

安徽省蚌埠市新建淮北至宿州至蚌埠  
城际铁路蚌埠段项目专项收益债券  
实施方案  
(续发项目)



2024 年 12 月 25 日

## 目录

一、事前绩效评估报告 .....	3
（一）评估事项 .....	3
（二）评估方式和方法 .....	5
二、项目建设背景及必要性 .....	7
（一）项目建设背景 .....	7
（二）项目建设必要性 .....	7
三、项目基本情况 .....	9
（一）区域情况 .....	9
（二）项目基本情况 .....	11
（三）项目建设审批情况 .....	11
（四）项目建设方案 .....	12
四、经济、社会效益分析及项目预期绩效评价 .....	13
（一）经济和社会效益分析 .....	13
（二）项目预期绩效评价 .....	13
五、项目投资估算及资金筹措方案 .....	14
（一）投资估算 .....	14
（二）资金筹措方案及偿债计划 .....	15
（三）资金使用计划 .....	16
（四）债券基本情况 .....	16
（五）项目资金管理方案 .....	16
六、项目预期收益、成本及融资平衡情况 .....	18
（一）本债券还本付息情况 .....	18
（二）预期收益 .....	1
（三）资金平衡情况 .....	18
七、潜在影响项目收益和融资平衡结果的各种风险评估 .....	22
（一）影响项目施工进度及社会稳定的风险和控制措施 .....	22
（二）影响融资平衡结果的风险及控制措施 .....	23

八、项目运营管理方案 .....23

    （一）运营管理 .....23

    （二）资产管理 .....25

九、还款保障 .....25

    （一）项目预期现金净流量有限用于平衡本项目还本付息 .....25

    （二）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 .....25

    （三）落实加强政府债务预算管理 .....26

## 一、事前绩效评估报告

### （一）评估事项

项目名称	新建淮北至宿州至蚌埠城际铁路蚌埠段项目		
主管部门	蚌埠市铁路建设协调领导小组办公室		
项目单位	蚌埠市城市投资控股有限公司		
项目总投资 (万元)	2,558,800.00		
其中：资本金	2,364,400.00		
申请发债资金	194,400.00		
序号	评估对象	评估内容	评估结论
一	项目实施	必要性	本项目是推动皖北地区城镇化进程，实现安徽省经济可持续发展战略的需要；是打造安徽省城际铁路网、形成 1~2 小时快速交通圈的需要；是填补区域路网空白、进一步完善铁路网布局的需要；是落实国家及地区扶贫政策，实现共同小康目标的需要；是建设资源节约型和环境友好型现代化交通、实现可持续性发展的需要。
		公益性	设计年度为初期 2030 年，近期 2035 年，远期 2045 年。预测全线区段客流密度及旅客列车对数汇总如下（单位：万人、对/日、万人/h）。
		收益性	项目建成后将产生旅客运输收入和其他营运收入，项目收益根据实施单位持股比例测算，能产生持续稳定的项目经营收益，具有一定的收益性。

二	项目建设	项目合规性	<p>1、2020 年 11 月 4 日，安徽省人民政府、中国国家铁路集团有限公司出具了《安徽省人民政府中国国家铁路集团有限公司关于新建淮北至宿州至蚌埠城际铁路可行性研究报告的批复》（皖政秘〔2020〕192 号）。</p> <p>2、2020 年 4 月 1 日，安徽省自然资源厅出具了《安徽省自然资源厅关于淮北至宿州至蚌埠城际铁路项目规划选址审核意见的函》（皖自然资管函〔2020〕62 号）。</p>
		项目成熟度	<b>批复齐全：</b> 项目已取得前期批复手续，已经开建
三	项目资金	资金来源	<p>本项目总投资估算为 2,558,800.00 万元，蚌埠市需要出资 19.44 亿元，计划分四年出资，第一年投入 1 亿元，第二年投入 14 亿元，第三年投入 2.23 亿元，第四年投入 2 亿，第五年投入 0.21 亿元，拟通过发行政府专项债券筹集，均用做项目资本金。</p>
		到位可行性	<p>项目建设分年度所需资金分五年到位，后续项目建设所需资本金将根据项目建设进度逐步到位。项目到位根据项目进度安排，不会导致资金闲置提高资金使用效率。</p>
四	项目预测收益	收入合理性	<p>项目建成后将产生旅客运输收入和其他营运收入，旅客运输收入根据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》；其他营运收入参照同类铁路项目，按照旅客运输收入的 20%估算。项目收益根据实施单位持股比例测算。</p>
		成本合理性	<p>项目成本主要包括客运有关支出、运营无关支出和其他费用。客运有关支出按照铁路总公司测算并发布的最新资料为 0.18 元/人·公里；运营无关支出按照铁路总公司测算并发布的最新资料为 230 万元/公里·年；其他费用按照铁路总公司测算并发布的最新资料为 20 元/万人次</p> <p>项目成本结构符合实际情况模式，具有合理性。</p>
		收益预测合理性	<p>1、收益测算有相关实例支撑，基本符合市场情况，并按照一定比例进行增长测算，复核经济发展规律。</p> <p>2、项目收益测算考虑了新建项目过渡期的影响，并考虑了运营负荷率；</p> <p>3、项目收益结合项目建设内容考虑，与项目建设情况相符。</p>

五	债券资金	<b>需求合理性</b>	拟申请发行专项债券 19.44 亿元，占总投资的 7.6%，符合专项债发债比例要求。在建设期内分批发行，为加快推进项目进度尽早形成工作量，在项目前期申请较多发行额度，以降低因资金不足带来的项目工期延误的风险。
六	偿债计划	<b>可行性</b>	<p>1、项目预期现金净流量优先用于平衡本项目还本付息，在债券存续期内，可用于资金平衡的项目相关预期现金净流量 676,056.2 万元，足够覆盖本项目融资成本及利息支出，实现偿债来源与融资自求平衡。</p> <p>2、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；</p> <p>3、落实加强政府债务预算算理；</p> <p>4、建立完善的债券资金使用管理制度及绩效评价机制。</p>
		<b>偿债风险点</b>	<p>1、影响项目施工进度或正常运营的风险包括工期风险、质量风险、设计风险、环境风险等；</p> <p>2、影响融资平衡结果的风险包括投资测算不准确风险、项目运营收益测算不准确风险、偿付风险等。</p>
七	绩效目标	<b>目标合理性</b>	<p>1、绩效目标反映项目的产出数量、质量、时效、成本，还包括经济效益、社会效益、生态效益、可持续影响、服务对象满意度等绩效指标。</p> <p>2、绩效目标细化量化，能有效反映项目的预期产出、融资成本、偿债风险等。</p>
八	其他	<b>其他事项</b>	蚌埠市将积极培植财源，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。项目建成后将加强项目的运营管理，提高管理效率，降低运营维护成本，以提升可偿债能力，缓解偿债压力。

## （二）评估方式和方法

### 1、评估程序

该项目事前绩效评估工作程序包括事前绩效评估准备阶段、实施阶段、报告撰写三个阶段。

## 2、论证思路及方法

本事前绩效评估主要围绕项目的评估重点，对项目实施的必要性、公益性、收益性；项目建设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；债券资金需求合理性；项目偿债计划可行性和偿债风险点；绩效标合理性等评估重点，对项目是否获得专项债券资金支持，进行充分论证和评估。

## 3、评估方式

### （1）查阅资料

评估工作组与主管部门进行沟通、了解项目基本情况的基础上，收集并查阅了项目单位提交的项目相关资料，又通过网络、报刊书籍查询等多种途径，查阅了相关的政策法规、立项背景以及公共财政在该项目领域支持的范围和方式等资料。

