

新建北京至雄安新区至商丘高速铁路(任丘段)

实 施 方 案

申报单位:任丘市发展和改革局

编制单位:任丘市发展和改革局



目 录

一、项目基本情况	1
二、项目投资规模、计划及资金方案	6
三、项目运营与预期收益估算	17
四、项目融资与收益平衡财务评估	22
五、项目风险评估及控制措施	26
六、投资者保护措施（还款保障计划）	29
七、信息披露计划及主管部门责任	32

一、项目基本情况

（一）项目概况

1.项目基本信息表

项目名称	新建北京至雄安新区至商丘高速铁路雄安新区至商丘段（任丘段）
建设内容	线路起自京雄城际铁路雄安站，经河北省雄安新区、沧州市、衡水市、邢台市，山东省聊城市，河南省濮阳市，山东省济宁市、菏泽市至河南省商丘市，接入商合杭高铁商丘站，正线全长 552.5 公里，全线设 14 个车站，其中新建车站 11 个。同步建设本线与石济客专北东、西南联络线 18.5 公里，雄安站至津保铁路天津方向联络线 11.9 公里，雄安动车所增设检查库线、存车线，改建商丘地区相关既有线。其中任丘段建设 30.855 公里及附属设施建设。
总投资	827.10 亿元
计划发行规模	3.00 亿元（其中 2025 年拟申债 3.00 亿元）
本次发行规模	3.00 亿元
发行年限	10 年
还本付息方式	利息按半年付息，到期一次偿还本金

2.项目单位

（1）申报主体

本项目的申报主体是任丘市发展和改革局，根据其持有的《统一社会信用代码证》，其基本情况如下：

机构名称：任丘市发展和改革局

机构性质：机关

统一社会信用代码：11130982799580869A

机构地址：河北省任丘市北站路西路

负责人：李涛

新建北京至雄安新区至商丘高速铁路雄安新区至商丘段（任丘段）的申报主体任丘市发展和改革局系具有独立法人资格的机关单位，其在中国境内依法成立，且拥有相应民事权利能力和民事行为能力，具备建设新建北京至雄安新区至商丘高速铁路雄安新区至商丘段（任丘段）统筹规划，优化治理的主体资格，本期专项债券涉及项目属于任丘市发展和改革局的职能范围。

（2）建设主体

本项目的建设主体是雄安高速铁路有限公司，根据其持有的《营业执照》，其基本情况如下：

名称：雄安高速铁路有限公司

统一社会信用代码：91133100MA0E0UND42

住所：河北省保定市容城县容美路 42 号

注册资本：9,725,000 万元人民币

类型：其他有限责任公司

成立日期：2019 年 08 月 26 日

法定代表人：张英龙

经营范围：京雄城际和京雄商、雄忻高铁的建设管理，铁路客货运输，物资供应服务，广告服务，餐饮服务，商业综合体物业管理服务，企业管理咨询服务，铁路土地综合开发利用。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）

雄安高速铁路有限公司系根据《中华人民共和国公司法》依法设立并有效存续的有限责任公司，具有独立法人资格，具有相应民事权力能力和民事行为能力，具备本项目的建设主体资格。

（二）项目列入规划情况

本项目列入本级政府、部门重点项目。

本项目是我国重要的南北向快速客运通道——京港台通道的重要组成部分，辐射范围包括东北、华北、中南地区及西南、西北南部、海西等地区。综合分析本项目的客货流特点及地域位置、路网功能和运输特点，确定项目研究区域为京津冀、山东及河南三省两市，直接吸引范围为北京、廊坊、保定、雄安、沧州、衡水、邢台、聊城、济宁、菏泽及商丘市等，在此背景下提出新建北京至雄安新区至商丘高速铁路雄安新区至商丘段（任丘段）。

（三）事前绩效评估情况

1.项目实施的必要性、公益性；

本项目是京港（台）高铁通道的重要组成部分，建成后形成联贯国家“一带一路”、“京津冀协同发展”、“长江经济带”三大战略的南北交通运输大通

道，是支撑引领国家三大战略纵深发展的需要；是形成“雄安新区”对外快速运输通道、助力“雄安新区”建设千年大计的需要；是构筑我国“八纵八横”高速铁路之京港（台）通道，完善高速铁路网布局的需要；是京港（台）铁路通道实现客货分线、提高运输能力和提升客运质量的需要；是改善沿线地区运输条件和优化运输结构，带动沿线旅游产业发展，促进沿线地区社会经济发展的需要。综上所述，本项目实施具有必要性、公益性，符合专项债券资金支持领域。

2.项目投资建议合规性与项目成熟度；

本项目的申报主体和实施主体具有独立法人资格，合法存续，且拥有相应民事权利能力和民事行为能力，具备建设项目的主体资格；2020年11月18日，中华人民共和国国家发展和改革委员会出具《关于<新建北京至雄安新区至商丘高速铁路雄安新区至商丘段可行性研究报告>的批复》（发改基础【2020】1740号），同意新建北京至雄安新区至商丘高速铁路雄安新区至商丘段。

综上所述，认为该项目符合国家相关政策，为政府投资的公益性资本性支出项目，不涉及中央明令禁止的项目支出。项目已取得立项批复文件，立项合法合规；项目成熟度较高。

3.项目资金来源和到位可行性；

新建北京至雄安新区至商丘高速铁路雄安新区至商丘段，投资估算为827.10亿元，项目资本金占总投资的50%，为413.60亿元。其中，中国国

家铁路集团有限公司出资 155.20 亿元，河北省出资 114.80 亿元（含征地拆迁费用 42.7 亿元），山东省出资 124.20 亿元（含征地拆迁费用 53.9 亿元），河南省出资 19.40 亿元（含征地拆迁费用 6.70 亿元）。资本金以外，使用其他资金解决。目前，项目已取得财政部门的资金证明，财政部门将根据项目建设进度的资金需求逐步到位。因此，项目的资金来源、资金安排明确，具有可行性。

