

日期：二〇二四年十二月二十五日

# 目 录

前 言 .....	1
一、项目基本情况 .....	3
（一）宣城市简介及经济发展情况 .....	3
（二）国民经济和社会发展规划及行业规划概况 .....	5
（三）宣城至绩溪高速铁路项目建设基本情况 .....	6
（四）宣城至绩溪高速铁路项目实施主体情况 .....	7
（五）项目建设计划 .....	7
二、经济社会效益分析 .....	7
（一）项目建设的意义 .....	8
（二）项目建设的必要性 .....	10
（三）项目预期绩效评价 .....	14
三、项目投资估算及资金筹措方案 .....	21
（一）编制依据 .....	21
（二）总投资估算汇总 .....	21
（三）资金筹措方案 .....	24
四、项目预期收益、成本及融资平衡情况 .....	31
（一）项目收入及现金流入预测 .....	32
（二）项目支出及现金流出预测 .....	44
（三）资金平衡情况 .....	50
（四）本息覆盖倍数 .....	53
五、专项债券发行方案 .....	54
（一）发行依据 .....	54
（二）发行计划 .....	56
六、潜在影响项目收益和融资平衡结果的各种风险评估 .....	56
（一）超概算风险及控制措施 .....	56
（二）管理风险及控制措施 .....	57
（三）项目总投资调整风险 .....	58
（四）利率波动风险 .....	59
七、还款保障情况 .....	59

# 前 言

铁路是国家的重要基础设施，肩负着实施国家宏观调控和社会公益服务的重任。为适应全面建设小康社会的目标要求，铁路网要扩大规模，完善结构，提高质量，快速扩充运输能力，迅速提高装备水平。目前我国铁路发展的总体目标是：路网布局优化完善，装备水平先进适用，运输安全持续稳定，运营管理现代科学，创新能力不断提高，运输能力和服务品质全面提升，市场竞争力和国际影响力明显增强。

从“十五”末期以来，铁路迎来了建国五十多年来发展最快的黄金时期。经国家批准的铁道部《铁路网中长期规划方案（2003-2020年）》提出如下发展目标：“到2030年，基本实现内外互联互通、区际多路畅通、省会高铁连通、地市快速通达、县域基本覆盖。”届时，主要通道能力紧张状况将从根本上得到改变，形成覆盖全国的快速客运网络和大能力货运网络，铁路运输能力不足的局面有望得到有效改善。早在2004年10月，安徽省政府就与中国铁路总公司（原铁道部）签订了部省关于加快安徽铁路建设有关问题会议纪要，拉开了安徽省铁路大建设的序幕。2008年9月为加快实施国家铁路网规划，全面提升安徽铁路发展水平，促进区域经济社会协调发展，铁道部和安徽省人民政府重新签订了加快安徽省铁路发展战略合作会议纪要，确定了面对铁路建设黄金机遇期，部省双方将进一步加强战略合作，加快构建以合肥为主枢纽，以京沪通道、京福通道、京九通道、沪汉蓉通道、宁

西通道、陇海通道、沿江通道、华东二通道等为主的安徽省铁路骨架，全面实施路网规划项目的战略合作目标。

为支持我省高速铁路事业可持续发展，积极稳妥推动我省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，拟向市场发行新建宣城至绩溪高速铁路专项债券（以下简称“宣绩高铁专项债券”）。本次发行的宣绩高铁专项债券是根据《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《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）规定，在风险可控的前提下，严格遵循市场规则，结合安徽省实际，依法依规适度举债。本次专项债券还本付息来源于项目自身收益，债务风险锁定在项目内。会计师事务所、律师事务所等市场中介机构对本项目进行了严格的评审、法律评价和市场评价，并按照市场规则向投资者进行详细的项目信息披露，保障投资者权益，更好地发挥专项债券对地方稳增长、促改革、调结构、惠民生、防风险的积极作用。

## 一、项目基本情况

### （一）宣城市简介及经济发展情况

#### 1、宣城市简介

宣城市地处皖东南，毗邻苏浙，地近沪杭，古属吴越。建国初期设宣城专区，后并为芜湖专区和芜湖地区，1980年芜湖地区更名为宣城地区。1982年4月，宣城地委、行署机关由芜湖迁至宣城。2000年撤地建市，现辖宣州区、宁国市和郎溪县、广德县、泾县、绩溪县、旌德县。全市国土面积12340平方公里，居全省第4位。人口280万，居全省第10位。

宣城市是长三角城市群成员，皖江城市带承接产业转移示范区“两翼”之一，皖南国际文化旅游示范区重要组成部分，南京都市圈城市发展联盟成员。全市已初步形成了以汽车和装备制造、食品医药、新材料、农产品加工等为主导的工业体系，文化旅游、商贸物流、电子商务、健康养老等现代服务业发展迅速。现有2个国家级开发区，11个省级（含筹）开发区，8家企业A股上市。县域经济、民营经济、农业产业化、美丽乡村建设等保持全省先进水平。“十二五”期间，全市经济总量由“十一五”末全省第12位上升到第10位；“十三五”时期，宣城市紧扣全面建成小康社会目标任务，坚持“对标沪苏浙、争当排头兵”工作要求，聚焦落实积极财政政策，扎实推进“六稳”“六保”，推动经济高质量发展。2020年宣城市全年完成地区生产总值1607.5亿元，增长4%，经济总量排位在全省十六个市和长三角城市经济协调会中均实现

