05%
2019	91.51%	0.37%	2.63%	5.49%	37.00%	11.55%	10.13%	7.13%	0.68%	33.50%
2020	96.96%	0.40%	0.86%	1.79%	27.17%	8.21%	6.03%	4.25%	1.08%	53.26%
2021	97.37%	0.21%	0.96%	1.46%	29.17%	7.69%	5.96%	4.08%	1.41%	51.68%
2022	96.30%	0.19%	1.52%	1.99%	27.84%	8.26%	7.63%	6.61%	1.28%	48.38%
2023	96.81%	0.14%	1.46%	1.58%	28.60%	8.89%	10.00%	7.98%	1.35%	43.18%
2024	96.26%	0.15%	1.66%	1.93%	27.99%	8.51%	10.82%	8.60%	1.80%	42.29%
2025	96.12%	0.16%	1.74%	1.98%	28.06%	8.22%	9.99%	8.69%	2.29%	42.75%

注：2020 年以前货车采用计重收费模式，无分车型数据，故 2020 年以前按照国道 G325 车型比例统计。

表 5-8 未来特征年车型比例（绝对数）

车型		2030 年	2035 年	2040 年	2043 年
客车	一类客车	98.62%	98.67%	98.72%	98.75%
	二类客车	0.21%	0.26%	0.31%	0.34%
	三类客车	0.54%	0.49%	0.44%	0.41%
	四类客车	0.63%	0.58%	0.53%	0.50%
货车	一类货车	43.35%	43.11%	42.86%	42.71%
	二类货车	10.40%	9.40%	8.40%	7.80%
	三类货车	3.30%	2.79%	2.29%	1.99%
	四类货车	3.61%	3.86%	4.11%	4.26%
	五类货车	2.44%	2.94%	3.44%	3.74%
	六类货车	36.90%	37.90%	38.90%	39.49%

5.3.5 通行费收费标准假设

（一）现有收费标准

1、收费年限

根据桂政函〔2024〕121 号《广西壮族自治区人民政府关于兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）收费标准及收费期限的批复》，本项目收费期限核定为 25 年，根据《收费公路管理条例》和自治区关于顺延全区收费公路收费期限（桂交财务发〔2020〕58 号）等规定，本项目收费期限从 2018 年 6 月 1 日至 2043 年 8 月 18 日止。

2、收费标准

根据《广西壮族自治区人民政府关于兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）收费标准及收费期限的批复》、《广西壮族自治区交通运输厅 广西壮族自治区发展和改革委员会 广西壮族自治区财政厅关于兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）收费标准及收费期限的批复》（桂交财审函〔2024〕325 号），自 2024 年 8 月 16 日起，本项目执行新收费标准，一类客车由 0.4 元/车公里调整为 0.5 元/车公里，四类客车由 1.3 元/车公里调整为 1.45 元/车公里，其余车型收费标准不变。

调整前后的收费标准如下：

表 5-9 兰海高速广西南宁那南段客车收费标准

类别	车辆类型	核定载人数	收费标准（元/车公里）	收费标准（元/车公里）	桥隧收费标准（元/车次）		
			2024 年 8 月 16 日前	2024 年 8 月 16 日起	一类	二类	三类
第一类	微型小型	≤9	0.40	0.50	1.2	2.2	3.2
第二类	中型、乘用车列车	10-19	0.80	0.80	2.4	4.4	6.4
第三类	大型	≤39	1.20	1.20	3.0	5.5	8.0
第四类		≥40	1.30	1.45	3.6	6.6	9.6

表 5-10 兰海高速广西南宁那南段货车收费标准

车型分类	车长和最大允许总质量	基本收费标准（元/车公里）	桥隧收费标准（元/车公里）
一类货车（含专项作业车）	2 轴，车长小于 6000mm 且最大允许总质量小于 4500kg	0.40	0.5

二类货车（含专项作业车）	2 轴，车长不小于 6000mm 或最大允许总质量不小于 4500kg	0.89	1.13
三类货车（含专项作业车）	3 轴	1.49	1.86
四类货车（含专项作业车）	4 轴	1.89	2.36
五类货车（含专项作业车）	5 轴	2.19	2.73
六类货车（含专项作业车）	6 轴	2.33	2.91
说明：6 轴以上专项作业车统一按六类货车执行。6 轴以上货车在六类货车收费标准的基础上，基本收费标准及桥隧收费标准每增加 1 轴增加 0.60 元/车公里的收费系数。			

由于本项目全线无满足收费标准中规定的进行桥隧加收的构造物，因此本项目无桥隧加收。

3、收费里程

本项目现行收费里程表如下：

表 5-11 本项目各收费站联网收费站间计价收费里程表（单位：km）

改扩建一期起点（K1990+532）南宁南主线收费站					
1.868	那马北互通				
6.901	5.033	那马收费站			
31.7	29.832	24.799	团福互通		
33.003	31.135	26.102	1.303	大塘收费站	
48.724	46.856	41.823	17.024	15.721	改扩建一期终点（K2039+256）南间收费站

注：1.改扩建一期起点（K1990+532）至南宁南主线收费站（K1991+310）之间的 0.778 公里路段计入本项目收费里程。

2.改扩建一期终点（K2039+256）至南间收费站（K2040+755）之间的 1.499 公里路段属于正在施工的南钦防改扩建工程南间至钦州段的一部分，不计入本项目收费里程。

（二）现行相关政策

1、节假日小客车免费通行政策

根据国务院于 2012 年 7 月 24 日转发并实施《重大节假日免收小型客车通行费实施方案》，免费通行的时间范围为春节、清明节、劳动节、国庆节等四个国家法定节假日，以及当年国务院办公厅文件确定的上述法定节假日连休日。免费时段从节假日第一天 00:00 开始，节假日最后一天 24:00 结束（普通公路以车辆通过收费站收费车道的时间为准，高速公路以车辆驶离出口收费车道的时间为准）。

且根据 2024 年 11 月修订的《全国年节及纪念日放假办法》，自 2025 年 1 月 1 日起，全体公民放假的假日增加 2 天，其中春节、劳动节各增加 1 天。以 2025 年为例，各节假日放假天数如下：

春节——共 8 日

清明节——共 3 日

劳动节——共 5 日

国庆节——共 8 日

未来预测年全年小型客车（7 座以下，含 7 座）在春节、清明节、劳动节、国庆节等四个国家法定节假日免费通行。

2、绿通车优惠政策

根据交公路发〔2019〕99 号《交通运输部 国家发展改革委 财政部关于进一步优化鲜活农产品运输“绿色通道”政策的通知》文件，整车合法装载运输全国统一的《鲜活农产品品种目录》内的产品的车辆，免收车辆通行费。本次预测该政策在本项目存续期内持续实施。

3、ETC 车辆差异化收费政策

根据桂交规〔2023〕11 号《广西壮族自治区交通运输厅 广西壮族自治区发展和改革委员会 广西壮族自治区财政厅 关于印发广西高速公路实施差异化收费推进经济高质量发展工作方案的通知》，继续对所有使用 ETC 支付的车辆给予车辆通行费 9.5 折优惠（与其他使用 ETC 支付的差异化收费通行费优惠不叠加）。

本次预测采用2025年度本项目ETC支付通行费的车型占比为基数，未来年考虑ETC优惠政策对通行费收入的影响，审慎假设ETC优惠政策将持续实施至经营末期，随着ETC支付模式的不断推广，ETC车辆占比将逐步提高至约90%。

表 5-12 2025年ETC车型比例

车型		ETC车型占比
客车	一类客车	58.60%
	二类客车	77.19%
	三类客车	81.07%
	四类客车	93.96%
货车	一类货车	50.55%
	二类货车	70.19%
	三类货车	82.65%
	四类货车	69.93%
	五类货车	94.34%
	六类货车	91.40%

3、客车其他差异化收费政策

（1）ETC公路客运班线客车优惠：根据桂交规〔2023〕11号《广西壮族自治区交通运输厅 广西壮族自治区发展和改革委员会 广西壮族自治区财政厅 关于印发广西高速公路实施差异化收费推进经济高质量发展工作方案的通知》文件，广西高速公路全面实施差异化收费时间暂定3年，即从2024年1月1日起至2026年12月31日止。对每月通行广西高速公路次数在30次（含）以上的ETC公路客运班线客车，给予相应的广西区内高速公路通行费9折优惠。本次预测按照未来年持续实施该政策进行测算。

（2）外省籍小客车周末自驾游优惠：为深入贯彻落实全国两会和中共中央办公厅 国务院办公厅 《提振消费专项行动方案》及2025年粤桂东西部协作联席会议精神，根据《广西高速公路实施差异化收费推进经济高质量发展工作方案》（桂交规〔2023〕11号）以及《2025广西旅游年活动实施方案》（桂政办发〔2025〕12号），自2025年5月9日起至2025年12月31日，每周五00:00—周日24:00（法定节假日减免除外）对外省籍小客车周末自驾游广西高速公路车辆通行费实行优惠措施。对上述时间段内，外省籍非营运一型客车在广西境内任一高速公路收费站驶出，使用ETC支付方式的，按5折收取广西境内高速公路通行费；使

用非 ETC 支付方式的，按 8 折收取广西境内高速公路通行费。该政策为短期实施的差异化收费政策，且实际情况 2026 年并未出台延续的相关政策文件，基准日更新后对预测无影响。

4、货车其他差异化收费政策

（1）货车差异化优惠：根据桂交规〔2023〕11 号《广西壮族自治区交通运输厅 广西壮族自治区发展和改革委员会 广西壮族自治区财政厅 关于印发广西高速公路实施差异化收费推进经济高质量发展工作方案的通知》文件，广西高速公路全面实施差异化收费时间暂定 3 年，即从 2024 年 1 月 1 日起至 2026 年 12 月 31 日止。一是以政府定价收费标准为基础，继续对合法装载的二类至五类货车实行无差别 8.5 折优惠，对合法装载的六类货车实行无差别 9.8 折优惠，机场高速除外（与试点路段的分路段差异化收费优惠不叠加）。二是继续对合法装载的 20 英尺、40 英尺、45 英尺国际标准集装箱运输专用 ETC 车辆，在预约通行广西高速公路指定收费站点进出北部湾港三港区三口岸以及西江经济带港口、码头时实行减半收取车辆通行费（与试点路段的分路段差异化收费优惠不叠加）。三是对合法装载 20 英尺、40 英尺、45 英尺国际标准集装箱运输专用 ETC 车辆，实行单次通行“递远递减”按里程阶梯收费方式，在广西境内高速公路任一收费站驶出且单次连续行驶广西高速公路 300 公里-400 公里的，给予相应的车辆通行费 9 折优惠；单次连续行驶广西高速公路 400 公里-550 公里的，给予相应的车辆通行费 8 折优惠；单次连续行驶广西高速公路 550 公里以上的，给予相应的车辆通行费 7 折优惠（与集装箱车辆减半优惠不叠加）。本次预测按照未来年持续实施该政策进行测算。

（2）货车自主差异化优惠：根据桂交规〔2023〕11 号《广西壮族自治区交通运输厅 广西壮族自治区发展和改革委员会 广西壮族自治区财政厅 关于印发广西高速公路实施差异化收费推进经济高质量发展工作方案的通知》文件，支持高速公路经营管理单位按照以政府定价收费标准为上限、差异化下浮的原则，结合管辖路段车流特征、临近园区和邻近工矿企业运输需求、城市周边车辆通行等情况，探索创新自主定价方式，对通行管辖路段的特定车辆，实施分出入口、分时段、分方向、分车型等差异化收费，引导车辆通行高速公路，实现“降费引流，

多方共赢”效果。本项目在 2025 年 6 月至 2025 年 12 月实施上述自主差异化收费政策。本次预测该政策持续实施，且根据实施情况（2025 年 6 月至 2025 年 12 月累计优惠 24 万元，引流增收 36 万元）该政策影响很小。

5.3.6 通行能力评估

兰海高速广西南宁那南段全线限速 120km/h，为了精确判断本项目的通行能力，项目组对项目沿线 ETC 门架数据进行了数据调取，调取时间周期为 2025 年 9 月 15 日-9 月 21 日一周数据，从而计算该项目的小时交通量系数。调研结果如下图所示：

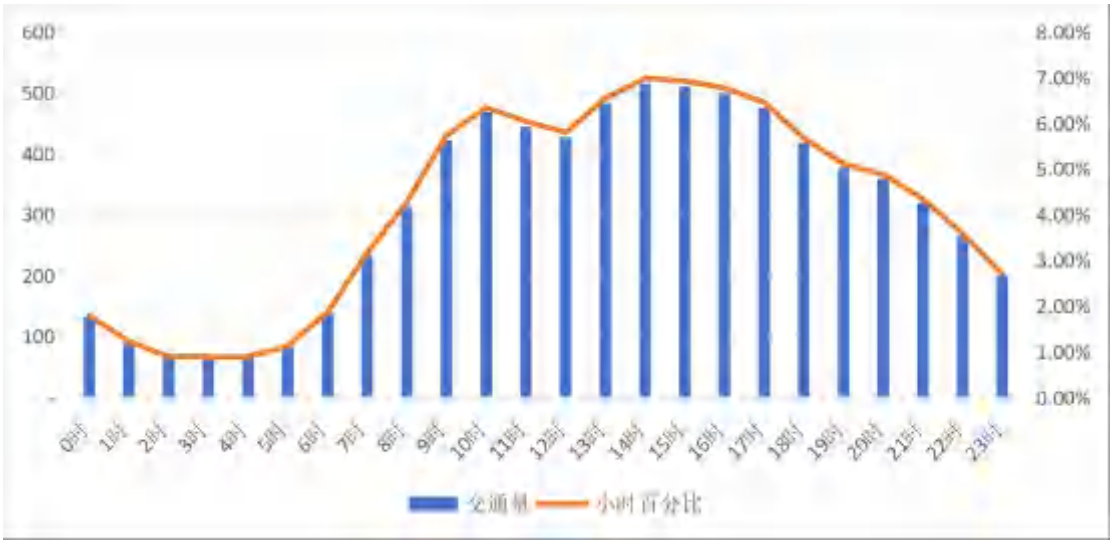


图 5-14 项目沿线交通量分时变化情况（单位：veh/h）

为简化计算，参考同类项目选用高峰小时作为小时交通量计算标准，本项目高峰小时出现在 14 时附近，小时交通量系数 K 为 6.98%。通过计算本项目混合交通量修正系数约为 0.656，计算项目日均通行能力如下：

表 5-13 通行能力水平测算

服务水平	一级服务水平	二级服务水平	三级服务水平	四级服务水平	五级服务水平	六级服务水平
120km/h 高速公路最大服务交通量（pcu/h/ln）	750	1,200	1,650	1,980	2,200	＞2,200
交通组成修正系数 fhv	0.653	0.653	0.653	0.653	0.653	0.653

驾驶人总体特征修正系数 fp	0.98	0.98	0.98	0.98	0.98	0.98
路侧干扰修正系数 ff	1	1	1	1	1	1
实际设计通行能力 C[veh/（h·ln）]	480	768	1055	1267	1407	——
单向车道数 N	4	4	4	4	4	4
设计小时交通量系数 K	0.07	0.07	0.07	0.07	0.07	0.07
方向不均匀系数 D	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5
双向八车道设计通行能力（veh/d）	55127	88204	121280	145536	161707	——

当项目处于三级服务水平时，本项目的通行能力为 121280veh/d，而本项目现状全线加权交通量为 29884veh/d（2025 年），远未达到设计通行能力，具有较好的交通量增长潜力。

且根据 6.3 节交通量预测结果，预测期末交通量远未达到饱和状态，本项目预测期末日均交通量处在一级服务水平，平均服务水平较好。

5.3.7 出行分配过程

本项目采用均衡分配法进行交通量分配。基本思路是不断调整已分配到各路段上的交通流量而逐渐到达或接近均衡分配。在每步循环中，根据已分配到各路段上的交通流量再进行一次 0-1 分配（即全有全无分配）而得到一组各路段的附加交通量。然后用该循环中各路段的分配交通流量和该循环中得到的附加交通量得到下一循环中的分配交通流量。当相邻两个循环中的分配交通流量十分接近时，即可停止计算。最后一循环中得到的分配交通量即是最终的交通量。

均衡分配法的分配步骤可归纳如下：

第一步：初始化。按照 $t_a = t_a(0) \quad \forall a$，实行一次全有全无分配。得到各路段的交通流量 $\{X_a^n\}$，令 n = 1；

第二步：更新；

第三步：寻找下一步的迭代方向。按照 $\{t_a^n\}$ 实行一次全有全无分配，并得到一组附加交通流量 $\{Y_a^n\}$；

第四步：确定步长。利用二分法求解满足下式的a_n

$$\sum(Y_a^n - X_a^n)t_a\left[X_a^n + a_n\left(Y_a^n - X_a^n\right)\right]=0\ 0 \le a_n \le 1$$

第五步：确定新迭代点。令$X_a^{n+1} = X_a^n + a_n\left(Y_a^n - X_a^n\right)$ $\forall a$,

第六步：收敛性检验。

$$\max_a\left(\frac{\left|X_a^{n+1} - X_a^n\right|}{X_a^n}\right) \le 5\%$$

$\left\{X_a^{n+1}\right\}$即是要求的均衡解；否则令 n＝n＋1，返回第一步。

交通分配中考虑道路阻抗函数，它关系到路线流量分配结果的好坏。路阻函数因道路条件、交通条件和交通管理条件而不同。一个地区，其道路条件、交通条件和交通管理条件千差万别，若要保证分配结果可靠，最好的办法对每条道路进行研究，形成各自的路阻函数，这样工作量很大。每个路阻函数的形成，都要基于特定道路现状的观测，道路的现状并不一定代表未来，因此，没有必要对每条道路的路阻函数进行研究。路阻函数的研究要具有宏观性、抽象性和代表性。

最常用的回归公式为美国联邦公路局提出的模型。

$$t = t_0[1 + \alpha(V/C)^\beta]$$

式中：

t：实际通过该路段所需要的阻抗；

t_0：零流量时的路段行驶阻抗；

V：路段机动车交通量，pcu/h；

C：路段实用通行能力，pcu/h；

α、β，回归参数。

5.3.8 项目 OD 出行分布

建立广西壮族自治区路网模型并进行出行需求分配，按照划分的交通大区疏

理本项目 2024 年 OD 出行分布矩阵如表 5-14 和表 5-15 所示，可以较为清晰的了解通行本项目的往来车辆的起讫点，具体分析如下。

表 5-14 本项目客车 OD 出行分布（2024 年）（veh/d）

编号		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	合计
		南宁市	柳州市	桂林市	梧州市	北海市	防城港	钦州市	贵港市	玉林市	百色市	贺州市	河池市	来宾市	崇左市	广东省	湖南省	贵州省	云南省	
1	南宁市	8.0%	0.1%	0.0%	0.0%	6.8%	14.0%	14.1%	0.1%	2.9%	0.1%	0.0%	0.0%	0.1%	0.2%	2.7%	0.0%	0.0%	0.0%	49.2%
2	柳州市	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.8%
3	桂林市	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%
4	梧州市	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%
5	北海市	6.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	0.0%	0.1%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.5%	0.0%	7.9%
6	防城港市	14.3%	0.7%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.4%	0.0%	0.2%	0.0%	0.1%	0.4%	0.3%	0.0%	0.1%	0.1%	0.0%	16.8%
7	钦州市	13.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	14.2%
8	贵港市	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.5%
9	玉林市	2.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.8%
10	百色市	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.4%	0.3%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	1.2%
11	贺州市	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
12	河池市	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%
13	来宾市	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.4%
14	崇左市	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.3%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	1.0%
15	广东省	2.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.5%	0.1%	3.6%
16	湖南省	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%
17	贵州省	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.7%
18	云南省	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%
合计		48.7%	0.8%	0.2%	0.1%	7.7%	16.7%	15.0%	0.5%	2.9%	1.1%	0.0%	0.2%	0.4%	0.9%	3.3%	0.1%	1.3%	0.1%	100.0%

表 5-15 本项目货车 OD 出行分布（2024 年）（veh/d）

编号		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	合计
		南宁市	柳州市	桂林市	梧州市	北海市	防城港	钦州市	贵港市	玉林市	百色市	贺州市	河池市	来宾市	崇左市	广东省	湖南省	贵州省	云南省	
1	南宁市	13.8%	0.3%	0.1%	0.2%	4.5%	7.2%	17.6%	0.1%	1.3%	0.2%	0.0%	0.0%	0.1%	1.3%	3.4%	0.2%	0.1%	0.1%	50.4%
2	柳州市	0.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.6%
3	桂林市	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%
4	梧州市	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%
5	北海市	3.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.2%	0.2%	4.0%
6	防城港市	7.7%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	1.1%	0.0%	0.2%	0.2%	0.5%	10.2%
7	钦州市	16.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.8%	0.0%	0.2%	0.0%	1.1%	0.0%	0.0%	0.5%	0.5%	19.8%
8	贵港市	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%
9	玉林市	1.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.0%
10	百色市	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.2%	0.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	1.4%
11	贺州市	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
12	河池市	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%
13	来宾市	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%
1	崇左市	1.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.6%	1.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	3.9%

4																			
15	广东省	3.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.7%	0.5%	4.9%
16	湖南省	0.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.0%
17	贵州省	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.2%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.5%	0.0%	0.0%	0.0%	1.0%
18	云南省	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.2%	0.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.0%
合计		49.3%	0.4%	0.2%	0.2%	5.0%	9.0%	21.0%	0.1%	1.3%	1.4%	0.0%	0.4%	0.1%	3.6%	4.3%	0.4%	1.6%	1.8%	100.0%

兰海高速广西南宁那南段梳理流量如下图所示，可以看出本项目主要承担南北向联系交通。



图 5-15 本项目客车流量梳理示意图（veh/d）



图 5-16 本项目货车流量梳理示意图（veh/d）

本项目的客货车的出行分布如下表所示，可以看出来：

（1）客、货车出行分布基本相当。

（2）客车流量以广西壮族自治区内部交通（南宁市、北海市、防城港市、钦州市）为主（91.69%），其次为广西壮族自治区出入交通（出入广东）占比7.68%，过境的中长途出行很少，仅占比0.63%。

（3）货车流量以广西壮族自治区内部交通（南宁市、防城港市）为主（86.03%），其次为广西壮族自治区出入交通（出入广东）占比12.75%，过境的中长途出行较少，占比1.22%。

表 5-16 本项目客车OD分布

方向		占比
广西壮族自治区内部交通		91.69%
南宁市	南宁市	8.03%
南宁市	北海市	6.77%
南宁市	防城港市	14.03%
南宁市	钦州市	14.15%
北海市	南宁市	6.86%
防城港市	南宁市	14.30%
钦州市	南宁市	13.47%
广西其他市	广西其他市	14.07%
广西壮族自治区出入交通		7.68%
广东省	南宁市	2.65%
广东省	百色市	0.23%
贵州省	北海市	0.32%
南宁市	广东省	2.73%
百色市	广东省	0.27%
北海市	贵州省	0.49%
广西壮族自治区	周边省	0.99%
广西壮族自治区过境交通		0.63%
云南省	广东省	0.01%
广东省	贵州省	0.55%
广东省	云南省	0.08%

表 5-17 本项目货车OD分布

方向		占比
广西壮族自治区内部交通		86.03%
南宁市	南宁市	13.88%
南宁市	北海市	4.49%
南宁市	防城港市	7.26%
南宁市	钦州市	17.65%
北海市	南宁市	3.50%
防城港市	南宁市	7.78%
钦州市	南宁市	16.50%

广西其他市	广西其他市	14.96%
广西壮族自治区出入交通		12.75%
广东省	南宁市	3.46%
湖南省	南宁市	0.83%
云南省	钦州市	0.40%
南宁市	广东省	3.39%
百色市	广东省	0.20%
钦州市	云南省	0.55%
广西壮族自治区	周边省	3.91%
广西壮族自治区过境交通		1.22%
云南省	广东省	0.01%
广东省	贵州省	0.70%
广东省	云南省	0.51%

6 交通量与通行费收入预测分析

6.1 预测假设

结合上述预测关键要素的分析结果，本次预测以2025年12月31日为基准日，预测期限为2026年1月1日至2043年8月18日。本项目预测假设如下：

（1）2025年全国经济增长维持在5.0%左右。预测场景未来年经济增长水平及交通弹性系数维持在前文“5.2.3 社会经济指标趋势”及“5.3.1 弹性系数预测”的预期水平。

（2）路网等相关影响参考前文“5.3.2 未来年影响因素分析”部分。

（3）ETC车辆享受95折优惠政策及货车差异化收费政策将会持续至本项目经营期末，即2043年8月18日。

（4）因新能源、无人驾驶等新技术发展，以及国内外政治因素、国家及区域产业或结构规划调整、交通运输行业优惠政策实施等不可控的变动因素对交通量及收入的影响无法预估，本次预测不考虑以上因素带来的影响。

（5）本项目经营期截至2043年8月18日。

6.2 影响因素评估

通过分析本项目关键影响因素及模型测算，各相关道路对本项目影响如下表所示。

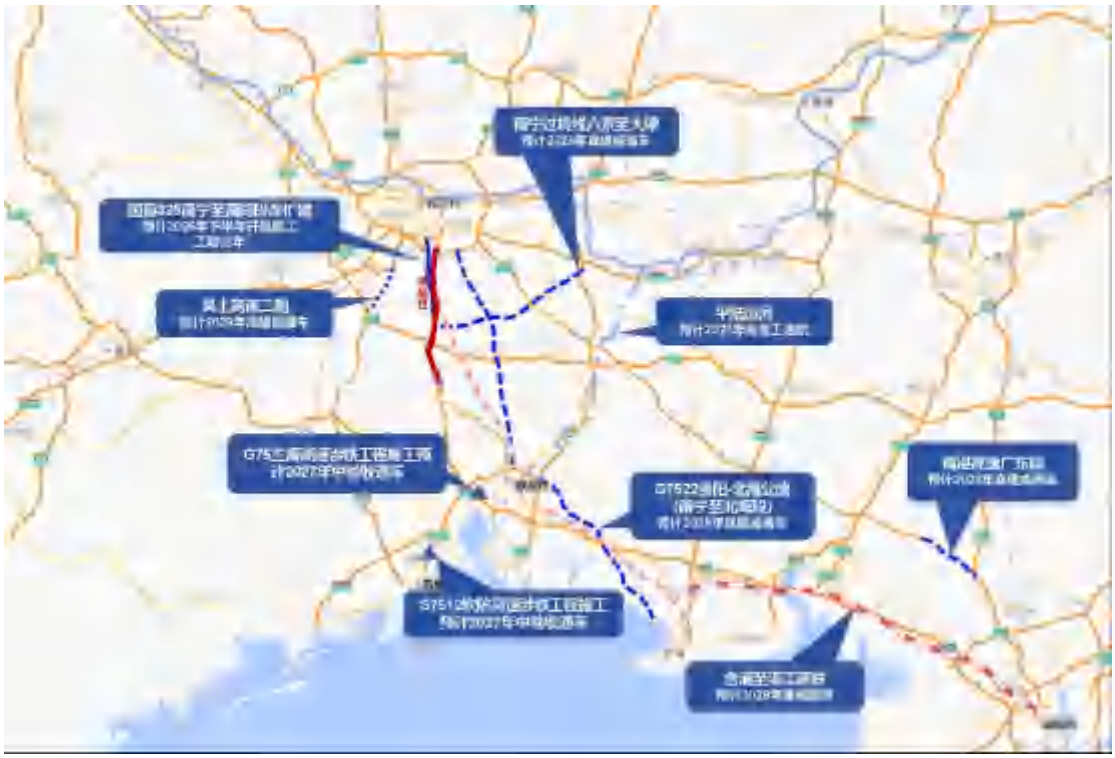


图 6-1 影响区域未来年影响因素示意图

表 6-1 未来年主要影响因素分析表

影响因素	建设状态	影响年份	影响效果	交通量影响程度合计	
				客车	货车
G75 兰海高速和 S7512 钦防高速涉铁工程施工	预计于 2026 年上半年开工，2027 年中验收通车	2026 年	考虑因涉铁施工导致高速公路通行条件变化，拥堵风险增加，对出行条件及时间更敏感的客车产生抑制或转移影响，预计 2026 年对本项目客车分流影响约为-4.55%，客车日均交通量减少 1148 辆。	-4.55%	无
国道 G325 对货车转移吸引持续	考虑 2026 年国道 G325 对本项目货车转移吸引持续	2026 年	考虑国道 G325 持续转移吸引本项目货车，预计 2026 年对本项目货车分流影响约为-5.65%，货车日均交通量减少 354 辆。	无	-5.65%
国道 G325 改扩建工程	2024 年 12 月底工可已获得自治区发改委批复，计划于 2026 年下半年开始施工。	2027 年	主要影响南宁与钦州、防城港、北海方向，以及南宁城区至项目沿线区域往来交通量；2027 年对本项目客车利好影响约为 3.23%，客车日均交通量增加 818 辆，对货车利好影响约为 2.66%，货车日均交通量增加 165 辆。	3.23%	2.66%
	工期三年，计划于 2029 年下半年完工通车。	2029 年	主要影响南宁与钦州、防城港、北海方向，以及南宁城区至项目沿线区域往来交通量；2029 年对本项目客车分流影响约为-13.37%，客车日均交通量减少 3607 辆，对货车分流影响约为-19.51%，货车日均交通量减少 1299 辆。	-13.37%	-19.51%
南宁南过境线六景至大塘段	2023 年 10 月动工，预计 2026 年底建成通车。	2027 年	主要影响柳州、来宾、河池、桂林、梧州以及南宁等与防城港方向往来交通量；2027 年对本项目客车分流影响约为-2.06%，客车日均交通量减少 538 辆，对货车分流影响约为-0.55%，货车日均交通量减少 35 辆。	-2.06%	-0.55%
兰海高速钦北段、钦防高速客车收费标准提升	预计 2027 年完成改扩建工程竣工验收并取得收费标准核准批复	2027 年	兰海高速钦北段、钦防高速完成改扩建工程竣工验收后客车收费标准提升，一类客车从 0.4 元/车公里提价至 0.5 元/车公里，四类客车从 1.3 元/车公里提价至 1.45 元/车公里，预计对本项目客车分流影响约为-1.88%，客车日均交通量减少 481 辆。	-1.88%	无
平陆运河	预计 2026 年底完工通航。	2027 年/2028 年	主要影响贵州、云南方向与钦州、防城港方向，以及南宁市境内水运航线沿线的柳州、来宾、贵港等地区与钦州、防城港之间的往来交通量。2027	无	-2.15%/-1.91%

			年对本项目货车分流影响约为-2.15%，货车日均交通量减少 136 辆；2028 年对本项目货车分流影响约为-1.91%，货车日均交通量减少 124 辆。		
合浦至湛江高速铁路	2024 年 12 月 29 日开工建设，预计 2028 年建成运营。	2028 年	主要影响经行本项目来往广东方向的交通量；2028 年对本项目客车分流影响约为-2.13%，客车日均交通量减少 562 辆。	-2.13%	无
G7522 贵阳-北海公路（南宁至北海段）	工可报告已报自治区发改委审查。2025 年 1 月，已完成施工图勘察设计招标。计划 2026 年初开工，预计 2028 年底建成通车。	2029 年	主要影响南宁、北海、钦州之间以及钦州、北海与来宾、桂林等广西北部方向往来交通量；2029 年对本项目客车分流影响约为-8.47%，客车日均交通量减少 1980 辆，对货车分流影响约为-10.51%，货车日均交通量减少 563 辆。	-8.47%	-10.51%
南湛高速广东段	预计 2028 年底建成通车	2029 年	南湛高速广东段通车虽然打通了广西段断头路的现状，但通道内可供选择的道路较多，且 G7522 贵阳-北海公路（南宁至北海段）开通后，其综合成本优势更明显，故南湛高速广东段对本项目交通量影响很小，在此不做详细论述。	/	/
吴上高速二期	2023 年 10 月 14 日获得工可批复，2024 年 2 月 23 日获得初步设计批复，计划 2029 年底建成通车。	2030 年	主要影响南宁、贵州、河池、百色等与防城港上思县、防城港东兴等方向往来交通量；2030 年对本项目客车分流影响约为-0.24%，客车日均交通量减少 54 辆，对货车分流影响约为-0.22%，货车日均交通量减少 11 辆。。	-0.24%	-0.22%
本项目路面大修	预计 2035-2037 年期间分时期、分阶段、分区域	/	根据目前的预测性方案，本项目路面大修能够基本维持施工前路段服务水平，预计对本项目交通量影响很小，故本次预测不考虑其影响。	/	/

注：上表中所列示的影响因素为未来年预测中对本项目造成较为显著影响的路网因素，其余路网因素参照未来年区域路网规划均在预测过程中纳入测算。

各因素分析如下：

1、G75 兰海高速和 S7512 钦防高速涉铁工程施工

G75 兰海高速和 S7512 钦防高速基本已扩容为双向八车道，只有两处上跨铁路的路段尚未拓宽，两处涉铁工程分别为 G75 兰海高速 K2078+792 丝茅坪铁路桥和 S7512 钦防高速 K23+567 跨南防铁路桥。



图 6-2 涉铁工程施工位置示意图

（a）S7512 钦防高速公路 K23+567 涉铁施工

S7512 钦防高速 K23+567 跨南防铁路桥，建设地点在防城港市境内，位于钦防高速防城互通收费站以南约 1.2 公里处，上跨南防铁路茅岭站至防城站区间。预计于 2026 年上半年开工，于 2027 年 6 月底验收通车。本次扩建该桥由原桥宽的 24.5m 扩建成桥宽 42m，由双向四车道扩建为双向八车道。根据现阶段拟定的施工交通组织方案：

1）第一阶段施工组织：S7512 钦防高速公路 K23+567 涉铁施工期间暂关闭防城港收费站入口，防城港市至南宁市车辆通行需绕行市政路，由防城收费站行驶进入钦防高速。南宁市至防城港市车辆通行维持现状，单向双车道通行。工期约 8 个月。

2）第二阶段施工组织：该阶段防城港收费站恢复使用，施工段保障双向两车道通行，施工区限速 40km/h。工期约 6 个月。

（b）G75 兰海高速 K2078+792 丝茅坪铁路桥涉铁工程施工

G75 兰海高速 K2078+792 丝茅坪铁路桥，建设地点在钦州市境内，位于兰海高速钦防高铁上跨立交至钦州西互通之间，上跨南防铁路钦州站至康熙岭站区间。工程预计于 2026 年上半年开工，预计 2027 年 5 月初验收通车。本次扩建该桥由原桥宽的 33.5m 扩建成桥宽 42m，由双向六车道扩建为双向八车道。

（c）总体分析

根据现阶段拟定的施工交通组织方案，S7512 钦防高速公路 K23+567 涉铁施工会降低道路通行能力，但因施工影响范围较小，总体路径成本变化不大。从审慎角度考虑，本次预测考虑涉铁施工对本项目会造成客车车流量损失，货车因对出行成本敏感，考虑施工对货车无影响。

G75 兰海高速 K2078+792 丝茅坪铁路桥涉铁施工交通组织采取双向四车道保通方案，施工管控区域采取 40-60km/h 速度管控措施，施工期会降低道路通行能力，但因南宁来往钦州方向目前仅有兰海高速与国道 G325 两条道路，即本项目所在的兰海高速无其他的高速公路替代路径，因此预计该项目施工对本项目影响有限。但与 S7512 钦防高速公路 K23+567 涉铁施工影响分析一致，从审慎角度，本次预测考虑施工对交通需求存在一定抑制作用，该项目涉铁施工对本项目会造成客车车流量损失，货车因对出行成本敏感，考虑施工对货车无影响。两处涉铁施工项目预计 2026 年上半年开工，影响年份为 2026 年，预计对本项目客车交通量分流影响约为-4.55%，客车交通量减少约 1148veh/d。

表 6-2　2026 年涉铁施工影响分析

项目	日均交通量（veh/d）			分流交通量（veh/d）			分流比例		
	客车	货车	合计	客车	货车	合计	客车	货车	合计

2026 年无涉铁施工	25212	6265	31477						
2026 年有涉铁施工	24064	6265	30329	-1148	--	-1148	-4.55%	--	-3.65%

2、2026 年国道 G325 对货车转移吸引持续

国道G325南宁段与本项目基本平行，从路网建设角度，高速公路与平行的国道共同构成区域的综合运输走廊骨架，二者在交通运输网络中分工协作、互为补充。结合2.5节分析的国道G325近三年交通增长及交通构成情况，国道G325货车占比呈上升趋势，虽然高速公路与国省干线的功能定位不同，但从审慎角度，在2026年考虑其对本项目货车将产生进一步分流影响，以审慎评估平行国道的影响。并且考虑目前国道G325交通量已远超适应交通量，达到五级服务水平，2025年事故率增长53%，其2025年货车交通量增速逐步放缓，因此综合考虑，2026年国道G325对本项目的货车交通量分流影响预计约为-5.65%，货车交通量减少约354veh/d。

表 6-3　2026 年国道 G325 对货车转移吸引持续影响分析

项目	日均交通量（veh/d）			分流交通量（veh/d）			分流比例		
	客车	货车	合计	客车	货车	合计	客车	货车	合计
2026 年无国道分流影响	24064	6265	30329						
2026 年有国道分流影响	24064	5911	29975	--	-354	-354	--	-5.65%	-1.17%

3、国道 G325 南宁至钦州公路（南宁段）改扩建项目

国家公路网中普通国道 G325 线是广州-南宁之间的重要道路，目前国道 G325 南宁至钦州公路（南间至黎合江段）已于 2022 年完成改扩建工程交工验收，采用双向四车道一级公路标准设计，设计速度 80km/h，沥青混凝土路面，路线全长 53.743 公里，路基宽 24.5 米。而本次改扩建段为国道 G325 南宁至钦州公路（南宁段），现有旧路为设计速度 60km/h 的二级公路标准，路基宽 12-15 米、沥青砼/水泥砼路面宽 9-12 米，现状摩托车比例较大，混合交通严重，沿线桥涵承载标准较低、交通安全设施不足等问题突出，目前国道 G325 南宁至南间段已列入改扩建计划。

国道 G325 南宁至钦州公路（南宁段）改扩建项目升级一级公路，将顺接已

改扩建完毕的国省干线。改扩建路线起点位于玉洞互通附近国道 G325 与光山路交叉口，路线向东布线至平乐大道，后向南经那马镇、子伟村、南宁现代工业产业园、大塘镇，随后通过南晓镇规划区西侧边缘、广西龙象谷规划东侧边缘，终于南宁与钦州交界处南晓镇晓村附近。路线里程 55.425 公里，其中 K0+000~K13+770 段 13.77 公里已于 2010 年提升为路基宽度 60.0 米，设计速度为 60km/h，已满足一级公路设计标准，故本次改扩建仍采用旧路标准，仅进行路面改造；K13+770~K55+425 段 41.655 公里为旧路改扩建，两车道改为四车道，采用一级公路标准，设计速度为 80km/h，路基宽度 25.5 米。

国道 G325 南宁至钦州公路（南宁段）改扩建项目与本项目路段基本平行，建设单位为广西北投集团旗下子公司，根据北投集团提供信息，改扩建工程可行性研究已于 2024 年 12 月底获得自治区发改委批复，计划 2026 年下半年开始施工，计划工期三年。

（a）国道 G325 南宁至钦州公路（南宁段）施工期间交通量影响分析

因该项目暂无详细施工安排及施工交通组织方案，本次预测考虑施工准备及收尾工作对交通量道路影响较小，因施工导致道路交通通行效率下降或通行受限，对道路交通量产生较大不利影响的年份考虑在2027年。设定国道G325南宁至钦州公路（南宁段）施工期间因道路施工导致行驶车速下降至30km/h，部分车辆将转移至本项目通行。根据模型分析，国道G325南宁至钦州公路（南宁段）改扩建项目施工期主要影响南宁与钦州、防城港方向，以及南宁城区至项目沿线区域往来交通量。总体来看，2027年转移至本项目客车约为3.23%，客车日均交通量增加约818veh/d，转移至本项目货车约为2.66%，货车日均交通量增加约165veh/d。

表 6-4 国道 G325 南宁至钦州公路（南宁段）改扩建施工影响分析

项目	日均交通量（veh/d）			转移交通量（veh/d）			转移比例		
	客车	货车	合计	客车	货车	合计	客车	货车	合计
2027 年无国道 G325 改扩建施工影响	25301	6205	31506						
2027 年有国道 G325 改扩建施工影响	26119	6370	32489	818	165	983	3.23%	2.66%	3.12%

（b）国道 G325 南宁至钦州公路（南宁段）改扩建工程完成后交通量影响分析

改扩建工程计划工期三年，预计 2029 年下半年完成，但从审慎角度考虑，预测假设该项目的完工影响年份为 2029 年。改扩建工程施工完工后因道路恢复正常通行，施工期转移至本项目通行的车辆将回流至国道 G325，同时道路通行条件改善会吸引部分原经行高速公路出行的车辆。不过，道路升级后预计将采取过路收费措施，参考国道 G325 南宁至钦州公路（钦州段）改扩建后收费标准，一类客车收费 10 元/车次，六类货车收费 40 元/车次进行预测。

根据模型分析，国道G325南宁至钦州公路（南宁段）改扩建项目完工通车后主要影响南宁与钦州、防城港方向，以及南宁城区至项目沿线区域往来交通量。2029年对本项目客车分流影响约为-13.37%，客车日均交通量减少约3607veh/d，对货车分流影响约为-19.51%，货车日均交通量减少约1299veh/d。

表 6-5 国道 G325 南宁至钦州公路（南宁段）改扩建完工通车影响分析

项目	日均交通量（veh/d）			分流交通量（veh/d）			分流比例		
	客车	货车	合计	客车	货车	合计	客车	货车	合计
2029 年无国道 G325 改扩建完工	26982	6658	33640						
2029 年有国道 G325 改扩建完工	23375	5359	28734	-3607	-1299	-4906	-13.37%	-19.51%	-14.58%



图 6-3 国道 G325 公路区位示意

4、南宁南过境线六景至大塘段

南宁南过境线六景至大塘段，起点位于南宁市横州市新福镇那言村附近，设T 型枢纽互通接入六景至钦州港高速公路。向西经横州市平朗镇、邕宁区中和镇、那楼镇、百济镇，终点位于良庆区大塘镇那团村附近，设置大塘北枢纽互通实现与兰海高速广西南宁那南段的交通流转换。线路全长 52.779km，设计速度为120km/h，双向四车道，预计投资规模 71.19 亿元。项目建成后可实现多通道承担全区东北经南宁至西南方向的交通出行，与南宁市外围其他高速公路形成南宁市大外环高速公路，减少车辆绕行，疏解南宁市现有环城高速公路面临的交通压力，提升南宁高速公路的过境效率、路网容量规模。

根据北投集团提供信息，南宁南过境线六景至大塘段项目已于2023年10月实质性动工，预计于2026年底建成通车，影响年份为2027年。南宁南过境线六景至大塘段与本项目相接，建成后与南宁市外围其他高速形成大外环高速，根据模型

分析，南宁南过境线六景至大塘段通车主要影响柳州、来宾、河池、桂林、梧州以及南宁等与防城港方向往来交通量，总体来看对本项目客车分流影响约为-2.06%，客车日均交通量减少约538veh/d，对货车分流影响约为-0.55%，货车日均交通量减少约35veh/d。

表 6-6 南宁南过境线六景至大塘段通车影响分析

项目	日均交通量（veh/d）			分流交通量（veh/d）			分流比例		
	客车	货车	合计	客车	货车	合计	客车	货车	合计
2027 年无南宁南过境线六景至大塘段	26119	6370	32489						
2027 年有南宁南过境线六景至大塘段	25581	6335	31916	-538	-35	-573	-2.06%	-0.55%	-1.76%



图 6-4 南宁南过境线六景至大塘段区位示意

5、兰海高速钦北段、钦防高速客车收费标准提升

根据《广西壮族自治区高速公路条例》，高速公路车辆通行费收费标准，应当按照有关法律、行政法规规定的程序，根据高速公路的技术等级、投资总额、

当地物价指数、偿还贷款或者有偿集资款的期限和收回投资的期限，以及交通量、建设质量等因素计算确定，由自治区人民政府交通运输主管部门会同发展改革、财政部门审核后，报自治区人民政府批准。兰海高速钦北段、钦防高速均已完成改扩建工程，但目前仍执行老路收费标准，预计2027年完成竣工验收并取得收费标准批复，与原收费标准相比较，一类客车收费标准将从0.4元/车公里调整为0.5元/车公里，四类客车收费标准将从1.3元/车公里调整为1.45元/车公里。虽然本项目所在的兰海高速公路大通道的一类和四类客车收费标准将整体提升，但因该路段符合加收的桥隧较少，与区域内内竞争性道路相比较，本项目所在通道仍为通行费成本最优路径。基于审慎考虑，本次预测假设兰海高速钦北段、钦防高速客车收费标准提升后将对本项目客车产生约-1.88%的分流影响，客车日均交通量减少约481veh/d。

表 6-7　2027 年客车收费标准提升影响分析

项目	日均交通量（veh/d）			分流交通量（veh/d）			分流比例		
	客车	货车	合计	客车	货车	合计	客车	货车	合计
2027 年无收费标准提升影响	25581	6199	31780						
2027 年有收费标准提升影响	25100	6199	31299	-481	--	-481	-1.88%	--	-1.51%

6、平陆运河

平陆运河位于广西壮族自治区，是西部陆海新通道骨干工程，项目起于南宁市横州市西津库区平塘江口，经钦州市灵山县陆屋镇沿钦江进入北部湾，全长 134.2 公里，设计年单向通过能力为 8900 万吨，按内河Ⅰ级航道标准建设，可通航 5000 吨级船舶，以发展航运为主，结合供水、灌溉、防洪、改善水生态环境等。从功能定位来看，平陆运河的建设主要为补充目前西部陆海新通道沿线货物运输主要依靠铁路和高速公路运至出海口，水路通道缺失的不足，通过平陆运河的建设，一方面能够为西部陆海新通道建设开辟水运新方式，使西部陆海新通道成为全国第 3 个拥有江海联运出海能力的通道；另一方面能够为西部陆海新通道增加上亿吨级的水运能力，提高西部陆海新通道综合运输能力。

目前，西南地区南向出海货运主要依托北部湾港海铁/海公联运、珠三角港口与西江水运江海联运、湛江港海铁联运等 3 大通道。平陆运河建成后，一方面西南地区原来经由海铁/海公联运的出海货物由于通过水运费用有较大幅度降低，将部分转由平陆运河江海联运出海；另一方面西南地区原经由珠三角港口江海联运出海的货物，由于水运航程大幅缩短（贵港及以上西江沿线地区经平陆运河出海比经珠三角港口出海可缩短 560km），将部分转由平陆运河出海。从货运运输方向分析来看，平陆运河建成后：

南向将开辟广西及西南地区通往东盟地区运距最短、最经济、最便捷的国际水运大通道。西江中上游地区货物出海节约航程约 7 天；经平陆运河出海比从广州出海到越南和新加坡，分别缩短约 1100 公里和 740 公里。

北向助力西部陆海新通道铁水联运，通过黄桶至百色铁路等连接海陆运输，依托中欧国际班列直达欧洲；为贵州提供新的出海通道，贵州货物从梅林港口经平陆运河出海到越南，较从广州出海节省运距约 700 公里。

西向经百色港和百色通航项目联通云南富宁港，为云南货物出海提供直接出海通道，较从长江出海节省约 1930 公里。

东向连通西江航运干线到达广西东部和广东西部，为上游地区开辟通往粤港澳大湾区、北美、日韩的海运新通道。

由上分析可知，平陆运河的建设将极大方便并促进出海货物运输，因水运运输较公路运输运输量大且成本较低，因此报告认为平陆运河通航后将对本项目通道内的货运交通量产生一定的分流作用。但区域内便利低成本的运输方式增加也将有利于促进区域相关产业布局和发展，例如自治区在研平陆运河沿线文化旅游、产业园区建设等方面的规划及方案，同时平陆运河的建设加快区域多式联运网络的构建，有助于实现区域公路、铁路、水运、航空等之间更高效的货物转运和交通衔接。由此可见，平陆运河的建设带来的区域发展对本项目也有一定的促进作用。

根据北投集团提供信息，2025年2月，平陆运河两大枢纽建设第三阶段取得新进展，平陆运河预计2026年底完工通航，影响年份为2027年~2028年。根据模型分析，平陆运河通航主要影响贵州、云南方向与钦州、防城港方向，以及南宁

市境内水运航线沿线的柳州、来宾、贵港等地区与钦州、防城港之间的往来交通量，2027年对本项目货车分流影响约为-2.15%，货车日均交通量减少约136veh/d；2028年对本项目货车分流影响约为-1.91%，货车日均交通量减少约124veh/d。

表 6-8 平陆运河通航影响分析

项目	日均交通量（veh/d）			分流交通量（veh/d）			分流比例		
	客车	货车	合计	客车	货车	合计	客车	货车	合计
2027 年无平陆运河	25581	6335	31916						
2027 年有平陆运河	25581	6199	31780	--	-136	-136	--	-2.15%	-0.43%
2028 年无平陆运河	25772	6494	32266						
2028 年有平陆运河	25772	6370	32142	--	-124	-124	--	-1.91%	-0.38%



图 6-5 平陆运河区位示意

7、合浦至湛江高速铁路

在《广西综合立体交通网规划（2021—2035 年）》和《南宁市综合交通运输发展“十四五”规划》中，南宁至合浦至湛江规划建设一条高速铁路，设计时速 350 公里，其中南宁至合浦高速铁路为远期储备项目，暂无建设计划，且目前南宁至合浦已开通高速动车组，南宁至北海通行时间不到一小时，待南宁至合浦

高速铁路建成将主要分流现有乘高铁和普铁出行的客流。而合浦至湛江高速铁路自既有邕北线合浦站侧向引出，经北海、山口、廉江、遂溪至湛江西站，共设置车站 4 座，与湛江至海口高速铁路相接，目前项目已在推进开工建设工作，施工总工期为 4 年，线路自合浦站引出，向东经过铁山港湾、白沙镇、遂溪县等最终引入湛江西站，设站 6 座（新设车站 4 个，既有站 2 个），正线全长约 139 公里，其中广西段约 63 公里，广东段约 76 公里，设计时速 350 公里，项目总投资约 275.2 亿元，同步建设北海联络线、湛江北至湛江西联络线等。

合浦至湛江高速铁路已于2024年12月29日开工建设，预计2028年建成运营，影响年份为2028年。从出行通道来看，相较于本项目高速公路，合浦至湛江高速铁路受不可控因素影响较小，通行速度更快，可达性更高。同时，票价较低，花费的时间成本也更低。根据模型分析，合浦至湛江高速铁路通车主要影响南宁、防城港与广东方向往来交通量，总体来看对本项目客车分流影响约为-2.13%，客车日均交通量减少约562veh/d。

表 6-9 合浦至湛江高速铁路通车影响分析

项目	日均交通量（veh/d）			分流交通量（veh/d）			分流比例		
	客车	货车	合计	客车	货车	合计	客车	货车	合计
2028 年无合湛高铁	26334	6494	32828						
2028 年有合湛高铁	25772	6494	32266	-562	--	-562	-2.13%	--	-1.71%

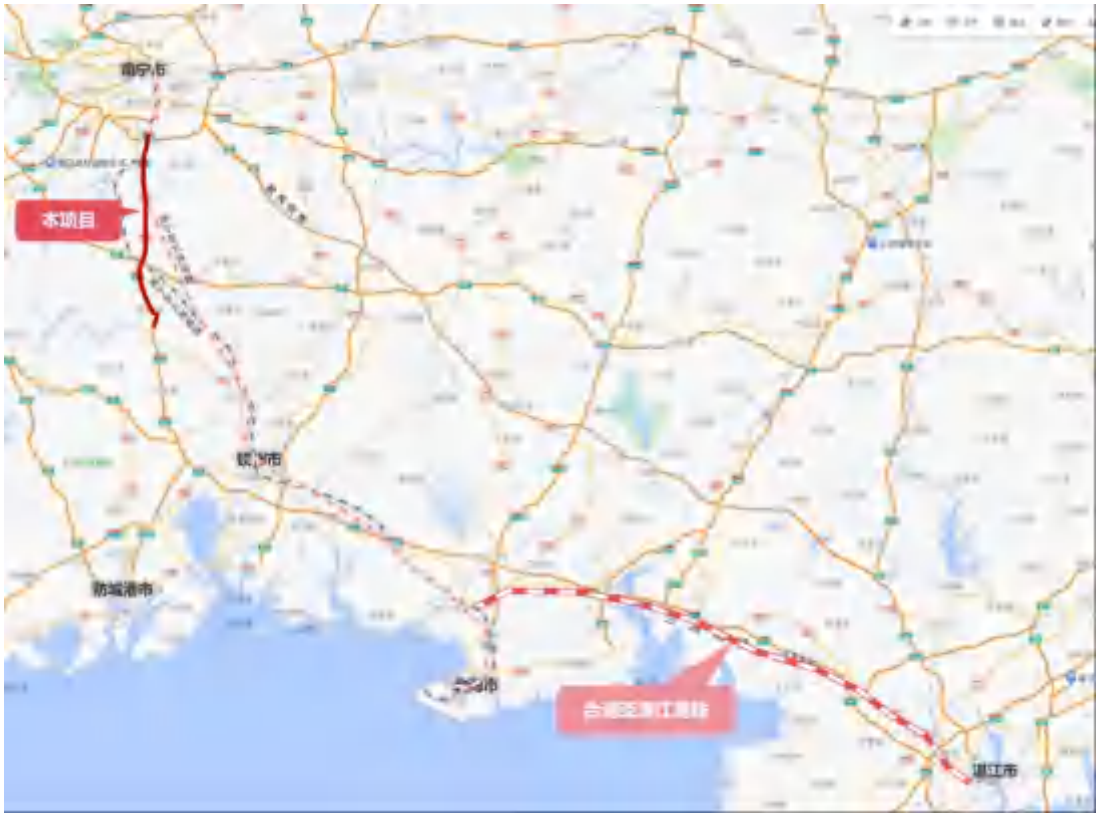


图 6-6 合浦至湛江高速铁路区位示意

8、G7522 贵阳-北海公路（南宁至北海段）

G7522 贵阳-北海公路（南宁至北海段）起点位于南宁市邕宁区州同村，接入南宁外环高速，途经南宁市邕宁区新江镇、百济镇，钦州市新棠镇、长滩镇、小董镇、平吉镇、那彭镇、那思镇，北海市合浦县乌家镇、沙岗镇，终点接入北海市滨海一级路（廉州湾大道）。路线全长约 152.92 公里，新建里程 138.674 公里（14.246 公里为钦州北环高速共线段），同步建成南宁市入城段 2.5 公里，其中南宁市邕宁区 31.787 公里（含南宁市入城段），钦北区 36.455 公里，钦南区 36.519 公里，北海市 37.413 公里。主线设计速度均采用 120 公里/小时。起点至乌家北枢纽互通段采用双向四车道高速公路标准，整体式路基宽度 26.5 米，分离式路基宽度 2×13.25 米；乌家北枢纽互通至终点段采用双向六车道高速公路标准，整体式路基宽度 34 米。项目概算总投资额约 204.79 亿元，平均每公里造价约 1.48 亿元。

根据北投集团提供消息，该项目已完成施工招标，计划于2026年初开工建设，预计2028年底建成通车，影响年份为2029年。根据模型分析，G7522贵阳-北海公

路（南宁至北海段）通车主要影响南宁、北海、钦州之间以及钦州、北海与来宾、桂林等广西北部方向往来交通量。2029年对本项目客车交通量影响比例约为-8.47%，客车日均交通量减少约1980veh/d，对本项目货车影响比例约为-10.51%，货车日均交通量减少约563veh/d。

表 6-10　G7522 贵阳-北海公路（南宁至北海段）通车影响分析

项目	日均交通量（veh/d）			分流交通量（veh/d）			分流比例		
	客车	货车	合计	客车	货车	合计	客车	货车	合计
2029 年无 G7522 贵阳-北海公路（南宁至北海段）	23375	5359	28734						
2029 年有 G7522 贵阳-北海公路（南宁至北海段）	21395	4796	26191	-1980	-563	-2543	-8.47%	-10.51%	-8.85%

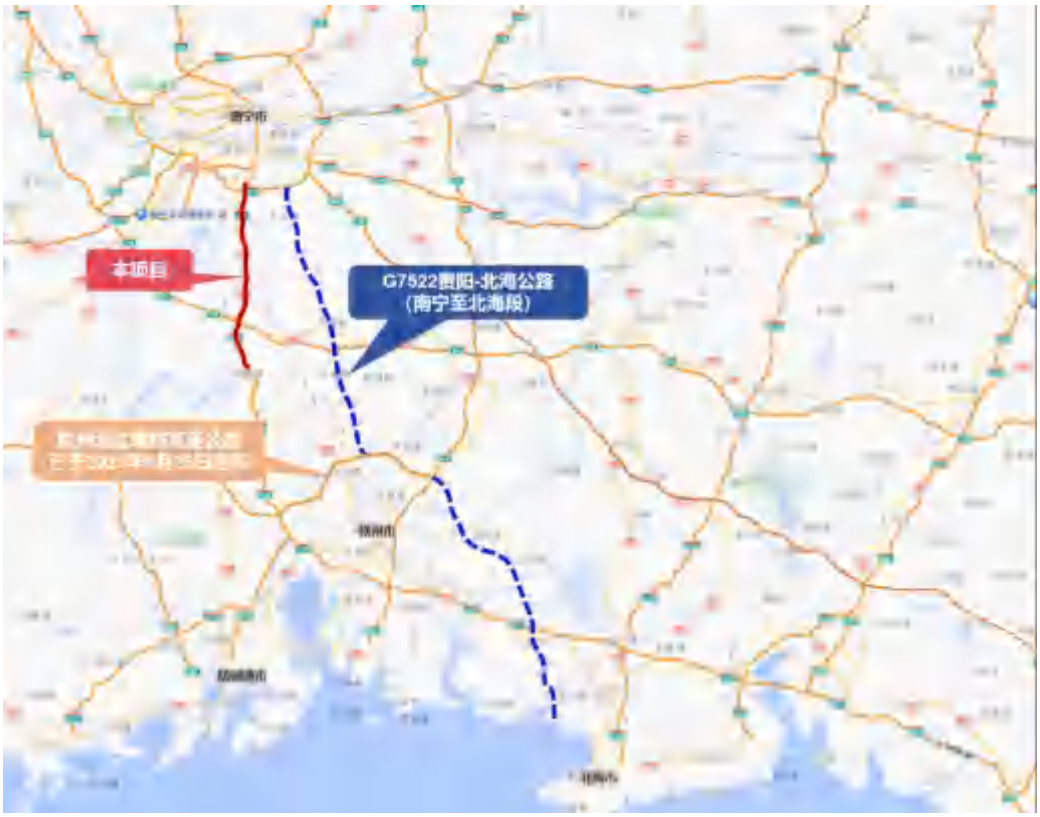


图 6-7 G7522 贵阳-北海公路（南宁至北海段）区位示意

9、南湛高速公路广东段

南湛高速公路具有南宁与湛江之间便捷高速联络线的功能，同时作为一条广

西—广东快速高效便捷的出省通道功能定位，是通往粤港澳大湾区、北部湾等区域的主要高速公路之一，既满足出省通道快速畅通，又改善区域间的重要经济节点城市的连接功能，为加强北部湾经济区、珠江西江经济带的合作机制，全力打造向海经济，发挥广西作为西南出海大通道的作用提供基础保障。南湛高速公路分为广西段与广东段两段建设。

南湛高速广西段起于南宁绕城高速公路六冲枢纽互通，整体由西向东，经南宁市邕宁区，钦州市灵山县、浦北县，玉林市博白县，终于那卜镇桂粤交界处。线路全长 186.821km，设计速度为 120km/h，双向四车道，全线设置双旺、安石连接线 2 条，采用二级公路标准，南湛高速公路广西段已于 2024 年 6 月 18 日通车。南湛高速广东段起于廉江市长山镇西北粤桂两省区交界处，与南宁至湛江高速公路广西段对接，路线向东延伸接入玉湛高速，路线全长约 30.18 公里，采用设计速度 120km/h 的双向四车道高速公路标准，标准路基宽度采用 26.5m，设置长山互通连接线，采用二级公路标准。项目估算总投资约为 36.34 亿元，总工期 3 年。

根据北投集团提供消息，广东段工程可行性研究报告已获批，正在开展深化设计，预计 2028 年底建成通车，影响年份为 2029 年。根据模型分析，南湛高速广东段通车虽然打通了广西段断头路的现状，但通道内可供选择的道路较多，且 G7522 贵阳-北海公路（南宁至北海段）开通后，其综合成本优势更明显，从模型分配结果来看，预计对本项目交通量影响很小，故本次预测不进行详细分析。

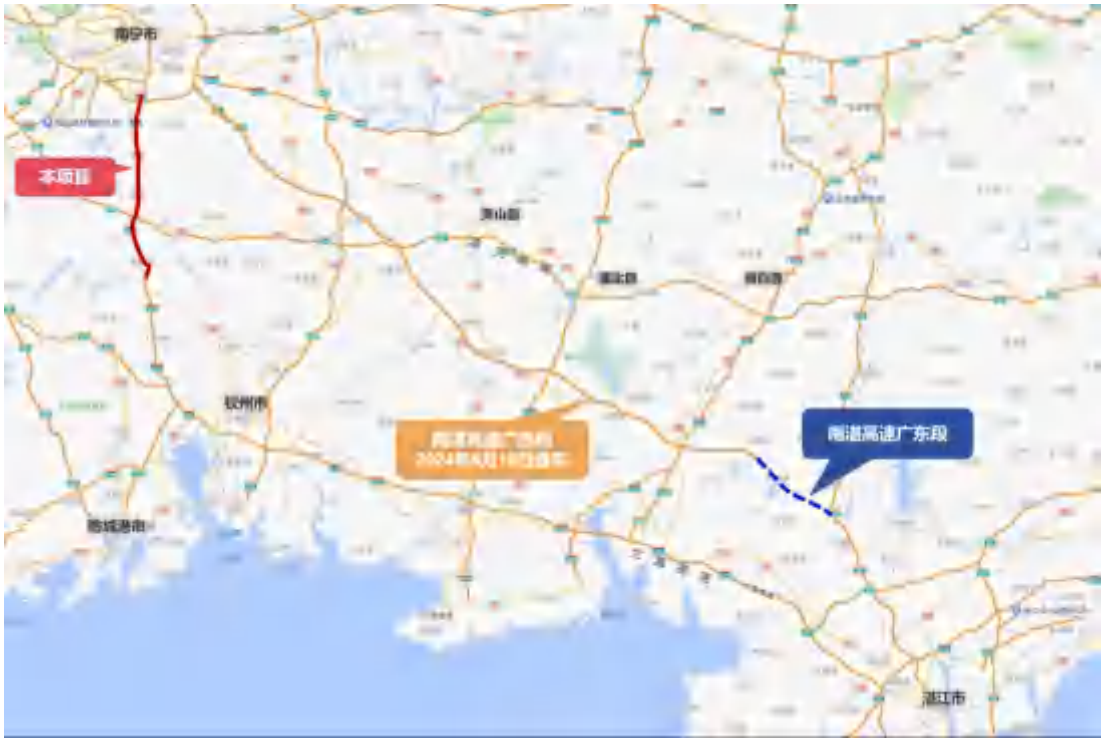


图 6-8 南湛高速公路广东段区位示意

10、吴上高速公路二期

吴圩至上思高速公路二期工程位于南宁市江南区，起点位于南宁市吴圩镇，接吴圩机场第二高速公路，设置枢纽互通，路线自北向南经明阳工业园区，在明阳工业园区设置一般互通 1 处，后继续向南布线，终点接龙胜-峒中口岸公路南宁吴圩至上思段一期路线起点（与吴大高速交叉枢纽互通）。项目推荐方案全长 18.193km，全线采用双向四车道高速公路标准，设计速度 120km/h，路基宽 27m，采用沥青混凝土路面。项目总投资 28.07 亿元。

吴上高速二期项目已于 2023 年 10 月 14 日获得批复，2024 年 2 月 23 日获得初步设计批复。根据北投集团提供信息，自治区发改委、交通运输厅在桂交规划发〔2025〕10 号文件中对龙胜—峒中口岸公路吴圩至上思段（二期工程）等项目建设任务进行了调整，计划 2029 年底建成通车，影响年份为 2030 年。

吴上高速二期的建成通车代表吴上高速全线贯通，将进一步分流本项目交通量，但该路径南宁至防城港方向沿线高速公路符合桥隧加收的路段较多，出行综合成本高于本项目，对本项目交通量分流影响有限。根据模型分析，吴上高速二期通车主要影响南宁、贵州、河池、百色等与防城港上思县、防城港东兴等方向

往来交通量，总体来看对本项目客车分流影响约为-0.24%，客车日均交通量减少约54veh/d，对货车分流影响约为-0.22%，货车日均交通量减少约11veh/d。

表 6-11 吴上高速二期通车影响分析

项目	日均交通量（veh/d）			分流交通量（veh/d）			分流比例		
	客车	货车	合计	客车	货车	合计	客车	货车	合计
2030 年无吴上二期	22352	5003	27355						
2030 年有吴上二期	22298	4992	27290	-54	-11	-65	-0.24%	-0.22%	-0.24%



图 6-9 吴上高速区位示意

11、本项目路面大中修

本项目预期在 2035-2037 年期间分时期、分阶段、分区域将根据路况指标情况择机实施路面大修养护工程，主要施工内容为旧路面铣刨及沥青面层重铺。为最大限度降低对车辆通行影响，采用以过程预防性养护为主，局部集中处置的方式实施，最大限度降低施工对双向通行能力的影响，基本维持路段施工前服务水平。

交通组织方案预计根据每年路面中上面层钻芯取样检测结果，对需集中修复中下面层的局部路段，按每日施工效率（双车道 3-4 公里/批次）划分作业单元，结合施工效率、交通保障等要求，预计集中交通管制工期不超过 90 天。各年度施工采取分车道短期封闭、滚动推进的方式，确保施工路段单向始终保留至少 2 条车道通行，避免全幅或长距离封闭。每一作业单元完工后及时恢复交通，再转入下一区段作业，避免多个单元同时封闭导致通行压力叠加。

以上工程方案相关内容（含作业单元划分、车道封闭方式、工期预估等）均基于当前项目信息、技术水平及常规施工条件形成的预测性方案，在实际执行过程中可能因路产实际状况、路基检测结果、突发交通需求或不可抗力等因素产生偏差，或者因技术革新升级进一步优化，若实施将根据届时情况进行调整。根据目前的预测性方案，本项目路面大修能够基本维持施工前路段服务水平，预计对本项目交通量影响很小，故本次预测不考虑其影响。

6.3 交通量和收入预测结果

本项目未来年交通量及通行费收入预测结果如下表所示。

表 6-12 分车型交通量预测结果（单位：veh/d）

年份	交通量（veh/d）			
	客车	货车	合计	增长率
2026	24064	5911	29975	0.31%
2027	25100	6199	31299	4.42%
2028	25772	6370	32142	2.69%
2029	21395	4796	26191	-18.51%
2030	22298	4992	27290	4.19%
2031	23247	5197	28444	4.23%
2032	24180	5398	29578	3.99%
2033	25094	5595	30689	3.75%
2034	25984	5786	31771	3.52%
2035	26848	5971	32820	3.30%
2036	27680	6149	33829	3.08%
2037	28478	6319	34797	2.86%
2038	29243	6482	35724	2.66%
2039	29975	6637	36612	2.48%
2040	30675	6785	37460	2.32%

2041	31346	6926	38273	2.17%
2042	31990	7062	39051	2.03%
2043	32607	7191	39799	1.91%

表 6-13 分车型交通量预测结果（单位：pcu/d）

年份	交通量（pcu/d）			
	客车	货车	合计	增长率
2026	24215	13614	37829	0.20%
2027	25255	14317	39572	4.61%
2028	25929	14757	40686	2.81%
2029	21523	11167	32690	-19.65%
2030	22429	11659	34088	4.28%
2031	23381	12176	35558	4.31%
2032	24317	12687	37005	4.07%
2033	25234	13190	38424	3.84%
2034	26127	13683	39809	3.61%
2035	26992	14163	41156	3.38%
2036	27826	14629	42455	3.16%
2037	28625	15080	43705	2.94%
2038	29391	15514	44905	2.75%
2039	30124	15934	46058	2.57%
2040	30825	16339	47164	2.40%
2041	31496	16730	48225	2.25%
2042	32139	17107	49246	2.12%
2043	32756	17473	50230	2.00%

表 6-14 收费收入预测结果（单位：元）

年份	收费收入（元）			
	客车	货车	合计	增长率
2026	208,238,645	111,642,909	319,881,554	0.06%
2027	216,784,079	117,308,378	334,092,457	4.44%
2028	222,761,386	121,137,640	343,899,025	2.94%
2029	184,052,475	91,342,263	275,394,738	-19.92%
2030	191,442,304	95,294,254	286,736,558	4.12%
2031	199,195,632	99,436,733	298,632,365	4.15%
2032	207,348,137	103,806,410	311,154,548	4.19%
2033	214,169,966	107,537,087	321,707,053	3.39%
2034	221,328,869	111,463,356	332,792,224	3.45%
2035	228,230,640	115,287,159	343,517,798	3.22%
2036	235,881,074	119,359,802	355,240,876	3.41%
2037	241,954,586	122,651,103	364,605,689	2.64%

2038	248,385,783	126,139,379	374,525,162	2.72%
2039	254,536,376	129,500,965	384,037,340	2.54%
2040	261,130,378	133,104,159	394,234,537	2.66%
2041	266,041,883	135,864,570	401,906,453	1.95%
2042	271,428,299	138,881,122	410,309,421	2.09%
2043	174,293,823	89,353,351	263,647,174	-35.74%

注：由于该项目的收益预测期间为自评估基准日至 2043 年 8 月 18 日止，故 2043 年最后一期的收费收入与上一年全年收费收入相比，下降-35.74%。

7 结论

本项目是国家高速公路网兰海高速公路（G75）的重要组成部分，与贵北、广昆等高速公路相通，形成高速公路网的规模效益，对增强桂西南以及北部湾城市群公路运输能力、促进区域经济发展将起到极为重要的作用。因此，结合该项目的服务对象及线路走向，其具有以下四大特点：

（1）兰海高速广西南宁那南段是广西壮族自治区路网规划中“1 环 12 横 13 纵 25 联”的高速公路网的干线公路网中一条重要通道，极大提高桂西南的公路运输能力，全面支撑交通强国建设和北部湾城市群发展。兰海高速广西南宁那南段与国道 G325（广州至南宁公路）、南宁绕城高速、南宁外环高速、吴大高速相连，继而同贵北国道主干线、广昆国道主干线等高速公路相通，形成高速公路网的规模效益。

本项目所处的北部湾城市群区域是我国地跨广西、广东、海南三省区，背靠大西南，毗邻粤港澳，面向东南亚，是海上丝绸之路的重要枢纽，位于全国“两横三纵”城镇化战略格局中沿海纵轴最南端，是中国沿海沿边开放的交汇地区，在西部大开发战略格局和中国与东盟开放合作的大格局中具有重要战略地位，在国家现代化建设大局和全方位开放格局中具有举足轻重的战略地位。本项目随着北部湾城市群的发展，北部湾城市群区域日益增强的创新能力和竞争能力，经济集聚度的提高、区域连接性和政策协同效率提升，将为本项目带来稳定的客货运交通量增长。

（2）本项目位于北部湾城市群空间格局“一湾双轴、一核两极”中的“南北钦防城镇发展轴”和“一核”，南北钦防城镇发展轴依托南宁—北海综合运输通道，以南宁、北海等为重点加快发展现代服务业、先进制造业，推动钦州和防城港深度同城化发展，强化面向东盟开放合作平台建设。“一核”为南宁核心城市，以加快建设南宁特大城市和区域性国际城市为目标，推进要素集聚，强化国际合作、金融服务、信息交流、商贸物流、创业创新等核心功能，建设现代产业

集聚区，规划建设五象新区等对外开放合作平台，构建“一带一路”有机衔接的门户枢纽城市和内陆开放型经济高地，带动吴圩—扶绥、伶俐—六景、宾阳—黎塘等城镇组团一体化发展，打造北部湾、面向东盟的现代化大都市区。本项目随着南宁等核心城市的产业快速发展，将为本项目带来稳定的客货运交通量增长。

（3）综合本项目地理区位、产业功能、抗风险能力等要素的综合分析，本项目随着北部湾城市群发展有着良好的交通量增长前景，其作为区域和国家干线公路的核心地位将更为凸显。其周边的南北钦防城镇发展轴、湛茂阳城镇发展轴，依托西部陆海新通道和沿海综合运输通道，将沿线布局建设大量的特色产业园区，加快临港产业、先进制造业和现代服务业集中集聚，强化北部湾城市群与成渝地区双城经济圈的对接合作，将为本项目交通构成带来新的血液，其交通量和收费收入增长未来可期。且根据公司现有运营计划和周边区域路网规划，本项目已完成改扩建的相关建设，未来年不会因改扩建施工封道对交通量带来较大影响。

8 本报告使用说明

1.本咨询报告仅供委托方用于测算目的对应的经济行为和送交资产估机构及其行政主管部门审查使用；本报告的使用权归委托方所有。

2.本咨询报告测算结论是在本报告载明的测算假设和限制条件下，为本报告列明的测算目的而提出的被测算对象于测算分析基准日市场价值的参考意见，该测算结果未考虑资产流动性及资金时间价值的影响。

3、本咨询报告只能用于报告载明的目的和用途，未经本公司同意，委托方不得将报告的全部或部分内容发表于任何公开媒体上。基础设施基金管理人及专项计划管理人、原始权益人可根据相关法律、法规、业务规则等将咨询报告的全部或者部分内容被摘抄、引用或者披露于监管及行业自律机构、交易所、投资人及潜在投资人。对不当使用本报告预测结果于其他经济行为而形成的结果，本公司不承担任何法律责任。

4.本次咨询的预测过程参考现有技术与业内惯例，然而基于各种原因，对于任何收费公路的预测都有不确定性。由于预测者无法完全掌握所有可能发生的变化，预测值与实际结果之间一定会有出入。

5.此咨询报告中所提出的预测结果主要是反映整体的长期趋势，在任何一特定年中预测值与实际结果也可能由于其它因素而导致差异。

6.根据国家的有关规定，本报告预测结论有效期为一年。自测算分析基准日2025 年 12 月 31 日起，至 2026 年 12 月 31 日止。



统一社会信用代码
91440000727878666D

营业执照

名　　称　易方达基金管理有限公司

类　　型　其他有限责任公司

法定代表人　吴欣荣

经 营 范 围　公开募集证券投资基金管理、基金销售、特定客户资产管理。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）

注 册 资 本　人民币壹亿叁仟贰佰肆拾肆万贰仟元

成 立 日 期　2001年04月17日

住　　所　广东省珠海市横琴新区荣粤道188号6层

登 记 机 关

2025 年 03 月 31 日

国家市场监督管理总局监制

国家企业信用信息公示系统网址：http://www.gsxt.gov.cn





统一社会信用代码

91440400071940382X

营业执照



扫描二维码登录"国家企业信用信息公示系统"了解更多登记、备案、许可、监管信息

名　　称　易方达资产管理有限公司

类　　型　有限责任公司（非自然人投资或控股的法人独资）

法定代表人　刘炜

成 立 日 期　2013年06月28日

住　　所　珠海市横琴新区荣粤道188号6层自编A01

重要提示

1.经营范围：经营范围中属于法律、法规规定应当经批准的项目，市场主体在依法取得审批许可后方可从事经营活动。

2.年度报告：市场主体应于每年1月1日至6月30日提交上一年年度报告。

3.信息查询：市场主体经营范围、出资情况、营业期限、涉企经营许可信息等有关事项和其他监管信息，请登录国家企业信用信息公示系统(http://www.gsxt.gov.cn)、国家企业信用信息公示系统(珠海)网址：http://ssgs.zhuhai.gov.cn)或扫描执照上的二维码查询。



仅提供北投项目评估事项使用；
与原件相符，复印无效。

登记机关

2024 年 10 月 31 日



国家市场监督管理总局监制

国家企业信用信息公示系统网址：http://www.gsxt.gov.cn





营业执照

（副 本）

统一社会信用代码
91450000799701157N（1-1）



扫描二维码登录"国家企业信用信息公示系统"了解更多登记、备案、许可、监管信息。

名　　称　广西北部湾投资集团有限公司

类　　型　有限责任公司（国有独资）

法定代表人　朱坚和

经营范围　许可项目：建设工程监理；建设工程质量检测；建设工程勘察；建设工程施工；建设工程设计；公路管理与养护；房地产开发经营；住宿服务；餐饮服务（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动，具体经营项目以相关部门批准文件或许可证件为准）一般项目：资产评估；道路货物运输站经营；土地整治服务；工程造价咨询业务；规划设计管理；自有资金投资的资产管理服务；以自有资金从事投资活动；酒店管理；物业管理；国内贸易代理；对外承包工程；信息系统集成服务；新材料技术研发；技术服务、技术开发、技术咨询、技术交流、技术转让、技术推广；业务培训（不含教育培训、职业技能培训等需取得许可的培训）；会议及展览服务；体育场地设施经营（不含高危险性体育运动）（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动）

注册资本　壹佰贰拾亿圆整

成立日期　2007年03月05日

营业期限　长期

住　　所　南宁市青秀区中泰路11号北部湾大厦

登记机关



2022年01月19日

国家企业信用信息公示系统网址：http://www.gsxt.gov.cn

市场主体应当于每年1月1日至6月30日通过国家企业信用信息公示系统报送公示年度报告

国家市场监督管理总局监制



统一社会信用代码

91450000MADTU9BT2B（1-1）

营业执照

（副 本）

扫描二维码登录"国家企业信用信息公示系统"了解更多登记、备案、许可、监管信息。

名　　称　广西北投南南高速公路有限公司

类　　型　有限责任公司（非自然人投资或控股的法人独资）

法定代表人　尚永登

经营范围　许可项目：公路管理与养护；建设工程施工（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动，具体经营项目以相关部门批准文件或许可证件为准）

注册资本　贰亿陆仟万圆整

成立日期　2024年07月30日

住　　所　南宁市青秀区云景路39号南宁农工商产业大厦七层703号办公

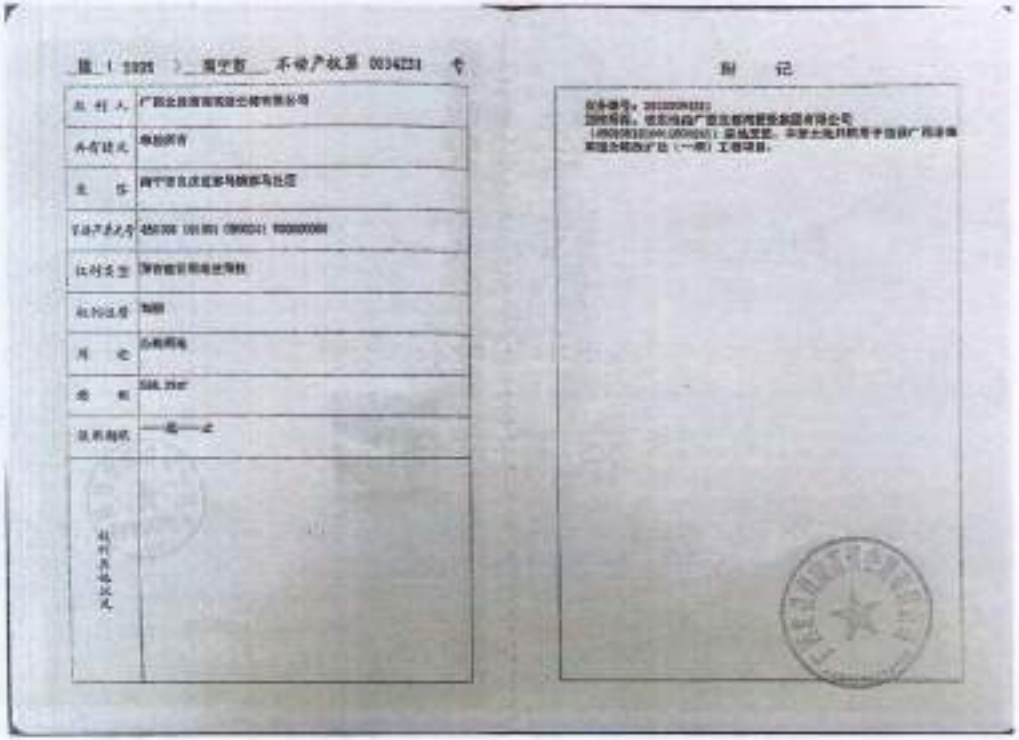
登记机关

2025年　06月　25日


中华人民共和国
不动产权证书






附记





桂（2020）南宁市 不动产权第 0034330 号

权利人	广西北投建筑科技产业有限公司
共有情况	单独所有
坐落	南宁市北投区那马镇那马社区
不动产单元号	450108 100XX 2000XX 900000000
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用途	办公用地
面积	1XXX.XXm²
使用期限	——起——止
权利其他状况	

附 记

登记编号：2020XXXXXX
附件清单：北京航投广西北投科技有限公司
《XXXXXXXXXXXXXXXX》原批复件，北京工业片区那马社区广西总部高层办公楼扩展（一期）工程项目。



桂（2020）南宁市 不动产权第 0034903 号

权利人	广西北投建筑科技产业有限公司
共有情况	单独所有
坐落	南宁市北投区那马镇那马社区
不动产单元号	450108 100XX 2000XX 900000000
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用途	办公用地
面积	1XXX.XXm²
使用期限	——起——止
权利其他状况	

附 记

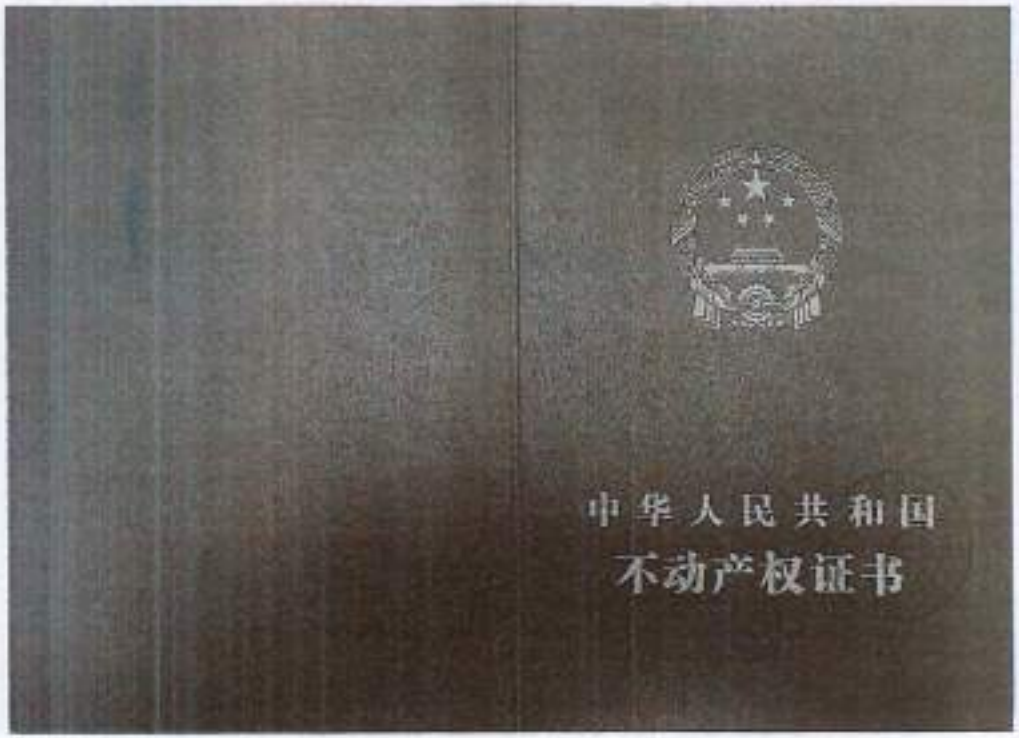
登记编号：2020XXXXXX
附件清单：北京航投广西北投科技有限公司
《XXXXXXXXXXXXXXXX》原批复件，北京工业片区那马社区广西总部高层办公楼扩展（一期）工程项目。





权利人	广西北部湾国际港务集团有限公司
共有情况	单独所有
坐落	钦州市钦北区大寺镇那马社区
不动产单元号	450800 001001 GB00348 W00000000
权利类型	国有建设用地使用权/房屋所有权
权利性质	划拨
用途	工业用地/其他
面积	1078.72/37
使用期限	——/——
权利其他状况	

附 记



中华人民共和国
不动产权证书



中华人民共和国
不动产权证书



中华人民共和国

不动产权证书







附　记

备注编号：202000[illegible]

[illegible]

中华人民共和国
不动产权证书

附 记

粤（2025）[redacted]不动产权第 0004429 号

附 记

粤（2025）[redacted]不动产权第 0004429 号

附 记



附记







中华人民共和国
不动产权证书











桂（2005）南宁市 不动产权第 0034452 号

权利人	广西北投海南高速公路有限公司
共有情况	单独所有
坐 落	南宁市良庆区那马镇那马社区
不动产单元号	450108 101001 [illegible]
权利类型	建设用地使用权
权利性质	划拨
用 途	公路用地
面 积	1761.00㎡
使用期限	——至——
权利其他状况	

附 记



桂（2005）南宁市 不动产权第 0034457 号

权利人	广西北投海南高速公路有限公司
共有情况	单独所有
坐 落	南宁市良庆区那马镇那马社区
不动产单元号	450108 101001 [illegible]
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用 途	公路用地
面 积	1932.34㎡
使用期限	——至——
权利其他状况	

附 记



中华人民共和国
不动产权证书

桂（2025）南宁市 不动产权第 0036576 号

权利人	广西北部湾国际港务集团有限公司
共有情况	单独所有
坐 落	南宁市兴宁区昆仑街道马村社区
不动产单元号	450108 [illegible] 000516 F00020000
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用 途	公路用地
面 积	2230.11㎡
使用期限	[illegible]止
权利其他状况	

附 记

备案编号：[illegible]
附图附表：依申请在广西北部湾国际港务集团有限公司
（[illegible]）登记受理，不得土地只供用于建设广西北部湾国际港务集团有限公司（一期）工程项目。

中华人民共和国
不动产权证书

中华人民共和国
不动产权证书

中华人民共和国自然资源部监制

编号 450108[illegible]

[illegible]（中华人民共和国民法典）等法律、行政法规和不动产登记暂行条例，不动产权利人申请登记，经审核，予以[illegible]。

中华人民共和国

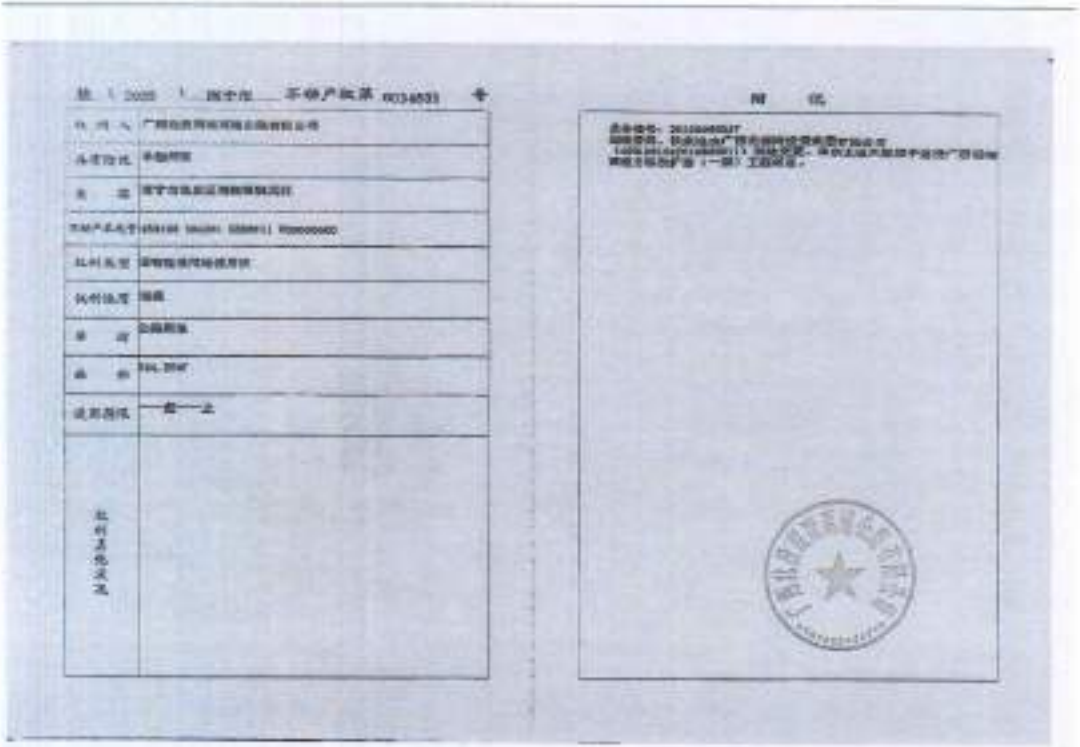
不动产权证书

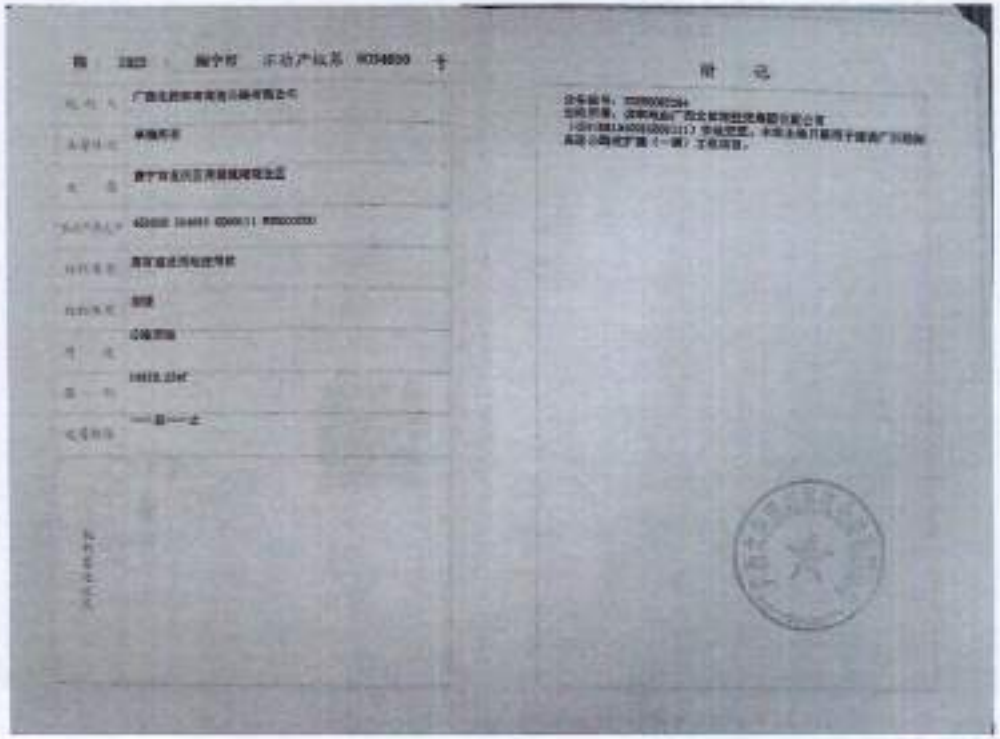




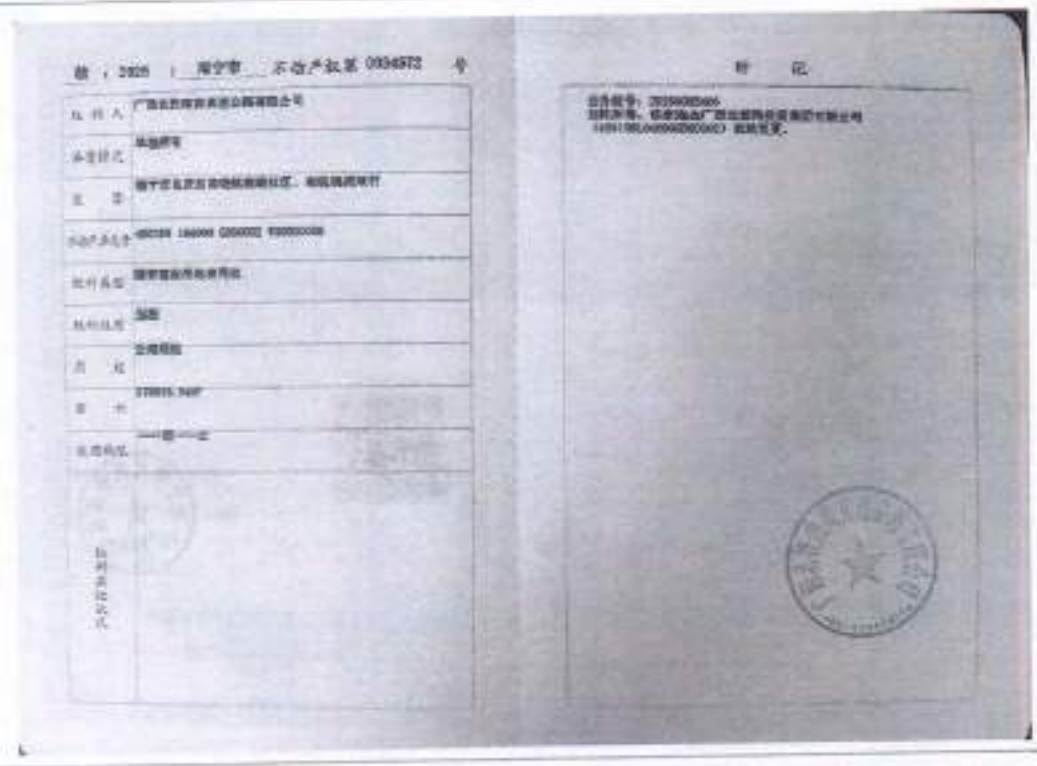









中华人民共和国
不动产权证书



桂（2025）南宁市 不动产权第 0034672 号

权利人 广西北部湾投资集团有限公司

共有情况 单独所有

坐落 南宁市北部湾路南湖社区、南环路两侧

不动产单元号 450108 160000 G00002 W00000000

权利类型 国有建设用地使用权

权利性质 划拨

用途 交通用地

面积 170815.74㎡

使用期限 ——至——

附记

登簿人：

登簿时间：2025年02月05日

附图所载，位于南宁市北部湾路南湖社区、南环路两侧共计1489190.04平方米（2233.79亩）的国有土地。








中华人民共和国
不动产权证书

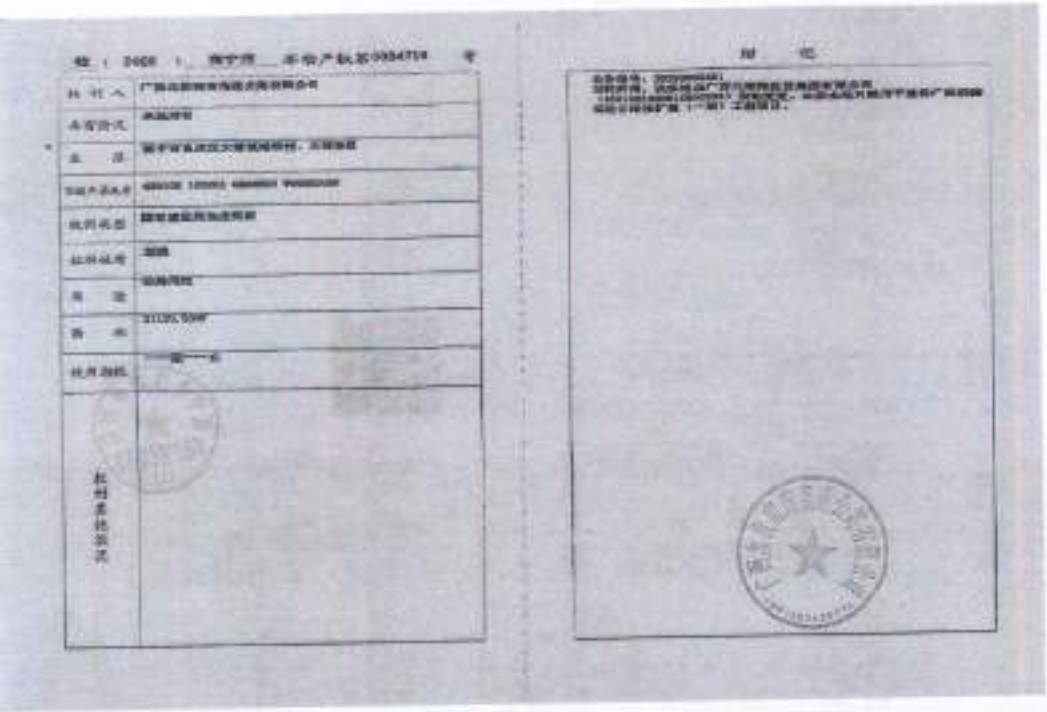





登记








中华人民共和国
不动产权证书



桂（2018）南宁市 不动产权第 0034727 号

权利人	广西北部湾铁路运营有限公司
共有情况	单独所有
坐落	南宁市 北区五四路与福厚与金龙、下四村
不动产单元号	450100 001000 GB00000 W00000000
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用途	其他商服
面积	41255.00㎡
使用期限	一级——止

附记

公示编号：2018000[illegible]
为何何等，该宗地由广西北部湾投资集团有限公司（[illegible]）自动变更。本宗土地只用于建设广西北部湾铁路合浦段扩建（一期）工程项目。



中华人民共和国
不动产权证书



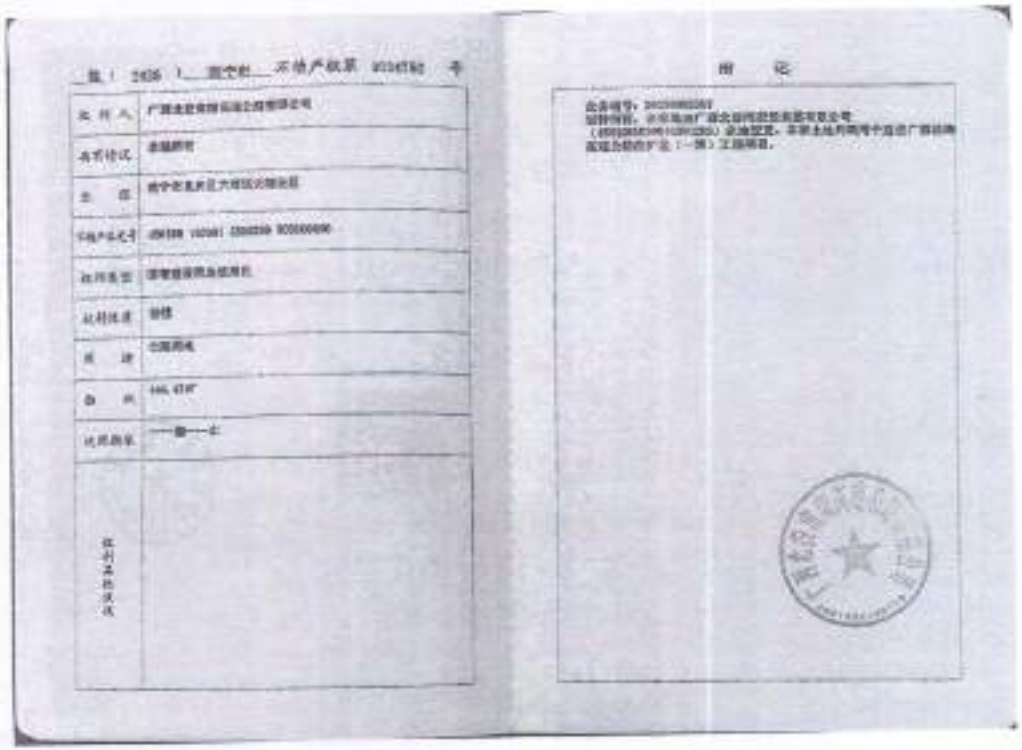
中华人民共和国
不动产权证书



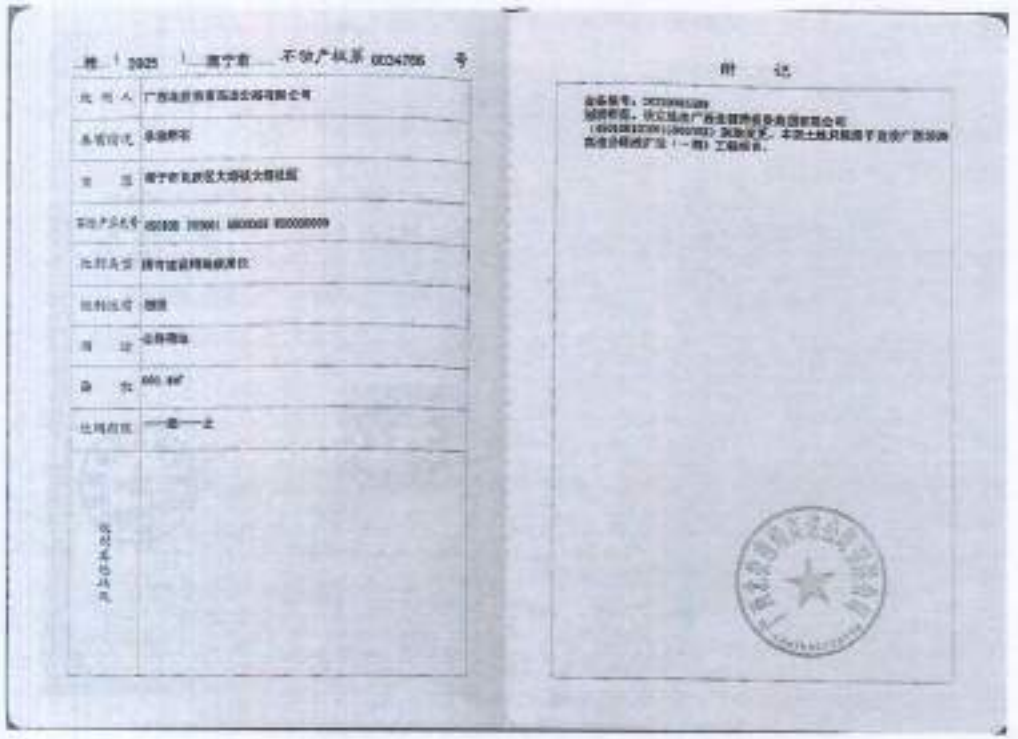

中华人民共和国
不动产权证书





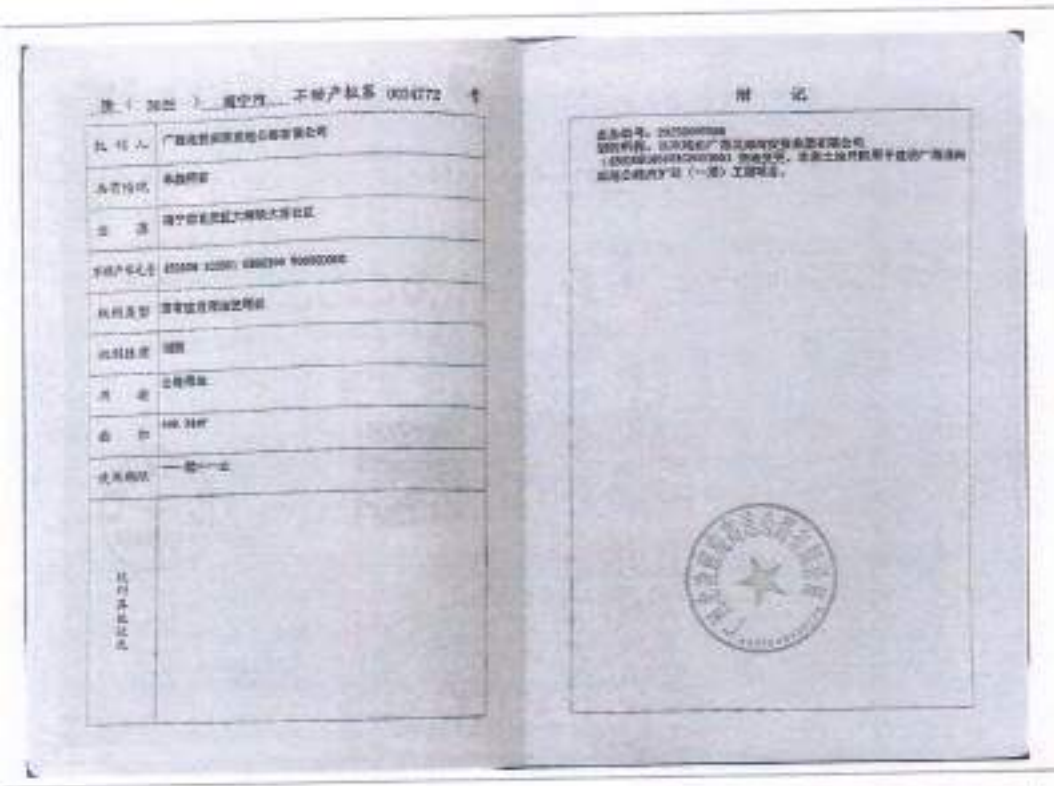








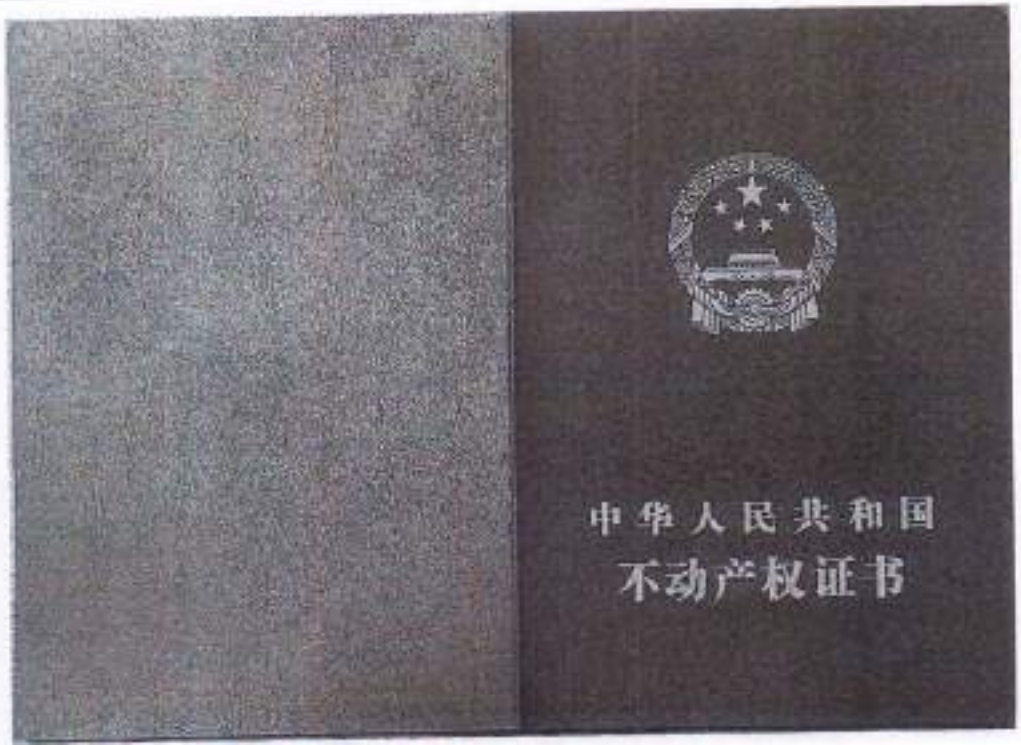

中华人民共和国
不动产权证书



附　记



中华人民共和国
不动产权证书



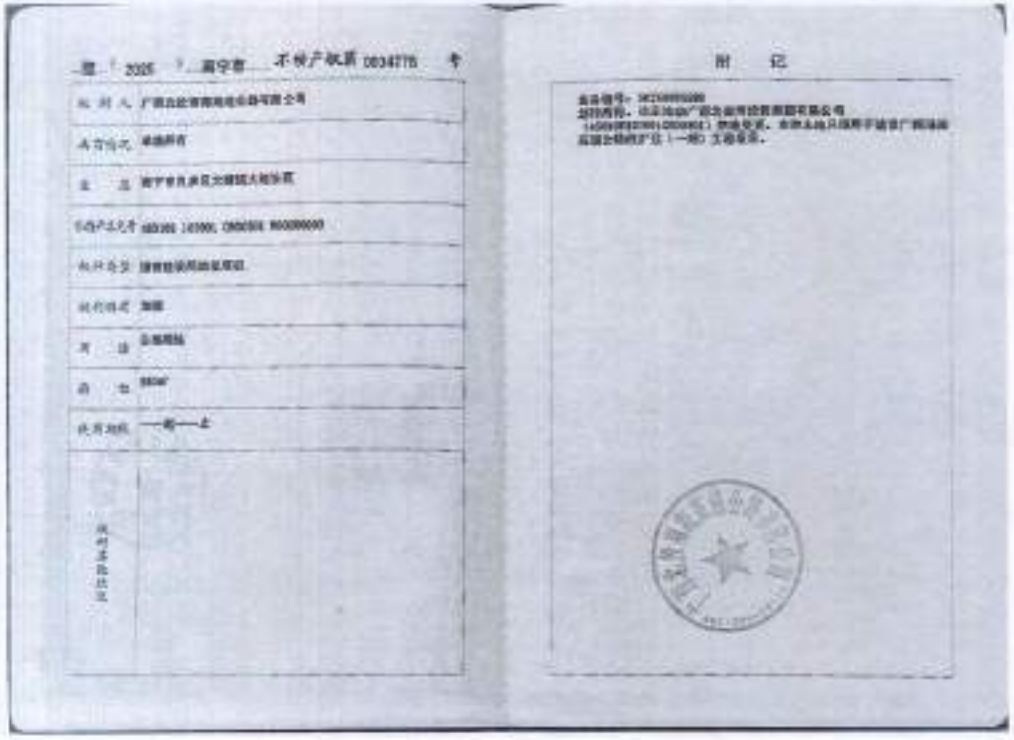
中华人民共和国
不动产权证书




中华人民共和国
不动产权证书






附 记








中华人民共和国
不动产权证书



桂（2015）南宁市 不动产权第 0074812 号

权利人 广西北部湾国际港务集团有限公司

共有情况 单独所有

坐 落 南宁市高新区迎凤路与社区

不动产单元号 450108 220001 000052 F00000000

权利类型 国有建设用地使用权

权利性质 划拨

用 途 公路用地

面 积 5200.43㎡

使用期限 ——年——止

权利其他状况

附记

备考信息：

证明事项：电子证照广西北部湾国际港务集团有限公司（450108MA5K1QGC2J）因建设需要，不得占用已经列入广西沿海港口总体规划的下列（一项）土地或者海域：








中华人民共和国
不动产权证书






附 记





附　记



附　记





登 记



中华人民共和国
不动产权证书



中华人民共和国
不动产权证书




中华人民共和国
不动产权证书














中华人民共和国
不动产权证书



桂（2023）南宁市 不动产权第 0134895 号

权利人	广西北部湾投资集团有限公司
共有情况	单独所有
坐落	南宁市良庆区大塘坡大塘社区
不动产单元号	450108 022001 GB00112 W00000000
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用途	仓储用地
面积	16026.90㎡
使用期限	——至——
权利其他状况	

附 记

业务号：2023000777
发证机关：南宁市自然资源局
（GB-00-2023CQ00112）批准专营、非法土地只能用于建设广西北部湾国际港务区扩建（一期）工程项目。



中华人民共和国
不动产权证书



中华人民共和国
不动产权证书



中华人民共和国自然资源部
编号 450108333635

根据《中华人民共和国民法典》等法律、行政法规和不动产登记暂行条例等规定，申请人申请登记的事项经审核，准予登记，特发此证。


中华人民共和国
不动产权证书







中华人民共和国

不动产权证书

附记

附记



登（2025）南宁市 不动产权第 0204981 号

权利人	广西北部湾市高速公路有限公司
共有情况	共同所有
坐 落	南宁市北部湾大道线东侧
不动产单元号	450108 102216 GB00007 W00000000
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用 途	公路用地
面 积	宗地面积:2.37 平方米
使用期限	2025 年 07 月 至
权利其他状况	

附 记

证书编号：[illegible]
登记机构：南宁市临江大道线东侧
（450108102216GB00007）地块变更。本宗土地只能用于建设广西高速公路四扩南（一期）工程项目。



中华人民共和国
不动产权证书



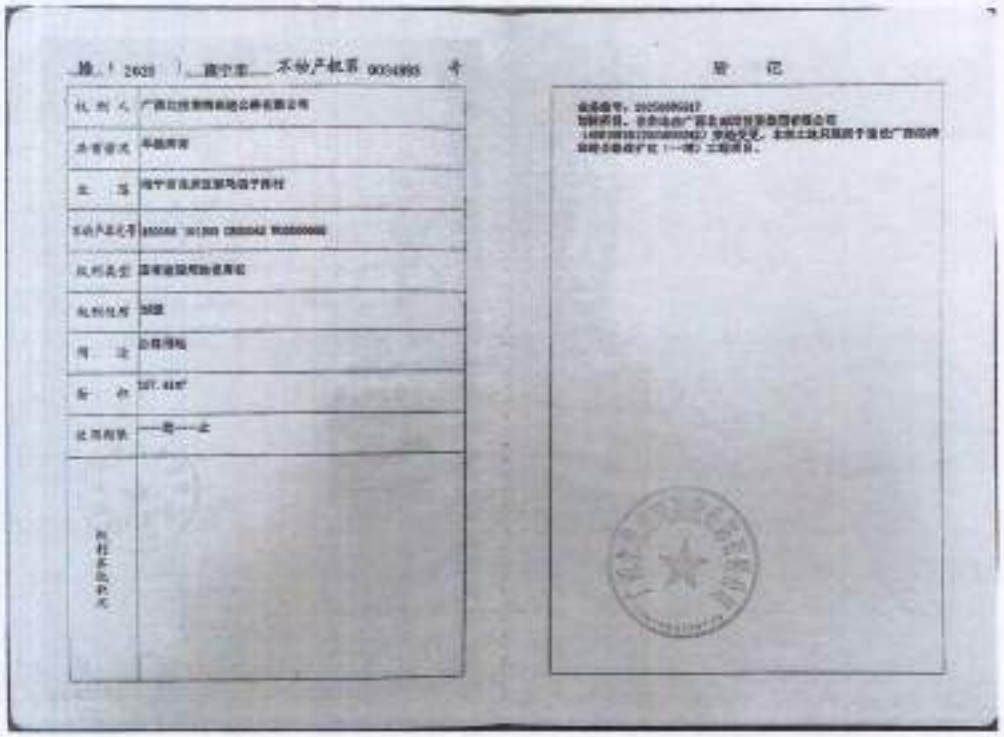
中华人民共和国
不动产权证书




中华人民共和国
不动产权证书





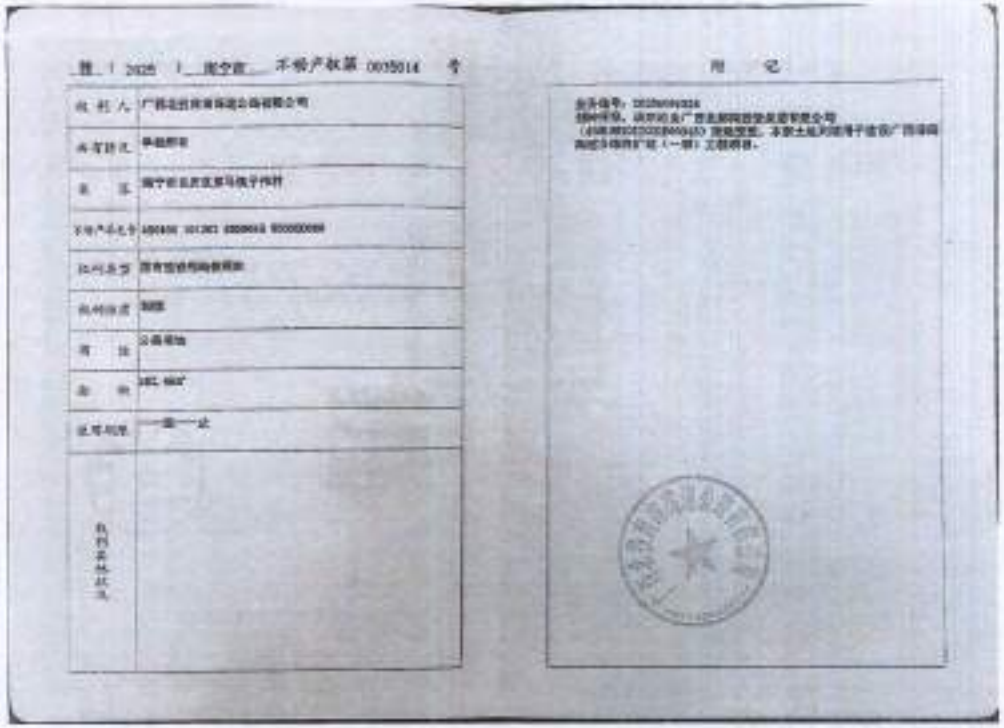





桂（2025）南宁市不动产权第 0035001 号
权利人
共有情况
坐落
不动产单元号
权利类型
权利性质
用途
面积
使用期限
附记


桂（2025）南宁市不动产权第 0035002 号
权利人
共有情况
坐落
不动产单元号
权利类型
权利性质
用途
面积
使用期限
附记


中华人民共和国
不动产权证书



桂（2020）北海市不动产权第 0035014 号

权利人	广西北投海洋渔业有限公司
共有情况	单独所有
坐落	北海市铁山港区营马镇子尚村
不动产单元号	450500 001201 00[illegible] 00000000
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用途	公用设施
面积	202.46㎡
使用期限	一至一止
权利其他状况	

附记

备注编号：2020000324
根据申请，该不动产登记簿记载权利人为广西北投海洋渔业有限公司（450500[illegible]）的海域使用权，本宗土地系依法取得于宗设广西海洋渔业有限公司（一期）工程用海。

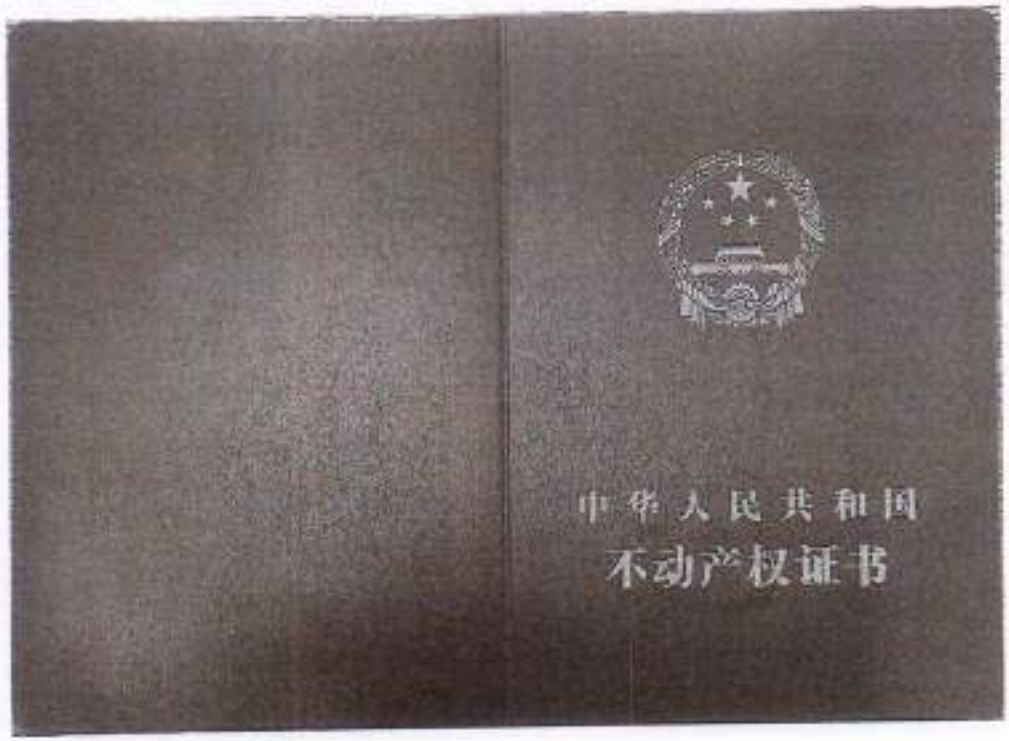


中华人民共和国
不动产权证书



中华人民共和国
不动产权证书



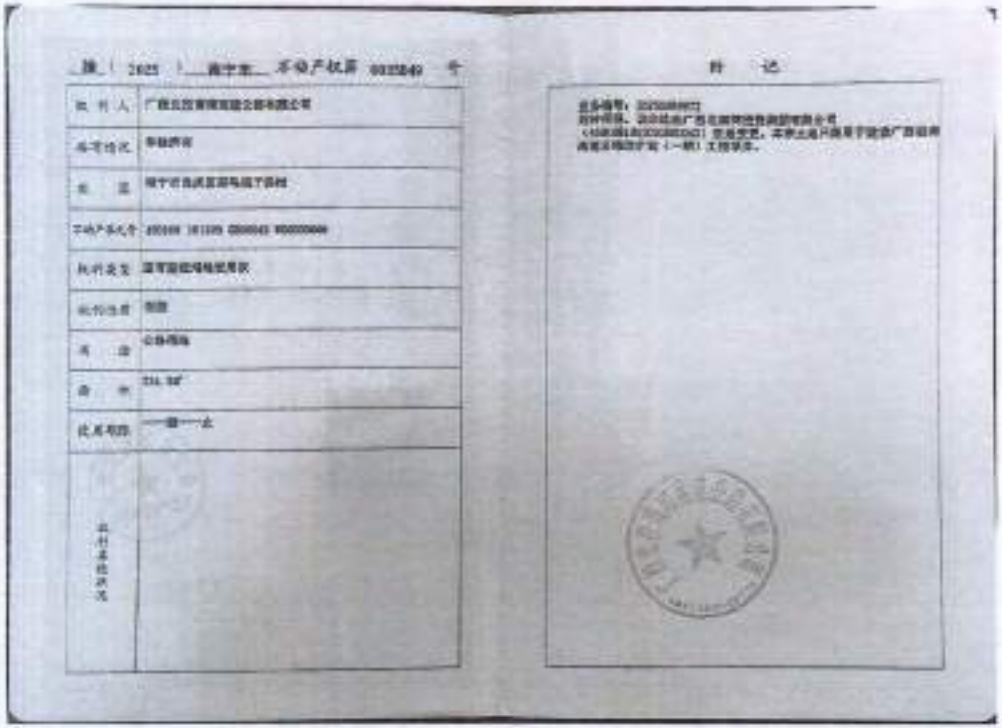

中华人民共和国
不动产权证书






附 记





_桂（2025）_南宁市_ 不动产权第 0035849 号

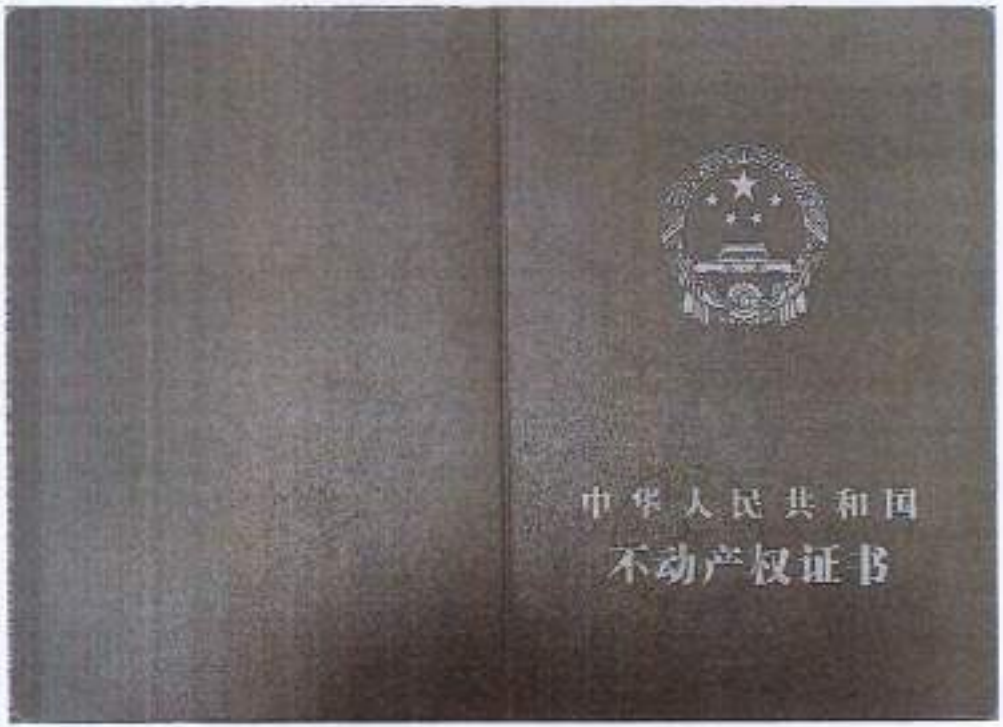
权利人	广西北投智慧城建设运营有限公司
共有情况	单独所有
坐 落	南宁市良庆区亭岭路下段村
不动产单元号	450108 101205 GB00043 W00000000
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用 途	公路用地
面 积	231.32㎡
使用期限	——至——
权利其他状况	

附 记

_桂（2025）_南宁市_ 不动产权第 0035849 号

权利人	广西北投智慧城建设运营有限公司
共有情况	单独所有
坐 落	南宁市良庆区亭岭路下段村
不动产单元号	450108 101205 GB00043 W00000000
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用 途	公路用地
面 积	231.32㎡
使用期限	——至——
权利其他状况	

附 记





附记



中华人民共和国
不动产权证书



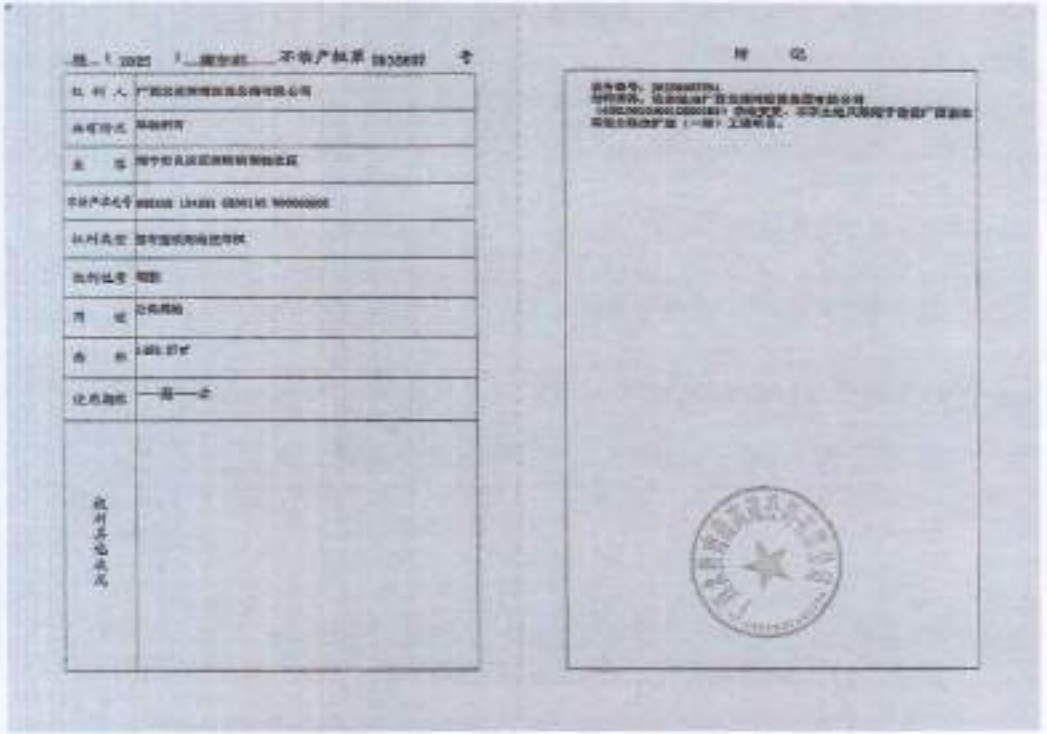
中华人民共和国
不动产权证书




中华人民共和国
不动产权证书



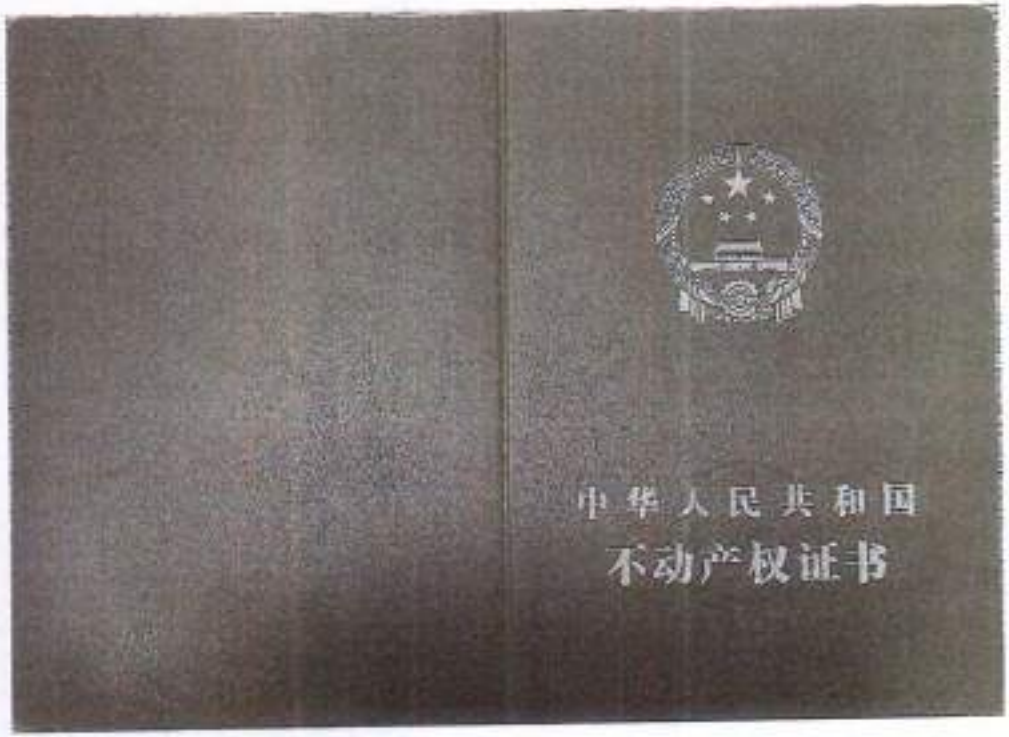


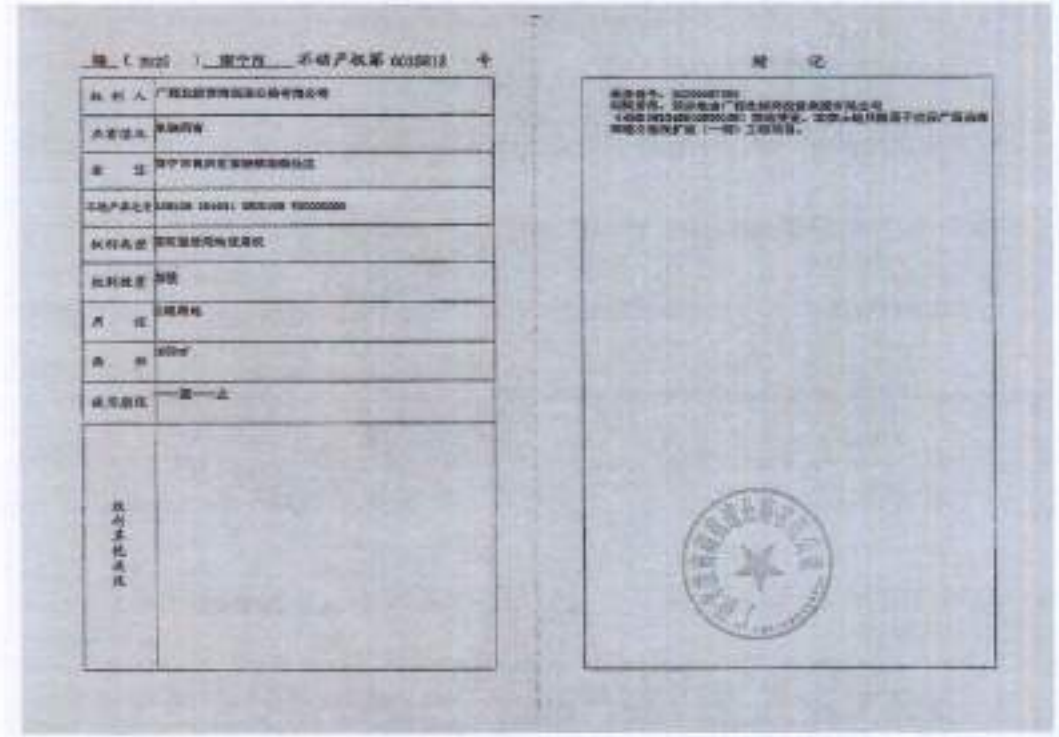









中华人民共和国
不动产权证书



粤（2020）□区不动产权第0035013号

权利人	广州[illegible]有限公司
共有情况	单独所有
坐　落	萝岗[illegible]路
不动产单元号	[illegible]
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	出让
用　途	工业用地
面　积	1000㎡
使用期限	——至——
权利其他状况	

附　记

[illegible]



中华人民共和国
不动产权证书



中华人民共和国
不动产权证书



中华人民共和国自然资源部监制

证号 [illegible]

根据《中华人民共和国民法典》等法律、行政法规和不动产登记的有关规定申请不动产权利，经审查准予登记，特发此证。

登记机构（印）

[illegible]年[illegible]月[illegible]日


中华人民共和国
不动产权证书






附 记

中华人民共和国
不动产权证书

附记




中华人民共和国
不动产权证书


中华人民共和国
不动产权证书



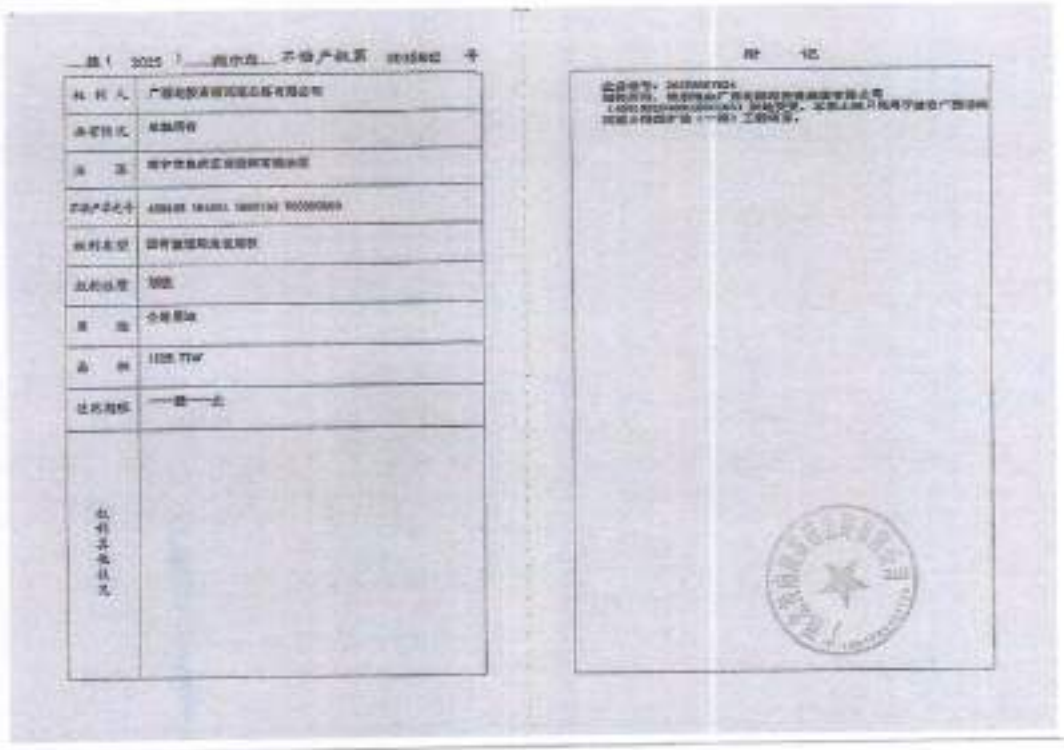

中华人民共和国
不动产权证书














中华人民共和国
不动产权证书



登记



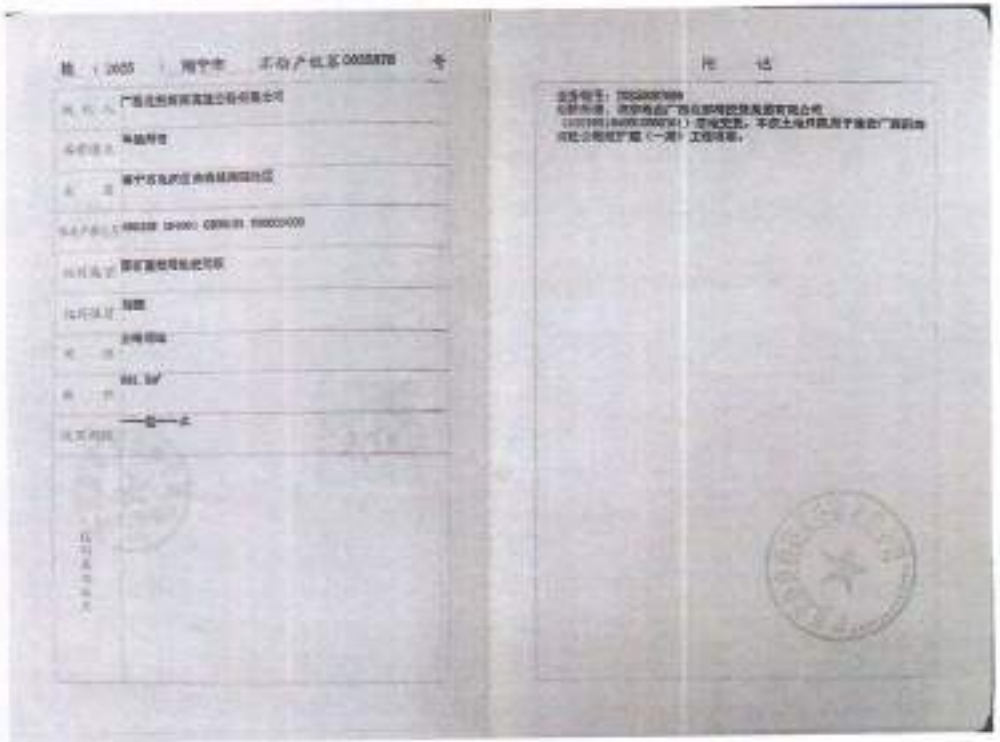





中华人民共和国
不动产权证书







附记

附记

中华人民共和国

不动产权证书



桂（2015）南宁市不动产权第 0035900 号

权利人	广西北部湾投资集团有限公司
共有情况	单独所有
坐 落	南宁市良庆区大塘镇大型桥
不动产单元号	450108 [illegible] 00000000
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用 途	公路用地
面 积	宗地面积:[illegible]平方米
使用期限	2015年[illegible]月[illegible]日起[illegible]年[illegible]月[illegible]日止
权利其他状况	

附 记

业务编号：[illegible]
权证编号：[illegible]
（450108201[illegible]0035900）的国有宅基、不动产权利属于广西北部湾投资集团有限公司（一期）工程项目。



中华人民共和国
不动产权证书



中华人民共和国
不动产权证书



登记（中华人民共和国民法典）开始日期。对不动产权利人申请登记的基础事项予以登记的，应当自登记之日起生效。

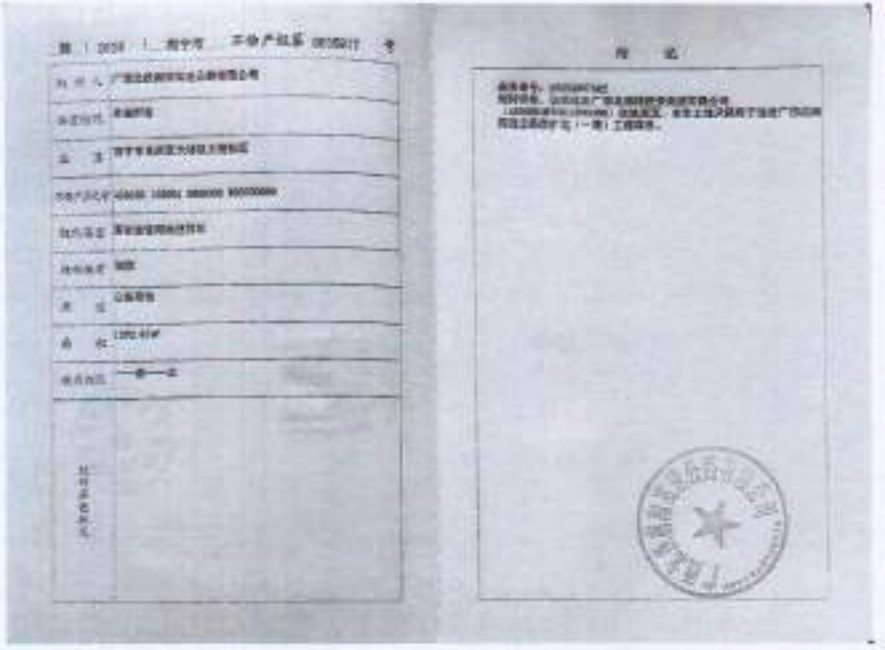
中华人民共和国自然资源部监制

证号 [illegible]


中华人民共和国
不动产权证书







中华人民共和国
不动产权证书

附记

附记



桂（2025）南宁市 不动产权第 0035630 号

权利人	广西生态修复有限公司
共有情况	单独所有
坐 落	南宁市良庆区大福镇大福村
不动产单元号	450108 002211 [illegible]
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用 途	公路用地
面 积	255.93㎡
使用期限	——起——止
权利其他状况	

附 记

[illegible]



中华人民共和国
不动产权证书



中华人民共和国
不动产权证书




中华人民共和国
不动产权证书














中华人民共和国
不动产权证书




中华人民共和国
不动产权证书

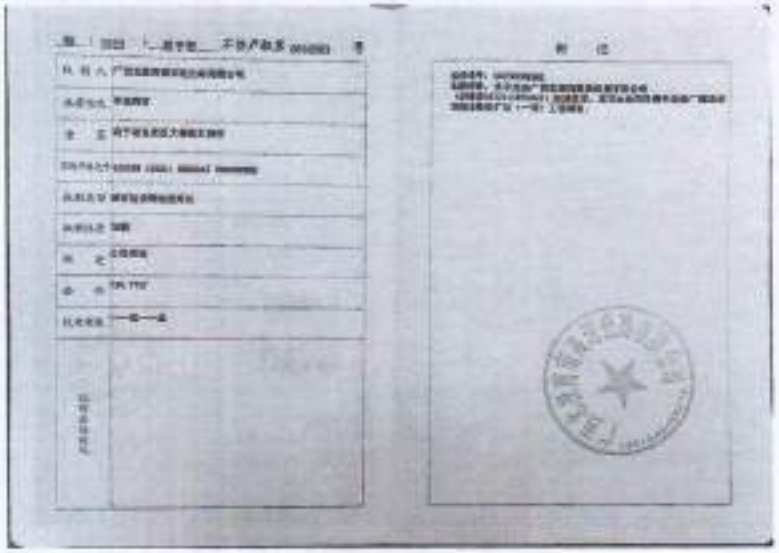

中华人民共和国
不动产权证书




中华人民共和国
不动产权证书





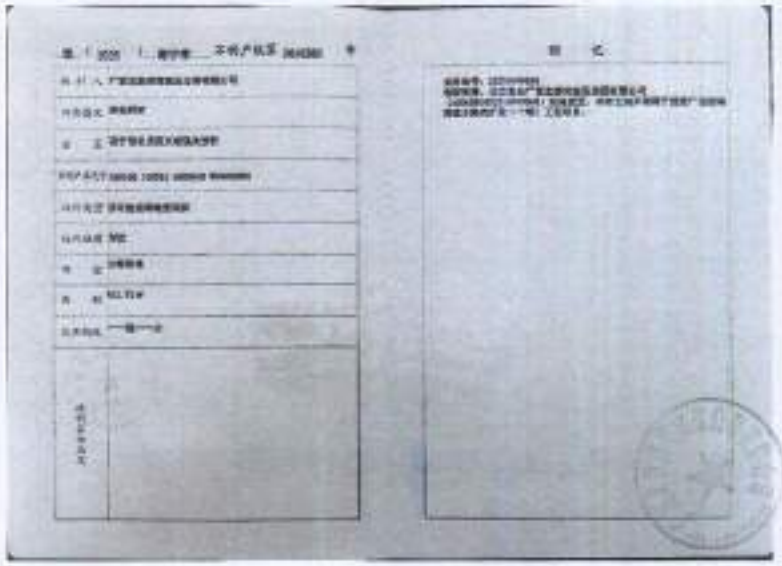








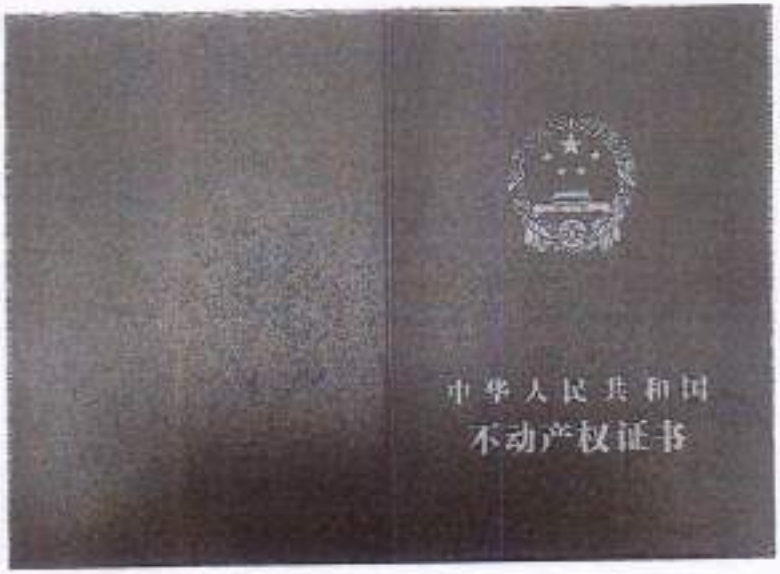

中华人民共和国
不动产权证书




中华人民共和国
不动产权证书


中华人民共和国
不动产权证书




中华人民共和国
不动产权证书














中华人民共和国
不动产权证书




中华人民共和国
不动产权证书

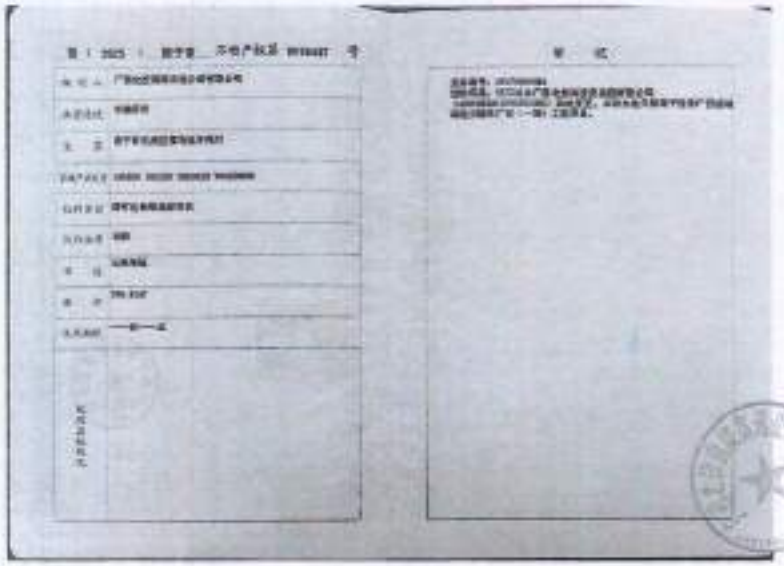

中华人民共和国
不动产权证书




中华人民共和国
不动产权证书

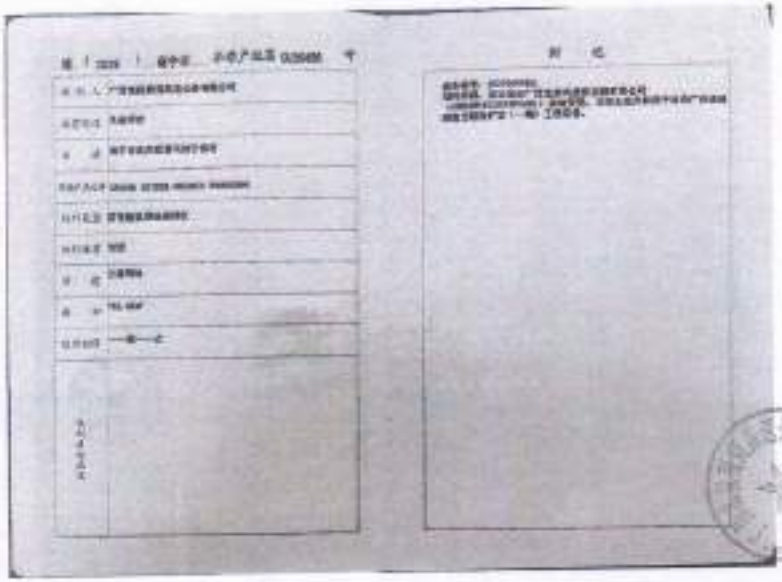


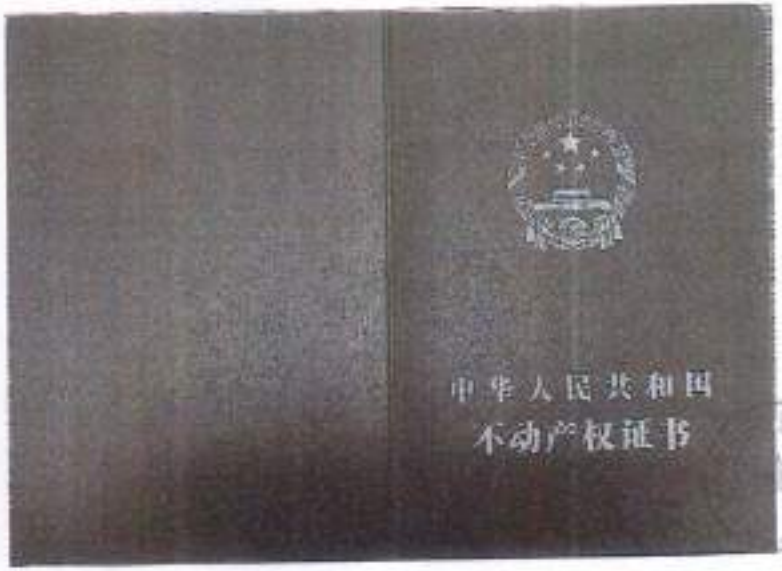


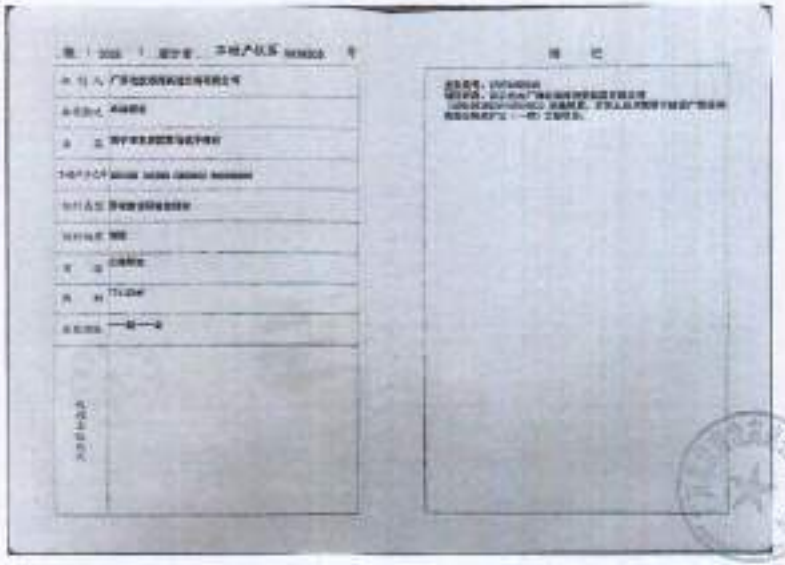


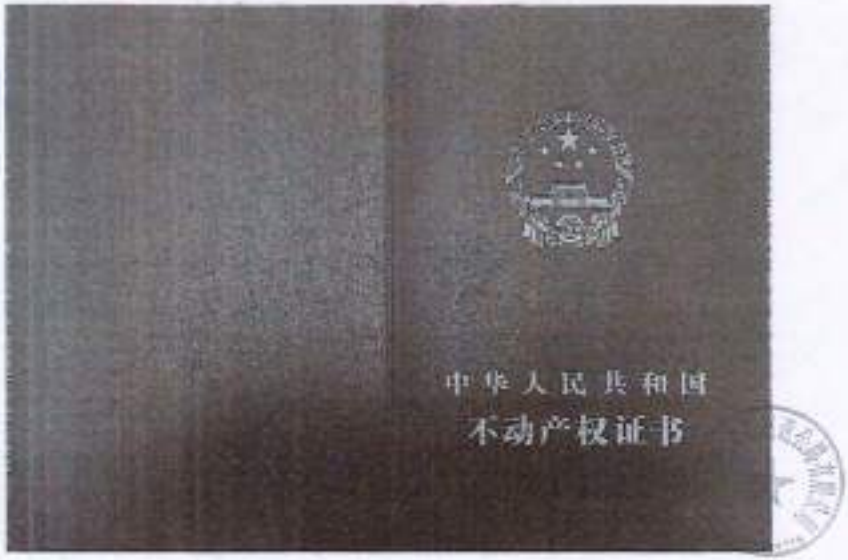







中华人民共和国
不动产权证书




中华人民共和国
不动产权证书


中华人民共和国
不动产权证书



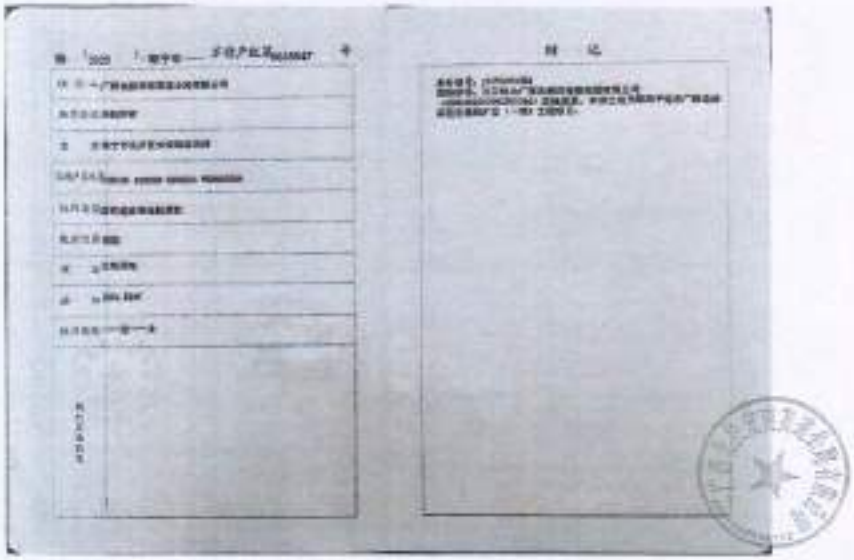

中华人民共和国
不动产权证书

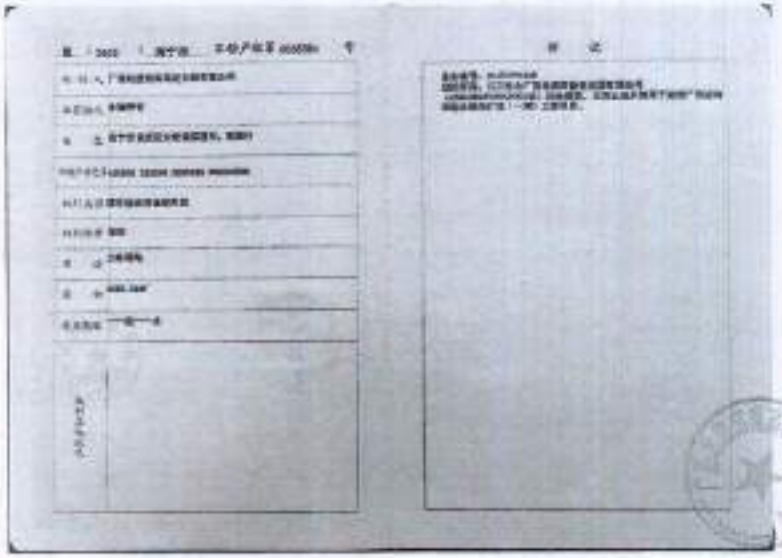




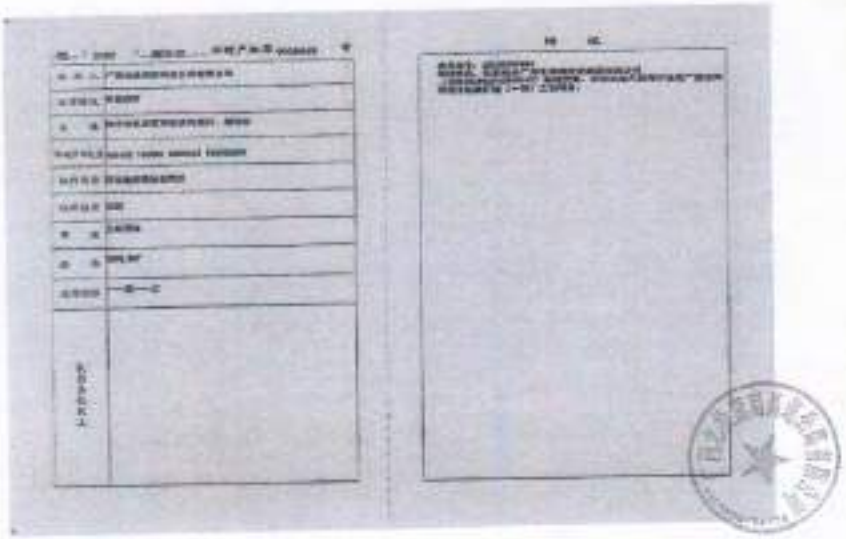









中华人民共和国
不动产权证书




中华人民共和国
不动产权证书

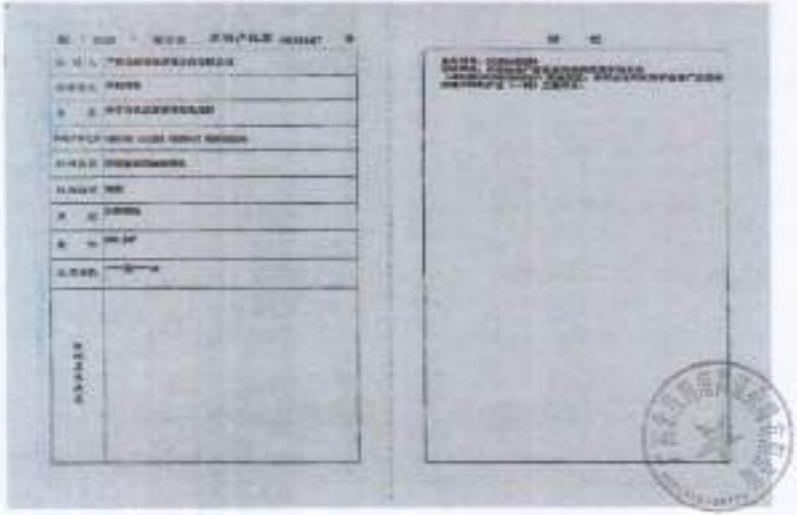

中华人民共和国
不动产权证书



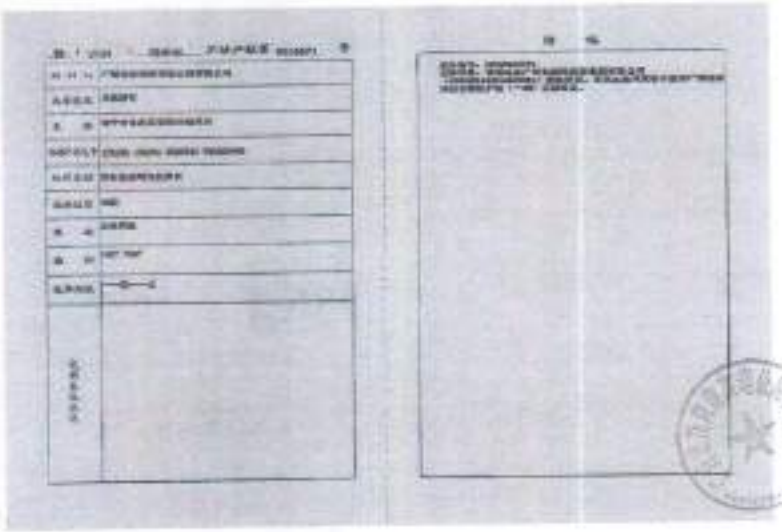

中华人民共和国
不动产权证书

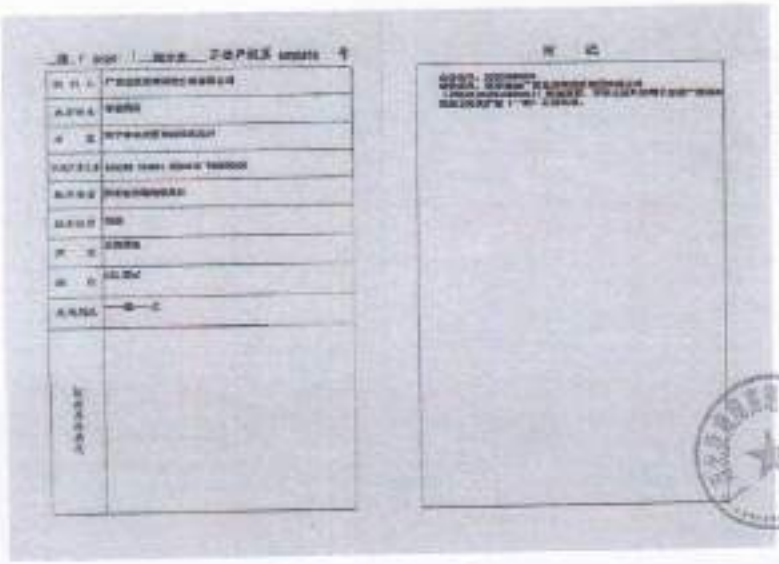








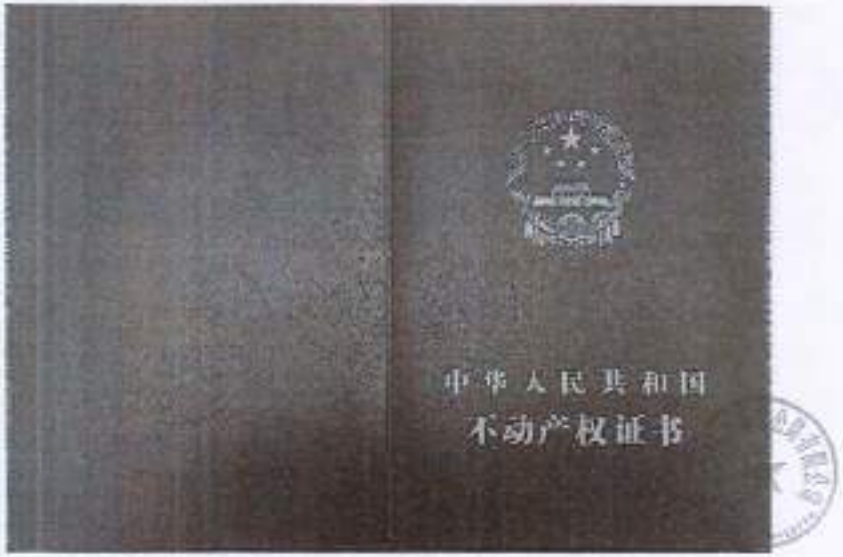





中华人民共和国
不动产权证书



附　记

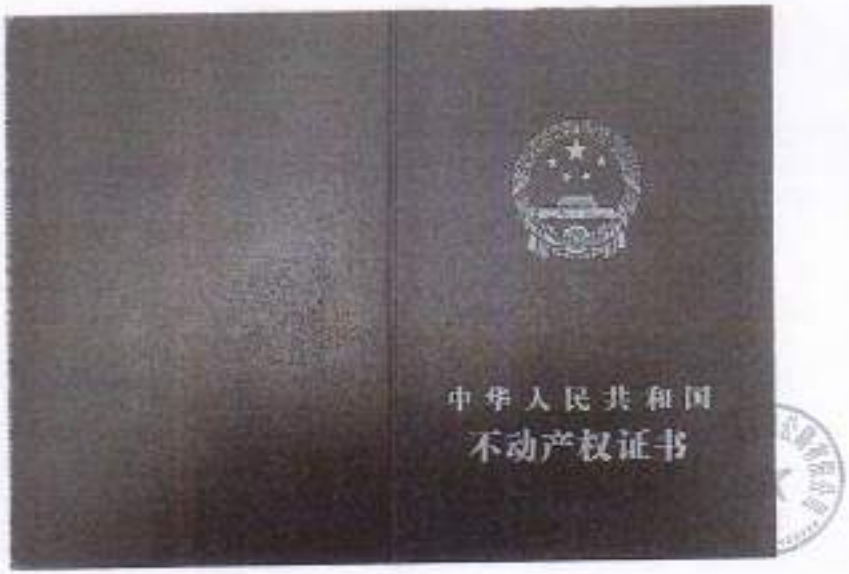


中华人民共和国
不动产权证书



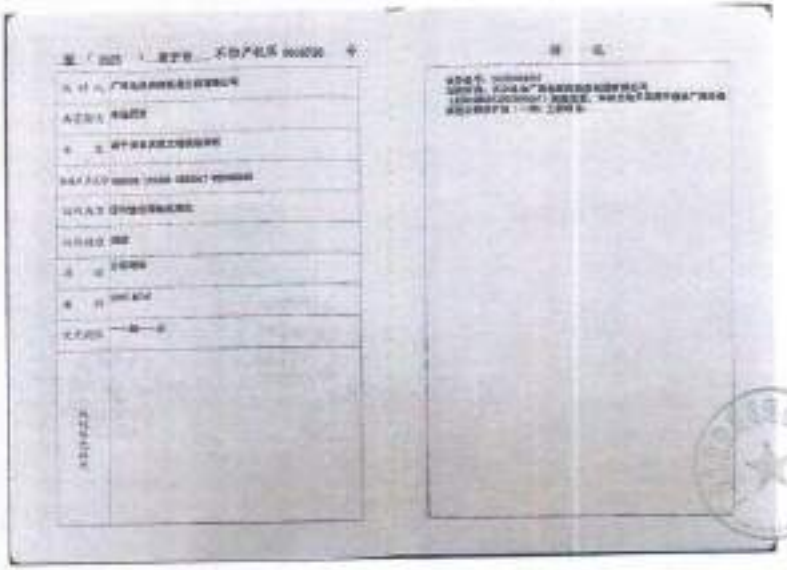
中华人民共和国
不动产权证书



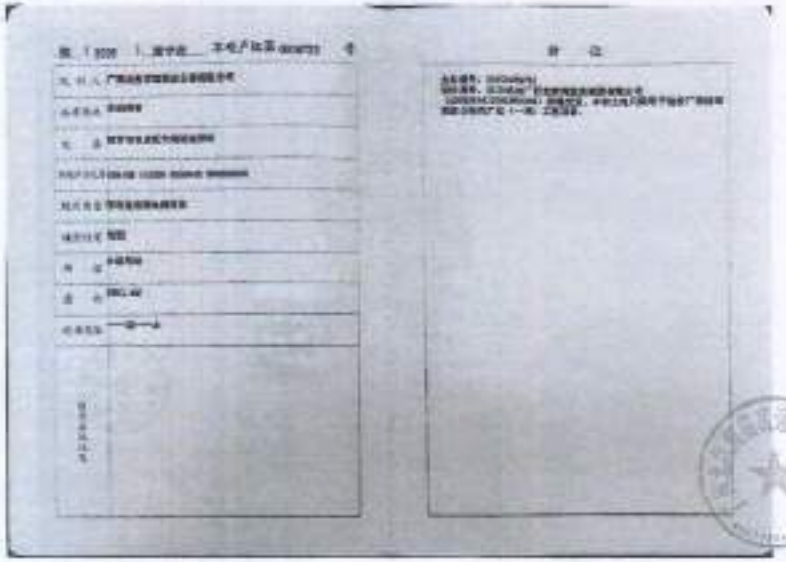

中华人民共和国
不动产权证书

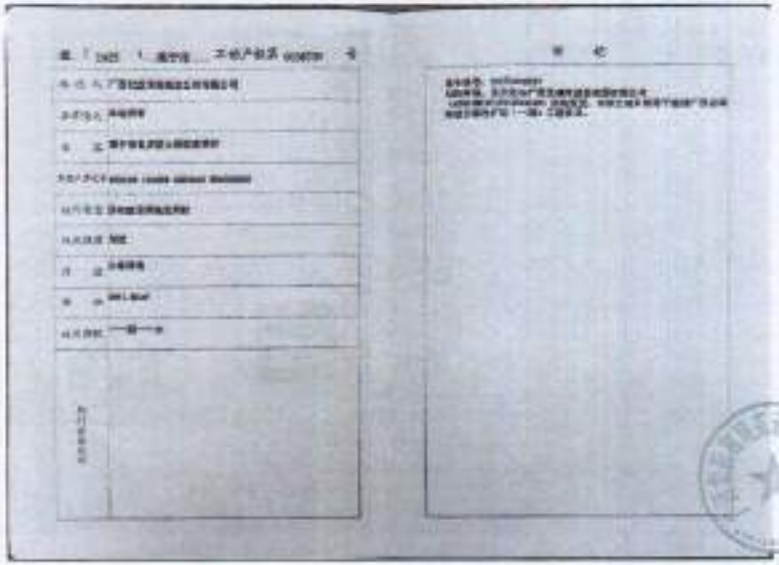




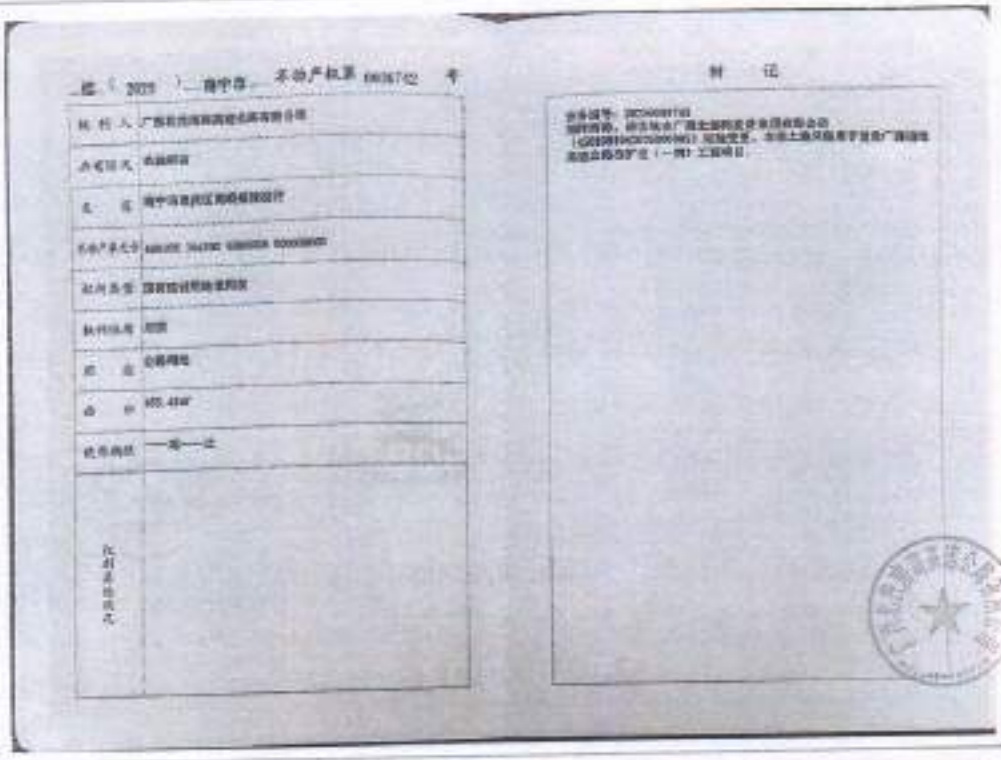









中华人民共和国
不动产权证书



_琼（ 2023 ）_海甲市_ 不动产权第 0036702 号

权利人	广东省交通海南高速公路有限公司
共有情况	单独所有
坐 落	海甲市美兰区海榆东线K
不动产单元号	[illegible]
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用 途	交通用地
面 积	65.4[illegible]㎡
使用期限	—至—
权利其他状况	

附 记

[illegible]



中华人民共和国
不动产权证书



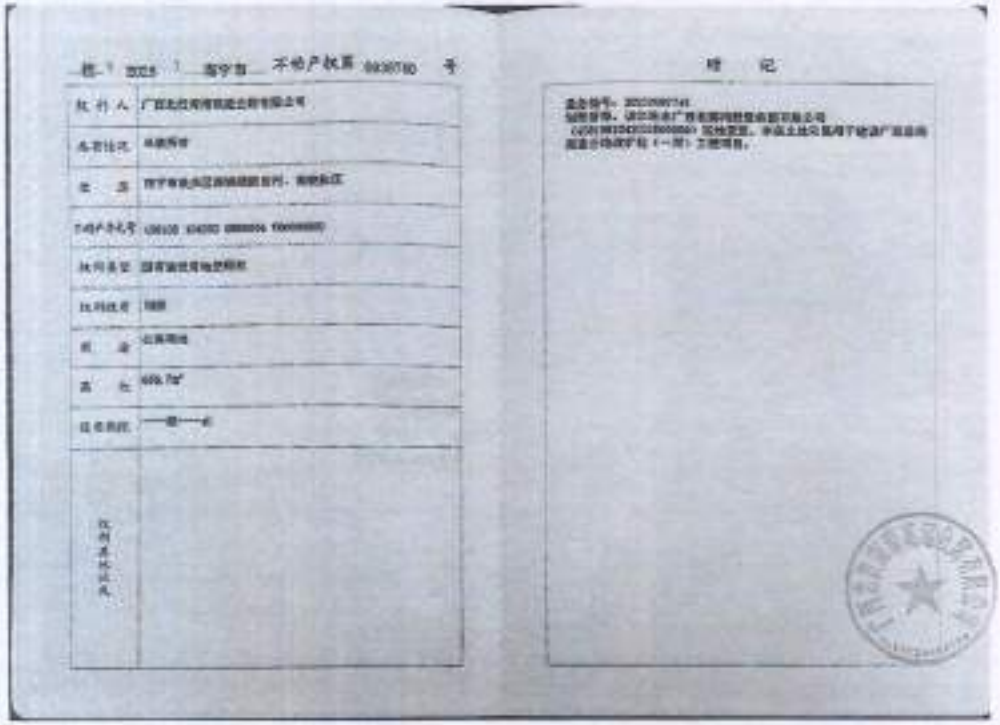
中华人民共和国
不动产权证书




中华人民共和国
不动产权证书







中华人民共和国
不动产权证书



桂（2025）南宁市 不动产权第 0030843 号

权利人	广西北部湾海洋建设集团有限公司
共有情况	单独所有
坐 落	南宁市钦北区[illegible]路
不动产单元号	450[illegible]
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	出让
用 途	非居住用地
面 积	1365.00㎡
使用期限	——至——
权利其他状况	

附 记

备案编号：202[illegible]
经营单位：[illegible]
（[illegible]）项目管理，本证书自即日起用于登记广西北部湾海洋建设集团有限公司[illegible]工程项目。



中华人民共和国
不动产权证书



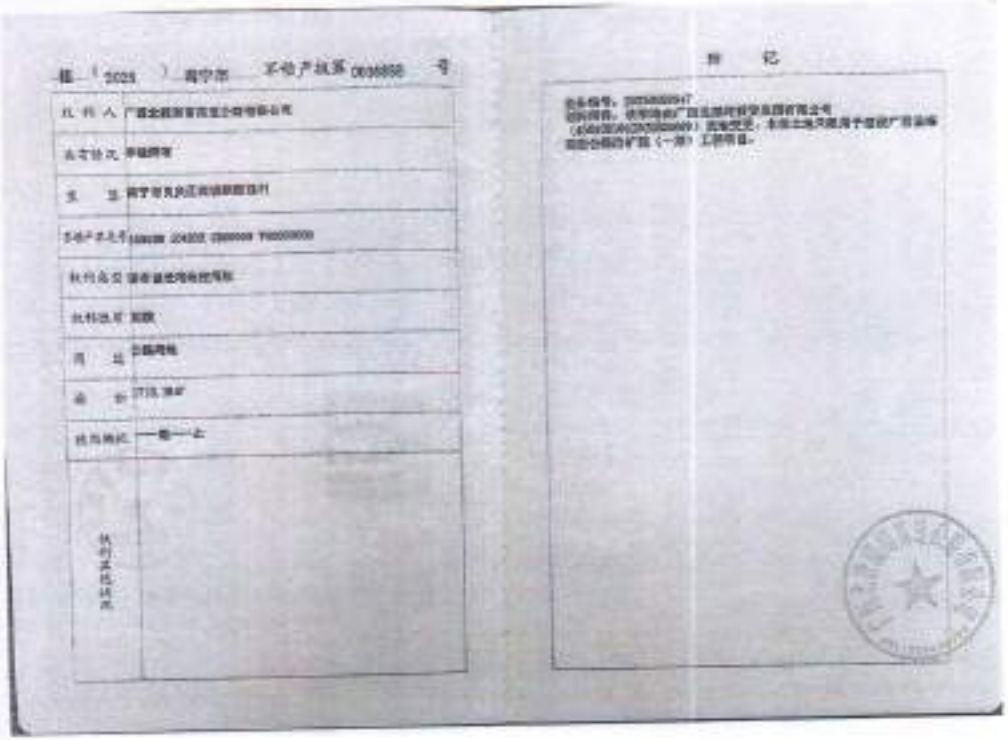
中华人民共和国
不动产权证书




中华人民共和国
不动产权证书

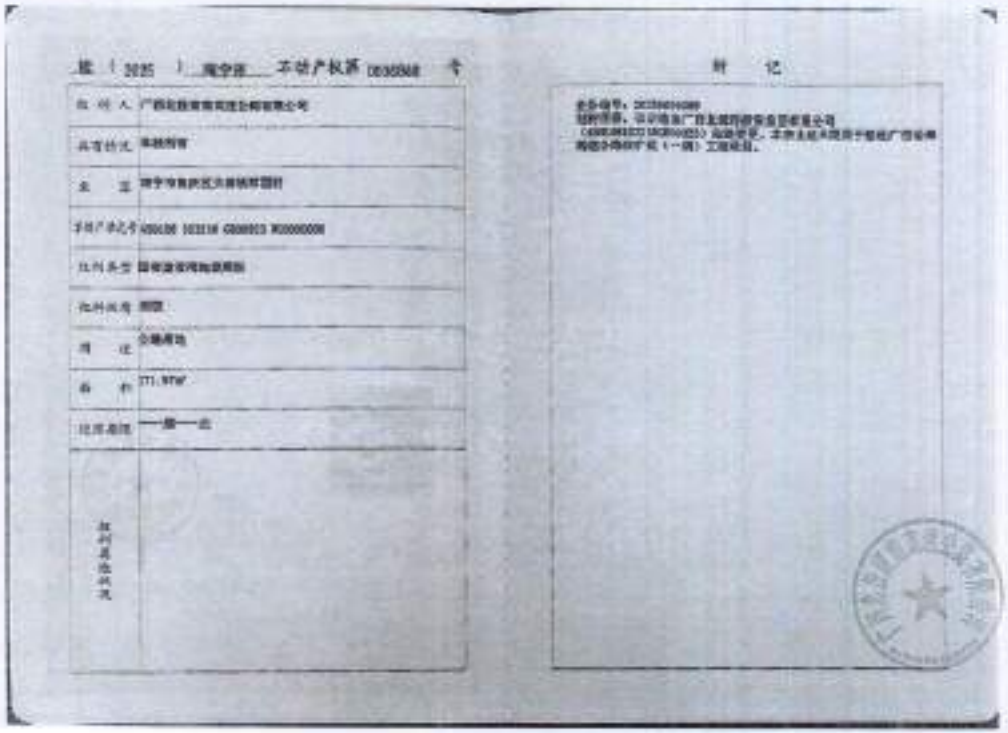




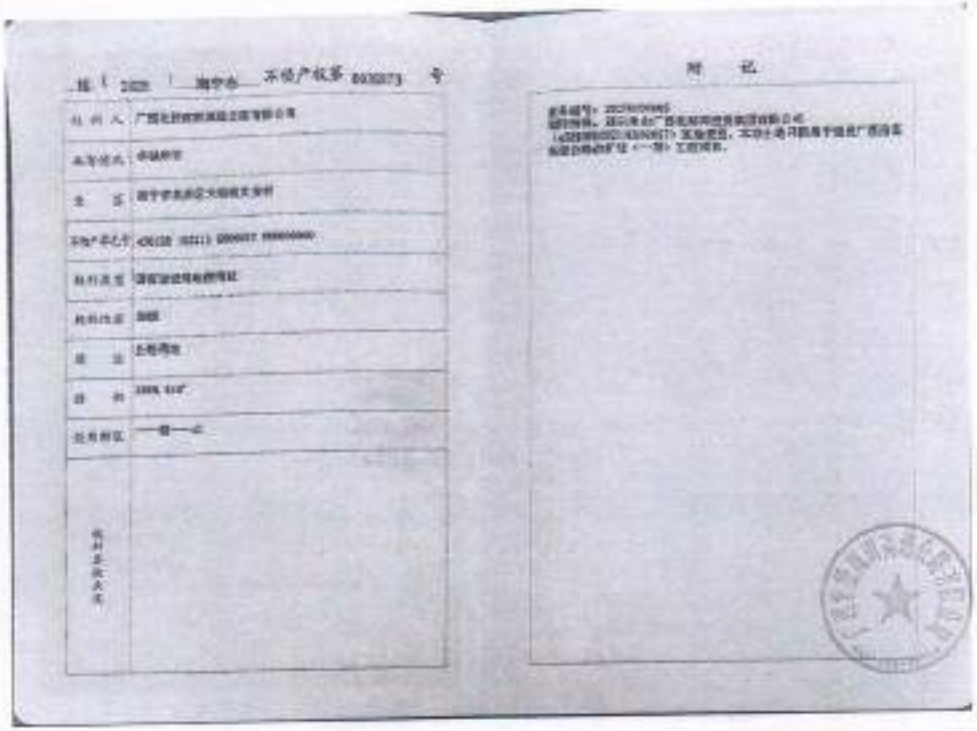

附 记








中华人民共和国
不动产权证书



桂（2020）南宁市 不动产权第 0030073 号

权利人	广西北部湾国际港务集团有限公司
共有情况	单独所有
坐 落	南宁市港口区大榄坪南岸
不动产单元号	450108 0211 000007 00000000
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	出让
用 途	工业用地
面 积	1000.61㎡
使用期限	一般——止
权利其他状况	

附 记



中华人民共和国
不动产权证书



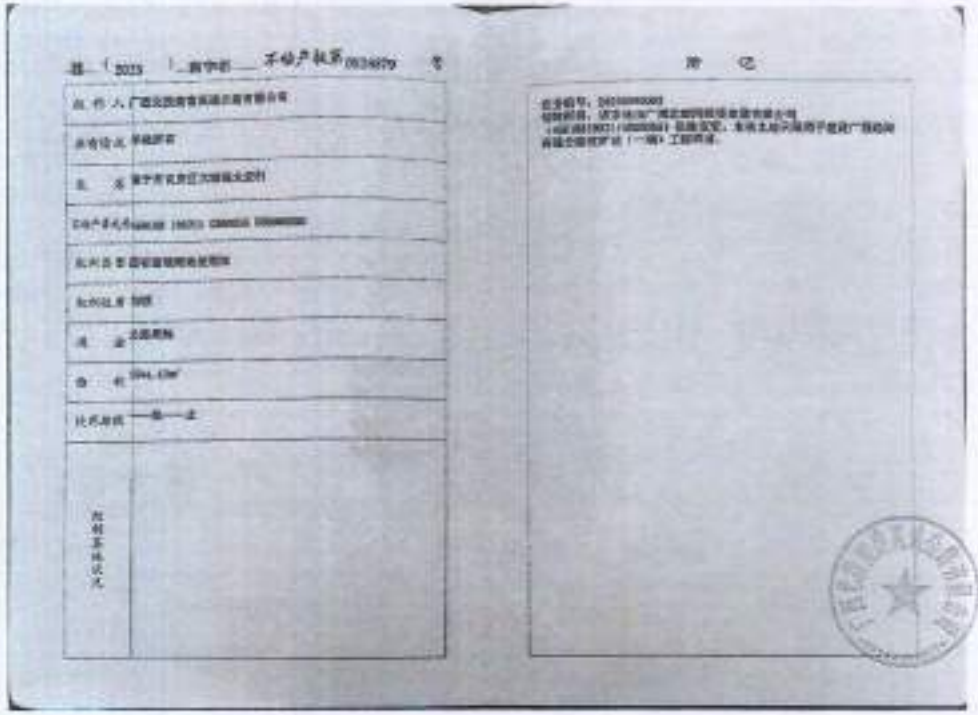
中华人民共和国
不动产权证书



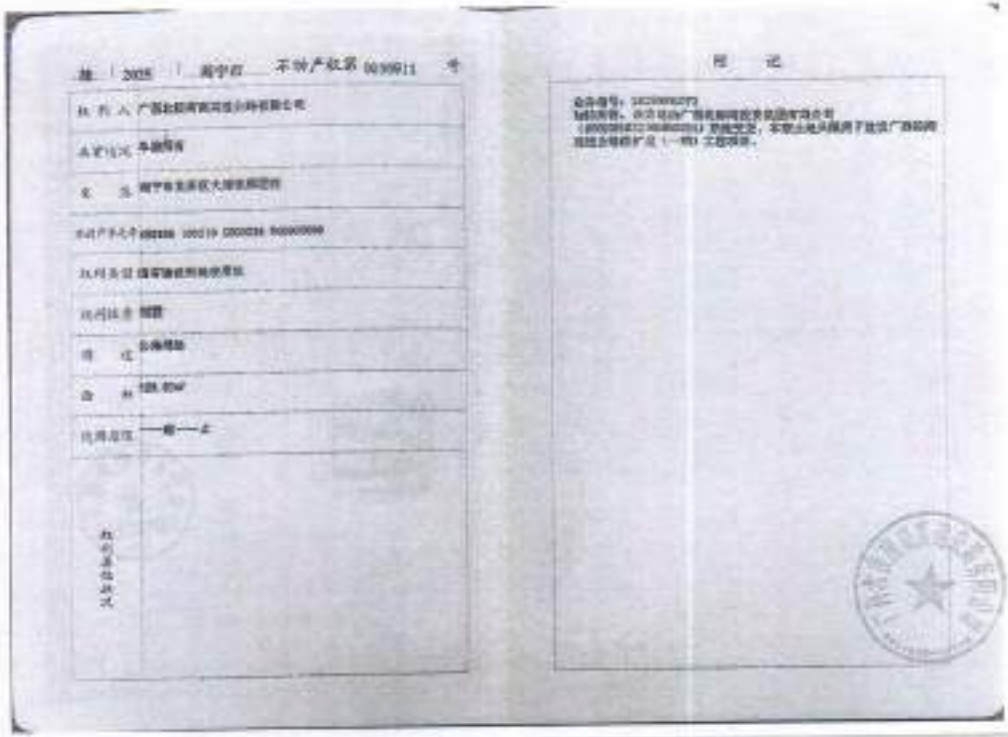

中华人民共和国
不动产权证书

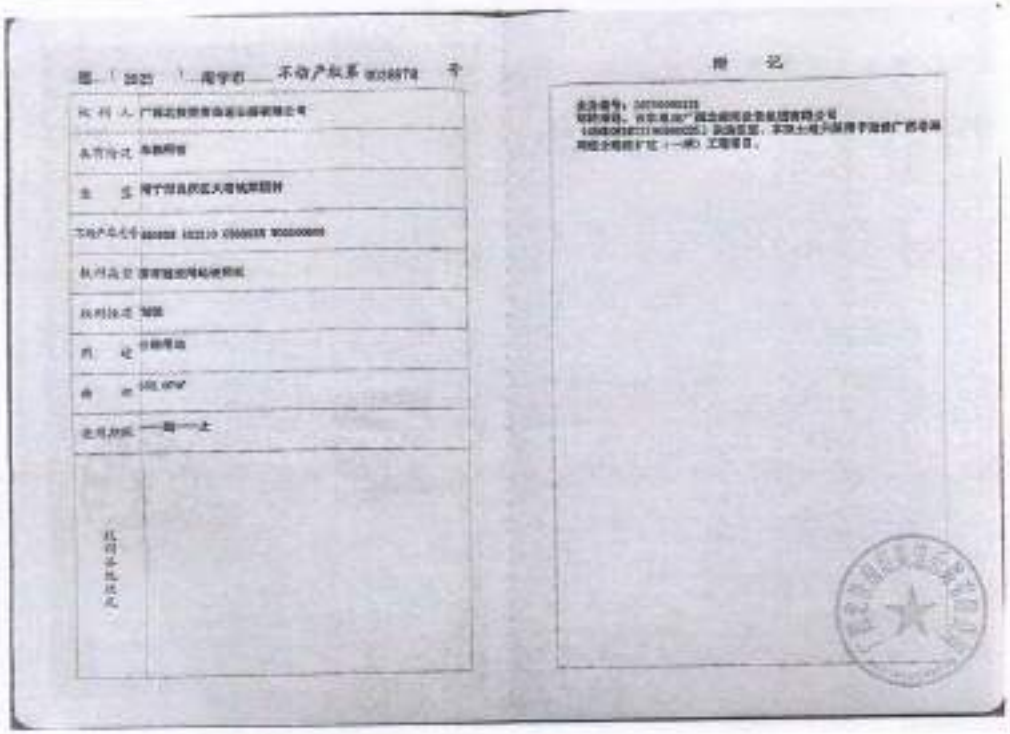




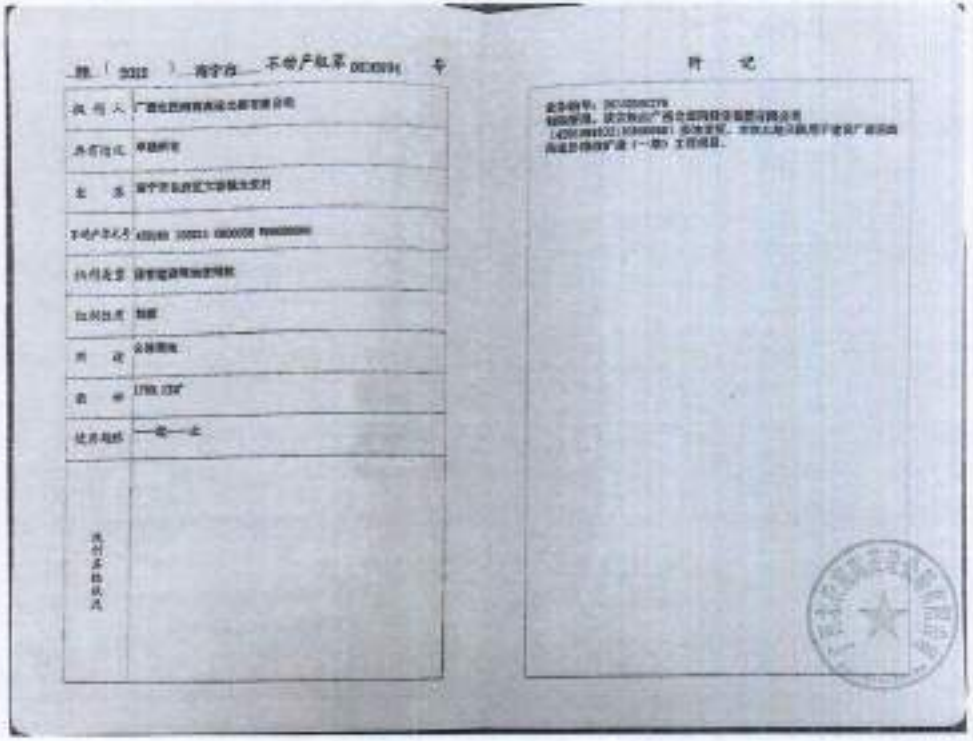









中华人民共和国
不动产权证书



附　记



中华人民共和国
不动产权证书



中华人民共和国
不动产权证书



中华人民共和国

不动产权证书



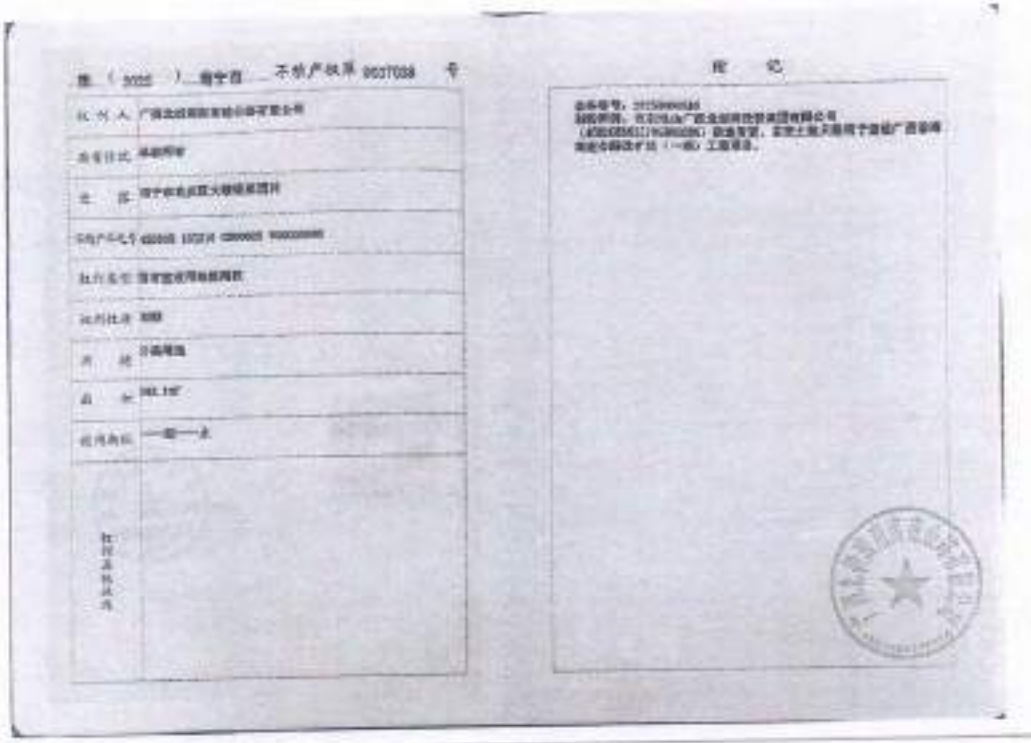




中华人民共和国
不动产权证书

附 记

附 记



权利人	
共有情况	
坐落	
不动产单元号	
权利类型	
权利性质	
用途	
面积	
使用期限	
权利其他状况	

附记







中华人民共和国

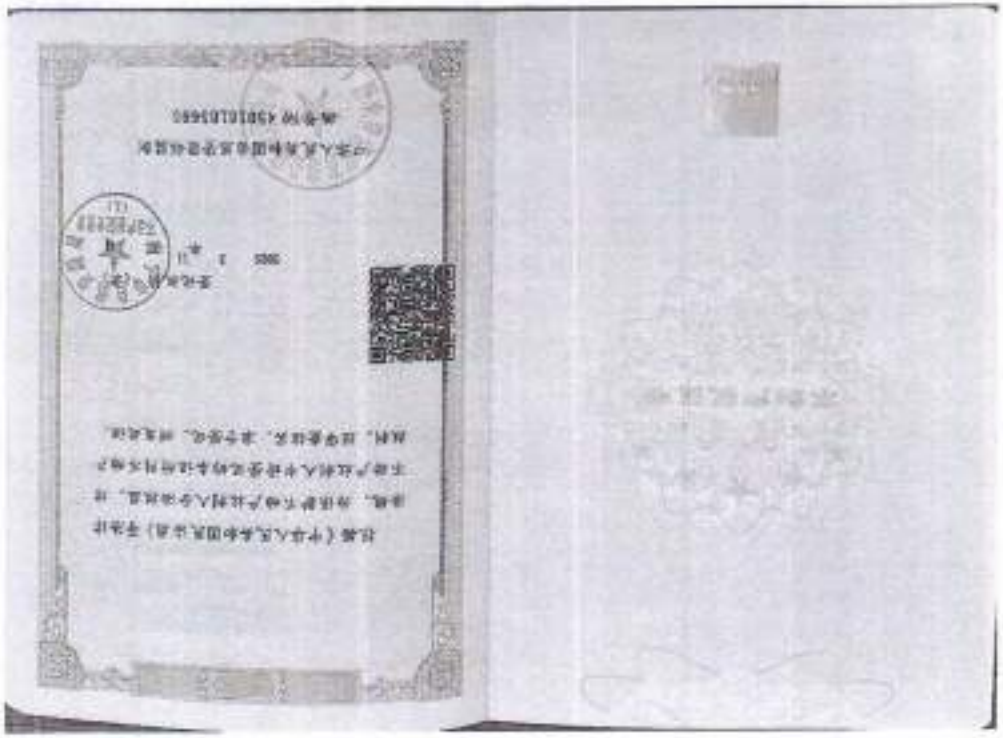
不动产权证书



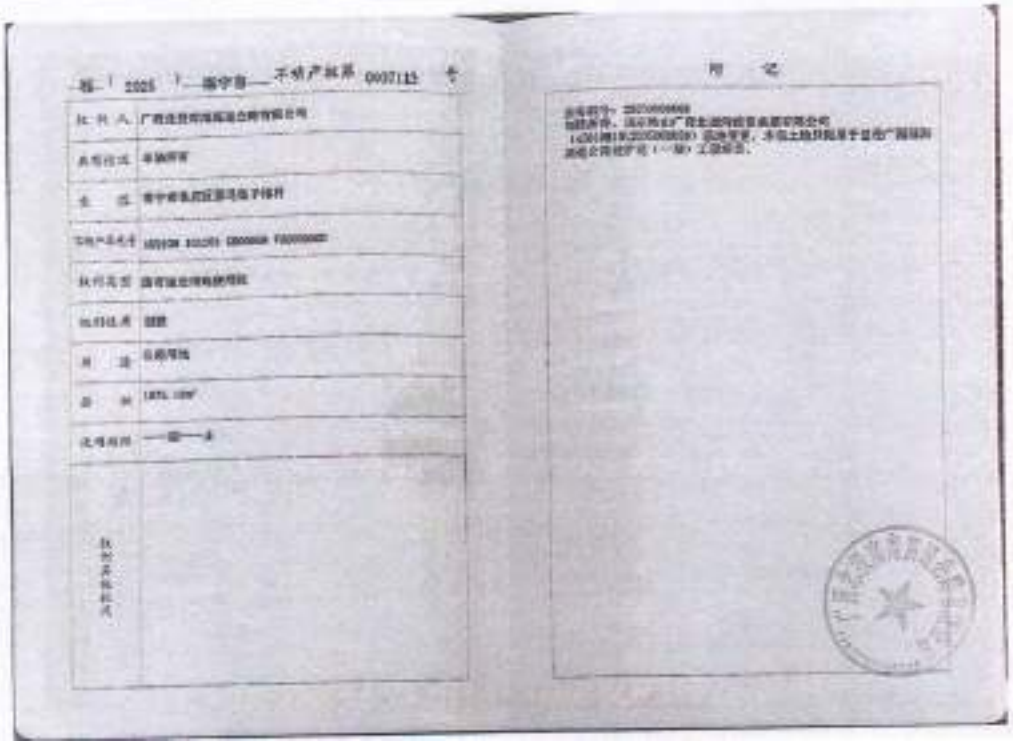













中华人民共和国
不动产权证书



桂（2025）南宁市 不动产权第 0037125 号

权利人	广西北部湾国际港务集团有限公司
共有情况	单独所有
坐 落	南宁市港口区[illegible]号电子饲料
不动产单元号	[illegible]
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用 途	仓储用地
面 积	[illegible]
使用期限	——至——
权利其他状况	

附 记

证书编号：[illegible]
[illegible]：因[illegible]广西北部湾国际港务集团有限公司（[illegible]）换证登记，本登记证明同时宣告广西壮族自治区国有土地使用证（一[illegible]）工业用地。



中华人民共和国
不动产权证书



中华人民共和国
不动产权证书




中华人民共和国
不动产权证书







中华人民共和国
不动产权证书

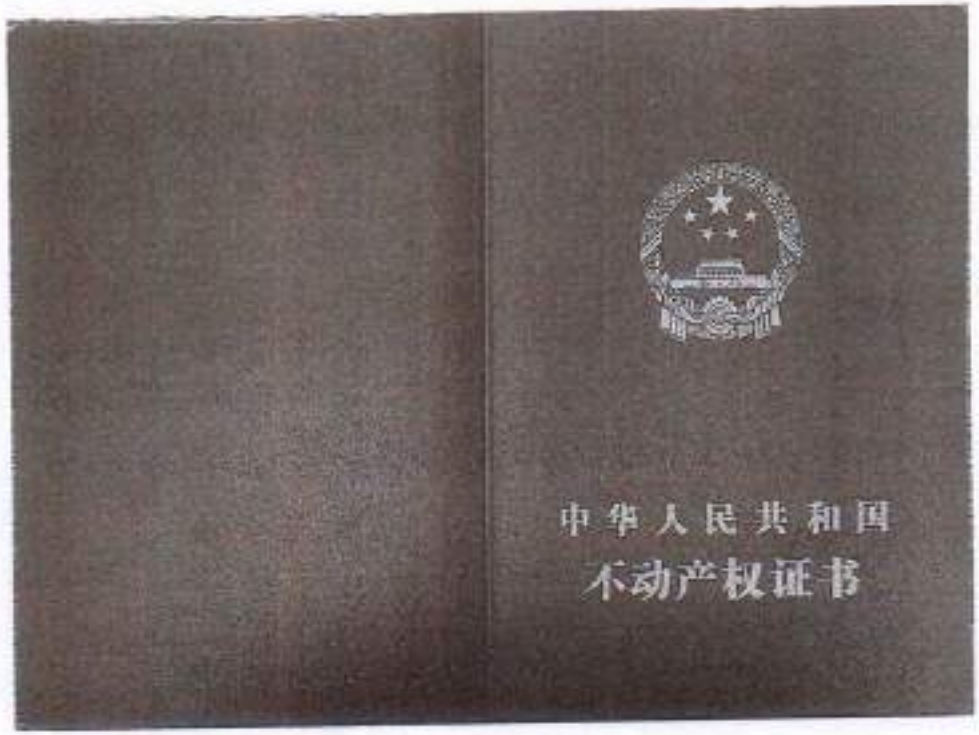
附记

附记



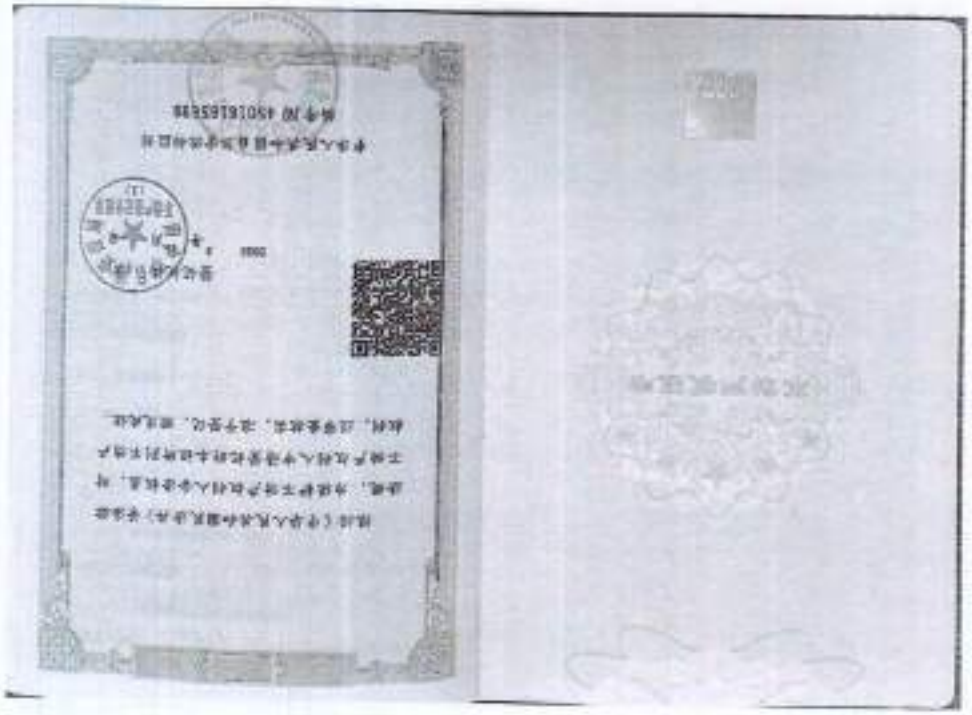
附　记



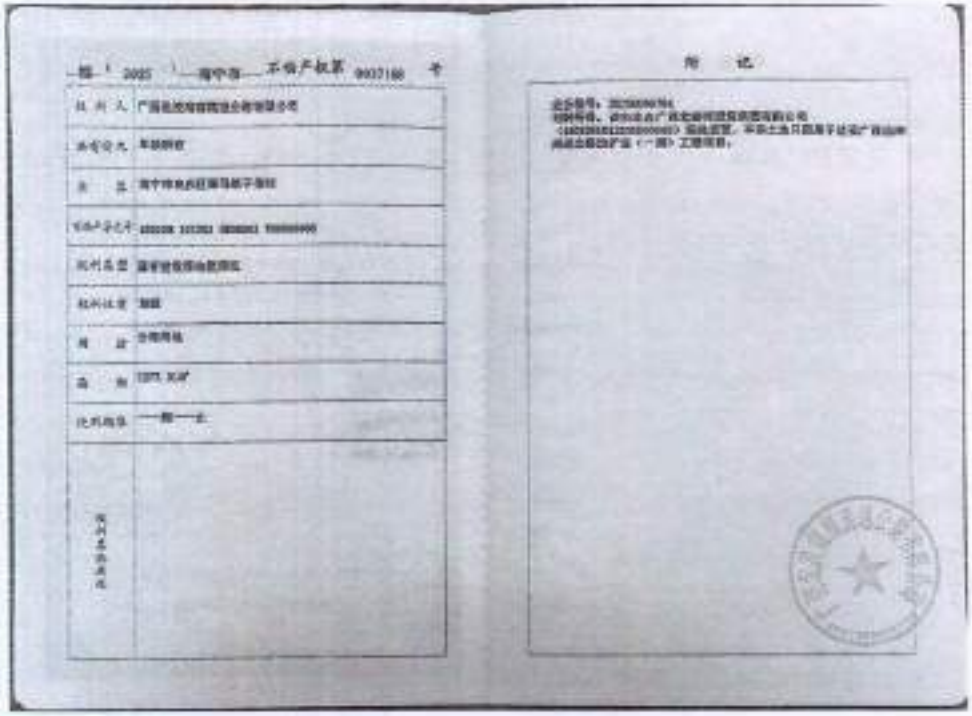





中华人民共和国
不动产权证书







中华人民共和国
不动产权证书

附记

粤（2023）……第0……号　不动产权第 0031211 号

权利人	
共有情况	
坐落	
不动产单元号	
权利类型	
权利性质	
用途	
面积	
使用期限	
权利其他状况	

附记



桂（2025）南宁市 不动产权第 0037217 号

权利人 广西北投交通高速投资有限公司

共有情况 单独所有

坐 落 南宁市永淳高速与坡子枢纽

不动产单元号 450100 161201 G0000037 F00000000

权利类型 国有建设用地使用权

权利性质 划拨

用 途 公路用地

面 积 3992.22㎡

使用期限 ——至——止

附 记

业务编号：202500000

根据贵局《广西北投交通投资有限公司关于申请办理<[redacted]>不动产登记、不收土地出让金的函》，不收土地出让金。








中华人民共和国
不动产权证书









桂（2023）南宁市不动产权第0071202号

权利人	广西北部湾投资集团有限公司
共有情况	单独所有
坐落	南宁市北海至钦州高铁北侧
不动产单元号	450100 161256 0000017 00000000
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用途	公路用地
面积	4476.23㎡
使用期限	一般—未
权利其他状况	