4.项目收入、成本、收益预测合理性；

根据《专项财务评估咨询报告》，项目获得的运营收入主要为票价客运收入分成。运营成本主要为有关成本和无关成本。项目的收入项较合理、收入内容与项目建设内容相匹配、收入的收费单价较合理且符合实际；本项目成本的测算较合理。项目收益测算综合评估，收益较合理。

5.绩效目标合理性；

本项目绩效目标设置相对细化、量化，能够反映专项债券项目的产出数量、质量、时效、成本，包含了经济效益、社会效益、生态效益、可持续影响、服务对象满意度等，能有效反映项目的预期产出、融资成本等，因此，本项目绩效目标的设置符合资金绩效管理办法的要求，具有合理性。

6.其他需要纳入事前绩效评估的事项。

本项目事前绩效评估主要针对新增债券项目的实施必要性、公益性；项目投资合规性与项目成熟度；项目资金来源和到位可行性；项目收入、成本、收益预测合理性；绩效目标合理性；项目预期绩效的可持续性

进行了五方面进行综合评估、分析与论证，并提出相关建议。初步判断本项目基本符合新增债券项目要求，对该项目的建设资金需求“予以支持”。

（四）项目所在区域情况

1.区域概况

任丘市位于河北省中部偏北，地处京津冀经济圈，在沧州市西北部。东与文安、大城相连，南与河间市接壤，西与安新、高阳交界，北与雄县毗邻。截至 2022 年，任丘市辖 7 个街道、12 个乡镇、1 个省级开发区。境内洼地众多，形成岗、坡、洼相间地形。北东走向的中部和东部岗地，把市境分成东、西、中三条带状洼地。任丘市地貌属太行山麓山前平原和渤海西岸滨海平原之间的低平原区。属温带季风气候，半湿润型，四季分明，呈现春旱、夏涝、秋吊（干旱）、冬干的气候特征。境内有京德高速、津石高速，大广高速，保沧高速，形成七纵七横的道路格局。京九铁路穿境而过，国家“十三五”期间规划建设规划的雄商高铁已确定在该市设站。

二、项目投资规模、计划及资金方案

（一）项目建设投资方案

1. 投资方案的编制依据及原则。

项目总投资估算依据国家现行政策法规及行业相关规定，并依据建设单位及各专业提供的基础资料进行编制。

（1）国家发展改革委、住房和城乡建设部发布的《建设项目经济评价方法与参数》（第三版）

(2)住房和城乡建设部、国家发展改革委和铁道部 2012 年发布的《铁路建设项目经济评价办法与参数》

(3)中国铁路总公司计划统计部《关于深化铁路建设项目经济评价工作的通知》

(4)中国铁路总公司办公厅《关于进一步优化完善铁路建设项目经济评价工作的通知》。

2. 项目总投资。

投资估算表（一）

单位：亿元

序号	费用名称	金额	所占比例
1	工程投资	767.10	92.75%
2	动车组购置费	60.00	7.25%
	合 计	827.10	100.00%

投资估算表明细

单位：万元

单元划分		静态投资	动态投资	车辆购置	铺底资金	合计
正线	北京市	996,053.80	49,618.30	140,000.00	539.10	1,186,211.20
	河北省	2,491,478.39	94,107.50	106,200.00	3,557.51	2,695,343.40
	山东省	3,032,317.70	153,919.90	215,400.00	4,300.70	3,405,938.30
	河南省	338,548.90	16,316.00	138,400.00	416.90	493,681.80

	黄河桥	467,624.50	22,621.10			490,245.60
	小计	7,326,023.29	336,582.80	600,000.00	8,814.21	8,271,420.30

交通基础设施领域项目投资估算表													
专项债券项目 (具体项目名称)基本情况表	新建北京至雄安新区至商丘高速铁路雄安新区至商丘段(任丘段)												
所属区划名称	任丘市	立项单位	任丘市发展和改革局										
项目申请专项债券支持领域	交通基础设施	项目总投资。计量单位使用亿元,小数点后保留两位。	827.10		申请使用专项债资金	3.00		是否续发项目	是				
项目全部建设内容	线路起自京雄城际铁路雄安站,经河北省雄安新区、沧州市、衡水市、邢台市,山东省聊城市,河南省濮阳市,山东省济宁市、菏泽市至河南省商丘市,接入商合杭高铁商丘站,正线全长 552.5 公里,全线设 14 个车站,其中新建车站 11 个。同步建设本线与石济客专北东、西南联络线 18.5 公里,雄安站至津保铁路天津方向联络线 11.9 公里,雄安动车所增设检查库线、存车线,改建商丘地区相关既有线												
(一)主要建设内容	建设内容	新建			迁建			扩建			改造提升		
		建设数量	建设数量单位	投资金额	建设数量	建设数量单位	投资金额	建设数量	建设数量单位	投资金额	建设数量	建设数量单位	投资金额
1	车站及联络线			767.10									

(二) 配套设施	建设内容	建设数量	建设数量单位	投资金额	建设数量	建设数量单位	投资金额	建设数量	建设数量单位	投资金额	建设数量	建设数量单位	投资金额
1	动车组购置费			60.00									
(三) 概算内前期费用													
项目收益点	收益点名称	此列填收入标准，或提供可供参考的收入依据。		此列填债券存续期内，年平均收入金额。计量单位使用亿元。	此列填债券存续期该项收入合计		——	——		——			
1	票价收入分成	根据中国铁路总公司《关于深化铁路建设项目经济评价工作的通知》		20.72217400	157.55596600								
融资收益保障倍数测算过程及结果	收益为 86,091.26 万元，融资本息为 42,000.00 万元，覆盖倍数为 2.05	——		——	——		——	——		——			

