

## 2020 年北京市政府专项债券（十五期）

### 新建城际铁路联络线一期工程北京段项目（调整项目） 募投情况

北京市已发行的 2020 年北京市政府专项债券（十五期），发行日期为 2020 年 8 月 24 日，期限 3 年，债券利率 2.98%，其中 1.6 亿元用于 2016-2017 年热力集团老旧供热管网及设施改造项目。由于项目实施过程中因管线被占压、原产权单位不同意改造、物业索要高额配合费等原因，预计截至 2022 年 4 月末，项目使用本期债券资金剩余 2.4 亿元，为提高债券资金使用效益，拟将结余资金调整至新建城际铁路联络线一期工程北京段项目。自债券资金调整之日起，对应债券利息及付息服务费由新建城际铁路联络线一期工程北京段项目土地出让收益承担。

#### 一、项目基本情况

##### （一）相关规划

##### 1、项目批复情况

根据《国家发展改革委关于京津冀地区城际铁路网规划的批复》、《北京市发展和改革委员会关于新建城际铁路联络线北京新机场段土建预留工程（北京段）项目申请报告核准的批复》及《北京市发展和改革委员会关于对新建城际铁路联络线一期工程北京段项目核准的批复》，城际铁路联络

线一期工程起点为河北省廊坊市与北京大兴区界，终点为北京大兴区与河北省固安县界，线路长度约 39.34km，共设车站 4 座，分别为廊坊东站、空港新区站、新航城站、新机场站。

## 2、相关文件

新建城际铁路联络线一期工程北京段建设项目已取得有关部门批复同意，批复情况如下：

（1）《国家发展改革委关于京津冀地区城际铁路网规划的批复》（发改基础〔2016〕2446 号）

（2）《北京市发展和改革委员会关于新建城际铁路联络线北京新机场段土建预留工程（北京段）项目申请报告核准的批复》（京发改（核）〔2016〕237 号）

（3）《北京市发展和改革委员会关于对新建城际铁路联络线一期工程北京段项目核准的批复》（京发改（核）〔2017〕179 号）

（4）《北京市规划和国土资源管理委员会建设项目选址意见书》（2016 规选市政字 0084 号）

（5）《建设用地规划许可证》（2018 规土地市政字 0018 号）

（6）《关于新建城际铁路联络线廊坊东至新机场段环境影响报告书的批复》（环审〔2018〕58 号）

（7）《京津冀城际铁路投资有限公司关于新建城际铁路联络线一期工程初步设计的批复》（京津冀铁投规字〔2018〕

25 号)

(8)《京津冀城际铁路投资有限公司关于新建城际铁路联络线一期工程站前工程施工图审核报告的审查意见》(京津冀铁投工字〔2018〕35号)

(9)《关于新建城际铁路联络线一期工程(廊坊东至新机场段)建设用地预审意见的复函》(国土资预审字〔2018〕18号)

(10)《市重大项目办关于对新建城际铁路联络线一期工程(北京段)社会稳定风险分析报告的审查意见》(京重大办〔2017〕5号)

## **(二) 募投项目情况**

### **1、项目所处区域情况**

北京市作为全国的政治和文化中心,积聚了大量的物质和文化资源,吸引了国内外众多大型企业落户北京,其中国务院国资委管辖的146家大型国企中有超过100家在北京设立总部,世界500强企业中已有超过200家在北京投资,由商务部认定的跨国公司在北京设立地区总部的有20多家。优越的区位优势 and 多年发展的积累,使得北京市具有中央经济和总部经济的特征。

北京市作为我国的政治和文化中心,区域优势明显,经济实力较强。近年来随着供给侧结构性改革进一步推进,北

京市的经济稳步增长，北京市一般公共预算收入呈稳步上升趋势，2020 年受疫情影响，文化体育与传媒类、城市基础设施配套类等收入较上年均有不同程度的下降：2019-2021 年北京市全市一般公共预算收入 5,817.1 亿元、5,483.9 亿元和 5,932.3 亿元，税收收入系主要来源。2019-2021 年北京市全市政府基金收入分别为 2,216.3 亿元、2,317.4 亿元和 2,705.7 亿元。