### （2）咨询专家

为有效把握项目特点，保证评估结论的客观、公正性，评估工作组在了解项目的基础上，根据项目特点，通过多种渠道征求了管理、业务、财政、财务等方面专家的意见。

### （3）召开项目评估会

评估工作组收集、审核并整理的评估资料后，组织召开了项目评估会。主管部门和项目单位在听取评估工作组对该项目进行的情况汇报、阅读非正式检查报告、审核资料的基础上，大家对项目相关评估重点进行了讨论。评估工作组记录了各方意见。

## 二、项目建设背景及必要性

### （一）项目建设背景

淮北至宿州至蚌埠城际铁路起自淮萧联络线淮北北站，经郑徐高铁衔接徐州枢纽，中联规划皖北城际亳州至蚌埠段、淮北至阜阳段，南端引入蚌埠地区与京沪、合蚌高铁及规划宁滁蚌城际铁路衔接。

本项目是推动皖北地区城镇化进程，实现安徽省经济可持续发展战略的需要；是打造安徽省城际铁路网、形成 1~2 小时快速交通圈的需要；是填补区域路网空白、进一步完善铁路网布局的需要；是落实国家及地区扶贫政策，实现共同小康目标的需要；是建设资源节约型和环境友好型现代化交通、实现可持续性发展的需要。

### （二）项目建设必要性

#### 1、是推动皖北地区城镇化进程，实现安徽省经济可持续发展战略的需要

皖北地区位于安徽省北部，北临山东、东靠江苏、西连河南，是一带一路和欧亚大陆桥和的通路之一。皖北地区包括淮北、宿州、亳州、蚌埠、阜阳和淮南 6 市，地区总面积 39225km<sup>2</sup>，2017 年常住人口 2801 万人，GDP 达 7850 亿元，占安徽省全省 GDP 的 28.5%，人均 GDP 低于全省平均水平。该地区是省内主要的连片欠发达地区，与省内合肥经济圈和皖江城市带相比，发展速度较慢，发展水平较低，总体实力尚有一定的差距。在城镇化率指标上，2017 年，皖北地区城镇化率为 47.4%，低于全省平均水平（即 53.5%），综合承载能力相对较差，推进城镇化进程的任务十分紧迫。为促进皖北地区发展，安徽省提出了皖北“四化”（工业化、信息化、城镇化和农业现代化）协调发展先行区战略，皖北地区面临前所未有的发展机遇。

随着城市化进程加快和城市群的逐渐形成以及皖北地区“四化”的建设，对基础设施建设提出了新的要求，需加快区域城际铁路建设。区域城际铁路的建设可以加强各城市间分工合作和协同发展，推进交通链接、产业融合、功能互补、生态共建，可以提高城市群综合承载能力，使区域内城镇间和区域与省会合肥间联系更加紧密。



## **2、是打造安徽省城际铁路网、形成 1~2 小时快速交通圈的需要**

《安徽省十三五铁路规划》提出：进一步加快推进合肥都市圈、皖江城市带、皖北城市群城际铁路设，形成以合肥为中心、联系全省主要城市的快速城际客运网络，实现都市圈内部 1~2 小时交通圈，支撑安徽省“一圈一带一群”城镇空间布局，引导新型城镇化发展。

皖北地区周边虽有京沪高铁，合蚌客专、商合杭客专、郑徐客专等高铁线路，但上述高铁线路均属于国家高铁骨干网，主要承担中长途客流，站间距大、停点少，部分经济据点无法覆盖。本项目是皖北城际铁路网的组成部分，主要承担国家高铁骨干网不能兼顾的中短途客流，满足沿线地区客流高频率的出行要求，形成皖北城市群内部及皖北各城市至省会合肥间的快速交流。因此本项目是打造安徽省城际铁路网、形成 1~2 小时快速交通圈的需要。

## **3、是填补区域路网空白、进一步完善铁路网布局的需要**

安徽省地处我国华东地区，是人口大省，人口密度为全国平均的 3.1 倍，是我国人口密集省份之一。而皖北地区人口密度又高于全省平均水平，是安徽省的 1.35 倍。2017 年安徽省铁路营业里程为 4275km，每百万人拥有铁路营业里程为 68.3km，低于全国平均水平（91.4km/百万人）。

目前安徽省铁路线路主要集中在省内的中部和东部的沿江地区。人口相对较稠密的皖北地区铁路网密度仍然偏低，很多县市未通铁路，成为制约地方经济发展的瓶颈。皖北地区周边虽有京沪、合蚌、郑徐、商合杭等国家高铁骨干线，但淮北部分地区以及怀远等市县仍然处于铁路空白，其路网密度低于全省平均水平。

本项目及皖北城际其它线路建成后可有效填补区域路网空白，增加路网密度；同时本项目向北与淮萧联络线、郑徐高铁相连通达徐州枢纽，向南连接合蚌高铁、宁滁蚌城际，可充分发挥既有淮萧联络线和合蚌高铁的作用，形成徐州以南沿京沪高铁的城际通道，完善了铁路网布局。因此，本项目是填补区域路网空白、进一步完善铁路网布局的需要。

## **4、是落实国家及地区扶贫政策，实现共同小康目标的需要**

“精准扶贫、精准脱贫”思想是习近平新时代中国特色社会主义思想的重要组成部分，党中央、国务院高度关切与重视贫困区域的发展。

安徽省是扶贫任务较重的省份，贫困人口数量排在全国第 8 位，其中皖北地区是革命老区，同时也是安徽省贫困连片地区、安徽省脱贫攻坚的三大主战场之一。然而，皖北地区很多县市属于铁路空白地区，基础设施瓶颈制约经济发展的短板非常明显。

本项目的建设不仅能直接助推沿线地区经济的快速发展，而且搭建了沿线地区融入长三角等经济发达地区的快速客运通道，促进人才、信息、资金等要素的快速流动，带动相关产业由发达地区向沿线的转移，增强经济“造血”功能，加快老区早日脱贫致富、实现共同小康的目标。因此，本项目是落实国家及地区扶贫政策，实现共同小康目标的需要。

### **5、是建设资源节约型和环境友好型现代化交通、实现可持续性发展的需要**

可持续发展战略是我国重要国策，基础设施建设应体现可持续发展战略。铁路在占地、运力、节能等方面具有其他交通方式无法比拟的优越性，电力牵引更是发展低碳经济最有效的运输工具，对促进人与自然和谐，创造经济繁荣、生活富裕、生态良好的社会有重要作用。因此，从节约能源、减少污染、提高效率、满足需求等全方位考虑，本项目的建设是落实科学发展观，建设资源节约型和环境友好型现代化交通、实现可持续性发展的需要。

## **三、项目基本情况**

### **（一）区域情况**

#### **1、安徽省地理位置及社会经济发展现状**

安徽省位于华东腹地，是我国东部襟江近海的内陆省份，跨长江、淮河中下游，东连江苏、浙江，南邻江西、西依河南、湖北，北靠山东。全省南北长约 570 公里，东西宽约 450 公里，总面积 13.96 万平方公里，约占中国国土面积的 1.45%。

改革开放以来，安徽省国民经济发生了显著变化，经济总量持续增加，经济结构得到合理调整，逐步向以工业为主导，以农业为基础，发展第三产业的结构转变，生产力布局日益完善。

## 2、蚌埠市地理位置及社会经济发展现状

蚌埠市位于安徽省北部中心，地处我国南北分界线的淮河中游，史籍称“采珠之地”，素有“珍珠城”之美誉。全市地跨淮河两岸，北环淮水，南托江淮，千里长淮穿市而过，全市总面积 5971 平方公里，占全省总面积的 4.2%，平原、丘陵、水面分别占 84%，9%和 7%。蚌埠市皖北商贸重镇，交通门户，新兴的工业城市，现辖龙子湖、蚌山、禹会、淮上四个行政区和高新、新城两个省级开发区，以及怀远、固镇、五河三县，2007 年全市总人口 355.3 万人，占全省总人口的 5.3%。