附记

备注栏中：2023年09月
抵押权人：同意为广西北部湾投资集团有限公司
（4200亿债权[2023]0000号）项抵押登记，所设立抵押不得损害广西北部湾投资集团有限公司（一带一路）工程建设。

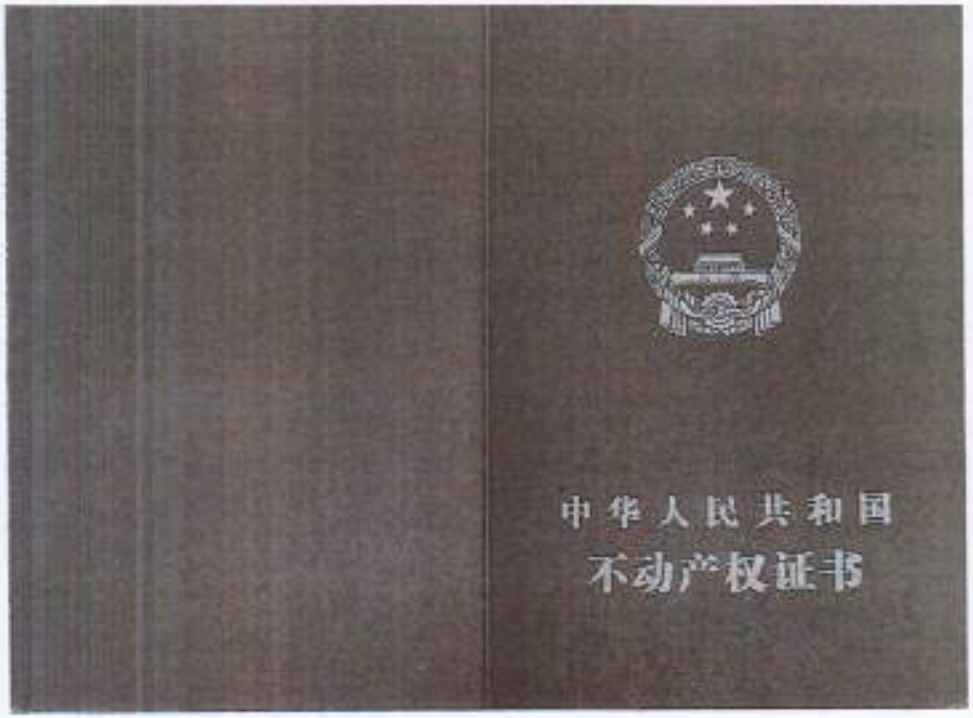


桂（2023）南宁市不动产权第0071200号

权利人	广西北部湾投资集团有限公司
共有情况	单独所有
坐落	南宁市北海至钦州高铁北侧，红线外
不动产单元号	450100 161256 0000017 00000000
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用途	公路用地
面积	4476.23㎡
使用期限	一般—未
权利其他状况	

附记

备注栏中：2023年09月
抵押权人：同意为广西北部湾投资集团有限公司
（4200亿债权[2023]0000号）项抵押登记，所设立抵押不得损害广西北部湾投资集团有限公司（一带一路）工程建设。



中华人民共和国

不动产权证书



桂（2023）南宁市 不动产权第 0037201 号

共有人 广西北部湾投资集团有限公司

坐落 [illegible]

宗地号 [illegible]

权利类型 国有建设用地使用权

权利性质 出让

用途 公路用地

面积 [illegible]

使用期限 [illegible]

权利其他状况

附记



中华人民共和国
不动产权证书



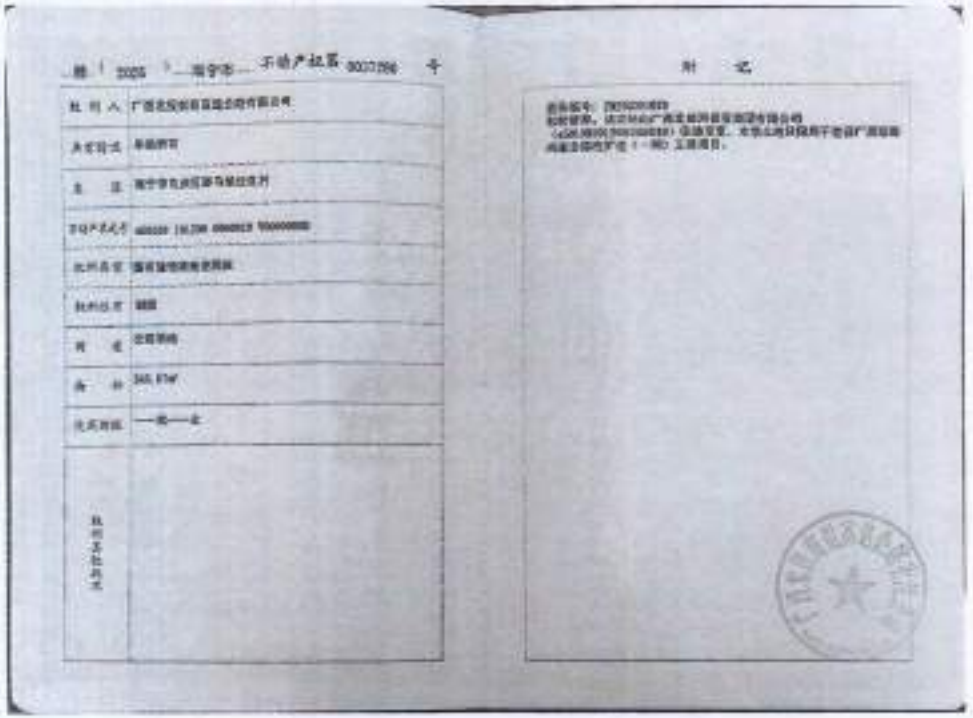
中华人民共和国
不动产权证书




中华人民共和国
不动产权证书














中华人民共和国
不动产权证书



桂（2015）南宁市 不动产权第 0027438 号

权利人	广西北部湾国际港务集团有限公司
共有情况	单独所有
坐落	南宁市港口区大榄坪南路
不动产单元号	450108 002252 6000007 00000000
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用途	仓储用地
面积	873.13㎡
使用期限	——至——
权利其他状况	

转 记

证书编号：2015001782
为抵押权，设定给广西北部湾国际港务集团有限公司
（450108201504000007）抵押登记，不得土地只能用于抵押广西北部湾国际港务集团有限公司（一期）工程项目。



中华人民共和国
不动产权证书



中华人民共和国
不动产权证书




中华人民共和国
不动产权证书









桂（2025）南宁市 不动产权第 0937728 号

权利人	广西北投交通养护科技集团有限公司
共有情况	单独所有
坐落	南宁市良庆区大塘镇那附村
不动产单元号	450108 102205 G00030 W00000000
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用途	公路用地
面积	宗地面积 0.4597平方米
使用期限	——至——止
权利其他状况	

附记

证书记载：广西北投交通养护科技集团有限公司（450108102205G00030）宗地变更，不动产单元号由450108102205G00030变更为450108102205G00030W00000000。



桂（2025）南宁市 不动产权第 0937730 号

权利人	广西北投交通养护科技集团有限公司
共有情况	单独所有
坐落	南宁市良庆区大塘镇那附村
不动产单元号	450108 102205 G00030 W00000000
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用途	公路用地
面积	宗地面积 0.4597平方米
使用期限	——至——止
权利其他状况	

附记

证书记载：广西北投交通养护科技集团有限公司（450108102205G00030）宗地变更，不动产单元号由450108102205G00030变更为450108102205G00030W00000000。





附　记



中华人民共和国
不动产权证书



中华人民共和国
不动产权证书



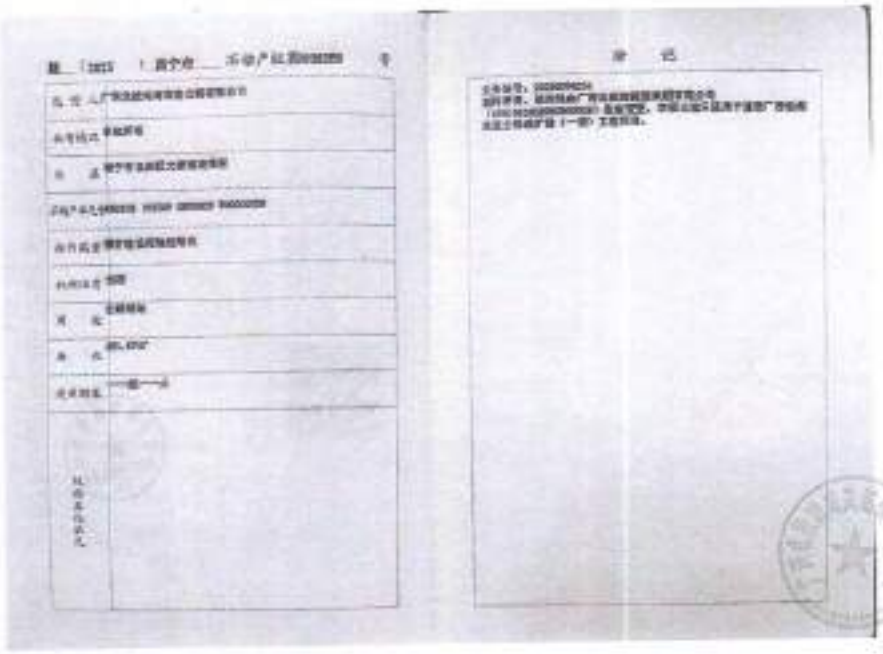

中华人民共和国
不动产权证书






记 事








中华人民共和国
不动产权证书



（2022）南宁市 不动产权第 0096574 号

权利人	广西北部湾高速公路有限公司
共有情况	单独所有
坐 落	南宁市武鸣区大明城街附近
不动产单元号	450126 102204 G00069 R00010000
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用 途	交通用地
面 积	286.32㎡
使用期限	——至——
权利其他状况	

附记

业务号：2022004393
登记内容：依据申请广西北部湾投资集团有限公司
（450100[2022]000393）办理变更，不动产权利人变更为广西北部湾
高速公路经营管理（一期）工程项目。







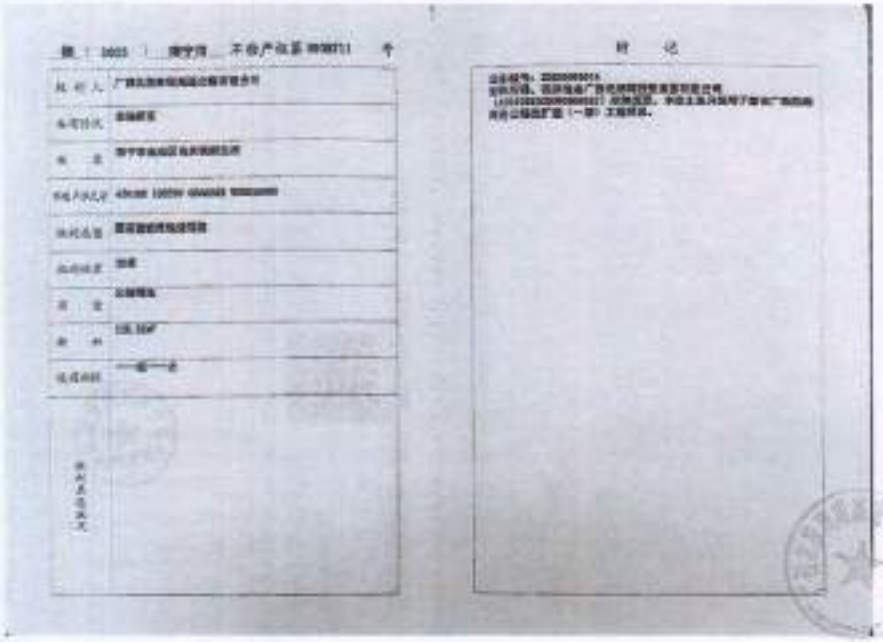

中华人民共和国
不动产权证书

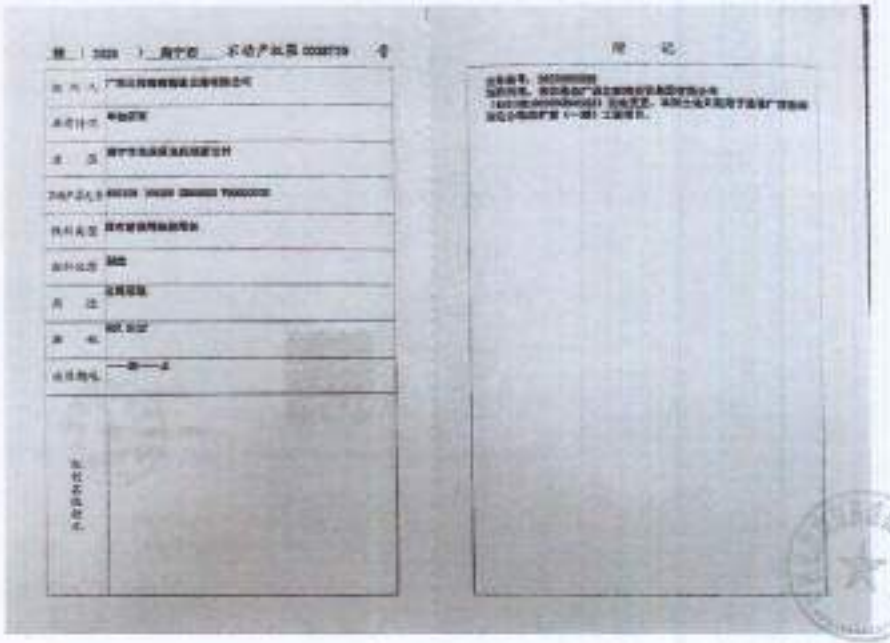













中华人民共和国
不动产权证书



附　记







中华人民共和国
不动产权证书









附　记










中华人民共和国
不动产权证书



附　记







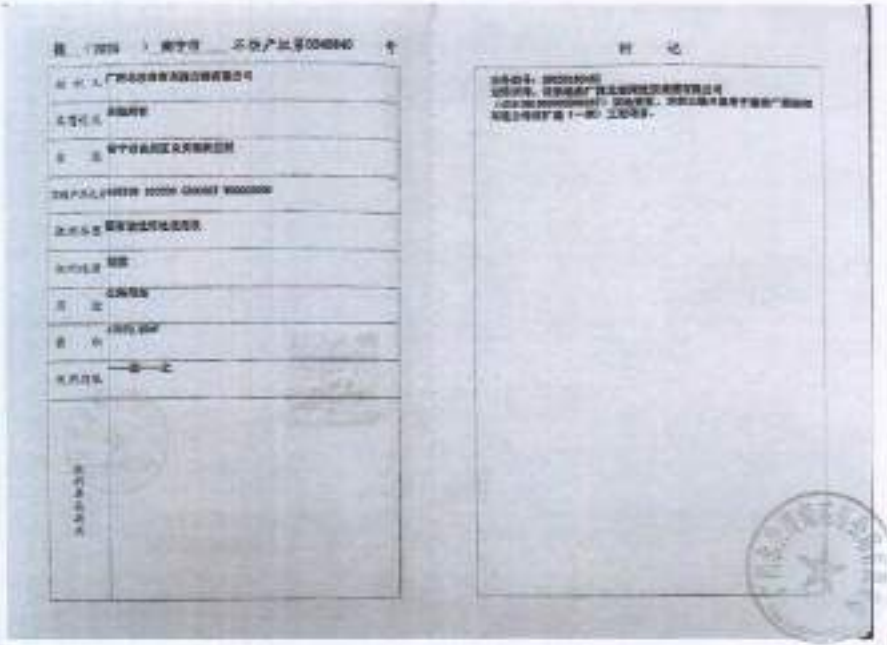

中华人民共和国
不动产权证书





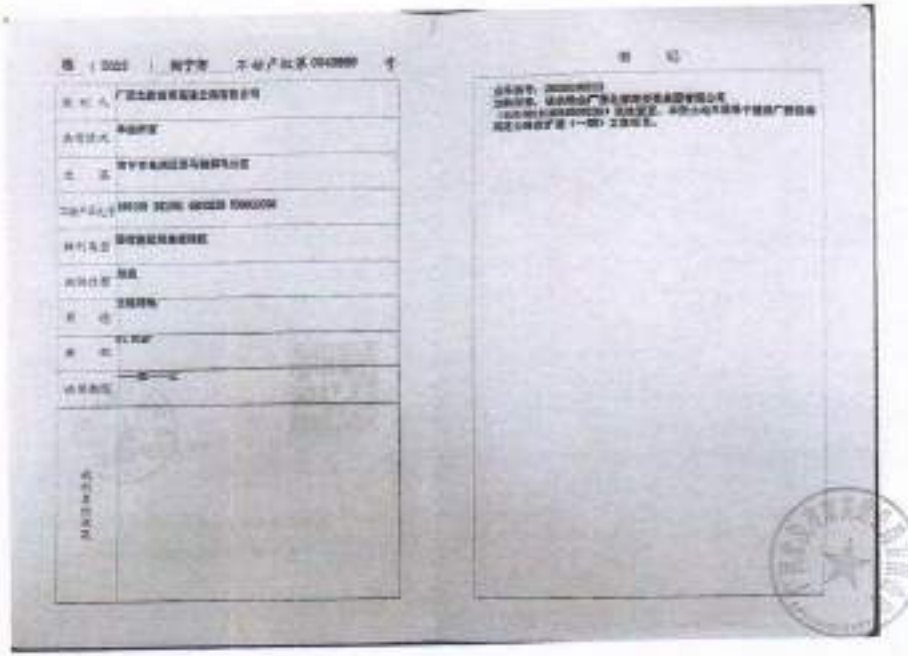









中华人民共和国
不动产权证书




中华人民共和国
不动产权证书

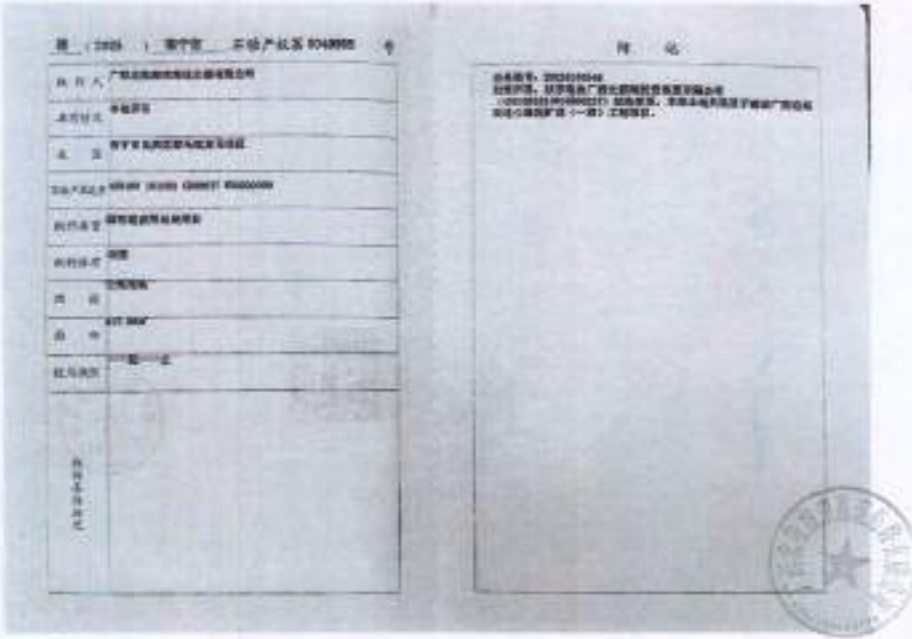

中华人民共和国
不动产权证书



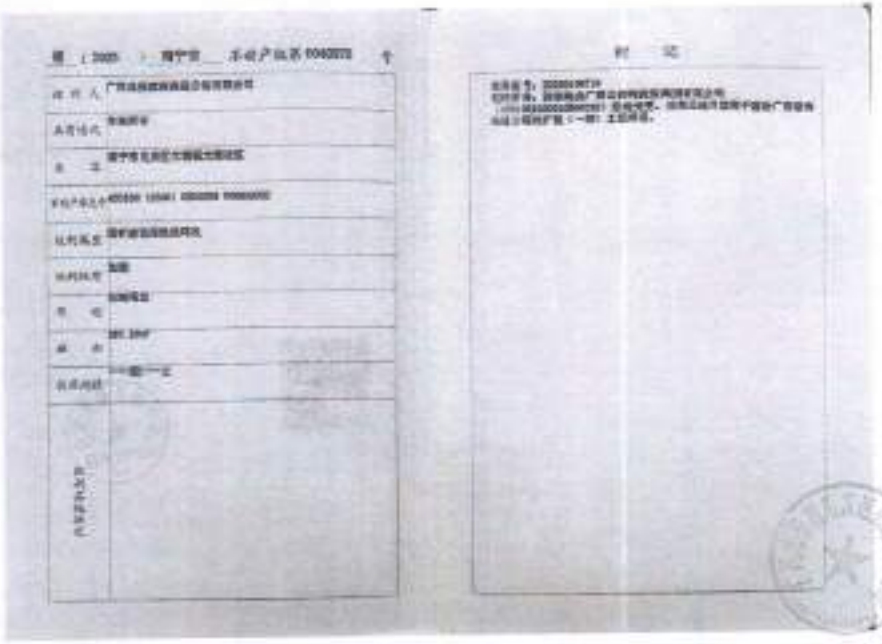

中华人民共和国
不动产权证书

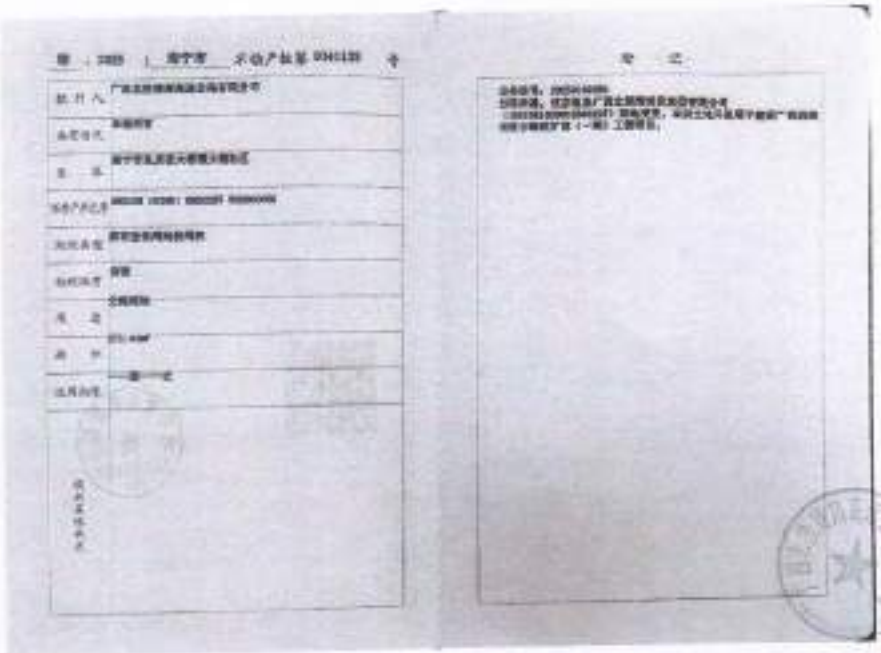


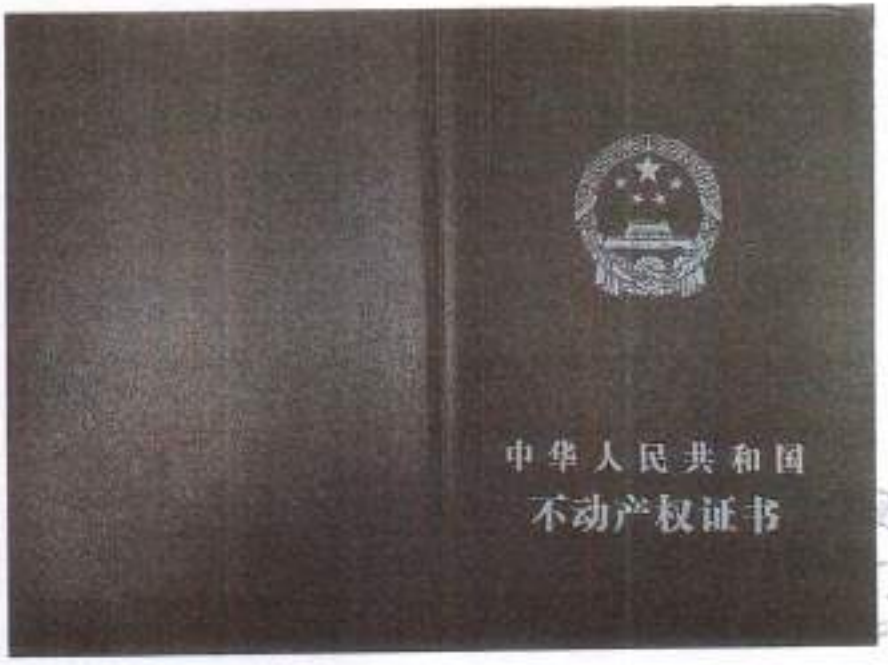


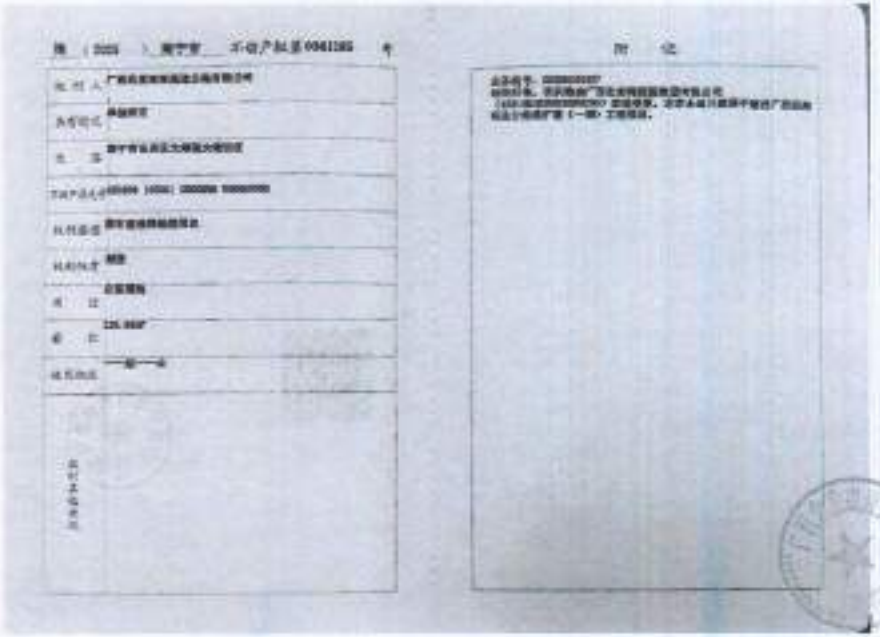




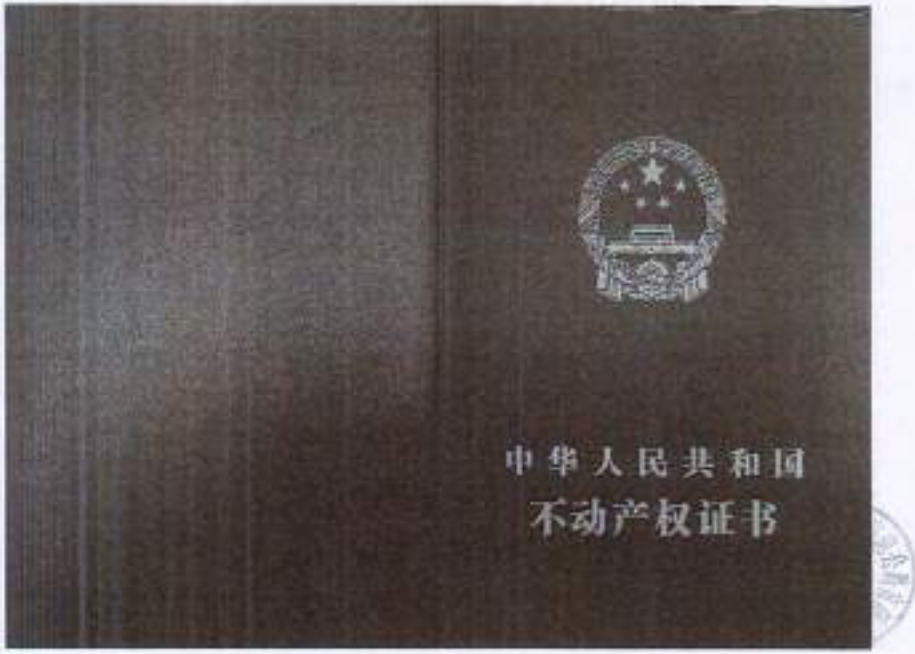





中华人民共和国
不动产权证书



附　记







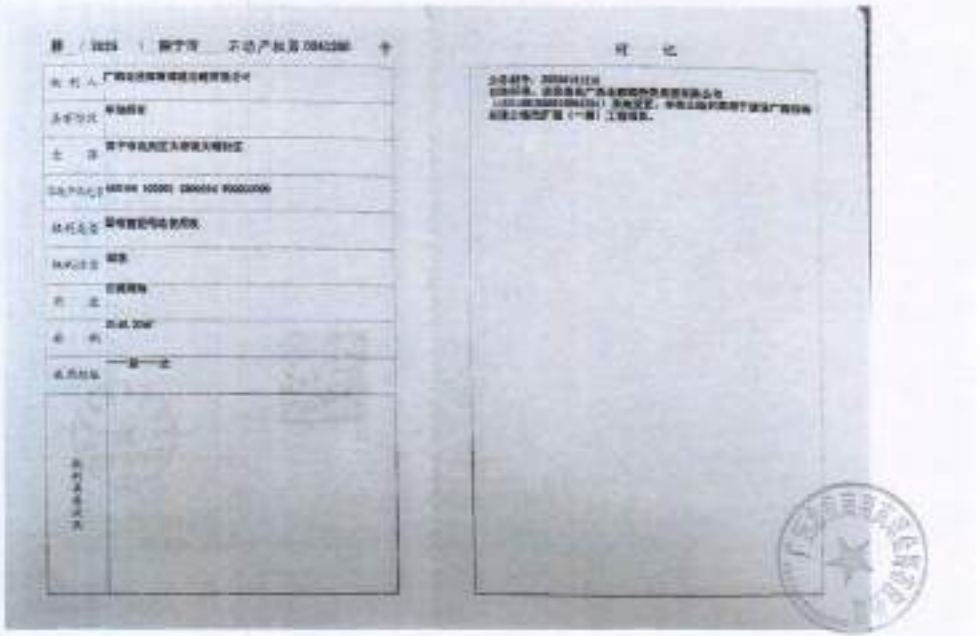

中华人民共和国
不动产权证书

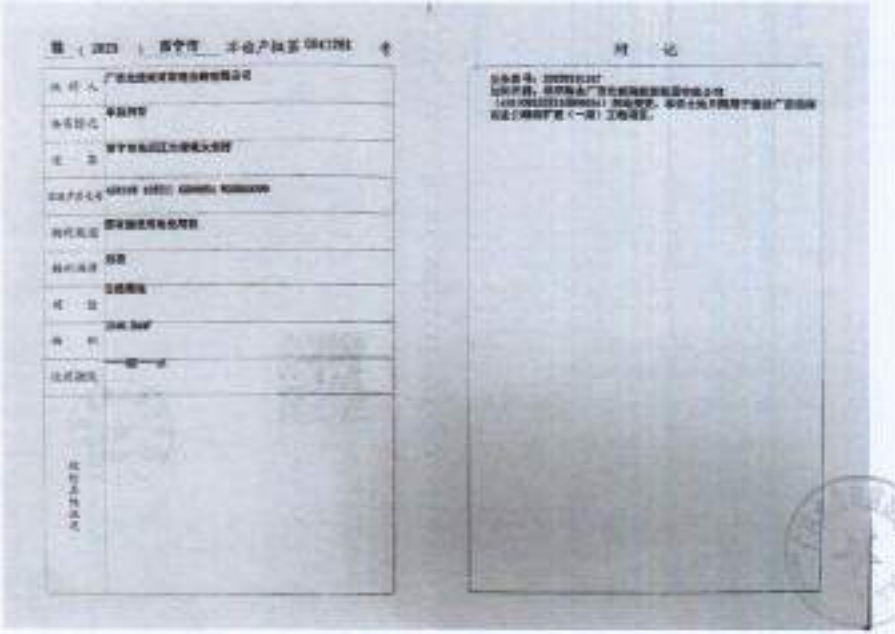




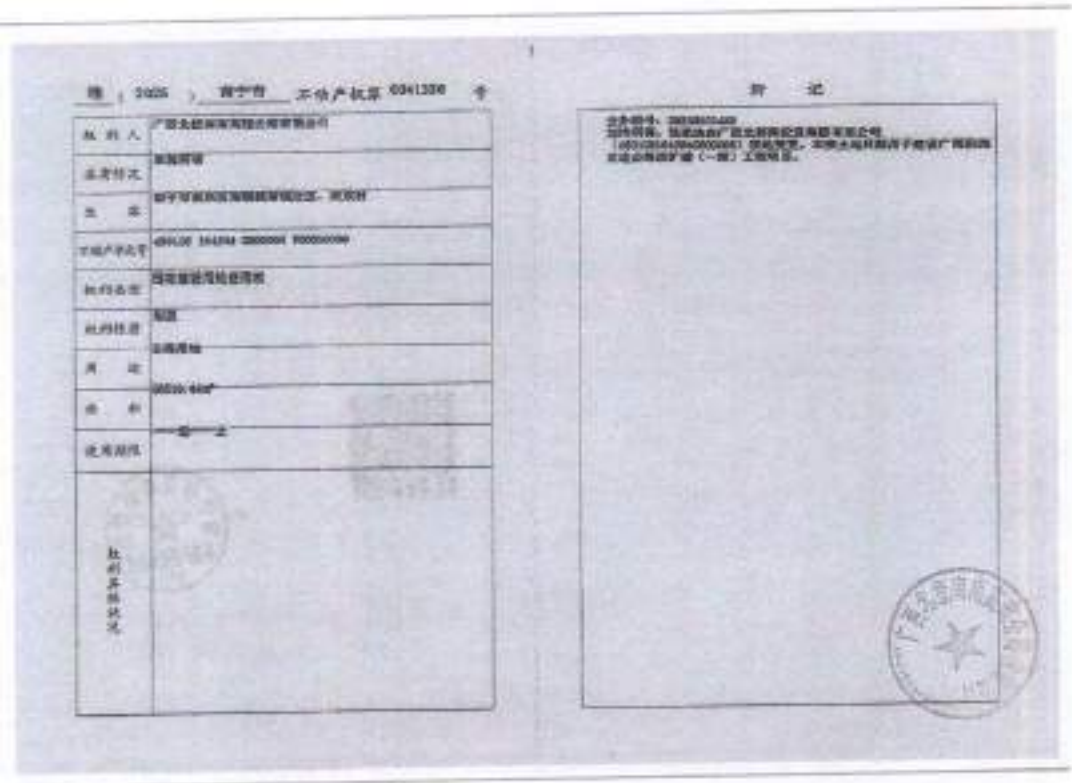









中华人民共和国
不动产权证书



权利人	
共有情况	
坐 落	
不动产单元号	
权利类型	
权利性质	
用 途	
面 积	
使用期限	
权利其他状况	

附 记

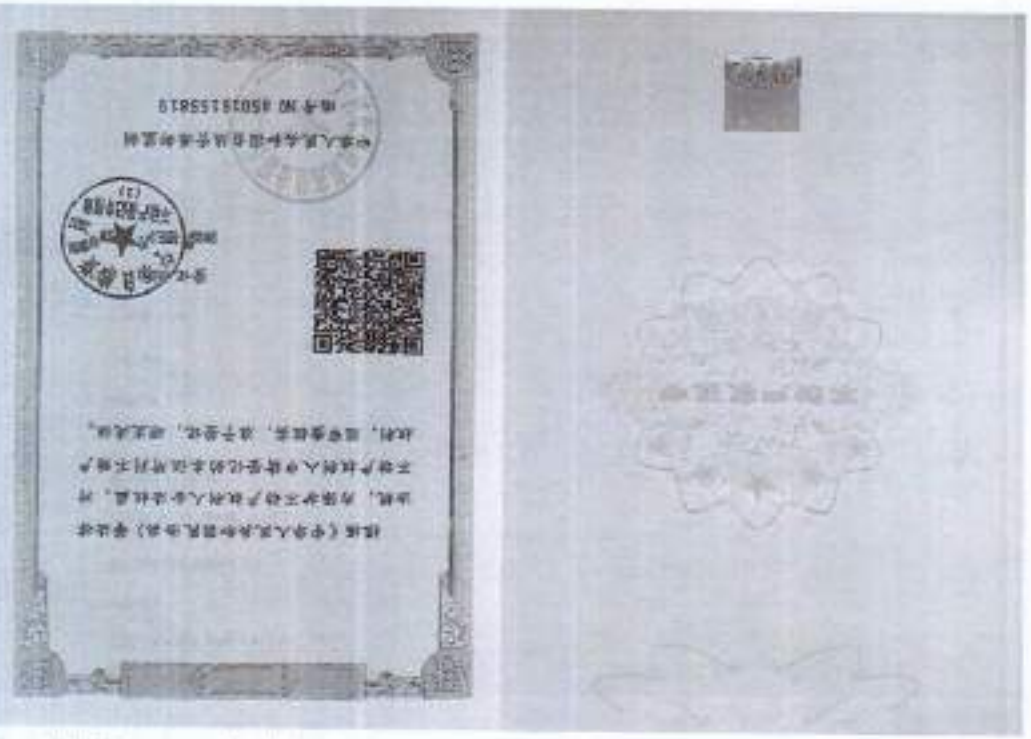




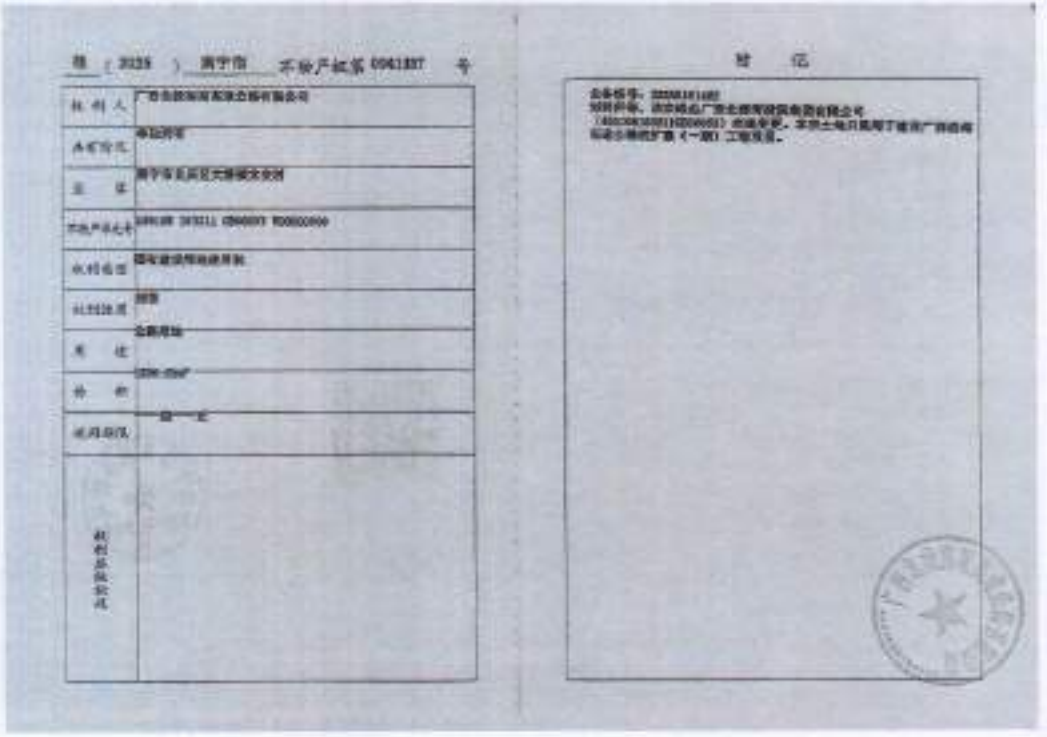


中华人民共和国

不动产权证书









桂（2025）南宁市 不动产权第 0041279 号

权利人	广西北部湾海洋高速公路有限公司
共有情况	单独所有
坐落	南宁市五象区大塘镇大安村
不动产单元号	450108 100211 GB00002 W00000000
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用途	公路用地
面积	1000.0000㎡
使用期限	——至——
权利其他状况	

附记

总登记号：2025001349
权利人：广西北部湾海洋高速公路有限公司
（统一社会信用代码：91450000MA5AN6GX3）依法取得。本证书仅用于建设广西沿海高速公路西扩至（一环）工程项目。



桂（2025）南宁市 不动产权第 0041305 号

权利人	广西北部湾海洋高速公路有限公司
共有情况	单独所有
坐落	南宁市五象区大塘镇大安村
不动产单元号	450108 100211 GB00001 W00000000
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用途	公路用地
面积	1000.0000㎡
使用期限	——至——
权利其他状况	

附记

总登记号：2025001350
权利人：广西北部湾海洋高速公路有限公司
（统一社会信用代码：91450000MA5AN6GX3）依法取得。本证书仅用于建设广西沿海高速公路西扩至（一环）工程项目。



桂（2025）南宁市 不动产权第 0041380 号

权利人	广西北投环保集团有限公司
共有情况	单独所有
坐落	南宁市五象江立地供水项目
不动产单元号	450108 001121 GB00019 F0000000
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用途	公用设施用地
面积	宗地面积 2000.00㎡
使用期限	自 年 月 日起至 年 月 日止
权利其他状况	

附记

证书编号：20250181334
因分宗确，原登记在广西北投环保集团有限公司
1000.00㎡以上的宗地使用权，不变更。本宗土地只能用于五象江立地供水项目（一期）工程项目。

中华人民共和国
不动产权证书

中华人民共和国
不动产权证书

中华人民共和国
不动产权证书

证书编号 450108155815

证书（中华人民共和国不动产权证书）专用章，自颁发不动产权利人之日起生效，不动产权利人申请变更、注销登记的，应当缴回不动产权证书。


中华人民共和国
不动产权证书











桂（2022）南宁市 不动产权第 0061414 号

权利人	广西北部湾海洋渔业有限公司
共有情况	单独所有
坐 落	南宁市良庆区大塘坡路附近
不动产单元号	450108 101209 00030002 W0000000
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用 途	公路用地
面 积	宗地面积:841.38平方米
使用期限	2022年01月01日起——止
权利其他状况	

附 记

不动产单元号：450108101209 00030002 W0000000
权利人：广西北部湾海洋渔业有限公司
坐落：南宁市良庆区大塘坡路附近
（450108202000600002）形成宗地，本宗土地只能用于建设广西北部湾海洋渔业小额贷产业（一期）工程项目。

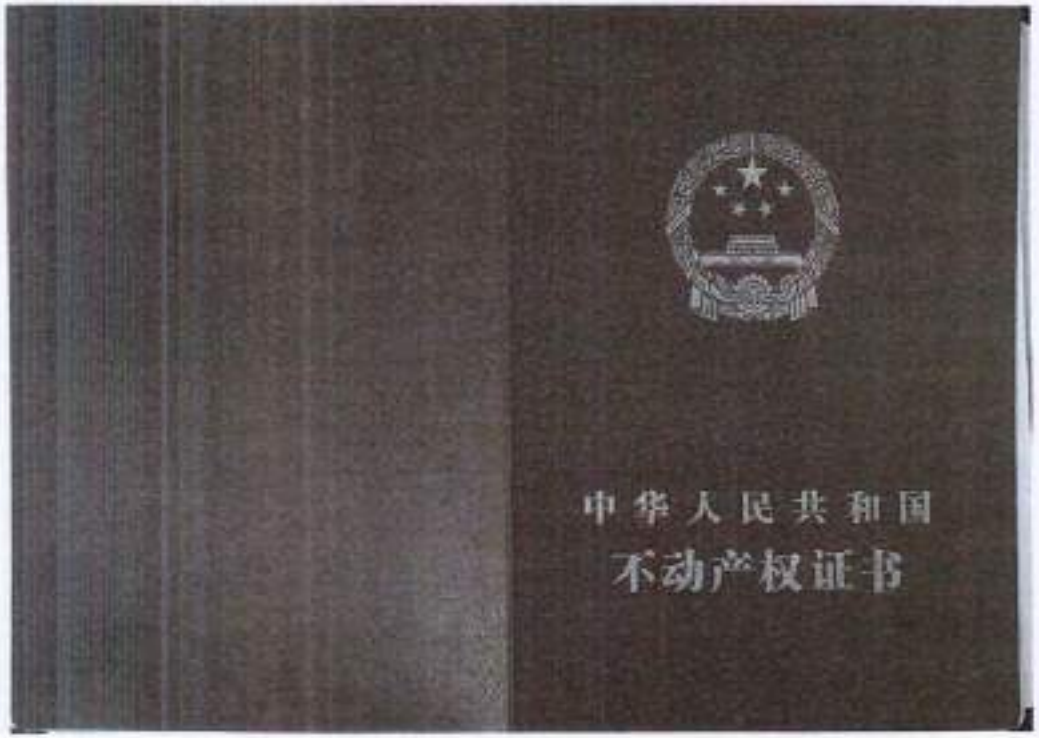


桂（2022）南宁市 不动产权第 0061468 号

权利人	广西北部湾海洋渔业有限公司
共有情况	单独所有
坐 落	南宁市良庆区大塘坡路附近
不动产单元号	450108 101209 00030001 W0000000
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用 途	公路用地
面 积	宗地面积:841.38平方米
使用期限	2022年01月01日起——止
权利其他状况	

附 记

不动产单元号：450108101209 00030001 W0000000
权利人：广西北部湾海洋渔业有限公司
坐落：南宁市良庆区大塘坡路附近
（450108202000600002）形成宗地，本宗土地只能用于建设广西北部湾海洋渔业小额贷产业（一期）工程项目。





登 2023 南宁市 不动产权第0961874 号

权利人 广西北部湾海洋渔业公司

共有情况 单独所有

坐 落 南宁保金街区大道延伸段

权利类型 国有建设用地使用权

权利性质 划拨

用 途 仓储用地

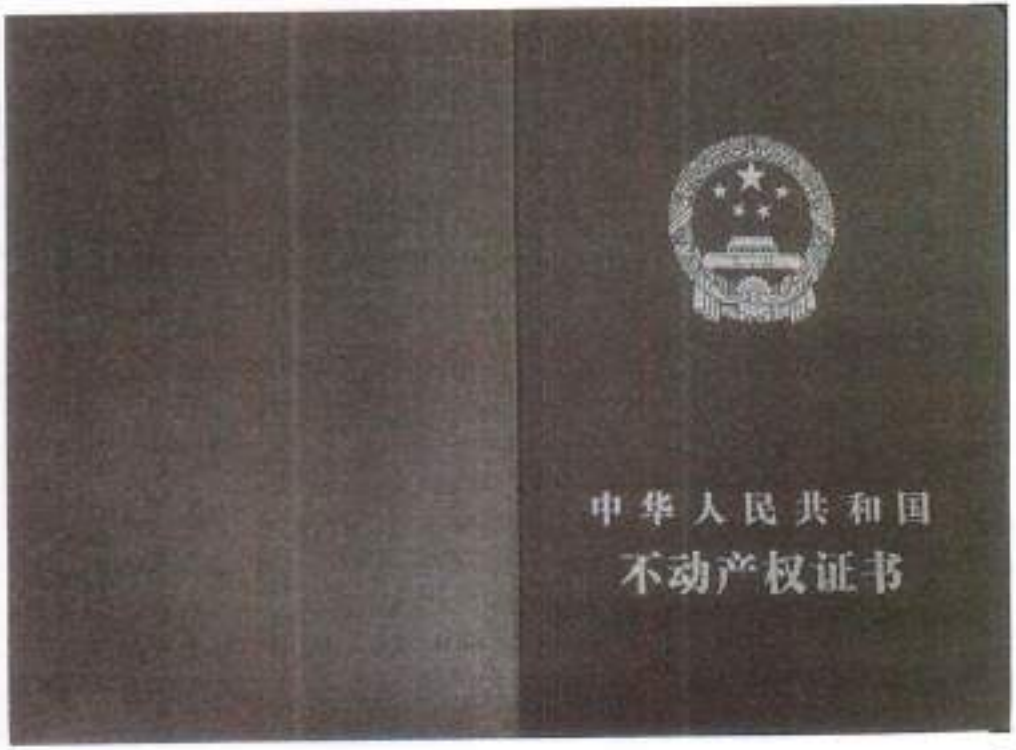
面 积 [illegible]

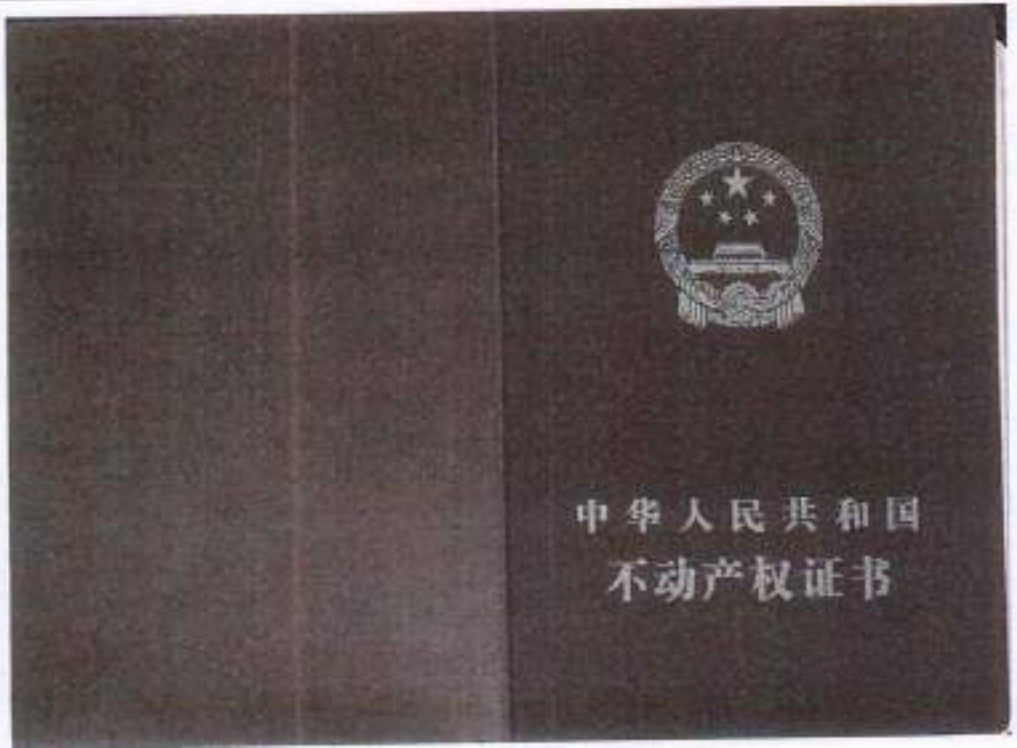
使用期限 [illegible]

附 记

证书编号：[illegible]

[illegible]







中华人民共和国

不动产权证书











桂（2025）柳宁市 不动产权第 0041804 号

权利人	广西北投交通养护投资集团有限公司
共有情况	单独所有
坐落	柳宁客运总站江北大楼装修项目
不动产单元号	450200 022220 G00019 W00010000
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用途	公路用地
面积	1100㎡
使用期限	——起——止

附记

不动产登记簿记载的权利人为广西北投交通养护投资集团有限公司（统一社会信用代码：91450200MA5QXXXXXC）。本证书仅用于证明广西北投交通养护集团有限公司的柳宁客运总站江北大楼装修项目（一期）工程项目。

桂（2025）柳宁市 不动产权第 0041488 号

权利人	广西北投交通养护投资集团有限公司
共有情况	单独所有
坐落	柳宁客运总站江北大楼装修项目
不动产单元号	450200 022220 G00007 W00010000
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用途	公路用地
面积	1100㎡
使用期限	——起——止

附记

不动产登记簿记载的权利人为广西北投交通养护投资集团有限公司（统一社会信用代码：91450200MA5QXXXXXC）。本证书仅用于证明广西北投交通养护集团有限公司的柳宁客运总站江北大楼装修项目（一期）工程项目。







粤（2025）南宁市 不动产权第 0041613 号

权利人 广西北部湾银行股份有限公司

共有情况 单独所有

坐落 南宁市良庆区大塘街道良村

不动产单元号 450108 010000 28000X 90000000

权利类型 国有建设用地使用权

权利性质 出让

用途 金融用地

面积 1985.92㎡

使用期限 ——至——

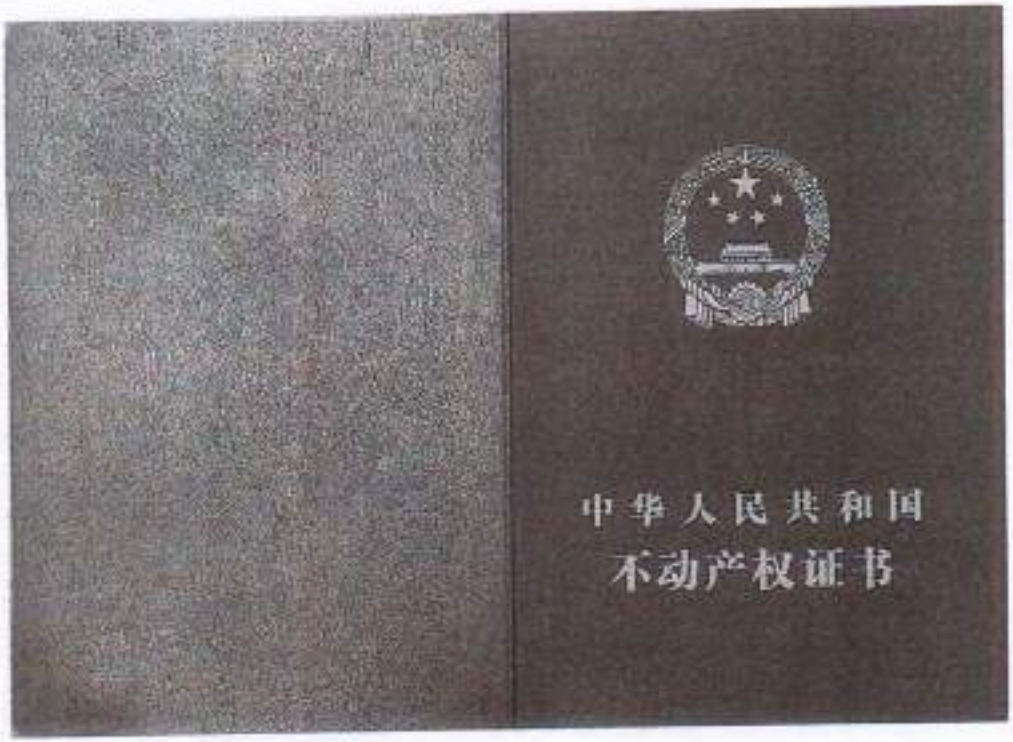
附记

证书标号：2025010041617
记事内容：经原权利人广西北部湾投资集团有限公司（2018N00204N00034）自地定意，未依土地利用地下建设广西地铁五线二标段扩建（一期）工程项目。







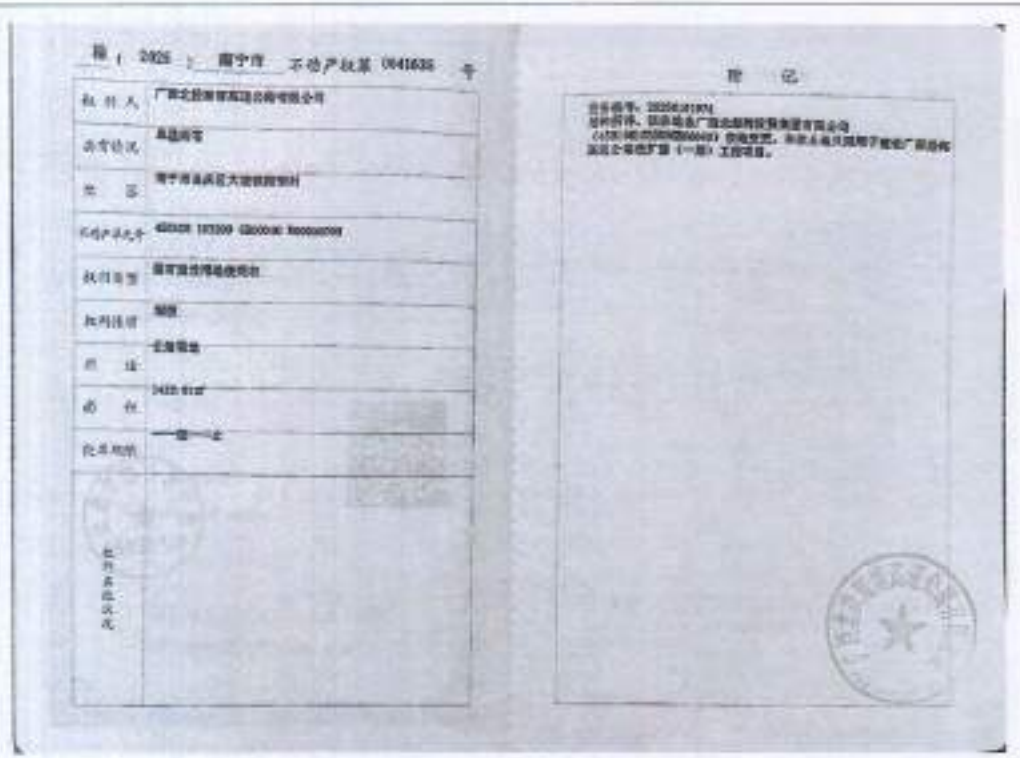

中华人民共和国
不动产权证书











桂（2025）南宁市 不动产权第 0041635 号

权利人	广西北投城市高速公路有限公司
共有情况	单独所有
坐 落	南宁市良庆区大塘镇良塘村
不动产单元号	450108 101309 GB00061 W00000000
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用 途	公路用地
面 积	3425.61㎡
使用期限	——至——
权利其他状况	

附 记

登簿编号：202504101974
经权利人广西北投城市投资集团有限公司（以下简称北投城投）申请登记，将其名下国有建设用地使用权及房屋所有权转移至北投城投名下，用于建设广西北投城市高速公路西环扩建（一期）工程项目。



桂（2025）南宁市 不动产权第 0041602 号

权利人	广西北投城市高速公路有限公司
共有情况	单独所有
坐 落	南宁市良庆区大塘镇良塘村
不动产单元号	450108 101309 GB00061 W00000000
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用 途	公路用地
面 积	1986.74㎡
使用期限	——至——
权利其他状况	

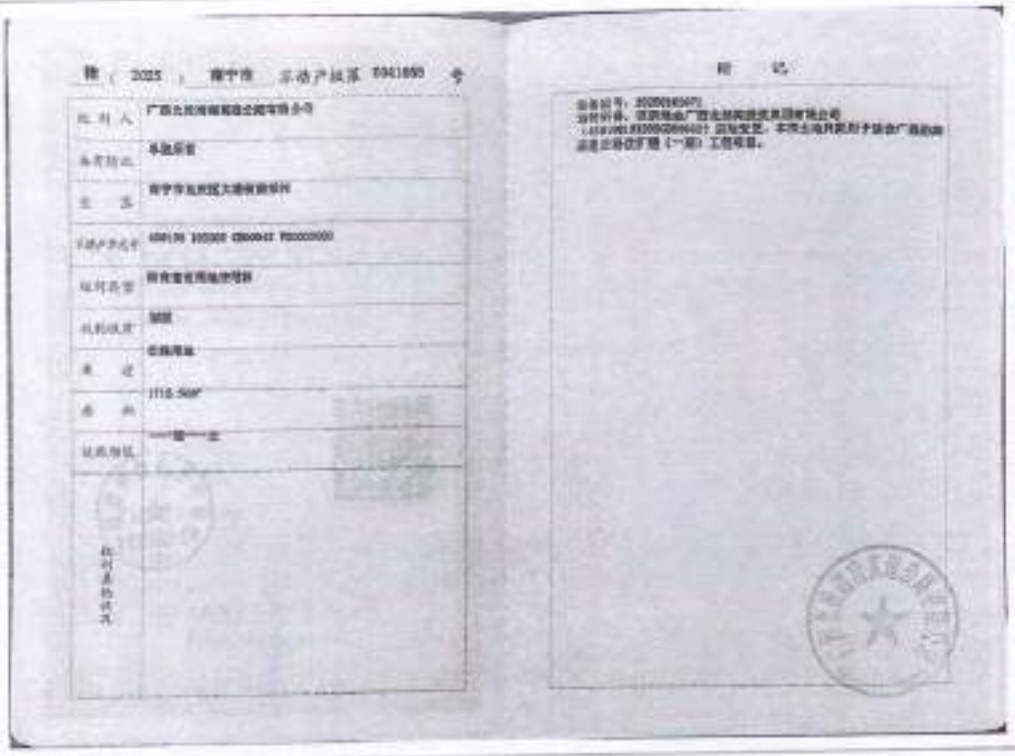
附 记

登簿编号：202504101974
经权利人广西北投城市投资集团有限公司（以下简称北投城投）申请登记，将其名下国有建设用地使用权及房屋所有权转移至北投城投名下，用于建设广西北投城市高速公路西环扩建（一期）工程项目。



中华人民共和国

不动产权证书



桂（2025）南宁市 不动产证第 0041890 号

权利人	广西北投城镇建设投资有限公司
共有情况	单独所有
坐 落	南宁市北部区大道保留用地
不动产单元号	450109 100300 C0000422 F0000000
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用 途	仓储用地
面 积	1715.50㎡
使用期限	一一至一一
权利其他状况	

附 记

业务号：2025010471
为开分宗，原宗地由广西北投两江投资集团有限公司
（桂（2025）南宁市不动产权第0041891）国有变更，本宗土地为两江子场会广场的临
时建设场地扩建（一期）工程项目。



中华人民共和国
不动产权证书



中华人民共和国
不动产权证书



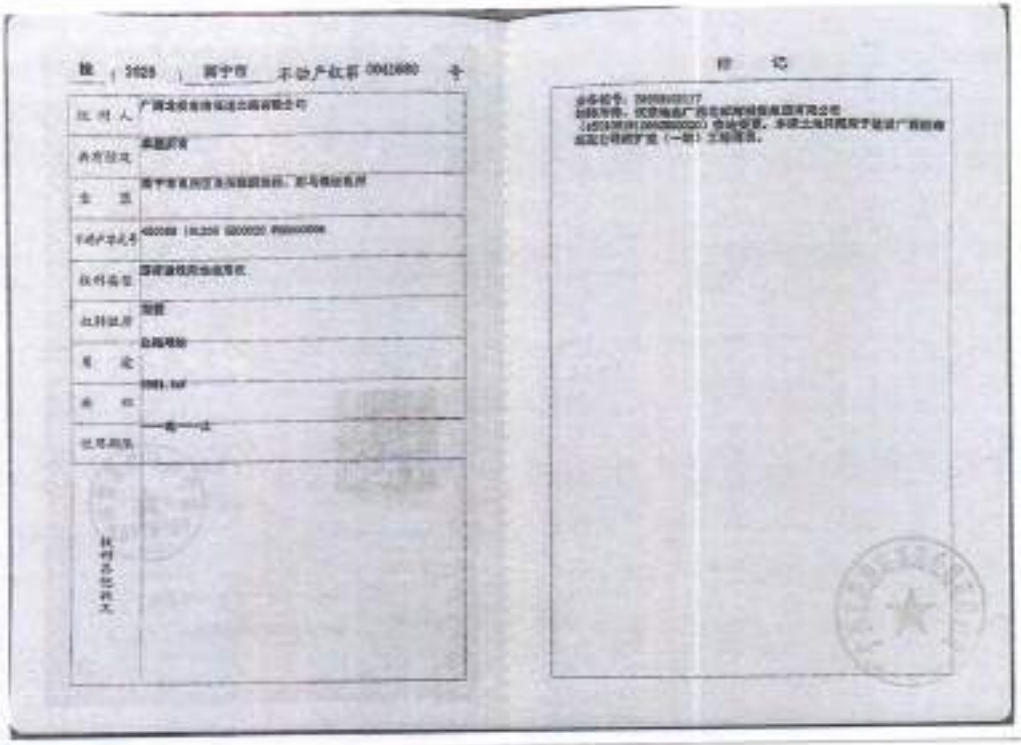

中华人民共和国
不动产权证书

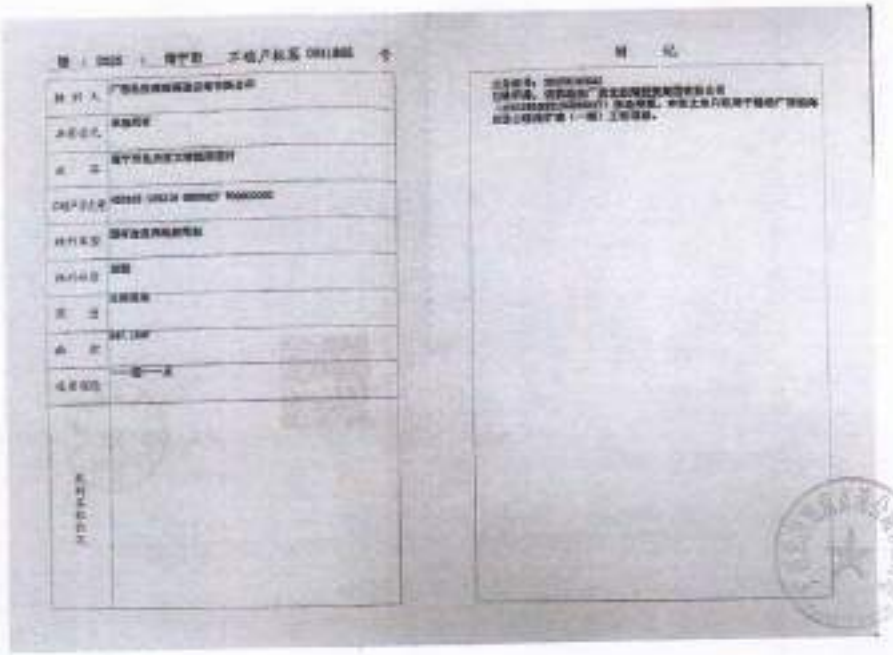




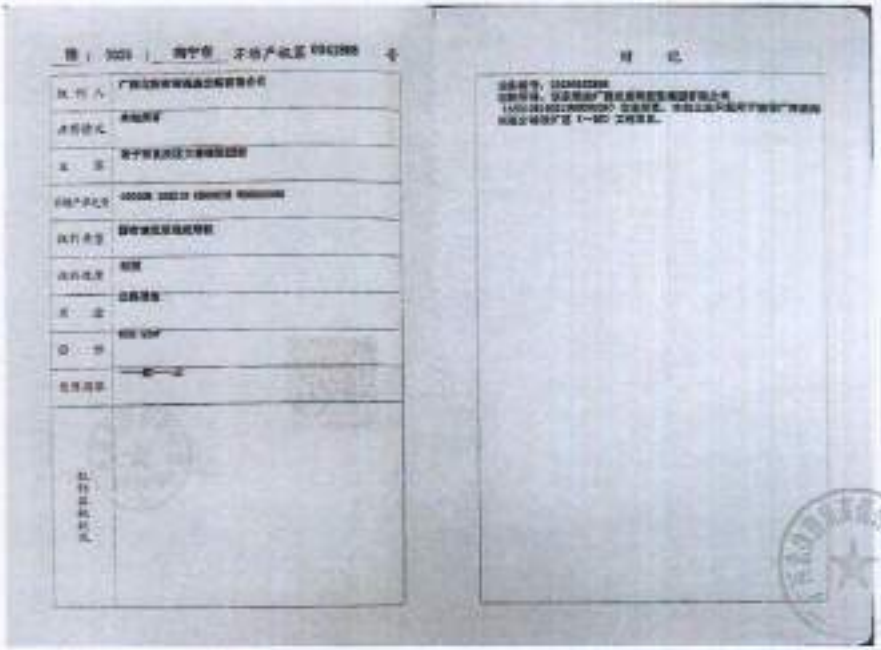









中华人民共和国
不动产权证书



登记



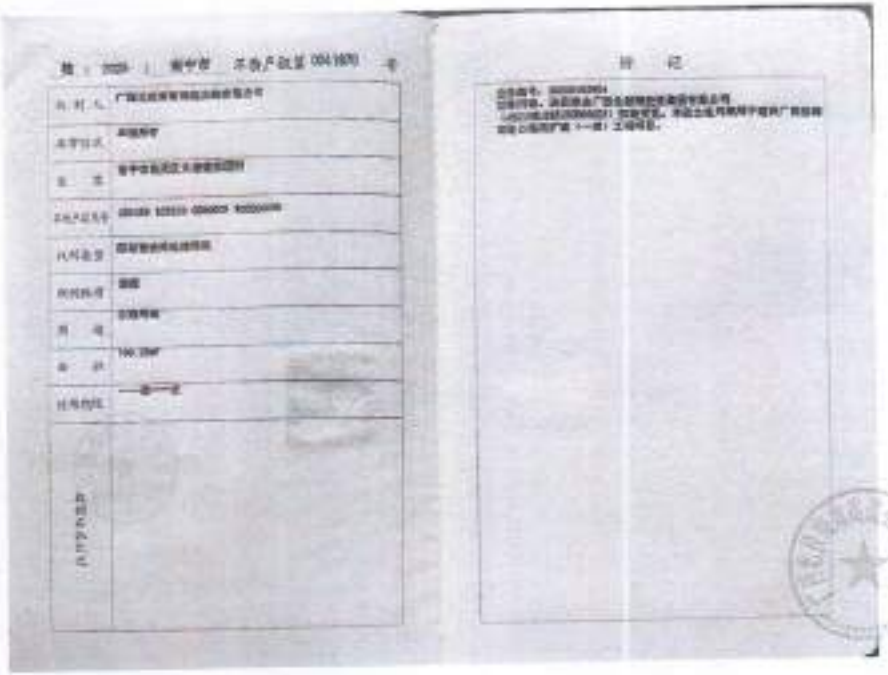





中华人民共和国
不动产权证书



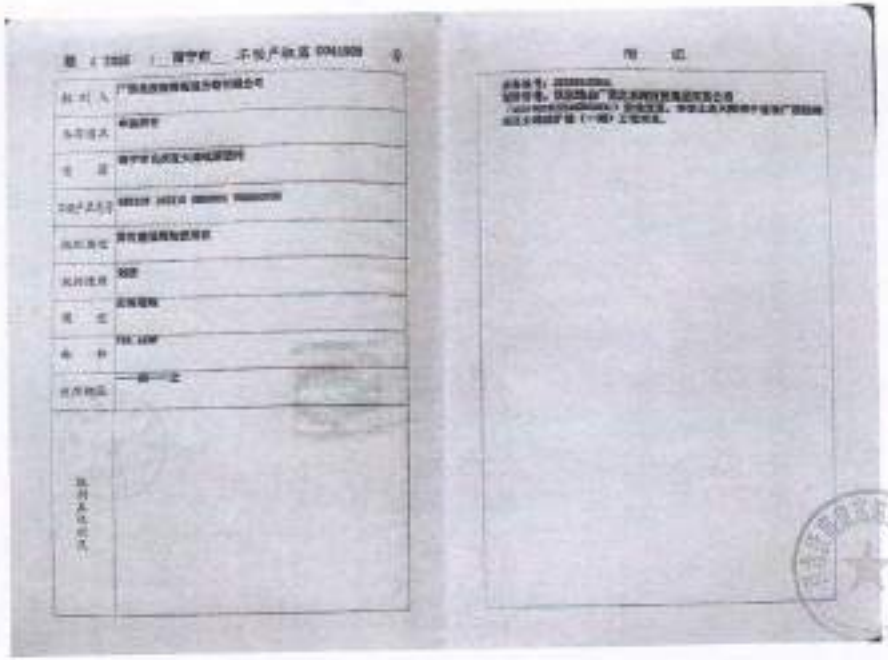




中华人民共和国
不动产权证书

附记

附记



附 记



中华人民共和国
不动产权证书



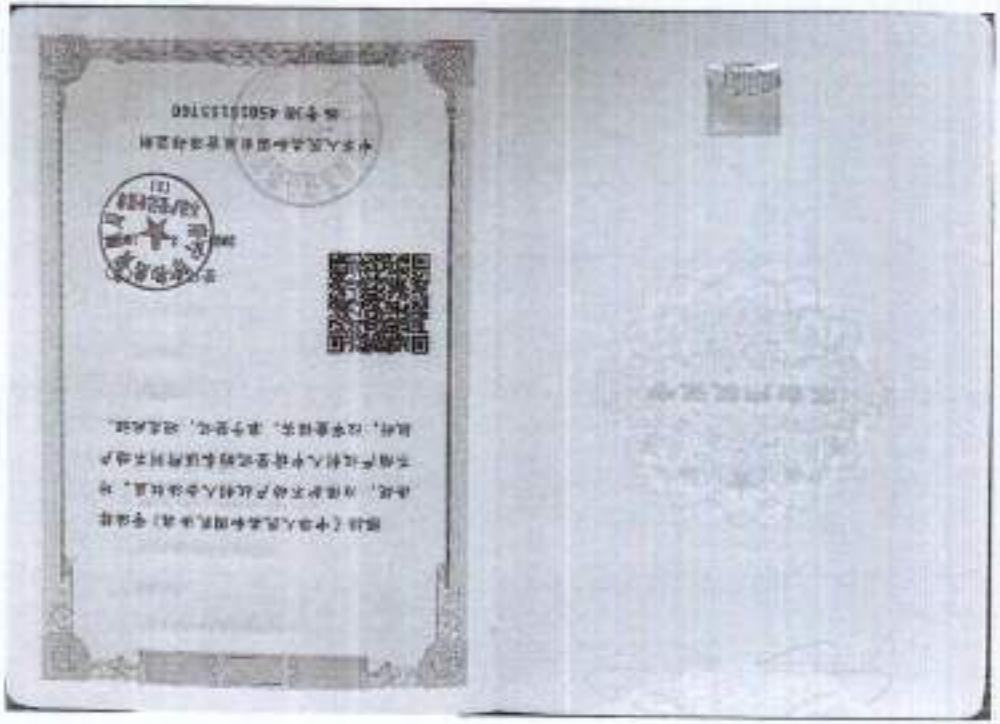
中华人民共和国
不动产权证书

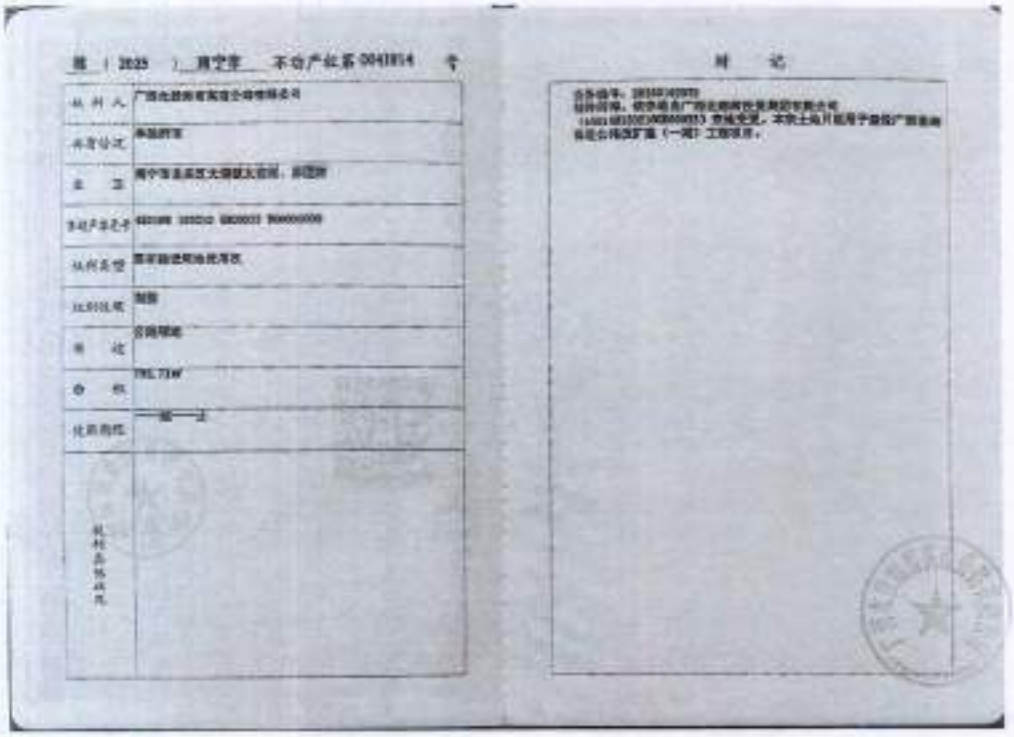


中华人民共和国

不动产权证书









桂（2025）南宁市 不动产权第 0042902 号

权利人	广西北部湾银海发电有限公司
共有情况	单独所有
坐 落	南宁市良庆区大塘镇银塘村
不动产单元号	450108 102219 G00004 W00000000
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用 途	公用设施用地
面 积	799.39㎡
使用期限	一般——至
权利其他状况	

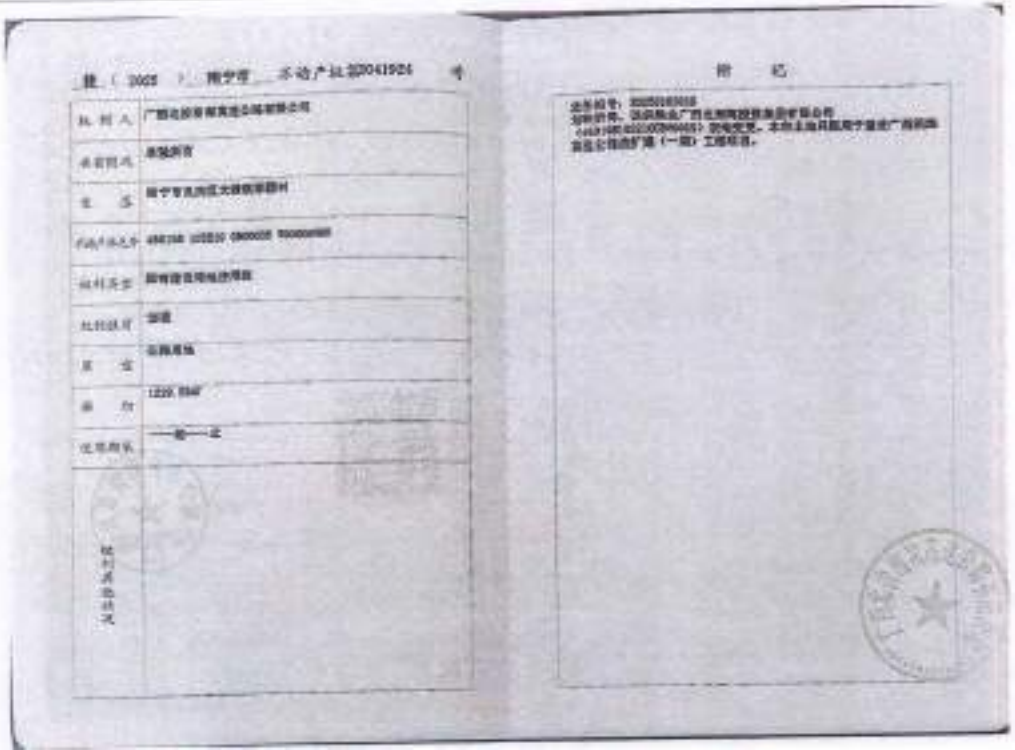
附 记



桂（2025）南宁市 不动产权第 0041924 号

权利人	广西北部湾银海发电有限公司
共有情况	单独所有
坐 落	南宁市良庆区大塘镇银塘村
不动产单元号	450108 102219 G00005 W00000000
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用 途	公用设施用地
面 积	1220.93㎡
使用期限	一般——至
权利其他状况	

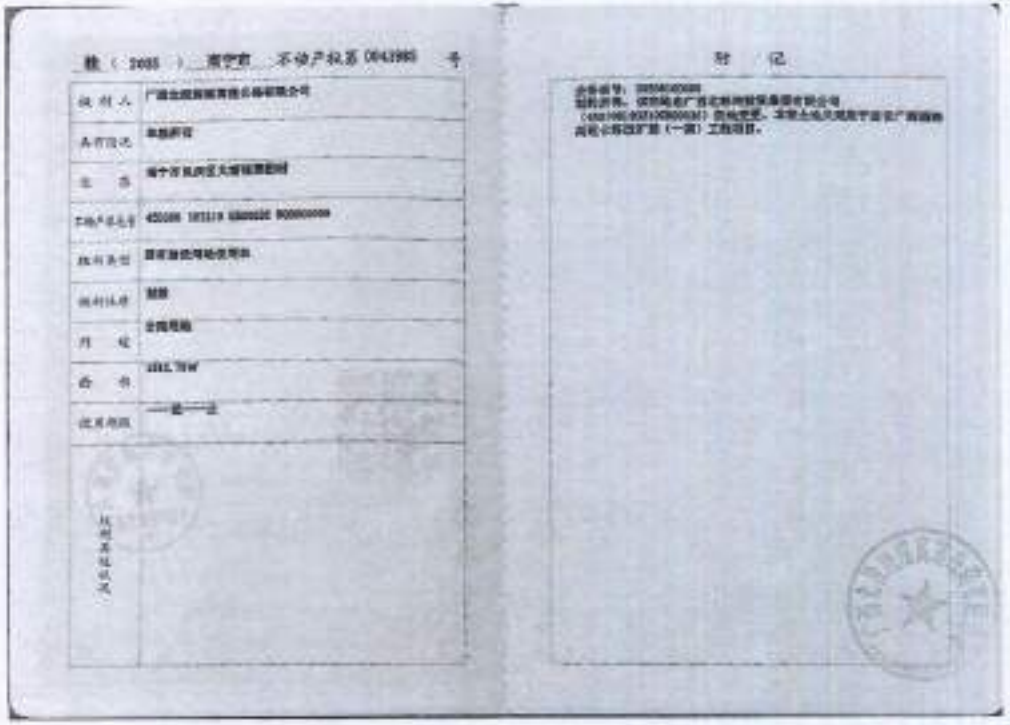
附 记





中华人民共和国

不动产权证书



权（2005）南宁市 不动产权第 0043985 号

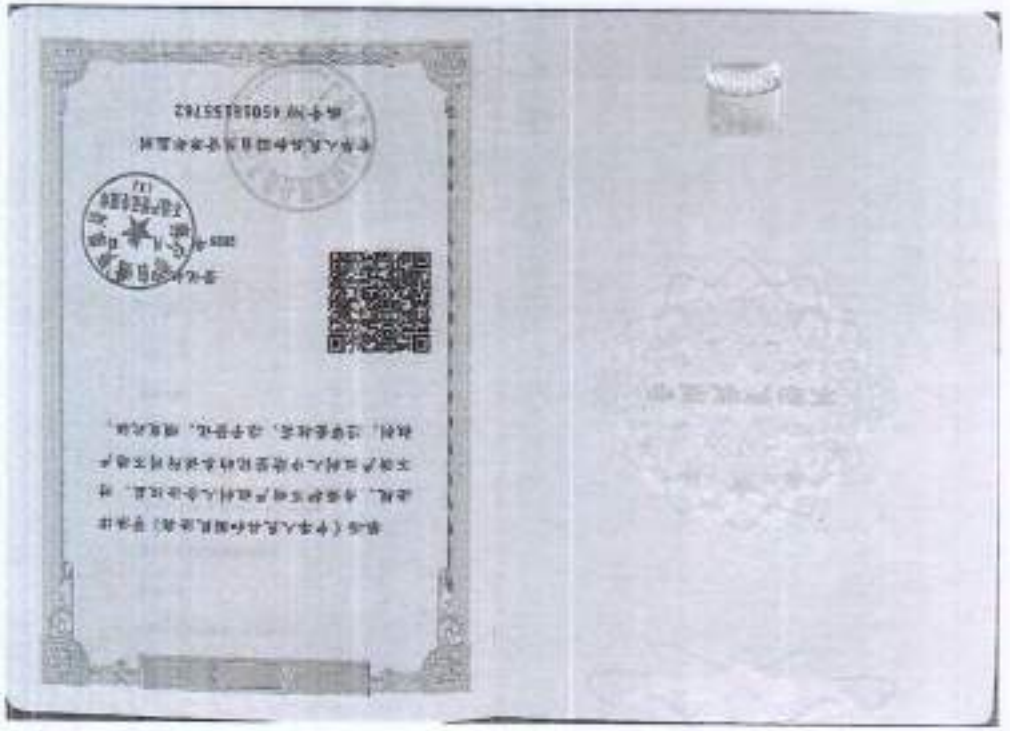
权利人	广西北部湾旅游发展股份有限公司
共有情况	单独所有
坐 落	南宁市良庆区大塘镇那新村
不动产单元号	450108 101319 G0000D0 W00000000
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用 途	公用用地
面 积	1332.78㎡
使用期限	——至——
权利其他状况	

附 记

企业名号：[illegible]
批准证书：经你局广西北部湾旅游发展股份有限公司（统一社会信用代码：[illegible]）的规定，同意占地共用南宁市良庆广西国际高校公寓项目扩建（一期）工程项目。







中华人民共和国

不动产权证书

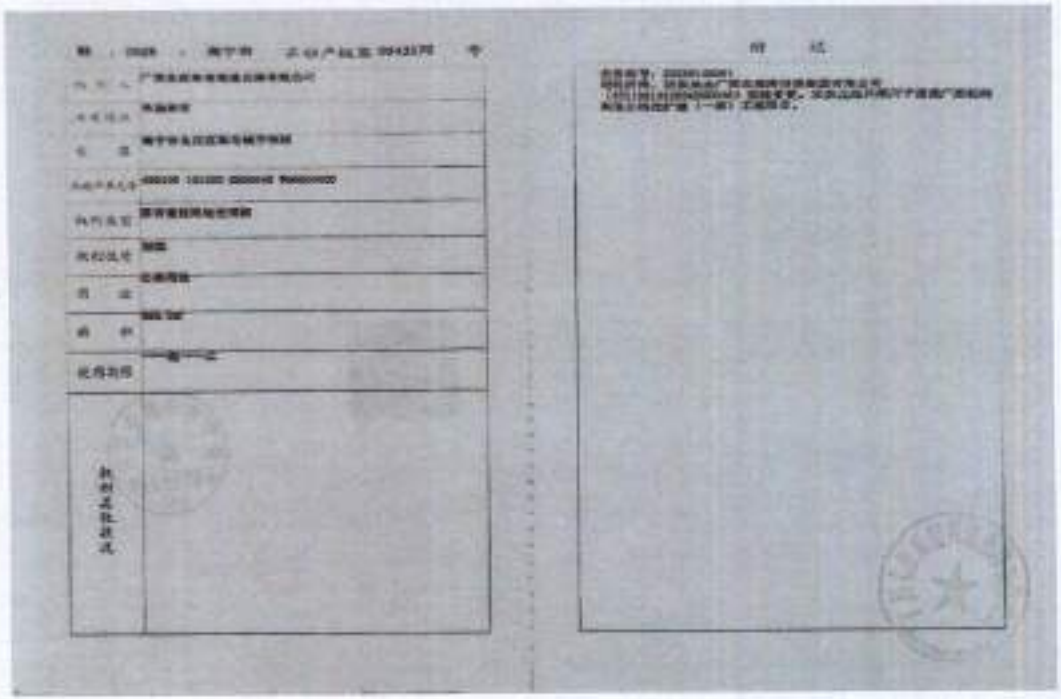




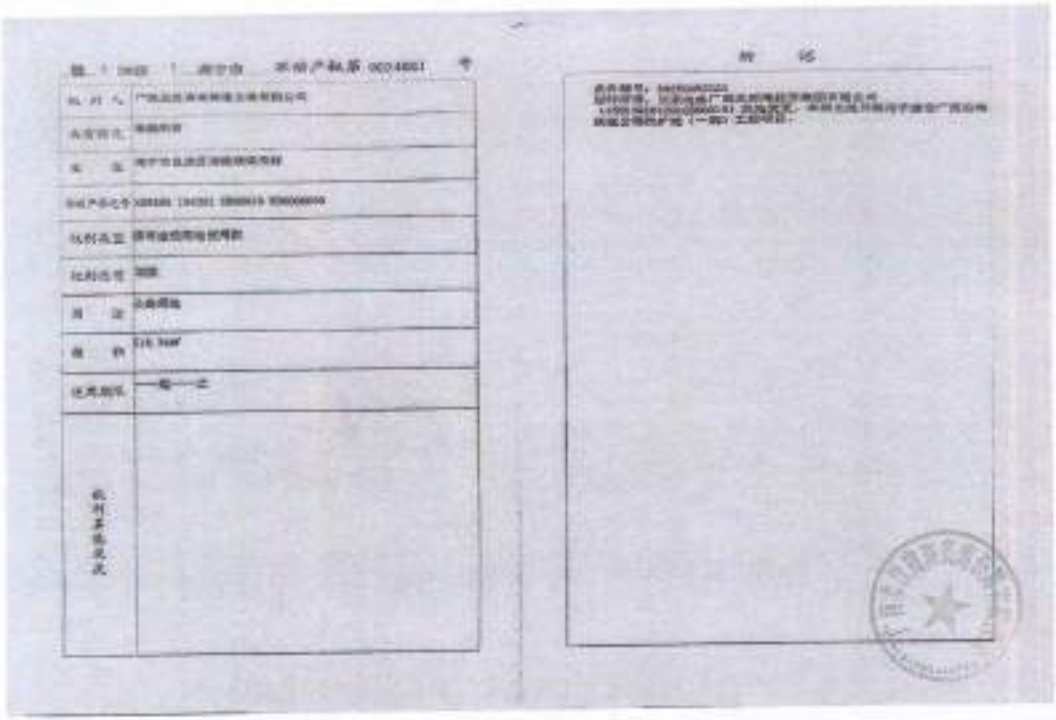









中华人民共和国
不动产权证书

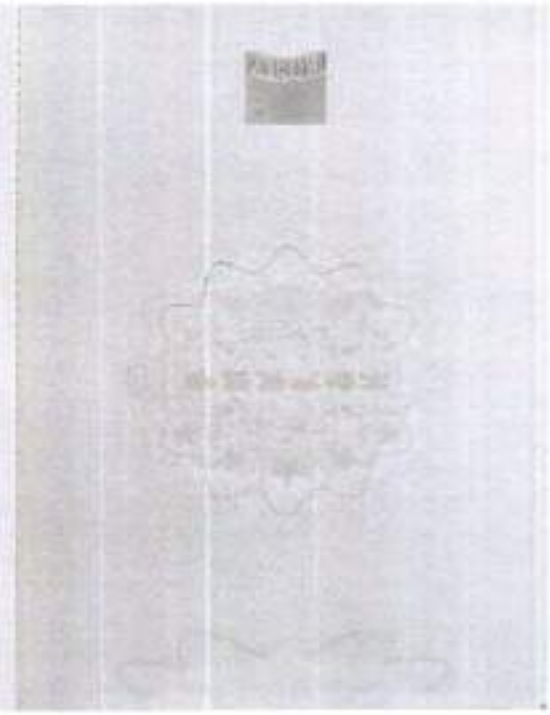


附记



中华人民共和国
不动产权证书





委托人之一承诺函

中联资产评估集团有限公司:

因易方达基金管理有限公司拟发行不动产基金（REITs）之经济行为，特委托中联资产评估集团有限公司对该经济行为所涉及的兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）的经营收益权及相关资产组在评估基准日的市场价值进行评估。为确保资产评估机构客观、公正、合理地进行资产评估，我公司承诺如下，并承担相应法律责任:

1.资产评估的经济行为符合国家规定;

2. 委托人所提供的资料真实、准确、完整，有关重大事项揭示充分;

3. 严格按评估报告中所述的评估目的使用评估报告;

4.不干预评估工作。

易方达基金管理有限公司（公章）:

法定代表人或授权代表（签字）:

年　　月　　日

委托人之二承诺函

中联资产评估集团有限公司：

因易方达基金管理有限公司拟发行不动产基金（REITs）之经济行为，我司作为不动产基金（REITs）业务的资产支持专项计划管理人，特委托中联资产评估集团有限公司对该经济行为所涉及的兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）的经营收益权及相关资产组在评估基准日的市场价值进行评估。为确保资产评估机构客观、公正、合理地进行资产评估，我公司承诺如下，并承担相应法律责任：

1.资产评估的经济行为符合国家规定；

2. 委托人所提供的资料真实、准确、完整，有关重大事项揭示充分；

3. 严格按评估报告中所述的评估目的使用评估报告；

4.不干预评估工作。

易方达资产管理有限公司（公章）：

法定代表人或授权代表（签字）：刘炜

年　　月　　日

承诺函

中联资产评估集团有限公司：

因易方达基金管理有限公司拟发行不动产基金（REITs）之经济行为，特委托中联资产评估集团有限公司对该经济行为所涉及的兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）的经营收益权及相关资产组在评估基准日的市场价值进行评估。为确保资产评估机构客观、公正、合理地进行资产评估，我公司承诺如下，并承担相应法律责任：

1.资产评估的经济行为符合国家规定；

2. 发起人（原始权益人）所提供的资料真实、准确、完整，有关重大事项揭示充分；

3. 严格按评估报告中所述的评估目的使用评估报告；

4.不干预评估工作。

广西北部湾投资集团有限公司（公章）：

法定代表人或授权代表（签字）：

年　　月　　日

产权持有人承诺函

中联资产评估集团有限公司：

因易方达基金管理有限公司拟发行不动产基金（REITs）之经济行为，特委托中联资产评估集团有限公司对该经济行为所涉及的兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）的经营收益权及相关资产组在评估基准日的市场价值进行评估。为确保资产评估机构客观、公正、合理地进行资产评估，我公司承诺如下，并承担相应法律责任：

1.资产评估的经济行为符合国家规定并已获得批准；

2.所提供的财务会计及其他资料真实、准确、完整，有关重大事项揭示充分；

3.纳入评估范围的资产权属明确，出具的资产权属证明文件合法有效；

4.所提供的企业生产经营管理资料客观、真实、科学、合理；

5.不干预评估工作。

广西北投南南高速公路有限公司（公章）

法定代表人或授权代表（签字）：

年　月　日

资产评估师承诺函

易方达基金管理有限公司、易方达资产管理有限公司：

受贵公司的共同委托，我们就易方达基金管理有限公司拟发行不动产基金（REITs）涉及兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）的经营收益权及相关资产组价值之经济行为，对所涉及的兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）的经营收益权及相关资产组在评估基准日的市场价值进行了评估，形成了资产评估报告。在本报告中披露的假设条件成立的前提下，我们承诺如下：

一、 具备相应的执业资格。

二、 评估对象和评估范围与资产评估委托合同的约定一致。

三、 对评估对象及其所涉及的资产进行了必要的核实。

四、 根据资产评估准则和相关评估规范选用了评估方法。

五、 充分考虑了影响评估价值的因素。

六、 评估结论合理。

七、 评估工作未受到干预并独立进行。

资产评估师签章：

资产评估师签章：

二〇二六年三月十七日

北京市财政局

京财资评备〔2022〕0128号

变更备案公告

中联资产评估集团有限公司变更事项备案及有关材料收悉。根据《中华人民共和国资产评估法》、《资产评估行业财政监督管理办法》的有关规定，予以备案。变更备案的相关信息如下：

中联资产评估集团有限公司股东由中联财联网科技有限公司、沈琦（资产评估师证书编号：11000084）、范树奎（资产评估师证书编号：11000676）、高忻（资产评估师证书编号：11000088）、胡智（资产评估师证书编号：11001378）、刘伟（资产评估师证书编号：11000090）、韩荣（资产评估师证书编号：11030017）、刘松（资产评估师证书编号：21000043）、邓艳芳（资产评估师证书编号：11070041）、邹洪（资产评估师证书编号：36000139）、吴晓光（资产评估师证书编号：11140101）、张凯（资产评估师证书编号：11160091）、翟红梅（资产评估师证书编号：11090063）、刘斌（资产评估师证书编号：37020076）、陈志红（资产评估师证书编号：11001842）、唐章奇（资产评估师证书编号：45000015）、蒋卫锋（资产评估师证书编号：41060079）、田祥雨（资产评估师证书编号：11180052）、付存青（资产评估师证书编号：41000312）、李业强（资产评估师证书编号：11140057）、陶涛（资产评估师证书编号：11140056）、胡超（资产评估师证书编号：11180001）、侯超飞（资产评估师证书编号：11180056）变更为中联财联网科技有限公司、沈琦（资产评估师证书编号：11000084）、范树奎（资产评估师证书编号：11000676）、高忻（资产评估师证书编号：11000088）、胡智（资产评估师证书编号：11001378）、刘伟（资产评估师证书编号：11000090）、韩荣（资产评估师证书编号：11030017）、刘松（资产评估师证书编号：21000043）、邓艳芳（资产评估师证书编号：11070041）、邹洪（资产评估师证书编号：36000139）、吴晓光（资产评估师证书编号：11140101）、张凯（资产评估师证书编号：11160091）、翟红梅（资产评估师证书编号：11090063）、刘斌（资产评估师证书编号：37020076）、唐章奇（资产评估师证书编号：45000015）、蒋卫锋（资产评估师证书编号：41060079）、田祥雨（资产评估师证书编号：11180052）、付存青（资产评估师证书编号：41000312）、李业强（资产评估师证书编号：11140057）、陶涛（资产评估师证书编号：11140056）、胡超（资产评估师证书编号：11180001）、侯超飞（资产评估师证书编号：11180056）

其他相关信息可通过中国资产评估协会官方网站进行查询。

特此公告。

北京市财政局

2022年11月16日

统一社会信用代码

91110000100026822A

营业执照

(副 本)(2-2)

名　　称　中联资产评估集团有限公司

类　　型　其他有限责任公司

法定代表人　胡智

经营范围　一般项目：资产评估；破产清算服务；技术服务、技术开发、技术咨询、技术交流、技术转让、技术推广；计算机软硬件及辅助设备零售；信息系统集成服务；软件销售；软件开发；软件外包服务；数据处理服务。（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动）（不得从事国家和本市产业政策禁止和限制类项目的经营活动。）

注册资本　5020万元

成立日期　1997年06月26日

住　　所　北京市西城区复兴门内大街28号凯晨世贸中心东座F4层939室

登记机关

2022 年 11 月 07 日

国家企业信用信息公示系统网址：http://www.gsxt.gov.cn

市场主体应当于每年1月1日至6月30日通过国家企业信用信息公示系统报送公示年度报告。

国家市场监督管理总局监制

证券期货相关业务评估资格证书

经财政部、中国证券监督管理委员会审查，批准

中联资产评估集团有限公司　　从事证券、期货相关评估业务。

批准文号：财企[2008]360号　证书编号：0100001001

变更文号：财办企[2011]34号

序列号：000112

发证时间：二〇〇八　年　十二月　一　日

中华人民共和国财政部

中国证券监督管理委员会

中国资产评估协会

正式执业会员证书

资产评估报告
2025 11 10



会员编号：47180080

会员姓名：钟余秋

证件号码：440804**********X

所在机构：中联资产评估集团有限公司

年检情况：2025 年通过

职业资格：资产评估师

矿业权评估师

扫码查看详细信息

评估发现价值　诚信铸就评估

本人印鉴：　　签名：钟余秋

（有效期至 2026-04-30 日止）

打印时间：2025 年 05 月 06 日

中国资产评估协会

正式执业会员证书

资产评估报告

2026 11 10



会员编号：41030197

会员姓名：李爱俭

证件号码：410711**********2

所在机构：中联资产评估集团有限公司

年检情况：2025 年通过

职业资格：资产评估师

扫码查看详细信息

评估发现价值　诚信铸就未来

本人印鉴：

签名：李爱俭

（有效期至 2026-04-30 日止）

打印时间：2025 年 05 月 27 日

合同编号:

资产评估委托合同

项目名称: 广西北部湾投资集团高速公路基础设施公募 REITs 项目

委托人: 易方达基金管理有限公司

受托人: 中联资产评估集团有限公司

根据《中华人民共和国民法典》《中华人民共和国资产评估法》财政部《资产评估基本准则》及《资产评估执业准则——资产评估委托合同》的规定，为明确资产评估相关当事人所各自承担的责任和义务，经各方协商同意签订本《资产评估委托合同》。

签约方：

委托人：易方达基金管理有限公司（以下简称“易方达”）

住所：广东省珠海市横琴新区荣粤道188号6层

联系电话：0756-6847088

传真：020-38799488

受托人：中联资产评估集团有限公司

住所：北京市西城区复兴门内大街28号凯晨世贸中心东座F4

联系电话：88000066

传真：88000006

一、评估目的

拟以广西北部湾投资集团持有的兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）作为底层资产，发行基础设施公募REITs，为此需进行资产评估，为易方达相关经济行为提供价值参考。

二、委托评估对象和评估范围

评估对象及范围：1.兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）的全部资产及相关负债、特许经营权及附属基础设施价值。

2.以交通流量顾问出具的目标高速公路资产交通流量预测报告为基础，预测项目公司的未来经营期内现金流；评估标的资产特

许经营权市场价值，对应的评估范围为标的资产高速特许经营权涉及的资产组，具体以委托人确认为准。

三、评估基准日

特许经营权报告评估基准日：计划日期为2024年6月30日，最终日期根据项目进度按照委托人要求调整确定。

股权评估报告评估基准日：由委托人根据项目进度确定。

四、资产评估报告使用范围

1、资产评估报告使用人：委托人，除此不存在其他资产评估报告使用人。

2、资产评估报告使用用途：发行基础设施公募REITs

3、评估结论使用有效期：自评估基准日起一年4、资产评估报告仅供本合同约定的和法律、行政法规规定的使用人使用，其他任何机构和个人不能成为资产评估报告的使用人。

5、委托人或者其他资产评估报告使用人应当按照法律、行政法规规定和资产评估报告载明的使用目的及用途使用资产评估报告。委托人或者其他资产评估报告使用人违反前述约定使用资产评估报告的，受托人依法不承担责任。

6、委托人应当在资产评估报告中载明的评估结论使用有效期内使用资产评估报告。

7、未经委托人书面许可，受托人不得将资产评估报告的内容向第三方提供或者公开，法律、行政法规另有规定的除外。

8、未征得受托人同意，资产评估报告的内容不得被摘抄、引用或者披露于公开媒体，法律、行政法规规定以及相关当事人另有约定的除外。

五、资产评估报告提交期限和方式

资产评估报告出具日期：受托人完成外勤工作，且委托人和其他相关当事人提供了真实、准确、完整的法律权属、财务信息及其他评估资料后沟通协商确定。

资产评估报告文本格式：中文。

资产评估报告提交方式：邮寄或送达。

六、权利和义务

（一）委托人的权利和义务：

1、依法提供资产评估业务需要的资料并保证资料的真实性、完整性、合法性，依法使用资产评估报告是委托人和资产评估其他相关当事人的责任。

2、委托人和资产评估其他相关当事人应当及时提供资产评估所需法律权属、财务信息及其他资料，包括不限于经济行为文件、产权证明文件、评估申报清单、历史财务信息、预测性财务信息、涉及评估对象和评估范围权利与义务的相关合同及其他重要资料等，并以签字、盖章或者法律允许的其他方式确认其真实性、完整性、合法性。

3、委托人应当为受托人执行资产评估业务提供必要的工作条件和协助。

4、委托人应当负责受托人为获取评估资料、了解评估对象、关注法律权属开展现场工作时与其他相关当事人之间的工作协调，包括：清查盘点、资料提供、人员配合、现场核查、尽职访谈、答复问题等。

5、委托人可以要求受托人对资产评估报告相关内容进行解释，

以及对有关主管部门提出的资产评估报告审核意见进行答复、解释和修改。

（二）受托方的权利和义务:

1、遵守相关法律、行政法规和资产评估准则，对评估对象在评估基准日特定目的下的价值进行分析和估算并出具资产评估报告，是资产评估机构及其资产评估专业人员的责任。

2、对委托人和其他相关当事人拒绝提供或者不如实提供开展资产评估业务所需的权属证明、财务会计信息或者其他相关资料的，受托人有权拒绝履行资产评估委托合同。

3、对委托人及相关当事人内部资料、商业秘密、估值结果及约定的保密事项保守秘密。

4、根据《资产评估准则--评估委托合同书》的规定，当出现下列情形之一时，乙方有权拒绝履行本合同直至单方解除本合同:

(1)甲方要求出具虚假评估报告或者有其他非法干预评估结论情形的;

(2)甲方和其他相关当事人如果拒绝提供或者不如实提供开展评估业务所需的权属证明、财务会计信息或者其他相关资料的;

(3)甲方和/或其他相关当事人不能及时有效配合乙方的评估专业人员，致使乙方的评估专业人员无法依照评估准则的要求履行相应的评估程序的;

(4)因甲方或者其他相关当事人原因导致乙方的评估程序受限，从而乙方无法履行本合同的。

5、受委托人要求对资产评估报告相关内容进行解释，并对有关主管部门提出的资产评估报告审核意见进行答复、解释和修改。

七、评估服务费及支付方式

（一）按国家有关资产评估收费与支付的管理办法，经双方协商一致，委托人同意向受托人支付本《资产评估委托合同》项下评估服务费，共计人民币叁拾万元，该等费用包含差旅费及增值税费。

（二）支付方式：

1、委托人须在本合同签署后15个工作日内，向受托人支付评估服务费三分之一，计人民币壹拾万元整；

2、委托人在收到用印版资产评估报告后15个工作日内，向受托人支付评估服务费三分之一，计人民币壹拾万元整。

3、项目在正式申报至证监会和证券交易所后，委托人支付剩余三分之一评估服务费。

4、每笔款项支付前，受托人应向委托人提供符合要求的等额合法有效发票。

（三）出现下列情况，委托人应根据实际情况增加付给受托人评估服务费，增加的数额由甲乙双方协商确定并签署补充协议：

1、评估过程中，因评估方案发生变化，使委托评估资产范围扩大，出现事先未曾约定的新增评估事项，造成工作量明显增加的；

2、委托人提供的相关法律、经济、权属文件不全，造成评估作业返工；

3、评估基准日变更，评估机构需再次进入现场进行调整并重新出具报告的。

（四）委托人应将本合同项下资产评估费支付至受托方指定账户：

账 户名 称：中联资产评估集团有限公司

开户行名称：工行北京西便门支行

银 行 账 号：0200219819200024432

开户行行号：102100021981

八、违约责任

1、委托人拒绝或未按期向受托人支付评估业务费，受托人有权停止工作或不向委托人提供评估报告。

2、委托人未同受托人协商而擅自变更或解除已签订的委托合同，不得索要已支付给受托人的款项。

3、受托人未同委托人协商擅自变更或解除已签订的委托合同，应全额返回委托人已支付的评估费用，并赔偿委托人因此遭受损失。

4、委托人和其他相关当事人未及时向受托人提供资产评估所需的文件、资料，或违反保证资产评估所需法律权属、财务信息及其他资料真实性、完整性、合法性承诺，因此产生的不良后果由委托人和其他相关当事人负责，受托人不承担责任。

5、委托人不能在约定时间内及时足额支付受托人评估业务费，每日按滞付金额的0.5‰计付违约金。

6、受托人不能在约定时间内交付符合资产评估准则的《资产评估报告》，每日按已付金额的0.5‰计付违约金。

7. 若因受托人原因逾期提交《资产评估报告》，或因受托人故意、重大过失导致《资产评估报告》的内容存在明显错误，导致委托人无法按时推进公募REITs项目的，委托人有权解除本约定书，且有权要求受托人全额返还已收取款项，并要求受托人支付相应的违约金，和赔偿因此给委托人造成的损失。

九、其它事项

1、本委托合同经双方协商一致可以中止或解除。

2、因委托人或者其他相关当事人原因导致评估程序所受限制对评估结论构成重大影响时，受托人可以中止履行本合同；如相关限制无法排除时，受托人有权解除资产评估委托合同，委托人应根据受托人已完成的资产评估工作量向受托人支付评估费用。

3、委托人提前终止资产评估业务、解除资产评估委托合同的，委托人应当按照已经开展资产评估业务的时间、进度，或者已经完成的工作量支付相应的评估服务费。

4、本合同未尽事宜由各方协商，协商达成一致后以书面形式作为本合同的附件与本合同有同等的法律效力。

5、如遇到国家有关政策调整、法律修改及其他不可抗力事件，导致甲、乙双方或任何一方无法履行本合同，所遗留问题由各方协商解决。

6、如各方发生争议，协商解决；协商不成的，提交中国广州仲裁委员会根据当时有效的仲裁规则进行裁决，该仲裁裁决是终局的，对双方均有约束力，仲裁费用由败诉方承担。。

7、本合同经双方签字，并加盖单位公章或合同专用章后，即发生法律效力。

8、本《资产评估委托合同》正本一式四份，各方各执两份，具有同等法律效力。

（本页无正文，易方达基金管理有限公司和中联资产评估集团有限公司之《资产评估委托合同》签字页）

委托人：易方达基金管理有限公司（盖章）

委托人法定代表人或授权代表签字：

受托人：中联资产评估集团有限公司（盖章）

受托人法定代表人或授权代表签字：

签约于：二零　年　月　日

《资产评估委托合同》补充协议

易方达基金管理有限公司(以下简称“委托人之一”)、易方达资产管理有限公司（以下简称“委托人之二”)、中联资产评估集团有限公司(以下简称“受托人”)经友好协商，就原资产评估合同的基础上签订本补充协议，现补充约定如下:

一、委托人由原约定的

“委托人：易方达基金管理有限公司（以下简称“易方达”）

住所：广东省珠海市横琴新区荣粤道 188 号 6 层

联系电话：0756-6847088

传真：020-38799488。”

修改变更为:

“委托人之一：易方达基金管理有限公司

住所：广东省珠海市横琴新区荣粤道 188 号 6 层

联系电话：0756-6847088

传真：020-38799488

委托人之二：易方达资产管理有限公司

住所：珠海市横琴新区荣粤道 188 号 6 层自编 A01

联系电话：020-85102978

传真：020-85190906。

易方达基金管理有限公司和易方达资产管理有限公司合称“易方达”。”

二、因委托人项目进度需求，特许经营权报告需加期，即特许经营权报告评估基准日：2025 年 6 月 30 日。

三、由于基准日变更，受托人需重新进行现场资产清查、资料收集、撰写评估报告及报送审核，委托人在原资产评估委托合同下的评估服务费基础上增加支付受托人评估服务费人民币壹拾万元整（RMB100,000.00）（含税，含差旅费）。

四、如果由于申报原因，需要出具又一期评估报告，加期评估每期增加支付受托人评估服务费人民币壹拾万元整（RMB 100,000.00）（含税，含差旅费）。

五、原资产评估合同及本补充协议约定的服务收费仍由委托人之一承担，委托人之二不承担支付责任。

如有未尽事宜，由三方协商解决或另行签署补充协议。本协议一式叁份，三方各执壹份，具有同等法律效力。

委托人之一(公章)：易方达基金管理有限公司

委托人之一法定代表人或授权人(签字)：

委托人之二(公章)：易方达资产管理有限公司

委托人之二法定代表人或授权人(签字)：

受托人：中联资产评估集团有限公司

受托人法定代表人或授权人(签字)：

年　　月　　日

资产账面价值与评估结论存在较大差异的说明

采用收益法评估后的广西北投南南高速公路有限公司持有的兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目(沿海高速公路改扩建一期工程)的经营收益权及相关资产组在评估基准日 2025 年 12 月 31 日的市场价值为 234,934.83 万元，较账面值 214,590.53 万元，评估增值 20,344.30 万元，增值率 9.48%。增值的原因为：兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目(沿海高速公路改扩建一期工程)经过多年的运营及管理，具有一定的区位优势，未来预期现金流较好。评估价值通常采用收益法，是对未来预期现金流折现求和计算从而得出资产组的评估价值；资产组的账面价值通常则是基于历史成本法，按照会计准则对资产组的价值进行计量，两者存在一定差异。加之项目建设较早，项目建设历史成本较低，从而导致项目增值。

估值敏感性分析及压力测试

本次评估结论为以评估对象历史年度运营和收益情况为基础，考虑评估基准日时点我国现行的有关法律法规及政策、宏观经济情况、区域经济情况、评估对象所处行业的发展状况，结合未来发展规划、竞争环境及优劣势等因素经过综合分析得出。

本评估报告的使用者应注意到，由于未来事件及经济发展存在波动及不可预测性，预测数据与实际情况产生偏离是较难避免的，由于评估涉及的预测周期较长，评估对象仍然可能因不可抗力或其他不可预测因素导致收益预测数据与实际情况产生偏离。评估对象的资产评估值受到收入、成本、折现率的综合影响，为了更好地衡量关键因素波动对评估结论产生的影响，基于评估基准日2025年12月31日的评估结果，评估机构分别针对通行费收入、付现成本、折现率进行了各个情景下的评估结论敏感性分析及压力测试，具体情况如下:

1、预测期内通行费收入

通行费收入“基准”情景为本次评估值234,934.83万元对应的预测期内通行费收入水平，本次对通行费收入水平设置±10%范围波动的情景进行了敏感性分析及压力测试，以此观察通行费收入水平的变化对评估值的影响，具体变动情况如下:

通行费收入变化比例	评估基准日评估值：234,934.83 万元	
	情境下评估值（万元）	评估值变化比例
下降 10%	203,046.87	-14%
下降 5%	218,990.85	-7%
基准	234,934.83	0%
增长 5%	250,878.81	7%

增长 10%	266,822.79	14%

2、预测期内付现成本

除通行费收入外，评估对象的评估值主要也受职工薪酬、通行养护支出等付现成本影响。付现成本“基准”情景为本次评估值234,934.83万元对应的预测期内付现成本水平，本次对付现成本水平设置±10%范围波动的情景进行了敏感性分析及压力测试，以此观察付现成本的变化对估值的影响，具体变动情况如下:

付现成本变化比例	评估基准日评估值：234,934.83 万元	
	情境下评估值（万元）	评估值变化比例
下降 10%	241,763.40	3%
下降 5%	238,349.11	1%
基准	234,934.83	0%
增长 5%	231,520.55	-1%
增长 10%	228,106.26	-3%

3、折现率

除通行费收入、付现成本外，评估对象的评估值主要受折现率影响。折现率“基准”情景为本次评估值234,934.83万元对应的预测期内折现率水平，本次对折现率设置±10%范围波动的情景进行了敏感性分析及压力测试，以此观察折现率的变化对估值的影响，具体变动情况如下:

折现率变化比例	评估基准日评估值：234,934.83 万元	
	情境下评估值（万元）	评估值变化比例
下降 10%	247,490.30	5%
下降 5%	241,159.44	3%
基准	234,934.83	0%
增长 5%	228,972.42	-3%
增长 10%	223,402.25	-5%

以上敏感性分析及压力测试旨在对上述因素发生一定范围内的波动时评估结论的变动幅度进行揭示并提供参考，而未来实际发生

情况和变动幅度亦可能超出所示范围。

易方达基金管理有限公司拟发行不动产基金（REITs）涉及兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目(沿海高速公路改扩建一期工程)的经营收益权及相关资产组价值评估项目

资 产 评 估 说 明

中联评报字[2026]第 0838 号

共 1 册，第 1 册

中联资产评估集团有限公司

二〇二六年三月十七日

目　录

第一部分　关于评估说明使用范围的声明.....1

第二部分　企业关于进行资产评估有关事项的说明.....2

第三部分　资产清查核实情况说明.....3

一、 评估对象与评估范围说明.....3
二、 资产核实情况总体说明.....7

第四部分　宏观经济形势、行业及企业分析.....11

一、 宏观经济发展状况分析.....11
二、 行业分析.....27

第五部分　收益法评估说明.....31

一、 收益法的评估对象.....31
二、 收益法概述.....31
三、 收益预测的假设条件.....32
四、 收益法评估计算及分析过程.....33

第六部分　评估结论及其分析.....70

一、 评估结论.....70

企业关于进行资产评估有关事项的说明

第一部分 关于评估说明使用范围的声明

本资产评估说明，仅供评估主管机关、企业主管部门审查资产评估报告和相关监管部门检查评估机构工作之用，非法律、行政法规规定，材料的全部或部分内容不得提供给其它任何单位和个人，也不得见诸于公开媒体；任何未经评估机构和委托人确认的机构或个人不能由于得到评估报告而成为评估报告使用人。

中联资产评估集团有限公司

二〇二六年三月十七日

第二部分 企业关于进行资产评估有关事项的说明

本评估说明该部分内容由委托人和产权持有人共同撰写，并由委托人单位法定代表人和产权持有人法定代表人签字，加盖相应单位公章并签署日期。详细内容请见《企业关于进行资产评估有关事项的说明》。

第三部分 资产清查核实情况说明

一、评估对象与评估范围说明

(一) 评估对象与评估范围内容

评估对象和评估范围为广西北投南南高速公路有限公司持有的兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目(沿海高速公路改扩建一期工程)的经营收益权及相关资产组，包括固定资产、无形资产，经营收益权及相关资产组的账面价值214,590.53万元。具体如下表:

单位：万元

项目		账面原值	账面价值
1	固定资产	16,283.35	7,885.20
2	其中：房屋建筑物	9,106.19	6,528.05
3	机器设备	770.65	125.16
4	电子设备	6,406.51	1,231.99
5	无形资产	272,177.12	206,705.33
6	经营收益权及相关资产组合计	288,460.47	214,590.53

上述资产数据摘自经容诚会计师事务所(特殊普通合伙)审计的2025年12月31日的广西北投南南高速公路有限公司(简称“南南高速”)资产负债表，评估是在企业经过审计后的基础上进行的。

委托评估对象和评估范围与经济行为涉及的评估对象和评估范围一致。

(二) 资产的分布情况及特点

纳入评估范围内的资产账面值214,590.53万元,主要为房屋建(构)筑物、机器设备、电子设备及无形资产。这些资产具有以下特点:

1.资产分布情况和存放地点

实物资产主要分布在南宁市境内的兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目(沿海高速公路改扩建一期工程)的线路上、及收费站和管理区内。

2.资产的使用现状、技术特点

（1）房屋建筑物类资产

房屋建筑物类资产包括综合楼、职工宿舍楼、泵房、变电所、收费亭、收费大棚等，共 39 项，为南宁南管理区、大塘收费站管理区、那马收费站、南宁南收费站、大塘收费站的房屋建筑物。基准日现状较好，正常使用。

（2）设备类资产

设备类资产包括机器设备、电子设备。主要分布于各收费站、管理区等，其中，机器设备主要包括消防稳压水箱、不锈钢组合水箱、变频无负压给水设备、成品不锈钢水箱等; 电子设备包括光纤数字传输设备、悬臂式可变情报板、视频管理计算机、三目相机、车牌识别相机、高清网络高速球型摄像机、强声定向广播等，其中有 139 台设备处于待报废状态，其他资产均处于正常使用。

（3）无形资产

无形资产为兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目的经营收益权，具体为兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目(沿海高速公路改扩建一期工程)的线路资产，兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目(沿海高速公路改扩建一期工程)位于广西省南宁市，起点位于南宁市那马镇新兰村附近，

经那马、大塘、南晓，终于南宁市南晓镇派双村附近，项目于 2012 年 12 月开始改扩建工程，改造为双向 8 车道高速公路，于 2018 年 6 月完工通车，于 2023 年 7 月通过竣工验收。全长 48.724 公里，采用双向八车道高速公路标准。全线含桥梁 19 座、涵洞通道 220 道、互通 2 座；资产使用状况良好。

(三) 企业申报的表外资产的类型、数量

截至评估基准日，企业申报评估的范围内无表外资产。

(四) 引用其他机构出具的报告的结论所涉及的资产类型、数量和账面金额（或者评估值）

1.本次评估报告中基准日各项资产账面值系容诚会计师事务所(特殊普通合伙)出具的标准无保留意见《广西北部湾投资集团有限公司通过其子公司广西北投南南高速公路有限公司所持有的兰海高速广西南宁那南段备考财务报表审计报告》（容诚审字[2026] 530Z0001）的审计结果。

2.本次评估报告中，对经营收益权的预测期路费收入预测参考了招商局重庆交通科研设计院有限公司 2026 年 1 月编制的《兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目交通量预测与收入分析咨询报告》中的数据，招商局重庆交通科研设计院有限公司是委托人拟进行兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目(沿海高速公路改扩建一期工程)公募 REITs 项目申报事宜而专项委托的第三方专业机构。其中，《兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（全长 48.724 公里）交通量预测与收入分析咨询报告》中的车流量及收入预测模型分析，未来几年新开通道路对本项目构成较为显著影响的路网因素，影响情况如下:

本项目未来年影响因素分析表

影响因素	建设状态	影响年份	影响效果	交通量影响程度合计	
				客车	货车
G75 兰海高速和 S7512 钦防高速涉铁工程施工	预计于 2026 年上半年开工，2027 年中验收通车	2026 年	考虑因涉铁施工导致高速公路通行条件变化，拥堵风险增加，对出行条件及时间更敏感的客车产生抑制或转移影响，预计 2026 年对本项目客车分流影响约为-4.55%，客车日均交通量减少 1148 辆。	-4.55%	无
国道 G325 对货车转移吸引持续	考虑 2026 年国道 G325 对本项目货车转移吸引持续	2026 年	考虑国道 325 持续转移吸引本项目货车，预计 2026 年对本项目货车分流影响约为-5.65%，货车日均交通量减少 354 辆。	无	-5.65%
国道 G325 改扩建工程	2024 年 12 月底工可已获得自治区发改委批复，计划于 2026 年下半年开始施工。	2027 年	主要影响南宁与钦州、防城港、北海方向，以及南宁城区至项目沿线区域往来交通量；2027 年对本项目客车利好影响约为 3.23%，客车日均交通量增加 818 辆，对货车利好影响约为 2.66%，货车日均交通量增加 165 辆。	3.23%	2.66%
	工期三年，计划于 2029 年下半年完工通车。	2029 年	主要影响南宁与钦州、防城港、北海方向，以及南宁城区至项目沿线区域往来交通量；2029 年对本项目客车分流影响约为-13.37%，客车日均交通量减少 3607 辆，对货车分流影响约为-19.51%，货车日均交通量减少 1299 辆。	-13.37%	-19.51%
南宁南过境线六景至大塘段	2023 年 10 月动工，预计 2026 年底建成通车。	2027 年	主要影响柳州、来宾、河池、桂林、梧州以及南宁等与防城港方向往来交通量；2027 年对本项目客车分流影响约为-2.06%，客车日均交通量减少 538 辆，对货车分流影响约为-0.55%，货车日均交通量减少 35 辆。	-2.06%	-0.55%
兰海高速钦北段、钦防高速客车收费标准提升	预计 2027 年完成改扩建工程竣工验收并取得收费标准核准批复。	2027 年	兰海高速钦北段、钦防高速公路完成改扩建工程竣工验收后客车收费标准提升，一类客车从 0.4 元/车公里提价至 0.5 元/车公里，四类客车从 1.3 元/车公里提价至 1.45 元/车公里，预计对本项目客车分流影响约为-1.88%，客车日均交通量减少 481 辆。	-1.88%	无
平陆运河	预计 2026 年底完工通航。	2027/2028 年	主要影响贵州、云南方向与钦州、防城港方向，以及南宁市境内水运航线沿线的柳州、来宾、贵港等地区与钦州、防城港之间的往来交通量。2027 年对本项目货车分流影响约为-2.15%，货	无	-2.15%/-1.91%

			车日均交通量减少 136 辆； 2028 年对本项目货车分流影响约为-1.91%，货车日均交通量减少 124 辆。		
合浦至湛江高速铁路	2024 年 12 月 29 日开工建设，预计 2028 年建成运营。	2028 年	主要影响经行本项目来往广东方向的交通量；2028 年对本项目客车分流影响约为-2.13%，客车日均交通量减少 562 辆。	-2.13%	无
G7522 贵阳-北海公路（南宁至北海段）	工可报告已报自治区发改委审查。2025 年 1 月，已完成施工图勘察设计招标。计划 2026 年初开工，预计 2028 年底建成通车。	2029 年	主要影响南宁、北海、钦州之间以及钦州、北海与来宾、桂林等广西北部方向往来交通量；2029 年对本项目客车分流影响约为-8.47%，客车日均交通量减少 1980 辆，对货车分流影响约为-10.51%，货车日均交通量减少 563 辆。	-8.47%	-10.51%
南湛高速广东段	预计 2028 年底建成通车	2029 年	南湛高速广东段通车虽然打通了广西段断头路的现状，但通道内可供选择的道路较多，且 G7522 贵阳-北海公路（南宁至北海段）开通后，其综合成本优势更明显，故南湛高速广东段对本项目交通量影响很小，在此不做详细论述。	/	/
吴上高速二期	2023 年 10 月 14 日获得工可批复，2024 年 2 月 23 日获得初步设计批复，计划 2029 年底建成通车。	2030 年	主要影响南宁、贵州、河池、百色等与防城港上思县、防城港东兴等方向往来交通量；2030 年对本项目客车分流影响约为-0.24%，客车日均交通量减少 54 辆，对货车分流影响约为-0.22%，货车日均交通量减少 11 辆。	-0.24%	-0.22%

注：上表中所列示的影响因素为未来年预测中对本项目造成较为显著影响的路网因素，其余路网因素参照未来年区域路网规划均在预测过程中纳入测算。

本次评估中，未来年度的收入考虑了上述路网因素的影响。

除此之外，未引用其他机构报告内容。对评估中所引用的数据，相关数据真实完整性责任由相关中介机构承担。

二、资产核实情况总体说明

(一) 资产核实人员组织、实施时间和过程

评估人员在进入现场清查前，制定现场清查实施计划，按资产类型和分布特点，分成房产、设备和其他资产小组进行现场的核查工作。清查工作结束后，各小组对清查核实及现场勘察情况进行工作总结。清查核实的主要步骤如下:

首先，辅导企业进行资产的清查、申报评估的资产明细，并收集整

理评估资料。清查前，评估人员开展前期布置工作，评估师对企业资产评估配合工作要求进行了详细讲解，包括资产评估的基本概念、资产评估的任务、本次资产评估的计划安排、需委托人和被评估单位提供的资料清单、企业资产清查核实工作的要求、评估申报表和资产调查表的填报说明等。在此基础上，企业填报“资产评估申报表”和“资产调查表”，收集并整理委托评估资产的产权权属资料和反映资产性能、技术状态、经济技术指标等情况的资料。

其次，依据资产评估申报表，对申报资产进行现场查勘。不同的资产类型，采取不同的查勘方法。根据清查结果，由企业进一步补充、修改和完善资产评估明细表，使“表”、“实”相符。

再次，核实评估资料，尤其是资产权属资料。在清查核实“表”、“实”相符的基础上，对企业提供的产权资料进行了核查。核查中，重点查验了产权权属资料中所载明的所有人以及其他事项，对产权权属资料中所载明的所有人与资产委托人和相关当事人不符以及缺乏产权权属资料的情况，给予高度关注，进一步通过询问的方式，了解产权权属，并要求委托人和相关当事人出具了“说明”和“承诺函”。

(二) 资产核实与尽职调查的内容

根据本次评估目的的特点和评估方法的技术要求，评估机构确定了资产核实的主要内容是评估范围的存在与真实性，具体以产权持有人提供的基准日的资产负债表为准，经核实无误，确认资产的存在。为确保资产核实的准确性，评估机构制定了详细的尽职调查计划，确定的尽职调查内容主要是:

1.本次评估的经济行为背景情况，主要为委托人和产权持有人对本次评估事项的说明;

2.产权持有人存续经营的相关法律情况，主要为产权持有人的有关章程、重大合同情况等;

3.产权持有人的相关资产的产权情况;

4.产权持有人执行的会计制度以及固定资产折旧方法等;

5.产权持有人执行的税率税费及纳税情况;

6.产权持有人的近期经审计的资产、财务、经营管理状况;

7.产权持有人的公路运营计划和财务预测信息;

8.产权持有人的高速公路所在区域的基础设施及城市规划等情况;

9.与本次评估有关的其他情况。

(三) 影响资产核实的事项及处理方法

本次评估未发现影响资产核实的事项。

(四) 资产清查核实结论

经过评估人员和企业相关人员共同的清查核实，得到清查核实结论如下:

1.资产核实结果与账面记录存在差异的情况

截至评估基准日，评估人员未发现资产核实结果与账面记录存在差异。

2.权属资料不完善等权属不清晰的资产

无。

3.企业申报的账外资产的核实情况

截至评估基准日，企业未申报有账外资产，评估人员亦未发现企业存在账外资产。

评估人员在资产清查所知范围内，除上述清查事项外，清查情况表明：非实物资产，评估明细表和账面记录一致，申报明细表与实际情况

吻合；实物资产的清查情况与申报明细一一核对，对清查核实明细项目已与企业财务人员进行了沟通，实物资产与申报表相符，对特殊情况的资产在申报表备注中予以列示。

第四部分　宏观经济形势、行业分析

一、宏观经济发展状况分析

(一) 国际方面

一、经济增长

2025 年全球经济在持续的不确定性中艰难前行,呈现出脆弱的韧性。国际货币基金组织（IMF）、经济合作与发展组织（OECD）等国际机构发布的报告普遍认为，全球经济增长正经历温和放缓，GDP 增长率预计将从 2024 年的 3.3%微降至 2025 年的 3.2%。但这两大机构也指出，当前经济增长在很大程度上受到应对贸易壁垒的提前备货等临时因素驱动。随着这些短期影响在 2025 年下半年逐渐消退，全球经济增长的实际动能将减弱，下行压力不容忽视，前景依然不容乐观。与此同时，全球经济增长呈现出清晰的分化态势。2025 年全球经济增长的绝大部分净贡献来自新兴市场和发展中经济体。而且，这种贡献率的差异不仅存在于发达经济体、新兴市场和发展中经济体之间，也清晰地存在于各自内部。在发达经济体内部，美国经济增长虽放缓（OECD 预测为 1.8%，IMF 预测为 2.0%），但仍显著强于复苏乏力的欧元区（OECD 与 IMF 均预测为 1.2%）。而在新兴市场和发展中经济体内部，中国经济的稳健表现尤为突出，对全球经济增长的贡献率保持在 30%左右，仍然是世界经济最重要的动力源和稳定器；以印度为首的南亚和部分东南亚国家边际贡献率也在上升。新兴市场和发展中经济体成为推动全球经济前行的重要力量。

二、就业

2025 年全球劳动力市场正进入一个机遇与挑战并存、结构性调整加速的深度变革期。一方面，国际劳工组织（ILO）数据显示，在全球 GDP 增长放缓背景下，全球失业率保持在 5%的水平； OECD 报告显示其成员国失业率维持在 4.9%的历史低水平。另一方面，在这种稳定表象之下，深层次结构性矛盾正日益凸显。一是劳动力未被充分利用。ILO 显著下调 2025 年全球就业增长预期，新增岗位或减少 700 万个，且存在显著技能错配。二是就业质量问题堪忧。ILO 数据显示，占劳动力 58%的非正规就业的增长速度已超越正规就业。三是实际工资增长停滞。ILO 数据显示，全球劳动收入份额下降导致 2024 年损失 1 万亿美元; OECD 也指出，其近半数成员国实际工资仍低于 2021 年年初水平。同时，全球有 2.62 亿青年，即占总数 27.1%的人口，处于“非在学、非在职、非在训”状态。四是技术冲击凸显。全球 25%的就业岗位可能受到人工智能影响，其中窗口服务、数据录入等流程化岗位属于高替代风险类型; 但世界经济论坛预测，到 2030 年技术进步与绿色转型将催生 1.7 亿个新岗位，抵消 9200 万个岗位流失后，净增 7800 万个就业机会; 人工智能与数据相关职业及护理、教育领域需求增长显著。

三、物价

2025 年全球去通胀进程仍在继续，但回落步伐已显著放缓，表现出粘性，且各国各地区之间存在明显分化。IMF、OECD 等机构的报告显示，全球平均通胀率预计将维持在 4.0%至 4.3%区间，这是各国央行约 2%政策目标的两倍左右。国别方面，美联储最新预期显示，美国个人消费支出通胀率预计为 2.9%，核心个人消费支出通胀率为 3.0%，预计要到 2027 年才能回到 2%目标。美国通胀风险持续上行，已成为全球通胀的主要上行风险点。与美国形成鲜明对比，欧洲的通胀控制情况相对乐观。欧盟统计局数据显示，欧元区 7 月通胀率稳定在 2.0%的中期目

标水平，核心通胀率为 2.3%，2025 年整体通胀率预计为 2.1%，2026 年将降至 1.7%。第三季度，新兴市场平均通胀率首次降至 2.47%，低于发达经济体的 3.32%。中国继续处于低通胀环境，为在必要时采取进一步的宽松货币措施提供了充足政策空间。

四、债务

2025 年全球债务总量已攀升至历史新高位，成为阻碍经济增长、威胁金融稳定的重大隐患。国际金融协会最新数据显示，因为各国扩张性财政政策的长期效应，以及持续高利率环境下融资成本的不断累积，2025 年上半年，全球债务总额激增逾 21 万亿美元，达到创纪录的 338 万亿美元。其中，公共债务负担持续加重。IMF 预测，2025 年发达经济体一般政府总债务占 GDP 比重上升至 110.2%，新兴市场和发展中经济体上升至 72.7%。美国公共债务总额已超 38 万亿美元，占 GDP 比重达 125.0%；日本公共债务占 GDP 比重高达 234.9%，是全球主要经济体中最高的，其财政空间备受挤压。新兴市场债务风险也不容忽视。2025 年新兴市场债务总额创下 109 万亿美元新纪录。与发达经济体不同，新兴市场的公共和私人部门债务均呈现上升趋势。更值得关注的是，随着全球主要央行维持紧缩货币政策，新兴市场面临的再融资压力空前增大。2025 年下半年，新兴市场面临的债券和贷款赎回规模将达到创纪录的 3.2 万亿美元，这在美元走强和全球增长放缓背景下，极易引发资本外流和货币贬值，加剧部分低收入国家债务困境。

五、资本市场

2025 年全球资本市场展现出“变”“稳”交织的复杂图景。全球股票市场行业分化与区域分化显著。一方面，由人工智能、生物科技以及企业数字化转型驱动的科技成长板块持续吸引大量风险资本流入，截至 2025 年底，以科技股为主的纳斯达克 100 指数涨幅为 20.2%，表现强劲，

成为拉动美国等发达市场股指的关键力量，市场集中度进一步提高。随着各国碳中和目标的临近及相关监管框架的落地,2025 年全球可持续债券（包括绿色债券、社会责任债券、转型债券等）的发行规模预计达到 1 万亿美元。截至 2025 年上半年，全球可持续债券累计发行总量已达 6.2 万亿美元，继续保持稳健增长。另一方面，传统周期性行业和对利率高度敏感的公用事业、房地产板块则普遍承压,表现疲弱。相比而言，2025 年全球债券市场进入剧烈波动后的再平衡阶段。随着主要央行加息周期终结和通胀预期相对锚定，全球长期国债收益率在高位震荡企稳，高质量债券的配置价值重新凸显。

六、利率

2025 年各国央行基于自身通胀和增长轨迹采取截然不同的货币政策立场。美联储开启降息周期但步伐放缓；欧洲央行、英国央行处于政策观望期；日本央行谨慎维持宽松；新兴市场中，中国、印度保持稳定，巴西则坚守高利率抗通胀。美联储分别于 9 月、10 月和 12 月连续降息 25 个基点，将联邦基金利率降至 3.5%～3.75%区间。欧洲央行自 7 月起连续 3 次维持存款利率 2.0%、主要再融资利率 2.15%、边际贷款利率 2.4%不变，结束了 2024 年年中以来累计 225 个基点的 8 次降息周期。英国央行呈现出显著的内部分歧，11 月以 5∶4 的投票结果维持银行利率 4.0%不变，这是其 2024 年 8 月降息周期开启以来首次暂停。日本央行 12 月决定加息至 0.75%，利率升至 30 年新高。新兴市场的政策选择同样呈现显著差异。中国央行 12 月公布 1 年期贷款市场报价利率（LPR）维持 3.0%、5 年期以上为 3.5%。印度储备银行 12 月宣布降息 25 个基点至 5.25%，这是其年内第四次降息。巴西央行则坚守鹰派立场，年内加息 4 次，将隔夜利率提升至 15.0%。

七、汇率

2025 年在美联储政策转向、多国经济基本面差异显现背景下，主要货币表现各异，市场波动加剧。美元走出“W”形反转，洲际交易所美元指数从年初 110 以上水平，至 7 月初累计下跌 10.8%，创 1973 年以来最差上半年表现，并在 9 月中旬触底 96.21；进入下半年，美元指数低位反弹，12 月底处在 98 左右。英镑、日元承压。英镑面临信心危机，其全球支付份额从 6 月的 7.59%降至 9 月的 7.38%。日元同样持续承压，12 月底美元兑日元汇率上行至 156.67。日本政府内部矛盾激化，日元贬值压力短期内难以缓解。欧元相对坚挺，2025 年欧元兑美元累计升值 13.44%，12 月底在 1.17 附近徘徊。但欧元升值已对出口部门造成压力，其强势表现背后存在风险。与此形成鲜明对比的是，人民币汇率在复杂的全球金融环境下保持窄幅波动的基本稳定，12 月底人民币兑美元汇率再次回到 7 以内，彰显中国经济强大韧性与市场公信力。

八、国际贸易

2025 年全球贸易增速较 2024 年有所放缓，全年货物贸易增速预计为 2.4%左右。贸易壁垒升级、政策不确定性持续以及地缘政治紧张局势加剧，是制约贸易增长的主要因素。上半年，世界货物贸易额同比增长 4.9%。重要支撑因素包括通胀压力缓解、家庭实际收入提高，以及为规避预期关税而出现的“抢出口”效应。下半年，世界货物贸易预计将明显弱于上半年。主要原因包括以下三点。第一，美国加征关税、贸易伙伴国反制措施以及贸易政策不确定性的负面效应，预计将于下半年逐步显现，可能导致贸易规模出现萎缩。第二，世界贸易组织（WTO）基于截至 4 月中旬的实际政策，曾预测 2025 年全球货物贸易增速为 -0.2%。然而，考虑到此后的中美经贸磋商共识、美英贸易协定、企业提前采购和库存积累以及宏观环境有所改善等积极影响，WTO10 月份将全球货物贸易增速预测上调至 2.4%。鉴于上半年实际增速为 4.9%，

这一调整也反映出 WTO 对下半年贸易增长势头持谨慎态度。第三，根据 WTO 2025 年 7 月发布的货物贸易晴雨指数，4 月份指数是 103.5，虽然高于指数基准值 100，但出口订单指数已经降至 97.9，跌破荣枯线。在关税预期推动的前置效应消退后，企业逐步减少进口并开始消耗库存，预计未来几个月贸易增长将有所放缓。

九、国际投资

2025 年国际直接投资（FDI）表现不佳。经济和政策不确定性不断上升，打破此前对 FDI 的温和增长预期。特朗普第二任期以来，新一轮关税战升级，投资者多选择观望，投资意愿明显减弱。联合国贸发会议 10 月发布的《全球投资趋势监测报告》显示，2025 年上半年全球外国直接投资同比下降 3%，延续了两年来的低迷状态。其中，发达国家 FDI 流入减少 7%，欧洲降幅高达 25%；发展中经济体整体 FDI 保持稳定，但内部差异明显。非洲降幅高达 42%，亚洲增长 7%。欧美等发达经济体日益严格的外资审查机制，也为 FDI 环境蒙上阴影。尽管如此，仍存在一些积极因素。欧美主要经济体即将进入降息周期，融资环境的改善有望缓解项目融资压力，支持资本密集型 FDI 稳定发展。大型跨国企业盈利水平仍处高位，具备较强的利润再投资能力。尤其是数字经济和科技领域，仍将成为重要投资引擎，人工智能、云计算和网络安全等行业持续吸引大量资本流入。从中长期看，FDI 将继续受到多重因素的共同影响。一方面，地缘政治紧张、产业政策转向与安全审查机制强化，使跨境投资的不确定性在相当长时期内仍将维持高位；另一方面，数字经济和绿色转型则为全球 FDI 开辟新增长空间，突出体现在数字基础设施、数据中心和可再生能源等新兴领域。换言之，虽然短期形势承压，但在结构性转型推动下，FDI 仍具备中长期发展潜力。

十、大宗商品

大宗商品综合价格指数大体稳定，继续保持高位小幅波动。2025年9月国际货币基金组织发布的以美元计价的大宗商品价格指数为166.8，与去年水平接近，但不同类别大宗商品价格呈现出显著差异。主导本轮大宗商品价格指数走势的主要因素，一是全球经济增长持续疲软构成抑制商品价格的根本性宏观约束。发达经济体工业生产持续低迷，例如欧元区、日本制造业活动疲软，直接削弱对能源、基本金属等工业原材料的需求。与此同时，尽管亚洲等新兴市场展现出较强增长势头，但其增长动力尚不足以完全抵消发达经济体需求放缓带来的负面影响，且中国相关行业持续调整也在一定程度上抑制了对铁矿石等相关商品的需求。因此，全球经济增长动能不足导致总需求预期转弱，压制了商品价格的上行空间。二是全球贸易保护主义遏制大宗商品需求。这不仅严重扰乱全球贸易正常流动，也为工业金属和制成品供应链带来显著不确定性与额外成本。这些不断增加的贸易壁垒削弱了全球贸易整体活力，从而对依赖全球化分工的大宗商品需求形成显著抑制。三是地缘政治风险对大宗商品价格的影响已从过去的短期冲击，演变为长期性、结构性因素。一个典型表现是，在全球需求疲软背景下，地缘政治紧张依然支撑油价维持在相对高位；持续的地缘政治紧张局势也催生避险情绪，不断推高黄金等贵金属价格。地缘政治风险上升正在加速全球供应链重构，“再工业化”“本土化”“去风险化”“近岸外包”与“友岸外包”成为趋势，显著增加全球贸易摩擦风险与整体成本，加剧大宗商品市场价格波动。

(二) 国内方面

一、综合

初步核算，全年国内生产总值1401879亿元，比上年增长5.0%。

其中，第一产业增加值 93347 亿元，比上年增长 3.9%；第二产业增加值 499653 亿元，增长 4.5%；第三产业增加值 808879 亿元，增长 5.4%。第一产业增加值占国内生产总值比重为 6.7%，第二产业增加值比重为 35.6%，第三产业增加值比重为 57.7%。最终消费支出拉动国内生产总值增长 2.6 个百分点，资本形成总额拉动国内生产总值增长 0.8 个百分点，货物和服务净出口拉动国内生产总值增长 1.6 个百分点。分季度看，一季度国内生产总值同比增长 5.4%，二季度增长 5.2%，三季度增长 4.8%，四季度增长 4.5%。全年人均国内生产总值 99665 元，比上年增长 5.1%。国民总收入 1393700 亿元，比上年增长 5.1%。全员劳动生产率为 184413 元/人，比上年提高 6.1%。

年末全国人口 140489 万人，比上年末减少 339 万人，其中城镇常住人口 95380 万人。全年出生人口 792 万人，出生率为 5.63‰；死亡人口 1131 万人，死亡率为 8.04‰；自然增长率为-2.41‰。

年末全国就业人员 72504 万人，其中城镇就业人员 47535 万人，占全国就业人员比重为 65.6%。全年全国城镇新增就业 1267 万人，比上年多增 11 万人。全年全国城镇调查失业率平均值为 5.2%。年末全国城镇调查失业率为 5.1%。全国农民工总量 30115 万人，比上年增长 0.5%。其中，外出农民工 18006 万人，增长 0.8%；本地农民工 12109 万人，增长 0.1%。

全年居民消费价格与上年持平。工业生产者出厂价格下降 2.6%。工业生产者购进价格下降 3.0%。农产品生产者价格下降 3.7%。12 月份，70 个大中城市中，新建商品住宅销售价格环比上涨的城市个数为 6 个，持平的为 6 个，下降的为 58 个；二手住宅销售价格环比下降的城市个数为 70 个；新建商品住宅销售价格同比上涨的城市个数为 5 个，下降的为 65 个；二手住宅销售价格同比下降的城市个数为 70 个。

年末国家外汇储备 33579 亿美元，比上年末增加 1555 亿美元。全年人民币平均汇率为 1 美元兑 7.1429 元人民币，比上年贬值 0.3%。

新质生产力稳步成长。全年规模以上工业中，装备制造业增加值比上年增长 9.2%，占规模以上工业增加值比重为 36.8%；装备制造业企业利润增长 7.7%。高技术制造业增加值增长 9.4%，占规模以上工业增加值比重为 17.1%；高技术制造业企业利润增长 13.3%。数字产品制造业增加值增长 9.3%，占规模以上工业增加值比重为 12.5%。服务机器人产量 1858.1 万套，比上年增长 16.1%；移动通信基站设备产量 536.4 万射频模块，增长 13.5%；服务器产量 597.0 万台，增长 12.6%。部分服务行业规模以上企业中，战略性新兴服务业企业营业收入比上年增长 9.3%，高技术服务业企业营业收入增长 7.9%。电子商务交易额 467339 亿元，比上年增长 2.5%。网上零售额 159722 亿元，比上年增长 8.6%。固定资产投资（不含农户）中，设备工器具购置投资比上年增长 11.8%。全年新设经营主体 2574 万户，日均新设企业 2.6 万户。

城乡融合和区域协调发展扎实推进。年末全国常住人口城镇化率为 67.89%，比上年末提高 0.89 个百分点。分区域看，全年东部地区生产总值 730876 亿元，比上年增长 5.0%；中部地区生产总值 299108 亿元，增长 5.2%；西部地区生产总值 298750 亿元，增长 5.1%；东北地区生产总值 65035 亿元，增长 4.1%。全年京津冀地区生产总值 119918 亿元，比上年增长 5.4%；长江经济带地区生产总值 658336 亿元，增长 5.2%；长三角地区生产总值 346595 亿元，增长 5.4%。粤港澳大湾区建设、黄河流域生态保护和高质量发展等区域重大战略实施取得新进展。海南自由贸易港启动全岛封关运作。

绿色低碳转型成效突出。初步测算，全年全国万元国内生产总值二氧化碳排放比上年下降 5.0%。水电、核电、风电、太阳能发电等清洁

能源发电量 42481 亿千瓦时，比上年增长 14.4%。新能源汽车产量 1652.4 万辆，比上年增长 25.1%；年末新能源汽车保有量 4397 万辆，比上年末增加 1257 万辆。在监测的 339 个地级及以上城市中，空气质量达标的城市占 72.6%。3641 个国家地表水考核断面中，水质优良（Ⅰ～Ⅲ类）断面比例为 91.4%，Ⅳ类断面比例为 6.9%，Ⅴ类断面比例为 1.1%，劣Ⅴ类断面比例为 0.6%。

二、农业

全年粮食播种面积 11941 万公顷，比上年增加 9 万公顷。其中，稻谷播种面积 2901 万公顷，增加 1 万公顷；小麦播种面积 2358 万公顷，减少 1 万公顷；玉米播种面积 4496 万公顷，增加 22 万公顷；大豆播种面积 1026 万公顷，减少 7 万公顷。棉花播种面积 298 万公顷，增加 14 万公顷。油料播种面积 1445 万公顷，增加 16 万公顷。糖料播种面积 149 万公顷，增加 3 万公顷。

全年粮食产量 71488 万吨，比上年增加 838 万吨，增产 1.2%。其中，夏粮产量 14975 万吨，减产 0.1%；早稻产量 2851 万吨，增产 1.2%；秋粮产量 53662 万吨，增产 1.5%。谷物产量 66021 万吨，比上年增产 1.2%。其中，稻谷产量 20904 万吨，增产 0.7%；小麦产量 14007 万吨，基本持平；玉米产量 30124 万吨，增产 2.1%。大豆产量 2091 万吨，比上年增产 1.3%。

全年棉花产量 664 万吨，比上年增产 7.7%。油料产量 4096 万吨，增产 2.9%。糖料产量 11701 万吨，增产 2.1%。茶叶产量 392 万吨，增产 4.8%。

全年猪牛羊禽肉产量 10072 万吨，比上年增长 4.2%。其中，猪肉产量 5938 万吨，增长 4.1%；牛肉产量 801 万吨，增长 2.8%；羊肉产量 496 万吨，下降 4.2%；禽肉产量 2837 万吨，增长 6.7%。禽蛋产量 3498

万吨，下降 2.5%。牛奶产量 4091 万吨，增长 0.3%。年末生猪存栏 42967 万头，比上年末增长 0.5%; 全年生猪出栏 71973 万头，比上年增长 2.4%。

全年水产品总产量 7657 万吨，比上年增长 4.1%。其中，养殖产量 6324 万吨，增长 4.4%；捕捞产量 1333 万吨，增长 2.7%。

全年木材产量 13937 万立方米，比上年下降 1.1%。

三、工业和建筑业

全年全部工业增加值 416826 亿元，比上年增长 5.8%。规模以上工业增加值增长 5.9%。在规模以上工业中，分经济类型看，国有控股企业增加值增长 4.6%；股份制企业增长 6.3%，外商及港澳台投资企业增长 3.9%；私营企业增长 5.3%。分门类看，采矿业增长 5.6%，制造业增长 6.4%，电力、热力、燃气及水生产和供应业增长 2.3%。

全年规模以上工业中，农副食品加工业增加值比上年增长 5.6%，纺织业增长 3.0%，化学原料和化学制品制造业增长 7.8%，非金属矿物制品业下降 0.6%，黑色金属冶炼和压延加工业增长 4.5%，通用设备制造业增长 8.0%，专用设备制造业增长 4.3%，汽车制造业增长 11.5%，电气机械和器材制造业增长 9.2%，计算机、通信和其他电子设备制造业增长 10.6%，电力、热力生产和供应业增长 2.2%。

全年规模以上工业企业利润 73982 亿元，比上年增长 0.6%。分经济类型看，国有控股企业利润 20561 亿元，比上年下降 3.9%；股份制企业 55408 亿元，下降 0.1%，外商及港澳台投资企业 17447 亿元，增长 4.2%；私营企业 22811 亿元，与上年持平。分门类看，采矿业利润 8345 亿元，比上年下降 26.2%；制造业 56916 亿元，增长 5.0%；电力、热力、燃气及水生产和供应业 8721 亿元，增长 9.4%。规模以上工业企业每百元营业收入中的成本为 85.31 元，比上年增加 0.16 元；营业收入利润率为 5.31%，下降 0.03 个百分点。年末规模以上工业企业资产负债

率为 57.6%，比上年末下降 0.1 个百分点。全年规模以上工业产能利用率为 74.4%。

年末全国发电装机容量 389134 万千瓦，比上年末增长 16.1%。其中，火电装机容量 153904 万千瓦，增长 6.3%；水电装机容量 44802 万千瓦，增长 2.9%；核电装机容量 6248 万千瓦，增长 2.7%；风电装机容量 64001 万千瓦，增长 22.9%；太阳能发电装机容量 120173 万千瓦，增长 35.4%。

四、服务业

全年批发和零售业增加值 145808 亿元，比上年增长 5.0%；交通运输、仓储和邮政业增加值 62092 亿元，增长 5.2%；住宿和餐饮业增加值 26403 亿元，增长 4.9%；金融业增加值 101337 亿元，增长 4.5%；房地产业增加值 83024 亿元，增长 0.2%；信息传输、软件和信息技术服务业增加值 70599 亿元，增长 11.1%；租赁和商务服务业增加值 63666 亿元，增长 10.3%。部分服务行业规模以上企业营业收入比上年增长 6.8%，利润总额增长 1.9%。

全年货物运输总量 597 亿吨，比上年增长 3.2%。货物运输周转量 274116 亿吨公里，增长 4.6%。港口完成货物吞吐量 183 亿吨，比上年增长 4.2%，其中外贸货物吞吐量 57 亿吨，增长 4.7%。港口集装箱吞吐量 35447 万标准箱，增长 6.8%。

全年旅客运输总量 171 亿人次，比上年增长 0.3%。旅客运输周转量 35546 亿人公里，增长 5.0%。

年末全国民用汽车保有量 36611 万辆（包括三轮汽车和低速货车 681 万辆），比上年末增加 1343 万辆，其中私人汽车保有量 32336 万辆，增加 1348 万辆。民用轿车保有量 19773 万辆，增加 429 万辆，其中私人轿车保有量 18691 万辆，增加 487 万辆。

全年完成邮政行业寄递业务总量 2165 亿件，比上年增长 11.8%。邮政业完成邮政函件业务 6.8 亿件,包裹业务 0.3 亿件,快递业务量 1990 亿件，快递业务收入 14939 亿元。全年完成电信业务总量 18627 亿元，比上年增长 9.1%。年末移动电话基站数[35]1287 万个,其中 4G 基站 719 万个，5G 基站 484 万个。全国移动电话用户 182684 万户，其中 5G 移动电话用户 120413 万户。移动电话普及率为 130.0 部/百人。固定互联网宽带接入用户 69082 万户，比上年末增加 2099 万户，其中 1000M 速率及以上的宽带接入用户 23839 万户，增加 3157 万户。移动物联网终端用户 28.88 亿户，增加 2.32 亿户。互联网上网人数 11.25 亿人，其中手机上网人数 11.21 亿人。互联网普及率为 80.1%，其中农村地区互联网普及率为 69.5%。全年移动互联网用户接入流量 3958 亿 GB，比上年增长 17.3%。软件和信息技术服务业完成软件业务收入 154831 亿元，比上年增长 13.2%。

五、国内贸易

全年社会消费品零售总额 501202 亿元，比上年增长 3.7%。按经营地分，城镇消费品零售额 432972 亿元，增长 3.6%；乡村消费品零售额 68230 亿元，增长 4.1%。按消费类型分，商品零售额 443220 亿元，增长 3.8%;餐饮收入 57982 亿元,增长 3.2%。服务零售额比上年增长 5.5%。

全年限额以上单位商品零售额中，粮油、食品类零售额比上年增长 9.3%，饮料类增长 1.0%，烟酒类增长 2.7%，服装、鞋帽、针纺织品类增长 3.2%，化妆品类增长 5.1%，金银珠宝类增长 12.8%，日用品类增长 6.3%，体育、娱乐用品类增长 15.7%，家用电器和音像器材类增长 11.0%，中西药品类增长 1.8%，文化办公用品类增长 17.3%，家具类增长 14.6%，通讯器材类增长 20.9%，石油及制品类下降 5.7%，汽车类下降 1.5%，建筑及装潢材料类下降 2.7%。按零售业态分，限额以上零售

业单位中，便利店零售额比上年增长 5.5%，专业店增长 2.6%，超市增长 4.3%，百货店增长 0.1%，品牌专卖店下降 0.6%。

全年实物商品网上零售额 130923 亿元，比上年增长 5.2%，占社会消费品零售总额比重为 26.1%。

六、固定资产投资

全年全社会固定资产投资 491109 亿元，比上年下降[43]3.9%。固定资产投资（不含农户）485186 亿元，下降 3.8%。在固定资产投资（不含农户）中，分区域看，东部地区投资下降 8.4%，中部地区投资下降 2.7%，西部地区投资下降 1.3%，东北地区投资下降 15.5%。

在固定资产投资（不含农户）中，第一产业投资 9570 亿元，比上年增长 2.3%；第二产业投资 177368 亿元，增长 2.5%；第三产业投资 298248 亿元，下降 7.4%。基础设施投资下降 2.2%。社会领域投资下降 8.5%。民间投资下降 6.4%，扣除房地产开发民间投资的民间项目投资下降 1.9%。分领域看，制造业民间投资下降 0.2%，基础设施民间投资增长 1.7%。

全年房地产开发投资 82788 亿元，比上年下降 17.2%。其中住宅投资 63514 亿元，下降 16.3%；办公楼投资 3203 亿元，下降 22.8%；商业营业用房投资 5947 亿元，下降 14.0%。全年新建商品房销售面积 88101 万平方米。二手房交易网签面积 73685 万平方米。年末新建商品房待售面积 76632 万平方米，其中商品住宅待售面积 40236 万平方米。

七、对外经济

全年货物进出口总额 454685 亿元，比上年增长 3.8%。其中，出口 269890 亿元，增长 6.1%；进口 184795 亿元，增长 0.5%。货物进出口顺差 85094 亿元。对共建“一带一路”国家进出口额 236018 亿元，比上年增长 6.3%，占进出口总额比重为 51.9%。其中，出口 136851 亿元，

增长 11.2%；进口 99167 亿元，增长 0.1%。对《区域全面经济伙伴关系协定》（RCEP）其他成员国进出口额 138503 亿元，比上年增长 5.3%。民营企业进出口额 260403 亿元，比上年增长 7.1%，占进出口总额比重为 57.3%；其中出口 176592 亿元，增长 7.2%。

全年服务进出口总额 80823 亿元，比上年增长 7.4%。其中，出口 36268 亿元，增长 14.2%；进口 44555 亿元，增长 2.5%。服务进出口逆差 8287 亿元。

全年新设立外商投资企业 70392 家，比上年增长 19.1%。实际使用外资金额 7477 亿元，下降 9.5%。其中，共建“一带一路”国家（含通过部分自由港对华投资）对华新设立外商投资企业 19756 家，增长 14.7%；对华直接投资 1168 亿元，增长 1.9%。高技术产业实际使用外资 2418 亿元，下降 15.6%。

八、居民收入消费和社会保障

全年全国居民人均可支配收入 43377 元，比上年增长 5.0%，扣除价格因素，实际增长 5.0%。全国居民人均可支配收入中位数 36231 元，增长 4.4%。按常住地分，城镇居民人均可支配收入 56502 元，比上年增长 4.3%，扣除价格因素，实际增长 4.2%。城镇居民人均可支配收入中位数 51115 元，增长 3.7%。农村居民人均可支配收入 24456 元，比上年增长 5.8%，扣除价格因素，实际增长 6.0%。农村居民人均可支配收入中位数 20711 元，增长 5.6%。城乡居民人均可支配收入比值为 2.31，比上年缩小 0.03。按全国居民五等份收入分组，低收入组人均可支配收入 10150 元，中间偏下收入组人均可支配收入 22702 元，中间收入组人均可支配收入 35536 元，中间偏上收入组人均可支配收入 55586 元，高收入组人均可支配收入 103778 元。全国农民工人均月收入 5075 元，比上年增长 2.3%。脱贫县农村居民人均可支配收入 18627 元，比上年增

长 6.3%，扣除价格因素，实际增长 6.5%。

全年全国居民人均消费支出 29476 元，比上年增长 4.4%，扣除价格因素，实际增长 4.4%。其中，人均服务性消费支出 13602 元，比上年增长 4.5%，占居民人均消费支出比重为 46.1%。按常住地分，城镇居民人均消费支出 35869 元，增长 3.8%，扣除价格因素，实际增长 3.7%；农村居民人均消费支出 20259 元，增长 5.1%，扣除价格因素，实际增长 5.3%。全国居民恩格尔系数为 29.3%，其中城镇为 28.3%，农村为 31.8%。

年末全国参加基本养老保险人数 107599 万人，比上年末增加 316 万人，其中参加城镇职工基本养老保险人数 54680 万人，参加城乡居民基本养老保险人数 52919 万人。参加基本医疗保险人数 133068 万人，增加 406 万人，其中参加职工基本医疗保险人数 38856 万人，参加城乡居民基本医疗保险人数 94212 万人。参加失业保险人数 24918 万人，增加 329 万人。参加工伤保险人数 30500 万人，增加 102 万人。参加生育保险人数 25966 万人，增加 666 万人。年末全国共有 595 万人享受城市最低生活保障，3340 万人享受农村最低生活保障，445 万人享受农村特困人员救助供养，全年临时救助 2399 万人次。全年领取国家定期抚恤金、定期生活补助金的退役军人和其他优抚对象 813 万人。

年末全国共有各类提供住宿的民政服务机构 4.2 万个，其中养老机构 3.9 万个，儿童福利和救助保护机构 1196 个。民政服务床位 794.0 万张，其中养老服务床位 768.0 万张，儿童福利和救助保护机构床位 9.6 万张。

2025 年是“十四五”规划收官之年，是中国式现代化进程中具有重要意义的一年。面对国内外形势深刻复杂变化，在以习近平同志为核心的党中央坚强领导下，各地区各部门坚持以习近平新时代中国特色社会

主义思想为指导，全面贯彻落实党的二十大和二十届历次全会精神，按照党中央和国务院决策部署，完整准确全面贯彻新发展理念，加快构建新发展格局，着力推动高质量发展，坚持稳中求进工作总基调，统筹国内国际两个大局，统筹发展和安全，实施更加积极有为的宏观政策，我国经济顶压前行、向新向优发展，现代化产业体系建设持续推进，改革开放迈出新步伐，重点领域风险化解取得积极进展，民生保障更加有力，社会大局保持稳定，第二个百年奋斗目标新征程实现良好开局。

二、行业分析

(一) 高速公路行业市场发展现状分析

1.网络化运营的深化与瓶颈

中国高速公路网络已形成以“七纵十一横”为主骨架的现代化路网，覆盖了绝大多数地级行政中心，连接了主要的人口密集区和经济活跃区域。然而，区域发展不均衡问题依然突出，东部地区路网密度显著高于中西部地区，部分偏远山区和边境地区的高速公路覆盖仍显不足。与此同时，城市群内部高速公路与城市快速路的衔接不畅，导致“最后一公里”通行效率损失，成为制约综合交通效能的关键瓶颈。



2.运输结构的适应性调整

货运领域，随着“公转铁”、“公转水”政策的推进，高速公路货运量占比面临一定压力，但公路运输在灵活性、门到门服务方面的优势依然明显。客运方面，随着高铁网络的快速扩张，高速公路客运量受到一定冲击，但自驾游的兴起和私家车保有量的增长，为高速公路客运市场带来了新的增长点。值得注意的是，物流行业的快速发展，特别是电商物流的爆发式增长，对高速公路货运提出了更高要求，推动了货运结构的优化升级。

3.技术革新与管理升级

智能化收费系统、ETC技术的普及，显著提升了高速公路的通行效率。同时，大数据、云计算等新一代信息技术在高速公路运营管理中的应用日益广泛，为路网监测、应急调度、出行服务等提供了有力支持。然而，高速公路行业也面临着管理机制僵化、创新动力不足等问题，特别是在智慧化转型方面，仍需加大投入和探索力度。

(二) 高速公路行业市场规模分析

1.需求侧的结构性演变

消费升级推动客运需求向“个性化、高品质”转型，自驾游、商务出行等对高速公路服务品质的要求不断提升。货运领域，制造业转型升级催生小批量、多频次、准时达的运输需求，冷链物流、危化品运输等专业化物流需求快速增长。这种需求变化要求高速公路行业从“规模供给”向“精准匹配”转变，提供更加多元化、个性化的服务。

2.竞争格局的多维博弈

高速公路行业面临着来自铁路、航空、水运等多种运输方式的竞争。铁路货运在成本、环保方面的优势，航空货运在高端快递领域的垄断地位，水运在大宗散货运输方面的低成本优势，都对高速公路运输市场构成了一定压力。然而，高速公路运输在灵活性、门到门服务方面的优势依然明显，特别是在中短途运输市场中，高速公路运输仍占据主导地位。

3. 政策红利的释放路径

国家层面明确高速公路建设投资规模，重点支持国家高速公路网、区域互联互通等战略工程建设。政策推动高速公路智能化、绿色化改造，为行业转型升级提供了有力支持。地方层面，各级政府将高速公路建设纳入发展规划，积极推动高速公路与城市快速路、农村公路的衔接，构建综合交通网络。这些政策组合拳为高速公路行业注入了确定性增长动能。

(三) 高速公路行业市场未来发展前景分析

1.智能化转型的战略支点

新一代信息技术将深度赋能高速公路运营变革，智能收费系统、自动驾驶辅助系统、车路协同系统等新技术将广泛应用，显著提升高速公路的通行效率和服务品质。同时，大数据、云计算等技术将为高速公路

运营管理提供更加精准、高效的决策支持，推动行业向智慧化方向迈进。

2.绿色化的路径选择

随着环保意识的提升和“双碳”目标的推进，高速公路行业将面临更加严格的环保要求。新能源车辆推广、绿色能源应用、生态廊道建设等将成为行业绿色化转型的重要方向。同时，高速公路行业也将通过优化运输结构、提升运输效率等方式，减少能源消耗和碳排放，为构建绿色交通体系作出贡献。

3.市场化改革的突破方向

价格机制改革是高速公路行业市场化改革的核心突破口。通过完善收费政策、推广差异化收费等方式，可以更好地反映高速公路的供需关系和成本变化，提升行业的运营效率和服务质量。同时，投融资改革也将同步推进，吸引社会资本参与高速公路建设和管理，推动行业向市场化、专业化方向发展。

4.全球化布局的机遇窗口

随着“一带一路”倡议的深入实施，中国高速公路行业将迎来更加广阔的国际化发展空间。通过参与国际高速公路建设、运营和管理，可以推动中国高速公路技术、标准、装备的“走出去”，提升中国高速公路行业的国际竞争力。同时，也可以借鉴国际先进经验和技术，推动中国高速公路行业的创新发展和转型升级。

第五部分 收益法评估说明

一、收益法的评估对象

本次收益法评估的对象是广西北投南南高速公路有限公司持有的兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目(沿海高速公路改扩建一期工程)的经营收益权及相关资产组价值。

二、收益法概述

(一) 收益法的定义和原理

收益法，是指将预期收益资本化或者折现，确定评估对象价值的评估方法。资产评估师应当结合资产组的历史经营情况、未来收益可预测情况、所获取评估资料的充分性，恰当考虑收益法的适用性。

(二) 收益法的应用前提

收益法适用的基本条件是：企业具备持续经营的基础和条件，经营与收益之间存在较稳定的对应关系，并且未来收益和风险能够预测且可量化。使用现金流折现法的最大难度在于未来预期现金流的预测，以及数据采集和处理的客观性和可靠性等。当对未来预期现金流的预测较为客观公正、折现率的选取较为合理时，其估值结果具有较好的客观性。

(三) 收益法选择的理由和依据

鉴于兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目(沿海高速公路改扩建一期工程)已通车运营多年、未来年度预期收益与风险可以合理地估计，故本次评估可以选择收益法进行评估。



三、收益预测的假设条件

(一) 一般假设

1.交易假设

交易假设是假定所有待评估资产已经处在交易的过程中，评估师根据待评估资产的交易条件等模拟市场进行估价。交易假设是资产评估得以进行的一个最基本的前提假设。

2.公开市场假设

公开市场假设，是假定在市场上交易的资产，或拟在市场上交易的资产，资产交易双方彼此地位平等，彼此都有获取足够市场信息的机会和时间，以便于对资产的功能、用途及其交易价格等作出理智的判断。公开市场假设以资产在市场上可以公开买卖为基础。

3. 经营收益权期内持续经营、资产继续使用假设

持续经营假设是指假设企业以现有资产、资源条件为基础，未来经营收益期内合法地持续地经营。资产继续使用假设是指评估时需根据被评估资产按目前的用途和使用的方式、规模、频度、环境等情况继续使用，或者在有所改变的基础上使用，相应确定评估方法、参数和依据。

(二) 特殊假设

1. 国家现行的有关法律法规及政策、国家宏观经济形势无重大变化，本次交易各方所处地区的政治、经济和社会环境无重大变化。

2. 针对评估基准日资产的实际状况，假设企业持续经营。

3. 假设企业的经营者是负责的，并且企业管理层有能力担当其职务。

4. 除非另有说明，假设企业完全遵守所有有关的法律法规。

5. 假设企业未来将采取的会计政策和编写此份报告时所采用的会计政策在重要方面基本一致。

6.假设企业在现有的管理方式和管理水平的基础上，经营范围、方式与目前方向保持一致。

7.本次评估，假设在未来的预测期内，评估对象的主营业务的结构，收入与成本的构成以及成本控制等保持其建成达产后的状态持续，而不发生较大变化。

8.在未来的预测期内，评估对象的各项期间费用不会在现有基础上发生大幅的变化，仍将保持其最近几年的变化趋势持续，并随经营规模的变化而同步变动。

9.有关利率、汇率、赋税基准及税率、政策性征收费用等不发生重大变化。

10. 无其他人力不可抗拒因素及不可预见因素对企业造成重大不利影响。

11. 假设企业未来收益期不进行影响其经营的重大固定资产投资活动，高速公路正常经营所需资产以评估基准日状况进行估算。

12. 假设企业未来收益期经营现金流入、现金流出均匀发生。

13. 假设企业期末的营运资金回收额于收益期最后一期流入。

14. 假设企业期末的无形资产及固定资产在收益期到期时被政府无偿回收。

当未来经济环境发生较大变化时，评估机构将不承担由于假设条件改变而推导出不同评估结论的责任。

四、收益法评估计算及分析过程

(一) 收益法评估模型

1.基本模型

本次评估的基本模型为:

$$V = P+K$$ 公式一

上式中:

V：经营收益权及相关资产组预计未来现金流量的现值;

P：税前经营性资产评估价值;

K：溢余性资产价值;

其中，公式一中税前经营性资产评估价值 P 按如下公式求取:

$$P=\sum_{t=1}^{n}\left[R_t\times(1+r)^{-t}\right]$$ -铺底营运资金 公式二

公式二中:

R_t: 明确预测期的第 t 期的税前自由现金流;

t: 明确预测期期数 1 , 2 , 3 ， · · · ， n=17.63;

r: 折现率。

2.折现率

确定折现率有多种方法和途径，按照收益额与折现率口径一致的原则，本次评估收益额口径为税前自由现金流，则折现率选取税前加权平均资本成本（*WACCbt*）。

$$WACCbt=K_e\times\frac{E}{D+E}+K_d\times(1-t)\times\frac{D}{D+E}$$

式中:

WACCbt: 税前加权平均资本成本;

E: 权益资本的市场价值;

D: 债务资本的市场价值;

K_e: 权益资本成本;

K_d: 债务资本成本;

t: 评估对象的所得税税率。

税前加权平均资本成本 *WACCbt* 计算公式中，权益资本成本K_e按照

国际惯常作法采用资本资产定价模型（*CAPM*）估算，计算公式如下:

$K_e = R_f + \beta \times MRP + R_c$

式中:

K_e： 权益资本成本;

R_f： 无风险收益率;

β ： 权益系统风险系数;

MRP: 市场风险溢价;

R_c： 评估对象特定风险调整系数。

(二) 预测期

由于评估对象为高速公路经营收益权及相关资产组价值，经营收益权及相关资产组的收益期限依托于政府批复的特许经营期限，政府批复的特许经营期限为有限年期。根据《广西壮族自治区人民政府关于兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）收费标准及收费期限的批复》（桂政函〔2024〕121 号），核定兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目(沿海高速公路改扩建一期工程)的收费期限为 25 年，收费期限自 2018 年 6 月 1 日至 2043 年 8 月 18 日，因此本次评估收益预测期间为自评估基准日至 2043 年 8 月 18 日止，即预测期限为 17.63 年。

(三) 未来收益的确定

1.营业收入预测

（1）通行费收入预测

1）历史通行费和交通量情况

2019 年: 项目全年通行费收入（含税）同比增长 6.96%,自然车交

通量同比增长 1.81%，收费车流量与通行费双增长，总体通行费增幅大于车流量增幅，主要因为经济发展及货运物流的旺盛促进货车通行费收入增长。国家不断出台政策支持北部湾经济区加快发展，经济区国民经济水平不断提高，公路港口运输量不断增长，北部湾港口累计货物吞吐量同比增长 14.7%，持续保持高增长。货运物流的旺盛带动了路段通行费的增长，使得本项目通行费增长大于交通量增长。

2020 年: 本年度受到宏观经济及公共卫生事件影响较为严重，其中包括上半年所有车型免费的 79 天（免收通行费的时间范围从 2020 年 2 月 17 日 0 时起，至 2020 年 5 月 6 日 0 时结束），导致全年通行费收入下滑，2020 年全年收入（含税）同比减少 14.89%，但剔除受影响较大的 1-4 月数据后的日均车流量和日均收入仍保持增长，2020 年 5 月至 12 月日均通行费收入同比增长 15.43%,自然车交通量同比增长 19.55%，主要受以下因素影响: 1）5 月 6 日恢复收费后，随着复工复产形势的持续向好，货运物流加快恢复并进一步繁荣带动货车通行费清分收入保持增长态势，总体车流量及通行费清分收入同比持续增长，帮助降低了年度通行费清分收入的下降幅度。2）钦州至防城港高速公路南间至钦州段改扩建完工后路况变好，国道 G325 南宁至钦州公路（南间至黎合江段）改扩建进行中，部分车辆分流至本项目，促进车流量增长。

2021 年: 项目全年通行费收入（含税）同比增长 32.02%，日均通行费收入（含税）同比增长 3.81%，自然车交通量同比增长 4.45%，自然车交通量增幅大于日均通行费增幅，主要受以下因素影响: 1）由于 2020 年上半年所有车型免费的 79 天导致通行费大幅降低。相比之下，2021 年小客车通行费收入因收费期限达到 343 天(除节假日免费通行天数 22 天外)，交通量及通行费大幅上涨; 2)复工复产形势的持续向好，货运物流随着各行各业的进一步繁荣以及北部湾港口物流的高速增长

而持续旺盛，带动高速公路车流量以及通行费增长。

2022 年: 项目全年通行费收入（含税）同比减少 34.73%，自然车交通量同比减少 34.72%，主要受以下因素影响：1）2022 年受到宏观经济和公共卫生事件的影响较为严重，尤其是客车下降明显；2）2021 年底大浦路、吴大路、吴隆路全线贯通，贵州、云南往返广东湛江、茂名等地的货运车辆可直接通行吴大路段，无需再绕行本项目和南宁外环高速，导致交通量减少；3）根据广西壮族自治区交通运输厅、广西壮族自治区发展和改革委员会、广西壮族自治区财政厅印发的《广西高速公路全面推广差异化收费实施方案》，从 2022 年 1 月 1 日起至 2023 年 12 月 31 日止，广西高速公路全面实施差异化收费，2-5 类货车无差别 85 折、6 类货车无差别 98 折。另外，在继续执行现有各类通行费减免政策的基础上，受第四季度货车通行费再减免 10%优惠政策影响，导致通行费持续下降。

2023 年: 项目全年通行费收入（含税）同比增加 35.03%，自然车交通量同比增加 68.58%，主要受以下因素影响：1）从 2022 年 12 月底后，全国各地放开管控措施，各省市取消高速公路防控检测点，不再限制人员跨地区流动，促进客车出行需求快速释放，2023 年客车交通量增长 101.06%。随着各地经济陆续复苏，进出口贸易经济强势复苏，在港口经济的带动下，货运行业逐渐恢复，但恢复速度较为缓慢，2023 年货车交通量增长 6.01%。虽交通量和通行费逐步增长，但路段交通量增长率大于通行费增长率。2）2023 年 1-2 月，国道危旧桥梁改造工程 G325 线 K782+808 莲花江中桥改造，部分车辆转移至本项目。受上述因素的影响，2023 年通行费收入和车流量大幅增长。

2024 年: 项目全年通行费收入（含税）同比下降 6.42%，自然车交通量同比下降 6.57%，主要变动原因为：1）2023 年 1-2 月，国道危旧

桥梁改造工程 G325 线 K782+808 莲花江中桥改造，部分车辆转移至本项目。改造工程完工后客货运车辆回流至 G325 国道，项目相应的交通量有所下降，尤其是货车下降较明显。故 2024 年 1-2 月通行费较 2023 年 1-2 月通行费收入下降；2）南宁-湛江公路南宁至博白那卜段于 2024 年 6 月全线通车，相比 G75 兰海高速，该路段往返南宁与广西东部方向路程更短，分流了原本项目部分车流；3）2024 年 1 月国务院印发《重点省份分类加强政府投资项目管理办法(试行)》要求加强高风险债务省份政府投资项目管理，2024 年广西交通、市政、产业园区、各类楼堂馆所和棚户区改造等固定资产投资增速下降明显，相应的交通量有所下降，尤其是货车下降较明显。

2025 年: 项目全年通行费收入（含税）同比增加 1.25%，自然车交通量同比下降 3.74%，主要受区域路网完善、经济环境变化、交通方式竞争加剧、收费标准调整等方面因素影响，表现为：1）南宁-湛江公路南宁至博白那卜段于 2024 年 6 月全线通车，相比 G75 兰海高速，该路段往返南宁与广西东部方向路程更短，分流了原本项目部分车流；但因该项目通车已满一年，从通车至今的月均交通量变化趋势来看，该项目与周边路网的承担交通量已基本稳定。2）广西铁路网络持续完善，高铁运营升级、货运铁路运力提升，吸引煤炭、矿石等大宗商品运输“公转铁”；企业优化运输方案，为控成本绕行二级公路。多式联运发展推动公铁高效衔接，2025 年西部陆海新通道班列发运集装箱货物 142.5 万标箱，同比增长 47.6%，通道运量增长态势强劲，进一步加剧公路货车流量下降。3）本项目自 2024 年 8 月 16 日零时起，一类客车收费标准由 0.4 元/车公里调整为 0.5 元/车公里（提高 25%）、四类客车收费标准由 1.3 元/车公里调整为 1.45 元/车公里（提高约 11.5%），其他车型收费标准保持不变，客车为本项目主要服务车型，收费标准的提升对通行

费收入增加影响较明显，导致交通量下降但通行费收入小幅增长。

2018-2025 年的交通量数据情况表

年份	交通量 （自然车/日）	增长率
2018	24,819	
2019	25,268	1.81%
2020.5-12	30,207	19.55%
2020	28,907	14.40%
2021	30,193	4.45%
2022	19,711	-34.72%
2023	33,228	68.58%
2024	31,045	-6.57%
2025	29,884	-3.74%
复合增长率 (2018~2025)	2.69%	

注：1、上表交通量数据来源于系统统计的各收费单元交易量表，统计数据不含免费车（节假日免费车、军警车、绿通车、抢险救灾车等）。其中， 2019 年节假日免费通行小客车数据缺失，故 2019 年交通量数据未剔除节假日免费通行小客车。

2、2020 年 5-12 月，日均交通量按可收费天数计为 245 天；2020 年日均交通量剔除了免费通行的 79 天，即 2020 年全年天数按可收费天数计为 366 天-79 天=287 天。

3、2020 年以前货车采用计重收费模式，无分车型数据进行标准车换算。

2）未来交通量预测假设

以 2025 年 12 月 31 日为基准日，预测期限为 2026 年 1 月 1 日至 2043 年 8 月 18 日，后续年份的交通量以基础年的数据为基准，考虑地区经济发展和道路网改变的影响，经过招商局重庆交通科研设计院有限公司的交通模型预测得到每一年的分车型年平均日交通量。基本方案的预测假设如下:

①2025 年全国经济增长维持在 5.0%左右。预测场景未来年经济增长水平及交通弹性系数维持在“《兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（全长 48.724 公里）交通量预测与收入分析咨询报告》5.2.3 社会经济指标趋势和 5.3.1 弹性系数预测”的预期水平。

②路网相关影响参考《兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（全长 48.724 公里）交通量预测与收入分析咨询报告》

“5.3.2 未来年影响因素分析”部分。

③ETC 车辆享受 95 折优惠政策及货车差异化收费政策将会持续至本项目经营期末，即 2043 年 8 月 18 日。

④因新能源、无人驾驶等新技术发展，以及国内外政治因素、国家及区域产业或结构规划调整、交通运输行业优惠政策实施等不可控的变动因素对交通量及收入的影响无法预估，本次预测不考虑以上因素带来的影响。

⑤本项目经营期截至 2043 年 8 月 18 日。

⑥未来新开通道路对本项目的影响。

根据模型分析，未来几年新开通道路对本项目的影响情况如下:

本项目未来年影响因素分析表

影响因素	建设状态	影响年份	影响效果	交通量影响程度合计	
				客车	货车
G75 兰海高速和 S7512 钦防高速涉铁工程施工	预计于 2026 年上半年开工，2027 年中验收通车	2026 年	考虑因涉铁施工导致高速公路通行条件变化，拥堵风险增加，对出行条件及时间更敏感的客车产生抑制或转移影响，预计 2026 年对本项目客车分流影响约为-4.55%，客车日均交通量减少 1148 辆。	-4.55%	无
国道 G325 对货车转移吸引持续	考虑 2026 年国道 G325 对本项目货车转移吸引持续	2026 年	考虑国道 325 持续转移吸引本项目货车，预计 2026 年对本项目货车分流影响约为-5.65%，货车日均交通量减少 354 辆。	无	-5.65%
国道 G325 改扩建工程	2024 年 12 月底工可已获得自治区发改委批复，计划于 2026 年下半年开始施工。	2027 年	主要影响南宁与钦州、防城港、北海方向，以及南宁城区至项目沿线区域往来交通量； 2027 年对本项目客车利好影响约为 3.23%，客车日均交通量增加 818 辆，对货车利好影响约为 2.66%，货车日均交通量增加 165 辆。	3.23%	2.66%

	工期三年，计划于 2029 年下半年完工通车。	2029 年	主要影响南宁与钦州、防城港、北海方向，以及南宁城区至项目沿线区域往来交通量； 2029 年对本项目客车分流影响约为-13.37%，客车日均交通量减少 3607 辆，对货车分流影响约为-19.51%，货车日均交通量减少 1299 辆。	-13.37%	-19.51%
南宁南过境线六景至大塘段	2023 年 10 月动工，预计 2026 年底建成通车。	2027 年	主要影响柳州、来宾、河池、桂林、梧州以及南宁等与防城港方向往来交通量；2027 年对本项目客车分流影响约为-2.06%，客车日均交通量减少 538 辆，对货车分流影响约为-0.55%，货车日均交通量减少 35 辆。	-2.06%	-0.55%
兰海高速钦北段、钦防高速客车收费标准提升	预计 2027 年完成改扩建工程竣工验收并取得收费标准核准批复。	2027 年	兰海高速钦北段、钦防高速公路完成改扩建工程竣工验收后客车收费标准提升，一类客车从 0.4 元/车公里提价至 0.5 元/车公里，四类客车从 1.3 元/车公里提价至 1.45 元/车公里，预计对本项目客车分流影响约为-1.88%，客车日均交通量减少 481 辆。	-1.88%	无
平陆运河	预计 2026 年底完工通航。	2027/2028 年	主要影响贵州、云南方向与钦州、防城港方向，以及南宁市境内水运航线沿线的柳州、来宾、贵港等地区与钦州、防城港之间的往来交通量。 2027 年对本项目货车分流影响约为-2.15%，货车日均交通量减少 136 辆； 2028 年对本项目货车分流影响约为-1.91%，货车日均交通量减少 124 辆。	无	-2.15%/-1.91%
合浦至湛江高速铁路	2024 年 12 月 29 日开工建设，预计 2028 年建成运营。	2028 年	主要影响经行本项目来往广东方向的交通量； 2028 年对本项目客车分流影响约为-2.13%，客车日均交通量减少 562 辆。	-2.13%	无
G7522 贵阳-北海公路（南宁至北海段）	工可报告已报自治区发改委审查。2025 年 1 月，已完成施工图勘察设计招标。计划 2026 年初开工，预计 2028 年底建成通车。	2029 年	主要影响南宁、北海、钦州之间以及钦州、北海与来宾、桂林等广西北部方向往来交通量； 2029 年对本项目客车分流影响约为-8.47%，客车日均交通量减少 1980 辆，对货车分流影响约为-10.51%，货车日均交通量减少 563 辆。	-8.47%	-10.51%
南湛高速广东段	预计 2028 年底建成通车	2029 年	南湛高速广东段通车虽然打通了广西段断头路的现状，但通道内可供选择的道路较多，且 G7522 贵阳-北海公路（南宁至北海段）开通后，其综合成本优势更明显，故南湛高速广东段对本项目交通量影响很小，在此不做详细论述。	/	/
吴上高速二期	2023 年 10 月 14 日获得工可批复，2024 年 2 月 23 日获得初步设计批复，计划 2029 年底建成通车。	2030 年	主要影响南宁、贵州、河池、百色等与防城港上思县、防城港东兴等方向往来交通量；2030 年对本项目客车分流影响约为-0.24%，客车日均交通量减少 54 辆，对货车分流影响约为-0.22%，货车日均交通量减少 11 辆。	-0.24%	-0.22%

注：上表中所列示的影响因素为未来年预测中对本项目造成较为显著影响的路网因素，其余路网因素参照未来年区域路网规划均在预测过程中纳入测算。

A 竞争性线路对本项目影响的交通预测模型

本项目采用均衡分配法进行交通量分配，交通分配中道路行驶阻抗采用综合成本作为道路使用者路径选择的决定因素，综合成本包含出行油耗成本、通行费成本及时间成本，某一路段的综合成本可以表示为:

$$C_{ij} = C_{油耗,ij} + C_{通行费,ij} + C_{时间,ij}$$

交通分配模型旨在模拟道路使用者在路网中选择路径的决策逻辑，最终实现路网流量分布的稳定状态。在分配过程中考虑了本项目与竞争路线的速度、拥挤程度以及出行综合成本。在出行矩阵中每两个区之间的出行将被分配到综合成本最低的路径。分配是一个反复的过程，在每一次的循环中，车辆都会选择综合成本最低的路径。假设有两条相同成本的公路，但在该循环之前分配的交通量不同，则交通量较低的那条公路将被选择。在下一次循环，这两条公路的相对综合成本可能又不一样而新的分配就会取决于新的相对综合成本。这个程序会反复进行，直到路网上的交通量达到一个平衡状态为止。

B 模型具体参数取值及依据如下:

$C_{油耗,ij}$油耗成本按照车辆百公里油耗计算，参照 2025 年广西成品油价格，计算得出客车为 0.5 元/公里，货车为 2.0 元/公里;

$C_{通行费,ij}$通行费成本按照各路段基础费率叠加桥隧加收费用计算的单公里综合费率取值;

$C_{时间,ij}$时间成本为道路使用者通行的路段里程除以路段设计速度

乘以单位时间价值 VOT，单位时间价值是指运输通道影响区内的居民按照全年正常工作日每天工作 8 小时单位时间人均创造的生产总值，VOT 按 2024 年南宁市、钦州市、防城港市等地区人均 GDP 计算，取值 0.56 元/分钟。VOT 计算公式如下:

$$VOT = \sum_{i}^{k} \frac{\overline{GDP_i}}{D \times 8P} p_i$$

式中：VOT 指单位时间价值（元/h）；$\overline{GDP_i}$指 i 地区人均国内生产总值（元/人）；p_i指 i 地区总人口（万人）；k 指地区数量（个）；D 指全年工作日；P 指通道影响区总人口（万人）。

3）收费标准及假设

根据《广西壮族自治区人民政府关于兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）收费标准及收费期限的批复》、《广西壮族自治区交通运输厅 广西壮族自治区发展和改革委员会 广西壮族自治区财政厅关于兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目(沿海高速改扩建一期工程)收费标准及收费期限的批复》（桂交财审函〔2024〕325 号），自 2024 年 8 月 16 日起，本项目执行新收费标准，一类客车由 0.4 元/车公里调整为 0.5 元/车公里，四类客车由 1.3 元/车公里调整为 1.45 元/车公里，其余车型收费标准不变。调整前后的收费标准如下:

改扩建一期工程客车收费标准

类别	车辆类型	核定载人数	收费标准（元/车公里）	收费标准（元/车公里）	桥隧收费标准（元/车次）		
			2024 年 8 月 16 日前	2024 年 8 月 16 日起	一类	二类	三类
第一类	微型小型	≤9	0.40	0.50	1.2	2.2	3.2
第二	中型、乘用	10-19	0.80	0.80	2.4	4.4	6.4

类	车列车						
第三类	大型	≤39	1.20	1.20	3.0	5.5	8.0
第四类		≥40	1.30	1.45	3.6	6.6	9.6

改扩建一期工程货车收费标准

车型分类	车长和最大允许总质量	基本收费标准（元/车公里）	桥隧收费标准（元/车公里）
一类货车（含专项作业车）	2 轴，车长小于 6000mm 且最大允许总质量小于 4500kg	0.40	0.5
二类货车（含专项作业车）	2 轴，车长不小于 6000mm 或最大允许总质量不小于 4500kg	0.89	1.13
三类货车（含专项作业车）	3 轴	1.49	1.86
四类货车（含专项作业车）	4 轴	1.89	2.36
五类货车（含专项作业车）	5 轴	2.19	2.73
六类货车（含专项作业车）	6 轴	2.33	2.91
说明：6 轴以上专项作业车统一按六类货车执行。6 轴以上货车在六类货车收费标准的基础上，基本收费标准及桥隧收费标准每增加 1 轴增加 0.60 元/车公里的收费系数；机场高速收费标准每增加 1 轴增加 5 元/车次的收费系数。			

由于本项目全线无满足收费标准中规定的进行桥隧加收的构筑物，因此本项目无桥隧加收。

4）交通量和收入预测结果如下:

分车型交通量预测结果（veh/d）情况表

年份	交通量（veh/d）			
	客车	货车	合计	增长率
2026	24064	5911	29975	
2027	25100	6199	31299	4.42%
2028	25772	6370	32142	2.69%
2029	21395	4796	26191	-18.51%
2030	22298	4992	27290	4.19%
2031	23247	5197	28444	4.23%
2032	24180	5398	29578	3.99%
2033	25094	5595	30689	3.75%
2034	25984	5786	31771	3.52%
2035	26848	5971	32820	3.30%
2036	27680	6149	33829	3.08%
2037	28478	6319	34797	2.86%
2038	29243	6482	35724	2.66%

2039	29975	6637	36612	2.48%
2040	30675	6785	37460	2.32%
2041	31346	6926	38273	2.17%
2042	31990	7062	39051	2.03%
2043	32607	7191	39799	1.91%

分车型交通量预测结果（单位：pcu/d）情况表

年份	交通量（pcu/d）			
	客车	货车	合计	增长率
2026	24215	13614	37829	
2027	25255	14317	39572	4.61%
2028	25929	14757	40686	2.81%
2029	21523	11167	32690	-19.65%
2030	22429	11659	34088	4.28%
2031	23381	12176	35558	4.31%
2032	24317	12687	37005	4.07%
2033	25234	13190	38424	3.84%
2034	26127	13683	39809	3.61%
2035	26992	14163	41156	3.38%
2036	27826	14629	42455	3.16%
2037	28625	15080	43705	2.94%
2038	29391	15514	44905	2.75%
2039	30124	15934	46058	2.57%
2040	30825	16339	47164	2.40%
2041	31496	16730	48225	2.25%
2042	32139	17107	49246	2.12%
2043	32756	17473	50230	2.00%

收费收入预测结果（单位：人民币）情况表

年份	收费收入				
	客车	货车	合计（含税）	合计（不含税）	增长率
2026	208,238,645	111,642,909	319,881,554	310,564,616	
2027	216,784,079	117,308,378	334,092,457	324,361,609	4.44%
2028	222,761,386	121,137,640	343,899,025	333,882,549	2.94%
2029	184,052,475	91,342,263	275,394,738	267,373,532	-19.92%
2030	191,442,304	95,294,254	286,736,558	278,385,008	4.12%
2031	199,195,632	99,436,733	298,632,365	289,934,335	4.15%
2032	207,348,137	103,806,410	311,154,548	302,091,794	4.19%
2033	214,169,966	107,537,087	321,707,053	312,336,944	3.39%
2034	221,328,869	111,463,356	332,792,224	323,099,247	3.45%
2035	228,230,640	115,287,159	343,517,798	333,512,426	3.22%
2036	235,881,074	119,359,802	355,240,876	344,894,054	3.41%
2037	241,954,586	122,651,103	364,605,689	353,986,106	2.64%
2038	248,385,783	126,139,379	374,525,162	363,616,662	2.72%

2039	254,536,376	129,500,965	384,037,340	372,851,787	2.54%
2040	261,130,378	133,104,159	394,234,537	382,751,977	2.66%
2041	266,041,883	135,864,570	401,906,453	390,200,440	1.95%
2042	271,428,299	138,881,122	410,309,421	398,358,661	2.09%
2043	174,293,823	89,353,351	263,647,174	255,968,131	-35.74%

注：由于该项目的收益预测期间为自评估基准日至 2043 年 8 月 18 日止，故 2043 年最后一期的收费收入与上一年全年收费收入相比，下降 35.74%。

（2）租赁收入的预测

租赁收入主要为兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）广告经营权的租赁收入，租赁收入是依据广西北投南南高速公路有限公司与广西北部湾恒信资产经营有限公司签订的《兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）广告经营权租赁合同》进行预测，每年不含税租赁收入为 27.52 万元。

（3）营业收入预测

依据对通行费收入和租赁收入的预测，营业收入预测表如下表所示。

表1.营业收入预测表

单位：万元

名称	2026	2027	2028	2029
收 入 合 计	31,083.98	32,463.68	33,415.78	26,764.88
通行费收入	31,056.46	32,436.16	33,388.25	26,737.35
租赁收入	27.52	27.52	27.52	27.52

名称	2030	2031	2032	2033	2034
收 入 合 计	27,866.02	29,020.96	30,236.70	31,261.22	32,337.45
通行费收入	27,838.50	28,993.43	30,209.18	31,233.69	32,309.92
租赁收入	27.52	27.52	27.52	27.52	27.52

名称	2035	2036	2037	2038	2039
收 入 合 计	33,378.77	34,516.93	35,426.13	36,389.19	37,312.70
通行费收入	33,351.24	34,489.41	35,398.61	36,361.67	37,285.18
租赁收入	27.52	27.52	27.52	27.52	27.52

名称	2040	2041	2042	2043 年 1-8 月

名称	2040	2041	2042	2043 年 1-8 月
收 入 合 计	38,302.72	39,047.57	39,863.39	25,614.08
通行费收入	38,275.20	39,020.04	39,835.87	25,596.81
租赁收入	27.52	27.52	27.52	17.27

2.营业成本预测

主营业务成本包括折旧费、无形资产摊销、职工薪酬、通行养护支出、安全生产费、保险费、其他运营成本。

（1）折旧摊销

列入资产组的固定资产按照企业执行的固定资产折旧政策，以固定资产账面原值、未来年度预计投入的资本性支出、预计使用年限等估算未来经营期的折旧额。年限平均法（直线法）计算公式：年折旧额=(固定资产原值-净残值)/预计使用年限。

列入资产组的无形资产按照企业的无形资产摊销政策计提未来各年度的摊销额，以无形资产账面价值、预计年限内的总车流量、加权摊销率等估算未来经营期的摊销额。工作量法的收费权摊销额计算公式如下:

单位车流量摊销额=账面价值÷预计总车流量

月摊销额=月实际车流量×单位车流量摊销额

（车流量按自然车流量折算为标准车流量）

（2）职工薪酬

基于实际 REITs 产品配套的工作人员编制情况及历史数据重新制定 2026 年人员成本预测数为 3,034.35 万元。2027 年及以后人员成本以 2026 年预测数为基准，参考公布的近几年居民消费价格指数(CPI)数据，按照 1.5%的增速逐年增长。

（3）通行养护支出

通行养护支出由日常养护和养护专项工程构成。未来年度的养护成

本支出主要参考 2025 年养护计划为基础进行测算。养护成本的预测具体预测过程具体过程如下:

表2.养护成本历史情况表

项目	2023 年	2024 年	2025 年
养护成本合计	1,811.70 万元	1,896.33 万元	1,819.34 万元

①日常养护费用

根据养护历史数据及未来预测，本项目预计 2035 年-2037 年会进行大中修工程，大中修前养护费用参照 2025 年日常养护预算金额，按增长率 10%进行逐年预测。大中修后路面恢复至良好使用状态，2037 年的日常养护工程预算总费用以同类项目竣工第一年日常养护投入成本约 300.00 万元为新的基准点，后续年份再以 10%的增长率预测。

表3.预测期各年度日常养护投入

单位：万元

年份	2026 年	2027 年	2028 年	2029 年	2030 年	2031 年	2032 年	2033 年	2034 年
日常养护	494.89	544.38	598.82	658.70	724.57	797.03	876.73	964.40	1,060.84

续表

年份	2035 年	2036 年	2037 年	2038 年	2039 年	2040 年	2041 年	2042 年	2043 年 1-8 月
日常养护	1,166.92	1,283.62	300.00	330.00	363.00	399.30	439.23	483.15	333.44

②养护专项工程

养护专项工程主要包括路面预防性养护工程、路面标线周期性重划修复工程、路面检测、桥梁定期检测费用，行业专项行动经费及应急抢险费等。

A 路面预防性养护工程

为贯彻全寿命周期理念，本项目通过前瞻性投入预防性养护成本处治路面病害，总结多种车辙和抗滑病害精细化的处治方案，打造全寿命

周期管养品质路，通过进行周期性预防性养护以实现路段管养成本降本增效。本项目历史年份预防性养护工程平均投入约 567 万元，预测在运营期对路面进行钻芯取样分析，结合路面技术状况检测和病害发展规律，进一步确定路面结构线性损坏情况，逐步实施路面局部修复养护工程。结合项目 2035-2037 年大中修安排及大中修后路面提升情况，分年度安排预防养护里程约 15-30 公里，预测累计费用为 7,922 万元，养护年度和费用详见下表。

表4.路面预防性养护工程预留安排

单位：万元

维修年份		2026 年	2027 年	2028 年	2029 年	2030 年	2031 年	2032 年
维修长度—单公里	（km）	30	30	28	28	23	23	23
费用	（万元）	720	720	670	670	550	550	550

续表

维修年份		2033 年	2034 年	2035 年	2036 年	2041 年	2042 年	2043 年 8 月 18 日
维修长度—单公里	（km）	23	23	23	23	15	20	22.55
费用	（万元）	550	550	550	550	360	480	452

注：1、每公里单向单车道的综合单价 24 万元为 64*3.75*1000/10000 计算取整数值而得。64 为加铺薄层罩面或铣刨重铺上面层的每平方米综合单价，3.75 为单车道宽度。所有预估费用取整。

2、为延缓路面抗滑、车辙等病害发展，前期为贯彻“全寿命周期”理念，确保路面长期性能，计划在项目前期 2026-2029 年采用集中且较大规模的预防性养护策略，加大路面预防性养护投入费用，恢复路面性能。

B 路面标线周期性重划修复工程

为确保夜间行车良好视线，需定期对标线重划修复，标线重划后一般可使用 3 年至 5 年，基于全线实施后实际工程量（涵盖主线及匝道虚实标线、震荡标线、文字箭头、导流标线等全部标线类型）及近年合同单价综合测算，若对全线标线进行一次全面重划，总费用约 550 万元。

结合实际养护中分年度、分区域滚动实施的安排，将上述总费用分摊至5年周期内执行，即平均每年投入110万元。

表5.路面标线周期性重划修复工程预留安排

单位：万元

年份	2026年	2027年	2028年	2029年	2030年	2031年	2032年	2033年	2034年
路面标线周期性重划修复工程	110	110	110	110	110	110	110	110	110

续表

年份	2035年	2036年	2037年	2038年	2039年	2040年	2041年	2042年	2043年1-8月
路面标线周期性重划修复工程	-	-	-	-	110	110	110	110	110

注：大中修资本性支出费用中已包括全线路面标线重画费用，2035年-2038年不考虑此费用。

C 路面检测、桥梁定期检测费用

根据《公路技术状况评定标准》（JTG5210-2018）、《公路桥涵养护规范》（JTG5120-2021）要求及日常管养需要，需委托具有相应资质的检测机构，每年对路面技术状况指标及每三年桥梁技术状况指标进行检测和维修。参照历年合同情况，路面检测每年预估为60万元，桥梁定期检查每三年预估100万元，平均每三年周期累计投入280万元，预测未来路面检测、桥梁定期检测预测累计费用为1,580.00万元。具体如下表:

表6.路面检测、桥梁定期检测预留安排

单位：万元

年份	2026年	2027年	2028年	2029年	2030年	2031年	2032年	2033年	2034年
路面检测、桥梁定期检测费用	60	60	160	60	60	160	60	60	160

续表

年份	2035年	2036年	2037年	2038年	2039年	2040年	2041年	2042年	2043年1-8月

路面检测、桥梁定期检测费用	60	60	60	60	60	160	60	60	160

注：2037 年桥梁检测及维修相关费用已在大中修工程预算中考虑。

D 行业专项行动经费

为持续提升公路交通安全水平，交通运输部、广西高速公路发展中心等上级行业管理单位可能会组织一系列专项行动指导开展高速公路运营，历年专项行动经费投入呈现阶段性特征，鉴于历史费用情况以每 3 年一个周期，每个周期 500 万元进行统筹预留，未来年行业专项行动经费具体如下表:

表7.行业专项行动经费预留安排

单位：万元

年份	2026 年	2027 年	2028 年	2029 年	2030 年	2031 年	2032 年	2033 年	2034 年
行业专项行动经费	150	200	150	150	200	150	150	200	150

续表

年份	2035 年	2036 年	2037 年	2038 年	2039 年	2040 年	2041 年	2042 年	2043 年 1-8 月
行业专项行动经费			-	150	200	150	150	200	313.7

注：大中修期间基于公路整体性能将得到系统性改善与提升，未单独预留此费用。

E 应急抢险费

为应对每年雨季水毁发生的突然性和不确定性，预防水毁灾害扩大，保证水毁发生后能及时进行抢修，保障高速公路的安全畅通，预留应急抢险费用，参考项目历史平均成本，按约 1.54 万元/公里的费用标准进行预测，每年 75.10 万元。 具体如下表:

表8.应急抢险费预留安排

单位：万元

年份	2026 年	2027 年	2028 年	2029 年	2030 年	2031 年	2032 年	2033 年	2034 年
应急抢险费	75.1	75.1	75.1	75.1	75.1	75.1	75.1	75.1	75.1

续表

年份	2035 年	2036 年	2037 年	2038 年	2039 年	2040 年	2041 年	2042 年	2043 年 1-8 月
应急抢险费	75.1	75.1	75.1	75.1	75.1	75.1	75.1	75.1	47.12

综上，未来年度的养护支出具体如下:

表9.未来年度的养护支出情况表

单位：万元

年份		2026 年	2027 年	2028 年	2029 年	2030 年	2031 年
日常养护		494.89	544.38	598.82	658.7	724.57	797.03
专项养护	路面预防性养护工程	720	720	670	670	550	550
	路面标线周期性重划修复工程	110	110	110	110	110	110
	路面检测、桥梁定期检测费用	60	60	160	60	60	160
	行业专项行动经费	150	200	150	150	200	150
	应急抢险费	75.1	75.1	75.1	75.1	75.1	75.1
	合计	1,115.10	1,165.10	1,165.10	1,065.10	995.1	1,045.10
合计		1,609.99	1,709.48	1,763.92	1,723.80	1,719.67	1,842.13
年养护成本（万元/km）		33.04	35.08	36.2	35.38	35.29	37.81

续表

年份		2032 年	2033 年	2034 年	2035 年	2036 年	2037 年
日常养护		876.73	964.4	1,060.84	1,166.92	1,283.62	300
专项养护	路面预防性养护工程	550	550	550	550	550	
	路面标线周期性重划修复工程	110	110	110			
	路面检测、桥梁定期检测费用	60	60	160	60	60	60
	行业专项行动经费	150	200	150			
	应急抢险费	75.1	75.1	75.1	75.1	75.1	75.1
	合计	945.1	995.1	1,045.10	685.1	685.1	135.1
合计		1,821.83	1,959.50	2,105.94	1,852.02	1,968.72	435.1
年养护成本（万元/km）		37.39	40.22	43.22	38.01	40.41	8.93

续表

年份		2038 年	2039 年	2040 年	2041 年	2042 年	2043 年 1-8 月
日常养护		330	363	399.3	439.23	483.15	333.44
专项养护	路面预防性养护工程	-	-	-	360	480	451.73
	路面标线周期性重划修复工程	-	110	110	110	110	110
	路面检测、桥梁定期检测费用	60	60	160	60	60	160
	行业专项行动经费	150	200	150	150	200	313.7

	应急抢险费	75.1	75.1	75.1	75.1	75.1	47.12
	合计	285.1	445.1	495.1	755.1	925.1	1,082.55
合计		615.1	808.1	894.4	1,194.33	1,408.25	1,415.99
年养护成本（万元/km）		12.62	16.59	18.36	24.51	28.9	29.06

（4）安全生产费

安全生产费含定额 0.2 万元/km、劳保费及防雷检测费，以 2025 年 19.83 万元为基础每年递增 3%预测。

（5）保险费

保险费包括财产一切险、公众责任险、安全责任险、现金保险、团体人身意外伤害保险、雇员忠诚保证险，以 2025 年 160.00 万元为基础每年递增 3%预测。

（6）其他运营成本

其他运营成本主要包括联网收费费用（含 ETC 和清分）、办公费、会议费、业务招待费、差旅费、物业管理费等。

联网收费费用（含 ETC 和清分）：2026 年预测参考 2023-2025 年平均值取整 240 万元。考虑 2027 年作为“十五五”规划的开局第二年，收费智慧化水平将进一步提升，预计在 2026 至 2027 年间，联网中心将开展更多联网收费设备升级项目，相关支出会相应增加。同时，ETC 使用率也将有一定幅度提升，从而带动 ETC 运营服务费的增长。因此，2027 年度预测 257.84 万元，其增长幅度相较于其他年份预计将有所提高。2028 年起在 2027 年的预测基础上按 5%递增。

办公费、会议费、业务招待费等行政费用因不会因收入的增长而大幅度增长，且人员数量基本稳定，因此，考虑按照 1%的增长率进行预测。

而对于差旅费、物业管理费、绿化费、卫生费、诉讼费、咨询及评

审费及其他（含工作服装费）、党建活动经费等日常运营费用与收入的增长密切相关，且随着高速公路运营的时间越长，设施的老化程度高，所需的运营费用会增加，故考虑按照较高的年增长率为 2%-3%。

印刷费、押运费、生产经营水电费（收费站、隧道站）、水电费:以 2025 年预算为基础，每年递增 5%。

综上，其他运营成本参考历史年度的情况，以 2025 年为基准，以后年度每年分不同成本类型按实施计划或一定比例逐年增长进行预测。

表10.营业成本预测表

单位：万元

名称	2026 年	2027 年	2028 年	2029 年
成 本 合 计	17,541.28	18,277.21	18,950.46	16,712.78
无形资产摊销	10,715.04	11,207.14	11,552.32	9,256.70
折旧费	798.37	816.01	816.01	816.01
职工薪酬	3,034.35	3,084.15	3,134.81	3,186.37
通行养护支出	1,609.99	1,709.48	1,763.92	1,723.80
安全生产费	20.42	21.04	21.67	22.32
保险费	164.80	169.74	174.84	180.08
其他运营成本	1,198.30	1,269.65	1,486.91	1,527.51

续表

名称	2030 年	2031 年	2032 年	2033 年	2034 年
成 本 合 计	17,234.29	17,882.19	18,405.39	19,054.20	19,775.04
无形资产摊销	9,651.52	10,066.16	10,503.10	10,874.68	11,265.32
折旧费	816.01	816.01	816.01	816.01	816.01
职工薪酬	3,238.83	3,292.22	3,346.56	3,401.87	3,458.15
通行养护支出	1,719.67	1,842.13	1,821.83	1,959.50	2,105.94
安全生产费	22.99	23.68	24.39	25.12	25.87
保险费	185.48	191.05	196.78	202.68	208.76
其他运营成本	1,599.79	1,650.94	1,696.72	1,774.34	1,894.99

续表

名称	2035 年	2036 年	2037 年	2038 年	2039 年
成 本 合 计	20,854.87	22,759.38	22,915.21	23,654.34	24,423.05
无形资产摊销	12,479.51	14,111.79	15,674.43	16,102.91	16,513.99
折旧费	816.01	816.01	816.01	816.01	816.01

名称	2035 年	2036 年	2037 年	2038 年	2039 年
职工薪酬	3,515.44	3,573.75	3,633.10	3,693.51	3,755.01
通行养护支出	1,852.02	1,968.72	435.10	615.10	808.10
安全生产费	26.65	27.45	28.27	29.12	29.99
保险费	215.03	221.48	228.12	234.97	242.01
其他运营成本	1,950.21	2,040.19	2,100.18	2,162.72	2,257.93