表 1 2019-2021 年北京市全市财政收支状况

单位：人民币 亿元

项目	2019 年	2020 年	2021 年
一般公共预算收入	5,817.1	5,483.9	5,932.3
政府性基金收入	2,216.3	2,317.4	2,705.7
政府性基金支出	2,960.2	3,454.5	3,469.3

## 2、项目情况

表 2 项目概况

单位：公顷、亿元

项目名称	本次发债涉及项目估算总投资额	计划发行债券规模	计划本期调整专项债券规模	项目实施方
城际铁路联络线一期工程北京段	96.62	21.00	2.40	京安城际铁路有限公司

## (1) 项目主体资格

根据北京市发展和改革委员会关于对新建城际铁路联络线一期工程北京段项目核准的批复（京发改（核）〔2017〕179号），本项目的项目实施主体是京安城际铁路有限公司。

表 3 京安城际铁路有限公司情况

名称	京安城际铁路有限公司
统一社会信用代码	91110112MA004R440H
住所	北京市通州区榆景东路 5 号院 63 号楼 1 层 101、102 企业性质：有限责任公司（法人独资）
法定代表人	王毅宏
注册资本	25.00 亿元人民币
成立日期	2016 年 04 月 13 日
公司类型	有限责任公司（法人独资）
经营范围	铁路运输；物业管理；房地产开发；铁路工程建设；出租办公用房、商业用房（不得作为有形市场经营用房）；设计、制作、代理、发布广告；土地整理；技术开发、技术转让、技术咨询、技术服务；旅游信息咨询。（市场主体依法自主选择经营项目，开展经营活动；铁路运输以及依法须经批准的项目，经相关部门批准后依批准的内容开展经营活动；不得从事国家和本市产业政策禁止和限制类项目的经营活动。）

## (2) 项目情况

新建城际铁路联络线一期工程起点为河北省廊坊市与北京大兴区界，终点为北京大兴区与河北省固安县界，线路长度约 39.34km，共设车站 4 座，分别为廊坊东站、空港新区站、新航城站、新机场站。

新建城际铁路联络线一期工程北京段长度为 15.2km，位于北京大兴区范围，设车站一座，为新航城站。其中隧道长度 12.827km，桥梁长度为 0.568km，地下车站长度 1.1km，路基长度 0.705km，桥隧比例为 88.125%（含地下车站后比例为

95.36%)。

本项目总投资规模 96.62 亿元，扣除已投资金 46.38 亿元，剩余投资额 50.24 亿元。

### (3) 项目资金到位及使用情况

项目总投资规模 96.62 亿元，项目资本金 58.36 亿元，政府专项债 21.00 亿元，债务融资 17.26 亿元。截至 2021 年 12 月末，本项目已投资金 46.38 亿元，其中资本金 23.50 亿元，政府专项债 12 亿元，债务融资 10.89 亿元。剩余投资规模 50.24 亿元，其中资本金 34.86 亿元，政府专项债 9 亿元，债务融资 6.37 亿元。本期调整专项债券 2.40 亿元，期限为 3 年。

按照项目建设进度及资金募集计划，截至目前，已发行 5 年期债券 16.00 亿元。本期调整 3 年期专项债券 2.40 亿元，用于本项目北京段隧道、轨道、新航城站以及站后四电等工程，2022 年后续拟发行专项债券 2.60 亿元。2023 年及后续的专项债资金需求，将根据项目后续北京市范围内项目施工组织计划进行上报。

新建城际铁路联络线一期工程目前尚处于建设阶段，未取得收入。预计在专项债存续期收入来源主要有土地出让收益。线路开通后运营收入主要用于覆盖相关运营成本。

## 二、经济社会效益分析

### (一) 经济效益分析

新建城际铁路联络线一期工程起自北京新机场，经空港经济区终至廊坊，是京津冀地区城际铁路网规划的重要项目之一，位于京津冀区域核心圈层，线路全长约 39.34 公里，其中北京段 15.2 公里。

本项目将在新机场南固安车站与京港台高铁相连形成副中心至京港台高铁沿线地区的快速通道，其次，本项目联络了京津冀城际铁路网中多条重要线路，串联起城市外围主要铁路及北京两大航空枢纽，实现空铁联运，也是连接北京市东南部外围新城的一条重要联络线路，其建设对于加快京津冀一体化协调发展，加强北京城市外围枢纽交通支持，以及推进北京市新城建设，为中心城功能优化调整提供更加有力的支持均具有重要意义。