蚌埠是华东地区及安徽省中心城市之一，处于长江三角洲及沿江地区技术经济直接辐射范围内，是陇海——兰新经济带上十三个大综合发展条件较好的城市，蚌埠市作为华东地区重要的交通枢纽，是联系长江三角洲和各大城市与华北、东北、中原和西北等经济区的纽带。

## 3、财政收支情况

2021-2023 年区域经济基本情况	2021 年	2022 年	2023 年
地区生产总值	1988.97	2012.28	2115.9
增速%	-2.1	2	5.6
其中：第一产业（亿元）	272.41	289.46	280.4
第二产业（亿元）	673.56	661.76	682.8
第三产业（亿元）	1043	1061.07	1152.7
第一产业（%）	13.7	14.4	13.2
第二产业（%）	33.9	32.9	32.3
第三产业（%）	52.4	52.7	54.5
一般公共预算收入（亿元）	167.3	179.5	179.7
一般公共预算支出（亿元）	328.8	359.5	369.2

## （二）项目基本情况

### 1、项目情况

#### （1）项目概况

项目名称：蚌埠市新建淮北至宿州至蚌埠城际铁路蚌埠段项目

项目性质：新建项目

项目所属领域：铁路

项目业主：上海铁路局

项目实施单位：蚌埠市城市投资控股有限公司

项目建设地点：蚌埠市区范围内

### 2、项目建设内容

#### （1）正线工程

自淮北北站南端至蚌埠南站宁滁蚌城际铁路预留接口，里程 CK0+900~CK161+635），新建线路全长 160.978km；

（2）淮北地区改建既有淮萧联络线上行线 1.8km；

（3）蚌埠地区新建引入既有蚌埠南站上、下行联络线 4.65km。

### 3、项目建设周期

项目建设期限 5 年，2020 年 12 月已经举办了开工仪式，目前已正在进行拌和站、钢筋加工场、梁场、便道建设，全线计划 2025 年年底竣工通车。

## （三）项目建设审批情况

截至目前，项目批件获取情况如下：

1、2008 年 9 月原铁道部与安徽省就加强省部战略合作，加快推进安徽铁路建设问题签订的会谈纪要。（铁计函〔2008〕1037 号）。（代立项）

2、2015 年 4 月 2 日国家发展和改革委员会出具了《国家发展改革委关于简化铁路建设项目审批程序的通知》（发改基础〔2015〕654 号）。

3、2020 年 11 月 4 日，安徽省人民政府、中国国家铁路集团有限公司出具了《安徽省人民政府中国国家铁路集团有限公司关于新建淮北至宿州至蚌埠城际铁路可行性研究报告的批复》（皖政秘〔2020〕192 号）。

4、2020 年 4 月 30 日，安徽省生态环境厅出具了《安徽省生态环境厅关于新建淮北至宿州至蚌埠城际铁路环境影响报告书审批意见的函》（皖环函〔2019〕199 号）。

5、2020 年 4 月 1 日，安徽省自然资源厅出具了《安徽省自然资源厅关于淮北至宿州至蚌埠城际铁路项目规划选址审核意见的函》（皖自然资管函〔2020〕62 号）。

6、2020 年 3 月 16 日，自然资源部办公厅出具了《自然资源部办公厅关于淮北至宿州至蚌埠城际铁路建设用地预审意见的复函》（自然资办函〔2020〕438 号）

7、2020 年 4 月 1 日，安徽省自然资源厅核发了淮北至宿州至蚌埠城际铁路建设项目用地预审与选址意见书（用字第 340000202000001）

## （四）项目建设方案

新建线路自淮萧客车联络线淮北北站直向引出后折向西，沿相山国家森林公园西北侧、后黄村、黄里村西北角走行，上跨新濉河、S202、S101 后于淮北城区西侧 4km 设淮北西站；出站后折向东南走行，合理绕采空区，走行于百善矿、北辰矿、陈庄铁矿杨柳矿等矿区中间空白区域，依次上跨南沱河、202 省道、青阜铁路 203 省道、宿登高速公路、303 省道宿州西外环以及 015 县道，于宿州市西侧，距京台高速出入口 2.5km 处设宿州西站，出站后继续向南跨越 G3 京台高速后沿其东侧南行，于双堆集镇东侧 6km 处设双堆集站，而后向东南方向行进，上跨 G206，于固镇西南侧 6km 设固镇南站，出站后线路折向南沿京沪铁路西侧走行，上跨怀洪新河，于曹老集北侧 4.6km 处上跨京沪铁路后沿京沪高铁西侧南行，依次上跨宁洛高速、S306，于京沪高铁西侧 500m 处跨越淮河，而后设上行联络线引入蚌埠南京沪场，正线继续向南于京沪客线北侧跨越京沪高铁后设下行联络线引入蚌埠南京沪场，并预留正线与规划宁滁蚌城际共场设蚌埠南城际场。

新建线路正线建筑全长 160.978km，共设车站 6 座，其中新设车站 4 座、接

轨站 2 座；正线特大桥 7 座合计 140.805km，中桥 7 座合计 0.415km，隧道 1 座 1.087km，桥隧比 88.40%。引入蚌埠南上行联络线 3.183km，其中桥梁长 2.631km；下行联络线 1.464km，其中桥梁长 1.07km；改建淮萧客车联络线上行线 1.804km，除接长北外环中桥长 42.2m 外，其余全为路基。

## 四、经济、社会效益分析及项目预期绩效评价

### （一）经济和社会效益分析

设计年度为初期 2030 年，近期 2035 年，远期 2045 年。预测全线区段客流密度及旅客列车对数汇总如下（单位：万人、对/日、万人/h）。

全线客流密度及旅客列车对数汇总表

单位：万人、对/日、万人/h

区段	初期			近期			远期		
	客车 对数	客流 密度	高峰小时 客流密度	客车 对数	客流 密度	高峰小时 客流密度	客车 对数	客流 密度	高峰小时 客流密度
淮北-双堆集	40	912	0.34	57	1191	0.41	87	1757	0.55
双堆集-蚌埠	52	1162	0.43	82	1670	0.56	115	2299	0.73

本项目的规划建设对推动皖北地区城镇化进程，实现安徽省经济可持续发展战略，打造安徽省城际铁路网、形成 1~2 小时快速交通圈，填补区域路网空白、进一步完善铁路网布局，安徽省构建现代综合交通运输体系、全面建成小康社会均是非常必要的，也是十分迫切的。

### （二）项目预期绩效评价

项目预期绩效评价信息如下：

项目名称	蚌埠市新建淮北至宿州至蚌埠城际铁路蚌埠段项目		
主管部门	上海铁路局	实施单位	蚌埠市城市投资控股有限公司
项目属性	<input checked="" type="checkbox"/> 新增项目 <input type="checkbox"/> 在建项目		
项目资金	项目投资总额：	2,558,800.00	

(万元)		其中：财政拨款		—	
		债券资金		194,400.00	
总体目标		实施目标（2020 年—2026 年）			
		目标 1：2025 年项目建设完成			
		目标 2：2026 年实现项目正常运转			
绩效指标	一级指标	二级指标	三级指标	指标值	绩效标准
	产出指标	数量指标	正线线间距	5.0m	分为优（完成度 95%以上）、良（完成度 80%-94%上）、中（完成度 70%-79%上）、差（完成度低于 70%）
			最小曲线半径	一般 7000m，困难 5500m	参照上述指标绩效标准
			到发线有效长度	650m	参照上述指标绩效标准
		质量指标	设计行车速度	350km/h	参照上述指标绩效标准
			限制坡度	20‰	参照上述指标绩效标准
		时效指标	完成时间	建设工期 5 年	分为优（提前建成）、良（按时建成）、中（建设期增加半年）、劣（建设期增加一年）
		成本指标	按投资预算执行	255.88 亿元	参照数量指标绩效标准