（二）资金筹措方案

1. 项目资金来源。

新建北京至雄安新区至商丘高速铁路雄安新区至商丘段投资估算为 827.10 亿元，项目资本金占总投资的 50%，为 413.60 亿元。其中，中国国家铁路集团有限公司出资 155.20 亿元，河北省出资 114.80 亿元（含征地拆迁费用 42.70 亿元），山东省出资 124.20 亿元（含征地拆迁费用 53.90 亿元），河南省出资 19.40 亿元（含征地拆迁费用 6.70 亿元）。资本金以外，使用其他资金解决。

根据河北省发展和改革委员会《关于征求新建京雄商高铁雄商段项目资金承受能力文件意见的函》（冀发改函【2020】356 号），本项目河北省应承担 114.80 亿元，省市按 6：4 比例分担，即省本级承担 68.88 亿元，雄安新区 5.81 亿元，沧州市 10.89 亿元、衡水市 21.46 亿元、邢台市 7.76 亿元。

根据沧州市发展和改革委员会关于印发《新建京雄商高铁雄商段沧州市资金筹措方案》的请示（沧发改【2021】725 号），沧州市承担 10.89 亿元，由沿线任丘市、河间市、肃宁县、献县共同出资。

本项目类型为铁路，属于资本金支持的十五大领域之一，根据河北省财政厅《地方政府专项债券可用作项目资本金的行业》（2023 年修订版）的规定，可以将专项债券作为项目资本金。本项目此次拟申请使用 2025 年地方政府专项债券 3.00 亿元，全部作为项目资本金发行。

本项目的资本金安排符合《国务院关于调整固定资产投资项目资本金比例的通知》（国发【2009】27号）第一条、《国务院关于调整和完善固定资产投资项目资本金制度的通知》（国发【2019】26号）第二条关于项目资本金最低比例的要求。

项目资金来源情况

资金来源	金额(亿元)	占比	备注
估算总投资	827.10	100.00%	
一、资本金	827.10	100.00%	
(一)自有资金	824.1	99.64%	
(二)专项债券	3.00	0.36%	
1、已发行专项债券			
2、本期拟发行专项债券	3.00	0.36%	
3、后续拟发行专项债券			
二、债务资金(不含用作资本金部分)			
(一)已发行专项债券			
(二)本期拟发行专项债券			
(三)后续拟发行专项债券			
(四)银行融资			

2. 项目前期工作及实施计划。

①已完成前期工作。

2020 年 11 月 18 日，中华人民共和国国家发展和改革委员会出具《关于<新建北京至雄安新区至商丘高速铁路雄安新区至商丘段可行性研究报告>的批复》（发改基础【2020】1740 号），同意新建北京至雄安新区至商丘高速铁路雄安新区至商丘段。

2020 年 4 月 24 日，廊坊市发展和改革委员会出具《关于新建北京至雄安新区至商丘高速铁路（廊坊段）工程社会稳定风险评估意见的函》（廊发改函【2020】4 号），本项目符合国家产业政策，符合社会公共利益、人民群众的现实利益和长远利益，属于“低风险”等级项目。

2020 年 4 月 27 日，保定市发展和改革委员会出具《关于京雄商高铁项目社会稳定风险评估及审核的意见》（保发改铁办【2020】352 号），本项目综合风险等级为低风险，项目风险可控，原则同意评估报告意见。

2020 年 4 月 20 日，沧州市发展和改革委员会出具《关于新建北京至雄安新区至商丘高速铁路工程（沧州段）社会稳定风险评估及审核的意见》（沧发改基础【2020】232 号），本项目符合国家产业政策，符合国家、省及地方的经济发展要求及相关规划；符合社会公共利益、人民群众的现实利益和长远利益，综合判定项目落实风险防范和化解措施后社会稳定风险等级为“低风险”，原则同意项目社会稳定风险评估相关结论。

2020 年 4 月 7 日，衡水市行政审批局出具《关于京雄商高铁项目社会稳定风险评估及审核的意见》（衡行审函【2020】5 号），原则同意评估报告意见，本项目社会稳定风险等级为低风险。

2019年12月10日，衡水市行政审批局出具《关于新建北京至雄安新区至商丘高速铁路工程社会稳定风险评估审查意见》（衡行审投资管理【2019】115号），本项目综合风险等级为低风险，且提出风险防范和化解措施以及应急预案，项目风险可控。

2020年4月3日，邢台市行政审批局出具《关于北京至雄安新区至商丘高速铁路工程(邢台段)项目社会稳定风险评估意见》(邢批投资函【2020】16号)，原则同意评估报告意见，本项目综合风险等级为低风险。

2020年2月26日，山东省发展和改革委员会出具《关于新建北京至雄安新区至商丘高速铁路工程山东段社会稳定风险评估意见的复函》，同意本项目采取相关措施后的社会稳定风险等级为低风险的建议。

2020年3月12日，河南省发展和改革委员会出具《关于新建北京至雄安新区至商丘高速铁路工程(河南段)社会稳定风险评估意见的复函》(豫发改基础函【2020】30号)，同意项目社会稳定风险分析报告提出的结论，该项目风险化解措施可靠，在落实相应措施后，风险等级为低风险，社会稳定风险可控。