因此，本项目的建设是落实京津冀协同国家战略、促进沿线经济一体化的需要。

### (二) 社会效益分析

新建城际铁路联络线是南北贯穿副中心的一条主要铁路通道，与京唐城际形成交叉，构筑了通州交通枢纽的主骨架。

本项目将在新机场南固安车站与京港台高铁专连通形成

副中心至京港台高铁沿线广大地区的便捷通道，同时，城际铁路联络线是国家规划的京津冀城际网的重要组成部分，可与京津冀城际网络中多条线路实现联络或换乘功能。

此外，线路也和北京市的多条轨道交通线路形成换乘关系，可形成多个地铁-城际换乘中心，分担北京枢纽各站客运压力，通过城际铁路配合城市交通实现中心城市功能有机疏解，加快城镇化进程，引导城市布局理性增长，提高城市活力。

### **三、专项债券调整方案**

#### **（一）调整方案**

为尽快推进本项目的建设，解决当前项目面临的资金缺口问题，同时为提高地方政府专项债券资金使用效益，拟将2020年北京市政府专项债券（十五期）2016-2017年热力集团老旧供热管网及设施改造项目结余专项债券资金2.4亿元调整至新建城际铁路联络线一期工程北京段项目，用于北京段隧道、轨道、新航城站以及站后四电等工程。

#### **（二）调整债券资金情况**

2020年北京市政府专项债券（十五期）2016-2017年热力集团老旧供热管网及设施改造项目本次拟调整专项债券资金2.4亿元，期限3年，融资利率2.98%，将于2023年8月

23 日到期。

## 四、项目投资估算及资金筹措方案

### （一）投资估算

#### 1、编制依据及原则

编制依据为北京市发改委〔2016〕237 号文《北京市发展和改革委员会关于新建城际铁路联络线北京新机场段土建预留工程（北京段）项目申请报告核准的批复》，铁建设〔2007〕152 号文《铁路建设项目预可行性研究、可行性研究和设计文件编制办法》，铁建设〔2008〕10 号文《铁路基本建设工程投资预估算估算编制办法》，国铁科法〔2017〕30 号文《铁路基本建设工程设计概（预）算编制办法》（以下简称“30 号文”），国铁科法〔2017〕31 号文《铁路基本建设工程设计概（预）算费用定额》（以下简称“31 号文”），铁总建设〔2017〕146 号文《中国铁路总公司关于规范铁路营业线施工配合技术服务费计取工组的指导意见》（以下简称“146 号文”）、北京市发改委〔2017〕179 号文《北京市发展和改革委员会关于对新建城际铁路联络线一期工程北京段项目核准的批复》、及国家、中国铁路总公司及地方现行有关规定。结合各项目的建设计划、投资计划、融资计划及其他相关资料进行编制。

## 2、估算总额

本项目总投资 96.62 亿元，正线长度 15.2 正线公里。本期计划调增发行 2.40 亿元专项债券，期限为 3 年，用于北京段隧道、轨道、新航城站以及站后四电等工程。

。

### （二）资金筹措方案

按照项目建设进度及资金募集计划，截至目前，已发行 5 年期债券 16.00 亿元。本期调整 3 年期专项债券 2.40 亿元，用于本项目北京段隧道、轨道、新航城站以及站后四电等工程，2022 年后续拟发行专项债券 2.60 亿元。2023 年及后续的专项债资金需求，将根据项目后续北京市范围内项目施工组织计划进行上报。

## 五、项目预期收益、成本及融资平衡情况

### （一）项目收益测算

新建城际铁路联络线一期工程北京段项目目前尚处于建设阶段，未取得收入。预计在专项债券存续期收入来源主要有土地出让收益。线路开通后运营收入将主要用于覆盖相关运营成本。经测算，本项目专项债存续期间有稳定的收入来源，北京市土地出让收益可覆盖债券存续期间各年利息及到期偿还本金的支出需求。

## 1、土地出让收益

根据京发改〔2017〕768号文件，对红线范围内综合开发土地出让后收缴的政府土地收益（扣除国家及本市依规计提各项资金及费用），由市财政局按预算管理有关规定拨付给北京市基础设施投资有限公司（以下简称“京投公司”），用于承担项目建设及融资等资金需求，即主要用于平衡北京城市副中心站综合交通枢纽项目、京唐城际铁路北京段及新建城际铁路联络线一期工程北京段三个项目建设资金。