续表

名称	2040 年	2041 年	2042 年	2043 年 1-8 月
成 本 合 计	25,088.73	25,871.90	26,626.99	17,585.35
无形资产摊销	16,954.64	17,286.77	17,650.44	11,293.54
折旧费	816.01	816.01	816.01	544.01
职工薪酬	3,817.61	3,881.34	3,946.22	2,517.29
通行养护支出	894.40	1,194.33	1,408.25	1,415.99
安全生产费	30.89	31.82	32.78	21.18
保险费	249.27	256.75	264.46	170.90
其他运营成本	2,325.90	2,404.87	2,508.84	1,622.44

3.税金及附加预测

产权持有人的税金及附加包括城市维护建设税、教育费附加、地方教育费附加和印花税，城市维护建设税、教育费附加、地方教育费附加均以缴纳的增值税额为计税（费）依据，税（费）率分别为 7%、3%、2%。印花税以租赁金额为计税依据，税率为 0.1%。

税金及附加的预测如下表所示。

表11.税金及附加预测表

单位：万元

名称	2026 年	2027 年	2028 年	2029 年
税金及附加合计	112.13	117.10	120.52	96.58
收入	31,083.98	32,463.68	33,415.78	26,764.88
占总收入比例	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%

续表

名称	2030 年	2031 年	2032 年	2033 年	2034 年
税金及附加合计	100.55	104.70	109.08	112.77	116.64
收入	27,866.02	29,020.96	30,236.70	31,261.22	32,337.45
占总收入比例	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%

续表

名称	2035 年	2036 年	2037 年	2038 年	2039 年
税金及附加合计	120.39	124.49	127.76	131.23	134.55
收入	33,378.77	34,516.93	35,426.13	36,389.19	37,312.70
占总收入比例	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%

续表

名称	2040 年	2041 年	2042 年	2043 年 1-8 月
税金及附加合计	138.12	140.80	143.74	92.35
收入	38,302.72	39,047.57	39,863.39	25,614.08
占总收入比例	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%

4.折旧摊销预测

产权持有人需要计提折旧的资产为固定资产，主要包括房屋建筑物、机器设备及电子设备。列入资产组的固定资产按照企业执行的固定资产折旧政策，以固定资产账面原值、未来年度预计投入的资本性支出、预计使用年限等估算未来经营期的折旧额。

产权持有人需要计提摊销的资产为无形资产，主要包括经营收益权。列入资产组的无形资产按照企业的无形资产摊销政策估算未来各年度的摊销额，以无形资产账面原值、预计年限内的总车流量、加权摊销率等估算未来经营期的摊销额。

表12.折旧摊销预测表

单位：万元

名称	2026 年	2027 年	2028 年	2029 年
折旧合计	798.37	816.01	816.01	816.01
摊销合计	10,715.04	11,207.14	11,552.32	9,256.70

续表

名称	2030 年	2031 年	2032 年	2033 年	2034 年
折旧合计	816.01	816.01	816.01	816.01	816.01
摊销合计	9,651.52	10,066.16	10,503.10	10,874.68	11,265.32

续表

名称	2035 年	2036 年	2037 年	2038 年	2039 年
折旧合计	816.01	816.01	816.01	816.01	816.01
摊销合计	12,479.51	14,111.79	15,674.43	16,102.91	16,513.99

续表

名称	2040 年	2041 年	2042 年	2043 年 1-8 月
折旧合计	816.01	816.01	816.01	544.01
摊销合计	16,954.64	17,286.77	17,650.44	11,293.54

5.追加资本预测

追加资本系指企业在不改变当前经营生产条件下，所需增加的营运资金和超过一年期的长期资本性投入。如产能规模扩大所需的资本性投资（购置固定资产或其他非流动资产），以及所需的新增营运资金及持续经营所必须的资产更新等。

在本次评估中，假设评估对象不再对现有的经营能力进行资本性投资，未来经营期内的追加资本主要为持续经营所需的基准日现有资产的更新和营运资金增加额。即本报告所定义的追加资本为:

追加资本=更新性资本性支出+营运资金增加额+扩张性资本性支出

（1）更新性资本性支出估算

按照收益预测的前提和基础，未来各年只需满足维持扩能后生产经营所必需的更新性资本性支出。

对于企业的设备类资产的更新性资本性支出按照企业每年的更新计划进行预测，企业根据设备类资产的使用情况以及设备使用寿命的预估，预测期的设备类资产更新支出具体如下:

表13.设备类资产更新资本性支出预测表

单位：万元

年份	2026 年	2027 年	2028 年	2029 年	2030 年	2031 年
设备类资产更新资本性支出	61.01	61.01	419.44	417.66	415.84	413.99

续表

年份	2032 年	2033 年	2034 年	2035 年	2036 年	2037 年
设备类资产更新资本性支出	412.13	410.27	408.37	406.47	404.53	402.60

续表

年份	2038 年	2039 年	2040 年	2041 年	2042 年	2043 年 1-8 月
设备类资产更新资本性支出	400.62	398.64	396.62	394.60	392.54	268.51

无形资产的更新性资本性支出主要为路线资产的大中修支出。本项目历史年度未发生路面大中修工程，根据《广西壮族自治区高速公路管理办法》及《公路工程技术标准》（JTG B01-2014），高速公路沥青路面设计使用年限一般为 15 年，即在正常维护下，通车运营 15 年后即开展一次路面大中修工程。为贯彻全寿命周期理念，以“高速公路运营 10 年不中修，20 年不大修”为目标，通过每年对公路的技术状况进行定期检测，结合道路破损、平整度、车辙、抗滑等性能指标的衰减情况，对路面指标达到阈值的路段前瞻性实施预防性养护工程，处治路面病害，延缓路面大中修触发时间，实现路段管养成本降本增效目标，以保持路段各项路面状况指标长期处于良好状态，故预计在 2035 年至 2037 年对路面开展大中修工程，大中修工程侧重处置 PQI 低于 92 的路段，采取措施方案为上面层路面铣刨重铺约 25km 双向 8 车道+应急车道，局部中上面层铣刨重铺约 25km 双向 8 车道+应急车道，上面层路面铣刨重铺双向八车道每公里 252 万元,中上面层铣刨重铺双向每公里 558 万元，预计需投入成本 20,267.14 万元。其次在路面实施大中修期间，同步实施桥梁中修、交安设施更换，预计投入 210.00 万元。升级波形护栏、中央带活动护栏等设施，中央带活动护栏更换 187.50 万元，波形护栏板更换 5,140.05 万元，标志牌换膜 100 万元，同时投入实施路面标线重划 550.00 万元。综上所述，预计 2035 年至 2037 年的大中修费用投入即无形资产的更新性资本性支出为 26,454.69 万元。具体如下:

表14.无形资产的更新性资本性支出预测表

单位：万元

年份	2035 年	2036 年	2037 年	**合计**
无形资产的更新性资本性支出	8,000.00	10,000.00	8,454.69	**26,454.69**

（2）营运资金增加额估算

营运资金增加额系指企业在不改变当前主营业务条件下，为维持正常经营而需新增投入的营运性资金，即为保持企业持续经营能力所需的新增资金。如正常经营所需保持的现金、产品存货购置、代客户垫付购货款（应收款项）等所需的基本资金以及应付的款项等。营运资金的增加是指随着企业经营活动的变化，获取他人的商业信用而占用的现金，正常经营所需保持的现金、存货等；同时，在经济活动中，提供商业信用，相应可以减少现金的即时支付。通常其他应收款和其他应付款核算内容绝大多数为关联方的或非经营性的往来；应交税金和应付工资等多为经营中发生，且周转相对较快，拖欠时间相对较短、金额相对较小。

估算营运资金的增加原则上只需考虑正常经营所需保持的现金（最低现金保有量）、存货、应收款项和应付款项等主要因素。本报告所定义的营运资金增加额为:

营运资金增加额=当期营运资金-上期营运资金

其中:

营运资金=经营性现金+存货+应收款项-应付款项

表15.营运资金增加额预测表

单位：万元

名称	2026 年	2027 年	2028 年	2029 年
营运资金合计	-1,291.84	-1,349.18	-1,388.75	-1,112.34
营运资金增加额	-2,755.96	-57.34	-39.57	276.41

续表

名称	2030 年	2031 年	2032 年	2033 年	2034 年
营运资金合计	-1,158.10	-1,206.10	-1,256.63	-1,299.21	-1,343.94
营运资金增加额	-45.76	-48.00	-50.53	-42.58	-44.73

续表

名称	2035 年	2036 年	2037 年	2038 年	2039 年

名称	2035 年	2036 年	2037 年	2038 年	2039 年
营运资金合计	-1,387.21	-1,434.51	-1,472.30	-1,512.32	-1,550.71
营运资金增加额	-43.28	-47.30	-37.79	-40.02	-38.38

续表

名称	2040 年	2041 年	2042 年	2043 年 1-8 月
营运资金合计	-1,591.85	-1,622.81	-1,656.71	-1,596.77
营运资金增加额	-41.14	-30.96	-33.91	59.94

（3）扩张性资本性支出估算

扩张类资本性支出为设备类资产的扩张性资本性支出,主要为 2026 年项目公司预计需增加采购的南宁南总站车道自助改造项目、可视化系统等合计 445.60 万元。

6.现金流预测结果

资产组未来经营期内净现金流量的预测结果如下表所示。本次评估中对未来收益的预测，主要是依据招商局重庆交通科研设计院有限公司 2026 年 1 月编制的《兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（全长 48.724 公里）交通量预测与收入分析咨询报告》所做的专业预测的基础上，根据其经营历史、未来发展等综合情况作出的一种专业判断。估算时不考虑其它非经营性因素所产生的损益。

表16.未来净现金流量预测表

单位：万元

名称	2026 年	2027 年	2028 年	2029 年
营业收入	31,083.98	32,463.68	33,415.78	26,764.88
营业成本	17,541.28	18,277.21	18,950.46	16,712.78
营业税金及附加	112.13	117.10	120.52	96.58
利润总额	13,430.57	14,069.38	14,344.79	9,955.51
加：扣税后利息				
息税前利润	13,430.57	14,069.38	14,344.79	9,955.51
加：折旧摊销	11,513.41	12,023.15	12,368.33	10,072.71
减：营运资金增加	- 2,755.96	- 57.34	- 39.57	276.41
减：更新性资本性支出	61.01	61.01	419.44	417.66
减：扩张性资本性支出	445.60	-	-	-

名称	2026 年	2027 年	2028 年	2029 年
加：营运资金回收				
净现金流量	27,193.33	26,088.85	26,333.24	19,334.15

续表

名称	2030 年	2031 年	2032 年	2033 年	2034 年
营业收入	27,866.02	29,020.96	30,236.70	31,261.22	32,337.45
营业成本	17,234.29	17,882.19	18,405.39	19,054.20	19,775.04
营业税金及附加	100.55	104.70	109.08	112.77	116.64
利润总额	10,531.18	11,034.07	11,722.23	12,094.25	12,445.76
加：扣税后利息					
息税前利润	10,531.18	11,034.07	11,722.23	12,094.25	12,445.76
加：折旧摊销	10,467.53	10,882.17	11,319.11	11,690.69	12,081.33
减：营运资金增加	- 45.76	- 48.00	- 50.53	- 42.58	- 44.73
减：更新性资本性支出	415.84	413.99	412.13	410.27	408.37
减：扩张性资本性支出					
加：营运资金回收					
净现金流量	20,628.63	21,550.25	22,679.74	23,417.24	24,163.45

续表

名称	2035 年	2036 年	2037 年	2038 年	2039 年
营业收入	33,378.77	34,516.93	35,426.13	36,389.19	37,312.70
营业成本	20,854.87	22,759.38	22,915.21	23,654.34	24,423.05
营业税金及附加	120.39	124.49	127.76	131.23	134.55
利润总额	12,403.51	11,633.06	12,383.16	12,603.62	12,755.10
加：扣税后利息					
息税前利润	12,403.51	11,633.06	12,383.16	12,603.62	12,755.10
加：折旧摊销	13,295.52	14,927.80	16,490.44	16,918.92	17,330.00
减：营运资金增加	- 43.28	-47.30	- 37.79	- 40.02	- 38.38
减：更新性资本性支出	8,406.47	10,404.53	8,857.29	400.62	398.64
减：扩张性资本性支出					
加：营运资金回收					
净现金流量	17,335.83	16,203.62	20,054.10	29,159.89	29,724.84

续表

名称	2040 年	2041 年	2042 年	2043 年 1-8 月
营业收入	38,302.72	39,047.57	39,863.39	25,614.08
营业成本	25,088.73	25,871.90	26,626.99	17,585.35
营业税金及附加	138.12	140.80	143.74	92.35
利润总额	13,075.88	13,034.87	13,092.66	7,936.38

名称	2040 年	2041 年	2042 年	2043 年 1-8 月
加：扣税后利息				
息税前利润	13,075.88	13,034.87	13,092.66	7,936.38
加：折旧摊销	17,770.64	18,102.78	18,466.45	11,837.55
减：营运资金增加	- 41.14	- 30.96	- 33.91	59.94
减：更新性资本性支出	396.62	394.60	392.54	268.51
减：扩张性资本性支出				
加：营运资金回收				- 1,596.77
净现金流量	30,491.05	30,774.01	31,200.48	17,848.71

(四) 折现率的确定

1. 无风险利率的确定

经查询中国资产评估协会网站，该网站公布的中央国债登记结算公司（CCDC）提供的国债收益率如下表:

表17.中国国债收益率

日期	期限	当日(%)
2025-12-31	3 月	1.27
	6 月	1.34
	1 年	1.34
	2 年	1.36
	3 年	1.38
	5 年	1.63
	7 年	1.74
	10 年	1.85
	30 年	2.27

本次评估以持续经营为假设前提,委估对象的收益期限为 17.63 年,根据《资产评估专家指引第 12 号——收益法评估企业价值中折现率的

测算》（中评协〔2020〕38 号）的要求，可采用剩余期限为十年期或十年期以上国债的到期收益率作为无风险利率，本次评估采用 10 年期国债收益率作为无风险利率，即 r_f = 1.85%。

2. 市场风险溢价的确定

市场风险溢价是指投资者对与整体市场平均风险相同的股权投资所要求的预期超额收益，即超过无风险利率的风险补偿。市场风险溢价通常可以利用市场的历史风险溢价数据进行测算。本次评估中以中国 A 股市场指数的长期平均收益率作为市场期望报酬率 r_m，将市场期望报酬率超过无风险利率的部分作为市场风险溢价。

根据《资产评估专家指引第 12 号——收益法评估企业价值中折现率的测算》（中评协〔2020〕38 号）的要求，利用中国的证券市场指数计算市场风险溢价时，通常选择有代表性的指数，例如沪深 300 指数、上海证券综合指数等，计算指数一段历史时间内的超额收益率，时间跨度可以选择 10 年以上、数据频率可以选择周数据或者月数据、计算方法可以采取算术平均或者几何平均。

根据中联资产评估集团研究院对于中国 A 股市场的跟踪研究，并结合上述指引的规定，评估过程中选取有代表性的上证综指作为标的指数，分别以周、月为数据频率采用算术平均值进行计算并年化至年收益率，并分别计算其算术平均值、几何平均值、加权平均值，经综合分析后确定市场期望报酬率，即 r_m =9.3%,则税前 r_m =9.3%/（1-25%）=12.40%,

市场风险溢价 = $r_m - r_f$ = 12.40% − 1.85% = 10.55%。

3. 资本结构的确定

企业属高速公路行业，经过多年的发展，企业处于成熟期，其近年资本结构较为稳定，由于企业管理层所做出的盈利预测是基于其自身融

资能力、保持资本结构稳定的前提下做出的，本次评估选择经营收益权及相关资产组于评估基准日的自身稳定资本结构对未来年度折现率进行测算，计算资本结构时，经营收益权及相关资产组价值均基于其市场价值进行估算，纳入评估范围的经营收益权及相关资产组无有息负债，经营收益权及相关资产组资本结构取 1。

4. 贝塔系数的确定

以 WIND 行业沪深上市公司股票为基础,考虑产权持有人与可比公司在业务类型、企业规模、盈利能力、成长性、行业竞争力、企业发展阶段等因素的可比性，选择适当的可比公司，以上证综指为标的指数，经查询 WIND 资讯金融终端，以截至评估基准日的市场价格进行测算，计算周期为评估基准日前 250 周，得到可比公司股票预期无财务杠杆风险系数的估计 β_u 为 0.4876，按照企业自身资本结构进行计算，得到产权持有人权益资本的预期市场风险系数 β_e 为 0.4876。

采用以下基本标准作为筛选可比公司的选择标准：1）对比公司必须为至少三年上市历史；2）对比公司所从事行业或其主营业务为高速公路行业，或者受相同经济因素的影响，并且主营该行业历史不少于三年；3）对比公司近三年经营为盈利公司，且经营状况较好。

根据以上三项原则，最终选取了 16 家上市公司作为可比公司数据如下:

表18.可比上市公司数据

证券代码	证券简称	原始Beta	调整Beta	剔除杠杆调整Beta
000429.SZ	粤高速A	0.3178	0.5498	0.4350
000755.SZ	山西高速	0.5767	0.7206	0.4487
000828.SZ	东莞控股	1.0965	1.0637	0.7801

001965.SZ	招商公路	0.4998	0.6698	0.4114
600012.SH	皖通高速	0.5548	0.7062	0.4969
600020.SH	中原高速	0.7020	0.8033	0.2178
600033.SH	福建高速	0.5304	0.6901	0.6535
600035.SH	楚天高速	0.6445	0.7654	0.3640
600269.SH	赣粤高速	0.6949	0.7986	0.5635
600350.SH	山东高速	0.3648	0.5807	0.2719
600368.SH	五洲交通	0.6722	0.7837	0.5864
600377.SH	宁沪高速	0.2339	0.4944	0.3525
600548.SH	深高速	0.5355	0.6934	0.3266
601107.SH	四川成渝	0.5962	0.7335	0.2525
601188.SH	龙江交通	0.7261	0.8193	0.8184
601518.SH	吉林高速	0.7364	0.8260	0.8226
平均值		0.5927	0.7312	0.4876

5. 特性风险系数的确定

在确定折现率时需考虑产权持有人与上市公司在公司规模、企业发展阶段、核心竞争力、对大客户和关键供应商的依赖、企业融资能力及融资成本、盈利预测的稳健程度等方面的差异，确定特定风险系数。

本项目全线位于南宁市境内，地处“一带一路”重要节点，是华南经济圈、西南经济圈与中国—东盟经济圈的交汇点，也是距离东盟国家最近的省会城市，凭借“南宁渠道”成为中国与东盟开放合作的前沿窗口，6 个东盟国家在此设立总领事馆，27 个国际友好城市构建起广泛的合作网络。作为广西政治、经济、金融中心，南宁汇聚了丰富的产业、资金与人才资源，聚焦新能源、电子信息等重点产业集群发展，与北投集团业务布局高度契合，形成产业协同发展合力。

同时项目全线无隧道，无特大桥梁，连续五年公路技术状况指数（MQI）超95，2025年定期检测公路技术状况指数MQI平均值为97.02，整体处于优等水平，优等路率为100%，次差路率为0%。分项指标中，路面技术状况指数PQI均值为95.85，评定为优等；路基技术状况指数SCI均值为96.66，评定为优等；桥梁构造物技术状况指数BCI均值为100，评定为优等；沿线设施技术状况指数TCI均值为98.18，评定为优等。

此外，本项目作为北投集团并表项目，原始权益人的融资能力与信用水平备受认可，2025年12月惠誉国际将其长期发行人主体评级上调至“BBB”，展望“稳定”，标志着国际资本市场对其经营实力、财务稳健性及政府支持力度的充分肯定，将进一步拓宽其多元化、低成本融资渠道。

基于原始权益人规模、财务稳健性、核心竞争力、融资能力等方面的扎实基础以及项目自身良好的公路技术状况指数，与南宁作为区域开放枢纽的地理区位优势深度协同，使得其发展的特定风险系数处于较低水平。

在评估过程中，评估人员对企业与可比上市公司进行了比较分析，得出特性风险系数 ε=0.75%。

表19.特性风险系数

序号	风险因素	影响因素	影响因素取值	权重	调整系数
1	企业规模	企业规模比可比公司平均水平小	4.0%	10%	0.4%
2	企业发展阶段	企业业务发展稳定，与可比公司相当	0.0%	20%	0.0%
3	企业核心竞争力	企业业务发展具有较强的自主能力，核心竞争力较强	0.0%	20%	0.0%

4	企业对上下游的依赖程度	无单一客户风险，对下游用户依赖度低	0.0%	10%	0.0%
5	企业融资能力及融资成本	企业融资能力强，融资成本较低，未来年度资金需较少	0.0%	15%	0.0%
6	盈利预测的稳健程度	宏观经济增长放缓，未来年度增长率略高于行业水平	2.0%	10%	0.2%
7	其他因素	考虑分流等因素	1.0%	15%	0.15%
	合计			100.0%	0.75 %

6. 债权期望报酬率r_d的确定

债权期望报酬率是企业债务融资的资本成本，本次评估中采用的资本结构是经营收益权及相关资产组自身的资本结构，遵循债权成本与资本结构匹配的原则，该企业债权加权资本成本与市场利率水平不存在较大偏差，纳入评估范围资产为经营收益权及相关资产组，评估基准日有息负债为 0.00 万元，则债权期望报酬率 r_d=0。

7. 折现率*WACCBt*的计算

将以上得到的各参数，代入公式，得到折现率如下表:

表20.折现率计算表

名称	2026 年	2027 年	2028 年	2029 年
无风险利率	1.85%	1.85%	1.85%	1.85%
税前市场期望报酬率	12.40%	12.40%	12.40%	12.40%
权益β	0.4876	0.4876	0.4876	0.4876
特性风险系数	0.75%	0.75%	0.75%	0.75%
权益资本成本	7.74%	7.74%	7.74%	7.74%
权益资本比例	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
债务资本成本	0.00	0.00	0.00	0.00
债务资本比例	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
加权平均资本成本	7.74%	7.74%	7.74%	7.74%
税前折现率	7.74%	7.74%	7.74%	7.74%

续表

名称	2030 年	2031 年	2032 年	2033 年	2034 年
无风险利率	1.85%	1.85%	1.85%	1.85%	1.85%
税前市场期望报酬率	12.40%	12.40%	12.40%	12.40%	12.40%
权益β	0.4876	0.4876	0.4876	0.4876	0.4876
特性风险系数	0.75%	0.75%	0.75%	0.75%	0.75%
权益资本成本	7.74%	7.74%	7.74%	7.74%	7.74%
权益资本比例	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
债务资本成本	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
债务资本比例	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
加权平均资本成本	7.74%	7.74%	7.74%	7.74%	7.74%
税前折现率	7.74%	7.74%	7.74%	7.74%	7.74%

续表

名称	2035 年	2036 年	2037 年	2038 年	2039 年
无风险利率	1.85%	1.85%	1.85%	1.85%	1.85%
税前市场期望报酬率	12.40%	12.40%	12.40%	12.40%	12.40%
权益β	0.4876	0.4876	0.4876	0.4876	0.4876
特性风险系数	0.75%	0.75%	0.75%	0.75%	0.75%
权益资本成本	7.74%	7.74%	7.74%	7.74%	7.74%
权益资本比例	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
债务资本成本	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
债务资本比例	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
加权平均资本成本	7.74%	7.74%	7.74%	7.74%	7.74%
税前折现率	7.74%	7.74%	7.74%	7.74%	7.74%

续表

名称	2040 年	2041 年	2042 年	2043 年 1-8 月
无风险利率	1.85%	1.85%	1.85%	1.85%
税前市场期望报酬率	12.40%	12.40%	12.40%	12.40%
权益β	0.4876	0.4876	0.4876	0.4876
特性风险系数	0.75%	0.75%	0.75%	0.75%
权益资本成本	7.74%	7.74%	7.74%	7.74%
权益资本比例	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
债务资本成本	0.00	0.00	0.00	0.00
债务资本比例	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
加权平均资本成本	7.74%	7.74%	7.74%	7.74%
税前折现率	7.74%	7.74%	7.74%	7.74%

(五) 经营收益权及相关资产组评估值的确定

将得到的预期净现金流量代入公式二，得到预期净现金流量现值为236,376.90 万元，扣除铺底营运资金1,464.12万元，由于固定资产中139台设备待报废，作为溢余性资产考虑，其中，9台在电子设备科目中核算，账面值77.40万元，130台转入固定资产清理科目中，账面值73.25万元，加回溢余性资产价值22.05万元，得到产权持有人的经营收益权及相关资产组价值为234,934.83万元。

采用收益法评估后的兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目(沿海高速公路改扩建一期工程)的经营收益权及相关资产组在评估基准日2025年12月31日的价值为234,934.83万元，评估增值额为20,344.30万元，增值率9.48%。

第六部分 评估结论及其分析

一、评估结论

基于产权持有人及企业管理层对未来发展趋势的判断及经营规划，根据有关法律法规和资产评估准则，经实施清查核实、实地查勘、市场调查和评定估算等评估程序，采用收益法对广西北投南南高速公路有限公司持有的兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目(沿海高速公路改扩建一期工程)的经营收益权及相关资产组实施了实地勘察、市场调查和评估计算，得出如下结论:

采用收益法评估后的广西北投南南高速公路有限公司持有的兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目(沿海高速公路改扩建一期工程)的经营收益权及相关资产组在评估基准日 2025 年 12 月 31 日的市场价值为 234,934.83 万元，较账面值 214,590.53 万元，评估增值 20,344.30 万元，增值率 9.48%。

资产评估结果汇总表

评估基准日：2025 年 12 月 31 日

产权持有人：广西北投南南高速公路有限公司　　单位：万元

项　　目		账面价值	评估价值
1	固定资产	7,885.20	
2	无形资产	206,705.33	
	经营收益权及相关资产组合计	214,590.53	234,934.83

二、增值原因分析

增值的原因主要是兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目(沿海高速公路改扩建一期工程)经过多年的运营及管理，具有一定的区位优势，未来预期现金流较好。评估价值通常采用收益法，

是对未来预期现金流折现求和计算从而得出资产组的评估价值；资产组的账面价值通常则是基于历史成本法，按照会计准则对资产组的价值进行计量，两者存在一定差异。加之项目建设较早，项目建设历史成本较低，从而导致项目增值。

企业关于进行资产评估有关事项的说明

一、委托人及产权持有人及原始权益人概况

本次资产评估的委托人为易方达基金管理有限公司、易方达资产管理有限公司，产权持有人为广西北投南南高速公路有限公司，原始权益人为广西北部湾投资集团有限公司。原始权益人直接持有产权持有人100%的股权，并对基础资产相关信息的真实性进行承诺。

(一) 委托人之一概况

名称：易方达基金管理有限公司

类型：其他有限责任公司

住所：广东省珠海市横琴新区荣粤道188号6层

法定代表人：吴欣荣

注册资金：13,244.2万元人民币

成立日期：2001年4月17日

营业期限：2001年4月17日至无固定期限

社会信用代码：91440000727878666D

经营范围：公开募集证券投资基金管理、基金销售、特定客户资产管理。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）

(二) 委托人之二概况

名称：易方达资产管理有限公司

类型：有限责任公司

住所：珠海市横琴新区荣粤道188号6层自编A01

法定代表人：刘炜

注册资金：40,000.00万元人民币

成立日期：2013年6月28日

营业期限：2013年6月28日至无固定期限

社会信用代码：91440400071940382X

经营范围：许可项目：证券期货经营机构私募资产管理业务。（依

法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动，具体经营项目以相关部门批准文件或许可证件为准）

(三) 产权持有人概况

1.企业基本情况

企业名称：广西北投南南高速公路有限公司

类型：有限责任公司（非自然人投资或控股的法人独资）

住所：南宁市青秀区云景路 39 号南宁农工商产业大厦七层 703 号办公

法定代表人：尚永毅

注册资本：27,000.00 万元

成立日期：2024 年 07 月 30 日

营业期限：2024 年 07 月 30 日至无固定期限

统一社会信用代码：91450000MADTU9BT2B

经营范围：许可项目:公路管理与养护:建设工程施工(依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动，具体经营项目以相关部门批准文件或许可证件为准)

截至评估基准日，公司股东名称、认缴出资额、认缴出资比例、实缴出资额和实缴出资比例如下:

表1 股东名称、认缴出资额、认缴出资比例、实缴出资额和实缴出资比例

股东名称	认缴出资额（万元）	认缴出资比例%	实缴出资额（万元）	实缴出资比例%
广西北部湾投资集团有限公司	27,000.00	100	27,000.00	100
合　计	27,000.00	100	27,000.00	100

2.资产、财务及经营状况

（1）公司报表财务状况

截至评估基准日 2025 年 12 月 31 日，南南高速近年资产、财务状况如下表:

表2 公司报表资产、负债及财务状况

单位：万元

项目	2023 年 12 月 31 日	2024 年 12 月 31 日	2025 年 12 月 31 日
总资产	233,277.52	225,702.05	228,821.14
负债	122,570.00	120,925.65	151,036.02
净资产	110,707.52	104,776.40	77,785.12
项目	2023 年度	2024 年度	2025 年度
营业收入	32,881.24	30,743.06	31,066.28
利润总额	14,097.96	12,294.43	6,921.07
净利润	10,573.47	9,220.83	5,882.91
审计机构	容诚会计师事务所(特殊普通合伙)	容诚会计师事务所(特殊普通合伙)	容诚会计师事务所(特殊普通合伙)

3.公司执行的主要会计政策

财政部于 2006 年 2 月 15 日颁布的《企业会计准则-基本准则》（财政部令 33 号，2014 年 7 月修订版）及《企业会计准则第 1 号-存货》等 41 项具体准则。

(四) 委托人与产权持有人之间的关系

委托人易方达基金管理有限公司拟为本次不动产基金（REITs）业务的公募基金管理人，委托人易方达资产管理有限公司拟为本次不动产基金（REITs）业务的资产支持专项计划管理人。产权持有人广西北投南南高速公路有限公司持有兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）的经营收益权及相关资产组，后续广西北投南南高速公路有限公司 100%股权由专项计划持有，易方达资产管理有限公司是专项计划的管理人，专项计划的份额由易方达基金管理有限公司成立的基金 100%持有，易方达基金管理有限公司是公募基金的管理人。

二、关于经济行为的说明

根据《广西北部湾投资集团有限公司董事会 2024 年第 17 次会议关于兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目(沿海高速公路改扩建一期工程)申请基础设施不动产信托基金的决议》，易方达基金管理

有限公司拟以广西北投南南高速公路有限公司持有的兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）的经营收益权及相关资产组作为底层资产，发行不动产基金（REITs），为此需要进行资产评估，为上述经济行为提供价值参考。

三、关于评估对象与评估范围的说明

评估对象和评估范围为广西北投南南高速公路有限公司持有的兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目(沿海高速公路改扩建一期工程)的经营收益权及相关资产组，包括固定资产、无形资产，经营收益权及相关资产组的账面价值214,590.53万元。具体如下表:

单位：万元

项　　目		账面原值	账面价值
1	固定资产	16,283.35	7,885.20
2	其中：房屋建筑物	9,106.19	6,528.05
3	机器设备	770.65	125.16
4	电子设备	6,406.51	1,231.99
5	无形资产	272,177.12	206,705.33
6	经营收益权及相关资产组合计	288,460.47	214,590.53

上述资产数据摘自经容诚会计师事务所(特殊普通合伙)审计的2025年12月31日的广西北投南南高速公路有限公司(简称“南南高速”)资产负债表，评估是在企业经过审计后的基础上进行的。

委托评估对象和评估范围与经济行为涉及的评估对象和评估范围一致。

(一) 资产的分布情况及特点

纳入评估范围内的资产账面值214,590.53万元,主要为房屋建(构)筑物、机器设备、电子设备及无形资产。这些资产具有以下特点:

1.资产分布情况和存放地点

实物资产主要分布在南宁市境内的兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目(沿海高速公路改扩建一期工程)的线路上、

及收费站和管理区内。

2.资产的使用现状、技术特点

（1）房屋建筑物类资产

房屋建筑物类资产包括综合楼、职工宿舍楼、泵房、变电所、收费亭、收费大棚等，共 39 项，为南宁南管理区、大塘收费站管理区、那马收费站、南宁南收费站、大塘收费站的房屋建筑物。基准日现状较好，正常使用。

（2）设备类资产

设备类资产包括机器设备、电子设备。主要分布于各收费站、管理区等，其中，机器设备主要包括消防稳压水箱、不锈钢组合水箱、变频无负压给水设备、成品不锈钢水箱等; 电子设备包括光纤数字传输设备、悬臂式可变情报板、视频管理计算机、三目相机、车牌识别相机、高清网络高速球型摄像机、强声定向广播等，其中有 139 台设备处于待报废状态，其他资产均处于正常使用。

（3）无形资产

无形资产为兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目的经营收益权，收费期限自 2018 年 6 月 1 日至 2043 年 8 月 18 日，具体为兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目(沿海高速公路改扩建一期工程)的线路资产，兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目(沿海高速公路改扩建一期工程)位于广西省南宁市，起点位于南宁市那马镇新兰村附近，经那马、大塘、南晓，终于南宁市南晓镇派双村附近，项目于 2012 年开始改扩建工程，改造为双向 8 车道高速公路，于 2018 年 6 月完工通车，于 2023 年 7 月通过竣工验收。全长 48.724 公里，采用双向八车道高速公路标准。全线含桥梁 19 座、涵洞通道 220 道、互通 2 座；资产使用状况良好。

(二) 企业申报的表外资产的类型、数量

截至评估基准日，企业申报评估的范围内无表外资产。

四、关于评估基准日的说明

本项目资产评估的基准日是 2025 年 12 月 31 日。

此基准日是委托人综合考虑被评估单位的资产规模、工作量大小、

预计所需时间、合规性等因素的基础上确定的。

五、可能影响评估工作的重大事项的说明

(一) 曾经进行过清产核资或者资产评估的情况，调账情况

截至评估基准日，公司未曾进行过清产核资或者资产评估的情况，以及调账情况。

(二) 影响生产经营活动和财务状况的重大合同、重大诉讼事项

截至评估基准日，公司不存在影响生产经营活动和财务活动的重大合同、重大诉讼事项等。

(三) 抵（质）押及其或有负债、或有资产的性质、金额，及其对应资产负债情况

截至评估基准日，南南高速无抵（质）押及其或有负债、或有资产的性质、金额，及其对应资产负债情况。

(四) 账面未记录的资产负债的类型及其估计金额

截至评估基准日，南南高速无账面未记录的资产。

(五) 资产清查限制

截至资产清查日，未发现有限制资产清查的情形。

(六) 权属资料限制

截至评估基准日，无权属资料限制。

六、资产负债清查情况、未来经营和收益状况预测的说明

(一) 资产负债清查情况说明

1.列入本次清查范围的资产，是广西北投南南高速公路有限公司持有的兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目(沿海高速公路改扩建一期工程)的经营收益权及相关资产组，包括固定资产、无形资产，经营收益权及相关资产组的账面价值 214,590.53 万元。

2.清查盘点时间：清查基准日为 2025 年 12 月 31 日。

3.实施方案：此项工作由财务部牵头，相关各部门参与。具体由财务部门、设备管理部和办公室共同负责固定资产的清查盘点。

清查盘点工作本着实事求是的原则，统一核对账、卡、物，力求做到准确、真实、完整。

（1）固定资产的清查，是通过实物数量盘点。按照具体要求做到了实事求是的评价。

4.清查结论

（1）非实物资产，评估申报明细表和账面记录一致，申报明细表与实际情况吻合。

（2）实物资产的清查情况与申报明细一一核对，账实相符。

(二) 未来经营和收益状况预测说明

根据历史年度的收入、成本、费用数据分析，结合发展规划，对未来进行了以下盈利预测:

单位：万元

名称	2026 年	2027 年	2028 年	2029 年
营业收入	31,083.98	32,463.68	33,415.78	26,764.88
营业成本	17,541.28	18,277.21	18,950.46	16,712.78
营业税金及附加	112.13	117.10	120.52	96.58
利润总额	13,430.57	14,069.38	14,344.79	9,955.51
加：扣税后利息				
息税前利润	13,430.57	14,069.38	14,344.79	9,955.51
加：折旧摊销	11,513.41	12,023.15	12,368.33	10,072.71
减：营运资金增加	- 2,755.96	- 57.34	- 39.57	276.41
减：更新性资本性支出	61.01	61.01	419.44	417.66
减：扩张性资本性支出	445.60	-	-	-
加：营运资金回收				
净现金流量	27,193.33	26,088.85	26,333.24	19,334.15

续表

名称	2030 年	2031 年	2032 年	2033 年	2034 年
营业收入	27,866.02	29,020.96	30,236.70	31,261.22	32,337.45
营业成本	17,234.29	17,882.19	18,405.39	19,054.20	19,775.04
营业税金及附加	100.55	104.70	109.08	112.77	116.64
利润总额	10,531.18	11,034.07	11,722.23	12,094.25	12,445.76
加：扣税后利息					

名称	2030 年	2031 年	2032 年	2033 年	2034 年
息税前利润	10,531.18	11,034.07	11,722.23	12,094.25	12,445.76
加：折旧摊销	10,467.53	10,882.17	11,319.11	11,690.69	12,081.33
减：营运资金增加	- 45.76	- 48.00	- 50.53	- 42.58	- 44.73
减：更新性资本性支出	415.84	413.99	412.13	410.27	408.37
减：扩张性资本性支出					
加：营运资金回收					
净现金流量	20,628.63	21,550.25	22,679.74	23,417.24	24,163.45

续表

名称	2035 年	2036 年	2037 年	2038 年	2039 年
营业收入	33,378.77	34,516.93	35,426.13	36,389.19	37,312.70
营业成本	20,854.87	22,759.38	22,915.21	23,654.34	24,423.05
营业税金及附加	120.39	124.49	127.76	131.23	134.55
利润总额	12,403.51	11,633.06	12,383.16	12,603.62	12,755.10
加：扣税后利息					
息税前利润	12,403.51	11,633.06	12,383.16	12,603.62	12,755.10
加：折旧摊销	13,295.52	14,927.80	16,490.44	16,918.92	17,330.00
减：营运资金增加	- 43.28	-47.30	- 37.79	- 40.02	- 38.38
减：更新性资本性支出	8,406.47	10,404.53	8,857.29	400.62	398.64
减：扩张性资本性支出					
加：营运资金回收					
净现金流量	17,335.83	16,203.62	20,054.10	29,161.95	29,724.84

续表

名称	2040 年	2041 年	2042 年	2043 年 1-8 月
营业收入	38,302.72	39,047.57	39,863.39	25,614.08
营业成本	25,088.73	25,871.90	26,626.99	17,585.35
营业税金及附加	138.12	140.80	143.74	92.35
利润总额	13,075.88	13,034.87	13,092.66	7,936.38
加：扣税后利息				
息税前利润	13,075.88	13,034.87	13,092.66	7,936.38
加：折旧摊销	17,770.64	18,102.78	18,466.45	11,837.55
减：营运资金增加	- 41.14	- 30.96	- 33.91	59.94
减：更新性资本性支出	396.62	394.60	392.54	268.51
减：扩张性资本性支出				
加：营运资金回收				- 1,596.77
净现金流量	30,491.05	30,774.01	31,200.48	17,848.71

七、资料清单

委托人、产权持有人和原始权益人已向评估机构提供了以下资料:

1.经济行为文件;

2.委托人和产权持有人法人营业执照;

3.企业近两年及基准日审计报告;

4.资产权属证明文件;

5.资产评估明细表;

6.与本次评估有关的其他资料及专项说明。

（此页无正文，仅为委托人之一《企业关于进行资产评估有关事项的说明》签字盖章页）

委托人之一（盖章）：易方达基金管理有限公司

法定代表人或授权代表（签字盖章）：

年　月　日

（此页无正文，仅为委托人之二《企业关于进行资产评估有关事项的说明》签字盖章页）

委托人之二（盖章）：易方达资产管理有限公司

法定代表人或授权代表（签字盖章）：

年　月　日

（此页无正文，仅为原始权益人《企业关于进行资产评估有关事项的说明》签字盖章页）

原始权益人（盖章）：广西北部湾投资集团有限公司

法定代表人或授权代表（签字盖章）：

年　月　日

（此页无正文，仅为产权持有人《企业关于进行资产评估有关事项的说明》签字盖章页）

产权持有人（盖章）：广西北投南南高速公路有限公司

法定代表人或授权代表（签字盖章）：

年　月　日

附件七：财务顾问报告

招商证券股份有限公司

关于

易方达广西北投高速公路

封闭式基础设施证券投资基金

之

财务顾问报告

财务顾问：招商证券股份有限公司

2026 年 3 月

声明与承诺

招商证券股份有限公司受易方达基金管理有限公司委托，担任本次易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金之财务顾问，就本项目出具财务顾问报告。

本财务顾问报告是依据《中华人民共和国公司法》《中华人民共和国民法典》《中华人民共和国证券投资基金法》《公开募集证券投资基金运作管理办法》《公开募集证券投资基金销售机构监督管理办法》《公开募集证券投资基金信息披露管理办法》《关于推进基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）试点相关工作的通知》《国家发展改革委关于进一步做好基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）试点工作的通知》《国家发展改革委关于规范高效做好基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）项目申报推荐工作的通知》《关于全面推动基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）项目常态化发行的通知》《公开募集基础设施证券投资基金指引（试行）》《公开募集不动产投资信托基金（REITs）尽职调查工作指引（试行）》《上海证券交易所公开募集不动产投资信托基金（REITs）业务办法（试行）》《上海证券交易所公开募集不动产投资信托基金（REITs）规则适用指引第 1 号——审核关注事项（试行）》以及《证券公司及基金管理公司子公司资产证券化业务管理规定》和上交所颁布的信息披露业务备忘录等法律、法规的有关规定，根据本项目各主要参与方提供的有关资料和承诺编制而成。本项目各主要参与方保证资料不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对所提供资料的真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

本财务顾问按照证券行业公认的业务标准、道德规范和诚实信用、勤勉尽责精神，遵循客观、公正的原则，在认真审阅各方所提供的相关资料和充分了解本次交易行为的基础上，发表财务顾问报告，旨在就本次交易行为做出独立、客观和公正的评价，以供广大投资者及有关各方参考。现就相关事项声明和承诺如下：

一、财务顾问声明

（一）本财务顾问本着客观、公正的原则对本次交易出具财务顾问报告；

（二）本财务顾问报告所依据的文件、材料由相关各方向本财务顾问提供。相关各方对所提供的资料的真实性、准确性、完整性负责，相关各方保证不存在任何虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对所提供资料的合法性、真实性、完整性承担相应的法律责任。本财务顾问出具的核查意见是在假设本次交易的各方当事人均按相关协

议的条款和承诺全面履行其所有义务的基础上提出的，若上述假设不成立，本财务顾问不承担由此引起的任何风险责任；

（三）截至尽调基准日，本财务顾问就本项目相关事宜进行了审慎核查，本财务顾问报告仅对已核实的事项向基金份额持有人提供独立核查意见；

（四）本财务顾问同意将本财务顾问报告作为基金管理人本次交易的法定文件，报送相关监管机构，随招募说明书上报上交所并上网公告；

（五）对于本财务顾问报告至关重要而又无法得到独立证据支持或需要法律、审计、评估等专业知识来识别的事实，本财务顾问主要依据有关政府部门、律师事务所、会计师事务所、评估机构及其他有关单位出具的意见、说明及其他文件做出判断；

（六）本财务顾问未委托和授权任何其它机构和个人提供未在本财务顾问报告中列载的信息和对本财务顾问报告做任何解释或者说明；

（七）本财务顾问报告不构成对公募基金的任何投资建议，对投资者根据本财务顾问报告所作出的任何投资决策可能产生的风险，本财务顾问不承担任何责任。

二、财务顾问承诺

（一）本财务顾问已按照规定履行尽职调查义务，有充分理由确信所发表的专业意见与基金管理人和本项目各主要参与方披露的文件内容不存在实质性差异；

（二）有关本项目的财务顾问专业意见已提交内核机构审查，内核机构同意出具本财务顾问报告；

（三）本财务顾问在与基金管理人接触后至担任财务顾问期间，已采取严格的保密措施，严格执行风险控制和内部隔离制度，不存在内幕交易、操纵市场和证券欺诈问题。

（本页无正文，为《招商证券股份有限公司关于易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金之财务顾问报告》之签字盖章页）

项目组成员（签字）：

倪康加　　赵庆　　刘奥嘉

许俊宇　　奥琳　　徐仪

招商证券股份有限公司（公章）

2026 年 3 月 19 日

目录

声明与承诺 1
一、财务顾问声明 1
二、财务顾问承诺 2
目录 4
释义 7
一、不动产基金层面的定义 7
二、专项计划层面的定义 9
三、其他定义 10
重大事项提示 13
一、本项目方案概况 13
二、本项目交易结构 13
三、本项目资产概况 14
四、本项目财务顾问的证券业务资格 14
风险揭示 15
一、与不动产基金相关的风险 15
二、与不动产项目相关的风险 20
三、与专项计划管理相关的风险 36
四、其他风险 37
第一章 本项目的概况 42
一、本项目的背景和概况 42
二、本项目决策过程和批准情况 42
三、本项目的交易结构和重组方案 44
四、募集资金拟投资项目情况 45
五、开展尽职调查说明 46
第二章 业务参与人 47
一、原始权益人：北投集团 47
二、运营管理机构：广西新恒通高速公路有限公司 93
三、基金托管人及计划托管人 111

第三章 项目公司基本情况 117
一、基本情况 117
二、设立及历史沿革 117
三、控股股东及实际控制人情况 117
四、组织结构、治理结构与内部控制调查 118
五、独立性情况 120
六、商业信用情况 122
七、资产重组情况 122
八、重要合同履约情况 123
九、调查结论 124
第四章项目公司的业务及财务情况 125
一、所属行业情况和竞争情况 125
二、项目公司的主营业务及经营情况 141
三、同业竞争情况 156
四、项目公司的财务状况分析 160
五、关联交易情况 170
六、资产受限及对外担保情况 174
七、调查结论 174
第五章 不动产项目资产 175
一、不动产项目资产基本信息 175
二、项目权属及他项权利情况 176
三、不动产项目权属期限及展期安排 190
四、不动产项目经营资质 190
五、不动产项目资产合规情况 191
六、不动产项目资产的使用现状及维护情况 213
七、不动产项目资产所处的行业及区域情况分析 217
八、不动产项目资产经营与财务情况 250
九、不动产项目资产现金流真实性、稳定性及分散度 270
十、不动产项目资产现金流预测情况 271
十一、不动产项目资产的估值情况 304

第六章 财务顾问意见 313
一、项目公司 313
二、不动产项目资产 313
三、不动产项目现金流情况 313
四、不动产项目估值情况 314
五、原始权益人 314
六、运营管理机构/外部管理机构 314
七、基金托管人 315
八、资产支持证券托管人 315
九、财务顾问有偿聘请第三方机构和个人等相关行为的核查说明 315
第七章 财务顾问内部审核程序及内核意见 316
一、内部审核程序 316
二、内核意见 317
附件：入池土地使用权的不动产权证清单 318

释义

在本财务顾问报告中，除非文意另有所指，下列词语或简称具有如下含义：

一、不动产基金层面的定义

1、基金/本基金/不动产基金：指易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金

2、封闭式基金：指基金份额总额在《基金合同》期限内固定不变（因扩募或者因本基金发生份额折算导致基金份额总额变更的情况除外），基金份额持有人不得申请赎回的证券投资基金

3、存续期：指《基金合同》生效日至终止日之间的期限

4、预留费用：指本基金成立后，从基金资产中列支、预留在本基金相关账户待支付给相关机构的费用，包括上市费用、登记结算费用、基金成立后首期审计费用、基金成立后首期资产评估费用（如有）、信息披露费用（如有）、账户开立费用、货币资金或债券投资管理涉及到的备付金预留等

5、尽职调查基准日/尽调基准日：除特别说明以外，就本基金发售募集而言系指2025 年 12 月 31 日

6、基金管理人：指易方达基金管理有限公司

7、基金托管人/交通银行：指交通银行股份有限公司

8、基金份额持有人：指依《基金合同》和招募说明书合法取得基金份额的投资人

9、原始权益人：指本基金持有的不动产项目的原所有人，就本基金成立时拟初始投资的不动产项目，“原始权益人”即指“广西北部湾投资集团有限公司”。如本基金后续购入、出售不动产项目，则原始权益人的范围相应调整

10、运营管理机构/外部管理机构：指接受基金管理人和资产支持证券管理人委托对不动产项目进行运营管理的主体。就本基金初始通过持有资产支持证券间接投资的不动产项目，由广西新恒通高速公路有限公司担任外部管理机构。如本基金后续购入、出售不动产项目，则外部管理机构的范围相应调整

11、财务顾问：指符合法律法规规定的条件，基金管理人依法聘请的对不动产项目进行尽职调查和/或办理不动产基金份额发售的路演推介、询价、定价、配售等相关业务活动的证券公司。就本基金初始通过持有资产支持证券间接投资的不动产项目，由招商证券股份有限公司担任财务顾问。如本基金后续购入、出售不动产项目，则财

务顾问的范围相应调整

12、北投集团：指广西北部湾投资集团有限公司

13、新恒通公司：指广西新恒通高速公路有限公司

14、项目公司/南南公司：指直接拥有不动产项目资产合法、完整产权或经营权利的法人实体，即本基金初始投资的项目公司与新增项目公司的单称及/或合称，视上下文而定。就本基金初始投资的项目公司而言，指广西北投南南高速公路有限公司。

15、交通量预测机构/招商交科：指招商局重庆交通科研设计院有限公司，即为本基金初始投资的不动产项目提供交通量预测服务的机构

16、法律顾问/中伦律所：指北京市中伦律师事务所，即为本基金初始发售募集提供基金和不动产项目法律服务的律师事务所

17、资产评估机构/评估机构/中联评估：指中联资产评估集团有限公司，即为本基金初始投资的不动产项目提供评估服务的评估机构

18、现金流审阅机构/审计机构/容诚：指容诚会计师事务所（特殊普通合伙），即为本基金初始发售募集提供基金可供分配金额测算报告审阅服务以及本基金申报阶段审计项目公司财务报告的会计师事务所

19、《基金合同》：指《易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金基金合同》及对该《基金合同》的任何有效修订和补充

20、招募说明书：指《易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金招募说明书》及其更新

21、基金产品资料概要：指《易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金基金产品资料概要》及其更新

22、基础资产：系指本基金通过持有资产支持证券持有的（i）项目公司 100%股权、和（ii）基于《项目公司股东借款合同》对项目公司享有的债权。如本基金后续购入、出售不动产项目，则基础资产的范围相应调整

23、特殊目的载体：指由本基金根据《基础设施基金指引》直接或间接全资拥有的法律实体，本基金通过特殊目的载体取得不动产项目完全所有权或经营权利，在本基金中，特殊目的载体系指专项计划和项目公司的单称或统称

24、收费公路权益：就本基金初始投资的不动产项目而言，指兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）（以下简称“兰海高速广西南宁那南段”）的权益（包含高速公路收费权和所对应的广告经营

权）以及基于高速公路权益而持有的附属公路设施，但不包括服务区的服务设施经营权

25、不动产项目/不动产项目资产/标的公路：本基金所投资的符合《基础设施基金指引》和中国证监会其他规定的资产。本基金成立时，指兰海高速广西南宁那南段，即通过易方达广西北投高速公路 1 期资产支持专项计划、项目公司取得的不动产项目，具体信息参见本财务顾问报告第五章

26、处置：指：（1）本基金以出售或其他方式对全部或部分资产支持证券进行处分，从而间接实现对专项计划直接或间接持有的全部或部分标的股权、标的债权和/或不动产项目权益的处分；（2）专项计划以出售或其他方式对其直接或间接持有的全部或部分标的股权、标的债权和/或不动产项目的权益进行处分

27、处置收入：指通过处置所获得的现金收入扣除因处置产生的支出、税费和费用之后的净收入

28、合格投资：指投资于利率债（包括国债、政策性金融债、央行票据以及其他利率债）、AAA 级信用债（包括企业债、公司债、金融债、中期票据、短期融资券、超短期融资券、公开发行的次级债、政府支持机构债、地方政府债、可分离交易可转债的纯债部分等）、货币市场工具（包括同业存单、债券回购、银行存款（含协议存款、定期存款及其他银行存款）等）及法律法规或中国证监会允许基金投资的其他金融工具

二、专项计划层面的定义

29、专项计划/不动产资产支持专项计划/资产支持专项计划：指由资产支持证券管理人根据法律法规和专项计划文件约定设立的不动产资产支持专项计划，本基金成立时，“专项计划”即指“易方达广西北投高速公路 1 期资产支持专项计划”

30、资产支持证券/不动产资产支持证券：指根据《证券公司及基金管理公司子公司资产证券化业务管理规定》及其他适用法律法规，以不动产项目产生的现金流为偿付来源，资产支持证券管理人以不动产资产支持专项计划为载体，向投资者发行的代表不动产财产或财产权益份额的有价证券

31、资产支持证券管理人/专项计划管理人/计划管理人：指根据专项计划文件的约定担任资产支持证券管理人的主体，或根据专项计划文件任命的作为资产支持证券管理人的继任主体。本基金成立时，指易方达资产管理有限公司（以下简称“易方达资

管”）

32、资产支持证券托管人/专项计划托管银行/计划托管人：指根据专项计划文件的约定担任资产支持证券托管人的主体，或根据专项计划文件任命的作为资产支持证券托管人的继任主体。本基金成立时，指交通银行股份有限公司广西壮族自治区分行（以下简称“交通银行广西区分行”）

33、项目公司监管账户：指项目公司根据《项目公司监管协议》开立的专门用于接收项目公司所有收入和现金流入（包括但不限于运营收入、股东增资及借款、贷款、合格投资收益）及运营管理机构划付的运营管理保证金，偿还存量债权本息、向资产支持证券管理人（代表专项计划）偿还标的债权本息、向股东分配股息、红利（如有）等股权投资收益、进行合格投资、向运营管理机构支付运营管理费，并根据《项目公司监管协议》约定向项目公司基本户划付资金，以及支付资产支持证券管理人认为必要的其他款项的人民币资金账户

三、其他定义

34、业务规则：指证券交易所、证券业协会、基金业协会、中国证券登记结算有限责任公司及基金管理人、相关登记机构、销售机构发布的适用于不动产基金的业务规则、细则、规定及其不时修订的版本，由投资人和相关机构共同遵守

35、法律法规：指中国现行有效并公布实施的法律、行政法规、规范性文件、司法解释、行政规章以及其他对《基金合同》当事人有约束力的决定、决议、通知等

36、《公司法》：指经全国人民代表大会常务委员会 2023 年 12 月 29 日修订通过的《中华人民共和国公司法》及颁布机关对其不时做出的修订

37、《基金法》：指 2003 年 10 月 28 日经第十届全国人民代表大会常务委员会第五次会议通过，经 2012 年 12 月 28 日第十一届全国人民代表大会常务委员会第三十次会议修订，自 2013 年 6 月 1 日起实施，并经 2015 年 4 月 24 日第十二届全国人民代表大会常务委员会第十四次会议修正的《中华人民共和国证券投资基金法》及颁布机关对其不时做出的修订

38、《证券法》：指 1998 年 12 月 29 日，经第九届全国人民代表大会常务委员会第六次会议通过，自 1999 年 7 月 1 日起施行，并经 2019 年 12 月 28 日第十三届全国人民代表大会常务委员会第十五次会议第二次修订，于 2020 年 3 月 1 日起施行的《中华人民共和国证券法》及颁布机关对其不时做出的修订

39、《信息披露办法》：指中国证监会2019年7月26日颁布、2019年9月1日实施，并经2020年3月20日中国证监会《关于修改部分证券期货规章的决定》修改的《公开募集证券投资基金信息披露管理办法》及颁布机关对其不时做出的修订

40、《运作办法》：指中国证监会2014年7月7日颁布、同年8月8日实施的《公开募集证券投资基金运作管理办法》及颁布机关对其不时做出的修订

41、1014号文：指国家发展改革委2024年7月6日颁布并于2024年8月1日实施的《关于全面推动基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）项目常态化发行的通知》

42、《基础设施基金指引》：指中国证监会2020年8月7日公布并实施的《公开募集基础设施证券投资基金指引（试行）》及颁布机关对其不时做出的修订

43、《管理规定》：指中国证监会2014年11月19日公布并实施的《证券公司及基金管理公司子公司资产证券化业务管理规定》及颁布机关对其不时做出的修订

44、《不动产基金业务办法》：指上海证券交易所2025年12月31日公布并实施的《上海证券交易所公开募集不动产投资信托基金（REITs）业务办法（试行）》及颁布机关对其不时做出的修订

45、《不动产基金审核关注事项指引》：指上海证券交易所2025年12月31日公布并实施的《上海证券交易所公开募集不动产投资信托基金（REITs）规则适用指引第1号——审核关注事项（试行）》及颁布机关对其不时做出的修订

46、《不动产基金运营操作指引》：指中国证券投资基金业协会2025年12月31日公布并实施的《公开募集不动产投资信托基金（REITs）运营操作指引（试行）》及颁布机关对其不时做出的修订

47、国家发展改革委：指中华人民共和国国家发展和改革委员会

48、中国证监会：指中国证券监督管理委员会

49、上交所：指上海证券交易所

50、银行业监督管理机构：指中国人民银行和/或国家金融监督管理总局

51、中国基金业协会：指中国证券投资基金业协会

52、中国结算：指中国证券登记结算有限责任公司

53、公募REITs：指公开募集不动产投资信托基金

54、规定媒介：指符合中国证监会规定条件的用以进行信息披露的全国性报刊及《信息披露办法》规定的互联网网站（包括基金管理人网站、基金托管人网站、中国证监会基金电子披露网站）等媒介

55、工作日：指上海证券交易所的正常交易日

56、元：指人民币元

57、不可抗力：指《基金合同》当事人不能预见、不能避免并不能克服，且在《基金合同》当事人签署之日后发生的，使《基金合同》当事人无法全部履行或无法部分履行《基金合同》的任何事件和因素，包括但不限于洪水、地震及其他自然灾害、战争、骚乱、火灾、政府征用、没收、恐怖袭击、传染病传播、法律法规变化、系统故障、突发停电或其他突发事件、证券交易所或证券登记结算机构非正常暂停或停止交易或发送数据存在延误、错漏

重大事项提示

一、本项目方案概况

本基金将通过资产支持专项计划等特殊目的载体穿透取得不动产项目的所有权，具体实施路径如下：

（一）易方达基金募集资金23.52亿元（以实际发行时募集资金为准），其中北投集团及其关联方拟认购不低于不动产基金 58%的份额，其余由易方达基金向外部投资人募集。

（二）易方达基金将不动产基金产品的募集资金扣除预留的必要费用后100%认购资产支持证券全部份额，易方达资管完成资产支持专项计划的设立。

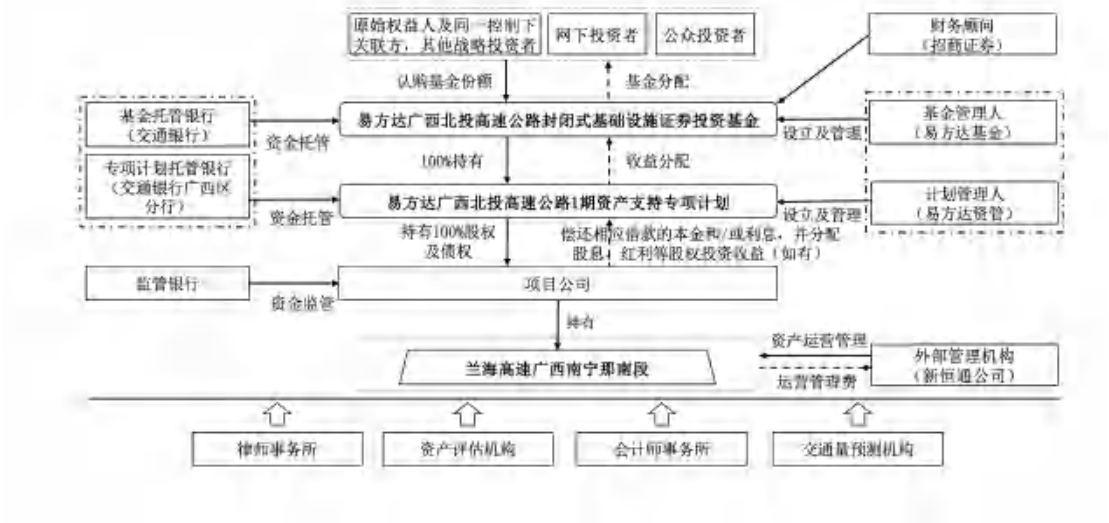
（三）资产支持证券管理人（代表专项计划）按照资产支持证券管理人与项目公司原股东就项目公司100%股权转让事宜签订的《项目公司股权转让协议》的相关约定受让项目公司100%的股权，同时按照《项目公司股东借款合同》的相关约定，向项目公司发放股东借款，项目公司偿还存量借款。

（四）项目公司原股东北投集团在收到股权转让对价及项目公司归还的内部借款后，将回收资金扣除相关税费、扣除自持不动产基金份额后，用于符合监管要求的用途。

二、本项目交易结构

本项目的产品架构图如下：

图 0-1：产品架构图



三、本项目资产概况

本项目的不动产项目资产是兰海高速广西南宁那南段，兰海高速广西南宁那南段起于南宁市那马镇新兰村附近，经那马、大塘、南晓，终于南宁市南晓镇派双村附近，对应起点桩号为 K1990+532.14，终点桩号为 K2039+256.137，路线全长 48.724 公里，主线采用双向八车道高速公路标准建设，设计速度 120 公里/小时，项目总投资约为 28.96 亿元。

项目名称	兰海高速广西南宁那南段
所在地	广西壮族自治区南宁市良庆区
资产范围	兰海高速广西南宁那南段起于南宁市那马镇新兰村附近，经那马、大塘、南晓，终于南宁市南晓镇派双村附近（K1990+532.14-K2039+256.137）
建设内容和规模	建设内容：兰海高速广西南宁那南段起于南宁市那马镇新兰村附近，经那马、大塘、南晓，终于南宁市南晓镇派双村附近； 建设规模：兰海高速广西南宁那南段全长 48.724 公里，主线采用双向八车道高速公路标准建设，设计速度 120 公里/小时，总投资 289,628.22 万元。
开竣工时间	于 2012 年 12 月开工，于 2023 年 7 月通过竣工验收
当期目标不动产评估值（亿元）	23.49
当期目标不动产评估净值（亿元）	23.49
运营起始时间	2018 年 6 月
项目权属起止时间及剩余年限（剩余年限为权属到期年限与基准年限之差）	项目收费期限从 2018 年 6 月 1 日起至 2043 年 8 月 18 日止，剩余年限约 17.63 年

四、本项目财务顾问的证券业务资格

招商证券现持有中国证监会 2022 年 10 月 26 日核发的统一社会信用代码（境外机构编号）为 91440300192238549B 的《经营证券期货业务许可证》，具备担任本项目财务顾问的业务资格。

风险揭示

本风险揭示章节揭示事项仅为列举事项，未能详尽列明不动产项目的所有风险。投资和运营不动产项目可能面临以下风险，包括但不限于：

一、与不动产基金相关的风险

（一）集中投资风险

其他类型的公开募集证券投资基金往往采用分散化投资的方式减少非系统性风险对基金投资的影响。本基金存续期内主要投资于不动产资产支持证券，并持有其全部份额，通过资产支持证券等特殊目的载体取得项目公司全部股权。因此，相比其他分散化投资的公开募集证券投资基金，本基金将具有较高的集中投资风险。

（二）基金价格波动风险

本基金主要投资于以不动产项目为最终投资标的的资产支持证券，并持有其全部份额，具有权益属性。受经济环境、运营管理水平、会计政策及不可抗力等因素影响，不动产项目市场价值以及现金流情况可能发生变化、基金净值可能发生波动，从而引起本基金价格出现波动，甚至存在不动产项目遭遇极端事件（如地震、台风、火灾、战争等）发生较大损失而影响基金价格的风险。同时，本基金在上海证券交易所上市，也可能因为市场供求关系变化、限售份额集中解禁等因素而面临交易价格异常波动的风险。

（三）流动性风险

本基金采取封闭式运作，不开通申购赎回，场内份额只能通过证券交易所进行交易实现基金份额出售，场外份额可通过转托管参与场内交易或在基金通平台转让，存在流动性不足的风险。同时本基金作为上市基金，可能存在基金份额持有人需要资金时不能随时变现并可能丧失其他投资机会的风险。

此外，按照《基础设施基金指引》要求，本基金战略投资者所持有的战略配售份额需要满足一定的持有期要求，在一定时间内无法交易，因此本基金上市初期可交易份额并非本基金的全部份额，本基金面临因上市交易份额不充分而可能导致的流动性风险。

而且，不动产基金目前运行时间较短，整个市场的监管体系、产品规模、投资人培育均处于发展初期，可能由此导致交易不活跃，本基金可能面临交易流动性不足的风险，从而存在基金份额持有人需要资金时不能随时变现并可能丧失其他投资机会的风险，或基金份额持有人需折价交易进行变现的风险。

（四）发售失败的风险

本基金存在因募集规模未达到准予注册规模的 80%、募集资金规模不足 2 亿元、认购人数少于 1000 人、原始权益人或其同一控制下的关联方未按规定参与战略配售、扣除战略配售部分后网下发售比例低于公开发售数量的 70%等情况而导致发售失败的风险。

（五）中止发售风险

本基金存在因网下询价阶段网下投资者提交的拟认购数量合计低于网下初始发售份额数量，或基金管理人、财务顾问就确定基金份额认购价格未能达成一致意见，或基础设施项目交易必要流程未完成等其他情形而导致本基金中止发售的风险。该等情形下，投资者预先在相关账户中缴存的资金无法成功用于认购基金份额，存在投资者资金闲置、无法按照预期达到投资目的的风险。

（六）停牌或终止上市风险

《基金合同》生效后，在符合法律法规和上海证券交易所规定的上市条件的情况下，本基金可申请在上海证券交易所上市交易。上市期间可能因各种原因导致本基金停牌，投资者在停牌期间不能买卖基金份额；不动产基金运作过程中可能因触发交易所业务规则规定的终止上市情形而终止上市，导致投资者无法在二级市场交易。如本基金因各种原因暂停或终止上市，对投资者亦将产生风险，如无法在二级市场交易的风险、基金财产因终止上市而受到损失的风险。

此外，本基金如未按照法律法规规定进行收益分配可能导致基金终止上市的风险。

（七）《基金合同》提前终止的风险

本基金存续期限为【18】年，不动产项目的经营权可能因广西壮族自治区人民政府市政规划发生变更等原因而被提前收回，导致不动产项目提前终止，存在《基金合同》提前终止的风险。

根据相关批复文件，本基金成立时拟投资的不动产项目的收费年限将于 2043 年 8 月到期，收费批复文件中未约定收费年限到期后的处置方式，同时股权转让文件中约定收费年限到期后，项目公司将负责将标的公路资产按照相关协议的约定移交予高速公路权益授予方或其指定主体，因此不动产项目于 2043 年 8 月对应的收费年限到期且本基金未成功扩募的情况下，存在《基金合同》提前终止的风险。

（八）潜在利益冲突风险

1、与原始权益人及外部管理机构之间的潜在利益冲突：截至尽调基准日，原始权益人与原始权益人同一控制下的关联方存在直接或通过其他任何方式间接投资、持有或管理其他同一服务区域、走向平行或近乎平行的与不动产项目存在直接竞争的公路项目（以下简称“竞品项目”），与本基金所持有的目标不动产项目存在同业竞争关系和利益冲突风险。未来不排除原始权益人或原始权益人同一控制下的关联方新增投资、持有或管理其他竞品项目的可能。同时，原始权益人及其关联方持有本基金较大比例的基金份额，此外，在本基金首次募集时，外部管理机构为原始权益人的控股公司，属于原始权益人的关联方，原始权益人可能通过其作为本基金基金份额重要持有人地位影响本基金的重大事项决策，或通过与外部管理机构的关联关系影响不动产项目的运营管理。

2、与同一基金管理人管理基金之间的潜在利益冲突：本基金成立后，基金管理人将同时管理 2 只高速公路类不动产基金，包括本基金及易方达深高速高速公路封闭式基础设施证券投资基金（以下简称“易方达深高速 REIT”）。本基金与基金管理人管理的同类型不动产基金可能存在潜在利益冲突或关联交易风险。

3、本基金的基金经理在管理本基金的同时，存在还担任其他基金的管理职务的情形，存在潜在的利益冲突风险。

（九）关联交易风险

本基金或者其控制的特殊目的载体与关联方之间发生的转移资源或者义务的事项构成本基金的关联交易。关联交易类型包括但不限于购买资产支持证券、借入款项、聘请外部管理机构、不动产项目购入与出售、不动产项目运营及管理阶段存在的购买、销售等行为，如上述关联交易发生，可能存在相关风险。

（十）基金份额交易价格折溢价风险

本基金《基金合同》生效后，将根据相关法律法规申请在交易所上市。本基金基金份额上市交易后，在每个交易日的交易时间将根据相关交易规则确定交易价格，该交易价格可能受本基金投资的基础设施项目经营情况、所在行业情况、市场情绪及供求关系等因素影响；此外，本基金还将按照相关业务规则、《基金合同》约定进行估值并披露基金份额净值等信息。由于基金份额交易价格与基金份额净值形成机制以及影响因素不同，存在基金份额交易价格相对于基金份额净值折溢价的风险。

（十一）本基金整体架构所涉及的风险

1、相关交易未能完成的风险

《基金合同》生效后，本基金将扣除本基金预留费用后的全部募集资金投资于易方达广西北投高速公路 1 期资产支持专项计划。如因资产支持专项计划未能成功备案，可能导致本基金无法投资于该资产支持专项计划，本基金《基金合同》将面临提前终止的风险。

《基金合同》生效后，本基金将按照约定认购此资产支持专项计划的全部份额，资产支持专项计划经过适当交易程序后向项目公司原股东支付股权转让价款，取得项目公司的完全所有权。若项目公司股权转让价款金额低于原始权益人根据国资监管程序经备案或批准后的价格，将导致《项目公司股权转让协议》终止，进而导致本基金《基金合同》提前终止。此外，若前述交易安排的任一环节未能在预定时间内完成或由于特殊原因未能完成，将对本基金的投资和顺利运作造成不利影响，甚至可能导致本基金《基金合同》提前终止。

2、交易结构风险

本基金整体架构的交易结构较为复杂，交易结构的设计以及条款设置可能存在瑕疵，使得本基金和相关特殊目的载体的设立和存续期间，将面临法律风险、税务风险和其他经营风险。

（十二）原始权益人或其同一控制下的关联方持有份额比例较高可能导致的风险

本基金存续期间，因本基金原始权益人或其同一控制下的关联方参与的战略配售份额按照《基金合同》约定在规定的期限内不得转让，因此原始权益人及其关联方持有基金份额将持续占有较高比例。

虽然本基金在基金份额持有人大会决策机制中，设置了关联交易回避的投资者保障措施防范利益冲突，但在未触发上述投资者保障措施的决议事项中，原始权益人及

其关联方通过持有较高比例基金份额将对决议事项的表决结果产生重大影响，可能导致其他基金份额持有人在表决中无法实现其表决意见。

（十三）对外借款的风险

本基金存续期间，在履行适当程序后，本基金可直接或间接对外借入款项。本基金对外借款可能导致本基金存在如下特殊风险：

1、基金财务状况可能受到不利影响，如基金的偿债压力提高、本基金可支配的资金减少、基金年度可供分配金额降低、本基金直接或间接对外继续申请借款的机会减少、运营的灵活性降低等；

2、本基金无法顺利续借或新增借款带来的风险。在无法顺利续借或新增借款的情形下，基础设施项目的运营和维护可能受到不利影响，如本基金系为了收购基础设施项目而申请续借或新增借款的，本基金可能无法顺利收购基础设施项目；

3、本基金无法按时偿还债务或发生其他违约行为的风险。如当本基金或相关特殊目的载体无法按时偿还债务时，可能触发违约条款导致债务提前到期的风险，以及可能触发交叉违约条款使得其他债务同时到期的风险。本基金或相关特殊目的载体也可能面临以不合理价格出售基金资产或被债权人提起诉讼面临的法律风险等。极端情况下，本基金还可能面临清算风险；

4、已获得借款资金但项目收购失败的相关风险。本基金存续期间，如为项目收购申请借款且已获得借款资金但最终项目收购失败的，则本基金在无法获取新项目预期收益的同时，需要就已经获得的借款资金承担还本付息的义务，由此可能对本基金的财务状况造成不利影响。

（十四）基金净值无法反映基础设施项目的公允价值的风险

本基金通过特殊目的载体投资的基础设施项目目前采用成本法进行后续计量，以购买日确定的账面价值为基础，对其计提折旧、摊销及减值。本基金中期报告和年度报告中公告的基金份额净值可能不能完全体现持有的基础设施项目的公允价值。

（十五）新种类基金收益不达预期风险

基础设施证券投资基金属于中国证监会新设的基金品种，国内发展运行时间较短，相关政策法规尚处于完善阶段，因此暂无可用以评估其中长期表现的历史业绩。基础设施项目的过往财务资料或基金管理人管理的其他基金业绩不能反映本基金日后的经

营业绩、财务状况及现金流量，不能保证投资人将能从本基金投资及基础设施项目经营中获得收益。

（十六）作为公路收费权类产品基金净值逐年降低甚至趋于零的风险

本基金投资基础设施项目为高速公路类基础设施，基金运作期内，对与收费权相关的公路及建筑物采用成本法计提折旧，基金净资产将随着收费权剩余年限的递减而逐年递减。

本基金在剩余期限内若未扩募新资产，基金净值可能会逐渐降低甚至趋于零。

（十七）基金限售份额解禁风险

不动产项目原始权益人或其同一控制下的关联方参与不动产基金份额战略配售的比例合计不得低于该次基金份额发售数量的 20%，其中基金份额发售总量的 20%持有期自上市之日起不少于 60 个月，超过 20%部分持有期自上市之日起不少于 36 个月。原始权益人或其同一控制下的关联方以外的专业机构投资者可以参与不动产基金份额战略配售，持有不动产基金份额期限自上市之日起不少于 12 个月。

此外，基金份额还可能根据《上海证券交易所公开募集不动产投资信托基金（REITs）规则适用指引第 3 号——扩募及新购入不动产（试行）》等其他规则、监管规定等产生限售。基金份额限售到期时将面临集中解禁，届时若投资者在限售期届满时集中卖出不动产基金份额，可能对二级市场价格造成一定的影响。

（十八）关联交易风险

本基金或者其控制的特殊目的载体与关联方之间发生的转移资源或者义务的事项构成本基金的关联交易。

关联交易类型包括但不限于购买资产支持证券、借入款项、聘请外部管理机构、基础设施项目购入与出售、基础设施项目运营及管理阶段存在的购买、销售等行为，如上述关联交易发生，可能存在相关风险。

基金管理人将积极采取相关措施，以避免利益输送、影响基础设施项目利益从而影响基金份额持有人利益的潜在风险，严格按照法律法规和中国证监会的有关规定履行关联交易审批程序、关联方回避表决制度等。

二、与不动产项目相关的风险

（一）宏观经济环境变化可能导致的行业风险

中国经济在过去实现了较高的增长速度，居民消费水平的提高，汽车保有量的快速增长，城市群的发展，相关产业的高速发展对高速公路交通量的增长起到了较好的推动作用。未来国际经济、贸易、金融、政治环境仍面临诸多不确定因素，国内经济发展进入新的阶段，交通行业规划和市场环境具有不确定性。未来上述因素对高速公路行业的发展趋势和不动产项目的现金流可能造成不利影响。

（二）不动产项目所在区域发展不及预期的风险

如不动产项目所在区域经济社会发展情况不及预期，出现经济增长乏力甚至倒退、人均收入水平下降、人口持续流出、能源及燃料价格高企等情形，可能会抑制出行需求，导致高速公路的车流量增长不及预期，进而影响项目的收益和现金流水平。

（三）路网变化影响车流量的风险

不动产项目车流量受其周边区域交通网络影响。如不动产项目所在区域现有开通时间尚短的平行道路、未来规划建设新的高速公路，或者将来高铁、航空、水运等替代性运输途径逐渐发展完善，都可能对不动产项目车流量产生影响。根据本基金首次发售时交通量预测机构出具的《交通量预测报告》，不动产项目未来区域内新增的竞品项目将对本项目产生一定影响，进而可能对本不动产项目现金流甚至本基金的投资收益产生负面影响。

此外，本项目未来竞品项目较多，竞品项目的开竣工时间是结合原始权益人提供的资料以及相关公开材料分析做出相关的预测或推测，但因征拆、确权、工程手续、施工进度等各种原因，竞品项目工期可能变化，实际竞品道路带来的交通量影响的年份可能与预测存在差异。虽然本基金针对原始权益人设置了分红豁免机制，但分红豁免机制的实施年份与竞品转移、分流对本基金投资收益产生影响的实际年份可能并非一一对应，且在发生不可抗力事件的情形下分红豁免机制无法适用。前述分红豁免机制并不能完全缓释竞品对本基金投资收益的影响。

（四）不动产项目政策调整风险

本基金所持不动产项目属于高速公路类别，资产收入最终主要为项目公司收取的车辆通行费，资产的运营兼顾经济效益与公众利益。政策调整风险所指的政策包括但不限于收费政策、环保政策、区域政策、行业政策等。不动产项目政策调整风险主要

包括收费政策风险、环保政策风险、路网变化风险、经营标准风险、土地使用政策风险、其他政策风险等，以上政策的重大变化可能对本基金的运作产生不利影响。

1、收费政策风险

基础设施项目的主要收费来源是车辆通行费，通行费收费标准、收费时限受国家和地方法律法规及政策影响较大，可能由于相关政策法规的变化，造成通行费收费标准的降低、收费时限的缩短或减少等，造成基础设施项目未来现金流入降低。

2、环保政策风险

车辆通过高速公路时会不同程度地产生废气、粉尘及噪音等环境问题。随着车流量的增长，高速公路沿线噪声、汽车有害气体排放量和大气粉尘含量等也将相应提高。如未来国家环保政策有所调整，提高环境保护标准，将可能加大项目公司的营运成本，对项目公司的经营业绩和现金流产生一定影响。

3、路网变化风险

若未来项目周边路网规划有所调整，在本项目影响范围内新建或改扩建其他公路以及其他交通运输方式项目，则未来可能面临本基金投资的基础设施项目车流量分流，通行费收入和现金流减少的风险。

4、经营标准风险

随着交通行业标准规范的动态调整（如《公路工程技术标准》《公路交通安全设施设计规范》等更新），路面结构、护栏防撞等级、交通标志标线等交安设施的技术指标要求持续提升；信息化智能化改造的持续性投入，如高速公路数字化转型升级、全程监控智能分析、车路协同设备部署；碳排放管控、噪音治理等环保标准趋严，可能要求加装声屏障、路面降噪材料或新能源养护设备等情形，高速公路行业经营标准的提升及提升幅度存在不确定性，未来可能增加无法预期到的经营成本。

5、土地使用政策风险

本基金所持有的基础设施项目的土地类型为划拨用地，如未来关于划拨用地的相关政策发生变化，可能对基础设施项目运营产生不利影响。此外，高速公路类基础设施项目的转让，多以项目公司股权交易的方式进行，不涉及底层资产的直接交易。若发生底层资产的直接转让，如新资产的购入和处置等，由于高速公路类基础设施资产土地为划拨用地，划拨用地的转让需符合国家和地方土地相关法律法规政策的要求，并经过地方土地管理部门的批准。在未来收购或处置相关基础设施资产的过程中，可

能存在因为无法按时完成或满足上述流程及前置条件导致无法顺利收购或处置该等基础设施资产的风险。

6、其他政策风险

其他政策调整风险所指的政策包括但不限于区域政策、行业政策、补偿政策等。

区域政策指中央政府或基础设施项目所在区域相关政府部门针对该区域制定的影响项目公司经营的相关政策。行业政策指相关政府部门针对交通运输行业制定的行业发展及优惠补贴政策、收费政策、环保政策等。补偿政策指相关政府部门制定的补偿政策或具体补偿方案等。

以上政策的重大变化可能对本基金的运作产生不利影响。

（五）资产收购及处置需经过主管部门同意的风险

根据现行有效的法律法规，收费公路项目公司的股权转让无需履行交通运输管理部门的审批或备案程序。本基金存续期间内，如相关法律法规和行业政策或主管部门要求，如有新的不动产项目资产收购或已购入不动产项目资产的处置出售，仍可能需要经过主管部门审批或者备案，如审批不通过，则资产的收购或出售计划可能无法顺利实施。

（六）不动产项目收购与处置的相关风险

区别于股票、债券等标准金融产品，不动产项目的市场流动性和交易活跃程度受到不动产项目区位、存续年限、资本市场环境、产业投资政策、城市规划调整等诸多因素影响，成交价格与交易的竞争情况、不动产项目的经营现状、行业市场预期以及利率环境等因素相关。基金通过收购或处置不动产项目调整投资组合时，受上述因素影响，可能存在交易价格偏离不动产项目评估值，交易时间周期超出计划甚至无法顺利完成交易的风险，影响基金投资和资产出售策略的实施。若不动产项目后续新增贷款并由于偿还外部借款，或支付大规模改造支出等特殊情况被动出售不动产项目，基金可能由于资产流动性不足而承担额外的损失。

若本基金出现基金合同约定的基金合同终止事由（包括本基金存续期届满且未延长合同有效期限、基金份额持有人大会决定终止的、本基金投资的全部不动产项目无法维持正常、持续运营以及基金合同约定的其他情形等），经履行相关程序后，基金合同应当终止，届时本基金若持有未处置的不动产项目，则基金财产清算小组应当对不动产项目进行处置。

本基金处置不动产项目时，不动产项目的公允价值可能受到届时市场景气程度等因素的影响，出现较大波动。在特殊情况下，不动产项目可能无法按照公允价值处置。上述因素可能导致不动产项目的处置价格出现大幅下降，影响基金份额持有人的投资收益。同时，由于不动产项目流动性较差，本基金可能面临清算期内无法及时完成处置、需要延长清算期的风险。

针对上述基础设施项目处置风险，基金管理人将遵循基金份额持有人利益优先的原则，根据届时市场环境与基础设施项目处置安排，积极寻求综合实力强、报价具有优势的交易对手方，在平衡资产对价、交割速度、付款方案等多个因素后，在清算期内完成资产处置，并按照法律法规规定和基金合同约定履行信息披露义务，保障投资者利益。

（七）用地和固定资产投资手续方面风险

标的公路系改扩建项目，投资建设程序中个别固定资产投资管理手续缺失，如未办理项目建议书、公路原址部分未办理选址意见等，虽然上述缺失情况已由相关负责部门说明情况或出具处理意见，但未来可能因用地和固定资产投资手续审核法规政策发生变化，不动产项目因缺失上述手续的情形给予负面评价甚至处罚等，从而对投资人收益造成影响。

（八）标的公路的性质变更及转让程序所涉及的风险

标的公路系按照政府还贷公路进行批复和建设，在中央有关化解地方政府隐性债务的政策背景下，经广西壮族自治区政府批复，标的公路变更为经营性公路。

如在基金存续期间因政策变动或其他原因导致监管机构对标的公路变更性质以及转让程序存在异议，可能会对不动产项目的稳定运营造成影响，进而影响基金投资人的利益，致使投资者收益不达预期。

针对上述中国法律、政策环境变化的可能性影响因素，本项目设置如下风险缓释措施：

1、在存续期，若标的公路的性质或转让程序因法律政策变动或其他任何原因导致项目公司无法合法合规享有入池标的公路权益的，北投集团应就项目公司或受让方因此受到的实际损失承担赔偿责任，并将该责任承担问题在北投集团、项目公司和受让方签署的《项目公司股权转让协议》中予以落实与约定。

《项目公司股权转让协议》约定：“转让方承诺标的公路已依法合规转为经营性高速公路，标的公路转性程序合法合规。如转让方的前述承诺与事实不一致，导致项目公司无法合法完整享有标的公路权益并对项目公司或受让方造成实际损失的，由转让方对项目公司或受让方所受到的全部实际损失承担赔偿责任”。

2、如该法律风险导致构成“基础设施项目无法维持正常、持续运营”事件的，则构成《基金合同》终止的情形，本基金将提前终止。

根据《基金合同》第二十二部分第二条的约定，当发生“本基金投资的全部基础设施项目出现无法维持正常、持续运营”的，经履行相关程序后，《基金合同》应当终止。

如法律法规或政策变动导致“本基金投资的全部基础设施项目无法维持正常、持续运营”的，《基金合同》将根据上述约定提前终止。

本基金因此提前终止对项目公司或计划管理人（代表专项计划）造成损失的，北投集团应根据《项目公司股权转让协议》的约定承担赔偿责任。

（九）不动产项目运营风险

本基金《基金合同》生效后首次投资的不动产资产支持证券为“易方达广西北投高速公路 1 期资产支持专项计划资产支持证券”，基金将通过持有不动产资产支持证券全部份额，持有项目公司全部股权及对项目公司的债权，投资集中度高，收益率很大程度依赖于不动产项目资产运营情况。

在基金存续期内，不动产项目可能因经济环境变化、运营管理不善等除不可抗力之外的其他因素影响导致不动产项目资产运营状况不佳或者遭受损失，从而导致实际现金流大幅低于测算现金流，影响投资人收益。不动产项目资产运营过程中通行费收入等收入的波动也将影响基金收益分配水平的稳定。

1、运营成本相关风险

基金管理人及外部管理机构将尽力在保障基础设施项目使用标准达到法律法规和主管部门要求的前提下，合理控制基础设施项目运营开支。尽管如此，依然可能出现运营开支的增长速度过快的情况，从而导致项目净现金流的减少，包括但不限于：

（1）直接或间接税务政策、法律法规的变化，基础设施项目税项及其他法定支出的增加；

（2）相关法律法规及政策变动，导致遵守相关法律法规及政策所需承担的成本增加；

（3）基础设施项目购买服务成本的增加；

（4）相关法律法规及政策和主管机构的要求，基础设施项目维修和保养成本及资本性支出的增加；

（5）通胀率的上升，劳务成本的提高；

（6）保险费用上涨，或不在承保范围内的开支增加；

（7）出现自然灾害或冰雪、冻雨、台风、大雾、雷雨等极端恶劣天气等突发情况后，需对路面的清理、疏通而增加运营成本；

（8）出现重大安全事故造成公路设施损毁，为抢通、保通、抢修而增加养护费用；

（9）如公路未来交通量增长到一定程度，可能出现经常性拥堵，为确保满足道路服务水平相关要求而增加路面疏导、维护、保障成本；

（10）其他不可预见情况导致的支出增长等。

2、维修和改造的相关风险

高速公路行业硬件水平逐渐提高，对于道路监控、智能化运营管理、电动车充电设施、无人驾驶辅助设备、低空经济等发展趋势对基础设施项目的设计和硬件配置提出更高和特殊的要求，且行业主管部门也可能提出新的要求，因此基础设施资产在未来可能需要主动或被动进行维修或重大改造升级。

资产使用期限的增长及交通量的增加，基础设施资产的维修和改造频率、规模和成本也可能增加，如资产质量严重恶化可能需要进行大规模维修，以保障高速公路通行服务质量。

高速公路的机动车设计通行能力存在理论上限，如接近或达到上限，则可能发生拥堵、事故增多、影响通行效率，基础设施资产需要通过改扩建提高公路的承载能力和技术标准。

基础设施资产维修和改造在不同阶段和不同程度上，需取得多项政府许可、监管批准和验收等。各项批准的授予取决于能否满足相关规定的若干条件，申请和达成相关条件可能因项目具体情况存在不确定性，导致维修和改造工程无法顺利开展，或无法通过相关验收。

基础设施资产维修和改造的过程可能受到如劳资纠纷、建设安全事故、物资设备供应短缺、承包商未能履约、相关技能的劳工短缺、自然灾害、环保要求提高、人力

及物价成本上涨等事项的影响，导致成本大幅增加，工程无法按时完成的情况，工期延误将减少基础设施项目的运营收入。

基础设施资产的维修和改造可能需要投入大量资金，但实际完成以后的交通量情况可能无法达到预期水平，使改造投资的收益目标无法达成，对资产经营业绩产生不利影响。

基金运作期内将根据经营情况和资金需求，通过调整分红金额和对外借款余额等方式对现金余额进行管理，尽量维持合理的现金余额水平。特别地，如进行改扩建需要投入的资金规模过大，将有可能以扩募或外部借款的形式引入资金，满足相关建设工程需要。尽管如此，仍可能出现现金余额无法满足基础设施资产维修和改造资本支出的情况，导致必要的基础设施资产维修和改造计划推迟，使基础设施资产无法在理想状态下运营。

上述事项的发生可能导致基础设施资产维修和改造无法按计划实施，基础设施资产收入损失或收入增长不达预期，对基础设施资产的现金流，外部借款的偿还能力（若有），以及基础设施资产的估值和可分配现金金额均造成不利影响。

3、服务区设施及对应的土地使用权未入池的相关风险

本基金首次发售时基础设施资产不含服务区设施及对应的土地使用权。本基金存续期间，可能发生上述服务区及附属设施运营状况不佳、倒闭等情形导致配套设施提供的服务不及预期或无法提供相应服务，从而影响基础设施项目的交通需求和现金流，损害基金投资人利益。

针对上述风险，北投集团出具了承诺函，承诺：“在标的公路收费权期限内，未经项目公司的事先同意，本公司不得随意处置标的公路沿线服务区，持续做好服务区与已划转至项目公司经营使用相关标的公路资产的有序衔接，确保服务区设施均依法依规运营，并采取必要保障措施促使服务区设施持续健康平稳运营。在标的公路收费权期限内，若项目公司基于法律规定或相关约定对标的公路收费权和/或标的公路资产进行处置或转让时，本公司承诺将全力配合采取一切必要措施妥善做好服务区设施的相关安排，确保不因此对处置或转让安排产生不利影响。本公司确保标的公路沿线服务区的良好经营，并采取必要保障措施促使服务区设施持续健康平稳运营，使上述区域的设施、设备处于随时可以正常使用的状态，除根据法律法规或政府部门的要求外，不得降低服务质量或中断上述区域的经营。本公司违反前述承诺对基础设施项目主线运营造成损失的，将就项目公司因此所遭受的损失承担赔偿责任。”

4、广告经营权运营的风险

本基金首次发售时基础设施资产包含了标的公路所对应的广告经营权，如在基金存续期间因政策变动或其他原因导致监管机构对广告经营权许可、设置、建设和日常维护、监督检查等方面提出新的要求，可能会对基础设施项目的稳定运营和现金流造成影响，进而影响基金投资人的利益，致使投资者收益不达预期。

5、房屋所有权风险

截至尽调基准日，标的公路收费站以及配套管理用房未办理房屋权属登记，但北投集团已合法取得收费站以及配套管理用房占用范围内的建设用地使用权。虽然北投集团承诺在不动产基金存续期间，如上述房屋建筑未办理不动产权登记等相关事宜导致相关主管部门对项目公司作出任何处罚、采取任何监管措施、或发生任何法律纠纷等情况，而对项目公司、专项计划、不动产基金造成的任何损失由其承担，但是未来标的公路收费站以及配套管理用房仍存在后续发生权属争议或需要补办权属登记的风险，存在因上述情形造成风险和损失，投资人无法及时足额获取补偿的风险。

6、运营管理协议中的不可抗力条款

根据《运营管理协议》的约定，通过浮动管理费机制实现激励约束作用。当业绩未达约定基准时，将触发基本管理费扣减；但协议同时明确，若存续期内发生不可抗力事件，浮动管理费扣减结果可能发生一定程度变更，进而基金不会获得足够的额外补偿。

7、分红豁免机制中的不可抗力条款

根据《广西北部湾投资集团有限公司关于实施分红豁免机制的承诺函》，基于基础设施项目 2026 年至 2028 年三个完整会计年度为本基金实现预期分配金额的实际情况，原始权益人不可撤销地自愿实施本基金收益分配中的分红豁免机制；但同时明确，若发生不可抗力事件，则上述机制无法实现，进而影响基金投资人的利益，致使投资者收益不达预期。

8、本路段及相邻路段养护作业方式限流或断流风险

基础设施项目及其相邻路段需定期进行养护作业，如未来因养护工程增加、养护作业标准变化（不中断交通、封闭半幅、中断交通等）、交通组织方式等发生变化，将会加大对车流量的不利影响，进而影响基金收益。

此外相邻路段如因交通事故、重大维修等工程作业或其他原因导致的交通管制，也会对基础设施项目造成限流、断流等分流风险，进而对现金流产生负面影响。

9、税率变化风险

底层不动产项目当前适用西部大开发企业所得税优惠政策，减按 15%税率计缴企业所得税，该政策有效期至 2030 年 12 月 31 日。从国家政策及其延续性、资本市场可比案例及同业 REITs 案例，本基金相关收益预测、估值测算及投资者回报分析均基于上述 15%优惠税率编制，并假设该政策到期后能够延续。如该政策到期后不再延续，或者政策到期前调整，包括但不限于提前终止政策、提高优惠税率或缩小适用范围、项目主营业务不再符合鼓励类产业等情形，底层项目无法按照预期享受优惠的风险，影响项目公司收益并进而影响本基金及投资者收益。本项目资产评估收益额口径为税前自由现金流，折现率选取税前加权平均资本，因此所得税率变化对评估结果无影响，如 2031 年后所得税税率按 25%计算，IRR 为【5.92%】，对全周期 IRR 有负面影响比例为【-4.76%】。项目公司及运管团队将持续关注西部大开发税收优惠政策的变动情况，同时做好本项目运营管理工作，全方位提质增效，最大程度提升项目收益能力，减少可能发生的税率变化情形对项目公司收益水平的影响。

10、其他运营相关的风险

高速公路的运行情况受多重因素影响，包括但不限于国家宏观经济发展、区域经济发展、区域产业结构调整、自然灾害、行业政策、区域规划、运管机构运营管理水平、突发事故、技术创新、改扩建等多重因素，如未来本基金项下的基础设施项目遭遇前述因素的不利影响，可能会对本基金收益的稳定性造成影响，致使投资人收益率出现较大波动，进而使投资者收益不达预期。

（1）基础设施项目在进行日常养护、收费、运行、服务和安全应急等运营管理工作期间，可能会影响公路的正常通行，降低通行效率、影响交通流量；

（2）安全生产、环境保护和意外事件的风险：在开展基础设施项目运营、维修保养和改造过程中，存在若干意外风险，基础设施项目本身或周边可能发生交通事故或环境污染事件，发生上述意外可能对资产造成损害、损毁、人员伤亡、声誉损失等，并可能导致项目公司承担法律责任；

（3）基础设施项目在进行日常收入归集、支出等资金划转工作期间，工作人员可能出现疏忽或纰漏或违反相关制度、规定的不当操作，并可能给基础设施项目造成损失；

（4）由于意外事件可能导致政府调查或实施安全生产整改措施，导致基础设施项目经营中断，进一步导致基金及项目公司在声誉、业务、财务方面蒙受损失。

（十）不动产项目收费政策风险

1、差异化收费政策的风险

广西壮族自治区交通运输厅、发展改革委、财政厅于2023年12月27日联合印发《广西高速公路实施差异化收费推进经济高质量发展工作方案》（桂交规〔2023〕11号），鼓励高速公路经营管理单位与相关企业协商，通过“以量定价”“一企一策”“递远递减”“会员积分制”等方式对特定车辆实施自主差异化收费。本基金存续期内可通过差异化收费策略进行引流，从而增加不动产项目运营收入，然而该政策有效期为2024年1月1日至2026年12月31日，到期后是否延续具有不确定性；此外，《广西高速公路实施差异化收费推进经济高质量发展工作方案》提出自主差异化收费政策，支持高速公路经营管理单位按照以政府定价收费标准为上限、差异化下浮的原则，结合管辖路段车流特征、临近园区和邻近工矿企业运输需求、城市周边车辆通行等情况，探索创新自主定价方式，对通行管辖路段的特定车辆，实施分出入口、分时段、分方向、分车型等差异化收费，引导车辆通行高速公路，实现“降费引流，多方共赢”效果，本项目也将积极实施该自主差异化收费政策；但上述差异化收费政策能否实现预期引流增收效果具有不确定性，甚至产生交通量增加但项目运营总收入并未增加甚至减少的风险。此外，其他竞品高速也可能通过类似策略吸引车流，导致本不动产项目的车流被分流，进而影响不动产项目运营收入和现金流。

2、收费减免的风险

不动产项目运营过程中，可能因收费政策等原因发生高速公路收费减免的情形，包括但不限于重大节假日免收七座及以下小型客车通行费、绿色通道货车（运输鲜活农产品）免收通行费、军警特殊车辆的减免、通行的客车ETC享有95折优惠政策以及其他一些政策性优惠。

项目公司未来根据法规或政策可向相关部门申请就减免事宜给予补偿，可能出现补偿进度不及预期或补偿金额无法覆盖通行费收入减免的情形，从而对本项目收益和现金流产生不利影响。

（十一）存续期内及清算期转让限制风险

本基金存续期内及清算时，若发生不动产资产或项目公司股权的转让，因颁布新的法律法规、政策，或法律法规、政策变更等原因可能将存在关于不动产资产或项目公司股权转让过程中相关交易流程及所需满足的前置条件方面的要求（如有），在未

来收购或处置相关不动产资产或项目公司股权的过程中，可能存在因为无法按时完成或满足上述流程及前置条件导致无法顺利收购或处置该等不动产资产或项目公司股权的风险。

（十二）估值与现金流预测的风险

1、估值及公允价值变动的相关风险

基础设施资产的评估以收益法为主，收益法进行估价时需要测算收益期、测算未来收益、确定报酬率或者资本化率，并将未来收益折现为现值。由于基础设施资产的评估值是基于相关假设条件测算得到的，估值技术和信息的局限性导致基础设施资产的评估值并不代表基础设施资产真实的公允价值，也不构成对未来可交易价格的保证。在基础设施项目出售的过程中，可能出现成交价格低于估值的情形，对基金财务状况造成不利影响。

若不动产项目的经营现金流下降，或遇有重大灾害等导致设施受损，可能导致资产估值及公允价值下跌。另外，不动产项目资产的市场估值及公允价值受宏观经济环境、城市规划、资本市场环境、行业政策导向等外部因素综合影响，上述因素也会导致资产估值及公允价值波动。不动产项目资产在重新估值的过程中，可能出现估值下跌甚至低于基金募集时的初始估值的可能。

2、交通量预测结果与实际偏离风险

基金发售前聘请了招商局重庆交通科研设计院有限公司作为交通量预测机构为基础设施项目的交通量和通行费收入预测提供了专业服务，资产价值的评估和基础设施项目收入的预测引用了相关预测结果。

不动产项目未来交通量系专业机构基于相应假设，运用了相关技术方法，结合项目历史车流量、区域路网规划等条件做出的预测。然而高速公路的车流量的预测有一定不确定性，预测值与实际结果之间会有出入，实际交通量可能与本次交通量预测结果存在差异，进而对投资人收益产生影响。

3、基金可供分配金额预测风险

本基金可供分配金额主要由项目公司所持不动产项目资产所产生的通行费收入扣除相应成本形成。在基金存续期内，不动产项目资产可能因经济环境变化或运营不善等因素影响，导致实际现金流偏离测算现金流，存在向基金份额持有人实际分配金额低于预测的可供分配金额的风险。同时，现金流预测与可供分配金额测算相关内容是

基金管理人在相关假设基础（如分红频率、还本付息安排、适用税率等）上编制的，但所依据的各种假设具有不确定性和不完整性，投资者进行投资决策时不应过于依赖该部分资料，应充分关注投资本基金的风险，审慎作出投资决策。

4、基金份额交易价格变化导致收益下降甚至亏损的风险

高速公路资产的主要收入为过往车辆的通行费收入，交通量及通行费收入受到宏观经济政策、自身建设标准、所处区位、周边路网、收费政策等因素限制，高速公路的收入成长存在上限，在有限的经营期内，不动产项目能够产生的可供分配金额亦存在上限。

基于全周期现金流预测和可供分配金额测算报告的相关假设，如本基金于 2026 年 3 月 31 日设立、募集规模为【23.52】亿元、拟发售份额总额为【3】亿份，对本基金的价格进行测算分析（假设不发生扩募）：如初始基金份额价格为【7.840】元/份，全周期 IRR 为【6.21】%，存在无法满足预期投资回报率的可能。

进一步地，如初始基金份额价格超过【9.256】元/份，则全周期 IRR 可能低于 4%；如初始基金份额价格超过【10.030】元/份，则全周期 IRR 可能低于 3%；如初始基金份额价格超过【13.031】元/份，则全周期 IRR 可能低于 0%，即本基金在全周期内只能回本甚至亏损。高速公路项目经营情况存在一定波动性，如未来不动产项目的实际收入或支出相对于预测发生波动，则对应内部收益率亦将发生变动。

投资者通过二级市场买卖基金份额，其交易价格与实际价值可能存在偏离，亦可能导致投资者获取的内部收益率发生波动。上述预测结果是基于收入、成本、设立日、派息频率等多种假设、从本基金全周期投资的角度测算得到的，所依据的各种假设具有不确定性和不完整性，投资者进行投资决策时不应过于依赖该部分资料，应充分关注投资本基金的风险，审慎作出投资决策。

（十三）不动产项目资产保险赔付金额无法覆盖评估价值的风险

项目公司已经享有覆盖项目估值的财产一切险以及足额的公众责任险。不动产基金运作期内，虽然基金管理人将根据法律法规要求，通过项目公司对其所持有的不动产项目资产进行投保，但可能因保险行业相关法律法规或保险公司内部管理要求变化等原因，商业保险合同对不动产项目资产的投保金额设置上限，从而可能出现基金运作期内发生不动产项目资产因自然灾害或意外事故而毁损、灭失，但其保险赔付金额低于不动产项目资产评估值；不动产项目可能面临公众责任申索，而保险所得款项无

法覆盖上述金额；保险赔付金额可能无法覆盖不动产项目的收费收入损失；保险可能并不承诺若干情形下损失的赔付，例如战争、核污染、恐怖活动等。上述情形可能对基金份额持有人利益产生风险。在不动产项目的运作期内，受保险政策、赔付条件等因素影响，不排除可能出现其他情形下导致保险拒赔、仅部分赔付或出险赔付保额低于不动产项目损失的情形，保险赔付金额可能无法覆盖不动产项目的收费收入损失，可能对基金份额持有人利益产生风险。

（十四）违反《授权经营协议》及其补充协议的风险

根据《授权经营协议》及其补充协议的约定，“如果丙方（广西北部湾投资集团有限公司）实施有关收费公路管理的法律、法规禁止的行为或丙方未履行《授权经营协议》约定的其他责任和义务的，且在被允许的时间内未改正前述违约行为的，甲方（广西壮族自治区交通运输厅）有权发出书面预备终止协议告知函，在接到该告知函后 1 个月以内，丙方未答复或未能按照有关法律、法规、规章和规范性文件的要求纠正的，则甲方可以终止收费权”。

如出现上述违规情形，可能导致行业主管部门要求支付违约金和索赔，甚至可能导致不动产项目的经营权被提前收回，从而给基金份额持有人造成损失。

（十五）不动产项目经营权提前终止风险

根据《授权经营协议》的约定，本基金存续期间，不动产项目的经营权可能出现因甲方（广西壮族自治区交通运输厅）、乙方（广西壮族自治区人民政府国有资产监督管理委员会）违约导致协议终止，或因法律法规的规定导致公路收费期限和授权经营期限不一致，造成协议终止，从而导致不动产项目提前终止的情况。如出现前述情况的，甲方、乙方、丙方（北投集团）三方制订补救方案，报经自治区人民政府同意，依法依规给予丙方相应补偿，但也可能存在补偿金额无法按时发放或补偿金额不足以覆盖现金流损失，从而导致投资者预期的投资收益无法全部实现。

（十六）不动产项目资产到期移交风险

本基金进入清算期时，可能因交接手续复杂、无法在清算期间完成移交，从而面临延长清算期的风险；或因移交时的养护技术标准的变化可能产生额外的修复成本，可能会影响基金整体收益。

（十七）股东借款带来的现金流波动风险

本基金在专项计划层面由专项计划向项目公司发放股东借款，同时专项计划与原始权益人签署《项目公司股权转让协议》受让原始权益人对项目公司的应付款，该交易架构有利于优化项目公司资本结构，但在实际运作中可能面临以下风险：

1、如果将来法律法规关于股东借款利息的税前抵扣政策发生变动，或资本市场利率下行使股东借款利息的税前抵扣额低于预期，可能导致项目公司应纳税所得额和所得税应纳税额的提高，使本基金可供分配现金流不达预期，从而产生现金流波动风险。

2、如未来关于借贷借款利率上限的政策或法规发生变动，导致项目公司可能不能按照约定偿还股东借款本金和利息，使本基金现金流分配不达预期，带来现金流波动风险。

（十八）股权转让前项目公司可能存在的税务、或有事项等风险

本基金交易安排中，不动产基金拟通过资产支持专项计划收购的项目公司已存续，在不动产基金通过资产支持专项计划受让项目公司股权前，项目公司可能存在不可预见的税务风险、行政处罚、未决诉讼、信访纠纷以及或有负债事宜。如不动产基金通过资产支持专项计划受让项目公司股权后发生上述事项，可能影响项目公司的正常运营，进而影响基金份额持有人的投资收益。

针对上述风险，北投集团已出具《广西北部湾投资集团有限公司承诺及说明函》并在《项目公司股权转让协议》约定：“如主管税务部门要求项目公司就发行不动产基金所做的资产重组、股权转让等交易补充缴纳任何交割日前的土地增值税、企业所得税、增值税及附加、印花税、滞纳金等相关税费的，转让方将按要求缴纳相应税金（含滞纳金、罚金等）并承担所有相关经济和法律责任；如受让方和/或项目公司代为缴纳的，转让方应按照本条约定对缴纳方进行全额补偿；如因转让方迟延缴纳，导致受让方和/或项目公司被处罚或处以其他监管措施，转让方将全额赔偿并承担相应违约金及法律责任。”

（十九）意外事件及不可抗力给不动产项目造成的风险

地震、塌方、泥石流、山体滑坡等自然灾害，可能会造成本不动产项目暂时关闭、严重情况下还可能造成部分路段损毁；恶劣天气状况如大雪、暴雨、台风等可能对高速公路通行能力、路桥技术状态产生影响，也有可能造成高速公路的暂时关闭，导致项目公司车辆通行费收入降低，养护成本上升，对项目公司的经营业绩带来不利影响。此外，高速公路运营过程中可能面临交通管制、封路等突发状况，对项目的正常运营

和现金流产生不利影响。如发生战争、政策、法律变更、政府征收、意外事件及不可抗力，本基金的不动产项目经营情况和未来现金流可能受到影响，投资人面临收益不达预期的风险。

（二十）关于不动产项目工程质量的风险

尽管基金存续期内，基金管理人有权针对不动产项目聘请第三方检测机构进行定期检查并对桥梁整体及路面技术状况进行评估，并有权要求外部管理机构限期整改或启动养护风险应对机制，但不动产项目仍无法完全排除工程质量风险，可能存在因道路自然老化、突发灾害侵袭、养护工作开展不足等原因导致道路质量和通行状况下降情况，若不动产项目发生工程质量风险，将有可能对本项目收益和现金流产生不利影响。

（二十一）标的公路所对应相关批复与验收文件中，标的公路里程存在不完全一致的风险

标的公路所对应相关批复与验收文件中，标的公路里程存在不完全一致的情况，具体如下：

1、根据自治区发改委出具的编号为桂发改交通〔2011〕30号的《广西壮族自治区发展和改革委员会关于沿海高速公路改扩建一期工程可行性研究报告的批复》，“起于南宁至北海高速公路那马互通以北 K1990+532 附近，终于钦州市钦北区大寺镇南间村，长约 49 公里，其中预留起点至那马互通的主线收费站的路段，长约 3 公里。”

2、根据自治区交通厅出具的编号为桂交行审〔2012〕12号的《关于沿海高速公路改扩建一期工程初步设计的批复》，“本次改扩建一期工程实施路段设计起点为K1990+532.14，终点为 K2039+300，推荐方案主线全长 48.728643 公里。”

3、根据主线工程交工验收报告，主线工程路线全长 45.324 公里；根据预留起点段交工验收报告，预留起点段路线全长 3.4 公里。根据以上交工验收报告中两段公路里程数据的汇总，标的公路路线全长为 48.724 公里。

4、根据《广西壮族自治区人民政府关于收取兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目车辆通行费的批复》（桂政函〔2018〕92 号），“自治区人民政府核定南钦防改扩建一期工程的收费里程为 48.724 公里。”

5、根据自治区交通厅出具的编号为桂交行审〔2020〕176 号的《广西壮族自治区交通运输厅关于印发广西沿海高速公路改扩建一期工程（含预留起点段）竣工质量鉴

定报告的通知》所附：广西沿海高速公路改扩建一期工程（含预留起点段）竣工质量鉴定报告，“广西沿海高速公路改扩建一期工程（含预留起点段）起点桩号为K1990+532.14，终点桩号为K2039+256.137，路线全长48.724公里。”

6、根据自治区交通厅出具的编号为桂交行审〔2023〕224号的《广西壮族自治区交通运输厅关于印发沿海高速公路改扩建一期工程竣工验收鉴定书的通知》附件：沿海高速公路改扩建一期工程公路工程竣工验收鉴定书，“项目路线起于南宁市那马镇新丁村附近，经那马、大塘、南晓，终于钦州市钦北区大寺镇南间村附近，路线全长48.724公里。”

标的公路对应相关批复与验收文件所载明的里程不完全一致是高速公路项目立项、施工与竣工过程中的常见情形，就上述标的公路所对应相关批复与验收文件，载明的最长里程为49公里，载明的最短里程为48.724公里（即交工验收报告、竣工验收鉴定书、竣工质量鉴定报告、车辆通行费的批复所载明里程，前述批复与验收文件中所载明的里程一致），而本项目所采用的里程标准为最短里程48.724公里，因此标的公路里程在此基础上进一步减少的可能性较小。

针对标的公路所对应相关批复与验收文件中标的公路里程不完全一致的情况，在标的公路运营的过程中，可能发生标的公路里程减少的不利情形从而给项目公司造成损失的风险。对此，北投集团已出具承诺函，承诺：“在标的公路收费权以及相关资产、负债、人员转移至项目公司之后，如因标的公路里程减少等相关事宜而导致项目公司的任何损失承担赔偿责任。”

三、与专项计划管理相关的风险

（一）流动性风险

在交易对手有限的情况下，资产支持证券持有人将面临无法在合理的时间内以公允价格处置资产支持证券而遭受损失的风险。

（二）专项计划等特殊目的载体提前终止的风险

因发生专项计划等特殊目的载体法律文件约定的提前终止事项，专项计划等特殊目的载体提前终止，则可能导致专项计划及本基金无法获得预期收益，甚至导致本基金《基金合同》提前终止的风险。

（三）专项计划运作风险和账户管理风险

专项计划存续期间，专项计划账户中的资金划转、资产分配等事项均依赖资产支持证券管理人和资产支持证券托管人的互相沟通和配合，一旦出现协调失误或者资产支持证券管理人、资产支持证券托管人的违约事项，将导致专项计划账户管理出现风险，进而影响专项计划资产和本基金的安全性和稳定性。

（四）资产支持证券管理人丧失资产管理业务资格的风险

在专项计划存续期间，如资产支持证券管理人出现严重违反相关法律、法规的规定和专项计划文件有关约定的情形，资产支持证券管理人可能会被取消资格，证券交易所也可能对资产支持证券采取暂停和终止转让服务等处理措施，从而可能给资产支持证券持有人带来风险。

（五）计划管理人、托管银行等机构尽职履约风险

专项计划的正常运行依赖于计划管理人、专项计划托管银行等参与主体的尽责服务，存在计划管理人违约违规风险、专项计划托管银行违约违规风险。当上述机构未能尽责履约，或其内部作业、人员管理及系统操作不当或失误，可能会给资产支持证券持有人造成损失。

四、其他风险

（一）市场风险

本基金投资于不动产资产支持证券的比例不低于 80%，投资于利率债、AAA 级信用债、货币市场工具的比例不超过 20%。证券市场价格因受各种因素的影响而引起的波动，将使本基金资产面临潜在的风险。市场风险主要为债券投资风险，主要包括：

1、政策风险

因国家宏观政策（如货币政策、财政政策、产业政策、地区发展政策等）发生变化，导致市场价格波动而产生风险。

2、利率风险

利率风险主要是指因金融市场利率的波动而导致证券市场价格和收益率变动的风险。利率直接影响着债券的价格和收益率，影响着企业的融资成本和利润。本基金可投资于债券，其收益水平可能会受到利率变化的影响。

3、购买力风险

如果发生通货膨胀，基金投资于证券所获得的收益可能会被通货膨胀抵消，从而影响基金资产的实际收益率。

4、信用风险

信用风险主要指债券、票据发行主体、存款银行信用状况可能恶化而可能产生的到期不能兑付的风险，以及在交易过程发生交收违约，或交易对手方可能因财务状况或其他原因不能履行付款或结算的义务，从而对基金资产价值造成不利影响，导致基金资产损失的风险。

5、债券发行主体经营风险

债券发行主体的经营状况受多种因素的影响，如管理能力、行业竞争、市场前景、技术更新、新产品研究开发等都会导致债券发行主体盈利发生变化。如果基金所投资的债券发行主体经营不善，其债券价格可能下跌，其偿债能力也会受到影响。

6、经济周期风险

随着经济运行的周期性变化，证券市场的收益水平也呈周期性变化，基金投资的收益水平也会随之变化，从而产生风险。

（二）管理风险

在基金管理运作过程中，基金管理人的知识、经验、判断、决策、技能等，会影响其对信息的占有以及对经济形势、证券价格走势的判断，从而影响基金收益水平。

基金管理人的管理手段和管理技术等因素的变化也会影响基金收益水平。

（三）外部管理机构尽责履约风险

在本基金存续期间，基础设施项目的运营业绩与外部管理机构所持续提供的服务及表现密切相关，当外部管理机构未能尽责履约，或其内部作业、人员管理及系统操作不当或失误，可能给基础设施项目造成损失。

本基金存续期间，存在外部管理机构不被续聘或被解聘且没有合适续聘机构的可能性。外部管理机构的内部监控政策及程序可能不能完全有效，本基金可能无法发现及防止外部管理机构及项目公司员工、其他第三方员工的相关违法违规行为。若出现上述情况，可能会对本基金造成不利影响。

（四）外部管理机构的解任及更换风险

基金份额持有人大会审议外部管理机构解任及更换事宜，与外部管理机构存在关联关系的基金份额持有人无需回避表决，由于原始权益人持有较高比例基金份额，可能影响持有人大会审议结果。

（五）聘任第三方机构运营风险

由于高速公路行业的日常业务经营存在专业分工的特点，基础设施项目的运营过程中可能仍需要聘请或由外部管理机构聘请第三方专业机构为业务的开展提供辅助性服务。若第三方机构未能尽责履约、操作不当、丧失业务经营能力或经营资格，或在作业过程中存在违法违规行为，或聘任关系提前解除、终止，可能对基础设施项目运营造成不利影响，甚至影响基础设施、项目的经营收益。

（六）项目公司人员尽责履约风险

在本基金存续期间，项目公司可能根据需要聘用少量财务和行政人员，如该等人员未能尽职履责，或其在作业或系统操作存在不当或失误，可能造成项目公司财务、行政、运营管理等工作出现疏忽或纰漏，从而给基础设施项目造成损失。

（七）政策与法律风险

目前，不动产基金是证券市场的创新产品，基金及专项计划运作相关的法规制度还在逐步建立和完善之中，如果有关法律、法规、政策发生变化，可能会对本基金产生影响。

（八）税收政策调整风险

在本基金存续期间，税收征管部门可能会对应税行为的认定以及适用的税率等进行调整。届时，基金管理人将执行更新后的政策，可能会因此导致基金资产实际承担的税费发生变化。该等情况下，基金管理人有权根据法律法规及税收政策的变化相应调整税收处理，该等调整可能会影响到基金投资人的收益，也可能导致基金财产的估值调整。由于前述税收政策变化导致对基金资产的收益影响，将由持有该基金的基金投资人承担。对于现有税收政策未明确事项，本基金处理方案可能会与税收征管认定存在差异，从而产生税费补缴及滞纳金、罚金，该等税费及滞纳金、罚金将由基金财产承担。

不动产基金运作过程中可能涉及基金持有人、公募基金、资产支持证券、项目公司等多层面税负，如果国家税收等政策发生调整，可能影响投资运作与基金收益。本

基金分配时，基金份额持有人获得的收益将可能被要求缴纳相应税费。基金份额持有人、公募基金、资产支持专项计划、项目公司等主体所适用的税收征管法律法规可能会由于国家相关税收政策调整而发生变化。如相关税收征管法律法规、适用税率发生变化，或者税务部门未来向基金份额持有人、公募基金、资产支持专项计划、项目公司征收任何额外的税负，基金管理人和计划管理人均不承担任何补偿责任，基金份额持有人的收益可能因相关税收政策调整而受到影响。

如果未来中国税法及相关税收管理条例发生变化，税务部门向基金份额持有人征收任何额外的税负，本基金的相关机构均不承担任何补偿责任，这可能会给基金份额持有人带来额外的税务支出风险。

（九）技术风险

在基金的日常交易中，可能因为基金管理人、基金托管人、计划管理人、专项计划托管人、监管银行、证券交易所、证券登记结算机构、销售机构等主体的技术系统的故障或者差错而影响交易的正常进行或者导致投资人的利益受到影响。

（十）操作风险

基金管理人、基金托管人、计划管理人、专项计划托管人、监管银行、证券交易所、证券登记结算机构、销售机构等在业务操作过程中，因操作失误或违反操作规程而引起的风险。

（十一）本基金法律文件中涉及基金风险特征的表述与销售机构对基金的风险评级可能不一致的风险

本基金《基金合同》、招募说明书等法律文件中涉及基金风险收益特征或风险状况的表述仅为主要基于基金投资方向与策略特点的概括性表述；而本基金各销售机构依据中国证券投资基金业协会发布的《基金募集机构投资者适当性管理实施指引（试行）》及内部评级标准，将基金产品按照风险由低到高顺序进行风险级别评定划分，其风险评级结果所依据的评价要素可能更多、范围更广，与本基金法律文件中的风险收益特征或风险状况表述并不必然一致或存在对应关系。同时，不同销售机构因其采取的具体评价标准和方法的差异，对同一产品风险级别的评定也可能各有不同；销售机构还可能根据监管要求、市场变化及基金实际运作情况等适时调整对本基金的风险评级。敬请投资人知悉，在购买本基金时按照销售机构的要求完成风险承受能力与产

品风险之间的匹配检验，并须及时关注销售机构对于本基金风险评级的调整情况，谨慎作出投资决策。

（十二）其他风险

1、战争、自然灾害等不可抗力因素的出现，将会严重影响证券市场的运行，可能导致基金资产的损失。

2、金融市场危机、行业竞争、托管人或外部管理机构违约等超出基金管理人自身直接控制能力之外的风险，可能导致基金或者基金持有人利益受损。

3、因人为因素而产生的风险，如基金经理违反职业操守的道德风险，以及因内幕交易、欺诈等行为产生的违规风险。

4、本基金存续期间，如发生其他不可预知且基金管理人无法防范的风险，可能会对本基金产生不利影响。

上述风险揭示事项仅为列举事项，未能详尽列明不动产基金的所有投资风险。投资者在参与不动产基金相关业务前，应当认真阅读本基金的《基金合同》、招募说明书等法律文件，熟悉不动产基金相关法律、行政法规、部门规章、规范性文件和交易所业务规则，自主判断基金投资价值，自主做出投资决策，全面认识本基金的风险收益特征和产品特性，并充分考虑自身的风险承受能力，理性判断市场，谨慎做出投资决策，自行承担投资风险。

第一章 本项目的概况

一、本项目的背景和概况

（一）政策背景

2020 年 4 月 30 日，中国证监会和国家发改委联合发布《关于推进基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）试点相关工作的通知》。2020 年 8 月 7 日，中国证监会发布《公开募集基础设施证券投资基金指引（试行）》。2023 年 3 月 24 日，国家发改委发布《关于规范高效做好基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）项目申报推荐工作的通知》（发改办投资〔2023〕236 号）；2024 年 7 月 26 日，国家发改委发布《关于全面推动基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）项目常态化发行的通知》（发改投资〔2024〕1014 号）；2025 年 9 月 12 日，国家发改委发布《关于进一步做好基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）常态化申报推荐工作的通知》（发改办投资〔2025〕782 号）；2025 年 11 月 15 日，国家发展改革委办公厅印发《基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）项目行业范围清单（2025 年版）》（发改办投资〔2025〕991 号）。

上交所于 2025 年 12 月 31 日发布了《上海证券交易所公开募集不动产投资信托基金（REITs）规则适用指引第 1 号——审核关注事项（试行）》，进一步明确不动产投资信托基金的相关要求及审核标准。

（二）项目概况

本基金底层不动产项目为兰海高速广西南宁那南段，起于南宁市那马镇新兰村附近，经那马、大塘、南晓，终于南宁市南晓镇派双村附近，对应起点桩号为 K1990+532.14，终点桩号为 K2039+256.137，路线全长 48.724 公里，主线采用双向八车道高速公路标准建设，设计速度 120 公里/小时，项目总投资约为 28.96 亿元。项目收费期限从 2018 年 6 月 1 日起至 2043 年 8 月 18 日止，剩余年限约 17.63 年。

本项目属于收费公路类项目，项目类型为经营收益权类，现由项目公司依法合规持有。项目的经营主要委托新恒通公司进行日常运营管理。截至尽调基准日 2025 年 12 月 31 日，不动产项目的评估价值总额为 23.49 亿元。

二、本项目决策过程和批准情况

（一）内部批准与授权

本不动产项目的原始权益人为北投集团，北投集团持有项目公司100%的股权。

根据北投集团《广西北部湾投资集团有限公司董事会2024年第17次会议关于兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）申请基础设施不动产信托基金的决议》，北投集团董事会于2024年9月26日召开2024年第17次会议，同意以兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）申报基础设施领域不动产投资信托基金。

基于上述并根据相应公司章程，北投集团已召开董事会并就同意开展本项目作出决议，原始权益人北投集团就本项目的开展已获得内部批准与授权。

（二）国有资产监督管理机构的批准

根据国务院国资委《关于企业国有资产交易流转有关事项的通知》（国资发产权规〔2022〕39号）第3条[1]、《国务院办公厅关于进一步盘活存量资产扩大有效投资的意见》（国办发〔2022〕19号）第2条第（四）款[2]的规定，“国有企业发行基础设施REITs涉及国有产权非公开协议转让的，按规定报同级国有资产监督管理机构批准。”因此，本项目涉及的国有产权（即项目公司100%股权）非公开协议转让，应当报同级国资监管机构（即广西壮族自治区人民政府国有资产监督管理委员会）批准。

对此，广西壮族自治区人民政府国有资产监督管理委员会（以下简称“广西自治区国资委”）于2015年12月10日出具《自治区国资委关于广西北投南南高速公路有限公司100%股权非公开协议转让有关事项的批复》（桂国资复〔2025〕96号），同意“北投集团通过发行基础设施REITs盘活存量资产，并采取非公开协议方式将你公司所持有的广西北投南南高速公路有限公司100%股权转让给易方达资产管理有限公司（资产支持专项计划）”。

基于上述，本财务顾问认为，资产重组完成后项目公司100%的股权转让相关国有资产交易行为，已取得广西自治区国资委的批准，可按协议转让方式进行，无需通过产权交易机构公开进行，相应国有资产转让行为合法有效。

[1] 国务院国资委《关于企业国有资产交易流转有关事项的通知》（国资发产权规〔2022〕39号）第3条：国家出资企业及其子企业通过发行基础设施REITs盘活存量资产，应当做好可行性分析，合理确定交易价格，对后续运营管理责任和风险防范作出安排，涉及国有产权非公开协议转让按规定报同级国有资产监督管理机构批准。

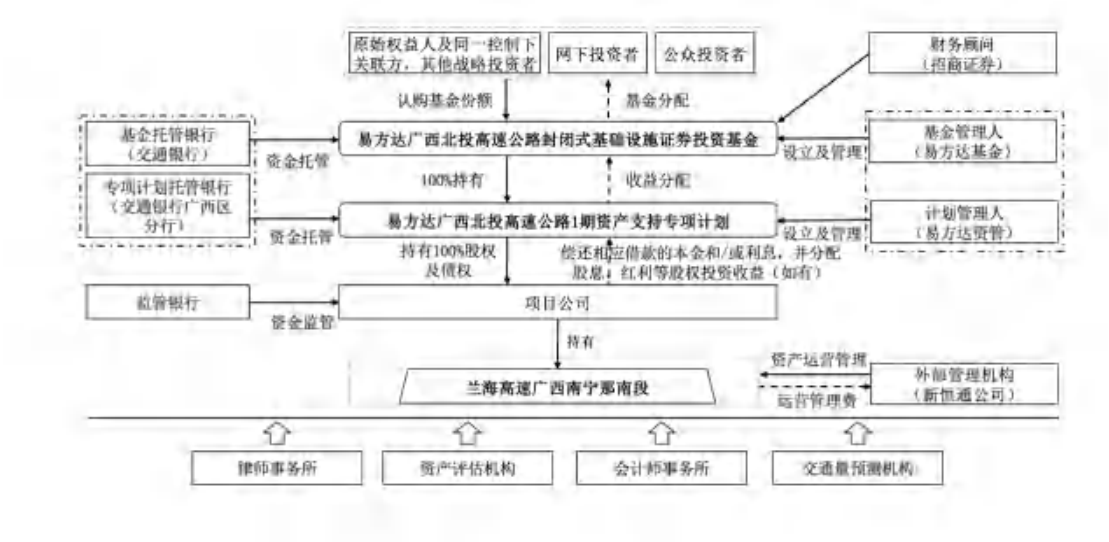
[2] 《国务院办公厅关于进一步盘活存量资产扩大有效投资的意见》（国办发〔2022〕19号）第2条第（四）款：（四）推动基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）健康发展。进一步提高推荐、审核效率，鼓励更多符合条件的基础设施REITs项目发行上市。对于在维护产业链供应链稳定、强化民生保障等方面具有重要作用的项目，在满足发行要求、符合市场预期、确保风险可控等前提下，可进一步灵活合理确定运营年限、收益集中度等要求。建立健全扩募机制，探索建立多层次基础设施REITs市场。国有企业发行基础设施REITs涉及国有产权非公开协议转让的，按规定报同级国有资产监督管理机构批准。研究推进REITs相关立法工作。

三、本项目的交易结构和重组方案

（一）交易结构

根据《基础设施基金指引》，公募基金将通过资产支持专项计划持有的项目公司100%股权，进而穿透取得不动产项目的所有权。本项目总体架构如下图：

图 1-1：产品架构图



（二）实施步骤

1、资产当前状态

截至 2025 年 12 月 31 日，项目公司合法持有标的公路权益（包含标的公路收费权以及标的公路所对应的广告经营权）以及基于标的公路权益而持有的附属公路设施。

2、资产重组

2024 年 9 月 26 日，根据《广西北部湾投资集团有限公司董事会 2024 年第 17 次会议关于兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）申请基础设施不动产信托基金的决议》，北投集团通过了基础设施项目资产、负债及人员划转。2024 年 12 月 10 日，北投集团与项目公司签署《关于沿海高速公路改扩建一期工程项目之标的公路权益及相关资产、负债、人员转移合同》，并于 2025 年 2 月 25 日签署《补充协议》。2025 年 1 月，不动产项目清分收款账户已变更为项目公司账户，开具增值税发票的主体已变更为项目公司。2025 年 3 月 20 日，不动产项目对应的 193 份不动产权证已完成变更登记，并办理至项目公司名下。自 2025 年 1 月 1 日起，项目公司按企业会计准则对项目收支进行单独的会计核算。

上述资产重组已实施完毕，项目公司已合法持有本公募 REITs 项目的基础资产：（1）标的公路权益（包含标的公路收费权以及标的公路所对应的广告经营权）；（2）基于标的公路权益而持有的附属公路设施（包括标的公路高速路段范围内的公路、桥涵、收费站（大塘匝道收费站、那马匝道收费站及南宁南主线收费站）及配套管理用房、相关公路设施（包括公路安全设施、公路通信设施、公路监控设施、公路收费设施）以及前述附属公路设施土地占用范围内的土地使用权，但不包括服务区设施及所对应的土地使用权）。

3、项目公司增资

项目公司股东北投集团已出具股东决议，项目公司通过资本公积转增注册资本，将注册资本由人民币 100 万元增加至人民币 5.7 亿元，项目公司已于 2024 年 12 月 20 日将注册资本增加至 5.7 亿元。

4、项目公司减资

项目公司股东北投集团已出具减资决议，减资金额为 3 亿元，并通过债务重组协议将应付北投集团的减资款转为应付债权，项目公司已于 2025 年 6 月 25 日将注册资本减少至 2.7 亿元。

5、项目公司股权转让

专项计划与北投集团拟签署相关股权转让协议，待公募 REITs 成立后，专项计划向北投集团支付相应股权转让对价，以取得项目公司股权及其全部权益，持有项目公司 100%股权。

四、募集资金拟投资项目情况

项目名称	G7221 衡阳至南宁高速公路龙胜至融安段	G7221 衡阳至南宁高速公路融安至罗城段	北流至凭祥公路（南宁大塘至凭祥段）	昭平五将风电场
项目总投资（万元）	1,802,200	1,035,700	2,334,000	133,064
项目资本金（万元）	360,440	207,140	466,800	26,613
项目资本金缺口（万元）	180,220	103,570	233,400	13,306
建设地点（省、市）	广西壮族自治区桂林市、柳州市	广西壮族自治区河池市、柳州市	广西壮族自治区南宁市、崇左市、凭祥市	广西壮族自治区贺州市
建设内容和规模	G7221 衡阳至南宁高速公路龙胜至融安段是	G7221 衡阳至南宁高速公路融安至罗城段是	北流至凭祥公路（南宁大塘至凭祥段）是《广	项目拟安装 32 台单机容量 6250kW 的

		《国家公路网规划（2022 年—2035 年)》中 G72 泉南国家高速公路的并行线 G7221 衡阳至南宁高速公路在广西境内重要路段，也是《广西高速公路网规划（2018 年—2030 年）》中“纵 8 线”龙胜-峒中口岸高速公路的重要组成部分。路线长约 110.54 公里。起点位于龙胜县城东侧双洞村附近，终点至浮石镇西侧，利用浮石枢纽互通连接 S31 三南高速。	《国家公路网规划（2022 年—2035 年)》中 G72 泉南国家高速公路的并行线 G7221 衡阳至南宁高速公路在广西境内重要路段，也是《广西高速公路网规划（2018 年—2030 年）》中“纵 8 线”龙胜-峒中口岸高速公路的重要组成部分。路线长约 77.38 公里。起点位于融安县西，终点至罗城县南大新村附近。	西高速公路网规划（2018—2030 年）》中“横 10”线北流（清湾）至凭祥公路的重要组成部分。路线长约 185.34 公里，主线起点位于南宁市良庆区那陈镇古直村附近，经南宁市良庆区那陈镇，江南区延安镇，崇左市扶绥县山圩镇、东门镇、东罗镇、柳桥镇，宁明县那堪镇、海渊镇、北江乡、板棍乡、东安镇、明江镇、寨安乡和凭祥市夏石镇、上石镇、凭祥镇、友谊关镇，终点位于凭祥市友谊镇礼茶村附近。	WTG2-6250 风电机组(轮毂高度 160m，转轮直径 220m)，规划总装机容量为 200MW，风电场年上网发电量约 38064.6 万 kWh。
（拟）开工时间		2025 年 10 月	2025 年 10 月	计划 2026 年 11 月开工	计划 2026 年 3 月开工
拟使用募集资金规模（万元）	北投集团及关联方	40,000	40,000	20,000	287.80
募集资金投入项目的具体方式	北投集团及关联方	项目资本金或借款等方式	项目资本金或借款等方式	项目资本金或借款等方式	项目资本金或借款等方式

注：拟使用募集资金规模为根据目前项目进度暂定预测数，实际使用情况以最终基金募集规模、届时项目进度及资金情况决定。

五、开展尽职调查说明

本财务顾问勤勉尽责地通过查阅、实地调查等方法对不动产基金拟持有的不动产项目概况、交易结构及募集资金拟投资项目进行调查，并有充分理由确信本财务顾问报告披露真实、准确、完整。

第二章 业务参与人

一、原始权益人：北投集团

（一）基本情况

截至尽职调查基准日，北投集团基本情况如下：

表 2-1：北投集团概况

名称	广西北部湾投资集团有限公司
类型	有限责任公司(国有独资)
住所	南宁市青秀区中泰路 11 号北部湾大厦
法定代表人：	黄学军
注册资本	1,200,000 万元人民币[3]
成立日期	2007 年 3 月 5 日
经营期限	2007-03-05 至 无固定期限
经营范围	许可项目：建设工程监理；建设工程质量检测；建设工程勘察；建设工程施工；建设工程设计；公路管理与养护；房地产开发经营；住宿服务；餐饮服务（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动，具体经营项目以相关部门批准文件或许可证件为准）一般项目：资产评估；道路货物运输站经营；土地整治服务；工程造价咨询业务；规划设计管理；自有资金投资的资产管理服务；以自有资金从事投资活动；酒店管理；物业管理；国内贸易代理；对外承包工程；信息系统集成服务；新材料技术研发；技术服务、技术开发、技术咨询、技术交流、技术转让、技术推广；业务培训（不含教育培训、职业技能培训等需取得许可的培训）；会议及展览服务；体育场地设施经营（不含高危险性体育运动）（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动）

（二）公司设立及重大历史沿革情况

经公开信息查询，广西北部湾投资集团有限公司的设立及重大历史沿革情况如下：

1、设立情况

广西北部湾投资集团有限公司前身为广西北部湾开发投资有限责任公司，系由广西自治区人民政府批准，由广西自治区国资委作为出资人设立的国有公司。

公司于 2007 年 3 月 5 日在广西自治区工商局注册成立，注册资本 330,000 万元，由广西自治区国资委分期出资。其中首期出资 238,000 万元（其中以货币出资 23,000 万元，以公路资产作价出资 215,000 万元）已于 2007 年 3 月 2 日出资到位，上海东华会计师事务所有限公司广西分所已就该项出资出具了“东会桂验字〔2007〕9 号”《验资报

[3] 截至尽调基准日，北投集团实收资本约为 1,278,755.25 万元，尚未办理工商变更登记。

告》；二期出资 16,164 万元货币资金已于 2008 年 3 月 28 日到账，上海东华会计师事务所有限公司广西分所已就出资出具“东会桂验字〔2008〕45 号”《验资报告》；三期出资 16,845 万元货币资金已于 2009 年 6 月 5 日到账，上海东华会计师事务所有限公司广西分所已就上述出资出具“东会桂验字〔2010〕1 号”《验资报告》；四期出资 10,339 万元货币资金已于 2010 年 6 月 23 日到账，上海东华会计师事务所有限公司广西分所已就上述出资出具“东会桂验字〔2010〕25 号”《验资报告》；五期出资 10,000 万元货币资金已于 2010 年 12 月 14 日到账，上海东华会计师事务所有限公司广西分所已就上述出资出具“东会桂验字〔2010〕36 号”《验资报告》。六期出资 1,400 万元货币资金已于 2010 年 12 月 16 日到账，上海东华会计师事务所有限公司广西分所已就上述出资出具“东会桂验字〔2011〕5 号”《验资报告》；七期出资 30,436 万元货币资金已于 2011 年 6 月 30 日到账，上海东华会计师事务所有限公司广西分所已就上述出资出具“东会桂验字〔2011〕19 号”《验资报告》。2012 年 6 月 20 日，自治区政府拨入投资资金 13,148.501 万元，其中 6,816 万元计入实收资本，6,332.501 万元计入资本公积。截至 2014 年 9 月 30 日，公司累计实收资本为 330,000 万元，至此公司资本金已全部到位。上述变更事项均已办理工商登记变更手续。

2、历史沿革

根据广西自治区人民政府《关于同意广西北部湾开发投资有限责任公司更名为广西北部湾投资集团有限公司的批复》（桂政函〔2008〕203 号），广西自治区国资委《关于同意修改广西北部湾开发投资有限责任公司章程的批复》（桂国资复〔2008〕269 号），公司名称由广西北部湾开发投资有限责任公司变更为广西北部湾投资集团有限公司。上述名称变更事项已于 2008 年 11 月 18 日办理工商登记变更手续。

广西壮族自治区人民政府于 2014 年 12 月 31 日作出《关于林冠等 2 名同志职务任免的通知》（桂政干〔2014〕298 号），决定林冠任广西北部湾投资集团有限公司董事长，免去周文同志的广西北部湾投资集团有限公司董事长职务。2015 年 1 月 15 日，公司申请将法定代表人变更登记为林冠。

广西壮族自治区人民政府分别于 2016 年 12 月 10 日、2017 年 1 月 23 日作出《关于林冠同志免职的通知》（桂政干〔2016〕202 号）、《关于韦勇球同志任职的通知》（桂政干〔2017〕38 号），决定韦勇球任广西北部湾投资集团有限公司董事长，免去

林冠同志的广西北部湾投资集团有限公司董事长职务。2017 年 2 月 9 日，公司申请将法定代表人变更登记为韦勇球。

广西壮族自治区人民政府于2018年9月30日作出《关于朱坚和等同志任免职的通知》（桂政干〔2018〕119号），决定朱坚和同志任广西北部湾投资集团有限公司董事长，免去韦勇球同志的广西北部湾投资集团有限公司董事长职务。2018 年 10 月 9 日，公司申请将法定代表人变更登记为朱坚和。

2018 年 9 月，广西壮族自治区党委、广西壮族自治区人民政府同意，为了贯彻落实党的十九大精神和中央、自治区进一步深化国有企业改革的战略部署，促进国有资本向重点行业、关键领域和优势企业集中，广西新发展交通集团有限公司整体并入广西北部湾投资集团有限公司，组建新的广西北部湾投资集团有限公司。此次国有企业实施战略性重组对于推进广西壮族自治区优化布局结构和产业结构调整转型升级、深化供给侧结构性改革都具有重要意义。新组建的广西北部湾投资集团有限公司将助力北部湾经济区建设，地位有显著提升，在广西国资企业中定位更加明确。

2018 年 12 月 29 日，广西新发展交通集团有限公司已完成工商登记变更。

根据广西壮族自治区国资委《关于印发 6 户监管企业战略性重组涉及业务板块调整工作方案的通知》（桂国资改革字〔2018〕45 号）要求，经广西北部湾投资集团有限公司与广西北部湾国际港务集团有限公司协商一致，双方签订了《国有股权划转框架性协议》。广西北部湾投资集团有限公司将南宁港开发投资有限公司（以下简称“南宁港公司”）下属全资子公司广西临港物流发展有限公司、参股子公司广西北投鸿腾国际贸易有限公司（占股 46.78%）和广西北投升龙进出口贸易有限公司（占股 46.78%）三家公司剥离南宁港公司后，将其持有的南宁港公司 100%股权、广西北投森航木业有限公司（南宁港公司占股 55%）和南宁港中储粮仓储有限公司（南宁港公司占股 33%）股权无偿划转至广西北部湾国际港务集团有限公司。截至尽调基准日，上述股权划转已完成。

根据《广西壮族自治区人民政府关于印发广西壮族自治区划转部分国有资本充实社保基金实施方案的通知》（桂政发〔2020〕8 号，2020 年 2 月 21 日发布）、广西壮族自治区财政厅、广西壮族自治区人力资源和社会保障厅、广西壮族自治区政府国有资产监督管理委员会等五部门《关于做好广西壮族自治区划转部分国有资本充实社保基金工作的通知》（桂财资〔2020〕16 号，2020 年 5 月 7 日发布）的相关要求，公司

控股股东广西壮族自治区人民政府国有资产监督管理委员会将其持有的公司的 10%股权无偿划转至广西国新投资发展有限公司。

本次股权划转完成后公司股东由广西壮族自治区人民政府国有资产监督管理委员会变更为广西壮族自治区人民政府国有资产监督管理委员会和广西国新投资发展有限公司。其中广西壮族自治区人民政府国有资产监督管理委员会持有北投集团 90%的股权，广西国新投资发展有限公司持有北投集团 10%的股权。

按照国资监管部门指导意见，为保持原有国资监管体制机制不变，对于国有独资企业，本次股权划转后，公司章程以及工商变更登记暂不做调整，通过办理国有产权登记来实现变更。公司目前已经在国资产权登记系统办理完成变更。

经广西壮族自治区国资委于 2020 年 10 月 29 日作出《关于广西北部湾投资集团有限公司章程的批复》并对《公司章程》做出修正，公司注册资本由人民币 33 亿元增加至 120 亿元，由资本公积转增。公司已完成工商变更并领取了《企业法人营业执照》。

2025 年 4 月，北投集团收到广西壮族自治区财政厅拨付的增资款 7.88 亿元。截至尽调基准日之日，上述增资事宜尚未办理工商变更登记手续。

2025 年 7 月，根据广西壮族自治区人民政府国有资产监督管理委员会《自治区国资委关于广西投资集团有限公司等 9 家企业部分股权无偿划转有关事项的通知》，将自治区国资委持有的广西北部湾投资集团有限公司 33%股权无偿划转至广西国控资本运营集团有限责任公司。

根据《广西北部湾投资集团有限公司章程（2025 年 9 月修订）》等文件，黄学军任北投集团董事长，并担任公司法定代表人，截至 2025 年 9 月 30 日，上述工商登记变更已完成。

截至尽调基准日，除上述变化外，北投集团的注册资本无变化，亦未发生其他改制、重大增减资、合并、分立、破产重组及更名等变动。北投集团控股股东及实际控制人均为广西壮族自治区人民政府国有资产监督管理委员会，无重大变化。

（三）股权结构、组织架构、治理结构及内控情况

1、股权结构

北投集团是广西自治区国资委下属的国有公司，广西自治区国资委直接持有其 67%的股权、间接持有其 33%的股权，为公司的控股股东及实际控制人。截至尽调基准日，

控股股东不存在将所持公司股权质押或其他争议的情况，北投集团的股权不存在受限情况。

截至尽调基准日，北投集团股权结构如下图所示：

图 2-1：北投集团股权结构图

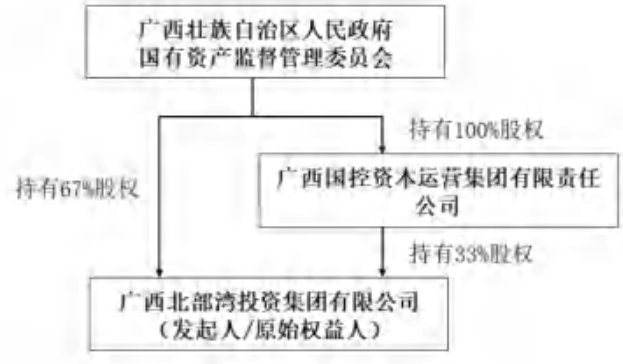


表 2-2：北投集团股权结构情况表

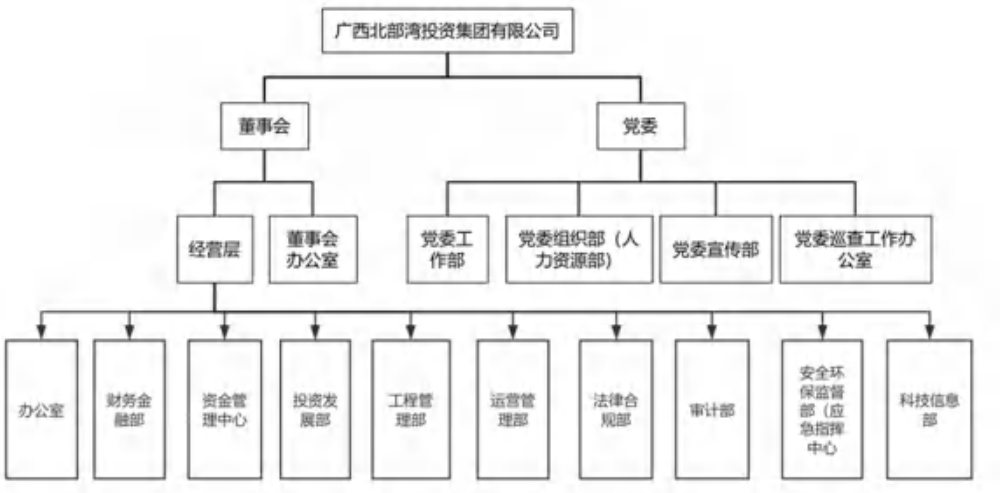
股东名称	投资金额（亿元）	占股比例
广西壮族自治区人民政府国有资产监督管理委员会	80.4	67%
广西国控资本运营集团有限责任公司	39.6	33%

2、组织架构

（1）组织结构图

根据《公司法》等有关法律法规的规定，北投集团建立了较为完善的内部治理机构。截至尽调基准日，北投集团的组织结构图如下：

图 2-2：北投集团组织结构图



（2）北投集团下设部门及职责

北投集团组织结构清晰，下设党委与董事会共同协调组织工作。其中董事会下设经营层和董事会办公室，经营层负责管理办公室、财务金融部、投资发展部等 10 个下属部门；党委下设党委组织部（人力资源部）、党委工作部、党委宣传部、党委巡察工作办公室，协同支持党委工作。

党委工作部是集团公司党建综合管理、基层党建管理、党风廉政建设、总部党的建设、统战工作、乡村振兴、工会、团建等工作的综合办事机构。

党委宣传部是负责集团公司政治建设、新闻宣传工作、意识形态工作、精神文明建设、企业文化建设、舆情等工作的职能部门。

党委组织部（人力资源部）是负责集团公司人才和人力资源规划管理、干部管理、机构设置、员工管理、专业人才队伍建设、薪酬管理、绩效管理、培训管理等的职能部门。

党委巡察工作办公室是集团公司党委巡察工作领导小组的常设办事机构。

办公室是集团公司的综合管理部门，主要负责集团公司综合协调、督察督办、文秘管理、机要和档案管理、保密管理、公共关系管理、后勤管理等工作。

董事会办公室是负责集团董事会会议组织、日常事务管理、履职支持服务、改革等工作的部门。

财务金融部是负责集团公司财务管理、筹融资管理、税务管理、经营管理、业绩考评等工作的部门。

资金管理中心是负责集团公司资金管理、金融管理、评级管理等工作的部门。

投资发展部是负责集团公司战略管理、投资管理等工作的部门。

工程管理部是负责集团公司工程管理基础工作、工程筹划管理、招标管理、工程建设管理等工作的部门。

运营管理部是负责集团公司经营管理、资产管理、产权管理、改革工作等的部门。

法律合规部在集团公司的领导下开展法务管理、合规管理、内部控制管理等工作。

审计部是负责集团公司审计管理、后评价工作、风险控制等工作的部门。

安全环保监督部（应急指挥中心）是负责集团公司安全监督、环保监督、应急指挥等工作的部门。

科技信息部是负责集团公司科技创新管理、信息化管理等工作的部门。

公司董事会和经营管理层及职能机构各自都能够有效地执行《公司章程》等规章制度，依法履行各自的权利和义务。

3、治理结构

北投集团遵照《公司法》等有关法律法规，建立了规范的法人治理结构，北投集团建立了董事会、经营层等组织机构，并制定了完善的相关公司治理文件，严格规定了法人治理结构每个层级的权限、义务和运作流程。

（1）股东会

根据原始权益人《公司章程》，公司设股东会，股东会由全体股东组成，行使以下职权：

1）选举和更换非由职工代表担任的董事，对其履职情况进行评价，决定其报酬事项；

2）审议批准董事会的报告；

3）审议批准公司利润分配方案和弥补亏损方案；

4）对公司增加或减少注册资本作出决议；

5）对公司发行公司债券或其他证券作出决议；

6）对公司合并、分立、解散、清算、申请破产、变更公司形式作出决议；

7）决定公司章程的制定和修改；

8）决定公司的战略和发展规划；

9）决定公司的投资计划；

10）审议批准公司年度财务预算、决算方案；

11）审议批准公司业绩考核和重大收入分配事项；

12）审议批准公司重大国有资产转让、部分子公司国有产权变动事项；

13）审议批准公司重大财务事项和重大会计政策、会计估计变更方案，以及为公司股东或者实际控制人提供担保事项；

14）对公司年度财务决算进行审计，对公司重大事项进行抽查检查，并按照公司负责人管理权限开展经济责任审计；

15）决定聘用或者解聘负责公司财务会计报告审计业务的会计师事务所及其报酬；

16）法律、行政法规或公司章程规定的其他职权。

（2）董事会

公司设董事会，实行集体审议、独立表决、个人负责的决策制度。董事会由 6 名董事组成，外部董事人数应当超过董事会全体成员的半数。董事会成员中包括职工董事 1 名，经由公司职工代表大会选举产生。

董事会设董事长 1 名，可视需要设副董事长 1 名。董事长、副董事长由全体董事过半数选举产生。

董事每届任期不得超过 3 年，任期届满考核合格的，经委派或者选举可以连任。外部董事在同一企业连续任职一般不超过 6 年。

董事任期届满未委派或及时改选，或者董事在任期内辞任导致董事会成员低于法定人数的，在新任董事就任前，原董事仍应当依照法律、行政法规、部门规章和公司章程的规定，履行董事职务。

董事会是公司的经营决策主体，定战略、作决策、防风险，行使以下职权：

1）召集股东会会议，执行股东会的决议，向股东会报告工作；

2）制订公司投资计划，决定经营计划、投资方案及一定金额的投资项目；

3）制订公司的利润分配和弥补亏损方案；

4）制订公司增加或者减少注册资本的方案；

5）制订发行公司债券或其他证券的方案；

6）制订公司合并、分立、解散、清算、申请破产、变更公司形式的方案；

7）根据授权，决定公司内部管理机构的设置，按权限决定分公司、子公司等分支机构的设立或者撤销；

8）根据有关规定和程序，聘任或解聘公司高级管理人员;制定经理层成员经营业绩考核和薪酬管理制度，组织实施经理层成员经营业绩考核，决定考核方案、考核结果和薪酬分配事项；

9）制定公司的基本管理制度；

10）制定贯彻中央和自治区决策部署和重大战略重大举措的方案；

11）制订公司中长期战略和发展规划；

12）制订公司的年度财务预算和决算方案；

13）制订公司章程草案和公司章程的修改方案；

14）制订公司重大国有资产转让、部分子公司国有产权变动方案；

15）根据授权，决定公司内部有关重大改革重组事项，或者对有关事项作出决议；

16）制订公司的重大收入分配方案，包括公司工资总额预算与清算方案等（自治区国资委另有规定的，从其规定），批准公司职工收入分配方案、公司年金方案，按照有关规定，审议子公司职工收入分配方案；

17）建立健全内部监督管理和风险控制制度，加强内部合规管理，决定公司的风险管理体系、内部控制体系、违规经营投资责任追究工作体系、合规管理体系，对公司风险管理、内部控制和法律合规管理制度及其有效实施进行总体监控和评价；

18）指导、检查和评估公司内部审计工作，决定公司内部审计机构的负责人，建立审计部门向董事会负责的机制，依法批准年度审计计划和重要审计报告；

19）制订公司重大会计政策和会计估计变更方案，在满足自治区国资委资产负债率管控要求的前提下，决定公司的资产负债率上限；

20）按权限批准一定金额的融资方案、资产处置方案以及对外捐赠或者赞助方案;其中，对于股东会授权和预算范围内的公司融资行为，董事会有权决定。超过授权和预算范围的融资事项应由董事会提交股东会决定。公司以发行债券或其他具有债券性质的证券方式融资的，不适用本条规定；

21）根据自治区国资委担保管理办法，按权限批准公司有关担保事项;公司为公司股东或者实际控制人提供担保除外；

22）制订董事会的工作报告；

23）听取经理工作报告，检查经理和其他高级管理人员对董事会决议的执行情况，建立健全对经理和其他高级管理人员的问责制度；

24）决定公司安全环保、维护稳定、社会责任方面的重大事项；

25）审议公司重大诉讼、仲裁等法律事务处理方案；

26）决定公司行使所出资企业的股东权利所涉及的重大事项；

27）法律、行政法规或者股东会授权行使的其他职权。

（3）经理层

公司设经理 1 名、副经理若干名、财务负责人 1 名。经理层是公司的执行机构，谋经营、抓落实、强管理。经理对董事会负责，向董事会报告工作，行使以下职权：

1）主持公司的生产经营管理工作，组织实施董事会决议；

2）拟订公司的战略和发展规划、经营计划，并组织实施；

3）拟订公司年度投资计划和投资方案，并组织实施；

4）根据董事会授权决定一定额度内的投资项目；

5）根据公司年度投资计划和投资方案，批准经常性项目费用和长期投资阶段性费用的支出；

6）拟订发行公司债券或其他证券方案及一定金额以上的其他融资方案，批准一定金额以下的其他融资方案；

7）拟订公司的资产抵押、质押、保证等对外担保方案，

8）拟订公司一定金额以上的资产处置方案、对外捐赠或者赞助方案，批准公司一定金额以下的资产处置方案、对外捐赠或者赞助方案；

9）拟订公司年度财务预算方案、决算方案，利润分配方案和弥补亏损方案；

10）拟订公司增加或者减少注册资本的方案；

11）拟订公司内部管理机构设置方案以及分公司、子公司设立或者撤销方案；

12）拟订公司的基本管理制度，制定公司的具体规章；

13）拟订公司的改革、重组方案；

14）按照有关规定，提请董事会聘任或者解聘公司其他高级管理人员；

15）按照有关规定，聘任或者解聘除应由董事会决定聘任或者解聘以外的人员。结合公司实际，建立员工公开招聘、管理人员选聘竞聘、末等调整和不胜任退出等符合市场化要求的选人用人机制；

16）拟订公司职工收入分配方案；按照有关规定，对子公司职工收入分配方案提出意见；

17）拟订内部监督管理和风险控制制度，拟订公司建立风险管理体系、内部控制体系、违规经营投资责任追究工作体系和法律合规管理体系的方案，经董事会批准后组织实施；

18）建立经理办公会制度，召集和主持公司经理办公会议；

19）协调、检查和督促各部门、分公司、子公司的生产经营和改革发展工作；

20）提出公司行使所投资企业股东权利所涉及重大事项的建议；

21）法律、行政法规、公司章程规定和董事会授权行使的其他职权。

4、内部管理制度及其运行情况

北投集团根据《公司法》等有关法律法规和规范性文件的规定，为保证经营管理活动的正常开展，根据公司的所处行业、经营方式、资产结构并结合公司自身业务具体情况制订了包括公司财务管理办法、公司融资管理办法、公司投资管理办法、公司担保业务管理办法等相关内部控制制度，并在实际工作中不断补充、修改，使公司的内部控制制度不断趋于完善。公司充分利用了目标控制、组织控制、过程控制、授权

控制、措施控制和检查控制等方法，达到了保护资产的安全和完整，防止、发现、纠正错误与舞弊，保证会计资料的真实、合法和完整，提高经营的经济性和有效性，保证完成所制定的经营或项目的任务和目标。主要内控制度如下：

（1）财务管理

公司制定了《广西北部湾投资集团有限公司财务管理办法》，公司通过制定一系列的财务规章、制度、流程，建立和完善决策体制，明确具体决策规则、程序、权限和责任，强化风险管理，明确经营者、投资者及其他相关人员的管理和责任，控制财务风险。《广西北部湾投资集团有限公司财务管理办法》对主要会计政策、会计估计和合并报表编制、财务管理体制、财务人员管理、预算管理、筹资管理、资产营运、成本费用控制、收益分配、重组清算、信息管理、财务保密制度、会计档案的管理等进行了规定，同时在财务保密制度方面，办法明确规定财务人员未经公司总经理批准，不得将相关财务信息带出公司；未经公司分管的副总经理的批准，不得向外报送相关财务信息。

（2）融资管理

公司制定了《广西北部湾投资集团有限公司融资管理办法（试行）》，办法对管理机构、审批与实施、监督管理等进行了规定。融资业务由集团公司统一管理，统筹安排，实行计划管理，集团公司年度融资计划及成员单位通过该企业审批程序后的年度融资计划，应依次报送集团公司总经理办公会、董事会审议。集团公司年度融资计划之外的新增融资需求，需另行报送集团公司总经理办公会、董事会审议，经批准后方可实施；成员单位年度融资计划之外的新增融资需求，通过该企业审批程序之后，报送集团公司总经理办公会、董事会审议，经批准后方可实施。

（3）投资管理

公司根据《中华人民共和国公司法》、《企业国有资产监督管理暂行条例》等规定制定了《广西北部湾投资集团有限公司投资管理办法（2025 年版）》，办法对投资决策管理机构及管理职责、年度投资计划、投资项目审批和决策权限、投资项目的实施及监督、投资项目后评价、问责及责任追究、投资负面清单等进行了规定，规范公司的投资行为，建立有效的投资风险约束机制，强化对投资活动的监督，将决策建立在科学的可行性研究基础之上，实现投资结构最优化和效益最佳化。办法规定集团公司的投资管理实行审批制，集团公司董事会（总经理办公会）是集团公司的投资决策机构。依据集团公司发展战略规划及集团公司下属企业的年度投资计划，由投资发展

部负责编制集团公司年度投资计划（草案），经公司董事会（总经理办公会）审议批准后上报自治区国资委。

（4）担保业务管理

公司制定了《广西北部湾投资集团有限公司融资担保管理办法（2025 年版）》，办法对融资担保监管体系建设、事前管理、担保的对象、权限及范围，担保的申请和批准、担保文件的签署、被担保企业的义务、反担保、事后事项，责任追究等进行了规定，遵循自愿、公平、诚信，同股同权同责；审慎、规范，依法运作，风险可控，量力而行；逐级担保、分级管理、分级审批；违规融资担保严格追责的原则，严格控制担保风险。集团公司根据国家、自治区国资委有关规定和监管要求，制定并发布企业融资担保负面清单，设定禁止类和特别监管类融资担保事项，实行分类监管。集团公司原则上只为出资企业按股比提供担保，二级子公司原则上只为其直属企业（三级子公司）按股比提供担保，以此类推，层层担保。公司资金管理中心是担保业务归口管理部门，主要负责办理集团公司本部提供的担保业务以及负责督导集团公司成员单位提供的担保业务。

（5）关联交易管理

公司在《广西北部湾投资集团有限公司财务管理办法》的第七章《资产营运》和《广西北部湾投资集团有限公司加强和规范企业关联交易管理有关意见》，规定公司发生的关联交易，应当遵守国家有关规定，按照公开、公正、公平的原则进行，按照独立企业之间的交易计价结算，提高关联交易的透明度，趋利避害，最大限度地避免不公开的关联交易发生。

（6）安全生产管理

公司制定《广西北部湾投资集团有限公司安全生产管理办法（2024 年修订版）》，办法对安全生产组织机构和职责、安全生产责任制、安全生产教育与培训、安全生产技术和投入、安全生产监督检查、应急管理和事故报告及调查处理、安全生产信息报告及档案管理、安全生产考核与奖惩等进行了规定，强化内部安全生产主体责任，严格执行安全生产法律法规和各项规章制度，全面排查事故隐患，采取有效措施，层层落实责任制，定期进行检查监督，抓好隐患整改，消除安全生产隐患，坚持“安全第一、预防为主”的原则，建立“管生产必须管安全，谁主管谁负责”的安全生产管理责任体制，严格落实生产安全事故责任追究制度。对因玩忽职守、违反规章制度和管

理规定而造成事故，使人民生命财产及企业效益蒙受损失的有关责任人，根据事故性质、责任大小，分别给予行政处分和经济处罚，对构成犯罪的，移交司法机关处理。

（7）对直属企业管理

公司制定《广西北部湾投资集团有限公司关于印发直属企业负责人经营业绩考核办法（2023 年修订）》，对直属企业经营业绩考核进行了明确，按照综合考核结果对企业负责人实施奖惩。

（8）合同管理

公司制定了《广西北部湾投资集团有限公司合同管理办法（2025 年版）》，明确并强化合同签订单位的合同承办部门、合同管理部门及各业务部门在合同立项、评审、核准及签订、履行、纠纷处理等工作中的职责，加强对合同履约检查管理，要求各单位对合同履约情况进行定期与不定期检查，规范合同档案管理，预防和减少因合同签订、履行过程中的不规范行为导致的纠纷。

（9）信息披露管理

为规范广西北部湾投资集团有限公司信息披露行为，增强公司信息披露事务管理，保护投资者合法权益，促进公司依法规范运作，公司制定了《广西北部湾投资集团有限公司债券信息披露管理办法（2025 年修订）》。集团公司须按公开、公平、公正的原则对待债券投资者，保证信息披露的真实、准确、完整、及时。要及时披露对集团公司的偿债能力或对集团公司已发行债券的价格可能或者已经产生较大影响的信息，及可能触发债券募集说明书约定的投资者权益保护条款，或者构成持有人会议召开事由的相关事项，确保披露的信息没有虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，以保障投资者知情权和决定权。

（10）资金运营内控制度与管理模式

公司制定了《广西北部湾投资集团有限公司资金集中管理办法（试行）》。公司资金管理遵循统一管理，依法合规、合理配置、价值导向、安全顺畅的原则。公司资金管理进行统一筹融资渠道，统一资金管理。

公司对资金实行计划管理，资金计划主要包括年度资金计划、月度资金计划及周资金计划，按照《广西北部湾投资集团有限公司资金计划管理办法》执行。经审批的资金计划，各成员单位应严格执行，在计划范围内使用资金，不得随意进行调整，确保资金计划顺利实施。无资金计划，原则上不给予支付，如遇突发事件，实行一事一议，按突发事件相应的程序进行审批。

公司资金管理遵循统一管理、依法合规、合理配置、价值导向、安全顺畅的原则。公司资金管理进行统一筹融资渠道，统一资金管理。

（四）主营业务情况

1、行业地位

北投集团是广西壮族自治区人民政府直属的大型国有独资企业，既有传统竞争性业务，同时承担公路等公共设施建设重大专项任务，集设计咨询、技术研发、投资开发、施工建造、运营维护为一体。业务范围几乎涵盖所有基础建设领域，形成了以综合交通、口岸物流、环保水务等基础设施投融资建设为主业主轴，以新兴业务和产业金融为两翼的“一轴两翼”业务发展格局，产业链完整、行业全覆盖、专业领域齐全，具备大型工程项目的全过程运作综合实力，能为基建全领域提供一揽子解决方案，是独具特色的“基建树”“产业林”。连年获评“广西十佳企业”，上榜中国企业 500 强和广西百强企业等名单。综上所述，北投集团的主营板块在区域内具有一定领先地位。

北投集团的竞争优势如下：

（1）完整的产业链及相关资源整合的优势

北投集团及其子公司主要从事综合交通、城乡综合服务、口岸贸易物流、环保水务、产业金融等业务，全力为客户提供集“设计咨询、技术研发、投资开发、施工建造、运营维护”为一体的一揽子解决方案和一体化服务，致力于成为立足北部湾经济区、对接东盟、面向全球的基础设施领域全产业链综合服务运营商，形成了一个较为完整的产业链条。为了更好的实现产业链条的有机结合，北投集团已对现有资源进行整合，导入全新的经营理念，发挥品牌集聚效应，实现业务有机整合，促进各板块互动，提高各块业务的专业化经营，力争把公司打造成一个基础建设全产业链、具有独特竞争力的集团公司。

（2）大型项目运作综合能力和品牌优势

北投集团拥有雄厚的资金实力和融资优势、全产业链作支撑，确保大型工程项目能够顺利实施，也因此公司得以不断积累品牌优势，公司位列广西百强企业前十强，信用评级为 AAA 等级，拥有路桥集团、广西交通设计集团等知名子品牌，是全国独具优势的交通基建全产业链企业、全国交通行业具有重要影响力的科研咨询企业、西部交通勘察设计综合实力突出企业。

（3）融资能力优势

北投集团是广西壮族自治区人民政府直属大型国有独资企业集团，背景实力雄厚，国内主体信用 AAA 评级，惠誉 BBB 投资级国际评级，通过成立以来的经营积累，形成了较大的资产规模和较强的综合实力，建立了良好的信誉，融资渠道畅通，授信额度充足，这为公司的持续发展提供了坚实的保障。

2、主营业务情况

北投集团致力于成为具有核心竞争力的新型综合交通基础设施建设、贸易物流、水务环保运营商，提供公路建设服务，大力发展水务环保产业；以保税区、边民互市贸易区（点）、空港区、公路综合物流园区等开发建设为载体，开展产城投资及边贸物流服务；以产业为基础，开拓基金投资、跨境金融等业务，以实现产融结合、相互促进，助力北部湾经济区开放开发建设，对接东盟、面向全球的千亿元龙头企业。

北投集团依托现有产业基础，围绕综合交通、城乡综合服务、口岸贸易物流、环保水务、产业金融、战略新兴和培育业务等业务板块，优化产业布局，培育新的发展动力和新的利润增长点。

（1）公司经营范围

许可项目：建设工程监理；建设工程质量检测；建设工程勘察；建设工程施工；建设工程设计；公路管理与养护；房地产开发经营；住宿服务；餐饮服务（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动，具体经营项目以相关部门批准文件或许可证件为准）一般项目：资产评估；道路货物运输站经营；土地整治服务；工程造价咨询业务；规划设计管理；自有资金投资的资产管理服务；以自有资金从事投资活动；酒店管理；物业管理；国内贸易代理；对外承包工程；信息系统集成服务；新材料技术研发；技术服务、技术开发、技术咨询、技术交流、技术转让、技术推广；业务培训（不含教育培训、职业技能培训等需取得许可的培训）；会议及展览服务；体育场地设施经营（不含高危险性体育运动）（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动）。

（2）主营业务概况

1）综合交通板块

开展高等级公路、航空、桥隧、市政公用、建筑等基础设施和高等级公路沿线配套项目的投资建设，以及工程咨询、勘察设计、工程施工、工程监理、运营管理、检

测养护、科研等业务。开展高速公路投资建设和运营及航空投资建设和运营、路衍产业经营（包含服务区、油品/非油品、充电桩等）、航空业务及其他相关业务。充分发挥新发展集团全产业链优势，高质量完成广西区路网建设任务。

2）城乡综合服务板块

开展自治区人民政府授权范围内国有资产的经营和管理，土地一级开发、产业园区开发、城市综合房地产（住宅、办公、商业、综合体等）开发以及健康、文化、旅游等项目建设。

3）口岸贸易物流板块

开展边贸物流、保税物流、园区物流、空港经济和国内贸易、进出口贸易，以及境外工程承包及国际经济技术合作业务等。依托所建干线公路，大力布局沿线物资贸易，建设沿线配套服务区、加油站，加快沿线物流基地布局。

4）环保水务板块

开展原水、自来水、污水处理等水务业务和城市环境综合治理等业务。

5）产业金融板块

开展产业投资基金、供应链金融、边贸金融、边境银行等创新金融业务。

6）战略新兴&培育业务板块

战略新兴业务方面：开展信息系统研发及集成，5G、区块链、物联网、云计算、大数据等技术研发及应用。开展信创适配基地建设、信创产品代理销售和企业数字化转型等业务；开展智慧高速、车路协同、智慧运维、BIM 全过程咨询、高端养护检测及道路全过程大数据相关的新兴软件和新型信息技术服务；开展先进环保产业、新技术与创新创业服务、工程和技术研究和试验发展、新材料技术推广服务以及下一代信息网络产业发展；

培育业务方面：开展新能源发电板块业务，国土空间规划业务，工程咨询业务。

（2）营业收入、成本、毛利分析

各板块收入、成本及盈利情况如下表所示：

表 2-3：北投集团最近三年及一期营业收入、成本、毛利率构成情况

单位：万元，%

项目	2025 年 1-9 月	2024 年	2023 年	2022 年
营业收入	4,194,070.40	6,390,409.21	7,799,477.60	8,049,156.22
营业成本	3,342,626.36	5,031,295.56	6,469,603.57	6,801,151.48

毛利率	20.30	21.27	17.05	15.50

表 2-4：北投集团最近三年及一期各业务板块情况

单位：万元，%

板块	2025 年 1-9 月		2024 年		2023 年		2022 年	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
综合交通	2,196,126.78	52.36	3,849,196.19	60.23	5,450,218.35	69.88	6,045,712.02	75.11
口岸贸易物流	1,096,755.52	26.15	1,095,931.37	17.15	817,714.81	10.48	417,602.56	5.19
城乡综合服务	342,913.36	8.18	695,861.19	10.89	828,342.87	10.62	951,432.37	11.82
环保水务	133,933.74	3.19	244,991.75	3.83	235,124.77	3.01	198,118.70	2.46
产业金融	11,552.44	0.28	19,499.03	0.31	25,290.95	0.32	30,914.19	0.38
战略新兴	278,164.55	6.63	281,424.12	4.40	244,410.15	3.13	190,569.99	2.37
培育业务	134,624.01	3.21	203,505.55	3.18	198,375.70	2.54	214,806.40	2.67
营业收入合计	**4,194,070.40**	**100.00**	**6,390,409.21**	**100.00**	**7,799,477.60**	**100.00**	**8,049,156.22**	**100.00**
综合交通	1,609,495.88	48.15	2,839,238.03	56.43	4,447,509.27	68.74	5,142,236.33	75.61
口岸贸易物流	1,063,510.52	31.82	1,048,834.82	20.85	767,463.74	11.86	384,958.49	5.66
城乡综合服务	272,502.00	8.15	582,102.73	11.57	727,043.35	11.24	789,825.87	11.61
环保水务	81,840.00	2.45	188,501.73	3.75	188,122.84	2.91	159,925.04	2.35
产业金融	280.05	0.01	624.56	0.01	995.96	0.02	4,195.88	0.06
战略新兴	204,521.55	6.12	189,876.54	3.77	175,119.89	2.71	125,742.62	1.85
培育业务	110,476.37	3.31	182,117.15	3.62	163,348.52	2.52	194,267.26	2.86
营业成本合计	**3,342,626.36**	**100.00**	**5,031,295.56**	**100.00**	**6,469,603.57**	**100.00**	**6,801,151.48**	**100.00**
综合交通	586,630.90	68.90	1,009,958.17	74.31	1,002,709.08	75.40	903,475.70	72.39
口岸贸易物流	33,245.00	3.90	47,096.55	3.47	50,251.07	3.78	32,644.07	2.62
城乡综合服务	70,411.36	8.27	113,758.46	8.37	101,299.52	7.62	161,606.50	12.95
环保水务	52,093.74	6.12	56,490.02	4.16	47,001.93	3.53	38,193.65	3.06
产业金融	11,272.39	1.32	18,874.47	1.39	24,294.99	1.83	26,718.31	2.14
战略新兴	73,643.00	8.65	91,547.58	6.74	69,290.26	5.21	64,827.37	5.19
培育业务	24,147.64	2.84	21,388.39	1.57	35,027.18	2.63	20,539.14	1.65
毛利润合计	**851,444.03**	**100.00**	**1,359,113.64**	**100.00**	**1,329,874.03**	**100.00**	**1,248,004.75**	**100.00**

综合交通	26.71	26.24	18.40	14.94
口岸贸易物流	3.03	4.30	6.15	7.82
城乡综合服务	20.53	16.35	12.23	16.99
环保水务	38.90	23.06	19.99	19.28
产业金融	97.58	96.80	96.06	86.43
战略新兴	26.47	32.53	28.35	34.02
培育业务	17.94	10.51	17.66	9.56
综合毛利率	**20.30**	**21.27**	**17.05**	**15.50**

注：2023 年度由于新增广西广电纳入合并范围，调整了业务板块的划分；2023 年度审计报告中，基于重要性原则，未单独列示其他业务收入；由于2022年度和2023年度财务数据存在追溯调整，故取值自次年度经审计的审计报告期初/上期金额。

1）营业收入分析

近三年及一期，北投集团的营业收入分别为 8,049,156.22 万元、7,799,477.60 万元、6,390,409.21 万元及 4,194,070.40 万元，近三年呈下降趋势。其中营业收入占比较大的板块为综合交通板块。

近三年及一期，北投集团综合交通板块收入分别为 6,045,712.02 万元、5,450,218.35万元、3,849,196.19万元及2,196,126.78万元，占营业收入的比例为75.11%、69.88%、60.23%及 52.36%。综合交通板块收入占比逐年下降，主要原因是受整个交通行业政策及周期性下行的影响，高速路项目建设规模收缩，导致在综合交通领域的收入减少。

近三年及一期，北投集团的口岸贸易物流板块收入分别为 417,602.56 万元、817,714.81万元、1,095,931.37万元和1,096,755.52万元，呈增长趋势，占营业收入的比例分别为 5.19%、10.48%、17.15%和 26.15%，占比呈增长趋势。2023 年度，北投集团口岸贸易物流板块收入较上年同期增加 400,112.25 万元，增幅 95.81%，主要系口岸园区运营业务逐渐恢复正常，收入较上年同期增加；油料销售业务新增运营加油站站点，使得销量同比增长较大，收入同比增加所致。2024 年度，北投集团口岸贸易物流板块收入较上年同期增加 278,216.56 万元，增幅 34.02%，主要系贸易业务同比增加，运营的加油站数量同比增加，服务区扩容后接待能力增强，油料销售业务同比增长。

近三年及一期，北投集团的城乡综合服务板块收入分别为 951,432.37 万元、828,342.87 万元、695,861.19 万元和 342,913.36 万元，占营业收入的比例为 11.82%、10.62%、10.89%和 8.18%，总体呈下降趋势，2023 年度城乡综合服务板块收入较上年同期减少 123,089.50 万元，降幅 12.94%，主要是商品房交付同比减少所致。2024 年度城乡综合服务板块收入较上年同期减少 132,481.68 万元，降幅 15.99%，主要是商品房交付同比减少所致。

近三年及一期，北投集团的环保水务收入分别为 198,118.70 万元、235,124.77 万元、244,991.75 万元和 133,933.74 万元，占营业收入的比例为 2.46%、3.01%、3.83%和 3.19%，近三年呈上升趋势，2023 年度环保水务板块收入较上年同期增加 37,006.07 万元，增幅为 18.68%，主要是水务设备购销业务和项目运营期收入增加所致。2024 年度环保水务板块收入较上年同期增加 9,866.98 万元，增幅为 4.20%，主要是水务设备购销业务和项目运营期收入增加所致。

近三年及一期，北投集团的战略新兴&培育业务收入分别为 405,376.39 万元、442,785.85 万元、484,929.67 万元和 412，788.56 万元，占营业收入的比例为 5.04%、5.67%、7.58%和 9.84%，呈上升趋势。2023 年度战略新兴&培育业务板块较上年同期增加 37,409.46 万元，增幅 9.23%，主要是科技信息化业务收入增加和新增广播传媒业务相关收入。2024 年度战略新兴&培育业务板块较上年同期增加 42,143.82 万元，增幅 9.52%，主要是科技信息化业务等收入规模同比增长。

2）营业成本分析

近三年及一期，北投集团营业成本为 6,801,151.48 万元、6,469,603.57 万元、5,031,295.56 万元和 3,342,626.36 万元。其中营业成本占比较大的板块为综合交通板块。近三年及一期，北投集团综合交通板块成本分别为 5,142,236.33 万元、4,447,509.27 万元、2,839,238.03 万元及 1,609,495.88 万元，占营业成本的比例为 75.61%、68.74%、56.43%及 48.15%。近三年及一期，北投集团口岸贸易物流板块成本分别为 384,958.49 万元、767,463.74 万元、1,048,834.82 万元及 1,063,510.52 万元，占营业成本的比例分别为 5.66%、11.86%、20.85%及 31.82%。

3）毛利情况分析

2022-2024 年及 2025 年 1-9 月，北投集团毛利润分别为 1,248,004.75 万元、1,329,874.03 万元、1,359,113.64 万元及 851,444.03 万元，呈增长趋势。其中综合交通板块毛利润占比最大，分别为 903,475.70 万元、1,002,709.08 万元、1,009,958.17 万元及

586,630.90 万元，占营业毛利润的比例为 72.39%、75.40%、74.31%及 68.90%。北投集团口岸贸易物流板块毛利率较低，2022-2024 年及 2025 年 1-9 月该板块毛利率分别为 7.82%、6.15%、4.30%及 3.03%。2022-2024 年及 2025 年 1-9 月，北投集团战略新兴&培育业务毛利润分别为 85,366.51 万元、104,317.44 万元、112,935.97 万元及 97,790.64 万元，呈增长趋势。2022-2024 年及 2025 年 1-9 月，北投集团综合毛利率分别为 15.50%、17.05%、21.27%及 20.30%，近三年呈增长趋势，其中环保水务、战略新兴及产业金融业务毛利率较高。北投集团城乡综合服务板块 2022-2024 年及 2025 年 1-9 月毛利率分别为 16.99%、12.23%、16.35%和 20.53%，呈波动趋势，主要原因是受房地产市场行情影响，房地产销售收入出现波动。北投集团环保水务板块 2022-2024 年及 2025 年 1-9 月毛利率分别为 19.28%、19.99%、23.06%和 38.90%，呈增长趋势，主要原因是环保水务板块近年来多元化开拓市场，进一步压降项目经营成本，整体毛利率水平有所提高。

3、与不动产项目相关业务情况以及持有或运营的同类资产的规模

（1）与不动产项目相关业务情况

截至尽调基准日，北投集团及其关联方控股的收费公路项目共计 32 个，总运营里程为 2,320.32 公里。

（2）持有或运营的同类资产的规模

截至尽调基准日，北投集团经营管理的高速公路明细如下：

表 2-5：北投集团经营管理的高速公路明细

序号	收费公路	总投资（亿元）	所占权益（%）	收费里程（公里）	运营里程（公里）	通车时间	性质	收费年限（年）
1	兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）	28.96	100	48.724	48.729	2018.06.01	经营性公路	25 年（因公共卫生事件免费延长 79 天）
2	钦州至防城港高速公路（钦南段、钦防段）	51.08	100	84.866	90.035	1997.10.28	经营性公路	待改扩建项目竣工验收后重新核定收费期限
3	钦州至北海高速公路	102.06	100	103.899	99.757	1999.10.01	经营性公路	待改扩建项目竣工验收后重新核定收费期限

4	合浦至山口高速公路	38.31	100	39	39.757	2001.12.25	经营性公路	待改扩建项目竣工验收后重新核定收费期限
5	防城至东兴高速公路	26.32	100	55.187	55.187	2013.12.20	经营性公路	30
6	贵港至合浦高速公路	74.01	100	142.957	142.957	2017.10.17	经营性公路	25
7	南宁吴圩机场至大塘公路	28.45	100	39.769	39.769	2018.11.28	经营性公路	25
8	贺州至巴马公路（钟山至昭平段）	58.27	100	53.94	53.940	2019.09.29	经营性公路	25
9	贺州至巴马公路（昭平至蒙山段）	47.84	100	35.669	35.669	2020.10.30	经营性公路	7
10	融水至河池公路	109.53	100	105.605	105.605	2020.11.28	经营性公路	25
11	大塘至浦北公路	109	100	123.735	123.735	2020.12.30	经营性公路	6
12	贺州至巴马公路（都安至巴马段）	167.46	100	120.049	112.321	2021.07.01	经营性公路	6
13	南宁南过境线（吴圩机场至隆安段）公路	51.02	100	44.914	44.914	2021.12.30	经营性公路	25
14	贺州至巴马公路（蒙山至象州段）	75.45	100	90.246	90.246	2021.12.30	还贷性公路	5
15	信都至梧州公路	105.86	100	74.821	74.821	2022.11.30	经营性公路	4
16	天峨—北海公路(巴马至平果段)	140.09	100	75.088	75.088	2022.12.26	经营性公路	4
17	贺州至巴马公路（象州至来宾段）	56.70	100	45.873	45.873	2022.12.29	经营性公路	4
18	贺州至巴马公路（来宾至都安段）	212.55	100	133.994	133.994	2022.12.29	还贷性公路	4
19	水口-崇左-爱店公路（崇左至爱店口岸段）	82.04	100	55.179	55.179	2023.09.28	经营性公路	3
20	上思至防城港公路	99.93	100	62.869	65.012	2023.10.09	经营性公路	3
21	龙胜-峒中口岸公路龙胜芙蓉至县城段	59.82	100	32.173	32.173	2023.12.26	还贷性公路	3

22	南宁-湛江公路南宁至博白那卜段	226.51	100	186.805	186.805	2023.12.28	经营性公路	3
23	龙胜至峒中口岸公路南宁吴圩至上思段(一期工程)	54.57	100	37.551	36.118	2024.11.19	经营性公路	3
24	河池(宜州)西过境线公路	56.89	100	45.441	45.441	2024.12.06	还贷性公路	3
25	武宣-来宾-合山-忻城公路	186.13	100	118.17	118.17	2024.12.26	还贷性公路	3
26	百色-那坡-平孟公路(那坡至平孟口岸段)	84.15	100	51.093	51.093	2024.12.30	还贷性公路	3
27	来宾西过境线公路	30.19	100	22.543	22.543	2025.10.28	还贷性公路	3
28	天峨—北海公路巴马至平果段（巴马至羌圩）	142.29	100	62.258	62.258	2025.11.28	还贷性公路	3
29	百色市南北过境线公路（百色市南环线）	44	100	25.713	25.713	2025.12.26	还贷性公路	3
30	龙胜—峒中口岸公路上思至峒中口岸段	133.38	100	83.326	83.326	2025.12.29	还贷性公路	3
31	保山市东南过境绕城高速公路	37.403	75%	37.403	37.403	2020.06.01	经营性公路	30
32	云南省昌宁至保山高速公路	86.388	75%	86.693	86.693	2021.04.01	经营性公路	30

注：以上收费期限不满 10 年的为临时收费期，待竣工验收后重新核定收费期限。

（五）财务情况

非经特别说明，本部分内容所引用的数据均来源于北投集团经审计的2022-2024年审计报告、2025 年 1-9 月未经审计的财务报表。

1、财务数据

（1）资产负债表

表 2-6：北投集团近三年及一期合并资产负债表

单位：万元

项目	2025 年 9 月末	2024 年末	2023 年末	2022 年末
流动资产：				
货币资金	1,926,669.68	2,484,288.18	1,850,773.56	1,920,325.62

项目	2025 年 9 月末	2024 年末	2023 年末	2022 年末
交易性金融资产	-	-	100.00	10,776.50
应收票据	25,674.05	26,889.26	13,896.50	4,941.55
应收账款	1,007,675.49	1,060,490.41	1,045,683.63	617,029.16
预付款项	103,916.45	129,873.10	143,198.83	179,611.41
应收款项融资	16,831.17	11,964.63	1,500.50	3,039.66
其他应收款	590,979.53	317,782.85	238,801.67	220,881.93
存货	2,694,983.35	2,832,903.97	3,029,821.36	2,939,097.16
合同资产	969,096.49	1,025,225.30	931,403.98	958,418.41
一年内到期的非流动资产	40,557.16	50,347.15	16,013.12	12,795.85
其他流动资产	775,704.63	706,063.90	672,869.71	524,434.36
流动资产合计	**8,152,088.00**	**8,645,828.76**	**7,944,062.87**	**7,391,351.62**
非流动资产：				
发放贷款及垫款	104,230.31	101,689.72	105,115.96	161,235.31
债权投资	21,650.00	27,214.66	60,106.64	72,019.30
可供出售金融资产	-	-	-	-
其他权益工具投资	1,196,022.76	1,102,555.63	1,176,362.58	977,797.67
持有至到期投资	-	-	-	-
其他非流动金融资产	194,155.03	192,141.38	175,028.97	225,749.35
长期应收款	108,326.65	120,656.58	92,375.91	108,851.88
长期股权投资	539,889.81	484,167.11	509,957.27	360,280.27
投资性房地产	751,060.85	740,683.47	630,995.26	819,257.25
固定资产	2,020,156.06	1,904,571.03	1,653,549.23	1,488,294.22
在建工程	21,299,807.53	20,173,556.20	20,645,598.21	18,796,139.31
使用权资产	5,864.31	7,852.07	12,764.47	21,768.45
无形资产	7,431,091.90	11,804,680.37	8,539,945.57	5,911,736.33
开发支出	5,595.43	5,380.99	1,281.73	1,824.89
商誉	7,554.97	7,554.97	7,554.97	7,554.97
长期待摊费用	59,058.40	66,747.48	64,542.16	70,211.24
递延所得税资产	74,715.34	67,224.96	26,578.37	18,509.20
其他非流动资产	684,984.36	806,756.36	448,026.34	366,657.07
非流动资产合计	**34,504,163.74**	**37,613,432.99**	**34,149,783.65**	**29,407,886.69**
资产总计	**42,656,251.73**	**46,259,261.75**	**42,093,846.52**	**36,799,238.31**

项目	2025 年 9 月末	2024 年末	2023 年末	2022 年末
流动负债：				
短期借款	883,080.26	799,850.14	772,888.06	512,588.87
应付票据	365,909.55	329,545.29	217,625.09	608,803.55
应付账款	1,628,861.93	1,740,547.65	2,009,388.98	1,741,162.73
预收款项	4,828.55	5,569.89	5,002.45	4,007.06
合同负债	2,001,460.49	2,170,550.08	2,157,114.73	1,969,411.00
应付职工薪酬	44,202.75	24,469.49	25,870.17	30,970.76
应交税费	171,170.70	238,377.05	200,155.51	145,186.78
其他应付款	356,348.92	434,874.40	453,932.55	350,994.61
一年内到期的非流动负债	1,391,128.67	1,369,724.33	1,056,749.12	1,470,362.68
其他流动负债	182,080.10	321,155.85	406,658.00	245,920.65
流动负债合计	**7,029,071.92**	**7,434,664.18**	**7,305,384.65**	**7,079,408.69**
非流动负债：				
长期借款	17,964,332.39	20,487,905.00	18,204,320.59	14,003,385.81
应付债券	1,030,053.73	1,149,463.83	900,460.53	998,814.00
租赁负债	3,614.34	3,081.53	5,719.61	13,304.92
长期应付款	2,516,483.59	2,552,026.50	2,757,236.28	3,047,601.53
预计负债	12,571.27	14,862.20	1,384.05	80.15
递延所得税负债	36,687.67	33,070.68	35,573.81	35,672.02
递延收益	60,212.98	50,859.28	37,518.03	58,644.87
其他非流动负债	-	-	-	-
非流动负债合计	**21,623,955.97**	**24,291,269.02**	**21,942,212.92**	**18,157,503.29**
负债合计	**28,653,027.89**	**31,725,933.20**	**29,247,597.58**	**25,236,911.98**
所有者权益（或股东权益）：				
实收资本（或股本）	1,278,755.25	1,200,000.00	1,200,000.00	1,200,000.00
其他权益工具	4,164,000.00	3,576,300.00	2,502,300.00	1,946,300.00
其中：永续债	1,760,300.00	1,430,300.00	740,300.00	510,300.00
资本公积	6308262.11	7,598,094.10	6,577,831.68	6,032,965.71
其他综合收益	59,587.16	59,623.95	58,671.95	74,266.00
专项储备	19,806.30	23,774.63	10,309.08	3,260.77
盈余公积金	82,648.46	82,648.46	77,548.81	90,272.82
一般风险准备	3,007.48	3,007.48	2,809.49	2,539.19

项目	2025 年 9 月末	2024 年末	2023 年末	2022 年末
未分配利润	1,338,860.15	1,188,885.90	1,223,712.35	1,194,795.26
归属于母公司所有者权益合计	**13,254,926.91**	**13,732,334.52**	**11,653,183.36**	**10,544,399.75**
少数股东权益	**748,296.94**	**800,994.03**	**1,193,065.58**	**1,017,926.58**
所有者权益合计	**14,003,223.85**	**14,533,328.55**	**12,846,248.94**	**11,562,326.33**
负债和所有者权益总计	**42,656,251.73**	**46,259,261.75**	**42,093,846.52**	**36,799,238.31**

注：由于 2022 年度和 2023 年度财务数据存在追溯调整，故取值自次年度经审计的审计报告期初/上期金额，下同。

（2）利润表

表 2-7：北投集团近三年及一期合并利润表

单位：万元

项目	2025 年 1-9 月	2024 年度	2023 年度	2022 年度
营业总收入	**4,194,070.40**	**6,390,409.21**	**7,799,477.60**	**8,049,156.22**
营业收入	4,194,070.40	6,390,409.21	7,799,477.60	8,049,156.22
营业总成本	**3,918,029.09**	**6,006,877.91**	**7,398,894.64**	**7,672,584.48**
营业成本	3,342,626.36	5,031,295.56	6,469,603.57	6,801,151.48
税金及附加	26,752.45	41,127.41	55,869.74	86,297.54
销售费用	51,867.26	73,137.10	75,685.28	51,288.66
管理费用	161,695.46	270,791.73	274,161.96	252,887.59
研发费用	95,343.44	184,933.32	227,581.66	259,107.93
财务费用	239,744.11	405,592.79	295,992.43	221,851.28
加：其他收益	7,719.31	16,761.52	16,434.99	11,551.53
投资收益	6,639.89	-7,725.98	16,315.29	-984.01
公允价值变动净收益	-267.08	-6,273.57	-27,323.83	-1,653.80
资产减值损失	-20,649.70	-69,391.85	-42,550.30	-31,127.72
信用减值损失	-4,439.29	-49,626.87	-59,064.40	-77,189.32
资产处置收益	336.35	8,145.85	7,533.63	556.23
营业利润	**265,380.78**	**275,420.38**	**311,928.33**	**277,724.66**
加：营业外收入	3,843.35	6,404.24	6,124.45	8,054.06
减：营业外支出	7,811.99	5,120.16	9,003.12	7,099.35
利润总额	**261,412.15**	**276,704.46**	**309,049.66**	**278,679.36**
减：所得税费用	64,684.02	116,468.95	81,959.39	88,138.23

净利润	**196,728.13**	**160,235.51**	**227,090.27**	**190,541.13**
（一）按所有权归属分类				
归属于母公司所有者的净利润	216,580.47	209,524.94	237,973.32	239,072.89
少数股东损益	-19,852.34	-49,289.43	-10,883.05	-48,531.76
（二）按经营持续性分类				
持续经营净利润	196,728.13	160,235.51	227,090.27	190,541.13
终止经营净利润	-	-	-	-
其他综合收益的税后净额	**-55.04**	**1,216.72**	**-11,926.76**	**5,153.82**
（一）归属于母公司所有者的其他综合收益的税后净额	-55.04	952.00	-15,594.05	5,153.82
1.不能重分类进损益的其他综合收益	-55.04	-761.75	680.77	-481.92
(1)其他权益工具投资公允价值变动	-55.04	-761.75	680.77	-481.92
2.将重分类进损益的其他综合收益	-	1,713.75	-16,274.82	5,635.74
(1)权益法下可转损益的其他综合收益	-	-	-220.66	-
(2)其他	-	1713.75	-16,054.16	5,635.74
（二）归属于少数股东的其他综合收益的税后净额	-	264.72	3,667.29	0.00
综合收益总额	**196,673.09**	**161,452.24**	**215,163.51**	**195,694.95**
（一）归属于母公司所有者的综合收益总额	-19,852.34	210,476.94	222,379.27	244,226.71
（二）归属于少数股东的综合收益总额	216,525.43	-49,024.70	-7,215.76	-48,531.76

（3）现金流量表

表 2-8：北投集团近三年及一期合并现金流量表

单位：万元

项目	2025 年 1-9 月	2024 年度	2023 年度	2022 年度
经营活动产生的现金流量：				
销售商品、提供劳务收到的现金	4,006,351.24	6,166,605.92	7,121,025.18	7,571,095.76
收到的税费返还	6,583.73	15,424.18	20,844.96	91,439.54
收到其他与经营活动有关的现金	330,280.48	981,692.44	1,435,064.89	1,144,130.82
经营活动现金流入小计	**4,343,215.45**	**7,163,722.55**	**8,576,935.03**	**8,806,666.12**
购买商品、接受劳务支付的现金	3,192,258.356	4,434,525.19	5,577,364.44	6,126,640.25
支付给职工以及为职工支付的现	340,434.99	589,321.72	672,423.51	665,892.56

金				
支付的各项税费	271,940.06	295,152.63	323,002.05	292,398.50
支付其他与经营活动有关的现金	348,456.27	1,300,737.32	1,426,028.22	1,155,244.57
经营活动现金流出小计	**4,153,089.67**	**6,619,736.86**	**7,998,818.22**	**8,240,175.87**
经营活动产生的现金流量净额	**190,125.78**	**543,985.69**	**578,116.81**	**566,490.25**
投资活动产生的现金流量：				
收回投资收到的现金	62,917.41	187,215.38	334,605.73	42,338.63
取得投资收益收到的现金	5,171.01	14,223.42	10,436.81	20,281.65
处置固定资产、无形资产和其他长期资产收回的现金净额	2,092.64	440.29	593.72	1,816.79
收到其他与投资活动有关的现金	827.97	1,767.44	1,660.35	2,477.85
投资活动现金流入小计	**71,009.03**	**203,646.52**	**347,296.62**	**66,914.91**
购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金	1,536,202.69	2,888,856.98	4,000,762.10	5,216,389.68
投资支付的现金	340,513.26	249,827.65	432,914.36	536,383.63
取得子公司及其他营业单位支付的现金净额	-	-	-	1,800.00
支付其他与投资活动有关的现金	920.27	7,791.36	4,124.02	5,357.60
投资活动现金流出小计	**1,877,636.22**	**3,146,476.00**	**4,437,800.47**	**5,759,930.91**
投资活动产生的现金流量净额	**-1,806,627.19**	**-2,942,829.47**	**-4,090,503.86**	**-5,693,016.00**
筹资活动产生的现金流量：				
吸收投资收到的现金	1,099,493.20	2,010,793.62	867,540.17	1,316,553.60
取得借款收到的现金	3,632,535.94	9,760,342.89	7,022,014.74	6,872,461.71
收到其他与筹资活动有关的现金	109,453.20	53,746.11	113,588.00	86,865.70
筹资活动现金流入小计	**4,841,482.34**	**11,824,882.62**	**8,003,142.91**	**8,275,881.01**
偿还债务支付的现金	2,386,202.09	6,929,703.32	3,302,311.32	2,097,608.94
分配股利、利润或偿付利息支付的现金	792,921.81	1,224,143.07	1,129,259.20	948,452.90
支付其他与筹资活动有关的现金	586,203.45	678,762.35	165,508.96	112,126.49
筹资活动现金流出小计	**3,765,327.35**	**8,832,608.74**	**4,597,079.48**	**3,158,188.33**
筹资活动产生的现金流量净额	**1,076,154.99**	**2,992,273.88**	**3,406,063.43**	**5,117,692.68**
汇率变动对现金的影响	-3.38	-0.43	-267.08	-3.21
现金及现金等价物净增加额	-540,349.81	593,429.67	-106,590.70	-8,836.28
期初现金及现金等价物余额	2,384,219.34	1,790,789.67	1,897,380.37	1,906,216.65
期末现金及现金等价物余额	**1,843,869.53**	**2,384,219.34**	**1,790,789.67**	**1,897,380.37**

2、财务分析

（1）北投集团最近三年及一期主要财务指标如下：

表 2-9：北投集团近三年及一期主要财务指标

单位：亿元

项目	2025 年 9 月末/2025 年 1-9 月	2024 年末/年度	2023 年末/年度	2022 年末/年度
总资产	4,265.63	4,625.93	4,209.38	3,679.92
总负债	2,865.30	3,172.59	2,924.76	2,523.69
全部债务	2,321.47	2,590.63	2,312.80	1,951.88
所有者权益	1,400.32	1,453.33	1,284.62	1,156.23
营业总收入	419.41	639.04	779.95	804.92
利润总额	26.14	27.67	30.90	27.87
净利润	19.67	16.02	22.71	19.05
扣除非经常性损益后净利润	19.77	15.72	23.48	18.05
归属于母公司所有者的净利润	21.66	20.95	23.80	23.91
经营活动产生现金流量净额	19.01	54.40	57.81	56.65
投资活动产生现金流量净额	-180.66	-294.28	-409.05	-569.30
筹资活动产生现金流量净额	107.62	299.23	340.61	511.77
流动比率（倍）	1.16	1.16	1.09	1.04
速动比率（倍）	0.78	0.52	0.43	0.39
资产负债率（%）	67.17	68.58	69.48	68.58
债务资本比率（%）	62.38	64.06	64.29	62.80
营业毛利率（%）	20.30	21.27	17.05	15.50
平均总资产回报率（%）	1.13	1.57	1.84	1.51
加权平均净资产收益率（%）	1.51	1.80	2.26	2.70
扣除非经常性损益后的加权平均净资产收益率（%）	1.54	1.78	2.33	2.67
EBITDA	78.68	104.74	94.23	71.93
EBITDA 全部债务比（%）	3.39	4.04	4.07	3.69
EBITDA 利息倍数（倍）	1.23	1.04	1.01	0.95
应收账款周转率（次）	4.06	6.07	9.38	15.89
存货周转率（次）	1.21	1.71	2.17	2.33

注：上述指标均依据合并报表口径计算，各指标的具体计算公式如下：

全部债务=短期借款+一年内到期的非流动负债中的有息部分+其他流动负债中的有息部分+长期借款+应付债券本金+长期应付款中的有息部分；

流动比率=流动资产/流动负债；
速动比率=（流动资产-存货）/流动负债；
资产负债率=负债合计/资产合计；
债务资本比率=全部债务/（全部债务+所有者权益）；
营业毛利率=（营业收入-营业成本）/营业收入；
平均总资产回报率=（利润总额+计入财务费用的利息支出）/〔（期初总资产+期末总资产）/2〕；
加权平均净资产收益率及扣除非经常性损益的加权平均净资产收益率均根据中国证监会《公开发行证券的公司信息披露编报规则第9号——净资产收益率和每股收益的计算及披露》（2010年修订）计算；
EBITDA=利润总额+计入财务费用的利息支出+折旧+无形资产摊销+长期待摊费用摊销；
EBITDA全部债务比=EBITDA/全部债务；
EBITDA利息倍数=EBITDA/（计入财务费用的利息支出+资本化利息支出）；
应收账款周转率=营业收入/〔（期初应收账款余额+期末应收账款余额）/2〕；
存货周转率=营业成本/〔（期初存货余额+期末存货余额）/2〕；
2025年1-9月数据未经年化。

截至2022年12月31日、2023年12月31日、2024年12月31日和2025年9月30日，北投集团资产总额分别为3,679.92亿元、4,209.38亿元、4,625.93亿元和4,265.63亿元，负债总额分别为2,523.69亿元、2,924.76亿元、3,172.59亿元和2,865.30亿元，资产负债率分别为68.58%、69.48%、68.58%和67.17%。最近三年及一期，北投集团分别实现营业收入804.92亿元、779.95亿元、639.04亿元和419.41亿元，实现净利润19.05亿元、22.71亿元、16.02亿元和19.67亿元。

（2）资产结构分析

表2-10：北投集团2022-2024年、2025年9月末资产结构

单位：万元

项目	2025年9月末		2024年末		2023年末		2022年末	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
流动资产：								
货币资金	1,926,669.68	4.52%	2,484,288.18	5.37%	1,850,773.56	4.40%	1,920,325.62	5.22%
交易性金融资产	-	-	-	-	100.00	0.00%	10,776.50	0.03%
应收票据	25,674.05	0.06%	26,889.26	0.06%	13,896.50	0.03%	4,941.55	0.01%
应收账款	1,007,675.49	2.36%	1,060,490.41	2.29%	1,045,683.63	2.48%	617,029.16	1.68%
预付款项	103,916.45	0.24%	129,873.10	0.28%	143,198.83	0.34%	179,611.41	0.49%
应收款项融资	16,831.17	0.04%	11,964.63	0.03%	1,500.50	0.00%	3,039.66	0.01%
其他应收款	590,979.53	1.39%	317,782.85	0.69%	238,801.67	0.57%	220,881.93	0.60%
存货	2,694,983.35	6.32%	2,832,903.97	6.12%	3,029,821.36	7.20%	2,939,097.16	7.99%

合同资产	969,096.49	2.27%	1,025,225.30	2.22%	931,403.98	2.21%	958,418.41	2.60%
一年内到期的非流动资产	40,557.16	0.10%	50,347.15	0.11%	16,013.12	0.04%	12,795.85	0.03%
其他流动资产	775,704.63	1.82%	706,063.90	1.53%	672,869.71	1.60%	524,434.36	1.43%
流动资产合计	**8,152,088.00**	**19.11%**	**8,645,828.76**	**18.69%**	**7,944,062.87**	**18.87%**	**7,391,351.62**	**20.09%**
非流动资产：								
发放贷款及垫款	104,230.32	0.24%	101,689.72	0.22%	105,115.96	0.25%	161,235.31	0.44%
债权投资	21,650.00	0.05%	27,214.66	0.06%	60,106.64	0.14%	72,019.30	0.20%
可供出售金融资产	0.00	0.00%	0.00	0.00%	0.00	0.00%	0.00	0.00%
其他权益工具投资	1,196,022.76	2.80%	1,102,555.63	2.38%	1,176,362.58	2.79%	977,797.67	2.66%
持有至到期投资	0.00	0.00%	0.00	0.00%	0.00	0.00%	0.00	0.00%
其他非流动金融资产	194,155.03	0.46%	192,141.38	0.42%	175,028.97	0.42%	225,749.35	0.61%
长期应收款	108,326.65	0.25%	120,656.58	0.26%	92,375.91	0.22%	108,851.88	0.30%
长期股权投资	539,889.81	1.27%	484,167.11	1.05%	509,957.27	1.21%	360,280.27	0.98%
投资性房地产	751,060.85	1.76%	740,683.47	1.60%	630,995.26	1.50%	819,257.25	2.23%
固定资产	2,020,156.06	4.74%	1,904,571.03	4.12%	1,653,549.23	3.93%	1,488,294.22	4.04%
在建工程	21,299,807.53	49.93%	20,173,556.20	43.61%	20,645,598.21	49.05%	18,796,139.31	51.08%
使用权资产	5,864.31	0.01%	7,852.07	0.02%	12,764.47	0.03%	21,768.45	0.06%
无形资产	7,431,091.90	17.42%	11,804,680.37	25.52%	8,539,945.57	20.29%	5,911,736.33	16.06%
开发支出	5,595.43	0.01%	5,380.99	0.01%	1,281.73	0.00%	1,824.89	0.00%
商誉	7,554.97	0.02%	7,554.97	0.02%	7,554.97	0.02%	7,554.97	0.02%
长期待摊费用	59,058.40	0.14%	66,747.48	0.14%	64,542.16	0.15%	70,211.24	0.19%
递延所得税资产	74,715.34	0.18%	67,224.96	0.15%	26,578.37	0.06%	18,509.20	0.05%
其他非流动资产	684,984.36	1.61%	806,756.36	1.74%	448,026.34	1.06%	366,657.07	1.00%
非流动资产合计	**34,504,163.74**	**80.89%**	**37,613,432.99**	**81.31%**	**34,149,783.65**	**81.13%**	**29,407,886.69**	**79.91%**
资产总计	**42,656,251.73**	**100.00%**	**46,259,261.75**	**100.00%**	**42,093,846.52**	**100.00%**	**36,799,238.31**	**100.00%**

公司资产主要由流动资产中的货币资金、应收票据及应收账款、其他应收款、预付款项、存货、其他流动资产和非流动资产中的其他权益工具投资、长期应收款、长期股权投资、投资性房地产、固定资产、在建工程、无形资产、其他非流动资产构成。

2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，公司资产总额分别为 36,799,238.31 万元、42,093,846.52 万元、46,259,261.75 万元和 42,656,251.73 万元。2023 年末资产总额较上年末增长 14.39%，主要是在建工程和无形资产增加导致。2024 年末资产总额较上年末增加 416.54 亿元，增幅 9.90%；2025 年 9 月末资产总额较上年末下降 7.79%，主要是无偿划转了 5 个高速公路项目公司股权导致资产减少。

公司总资产以在建工程、无形资产和存货为主，资产结构呈现流动资产比例较低、非流动资产比例较高的特点。公司长期资产主要为高速公路资产，以及环保水务设施、口岸设施等。公司持续投资建设高速公路等重大项目，导致公司在建工程增加较多。

资产结构具体变动情况分析如下：

1) 流动资产分析

2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，北投集团的流动资产余额分别为 7,391,351.62 万元、7,944,062.87 万元、8,645,828.76 万元和 8,152,088.00 万元，呈逐年增长的趋势，占总资产的比重分别为 20.09%、18.87%、18.69%和 19.11%。北投集团的流动资产主要由货币资金、应收账款、存货、合同资产和其他流动资产构成。北投集团流动资产的情况具体如下：

①货币资金

北投集团货币资金主要为现金、银行存款和其他货币资金。2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，公司货币资金余额分别为 1,920,325.62 万元、1,850,773.56 万元、2,484,288.18 万元及 1,926,669.68 万元，占总资产比重分别为 5.22%、4.40%、5.37%和 4.52%。

②应收票据及应收账款

2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，公司应收票据分别为 4,941.55 万元、13,896.50 万元、26,889.26 万元及 25,674.05 万元。2023 年末，公司应收票据较 2022 年末增加了 8,954.95 万元，增幅为 181.22%。2024 年末，公司应收票据较 2023 年末增加了 12,992.76 万元，增幅 93.50%。2025 年 9 月末，公司应收票据较 2024 年末减少了 1,215.21 万元，降幅为 4.52%，基本持平。

2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，公司应收账款价值分别为 617,029.16 万元、1,045,683.63 万元、1,060,490.41 万元及 1,007,675.49 万元。2023 年末，公司应收账款较 2022 年末增加了 428,654.46 万元，增幅为 69.47%，主要是应收施工、设计款增加和新

划入企业所致。2024年末公司应收账款较2023年末增加14,806.78万元，增幅为1.42%。2025年9月末，公司应收账款较2024年末减少了52,814.91万元，降幅为4.98%。

③预付账款

2022-2024年末及2025年9月末，公司预付款项价值分别为179,611.41万元、143,198.83万元、129,873.10万元及103,916.45万元，占当期总资产比重分别0.49%、0.34%、0.28%及0.24%。公司预付款项主要为口岸贸易物流业务板块预付上游的货款、项目业主预付给地方征迁办的征地拆迁款及施工企业预付给材料供应商的材料款等。2024年末，公司预付款项较2023年末减少13,325.73万元，降幅为9.31%，主要系预付货款减少所致。2025年9月末，公司预付款项较2024年末减少25,956.65万元，降幅为19.99%，主要系贸易业务预付账款结算导致减少。

④其他应收款

2022-2024年末及2025年9月末，公司其他应收款余额分别为220,881.93万元、238,801.67万元、317,782.85万元及590,979.53万元，占当期总资产比重分别为0.60%、0.57%、0.69%及1.39%。2023年末，公司其他应收款较2022年末增加17,919.74万元，增幅8.11%。2024年末，公司其他应收款较2023年末增加78,981.18万元，增幅为33.07%。截至2025年9月末，较2024年增加273,196.68万元，增幅85.97%，主要是因划转高速公路项目公司股权，对其应收款由内部应收款转为外部应收款所致。

⑤存货

2022-2024年末及2025年9月末，公司存货账面价值分别为2,939,097.16万元、3,029,821.36万元、2,832,903.97万元及2,694,983.35万元，占当期总资产比重分别为7.99%、7.20%、6.12%及6.32%。公司存货主要由自制半成品及在产品、工程施工（已完工未结算款）、库存商品（产成品）及原材料构成。2023年末存货较上年末增加90,724.24万元，增幅为3.09%。2024年末存货较上年末减少196,917.39万元，降幅6.50%。2025年9月末存货较上年末减少137,920.62万元，降幅为4.87%。

⑥其他流动资产

2022-2024年末及2025年9月末，公司其他流动资产余额分别为524,434.36万元、672,869.71万元、706,063.90万元及775,704.63万元。2023年末，公司其他流动资产较2022年末增加148,435.35万元，增长了28.30%，主要是应交税费借方余额重分类、预缴税金增加所致。2024年末，公司其他流动资产较2023年末增加33,194.19万元，增长了4.93%，2025年9月末，公司其他流动资产较2024年末增加69,640.73万元，增长