## 五、项目投资估算及资金筹措方案

### （一）投资估算

根据可研报告，本项目建设投资为 2,558,800.00 万元，其中静态投资 2,339,664.52 万元、动态投资 219,135.48 万元。

表 1：项目投资估算表

名称	工程量（正线公里）	静态投资（万元）	静态指标（万元/正线公里）	动态投资、机车购置费及流动资金（万元）	总投资（万元）	总投资指标（万元/正线公里）
区间正线	160.98	2,169,699.24	13,478.23	228,375.15	2,398,074.39	14,896.91
站房及相关工程	-	47,139.21	-	2,194.33	49,333.54	-
贯通正线小计	160.98	2,216,838.44	13,771.06	230,569.48	2,447,407.92	15,203.37
淮北存车场	-	17,042.73	-	793.34	17,836.07	-
淮萧联络线改建	1.80	13,152.31	7,290.63	612.23	13,764.54	7,630.01
引入蚌埠南联络线工程	-	37,821.11	-	1,760.57	39,581.68	-
机务段及网工区房屋还建工程	-	4,864.62	-	226.45	5,091.07	-
综合开发	-	49,945.30	-	-	-	-
全线合计	160.98	2,339,664.52	14,534.06	233,962.08	2,558,800.00	15,987.44

## （二）资金筹措方案及偿债计划

根据 2020 年 11 月 4 日安徽省人民政府、中国国家铁路集团有限公司出具了《安徽省人民政府中国国家铁路集团有限公司关于新建淮北至宿州至蚌埠城际铁路可行性研究报告的批复》（皖政秘〔2020〕192 号）：本项目投资估算总额为 255.88 亿元，其中静态投资 246.72 亿元，铺底流动资金 0.26 亿元。

本项目由国铁集团和安徽省共同建设，地方承担宿州西站增加规模投资 1.32 亿元，不计入地方股权。其余投资 254.56 亿元，资本金 50%，计 127.28 亿元，安徽省负责征地拆迁工作及费用 48.4 亿元（含综合开发征地费用 5.1 亿元）由地方包干使用并计入地方股份，超出部分按铁总计统〔2017〕177 号文执行；其余资本金 78.88 亿元由安徽省使用地方财政等资金现行出资。

根据蚌埠市铁路建设协调领导小组办公室出具的《关于淮宿蚌铁路概算及我市出资有关情况的说明》：淮宿蚌铁路项目可研批复意见中，项目总投资 255.88 亿元。根据《淮北至宿州至蚌埠城际铁路（蚌埠市）出资协议》，蚌埠市出资 16.79 亿元，另需垫付国铁集团资本金 2.65 亿元，合计出资 19.44 亿元。结合前期淮宿蚌铁路资金筹措方案，计划按四年出资，分别为：4 亿元、8 亿元、6 亿元、1.44 亿元。

关于发行计划，考虑到项目工期、全线通车时间和蚌埠市承担资金投入计划。本项目蚌埠市需承担建设资金 19.44 亿元，资金需求 19.44 亿元，拟通过发行政府专项债券筹集。2021 年已经发行 1 亿元，利率 3.58%；2022 年发行 14 亿元，



1 月发行 5 亿，利率 3.46%，3 月发行 2 亿元，利率 3.54%，6 月发行 7 亿，利率 3.42%；2023 年 2 月发行 2.23 亿元，利率 3.39%；2024 年 6 月发行 2 亿元，利率 2.61%；计划 2025 年发行 0.21 亿，本次发行 0.21 亿元，利率 2.78%。债券发行期限为 30 年，按半年付息，当期利息随本金一起支付，即 2051 年偿还 1 亿元，2052 年偿还 14 亿元，2053 年偿还 2.23 亿元，2054 年偿还 2 亿元，2055 年偿还 0.21 亿元。

表 2：资金筹措表

项目	资金需求	资金来源
		债券资金
金额（万元）	194,400.00	194,400.00
占比	100%	100.00%

（三）资金使用计划

项目资金按照使用计划分年进行投入，预计第一年投入 1 亿元，第二年年投入 14 亿元，第三年年投入 2.23 亿元，第四年投入 2 亿元，第五年投入 0.21 亿元。本项目目前正在进行拌和站、钢筋加工场、梁场、便道建设。

（四）债券基本情况

此次债券品种为记账式固定利率付息债券、新增债券。债券发行后可按规定在全国银行间债券市场和证券交易所债券市场上市流通。债券基本信息如下：

发行规模	人民币壹拾玖亿肆仟肆佰万元整（RMB：194,400.00 万元）
募集资金用途	用于蚌埠市新建淮北至宿州至蚌埠城际铁路蚌埠段项目
债券期限	30 年期
债券利率	固定利率
还本付息方式	利息按半年支付，当期一期利息随本金一起支付

（五）项目资金管理方案

为切实规范专项资金管理，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、专项资金使用**

募集资金的使用应当严格对应到项目。对应的项目应当有稳定的预期偿债资金来源，对应的专项收入应当能够保障偿还债券本金和利息，实现项目收益和融资自求平衡；募集资金由财政部门纳入政府性基金预算管理，并由本级项目主管部门专项用于本项目，严禁用于本项目以外的项目，任何单位和个人不得截留、挤占和挪用，不得用于经常性支出。

### **2、专项资金的额度管理**

年度本项目专项债券募集资金额度应当在省政府批准的分地区专项债务限额内安排，按照人民政府批准的本项目专项债券分配方案限额拨款。专项资金使用时，每一笔资金的拨付都必须对应到本项目，自专项资金到账之日起，由本项目管理使用单位按计划和承诺时间足额还本付息。蚌埠市财政局、本项目主管部门应当按照专项债务风险防控要求审核项目资金支出；本项目管理使用单位未按时将还款资金归集到地方财政指定专户的，应当承担因违约所造成的一切损失及法律责任；未经蚌埠市地方财政和项目主管部门共同同意，项目管理使用单位不得将项目基础设施等资产进行转让、抵押和为第三方进行担保。

### **3、专项资金的拨付**

符合相关条件的项目进行资金拨付时，项目管理使用单位需提前提出用款计划，并经具体负责人签字盖章、主要领导签字确认；根据款项用途，准备真实、完整的支付资料并经单位内部和项目主管部门审核后，由项目主管单位按照资金需求拨付；项目管理单位拟向具体实施企业或个人支付资金，应参照财政部资金支付的相关规定和本办法规定，要求项目具体实施企业提供相应的拨付依据和全部资料后，才能将专项资金支付给项目实施开发企业或项目施工方等交易账户。

### **4、专项资金本息偿还**

坚持“谁用款，谁还款”的原则，本项目的还款来源包括但不限于项目的投资分成收益。蚌埠市财政部门应当及时将还本付息有关内容通知项目主管部门和项目管理使用单位，项目管理使用单位应提前将应偿还的本级和利息足额汇入在政部门制定账户中，未提前汇入指定账户的，导致的有关支出有项目管理使用单

位承担；项目管理使用单位如提前归还本金，需经财政和主管部门会商同意。如动用偿债准备金偿还本息的，应按照比例在偿还后 7 个工作日补足。

## **5、专项资金的监督管理**

财政部门应会同项目主管部门建立和完善相关制度，加强对本地区专项在发行、使用和偿还的管理会计监督。项目主管部门应加强对本项目的管理和监督，保障本项目按期投入运营，保障项目收益和融资平衡，并按照相关规定，对专项资金进行专债核算，主动接受财政、审计部门的监督检查，按照固定的项目和制定用途使用，不得截留、挤占和挪作他用。违反资金使用规定，截留、挤占和挪用资金的和在工作失职造成资金严重损失浪费的，依法追究相关人员的行政责任和法律责任。