属于本项目建设开发土地为城市副中心枢纽站站点周边0101街区的01、02、03、04、05五个地块，业态为配套商业、办公和公寓。

商业、酒店及部分办公物业经营模式为自持（假设办公物业80%自持），公寓及整栋出售的办公物业为销售，其中派出所、管委会、枢纽公司、城际铁路等单位的业务用房为属于非经营性物业，按照不可租售考虑，建筑面积共计25,300.00平方米。扣除不可租售规模，本项目可租售业态建筑规模为1,365,700.00平方米。

具体如下表所示：

表4 可租售业态建筑面积统计表

业态	经营模式	面积（m <sup>2</sup> ）	01 地块	02 地块	03 地块	04 地块	05 地块
配套商业	自持	52,000.00	26,500.00			20,000.00	5,500.00
集中商	自持	220,500.00		124,500.00	96,000.00		

业							
酒店	自持	76,000.00			36,000.00		40,000.00
办公销售	销售	157,364.00	38,951.00	25,184.00	46,022.00	34,566.00	12,641.00
办公自持	自持	639,336.00	158,249.00	102,316.00	186,978.00	140,434.00	51,359.00
公寓	销售	220,500.00	65,000.00	55,000.00			100,500.00
合计		1,365,700.00	288,700.00	307,000.00	365,000.00	195,000.00	210,000.00

表 5 京安公司可用于资金平衡土地相关收益情况表

单位：人民币万元

地块	收益返还时间	土地收入	土地成本	土地收益
01	2022 年 3 月	48,786.94	9,536.72	39,250.22
02	2022 年 6 月	59,084.84	9,324.12	49,760.73
03	2022 年 6 月	80,527.55	11,085.68	69,441.88
04	2025 年 7 月	82,381.79	5,922.48	76,459.30
05	2025 年 7 月	90,690.35	6,378.06	84,312.29
合计		361,471.47	42,247.06	319,224.42

## 2、运营收入

假设城际铁路联络线一期工程北京段项目按照预定工期，在 2023 年完成建设，2024 年开通运营且线路运营状况与 2017 年 5 月提交发改委批复的项目申请报告情况延后一年。根据北京市发改委京发（核）[2017]179 号文件批复的京津冀铁投规字[2017]21 号《新建城际铁路联络线一期工程（廊坊东至新机场段）北京段项目申请报告》中的预测数据，预测数据根据城际旅客列车输送能力、本线功能定位、动车组综合运价率等因素进行线路运营收益预测，预计城际铁路联络线一期工程北京段线路开通运营后前四年的运营收益分别为

1,020.62 万元、1,442.53 万元、1,688.56 万元、1,946.88 万元。

表6 项目收益年度分布情况分析

单位：人民币万元

序号	年份	运营收益	土地出让收益	合计
1	2022		158,452.82	158,452.82
2	2023			-
3	2024	1,020.62		1,020.62
4	2025	1,442.53	160,771.59	162,214.13
5	2026	1,688.56		1,688.56
6	2027	1,946.88		1,946.88
合计	6,098.59	319,224.42	325,323.01	

## (二) 预期成本

### 1、建设期业务活动支出

因项目总投资中包含资本化利息支出，在扣除当年计提的可资本化融资利息后即为当年度建设期业务活动实际支出。

建设期业务活动支出情况具体如下所示：

表 7 建设期业务活动支出情况分析

单位：人民币万元

年份	2020	2021	2022	2023
期初结余	10,860.36	2,896.87	2,107.00	140,282.15
本期已筹措资金总额	198,155.29	54,316.42	149,329.49	377,057.45
本期收益			158,452.82	-
本期可用资金总额	209,015.65	57,213.29	309,889.31	517,339.60
建设项目支出	199,698.47	44,960.34	149,329.49	346,057.46
贷款归还及利息支出	6,420.31	10,145.95	20,277.67	36,272.08
期末结余	2,896.87	2,107.00	140,282.15	135,010.06

## 2、运营期业务活动支出

按照项目建设预定工期测算，线路将于 2023 年底开通运营，线路运营状况较 2017 年 5 月提交发改委批复的项目申请报告情况延后一年。2024 年和 2025 年作为线路开通运营后第一年和第二年，依照经发改委批复的项目申请报告数据预测，线路开通运营后第一年和第二年的运营支出分别为 17,379.75 万元、17,910.34 万元。