本期债券募集资金拟投资的项目已取得有关部门的审批手续，项目符合产业政策及地区发展规划，符合国家的产业政策。

②项目实施计划。

本项目经批准建设后，要严格按照国家的有关法规政策实施管理，严格执行工程建设“六制”，严格履行建设程序，健全项目法人责任制，成立项

目班子，项目法人对工程负责。按规定办理招投标，质量监督，工程监理手续。

本项目建设期为四年。

（三）项目资金管理方案

政府高度重视债务管理工作，根据《预算法》以及《国务院关于加强地方性债务管理的意见》（国发【2014】43号）等法规文件，结合实际，成立了领导小组来强化债务管理，防控政府债务风险，健全债务风险化解和应急处置机制，并严格按照制定的债务管理制度，控制和化解地方政府性债务风险，规范债务资金的借、管、用、还，并采取有效措施控制新债，偿还旧债，确保做好债券的还本付息工作。

为切实规范项目资金管，保障资金安全、高效运行，发挥资金使用效益，特制定以下管理方案：

- 1.项目资金实行“专人管理、专户储存、专账核算、专项使用”。
- 2.项目资金实行财政监管制，资金拨付资料报财政审批。审批通过后资金拨付一律转账结算，杜绝现金支付。
- 3.资金的拨付本着专款专用的原则，严格执行项目资金批准使用计划和项目批复内容，不准擅自调项、扩项、缩项，更不准拆借、挪用、挤占和随意扣压；资金拨付动向中，按不同专项资金的要求发执行，不准任意改变；
- 4.严格专项资金初审、审核、审核制度，不准缺项和越程序办理手续，

各类专项资金审批程序，以该专项资金审批表所列内容和文件要求为准。

5.项目资金报账拨付要附真实、有效、合法的凭证。

6.加强审计监督，实行单项工程决算审计，整体项目验收审计，年度资金收支审计。

7.对项目资金定期或不定期进行督查，确保项目资金专款专用。

8.对工程项目资金所发生的隐蔽工程，负责资金结算的工作人员，必须至现场签证认可，否则不予结算。

资金流入管理：项目资金流入主要包括债券资金和项目收入流入。本项目专项债券资金由财政统一管理，专账核算，专款专用，不得挪用。或者在商业银行开立独立于日常经营账户的债券资金管理专用账户(以下简称债券资金专户),用于专项债券募集资金的接收、存储及划转。本项目收入专款专用，用于本项目债券本息的偿付。

资金流出管理：本项目资金流出主要包括项目建设投资支出、流动资金支出等投资支出、债券本息偿付和项目运营成本。关于建设投资等投资支出，负责实施的施工单位按照进度提出申请，并报送监理单位、项目单位，施工单位需如实填写专项债券资金支付审批表、已完工程量、综合单价、变更、索赔凭证、工程进度等要件，并抄送财政局、项目单位，经项目单位、财政局同意后，必要时引入第三方审计单位协助工程量及工程费用的支付，方可从专用账户中拨付资金。关于债券本息偿付，由财政组织准备需要到期支付的债券本息。由财政向省财政缴纳本期应当承担的还本

付息资金。项目运营成本严格按计划支出，预算外支出要上报审批。

三、项目运营与预期收益估算

（一）项目运营方案

1. 整体运营方案。

本项目由任丘市发展和改革局实施建设，线路起自京雄城际铁路雄安站，经河北省雄安新区、沧州市、衡水市、邢台市，山东省聊城市，河南省濮阳市，山东省济宁市、菏泽市至河南省商丘市，接入商合杭高铁商丘站，正线全长 552.5 公里，全线设 14 个车站，其中新建车站 11 个。同步建设本线与石济客专北东、西南联络线 18.5 公里，雄安站至津保铁路天津方向联络线 11.9 公里，雄安动车所增设检查库线、存车线，改建商丘地区相关既有线，其中任丘段建设 30.855 公里及附属设施建设。项目建设大大缩短了城市之间的时空距离，提高了主要城市、重要新城、大型交通枢纽的通达性和辐射能力，还可带动城市间的人员、资金、信息、技术的流动，促进区域内的整体产业升级及协同发展，为区域经济的持续快速发展和一体化进程的加速，提供强有力的交通支撑。本次融资项目的还款收入来源主要为票价客运收入分成。

2. 具体运营内容。

本次融资项目的还款收入来源主要为票价客运收入分成。

根据《新建北京至雄安新区至商丘高速铁路雄安新区至商丘段可行性研究报告》，根据客货运量预测情况，新建北京至雄安新区至商丘高速铁

路雄安新区至商丘段全线货流密度、旅客列车对数汇总见表如下：

全线货流密度、旅客列车对数汇总表

区段	客流密度（万人）						本线客车对数（对）			既有线货流密度（10t）		
	通道合计			#本线								
	2026	2031	2041	2026	2031	2041	2026	2031	2041	2026	2031	2041
丰台-雄安	3084	4724	6740	1378	1951	2856	67	96	114	2850	3150	3711
雄安-衡水	3348	3934	4637	2118	2824	3559	75	100	129	4848	5563	6521
衡水-聊城	2800	3392	4164	1744	2394	3214	69	94	122	3200	3980	4750
聊城—菏泽	3021	3613	4375	1925	2611	3386	73	98	128	2720	3390	4120
菏泽—商丘	2616	3152	3942	1570	2188	2988	67	91	119	5920	6770	7520
合计	14869	18815	23858	8735	11968	16003	351	479	612	19538	22853	26622

根据《新建北京至雄安新区至商丘高速铁路雄安新区至商丘段可行性研究报告的批复》发改基础【2020】1740号，项目正线全长 552.5km。

根据中国铁路总公司《关于深化铁路建设项目经济评价工作的通知》，时速 250km 及以下综合运价率采用 0.29 元/人公里，时速 300~350km 动车组综合运价率采用 0.52 元/人公里。本线为 350km/h 动车组运输模式，本项目运价率为 0.52 元/人公里。