## **六、项目预期收益、成本及融资平衡情况**

### **（一）本债券还本付息情况**

表 3-1：债券应付本息表

单位：万元

年度	期初本金金额	本期增加本金	本期偿还本金	期末本金金额	融资利率	应付利息	应付本息合计
2021 年		10,000.00		10,000.00	3.58%	179.00	179.00
2022 年	10,000.00	140,000.00		150,000.00	3.58%、3.46%、3.54%、3.42%	2,774.00	2,774.00
2023 年	150,000.00	22,300.00		172,300.00	3.58%、3.46%、3.54%、3.42%、3.39%、2.61%	5,567.99	5,567.99
2024 年	172,300.00	20,000.00		192,300.00	3.58%、3.46%、3.54%、3.42%、3.39%、2.61%、2.78%	6,206.97	6,206.97
2025 年	192,300.00	2,100.00		194,400.00	3.58%、3.46%、3.54%、3.42%、3.39%、2.61%、2.78%	6,497.16	6,497.16
2026 年	194,400.00			194,400.00	3.58%、3.46%、3.54%、3.42%、3.39%、2.61%、2.78%	6,526.35	6,526.35
2027 年	194,400.00			194,400.00	3.58%、3.46%、3.54%、3.42%、3.39%、2.61%、2.78%	6,526.35	6,526.35
2028 年	194,400.00			194,400.00	3.58%、3.46%、3.54%、3.42%、3.39%、2.61%、2.78%	6,526.35	6,526.35
2029 年	194,400.00			194,400.00	3.58%、3.46%、3.54%、3.42%、3.39%、2.61%、2.78%	6,526.35	6,526.35
2030 年	194,400.00			194,400.00	3.58%、3.46%、3.54%、3.42%、3.39%、2.61%、2.78%	6,526.35	6,526.35
2031 年	194,400.00			194,400.00	3.58%、3.46%、3.54%、3.42%、3.39%、2.61%、2.78%	6,526.35	6,526.35
2032 年	194,400.00			194,400.00	3.58%、3.46%、3.54%、3.42%、3.39%、2.61%、2.78%	6,526.35	6,526.35
2033 年	194,400.00			194,400.00	3.58%、3.46%、3.54%、3.42%、3.39%、2.61%、2.78%	6,526.35	6,526.35
2034 年	194,400.00			194,400.00	3.58%、3.46%、3.54%、3.42%、3.39%、2.61%、2.78%	6,526.35	6,526.35
2035 年	194,400.00			194,400.00	3.58%、3.46%、3.54%、3.42%、3.39%、2.61%、2.78%	6,526.35	6,526.35
2036 年	194,400.00			194,400.00	3.58%、3.46%、3.54%、3.42%、3.39%、2.61%、2.78%	6,526.35	6,526.35
2037 年	194,400.00			194,400.00	3.58%、3.46%、3.54%、3.42%、3.39%、2.61%、2.78%	6,526.35	6,526.35
2038 年	194,400.00			194,400.00	3.58%、3.46%、3.54%、3.42%、3.39%、2.61%、2.78%	6,526.35	6,526.35
2039 年	194,400.00			194,400.00	3.58%、3.46%、3.54%、3.42%、3.39%、2.61%、2.78%	6,526.35	6,526.35
2040 年	194,400.00			194,400.00	3.58%、3.46%、3.54%、3.42%、3.39%、2.61%、2.78%	6,526.35	6,526.35
2041 年	194,400.00			194,400.00	3.58%、3.46%、3.54%、3.42%、3.39%、2.61%、2.78%	6,526.35	6,526.35
2042 年	194,400.00			194,400.00	3.58%、3.46%、3.54%、3.42%、3.39%、2.61%、2.78%	6,526.35	6,526.35
2043 年	194,400.00			194,400.00	3.58%、3.46%、3.54%、3.42%、3.39%、2.61%、2.78%	6,526.35	6,526.35

蚌埠市新建淮北至宿州至蚌埠城际铁路蚌埠段项目总体方案

2044 年	194,400.00			194,400.00	3.58%、3.46%、3.54%、3.42%、3.39%、2.61%、2.78%	6,526.35	6,526.35
2045 年	194,400.00			194,400.00	3.58%、3.46%、3.54%、3.42%、3.39%、2.61%、2.78%	6,526.35	6,526.35
2046 年	194,400.00			194,400.00	3.58%、3.46%、3.54%、3.42%、3.39%、2.61%、2.78%	6,526.35	6,526.35
2047 年	194,400.00			194,400.00	3.58%、3.46%、3.54%、3.42%、3.39%、2.61%、2.78%	6,526.35	6,526.35
2048 年	194,400.00			194,400.00	3.58%、3.46%、3.54%、3.42%、3.39%、2.61%、2.78%	6,526.35	6,526.35
2049 年	194,400.00			194,400.00	3.58%、3.46%、3.54%、3.42%、3.39%、2.61%、2.78%	6,526.35	6,526.35
2050 年	194,400.00			194,400.00	3.58%、3.46%、3.54%、3.42%、3.39%、2.61%、2.78%	6,526.35	6,526.35
2051 年	194,400.00		10,000.00	184,400.00	3.58%、3.46%、3.54%、3.42%、3.39%、2.61%、2.78%	6,347.35	16,347.35
2052 年	184,400.00		140,000.00	44,400.00	3.46%、3.54%、3.42%、3.39%、2.61%、2.78%	3,752.35	143,752.35
2053 年	44,400.00		22,300.00	22,100.00	3.39%、2.61%、2.78%	958.37	23,258.37
2054 年	22,100.00		20,000.00	2,100.00	2.61%、2.78%	319.38	20,319.38
2055 年	2,100.00		2,100.00	-	2.78%	29.19	2,129.19
合计		194,400.00				195,790.51	390,190.51

## （二）预期收益

### 1、项目收益

#### （1）预测基础

本项目主要是预测淮宿蚌铁路的运营期收益，结合本公司投资占比，测算本公司投资分成收益。高铁项目经营收入主要包含旅客运输收入、货物运输收入、其他营运收入，本项目不承担货物运输，因此无货物运输收入。

由于本项目收益主要为高铁项目投资收益分成收入，高铁项目的运营成本由中国国家铁路集团有限公司承担，本公司不承担任何的铁路项目运营成本，故本项目本公司无运营成本。

#### （2）投资收益分成相关预测

##### 1) 旅客运输收入

本项目为时速 350 公里速度客运专线，全线总长度 160.98 公里。根据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》，动车组综合运价率采用 0.52 元/人公里。结合可研报告里全线近期、中期和远期的客流密度预测，初期（2030 年）2074 万人，近期（2035 年）2861 万人，远期（2045 年）4056 万人。预测运营期第一年即 2026 年，客运密度取 2074 万人的 70%约 1,451.80 万人，每年增加 5 个百分点，谨慎考虑达到中期客运目标后不再递增。

项目建设工期为 5 年，出于谨慎性考虑，将 2026 年作为全线运营期第一年。因此，全线运营期第一年即 2026 年旅客运输收入=0.52 元/人·公里×1,451.80 万人次×160.98 公里=121,528.09 万元。

##### 2) 其他营运收入

其他营运收入主要系车站各种开发收入，参照同类铁路项目，按照旅客运输收入的 20%估算。其他收入=旅客运输收入×20%，全线运营期第一年即 2026 年=121,528.09 万元×20%=24,305.62 万元。