了 9.86%。

⑦合同资产

2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，公司合同资产余额分别为 958,418.41 万元、931,403.98 万元、1,025,225.30 万元及 969,096.49 万元。2023 年末，公司合同资产较 2022 年末减少 27,014.43 万元，降幅为 2.82%。2024 年末，公司合同资产较 2023 年末增加 93,821.33 万元，增幅为 10.07%。2025 年 9 月末，公司合同资产较 2024 年末减少 56,128.82 万元，降幅为 5.47%。

2）非流动资产分析

2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，公司非流动资产分别为 29,407,886.69 万元、34,149,783.65 万元、37,613,432.99 万元及 34,504,163.74 万元，规模呈逐年增长态势。2023 年末，非流动资产较上年末增加 4,741,896.95 万元，增幅 16.12%。2024 年末，非流动资产较上年末增加 3,463,649.34 万元，增幅 10.14%。2025 年 9 月末，非流动资产较上年末减少 3,109,269.25 万元，降幅 8.27%，主要是无偿划转了 5 个高速公路项目公司股权导致资产减少。

①发放贷款及垫款

2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，公司发放贷款及垫款余额分别为 161,235.31 万元、105,115.96 万元、101,689.72 万元及 104,230.32 万元。发放贷款及垫款业务主要由南宁市北投小额贷款有限公司负责。2023 年末发放贷款及垫款余额较 2022 年末减少 56,119.35 万元，降幅 34.81%，主要系个人贷款和垫款减少所致。2024 年末发放贷款及垫款余额较 2023 年末减少 3,426.24 万元，降幅 3.26%，2025 年 9 月末发放贷款及垫款余额较 2024 年末增加 2,540.6 万元，增幅 2.50%。

②长期应收款

2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，公司长期应收款余额分别为 108,851.88 万元、92,375.91 万元、120,656.58 万元及 108,326.65 万元，占当期总资产的比重分别为 0.30%、0.22%、0.26%及 0.25%。2023 年末，公司长期应收款较上年末减少 16,475.97 万元，降幅 15.14%。2024 年末，公司长期应收款较上年末增加 28,280.67 万元，增幅 30.61%，主要系分期收款转让其他权益工具投资和分期收款提供劳务产生的应收款增加所致。2025 年 9 月末，公司长期应收款较上年末减少 12,329.93 万元，降幅 10.22%。

③长期股权投资

2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，公司长期股权投资余额分别为 360,280.27 万元、

509,957.27万元、484,167.11万元及539,889.81万元，占当期总资产的比重分别为0.98%、1.21%、1.05%和1.27%。2023年末，公司长期股权投资较2022年末增加149,677.00万元，增幅41.54%，主要系对联营企业投资增加所致。2024年末，公司长期股权投资较2023年末减少25,790.16万元，降幅5.06%。2025年9月末，公司长期股权投资较2024年末增加55,722.70万元，增幅11.51%。

④投资性房地产

2022-2024年末及2025年9月末，公司投资性房地产余额分别为819,257.25万元、630,995.26万元、740,683.47万元及751,060.85万元，占当期总资产的比重分别为2.23%、1.50%、1.60%及1.76%。2023年末，公司投资性房地产较2022年末减少188,261.98万元，降幅22.98%，主要是部分房屋建筑物转为自用所致。2024年末，公司投资性房地产较2023年末增加109,688.21万元，增幅17.38%.2025年9月末，公司投资性房地产较2024年末增加10,377.38万元，增幅1.40%。

⑤固定资产

2022-2024年末及2025年9月末，公司固定资产账面价值分别为1,488,294.22万元、1,653,549.23万元、1,904,571.03万元及2,020,156.06万元，占当期总资产的比重分别为4.04%、3.93%、4.12%及4.74%。公司的固定资产主要由房屋及建筑物、机器设备、运输工具、电子设备、办公设备和其他设备等组成。2023年末，公司固定资产账面价值较2022年末增加165,255.01万元，增幅11.10%，主要是广西广电新增纳入合并范围，房屋、建筑物及构筑物及电子设备增加。2024年末，公司固定资产账面价值较2023年末增加251,021.79万元，增幅15.18%，2025年9月末，公司固定资产账面价值较2024年末增加115,585.03万元，增幅6.07%。

⑥在建工程

2022-2024年末及2025年9月末，公司在建工程余额分别为18,796,139.31万元、20,645,598.21万元、20,173,556.20万元及21,299,807.53万元，占当期总资产的比例分别为51.08%、49.05%、43.61%及49.93%。2023年末，公司在建工程较2022年末增加1,849,458.90万元，增幅9.84%。2024年末，公司在建工程较2023年末减少472,042.00万元，降幅2.29%。2025年9月末，公司在建工程较2024年末增加1,126,251.33万元，增幅5.58%。

⑦无形资产

2022-2024年末及2025年9月末，公司无形资产净额分别为5,911,736.33万元、

8,539,945.57 万元、11,804,680.37 万元和 7,431,091.90 万元，占当期总资产的比重分别为 16.06%、20.29%、25.52%及 17.42%。公司无形资产主要由土地使用权、特许权、软件、专利权、商标权等资产组成，其中特许权及土地使用权占比最高，特许权主要为收费权。2023 年末，公司无形资产较 2022 年末增加 2,628,209.24 万元，增幅 44.46%，主要是由于部分高速路项目于 2023 年进入正式运营，结转至无形资产所致。2024 年末，公司无形资产较 2023 年增加 3,264,734.80 万元，增幅 38.23%，主要系特许经营权和收费权增加所致。2025 年 9 月末，公司无形资产较 2024 年末减少 4,373,588.47 万元，降幅 37.05%，主要是无偿划转了 5 个高速公路项目公司股权导致无形资产减少。

截至 2025 年 9 月末，北投集团无形资产明细如下：

表 2-11：北投集团 2025 年 9 月末无形资产明细表

单位：万元

项目	2025 年 9 月末
一、原价合计	8,464,303.14
其中：土地使用权	933,007.62
软件	83,847.06
专利权	1,195.91
特许经营权/收费权	7,445,257.72
商标权	20.50
数据资源	108.15
其他	866.18
二、累计摊销合计	1,033,211.24
其中：土地使用权	90,368.51
软件	47,869.14
专利权	335.14
特许经营权/收费权	894,372.49
商标权	7.83
数据资源	19.83
其他	238.31
三、减值准备合计	-
其中：土地使用权	-
软件	-
专利权	-
特许经营权/收费权	-

商标权	-
数据资源	-
其他	-
四、账面价值合计	7,431,091.90
其中：土地使用权	842,639.11
软件	35,977.92
专利权	860.77
特许经营权/收费权	6,550,885.23
商标权	12.67
数据资源	88.32
其他	627.87

无形资产的摊销政策为使用寿命有限的无形资产自可供使用时起，对其原值减去预计净残值和已计提的减值准备累计金额在其预计使用寿命内采用直线法或工作量法摊销。

⑧债权投资

2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，公司债权投资余额分别为 72,019.30 万元、60,106.64 万元、27,214.66 万元和 21,650.00 万元，占当期总资产的比重分别为 0.20%、0.14%、0.06%和 0.05%。2022 年末、2023 年末及 2024 年末，公司执行新金融工具准则，原持有至到期投资列报至债权投资。

⑨其他权益工具投资

2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，公司其他权益工具投资余额分别为 977,797.67 万元、1,176,362.58 万元、1,102,555.63 万元和 1,196,022.76 万元，占当期总资产的比重分别为 2.66%、2.79%、2.38%和 2.80%。

⑩其他非流动资产

2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，公司其他非流动资产净额分别为 366,657.07 万元、448,026.34 万元、806,756.36 万元及 684,984.36 万元，占当期总资产的比重分别为 1.00%、1.06%、1.74%和 1.61%。公司其他非流动资产主要由预付工程款、预付公路土地征拆款等组成。2023 年末，公司其他非流动资产较 2022 年末增加 81,369.27 万元，增幅 22.19%。2024 年末，公司其他非流动资产较 2023 年末增加 358,730.02 万元，增幅 80.07%，主要系重分类至其他非流动资产的 PPP 项目合同资产增加和已支付收购水务项目公司股权价款但未达到实际控制所致。2025 年 9 月末，公司其他非流动资产较

2024 年末减少 121,772.00 万元，降幅 15.09%。

（3）负债结构分析

表 2-12：北投集团 2022-2024 年、2025 年 9 月末负债结构

单位：万元

项目	2025 年 9 月末		2024 年末		2023 年末		2022 年末	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
流动负债：								
短期借款	883,080.26	3.08%	799,850.14	2.52%	772,888.06	2.64%	512,588.87	2.03%
应付票据	365,909.55	1.28%	329,545.29	1.04%	217,625.09	0.74%	608,803.55	2.41%
应付账款	1,628,861.93	5.68%	1,740,547.65	5.49%	2,009,388.98	6.87%	1,741,162.73	6.90%
预收款项	4,828.55	0.02%	5,569.89	0.02%	5,002.45	0.02%	4,007.06	0.02%
合同负债	2,001,460.49	6.99%	2,170,550.08	6.84%	2,157,114.73	7.38%	1,969,411.00	7.80%
应付职工薪酬	44,202.75	0.15%	24,469.49	0.08%	25,870.17	0.09%	30,970.76	0.12%
应交税费	171,170.70	0.60%	238,377.05	0.75%	200,155.51	0.68%	145,186.78	0.58%
其他应付款	356,348.92	1.24%	434,874.40	1.37%	453,932.55	1.55%	350,994.61	1.39%
一年内到期的非流动负债	1,391,128.67	4.86%	1,369,724.33	4.32%	1,056,749.12	3.61%	1,470,362.68	5.83%
其他流动负债	182,080.10	0.64%	321,155.85	1.01%	406,658.00	1.39%	245,920.65	0.97%
非流动负债：								
长期借款	17,964,332.39	62.70%	20,487,905.00	64.58%	18,204,320.59	62.24%	14,003,385.81	55.49%
应付债券	1,030,053.73	3.59%	1,149,463.83	3.62%	900,460.53	3.08%	998,814.00	3.96%
租赁负债	3,614.34	0.01%	3,081.53	0.01%	5,719.61	0.02%	13,304.92	0.05%
长期应付款	2,516,483.59	8.78%	2,552,026.50	8.04%	2,757,236.28	9.43%	3,047,601.53	12.08%
预计负债	12,571.27	0.04%	14,862.20	0.05%	1,384.05	0.00%	80.15	0.00%
递延所得税负债	36,687.67	0.13%	33,070.68	0.10%	35,573.81	0.12%	35,672.02	0.14%
递延收益	60,212.98	0.21%	50,859.28	0.16%	37,518.03	0.13%	58,644.87	0.23%
其他非流动负债	-	-	-	-	-	-	-	-
负债合计	**28,653,027.89**	**100.00%**	**31,725,933.20**	**100.00%**	**29,247,597.58**	**100.00%**	**25,236,911.98**	**100.00%**

2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，公司负债余额分别为 25,236,911.98 万元、29,247,597.58 万元、31,725,933.20 万元及 28,653,027.89 万元，呈逐年增长态势，与公

司资产趋势一致。非流动负债占负债总额的比例较高，主要为长期借款。

1）流动负债分析

①短期借款

2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，公司短期借款余额分别为 512,588.87 万元、772,888.06 万元、799,850.14 万元及 883,080.26 万元，呈上升趋势，占当期总负债的比重分别为 2.03%、2.64%、2.52%及 3.08%。2023 年末，公司短期借款较 2022 年末增加 260,299.19 万元，增幅 50.78%，主要是由于一年期以内的银行借款增加所致。2024 年末，公司短期借款较 2023 年末增加 26,962.08 万元，增幅 3.49%。2025 年 9 月末，公司短期借款较 2024 年末增加 83,230.11 万元，增幅 10.41%。

②应付票据

2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，公司的应付票据分别为 608,803.55 万元、217,625.09 万元、329,545.29 万元及 365,909.55 万元。2023 年末，应付票据金额较上年末减少 391,178.46 万元，降幅 64.25%，主要是由于本年银行承兑汇票及商业承兑汇票均下降所致。2024 年末，应付票据金额较上年末增加 111,920.20 万元，增幅 51.43%，主要是由于本年银行承兑汇票增加所致。2025 年 9 月末，应付票据金额较上年末增加 36,364.26 万元，增幅 11.03%。

③应付账款

2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，公司的应付账款分别为 1,741,162.73 万元、2,009,388.98 万元、1,740,547.65 万元和 1,628,861.93 万元，呈波动态势。2023 年末，应付账款金额较上年末增加 268,226.25 万元，增幅 15.41%。2024 年末，应付账款金额较上年末减少 268,841.33 万元，减幅 13.38%。2025 年 9 月末，应付账款金额较上年末减少 111,685.73 万元，降幅 6.42%。

④预收账款

2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，公司预收款项金额分别为 4,007.06 万元、5,002.45 万元、5,569.89 万元和 4,828.55 万元，占总负债的比重分别为 0.02%、0.02%、0.02%和 0.02%。公司预收款项主要由贸易预收货款、房屋销售预收款、工程项目业主预收工程款及备料款等款项组成。2023 年末，公司预收款项较 2022 年末增加 995.39 万元，增幅 24.84%，主要是预收租金增加所致。2024 年末，公司预收款项较 2023 年末增加 567.44 万元，增幅 11.34%。2025 年 9 月末，公司预收款项较 2024 年末减少 741.34 万元，降幅 13.31%。

⑤合同负债

2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，公司合同负债金额分别为 1,969,411.00 万元、2,157,114.73 万元、2,170,550.08 万元及 2,001,460.49 万元。公司合同负债主要由贸易预收货款、房屋销售预收款、工程项目业主预收工程款及备料款等款项组成。2023 年末，公司合同负债余额较 2022 年末增加 187,703.73 万元，增幅 9.53%。2024 年末，公司合同负债余额较 2023 年末增加 13,435.36 万元，增幅 0.62%。2025 年 9 月末，公司合同负债余额较 2024 年末减少 169,089.59 万元，减幅 7.79%。

⑥应交税费

2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，公司应交税费金额分别为 145,186.78 万元、200,155.51 万元、238,377.05 万元及 171,170.70 万元，占总负债的比重分别为 0.58%、0.68%、0.75%及 0.60%。2023 年末，公司应交税费较上年末增长 54,968.72 万元，增幅 37.86%，主要是应交增值税、企业所得税增加所致。2024 年末，公司应交税费较上年末增长 38,221.54 万元，增幅 19.10%。2025 年 9 月末，公司应交税费较上年末减少 67,206.34 万元，减幅 28.19%。

⑦其他应付款

2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，公司其他应付款金额分别为 350,994.61 万元、453,932.55 万元、434,874.40 万元和 356,348.92 万元，占总负债的比重分别为 1.39%、1.55%、1.37%及 1.24%。2023 年末，公司其他应付款较上年增加 102,937.94 万元，增幅 29.33%，主要是往来款、非金融机构借款等增加所致。2024 年末，公司其他应付款较上年减少 19,058.15 万元，减幅 4.20%。2025 年 9 月末，公司其他应付款较上年末减少 78,525.48 万元，减幅 18.06%。

⑧一年内到期的非流动负债

2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，公司一年内到期的非流动负债金额分别为 1,470,362.68 万元、1,056,749.12 万元、1,369,724.33 万元及 1,391,128.67 万元，占总负债的比重分别为 5.83%、3.61%、4.32%及 4.86%。2023 年末，公司一年内到期的非流动负债较上年末减少 413,613.56 万元，降幅 28.13%，主要是由于一年内到期的长期借款减少所致。2024 年末，公司一年内到期的非流动负债较上年末增加 312,975.21 万元，增幅 29.62%。2025 年 9 月末，公司一年内到期的非流动负债较上年末增加 21,404.33 万元，增幅 1.56%。

⑨其他流动负债

2022-2024年末及2025年9月末，公司其他流动负债金额分别为245,920.65万元、406,658.00万元、321,155.85万元及182,080.10万元，占总负债的比重分别为0.97%、1.39%、1.01%及0.64%。2023年末，公司其他流动负债较2022年末增加160,737.35万元，增幅65.36%，主要是商业承兑汇票贴现款增加所致。2024年末，公司其他流动负债较2023年末减少85,502.14万元，降幅21.03%。2025年9月末，公司其他流动负债较上年末减少139,075.75万元，减幅43.30%。

2）非流动负债分析

2022-2024年末及2025年9月末，公司非流动负债合计为18,157,503.29万元、21,942,212.92万元、24,291,269.02万元及21,623,955.97万元。公司的非流动负债主要为长期借款、应付债券、长期应付款。2022-2024年末及2025年9月末，公司长期借款、应付债券、长期应付款余额合计占总负债的比重分别为71.53%、74.75%、76.24%和75.47%。

①长期借款

2022-2024年末及2025年9月末，公司长期借款余额分别为14,003,385.81万元、18,204,320.59万元、20,487,905.00万元及17,964,332.39万元，占当期总负债的比重分别为55.49%、62.24%、64.58%及62.70%。2023年末，公司长期借款较2022年末增加4,200,934.79万元，增幅30.00%，主要是高速公路等项目的项目贷款增加所致。2024年末，公司长期借款较2023年末增加2,283,584.41万元，增幅12.54%。2025年9月末，公司长期借款较2024年末减少2,523,572.61万元，降幅12.32%，主要是无偿划转了5个高速公路项目公司股权导致长期借款减少。

②应付债券

2022-2024年末及2025年9月末，公司应付债券余额分别为998,814.00万元、900,460.53万元、1,149,463.83万元及1,030,053.73万元，占当期总负债的比重分别为3.96%、3.08%、3.62%和3.59%。2023年末，公司应付债券较2022年末减少98,353.47万元，降幅9.85%。2024年末，公司应付债券较2023年末增加249,003.30万元，增幅27.65%。2025年9月末，公司应付债券较2024年末减少119,410.10万元，降幅10.39%。

③租赁负债

2022-2024年末及2025年9月末，公司租赁负债分别为13,304.92万元、5,719.61万元、3,081.53万元和3,614.34万元，占当期负债总比重的0.05%、0.02%、0.01%和0.01%。2023年末公司租赁负债较2022年末减少7,585.30万元，降幅为57.01%，2024

年末公司租赁负债较2023年末减少2,638.09万元，降幅为46.12%，主要系按合同约定以后期间待付的租金减少所致。2025年9月末，公司租赁负债较2024年末增加532.82万元，增幅17.29%。

④长期应付款

2022-2024年末及2025年9月末，公司长期应付款余额分别为3,047,601.53万元、2,757,236.28万元、2,552,026.50万元和2,516,483.59万元，占当期总负债的比重分别为12.08%、9.43%、8.04%和 8.78%。公司长期应付款主要是开展融资租赁形成的应付融资租赁款、高速公路建设项目的专项债务资金、施工单位扣缴的保证金等。2023 年末，公司长期应付款较2022年末减少 290,365.25 万元，降幅9.53%。2024年末，公司长期应付款较2023年末减少 205,209.78 万元，降幅为 7.44%。2025年9月末，公司长期应付款较2024年末减少 35,542.92 万元，降幅1.39%。

⑤递延收益

2022-2024年末及2025年9月末，公司递延收益分别为58,644.87万元、37,518.03万元、50,859.28万元和60,212.98万元，占负债比重较小。公司递延收益主要为防城港站北移项目及污水厂项目建设期收费，政府补助，房屋征拆补偿等。2023 年末公司递延收益较2022年末减少21,126.84万元，减少36.03%。2024年末公司递延收益较2023年末增加 13,341.25 万元，增幅 35.56%，主要系广西道路运输车辆风险管理平台收到7,500万元政府补助所致。2025年9月末，公司递延收益较2024年末增加9,353.70万元，增幅18.39%。

（4）收入及盈利水平

公司营业总收入主要由综合交通、口岸贸易物流、城乡综合服务、环保水务、产业金融及战略新兴和培育业务构成。2023 年度，公司营业总收入较 2022 年减少249,678.63万元，降幅为3.10%，主要系综合交通及城乡综合服务等业务板块收入减少。2024年度，公司营业总收入较2023年减少1,409,068.39万元，降幅为18.07%，主要系综合交通及城乡综合服务等业务板块收入下降所致。

公司的营业成本主要由综合交通、口岸贸易物流、城乡综合服务、环保水务、产业金融及战略新兴和培育业务构成。2023 年度，公司营业成本较 2022 年减少331,547.91万元，降幅为4.87%。2024年度，公司营业成本较2023年减少1,438,308.01万元，降幅为22.23%。

2022-2024年及2025年1-9月，公司净利润分别为190,541.13万元、227,090.27万

元、160,235.51 万元和 196,728.13 万元。2023 年较 2022 年增加 36,549.14 万元，增幅 19.18%。2024 年较 2023 年减少 66,854.76 万元，降幅 29.44%，主要系：1）受行业周期影响，营业收入下降导致净利润有所下降；2）2024年公司投资建设的部分高速公路转为固定资产，利息费用化和折旧摊销增加；3）2023年度公司将广西广电纳入合并报表范围，受行业周期影响，广西广电 2024 年较 2023 年增亏 1.85 亿元。

2022-2024 年及 2025 年 1-9 月，公司毛利率分别为 15.50%、17.05%、21.27%和 20.30%，近三年公司毛利率呈上升趋势；营业利润率分别为 3.45%、4.00%、4.31%和 6.33%；净利润率分别为 2.37%、2.91%、2.51%和 4.69%。

2022-2024年及2025年1-9月，公司加权平均净资产收益率分别为2.70%、2.26%、1.80%和 1.51%，呈下降趋势；平均总资产回报率分别为 1.51%、1.84%、1.57%和 1.13%，公司总资产、净资产的增长幅度高于利润增长幅度，导致平均总资产回报率指标呈现下降趋势。

（5）偿债能力指标分析

最近三年及一期，公司资产负债率分别为68.58%、69.48%、68.58%和67.17%，总体来看，近三年及一期公司的资产负债率呈波动变化趋势。最近三年及一期，公司流动比率分别为 1.04、1.09、1.16 和 1.16，呈小幅上升趋势；速动比率分别为 0.39、0.43、0.52 和 0.78，呈小幅上升趋势。最近三年及一期，公司的 EBITDA 利息保障倍数分别为 0.95、1.01、1.04 和 1.23，公司利润对利息有一定的保障能力。

（6）经营效率指标分析

2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，北投集团应收账款周转率分别为 15.89、9.38、6.07 和 4.06，整体呈下降趋势。2022-2024 年末及 2025 年 9 月末，北投集团存货周转率分别为 2.33、2.17、1.71 和 1.21。

（六）资本市场公开融资情况及历史信用表现

1、公开市场融资

截至尽调基准日，北投集团及子公司已发行尚未兑付的债券余额为 270.00 亿元，明细如下：

表2-13：北投集团及子公司已发行尚未兑付的债券情况

单位：亿元、年、%

序号	债券简称	发行日期	回售日期	到期日期	债券期限	发行规模	发行利率	余额
1	25 桂北 Y3	2025/4/23	-	2028/4/24	3+N	8	2.43	8

2	25 桂北 Y4	2025/4/23	-	2030/4/24	5+N	2	2.7	2
3	25 桂北 Y1	2025/3/25	-	2028/3/26	3+N	10	2.57	10
4	24 桂北 02	2024/8/14	-	2034/8/15	10	5	2.53	5
5	24 桂北 01	2024/8/14	-	2029/8/15	5	10	2.3	10
6	G24 桂北 1	2024/3/26	-	2029/3/28	5	2	2.93	2
7	23 桂北 04	2023/11/23	-	2026/11/27	3	5	3.4	5
8	23 桂北 02	2023/7/25	-	2026/7/27	3	5	3.45	5
公募公司债券小计						**47**		**47**
9	23 桂北投债 01	2023/12/28	2026/12/29	2028/12/29	3+2	10	3.23	10
企业债券小计						**10**		**10**
10	25 广西路桥 MTN005（科创债）	2025/12/1	-	2030/6/2	4.4986	2	2.46	2
11	25 北部湾投 MTN006	2025/11/26	-	2028/11/27	3	5	2.03	5
12	25 北部湾投 MTN005	2025/11/25	-	2028/11/26	3	5	2.05	5
13	25 广西路建 MTN002（科创债）	2025/11/5	-	2030/11/6	5	3	2.45	3
14	25 广西路桥 MTN004（科创债）	2025/10/28	-	2030/10/29	5	5	2.60	5
15	25 北部湾投 SCP002	2025/10/27	-	2026/4/26	0.4932	5	1.70	5
16	25 北部湾投 SCP001	2025/10/24	-	2026/4/25	0.4932	5	1.75	5
17	25 广西路桥 MTN003（科创债）	2025/9/23	-	2030/9/25	5	5	2.60	5
18	25 广西路桥 MTN002（科创债）	2025/9/1	-	2030/9/3	5	3	2.60	3
19	25 北部湾投 MTN004B	2025/8/12	-	2030/8/14	5	2	2.61	2
20	25 北部湾投 MTN004A	2025/8/12	-	2028/8/14	3	8	2.32	8
21	25 广西路桥 MTN001（科创债）	2025/8/11	-	2030/8/13	5	5	2.59	5
22	25 北部湾投 MTN003B	2025/6/16	-	2030/6/18	5	2	2.56	2
23	25 北部湾投 MTN003A	2025/6/16	-	2028/6/18	3	8	2.30	8

24	25 广西路建 MTN001（科创票据）	2025/3/19	-	2028/3/21	3	3	2.30	3
25	25 北部湾投 MTN002	2025/1/13	-	2030/1/15	5	10	2.35	10
26	25 北部湾投 MTN001B	2025/1/9	-	2030/1/13	5	2	2.80	2
27	25 北部湾投 MTN001A	2025/1/9	-	2028/1/13	3	8	2.30	8
28	24 北部湾投 MTN006	2024/11/27	-	2027/11/29	3	3	2.34	3
29	24 北部湾投 MTN005B	2024/11/18	-	2027/11/20	3	5	2.69	5
30	24 北部湾投 MTN005A	2024/11/18	-	2026/11/20	2	10	2.51	10
31	24 北部湾投 MTN004B	2024/10/14	-	2027/10/16	3	5	2.77	5
32	24 北部湾投 MTN004A	2024/10/14	-	2026/10/16	2	10	2.62	10
33	24 广西路桥 MTN006（科创票据）	2024/8/27	-	2029/8/29	5	5	2.80	5
34	24 广西路桥 MTN005（科创票据）	2024/8/13	-	2029/8/15	5	5	2.42	5
35	24 广西路桥 MTN004（科创票据）	2024/7/15	-	2027/7/17	3	5	2.34	5
36	24 北部湾投 MTN003	2024/6/24	-	2027/6/26	3	15	2.50	15
37	24 广西路桥 MTN003（科创票据）	2024/4/9	-	2027/4/10	3	5	2.70	5
38	24 北部湾投 MTN002	2024/4/8	-	2027/4/10	3	20	3.17	20
39	24 广西路桥 MTN002（科创票据）	2024/3/27	-	2029/3/29	5	5	3.00	5
40	24 北部湾投 MTN001	2024/3/6	-	2026/3/7	2	20	2.98	20
41	24 广西路桥 MTN001（科创票据）	2024/2/29	-	2027/3/4	3	5	2.95	5
42	23 北部湾投 MTN004	2023/10/30	2026/11/1	2028/11/1	5	5	3.63	5
43	22 北部湾投 MTN002B	2022/4/29	-	2027/5/6	5	2	3.98	2
债务融资工具小计						**211**		**211**
34	北贷 03 次	2024/7/18	-	2026/5/28	1.8603	0.02	-	0.02

35	北贷 03A	2024/7/18	-	2026/5/28	1.8603	1.98	2.39	1.98
其他小计						**2**		**2**
合计						**270**		**270**

截至2025年12月31日，北投集团不存在延迟支付债券利息或本金的情况。

2、历史评级情况

根据联合资信评估股份有限公司于2025年11月6日出具的《信用评级公告》的评级结果，北投集团主体信用等级 AAA，评级展望稳定。根据惠誉国际信用评级有限公司于 2025 年 12 月 23 日发布的评级公告，将北投集团的长期发行人主体评级从 BBB-上调至 BBB，展望为“稳定”。

3、信用状况

经核查中国证监会网站（http://www.csrc.gov.cn/）、国家金融监督管理总局网站（http://www.cbirc.gov.cn/cn/view/pages/index/index.html）、国家外汇管理局网站（https://www.safe.gov.cn/）、中国人民银行网站（http://www.pbc.gov.cn/）、证券期货市场失信记录查询平台（http://neris.csrc.gov.cn/shixinchaxun/）、国家企业信用信息公示系统（http://www.gsxt.gov.cn/index.htm）、信用中国网站（https://www.creditchina.gov.cn/）、中国执行信息公开网（http://zxgk.court.gov.cn）、国家税务总局网站（http://www.chinatax.gov.cn/）、国家税务总局广西壮族自治区税务局网站（https://guangxi.chinatax.gov.cn/）、中华人民共和国应急管理部网站（https://www.mem.gov.cn/）、中华人民共和国生态环境部网站（http://www.mee.gov.cn/）、广西壮族自治区生态环境厅网站（http://sthjt.gxzf.gov.cn/）、国家市场监督管理总局网站（http://www.samr.gov.cn/）、中华人民共和国国家发展和改革委员会网站（https://www.ndrc.gov.cn/）、中华人民共和国财政部网站（http://www.mof.gov.cn/index.htm），截至2025年12月31日，基于前述信息渠道，北投集团不存在重大违法、违规或不诚信行为；不存在被认定为失信被执行人的情形；不存在受到过行政处罚以及被要求相应整改情况的情形。

（七）调查结论

北投集团依法设立且合法存续，具备作为原始权益人的资质，对不动产项目享有完全所有权，且上述权利未存在重大经济或法律纠纷。最近三年在投资建设、生产运营、金融监管、工商、税务领域未存在重大违法违规记录，亦未被有权人认定为失信

被执行人、失信生产经营单位或者其他失信单位并被暂停或者限制融资，符合《管理规定》《基础设施基金指引》的规定。

二、运营管理机构：广西新恒通高速公路有限公司

基金管理人拟委托新恒通公司担任不动产项目的运营管理机构，并与基金管理人、资产支持证券管理人、项目公司等签署《运营管理协议》。

（一）基本情况

新恒通公司成立于 2015 年 5 月 4 日，是北投集团全资子公司广西新发展交通集团有限公司（简称“新发展集团”）下属国有企业，注册资本为 22,057.66 万元，主要负责高速公路投资建设及运营管理、高速公路沿线资源开发、资产经营等业务。截至 2025 年 12 月底，新恒通公司负责贺州至巴马公路、信都至梧州高速公路等高速公路的运营管理，总运营里程超 660 公里。

表 2-14：运营管理机构基本信息

名称	广西新恒通高速公路有限公司
类型	有限责任公司
住所	南宁市青秀区云景路 39 号第 19 层
法定代表人	李莘
注册资本	人民币 22,057.66 万元
成立日期	2015 年 05 月 04 日
经营期限	2015-05-04 至 无固定期限
经营范围	许可项目：公路管理与养护；建设工程施工；建设工程质量检测；水力发电；食品销售；房地产开发经营；发电业务、输电业务、供（配）电业务；输电、供电、受电电力设施的安装、维修和试验；广播电视节目制作经营；互联网直播技术服务；演出经纪；网络文化经营；道路货物运输（不含危险货物）（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动，具体经营项目以相关部门批准文件或许可证件为准）一般项目：以自有资金从事投资活动；工程管理服务；物业管理；工程技术服务（规划管理、勘察、设计、监理除外）；土地使用权租赁；非居住房地产租赁；住房租赁；土地整治服务；小微型客车租赁经营服务；机械设备租赁；安全技术防范系统设计施工服务；储能技术服务；充电桩销售；合同能源管理；节能管理服务；碳减排、碳转化、碳捕捉、碳封存技术研发；新兴能源技术研发；技术服务、技术开发、技术咨询、技术交流、技术转让、技术推广；太阳能发电技术服务；风力发电技术服务；生物质能技术服务；新能源原动设备销售；光伏设备及元器件销售；发电机及发电机组销售；风力发电机组及零部件销售；机械电气设备销售；电气设备修理；电池销售；电动汽车充电基础设施运营；物联网技术研发；物联网技术服务；物联网设备销售；信息系统集成服务；大数据服务；网络技术服务；软件开发；软件销售；云计算设备销售；数据处理服务；信息技术咨询服务；软件外包服务；互联网销售（除销售需要许可的商品）；计算机软硬件及辅助设备零售；人工智能硬件销售；人工智能行业应用系统集成服务；人工智能公共服务平台技术咨询服务；人工智能通用应用系统；人工

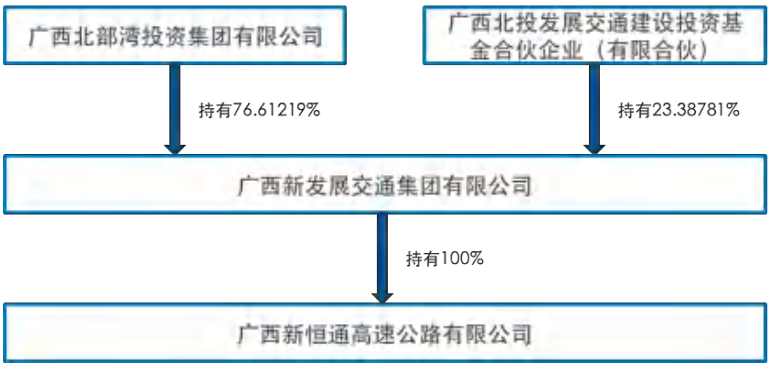
	智能基础软件开发；人工智能理论与算法软件开发；人工智能应用软件开发；人工智能基础资源与技术平台；人工智能公共数据平台；新材料技术研发；建筑材料销售；机械设备销售；化工产品销售（不含许可类化工产品）；食用农产品批发；食用农产品零售；低温仓储（不含危险化学品等需许可审批的项目）；企业信用调查和评估；企业信用管理咨询服务；个人互联网直播服务；广告制作；广告设计、代理；供应链管理服务；国内货物运输代理；普通货物仓储服务（不含危险化学品等需许可审批的项目）；信息咨询服务（不含许可类信息咨询服务）；包装服务；装卸搬运（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动）

（二）股权结构、组织架构及治理结构

1、股东及实际控制人情况

截至本财务顾问报告出具之日，北投集团控股子公司新发展集团持有新恒通公司100%的股权。新恒通公司实际控制人为广西自治区国资委。

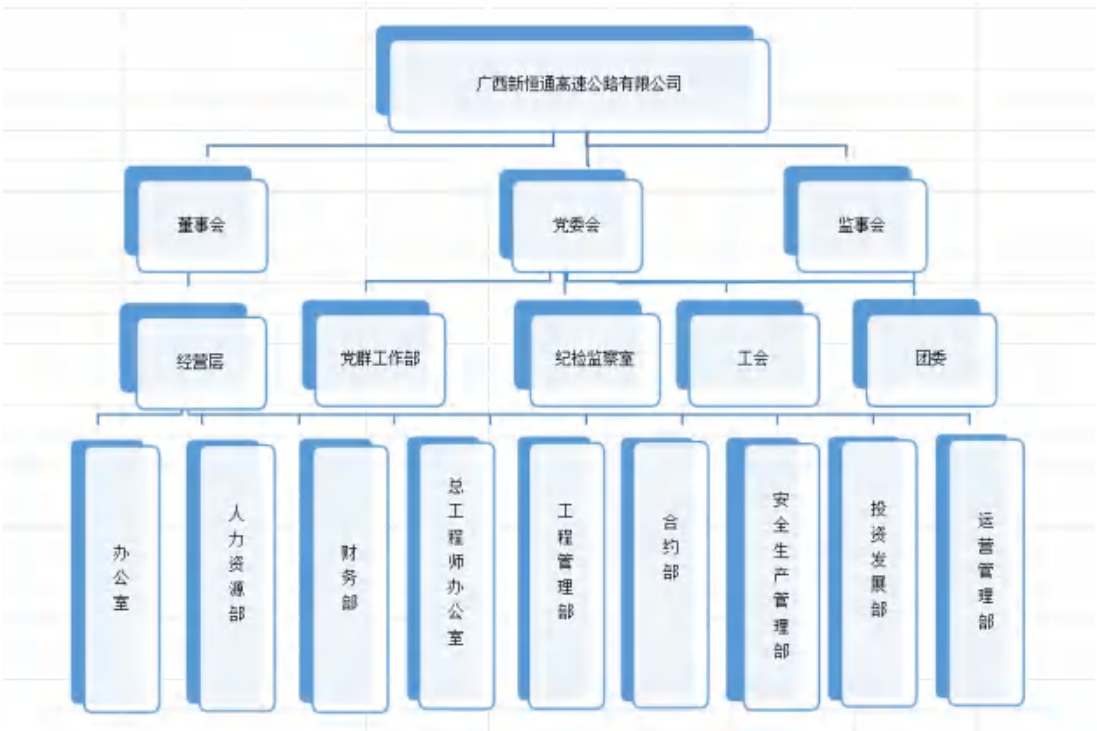
图 2-3：股权结构图



2、新恒通公司的组织结构和内部控制情况

新恒通公司参照北投集团及广西壮族自治区高速公路行业管理的编制要求，结合公司人员编制需求配备人员，新恒通公司的组织架构具体如下：

图 2-4：组织架构图



办公室：是负责新恒通公司行政事务、综合协调等工作的职能部门。

党群工作部：是负责新恒通公司党务管理、中层干部管理、企业文化建设、精神文明建设、宣传、共青团、工会等工作的职能部门。

人力资源部：是负责新恒通公司人员招聘、培训开发、绩效管理、薪酬福利、劳动关系及员工发展等工作的职能部门。

财务部：是负责新恒通公司财务预决算、资金计划、会计核算、会计报表、资金拨付、资金监管、增收节支等工作的职能部门。

总工程师办公室：是负责新恒通公司项目前期工作、项目变更方案管理、科技信息及创新、征拆管理、用地及林地协调等工作的职能部门。

工程管理部：是负责新恒通公司工程投资进度管理、工程质量、品质工程管理、交竣工管理、统计报表、工程管理信息化等工作的职能部门。

合约部：是负责新恒通公司招投标、合同等管理工作的职能部门。

安全生产管理部：是负责新恒通公司安全生产、环境保护、职业健康等工作的职能部门。

投资发展部：是负责新恒通公司发展、规划、投资管理和产权管理，开展高速公

路沿线资源开发等工作的职能部门。

运营管理部：是负责新恒通公司高速公路养护管理、收费管理、机电管理、服务区管理、客户管理和应急安全管理等工作的职能部门。

纪检监察室：是负责新恒通公司内部纪检监察、协助开展党风廉政建设工作的职能部门。

3、业务制度和流程

不动产 REITs 发行后，将由新恒通公司提供运营管理服务，原项目管理团队及公司人员将继续从事本项目的运营管理工作。运营管理团队保持一致、稳定，在营运管理、养护管理、安全管理、项目投资及其他业务支持方面均配备有专业人才团队，并建立起完整的制度体系。

就外部管理机构为不动产项目提供的运营管理服务，基金管理人将妥善处理基金管理人与运营管理机构在权责利方面的区分与衔接，设置明确的治理机制。其中，对项目公司具有重大影响的事项由基金管理人在不动产基金层面进行决策，如项目公司的年度预算、经营计划审批等，而外部管理机构主要负责项目公司日常运营事项的执行。

新恒通公司制订了较为全面的高速公路运管机制，建立健全高速公路全生命周期运营管理体系，不仅规范高速公路管理标准及服务内容，保障高速公路完好、安全、畅通运营，而且持续提升高速公路的现代化管理水平，聚焦提质增效，积极推动智慧路网一体化平台发展。

新恒通公司高速公路运营管理主要制度如下：

表 2-15：新恒通公司高速公路运营管理制度

序号	制度名称	发文文号	施行日期
1	广西新恒通高速公路有限公司行政事务管理办法	新恒通发〔2025〕2 号	2025 年 8 月 13 日
2	广西新恒通高速公路有限公司信息披露配合制度	新恒通发〔2025〕3 号	2025 年 8 月 13 日
3	广西新恒通高速公路有限公司关联交易管理制度	新恒通发〔2025〕4 号	2025 年 8 月 13 日
4	广西新恒通高速公路有限公司采购管理办法	新恒通发〔2025〕6 号	2025 年 8 月 13 日
5	广西新恒通高速公路有限公司安全生产管理制度汇编	新恒通发〔2025〕7 号	2025 年 8 月 13 日

6	广西新恒通高速公路有限公司财务管理办法	新恒通发〔2025〕8号	2025年8月13日
7	广西新恒通高速公路有限公司路产管理办法	新恒通发〔2025〕9号	2025年8月13日
8	广西新恒通高速公路有限公司公路养护管理办法	新恒通发〔2025〕10号	2025年8月13日
9	广西新恒通高速公路有限公司桥涵养护管理办法	新恒通发〔2025〕11号	2025年8月13日
10	广西新恒通高速公路有限公司隧道养护管理办法	新恒通发〔2025〕12号	2025年8月13日
11	广西新恒通高速公路有限公司高速公路边坡养护管理办法	新恒通发〔2025〕13号	2025年8月13日
12	广西新恒通高速公路有限公司收费工作管理办法	新恒通发〔2025〕14号	2025年8月13日
13	广西新恒通高速公路有限公司收费员工考核标准管理办法	新恒通发〔2025〕15号	2025年8月13日
14	广西新恒通高速公路有限公司机电系统管理办法	新恒通发〔2025〕16号	2025年8月13日
15	广西新恒通高速公路有限公司合同管理办法	新恒通发〔2025〕17号	2025年8月13日
16	广西新恒通高速公路有限公司联网收费系统网络安全管理办法	新恒通发〔2025〕18号	2025年8月13日

（三）所处行业情况、主营业务情况

1、所处行业情况

新恒通公司所处行业为高速公路行业，所处行业情况详见本财务顾问报告“第四章 项目公司的业务及财务情况”之“一、所属行业情况和竞争情况”。

2、主要业务情况

新恒通公司的经营范围为“交通基础设施投资与经营；高速公路经营；高速公路绿化、交安、信息网络工程；公路工程试验和检测；房地产开发与经营；旅游资源投资；物业服务；工程技术咨询；设计、制作、发布、代理国内各类广告；建筑材料、机械设备、日用百货销售。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动。）”。

新恒通公司专注于高速公路投资、建设与运营，以及沿线资源综合开发。在高速公路运营管理方面积累了系统性的经验，取得了多项突破，形成了可复制的管理优势，具体体现在以下几个方面：

（1）构建建管养一体化机制，实现全过程高效协同

新恒通公司坚持“建设为运营、运营促经营、经营助发展”的理念，通过前端设计参与、建设过程介入及运营提前衔接，系统性提升项目全周期效益。已制定《高速

公路建管养一体化实施办法》《高速公路建管养交接一体化管理办法》等制度，成立建管养一体化办公室 14 个，累计优化设计 1496 项。

（2）实施扁平化管理，有效优化资源配置

新恒通公司于全区高速公路运营路段中率先推行机构扁平化改革，设立“集团公司—运营单位—收费站”三级管理架构，大幅缩短管理链条，降低人力与运营成本。

（3）强化养护精细化管理，保障工程品质

新恒通公司自主研发公路养护管理平台，实现养护决策信息化与科学化。依托完备的制度体系与针对性预防养护措施，实施全寿命周期养护管理，所辖路段综合技术状况指标 MQI 均值为 97.30，路面使用性能指数 PQI 达 97.18，持续居于全区前列。钟山至昭平高速、融水至河池高速获评为自治区养护管理示范路。

（4）建设数智化应急救援体系，增强保通保畅能力

新恒通公司综合运用卫星遥感、无人机、奥维地图等技术手段，构建天地一体的隐患排查与监测系统，提升高难度路段巡检效率与安全性。依托智慧高速云控平台及应急指挥系统，完善“一路多方”联勤机制。2024 年高效处置车辆救援 3514 起、交通事故 649 起，平均处置时间缩短 19 分钟，效率提升 21%，有效保障路网安全畅通。

（5）管理团队专业稳定，运营能力持续可靠

新恒通公司核心管理团队具备丰富的高速公路运营与建设经验，专业能力突出，曾成功运营广西首条双向八车道高速公路，打造“十三五”国检标准示范路段，连续五年获评“广西高速公路养护管理示范路”，应急救援团队获评为首届高速公路优秀救援团队。

相关项目累计获得“全国五一巾帼标兵岗”等国家级荣誉 3 项，省部级荣誉 8 项，地厅级以上个人奖项 40 余人次。依托“廖朝丰工匠创新创效工作室”等平台，持续推动技术与管理创新。“向海先锋”党建品牌获评第一届公路交通行业优秀党建品牌。

在实施公募 REITs 过程中，新恒通公司原有运营管理团队保持稳定，全体人员将继续负责项目运营管理，在营运、养护、安全、投资等各职能板块均配置有专业团队，并已建立完善的制度体系。管理层具备深厚的行业经验和较强的项目经营能力，为不动产项目持续稳健运营提供坚实保障。

3、新恒通公司主要人员的聘用、安排与职责等情况如下：

（1）运营管理机构主要人员基本情况

项目运营管理机构主要人员的聘用、安排与职责等情况如下：

表 2-16：运营管理机构团队基本信息

姓名	职务	简历
贤有汞	广西新恒通高速公路有限公司党委书记、董事长	**曾任**广西区交通规划勘察设计研究院公路二室公路桥梁设计助理工程师、工程师；广西区交通规划勘察设计研究院第三道桥设计所公路桥梁设计工程师；广西区交通规划勘察设计研究院路面设计研究所路面设计高级工程师（百罗高速公路设计代表；隆百高速公路设计代表）；广西区交通规划勘察设计研究院第三道桥设计所高级工程师；广西区交通规划勘察设计研究院工程招标代理中心副主任（主持全面工作）；广西新恒通高速公路有限公司高级工程师；广西新恒通高速公路有限公司项目管理部副部长；广西新恒通高速公路有限公司合约部部长。 **现任**广西新发展交通集团有限公司合约部部长、建设项目竣工管理中心主任，广西北部湾恒信资产经营有限公司外部董事，广西新恒通高速公路有限公司党委书记、董事长。
李莘	广西新恒通高速公路有限公司党委副书记、副董事长、总经理	**曾任**广西沿海高速公路管理处山口管理所养护技术员；广西北部湾投资集团有限公司沿海高速公路分公司桂海管理处桥梁工程师；广西北部湾投资集团有限公司沿海高速公路分公司桂海管理处养护工程科养护技术员；广西北部湾投资集团有限公司沿海高速公路分公司防城港管理处副主任；广西北部湾投资集团有限公司沿海高速公路分公司养护工程部副经理；广西北部湾投资集团有限公司沿海高速公路分公司养护工程部经理；广西新发展交通集团有限公司灵山运营分公司副总经理（主持工作）、党委书记；广西新发展交通集团有限公司灵山高速公路运营分公司总经理；广西新发展交通集团有限公司南宁-湛江高速公路南宁至博白那卜段建设指挥部党支部书记、指挥长（兼）。 **现任**广西新发展交通集团有限公司资产经营部副部长、市场开发部副部长，广西北部湾恒信资产经营有限公司党委书记、董事长，广西新恒通高速公路有限公司党委副书记、副董事长、总经理。
颜兴全	广西新恒通高速公路有限公司党委委员、董事、常务副总经理	**曾任**广西公路桥梁工程总公司路面施工处经营科科员；广西公路桥梁工程总公司路面施工处北海大道项目经理部项目总工程师；广西公路桥梁工程总公司路面施工处全州至桂林一级公路路面改造工程№2 合同段项目技术负责人；广西公路桥梁工程总公司路面施工处全州至桂林一级公路路面改造工程№2 合同段项目技术负责人、团支部组织委员；广西公路桥梁工程总公司路面施工处职员；广西长长路桥建设有限公司经营部主办科员；广西长长路桥建设有限公司市场开发部副经理；广西长长路桥建设有限公司市场开发部经理；广西长长路桥建设有限公司总经理助理；广西新恒通高速公路有限公司投资发展部副部长；广西新恒通高速公路有限公司投资发展部副部长（主持工作）；广西新发展交通集团有限公司投资发展部副部长（主持工作）。 **现任**广西北部湾恒信资产经营有限公司党委副书记、副董事长、总经理，广西新恒通高速公路有限公司党委委员、董事、常务副总经理。
苏云	广西新恒通高速公路有限公司党委副书记	**曾任**广西壮族自治区横县公路管理局党支部宣传干事；广西西南出海大通道六寨至水任二级公路项目建设办公室政治处

		秘书,兼行政处副主任；广西壮族自治区南宁公路管理局办公室秘书；广西壮族自治区南宁公路管理局办公室副主任；广西壮族自治区桂西公路管理局办公室主任、兼广西壮族自治区桂西公路管理局大院物业管理中心主任；广西新恒通高速公路有限公司综合部部长；广西新恒通高速公路有限公司第一届纪律检查委员会委员；广西新发展交通集团有限公司纪委委员、办公室主任。 **现任**广西新发展交通集团有限公司纪委委员，广西北部湾恒信资产经营有限公司党委副书记、董事、分工会主席，广西新恒通高速公路有限公司党委副书记、董事。
马凤杰	广西新恒通高速公路有限公司党委委员、董事、副总经理	**曾任**广西交通规划勘察设计研究院道桥二所助理工程师、工程师；广西交通规划勘察设计研究院生产经营处工程师；广西交通规划勘察设计研究院第二道桥设计分院高级工程师；广西交通规划勘察设计研究院生产经营处高级工程师；广西新发展交通集团有限公司企业管理部科员；广西北部湾投资集团有限公司运营管理部业务主管；广西北部湾投资集团有限公司运营管理部业务副经理；广西新发展交通集团有限公司投资发展部副部长、广西北部湾恒信资产经营有限公司监事会主席；广西新发展交通集团有限公司投资发展部部长。 **现任**广西北部湾恒信资产经营有限公司副总经理，广西北投路衍新能源开发有限公司董事，广西新恒通高速公路有限公司党委委员、董事、副总经理。
李周	广西新恒通高速公路有限公司总会计师	**曾任**广西桂商实业投资有限公司项目材料员、材料会计；广西交通设计集团有限公司财务部会计、会计主管；广西新恒通高速公路有限公司贺州至巴马高速公路（来宾至都安段）建设指挥部财务部副部长；广西新发展交通集团有限公司天峨（黔桂界）至北海高速公路（巴马至平果段）建设指挥部财务部副部长；广西新发展交通集团有限公司天峨（黔桂界）至北海高速公路（巴马至平果段）建设指挥部财务部部长（兼任百色市南北过境线高速公路（百色市南环线）建设指挥部财务部部长）；广西北部湾恒信资产经营有限公司财务部部长。 **现任**广西北部湾恒信资产经营有限公司总会计师、外部董事，广西新恒通高速公路有限公司总会计师。

（2）运营管理机构主要人员工作职责

贤有汞：主持公司党政全面工作。主管人力资源部，主管董事会、审计工作。

李苹：主持公司生产经营管理工作。主管公司第二增长曲线、科技信息化建设、公司发展战略工作。主管办公室、新兴业务部。

苏云：协助负责公司党建、党风廉政建设（主体责任）、精神文明建设、企业文化建设、意识形态、员工思想教育、宣传、共青团、女职工、信访维稳、社会治安综合治理、安全保密、统一战线、扶贫等方面工作。协助分管人力资源部，分管党群工作部。

颜兴全：协助分管公司生产经营管理工作。负责项目前期、安全生产工作、高速公路运营管理工作。分管运营管理部、协助分管办公室、新兴业务部。

马凤杰：协助分管公司生产经营管理工作。协助分管新兴业务部交通加能源相关工作。负责企业内部控制与风险管理、法律事务、合同管理、招投标管理等相关工作。协助负责审计工作。分管合同法务部。

李周：协助分管公司生产经营管理工作。负责公司财务管理，筹融资、预算、资本运作、股权管理、产权管理等工作。协助分管闲置资产盘活、招商等相关工作。分管财务部。

（四）财务情况

新恒通公司 2022-2024 年经审计的财务数据，及 2025 年三季度未经审计的财务数据如下：

1、资产负债表

表 2-17：新恒通公司资产负债表

单位：万元

项目	2025 年 9 月 30 日	2024 年 12 月 31 日	2023 年 12 月 31 日	2022 年 12 月 31 日
流动资产：				
货币资金	19,068.00	19,510.13	68,712.55	51,494.89
应收账款	2,192.00	4.22		32.84
预付款项	156.19	355.14	6,447.01	67.80
其他应收款	408,134.26	465,641.19	1,340,118.63	1,183,696.67
合同资产	431.23	8.36		
其他流动资产	112,952.36	128,111.94	119,911.57	110,678.62
流动资产合计	**542,934.02**	**613,630.97**	**1,535,189.77**	**1,345,970.82**
非流动资产：				
投资性房地产	-		399.72	400.70
固定资产	18,054.72	305,011.37	58,791.91	19,221.79
其中：固定资产原价	21,387.59	320,074.68	64,628.43	21,636.84
累计折旧	3,332.87	15,063.31	5,836.52	2,415.05
固定资产减值准备	-			
在建工程	4,456,029.65	4,202,724.55	6,024,136.03	7,673,154.25
无形资产	514,291.37	4,376,787.67	2,214,637.09	4.42
开发支出	5.06			
递延所得税资产	0.26	0.26	24.76	24.38

其他非流动资产	454.56	3,569.62	30.30	4,944.07
非流动资产合计	**4,988,835.62**	**8,888,093.47**	**8,298,019.80**	**7,697,749.61**
资产总计	**5,531,769.64**	**9,501,724.44**	**9,833,209.57**	**9,043,720.43**
流动负债：				
应付票据	-		4,400.00	72,000.00
应付账款	141,622.59	141,306.43	41,219.20	42,552.29
预收款项	167.23	375.99	146.43	
合同负债	2,490.62	1,272.36		
应付职工薪酬	57.31	48.70	78.41	64.93
应交税费	1,089.95	272.33	209.59	1,387.98
其中：应交税金	1,089.95	272.33	209.59	1,387.98
其他应付款	1,569,876.90	4,684,624.68	3,278,587.63	3,321,824.32
一年内到期的非流动负债	1,000.00	1,000.00		
其他流动负债				
流动负债合计	**1,716,304.58**	**4,828,900.49**	**3,324,641.26**	**3,437,829.51**
非流动负债：				
长期借款	1,723,700.00	1,719,200.00	3,277,500.00	3,058,900.00
长期应付款	659,210.84	651,288.84	755,715.45	727,730.81
递延收益	190.00			
递延所得税负债	-		106.90	106.90
非流动负债合计	**2,383,100.84**	**2,370,488.84**	**4,033,322.35**	**3,786,737.72**
负债合计	**4,099,405.42**	**7,199,389.33**	**7,357,963.62**	**7,224,567.23**
所有者权益（或股东权益）：				
实收资本（或股本）	22,057.66	22,057.66	22,057.66	22,057.66
其他权益工具	464,700.00	471,030.00	666,650.00	408,700.00
资本公积	1,027,492.74	1,936,359.91	1,809,325.20	1,381,467.06
盈余公积	692.85	692.85	692.85	692.85
其中：法定公积金	692.85	692.85	692.85	692.85
任意公积金	-			
未分配利润	-82,579.03	-127,805.30	-23,479.75	6,235.63
归属于母公司所有者权益（或股东权益）合计	1,432,364.22	2,302,335.11	2,475,245.96	1,819,153.20
所有者权益（或股东权益）合计	**1,432,364.22**	**2,302,335.11**	**2,475,245.96**	**1,819,153.20**

负债和所有者权益（或股东权益）总计	**5,531,769.64**	**9,501,724.44**	**9,833,209.57**	**9,043,720.43**

2、利润表

表 2-18：新恒通公司利润表

单位：万元

项目	2025 年 1-9 月	2024 年	2023 年	2022 年
一、营业总收入	**66,629.06**	**344,804.97**	**303,556.14**	**975,246.57**
其中：营业收入	66,629.06	344,804.97	303,556.14	975,246.57
二、营业总成本	**68,822.88**	**450,482.37**	**332,218.08**	**970,221.18**
其中：营业成本	57,679.51	362,561.53	300,597.12	970,217.38
税金及附加	0.19	48.15	21.76	5.62
财务费用	11,143.18	87,872.69	31,599.20	-1.82
其中：利息费用	11,143.16	88,185.77	31,655.36	
利息收入	0.84	313.62	56.22	1.82
加：其他收益	0.10	21.53	162.88	36.28
公允价值变动收益（损失以“-”号填列）	-		-0.98	-150.51
信用减值损失（损失以“-”号填列）	-		-0.52	-0.52
资产减值损失（损失以“-”号填列）	-			
资产处置收益（损失以“-”号填列）	-			
三、营业利润（亏损以“—”号填列）	**-2,193.72**	**-105,655.87**	**-28,500.56**	**4,910.64**
加：营业外收入	1.88	2.03	8.08	33.23
减：营业外支出	1.18	3.68	3.93	28.00
四、利润总额（净亏损以“—”号填列）	**-2,193.03**	**-105,657.53**	**-28,496.41**	**4,915.86**
减：所得税费用	-	-1,331.98	1,218.97	-7.53
五、净利润（净亏损以“—”号填列）	**-2,193.03**	**-104,325.55**	**-29,715.38**	**4,923.39**
（一）按所有权归属分类：				
归属于母公司所有者的净利润	-2,193.03	-104,325.55	-29,715.38	4,923.39
少数股东损益	-			
（二）按经营持续性分类：				

持续经营净利润	-2,193.03	-104,325.55	-29,715.38	4,923.39
终止经营净利润	-			
七、综合收益总额	**-2,193.03**	**-104,325.55**	**-29,715.38**	**4,923.39**
归属于母公司所有者的综合收益总额	-2,193.03	-104,325.55	-29,715.38	4,923.39
归属于少数股东的综合收益总额	-			

3、现金流量表

表 2-19：新恒通公司现金流量表

单位：万元

项目	2025 年 1-9 月	2024 年	2023 年	2022 年
一、经营活动产生的现金流量：				
销售商品、提供劳务收到的现金	35,801.82	5,358.60	8,870.60	5,048.16
收到的税费返还	1.71	1,249.57	1.86	22,137.22
收到其他与经营活动有关的现金	21,438.11	168,738.52	171,550.89	6,695.96
经营活动现金流入小计	**57,241.63**	**175,346.69**	**180,423.35**	**33,881.35**
购买商品、接受劳务支付的现金	4,175.12	26,454.35	26,090.64	13,178.59
支付给职工及为职工支付的现金	948.74	3,178.29	3,952.89	3,472.22
支付的各项税费	130.52	397.69	1,578.19	178.50
支付其他与经营活动有关的现金	22,325.56	163,013.44	171,717.88	40,332.88
经营活动现金流出小计	**27,579.95**	**193,043.77**	**203,339.60**	**57,162.19**
经营活动产生的现金流量净额	**29,661.69**	**-17,697.07**	**-22,916.25**	**-23,280.84**
二、投资活动产生的现金流量：				
收回投资收到的现金	-	-	-	-
取得投资收益收到的现金	-	-	-	-
处置固定资产、无形资产和其他长期资产收回的现金净额	-	-	-	0.01
处置子公司及其他营业单位收到的现金净额	-	-	-	-
收到其他与投资活动有关的现金	174,811.10	2,231,822.24	123,593.02	400,039.06
投资活动现金流入小计	**174,811.10**	**2,231,822.24**	**123,593.02**	**400,039.07**

购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金	57,092.81	226,226.58	359,676.16	948,132.37
投资支付的现金	-	-	-	-
支付其他与投资活动有关的现金	96,106.99	361,489.14	155,704.82	699,867.79
投资活动现金流出小计	**153,199.81**	**587,715.71**	**515,380.98**	**1,648,000.16**
投资活动产生的现金流量净额	**21,611.29**	**1,644,106.53**	**-391,787.96**	**-1,247,961.10**
三、筹资活动产生的现金流量：				
吸收投资收到的现金	744.00	3,929.42	179,656.41	228,102.50
其中：子公司吸收少数股东投资收到的现金	-	-	-	-
取得借款收到的现金	24,008.00	120,954.96	550,760.01	1,560,064.10
收到其他与筹资活动有关的现金	11,795.13	5,630.00	-	-
筹资活动现金流入小计	**36,547.13**	**130,514.38**	**730,416.42**	**1,788,166.60**
偿还债务支付的现金	-	1,587,873.19	21,920.29	248,797.80
分配股利、利润或偿付利息支付的现金	85,632.18	187,486.82	258,412.53	250,701.42
其中：子公司支付给少数股东的股利、利润	-	-	-	-
支付其他与筹资活动有关的现金	1,044.31	30,766.25	18,161.72	11,362.83
筹资活动现金流出小计	**86,676.50**	**1,806,126.26**	**298,494.54**	**510,862.05**
筹资活动产生的现金流量净额	**-50,129.37**	**-1,675,611.88**	**431,921.88**	**1,277,304.54**
四、汇率变动对现金及现金等价物的影响	-	-	-	-
五、现金及现金等价物净增加额	**1,143.61**	**-49,202.43**	**17,217.67**	**6,062.61**
加：期初现金及现金等价物余额	17,924.39	68,712.55	51,494.89	45,432.28
六、期末现金及现金等价物余额	**19,068.00**	**19,510.13**	**68,712.55**	**51,494.89**

4、财务指标分析

2022-2024年度及2025年1-9月营业收入分别为975,246.57万元、303,556.14万元、344,804.97 万元和 66,629.06 万元；新恒通公司主营高速公路投资建设与运营业务，营业收入主要由建造收入、通行费收入、其他收入构成。由于基础设施建设呈放缓态势，新恒通公司承接的高速公路建设项目数量减少，且新恒通公司的高速公路建设项目大部分已进入收尾阶段，从建设期过渡到运营期，该转变使得新恒通公司的建造收入逐

年减少，进而致使总体营业收入有所下滑。除建造收入外，新恒通公司的主要收入源自进入运营阶段高速公路项目的通行费收入呈逐年上涨趋势。2022-2024 年度及 2025 年 1-9 月，建造收入同比变动-44.20%、-72.95%、12.58%和-79.87%，通行费收入同比变动 80.59%、88.60%、17.52%和-55.99%，营业收入合计变动-43.22%、-68.87%、13.59%和-74.75%。

表 2-20：新恒通公司最近 3 个会计年度及一期营业收入明细表

单位：万元

项目	2022 年	2023 年	2024 年	2025 年 1-9 月
建造收入	950,691.21	257,198.40	289,544.15	41,225.21
通行费收入	24,466.15	46,143.84	54,228.31	18,319.52
其他收入	89.21	213.90	1,032.52	7,084.33
营业收入合计	**975,246.57**	**303,556.14**	**344,804.97**	**66,629.06**

2022-2024 年末及 2025 年 9 月末总资产分别为 9,043,720.43 万元、9,833,209.57 万元、9,501,724.44 万元和 5,531,769.64 万元；资产负债率分别为 79.88%、74.83%、75.77%和 74.11%，较为稳健。

新恒通公司 2023-2024 年及 2025 年 1-9 月的净利润波动较大，主要是由于新恒通公司 2023 年下半年起正式运营路段增多，昭平至蒙山段、融水至河池、都安至巴马分别于 2023 年 10 月、2023 年 11 月和 2024 年 9 月正式运营，以上路段开始计提折旧摊销和利息支出费用化，因此 2024 年度较 2023 年度折旧摊销增加 2.25 亿元、财务费用增加 5.64 亿元，导致净利润下滑。

新恒通公司 2025 年 1-9 月营业收入、通行费收入、资产总额等指标较 2024 年有所下降，主要原因是新恒通公司于 2025 年 8 月完成了对钟昭公司、昭蒙公司、都巴公司、融和公司等 4 个子公司的股权划转，涉及划转资产金额约 424.61 亿元，由新恒通公司划转至广西兴港高速公路有限公司，划转后合并范围减小，故营业收入、资产总额等指标对应下降，划转后不影响新恒通公司正常经营。

2022-2024 年度经营活动产生净现金流为负，主要原因为新恒通公司通行费收入由北投集团进行统一管理，北投集团根据项目需要再进行拨付。剔除建造收入和还原通行费收入拨付至新恒通公司后，新恒通公司经营性净现金流为正。自 2025 年 3 月起，北投集团根据新恒通公司项目运营管理的需要，已组织将统一收到的通行费及时拨付至新恒通公司，故 2025 年 1-9 月的经营活动产生的现金流量净额回正。

表 2-21：新恒通公司还原通行费收入划拨后的经营活动净现金流

单位：万元

项目	2022 年	2023 年	2024 年	2025 年 1-9 月
通行费收入	24,466.15	46,143.84	51,769.29	19,163.10
当年拨付的通行费收入	-	12,639.00	5,742.00	36,446.00
当年未拨付的通行费收入	24,466.15	33,504.84	46,027.29	-17,282.90
原经营性净现金流	-23,280.84	-22,916.25	-17,697.07	29,661.69
其他因素影响现金流	8341.65	3,174.12	-8,368.32	-
调整后经营活动净现金流	9,526.96	13,762.71	19,961.90	12,378.79

综上，若剔除建造收入和折旧利息费用化及考虑还原当年未拨付通行费收入的影响，新恒通公司营业收入逐年增长，且经营活动净现金流为正并逐年增长，财务稳健，具备持续稳定经营能力。

表 2-22：运营管理机构最近 3 个会计年度及一期主要财务指标

单位：万元

项目	2022 年末/2022 年度	2023 年末/2023 年度	2024 年末/2024 年度	2025 年 9 月末/2025 年 1-9 月
总资产	9,043,720.43	9,833,209.57	9,501,724.44	5,531,769.64
总负债	7,224,567.23	7,357,963.62	7,199,389.33	4,099,405.42
资产负债率	79.88%	74.83%	75.77%	74.11%
营业收入	975,246.57	303,556.14	344,804.97	66,629.06
净利润	4,923.39	-29,715.38	-104,325.55	-2,193.03
息税折旧摊销前利润（EBITDA）	5,540.63	19,402.48	66,454.66	16,620.68
经营活动产生的现金流量净额	-23,280.84	-22,916.25	-17,697.07	29,661.69

注：新恒通公司 2025 年三季度财务数据源自其未经审计的 2025 年三季度财务报表。

（五）资信状况

经核查中国证监会网站（http://www.csrc.gov.cn/）、国家金融监督管理总局网站（http://www.cbirc.gov.cn/cn/view/pages/index/index.html）、国家外汇管理局网站（https://www.safe.gov.cn/）、中国人民银行网站（http://www.pbc.gov.cn/）、证券期货市场失信记录查询平台（http://neris.csrc.gov.cn/shixinchaxun/）、国家企业信用信息公示系统（http://www.gsxt.gov.cn/index.htm）、信用中国网站（https://www.creditchina.gov.cn/）、中国执行信息公开网（http://zxgk.court.gov.cn）、国家税务总局网站（http://www.chinatax.gov.cn/）、国家税务总局广西壮族自治区税务

局网站（https://guangxi.chinatax.gov.cn/）、中华人民共和国应急管理部网站（https://www.mem.gov.cn/）、中华人民共和国生态环境部网站（http://www.mee.gov.cn/）、广西壮族自治区生态环境厅网站（http://sthjt.gxzf.gov.cn/）、国家市场监督管理总局网站（http://www.samr.gov.cn/）、中华人民共和国国家发展和改革委员会网站（https://www.ndrc.gov.cn/）、中华人民共和国财政部网站（http://www.mof.gov.cn/index.htm），截至2025年12月31日，最近三年内，新恒通公司存在如下行政处罚记录：（1）大化瑶族自治县市场监督管理局于2023年3月3日出具编号为大市监处字〔2023〕18号的《行政处罚决定书》，载明“……依据《中华人民共和国特种设备安全法》第八十四条第（一）项规定，决定给予你公司如下行政处罚：责令停止使用该4台未经检验合格的电梯；罚款三万（￥30000）元”。（2）柳州市交通运输局于2023年9月18日出具编号为桂柳交综（江）罚〔2023〕63号的《行政处罚决定书》，载明“……依据《公路安全保护条例》第二十七条的规定，我单位对当事人依法作出罚款50000元的行政处罚决定”。

根据新恒通公司出具的说明文件，新恒通公司最近三年不存在重大违法违规记录（包括但不限于因违反法律、行政法规及其他规定而受到投资建设、生产运营、金融监管、工商、税务、土地、环境、安全、质量等政府主管部门重大处罚的情形），不存在未披露的任何正在进行的或尚未完结的重大诉讼、仲裁或其他经济或法律纠纷等情况，不存在因严重违法失信行为被有权部门认定为失信被执行人、失信生产经营单位或者其他失信单位，或被暂停或者限制进行融资的情形，亦不涉及税收领域、安全生产领域、环境保护领域、产品质量领域、财政性资金管理使用领域以及金融领域失信行为。

（六）不动产运营相关业务流程、管理制度、风险控制制度

相关内容请见本财务顾问报告本章节“二、运营管理机构：广西新恒通高速公路有限公司”之“（二）股权结构、组织架构及治理结构”之“3、业务制度和流程”。

（七）不动产项目与外部管理机构自有资产或其他受托资产相独立的保障措施

1、与外部管理机构的利益冲突分析

截至尽调基准日，外部管理机构不存在直接或通过其他任何方式间接投资、持有或管理其他同一服务区域、走向平行或近乎平行的与不动产项目资产存在直接竞争的收费公路项目，不存在直接的同业竞争的情形，但未来不排除外部管理机构投资、持

有或管理竞品项目的可能。如外部管理机构为其他同类型不动产项目提供运营管理服务，其在人员、设备配备、管理模式和水平、资源分配、市场地位等方面可能与本基金存在利益冲突。

2、利益冲突的防范措施

（1）广西壮族自治区当前高速公路收费模式一定程度上防范利益冲突

根据《广西壮族自治区高速公路联网收费管理办法》，高速公路联网收费是指对全自治区范围内高速公路实行统一收费、系统分账的运营和管理模式。高速公路联网收费结算机构为全自治区高速公路进行收入确认和分账，确认的收入由高速公路联网收费结算机构直接拨付至项目公司，不经过外部管理机构，一定程度上防范了利益冲突。

（2）外部管理机构对不动产项目资产进行独立管理

鉴于新恒通公司同时负责管理钟昭高速、信梧高速、来都高速等高速公路的运营管理，总运营管理里程超 660 公里，新恒通公司应当采取充分、适当的措施避免可能出现的利益冲突。新恒通公司出具了《关于避免同业竞争的承诺函》，新恒通公司承诺：

1）截至本承诺函出具之日，本公司不存在直接或通过其他任何方式间接投资、持有或管理其他同一服务区域、走向平行或近乎平行的与不动产项目资产存在直接竞争的收费公路项目（简称“竞品项目”），不存在直接的同业竞争的情形，但未来不排除本公司投资、持有或管理竞品项目的可能。

2）运营期本公司拟同时向其他机构提供不动产项目运营管理服务的，将会提前告知基金管理人并说明是否与运营管理协议项下不动产项目存在同业竞争；如存在同业竞争，应当征得基金管理人同意。

3）在本公司作为基金的外部管理机构期间，针对不动产项目，将设立独立分支机构，并将确保不动产项目的账务、人员与其他高速公路项目相互独立，且通过省级联网结算管理，以降低或有的同业竞争与利益冲突风险。

4）本公司将根据自身针对高速公路项目同类资产的既有管理规范和标准以及运营管理协议生效后针对同类资产制定的新的管理规范和标准，严格按照诚实信用、勤勉尽责、公平公正的原则，以不低于本公司管理的其他同类资产的运营管理水平为不动产项目提供运营管理服务，在管理运营其他同类资产时，将公平公正对待不同的不动

产项目，采取适当措施避免可能出现的利益冲突，充分保护不动产基金的基金份额持有人的利益。

5）在作为不动产基金的外部管理机构期间，如本公司直接或通过其他任何方式间接投资、持有或运营竞品项目，将采取充分、适当的措施，公平对待不动产项目和该等竞品项目，避免可能出现的利益冲突。本公司不会将所取得或可能取得的优先业务机会授予或提供给任何其他竞品项目，亦不会利用本公司的地位或利用该地位获得的信息作出不利于不动产基金而有利于其他竞品项目的决定或判断，并将避免该种客观结果的发生。在不动产基金的存续期间内，如因不动产基金项下的不动产项目与竞争性项目之间的同业竞争发生争议，且基金管理人认为可能严重影响不动产基金的基金份额持有人利益的，本公司承诺将与基金管理人积极协商解决措施。

（3）外部管理机构的股东出具同业竞争承诺函

为防范利益冲突与风险，外部管理机构的股东广西新发展交通集团有限公司出具了《关于防范关联交易及避免同业竞争的承诺函》，承诺：

1）在本公司和/或本公司同一控制下的关联方直接或通过其他任何方式间接投资、持有或管理竞品项目，本公司将采取充分、适当的措施，公平对待不动产项目资产和该等竞品项目，避免可能出现的利益冲突以及恶意竞争。本公司不会将所取得或可能取得的优先业务机会授予或提供给任何其他竞品项目，亦不会利用本公司的地位或利用该地位获得的信息作出不利于不动产基金而有利于其他竞品项目和其他损害不动产基金及其基金份额持有人的合法权益的决定或判断，并将避免该种客观结果的发生。

2）在不动产基金的存续期间内，如因不动产基金项下的不动产项目与竞争性项目之间的同业竞争发生争议，且基金管理人认为可能严重影响不动产基金的基金份额持有人利益的，本公司承诺将与基金管理人积极协商解决措施。

（八）提供运营管理服务的相关业务资质以及法律法规依据

根据《基础设施基金指引》第四十条规定，外部管理机构应当按照《基金法》规定经中国证监会备案。本财务顾问认为，在《运营管理协议》等相关法律文件生效且新恒通公司按照《基金法》在中国证监会完成备案后，新恒通公司在以上方面符合《基础设施基金指引》第四十条第一款作为不动产项目外部管理机构的相关规定。

（九）调查结论

综上所述，本财务顾问认为，新恒通公司目前有效存续，在《运营管理协议》等相关法律文件生效且新恒通公司按照《基金法》在中国证监会完成备案后，新恒通公司符合作为不动产项目资产运营方的相关规定。新恒通公司的公司治理、内部控制制度健全，财务状况良好，具备持续经营能力；不属于失信被执行人，最近三年在投资建设、生产运营、金融监管、工商、税务等方面不存在重大违法违规记录；新恒通公司资信情况良好；新恒通公司配备了不少于 2 名具有 5 年以上不动产项目运营经验的专业人员，符合《基础设施基金指引》的规定。

三、基金托管人及计划托管人

本项目基金托管人拟由交通银行股份有限公司担任，专项计划托管人拟由交通银行股份有限公司广西壮族自治区分行担任。

（一）基本情况

1、基金托管人

名称：交通银行股份有限公司

注册地址：中国（上海）自由贸易试验区银城中路 188 号

办公地址：上海市长宁区仙霞路 18 号

邮政编码：200336

法定代表人：任德奇

成立时间：1987 年 3 月 30 日

注册资本：人民币 8836378.4223 万元

存续期间：1987-03-30 至 无固定期限

经营范围：吸收公众存款；发放短期、中期和长期贷款；办理国内外结算；办理票据承兑与贴现；发行金融债券；代理发行、代理兑付、承销政府债券；买卖政府债券、金融债券；从事同业拆借；买卖、代理买卖外汇；从事银行卡业务；提供信用证服务及担保；代理收付款项业务；提供保管箱服务；经各监督管理部门或者机构批准

的其他业务（以许可批复文件为准）；经营结汇、售汇业务。【依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动】

基金托管资格批文及文号：中国证监会证监基字[1998]25号

联系人：方圆

联系电话：95559

2、专项计划托管人

名称：交通银行股份有限公司广西壮族自治区分行

设立日期：1989年12月21日

注册地址：中国（广西）自由贸易试验区南宁片区云英路15号南宁城建集团总部地块项目1号写字楼

负责人：官惠宣

经营范围：银行业务(依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动，具体经营活动以相关部门批准文件或许可证为准)

（二）发展概况

交通银行股份有限公司（简称“交通银行”）始建于1908年，是中国历史最悠久的银行之一，也是近代中国的发钞行之一。1987年重新组建后的交通银行正式对外营业，成为中国第一家全国性的国有股份制商业银行，总部设在上海。2005年6月交通银行在香港联合交易所挂牌上市，2007年5月在上海证券交易所挂牌上市。交通银行连续16年跻身《财富》(FORTUNE)世界500强，营业收入排名第154位；列《银行家》(The Banker)杂志全球千家大银行一级资本排名第9位。

截至2025年9月30日，交通银行资产总额为人民币15.50万亿元。2025年前三季度，交通银行实现净利润（归属于母公司股东）人民币699.94亿元。

交通银行总行设资产托管部/资产托管业务发展中心（简称“托管部/托管发展中心”）。现有员工具有多年基金、证券和银行的从业经验，具备基金从业资格，以及经济师、会计师、工程师和律师等中高级专业技术职称，员工的学历层次较高，专业分布合理，职业技能优良，职业道德素质过硬。

（三）主要人员情况

交通银行主要人员情况如下：

任德奇先生，董事长、执行董事，高级经济师。

任先生2020年1月起任交通银行董事长（其中：2019年12月至2020年7月代为履行行长职责）、执行董事，2018年8月至2020年1月任交通银行副董事长（其中：2019年4月至2020年1月代为履行董事长职责）、执行董事，2018年8月至2019年12月任交通银行行长；2016年12月至2018年6月任中国银行执行董事、副行长，其中：2015年10月至2018年6月兼任中银香港（控股）有限公司非执行董事，2016年9月至2018年6月兼任中国银行上海人民币交易业务总部总裁；2014年7月至2016年11月任中国银行副行长，2003年8月至2014年5月历任中国建设银行信贷审批部副总经理、风险监控部总经理、授信管理部总经理、湖北省分行行长、风险管理部总经理；1988年7月至2003年8月先后在中国建设银行岳阳长岭支行、岳阳市中心支行、岳阳分行，中国建设银行信贷管理委员会办公室、信贷风险管理部工作。任先生1988年于清华大学获工学硕士学位。

张宝江先生，副董事长、执行董事、行长，高级经济师。

张先生2024年6月起任交通银行行长；曾任中国农业发展银行副行长，安徽省分行行长，总行办公室主任，陕西省分行副行长，总行政策研究室副主任（主持工作）、办公室副主任、研究室副主任等职务。张先生于1998年于中央党校研究生院获经济学硕士学位，2004年于中央党校研究生院获经济学博士学位。

孟羽先生，资产托管部/资产托管业务发展中心总经理。

孟先生2025年9月起任本行资产托管部/资产托管业务发展中心总经理。曾任本行香港分行行政总裁，交通银行（香港）有限公司副董事长、执行董事、行政总裁，交银国际控股有限公司执行董事、首席执行官，广东省分行副行长，营业部副总经理，深圳分行国际业务部高级经理。曾在中国工商银行十堰分行工作。孟先生1999年于复旦大学获工商管理硕士学位。

（四）不动产基金托管业务主要人员情况

交通银行总行设有资产托管部/资产托管业务发展中心，现有总经理 1 人、副总经理 3 人，二级部高级经理和副高级经理 11 人，员工共计 146 人，平均年龄 40 岁，53%以上员工拥有硕士或博士学位。员工具有多年基金、证券和银行的从业经验，具备基金从业资格，以及经济师、会计师、工程师、律师、风险管理师等中高级专业技术职称，平均托管业务从业年限超过 12 年。交通银行资产托管部非常注重对员工进行培训，提高员工的业务能力。员工结构稳定，近三年无关键人员流失，管理稳健。

交通银行资产托管部/资产托管业务发展中心下设 14 个二级部门，并在北京、上海、南京、深圳、天津、杭州、长春七个城市设有托管运营分部，满足市场的服务需要；另外设有 15 家分行资产托管部、23 家分行专职托管团队和香港子行托管部，对托管客户进行属地化服务。交通银行具有基础设施领域资产管理产品的托管经验，为开展不动产基金托管业务配备了充足的专业人员。

（五）基金托管业务经营情况

截至 2025 年 9 月 30 日，交通银行共托管证券投资基金 892 只。此外，交通银行还托管了基金公司特定客户资产管理计划、证券公司客户资产管理计划、理财产品、信托计划、私募投资基金、保险资金、全国社保基金、基本养老保险基金、划转国有资本充实社保基金、养老保障管理产品、企业年金基金、职业年金基金、企业年金养老金产品、期货公司资产管理计划、QFI 证券投资资产、QDII 证券投资资产、RQDII 证券投资资产、QDIE、QDLP 和 QFLP 等产品。

（六）不动产基金托管业务经营情况

交通银行具有基础设施证券投资基金托管经验，截至 2025 年 12 月 31 日，已托管建信中关村产业园封闭式基础设施证券投资基金、中金联东科技创新产业园封闭式基础设施证券投资基金和中信建投沈阳国际软件园封闭式基础设施证券投资基金。

（七）基金托管人的内部控制制度

1、内部控制目标

交通银行严格遵守国家法律法规、行业规章及行内相关管理规定，加强内部管理，托管部/托管发展中心业务制度健全并确保贯彻执行各项规章，通过对各种风险的识别、

评估、控制及缓释，有效地实现对各项业务的风险管控，确保业务稳健运行，保护基金持有人的合法权益。

2、内部控制原则

（1）合法性原则：托管部/托管发展中心制定的各项制度符合国家法律法规及监管机构的监管要求，并贯穿于托管业务经营管理活动始终。

（2）全面性原则：托管部/托管发展中心建立各二级部自我监控和风险合规部风险管控的内部控制机制，覆盖各项业务、各个部门和各级人员，并渗透到决策、执行、监督、反馈等各个经营环节，建立全面的风险管理监督机制。

（3）独立性原则：托管部/托管发展中心独立负责受托基金资产的保管，保证基金资产与交通银行的自有资产相互独立，对不同的受托基金资产分别设置账户，独立核算，分账管理。

（4）制衡性原则：托管部/托管发展中心贯彻适当授权、相互制约的原则，从组织架构的设置上确保各二级部和各岗位权责分明、相互制约，并通过有效的相互制衡措施消除内部控制中的盲点。

（5）有效性原则：托管部/托管发展中心在岗位、业务二级部和风险合规部三级内控管理模式的基础上，形成科学合理的内部控制决策机制、执行机制和监督机制，通过行之有效的控制流程、控制措施，建立合理的内控程序，保障各项内控管理目标被有效执行。

（6）效益性原则：托管部/托管发展中心内部控制与基金托管规模、业务范围和业务运作环节的风险控制要求相适应，尽量降低经营运作成本，以合理的控制成本实现最佳的内部控制目标。

3、内部控制制度及措施

根据《证券投资基金法》《中华人民共和国商业银行法》《商业银行资产托管业务指引》等法律法规，托管部制定了一整套严密、完整的证券投资基金托管管理规章制度，确保基金托管业务运行的规范、安全、高效，包括《交通银行资产托管业务管理办法》《交通银行资产托管业务风险管理办法》《交通银行资产托管业务商业秘密管理规定》《交通银行资产托管业务从业人员行为规范》《交通银行资产托管业务运

营档案管理办法》等，并根据市场变化和基金业务的发展不断加以完善。做到业务分工科学合理，技术系统管理规范，业务管理制度健全，核心作业区实行封闭管理，落实各项安全隔离措施，相关信息披露由专人负责。

托管部通过对基金托管业务各环节的事前揭示、事中控制和事后检查措施实现全流程、全链条的风险管理，聘请国际著名会计师事务所对基金托管业务运行进行国际标准的内部控制评审。

（八）基金托管人对基金管理人运作基金进行监督的方法和程序

交通银行作为基金托管人，根据《证券投资基金法》、《公开募集证券投资基金运作管理办法》和有关证券法规的规定，对基金的投资对象、基金资产的投资组合比例、基金资产的核算、基金资产净值的计算、基金管理人报酬的计提和支付、基金托管人报酬的计提和支付、基金的申购资金的到账与赎回资金的划付、基金收益分配等行为的合规性进行监督和核查。

交通银行作为基金托管人，发现基金管理人有违反《证券投资基金法》、《公开募集证券投资基金运作管理办法》等有关证券法规和《基金合同》的行为，及时通知基金管理人予以纠正，基金管理人收到通知后及时确认并进行调整。交通银行有权对通知事项进行复查，督促基金管理人改正。基金管理人对交通银行通知的违规事项未能及时纠正的，交通银行按规定报告中国证监会。

交通银行作为基金托管人，发现基金管理人有重大违规行为，按规定报告中国证监会，同时通知基金管理人限期纠正。

（九）调查结论

根据上述调查，本项目基金托管人拟由交通银行股份有限公司担任，专项计划托管人拟由交通银行股份有限公司广西壮族自治区分行担任。交通银行股份有限公司具有证券投资基金托管资格，符合《运作办法》第六条、《基础设施基金指引》第六条及《业务办法》第六条规定的担任基金托管人/计划托管人的资质及权限。

第三章 项目公司基本情况

一、基本情况

本项目的项目公司为广西北投南南高速公路有限公司，根据广西壮族自治区市场监督管理局于 2025 年 6 月 25 日核发的《营业执照》（统一社会信用代码：91450000MADTU9BT2B）以及国家企业信用信息公示系统的公示信息，项目公司的基本情况如下：

表 3-1：项目公司基本信息

项目公司名称	广西北投南南高速公路有限公司
企业类型	有限责任公司（非自然人投资或控股的法人独资）
法定代表人	尚永毅
成立日期	2024 年 7 月 30 日
统一社会信用代码	91450000MADTU9BT2B
注册资本	27,000 万元人民币
注册地址	南宁市青秀区云景路 39 号南宁农工商产业大厦七层 703 号办公
经营范围	许可项目：公路管理与养护；建设工程施工（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动，具体经营项目以相关部门批准文件或许可证件为准）

二、设立及历史沿革

项目公司为北投集团新设的、100%持股的用于承接不动产项目的公司，于2024年7月30日于南宁市设立。设立时，项目公司注册资本为人民币 100 万元，全部由北投集团出资。

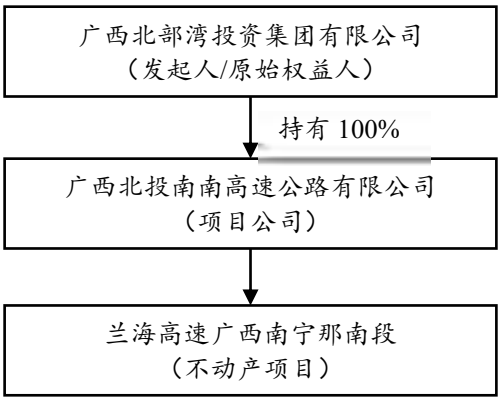
2024 年 12 月 20 日，北投集团通过资本公积转增注册资本，将注册资本由人民币 100 万元增加至 57,000 万元，北投集团仍持股 100%。

2025 年 6 月 25 日，项目公司注册资本减少至人民币 27,000 万元，北投集团仍持股 100%。

三、控股股东及实际控制人情况

截至 2025 年 12 月 31 日，北投集团作为项目公司的控股股东，持有项目公司 100%股权。自治区国资委为项目公司的实际控制人。项目公司的股权结构图如下：

图 3-1：项目公司股权结构图



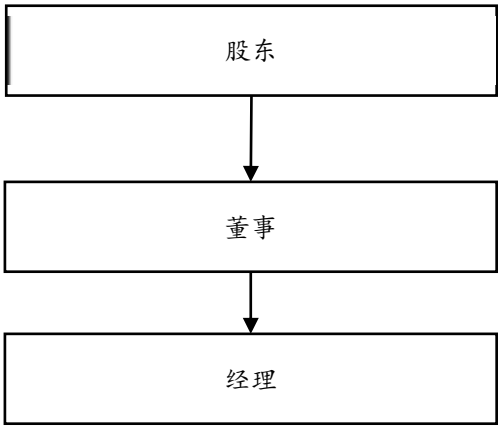
原始权益人北投集团持有项目公司 100%的股权，经查询国家企业信用信息公示系统（http://www.gsxt.gov.cn）及项目公司确认，截至尽调基准日，项目公司股权不存在质押、查封、冻结的权利限制。

四、组织结构、治理结构与内部控制调查

1、组织架构

项目公司不设董事会，设一名董事，代表公司执行公司事务，由股东任命。董事任期 3 年，任期届满，可连选连任。公司设经理 1 人，由董事决定聘任或者解聘。经理对董事负责，根据公司章程的规定或者董事的授权行使职权。

图 3-2：项目公司组织架构



2、治理机构及内部控制

（1）公司治理机构基本情况

根据《广西北投南南高速公路有限公司章程》约定，项目公司不设立股东会，北投集团为项目公司唯一股东，项目公司不设董事会，设一名董事，代表公司执行公司事务，由股东任命。项目公司不设立监事。股东是公司的权力机构，依法行使《广西

北投南南高速公路有限公司章程》规定的职权。董事对股东负责，依法行使《广西北投南南高速公路有限公司章程》规定的职权，经理对董事负责，根据公司章程的规定或者董事的授权行使职权。

（2）公司治理机构职权

1）公司股东职权

（a）选举和更换董事，决定有关董事的报酬事项；

（b）审议批准董事的报告；

（c）审议批准公司的利润分配方案和弥补亏损方案；

（d）对公司增加或者减少注册资本作出决定；

（e）对发行公司债券作出决定；

（f）对公司合并、分立、解散、清算或者变更公司形式作出决定；

（g）修改公司章程；

（h）法律法规和公司章程规定的其他职权。

2）公司董事职权

（a）向股东报告工作；

（b）执行股东的决定；

（c）决定公司的经营计划和投资方案；

（d）制订公司的利润分配方案和弥补亏损方案；

（e）制订公司增加或者减少注册资本以及发行公司债券的方案；

（f）制订公司合并、分立、解散或者变更公司形式的方案；

（g）决定公司内部管理机构的设置；

（h）决定聘任或者解聘公司经理及其报酬事项，并根据经理的提名决定聘任或者解聘公司副经理、财务负责人及其报酬事项；

（i）制定公司的基本管理制度；

（j）股东授予的其他职权；

董事行使职权时，不得违反法律、法规和公司章程的规定。

3）公司经理职权

经理对董事负责，根据公司章程的规定或者董事的授权行使职权。

截至尽调基准日，项目公司董事和经理均为尚永毅。

项目公司设置了各项管理制度，制度内容涉及工程管理、收费管理、路产管理、财务管理、行政管理、机电管理、人事管理和安全管理等方面，覆盖项目公司风险控制点及业务流程，基本满足管理需要，符合相关法律法规要求。

经核查，《广西北投南南高速公路有限公司章程》符合《公司法》等法律法规及中国证监会的有关规定；根据《广西北投南南高速公路有限公司章程》规定的有权机构授权情况符合规定，项目公司组织机构健全、清晰。

五、独立性情况

1、资产独立性情况

项目公司拥有经交通行政主管部门合法授权并同意转让的运营标的公路收取车辆通行费的权利，本项目为经营权类项目，具体分析如下：

2024 年 7 月 29 日，《广西壮族自治区人民政府关于兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）收费标准及收费期限的批复》（桂政函〔2024〕121 号）明确“原则同意兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）收费期限核定为 25 年。该项目于 2019 年起变更为经营性高速公路，并由广西北部湾投资集团有限公司承担运营、养护与管理责任。根据《收费公路管理条例》和《广西壮族自治区交通运输厅 广西壮族自治区发展和改革委员会 广西壮族自治区财政厅关于顺延全区收费公路收费期限的通知》（桂交财务发[2020]58 号）等规定，该项目收费期限从 2018 年 6 月 1 日起至 2043 年 8 月 18 日止。车辆通行费收费标准按有关规定，由你们组织审核并公布执行。”

自治区交通厅、自治区国资委与北投集团于 2023 年 12 月 27 日签署《兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（南宁至南间段）收费公路授权经营协议》（以下简称“《授权经营协议》”），并于 2024 年 11 月 29 日签署《兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（南宁至南间段）收费公路授权经营协议补充协议》（以下简称“《授权经营协议补充协议》”），进一步明确了北投集团根据自治区政府出具的桂政函〔2024〕121 号文享有标的公路的收费权和附属设施经营权。

2024 年 12 月 10 日，北投集团已与项目公司签署《关于沿海高速公路改扩建一期工程项目之标的公路权益及相关资产、负债、人员转移合同》，约定以 2024 年 9 月 30 日为基准日，北投集团无偿划转兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩

建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）权益（指标的公路收费权、标的公路广告经营权）及相关资产（包括标的公路权益以及基于标的公路权益而持有的附属公路设施）、负债、业务和人员至项目公司，在完成前述资产重组后，项目公司主要资产为标的公路收费权、标的公路广告经营权和基于标的公路权益而持有的附属公路设施，资产的权属完全由项目公司独立享有，不存在与原始权益人及其关联方控制和占有的情况。

2025 年 1 月，不动产项目清分收款账户已变更为项目公司账户，开具增值税发票的主体已变更为项目公司。自 2025 年 1 月 1 日起，项目公司按企业会计准则对项目收支进行单独的会计核算。2025 年 2 月 25 日，北投集团与项目公司签署《关于沿海高速公路改扩建一期工程项目标的公路权益及相关资产、负债、人员转移合同之补充协议》，约定自原合同约定的划转基准日（2024 年 9 月 30 日，不含该日）至 2024 年 12 月 31 日（含该日）的过渡期安排。2025 年 3 月 20 日，不动产项目对应的 193 份不动产权证已完成变更登记，并办理至项目公司名下。

综上，项目公司合法享有不动产项目的经营权，包括标的公路收费权、标的公路广告经营权和基于标的公路权益而持有的附属公路设施，经营权年限自 2018 年 6 月 1 日至 2043 年 8 月 18 日止。该经营权不存在重大经济、法律纠纷或潜在纠纷。

截至尽调基准日，项目公司未拥有商标权、专利权、版权。

经核查项目公司的其他应收款、其他应付款、预收及预付账款等相关会计科目，截至尽调基准日，项目公司不存在资产被原始权益人及其关联方控制或占用的情况。

2、财务独立性情况

经核查项目公司治理机构、内部控制及《广西北投南南高速公路有限公司财务管理办法》，项目公司设立了财务人员团队，已建立独立的会计核算体系并且制定了财务会计制度。

项目公司建立了独立的会计核算体系，能够独立作出财务决策。项目公司在交通银行南宁桂雅支行开立了独立银行账户（基本户），银行账号为451899991013002106665，不存在与控股股东、实际控制人及其控制的其他企业共享银行账户的情况。

3、税务独立性情况

根据财务顾问核查及项目公司提供的说明，项目公司具有独立税号，税号为91450000MADTU9BT2B，独立纳税。项目公司需执行的税种及税率情况如下：

图 3-3：项目公司执行的税种及税率情况

序号	税种	计税依据	税率
1	增值税	通行费收入、租赁收入	3%、9%
2	城市维护建设税	应交流转税额	7%
3	教育费附加	应交流转税额	3%
4	地方教育附加	应交流转税额	2%
5	企业所得税	应纳税所得额	15%

根据财务顾问核查项目公司税收缴纳情况及项目公司提供的说明，项目公司享受西部大开发税收优惠政策，减按 15%的税率征收企业所得税，不存在重大税收违法情形，不存在欠缴税费的情况。

六、商业信用情况

经查询中国人民银行征信中心于 2026 年 1 月 4 日出具的项目公司的《企业信用报告》，项目公司不存在未结清的不良贷款信息；查询中国执行信息公开网（http://zxgk.court.gov.cn/zhzxgk/）及全国法院失信被执行人名单信息公布与查询平台（http://zxgk.court.gov.cn/shixin/），截至 2025 年 12 月 31 日，未在前述网站公布的信息中发现项目公司在报告期内存在被纳入被执行人或失信被执行人名单的情况。

经核查信用中国网站、国家企业信用信息公示系统网站、中国执行信息公开网、应急管理部网站、生态环境部网站、国家市场监督管理总局网站、国家发展和改革委员会网站、财政部网站以及国家税务总局网站，截至 2025 年 12 月 31 日，项目公司不存在经上述网络渠道公示的安全生产领域、环境保护领域、产品质量领域、财政性资金管理使用领域失信记录，项目公司资信情况良好。

七、资产重组情况

根据交易安排，截至尽调基准日，北投集团已将兰海高速广西南宁那南段公路权益及相关基础设施资产、负债、业务和人员划转至项目公司。其中，不动产项目资产包括标的公路权益（指标的公路收费权、标的公路广告经营权）以及基于标的公路权益而持有的附属公路设施。2025 年 3 月 20 日，不动产项目资产对应的 193 份不动产权证已完成变更登记，并办理至项目公司名下，项目公司已合法持有不动产项目资产。

就资产重组事宜：

2024 年 9 月 26 日，北投集团作出了《广西北部湾投资集团有限公司董事会 2024 年第 17 次会议关于兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改

扩建一期工程）申请基础设施不动产信托基金的决议》，决议同意将兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）所对应公路权益及其附属公路设施等相关资产（含土地使用权，不含服务区）负债及人员等无偿划转至广西北投南南高速公路有限公司。

2024 年 12 月 10 日，北投集团与南南公司签署《关于沿海高速公路改扩建一期工程项目之标的公路权益及相关资产、负债、人员转移合同》，约定北投集团将标的公路对应的标的公路权益（指标的公路收费权、标的公路广告经营权）及相关资产（包括标的公路权益以及基于标的公路权益而持有的附属公路设施）、负债、业务和人员划转至南南公司，划转过程不产生对价支付。2025 年 1 月，不动产项目清分收款账户已变更为项目公司账户，开具增值税发票的主体已变更为项目公司。自 2025 年 1 月 1 日起，项目公司按企业会计准则对项目收支进行单独的会计核算。2025 年 2 月 25 日北投集团与南南公司签署《关于沿海高速公路改扩建一期工程项目标的公路权益及相关资产、负债、人员转移合同之补充协议》，约定自原合同约定的划转基准日（2024 年 9 月 30 日，不含该日）至 2024 年 12 月 31 日（含该日）的过渡期安排。

根据北投集团及项目公司出具的相关证明并经适当核查，除前述所述资产重组外，项目公司自设立以来至尽调基准日，未发生其他资产重组行为。

八、重要合同履约情况

截至本财务顾问报告出具日，根据项目公司的书面确认并经财务顾问核查，广西北投南南高速公路有限公司已签署正在履行期内及拟签署的相关重要合同如下：

2025 年 2 月 25 日，项目公司与广西北部湾恒信资产经营有限公司签署《兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）广告经营权租赁合同》，租赁期限自 2024 年 10 月 1 日至 2029 年 9 月 30 日止，合同金额为 150 万元。

2025 年 6 月 20 日，项目公司与新恒通公司签署《兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）委托管理协议》，委托广西新恒通高速公路有限公司对兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）对应桩号为 K1990+532.14-K2039+256.137，总里程为 48.724 公里的高速公路及连接线授权乙方（广西新恒通高速公路有限公司）进行管理，委托管理费按每年报北投集团审批并通过的管养费用确定。

2025 年 12 月 18 日，项目公司与广西新恒通高速公路有限公司那南高速公路运营管理中心、广西交科集团有限公司签署《南宁南至南间段少人值守收费站工程建设项目合同》，合同约定广西交科集团为南宁南站、那马站、大塘站建设自助设备 7 套，配套改造对讲系统、增设多站共管云值守服务等，施工期自 2025 年 12 月 19 日至 2025 年 12 月 29 日，质保期自 2025 年 12 月 29 日至 2027 年 12 月 28 日止。合同金额 227.35 万元。

2025 年 12 月 31 日，项目公司与北投集团签署《内部借款展期合同》，借款金额为 1,203,712,500 元，还款期为 2030 年 12 月 31 日，借款利率为 5%。

根据项目公司的书面确认并经财务顾问、法律顾问核查，并于全国法院失信被执行人名单信息公布与查询平台、中国执行信息公开网的公开信息查询，截至尽职调查基准日，项目公司不存在对目标不动产项目经营及财务状况构成重大不利影响的未结诉讼、仲裁，未发现项目公司违反合同约定的情形。

九、调查结论

经核查，项目公司设立程序和历史沿革符合法律法规及其他有关规定，依法设立并合法存续，合法持有兰海高速广西南宁那南段项目资产；公司股东人数、住所、出资比例符合法律法规及其他有关规定；公司重大重组合法合规；项目公司的公司章程、公司治理结构符合《公司法》的相关规定；截至 2025 年 12 月 31 日，于本财务顾问报告列示的信息渠道，项目公司不存在被公布为失信被执行人的情况，项目公司在安全生产领域、环境保护领域、产品质量领域、财政性资金管理使用领域不存在重大行政处罚记录或失信记录，项目公司不存在被公示为重大税收违法案件当事人的情况；不动产项目的转让安排可合法、有效实施。

第四章项目公司的业务及财务情况

一、所属行业情况和竞争情况

（一）高速公路行业的发展规划和政策法规

1、项目公司所属行业

参考《上市公司行业分类指引（2012 年修订）》，项目公司应归属“G 交通运输、仓储和邮政业-54 道路运输业”。项目公司经核准的主营业务范围为：许可项目：公路管理与养护；建设工程施工（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动，具体经营项目以相关部门批准文件或许可证件为准）。

2、所属行业的监管体制、法律法规及政策

（1）行业的监管体制

全国人民代表大会及其常委会负责制定国家交通法律，国务院负责制定交通法规并审批全国道路交通发展规划。现有行业法律、法规主要有《中华人民共和国公路法》（以下简称“《公路法》”）和《收费公路管理条例》。

交通运输部作为国务院职能机构，负责统筹全国道路运输管理工作，并依照相关法律、法规负责制定国家有关公路行业的规章和政策，并对收费公路和桥梁的技术标准做出规定。

省级人民政府主管各地区公路、水路等交通行业，并审查批准该地区收费公路及桥梁的收费标准和收费公路上收费站的设立。

各省、自治区、直辖市设立交通厅、交通委员会等交通行政主管部门，在省级人民政府和交通运输部领导及指导下统筹本地区公路管理工作、制定公路发展规划和具体实施方针，同时负责全国及省级公路的发展、建设、养护和管理。

收费公路及桥梁的收费标准的制定及调整由交通厅会同同级价格主管部门审核后，报本级人民政府审查批准。公路管理机构对收费公路行使行业管理和路政执法职能。

（2）法律法规及规范性文件

我国高速公路行业涉及的行政法规主要如下：

表 4-1：我国高速公路法律法规一览表

颁布日期	相关政策
2025/5/22	《交通运输部关于印发 2025 年立法工作计划的通知》

2025/4/30	《全国高速公路服务区服务质量等级评定办法》
2024/5/9	《交通运输部关于印发 2024 年立法工作计划的通知》
2024/3/28	《基础设施和公用事业特许经营管理办法》
2023/11/3	《关于规范实施政府和社会资本合作新机制的指导意见》
2023/9/9	《关于推进公路数字化转型加快智慧公路建设发展的意见》
2023/3/29	《加快建设交通强国五年行动计划（2023－2027 年）》
2022/7/4	《国家公路网规划》
2021/11/1	《公路“十四五”发展规划》
2021/12/9	《“十四五”现代综合交通运输体系发展规划》
2020/4/28	《交通运输部关于恢复收费公路收费的公告》
2020/2/15	《交通运输部关于新冠肺炎疫情防控期间免收收费公路车辆通行费的通知》
2019/7/16	《交通运输部、国家发展改革委、财政部关于切实做好货车通行费计费方式调整有关工作的通知》
2019/5/16	《深化收费公路制度改革取消高速公路省界收费站实施方案》
2018/12/20	《收费公路管理条例（修订草案）》
2017/11/4	《中华人民共和国公路法（2017 年修订）》
2015/7/21	《收费公路管理条例（修订征求意见稿）》
2012/7/24	《关于批转交通运输部等部门重大节假日免收小型客车通行费实施方案的通知》
2009/2/17	《关于转发发展改革委、交通运输部、财政部逐步有序取消政府还贷二级公路收费实施方案的通知》
2008/8/20	《收费公路权益转让办法》
2004/9/13	《收费公路管理条例》

（二）高速公路行业的市场环境

1、行业发展情况

（1）发展历史及现状

交通运输作为国民经济发展的基础设施行业，对于国民经济的发展起到支撑性作用，公路运输是交通运输的重要组成部分，在全社会客运量和货运量上占据重要地位。从供给方面来看，目前，我国大力推动基础设施建设，深化交通运输改革，交通运输行业发展迅速，公路里程长度保持平稳增长。2015-2024 年，国内高速公路里程呈现持续增长态势，截至 2024 年末，我国高速公路里程达到 19.07 万公里。

表 4-2：2015-2024 年我国高速公路里程发展情况

单位：万公里

年份	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015

里程	19.07	18.36	17.73	16.91	16.10	14.96	14.26	13.64	13.10	12.35

数据来源：交通运输部

因高速公路具有显著的外部性，能拉动区域经济发展，有明显的逆周期调节特征，我国适度超前建设高速公路。2020-2024 年，全国公路固定资产投资额达 24312 亿元、25995 亿元、28527 亿元、28240 亿元和 25774 亿元，其中高速公路固定资产投资额达 13479 亿元、15151 亿元、16262 亿元、15955 亿元和 14015 亿元，高速公路实现较为快速的发展。

表 4-3：全国公路固定资产投资总额

单位：亿元

年份	**2024**	**2023**	**2022**	**2021**	**2020**
总额	25774	28240	28527	25995	24312

数据来源：交通运输部

表 4-4：全国高速公路固定资产投资总额

单位：亿元

年份	**2024**	**2023**	**2022**	**2021**	**2020**
总额	14015	15955	16262	15151	13479

数据来源：交通运输部

（2）市场环境与供求关系

公路运输作为地区间最直接、最有效的运输方式，是我国综合运输体系的重要组成部分，在全国客货运输中占据重要地位。

根据交通运输部发布的《2024 年全国交通运输行业发展统计公报》统计数据，2024 年末，全国公路里程 549.04 万公里，比上年末增加 5.35 万公里。全国四级及以上等级公路里程 534.47 万公里，比上年末增加 7.46 万公里，占公路里程比重为 97.3%、提高 0.4 个百分点。其中，二级及以上等级公路里程 77.75 万公里、增加 1.53 万公里，占公路里程比重为 14.2%、提高 0.1 个百分点；高速公路里程 19.07 万公里、增加 0.70 万公里，国家高速公路里程 12.41 万公里、增加 0.18 万公里。

未来，我国高速公路里程将继续保持增长态势，但建设强度可能逐步下降。根据《国家公路网规划（2022 年 7 月）》，国家公路网规划总规模约 46.1 万公里，由国家高速公路网和普通国道网组成，其中国家高速公路约 16.2 万公里（含远景展望线约 0.8 万公里），普通国道约 29.9 万公里。

（3）市场容量

虽然我国高速公路近年来发展迅速，高速公路主干线已初具规模。中国高速公路建设初期以连接主要城市为主，逐步转向大规模跨省贯通。随着我国经济发展进入新

常态，国民经济不断增长，社会运行对高速公路的配套服务需求不断增加，以及国家一系列推动基础设施建设、完善交通运输行业发展政策的实施后，交通服务市场逐渐形成，未来我国高速公路仍然具有较大的发展空间。

（4）市场细分

我国高速公路行业区域性较强，一般由各省份的国资委下属的交通集团负责经营管理，一般各省份的国资交通集团负责省内绝大部分主要高速公路的建设和管理运营。

（5）市场化程度

随着高速公路收费标准动态评估调整机制的逐步建立和市场化改革的逐步深入，高速公路行业市场化程度将进一步提高。

2018 年 12 月，交通运输部发布《收费公路管理条例（修订草案）》，明确车辆通行费收费标准确定因素，建立差异化收费、收费标准动态评估调整机制。一是明确债务规模、利率水平、投资规模、合理回报、养护运营管理成本、物价水平、偿债期限、经营期限、交通流量等作为政府收费公路和经营性公路收费标准的确定因素。二是明确高速公路养护管理收费标准应根据实际养护管理成本、当地物价水平以及交通流量等因素重新核定确定。三是明确收费公路可以实行差异化收费，各省份应建立收费标准动态评估调整机制。

2023 年 11 月，国务院办公厅转发国家发展改革委、财政部《关于规范实施政府和社会资本合作新机制的指导意见》（国办函〔2023〕115 号），标志着我国政府和社会资本合作（PPP）工作进入全新阶段。国家发改委联合六部门发布《基础设施和公用事业特许经营管理办法》并于 2024 年 5 月 1 日起正式施行，明确了基础设施和公用事业特许经营属性及模式、管理职责及分工等，并在适用对象范围、经营期限及运营模式等方面做出调整，进一步强调公开竞争、激发民间投资活力、加强风险防范。

（6）准入壁垒

1）政策壁垒

高速公路属于社会公共基础设施，其规划决策、立项审批等各个环节都需要政府部门严格审批。此外，虽然我国法律上并未进行明确限制高速公路的投资主体，但由于我国高速公路基本属于国家级或省级规划，一般由政府相关部门等主导进行公开招标，对投标人的资产状况、资信能力、纳税情况等均设定了较高标准，并最终选择综合实力强的主体担任。因此，行业准入具有一定政策性壁垒。

2）资金壁垒

高速公路是重资产行业，单公里造价高，其建设所需资金规模大，回报周期长。2014 年-2022 年，我国高速公路建设投资额逐年上涨，2022 年达到 16262 亿元；2023-2024 年受地方政府债务因素以及特许经营项目政策调整影响，投资额稍有下降，2024 年为 14015 亿元，投资规模仍处于高位。因此，高速公路行业存在较高的资金壁垒。

表 4-5：全国高速公路当年建设完成投资

单位：亿元

年份	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014
总额	14015	15955	16262	15151	13479	11504	9972	9258	8235	7950	7818

数据来源：交通运输部

3）运营管理壁垒

高速公路路产的投资运营对管理团队的政策解读能力、市场掌握能力、投融资能力以及经营养护能力有较高的要求。行业公司需要经过长期的业务探索，才能确保高效率、低成本的平稳运营，降低管理成本并优化社会资源。因此，高速公路行业存在较高的运营管理壁垒。

（7）市场竞争格局

从竞争格局看，我国收费公路企业大致分为省级集团企业、市级交通建设运营主体和拥有少量/单一路产的企业。目前，我国大多数省份均组建了自身的省级收费公路投资运营主体，并集中了本省内大部分收费公路路产，具有通车里程长、资产规模大、业务多元化的特点，其实际控制人一般为省国资委或省交通厅。市级收费公路主体主要负责本市内收费公路的建设运营维护，具有较强的区域专营优势，控制人一般为市国资委或市交通运输局。

从替代运输方式看，公路在我国交通运输体系一直占有重要地位，但近几年来公路运输的地位变化明显，主要表现为客运量占比下降、货运量占比上升，主要系民航、高铁网络的发展重心放在满足客运需求，导致公路客运量分流大于货运量分流。

从收并购来看，近年来新建成的优质路产较少，行业整体处于存量竞争的格局。随着区域内竞争格局进一步稳定，行业内收并购事项将进一步减少，同时，博弈竞争的模式或将逐步向合作竞争转变。

（8）行业利润水平和未来变动情况

根据各上市公司业务概况，中国高速公路行业上市公司业务布局呈现地域性，主要系中国地理环境差异、区域间经济发展不平衡以及省际规划步调不一等因素造成。高速公路行业主要上市公司近三年利润水平具体情况如下：

表 4-6：高速公路行业主要上市公司及近三年利润情况

序号	代码	名称	营业收入（亿元）			归母净利润（亿元）			毛利率（%）		
			2024年	2023年	2022年	2024年	2023年	2022年	2024年	2023年	2022年
1	000429.SZ	粤高速A	45.70	48.79	41.69	15.62	16.34	12.77	64.31	64.32	61.95
2	000548.SZ	湖南投资	6.31	12.50	4.15	0.81	1.49	0.35	41.25	31.05	40.25
3	000755.SZ	山西高速	16.09	17.12	16.14	4.66	4.59	4.38	54.97	53.25	53.02
4	000828.SZ	东莞控股	16.92	46.88	41.04	9.55	6.67	8.29	65.47	25.01	23.27
5	000900.SZ	现代投资	76.28	79.10	158.74	3.41	5.43	4.33	23.97	25.98	11.85
6	001965.SZ	招商公路	127.11	97.31	82.97	53.22	67.67	48.61	34.09	36.96	35.06
7	200429.SZ	粤高速B	45.70	48.79	41.69	15.62	16.34	12.77	64.31	64.32	61.95
8	600012.SH	皖通高速	70.92	66.31	52.06	16.69	16.60	14.45	34.50	39.55	43.24
9	600020.SH	中原高速	69.69	57.03	74.11	8.80	8.28	1.40	33.00	41.76	20.48
10	600035.SH	楚天高速	43.87	31.96	29.17	7.68	9.42	7.23	32.20	46.05	51.31
11	600106.SH	重庆路桥	1.13	1.17	1.21	1.57	2.11	2.03	84.42	86.60	92.44
12	600269.SH	赣粤高速	59.85	74.92	67.58	12.79	11.77	6.96	39.29	31.97	32.05
13	600350.SH	山东高速	284.94	265.46	184.86	31.96	32.97	28.55	26.06	30.38	34.67
14	600368.SH	五洲交通	18.23	16.33	16.87	6.98	6.61	5.82	49.40	60.06	51.63
15	600377.SH	宁沪高速	231.98	151.92	132.56	49.47	44.13	37.24	26.28	36.94	33.30
16	600548.SH	深高速	92.46	92.95	93.73	11.45	23.27	20.14	31.60	36.00	32.21
17	601107.SH	四川成渝	103.62	116.52	99.08	14.59	11.87	7.62	31.86	25.15	18.12
18	601188.SH	龙江交通	8.47	6.52	4.35	1.52	1.37	1.23	26.80	33.52	29.25
19	601518.SH	吉林高速	14.84	14.47	14.59	5.39	5.46	3.94	52.70	56.63	45.81

数据来源：wind

高速公路行业的收入及利润主要来源于通行高速公路车辆的通行费，其收费标准根据《收费公路管理条例》严格执行。因此行业利润水平的变动主要受政策变动影响。车辆通行费的收费标准，往往根据公路的技术等级、投资总额、当地物价指数、偿还贷款或者有偿集资款的期限和收回投资的期限以及交通量等因素计算确定，行业利润水平的变动幅度较小。

2、行业发展前景

（1）发展规划

2019 年 9 月，中共中央、国务院印发《交通强国建设纲要》指出未来发展目标，到 2035 年，基本建成交通强国，基本形成“全国 123 出行交通圈”（都市区 1 小时通勤、城市群 2 小时通达、全国主要城市 3 小时覆盖）和“全球 123 快货物流圈”（国内 1 天送达、周边国家 2 天送达、全球主要城市 3 天送达）。

2021 年 2 月，中共中央、国务院印发《国家综合立体交通网规划纲要》，指出加快建设高效率国家综合立体交通网主骨架，国家综合立体交通网主骨架由国家综合立体交通网中最为关键的线网构成，是我国区域间、城市群间、省际间以及连通国际运输的主动脉，是支撑国土空间开发保护的主轴线，也是各种运输方式资源配置效率最高、运输强度最大的骨干网络。依据国家区域发展战略和国土空间开发保护格局，结合未来交通运输发展和空间分布特点，将重点区域按照交通运输需求量级划分为 3 类。京津冀、长三角、粤港澳大湾区和成渝地区双城经济圈 4 个地区作为极，长江中游、山东半岛、海峡西岸、中原地区、哈长、辽中南、北部湾和关中平原 8 个地区作为组群，呼包鄂榆、黔中、滇中、山西中部、天山北坡、兰西、宁夏沿黄、拉萨和喀什 9 个地区作为组团。按照极、组群、组团之间交通联系强度，打造由主轴、走廊、通道组成的国家综合立体交通网主骨架。国家综合立体交通网主骨架实体线网里程 29 万公里左右，其中国家高速铁路 5.6 万公里、普速铁路 7.1 万公里；国家高速公路 6.1 万公里、普通国道 7.2 万公里；国家高等级航道 2.5 万公里。

2021 年 10 月，交通运输部印发《数字交通“十四五”发展规划》，我国将构建交通新型融合基础设施网络，打造智慧公路，深化高速公路电子不停车收费系统（ETC）应用，建设监测、调度、管控、应急、服务一体的智慧路网平台。推动公路建设施工及养护智能化。推进公路智慧服务区建设。

2021 年 12 月，国务院印发《“十四五”现代综合交通运输体系发展规划》，对“十四五”时期构建现代综合交通运输体系工作做出顶层设计和系统部署。“十四五”现代综合交通运输体系的发展目标是：综合交通运输基本实现一体化融合发展，智能化、绿色化取得实质性突破，综合能力、服务品质、运行效率和整体效益显著提升，交通运输发展向世界一流水平迈进。其中，对于公路交通行业，要完善公路网结构功能，提升国家高速公路网络质量，实施国家高速公路主线繁忙拥挤路段扩容改造，加快推进并行线、联络线以及待贯通路段建设；要加强基础设施养护，发展和规范公路

养护市场，逐步增加向社会购买养护服务；到 2025 年，我国综合交通运输基本实现一体化融合发展，其中，全国高速公路建成里程将达 19 万公里。

2022 年 7 月，国家发展改革委、交通运输部联合印发《国家公路网规划》，明确国家公路网规划总规模约 46.1 万公里，由国家高速公路网和普通国道网组成，其中国家高速公路约 16.2 万公里（含远景展望线约 0.8 万公里），普通国道约 29.9 万公里。国家高速公路网由 7 条首都放射线、11 条北南纵线、18 条东西横线，以及 6 条地区环线、12 条都市圈环线、30 条城市绕城环线、31 条并行线、163 条联络线组成。

2023 年 3 月，交通运输部、国家铁路局等五部门联合印发《加快建设交通强国五年行动计划（2023—2027 年）》（简称《行动计划》）。行动计划指出要通过现代化综合交通基础设施建设行动、运输服务质量提升行动等 53 项行动，打造“四个一流”，构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输体系，实现交通运输质的有效提升和量的合理增长，奋力加快建设交通强国。

2023 年 9 月，交通运输部印发《关于推进公路数字化转型加快智慧公路建设发展的意见》。意见指出到 2027 年，公路数字化转型取得明显进展。构建公路设计、施工、养护、运营等“一套模型、一套数据”，基本实现全生命周期数字化。基本建成“部省站三级监测调度”体系，公路运行效能、服务水平和保通保畅能力全面提升，打造公路出行服务新模式，提升公众满意度。到 2035 年，全面实现公路数字化转型，建成安全、便捷、高效、绿色、经济的实体公路和数字孪生公路两个体系。

2024 年 3 月，国家发展改革委、交通运输部等多部门公布《基础设施和公用事业特许经营管理办法》。该办法：1）明确特许经营期限原则上不超过 40 年，投资规模大、回报周期长的特许经营项目可以根据实际情况适当延长，法律法规另有规定的除外；2）允许通过资产证券化（ABS）、REITs 等方式盘活存量资产。

（2）对行业发展前景的有利因素

1）国民经济持续发展

我国经济蓬勃发展、国内生产总值稳步提升的发展格局，为高速公路行业的发展提供了坚实的经济基础。据国家统计局数据显示，根据初步核算，2025 年国内生产总值（GDP）达 1,401,879 亿元，同比增长 5.0%。

2）国家政策大力持续支持

高速公路属于公用事业，是国家经济政策及产业政策重点扶植的基础产业之一。在“五纵五横十联”综合运输大通道的基本贯通及“7918”国家高速公路网规划基本

建成的大背景下，我国高速公路网络不断延伸，行业发展增速显著。2021 年 3 月，国务院出台《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》，文件要求“加快国家高速公路待贯通路段、普通国道低等级路段等，建设西部陆海新通道、出疆入藏等综合运输大通道建设。”2010 年至 2024 年，我国高速公路里程由 7.41 万公里增加至 19.07 万公里，年均复合增长率达 6.99%；截至 2024 年末，高速公路里程占全国公路总里程比重由 1.85%增加至 3.47%。

3）汽车保有量快速增长

高速公路运输量与汽车保有量有着非常高的正相关性。随着居民生活水平的不断提高，居民汽车消费也随之增长，从而为高速公路行业的发展提供了持续的增长动力。根据中国国家统计局的统计，截至 2024 年底，全国民用汽车保有量达到 35,268.00 万辆，较 2023 年增加 1,650.00 万辆。虽然我国汽车保有量增速有所放缓（2008 年至 2018 年年增速均在 10%以上），但是年均增长率仍然处于较高水平，特别是中部、西部地区和农村市场有着较大的发展空间，高速公路快捷、舒适的通行特点促使高速公路行业获得进一步发展契机。

4）路网效应逐步体现

高速公路具有较强的网络化特征，当网络布局合理，高速公路将形成显著的运输效益优势。《“十四五”现代综合交通运输体系发展规划》明确指出完善公路网结构功能。提升国家高速公路网络质量，实施京沪、京港澳、京昆、长深、沪昆、连霍、包茂、福银、泉南、广昆等国家高速公路主线繁忙拥挤路段扩容改造，加快推进并行线、联络线以及待贯通路段建设。合理引导地方高速公路有序发展。同时，随着我国高速公路网络的逐步建成，我国高速公路网络效应将不断得到增强，车流量将不断受益于路网贯通效应而呈现快速增长态势，“网络效应”将是未来我国高速公路车流量高速增长的重要推动力，也是高速公路行业快速增长的重要驱动因素。

（3）对行业发展前景的不利因素

1）政策变化的风险

国家政策的支持是高速公路行业持续、快速发展的重要因素，国家政策的变化，直接影响到公司的主要业务收入和经营目标的实现。根据《收费公路管理条例》，我国经营性公路的收费期限，最长不得超过 30 年，《收费公路管理条例（修订）》尚未正式印发。因此，在现有公路收费期限届满前，高速公路公司只有通过新建及收购等

形式不断取得新的具有较好经济效益的高速公路和桥梁的收费经营权，才能化解这种政策风险，实现资金和项目的滚动发展。

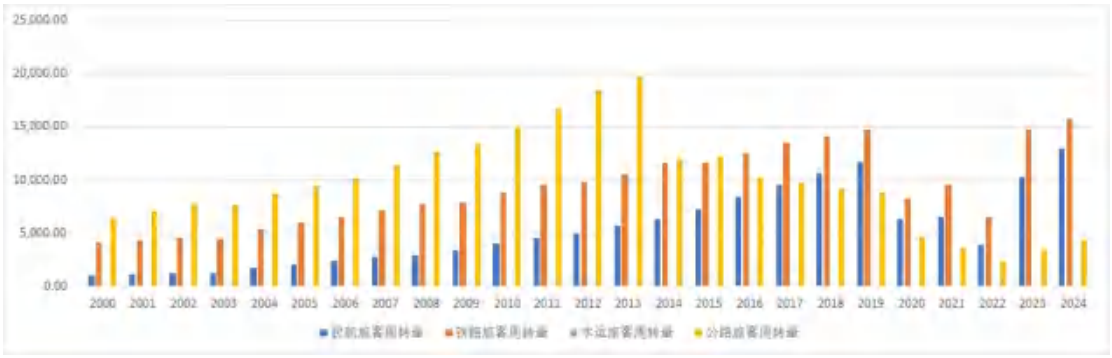
同时，高速公路行业具有一定的公益属性，其收费受到较强的政策因素影响，例如 2010 年交通运输部发布《关于进一步完善鲜活农产品运输绿色通道政策的紧急通知》，全国所有收费公路全部纳入鲜活农产品运输“绿色通道”网络范围，对整车合法装载运输鲜活农产品车辆免收车辆通行费；2012 年交通运输部发布《关于切实做好重大节假日免收小型客车通行费有关工作的通知》，每年重大节假日在收费公路上行驶的 7 座及以下小型客车将免费通行；2020 年交通运输部发布《关于新冠肺炎疫情防控期间免收收费公路车辆通行费的通知》，在受外部形势影响的特殊期间免收全国收费公路车辆通行费等。该类政策均会对公路的通行费收入造成一定的影响。

2）其他交通运输方式的竞争

客运层面，随着航空、铁路、水路等综合运输系统的不断完善，尤其是城际轨道交通、高铁的建成，对高速公路形成了较大的挑战。从经济替代品的角度来看，作为同样具有满足社会交通运输需求功能的行业，高速公路将有可能因客户选择其他运输方式而导致客源流失。高铁路网的发展、速度的提高以及民航客运行业的稳步发展为乘客提供了较好的出行体验，也分流了部分公路行业的运输量。

图 4-1：中国主要交通方式旅客周转量

单位：亿人公里



数据来源：交通运输部

货运层面，受“公转铁”政策的影响，高速公路的需求端受到其他运输渠道挤压的情况日益明显。2018 年 6 月，国务院常务会议提出要调整运输结构，提高运输效率，降低实体经济物流成本，要更好发挥铁路在大宗物资运输、长距离运输中的骨干作用。同年 9 月，国务院办公厅印发《推进运输结构调整三年行动计划（2018-2020 年）》，以大宗货物运输“公转铁、公转水”为主攻方向，不断完善综合运输网络，切实提高运输组织水平，减少公路运输量，增加铁路运输量。

图 4-2：中国主要交通方式货物周转量

单位：亿吨公里



数据来源：交通运输部

3）建设培育期长

高速公路行业作为资本密集型行业，具有建设周期长、初始投资规模大、要求的配套设施多、回收周期长等特点，且其资产的流动性较差、培育期长并多处于亏损状态。投入资金渠道主要来源于财政投资和银行贷款。同时，高速公路还本付息支出占支出总额比重较大，增加了公路建设的融资成本和债务压力。2021 年末，全国收费公路累计建设投资总额 121184.4 亿元，其中，累计资本金投入 39011.2 亿元，占比 32.2%；累计债务性资金投入 82173.2 亿元，占比 67.8%。2021 年末，全国收费公路债务余额 79178.5 亿元，比上年末增加 8517.3 亿元，增长 12.1%，其中高速公路 74853.9 亿元，占比达 94.5%。

（4）行业中地位、主要企业及其市场份额情况

1）行业地位

北投集团业务遍布广西、云南、四川等二十几个省份的国内市场和越南、孟加拉、厄瓜多尔等国外市场。据其官网显示，北投集团独立或参与投资、设计、施工的投资额在 10 亿元以上的大型项目近 300 个。高速公路方面，拥有广西唯一的交通全行业甲级综合设计企业、唯一的甲级综合资信咨询机构，广西全部 4 家公路工程施工总承包特级资质企业中的 3 家，承担了广西交通基础设施建设领域 70%的勘察设计业务和 30%的施工业务，投资建设贺州至巴马等项目 44 个，总里程 3226 公里、总投资 4429 亿元，累计完成投资 2825 亿元，运管南北高速等 2010 公里，约占全区高速公路 10060 公里的 20%。

2）行业内主要企业及其市场份额情况

高速公路行业普遍具有较强的地域性及相对高标准的准入门槛，行业内多家上市企业成立及入市时间较早、规模较大、经营优势明显。2024 年国内以高速公路建设及运营业务作为重要收入来源的重点公司如下：

表 4-7：以高速公路建设及运营业务作为重要收入来源的重点公司情况

高速企业	营业收入（亿元）	营业利润（亿元）	总路产条数	里程数（公里）
山东高速	284.94	53.13	17	1604
招商公路	127.11	63.82	26	2008
皖通高速	70.92	22.21	10	609
中原高速	69.69	11.99	6	808
深高速	92.46	17.95	9	613
宁沪高速	231.98	63.40	19	1000
赣粤高速	59.85	20.51	8	800
四川成渝	103.62	18.63	9	900
福建高速	30.26	14.52	3	282

数据来源：各企业 2024 年年报、wind

（三）行业周期性、区域性和季节性等特征

1、行业周期性

从投资周期来看，高速公路的建设具有明显的逆周期性。在 2008 年、2012 年两轮经济下行周期间，政府大力发展基础设施建设以刺激经济增长。从建设周期来看，高速公路的建设周期和投资周期均较长，高速公路建设周期一般为 3-5 年，部分项目则长达 5-8 年。

2、行业区域性

从高速公路地理区域来看，当前我国华东地区、华南地区、华中地区公路线较密集，西南地区东部、华北地区南部次之，西北地区公路布局最少。这意味着经济发达的地区路网已基本建设完成，未来的新增空间在西部地区。

3、行业季节性

首先，高速公路的建设与运营易受到季节性强降雨、暴风雨、冰雹等自然天气情况的影响，严重时可能造成一定范围内公路系统的瘫痪。其次，高速公路的养护与维修一般集中在夏季进行，由于施工期间将挤占一定的通行道路，则会对路段通行能力造成一定影响。最后，节假日等旅游旺季期间，一方面大批次、高流量的车辆会对高

速公路的运营管理能力造成压力，另一方面部分节假日的免费通行也会影响高速公路的盈利水平。

4、行业的技术水平及技术特点

高速公路作为不动产项目，持续不断地在技术更新方面实现自我突破。主要体现在数字化运营提升方面，持续以智慧交通为核心，推进科技创新。交通部在《加快推进新一代国家交通控制网和智慧公路试点》中明确提到“基础设施数字化、路运一体化车路协同、北斗高精度定位综合应用、基于大数据的路网综合管理、互联网+路网综合服务、新一代国家交通控制”。新一代国家交通控制网和智慧公路试点等新政策新举措的推行，推动行业持续向智慧高速发展。

2019 年根据党中央、国务院《深化收费公路制度改革取消高速公路省界收费站实施方案》和《加快推进高速公路电子不停车快捷收费应用服务实施方案》的决策部署，全国高速公路按照交通运输部相关要求、标准实施建设了包括车牌图像识别设备、高清摄像机、补光灯等设备的门架系统，结合我国当前汽车 ETC 安装的深度覆盖，大大提升路网交通的运营效率，降低人工成本，高速公路的智能化水平达到新高度。

（四）行业经营模式及行业风险情况

1、行业特有经营模式

根据《收费公路管理条例》，收费公路分为两类，即政府还贷公路和经营性公路，虽然两类公路都通过提供通行服务从而获取运营收入，但运营模式亦有较大差异。

政府还贷公路指县级以上地方人民政府交通主管部门利用贷款或者向企业、个人有偿集资建设的公路。建设和管理政府还贷公路，应当按照政事分开的原则，依法设立专门的不以营利为目的的法人组织。政府还贷公路的收费期限，按照用收费偿还贷款、偿还有偿集资款的原则确定，最长不得超过 15 年。国家确定的中西部省、自治区、直辖市的政府还贷公路收费期限，最长不得超过 20 年。

经营性公路指国内外经济组织投资建设或者依照公路法的规定受让政府还贷公路收费权的公路。经营性公路建设项目应当向社会公布，采用招标投标方式选择投资者。经营性公路由依法成立的公路企业法人建设、经营和管理。经营性公路的收费期限，按照收回投资并有合理回报的原则确定，最长不得超过 25 年。国家确定的中西部省、自治区、直辖市的经营性公路收费期限，最长不得超过 30 年。

2、可比项目商业模式和盈利模式分析

根据上市公司发布的2024年年报，公路行业营业收入排名前5位系山东高速、宁沪高速、浙江沪杭甬、招商公路、四川成渝。行业可比企业模式如下：

表 4-8：行业可比企业模式

可比企业	商业模式	盈利模式
山东高速（600350.SH）	山东高速主要从事对高等级公路、桥梁、隧道基础设施的投资、管理、养护及批准的收费、清障等业务； 核心业务为经营和管理山东省境内的济青高速公路、G104 国道泰曲段、威海-乳山高速公路、京台高速相关路段、潍莱高速和济南黄河二桥，公司所辖路桥资产主要位于山东省经济较发达地区，另在河南、湖北、四川等地也持有多处公路资产。 根据 2024 年年报披露，公司运营管理的路桥资产总里程 2913 公里，其中公司所辖自有路桥资产里程 1604 公里、受托管理山东高速集团所属的路桥资产里程 1,309 公里。	收入和盈利主要来源于路桥运营、铁路运输和投资运营等，公司高速公路产业链上下游投资对公司利润贡献逐渐显现。 2024 年全年实现营业收入 284.94 亿元，其中高速公路通行费收入 96.55 亿元，铁路运输收入 24.97 亿元，销售商品收入 34.46 亿元，机电工程施工收入 30.01 亿元。实现归属于母公司的净利润 31.96 亿元，实现投资收益 14.03 亿元。
宁沪高速（600377.SH）	宁沪高速主要从事江苏省境内收费路桥的投资、建设、经营及管理，并积极探索交通+、以融促产的金融业，以实现集团的可持续发展。 集团拥有包括沪宁高速江苏段、宁常高速、镇溧高速、广靖高速、锡澄高速、锡宜高速、镇丹高速、五峰山大桥、江阴大桥以及苏嘉杭高速等位于江苏省内的收费路桥全部或部分权益。 根据 2024 年年报披露，集团直接参与经营和投资的路桥项目达到 19 个，控制或参股的路桥里程约 1,000 公里，所经营的路段在苏南地区的高速公路网络中占据主导地位。	宁沪高速以路桥主业，辅以服务区管理、租赁业务、高速公路服务区新能源汽车超级体验中心等配套业务，响应国家号召发展新能源业务，结合金融投资作为整体盈利模式。 2024 年全年实现营业收入 231.98 亿元，其中通行费收入约 95.28 亿元，通行费收入占集团总营业收入的约 41.07%；配套业务实现收入约 17.39 亿元；新能源业务实现收入约 7.20 亿元；地产业务实现收入约 1.37 亿元。 2024 年全年实现利润总额 63.17 亿元，归属于上市公司股东的净利润 49.47 亿元。
浙江沪杭甬（0576.HK）	浙江沪杭甬主要从事高等级公路投资、开发、经营以及证券业务。 集团经营的主要资产包括沪杭甬高速公路、上三高速公路、甬金高速公路金华段、杭徽高速公路、徽杭高速公路、舟山跨海大桥、龙丽丽龙高速公路、乍嘉苏高速公路以及黄衢南高速公路等九条高速公路。其中，除徽杭高速公路位于中国安徽省境内，其余八条高速公路均位于中国浙江省境内。	浙江沪杭甬主要从事高速公路投资、经营、维护、收费及配套服务，以及交通工程建设与施工，并涉及远洋和沿海运输、房地产等多元产业。同时，公司统筹承担浙江省高速公路、铁路、重要跨区域轨道交通及综合交通枢纽等交通基础设施的投融资、建设、运营及管理职责。 2024 年实现收入 180.65 亿元，其中高速公路业务收入 106.62 亿元；证券业务收入 61.83 亿元。归属于公司股东的净利润同比增长 5.3%至 55.02 亿元。
招商公路（001965.SZ）	招商公路多年来专注公路运营、深耕公路投资。 旗下控股公路项目包括：京津塘高速、甬台温高速（温州段）、北仑港高速、九瑞	招商公路业务经营范围包括公路交通基础设施投资运营、交通科技、智慧交通及交通生态等，四大板块相互支撑，覆盖公路全产业链重要环节。

	高速、桂兴高速、灵三高速、鄂东大桥、渝黔高速公路（重庆段）、沪渝高速、亳阜高速。 截至 2024 年 12 月底，招商公路管控路产 26 条，总里程 2,008 公里。 投资经营的总里程达 14,785 公里，覆盖全国 22 个省、自治区和直辖市。	2024 年，招商公路实现营业收入 127.11 亿元，投资运营板块完成营业收入 96.86 亿元（通行费收入 94.5 亿元）；交通科技板块完成营业收入 21.69 亿元；智能交通板块完成营业收入 4.37 亿元；交通生态板块完成营业收入 4.19 亿元。2024 年净利润实现 53.22 亿元。
四川成渝（601107.SH）	主要业务为投资、建设、经营和管理高速公路基建项目，同时实施与主营业务高度相关的多元化经营。 主要拥有成渝高速、成雅高速、成乐高速、成仁高速、城北出口高速、遂西高速、遂广高速以及在建的天邛高速等位于四川省境内的高速公路全部或大部分权益。 根据 2024 年年报披露，集团辖下高速公路总里程约 900 公里（其中收费总里程约 858 公里，天邛高速里程约 42 公里，目前暂未开始收费），在建成乐扩容高速公路里程约 136.1 公里（含原成乐高速里程 86.4 公里）。	2024 年全年实现营业收入约人民币 103.62 亿元，其中：公路桥梁管理及养护业收入约人民币 47.77 亿元，占营业收入 46.10%；建造服务收入约人民币 27.03 亿元，占营业收入 26.09%；商品销售收入约人民币 24.77 亿元，占营业收入的 23.91%；BT/PPP 项目收入约人民币 1.87 亿元，占营业收入的 1.80%；租赁业务收入约 0.64 亿元，占营业收入 0.62%；其他收入约人民币 1.54 亿元，占营业收入的 1.48%。 归属于上市公司股东的净利润约 14.59 亿元，同比增加 22.91%。

数据来源：各公司年报

3、主要风险及未来运营稳定性的影响

对照可比企业主要商业模式及盈利模式，高速公路企业主要盈利来源均为路桥运营通行费收入，参照可比企业，未来可以在公路运营产业链的上下游拓展相关业务、实现投资，增加全产业链对企业利润的贡献。可能涉及的风险包括市场风险、政策风险和运营风险。

（1）市场风险

国家宏观经济和行业周期影响、高速公路项目所在区域的经济不及预期带来的市场调整、未知其他不动产项目带来的市场竞争，都会对未来经营期内不动产项目经营带来不确定性，可能影响项目经营收益。

（2）政策风险

高速公路行业企业目前普遍存在收入集中度高，主要来源于高速公路项目的车辆通行费收入，而通行费收费标准由政府相关部门制定；《收费公路管理条例》修订仍在审议中，对于收费年限及收费标准核定原则的变化尚不明确，项目公司未来经营及盈利能力可能受到影响。

（3）运营风险

公路建成通车后，为保障道路通行顺畅，项目公司将定期对路桥进行检测和养护，从而保证路况良好和安全畅通，但如果需要维修的范围较大，维修的时间过长，则会影响公路的正常通行，影响交通流量，从而导致车辆通行费收入减少，同时也将增加项目公司相应改造工程的成本支出，从而对经营业绩产生一定影响。

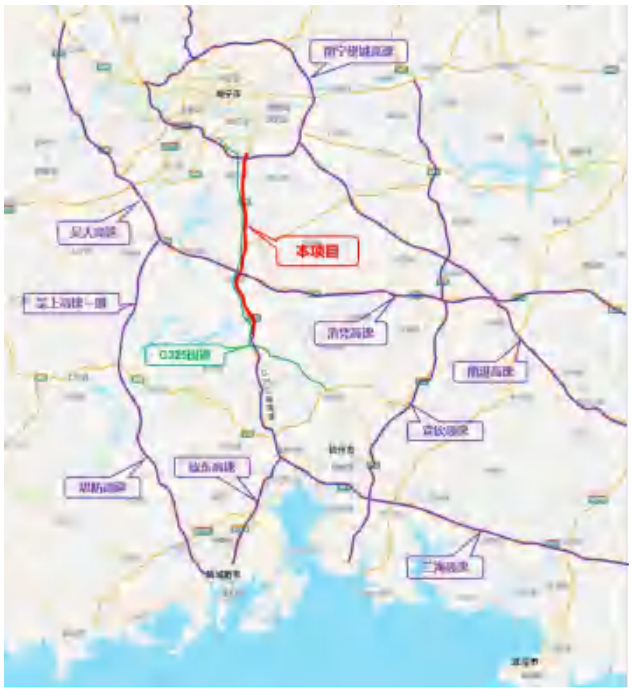
对照行业可比企业，项目公司所采用的以通行费为核心的盈利模式具备高度同质性，其核心竞争力主要体现在区位优势：本项目是国高网兰海高速 G75 的重要组成部分，同时位于南北钦防城市群发展主轴，车流基础稳固且收费标准无桥隧叠加，在所处区域具备较强竞争力。

（五）不动产项目与同行业可比项目的竞争性分析

1、现状路网

项目影响区总体交通现状路网如下图所示。现状研究区域与本项目相距较近且服务区域相近的道路为国道 G325，现状为 80km/h 的二级公路标准，路基宽 12-15 米。

图 4-3：项目影响区总体交通现状路网图



2、规划路网

详见本财务顾问报告“第五章 不动产项目资产”之“八、不动产项目资产经营与财务情况”之“（三）未来可能影响本项目交通量的相关情况”。

3、本项目未来年交通量主要影响因素

详见本财务顾问报告“第五章 不动产项目资产”之“八、不动产项目资产经营与财务情况”之“（三）未来可能影响本项目交通量的相关情况”。

二、项目公司的主营业务及经营情况

（一）经营模式

1、结算模式及流程

（1）现金流回收流程及管理系统

根据《广西壮族自治区收费公路联网收费管理办法》，收费公路联网收费遵循“统一规划、统一标准、统一管理、统一清分结算”的原则，全区高速公路车辆通行费收入实行统一账户管理，由自治区联网中心进行清分结算。

兰海高速广西南宁那南段的现金通行费收入由收费员每日存入智能收款机，根据项目公司与广西新发展交通集团有限公司南宁高速公路运营分公司、广西新恒通高速公路有限公司那南高速公路运营管理中心、广西银商桂鸿金融服务外包有限公司签署的《2024 年南宁运营分公司智慧收款采购合同补充协议》，每日按智能收款机的存款额缴存至收入缴存账户（945015013000650527），联网中心每日划走收入缴存账户内的资金余额，划转后账户每日余额为 0。经联网中心对通行费收入进行清分后，将款项划转至项目公司的基本存款账户（451899991013002106665）。

根据项目公司与广西壮族自治区收费公路联网收费清分结算中心、广西捷通高速科技有限公司签署的《广西高速公路车辆通行费移动支付项目合作协议》，兰海高速广西南宁那南段 ETC 及移动支付的通行费收入由广西捷通高速科技有限公司通过 ETC 收款及移动支付收取通行费收入后，按实际收取金额转入项目公司收入缴存账户（945015013000650527），联网中心每日划走收入缴存账户内的资金余额，划转后收入缴存账户每日余额为 0。经联网中心对通行费收入进行清分后，将款项划转至项目公司的基本存款账户（451899991013002106665）。

（2）收费管理系统情况

广西高速公路联网收费运营管理平台是高速公路收费系统的核心，旨在通过信息化手段提升收费效率、优化运营管理、保障资金安全。以下是其主要作用：

1）统一收费管理

集中化管理：整合各路段收费数据，实现统一管理，避免信息孤岛。

标准化操作：统一收费标准，减少人为干预，确保收费透明。

2）提高收费效率

自动化收费：支持 ETC、移动支付等自动化收费方式，减少人工操作，提升通行效率。

3）系统维护与监控

实时监控：实时监控收费设备运行状态，及时发现和处理故障。

远程维护：支持远程维护和升级，减少现场维护成本和时间。

2、风险管控方面

项目公司根据国家有关法律法规，结合业务实际，制定了《广西北投南南高速公路有限公司收费工作管理办法》。制度内容涉及车辆通行费票据管理、现金通行介质管理、收费备用金管理、现金通行费管理、收费稽核管理、紧急车队管理、散落物车辆检查管理、收费密钥管理、收费统计管理等方面的内容，覆盖兰海高速广西南宁那南段风险控制点及业务流程，基本满足管理需要，符合相关法律法规要求。

3、现金流的归集

（1）不动产项目公司在项目运营过程中均使用项目公司监管账户收取不动产项目公司运营收入。

（2）不动产项目公司应按照其与资产支持证券管理人（代表专项计划）签署的《项目公司股东借款合同》约定，向资产支持证券管理人（代表专项计划）偿还相应股东借款的本金和/或利息，并分配股息、红利等股权投资收益。

（3）资产支持证券管理人按照《标准条款》约定，向不动产基金划付资产支持证券收益。

（4）基金管理人按照《基金合同》约定，向投资人分配不动产基金份额收益。

（二）运营数据

1、盈利模式

项目公司盈利主要来自于兰海高速广西南宁那南段按照行业主管部门制定的收费标准对过往车辆收取的通行费收入。收入来源分散，不依赖第三方补贴等非经常性收入，收入持续、稳定。根据容诚会计师事务所（特殊普通合伙）出具的项目公司 2023 年- 2025 年备考财务报表审计报告，兰海高速广西南宁那南段项目收益情况如下：

表 4-9：项目近三年收益情况

单位：万元

项目	2025年	2024年	2023年

营业收入	31,066.28	30,743.06	32,881.24
净利润	5,882.91	10,450.27	11,983.27
息税折旧摊销前利润（EBITDA）*	24,404.40	25,093.84	26,887.68
经营性净现金流*	22,181.92	24,177.64	25,766.17

注：1）息税折旧摊销前利润（EBITDA）=营业收入-营业成本-税金及附加-销售费用-管理费用-财务费用+营业外收入-营业外支出+利息支出+折旧及摊销。

2）经营性净现金流取备考现金流量表的经营活动产生的现金流量净额。

兰海高速广西南宁那南段 2023-2025 年营业收入分别为 32,881.24 万元、30,743.06 万元和 31,066.28 万元；净利润分别为 11,983.27 万元、10,450.27 万元和 5,882.91 万元；息税折旧摊销前利润（EBITDA）分别为 26,887.68 万元、25,093.84 万元和 24,404.40 万元；经营性净现金流分别为 25,766.17 万元、24,177.64 万元和 22,181.92 万元。

2、税收优惠政策

根据《财政部国家税务总局海关总署关于西部大开发税收优惠政策问题的通知（财税[2001]202 号）》《国家税务总局关于深入实施西部大开发战略有关企业所得税问题的公告（2012 年第 12 号）》《关于延续西部大开发企业所得税政策的公告》（财政部税务总局国家发展改革委公告 2020 年第 23 号），自 2021 年 1 月 1 日至 2030 年 12 月 31 日，对设在西部地区的鼓励类产业企业继续享受减按 15%的税率征收企业所得税。根据南宁市发展和改革委员会关于反馈若干企业国家鼓励类产业认定意见的复函（南发改函[2025]1298 号），本项目经营管理的“兰海高速广西南宁那南段”作为国家高速公路网主干线和西部开发公路干线，符合《产业结构调整指导目录（2024 年版）》第一类第二十四项第 1 条“公路交通网络建设：国家高速公路网项目建设，国省干线改造升级，汽车客货运站、城市公交站，城市公共交通”条款、第 5 条“公路安全应急保障技术及应用：公路管理服务、公路应急保障体系建设运营车辆安全监控记录系统开发与应用”。因此项目公司享受西部大开发税收优惠政策，减按 15%的税率征收企业所得税。

3、项目公司盈利和现金流稳定性及持续性

排除不可抗力因素影响，项目公司通行费收入及运营管养成本较为稳定，净利润与经营性现金流在正常区间内小幅波动。

4、历史经营数据

（1）不动产项目资产历史车流量和收费收入情况

表 4-10：2018-2025 年正常年度车流量及通行费收入情况

单位：veh/d、亿元

年份	车流量	通行费清分收入
2018 年	24,819	3.19
2019 年	25,268	3.41
2023 年	33,228	3.37
2024 年	31,045	3.16
2025 年	29,884	3.20
2025 年上半年	27,827	1.51
2025 年下半年	31,908	1.69
2018-2019 年复合增长率	1.81%	6.96%
2023-2025 年复合增长率	-5.17%	-2.66%
2018 年-2025 年复合增长率	2.69%	0.05%
2025 年上半年增长率	-10.21%	0.75%
2025 年下半年增长率	2.60%	11.96%

注：上表交通量数据来源于系统统计的各收费单元交易量表，统计数据不包含免费车（节假日免费车、军警车、绿通车、抢险救灾车等）。其中 2019 年节假日免费通行小客车系统数据缺失，故 2019 年交通量数据未剔除节假日免费通行小客车。

表 4-11：历年通行费收入（含税）统计表

年份	全年收入（亿元）	年度增长率	日均收入（万元）	日均增长率	月均收入（万元）	月均增长率	单公里收入（万元）	单公里收入增长率
2018	3.19	-	87.28	-	2,654.83	-3.96%	653.85	-3.28%
2019	3.41	6.96%	93.36	6.96%	2,839.58	6.96%	699.35	6.96%
2020	2.90	-14.89%	101.05	8.24%	2,416.81	-14.89%	595.22	-14.89%
2021	3.83	32.02%	104.90	3.81%	3,190.65	32.02%	785.81	32.02%
2022	2.50	-34.73%	68.47	-34.73%	2,082.58	-34.73%	512.91	-34.73%
2023	3.37	35.03%	92.45	35.03%	2,812.01	35.03%	692.56	35.03%
2024	3.16	-6.42%	86.27	-6.68%	2,631.37	-6.42%	648.07	-6.42%
2025	3.20	1.25%	87.59	1.52%	656.14	1.25%	3.20	1.25%

注：1、日均通行费收入为全年通行费收入/全年天数；

2、2020 年日均交通量剔除了免费通行的 79 天，即 2020 年全年天数按可收费天数计为 366 天-79 天=287 天。

3、由于四舍五入误差会导致各项数值加和结果产生细微差异，下同。

2019 年：项目全年通行费收入（含税）同比增长 6.96%，自然车交通量同比增长 1.81%，收费车流量与通行费双增长，总体通行费增幅大于车流量增幅，主要因为经济发展及货运物流的旺盛促进货车通行费收入增长。国家不断出台政策支持北部湾经济

区加快发展，经济区国民经济水平不断提高，公路港口运输量不断增长，北部湾港口累计货物吞吐量同比增长 14.7%，持续保持高增长。货运物流的旺盛带动了路段通行费的增长，使得本项目通行费增长大于交通量增长。

2020 年：本年度受到宏观经济及公共卫生事件影响较为严重，其中包括上半年所有车型免费的 79 天（免收通行费的时间范围从 2020 年 2 月 17 日 0 时起，至 2020 年 5 月 6 日 0 时结束），导致全年通行费收入下滑，2020 年全年收入（含税）同比减少 14.89%，但剔除受影响较大的 1-4 月数据后的日均车流量和日均收入仍保持增长，2020 年 5 月至 12 月日均通行费收入同比增长 15.43%，自然车交通量同比增长 19.55%，主要受以下因素影响：1）5 月 6 日恢复收费后，随着复工复产形势的持续向好，货运物流加快恢复并进一步繁荣带动货车通行费清分收入保持增长态势，总体车流量及通行费清分收入同比持续增长，帮助降低了年度通行费清分收入的下降幅度。2）钦州至防城港高速公路南间至钦州段改扩建完工后路况变好，国道 G325 南宁至钦州公路（南间至黎合江段）改扩建进行中，部分车辆分流至本项目，促进车流量增长。

2021 年：项目全年通行费收入（含税）同比增长 32.02%，日均通行费收入（含税）同比增长 3.81%，自然车交通量同比增长 4.45%，自然车交通量增幅大于日均通行费增幅，主要受以下因素影响：1）由于 2020 年上半年所有车型免费的 79 天导致通行费大幅降低。相比之下，2021 年小客车通行费收入因收费期限达到 343 天（除节假日免费通行天数 22 天外），交通量及通行费大幅上涨；2）复工复产形势的持续向好，货运物流随着各行各业的进一步繁荣以及北部湾港口物流的高速增长而持续旺盛，带动高速公路车流量以及通行费增长。

2022 年：项目全年通行费收入（含税）同比减少 34.73%，自然车交通量同比减少 34.72%，主要受以下因素影响：1）2022 年受到宏观经济和公共卫生事件的影响较为严重，尤其是客车下降明显；2）2021 年底大浦路、吴大路、吴隆路全线贯通，贵州、云南往返广东湛江、茂名等地的货运车辆可直接通行吴大路段，无需再绕行本项目和南宁外环高速，导致交通量减少；3）根据广西壮族自治区交通运输厅、广西壮族自治区发展和改革委员会、广西壮族自治区财政厅印发的《广西高速公路全面推广差异化收费实施方案》，从 2022 年 1 月 1 日起至 2023 年 12 月 31 日止，广西高速公路全面实施差异化收费，2-5 类货车无差别 85 折、6 类货车无差别 98 折。另外，在继续执行现有各类通行费减免政策的基础上，受第四季度货车通行费再减免 10%优惠政策影响，导致通行费持续下降。

2023 年：项目全年通行费收入（含税）同比增加 35.03%，自然车交通量同比增加 68.58%，主要受以下因素影响：1）从 2022 年 12 月底后，全国各地放开管控措施，各省市取消高速公路防控检测点，不再限制人员跨地区流动，促进客车出行需求快速释放，2023 年客车交通量增长 101.06%。随着各地经济陆续复苏，进出口贸易经济强势复苏，在港口经济的带动下，货运行业逐渐恢复，但恢复速度较为缓慢，2023 年货车交通量增长 6.01%。虽交通量和通行费逐步增长，但路段交通量增长率大于通行费增长率。2）2023 年 1-2 月，国道危旧桥梁改造工程 G325 线 K782+808 莲花江中桥改造，部分车辆转移至本项目。受上述因素的影响，2023 年通行费收入和车流量大幅增长。

2024 年：项目全年通行费收入（含税）同比下降 6.42%，自然车交通量同比下降 6.57%，主要变动原因为：1）2023 年 1-2 月，国道危旧桥梁改造工程 G325 线 K782+808 莲花江中桥改造，部分车辆转移至本项目。改造工程完工后客货运车辆回流至国道 G325，项目相应的交通量有所下降，尤其是货车下降较明显。故 2024 年 1-2 月通行费较 2023 年 1-2 月通行费收入下降；2）南宁-湛江公路南宁至博白那卜段于 2024 年 6 月全线通车，相比 G75 兰海高速，该路段往返南宁与广西东部方向路程更短，分流了原本项目部分车流；3）2024 年 1 月国务院印发《重点省份分类加强政府投资项目管理办法（试行）》要求加强高风险债务省份政府投资项目管理，2024 年广西交通、市政、产业园区、各类楼堂馆所和棚户区改造等固定资产投资增速下降明显，相应的交通量有所下降，尤其是货车下降较明显。

2025 年：项目全年通行费收入（含税）同比增加 1.25%，自然车交通量同比下降 3.74%，主要受区域路网完善、经济环境变化、交通方式竞争加剧、收费标准调整等方面因素影响，表现为：1）南宁-湛江公路南宁至博白那卜段于 2024 年 6 月全线通车，相比 G75 兰海高速，该路段往返南宁与广西东部方向路程更短，分流了原本项目部分车流；但因该项目通车已满一年，从通车至今的月均交通量变化趋势来看，该项目与周边路网的承担交通量已基本稳定。2）广西铁路网络持续完善，高铁运营升级、货运铁路运力提升，吸引煤炭、矿石等大宗商品运输 “公转铁”；企业优化运输方案，为控成本绕行二级公路。多式联运发展推动公铁高效衔接，2025 年西部陆海新通道班列发运集装箱货物 142.5 万标箱，同比增长 47.6%，通道运量增长态势强劲，进一步加剧公路货车流量下降。3）本项目自 2024 年 8 月 16 日零时起，一类客车收费标准由 0.4 元/车公里调整为 0.5 元/车公里（提高 25%）、四类客车收费标准由 1.3 元/车公里调整为 1.45 元/车公里（提高约 11.5%），其他车型收费标准保持不变，客车为本项目主要

服务车型，收费标准的提升对通行费收入增加影响较明显，导致交通量下降但通行费收入小幅增长。

本项目历史年份各月通行费收入如下表所示：

表 4-12：各月份通行费收入

各月通行费收入（万元）													
年份	**1 月**	**2 月**	**3 月**	**4 月**	**5 月**	**6 月**	**7 月**	**8 月**	**9 月**	**10 月**	**11 月**	**12 月**	**合计**
2018 年	2,906.39	2,067.36	2,935.36	2,997.17	3,004.50	2,433.45	2,584.57	2,884.96	2,473.90	2,260.60	2,636.85	2,672.89	31,858.00
2019 年	3,037.33	1,860.25	2,806.93	2,794.29	2,595.57	2,648.50	3,064.15	3,425.10	3,036.79	2,725.09	3,026.78	3,054.17	34,074.96
2020 年	2,060.05	684.08	-79.79	-64.80	2,589.50	3,311.90	3,322.82	3,796.61	3,447.51	3,039.94	3,428.86	3,465.02	29,001.70
2021 年	3,536.35	2,048.65	3,592.66	3,455.26	3,315.31	3,324.78	3,806.57	3,468.12	3,309.61	2,625.33	2,887.72	2,917.47	38,287.83
2022 年	2,774.36	1,545.52	2,148.75	1,996.54	1,884.20	2,058.27	2,040.07	1,976.80	1,999.01	1,979.10	2,292.32	2,296.04	24,990.96
2023 年	2,531.81	2,915.06	3,200.35	3,141.20	2,539.06	2,674.39	3,245.14	3,511.13	2,554.54	2,165.02	2,588.55	2,677.91	33,744.16
2024 年	2,857.10	2,162.50	2,621.68	2,719.48	2,227.09	2,382.74	2,772.27	3,471.05	2,709.68	2,282.48	2,628.96	2,741.40	31,576.46
2025 年	2,830.44	2,091.78	2,664.18	2,525.86	2,327.69	2,642.89	3,146.85	3,590.73	2,536.71	2,218.12	2,630.97	2,763.71	31,969.92
各月通行费收入占全年比重													
年份	**1 月**	**2 月**	**3 月**	**4 月**	**5 月**	**6 月**	**7 月**	**8 月**	**9 月**	**10 月**	**11 月**	**12 月**	**合计**
2018 年	9.12%	6.49%	9.21%	9.41%	9.43%	7.64%	8.11%	9.06%	7.77%	7.10%	8.28%	8.39%	100%
2019 年	8.91%	5.46%	8.24%	8.20%	7.62%	7.77%	8.99%	10.05%	8.91%	8.00%	8.88%	8.96%	100%
2020 年	7.10%	2.36%	-0.28%	-0.22%	8.93%	11.42%	11.46%	13.09%	11.89%	10.48%	11.82%	11.95%	100%
2021 年	9.24%	5.35%	9.38%	9.02%	8.66%	8.68%	9.94%	9.06%	8.64%	6.86%	7.54%	7.62%	100%
2022 年	11.10%	6.18%	8.60%	7.99%	7.54%	8.24%	8.16%	7.91%	8.00%	7.92%	9.17%	9.19%	100%
2023 年	7.50%	8.64%	9.48%	9.31%	7.52%	7.93%	9.62%	10.41%	7.57%	6.42%	7.67%	7.94%	100%
2024 年	9.05%	6.85%	8.30%	8.61%	7.05%	7.55%	8.78%	10.99%	8.58%	7.23%	8.33%	8.68%	100%
2025 年	8.85%	6.54%	8.33%	7.90%	7.28%	8.27%	9.84%	11.23%	7.93%	6.94%	8.23%	8.64%	100%

注：2020 年 3 月、4 月属于公共卫生事件期间通行费免费时段，无通行费收入。另由于前期收费系统更迭变化（2020 年取消省界站，实行全国联网）导致车辆通行费产生退还，因此通行费为负数。

（2）各类支付方式占比情况

本项目 2020-2025 年各类支付方式统计如下：

表 4-13：2020~2025 年各类支付方式统计表

年份	非现金收费额（万元）	非现金收费额占比	现金收费额（万元）	现金收费额占比	收费合计（万元）
2020 年	20,428.16	70.44%	8,573.54	29.56%	29,001.70
2021 年	36,031.98	94.11%	2,255.85	5.89%	38,287.83
2022 年	23,661.19	94.68%	1,329.77	5.32%	24,990.96
年份	**ETC 收费额（万元）**	**ETC 收费额占比**	**MTC[4]收费额（万元）**	**MTC 收费额占比**	**收费合计（万元）**
2023 年	23,898.76	70.82%	9,845.40	29.18%	33,744.16
2024 年	21,807.31	69.06%	9,769.15	30.94%	31,576.46
2025 年	21,229.94	66.41%	10,739.98	33.59%	31,969.92

注：1、上表 2020 至 2024 年数据来源于项目公司提供的收费年报。其中，2020 年，非现金收费额包括 ETC 拆分、交易对账、非现金退费和试点退费。2021-2022 年，非现金收费额包括 ETC 拆分、交易对账、非现金退费、试点退费和移动支付。2023-2024 年，ETC 收费额包括 ETC 拆分、交易对账、非现金退费和试点退费。

2、2025 年收费年报尚未完成编制，数据来源于项目公司提供的《广西高速公路联网通行费清分金额报表》，非现金收费额包括 ETC 拆分、退费补交、次票和对账拆分。

（3）历史断面车流量情况

不动产项目 2018 年-2025 年各断面年日均交通量如下所示，分析可知：

1）从各断面交通分布来看，交通量较大的断面为“团福互通-大塘”，2025 年的断面交通量为 33,042veh/d，“起点-那马北互通”断面交通量较小，2025 年的断面交通量为 24,451veh/d。

2）本项目 2018 年-2025 年全线平均交通量复合增长率为 2.69%。

表 4-14：日均断面交通量分析（veh/d）

断面名称	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年	2024 年	2025 年	2020-2025 年复合增长率
起点-那马北互通	——	——	18817	19132	13939	24588	23619	24451	5.38%
那马北互通-那马	24694	25532	30478	32539	20500	35222	33093	32559	1.33%
那马-团福互通	25097	24009	27767	29600	19153	32876	29938	28482	0.51%
团福互通-大塘		27186	30966	30699	21951	36018	34270	33042	1.31%
大塘-终点	21832	27010	31231	31652	20839	33942	32750	31623	0.25%
折算全程合计（veh/d）	24819	25268	28907	30193	19711	33228	31045	29884	0.67%

[4] MTC（Manual Toll Collection）：公路半自动车道收费系统。

注：1、上表数据来源于系统统计的各收费单元交易量表，统计数据不包含免费车（节假日免费车、军警车、绿通车、抢险救灾车等）。其中，2019 年节假日免费通行小客车数据缺失，故 2019 年交通量数据未剔除节假日免费通行小客车。

2、2018 年和 2019 年系统报表未列示“南宁南入口-那马北互通”断面统计数据。

图 4-4：日均断面交通量分析（veh/d）

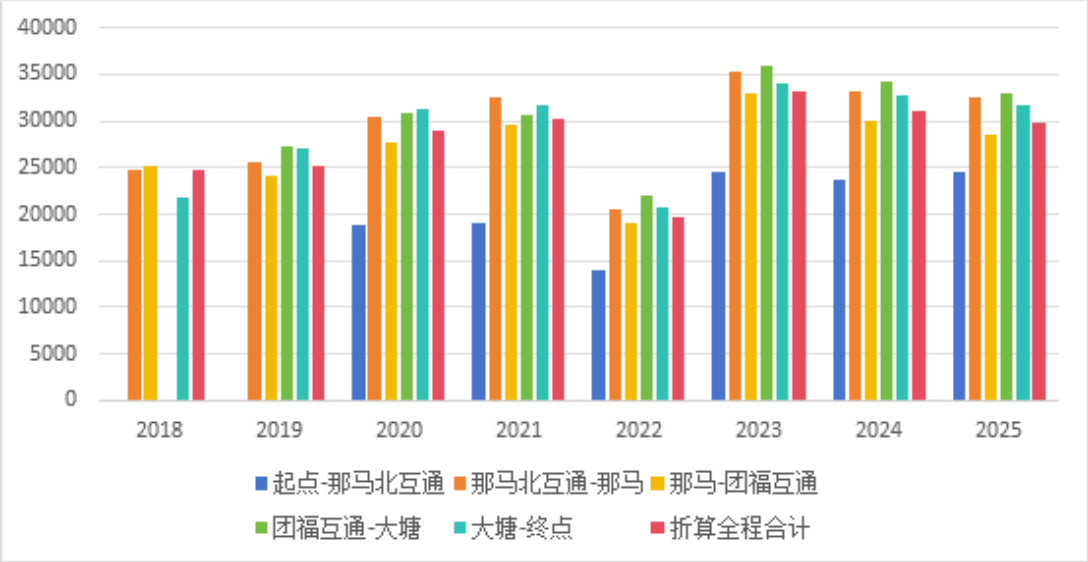


表 4-15：2023 年-2025 年分路段通行费收入数据分析表

路段	2023 年收入（万元）	2024 年收入（万元）	2025 年收入（万元）
起点-那马北互通	899.10	901.30	983.70
那马北互通-那马	3,638.96	3,584.54	3,752.05
那马-团福互通	15,626.74	14,242.76	14,466.16
团福互通-大塘	1,090.95	997.52	973.58
大塘-终点	12,486.96	11,869.53	11,490.50
合计	**33,742.71**	**31,595.64**	**31,665.99**

注：1、收费系统中未列示 2022 年及以前年份的分断面收入数据。

2、分断面收入数据和通行费清分收入数据存在差异，原因为：1）收费系统按照清分规则将部分未通行那南段的特情车辆收入清分入账那南段，故通行费清分收入数据包含该部分收入，但分断面收入数据未统计该部分收入，导致存在差异；2）各收费单元交易量表报表（分断面收入）和通行费收入清分报表统计口径不一致，因此数值略有差别。通行费收入清分报表包含：非现金收入清分+现金收入清分+退费补交清分+次票清分+对账拆分+试点路段退费清分；各收费单元交易量表报表包含 ETC、现金、冲减现金、补录现金等交易类型的数据。

（4）历史车型结构

本项目历史年交通量客货比分析见下表：

表 4-16：断面客货交通量占比（自然车）

类型		自然车占比
2018	客运	74.16%
	货运	25.84%

2019	客运	72.55%
	货运	27.45%
2020	客运	69.69%
	货运	30.31%
2021	客运	69.68%
	货运	30.32%
2022	客运	65.83%
	货运	34.17%
2023	客运	78.51%
	货运	21.49%
2024	客运	79.40%
	货运	20.60%
2025	客运	80.07%
	货运	19.93%

注：上表数据来源于系统统计的各收费单元交易量表，统计数据不包含免费车（节假日免费车、军警车、绿通车、抢险救灾车等）。其中，2019 年节假日免费通行小客车数据缺失，故 2019 年交通量数据未剔除节假日免费通行小客车。

本项目客货交通量比例从历史数据分析来看，变化主要如下：

1）2018 年-2019 年，由于本项目承担区域通道间的联系作用，历史客货比例变化幅度较小，客运约占 73%，货运约占 27%。

2）2020 年-2022 年，国内客运需求受到宏观经济及公共卫生事件的影响较为严重，客运量下降；而国内工业生产受到国际进出口需求和国内自身需求的双重影响快速增长，货运量增长，由此带来客运占比下滑，货运占比增加。客货运结构发生变化，客运占比约 68%，货运占比约 32%。

3）2023 年，伴随大规模公共卫生事件因素消除及管控措施解除，客货运交通量占比结构逐步恢复并超过 2019 年前水平，客运占约 78.5%，货运占约 21.5%。具体原因为：一是特殊影响因素消除及管控措施解除，不再限制人员跨地区流动，客运出行需求快速恢复，客运快速增长。二是 2023 年 1-2 月，国道 G325 改造，部分车辆转移至本项目。综上各因素，2023 年表现出客运增长较高、货运负增长的情况为 2023 年当年在特殊影响因素及管控措施消除前后带来的客货运结构的变化，此后本项目客运和货运结构将逐步恢复稳定。

4）2024 年，因受有关政策的影响，主要为 2024 年 1 月国务院印发《重点省份分类加强政府投资项目管理办法（试行）》要求加强高风险债务省份政府投资项目管理，

2024 年广西交通、市政、产业园区、各类楼堂馆所和棚户区改造等固定资产投资增速下降明显，相应的交通量有所下降，2024 年相比 2023 年客货运结构变化幅度较小，客运占比约 79.4%，货运占比约 20.6%。

5）2025 年，自治区交通厅、发改委、财政厅 2025 年 4 月 30 日印发《关于做好小客车周末自驾游广西高速公路通行优惠提振消费工作的通知》（桂交规〔2025〕6 号），自 2025 年 5 月 9 日起至 2025 年 12 月 31 日，每周五 00:00—周日 24:00（法定节假日减免除外），对于外籍小客车实施分车型、分路段差异化收费及分支付方式差异化收费，刺激了外籍小客车出行需求，由此带来客运占比增加。受经济增速放缓、消费能力收缩以及铁路运输竞争力影响，居民可支配收入增幅放缓，导致整体出行需求下降，尤其对价格较为敏感的，在经济环境放缓的情况下，货运车辆为降低运输成本，倾向于绕行二级公路。多式联运发展推动铁路与公路高效衔接，企业得以优化运输方案、降低成本，减少对单一公路运输的依赖，导致货运占比下滑。整体而言，2025 年相比 2024 年客货运结构变化幅度较小，客运占比约 80.07%，货运占比约 19.93%。

整体上来看，本项目交通构成主要以客车为主。以 2025 年数据来看，本项目客车车型占比为 80.07%（自然车）。由于客车交通量增长主要依赖于项目周边区域的汽车保有量、旅游及相关服务业发展，相较货运增长受工业发展形势和贸易环境的影响相对较小。因此，本项目以客车车型占主要地位的交通构成受外部影响较小，未来发展将趋于稳定。

（5）历史断面车流量与可行性研究报告差异的说明

根据2014年1月广西壮族自治区交通规划勘察设计研究院出具的《兰州至海口高速公路广西南宁至钦州、钦州至防城港段改扩建工程可行性研究报告》（简称“《工可报告》”）显示，该报告交通量预测结果提供了特征年2019年、2025年、2030年、2038年的预测值，对比将可比特征年进行插值法计算中间年份交通量，本项目实际交通量与《工可报告》预测交通量的对比结果如下表所示：

表 4-17：本项目客货交通量情况

年份	实际交通量（pcu/d）	《工可报告》预测交通量（pcu/d）	差异比例
2019 年	--	45278	--
2020 年	37,537	47735	-21.36%
2021 年	49,185	50193	-2.01%
2022 年	32,692	52650	-37.91%

2023 年	46,766	55107	-15.14%
2024 年	43,305	57565	-24.77%
2025 年	40,712	60,022	-32.17%

注：1、2019 年货车采用计重收费模式，无分车型数据进行标准车换算。
2、上述交通里数据统计包含免费车(节假日免费车、车警车、绿通车、抢险救灾车等)。
3、2020 年交通量包含免费通行的 79 天，即 2020 年全年天数按 366 天计算。

从上表可以看出，《工可报告》预测交通量与本项目实际发生交通量相比差异较大，差异原因主要包括：

1）《工可报告》交通量预测假设为兰州至海口高速公路广西南宁至钦州、钦州至防城港段改扩建工程于2019年全线完工，实际改扩建工程分段完工通车，本项目外的其他路段改扩建工程于2022年完工通车，改扩建工程全线贯通诱增影响未在2019年释放。

2）2020年及以后受公共卫生事件以及宏观经济的影响，高速公路客货车交通量下降明显，导致本项目实际交通量与《工可报告》预测交通量差异较大。

3）《工可报告》预测参数参考的“十三五”经济发展预测目标值，经济增长实际情况与预测目标的差异导致本项目实际交通量与《工可报告》预测交通量有所差异。

4）《工可报告》编制阶段，在本项目附近的南晓镇规划建设有南宁龙象谷国际旅游度假区项目，总规划面积约100平方公里，一期规划约40平方公里。龙象谷项目于2012年12月启动，2014年列入广西自治区统筹推进的重大项目，原计划2015年进入实质性建设阶段。但在推进过程中，遇到建设用地指标、供水排水等基础设施难以克服的困难，项目业主要求暂缓推进龙象谷项目建设，并于2015年经自治区政府同意暂缓推进龙象谷项目建设。由于沿线规划产业的不利变动，对本项目交通量产生不利影响。

5）《工可报告》中的车型统计口径及换算系数采用的《公路工程技术标准》JTG B01—2003，与现行《公路工程技术标准》JTG B01—2014以及《收费公路车辆通行费车型分类》（JT/T489-2019）的统计标准存在差异，导致交通量数据统计口径不一致。

5、收费减免或者优惠情况

（1）差异化收费政策

1）ETC 车辆差异化收费政策

根据桂交规〔2023〕11 号《广西壮族自治区交通运输厅广西壮族自治区发展和改革委员会广西壮族自治区财政厅关于印发广西高速公路实施差异化收费推进经济高质

量发展工作方案的通知》，继续对所有使用 ETC 支付的车辆给予车辆通行费 9.5 折优惠（与其他使用 ETC 支付的差异化收费通行费优惠不叠加）。

2）节假日小客车免费通行政策

根据国务院于 2012 年 7 月 24 日转发并实施《重大节假日免收小型客车通行费实施方案》，免费通行的时间范围为春节、清明节、劳动节、国庆节等四个国家法定节假日，以及当年国务院办公厅文件确定的上述法定节假日连休日。免费时段从节假日第一天 00:00 开始，节假日最后一天 24:00 结束（普通公路以车辆通过收费站收费车道的时间为准，高速公路以车辆驶离出口收费车道的时间为准）。且根据 2024 年 11 月修订的《全国年节及纪念日放假办法》，自 2025 年 1 月 1 日起，全体公民放假的假日增加 2 天，其中春节、劳动节各增加 1 天。

3）绿通车优惠政策

根据交公路发〔2019〕99 号《交通运输部 国家发展改革委 财政部关于进一步优化鲜活农产品运输“绿色通道”政策的通知》文件，整车合法装载运输全国统一的《鲜活农产品品种目录》内的产品的车辆，免收车辆通行费。

4）客车其他差异化收费政策

ETC 公路客运班线客车优惠：根据桂交规〔2023〕11 号《广西壮族自治区交通运输厅 广西壮族自治区发展和改革委员会 广西壮族自治区财政厅 关于印发广西高速公路实施差异化收费推进经济高质量发展工作方案的通知》文件，广西高速公路全面实施差异化收费时间暂定 3 年，即从 2024 年 1 月 1 日起至 2026 年 12 月 31 日止。对每月通行广西高速公路次数在 30 次（含）以上的 ETC 公路客运班线客车，给予相应的广西区内高速公路通行费 9 折优惠。

外省籍小客车周末自驾游优惠：为深入贯彻落实全国两会和中共中央办公厅 国务院办公厅 《提振消费专项行动方案》及 2025 年粤桂东西部协作联席会议精神，根据《广西高速公路实施差异化收费推进经济高质量发展工作方案》（桂交规〔2023〕11 号）以及《2025 广西旅游年活动实施方案》（桂政办发〔2025〕12 号），自 2025 年 5 月 9 日起至 2025 年 12 月 31 日，每周五 00:00—周日 24:00（法定节假日减免除外）对外省籍小客车周末自驾游广西高速公路车辆通行费实行优惠措施。对上述时间段内，外省籍非营运一型客车在广西境内任一高速公路收费站驶出，使用 ETC 支付方式的，按 5 折收取广西境内高速公路通行费；使用非 ETC 支付方式的，按 8 折收取广西境内高速公路通行费。

5）货车其他差异化收费政策

①货车差异化优惠

根据桂交规〔2023〕11号《广西壮族自治区交通运输厅 广西壮族自治区发展和改革委员会 广西壮族自治区财政厅 关于印发广西高速公路实施差异化收费推进经济高质量发展工作方案的通知》文件，广西高速公路全面实施差异化收费时间暂定 3 年，即从2024年1月1日起至2026年12月31日止。一是以政府定价收费标准为基础，继续对合法装载的二类至五类货车实行无差别8.5折优惠，对合法装载的六类货车实行无差别9.8折优惠，机场高速除外（与试点路段的分路段差异化收费优惠不叠加）。二是继续对合法装载的 20 英尺、40 英尺、45 英尺国际标准集装箱运输专用 ETC 车辆，在预约通行广西高速公路指定收费站点进出北部湾港三港区三口岸以及西江经济带港口、码头时实行减半收取车辆通行费（与试点路段的分路段差异化收费优惠不叠加）。三是对合法装载 20 英尺、40 英尺、45 英尺国际标准集装箱运输专用 ETC 车辆，实行单次通行“递远递减”按里程阶梯收费方式，在广西境内高速公路任一收费站驶出且单次连续行驶广西高速公路 300 公里-400 公里的，给予相应的车辆通行费 9 折优惠；单次连续行驶广西高速公路 400 公里-550 公里的，给予相应的车辆通行费 8 折优惠；单次连续行驶广西高速公路 550 公里以上的，给予相应的车辆通行费 7 折优惠（与集装箱车辆减半优惠不叠加）。

②货车自主差异化优惠

根据桂交规〔2023〕11号《广西壮族自治区交通运输厅 广西壮族自治区发展和改革委员会 广西壮族自治区财政厅 关于印发广西高速公路实施差异化收费推进经济高质量发展工作方案的通知》文件，支持高速公路经营管理单位按照以政府定价收费标准为上限、差异化下浮的原则，结合管辖路段车流特征、临近园区和邻近工矿企业运输需求、城市周边车辆通行等情况，探索创新自主定价方式，对通行管辖路段的特定车辆，实施分出入口、分时段、分方向、分车型等差异化收费，引导车辆通行高速公路，实现“降费引流，多方共赢”效果。本项目在2025年6月至2025年12月实施上述自主差异化收费政策，根据实施情况（2025年6月至2025年12月累计优惠24万元，引流增收36万元），该政策影响很小。

（2）优惠减免情况

本项目2020-2025年通行费减免金额统计如下：

表 4-18：2020-2025 年通行费减免金额统计表

单位：万元

年份	客车减免		货车减免		当年其他政策性减免	合计
	节假日小型客车	通行费优惠政策	绿通车	通行费优惠政策		
2020 年	1506.61	446.05	554.84	2414.54	10637.47	15559.50
2021 年	2813.39	519.72	1081.51	3460.24	73.06	7947.91
2022 年	1460.08	296.56	706.30	2832.04	62.95	5357.93
2023 年	2662.83	640.35	879.73	2701.46	73.28	6957.66
2024 年	3273.40	588.33	1054.94	2464.40	66.81	7447.87
2025 年	-	1027.99	953.39	2346.95	-	4328.33

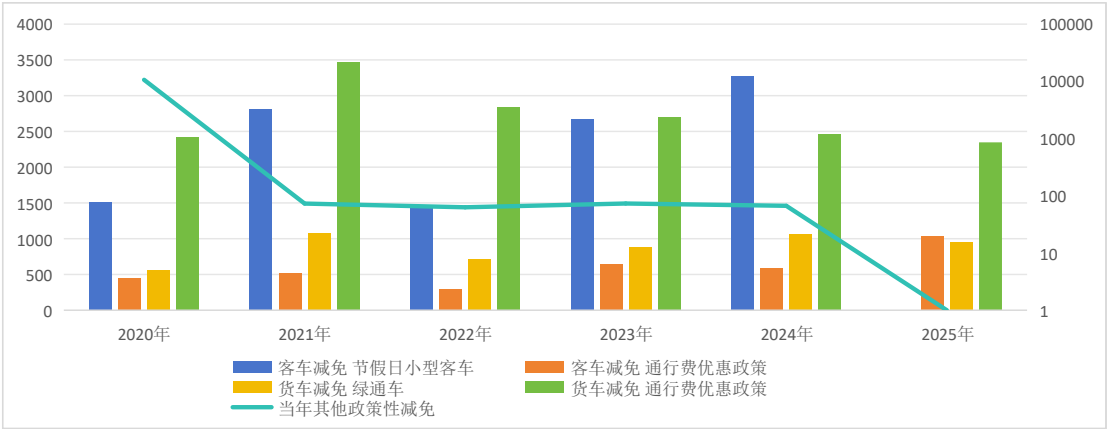
注：1、上表 2020 至 2024 年数据来源于项目公司提供的收费年报，其中客车通行费优惠政策主要包含客车 ETC 车辆差异化收费政策和客车其他差异化收费政策，货车通行费优惠政策主要包含货车 ETC 车辆差异化收费政策和货车其他差异化收费政策，但无各项明细具体拆分金额。2025 年收费年报尚未完成编制，数据来源于项目公司提供的《广西高速公路联网收费路段免征车辆拆分金额表》，未统计 2025 年节假日小型客车减免金额和当年其他政策性减免金额。

2、当年其他政策性减免包含法定免收车辆通行费政策、以及公共卫生事件期间通行费减免政策（主要为 2020 年所有车型免费的 79 天）。其中：法定免收车辆含：1）军队武警部队车辆及公安机关制式警车；2）经批准执行抢险救灾任务的车辆；3）跨区作业联合收割机（插秧机）及其运输车辆；4）消防救援车辆。

3、上表数据为清分金额。

图 4-5：2020-2025 年客车、货车通行费减免金额变化趋势

单位：万元



据上述通行费减免金额统计表分析，近些年受到宏观经济、公共卫生事件管控及复工复产影响，通行费减免金额随着车辆出行需求的升高或降低而呈现出增加或减少的现象。2025 年，客车通行费优惠政策减免金额增长较大，主要与外省籍小客车周末自驾游广西高速公路车辆通行费实行优惠措施有关。整体而言，军警车、抢险救援车、消防救援车辆等法定免收车辆通行费减免金额变化幅度不大。

表 4-19：优惠减免比例

年份	通行费收入（万元）	优惠减免金额（万元）	优惠前通行费收入（万元）	优惠占比

2020 年	29,001.70	15,559.50	44,561.20	34.92%
2021 年	38,287.83	7,947.91	46,235.74	17.19%
2022 年	24,990.96	5,357.93	30,348.89	17.65%
2023 年	33,744.16	6,957.66	40,701.82	17.09%
2024 年	31,576.46	7,447.87	39,024.33	19.09%
2025 年	31,969.92	4,328.33	36,298.24	11.92%

注：上表 2020 至 2024 年优惠减免金额数据来源于收费年报。2025 年收费年报尚未完成编制，优惠减免金额数据来源于项目公司提供的《广西高速公路联网收费路段免征车辆拆分金额表》，未统计 2025 年节假日小型客车减免金额和当年其他政策性减免金额。

三、同业竞争情况

（一）同业竞争情况

1、基金管理人管理其他同类型不动产基金、不动产项目的情况

本基金成立后，基金管理人将同时管理 2 只收费公路类不动产基金，包括本基金及易方达深高速高速公路封闭式基础设施证券投资基金（以下简称“易方达深高速 REIT”）。

2、外部管理机构为其他同类型不动产基金、不动产项目提供运营管理服务的情况

截至尽调基准日，外部管理机构新恒通公司除为本基金提供运营管理服务外，没有为其他同类型不动产基金提供运营管理服务。截至尽调基准日，新恒通公司不存在直接或通过其他任何方式间接投资、持有或管理其他同一服务区域、走向平行或近乎平行的与兰海高速广西南宁那南段存在直接竞争的收费公路项目，不存在直接的同业竞争的情形，但未来不排除新恒通公司投资、持有或管理竞品项目的可能。除不动产项目外，外部管理机构运营的其他高速公路项目情况如下：

表 4-20：外部管理机构运营管理的其他高速公路项目（未含不动产项目）

序号	收费项目	收费里程（公里）	车道数量	性质
1	贺州至巴马公路（钟山至昭平段）	53.94	双向 4 车道	经营性公路
2	贺州至巴马公路（昭平至蒙山段）	35.669	双向 4 车道	经营性公路
3	贺州至巴马公路（都安至巴马段）	120.049	双向 4 车道	经营性公路
4	融水至河池公路	105.605	双向 4 车道	经营性公路

5	贺州至巴马高速公路（蒙山至象州段）一期工程	33.529	双向 4 车道	政府还贷公路
6	贺州至巴马高速公路（蒙山至象州段）二期工程	56.717	双向 4 车道	政府还贷公路
7	贺州至巴马高速公路（象州至来宾段）	45.873	双向 4 车道	经营性公路
8	信都至梧州高速公路一期工程	22.04	双向 4 车道	经营性公路
9	信都至梧州高速公路二期工程	52.781	双向 4 车道	经营性公路
10	贺州至巴马高速公路（来宾至都安段）	133.994	双向 4 车道	政府还贷公路

上述项目历史表现情况如下：

表 4-21：外部管理机构运营管理的其他高速公路项目历史运营情况

序号	收费公路	2023 年度		2024 年度		2025 年度	
		日均断面双向车流量（万辆）	单公里通行费收入（万元）	日均断面双向车流量（万辆）	单公里通行费收入（万元）	日均断面双向车流量（万辆）	单公里通行费收入（万元）
1	贺州至巴马公路（钟山至昭平段）	0.49	117.51	0.47	109.55	0.45	104.93
2	贺州至巴马公路（昭平至蒙山段）	0.36	114.14	0.35	109.06	0.34	102.13
3	贺州至巴马公路（都安至巴马段）	0.24	68.29	0.30	82.19	0.30	79.22
4	融水至河池公路	0.33	84.68	0.33	85.25	0.36	83.81
5	贺州至巴马高速公路（蒙山至象州段）一期工程	0.07	15.92	0.10	20.79	0.10	20.17
6	贺州至巴马高速公路（蒙山至象州段）二期工程	0.13	26.93	0.16	35.16	0.16	34.12
7	贺州至巴马高速公路（象州至来宾段）	0.28	74.37	0.55	115.75	0.57	119.61
8	信都至梧州高速公路一期工程	0.12	38.08	0.13	33.23	0.12	30.87
9	信都至梧州高速公路二期工程	0.28	64.42	0.31	79.59	0.30	73.92
10	贺州至巴马高速公路（来宾至都安段）	0.14	47.72	0.18	55.62	0.17	49.84

3、原始权益人持有的同类资产

本基金原始权益人持有其他同类型高速公路项目详见本财务顾问报告“第二章、业务参与人”之“一、原始权益人”之“（四）主营业务情况”。

（二）同业竞争风险分析及缓释措施

1、与基金管理人之间的利益冲突分析与防范措施

（1）与基金管理人的利益冲突分析

鉴于本基金与易方达深高速REIT项下不动产项目区位与辐射区域不同，外部管理机构不同，投资及扩募资产范围重叠可能性较低，以及高速公路的资产管理特有属性等原因，基金管理人认为现阶段同时管理易方达深高速REIT及本基金不存在利益冲突。

基金管理人后续若同时管理其他投资于同类型不动产项目的不动产基金，如该等不动产基金的投资策略、不动产项目所在区域、不动产项目运营管理策略与本基金相同或相近，本基金与基金管理人管理的其他不动产基金将可能面临潜在利益冲突，包括：投资、项目收购、运营、采购服务、市场地位及其他经营层面等方面的竞争和利益冲突。

（2）利益冲突的防范措施

1）基金管理人内部制度层面

基金管理人将做到风险隔离，基金财产隔离，防范利益冲突。未来对于拟发行同类型项目的不动产基金，在遴选项目时，基金管理人将充分评估标的项目与现有不动产项目的竞争关系，如存在较大利益冲突的可能性，基金管理人将就不动产基金建立相关的利益冲突防范机制，在基金管理人的各项制度中明确防范办法和解决方式，并严格按照相关法律法规以及基金管理人内部管理制度防范利益冲突。

在内部制度层面，基金管理人制定了不动产基金的投资管理、运营管理和内部控制及风险管理等制度，能够有效防范不同不动产基金之间的利益冲突。

在不动产基金运营管理重要事项决策方面，基金管理人建立了科学的决策机制，能够有效防范不同不动产基金之间的利益冲突或关联交易风险。

2）不动产基金的运营管理层面

对于所管理的不同的收费公路类不动产基金，基金管理人原则上聘请不同的运营管理机构并将通过不动产项目运营管理协议约定，不动产基金项目公司的预算由运营管理机构拟定，并经基金管理人审批通过后方可执行。根据法律法规规定及《基金合同》的约定，不同的不动产基金不得相互投资或进行资金拆借。

基金管理人将严格落实风险隔离措施，所管理的不同不动产基金的基金财产相互隔离，并严格按照相关法律法规以及内部管理制度的规定防范利益冲突。

对可能发生的同业竞争和可能存在的利益冲突，由基础设施资产管理委员会讨论决定处理方式，制定公平对待不同不动产项目的相关措施，并在定期报告中予以披露，必要情况下还需进行临时披露，接受投资者监督。

2、与原始权益人之间的利益冲突与风险防范

（1）与原始权益人的利益冲突分析

原始权益人及其关联方持有本基金较大比例的基金份额，此外，在本基金首次募集时，外部管理机构为原始权益人的控股公司，属于原始权益人的关联方，原始权益人可能通过其作为本基金基金份额重要持有人地位影响本基金的重大事项决策，或通过与外部管理机构的关联关系影响不动产项目的运营管理。此外，原始权益人持有的同类型不动产项目与本基金所持有的不动产项目所在区域相近、客群存在竞争关系，原始权益人可能通过其特殊地位影响本基金的决策与运营管理，进而与本基金存在利益冲突。

（2）利益冲突的防范措施

为防范利益冲突与风险，原始权益人出具了《关于防范关联交易及避免同业竞争的承诺函》，承诺如下：

1）在本公司和/或本公司同一控制下的关联方持有不动产基金份额期间，如本公司和/或本公司同一控制下的关联方直接或通过其他任何方式间接投资、持有或管理竞品项目，本公司将采取充分、适当的措施，公平对待不动产资产和该等竞品项目，避免可能出现的利益冲突。本公司不会将所取得或可能取得的优先业务机会授予或提供给任何其他竞品项目，亦不会利用本公司的地位或利用该地位获得的信息作出不利于不动产基金而有利于其他竞品项目的决定或判断，并将避免该种客观结果的发生。

2）在不动产基金存续期间，如本公司及本公司控制的企业持有与不动产基金的业务构成实质性的同业竞争的资产，在该等资产根据相关法律法规和监管部门规定可以被不动产基金项下相关载体收购且具备注入不动产基金的条件的前提下，在履行各级监管单位审批程序后，本公司将或督促本公司控制的企业在同等条件下优先通过合理的价格将相关资产注入不动产基金，以避免与不动产基金可能产生的同业竞争。

3）在不动产基金的存续期间内，如因不动产基金项下的不动产项目与竞争性项目之间的同业竞争发生争议，且基金管理人认为可能严重影响不动产基金的基金份额持有人利益的，本公司承诺将与基金管理人积极协商解决措施。

4）在不动产基金终止并清算完毕前，承诺始终有效，且是不可撤销的。若因本公司违反上述承诺给不动产基金造成损失，一切损失将由本公司承担。

3、与外部管理机构之间的利益冲突与风险防范

见本财务顾问报告“第二章 业务参与人”之“二、运营管理机构：广西新恒通高速公路有限公司”之“（七）不动产项目与外部管理机构自有资产或其他受托资产相独立的保障措施”。

四、项目公司的财务状况分析

容诚会计师事务所（特殊普通合伙）按照中国注册会计师审计准则的规定对项目公司2023年12月31日、2024年12月31日和2025年12月31日的备考资产负债表、2023年度、2024年度及2025年度的备考利润表、备考现金流量表以及相关备考财务报表附注进行了审计，并出具了无保留意见的《备考财务报表审计报告》（容诚审字[2026]530Z0001号）。

（一）近三年财务报表

表4-22：项目公司近三年备考资产负债表

单位：万元

资产	2025年12月31日	2024年12月31日	2023年12月31日
流动资产：			
货币资金	12,777.33	-	-
应收账款	460.08	-	-
其他应收款	11.56	-	-
其他流动资产	981.65	-	-
流动资产合计：	**14,230.61**	-	-
非流动资产：			
固定资产原值	14,818.30	16,013.70	15,459.30
累计折旧	7,006.35	7,913.41	7,444.47
固定资产净值	7,811.95	8,100.28	8,014.83
固定资产清理	73.25	-	-
无形资产原值	272,177.12	272,177.12	272,177.12
累计摊销	65,471.79	54,575.35	46,914.42
无形资产净值	206,705.33	217,601.76	225,262.70
非流动资产合计	**214,590.53**	**225,702.05**	**233,277.52**

资产总计	**228,821.14**	**225,702.05**	**233,277.52**
流动负债：	-	-	-
应付账款	227.35	554.40	-
应付职工薪酬	11.91	-	-
应交税费	97.03	-	-
其他应付款	150,582.33	120,371.25	-
一年内到期的非流动负债	-	-	4,397.50
流动负债合计	**150,918.62**	**120,925.65**	**4,397.50**
非流动负债：		-	-
长期借款		-	118,172.50
递延所得税负债	117.40		
非流动负债合计	**117.40**	**-**	**118,172.50**
负债合计	**151,036.02**	**120,925.65**	**122,570.00**
净资产合计	**77,785.12**	**104,776.40**	**110,707.52**
负债和净资产总计	**228,821.14**	**225,702.05**	**233,277.52**

表 4-23：项目公司近三年备考利润表

单位：万元

项目	2025 年度	2024 年度	2023 年度
一、营业收入	31,066.28	30,743.06	32,881.24
其中：主营业务收入	31,038.75	30,648.43	32,768.80
其他业务收入	27.52	94.63	112.44
减：营业成本	17,920.33	13,703.00	12,861.29
其中：主营业务成本	17,920.33	13,703.00	12,861.29
其他业务成本	-	-	-
税金及附加	138.73	111.31	122.44
财务费用	6,086.15	4,634.32	5,799.55
其中：利息费用	6,102.15	4,669.53	5,799.76
二、营业利润（亏损以“-”号填列）	**6,921.07**	**12,294.43**	**14,097.96**
三、利润总额（亏损总额以“-”号填列）	**6,921.07**	**12,294.43**	**14,097.96**
减：所得税费用	1,038.16	1,844.17	2,114.69
四、净利润（净亏损以“-”号填列）	**5,882.91**	**10,450.27**	**11,983.27**

五、其他综合收益的税后净额	**-**	**-**	**-**
六、综合收益总额	**5,882.91**	**10,450.27**	**11,983.27**

表 4-24：项目公司近三年备考现金流量表

单位：万元

项目	2025 年度	2024 年度	2023 年度
一、经营活动产生的现金流量			
销售商品、提供劳务收到的现金	31,507.51	31,567.88	33,751.86
收到的税费返还	-	-	-
收到其他与经营活动有关的现金	13,179.41	139.24	122.81
经营活动现金流入小计	**44,686.92**	**31,707.12**	**33,874.67**
购买商品、接受劳务支付的现金	6,298.43	2,748.42	2,517.63
支付给职工以及为职工支付的现金	224.52	2,824.71	3,353.70
支付的各项税费	2,884.54	1,955.47	2,237.13
支付其他与经营活动有关的现金	13,097.52	0.88	0.04
经营活动现金流出小计	**22,505.00**	**7,529.48**	**8,108.50**
经营活动产生的现金流量净额	**22,181.92**	**24,177.64**	**25,766.17**
二、投资活动产生的现金流量			
收回投资收到的现金	-	-	-
取得投资收益收到的现金	-	-	-
处置固定资产、无形资产和其他长期资产收回的现金净额	-	-	-
处置子公司及其他营业单位收到的现金净额	-	-	-
收到其他与投资活动有关的现金	-	-	-
投资活动现金流入小计	**-**	**-**	**-**
购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金	595.43	-	-
投资支付的现金	-	-	-
取得子公司及其他营业单位支付的现金净额	-	-	-
支付其他与投资活动有关的现金	-	-	-
投资活动现金流出小计	**595.43**	-	-
投资活动产生的现金流量净额	**-595.43**	-	-
三、筹资活动产生的现金流量	**-**	**-**	**-**
吸收投资收到的现金	100.00	-	-

其中：子公司吸收少数股东投资收到的现金	-	-	-
取得借款收到的现金	-	-	-
收到其他与筹资活动有关的现金	-	-	-
筹资活动现金流入小计	**100.00**	-	-
偿还债务支付的现金	-	-	-
分配股利、利润或偿付利息支付的现金	8,909.16	24,177.64	25,766.17
其中：子公司支付给少数股东的股利、利润	-	-	-
支付其他与筹资活动有关的现金	-	-	-
筹资活动现金流出小计	**8,909.16**	**24,177.64**	**25,766.17**
筹资活动产生的现金流量净额	**-8,809.16**	**-24,177.64**	**-25,766.17**
四、汇率变动对现金及现金等价物的影响	-	-	-
五、现金及现金等价物净增加额	**12,777.33**	-	-
加：期初现金及现金等价物余额	-	-	-
六、期末现金及现金等价物余额	**12,777.33**	-	-

（二）主要财务数据及财务指标

1、财务指标分析

（1）资产负债状况及分析

1）资产构成及变动情况

截至2023年末、2024年末、2025年末，南南公司资产主要由非流动资产构成，情况如下：

表 4-25：南南公司近三年资产构成情况

单位：万元

项目	2025年12月31日		2024年12月31日		2023年12月31日	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
货币资金	12,777.33	5.58%	-	-	-	-
应收账款	460.08	0.20%	-	-	-	-
其他应收款	11.56	0.01%	-	-	-	-
其他流动资产	981.65	0.43%	-	-	-	-
流动资产合计	**14,230.61**	**6.22%**	-	-	-	-
固定资产净值	7,811.95	3.41%	8,100.28	3.59%	8,014.83	3.44%
固定资产清理	73.25	0.03%	-	-	-	-
无形资产净值	206,705.33	90.33%	217,601.76	96.41%	225,262.70	96.56%

非流动资产合计	**214,590.53**	**93.78%**	**225,702.05**	**100.00%**	**233,277.52**	**100.00%**
资产合计	**228,821.14**	**100.00%**	**225,702.05**	**100.00%**	**233,277.52**	**100.00%**

截至、2023 年末、2024 年末及 2025 年末，南南公司非流动资产金额分别为 23.33 亿元、22.57 亿元和 21.46 亿元，南南公司非流动资产下降主要系无形资产每年摊销所致。

①货币资金

截至2025年末，南南公司货币资金12,777.33万元，资金来源主要为通行费收入。

②应收账款

截至 2025 年末，南南公司应收账款 460.08 万元，均为应收联网清分中心 12 月通行费。

③其他应收款

截至2025年末，南南公司其他应收款11.56万元，其中11.14万元为应收北投集团资金中心存款利息、0.41 万元为南南公司代付新发展公司职工 6 月份（原在南南公司任职职工）的职工薪酬。

④其他流动资产

截至2025年末，南南公司其他流动资产981.65万元，主要原因为2025年12月南南公司获得南宁市发改委关于西部大开发企业所得税优惠政策资格的认定，企业所得税税率由 25%调整为 15%，根据该认定结果，年度汇算清缴应向税局申请退付企业所得税981.65万元。

⑤固定资产

截至2023年末、2024年末及2025年末，南南公司固定资产净值分别为0.80亿元、0.81亿元和0.78亿元，占资产总额的比例分别为3.44%、3.59%和3.41%。

⑥无形资产

截至 2023 年末、2024 年末及 2025 年末，南南公司无形资产净值分别为 22.53 亿元、21.76 亿元和 20.67 亿元，占资产总额的比例分别为 96.56%、96.41%和 90.33%。基于南南公司的商业模式，资产中呈现出无形资产占比较高的特点。近三年无形资产规模逐年下降，主要系在报告期内南南公司采用车流量法对无形资产进行摊销，即以原值减累计摊销后在资产负债表中进行列示所致。

2）负债构成及变动情况

截至2023年末、2024年末及2025年末，南南公司的负债构成情况如下：

表 4-26：南南公司近三年负债情况

单位：万元

项目	2025 年 12 月 31 日		2024 年 12 月 31 日		2023 年 12 月 31 日	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
流动负债合计	150,918.62	99.92%	120,925.65	100.00%	4,397.50	3.59%
非流动负债合计	117.40	0.08%	-	-	118,172.50	96.41%
负债总额	**151,036.02**	**100.00%**	**120,925.65**	**100.00%**	**122,570.00**	**100.00%**

截至 2023 年末、2024 年末、2025 年末，南南公司的负债总额分别为 12.26 亿元、12.09 亿元、15.10 亿元，2024 年负债总额较 2023 年下降，主要系南南公司持续还本付息，2025 年末负债总额增长主要系南南公司本年度股东减资以及未支付 12 月增值税导致。

①流动负债分析

2024 年末流动负债较 2023 年末流动负债增加主要原因系南南公司与北投集团签署《内部借款协议》，借款金额为 1,203,712,500 元，期限自 2025 年 1 月 1 日至 2025 年 12 月 31 日止，借款用途为南南公司偿还《广西沿海高速公路改扩建一期工程（南宁至南间段）项目人民币资金银团贷款合同》项下的银行贷款本息，因此由长期借款转为其他应付款。另外流动负债新增应付新发展集团固定资产采购款。2025 年末流动负债较 2024 年末流动负债增加主要原因是其他应付款增加，系根据股东决议，北投集团减资 3 亿元，净资产减少，其他应付款增加。

表 4-27：南南公司近三年流动负债情况

单位：万元

项目	2025 年 12 月 31 日		2024 年 12 月 31 日		2023 年 12 月 31 日	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
应付账款	227.35	0.15%	554.40	0.46%	-	-
应付职工薪酬	11.91	0.01%				
应交税费	97.03	0.06%				
其他应付款	150,582.33	99.78%	120,371.25	99.54%	-	-
一年内到期的非流动负债	-	-	-	-	4,397.50	100.00%
流动负债合计	**150,918.62**	**100.00%**	**120,925.65**	**100.00%**	**4,397.50**	**100.00%**

②非流动负债分析

南南公司非流动负债主要由长期借款构成。截至 2023 年末、2024 年末、2025 年末，南南公司的非流动负债总额分别为 118,172.50 万元、0.00 万元、117.40 万元，2024 年非流动负债较 2023 年下降，主要系南南公司持续还本付息，长期借款减少所致。2024 年，南南公司长期借款由北投集团全额偿还。2025 年末非流动负债中递延所得税负债形成原因为企业根据工作量法计提无形资产摊销，根据税法相关规定“无形资产按照直线法计算的摊销费用，准予扣除”，即会计准则与税法计量方法的不一致，形成递延所得税负债。

表 4-28：南南公司近三年非流动负债情况

单位：万元

项目	2025 年 12 月 31 日		2024 年 12 月 31 日		2023 年 12 月 31 日	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
长期借款	-	-	-	-	118,172.50	100.00%
递延所得税负债	117.40	100.00%	-	-	-	-
非流动负债合计	**117.40**	**100.00%**	**-**	**-**	**118,172.50**	**100.00%**

（2）收入成本分析

1）运营收入构成及比例

2023 年度、2024 年度、2025 年度，南南公司运营收入构成情况如下表所示：

表 4-29：南南公司最近三年运营收入构成及比例

单位：万元

项目	2025 年 12 月 31 日/2025 年度		2024 年 12 月 31 日/2024 年度		2023 年 12 月 31 日/2023 年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
通行费收入	31,038.75	99.91%	30,648.43	99.69%	32,768.80	99.66%
广告牌租赁收入	27.52	0.09%	94.63	0.31%	112.44	0.34%
营业收入合计	**31,066.28**	**100.00%**	**30,743.06**	**100.00%**	**32,881.24**	**100.00%**

①通行费收入

2023 年度、2024 年度、2025 年度，南南公司通行费收入分别为 32,768.80 万元、30,648.43 万元、31,038.75 万元，关于通行费收入的分析详见本财务顾问报告本章节之“二、项目公司的主营业务及经营情况”之“（二）运营数据”。

②广告牌租赁收入

2023 年度、2024 年度、2025 年度，南南公司广告牌租赁收入分别为 112.44 万元、94.63 万元、27.52 万元。主要变动原因是：①2023-2024 年计入备考报表的广告牌租赁

收入为广西北部湾恒信资产经营有限公司（简称“恒信公司”）取得的收入总额，未考虑恒信公司的经营成本，2025 年与恒信公司签订租赁协议约定 30 万元/年，为路衍资产租赁纯利润，因此降幅较大。②高速公路广告牌出租率下降是市场供需失衡、政策收紧、行业转型及经济环境变化共同作用的结果；且数字化广告（如互联网、社交媒体）的兴起，以及高速公路广告牌的投放所产生的效果其转化率并不明显，使得部分广告主从传统广告投放，转向线上投放，致使广告牌租赁收入逐年下降。

2）主要成本构成分析

2023 年度、2024 年度、2025 年度，南南公司主要成本构成情况如下表所示：

表 4-30：项目公司最近三年主要成本构成及比例

单位：万元

项目	2025 年度		2024 年度		2023 年度	
	金额	占收入比	金额	占收入比	金额	占收入比
人工成本	3,223.82	10.38%	2,824.71	9.19%	3,353.70	10.20%
维修改造成本	124.50	0.40%	62.02	0.20%	58.46	0.18%
运营管理成本	3,190.84	10.27%	2,686.40	8.74%	2,459.17	7.48%
折旧摊销	11,381.17	36.64%	8,129.87	26.44%	6,989.96	21.26%
合计	**17,920.33**	**57.68%**	**13,703.00**	**44.57%**	**12,861.29**	**39.11%**

①人工成本

2023 年度、2024 年度、2025 年度，南南公司人工成本分别为 3,353.70 万元、2,824.71 万元、3,223.82 万元，占当期收入比例分别为 10.20%、9.19%、10.38%，波动的主要原因：2024 年新发展集团实行薪酬体系改革，新薪酬标准较旧标准总体降低，2025 年集团为推进 REITs 项目发行进度，成立项目公司及那南运营管理中心，组织架构、人员配比发生改变，人工成本口径较历史有较大区别。

②维修改造成本

2023 年度、2024 年度、2025 年度，南南公司维修改造成本分别为 58.46 万元、62.02 万元、124.50 万元，占当期收入比例分别为 0.18%、0.20%、0.40%，2025 年变动较大的原因为：2025 年计划实施办公楼、宿舍楼外墙维修翻新、收费站厕所维修翻新、消防改造工程等，故维修改造支出较其他年份变动较大。

③运营管理成本

2023 年度、2024 年度、2025 年度，南南公司运营管理成本分别为 2,459.17 万元、2,686.40 万元、3,190.84 万元，占当期收入比例分别为 7.48%、8.74%、10.27%，运营

管理成本包含通行养护支出、办公费、水电费、绿化费、物业管理费等，随着高速公路运营的时间越长，设施的老化程度高，所需的运营费用会逐年递增。

④折旧摊销

2023 年度、2024 年度、2025 年度，南南公司折旧摊销分别为 6,989.96 万元、8,129.87 万元、11,381.17 万元，占当期收入比例分别为 21.26%、26.44%、36.64%，其中无形资产按车流量法计提摊销，首先根据收费权剩余年限预计年限内的总车流量，算出单位车流量摊销额，然后每月根据实际车流量计提摊销。2025 年折旧摊销较高主要是因为 2025 年根据新交通量预测报告调整总车流量，无形资产摊销金额随之增长。

（3）偿债能力分析

截至 2023 年末、2024 年末、2025 年末，南南公司的偿债能力情况如下：

表 4-31：南南公司最近三年偿债能力情况

项目	2025 年 12 月 31 日	2024 年 12 月 31 日	2023 年 12 月 31 日
资产负债率	66.01%	53.58%	52.54%

近三年，南南公司资产负债率基本保持稳定，2023 年末、2024 年末、2025 年末资产负债率为 52.54%、53.58%、66.01%，2025 年波动较大主要系进行了股东减资后形成应付股东减资款项所致。

（4）盈利能力分析

2023 年度、2024 年度、2025 年度，南南公司的盈利能力情况如下表所示：

表 4-32：南南公司近三年盈利情况

单位：万元

项目	2025 年度	2024 年度	2023 年度
营业收入	31,066.28	30,743.06	32,881.24
营业成本	17,920.33	13,703.00	12,861.29
毛利润	13,145.94	17,040.06	20,019.95
毛利率	42.32%	55.43%	60.89%
管理费用	-	-	-
财务费用	6,086.15	4,634.32	5,799.55
期间费用	6,086.15	4,634.32	5,799.55
期间费用占营业收入比率	19.59%	15.07%	17.64%
营业利润	6,921.07	12,294.43	14,097.96
利润总额	6,921.07	12,294.43	14,097.96

净利润	5,882.91	9,220.83	10,573.47
息税折旧摊销前利润（EBITDA）	24,404.40	25,093.84	26,887.68
营业利润率	22.28%	39.99%	42.88%
净利润率	18.94%	29.99%	32.16%
息税折旧摊销前利润（EBITDA）率	78.56%	81.62%	81.77%

2023 年度、2024 年度及 2025 年度，南南公司营业收入分别为 32,881.24 万元、30,743.06 万元和 31,066.28 万元，南南公司营业收入主要由通行费收入构成。2023 年度、2024 年度及 2025 年度，南南公司营业成本分别为 12,861.29 万元、13,703.00 万元和 17,920.33 万元，2023 年度至 2025 年度营业成本受到养护支出的影响略有波动，但整体保持稳定，南南公司营业成本主要为资产的折旧摊销、通行养护支出、职工薪酬。