本项目研究年度初期：2027 年，近期：2031 年，远期：2041 年。

结合年输送情况，基于谨慎性原则，预计建成后 2027 年客货运输量可达 70%，2031 年客货运输量可达 85%。根据任丘市对本项目的出资情况，得出对铁路运营收入的分成比例为 4.51%。则项目建成后 2027-2030 年票价客运收入为 $14869 \times 0.52 \times 552.5 \times 4.51\% \times 0.7 = 134,862.74$ 万元/年，2031 年及以后票价客运收入 $18815 \times 0.52 \times 552.5 \times 4.51\% \times 0.85 = 207,221.74$ 万元/年。

（二）项目运营收益估算

1. 收入情况。

(1) 专项收入。

新建北京至雄安新区至商丘高速铁路雄安新区至商丘段（任丘段）的专项收入为票价客运收入分成。具体如下：

项目运营收入表

单位：万元

项目	票价客运收入分成	合计
2027 年	134,862.74	134,862.74
2028 年	134,862.74	134,862.74
2029 年	134,862.74	134,862.74
2030 年	134,862.74	134,862.74
2031 年	207,221.74	207,221.74
2032 年	207,221.74	207,221.74
2033 年	207,221.74	207,221.74
2034 年	207,221.74	207,221.74
2035 年	207,221.74	207,221.74
合计	1,575,559.66	1,575,559.66

2. 项目运营成本。

项目建成投入运营后，运营成本主要来自于有关成本和无关成本，具体如下：

1、有关成本是与行车量有关的支出，包括动车牵引能耗、动车修理养护费、乘务人员工资以及分摊的管理费等。

2、无关成本为铁路线路、通信、电力、房屋等固定设施的维修材料费、人员工资以及分摊的管理费等。

本项目设计时速为 $V=350\text{km/h}$ ，根据铁总《关于深化铁路建设项目经济评价工作的通知》的规定，时速 300-350 公里客运专线相关成本 269 万元

/正线公里。则项目建成后 2027-2030 年成本为 $14869 \times 269 \times 4.51\% \times 0.7 = 126,272.45$ 万元/年，2031 年及以后成本为 $18815 \times 269 \times 4.51\% \times 0.85 = 194,022.44$ 万元/年。

本项目运营成本情况如下：

项目运营成本表

单位：万元

项目	相关成本	合计
2027 年	126,272.45	126,272.45
2028 年	126,272.45	126,272.45
2029 年	126,272.45	126,272.45
2030 年	126,272.45	126,272.45
2031 年	194,022.44	194,022.44
2032 年	194,022.44	194,022.44
2033 年	194,022.44	194,022.44
2034 年	194,022.44	194,022.44
2035 年	194,022.44	194,022.44
合计	1,475,202.00	1,475,202.00

3. 项目税费。

本项目适用增值税税率 13%，9%、6%，城建税 7%，附加税 5%，企业所得税税率 25%。

单位：万元

项目	增值税	附加税	所得税	合计
2027 年	709.29	85.11		794.40
2028 年	709.29	85.11		794.40
2029 年	709.29	85.11		794.40
2030 年	709.29	85.11		794.40
2031 年	1,089.85	130.78	967.13	2,187.76

项目	增值税	附加税	所得税	合计
2032 年	1,089.85	130.78	967.13	2,187.76
2033 年	1,089.85	130.78	967.13	2,187.76
2034 年	1,089.85	130.78	967.13	2,187.76
2035 年	1,089.85	130.78	1,117.13	2,337.76
合计	8,286.41	994.34	4,985.65	14,266.40

4. 项目运营收益。

项目运营收益表

单位：万元

项目	项目收入	项目成本	项目税费	项目收益
2027 年	134,862.74	126,272.45	794.40	7,795.89
2028 年	134,862.74	126,272.45	794.40	7,795.89
2029 年	134,862.74	126,272.45	794.40	7,795.89
2030 年	134,862.74	126,272.45	794.40	7,795.89
2031 年	207,221.74	194,022.44	2,187.76	11,011.54
2032 年	207,221.74	194,022.44	2,187.76	11,011.54
2033 年	207,221.74	194,022.44	2,187.76	11,011.54
2034 年	207,221.74	194,022.44	2,187.76	11,011.54
2035 年	207,221.74	194,022.44	2,337.76	10,861.54
合计	1,575,559.66	1,475,202.00	14,266.40	86,091.26

5. 项目损益。

项目运营损益表

单位：万元

年份/项目	合计	2027 年	2028 年	2029 年	2030 年
一、经营收入/成本/税金					
1.项目收入	1,575,559.66	134,862.74	134,862.74	134,862.74	134,862.74
2.项目成本	1,475,202.00	126,272.45	126,272.45	126,272.45	126,272.45
3.税金	9,280.75	794.40	794.40	794.40	794.40
4.税息折旧及摊销前利润	91,076.91	7,795.89	7,795.89	7,795.89	7,795.89

年份/项目	合计	2027 年	2028 年	2029 年	2030 年
二、折旧与摊销					
1.总折旧和摊销	72,000.00	8,000.00	8,000.00	8,000.00	8,000.00
2.息税前利润	19,076.91	-204.11	-204.11	-204.11	-204.11
三、利息支出					
1.利息费用	10,200.00	1,200.00	1,200.00	1,200.00	1,200.00
2.税前利润	8,876.91	-1,404.11	-1,404.11	-1,404.11	-1,404.11
四、企业所得税					
企业所得税	4,985.65				
五、净利润/净亏损	3,891.26	-1,404.11	-1,404.11	-1,404.11	-1,404.11

(续表)