##### 3) 客运有关支出

客运有关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。客运有关成本=平均成本运价率×客运密度×总长度。按照铁路总公司测算并发布的最新资料，本线 350km/h 动车组有关支出率为 0.18 元/人·公里。因此全线运营期第一年即 2026 年=0.18 元/人·公里×160.98 公里×1,451.80 万人=42,067.41 万元。

#### 4) 运营无关支出

运营无关支出为铁路线路、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。运营无关成本系与运输人次不相关的成本支出，运营无关成本=无关支出率×总长度。按照铁路总公司测算并发布的最新资料，本项目无关支出率为 230 万元/公里·年。因此全线运营期第一年即 2026 年=230 万元/公里·年×160.98 公里=37,024.94 万元。

#### 5) 其他费用

其他费用包括教育经费，铁路公、检、法经费，防疫医疗经费，非常损失和赔偿金等。其他费用=其他费用率×客运密度，其他费用率：按照铁路总公司测算并发布的最新资料，本项目其他费用率约为 20 元/万人次。运营期第一年即 2026 年其他费用=20 元/万人次×1,451.80 万人次÷10000=2.90 万元。

#### 6) 持股比例

根据 2021 年 2 月 1 日，蚌埠市铁路建设协调领导小组办公室出具的《关于淮宿蚌铁路概算及我市出资有关情况的说明》：项目总投资额 255.88 亿元，资本金为 127.28 亿元，本公司出资 19.44 亿元，持股比例为 15.27%。

## 2、预期收益

投资分成收益收入预测表明细如下：

表 4：收入成本预测明细表

序号	项目名称	合计	运营期								
			2026 年	2027 年	2028 年	2029 年	2030 年	2031 年	2032 年	2033 年	2034 年
	总长度（正线公里）		160.98	160.98	160.98	160.98	160.98	160.98	160.98	160.98	160.98
1	项目运营收入	7,783,489.74	145,833.71	156,250.40	166,667.09	177,083.78	177,083.78	177,083.78	177,083.78	177,083.78	177,083.78
1.1	旅客运输收入（万元）	6,486,241.45	121,528.09	130,208.67	138,889.24	147,569.82	147,569.82	147,569.82	147,569.82	147,569.82	147,569.82
	客运单价（元/人·公里）		0.52	0.52	0.52	0.52	0.52	0.52	0.52	0.52	0.52
	客运密度（万人次）	77,486.00	1,451.80	1,555.50	1,659.20	1,762.90	1,762.90	1,762.90	1,762.90	1,762.90	1,762.90
	客运密度比例		70%	75%	80%	85%	85%	85%	85%	85%	85%
1.2	其他收入	1,297,248.29	24,305.62	26,041.73	27,777.85	29,513.96	29,513.96	29,513.96	29,513.96	29,513.96	29,513.96
2	项目运营成本	3,356,140.66	79,095.25	82,100.28	85,105.31	88,110.33	88,110.33	88,110.33	88,110.33	88,110.33	88,110.33
2.1	客运有关成本（万元）	2,245,237.45	42,067.41	45,072.23	48,077.05	51,081.86	51,081.86	51,081.86	51,081.86	51,081.86	51,081.86
	平均成本运价（万元/万人·公里）		0.18	0.18	0.18	0.18	0.18	0.18	0.18	0.18	0.18
2.2	无关成本（万元）	1,110,748.20	37,024.94	37,024.94	37,024.94	37,024.94	37,024.94	37,024.94	37,024.94	37,024.94	37,024.94
	单价（万元/公里·年）		230	230	230	230	230	230	230	230	230
2.3	其他费用（万元）	155.01	2.90	3.11	3.32	3.53	3.53	3.53	3.53	3.53	3.53
	单价（元/万人）		20	20	20	20	20	20	20	20	20
3	项目经营收益（万元）	4,427,349.08	66,738.46	74,150.12	81,561.78	88,973.45	88,973.45	88,973.45	88,973.45	88,973.45	88,973.45
4	投资占比		15.27%	15.27%	15.27%	15.27%	15.27%	15.27%	15.27%	15.27%	15.27%
5	项目投资分成收益（万元）	676,056.20	10,190.96	11,322.72	12,454.48	13,586.25	13,586.25	13,586.25	13,586.25	13,586.25	13,586.25



蚌埠市新建淮北至宿州至蚌埠城际铁路蚌埠段项目总体方案

(续上表)

序号	项目名称	运营期										
		2035 年	2036 年	2037 年	2038 年	2039 年	2040 年	2041 年	2042 年	2043 年	2044 年	2045 年
	总长度（正线公里）	160.98	160.98	160.98	160.98	160.98	160.98	160.98	160.98	160.98	160.98	160.98
1	项目运营收入	244,279.99	244,279.99	244,279.99	244,279.99	244,279.99	244,279.99	244,279.99	244,279.99	244,279.99	244,279.99	346,312.36
1.1	旅客运输收入（万元）	203,566.66	203,566.66	203,566.66	203,566.66	203,566.66	203,566.66	203,566.66	203,566.66	203,566.66	203,566.66	288,593.63
	客运单价（元/人·公里）	0.52	0.52	0.52	0.52	0.52	0.52	0.52	0.52	0.52	0.52	0.52
	客运密度（万人次）	2,431.85	2,431.85	2,431.85	2,431.85	2,431.85	2,431.85	2,431.85	2,431.85	2,431.85	2,431.85	3,447.60
	客运密度比例	85%	85%	85%	85%	85%	85%	85%	85%	85%	85%	85%
1.2	其他收入	40,713.33	40,713.33	40,713.33	40,713.33	40,713.33	40,713.33	40,713.33	40,713.33	40,713.33	40,713.33	57,718.73
2	项目运营成本	107,495.18	107,495.18	107,495.18	107,495.18	107,495.18	107,495.18	107,495.18	107,495.18	107,495.18	107,495.18	136,929.64
2.1	客运有关成本（万元）	70,465.38	70,465.38	70,465.38	70,465.38	70,465.38	70,465.38	70,465.38	70,465.38	70,465.38	70,465.38	99,897.80
	平均成本运价（万元/万人·公里）	0.18	0.18	0.18	0.18	0.18	0.18	0.18	0.18	0.18	0.18	0.18
2.2	无关成本（万元）	37,024.94	37,024.94	37,024.94	37,024.94	37,024.94	37,024.94	37,024.94	37,024.94	37,024.94	37,024.94	37,024.94
	单价（万元/公里·年）	230	230	230	230	230	230	230	230	230	230	230
2.3	其他费用（万元）	4.86	4.86	4.86	4.86	4.86	4.86	4.86	4.86	4.86	4.86	6.90
	单价（元/万人）	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
3	项目经营收益（万元）	136,784.81	136,784.81	136,784.81	136,784.81	136,784.81	136,784.81	136,784.81	136,784.81	136,784.81	136,784.81	209,382.72
4	投资占比	15.27%	15.27%	15.27%	15.27%	15.27%	15.27%	15.27%	15.27%	15.27%	15.27%	15.27%
5	项目投资分成收益(万元)	20,887.04	20,887.04	20,887.04	20,887.04	20,887.04	20,887.04	20,887.04	20,887.04	20,887.04	20,887.04	31,972.74

(续上表)