## 3、融资成本

新建城际铁路联络线一期工程北京段项目总投资额为 96.62 亿元，扣除已投资金 46.38 亿元，剩余投资额 50.24 亿元。本期计划发行 3 年期专项债券 2.40 亿元，用于本项目北京段隧道、轨道、新航城站以及站后四电等工程，2022 年后续拟发行专项债券 2.60 亿元。2023 年及后续的专项债资金需求，将根据项目后续北京市范围内项目施工组织计划进行上报。

应还本付息情况如下：

表 8 本项目融资还本付息总表

单位：人民币万元

年度	偿还债券本金	支付债券利息	偿还其他融资本金	支付其他融资利息	小计
2022		3,456.00		4,564.01	8,020.01
2023	24,000.00	5,681.80		6,590.28	36,272.08
2024		5,867.40		6,590.28	12,457.68
2025	120,000.00	5,841.00		6,093.83	131,934.83
2026		2,385.00		6,093.83	8,478.83

2027	90,000.00	2,385.00		-	92,385.00
合计	234,000.00	25,616.20		29,932.23	289,548.43

### (三) 资金测算平衡情况

根据京安公司基于中国铁路集团发展改革部下发的项目投资计划对资本金比例的假设,本项目资本金比例为 60.40%。在建设期内,资本金由沿线政府及京津冀公司共同承担。现阶段,资本金部分,京津冀公司主要通过专项建设基金及基金等方式解决。剩余 39.60%债务性资金由京津冀公司通过银行项目贷款解决。根据京津冀公司的投融资方案,由京津冀三省市分别承担各自境内资金,项目建设资金原则上通过沿线土地综合开发收益实现平衡,利用票款和多经收入平衡运营和更新改造成本。

本次发行专项债券各项目预期现金流入合计 110.42 亿元,各项现金流出合计 107.06 亿元,债券到期时(2027 年)的期末现金为 4.45 亿元,债券本金与利息合计为 26.31 亿元,项目存续期内偿债资金覆盖倍数为 1.17 倍,土地出让金收益覆盖倍数为 1.21 倍,还本付息资金有充分保障。

表9 资金测算平衡表

单位：人民币万元

年度	期初现金	现金流入						现金流出						期末现金	
		业务活动 收益	出让金 收益	债券 融资款	其他 融资款	资本金	小计	项目建设 支出	发行 费用	偿还债券 本金	支付债 券利息	偿还其他 融资本金	支付其他 融资利息		小计
合计	--	6,098.59	319,224.42	234,000.00	105,693.06	439,165.59	1,104,181.66	740,045.76	210.00	234,000.00	29,072.20	24,335.31	42,922.49	1,070,585.76	--
2020	10,860.36			120,000.00	16,148.91	62,006.38	198,155.29	199,698.47	120.00				6,300.30	206,118.77	2,896.88
2021	2,896.88				25,795.43	28,520.98	54,316.41	44,960.34			3,456.00		6,689.95	55,106.29	2,107.00
2022	2,107.00		158,452.82	90,000.00		59,329.49	307,782.31	149,329.49	90.00		3,456.00	12,167.66	4,564.01	169,607.16	140,282.15
2023	140,282.15			24,000.00	63,748.72	289,308.74	377,057.45	346,057.46		24,000.00	5,681.80		6,590.28	382,329.54	135,010.06
2024	135,010.06	1,020.62					1,020.62				5,867.40	12,167.65	6,590.28	24,625.33	111,405.35
2025	111,405.35	1,442.53	160,771.60				162,214.13			120,000.00	5,841.00		6,093.83	131,934.83	141,684.65
2026	141,684.65	1,688.56					1,688.56				2,385.00		6,093.83	8,478.83	134,894.38
2027	134,894.38	1,946.88					1,946.88			90,000.00	2,385.00	-		92,385.00	44,456.26
偿债资金覆盖倍数															
1.17															
土地出让金收益覆盖倍数															
1.21															