年份/项目	2031 年	2032 年	2033 年	2034 年	2035 年
一、经营收入/成本/税金					
1.项目收入	207,221.74	207,221.74	207,221.74	207,221.74	207,221.74
2.项目成本	194,022.44	194,022.44	194,022.44	194,022.44	194,022.44
3.税金	1,220.63	1,220.63	1,220.63	1,220.63	1,220.63
4.税息折旧及摊销前利润	11,978.67	11,978.67	11,978.67	11,978.67	11,978.67
二、折旧与摊销					
1.总折旧和摊销	8,000.00	8,000.00	8,000.00	8,000.00	8,000.00
2.息税前利润	3,978.67	3,978.67	3,978.67	3,978.67	3,978.67
三、利息支出					
1.利息费用	1,200.00	1,200.00	1,200.00	1,200.00	600.00
2.税前利润	2,778.67	2,778.67	2,778.67	2,778.67	3,378.67
四、企业所得税					
企业所得税	967.13	967.13	967.13	967.13	1,117.13
五、净利润/净亏损	1,811.54	1,811.54	1,811.54	1,811.54	2,261.54

四、项目融资与收益平衡财务评估

（一）融资成本测算

新建北京至雄安新区至商丘高速铁路雄安新区至商丘段（任丘段）拟使用专项债券金额 30,000.00 万元，假设融资利率按 4.00% 考虑，其中：2025 年拟申请 10 年期专项债券 30,000.00 万元。

本项目申请政府专项债总额自融资之日起每年应还本付息如下：

单位：万元

年度	期初本金 余额	本期偿还本 金	期末本金余额	利率	本期偿还 利息	应付本息合计
2025 年			30,000.00	4.00%	600.00	600.00
2026 年	30,000.00		30,000.00	4.00%	1,200.00	1,200.00
2027 年	30,000.00		30,000.00	4.00%	1,200.00	1,200.00
2028 年	30,000.00		30,000.00	4.00%	1,200.00	1,200.00
2029 年	30,000.00		30,000.00	4.00%	1,200.00	1,200.00
2030 年	30,000.00		30,000.00	4.00%	1,200.00	1,200.00
2031 年	30,000.00		30,000.00	4.00%	1,200.00	1,200.00
2032 年	30,000.00		30,000.00	4.00%	1,200.00	1,200.00
2033 年	30,000.00		30,000.00	4.00%	1,200.00	1,200.00
2034 年	30,000.00		30,000.00	4.00%	1,200.00	1,200.00
2035 年	30,000.00	30,000.00	0.00	4.00%	600.00	30,600.00
合计		30,000.00			12,000.00	42,000.00

（二）收益与融资平衡情况

1. 项目收益情况。

新建北京至雄安新区至商丘高速铁路雄安新区至商丘段（任丘段）：
本项目债券存续期内运营收入为 1,575,559.66 万元，运营成本 1,475,202.00 万元，税费为 14,266.40 万元，共可实现净收益为 86,091.26 万元。

2. 收益与融资平衡情况。

本项目能够合理保证偿还本期债券本金和利息，可以实现项目收益与融资自求平衡。

通过对项目还本付息的测算：新建北京至雄安新区至商丘高速铁路雄安新区至商丘段（任丘段）用于资金平衡的相关收益为 86,091.26 万元，融资本息为 42,000.00 万元（计划融资 30,000.00 万元，利息 12,000.00 万元），覆盖倍数为 2.05。

（三）项目募投平衡情况

项目名称	新建北京至雄安新区至商丘高速铁路雄安新区至商丘段（任丘段）
项目类型（一级）	交通基础设施
项目类型（二级）	铁路
本只专项债券中用于该项目的金额(单位：亿元)	3.00000000
其中：用于符合条件的重大项目资本金的金额(单位：亿元)	3.00000000
项目简要描述	线路起自京雄城际铁路雄安站，经河北省雄安新区、沧州市、衡水市、邢台市，山东省聊城市，河南省濮阳市，山东省济宁市、菏泽市至河南省商丘市，接入商合杭高铁商丘站，正线全长 552.5 公里，全线设 14 个车站，其中新建车站 11 个。同步建设本线与石济客专北东、西南联络线 18.5 公里，雄安站至津保铁路天津方向联络线 11.9 公里，雄安动车所增设检查库线、存车线，改建商丘地区相关既有线路
项目建设期	2022 年至 2026 年
项目运营期	2027 年至 2035 年
本项目本次拟发行债券期限（单位：年）	10
债券存续期内项目总投资(单位：亿元)	827.10000000
其中：不含专项债券的项目资本金(单位：亿元)	824.10000000
专项债券融资(单位：亿元)	3.00000000

其他债务融资(单位：亿元)			0.00000000								
项目分年融资计划（单位：亿元）											
			2022年及以前	2023年	2024年	2025年	2026年	2027年	2028年	2029年	2030年及以后
专项债券融资(单位：亿元)						3.00000000					
其他债务融资(单位：亿元)											
债券存续期内项目总收益(单位：亿元)			8.60912600								
债券存续期内项目分年收益（单位：亿元）											
2020年及以前		2021年		2022年		2023年		2024年		2025年	
2026年		2027年	0.77958900	2028年	0.77958900	2029年	0.77958900	2030年	0.77958900	2031年	1.1015400
2032年	1.1015400	2033年	1.10115400	2034年	1.10115400	2035年	1.08615400	2036年		2037年	
2038年		2039年		2040年		2041年		2042年		2043年	
2044年		2045年		2046年		2047年		2048年		2049年	
2050年		2051年		2052年		2053年		2054年		2055年及以后	
					债券存续期内项目总收益/项目总投资					0.01	
债券存续期内项目总债务融资本息（单位：亿元）			4.20000000		债券存续期内项目总收益/项目总债务融资本息					2.05	
债券存续期内项目总债务融资本金			3.00000000		债券存续期内项目总收益/项目总债务融资本金					2.87	