序号	项目名称	运营期									
		2046 年	2047 年	2048 年	2049 年	2050 年	2051 年	2052 年	2053 年	2054 年	2055 年
	总长度（正线公里）	160.98	160.98	160.98	160.98	160.98	160.98	160.98	160.98	160.98	160.98
1	项目运营收入	346,312.36	346,312.36	346,312.36	346,312.36	346,312.36	346,312.36	346,312.36	346,312.36	346,312.36	346,312.36
1.1	旅客运输收入（万元）	288,593.63	288,593.63	288,593.63	288,593.63	288,593.63	288,593.63	288,593.63	288,593.63	288,593.63	288,593.63
	客运单价（元/人·公里）	0.52	0.52	0.52	0.52	0.52	0.52	0.52	0.52	0.52	0.52
	客运密度（万人次）	3,447.60	3,447.60	3,447.60	3,447.60	3,447.60	3,447.60	3,447.60	3,447.60	3,447.60	3,447.60
	客运密度比例	85%	85%	85%	85%	85%	85%	85%	85%	85%	85%
1.2	其他收入	57,718.73	57,718.73	57,718.73	57,718.73	57,718.73	57,718.73	57,718.73	57,718.73	57,718.73	57,718.73
2	项目运营成本	136,929.64	136,929.64	136,929.64	136,929.64	136,929.64	136,929.64	136,929.64	136,929.64	136,929.64	136,929.64
2.1	客运有关成本（万元）	99,897.80	99,897.80	99,897.80	99,897.80	99,897.80	99,897.80	99,897.80	99,897.80	99,897.80	99,897.80
	平均成本运价（万元/万人·公里）	0.18	0.18	0.18	0.18	0.18	0.18	0.18	0.18	0.18	0.18
2.2	无关成本（万元）	37,024.94	37,024.94	37,024.94	37,024.94	37,024.94	37,024.94	37,024.94	37,024.94	37,024.94	37,024.94
	单价（万元/公里·年）	230	230	230	230	230	230	230	230	230	230
2.3	其他费用（万元）	6.90	6.90	6.90	6.90	6.90	6.90	6.90	6.90	6.90	6.90
	单价（元/万人）	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
3	项目经营收益（万元）	209,382.72	209,382.72	209,382.72	209,382.72	209,382.72	209,382.72	209,382.72	209,382.72	209,382.72	209,382.72
4	投资占比	15.27%	15.27%	15.27%	15.27%	15.27%	15.27%	15.27%	15.27%	15.27%	15.27%
5	项目投资分成收益(万元)	31,972.74	31,972.74	31,972.74	31,972.74	31,972.74	31,972.74	31,972.74	31,972.74	31,972.74	31,972.74

### **（三）资金平衡情况**

#### **1、项目现金流收益预测假设**

- （1）国家政策、法律以及当前社会政治、经济环境不发生重大变化；
- （2）国家监管、财政税收、经济状况或国家宏观调控政策无重大变化；
- （3）国家现行的利率、汇率以及通货膨胀水平等无重大变化；
- （4）预测期内项目的建设计划、融资计划等能够顺利执行；
- （5）项目能够如期完工并交付使用，项目融资还款来源为项目投资分成收益收入；
- （6）项目出现的年度其他资金缺口由财政提供补贴或由政府基金预算收入统筹安排解决；
- （7）无其他人力不可抗拒因素和不可预见因素造成的重大不利影响。

#### **2、资金测算平衡**

本次计划发行债券融资总额为 194,400.00 万元，假设债券期限为 30 年，已发行债券利率 3.58%和 3.46%，3.54%，3.42%，3.39%，2.61%，拟发行融资利率 2.78%，每半年支付一次利息，第 30 年年末偿还本金和当期利息，到期本息合计 390,190.51 万元。

经上述测算，在对项目收益预测及所依据的各项假设前提下，本项目债券期内本息覆盖倍数为 1.73，能够实现项目收益和融资自求平衡。

### 3、风险保障系数

项目建成并开始运营后,极端情况下,达到预计投资分成收益 95%的情况下,本息覆盖倍数为 1.65;达到预计投资分成收益 90%的情况下,本息覆盖倍数为 1.56。项目偿还债券能力较强,不能偿还风险较低。

表 5: 压力测试表

单位: 万元

年度	债券融资成本			项目收益			压力测试	
	本金	利息	本息合计	项目收益	发行费用	项目净收益	达到预计投资分成收益 95%的情况下	达到预计投资分成收益 90%的情况下
2021 年	-	179.00	179.00	-	11.00	-11.00	-11.00	-11.00
2022 年	-	2,774.00	2,774.00	-	154.00	-154.00	-154.00	-154.00
2023 年	-	5,567.99	5,567.99	-	24.53	-24.53	-24.53	-24.53
2024 年	-	6,206.97	6,206.97	-	22.00	-22.00	-22.00	-22.00
2025 年	-	6,497.16	6,497.16		2.31	-2.31	-2.19	-2.08
2026 年	-	6,526.35	6,526.35	10,190.96		10,190.96	9,681.41	9,171.86
2027 年	-	6,526.35	6,526.35	11,322.72	-	11,322.72	10,756.58	10,190.45
2028 年	-	6,526.35	6,526.35	12,454.48	-	12,454.48	11,831.76	11,209.03
2029 年	-	6,526.35	6,526.35	13,586.25	-	13,586.25	12,906.94	12,227.63
2030 年	-	6,526.35	6,526.35	13,586.25	-	13,586.25	12,906.94	12,227.63
2031 年	-	6,526.35	6,526.35	13,586.25	-	13,586.25	12,906.94	12,227.63
2032 年	-	6,526.35	6,526.35	13,586.25	-	13,586.25	12,906.94	12,227.63
2033 年	-	6,526.35	6,526.35	13,586.25	-	13,586.25	12,906.94	12,227.63
2034 年	-	6,526.35	6,526.35	13,586.25	-	13,586.25	12,906.94	12,227.63
2035 年	-	6,526.35	6,526.35	20,887.04	-	20,887.04	19,842.69	18,798.34
2036 年	-	6,526.35	6,526.35	20,887.04	-	20,887.04	19,842.69	18,798.34
2037 年	-	6,526.35	6,526.35	20,887.04	-	20,887.04	19,842.69	18,798.34
2038 年	-	6,526.35	6,526.35	20,887.04	-	20,887.04	19,842.69	18,798.34
2039 年	-	6,526.35	6,526.35	20,887.04	-	20,887.04	19,842.69	18,798.34
2040 年	-	6,526.35	6,526.35	20,887.04	-	20,887.04	19,842.69	18,798.34
2041 年	-	6,526.35	6,526.35	20,887.04	-	20,887.04	19,842.69	18,798.34
2042 年	-	6,526.35	6,526.35	20,887.04	-	20,887.04	19,842.69	18,798.34
2043 年	-	6,526.35	6,526.35	20,887.04	-	20,887.04	19,842.69	18,798.34
2044 年	-	6,526.35	6,526.35	20,887.04	-	20,887.04	19,842.69	18,798.34
2045 年	-	6,526.35	6,526.35	31,972.74	-	31,972.74	30,374.10	28,775.47
2046 年	-	6,526.35	6,526.35	31,972.74	-	31,972.74	30,374.10	28,775.47
2047 年	-	6,526.35	6,526.35	31,972.74	-	31,972.74	30,374.10	28,775.47
2048 年	-	6,526.35	6,526.35	31,972.74	-	31,972.74	30,374.10	28,775.47
2049 年	-	6,526.35	6,526.35	31,972.74	-	31,972.74	30,374.10	28,775.47

2050 年	-	6,526.35	6,526.35	31,972.74	-	31,972.74	30,374.10	28,775.47
2051 年	10,000.00	6,347.35	16,347.35	31,972.74	-	31,972.74	30,374.10	28,775.47
2052 年	140,000.00	3,752.35	143,752.35	31,972.74	-	31,972.74	30,374.10	28,775.47
2053 年	22,300.00	958.37	23,258.37	31,972.74	-	31,972.74	30,374.10	28,775.47
2054 年	20,000.00	319.38	20,319.38	31,972.74	-	31,972.74	30,374.10	28,775.47
2055 年	2,100.00	29.19	2,129.19	31,972.74		31,972.74	30,374.10	28,775.47
合计	194,400.00	195,790.51	390,190.51	676,056.20	213.84	675,842.36	642,039.67	608,237.08
本息覆盖倍数				1.73		1.65		1.56