#### **(四) 总体评价**

本次发行专项债券各项目预期现金流入合计 110.42 亿元，各项现金流出合计 107.06 亿元，债券到期时（2027 年）的期末现金为 4.45 亿元，债券本金与利息合计为 26.31 亿元，项目存续期内偿债资金覆盖倍数为 1.17 倍，土地出让金收益覆盖倍数为 1.21 倍，还本付息资金有充分保障。

本项目预期收益和融资平衡的压力测试结果，在考虑土地收益与运营收入增速  $\pm 5\%$  范围内变动情况下，项目存续期内偿债资金覆盖倍数分别为 1.25 倍和 1.12 倍，土地出让金收益覆盖倍数分别为 1.27 倍和 1.15 倍，本项目土地出让收益可覆盖债券本息，还本付息资金具有一定的风险抵抗能力。

综上所述，通过发行项目收益与融资自求平衡专项债券的方式满足申报的各项建设工程项目的资金需求是现阶段较优的资金解决方案。

#### **六、项目控制风险**

本项目可能存在潜在的工期拖延风险、工程事故风险、社会稳定风险、项目现金流按时还本付息的风险、利率、收入及支出变动等风险。

## **(一) 影响项目施工进度或正常运营的风险及控制措施**

### **1、工期拖延及应对措施**

拖延项目工期的因素非常多，如勘测资料的详细程度、设计方案的稳定、项目业主的组织管理水平、资金到位情况、承建商的施工技术及管理水平的等等，从国内已建工程的实际情况来看，要实现项目预定的工期目标有一定的难度。项目建设期每年的利息额较大，如果工期拖延，工程投资将增加，并且工期拖延将影响项目的现金流入，使项目净收益减少。

风险控制措施：项目实施方将通过科学合理的工程设计，严谨的施工组织计划，制定事前、事中、事后风险管理体系，加强监督，严格执行预定工期计划，并对照工程实际进度，及时调整项目施工计划，确保本项目如期建成。

### **2、工程事故及应对措施**

工程事故是在施工阶段一些难以预测的地质情况或施工不当、管理不善引起的，国内多个城市的铁路项目在施工中发生的事故都造成了较大的影响和损失，应当在工程事故防范上引起足够的重视。事故会引起工程延期、人员伤亡、投资增加等。

风险控制措施：

(1) 由政府职能部门做好项目规划用地的预留工作，减少拆迁和工程实施难度，从而减少工程投资；

(2) 深化各阶段设计方案，强化地质勘探工作，减少工程设计方案的变更，避免因设计方案的变更而拖延工期或造成报废工程；

(3) 选择有较高施工技术与管理水平，经济实力雄厚并拥有先进施工设备的施工队伍，确保工程的质量与进度；通过选择资信好、技术可靠的设计、施工承包商，签订规范的合同（包括在承包商不能履行合同时确定损失额的条款），切实做好合同管理的工作，可以达到抵御风险的目的。

## **(二) 影响社会稳定的风险及控制措施**

新建城际铁路联络线一期工程北京段工程对经济社会造成不利影响的风险包括：项目建设、运行引起当地基本生活价格（水、电、燃气、公交、粮食、蔬菜、肉类等）的提高；对教育、医疗、体育、文化、便民服务、公厕等配套设施建设、运行的影响；施工期、运行期对当地商业经营状况的影响；拟建铁路穿越既有铁路、公路等施工措施对运营的影响；施工方案对周边人群出行交通的考虑（临时便道的设置，临时停车场地安排，临时公交站点的布置等），运行期项目周边公共交通情况变化，项目所增加的交通流量与周边路网的匹配度，项目出入口设置对周边人群的影响等。

风险控制措施：

(1) 在项目设计阶段就要综合考虑项目收益与生态环境、经济社会的平衡。科学施工，提高资源利用水平和环境保护水平；文明施工，加强与当地企事业单位以及居民的沟通、协商，制定灵活多样的补偿政策，避免矛盾激化。将项目对生态环境、经济社会的不利影响降到最低。

(2) 工程运营期的扰民问题主要是行车振动与噪音干扰问题。将通过在设计阶段进一步加强与当地企事业单位的沟通、协商，充分了解其实际需求，全面考虑减震降噪措施，为沿线居民生产、生活提供便利条件，使这项社会公益性极强、得到民众拥护支持的项目，真正做到利民、便民而不扰民。