2023 年度、2024 年度、2025 年度，南南公司毛利润分别为 20,019.95 万元、17,040.06 万元和 13,145.94 万元，毛利率分别为 60.89%、55.43%和 42.32%。2023 年度、2024 年度、2025 年度，南南公司息税折旧摊销前利润（EBITDA）分别为 26,887.68 万元、25,093.84 万元、24,404.40 万元，息税折旧摊销前利润（EBITDA）率分别为 81.77%、81.62%、78.56%。2023 年解除防控后通行费出现爆发式增长。2024 年-2025 年毛利率变动受货运需求疲软、政策驱动的运输结构调整、运力过剩导致的恶性竞争等各种因素的影响，车流下降明显，其次 2024 年 12 月、2025 年 4 月调整预计总车流量，无形资产摊销同比增长。导致 2023 年-2025 年毛利率、净利润率、息税折旧摊销前利润（EBITDA）率呈缓慢下降的趋势。

2025 年自然车流量合计 1,179.51 万辆，上年同期自然车流量合计 1,236.97 万辆，下降 4.65%，通行费收入 31,038.75 万元，上年同期通行费收入为 30,648.43 万元，增长 1.27%，两者不匹配的原因是自 2024 年 8 月 16 日零时起，一类客车收费标准由 0.4 元/车公里调整为 0.5 元/车公里（提高 25%）、四类客车收费标准由 1.3 元/车公里调整为 1.45 元/车公里（提高约 11.5%）。因兰海高速广西南宁那南段主要以一型客车为主约占总车流的 76%，执行新的标准后，兰海高速广西南宁那南段客车通行费清分收入同比增长约 16.4%，因此车流量波动与通行费波动不匹配。

2023 年度、2024 年度、2025 年度，南南公司期间费用分别为 5,799.55 万元、4,634.32 万元、6,086.15 万元，占营业收入比例分别为 17.64%、15.07%、19.59%。南南公司期间费用主要为财务费用，主要系借款利息形成。造成 2025 年同比增长主要系

出于项目发行策划需要将银团贷款置换为北投集团股东借款，相关利息费用并由南南公司单独核算所致，利率协定为 5%。

整体来看，2023 年度至 2025 年度南南公司营业收入、净利润、息税折旧摊销前利润（EBITDA）总体处于稳健水平，盈利能力稳定。

五、关联交易情况

截至尽调基准日，不动产项目关联方情况如下：

（一）与不动产项目发生交易的关联方情况

1、不动产项目控股股东及最终控制方情况

表 4-33：不动产项目控股股东及最终控制方

不动产项目所属项目公司的控股股东及最终控制方情况		经营范围
控股股东	广西北部湾投资集团有限公司	许可项目：建设工程监理；建设工程质量检测；建设工程勘察；建设工程施工；建设工程设计；公路管理与养护；房地产开发经营；住宿服务；餐饮服务（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动，具体经营项目以相关部门批准文件或许可证件为准）一般项目：资产评估；道路货物运输站经营；土地整治服务；工程造价咨询业务；规划设计管理；自有资金投资的资产管理服务；以自有资金从事投资活动；酒店管理；物业管理；国内贸易代理；对外承包工程；信息系统集成服务；新材料技术研发；技术服务、技术开发、技术咨询、技术交流、技术转让、技术推广；业务培训（不含教育培训、职业技能培训等需取得许可的培训）；会议及展览服务；体育场地设施经营（不含高危险性体育运动）（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动）
最终控制方	广西壮族自治区国有资产监督管理委员会	-

2、与不动产项目发生交易的其他主要关联方情况

表 4-34：其他主要关联方情况

关联方名称	与本不动产项目关系
广西北部湾投资集团有限公司	项目公司控股股东
广西新发展交通集团有限公司南宁高速公路运营分公司	与项目公司同受北投集团控制
广西北部湾恒信资产经营有限公司	与项目公司同受北投集团控制
广西北部湾投资集团能源有限公司	与项目公司同受北投集团控制

广西北投产城投资集团有限公司北部湾大厦分公司	与项目公司同受北投集团控制
广西北投交通养护科技集团有限公司	与项目公司同受北投集团控制
广西桂商物业服务有限公司	与项目公司同受北投集团控制
广西交通工程检测有限公司	与项目公司同受北投集团控制
广西国土资源规划设计集团有限公司	与项目公司同受北投集团控制
广西北投沿海石化有限责任公司	与项目公司同受北投集团控制
广西北投数字科技产业有限公司	与项目公司同受北投集团控制
广西新恒通高速公路有限公司	与项目公司同受北投集团控制
广西交科集团有限公司	与项目公司同受北投集团控制

（二）不动产项目关联交易情况

1、不动产项目的关联交易情况

截至尽职调查基准日，不动产项目关联交易具体情况如下：

（1）采购货物或服务

单位：万元

关联方名称	交易内容	2025年度	2024年度	2023年度
广西国土资源规划设计集团有限公司	土地确权服务费	-	-	116.60
广西北投产城投资集团有限公司北部湾大厦分公司	北部湾大厦租金	-	-	47.44
广西北投产城投资集团有限公司北部湾大厦分公司	北部湾大厦物业服务	-	-	20.99
广西北投沿海石化有限责任公司	车辆加油	-	-	18.27
广西北部湾投资集团能源有限公司	车辆加油	-	18.32	17.43
广西北投交通养护科技集团有限公司	养护工程	-	495.01	1,774.09
广西交通工程检测有限公司	桥梁检测	-	23.48	-
广西桂商物业服务有限公司	物业服务	-	71.49	-
广西新发展交通集团有限公司南宁高速公路运营分公司	固定资产采购	-	554.40	-
广西新恒通高速公路有限公司	运营服务	6,283.39	-	-
广西北部湾投资集团有限责任公司	借款利息	6,102.15	-	-
广西交科集团有限公司	固定资产采购	227.35		
广西北投数字科技产业有限公司	固定资产采购	42.30		
合计		**12,655.20**	**1,162.70**	**1,994.82**

（2）销售货物或服务

单位：万元

关联方名称	交易内容	2025 年度	2024 年度	2023 年度
广西北部湾投资集团有限责任公司	资金归集本金	13,097.40	-	-
广西北部湾恒信资产经营有限公司	广告牌租赁	27.52	94.63	112.44
广西北部湾投资集团有限责任公司	资金归集利息	11.14	33.32	-
合计	**-**	**13,136.06**	**127.95**	**112.44**

（3）关联方应收应付款项

1）应收项目

单位：万元

项目名称	关联方名称	2025 年 12 月 31 日	2024 年 12 月 31 日	2023 年 12 月 31 日
其他应收款	广西北部湾投资集团有限责任公司	11.14	-	-
其他应收款	广西新发展交通集团有限公司	0.41	-	-
合计		11.56	**-**	**-**

2）应付项目

单位：万元

项目名称	关联方名称	2025 年 12 月 31 日	2024 年 12 月 31 日	2023 年 12 月 31 日
其他应付款	广西北部湾投资集团有限公司	150,538.43	120,371.25	-
其他应付款	广西北投数字科技产业有限公司	1.27	-	-
应付账款	广西交科集团有限公司	227.35	-	-
应付账款	广西新发展交通集团有限公司南宁高速公路运营分公司	-	554.40	
合计		**150,767.05**	**120,925.65**	**-**

2、关联交易事项的说明

（1）关联交易的合法合规性

上述关联交易系依据《广西北部湾投资集团有限公司加强和规范企业关联交易管理有关意见》等企业内部相关制度及管理要求开展，并已经履行了不动产项目所在企业及关联方相关内部审批流程，符合其内部管理和控制要求。同时，上述关联交易背景、交易价格或定价机制具备合理性，符合相关法律法规的规定。

（2）关联交易的定价公允性

根据审计机构出具的《备考财务报表审计报告》、项目公司出具相关说明函与其他相关资料，并经核查，前述关联交易基于不动产项目正常经营活动需要而开展，具有合理性与必要性。该等关联交易符合法律法规的规定及公司内部管理控制要求，交易定价与市场交易价格或独立第三方价格不存在较大差异。该等关联交易定价公允，不影响不动产项目的市场化运营，不存在利用关联交易损害项目公司合法权益的情形，不影响不动产项目市场化运营的独立性和稳定性。

（3）不动产项目现金流来源于关联方的比例

南南公司不动产项目资产现金流来源于兰海高速广西南宁那南段，主要为按照监管部门制定的收费标准对过往车辆收取的通行费收入，另一部分来源于不动产项目资产广告租赁收入。根据2025年度数据，占总收入比分别为：通行费收入占99.91%，广告租赁收入为 0.09%，广告租赁收入来源于关联方。根据广告经营租赁合同相关规定，每年含税广告租金为30万元，租赁期限为2024年10月1日至2029年9月30日。由于关联方收入占比较小，不影响不动产项目的市场化运营。

（4）基金合同生效后关联交易安排以及对不动产项目的市场化运营的影响

基金合同生效后，项目公司可能仍然会存在部分关联交易安排，包括项目公司可能会继续接受关联方的服务、向关联方采购商品等。

1）将延续至不动产基金存续期间的关联交易

表 4-35：将延续至不动产基金存续期间的关联交易

关联方名称	交易内容
广西北部湾恒信资产经营有限公司	沿线广告牌租赁

上述关联交易具备必要性，原因如下：

广西北部湾恒信资产经营有限公司属于北投集团下属负责高速公路路衍资产经营的专业化公司，将沿线广告牌租赁整包给广西北部湾恒信资产经营有限公司，既能有效利用闲置资产创造收入，又能节约重新招租带来的人力、物力成本。

上述关联交易定价公允，且具有必要性，未损害项目公司利益，预计上述关联交易不会影响不动产项目未来市场化运营。

（三）与关联交易相关的承诺情况

为进一步约束不动产项目与原始权益人之间的关联交易，原始权益人北投集团已出具《广西北部湾投资集团有限公司关于防范关联交易及避免同业竞争的承诺函》，其中关于防范关联交易方面承诺如下：

1、在不对不动产基金及其基金份额持有人的利益构成不利影响的前提下，本公司及本公司同一控制下的关联方将采取措施规范并尽量减少与不动产基金之间的关联交易。

2、对于正常经营过程中内无法避免或有合理理由存在的关联交易，将本着公开、公平、公正的原则确定交易价格，依法与不动产基金项下相关载体签订规范的关联交易合同，保证关联交易价格的公允性。

3、严格按照法律法规、中国证监会的有关规定及关联交易管理制度要求履行关联交易审批程序；并严格按照有关法律、法规和相关主体的内部管理规定履行关联交易的信息披露义务。

4、保证不通过关联交易非法转移不动产基金的资金、利润，不利用关联交易损害不动产基金及其基金份额持有人的合法权益。

六、资产受限及对外担保情况

截至尽调基准日，项目公司不存在对外担保情况。

七、调查结论

综上所述，招商证券作为财务顾问认为，截至本财务顾问报告出具之日，项目公司依法设立且合法存续；根据备考报表，报告期内，项目公司存在关联交易，而该关联交易已按法律法规、内部制度履行了相应的关联交易流程，相关定价已经取得内部批准；就向关联方租赁广告牌，项目公司与关联方签署了相关协议，与市场交易价格或独立第三方价格不存在较大差异；就可能存在的同业竞争情况，将采用充分、适当的措施避免可能出现的利益冲突，符合《基础设施基金指引》的规定。

第五章 不动产项目资产

一、不动产项目资产基本信息

本次拟发行基础设施 REITs 的不动产项目为兰海高速广西南宁那南段标的公路权益及基于标的公路权益而持有的附属公路设施资产（不包括服务区设施及所对应的土地使用权）。兰海高速广西南宁那南段起于南宁市那马镇新兰村附近，经那马、大塘、南晓，终于南宁市南晓镇派双村附近，对应起点桩号为 K1990+532.14，终点桩号为 K2039+256.137，路线全长 48.724 公里，主线采用双向八车道高速公路标准建设，设计速度 120 公里/小时，项目总投资约为 28.96 亿元。

表 5-1：项目基本信息表

项目名称	兰州高速广西南宁那南段
所在区域	广西壮族自治区南宁市良庆区
资产范围	兰海高速广西南宁那南段起于南宁市那马镇新兰村附近，经那马、大塘、南晓，终于南宁市南晓镇派双村附近（K1990+532.14-K2039+256.137）。
建设内容和规模	建设内容：兰海高速广西南宁那南段起于南宁市那马镇新兰村附近，经那马、大塘、南晓，终于南宁市南晓镇派双村附近。 建设规模：兰海高速广西南宁那南段全长 48.724 公里，采用八车道高速公路标准建设，设计速度 120 公里/小时，总投资 289,628.22 万元。
开竣工时间（如有）	于 2012 年 12 月开工，于 2023 年 7 月通过竣工验收。
决算总投资	289,628.22 万元
当期目标不动产评估值	23.49 亿元（评估基准日为 2025 年 12 月 31 日）
当期目标不动产评估净值	23.49 亿元（评估基准日为 2025 年 12 月 31 日）
运营开始时间	2018 年 6 月
项目权属起止时间及剩余年限（剩余年限为权属到期年限与基准年限之差）	项目收费期限从 2018 年 6 月 1 日起至 2043 年 8 月 18 日止，剩余年限约 17.63 年。
运营模式	经营性公路

兰海高速广西南宁那南段属于兰州至海口高速公路（国高网编号 G75）的重要路段，为国家高速公路网 11 条北南纵线中的第 10 条南北大通道的重要组成部分，与贵北、广昆等高速公路相通，形成高速公路网的规模效益，对增强

桂西南以及北部湾城市群公路运输能力、促进区域经济发展起到极为重要的作用，项目区位及沿线收费站等节点如下图所示。

图 5-1：兰海高速广西南宁那南段区位图



二、项目权属及他项权利情况

（一）资产范围

本项目的资产范围为项目公司从北投集团承接并享有的：

1）标的公路权益包含：标的公路收费权（系指依法享有、经营并收取标的公路项下车辆通行费收入的收费权）、标的公路所对应的广告经营权（系指依法享有、经营并收取标的公路沿线（不含服务区）广告经营收入的权利），但不包括服务区的服务设施经营权；

2）基于标的公路权益而持有的附属公路设施（标的高速路段范围内的公路、桥涵、收费站及配套管理用房、相关公路设施，以及前述附属设施占用范围内的入池土地使用权，但不包括服务区设施及所对应的土地使用权）。入池土地

使用权具体范围见本财务顾问报告附件“入池土地使用权的不动产权证清单”所列的不动产权证所记载的土地使用权。

财务顾问和法律顾问认为，前述入池资产范围完整地包括能够实现资产功能作用所必需的、不可分割的各组成部分，且北投集团已出具关于资产完整性的承诺函。

标的公路沿线服务区（大塘服务区、那马服务区）未纳入入池资产范围，基于以下考虑：

一是参照《收费公路权益转让办法》第八条，同一个收费公路项目的收费权、广告经营权、服务设施经营权，可以合并转让，也可以单独转让。法律法规未对公路资产与服务区的切分进行明确限制。因此，项目沿线服务区等附属设施未纳入底层资产符合法律法规相关规定，具有合规性。

二是北投集团探索高速公路配套设施集约化管理的模式，将高速公路服务区统一交由子公司广西新发展交通集团有限公司经营管理，不适合划转至项目公司并由项目公司委托的运营管理机构管理，具有一定合理性。

此外，北投集团已出具承诺函，对服务区未纳入底层资产范围提出风险缓释措施，具体如下：“除大塘服务区、那马服务区外，截至本函出具之日，标的公路沿线不存在其他服务区或停车场，大塘服务区、那马服务区未纳入底层资产范围。为保持未纳入底层资产的标的公路沿线附属设施的良好持续稳定运营，并避免对入池资产的持续稳定运营、完整功能和未来处置造成不利影响，本公司承诺：在标的公路收费权期限内，未经项目公司的事先同意，本公司不得随意处置标的公路沿线服务区，持续做好服务区与已划转至项目公司经营使用相关标的公路资产的有序衔接，确保服务区设施均依法依规运营，并采取必要保障措施促使服务区设施持续健康平稳运营。在标的公路收费权期限内，若项目公司基于法律规定或相关约定对标的公路收费权和/或标的公路资产进行处置或转让时，本公司承诺将全力配合采取一切必要措施妥善做好服务区设施的相关安排，确保不因此对处置或转让安排产生不利影响。本公司确保标的公路沿线服务区的良好经营，并采取必要保障措施促使服务区设施持续健康平稳运营，使上述区域的设施、设备处于随时可以正常使用的状态，除根据法律法规或政府部门的要求外，不得降低服务质量或中断上述区域的经营。本公司违反

前述承诺对不动产项目主线运营造成损失的，将就项目公司因此所遭受的损失承担赔偿责任。”

（二）标的公路收费权

1、标的公路收费权的相关收费批复情况

标的公路已取得收费批复如下：

（1）标的公路取得临时收费的批复

2018年5月28日，《广西壮族自治区人民政府关于收取兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目车辆通行费的批复》（桂政函〔2018〕92号）明确“南钦防改扩建一期工程收费期限暂定4年，自2018年6月1日起至2022年5月31日止。待项目全部完工并通过竣工验收后，再根据国家有关法律法规规定及程序重新核定其具体收费标准和收费期限”。

（2）标的公路临时收费期限的顺延情况

2020年7月10日，《广西壮族自治区交通运输厅 广西壮族自治区发展和改革委员会 广西壮族自治区财政厅关于顺延全区收费公路收费期限的通知》（桂交财务发〔2020〕58号）明确“经自治区人民政府同意，新冠肺炎疫情防控期间免费通行时间不计入原批复收费期限，免费期结束后，全区各收费公路项目原批复收费期限截止日期按照累计免费通行79天进行顺延”。

（3）标的公路取得延长临时收费期限的批复

2022年8月15日，《广西壮族自治区人民政府关于延长兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）临时收费期限的批复》（桂政函〔2022〕73号）明确“原则同意延长兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）临时收费期限2年，即从2022年8月19日起至2024年8月18日止”。

（4）标的公路取得正式收费的批复

2024年7月29日，《广西壮族自治区人民政府关于兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）收费标准及收费期限的批复》（桂政函〔2024〕121号）明确“原则同意兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）收费期限核定为25年。该项目于2019年起变更为经营性高速公路，并由广西

北部湾投资集团有限公司承担运营、养护与管理责任。根据《收费公路管理条例》和《广西壮族自治区交通运输厅 广西壮族自治区发展和改革委员会 广西壮族自治区财政厅关于顺延全区收费公路收费期限的通知》（桂交财务发[2020]58号）等规定，该项目收费期限从2018年6月1日起至2043年8月18日止。车辆通行费收费标准按有关规定，由你们组织审核并公布执行。”

2、标的公路权益的划转情况

自治区交通厅、自治区国资委与北投集团于2023年12月27日签署《兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（南宁至南间段）收费公路授权经营协议》（以下简称“《授权经营协议》”）并于2024年11月29日签署《兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（南宁至南间段）收费公路授权经营协议补充协议》（以下简称“《授权经营协议补充协议》”），进一步明确了北投集团根据自治区政府出具的桂政函〔2024〕121号文享有标的公路的收费权和附属设施经营权。

根据《授权经营协议》《授权经营协议补充协议》之约定，明确北投集团作为标的公路的市场化投融资、建设主体，享有附属设施经营权（含广告经营权）等收费公路权益。此外，根据《授权经营协议》《授权经营协议补充协议》，北投集团有权将其在该协议项下的权利和义务通过合法形式划转至北投集团控股的子公司进行承继。

在本项目重组环节，北投集团已与项目公司签署《转移合同》，并将当前标的公路所对应不动产资产、负债、人员划转给项目公司。因此，项目公司根据《转移合同》已从北投集团承接并享有标的公路权益。

对此，根据《公路法》第59条[5]、第61条[6]、《交通运输部、国家发展改革委、财政部关于做好公路收费权转让备案工作的通知》（交财审函(2018)782号）的规定，国道收费权转让的，应当在转让协议签订之日起三十个工作日内报交通运输部备案。另外，《收费公路权益转让办法》第3条明确了“收费公路权益转让是指收费公路建成通车后，转让方将其合法取得的收费公路权益有偿转让

[5]《公路法》第59条：符合国务院交通主管部门规定的技术等级和规模的下列公路，可以依法收取车辆通行费：（一）由县级以上地方人民政府交通主管部门利用贷款或者向企业、个人集资建成的公路；（二）由国内外经济组织依法受让前项收费公路收费权的公路；（三）由国内外经济组织依法投资建成的公路。

[6]《公路法》第61条：本法第五十九条第一款第一项规定的公路中的国道收费权的转让，应当在转让协议签订之日起三十个工作日内报国务院交通主管部门备案；国道以外的其他公路收费权的转让，应当在转让协议签订之日起三十个工作日内报省、自治区、直辖市人民政府备案。

给受让方的交易活动”。本项目的重组安排为北投集团将标的公路所对应的收费权及相关资产、负债、业务和人员无偿划转至项目公司，故此种集团内部划转的重组方式实质区别于《收费公路权益转让办法》规定的“收费公路权益转让”。

综上，北投集团已按照规定办理相关手续和收费批复，并已由北投集团通过合法形式将标的公路权益划转至项目公司。

3、标的公路属性变更及履行相关手续和程序的合法合规性

根据标的公路的建设立项手续，标的公路在 2011 年按照政府还贷公路进行立项建设，建设主体为北投集团。截至法律尽职调查基准日，经自治区政府批复，标的公路已变更为经营性公路，北投集团将标的公路在收费公路统计网络报送平台按“经营”类型进行上报，以经营性高速公路纳入了全国收费公路统计报表，在全国收费公路管理系统中的基本信息为经营性公路。

根据《公路法》第六十一条[7]、《收费公路管理条例》第十九条[8]、第二十三条[9]，《收费公路权益转让办法》第九条[10]、第十九条[11]等法律法规规定，政府还贷公路收费权的转让，应按照法律规定采用招标投标方式进行，且国道收费权的转让，应当在转让协议签订之日起三十个工作日内报交通运输部备案，备案材料应当抄送省级交通运输主管部门。

对此，经适当核查，标的公路的属性变更未适用关于政府还贷公路收费权转让的相关规定及程序，具体理由分析如下：

（1）标的公路属性变更是响应及落实中央有关政策文件的要求

在 2018 年中央有关盘活存量和防范化解地方债务政策文件的指导背景下，北投集团于 2018 年 12 月 26 日向自治区政府提报《广西北部湾投资集团有限公司关于将政府还贷高速公路（国道）变更为经营性公路的请示》（桂北投报〔2018〕

[7]《公路法》第六十一条：本法第五十九条第一款第一项规定的公路中的国道收费权的转让，应当在转让协议签订之日起三十个工作日内报国务院交通主管部门备案；国道以外的其他公路收费权的转让，应当在转让协议签订之日起三十个工作日内报省、自治区、直辖市人民政府备案。前款规定的公路收费权出让的最低成交价，以国有资产评估机构评估的价值为依据确定。

[8]《收费公路管理条例》第十九条：依照本条例的规定转让收费公路权益的，应当向社会公布，采用招标投标的方式，公平、公正、公开地选择经营管理者，并依法订立转让协议。

[9]《收费公路管理条例》第二十三条：转让政府还贷公路权益的收入，必须缴入国库，除用于偿还贷款和有偿集资款外，必须用于公路建设。

[10]《收费公路权益转让办法》第九条：转让收费公路权益，不得有下列行为：（一）将一个依法批准的收费公路项目分成若干段转让收费权；（二）将收费公路权益项目与非收费公路权益项目捆绑转让；（三）受让方没有全部承继转让方原对政府和社会公众承担的责任、义务；（四）将政府还贷公路权益无偿划转给企业法人。

[11]《收费公路权益转让办法》第十九条：转让政府还贷公路收费权益和有财政性资金投入的经营性公路收费权益，应当采用公开招标的方式，公平、公正、公开选择受让方。

247 号）。自治区政府于 2018 年 12 月 28 日向北投集团下发《广西壮族自治区人民政府关于将部分政府还贷公路（国道）变更为经营性公路的批复》（桂政函〔2018〕208 号），明确：“原则同意你公司按照有关法律法规和政策规定办理将建设和经营的部分政府还贷公路（国道）变更为经营性公路事宜。”

因此，标的公路属性变更是在落实中央关于盘活存量和防范化解地方债务相关政策背景下进行的，并非违规转让或划转、随意变更公路性质的情形。

（2）兰海高速广西南宁那南段在建设过程中，始终由北投集团作为开发建设实施主体，标的公路收费权并非在两个主体之间发生经济交易行为，不属于收费公路权益转让或无偿划转，从而不适用《收费公路管理条例》《收费公路权益转让办法》等法律法规关于收费公路权益转让的规定

兰海高速广西南宁那南段在建设过程中的全套固定资产投资管理手续，包括但不限于工程可行性研究报告批复、初步设计批复、选址意见书、用地预审批复、建设用地批准书、建设用地规划许可证、环境影响报告书批复、施工许可证、交工验收、竣工验收、环保验收等手续均明确由北投集团作为开发建设实施主体，标的公路属性变更前后不存在收费权主体变更的情形，即标的公路收费权并非在两个主体之间发生的经济交易行为，不属于收费公路权益的转让或无偿划转，从而不适用《收费公路管理条例》《收费公路权益转让办法》等法律法规关于收费公路权益转让的法律要求。

（3）标的公路的属性变更属于省级人民政府事权，标的公路应取得自治区政府关于属性变更的批复

根据国务院办公厅印发的《法律、行政法规、国务院决定设定的行政许可事项清单（2023 年版）》的通知（国办发〔2023〕5 号）、《公路法》第八条、第六十条、第六十三条、第六十四条以及《收费公路管理条例》第十二条、第十四条、第十五条的规定，收费公路相关审批属于省级人民政府事权，自治区政府有权决定相关公路性质、收费期限等事宜。因此，标的公路的属性变更应履行自治区政府的审批程序。

就此，自治区政府已于 2024 年 7 月 29 日出具《广西壮族自治区人民政府关于兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）收费标准及收费期限的批复》（桂政函〔2024〕121 号）明确“原则同意兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高

速公路改扩建一期工程）收费期限核定为 25 年。该项目于 2019 年起变更为经营性高速公路，并由广西北部湾投资集团有限公司承担运营、养护与管理责任。”

综上所述，结合法律顾问意见，财务顾问认为，标的公路由政府还贷公路变更为经营性公路不适用关于政府还贷公路收费权转让的相关规定及程序；根据国务院办公厅印发的《关于全面实行行政许可事项清单管理的通知》（国办发〔2022〕2号）、《公路法》以及《收费公路管理条例》的相关规定，本项目标的公路由政府还贷路变更为经营性公路属于省级人民政府的事权，应取得自治区政府关于属性变更的批复。就此，本项目已取得自治区政府的批复；此外，结合2019年1月26日印发的《广西壮族自治区财政厅关于部分经营性公路车辆通行费不再纳入自治区本级政府性基金预算管理的函》，自 2019 年起，标的公路车辆通行费不再纳入自治区本级政府性基金预算管理，不再编入广西壮族自治区交通运输厅部门预算，标的公路的通行费自 2019 年起由北投集团作为企业经营性收入收取，开具企业增值税发票，作为北投集团合法运营收入。因此，财务顾问和法律顾问认为，标的公路变更为经营性公路的相关手续已依法依规办理完成，标的公路属性变更及相关程序合法合规。

4、关于标的公路里程的相关情况

经财务顾问及法律顾问适当核查，标的公路所对应相关批复与验收文件，标的公路里程存在不完全一致的情况，具体如下：

（1）根据自治区发改委出具的编号为桂发改交通〔2011〕30号的《广西壮族自治区发展和改革委员会关于沿海高速公路改扩建一期工程可行性研究报告的批复》，“起于南宁至北海高速公路那马互通以北 K1990+532 附近，终于南宁市南晓镇派双村附近，长约 49 公里，其中预留起点至那马互通的主线收费站的路段，长约 3 公里。”

（2）根据自治区交通厅出具的编号为桂交行审〔2012〕12号的《关于沿海高速公路改扩建一期工程初步设计的批复》，“本次改扩建一期工程实施路段设计起点为 K1990+532.14，终点为 K2039+300，推荐方案主线全长 48.728643 公里。”

（3）根据主线工程交工验收报告，主线工程路线全长 45.324 公里；根据预留起点段交工验收报告，预留起点段路线全长 3.4 公里。根据以上交工验收报告中两段公路里程数据的汇总，标的公路路线全长为 48.724 公里。

（4）根据自治区交通厅出具的编号为桂交行审〔2023〕224 号的《广西壮族自治区交通运输厅关于印发沿海高速公路改扩建一期工程竣工验收鉴定书的通知》附件：沿海高速公路改扩建一期工程公路工程竣工验收鉴定书，“项目路线起于南宁市那马镇新丁村附近，经那马、大塘、南晓，终于南宁市南晓镇派双村附近，路线全长 48.724 公里。”

（5）根据自治区交通厅出具的编号为桂交行审〔2020〕176 号的《广西壮族自治区交通运输厅关于印发广西沿海高速公路改扩建一期工程（含预留起点段）竣工质量鉴定报告的通知》所附：广西沿海高速公路改扩建一期工程（含预留起点段）竣工质量鉴定报告，“广西沿海高速公路改扩建一期工程（含预留起点段）起点桩号为 K1990+532.14，终点桩号为 K2039+256.137，路线全长 48.724 公里。”

（6）根据《广西壮族自治区人民政府关于收取兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目车辆通行费的批复》（桂政函〔2018〕92 号），“自治区人民政府核定南钦防改扩建一期工程的收费里程为 48.724 公里。”

标的公路对应相关批复与验收文件所载明的里程不完全一致是高速公路项目立项、施工与竣工过程中的常见情形，就上述标的公路所对应相关批复与验收文件中，载明的最长里程为 49 公里，载明的最短里程为 48.724 公里（即交工验收报告、竣工验收鉴定书、竣工质量鉴定报告、车辆通行费的批复所载明里程，前述批复与验收文件中所载明的里程一致），而本项目所采用的里程标准为最短里程 48.724 公里，因此标的公路里程在此基础上进一步减少的可能性较小。

针对标的公路所对应相关批复与验收文件中标的公路里程不完全一致的情况，在标的公路运营的过程中，可能发生标的公路里程减少的不利情形从而给项目公司造成损失的风险。对此，北投集团已出具承诺函，承诺：“在标的公路收费权以及相关资产、负债、人员转移至项目公司之后，如因标的公路里程减少等相关事宜而导致项目公司的任何损失承担赔偿责任。”

（三）标的公路广告经营权

根据自治区交通厅、自治区国资委与北投集团于 2023 年 12 月 27 日签署的《授权经营协议》以及于 2024 年 11 月 29 日签署的《授权经营协议补充协议》，明确北投集团作为标的公路的市场化投融资、建设主体，享有标的公路的经营权，包括收费公路收费权和附属设施经营权（含广告经营权）等收费公路权益，且北投集团有权将其在该协议项下的权利和义务通过合法形式划转至北投集团控股的子公司进行承继。

（四）附属公路设施

除标的公路收费权、广告经营权外，本项目拟入池的不动产项目相关资产还包括标的公路路段范围内的公路、桥涵、收费站（大塘匝道收费站、那马匝道收费站及南宁南主线收费站）及配套管理用房、相关公路设施（包括公路安全设施、公路通信设施、公路监控设施、公路收费设施）以及前述附属公路设施土地占用范围内的土地使用权，但不包括服务区设施及所对应的土地使用权。

（五）不动产项目用地情况

标的公路的路线全长 48.724 公里，采用双向八车道高速公路标准建设，利用原南南段公路两侧加宽，路基拓宽至 42 米，标的公路的用地部分由原址部分和扩建部分两个部分的资产（即入池范围内的土地使用权）组成。为实施本项目，北投集团与项目公司已签署《关于沿海高速公路改扩建一期工程项目之标的公路权益及相关资产、负债、人员转移合同》，根据该合同约定北投集团已将标的公路的入池土地使用权划转至项目公司，并将标的公路入池土地使用权均登记至项目公司名下。截至尽调基准日，本项目涉及的重组工作已完成。

截至尽调基准日，根据项目公司提供的不动产权证，项目公司就其享有的标的公路占地范围内的建设用地（不含服务区）合计共取得 193 本不动产权证书，合计宗地面积 3636912.06 平方米（折合约 5455.34 亩），土地使用权性质为划拨，用途为公路用地，具体如下：

表 5-2：不动产项目资产土地使用权明细

序号	土地使用证编号	权利人名称	座落	类型	土地用途	土地面积（m^2）

1	桂（2025）南宁市不动产权第0042015号等共193本	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区良庆镇新兰村等	划拨	公路用地	具体见本财务顾问报告附件“入池土地使用权的不动产权证清单”所示，合计3,636,912.06m2

（六）房屋所有权

根据《广西壮族自治区交通运输厅关于印发沿海高速公路改扩建一期工程竣工验收鉴定书的通知》（桂交行审〔2023〕224号）、《广西壮族自治区交通运输厅关于印发广西沿海高速公路改扩建一期工程（含预留起点段）竣工质量鉴定报告的通知》（桂交行审〔2020〕176号），除不纳入入池资产范围的服务区外，标的公路的房屋建筑工程包括收费站（大塘匝道收费站、那马匝道收费站及南宁南主线收费站）以及配套管理用房（以下简称“标的公路收费站以及配套管理用房”或“标的公路的房屋建筑物”）。截至财务顾问报告出具日，上述房屋建筑未办理房屋所有权登记。

尽管如此，根据相关法律规定，项目公司有权在标的公路收费经营期内拥有、占有、使用标的公路的收费站以及配套管理用房，并已取得主管部门出具的明确意见和原始权益人出具的承诺函，具体如下：

1）重组完成前，标的公路收费站以及配套管理用房系由北投集团通过合法建设取得所有权

根据《民法典》第 231 条规定：“因合法建造、拆除房屋等事实行为设立或者消灭物权的，自事实行为成就时发生效力。”标的公路的收费站以及配套管理用房系由北投集团根据主管机关审批同意的施工图设计批复、初步设计批复、开工许可等报建手续进行合法建造，并已完成质量竣工验收，即合法建造事实行为已成就。

根据《民法典》第 352 条规定：“建设用地使用权人建造的建筑物、构筑物及其附属设施的所有权属于建设用地使用权人，但是有相反证据证明的除外。”北投集团已合法取得收费站以及配套管理用房占用范围内的建设用地使用权，依据上述规定，北投集团作为建设用地使用权人有权通过合法建设的方式取得该等收费站以及配套管理用房的所有权。

综上所述，北投集团已通过合法建设取得标的公路的房屋建筑物所有权。

2）重组完成后，根据《民法典》第 356 条的规定，项目公司已依法拥有、占有和使用标的公路的收费站以及配套管理用房

根据《授权经营协议补充协议》第六条的约定以及南宁市政府和南宁市自然资源局关于标的公路划拨用地转让的批复意见，北投集团与项目公司签订《转移合同》，根据该合同第二条的约定，由北投集团将标的公路权益以及附属公路设施（包括土地占用范围内的土地使用权）划转至项目公司。

因此，根据《民法典》第 356 条关于：“建设用地使用权转让、互换、出资或者赠与的，附着于该土地上的建筑物、构筑物及其附属设施一并处分”的规定，该等标的公路的房屋建筑物已依法转移至项目公司，并由项目公司依法拥有、占有、使用。

3）已取得主管部门南宁市自然资源局出具的关于项目公司在标的公路收费经营期内有权依法使用该等收费站以及配套管理用房的明确意见

就项目公司在高速公路收费经营期内合法使用该等标的公路的收费站以及配套管理用房，有权主管部门南宁市自然资源局已出具《南宁市自然资源局关于兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）项目用地、规划及不动产登记手续办理事项的复函》（南自然资函〔2025〕807 号）确认，“标的公路范围内的房屋建筑工程包括收费站（大塘匝道收费站、那马匝道收费站及南宁南主线收费站）以及配套管理用房（以下简称‘收费站以及配套管理用房’）均在南宁市境内，项目公司在标的公路收费经营期内有权依法使用该等收费站以及配套管理用房。”

同时，北投集团已出具《承诺函》承诺，“本公司及项目公司就标的公路占地范围内的收费站（大塘匝道收费站、那马匝道收费站及南宁南主线收费站）以及配套管理用房尚未办理不动产权登记，未办理不动产权登记不影响不动产资产的整体运营。本公司和项目公司未因此受到任何主管部门处罚、被采取任何监管措施或被提出任何异议和权利主张，亦不存在任何纠纷或潜在纠纷。在不动产基金存续期间，如上述房屋建筑未办理不动产权登记等相关事宜导致相关主管部门对项目公司作出任何处罚、采取任何监管措施、或发生任何法律纠纷等情况，而对项目公司、专项计划、不动产基金造成的任何损失由本公司承担。”

综上，项目公司有权依法拥有、占有、使用标的公路收费站及配套管理用房。

（七）法定或约定的限制转让或限制抵押、质押的情况

1、资产转让行为所需取得的相关授权与批准程序

根据《公司法》《广西壮族自治区企业国有资产交易共同监督实施办法》《广西北部湾投资集团有限公司章程》《广西北投南南高速公路有限公司公司章程》的规定，项目公司100%的股权转让相关事宜，已取得北投集团董事会的批准。

2024年9月26日，北投集团董事会2024年第17次会议通过《关于兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）申请基础设施不动产信托基金的决议》，同意以兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）申报基础设施领域不动产投资信托基金。

该次董事会决议中，明确提到以下事项：

“以2024年9月30日为基准日将兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）所对应公路权益及其附属公路设施等相关资产（含土地使用权，不含服务区）、负债及人员等无偿划转至广西北投南南高速公路有限公司（以下简称南南公司）。

集团公司作为发起人和原始权益人，以南南公司所持有的兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）申报基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）（以下简称公募 REITs）。同意南南公司开展必要的增资、减资及债务重组等工作及签订相关协议。

将集团公司持有南南公司100%的股权以非公开协议转让的方式转让给公募REITs 基金项下的相关载体，并签署相关协议。股权转让价格需结合国家发改委和交易所审核的股权评估备案值、公募 REITs 竞价结果最终确定。南南公司100%股权非公开协议转让事宜在报自治区国资委审批后实施。”

2、与国有资产监督管理部门沟通和处理情况及是否涉及分拆上市的情况

项目公司为北投集团全资子公司，北投集团的控股股东及实际控制人为自治区国资委，因此，北投集团转让项目公司股权应按照《企业国有资产交易监

督管理办法》（国务院国有资产监督管理委员会、财政部令第 32 号）的规定履行企业国有产权交易的相关程序。根据《国务院办公厅关于进一步盘活存量资产扩大有效投资的意见》（国办发〔2022〕19 号）及《关于企业国有资产交易流转有关事项的通知》（国资发产权规〔2022〕39 号）的相关规定，国有企业发行基础设施 REITs 涉及国有产权非公开协议转让的，按规定报同级国有资产监督管理机构批准。基于此要求，广西自治区国资委于 2015 年 12 月 10 日出具《自治区国资委关于广西北投南南高速公路有限公司 100%股权非公开协议转让有关事项的批复》（桂国资复〔2025〕96 号），同意“北投集团通过发行基础设施 REITs 盘活存量资产，并采取非公开协议方式将你公司所持有的广西北投南南高速公路有限公司 100%股权转让给易方达资产管理有限公司（资产支持专项计划）”。

根据中国证监会《上市公司分拆规则（试行）》（中国证券监督管理委员会公告〔2022〕5号）的规定，上市公司分拆，是指上市公司将部分业务或资产，以其直接或间接控制的子公司的形式，在境内证券市场首次公开发行股票上市或实现重组上市的行为。本项目不涉及前述分拆上市情形。

综上，在国家和地方有关法规制度及政策文件以及不动产项目所涉投资管理手续、土地取得手续、项目合同协议等各种相关规定或协议中，对不动产项目的土地使用权、股权、经营收益权、建筑物及构筑物等转让或相关资产处置，设定的所有相关限制条件、特殊规定、约定，不动产项目均已符合相关要求或具备了解除条件：（1）对于北投集团将标的公路所对应的入池土地使用权划转给项目公司，已取得南宁市人民政府和南宁市自然资源局的同意。（2）除上述限制条件（或特殊规定、约定）外，从法律法规、政策规定、投资管理等角度，相关转让或资产处置事项已没有其他任何限制条件或特殊规定、约定。

3、与转让划拨地相关的批准程序

根据《城市房地产管理法》第 40 条[12]的规定以及根据标的公路入池土地使用权对应的《国有建设用地划拨决定书》（编号：南自然（审）划字 20220037 号），转让划拨建设用地土地使用权应向市、县自然资源行政主管部门提出申

[12] 《城市房地产管理法》第 40 条：以划拨方式取得土地使用权的，转让房地产时，应当按照国务院规定，报有批准权的人民政府审批。有批准权的人民政府准予转让的，应当由受让方办理土地使用权出让手续，并依照国家有关规定缴纳土地使用权出让金。

请，报有批准权的人民政府批准。因此，标的公路所涉入池土地使用权的转让应向南宁市人民政府和南宁市自然资源局申请批准。

根据《国务院办公厅关于完善建设用地使用权转让、出租、抵押二级市场的指导意见》第 2 条第 6 款[13]和《划拨用地目录》的相关规定，考虑到公路交通设施用地在《划拨用地目录》之内，因此，结合法律顾问意见，财务顾问认为，标的公路所涉划拨土地使用权划转至项目公司后仍符合《划拨用地目录》，在取得相关批准后，标的公路所涉入池土地使用权可采用保留划拨的方式进行转让。

南宁市自然资源局已出具《南宁市自然资源局关于广西北部湾投资集团有限公司恳请支持申报基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）试点有关意见的复函》（南自然资函〔2024〕3321 号），确认“兰海高速-广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目涉及我市的用地范围以划拨方式取得土地使用权，用途为公路用地，按 100%股权转让方式发行基础设施 REITs（即土地发生转让）后，土地用途仍符合《划拨用地目录》。经报市人民政府批准同意后，可按保留划拨性质方式依法进行转让。因此，我局对该项目以 100%股权转让方式发行基础设施 REITs 无异议”。

南宁市人民政府已出具《南宁市人民政府关于同意以保留划拨方式将广西北部湾投资集团有限公司 194 宗公路14用地转移登记至广西北投南南高速公路

[13] 《国务院办公厅关于完善建设用地使用权转让、出租、抵押二级市场的指导意见》第 2 条第 6 款：明晰不同权能建设用地使用权转让的必要条件。以划拨方式取得的建设用地使用权转让，需经依法批准，土地用途符合《划拨用地目录》的，可不补缴土地出让价款，按转移登记办理；不符合《划拨用地目录》的，在符合规划的前提下，由受让方依法依规补缴土地出让价款。以出让方式取得的建设用地使用权转让，在符合法律法规规定和出让合同约定的前提下，应充分保障交易自由；原出让合同对转让条件另有约定的，从其约定。以作价出资或入股方式取得的建设用地使用权转让，参照以出让方式取得的建设用地使用权转让有关规定，不再报经原批准建设用地使用权作价出资或入股的机关批准；转让后，可保留为作价出资或入股方式，或直接变更为出让方式。

[14] 说明：根据南府函〔2024〕150 号所附《北投集团 194 宗公路用地明细表》，函件所述 194 宗公路用地范围（合计 3,767,778.53 平方米）已包括了标的公路（含公路、收费站及配套管理用房等）的所有用地范围（合计 3,636,912.06 平方米，对应不动产权证共计 193 本）以及标的公路服务区的所有用地范围（合计 130,866.47 平方米，对应不动产权证共计 3 本）[注：因标的公路服务区及其对应土地使用权未纳入本项目入池资产范围，北投集团对 194 宗公路用地中的其中一宗包含服务区的用地办理了分宗。2024 年 12 月 5 日，北投集团取得南宁市人民政府《关于给予广西北部湾投资集团有限公司办理450108000000GB00046宗地调整土地使用条件用地手续的批复》，同意北投集团将 194 宗公路用地中的位于良庆区的450108000000GB00046 宗地（服务区用地）进行土地分宗，分宗后原宗地分为三个新地块，标的公路及服务区所对应的原 194 宗公路用地也相应调整为了 196 宗公路用地，并办理了 196 本不动产权证]。因标的公路服务区及其对应土地使用权未纳入本项目入池资产范围，为满足 1014 号文关于“项目应权属清晰、资产范围明确”的要求，北投集团已将入池标的公路（含公路、收费站及配套管理用房等）及其对应土地使用权（对应不动产权证共计 193 本）划转至项目公司。为避免歧义，入池标的公路所对应的土地使用权（对应不动产权证共计 193 本）已全部得到南宁市人民政府关于同意北投集团保留划拨性质转移登记至项目公司的同意。

有限公司名下的函》（南府函〔2024〕150号），同意北投集团将标的公路所对应的全部入池土地使用权保留划拨性质转移登记至项目公司名下，批准用途及使用权性质保持不变。

4、关于融资担保合同项下的转让限制及解除情况

根据北投集团的书面确认，并经财务顾问和法律顾问适当核查，截至尽调基准日，北投集团相关融资担保合同项下不涉及对标的不动产项目的抵押或质押担保等转让限制。

三、不动产项目权属期限及展期安排

2024年7月29日，广西壮族自治区人民政府出具《广西壮族自治区人民政府关于兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）收费标准及收费期限的批复》（桂政函〔2024〕121号），“原则同意兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）收费期限核定为25年，收费期限从2018年6月1日起至2043年8月18日止。”截至尽调基准日，不动产项目经营权暂无展期安排。

经核查，截至尽调基准日，不动产基金和专项计划存续期间兰海高速广西南宁那南段经营权不存在被主管机关提前收回的安排，但不排除未来因政策变动、项目公司不具备履行能力等原因发生被主管机关提前收回的极端风险，详见“风险揭示”之“不动产项目相关风险”部分披露相关风险及缓释措施。

四、不动产项目经营资质

兰海高速广西南宁那南段项目已签署《授权经营协议》和《授权经营协议补充协议》，详见本章节之“二、项目权属及他项权利情况”之“（二）标的公路收费权”之“2、与标的公路有关的授权经营协议情况”中与标的公路收费有关的授权经营协议情况的部分，北投集团已将兰海高速广西南宁那南段公路权益及相关基础设施资产、负债、业务和人员划转至项目公司，项目公司获得不动产项目资产的经营权，兰海高速广西南宁那南段项目不涉及其他经营资质办理。

五、不动产项目资产合规情况

（一）项目符合国家重大战略情况

1、符合国家重大战略情况

2019 年中共中央、国务院印发了《交通强国建设纲要》，纲要中明确了建设交通强国战略的具体要求。2018 年 11 月 21 日，自治区人民政府印发《广西高速公路网规划（2018-2030 年）》，明确建成“互联多区、汇聚核心、外通内畅、衔接充分、布局平衡、可靠高效”的高速公路网，高速公路建设发展以率先实现“交通强区”为指向，全面落实“三大定位”新使命，实施国家战略，适应广西 2035 年基本同步实现社会主义现代化对高速公路的要求，有力地支撑广西经济社会发展。2021 年 11 月 12 日，自治区人民政府印发《广西综合交通运输发展“十四五”规划》，广西作为首批交通强国建设试点单位，要加快建设交通强区，广西要按照《交通强国建设纲要》要求，围绕构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系。

兰海高速广西南宁那南段是国家高速公路网兰海高速公路（G75）的重要路段，也是《广西高速公路网规划（2018-2030 年）》的重要组成部分，对于落实交通强国战略、建设交通强区、构建“一带一路”有机衔接的门户枢纽和内陆开放型经济高地具有重要意义，符合国家重大战略。

2、符合地区产业政策、经济和社会发展规划

兰海高速广西南宁那南段连接着北部湾经济区港口城市群。北部湾经济区作为连结国内与东盟的政治、经济窗口，依托沿海临港优势，大力发展钢铁制造、石化化工、有色金属、新能源材料及电子信息产业集群。

根据自治区人民政府发布的《广西高速公路网规划（2018-2030）》的总体目标，广西高速公路网规划要引领北部湾城市群发展，新增南宁市作为“一核”与湛江、海口“两极”联系的大通道，构建北部湾城市群以“一湾双轴、一核两极”空间格局为框架的高速公路网络；汇聚核心目标，强化高速公路网络以南宁为核心，加强南宁与主要城市、北部湾城市群的连通；南宁与北部湾城市群内陆城市 3 小时通达率 90%，与全区各地市 3 小时通达率 80%，5 小时通达全区所有地市，增强南宁市作为北部湾城市群核心城市、广西自治区首府的功能和地位。

（二）固定资产投资管理相关手续

经财务顾问核查并根据法律顾问北京市中伦律师事务所出具的《法律意见书》，目标不动产项目资产固定资产投资管理相关手续具体情况如下：

1、标的不动产项目取得的固定资产投资管理手续

标的不动产项目由北投集团建设，投资和建设及运营过程所涉及的文件信息如下表所示：

表 5-3：标的不动产项目取得的固定资产投资管理手续

序号	手续名称		签发/出具时间	签发/出具机构	文件编号	主要内容/说明
1	项目审批	项目建议书	自治区发改委已出具《广西壮族自治区发展和改革委员会关于申报基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）试点相关事项意见的函》（桂发改基础函〔2024〕2567号），确认“兰海高速-广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）在立项阶段已纳入《广西高速公路网规划修编（2010—2020）》，并已办理可行性研究报告批复手续。根据《广西壮族自治区人民政府关于印发实行投资项目审批“五个简化”若干措施的通知》（桂政发〔2018〕27号）文件精神，‘列入国务院及相关部门、自治区人民政府批准的相关规划（包括实施方案、行动计划等）的审批类项目，视为已立项，不需办理项目建议书批复手续，直接进入可行性研究阶段’。故此，按照现行投资项目审批要求，兰海高速-广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）无需办理项目建议书批复手续。”			
		《广西壮族自治区发展和改革委员会关于沿海高速公路改扩建一期工程可行性研究报告的批复》	2011年1月10日	自治区发改委	桂发改交通〔2011〕30号	同意实施沿海高速公路改扩建工程一期工程。
		《关于沿海高速公路改扩建一期工程初步设计的批复》	2012年4月19日	自治区交通厅	桂交行审〔2012〕12号	批复本次项目实施的起点为K1993+931.906，路线长45.32公里。
		《广西壮族自治区发展和改革委员会关于实施沿海高速公路改扩建一期工程预留起点路段及主线收费站的函》	2014年10月8日	自治区发改委	桂发改交通函〔2014〕1551号	鉴于沿海高速公路改扩建一期工程起点至那马北互通路段及主线收费站技术较简单，同意采用一阶段施工图设计，设计文件编制完成后，报请自治区交通运输厅审批。
		《广西壮族自治区交通运输厅关于沿海高速公路改扩建一期工程预留起点段及主线收费站等施工图设计的批复》	2015年8月4日	自治区交通厅	桂交行审〔2015〕62号	对沿海高速公路改扩建一期工程预留起点段（含主线收费站）及沿海高速公路改扩建一期工程沿线设施施工图设计进行批复。
2	规划许可	选址意见书（原址部分）	自治区自然资源厅已出具《广西壮族自治区自然资源厅关于兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）规划手续办理事项的函》（桂自然资函〔2025〕640号），载明：“根据《中华人民共和国土地管理法》《中华人民共和国城乡规划法》以及《自然资源部印发关于以“多规合一”为基础推进规划用地“多审合一、多证合一”改革的通知》（自然资函〔2024〕709号）等有关规定，不需单独核发兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）原址部分建设项目用地预审与选址意见书”。			

		《建设项目选址意见书》（扩建部分）	2010 年 11 月 24 日	广西壮族自治区住房和城乡建设厅	选字第 450000201000034 号	就标的公路扩建部分（含主线工程和预留起点段）颁发《建设项目选址意见书》。
			2014 年 11 月 26 日	广西壮族自治区住房和城乡建设厅	选字第 450000201400050 号	就兰州至海口高速公路广西南宁至钦州、钦州至防城港段改扩建工程（包括本项目标的公路扩建部分（含主线工程和预留起点段））颁发《建设项目选址意见书》。
		建设用地规划许可证（原址部分）	南宁市自然资源局已出具的《南宁市自然资源局关于兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）项目用地、规划及不动产登记手续办理事项的复函》（南自然资函〔2025〕807 号），载明：“标的公路原址部分未办理用地规划许可证，但因历史原因已无法补办。根据自治区自然资源厅、自治区交通运输厅于 2020 年 10 月 26 日出台的《关于印发加快高速公路不动产确权登记工作方案的通知》（桂自然资发〔2020〕64 号）的规定，‘由高速公路不动产权利人提供交通运输主管部门的交通规划、交通质量监督及竣工验收等材料，可替代城市建设相关材料办理不动产登记。’我局据此已为标的公路原址部分办理完成不动产登记。由于标的公路原址部分已依法竣工验收并办理不动产权证，且其土地使用符合《广西壮族自治区土地利用总体规划（2006-2020 年）》和《南宁市土地利用总体规划（2006-2020 年）》，因此原址部分未办理建设用地规划许可证不影响标的公路的权属认定或正常使用，亦也不会因此受到相关行政处罚”。		
		《建设用地规划许可证》（扩建部分）	2024 年 11 月 27 日	南宁市自然资源局	地字第 4501002024YG0099486	**用地单位：**广西北部湾投资集团有限公司 **项目名称：**广西沿海高速公路改扩建（一期）工程 **用地位置：**良庆区 **用地面积：**768186.82 平方米
		建设工程规划许可证	南宁市自然资源局已出具《关于兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）项目用地、规划及不动产登记手续办理事项的复函》（南自然资函〔2025〕807 号）明确处理意见如下：“根据《广西壮族自治区土地利用总体规划（2006-2020 年）》和《南宁市城市总体规划（2011-2020）》，标的公路（包括原址和扩建部分）属于单独选址的建设项目，不在南宁市城市、镇规划区内，故标的公路（包括原址和扩建部分）无需按《中华人民共和国城乡规划法（2007 年版）》第四十条的规定申请办理建设工程规划许可证。”			
3	用地手续	土地取得方式	划拨			
		用地预审意见（原址部分）	自治区自然资源厅已出具《广西壮族自治区自然资源厅关于兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）规划手续办理事项的函》（桂自然资函〔2025〕640 号），载明：“一、兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）用地分为原址部分和改扩建部分。该项目原址部分中涉及南宁市的用地已取得国有建设用地划拨决定书，并依法办理了不动产权证书。二、根据《中华人民共和国土地管理法》《中华人民共和国城乡规划法》以及《自然资源部印发关于以“多规合一”为基础推进规划用地“多审合一、多证合一”改革的通知》（自然资函〔2024〕709 号）等有关规定，不需单独核发兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）原址部分建设项目用地预审与选址意见书。”			
		《关于广西沿海高速公路改扩建（一期）工程项目用地预审的批复》（扩建部分）	2011 年 12 月 28 日	广西壮族自治区国土资源厅	桂国土资预审字〔2011〕169 号	拟用地位于南宁市境内，符合南宁市土地利用总体规划（2006-2020 年），同意通过建设项目用地预审。

		《关于补办南宁至北海高速公路邕宁县蒲庙至良庆段（K4+000-K10+000）建设用地手续的批复》	2001 年 2 月 8 日	广西壮族自治区国土资源厅	桂国土资函[2001]31 号	对建设用地进行批复。
		《关于补办南宁至北海高速公路邕宁县蒲庙至良庆段（K10+000-K18+600）建设用地手续的批复》	2001 年 2 月 8 日	广西壮族自治区国土资源厅	桂国土资函[2001]33 号	对建设用地进行批复。
		《关于补办南宁至北海高速公路邕宁县那马段（K18+600-K24+000）建设用地手续的批复》	2001 年 2 月 8 日	广西壮族自治区国土资源厅	桂国土资函[2001]28 号	对建设用地进行批复。
		《关于补办南宁至北海高速公路邕宁县那马和大塘段（K24+000-K31+110）建设用地手续的批复》	2001 年 2 月 8 日	广西壮族自治区国土资源厅	桂国土资函[2001]29 号	对建设用地进行批复。
		《关于补办南宁至北海高速公路邕宁县大塘段（K31+110-K39+000）建设用地手续的批复》	2001 年 2 月 8 日	广西壮族自治区国土资源厅	桂国土资函[2001]32 号	对建设用地进行批复。
		《关于补办南宁至北海高速公路邕宁县大塘段（K39-K46+230）建设用地手续的批复》	2001 年 2 月 8 日	广西壮族自治区国土资源厅	桂国土资函[2001]27 号	对建设用地进行批复。
		《关于补办南宁至北海高速公路邕宁县大塘段（K46+230-K53+900）建设用地手续的批复》	2001 年 2 月 8 日	广西壮族自治区国土资源厅	桂国土资函[2001]35 号	对建设用地进行批复。
		《关于补办南宁至北海高速公路邕宁县南晓段（K53+900-K59+700）建设用地手续的批复》	2001 年 2 月 12 日	广西壮族自治区国土资源厅	桂国土资函[2001]51 号	对建设用地进行批复。
		《关于补办南宁至北海高速公路邕宁县南晓段（K59+700-K65+000）建设用地手续的批复》	2001 年 2 月 8 日	广西壮族自治区国土资源厅	桂国土资函[2001]30 号	对建设用地进行批复。
		《广西壮族自治区国土资源厅关于广西沿海高速公路改扩建工程一期项目建设用地的批复》	2013 年 10 月 26 日	广西壮族自治区国土资源厅	桂国土批函〔2013〕558 号	对建设用地进行批复。
		《广西壮族自治区人民政府关于沿海高速公路改扩建一期工程起点路段及主线收费站项目建设用地的批复》	2016 年 6 月 24 日	自治区政府	桂政土批函〔2016〕195 号	对建设用地进行批复。
		建设用地批准书（原址部分及扩建部分）	南宁市自然资源局已出具《关于兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）项目用地、规划及不动产登记手续办理事项的复函》（南自然资函〔2025〕807 号），确认“标的公路原址部分于 2001 年获得建设用地批复（批文文号分别为桂国土资函〔2001〕31 号、33 号、28 号、29 号、32 号、27 号、35 号、51 号和 30 号），已涵盖标的公路原址部分的用地范围，且原址部分的使用符			

			合《广西壮族自治区土地利用总体规划（2006-2020 年）》和《南宁市土地利用总体规划（2006-2020 年）》。标的公路扩建部分已分别于 2013 年和 2016 年获得建设用地批复（批文文号分别为桂政土批函〔2013〕558 号和桂政土批函〔2016〕195 号）涵盖了标的公路扩建部分的用地范围。因此，标的公路（包括原址部分和扩建部分）已依法办理建设用地批复手续。”			
		《国有建设用地划拨决定书》	2022 年 10 月 27 日	南宁市自然资源局	南自然（审）划字 20220037 号	划拨建设用地使用权人：广西北部湾投资集团有限公司，建设项目名称：广西沿海高速公路改扩建（一期）工程。本宗地的用途：公路用地。划拨宗地面积为叁佰玖拾捌万零叁拾柒点贰平方米。
4	节能审查	《广西壮族自治区固定资产投资项目节能登记表》	2010 年 11 月 1 日	北投集团	/	本项目为改扩建高速公路，不属于《广西壮族自治区固定资产投资项目节能评估和审查管理办法（试行）》第三条（一）（二）（三）项范围内。
5	环境影响评价批复	《关于广西沿海高速公路改扩建工程一期工程环境影响报告书的批复》	2010 年 12 月 1 日	广西壮族自治区环境保护厅	桂环管字〔2010〕149 号	同意你单位按照报告书中所列建设项目的性质、路线走向、环境保护对策措施及下述要求进行项目建设。
6	水土保持批复	《关于广西沿海高速公路改扩建工程一期工程水土保持方案的函》	2010 年 11 月 26 日	广西壮族自治区水利厅	桂水水保函〔2010〕88 号	同意广西沿海高速公路改扩建工程一期工程水土保持方案。
7	压覆矿产资源审查	《关于广西沿海高速公路改扩建工程一期工程建设用地压矿情况的函》	2010 年 11 月 22 日	广西壮族自治区国土资源厅	桂矿资〔2010〕275 号	审查通过了由北投集团提交的，广西壮族自治区桂林水文工程地质勘察院编制的《广西沿海高速公路改扩建工程一期工程建设项目压覆重要矿产资源查询评估报告》。
8	地震安全性评价批复	广西壮族自治区地震局已出具《关于支持广西北部湾投资集团有限公司申报基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）相关事项的函》（桂震便函〔2025〕64 号），载明：“标的公路（包括原址部分和扩建部分）不属于重大建设工程和可能发生严重次生灾害的建设工程，按投资建设时适用的《中华人民共和国防震减灾法》（自 2009 年 5 月 1 日起施行）第三十五条和《广西壮族自治区防震减灾条例》（2012 年修订，2012 年 5 月 1 日起施行）第二十三条相关要求进行抗震设防，可不开展地震安全性评价工作，标的公路（包括原址部分和扩建部分）不存在因未取得重大工程抗震设防要求审定行政许可而受到相关处罚或承担其他责任的情形”。				
9	地质灾害危险性评估报告备案	《地质灾害危险性评估报告备案登记表》	2010 年 11 月 29 日	广西壮族自治区国土资源厅	桂国土资地灾备[2010]369 号	该项目评估工作符合有关规定，同意备案。
10	施工许可	《广西壮族自治区交通运输厅关于沿海高速公路改扩建一期工程两阶段施工图设计的批复》	2013 年 1 月 5 日	自治区交通厅	桂交行审〔2013〕2 号	对沿海高速公路改扩建一期工程两阶段施工图设计进行批复。

			项目施工许可实施机关审批意见	2014 年 9 月 26 日	自治区交通厅	/	对北投集团提交的《公路建设项目施工许可申请书》出具项目施工许可实施机关审批意见：该项目提早开工，施工许可申请属于补办，目前已具备批准条件。请项目法人严格遵守基本建设程序，加强施工过程管理，保证工程质量和安全。
			《广西壮族自治区交通运输厅关于沿海高速公路改扩建一期工程预留起点路段及主线收费站等施工图设计的批复》	2015 年 8 月 4 日	自治区交通厅	桂交行审〔2015〕62 号	对沿海高速公路改扩建一期工程预留起点路段及主线收费站等施工图设计进行批复。
			项目施工许可实施机关审批意见	2022 年 10 月 20 日	自治区交通厅	/	对北投集团提交的《公路建设项目施工许可申请书》出具项目施工许可实施机关审批意见：该项目施工许可申请属于补办，同意施工许可申请。
11	竣工验收	综合验收	《广西壮族自治区交通运输厅关于印发沿海高速公路改扩建一期工程竣工验收鉴定书的通知》	2023 年 8 月 1 日	自治区交通厅	桂交行审〔2023〕224 号	同意该项目通过竣工验收，工程质量等级评定为优良，建设项目综合评价为优良。
			《广西壮族自治区交通运输厅关于印发广西沿海高速公路改扩建一期工程（含预留起点段）竣工质量鉴定报告的通知》	2020 年 9 月 20 日	自治区交通厅	桂交行审〔2020〕176 号	我厅委托自治区交通运输工程质量监测鉴定中心对沿海高速公路改扩建一期工程（含预留起点段）进行竣工质量鉴定，形成了工程质量鉴定书。根据该质量鉴定书，经对沿海高速改扩建一期工程 3 个土建标、1 个机电标共 4 个标段进行鉴定，竣工质量鉴定得分为 92.8 分，质量等级为优良。
		交工验收	《公路工程交工验收报告》	2015 年 9 月、2017 年 1 月	广西北部湾投资集团有限公司沿海高速公路改扩建工程建设指挥部	/	就主线工程和预留起点段分别出具了《公路工程交工验收报告》。
			《关于广西沿海高速公路改扩建一期工程交工验收备案的报告》	2017 年 12 月 27 日	广西北部湾投资集团有限公司沿海高速公路改扩建工程建设指挥部	改扩建报〔2017〕428 号	将广西沿海高速公路改扩建一期工程交工验收报告上报自治区交通厅备案。
		消防	《建设工程消防验收备案凭证》	2025 年 4 月 30 日	南宁市住房和城乡建设局	南住建消竣备字〔2025〕第	就大塘收费站及管理区、南宁南收费站及管理区和那马收费站分别补办消防验收备

		验收				0030号、南住建消竣备字〔2025〕第0031号、南住建消竣备字〔2025〕第0032号	案手续。
		规划验收	南宁市自然资源局已出具《南宁市自然资源局关于兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）项目用地、规划及不动产登记手续办理事项的复函》（南自然资函〔2025〕807号），确认“由于标的公路（包括原址和扩建部分）为无需办理工程规划许可证的建设项目，故不具备按《广西壮族自治区实施<中华人民共和国城乡规划法>办法》第四十六条的规定补充办理规划条件核实的前提条件。但由于标的公路（包括原址部分和扩建部分）土地使用符合《广西壮族自治区土地利用总体规划（2006-2020年）》和《南宁市城市总体规划（2011-2020）》，且在竣工阶段，你公司已依法提供交通质量监督及竣工验收材料，因此未办理规划条件核实手续不影响标的公路的权属认定或正常使用，亦也不会因此受到相关行政处罚。”				
		水土保持竣工验收	《自治区水利厅关于广西沿海高速公路改扩建一期工程水土保持设施验收报备的函》	2020年2月19日	广西壮族自治区水利厅	SLTS2020-55	我厅收到水土保持设施鉴定书1份，水土保持监测总结报告2份，水土保持设施验收报告2份，验收公示证明1份，现予以报备。
		环保验收	《广西壮族自治区环境保护厅关于广西沿海高速公路改扩建工程一期工程（主线K1993+932至K2039+256段）竣工环境保护验收申请的批复》	2017年1月17日	广西壮族自治区环境保护厅	桂环验〔2017〕16号	该工程环保审批手续齐全，环评及其批复文件提出的主要生态保护和污染防治措施基本落实，我厅批准《关于广西沿海高速公路改扩建工程一期工程（主线K1993+932至K2039+256段）竣工环境保护验收的请示》，并准予该工程主线正式投入运行。
			《关于广西沿海高速公路改扩建一期工程预留起点路段及沿线设施固体废物环境保护验收申请的批复》	2020年7月31日	南宁市行政审批局	南审环验〔2020〕41号	我局批准项目固体废物污染防治设施的竣工环境保护验收申请。项目水、大气、噪声等污染防治措施需按规定自行组织验收，完成后该项目即可投入正式运行。
		公路建设档案专项验收	《广西壮族自治区档案局关于广西沿海高速公路改扩建一期工程档案验收合格的通知》	2022年8月18日	广西壮族自治区档案局	桂档验字〔2022〕6号	项目文件材料归档比较齐全，能够反映项目建设情况，符合《重大建设项目档案验收办法》的要求，验收组认定广西沿海高速改扩建一期工程档案验收合格。

		节能验收	根据标的公路验收时适用的《固定资产投资项目节能审查办法》（施行日期：2017年1月1日至2023年6月1日）第十条的规定：“固定资产投资项目投入生产、使用前，应对其节能审查意见落实情况进行验收。”如前所述，标的公路工程可行性研究报告已经设置节能分析专章，并由北投集团依法填写节能登记表，自治区交通厅在审查标的公路工程可行性研究报告时已对标的公路节能分析一并审批，并未对项目出具节能审查意见。 另外，根据2017年11月15日国家发改委印发的《不单独进行节能审查的行业目录》“铁路（含独立铁路桥梁、隧道）、公路、城市道路、内河航运”等项目，可不编制单独的节能报告，节能审查机关不再单独进行节能审查和出具节能审查意见。

兰海高速广西南宁那南段已取得相关可行性研究报告审批、初步设计批复、施工许可、用地、环评、节能审查、竣工验收，以及依据相关法律法规必须办理的压覆矿产资源审查、水土保持审查与验收相关重要手续，兰海高速广西南宁那南段所取得的相关主管部门出具或核发的主要文件如下：

（1）立项审批手续

1）关于项目建议书的情况

经核查，兰海高速广西南宁那南段在投资建设时未取得项目建议书批复。

根据1014号文的规定：“项目投资建设时应当办理但现行规定已经取消或与其他手续合并的有关手续，如有缺失，应由相关负责部门说明情况或出具处理意见”。对此，自治区发改委已出具《广西壮族自治区发展和改革委员会关于申报基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）试点相关事项意见的函》（桂发改基础函〔2024〕2567号），确认“兰海高速-广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）在立项阶段已纳入《广西高速公路网规划修编（2010—2020）》，并已办理可行性研究报告批复手续。根据《广西壮族自治区人民政府关于印发实行投资项目审批“五个简化”若干措施的通知》（桂政发〔2018〕27号）文件精神，‘列入国务院及相关部门、自治区人民政府批准的相关规划（包括实施方案、行动计划等）的审批类项目，视为已立项，不需办理项目建议书批复手续，直接进入可行性研究阶段’。故此，按照现行投资项目审批要求，兰海高速-广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）无需办理项目建议书批复手续。”

因此，关于兰海高速广西南宁那南段缺失项目建议书的情况，已取得自治区发改委的确认性意见，符合国家发展改革委《关于全面推动基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）项目常态化发行的通知》（发改投资〔2024〕1014号）的处理要求。

2）可行性研究报告批复

2011 年 1 月 10 日，自治区发改委向北投集团出具了编号为桂发改交通〔2011〕30 号的《广西壮族自治区发展和改革委员会关于沿海高速公路改扩建一期工程可行性研究报告的批复》，载明：“同意实施沿海高速公路改扩建工程一期工程。”

3）初步设计批复

2012 年 4 月 19 日，自治区交通厅向北投集团出具了编号为桂交行审〔2012〕12 号的《关于沿海高速公路改扩建一期工程初步设计的批复》，批复本次项目实施的起点为 K1993+931.906，路线长 45.32 公里。因此标的公路主线工程已办理初步设计批复。

2014 年 10 月 8 日，自治区发改委出具了编号为桂发改交通函〔2014〕1551 号的《广西壮族自治区发展和改革委员会关于实施沿海高速公路改扩建一期工程预留起点路段及主线收费站的函》，明确：“二、鉴于沿海高速公路改扩建一期工程起点至那马北互通路段及主线收费站技术较简单，同意采用一阶段施工图设计，设计文件编制完成后，报请自治区交通运输厅审批。”因此标的公路预留起点段无需进行初步设计，直接进行施工图设计，并于 2015 年 8 月 4 日取得自治区交通厅出具的《广西壮族自治区交通运输厅关于沿海高速公路改扩建一期工程预留起点段及主线收费站等施工图设计的批复》（桂交行审〔2015〕62 号）。

综上所述，截至尽职调查基准日，标的公路已取得了可行性研究报告批复、初步设计批复。

（2）施工手续

主线工程，先后取得了主管部门的如下批复：

1）2013 年 1 月 5 日，自治区交通厅向北投集团出具了编号为桂交行审〔2013〕2 号的《广西壮族自治区交通运输厅关于沿海高速公路改扩建一期工程两阶段施工图设计的批复》。

2）2014 年 9 月 26 日，自治区交通厅对北投集团提交的《公路建设项目施工许可申请书》出具项目施工许可实施机关审批意见：该项目提早开工，施工许可申请属于补办，目前已具备批准条件。请项目法人严格遵守基本建设程序，加强施工过程管理，保证工程质量和安全。

预留起点段施工手续办理情况如下：

1）2015 年 8 月 4 日，自治区交通厅向北投集团出具了编号为桂交行审〔2015〕62 号的《广西壮族自治区交通运输厅关于沿海高速公路改扩建一期工程预留起点路段及主线收费站等施工图设计的批复》。

2）2022 年 10 月 20 日，自治区交通厅对北投集团提交的《公路建设项目施工许可申请书》出具项目施工许可实施机关审批意见：该项目施工许可申请属于补办，同意施工许可申请。

综上所述，截至尽职调查基准日，标的公路已取得了施工图设计批复、主管部门关于批准项目开工的审批意见。

（3）规划手续

1）选址意见书

标的公路原址部分在投资建设时应当办理但未办理选址意见书。标的公路扩建部分，广西壮族自治区住房和城乡建设厅于 2010 年 11 月 24 日就标的公路扩建部分（含主线工程和预留起点段）核发了编号为选字第 450000201000034 号《建设项目选址意见书》；于 2014 年 11 月 26 日核发了编号为选字第 450000201400050 号《建设项目选址意见书》，该选址意见书系“兰州至海口高速公路广西南宁至钦州、钦州至防城港段改扩建工程”的选址意见书，包括本项目标的公路扩建部分（含主线工程和预留起点段）。前述两份《建设项目选址意见书》均载明：根据《中华人民共和国城乡规划法》第三十六条和国家有关规定，经审核，本建设项目符合城乡规划要求，颁发此书。

根据现行适用的《自然资源部印发关于以“多规合一”为基础推进规划用地“多审合一、多证合一”改革的通知》（自然资函〔2024〕709 号，2024 年 9 月 12 日施行）第一条的规定，“将建设项目选址意见书、建设项目用地预审意见合并，自然资源主管部门统一核发建设项目用地预审与选址意见书，不再单独核发建设项目选址意见书、建设项目用地预审意见”。即根据现行的法律规定，标的公路原址部分的选址意见书已不再单独核发或补办。

对此，有权主管部门自治区自然资源厅已出具《广西壮族自治区自然资源厅关于兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）规划手续办理事项的函》（桂自然资函〔2025〕640 号），载明：“根据《中华人民共和国土地管理法》《中华人民共和国城乡规划法》以及《自然资源部印发关于以“多规合一”为基础推进规划用地“多审合一、多证合一”改

革的通知》（自然资函〔2024〕709号）等有关规定，不需单独核发兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）原址部分建设项目用地预审与选址意见书”。

因此，关于标的公路原址部分缺失选址意见书的情况，已取得自治区自然资源厅关于无需单独核发选址意见书的确认性意见，符合 1014 号文的处理要求。

2）建设用地规划许可

经核查，标的公路原址部分在投资建设时应当办理但未办理建设用地规划许可文件。标的公路扩建部分在投资建设时未办理建设用地规划许可文件，但南宁市自然资源局已于 2024 年 11 月 27 日向北投集团补办了《建设用地规划许可证》（编号：地字第 4501002024YG0099486）。

根据标的公路投资建设时所适用的《中华人民共和国城乡规划法》（中华人民共和国主席令第 74 号，2008 年 1 月 1 日施行）第三十七条和现行适用的《中华人民共和国城乡规划法》（中华人民共和国主席令第 29 号，2019 年 4 月 23 日施行）第三十七条的规定，标的公路原址部分应当办理用地规划许可证，但经沟通，南宁市自然资源局认为因历史原因确实已无法补办。

对此，根据标的公路沿线自然资源与规划主管部门（南宁市自然资源局）已出具的《南宁市自然资源局关于兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）项目用地、规划及不动产登记手续办理事项的复函》（南自然资函〔2025〕807号），载明：“标的公路原址部分未办理用地规划许可证，但因历史原因已无法补办。根据自治区自然资源厅、自治区交通运输厅于 2020 年 10 月 26 日出台的《关于印发加快高速公路不动产确权登记工作方案的通知》（桂自然资发〔2020〕64 号）的规定，‘由高速公路不动产权利人提供交通运输主管部门的交通规划、交通质量监督及竣工验收等材料，可替代城市建设相关材料办理不动产登记。’我局据此已为标的公路原址部分办理完成不动产登记。由于标的公路原址部分已依法竣工验收并办理不动产权证，且其土地使用符合《广西壮族自治区土地利用总体规划（2006-2020 年）》和《南宁市土地利用总体规划（2006-2020 年）》，因此原址部分未办理建设用地规划许可证不影响标的公路的权属认定或正常使用，亦也不会因此受到相关行政处罚”。

经财务顾问和法律顾问登录信用中国（http://www.creditchina.gov.cn/）、国家企业信用信息公示系统（http://www.gsxt.gov.cn）、全国法院失信被执行人名单信息公布与查询系统（http://zxgk.court.gov.cn/shixin/）、自然资源部官网（http://www.mnr.gov.cn/）、中华人民共和国住房和城乡建设部全国建筑市场监管公共服务平台官网（http://jzsc.mohurd.gov.cn/）、广西壮族自治区人民政府官网（http://www.gxzf.gov.cn/）、广西壮族自治区自然资源厅官网（https://dnr.gxzf.gov.cn/）、广西壮族自治区住房和城乡建设厅官网（http://zjt.gxzf.gov.cn/）等网站，并经北投集团承诺，截至尽职调查基准日，北投集团未因标的公路规划许可手续事宜或违反城乡规划有关法律法规及规范性文件的规定而受到主管部门的处罚。

因此，关于兰海高速广西南宁那南段缺失建设用地规划许可证的情况，原址部分因历史原因确实无法补办，已取得南宁市自然资源局出具的明确处理意见（未办理建设用地规划许可证不影响标的公路的权属认定或正常使用，也不会因此受到相关行政处罚），扩建部分已由南宁市自然资源局依法办理，符合1014号文的处理要求。

3）建设工程规划许可

经核查，兰海高速广西南宁那南段在投资建设时不涉及建设工程规划许可文件。

A.标的公路不属于南宁市城市、镇规划区内建设项目，而属于单独选址项目

根据南宁市自然资源局已出具的《关于兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）项目用地、规划及不动产登记手续办理事项的复函》（南自然资函〔2025〕807号）载明：“标的公路（包括原址和扩建部分）属于单独选址的建设项目，不在南宁市城市、镇规划区内”。

根据标的公路投资建设时适用的《建设用地审查报批管理办法》第五条的规定：“在土地利用总体规划确定的城市建设用地范围外单独选址的建设项目使用土地的，建设单位应当向土地所在地的市、县人民政府土地行政主管部门提出用地申请。”据此，标的公路作为单独选址项目取得了土地所在地政府出具的用地批复。其中，标的公路原址部分依法取得广西壮族自治区国土资源厅出具的建设用地批复，该等批复中均载明：“同意办理土地征用手续征用土地

作为项目建设用地”。标的公路扩建部分依法取得广西壮族自治区国土资源厅出具的建设用地批复，该等批复中均载明：“同意南宁市人民政府以划拨方式供地作为项目建设用地”。

根据标的公路投资建设时适用的《中华人民共和国城乡规划法》（中华人民共和国主席令第 74 号，2008 年 1 月 1 日施行）第四十条的规定，“在城市、镇规划区内进行建筑物、构筑物、道路、管线和其他工程建设的，建设单位或者个人应当向城市、县人民政府城乡规划主管部门或者省、自治区、直辖市人民政府确定的镇人民政府申请办理建设工程规划许可证。”根据该规定，如属于在城市、镇规划区内的建设项目，才须办理建设工程规划许可证。由于标的公路属于单独选址项目，不属于南宁市城市、镇规划区内的建设项目，因此按照标的公路投资建设时所适用的法律，不属于应当办理建设工程规划许可证的范畴。

B.标的公路建设符合投资建设时《广西壮族自治区土地利用总体规划（2006-2020 年）》和《南宁市土地利用总体规划（2006-2020 年）》

根据标的公路投资建设时适用的《中华人民共和国土地管理法实施条例》第二十三条的规定，“具体建设项目需要使用土地的，必须依法申请使用土地利用总体规划确定的城市建设用地范围内的国有建设用地。”《建设用地审查报批管理办法》（中华人民共和国国土资源部令第 49 号）第五条的规定：“在土地利用总体规划确定的城市建设用地范围外单独选址的建设项目使用土地的，建设单位应当向土地所在地的市、县人民政府土地行政主管部门提出用地申请。”可见，标的公路的土地使用应当符合投资建设时的土地利用总体规划。

经核查，标的公路（包括原址部分和扩建部分）建设符合投资建设时的土地利用总体规划，其中：

针对标的公路扩建部分，广西壮族自治区国土资源厅于 2011 年 12 月 28 日出具《关于广西沿海高速公路改扩建（一期）工程项目用地预审的批复》（桂国土资预审字〔2011〕169 号），说明“项目拟用地位于南宁市境内，符合南宁市土地利用总体规划（2006-2020 年），同意通过建设项目用地预审。”

针对标的公路原址部分，南宁市自然资源局已出具《关于兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）项目用地、规划及不动产登记手续办理事项的复函》（南自然资函〔2025〕807 号），确认“原

址部分的土地使用符合《广西壮族自治区土地利用总体规划（2006-2020 年）》和《南宁市土地利用总体规划（2006-2020 年）》。”

C.针对标的公路缺失建设工程规划许可证的情况，已取得南宁市自然资源局的明确处理意见

南宁市自然资源局已出具《关于兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）项目用地、规划及不动产登记手续办理事项的复函》（南自然资函〔2025〕807 号）明确处理意见如下：

“根据《广西壮族自治区土地利用总体规划（2006-2020 年）》和《南宁市城市总体规划（2011-2020）》，标的公路（包括原址和扩建部分）属于单独选址的建设项目，不在南宁市城市、镇规划区内，故标的公路（包括原址和扩建部分）无需按《中华人民共和国城乡规划法（2007 年版）》第四十条的规定申请办理建设工程规划许可证。”

综上所述，按照投资建设时的规定标的公路无需办理建设工程规划许可证，并已取得南宁市自然资源局的相关明确处理意见，符合 1014 号文的处理要求。

（4）用地手续

1）用地预审

经核查，标的公路原址部分在投资建设时未办理用地预审文件。标的公路扩建部分，根据广西壮族自治区国土资源厅于 2011 年 12 月 28 日出具的《关于广西沿海高速公路改扩建（一期）工程项目用地预审的批复》（桂国土资预审字〔2011〕169 号），拟用地位于南宁市境内，符合南宁市土地利用总体规划（2006-2020 年），同意通过建设项目用地预审。

根据现行适用的《自然资源部印发关于以“多规合一”为基础推进规划用地“多审合一、多证合一”改革的通知》（自然资函〔2024〕709 号，2024 年 9 月 12 日施行）第一条的规定，“使用已经依法批准的建设用地进行建设的项目，不再办理用地预审。”由于本项目标的公路原址部分已依法取得用地批复和划拨决定书，并依法办理了不动产权证书，属于“使用已依法批准的建设用地进行建设的项目”，因此不需单独办理用地预审。

对此，有权主管部门广西壮族自治区自然资源厅已出具《广西壮族自治区自然资源厅关于兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）规划手续办理事项的函》（桂自然资函〔2025〕640 号），载明：

“一、兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）用地分为原址部分和改扩建部分。该项目原址部分中涉及南宁市的用地已取得国有建设用地划拨决定书，并依法办理了不动产权证书。二、根据《中华人民共和国土地管理法》《中华人民共和国城乡规划法》以及《自然资源部印发关于以“多规合一”为基础推进规划用地“多审合一、多证合一”改革的通知》（自然资函〔2024〕709号）等有关规定，不需单独核发兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）原址部分建设项目用地预审与选址意见书。”

因此，关于标的公路原址部分缺失用地预审的情况，已取得广西壮族自治区自然资源厅关于无需单独核发用地预审的确认性意见，用地预审手续合规。

2）用地批复

标的公路原址部分取得批文文号分别为桂国土资函〔2001〕31 号、33 号、28 号、29 号、32 号、27 号、35 号、51 号和 30 号的建设用地批复。标的公路扩建部分取得批文文号分别为桂政土批函〔2013〕558 号和桂政土批函〔2016〕195 号的建设用地批复。

同时，根据南宁市自然资源局已出具的《关于兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）项目用地、规划及不动产登记手续办理事项的复函》（南自然资函〔2025〕807号），确认“标的公路原址部分于2001年获得建设用地批复（批文文号分别为桂国土资函〔2001〕31号、33号、28号、29号、32号、27号、35号、51号和30号），已涵盖标的公路原址部分的用地范围，且原址部分的使用符合《广西壮族自治区土地利用总体规划（2006-2020 年）》和《南宁市土地利用总体规划（2006-2020 年）》。标的公路扩建部分已分别于 2013 年和 2016 年获得建设用地批复（批文文号分别为桂政土批函〔2013〕558 号和桂政土批函〔2016〕195 号）涵盖了标的公路扩建部分的用地范围。因此，标的公路（包括原址部分和扩建部分）已依法办理建设用地批复手续。”

综上，标的公路（包括原址部分和扩建部分）已依法办理建设用地批复手续。

3）划拨决定书

经核查，兰海高速广西南宁那南段在投资建设时未办理划拨决定书。

2022 年 10 月 27 日，南宁市自然资源局已就标的公路原址部分和扩建部分（含主线工程和预留起点段）补办了《国有建设用地划拨决定书》（南自然（审）划字 20220037 号），载明：“划拨建设用地使用权人：广西北部湾投资集团有限公司，建设项目名称：广西沿海高速公路改扩建（一期）工程。本宗地的用途：公路用地。划拨宗地面积为叁佰玖拾捌万零叁拾柒点贰平方米。”

综上所述，截至尽职调查基准日，兰海高速广西南宁那南段所对应土地已取得了相关用地预审、用地批复和划拨决定书。

（5）其他专项审批手续

1）环评批复

2010 年 12 月 1 日，广西壮族自治区环境保护厅出具了编号为桂环管字〔2010〕149号的《关于广西沿海高速公路改扩建工程一期工程环境影响报告书的批复》，载明：“同意你单位按照报告书中所列建设项目的性质、路线走向、环境保护对策措施及下述要求进行项目建设。”

2）节能审查

根据 2008 年 5 月 1 日实施的《广西壮族自治区固定资产投资项目节能评估和审查管理办法（试行）》（桂发改投资〔2008〕336号）第三条的规定：“各级投资主管部门依照本办法负责本行政区域内固定资产投资项目节能评估和审查工作，其中：发展改革部门负责基本建设项目节能评估和审查，经济委员会负责技术改造项目节能评估和审查，按照固定资产投资审批、核准或备案权限，对符合下列条件的项目进行节能评估和审查。其中符合第（一）（二）项条件的建筑项目由投资主管部门会同建设主管部门组织节能评估和审查。（一）建筑面积在 2 万平方米以上（含）的公共建筑项目；（二）建筑面积在 20 万平方米以上（含）的居住建筑项目；（三）其它年耗能 3000 吨标准煤或年用电量 3000 万千瓦时以上（含）的项目；（四）投资主管部门认为有必要进行节能评估和审查的固定资产投资项目。”第十条又规定：“凡不属于本办法第三条所述节能评估范围内的固定资产投资项目，实行节能登记管理。项目建设单位应在申报项目可行性研究报告审批、申请项目核准或项目备案的同时，应向投资主管部门提交节能登记表。”

北投集团 2010 年 11 月 1 日填写的《广西壮族自治区固定资产投资项目节能登记表》载明：“本项目为改扩建高速公路，不属于《广西壮族自治区固定资

产投资项目节能评估和审查管理办法（试行）》第三条（一）（二）（三）项范围内”。经财务顾问和法律顾问核查，标的公路工程可行性研究报告已经设置节能分析专章，且北投集团已于2010年11月1日依法填写《广西壮族自治区固定资产投资项目节能登记表》，且自治区交通厅在审查标的公路工程可行性研究报告时已对标的公路节能分析一并审批，因此符合上述节能评估和审查要求。

3）水土保持批复

2010年11月26日，广西壮族自治区水利厅出具了编号为桂水水保函〔2010〕88号的《关于广西沿海高速公路改扩建工程一期工程水土保持方案的函》，同意广西沿海高速公路改扩建工程一期工程水土保持方案。

4）压覆矿产资源审查

2010年11月22日，广西壮族自治区国土资源厅出具了编号为桂矿资〔2010〕275号的《关于广西沿海高速公路改扩建工程一期工程建设用地压矿情况的函》，审查通过了由北投集团提交的《广西沿海高速公路改扩建工程一期工程建设项目压覆重要矿产资源查询评估报告》。

5）地震安全性评价批复

经核查，截至尽职调查基准日，兰海高速广西南宁那南段在投资建设时未取得地震安全性评价批复。

根据投资建设时适用的《中华人民共和国防震减灾法》（自2009年5月1日起施行）第三十五条和《广西壮族自治区防震减灾条例》（2012年修订，2012年5月1日起施行）第二十三条的规定，重大建设工程和可能发生严重次生灾害的建设工程，应当按照国务院有关规定进行地震安全性评价，并按照经审定的地震安全性评价报告所确定的抗震设防要求进行抗震设防。由于标的公路不属于前述重大建设工程和可能发生严重次生灾害的建设工程，因此无需进行地震安全性评价，按照广西壮族自治区人民政府地震工作主管部门所确定的抗震设防要求进行抗震设防即可。

就此，广西壮族自治区地震局已出具《关于支持广西北部湾投资集团有限公司申报基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）相关事项的函》（桂震便函〔2025〕64号），载明：“标的公路（包括原址部分和扩建部分）不属于重大建设工程和可能发生严重次生灾害的建设工程，按投资建设时适用的《中华

人民共和国防震减灾法》（自 2009 年 5 月 1 日起施行）第三十五条和《广西壮族自治区防震减灾条例》（2012 年修订，2012 年 5 月 1 日起施行）第二十三条相关要求进行抗震设防，可不开展地震安全性评价工作，标的公路（包括原址部分和扩建部分）不存在因未取得重大工程抗震设防要求审定行政许可而受到相关处罚或承担其他责任的情形”。

综上所述，按照投资建设时的规定标的公路（包括原址部分和扩建部分）无需办理地震安全性评价手续，并已取得广西壮族自治区地震局的相关明确处理意见，符合 1014 号文的处理要求。

6）地质灾害危险性评估报告备案

2010 年 11 月 29 日，就名称为“广西沿海高速公路改扩建工程一期工程”的建设项目，广西壮族自治区国土资源厅出具了编号为桂国土资地灾备[2010]369 号的《地质灾害危险性评估报告备案登记表》。

综上所述，截至尽职调查基准日，兰海高速广西南宁那南段已取得环评批复、水土保持批复、压覆矿产资源审查意见、地质灾害危险性评估报告备案。

（6）工程竣工验收手续

1）交工验收手续

经核查，标的公路进行了交工验收，具体如下：

A.2015 年 9 月、2017 年 1 月，广西北部湾投资集团有限公司沿海高速公路改扩建工程建设指挥部就主线工程和预留起点段分别出具了《公路工程交工验收报告》。

B.2017 年 12 月 27 日，广西北部湾投资集团有限公司沿海高速公路改扩建工程建设指挥部向自治区交通厅上报《关于广西沿海高速公路改扩建一期工程交工验收备案的报告》（改扩建报〔2017〕428 号），将广西沿海高速公路改扩建一期工程交工验收报告上报自治区交通厅备案。

2）环保验收

2017 年 1 月 17 日，广西壮族自治区环境保护厅出具了编号为桂环验〔2017〕16 号的《广西壮族自治区环境保护厅关于广西沿海高速公路改扩建工程一期工程（主线 K1993+932 至 K2039+256 段）竣工环境保护验收申请的批复》，批复结论为：“该工程环保审批手续齐全，环评及其批复文件提出的主要生态保护和污染防治措施基本落实，我厅批准《关于广西沿海高速公路改扩建工程一期

工程（主线 K1993+932 至 K2039+256 段）竣工环境保护验收的请示》，并准予该工程主线正式投入运行。”

2020 年 7 月 31 日，南宁市行政审批局出具了编号为南审环验〔2020〕41 号的《关于广西沿海高速公路改扩建一期工程预留起点路段及沿线设施固体废物环境保护验收申请的批复》，批复结论为：“我局批准项目固体废物污染防治设施的竣工环境保护验收申请。项目水、大气、噪声等污染防治措施需按规定自行组织验收，完成后该项目即可投入正式运行。”

3）水土保持竣工验收

2020 年 2 月 19 日，广西壮族自治区水利厅向北投集团出具了编号为 SLTS2020-55 的《自治区水利厅关于广西沿海高速公路改扩建一期工程水土保持设施验收报备的函》，函复：我厅收到水土保持设施鉴定书 1 份，水土保持监测总结报告 2 份，水土保持设施验收报告 2 份，验收公示证明 1 份，现予以报备。

4）工程规划验收

截至尽职调查基准日，兰海高速广西南宁那南段在投资建设时不涉及工程规划验收手续。

根据《广西壮族自治区实施<中华人民共和国城乡规划法>办法》（2010 年 6 月 1 日施行）第四十六条的规定，“城乡规划主管部门或者自治区人民政府确定的镇人民政府应当对竣工后的建设工程是否符合规划条件予以核实。核实的程序按照以下规定办理：…（二）建设单位或者个人持建设工程规划许可证或者乡村建设规划许可证及附件、附图、竣工测量成果，向城乡规划主管部门或者自治区人民政府确定的镇人民政府提出核实建设工程规划条件的申请。…”从前述规定可知，建设工程规划许可证为建设工程规划条件核实的依据，如标的公路属于无需办理工程规划许可证的建设项目，则不具备办理规划条件核实的前提条件。

对此，根据标的公路沿线自然资源与规划主管部门（南宁市自然资源局）已出具的《南宁市自然资源局关于兰海高速广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）项目用地、规划及不动产登记手续办理事项的复函》（南自然资函〔2025〕807号），确认“由于标的公路（包括原址和扩建部分）为无需办理工程规划许可证的建设项目，故不具备按《广西壮族自治

区实施<中华人民共和国城乡规划法>办法》第四十六条的规定补充办理规划条件核实的前提条件。但由于标的公路（包括原址部分和扩建部分）土地使用符合《广西壮族自治区土地利用总体规划（2006-2020 年）》和《南宁市城市总体规划（2011-2020）》，且在竣工阶段，你公司已依法提供交通质量监督及竣工验收材料，因此未办理规划条件核实手续不影响标的公路的权属认定或正常使用，亦也不会因此受到相关行政处罚。”

综上所述，按照投资建设时的规定，标的公路不具备办理规划条件核实的前提条件，并已取得南宁市自然资源局的明确处理意见，符合 1014 号文的处理要求。

5）节能验收

根据标的公路验收时适用的《固定资产投资项目节能审查办法》（施行日期：2017 年 1 月 1 日至 2023 年 6 月 1 日）第十条的规定：“固定资产投资项目投入生产、使用前，应对其节能审查意见落实情况进行验收。”如前所述，标的公路工程可行性研究报告已经设置节能分析专章，并由北投集团依法填写节能登记表，自治区交通厅在审查标的公路工程可行性研究报告时已对标的公路节能分析一并审批，并未对项目出具节能审查意见。

另外，根据 2017 年 11 月 15 日国家发改委印发的《不单独进行节能审查的行业目录》“铁路（含独立铁路桥梁、隧道）、公路、城市道路、内河航运”等项目，可不编制单独的节能报告，节能审查机关不再单独进行节能审查和出具节能审查意见。因此，标的公路不适用关于节能验收的相关规定。

6）公路建设档案专项验收合格通知

广西壮族自治区档案局于 2022 年 8 月 18 日出具了编号为桂档验字〔2022〕6 号的《广西壮族自治区档案局关于广西沿海高速公路改扩建一期工程档案验收合格的通知》，载明：“项目文件材料归档比较齐全，能够反映项目建设情况，符合《重大建设项目档案验收办法》的要求，验收组认定广西沿海高速改扩建一期工程档案验收合格。”

7）竣工验收手续

经核查，标的公路及其房建工程进行了竣工验收，具体如下：

A.自治区交通厅于 2023 年 8 月 1 日出具了编号为桂交行审〔2023〕224 号的《广西壮族自治区交通运输厅关于印发沿海高速公路改扩建一期工程竣工验

收鉴定书的通知》，载明：“同意该项目通过竣工验收，工程质量等级评定为优良，建设项目综合评价为优良。”

B.自治区交通厅于 2020 年 9 月 20 日出具了编号为桂交行审〔2020〕176 号的《广西壮族自治区交通运输厅关于印发广西沿海高速公路改扩建一期工程（含预留起点段）竣工质量鉴定报告的通知》，载明：“我厅委托自治区交通运输工程质量监测鉴定中心对沿海高速公路改扩建一期工程（含预留起点段）进行竣工质量鉴定，形成了工程质量鉴定书。根据该质量鉴定书，经对沿海高速改扩建一期工程 3 个土建标、1 个机电标共 4 个标段进行鉴定，竣工质量鉴定得分为 92.8 分，质量等级为优良。”

8）消防验收手续

A.对于标的公路的主线工程（含预留起点段），根据投资建设时和现行适用的法律规定，均不属于需要办理消防验收及备案的工程审验范围

根据标的公路投资建设时适用的《中华人民共和国消防法》（中华人民共和国主席令第 6 号）等法律法规，标的公路主线工程（含预留起点）不属于按照当时国家工程建设消防技术标准需要进行消防设计的工程，因此无需办理消防验收或备案。

根据标的公路主线工程（含预留起点段）投资建设时所适用的《公路路线设计规范》（JTG D20-2006）、《公路桥涵设计通用规范》（JTG D60-2004）、《公路路基设计规范》（JTG D30-2004）、《公路沥青路面设计规范》（JTG D50-2006）等设计规范，标的公路主线工程（含预留起点段）无需进行消防设计。

根据公路行业特征，建筑设计防火规范主要针对建筑物的防火分区、消防设施、疏散通道、消防车道等进行规范，高速公路工程中的线性基础设施（如路基、路面、桥涵等）不具有可燃性或封闭性特点，因此不需要进行消防设计。

综上所述，根据我国公路相关设计规范和公路行业特征，标的公路主线工程（含预留起点）不属于按照当时国家工程建设消防技术标准需要进行消防设计的工程，因此无需办理消防验收或备案。

B.标的公路范围内的收费站及配套管理用房等已由北投集团依法补办消防验收备案

北投集团已就大塘收费站及管理区、南宁南收费站及管理区和那马收费站分别补办消防验收备案手续，并于2025年4月30日取得由南宁市住房和城乡建设局出具的《建设工程消防验收备案凭证》（南住建消竣备字〔2025〕第 0030号、南住建消竣备字〔2025〕第0031号和南住建消竣备字〔2025〕第0032号）。

因此，本项目标的公路范围内的收费站及配套管理用房等已补办投资建设时应办的消防验收备案手续。

综上所述，截至尽职调查基准日，兰海高速广西南宁那南段已办理并取得交工验收手续、竣工验收手续以及环保验收手续、水土保持竣工验收手续、公路建设档案专项验收合格通知手续以及收费站及配套管理用房的消防验收手续。

（7）潜在外部影响因素分析

根据项目公司的说明，报告期内，未发现不动产项目存在受自然灾害、汇率变化、外贸环境、担保、诉讼和仲裁等其他因素影响的情况。

2、标的不动产项目实际用途与规划用途、权证所载用途的一致性

标的不动产项目的不动产权证载明用途为“公路用地”。根据南宁市自然资源局出具的《国有建设用地划拨决定书》（编号为南自然（审）划字20220037 号）标的公路土地的用途为公路用地。根据《土地利用现状分类》（GB/T21010-2017），公路用地指用于国道、省道、县道和乡道的用地，包括征地范围内的路堤、路堑、道沟、桥梁、汽车停靠站、林木和直接为其服务的附属用地。

经财务顾问与法律顾问核查，标的公路土地的实际用途为公路、桥涵、收费站（大塘匝道收费站、那马匝道收费站及南宁南主线收费站）及配套管理用房。

综上，结合法律顾问意见，财务顾问认为标的不动产项目主体工程和收费站所占土地均属于公路用地范围，实际用途与其规划用途及其权证所载用途一致。

（三）调查结论

1、标的不动产项目已取得本财务顾问报告所述的相关可行性研究报告审批、初步设计批复、施工许可、用地、环评、节能审查、竣工验收，以及依据相关

法律法规必须办理的压覆矿产资源审查、水土保持审查与验收相关重要手续，或已就此前未单独办理的手续取得主管政府部门的确认及说明函件。

2、兰海高速广西南宁那南段用地包括原址部分和扩建部分，标的不动产项目主体工程和收费站所占土地均属于公路用地范围，实际用途与其规划用途及其权证所载用途一致。

3、根据项目公司的说明，报告期内，未发现不动产项目存在受自然灾害、汇率变化、外贸环境、担保、诉讼和仲裁等其他因素影响的情况。

4、截至2025年12月31日，于本财务顾问报告所示的信息渠道，未发现目标不动产项目资产在安全生产领域、环境保护领域存在失信记录或被纳入重大税收违法案件当事人的情况。详细情况请参考“第三章 项目公司基本情况”之“六、商业信用情况”。

六、不动产项目资产的使用现状及维护情况

（一）不动产项目资产使用状况

经财务顾问现场核查，且根据评估机构出具的《评估报告》，截至尽调基准日，兰海高速广西南宁那南段资产组主要包括房屋建筑物类资产、设备类资产和无形资产，具体明细和使用状况如下：

1、房屋建筑物类资产

房屋建筑物类资产包括综合楼、职工宿舍楼、泵房、变电所、收费亭、收费大棚等，共39项，为南宁南管理区、大塘收费站管理区、那马收费站、南宁南收费站、大塘收费站的房屋建筑物。基准日现状较好，正常使用。

2、设备类资产

设备类资产包括机器设备、电子设备。主要分布于各收费站、管理区等，其中，机器设备主要包括消防稳压水箱、不锈钢组合水箱、变频无负压给水设备、成品不锈钢水箱等；电子设备包括光纤数字传输设备、悬臂式可变情报板、视频管理计算机、三目相机、车牌识别相机、高清网络高速球型摄像机、强声定向广播等，其中有139台设备处于待报废状态，其他资产均处于正常使用。

3、无形资产

无形资产为兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目的经营收益权，具体为兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项

目(沿海高速公路改扩建一期工程)的线路资产，兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目(沿海高速公路改扩建一期工程)位于广西省南宁市，起点位于南宁市那马镇新兰村附近，经那马、大塘、南晓，终于南宁市南晓镇派双村附近，项目于2012年12月开始改扩建工程，改造为双向8车道高速公路，于2018年6月完工通车，于2023年7月通过竣工验收。全长48.724公里，采用双向八车道高速公路标准。全线含桥梁19座、涵洞通道220道、互通2座；资产使用状况良好。

（二）保险情况

根据广西新发展交通集团有限公司南宁高速公路运营分公司（简称“新发展南宁运营分公司”或“南宁高速公路运营分公司”）提供的《公众责任保险保险单》（保单号：PZCG 202445010000000357），广西新发展交通集团有限公司南宁高速公路运营分公司已向中国人民财产保险股份有限公司投保，以“南南路（保险范围包含且超出本项目）：S6102 南那高速 K0+000-K2+307、G75 兰海高速 K2007+839-K2055+600（含沿线收费站、匝道、引道、立交等），合计50.068公里”作为承保区域的公众责任险。保险期限自2025年2月1日零时起至2026年1月31日二十四时止，保险费为3万元，累计责任限额为1000万元，每次事故每人人身伤亡责任限额为100万元，每次事故每人医疗费用责任限额为30万元。

根据项目公司提供的《公众责任险保险单》（保单号：605110704012026000000 1），广西新恒通高速公路有限公司已向华安财产保险股份有限公司投保以广西北投南南高速公路有限公司作为被保险人，以“兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程），含S6102那南高速（K0+000-K2+307）、G75兰海高速（K2007+839-K2054+256）及周边应由被保险人负责的地区”作为承保区域的公众责任险。保险期限自2026年02月01日起至2027年01月31日止。保险费为3万元，累计责任限额为1000万元，每次事故赔偿限额为500万元，每次事故财产损失赔偿限额为200万元，每次事故人身伤亡赔偿限额为100万元，每人医疗费赔偿限额为30万元。

根据项目公司提供的《财产一切险保险单》（保单号：605110701022025100071），广西新恒通高速公路有限公司已向华安财产保险股份有限公司投保以广西北投南南高速公路有限公司作为被保险人，以“兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程），含那南高速 K0+000-K2+307、兰海高速 K2007+839-K2054+256 房屋及建筑物、机械设备、电子设备、土地使用权、其他”作为保险标的的财产一切险。保险金额人民币 2,487,265,600 元。保险期限自 2025 年 11 月 18 日 00:00 起，至 2026 年 11 月 17 日 23:59 止。

（三）不动产项目资产维修保养及定期、不定期改造需求或规划

根据《广西壮族自治区高速公路管理办法》及《公路工程技术标准》（JTG B01-2014），高速公路沥青路面设计使用年限一般为 15 年，即在正常维护下，通车运营 15 年后即开展一次路面大中修工程。为贯彻全寿命周期理念，以“高速公路运营 10 年不中修，20 年不大修”为目标，通过每年对公路的技术状况进行定期检测，结合道路破损、平整度、车辙、抗滑等性能指标的衰减情况，对路面指标达到阈值的路段前瞻性实施预防性养护工程，处治路面病害，延缓路面大中修触发时间，实现路段管养成本降本增效目标，以保持路段各项路面状况指标长期处于良好状态，故预计在 2035 年至 2037 年对路面开展大中修工程，大中修工程侧重处置 PQI 低于 92 的路段，采取措施方案为上面层路面铣刨重铺约 25km 双向 8 车道+应急车道，局部中上面层铣刨重铺约 25km 双向 8 车道+应急车道，上面层路面铣刨重铺双向八车道每公里 252 万元，中上面层铣刨重铺双向每公里 558 万元，预计需投入成本 20,267.14 万元。其次在路面实施大中修期间，同步实施桥梁中修、交安设施更换，预计投入 210.00 万元。升级波形护栏、中央带活动护栏等设施，中央带活动护栏更换 187.50 万元，波形护栏板更换 5,140.05 万元，标志牌换膜 100 万元，同时投入实施路面标线重划 550.00 万元。

（四）关于标的公路桥涵隧道、路基路面等相关事宜

兰海高速广西南宁那南段无隧道，桥涵和路基路面检测情况具体如下：

表 5-4：桥涵和路基路面检测情况

年份	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年	2024 年	2025 年
公路技术状况指数（MQI）	96.74	97.16	96.73	96.59	97.09	97.02
路面质量指数（PQI）	95.58	96.27	96.13	96.16	96.36	95.85
路基技术状况指数（SCI）	98.05	97.77	97.86	99.45	99.57	96.66
桥梁状况指数（BCI）	100.00	100.00	100.00	98.46	98.45	100.00
沿线设施状况指数（TCI）	99.89	99.47	96.08	95.04	98.60	98.18

根据广西交通工程检测有限公司于2025年12月出具的《那南运营中心2025年路面技术状况检测咨询服务检测报告》（简称“《路面检测报告》”），南南高速公路 2025 年定期检测中发现存在的典型病害主要为：路面纵向裂缝、横向裂缝。

南宁高速公路运营分公司的养护指挥管理平台相关记录显示，新发展南宁运营分公司养护管理站在日常巡查过程中发现影响道路安全通行的病害后，已第一时间组织养护队伍实施日常养护维修，及时消除隐患，防止病害继续发展，高速公路安全运行未受影响。此外根据《路面检测报告》，南南高速公路 2025 年定期检测公路技术状况指数 MQI 平均值为 97.02，整体处于优等水平，优等路率为 100%，次差路率为 0%，符合《南宁高速公路运营分公司养护管理办法》中对高速公路技术状况指数MQI达到90以上的要求，不影响高速公路的正常运行。分项指标中，路面技术状况指数 PQI 均值为 95.85，评定为优等；路基技术状况指数 SCI 均值为 96.66，评定为优等；桥隧构造物技术状况指数 BCI 均值为 100，评定为优等；沿线设施技术状况指数 TCI 均值为 98.18，评定为优等。

为缓释标的公路的质量风险，北投集团作为项目公司股权的转让方在《关于广西北投南南高速公路有限公司之股权转让协议》中承诺如下：标的公路的建设质量符合国家标准和行业标准。对于因交割日之前标的公路存在的施工质量等问题导致在交割日之后出现重大事故或者责任纠纷或者安全生产事故的，则转让方应当对项目公司或转让方受到的直接或间接损失予以赔偿。

此外，北投集团出具了《关于入池资产高速公路桩号调整和2020-2025年公路技术状况评定结果的情况说明》，承诺《那南运营中心 2025 年路面技术状况检测咨询服务检测报告》所载明的病害不会影响到南南高速公路的正常通行，不属于影响正常通行的质量问题。在前述检查报告以外，标的公路的路基路面、桥涵隧道亦不存在影响正常通行的质量问题。

（五）调查结论

本财务顾问经核查认为，截至尽调基准日，不动产项目资产为兰海高速广西南宁那南段标的公路权益及基于标的公路权益而持有的附属公路设施资产（不包括服务区设施及所对应的土地使用权）。

不动产项目资产已购买财产一切险、机器损坏险、公众责任险和现金险，符合《基础设施基金指引》的规定。

结合不动产项目资产最近一期的《路面检测报告》，已充分披露项目路基路面、桥涵隧道等可能存在的隐性质量问题，已进行风险揭示，并设置风险缓释措施，详见“风险揭示”之“（十九）关于不动产项目工程质量的风险”。

七、不动产项目资产所处的行业及区域情况分析

不动产项目资产所处的行业分析详见本财务顾问报告“第四章项目公司的业务及财务情况”之“一、所属行业情况和竞争情况”。

（一）不动产项目资产所处区位和建设规划

兰海高速广西南宁那南段起于南宁那马镇新兰村附近，途经大塘镇，终于南宁市良庆区南晓镇派双村附近，为广西第一条双向八车道的高速公路。兰海高速广西南宁那南段路线全长 48.724 公里，设计速度 120 公里/小时，利用原有公路（33.5 米）进行两侧加宽，路基加宽至 42 米，局部采用新建方案。

兰海高速广西南宁那南段属于兰州至海口高速公路（国高网编号 G75），为国家高速公路网 11 条北南纵线中的第 10 条南北大通道的重要组成部分，兰海高速广西南宁那南段也是广西壮族自治区路网规划中“1 环 12 横 13 纵 25 联”的高速公路网的干线公路网中一条重要通道，极大提高桂西南的公路运输能力，全面支撑交通强国建设和北部湾城市群发展。兰海高速广西南宁那南段与 G325 国道（广州至南宁公路）、南宁绕城高速、南宁外环高速、吴大高速相连，继而同贵北国道主干线、广昆国道主干线等高速公路相通，形成高速公路网的规模效益，对增强桂西南以及北部湾城市群公路运输能力、促进区域经济发展将起到极为重要的作用。

兰海高速广西南宁那南段所处的北部湾城市群区域是我国地跨广西、广东、海南三省区，背靠大西南，毗邻粤港澳，面向东南亚，是海上丝绸之路的重要枢纽，位于全国“两横三纵”城镇化战略格局中沿海纵轴最南端，是中国沿海

沿边开放的交汇地区，在西部大开发战略格局和中国与东盟开放合作的大格局中具有重要战略地位。

兰海高速广西南宁那南段位于北部湾城市群空间格局“一湾双轴、一核两极”中的“南北钦防城镇发展轴”和“一核”，南北钦防城镇发展轴依托南宁—北海综合运输通道，以南宁、北海等为重点加快发展现代服务业、先进制造业，推动钦州和防城港深度同城化发展，强化面向东盟开放合作平台建设。“一核”为南宁核心城市，以加快建设南宁特大城市和区域性国际城市为目标，推进要素集聚，强化国际合作、金融服务、信息交流、商贸物流、创业创新等核心功能，建设现代产业集聚区，规划建设五象新区等对外开放合作平台，构建“一带一路”有机衔接的门户枢纽城市和内陆开放型经济高地，带动吴圩—扶绥、伶俐—六景、宾阳—黎塘等城镇组团一体化发展，打造北部湾面向东盟的现代化大都市区。

（二）不动产项目所在地区宏观经济与市场概况

根据交通量预测机构出具的《交通预测报告》及财务顾问核查，不动产项目资产所在区域情况如下：

1、区域发展现状

（1）广西壮族自治区

广西壮族自治区，简称“桂”，中华人民共和国省级行政区，首府南宁市，地处中国地势第二台阶中的云贵高原东南边缘，两广丘陵西部；主要分布有山地、丘陵、台地、平原等类型地貌，中部和南部多丘陵平地，呈盆地状，有“广西盆地”之称；行政区域土地面积23.76万平方千米。

截至2024年末，广西壮族自治区常住人口5,013万人，比上年末减少14万人，其中城镇人口 2,877 万人，占常住人口比重（常住人口城镇化率）为57.39%，比上年末提高0.61个百分点。全年出生人口42万人，出生率为8.37‰；死亡人口37.6万人，死亡率为7.49‰；自然增长率为0.88‰。

图 5-2：广西壮族自治区行政区划图



“十四五”期间，广西将重点打造“765”现代产业体系，做优 7 大传统产业、做大 6 大新兴产业、做实 5 大特色产业，推动产品从初级加工向精深加工转变、产业链从缺失向完整转变、产业从低端向中高端转变，推动新旧动能转换、新旧结构转换、新旧模式转换，提升产业链现代化水平，促进产业链上中下游高度协同。2024 年，广西壮族自治区生产总值 28,649.40 亿元，按可比价计算，比上年增长 4%。其中，第一产业增加值 4,751.54 亿元，比上年增长 4.3%；第二产业增加值 9,300.99 亿元，增长 5.5%；第三产业增加值 14,596.87 亿元，增长 3.3%。第一、二、三产业增加值占地区生产总值的比重分别为 16.5%、32.5%和 51.0%，对经济增长的贡献率分别为 17.4%、41.4%和 41.2%。按常住人口计算，全年人均地区生产总值 57,071 元，比上年增长 4.5%。

表 5-5：广西壮族自治区历年国民生产总值

年份	地区生产总值（亿元）	GDP 可比价增长率（%）	人均地区生产总值（元）
2005 年	4,063.20	12.70	8,762
2006 年	4,801.98	13.50	10,240
2007 年	5,885.88	14.90	12,408
2008 年	7,171.58	12.80	14,966

2009 年	7,700.36	13.90	15,923
2010 年	9,502.39	14.20	18,070
2011 年	11,714.35	12.30	25,315
2012 年	13,031.04	11.30	27,943
2013 年	14,378.00	10.20	30,588
2014 年	15,672.97	8.50	33,090
2015 年	16,803.12	8.10	35,190
2016 年	18,245.07	7.30	37,876
2017 年	20,396.25	7.30	41,955
2018 年	20,352.51	6.80	41,489
2019 年	21,237.14	6.00	42,964
2020 年	22,156.69	3.70	44,237
2021 年	24,740.86	7.50	49,206
2022 年	26,300.87	2.90	52,164
2023 年	27,202.39	4.10	54,005
2024 年	28,649.40	4.20	57,071

注：1. 2005-2024 年数据分别来源于当年的广西壮族自治区国民经济和社会发展统计公报。其中，2010 年和 2020 年人均地区生产总值来源于《广西统计》（由广西壮族自治区统计局打造，采用“国家数据”系统标准建设的，支持数据化科学决策与分析的应用平台）中《广西年度数据-国民经济核算》。

2. 2018 年，地区生产总值、各产业增加值、人均地区生产总值绝对数按现价计算，增长速度按不变价格计算。其中，2018 年 GDP 数据按调整后的专业可比口径进行计算。

图 5-3：广西壮族自治区历年生产总值及其变化率图



广西是中国唯一临海的少数民族自治区、西部唯一的沿海地区，是中国对外开放、走向东盟、走向世界的重要门户和前沿，是大西南最便捷的出海口。西部陆海新通道、北部湾城市群、珠江—西江经济带等国家战略深入实施，地跨广西、广东、海南三省区，背靠大西南，毗邻粤港澳，面向东南亚，是海上丝绸之路的重要枢纽，在西部大开发战略格局和国家对外开放大局中具有独特地位。

2024 年末，民用汽车保有量 992.05 万辆，比上年末增长 5.21%，其中私人汽车保有量 921.94 万辆，增长 5.43%。轿车保有量 574.73 万辆，增长 6.4%，其中私人轿车 558.17 万辆，增长 6.5%。

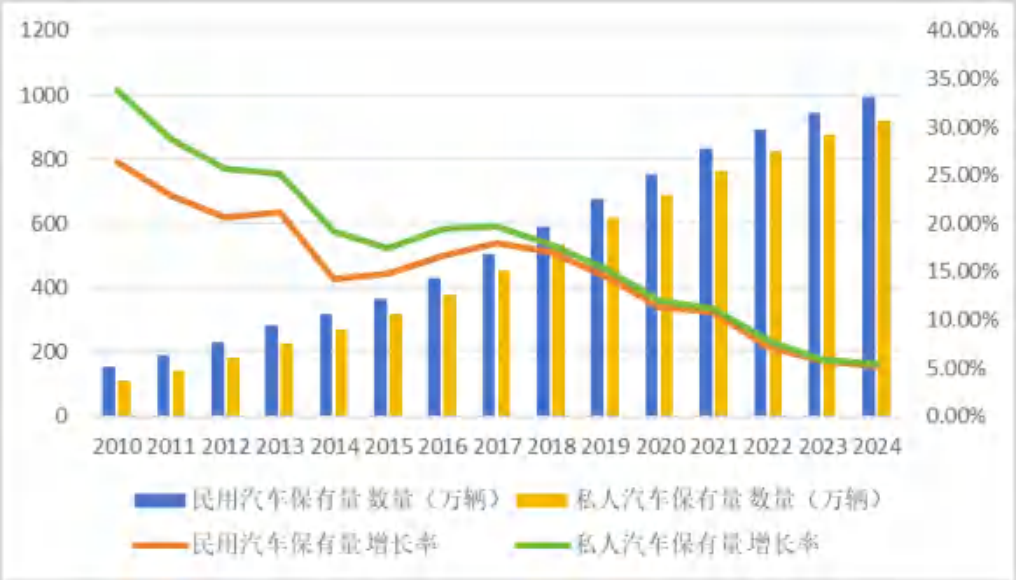
表 5-6：广西壮族自治区历年民用汽车保有量（2010-2024 年）

年份	民用车辆拥有量		私人汽车	
	数量（万辆）	增长（%）	数量（万辆）	增长（%）
2010 年	155.73	26.30	111.71	33.80
2011 年	191.45	22.94	143.83	28.75
2012 年	231.03	20.67	180.76	25.68
2013 年	279.81	21.11	226.29	25.19
2014 年	319.48	14.18	269.64	19.16
2015 年	366.52	14.72	316.66	17.44
2016 年	427.34	16.59	378.12	19.41
2017 年	504.33	18.02	452.65	19.71
2018 年	590.40	17.07	533.62	17.89

2019 年	675.72	14.45	615.13	15.27
2020 年	752.06	11.30	688.62	11.95
2021 年	832.76	10.73	765.70	11.19
2022 年	892.24	7.14	825.61	7.82
2023 年	942.95	5.68	874.43	5.91
2024 年	992.05	5.21	921.94	5.43

注：数据来源于广西壮族自治区 2010—2024 年国民经济和社会发展统计公报

图 5-4：广西壮族自治区历年民用汽车拥有量



2024 年末，公路总里程 18.70 万公里，比上年末新增 0.34 万公里；其中，高速公路里程 10,060 公里。2024 年末铁路营业总里程 5,866 公里，比上年末增加 193 公里；其中，高速铁路营业里程 2,406 公里。

2024 年全年货物运输总量 23.71 亿吨，比上年增长 3.8%。货物运输周转量 5,854.97 亿吨公里，增长 4.7%。港口完成货物吞吐量 7.11 亿吨，比上年增长 7.3%，其中外贸货物吞吐量 2.10 亿吨，增长 5.9%。港口集装箱吞吐量 1,080.04 万标准箱，增长 12.8%。全年全区旅客运输总量 3.33 亿人次，比上年增长 4.5%。旅客运输周转量 670.86 亿人公里，增长 5.5%。

表 5-7：广西壮族自治区历年公路运输量（2015-2024）

年份	公路客运量（万人）	公路客运量增长率	公路货运量（万吨）	公路货运量增长率

2015 年	41,522	——	119,194	——
2016 年	39,752	-4.26%	128,247	7.60%
2017 年	38,083	-4.20%	139,602	8.85%
2018 年	36,134	-5.12%	153,389	9.88%
2019 年	34,539	-4.41%	142,749	-6.94%
2020 年	26,771	-22.49%	145,323	1.80%
2021 年	18,326	-31.55%	169,019	16.31%
2022 年	14,479	-20.99%	163,219	-3.43%
2023 年	16,854	16.40%	172,005	5.38%
2024 年	17,100	1.46%	177,600	3.25%

注：2015-2022 年数据来源于《广西统计》（由广西壮族自治区统计局打造的，采用“国家数据”系统标准建设的，支持数据化科学决策与分析的应用平台）中《广西年度数据-交通运输》；2023 年数据来源于广西壮族自治区交通运输厅《2023 年广西交通运输主要统计指标》；2024 年数据来源于《2024 年广西道路运输行业抢抓机遇转型发展》等文件。

图 5-5：广西壮族自治区历年公路运输量



（2）南宁市社会经济发展状况

南宁市，简称“邕”，古称邕州，别称绿城。广西壮族自治区辖地级市、首府、I型大城市、二线城市、北部湾经济区、珠江—西江经济带和北部湾城市群核心城市、中国—东盟博览会永久举办地、“一带一路”经济带有机衔接的重要

门户城市、西部陆海新通道陆港型国家物流枢纽、南部战区陆军机关驻地。南宁市总面积 2.21 万平方千米，辖兴宁区、江南区、青秀区、西乡塘区、邕宁区、良庆区、武鸣区 7 个城区和横州市、宾阳县、上林县、马山县、隆安县 5 个县（市），建有南宁高新技术产业开发区、南宁经济技术开发区、广西—东盟经济技术开发区 3 个国家级开发区。

2024 年末，南宁市常住人口 897.19 万人，比上年末增加 3.11 万人。其中，城镇常住人口 644.91 万人，占常住人口比重（常住人口城镇化率）为 71.9%，提高 0.5 个百分点。全年常住人口出生率 8.50‰，比上年上升 0.26 个千分点；常住人口死亡率 6.59‰，下降 0.08 个千分点；常住人口自然增长率 1.88‰，上升 0.35 个千分点。

图 5-6：南宁市行政区划图



作为广西壮族自治区的首府城市，南宁市的产业集群相对比较多，主要有机械装备制造、电子信息、金属新材料、汽车、轻工纺织、生物医药六大产业。2024 年，南宁市实现生产总值 5,995.36 亿元，按可比价格计算，比上年增长 3.0%。其中，第一产业增加值 678.26 亿元，增长 4.0%；第二产业增加值

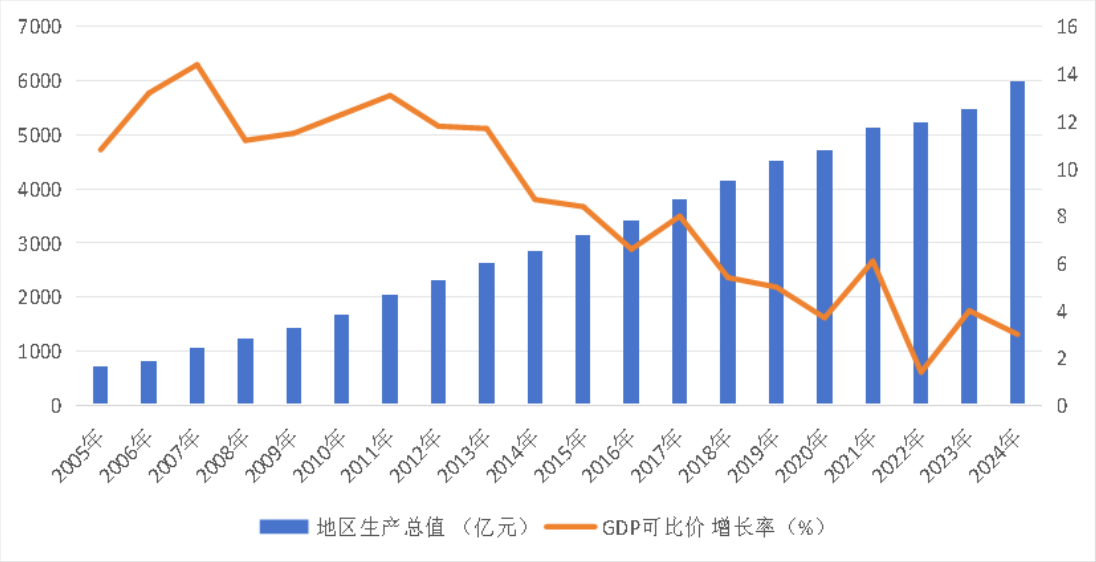
1,155.29 亿元，增长 3.7%；第三产业增加值 4,161.81 亿元，增长 2.6%。第一、二、三产业增加值占地区生产总值的比重分别为 11.3%、19.3%和 69.4%，对经济增长的贡献率分别为 16.2%、25.1%和 58.7%。按常住人口计算，全年人均地区生产总值 66,490 元。

表 5-8：南宁市历年地区生产总值及人均地区生产总值

年份	地区生产总值（亿元）	GDP 可比价增长率（%）	人均地区生产总值（元）
2005 年	711.31	10.80	11,127
2006 年	811.13	13.20	13,220
2007 年	1,054.88	14.40	16,070
2008 年	1,240.78	11.20	19,204
2009 年	1,423.95	11.50	21,945
2010 年	1,677.19	12.30	27,069
2011 年	2,044.86	13.10	33,017
2012 年	2,307.11	11.80	37,016
2013 年	2,620.15	11.70	41,711
2014 年	2,862.28	8.70	45,735
2015 年	3,147.92	8.40	41,740
2016 年	3,405.99	6.60	43,928
2017 年	3,804.33	8.00	47,597
2018 年	4,162.37	5.40	50,613
2019 年	4,506.56	5.00	53,424
2020 年	4,726.34	3.70	54,669
2021 年	5,120.94	6.10	58,241
2022 年	5,218.34	1.40	58,883
2023 年	5,469.06	4.00	61,338
2024 年	5,995.36	3.00	66,940

注：2005-2023 年数据来源于 2024 年《南宁市统计年鉴》；2024 年数据来源于南宁市 2024 年国民经济和社会发展统计公报。

图 5-7：南宁市历年生产总值及其变化率图



南宁市位于广西中部偏南，面向东南亚，背靠大西南，东邻粤港澳，南临北部湾，处于“一带一路”的重要节点，是华南经济圈、西南经济圈、中国—东盟经济圈的交汇点。具有近海、近边，沿江、沿线“两近两沿”的特点，距中越边境约 200 公里，是距离东盟国家最近的首府城市。平陆运河建成后，南宁港产城海融合发展的区位优势更加凸显。

2024 年末，民用汽车保有量 259.08 万辆，比上年末增长 6.66%；其中，私人汽车保有量 245.52 万辆，增长 6.53%。新能源汽车保有量 29.64 万辆，比上年末增长 56.0%；其中，非营运新能源汽车 24.64 万辆，增长 60.8%。小型载客汽车保有量 254.17 万辆，比上年末增长 6.8%；其中，非营运汽车 249.54 万辆，增长 7.3%。

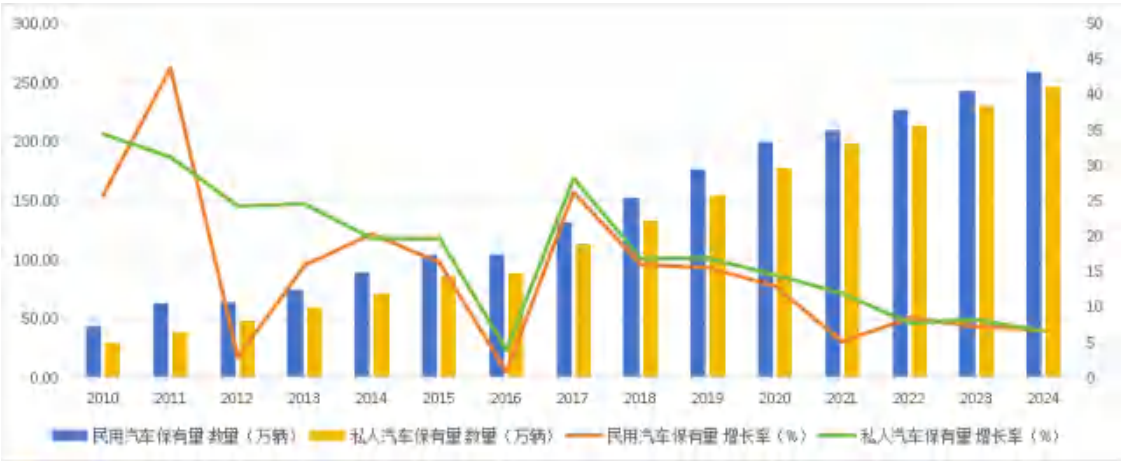
表 5-9：南宁市历年民用汽车保有量（2010-2024 年）

年份	民用车辆拥有量		私人汽车	
	数量（万辆）	增长率	数量（万辆）	增长率
2010 年	43.22	25.82%	29.27	34.38%
2011 年	62.09	43.66%	38.38	31.12%
2012 年	63.86	2.85%	47.67	24.21%
2013 年	73.99	15.86%	59.35	24.50%
2014 年	88.99	20.27%	71.01	19.65%
2015 年	103.45	16.25%	85.02	19.73%
2016 年	104.29	0.81%	88.33	3.89%
2017 年	131.54	26.13%	113.18	28.13%

2018 年	152.51	15.94%	132.21	16.81%
2019 年	176.16	15.51%	154.50	16.86%
2020 年	198.90	12.91%	176.88	14.49%
2021 年	208.98	5.07%	197.86	11.86%
2022 年	226.55	8.41%	213.13	7.72%
2023 年	242.90	7.22%	230.46	8.13%
2024 年	259.08	6.66%	245.52	6.53%

数据来源：2010-2021 年数据来源于《广西统计》（由广西壮族自治区统计局打造的，采用“国家数据”系统标准建设的，支持数据化科学决策与分析的应用平台）中历年的《南宁市年度数据-民用汽车保有量》；2022 年数据来源于 2023 年《南宁市统计年鉴》；2023-2024 年数据分别来源于当年的南宁市国民经济和社会发展统计公报。

图 5-8：南宁市历年民用汽车拥有量



2024 年全年公路货运量 3.91 亿吨，比上年增长 1.82%，公路货运周转量 4,534,868.61 万吨公里。水路货运量 4,548.5 万吨，增长 3.6%，水路货运周转量 3,868,123.00 万吨公里。航空货邮吞吐量 20.3 万吨，增长 7.3%。航空货邮（发运量）13.0 万吨，增长 8.3%。全年公路客运量 3,141.21 万人次，比上年下降 0.04%，公路客运周转量 301,571.95 万人公里。水路客运量 28.1 万人次，增长 38.8%，水路客运周转量 375.71 万人公里。航空客运吞吐量 1,400.5 万人次，增长 2.3%。航空客运（发送量）709.6 万人次，增长 2.1%。

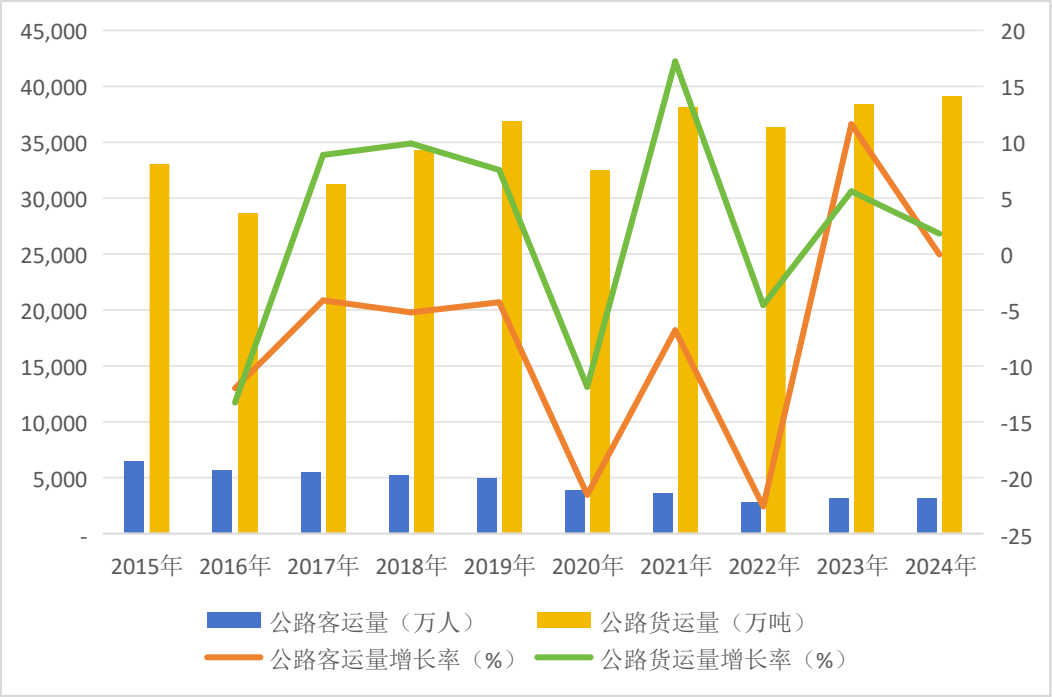
表 5-10：南宁市历年公路运输量（2015-2024 年）

年份	公路客运量（万人）	公路客运量增长率	公路货运量（万吨）	公路货运量增长率
2015 年	6,499	——	33,064	——

2016 年	5,719	-12.00%	28,672	-13.28%
2017 年	5,482	-4.14%	31,212	8.86%
2018 年	5,196	-5.22%	34,299	9.89%
2019 年	4,972	-4.31%	36,880	7.53%
2020 年	3,902	-21.52%	32,500	-11.88%
2021 年	3,636	-6.82%	38,098	17.22%
2022 年	2,816	-22.57%	36,360	-4.56%
2023 年	3,142	11.61%	38,400	5.61%
2024 年	3,141	-0.04%	39,100	1.82%

注：2015-2022 年数据分别来源于当年的《南宁市统计年鉴》，2023~2024 年数据分别来源于当年的南宁市国民经济和社会发展统计公报。

图 5-9：南宁市历年公路运输量



（3）钦州市社会经济发展状况

钦州市，古称安州，广西壮族自治区辖地级市，地处广西壮族自治区南部沿海，北部湾北岸，主要属丘陵地貌类型，海洋性气候明显，东与北海市和玉林市相连，南临钦州湾，西与防城港市毗邻，北与南宁市接壤，全市陆地总面积 10,897 平方千米。

截至 2024 年底，钦州市全市户籍总人口 421.33 万人，比上年末增加 0.74 万人。全市常住人口 333.23 万人，其中城镇人口 152.06 万人，常住人口城镇化率

为 45.63%，比上年末提高 0.72 个百分点。全年出生人口 3.27 万人，出生率为 9.84‰；死亡人口 2.17 万人，死亡率为 6.53‰；自然增长率为 3.31‰。

图 5-10：钦州市行政区划图



钦州港片区经过多年的快速发展，以百亿元龙头项目带动产业链条延伸，加快形成化工新材料、新能源材料、海上装备制造、电子信息、粮油木材 5 个千亿级具有临港特色的向海产业集群，现代化产业呈现出蓬勃发展的态势。2024 年，钦州市实现生产总值 1,878.96 亿元，比上年增长 5.2%。其中，第一产业增加值 398.50 亿元，增长 4.4%；第二产业增加值 649.68 亿元，增长 4.1%；第三产业增加值 830.78 亿元，增长 6.3%。第一、二、三产业增加值占地区生产总值的比重分别为 21.2%、34.6%和 44.2%。按常住人口计算，全年人均地区生产总值 56,522 元。

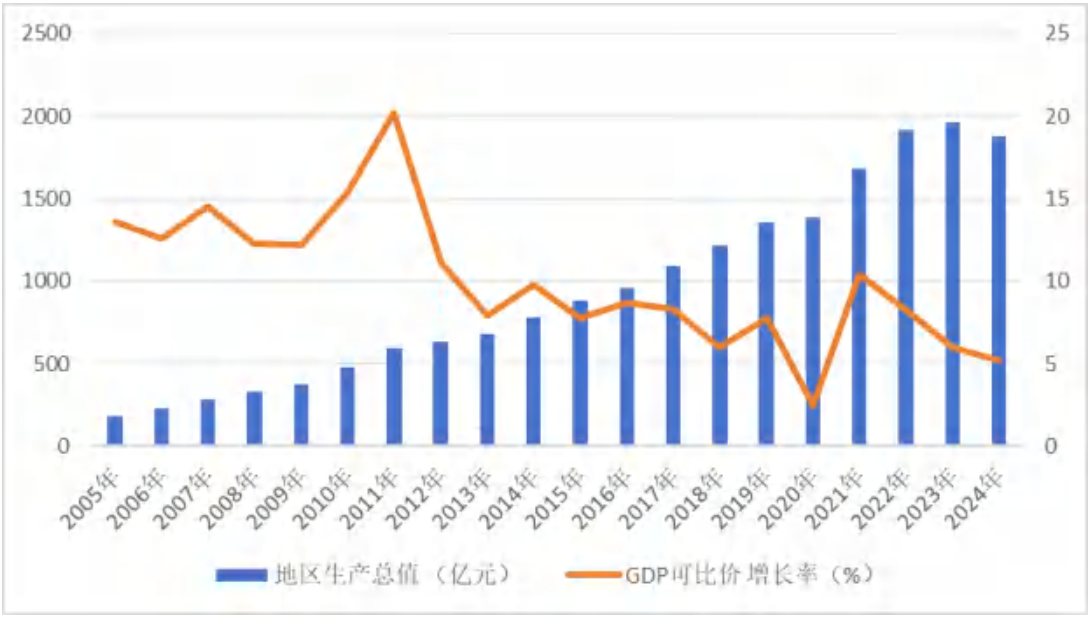
表 5-11：钦州市历年地区生产总值及人均地区生产总值

年份	地区生产总值（亿元）	GDP 可比价增长率（%）	人均地区生产总值（元）
2005 年	185.99	13.60	6,035
2006 年	229.10	12.60	7,496

2007 年	280.49	14.50	9,009
2008 年	332.14	12.30	10,755
2009 年	372.87	12.20	12,206
2010 年	477.42	15.40	16,421
2011 年	593.62	20.20	20,896
2012 年	631.71	11.10	22,147
2013 年	681.81	7.90	24,077
2014 年	783.65	9.80	26,971
2015 年	885.21	7.80	27,707
2016 年	957.35	8.70	29,737
2017 年	1,091.99	8.30	33,662
2018 年	1,214.32	6.00	37,154
2019 年	1,356.27	7.80	41,269
2020 年	1,387.37	2.50	42,054
2021 年	1,685.35	10.40	50,939
2022 年	1,917.00	8.20	57,838
2023 年	1,961.29	6.00	59,125
2024 年	1,878.96	5.20	56,522

注：2005-2021 年数据来源于 2022 年《钦州市统计年鉴》，2022-2024 年数据分别来源于当年的钦州市国民经济和社会发展统计公报。

图 5-11：钦州市历年生产总值及其变化率图



钦州市是岭南文化、“广府文化”重要的兴盛地、传承地之一，钦廉民系正是世居于此，是“一带一路”南向通道陆海节点城市，中国—东盟自由贸易区的前沿城市，北部湾城市群的重要城市，是广西北部湾经济区的海陆交通枢纽、西南地区便捷的出海通道，拥有深水海港亦是国家保税港的钦州港，境内设有中国（广西）自由贸易试验区钦州港片区，是西部陆海新通道三条主通道的交汇点和平陆运河的终点。南钦高速铁路作为广西北部湾地区的主要铁路运输通道构成了中国西南地区连接东南亚地区最便捷的出海通道。境内有三娘湾旅游区、八寨沟旅游区等 4A 级景点。

2024 年，年末全市民用汽车保有量 53.07 万辆，比上年末增长 8.06%，其中私人汽车保有量 43.04 万辆，下降 4.1%。轿车保有量 30.82 万辆，增长 7.0%，其中私人轿车 27.34 万辆，下降 3.1%。

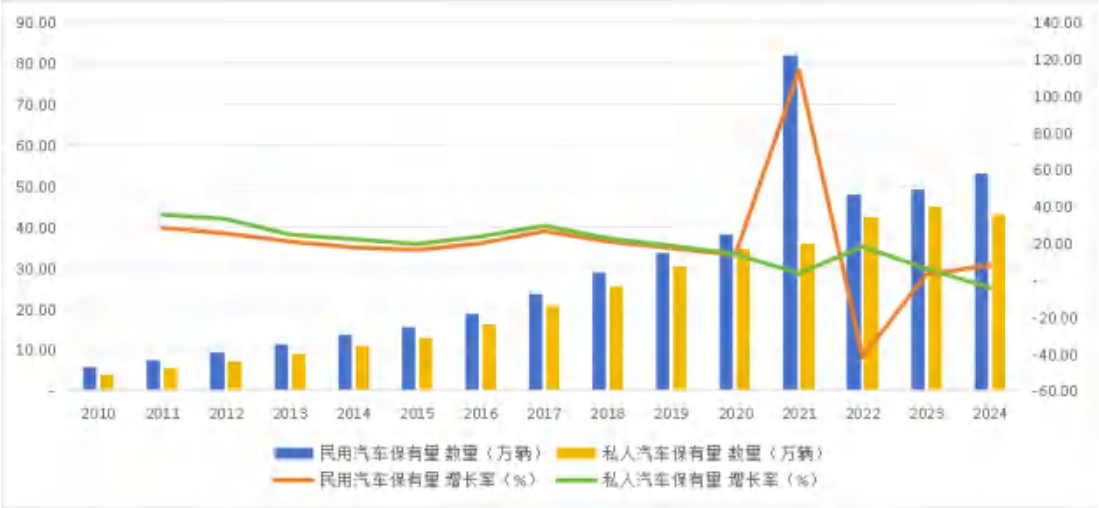
表 5-12：钦州市历年民用汽车保有量（2010-2024 年）

年份	民用车辆拥有量		私人汽车	
	数量（万辆）	增长率	数量（万辆）	增长率
2010 年	5.84	-	3.94	-
2011 年	7.50	28.42%	5.34	35.53%
2012 年	9.40	25.33%	7.11	33.15%
2013 年	11.37	20.96%	8.87	24.75%
2014 年	13.39	17.77%	10.84	22.21%
2015 年	15.58	16.36%	12.96	19.56%
2016 年	18.69	19.96%	16.03	23.69%
2017 年	23.66	26.59%	20.76	29.51%
2018 年	28.62	20.96%	25.47	22.69%
2019 年	33.57	17.30%	30.22	18.65%
2020 年	38.19	13.76%	34.49	14.13%
2021 年	81.61	113.69%	35.74	3.62%
2022 年	47.67	-41.59%	42.24	18.19%
2023 年	49.11	3.02%	44.88	6.25%
2024 年	53.07	8.06%	43.04	-4.10%

注：1、2010-2021 年数据来源于《广西统计》（由广西壮族自治区统计局打造的，采用“国家数据”系统标准建设的，支持数据化科学决策与分析的应用平台）中历年的《钦州市年度数据-民用车辆保有量》；

2、2022-2024 数据分别来源于当年的钦州市国民经济和社会发展统计公报。

图 5-12：钦州市历年民用汽车拥有量



2024 年，年末全市公路总里程 11029.76 公里，比上年末新增 368.88 公里，其中：高速公路里程 580.87 公里，比上年末新增 133.25 公里。年末铁路营业总里程 457 公里；其中，高速铁路营业里程 208 公里。

2024 年，全年港口完成货物吞吐量 2.08 亿吨，比上年增长 7.5%，其中外贸货物吞吐量 0.72 亿吨，增长 13.9%。港口集装箱吞吐量 696 万标准箱，增长 12.1%。全年公路货运量 14511 万吨，比上年增长 3.17%，公路货运周转量 161.69 亿吨公里。水路货运量 2718 万吨，下降 0.9%，水路货运周转量 357.55 亿吨公里。全年公路客运量 481 万人次，比上年下降 1.43%，公路客运周转量 7.91 亿人公里。

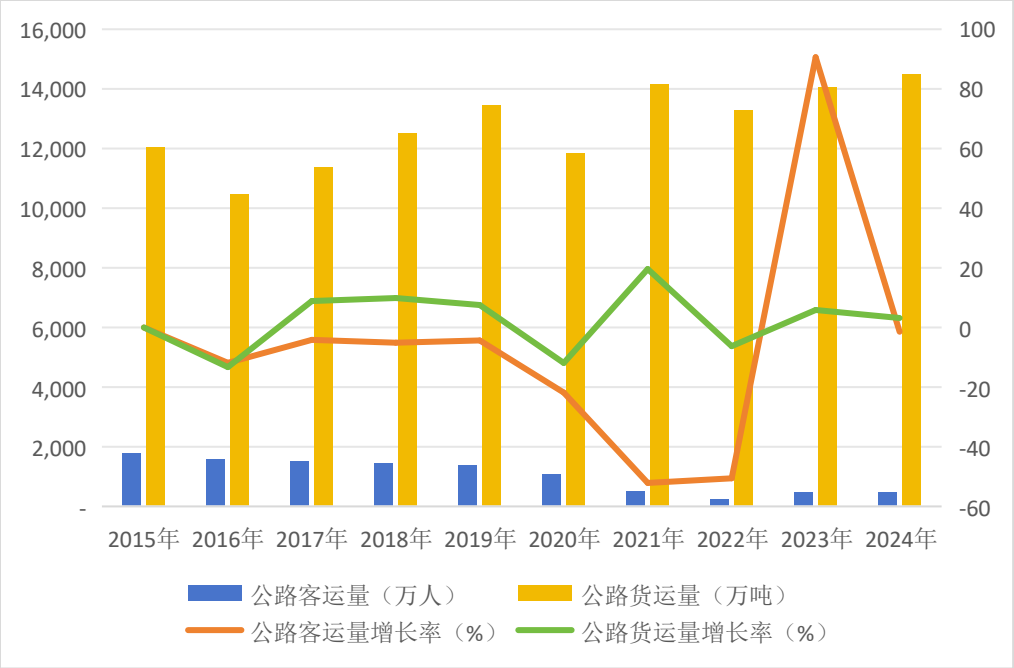
表 5-13：钦州市历年公路运输量（2015-2024 年）

年份	公路客运量（万人）	公路客运量增长率	公路货运量（万吨）	公路货运量增长率
2015 年	1,805	——	12,062	——
2016 年	1,591	-11.86%	10,459	-13.29%
2017 年	1,525	-4.15%	11,386	8.86%
2018 年	1,447	-5.11%	12,510	9.87%
2019 年	1,384	-4.35%	13,452	7.53%
2020 年	1,082	-21.82%	11,851	-11.90%

2021 年	518	-52.13%	14,174	19.57%
2022 年	256	-50.58%	13,286	-6.26%
2023 年	488	90.63%	14,065	5.86%
2024 年	481	-1.43%	14,511	3.17%

注：2015-2024 年数据分别来源于当年的钦州市国民经济和社会发展统计公报。

图 5-13：钦州市历年公路运输量



（4）防城港市社会经济发展状况

防城港市，地处广西壮族自治区南部、中国大陆海岸线最西南端，介于北纬 20°36'~22°22'，东经 107°28'~108°36'之间，居北回归线以南。北接南宁市的邕宁县和崇左市的扶绥县，东与钦州市毗邻，西与宁明县接壤，南濒北部湾，西南与越南交界。距自治区首府南宁市 141 千米，距钦州市 53 千米，距崇左市 186 多千米，距越南芒街市 49 千米。南北最大纵距 101 千米，东西最大横距 119 千米，总面积 6,242.94 平方千米。总面积 6,242.94 平方千米。

截至 2024 年末，防城港市全市常住人口 107.98 万人，比上年增长 1.0%，常住人口城镇化率 65.24%，比上年提高 0.67 个百分点。据公安部门统计，年末全市户籍人口 103.04 万人，比上年末增加 0.40 万人。

图 5-14： 防城港市行政区划图



防城港市聚焦打造钢铁、有色金属、绿色新材料、粮油食品加工 4 个千亿元级支柱产业和培育电子信息、能源、装备制造、生物医药、县域轻工业 5 个百亿元级特色优势产业，全力围绕“4+5”重点产业链建链、补链、延链、强链，取得明显成效。2024 年，防城港市实现生产总值 1,167.55 亿元，比上年增长 7.5%。其中，第一产业增加值 139.87 亿元，增长 4.6%；第二产业增加值 631.45 亿元，增长 8.8%；第三产业增加值 396.23 亿元，增长 6.8%。第一产业增加值占地区生产总值比重为 12.0%，第二产业增加值比重为 54.1%，第三产业增加值比重为 33.9%。按常住人口计算，全年人均地区生产总值 108,670 元。

表 5-14：防城港市历年地区生产总值及人均地区生产总值

年份	地区生产总值（亿元）	GDP 可比价增长率（%）	人均地区生产总值（元）
2005 年	93.24	13.30	11,680
2006 年	115.69	17.10	14,279

2007 年	159.07	20.30	19,300
2008 年	212.18	20.10	25,375
2009 年	243.78	22.60	29,601
2010 年	319.54	17.80	37,264
2011 年	419.84	15.60	48,110
2012 年	457.53	12.50	51,836
2013 年	525.15	12.40	58,810
2014 年	588.94	10.40	65,184
2015 年	620.72	10.20	67,972
2016 年	676.12	9.10	73,197
2017 年	741.62	6.70	79,351
2018 年	——	7.40	——
2019 年	701.23	5.40	73,163
2020 年	732.81	5.10	——
2021 年	815.88	9.40	77,548
2022 年	968.08	5.10	91,505
2023 年	1,035.61	8.60	97,327
2024 年	1,167.55	7.50	108,670

注：2005-2024 年数据分别来源于当年的防城港市国民经济和社会发展统计公报（2018 年统计公报未公布地区生产总值和人均地区生产总值，2020 年统计公报未公布人均地区生产总值）。

图 5-15：防城港市历年生产总值及其变化率图



防城港市因港得名，依港而建，是中国两个既沿海又沿边的城市之一，唯一与东盟海陆河相连的城市；也是“一带一路”、西部陆海新通道的重要门户城市和重要节点城市。入选港口型、陆上边境口岸型国家物流枢纽承载城市，拥有西部第一个亿吨大港——防城港。截至 2021 年末，防城港市有国家 A 级旅游景区 42 家，其中 4A 级景区 7 家，3A 级景区 4 家，2A 级景区 1 家。

2024 年末，全市机动车保有量 41.73 万辆，其中汽车保有量 22.05 万辆。轿车类保有量 12.92 万辆，其中个人轿车 12.43 万辆。

2024 年，全年公路和水路客货运周转量 480.14 亿吨公里，比上年增长 13.5%。货物运输总量 13,391 万吨，下降 0.01%；旅客运输总量 311 万人，增长 12.3%。全年港口货物吞吐量 18,519 万吨，比上年下降 4.5%。集装箱吞吐量 100.50 万标准箱，增长 7.8%。从货物贸易方式看，外贸货物吞吐量 11,537 万吨，增长 2.3%；内贸货物吞吐量 6,981 万吨，下降 14.0%。从商品主要种类看，完成吞吐量前五位货种分别为：金属矿石 6,568 万吨，煤炭及制品 3871 万吨，钢铁 2,227 万吨，非金属矿石 2,130 万吨，矿建材料 1,612 万吨。

表 5-15：防城港市历年民用汽车保有量（2010-2024 年）

年份	民用车辆拥有量		私人汽车	
	数量（万辆）	增长率	数量（万辆）	增长率
2010 年	3.93	35.10%	2.92	41.00%
2011 年	4.75	20.87%	3.66	25.34%
2012 年	6.07	27.79%	4.84	32.24%
2013 年	7.17	18.12%	5.90	21.90%
2014 年	8.02	11.85%	6.77	14.75%
2015 年	9.00	12.22%	7.76	14.62%
2016 年	10.31	14.56%	9.13	17.65%
2017 年	11.65	13.00%	10.43	14.24%
2018 年	28.66	146.01%	27.05	159.35%
2019 年	31.59	10.22%	29.77	10.06%
2020 年	36.86	16.68%	33.66	13.07%
2021 年	38.84	5.37%	36.47	8.35%
2022 年	39.75	2.34%	37.20	2.00%
2023 年	40.90	2.90%	-	-

2024 年	41.73	2.03%	-	-

注：1、2010-2024 年数据分别来源于当年的防城港市国民经济和社会发展统计公报；

2、2023 和 2024 年为机动车保有量，且 2023 和 2024 年统计公报中未公布私人汽车保有量。

图 5-16：防城港市历年民用汽车拥有量



2024 年，全年公路和水路客货运周转量 480.14 亿吨公里，比上年增长 13.5%。货物运输总量 13391 万吨，下降 0.01%；旅客运输总量 311 万人，增长 12.3%。全年港口货物吞吐量 18519 万吨，比上年下降 4.5%。集装箱吞吐量 100.50 万标准箱，增长 7.8%。从货物贸易方式看，外贸货物吞吐量 11537 万吨，增长 2.3%；内贸货物吞吐量 6981 万吨，下降 14.0%。从商品主要种类看，完成吞吐量前五位货种分别为：金属矿石 6568 万吨，煤炭及制品 3871 万吨，钢铁 2227 万吨，非金属矿石 2130 万吨，矿建材料 1612 万吨。

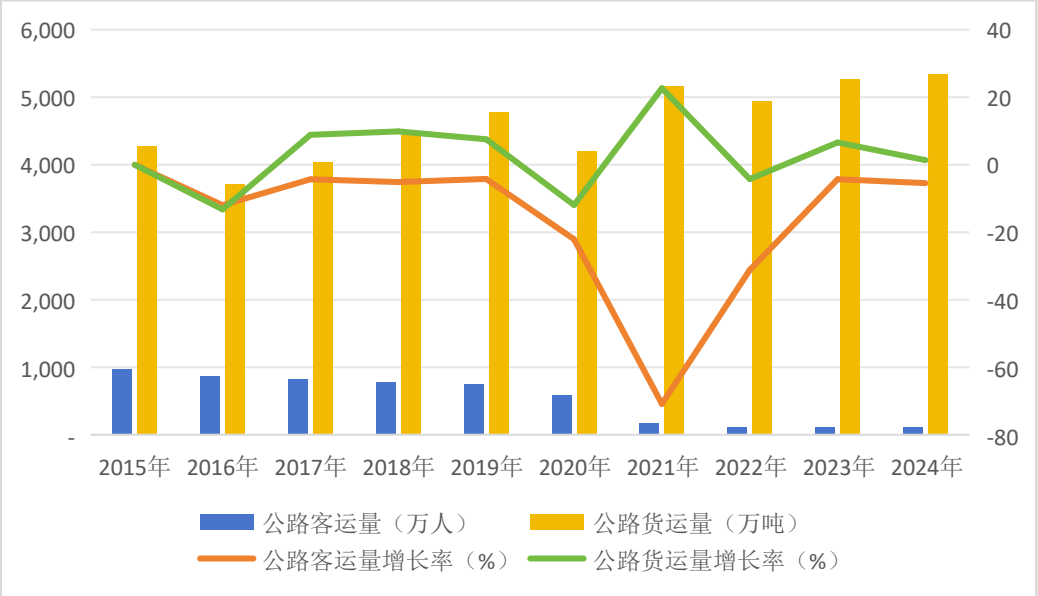
表 5-16：防城港市历年公路运输量（2015-2024 年）

年份	公路客运量（万人）	公路客运量增长率	公路货运量（万吨）	公路货运量增长率
2015 年	977	——	4,279	——
2016 年	860	-11.98%	3,713	-13.23%
2017 年	823	-4.30%	4,042	8.86%
2018 年	781	-5.13%	4,441	9.87%
2019 年	748	-4.20%	4,776	7.54%
2020 年	583	-22.06%	4,206	-11.93%
2021 年	170	-70.84%	5,159	22.66%

2022 年	117	-31.18%	4,940	-4.25%
2023 年	112	-4.30%	5,266	6.60%
2024 年	106	-5.45%	5,338	1.37%

注：2015-2024 年数据来源于防城港市当年的国民经济和社会发展统计公报。

图 5-17：防城港市历年公路运输量



（2）项目沿线地区发展规划

1）广西壮族自治区经济发展规划

①广西壮族自治区经济产业发展规划

根据《广西壮族自治区国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》规划，展望 2035 年，全区将基本建成壮美广西，与全国同步基本实现社会主义现代化。综合实力大幅提升，经济总量和城乡居民人均收入将迈上大台阶；科技支撑能力显著增强，基本建成创新型广西；基本实现新型工业化、信息化、城镇化、农业现代化，基本建成具有广西特色的现代化经济体系；开放水平大幅提升，形成“南向、北联、东融、西合”全方位开放发展新格局，成为面向东盟的国际大通道、西南中南地区开放发展新的战略支点、“一带一路”有机衔接的重要门户；基本实现广西治理现代化，人民平等参与、平等发展权利得到充分保障，基本建成法治广西、法治政府、法治社会；建成文化旅游强区、体育强区、健康广西，教育高质量发展，人才数量质量大幅提升，国民素质和社会文明程度达到新高度；生态环境质量保持全国领先水平，广泛形成绿色生产生活方式，生态经济发展壮大，美丽广西建设目标基本实现；城乡

面貌根本改观，基本公共服务实现均等化，城乡区域发展差距和居民生活水平差距显著缩小；民族团结和边疆治理巩固提升，建成更高水平的平安广西；人民生活更加美好，人的全面发展、各族人民共同富裕取得更为明显的实质性进展。

“十四五”时期广西壮族自治区经济社会发展主要目标。锚定 2035 年远景目标，按照加快发展、转型升级、全面提质的主要目标，综合考虑国内外发展趋势和我区发展条件、优势、潜力，强化目标导向和问题导向，今后五年经济社会发展要努力实现以下具体目标。

——高质量发展迈出新步伐。充分挖掘增长潜力，保持经济持续健康发展，地区生产总值年均增长 6.5%以上，高于全国和西部平均水平，经济总量明显提升，综合实力明显提升。经济结构更加优化，创新支撑能力显著增强，发展新动能不断壮大，现代化经济体系建设取得积极进展，形成新时代西部大开发新的增长极。

——改革开放取得新突破。改革综合效能持续提升，促进高质量发展体制机制更加完善，营商环境达到全国一流水平。“南向、北联、东融、西合”全方位开放发展新格局基本形成，开放型经济发展迈上新台阶，在全国构建新发展格局中的战略地位和作用明显提升，加快形成面向东盟更好服务“一带一路”的开放合作高地、国内国际双循环重要节点枢纽。

——生态文明建设达到新高度。国土空间开发保护格局得到优化，生产生活方式绿色转型成效显著，生态安全屏障更加牢固。生态系统治理水平不断提升，城乡人居环境明显改善，生态环境保持全国一流。生态经济加快发展，生态优势更多转变为发展优势。

——人民生活品质迈上新台阶。实现更加充分更高质量就业，居民收入增长和经济增长基本同步，城乡居民收入差距进一步缩小。社会事业全面进步，教育高质量发展水平明显提高，健康广西建设水平不断提升，多层次社会保障体系更加健全，基本公共服务均等化水平显著提升。脱贫攻坚成果巩固拓展，乡村振兴战略全面推进。

——社会文明建设取得新进步。人民思想道德素质、科学文化素质和身心健康素质明显提高，公共文化服务体系和文化产业体系更加健全，人民精神文

化生活日益丰富。新时代精神文明体系更加健全，民族文化事业更加繁荣，文化旅游强区基本建成。

——社会治理效能实现新提升。民主法治更加健全，社会公平正义更加彰显，行政效率和公信力显著提升，社会治理水平明显提高，防范化解重大风险体制机制不断健全，突发公共事件应急处置能力明显增强，自然灾害防御水平明显提升，发展安全保障更加有力，民族团结进步事业和边疆治理开创新局面。

“十四五”时期经济社会发展主要目标如下：

表 5-17：广西壮族自治区十四五经济社会发展主要指标

类别	指标	2020 年	2025 年	年均增长（%）/五年累计	指标属性
经济发展	1.地区生产总值增长（%）	——	——	6.5 以上	预期性
	2.人均地区生产总值增长（%）	——	——	5.5	预期性
	3.财政收入（亿元） 其中：税收收入占一般公共预算收入比重（%）	2,801 64.8	3,600 70	5 ——	预期性
	4.全员劳动生产率增长（%）	——	——	6.2	预期性
	5.常住人口城镇化率（%）	国家核定数未出	57	——	预期性

根据《广西壮族自治区国土空间规划（2021—2035 年）》，引导形成“两轴一区一带”的城镇开发格局。落实国家“两横三纵”的城镇化战略格局，建优建强北部湾经济区（广西部分），大力保障南宁市高质量发展空间，贯彻落实东融战略，推进北钦防一体化。进一步壮大纵贯南北、联通东西的两大城镇发展轴和边海联动城镇带，服务和融入新发展格局。

“两轴”即构建两大城镇发展轴。依托西部陆海新通道中线和东线建设面向东盟的“Y”字型西部陆海新通道发展轴，进一步强化广西 21 世纪海上丝绸之路和丝绸之路经济带有机衔接的重要门户作用，加强与东盟国家合作共赢。依托广昆交通大通道建设面向粤港澳大湾区的珠江—西江经济带发展轴，向东融入粤港澳大湾区，向西与云南相连，成为东盟通达粤港澳的综合交通运输大通道。“一区”即建优建强北部湾经济区（广西部分）。强化南宁市的核心引领带动作用，以南宁市为中心培育现代化都市圈，作为全区发展的核心引擎，辐射带动周边地区同城化发展。推进北钦防一体化发展，加快广西北部湾国际

门户港建设，培育全区新的增长极。“一带”即打造边海联动城镇带。依托边境口岸城镇、广西北部湾国际门户港和交通通道打造连接大西南的边海联动城镇带，加强对越南等东盟国家的开放合作。

加大对重点工业集聚区的空间保障力度，持续提升节约集约用地水平。合理安排先进制造业、战略性新兴产业和都市型工业高质量发展空间，引导工业向开发区、工业集聚区集中布局。到 2035 年，全区工业仓储用地占城镇建设用地的比例提高到 27%左右，重点支持 26 个千亿元、500 亿元园区培育建设。优化产业空间用地结构，加大园区外零散工业用地项目“入园入区”力度。引导工业主导型和产城融合型园区内工业用地占比分别提高到 50%和 25%以上，提高物流仓储、商业服务、城镇住宅、公园绿地用地比例，提升园区服务水平和生活环境品质。完善开发区功能转换用地政策，推动已完成开发任务、工业用地比例低、产城融合程度高的开发区向城市综合功能区转型，加强对既有工业集聚区的生产空间低碳优化引导。其中，南宁市：南宁六景工业园区、南宁仙葫经济开发区、南宁高新技术产业开发区、南宁经济技术开发区、南宁江南工业园区；北海市：北海市铁山港临海工业区、广西北部湾经济区龙港新区、北海经济技术开发区；防城港市：防城港经济技术开发区；钦州市：钦州港经济技术开发区、中国—马来西亚钦州产业园区、广西钦州保税港区。

②广西壮族自治区交通运输发展规划

根据《广西综合立体交通网规划（2021-2035 年）》，到 2035 年，基本建成便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智能先进、安全可靠的现代化高质量综合立体交通网，全面建成西部陆海新通道综合交通运输体系，打造成为面向东盟的国际大通道，国际客货运输更加便捷，广西综合交通运输在国内和国际的竞争力、影响力明显提升。到本世纪中叶，全面建成现代化高质量综合立体交通网，广西综合交通运输发展水平达到国内一流水平，国际运输体系、旅游交通运输体系成为广西辐射全国、拥抱世界的靓丽名片，为谱写全面建成社会主义现代化强国广西篇章作出应有贡献。规划明确规定以下几项重点任务。

A. 全力构建现代化高质量综合立体交通新格局

a. 打造功能复合的综合立体运输通道

按照功能层次在广西布局“一核三廊”综合运输通道，以首府南宁为核心，构建面向全球、辐射全国、通达全区 3 个功能层次的综合运输走廊。构筑面向

全球的国际运输走廊，支撑广西全方位开放发展，主要包括湘桂通道、西部南向出海通道、银百通道。构筑辐射全国的国家运输走廊，加强广西与极(粤港澳大湾区、成渝地区双城经济圈等地区)、组群(长江中游、关中平原等地区)、组团(黔中、兰西、宁夏沿黄、呼包鄂榆等地区)之间的联系，主要包括广渝(蓉)通道、广昆通道、沿海沿边通道、二湛通道。构筑通达全区的区域运输走廊，实现区内主要城市之间高效互联互通，主要包括汕昆通道、益北通道。广西形成“四横五纵”的综合运输通道布局，以南宁为核心形成“一核七向”放射状通道辐射全区。

构建以首府南宁为核心的“一核七向”放射状通道。本项目所在的南宁至北钦防通道，是西部南向出海通道的组成部分，连接南宁与北海、钦州、防城港 3 市的通道，主要包括南宁至防城港铁路、钦州至北海铁路、邕北高速铁路、钦州至防城港高速铁路、南宁经上思至防城港高速公路、G75 兰州至海口高速公路、天峨(黔桂界)至北海高速公路、西部陆海新通道(平陆)运河等，形成“1 高速铁路+3 高速公路+1 运河”为主的通道布局。其他通道包括南宁至崇左通道、南宁至百色通道、南宁至河池通道、南宁至桂林通道、南宁至梧州通道、南宁至玉林通道

构建连通国际、通达全国、覆盖全区的“四横五纵”通道。按综合运输通道的功能可划分为国际、国家、区域 3 个层次。国际运输走廊包括“纵三”湘桂通道、“纵四”西部南向出海通道、“纵五”银百通道。国家运输走廊包括“横一”广渝(蓉)通道、“横三”广昆通道、“横四”沿海沿边通道、“纵二”二湛通道。区域运输走廊包括“横二”汕昆通道、“纵一”益北通道。

b. 建设多层一体的综合交通枢纽城市

以完善枢纽城市国际、国内和区域服务功能为核心，充分发挥综合交通枢纽集群作用，构建“1+4+8”的综合交通枢纽城市体系，提升广西在西部及周边地区的影响力和竞争力。打造 1 个国际性门户海港枢纽（北部湾国际门户枢纽港）建设，打造 4 个全国性综合交通枢纽城市（南宁、柳州、桂林、钦州一北海一防城港），建设 8 个特色鲜明的区域性综合交通枢纽城市（贺州市、崇左市、百色市、来宾市、河池市、梧州市、玉林市、贵港市）。

B. 加快建设高效互联的综合立体交通网络

a. 构建一体衔接的轨道网。高速铁路运营里程达到 5000 公里左右，城际铁路总里程达到850公里，广西市域（郊）铁路线路新建里程达到600公里左右，城市轨道交通线路总里程约 1000 公里，普速铁路里程约 5000 公里。

b. 完善广覆深达的公路网。到 2035 年，规划形成“互联多区、汇聚核心、外通内畅、衔接充分、布局平衡、可靠高效”的“一环十二横十三纵二十五联”高速公路网络。

c. 优化通江达海的航道网。到 2035 年，规划形成以“一主六干四线”为骨架，干支衔接、畅通高效、江海直达的现代化内河航道网络，航道总里程达到6300 公里，其中三级及以上航道里程达到 3700 公里。

d. 完善面向全球的运输网。构建内外联动、立体互联、衔接便利的国际运输网络。重点打造面向东盟的国际铁路运输通道；推进广西至越南等国家的跨境公路运输发展；强化北部湾国际门户枢纽港辐射能力，织密与世界主要港口的航线，发展非洲、南美远洋航线，拓展北美、欧洲、中东等远洋航线，形成对东盟国家重要港口全覆盖、全球重要港口基本覆盖的航线网络；构建以北海邮轮母港为依托，覆盖东盟国家的母港航线及国际挂靠航线；强化国际航空运输，开拓和加密广西至东盟国家的国际客货运输航线；完善桂林至东盟、日韩等国家热点旅游城市的航线网络，按需开辟广西至欧盟、美国等的国际航线。

e. 建设普惠高效的邮政网。打造“一轴、两翼、三极、多点”邮政快递服务体系。

C. 着力打造融合共享的综合立体交通枢纽

a. 建设具有世界影响力的国际海港枢纽群

围绕《国家综合立体交通网规划纲要》所赋予的国际枢纽海港定位，加快建设北部湾国际门户枢纽港，全力提升港口能级，提高国际服务能力，完善多式联运、现代物流、航运服务、旅游客运、保税等功能。到 2035 年，形成“一港三域五核五区多港点”的港口总体布局，港口年货物吞吐量达到 10 亿吨，集装箱吞吐量达到 2500 万标箱。进一步加快铁路专用线、场站及疏港公路的建设，积极推进铁水、公水、水水等多式联运，实现货物运输组织无缝衔接，增强港口服务能力。推动内河港口规模化、集约化、专业化发展，到 2035 年，内河港口年货物吞吐量达到 4.5 亿吨，集装箱吞吐量达到 600 万标箱。

b. 建设具有全球竞争力的现代机场群

构建具备基础设施现代化、航空运输全球化、保障服务品质化特征的民用机场群，把南宁机场建设成为我国面向东盟的国际门户枢纽机场，显著提升广西民用机场群的全球竞争力。到 2035 年，新增贺州、防城港、崇左、贵港、来宾等区域重要节点机场，广西民用机场增至 13 个，以南宁机场为国际门户枢纽，以桂林机场为区域枢纽，与区内其他机场共同形成“1+1+6+5”的民用机场体系。

c. 建设具有区域辐射力的陆路综合交通枢纽群

规划构建“层次清晰、功能明确、覆盖全面、集疏高效、换乘便捷”的铁路综合客运枢纽体系。到 2035 年，形成“1+5+8”的铁路综合客运枢纽总体格局。

D. 推进综合交通统筹融合发展

推进各种交通方式一体化融合发展，包括统筹综合交通通道规划建设、推进综合交通枢纽一体化规划建设、推进旅客联程运输发展、推进货物多式联运发展；推进交通基础设施网与运输服务网、信息网、能源网融合发展；推进区域交通运输协调发展。

2）北部湾城市群发展规划

①北部湾城市群经济发展规划

根据《广西北部湾经济区高质量发展“十四五”规划》，展望 2035 年，经济区综合竞争力和战略功能地位大幅跃升，与全国同步基本实现社会主义现代化。经济总量和城乡居民人均收入迈上新台阶。科技支撑能力显著增强，基本建成创新型北部湾。向海经济综合实力和竞争力显著提升，海洋经济占全国比重进一步提高，基本实现新型工业化、信息化、城镇化、农业现代化，在全区率先建成现代化经济体系。开放水平大幅提升，形成全方位开放发展新格局，西部陆海新通道全面建成，北部湾港建成国际枢纽海港。生态环境质量领先全国，全面建成宜居宜业康寿美丽湾区。区域一体化协调发展局面全面形成，基础设施互联互通、基本公共服务均等化优质化一体化、社会治理联防共治基本实现。共同富裕取得更为明显的实质性进展。

——经济发展能级显著增强。经济区地区生产总值年均增速高于全区 1 个百分点以上，经济总量占全区比重超过 50%，人均地区生产总值领先全区，接近全国平均水平。现代向海经济体系更趋完善，海洋生产总值年均增长 10%左

右，制造业增加值占经济区经济总量的比重提高 1—2 个百分点，形成若干有规模、有核心竞争力的先进制造业集群，现代服务业加快发展，战略性新兴产业加速增长，综合经济实力和区域竞争优势稳步提升。

——开放合作水平大幅提升。基本建成经济、高效、便捷、绿色、安全的西部陆海新通道，北部湾国际门户港集装箱吞吐量达到 1000 万标箱，货物吞吐量达到 5 亿吨，铁海联运集装箱运量达到 60 万标箱，跨境铁路班列达到 2000 列，通道、港口和物流枢纽运营更加高效。与长江经济带、粤港澳大湾区、海南自由贸易港、成渝地区双城经济圈等区域的协作高效推进，新时代西部大开发新战略支点作用显著增强。强首府战略、北钦防一体化建设取得明显成效，区域协同发展效应凸显。

——改革创新取得突破性进展。营商环境达到全国一流水平，加快融入统一开放、竞争有序的全国大市场，更加完善的要素市场化配置体制机制基本形成，促进高质量发展体制机制不断健全。区域协同创新体系基本形成，创新支撑能力显著增强，全社会研发经费投入年均增长 22%以上，创新型北部湾加快建设。

——绿色发展迈出新步伐。国土空间开发保护格局进一步优化，绿色生产生活方式基本形成，资源能源配置和利用开发效率大幅提高，生态环境协同监管体系基本建立，环境污染联防联治机制有效运行，节能减排降碳完成国家和自治区指标，大气、水和土壤环境质量优良，生态环境保持全国一流，生态安全屏障更加牢固。

——人民生活品质明显改善。经济区居民人均可支配收入年均增速高于全区水平。率先实现城乡、港产城深度融合，乡村振兴战略深入推进，城乡居民收入差距进一步缩小。就业、教育、卫生、养老、社保等基本公共服务均等化优质化一体化水平明显提升。

展望 2035 年，经济区综合竞争力和战略功能地位大幅跃升，与全国同步基本实现社会主义现代化。经济总量和城乡居民人均收入迈上新台阶。科技支撑能力显著增强，基本建成创新型北部湾。向海经济综合实力和竞争力显著提升，海洋经济占全国比重进一步提高，基本实现新型工业化、信息化、城镇化、农业现代化，在全区率先建成现代化经济体系。开放水平大幅提升，形成全方位开放发展新格局，西部陆海新通道全面建成，北部湾港建成国际枢纽海港。生

态环境质量领先全国，全面建成宜居宜业康寿美丽湾区。区域一体化协调发展局面全面形成，基础设施互联互通、基本公共服务均等化优质化一体化、社会治理联防共治基本实现。共同富裕取得更为明显的实质性进展。

“十四五”时期经济社会发展主要目标如下：

表 5-18：北部湾经济区十四五经济社会发展主要指标

类别	指标	2025 年	指标属性
经济发展	1.地区生产总值年均增速（%）	高于全区 1 个百分点以上	预期性
	2.人均地区生产总值（元）	63,000	预期性
	3.海洋生产总值年均增速（%）	10	预期性
	4.常住人口城镇化率（%）	60	预期性

②北部湾城市群产业发展规划

北部湾城市群地跨广西、广东、海南三省区，背靠大西南，毗邻粤港澳，面向东南亚，是海上丝绸之路的重要枢纽，在西部大开发战略格局和国家对外开放大局中具有独特地位。

A. 北部湾城市群空间格局

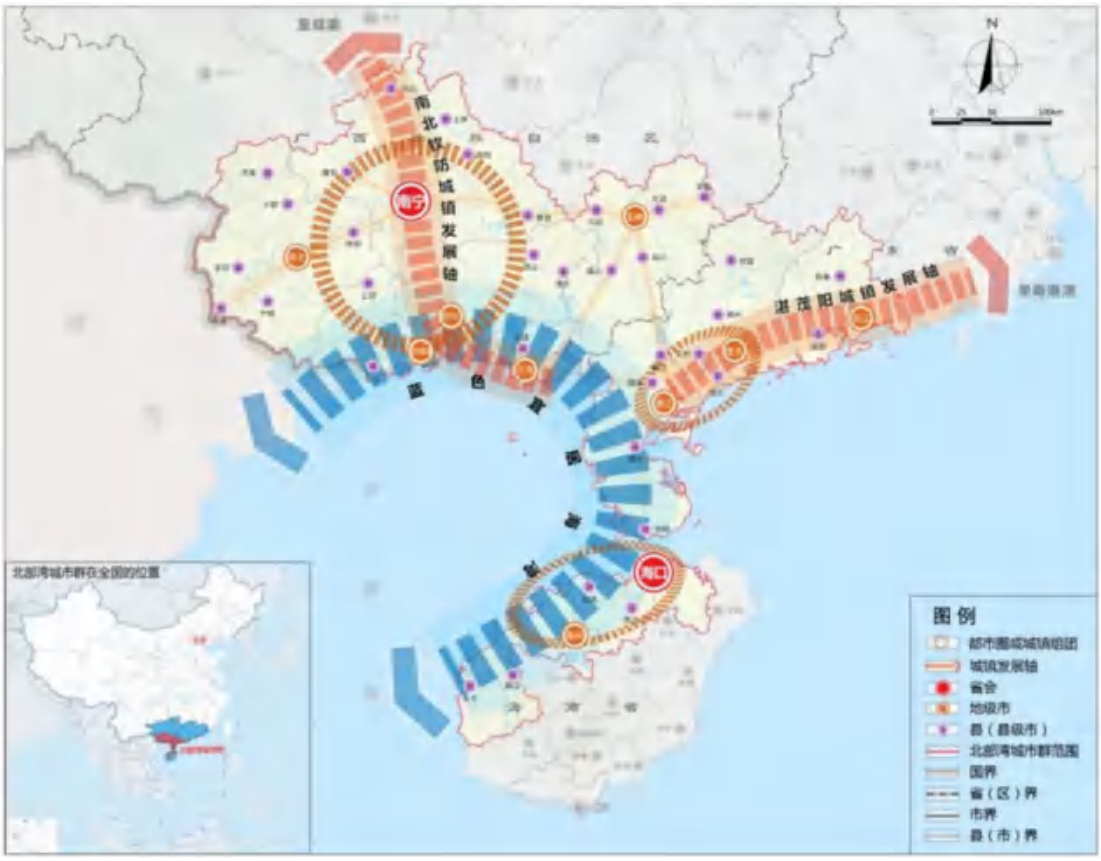
坚持陆海一体、全域保护、重点开发，强化空间管控和整治，加快构建开发与保护相协调、城市与港口相支撑、通道与口岸相促进的空间格局。

保护“一湾”。对以北海、湛江、海口等城市为支撑的环北部湾沿海地区和近海海域，坚持城市、港口和园区点状布局，适当拓展自然岸线，修复保护近海海域。加强生态系统保护修复，严格划定近岸海域生态保护红线，严禁侵占和破坏。合理有序推进城镇布局、岸线开发、港口建设和产业发展，建设蓝色宜居宜业海湾。

打造“两轴”。对南北钦防城镇发展轴，重点依托西部陆海新通道，沿线布局建设对外开放平台、科技创新基地、特色产业园区，加快临港产业、先进制造业和现代服务业集中集聚，强化北部湾城市群与成渝地区双城经济圈的对接合作。对湛茂阳城镇发展轴，重点依托沿海综合运输通道，积极承接珠三角地区产业转移，提升临港产业绿色发展水平，强化北部湾城市群与粤港澳大湾区的深度对接。

做强“一核一圈”。增强南宁发展能级，推进高端要素集聚，强化国际合作、金融服务、信息交流、创新创业等功能，构建“一带一路”有机衔接的门户枢纽和内陆开放型经济高地，提高面向东盟的辐射能级。培育现代化都市圈，促进南宁与钦州、防城港、北海深度同城化发展，推动都市圈内交通有效衔接，促进干线铁路、城际铁路、市域（郊）铁路和城市轨道交通“四网融合”，提高多种交通方式连通性便利性，打造 1 小时通勤圈，加强产业园区和科研平台合作共建，促进教育医疗资源共享，打造北部湾城市群高质量发展的重要载体和有力支撑。

图 5-18：北部湾城市群空间格局示意图



B. 产业发展规划

聚焦提升产业链供应链现代化水平，实施产业基础再造和全产业链提升工程，加快构建现代向海产业体系，培育壮大具有全国影响力、竞争力的产业园区和产业集群，成为西部地区产业发展新高地。

a. 打造陆海联动的先进制造基地

建设国家级高端化工新材料产业基地。发挥深水大港和原料产品内外运输优势，高水平推进“油、煤、气、盐”特色化专业化的化工新材料产业集群建设。做大做强石油化工产业链，以“减油增化”、精深加工为方向，构建炼化一体化、多元烯烃产业链，发展附加值高的有机原料等精细化工，培育发展电子化学品、新型催化剂等高端专用化学品，加快培育化工新材料增长点。利用进口煤炭便利优化发展现代煤化工，加快煤制甲醇、乙二醇、甲醇制烯烃等系列产品及后续产品开发，推进“气头”、“盐头”化工互补错位发展。推动氯碱、轮胎、化肥、磷化工等传统领域提质增效与改造升级，提高产业精细化绿色化发展水平。推进南宁六景工业园建设，形成以钦州、北海为主的炼化一体化产业链，提高钦州石化产业园区产业链协同发展水平，加快推进新材料、高端化工等重要项目建设，形成3,000亿元化工新材料产业集群，力争成为国家级现代石化产业基地。

打造全国重要的金属新材料产业基地。发挥经济区临港大工业布局优势，依托境外矿产资源，推进钢、铜、铝、锰、锂等精深加工，打造原材料保障可靠、精深加工能力强的高端金属新材料产业链。依托防城港钢铁基地等项目，加快延伸钢铁冶炼—轧制—精深加工—应用制品全产业链，打造国内重要的冶金新材产业基地。加快推进南国铜业（二期）等项目建设，打造铜精矿—电解铜—铜材加工—铜材应用产品的铜精深加工全产业链。推进广西生态铝工业基地（防城港）和南宁高端铝产业基地建设，加强铝产业上下游之间协同发展。加快70万吨锂电新能源材料一体化产业基地、中伟新材料南部（钦州）产业基地等项目建设，以新能源汽车动力电池三元正极材料为核心，打造精炼—化工—材料一体化新能源材料产业链。力争“十四五”期末形成5,000亿元的金属新材料产业集群，成为全国重要的高端金属新材料产业基地。

共建链接粤港澳大湾区面向东盟的电子信息产业链。发挥面向粤港澳大湾区及东盟开展产业协作的区位优势，大力引进产业链龙头企业和引领性项目，打造高水平、国际化的电子信息产业集群。依托南宁、北海、钦州三大电子信息产业基地，积极引进上下游企业、配套项目、高端研发机构、技术人才和创新型企业推进关键核心技术研发和科技成果转移转化，加快完善产业配套链条。加快发展新型显示器、电子元器件、汽车电子、手机、智能影音系统等优势产品，积极发展智能家居、智能终端、第五代移动通信技术（5G）装备等新产业。重点加快惠科电子北海产业新城、中国电子北部湾信息港、瑞声科技南宁产业

园等重大项目建设，提高产业承载能力、集聚水平和协同效应，打造千亿元级电子信息产业集群。

加快高端装备产业智能化升级。积极发展先进装备制造业，共建共享零部件配套和供应链体系，打造具有较强竞争力的装备制造产业基地。以南宁、玉林为重点，支持广西玉柴机器集团有限公司、广西申龙汽车制造有限公司、南宁中车铝材精密加工有限公司等领军企业发展壮大，推动新能源汽车智能化、网联化、规模化发展，加快轨道交通装备向智能安全高效舒适方向升级。做强内燃机、船舶电力系统、牵引系统等拳头产品及配套链条，加快推进产业链数字化、高端化，打造面向东盟的南方汽车出口基地。推动装载机、挖掘机、起重机等工程机械高端化升级，提高关键核心部件的配套比例。以南宁、钦州为重点，推进海洋工程装备、节能环保装备、海上风电装备等高端装备制造业发展。重点建设广西先进装备制造城（玉林）、南宁高端装备制造城，打造千亿元级装备制造产业集群。

b. 加快发展临港优势产业集群

优化临港优势产业布局，统筹北钦防产业协同发展。支持北海市依托铁山港（临海）工业区，重点发展丙烯深加工为主的精细化工、不锈钢制品为主的新材料等产业；支持钦州市依托钦州港经开区，重点发展乙烯及芳烃为主的石油化工、高档纸板为主的林浆纸等产业；支持防城港市依托防城港经开区，重点发展中高端钢铁制品为主的冶金和铝铜镍加工为主的有色金属精深加工、核能为主的新能源、大豆菜籽加工为主的粮油加工等产业。实施北部湾产业倍增计划，突出打造五大传统优势产业集群，打造北部湾石化基地、冶金及有色金属精深加工基地成为3,000亿级产业集群，打造林浆纸一体化基地、食品加工基地成为2,000亿级产业集群，打造能源基地成为1,000亿级产业集群。

c. 加快发展临港新兴产业集群

瞄准世界科技前沿和产业制高点，发挥北钦防地缘优势和资源禀赋，共同培育新技术新业态新模式。支持北海市依托北海工业园区、北海高新区、北海综保区等园区，加快发展智能终端及新型显示为主的新一代信息技术等产业；支持钦州市依托中马钦州产业园区、钦州保税港区、钦州高新区等园区，大力发展先进装备制造等产业；支持防城港市依托防城港高新区、东兴跨合区、国际医学开放试验区等园区，推动发展生物制药、加工贸易、国际医疗康养和医

疗制造等产业，合力将北部湾电子信息产业基地打造成3,000亿级产业集群，将先进装备制造业基地打造成1,000亿级产业集群。依托北海京东云、钦州华为数字小镇等，聚焦大数据、云计算、人工智能、物联网等前沿领域，培育一批具有较强竞争力的龙头企业，形成数字产业集群，共同打造数字北部湾。

d. 加快发展临港现代服务业

促进临港服务业向专业化和高端化升级发展，围绕现代物流、金融、电子商务等领域，重点建设临港现代服务业集聚区，加快培育临边、临空现代物流集聚区。依法依规适时建设北部湾航运交易所、差别化发展商品类交易中心。加快建设北海北部湾国际海事法律服务中心。协同南宁构建面向东盟的金融合作新平台。加快发展跨境电子商务，打造“北部湾网上丝绸之路”。

e. 加快发展旅游和康养产业

全面提升北钦防旅游休闲基础设施水平，深入开展旅游休闲提质升级行动，大力推广北部湾全域旅游，合力打造旅游康养产业带。积极发展度假旅游健康旅游、生态旅游，鼓励发展自驾游、邮轮游艇旅游、低空旅游等旅游新业态，把北部湾国际旅游度假区建设成为全国一流世界知名的区域性国际旅游目的地和集散地。加快发展以养老、医疗、医药、运动、旅游、食品等为重点的北部湾康养产业。

八、不动产项目资产经营与财务情况

（一）不动产项目资产经营情况

1、不动产项目资产收入情况

不动产项目的收入情况详见本财务顾问报告“第四章 项目公司的业务及财务情况”之“二、项目公司的主营业务及经营情况”之“（二）运营数据”。

2、收费标准

（1）收费标准

根据《广西壮族自治区人民政府关于兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）收费标准及收费期限的批复》、《广西壮族自治区交通运输厅 广西壮族自治区发展和改革委员会 广西壮族自治区财政厅关于兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）收费标准及收费期限的批复》（桂交

财审函〔2024〕325号），自2024年8月16日起，本项目执行新收费标准，一类客车由0.4元/车公里调整为0.5元/车公里，四类客车由1.3元/车公里调整为1.45元/车公里，其余车型收费标准不变。

表5-19：兰海高速广西南宁那南段客车收费标准

类别	车辆类型	核定载人数	收费标准（元/车公里）	收费标准（元/车公里）	桥隧收费标准（元/车次）		
			2024年8月16日前	2024年8月16日后	一类	二类	三类
第一类	微型小型	≤9	0.40	0.50	1.2	2.2	3.2
第二类	中型、乘用车列车	10-19	0.80	0.80	2.4	4.4	6.4
第三类	大型	≤39	1.20	1.20	3.0	5.5	8.0
第四类		≥40	1.3	1.45	3.6	6.6	9.6

表5-20：兰海高速广西南宁那南段货车收费标准

车型分类	车长和最大允许总质量	基本收费标准（元/车公里）	桥隧收费标准（元/车公里）
一类货车（含专项作业车）	2轴，车长小于6000mm且最大允许总质量小于4500kg	0.40	0.5
二类货车（含专项作业车）	2轴，车长不小于6000mm或最大允许总质量不小于4500kg	0.89	1.13
三类货车（含专项作业车）	3轴	1.49	1.86
四类货车（含专项作业车）	4轴	1.89	2.36
五类货车（含专项作业车）	5轴	2.19	2.73
六类货车（含专项作业车）	6轴	2.33	2.91
说明：6轴以上专项作业车统一按六类货车执行。6轴以上货车在六类货车收费标准的基础上，基本收费标准及桥隧收费标准每增加1轴增加0.60元/车公里的收费系数；机场高速收费标准每增加1轴增加5元/车次的收费系数。			

由于本项目全线无满足收费标准中规定的进行桥隧加收的构筑物，因此本项目无桥隧加收。

（二）不动产项目资产历史车流量情况

详见本财务顾问报告“第四章项目公司的业务及财务情况”之“二、项目公司的主营业务及经营情况”之“（二）运营数据”。

（三）未来可能影响本项目交通量的相关情况

1、未来年交通量主要影响因素

根据交通量预测机构出具的《交通预测报告》，根据《广西高速公路网规划（2018-2030年）》、《广西综合立体交通网规划（2021—2035年）》、《广西综合交通运输发展“十四五”规划》等相关规划以及广西地图院制定的《广西高速公路网路线路线示意图（桂 S（2024）12 号）》等确定未来年路网影响因素，针对本项目未来年交通量主要影响因素进行充分且审慎地考量，影响因素及影响程度分析如下：

表 5-21：未来年影响因素分析表

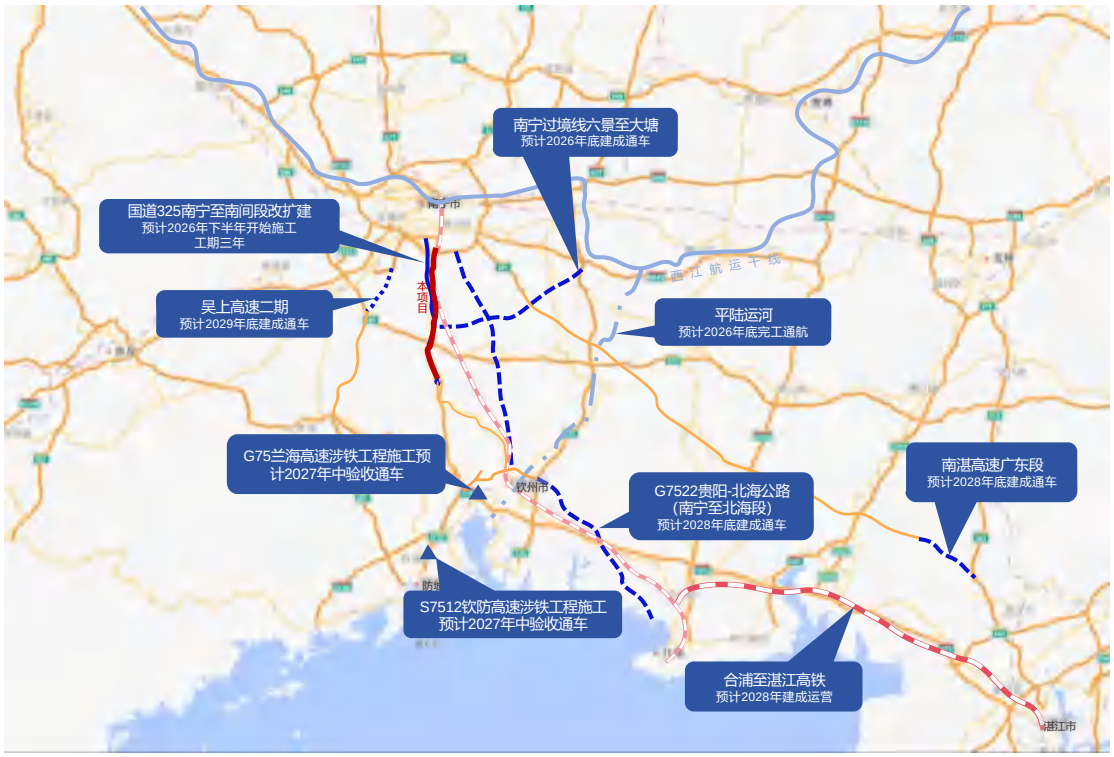
影响因素	建设状态	影响年份	交通量影响程度合计	
			客车	货车
G75 兰海高速和 S7512 钦防高速涉铁工程施工	预计于 2026 年上半年开工，2027 年中验收通车	2026 年	-4.55%	无
国道 G325 对货车转移吸引持续	考虑 2026 年国道 G325 对本项目货车转移吸引持续	2026 年	无	-5.65%
国道 G325 改扩建工程	2024 年 12 月底工可已获得自治区发改委批复，计划于 2026 年下半年开始施工。	2027 年	3.23%	2.66%
	工期三年，计划于 2029 年下半年完工通车。	2029 年	-13.37%	-19.51%
南宁南过境线六景至大塘段	2023 年 10 月动工，预计 2026 年底建成通车。	2027 年	-2.06%	-0.55%
兰海高速钦北段、钦防段、合浦至北海段高速客车收费标准提升	预计 2027 年完成改扩建工程竣工验收并取得收费标准核准批复	2027 年	-1.88%	无
平陆运河	预计 2026 年底完工通航。	2027 年/2028 年	无	-2.15%/-1.91%
合浦至湛江高速铁路	2024 年 12 月 29 日开工建设，预计 2028 年建成运营。	2028 年	-2.13%	无
G7522 贵阳-北海公路（南宁至北海段）	工可报告已报自治区发改委审查。2025 年 1 月，已完成施工图勘察设计招标。计划 2026 年初开工，预计 2028 年底建成通车。	2029 年	-8.47%	-10.51%
南湛高速广东段	预计 2028 年底建成通车	2029 年	/	/

吴上高速二期	2023 年 10 月 14 日获得工可批复，2024 年 2 月 23 日获得初步设计批复，计划 2029 年底建成通车。	2030 年	-0.24%	-0.22%
本项目路面大修	预计 2035-2037 年期间分时期、分阶段、分区域	/	/	/

数据来源：《交通预测报告》

注：上表中所列示的影响因素为未来年预测中对本项目造成较为显著影响的路网因素，其余路网因素参照未来年区域路网规划均在预测过程中纳入测算。

图 5-19：影响区域未来年影响因素示意图



图片来源：《交通预测报告》

（1）G75 兰海高速和 S7512 钦防高速涉铁工程施工

G75 兰海高速和 S7512 钦防高速基本已扩容为双向八车道，只有两处上跨铁路的路段尚未拓宽，两处涉铁工程分别为 G75 兰海高速 K2078+792 丝茅坪铁路桥和 S7512 钦防高速 K23+567 跨南防铁路桥。

图 5-20：国道 G325 公路区位示意图



图片来源：《交通预测报告》

1）S7512 钦防高速公路 K23+567 涉铁施工

S7512 钦防高速 K23+567 跨南防铁路桥，建设地点在防城港市境内，位于钦防高速防城互通收费站以南约 1.2 公里处，上跨南防铁路茅岭站至防城站区间。预计于 2026 年上半年开工，于 2027 年 6 月底验收通车。本次扩建该桥由原桥宽的 24.5m 扩建成桥宽 42m，由双向四车道扩建为双向八车道。根据现阶段拟定的施工交通组织方案：

①第一阶段施工组织：S7512 钦防高速公路 K23+567 涉铁施工期间暂关闭防城港收费站入口，防城港市至南宁市车辆通行需绕行市政路，由防城收费站行驶进入钦防高速。南宁市至防城港市车辆通行维持现状，单向双车道通行。工期约 8 个月。

②第二阶段施工组织：该阶段防城港收费站恢复使用，施工段保障双向两车道通行，施工区限速 40km/h。工期约 6 个月。

2）G75 兰海高速 K2078+792 丝茅坪铁路桥涉铁工程施工

G75 兰海高速 K2078+792 丝茅坪铁路桥，建设地点在钦州市境内，位于兰海高速钦防高铁上跨立交至钦州西互通之间，上跨南防铁路钦州站至康熙岭站区间。工程预计于 2026 年上半年开工，预计 2027 年 5 月初验收通车。本次扩建该桥由原桥宽的 33.5m 扩建成桥宽 42m，由双向六车道扩建为双向八车道。

3）总体分析

根据现阶段拟定的施工交通组织方案，S7512 钦防高速公路 K23+567 涉铁施工会降低道路通行能力，但因施工影响范围较小，总体路径成本变化不大。从审慎角度考虑，本次预测考虑涉铁施工对本项目会造成客车车流量损失，货车因对出行成本敏感，考虑施工对货车无影响。

G75 兰海高速 K2078+792 丝茅坪铁路桥涉铁施工交通组织采取双向四车道保通方案，施工管控区域采取 40-60km/h 速度管控措施，施工期会降低道路通行能力，但因南宁来往钦州方向目前仅有兰海高速与国道 G325 两条道路，即本项目所在的兰海高速无其他的高速公路替代路径，因此预计该项目施工对本项目影响有限。但与 S7512 钦防高速公路 K23+567 涉铁施工影响分析一致，从审慎角度，本次预测考虑施工对交通需求存在一定抑制作用，该项目涉铁施工对本项目会造成客车车流量损失，货车因对出行成本敏感，考虑施工对货车无影响。两处涉铁施工项目预计 2026 年上半年开工，影响年份为 2026 年，预计对本项目客车交通量分流影响约为-4.55%，客车交通量减少约 1148veh/d。

表 5-22：2026 年涉铁施工影响分析

项目	日均交通量（veh/d）			分流交通量（veh/d）			分流比例		
	客车	货车	合计	客车	货车	合计	客车	货车	合计
2026 年无涉铁施工	25212	6265	31477						
2026 年有涉铁施工	24064	6265	30329	-1148	--	-1148	-4.55%	--	-3.65%

（2）2026 年国道 G325 对货车转移吸引持续

国道 G325 南宁段与本项目基本平行，从路网建设角度，高速公路与平行的国道共同构成区域的综合运输走廊骨架，二者在交通运输网络中分工协作、互为补充。结合近三年国道 G325 货车占比呈上升趋势，虽然高速公路与国省干线的功能定位不同，但从审慎角度，在 2026 年考虑其对本项目货车将产生进一步分流影响，以审慎评估平行国道的影响。并且考虑目前国道 G325 交通量已远超适应交通量，达到五级服务水平，2025 年事故率增长 53%，其 2025 年货车交通量增速逐步放缓，因此综合考虑，2026 年国道 G325 对本项目的货车交通量分流影响预计约为-5.65%，货车交通量减少约 354veh/d。

表 5-23：2026 年国道 G325 对货车转移吸引持续影响分析

项目	日均交通量（veh/d）			分流交通量（veh/d）			分流比例		
	客车	货车	合计	客车	货车	合计	客车	货车	合计
2026 年无国道分流影响	24064	6265	30329						
2026 年有国道分流影响	24064	5911	29975	--	-354	-354	--	-5.65%	-1.17%

（3）国道 G325 南宁至钦州公路（南宁段）改扩建项目

国家公路网中普通国道 G325 线是广州-南宁之间的重要道路，目前国道 G325 南宁至钦州公路（南间至黎合江段）已于 2022 年完成改扩建工程交工验收，采用双向四车道一级公路标准设计，设计速度 80km/h，沥青混凝土路面，路线全长 53.743 公里，路基宽 24.5 米。而本次改扩建段为 G325 南宁至钦州公路（南宁段），现有旧路为设计速度 60km/h 的二级公路标准，路基宽 12-15 米、沥青砼/水泥砼路面宽 9-12 米，现状摩托车和拖拉车比例较大，混合交通严重，沿线桥函承载标准较低、交通安全设施不足等问题突出，目前国道 G325 南宁至南间段已列入改扩建计划。

国道 G325 南宁至钦州公路（南宁段）改扩建项目升级一级公路，将顺接已改扩建完毕的国省干线。改扩建路线起点位于玉洞互通附近国道 G325 与光山路交叉口，路线向东布线至平乐大道，后向南经那马镇、子伟村、南宁现代工业产业园、大塘镇，随后通过南晓镇规划区西侧边缘、广西龙象谷规划东侧边缘，终于南宁与钦州交界处南晓镇晓村附近。路线里程 55.425 公里，其中 K0+000~K13+770 段 13.77 公里已于 2010 年提升为路基宽度 60.0 米，设计速度为 60km/h，已满足一级公路设计标准，故本次改扩建仍采用旧路标准，仅进行路面改造；K13+770~K55+425 段 41.655 公里为旧路改扩建，两车道改为四车道，采用一级公路标准，设计速度为 80km/h，路基宽度 25.5 米。

国道 G325 南宁至钦州公路（南宁段）改扩建项目与本项目路段基本平行，建设单位为广西北投集团旗下子公司，根据北投集团提供信息，改扩建工程可行性研究已于 2024 年 12 月底获得自治区发改委批复，计划 2026 年下半年开始施工，计划工期三年。

1）国道 G325 南宁至钦州公路（南宁段）施工期间交通量影响分析

因该项目暂无详细施工安排及施工交通组织方案，本次预测考虑施工准备及收尾工作对交通量道路影响较小，因施工导致道路交通通行效率下降或通行受限，对道路交通量产生较大不利影响的年份考虑在 2027 年。设定国道 G325 南宁至钦州公路（南宁段）施工期间因道路施工导致行驶车速下降至 30km/h，部分车辆将转移至本项目通行。根据模型分析，国道 G325 南宁至钦州公路（南宁段）改扩建项目施工期主要影响南宁与钦州、防城港方向，以及南宁城区至项目沿线区域往来交通量。总体来看，2027 年转移至本项目客车约为 3.23%，客车日均交通量增加约 818veh/d，转移至本项目货车约为 2.66%，货车日均交通量增加约 165veh/d。

表 5-24：国道 G325 南宁至钦州公路（南宁段）改扩建施工影响分析

项目	日均交通量（veh/d）			利好交通量（veh/d）			利好比例		
	客车	货车	合计	客车	货车	合计	客车	货车	合计
2027 年无 G325 改扩建施工影响	25301	6205	31506						
2027 年有 G325 改扩建施工影响	26119	6370	32489	818	165	983	3.23%	2.66%	3.12%

数据来源：《交通预测报告》

2）国道 G325 南宁至钦州公路（南宁段）改扩建工程完成后交通量影响分析

改扩建工程计划工期三年，预计 2029 年下半年完成，但从审慎角度考虑，预测假设该项目的完工影响年份为 2029 年。改扩建工程施工完工后因道路恢复正常通行，施工期转移至本项目通行的车辆将回流至国道 G325，同时道路通行条件改善会吸引部分原经行高速公路出行的车辆。不过，道路升级后预计将采取过路收费措施，参考国道 G325 南宁至钦州公路（钦州段）改扩建后收费标准，一类客车收费 10 元/车次，六类货车收费 40 元/车次进行预测。

根据模型分析，国道 G325 南宁至钦州公路（南宁段）改扩建项目完工通车后主要影响南宁与钦州、防城港方向，以及南宁城区至项目沿线区域往来交通量。2029 年对本项目客车分流影响约为-13.37%，客车日均交通量减少约 3607veh/d，对货车分流影响约为-19.51%，货车日均交通量减少约 1299veh/d。

表 5-25：国道 G325 南宁至钦州公路（南宁段）改扩建完工通车影响分析

项目	日均交通量（veh/d）			利好交通量（veh/d）			利好比例		
	客车	货车	合计	客车	货车	合计	客车	货车	合计
2029 年无 G325 改扩建完工	26982	6658	33640						
2029 年有 G325 改扩建完工	23375	5359	28734	-3607	-1299	-4906	-13.37%	-19.51%	-14.58%

数据来源：《交通预测报告》

图 5-21：国道 G325 南宁至钦州公路（南宁段）改扩建项目区位示意



图片来源：《交通预测报告》

（4）南宁南过境线六景至大塘段

南宁南过境线六景至大塘段，起点位于南宁市横州市新福镇那言村附近，设 T 型枢纽互通接入六景至钦州港高速公路。向西经横州市平朗镇、邕宁区中和镇、那楼镇、百济镇，终点位于良庆区大塘镇那团村附近，设置大塘北枢纽

互通实现与兰海高速广西南宁那南段的交通流转换。线路全长 52.779km，全设计速度为 120km/h，双向四车道，预计投资规模 71.19 亿元。项目建成后可实现广西东北经南宁至西南方向多通道互担，与南宁市外围其他高速公路形成南宁市大外环高速公路，减少车辆绕行，疏解南宁市现有环城高速公路面临的交通压力，提升南宁高速公路的过境效率、路网容量规模。

根据北投集团提供信息，南宁南过境线六景至大塘段项目已于2023年10月实质性动工，预计于 2026 年底建成通车，影响年份为 2027 年。南宁南过境线六景至大塘段与本项目相接，建成后与南宁市外围其他高速形成大外环高速，根据模型分析，南宁南过境线六景至大塘段通车主要影响柳州、来宾、河池、桂林、梧州以及南宁等与防城港方向往来交通量，总体来看对本项目客车分流影响约为-2.06%，客车日均交通量减少约 538veh/d，对货车分流影响约为-0.55%，货车日均交通量减少约35veh/d。

表 5-26：南宁南过境线六景至大塘段通车影响分析

项目	日均交通量（veh/d）			分流交通量（veh/d）			分流比例		
	客车	货车	合计	客车	货车	合计	客车	货车	合计
2027年无南宁南过境线六景至大塘段	26119	6370	32489						
2027年有南宁南过境线六景至大塘段	25581	6335	31916	-538	-35	-573	-2.06%	-0.55%	-1.76%

数据来源：《交通预测报告》

图 5-22：南宁南过境线六景至大塘段区位示意



图片来源：《交通预测报告》

（5）兰海高速钦北段、钦防段及合浦至北海段客车收费标准提升

根据《广西壮族自治区高速公路条例》，高速公路车辆通行费收费标准，应当按照有关法律、行政法规规定的程序，根据高速公路的技术等级、投资总额、当地物价指数、偿还贷款或者有偿集资款的期限和收回投资的期限，以及交通量、建设质量等因素计算确定，由自治区人民政府交通运输主管部门会同发展改革、财政部门审核后，报自治区人民政府批准。兰海高速钦北段、钦防段及合浦至北海段均已完成改扩建工程，但目前仍执行老路收费标准，预计2027 年完成竣工验收并取得收费标准批复，与原收费标准相比较，一类客车收费标准将从 0.4 元/车公里调整为 0.5 元/车公里，四类客车收费标准将从 1.3 元/车公里调整为 1.45 元/车公里。虽然本项目所在的兰海高速公路大通道的一类和四类客车收费标准将整体提升，但因该路段符合加收的桥隧较少，与区域内内竞争性道路相比较，本项目所在通道仍为通行费成本最优路径。基于审慎考虑，本次预测假设兰海高速钦北段、钦防段及合浦至北海段客车收费标准提升后将对本项目客车产生约-1.88%的分流影响，客车日均交通量减少约 481veh/d。

表 5-27：2027 年客车收费标准提升影响分析

项目	日均交通量（veh/d）			分流交通量（veh/d）			分流比例		
	客车	货车	合计	客车	货车	合计	客车	货车	合计
2027 年无收费标准提升影响	25581	6199	31780						
2027 年有收费标准提升影响	25100	6199	31299	-481	--	-481	-1.88%	--	-1.51%

（6）平陆运河

平陆运河位于广西壮族自治区，是西部陆海新通道骨干工程，项目起于南宁市横州市西津库区平塘江口，经钦州市灵山县陆屋镇沿钦江进入北部湾，全长 134.2 公里，设计年单向通过能力为 8,900 万吨，按内河I级航道标准建设，可通航 5,000 吨级船舶，以发展航运为主，结合供水、灌溉、防洪、改善水生态环境等。从功能定位来看，平陆运河的建设主要为补充目前西部陆海新通道沿线货物运输主要依靠铁路和高速公路运至出海口，水路通道缺失的不足，通过平陆运河的建设，一方面能够为西部陆海新通道建设开辟水运新方式，使西部陆海新通道成为全国第 3 个拥有江海联运出海能力的通道；另一方面能够为西部陆海新通道增加上亿吨级的水运能力，提高西部陆海新通道综合运输能力。

目前，西南地区南向出海货运主要依托北部湾港海铁/海公联运、珠三角港口与西江水运江海联运、湛江港海铁联运等 3 大通道。平陆运河建成后，一方面西南地区原来经由海铁／海公联运的出海货物由于通过水运费用有较大幅度降低，将部分转由平陆运河江海联运出海；另一方面西南地区原经由珠三角港口江海联运出海的货物，由于水运航程大幅缩短（贵港及以上西江沿线地区经平陆运河出海比经珠三角港口出海可缩短 560km），将部分转由平陆运河出海。从货运运输方向分析来看，平陆运河建成后：

南向将开辟广西及西南地区通往东盟地区运距最短、最经济、最便捷的国际水运大通道。西江中上游地区货物出海节约航程约 7 天；经平陆运河出海比从广州出海到越南和新加坡，分别缩短约 1,100 公里和 740 公里。

北向助力西部陆海新通道铁水联运，通过黄桶至百色铁路等连接海陆运输，依托中欧国际班列直达欧洲；为贵州提供新的出海通道，贵州货物从梅林港口经平陆运河出海到越南，较从广州出海节省运距约 700 公里。

西向经百色港和百色通航项目联通云南富宁港，为云南货物出海提供直接出海通道，较从长江出海节省约 1930 公里。

东向连通西江航运干线到达广西东部和广东西部，为上游地区开辟通往粤港澳大湾区、北美、日韩的海运新通道。

由上分析可知，平陆运河的建设将极大的方便并促进出海货物运输，因水运运输较公路运输运输量大且成本较低，因此平陆运河通航后将对本项目通道内的货运交通量产生一定的分流作用。但区域内便利低成本的运输方式增加也将有利于促进区域相关产业布局和发展，例如自治区在研平陆运河沿线文化旅游、产业园区建设等方面的规划及方案，同时平陆运河的建设加快区域多式联运网络的构建，有助于实现区域公路、铁路、水运、航空等之间更高效的货物转运和交通衔接。由此可见，平陆运河的建设带来的区域发展对本项目也有一定的促进作用。