## 七、潜在影响项目收益和融资平衡结果的各种风险评估

### （一）影响项目施工进度及社会稳定的风险和控制措施

#### 1、施工风险

施工过程中会产生环境影响、出行不便等因素，以及施工安全、施工管理等方面不稳定因素，同时还有用工安全、安全保障、工资发放、工程款支付等产生引发社会不稳定的因素，可能引发矛盾，影响施工进度及社会稳定。

#### 2、资金链出现断裂

项目的实施迫切需要资金的支持，缺乏持续的资金支持将使项目存在无法推进的风险。

针对以上两个风险因素，建议发挥当地政府及其相关职能部门在项目社会稳定风险管理工作中的主导作用，构建合理、通畅的风险管理联动机制，通过制定项目风险管理工作计划，深入开展调查分析，加强对项目的正面宣传，优化设计方案，强化施工和运营期的管理，妥善处理地区历史矛盾等工作，全方位地落实、开展风险管理工作，风险发生概率将进一步降低、风险影响程度亦将减小。同时，项目实施方需加强财务管理，保证资金专款专用，保证资金按计划、按需求投入，产生应有的效益；加强成本控制和节约意识，提高资金使用率；全面推进预算管理，定期进行经营成本分析，优化配置财务资源，提高经济运行质量，加强审计督察工作，以有效防范财务风险。

## （二）影响融资平衡结果的风险及控制措施

### 1、投资测算不准确

因项目总投资额核算不准确，物价超预期上涨等因素而使项目实际资金需求超出预算等均可能使项目面临建设资金不足的风险，造成工程不能按时完工。

对策：项目实施方进一步完善项目管理机制，严格投资控制，杜绝“三超”现象；严格执行项目预算管理审批制度、项目资金收付管理制度，并对资金的使用及归集情况进行实时监控，以确保项目实际投资控制在预算范围内。

### 2、偿付风险

根据“财预〔2016〕155号文”第三条规定，专项债务收入、安排的支出、还本付息、发行费用纳入政府性基金预算管理。本项目专项收益债的偿付资金来自于政府性基金收入，偿债较有保障，偿付风险较低。但若发行人不能及时足额筹集到所需资金，将有可能给本期债券偿付带来一定风险。

对策：对项目的资金流建立严格的账户监管机制，保障项目现金流及时足额归集至项目收入归集账户和偿债资金账户，切实保障投资者的利益。

## 八、项目运营管理方案

运营阶段对建设项目进行评价，评价其是否体现项目价值，实现决策阶段所设定的建设目标。通过总结与改进，反馈到下一个项目的决策阶段。

### （一）运营管理

#### 1、采购管理

大额采购需采用招投标方式进行，招投标文件必须明确规定招标范围，内容和其他具体要求，满足招标投标合同管理的规定。招标文件必须对项目的基本需求做出强制性的规定，保障项目结果达到预期。

对有意向的投标人相关资料和调查对投标人进行筛选，符合要求的列入合格投标人名单，并对人数加以控制。中标单位确定后，须签订规范合同，合同签订前必须经法务人员审核，未经审核和审核未通过的合同不能签订。

## 2、合同管理

制定合同管理规定，并在合同签署授权时，应根据合同金额、合同类型授予审批权限，明确相关授权人审批的权限范围。合同经办人负责对指定业务进行前期调研、市场询价、对方资信调查和制作招标文件等业务。

合同经办人应对所签订合同的真实性、完整性和可行性负责，在签约前，合同经办人应到合同相对人现场对其主体资格、经营状况、资信情况、履约能力进行调查和审核。必要时应要求其出具资产负债表、资金证明、注册会计师签署的验资报告等相关文件，交由公司财务部审核确认。

合同签订前，经办人须将各合同审核监督部门及领导审核意见予以落实，合同审核监督部门对合同中的违约处理进行严格评审，法律事务部负责违约责任的准确、完整、合规，合同经办部门及财务部对违约处理条款的合理性进行审批。

在合同会审过程中，法务管理人员须对合同条款中的争议/纠纷处理内容做出合理性评价，严格依据国家有关法律法规对争议/纠纷处理条款进行评估，确认该条款是否合规合法。

合同经办部门根据合同登记要求准备登记材料，包括向相关部门收集相关材料，查阅相关文件的盖章用印是否规范等，并应将登记材料独立存档保管，以备登记时用。

## 3、人力资源管理

在发布员工招聘信息时对招聘岗位进行职位分析，对岗位要求的学历、专业知识、经验、年龄等条件在招聘信息中予以明确。严格规定招聘过程中收到的简历和应聘材料的处理与提交时间，及时由招聘部门提交报告到招聘归口部门。确定规范合理的简历筛选规定，从而更好的定位到企业所需人才。

录用大中专、技校毕业生，人力资源管理干事根据应聘材料收集情况，通知“基本符合要求的”或“勉强合格的”应聘者携带相关材料（毕业证书原件、身份证原件等相关证件），并对应聘者进行面试，面试安排及面试过程进行控制并详细纪录，填写面试人员评估表最后，根据面试结果，确定面试合格者。录用社会人员时，增加笔试。考试内容招聘笔试考试由相关人员命题或自行命题，笔试均合

格的应聘者，才能进入体检、录取，办理正式录用手续。将员工的职业道德素养作为招聘的一个指标列入面试考核之中，并且明确职业道德素养在面试考核成绩中所占到的比例。对新录用的人员进行岗前体检和职业健康检查，保证体检合格者才能上岗，避免带来隐藏的职业病等风险。员工入职后建立有效的激励措施，确保人才稳定不流失。

## （二）资产管理

1、强化对资产的管理，对各项资产进行动态管理，实现资产管理专业化的配置、维护及重置，节约成本、提高资产质量，避免购置产能过剩或资产不足等缺陷。

2、提高资产的使用效率，配置专门的管理科室和管理人员，落实资产管理职责，统筹调配和运营管理资产，按资产类别分别制定经营管理策略，评估资产带来的未来收益及时处置不良资产，改善现金流，调配闲置资产，整合优质资产，减少资源浪费。

3、盘活资产，优化资源配置，发挥资源协调效应。建立科学的绩效考评机制与责任会计制度。降低采购成本、保证新购资产质量。实现资产集中管控的模式，降低运营维护成本。

## 九、还款保障

### （一）项目预期现金净流量有限用于平衡本项目还本付息

本项目债券存续期间，收取的项目收益优先用于偿还本项目募集债券资金的还本付息。经压力测试后，本项目债券发行期间可用于资金平衡的项目相关预期现金净流量足够覆盖本项目融资成本及利息支出，实现偿债来源与融资自求平衡。

### （二）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

#### （1）实行政府性债务限额管理



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》（财预〔2015〕225 号），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。安徽省对地方政府债务规模实行余额限额管理，政府举债不得突破批准的限额，省财政厅在国务院下达的限额内，根据各地债务风险和偿债压力，提出省级及市县新增债务限额分配方案，报省政府批准后下达各市县政府。本项目资金拟在安徽省政府批准的限额范围内发行。

## （2）有效防范化解政府债务风险、严格政府债务风险监管

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。安徽省制定了《安徽省地方政府债务风险评估和预警暂行办法》，对各市县政府性债务进行动态监测、评估和预警，督促和约谈高风险的市本级及县区制定风险化解应急预案，确保不发生系统性财政金融风险，印发了《关于印发政府性债务风险应急处置预案的通知》，明确政府债务风险等级标准和应急处置措施，虽然凤阳县政府债务率在可控范围之内，但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。

## （三）落实加强政府债务预算管理

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。根据财政部的相关要求和统一部署，根据债务分类，将一般债务纳入一般公共预算管理，将专项债务纳入政府性基金预算管理。