金（单位：亿元）			
债券存续期内项目总地方债券融资本息（单位：亿元）	4.20000000	债券存续期内项目总收益/项目总地方债券融资本息	2.05
债券存续期内项目总地方债券融资本金（单位：亿元）	3.00000000	债券存续期内项目总收益/项目总地方债券融资本金	2.87
项目收益预测依据	项目建成投入运营后，收入来源主要为票价客运收入分成。		

五、项目风险评估及控制措施

（一）风险评估情况

1.财务风险

一是项目建设周期原因，如果在项目建设过程中受市场因素影响，如项目施工所需的原材料价格上涨，将导致项目施工成本增加，财务负担加重，进而影响项目建设进度，以及项目建设期内专项债券利息兑付，面临一定的财务风险。二是政策、法律、市场等因素的变化可能对估算投资产生影响，最终可能影响到在本项目上的具体实施。影响项目资本金投入和发债计划安排。

2.资金风险

资金风险是指建设投资数额较大，建设资金按能否按时支付对项目进度影响巨大。如各筹措渠道能否按计划及时将建设资金拨付到项目专用账户。如果出现特殊情况，中断或延误资金供应，将影响项目建设。

3.管理风险

本项目存在因管理者管理不善而达不到预期的效果，不能保证项目实

施符合建设要求，造成承办单位的管理风险。

4.经营风险

经营风险主要为生产经营的不确定性带来的风险。如果项目投入运营后的收入未能达到预期值，将影响项目整体收益，对债券还本付息产生影响。同时项目日常经营性支出涉及人力成本、维修费用等变动因素，实际支出增加也将降低偿债能力。

5.市场风险

在本项目专项债券存续期内，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务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影响，进而影响项目投资收益的平衡。

6.政策风险

项目的建设需要政府的大力支持，国家土地政策、财税政策等政策法规影响到项目的建设。政策风险对本项目属较小风险。

（二）风险控制措施

1.财务风险的防范

一是项目可行性研究报告、初步设计成果编制中，在测算项目总投资时已考虑了相关风险因素。同时，在项目建设过程中，加强项目施工预算管理、招标及合同管理，尽可能控制成本。二是项目建设中要定期对估算投资进行审核验证，如发现对投资估算产生重大影响的变化，应及时修正投资估算，并调整建设策略，并按照相应政府主管部门的批复结果及时调

整项目资本金投入计划，保障项目顺利实施。

2. 资金管理的防范

项目资金实行“专人管理、专户储存、专账核算、专项使用”。项目资金实行财政监管制，资金拨付资料报财政审批。审批通过后资金拨付一律转账结算，杜绝现金支付。

资金的拨付本着专款专用的原则，严格执行项目资金批准使用计划和项目批复内容，不准擅自调项、扩项、缩项，更不准拆借、挪用、挤占和随意扣压；资金拨付动向中，按不同专项资金的要求执行，不准任意改变。

对项目资金定期或不定期进行督查，确保项目资金专款专用。

3. 管理风险的防范

建设的过程中，建设单位应做好细致周密的部署，组织强有力的班子，保证高质量建设好本项目，同时要加强项目管理，同时将不定期的对项目进行绩效考核，进行项目监督，确保项目顺利进行。

4. 经营风险的防范

项目管理单位要密切关注收入情况，加强项目运营及资金管理，压缩不合理支出，提高资金使用效率，保证还本付息资金。

5. 市场风险的防范

为控制项目资金平衡风险，做好还款计划和准备，加快资金周转，适当增大流动比率，建立风险偿债资金制度，用资金使用效率的收益对冲由利率波动造成的损失。

6.政策风险的防范

一方面需要研究、关注相关的政策及其变动，以便根据变动了的政策做出有利于项目建设的措施和行动，另一方面则要尽快实施项目建设，减少因政策变动而给项目建设造成的不利后果。

综上所述，本项目建设和运营中，只要对风险因素给以足够的重视，采取相应的对策和切实可行的措施，是可以规避和化解风险的。

（三）敏感性分析

依据当前的市场状况及数据，对未来的收益及现金流进行预测，存在较大的不确定性。基于谨慎性原则，考虑到项目收入直接影响可用于平衡的项目收益，下面仅对债券存续期内项目收入向下波动、债券利率提高进行敏感性分析。

项目债券本息偿还能力评估表

单位：万元

项目	不变化	收入下降 5%	成本上升 5%	利率上升 5%
债券本金	30,000.00	30,000.00	30,000.00	30,000.00
债券本息合计	42,000.00	42,000.00	42,000.00	44,100.00
项目收益	86,091.26	7,313.28	12,331.16	86,091.26
覆盖倍数	2.05	0.17	0.29	1.95

六、投资者保护措施（还款保障计划）

1.项目预期现金净流量平衡本项目还本付息本项目通过收取专项收入，能够与本期专项债券募集资金本息实现自求平衡。

2.实行政府债务限额管理

2015 年起，财政部实施政府债务限额管理，制定了《关于对地方政府

债务实行限额管理的实施意见》，及时将财政部下达全省的政府债务限额向省人大常委会提请审议，严格履行预算调整程序，研究提出债务限额分配方案下达市、县，要求市、县政府举借债务不得突破批准的限额，确需举借债务的，依照经批准的限额提出本地区当年政府债务举借和使用计划，列入预算调整方案，报本级人大常委会批准，报省政府备案，并由省政府代为举借，2018 年制定《新增政府债务限额分配管理暂行办法》，科学分配新增政府债务限额，本项目募集资金在河北省政府批准的限额范围内发行。