根据北投集团提供信息，2025 年 2 月，平陆运河两大枢纽建设第三阶段取得新进展，平陆运河预计 2026 年底完工通航，影响年份为 2027 年~2028 年。根据模型分析，平陆运河通航主要影响贵州、云南方向与钦州、防城港方向，以及南宁市境内水运航线沿线的柳州、来宾、贵港等地区与钦州、防城港之间的往来交通量，2027 年对本项目货车分流影响约为-2.15%，货车日均交通量减少约 136veh/d；2028 年对本项目货车分流影响约为-1.91%，货车日均交通量减少约 124veh/d。

表 5-28：平陆运河通航影响分析

项目	日均交通量（veh/d）			分流交通量（veh/d）			分流比例		
	客车	货车	合计	客车	货车	合计	客车	货车	合计
2027 年无平陆运河	25581	6335	31916						
2027 年有平陆运河	25581	6199	31780	--	-136	-136	--	-2.15%	-0.43%
2028 年无平陆运河	25772	6494	32266						
2028 年有平陆运河	25772	6370	32142	--	-124	-124	--	-1.91%	-0.38%

数据来源：《交通预测报告》

图 5-23：平陆运河区位示意



图片来源：《交通预测报告》

（7）合浦至湛江高速铁路

在《广西综合立体交通网规划（2021—2035 年）》和《南宁市综合交通运输发展“十四五”规划》中，南宁至合浦至湛江规划建设一条高速铁路，设计时速 350 公里，其中南宁至合浦高速铁路为远期储备项目，暂无建设计划，且目前南宁至合浦已开通高速动车组，南宁至北海通行时间不到一小时，待南宁至合浦高速铁路建成将主要分流现有乘高铁和普铁出行的客流。而合浦至湛江高速铁路自既有邕北线合浦站侧向引出，经北海、山口、廉江、遂溪至湛江西站，共设置车站 4 座，与湛江至海口高速铁路相接，目前项目已在推进开工建设工作，施工总工期为 4 年，线路自合浦站引出，向东经过铁山港湾、白沙镇、遂溪县等最终引入湛江西站，设站 6 座（新设车站 4 个，既有站 2 个），正线全长约 139 公里，其中广西段约 63 公里，广东段约 76 公里，设计时速 350 公里，项目总投资约 275.2 亿元，同步建设北海联络线、湛江北至湛江西联络线等。

合浦至湛江高速铁路已于 2024 年 12 月 29 日开工建设，预计 2028 年建成运营，影响年份为 2028 年。从出行通道来看，相较于本项目高速公路，合浦至湛江高速铁路受不可控因素影响较小，通行速度更快，可达性更高。同时，票价较低，花费的时间成本也更低。根据模型分析，合浦至湛江高速铁路通车主要

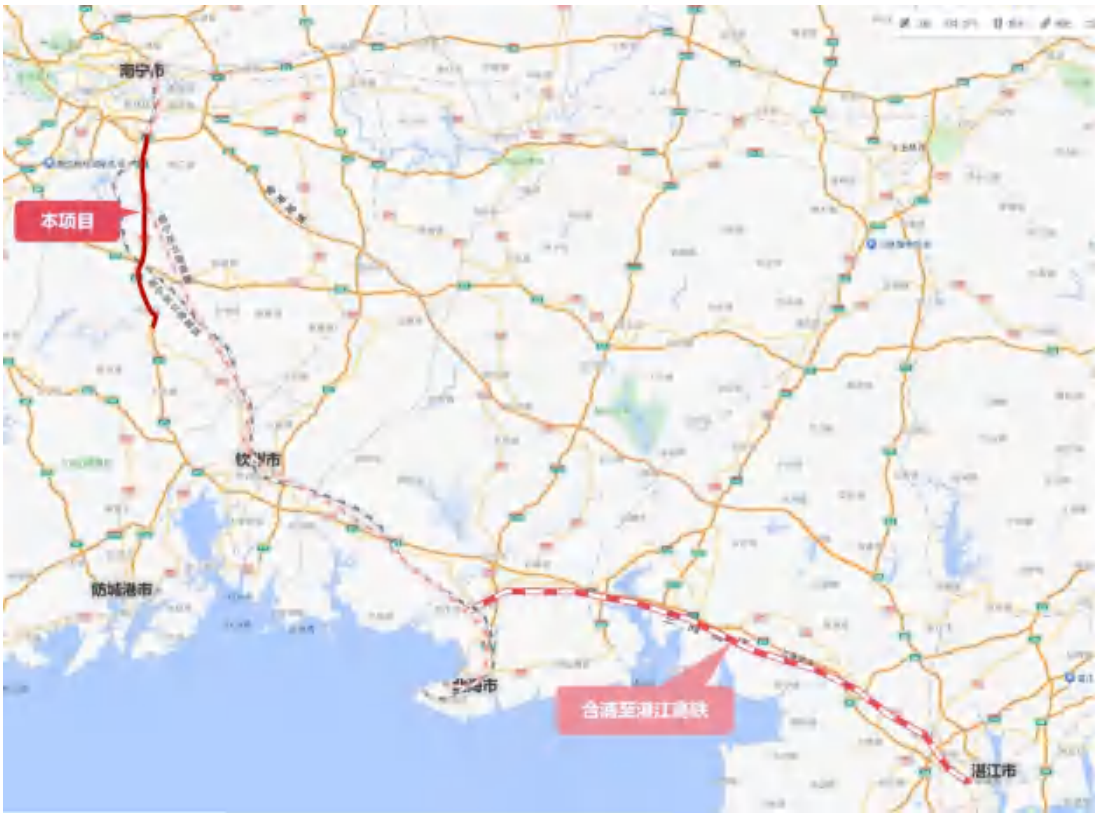
影响南宁、防城港与广东方向往来交通量，总体来看对本项目客车分流影响约为-2.13%，客车日均交通量减少约 562veh/d。

表 5-29：合浦至湛江高速铁路通车影响分析

项目	日均交通量（veh/d）			分流交通量（veh/d）			分流比例		
	客车	货车	合计	客车	货车	合计	客车	货车	合计
2028 年无合湛高铁	26334	6494	32828						
2028 年有合湛高铁	25772	6494	32266	-562	--	-562	-2.13%	--	-1.71%

图片来源：《交通预测报告》

图 5-24：合浦至湛江高速铁路区位示意



图片来源：《交通预测报告》

（8）G7522 贵阳-北海公路（南宁至北海段）

G7522 贵阳-北海公路（南宁至北海段）起点位于南宁市邕宁区州同村，接入南宁外环高速，途经南宁市邕宁区新江镇、百济镇，钦州市新棠镇、长滩镇、小董镇、平吉镇、那彭镇、那思镇，北海市合浦县乌家镇、沙岗镇，终点接入北海市滨海一级路（廉州湾大道）。路线全长约 152.92 公里，新建里程 138.674 公里（14.246 公里为钦州北环高速共线段），同步建成南宁市入城段 2.5 公里，

其中南宁市邕宁区 31.787 公里（含南宁市入城段），钦北区 36.455 公里，钦南区 36.519 公里，北海市 37.413 公里。主线设计速度均采用 120 公里/小时。起点至乌家北枢纽互通段采用双向四车道高速公路标准，整体式路基宽度 26.5 米，分离式路基宽度 2×13.25 米；乌家北枢纽互通至终点段采用双向六车道高速公路标准，整体式路基宽度 34 米。项目概算总投资额约 204.79 亿元，平均每公里造价约 1.48 亿元。

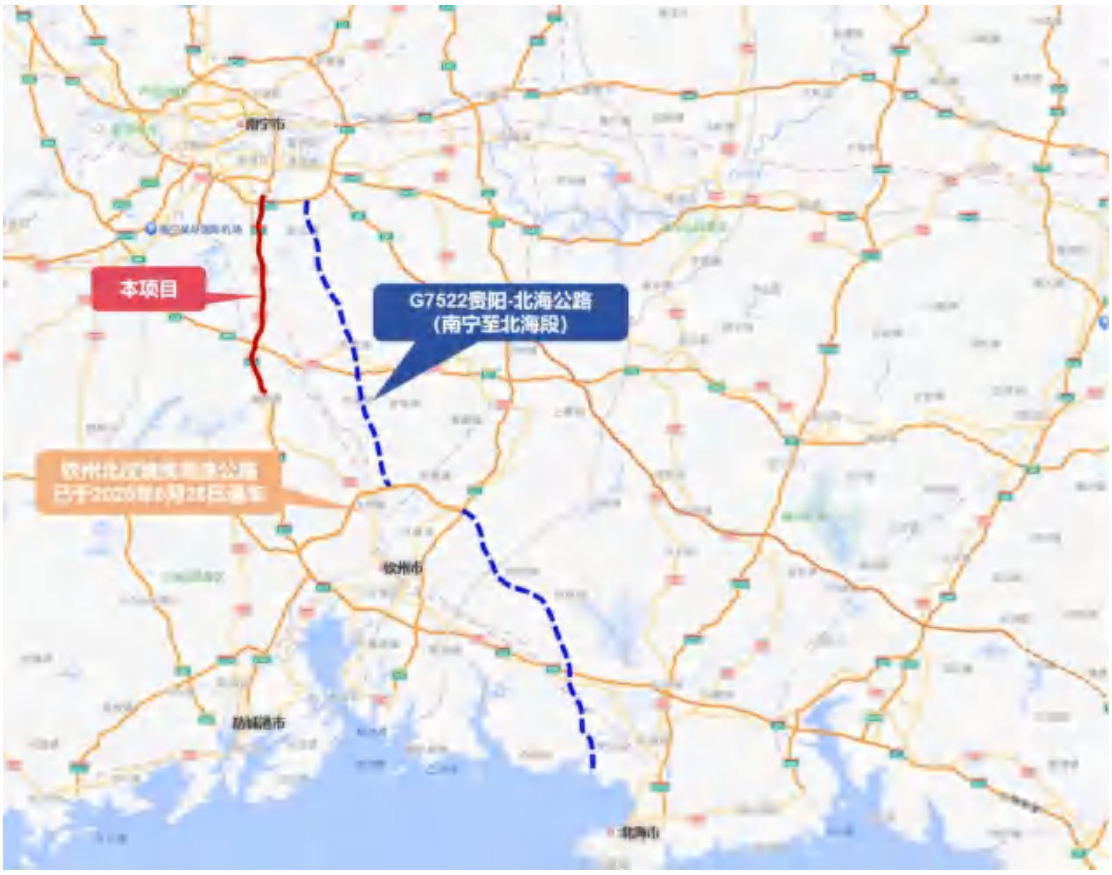
根据北投集团提供消息，该项目已完成施工招标，计划于 2026 年初开工建设，预计 2028 年底建成通车，影响年份为 2029 年。根据模型分析，G7522 贵阳-北海公路（南宁至北海段）通车主要影响南宁、北海、钦州之间以及钦州、北海与来宾、桂林等广西北部方向往来交通量。2029 年对本项目客车交通量影响比例约为-8.47%，客车日均交通量减少约 1980veh/d，对本项目货车影响比例约为-10.51%，货车日均交通量减少约 563veh/d。

表 5-30：G7522 贵阳-北海公路（南宁至北海段）通车影响分析

项目	日均交通量（veh/d）			分流交通量（veh/d）			分流比例		
	客车	货车	合计	客车	货车	合计	客车	货车	合计
2029 年无 G7522 贵阳-北海公路（南宁至北海段）	23375	5359	28734						
2029 年有 G7522 贵阳-北海公路（南宁至北海段）	21395	4796	26191	-1980	-563	-2543	-8.47%	-10.51%	-8.85%

数据来源：《交通预测报告》

图 5-25：合浦至湛江高速铁路区位示意



图片来源：《交通预测报告》

（9）南湛高速公路广东段

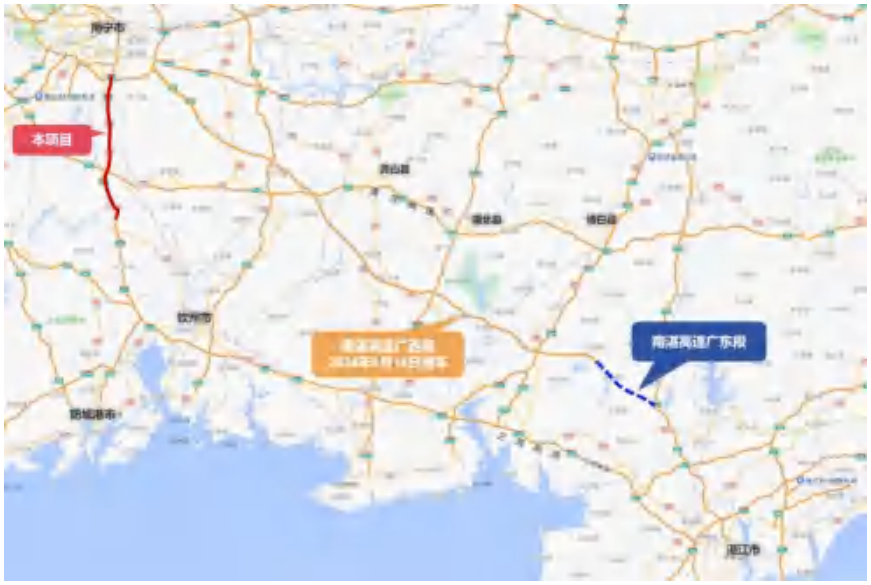
南湛高速公路具有南宁与湛江之间最为便捷高速联络线的功能，同时作为一条广西—广东快速高效便捷的出省通道功能定位，是通往粤港澳大湾区、北部湾等区域的主要高速公路之一，既满足出省通道快速畅通，又改善区域间的重要经济节点城市的连接功能，为加强北部湾经济区、珠江西江经济带的合作机制，全力打造向海经济，发挥广西作为西南出海大通道的作用提供基础保障。南湛高速公路分为广西段与广东段两段建设。

南湛高速广西段起于南宁绕城高速公路六冲枢纽互通，整体由西向东，经南宁市邕宁区，钦州市灵山县、浦北县，玉林市博白县，终于那卜镇桂粤交界处。线路全长 186.821km，设计速度为 120km/h，双向四车道，全线设置双旺、安石连接线 2 条，采用二级公路标准，南湛高速公路广西段已于 2024 年 6 月 18 日通车。南湛高速广东段起于廉江市长山镇西北粤桂两省区交界处，与南宁至湛江高速公路广西段对接，路线向东延伸接入玉湛高速，路线全长约 30.18 公里，采用设计速度 120km/h 的双向四车道高速公路标准，标准路基宽度采用 26.5m，

设置长山互通连接线，采用二级公路标准。项目估算总投资约为 36.34 亿元，总工期 3 年。

根据北投集团提供消息，广东段工程可行性研究报告已获批，正在开展深化设计，预计 2028 年底建成通车，影响年份为 2029 年。根据模型分析，南湛高速广东段通车虽然打通了广西段断头路的现状，但通道内可供选择的道路较多，且 G7522 贵阳-北海公路（南宁至北海段）开通后，其综合成本优势更明显，从模型分配结果来看，预计对本项目交通量影响很小，故本次预测不进行详细分析。

图 5-26：南湛高速公路广东段区位示意



图片来源：《交通预测报告》

（10）吴上高速公路二期

吴圩至上思高速公路二期工程位于南宁市江南区，起点位于南宁市吴圩镇，接吴圩机场第二高速公路，设置枢纽互通，路线自北向南经明阳工业园区，在明阳工业园区设置一般互通 1 处，后继续向南布线，终点接龙胜-峒中口岸公路南宁吴圩至上思段一期路线起点（与吴大高速交叉枢纽互通）。项目推荐方案全长 18.193km，全线采用双向四车道高速公路标准，设计速度 120km/h，路基宽 27m，采用沥青混凝土路面。项目总投资 28.07 亿元。

吴上高速二期项目已于 2023 年 10 月 14 日获得批复，2024 年 2 月 23 日获得初步设计批复。根据北投集团提供信息，自治区发改委、交通运输厅在桂交

规划发〔2025〕10 号文件中对龙胜—峒中口岸公路吴圩至上思段（二期工程）等项目建设任务进行了调整，计划 2029 年底建成通车，影响年份为 2030 年。

吴上高速二期的建成通车代表吴上高速全线贯通，将进一步分流本项目交通量，但该路径南宁至防城港方向沿线高速公路符合桥隧加收的路段较多，出行综合成本高于本项目，对本项目交通量分流影响有限。根据模型分析，吴上高速二期通车主要影响南宁、贵州、河池、百色等与防城港上思县、防城港东兴等方向往来交通量，总体来看对本项目客车分流影响约为-0.24%，客车日均交通量减少约 54veh/d,对货车分流影响约为-0.22%，货车日均交通量减少约 11veh/d。

表 5-31：吴上高速二期通车影响分析

项目	日均交通量（veh/d）			分流交通量（veh/d）			分流比例		
	客车	货车	合计	客车	货车	合计	客车	货车	合计
2030 年无吴上二期	22352	5003	27355						
2030 年有吴上二期	22298	4992	27290	-54	-11	-65	-0.24%	-0.22%	-0.24%

图 5-27：吴上高速区位示意



（11）本项目路面大中修

本项目预期在2035-2037年期间分时期、分阶段、分区域将根据路况指标情况择机实施路面大修养护工程，主要施工内容为旧路面铣刨及沥青面层重铺。为最大限度降低对车辆通行影响，采用以过程预防性养护为主，局部集中处置的方式实施，最大限度降低施工对双向通行能力的影响，基本维持路段施工前服务水平。

交通组织方案预计根据每年路面中上面层钻芯取样检测结果，对需集中修复中下面层的局部路段，按每日施工效率（双车道 3-4 公里/批次）划分作业单元，结合施工效率、交通保障等要求，预计集中交通管制工期不超过 90 天。各年度施工采取分车道短期封闭、滚动推进的方式，确保施工路段单向始终保留至少 2 条车道通行，避免全幅或长距离封闭。每一作业单元完工后及时恢复交通，再转入下一区段作业，避免多个单元同时封闭导致通行压力叠加。

以上工程方案相关内容（含作业单元划分、车道封闭方式、工期预估等）均基于当前项目信息、技术水平及常规施工条件形成的预测性方案，在实际执行过程中可能因路产实际状况、路基检测结果、突发交通需求或不可抗力等因

素产生偏差，或者因技术革新升级进一步优化，若实施将根据届时情况进行调整。根据目前的预测性方案，本项目路面大修能够基本维持施工前路段服务水平，预计对本项目交通量影响很小，故本次预测不考虑其影响。

2、应对措施

本项目聘请了招商局重庆交通科研设计院有限公司作为车流量预测机构，针对底层资产未来的通行费收入进行独立且专业的分析与判断，综合考量周边路网情况、路网规划、未来年经济发展对于交通量的影响等，审慎地对底层资产未来交通量及通行费收入进行预测，后续原始权益人及运营管理机构将采取如下措施进行应对。

（1）按照扁平化、数智化管理降本增效，推广收费总站和少人值守收费站模式，减少相关运营人员，实现成本降低；为进一步提升通行费收入，推广“以量定价”引导龙头企业增量车上路，强化高速公路的安全快捷优势，实现总车辆通行收入的增长。

（2）除不可抗力因素（如地震、台风、水灾、火灾、战争、公共卫生事件、政策、法律变更、政府征收、金融市场危机等）外，如不动产项目 2027 年、2028 年、2029 年三个完整会计年内，当年实际可供分配金额未达到预期分配金额，原始权益人将通过自愿放弃所持有的本基金份额在该期间应获取的全部或部分可供分配金额，使基金投资者（不含原始权益人及其关联方）取得预期分配金额。

九、不动产项目资产现金流真实性、稳定性及分散度

（一）现金流真实性

1、基于真实、合法的经营活动

不动产项目现金流主要来源于高速公路通行费收入，本项目实行联网收费。不动产项目的现金流系基于真实、合法的经营活动产生，符合市场化原则。

2、收费权

详见本章节“二、不动产项目资产的权属情况”之“（三）不动产项目资产权属情况”之“1、标的公路收费权”。

（二）现金流稳定性、分散度、重要现金流提供方

1、现金流的稳定性

兰海高速广西南宁那南段于 2018 年 6 月 1 日正式开始收费，运营已超过 7 年。不动产项目运营成熟，已具备产生持续、稳定现金流的能力。收入来源为按照监管部门制定的收费标准对过往车辆收取的通行费收入及广告经营权的租赁收入。

2023-2025 年，项目公司营业收入分别为 32,881.24 万元、30,743.06 万元和 31,066.28 万元，其中通行费收入分别为 32,768.80 万元、30,648.43 万元和 31,038.75 万元，占总体营业收入比例均在 99%以上。

不动产项目资产收入及成本情况详见本章节“六、不动产项目资产经营与财务情况”之“（一）不动产项目资产经营情况”之“1、不动产项目资产收入情况”。

2、现金流独立性及分散性

兰海高速广西南宁那南段为优质高速公路资产，收入来源主要为按照监管部门制定的收费标准对过往车辆收取的通行费收入及广告经营权的租赁收入，主要为通行费收入。

项目客户主要为公路使用者，个人占比较高，客户分散度高。不动产项目收费主要由市场化运营产生，不存在严重依赖于少数客户的情况，收入分散度高，并且不存在依赖第三方补贴等非经常性收入的情况。不动产项目的现金流来源合理分散，不存在单一现金流提供方及其关联方合计提供的现金流超过不动产项目资产同一时期现金流总额的 10%的重要现金流提供方。

十、不动产项目资产现金流预测情况

（一）不动产项目资产的现金流测算情况

易方达基金管理有限公司作为基金管理人编制了可供分配金额测算报告审核报告，并经容诚会计师事务所（特殊普通合伙）审核后出具了《易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金可供分配金额测算报告审核报告》。

1、营业收入预测

1）未来交通量及通行费收入预测方法

根据《交通预测报告》，针对兰海高速广西南宁那南段未来交通量及通行费收入预测工作分为三个阶段：

①历史资料搜集和项目现场调研

招商局重庆交通科研设计院有限公司向北投集团提供了所需历史资料清单，同时项目组前往北投集团配合收集资料，并对周边路网的基本情况（路况、断面情况、周边园区等）展开了现场调研，并对必要的道路开展交通量或 OD 调查。

②项目现状分析

基于调研所获取的详实的基础资料，对本项目相关数据展开了详细分析，并就基础数据中出现的历史数据波动与北投集团相关人员进行了沟通核对，最终详细分析了项目近年历史数据基本情况。

③交通量及收入预测

基于全省联网收费数据，结合调研数据对其进行校核，并结合未来年经济发展与交通量的关系对项目未来年交通量进行分析与预测，并在交通量预测结果的基础上，根据兰海高速广西南宁那南段现行的收费标准进行了收费收入的预测。

2）未来交通量预测假设

根据对关键要素的分析，本次预测以 2025 年 6 月 30 日为基准日，预测期限为 2025 年 7 月 1 日至 2043 年 8 月 18 日。本项目预测假设如下：

2025 年全国经济增长维持在 5.0%左右。预测场景未来年经济增长水平及交通弹性系数维持在《交通报告》“社会经济分析”的预期水平。

路网等相关影响参考《交通报告》“影响因素分析”部分。

ETC 车辆享受 95 折优惠政策及货车差异化收费政策将会继续持续至本项目经营期末，即 2043 年 8 月 18 日。

因新能源、无人驾驶等新技术发展，以及国内外政治因素、国家及区域产业或结构规划调整、交通运输行业优惠政策实施等不可控的变动因素对交通量及收入的影响无法预估，本次预测不考虑以上因素带来的影响。

本项目经营期截至 2043 年 8 月 18 日。

3）兰海高速广西南宁那南段未来交通量和收入预测结果

表 5-32：分车型交通量预测结果情况表（veh/d）

年份	交通量			
	客车	货车	合计	增长率
2026	24064	5911	29975	
2027	25100	6199	31299	4.42%
2028	25772	6370	32142	2.69%
2029	21395	4796	26191	-18.51%
2030	22298	4992	27290	4.19%
2031	23247	5197	28444	4.23%
2032	24180	5398	29578	3.99%
2033	25094	5595	30689	3.75%
2034	25984	5786	31771	3.52%
2035	26848	5971	32820	3.30%
2036	27680	6149	33829	3.08%
2037	28478	6319	34797	2.86%
2038	29243	6482	35724	2.66%
2039	29975	6637	36612	2.48%
2040	30675	6785	37460	2.32%
2041	31346	6926	38273	2.17%
2042	31990	7062	39051	2.03%
2043	32607	7191	39799	1.91%

表 5-33：分车型交通量预测结果情况表（pcu/d）

年份	交通量			
	客车	货车	合计	增长率
2026	24215	13614	37829	
2027	25255	14317	39572	4.61%
2028	25929	14757	40686	2.81%
2029	21523	11167	32690	-19.65%
2030	22429	11659	34088	4.28%
2031	23381	12176	35558	4.31%
2032	24317	12687	37005	4.07%
2033	25234	13190	38424	3.84%
2034	26127	13683	39809	3.61%

2035	26992	14163	41156	3.38%
2036	27826	14629	42455	3.16%
2037	28625	15080	43705	2.94%
2038	29391	15514	44905	2.75%
2039	30124	15934	46058	2.57%
2040	30825	16339	47164	2.40%
2041	31496	16730	48225	2.25%
2042	32139	17107	49246	2.12%
2043	32756	17473	50230	2.00%

表 5-34：收费收入预测结果情况表（单位：元）

年份	收费收入			
	客车	货车	合计	增长率
2026	208,238,645	111,642,909	319,881,554	
2027	216,784,079	117,308,378	334,092,457	4.44%
2028	222,761,386	121,137,640	343,899,025	2.94%
2029	184,052,475	91,342,263	275,394,738	-19.92%
2030	191,442,304	95,294,254	286,736,558	4.12%
2031	199,195,632	99,436,733	298,632,365	4.15%
2032	207,348,137	103,806,410	311,154,548	4.19%
2033	214,169,966	107,537,087	321,707,053	3.39%
2034	221,328,869	111,463,356	332,792,224	3.45%
2035	228,230,640	115,287,159	343,517,798	3.22%
2036	235,881,074	119,359,802	355,240,876	3.41%
2037	241,954,586	122,651,103	364,605,689	2.64%
2038	248,385,783	126,139,379	374,525,162	2.72%
2039	254,536,376	129,500,965	384,037,340	2.54%
2040	261,130,378	133,104,159	394,234,537	2.66%
2041	266,041,883	135,864,570	401,906,453	1.95%
2042	271,428,299	138,881,122	410,309,421	2.09%
2043	174,293,823	89,353,351	263,647,174	-35.74%

注：由于该项目的收益预测期间为自评估基准日至 2043 年 8 月 18 日止，故 2043 年最后一期的收费收入与上一年全年收费收入相比，下降-35.74%。

4）租赁收入的预测

租赁收入主要为兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）广告经营权的租赁收入，租赁收入是依据广西北投南南高速公路有限公司与广西北部湾恒信资产经营有限公司签订的《兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）广告经营权租赁合同》进行预测，每年不含税租赁收入为27.52万元。

2、营业成本预测

主营业务成本包括折旧费、无形资产摊销、职工薪酬、通行养护支出、其他运营成本。

1）折旧摊销

列入资产组的固定资产按照企业执行的固定资产折旧政策，以固定资产账面原值、未来年度预计投入的资本性支出、预计使用年限等估算未来经营期的折旧额。年限平均法（直线法）计算公式：年折旧额=（固定资产原值-净残值）/预计使用年限。

列入资产组的无形资产按照企业的无形资产摊销政策计提未来各年度的摊销额，以无形资产账面价值、预计年限内的总车流量、加权摊销率等估算未来经营期的摊销额。工作量法的收费权摊销额计算公式如下：

单位车流量摊销额=账面价值÷预计总车流量

月摊销额=月实际车流量×单位车流量摊销额（车流量按自然车流量折算为标准车流量）

2）职工薪酬

基于实际REITs产品配套的工作人员编制情况及历史数据重新制定2026年人员成本预测数为3,034.35万元。2027年及以后人员成本以2026年预测数为基准，参考公布的近几年居民消费价格指数（CPI）数据，按照1.5%的增速逐年增长。

3）通行养护支出

通行养护支出由小修保养和养护专项工程等部分构成。未来年度的养护成本支出主要参考2025年养护计划为基础进行测算。养护成本的预测具体预测过程具体过程如下：

表 5-35：历史养护成本情况表

单位：万元

项目	2022 年	2023 年	2024 年	2025 年
养护成本合计	651.29	1,811.70	1,896.33	1,819.34

① 日常养护

根据养护历史数据及未来预测，本项目预计 2035 年-2037 年会进行大中修工程，大中修前养护费用参照 2025 年日常养护预算金额，按增长率 10%进行逐年预测。大中修后路面恢复至良好使用状态，2037 年的日常养护工程预算总费用以同类项目竣工第一年日常养护投入成本约 300.00 万元为新的基准点，后续年份再以 10%的增长率预测。

表 5-36：预测期各年度日常养护投入

单位：万元

年份	2026 年	2027 年	2028 年	2029 年	2030 年	2031 年	2032 年	2033 年	2034 年
日常养护	494.89	544.38	598.82	658.70	724.57	797.03	876.73	964.40	1,060.84

续表

年份	2035 年	2036 年	2037 年	2038 年	2039 年	2040 年	2041 年	2042 年	2043 年 1-8 月
日常养护	1,166.92	1,283.62	300.00	330.00	363.00	399.30	439.23	483.15	333.44

②养护专项工程

养护专项工程主要包括路面预防性养护工程，路面标线周期性重划修复工程，路面检测、桥梁定期检测费用，行业专项行动经费及应急抢险费等。

A 路面预防性养护工程及局部修复养护工程

为贯彻全寿命周期理念，本项目通过前瞻性投入预防性养护成本处治路面病害，总结多种车辙和抗滑病害精细化的处治方案，打造全寿命周期管养品质路，通过进行周期性预防性养护以实现路段管养成本降本增效。本项目历史年份预防性养护工程平均投入约 567 万元，预测在运营期对路面进行钻芯取样分析，结合路面技术状况检测和病害发展规律，进一步确定路面结构线性损坏情况，逐步实施路面局部修复养护工程。结合项目 2035-2037 年大中修安排及大中

修后路面提升情况，分年度安排预防养护里程约 15-30 公里，预测累计费用为 7,922 万元。

B 路面标线周期性重划修复工程

为确保夜间行车良好视线，需定期对标线重划修复，标线重划后一般可使用 3 年至 5 年，基于全线实施后实际工程量（涵盖主线及匝道虚实标线、震荡标线、文字箭头、导流标线等全部标线类型）及近年合同单价综合测算，若对全线标线进行一次全面重划，总费用约 550 万元。结合实际养护中分年度、分区域滚动实施的安排，将上述总费用分摊至 5 年周期内执行，即平均每年投入 110 万元。

C 路面检测、桥梁定期检测费用

根据《公路技术状况评定标准》（JTG5210-2018）、《公路桥涵养护规范》（JTG5120-2021）要求及日常管养需要，需委托具有相应资质的检测机构，每年对路面技术状况指标及每三年桥梁技术状况指标进行检测和维修。参照历年合同情况，路面检测每年预估为 60 万元，桥梁定期检查每三年预估 100 万元，平均每三年周期累计投入 280 万元，预测未来路面检测、桥梁定期检测预测累计费用为 1,580.00 万元。

D 行业专项行动经费

为持续提升公路交通安全水平，交通运输部、广西高速公路发展中心等上级行业管理单位可能会组织一系列专项行动指导开展高速公路运营，历年专项行动经费投入呈现阶段性特征，鉴于历史费用情况以每 3 年一个周期，每个周期 500 万元进行统筹预留。

E 应急抢险费

为应对每年雨季水毁发生的突然性和不确定性，预防水毁灾害扩大，保证水毁发生后能及时进行抢修，保障高速公路的安全畅通，预留应急抢险费用，参考项目历史平均成本，按约 1.54 万元/公里的费用标准进行预测，每年 75.10 万元。

综上未来年度的通行养护支出情况如下表：

表 5-37：未来年度的通行养护支出情况表

单位：万元

年份	2026 年	2027 年	2028 年	2029 年	2030 年	2031 年

日常养护		494.89	544.38	598.82	658.70	724.57	797.03
专项养护	路面预防性养护工程	720	720	670	670	550	550
	路面标线周期性重划修复工程	110	110	110	110	110	110
	路面检测、桥梁定期检测费用	60	60	160	60	60	160
	行业专项行动经费	150	200	150	150	200	150
	应急抢险费	75.10	75.10	75.10	75.10	75.10	75.10
	合计	1,115.10	1,165.10	1,165.10	1,065.10	995.10	1,045.10
合计		1,609.99	1,709.48	1,763.92	1,723.80	1,719.67	1,842.13
年养护成本（万元/km）		33.04	35.08	36.20	35.38	35.29	37.81

年份		**2032 年**	**2033 年**	**2034 年**	**2035 年**	**2036 年**	**2037 年**
日常养护		876.73	964.40	1,060.84	1,166.92	1,283.62	300
专项养护	路面预防性养护工程	550	550	550	550	550	-
	路面标线周期性重划修复工程	110	110	110	-	-	-
	路面检测、桥梁定期检测费用	60	60	160	60	60	60
	行业专项行动经费	150	200	150	-	-	-
	应急抢险费	75.10	75.10	75.10	75.10	75.10	75.10
	合计	945.10	995.10	1,045.10	685.10	685.10	135.10
合计		1,821.83	1,959.50	2,105.94	1,852.02	1,968.72	435.10
年养护成本（万元/km）		37.39	40.22	43.22	38.01	40.41	8.93

年份		**2038 年**	**2039 年**	**2040 年**	**2041 年**	**2042 年**	**2043 年 1-8 月**
日常养护		330	363	399.30	439.23	483.15	333.44
专项养护	路面预防性养护工程	-	-	-	360	480	451.73
	路面标线周期性重划修复工程	-	110	110	110	110	110
	路面检测、桥梁定期检测费用	60	60	160	60	60	160
	行业专项行动经费	150	200	150	150	200	313.70
	应急抢险费	75.10	75.10	75.10	75.10	75.10	47.12
	合计	285.10	445.10	495.10	755.10	925.10	1,082.55

合计	615.10	808.10	894.40	1,194.33	1,408.25	1,415.99
年养护成本（万元/km）	12.62	16.59	18.36	24.51	28.90	29.06

4）安全生产费

安全生产费含定额 0.2 万元/km、劳保费及防雷检测费，以 2025 年 19.83 万元为基础每年递增 3%预测。

5）保险费

保险费包括财产一切险、公众责任险、安全责任险、现金保险、团体人身意外伤害保险、雇员忠诚保证险，以 2025 年 160.00 万元为基础每年递增 3%预测。

6）其他运营成本

其他运营成本主要包括联网收费费用（含 ETC 和清分）、办公费、会议费、业务招待费、差旅费、物业管理费等。

联网收费费用（含 ETC 和清分）：2026 年预测参考 2023-2025 年平均值取整 240 万元。考虑 2027 年作为“十五五”规划的开局第二年，收费智慧化水平将进一步提升，预计在 2026 至 2027 年间，联网中心将开展更多联网收费设备升级项目，相关支出会相应增加。同时，ETC 使用率也将有一定幅度提升，从而带动 ETC 运营服务费的增长。因此，2027 年度预测 257.84 万元，其增长幅度相较于其他年份预计将有所提高。2028 年起在 2027 年的预测基础上按 5%递增。

办公费、会议费、业务招待费等行政费用因不会因收入的增长而大幅度增长，且人员数量基本稳定，因此，考虑按照 1%的增长率进行预测。

而对于差旅费、物业管理费、绿化费、卫生费、诉讼费、咨询及评审费及其他（含工作服装费）、党建活动经费等日常运营费用与收入的增长密切相关，且随着高速公路运营的时间越长，设施的老化程度高，所需的运营费用会有较大增加，故考虑按照较高的年增长率为 2%-3%。

印刷费、押运费、生产经营水电费（收费站、隧道站）、水电费：以 2025 年预算为基础，每年递增 5%。

综上，其他运营成本参考历史年度的情况，以 2025 年为基准，以后年度每年分不同成本类型按实施计划或一定比例逐年增长进行预测。

表 5-38：营业成本预测表

单位：万元

名称	2026 年	2027 年	2028 年	2029 年
成本合计	**17,637.37**	**18,296.26**	**18,950.46**	**16,712.78**
无形资产摊销	10,715.04	11,207.14	11,552.32	9,256.70
折旧费	894.46	835.06	816.01	816.01
职工薪酬	3,034.35	3,084.15	3,134.81	3,186.37
通行养护支出	1,609.99	1,709.48	1,763.92	1,723.80
安全生产费	20.42	21.04	21.67	22.32
保险费	164.80	169.74	174.84	180.08
其他运营成本	1,198.30	1,269.65	1,486.91	1,527.51

名称	2030 年	2031 年	2032 年	2033 年	2034 年
成本合计	**17,234.29**	**17,882.19**	**18,405.39**	**19,054.20**	**19,775.04**
无形资产摊销	9,651.52	10,066.16	10,503.10	10,874.68	11,265.32
折旧费	816.01	816.01	816.01	816.01	816.01
职工薪酬	3,238.83	3,292.22	3,346.56	3,401.87	3,458.15
通行养护支出	1,719.67	1,842.13	1,821.83	1,959.50	2,105.94
安全生产费	22.99	23.68	24.39	25.12	25.87
保险费	185.48	191.05	196.78	202.68	208.76
其他运营成本	1,599.79	1,650.94	1,696.72	1,774.34	1,894.99

名称	2035 年	2036 年	2037 年	2038 年	2039 年
成本合计	**20,854.87**	**22,759.38**	**22,915.21**	**23,654.34**	**24,423.05**
无形资产摊销	12,479.51	14,111.79	15,674.43	16,102.91	16,513.99
折旧费	816.01	816.01	816.01	816.01	816.01
职工薪酬	3,515.44	3,573.75	3,633.10	3,693.51	3,755.01
通行养护支出	1,852.02	1,968.72	435.10	615.10	808.10
安全生产费	26.65	27.45	28.27	29.12	29.99
保险费	215.03	221.48	228.12	234.97	242.01
其他运营成本	1,950.21	2,040.19	2,100.18	2,162.72	2,257.93

名称	2040 年	2041 年	2042 年	2043 年 1-8 月
成本合计	**25,088.73**	**25,871.90**	**26,626.99**	**17,585.35**
无形资产摊销	16,954.64	17,286.77	17,650.44	11,293.54
折旧费	816.01	816.01	816.01	544.01

职工薪酬	3,817.61	3,881.34	3,946.22	2,517.29
通行养护支出	894.40	1,194.33	1,408.25	1,415.99
安全生产费	30.89	31.82	32.78	21.18
保险费	249.27	256.75	264.46	170.90
其他运营成本	2,325.90	2,404.87	2,508.84	1,622.44

3、税金及附加预测

产权持有人的税金及附加包括城市维护建设税、教育费附加、地方教育费附加和印花税，城市维护建设税、教育费附加、地方教育费附加均以缴纳的增值税额为计税（费）依据，税（费）率分别为 7%、3%、2%。印花税以租赁金额为计税依据，税率为 0.1%。

表 5-39：税金及附加预测表

单位：万元

名称	2026 年	2027 年	2028 年	2029 年
税金及附加合计	112.13	117.10	120.52	96.58
收入	31,083.98	32,463.68	33,415.78	26,764.88
占总收入比例	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%

名称	2030 年	2031 年	2032 年	2033 年	2034 年
税金及附加合计	100.55	104.70	109.08	112.77	116.64
收入	27,866.02	29,020.96	30,236.70	31,261.22	32,337.45
占总收入比例	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%

名称	2035 年	2036 年	2037 年	2038 年	2039 年
税金及附加合计	120.39	124.49	127.76	131.23	134.55
收入	33,378.77	34,516.93	35,426.13	36,389.19	37,312.70
占总收入比例	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%

名称	2040 年	2041 年	2042 年	2043 年 1-8 月
税金及附加合计	138.12	140.80	143.74	92.35
收入	38,302.72	39,047.57	39,863.39	25,614.08
占总收入比例	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%

4、折旧摊销预测

产权持有人需要计提折旧的资产为固定资产，主要包括房屋建筑物、机器设备及电子设备。列入资产组的固定资产按照企业执行的固定资产折旧政策，以评估基准日固定资产账面净值、未来年度预计投入的资本性支出、预计剩余使用期等估算未来经营期的折旧额。

产权持有人需要计提摊销的资产为无形资产，主要包括经营收益权。列入资产组的无形资产按照企业的无形资产摊销政策估算未来各年度的摊销额，以无形资产账面原值、预计年限内的总车流量、加权摊销率等估算未来经营期的摊销额。

表 5-40：折旧摊销预测表

单位：万元

名称	2026 年	2027 年	2028 年	2029 年
折旧合计	798.37	816.01	816.01	816.01
摊销合计	10,715.04	11,207.14	11,552.32	9,256.70

名称	2030 年	2031 年	2032 年	2033 年	2034 年
折旧合计	816.01	816.01	816.01	816.01	816.01
摊销合计	9,651.52	10,066.16	10,503.10	10,874.68	11,265.32

名称	2035 年	2036 年	2037 年	2038 年	2039 年
折旧合计	816.01	816.01	816.01	816.01	816.01
摊销合计	12,479.51	14,111.79	15,674.43	16,102.91	16,513.99

名称	2040 年	2041 年	2042 年	2043 年 1-8 月
折旧合计	816.01	816.01	816.01	544.01
摊销合计	16,954.64	17,286.77	17,650.44	11,293.54

5、追加资本预测

追加资本系指企业在不改变当前经营生产条件下，所需增加的营运资金和超过一年期的长期资本性投入。如产能规模扩大所需的资本性投资（购置固定资产或其他非流动资产），以及所需的新增营运资金及持续经营所必须的资产更新等。

假设评估对象不再对现有的经营能力进行资本性投资，未来经营期内的追加资本主要为持续经营所需的基准日现有资产的更新和营运资金增加额。即本财务顾问报告所定义的追加资本为：

追加资本=更新性资本性支出+营运资金增加额+扩张性资本性支出

1）更新性资本性支出估算

按照收益预测的前提和基础，未来各年只需满足维持扩能后生产经营所必需的更新性资本性支出。

对于企业的设备类资产的更新性资本性支出按照企业每年的更新计划进行预测，企业根据设备类资产的使用情况以及设备使用寿命的预估，预测期的设备类资产更新支出具体如下：

表 5-41：设备类资产更新资本性支出预测表

单位：万元

年份	2026 年	2027 年	2028 年	2029 年	2030 年	2031 年
设备类资产更新资本性支出	61.01	61.01	419.44	417.66	415.84	413.99

年份	2032 年	2033 年	2034 年	2035 年	2036 年	2037 年
设备类资产更新资本性支出	412.13	410.27	408.37	406.47	404.53	402.60

年份	2038 年	2039 年	2040 年	2041 年	2042 年	2043 年 1-8 月
设备类资产更新资本性支出	400.62	398.64	396.62	394.60	392.54	268.51

无形资产的更新性资本性支出主要为路线资产的大中修支出。本项目历史年度未发生路面大中修工程，根据《广西壮族自治区高速公路管理办法》及《公路工程技术标准》（JTG B01-2014），高速公路沥青路面设计使用年限一般为 15 年，即在正常维护下，通车运营 15 年后即开展一次路面大中修工程。为贯彻全寿命周期理念，以“高速公路运营 10 年不中修，20 年不大修”为目标，通过每年对公路的技术状况进行定期检测，结合道路破损、平整度、车辙、抗滑等性能指标的衰减情况，对路面指标达到阈值的路段前瞻性实施预防性养护工程，处治路面病害，延缓路面大中修触发时间，实现路段管养成本降本增效目标，以保持路段各项路面状况指标长期处于良好状态，故预计在 2035 年至 2037 年对路面开展大中修工程，大中修工程侧重处置 PQI 低于 92 的路段，采取措施方案为上面层路面铣刨重铺约 25km 双向 8 车道+应急车道，局部中上面层

铣刨重铺约 25km 双向 8 车道+应急车道，上面层路面铣刨重铺双向八车道每公里 252 万元，中上面铣刨重铺双向每公里 558 万元，预计需投入成本 20,267.14 万元。其次在路面实施大中修期间，同步实施桥梁中修、交安设施更换，预计投入 210.00 万元。升级波形护栏、中央带活动护栏等设施，中央带活动护栏更换 187.50 万元，波形护栏板更换 5,140.05 万元，标志牌换膜 100 万元，同时投入实施路面标线重划 550.00 万元。综上所述，预计 2035 年至 2037 年的大中修费用投入即无形资产的更新性资本性支出为 26,454.69 万元。具体如下：

表 5-42：无形资产的更新性资本性支出预测表

单位：万元

年份	2035 年	2036 年	2037 年	合计
无形资产的更新性资本性支出	8,000.00	10,000.00	8,454.69	26,454.69

2）营运资金增加额估算

营运资金增加额系指企业在不改变当前主营业务条件下，为维持正常经营而需新增投入的营运性资金，即为保持企业持续经营能力所需的新增资金。如正常经营所需保持的现金、产品存货购置、代客户垫付购货款（应收款项）等所需的基本资金以及应付的款项等。营运资金的增加是指随着企业经营活动的变化，获取他人的商业信用而占用的现金，正常经营所需保持的现金、存货等；同时，在经济活动中，提供商业信用，相应可以减少现金的即时支付。通常其他应收款和其他应付款核算内容绝大多数为关联方的或非经营性的往来；应交税金和应付工资等多为经营中发生，且周转相对较快，拖欠时间相对较短、金额相对较小。

估算营运资金的增加原则上只需考虑正常经营所需保持的现金（最低现金保有量）、存货、应收款项和应付款项等主要因素。本财务顾问报告所定义的营运资金增加额为：

营运资金增加额=当期营运资金-上期营运资金

其中：

营运资金=经营性现金+存货+应收款项-应付款项

表 5-43：营运资金增加额预测表

单位：万元

名称	2026 年	2027 年	2028 年	2029 年
营运资金合计	-1,291.84	-1,349.18	-1,388.75	-1,112.34
营运资金增加额	-2,755.96	-57.34	-39.57	276.41

名称	2030 年	2031 年	2032 年	2033 年	2034 年
营运资金合计	-1,158.10	-1,206.10	-1,256.63	-1,299.21	-1,343.94
营运资金增加额	-45.76	-48.00	-50.53	-42.58	-44.73

名称	2035 年	2036 年	2037 年	2038 年	2039 年
营运资金合计	-1,387.21	-1,434.51	-1,472.30	-1,512.32	-1,550.71
营运资金增加额	-43.28	-47.30	-37.79	-40.02	-38.38

名称	2040 年	2041 年	2042 年	2043 年 1-8 月
营运资金合计	-1,591.85	-1,622.81	-1,656.71	-1,596.77
营运资金增加额	-41.14	-30.96	-33.91	59.94

3）扩张性资本性支出估算

扩张类资本性支出为设备类资产的扩张性资本性支出，主要为 2026 年项目公司预计需增加采购的南宁南总站车道自助改造项目、可视化系统等合计 445.60 万元。

6、现金流预测结果

资产组未来经营期内净现金流量的预测结果如下表所示。本次评估中对未来收益的预测，主要是依据招商局重庆交通科研设计院有限公司编制的《兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（全长 48.724 公里）交通量预测与收入分析咨询报告》所做的专业预测的基础上，根据其经营历史、未来发展等综合情况作出的一种专业判断。估算时不考虑其它非经营性因素所产生的损益。

表 5-44：未来净现金流量预测表

单位：万元

名称	2026	2027	2028	2029
营业收入	31,083.98	32,463.68	33,415.78	26,764.88
营业成本	17,541.28	18,277.21	18,950.46	16,712.78
营业税金及附加	112.13	117.10	120.52	96.58

利润总额	13,430.57	14,069.38	14,344.79	9,955.51
加：扣税后利息				
息税前利润	13,430.57	14,069.38	14,344.79	9,955.51
加：折旧摊销	11,513.41	12,023.15	12,368.33	10,072.71
减：营运资金增加	- 2,755.96	- 57.34	- 39.57	276.41
减：更新性资本性支出	61.01	61.01	419.44	417.66
减：扩张性资本性支出	445.60	-	-	-
加：其他现金流				
净现金流量	27,193.33	26,088.85	26,333.24	19,334.15

续表

名称	2030	2031	2032	2033	2034
营业收入	27,866.02	29,020.96	30,236.70	31,261.22	32,337.45
营业成本	17,234.29	17,882.19	18,405.39	19,054.20	19,775.04
营业税金及附加	100.55	104.70	109.08	112.77	116.64
利润总额	10,531.18	11,034.07	11,722.23	12,094.25	12,445.76
加：扣税后利息					
息税前利润	10,531.18	11,034.07	11,722.23	12,094.25	12,445.76
加：折旧摊销	10,467.53	10,882.17	11,319.11	11,690.69	12,081.33
减：营运资金增加	- 45.76	- 48.00	- 50.53	- 42.58	- 44.73
减：更新性资本性支出	415.84	413.99	412.13	410.27	408.37
减：扩张性资本性支出					
加：其他现金流					
净现金流量	20,628.63	21,550.25	22,679.74	23,417.24	24,163.45

续表

名称	2035	2036	2037	2038	2039
营业收入	33,378.77	34,516.93	35,426.13	36,389.19	37,312.70
营业成本	20,854.87	22,759.38	22,915.21	23,654.34	24,423.05
营业税金及附加	120.39	124.49	127.76	131.23	134.55
利润总额	12,403.51	11,633.06	12,383.16	12,603.62	12,755.10
加：扣税后利息					
息税前利润	12,403.51	11,633.06	12,383.16	12,603.62	12,755.10
加：折旧摊销	13,295.52	14,927.80	16,490.44	16,918.92	17,330.00
减：营运资金增加	- 43.28	-47.30	- 37.79	- 40.02	- 38.38

减：更新性资本性支出	8,406.47	10,404.53	8,857.29	400.62	398.64
减：扩张性资本性支出					
加：其他现金流					
净现金流量	17,335.83	16,203.62	20,054.10	29,159.89	29,724.84

续表

名称	2040	2041	2042	2043 年 1-8 月	终止年资产回收
营业收入	38,302.72	39,047.57	39,863.39	25,614.08	38,302.72
营业成本	25,088.73	25,871.90	26,626.99	17,585.35	25,088.73
营业税金及附加	138.12	140.80	143.74	92.35	138.12
利润总额	13,075.88	13,034.87	13,092.66	7,936.38	13,075.88
加：扣税后利息					
息税前利润	13,075.88	13,034.87	13,092.66	7,936.38	13,075.88
加：折旧摊销	17,770.64	18,102.78	18,466.45	11,837.55	17,770.64
减：营运资金增加	- 41.14	- 30.96	- 33.91	59.94	- 41.14
减：更新性资本性支出	396.62	394.60	392.54	268.51	396.62
减：扩张性资本性支出					
加：其他现金流				- 1,596.77	
净现金流量	30,491.05	30,774.01	31,200.48	17,848.71	30,491.05

（二）预测和分析资产未来两年净现金流分派率及增长潜力情况

易方达基金管理有限公司作为基金管理人编制了可供分配金额测算报告审核报告，并经容诚会计师事务所（特殊普通合伙）审核后出具了《可供分配金额测算审核报告》。

1、预测的合并资产负债表、利润表、合并现金流量表及可供分配金额计算表

表 5-45：预测合并资产负债表

单位：万元

项目	2026 年 12 月 31 日	2027 年 12 月 31 日
资产		
流动资产：		

货币资金	21,324.87	22,549.83
应收账款	525.83	549.19
应收款项融资		
预付款项		
其他应收款		
流动资产合计	**21,850.70**	**23,099.02**
非流动资产：		
固定资产原值		
累计折旧		
固定资产净值	8,481.49	8,020.05
在建工程		
无形资产原值		
累计摊销		
无形资产净值	214,571.19	202,301.56
递延所得税资产		
非流动资产合计	**223,052.68**	**210,321.62**
资产总计	**244,903.38**	**233,420.64**
负债和所有者权益		
流动负债：		
短期借款		
应付账款	-	-
预收款项		
应付职工薪酬		
应交税费	415.43	465.44
其他应付款		
一年内到期的非流动负债		
其他流动负债		
流动负债合计	**415.43**	**465.44**
非流动负债：		
长期借款		
递延所得税负债	-	-
非流动负债合计	**-**	**-**
负债合计	**415.43**	**465.44**

所有者权益：		
实收基金	235,234.83	235,234.83
资本公积	0.00	0.00
未分配利润	9,253.11	-2,279.63
所有者权益合计	**244,487.95**	**232,955.20**
负债和所有者权益总计	**244,903.38**	**233,420.64**

表 5-46：预测合并利润表

单位：万元

项目	2026 年预测数	2027 年度预测数
一、营业总收入	**31,083.98**	**32,463.68**
其中：主营业务收入	31,056.46	32,436.16
其他业务收入	27.52	27.52
二、营业总成本	**20,638.61**	**21,441.70**
其中：营业成本	19,111.81	19,980.66
税金及附加	913.39	897.62
销售费用	0.00	0.00
管理费用	144.71	120.00
财务费用	0.00	0.00
管理人报酬	446.38	420.91
托管费	22.32	21.05
加：其他收益	0.00	0.00
公允价值变动收益（损失以“-”号填列）	0.00	0.00
信用减值损失（损失以“-”号填列）	0.00	0.00
资产减值损失（损失以“-”号填列）	0.00	0.00
三、营业利润（营业亏损以“-”号填列）	**10,445.37**	**11,023.44**
加：营业外收入	0.00	0.00
减：营业外支出	135.74	0.00
四、利润总额（亏损总额以“-”号填列）	**10,309.63**	**11,023.44**
减：所得税费用	1,056.52	1,231.32
五、净利润（净亏损以“-”号填列）	**9,253.11**	**9,792.13**
六、综合收益总额	**9,253.11**	**9,792.13**

表 5-47：预测合并现金流量表

单位：万元

项 目	2026 年度预测数	2027 年度预测数
一、经营活动产生的现金流量：		
销售商品、提供劳务收到的现金	31,462.32	33,385.89
收到的税费返还	-	-
收到其他与经营活动有关的现金	30.00	30.00
经营活动现金流入小计	**31,492.32**	**33,415.89**
购买商品、接受劳务支付的现金	6,858.79	7,188.59
支付给职工以及为职工支付的现金	-	-
支付的各项税费	2,488.65	3,054.49
支付其他与经营活动有关的现金	613.41	561.96
经营活动现金流出小计	**9,960.85**	**10,805.04**
经营活动产生的现金流量净额	**21,531.48**	**22,610.84**
二、投资活动产生的现金流量：		
收回投资所收到的现金	-	-
取得投资收益所收到的现金	-	-
处置固定资产、无形资产和其他长期资产所收回的现金净额	-	-
收到的其他与投资活动有关的现金	-	-
投资活动现金流入小计	-	-
购建固定资产、无形资产和其他长期资产所支付的现金	235,441.44	61.01
投资支付的现金	-	-
支付的其他与投资活动有关的现金	-	-
投资活动现金流出小计	**235,441.44**	**61.01**
投资活动产生的现金流量净额	**-235,441.44**	**-61.01**
三、筹资活动产生的现金流量：		
发行基金份额收到的现金	235,234.83	-
取得借款收到的现金	-	-
筹资活动现金流入小计	**235,234.83**	**-**
偿还借款支付的现金	-	-
偿付利息支付的现金	-	-
向基金份额持有人分配支付的现金	-	21,324.87
筹资活动现金流出小计	-	**21,324.87**
筹资活动产生的现金流量净额	**235,234.83**	**-21,324.87**
四、现金及现金等价物净增加额	**21,324.87**	**1,224.97**

加：期初现金及现金等价物余额	0.00	21,324.87
五、期末现金及现金等价物余额	**21,324.87**	**22,549.83**

表 5-48：可供分配金额预测表

单位：万元

项 目	2026 年度预测数	2027 年度预测数
一、合并净利润	**9,253.11**	**9,792.13**
折旧和摊销	12,253.02	12,792.08
利息支出	-	-
所得税费用	1,056.52	1,231.32
营业外支出	135.74	-
二、息税折旧及摊销前利润	**22,698.40**	**23,815.52**
三、其他调整	**-1,373.53**	**-1,265.69**
1.调增项：		
不动产基金发行份额募集的资金	235,234.83	-
取得借款收到的本金	-	-
应收和应付项目的变动	-110.40	26.64
2.调减项：		
偿还借款本金支付的现金	-	-
购买不动产项目的净支出	-234,934.83	-
资本性支出	-506.61	-61.01
支付的利息及所得税费用	-1,056.52	-1,231.32
未来合理的相关支出预留	-	-
——重大资本性支出	-	-
——未来合理期间内的债务利息偿还	-	-
——未来合理期间内的运营费用	-	-
3.期初现金余额	-	-
四、可供分配金额	**21,324.87**	**22,549.83**

假设 2026 年及 2027 年预测可供分配金额 100%分派，以 23.52 亿元为募集资金底数，2026 年和 2027 年的预测净现金流分派率分别为 9.07%和 9.59%。

2、预测的关键假设和依据、计算方法

可供分配金额测算报告是基金管理人根据不动产项目历史期间所反映的经

营业绩为基础，在充分考虑本基金及本基金所投资的不动产项目在预测期间的经营计划、财务预算、交通量预测机构出具的《交通预测报告》、评估机构出具的《评估报告》以及各项基本假设和特定假设的前提下，本着谨慎性原则而编制的。

（1）可供分配金额测算的基本假设

1）本基金及本基金所投资的不动产项目经营业务所涉及国家或区域的现行政治、法律、法规、政策及其经济环境在预测期间不会出现可能对本基金运营造成重大不利影响的任何事项或变化；

2）本基金的运营及不动产项目公司的不动产项目不会因任何不可抗力事件或无法预料的因素或非本基金管理人所能控制的任何无法预料的原因（包括但不限于发生天灾、劳务纠纷、重大诉讼及仲裁）而受到严重影响。同时，不动产项目的实际使用状况不会出现重大不利情况等；

3）宏观经济影响在预测期内不会出现重大反复，且本基金及本基金所投资的不动产项目公司的经营活动不会受到宏观经济的重大不利影响；

4）本基金及不动产项目公司所采用的企业会计准则或其他财务报告规定在预测期内均不会发生重大变化；

5）预测期内本基金管理人的董事、高级管理人员以及其他关键人员能够持续参与本基金的运营，且本基金管理人能够在预测期内保持关键管理人员的稳定性；

6）基金管理人拟委托新恒通公司运营管理兰海高速广西南宁那南段，并与新恒通公司签订《易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金运营管理协议》(以下简称“运营管理协议”)。预测期内，运营管理协议将继续有效；

7）预测期内，兰海高速广西南宁那南段的交通流量情况与交通量预测报告保持一致；

8）兰海高速广西南宁那南段的收费方式及收费标准目前执行《广西壮族自

治区人民政府关于兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）收费标准及收费期限的批复》、《广西壮族自治区交通运输厅广西壮族自治区发展和改革委员会广西壮族自治区财政厅关于兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目(沿海高速改扩建一期工程)收费标准及收费期限的批复》（桂交财审函〔2024〕325 号）。预测期内，兰海高速广西南宁那南段的收费方式及收费标准继续执行上述文件的规定；

9）本基金及本基金所投资的不动产项目在预测期间所涉及的税收政策无重大变化，本基金及专项计划作为所得税穿透实体，不缴纳企业所得税；

10）本基金可通过扩募投资不动产资产支持证券的方式，从而间接投资新增不动产项目，或在相关规定允许时以其他形式直接或间接投资于新增不动产项目。预测期内，本基金假设不进行基金扩募投资于新增不动产项目。

（2）可供分配金额测算的特定假设

1）不动产基金发行份额募集的资金

本基金为封闭式契约型，截至 2025 年 12 月 31 日收费权剩余 17.63 年，拟募集资金约为 23.52 亿元。可供分配金额测算报告附注中，上述募集资金在可供分配金额测算表中列示为其他调整项，并在预测合并现金流量表中列示为发行基金份额收到的现金。不动产项目公司于购买日的现金余额按照不动产项目公司于本基金假设成立日的账面银行存款余额计算。收购不动产项目公司所支付的现金净额按收购不动产项目公司所支付的现金减去不动产项目公司于购买日的账面银行存款余额之后计算。

2）本基金购买不动产项目的对价及合并对价分摊

根据股权转让计划，股权的最终转让价款为不动产基金募集资金总额扣除预留费用，并扣除债权债务类后的转让价款。本基金预计募集资金约人民币 23.52 亿元，专项计划募集资金扣除专项计划层面需预留的必要费用 300 万元后，向北投集团支付项目公司 100%股权转让对价约 9.82 亿元，专项计划向项目公司预计发放约 13.67 亿元股东借款用于偿还项目公司应付北投集团的借款及应付款。

本基金以评估报告作为参考，预计本基金收购不动产项目公司股权对价与不动产项目公司可辨认净资产于购买时的公允价值近似，且其高于不动产项目公司净资产账面价值的金额全部分摊至不动产项目公司的无形资产及固定资产，并按照相关资产原有折旧摊销政策及年限计算调整折旧摊销额。

3、可供分配金额测算编制说明

（1）营业总收入

表 5-49：可供分配金额预测中的营业收入构成

单位：万元

项目	2026 年度预测数	2027 年度预测数
主营业务收入	31,056.46	32,436.16
其他业务收入	27.52	27.52
合计	**31,083.98**	**32,463.68**

主营业务收入系车辆通行费收入，主要根据现行执行的通行费收费标准及未来车流量由评估机构进行预测。中联资产评估集团有限公司作为项目评估机构审阅了招商局重庆交通科研设计院有限公司出具的《交通量预测报告》，在分析其对兰海高速广西南宁那南段通行费收入合理性的基础上，采纳并引用了上述机构对兰海高速广西南宁那南段通行费收入的预测。

其他业务收入为广告经营权的租赁收入，系兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）广告经营权的租赁收入，租赁收入是依据广西北投南南高速公路有限公司与广西北部湾恒信资产经营有限公司签订的《兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）广告经营权租赁合同》进行预测，每年不含税租赁收入为 27.52 万元。

（2）营业成本

营业成本主要包括运营管理费用、折旧和摊销、其他运营成本、不可预见费等。营业成本的明细具体如下：

表 5-50：可供分配金额预测中的营业成本构成

单位：万元

项目	2026 年度预测数	2027 年度预测数
运营管理费用	6,798.79	7,128.59
折旧和摊销	12,253.02	12,792.08
其他运营成本	10.00	10.00
不可预见费	50.00	50.00
合计	**19,111.81**	**19,980.66**

1）运营管理费用

预测期内，基金管理人委托新恒通公司运营管理兰海高速广西南宁那南段，并签订《运营管理协议》，协议规定运营管理费用主要系应付新恒通公司的运营管理成本、养护成本、浮动运营管理费。运营管理费用明细情况如下：

表 5-51：可供分配金额预测中的运营管理费用明细

单位：万元

项目	2026 年度预测数	2027 年度预测数
运营管理费用	**6,798.79**	**7,128.59**
其中：基本管理费	5,188.80	5,419.11
养护成本	1,609.99	1,709.48
浮动运营管理费	0.00	0.00

根据运营管理协议，新恒通公司提供服务收取的运营管理费用包括基本管理费、养护管理费和浮动管理费。

①基本管理费

基本管理费为新恒通公司就提供完整运营管理服务需承担或支付的人员成本、必要管理成本及其他日常管理费用，由新恒通公司自主决策具体费用的使用。

计算公式：

A=I*16.69%；（发行前根据最终定稿版本评估报告中预测各年度相应费用占预测各年度收入比例平均值调整）

A 为当年基本管理费；

I 为评估报告预测项目公司当年度的营业收入（不含增值税），若某一年度运营管理服务机构提供服务的期间不足一年的，该年度项目公司营业收入I应以提供运营管理服务的期间对应的项目公司营业收入为准。

当年的运营管理费预算采用基金发行阶段《评估报告》预测的当年收入作为基数。待项目公司当年的审计报告出具后，根据审计报告核算对应的基本管理费（如首次计提不满一年，则根据《运营管理协议》生效日至当年最后一日的实际天数计算），如应付基本管理费大于已支付基本管理费，则由项目公司向运营管理机构补充支付基本管理费差额；如应付基本管理费小于已支付基本管理费，则项目公司在后续向运营管理机构支付基本管理费时优先冲抵多付金额，直至冲抵完毕。

②养护成本

养护成本包括日常养护成本和专项养护成本，日常养护管理主要是指为了保持高速公路及其附属设施的正常使用功能，而进行经常性、周期性的养护和维修工作，使高速公路及其附属设施保持完好状态，确保原有道路状态和使用品质不低于行业主管部门要求，包括：保洁、绿化、路基、路面、桥涵、交通安全设施、监控设施、通信设施、收费设施、供水供电设施、照明设施、机电设施及其他沿线设施养护以及日常养护的工程设计、监理、巡查等服务。专项养护管理主要包括专项工程养护和专项机电养护。运营期各年度养护成本由项目公司按基金发行阶段评估报告预测的各年度养护成本作为当年的养护成本上限，目前按照评估报告数值作为预测数据。

未来年度的养护支出主要参考 2025 年养护计划进行测算。日常养护根据养护历史数据及未来预测，2026 年度、2027 年度参照 2025 年的日常养护预算金额考虑年增长率 10%进行预测，反映道路维护成本随时间推移而递增的趋势。预计日常养护 2026 年度发生 494.89 万元，2027 年发生 544.38 万元。

专项养护主要包括路面预防性养护工程、路面标线周期性重划修复工程、路面检测、桥梁定期检测费用、行业专项行动经费及应急抢险费等，预计 2026 年度发生 1,115.10 万元，2027 年度发生 1,165.10 万元。

③浮动管理费

每一个会计年度结束后，对项目公司的净现金流量指标进行考核，根据项目公司实际净现金流量确定浮动管理费。

计算公式：

B=（Y-X）×3%

B 为当年浮动管理费；

Y 为每年度实际净现金流量，即根据项目公司当年年度审计报告计算的项目公司年度净现金流量；

X 为项目公司每年目标净现金流量，即根据不动产项目初始评估报告计算的项目公司对应年度净现金流量，以《运营管理协议》记载的相应数据为准；

年度净现金流量=年度 EBITDA-年度发生的资本性支出。

项目公司可供分配金额预测的计算不考虑当期计提的浮动管理费。

2）折旧摊销

折旧摊销主要包括高速公路收费权摊销以及固定资产折旧，根据不动产项目公司现行会计政策预测。

折旧及摊销的预测按现有的高速公路经营收益权及相关资产组的账面价值以及未来的资本性支出资产、各类资产的折旧摊销年限以及会计折旧政策确定。本基金于购买日收购项目公司的对价高于项目公司可辨认净资产账面价值的金额按照 2025 年 12 月 31 日的账面净值分别分摊至项目公司的无形资产和固定资产，并按照相关资产原有折旧摊销政策及年限计算调整折旧摊销额。对于分摊至无形资产的增值额，后续按照车流量法在 2026 年 1 月 1 日开始的剩余收费期间摊销。

3）其他成本

主要包括项目公司票据印刷费，预测每年 10 万。

（3）税金及附加

本基金的税金及附加主要包括城市维护建设税、教育费附加、地方教育附加以及资产支持专项计划收到借款利息收入产生的增值税金相关的税金及附加等。预测期内税金及附加的发生额分别如下：

表 5-52：可供分配金额预测中的税金及附加的发生额

单位：万元

项目	2026 年度预测数	2027 年度预测数
城市维护建设税	112.40	117.07
教育费附加及地方教育附加	80.29	83.62
资产支持专项计划利息收入增值税及附加	671.55	696.89
印花税	49.15	0.03
合计	**913.39**	**897.62**

增值税及附加税费：根据《财政部 税务总局关于资管产品增值税有关问题的通知》（财税[2017]56 号）规定“一、资管产品管理人(以下称管理人)运营资管产品过程中发生的增值税应税行为(以下称资管产品运营业务)，暂适用简易计税方法，按照 3%的征收率缴纳增值税”。

表 5-53：可供分配金额预测中的税金及附加的适用税率

税种	计税依据	税率
增值税	应纳增值税额	3%（征收率）、9%
城市维护建设税	实际缴纳的增值税税额	7%
教育费附加	实际缴纳的增值税税额	3%
地方教育费附加	实际缴纳的增值税税额	2%

根据《财政部 国家税务总局关于全面推开营业税改征增值税试点的通知 附件 2：营业税改征增值税试点有关事项的规定》（财税〔2016〕36 号）第一条第（九）项不动产经营租赁服务中规定：“公路经营企业中的一般纳税人收取试点前开工的高速公路的车辆通行费，可以选择适用简易计税方法，减按 3%的征收率计算应纳税额。试点前开工的高速公路，是指相关施工许可证明上注明的合同开工日期在 2016 年 4 月 30 日前的高速公路”。项目公司运营的高速公路收取的车辆通行费按 3%缴纳增值税，租赁费收入按 9%缴纳增值税，城建税和

教育附加税按增值税的12%缴纳。

根据《广西壮族自治区财政厅关于免征地方水利建设基金有关事项的通知》（桂财税[2022]11号）规定“一、2022年4月1日至2026年12月31日(所属期)，对我区所有征收对象免征地方水利建设基金。”，项目公司假设免税政策延期继续免征，不计算地方水利建设基金。

根据《中华人民共和国房产税暂行条例》（国发〔1986〕90号）规定：第一条 房产税在城市、县城、建制镇和工矿区征收。

根据《国家税务局关于印发《关于土地使用税若干具体问题的补充规定》的通知》（（1989）国税地字第140号）规定：十一、关于对企业的铁路专用线、公路等用地应否征税问题对企业的铁路专用线、公路等用地，除另有规定者外，在企业厂区(包括生产、办公及生活区)以内的，应照章征收土地使用税；在厂区以外，与社会公用地段未加隔离的，暂免征收土地使用税。

（4）管理费用

管理费用主要系公募基金层面和专项计划层面初始登记费、审计、评估、交易税费、信息披露等相关税金及费用，依据对预测期间预计发生专业服务费的类型和市场询价进行预测，预测每年120万元。

（5）管理人报酬及托管费

管理人报酬及托管费主要包括资产支持专项计划和公募基金的管理费以及托管费。

表5-54：可供分配金额预测中的管理人报酬及托管费

单位：万元

项目	2026年度预测数	2027年度预测数
管理人报酬	446.38	420.91
托管费	22.32	21.05
合计	**468.70**	**441.96**

1）管理人报酬

基金管理人的管理费、计划管理人的管理费在管理人报酬中列示，本项目中，基金管理人的管理费按基金净资产的 0.10%计提，计划管理人的管理费按照基金净资产的 0.10%计提。

2）托管费

托管费包含需支付给基金托管人、计划托管人的托管费。托管费根据《易方达广西北投高速公路封闭式基础设施证券投资基金基金合同》按最近一期年度报告披露的基金净资产以及相应费率按年度计提，基金托管人的托管费按基金净资产的 0.01%计提，计划托管人的托管费按照基金净资产的 0.00%计提。

（6）营业外支出

表 5-55：可供分配金额预测中的营业外支出预测

单位：万元

项目	2026 年度预测数	2027 年度预测数
非流动资产报废损失	135.74	-

根据项目公司日常经营活动影响可能产生的固定资产报废损失情况预测，暂不预测其他营业外收支。

（7）所得税费用

根据不动产项目公司预测期内的税前利润，在考虑了可抵扣的利息支出等后，所得税费用预测如下：

表 5-56：可供分配金额预测中的所得税费用预测

单位：万元

项目	2026 年度预测数	2027 年度预测数
当期所得税费用	1056.52	1231.32

财税[2008]1 号《财政部 国家税务总局关于企业所得税若干优惠政策的通知》第二条规定“二、关于鼓励证券投资基金发展的优惠政策 (一)对证券投资基金从证券市场中取得的收入，包括买卖股票、债券的差价收入，股权的股息、红利收入，债券的利息收入及其他收入，暂不征收企业所得税。(二)对投资者从证券投资基金分配中取得的收入，暂不征收企业所得税。(三)对证券投资基金

管理人运用基金买卖股票、债券的差价收入，暂不征收企业所得税。”

现有税法规定，对于专项计划等特殊目的实体是否作为企业所得税穿透实体处理并未明确。实务操作中专项计划一般被看作企业所得税穿透实体来处理，即：在专项计划层面不缴纳企业所得税，直接由投资者按相关政策规定缴纳所得税。

不动产项目公司的应税所得额是根据高速公路经营权获得的路费收入与其他应税所得合并后，扣除包括管理运营维护成本在内的成本费用计算得出的。根据企业所得税及相关法律法规，不动产项目公司的应税所得应按 25%的税率缴纳企业所得税。根据《企业所得税法实施条例》第三十八条规定，企业在生产经营活动中发生的下列利息支出，准予扣除：非金融企业向非金融企业借款的利息支出，不超过按照金融企业同期同类贷款利率计算的数额的部分。此外，不动产项目公司在计算应纳税所得税时，实际支付给关联方的利息支出，其中接受关联方债权性投资与其权益性投资不超过2:1比例和税法及其实施条例有关规定计算的部分，准予扣除，超过的部分不得在发生当期和以后年度扣除。

（8）应收应付项目的变动

表 5-57：可供分配金额预测中的应收应付项目的变动预测

项目	2026 年度预测数	2027 年度预测数
应收和应付项目的变动	-110.40	26.64

（9）其他资本性支出

不动产项目公司的资本性支出主要包括配备运营所需的固定资产的更新性资本性支出、无形资产大修费用。预测期内资本性支出预测如下：

表 5-58：可供分配金额预测中的资本性支出预测

单位：万元

项目	2026 年度预测数	2027 年度预测数
其他资本性支出	506.61	61.01

4、敏感性分析

可供分配金额预测报告中的可供分配金额预测是基于多项假设进行的，并

可能受多项风险因素的影响。鉴于未来事项不可预测，因此，可供分配金额预测报告中的预测数据可能存在不确定性及偏差。

为使本基金单位持有人评估部分而非全部假设对可供分配金额的影响，下表针对营业收入和营业成本（付现成本，不包含折旧摊销，下同）等关键假设进行了敏感性分析，以说明在其他假设保持不变的情况下，该关键假设对可供分配金额的影响。

该敏感性分析，仅仅是在其他假设条件不变的前提下，考虑关键假设变动对可供分配金额的影响，实际上，假设条件的变动是紧密相关的，关键假设的变动亦可能引起其他假设条件发生变动，且变动的影响可能是相互抵消或者放大。因此，针对单项假设进行的敏感性分析未必能够与该假设相应的可供分配金额预测结果相匹配。

预测期内，通行费收入变动对可供分配金额预测的敏感度分析结果如下:

表 5-59：通行费收入变动对可供分配金额预测的敏感度分析

单位：万元

年度	变动	调整前可供分配金额	调整后可供分配金额	变动(%)
2026 年度	收入+5%	21,324.87	22,438.34	5.22
	收入-5%	21,324.87	20,213.52	-5.21
2027 年度	收入+5%	22,549.83	23,682.20	5.02
	收入-5%	22,549.83	21,419.59	-5.01

（三）预测和分析不动产项目资产未来资本性支出

按照收益预测的前提和基础，未来各年只需满足维持扩能后生产经营所必需的更新性资本性支出。无形资产的更新性资本性支出主要为路线资产的大中修支出。本项目历史年度未发生路面大中修工程，根据《广西壮族自治区高速公路管理办法》及《公路工程技术标准》（JTG B01-2014），高速公路沥青路面设计使用年限一般为 15 年，即在正常维护下，通车运营 15 年后即开展一次路面大中修工程。为贯彻全寿命周期理念，以“高速公路运营 10 年不中修，20 年不大修”为目标，通过每年对公路的技术状况进行定期检测，结合道路破损、平整度、车辙、抗滑等性能指标的衰减情况，对路面指标达到阈值的路段前瞻

性实施预防性养护工程，处治路面病害，延缓路面大中修触发时间，实现路段管养成本降本增效目标，以保持路段各项路面状况指标长期处于良好状态，故预计在 2035 年至 2037 年对路面开展大中修工程，大中修工程侧重处置 PQI 低于 92 的路段，采取措施方案为上面层路面铣刨重铺约 25km 双向 8 车道+应急车道，局部中上面层铣刨重铺约 25km 双向 8 车道+应急车道，上面层路面铣刨重铺双向八车道每公里 252 万元，中上面层铣刨重铺双向每公里 558 万元，预计需投入成本 20,267.14 万元。其次在路面实施大中修期间，同步实施桥梁中修、交安设施更换，预计投入 210.00 万元。升级波形护栏、中央带活动护栏等设施，中央带活动护栏更换 187.50 万元，波形护栏板更换 5,140.05 万元，标志牌换膜 100 万元，同时投入实施路面标线重划 550.00 万元。综上所述，预计 2035 年至 2037 年的大中修费用投入即无形资产的更新性资本性支出为 26,454.69 万元。

扩张类资本性支出为设备类资产的扩张性资本性支出，主要为 2026 年项目公司预计需增加采购的南宁南总站车道自助改造项目、可视化系统等合计 445.60 万元。

未来年度资本性支出预测情况如下：

表 5-60：未来年度资本性支出构成

单位：万元

年度	更新性资本性支出	扩张性资本性支出
2026	61.01	445.60
2027	61.01	0.00
2028	419.44	0.00
2029	417.66	0.00
2030	415.84	0.00
2031	413.99	0.00
2032	412.13	0.00
2033	410.27	0.00
2034	408.37	0.00
2035	8406.47	0.00
2036	10404.53	0.00
2037	8647.29	0.00

2038	400.62	0.00
2039	398.64	0.00
2040	396.62	0.00
2041	394.60	0.00
2042	392.54	0.00
2043 年 1 月 1 日-8 月 18 日	268.51	0.00

十一、不动产项目资产的估值情况

（一）资产估值方法

1、资产估值方法

（1）评估方法

资产评估师执行评估业务，应当根据评估目的、评估对象、价值类型、资料收集情况等相关条件，分析收益法、市场法和成本法三种资产评估基本方法的适用性，恰当选择一种或者多种资产评估基本方法。

收益法，是指将预期收益资本化或者折现，确定评估对象价值的评估方法。资产评估师应当结合资产组的历史经营情况、未来收益可预测情况、所获取评估资料的充分性，恰当考虑收益法的适用性。

收益法适用的基本条件是：企业具备持续经营的基础和条件，经营与收益之间存在较稳定的对应关系，并且未来收益和风险能够预测且可量化。使用现金流折现法的最大难度在于未来预期现金流的预测，以及数据采集和处理的客观性和可靠性等。当对未来预期现金流的预测较为客观公正、折现率的选取较为合理时，其估值结果具有较好的客观性。

鉴于兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目(沿海高速公路改扩建一期工程)已通车运营多年、未来年度预期收益与风险可以合理地估计，故本次评估可以选择收益法进行评估。

（2）评估模型

①基本模型

本次评估的基本模型为：

V＝P（公式一）

上式中：

V：经营收益权及相关资产组预计未来现金流量的现值；

P：税前经营性资产评估价值；

其中，公式一中税前经营性资产评估价值P按如下公式求取：

$$P=\sum_{t=1}^{n}\left[R_t\times(1+r)^{-t}\right]$$-铺底营运资金（公式二）

公式二中：

R_t：明确预测期的第t期的税前自由现金流；

t：明确预测期期数1，2，3，…，n=17.63；

r：折现率。

②折现率

确定折现率有多种方法和途径，按照收益额与折现率口径一致的原则，本次评估收益额口径为税前自由现金流，则折现率选取税前加权平均资本成本（WACCbt）。

$$WACCbt=K_e\times\frac{E}{D+E}+K_d\times(1-t)\times\frac{D}{D+E}$$

式中：

WACCbt：税前加权平均资本成本；

E：权益资本的市场价值；

D：债务资本的市场价值；

Ke：权益资本成本；

Kd：债务资本成本；

t：评估对象的所得税税率。

税前加权平均资本成本 WACCbt 计算公式中，权益资本成本 Ke 按照国际惯常作法采用资本资产定价模型（CAPM）估算，计算公式如下：

$$K_e = R_f + \beta \times MRP + R_c$$

式中：

Ke：权益资本成本；

Rf：无风险收益率；

β：权益系统风险系数；

MRP：市场风险溢价；

Rc：评估对象特定风险调整系数。

③预测期

由于评估对象为高速公路经营收益权及相关资产组价值，经营收益权及相关资产组的收益期限依托于政府批复的特许经营期限，政府批复的特许经营期限为有限年期。根据《广西壮族自治区人民政府关于兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速改扩建一期工程）收费标准及收费期限的批复》（桂政函〔2024〕121号），核定兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目(沿海高速公路改扩建一期工程)的收费期限为 25 年，收费期限自 2018 年 6 月 1 日至 2043 年 8 月 18 日，因此本次评估收益预测期间为自评估基准日至 2043 年 8 月 18 日止，即预测期限为 17.63 年。

2、未来收益的预测

详见本财务顾问报告“第五章 不动产项目资产”之“十、基础资产现金流预测情况”之“（一）不动产项目资产的现金流测算情况”。

3、折现率的选取

（1）无风险利率的确定

经查询中国资产评估协会网站，该网站公布的中央国债登记结算公司（CCDC）提供的国债收益率如下表：

表 5-61：中国国债收益率

日期	期限	当日(%)
2025 年 12 月 31 日	3 月	1.27
	6 月	1.34
	1 年	1.34
	2 年	1.36
	3 年	1.38
	5 年	1.63
	7 年	1.74
	10 年	1.85
	30 年	2.27

本次评估以持续经营为假设前提，委估对象的收益期限为 17.63 年，根据《资产评估专家指引第 12 号——收益法评估企业价值中折现率的测算》（中评协〔2020〕38 号）的要求，可采用剩余期限为十年期或十年期以上国债的到期收益率作为无风险利率，本次评估采用 10 年期国债收益率作为无风险利率，即 r_f＝1.85%。

（2）市场风险溢价的确定

市场风险溢价是指投资者对与整体市场平均风险相同的股权投资所要求的预期超额收益，即超过无风险利率的风险补偿。市场风险溢价通常可以利用市场的历史风险溢价数据进行测算。本次评估中以中国 A 股市场指数的长期平均收益率作为市场期望报酬率 r_m，将市场期望报酬率超过无风险利率的部分作为市场风险溢价。

根据《资产评估专家指引第 12 号——收益法评估企业价值中折现率的测算》（中评协〔2020〕38 号）的要求，利用中国的证券市场指数计算市场风险溢价时，通常选择有代表性的指数，例如沪深 300 指数、上海证券综合指数等，计

算指数一段历史时间内的超额收益率，时间跨度可以选择 10 年以上、数据频率可以选择周数据或者月数据、计算方法可以采取算术平均或者几何平均。

根据中联资产评估集团研究院对于中国 A 股市场的跟踪研究，并结合上述指引的规定，评估过程中选取有代表性的上证综指作为标的指数，分别以周、月为数据频率采用算术平均值进行计算并年化至年收益率，并分别计算其算术平均值、几何平均值、调和平均值，经综合分析后确定市场期望报酬率，即 r_m = 9.3%,则税前 r_m = 9.3% / (1 - 25%)= 12.40%，市场风险溢价 = r_m - r_f= 12.40% - 1.85% = 10.55%。

（3）资本结构的确定

企业属高速公路行业，经过多年的发展，企业处于成熟期，其近年资本结构较为稳定，由于企业管理层所做出的盈利预测是基于其自身融资能力、保持资本结构稳定的前提下做出的，本次评估选择经营收益权及相关资产组于评估基准日的自身稳定资本结构对未来年度折现率进行测算，计算资本结构时，经营收益权及相关资产组价值均基于其市场价值进行估算，纳入评估范围的经营收益权及相关资产组无有息负债，经营收益权及相关资产组资本结构取 1。

（4）贝塔系数的确定

以 WIND 行业沪深上市公司股票为基础，考虑产权持有人与可比公司在业务类型、企业规模、盈利能力、成长性、行业竞争力、企业发展阶段等因素的可比性，选择适当的可比公司，以上证综指为标的指数，经查询 WIND 资讯金融终端，以截至评估基准日的市场价格进行测算，计算周期为评估基准日前 250 周，得到可比公司股票预期无财务杠杆风险系数的估计βu 为 0.4876，按照企业自身资本结构进行计算，得到产权持有人权益资本的预期市场风险系数βe 为 0.4876。

采用以下基本标准作为筛选可比公司的选择标准：1）对比公司必须为至少三年上市历史；2）对比公司所从事行业或其主营业务为高速公路行业，或者受相同经济因素的影响，并且主营该行业历史不少于三年；3）对比公司近三年经营为盈利公司，且经营状况较好。

根据以上三项原则，最终选取了 16 家上市公司作为可比公司数据如下：

表 5-62：可比上市公司数据

证券代码	证券简称	原始Beta	调整Beta	剔除杠杆调整Beta
000429.SZ	粤高速A	0.3178	0.5498	0.4350
000755.SZ	山西高速	0.5767	0.7206	0.4487
000828.SZ	东莞控股	1.0965	1.0637	0.7801
001965.SZ	招商公路	0.4998	0.6698	0.4114
600012.SH	皖通高速	0.5548	0.7062	0.4969
600020.SH	中原高速	0.7020	0.8033	0.2178
600033.SH	福建高速	0.5304	0.6901	0.6535
600035.SH	楚天高速	0.6445	0.7654	0.3640
600269.SH	赣粤高速	0.6949	0.7986	0.5635
600350.SH	山东高速	0.3648	0.5807	0.2719
600368.SH	五洲交通	0.6722	0.7837	0.5864
600377.SH	宁沪高速	0.2339	0.4944	0.3525
600548.SH	深高速	0.5355	0.6934	0.3266
601107.SH	四川成渝	0.5962	0.7335	0.2525
601188.SH	龙江交通	0.7261	0.8193	0.8184
601518.SH	吉林高速	0.7364	0.8260	0.8226
平均值		0.5927	0.7312	0.4876

（5）特性风险系数的确定

在确定折现率时需考虑产权持有人与上市公司在公司规模、企业发展阶段、核心竞争力、对大客户和关键供应商的依赖、企业融资能力及融资成本、盈利预测的稳健程度等方面的差异，确定特定风险系数。

本项目全线位于南宁市境内，地处“一带一路”重要节点，是华南经济圈、西南经济圈与中国—东盟经济圈的交汇点，也是距离东盟国家最近的省会城市，凭借“南宁渠道”成为中国与东盟开放合作的前沿窗口，6个东盟国家在此设立总领事馆，27 个国际友好城市构建起广泛的合作网络。作为广西政治、经济、金融中心，南宁汇聚了丰富的产业、资金与人才资源，聚焦新能源、电子信息等重点产业集群发展，与北投集团业务布局高度契合，形成产业协同发展合力。

同时项目全线无隧道，无特大桥梁，连续五年公路技术状况指数（MQI）超 95，2025 年定期检测公路技术状况指数 MQI 平均值为 97.02，整体处于优等

水平，优等路率为 100%，次差路率为 0%。分项指标中，路面技术状况指数 PQI 均值为 95.85，评定为优等；路基技术状况指数 SCI 均值为 96.66，评定为优等；桥梁构造物技术状况指数 BCI 均值为 100，评定为优等；沿线设施技术状况指数 TCI 均值为 98.18，评定为优等。

此外，本项目作为北投集团并表项目，原始权益人的融资能力与信用水平备受认可，2025 年 12 月惠誉国际将其长期发行人主体评级上调至“BBB”，展望“稳定”，标志着国际资本市场对其经营实力、财务稳健性及政府支持力度的充分肯定，将进一步拓宽其多元化、低成本融资渠道。

基于原始权益人规模、财务稳健性、核心竞争力、融资能力等方面的扎实基础以及项目自身良好的公路技术状况指数，与南宁作为区域开放枢纽的地理区位优势深度协同，使得其发展的特定风险系数处于较低水平。

在评估过程中，评估人员对企业与可比上市公司进行了比较分析，得出特性风险系数 ε =0.75%。

表 5-63：特性风险系数

序号	风险因素	影响因素	影响因素取值	权重	调整系数
1	企业规模	企业规模比可比公司平均水平小	4.0%	10%	0.4%
2	企业发展阶段	企业业务发展稳定，与可比公司相当	0.0%	20%	0.0%
3	企业核心竞争力	企业业务发展具有较强的自主能力，核心竞争力较强	0.0%	20%	0.0%
4	企业对上下游的依赖程度	无单一客户风险，对下游用户依赖度低	0.0%	10%	0.0%
5	企业融资能力及融资成本	企业融资能力强，融资成本较低，未来年度资金需较少	0.0%	15%	0.0%
6	盈利预测的稳健程度	宏观经济增长放缓，未来年度增长率略高于行业水平	2.0%	10%	0.2%
7	其他因素	考虑分流等因素	1.0%	15%	0.15%
	合计			100.0%	0.75%

（6）债权期望报酬率 r_d 的确定

债权期望报酬率是企业债务融资的资本成本，本次评估中采用的资本结构是经营收益权及相关资产组自身的资本结构，遵循债权成本与资本结构匹配的原则，该企业债权加权资本成本与市场利率水平不存在较大偏差，纳入评估范围资产为经营收益权及相关资产组，评估基准日有息负债为 0.00 万元。则，债权期望报酬率 rd=0。

（7）折现率 WACCBT 的计算

将以上得到的各参数，代入公式，得到折现率如下表：

表 5-64：折现率情况表

参数	预测期内
无风险利率	1.85%
税前市场期望报酬率	12.40%
权益 β	0.4876
特性风险系数	0.75%
权益资本成本	7.74%
权益比例	100.00%
税后债务资本成本	0.00
债务比例	0.00%
加权平均资本成本	7.74%
税前折现率	7.74%

4、评估结论

将得到的预期净现金流量代入公式，得到预期净现金流量现值为 236,376.90 万元，扣除铺底营运资金 1,464.12 万元，由于固定资产中 139 台设备待报废，作为溢余性资产考虑，其中，9 台在电子设备科目中核算，账面值 77.40 万元，130 台转入固定资产清理科目中，账面值 73.25 万元，加回溢余性资产价值 22.05 万元，得到产权持有人的经营收益权及相关资产组价值为 234,934.83 万元。

采用收益法评估后的兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩

建项目(沿海高速公路改扩建一期工程)的经营收益权及相关资产组在评估基准日 2025 年 12 月 31 日的价值为 234,934.83 万元，评估增值额为 20,344.30 万元，增值率 9.48%，参数假设及估值方法具有合理性。

（二）评估报告与可供分配金额测算报告对不动产项目现金流预测结果的差异情况

不动产项目评估报告与可供分配金额测算报告的现金流预测都是基于不动产资产的未来现金流进行预测，二者结果存在差异主要是由于口径不同导致。将可供分配金额预测报告中的现金流预测金额调整至与评估报告的可比口径后（剔除公募 REITs 存续期的基金管理费、计划管理费及相关税费、营运资金口径差的影响），2026 年度和 2027 年度的净现金流差异分别为-3.06%和-3.58%，差异幅度在 5%范围内。

表 5-65：评估报告与可供报告中净现金流的差异

单位：万元

项目	2026 年度	2027 年度
评估报告现金流预测结果	27,193.33	26,088.85
原可供分配金额测算报告息税折旧及摊销前利润	22,698.40	23,815.52
经调整可供分配金额测算报告息税折旧及摊销前利润	26,362.42	25,154.33
评估报告与经调整可供的净现金流差异	-830.92	-934.53
差异比例	-3.06%	-3.58%

第六章 财务顾问意见

一、项目公司

本财务顾问经核查认为，截至本财务顾问报告出具之日，项目公司已成立并依法合规持有标的公路权益以及基于标的公路权益而持有的附属公路设施。

二、不动产项目资产

本财务顾问经核查认为，截至尽调基准日，不动产项目资产为兰海高速广西南宁那南段标的公路权益及基于标的公路权益而持有的附属公路设施资产（不包括服务区设施及所对应的土地使用权）。

不动产项目资产权属清晰，资产范围明确，并依照规定完成了相应的权属登记；不动产项目资产已履行了相应用地手续；不动产项目资产的开发建设已经履行了投资管理、规划、节能验收、环评、施工许可和竣工验收手续；不动产项目资产权属清晰；已取得南宁市自然资源局和南宁市人民政府出具的无异议函件，满足相关转让限制要求；不动产项目资产不涉及抵押或质押等权利限制，不涉及任何未决的诉讼、仲裁、破产或执行程序；不动产项目资产所对应的《财产一切险保险单》和《公众责任保险保单》不违反《中华人民共和国保险法》《民法典》等法律和行政法规的强制性规定，合法、有效；资产重组完成后项目公司100%的股权转让相关国有资产交易行为，已取得北投集团董事会的批准，并已取得广西自治区国资委的批准，可按协议转让方式进行，无需通过产权交易机构公开进行，相应国有资产转让行为合法有效，不动产项目股权转让不存在法定或约定的转让限制；不动产项目资产符合《基础设施基金指引》《基础设施基金业务办法》的规定。

三、不动产项目现金流情况

本财务顾问经核查认为，截至尽调基准日，不动产项目的主要现金流来源为通行费收入和租赁等收入，均系基于真实、合法的经营活动产生。不动产项目现金流来源具备合理的分散度，现金流具有独立性、稳定性，不存在现金流

过度集中的风险；不涉及重要现金流提供方的情形。不动产项目的未来现金流预测假设前提和预测结果具备合理性，符合《基础设施基金指引》《基础设施基金业务办法》的规定。

四、不动产项目估值情况

本财务顾问对评估机构的独立性、评估方法、评估参数选取以及评估价值确定的依据以及合理性进行了核查，认为评估机构评估过程独立、评估方法、评估参数选取以及评估价值确定的依据符合评估目的要求，评估结果与市场情况相符，具备合理性。

五、原始权益人

本财务顾问经核查认为，截至尽调基准日，原始权益人依法设立且合法存续，具备作为原始权益人的资质；对不动产项目享有完全所有权，且不存在重大经济或法律纠纷；原始权益人信用稳健，内部控制制度健全，具有持续经营能力；对不动产项目的转让获得了相关内部批准和授权，已取得广西自治区国资委出具的有关批复，本项目可按协议转让方式进行，无需通过产权交易机构公开进行；原始权益人最近三年在投资建设、生产运营、金融监管、工商、税务领域未存在重大违法违规记录，亦未被有权人认定为失信被执行人、失信生产经营单位或者其他失信单位并被暂停或者限制融资，符合《基础设施基金指引》《基础设施基金业务办法》的规定。

六、运营管理机构/外部管理机构

本财务顾问经核查认为，截至尽调基准日，运营管理机构依法设立且合法存续，具备持续经营能力；运营管理机构公司治理与财务状况良好，具备丰富的高速公路项目运营经验并配备了专业人员，主要负责人员在不动产项目运营或投资管理领域具备相应的经验；在运营管理协议等相关法律文件生效后，具备作为不动产项目资产运营方的资质；不动产项目资产运营方最近三年在投资建设、生产运营、金融监管、工商、税务领域不存在重大违法违规记录，符合《基础设施基金指引》《基础设施基金业务办法》的规定。

七、基金托管人

本财务顾问经核查认为，截至尽调基准日，交通银行具备担任基金托管人的资格，符合《基础设施基金指引》的规定。

八、资产支持证券托管人

本财务顾问经核查认为，截至尽调基准日，交通银行广西分行具备担任资产支持证券托管人的资格，符合《基础设施基金指引》中要求的不动产基金托管人与不动产资产支持证券托管人应当为同一人的规定。

九、财务顾问有偿聘请第三方机构和个人等相关行为的核查说明

为控制项目风险，顺利推进本项目，我司聘请招商银行股份有限公司南宁分行为本项目提供咨询服务。招商银行股份有限公司南宁分行成立于 2009 年，是招商银行第 35 家一级分行，具备相应服务资格。

受托方同意接受招商证券之委托，在本项目中为招商证券提供咨询服务，服务的主要内容包括协调与北投集团等各方的关系及向委托方提供广西北投及所处行业情况的咨询服务。本项目聘请受托方所产生的费用由双方友好协商确定，根据协议明确为项目财务顾问费用的 10%，由我司自有资金支付，截至本财务顾问报告出具之日尚未支付。

上述聘请行为合法合规，符合《关于加强证券公司在投资银行类业务中聘请第三方等廉洁从业风险防控的意见》的相关规定。

第七章 财务顾问内部审核程序及内核意见

一、内部审核程序

根据中国证监会的相关要求，招商证券成立了内部审核工作小组，组织专人对本财务顾问报告进行了严格内部审核。

内部审核程序包括以下阶段：

（一）项目立项

项目组发起立项申请，经招商证券投资银行立项委员会立项审议，项目完成内部立项流程。

（二）质控审核流程

项目完成立项流程后，进入质控审核阶段，项目组提出质控申请，提供全套质控申请材料和项目底稿。投资银行委员会质量控制部对本期项目进行了现场核查，并在对相关材料进行审阅及与项目组进行沟通的基础上，出具项目审核意见。项目组对质量控制部的审核意见进行书面答复和线上答复，并根据质量控制部意见提出解决方案、说明解决情况、完善项目材料。投资银行委员会质量控制部对项目底稿进行验收并出具验收意见，项目组根据前述验收意见对项目底稿进行补充和完善后，质量控制部将本期项目提交内核审议。

（三）内核审核流程

在完成本项目质量控制流程后，项目组向风险管理中心内核部提出正式的内核申请。参与项目内核审议的相关部门根据项目组提供的内核申请材料，通过材料审阅、问题沟通和反馈等方式进行项目内核审议，并分别由债券销售部出具项目适销性意见、风险管理部出具项目风险评估意见、风险管理中心内核部出具项目内核审核意见，由风险管理中心内核部汇总各部门意见后发出给项目组。项目组对风险管理中心内核部汇总意见进行书面回复，并根据汇总意见提出解决方案、说明解决情况、完善内核申请材料和信息披露。各部门的审核意见和项目组回复，将作为内核会材料供内核委员会委员决策参考。

风险管理中心内核部于 2025 年 10 月 16 日召开内核会议，通过表决方式进行审议和表决。本次应参加内核会议的委员代表的有效表决票为 7 票，实际有效表决票为 7 票，达到规定票数。出席会议的委员认为公募基金符合有关法律法规的要求。经表决，内核委员 7 票同意，表决结果符合《招商证券投资银行

类业务内核工作管理办法》第 6.3.6 条的规定，表决结果有效。

二、内核意见

2025 年 10 月 16 日，招商证券内核会议对本项目进行了审议，会议表决结果为同意项目申报。

附件：入池土地使用权的不动产权证清单

表：入池土地使用权的不动产权证清单

序号	国有土地/集体土地	产权证书编号	权利人名称	坐落位置	宗地用途	土地面积	使用年限	土地取得方式	土地出让（转让）方
标的公路原址部分									
1	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0034976 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区良庆镇新兰村	公路用地	930.52 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
2	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0034894 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区良庆镇新团村、新兰村	公路用地	16549.58 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
3	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0034784 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区良庆镇新兰村、那马镇那马社区、那马镇坛良村	公路用地	235396.60 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
4	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0034672 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇南晓社区、南晓镇派双村	公路用地	278829.34 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
5	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0034737 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区、子伟村	公路用地	412537.09 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
6	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0034877 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村、大塘镇太安村、大塘镇那团村	公路用地	989219.84 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
7	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0034828 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村、大塘镇大塘社区、大塘镇那梨村、南晓镇陵桂村、南晓镇晓元村、南晓镇南晓社区	公路用地	1033197.5 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用

标的公路扩建部分									
8	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0042015 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区良庆镇新兰村	公路用地	184.99 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
9	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0042026 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区良庆镇新兰村	公路用地	201.09 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
10	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0038711 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区良庆镇新兰村	公路用地	228.32 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
11	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0038720 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区良庆镇新兰村	公路用地	807.01 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
12	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0039001 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区良庆镇新兰村	公路用地	828.96 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
13	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0039026 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区良庆镇新兰村	公路用地	897.73 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
14	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0039092 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区良庆镇新兰村	公路用地	2754.40 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
15	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0040840 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区良庆镇新兰村	公路用地	47070.83 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
16	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0040857 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区良庆镇新兰村	公路用地	62957.26 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
17	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0034886 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区良庆镇新兰村	公路用地	70269.06 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
18	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0040869 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区	公路用地	51.91 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用

19	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0040885 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区	公路用地	417.86 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
20	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0039449 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区	公路用地	504.86 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
21	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0039446 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区	公路用地	519.55 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
22	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0039436 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区	公路用地	535.36 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
23	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0034231 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区	公路用地	598.39 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
24	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0034338 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区	公路用地	703.42 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
25	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0034392 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区	公路用地	870.17 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
26	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0034363 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区	公路用地	1189.85 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
27	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0034401 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区	公路用地	1225.91 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
28	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0034375 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区	公路用地	1279.72 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
29	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0034434 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区	公路用地	1434.54 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
30	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0034429 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区、坛良村	公路用地	1555.26 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用

31	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0034452 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区	公路用地	1761.89 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
32	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0034487 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区	公路用地	1932.34 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
33	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0034576 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区	公路用地	2216.11 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
34	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0034704 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区	公路用地	2374.34 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
35	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0034812 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区	公路用地	5396.42 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
36	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0034793 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区	公路用地	23528.31 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
37	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0034939 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区	公路用地	83138.66 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
38	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0035005 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	公路用地	69.04 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
39	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0034993 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	公路用地	257.41 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
40	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0035049 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	公路用地	334.3 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
41	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0035001 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	公路用地	339.18 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
42	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0035014 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	公路用地	382.46 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用

43	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0035054 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	公路用地	405.32 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
44	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0035042 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	公路用地	441.89 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
45	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0043170 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	公路用地	565.5 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
46	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0036415 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	公路用地	669.71 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
47	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0036411 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	公路用地	733.04 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
48	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0036496 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	公路用地	762.45 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
49	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0036447 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	公路用地	769.63 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
50	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0036505 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	公路用地	774.63 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
51	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0036535 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	公路用地	777.35 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
52	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0037055 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	公路用地	800.17 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
53	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0037123 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	公路用地	918.95 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
54	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0037125 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	公路用地	998.33 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用

55	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0037111 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	公路用地	1048.03 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
56	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0037113 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	公路用地	1075.19 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
57	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0037151 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	公路用地	1109.23 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
58	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0037129 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	公路用地	1127.72 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
59	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0037154 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	公路用地	1174.31 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
60	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0037168 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	公路用地	1277.31 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
61	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0037211 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	公路用地	1410.24 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
62	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0037217 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	公路用地	1982.57 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
63	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0037208 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村	公路用地	2552.59 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
64	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0037225 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇坛良村	公路用地	1158.73 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
65	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0037257 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇坛良村	公路用地	1436.47 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
66	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0037259 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇那马社区、坛良村	公路用地	1679.13 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用

67	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0037263 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇坛良村	公路用地	113.64 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
68	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0037280 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇坛良村	公路用地	545.87 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
69	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0041680 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区良庆镇新兰村、那马镇坛良村	公路用地	5581.90 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
70	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0034716 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村、大塘社区	公路用地	31120.53 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
71	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0041260 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇大塘社区	公路用地	2148.32 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
72	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0041259 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇大塘社区	公路用地	40283.24 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
73	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0041185 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇大塘社区	公路用地	236.85 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
74	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0041125 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇大塘社区	公路用地	311.44 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
75	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0040975 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇大塘社区	公路用地	387.28 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
76	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0034752 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇大塘社区	公路用地	444.42 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
77	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0034772 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇大塘社区	公路用地	449.34 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
78	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0034776 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇大塘社区	公路用地	550 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用

79	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0034766 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇大塘社区	公路用地	603.4 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
80	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0034858 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇大塘社区	公路用地	629.89 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
81	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0034876 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇大塘社区	公路用地	858.72 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
82	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0034866 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇大塘社区	公路用地	979.31 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
83	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0042967 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇大塘社区	公路用地	989.72 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
84	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0035820 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇大塘社区	公路用地	1014.35 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
85	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0035839 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇大塘社区	公路用地	1024.71 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
86	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0035917 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇大塘社区	公路用地	1202.61 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
87	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0035855 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇大塘社区	公路用地	1301.28 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
88	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0034906 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇大塘社区	公路用地	10039.95 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
89	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0034713 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那梨村	公路用地	188.23 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
90	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0037433 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那梨村	公路用地	455.44 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用

91	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0037436 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那梨村	公路用地	473.12 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
92	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0037511 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那梨村	公路用地	490.4 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
93	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0037579 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那梨村	公路用地	529.91 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
94	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0037776 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那梨村	公路用地	810.48 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
95	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0037797 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	公路用地	23.33 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
96	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0037811 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	公路用地	264.18 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
97	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0038359 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	公路用地	291.57 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
98	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0038364 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	公路用地	331.66 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
99	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0038374 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	公路用地	399.31 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
100	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0038643 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	公路用地	574.83 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
101	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0041414 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	公路用地	590.16 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
102	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0041465 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	公路用地	643.29 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用

103	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0041474 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	公路用地	777.41 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
104	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0041478 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	公路用地	825.57 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
105	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0041484 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	公路用地	1168.64 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
106	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0041488 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	公路用地	1188 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
107	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0041623 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	公路用地	1305.82 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
108	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0041634 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	公路用地	1321.2 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
109	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0041635 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	公路用地	1423.61 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
110	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0041642 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	公路用地	1593.74 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
111	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0041655 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	公路用地	1715.54 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
112	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0041676 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	公路用地	1767.29 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
113	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0036547 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	公路用地	1804.68 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
114	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0036564 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那团村、南荣村	公路用地	2026.34 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用

115	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0036694 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	公路用地	2050.72 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
116	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0036720 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	公路用地	2207.87 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
117	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0036722 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	公路用地	2883.4 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
118	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0036739 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇南荣村	公路用地	3991.64 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
119	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0036772 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那团村	公路用地	127.46 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
120	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0036802 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那团村	公路用地	131.45 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
121	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0036868 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那团村	公路用地	171.97 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
122	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0036911 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那团村	公路用地	328.82 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
123	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0036978 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那团村	公路用地	332.07 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
124	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0037038 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那团村	公路用地	383.1 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
125	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0041865 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那团村	公路用地	547.16 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
126	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0041868 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那团村	公路用地	659.42 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用

127	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0041870 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那团村	公路用地	700.28 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
128	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0041878 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那团村	公路用地	716.08 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
129	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0041909 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那团村	公路用地	756.46 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
130	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0041903 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那团村	公路用地	792.91 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
131	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0041914 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村、那团村	公路用地	793.71 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
132	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0041922 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那团村	公路用地	799.25 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
133	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0041924 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那团村	公路用地	1229.93 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
134	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0041985 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那团村	公路用地	1512.78 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
135	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0034991 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那团村	公路用地	2119.67 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
136	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0035809 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那团村	公路用地	2879.81 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
137	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0035927 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇那团村	公路用地	3058.72 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
138	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0035930 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	公路用地	310.93 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用

139	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0035902 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	公路用地	401.33 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
140	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0036042 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	公路用地	416 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
141	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0036040 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	公路用地	500.01 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
142	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0036150 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	公路用地	627.61 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
143	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0036267 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	公路用地	641.73 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
144	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0036263 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	公路用地	730.77 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
145	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0036288 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	公路用地	781.55 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
146	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0036373 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	公路用地	905.62 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
147	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0036360 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	公路用地	921.71 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
148	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0041394 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	公路用地	967.13 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
149	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0041386 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	公路用地	1006.08 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
150	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0041382 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	公路用地	1036.04 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用

151	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0041378 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	公路用地	1156.04 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
152	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0041337 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	公路用地	1236.23 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
153	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0041261 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	公路用地	1246.34 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
154	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0037306 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	公路用地	1381.61 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
155	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0036879 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	公路用地	1544.43 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
156	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0036873 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	公路用地	1568.41 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
157	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0036994 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	公路用地	1780.12 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
158	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0036998 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	公路用地	295.47 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
159	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0037004 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	公路用地	667.15 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
160	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0037006 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区那马镇子伟村、大塘镇太安村	公路用地	1148.57 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
161	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0035889 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区大塘镇太安村	公路用地	188.81 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
162	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0035922 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇南晓社区	公路用地	207.66 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用

163	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0035899 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇南晓社区	公路用地	486.57 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
164	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0035871 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇南晓社区	公路用地	580.8 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
165	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0035878 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇南晓社区	公路用地	601.5 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
166	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0035837 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇南晓社区	公路用地	632.71 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
167	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0035842 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇南晓社区	公路用地	1228.77 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
168	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0035841 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇南晓社区	公路用地	1307.61 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
169	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0035807 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇南晓社区	公路用地	1489.27 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
170	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0035813 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇南晓社区	公路用地	1517.77 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
171	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0034171 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇南晓社区	公路用地	1563.43 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
172	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0035812 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇南晓社区	公路用地	1659 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
173	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0035946 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇南晓社区	公路用地	2162.59 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
174	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0034604 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇南晓社区	公路用地	3454.84 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用

175	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0034650 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇南晓社区	公路用地	14919.25 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
176	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0034431 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇南晓社区	公路用地	35787.99 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
177	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0034661 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇晓元村	公路用地	816.34 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
178	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0034631 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇晓元村	公路用地	844.25 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
179	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0036676 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇晓元村	公路用地	851.56 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
180	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0036667 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇晓元村	公路用地	903.8 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
181	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0036671 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇晓元村	公路用地	1467.78 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
182	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0036648 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇晓元村、陵桂村	公路用地	1988.6 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
183	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0036476 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇晓元村	公路用地	2224.79 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
184	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0036432 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇晓元村、陵桂村	公路用地	12404.01 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
185	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0035808 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇陵桂村	公路用地	92.27 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
186	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0035802 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇陵桂村	公路用地	291.29 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用

187	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0034769 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇南晓社区、陵桂村	公路用地	401.64 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
188	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0036742 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇陵桂村	公路用地	453.41 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
189	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0036750 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇陵桂村、南晓社区	公路用地	656.7 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
190	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0036867 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇陵桂村	公路用地	867.49 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
191	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0036842 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇陵桂村	公路用地	1263.99 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
192	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0036858 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇陵桂村	公路用地	1713.18 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用
193	国有土地	桂（2025）南宁市不动产权第 0041330 号	广西北投南南高速公路有限公司	南宁市良庆区南晓镇南晓社区、派双村	公路用地	56510.44 ㎡	/	划拨	划拨地，不适用

附件八：基金合同和托管协议有关情况

附件八：基金合同和托管协议有关情况

第一部分：《基金合同》的内容摘要

第一节 《基金合同》当事人的权利、义务

一、基金份额持有人的权利与义务

基金投资人持有本基金基金份额的行为即视为对《基金合同》的承认和接受，基金投资人自依据《基金合同》取得基金份额，即成为本基金份额持有人和《基金合同》的当事人，直至其不再持有本基金的基金份额。基金份额持有人作为《基金合同》当事人并不以在《基金合同》上书面签章或签字为必要条件。

除法律法规规定或《基金合同》另有约定外，每份基金份额具有同等的合法权益。

1、根据《基金法》《运作办法》《基础设施基金指引》及其他有关规定，基金份额持有人的权利包括但不限于：

（1）分享基金财产收益；

（2）参与分配清算后的剩余基金财产；

（3）依法转让其持有的基金份额；

（4）按照规定要求召开基金份额持有人大会或者召集基金份额持有人大会；

（5）出席或者委派代表出席基金份额持有人大会，对基金份额持有人大会审议事项行使表决权；

（6）查阅或者复制公开披露的基金信息资料；

（7）监督基金管理人的投资运作；

（8）对基金管理人、基金托管人、基金服务机构损害其合法权益的行为依法提起诉讼或仲裁；

（9）法律法规及中国证监会规定的和《基金合同》约定的其他权利。

2、根据《基金法》《运作办法》《基础设施基金指引》及其他有关规定，基金份额持有人的义务包括但不限于：

（1）认真阅读并遵守《基金合同》、招募说明书等信息披露文件；

（2）了解所投资基金产品，了解自身风险承受能力，自主判断基金的投资价值，自主做出投资决策，自行承担投资风险；

（3）关注基金信息披露，及时行使权利和履行义务；

（4）交纳基金认购款项及法律法规和《基金合同》所规定的费用；

（5）在其持有的基金份额范围内，承担基金亏损或者《基金合同》终止的有限责任；

（6）不从事任何有损基金及其他《基金合同》当事人合法权益的活动；

（7）执行生效的基金份额持有人大会的决议；

（8）返还在基金交易过程中因任何原因获得的不当得利；

（9）拥有权益的基金份额达到特定比例时，按照规定履行份额权益变动相应的程序或者义务；

（10）拥有权益的基金份额达到 50%时，继续增持该不动产基金份额的，按照规定履行不动产基金收购的程序或者义务；

（11）法律法规及中国证监会规定的和《基金合同》约定的其他义务。

3、投资者及其一致行动人的承诺

投资者及其一致行动人同意自拥有基金份额时即视为对如下事项约定的承诺：

（1）通过上海证券交易所交易或者上海证券交易所认可的其他方式，投资者及其一致行动人拥有权益的基金份额达到本基金基金份额的 10%时，应当在该事实发生之日起 3 日内编制权益变动报告书，通知本基金管理人，并予公告；在上述期限内，不得再行买卖本基金的份额，但另有规定的除外。

（2）投资者及其一致行动人拥有权益的基金份额达到本基金基金份额的 10%后，其通过上海证券交易所交易拥有权益的基金份额占本基金基金份额的比例每增加或者减少 5%，应当依照上述第（1）点进行通知和公告。在该事实发生之日起至公告后 3 日内，不得再行买卖本基金的份额，但另有规定的除外。

投资者及其一致行动人同意在拥有基金份额时即视为作出承诺：若违反上述第（1）（2）条规定买入在本基金中拥有权益的基金份额的，在买入后的 36 个月内对该超过规定比例部分的基金份额不行使表决权。

4、作为战略投资者的原始权益人或其同一控制下的关联方的义务：

（1）不得侵占、损害不动产基金所持有的不动产项目；

（2）配合基金管理人、基金托管人以及其他为不动产基金提供服务的专业机构履行职责；

（3）确保不动产项目真实、合法，确保向基金管理人等机构提供的文件资料真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏；

（4）依据法律法规、《基金合同》及相关协议约定及时移交不动产项目及相关印章证照、账册合同、账户管理权限和运营档案资料等；

（5）主要原始权益人及其控股股东、实际控制人提供的文件资料存在隐瞒重要事实或

者编造重大虚假内容等重大违法违规行为的，应当购回全部基金份额或不动产项目权益；

（6）法律法规及相关协议约定的其他义务。

二、基金管理人的权利与义务

1、根据《基金法》《运作办法》《基础设施基金指引》及其他有关规定，基金管理人的权利包括但不限于：

（1）依法募集资金；

（2）自《基金合同》生效之日起，根据法律法规和《基金合同》独立运用并管理基金财产；

（3）按照有关规定运营管理不动产项目；

（4）依照《基金合同》收取基金管理费以及法律法规规定或中国证监会批准的其他费用；

（5）销售基金份额；

（6）按照规定召集基金份额持有人大会；

（7）依据《基金合同》及有关法律规定监督基金托管人，如认为基金托管人违反了《基金合同》及国家有关法律规定，应呈报中国证监会和其他监管部门，并采取必要措施保护基金投资人的利益；

（8）在基金托管人更换时，提名新的基金托管人；

（9）选择、更换基金销售机构，对基金销售机构的相关行为进行监督和处理；

（10）担任或委托其他符合条件的机构担任基金登记机构办理基金登记业务并获得《基金合同》规定的费用；

（11）依据《基金合同》及有关法律规定决定基金收益的分配方案；

（12）依照法律法规为基金的利益直接或间接对相关投资标的行使相关权利，包括但不限于：

（a）不动产资产支持证券持有人享有的权利：决定专项计划扩募、决定延长专项计划期限或提前终止专项计划、决定修改专项计划法律文件重要内容；

（b）项目公司股东享有的权利：决定公司的经营方针和投资计划、选择和更换非由职工代表担任的董事和监事、审议批准公司执行董事的报告、审议批准公司的年度财务预算方案和决算方案等；

（13）除规定应由基金份额持有人大会决议的情形外决定连续 12 个月内累计金额占基金净资产 20%及以下的不动产项目或不动产资产支持证券的购入或出售事项；

（14）制订、决定、实施及调整本基金直接或间接对外借入款项；

（15）决定调整外部管理机构的报酬标准；

（16）决定连续 12 个月内累计金额未超过本基金净资产 5%的关联交易；

（17）在法律法规允许的前提下，为基金的利益依法为基金进行融资，决定基金债务杠杆方案的设置；

（18）以基金管理人的名义，代表基金份额持有人的利益行使诉讼权利或者实施其他法律行为；

（19）依照法律法规选择、更换律师事务所、会计师事务所、证券经纪商、财务顾问、评估机构或其他为基金提供服务的外部机构；

（20）设立专门的子公司承担不动产运营管理职责，或委托外部管理机构管理不动产项目的，派员负责项目公司财务管理，监督、检查外部管理机构履职情况，基金管理人依法应当承担的责任不因委托而免除；

（21）发生外部管理机构法定解聘情形的，解聘外部管理机构；

（22）更换外部管理机构时，提名或根据《基金合同》约定选聘新的外部管理机构；

（23）在符合有关法律、法规的前提下，制订和调整有关基金认购、非交易过户等业务规则；

（24）对潜在投资标的开展投资可行性分析、尽职调查和资产评估等工作，将相关议题提交基金份额持有人大会表决，并根据持有人大会决议实施基金扩募；

（25）对相关资产进行购入或出售可行性分析和资产评估，并就需要召开基金份额持有人大会进行表决的事项召开基金份额持有人大会；

（26）在符合有关法律、法规的前提下，制订、实施及调整有关基金直接或间接对外借款方案；

（27）法律法规及中国证监会规定的和《基金合同》约定的其他权利。

2、根据《基金法》《运作办法》《基础设施基金指引》及其他有关规定，基金管理人的义务包括但不限于：

（1）依法募集资金，办理或者委托经中国证监会认定的其他机构代为办理基金份额的发售、扩募和登记等事宜；

（2）办理基金备案和基金上市所需手续；

（3）自《基金合同》生效之日起，以诚实信用、谨慎勤勉的原则管理和运用基金财产；

（4）配备足够的具有专业资格的人员进行基金投资分析、决策、运营，以专业化的经

营方式管理和运作基金财产；

（5）建立健全内部风险控制、监察与稽核、财务管理及人事管理等制度，保证所管理的基金财产和基金管理人的财产相互独立，对所管理的不同基金分别管理，分别记账，进行证券投资；

（6）除依据《基金法》《基金合同》及其他有关规定外，不得利用基金财产为自己及任何第三人谋取利益，不得委托第三人运作基金财产；

（7）依法接受基金托管人的监督；

（8）采取适当合理的措施使计算基金份额认购和注销价格的方法符合《基金合同》等法律文件的规定，按有关规定计算并公告基金净资产信息；

（9）在本基金网下询价阶段，根据网下投资者报价确定基金份额认购价格；

（10）进行基金会计核算并编制基金财务会计报告；

（11）编制不动产基金定期报告与临时报告，并应当按照法律法规、企业会计准则及中国证监会相关规定进行资产负债确认计量，编制不动产基金中期与年度合并及单独财务报表，财务报表至少包括资产负债表、利润表、现金流量表、所有者权益变动表及报表附注；

（12）严格按照《基金法》《基金合同》及其他有关规定，履行信息披露及报告义务；

（13）保守基金商业秘密，不得泄露基金投资计划、投资意向等。除《基金法》《基金合同》及其他有关规定另有规定外，在基金信息公开披露前应予保密，不得向他人泄露，但向监管机构、司法机关或因审计、法律等外部专业顾问提供服务而向其提供的情况除外；

（14）按《基金合同》的约定确定基金收益分配方案，及时向基金份额持有人分配基金收益；

（15）依据《基金法》《基金合同》及其他有关规定召集基金份额持有人大会或配合基金托管人、基金份额持有人依法召集基金份额持有人大会；

（16）按规定保存基金财产管理业务活动的会计账册、报表、记录和其他相关资料 20 年以上；

（17）确保需要向基金投资人提供的各项文件或资料在规定时间发出，并且保证投资人能够按照《基金合同》规定的时间和方式，随时查阅到与基金有关的公开资料，并在支付合理成本的条件下得到有关资料的复印件；

（18）组织并参加基金财产清算小组，参与基金财产的保管、清理、估价、变现和分配；

（19）基金清算涉及不动产项目处置的，应当遵循基金份额持有人利益优先的原则，按照法律法规规定和相关约定进行资产处置，并尽快完成剩余财产的分配；

（20）面临解散、依法被撤销或者被依法宣告破产时，及时报告中国证监会并通知基金托管人；

（21）因违反《基金合同》导致基金财产的损失或损害基金份额持有人合法权益时，应当承担赔偿责任，其赔偿责任不因其退任而免除；

（22）监督基金托管人按法律法规和《基金合同》规定履行自己的义务，基金托管人违反《基金合同》造成基金财产损失时，基金管理人应为基金份额持有人利益向基金托管人追偿；

（23）当基金管理人将其义务委托第三方处理时，应当对第三方处理有关基金事务的行为承担责任；

（24）以基金管理人名义，代表基金份额持有人利益行使诉讼权利或实施其他法律行为；

（25）基金在募集期间未能达到基金的备案条件，《基金合同》不能生效，基金管理人承担全部募集费用，将已募集资金并加计银行同期活期存款利息在基金募集期结束后 30 日内退还基金认购人；

（26）执行生效的基金份额持有人大会的决议；

（27）本基金运作过程中，基金管理人应当专业审慎运营管理不动产项目，并按照法律法规规定和《基金合同》约定主动履行不动产项目运营管理职责：

（a）及时办理不动产项目、印章证照、账册合同、账户管理权限和运营档案资料交割等；

（b）建立账户和现金流管理机制，有效管理不动产项目运营等产生的现金流，防止现金流流失、挪用等；

（c）建立印章管理、使用机制，妥善管理不动产项目各种印章；

（d）为不动产项目购买足够的财产保险和公众责任保险；

（e）制定及落实不动产项目运营策略；

（f）签署并执行不动产项目运营的相关协议；

（g）收取不动产项目运营等产生的收益，追收欠缴款项等；

（h）执行日常运营服务，如安保、消防、通讯及紧急事故管理等；

（i）实施不动产项目维修、改造等；

（j）不动产项目档案归集管理等；

（k）聘请评估机构、审计机构进行评估与审计；

（l）依法披露不动产项目运营情况；

（m）提供公共产品和服务的不动产资产的运营管理，应符合国家有关监管要求，严格履行运营管理义务，保障公共利益；

（n）建立相关机制防范外部管理机构的履约风险、不动产项目经营风险、关联交易及利益冲突风险、利益输送和内部人控制风险等不动产项目运营过程中的风险；

（o）按照《基金合同》约定和持有人利益优先的原则，专业审慎处置资产；

（p）中国证监会规定的其他职责。

（28）基金管理人可以设立专门的子公司承担不动产项目运营管理职责，也可以委托外部管理机构负责上述第（27）条第（d）至（i）项运营管理职责，其依法应当承担的责任不因委托而免除。

基金管理人委托外部管理机构运营管理不动产项目的，应当自行派员负责项目公司财务管理。基金管理人与外部管理机构应当签订不动产项目运营管理协议，明确双方的权利义务、费用收取、外部管理机构考核安排、外部管理机构解聘情形和程序、协议终止情形和程序等事项。

（29）基金管理人应当对接受委托的外部管理机构进行充分的尽职调查，确保其在专业资质（如有）、人员配备、公司治理等方面符合法律法规要求，具备充分的履职能力。

基金管理人应当持续加强对外部管理机构履职情况的监督，至少每年对其履职情况进行评估，确保其勤勉尽责履行运营管理职责。基金管理人应当定期检查外部管理机构就其获委托从事不动产项目运营管理活动而保存的记录、合同等文件，检查频率不少于每半年 1 次。

委托事项终止后，基金管理人应当妥善保管不动产项目运营维护相关档案。

（30）外部管理机构应当勤勉尽责、专业审慎运营管理不动产项目，发生下列情形之一的，基金管理人应当解聘外部管理机构：

（a）外部管理机构专业资质、人员配备等发生重大不利变化导致外部管理机构已无法继续履职；

（b）外部管理机构因故意或重大过失给不动产基金造成重大损失，包括但不限于本基金发生损失金额达到或超过项目公司上一年度经审计营业收入的 10%；

（c）外部管理机构依法解散、被依法撤销、被依法宣告破产或者出现重大违法违规行为；

（d）中国证监会规定的其他情形（如有，包括但不限于：监管机构对外部管理机构服务资质提出新的规定或要求，外部管理机构不符合该等规定或要求）。

（31）本基金存续期间，基金管理人应当根据《基础设施基金指引》规定，聘请评估机

构对不动产项目资产每年进行 1 次评估。出现下列情形之一的，基金管理人应当及时聘请评估机构对相应不动产项目资产进行评估：

（a）基金运作过程中发生购入或出售不动产项目等情形时；

（b）本基金扩募；

（c）提前终止《基金合同》拟进行资产处置；

（d）不动产项目现金流发生重大变化且对持有人利益有实质性影响；

（e）对基金份额持有人利益有重大影响的其他情形。

（32）法律法规及中国证监会规定的和《基金合同》约定的其他义务。

三、基金托管人的权利与义务

1、根据《基金法》《运作办法》《基础设施基金指引》及其他有关规定，基金托管人的权利包括但不限于：

（1）自《基金合同》生效之日起，依法律法规和《基金合同》的规定安全保管基金财产、权属证书及相关文件；

（2）获得基金托管人的基金托管费以及法律法规规定或监管部门批准的其他费用；

（3）监督基金管理人对本基金的投资运作，如发现基金管理人有违反《基金合同》及国家法律法规行为，对基金财产、其他当事人的利益造成重大损失的情形，应呈报中国证监会，并采取必要措施保护基金投资人的利益；

（4）根据相关市场规则，为基金开设资金账户、证券账户等投资所需账户、为基金办理证券交易资金清算；

（5）提议召开或召集基金份额持有人大会；

（6）在基金管理人更换时，提名新的基金管理人；

（7）法律法规及中国证监会规定的和《基金合同》约定的其他权利。

2、根据《基金法》《运作办法》《基础设施基金指引》及其他有关规定，基金托管人的义务包括但不限于：

（1）以诚实信用、勤勉尽责的原则持有并安全保管托管账户内基金财产、权属证书及相关文件；

（2）设立专门的基金托管部门，具有符合要求的营业场所，配备足够的、合格的熟悉基金托管业务的专职人员，负责基金财产托管事宜；

（3）建立健全内部风险控制、监察与稽核、财务管理及人事管理等制度，确保基金财产的安全，保证其托管的基金财产与基金托管人自有财产以及不同的基金财产相互独立；对

所托管的不同的基金分别设置账户，独立核算，分账管理，保证不同基金之间在账户设置、资金划拨、账册记录等方面相互独立；

（4）除依据《基金法》《基金合同》《基金托管协议》及其他有关规定外，不得利用基金财产为自己及任何第三人谋取利益，不得委托第三人托管基金财产；

（5）保管由基金管理人代表基金签订的与基金有关的重大合同及有关凭证；

（6）按规定开设基金财产的资金账户、证券账户等投资所需账户。为不动产项目开立和管理运营资金账户，办理不动产项目资金划付；

（7）监督不动产基金资金账户、不动产项目运营收支账户等重要资金账户及资金流向，确保符合法律法规规定和《基金合同》约定，保证基金资产在监督账户内封闭运行；

（8）监督、复核基金管理人按照法律法规规定和《基金合同》约定进行投资运作、收益分配、信息披露等；

（9）监督基金管理人为不动产项目购买足够的保险；

（10）监督项目公司借入款项安排，确保符合法律法规规定及约定用途；

（11）保守基金商业秘密，除《基金法》《基金合同》《基金托管协议》及其他有关法律法规或监管机构另有规定或要求外，在基金信息公开披露前予以保密，不得向他人泄露，但向监管机构、司法机关或因审计、法律等外部专业顾问提供服务而向其提供的情况除外；

（12）复核、审查基金管理人计算的基金资产净值、基金份额净值；

（13）办理与基金托管业务活动有关的信息披露事项；

（14）对基金财务会计报告、季度报告、中期报告和年度报告出具意见，说明基金管理人在各重要方面的运作是否严格按照《基金合同》的规定进行；如果基金管理人有未执行《基金合同》规定的行为，还应当说明基金托管人是否采取了适当的措施；

（15）保存基金托管业务活动的记录、账册、报表和其他相关资料 20 年以上；

（16）根据从基金管理人或其委托的登记机构处接收的资料建立并保存基金份额持有人名册；

（17）按规定制作相关账册并与基金管理人核对；

（18）依据基金管理人的指令或有关规定向基金份额持有人支付基金收益；

（19）依据《基金法》《基金合同》及其他有关规定，召集基金份额持有人大会或配合基金管理人、基金份额持有人依法召集基金份额持有人大会；

（20）按照法律法规和《基金合同》《基金托管协议》的规定监督基金管理人的投资运作；

（21）参加基金财产清算小组，参与基金财产的保管、清理、估价、变现和分配；

（22）面临解散、依法被撤销或者被依法宣告破产时，及时报告中国证监会和银行监管机构，并通知基金管理人；

（23）因违反《基金合同》导致基金财产损失时，应承担赔偿责任，其赔偿责任不因其退任而免除；

（24）按规定监督基金管理人按法律法规和《基金合同》规定履行自己的义务，基金管理人因违反《基金合同》造成基金财产损失时，应为基金份额持有人利益向基金管理人追偿；

（25）执行生效的基金份额持有人大会的决议；

（26）复核本基金信息披露文件时，加强对基金管理人资产确认及计量过程的复核；

（27）法律法规及中国证监会规定的和《基金合同》约定的其他义务。

第二节 基金份额持有人大会召集、议事及表决的程序和规则

基金份额持有人大会由基金份额持有人组成，基金份额持有人的合法授权代表有权代表基金份额持有人出席会议并表决。除法律法规规定或《基金合同》另有约定外，基金份额持有人持有的每一基金份额拥有平等的投票权。

本基金份额持有人大会不设日常机构。若将来法律法规对基金份额持有人大会另有规定的，以届时有效的法律法规为准。

一、召开事由

1、当出现或需要决定下列事由之一的，应当召开基金份额持有人大会，但法律法规、中国证监会另有规定或《基金合同》另有约定的除外：

（1）更换基金管理人；

（2）更换基金托管人；

（3）转换基金运作方式；

（4）提高基金管理人、基金托管人的报酬标准，但法律法规或中国证监会另有规定的除外；

（5）变更基金类别；

（6）本基金与其他基金的合并；

（7）变更基金份额持有人大会程序；

（8）基金管理人或基金托管人要求召开基金份额持有人大会；

（9）终止基金上市，但因基金不再具备上市条件而被上海证券交易所终止上市或本基金连续两年未按照法律法规进行收益分配，基金管理人申请基金终止上市的除外；

（10）单独或合计持有本基金总份额 10%以上（含 10%）基金份额的基金份额持有人（以基金管理人收到提议当日的基金份额计算，下同）就同一事项书面要求召开基金份额持有人大会；

（11）对本基金的投资目标、投资范围、投资策略等作出重大调整；

（12）本基金进行扩募；

（13）本基金收购原始不动产项目后，对金额超过基金净资产 20%的不动产项目或不动产资产支持证券的购入或出售（金额是指连续 12 个月内累计发生金额）；

（14）本基金成立后，金额超过基金净资产 5%的关联交易（金额是指连续 12 个月内累计发生金额）；

（15）除《基金合同》另有约定外，提前终止《基金合同》或延长《基金合同》期限；

（16）除《基金合同》约定解聘外部管理机构的法定情形外，解聘、更换外部管理机构；

（17）决定不动产资产根据国家或相关部门出台的相关鼓励或倡导性规定、政策减免车辆通行费，但通过原始权益人或其关联方申请相关部门就减免事宜给予项目公司补偿或其他方式可使得对应期间项目公司不会因此减少收入导致本基金可供分配金额下降的除外；

（18）对《基金合同》当事人权利和义务产生重大影响的其他事项；

（19）法律法规、《基金合同》或中国证监会规定的其他应当召开基金份额持有人大会的事项。

2、在法律法规规定和《基金合同》约定的范围内且对基金份额持有人利益无实质性不利影响的前提下，以下情况可由基金管理人和基金托管人协商后修改，不需召开基金份额持有人大会：

（1）法律法规要求增加的基金费用的收取和其他应由基金、专项计划等特殊目的载体承担的费用的收取；

（2）调整有关基金认购、基金交易、非交易过户、转托管等业务的规则；

（3）增加、减少或调整基金份额类别设置及对基金份额分类办法、规则进行调整；

（4）因相应的法律法规、交易所或登记机构的相关业务规则发生变动而应当对《基金合同》进行修改；

（5）对《基金合同》的修改对基金份额持有人利益无实质性不利影响或修改不涉及《基金合同》当事人权利义务关系发生重大变化；

（6）履行相关程序后，基金推出新业务或服务；

（7）若上交所、中国结算增加了基金上市交易、份额转让的新功能，基金管理人在履

行相关程序后增加相应功能；

（8）基金管理人因第三方服务机构（外部管理机构除外）提供服务时存在违法违规或其他损害基金份额持有人利益的行为而解聘上述机构；

（9）在发生外部管理机构法定解任情形时解聘外部管理机构并选聘新任运营管理机构，或根据实际情况对《运营管理协议》进行调整的，从而对《基金合同》及相关文件进行相应修改；

（10）以下《基金合同》终止事由发生时，如法律法规未要求召开基金份额持有人大会的，经基金管理人和基金托管人协商一致并履行其他相关程序后，可终止《基金合同》，不需召开基金份额持有人大会：

（a）本基金通过全部专项计划持有的全部不动产项目在《基金合同》期限届满前全部变现，且连续六十个工作日未成功购入新的不动产项目的；

（b）在《基金合同》生效之日起 6 个月内易方达广西北投高速公路 1 期资产支持专项计划未能设立或未能在相关主管部门完成备案；

（c）本基金投资的全部专项计划发生相应专项计划文件中约定的事件导致全部专项计划终止且在六十个工作日内仍未能成功购入其他专项计划的资产支持证券；

（d）本基金未能在《基金合同》生效之日起 6 个月内成功购入首个不动产项目；

（e）本基金投资的全部不动产项目出现无法维持正常、持续运营，难以再产生持续、稳定现金流的情形时；

（11）不动产项目经营权期限延长的，《基金合同》期限相应延长；

（12）按照法律法规和《基金合同》规定不需召开基金份额持有人大会的其他情形。

3、在法律法规规定和《基金合同》约定的范围内且对基金份额持有人利益无实质性不利影响的前提下，以下情况可由基金管理人自行决定，不需召开基金份额持有人大会：

（1）发生下列情形之一，基金管理人解聘外部管理机构：

（a）外部管理机构专业资质、人员配备等发生重大不利变化导致外部管理机构已无法继续履职；

（b）外部管理机构因故意或重大过失给不动产基金造成重大损失，包括但不限于本基金发生损失金额达到或超过项目公司上一年度经审计营业收入的 10%；

（c）外部管理机构依法解散、被依法撤销、被依法宣告破产或者出现重大违法违规行为；

（d）中国证监会规定的其他情形（如有，包括但不限于：监管机构对外部管理机构服

务资质提出新的规定或要求，外部管理机构不符合该等规定或要求）。

发生前述法定解聘情形的，基金管理人应立即向外部管理机构发送书面解聘通知，并可在上述法定解聘情形发生之日起 6 个月内选聘新任运营管理机构。

（2）按照法律法规和《基金合同》规定不需召开基金份额持有人大会的其他情形。

二、会议召集人及召集方式

1、提案人：基金管理人、基金托管人、单独或合计代表基金份额 10%以上（含 10%）的基金份额持有人和法律法规规定的其他主体（如有）。

提案人可以提出基金份额持有人大会的相关议案。

除法律法规规定或《基金合同》另有约定外，基金份额持有人大会由基金管理人召集。

2、基金管理人未按规定召集或不能召集时，由基金托管人召集。

3、基金托管人认为有必要召开基金份额持有人大会的，应当向基金管理人提出书面提议。基金管理人应当自收到书面提议之日起 10 日内决定是否召集，并书面告知基金托管人。基金管理人决定召集的，应当自出具书面决定之日起 60 日内召开；基金管理人决定不召集，基金托管人仍认为有必要召开的，应当由基金托管人自行召集，并自出具书面决定之日起 60 日内召开并告知基金管理人，基金管理人应当配合。

4、代表基金份额 10%以上（含 10%）的基金份额持有人就同一事项书面要求召开基金份额持有人大会，应当向基金管理人提出书面提议。基金管理人应当自收到书面提议之日起 10 日内决定是否召集，并书面告知提出提议的基金份额持有人代表和基金托管人。基金管理人决定召集的，应当自出具书面决定之日起 60 日内召开；基金管理人决定不召集，单独或合计代表基金份额 10%以上（含 10%）的基金份额持有人仍认为有必要召开的，应当向基金托管人提出书面提议。基金托管人应当自收到书面提议之日起 10 日内决定是否召集，并书面告知提出提议的基金份额持有人代表和基金管理人；基金托管人决定召集的，应当自出具书面决定之日起 60 日内召开并告知基金管理人，基金管理人应当配合。

5、单独或合计代表基金份额 10%以上（含 10%）的基金份额持有人就同一事项要求召开基金份额持有人大会，而基金管理人、基金托管人都不召集的，单独或合计代表基金份额 10%以上（含 10%）的基金份额持有人有权自行召集，并至少提前 30 日报中国证监会备案。基金份额持有人依法自行召集基金份额持有人大会的，基金管理人、基金托管人应当配合，不得阻碍、干扰。

6、基金份额持有人会议的召集人负责选择确定开会时间、地点、方式和权益登记日。

三、召开基金份额持有人大会的通知时间、通知内容、通知方式

1、召开基金份额持有人大会，召集人应于会议召开前 30 日，在规定媒介公告。基金份额持有人大会通知应至少载明以下内容：

（1）会议召开的时间、地点和会议形式；

（2）会议拟审议的事项、议事程序和表决方式；

（3）有权出席基金份额持有人大会的基金份额持有人的权益登记日；

（4）授权委托证明的内容要求（包括但不限于代理人身份，代理权限和代理有效期限等）、送达时间和地点；

（5）会务常设联系人姓名及联系电话；

（6）出席会议者必须准备的文件和必须履行的手续；

（7）召集人需要通知的其他事项。

2、采取通讯开会方式并进行表决的情况下，由会议召集人决定在会议通知中说明本次基金份额持有人大会所采取的具体通讯方式、委托的公证机关及其联系方式和联系人、表决意见寄交的截止时间和收取方式。

3、如召集人为基金管理人，还应另行书面通知基金托管人到指定地点对表决意见的计票进行监督；如召集人为基金托管人，则应另行书面通知基金管理人到指定地点对表决意见的计票进行监督；如召集人为基金份额持有人，则应另行书面通知基金管理人和基金托管人到指定地点对表决意见的计票进行监督。基金管理人或基金托管人拒不派代表对表决意见的计票进行监督的，不影响表决意见的计票效力。

四、基金份额持有人出席会议的方式

基金份额持有人大会可通过现场开会方式、通讯开会方式或法律法规和监管机关允许的其他方式召开，会议的召开方式由会议召集人确定。

1、现场开会。由基金份额持有人本人出席或以代理投票授权委托证明委派代表出席，现场开会时基金管理人和基金托管人的授权代表应当列席基金份额持有人大会，基金管理人或基金托管人不派代表列席的，不影响表决效力。现场开会同时符合以下条件时，可以进行基金份额持有人大会议程：

（1）亲自出席会议者持有基金份额的凭证、受托出席会议者出具的委托人持有基金份额的凭证及委托人的代理投票授权委托证明符合法律法规、《基金合同》和会议通知的规定，并且持有基金份额的凭证与基金管理人持有的登记资料相符；

（2）经核对，汇总到会者出示的在权益登记日持有基金份额的凭证显示，有效的基金份额不少于本基金在权益登记日基金总份额的二分之一（含二分之一）。若到会者在权益登

记日代表的有效的基金份额少于本基金在权益登记日基金总份额的二分之一，召集人可以在原公告的基金份额持有人大会召开时间的 3 个月以后、6 个月以内，就原定审议事项重新召集基金份额持有人大会。重新召集的基金份额持有人大会到会者在权益登记日代表的有效的基金份额应不少于本基金在权益登记日基金总份额的三分之一（含三分之一）。

2、通讯开会。通讯开会系指基金份额持有人将其对表决事项的投票以书面方式或基金份额持有人大会公告载明的其他方式在表决截止日以前送达至召集人指定的地址。通讯开会应以书面方式或基金份额持有人大会公告载明的其他方式进行表决。

在同时符合以下条件时，通讯开会的方式视为有效：

（1）会议召集人按《基金合同》约定公布会议通知后，在 2 个工作日内连续公布相关提示性公告；

（2）召集人按《基金合同》约定通知基金托管人（如果基金托管人为召集人，则为基金管理人）到指定地点对表决意见的计票进行监督。会议召集人在基金托管人（如果基金托管人为召集人，则为基金管理人）和公证机关的监督下按照会议通知规定的方式收取基金份额持有人的表决意见；基金托管人或基金管理人经通知不参加收取表决意见的，不影响表决效力；

（3）本人直接出具表决意见或授权他人代表出具表决意见的，基金份额持有人所持有的基金份额不小于在权益登记日基金总份额的二分之一（含二分之一）；若本人直接出具表决意见或授权他人代表出具表决意见基金份额持有人所持有的基金份额小于在权益登记日基金总份额的二分之一，召集人可以在原公告的基金份额持有人大会召开时间的 3 个月以后、6 个月以内，就原定审议事项重新召集基金份额持有人大会。重新召集的基金份额持有人大会应当有代表三分之一以上（含三分之一）基金份额的持有人直接出具表决意见或授权他人代表出具表决意见；

（4）上述第（3）项中直接出具表决意见的基金份额持有人或受托代表他人出具表决意见的代理人，同时提交的持有基金份额的凭证、受托出具表决意见的代理人出具的委托人持有基金份额的凭证及委托人的代理投票授权委托证明符合法律法规、《基金合同》和会议通知的规定，并与基金登记机构记录相符。

3、在不与法律法规冲突的前提下，基金份额持有人大会可通过网络、电话或其他方式召开，基金份额持有人可以采用书面、网络、电话、短信或其他方式进行表决，具体方式由会议召集人确定并在会议通知中列明。

4、在不与法律法规冲突的前提下，基金份额持有人授权他人代为出席会议并表决的，

授权方式可以采用书面、网络、电话、短信或其他方式，具体方式在会议通知中列明。

5、召集人应当提供网络投票和其他合法方式为基金份额持有人行使投票权提供便利，具体方式由会议召集人确定并在会议通知中列明。

五、议事内容与程序

1、议事内容及提案权

议事内容为关系基金份额持有人利益的重大事项，如《基金合同》的重大修改、决定终止《基金合同》、更换基金管理人、更换基金托管人、与其他基金合并、法律法规及《基金合同》规定的其他事项以及会议召集人认为需提交基金份额持有人大会讨论的其他事项。

基金份额持有人大会的召集人发出召集会议的通知后，对原有提案的修改应当在基金份额持有人大会召开前及时公告。

本基金就扩募、项目购入或出售等重大事项召开基金份额持有人大会的，相关信息披露义务人应当依法公告持有人大会事项，披露相关重大事项的详细方案及法律意见书等文件，方案内容包括但不限于：交易概况、交易标的及交易对手方的基本情况、交易标的定价方式、交易主要风险、交易各方声明与承诺等。涉及扩募的，还应当披露扩募发售价格确定方式。

本基金存续期间拟购入不动产项目的，应当按照《运作办法》第四十条相关规定履行变更注册等程序。需提交基金份额持有人大会投票表决的，应当事先履行变更注册程序。

本基金存续期间拟购入不动产项目的标准和要求、战略配售安排、尽职调查要求、信息披露等应当与本基金首次发售要求一致，中国证监会认定的情形除外。

基金份额持有人大会不得对未事先公告的议事内容进行表决。

2、议事程序

（1）现场开会

在现场开会的方式下，首先由大会主持人按照下列第七条规定程序确定和公布监票人，然后由大会主持人宣读提案，经讨论后进行表决，并形成大会决议。大会主持人为基金管理人授权出席会议的代表，在基金管理人授权代表未能主持大会的情况下，由基金托管人授权其出席会议的代表主持；如果基金管理人授权代表和基金托管人授权代表均未能主持大会，则由出席大会的基金份额持有人和代理人所持表决权的二分之一以上（含二分之一）选举产生一名基金份额持有人作为该次基金份额持有人大会的主持人。基金管理人和基金托管人拒不出席或主持基金份额持有人大会，不影响基金份额持有人大会作出的决议的效力。

会议召集人应当制作出席会议人员的签名册。签名册载明参加会议人员姓名（或单位名称）、身份证明文件号码、持有或代表有表决权的基金份额、委托人姓名（或单位名称）和

联系方式等事项。

（2）通讯开会

在通讯开会的情况下，首先由召集人提前 30 日公布提案，在所通知的表决截止日期后 2 个工作日内在公证机关监督下由召集人统计全部有效表决，在公证机关监督下形成决议。

六、表决

除法律法规规定或《基金合同》另有约定外，基金份额持有人所持每份基金份额享有同等表决权。其中，若基金份额持有人与表决事项存在《企业会计准则第 36 号——关联方披露》及基金监管规定界定的关联关系时，应当回避表决，其所持基金份额不计入有表决权的基金份额总数。为免疑义，与外部管理机构存在关联关系的基金份额持有人就解聘、更换外部管理机构事项无需回避表决，中国证监会认可的特殊情形除外。

基金份额持有人大会决议分为一般决议和特别决议：

1、一般决议，一般决议须经参加大会的基金份额持有人或其代理人所持表决权的二分之一以上（含二分之一）通过方为有效；除下列第 2 项所规定的须以特别决议通过事项以外的其他事项均以一般决议的方式通过。

2、特别决议，特别决议应当经参加大会的基金份额持有人或其代理人所持表决权的三分之二以上（含三分之二）通过方可做出。除法律法规、监管机构另有规定或《基金合同》另有约定外，涉及如下事项须经特别决议通过方为有效：

（1）转换基金运作方式；

（2）本基金与其他基金合并；

（3）更换基金管理人或者基金托管人；

（4）终止《基金合同》；

（5）对本基金的投资目标和投资策略等作出重大调整；

（6）本基金以首次发售募集资金收购不动产项目后，金额占基金净资产 50%及以上的不动产项目或不动产资产支持证券购入或出售（金额是指连续 12 个月内累计发生金额）；

（7）金额占基金净资产 50%及以上的扩募（金额是指连续 12 个月内累计发生金额）；

（8）本基金成立后发生的金额占基金净资产 20%及以上的关联交易（金额是指连续 12 个月内累计发生金额）；

（9）须以特别决议方式通过的其他事项。

基金份额持有人大会采取记名方式进行投票表决。

采取通讯方式进行表决时，除非在计票时有充分的相反证据证明，否则提交符合会议通

知中规定的确认投资人身份文件的表决视为有效出席的投资人，表面符合会议通知规定的表决意见视为有效表决，表决意见模糊不清或相互矛盾的视为弃权表决，但应当计入出具表决意见的基金份额持有人所代表的基金份额总数。

基金份额持有人大会的各项提案或同一项提案内并列的各项议题应当分开审议、逐项表决。

七、计票

1、现场开会

（1）如大会由基金管理人或基金托管人召集，基金份额持有人大会的主持人应当在会议开始后宣布在出席会议的基金份额持有人和代理人中选举两名基金份额持有人代表与大会召集人授权的一名监督员共同担任监票人；如大会由基金份额持有人自行召集或大会虽然由基金管理人或基金托管人召集，但是基金管理人或基金托管人未出席大会的，基金份额持有人大会的主持人应当在会议开始后宣布在出席会议的基金份额持有人中选举三名基金份额持有人代表担任监票人。基金管理人或基金托管人不出席大会的，不影响计票的效力。

（2）监票人应当在基金份额持有人表决后立即进行清点并由大会主持人当场公布计票结果。

（3）如果会议主持人或基金份额持有人或代理人对于提交的表决结果有怀疑，可以在宣布表决结果后立即对所投票数要求进行重新清点。监票人应当进行重新清点，重新清点以一次为限。重新清点后，大会主持人应当当场公布重新清点结果。

（4）计票过程应由公证机关予以公证，基金管理人或基金托管人拒不出席大会的，不影响计票的效力。

2、通讯开会

在通讯开会的情况下，计票方式为：由大会召集人授权的两名监督员在基金托管人授权代表（若由基金托管人召集，则为基金管理人授权代表）的监督下进行计票，并由公证机关对其计票过程予以公证。基金管理人或基金托管人拒派代表对表决意见的计票进行监督的，不影响计票和表决结果。

八、生效与公告

基金份额持有人大会的决议，召集人应当自通过之日起 5 日内报中国证监会备案。

基金份额持有人大会的决议自表决通过之日起生效。

基金份额持有人大会决议自生效之日起 2 日内按规定在规定媒介上公告。召集人应当聘请律师事务所对持有人大会相关事项出具法律意见，并与基金份额持有人大会决议一并披

露。

基金管理人、基金托管人和基金份额持有人应当执行生效的基金份额持有人大会的决议。生效的基金份额持有人大会决议对全体基金份额持有人、基金管理人、基金托管人均有约束力。基金管理人、基金托管人依据基金份额持有人大会生效决议行事的后果由全体基金份额持有人承担。

九、其他说明

本部分关于基金份额持有人大会召开事由、召开条件、议事程序、表决条件等规定，凡是直接引用法律法规的部分，如将来法律法规修改导致相关内容被取消或变更的，基金管理人经与基金托管人协商一致并提前公告后，可直接对本部分内容进行修改和调整，无需召开基金份额持有人大会审议。

第三节 不动产项目运营管理

基金管理人委托外部管理机构为不动产项目提供运营管理服务，为此基金管理人、专项计划管理人、外部管理机构和项目公司签订了《运营管理协议》。

《运营管理协议》主要约定了运营管理原则、运营管理职责及要求、运营管理方式、管理服务费用、外部管理机构的权利和义务、外部管理机构的解聘、违约责任承担等内容。《运营管理协议》条款后续可根据实际情况进行调整和变更，在对基金份额持有人利益无实质性不利影响或变更内容不涉及《基金合同》当事人权利义务关系发生重大变化的情况下，基金管理人将相应修改基金法律文件，不需召开基金份额持有人大会审议。请投资者关注更新的基金招募说明书或相关公告中披露的运营管理安排。

一、外部管理机构的解聘和更换情形

1、如果外部管理机构发生下列情形之一时，基金管理人可通过向外部管理机构发出书面通知而立即解聘外部管理机构并提前终止《运营管理协议》，不需召开基金份额持有人大会且无需承担任何违约责任：

（1）外部管理机构专业资质、人员配备等发生重大不利变化导致外部管理机构已无法继续履职；

（2）外部管理机构因故意或重大过失给不动产基金造成重大损失，包括但不限于本基金发生损失金额达到或超过项目公司上一年度经审计营业收入的 10%；

（3）外部管理机构依法解散、被依法撤销、被依法宣告破产或者出现重大违法违规行为；

（4）中国证监会规定的其他情形（如有，包括但不限于：监管机构对外部管理机构服

务资质提出新的规定或要求，外部管理机构不符合该等规定或要求）。

2、除发生前述外部管理机构法定解聘情形外，如果外部管理机构发生下列情形之一时，基金管理人有权按照法律法规、基金法律文件规定提请召开基金份额持有人大会表决，如基金份额持有人大会决议解聘外部管理机构的，基金管理人有权提前终止《运营管理协议》，且无需承担任何违约责任：

（1）不动产资产连续两年的年度主营业务收入低于基金发行阶段《评估报告》预测的各年度主营业务收入的 90%（因不可抗力导致的除外）；

（2）基金管理人发现外部管理机构怠于履行《运营管理协议》项下的职责且可能对不动产基金的利益造成重大不利影响；

（3）外部管理机构未能采取充分、适当的措施防范利益冲突，可能对不动产基金的利益造成重大不利影响；

（4）外部管理机构超越《运营管理协议》的约定范围和基金管理人的授权范围从事特定事项；

（5）外部管理机构不当履职导致项目公司超过三次受到政府管理部门、其他监管部门的处罚决定；不当履职导致项目公司超过三次对外承担违约责任；

（6）法律法规及中国证监会规定的和《基金合同》《运营管理协议》约定的其他情形。

二、外部管理机构的解聘和更换程序

外部管理机构职责终止的，外部管理机构应妥善保管不动产资产运营管理业务资料，及时按照法律法规和《运营管理协议》约定向基金管理人或其指定的主体办理业务移交手续。

外部管理机构职责终止的，在新任外部管理机构办理完毕业务移交手续前，原外部管理机构应依据法律法规和《运营管理协议》的规定继续履行相关职责，并保证不对不动产资产和基金管理人的利益造成损害。原外部管理机构在继续履行相关职责期间，仍有权按照《运营管理协议》的规定收取相应的运营管理费。

第四节 《基金合同》解除和终止的事由、程序以及基金财产清算方式

一、《基金合同》的变更

1、变更《基金合同》涉及法律法规规定或《基金合同》约定应经基金份额持有人大会决议通过的事项的，应召开基金份额持有人大会决议通过。对于法律法规规定和《基金合同》约定可不经基金份额持有人大会决议通过的事项，由基金管理人和基金托管人同意后变更并公告。

2、关于《基金合同》变更的基金份额持有人大会决议自生效后方可执行，并自决议生

效后两日内在规定媒介公告。

二、《基金合同》的终止事由

有下列情形之一的，经履行相关程序后，《基金合同》应当终止：

1、本基金存续期届满，且未延长合同存续期；

2、基金份额持有人大会决定终止的；

3、基金管理人、基金托管人职责终止，在 6 个月内没有新基金管理人、新基金托管人承接的；

4、本基金通过全部专项计划持有的全部不动产项目在《基金合同》期限届满前全部变现，且连续六十个工作日未成功购入新的不动产项目的；

5、在《基金合同》生效之日起 6 个月内易方达广西北投高速公路 1 期资产支持专项计划未能设立或未能在相关主管部门完成备案；

6、本基金投资的全部专项计划发生相应专项计划文件中约定的事件导致全部专项计划终止且在六十个工作日内仍未能成功购入其他专项计划的资产支持证券；

7、本基金未能在《基金合同》生效之日起 6 个月内成功购入首个不动产项目；

8、本基金投资的全部不动产项目出现无法维持正常、持续运营，难以再产生持续、稳定现金流的情形时；

9、《基金合同》约定的其他情形；

10、相关法律法规和中国证监会规定的其他情况。

三、基金财产的清算

1、基金财产清算小组：自出现《基金合同》终止事由之日起 30 个工作日内成立清算小组，基金管理人组织基金财产清算小组并在中国证监会的监督下进行基金清算。

2、在基金财产清算小组接管基金财产之前，基金管理人和基金托管人应按照《基金合同》和《基金托管协议》的规定继续履行保护基金财产安全的职责。

3、基金财产清算小组组成：基金财产清算小组成员由基金管理人、基金托管人、注册会计师、律师、中国证监会规定或认可的其他机构以及中国证监会指定的人员组成。基金财产清算小组可以聘用必要的工作人员。

4、基金财产清算小组职责：基金财产清算小组负责基金财产的保管、清理、估价、变现和分配，并按照法律法规规定和《基金合同》约定履行信息披露义务。基金财产清算小组可以依法进行必要的民事活动。

5、基金财产清算程序：

（1）《基金合同》终止情形出现时，由基金财产清算小组统一接管基金；

（2）对基金财产和债权债务进行清理和确认；

（3）对基金财产进行估值和处置；

（4）制作清算报告；

（5）聘请会计师事务所对清算报告进行外部审计，聘请律师事务所对清算报告出具法律意见书；

（6）将清算报告报中国证监会备案并公告；

（7）对基金剩余财产进行分配。

6、基金财产清算的期限为 24 个月，但因本基金所持不动产资产支持证券或其他证券的流动性受到限制而不能及时变现的，清算期限可相应顺延。

7、基金清算涉及不动产项目处置的，应当遵循基金份额持有人利益优先的原则，资产支持证券管理人应当配合基金管理人按照法律法规规定和相关约定进行资产处置，并尽快完成剩余财产的分配。资产处置期间，基金财产清算小组应当按照法律法规规定和《基金合同》约定履行信息披露义务。

8、基金管理人与基金托管人协商一致或基金财产清算小组认为有对基金份额持有人更为有利的清算方法，本基金财产的清算可按该方法进行，并及时公告，不需召开基金份额持有人大会。相关法律法规或监管部门另有规定的，按相关法律法规或监管部门的要求办理。

四、清算费用

清算费用是指基金财产清算小组在进行基金清算过程中发生的所有合理费用，清算费用由基金财产清算小组优先从基金剩余财产中支付。

五、基金财产清算剩余资产的分配

依据基金财产清算的分配方案，将基金财产清算后的全部剩余资产扣除基金财产清算费用、交纳所欠税款并清偿基金债务后，按基金份额持有人持有的基金份额比例进行分配。

六、基金财产清算的公告

清算过程中的有关重大事项须及时公告；基金财产清算报告经符合《证券法》规定的会计师事务所审计并由律师事务所出具法律意见书后报中国证监会备案并公告。基金财产清算公告于基金财产清算报告报中国证监会备案后 5 个工作日内由基金财产清算小组进行公告。

七、基金财产清算账册及文件的保存

基金财产清算账册及有关文件由基金托管人保存不少于法律法规规定的最低年限。

第五节 争议的处理和适用的法律

各方当事人同意，因《基金合同》而产生的或与《基金合同》有关的一切争议，《基金合同》当事人应尽量通过协商、调解途径解决，如经友好协商未能解决的，任何一方均有权将争议提交上海国际经济贸易仲裁委员会，按该委员会届时有效的仲裁规则在上海进行仲裁。仲裁裁决是终局性的，对仲裁各方均有约束力。除非仲裁裁决另有规定，仲裁费用由败诉方承担。

争议处理期间，《基金合同》当事人应恪守各自的职责，继续忠实、勤勉、尽责地履行《基金合同》规定的义务，维护基金份额持有人的合法权益。

《基金合同》受中华人民共和国法律（为本协议之目的，在此不包括香港、澳门特别行政区法律和台湾地区的有关规定）管辖。

第六节 《基金合同》存放地和投资者取得《基金合同》的方式

《基金合同》可印制成册，供投资人在基金管理人、基金托管人、销售机构的办公场所和营业场所查阅。

第二部分：基金托管协议的内容摘要

第一节 基金托管协议的当事人

（一）基金管理人

名称：易方达基金管理有限公司

住所：广东省珠海市横琴新区荣粤道 188 号 6 层

法定代表人：吴欣荣

成立时间：2001 年 4 月 17 日

批准设立机关及批准设立文号：中国证券监督管理委员会，证监基金字[2001]4 号

注册资本：13,244.2 万元人民币

组织形式：有限责任公司

存续期间：持续经营

联系电话：4008818088

（二）基金托管人

名称：交通银行股份有限公司

住所：中国（上海）自由贸易试验区银城中路 188 号

法定代表人：任德奇

成立时间：1987 年 3 月 30 日

批准设立机关和批准设立文号：国务院国发（1986）字第 81 号文和中国人民银行银发

［1987］40 号文

基金托管资格批文及文号：中国证监会证监基字［1998］25 号

组织形式：股份有限公司

注册资本：883.64 亿元人民币

存续期间：持续经营

联系电话：95559

第二节 基金托管人对基金管理人的业务监督和核查

（一）基金托管人对基金管理人的投资行为行使监督权

1、基金托管人根据有关法律法规的规定和《基金合同》的约定，对下述基金投资范围、投资对象进行监督。

本基金将投资于以下金融工具：

本基金存续期内主要投资于最终投资标的为不动产项目的不动产资产支持证券，并持有其全部份额。本基金的其他基金资产可以投资于利率债（包括国债、政策性金融债、央行票据以及其他利率债）、AAA 级信用债（包括企业债、公司债、金融债、中期票据、短期融资券、超短期融资券、公开发行的次级债、政府支持机构债、地方政府债、可分离交易可转债的纯债部分等）、货币市场工具（包括同业存单、债券回购、银行存款（含协议存款、定期存款及其他银行存款）等）及法律法规或中国证监会允许基金投资的其他金融工具。

本基金可根据法律法规的规定参与融资。

本基金不投资于股票，也不投资于可转换债券（可分离交易可转债的纯债部分除外）、可交换债券。如法律法规或监管机构以后允许本基金投资其他品种，基金管理人在履行适当程序后，可以将其纳入投资范围，并可依据届时有效的法律法规适时合理地调整投资范围。

2、基金托管人根据有关法律法规的规定及《基金合同》的约定对下述基金投融资比例进行监督：

（1）按法律法规的规定及《基金合同》的约定，本基金的投资资产配置比例为：

《基金合同》生效后，本基金将扣除本基金预留费用后的全部募集资金用于购买不动产资产支持证券份额；除《基金合同》另有约定外，存续期内，本基金投资于不动产资产支持证券的资产比例不低于基金资产的 80%。

若法律法规的相关规定发生变更或监管机构允许，基金管理人在履行适当程序后，可对上述资产配置比例进行调整。

（2）根据法律法规的规定及《基金合同》的约定，本基金投资组合遵循以下投资限制：

1）《基金合同》生效后，本基金将扣除本基金预留费用后的全部募集资金用于购买不动产资产支持证券份额；除《基金合同》另有约定外，存续期内，本基金投资于不动产资产支持证券的资产比例不低于基金资产的 80%。但因不动产项目出售及处置、按照扩募方案实施扩募收购时收到扩募资金但尚未完成不动产项目购入、不动产资产支持证券或不动产资产公允价值减少、不动产资产支持证券收益分配及中国证监会认可的其他因素致使基金投资比例不符合上述规定投资比例的，不属于违反投资比例限制；因除上述原因以外的其他原因导致不满足上述比例限制的，基金管理人应在 60 个工作日内调整；

2）本基金持有一家公司发行的证券，其市值不超过基金资产净值的 10%，直接持有不动产资产支持证券的除外；

3）本基金管理人管理的全部基金，持有一家公司发行的证券，不超过该证券的 10%，直接或间接持有不动产资产支持证券的除外；

4）本基金可以直接或间接对外借入款项，借款用途限于不动产项目日常运营、维修改造、项目收购等，且基金总资产不得超过基金净资产的 140%；

5）本基金投资的信用债如因信用等级下调导致不符合本基金投资范围的，基金管理人应在 3 个月之内调整；

6）法律法规及中国证监会规定的和《基金合同》约定的其他投资限制。

（3）法规允许的基金投资比例调整期限

因证券市场波动、证券发行人合并或基金规模变动等基金管理人之外的因素致使基金投资比例不符合上述第 2）、3）条规定投资比例的，基金管理人应当在 10 个交易日内进行调整，但中国证监会规定的特殊情形除外。因不动产项目出售及处置、按照扩募方案实施扩募收购时收到扩募资金但尚未完成不动产项目购入、不动产资产支持证券或不动产资产公允价值减少、不动产资产支持证券收益分配及中国证监会认可的其他因素致使基金投资比例不符合上述投资比例规定的不属于违反投资比例限制。

除《基金合同》另有约定外，基金管理人应当自《基金合同》生效之日起 6 个月内使基金的投资组合比例符合《基金合同》的有关约定。在上述期间内，本基金的投资范围、投资策略应当符合《基金合同》的约定。基金托管人对基金的投资的监督与检查自《基金合同》生效之日起开始。

如果法律法规或监管部门对上述投资组合比例限制进行变更的，以变更后的规定为准。法律法规或监管部门取消上述限制，如适用于本基金，则本基金投资不再受相关限制。

（4）借款限制

本基金直接或间接对外借入款项，应当遵循基金份额持有人利益优先原则，不得依赖外部增信，借款用途限于不动产项目日常运营、维修改造、项目收购等，且基金总资产不得超过基金净资产的 140%。其中，用于不动产项目收购的借款应当符合下列条件：

1）借款金额不得超过基金净资产的 20%；

2）本基金运作稳健，未发生重大法律、财务、经营等风险；

3）本基金已持有不动产和拟收购不动产相关资产变现能力较强且可以分拆转让以满足偿还借款要求，偿付安排不影响基金持续稳定运作；

4)本基金可支配现金流足以支付已借款和拟借款本息支出,并能保障基金分红稳定性；

5）本基金具有完善的融资安排及风险应对预案；

6）中国证监会规定的其他要求。

本基金总资产被动超过基金净资产 140%的，不得新增借款，基金管理人应当及时向中国证监会报告相关情况及拟采取的措施等。

3、基金托管人根据有关法律法规的规定及《基金合同》的约定对下述基金投资禁止行为进行监督：

根据法律法规的规定及《基金合同》的约定，本基金禁止从事下列行为：

（1）承销证券；

（2）违反规定向他人贷款或者提供担保；

（3）从事承担无限责任的投资；

（4）向其基金管理人、基金托管人出资。

基金管理人运用基金财产买卖基金管理人、基金托管人及其控股股东、实际控制人或者与其有重大利害关系的公司发行的证券或者承销期内承销的证券，或者从事其他重大关联交易的，应当符合基金的投资目标和投资策略，遵循基金份额持有人利益优先原则，防范利益冲突，建立健全内部审批机制和评估机制，按照市场公平合理价格执行。相关交易必须事先得到基金托管人的同意，并按法律法规予以披露。重大关联交易应提交基金管理人董事会审议，并经过三分之二以上的独立董事通过。基金管理人董事会应至少每半年对关联交易事项进行审查。对于《基金合同》和招募说明书已经明确约定的关联交易安排，无需另行按上述约定进行决策。

如法律法规或监管部门取消上述组合限制、禁止行为规定或从事关联交易的条件和要求，本基金可相应地不受相关限制。如果法律法规或监管部门对上述组合限制、禁止行为规定或从事关联交易的条件和要求进行变更的，本基金以变更后的规定为准。经与基金托管人协商

一致，基金管理人可依据法律法规或监管部门规定直接对《基金合同》进行变更，该变更无须召开基金份额持有人大会审议。

4、基金托管人依据以下约定对基金管理人参与银行间债券市场投资进行监督。

基金管理人参与银行间市场交易，应按照审慎的风险控制原则评估交易对手资信风险，并自主选择交易对手。基金托管人发现基金管理人与银行间市场的丙类会员进行债券交易的，可以通过邮件、电话等双方认可的方式提醒基金管理人，基金管理人应及时向基金托管人提供可行性说明。基金管理人应确保可行性说明内容真实、准确、完整。基金托管人不对基金管理人提供的可行性说明进行实质审查。基金管理人同意，经提醒后基金管理人仍执行交易并造成基金资产损失的，基金托管人不承担责任。

基金管理人在银行间市场进行现券买卖和回购交易时，以 DVP（券款对付）的交易结算方式进行交易。

5、关于银行存款投资

本基金投资银行存款的信用风险主要包括存款银行的信用等级、存款银行的支付能力等涉及到存款银行选择方面的风险。基金管理人应基于审慎原则评估存款银行信用风险并自主选择存款银行。因基金管理人违反上述原则给基金造成的损失，基金托管人不承担任何责任。

6、基金托管人应当总体负责监督本基金资金账户、专项计划资金账户、不动产项目运营收支账户等重要资金账户及资金流向，确保符合法律法规规定和《基金合同》约定，保证基金资产在监督账户内封闭运行。

具体而言，由基金托管人监督基金资金账户及资金流向，由基金托管人的分支机构交通银行股份有限公司广西壮族自治区分行作为资产支持证券托管人监督资产支持专项计划资金账户及资金流向，由基金托管人的分支机构交通银行股份有限公司广西壮族自治区分行营业部监督不动产项目运营收支账户及资金流向，确保符合法律法规规定和《基金合同》约定，保证基金资产在监督账户内封闭运行。

7、基金托管人依据以下约定对基金管理人为不动产项目购买的保险进行监督：

基金管理人或运营管理机构接受基金管理人委托，按照法律法规的规定并参照行业惯例，为不动产项目购买一种或一系列保险产品。基金管理人需及时向基金托管人提供各不动产项目涉及的所有保险单及保额的计算依据，基金托管人据以监督保额是否充足。

8、基金托管人依据以下约定对本基金及不动产项目借入款项安排进行监督：

在符合有关法律法规的前提下，基金管理人按照《基金合同》的约定有权制订、实施、调整并决定有关基金直接或间接的对外借款方案，基金管理人应于实施对外借款前 3 日将

相关借款文件发送基金托管人，基金托管人根据《基金合同》及借款文件的约定，对不动产项目公司借入款项安排进行监督，确保基金借款符合法律法规规定及约定用途。

《基金合同》生效后，基金管理人应及时向基金托管人报送不动产项目已借款情况。如保留不动产项目对外借款，基金管理人应当向基金托管人报送借款文件以及说明材料，说明保留不动产项目对外借款的金额、比例、偿付安排、满足的法定条件等。基金托管人根据借款文件以及说明材料对保留借款是否符合法律法规规定以及《基金合同》约定进行监督。

（二）投资监督范围的调整

因法律法规、监管要求导致本基金投资事项调整的，基金管理人应提前通知基金托管人，并与基金托管人协商一致更新投资监督范围。基金管理人知晓基金托管人投资监督职责的履行受外部数据来源或系统开发等因素影响，基金管理人应为托管人系统调整预留所需的合理必要时间。

（三）除投资资产配置外，基金托管人对基金投资的监督和检查自《基金合同》生效之日起开始。

（四）基金托管人应根据有关法律法规的规定及《基金合同》的约定，对不动产项目估值、基金净资产计算、基金份额净值计算、应收资金到账、基金费用开支及收入确定、可供分配金额的计算、基金投资运作及基金收益分配、相关信息披露、基金宣传推介材料中登载基金业绩表现数据等进行监督和核查。

（五）基金托管人应监督基金管理人为不动产项目购买足够的保险。基金管理人应将不动产项目相关保险（财产一切险等）证明文件（保险合同原件及保单原件）交基金托管人保管，基金托管人对保额是否大于等于不动产项目资产进行检查；基金管理人不得对保单进行抵押操作。

（六）基金托管人应监督不动产项目公司借入款项安排，确保符合法律法规规定及《基金合同》约定的用途。不动产基金直接或间接对外借入款项，应当遵循基金份额持有人利益优先原则，不得依赖外部增信，基金管理人应保证借款用途限于不动产项目日常运营、维修改造、项目收购等，且基金总资产不得超过基金净资产的 140%。

（七）基金托管人发现基金管理人的投资运作及其他运作违反《基金法》等法律法规、《基金合同》《基金托管协议》有关规定时，应及时以书面形式通知基金管理人限期纠正，基金管理人收到通知后应及时核对，并以书面形式向基金托管人发出回函，进行解释或举证。

在限期内，基金托管人有权随时对通知事项进行复查，督促基金管理人改正。基金管理人对基金托管人通知的违规事项未能在限期内纠正的，基金托管人应报告中国证监会。基金

托管人有义务要求基金管理人赔偿因其违反《基金合同》而致使投资者遭受的损失。

对于依据交易程序尚未成交的且基金托管人在交易前能够监控的投资指令，基金托管人发现该投资指令违反相关法律法规规定或者违反《基金合同》约定的，应当视情况暂缓或拒绝执行，立即通知基金管理人，并向中国证监会报告。

对于必须于估值完成后方可获知的监控指标或依据交易程序已经成交的投资指令，基金托管人发现该投资指令违反法律法规或者违反《基金合同》约定的，应当立即通知基金管理人，并报告中国证监会。

基金管理人应积极配合和协助基金托管人的监督和核查，必须在规定时间内答复基金托管人并改正，就基金托管人的合理疑义进行解释或举证，对基金托管人按照法规要求需向中国证监会报送基金监督报告的，基金管理人应积极配合提供相关数据资料和制度等。

基金托管人发现基金管理人有重大违规行为，应立即报告中国证监会，同时通知基金管理人限期纠正。

基金管理人无正当理由，拒绝、阻挠基金托管人根据《基金托管协议》约定行使监督权，或采取拖延、欺诈等手段妨碍基金托管人进行有效监督，情节严重或经基金托管人提出警告仍不改正的，基金托管人应报告中国证监会。

（八）托管人对管理人投资监督的准确性和完整性受限于管理人及其他中介机构提供的数据和信息，合规投资的责任在产品管理人。托管人对这些机构的数据和信息的真实性、准确性和完整性不作任何担保、暗示或表示，并对上述机构提供的数据和信息的错误或遗漏所引起的损失不承担任何责任。

（九）托管人无投资责任，对任何管理人的投资行为（包括但不限于其投资策略及决定）或其投资回报不承担任何责任。托管人不会因为提供投资监督报告而承担任何因管理人违规投资所产生的有关责任，也没有义务去采取任何手段回应任何与投资监督报告有关的信息和报道，但如果收到管理人的书面指示，托管人将对投资监督报告所述的违规行为提供有关资料。

（十）基金托管人不得承担以下职责：

1.承担托管产品财产的信用风险、市场风险等；

2.为托管产品提供直接或间接、显性或隐性担保，包括承诺本金或保证收益；

3.为托管产品垫付资金、提供流动性支持或融资承诺等；

4.参与投资者适当性管理；

5.保证投资项目及交易信息真实性；

6.保证托管产品资金来源的合法合规性；

7.对已划出托管账户以及处于基金托管人实际控制之外的资产承担保管责任；

8.参与基金管理人对托管产品的投资决策；

9.违规代替基金管理人向其他机构或者个人进行托管产品信息披露或提供相关数据信息；

10.基金管理人未接受基金托管人的复核意见进行信息披露产生的相应责任；

11.负责未兑付产品的资金追偿、财产保全、诉讼仲裁、债务重组和破产程序等,法律另有规定的除外；

12.因不可抗力,以及非本机构履职错误或过失造成的托管资产损失；

13.国务院金融监管部门规定的不属于商业银行托管业务范围的其他职责。

第三节 基金管理人对基金托管人的业务核查

基金管理人对基金托管人履行托管职责情况进行核查,核查事项包括但不限于基金托管人安全保管基金财产、权属证书及相关文件；开设基金财产的资金账户、证券账户、不动产项目运营收支账户等重要资金账户及资金流向,确保符合法律法规规定和《基金合同》约定，保证基金资产在监督账户内封闭运行；复核基金管理人计算的基金净资产和基金份额净值；监督基金管理人为不动产项目购买足够的保险；监督不动产项目公司借入款项安排，确保符合法律法规规定及约定用途；根据基金管理人指令办理清算交收、相关信息披露和监督基金投资运作等行为。

基金管理人发现基金托管人擅自挪用基金财产、未对基金财产实行分账管理、无故未执行或无故延迟执行基金管理人资金划拨指令、泄露基金投资信息等违反《基金法》等法律法规、《基金合同》《基金托管协议》及其他有关规定时，基金管理人应及时以书面形式通知基金托管人限期纠正,基金托管人收到通知后应及时核对确认并以书面形式向基金管理人发出回函，进行解释或举证。在限期内，基金管理人有权随时对通知事项进行复查，督促基金托管人改正，并予协助配合。基金托管人对基金管理人通知的违规事项未能在限期内纠正的，基金管理人应报告中国证监会。基金管理人有义务要求基金托管人赔偿基金因此所遭受的损失。

基金管理人发现基金托管人有重大违规行为,应立即报告中国证监会和银行业监督管理机构，同时通知基金托管人限期纠正。

基金托管人有义务积极配合和协助基金管理人的核查行为，包括但不限于：提交相关资料以供基金管理人核查托管财产的完整性和真实性，在规定时间内答复基金管理人并改正，

或就基金管理人的疑义进行解释或举证。

基金托管人无正当理由，拒绝、阻挠基金管理人根据《基金托管协议》约定行使监督权，或采取拖延、欺诈等手段妨碍基金管理人进行有效监督，情节严重或经基金管理人提出警告仍不改正的，基金管理人应报告中国证监会。

第四节 基金财产保管

（一）基金财产保管的原则

1、基金财产应独立于原始权益人、基金份额持有人、基金管理人、基金托管人、基金登记机构、基金销售机构、资产支持证券管理人、资产支持证券托管人及其他参与机构的固有财产。

原始权益人、基金份额持有人、基金管理人、基金托管人、基金登记机构、基金销售机构、资产支持证券管理人、资产支持证券托管人及其他参与机构因依法解散、被依法撤销或者被依法宣告破产等原因进行清算的，基金财产不属于其清算财产，基金财产的债权，不得与其固有财产产生的债务相抵消。基金托管人托管的不同不动产基金的基金财产所产生的债权债务，不得相互抵消。非因基金财产本身承担的债务，不得对基金财产强制执行。

2、基金托管人应安全保管基金财产、权属证书及相关文件，未经基金管理人的合法合规指令或法律法规、《基金合同》及《基金托管协议》另有规定，不得自行运用、处分、分配基金的任何财产。

基金管理人应在《基金合同》生效前明确需移交基金托管人保管的不动产项目权属证书及相关文件清单，并对权属证书及相关文件的真实性及完整性进行验证后，将原件移交基金托管人保管，具体交接程序由基金管理人与基金托管人根据实际情况另行约定。

3、基金托管人按照规定开设基金财产的资金账户和证券账户等投资所需账户。

4、基金托管人对所托管的不同基金财产分别设置账户，与基金托管人的其他业务和其他基金的托管业务实行严格的分账管理，独立核算，确保基金财产的完整与独立。

5、对于因基金投资过程中产生的应收财产，应由基金管理人负责与有关当事人确定到账日期并通知基金托管人，到账日基金财产没有到达基金托管人处的，基金托管人应及时通知基金管理人采取措施进行催收。由此给基金造成损失的，基金管理人应负责向有关当事人追偿基金的损失，基金托管人应予以必要的协助与配合，但对基金财产的损失不承担相应责任。

6、本基金主要投资于不动产资产支持证券全部份额，以取得不动产项目完全所有权或经营权利。对投资于不动产项目的基金资产，基金托管人依据基金管理人发送的投资指令，

在确保符合《基金托管协议》约定的情况下划拨资金，并依据基金管理人提供的相关交易凭证、合同等资料进行账务处理，并由基金托管人、资产支持证券托管人、监管银行分别对本基金资金账户、资产支持专项计划资金账户、不动产项目运营收支账户等重要资金账户及资金流向进行监督，确保符合法律法规规定和《基金合同》约定，保证基金资产在监督账户内封闭运行。

7、除依据法律法规和《基金合同》的规定外，基金托管人不得委托第三人托管基金财产。

（二）募集资金的验证

募集期内认购资金划入基金募集专户。该账户由基金管理人或其委托的登记机构开立并管理。基金管理人按照法律法规的反洗钱要求，对投资人及其资金来源履行必要的反洗钱合规审查工作。基金募集期满或基金提前结束募集时，募集的基金份额总额、基金募集金额、基金份额持有人人数、战略配售情况、网下发售比例等符合《基金法》《运作办法》《基础设施基金指引》等有关规定后，由基金管理人聘请符合《中华人民共和国证券法》规定的会计师事务所进行验资，出具验资报告，出具的验资报告应由参加验资的 2 名以上（含 2 名）中国注册会计师签字有效。募集的属于本基金财产的全部资金划入基金托管人为基金开立的资产托管专户中，基金托管人在收到资金当日出具确认文件。

若基金募集期限届满，未能达到《基金合同》生效的条件，由基金管理人按规定办理退款事宜，基金托管人应予以必要的协助和配合。

（三）基金的银行账户的开立和管理

基金托管人为托管产品开立的资金账户名称原则上应当包含开户主体和产品名称字样，确保资金账户名称与所托管的产品名称相对应。

基金托管人在其营业机构开设资产托管专户，保管基金的现金资产。基金管理人应仅允许基金托管人负责划拨资金账户内的资金，避免资金挪用，如发生非基金托管人划拨资金账户内的资金情形，基金托管人免责。

该账户的开设和管理由基金托管人承担。本基金的一切货币收支活动，均需通过基金托管人的资产托管专户进行。

资产托管专户的开立和使用，限于满足开展本基金业务的需要。基金托管人和基金管理人不得假借本基金的名义开立其他任何银行账户；亦不得使用基金的任何银行账户进行本基金业务以外的活动。

资产托管专户的管理应符合人民币银行结算账户管理、利率管理等相关监管法规要求。

（四）基金证券账户与证券交易资金账户的开设和管理

基金托管人以基金托管人和本基金联名的方式在中国证券登记结算有限责任公司开设证券账户。

基金证券账户资产的管理和运用由基金管理人负责。

基金托管人以基金托管人的名义在中国证券登记结算有限责任公司开立基金证券交易资金账户，用于证券清算。基金托管人以本基金的名义在托管人处开立基金的证券交易资金结算的二级结算备付金账户。

基金证券账户的开立和使用，限于满足开展本基金业务的需要。基金托管人和基金管理人不得出借和未经对方同意擅自转让基金的任何证券账户；亦不得使用基金的任何账户进行本基金业务以外的活动。

基金证券账户的开立和证券账户卡的保管由基金托管人负责，账户资产的管理和运用由基金管理人负责。基金管理人不得对基金证券交收账户、资金交收账户进行证券的超卖或超买。基金证券账户资产的管理和运用由基金管理人负责。

（五）债券托管账户的开立和管理

1、《基金合同》生效后，基金管理人负责以基金的名义申请并取得进入全国银行间同业拆借市场的交易资格，并代表基金进行交易；基金托管人负责以基金的名义在中央国债登记结算有限责任公司和银行间市场清算所股份有限公司开设银行间债券市场债券托管账户和资金结算专户，并由基金托管人负责基金的债券的后台匹配及资金的清算。

2、基金管理人负责为基金对外签订全国银行间债券市场回购主协议，协议正本由基金管理人保存。

（六）存款投资账户的开立和管理

基金财产开展定期存款等银行存款投资前，基金管理人应以基金名义开立银行存款账户，账户名称为基金名称，存款账户开户文件上加盖预留印鉴（须包括基金托管人印章）及基金管理人公章，该账户仅限向托管账户划拨存款本金及利息资金。开户时基金管理人须向存款银行预留基金托管人印鉴，如基金托管人需变更预留印鉴，基金管理人应通知并配合存款银行办理变更手续。本基金的银行预留印鉴由基金托管人刻制、保管和使用。

基金管理人应按照双方约定，事先向基金托管人提供办理开户、存入、支取、变更等存款业务所需的经办人员身份证明信息等材料。如需在存款银行开通网上银行、电话银行、手机银行等功能，需经基金管理人、基金托管人双方确认同意。

如需停止使用银行存款账户，基金管理人应联系基金托管人及时办理销户手续。

（七）专项计划托管账户的开立和管理

资产支持证券托管人为交通银行股份有限公司的分支机构。资产支持证券管理人应以专项计划的名义在资产支持证券托管人处开立人民币资金账户。专项计划的一切货币收支活动（包括但不限于接收专项计划募集资金、接收回收款及其他应属专项计划的款项，向项目公司发放借款、支付专项计划利益及专项计划费用，进行合格投资等）均必须通过该账户进行。

（八）项目公司监管账户开立和管理

项目公司监管账户系指项目公司在基金托管人指定的分支机构银行开立的、用于接收项目公司运营收入，并对外进行支付的人民币资金账户，具体以相应《项目公司资金监管协议》的约定为准。

（九）其他账户的开设和管理

在《基金托管协议》订立日之后，本基金被允许从事符合法律法规规定和《基金合同》约定的其他投资品种的投资业务时，如果涉及相关账户的开设和使用，由基金管理人协助托管人根据有关法律法规的规定和《基金合同》的约定，开立有关账户。该账户按有关规则使用并管理。

（十）存款证实书等实物证券的保管

基金管理人应将基金财产投资的有关实物证券交由基金托管人保管。属于基金托管人实际有效控制下的实物证券在基金托管人保管期间的毁损、灭失，由此产生的责任应由基金托管人承担。基金托管人对基金托管人以外机构实际有效控制或保管的证券不承担保管责任。

基金投资银行存款的，由存款银行向基金管理人开具存款证实书，基金管理人与基金托管人应遵守以下特别约定：

1、基金财产在开展银行存款投资业务前，基金管理人应根据基金托管人的要求，提供办理存款证实书出入库手续所需的经办人员身份信息等相关材料。如基金托管人对相关材料有异议，基金托管人有权拒绝办理并不承担相应责任，基金管理人应采取措施核实并更正信息。

2、基金管理人应通知存款银行及时与基金托管人办理存款证实书入库保管手续。如存款证实书要素与存款协议不符，在基金管理人与存款银行核实更正前，基金托管人有权拒绝办理入库手续。因发生自然灾害等不可抗力情况导致入库延误的，基金管理人应及时向基金托管人书面说明，并采取措施积极推动存款证实书入库，在完成入库前，由存款证实书持有方履行保管责任。

3、存款到期前，基金管理人应及时与基金托管人办理存款证实书出库手续。如需提前

支取，基金管理人应出具提前支取说明函。如需部分提前支取，应办理存款证实书置换，置换后新存款证实书除金额、编号、存款证实书开具日期外，其他核心要素与原存款证实书一致。

4、存款到期后，如因自然灾害等不可抗力导致无法正常办理存款证实书出库手续的，基金管理人应在与存款银行的存款协议中就上述情况作出相应安排，并明确存款银行应将支取后的存款本息全部划转回基金资产托管专户。

5、如存款证实书因非基金托管人原因出现毁损、灭失，或晚于存款到期日到达存款行等情形，导致存款无法被按时支取的，基金管理人应及时采取补救措施，基金托管人不承担相关责任，但应给予必要配合。存款证实书仅作为存款证实，不得设立担保或用于任何可能导致存款资金损失的其他用途。

6、基金托管人只负责对存款证实书进行保管，不负责对存款证实书真伪的辨别，不承担存款证实书对应存款的本金及收益的安全保管责任。

（十一）公募 REITs 项目权属证书保管

基金管理人对不动产项目权属证书及相关文件的真实性及完整性进行验证后，应当将权属证书及相关文件原件移交基金托管人保管。基金托管人应将该等权属证书及相关文件存放于基金托管人营业机构并按照法律法规和内部控制制度进行妥善保管。

不动产项目涉及的文件类型包括但不限于：各投资层级上相关确权文件，以及不动产权证、土地出让合同。

文件原件由基金托管人负责保管，如需使用，基金管理人应提前书面通知基金托管人并说明用途及使用期限，基金托管人审核通过后将相关文件原件邮寄至基金管理人指定人员，使用完毕后应及时交由基金托管人保管。

基金托管人对于上述文件将根据文件类型以及所属项目区分类别，建立文件清单与目录，由专人负责及进行建档规范管理。在项目存续过程中，定时根据文件清单与目录进行查验，并建立文件借用与归还制度，保证文件由专人进行跟踪，记录使用缘由，避免遗失。基金权属证书因办理抵质押、行政审批、备案、登记等手续必须移交贷款银行或行政管理机关保管的，基金托管人仅负责保管接收凭证，由实际保管人承担权属证书原件的保管责任。

基金权属证书及相关文件原件，基金管理人须在取得原件后十个工作日内至基金托管人办公地现场移交给基金托管人。

（十二）与基金财产有关的重大合同的保管

由基金管理人代表基金签署的与基金有关的重大合同的原件分别应由基金托管人、基金

管理人保管。除《基金托管协议》另有约定外，基金管理人在代表基金签署与基金有关的重大合同时应尽量保证基金一方持有两份以上的正本，以便基金管理人和基金托管人至少各持有一份正本的原件。基金管理人在合同签署后 10 个工作日内通过专人送达、挂号邮寄等安全方式将合同原件送达基金托管人处。合同原件应存放于基金管理人和基金托管人各自文件保管部门，保管期限不少于法律法规规定的最低年限。

基金托管人还应当根据《基础设施基金指引》要求，负责安全保管不动产基金财产、权属证书及相关文件。

第五节 基金净资产计算和会计核算

（一）基金净资产的计算、复核的时间和程序

基金净资产是指基金总资产减去基金负债后的价值，即基金合并财务报表层面计量的净资产。基金份额净值是按照估值日闭市后，本基金合并财务报表的净资产除以当日基金份额的余额数量计算。基金份额净值的计算保留到小数点后 4 位，小数点后第 5 位四舍五入。

根据《基金法》，基金管理人计算并公告基金净值信息，基金托管人复核、审查基金管理人计算的基金净值信息。本基金的会计责任方是基金管理人，因此，就与本基金有关的会计问题，如经相关各方在平等基础上充分讨论后，仍无法达成一致的意见，按照基金管理人对基金净值信息的计算结果对外予以公布，由此给基金份额持有人和基金造成的损失以及因该交易日基金资产净值计算顺延错误而引起的损失，基金托管人不承担任何责任。法律法规以及监管部门有强制规定的，从其规定。如有新增事项，按国家最新规定估值。

（二）基金资产估值方法

1、估值对象

本基金及纳入合并范围的各类会计主体所持有的各项资产和负债，包括但不限于不动产资产支持证券、债券、银行存款、应收款项、无形资产、固定资产、投资性房地产、借款、应付款项等。

2、估值方法

基金管理人应当按照《企业会计准则》的规定，遵循实质重于形式的原则，编制不动产基金合并及个别财务报表，以反映不动产基金整体财务状况、经营成果和现金流量。由于不动产基金通过特殊目的载体获得不动产项目的完全所有权或经营权利，并拥有特殊目的载体及不动产项目完全的控制权和处置权，基金管理人在编制企业合并财务报表时，应当统一特殊目的载体所采用的会计政策。

基金管理人在确定相关资产和负债的价值和不动产基金合并财务报表及个别财务报表

的净资产时，应符合《企业会计准则》和监管部门的有关规定，并按照以下方法执行：

（1）基金管理人在编制不动产基金合并日或购买日合并资产负债表时，应当按照《企业会计准则解释第 13 号》的规定，审慎判断取得的不动产项目是否构成业务。不构成业务的，应作为取得一组资产及负债（如有）进行确认和计量；构成业务的，应当依据《企业会计准则第 20 号——企业合并》，审慎判断基金收购项目公司股权的交易性质，确定属于同一控制下的企业合并或是非同一控制下的企业合并，并进行相应的会计确认和计量。

（2）基金管理人应当按照《企业会计准则》的规定，在合并层面对基金的各项资产和负债进行后续计量，除准则要求可采用公允价值进行后续计量外，不动产项目资产原则上采用成本模式计量，以购买日确定的账面价值为基础，计提折旧、摊销、减值。计量模式确定后不得随意变更。

在符合会计准则（即有确凿证据证明公允价值可持续可靠计量等）和最大限度保护基金份额持有人合法权益的前提下，经基金份额持有人大会同意，基金管理人可以将相关资产计量从成本模式调整为公允价值模式。

对于非金融资产选择采用公允价值模式进行后续计量的，应按照《企业会计准则第 39 号——公允价值计量》及其他相关规定在定期报告中披露相关事项，包括但不限于：1）公允价值的确定依据、方法及所用假设的全部重要信息。其中，对于选择采用公允价值模式进行后续计量的非金融资产，应当充分说明公允价值能够持续可靠取得的确凿证据，包括分析论证相关资产所在地是否有活跃的交易市场，并且相关资产是否能够从交易市场上取得同类或类似资产的市场价格及其他信息等；2）影响公允价值确定结果的重要参数，包括土地使用权剩余期限、运营收入、运营成本、运营净收益、资本性支出、未来现金流变动预期、折现率等。

（3）在确定不动产项目或其可辨认资产和负债的公允价值时，应当将收益法中现金流量折现法作为主要的评估方法，并选择其他分属于不同估值技术的估值方法进行校验。采用现金流量折现法的，其折现率选取应当从市场参与者角度出发，综合反映资金的时间价值以及与现金流预测相匹配的风险因素。会计师事务所在年度审计中应当评价基金管理人和评估机构采用的评估方法和参数的合理性。

基金管理人编制财务报表过程中如使用评估机构出具的评估值作为公允价值入账依据，应审慎分析评估质量，不简单依赖评估机构的评估值，并在定期财务报告中充分说明公允价值估值程序等事项，且基金管理人依法应当承担的责任不得免除。

（4）基金管理人对于采用成本模式计量的投资性房地产、固定资产、使用寿命确定的

无形资产、长期股权投资等长期资产，若存在减值迹象的，应当根据《企业会计准则》的规定进行减值测试并计提资产减值准备。上述资产减值损失一经确认，在以后会计期间不再转回。基金管理人应于每年年度终了时对长期资产的折旧和摊销的期限及方法进行复核并作适当调整。

（5）基金管理人应当按照投资成本将本基金持有的资产支持证券在基金个别财务报表上确认为一项长期股权投资，采用成本法进行后续计量。

（6）基金持有的其他资产及负债的估值方法

1）对于已上市或已挂牌转让的不含权固定收益品种，选取估值日第三方估值基准服务机构提供的相应品种当日的估值全价进行估值；

2）对于已上市或已挂牌转让的含权固定收益品种，选取估值日第三方估值基准服务机构提供的相应品种当日的唯一估值全价或推荐估值全价进行估值；

对于含投资者回售权的固定收益品种，行使回售权的，在回售登记日至实际收款日期间选取第三方估值基准服务机构提供的相应品种的唯一估值全价或推荐估值全价进行估值。回售登记期截至日（含当日）后未行使回售权的，按照长待偿期所对应的价格进行估值。

3）对于未上市或未挂牌转让且不存在活跃市场的固定收益品种，采用在当前情况下适用并且有足够可利用数据和其他信息支持的估值技术确定其公允价值。

（7）如有确凿证据表明按第（6）项进行估值不能客观反映上述金融资产或金融负债公允价值的，基金管理人可根据具体情况与基金托管人商定后，按最能反映公允价值的方法估值。

（8）相关法律法规以及监管部门、自律规则另有规定的，从其规定。如有新增事项，按国家最新规定核算及估值。

当基金托管人无法从第三方渠道获取可靠数据、仅依赖基金管理人所提供数据进行会计核算的，基金管理人需明确相关数据来源并确保数据来源可靠及数据真实准确；基金托管人按照本协议约定的核算方法对管理人提供的数据进行复核，如发现错误应及时提示基金管理人，基金托管人对基金管理人提供数据的真实性和准确性不承担责任。

（三）估值差错处理

基金管理人及基金托管人应当按照《基金合同》的约定处理份额净值错误。

（四）基金账册的建立

基金管理人和基金托管人在《基金合同》生效后，应按照相关各方约定的同一记账方法和会计处理原则，分别独立地设置、登录和保管本基金的全套账册，对相关各方各自的账册

定期进行核对，互相监督，以保证基金资产的安全。若双方对会计处理方法存在分歧，应以基金管理人的处理方法为准。

经对账发现相关各方的账目存在不符的，基金管理人和基金托管人必须及时查明原因并纠正，保证相关各方平行登录的账册记录完全相符。若当日核对不符，暂时无法查找到错账的原因而影响到基金资产净值的计算和公告的，以基金管理人的账册为准。

（五）基金招募说明书、定期报告的编制和复核

在《基金合同》生效后，基金招募说明书、基金产品资料概要的信息发生重大变更的，基金管理人应当在三个工作日内，更新基金招募说明书、基金产品资料概要并登载在规定网站上，基金产品资料概要还应同时登载在基金销售机构网站或营业网点；基金招募说明书、基金产品资料概要其他信息发生变更的，基金管理人至少应每年更新一次。基金终止运作的，基金管理人不再更新招募说明书、基金产品资料概要。基金管理人在每季度结束之日起 15 个工作日内完成季度报告编制及复核并公告；在上半年结束之日起两个月内完成中期报告编制及复核并公告；在会计年度结束之日起三个月内完成年度报告编制及复核并公告。

基金托管人在复核过程中，发现相关各方的报表存在不符时，基金管理人和基金托管人应共同查明原因，进行调整，调整以相关各方认可的账务处理方式为准。核对无误后，基金托管人在基金管理人提供的报告上加盖业务印鉴或者出具加盖托管业务部门印章的复核意见书，相关各方各自留存一份。如果基金管理人与基金托管人不能于应当发布公告之日之前就相关报表达成一致，基金管理人有权按照其编制的报表对外发布公告，基金托管人有权就相关情况报证监会备案。

基金托管人在对财务会计报告、中期报告或年度报告复核完毕后，需盖章确认或出具相应的复核确认书，以备有权机构对相关文件审核时提示。

第六节 基金份额持有人名册的保管

基金份额持有人名册至少应包括基金份额持有人的名称和持有的基金份额。基金份额持有人名册由基金登记机构根据基金管理人的指令编制和保管，基金管理人和基金托管人应分别保管基金份额持有人名册，基金登记机构保存期不少于 20 年，法律法规另有规定或有权机关另有要求的除外。如不能妥善保管，则按相关法规承担责任。

在基金托管人要求或编制中期报告和年度报告前，基金管理人应将有关资料送交基金托管人，不得无故拒绝或延误提供，并保证其的真实性、准确性和完整性。基金托管人不得将所保管的基金份额持有人名册用于基金托管业务以外的其他用途，并应遵守保密义务。

基金管理人签署重大合同文本后，应及时将合同文本正本送达基金托管人处。基金管理

人应及时将与本基金账务处理、资金划拨等有关的合同、协议通过传真或双方认可的其他方式发送给基金托管人。

基金管理人或基金托管人变更后，未变更的一方有义务协助接任人接收基金的有关文件。

第七节 争议解决方式

双方当事人同意，因《基金托管协议》产生的或与《基金托管协议》有关的一切争议，除经友好协商可以解决的，应提交上海国际经济贸易仲裁委员会根据该会当时有效的仲裁规则进行仲裁，仲裁的地点在上海，仲裁裁决是终局性的并对相关各方均有约束力。除非仲裁裁决另有规定，仲裁费用由败诉方承担。

争议处理期间，双方当事人应恪守基金管理人和基金托管人职责，继续忠实、勤勉、尽责地履行《基金合同》和《基金托管协议》约定的义务，维护基金份额持有人的合法权益。

《基金托管协议》受中国法律（为《基金托管协议》之目的，在此不包括中国香港、中国澳门特别行政区和中国台湾地区法律）管辖并从其解释。

第八节 托管协议的变更、终止与基金财产的清算

（一）基金托管协议的变更与终止

1、基金托管协议的变更程序

《基金托管协议》双方当事人经协商一致，可以对协议的内容进行变更。变更后的基金托管协议，其内容不得与《基金合同》的约定有任何冲突。

2、基金托管协议终止的情形

发生以下情况，《基金托管协议》终止：

（1）《基金合同》终止；

（2）基金托管人解散、依法被撤销、破产或有其他基金托管人接管基金资产；

（3）基金管理人解散、依法被撤销、破产或有其他基金管理人接管基金管理权；

（4）基金管理人存在拒不履行《基金托管协议》等情形的，基金托管人在采取必要、合理措施保障投资者合法权益的前提下，有权按照《基金托管协议》约定终止托管服务；

（5）基金托管人发现基金管理人、产品销售机构借助基金托管人的品牌、声誉开展不当营销宣传的，经基金托管人督促后，相关机构未及时采取有效纠正措施的，基金托管人应当按照《基金合同》约定终止业务合作，并进行通知；

（6）发生法律法规或《基金合同》规定的终止事项。

（二）基金财产的清算

1、基金财产清算小组：自出现《基金合同》终止事由之日起 30 个工作日内成立清算小

组，基金管理人组织基金财产清算小组并在中国证监会的监督下进行基金清算。

2、在基金财产清算小组接管基金财产之前，基金管理人和基金托管人应按照《基金合同》和《基金托管协议》的规定继续履行保护基金财产安全的职责。

3、基金财产清算小组组成：基金财产清算小组成员由基金管理人、基金托管人、注册会计师、律师、中国证监会规定或认可的其他机构以及中国证监会指定的人员组成。基金财产清算小组可以聘用必要的工作人员。

4、基金财产清算小组职责：基金财产清算小组负责基金财产的保管、清理、估价、变现和分配，并按照法律法规规定和《基金合同》约定履行信息披露义务。基金财产清算小组可以依法进行必要的民事活动。

5、基金财产清算程序：

（1）《基金合同》终止情形出现时，由基金财产清算小组统一接管基金；

（2）对基金财产和债权债务进行清理和确认；

（3）对基金财产进行估值和处置；

（4）制作清算报告；

（5）聘请会计师事务所对清算报告进行外部审计，聘请律师事务所对清算报告出具法律意见书；

（6）将清算报告报中国证监会备案并公告；

（7）对基金剩余财产进行分配。

基金财产清算的期限为 24 个月，但因本基金所持不动产资产支持证券或其他证券的流动性受到限制而不能及时变现的，清算期限可相应顺延。

基金清算涉及不动产项目处置的，应当遵循基金份额持有人利益优先的原则，资产支持证券管理人应当配合基金管理人按照法律法规规定和相关约定进行资产处置，并尽快完成剩余财产的分配。资产处置期间，基金财产清算小组应当按照法律法规规定和《基金合同》约定履行信息披露义务。

基金管理人与基金托管人协商一致或基金财产清算小组认为有对基金份额持有人更为有利的清算方法，本基金财产的清算可按该方法进行，并及时公告，不需召开基金份额持有人大会。相关法律法规或监管部门另有规定的，按相关法律法规或监管部门的要求办理。

6、清算费用

清算费用是指基金财产清算小组在进行基金清算过程中发生的所有合理费用，清算费用由基金财产清算小组优先从基金剩余财产中支付。

7、基金财产按下列顺序清偿：

（1）支付清算费用；

（2）交纳所欠税款；

（3）清偿基金债务；

（4）按基金份额持有人持有的基金份额比例进行分配。

基金财产未按前款（1）-（3）项规定清偿前，不分配给基金份额持有人。

（三）基金财产清算的公告

清算过程中的有关重大事项须及时公告；基金财产清算报告经符合《证券法》规定的会计师事务所审计并由律师事务所出具法律意见书后报中国证监会备案并公告。基金财产清算公告于基金财产清算报告报中国证监会备案后 5 个工作日内由基金财产清算小组进行公告。

（四）基金财产清算账册及文件的保存

基金财产清算账册及有关文件由基金托管人保存不少于法律法规规定的最低年限。

附件九：本次发行参与机构的基本情况

附件九：本次发行参与机构的基本情况

一、基金管理人

（一）基金管理人概况

基金管理人：易方达基金管理有限公司（简称“易方达基金”）

注册地址：广东省珠海市横琴新区荣粤道 188 号 6 层

办公地址：广东省广州市天河区珠江西路 21 号 52 层；广东省广州市天河区珠江东路 30 号 42 层；广东省珠海市横琴新区荣粤道 188 号 6 层

设立日期：2001 年 4 月 17 日

法定代表人：吴欣荣

联系电话：400 881 8088

联系人：李红枫

注册资本：13,244.2 万元人民币

批准设立机关及文号：中国证券监督管理委员会，证监基金字[2001]4 号

经营范围：公开募集证券投资基金管理、基金销售、特定客户资产管理

（二）股权结构

表：易方达基金股权结构

股东名称	出资比例
广东粤财信托有限公司	22.6514%
广发证券股份有限公司	22.6514%
盈峰集团有限公司	22.6514%
广东省广晟控股集团有限公司	15.1010%
广州市广永国有资产经营有限公司	7.5505%
珠海祺荣宝投资合伙企业（有限合伙）	1.5087%
珠海祺泰宝投资合伙企业（有限合伙）	1.6205%
珠海祺丰宝投资合伙企业（有限合伙）	1.5309%
珠海聚莱康投资合伙企业（有限合伙）	1.7558%
珠海聚宁康投资合伙企业（有限合伙）	1.4396%
珠海聚弘康投资合伙企业（有限合伙）	1.5388%
总计	**100%**

（三）主要人员情况

1、董事、监事及高级管理人员

刘晓艳女士，经济学博士。现任易方达基金管理有限公司董事长，易方达资产管理（新加坡）有限公司董事长，广州投资顾问学院管理有限公司董事。曾任广发证券有限责任公司投资理财部副经理、基金经理、基金投资理财部副总经理，易方达基金管理有限公司督察员、监察部总经理、总裁助理、市场总监、副总经理、总经理、副董事长、董事长（联席），易

方达资产管理有限公司董事，易方达资产管理（香港）有限公司董事长，易方达国际控股有限公司董事。

吴欣荣先生，工学硕士。现任易方达基金管理有限公司董事、总经理，易方达资产管理（香港）有限公司董事长。曾任易方达基金管理有限公司研究员、投资管理部经理、基金经理、基金投资部副总经理、研究部副总经理、研究部总经理、基金投资部总经理、总裁助理、公募基金投资部总经理、权益投资总部总经理、权益投资总监、权益投资决策委员会委员、副总经理级高级管理人员、执行总经理，易方达国际控股有限公司董事。

王麒麟先生，管理学、法学学士。现任易方达基金管理有限公司董事，广东粤财信托有限公司党委副书记、董事、总经理。曾任广东粤财投资控股有限公司资产管理部业务员、农业项目部经理助理；广东粤财信托有限公司信托管理二部经理助理、副经理，信托管理部副经理、经理、副总经理，信托管理一部副总经理、总经理，机构业务部总经理；广东粤财金融租赁股份有限公司副总经理、总经理。

徐佑军先生，经济学硕士。现任易方达基金管理有限公司董事，广发证券股份有限公司副总经理。曾任广州交通房地产公司开发部员工，广东珠江投资公司企管部员工，广州证券有限责任公司投资银行部经理，广发证券股份有限公司投资银行部业务经理、湖北总部总经理助理、投资银行部总经理助理、投行综合管理部总经理助理、兼并收购部执行董事、董事会办公室总经理、公司董事会秘书、联席公司秘书、证券事务代表、公司合规总监、合规与法律事务部总经理。

邝广雄先生，工商管理硕士。现任易方达基金管理有限公司董事，盈峰集团有限公司董事、执行总裁，顾家家居股份有限公司董事长，盈峰环境科技集团股份有限公司董事，广东盈峰普惠互联小额贷款股份有限公司董事，盈合（深圳）机器人与自动化科技有限公司董事长，广东盈峰材料技术股份有限公司董事长，佛山市盈峰贸易有限公司执行董事兼总经理，宁波盈峰睿和投资管理有限公司执行董事、经理，宁波盈峰捭阖文化产业投资有限公司执行董事、经理，宁波盈峰资产管理有限公司执行董事、经理。曾任美的日电集团财务经理，美的美国公司财务经理，美的厨房电器财务总监，美的中央空调财务总监，美的库卡中国合资公司财务总监。

陈媛女士，经济学硕士。现任易方达基金管理有限公司董事，广东省广晟财务有限公司董事、总经理。曾任广东省广晟财务有限公司资金业务部副部长（主持工作）、资金业务部部长、融资管控部部长，广东省广晟控股集团有限公司财务管理部副部长、资本运营部部长。

王承志先生，法学博士。现任易方达基金管理有限公司独立董事，中山大学法学院副教

授、博士生导师，广东省法学会国际法学研究会秘书长，中国国际私法学会理事，广东神朗律师事务所兼职律师，深圳市美之高科技股份有限公司独立董事，祥鑫科技股份有限公司独立董事，广州恒运企业集团股份有限公司独立董事。曾任美国天普大学法学院访问副教授，广东凯金新能源科技股份有限公司独立董事，江苏凯强医学检验有限公司董事，广东茉莉数字科技集团股份有限公司独立董事，艾尔玛科技股份有限公司独立董事。

高建先生，工学博士。现任易方达基金管理有限公司独立董事，清华大学经济管理学院教授、博士生导师、学术委员会副主任，南通苏锡通控股集团有限公司创业投资决策委员会外聘专家委员。曾任重庆建筑工程学院建筑管理工程系助教、讲师、教研室副主任，清华大学经济管理学院讲师、副教授、技术经济与管理系主任、创新创业与战略系主任、院长助理、副院长、党委书记，山东新北洋信息技术股份有限公司独立董事，中融人寿保险股份有限公司独立董事，深圳市力合科创股份有限公司独立董事，固生堂控股有限公司非执行董事。

刘劲先生，工商管理博士。现任易方达基金管理有限公司独立董事，长江商学院会计与金融教授、投资研究中心主任、教授管理委员会主席，闪送必应有限公司独立董事。曾任哥伦比亚大学经济学讲师，加州大学洛杉矶分校安德森管理学院助理教授、副教授、终身教授，长江商学院行政副院长、DBA 项目副院长、创创社区项目发起人兼副院长，云南白药集团股份有限公司独立董事，瑞士银行（中国）有限公司独立董事，秦川机床工具集团股份公司独立董事，浙江红蜻蜓鞋业股份有限公司独立董事，中国天伦燃气控股有限公司独立非执行董事。