(3) 项目工程沿线群众和企事业单位对交通拥堵问题的关注度较高。在项目设计阶段，将“交通疏解”纳入到设计输入条件中，制定切实有效的交通分流及管制措施，尽可能减少对道路的占用；在项目实施阶段，做到科学管控、有力疏导、文明施工，努力减少对周边企事业单位正常生产、工作的不利影响。需临时占用道路时，事前开辟替代通道；对因施工而损坏的道路，第一时间予以修复，保证车辆通行安全；重点细化行人疏导方案，方便市民出行。

### **(三) 影响项目现金流按时还本付息的风险及控制措施**

本项目建设周期长，发行期限为 5 年期，采用按年付息，到期一次性还本的方式还款。如果债券资金挪作他用，项目收入等没有规范统一管理，会增加按时足额还本付息的不确定性，增加还款风险，有损政府声誉及投资人利益。

#### **1、利率变动风险及应对措施**

2020 年已发行的专项债券年利率按照实际发行利率 2.88% 计算，2021 年已发行的专项债券按照实际发行利率 2.65% 计算，本期发行债券 2.4 亿元按照 2020 年实际发行利率 2.98% 计算，本期发行债券于 2023 年归还后再次发行利率参照距离测算日最近一次发行利率 2.65% 测算，实际执行利率以各期债券票面利率为准。在专项债券存续期内，国际、国内宏观经济环境的变化，国家经济政策变动等因素会引起债券资本市场利率的波动，市场利率波动将会对本项目的财务成本产生一定影响，进而影响项目投资收益的平衡。

公司合理安排债券发行金额和债券期限，按照公司资金获取能力做好债券的期限配比、还款计划和资金准备。加强资金的绩效管理，充分盘活资金，提高资金使用效益，用资金使用效率提高的收益对冲利率波动可能造成的损失。

## 2、收入变动风险及应对措施

收入变动风险是指公司完成年度预测收入的不确定性带来的风险。上述项目收入变动风险主要是土地出让收益和城际铁路运营收入，土地出让收益受地产开发政策及市场环境的影响，城际铁路工程项目可能存在潜在的工程实施风险、组织管理风险、财务与融资风险、收益与实现规模与预期存在差异的风险，影响公司在债券存续期间的收入，偿债能力减弱。

对于土地出让事项，公司将获取土地出让综合开发的相关文件依据，通过与市政部门的紧密配合，推进枢纽站土地综合开发的进度，确保存续期内完成地块的转让，取得相关土地转让收益；对于工程如期运营事项，公司将通过科学合理的工程设计，严谨的施工组织计划，制定事前、事中、事后风险管理体系，加强监督，严格执行预定工期计划，并对照工程实际进度，及时调整项目施工计划，确保本项目如期建成。减少年度收入不确定性对债务还本付息造成的影响。

## 3、支出变动风险及应对措施

支出变动风险主要是指实际支出的不确定性带来的风险。上述项目支出变动风险主要是未合理预留项目规划用地导致拆迁和工程实施难度增大，导致建设款高于预计水平，或者施工阶段出现一些难以预测的情况或施工不当、管理不

善引起的施工事故，建设工期拖延使得工程投资将增加，导致年度资金结余较预测大幅减少，影响还本付息。

公司将深化各阶段设计方案，强化地质勘探工作，减少工程设计方案的变更，避免因设计方案的变更而拖延工期或造成报废工程。选择有较高施工技术与管理水平，经济实力雄厚并拥有先进施工设备的施工队伍，确保工程的质量与进度；通过选择资信好、技术可靠的设计、施工承包商，签订规范的合同（包括在承包商不能履行合同时确定损失额的条款），切实做好合同管理的工作，可以达到抵御风险的目的。同时，加强对经费的管理，坚决压缩不合理支出，减少资金浪费，保证还本付息资金。

#### 4、其他导致不能还本付息的风险及应对措施

按照《国务院办公厅关于印发地方正负形债务风险应急处置预案的通知》（国办函[2016]88号）规定，本级政府对地方政府债券依法承担全部偿还责任。本级财政将按照《财政部关于印发〈地方政府专项债务预算管理办法〉的通知》（财预[2016]155号）规定。如偿债出现困难，将通过调减投资计划、处置可变现资产、调整预算支出结构等方式筹集资金偿还债务。未按时足额向市财政缴纳专项债券还本付息资金的，市财政采取适当方式扣回。