3.还款责任及保障按照《国务院办公厅关于印发地方政府性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，及时按照转贷协议约定逐级向省财政缴纳本级应当承担的还本付息资金，由省财政按照合同约定及时偿还专项债券到期本息。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。未按时足额向省财政缴纳专项债券还本付息资金的，省财政采取适当方式扣回。

4.落实政府债务预算设立预算稳定调节基金，建立跨年度的预算平衡机制，加强一般公共预算、政府性基金预算和国有资本经营预算体系的统筹力度，强化项目资金的管理，加快专项资金清理，归并和整合力度。建立

债务项目全生命周期偿债计划，分层次编制政府债务偿还规划和年度计划，建立健全政府债务滚动偿还方案，做好分年度的债务还本付息预算安排工作，加大预算的统筹力度，多渠道多角度全方位筹集资金偿还到期债务。

5.从制度层面建立地方政府性债务风险防控措施及债务风险应急处置预案河北省委、省政府高度重视政府性债务管理工作，积极采取有效措施、不断完善政府性债务管理制度，着力控制债务规模，防范和化解政府性债务风险。根据《中华人民共和国预算法》、《国务院关于加强地方政府性债务管理的意见》（国发[2014]43号）和《国务院办公厅关于印发地方政府性债务风险应急处置预案的通知》（国办函[2016]88号），河北省政府先后制定《河北省政府性债务风险应急处置预案》（冀政办字[2017]27号），明确了全省政府性债务风险事件处置组织体系，预警预防、处置措施等；印发《河北省省级政府性债务风险防控工作方案》（冀政债办[2017]8号），加强省本级政府债务风险防控；印发《非政府债券形式存量政府债务分类处置方案》（冀政债办[2017]4号），推动全省非政府债券形式存量政府债务化解；印发《省对市、县政府债务管理工作绩效评价办法（试行）》（冀财债[2018]72号），对市、县落实风险管理、规范债务管理等工作开展绩效评价和考核，突出绩效导向，进一步防范政府债务风险。严格执行国务院、财政部及河北省债务风险防范措施举措，响应和落实债务风险应急预案。

6.有效防范化解政府债务风险根据财政部通报的地方政府债务风险情

况，对债务风险预警或提示地区实施通报。督促预警或提示地区制定《政府债务偿还和风险化解规划》，修订完善《政府性债务风险应急处置预案》，加强政府债务风险管控。督导省直部门切实履行债务偿还主体责任，建立各负其责的管理机制。开展政府性债务月报告、隐形债务统计监测和政府性债务投资项目资产清查登记，不断完善全口径债务风险监控机制，牢牢守住不发生区域性、系统性风险的底线。虽然人民政府债务率在可控范围之内，但人民政府高度重视政府债务风险防范，积极配合省政府督导，并加强债务风险防控。

7.建立完善的债券资金使用管理机制。衡市财政局、项目建设单位建立起完善的专项债券资金使用管理制度，明确各部门职责，加强债券资金使用监管，确保债券资金合规使用，保障投资者合法权益。

8.若本项目预期现金净流量无法按照预期实现，不能偿还到期债券本金时，人民政府将按照财预【2017】89号和财预【2018】28号文件规定，在专项债券债务限额内发行专项债券周转偿还，确保债券本金偿付。

七、信息披露计划及主管部门责任

（一）信息披露计划

按照《财政部关于试点发展项目收益与融资自求平衡的地方政府专项债券品种的通知》（财预〔2017〕89号）的要求，明确了推进债券信息公开的工作：财政部门应当在门户网站等及时披露专项债券对应的项目概况、项目预期收益和融资平衡方案、专项债券规模和期限、发行计划安排、还

本付息等信息。行业主管部门和项目单位应当及时披露项目进度、专项债券资金使用情况等信息。

《地方政府债务信息公开办法（试行）》（财预〔2018〕209号）规定，市县级以上地方各级财政部门（以下简称“地方各级财政部门”）应当随同预决算公开地方政府债务限额、余额、使用安排及还本付息等信息。

1.随同预算公开上一年度本地区、本级及所属地区地方政府债务限额及余额（或余额预计执行数），以及本地区和本级上一年度地方政府债券（含再融资债券）发行及还本付息额（或预计执行数）、本年度地方政府债券还本付息预算数等。2.随同调整预算公开当年本地区及本级地方政府债务限额、本级新增地方政府债券资金使用安排等。3.随同决算公开上年末本地区、本级及所属地区地方政府债务限额、余额决算数，地方政府债券发行、还本付息决算数，以及债券资金使用安排等。

任丘市发展和改革局将按照上述文件要求以及省财政厅的要求，定期上报专项债券跟踪评级等，切实做好信息披露工作。

（二）主管部门责任

1.主管部门责任

本项目由任丘市发展和改革局申报并负责实施，对项目的建设和整体运营发挥重要管理职能。当地财政局高度重视发债项目的过程化管理，定期对项目的建设运营进度进行监督，确保落实项目债券资金年度内支出，形成实物工作量。任丘市发展和改革局对项目信息的真实性、准确性、完

整性负责，确保资金用于对应项目，并实现项目收益与融资平衡。

2.资产管理部门责任

当地财政局会同资产管理部门任丘市发展和改革局做好资产管理工作，加强资产日常统计和动态监控，认真履行资产运营维护责任，做好资产的会计核算管理工作，确保发债项目不改变使用用途，不用于质押、抵押。

3.本级政府责任

当地人民政府高度重视政府性债务管理工作，积极采取有效措施完善相关制度，有效防范地方金融债务风险，将积极培植财源，加强税收征管，认真清缴欠税，堵塞税收漏洞，实现收入稳步增长，提高可偿债财力，缓解偿债压力。当地人民政府将积极推进政府债务风险防控工作科学化、精细化，以切实防范和化解债务风险。