陈能先生，经济学学士。现任易方达基金管理有限公司监事会主席，广东粤财投资控股有限公司职工董事、审计部总经理。曾任广东省轻工业品进出口（集团）塑胶公司财务部员工，广州对外经济贸易信托投资公司财务部副经理，广东粤财信托投资公司计划财务部业务经理，广东粤财实业发展公司财务部经理，广东粤财信托有限公司信托财务部副总经理、财务部总经理、审计部总经理，广东粤财投资控股有限公司审计部副总经理（主持工作）。

危勇先生，经济学博士。现任易方达基金管理有限公司监事，广州市广永国有资产经营有限公司董事长，广州广永科技发展有限公司董事长、总经理。曾任中国水利水电第八工程局三产实业开发部秘书，中国人民银行广州分行统计研究处干部、货币信贷管理处主任科员、营管部综合处助理调研员，广州金融控股集团有限公司行政办公室主任，广州市广永国有资产经营有限公司总裁，广州金融资产交易中心有限公司董事，广州股权交易中心有限公司董事，广州广永丽都酒店有限公司董事长，万联证券股份有限公司监事，广州广永股权投资基金管理有限公司董事长，广州赛马娱乐总公司董事，广州广永投资管理有限公司董事长，广

州银行股份有限公司董事。

廖智先生，经济学硕士。现任易方达基金管理有限公司监事、总裁助理、党群工作部联席总经理，易方达资产管理有限公司监事，易方达私募基金管理有限公司监事，易方达财富管理基金销售（广州）有限公司监事。曾任广东证券股份有限公司基金部主管，易方达基金管理有限公司综合管理部副总经理、人力资源部副总经理、市场部总经理、互联网金融部总经理、综合管理部总经理、行政管理部总经理，广东粤财互联网金融股份有限公司董事。

付浩先生，经济学硕士。现任易方达基金管理有限公司监事、权益投资管理部总经理、权益投资决策委员会委员、多资产投资决策委员会委员。曾任广东粤财信托投资有限公司国际金融部职员，深圳和君创业研究咨询有限公司管理咨询项目经理，湖南证券投资银行总部项目经理，融通基金管理有限公司研究策划部研究员，易方达基金管理有限公司权益投资总部副总经理、养老金与专户权益投资部副总经理、公募基金投资部总经理、基金经理助理、投资经理、基金经理。

吴镝先生，经济学硕士。现任易方达基金管理有限公司监事、人力资源部总经理、办公室总经理，易方达资产管理有限公司董事，易方达私募基金管理有限公司董事，易方达财富管理基金销售（广州）有限公司董事，易方达资产管理（香港）有限公司董事。曾任江南证券有限责任公司职员，金鹰基金管理有限公司投资管理部交易员，易方达基金管理有限公司集中交易室交易员、总经理助理、副总经理，研究部总经理助理、副总经理，权益运作支持部总经理。

马骏先生，工商管理硕士（EMBA）。现任易方达基金管理有限公司副总经理级高级管理人员、固定收益投资决策委员会委员、基础设施资产管理委员会委员，易方达资产管理有限公司董事，易方达私募基金管理有限公司董事长，易方达资产管理（香港）有限公司 QFI 业务负责人。曾任君安证券有限公司营业部职员，深圳众大投资有限公司投资部副总经理，广发证券有限责任公司研究员，易方达基金管理有限公司基金经理、固定收益部总经理、现金管理部总经理、固定收益总部总经理、总裁助理、固定收益投资总监、固定收益首席投资官，易方达资产管理（香港）有限公司董事长、市场及产品委员会委员。

娄利舟女士，工商管理硕士（EMBA）、经济学硕士。现任易方达基金管理有限公司副总经理级高级管理人员，易方达私募基金管理有限公司董事，易方达国际控股有限公司董事长，易方达资产管理（香港）有限公司董事。曾任联合证券有限责任公司证券营业部分析师、研究所策略研究员、经纪业务部高级经理，易方达基金管理有限公司销售支持中心经理、市场部总经理助理、市场部副总经理、广州分公司总经理、北京分公司总经理、总裁助理、FOF

投资决策委员会委员，易方达资产管理有限公司总经理、董事长。

陈彤先生，经济学博士。现任易方达基金管理有限公司副总经理级高级管理人员，易方达财富管理基金销售（广州）有限公司董事长。曾任中国经济开发信托投资公司成都营业部研发部副经理、交易部经理、研发部经理、证券总部研究部行业研究员，易方达基金管理有限公司市场拓展部主管、基金经理、市场部华东区大区销售经理、市场部总经理助理、南京分公司总经理、成都分公司总经理、上海分公司总经理、总裁助理、市场总监，易方达国际控股有限公司董事。

张南女士，经济学博士。现任易方达基金管理有限公司副总经理级高级管理人员。曾任广东省经济贸易委员会主任科员、副处长，易方达基金管理有限公司市场拓展部副总经理、监察部总经理、督察长、发展研究中心总经理。

范岳先生，工商管理硕士。现任易方达基金管理有限公司副总经理级高级管理人员、基础设施资产管理委员会委员，易方达资产管理有限公司董事，易方达财富管理基金销售（广州）有限公司董事，易方达资产管理（香港）有限公司董事。曾任中国工商银行深圳分行国际业务部科员，深圳证券登记结算公司办公室经理、国际部经理，深圳证券交易所北京中心助理主任、上市部副总监、基金债券部副总监、基金管理部总监，易方达资产管理有限公司副董事长。

陈荣女士，经济学博士。现任易方达基金管理有限公司副总经理级高级管理人员，易方达财富管理基金销售（广州）有限公司董事，易方达国际控股有限公司董事。曾任中国人民银行广州分行统计研究处科员，易方达基金管理有限公司运作支持部经理、核算部总经理助理、核算部副总经理、核算部总经理、投资风险管理部总经理、总裁助理、董事会秘书、公司财务中心主任，易方达资产管理（香港）有限公司董事，易方达私募基金管理有限公司监事，易方达资产管理有限公司监事。

陈丽园女士，管理学硕士、法律硕士。现任易方达基金管理有限公司副总经理级高级管理人员，易方达财富管理基金销售（广州）有限公司董事，易方达国际控股有限公司董事，易方达资产管理（新加坡）有限公司董事。曾任易方达基金管理有限公司监察部监察员、总经理助理、副总经理、总经理，监察与合规管理总部总经理兼合规内审部总经理，首席营运官，易方达资产管理有限公司董事，易方达资产管理（香港）有限公司董事。

胡剑先生，经济学硕士。现任易方达基金管理有限公司副总经理级高级管理人员、固定收益投资决策委员会委员、基础设施资产管理委员会委员、基金经理。曾任易方达基金管理有限公司债券研究员、基金经理助理、固定收益研究部负责人、固定收益总部总经理助理、

固定收益研究部总经理、固定收益投资部总经理、固定收益投资业务总部总经理。

冯波先生，经济学硕士。现任易方达基金管理有限公司副总经理级高级管理人员、权益投资决策委员会委员。曾任广东发展银行行员，易方达基金管理有限公司市场拓展部研究员、市场拓展部副经理、市场部大区销售经理、北京分公司副总经理、行业研究员、基金经理助理、研究部总经理助理、研究部副总经理、研究部总经理、基金经理。

杨冬梅女士，工商管理博士。现任易方达基金管理有限公司副总经理级高级管理人员、董事会秘书，易方达财富管理基金销售（广州）有限公司董事，易方达国际控股有限公司董事，易方达资产管理（新加坡）有限公司董事。曾任广发证券有限责任公司投资理财部职员、发展研究中心市场研究部负责人，南方证券股份有限公司研究所高级研究员，招商基金管理有限公司机构理财部高级经理、股票投资部高级经理，易方达基金管理有限公司宣传策划专员、市场部总经理助理、市场部副总经理、全球投资客户部总经理、宣传策划部总经理，易方达资产管理（香港）有限公司董事。

刘世军先生，理学硕士。现任易方达基金管理有限公司副总经理级高级管理人员（首席数据与风险监测官）、投资风险管理部总经理。曾任易方达基金管理有限公司金融工程研究员、绩效与风险评估研究员、投资发展部总经理助理、投资风险管理部总经理助理、投资风险管理部副总经理、投资风险管理与数据服务总部总经理。

王玉女士，法学硕士。现任易方达基金管理有限公司督察长、内审稽核部总经理、发展研究中心总经理，易方达财富管理基金销售（广州）有限公司董事，易方达国际控股有限公司董事。曾在北京市国枫律师事务所、中国证监会工作，曾任易方达基金管理有限公司公司法律事务部总经理，易方达资产管理有限公司董事。

王骏先生，会计硕士。现任易方达基金管理有限公司副总经理级高级管理人员（首席市场官）、渠道与营销管理部总经理、产品设计与业务创新部总经理。曾在普华永道中天会计师事务所、证监会广东监管局工作，曾任易方达资产管理有限公司副总经理、合规风控负责人、常务副总经理、董事。

刘硕凌先生，工学博士。现任易方达基金管理有限公司首席信息官、前沿科技研究部总经理、智能应用研究部总经理，易方达私募基金管理有限公司董事，易方达资产管理（香港）有限公司董事。曾任嘉实基金管理有限公司信息技术部高级项目经理、科技子公司副总经理，天弘基金管理有限公司智能投资部总经理助理，易方达基金管理有限公司金融科技部副总经理、创新研究中心副总经理、系统研发中心副总经理、创新研究中心总经理。

3、基础设施资产管理委员会成员

基金管理人基础设施资产管理委员会成员见“第四章 治理机制与运营管理安排”之“第一节 不动产基金治理机制”之“二、基金层面治理安排”之“（二）基金管理人不动产基金治理机制”。

4、上述人员之间均不存在近亲属关系。

（四）基金管理人的职责

见“第四章 治理机制与运营管理安排”之“第一节 不动产基金治理机制”之“二、基金层面治理安排”之“（三）基金管理人的权利与义务”。

（五）基金管理人的承诺

1、本基金管理人承诺严格遵守现行有效的相关法律、法规、规章、《基金合同》和中国证监会的有关规定，建立健全内部控制制度，采取有效措施，防止违反现行有效的有关法律、法规、规章、《基金合同》和中国证监会有关规定的行为发生。

2、本基金管理人承诺严格遵守《证券法》《基金法》及有关法律法规，建立健全内部控制制度，采取有效措施，防止下列行为发生：

（1）将其固有财产或者他人财产混同于基金财产从事证券投资；

（2）不公平地对待其管理的不同基金财产；

（3）利用基金财产为基金份额持有人以外的第三人谋取利益；

（4）向基金份额持有人违规承诺收益或者承担损失；

（5）侵占、挪用基金财产；

（6）泄露因职务便利获取的未公开信息、利用该信息从事或者明示、暗示他人从事相关的交易活动；

（7）玩忽职守，不按照规定履行职责；

（8）法律、行政法规和中国证监会禁止的其他行为。

3、本基金管理人承诺加强人员管理，强化职业操守，督促和约束员工遵守国家有关法律、法规及行业规范，诚实信用、勤勉尽责，不从事以下活动：

（1）越权或违规经营；

（2）违反《基金合同》或《基金托管协议》；

（3）故意损害基金份额持有人或其他基金相关机构的合法利益；

（4）在向中国证监会报送的资料中弄虚作假；

（5）拒绝、干扰、阻挠或严重影响中国证监会依法监管；

（6）玩忽职守、滥用职权；

（7）违反现行有效的有关法律、法规、规章、《基金合同》和中国证监会的有关规定，泄露在任职期间知悉的有关证券、基金的商业秘密、尚未依法公开的基金投资内容、基金投资计划等信息；

（8）违反证券交易场所业务规则，利用对敲、倒仓等手段操纵市场价格，扰乱市场秩序；

（9）贬损同行，以抬高自己；

（10）以不正当手段谋求业务发展；

（11）有悖社会公德，损害证券投资基金从业人员形象；

（12）在公开信息披露和广告中故意含有虚假、误导、欺诈成分；

（13）其他法律、行政法规以及中国证监会禁止的行为。

（六）基金管理人的内部控制制度

为保证公司规范化运作，有效地防范和化解经营风险，促进公司诚信、合法、有效经营，保障基金份额持有人利益，维护公司及公司股东的合法权益，本基金管理人建立了科学、严密、高效的内部控制体系。

1、公司内部控制的总体目标

（1）保证公司经营管理活动的合法合规性；

（2）保证各类基金份额持有人及委托人的合法权益不受侵犯；

（3）防范和化解经营风险，提高经营管理效率，确保业务稳健经营运行和受托资产安全完整，实现公司的持续、健康发展，促进公司实现发展战略；

（4）督促公司全体员工恪守职业操守，正直诚信，廉洁自律，勤勉尽责；

（5）维护公司的声誉，保持公司的良好形象。

2、公司内部控制遵循的原则

（1）健全性原则。内部控制应当包括公司的各项业务、各个部门或机构和各级人员，并涵盖到决策、执行、监督、反馈等各个环节；

（2）有效性原则。通过科学的内控手段和方法，建立合理的内控程序，维护内控制度的有效执行；

（3）独立性原则。公司机构、部门和岗位职责应当保持相对独立，除非法律法规另有规定，公司基金资产、自有资产、其他资产的运作应当分离；

（4）相互制约原则。公司内部部门和岗位的设置应当体现权责分明、相互制衡；

（5）成本效益原则。公司运用科学化的经营管理方法降低运作成本，提高经济效益，

力争以合理的控制成本达到最佳的内部控制效果。

3、内部控制的制度体系

公司制定了合理、完备、有效并易于执行的制度体系。公司制度体系由不同层面的制度构成。按照其效力大小分为四个层面：第一个层面是公司章程；第二个层面是公司内部控制大纲，它是公司制定各项规章制度的基础和依据；第三个层面是公司基本管理制度；第四个层面是部门和业务管理制度。前述制度的制订、修改、实施、废止应该遵循相应的程序，每一层面的内容不得与其以上层面的内容相违背。公司重视对制度的持续检验，结合业务的发展、法规及监管环境的变化以及公司风险控制的要求，不断检讨和增强公司制度的完备性、有效性。

4、关于授权、研究、投资、交易等方面的控制点

（1）授权制度

公司的授权制度贯穿于整个公司活动。股东会、董事会、监事会和管理层必须充分履行各自的职权，健全公司逐级授权制度，确保公司各项规章制度的贯彻执行；各项经营业务和管理程序必须遵从管理层制定的操作规程，经办人员的每一项工作必须是在业务授权范围内进行。公司重大业务的授权必须采取书面形式，授权书应当明确授权内容。公司授权应适当，对已获授权的部门和人员应建立有效的评价和反馈机制，对已不适用的授权应及时修改或取消授权。

（2）公司研究业务

研究工作应保持独立、客观，不受任何部门及个人的不正当影响；建立严谨的研究工作业务流程，形成科学、有效的研究方法；建立投资产品备选库制度，研究部门根据投资产品的特征，在充分研究的基础上建立和维护备选库。建立研究与投资的业务交流制度，保持畅通的交流渠道；建立研究报告质量评价体系，不断提高研究水平。

（3）基金投资业务

基金投资应确立科学的投资理念，根据风险防范原则和效率性原则制定合理的决策程序；在进行投资时应有明确的投资授权制度，并应建立与所授权限相应的约束制度和考核制度。建立严格的投资禁止和投资限制制度，保证基金投资的合法合规性。建立投资风险评估与管理制度，将重点投资限制在规定的风险权限范围内；建立科学的投资业绩评价体系，及时回顾分析和评估投资结果。

（4）交易业务

建立集中交易部门和集中交易制度，投资指令通过集中交易部门完成；建立交易监测系

统、预警系统和交易反馈系统，完善相关的安全设施；集中交易部门应对交易指令进行审核，建立公平的交易分配制度，确保公平对待不同基金；完善交易记录，并及时进行反馈、核对和存档保管；建立科学的投资交易绩效评价体系。

（5）基金会计核算

公司根据法律法规及业务的要求建立会计制度，并根据风险控制点建立健全规范的系统和流程，以基金为会计核算主体，独立建账、独立核算。通过合理的估值方法和估值程序等会计措施，真实、完整、及时地记载每一笔业务并正确进行会计核算和业务核算。同时建立会计档案保管制度，确保档案真实完整。

（6）信息披露

公司建立了完备的信息披露制度，指定了信息披露负责人，并建立了相应的制度流程规范相关信息的收集、组织、审核和发布，努力确保公开披露的信息真实、准确、完整、及时。

（7）监察与合规管理

公司设立督察长，由董事会聘任，向董事会负责。根据公司监察与合规管理工作的需要和董事会授权，督察长可以列席公司相关会议，调阅公司相关档案资料，就内部控制制度的执行情况独立地履行检查、评价、报告、建议职能。督察长定期和不定期向董事会报告公司内部控制执行情况，董事会对督察长的报告进行审议。

公司设立监察合规管理部门，并保障其独立性。监察合规管理部门按照公司规定和督察长的安排履行监察与合规管理职责。

监察合规管理部门通过定期或不定期检查内部控制制度的执行情况，督促公司和旗下基金的管理运作规范进行。

公司董事会和管理层充分重视和支持监察与合规管理工作，对违反法律、法规和公司内部控制制度的，追究有关部门和人员的责任。

5、不动产基金相关内部管理制度

公司内部设立 REITs 投资部负责不动产基金的研究、投资及运营管理等，设立基础设施管委会负责对不动产基金重大事项的审批决策，并建立了《基础设施证券投资基金业务制度》《基础设施资产管理委员会议事规则》《基础设施证券投资基金业务内部控制与风险管理规定》和《基础设施证券投资基金运营管理规定》等业务相关制度，形成不动产基金投资管理、项目运营、内部控制与风险管理的制度流程体系。

6、基金管理人关于内部控制制度声明书

（1）本公司承诺以上关于内部控制制度的披露真实、准确；

（2）本公司承诺根据市场变化和公司业务发展不断完善内部控制制度。

（七）基金经理及不动产项目管理部门主要负责人承诺

1、依照有关法律、法规和《基金合同》的规定，本着谨慎的原则为基金份额持有人谋取最大利益；

2、不利用职务之便为自己及其代理人、受雇人或任何第三人谋取利益；

3、不违反现行有效的有关法律、法规、规章、《基金合同》和中国证监会的有关规定，泄露在任职期间知悉的有关证券、基金的商业秘密、尚未依法公开的基金投资内容、基金投资计划等信息；

4、不从事损害基金财产和基金份额持有人利益的证券交易及其他活动。

（八）基金管理人或其同一控制下的关联方同类产品或业务经验的说明

基金管理人易方达基金及资产支持证券管理人易方达资管都设有专业投资研究团队，研究团队中均包括不动产研究人员，具备不动产研究经验。

资产支持证券管理人易方达资管具备发行管理不动产类资管产品（含不动产类ABS）的经验，资管产品投资类型涵盖高速公路、产业园、农贸市场等。

资产支持证券管理人具有同类产品业务投资管理和运营专业经验。

基金管理人或其同一控制下的关联方的同类产品不存在重大未决风险事项。

二、基金托管人

（一）基金托管人概况

名称：交通银行股份有限公司

注册地址：中国（上海）自由贸易试验区银城中路 188 号

办公地址：上海市长宁区仙霞路 18 号

成立日期：1987 年 3 月 30 日

法定代表人：任德奇

注册资本：人民币 883.64 亿元

经营范围：吸收公众存款；发放短期、中期和长期贷款；办理国内外结算；办理票据承兑与贴现；发行金融债券；代理发行、代理兑付、承销政府债券；买卖政府债券、金融债券；从事同业拆借；买卖、代理买卖外汇；从事银行卡业务；提供信用证服务及担保；代理收付款项业务；提供保管箱服务；经各监督管理部门或者机构批准的其他业务（以许可批复文件为准）；经营结汇、售汇业务。【依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动】

（二）发展概况

交通银行股份有限公司始建于1908年，是中国历史最悠久的银行之一，也是近代中国的发钞行之一。1987 年重新组建后的交通银行正式对外营业，成为中国第一家全国性的国有股份制商业银行，总部设在上海。2005年6月交通银行在香港联合交易所挂牌上市，2007年5月在上海证券交易所挂牌上市。交通银行连续17年跻身《财富》（FORTUNE）世界500强，营业收入排名第168位；列《银行家》（The Banker）杂志全球千家大银行一级资本排名第9位。

截至2025年9月30日，交通银行资产总额为人民币15.50万亿元。2025年前三季度，交通银行实现净利润（归属于母公司股东）人民币699.94亿元。

（三）主要人员情况

任德奇先生，董事长、执行董事，高级经济师。任先生2020年1月起任交通银行董事长，2018 年 8 月起任交通银行执行董事。曾任交通银行副董事长、执行董事、行长。曾任中国银行执行董事、副行长，期间曾兼任中银香港（控股）有限公司非执行董事，中国银行上海人民币交易业务总部总裁。曾任中国建设银行信贷审批部副总经理、风险监控部总经理、授信管理部总经理、湖北省分行行长、风险管理部总经理。任先生1988年于清华大学获工学硕士学位。

张宝江先生，副董事长、执行董事、行长，高级经济师。张先生2024年8月起任交通银行副董事长、执行董事，2024年6月起任交通银行行长；曾任中国农业发展银行副行长，安徽省分行行长，总行办公室主任，陕西省分行副行长，总行政策研究室副主任（主持工作）、办公室副主任、研究室副主任等职务。张先生1998年于中央党校研究生院获经济学硕士学位，2004年于中央党校研究生院获经济学博士学位。

（四）不动产基金托管业务主要人员情况

孟羽先生，资产托管部/资产托管业务发展中心总经理。孟先生2025年9月起任交通银行资产托管部/资产托管业务发展中心总经理。曾任交通银行香港分行行政总裁，交通银行（香港）有限公司副董事长、执行董事、行政总裁，交银国际控股有限公司执行董事、首席执行官，广东省分行副行长，营业部副总经理，深圳分行国际业务部高级经理。曾在中国工商银行十堰分行工作。孟先生1999年于复旦大学获工商管理硕士学位。

交通银行为开展不动产基金托管业务配备了充足的专业人员。交通银行总行设资产托管部/资产托管业务发展中心（简称“托管部/托管发展中心”）。现有员工具有多年基金、证券和银行的从业经验，具备基金从业资格，以及经济师、会计师、工程师和律师等中高级专业技术职称，员工的学历层次较高，专业分布合理，职业技能优良，职业道德素质过硬，是

一支诚实勤勉、积极进取、开拓创新、奋发向上的资产托管从业人员队伍。

（五）基金托管业务经营情况

截至 2025 年 12 月 31 日，交通银行共托管证券投资基金 911 只。此外，交通银行还托管了基金公司特定客户资产管理计划、证券公司客户资产管理计划、理财产品、信托计划、私募投资基金、保险资金、全国社保基金、基本养老保险基金、划转国有资本充实社保基金、养老保障管理产品、企业年金基金、职业年金基金、企业年金养老金产品、商业养老金产品、期货公司资产管理计划、QFI 证券投资资产、QDII 证券投资资产、RQDII 证券投资资产、QDIE、QDLP 和 QFLP、债券“南向通”等产品。

（六）不动产基金托管业务经营情况

交通银行具有不动产领域资产管理产品托管经验，为开展不动产基金托管业务配备了充足的专业人员。截至 2025 年 12 月 31 日，已托管建信中关村产业园封闭式基础设施证券投资基金、中金联东科技创新产业园封闭式基础设施证券投资基金、中信建投沈阳国际软件园封闭式基础设施证券投资基金。

（七）基金托管人的内部控制制度

1、内部控制目标

交通银行严格遵守国家法律法规、行业规章及行内相关管理规定，加强内部管理，托管部/托管发展中心业务制度健全并确保贯彻执行各项规章，通过对各种风险的识别、评估、控制及缓释，有效地实现对各项业务的风险管控，确保业务稳健运行，保护基金持有人的合法权益。

2、内部控制原则

（1）合法性原则：托管部/托管发展中心制定的各项制度符合国家法律法规及监管机构的监管要求，并贯穿于托管业务经营管理活动始终。

（2）全面性原则：托管部/托管发展中心建立各二级部自我监控和风险合规部风险管控的内部控制机制，覆盖各项业务、各个部门和各级人员，并渗透到决策、执行、监督、反馈等各个经营环节，建立全面的风险管理监督机制。

（3）独立性原则：托管部/托管发展中心独立负责受托基金资产的保管，保证基金资产与交通银行的自有资产相互独立，对不同的受托基金资产分别设置账户，独立核算，分账管理。

（4）制衡性原则：托管部/托管发展中心贯彻适当授权、相互制约的原则，从组织架构的设置上确保各二级部和各岗位权责分明、相互制约，并通过有效的相互制衡措施消除内部

控制中的盲点。

（5）有效性原则：托管部/托管发展中心在岗位、业务二级部和风险合规部三级内控管理模式的基础上，形成科学合理的内部控制决策机制、执行机制和监督机制，通过行之有效的控制流程、控制措施，建立合理的内控程序，保障各项内控管理目标被有效执行。

（6）效益性原则：托管部/托管发展中心内部控制与基金托管规模、业务范围和业务运作环节的风险控制要求相适应，尽量降低经营运作成本，以合理的控制成本实现最佳的内部控制目标。

3、内部控制制度及措施

根据《基金法》《中华人民共和国商业银行法》《商业银行资产托管业务指引》等法律法规，托管部/托管发展中心制定了一整套严密、完整的证券投资基金托管管理规章制度，确保基金托管业务运行的规范、安全、高效，包括《交通银行资产托管业务管理办法》《交通银行资产托管业务风险管理办法》《交通银行资产托管业务商业秘密管理规定》《交通银行资产托管业务从业人员行为规范》《交通银行资产托管业务运营档案管理办法》等，并根据市场变化和基金业务的发展不断加以完善。做到业务分工科学合理，技术系统管理规范，业务管理制度健全，核心作业区实行封闭管理，落实各项安全隔离措施，相关信息披露由专人负责。

托管部/托管发展中心通过对基金托管业务各环节的事前揭示、事中控制和事后检查措施实现全流程、全链条的风险管理，聘请会计师事务所对基金托管业务运行进行国际标准的内部控制评审。

（八）基金托管人对基金管理人运作基金进行监督的方法和程序

交通银行作为基金托管人，根据《基金法》《公开募集证券投资基金运作管理办法》和有关证券法规的规定，对基金的投资对象、基金资产的投资组合比例、基金资产的核算、基金资产净值的计算、基金管理人报酬的计提和支付、基金托管人报酬的计提和支付、基金收益分配等行为的合规性进行监督和核查。

交通银行作为基金托管人，发现基金管理人有违反《基金法》《公开募集证券投资基金运作管理办法》等有关证券法规和《基金合同》的行为，及时通知基金管理人予以纠正，基金管理人收到通知后及时确认并进行调整。交通银行有权对通知事项进行复查，督促基金管理人改正。基金管理人对交通银行通知的违规事项未能及时纠正的，交通银行按规定报告中国证监会。

交通银行作为基金托管人，发现基金管理人有重大违规行为，按规定报告中国证监会，

同时通知基金管理人限期纠正。

附件十：基金运作的重要内容

附件十：基金运作的重要内容

第一部分：基金募集

本基金由基金管理人依照《基金法》《运作办法》《销售办法》《基础设施基金指引》《基金合同》及其他有关规定，并经中国证监会【X】年【X】月【X】日证监许可【X】号文准予募集注册。除法律、行政法规或中国证监会另有规定外，任何与基金份额发售有关的当事人不得预留或提前发售基金份额。

具体发售方案以本基金的基金份额发售公告为准，请投资人就发售和认购事宜仔细阅读本基金的基金份额发售公告。

本基金的基金份额发售相关业务活动应当符合法律法规、《不动产基金业务办法》及上海证券交易所不动产基金发售业务的有关规定。若中国证监会、上海证券交易所、中国证券登记结算有限责任公司、中国证券业协会及相关登记机构、销售机构针对不动产基金的发售推出新的规则或对现有规则进行调整，基金管理人可对本基金的发售安排进行相应调整，但应在实施前依照《信息披露办法》的有关规定在规定媒介上公告。

一、基金运作方式和类型

契约型封闭式，不动产基金。

二、基金的存续期限

除《基金合同》另有约定外，本基金存续期限为自《基金合同》生效之日起【18】年。经基金份额持有人大会决议通过，本基金可延长存续期。

三、募集时间安排

本基金募集期原则上不超过 5 个交易日，最长不得超过 3 个月，具体发售时间见本基金询价公告及基金份额发售公告。

四、募集对象范围及选择标准

本基金的募集对象为符合法律法规规定的可投资于证券投资基金的个人投资者、机构投资者、合格境外投资者以及法律法规或中国证监会允许购买证券投资基金的其他投资人。根据参与发售方式的不同，本基金的募集对象分为战略投资者、网下投资者和公众投资者。其中：

1、**战略投资者**包括不动产项目原始权益人或其同一控制下的关联方，以及其它符合中国证监会及上海证券交易所投资者适当性规定的专业机构投资者。参与战略配售的专业机构投资者，应当具备良好的市场声誉和影响力，具有较强资金实力，认可不动产基金长期投资价值。鼓励下列专业投资者和配售对象参与本基金的战略配售：

（1）与原始权益人经营业务具有战略合作关系或长期合作愿景的大型企业或其下属企业；

（2）具有长期投资意愿的大型保险公司或其下属企业、国家级大型投资基金或其下属企业；

（3）主要投资策略包括投资长期限、高分红类资产的证券投资基金或其他资管产品；

（4）具有丰富不动产项目投资经验的投资机构、政府专项基金、产业投资基金等专业机构投资者；

（5）原始权益人及其相关子公司；

（6）原始权益人与同一控制下的关联方的董事、监事及高级管理人员为参与本次战略配售设立的专项资产管理计划。

2、**网下投资者**为证券公司、基金管理公司、信托公司、财务公司、保险公司及保险资产管理公司、合格境外投资者、商业银行及其理财子公司、政策性银行、符合规定的私募基金管理人以及其他符合中国证监会及上海证券交易所投资者适当性规定的专业机构投资者。全国社会保障基金、基本养老保险基金、年金基金等可根据有关规定参与不动产基金网下询价。网下投资者应当向中国证券业协会注册，接受中国证券业协会自律管理。

原始权益人及其关联方、基金管理人、财务顾问、战略投资者以及其他与定价存在利益冲突的主体不得参与网下询价，但基金管理人或财务顾问管理的公募证券投资基金、全国社会保障基金、基本养老保险基金和年金基金除外。参与本次战略配售的投资者不得参与本次不动产基金份额网下询价和网下配售，但依法设立且未参与本次战略配售的证券投资基金、理财产品和其他资产管理产品除外。

3、**公众投资者**为符合法律法规规定的可投资于不动产基金的个人投资者、机构投资者、合格境外投资者以及法律法规或中国证监会允许购买证券投资基金的其他投资人。

参与网下询价的配售对象及其关联账户不得再通过面向公众投资者发售部分认购基金份额。

五、募集方式和流程

（一）发售方式

本基金基金份额的发售，分为战略配售、网下配售、公众投资者认购等。具体发售安排及办理销售业务的机构的具体名单见基金份额发售公告及相关公告。基金管理人可根据情况变更或增减销售机构并在基金管理人网站公示。

1、战略配售

参与基金份额战略配售的投资者应当满足《基础设施基金指引》《不动产基金发售指引》等规定的要求，不得接受他人委托或者委托他人参与，但依法设立并符合特定投资目的的证券投资基金、公募理财产品等资管产品，以及全国社会保障基金、基本养老保险基金、年金基金等除外。

不动产项目原始权益人或其同一控制下的关联方参与不动产基金份额战略配售的比例合计不得低于该次基金份额发售数量的 20%。其中，占基金份额发售总量的 20%的部分，持有期自上市之日起不少于 60 个月；超过 20%部分，持有期自上市之日起不少于 36 个月；基金份额持有期间不允许质押。原始权益人或其同一控制下的关联方在限售期届满后以其持有的不动产基金份额根据上交所规定参与质押式协议回购、质押式三方回购等业务的，质押战略配售取得的不动产基金份额累计不得超过其所持全部该类份额的 50%，上交所另有规定的除外。

不动产项目原始权益人或其同一控制下的关联方以外的专业机构投资者参与不动产基金份额战略配售的，其持有不动产基金份额期限自上市之日起不少于 12 个月。

不动产项目有多个原始权益人的，作为不动产项目控股股东或实际控制人的原始权益人或其同一控制下的关联方持有期限自上市之日起不少于 60 个月的基金份额原则上应当不低于本次基金份额发售总量的 20%。

参与本基金发售战略配售的投资者不得参与本基金基金份额的网下询价和网下配售，但依法设立且未参与本次战略配售的证券投资基金、理财产品和其他资产管理产品除外。

募集期结束前，战略投资者应当在约定的期限内，以认购价格认购其承诺认购的基金份额数量。参与战略配售的原始权益人，可以用现金或者中国证监会认可的其他对价进行认购。

本次拟战略配售募集的基金份额共计【X】亿份，占本次募集基金份额的【X】%。最终份额数量和比例以询价公告为准。

其中，原始权益人及其同一控制下的关联方按照《基础设施基金指引》确定本次战略配售的基金份额数量，拟认购本基金基金份额【X】亿份，占本次募集基金份额的【X】%。原始权益人及其同一控制下的关联方本次获配的战略配售基金份额中，占基金份额发售总量的 20%的基金份额的持有期自本基金上市之日起不少于 60 个月，超过 20%部分基金份额的持有期自本基金上市之日起不少于 36 个月，基金份额持有期间不允许质押。

本次其他专业机构投资者拟认购的战略配售基金份额【X】亿份，占本基金募集规模的【X】%，持有的基金份额期限自本基金上市之日起不少于 12 个月。

2、网下配售

基金管理人或者财务顾问按照询价确定的认购价格办理网下投资者的网下基金份额的认购和配售。

扣除向战略投资者配售部分后，本基金向网下投资者发售比例应不低于公开发售数量的70%。对网下投资者进行分类配售的，同类投资者获得的配售比例相同。

3、公众投资者认购

公众投资者可以通过获得基金销售业务资格并经上海证券交易所和中国证券登记结算有限责任公司认可的上海证券交易所会员单位或者基金管理人及其委托的场外基金销售机构认购本基金。

参与网下询价的配售对象及其关联账户不得再通过面向公众投资者发售部分认购基金份额。

（二）发售流程

本基金基金份额的认购价格通过网下询价的方式确定。

网下询价是指基金管理人及/或者财务顾问通过向网下投资者询价的方式确定基金认购价格的过程。

上海证券交易所为本基金基金份额询价提供询价平台服务。网下投资者及配售对象的信息以中国证券业协会注册的信息为准。

基金管理人、财务顾问应当确定参与询价的网下投资者条件、有效报价条件、配售原则和配售方式，并按照事先确定的配售原则，在有效报价的网下投资者中选择配售对象。

原始权益人及其关联方、基金管理人、财务顾问、战略投资者以及其他与定价存在利益冲突的主体不得参与网下询价，但基金管理人或财务顾问管理的公募证券投资基金、全国社会保障基金、基本养老保险基金和年金基金除外。

基金份额认购价格确定后，战略投资者、网下投资者和公众投资者按照对应的认购方式，参与认购。各类投资者的认购方式及时间详见基金份额发售公告。

（三）各类投资人在认购本基金时需全额缴纳认购资金。基金投资者在募集期内可多次认购。公众投资者场外认购一旦被登记机构受理不得撤销，场内认购在当日接受认购申报的时段内可以撤销。

（四）销售机构对认购申请的受理并不代表该申请一定成功，而仅代表销售机构已经接收到认购申请。认购申请的确认以登记机构的确认结果为准。对于认购申请及认购份额的确认情况，投资人应及时查询并妥善行使合法权利，否则，由此产生的任何损失由投资者自行承担。

六、上市交易场所

上海证券交易所。

七、基金募集份额总额、金额及用途

中国证监会准予本基金首次募集的基金份额总额为【X】亿份。

本基金完成募集，《基金合同》生效后，本基金将扣除本基金预留费用后的全部募集资金投资于广西北投高速公路专项计划全部资产支持证券份额，通过该专项计划投资于项目公司 100%股权和债权，最终间接取得原始权益人持有的不动产项目的完全所有权或经营权利。

八、基金份额定价方式、认购费用和份额计算方式

1、本基金基金份额认购价格通过向网下投资者询价的方式确定，具体信息请参看基金管理人届时发布的询价公告及基金份额发售公告。

2、本基金认购费用不列入基金财产。

投资者多次提交认购申请的，须按每笔认购所对应的费率档次分别计费。

（1）对于公众投资者，本基金的场外认购费率如下表所示：

表：本基金公众投资者场外的认购费率结构

认购金额（M）	认购费率
M<1000 万元	0.30%
M≥1000 万元	1000 元/笔

1)投资者通过基金管理人或其基金销售子公司认购本基金基金份额，不收取认购费用。

2)对于公众投资者，投资者通过其他销售机构认购本基金的场外认购费率如上表所示。

3）上海证券交易所会员单位应参照场外认购费率设定投资者的场内认购费率。

（2）对于战略投资者及网下投资者，本基金不收取认购费。

本基金基金份额的认购费用不列入基金财产，主要用于基金的市场推广、销售、登记等募集期间发生的各项费用。

3、认购金额、份额、费用的计算方式及举例：

（1）战略投资者及网下投资者认购金额的计算

战略投资者及网下投资者采用“份额认购，份额确认”的方式，计算公式为：

认购金额=基金份额认购价格×认购份额

认购费用=0

认购金额的计算按四舍五入方法，保留到小数点后两位，由此误差产生的收益或损失由基金资产承担。有效认购款项在募集期间产生的利息将根据法律法规的要求计入基金资产，不折算为基金投资者基金份额。

例：假定基金份额认购价格 1.050 元/份，某投资者认购 10,000,000 份本基金基金份额，该笔认购申请被全部确认，且该笔认购资金在募集期间产生利息 100.00 元。则认购金额为：

认购金额=1.050×10,000,000=10,500,000 元

即：投资者认购本基金基金份额 10,000,000 份，需缴纳认购金额 10,500,000 元，在认购期结束时，假设认购款项在认购期间产生的利息为 100.00 元直接划入基金资产，投资者账户登记有本基金基金份额 10,000,000 份。

（2）公众投资者认购的场内和场外份额的计算：

本基金的公众投资者认购采取“金额认购，份额确认”的方式。

1）公众投资者通过除基金管理人及其基金销售子公司以外的销售机构认购本基金基金份额：

（a）认购费用适用比例费率时，认购份额的计算方法如下：

净认购金额=认购金额/（1＋认购费率）

认购费用=认购金额-净认购金额

认购份额=净认购金额/基金份额认购价格

（b）认购费用为固定金额时，认购份额的计算方法如下：

认购费用=固定金额

净认购金额=认购金额－认购费用

认购份额=净认购金额/基金份额认购价格

2）公众投资者通过基金管理人及其基金销售子公司认购本基金基金份额：

认购份额的计算方法如下：

认购份额=认购金额/基金份额认购价格

认购费用、净认购金额的计算按四舍五入方法，保留到小数点后两位，由此误差产生的收益或损失由基金资产承担。投资者认购所得份额先按四舍五入原则保留到小数点后两位，再按截位法保留到整数位，小数部分对应的金额退还投资者。有效认购款项在募集期间产生的利息将根据法律法规的要求计入基金资产，不折算为基金投资者基金份额。

例：假设某公众投资者通过除基金管理人及其基金销售子公司以外的销售机构认购本基金 100,000.00 元，认购费率为 0.3%，假定认购价格为 1.050 元，该笔认购申请被全部确认，且该笔认购资金在募集期间产生利息 100.00 元，则可认购的份额为：

净认购金额=100,000.00/（1＋0.3%）=99,700.90 元

认购费用=100,000.00-99,700.90=299.10 元

认购份额=99,700.90/1.050=94,953.24 份（保留两位小数）=94,953 份（保留至整数位）

退还投资人的金额=100,000.00-94,953×1.050-299.10=0.25 元

即：假设某公众投资者通过除基金管理人及其基金销售子公司以外的销售机构投资 100,000.00 元认购本基金，认购价格为 1.050 元，可得 94,953 份基金份额，该笔认购中在募集期间产生的利息 100 元将全部归入基金资产，退还投资人的金额为 0.25 元。

例：假设某公众投资者通过基金管理人或其基金销售子公司认购本基金 100,000.00 元，假定认购价格为 1.050 元，该笔认购申请被全部确认，且该笔认购资金在募集期间产生利息 100.00 元，则可认购的份额为：

认购份额=100,000.00/1.050=95,238.10 份（保留两位小数）=95,238 份（保留至整数位）

退还投资人的金额=100,000.00-95,238×1.050=0.10 元

即：某公众投资者通过基金管理人或其基金销售子公司投资 100,000.00 元认购本基金，认购价格为 1.050 元，可得 95,238 份基金份额，该笔认购中在募集期间产生的利息 100 元将全部归入基金资产，退还投资人的金额为 0.10 元。

当发生部分确认时，认购金额和认购费用以最终确认的认购份额为准进行计算，可能存在投资者实际认购费率高于最初申请认购金额所对应的认购费率，最终确认份额以登记机构的记录为准。

九、基金份额的认购

1、认购时间安排：自基金份额发售之日起最长原则上不得超过 5 个交易日，最长不得超过 3 个月，具体认购时间见本基金询价公告及基金份额发售公告。

2、投资人认购应提交的文件和办理的手续：具体见本基金询价公告及基金份额发售公告。

3、认购的方式及确认：

战略投资者根据与基金管理人在询价日前签署的战略投资者配售协议，通过基金管理人进行资金交收。参与战略配售的原始权益人可以用现金或者中国证监会认可的其他对价进行认购。

网下投资者通过上海证券交易所网下发行电子平台向基金管理人提交认购申请参与网下认购。

公众投资者可以通过获得基金销售业务资格并经上海证券交易所和中国证券登记结算

有限责任公司认可的上海证券交易所会员单位或者基金管理人及其委托的场外基金销售机构认购本基金。

4、认购的限额

网下投资者认购时，应当按照确定的认购价格填报一个认购数量，其填报的认购数量，不得低于询价阶段填报的“拟认购数量”，也不得高于基金管理人、财务顾问确定的每个配售对象认购数量上限，且不得高于网下发售份额数量。

网下投资者认购时，单一账户每笔认购份额为1000份的整数倍，且单笔不低于1000份，追加认购单笔最低份额为1000份。

公众投资者通过场外非直销销售机构或基金管理人网上直销系统认购时，首次认购的单笔最低限额为人民币1,000元，追加认购单笔最低限额为人民币1,000元；公众投资者通过基金管理人直销中心首次认购的单笔最低限额为人民币50,000元，追加认购单笔最低限额是人民币1,000元。在符合法律法规规定的前提下，各销售机构对最低认购限额及交易级差有其他规定的，需要同时遵循该销售机构的相关规定（以上金额均含认购费）。场内单笔最低认购金额为1,000元（含认购费），超过1,000元的部分为1元的整数倍。

基金管理人可以对募集期间的单一持有人的累计认购份额进行限制，并依照《信息披露办法》的有关规定在规定媒介上公告。法律法规、监管机构另有规定或《基金合同》另有约定的除外。

5、认购账户

投资者参与本基金场内认购的，应当持有中国结算上海人民币普通股票账户或证券投资基金账户（统称场内证券账户）。

投资者参与本基金场外认购的，应当持有中国结算开放式基金账户（统称场外基金账户）。网下投资者应当使用场内证券账户参与认购，不持有场内证券账户的，可使用场外基金账户参与认购。

本基金采取封闭式运作并在符合相关条件后在证券交易所上市，不开放申购与赎回。使用场外基金账户认购的基金份额持有人可在允许的情况下通过基金通平台转让，如需卖出基金份额或申报预受要约的，需通过办理跨系统转托管业务将基金份额转托管至场内证券经营机构后，方可参与证券交易所市场的交易。

6、超比例的处理方式

在超出份额募集上限时，基金管理人可对募集期内投资者有效认购申请进行比例配售，以满足限额要求。

十、回拨机制

募集期届满，公众投资者认购份额不足的，基金管理人和财务顾问可以将公众投资者部分向网下发售部分进行回拨。网下投资者认购数量低于网下最低发售数量的，不得向公众投资者回拨。

网下投资者认购数量高于网下最低发售数量，且公众投资者有效认购倍数较高的，网下发售部分可以向公众投资者回拨。回拨后的网下发售比例，不得低于本次发售数量扣除向战略投资者配售部分后的 70%。

基金管理人、财务顾问应在募集期满的次一个交易日（或指定交易日）日终前，将公众投资者发售与网下发售之间的回拨份额通知上海证券交易所并公告。未在规定时间内通知上海证券交易所并公告的，基金管理人、财务顾问应根据发售公告确定的公众投资者、网下投资者发售量进行份额配售。

本基金发售涉及的回拨机制具体安排请参看基金管理人发布的基金份额发售公告及相关公告。

十一、募集资金利息的处理方式

《基金合同》生效前，投资人的认购款项存入专门账户，在基金募集行为结束前，任何人不得动用。**有效认购款项在募集期间产生的利息计入基金财产，不折算为投资人基金份额。**

十二、中止发售

网下投资者提交的拟认购数量合计低于网下初始发售总量的，基金管理人、财务顾问应当中止发售，并发布中止发售公告。

中止发售后，在中国证监会同意注册决定的有效期内，基金管理人可重新启动发售。

除规定的中止发售情形外，基金管理人、财务顾问还可以约定中止发售的其他具体情形并事先披露。

第二部分：《基金合同》的生效

一、基金备案的条件

本基金自募集期届满时，同时满足如下情形，本基金达到备案条件：

1、本基金募集的基金份额总额达到准予注册规模的 80%。

2、基金募集资金规模不少于 2 亿元且基金认购人数不少于 1000 人。

3、原始权益人或其同一控制下的关联方已按规定参与战略配售。

4、扣除战略配售部分后，网下发售比例不低于本次公开发售数量的 70%。

5、无导致基金募集失败的其他情形。

基金募集期届满或基金管理人依据法律法规及招募说明书可以决定停止基金发售，并在10日内聘请法定验资机构验资，自收到验资报告之日起10日内，向中国证监会办理基金备案手续。

基金募集达到基金备案条件的，自基金管理人办理完毕基金备案手续并取得中国证监会书面确认之日起，《基金合同》生效；否则《基金合同》不生效。基金管理人在收到中国证监会确认文件的次日对《基金合同》生效事宜予以公告。基金管理人应将基金募集期间募集的资金存入专门账户，在基金募集行为结束前，任何人不得动用。

二、基金募集失败的情形和处理安排

本基金自募集期限届满，未满足以下任意一条的，则认定为本基金募集失败：

1、本基金募集的基金份额总额达到准予注册规模的80%；

2、基金募集资金规模不少于2亿元且基金认购人数不少于1000人；

3、原始权益人或其同一控制下的关联方已按规定参与战略配售；

4、扣除战略配售部分后，网下发售比例不低于本次公开发售数量的70%。

如果本基金募集失败，基金管理人应当承担下列责任：

1、以其固有财产承担因募集行为而产生的债务和费用；

2、在基金募集期限届满后30日内返还投资人已缴纳的款项，并加计银行同期活期存款利息；

3、如基金募集失败，基金管理人、基金托管人及销售机构不得请求报酬。基金管理人、基金托管人和销售机构为基金募集支付之一切费用应由各方各自承担。

第三部分：基金份额的上市交易和结算

《基金合同》生效后，在符合法律法规和上海证券交易所规定的上市条件的情况下，本基金可申请在上海证券交易所上市交易及开通基金通平台转让业务。本基金上市后，除按照《基金合同》约定进行限售的基金份额外，登记在证券登记系统中的场内份额可直接在上海证券交易所上市交易；登记在登记结算系统中的场外份额可在基金通平台转让或通过办理跨系统转托管业务将基金份额转至证券登记系统后上市交易。具体可参照上海证券交易所、登记机构规则办理。

一、上市交易的场所

上海证券交易所。

二、上市交易的时间

在符合相关法律法规和基金上市条件的前提下，本基金可向上海证券交易所申请上市。

在确定上市交易的时间后，基金管理人应依据法律法规规定在规定媒介上刊登基金份额上市交易公告书及提示性公告。

三、上市交易的规则

本基金在上海证券交易所的上市交易需遵循《不动产基金业务办法》《上海证券交易所交易规则》《上海证券交易所证券投资基金上市规则》等有关规定及其不时修订和补充。

四、上市交易的费用

本基金上市交易的费用按照上海证券交易所有关规定办理。

五、上市交易的停复牌和终止上市

上市基金份额的停复牌和终止上市按照《基金法》相关规定和上海证券交易所的相关规定执行。具体情况见基金管理人届时相关公告。

六、基金份额收购及份额权益变动

（一）投资者及其一致行动人的承诺

投资者及其一致行动人同意自拥有基金份额时即视为对如下事项约定的承诺：

1、通过上海证券交易所交易或者上海证券交易所认可的其他方式，投资者及其一致行动人拥有权益的基金份额达到本基金基金份额的10%时，应当在该事实发生之日起3日内编制权益变动报告书，通知本基金管理人，并予公告；在上述期限内，不得再行买卖本基金的份额，但另有规定的除外。

投资者及其一致行动人拥有权益的基金份额达到本基金基金份额的10%后，其通过上海证券交易所交易拥有权益的基金份额占本基金基金份额的比例每增加或者减少 5%，应当依照前款规定进行通知和公告。在该事实发生之日起至公告后3日内，不得再行买卖本基金的份额，但另有规定的除外。

投资者及其一致行动人同意在拥有基金份额时即视为作出承诺：若违反上述规定买入在本基金中拥有权益的基金份额的，在买入后的36个月内对该超过规定比例部分的基金份额不行使表决权。

投资者及其一致行动人应当参照《上市公司收购管理办法》、中国证监会关于公开发行证券的公司权益变动报告书内容与格式相关规定以及其他有关上市公司收购及股份权益变动的规定编制相关份额权益变动报告书等信息披露文件并予公告。

2、投资者及其一致行动人拥有权益的基金份额达到或者超过本基金份额的 10%但未达到30%的，应当参照《上市公司收购管理办法》第十六条规定编制权益变动报告书。

3、投资者及其一致行动人拥有权益的基金份额达到或者超过本基金份额的 30%但未达到 50%的，应当参照《上市公司收购管理办法》第十七条规定编制权益变动报告书。

（二）要约收购

投资者及其一致行动人拥有权益的基金份额达到不动产基金份额的 50%时，继续增持该不动产基金份额的，应当参照《上市公司收购管理办法》以及其他有关上市公司收购及股份权益变动的有关规定，采取要约方式进行并履行相应的程序或者义务，但符合《不动产基金业务办法》规定情形的可免除发出要约。

投资者及其一致行动人通过首次发售方式拥有权益的基金份额达到或超过不动产基金份额 50%，继续增持该不动产基金份额的，适用前述规定。

本基金管理人应当参照《上市公司收购管理办法》的有关规定，编制并公告管理人报告书，聘请独立财务顾问出具专业意见并予公告。

以要约方式对本基金进行收购的，要约收购期限届满至要约收购结果公告前，不动产基金应当停牌。基金管理人披露要约收购结果公告日复牌，公告日为非交易日的，于次一交易日起复牌。

以要约方式对本基金进行收购的，当事人应当参照上海证券交易所和中国证券登记结算有限责任公司上市公司要约收购业务的有关规定办理相关手续。

投资者及其一致行动人拥有权益的本基金基金份额达到或者超过本基金基金份额的 2/3 的，继续增持本基金的，可免于发出要约。

除上述情形外，投资者及其一致行动人拥有权益的基金份额达到或者超过本基金份额的 50%的，且符合《上市公司收购管理办法》第六十三条列举情形之一的，可免于发出要约。

符合《上市公司收购管理办法》第六十二条列举情形之一的，投资者可以免于以要约方式增持本基金。

七、扩募基金份额的上市

本基金存续期间涉及扩募基金份额上市的，基金管理人需参照《不动产基金业务办法》向上海证券交易所申请新增基金份额上市。

八、基金份额的结算方式

本基金的基金份额的结算遵循《中国证券登记结算有限责任公司公开募集不动产投资信托基金登记结算业务实施细则（试行）》及中国证券登记结算有限责任公司发布的适用于不动产基金的其他业务规则，及其不时修订和补充。

九、流动性服务商安排

本基金上市期间，基金管理人将选定不少于一家流动性服务商为本基金提供双边报价等服务。基金管理人及流动性服务商开展基金流动性服务业务，按照上交所《上海证券交易所基金业务指南第 2 号——上市基金做市业务》及其他相关规定执行。

十、基金份额折算与变更登记

《基金合同》生效后，本基金可以进行份额折算，无需召开基金份额持有人大会。

（一）基金份额折算的时间

基金管理人应事先确定基金份额折算日，并依照《信息披露办法》的有关规定进行公告。

（二）基金份额折算的原则

基金份额折算由基金管理人向登记机构申请办理，并由登记机构进行基金份额的变更登记。

基金份额折算后，本基金的基金份额总额与基金份额持有人持有的基金份额数额将发生调整，但调整后的基金份额持有人持有的基金份额占基金份额总额的比例不发生实质性变化。基金份额折算对基金份额持有人的权益无实质性影响。基金份额折算后，基金份额持有人将按照折算后的基金份额享有权利并承担义务。

基金份额折算的具体方法在份额折算公告中列示。如果基金份额折算过程中发生不可抗力，基金管理人可延迟办理基金份额折算。

十一、其他事项

相关法律法规、中国证监会及上海证券交易所对基金上市交易的规则等相关规定进行调整的，本基金《基金合同》相应予以修改，且此项修改无需召开基金份额持有人大会。

若上海证券交易所、中国证券登记结算有限责任公司增加了基金上市交易、份额转让的新功能，本基金管理人可以在履行适当的程序后增加相应功能，无需召开基金份额持有人大会。

在不违反法律法规及不损害基金份额持有人利益的前提下，本基金可以在履行适当的程序后申请在包括境外交易所在内的其他交易场所上市交易，无需召开基金份额持有人大会。

第四部分：基金的投资

一、投资目标

本基金主要投资于不动产资产支持证券，并持有其全部份额，通过资产支持证券等特殊目的载体取得项目公司全部股权，最终取得相关不动产项目完全所有权或经营权利。本基金通过主动的投资管理和运营管理，力争为基金份额持有人提供相对稳定的收益分配。

二、投资范围及比例

本基金存续期内主要投资于最终投资标的为不动产项目的不动产资产支持证券，并持有其全部份额。本基金的其他基金资产可以投资于利率债（包括国债、政策性金融债、央行票据以及其他利率债）、AAA 级信用债（包括企业债、公司债、金融债、中期票据、短期融资券、超短期融资券、公开发行的次级债、政府支持机构债、地方政府债、可分离交易可转债的纯债部分等）、货币市场工具（包括同业存单、债券回购、银行存款（含协议存款、定期存款及其他银行存款）等）及法律法规或中国证监会允许基金投资的其他金融工具。

本基金可根据法律法规的规定参与融资。

本基金不投资于股票，也不投资于可转换债券（可分离交易可转债的纯债部分除外）、可交换债券。

如法律法规或监管机构以后允许基金投资其他品种，基金管理人在履行适当程序后，可以将其纳入投资范围，并可依据届时有效的法律法规适时合理地调整投资范围。

《基金合同》生效后，本基金将扣除本基金预留费用后的全部募集资金用于购买不动产资产支持证券份额；除《基金合同》另有约定外，存续期内，本基金投资于不动产资产支持证券的资产比例不低于基金资产的 80%。若法律法规的相关规定发生变更或监管机构允许，基金管理人在履行适当程序后，可对上述资产配置比例进行调整。

三、投资策略

（一）资产支持证券投资策略

1、初始投资策略

《基金合同》生效后，本基金将扣除本基金预留费用后的全部募集资金投资于易方达广西北投高速公路 1 期资产支持专项计划全部份额，该专项计划投资于项目公司等。本基金通过资产支持证券、项目公司等特殊目的载体取得由原始权益人原持有的不动产项目的完全所有权或经营权利。前述不动产项目的基本情况、财务状况及经营业绩分析、现金流测算分析及未来运营展望、运营管理安排等信息详见本招募说明书相应章节。

2、不动产项目运营管理策略

本基金将审慎论证宏观经济因素、不动产项目行业周期等因素来判断不动产项目当前的投资价值以及未来的发展空间。

同时，基金管理人将按照法律法规规定和《基金合同》的约定履行不动产项目运营管理职责，并可以聘请在公路运营和管理方面有丰富经验的机构作为运营管理机构，为不动产项目提供运营管理服务，力争提升不动产项目管理能力和运营管理效率。出现运营管理机构因故意或重大过失给基金造成重大损失等运营管理机构法定解任情形时，基金管理人履行适当

程序后可解任运营管理机构，无须召开基金份额持有人大会审议。

本基金将根据投资需要参与所投资项目的运营并代表基金份额持有人行使相关权利（包括但不限于通过特殊目的载体行使对不动产项目所享有的权利），并与运营管理机构签订相应的运营管理协议，以获取不动产资产通行费收入等稳定现金流为主要目的。

3、资产收购策略

基金存续期内，本基金将寻求并购优质的不动产资产，并根据实际情况选择通过基金扩募资金、融资等方式投资于新的资产支持证券或继续认购原有资产支持证券扩募后份额的方式实现资产收购，以扩大本基金的不动产资产规模、分散不动产资产的经营风险、力争提高基金的资产投资和运营收益。

4、资产出售及处置策略

基金存续期内，基金管理人会根据不动产项目资产的投资运营情况，结合市场环境及宏观市场因素变化，适时评估合适的投资退出机会。基金管理人将积极寻求综合实力强、报价合理的交易对手方，在平衡资产对价、交割速度、付款方案等多个因素后，力争选择有利于本基金投资收益实现的买家报价方案，专业审慎地处置不动产项目资产。

（二）固定收益投资策略

基金存续期内，本基金除投资不动产资产支持证券外，其余基金资产应当依法投资于利率债、AAA 级信用债或货币市场工具等。

本基金将在分析和判断宏观经济运行状况和金融市场运行趋势的基础上，确定和动态调整资产类别的配置比例；自上而下地决定债券组合久期及类属配置；同时在严谨深入的信用分析的基础上，自下而上地精选个券，在谨慎投资的前提下，力争获取稳健的投资收益。

（三）基金的融资策略

基金存续期内，在控制风险的前提下，本基金将综合使用各种融资方式，力争提高基金份额持有人的投资收益，包括但不限于基金扩募、回购、直接或间接对外借入款项和法律法规允许的其他方式等。

未来，随着市场的发展和基金管理运作的需要，基金管理人可以在不改变投资目标的前提下，遵循法律法规的规定，履行适当程序后，相应调整或更新投资策略，并在招募说明书（更新）中公告。

四、业绩比较基准

本基金暂不设业绩比较基准。

如果今后法律法规要求，或有适当的、能为市场普遍接受的业绩比较基准推出，本基金

管理人可以根据本基金的投资范围和投资策略，在取得基金托管人同意且按照监管部门要求履行适当程序后设置基金的业绩比较基准并及时公告，无须召开基金份额持有人大会审议。

五、风险收益特征

本基金为不动产基金，主要投资于不动产资产支持证券，获取不动产项目运营收益并承担不动产价格波动的风险。由于本基金的投资标的与股票型基金、混合型基金、债券型基金和货币型基金等的投资标的存在明显差异，故本基金与上述类型基金具有不同的风险收益特征。

六、投资限制

（一）组合限制

基金的投资组合应遵循以下限制：

1、《基金合同》生效后，本基金将扣除本基金预留费用后的全部募集资金用于购买不动产资产支持证券份额；除《基金合同》另有约定外，存续期内，本基金投资于不动产资产支持证券的资产比例不低于基金资产的 80%。但因不动产项目出售及处置、按照扩募方案实施扩募收购时收到扩募资金但尚未完成不动产项目购入、不动产资产支持证券或不动产资产公允价值减少、不动产资产支持证券收益分配及中国证监会认可的其他因素致使基金投资比例不符合上述规定投资比例的，不属于违反投资比例限制；因除上述原因以外的其他原因导致不满足上述比例限制的，基金管理人应在 60 个工作日内调整；

2、本基金持有一家公司发行的证券，其市值不超过基金资产净值的 10%，直接持有不动产资产支持证券的除外；

3、本基金管理人管理的全部基金，持有一家公司发行的证券，不超过该证券的 10%，直接或间接持有不动产资产支持证券的除外；

4、本基金可以直接或间接对外借入款项，借款用途限于不动产项目日常运营、维修改造、项目收购等，且基金总资产不得超过基金净资产的 140%；

5、本基金投资的信用债如因信用等级下调导致不符合本基金投资范围的，基金管理人应在 3 个月之内调整；

6、法律法规及中国证监会规定的和《基金合同》约定的其他投资限制。

因证券市场波动、证券发行人合并或基金规模变动等基金管理人之外的因素致使基金投资比例不符合上述第 2、3 条规定投资比例的，基金管理人应当在 10 个交易日内进行调整，但中国证监会规定的特殊情形除外。因不动产项目出售及处置、按照扩募方案实施扩募收购时收到扩募资金但尚未完成不动产项目购入、不动产资产支持证券或不动产资产公允价值减

少、不动产资产支持证券收益分配及中国证监会认可的其他因素致使基金投资比例不符合上述投资比例规定的不属于违反投资比例限制。

除《基金合同》另有约定外，基金管理人应当自《基金合同》生效之日起 6 个月内使基金的投资组合比例符合上述约定。在上述期间内，本基金的投资范围、投资策略应当符合《基金合同》的约定。基金托管人对基金的投资的监督与检查自《基金合同》生效之日起开始。

如果法律法规或监管部门对上述投资组合比例限制进行变更的，以变更后的规定为准。法律法规或监管部门取消上述限制，如适用于本基金，则本基金投资不再受相关限制。

（二）禁止行为

为维护基金份额持有人的合法权益，基金财产不得用于下列投资或者活动：

1、承销证券；

2、违反规定向他人贷款或者提供担保；

3、从事承担无限责任的投资；

4、向其基金管理人、基金托管人出资；

5、从事内幕交易、操纵证券交易价格及其他不正当的证券交易活动；

6、法律、行政法规和中国证监会规定禁止的其他活动。

基金管理人运用基金财产买卖基金管理人、基金托管人及其控股股东、实际控制人或者与其有重大利害关系的公司发行的证券或者承销期内承销的证券，或者从事其他重大关联交易的，应当符合基金的投资目标和投资策略，遵循基金份额持有人利益优先原则，防范利益冲突，建立健全内部审批机制和评估机制，按照市场公平合理价格执行。相关交易必须事先得到基金托管人的同意，并按法律法规予以披露。重大关联交易应提交基金管理人董事会审议，并经过三分之二以上的独立董事通过。基金管理人董事会应至少每半年对关联交易事项进行审查。对于《基金合同》和招募说明书已经明确约定的关联交易安排，无需另行按上述约定进行决策。

如法律法规或监管部门取消上述组合限制、禁止行为规定或从事关联交易的条件和要求，本基金可相应地不受相关限制。如果法律法规或监管部门对上述组合限制、禁止行为规定或从事关联交易的条件和要求进行变更的，本基金以变更后的规定为准。经与基金托管人协商一致，基金管理人可依据法律法规或监管部门规定直接对《基金合同》进行变更，该变更无须召开基金份额持有人大会审议。

七、借款限制

本基金直接或间接对外借入款项，应当遵循基金份额持有人利益优先原则，不得依赖外

部增信，借款用途限于不动产项目日常运营、维修改造、项目收购等，且基金总资产不得超过基金净资产的 140%。其中，用于不动产项目收购的借款应当符合下列条件：

1、借款金额不得超过基金净资产的 20%；

2、本基金运作稳健，未发生重大法律、财务、经营等风险；

3、本基金已持有不动产和拟收购不动产相关资产变现能力较强且可以分拆转让以满足偿还借款要求，偿付安排不影响基金持续稳定运作；

4、本基金可支配现金流足以支付已借款和拟借款本息支出，并能保障基金分红稳定性；

5、本基金具有完善的融资安排及风险应对预案；

6、中国证监会规定的其他要求。

本基金总资产被动超过基金净资产 140%的，不得新增借款，基金管理人应当及时向中国证监会报告相关情况及拟采取的措施等。

八、基金管理人代表基金行使股东或债权人权利的处理原则及方法

1、基金管理人按照国家有关规定代表基金独立行使资产支持证券持有人权利、直接或间接行使股东或债权人权利，保护基金份额持有人的利益；

2、有利于基金财产的安全与增值；

3、不通过关联交易为自身、雇员、授权代理人或任何存在利害关系的第三人牟取任何不当利益。

九、关于本部分的相关要求，法律法规或监管部门取消或放宽上述限制的，则本基金投资不再受相关限制，此项调整无需召开基金份额持有人大会。

第五部分：基金的财产

一、基金总资产

基金总资产是指基金拥有的不动产资产支持证券（包含应纳入合并范围的各会计主体所拥有的资产）、其他各类证券、银行存款本息和基金应收款项以及其他投资所形成的价值总和，即基金合并财务报表层面计量的总资产。

二、基金净资产

基金净资产是指基金总资产减去基金负债后的价值，即基金合并财务报表层面计量的净资产。

三、基金财产的账户

基金托管人根据相关法律法规、规范性文件为本基金开立资金账户、证券账户以及投资所需的其他专用账户。资产支持证券托管人根据专项计划相关文件为专项计划开立专项计划

托管账户，监管银行根据《监管协议》等相关文件为项目公司开立监管账户，保证基金资产在监管账户内封闭运行。

托管产品的资金账户名称原则上应当包含开户主体和产品名称字样，上述基金财产相关账户与基金管理人、基金托管人、资产支持证券管理人、资产支持证券托管人、监管银行、运营管理机构、原始权益人、基金销售机构和基金登记机构自有的财产账户以及其他基金财产账户相独立。

四、基金财产的保管和处分

基金财产具有独立性。

因本基金的管理、运用或者其他情形而取得的财产和收益，归入本基金财产。本基金财产的债务由本基金财产承担。

本基金财产独立于原始权益人、基金份额持有人、基金管理人、基金托管人、基金登记机构、基金销售机构、资产支持证券管理人、资产支持证券托管人及其他参与机构的固有财产，并由基金托管人保管，不得将基金财产归入前述机构的固有财产。原始权益人、基金份额持有人、基金管理人、基金托管人、基金登记机构、基金销售机构、资产支持证券管理人、资产支持证券托管人及其他参与机构以其自有的财产承担其自身的法律责任，其债权人不得对本基金财产行使请求冻结、扣押或其他权利。除依法律法规和《基金合同》的规定处分外，基金财产不得被处分。

原始权益人、基金份额持有人、基金管理人、基金托管人、基金登记机构、基金销售机构、资产支持证券管理人、资产支持证券托管人及其他参与机构因依法解散、被依法撤销或者被依法宣告破产等原因进行清算的，基金财产不属于其清算财产。

本基金财产的债权，不得与原始权益人、基金份额持有人、基金管理人、基金托管人、基金登记机构、基金销售机构、资产支持证券管理人、资产支持证券托管人及其他参与机构的固有财产产生的债务相抵销。不同不动产基金财产的债权债务，不得相互抵销。非因基金财产本身承担的债务，不得对基金财产强制执行。

第六部分：新购入不动产项目与基金的扩募

一、新购入不动产项目的条件

（一）申请新购入不动产项目，本基金应当符合下列条件：

1、符合法律、行政法规、部门规章、规范性文件以及有关规定的要求；

2、本基金投资运作稳健，上市之日至提交基金变更注册申请之日原则上满 6 个月，治理结构健全，不存在运营管理混乱、内部控制和风险管理制度无法得到有效执行、财务状况

恶化等重大经营风险；

3、会计基础工作规范，最近 1 年财务报表（如有）的编制和披露符合企业会计准则或者有关信息披露规则的规定，最近 1 年财务会计报告（如有）未被出具否定意见或者无法表示意见的审计报告；最近 1 年财务会计报告（如有）被出具保留意见审计报告的，保留意见所涉及事项对基金的重大不利影响已经消除；

4、中国证监会和上交所规定的其他条件。

（二）本基金存续期间新购入不动产项目，应当满足下列要求：

1、不会导致不动产基金不符合基金上市条件；

2、拟购入的不动产项目原则上与不动产基金当前持有的不动产项目为同一业态、相近业态，互补或者具有运营协同效应；

3、有利于不动产基金形成或者保持良好的不动产投资组合，不损害基金份额持有人合法权益；

4、有利于不动产基金增强持续运作水平，提升综合竞争力和吸引力；

5、拟购入不动产项目涉及扩募份额导致不动产基金持有人结构发生重大变化的，相关变化不影响基金保持健全有效的治理结构；

6、拟购入不动产项目涉及主要参与机构发生变化的，相关变化不会对不动产基金当前持有的不动产项目运营产生不利影响。

（三）申请新购入不动产项目，基金管理人、基金托管人、持有份额不低于 20%的第一大不动产基金持有人等主体除应当符合《基础设施基金指引》《不动产基金业务办法》等相关规定外，还应当符合下列条件：

1、基金管理人具备与拟购入不动产项目相适应的专业胜任能力与风险控制安排；

2、基金管理人最近 2 年未因重大违法违规行为而受到处罚；最近 1 年未被采取重大监管措施，不存在因涉嫌重大违法违规正受到有关机关或者行业自律组织调查的情形；

3、基金管理人现任有关主要负责人员最近 36 个月内未受到中国证监会的行政处罚；最近 12 个月内未受到证券交易所等自律组织的重大纪律处分或者中国证监会的重大监管措施；

4、基金管理人不存在擅自改变不动产基金前次募集资金用途未作纠正的情形；

5、基金管理人、持有份额不低于 20%的第一大不动产基金持有人最近 1 年不存在未履行向本基金投资者作出的公开承诺的情形；

6、基金管理人、持有份额不低于 20%的第一大不动产基金持有人最近 3 年不存在严重损害不动产基金利益、投资者合法权益、社会公共利益的重大违法行为；

7、中国证监会和上交所规定的其他条件。

二、新购入不动产项目程序

（一）初步磋商

基金管理人与交易对方就不动产项目购入进行初步磋商时，应当立即采取必要且充分的保密措施，制定严格有效的保密制度，限定相关敏感信息的知悉范围。基金管理人及交易对方聘请专业机构的，应当立即与所聘请专业机构签署保密协议。

基金管理人披露拟购入不动产项目的决定前，相关信息已在媒体上传播或者本基金交易出现异常波动的，基金管理人应当立即将有关计划、方案或者相关事项的现状以及相关进展情况和风险因素等予以公告，并按照有关信息披露规则办理其他相关事宜。

（二）尽职调查

基金管理人应当按照规定对拟购入的不动产项目进行全面尽职调查，必要时可以聘请财务顾问开展尽职调查，也可以与资产支持证券管理人联合开展尽职调查，尽职调查要求与不动产基金首次发售要求一致。

基金管理人或其关联方与拟购入不动产项目原始权益人存在关联关系，或享有不动产项目权益时，应当聘请第三方财务顾问独立开展尽职调查，并出具财务顾问报告。

涉及新设不动产资产支持证券的，基金管理人应当与不动产资产支持证券管理人协商确定不动产资产支持证券设立、发行等相关事宜，确保基金变更注册、扩募（如有）、投资运作与资产支持证券设立、发行之间有效衔接。

基金管理人聘请符合法律法规规定的律师事务所、评估机构、会计师事务所等专业机构就新购入不动产项目出具意见。

（三）基金管理人决策

基金管理人应当在作出拟购入不动产项目决定前履行必要的内部决策程序，并于作出拟购入不动产项目决定后 2 日内披露临时公告，同时披露拟购入不动产项目的决定、产品变更方案、扩募方案等。

（四）向中国证监会、上交所同时提交申请文件，召开基金份额持有人大会

基金管理人依法作出拟购入不动产项目决定的，应当履行中国证监会变更注册、上交所不动产基金产品变更和不动产资产支持证券相关申请确认程序（简称“变更注册程序”）。对于不动产项目交易金额超过基金净资产 20%或者涉及扩募安排的，基金管理人应当在履行变更注册程序后提交基金份额持有人大会批准。

基金管理人向中国证监会申请不动产基金产品变更注册的，基金管理人和资产支持证券

管理人应当同时向上交所提交不动产基金产品变更申请和不动产资产支持证券相关申请，通过上交所公募 REITs 审核业务专区向上交所提交《不动产基金业务办法》规定的申请文件，上交所认可的情形除外。基金管理人应当同时披露提交基金产品变更申请的公告及相关申请文件。

（五）其他

1、经履行适当程序后，基金管理人将发布基金份额扩募公告。

2、基金扩募的，可以向不特定对象发售，也可以向特定对象发售（简称“定向扩募”）。向不特定对象发售包括向原不动产基金持有人配售份额（简称“向原持有人配售”）和向不特定对象募集（简称“公开扩募”）。

三、扩募定价原则、定价方法

（一）向原持有人配售

1、向原持有人配售的，应当向权益登记日登记在册的持有人配售，且配售比例应当相同。

2、基金管理人、财务顾问（如有）应当遵循基金份额持有人利益优先的原则，根据本基金二级市场交易价格和拟购入不动产项目的市场价值等有关因素，合理确定配售价格。

（二）公开扩募

1、不动产基金公开扩募的，可以全部或者部分向权益登记日登记在册的原不动产基金份额持有人优先配售，优先配售比例应当在发售公告中披露。参与优先配售的原不动产基金份额持有人以及其他投资者，可以参与优先配售后的余额认购。

2、基金管理人、财务顾问（如有）应当遵循基金份额持有人利益优先的原则，根据本基金二级市场交易价格和拟购入不动产项目的市场价值等有关因素，合理确定公开扩募的发售价格。公开扩募的发售价格应当不低于发售阶段公告招募说明书前 20 个交易日或者前 1 个交易日的本基金交易均价。

（三）定向扩募

1、本基金定向扩募的，发售对象应当符合基金份额持有人大会决议规定的条件，且每次发售对象不超过 35 名。

2、定向扩募的发售价格应当不低于定价基准日前 20 个交易日本基金交易均价的 90%。定向扩募的定价基准日为基金发售期首日。基金份额持有人大会决议提前确定全部发售对象，且发售对象属于下列情形之一的，定价基准日可以为本次扩募的基金产品变更草案公告日、基金份额持有人大会决议公告日或者发售期首日：

（1）持有份额超过 20%的第一大不动产基金持有人或者通过认购本次发售份额成为持有份额超过 20%的第一大不动产基金持有人的投资者；

（2）拟购入不动产项目的原始权益人或者其同一控制下的关联方；

（3）通过本次扩募拟引入的专业机构投资者。

定向扩募的发售对象属于上述（1）至（3）项规定以外的情形的，基金管理人、财务顾问（如有）应当以竞价方式确定发售价格和发售对象。

基金份额持有人大会决议确定部分发售对象的，确定的发售对象不得参与竞价，且应当接受竞价结果，并明确在通过竞价方式未能产生发售价格的情况下，是否继续参与认购、价格确定原则及认购数量。

3、定向扩募的基金份额，自上市之日起 6 个月内不得转让；发售对象属于上述第 2 条规定情形的，其认购的基金份额自上市之日起 18 个月内不得转让。

四、扩募的发售方式

具体见届时基金管理人发布的扩募发售公告。

五、若法律法规、业务规则就不动产基金扩募另有规定的，按照届时有效的规定执行

第七部分：基金资产估值

一、估值日

本基金的估值日为每自然半年度最后一日、每自然年度最后一日以及法律法规规定的其他日期。如果《基金合同》生效时间少于 2 个月，期间的自然半年度最后一日或自然年度最后一日不作为估值日。

二、核算及估值对象

本基金及纳入合并范围的各类会计主体所持有的各项资产和负债，包括但不限于不动产资产支持证券、债券、银行存款、应收款项、无形资产、固定资产、投资性房地产、借款、应付款项等。

三、核算及估值方法

基金管理人按照《企业会计准则》的规定，遵循实质重于形式的原则，编制本基金合并及个别财务报表，以反映本基金整体财务状况、经营成果和现金流量。由于本基金通过不动产资产支持证券和项目公司等特殊目的载体获得不动产项目的完全所有权或经营权利，并拥有特殊目的载体及不动产项目完全的控制权和处置权，基金管理人在编制企业合并财务报表时应当统一特殊目的载体所采用的会计政策。

基金管理人在确定相关资产和负债的价值和本基金合并财务报表及个别财务报表的净

资产时，应符合《企业会计准则》和监管部门的有关规定，并按照以下方法执行：

1、基金管理人在编制本基金合并日或购买日合并资产负债表时，应当按照《企业会计准则解释第 13 号》的规定，审慎判断取得的不动产项目是否构成业务。不构成业务的，应作为取得一组资产及负债（如有）进行确认和计量；构成业务的，应当依据《企业会计准则第 20 号——企业合并》，审慎判断基金收购项目公司股权的交易性质，确定属于同一控制下的企业合并或是非同一控制下的企业合并，并进行相应的会计确认和计量。

2、基金管理人应当按照《企业会计准则》的规定，在合并层面对基金的各项资产和负债进行后续计量，除准则要求可采用公允价值进行后续计量外，不动产项目资产原则上采用成本模式计量，以购买日确定的账面价值为基础，计提折旧、摊销、减值。计量模式确定后不得随意变更。

3、在符合会计准则（即有确凿证据证明公允价值可持续可靠计量等）和最大限度保护基金份额持有人合法权益的前提下，经基金份额持有人大会同意，基金管理人可以将相关资产计量从成本模式调整为公允价值模式。

4、对于非金融资产选择采用公允价值模式进行后续计量的，应按照《企业会计准则第 39 号——公允价值计量》及其他相关规定在定期报告中披露相关事项，包括但不限于：（1）公允价值的确定依据、方法及所用假设的全部重要信息。其中，对于选择采用公允价值模式进行后续计量的非金融资产，应当充分说明公允价值能够持续可靠取得的确凿证据，包括分析论证相关资产所在地是否有活跃的交易市场，并且相关资产是否能够从交易市场上取得同类或类似资产的市场价格及其他信息等；（2）影响公允价值确定结果的重要参数，包括土地使用权剩余期限、运营收入、运营成本、运营净收益、资本性支出、未来现金流变动预期、折现率等。

5、基金管理人对于采用成本模式计量的投资性房地产、固定资产、使用寿命确定的无形资产、长期股权投资等长期资产，若存在减值迹象的，应当根据《企业会计准则》的规定进行减值测试并计提资产减值准备。上述资产减值损失一经确认，在以后会计期间不再转回。基金管理人应于每年年度终了时对长期资产的折旧和摊销的期限及方法进行复核并作适当调整。

6、在确定不动产项目或其可辨认资产和负债的公允价值时，应当将收益法中现金流量折现法作为主要的评估方法，并选择其他分属于不同估值技术的估值方法进行校验。采用现金流量折现法的，其折现率选取应当从市场参与者角度出发，综合反映资金的时间价值以及与现金流预测相匹配的风险因素。会计师事务所在年度审计中应当评价基金管理人和评估机

构采用的评估方法和参数的合理性。

基金管理人编制财务报表过程中如使用评估机构出具的评估值作为公允价值入账依据，应审慎分析评估质量，不简单依赖评估机构的评估值，并在定期财务报告中充分说明公允价值估值程序等事项，且基金管理人依法应当承担的责任不得免除。

7、基金管理人应当按照投资成本将本基金持有的资产支持证券在个别财务报表上确认为一项长期股权投资，采用成本法进行后续计量。

8、对于已上市或已挂牌转让的不含权固定收益品种，选取估值日第三方估值基准服务机构提供的相应品种当日的估值全价进行估值。

9、对于已上市或已挂牌转让的含权固定收益品种，选取估值日第三方估值基准服务机构提供的相应品种当日的唯一估值全价或推荐估值全价进行估值。

对于含投资者回售权的固定收益品种，行使回售权的，在回售登记日至实际收款日期间选取第三方估值基准服务机构提供的相应品种的唯一估值全价或推荐估值全价进行估值。回售登记期截至日（含当日）后未行使回售权的按照长待偿期所对应的价格进行估值。

10、对于未上市或未挂牌转让且不存在活跃市场的固定收益品种，采用在当前情况下适用并且有足够可利用数据和其他信息支持的估值技术确定其公允价值。

11、如有确凿证据表明按上述第 8 至第 10 项进行估值不能客观反映上述金融资产或金融负债公允价值的，基金管理人可根据具体情况与基金托管人商定后，按最能反映公允价值的方法估值。

12、相关法律法规以及监管部门、自律规则另有规定的，从其规定。如有新增事项，按国家最新规定核算及估值。

本基金合并层面各项可辨认资产和负债的后续计量模式根据《企业会计准则》和监管部门的有关规定执行。如基金管理人或基金托管人发现基金估值违反《基金合同》订明的核算及估值方法、程序及相关法律法规的规定或者未能充分维护基金份额持有人利益时，应立即通知对方，共同查明原因，双方协商解决。

根据有关法律法规，基金净资产计算和基金会计核算的义务由基金管理人承担。本基金的基金会计责任方由基金管理人担任，因此，就与本基金有关的会计问题，如经相关各方在平等基础上充分讨论后，仍无法达成一致的意见，按照基金管理人对本基金财务报表的净资产计算结果对外予以公布，由此给基金份额持有人和基金造成的损失以及因该交易日基金资产净值计算顺延错误而引起的损失，基金托管人不承担任何责任。

四、核算及估值程序

1、基金份额净值是按照估值日闭市后，本基金合并财务报表的净资产除以当日基金份额的余额数量计算，精确到 0.0001 元，小数点后第 5 位四舍五入。国家法律法规另有规定的，从其规定。

2、基金管理人应计算每个中期报告和年度报告的本基金合并财务报表的净资产和基金份额净值。

3、根据《基础设施基金指引》的有关规定，本基金存续期间，基金管理人应当聘请评估机构对不动产项目资产每年进行 1 次评估，并在本基金年度报告中披露评估报告。对于采用成本模式计量的不动产资产，如果评估结果低于相关资产的账面价值，基金管理人可根据其判断对资产计提减值准备。

4、基金管理人应至少每半年度、每年度对基金资产进行核算及估值，但基金管理人根据法律法规或《基金合同》的规定暂停估值时除外。基金管理人每半年度、每年度对基金资产核算及估值后，将基金净资产和基金份额净值结果发送基金托管人复核，并由基金管理人按照监管机构要求在定期报告中对外公布。

五、核算及估值错误的处理

基金管理人和基金托管人将采取必要、适当、合理的措施确保基金资产核算及估值的准确性、及时性。当本基金财务报表的净资产和基金份额净值发生可能误导财务报表使用者的重大错误时，视为基金份额净值错误。

《基金合同》的当事人应按照以下约定处理：

1、估值错误类型

本基金运作过程中，如果由于基金管理人或基金托管人、或登记机构、或销售机构、或投资人自身的过错造成估值错误，导致其他当事人遭受损失的，过错的责任人应当对由于该估值错误遭受损失当事人（“受损方”）的直接损失按下述“估值错误处理原则”给予赔偿，承担赔偿责任。

上述估值错误的主要类型包括但不限于：资料申报差错、数据传输差错、数据计算差错、系统故障差错、下达指令差错等。对于因技术原因引起的差错，若系同行业现有技术水平不能预见、不能避免、不能克服，则属不可抗力，按照下述规定执行。

由于不可抗力原因造成投资人的交易资料灭失或被错误处理或造成其他差错，因不可抗力原因出现差错的当事人不对其他当事人承担赔偿责任，但因该差错取得不当得利的当事人仍应负有返还不当得利的义务。

2、估值错误处理原则

（1）估值错误已发生，但尚未给当事人造成损失时，估值错误责任方应及时协调各方，及时进行更正，因更正估值错误发生的费用由估值错误责任方承担；由于估值错误责任方未及时更正已产生的估值错误，给当事人造成损失的，由估值错误责任方对直接损失承担赔偿责任；若估值错误责任方已经积极协调，并且有协助义务的当事人有足够的时间进行更正而未更正，则其应当承担相应赔偿责任。估值错误责任方应对更正的情况向有关当事人进行确认，确保估值错误已得到更正；

（2）估值错误的责任方对有关当事人的直接损失负责，不对间接损失负责，并且仅对估值错误的有关直接当事人负责，不对第三方负责；

（3）因估值错误而获得不当得利的当事人负有及时返还不当得利的义务。但估值错误责任方仍应对估值错误负责。如果由于获得不当得利的当事人不返还或不全部返还不当得利造成其他当事人的利益损失（“受损方”），则估值错误责任方应赔偿受损方的损失，并在其支付的赔偿金额的范围内对获得不当得利的当事人享有要求交付不当得利的权利；如果获得不当得利的当事人已经将此部分不当得利返还给受损方，则受损方应当将其已经获得的赔偿额加上已经获得的不当得利返还的总和超过其实际损失的差额部分支付给估值错误责任方；

（4）估值错误调整采用尽量恢复至假设未发生估值错误的正确情形的方式。

3、估值错误处理程序

估值错误被发现后，有关的当事人应当及时进行处理，处理的程序如下：

（1）查明估值错误发生的原因，列明所有的当事人，并根据估值错误发生的原因确定估值错误的责任方；

（2）根据估值错误处理原则或当事人协商的方法对因估值错误造成的损失进行评估；

（3）当基金份额净值计算差错给基金和基金份额持有人造成损失需要进行赔偿时，基金管理人和基金托管人应根据管理费率和托管费率的比例各自承担相应的责任并进行赔偿；

（4）根据估值错误处理的方法，需要修改基金登记机构交易数据的，由基金登记机构进行更正，并就估值错误的更正向有关当事人进行确认。

4、基金份额净值估值错误处理的方法如下：

（1）基金份额净值计算出现错误时，基金管理人应当立即予以纠正，通报基金托管人，并采取合理的措施防止损失进一步扩大。

（2）错误偏差达到基金份额净值的 0.25%时，基金管理人应当通报基金托管人并报中国证监会备案；错误偏差达到基金份额净值的 0.5%时，基金管理人应当公告，并报中国证监会备案。

（3）前述内容如法律法规或监管机关另有规定的，从其规定处理。如果行业另有通行做法，基金管理人、基金托管人应本着平等和保护基金份额持有人利益的原则进行协商。

六、暂停估值的情形

1、基金投资所涉及的证券交易市场遇法定节假日或因其他原因暂停营业时；

2、因不可抗力致使基金管理人、基金托管人无法准确核算及评估基金资产价值时；

3、法律法规规定、中国证监会和《基金合同》认定的其他情形。

七、基金净值的确认

本基金财务报表的净资产和基金份额净值由基金管理人负责计算，基金托管人负责进行复核。基金管理人披露本基金财务报表的净资产和基金份额净值前，应将净资产和基金份额净值计算结果发送给基金托管人。基金托管人对计算结果复核确认后发送给基金管理人，由基金管理人按规定在定期报告中对外公布。

八、特殊情况的处理

1、基金管理人或基金托管人按《基金合同》约定的估值方法进行估值时，所造成的误差不作为基金资产核算及估值错误处理。

2、由于不可抗力原因，或由于证券交易所及登记结算公司等机构发送的数据错误、遗漏，或国家会计政策变更、市场规则变更等，基金管理人和基金托管人虽然已经采取必要、适当、合理的措施进行检查，但未能发现错误或因前述原因未能避免或更正错误的，由此造成的基金资产核算及估值错误，基金管理人和基金托管人免除赔偿责任。但基金管理人、基金托管人应当积极采取必要的措施减轻或消除由此造成的影响。

九、不动产项目的评估

1、不动产项目评估结果不代表真实市场价值，也不代表不动产项目资产能够按照评估结果进行转让。

2、不动产项目评估情形

本基金存续期间，基金管理人应当聘请评估机构对不动产项目资产每年进行 1 次评估。基金管理人聘请的评估机构应当经中国证监会备案，且评估机构为同一只不动产基金提供评估服务不得连续超过 3 年。

发生如下情形，基金管理人应及时聘请评估机构对不动产项目进行评估：

（1）基金运作过程中发生购入或出售不动产项目等情形时；

（2）本基金扩募；

（3）提前终止《基金合同》拟进行资产处置；

（4）不动产项目现金流发生重大变化且对持有人利益有实质性影响；

（5）对基金份额持有人利益有重大影响的其他情形。

本基金的基金份额首次发售，评估基准日距离基金份额发售公告日不得超过 6 个月；基金运作过程中发生购入或出售不动产项目等情形时，评估基准日距离签署购入或出售协议等情形发生日不得超过 6 个月。

3、评估报告的内容

评估报告应包括下列内容：

（1）评估基础及所用假设的全部重要信息；

（2）所采用的评估方法及评估方法的选择依据和合理性说明；

（3）不动产项目详细信息，包括不动产项目地址、权属性质、现有用途、经营现状等，每期运营收入、应缴税收、各项支出等收益情况及其他相关事项；

（4）不动产项目的市场情况，包括供求情况、市场趋势等；

（5）影响评估结果的重要参数，包括土地使用权剩余期限、运营收入、运营成本、运营净收益、资本性支出、未来现金流变动预期、折现率等；

（6）评估机构独立性及评估报告公允性的相关说明；

（7）调整所采用评估方法或重要参数情况及理由（如有）；

（8）可能影响不动产项目评估的其他事项。

4、更换评估机构程序

本基金存续期限内，基金管理人有权自行决定更换评估机构，基金管理人更换评估机构后应及时进行披露。

第八部分：基金的收益与分配

一、基金可供分配金额

基金可供分配金额是在合并净利润基础上进行合理调整后的金额，可包括合并净利润和超出合并净利润的其他返还。

基金管理人计算年度可供分配金额过程中，先将合并净利润调整为息税折旧及摊销前利润（EBITDA），并在此基础上综合考虑项目公司持续发展、项目公司偿债能力、经营现金流等因素后确定可供分配金额计算调整项。其中，将净利润调整为息税折旧及摊销前利润（EBITDA）需加回以下调整项：

1、折旧和摊销；

2、利息支出；

3、所得税费用；

将息税折旧及摊销前利润调整为可供分配金额可能涉及的调整项包括：

1、当期购买不动产项目等资本性支出；

2、不动产项目资产的公允价值变动损益（包括处置当年转回以前年度累计调整的公允价值变动损益）；

3、不动产项目资产减值准备的变动；

4、不动产项目资产的处置利得或损失；

5、支付的利息及所得税费用；

6、应收和应付项目的变动；

7、未来合理相关支出预留，包括重大资本性支出（如固定资产正常更新、大修、改造等）、未来合理期间内的债务利息、运营费用等；涉及未来合理支出相关预留调整项的，基金管理人应当充分说明理由；基金管理人应当在定期报告中披露合理相关支出预留的使用情况；

8、其他可能的调整项，如本基金发行份额募集的资金、处置不动产项目资产取得的现金、金融资产相关调整、期初现金余额等。

基金存续期间，如需调整可供分配金额相关计算调整项的，基金管理人在根据法律法规规定履行相关程序后可相应调整并依据法律法规及《基金合同》的约定进行信息披露。基金管理人应当在当期基金收益分配方案中对调整项目、调整项变更原因进行说明。为免疑义，基金可供分配金额相关计算调整项的变更无需召开基金份额持有人大会审议。

二、基金收益分配原则

1、本基金收益分配采取现金分红方式。

2、在符合有关基金分红的条件下，本基金每年至少进行收益分配 1 次，每年收益分配的比例应不低于合并后基金年度可供分配金额的 90%。若《基金合同》生效不满 6 个月可不进行收益分配。

3、每一基金份额享有同等分配权。

4、法律法规或监管机关另有规定的，从其规定。

在不违反法律法规、《基金合同》的约定以及对基金份额持有人利益无实质不利影响的前提下，基金管理人可在与基金托管人协商一致，并按照监管部门要求履行适当程序后对基金收益分配原则和支付方式进行调整，不需召开基金份额持有人大会，但应于变更实施日前在规定媒介公告。

连续两年未按照法律法规进行收益分配的，基金管理人应当申请基金终止上市。

三、收益分配方案

基金收益分配方案中应载明权益登记日、收益分配基准日、现金红利发放日、可供分配金额、应分配金额等事项。

四、收益分配方案的确定、公告与实施

本基金收益分配方案由基金管理人拟定，并由基金托管人复核，按规定在规定媒介公告。

五、基金收益分配中发生的费用

基金收益分配时所发生的银行转账或其他手续费用由投资人自行承担。

六、基金收益分配中的分红豁免机制

基于不动产项目 2027 年至 2029 年三个完整会计年度为本基金实现预期分配金额的实际情况，原始权益人不可撤销地自愿按以下安排实施本基金收益分配中的分红豁免机制。具体方式如下：

1、根据《易方达广西北投高速公路 REIT 评估报告》《可供分配金额测算审核报告》及合理预测，不动产项目 2027 年至 2029 年三个完整会计年度为本基金投资者实现的预期可供分配金额分别为【225,498,312.27】元、【228,149,602.73】元和【181,974,225.39】元。

2、除不可抗力因素（如地震、台风、水灾、火灾、战争、公共卫生事件、政策变更、法律变更、政府征收、金融市场危机等）外，如不动产项目 2027 年至 2029 年三个完整会计年度任一年度项目实际收入扣除包括运营管理费在内的各项成本费用后，使得实际可供分配金额未达到上述预期可供分配金额，原始权益人承诺且将确保其通过自愿放弃所持有的本基金份额在该年度应获取的全部或部分可供分配金额，优先保障其他基金份额持有人在该年度基于预测可供分配金额而享有的全部分红收益，如有剩余再分配自持份额的分红。如现有登记结算机构或收益分配所必须的系统或技术安排无法实现上述操作的，则由原始权益人将足够的货币资金支付给本基金或专项计划。

为避免疑义，在此情况下原始权益人放弃的分红金额以其持有的基金份额对应的当年实际可供分配金额为限。

第九部分：基金费用与税收

一、基金费用的种类

1、基金的管理费用；

2、基金托管人的托管费；

3、基金上市初费、年费及登记结算费；

4、《基金合同》生效后与基金相关的信息披露费用，法律法规、中国证监会另有规定的除外；

5、《基金合同》生效后与基金相关的包括但不限于会计师费、律师费、公证费、资产评估费、财务顾问费、诉讼费和仲裁费等；

6、基金份额持有人大会费用；

7、基金的证券交易费用；

8、基金的银行汇划费用；

9、基金相关账户的开户及维护费用；

10、涉及要约收购时基金聘请财务顾问的费用；

11、基金在资产购入和出售过程中产生的会计师费、律师费、资产评估费、财务顾问费、诉讼费和仲裁费等相关费用；

12、为基金及资产支持证券等特殊目的载体提供运营管理等专业服务的机构收取的费用；

13、除上述所列费用以外，基金持有的资产支持专项计划相关的所有税收、费用和其他支出，包括但不限于因专项计划管理人管理和处分专项计划资产而承担的税收（但专项计划管理人就其营业活动或收入而应承担的税收除外）和政府收费、聘用法律顾问的部分费用、专项计划审计费、资金汇划费、验资费、银行询证费、执行费用、召开资产支持证券持有人会议的会务费、专项计划清算费用、专项计划管理人为履行项目公司股东职责所需要支出的费用（如有）以及专项计划管理人须承担的且根据专项计划文件有权得到补偿的其他费用支出；

14、按照国家有关规定、《基金合同》、资产支持证券法律文件等，在资产支持证券和不动产项目运营过程中可以在基金财产中列支的其他费用。

上述费用为基金与基金财产管理、运用有关的费用，在《基金合同》生效后收取。上述费用包括基金、资产支持证券、项目公司层面发生的各类费用。

二、基金费用计提方法、计提标准和支付方式

（一）管理费用

本基金的管理费用包括基金固定管理费和运营管理费。

1、基金固定管理费

本基金的基金管理费为固定管理费，按基金最近一期年度报告披露的基金合并报表的基金净资产为基数，依据对应的年费率按季度计提。

自《基金合同》生效日起，基金固定管理费率为【0.20】%/年。

基金固定管理费计算方法如下：

H＝E×【0.20】%÷当年天数×基金在当前季度的存续天数

H 为每季度应计提的基金固定管理费

E 为本基金最近一期年度报告披露的基金合并报表的基金净资产，首次年度报告披露之前为募集规模（若涉及基金扩募等原因导致基金规模变化时，需按照实际规模变化期间进行调整）

本基金的固定管理费每季计提，按年支付。基金管理人与基金托管人双方核对无误后，以协商确定的日期及方式按照《基金合同》、专项计划文件等相关协议的约定和安排进行计算和支付，并由基金财产最终承担。若遇法定节假日、公休日等，支付日期顺延。

2、运营管理费由运营管理机构收取，具体详见招募说明书“第四章 治理机制与运营管理安排”之“第二节 运营管理安排”之“二、运营管理费用”。

（二）托管费用

1、基金托管人的托管费

本基金的托管费按最近一期年度报告披露的基金合并报表的基金净资产的 0.01%年费率按季度计提。托管费的计算方法如下：

H＝E×0.01%÷当年天数×基金在当前季度的存续天数

H 为每季度应计提的基金托管费

E 为本基金最近一期年度报告披露的基金合并报表的基金净资产，首次年度报告披露之前为募集规模（若涉及基金扩募等原因导致基金规模变化时，需按照实际规模变化期间进行调整）

本基金的基金托管费每季计提，按年支付。基金管理人与基金托管人双方核对无误后，以协商确定的日期及方式按照《基金合同》的约定和安排进行计算和支付，并由基金财产最终承担。若遇法定节假日、公休日等，支付日期顺延。

2、资产支持证券托管人的托管费

根据资产支持证券管理人与资产支持证券托管人签署的《专项计划托管协议》，资产支持证券托管人不收取托管费。

（三）费用支出

上述“一、基金费用的种类”中第 3 至第 14 项费用，根据有关法规及相应协议规定，按费用实际支出金额列入当期费用，由基金托管人从基金财产中或计划托管人自专项计划财产中支付。

三、不列入基金费用的项目

下列费用不列入基金费用：

1、基金管理人和基金托管人因未履行或未完全履行义务导致的费用支出或基金财产的损失；

2、基金管理人和基金托管人处理与基金运作无关的事项发生的费用；

3、本基金募集期间产生的评估费、财务顾问费（如有）、会计师费、律师费、信息披露费等各项费用。如本基金募集失败，上述费用不得从投资者认购款项中支付；

4、《基金合同》生效前的相关费用；

5、其他根据相关法律法规及中国证监会的有关规定不得列入基金费用的项目。

四、基金税收

本基金运作过程中涉及的各纳税主体，其纳税义务按国家税收法律、法规执行。基金财产投资的相关税收，由基金份额持有人承担，基金管理人或者其他扣缴义务人按照国家有关税收征收的规定代扣代缴。基金财产投资涉及的相关税收，如果被税务机关要求补缴或涉及滞纳金、罚金的，由基金财产承担；如果本基金已清算的，基金管理人有权向基金份额持有人进行追偿。

第十部分：基金的会计与审计

一、基金会计政策

1、基金管理人为本基金的基金会计责任方；

2、基金的会计年度为公历年度的 1 月 1 日至 12 月 31 日；基金首次募集的会计年度按如下原则：如果《基金合同》生效少于 2 个月，可以并入下一个会计年度披露；

3、基金核算以人民币为记账本位币，以人民币元为记账单位；

4、会计制度执行国家有关会计制度；

5、本基金独立建账、独立核算；

6、基金管理人及基金托管人各自保留完整的会计账目、凭证并进行日常的会计核算，按照有关规定编制基金会计报表；

7、本基金合并层面可辨认资产和负债的后续计量模式

本基金合并层面可辨认资产主要是无形资产、固定资产等，可辨认负债主要是金融负债，其后续计量模式如下：

（1）无形资产

本基金合并层面无形资产主要为收费公路经营权。本基金将此类经营权作为无形资产核

算。经营权的摊销按车流量计提，即特定年限实际车流量与经营期间的预估总车流量的比例计算年度摊销总额。

对使用寿命有限的无形资产的预计使用寿命及摊销方法于每年年度终了进行复核并作适当调整。

（2）固定资产

固定资产仅在与其有关的经济利益很可能流入本项目，且其成本能够可靠地计量时才予以确认。与固定资产有关的后续支出，符合该确认条件的，计入固定资产成本，并终止确认被替换部分的账面价值；否则，在发生时计入当期损益。固定资产计提折旧，根据用途计入相关资产的成本或者当期损益。

（3）金融负债

金融负债于初始确认时分类为以摊余成本计量的金融负债和以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债。

本基金的金融负债主要为以摊余成本计量的金融负债，包括应付账款、其他应付款及借款等。该类金融负债按其公允价值扣除交易费用后的金额进行初始计量，并采用实际利率法进行后续计量。

当金融负债的现时义务全部或部分已经解除时，本基金终止确认该金融负债或义务已解除的部分。终止确认部分的账面价值与支付的对价之间的差额，计入当期损益。

8、基金托管人每年与基金管理人就基金的会计核算、报表编制等进行核对并以书面方式确认；

9、基金应按照法律法规、企业会计准则及中国证监会相关规定进行资产负债确认计量，编制本基金中期、年度合并及单独财务报表，财务报表至少包括资产负债表、利润表、现金流量表、所有者权益变动表及报表附注。

二、基金的年度审计

1、基金管理人聘请与基金管理人、基金托管人相互独立的符合《证券法》规定的会计师事务所及其注册会计师对本基金的年度财务报表进行审计。

2、会计师事务所更换经办注册会计师，应事先征得基金管理人同意。

3、基金管理人认为有充足理由更换会计师事务所，须通报基金托管人。更换会计师事务所需按规定在规定媒介公告。

第十一部分：《基金合同》的变更、终止和基金财产的清算

一、《基金合同》的变更

1、变更《基金合同》涉及法律法规规定或《基金合同》约定应经基金份额持有人大会决议通过的事项的，应召开基金份额持有人大会决议通过。对于法律法规规定和《基金合同》约定可不经基金份额持有人大会决议通过的事项，由基金管理人和基金托管人同意后变更并公告。

2、关于《基金合同》变更的基金份额持有人大会决议自生效后方可执行，并自决议生效后两日内在规定媒介公告。

二、《基金合同》的终止事由

有下列情形之一的，经履行相关程序后，《基金合同》应当终止：

1、本基金存续期届满，且未延长合同存续期；

2、基金份额持有人大会决定终止的；

3、基金管理人、基金托管人职责终止，在 6 个月内没有新基金管理人、新基金托管人承接的；

4、本基金通过全部专项计划持有的全部不动产项目在《基金合同》期限届满前全部变现，且连续六十个工作日未成功购入新的不动产项目的；

5、在《基金合同》生效之日起 6 个月内广西北投高速公路专项计划未能设立或未能在相关主管部门完成备案；

6、本基金投资的全部专项计划发生相应专项计划文件中约定的事件导致全部专项计划终止且在六十个工作日内仍未能成功购入其他专项计划的资产支持证券；

7、本基金未能在《基金合同》生效之日起 6 个月内成功购入首个不动产项目；

8、本基金投资的全部不动产项目出现无法维持正常、持续运营，难以再产生持续、稳定现金流的情形时；

9、《基金合同》约定的其他情形；

10、相关法律法规和中国证监会规定的其他情况。

三、基金财产的清算

1、基金财产清算小组：自出现《基金合同》终止事由之日起 30 个工作日内成立清算小组，基金管理人组织基金财产清算小组并在中国证监会的监督下进行基金清算。

2、在基金财产清算小组接管基金财产之前，基金管理人和基金托管人应按照《基金合同》和《基金托管协议》的规定继续履行保护基金财产安全的职责。

3、基金财产清算小组组成：基金财产清算小组成员由基金管理人、基金托管人、注册会计师、律师、中国证监会规定或认可的其他机构以及中国证监会指定的人员组成。基金财

产清算小组可以聘用必要的工作人员。

4、基金财产清算小组职责：基金财产清算小组负责基金财产的保管、清理、估价、变现和分配，并按照法律法规规定和《基金合同》约定履行信息披露义务。基金财产清算小组可以依法进行必要的民事活动。

5、基金财产清算程序：

（1）《基金合同》终止情形出现时，由基金财产清算小组统一接管基金；

（2）对基金财产和债权债务进行清理和确认；

（3）对基金财产进行估值和处置；

（4）制作清算报告；

（5）聘请会计师事务所对清算报告进行外部审计，聘请律师事务所对清算报告出具法律意见书；

（6）将清算报告报中国证监会备案并公告；

（7）对基金剩余财产进行分配。

6、基金财产清算的期限为 24 个月，但因本基金所持不动产资产支持证券或其他证券的流动性受到限制而不能及时变现的，清算期限可相应顺延。

7、基金清算涉及不动产项目处置的，应当遵循基金份额持有人利益优先的原则，资产支持证券管理人应当配合基金管理人按照法律法规规定和相关约定进行资产处置，并尽快完成剩余财产的分配。资产处置期间，基金财产清算小组应当按照法律法规规定和《基金合同》约定履行信息披露义务。

8、基金管理人与基金托管人协商一致或基金财产清算小组认为有对基金份额持有人更为有利的清算方法，本基金财产的清算可按该方法进行，并及时公告，不需召开基金份额持有人大会。相关法律法规或监管部门另有规定的，按相关法律法规或监管部门的要求办理。

四、清算费用

清算费用是指基金财产清算小组在进行基金清算过程中发生的所有合理费用，清算费用由基金财产清算小组优先从基金剩余财产中支付。

五、基金财产清算剩余资产的分配

依据基金财产清算的分配方案，将基金财产清算后的全部剩余资产扣除基金财产清算费用、交纳所欠税款并清偿基金债务后，按基金份额持有人持有的基金份额比例进行分配。

六、基金财产清算的公告

清算过程中的有关重大事项须及时公告；基金财产清算报告经符合《证券法》规定的会

计师事务所审计并由律师事务所出具法律意见书后报中国证监会备案并公告。基金财产清算公告于基金财产清算报告报中国证监会备案后 5 个工作日内由基金财产清算小组进行公告。

七、基金财产清算账册及文件的保存

基金财产清算账册及有关文件由基金托管人保存不少于法律法规规定的最低年限。

附件十一：交通量预测报告

兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目

（全长 48.724 公里）

交通量预测与收入分析

咨询报告



招商局重庆交通科研设计院有限公司

二〇一六年一月

兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目

（全长48.724公里）

交通量预测与收入分析

咨询报告

项目负责人：

院总工程师：

院　　长：

副总工程师：

技术负责人：

公司总经理：

招商局重庆交通科研设计院有限公司

二〇二六年一月

兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目

（全长 48.724 公里）

交通量预测与收入分析

咨询报告

主要咨询人员名单

主要参加人员：

陈　珍（高级工程师）　　李远哲（高级工程师）

谭明军（注册咨询师（公路））　　杨　梓（正高级工程师）

刘馥齐（高级工程师）　　周纪君（工　程　师）

宋　浪（高级工程师）

主要审核人员：

马　璐（正高级工程师）　　王少飞（正高级工程师）

朱　湧（注册咨询师（公路））

招商局重庆交通科研设计院有限公司

二〇二六年一月

工程咨询单位甲级资信证书

单位名称：招商局重庆交通科研设计院有限公司

住所：重庆市南岸区学府大道33号

统一社会信用代码：915000004504058739

法定代表人：肖博

技术负责人：蒋科

资信等级：甲级

资信类别：专业资信

业务：公路，市政公用工程

证书编号：甲282025010365

有 效 期：2025年12月31日至2028年12月30日

证书查询

发证单位：中国工程咨询协会

目 录

1 概述 ..... - 1 -

1.1 研究背景 ..... - 1 -

1.2 技术路线 ..... - 2 -

1.3 预测依据 ..... - 3 -

1.4 预测展望 ..... - 4 -

1.4.1 项目功能定位分析 ..... - 4 -

1.4.2 项目未来交通展望 ..... - 6 -

2 交通现状分析 ..... - 8 -

2.1 历史交通量与收费收入分析 ..... - 8 -

2.2 历史年交通量客货比分析 ..... - 17 -

2.3 历史出入口交通量分析 ..... - 21 -

2.4 断面车流量及收入情况 ..... - 21 -

2.5 平行道路流量分析 ..... - 27 -

2.6 与工可差异对比分析 ..... - 38 -

3 项目沿线地区发展现状 ..... - 40 -

3.1 广西壮族自治区社会经济发展状况 ..... - 40 -

3.2 南宁市社会经济发展状况 ..... - 44 -

3.3 钦州市社会经济发展状况 ..... - 49 -

3.4 防城港市社会经济发展状况 ..... - 54 -

4 项目沿线地区发展规划 ..... - 59 -

4.1 广西壮族自治区经济发展规划 ..... - 59 -

4.1.1 经济产业发展规划 ..... - 59 -

4.1.2 交通运输发展规划 ..... - 62 -

4.2 北部湾城市群发展规划 ..... - 65 -

4.2.1 经济发展规划 ..... - 65 -

4.2.2 产业发展规划 ..... - 67 -

4.3 南宁市发展规划 ..... - 72 -

4.3.1 经济发展规划 ..... - 72 -
4.3.2 产业发展规划 ..... - 74 -
4.4 钦州市发展规划 ..... - 79 -
4.4.1 经济发展规划 ..... - 79 -
4.4.2 产业发展规划 ..... - 81 -
4.5 防城港市发展规划 ..... - 83 -
4.5.1 经济发展规划 ..... - 83 -
4.5.2 产业发展规划 ..... - 85 -
5 社会经济-交通量预测模型 ..... - 88 -
5.1 模型预测思路 ..... - 88 -
5.2 社会经济分析 ..... - 89 -
5.2.1 交通小区划分 ..... - 89 -
5.2.2 社会经济指标分析 ..... - 91 -
5.2.3 社会经济指标趋势 ..... - 91 -
5.3 交通预测模型 ..... - 92 -
5.3.1 弹性系数预测 ..... - 92 -
5.3.2 未来年影响因素分析 ..... - 93 -
5.3.3 小汽车转换系数 ..... - 109 -
5.3.4 车型比例预测 ..... - 109 -
5.3.5 通行费收费标准假设 ..... - 110 -
5.3.6 通行能力评估 ..... - 116 -
5.3.7 出行分配过程 ..... - 117 -
5.3.8 项目 OD 出行分布 ..... - 118 -
6 交通量与通行费收入预测分析 ..... - 126 -
6.1 预测假设 ..... - 126 -
6.2 影响因素评估 ..... - 126 -
6.3 交通量和收入预测结果 ..... - 146 -
7 结论 ..... - 149 -

8 本报告使用说明 ..... - 151 -

1 概述

1.1 研究背景

招商局重庆交通科研设计院有限公司受易方达基金管理有限公司、易方达资产管理有限公司（以下简称“易方达基金”）委托对兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）（以下简称“兰海高速广西南宁那南段”、“本项目”）进行交通量预测和通行费收入测算分析工作。

兰海高速广西南宁那南段于2012年12月开工建设，2023年7月通过竣工验收。项目全长48.724公里，路线起于南宁市那马镇新兰村附近，经那马、大塘、南晓，终于南宁市南晓镇派双村附近，为双向六车道改造为双向八车道高速公路，设计行车速度120公里/小时，利用原有公路（33.5米）进行两侧加宽，路基扩宽至42米，局部采用新建方案。根据桂政函〔2024〕121号《广西壮族自治区人民政府关于兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）收费标准及收费期限的批复》，本项目收费期限核定为25年，根据《收费公路管理条例》和自治区关于顺延全区收费公路收费期限（桂交财务发〔2020〕58号）等规定，本项目收费期限从2018年6月1日至2043年8月18日止。

本项目是国家高速公路网兰海高速的重要组成部分，项目区位如下图所示：



图 1-1 本项目区位图

1.2 技术路线

招商局重庆交通科研设计院有限公司受易方达基金的委托，根据国家有关法律法规，本着独立、客观、公正、科学的原则，对广西北部湾投资集团有限公司（以下简称“广西北投”）拟运作公开募集基础设施证券投资基金（以下简称“公募 REITs”）涉及兰海高速广西南宁那南段 2026 年 1 月 1 日至 2043 年 8 月 18 日的交通流量与收入进行预测。

本次工作重点在搜集分析兰海高速广西南宁那南段历年运营资料、开展现场尽职调查的基础上，完成兰海高速广西南宁那南段剩余收费期内的交通量预测及通行费收入预测。本咨询工作分为三个阶段，具体如下：

1、历史资料搜集和项目现场调研

项目组成立后，向广西北投提供了所需历史资料清单，同时项目组前往广西

北投配合收集资料，并对周边路网的基本情况（路况、断面情况、周边园区等）展开了现场调研，并对必要的道路开展交通量调查。

2、项目现状分析

基于调研所获取的详实的基础资料，项目组对本项目相关数据展开了详细分析，并就基础数据中出现的历史数据波动与广西北投相关人员进行了沟通核对，最终详细分析了项目近年历史数据基本情况。

3、交通量及收入预测阶段

基于全省联网收费数据，结合调研数据对其进行校核，并结合未来年经济发展与交通量的关系对项目未来年交通量进行分析与预测，并在交通量预测结果的基础上，根据兰海高速广西南宁那南段现行的收费标准进行了收费收入的预测。

1.3 预测依据

本项目预测所依据的关键数据及相关政策文件如下：

（1）广西壮族自治区 2005 年-2024 年国民经济与社会发展统计公报；

（2）南宁市 2023 年-2024 年国民经济与社会发展统计公报；钦州市 2015 年-2024 年国民经济与社会发展统计公报；防城港市 2005 年-2024 年国民经济与社会发展统计公报；

（3）《南宁市统计年鉴》（2015-2024 年）；

（4）《钦州市统计年鉴》（2022 年）；

（5）《广西壮族自治区国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》；

（6）《南宁市国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》、《钦州市国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》、《防城港市国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》；

（7）《北部湾城市群建设“十四五”实施方案》；

（8）《广西高速公路网规划（2018-2030 年）》；

（9）《广西综合交通运输发展“十四五”规划》；

（10）《广西综合立体交通网规划（2021—2035 年）》；

（11）《广西高速公路网路线示意图（桂 S（2024）12 号）》；

（12）《南宁市“十四五”交通运输发展规划》、《钦州市交通运输“十四五”发展规划》、《防城港市交通运输“十四五”发展规划》；

（13）本项目运行统计数据，包括出入口车辆统计数据、断面交通量统计报表、联网收费结算拆分报表等；

（14）《广西壮族自治区人民政府关于兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）收费标准及收费期限的批复》桂政函〔2024〕121 号、《广西壮族自治区交通运输厅广西壮族自治区财政厅广西壮族自治区物价局关于收取兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目车辆通行费的批复》桂交财务函〔2018〕198 号、《广西壮族自治区交通运输厅广西壮族自治区发展和改革委员会广西壮族自治区财政厅关于延长广西收费公路货车计费方式调整按车(轴)型收费方案暂行期的通知》桂交财务函〔2023〕661 号、《广西壮族自治区交通运输厅广西壮族自治区发展和改革委员会广西壮族自治区财政厅关于印发广西高速公路实施差异化收费推进经济高质量发展工作方案的通知》桂交规〔2023〕11 号、《广西壮族自治区交通运输厅 广西壮族自治区发展和改革委员会 广西壮族自治区财政厅关于顺延全区收费公路收费期限的通知》（桂交财务发〔2020〕58 号）。

1.4 预测展望

1.4.1 项目功能定位分析

根据国家公路网规划、广西高速公路网规划，以及项目影响区的社会经济发展状况，本项目的功能定位体现在以下几方面：

（1）本项目是国家高速公路网“7 射、11 纵、18 横”主干线中兰州至海口（G75）高速公路和其联络线钦州至东兴（G7511）的重要组成部分，是国内区外省份与东盟进行经济贸易最便捷的大通道，是西部大开发区域、泛珠三角经济区和大西南经济区与“中国—东盟自由贸易区”、中越“两廊一圈”进行联系的交通枢纽，也是我国中西部地区的出海大通道，在国家高速公路网中具有十分重要的地位和作用。

本项目也是广西“1 环 12 横 13 纵 25 联”高速公路网的主骨架南宁经钦州、防城港至东兴段属“纵 9”南丹（六寨）～东兴的重要组成部分，所在通道南北连接起广西“两区一带”中“北部湾经济区”（含南宁、北海、钦州、防城港共 4 市）的主要城市，同时承担着广西南部“北部湾经济区”与东部“西江经济带”（南宁、柳州、梧州、贵港、百色、来宾、崇左共 7 市）、西部“桂西资源富集区”（百色、河池、崇左共 3 市）主要城市之间的交通转换功能；是广西“北部湾经济区”与内陆联系最主要的陆上通道。本项目所在通道是广西高速公路网的交通主轴，为高速公路沿线经济开发提供了现代化的公路交通条件，在综合交通运输体系中的功能和作用不可替代。

（2）本项目穿越广西北部湾经济区，并形成了沿高速公路发展的经济带，使其兼具区域交通主轴功能和区域经济发展轴功能。

本项目所在通道为广西“两轴一区一带”开发格局的两大城镇发展轴之一，即西部陆海新通道中线，纵穿“两轴一区一带”中经济实力和活力最大，人口密度最大的核心地带的北部湾经济区，其核心城市南宁市也是西江经济带上游左江、右江汇合处的枢纽城市。新一轮规划中着重强调了首府南宁的核心地位，保障首府高质量发展空间，支持面向东盟开放合作的国际化大都市和南宁都市圈建设，促进北部湾城市群“一核一圈”要素集聚。本项目所在通道作为首府南宁以及串联北部湾城市群的重要走廊之一，将北部湾城市群、西江干流城镇带、资源富集的右江走廊紧密连接，同时壮大沿线中小城镇带。

（3）本项目所在通道串联区内文化旅游发展重要节点，是广西最为重要的旅游大通道，具有区域旅游发展轴功能。

根据广西旅游发展规划，全区加快构建“三地两带一中心”文化旅游发展布

局，大力实施“串珠成链”工程。“三地”即桂林国际旅游胜地、北部湾国际滨海度假胜地、巴马国际长寿养生旅游胜地，“两带”即中越边关风情旅游带、西江生态旅游带，“一中心”即南宁区域性国际旅游中心城市。本项目所在的兰海高速公路大通道贯穿广西南北，与以南宁市为中心的放射线干线道路串联区内重要旅游景点。

因此，本项目既是国道主干线、自治区高速公路骨架，又是广西交通的大动脉、贯通广西北部湾经济区的大通道，也是我国的出海大通道、物流大通道、旅游大通道、国际大通道，还是广西经济发展的主轴、广西大旅游规划的黄金轴，在区域中的交通功能与地位清晰且重要。

1.4.2 项目未来交通展望

结合该项目的功能定位，项目未来交通可持续发展支撑主要体现在：

（1）区域政策顶层规划支撑

本项目作为国家高速公路网兰海高速（G75）的核心路段，深受多重国家级与自治区级战略规划的叠加利好驱动。在《广西壮族自治区国土空间规划》《西部陆海新通道规划》的宏观框架下，本项目所在的运输走廊被赋予衔接陆海丝绸之路、贯通中国—东盟贸易大通道的核心职能。通过深度融入“中国—东盟自由贸易区”建设及中越“两廊一圈”区域经济合作框架，本项目所在通道不仅是物理意义上的交通大动脉，更是国家全方位开放格局中的战略支点。同时，在《广西北部湾经济区发展规划》《珠江-西江经济带发展规划》的协同指引下，政策红利加速转化为沿线城镇的功能优化与产业重构。这种由顶层规划驱动的资源集聚，确立了本项目作为区域“交通主轴”与“经济发展轴”的双重地位，通过政策导向引导人口、资金与物资的高频流动，为本项目交通量长期稳定的增长提供了坚实且不可逆的政策底座，确保了本项目在区域发展大局中的枢纽地位与先导作用。

（2）交通走廊区位优势支撑

本项目位列广西高速公路网“1 环 12 横 13 纵 25 联”干线布局的关键节点，

通过与国道 G325、南宁绕城及外环高速、吴大高速等骨干网络的互联互通，并进一步贯通贵北与广昆国道主干线，形成了强大的路网规模效应。从更高维度的空间格局来看，本项目所处的北部湾城市群地跨桂、粤、琼三省区，背靠大西南、毗邻粤港澳、面向东南亚，是全国“两横三纵”城镇化战略中沿海纵轴的最南端，处于沿海与沿边开放的交汇地带。这种独特的枢纽位势使其成为西部大开发战略与中国—东盟合作大格局中的战略咽喉。加之本项目已完成改扩建的相关建设，规避了未来施工封道对通行的影响，未来随着区域内创新能力的持续增强与经济集聚度的不断提高，日益优化的连接性与政策协同效率将直接作用于本项目的交通流量，通过吸引密集的区域人口流动与高频的跨省物资中转，为其带来长期且稳定的客货运增长动能。

（3）产业经济发展向好支撑

本项目纵贯北部湾城市群“一湾双轴、一核两极”空间格局中的核心地带，紧密连接南北钦防城镇发展轴与南宁核心增长极。依托南宁—北海综合运输通道，沿线地区正加速现代服务业、先进制造业的转型升级，尤其是钦州与防城港的同城化进程以及面向东盟的开放合作平台建设，为本项目注入了源源不断的内生动力。首府南宁规划定位为特大城市与区域性国际城市，其金融服务、信息交流、商贸物流及创业创新功能的集聚，带动吴圩—扶绥、伶俐—六景、宾阳—黎塘等城镇组团的一体化发展，构建起“一带一路”有机衔接的门户枢纽。这种强劲的产业协同效应与临港产业、特色园区布局的深度融合，将全方位驱动交通构成向多元化、高频化演进。本项目凭借其核心区位优势，展现出较强的抗风险能力与经营韧性，为收益的长期可持续性提供有力支撑。

2 交通现状分析

2.1 历史交通量与收费收入分析

（1）兰海高速广西南宁那南段的主线工程（45.324 公里）于 2012 年 12 月 28 日开工，2015 年 9 月 29 日完工；预留起点段及主线收费站部分（3.4 公里）于 2015 年 11 月 15 日开工，2017 年 1 月 18 日完工。根据历史收费收入统计数据看，本项目历年通行费收入变化幅度较大，2018 年-2025 年日均通行费收入（含税）复合增长率为 0.05%。历史通行费收入统计情况如下：

表 2-1 历年通行费收入（含税）统计表

年份	全年收入（亿元，含税）	年度增长率	日均收入（万元，含税）	日均增长率	月均收入（万元，含税）	月均增长率	单公里收入（万元，含税）	单公里收入增长率
2008	1.35	——	36.96	——	1,127.36	——	258.17	——
2009	1.66	22.39%	45.36	22.72%	1,379.76	22.39%	315.98	22.39%
2010	2.55	54.08%	69.89	54.08%	2,125.92	54.08%	486.85	54.08%
2011	2.34	-8.31%	64.08	-8.31%	1,949.21	-8.31%	446.38	-8.31%
2012	2.53	8.18%	69.13	7.88%	2,108.58	8.18%	482.88	8.18%
2013	2.56	1.05%	70.05	1.32%	2,130.67	1.05%	487.94	1.05%
2014	2.58	0.91%	70.69	0.91%	2,150.03	0.91%	492.37	0.91%
2015	2.29	-11.13%	62.82	-11.13%	1,910.77	-11.13%	437.58	-11.13%
2016	2.67	16.58%	73.04	16.26%	2,227.64	16.58%	510.15	16.58%
2017	3.32	24.09%	90.88	24.43%	2,764.37	24.09%	633.06	24.09%
那南段改扩建后项目通行费收入								
2018	3.19	-3.96%	87.28	-3.96%	2,654.83	-3.96%	653.85	-3.28%
2019	3.41	6.96%	93.36	6.96%	2,839.58	6.96%	699.35	6.96%
2020	2.90	-14.89%	101.05	8.24%	2,416.81	-14.89%	595.22	-14.89%
2021	3.83	32.02%	104.90	3.81%	3,190.65	32.02%	785.81	32.02%
2022	2.50	-34.73%	68.47	-34.73%	2,082.58	-34.73%	512.91	-34.73%
2023	3.37	35.03%	92.45	35.03%	2,812.01	35.03%	692.56	35.03%
2024	3.16	-6.42%	86.27	-6.68%	2,631.37	-6.42%	648.07	-6.42%
2025	3.20	1.25%	87.59	1.52%	2,664.16	1.25%	656.14	1.25%
2008-2025 年日均通行费收入（含税）复合增长率为：5.21%								

2018-2025 年日均通行费收入（含税）复合增长率为：0.05%

注：1、日均通行费收入为全年通行费收入/全年天数；

2、2020 年日均交通量剔除了免费通行的 79 天，即 2020 年全年天数按可收费天数计为 366 天-79 天=287 天。

3、2008 年至 2012 年为本项目改扩建前双向六车道的路段通行费收入，2013 年至 2017 年为本项目改扩建期间的路段通行费收入，2018 年及以后为本项目改扩建完工后双向八车道的路段通行费收入。

4、由于四舍五入误差会导致各项数值加和结果产生细微差异，下同。

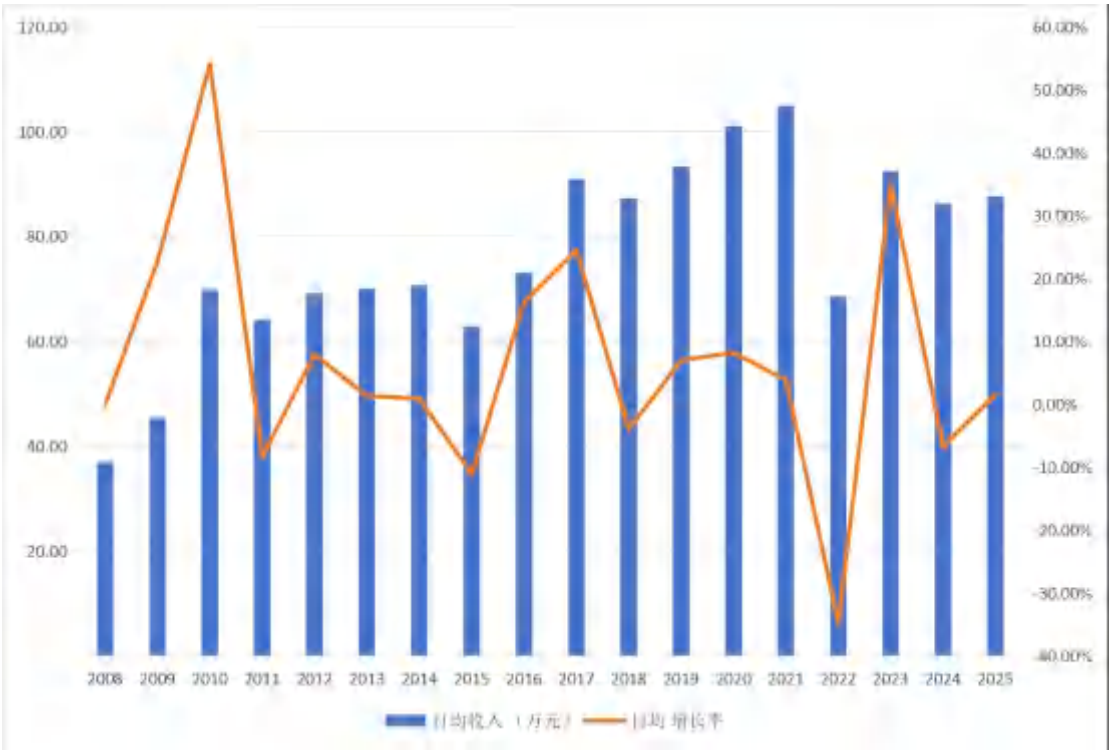


图 2-1 兰海高速广西南宁那南段日均通行费变化趋势

（2）本项目于 2017 年改扩建完工，由双向六车道扩建为双向八车道，根据改扩建完工后双向八车道运营情况进行交通量、通行费收入分析如下：

表 2-2 2018-2025 年交通量、通行费收入数据分析表

年份	交通量（自然车/日）	增长率	交通量（标准车/日）	增长率	通行费收入（亿元，含税）	增长率	日均通行费收入（万元，含税）	增长率
2018	24,819	——	——	——	3.19	——	87.28	——
2019	25,268	1.81%	——	——	3.41	6.96%	93.36	6.96%
2020.5-12	30,207	19.55%	48,100	——	2.64	——	107.76	15.43%
2020	28,907	14.40%	45,693	——	2.90	-14.89%	101.05	8.24%
2021	30,193	4.45%	46,988	2.83%	3.83	32.02%	104.90	3.81%

年份	交通量（自然车/日）	增长率	交通量（标准车/日）	增长率	通行费收入（亿元，含税）	增长率	日均通行费收入（万元，含税）	增长率
2022	19,711	-34.72%	31,286	-33.42%	2.50	-34.73%	68.47	-34.73%
2023	33,228	68.58%	44,202	41.28%	3.37	35.03%	92.45	35.03%
2024	31,045	-6.57%	39,969	-9.58%	3.16	-6.42%	86.27	-6.68%
2025	29,884	-3.74%	37,754	-5.54%	3.20	1.25%	87.59	1.52%
复合增长率(2018~2025)	2.69%		——		0.05%		0.05%	

注：1、上表交通量数据来源于系统统计的各收费单元交易量表，统计数据不包含免费车（节假日免费车、军警车、绿通车、抢险救灾车等）。其中 2019 年节假日免费通行小客车系统数据缺失，故 2019 年交通量数据未剔除节假日免费通行小客车。

2、2020 年 5-12 月，日均交通量按可收费天数计为 245 天；2020 年日均交通量剔除了免费通行的 79 天，即 2020 年全年天数按可收费天数计为 366 天-79 天=287 天。

3、2020 年以前货车采用计重收费模式，无分车型数据进行标准车换算。

如表 2-2 所示，本项目 2018-2025 年自然车交通量复合增长率为 2.69%，全年通行费年收入复合增长率为 0.05%，日均通行费收入复合增长率为 0.05%。

根据本项目历史年的经营分析报告，结合本项目历史年运营和收费数据，2019 年、2020 年、2021 年、2023 年交通增长和收入增长差异大于 5%，各年份影响分析如下：

2019 年：项目全年通行费收入同比增长 6.96%，自然车交通量同比增长 1.81%，收费车流量与通行费双增长，总体通行费增幅大于车流量增幅，主要因为经济发展及货运物流的旺盛促进货车通行费收入增长。国家不断出台政策支持北部湾经济区加快发展，经济区国民经济水平不断提高，公路港口运输量不断增长，北部湾港口累计货物吞吐量同比增长 14.7%，持续保持高增长。货运物流的旺盛带动了路段通行费的增长，使得本项目通行费增长大于交通量增长。

2020 年：本年度受到宏观经济及公共卫生事件影响较为严重，其中包括上半年所有车型免费的 79 天（免收通行费的时间范围从 2020 年 2 月 17 日 0 时起，至 2020 年 5 月 6 日 0 时结束），导致全年通行费收入下滑，2020 年全年收入同比减少 14.89%，但剔除受影响较大的 1-4 月数据后的日均车流量和日均收入仍保持增长，2020 年 5 月至 12 月日均通行费收入同比增长 15.43%，自然车交通量

同比增长 19.55%，主要受以下因素影响：1）5 月 6 日恢复收费后，随着复工复产形势的持续向好，货运物流加快恢复并进一步繁荣带动货车通行费清分收入保持增长态势，总体车流量及通行费清分收入同比持续增长，帮助降低了年度通行费清分收入的下降幅度。2）钦州至防城港高速公路南间至钦州段改扩建完工后路况变好，国道 G325 南宁至钦州公路（南间至黎合江段）改扩建进行中，部分车辆分流至本项目，促进车流量增长。

2021 年：项目全年通行费收入同比增长 32.02%，日均通行费收入同比增长 3.81%，自然车交通量同比增长 4.45%，自然车交通量增幅大于日均通行费增幅，主要受以下因素影响：1）由于 2020 年上半年所有车型免费的 79 天导致通行费大幅降低。相比之下，2021 年小客车通行费收入因收费期限达到 343 天（除节假日免费通行天数 22 天外），交通量及通行费大幅上涨；2）复工复产形势的持续向好，货运物流随着各行各业的进一步繁荣以及北部湾港口物流的高速增长而持续旺盛，带动高速公路车流量以及通行费增长。

2022 年：项目全年通行费收入同比减少 34.73%，自然车交通量同比减少 34.72%，主要受以下因素影响：1）2022 年受到宏观经济和公共卫生事件的影响较为严重，尤其是客车下降明显；2）2021 年底大浦路、吴大路、吴隆路全线贯通，贵州、云南往返广东湛江、茂名等地的货运车辆可直接通行吴大路段，无需再绕行本项目和南宁外环高速，导致交通量减少；3）根据广西壮族自治区交通运输厅、广西壮族自治区发展和改革委员会、广西壮族自治区财政厅印发的《广西高速公路全面推广差异化收费实施方案》，从 2022 年 1 月 1 日起至 2023 年 12 月 31 日止，广西高速公路全面实施差异化收费，2-5 类货车无差别 85 折、6 类货车无差别 98 折。另外，在继续执行现有各类通行费减免政策的基础上，受第四季度货车通行费再减免 10%优惠政策影响，导致通行费持续下降。

2023 年：项目全年通行费收入同比增加 35.03%，自然车交通量同比增加 68.58%，主要受以下因素影响：1）从 2022 年 12 月底后，全国各地放开管控措施，各省市取消高速公路防控检测点，不再限制人员跨地区流动，促进客车出行需求快速释放，2023 年客车交通量增长 101.06%。随着各地经济陆续复苏，进出口贸易经济强势复苏，在港口经济的带动下，货运行业逐渐恢复，但恢复速度较

为缓慢，2023 年货车交通量增长 6.01%。虽交通量和通行费逐步增长，但路段交通量增长率大于通行费增长率。2）2023 年 1-2 月，国道危旧桥梁改造工程 G325 线 K782+808 莲花江中桥改造，部分车辆转移至本项目。受上述因素的影响，2023 年通行费收入和车流量大幅增长。

2024 年：项目全年通行费收入同比下降 6.42%，自然车交通量同比下降 6.57%，主要变动原因为：1）2023 年 1-2 月，国道危旧桥梁改造工程 G325 线 K782+808 莲花江中桥改造，部分车辆转移至本项目。改造工程完工后客货运车辆回流至 G325 国道，项目相应的交通量有所下降，尤其是货车下降较明显。故 2024 年 1-2 月通行费较 2023 年 1-2 月通行费收入下降；2）南宁-湛江公路南宁至博白那卜段于 2024 年 6 月全线通车，相比 G75 兰海高速，该路段往返南宁与广西东部方向路程更短，分流了原本项目部分车流；3）2024 年 1 月国务院印发《重点省份分类加强政府投资项目管理办法(试行)》要求加强高风险债务省份政府投资项目管理，2024 年广西交通、市政、产业园区、各类楼堂馆所和棚户区改造等固定资产投资增速下降明显，相应的交通量有所下降，尤其是货车下降较明显。

2025 年：项目全年通行费收入同比增加 1.25%，自然车交通量同比下降 3.74%，主要受区域路网完善、经济环境变化、交通方式竞争加剧、收费标准调整等方面因素影响，表现为：1）南宁-湛江公路南宁至博白那卜段于 2024 年 6 月全线通车，相比 G75 兰海高速，该路段往返南宁与广西东部方向路程更短，分流了原本项目部分车流；但因该项目通车已满一年，从通车至今的月均交通量变化趋势来看，该项目与周边路网的承担交通量已基本稳定。2）广西铁路网络持续完善，高铁运营升级、货运铁路运力提升，吸引煤炭、矿石等大宗商品运输“公转铁”；企业优化运输方案，为控成本绕行二级公路。多式联运发展推动公铁高效衔接，2025 年西部陆海新通道班列发运集装箱货物 142.5 万标箱，同比增长 47.6%，通道运量增长态势强劲，进一步加剧公路货车流量下降。3）本项目自 2024 年 8 月 16 日零时起，一类客车收费标准由 0.4 元/车公里调整为 0.5 元/车公里（提高 25%）、四类客车收费标准由 1.3 元/车公里调整为 1.45 元/车公里（提高约 11.5%），其他车型收费标准保持不变，客车为本项目主要服务车型，收费标准的提升对通行费收入增加影响较明显，导致交通量下降但通行费收入小幅增长。

（3）本项目历史年份客车、货车通行费收入如下表所示：

表 2-3 历史客车、货车通行费收入

年份	客车通行费收入		货车通行费收入		合计通行费收入	
	金额（万元）	增长率	金额（万元）	增长率	金额（万元）	增长率
2020	11,052.19	——	17,949.51	——	29,001.70	——
2021	14,805.27	33.96%	23,482.56	30.83%	38,287.83	32.02%
2022	9,159.30	-38.13%	15,831.66	-32.58%	24,990.96	-34.73%
2023	18,058.69	97.16%	15,685.47	-0.92%	33,744.16	35.03%
2024	18,726.84	3.70%	12,849.61	-18.08%	31,576.46	-6.42%
2025	20,746.28	10.78%	11,223.64	-12.65%	31,969.92	1.25%

（4）本项目历史年份月均通行费收入如下表所示：

表 2-4 各月份通行费收入

各月通行费收入（万元）													
年份	1 月	2 月	3 月	4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月	合计
2018 年	2,906.39	2,067.36	2,935.36	2,997.17	3,004.50	2,433.45	2,584.57	2,884.96	2,473.90	2,260.60	2,636.85	2,672.89	31,858.00
2019 年	3,037.33	1,860.25	2,806.93	2,794.29	2,595.57	2,648.50	3,064.15	3,425.10	3,036.79	2,725.09	3,026.78	3,054.17	34,074.96
2020 年	2,060.05	684.08	-79.79	-64.80	2,589.50	3,311.90	3,322.82	3,796.61	3,447.51	3,039.94	3,428.86	3,465.02	29,001.70
2021 年	3,536.35	2,048.65	3,592.66	3,455.26	3,315.31	3,324.78	3,806.57	3,468.12	3,309.61	2,625.33	2,887.72	2,917.47	38,287.83
2022 年	2,774.36	1,545.52	2,148.75	1,996.54	1,884.20	2,058.27	2,040.07	1,976.80	1,999.01	1,979.10	2,292.32	2,296.04	24,990.96
2023 年	2,531.81	2,915.06	3,200.35	3,141.20	2,539.06	2,674.39	3,245.14	3,511.13	2,554.54	2,165.02	2,588.55	2,677.91	33,744.16
2024 年	2,857.10	2,162.50	2,621.68	2,719.48	2,227.09	2,382.74	2,772.27	3,471.05	2,709.68	2,282.48	2,628.96	2,741.40	31,576.46
2025 年	2,830.44	2,091.78	2,664.18	2,525.86	2,327.69	2,642.89	3,146.85	3,590.73	2,536.71	2,218.12	2,630.97	2,763.71	31,969.92
各月通行费收入占全年比重													
年份	1 月	2 月	3 月	4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月	合计
2018 年	9.12%	6.49%	9.21%	9.41%	9.43%	7.64%	8.11%	9.06%	7.77%	7.10%	8.28%	8.39%	100%
2019 年	8.91%	5.46%	8.24%	8.20%	7.62%	7.77%	8.99%	10.05%	8.91%	8.00%	8.88%	8.96%	100%
2020 年	7.10%	2.36%	-0.28%	-0.22%	8.93%	11.42%	11.46%	13.09%	11.89%	10.48%	11.82%	11.95%	100%
2021 年	9.24%	5.35%	9.38%	9.02%	8.66%	8.68%	9.94%	9.06%	8.64%	6.86%	7.54%	7.62%	100%
2022 年	11.10%	6.18%	8.60%	7.99%	7.54%	8.24%	8.16%	7.91%	8.00%	7.92%	9.17%	9.19%	100%
2023 年	7.50%	8.64%	9.48%	9.31%	7.52%	7.93%	9.62%	10.41%	7.57%	6.42%	7.67%	7.94%	100%
2024 年	9.05%	6.85%	8.30%	8.61%	7.05%	7.55%	8.78%	10.99%	8.58%	7.23%	8.33%	8.68%	100%
2025 年	8.85%	6.54%	8.33%	7.90%	7.28%	8.27%	9.84%	11.23%	7.93%	6.94%	8.23%	8.64%	100%

注：1、2020 年 3 月、4 月属于公共卫生事件期间通行费免费时段，无通行费收入。另由于前期收费系统更迭变化（2020 年取消省界站，实行全国联网）导致车辆通行费产生退还，因此通行费为负数。

（5）本项目 2020-2025 年各类支付方式统计如下：

表 2-5 2020-2025 年各类支付方式统计表

年份	非现金收费额（万元）	非现金收费额占比	现金收费额（万元）	现金收费额占比	收费合计（万元）
2020 年	20,428.16	70.44%	8,573.54	29.56%	29,001.70
2021 年	36,031.98	94.11%	2,255.85	5.89%	38,287.83
2022 年	23,661.19	94.68%	1,329.77	5.32%	24,990.96
年份	ETC 收费额（万元）	ETC 收费额占比	MTC 收费额（万元）	MTC 收费额占比	收费合计（万元）
2023 年	23,898.76	70.82%	9,845.40	29.18%	33,744.16
2024 年	21,807.31	69.06%	9,769.15	30.94%	31,576.46
年份	非现金收费额（万元）	非现金收费额占比	现金收费额（万元）	现金收费额占比	收费合计（万元）
2025 年	21,229.94	66.41%	10739.98	33.59%	31,969.92

注：1、上表 2020 至 2024 年数据来源于项目公司提供的收费年报。其中，2020 年，非现金收费额包括 ETC 拆分、交易对账、非现金退费和试点退费。2021-2022 年，非现金收费额包括 ETC 拆分、交易对账、非现金退费、试点退费和移动支付。2023-2024 年，ETC 收费额包括 ETC 拆分、交易对账、非现金退费和试点退费。

2、2025 年收费年报尚未完成编制，数据来源于项目公司提供的《广西高速公路联网通行费清分金额报表》，非现金收费额包括 ETC 拆分、退费补交、次票和对账拆分。

（6）本项目 2020~2025 年通行费减免金额统计如下：

表 2-6 2020-2025 年通行费减免金额统计表（单位：万元）

年份	客车减免				货车减免				当年其他政策性减免		合计
	节假日小客车免费通行政策	占比	客车通行费优惠政策	占比	绿通车优惠政策	占比	货车通行费优惠政策	占比	减免金额	占比	
2020 年	1,506.61	9.68%	446.05	2.87%	554.84	3.57%	2,414.54	15.52%	10,637.47	68.37%	15,559.50
2021 年	2,813.39	35.40%	519.72	6.54%	1,081.51	13.61%	3,460.24	43.54%	73.06	0.92%	7,947.91
2022 年	1,460.08	27.25%	296.56	5.53%	706.30	13.18%	2,832.04	52.86%	62.95	1.17%	5,357.93
2023 年	2,662.83	38.27%	640.35	9.20%	879.73	12.64%	2,701.46	38.83%	73.28	1.05%	6,957.66
2024 年	3,273.40	43.95%	588.33	7.90%	1,054.94	14.16%	2,464.40	33.09%	66.81	0.90%	7,447.87
2025 年	——	——	1,027.99	23.75%	953.39	22.03%	2,346.95	54.22%	——	——	4,328.33

注：1、上表 2020 至 2024 年数据来源于项目公司提供的收费年报，其中客车通行费优惠政策主要包含客车 ETC 车辆差异化收费政策和客车其他差异化收费政策，货车通行费优惠政策主要包含货车 ETC 车辆差异化收费政策和货车其他差异化收费政策，但无各项明细具体拆分金额。2025 年收费年报尚未完成编制，数据来源于项目公司提供的《广西高速公路联网收费路段免征车辆拆分金额表》，未统计 2025 年节假日小型客车减免金额和当年其他政策性减免金额。

2、当年其他政策性减免包含法定免收车辆通行费政策、以及公共卫生事件期间通行费减免政策（主要为 2020 年所有车型免费的 79 天）。其中：法定免收车辆含：1）军队武警部队车辆及公安机关制式警车；2）经批准执行抢险救灾任务的车辆；3）跨区作业联合收割机（插秧机）及其运输车辆；4）消防救援车辆。

3、上表数据为清分金额。

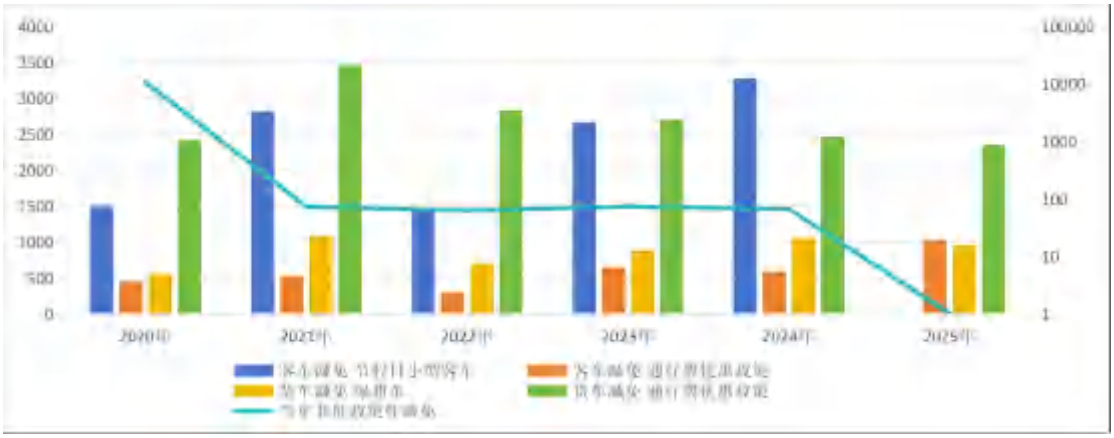


图 2-2 2020-2025 年客车、货车通行费减免金额变化趋势（单位：万元）

表 2-7 优惠减免比例

年份	通行费收入（万元）	优惠减免金额（万元）	优惠前通行费收入（万元）	优惠减免金额占比
2020 年	29,001.70	15,559.50	44,561.20	34.92%
2021 年	38,287.83	7,947.91	46,235.74	17.19%
2022 年	24,990.96	5,357.93	30,348.89	17.65%
2023 年	33,744.16	6,957.66	40,701.82	17.09%
2024 年	31,576.46	7,447.87	39,024.33	19.09%
2025 年	31,969.92	4,328.33	36,298.24	11.92%

注：上表 2020 至 2024 年优惠减免金额数据来源于收费年报。2025 年收费年报尚未完成编制，优惠减免金额数据来源于项目公司提供的《广西高速公路联网收费路段免征车辆拆分金额表》，未统计 2025 年节假日小型客车减免金额和当年其他政策性减免金额。

根据上述通行费减免金额统计表分析，近些年受到宏观经济、公共卫生事件管控及复工复产影响，通行费减免金额随着车辆出行需求的升高或降低而呈现出增加或减少的现象。2025 年，客车通行费优惠政策减免金额增长较大，主要与外省籍小客车周末自驾游广西高速公路车辆通行费实行优惠措施有关。整体而言，军警车、抢险救援车、消防救援车辆等法定免收车辆通行费减免金额变化幅度不大。

2.2 历史年交通量客货比分析

（1）各断面交通量客货比分析

本项目历史年交通量客货比分析见下表：

表 2-8 断面客货交通量占比（veh/d）

断面		起点-那马北互通	那马北互通-那马	那马-团福互通	团福互通-大塘	大塘-终点	里程加权平均合计
2018	客运	——	70.76%	74.97%		74.02%	74.16%
	货运	——	29.24%	25.03%		25.98%	25.84%
2019	客运	——	72.85%	75.25%	72.60%	68.67%	72.55%
	货运	——	27.15%	24.75%	27.40%	31.33%	27.45%
2020	客运	79.77%	69.23%	72.54%	70.15%	65.09%	69.69%
	货运	20.23%	30.77%	27.46%	29.85%	34.91%	30.31%
2021	客运	79.96%	69.51%	73.41%	69.79%	63.48%	69.68%
	货运	20.04%	30.49%	26.59%	30.21%	36.52%	30.32%
2022	客运	75.68%	67.53%	70.00%	61.20%	58.86%	65.83%
	货运	24.32%	32.47%	30.00%	38.80%	41.14%	34.17%
2023	客运	82.61%	78.19%	80.95%	74.77%	74.87%	78.51%
	货运	17.39%	21.81%	19.05%	25.23%	25.13%	21.49%
2024	客运	82.96%	77.45%	81.99%	77.17%	76.18%	79.40%
	货运	17.04%	22.55%	18.01%	22.83%	23.82%	20.60%
2025	客运	83.29%	77.20%	82.09%	78.84%	77.96%	80.07%
	货运	16.71%	22.80%	17.91%	21.16%	22.04%	19.93%

注：上表数据来源于系统统计的各收费单元交易量表，统计数据不包含免费车（节假日免费车、军警车、绿通车、抢险救灾车等）。其中，2019 年节假日免费通行小客车数据缺失，故 2019 年交通量数据未剔除节假日免费通行小客车。

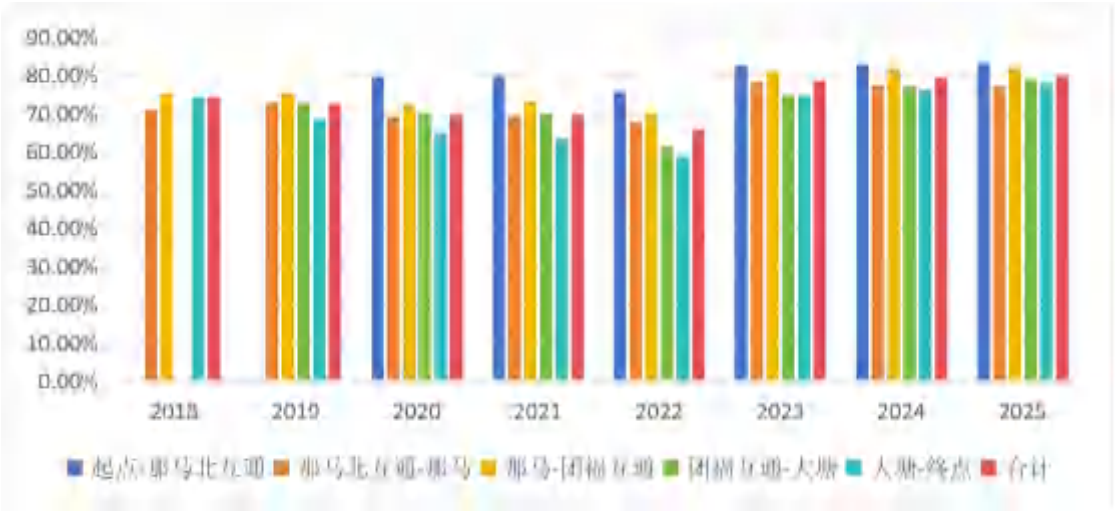


图 2-3 断面客运交通量比例分析

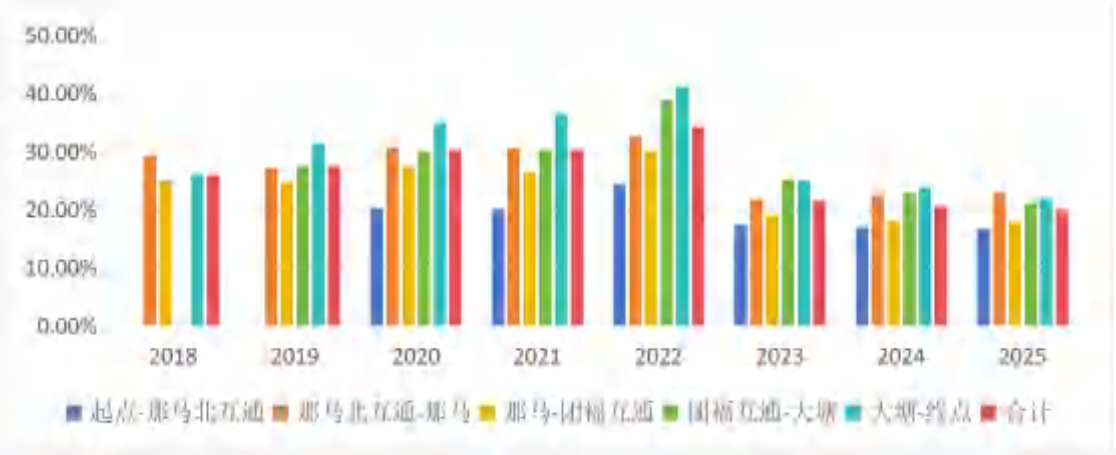


图 2-4 断面货运交通量比例分析

从历史本项目客货交通量比例数据分析来看，变化主要如下：

1）2018 年-2019 年，由于本项目承担区域通道间的联系作用，历史客货比例变化幅度较小，客运约占 73%，货运约占 27%。

2）2020 年-2022 年，国内客运需求受到宏观经济及公共卫生事件的影响较为严重，客运量下降；而国内工业生产受到国际进出口需求和国内自身需求的双重影响快速增长，货运量增长，由此带来客运占比下滑，货运占比增加。客货运结构发生变化，客运占比约 68%，货运占比约 32%。

3）2023 年，伴随大规模公共卫生事件因素消除及管控措施解除，客货运交通量占比结构逐步恢复并超过 2019 年前水平，客运占约 78.5%，货运占约 21.5%。具体原因为：一是特殊影响因素消除及管控措施解除，不再限制人员跨地区流动，客运出行需求快速恢复，客运快速增长。二是 2023 年 1-2 月，国道 G325 改造，部分车辆引流至本项目。综上各因素，2023 年表现出客运增长较高、货运负增长的情况为 2023 年当年在特殊影响因素及管控措施消除前后带来的客货运结构的变化，此后本项目客运和货运结构将逐步恢复稳定。

4）2024 年，因受有关政策的影响，主要为 2024 年 1 月国务院印发《重点省份分类加强政府投资项目管理办法(试行)》要求加强高风险债务省份政府投资项目管理，2024 年广西交通、市政、产业园区、各类楼堂馆所和棚户区改造等固定资产投资增速下降明显，相应的交通量有所下降，2024 年相比 2023 年客货运结构变化幅度较小，客运占比约 79.4%，货运占比约 20.6%。

5）2025 年，自治区交通厅、发改委、财政厅 2025 年 4 月 30 日印发《关于做好小客车周末自驾游广西高速公路通行优惠提振消费工作的通知》(桂交规〔2025〕6 号)，自 2025 年 5 月 9 日起至 2025 年 12 月 31 日，每周五 00:00—周日 24:00（法定节假日减免除外），对于外籍小客车实施分车型、分路段差异化收费及分支付方式差异化收费，刺激了外籍小客车出行需求，由此带来客运占比增加。受经济增速放缓、消费能力收缩以及铁路运输竞争力影响，居民可支配收入增幅放缓，导致整体出行需求下降，尤其对价格较为敏感的，在经济环境放缓的情况下，货运车辆为降低运输成本，倾向于绕行二级公路。多式联运发展推动铁路与公路高效衔接，企业得以优化运输方案、降低成本，减少对单一公路运输的依赖，导致货运占比下滑。整体而言，2025 年相比 2024 年客货运结构变化幅度较小，客运占比约 80.07%，货运占比约 19.93%。

整体上来看，本项目交通构成主要以客车为主。以 2025 年数据来看，本项目客车车型占比为 80.07%（自然车）。由于客车交通量增长主要依赖于项目周边区域的汽车保有量、旅游及相关服务业发展，相较货运增长受工业发展形势和贸易环境的影响相对较小。因此，本项目以客车车型占主要地位的交通构成受外部影响较小，未来发展将趋于稳定。

（2）车型占比

表 2-9 自然车车型占比（%）

年份	客车				货车					
	一类客车	二类客车	三类客车	四类客车	一类货车	二类货车	三类货车	四类货车	五类货车	六类货车
2018	94.50	0.67	1.34	3.49	——	——	——	——	——	——
2019	95.60	0.75	1.01	2.64	——	——	——	——	——	——
2020	97.63	0.40	0.64	1.33	25.31	8.44	5.33	3.75	1.13	56.04
2021	98.11	0.21	0.67	1.01	27.99	8.30	5.45	3.74	1.45	53.07
2022	98.54	0.19	0.55	0.72	30.72	9.65	4.68	4.05	1.31	49.59
2023	98.63	0.15	0.59	0.64	36.39	10.30	5.06	4.04	1.34	42.88
2024	98.64	0.16	0.56	0.65	40.98	10.98	4.61	3.66	1.62	38.15
2025	98.56	0.16	0.60	0.68	43.70	11.43	3.83	3.33	1.91	35.80

注：1、上表数据来源于系统统计的各收费单元交易量表，统计数据不包含免费车（节假日免费车、军警车、绿通车、抢险救灾车等）。其中，2019 年节假日免费通行小客车数据缺失，故 2019 年交通量数据未剔除节假日免费通行小客车。

2、2020 年以前货车采用计重收费模式，无分车型交通量统计数据。

从车型构成来看：2020 年至 2025 年，客车以一类客车为主，占比约为 98%；货车以一类货车、六类货车为主，各自占比约为 34%和 46%左右。2025 年，一类客车占比下降，占比约为 98.56%；一类货车占比增加，六类货车占比减少，各自占比约为 43.70%和 35.80%左右。

2.3 历史出入口交通量分析

本项目共设置南宁南站、那马站、大塘站三处收费站，各收费站出入口交通量情况如下所示。

表 2-10 历史出口交通量分析表（veh/d）

收费站名称	车型	2020 年 5-12 月	2021 年	2022 年	2023 年	2024 年	2025 年
南宁南站	客车	7,705	7,514	5,128	4,109	5,785	10,053
	货车	2,082	1,958	1,676	889	1,188	2,038
那马站	客车	1,538	1,519	1,233	619	882	1,837
	货车	1,516	1,630	1,268	680	882	1,638
大塘站	客车	1,161	1,079	802	431	633	1,058
	货车	1,502	1,865	1,005	295	403	560

注：上表数据来源于联网收费出口车辆报表。

表 2-11 历史入口交通量分析表（veh/d）

收费站名称	车型	2020 年 5-12 月	2021 年	2022 年	2023 年	2024 年	2025 年
南宁南站	客车	8,111	7,529	5,488	10,151	9,966	10,597
	货车	2,154	1,927	1,765	2,198	2,067	2,100
那马站	客车	1,375	1,433	746	1,313	1,325	1,639
	货车	1,560	1,809	1,066	1,420	1,555	1,735
大塘站	客车	1,110	1,047	703	994	1,040	1,036
	货车	1,230	1,408	885	708	475	441

注：上表数据来源于联网收费入口车辆报表。

2.4 断面车流量及收入情况

广西北投本项目 2018 年-2025 年各断面年日均交通量如下所示，分析可知：

（1）从各断面交通分布来看，交通量较大的断面为“团福互通-大塘”，2025年的断面交通量为33042veh/d，“起点-那马北互通”断面交通量较小，2025年的断面交通量为24451veh/d。

（2）本项目2018年-2025年全线平均交通量复合增长率为2.69%。

表 2-12 断面历史交通量分析（veh/d）

断面			起点-那马北互通	那马北互通-那马	那马-团福互通	团福互通-大塘	大塘-终点	里程加权平均合计
2018	客运	一类	——	16,461	18,039		15,239	17,395
		二类	——	116	123		112	123
		三类	——	303	239		216	247
		四类	——	593	642		592	642
	货运		——	7,221	6,282		5,673	6,412
	客运合计		——	17,473	18,815		16,159	18,407
	货运合计		——	7,221	6,282		5,673	6,412
2019	客运	一类	——	17,853	17,317	18,857	17,640	17,525
		二类	——	137	132	148	147	138
		三类	——	160	160	215	233	186
		四类	——	450	459	516	530	483
	货运		——	6,932	5,943	7,449	8,461	6,936
	客运合计		——	18,600	18,067	19,737	18,549	18,332
	货运合计		——	6,932	5,943	7,449	8,461	6,936
2020	客运	一类	14,668	20,665	19,701	21,183	19,768	19,669
		二类	62	77	76	91	90	81
		三类	89	107	109	153	169	128
		四类	191	251	255	296	302	268
	货运	一类	1,263	2,536	2,124	2,368	2,362	2,217
		二类	394	816	682	751	846	740
		三类	174	498	421	451	566	467
		四类	207	452	255	311	421	329
		五类	33	183	84	97	105	99
		六类	1,734	4,895	4,060	5,264	6,602	4,909
	客运合计		15,011	21,099	20,141	21,724	20,329	20,146
	货运合计		3,806	9,379	7,625	9,243	10,902	8,761
2021	客运	一类	15,047	22,251	21,349	20,993	19,641	20,640
		二类	26	40	38	56	56	44
		三类	91	119	126	157	172	140

		四类	134	208	214	218	223	214
	货运	一类	1,375	3,012	2,553	2,571	2,574	2,563
		二类	380	842	711	742	857	760
		三类	165	552	458	468	591	499
		四类	197	500	256	287	448	342
		五类	45	265	108	126	140	133
		六类	1,672	4,750	3,785	5,081	6,948	4,859
	客运合计		15,298	22,618	21,728	21,424	20,093	21,037
	货运合计		3,834	9,921	7,872	9,275	11,559	9,156
2022	客运	一类	10,433	13,695	13,219	13,200	12,055	12,786
		二类	14	19	19	35	36	25
		三类	38	47	76	97	73	71
		四类	64	84	92	102	101	93
	货运	一类	1,200	2,334	2,087	2,219	2,048	2,069
		二类	346	675	631	708	704	650
		三类	122	240	245	458	460	315
		四类	200	360	240	306	303	273
		五类	55	214	68	80	84	88
		六类	1,468	2,833	2,475	4,746	4,974	3,340
	客运合计		10,549	13,844	13,407	13,434	12,266	12,975
	货运合计		3,390	6,656	5,746	8,517	8,574	6,736
2023	客运	一类	20,070	27,235	26,261	26,495	25,019	25,730
		二类	24	31	31	53	52	38
		三类	87	113	156	208	168	154
		四类	131	161	164	176	174	166
	货运	一类	1,618	3,032	2,663	2,724	2,465	2,599
		二类	427	797	730	810	754	736
		三类	149	264	259	591	560	361
		四类	242	399	273	331	278	288
		五类	71	215	77	89	89	95
		六类	1,770	2,974	2,262	4,540	4,383	3,062
	客运合计		20,311	27,540	26,612	26,932	25,413	26,088
	货运合计		4,277	7,682	6,264	9,086	8,529	7,141
2024	客运	一类	19,346	25,330	24,239	26,045	24,549	24,313
		二类	28	29	29	56	57	39
		三类	92	119	121	173	172	138
		四类	128	154	155	173	172	160
	货运	一类	1,597	3,042	2,619	2,815	2,595	2,621
		二类	402	822	666	749	752	702
		三类	143	256	203	456	458	295

		四类	215	363	196	243	255	234
		五类	68	221	84	100	102	104
		六类	1,599	2,757	1,625	3,460	3,639	2,440
	客运合计		19,595	25,632	24,544	26,447	24,949	24,649
	货运合计		4,024	7,461	5,393	7,823	7,801	6,396
2025	客运	一类	20,089	24,823	23,070	25,640	24,243	23,584
		二类	27	28	27	60	61	39
		三类	108	128	127	174	173	143
		四类	142	157	156	177	177	163
	货运	一类	1,699	3,045	2,571	2,816	2,602	2,603
		二类	399	821	625	736	754	681
		三类	131	214	155	337	350	228
		四类	185	310	161	203	223	198
		五类	63	214	93	113	122	114
		六类	1,609	2,819	1,498	2,787	2,921	2,132
	客运合计		20,365	25,135	23,380	26,051	24,653	23,928
	货运合计		4,086	7,423	5,102	6,991	6,970	5,956

注：1、上表数据来源于系统统计的各收费单元交易量表，统计数据不包含免费车（节假日免费车、军警车、绿通车、抢险救灾车等）。其中，2019 年节假日免费通行小客车数据缺失，故 2019 年交通量数据未剔除节假日免费通行小客车。

2、2018 年和 2019 年系统报表未列示“起点-那马北互通”断面统计数据。

表 2-13 日均断面自然车交通量分析

自然车交通量									
断面名称	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年	2024 年	2025 年	2020-2025 年复合增长率
起点-那马北互通	——	——	18,817	19,132	13,939	24,588	23,619	24,451	5.38%
那马北互通-那马	24,694	25,532	30,478	32,539	20,500	35,222	33,093	32,559	1.33%
那马-团福互通	25,097	24,009	27,767	29,600	19,153	32,876	29,938	28,482	0.51%
团福互通-大塘		27,186	30,966	30,699	21,951	36,018	34,270	33,042	1.31%
大塘-终点	21,832	27,010	31,231	31,652	20,839	33,942	32,750	31,623	0.25%
折算全程合计（veh/d）	24,819	25,268	28,907	30,193	19,711	33,228	31,045	29,884	0.67%
自然车交通量同比增长率									
断面名称	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年	2024 年	2025 年	——
起点-那马北互通	——	——	——	1.67%	-27.14%	76.40%	-3.94%	3.52%	——
那马北互	——	3.39%	19.37%	6.76%	-37.00%	71.82%	-6.05%	-1.61%	——

通-那马									
那马-团福互通	——	——	15.65%	6.60%	-35.29%	71.65%	-8.94%	-4.86%	——
团福互通-大塘	——	——	13.91%	-0.86%	-28.50%	64.08%	-4.85%	-3.58%	——
大塘-终点	——	23.72%	15.62%	1.35%	-34.16%	62.87%	-3.51%	-3.44%	——
自然车增长率	——	1.81%	14.40%	4.45%	-34.72%	68.58%	-6.57%	-3.74%	——

注：1、上表数据来源于系统统计的各收费单元交易量表，统计数据不包含免费车（节假日免费车、军警车、绿通车、抢险救灾车等）。其中，2019 年节假日免费通行小客车数据缺失，故 2019 年交通量数据未剔除节假日免费通行小客车。

2、2018 年和 2019 年系统报表未列示“起点-那马北互通”断面统计数据。

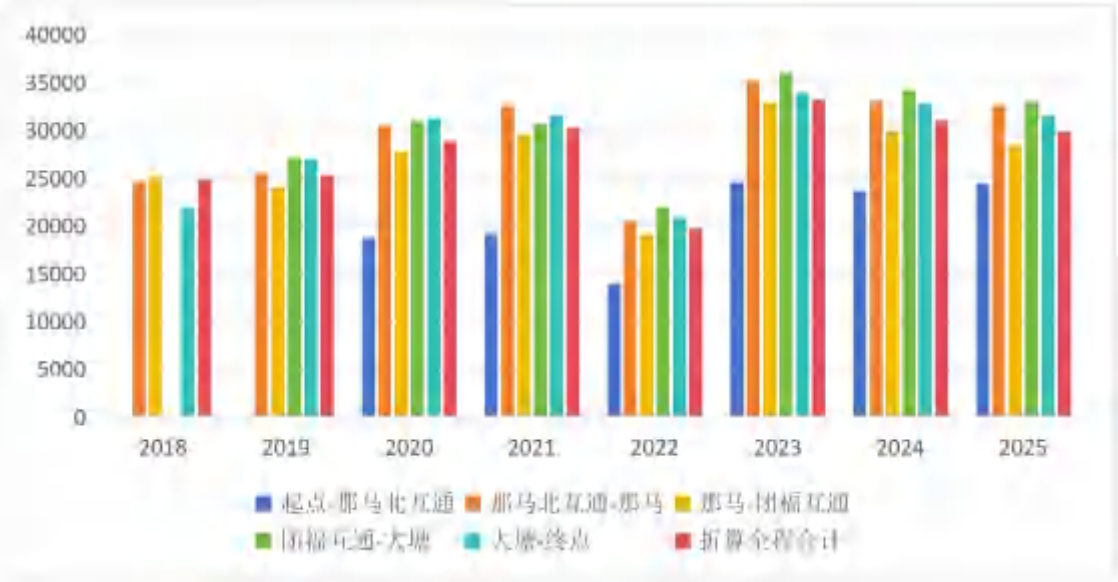


图 2-5 日均断面自然车交通量分析（veh/d）

表 2-14 日均断面折算车交通量分析

标准车交通量									
断面名称	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	2020-2025年复合增长率
起点-那马北互通	——	——	25,028	25,129	19,214	31,018	29,465	30,267	3.87%
那马北互通-那马	——	——	47,721	49,748	30,943	46,322	43,503	42,996	-2.06%
那马-团福互通	——	——	41,734	42,877	27,908	41,216	36,134	34,181	-3.91%
团福互通-大塘	——	——	48,792	48,010	38,028	51,886	46,546	43,094	-2.45%
大塘-终点	——	——	53,489	55,102	37,599	49,162	45,591	42,160	-4.65%
里程加权平均合计（pcu/d）	——	——	45,693	46,988	31,286	44,202	39,969	37,754	-3.75%

标准车交通量同比增长率									
断面名称	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	——
起点-那马北互通	——	——	——	0.40%	-23.54%	61.43%	-5.01%	2.72%	——
那马北互通-那马	——	——	——	4.25%	-37.80%	49.70%	-6.09%	-1.16%	——
那马-团福互通	——	——	——	2.74%	-34.91%	47.69%	-12.33%	-5.41%	——
团福互通-大塘	——	——	——	-1.60%	-20.79%	36.44%	-10.29%	-7.42%	——
大塘-终点	——	——	——	3.01%	-31.76%	30.75%	-7.26%	-7.53%	——
里程加权平均合计增长率	——	——	——	2.83%	-33.42%	41.28%	-9.58%	-5.54%	——

注：2018 年和 2019 年系统报表未列示货车交通量数据。

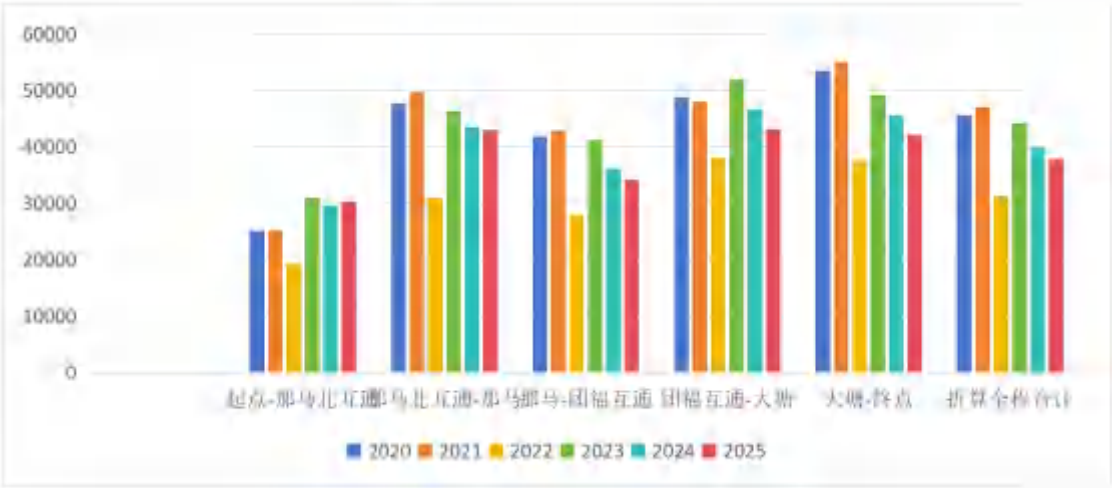


图 2-6 日均断面折算车交通量分析（pcu/d）

本项目历史年份分断面通行费收入如下表所示：

表 2-15 2023 年-2025 年分断面通行费收入数据分析表

断面	2023 年收入（万元）	2024 年收入（万元）	2025 年收入（万元）
起点-那马北互通	899.10	901.30	983.70
那马北互通-那马	3,638.96	3,584.54	3,752.05
那马-团福互通	15,626.74	14,242.76	14,466.16
团福互通-大塘	1,090.95	997.52	973.58
大塘-终点	12,486.96	11,869.53	11,490.50
合计	33,742.71	31,595.64	31,665.99

注：1、收费系统中未列示 2022 年及以前年份的分断面收入数据。

2、分断面收入数据和通行费清分收入数据存在差异，原因为各收费单元交易量表报表（分断面收入）和通行费收入清分报表统计口径不一致，因此数值略有差别。通行费收入清分报表包含：非现金收入清分+现金收入清分+退费补交清分+次票清分+对账拆分+试点路段退费清分；各收费单元交易量表报表包含 ETC、现金、冲减现金、补录现金等交易类型的数据。

2.5 平行道路流量分析

与兰海高速广西南宁那南段相邻的南北向平行道路主要为国道G325南宁段、吴圩至上思高速公路一期工程（以下简称“吴上高速一期”）和南宁至湛江公路南宁至博白那卜段（以下简称“南湛高速广西段”）。虽为相邻同向道路，但本项目与以上平行道路的区位分布仍然存在一定差异，因此区位分布的不同使得各个路段在服务对象、车型结构方面也存在区别，此外各路段收费标准也是其竞争力的重要组成部分。具体差异如下表所示：

表 2-16 平行道路差异分析

路段名称	通车时间	功能定位	服务对象	设计服务水平	车型结构	收费标准	减免政策
本项目	1998年原道路建成通车，2017年1月18日完工完成“四改八”扩建工程通车	国家高速公路网“7射11纵18横”主干线中G75兰海高速的重要组成部分，是广西北部湾经济区的骨架公路，是国内区外省份与东盟进行经济贸易最便捷的大通道，是西部大开发区域、泛珠三角经济区和大西南经济区与“中国—东盟自由贸易区”、中越“两廊一圈”进行联系的交通枢纽，也是我国东西部地区的出海大通道。	服务南宁市及以北与钦州、防城港、北海及以东方向出行车辆	三级	客车出行为主，客货车占比为80:20	一类客车0.5元/车公里	详见第5.3.5节
国道G325南宁段	1998年以前	首府南宁市与北部湾港口城市钦州市之间综合交通网络建设的公路干线通道。	服务道路沿线南宁、钦州、防城港区域的出行车辆	四级	货车出行为主，客货车占比为43:57	不收费	无

吴上高速一期	2024年11月19日	广西高速公路网“1环12横13纵25联”中纵8线的重要组成部分。项目建设促进了西部陆海新通道公路集疏运体系建设，是主动适用“双核驱动”战略，以建设北部湾区域性国际航运中心和南宁区域性综合交通枢纽两大目标，充分提升南宁机场经上思县与防城港海港运输联动作用，加强南宁市核心辐射作用，带动周边城市发展。	服务南宁市西侧区域及南宁绕城以西方向来往上思县、峒中镇及防城港市等沿线地区的车辆	三级	客车出行为主，客货车占比为85:15	一类客车0.596元/车公里	和本项目差异化收费政策相同
南湛高速广西段	2024年6月18日	广西高速公路网“1环12横13纵25联”中联13线。项目建设完善了广西北部湾经济区公路网络，加速了中国与东盟国家间、桂粤两省区间、广西北部湾城镇群间区域经济发展与合作，也为桂粤两地共同开发和建设好中国-东盟自由贸易区、泛珠江三角洲经济区和广西北部湾经济区提供了更强劲的保障	服务南宁市与灵山县、浦北县、博白县及以东方向，以及部分南宁与北海合浦及湛江方向的往来车辆	三级	客车出行为主，客货车占比为84:16	一类客车0.620元/车公里	和本项目差异化收费政策相同



图 2-7 本项目以及平行道路位置示意图

1.国道 G325 南宁段

1）路线走向及定位

国家公路网中普通国道 G325 线是广州-南宁之间的重要道路，起点为广东省广州市番禺区 S111 省道（番禺大道南）交市南路路口，终点为广西壮族自治区南宁市（兴宁区朝阳路和中华路之间十字路口），全程 1868 公里，经过广东和广西 2 个省份。国道 G325 南宁至钦州公路是首府南宁市与北部湾港口城市钦州市之间公路干线通道的重要组成部分，其中国道 G325 南宁至钦州公路（南宁段）与本项目完全平行，现状为设计速度 60km/h 的二级公路标准，路线全长 55.425km，路基宽 12-15 米、沥青砼/水泥砼路面宽 9-12 米；国道 G325 南宁至钦州公路（钦州段）在南晓镇附近向东延伸，与本项目所在通道兰海高速在钦州境内呈“钳形”分布，分别经过钦州市北翼与南翼，钦州段于 2022 年 9 月完成改扩建，路线全长 53.743km，其中桅杆坳至清水窝段 4.874km 按城市道路双向六车道设计标准建设，其余路段采用设计速度 80km/h、双向四车道一级公路标准建设。国道 G325 南宁段为现状路网，如下图所示。

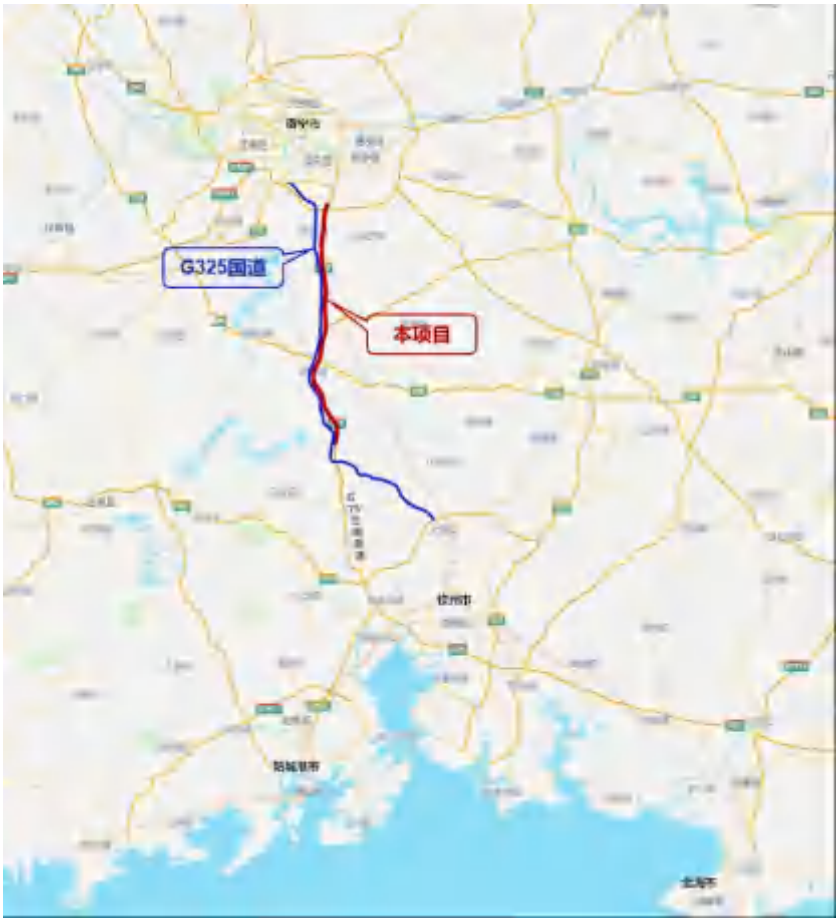


图 2-8 本项目以及国道 G325 南宁段位置示意图

2）交通量及车型构成

国道 G325 南宁段的历史年交通量如下表所示。2025 年客车日均交通量 7058veh/d，货车日均交通量 9180veh/d，合计 16237veh/d，近些年客货车型构成基本维持在 45:55 左右。2018 年至 2025 年，客车交通量复合增长率为 2.44%，货车交通量复合增长率为 12.48%，交通量复合增长率为 7.18%。

表 2-17 国道 G325 南宁段历年交通量统计表（veh/d）

年份	中小客车	大客车	小型货车	中型货车	大型货车	特大货车	集装箱车	客车	货车	合计	增长率
2018	5,310	652	1,130	556	862	1,447	35	5,962	4,030	9,993	——
2019	4,462	394	932	291	435	840	21	4,855	2,519	7,374	-26.2%
2020	4,020	249	836	183	360	1,072	26	4,270	2,477	6,746	-8.5%
2021	3,821	255	890	150	347	1,262	30	4,076	2,680	6,756	0.1%
2022	4,993	483	1,236	330	1,103	2,407	59	5,476	5,136	10,612	57.1%
2023	5,434	660	1,340	489	1,828	2,905	70	6,094	6,632	12,726	19.9%
2024	6,318	845	1,596	580	2,396	4,003	97	7,163	8,672	15,835	24.4%
2025	6,210	848	1,644	563	2,402	4,465	106	7,058	9,180	16,237	2.54%

注：2025 年数据采用 1-7 月计算得出。因国道 G325 南宁段的改扩建计划，公路局提前报交通部停用大塘观测站交调设备，无 7 月之后的数据。

表 2-18 国道 G325 南宁段历年车型比例统计表（绝对数）

年份	中小客车	大客车	小型货车	中型货车	大型货车	特大货车	集装箱车	客车	货车
2018	89.06%	10.94%	28.04%	13.80%	21.39%	35.91%	0.87%	59.66%	40.34%
2019	91.91%	8.12%	37.00%	11.55%	17.27%	33.35%	0.83%	65.84%	34.16%
2020	94.15%	5.83%	33.75%	7.39%	14.53%	43.28%	1.05%	63.30%	36.70%
2021	93.74%	6.26%	33.21%	5.60%	12.95%	47.09%	1.12%	60.33%	39.67%
2022	91.18%	8.82%	24.07%	6.43%	21.48%	46.87%	1.15%	51.60%	48.40%
2023	89.17%	10.83%	20.21%	7.37%	27.56%	43.80%	1.06%	47.89%	52.11%
2024	88.20%	11.80%	18.40%	6.69%	27.63%	46.16%	1.11%	45.24%	54.76%
2025	87.99%	12.01%	17.91%	6.13%	26.16%	48.64%	1.16%	43.47%	56.53%

3）收费标准

国道 G325 南宁段现状为不收费二级公路，钦州段现状为收费一级公路，收费标准为一类客车收费 10 元/车次，六类货车收费 40 元/车次。

4）潜在影响分析

国道 G325 南宁段与本项目基本平行，从路网建设角度，高速公路与平行的国道共同构成区域的综合运输走廊骨架，二者在交通运输网络中分工协作、互为补充。结合近三年交通增长及交通构成情况，国道 G325 货车占比呈上升趋势，虽然高速公路与国省干线的功能定位不同，但从审慎角度，在 2026 年考虑其对本项目货车将产生进一步分流影响，以审慎评估平行国道的影响。

2.吴上高速一期

1）路线走向及定位

吴圩至上思高速公路一期工程是龙胜-峒中口岸公路的组成部分，属于《广西高速公路网规划（2018-2030 年）》“1 环 12 横 13 纵 25 联”中纵 8 线的重要路段。项目起于南宁市那西村附近，路线由北向南，经南宁市江南区延安镇、防城港市上思县那琴乡，终于上思县那琴乡龙楼村附近，顺接上思至防城港高速公路。路线全长 37.6km，桥隧比 27.8%，采用双向四车道高速公路标准，设计速度为 120km/h，路基宽度为 27m，设 4 处互通立交、1 对服务区和 2 个收费站。该项目于 2024 年 11 月 19 日正式通车，与上思至峒中高速公路、上思至防城港

高速公路形成中南、西南地区出海、出边大通道，打通内陆地区经广西面向东盟的高速公路通道，推动区域经济快速持续发展。



图 2-9 本项目以及吴上高速一期位置示意图

2）交通量及车型结构

吴上高速一期顺接思防高速，于 2024 年 11 月 19 日正式通车，自通车之日起至评估基准日，项目日均交通量 2583veh/d，主要以客车为主，客车日均交通量 2193veh/d，货车日均交通量 390veh/d。总体来看，吴上高速一期自通车以来交通量较小，且自然车月均复合增速为 1.26%、标准车月均复合增速为 1.16%，增长幅度较小。吴上高速一期历史交通量及车型构成如下表所示。

表 2-19 吴上高速一期历史交通量

年份	收费车流量（veh/d）											标准车交通量（pcu/d）	增长率
	客车				货车						路段交通量		
	一类	二类	三类	四类	一类	二类	三类	四类	五类	六类			
2024.11.19-2024.12.31	2,048	1	6	5	258	33	9	8	3	66	2,438	2,694	——
2025.1.1-12.31	2,195	1	8	5	288	39	7	8	7	43	2,601	2,799	6.69%

注：统计数据不包含免费车（节假日免费车、军警车、绿通车、抢险救灾车等）。

表 2-20 吴上高速一期月均历史交通量

月份	收费车流量（veh/d）											标准车交通量（pcu/d）	环比增长率
	客车				货车						路段交通量		
	一类	二类	三类	四类	一类	二类	三类	四类	五类	六类			
2024.11	2,039	2	7	4	221	30	8	7	2	51	2,371	2,572	——
2024.12	2,051	1	6	5	273	34	10	8	3	72	2,464	2,740	3.92%
2025.1	1,917	1	4	3	261	33	7	7	3	75	2,310	2,584	-6.25%
2025.2	2,141	1	4	2	228	27	5	5	3	37	2,454	2,606	6.24%
2025.3	1,980	1	8	5	281	32	9	7	5	45	2,375	2,574	-3.20%
2025.4	1,906	1	7	10	286	36	7	8	6	46	2,312	2,517	-2.66%
2025.5	1,671	1	7	3	252	37	6	5	9	39	2,030	2,213	-12.20%
2025.6	2,084	1	7	3	279	38	6	8	9	42	2,478	2,677	22.08%
2025.7	2,604	1	7	5	277	38	6	5	11	37	2,990	3,174	20.67%
2025.8	3,388	1	9	4	277	43	5	9	8	36	3,780	3,964	26.42%
2025.9	2,121	1	8	4	310	46	8	11	9	39	2,556	2,758	-32.38%
2025.10	1,884	1	9	7	322	46	7	9	7	37	2,329	2,516	-8.88%
2025.11	2,265	2	14	7	338	48	7	11	8	44	2,744	2,960	17.78%
2025.12	2,359	1	14	5	340	43	7	10	5	43	2,826	3,024	3.00%

注：统计数据不包含免费车（节假日免费车、军警车、绿通车、抢险救灾车等）。

表 2-21 吴上高速一期历年车型比例统计表（绝对数）

月份	客车				货车						客车占比	货车占比
	一类	二类	三类	四类	一类	二类	三类	四类	五类	六类		
2024.11	85.99%	0.07%	0.28%	0.17%	9.34%	1.28%	0.34%	0.30%	0.08%	2.15%	86.52%	13.48%
2024.12	83.26%	0.03%	0.25%	0.20%	11.07%	1.38%	0.41%	0.32%	0.14%	2.94%	83.74%	16.26%
2025.1	82.99%	0.04%	0.16%	0.11%	11.30%	1.42%	0.28%	0.31%	0.12%	3.25%	83.31%	16.69%
2025.2	87.24%	0.05%	0.15%	0.10%	9.30%	1.10%	0.20%	0.22%	0.12%	1.52%	87.54%	12.46%
2025.3	83.38%	0.05%	0.33%	0.22%	11.83%	1.37%	0.39%	0.30%	0.22%	1.90%	83.98%	16.02%
2025.4	82.43%	0.04%	0.31%	0.41%	12.35%	1.57%	0.29%	0.33%	0.27%	1.99%	83.19%	16.81%
2025.5	82.3	0.03	0.36	0.16	12.43	1.81	0.29	0.23	0.43	1.92	82.89	17.11

	3%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
2025.6	84.12%	0.03%	0.30%	0.14%	11.26%	1.52%	0.23%	0.34%	0.38%	1.68%	84.59%	15.41%
2025.7	87.07%	0.04%	0.25%	0.16%	9.26%	1.26%	0.19%	0.17%	0.37%	1.23%	87.52%	12.48%
2025.8	89.61%	0.04%	0.24%	0.10%	7.32%	1.13%	0.14%	0.25%	0.22%	0.96%	89.99%	10.01%
2025.9	82.96%	0.03%	0.30%	0.15%	12.13%	1.80%	0.30%	0.44%	0.34%	1.53%	83.44%	16.56%
2025.10	80.88%	0.06%	0.39%	0.28%	13.83%	1.98%	0.29%	0.40%	0.32%	1.57%	81.61%	18.39%
2025.11	82.57%	0.06%	0.49%	0.27%	12.33%	1.75%	0.25%	0.39%	0.27%	1.61%	83.39%	16.61%
2025.12	83.47%	0.04%	0.48%	0.18%	12.04%	1.53%	0.25%	0.34%	0.16%	1.51%	84.17%	15.83%

3）现行收费政策

吴上高速一期现行收费政策与本项目相同，详见第 5.3.5 节。

4）潜在影响分析

吴上高速一期位于本项目西侧，相距本项目约 20-35km，与本项目共同构成南北走廊骨架，重点服务对象为南宁市西侧区域及南宁绕城以西方向来往上思县、峒中镇及防城港市等沿线地区的车辆。但因吴上高速二期尚未建成通车，现状经该项目往北前往南宁市区的车辆需绕行至南友高速，而往南前往防城港等地区需经行相接的收费较高的思防高速公路，因此从通车以来道路交通量增长情况以及通道竞争性可以看出，在现状路网条件下该项目对本项目的交通量分流影响较小。此外，吴上高速一期通车已满一年，从通车至今的月均交通量变化趋势来看，该项目与周边路网的承担交通量已基本稳定，对周边路网的分流影响已基本显现，因此考虑对本项目不会产生进一步分流。

3.南湛高速广西段

1）路线走向及定位

南宁—湛江高速公路工程是中国境内连接广西壮族自治区南宁市和广东省湛江市的高速公路，为广东省高速公路网连通广西的 13 条出省通道之一，也是广西高速公路网“1 环 12 横 13 纵 25 联”规划布局中的“联 13”。项目起于南

宁绕城高速公路六冲枢纽互通，整体由西向东，经南宁市邕宁区，钦州市灵山县、浦北县，玉林市博白县，终于那卜镇桂粤交界处。线路全长 186.8km，设计速度为 120km/h，双向四车道，全线设置双旺、安石连接线 2 条，采用二级公路标准。南湛高速广西段已于 2024 年 6 月 18 日通车，作为南宁与湛江之间便捷快速的联络线之一，同时是通往粤港澳大湾区、北部湾等区域的主要高速公路之一，既满足出省通道快速畅通，又强化区域间重要经济节点城市的连接功能。



图 2-10 本项目以及南湛高速广西段位置示意图

2）交通量及车型结构

南湛高速广西段接南宁绕城高速，于 2024 年 6 月 18 日通车，自通车之日起至评估基准日止，项目日均交通量 5170veh/d，主要以客车为主，客车日均交通量 4363veh/d，货车日均交通量 807veh/d。总体来看，南湛高速广西段自通车以来交通量较小，且自然车月均复合增速为 0.76%、标准车月均复合增速为 0.77%，增长幅度较小。南湛高速广西段如下表所示。

表 2-22 南湛高速广西段历史交通量

年份	收费车流量（veh/d）											标准车交通量（pcu/d）	增长率
	客车				货车						路段交通量		
	一类	二类	三类	四类	一类	二类	三类	四类	五类	六类			
2024.6.18-2024.12.31	3,990	18	12	23	485	115	26	31	6	67	4,773	5,151	——
2025.1.1-12.31	4,470	15	12	30	568	140	26	36	6	71	5,374	5,788	12.59%

注：统计数据不包含免费车（节假日免费车、军警车、绿通车、抢险救灾车等）。

表 2-23 南湛高速广西段月均历史交通量

月份	收费车流量（veh/d）											标准车交通量（pcu/d）	环比增长率
	客车				货车						路段交通量		
	一类	二类	三类	四类	一类	二类	三类	四类	五类	六类			
2024.6	3,771	19	11	25	514	127	29	31	6	79	4,614	5,043	——
2024.7	3,963	17	11	21	420	93	21	29	5	51	4,630	4,934	0.35%
2024.8	5,373	19	11	22	475	108	22	31	5	54	6,120	6,448	32.19%
2024.9	4,432	18	13	22	505	122	25	34	5	62	5,238	5,607	-14.41%
2024.10	2,912	19	14	27	517	125	30	33	6	69	3,753	4,156	-28.36%
2024.11	3,756	19	13	27	499	124	30	32	7	87	4,592	5,048	22.37%
2024.12	3,842	19	11	26	535	132	31	32	7	86	4,722	5,182	2.82%
2025.1	5,830	19	11	24	579	132	27	28	6	80	6,736	7,161	42.65%
2025.2	5,278	18	10	27	483	106	23	27	4	63	6,039	6,386	-10.35%
2025.3	4,272	16	11	28	526	125	28	31	6	81	5,123	5,552	-15.17%
2025.4	3,744	16	11	29	534	131	27	33	5	71	4,603	5,008	-10.16%
2025.5	3,393	17	11	28	539	133	23	32	5	68	4,249	4,637	-7.69%
2025.6	4,833	15	13	23	667	162	26	38	6	62	5,846	6,245	37.59%
2025.7	4,924	15	11	27	577	148	24	33	5	56	5,820	6,180	-0.44%
2025.8	5,468	14	10	27	565	145	24	33	5	58	6,349	6,718	9.10%
2025.9	4,211	13	11	25	584	158	26	40	7	66	5,141	5,557	-19.03%
2025.10	3,398	14	13	33	590	153	27	49	7	71	4,354	4,803	-15.31%
2025.11	4,209	13	12	32	571	146	25	42	10	85	5,145	5,624	18.16%
2025.12	4,341	13	15	51	597	142	27	42	8	91	5,326	5,831	3.52%

注：统计数据不包含免费车（节假日免费车、军警车、绿通车、抢险救灾车等）。

表 2-24 南湛高速广西段历年车型比例统计表（绝对数）

月份	客车				货车						客车占比	货车占比
	一类	二类	三类	四类	一类	二类	三类	四类	五类	六类		

2024.6	81.74%	0.42%	0.24%	0.54%	11.14%	2.76%	0.64%	0.68%	0.14%	1.71%	82.93%	17.07%
2024.7	85.58%	0.38%	0.23%	0.45%	9.07%	2.02%	0.45%	0.62%	0.10%	1.10%	86.64%	13.36%
2024.8	87.78%	0.31%	0.18%	0.36%	7.77%	1.76%	0.36%	0.51%	0.08%	0.89%	88.63%	11.37%
2024.9	84.60%	0.35%	0.25%	0.42%	9.64%	2.33%	0.48%	0.64%	0.09%	1.19%	85.63%	14.37%
2024.10	77.59%	0.52%	0.37%	0.73%	13.77%	3.33%	0.80%	0.89%	0.16%	1.84%	79.21%	20.79%
2024.11	81.78%	0.41%	0.28%	0.59%	10.87%	2.69%	0.66%	0.70%	0.15%	1.89%	83.05%	16.95%
2024.12	81.36%	0.40%	0.24%	0.54%	11.33%	2.80%	0.66%	0.68%	0.15%	1.83%	82.54%	17.46%
2025.1	86.55%	0.28%	0.16%	0.35%	8.60%	1.95%	0.39%	0.42%	0.09%	1.19%	87.34%	12.66%
2025.2	87.40%	0.30%	0.16%	0.46%	8.00%	1.75%	0.37%	0.45%	0.06%	1.05%	88.31%	11.69%
2025.3	83.38%	0.31%	0.22%	0.54%	10.27%	2.45%	0.54%	0.60%	0.11%	1.58%	84.46%	15.54%
2025.4	81.34%	0.35%	0.25%	0.64%	11.61%	2.84%	0.59%	0.72%	0.12%	1.54%	82.58%	17.42%
2025.5	79.86%	0.40%	0.26%	0.65%	12.69%	3.12%	0.55%	0.76%	0.12%	1.60%	81.17%	18.83%
2025.6	82.68%	0.26%	0.22%	0.40%	11.42%	2.78%	0.45%	0.64%	0.10%	1.06%	83.55%	16.45%
2025.7	84.61%	0.27%	0.19%	0.46%	9.91%	2.54%	0.41%	0.58%	0.08%	0.95%	85.53%	14.47%
2025.8	86.12%	0.22%	0.16%	0.43%	8.89%	2.28%	0.38%	0.52%	0.09%	0.92%	86.92%	13.08%
2025.9	81.90%	0.25%	0.22%	0.49%	11.35%	3.08%	0.51%	0.77%	0.13%	1.29%	82.86%	17.14%
2025.10	78.03%	0.31%	0.31%	0.75%	13.55%	3.51%	0.62%	1.12%	0.17%	1.63%	79.40%	20.60%
2025.11	81.80%	0.26%	0.24%	0.62%	11.09%	2.84%	0.49%	0.81%	0.19%	1.64%	82.93%	17.07%
2025.12	81.51%	0.25%	0.27%	0.96%	11.20%	2.66%	0.50%	0.78%	0.16%	1.71%	82.99%	17.01%

3）现行收费政策

南湛高速广西段与本项目的差异化收费政策相同（详见第 5.3.5 节），随着基准日更新，“外省籍非营运一型客车周末自驾游广西使用 ETC 支付的，免收广西境内特定省界高速公路路段车辆通行费”政策已执行到期。

4）潜在影响分析

南湛高速广西段位于本项目东侧，相距本项目约 15-50km，虽然南湛高速广西段与本项目所在兰海高速均为南宁至桂粤界之间的走廊通道，但因路线走向差异，二者在通道内服务对象有区别。南湛高速广西段与清凭高速相连，主要服务南宁市与灵山县、浦北县、博白县及以东方向，以及部分南宁与北海合浦及湛江方向的往来车辆，对原经行本项目的该方向往来车辆存在一定竞争分流作用。不过，南湛高速广西段通车已满一年，从通车至今的月均交通量变化趋势来看，该项目与周边路网的承担交通量已基本稳定，对周边路网的分流影响已基本显现，因此考虑对本项目不会产生进一步分流。

2.6 与工可差异对比分析

根据 2014 年 1 月广西壮族自治区交通规划勘察设计研究院出具的《兰州至海口高速公路广西南宁至钦州、钦州至防城港段改扩建工程可行性研究报告》（简称“《工可报告》”）显示，该报告交通量预测结果提供了特征年 2019 年、2025 年、2030 年、2038 年的预测值，对比将可比特征年进行插值法计算中间年份交通量，本项目实际交通量与《工可报告》预测交通量的对比结果如下表所示：

表 2-25 本项目客货交通量情况

年份	实际交通量（pcu/d）	《工可报告》预测交通量（pcu/d）	差异比例
2019 年	——	45,278	——
2020 年	37,537	47,735	-21.36%
2021 年	49,185	50,193	-2.01%
2022 年	32,692	52,650	-37.91%
2023 年	46,766	55,107	-15.14%
2024 年	43,305	57,565	-24.77%
2025 年	40,712	60,022	-32.17%

注：1、2020 年以前货车采用计重收费模式，无分车型数据进行标准车换算。

2、上述交通量数据统计包含免费车（节假日免费车、军警车、绿通车、抢险救灾车等）。

3、2020 年交通量包含免费通行的 79 天，即 2020 年全年天数按 366 天计算。

从上表可以看出，《工可报告》预测交通量与本项目实际发生交通量以及本次预测交通量相比差异较大，差异原因主要包括：

（1）《工可报告》交通量预测假设为兰州至海口高速公路广西南宁至钦州、钦州至防城港段改扩建工程于 2019 年全线完工，实际改扩建工程分段完工通车，本项目外的其他路段改扩建工程于 2022 年完工通车，改扩建工程全线贯通诱增影响未在 2019 年释放。

（2）2020 年及以后受公共卫生事件以及宏观经济的影响，高速公路客货车交通量下降明显，导致本项目实际交通量与《工可报告》预测交通量差异较大。

（3）《工可报告》预测参数参考的“十三五”经济发展预测目标值，经济增长实际情况与预测目标的差异导致本项目实际交通量与《工可报告》预测交通量有所差异。

（4）《工可报告》编制阶段，在本项目附近的南晓镇规划建设有南宁龙象谷国际旅游度假区项目，总规划面积约 100 平方公里，一期规划约 40 平方公里。龙象谷项目于 2012 年 12 月启动，2014 年列入广西自治区统筹推进的重大项目，原计划 2015 年进入实质性建设阶段。但在推进过程中，遇到建设用地指标、供水排水等基础设施难以克服的困难，项目业主要求暂缓推进龙象谷项目建设，并于 2015 年经自治区政府同意暂缓推进龙象谷项目建设。由于沿线规划产业的不利变动，对本项目交通量产生不利影响。

（5）《工可报告》中的车型统计口径及换算系数采用的《公路工程技术标准》JTG B01—2003，与现行《公路工程技术标准》JTG B01—2014 以及《收费公路车辆通行费车型分类》（JT/T489-2019）的统计标准存在差异，导致交通量数据统计口径不一致。

3 项目沿线地区发展现状

3.1 广西壮族自治区社会经济发展状况

广西壮族自治区，简称“桂”，中华人民共和国省级行政区，首府南宁市，地处中国地势第二台阶中的云贵高原东南边缘，两广丘陵西部；主要分布有山地、丘陵、台地、平原等类型地貌，中部和南部多丘陵平地，呈盆地状，有“广西盆地”之称；行政区域土地面积 23.76 万平方千米。

截至 2024 年末，广西壮族自治区全区常住人口 5013 万人，比上年末减少 14 万人，其中城镇人口 2877 万人，占常住人口比重（常住人口城镇化率）为 57.39%，比上年末提高 0.61 个百分点。全年出生人口 42.0 万人，出生率为 8.37‰；死亡人口 37.6 万人，死亡率为 7.49‰；自然增长率为 0.88‰。



图 3-1 广西壮族自治区行政区划图

“十四五”期间，广西将重点打造“765”现代产业体系，做优 7 大传统产业、做大 6 大新兴产业、做实 5 大特色产业，推动产品从初级加工向精深加工转

变、产业链从缺失向完整转变、产业从低端向中高端转变，推动新旧动能转换、新旧结构转换、新旧模式转换，提升产业链现代化水平，促进产业链上中下游高度协同。2024 年，广西壮族自治区生产总值 28649.40 亿元，按可比价计算，比上年增长 4.2%。其中，第一产业增加值 4751.54 亿元，增长 4.3%；第二产业增加值 9300.99 亿元，增长 5.5%；第三产业增加值 14596.87 亿元，增长 3.3%。第一、二、三产业增加值占地区生产总值的比重分别为 16.5%、32.5%和 51.0%，对经济增长的贡献率分别为 17.4%、41.4%和 41.2%。按常住人口计算，全年人均地区生产总值 57071 元，比上年增长 4.5%。

广西壮族自治区历年国内生产总值如表 3-1、图 3-2 所示。

表 3-1 广西壮族自治区历年国民生产总值

年份	地区生产总值（亿元）	GDP 可比价增长率（%）	人均地区生产总值（元）
2005 年	4,063.20	12.70	8,762
2006 年	4,801.98	13.50	10,240
2007 年	5,885.88	14.90	12,408
2008 年	7,171.58	12.80	14,966
2009 年	7,700.36	13.90	15,923
2010 年	9,502.39	14.20	18,070
2011 年	11,714.35	12.30	25,315
2012 年	13,031.04	11.30	27,943
2013 年	14,378.00	10.20	30,588
2014 年	15,672.97	8.50	33,090
2015 年	16,803.12	8.10	35,190
2016 年	18,245.07	7.30	37,876
2017 年	20,396.25	7.30	41,955
2018 年	20,352.51	6.80	41,489
2019 年	21,237.14	6.00	42,964
2020 年	22,156.69	3.70	44,237
2021 年	24,740.86	7.50	49,206
2022 年	26,300.87	2.90	52,164
2023 年	27,202.39	4.10	54,005
2024 年	28,649.40	4.20	57,071

注：1、2005-2024 年数据分别来源于当年的广西壮族自治区国民经济和社会发展统计公报。其中，2010 年和 2020 年人均地区生产总值来源于《广西统计》（由广西壮族自治区统计局打造，采用“国家数据”系统标准建设的，支持数据化科学决策与分析的应用平台）中《广西年度数据-国民经济核算》。

2、2018 年，地区生产总值、各产业增加值、人均地区生产总值绝对数按现价计算，增长速度按不变

价格计算。其中，2018 年 GDP 数据按调整后的专业可比口径进行计算。



图 3-2 广西壮族自治区历年生产总值及其变化率图

广西是中国唯一临海的少数民族自治区、西部唯一的沿海地区，是中国对外开放、走向东盟、走向世界的重要门户和前沿，是大西南最便捷的出海口。西部陆海新通道、北部湾城市群、珠江—西江经济带等国家战略深入实施，地跨广西、广东、海南三省区，背靠大西南，毗邻粤港澳，面向东南亚，是海上丝绸之路的重要枢纽，在西部大开发战略格局和国家对外开放大局中具有独特地位。

2024 年末，民用汽车保有量 992.05 万辆，比上年末增长 5.21%，其中私人汽车保有量 921.94 万辆，增长 5.43%。轿车保有量 574.73 万辆，增长 6.4%，其中私人轿车 558.17 万辆，增长 6.5%。

表 3-2 广西壮族自治区历年民用汽车保有量（2010-2024 年）

年份	民用汽车保有量		私人汽车保有量	
	数量（万辆）	增长率	数量（万辆）	增长率
2010 年	155.73	26.30%	111.71	33.80%
2011 年	191.45	22.94%	143.83	28.75%
2012 年	231.03	20.67%	180.76	25.68%
2013 年	279.81	21.11%	226.29	25.19%
2014 年	319.48	14.18%	269.64	19.16%
2015 年	366.52	14.72%	316.66	17.44%
2016 年	427.34	16.59%	378.12	19.41%
2017 年	504.33	18.02%	452.65	19.71%
2018 年	590.40	17.07%	533.62	17.89%

2019 年	675.72	14.45%	615.13	15.27%
2020 年	752.06	11.30%	688.62	11.95%
2021 年	832.76	10.73%	765.70	11.19%
2022 年	892.24	7.14%	825.61	7.82%
2023 年	942.95	5.68%	874.43	5.91%
2024 年	992.05	5.21%	921.94	5.43%

注：2010-2024 年数据分别来源于当年的广西壮族自治区国民经济和社会发展统计公报。



图 3-3 广西壮族自治区历年民用汽车保有量

2024 年末，公路总里程 18.70 万公里，比上年末新增 0.34 万公里；其中，高速公路里程 10060 公里，比上年末新增 993 公里。年末铁路营业总里程 5866 公里，比上年末增加 193 公里；其中，高速铁路营业里程 2406 公里。

2024 年全年货物运输总量 23.71 亿吨，比上年增长 3.8%。货物运输周转量 5854.97 亿吨公里，增长 4.7%。港口完成货物吞吐量 7.11 亿吨，比上年增长 7.3%，其中外贸货物吞吐量 2.10 亿吨，增长 5.9%。港口集装箱吞吐量 1080.04 万标准箱，增长 12.8%。全年全区旅客运输总量 3.33 亿人次，比上年增长 4.5%。旅客运输周转量 670.86 亿人公里，增长 5.5%。

表 3-3 广西壮族自治区历年公路运输量（2015-2024 年）

年份	公路客运量（万人）	公路客运量增长率	公路货运量（万吨）	公路货运量增长率
2015 年	41,522	——	119,194	——
2016 年	39,752	-4.26%	128,247	7.60%
2017 年	38,083	-4.20%	139,602	8.85%

2018 年	36,134	-5.12%	153,389	9.88%
2019 年	34,539	-4.41%	142,749	-6.94%
2020 年	26,771	-22.49%	145,323	1.80%
2021 年	18,326	-31.55%	169,019	16.31%
2022 年	14,479	-20.99%	163,219	-3.43%
2023 年	16,854	16.40%	172,005	5.38%
2024 年	17,100	1.46%	177,600	3.25%

注：2015-2022 年数据来源于《广西统计》（由广西壮族自治区统计局打造的，采用“国家数据”系统标准建设的，支持数据化科学决策与分析的应用平台）中《广西年度数据-交通运输》；2023 年数据来源于广西壮族自治区交通运输厅《2023 年广西交通运输主要统计指标》；2024 年数据来源于《2024 年广西道路运输行业抢抓机遇转型发展》等文件。



图 3-4 广西壮族自治区历年公路运输量

3.2 南宁市社会经济发展状况

南宁市，简称“邕”，古称邕州，别称绿城。广西壮族自治区辖地级市、首府、Ⅰ型大城市、二线城市、北部湾经济区、珠江—西江经济带和北部湾城市群核心城市、中国—东盟博览会永久举办地、“一带一路”经济带有机衔接的重要门户城市、西部陆海新通道陆港型国家物流枢纽、南部战区陆军机关驻地。南宁市总面积 2.21 万平方千米，辖兴宁区、江南区、青秀区、西乡塘区、邕宁区、良庆区、武鸣区 7 个城区和横州市、宾阳县、上林县、马山县、隆安县 5 个县（市），建有南宁高新技术产业开发区、南宁经济技术开发区、广西—东盟经济技术开发

区 3 个国家级开发区（来源：广西南宁市人民政府门户网站《南宁简介》）。

2024 年末，南宁市常住人口 897.19 万人，比上年末增加 3.11 万人。其中，城镇常住人口 644.91 万人，占常住人口比重（常住人口城镇化率）为 71.9%，提高 0.5 个百分点。全年常住人口出生率 8.50‰，比上年上升 0.26 个千分点；常住人口死亡率 6.59‰，下降 0.08 个千分点；常住人口自然增长率 1.88‰，上升 0.35 个千分点。



图 3-5 南宁市行政区划图

作为广西壮族自治区的首府城市，南宁市的产业集群相对比较多，南宁市主要有机械装备制造、电子信息、金属新材料、汽车、轻工纺织、生物医药等六大产业。2024 年，南宁市实现生产总值 5995.36 亿元，按可比价格计算，比上年增长 3.0%。其中，第一产业增加值 678.26 亿元，增长 4.0%；第二产业增加值 1155.29 亿元，增长 3.7%；第三产业增加值 4161.81 亿元，增长 2.6%。第一、二、三产

业增加值占地区生产总值的比重分别为 11.3%、19.3%和 69.4%，对经济增长的贡献率分别为 16.2%、25.1%和 58.7%。按常住人口计算，全年人均地区生产总值 66940 元。

南宁市历年国内生产总值如表 3-4、图 3-6 所示。

表 3-4 南宁市历年国民生产总值

年份	地区生产总值（亿元）	GDP 可比价增长率（%）	人均地区生产总值（元）
2005 年	711.31	10.80	11,127
2006 年	811.13	13.20	13,220
2007 年	1,054.88	14.40	16,070
2008 年	1,240.78	11.20	19,204
2009 年	1,423.95	11.50	21,945
2010 年	1,677.19	12.30	27,069
2011 年	2,044.86	13.10	33,017
2012 年	2,307.11	11.80	37,016
2013 年	2,620.15	11.70	41,711
2014 年	2,862.28	8.70	45,735
2015 年	3,147.92	8.40	41,740
2016 年	3,405.99	6.60	43,928
2017 年	3,804.33	8.00	47,597
2018 年	4,162.37	5.40	50,613
2019 年	4,506.56	5.00	53,424
2020 年	4,726.34	3.70	54,669
2021 年	5,120.94	6.10	58,241
2022 年	5,218.34	1.40	58,883
2023 年	5,469.06	4.00	61,338
2024 年	5,995.36	3.00	66,940

注：2005-2023 年数据来源于 2024 年《南宁市统计年鉴》；2024 年数据来源于南宁市 2024 年国民经济和社会发展统计公报。



图 3-6 南宁市历年生产总值及其变化率图

南宁市位于广西中部偏南，面向东南亚，背靠大西南，东邻粤港澳，南临北部湾，处于“一带一路”的重要节点，是华南经济圈、西南经济圈、中国—东盟经济圈的交汇点。具有近海、近边，沿江、沿线“两近两沿”的特点，距中越边境约 200 公里，是距离东盟国家最近的首府城市。平陆运河建成后，南宁港产城海融合发展的区位优势更加凸显。

2024 年末，民用汽车保有量 259.08 万辆，比上年末增长 6.66%；其中，私人汽车保有量 245.52 万辆，增长 6.53%。新能源汽车保有量 29.64 万辆，比上年末增长 56.0%；其中，非营运新能源汽车 24.64 万辆，增长 60.8%。小型载客汽车保有量 254.17 万辆，比上年末增长 6.8%；其中，非营运汽车 249.54 万辆，增长 7.3%。

表 3-5 南宁市历年民用汽车保有量（2010-2024 年）

年份	民用汽车保有量		私人汽车保有量	
	数量（万辆）	增长率	数量（万辆）	增长率
2010 年	43.22	25.82%	29.27	34.38%
2011 年	62.09	43.66%	38.38	31.12%
2012 年	63.86	2.85%	47.67	24.21%
2013 年	73.99	15.86%	59.35	24.50%
2014 年	88.99	20.27%	71.01	19.65%
2015 年	103.45	16.25%	85.02	19.73%
2016 年	104.29	0.81%	88.33	3.89%
2017 年	131.54	26.13%	113.18	28.13%

2018 年	152.51	15.94%	132.21	16.81%
2019 年	176.16	15.51%	154.50	16.86%
2020 年	198.90	12.91%	176.88	14.49%
2021 年	208.98	5.07%	197.86	11.86%
2022 年	226.55	8.41%	213.13	7.72%
2023 年	242.90	7.22%	230.46	8.13%
2024 年	259.08	6.66%	245.52	6.53%

注：2010-2021 年数据来源于《广西统计》（由广西壮族自治区统计局打造的，采用“国家数据”系统标准建设的，支持数据化科学决策与分析的应用平台）中历年的《南宁市年度数据-民用汽车保有量》；2022 年数据来源于 2023 年《南宁市统计年鉴》；2023-2024 年数据分别来源于当年的南宁市国民经济和社会发展统计公报。



图 3-7 南宁市历年民用汽车保有量

2024 年全年公路货运量 3.91 亿吨，比上年增长 1.82%，公路货运周转量 4534868.61 万吨公里。水路货运量 4548.5 万吨，增长 3.6%，水路货运周转量 3868123.00 万吨公里。航空货邮吞吐量 20.3 万吨，增长 7.3%。航空货邮（发运量）13.0 万吨，增长 8.3%。全年公路客运量 3141 万人次，比上年下降 0.04%，公路客运周转量 301571.95 万人公里。水路客运量 28.1 万人次，增长 38.8%，水路客运周转量 375.71 万人公里。航空客运吞吐量 1400.5 万人次，增长 2.3%。航空客运（发送量）709.6 万人次，增长 2.1%。

表 3-6 南宁市历年公路运输量（2015-2024 年）

年份	公路客运量（万人）	公路客运量增长率	公路货运量（万吨）	公路货运量增长率
2015 年	6,499	——	33,064	——
2016 年	5,719	-12.00%	28,672	-13.28%
2017 年	5,482	-4.14%	31,212	8.86%
2018 年	5,196	-5.22%	34,299	9.89%

2019 年	4,972	-4.31%	36,880	7.53%
2020 年	3,902	-21.52%	32,500	-11.88%
2021 年	3,636	-6.82%	38,098	17.22%
2022 年	2,816	-22.57%	36,360	-4.56%
2023 年	3,142	11.61%	38,400	5.61%
2024 年	3,141	-0.04%	39,100	1.82%

注：2015-2022 年数据分别来源于当年的《南宁市统计年鉴》，2023~2024 年数据分别来源于当年的南宁市国民经济和社会发展统计公报。



图 3-8 南宁市历年公路运输量

3.3 钦州市社会经济发展状况

钦州市，古称安州，广西壮族自治区辖地级市，地处广西壮族自治区南部沿海，北部湾北岸，主要属丘陵地貌类型，海洋性气候明显，东与北海市和玉林市相连，南临钦州湾，西与防城港市毗邻，北与南宁市接壤，全市陆地总面积 10897 平方千米。截至 2025 年 12 月，全市辖 2 个市辖区、2 个县。

截至 2024 年底，钦州市全市户籍总人口 421.33 万人，比上年末增加 0.74 万人。全市常住人口 333.23 万人，其中城镇人口 152.06 万人，常住人口城镇化率为 45.63%，比上年末提高 0.72 个百分点。全年出生人口 3.27 万人，出生率为 9.84‰；死亡人口 2.17 万人，死亡率为 6.53‰；自然增长率为 3.31‰。



图 3-9 钦州市行政区划图

钦州港片区经过多年的快速发展，以百亿元龙头项目带动产业链条延伸，加快形成化工新材料、新能源材料、海上装备制造、电子信息、粮油木材 5 个千亿级具有临港特色的向海产业集群，现代化产业呈现出蓬勃发展的态势。2024 年，钦州市实现生产总值 1878.96 亿元，比上年增长 5.2%。其中，第一产业增加值 398.50 亿元，增长 4.4%；第二产业增加值 649.68 亿元，增长 4.1%；第三产业增加值 830.78 亿元，增长 6.3%。第一、二、三产业增加值占地区生产总值的比重分别为 21.2%、34.6%和 44.2%。按常住人口计算，全年人均地区生产总值 56522 元。

钦州市历年国内生产总值如表 3-7、图 3-10 所示。

表 3-7 钦州市历年国民生产总值

年份	地区生产总值（亿元）	GDP 可比价增长率（%）	人均地区生产总值（元）
2005 年	185.99	13.60	6,035
2006 年	229.10	12.60	7,496
2007 年	280.49	14.50	9,009
2008 年	332.14	12.30	10,755

2009 年	372.87	12.20	12,206
2010 年	477.42	15.40	16,421
2011 年	593.62	20.20	20,896
2012 年	631.71	11.10	22,147
2013 年	681.81	7.90	24,077
2014 年	783.65	9.80	26,971
2015 年	885.21	7.80	27,707
2016 年	957.35	8.70	29,737
2017 年	1,091.99	8.30	33,662
2018 年	1,214.32	6.00	37,154
2019 年	1,356.27	7.80	41,269
2020 年	1,387.37	2.50	42,054
2021 年	1,685.35	10.40	50,939
2022 年	1,917.00	8.20	57,838
2023 年	1,961.29	6.00	59,125
2024 年	1,878.96	5.20	56,522

注：2005-2021 年数据来源于 2022 年《钦州市统计年鉴》，2022~2024 年数据分别来源于当年的钦州市国民经济和社会发展统计公报。



图 3-10 钦州市历年生产总值及其变化率图

钦州市是岭南文化、“广府文化”重要的兴盛地、传承地之一，钦廉民系正是世居于此，是“一带一路”南向通道陆海节点城市，中国—东盟自由贸易区的前沿城市，北部湾城市群的重要城市，是广西北部湾经济区的海陆交通枢纽、西南地区便捷的出海通道，拥有深水海港亦是国家保税港的钦州港，境内设有中国（广西）自由贸易试验区钦州港片区，是西部陆海新通道三条主通道的交汇点和

平陆运河的终点。南钦高速铁路作为广西北部湾地区的主要铁路运输通道构成了中国西南地区连接东南亚地区最便捷的出海通道。境内有三娘湾旅游区、八寨沟旅游区等 4A 级景点。

2024 年，年末全市民用汽车保有量 53.07 万辆，比上年末增长 8.06%，其中私人汽车保有量 43.04 万辆，下降 4.1%。轿车保有量 30.82 万辆，增长 7.0%，其中私人轿车 27.34 万辆，下降 3.1%。

表 3-8 钦州市历年民用汽车保有量（2010-2024 年）

年份	民用汽车保有量		私人汽车保有量	
	数量（万辆）	增长率	数量（万辆）	增长率
2010 年	5.84	——	3.94	——
2011 年	7.50	28.42%	5.34	35.53%
2012 年	9.40	25.33%	7.11	33.15%
2013 年	11.37	20.96%	8.87	24.75%
2014 年	13.39	17.77%	10.84	22.21%
2015 年	15.58	16.36%	12.96	19.56%
2016 年	18.69	19.96%	16.03	23.69%
2017 年	23.66	26.59%	20.76	29.51%
2018 年	28.62	20.96%	25.47	22.69%
2019 年	33.57	17.30%	30.22	18.65%
2020 年	38.19	13.76%	34.49	14.13%
2021 年	81.61	113.69%	35.74	3.62%
2022 年	47.67	-41.59%	42.24	18.19%
2023 年	49.11	3.02%	44.88	6.25%
2024 年	53.07	8.06%	43.04	-4.10%

注：1、2010-2021 年数据来源于《广西统计》（由广西壮族自治区统计局打造的，采用“国家数据”系统标准建设的，支持数据化科学决策与分析的应用平台）中历年的《钦州市年度数据-民用车辆保有量》；

2、2022-2024 数据分别来源于当年的钦州市国民经济和社会发展统计公报。



图 3-11 钦州市历年民用汽车保有量

2024 年，年末全市公路总里程 11029.76 公里，比上年末新增 368.88 公里，其中：高速公路里程 580.87 公里，比上年末新增 133.25 公里。年末铁路营业总里程 457 公里；其中，高速铁路营业里程 208 公里。

2024 年，全年港口完成货物吞吐量 2.08 亿吨，比上年增长 7.5%，其中外贸货物吞吐量 0.72 亿吨，增长 13.9%。港口集装箱吞吐量 696 万标准箱，增长 12.1%。全年公路货运量 14511 万吨，比上年增长 3.17%，公路货运周转量 161.69 亿吨公里。水路货运量 2718 万吨，下降 0.9%，水路货运周转量 357.55 亿吨公里。全年公路客运量 481 万人次，比上年下降 1.43%，公路客运周转量 7.91 亿人公里。

表 3-9 钦州市历年公路运输量（2015-2024 年）

年份	公路客运量（万人）	公路客运量增长率	公路货运量（万吨）	公路货运量增长率
2015 年	1,805	——	12,062	——
2016 年	1,591	-11.86%	10,459	-13.29%
2017 年	1,525	-4.15%	11,386	8.86%
2018 年	1,447	-5.11%	12,510	9.87%
2019 年	1,384	-4.35%	13,452	7.53%
2020 年	1,082	-21.82%	11,851	-11.90%
2021 年	518	-52.13%	14,174	19.57%
2022 年	256	-50.58%	13,286	-6.26%
2023 年	488	90.63%	14,065	5.86%
2024 年	481	-1.43%	14,511	3.17%

注：2015-2024 年数据分别来源于当年的钦州市国民经济和社会发展统计公报。

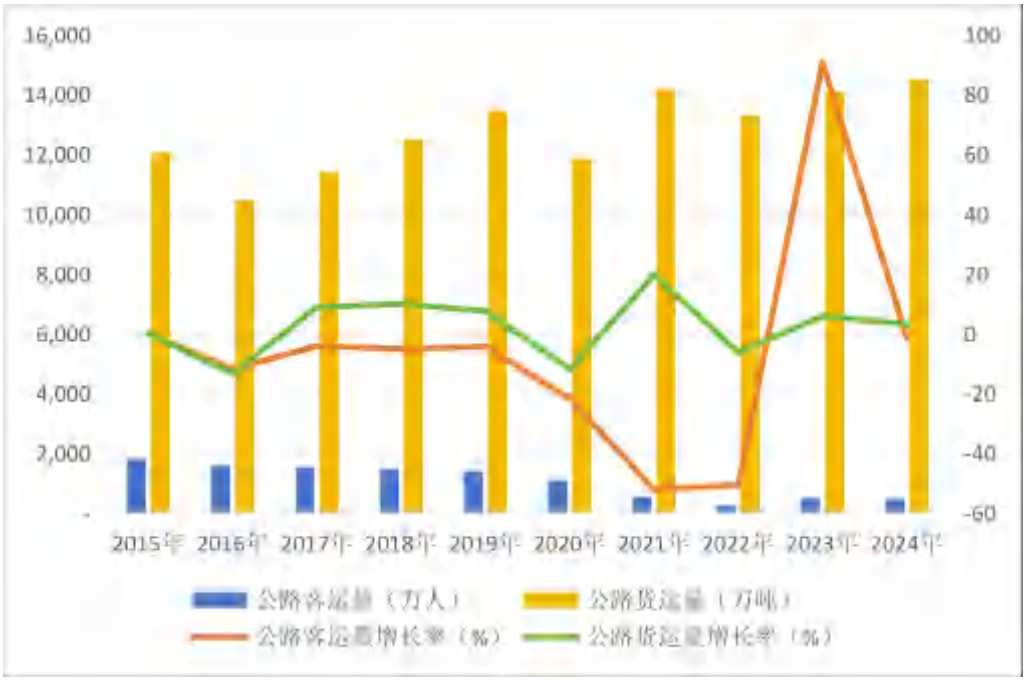


图 3-12 钦州市历年公路运输量

3.4 防城港市社会经济发展状况

防城港市，地处广西壮族自治区南部、中国大陆海岸线最西南端，介于北纬20°36'~22°22'，东经107°28'~108°36'之间，居北回归线以南。北接南宁市的邕宁区和崇左市的扶绥县，东与钦州市毗邻，西与宁明县接壤，南濒北部湾，西南与越南社会主义共和国交界。距自治区首府南宁市141千米，距钦州市53千米，距崇左市186多千米，距越南芒街市49千米。南北最大纵距101千米，东西最大横距119千米，总面积6242.94平方千米。防城港市辖2个区（港口区、防城区）、1个县（上思县），代管1个县级市（东兴市），市政府驻港口区公车镇行政中心区。

截至2024年末，防城港市全市常住人口107.98万人，比上年增长1.0%，常住人口城镇化率65.24%，比上年提高0.67个百分点。据公安部门统计，年末全市户籍人口103.04万人，比上年末增加0.40万人。



图 3-13 防城港市行政区划图

防城港市聚焦打造钢铁、有色金属、绿色新材料、粮油食品加工 4 个千亿元级支柱产业和培育电子信息、能源、装备制造、生物医药、县域轻工业 5 个百亿元级特色优势产业，全力围绕“4+5”重点产业链建链、补链、延链、强链，取得明显成效。2024 年，防城港市实现生产总值 1167.55 亿元，比上年增长 7.5%。其中，第一产业增加值 139.87 亿元，增长 4.6%；第二产业增加值 631.45 亿元，增长 8.8%；第三产业增加值 396.23 亿元，增长 6.8%。第一产业增加值占地区生产总值比重为 12.0%，第二产业增加值比重为 54.1%，第三产业增加值比重为 33.9%。按常住人口计算，全年人均地区生产总值 108670 元。

防城港市历年国内生产总值如表 3-10、图 3-14 所示。

表 3-10 防城港市历年国民生产总值

年份	地区生产总值（亿元）	GDP 可比价增长率（%）	人均地区生产总值（元）

2005 年	93.24	13.30	11,680
2006 年	115.69	17.10	14,279
2007 年	159.07	20.30	19,300
2008 年	212.18	20.10	25,375
2009 年	243.78	22.60	29,601
2010 年	319.54	17.80	37,264
2011 年	419.84	15.60	48,110
2012 年	457.53	12.50	51,836
2013 年	525.15	12.40	58,810
2014 年	588.94	10.40	65,184
2015 年	620.72	10.20	67,972
2016 年	676.12	9.10	73,197
2017 年	741.62	6.70	79,351
2018 年	——	7.40	——
2019 年	701.23	5.40	73,163
2020 年	732.81	5.10	——
2021 年	815.88	9.40	77,548
2022 年	968.08	5.10	91,505
2023 年	1,035.61	8.60	97,327
2024 年	1,167.55	7.50	108,670

注：2005-2024 年数据分别来源于当年的防城港市国民经济和社会发展统计公报（2018 年统计公报未公布地区生产总值和人均地区生产总值，2020 年统计公报未公布人均地区生产总值）。



图 3-14 防城港市历年生产总值及其变化率图

防城港市因港得名，依港而建，是中国两个既沿海又沿边的城市之一，唯一与东盟海陆河相连的城市；也是“一带一路”、西部陆海新通道的重要门户城市

和重要节点城市。入选港口型、陆上边境口岸型国家物流枢纽承载城市，拥有西部第一个亿吨大港——防城港。防城港市有国家 4A 级景区 7 家，3A 级景区 5 家，2A 级景区 1 家。

2024 年末，全市机动车保有量 41.73 万辆，其中汽车保有量 22.05 万辆。轿车类保有量 12.92 万辆，其中个人轿车 12.43 万辆。

表 3-11 防城港市历年民用汽车保有量（2010-2024 年）

年份	民用汽车保有量		私人汽车保有量	
	数量（万辆）	增长率	数量（万辆）	增长率
2010 年	3.93	35.10%	2.92	41.00%
2011 年	4.75	20.87%	3.66	25.34%
2012 年	6.07	27.79%	4.84	32.24%
2013 年	7.17	18.12%	5.90	21.90%
2014 年	8.02	11.85%	6.77	14.75%
2015 年	9.00	12.22%	7.76	14.62%
2016 年	10.31	14.56%	9.13	17.65%
2017 年	11.65	13.00%	10.43	14.24%
2018 年	28.66	146.01%	27.05	159.35%
2019 年	31.59	10.22%	29.77	10.06%
2020 年	36.86	16.68%	33.66	13.07%
2021 年	38.84	5.37%	36.47	8.35%
2022 年	39.75	2.34%	37.20	2.00%
2023 年	40.90	2.90%	——	——
2024 年	41.73	2.03%	——	——

注：2010-2024 年数据分别来源于当年的防城港市国民经济和社会发展统计公报；2023 和 2024 年为机动车保有量，且 2023 和 2024 年统计公报中未公布私人汽车保有量。

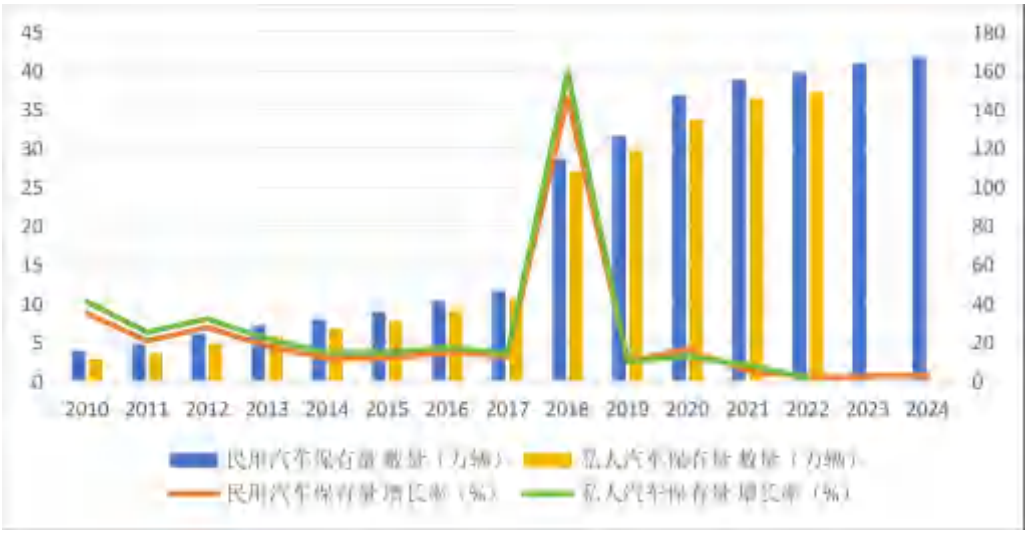


图 3-15 防城港市历年民用汽车保有量

2024 年，全年公路和水路客货运周转量 480.14 亿吨公里，比上年增长 13.5%。货物运输总量 13391 万吨，下降 0.01%；旅客运输总量 311 万人，增长 12.3%。全年港口货物吞吐量 18519 万吨，比上年下降 4.5%。集装箱吞吐量 100.50 万标准箱，增长 7.8%。从货物贸易方式看，外贸货物吞吐量 11537 万吨，增长 2.3%；内贸货物吞吐量 6981 万吨，下降 14.0%。从商品主要种类看，完成吞吐量前五位货种分别为：金属矿石 6568 万吨，煤炭及制品 3871 万吨，钢铁 2227 万吨，非金属矿石 2130 万吨，矿建材料 1612 万吨。

表 3-12 防城港市历年公路运输量（2015-2024 年）

年份	公路客运量（万人）	公路客运量增长率	公路货运量（万吨）	公路货运量增长率
2015 年	977	——	4,279	——
2016 年	860	-11.98%	3,713	-13.23%
2017 年	823	-4.30%	4,042	8.86%
2018 年	781	-5.13%	4,441	9.87%
2019 年	748	-4.20%	4,776	7.54%
2020 年	583	-22.06%	4,206	-11.93%
2021 年	170	-70.84%	5,159	22.66%
2022 年	117	-31.18%	4,940	-4.25%
2023 年	112	-4.30%	5,266	6.60%
2024 年	106	-5.45%	5,338	1.37%

注：2015-2024 年数据来源于防城港市当年的国民经济和社会发展统计公报。



图 3-16 防城港市历年公路运输量

4 项目沿线地区发展规划

4.1 广西壮族自治区经济发展规划

4.1.1 经济产业发展规划

根据《广西壮族自治区国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》规划，展望2035年，全区将基本建成壮美广西，与全国同步基本实现社会主义现代化。综合实力大幅提升，经济总量和城乡居民人均收入将迈上大台阶；科技支撑能力显著增强，基本建成创新型广西；基本实现新型工业化、信息化、城镇化、农业现代化，基本建成具有广西特色的现代化经济体系；开放水平大幅提升，形成“南向、北联、东融、西合”全方位开放发展新格局，成为面向东盟的国际大通道、西南中南地区开放发展新的战略支点、“一带一路”有机衔接的重要门户；基本实现广西治理现代化，人民平等参与、平等发展权利得到充分保障，基本建成法治广西、法治政府、法治社会；建成文化旅游强区、体育强区、健康广西，教育高质量发展，人才数量质量大幅提升，国民素质和社会文明程度达到新高度；生态环境质量保持全国领先水平，广泛形成绿色生产生活方式，生态经济发展壮大，美丽广西建设目标基本实现；城乡面貌根本改观，基本公共服务实现均等化，城乡区域发展差距和居民生活水平差距显著缩小；民族团结和边疆治理巩固提升，建成更高水平的平安广西；人民生活更加美好，人的全面发展、各族人民共同富裕取得更为明显的实质性进展。

“十四五”时期广西壮族自治区经济社会发展主要目标。锚定2035年远景目标，按照加快发展、转型升级、全面提质的主要目标，综合考虑国内外发展趋势和我区发展条件、优势、潜力，强化目标导向和问题导向，今后五年经济社会发展要努力实现以下具体目标。

——高质量发展迈出新步伐。充分挖掘增长潜力，保持经济持续健康发展，地区生产总值年均增长6.5%以上，高于全国和西部平均水平，经济总量明显提升，综合实力明显提升。经济结构更加优化，创新支撑能力显著增强，发展新动

能不断壮大，现代化经济体系建设取得积极进展，形成新时代西部大开发新的增长极。

——改革开放取得新突破。改革综合效能持续提升，促进高质量发展体制机制更加完善，营商环境达到全国一流水平。“南向、北联、东融、西合”全方位开放发展新格局基本形成，开放型经济发展迈上新台阶，在全国构建新发展格局中的战略地位和作用明显提升，加快形成面向东盟更好服务“一带一路”的开放合作高地、国内国际双循环重要节点枢纽。

——生态文明建设达到新高度。国土空间开发保护格局得到优化，生产生活方式绿色转型成效显著，生态安全屏障更加牢固。生态系统治理水平不断提升，城乡人居环境明显改善，生态环境保持全国一流。生态经济加快发展，生态优势更多转变为发展优势。

——人民生活品质迈上新台阶。实现更加充分更高质量就业，居民收入增长和经济增长基本同步，城乡居民收入差距进一步缩小。社会事业全面进步，教育高质量发展水平明显提高，健康广西建设水平不断提升，多层次社会保障体系更加健全，基本公共服务均等化水平显著提升。脱贫攻坚成果巩固拓展，乡村振兴战略全面推进。

——社会文明建设取得新进步。人民思想道德素质、科学文化素质和身心健康素质明显提高，公共文化服务体系和文化产业体系更加健全，人民精神文化生活日益丰富。新时代精神文明体系更加健全，民族文化事业更加繁荣，文化旅游强区基本建成。

——社会治理效能实现新提升。民主法治更加健全，社会公平正义更加彰显，行政效率和公信力显著提升，社会治理水平明显提高，防范化解重大风险体制机制不断健全，突发公共事件应急处置能力明显增强，自然灾害防御水平明显提升，发展安全保障更加有力，民族团结进步事业和边疆治理开创新局面。

“十四五”时期经济社会发展主要目标如下：

表 4-1 广西壮族自治区十四五经济社会发展主要指标

类别	指标	2020 年	2025 年	年均增长（%）/五年累计	指标属性
经济发展	1.地区生产总值增长（%）	——	——	6.5 以上	预期性
	2.人均地区生产总值增长（%）	——	——	5.5	预期性
	3.财政收入（亿元） 其中：税收收入占一般公共预算收入比重（%）	2,801 64.8	3,600 70	5 ——	预期性
	4.全员劳动生产率增长（%）	——	——	6.2	预期性
	5.常住人口城镇化率（%）	国家核定数未出	57	——	预期性

根据《广西壮族自治区国土空间规划（2021—2035 年）》，引导形成“两轴一区一带”的城镇开发格局。落实国家“两横三纵”的城镇化战略格局，建优建强北部湾经济区（广西部分），大力保障南宁市高质量发展空间，贯彻落实东融战略，推进北钦防一体化。进一步壮大纵贯南北、联通东西的两大城镇发展轴和边海联动城镇带，服务和融入新发展格局。

“两轴”即构建两大城镇发展轴。依托西部陆海新通道中线和东线建设面向东盟的“Y”字型西部陆海新通道发展轴，进一步强化广西 21 世纪海上丝绸之路和丝绸之路经济带有机衔接的重要门户作用，加强与东盟国家合作共赢。依托广昆交通大通道建设面向粤港澳大湾区的珠江—西江经济带发展轴，向东融入粤港澳大湾区，向西与云南相连，成为东盟通达粤港澳的综合交通运输大通道。“一区”即建优建强北部湾经济区（广西部分）。强化南宁市的核心引领带动作用，以南宁市为中心培育现代化都市圈，作为全区发展的核心引擎，辐射带动周边地区同城化发展。推进北钦防一体化发展，加快广西北部湾国际门户港建设，培育全区新的增长极。“一带”即打造边海联动城镇带。依托边境口岸城镇、广西北部湾国际门户港和交通通道打造连接大西南的边海联动城镇带，加强对越南等东盟国家的开放合作。

加大对重点工业集聚区的空间保障力度，持续提升节约集约用地水平。合理安排先进制造业、战略性新兴产业和都市型工业高质量发展空间，引导工业向开发区、工业集聚区集中布局。到 2035 年，全区工业仓储用地占城镇建设用地的

比例提高到27%左右，重点支持26个千亿元、500亿元园区培育建设。优化产业空间用地结构，加大园区外零散工业用地项目“入园入区”力度。引导工业主导型和产城融合型园区内工业用地占比分别提高到50%和25%以上，提高物流仓储、商业服务、城镇住宅、公园绿地用地比例，提升园区服务水平和生活环境品质。完善开发区功能转换用地政策，推动已完成开发任务、工业用地比例低、产城融合程度高的开发区向城市综合功能区转型，加强对既有工业集聚区的生产空间低碳优化引导。其中，南宁市：南宁六景工业园区、南宁仙葫经济开发区、南宁高新技术产业开发区、南宁经济技术开发区、南宁江南工业园区；北海市：北海市铁山港临海工业区、广西北部湾经济区龙港新区、北海经济技术开发区；防城港市：防城港经济技术开发区；钦州市：钦州港经济技术开发区、中国—马来西亚钦州产业园区、广西钦州保税港区。

4.1.2 交通运输发展规划

根据《广西综合立体交通网规划（2021-2035年）》，到2035年，基本建成便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智能先进、安全可靠的现代化高质量综合立体交通网，全面建成西部陆海新通道综合交通运输体系，打造成为面向东盟的国际大通道，国际客货运输更加便捷，广西综合交通运输在国内和国际的竞争力、影响力明显提升。到本世纪中叶，全面建成现代化高质量综合立体交通网，广西综合交通运输发展水平达到国内一流水平，国际运输体系、旅游交通运输体系成为广西辐射全国、拥抱世界的靓丽名片，为谱写全面建成社会主义现代化强国广西篇章作出应有贡献。规划明确规定以下几项重点任务。

一、全力构建现代化高质量综合立体交通新格局

1.打造功能复合的综合立体运输通道

按照功能层次在广西布局“一核三廊”综合运输通道，以首府南宁为核心，构建面向全球、辐射全国、通达全区3个功能层次的综合运输走廊。构筑面向全球的国际运输走廊，支撑广西全方位开放发展，主要包括湘桂通道、西部南向出海通道、银百通道。构筑辐射全国的国家运输走廊，加强广西与极(粤港澳大湾

区、成渝地区双城经济圈等地区)、组群(长江中游、关中平原等地区)、组团(黔中、兰西、宁夏沿黄、呼包鄂榆等地区)之间的联系，主要包括广渝(蓉)通道、广昆通道、沿海沿边通道、二湛通道。构筑通达全区的区域运输走廊，实现区内主要城市之间高效互联互通，主要包括汕昆通道、益北通道。广西形成“四横五纵”的综合运输通道布局，以南宁为核心形成“一核七向”放射状通道辐射全区。

构建以首府南宁为核心的“一核七向”放射状通道。本项目所在的南宁至北钦防通道，是西部南向出海通道的组成部分，连接南宁与北海、钦州、防城港 3 市的通道，主要包括南宁至防城港铁路、钦州至北海铁路、邕北高速铁路、钦州至防城港高速铁路、南宁经上思至防城港高速公路、G75 兰州至海口高速公路、天峨(黔桂界)至北海高速公路、西部陆海新通道(平陆)运河等，形成“1 高速铁路+3 高速公路+1 运河”为主的通道布局。其他通道包括南宁至崇左通道、南宁至百色通道、南宁至河池通道、南宁至桂林通道、南宁至梧州通道、南宁至玉林通道

构建连通国际、通达全国、覆盖全区的“四横五纵”通道。按综合运输通道的功能可划分为国际、国家、区域 3 个层次。国际运输走廊包括“纵三”湘桂通道、“纵四”西部南向出海通道、“纵五”银百通道。国家运输走廊包括“横一”广渝(蓉)通道、“横三”广昆通道、“横四”沿海沿边通道、“纵二”二湛通道。区域运输走廊包括“横二”汕昆通道、“纵一”益北通道。

2.建设多层一体的综合交通枢纽城市

以完善枢纽城市国际、国内和区域服务功能为核心，充分发挥综合交通枢纽集群作用，构建“1+4+8”的综合交通枢纽城市体系，提升广西在西部及周边地区的影响力和竞争力。打造 1 个国际性门户海港枢纽（北部湾国际门户枢纽港）建设，打造 4 个全国性综合交通枢纽城市（南宁、柳州、桂林、钦州一北海一防城港），建设 8 个特色鲜明的区域性综合交通枢纽城市（贺州市、崇左市、百色市、来宾市、河池市、梧州市、玉林市、贵港市）。

二、加快建设高效互联的综合立体交通网络

1.构建一体衔接的轨道网。高速铁路运营里程达到 5000 公里左右，城际铁路总里程达到 850 公里，广西市域（郊）铁路线路新建里程达到 600 公里左右，

城市轨道交通线路总里程约 1000 公里，普速铁路里程约 5000 公里。

2.完善广覆深达的公路网。到 2035 年，规划形成“互联多区、汇聚核心、外通内畅、衔接充分、布局平衡、可靠高效”的“一环十二横十三纵二十五联”高速公路网络。

3.优化通江达海的航道网。到 2035 年，规划形成以“一主六干四线”为骨架，干支衔接、畅通高效、江海直达的现代化内河航道网络，航道总里程达到 6300 公里，其中三级及以上航道里程达到 3700 公里。

4.完善面向全球的运输网。构建内外联动、立体互联、衔接便利的国际运输网络。重点打造面向东盟的国际铁路运输通道；推进广西至越南等国家的跨境公路运输发展；强化北部湾国际门户枢纽港辐射能力，织密与世界主要港口的航线，发展非洲、南美远洋航线，拓展北美、欧洲、中东等远洋航线，形成对东盟国家重要港口全覆盖、全球重要港口基本覆盖的航线网络；构建以北海邮轮母港为依托，覆盖东盟国家的母港航线及国际挂靠航线；强化国际航空运输，开拓和加密广西至东盟国家的国际客货运输航线；完善桂林至东盟、日韩等国家热点旅游城市的航线网络，按需开辟广西至欧盟、美国等的国际航线。

5.建设普惠高效的邮政网。打造“一轴、两翼、三极、多点”邮政快递服务体系。

三、着力打造融合共享的综合立体交通枢纽

1.建设具有世界影响力的国际海港枢纽群

围绕《国家综合立体交通网规划纲要》所赋予的国际枢纽海港定位，加快建设北部湾国际门户枢纽港，全力提升港口能级，提高国际服务能力，完善多式联运、现代物流、航运服务、旅游客运、保税等功能。到 2035 年，形成“一港三域五核五区多港点”的港口总体布局，港口年货物吞吐量达到 10 亿吨，集装箱吞吐量达到 2500 万标箱。进一步加快铁路专用线、场站及疏港公路的建设，积极推进铁水、公水、水水等多式联运，实现货物运输组织无缝衔接，增强港口服务能力。推动内河港口规模化、集约化、专业化发展，到 2035 年，内河港口年货物吞吐量达到 4.5 亿吨，集装箱吞吐量达到 600 万标箱。

2.建设具有全球竞争力的现代机场群

构建具备基础设施现代化、航空运输全球化、保障服务品质化特征的民用机场群，把南宁机场建设成为我国面向东盟的国际门户枢纽机场，显著提升广西民用机场群的全球竞争力。到 2035 年，新增贺州、防城港、崇左、贵港、来宾等区域重要节点机场，广西民用机场增至 13 个，以南宁机场为国际门户枢纽，以桂林机场为区域枢纽，与区内其他机场共同形成“1+1+6+5”的民用机场体系。

3.建设具有区域辐射力的陆路综合交通枢纽群

规划构建“层次清晰、功能明确、覆盖全面、集疏高效、换乘便捷”的铁路综合客运枢纽体系。到 2035 年，形成“1+5+8”的铁路综合客运枢纽总体格局。

四、推进综合交通统筹融合发展

推进各种交通方式一体化融合发展，包括统筹综合交通通道规划建设、推进综合交通枢纽一体化规划建设、推进旅客联程运输发展、推进货物多式联运发展；推进交通基础设施网与运输服务网、信息网、能源网融合发展；推进区域交通运输协调发展。

4.2 北部湾城市群发展规划

4.2.1 经济发展规划

根据《广西北部湾经济区高质量发展“十四五”规划》，展望 2035 年，经济区综合竞争力和战略功能地位大幅跃升，与全国同步基本实现社会主义现代化。经济总量和城乡居民人均收入迈上新台阶。科技支撑能力显著增强，基本建成创新型北部湾。向海经济综合实力和竞争力显著提升，海洋经济占全国比重进一步提高，基本实现新型工业化、信息化、城镇化、农业现代化，在全区率先建成现代化经济体系。开放水平大幅提升，形成全方位开放发展新格局，西部陆海新通道全面建成，北部湾港建成国际枢纽海港。生态环境质量领先全国，全面建成宜居宜业康寿美丽湾区。区域一体化协调发展局面全面形成，基础设施互联互通、基本公共服务均等化优质化一体化、社会治理联防共治基本实现。共同富裕取得更为明显的实质性进展。

——经济发展能级显著增强。经济区地区生产总值年均增速高于全区 1 个百分点以上，经济总量占全区比重超过 50%，人均地区生产总值领先全区，接近全国平均水平。现代向海经济体系更趋完善，海洋生产总值年均增长 10%左右，制造业增加值占经济区经济总量的比重提高 1—2 个百分点，形成若干有规模、有核心竞争力的先进制造业集群，现代服务业加快发展，战略性新兴产业加速增长，综合经济实力和区域竞争优势稳步提升。

——开放合作水平大幅提升。基本建成经济、高效、便捷、绿色、安全的西部陆海新通道，北部湾国际门户港集装箱吞吐量达到 1000 万标箱，货物吞吐量达到 5 亿吨，铁海联运集装箱运量达到 60 万标箱，跨境铁路班列达到 2000 列，通道、港口和物流枢纽运营更加高效。与长江经济带、粤港澳大湾区、海南自由贸易港、成渝地区双城经济圈等区域的协作高效推进，新时代西部大开发新战略支点作用显著增强。强首府战略、北钦防一体化建设取得明显成效，区域协同发展效应凸显。

——改革创新取得突破性进展。营商环境达到全国一流水平，加快融入统一开放、竞争有序的全国大市场，更加完善的要素市场化配置体制机制基本形成，促进高质量发展体制机制不断健全。区域协同创新体系基本形成，创新支撑能力显著增强，全社会研发经费投入年均增长 22%以上，创新型北部湾加快建设。

——绿色发展迈出新步伐。国土空间开发保护格局进一步优化，绿色生产生活方式基本形成，资源能源配置和利用开发效率大幅提高，生态环境协同监管体系基本建立，环境污染联防联治机制有效运行，节能减排降碳完成国家和自治区指标，大气、水和土壤环境质量优良，生态环境保持全国一流，生态安全屏障更加牢固。

——人民生活品质明显改善。经济区居民人均可支配收入年均增速高于全区水平。率先实现城乡、港产城深度融合，乡村振兴战略深入推进，城乡居民收入差距进一步缩小。就业、教育、卫生、养老、社保等基本公共服务均等化优质化一体化水平明显提升。

展望 2035 年，经济区综合竞争力和战略功能地位大幅跃升，与全国同步基本实现社会主义现代化。经济总量和城乡居民人均收入迈上新台阶。科技支撑能

力显著增强，基本建成创新型北部湾。向海经济综合实力和竞争力显著提升，海洋经济占全国比重进一步提高，基本实现新型工业化、信息化、城镇化、农业现代化，在全区率先建成现代化经济体系。开放水平大幅提升，形成全方位开放发展新格局，西部陆海新通道全面建成，北部湾港建成国际枢纽海港。生态环境质量领先全国，全面建成宜居宜业康寿美丽湾区。区域一体化协调发展局面全面形成，基础设施互联互通、基本公共服务均等化优质化一体化、社会治理联防共治基本实现。共同富裕取得更为明显的实质性进展。

“十四五”时期经济社会发展主要目标如下：

表 4-2 北部湾经济区十四五经济社会发展主要指标

类别	指标	2025 年	指标属性
经济发展	1.地区生产总值年均增速（%）	高于全区 1 个百分点以上	预期性
	2.人均地区生产总值（元）	63,000	预期性
	3.海洋生产总值年均增速（%）	10	预期性
	4.常住人口城镇化率（%）	60	预期性

4.2.2 产业发展规划

北部湾城市群地跨广西、广东、海南三省区，背靠大西南，毗邻粤港澳，面向东南亚，是海上丝绸之路的重要枢纽，在西部大开发战略格局和国家对外开放大局中具有独特地位。

1、北部湾城市群空间格局

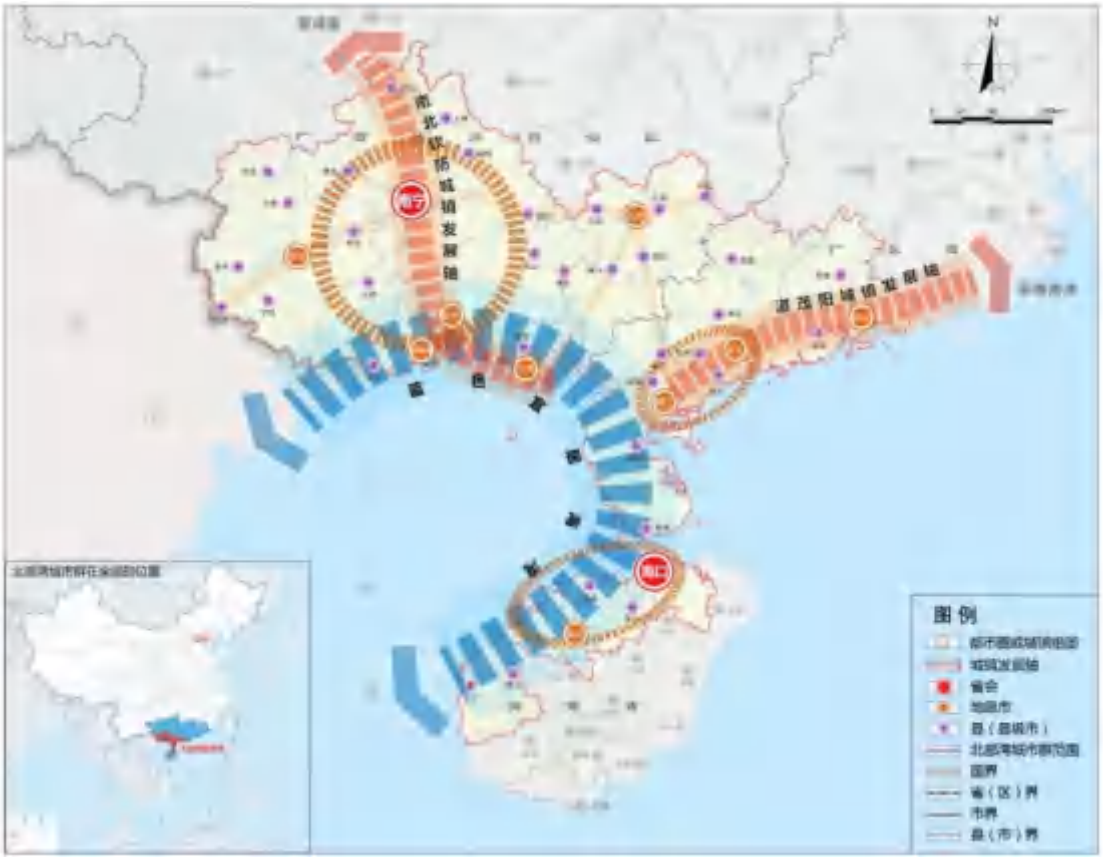
坚持陆海一体、全域保护、重点开发，强化空间管控和整治，加快构建开发与保护相协调、城市与港口相支撑、通道与口岸相促进的空间格局。

保护“一湾”。对以北海、湛江、海口等城市为支撑的环北部湾沿海地区和近海海域，坚持城市、港口和园区点状布局，适当拓展自然岸线，修复保护近海海域。加强生态系统保护修复，严格划定近岸海域生态保护红线，严禁侵占和破坏。合理有序推进城镇布局、岸线开发、港口建设和产业发展，建设蓝色宜居宜业海湾。

打造“两轴”。对南北钦防城镇发展轴，重点依托西部陆海新通道，沿线布

局建设对外开放平台、科技创新基地、特色产业园区，加快临港产业、先进制造业和现代服务业集中集聚，强化北部湾城市群与成渝地区双城经济圈的对接合作。对湛茂阳城镇发展轴，重点依托沿海综合运输通道，积极承接珠三角地区产业转移，提升临港产业绿色发展水平，强化北部湾城市群与粤港澳大湾区的深度对接。

做强“一核一圈”。增强南宁发展能级，推进高端要素集聚，强化国际合作、金融服务、信息交流、创新创业等功能，构建“一带一路”有机衔接的门户枢纽和内陆开放型经济高地，提高面向东盟的辐射能级。培育现代化都市圈，促进南宁与钦州、防城港、北海深度同城化发展，推动都市圈内交通有效衔接，促进干线铁路、城际铁路、市域（郊）铁路和城市轨道交通“四网融合”，提高多种交通方式连通性便利性，打造 1 小时通勤圈，加强产业园区和科研平台合作共建，促进教育医疗资源共享，打造北部湾城市群高质量发展的重要载体和有力支撑。



（来源于：《北部湾城市群建设“十四五”实施方案》）

图 4-1 北部湾城市群空间格局示意图

2、产业发展规划

聚焦提升产业链供应链现代化水平，实施产业基础再造和全产业链提升工程，

加快构建现代向海产业体系，培育壮大具有全国影响力、竞争力的产业园区和产业集群，成为西部地区产业发展新高地。

（1）打造陆海联动的先进制造基地

建设国家级高端化工新材料产业基地。发挥深水大港和原料产品内外运输优势，高水平推进“油、煤、气、盐”特色化专业化的化工新材料产业集群建设。做大做强石油化工产业链，以“减油增化”、精深加工为方向，构建炼化一体化、多元烯烃产业链，发展附加值高的有机原料等精细化工，培育发展电子化学品、新型催化剂等高端专用化学品，加快培育化工新材料增长点。利用进口煤炭便利优化发展现代煤化工，加快煤制甲醇、乙二醇、甲醇制烯烃等系列产品及后续产品开发，推进“气头”、“盐头”化工互补错位发展。推动氯碱、轮胎、化肥、磷化工等传统领域提质增效与改造升级，提高产业精细化绿色化发展水平。推进南宁六景工业园建设，形成以钦州、北海为主的炼化一体化产业链，提高钦州石化产业园区产业链协同发展水平，加快推进新材料、高端化工等重要项目建设，形成3000亿元化工新材料产业集群，力争成为国家级现代石化产业基地。

打造全国重要的金属新材料产业基地。发挥经济区临港大工业布局优势，依托境外矿产资源，推进钢、铜、铝、锰、锂等精深加工，打造原材料保障可靠、精深加工能力强的高端金属新材料产业链。依托防城港钢铁基地等项目，加快延伸钢铁冶炼—轧制—精深加工—应用制品全产业链，打造国内重要的冶金新材产业基地。加快推进南国铜业（二期）、正威玉林新材料产业城等项目建设，打造铜精矿—电解铜—铜材加工—铜材应用产品的铜精深加工全产业链。推进广西生态铝工业基地（防城港）和南宁高端铝产业基地建设，加强铝产业上下游之间协同发展。加快70万吨锂电新能源材料一体化产业基地、中伟新材料南部（钦州）产业基地等项目建设，以新能源汽车动力电池三元正极材料为核心，打造精炼—化工—材料一体化新能源材料产业链。力争“十四五”期末形成5000亿元的金属新材料产业集群，成为全国重要的高端金属新材料产业基地。

共建链接粤港澳大湾区面向东盟的电子信息产业链。发挥面向粤港澳大湾区及东盟开展产业协作的区位优势，大力引进产业链龙头企业和引领性项目，打造高水平、国际化的电子信息产业集群。依托南宁、北海、钦州三大电子信息产业

基地，积极引进上下游企业、配套项目、高端研发机构、技术人才和创新型企业推进关键核心技术研发和科技成果转移转化，加快完善产业配套链条。加快发展新型显示器、电子元器件、汽车电子、手机、智能影音系统等优势产品，积极发展智能家居、智能终端、第五代移动通信技术（5G）装备等新产业。重点加快惠科电子北海产业新城、中国电子北部湾信息港、瑞声科技南宁产业园等重大项目建设，提高产业承载能力、集聚水平和协同效应，打造千亿元级电子信息产业集群。

加快高端装备产业智能化升级。积极发展先进装备制造业，共建共享零部件配套和供应链体系，打造具有较强竞争力的装备制造产业基地。以南宁、玉林为重点，支持广西玉柴机器集团有限公司、广西申龙汽车制造有限公司、南宁中车铝材精密加工有限公司等领军企业发展壮大，推动新能源汽车智能化、网联化、规模化发展，加快轨道交通装备向智能安全高效舒适方向升级。做强内燃机、船舶电力系统、牵引系统等拳头产品及配套链条，加快推进产业链数字化、高端化，打造面向东盟的南方汽车出口基地。推动装载机、挖掘机、起重机等工程机械高端化升级，提高关键核心部件的配套比例。以南宁、钦州为重点，推进海洋工程装备、节能环保装备、海上风电装备等高端装备制造业发展。重点建设广西先进装备制造城（玉林）、南宁高端装备制造城，打造千亿元级装备制造产业集群。

（2）加快发展临港优势产业集群

优化临港优势产业布局，统筹北钦防产业协同发展。支持北海市依托铁山港（临海）工业区，重点发展丙烯深加工为主的精细化工、不锈钢制品为主的新材料等产业；支持钦州市依托钦州港经开区，重点发展乙烯及芳烃为主的石油化工、高档纸板为主的林浆纸等产业；支持防城港市依托防城港经开区，重点发展中高端钢铁制品为主的冶金和铝铜镍加工为主的有色金属精深加工、核能为主的新能源、大豆菜籽加工为主的粮油加工等产业。实施北部湾产业倍增计划，突出打造五大传统优势产业集群，打造北部湾石化基地、冶金及有色金属精深加工基地成为3000亿级产业集群，打造林浆纸一体化基地、食品加工基地成为2000亿级产业集群，打造能源基地成为1000亿级产业集群。

（3）加快发展临港新兴产业集群

瞄准世界科技前沿和产业制高点，发挥北钦防地缘优势和资源禀赋，共同培育新技术新业态新模式。支持北海市依托北海工业园区、北海高新区、北海综保区等园区，加快发展智能终端及新型显示为主的新一代信息技术等产业;支持钦州市依托中马钦州产业园区、钦州保税港区、钦州高新区等园区，大力发展先进装备制造等产业；支持防城港市依托防城港高新区、东兴跨合区、国际医学开放试验区等园区，推动发展生物制药、加工贸易、国际医疗康养和医疗制造等产业，合力将北部湾电子信息产业基地打造成 3000 亿级产业集群，将先进装备制造业基地打造成 1000 亿级产业集群。依托北海京东云、钦州华为数字小镇等，聚焦大数据、云计算、人工智能、物联网等前沿领域，培育一批具有较强竞争力的龙头企业，形成数字产业集群，共同打造数字北部湾。

（4）加快发展临港现代服务业

促进临港服务业向专业化和高端化升级发展，围绕现代物流、金融、电子商务等领域，重点建设临港现代服务业集聚区，加快培育临边、临空现代物流集聚区。依法依规适时建设北部湾航运交易所、差别化发展商品类交易中心。加快建设北海北部湾国际海事法律服务中心。协同南宁构建面向东盟的金融合作新平台。加快发展跨境电子商务，打造“北部湾网上丝绸之路”。

（5）加快发展旅游和康养产业

全面提升北钦防旅游休闲基础设施水平，深入开展旅游休闲提质升级行动，大力推广北部湾全域旅游，合力打造旅游康养产业带。积极发展度假旅游健康旅游、生态旅游，鼓励发展自驾游、邮轮游艇旅游、低空旅游等旅游新业态，把北部湾国际旅游度假区建设成为全国一流世界知名的区域性国际旅游目的地和集散地。加快发展以养老、医疗、医药、运动、旅游、食品等为重点的北部湾康养产业。

4.3 南宁市发展规划

4.3.1 经济发展规划

根据《南宁市国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》规划，展望2035年，强首府战略各项目标任务全面完成，面向东盟开放合作的区域性国际大都市、“一带一路”有机衔接的重要门户枢纽城市、北部湾城市群与粤港澳大湾区融合发展的核心城市、具有浓郁壮乡特色和亚热带风情的生态宜居城市全面建成，与全国同步基本实现社会主义现代化。综合实力将大幅跃升，经济总量和城乡居民人均收入将迈上大台阶，经济总量占全区比重大幅提升，科技支撑能力显著增强，建成创新型城市；基本实现新型工业化、信息化、城镇化、农业现代化，建成具有南宁特色的现代化经济体系；开放水平大幅提升，在全区构建全方位开放发展新格局中龙头带动作用显著增强；基本实现治理体系和治理能力现代化，人民平等参与、平等发展权利得到充分保障，法治南宁、法治政府、法治社会建设达到更高水平；交通强市、文化强市、教育强市、人才强市、科技强市、体育强市、健康南宁建设取得更大成效，市民素质和社会文明程度达到新高度；生态环境质量保持全国省会城市领先水平，广泛形成绿色生产生活方式，生态经济发展壮大，美丽南宁建设目标基本实现；城乡面貌根本改观，基本公共服务实现均等化，城乡区域发展差距和居民生活水平差距显著缩小；民族团结进步事业和城市治理开创新局面，平安南宁建设达到更高水平；人民生活更加美好，人的全面发展、全市人民共同富裕取得更为明显的实质性进展。

“十四五”时期南宁市经济社会发展主要目标。锚定2035年远景目标，综合考虑南宁市阶段性特征、发展趋势、发展条件和发展支撑，围绕“加快发展、转型升级、全面提质”，未来五年经济社会发展努力实现“六个明显提升”。

——经济综合实力明显提升。经济首位度持续提高，地区生产总值年均增长7.5%以上，经济增长速度高于全国、全区平均水平，产业结构持续优化，工业支撑作用凸显，现代服务业高端化加快，农业现代化加快推进，创新支撑能力显著增强，产业链现代化水平不断提高，现代化经济体系建设取得重大进展。

——改革开放水平明显提升。要素市场化配置改革和一流营商环境建设取得重大进展，市场主体更加充满活力，开放平台建设取得显著成效，开放型经济发展迈上新台阶，进出口总额年均增长 10%，在全区构建“南向、北联、东融、西合”全方位开放发展新格局中的龙头带动作用进一步发挥。

——社会文明程度明显提升。社会主义核心价值观深入人心，人民思想道德素质、科学文化素质和身心健康素质明显提高，公共文化服务体系和文化产业体系更加健全，人民精神文化生活日益丰富，文化软实力和影响力不断增强。

——生态宜居水平明显提升。国土空间开发保护格局得到优化，生产方式和生活方式更加绿色、低碳，能源资源利用效率不断提高，主要污染物排放总量持续减少，生态文明制度体系更加完善，生态环境质量持续走在全国省会城市前列，“中国绿城”品牌进一步擦亮。

——人民生活品质明显提升。城乡居民收入增长和经济增长基本同步，就业、教育、社保、医疗卫生、住房保障等基本公共服务均等化水平大幅提高，基本养老保险参保率提高到 95%，人均预期寿命提高约 1 岁，脱贫攻坚成果持续巩固，乡村振兴战略全面推进，民生福祉达到新水平。

——社会治理效能明显提升。社会主义民主法治更加健全，社会公平正义进一步彰显，政府作用更好发挥，行政效率和公信力显著提升，社会治理特别是基层治理水平明显提高，防范化解重大风险能力、突发公共事件应急能力和自然灾害防御能力不断增强，发展安全保障更加有力，双拥创建水平全面巩固提升，民族团结进步事业开创新局面。

“十四五”时期经济社会发展主要目标如下：

表 4-3 南宁市十四五经济社会发展主要指标

类别	指标		2020 年完成	2025 年目标	年均增长（%）/五年累计	属性
经济发展	1.地区生产总值增长（%）		3.7	——	7.5 以上	预期性
	2.人均地区生产总值增长（%）		——	——	6	预期性
	3.财政收入增长（%）		-0.57	——	5	预期性
	4.工业发展	工业增加值增长（%）	——	——	14	预期性
		工业投资增长（%）	8.1	——	20	预期性
	5.常住人口城镇化率（%）		68.9	73 左右	——	预期性

	6.全员劳动生产率增长（%）	——	——	6.2	预期性

4.3.2 产业发展规划

1、总体布局

深入落实区域协调发展战略，合理扩大城市规模，向南向海拓展城市发展空间，以南宁大都市区为中心，以南宁 1 小时高铁经济圈为半径，重点向南、向东，构建南钦、南玉、南柳、南河、南百、南崇城镇发展轴，加快形成“一心六轴”南宁都市圈。其中：

一心：即南宁大都市区，由南宁市主城区 1 小时通勤圈内重点功能区域组成，打造引领区域协调发展的核心增长极。

南钦城镇发展轴：实施重点向南战略，作为南宁都市圈主轴之一，协同防城港市区、钦州市区和东兴市、上思县、钦州港区，联系北海市，统筹“陆港、空港、海港、自贸试验区”等核心国际门户资源，促进南宁向南向海发展。

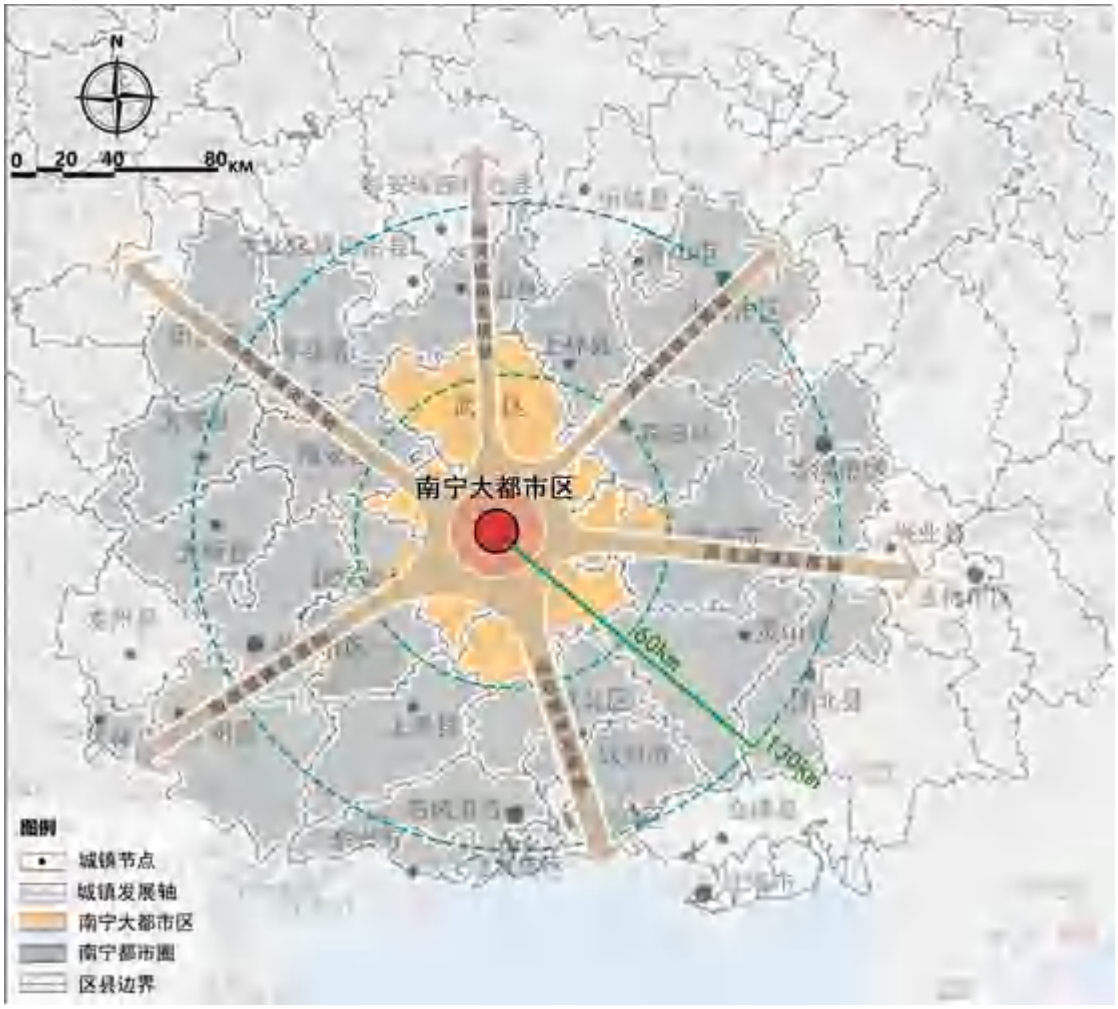
南玉城镇发展轴：向东主动融入粤港澳大湾区，作为南宁都市圈主轴之一，协同贵港市区和宾阳县、横州市、灵山县、浦北县，联系玉林市，构建“三条高速铁路+一条货运铁路+四条高速公路+一条黄金水道”复合走廊，促进与粤港澳大湾区多点、全面、深度的空间联系。

南柳城镇发展轴：协同来宾市区、上林县、宾阳县，联系柳州市、桂林市，加强南宁至华中、华东的交通联系。

南河城镇发展轴：向北联系成渝经济区、丝绸之路经济带，强化南宁至贵阳、成渝的货运、高铁联系，促进南宁西部陆海新通道重要节点城市建设。

南百城镇发展轴：向西北联系百色重点开发开放试验区、滇中经济区，协同隆安县、天等县、田东县、平果市，强化南宁—平果—百色—昆明间的交通联系，带动左右江革命老区振兴发展。

南崇城镇发展轴：向西南联系中国—中南半岛经济走廊，协同崇左市、凭祥市、扶绥县、大新县，强化南宁国际铁路港—临空经济示范区—扶绥县—凭祥市口岸的交通联系，促进南宁与陆路口岸的互联互通，推动自贸试验区南宁片区和崇左片区协同发展。



（来源于：《南宁市国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》）

图 4-2 “一心六轴”南宁都市圈格局示意图

2、产业发展规划

根据《南宁市国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》要求，南宁市将深入实施工业强市战略，围绕强龙头、补链条、聚集群和强创新、育品牌、拓市场，壮大“工业树”、繁茂“产业林”，发展壮大重点产业集群，推动传统产业高端化、智能化、绿色化，推动全产业链优化升级，积极培育新兴产业，打造区域性高技术产业和先进制造业基地，实现工业量的稳步增长和质的全面提升。

一、发展壮大重点产业集群

1）做大做强重点产业集群

电子信息产业集群：重点推进南宁千亿电子信息产业园现代智能制造基地建设，加快补齐产业链，在天线、射频器件、小基站、传输设备、光纤光缆、系统

集成等领域建设一批配套项目；建立从核心部件到整机制造的完整产业链，重点引进和培育一批“组件—模组—终端”行业龙头企业；引进一批显示模组、电竞TV、教育白板、激光投影、VR/AR 等智慧显示终端及配套产业；推动一批封装测试产业、半导体材料等项目建设；进一步做大做强瑞声科技等一批龙头企业。

先进装备制造产业集群：重点推进新能源汽车、锂电池、新兴智能装备、物料处理装备、轨道交通装备等项目建设，引进汽车动力电池、新能源汽车电机、电控系统、汽车电子等配套项目；支持铝加工创新中心、轻量化电动汽车设计研究机构拓展业务，延长配套零件发展的产业链。

生物医药产业集群：推动中西药生产基地、医用疫情防控物资生产基地、医用手术室器械生产、中药饮片产能扩建等项目建设。

2）改造提升传统产业

打造食品产业集群：推进调味品生产基地项目建设，力推烘焙产业链发展，推进肉禽深加工和综合开发利用，依托本地乳制品龙头企业，打造全产业链奶业集群，深挖精制茶、米粉制造资源优势。

木材加工产业升级行动：在兴宁区五塘工业集中区规划建设高端绿色家居产业园，重点发展现代家具、定制家具、智能家具，在横州现代林业产业园重点引进高品质板材、家具深加工等精深加工项目，形成高端家具制造的完整产业链，在广西—东盟经开区打造高端绿色家居产业示范基地。

规划建设化工产业园：推进六景工业园区规划建设现代化工产业园，科学制定化工园区发展总体规划。

3）加快发展新兴产业

打造全国重要的高端铝产业基地：做精做深“南南铝加工”高端铝加工系列产品，做大做强“南南铝”品牌，推动铝精深加工产业延伸；重点实施汽车高端铝计划，在新能源客车、物流车、场地车、乘用车等领域实施全铝轻量化白车身技术，引导高端铝与汽车产业相关产品供需互动。

新一代信息技术产业：发挥南宁·中关村科技园等创新平台作用，加快集聚一批新一代信息技术企业，推进中国—东盟空间信息技术创新示范基地、中国—东盟地理信息与卫星应用产业园、卫星遥感与地理信息生产与研发基地等项目建

设，推进中国—东盟时空中心落地南宁，搭建北斗“一带一路”高精度位置与时间公共服务平台东盟分平台。

节能环保装备产业：加强环保设备生产基地建设，重点推进大气水体土壤污染治理、污泥和垃圾无害化处理、固体废弃物处理等技术装备产品的研发生产，支持节能变压器等高效节能装备业发展，培育直流供电智能照明产业。

二、各区产业发展重点

1）三大国家级开发区产业发展重点

南宁高新区：发展新一代信息技术、高端装备制造、生命健康（生物技术、保健食品、医疗器械）产业，力争 2025 年规模以上工业产值达 1000 亿元。

南宁经开区：发展生物医药、电子信息、绿色食品、先进装备制造、临空高新技术产业，力争 2025 年规模以上工业产值达 1000 亿元。

广西—东盟经开区：发展健康食品、绿色新材料、机械制造产业，力争 2025 年规模以上工业产值达 500 亿元。

2）南宁大都市区产业发展重点

兴宁区：建设南宁历史文化名城核心区、首府生态宜居精品城区，重点建设朝阳商贸核心区、兴宁东部片区、五塘工业集中区、五塘昆仑现代农业区。推动现代商贸、文化旅游、大健康、先进装备制造、新材料、高端绿色家居、新型建材、数字经济、现代农业等产业发展。

江南区：打造先进制造业生产基地、产城融合发展示范城区、数字经济集聚区。重点建设沙井智慧新区、邕江南岸经济带，推动电子信息、铝精深加工、现代物流、临空服务、医疗器械等产业发展。

青秀区：打造强首府核心增长极，建设产城融合发展的示范城区、民生保障幸福区。重点推进青秀东部产业发展，打造东部（伶俐一六景）产业新城和农旅产业带，推动先进装备制造、新材料等产业发展，加快总部经济、新零售、大宗商品交易、数字经济、5G、软件信息等现代服务业新业态发展。

西乡塘区：建设科教创新品质强区、生态宜居宜游宜养品质区。重点建设沿江经济带和地铁经济带，发展科技创新服务、特色农旅、现代物流、农产品加工、新型建材、机械装备制造等产业

邕宁区：建设先进制造业引领区、乡村振兴先行区、生态宜居示范区。重点建设邕宁新兴产业园区和邕江下游沿江经济带服务业发展引领区，加快发展先进制造业、历史文化旅游、优势特色农业等产业。

良庆区：依托五象新区，加快打造产城融合的现代化中心城区。积极推动南部科创新城建设，加快数字经济、现代金融、电子信息、先进制造、智慧物流、文体医疗、新材料、节能环保等产业发展。

武鸣区：打造南宁副城区，建设区域性科技创新服务及文化交流中心、壮文化休闲旅游目的地、全区重要现代化产业基地和教育基地。加快发展教育培训、新型建材、木材和绿色家居、碳酸钙、现代特色农业、民族文化旅游等产业。

3）南宁市各县产业发展重点

横州市：建设具有浓郁茉莉风情的西江新城，逐步将世界茉莉花都打造成为国际知名花卉城市。重点推动电子信息、新型建材、绿色化工、农林产品加工、新能源产业发展。

宾阳县：建设县域经济强县，构建现代化商贸、物流中心，打造宜居宜业小城市。重点建设粤桂黔滇高铁经济带合作试验区广西园南宁分园，推动电子信息、高端装备制造、新型建材、农林产品加工、商贸物流、特色农业发展。

马山县：建设南宁市绿色经济新兴县、首府重要生态康养基地。推动发展合作新区、高铁新区和乔老河片区，加快发展绿色农业、农产品加工、建材、运动康养、乡村休闲、文化体验等产。

上林县：建设国家全域旅游示范区、全国知名养生旅游目的地、环首府生态旅游圈的核心区。充分利用“世界长寿乡”金字招牌，重点打造大健康产业发展基地，加快发展康养旅游、农产品加工等产业。

隆安县：建设现代特色农业示范区，打造乡村振兴示范典型、大健康和“那”文化旅游基地。重点加快震东新区高质量发展，发展农产品加工、木材加工、生物医药、建材等产业。

4.4 钦州市发展规划

4.4.1 经济发展规划

根据《钦州市国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》规划，展望2035年，我市将完成“基本建成壮美广西”各项任务，与全国、全区同步基本实现社会主义现代化，成为广西经济强市，社会安定和谐，在更高水平上实现“国际门户港、自贸试验区、绿色石化业、江海宜居城、小康幸福人”发展愿景。综合实力进入全区前列，经济总量和城乡居民收入迈上大台阶。基本实现新型工业化、信息化、城镇化、农业现代化，建成有竞争力的现代化经济体系。确立北部湾国际门户港地位，建成引领中国—东盟开放合作的高质量自由贸易试验区，建成国家级绿色石化基地，城市开放度、知名度、影响力大幅跃升，成为面向东盟、服务“一带一路”、连接国内国际“双循环”新发展格局中的全国沿海重要城市。基本实现社会治理现代化，人民平等参与、平等发展权利得到充分保障，基本建成法治钦州、法治政府、法治社会。建成文化旅游强市、教育强市、健康钦州，人才数量质量大幅提升，国民素质、健康水平和社会文明程度达到新高度。生态环境品质更加优良，广泛形成绿色生产生活方式，美丽钦州建设目标基本实现。城乡面貌根本改观，基本公共服务实现均等化，城乡区域发展和居民生活水平差距显著缩小。建成更高水平平安钦州，人的全面发展、民族团结事业取得实质性进展，人民生活更加美好。

“十四五”时期钦州市经济社会发展主要目标。锚定2035年远景目标，综合考虑发展面临的环境、基础条件、优势潜力，“十四五”时期，我市经济社会发展总的目标是：高标准完成自贸试验区钦州港片区、北部湾千万标箱大港、北部湾临海核心工业区建设任务，基本实现“国际门户港、自贸试验区、绿色石化业、江海宜居城、小康幸福人”发展愿景，成为广西工业强市，高水平开放高质量发展走在全区前列。

——综合发展实力大幅跃升。地区生产总值（GDP）超过2000亿元，2025年达到2300亿元（现价），“十四五”时期年均增长8%，人均GDP 6.5万元以

上，经济总量在全区排位力争进入前四位。2025 年固定资产投资突破 1000 亿元，年均增长 15%以上；财政收入突破 300 亿元，年均增长 12%左右。经济增长结构明显优化，工业主导地位凸显，2025 年规模以上工业总产值超过 3000 亿元，工业增加值占 GDP 比重提高到 40%以上，工业总量力争进入全区前四位。

——基本建成高水平国际门户港。2025 年海铁联运集装箱运输量达到 100 万标箱，建成港口型国家物流枢纽。2025 年港口货物吞吐量突破 2 亿吨，集装箱吞吐量突破 800 万标箱、五年翻一番，集装箱吞吐量力争进入全国沿海港口前 10 位，基本实现千万标箱大港的目标，迈入全国主要港口行列，成为北部湾之心。

——建成高标准自贸试验区。自贸区钦州港片区成为引领中国—东盟开放合作的特殊经济功能区，中马“两国双园”合作更加紧密，形成一批面向东盟、与国际接轨的制度开放创新成果，初步建成中国—东盟高质量共建“一带一路”示范城市，成为北部湾之“芯”。与长三角、粤港澳大湾区、西南中南西北等区域的重点城市合作形成常态化机制，力争成为东中西产业合作示范区、“两湾”联动发展示范区、西部陆海合作示范区。外贸进出口总额比 2020 年翻一番以上。

——高质量现代产业体系基本完善。临港绿色大工业、临港现代物流业、现代服务业三大领域初具集群效应。十大制造业实现规模化、特色化发展，形成 1 个产值超千亿元、4 个产值超三百亿元、若干个产值超一百亿元“1+4+N”千百亿产业格局，成为北部湾临海核心工业区。钦州石化产业园建成为国内一流化工园区，争取创建面向东盟的国家级石化产业基地。全市规模以上工业总产值五年增长 2 倍，年均增长 20%以上。以临港物流业为支柱的现代服务业体系基本完善，先进制造业和现代服务业深度融合试点建设初见成效，初步形成港航服务等特色生产性服务产业集群。

——基本建成高品质江海宜居城。中心城市半小时经济生活圈基本完善，城市宜居宜业宜游品质彰显，中心城市与周边镇联动更加紧密，中心城市知名度、开放度、影响力大幅提升，市区城区人口达到 100 万，成为北部湾之星。县域城镇化加快，到 2025 年实现 90%以上镇通高速公路、100%镇通二级公路，钦州至灵山浦北、钦州至南宁发展轴带集聚效应增强，县域至中心城市、县城至重点

镇的 1 小时经济圈架构基本成型，临港与县域协作发展、以城带乡机制初步建立。乡村振兴战略全面实施，形成千亿元的乡村产业，农业农村现代化基础进一步夯实。到 2025 年，全市常住人口城镇化率提高到 50%以上。

——生态文明建设迈上新台阶。减污降碳实现协同增效，重点领域污染治理取得更大成效，水环境质量全面改善，空气质量稳定达标，生态环境质量稳中向好，森林覆盖率保持在 57%左右，“大工业与白海豚、红树林同在”的生态品牌进一步提升。绿色低碳循环发展体系更加完善，生态环境治理制度体系基本建立。

——社会建设水平持续提升。城乡居民收入稳定增长，“十四五” 时期居民收入年均增长 7%左右。教育、医疗卫生、文化等公共服务水平明显提高，社会保障体系更加健全，建成广西北部湾沿海教育中心、医疗中心。

“十四五”时期经济社会发展主要目标如下：

表 4-4 钦州市十四五经济社会发展主要指标

类别	指标	2020 年完成	2025 年目标		
		总量	总量	年均增长%	属性
经济发展	1.地区生产总值（亿元）	1,388	2,300	8	预期性
	2.人均地区生产总值（万元）	4.2	6.5	7.5	预期性
	3.财政收入（亿元）	171.7	300	12	预期性
	#一般公共预算收入（亿元）	65	82	5	预期性
	4.工业增加值（亿元）	273	——	18	预期性
	#规模以上工业总产值（亿元）	——	——	23	预期性
	5.固定资产投资（亿元）	——	——	15	预期性
	6.社会消费品零售总额（亿元）	——	——	7.5	预期性
	7.全员劳动生产率（万元/人）	——	——	7 以上	预期性
	8.港口吞吐量（亿吨）	1.37	2.2	10	预期性
	集装箱吞吐量（万标箱）	395	800	15	预期性
	9.外贸进出口总额（亿元）	217.7	500	18	预期性
	10.实际利用外资（商务口径）（亿美元）	2.72	4	8	预期性
	11.常住人口城镇化率（%）	42	50	——	预期性

4.4.2 产业发展规划

根据《钦州市国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》规划，构建以绿色石化业为龙头的现代产业体系。全面实施工业强市战略，

聚焦临港绿色大工业、临港现代物流业、现代服务业三大领域，以十大制造业为主导，促进产业绿色化、集聚化、高端化发展，完成龙头布局、延长链条、初步形成集群，占据区域产业链关键环节，加快形成以临港为特色、开放型、全产业链的现代产业体系，塑造钦州产业的核心竞争力，以产业现代化推进经济现代化。

十大制造业及“十四五”时期发展目标，如下所示：

绿色石化产业：按照万亿级产业集群进行规划。到 2025 年，力争产值达到 1500 亿元。

装备制造、电子信息、新能源材料产业：按照千亿级产业集群规划。到 2025 年，力争产值分别达到 300 亿元、300 亿元、200 亿元。

造纸、林木加工、粮油食品深加工产业：按照 500 亿级产业集群规划。到 2025 年，力争产值分别达到 200 亿元、300 亿元、300 亿元。

新能源业、药业、新型建材业：按照 200 亿级产业集群规划。到 2025 年，力争产值分别达到 100 亿元、50 亿元、70 亿元。

1、产业布局体系：“3+“1+3+3”+8”

根据《钦州市国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》，钦州市产业呈现“3+“1+3+3”+8”的布局体系。第一个“3”指的是三大农业，第二个“1”指的是一个国家级石化产业基地，第三个“3”指的是三大重要临港支柱产业，第四个“3”指的是三大特色临港产业，第五个“8”指的是八服务业。其中：

“3”农业：海红米、紫米、富硒米；特色水果；水产畜牧；

“1+3+3”制造业：一个国家级石化产业基地；三大重要临港支桂产业：装备制造业、电子信息、新能源材料；三大特色临港产业：造纸、进口木材加工、粮油食品深加工；

“8”服务业：现代物流、电子商务、金融服务、旅游休闲、大数据服务、健康养老、现代商贸、文化教育服务。

2、产业空间布局：“一园一主业”空间布局

钦州市围绕构建产业生态体系，按照功能布局合理、集聚集约高效的要求，整合规范全市产业园区规划布局，坚持“一园一主业”，调整优化园区的主导产

业布局，每个园区选择重点发展 2 个左右主导制造业或细分行业及配套的现代服务业。

3、钦州市各区域重点产业

钦北区：新能源材料、精细化工及医药制造、食品加工、板材加工、新型建材。

钦南区：电子信息、精密五金机械加工制药、现代物流、农副产品加工业、康养旅游、苗木花卉种植交易、高端家具家居、饲料加工、新型建材。

浦北县：制药、电子信息、制鞋、绿色家居、新型材料、高端板材及家具加工、现代物流。

灵山县：机电、纺织服装、现代物流、农副产品加工、电子信息、玩具服装、电子商务、板材制造及深加工、五金卫浴制品及配套。

4.5 防城港市发展规划

4.5.1 经济发展规划

根据《防城港市国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》规划，展望 2035 年，防城港市将在建设国际海陆双通道、重要国际门户枢纽、临港产业基地等方面有新作为，为广西发展作出新的贡献，与全国同步基本实现社会主义现代化。经济实力、创新能力、城市影响力大幅提升；全方位开放发展新格局基本形成；新型工业化、信息化、城镇化、农业现代化基本实现，海边山现代化经济体系基本建成；文化旅游强市、创新型防城港、健康防城港基本建成，教育高质量发展，人才质量数量大幅提升，市民素质和社会文明程度达到新高度；广泛形成绿色生产生活方式，城乡面貌根本改观，美丽防城港建设任务基本实现；基本公共服务实现均等化，城乡区域发展差距和居民生活水平差距显著缩小；市域社会治理现代化基本实现，法治政府、法治城市、法治社会基本建成，平安防城港、清廉防城港达到更高水平；民族团结和边疆治理巩固提升；人民生活更加美好，全体人民共同富裕取得实质性进展。

“十四五”时期钦州市经济社会发展主要目标。锚定2035年远景目标，综合考虑发展面临的环境、基础条件、优势潜力，“十四五”期间经济社会发展目标分“两步走”。第一步，到2023年，“十四五”中期，建市三十周年之际，全市实现GDP达到1000亿元，财政收入100亿元，规上工业总产值超过2000亿元。第二步，“十四五”期末，实现GDP超1300亿元，年均增长8%；人均GDP达到11.5万元，年均增长6%；财政收入120亿元，规上工业总产值3000亿元。具体目标如下：

经济高质量发展跃上新台阶。经济总量实现新的提升，地区生产总值年均增长8%，增速高于全区和北部湾经济区平均水平。人均生产总值居全区前列，到2025年达到11.5万元。财政收入年均增长8%，固定资产投资年均增长10%，规模以上工业增加值年均增长12%。

“海边山”现代产业体系发展取得明显成效。海洋强市建设高水平推进，到2025年海洋经济占GDP比重达到62%。临港工业及其配套产业竞争力进一步增强，工业在广西的地位进一步提升，现代化临港工业城市加快建成。现代服务业提质增速，数字产业化、产业数字化发展成果显著，战略性新兴产业比重进一步提升。农业基础更加牢固。到2025年，三大产业比例调整为12:55:33，工业化水平进一步提升。

深化改革开放形成新格局。重要领域和关键环节改革取得决定性成果，全面深化改革进一步推进。多重国家级平台改革取得重大进展，东兴至峒中沿边经济走廊初步建成，沿边开放走在全国前列。高水平开放型经济新体制基本形成，在全区构建新发展格局中的地位和作用明显提升，我市港口在全国沿海主要港口的地位和作用进一步加强。外贸进出口总额年均增长10%，继续保持全区前列。

生态环境质量继续保持全区前列。绿色低碳循环发展理念深入人心，资源节约高效利用，单位地区生产总值综合能耗、水耗、建设用地和主要污染物排放总量减少，控制在自治区要求范围之内。主要江河流域水质优良。国家森林城市建设全面推进，空气质量优良，森林覆盖率达65%，城市宜居环境保持全区前列。

基本公共服务均等化水平进一步提升。基本公共服务均等化进一步提升，人民群众幸福感进一步增强。乡村振兴战略全面推进。

人民素质和社会文明程度显著提高。社会主义核心价值观深入人心，人民社会责任意识明显增强，科学文化素质显著提高。

人民生活水平和质量显著提升。居民人均可支配收入继续保持全区前列，城乡居民收入差距进一步缩小，脱贫攻坚成果得到全面巩固。人均预期寿命超过78岁。新型城镇化建设全面推进，2025年常住人口城镇化率达到67%。就业更加充分，城镇调查失业率控制在6%以内。

社会治理效能得到新提升。社会主义民主法治进一步完善，法治防城港、法治政府、法治社会、平安防城港建设加快推进。

“十四五”时期经济社会发展主要目标如下：

表 4-5 防城港市十四五经济社会发展主要指标

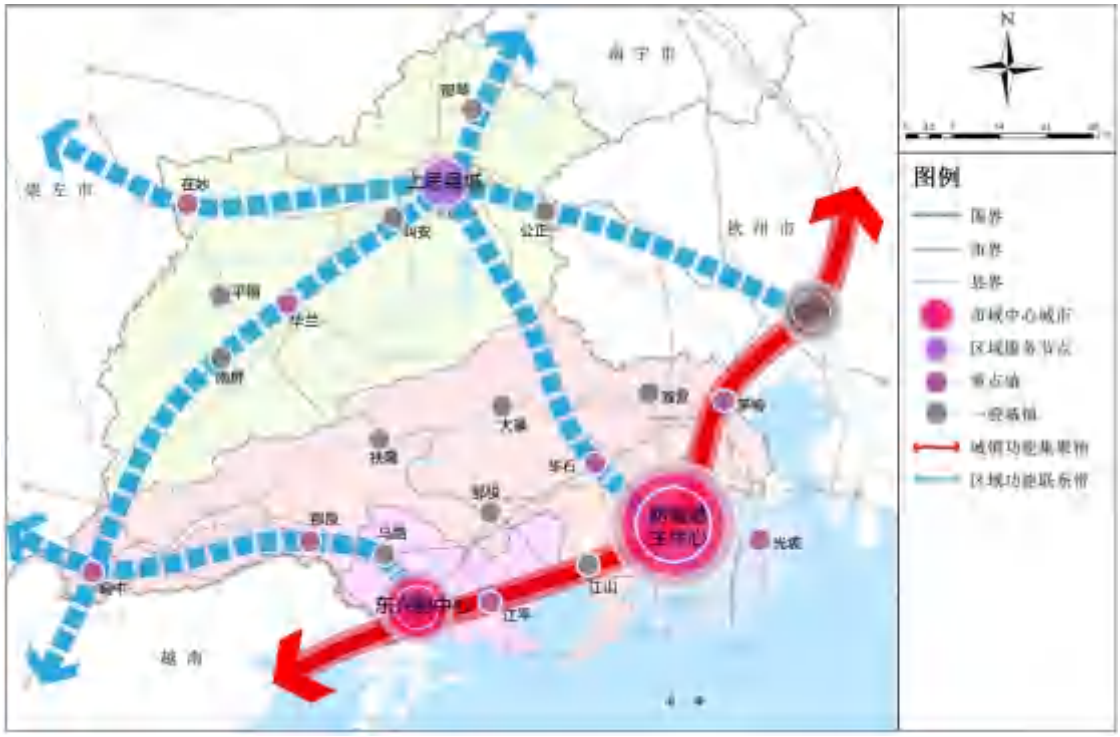
类别	指标	2020年完成	2025年目标		
		总量	总量	年均增长%/五年累计	属性
经济发展	1.地区生产总值（亿元）	732.8	1,300	8	
	2.人均地区生产总值（万元）	7.5	11.5	6	预期性
	3.财政收入（亿元）	82.5	120	8	预期性
	4.全员劳动生产率（万元/人）	12.32	20	——	预期性
	5.常住人口城镇化率（%）	61.5	67	——	预期性

4.5.2 产业发展规划

防城港市下辖港口区、防城区、上思县和东兴市。防城港市深入实施主体功能区战略和国家、自治区区域发展战略，构建高质量发展的国土空间布局和支撑体系，打造“港产城海”深度融合、协调发展的新型城镇体系；科学统筹滨海城市规划建设，将防城港建设成富有特色、人居环境优美、宜居宜业宜游的全海景生态海湾城市。

根据《防城港市国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》规划，构建“海边山”现代产业体系。把发展经济着力点放在实体经济上，深入实施创新驱动发展战略，全面提升产业的创新驱动力，统筹做好传统产业、新兴产业、特色产业“老、新、特”三篇文章，做大做强“老新特”三大支柱产

业，推动现代服务业提质增效，提速发展海洋经济，促进产业基础高级化、产业链现代化，加快构建“海边山”现代产业体系。



（来源于:《防城港市国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》）

图 4-3 防城港市域镇发展轴和城镇体系示意图

1、产业布局体系：“3+3+4”海边山现代产业体系

根据《防城港市国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》，防城港市坚持把发展经济着力点放在实体经济上，深入实施创新驱动发展战略，全面提升产业的创新驱动力，全市呈现“3+2+4”的“海边山”现代产业布局体系。其中：

第一个“3”指的是“老新特”产业，即传统产业、新兴产业和特色产业三大支柱产业；



（来源于:《防城港市国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》）

图 4-4 防城港市“老新特”三大支柱产业布局规划图

第二个“3”指的是3大现代服务业，即生产性服务业、生活性服务业和现代服务业集聚区；

“4”指的是4大海洋经济产业，包括海洋渔业、打造三大渔港经济区、海洋新兴产业和海洋现代服务业。

2、防城港市各区域重点产业：

上思县：金属冶炼助熔剂产业、绿色氧化钙产业、绿色高端家具产业、草药资源研发和加工、特色农业、文旅产业等。

防城区：边境经济合作区建设、边境深加工产业、临港产业延伸产业链、海产品精深加工业、医学康养、滨海旅游、金花茶、油茶、金鲳鱼、那梭及滩营片区大型绿色矿山等特色产业。

港口区：金属新材料、生物医药、粮油食品、化工新材料、现代能源等临港产业集群、海洋产业、滨海特色文化体育旅游产业等。

东兴市：跨境产业、边境深加工产业、临港产业延伸产业链、海洋渔业、服务贸易等。

5 社会经济-交通量预测模型

5.1 模型预测思路

交通需求历来被认为是派生性需求，经济活动、社会活动等本源性需求的变化直接决定交通需求这一派生性需求的大小。因此，通过分析经济活动和社会变化规律，分析他们与交通运输的关系，便可较准确地掌握交通流量的变化规律。区域交通出行量与交通小区的经济及社会发展状况密切相关，交通小区的社会经济的增长可以直接带动交通需求的增长，通过对交通增长相关的社会经济指标的发展预测，确定交通量的发展。

本次预测建立社会经济-交通量预测模型，模型预测主要从两方面开展：一是社会经济预测，通过对本项目所在地区进行社会经济发展状况调查和交通基础资料调查，分析区域经济发展特征、通道交通量发展特征及交通发展的经济合理性，并通过分析未来年经济趋势增长，预测交通量增长系数；二是交通量预测，通过构建现状及未来年交通路网模型，分析项目现状交通出行特征，以及未来年因路网变化造成的出行特征变化，分配预测得到项目未来年交通量。

模型预测思路如下图所示。

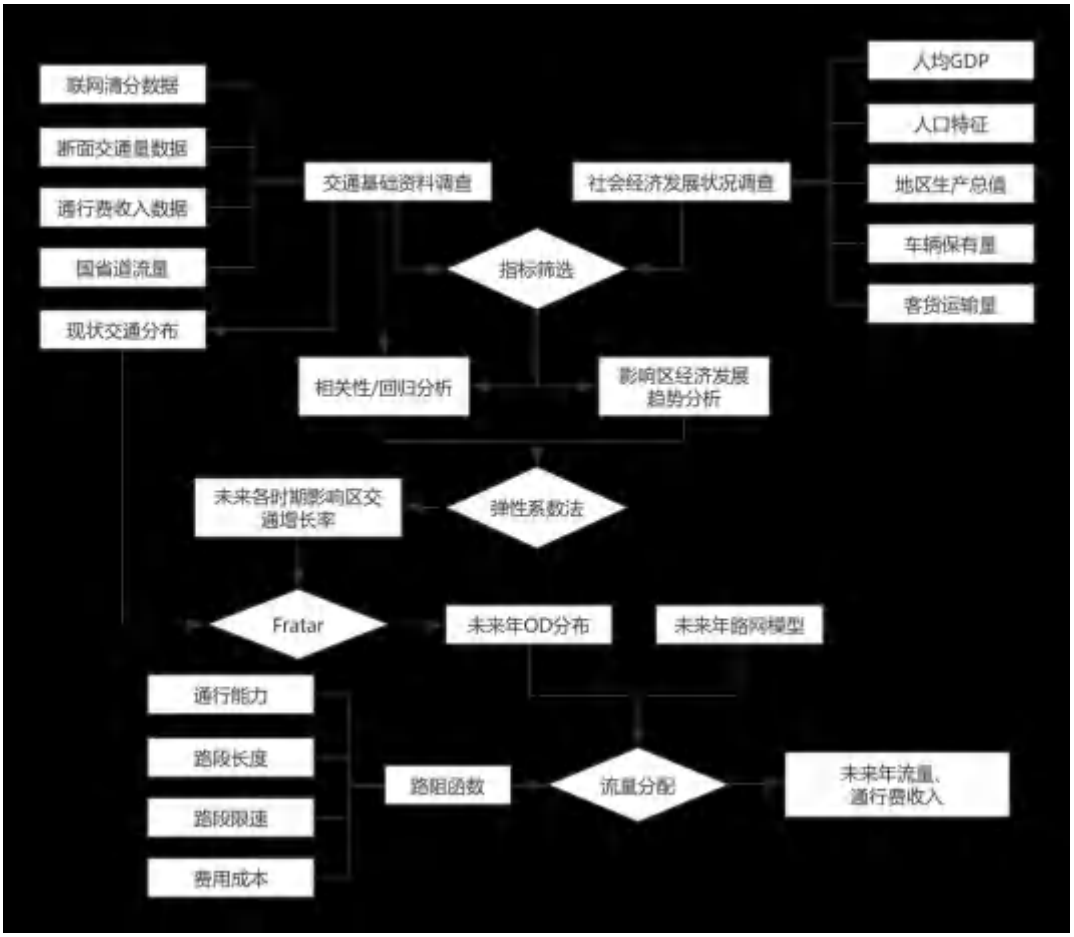


图 5-1 模型预测技术路线图

5.2 社会经济分析

5.2.1 交通小区划分

社会经济发展是交通预测的重要影响因素，为充分研究交通出行和经济增长的关系，项目组需要根据交通出行特征的区划特性对基础 OD 进行交通小区及所属大区的划分。

项目组将研究区域划分成 510 个交通小区，并结合相关经济指标的区划范围和时间节点将交通小区划分为 18 个大区。根据各交通大区的经济、人口及社会指标的历史基本情况，对各大区的经济指标和交通出行需求进行相关性分析。并结合专业机构和相关政策文件给出的未来年经济预测，结合既有经济和出行的相关性对未来年的出行需求增长进行预测。

各经济分析区划分如图 5-2 及表 5-1 所示：



图 5-2 经济分析区划分图

表 5-1 经济分析区划分情况

大区编号	大区名称	范围
1	南宁市	南宁市区及下辖各县
2	柳州市	柳州市区及下辖各县
3	桂林市	桂林市区及下辖各县
4	梧州市	梧州市区及下辖各县
5	北海市	北海市区及下辖各县
6	防城港市	防城港市区及下辖各县
7	钦州市	钦州市区及下辖各县
8	贵港市	贵港市区及下辖各县
9	玉林市	玉林市区及下辖各县
10	百色市	百色市区及下辖各县
11	贺州市	贺州市区及下辖各县
12	河池市	河池市区及下辖各县
13	来宾市	来宾市区及下辖各县
14	崇左市	崇左市区及下辖各县
15	广东省	广东及以东地区
16	湖南省	湖南及以北地区
17	贵州省	贵州及以西北地区
18	云南省	云南及以西地区

5.2.2 社会经济指标分析

考虑到本项目为交通基础设施，其主要功能是为区域经济的发展服务，交通与经济的联系较为紧密，因此，可采用弹性系数法来确定本项目未来年交通量增长速度，即分析历史年份交通运输指标和社会经济发展指标之间的相互关系，得出交通运输指标对社会经济指标的弹性系数。

其基本思想是：交通产生和发展的根源是社会经济活动，同时交通运输事业的发展也会促进社会经济的进一步前进。在一定的生产力发展水平下，在某一地区，交通运输发展指标和社会经济发展指标之间，存在着密切的关系。弹性系数法能从交通总量上把握交通运输指标与经济发展指标之间弹性关系的变化趋势。

交通弹性系数的确定，一般选用汽车保有量、客货运输量、主要道路断面交通量与经济发展指标进行回归分析，或按上述指标变化的百分率计算弹性系数，在此基础上推算影响区未来客、货车出行的弹性系数。根据对项目区资料的搜集以及指标相关性分析，本报告采用汽车保有量、通道交通量与地区生产总值的指标变化百分率综合分析计算弹性系数。

具体公式如下：

$$E = r1/\mathrm{r2}\times 100\%$$

式中：E——交通弹性系数

r_1——交通运输相关指标增长百分率

r_2——经济指标增长百分率

5.2.3 社会经济指标趋势

地区生产总值 GDP 是指一定时期内一个国家或地区的经济中所生产出的全部最终产品和提供劳务的市场价值的总值，被认为是能够衡量国民经济发展情况最重要的一个指标，是宏观经济中最受关注的经济统计数字。我国及各地区的经济发展相关规划一般也采用 GDP 作为发展目标之一。从历史发展来看，我国各地区经济发展水平不一致，但又都基本保持自有规律呈现总体增长，增速缓慢下降的趋势。

社会经济指标未来发展趋势预测是在对历史年份各地区对全国经济增长发展规律分析的基础上，梳理全国、广西壮族自治区、南宁市、钦州市、防城港市等省市“十四五”经济发展规划目标，以及2025年各地区政府工作报告中关于2025年经济增长目标的预期，未来年经济增长参考OECD经合组织对中国中远期GDP预测变化趋势进行预测，总体呈现逐步下降的趋势，未来年本项目直接影响区域GDP增速如下表所示。

表 5-2 主要经济分析区GDP增速情况及预测

	历史情况		预测情况			
地区	“十四五”规划目标	2025年前三季度执行情况	2026~2030	2031~2035	2036~2040	2041~2043
中国	保持在合理区间	5.20%	4.37%	3.39%	2.51%	1.98%
广西	6.5%	5.30%	4.37%	3.39%	2.51%	1.98%
南宁	7.5%	4.20%	4.13%	3.23%	2.35%	1.82%
钦州	8.0%	5.20%	5.13%	4.23%	3.35%	2.82%
防城港	8.0%	7.00%	5.87%	4.89%	4.01%	3.48%

注：1、“十四五”规划目标数据来源于中国及各省市的国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要。

2、2025年前三季度执行情况来源：国家统计局《前三季度经济运行稳中有进高质量发展取得积极成效》、广西壮族自治区人民政府《2025年1-9月广西主要经济指标数据》、南宁市统计局《南宁市2025年1-9月主要经济指标数据表》、钦州市人民政府《钦州市2025年前三季度地区生产总值增长5.2%》、防城港市人民政府《2025年前三季度防城港市经济运行蹄疾步稳 高质量发展扎实推进》。

5.3 交通预测模型

5.3.1 弹性系数预测

根据自治区GDP增长率，与通道交通量增长率相除得到历年弹性系数如下表所示，因各年份交通增长存在波动，弹性系数也相应波动，自2023年公共卫生事件结束以来，通道客货交通增长较快，对GDP增长的弹性系数也较高。

表 5-3 通道历年弹性系数

年份	本项目交通量（pcu/d）		国道G325南宁段交通量（pcu/d）		通道交通量（pcu/d）		通道交通量增长率		GDP增速	弹性系数	
	客车	货车	客车	货车	客车	货车	客车	货车		客车	货车
2021	21,214	25,774	4,203	7,154	25,417	32,927	2.74%	3.71%	7.50%	0.37	0.49

2022	13,057	18,228	5,717	14,355	18,774	32,584	-26.14%	-1.04%	2.90%	-9.01	-0.36
2023	26,248	17,954	6,424	18,544	32,672	36,498	74.02%	12.01%	4.10%	18.05	2.93
2024	24,797	15,172	7,586	24,856	32,383	40,028	-0.88%	9.67%	4.20%	-0.21	2.30
2025	24,080	13,674	7,482	26,778	31,562	40,451	-2.53%	1.06%	5.30%	-0.48	0.20
2021-2025 复合增长率	3.22%	-14.65%	15.51%	39.09%	5.56%	5.28%	——	——	4.12%	1.35	1.28

根据类似项目经验，弹性系数一般呈现 5 年或 10 年进行一次衰减的规律，结合南宁市至防城港市、北海市区域通道内的历史公路交通弹性系数及未来年规划情况，考虑未来交通增长对经济增长的弹性，总体趋势为逐年折减，得到本项目弹性系数预测结果如下表所示。

表 5-4 本项目未来年客货车弹性系数预测

车型	2026~2030	2031~2035	2036~2040	2041~2043
客车	1.07	1.03	0.97	0.91
货车	1.05	1.01	0.95	0.89

5.3.2 未来年影响因素分析

（1）项目直接影响区现状路网

项目影响区总体交通现状路网如下图所示。现状研究区域与本项目相距较近且服务区域相近的道路为国道 G325 南宁至钦州公路，其中国道 G325 南宁至钦州公路（南宁段）与本项目完全平行，现状为设计速度 60km/h 的二级公路标准，路线全长 55.425km，路基宽 12-15 米、沥青砼/水泥砼路面宽 9-12 米；国道 G325 南宁至钦州公路（钦州段）在南晓镇附近向东延伸，与本项目所在通道兰海高速在钦州境内呈“钳形”分布，分别经过钦州市北翼与南翼，钦州段于 2022 年 9 月完成改扩建，路线全长 53.743km，其中桅杆坳至清水窝段 4.874km 按城市道路双向六车道设计标准建设，其余路段采用设计速度 80km/h、双向四车道一级公路标准建设。

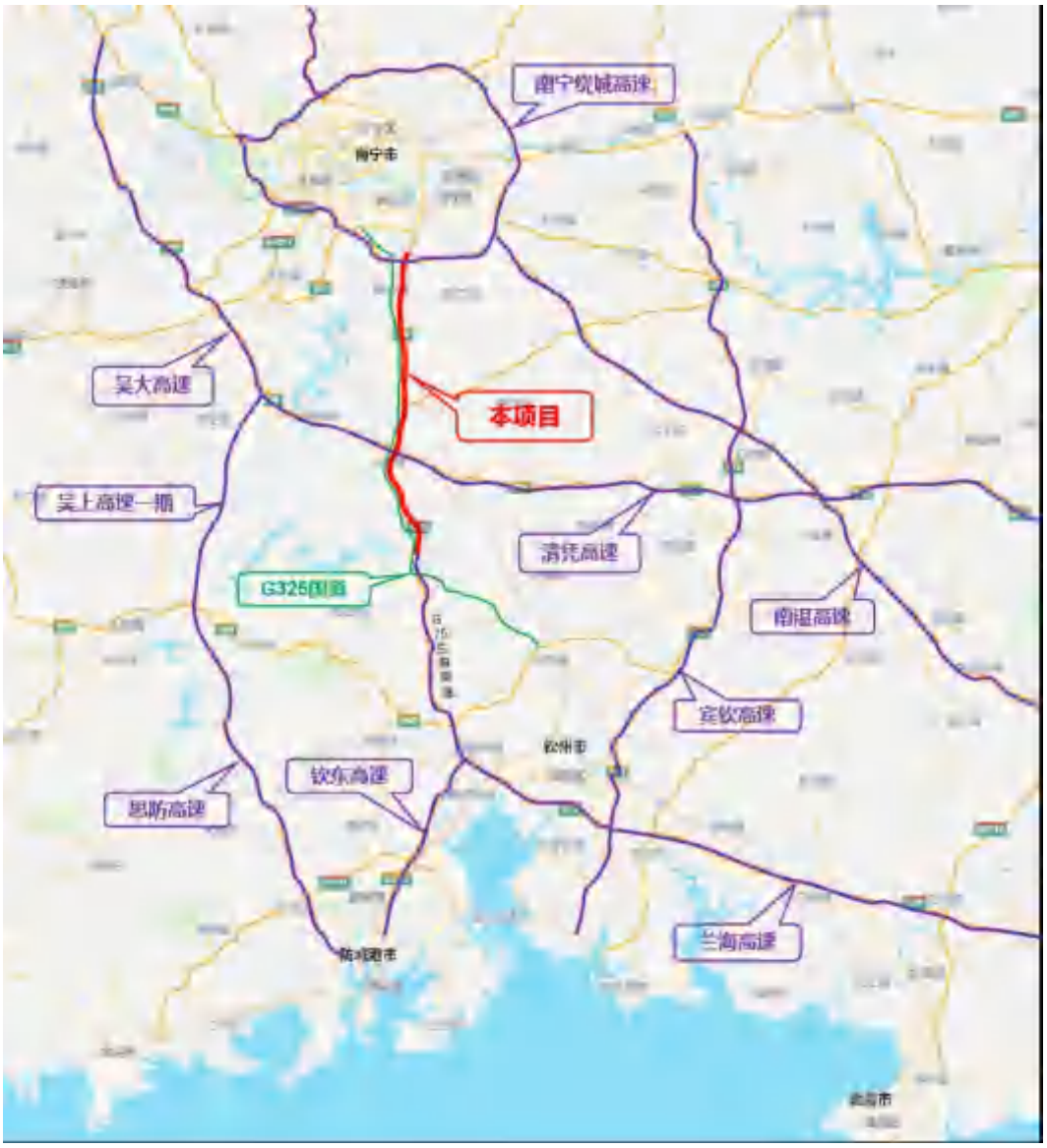


图 5-3 项目影响区总体交通现状路网图

（2）未来年影响因素分析

根据《广西高速公路网规划（2018-2030 年）》、《广西综合立体交通网规划（2021—2035 年）》、《广西综合交通运输发展“十四五”规划》等相关规划以及广西地图院制定的《广西高速公路网路线示意图（桂 S（2024）12 号）》确定未来年路网影响因素，高速公路网规划图如下所示。



图 5-4 广西高速公路网规划（2018-2030 年）

本项目未来年交通量主要影响因素分析如下：

1）G75 兰海高速和 S7512 钦防高速涉铁工程施工

G75 兰海高速和 S7512 钦防高速基本已扩容为双向八车道，只有两处上跨铁路的路段尚未拓宽，两处涉铁工程分别为 G75 兰海高速 K2078+792 丝茅坪铁路桥和 S7512 钦防高速 K23+567 跨南防铁路桥。



图 5-5 涉铁工程施工位置示意图

（a）S7512 钦防高速公路 K23+567 涉铁施工

S7512 钦防高速 K23+567 跨南防铁路桥，建设地点在防城港市境内，位于钦防高速防城互通收费站以南约 1.2 公里处，上跨南防铁路茅岭站至防城站区间。预计于 2026 年上半年开工，于 2027 年 6 月底验收通车。本次扩建该桥由原桥宽的 24.5m 扩建成桥宽 42m，由双向四车道扩建为双向八车道。根据现阶段拟定的施工交通组织方案：

a）第一阶段施工组织：工期该阶段施工期间暂时关闭防城港收费站入口，防城港市至南宁市车辆通行需绕行市政路，由防城收费站行驶进入钦防高速。南宁市至防城港市车辆通行维持现状，单向双车道通行。工期约 8 个月。

b）第二阶段施工组织：该阶段防城港收费站恢复使用，施工段保障双向四车道通行，施工区限速 40km/h。工期约 6 个月。

（b）G75 兰海高速 K2078+792 丝茅坪铁路桥涉铁工程施工

G75 兰海高速 K2078+792 丝茅坪铁路桥，建设地点在钦州市境内，位于兰海高速钦防高铁上跨立交至钦州西互通之间，上跨南防铁路钦州站至康熙岭站区间。工程预计于 2026 年上半年开工，预计 2027 年 5 月初验收通车。本次扩建该桥由原桥宽的 33.5m 扩建成桥宽 42m，由双向六车道扩建为双向八车道。

根据现阶段拟定的施工交通组织方案，G75 兰海高速 K2078+792 丝茅坪铁路桥涉铁施工交通组织采取双向四车道保通方案，施工管控区域采取 40-60km/h 速度管控措施。

2）2026 年国道 G325 对货车转移吸引持续

国道 G325 南宁段与本项目基本平行，从路网建设角度，高速公路与平行的国道共同构成区域的综合运输走廊骨架，二者在交通运输网络中分工协作、互为补充。结合 2.5 节分析的国道 G325 近三年交通增长及交通构成情况，国道 G325 货车占比呈上升趋势，虽然高速公路与国省干线的功能定位不同，但从审慎角度，在 2026 年考虑其对本项目货车将产生进一步分流影响，以审慎评估平行国道的影响。并且考虑目前国道 G325 交通量已远超适应交通量，达到五级服务水平，2025 年事故率增长 53%，其 2025 年货车交通量增速逐步放缓。

3）国道 G325 南宁至钦州公路（南宁段）改扩建项目

国家公路网中普通国道 G325 线是广州-南宁之间的重要道路，目前国道 G325 南宁至钦州公路（南间至黎合江段）已于 2022 年完成改扩建工程交工验收，采用双向四车道一级公路标准设计，设计速度 80km/h，沥青混凝土路面，路线全长 53.743 公里，路基宽 24.5 米。而本次改扩建段为国道 G325 南宁至钦州公路（南宁段），现有旧路为设计速度 60km/h 的二级公路标准，路基宽 12-15 米、沥青砼/水泥砼路面宽 9-12 米，现状摩托车比例较大，混合交通严重，沿线桥涵承载标准较低、交通安全设施不足等问题突出，目前国道 G325 南宁至南间段已列入改扩建计划。

国道 G325 南宁至钦州公路（南宁段）改扩建项目升级一级公路，将顺接已改扩建完毕的国省干线。改扩建路线起点位于玉洞互通附近国道 G325 与光山路交叉口，路线向东布线至平乐大道，后向南经那马镇、子伟村、南宁现代工业产业园、大塘镇，随后通过南晓镇规划区西侧边缘、广西龙象谷规划东侧边缘，终于南宁与钦州交界处南晓镇晓村附近。路线里程 55.425 公里，其中

K0+000~K13+770 段 13.77 公里已于 2010 年提升为路基宽度 60.0 米，设计速度为 60km/h，已满足一级公路设计标准，故本次改扩建仍采用旧路标准，仅进行路面改造；K13+770~K55+425 段 41.655 公里为旧路改扩建，两车道改为四车道，采用一级公路标准，设计速度为 80km/h，路基宽度 25.5 米。

国道 G325 南宁至钦州公路（南宁段）改扩建项目与本项目路段基本平行，建设单位为广西北投集团旗下子公司。根据北投集团提供信息，改扩建工程可行性研究已于 2024 年 12 月底获得自治区发改委批复，计划 2026 年下半年开始施工，计划工期三年。



图 5-6 国道 G325 公路区位示意

4）南宁南过境线六景至大塘段

南宁南过境线六景至大塘段，起点位于南宁市横州市新福镇那言村附近，设 T 型枢纽互通接入六景至钦州港高速公路。向西经横州市平朗镇、邕宁区中和镇、那楼镇、百济镇，终点位于良庆区大塘镇那团村附近，设置大塘北枢纽互通实现与兰海高速广西南宁那南段的交通流转换。线路全长 52.779km，设计速度为 120km/h，双向四车道，预计投资规模 71.19 亿元。

项目建成后可实现多通道承担全区东北经南宁至西南方向的交通量出行，与南宁市外围其他高速公路形成南宁市大外环高速公路，减少车辆绕行，疏解南宁市现有环城高速公路面临的交通压力，提升南宁高速公路的过境效率、路网容量规模。根据北投集团提供信息，南宁南过境线六景至大塘段项目已于 2023 年 10 月实质性动工，预计于 2026 年底建成通车。



图 5-7 南宁南过境线六景至大塘段区位示意

5）兰海高速钦北段、钦防高速客车收费标准提升

根据《广西壮族自治区高速公路条例》，高速公路车辆通行费收费标准，应当按照有关法律、行政法规规定的程序，根据高速公路的技术等级、投资总额、当地物价指数、偿还贷款或者有偿集资款的期限和收回投资的期限，以及交通量、建设质量等因素计算确定，由自治区人民政府交通运输主管部门会同发展改革、财政部门审核后，报自治区人民政府批准。兰海高速钦北段、钦防高速均已完成改扩建工程，但目前仍执行老路收费标准，预计 2027 年完成竣工验收并取得收费标准批复，与原收费标准相比较，一类客车收费标准将从 0.4 元/车公里调整为 0.5 元/车公里，四类客车收费标准将从 1.3 元/车公里调整为 1.45 元/车公里。

6）平陆运河

平陆运河位于广西壮族自治区，是西部陆海新通道骨干工程，项目起于南宁市横州市西津库区平塘江口，经钦州市灵山县陆屋镇沿钦江进入北部湾，全长134.2公里，设计年单向通过能力为8900万吨，按内河Ⅰ级航道标准建设，可通航5000吨级船舶，以发展航运为主，结合供水、灌溉、防洪、改善水生态环境等。从功能定位来看，平陆运河的建设主要为补充目前西部陆海新通道沿线货物运输主要依靠铁路和高速公路运至出海口，水路通道缺失的不足，通过平陆运河的建设，一方面能够为西部陆海新通道建设开辟水运新方式，使西部陆海新通道成为全国第3个拥有江海联运出海能力的通道；另一方面能够为西部陆海新通道增加上亿吨级的水运能力，提高西部陆海新通道综合运输能力。

现状西南地区南向出海货运主要依托北部湾港海铁/海公联运、珠三角港口与西江水运江海联运、湛江港海铁联运等3大通道。平陆运河建成后，一方面西南地区原来经由海铁/海公联运的出海货物由于通过水运费用有较大幅度降低，将部分转由平陆运河江海联运出海；另一方面西南地区原经由珠三角港口江海联运出海的货物，由于水运航程大幅缩短（贵港及以上西江沿线地区经平陆运河出海比经珠三角港口出海可缩短560km），将部分转由平陆运河出海。根据北投集团提供信息，2025年2月，平陆运河两大枢纽建设第三阶段取得新进展，平陆运河预计2026年底完工通航。



图 5-8 平陆大运河区位示意

7）合浦至湛江高速铁路

在《广西综合立体交通网规划（2021—2035 年）》和《南宁市综合交通运输发展“十四五”规划》中，南宁至合浦至湛江规划建设一条高速铁路，设计时速 350 公里，其中南宁至合浦高速铁路为远期储备项目，暂无建设计划，且目前南宁至合浦已开通高速动车组，南宁至北海通行时间不到一小时，待南宁至合浦高速铁路建成将主要分流现有乘高铁和普铁出行的客流。而合浦至湛江高速铁路已在推进开工建设工作，施工总工期为 4 年，线路自合浦站引出，向东经过铁山港湾、白沙镇、遂溪县等最终引入湛江西站，设站 6 座（新设车站 4 个，既有站 2 个），正线全长约 139 公里，其中广西段约 63 公里，广东段约 76 公里，设计时速 350 公里，项目总投资约 275.2 亿元，同步建设北海联络线、湛江北至湛江西联络线等。合浦至湛江高速铁路已于 2024 年 12 月 29 日开工建设，预计 2028 年建成运营。

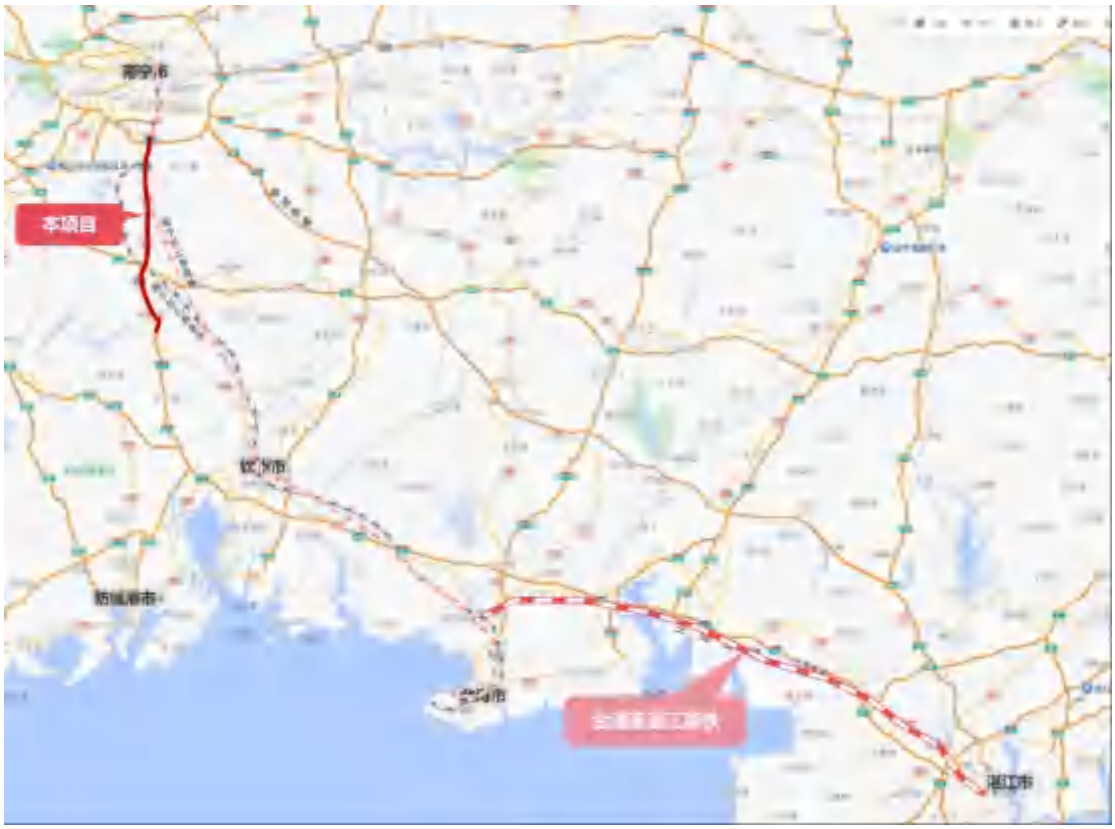


图 5-9 合浦至湛江高速铁路区位示意

8）G7522 贵阳-北海公路（南宁至北海段）

G7522 贵阳-北海公路（南宁至北海段）起点位于南宁市邕宁区州同村，接

入南宁外环高速，途经南宁市邕宁区新江镇、百济镇，钦州市新棠镇、长滩镇、小董镇、平吉镇、那彭镇、那思镇，北海市合浦县乌家镇、沙岗镇，终点接入北海市滨海一级路（廉州湾大道）。路线全长约 152.92 公里，新建里程 138.674 公里（14.246 公里为钦州北环高速共线段），同步建成南宁市入城段 2.5 公里，其中南宁市邕宁区 31.787 公里（含南宁市入城段），钦北区 36.455 公里，钦南区 36.519 公里，北海市 37.413 公里。主线设计速度均采用 120 公里/小时。起点至乌家北枢纽互通段采用双向四车道高速公路标准，整体式路基宽度 26.5 米，分离式路基宽度 2×13.25 米；乌家北枢纽互通至终点段采用双向六车道高速公路标准，整体式路基宽度 34 米。项目概算总投资额约 204.79 亿元，平均每公里造价约 1.48 亿元。根据北投集团提供消息，该项目已完成施工招标，计划于 2026 年初开工建设，预计 2028 年底建成通车。



图 5-10 G7522 贵阳-北海公路（南宁至北海段）区位示意

9）南湛高速公路广东段

南湛高速公路具有南宁与湛江之间便捷高速联络线的功能，同时作为一条广西—广东快速高效便捷的出省通道功能定位，是通往粤港澳大湾区、北部湾等区域的主要高速公路之一，既满足出省通道快速畅通，又改善区域间的重要经济节

点城市的连接功能，为加强北部湾经济区、珠江西江经济带的合作机制，全力打造向海经济，发挥广西作为西南出海大通道的作用提供基础保障。其分广西段和广东段两段建设：

南湛高速广西段起于南宁绕城高速公路六冲枢纽互通，整体由西向东，经南宁市邕宁区，钦州市灵山县、浦北县，玉林市博白县，终于那卜镇桂粤交界处。线路全长 186.821km，设计速度为 120km/h，双向四车道，全线设置双旺、安石连接线 2 条，采用二级公路标准。南湛高速公路广西段已于 2024 年 6 月 18 日通车。

南湛高速广东段起于廉江市长山镇西北粤桂两省区交界处，与南宁至湛江高速公路广西段对接，路线向东延伸接入玉湛高速，路线全长约 30.18 公里，采用设计速度 120km/h 的双向四车道高速公路标准，标准路基宽度采用 26.5m，设置长山互通连接线，采用二级公路标准。项目估算总投资约为 36.34 亿元，总工期 3 年。根据北投集团提供消息，广东段工程可行性研究报告已获批，正在开展深化设计，预计 2028 年底建成通车。



图 5-11 南湛高速区位示意

10）吴上高速公路二期

吴圩至上思高速公路采用双向四车道高速公路标准，设计速度为 120km/h。

项目位于本项目西侧，建成后将与本项目形成南宁市至防城港市的双通道，并与上思至峒中高速公路、上思至防城港高速公路形成中南、西南地区出海、出边大通道，打通内陆地区经广西面向东盟的高速公路通道，推动区域经济快速持续发展。

吴圩至上思高速公路一期工程，起于南宁市那西村附近，路线由北向南，经南宁市江南区延安镇、防城港市上思县那琴乡，终于上思县那琴乡龙楼村附近，顺接上思至防城港高速公路。路线全长 37.6km，桥隧比 27.8%，采用双向四车道高速公路标准，设计速度为 120km/h，路基宽度为 27m，项目总投资 54.6 亿元。一期工程已于 2024 年 11 月 19 日建成通车。

吴圩至上思高速公路二期工程位于南宁市江南区，起点位于南宁市吴圩镇，接吴圩机场第二高速公路，设置枢纽互通，路线自北向南经明阳工业园区，在明阳工业园区设置一般互通 1 处，后继续向南布线，终点接龙胜-峒中口岸公路南宁吴圩至上思段一期路线起点（与吴大高速交叉枢纽互通）。项目推荐方案全长 18.193km，全线采用双向四车道高速公路标准，设计速度 120km/h，路基宽 27m，采用沥青混凝土路面。项目总投资 28.07 亿元。目前，该项目工程可行性研究已于 2023 年 10 月 14 日获得批复，2024 年 2 月 23 日获得初步设计批复。根据北投集团提供信息，自治区发改委、交通运输厅在桂交规划发〔2025〕10 号文件中对龙胜—峒中口岸公路吴圩至上思段（二期工程）等项目建设任务进行了调整，计划 2029 年底建成通车。



图 5-12 吴上高速区位示意

11）本项目路面大修

本项目预期在 2035-2037 年期间分时期、分阶段、分区域将根据路况指标情况择机实施路面大修养护工程，主要施工内容为旧路面铣刨及沥青面层重铺。为最大限度降低对车辆通行影响，采用以过程预防性养护为主，局部集中处置的方式实施，最大限度降低施工对双向通行能力的影响，基本维持施工前路段服务水平。

交通组织方案预计根据每年路面中上面层钻芯取样检测结果，对需集中修复中下面层的局部路段，按每日施工效率（双车道 3-4 公里/批次）划分作业单元，结合施工效率、交通保障等要求，预计集中交通管制工期不超过 90 天。各年度施工采取分车道短期封闭、滚动推进的方式，确保施工路段单向始终保留至少 2 条车道通行，避免全幅或长距离封闭。每一作业单元完工后及时恢复交通，再转入下一区段作业，避免多个单元同时封闭导致通行压力叠加。

以上工程方案相关内容（含作业单元划分、车道封闭方式、工期预估等）均基于当前项目信息、技术水平及常规施工条件形成的预测性方案，在实际执行过

程中可能因路产实际状况、路基检测结果、突发交通需求或不可抗力等因素产生偏差，或者因技术革新升级进一步优化，若实施将根据届时情况进行调整。

路网影响因素汇总如下图所示：

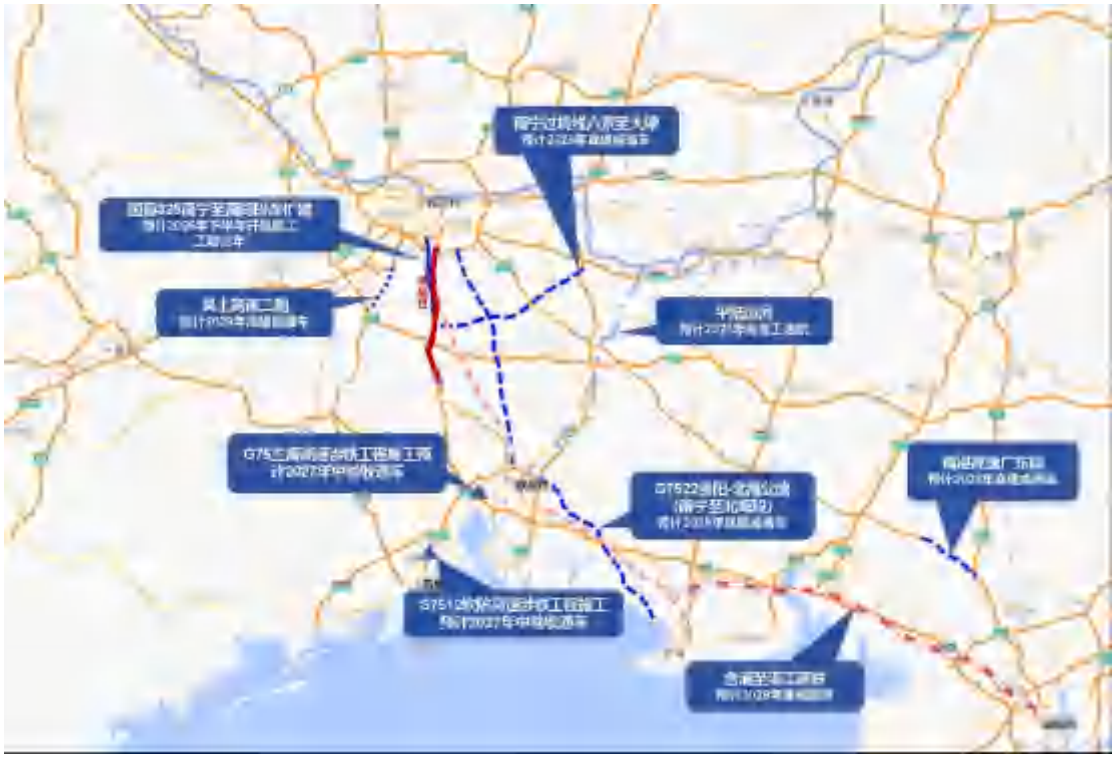


图 5-13 影响区域未来年路网影响因素示意图

表 5-5 主要影响因素概况一览表

序号	影响因素	建成时间	基本情况	建设标准
1	G75 兰海高速和 S7512 钦防高速涉铁工程施工	预计于 2026 年上半年开工，2027 年中验收通车	G75 兰海高速和 S7512 钦防高速基本已扩容为双向八车道，只有两处上跨铁路的路段尚未拓宽，两处涉铁工程分别为 G75 兰海高速 K2078+792 丝茅坪铁路桥和 S7512 钦防高速 K23+567 跨南防铁路桥。	/
2	国道 G325 对货车转移吸引持续	2026 年	国道 G325 南宁段与本项目基本平行，从路网建设角度，高速公路与平行的国道共同构成区域的综合运输走廊骨架，二者在交通运输网络中分工协作、互为补充。近三年国道 G325 货车占比呈上升趋势，虽然高速公路与国省干线的功能定位不同，但从审慎角度，在 2026 年考虑其对本项目货车将产生进一步分流影响，以审慎评估平行国道的影响。	南宁段 车道：双向两车道 设计速度：60km/h
3	国道 G325 南宁至钦州公路（南宁段）改扩建项目	预计 2026 年下半年开始施工，计划工期三年	路线起点位于玉洞互通附近国道 G325 与光山路交叉口，路线向东布线至平乐大道，后向南经那马镇、子伟村、南宁现代工业产业园、大塘镇，随后通过南晓镇规划区西侧边缘、广西龙象谷规划东侧边缘，终于南宁与钦州交界处南晓镇晓村附近。建成之后的收费标准参考国道 G325 南宁至钦州公路（钦州段）改扩建后收费标准执行。	线路全长 55.425km 车道：双向四车道 设计速度：80km/h
4	南宁南过境线六景至大塘段	预计 2026 年底建成通车	路线起点位于南宁市横州市新福镇那言村附近，设 T 型枢纽互通接入六景至钦州港高速公路。向西经横州市平朗镇、邕宁区中和镇、那楼镇、百济镇，终点位于良庆区大塘镇那团村附近，设置大塘北枢纽互通实现与兰海高速广西南宁那南段的交通流转换。	线路全长 52.779km 车道：双向四车道 设计速度：120km/h
5	兰海高速钦北段、钦防高速竣工验收后收费标准提升	预计 2027 年取得批复	兰海高速钦北段、钦防高速竣工验收后收费标准提升，收费标准按全区统一标准调整（一类客车 0.4 元/公里调为 0.5 元/公里；四类客车 1.3 元调为 1.45 元）申报。	
6	平陆运河	预计 2026 年底完工通航	项目起于南宁市横州市西津库区平塘江口，经钦州市灵山县陆屋镇沿钦江进入北部湾，按内河I级航道标准建设，可通航 5000 吨级船舶，以发展航运为主，结合供水、灌溉、防洪、改善水生态环境等。	全长 134.2 公里 设计年单向通过能力为 8900 万吨

序号	影响因素	建成时间	基本情况	建设标准
7	合浦至湛江高速铁路	预计 2028 年建成运营	线路自合浦站引出，向东经过铁山港湾、白沙镇、遂溪县等最终引入湛江西站，设站 6 座（新设车站 4 个，既有站 2 个），正线全长约 139 公里，其中广西段约 63 公里，广东段约 76 公里，设计时速 350 公里，项目总投资约 275.2 亿元，同步建设北海联络线、湛江北至湛江西联络线等。	全长 139 公里 设计时速 350km/h
8	G7522 贵阳-北海公路（南宁至北海段）	预计 2028 年底建成通车	起点位于南宁市邕宁区，依次经过南宁市邕宁区新江镇、百济镇，钦州市新棠镇、长滩镇、小董镇、平吉镇、那彭镇、那思镇，北海市合浦县乌家镇、沙岗镇，终点位于北海市合浦县廉州镇烟楼村西南侧。路线全长 152.92 公里，新建里程 138.674 公里，同步建成南宁市入城段 2.5 公里，其中南宁市邕宁区 31.787 公里（含南宁市入城段），钦北区 36.455 公里，钦南区 36.519 公里，北海市 37.413 公里。主线设计速度均采用 120 公里/小时。起点至乌家北枢纽互通段采用双向四车道高速公路，乌家北枢纽互通至终点段采用双向六车道高速公路标准。	线路全长 152.92km 车道：双向四车道 设计速度：120km/h
9	南湛高速广东段	预计 2028 年底建成通车	路线起于廉江市长山镇西北粤桂两省区交界处，与南宁至湛江高速公路广西段对接，路线向东延伸接入玉湛高速。	线路全长 30.18km 车道：双向四车道 设计速度：120km/h
10	吴上高速二期	预计 2029 年底	路线起点位于南宁市吴圩镇，接吴圩机场第二高速公路，设置枢纽互通，路线自北向南经明阳工业园区，在明阳工业园区设置一般互通 1 处，后继续向南布线，终点接龙胜-峒中口岸公路南宁吴圩至上思段一期路线起点（与吴大高速交叉枢纽互通）。	线路全长 18.193km 车道：双向四车道 设计速度：120km/h
11	本项目路面大修	预计 2035-2037 年期间分时期、分阶段、分区域	主要施工内容为旧路面铣刨及沥青面层重铺。为最大限度降低对车辆通行影响，采用以过程预防性养护为主，局部集中处置的方式实施，最大限度降低施工对双向通行能力的影响，基本维持施工前路段服务水平。	/

5.3.3 小汽车转换系数

由于预测过程中，需要对本项目的通行能力进行合理评估从而确定分配模型中研究项目的通行能力。这一过程中需要对收费车型和标准小客车进行换算，结合相关规范和行业惯例，本项目标准小客车换算系数见下表：

表 5-6 各收费车型与标准小汽车之间的转换系数

车型	名称	车型分类标准	转换系数
客车	客一	≤9 座（车长小于 6 米）	1.0
	客二	10-19 座（车长小于 6 米）	1.0
	客三	≤39 座（车长不小于 6 米）	1.5
	客四	≥40 座（车长不小于 6 米）	1.5
货车	货一	2 轴（车长小于 6 米且最大允许总质量小于 4500 千克）	1.0
	货二	2 轴（车长不小于 6 米或最大允许总质量不小于 4500 千克）	1.5
	货三	3 轴	2.5
	货四	4 轴	2.5
	货五	5 轴	4.0
	货六	6 轴（含）以上	4.0

5.3.4 车型比例预测

交通量预测针对客车和货车两种车型分别预测，对于未来年交通量的车种构成还要作更深一步的分析预测。由于 2020 年以来高速公路联网收费计费模式发生较大改变，主要表现为一是取消省界收费站，由原来的最短路径清分交通量和收入转变为路段门架精准清分交通量和收入；二是货车通行费的收费方式由传统的计重收费转变为按车（轴）型收费；三是新版《收费公路车辆通行费车型分类》执行，客货车划分标准变化较大。因此，由于计费模式变化导致高速公路车型统计口径发生较大变化。

考虑近些年变动因素较多，报告对车型比例的预测综合考虑了历年通道内的车型比例变化情况以及区域未来年交通需求趋势变化，以本项目现状车型比例构

成为基数进行未来年车型比例预测。如表 5-7 所示通道历年车型比例变化，通道内客车中一类客车比例逐年上升，其他类型客车车型比例逐年下降，货车中五~六类货车占比上升明显，一~四类货车占比不同程度的下降。同时结合本项目影响区域主要位于北部湾城市群，区域发展将逐步实现以北部湾港口群为起点的海上运输大通道，构建中国—东盟国际信息通道的战略发展布局，由此报告预测本项目未来特征车型比例如表 5-8 所示，未来年客运将逐步小型化发展，货运向专业化、大型化发展。

表 5-7 通道历史年份车型比例（绝对数）

年份	一型客车	二型客车	三型客车	四型客车	一型货车	二型货车	三型货车	四型货车	五型货车	六型货车
2018	88.70%	0.36%	3.54%	7.40%	28.04%	13.80%	12.55%	8.84%	0.73%	36.05%
2019	91.51%	0.37%	2.63%	5.49%	37.00%	11.55%	10.13%	7.13%	0.68%	33.50%
2020	96.96%	0.40%	0.86%	1.79%	27.17%	8.21%	6.03%	4.25%	1.08%	53.26%
2021	97.37%	0.21%	0.96%	1.46%	29.17%	7.69%	5.96%	4.08%	1.41%	51.68%
2022	96.30%	0.19%	1.52%	1.99%	27.84%	8.26%	7.63%	6.61%	1.28%	48.38%
2023	96.81%	0.14%	1.46%	1.58%	28.60%	8.89%	10.00%	7.98%	1.35%	43.18%
2024	96.26%	0.15%	1.66%	1.93%	27.99%	8.51%	10.82%	8.60%	1.80%	42.29%
2025	96.12%	0.16%	1.74%	1.98%	28.06%	8.22%	9.99%	8.69%	2.29%	42.75%

注：2020 年以前货车采用计重收费模式，无分车型数据，故 2020 年以前按照国道 G325 车型比例统计。

表 5-8 未来特征年车型比例（绝对数）

车型		2030 年	2035 年	2040 年	2043 年
客车	一类客车	98.62%	98.67%	98.72%	98.75%
	二类客车	0.21%	0.26%	0.31%	0.34%
	三类客车	0.54%	0.49%	0.44%	0.41%
	四类客车	0.63%	0.58%	0.53%	0.50%
货车	一类货车	43.35%	43.11%	42.86%	42.71%
	二类货车	10.40%	9.40%	8.40%	7.80%
	三类货车	3.30%	2.79%	2.29%	1.99%
	四类货车	3.61%	3.86%	4.11%	4.26%
	五类货车	2.44%	2.94%	3.44%	3.74%
	六类货车	36.90%	37.90%	38.90%	39.49%

5.3.5 通行费收费标准假设

（一）现有收费标准

1、收费年限

根据桂政函〔2024〕121 号《广西壮族自治区人民政府关于兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）收费标准及收费期限的批复》，本项目收费期限核定为 25 年，根据《收费公路管理条例》和自治区关于顺延全区收费公路收费期限（桂交财务发〔2020〕58 号）等规定，本项目收费期限从 2018 年 6 月 1 日至 2043 年 8 月 18 日止。

2、收费标准

根据《广西壮族自治区人民政府关于兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）收费标准及收费期限的批复》、《广西壮族自治区交通运输厅 广西壮族自治区发展和改革委员会 广西壮族自治区财政厅关于兰州至海口高速公路广西南宁经钦州至防城港段改扩建项目（沿海高速公路改扩建一期工程）收费标准及收费期限的批复》（桂交财审函〔2024〕325 号），自 2024 年 8 月 16 日起，本项目执行新收费标准，一类客车由 0.4 元/车公里调整为 0.5 元/车公里，四类客车由 1.3 元/车公里调整为 1.45 元/车公里，其余车型收费标准不变。

调整前后的收费标准如下：

表 5-9 兰海高速广西南宁那南段客车收费标准

类别	车辆类型	核定载人数	收费标准（元/车公里）	收费标准（元/车公里）	桥隧收费标准（元/车次）		
			2024 年 8 月 16 日前	2024 年 8 月 16 日起	一类	二类	三类
第一类	微型小型	≤9	0.40	0.50	1.2	2.2	3.2
第二类	中型、乘用车列车	10-19	0.80	0.80	2.4	4.4	6.4
第三类	大型	≤39	1.20	1.20	3.0	5.5	8.0
第四类		≥40	1.30	1.45	3.6	6.6	9.6

表 5-10 兰海高速广西南宁那南段货车收费标准

车型分类	车长和最大允许总质量	基本收费标准（元/车公里）	桥隧收费标准（元/车公里）
一类货车（含专项作业车）	2 轴，车长小于 6000mm 且最大允许总质量小于 4500kg	0.40	0.5

二类货车（含专项作业车）	2 轴，车长不小于 6000mm 或最大允许总质量不小于 4500kg	0.89	1.13
三类货车（含专项作业车）	3 轴	1.49	1.86
四类货车（含专项作业车）	4 轴	1.89	2.36
五类货车（含专项作业车）	5 轴	2.19	2.73
六类货车（含专项作业车）	6 轴	2.33	2.91
说明：6 轴以上专项作业车统一按六类货车执行。6 轴以上货车在六类货车收费标准的基础上，基本收费标准及桥隧收费标准每增加 1 轴增加 0.60 元/车公里的收费系数。			

由于本项目全线无满足收费标准中规定的进行桥隧加收的构造物，因此本项目无桥隧加收。

3、收费里程

本项目现行收费里程表如下：

表 5-11 本项目各收费站联网收费站间计价收费里程表（单位：km）

改扩建一期起点（K1990+532）南宁南主线收费站					
1.868	那马北互通				
6.901	5.033	那马收费站			
31.7	29.832	24.799	团福互通		
33.003	31.135	26.102	1.303	大塘收费站	
48.724	46.856	41.823	17.024	15.721	改扩建一期终点（K2039+256）南间收费站

注：1.改扩建一期起点（K1990+532）至南宁南主线收费站（K1991+310）之间的 0.778 公里路段计入本项目收费里程。

2.改扩建一期终点（K2039+256）至南间收费站（K2040+755）之间的 1.499 公里路段属于正在施工的南钦防改扩建工程南间至钦州段的一部分，不计入本项目收费里程。

（二）现行相关政策

1、节假日小客车免费通行政策

根据国务院于 2012 年 7 月 24 日转发并实施《重大节假日免收小型客车通行费实施方案》，免费通行的时间范围为春节、清明节、劳动节、国庆节等四个国家法定节假日，以及当年国务院办公厅文件确定的上述法定节假日连休日。免费时段从节假日第一天 00:00 开始，节假日最后一天 24:00 结束（普通公路以车辆通过收费站收费车道的时间为准，高速公路以车辆驶离出口收费车道的时间为准）。

且根据 2024 年 11 月修订的《全国年节及纪念日放假办法》，自 2025 年 1 月 1 日起，全体公民放假的假日增加 2 天，其中春节、劳动节各增加 1 天。以 2025 年为例，各节假日放假天数如下：

春节——共 8 日

清明节——共 3 日

劳动节——共 5 日

国庆节——共 8 日

未来预测年全年小型客车（7 座以下，含 7 座）在春节、清明节、劳动节、国庆节等四个国家法定节假日免费通行。

2、绿通车优惠政策

根据交公路发〔2019〕99 号《交通运输部 国家发展改革委 财政部关于进一步优化鲜活农产品运输“绿色通道”政策的通知》文件，整车合法装载运输全国统一的《鲜活农产品品种目录》内的产品的车辆，免收车辆通行费。本次预测该政策在本项目存续期内持续实施。

3、ETC 车辆差异化收费政策

根据桂交规〔2023〕11 号《广西壮族自治区交通运输厅 广西壮族自治区发展和改革委员会 广西壮族自治区财政厅 关于印发广西高速公路实施差异化收费推进经济高质量发展工作方案的通知》，继续对所有使用 ETC 支付的车辆给予车辆通行费 9.5 折优惠（与其他使用 ETC 支付的差异化收费通行费优惠不叠加）。

本次预测采用2025年度本项目ETC支付通行费的车型占比为基数，未来年考虑ETC优惠政策对通行费收入的影响，审慎假设ETC优惠政策将持续实施至经营末期，随着ETC支付模式的不断推广，ETC车辆占比将逐步提高至约90%。

表 5-12 2025年ETC车型比例

车型		ETC车型占比
客车	一类客车	58.60%
	二类客车	77.19%
	三类客车	81.07%
	四类客车	93.96%
货车	一类货车	50.55%
	二类货车	70.19%
	三类货车	82.65%
	四类货车	69.93%
	五类货车	94.34%
	六类货车	91.40%

3、客车其他差异化收费政策

（1）ETC公路客运班线客车优惠：根据桂交规〔2023〕11号《广西壮族自治区交通运输厅 广西壮族自治区发展和改革委员会 广西壮族自治区财政厅 关于印发广西高速公路实施差异化收费推进经济高质量发展工作方案的通知》文件，广西高速公路全面实施差异化收费时间暂定3年，即从2024年1月1日起至2026年12月31日止。对每月通行广西高速公路次数在30次（含）以上的ETC公路客运班线客车，给予相应的广西区内高速公路通行费9折优惠。本次预测按照未来年持续实施该政策进行测算。

（2）外省籍小客车周末自驾游优惠：为深入贯彻落实全国两会和中共中央办公厅 国务院办公厅 《提振消费专项行动方案》及2025年粤桂东西部协作联席会议精神，根据《广西高速公路实施差异化收费推进经济高质量发展工作方案》（桂交规〔2023〕11号）以及《2025广西旅游年活动实施方案》（桂政办发〔2025〕12号），自2025年5月9日起至2025年12月31日，每周五00:00—周日24:00（法定节假日减免除外）对外省籍小客车周末自驾游广西高速公路车辆通行费实行优惠措施。对上述时间段内，外省籍非营运一型客车在广西境内任一高速公路收费站驶出，使用ETC支付方式的，按5折收取广西境内高速公路通行费；使

用非 ETC 支付方式的，按 8 折收取广西境内高速公路通行费。该政策为短期实施的差异化收费政策，且实际情况 2026 年并未出台延续的相关政策文件，基准日更新后对预测无影响。

4、货车其他差异化收费政策

（1）货车差异化优惠：根据桂交规〔2023〕11 号《广西壮族自治区交通运输厅 广西壮族自治区发展和改革委员会 广西壮族自治区财政厅 关于印发广西高速公路实施差异化收费推进经济高质量发展工作方案的通知》文件，广西高速公路全面实施差异化收费时间暂定 3 年，即从 2024 年 1 月 1 日起至 2026 年 12 月 31 日止。一是以政府定价收费标准为基础，继续对合法装载的二类至五类货车实行无差别 8.5 折优惠，对合法装载的六类货车实行无差别 9.8 折优惠，机场高速除外（与试点路段的分路段差异化收费优惠不叠加）。二是继续对合法装载的 20 英尺、40 英尺、45 英尺国际标准集装箱运输专用 ETC 车辆，在预约通行广西高速公路指定收费站点进出北部湾港三港区三口岸以及西江经济带港口、码头时实行减半收取车辆通行费（与试点路段的分路段差异化收费优惠不叠加）。三是对合法装载 20 英尺、40 英尺、45 英尺国际标准集装箱运输专用 ETC 车辆，实行单次通行“递远递减”按里程阶梯收费方式，在广西境内高速公路任一收费站驶出且单次连续行驶广西高速公路 300 公里-400 公里的，给予相应的车辆通行费 9 折优惠；单次连续行驶广西高速公路 400 公里-550 公里的，给予相应的车辆通行费 8 折优惠；单次连续行驶广西高速公路 550 公里以上的，给予相应的车辆通行费 7 折优惠（与集装箱车辆减半优惠不叠加）。本次预测按照未来年持续实施该政策进行测算。

（2）货车自主差异化优惠：根据桂交规〔2023〕11 号《广西壮族自治区交通运输厅 广西壮族自治区发展和改革委员会 广西壮族自治区财政厅 关于印发广西高速公路实施差异化收费推进经济高质量发展工作方案的通知》文件，支持高速公路经营管理单位按照以政府定价收费标准为上限、差异化下浮的原则，结合管辖路段车流特征、临近园区和邻近工矿企业运输需求、城市周边车辆通行等情况，探索创新自主定价方式，对通行管辖路段的特定车辆，实施分出入口、分时段、分方向、分车型等差异化收费，引导车辆通行高速公路，实现“降费引流，

多方共赢”效果。本项目在 2025 年 6 月至 2025 年 12 月实施上述自主差异化收费政策。本次预测该政策持续实施，且根据实施情况（2025 年 6 月至 2025 年 12 月累计优惠 24 万元，引流增收 36 万元）该政策影响很小。

5.3.6 通行能力评估

兰海高速广西南宁那南段全线限速 120km/h，为了精确判断本项目的通行能力，项目组对项目沿线 ETC 门架数据进行了数据调取，调取时间周期为 2025 年 9 月 15 日-9 月 21 日一周数据，从而计算该项目的小时交通量系数。调研结果如下图所示：

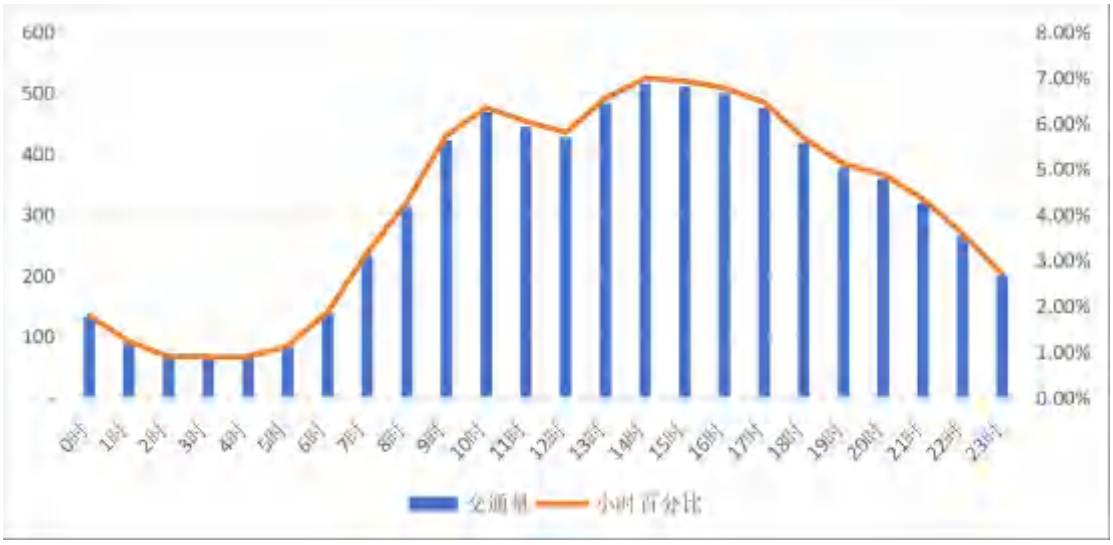


图 5-14 项目沿线交通量分时变化情况（单位：veh/h）

为简化计算，参考同类项目选用高峰小时作为小时交通量计算标准，本项目高峰小时出现在 14 时附近，小时交通量系数 K 为 6.98%。通过计算本项目混合交通量修正系数约为 0.656，计算项目日均通行能力如下：

表 5-13 通行能力水平测算

服务水平	一级服务水平	二级服务水平	三级服务水平	四级服务水平	五级服务水平	六级服务水平
120km/h 高速公路最大服务交通量（pcu/h/ln）	750	1,200	1,650	1,980	2,200	＞2,200
交通组成修正系数 fhv	0.653	0.653	0.653	0.653	0.653	0.653

驾驶人总体特征修正系数 fp	0.98	0.98	0.98	0.98	0.98	0.98
路侧干扰修正系数 ff	1	1	1	1	1	1
实际设计通行能力 C[veh/（h·ln）]	480	768	1055	1267	1407	——
单向车道数 N	4	4	4	4	4	4
设计小时交通量系数 K	0.07	0.07	0.07	0.07	0.07	0.07
方向不均匀系数 D	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5
双向八车道设计通行能力（veh/d）	55127	88204	121280	145536	161707	——

当项目处于三级服务水平时，本项目的通行能力为 121280veh/d，而本项目现状全线加权交通量为 29884veh/d（2025 年），远未达到设计通行能力，具有较好的交通量增长潜力。

且根据 6.3 节交通量预测结果，预测期末交通量远未达到饱和状态，本项目预测期末日均交通量处在一级服务水平，平均服务水平较好。

5.3.7 出行分配过程

本项目采用均衡分配法进行交通量分配。基本思路是不断调整已分配到各路段上的交通流量而逐渐到达或接近均衡分配。在每步循环中，根据已分配到各路段上的交通流量再进行一次 0-1 分配（即全有全无分配）而得到一组各路段的附加交通量。然后用该循环中各路段的分配交通流量和该循环中得到的附加交通量得到下一循环中的分配交通流量。当相邻两个循环中的分配交通流量十分接近时，即可停止计算。最后一循环中得到的分配交通量即是最终的交通量。

均衡分配法的分配步骤可归纳如下：

第一步：初始化。按照 $t_a = t_a(0) \quad \forall a$，实行一次全有全无分配。得到各路段的交通流量 $\{X_a^n\}$，令 n = 1；

第二步：更新；

第三步：寻找下一步的迭代方向。按照 $\{t_a^n\}$ 实行一次全有全无分配，并得到一组附加交通流量 $\{Y_a^n\}$；

第四步：确定步长。利用二分法求解满足下式的a_n

$$\sum(Y_a^n - X_a^n)t_a\left[X_a^n + a_n\left(Y_a^n - X_a^n\right)\right]=0\ 0 \le a_n \le 1$$

第五步：确定新迭代点。令$X_a^{n+1} = X_a^n + a_n\left(Y_a^n - X_a^n\right)$ $\forall a$,

第六步：收敛性检验。

$$\max_a\left(\frac{\left|X_a^{n+1} - X_a^n\right|}{X_a^n}\right) \le 5\%$$

$\left\{X_a^{n+1}\right\}$即是要求的均衡解；否则令 n＝n＋1，返回第一步。

交通分配中考虑道路阻抗函数，它关系到路线流量分配结果的好坏。路阻函数因道路条件、交通条件和交通管理条件而不同。一个地区，其道路条件、交通条件和交通管理条件千差万别，若要保证分配结果可靠，最好的办法对每条道路进行研究，形成各自的路阻函数，这样工作量很大。每个路阻函数的形成，都要基于特定道路现状的观测，道路的现状并不一定代表未来，因此，没有必要对每条道路的路阻函数进行研究。路阻函数的研究要具有宏观性、抽象性和代表性。

最常用的回归公式为美国联邦公路局提出的模型。

$$t = t_0[1 + \alpha(V/C)^\beta]$$

式中：

t：实际通过该路段所需要的阻抗；

t_0：零流量时的路段行驶阻抗；

V：路段机动车交通量，pcu/h；

C：路段实用通行能力，pcu/h；

α、β，回归参数。

5.3.8 项目 OD 出行分布

建立广西壮族自治区路网模型并进行出行需求分配，按照划分的交通大区疏

理本项目 2024 年 OD 出行分布矩阵如表 5-14 和表 5-15 所示，可以较为清晰的了解通行本项目的往来车辆的起讫点，具体分析如下。

表 5-14 本项目客车 OD 出行分布（2024 年）（veh/d）

编号		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	合计
		南宁市	柳州市	桂林市	梧州市	北海市	防城港	钦州市	贵港市	玉林市	百色市	贺州市	河池市	来宾市	崇左市	广东省	湖南省	贵州省	云南省	
1	南宁市	8.0%	0.1%	0.0%	0.0%	6.8%	14.0%	14.1%	0.1%	2.9%	0.1%	0.0%	0.0%	0.1%	0.2%	2.7%	0.0%	0.0%	0.0%	49.2%
2	柳州市	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.8%
3	桂林市	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%
4	梧州市	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%
5	北海市	6.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	0.0%	0.1%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.5%	0.0%	7.9%
6	防城港市	14.3%	0.7%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.4%	0.0%	0.2%	0.0%	0.1%	0.4%	0.3%	0.0%	0.1%	0.1%	0.0%	16.8%
7	钦州市	13.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	14.2%
8	贵港市	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.5%
9	玉林市	2.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.8%
10	百色市	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.4%	0.3%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	1.2%
11	贺州市	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
12	河池市	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%
13	来宾市	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.4%
14	崇左市	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.3%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	1.0%
15	广东省	2.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.5%	0.1%	3.6%
16	湖南省	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%
17	贵州省	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.7%
18	云南省	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%
合计		48.7%	0.8%	0.2%	0.1%	7.7%	16.7%	15.0%	0.5%	2.9%	1.1%	0.0%	0.2%	0.4%	0.9%	3.3%	0.1%	1.3%	0.1%	100.0%

表 5-15 本项目货车 OD 出行分布（2024 年）（veh/d）

编号		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	合计
		南宁市	柳州市	桂林市	梧州市	北海市	防城港	钦州市	贵港市	玉林市	百色市	贺州市	河池市	来宾市	崇左市	广东省	湖南省	贵州省	云南省	
1	南宁市	13.8%	0.3%	0.1%	0.2%	4.5%	7.2%	17.6%	0.1%	1.3%	0.2%	0.0%	0.0%	0.1%	1.3%	3.4%	0.2%	0.1%	0.1%	50.4%
2	柳州市	0.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.6%
3	桂林市	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%
4	梧州市	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%
5	北海市	3.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.2%	0.2%	4.0%
6	防城港市	7.7%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	1.1%	0.0%	0.2%	0.2%	0.5%	10.2%
7	钦州市	16.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.8%	0.0%	0.2%	0.0%	1.1%	0.0%	0.0%	0.5%	0.5%	19.8%
8	贵港市	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%
9	玉林市	1.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.0%
10	百色市	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.2%	0.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	1.4%
11	贺州市	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
12	河池市	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%
13	来宾市	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%
1	崇左市	1.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.6%	1.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	3.9%

4																			
15	广东省	3.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.7%	0.5%	4.9%
16	湖南省	0.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.0%
17	贵州省	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.2%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.5%	0.0%	0.0%	0.0%	1.0%
18	云南省	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.2%	0.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.0%
合计		49.3%	0.4%	0.2%	0.2%	5.0%	9.0%	21.0%	0.1%	1.3%	1.4%	0.0%	0.4%	0.1%	3.6%	4.3%	0.4%	1.6%	1.8%	100.0%

兰海高速广西南宁那南段梳理流量如下图所示，可以看出本项目主要承担南北向联系交通。



图 5-15 本项目客车流量梳理示意图（veh/d）



图 5-16 本项目货车流量梳理示意图（veh/d）

本项目的客货车的出行分布如下表所示，可以看出来：

（1）客、货车出行分布基本相当。

（2）客车流量以广西壮族自治区内部交通（南宁市、北海市、防城港市、钦州市）为主（91.69%），其次为广西壮族自治区出入交通（出入广东）占比7.68%，过境的中长途出行很少，仅占比0.63%。

（3）货车流量以广西壮族自治区内部交通（南宁市、防城港市）为主（86.03%），其次为广西壮族自治区出入交通（出入广东）占比12.75%，过境的中长途出行较少，占比1.22%。

表 5-16 本项目客车OD分布

方向		占比
广西壮族自治区内部交通		91.69%
南宁市	南宁市	8.03%
南宁市	北海市	6.77%
南宁市	防城港市	14.03%
南宁市	钦州市	14.15%
北海市	南宁市	6.86%
防城港市	南宁市	14.30%
钦州市	南宁市	13.47%
广西其他市	广西其他市	14.07%
广西壮族自治区出入交通		7.68%
广东省	南宁市	2.65%
广东省	百色市	0.23%
贵州省	北海市	0.32%
南宁市	广东省	2.73%
百色市	广东省	0.27%
北海市	贵州省	0.49%
广西壮族自治区	周边省	0.99%
广西壮族自治区过境交通		0.63%
云南省	广东省	0.01%
广东省	贵州省	0.55%
广东省	云南省	0.08%

表 5-17 本项目货车OD分布

方向		占比
广西壮族自治区内部交通		86.03%
南宁市	南宁市	13.88%
南宁市	北海市	4.49%
南宁市	防城港市	7.26%
南宁市	钦州市	17.65%
北海市	南宁市	3.50%
防城港市	南宁市	7.78%
钦州市	南宁市	16.50%

广西其他市	广西其他市	14.96%
广西壮族自治区出入交通		12.75%
广东省	南宁市	3.46%
湖南省	南宁市	0.83%
云南省	钦州市	0.40%
南宁市	广东省	3.39%
百色市	广东省	0.20%
钦州市	云南省	0.55%
广西壮族自治区	周边省	3.91%
广西壮族自治区过境交通		1.22%
云南省	广东省	0.01%
广东省	贵州省	0.70%
广东省	云南省	0.51%

6 交通量与通行费收入预测分析

6.1 预测假设

结合上述预测关键要素的分析结果，本次预测以2025年12月31日为基准日，预测期限为2026年1月1日至2043年8月18日。本项目预测假设如下：

（1）2025年全国经济增长维持在5.0%左右。预测场景未来年经济增长水平及交通弹性系数维持在前文“5.2.3 社会经济指标趋势”及“5.3.1 弹性系数预测”的预期水平。

（2）路网等相关影响参考前文“5.3.2 未来年影响因素分析”部分。

（3）ETC车辆享受95折优惠政策及货车差异化收费政策将会持续至本项目经营期末，即2043年8月18日。

（4）因新能源、无人驾驶等新技术发展，以及国内外政治因素、国家及区域产业或结构规划调整、交通运输行业优惠政策实施等不可控的变动因素对交通量及收入的影响无法预估，本次预测不考虑以上因素带来的影响。

（5）本项目经营期截至2043年8月18日。

6.2 影响因素评估

通过分析本项目关键影响因素及模型测算，各相关道路对本项目影响如下表所示。

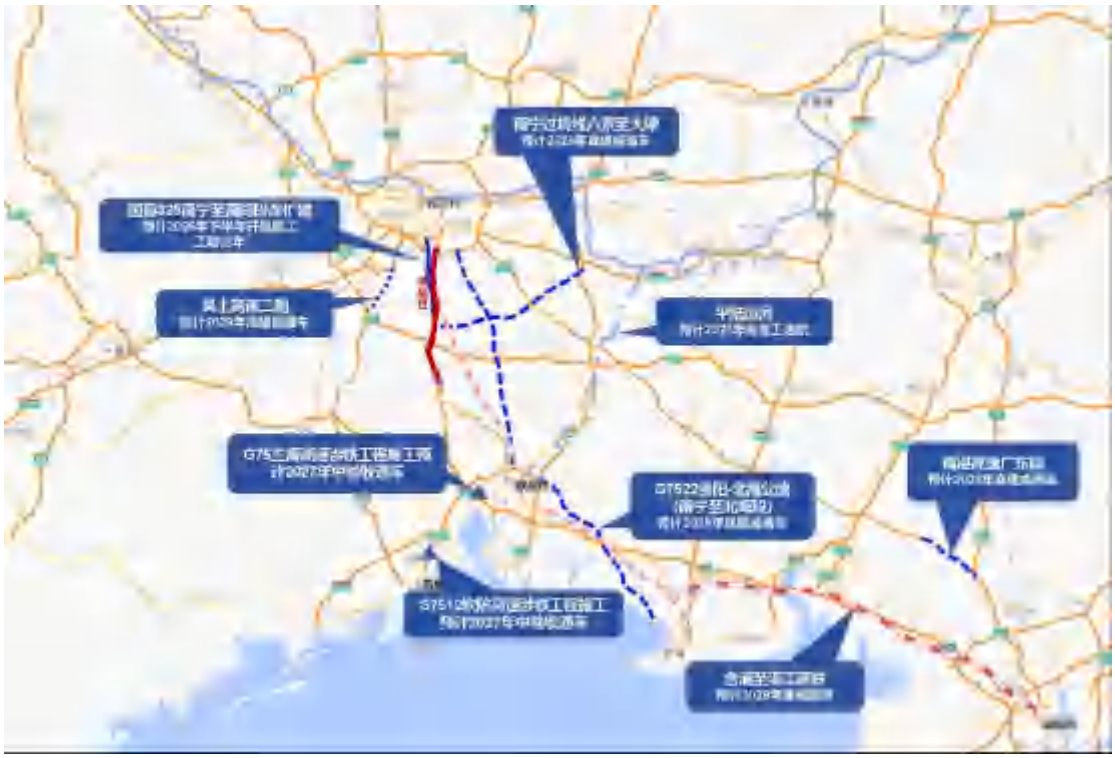


图 6-1 影响区域未来年影响因素示意图

表 6-1 未来年主要影响因素分析表

影响因素	建设状态	影响年份	影响效果	交通量影响程度合计	
				客车	货车
G75 兰海高速和 S7512 钦防高速涉铁工程施工	预计于 2026 年上半年开工，2027 年中验收通车	2026 年	考虑因涉铁施工导致高速公路通行条件变化，拥堵风险增加，对出行条件及时间更敏感的客车产生抑制或转移影响，预计 2026 年对本项目客车分流影响约为-4.55%，客车日均交通量减少 1148 辆。	-4.55%	无
国道 G325 对货车转移吸引持续	考虑 2026 年国道 G325 对本项目货车转移吸引持续	2026 年	考虑国道 G325 持续转移吸引本项目货车，预计 2026 年对本项目货车分流影响约为-5.65%，货车日均交通量减少 354 辆。	无	-5.65%
国道 G325 改扩建工程	2024 年 12 月底工可已获得自治区发改委批复，计划于 2026 年下半年开始施工。	2027 年	主要影响南宁与钦州、防城港、北海方向，以及南宁城区至项目沿线区域往来交通量；2027 年对本项目客车利好影响约为 3.23%，客车日均交通量增加 818 辆，对货车利好影响约为 2.66%，货车日均交通量增加 165 辆。	3.23%	2.66%
	工期三年，计划于 2029 年下半年完工通车。	2029 年	主要影响南宁与钦州、防城港、北海方向，以及南宁城区至项目沿线区域往来交通量；2029 年对本项目客车分流影响约为-13.37%，客车日均交通量减少 3607 辆，对货车分流影响约为-19.51%，货车日均交通量减少 1299 辆。	-13.37%	-19.51%
南宁南过境线六景至大塘段	2023 年 10 月动工，预计 2026 年底建成通车。	2027 年	主要影响柳州、来宾、河池、桂林、梧州以及南宁等与防城港方向往来交通量；2027 年对本项目客车分流影响约为-2.06%，客车日均交通量减少 538 辆，对货车分流影响约为-0.55%，货车日均交通量减少 35 辆。	-2.06%	-0.55%
兰海高速钦北段、钦防高速客车收费标准提升	预计 2027 年完成改扩建工程竣工验收并取得收费标准核准批复	2027 年	兰海高速钦北段、钦防高速完成改扩建工程竣工验收后客车收费标准提升，一类客车从 0.4 元/车公里提价至 0.5 元/车公里，四类客车从 1.3 元/车公里提价至 1.45 元/车公里，预计对本项目客车分流影响约为-1.88%，客车日均交通量减少 481 辆。	-1.88%	无
平陆运河	预计 2026 年底完工通航。	2027 年/2028 年	主要影响贵州、云南方向与钦州、防城港方向，以及南宁市境内水运航线沿线的柳州、来宾、贵港等地区与钦州、防城港之间的往来交通量。2027	无	-2.15%/-1.91%

			年对本项目货车分流影响约为-2.15%，货车日均交通量减少 136 辆；2028 年对本项目货车分流影响约为-1.91%，货车日均交通量减少 124 辆。		
合浦至湛江高速铁路	2024 年 12 月 29 日开工建设，预计 2028 年建成运营。	2028 年	主要影响经行本项目来往广东方向的交通量；2028 年对本项目客车分流影响约为-2.13%，客车日均交通量减少 562 辆。	-2.13%	无
G7522 贵阳-北海公路（南宁至北海段）	工可报告已报自治区发改委审查。2025 年 1 月，已完成施工图勘察设计招标。计划 2026 年初开工，预计 2028 年底建成通车。	2029 年	主要影响南宁、北海、钦州之间以及钦州、北海与来宾、桂林等广西北部方向往来交通量；2029 年对本项目客车分流影响约为-8.47%，客车日均交通量减少 1980 辆，对货车分流影响约为-10.51%，货车日均交通量减少 563 辆。	-8.47%	-10.51%
南湛高速广东段	预计 2028 年底建成通车	2029 年	南湛高速广东段通车虽然打通了广西段断头路的现状，但通道内可供选择的道路较多，且 G7522 贵阳-北海公路（南宁至北海段）开通后，其综合成本优势更明显，故南湛高速广东段对本项目交通量影响很小，在此不做详细论述。	/	/
吴上高速二期	2023 年 10 月 14 日获得工可批复，2024 年 2 月 23 日获得初步设计批复，计划 2029 年底建成通车。	2030 年	主要影响南宁、贵州、河池、百色等与防城港上思县、防城港东兴等方向往来交通量；2030 年对本项目客车分流影响约为-0.24%，客车日均交通量减少 54 辆，对货车分流影响约为-0.22%，货车日均交通量减少 11 辆。。	-0.24%	-0.22%
本项目路面大修	预计 2035-2037 年期间分时期、分阶段、分区域	/	根据目前的预测性方案，本项目路面大修能够基本维持施工前路段服务水平，预计对本项目交通量影响很小，故本次预测不考虑其影响。	/	/

注：上表中所列示的影响因素为未来年预测中对本项目造成较为显著影响的路网因素，其余路网因素参照未来年区域路网规划均在预测过程中纳入测算。

各因素分析如下：

1、G75 兰海高速和 S7512 钦防高速涉铁工程施工

G75 兰海高速和 S7512 钦防高速基本已扩容为双向八车道，只有两处上跨铁路的路段尚未拓宽，两处涉铁工程分别为 G75 兰海高速 K2078+792 丝茅坪铁路桥和 S7512 钦防高速 K23+567 跨南防铁路桥。



图 6-2 涉铁工程施工位置示意图

（a）S7512 钦防高速公路 K23+567 涉铁施工

S7512 钦防高速 K23+567 跨南防铁路桥，建设地点在防城港市境内，位于钦防高速防城互通收费站以南约 1.2 公里处，上跨南防铁路茅岭站至防城站区间。预计于 2026 年上半年开工，于 2027 年 6 月底验收通车。本次扩建该桥由原桥宽的 24.5m 扩建成桥宽 42m，由双向四车道扩建为双向八车道。根据现阶段拟定的施工交通组织方案：

1）第一阶段施工组织：S7512 钦防高速公路 K23+567 涉铁施工期间暂关闭防城港收费站入口，防城港市至南宁市车辆通行需绕行市政路，由防城收费站行驶进入钦防高速。南宁市至防城港市车辆通行维持现状，单向双车道通行。工期约 8 个月。

2）第二阶段施工组织：该阶段防城港收费站恢复使用，施工段保障双向两车道通行，施工区限速 40km/h。工期约 6 个月。

（b）G75 兰海高速 K2078+792 丝茅坪铁路桥涉铁工程施工

G75 兰海高速 K2078+792 丝茅坪铁路桥，建设地点在钦州市境内，位于兰海高速钦防高铁上跨立交至钦州西互通之间，上跨南防铁路钦州站至康熙岭站区间。工程预计于 2026 年上半年开工，预计 2027 年 5 月初验收通车。本次扩建该桥由原桥宽的 33.5m 扩建成桥宽 42m，由双向六车道扩建为双向八车道。

（c）总体分析

根据现阶段拟定的施工交通组织方案，S7512 钦防高速公路 K23+567 涉铁施工会降低道路通行能力，但因施工影响范围较小，总体路径成本变化不大。从审慎角度考虑，本次预测考虑涉铁施工对本项目会造成客车车流量损失，货车因对出行成本敏感，考虑施工对货车无影响。

G75 兰海高速 K2078+792 丝茅坪铁路桥涉铁施工交通组织采取双向四车道保通方案，施工管控区域采取 40-60km/h 速度管控措施，施工期会降低道路通行能力，但因南宁来往钦州方向目前仅有兰海高速与国道 G325 两条道路，即本项目所在的兰海高速无其他的高速公路替代路径，因此预计该项目施工对本项目影响有限。但与 S7512 钦防高速公路 K23+567 涉铁施工影响分析一致，从审慎角度，本次预测考虑施工对交通需求存在一定抑制作用，该项目涉铁施工对本项目会造成客车车流量损失，货车因对出行成本敏感，考虑施工对货车无影响。两处涉铁施工项目预计 2026 年上半年开工，影响年份为 2026 年，预计对本项目客车交通量分流影响约为-4.55%，客车交通量减少约 1148veh/d。

表 6-2　2026 年涉铁施工影响分析

项目	日均交通量（veh/d）			分流交通量（veh/d）			分流比例		
	客车	货车	合计	客车	货车	合计	客车	货车	合计

2026 年无涉铁施工	25212	6265	31477						
2026 年有涉铁施工	24064	6265	30329	-1148	--	-1148	-4.55%	--	-3.65%

2、2026 年国道 G325 对货车转移吸引持续

国道G325南宁段与本项目基本平行，从路网建设角度，高速公路与平行的国道共同构成区域的综合运输走廊骨架，二者在交通运输网络中分工协作、互为补充。结合2.5节分析的国道G325近三年交通增长及交通构成情况，国道G325货车占比呈上升趋势，虽然高速公路与国省干线的功能定位不同，但从审慎角度，在2026年考虑其对本项目货车将产生进一步分流影响，以审慎评估平行国道的影响。并且考虑目前国道G325交通量已远超适应交通量，达到五级服务水平，2025年事故率增长53%，其2025年货车交通量增速逐步放缓，因此综合考虑，2026年国道G325对本项目的货车交通量分流影响预计约为-5.65%，货车交通量减少约354veh/d。

表 6-3　2026 年国道 G325 对货车转移吸引持续影响分析

项目	日均交通量（veh/d）			分流交通量（veh/d）			分流比例		
	客车	货车	合计	客车	货车	合计	客车	货车	合计
2026 年无国道分流影响	24064	6265	30329						
2026 年有国道分流影响	24064	5911	29975	--	-354	-354	--	-5.65%	-1.17%

3、国道 G325 南宁至钦州公路（南宁段）改扩建项目

国家公路网中普通国道 G325 线是广州-南宁之间的重要道路，目前国道 G325 南宁至钦州公路（南间至黎合江段）已于 2022 年完成改扩建工程交工验收，采用双向四车道一级公路标准设计，设计速度 80km/h，沥青混凝土路面，路线全长 53.743 公里，路基宽 24.5 米。而本次改扩建段为国道 G325 南宁至钦州公路（南宁段），现有旧路为设计速度 60km/h 的二级公路标准，路基宽 12-15 米、沥青砼/水泥砼路面宽 9-12 米，现状摩托车比例较大，混合交通严重，沿线桥涵承载标准较低、交通安全设施不足等问题突出，目前国道 G325 南宁至南间段已列入改扩建计划。

国道 G325 南宁至钦州公路（南宁段）改扩建项目升级一级公路，将顺接已

改扩建完毕的国省干线。改扩建路线起点位于玉洞互通附近国道 G325 与光山路交叉口，路线向东布线至平乐大道，后向南经那马镇、子伟村、南宁现代工业产业园、大塘镇，随后通过南晓镇规划区西侧边缘、广西龙象谷规划东侧边缘，终于南宁与钦州交界处南晓镇晓村附近。路线里程 55.425 公里，其中 K0+000~K13+770 段 13.77 公里已于 2010 年提升为路基宽度 60.0 米，设计速度为 60km/h，已满足一级公路设计标准，故本次改扩建仍采用旧路标准，仅进行路面改造；K13+770~K55+425 段 41.655 公里为旧路改扩建，两车道改为四车道，采用一级公路标准，设计速度为 80km/h，路基宽度 25.5 米。

国道 G325 南宁至钦州公路（南宁段）改扩建项目与本项目路段基本平行，建设单位为广西北投集团旗下子公司，根据北投集团提供信息，改扩建工程可行性研究已于 2024 年 12 月底获得自治区发改委批复，计划 2026 年下半年开始施工，计划工期三年。

（a）国道 G325 南宁至钦州公路（南宁段）施工期间交通量影响分析

因该项目暂无详细施工安排及施工交通组织方案，本次预测考虑施工准备及收尾工作对交通量道路影响较小，因施工导致道路交通通行效率下降或通行受限，对道路交通量产生较大不利影响的年份考虑在2027年。设定国道G325南宁至钦州公路（南宁段）施工期间因道路施工导致行驶车速下降至30km/h，部分车辆将转移至本项目通行。根据模型分析，国道G325南宁至钦州公路（南宁段）改扩建项目施工期主要影响南宁与钦州、防城港方向，以及南宁城区至项目沿线区域往来交通量。总体来看，2027年转移至本项目客车约为3.23%，客车日均交通量增加约818veh/d，转移至本项目货车约为2.66%，货车日均交通量增加约165veh/d。

表 6-4 国道 G325 南宁至钦州公路（南宁段）改扩建施工影响分析

项目	日均交通量（veh/d）			转移交通量（veh/d）			转移比例		
	客车	货车	合计	客车	货车	合计	客车	货车	合计
2027 年无国道 G325 改扩建施工影响	25301	6205	31506						
2027 年有国道 G325 改扩建施工影响	26119	6370	32489	818	165	983	3.23%	2.66%	3.12%

（b）国道 G325 南宁至钦州公路（南宁段）改扩建工程完成后交通量影响分析

改扩建工程计划工期三年，预计 2029 年下半年完成，但从审慎角度考虑，预测假设该项目的完工影响年份为 2029 年。改扩建工程施工完工后因道路恢复正常通行，施工期转移至本项目通行的车辆将回流至国道 G325，同时道路通行条件改善会吸引部分原经行高速公路出行的车辆。不过，道路升级后预计将采取过路收费措施，参考国道 G325 南宁至钦州公路（钦州段）改扩建后收费标准，一类客车收费 10 元/车次，六类货车收费 40 元/车次进行预测。

根据模型分析，国道G325南宁至钦州公路（南宁段）改扩建项目完工通车后主要影响南宁与钦州、防城港方向，以及南宁城区至项目沿线区域往来交通量。2029年对本项目客车分流影响约为-13.37%，客车日均交通量减少约3607veh/d，对货车分流影响约为-19.51%，货车日均交通量减少约1299veh/d。

表 6-5 国道 G325 南宁至钦州公路（南宁段）改扩建完工通车影响分析

项目	日均交通量（veh/d）			分流交通量（veh/d）			分流比例		
	客车	货车	合计	客车	货车	合计	客车	货车	合计
2029 年无国道 G325 改扩建完工	26982	6658	33640						
2029 年有国道 G325 改扩建完工	23375	5359	28734	-3607	-1299	-4906	-13.37%	-19.51%	-14.58%



图 6-3 国道 G325 公路区位示意

4、南宁南过境线六景至大塘段

南宁南过境线六景至大塘段，起点位于南宁市横州市新福镇那言村附近，设T 型枢纽互通接入六景至钦州港高速公路。向西经横州市平朗镇、邕宁区中和镇、那楼镇、百济镇，终点位于良庆区大塘镇那团村附近，设置大塘北枢纽互通实现与兰海高速广西南宁那南段的交通流转换。线路全长 52.779km，设计速度为120km/h，双向四车道，预计投资规模 71.19 亿元。项目建成后可实现多通道承担全区东北经南宁至西南方向的交通出行，与南宁市外围其他高速公路形成南宁市大外环高速公路，减少车辆绕行，疏解南宁市现有环城高速公路面临的交通压力，提升南宁高速公路的过境效率、路网容量规模。

根据北投集团提供信息，南宁南过境线六景至大塘段项目已于2023年10月实质性动工，预计于2026年底建成通车，影响年份为2027年。南宁南过境线六景至大塘段与本项目相接，建成后与南宁市外围其他高速形成大外环高速，根据模型

分析，南宁南过境线六景至大塘段通车主要影响柳州、来宾、河池、桂林、梧州以及南宁等与防城港方向往来交通量，总体来看对本项目客车分流影响约为-2.06%，客车日均交通量减少约538veh/d，对货车分流影响约为-0.55%，货车日均交通量减少约35veh/d。

表 6-6 南宁南过境线六景至大塘段通车影响分析

项目	日均交通量（veh/d）			分流交通量（veh/d）			分流比例		
	客车	货车	合计	客车	货车	合计	客车	货车	合计
2027 年无南宁南过境线六景至大塘段	26119	6370	32489						
2027 年有南宁南过境线六景至大塘段	25581	6335	31916	-538	-35	-573	-2.06%	-0.55%	-1.76%



图 6-4 南宁南过境线六景至大塘段区位示意

5、兰海高速钦北段、钦防高速客车收费标准提升

根据《广西壮族自治区高速公路条例》，高速公路车辆通行费收费标准，应当按照有关法律、行政法规规定的程序，根据高速公路的技术等级、投资总额、

当地物价指数、偿还贷款或者有偿集资款的期限和收回投资的期限，以及交通量、建设质量等因素计算确定，由自治区人民政府交通运输主管部门会同发展改革、财政部门审核后，报自治区人民政府批准。兰海高速钦北段、钦防高速均已完成改扩建工程，但目前仍执行老路收费标准，预计2027年完成竣工验收并取得收费标准批复，与原收费标准相比较，一类客车收费标准将从0.4元/车公里调整为0.5元/车公里，四类客车收费标准将从1.3元/车公里调整为1.45元/车公里。虽然本项目所在的兰海高速公路大通道的一类和四类客车收费标准将整体提升，但因该路段符合加收的桥隧较少，与区域内内竞争性道路相比较，本项目所在通道仍为通行费成本最优路径。基于审慎考虑，本次预测假设兰海高速钦北段、钦防高速客车收费标准提升后将对本项目客车产生约-1.88%的分流影响，客车日均交通量减少约481veh/d。

表 6-7　2027 年客车收费标准提升影响分析

项目	日均交通量（veh/d）			分流交通量（veh/d）			分流比例		
	客车	货车	合计	客车	货车	合计	客车	货车	合计
2027 年无收费标准提升影响	25581	6199	31780						
2027 年有收费标准提升影响	25100	6199	31299	-481	--	-481	-1.88%	--	-1.51%

6、平陆运河

平陆运河位于广西壮族自治区，是西部陆海新通道骨干工程，项目起于南宁市横州市西津库区平塘江口，经钦州市灵山县陆屋镇沿钦江进入北部湾，全长 134.2 公里，设计年单向通过能力为 8900 万吨，按内河Ⅰ级航道标准建设，可通航 5000 吨级船舶，以发展航运为主，结合供水、灌溉、防洪、改善水生态环境等。从功能定位来看，平陆运河的建设主要为补充目前西部陆海新通道沿线货物运输主要依靠铁路和高速公路运至出海口，水路通道缺失的不足，通过平陆运河的建设，一方面能够为西部陆海新通道建设开辟水运新方式，使西部陆海新通道成为全国第 3 个拥有江海联运出海能力的通道；另一方面能够为西部陆海新通道增加上亿吨级的水运能力，提高西部陆海新通道综合运输能力。

目前，西南地区南向出海货运主要依托北部湾港海铁/海公联运、珠三角港口与西江水运江海联运、湛江港海铁联运等 3 大通道。平陆运河建成后，一方面西南地区原来经由海铁/海公联运的出海货物由于通过水运费用有较大幅度降低，将部分转由平陆运河江海联运出海；另一方面西南地区原经由珠三角港口江海联运出海的货物，由于水运航程大幅缩短（贵港及以上西江沿线地区经平陆运河出海比经珠三角港口出海可缩短 560km），将部分转由平陆运河出海。从货运运输方向分析来看，平陆运河建成后：

南向将开辟广西及西南地区通往东盟地区运距最短、最经济、最便捷的国际水运大通道。西江中上游地区货物出海节约航程约 7 天；经平陆运河出海比从广州出海到越南和新加坡，分别缩短约 1100 公里和 740 公里。

北向助力西部陆海新通道铁水联运，通过黄桶至百色铁路等连接海陆运输，依托中欧国际班列直达欧洲；为贵州提供新的出海通道，贵州货物从梅林港口经平陆运河出海到越南，较从广州出海节省运距约 700 公里。

西向经百色港和百色通航项目联通云南富宁港，为云南货物出海提供直接出海通道，较从长江出海节省约 1930 公里。

东向连通西江航运干线到达广西东部和广东西部，为上游地区开辟通往粤港澳大湾区、北美、日韩的海运新通道。

由上分析可知，平陆运河的建设将极大方便并促进出海货物运输，因水运运输较公路运输运输量大且成本较低，因此报告认为平陆运河通航后将对本项目通道内的货运交通量产生一定的分流作用。但区域内便利低成本的运输方式增加也将有利于促进区域相关产业布局和发展，例如自治区在研平陆运河沿线文化旅游、产业园区建设等方面的规划及方案，同时平陆运河的建设加快区域多式联运网络的构建，有助于实现区域公路、铁路、水运、航空等之间更高效的货物转运和交通衔接。由此可见，平陆运河的建设带来的区域发展对本项目也有一定的促进作用。

根据北投集团提供信息，2025年2月，平陆运河两大枢纽建设第三阶段取得新进展，平陆运河预计2026年底完工通航，影响年份为2027年~2028年。根据模型分析，平陆运河通航主要影响贵州、云南方向与钦州、防城港方向，以及南宁

市境内水运航线沿线的柳州、来宾、贵港等地区与钦州、防城港之间的往来交通量，2027年对本项目货车分流影响约为-2.15%，货车日均交通量减少约136veh/d；2028年对本项目货车分流影响约为-1.91%，货车日均交通量减少约124veh/d。

表 6-8 平陆运河通航影响分析

项目	日均交通量（veh/d）			分流交通量（veh/d）			分流比例		
	客车	货车	合计	客车	货车	合计	客车	货车	合计
2027 年无平陆运河	25581	6335	31916						
2027 年有平陆运河	25581	6199	31780	--	-136	-136	--	-2.15%	-0.43%
2028 年无平陆运河	25772	6494	32266						
2028 年有平陆运河	25772	6370	32142	--	-124	-124	--	-1.91%	-0.38%



图 6-5 平陆运河区位示意

7、合浦至湛江高速铁路

在《广西综合立体交通网规划（2021—2035 年）》和《南宁市综合交通运输发展“十四五”规划》中，南宁至合浦至湛江规划建设一条高速铁路，设计时速 350 公里，其中南宁至合浦高速铁路为远期储备项目，暂无建设计划，且目前南宁至合浦已开通高速动车组，南宁至北海通行时间不到一小时，待南宁至合浦

高速铁路建成将主要分流现有乘高铁和普铁出行的客流。而合浦至湛江高速铁路自既有邕北线合浦站侧向引出，经北海、山口、廉江、遂溪至湛江西站，共设置车站 4 座，与湛江至海口高速铁路相接，目前项目已在推进开工建设工作，施工总工期为 4 年，线路自合浦站引出，向东经过铁山港湾、白沙镇、遂溪县等最终引入湛江西站，设站 6 座（新设车站 4 个，既有站 2 个），正线全长约 139 公里，其中广西段约 63 公里，广东段约 76 公里，设计时速 350 公里，项目总投资约 275.2 亿元，同步建设北海联络线、湛江北至湛江西联络线等。

合浦至湛江高速铁路已于2024年12月29日开工建设，预计2028年建成运营，影响年份为2028年。从出行通道来看，相较于本项目高速公路，合浦至湛江高速铁路受不可控因素影响较小，通行速度更快，可达性更高。同时，票价较低，花费的时间成本也更低。根据模型分析，合浦至湛江高速铁路通车主要影响南宁、防城港与广东方向往来交通量，总体来看对本项目客车分流影响约为-2.13%，客车日均交通量减少约562veh/d。

表 6-9 合浦至湛江高速铁路通车影响分析

项目	日均交通量（veh/d）			分流交通量（veh/d）			分流比例		
	客车	货车	合计	客车	货车	合计	客车	货车	合计
2028 年无合湛高铁	26334	6494	32828						
2028 年有合湛高铁	25772	6494	32266	-562	--	-562	-2.13%	--	-1.71%

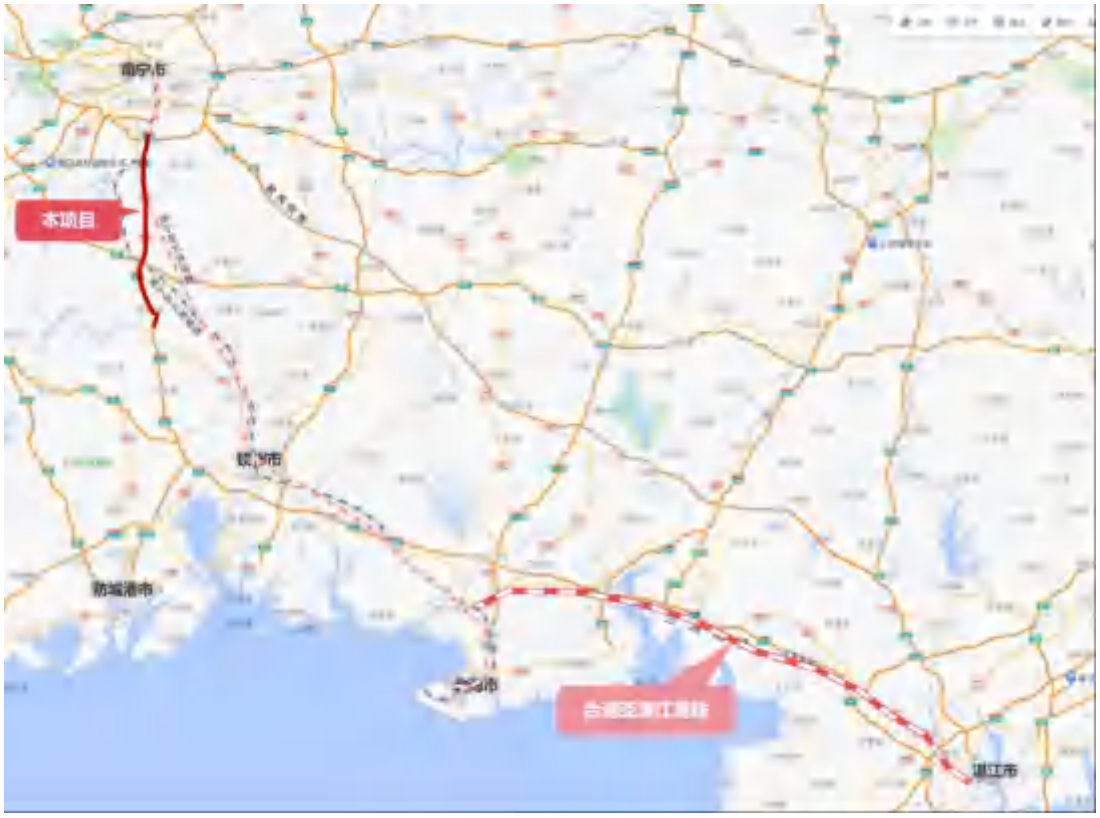


图 6-6 合浦至湛江高速铁路区位示意

8、G7522 贵阳-北海公路（南宁至北海段）

G7522 贵阳-北海公路（南宁至北海段）起点位于南宁市邕宁区州同村，接入南宁外环高速，途经南宁市邕宁区新江镇、百济镇，钦州市新棠镇、长滩镇、小董镇、平吉镇、那彭镇、那思镇，北海市合浦县乌家镇、沙岗镇，终点接入北海市滨海一级路（廉州湾大道）。路线全长约 152.92 公里，新建里程 138.674 公里（14.246 公里为钦州北环高速共线段），同步建成南宁市入城段 2.5 公里，其中南宁市邕宁区 31.787 公里（含南宁市入城段），钦北区 36.455 公里，钦南区 36.519 公里，北海市 37.413 公里。主线设计速度均采用 120 公里/小时。起点至乌家北枢纽互通段采用双向四车道高速公路标准，整体式路基宽度 26.5 米，分离式路基宽度 2×13.25 米；乌家北枢纽互通至终点段采用双向六车道高速公路标准，整体式路基宽度 34 米。项目概算总投资额约 204.79 亿元，平均每公里造价约 1.48 亿元。

根据北投集团提供消息，该项目已完成施工招标，计划于2026年初开工建设，预计2028年底建成通车，影响年份为2029年。根据模型分析，G7522贵阳-北海公

路（南宁至北海段）通车主要影响南宁、北海、钦州之间以及钦州、北海与来宾、桂林等广西北部方向往来交通量。2029年对本项目客车交通量影响比例约为-8.47%，客车日均交通量减少约1980veh/d，对本项目货车影响比例约为-10.51%，货车日均交通量减少约563veh/d。

表 6-10　G7522 贵阳-北海公路（南宁至北海段）通车影响分析

项目	日均交通量（veh/d）			分流交通量（veh/d）			分流比例		
	客车	货车	合计	客车	货车	合计	客车	货车	合计
2029 年无 G7522 贵阳-北海公路（南宁至北海段）	23375	5359	28734						
2029 年有 G7522 贵阳-北海公路（南宁至北海段）	21395	4796	26191	-1980	-563	-2543	-8.47%	-10.51%	-8.85%

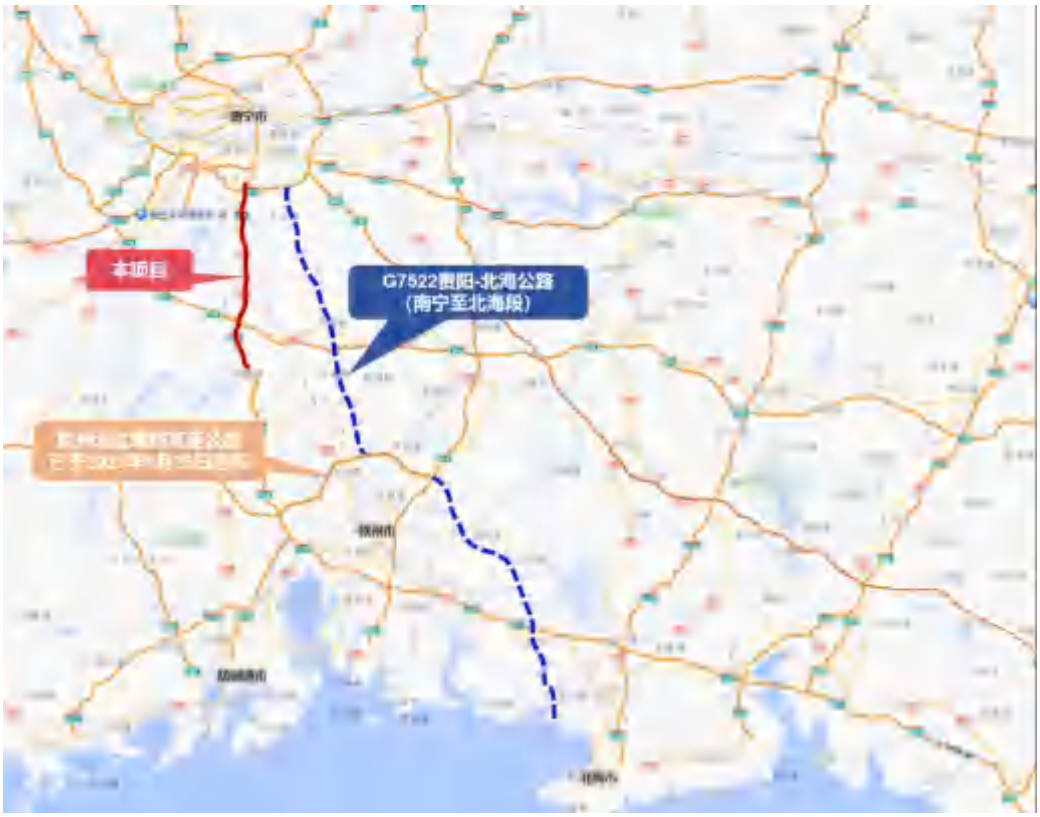


图 6-7 G7522 贵阳-北海公路（南宁至北海段）区位示意

9、南湛高速公路广东段

南湛高速公路具有南宁与湛江之间便捷高速联络线的功能，同时作为一条广

西—广东快速高效便捷的出省通道功能定位，是通往粤港澳大湾区、北部湾等区域的主要高速公路之一，既满足出省通道快速畅通，又改善区域间的重要经济节点城市的连接功能，为加强北部湾经济区、珠江西江经济带的合作机制，全力打造向海经济，发挥广西作为西南出海大通道的作用提供基础保障。南湛高速公路分为广西段与广东段两段建设。

南湛高速广西段起于南宁绕城高速公路六冲枢纽互通，整体由西向东，经南宁市邕宁区，钦州市灵山县、浦北县，玉林市博白县，终于那卜镇桂粤交界处。线路全长 186.821km，设计速度为 120km/h，双向四车道，全线设置双旺、安石连接线 2 条，采用二级公路标准，南湛高速公路广西段已于 2024 年 6 月 18 日通车。南湛高速广东段起于廉江市长山镇西北粤桂两省区交界处，与南宁至湛江高速公路广西段对接，路线向东延伸接入玉湛高速，路线全长约 30.18 公里，采用设计速度 120km/h 的双向四车道高速公路标准，标准路基宽度采用 26.5m，设置长山互通连接线，采用二级公路标准。项目估算总投资约为 36.34 亿元，总工期 3 年。

根据北投集团提供消息，广东段工程可行性研究报告已获批，正在开展深化设计，预计 2028 年底建成通车，影响年份为 2029 年。根据模型分析，南湛高速广东段通车虽然打通了广西段断头路的现状，但通道内可供选择的道路较多，且 G7522 贵阳-北海公路（南宁至北海段）开通后，其综合成本优势更明显，从模型分配结果来看，预计对本项目交通量影响很小，故本次预测不进行详细分析。

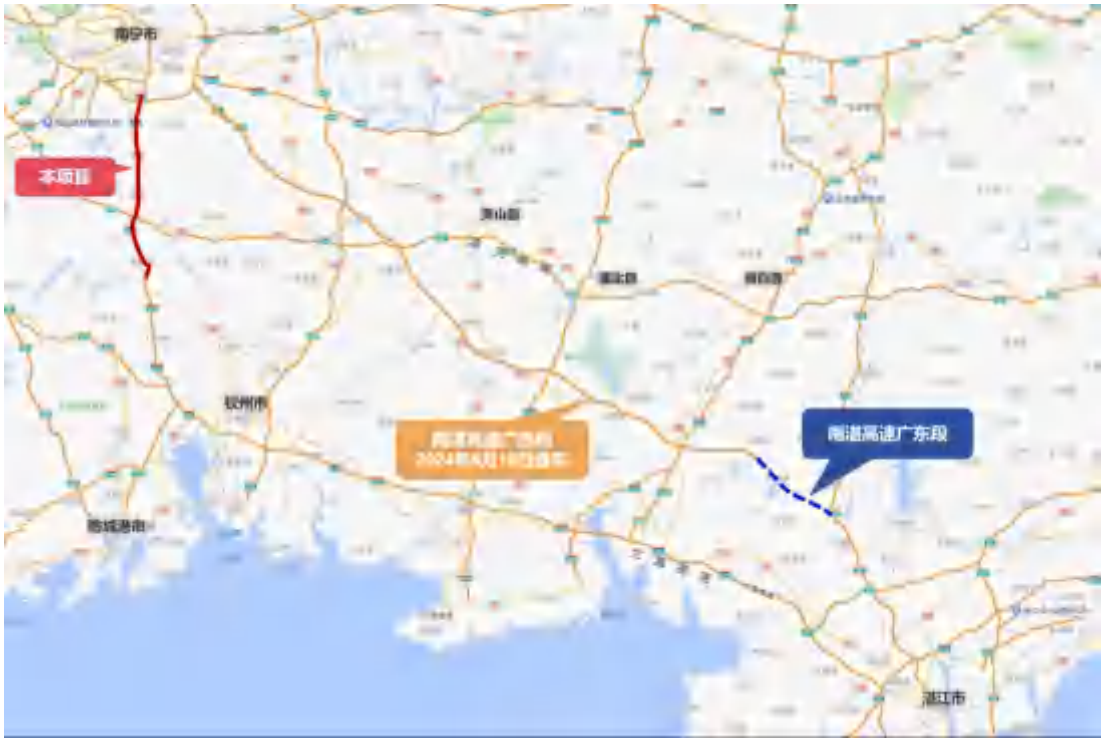


图 6-8 南湛高速公路广东段区位示意

10、吴上高速公路二期

吴圩至上思高速公路二期工程位于南宁市江南区，起点位于南宁市吴圩镇，接吴圩机场第二高速公路，设置枢纽互通，路线自北向南经明阳工业园区，在明阳工业园区设置一般互通 1 处，后继续向南布线，终点接龙胜-峒中口岸公路南宁吴圩至上思段一期路线起点（与吴大高速交叉枢纽互通）。项目推荐方案全长 18.193km，全线采用双向四车道高速公路标准，设计速度 120km/h，路基宽 27m，采用沥青混凝土路面。项目总投资 28.07 亿元。

吴上高速二期项目已于 2023 年 10 月 14 日获得批复，2024 年 2 月 23 日获得初步设计批复。根据北投集团提供信息，自治区发改委、交通运输厅在桂交规划发〔2025〕10 号文件中对龙胜—峒中口岸公路吴圩至上思段（二期工程）等项目建设任务进行了调整，计划 2029 年底建成通车，影响年份为 2030 年。

吴上高速二期的建成通车代表吴上高速全线贯通，将进一步分流本项目交通量，但该路径南宁至防城港方向沿线高速公路符合桥隧加收的路段较多，出行综合成本高于本项目，对本项目交通量分流影响有限。根据模型分析，吴上高速二期通车主要影响南宁、贵州、河池、百色等与防城港上思县、防城港东兴等方向

往来交通量，总体来看对本项目客车分流影响约为-0.24%，客车日均交通量减少约54veh/d，对货车分流影响约为-0.22%，货车日均交通量减少约11veh/d。

表 6-11 吴上高速二期通车影响分析

项目	日均交通量（veh/d）			分流交通量（veh/d）			分流比例		
	客车	货车	合计	客车	货车	合计	客车	货车	合计
2030 年无吴上二期	22352	5003	27355						
2030 年有吴上二期	22298	4992	27290	-54	-11	-65	-0.24%	-0.22%	-0.24%



图 6-9 吴上高速区位示意

11、本项目路面大中修

本项目预期在 2035-2037 年期间分时期、分阶段、分区域将根据路况指标情况择机实施路面大修养护工程，主要施工内容为旧路面铣刨及沥青面层重铺。为最大限度降低对车辆通行影响，采用以过程预防性养护为主，局部集中处置的方式实施，最大限度降低施工对双向通行能力的影响，基本维持路段施工前服务水平。

交通组织方案预计根据每年路面中上面层钻芯取样检测结果，对需集中修复中下面层的局部路段，按每日施工效率（双车道 3-4 公里/批次）划分作业单元，结合施工效率、交通保障等要求，预计集中交通管制工期不超过 90 天。各年度施工采取分车道短期封闭、滚动推进的方式，确保施工路段单向始终保留至少 2 条车道通行，避免全幅或长距离封闭。每一作业单元完工后及时恢复交通，再转入下一区段作业，避免多个单元同时封闭导致通行压力叠加。

以上工程方案相关内容（含作业单元划分、车道封闭方式、工期预估等）均基于当前项目信息、技术水平及常规施工条件形成的预测性方案，在实际执行过程中可能因路产实际状况、路基检测结果、突发交通需求或不可抗力等因素产生偏差，或者因技术革新升级进一步优化，若实施将根据届时情况进行调整。根据目前的预测性方案，本项目路面大修能够基本维持施工前路段服务水平，预计对本项目交通量影响很小，故本次预测不考虑其影响。

6.3 交通量和收入预测结果

本项目未来年交通量及通行费收入预测结果如下表所示。

表 6-12 分车型交通量预测结果（单位：veh/d）

年份	交通量（veh/d）			
	客车	货车	合计	增长率
2026	24064	5911	29975	0.31%
2027	25100	6199	31299	4.42%
2028	25772	6370	32142	2.69%
2029	21395	4796	26191	-18.51%
2030	22298	4992	27290	4.19%
2031	23247	5197	28444	4.23%
2032	24180	5398	29578	3.99%
2033	25094	5595	30689	3.75%
2034	25984	5786	31771	3.52%
2035	26848	5971	32820	3.30%
2036	27680	6149	33829	3.08%
2037	28478	6319	34797	2.86%
2038	29243	6482	35724	2.66%
2039	29975	6637	36612	2.48%
2040	30675	6785	37460	2.32%

2041	31346	6926	38273	2.17%
2042	31990	7062	39051	2.03%
2043	32607	7191	39799	1.91%

表 6-13 分车型交通量预测结果（单位：pcu/d）

年份	交通量（pcu/d）			
	客车	货车	合计	增长率
2026	24215	13614	37829	0.20%
2027	25255	14317	39572	4.61%
2028	25929	14757	40686	2.81%
2029	21523	11167	32690	-19.65%
2030	22429	11659	34088	4.28%
2031	23381	12176	35558	4.31%
2032	24317	12687	37005	4.07%
2033	25234	13190	38424	3.84%
2034	26127	13683	39809	3.61%
2035	26992	14163	41156	3.38%
2036	27826	14629	42455	3.16%
2037	28625	15080	43705	2.94%
2038	29391	15514	44905	2.75%
2039	30124	15934	46058	2.57%
2040	30825	16339	47164	2.40%
2041	31496	16730	48225	2.25%
2042	32139	17107	49246	2.12%
2043	32756	17473	50230	2.00%

表 6-14 收费收入预测结果（单位：元）

年份	收费收入（元）			
	客车	货车	合计	增长率
2026	208,238,645	111,642,909	319,881,554	0.06%
2027	216,784,079	117,308,378	334,092,457	4.44%
2028	222,761,386	121,137,640	343,899,025	2.94%
2029	184,052,475	91,342,263	275,394,738	-19.92%
2030	191,442,304	95,294,254	286,736,558	4.12%
2031	199,195,632	99,436,733	298,632,365	4.15%
2032	207,348,137	103,806,410	311,154,548	4.19%
2033	214,169,966	107,537,087	321,707,053	3.39%
2034	221,328,869	111,463,356	332,792,224	3.45%
2035	228,230,640	115,287,159	343,517,798	3.22%
2036	235,881,074	119,359,802	355,240,876	3.41%
2037	241,954,586	122,651,103	364,605,689	2.64%

2038	248,385,783	126,139,379	374,525,162	2.72%
2039	254,536,376	129,500,965	384,037,340	2.54%
2040	261,130,378	133,104,159	394,234,537	2.66%
2041	266,041,883	135,864,570	401,906,453	1.95%
2042	271,428,299	138,881,122	410,309,421	2.09%
2043	174,293,823	89,353,351	263,647,174	-35.74%

注：由于该项目的收益预测期间为自评估基准日至 2043 年 8 月 18 日止，故 2043 年最后一期的收费收入与上一年全年收费收入相比，下降-35.74%。

7 结论

本项目是国家高速公路网兰海高速公路（G75）的重要组成部分，与贵北、广昆等高速公路相通，形成高速公路网的规模效益，对增强桂西南以及北部湾城市群公路运输能力、促进区域经济发展将起到极为重要的作用。因此，结合该项目的服务对象及线路走向，其具有以下四大特点：

（1）兰海高速广西南宁那南段是广西壮族自治区路网规划中“1 环 12 横 13 纵 25 联”的高速公路网的干线公路网中一条重要通道，极大提高桂西南的公路运输能力，全面支撑交通强国建设和北部湾城市群发展。兰海高速广西南宁那南段与国道 G325（广州至南宁公路）、南宁绕城高速、南宁外环高速、吴大高速相连，继而同贵北国道主干线、广昆国道主干线等高速公路相通，形成高速公路网的规模效益。

本项目所处的北部湾城市群区域是我国地跨广西、广东、海南三省区，背靠大西南，毗邻粤港澳，面向东南亚，是海上丝绸之路的重要枢纽，位于全国“两横三纵”城镇化战略格局中沿海纵轴最南端，是中国沿海沿边开放的交汇地区，在西部大开发战略格局和中国与东盟开放合作的大格局中具有重要战略地位，在国家现代化建设大局和全方位开放格局中具有举足轻重的战略地位。本项目随着北部湾城市群的发展，北部湾城市群区域日益增强的创新能力和竞争能力，经济集聚度的提高、区域连接性和政策协同效率提升，将为本项目带来稳定的客货运交通量增长。

（2）本项目位于北部湾城市群空间格局“一湾双轴、一核两极”中的“南北钦防城镇发展轴”和“一核”，南北钦防城镇发展轴依托南宁—北海综合运输通道，以南宁、北海等为重点加快发展现代服务业、先进制造业，推动钦州和防城港深度同城化发展，强化面向东盟开放合作平台建设。“一核”为南宁核心城市，以加快建设南宁特大城市和区域性国际城市为目标，推进要素集聚，强化国际合作、金融服务、信息交流、商贸物流、创业创新等核心功能，建设现代产业

集聚区，规划建设五象新区等对外开放合作平台，构建“一带一路”有机衔接的门户枢纽城市和内陆开放型经济高地，带动吴圩—扶绥、伶俐—六景、宾阳—黎塘等城镇组团一体化发展，打造北部湾、面向东盟的现代化大都市区。本项目随着南宁等核心城市的产业快速发展，将为本项目带来稳定的客货运交通量增长。

（3）综合本项目地理区位、产业功能、抗风险能力等要素的综合分析，本项目随着北部湾城市群发展有着良好的交通量增长前景，其作为区域和国家干线公路的核心地位将更为凸显。其周边的南北钦防城镇发展轴、湛茂阳城镇发展轴，依托西部陆海新通道和沿海综合运输通道，将沿线布局建设大量的特色产业园区，加快临港产业、先进制造业和现代服务业集中集聚，强化北部湾城市群与成渝地区双城经济圈的对接合作，将为本项目交通构成带来新的血液，其交通量和收费收入增长未来可期。且根据公司现有运营计划和周边区域路网规划，本项目已完成改扩建的相关建设，未来年不会因改扩建施工封道对交通量带来较大影响。

8 本报告使用说明

1.本咨询报告仅供委托方用于测算目的对应的经济行为和送交资产估机构及其行政主管部门审查使用；本报告的使用权归委托方所有。

2.本咨询报告测算结论是在本报告载明的测算假设和限制条件下，为本报告列明的测算目的而提出的被测算对象于测算分析基准日市场价值的参考意见，该测算结果未考虑资产流动性及资金时间价值的影响。

3、本咨询报告只能用于报告载明的目的和用途，未经本公司同意，委托方不得将报告的全部或部分内容发表于任何公开媒体上。基础设施基金管理人及专项计划管理人、原始权益人可根据相关法律、法规、业务规则等将咨询报告的全部或者部分内容被摘抄、引用或者披露于监管及行业自律机构、交易所、投资人及潜在投资人。对不当使用本报告预测结果于其他经济行为而形成的结果，本公司不承担任何法律责任。

4.本次咨询的预测过程参考现有技术与业内惯例，然而基于各种原因，对于任何收费公路的预测都有不确定性。由于预测者无法完全掌握所有可能发生的变化，预测值与实际结果之间一定会有出入。

5.此咨询报告中所提出的预测结果主要是反映整体的长期趋势，在任何一特定年中预测值与实际结果也可能由于其它因素而导致差异。

6.根据国家的有关规定，本报告预测结论有效期为一年。自测算分析基准日2025 年 12 月 31 日起，至 2026 年 12 月 31 日止。