前移，宣城市2020年全年居民人均可支配收入30746元，比全省水平高2643元，增长6.6%，比全省高0.2个百分点。其中，城镇居民人均可支配收入42134元，比全省水平高2692元，增长5.4%，比全省高0.3个百分点；农村居民人均可支配收入18928元，比全省水平高2308元，增长7.9%，比全省高0.1个百分点。

宣城市是安徽唯一与苏浙两省交界的市，是皖东南地区重要的综合交通枢纽。已经通车和在建将建的高速公路有9条，高速公路和一级公路通车里程分别居全省第5和第3位，公路路况水平为全省第1位，是全省第二个拥有环城高速公路圈的城市。皖赣铁路、宣杭铁路在境内交汇，合福高铁、商合杭高铁宣城段相继开通运营，芜申运河宣城段全面完工，芜宣机场开工建设。未来五年，宣城市中心城区可1小时通达沪宁杭、2小时飞抵北深广，县县通高速、域域开高铁的蓝图即将成为现实。

## 2、宣城市经济发展情况

2023年宣城市实现地区生产总值1951.9亿元，同比增长5.9%。其中，第一产业增加值179.9亿元，增长4.2%；第二产业增加值906.4亿元，增长5.8%；第三产业增加值865.6亿元，增长6.5%。2023年宣城市规模以上工业增加值6.2%，规模以上工业销售产值5.0%。全年社会消费品零售总额851.7亿元，比上年增长9.7%。累计全年金融机构本外币存款余额3137亿元，比上年增长12.9%；累计金融机构本外币贷款余额2822.9亿元，同比增长17.1%。城镇居民人均可支配收入51318元，增长5.6%；农村居民人均可支配收入23979元，增长8.7%。

2023年宣城市实现一般公共预算收入197.9亿元，一般公共预算支出368.1亿元；政府性基金收入103.8亿元，政府性基金支出174.9亿元；地方政府一般债务限额4.6亿元，专项债务限额65.2亿元；地方政府一般债务余额211.3亿元，专项债务余额465.4亿元。

## （二）国民经济和社会发展规划及行业规划概况

根据《宣城市国民经济和社会发展的第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要（草案）》内容，十四五期间宣城市全市经济社会发展的主要奋斗目标为：综合实力全面提升，经济增速在全省奋力争先，经济总量在全省、长三角争先进位；对标融入全面深化，对外合作不断拓展，“一地六县”合作区建设取得明显成效，长三角一体化高质量发展安徽排头兵地位进一步凸显，综合交通枢纽等叠加优势迸发，要素资源加速集聚；创新驱动全面加速，突破一批产业核心关键技术，产业链供应链稳定性和现代化水平持续提高；生态环境全面领先，坚定不移走生态立市之路，主要生态环境指标保持全省前列，全社会绿色转型成效明显，生态环境质量持续提高，生态文明制度体系更加完善，形成美丽中国“宣城样板”；民生福祉全面增强；社会治理全面升级。

皖赣铁路既有线修建年代久远，技术标准低下，线路通过能力十分紧张，目前能力利用率达100%，已经饱和。既有线旅客列车平均旅速仅为55km/h，货物列车平均旅速仅为25km/h，运输质量完全不能满足客货运输市场竞争的需要。根据预测，皖赣铁路通道宣城至绩溪段近、远期运量将达到客车41对和55对，皖赣铁路既有线的

运输能力完全无法满足的需求，将成为影响区域社会经济进一步快速发展的制约因素。随着宣城至绩溪高速铁路项目的实施，皖赣通道的输送能力将大大提高，客车平均旅速可提高到250km/h以上，通道的输送能力和运输质量得到大幅提升，市场竞争能力得到显著增强。因此，项目的修建，是构建苏皖赣铁路通道的需要，是大幅提升铁路运输能力和运输质量，满足客货运量日益增长和增强竞争力的需要。同时，本项目的建设区域快速路网将得到进一步完善和优化，大大提高区域间交通可达性，缩短区域间时空距离，加快苏皖与赣东、闽地区间生产要素交流，成为促进地区产业优势互补强力助推器，是完善和优化快速路网布局，促进区域协调发展的需要。

### **（三）新建宣城至绩溪高速铁路建设基本情况**

#### **1、项目名称**

新建宣城至绩溪高速铁路（以下简称“本项目”或“项目”）

#### **2、工程范围**

宣城站（不含）至绩溪北站（不含），皖赣铁路宁国城区段改线工程。

#### **3、建设方案及主要建设内容**

本项目所属领域为财政部重点支持领域的铁路类公益事业项目。项目具体内容如下：

（1）新建宣城至绩溪高速铁路（主线段）。铁路自在建商合杭铁路宣城站高速场引出后折向南，在宁国市南侧设置宁国南站，之后外包杭黄铁路引入杭黄铁路绩溪北站杭黄场，新建铁路长111.7公里，新设宁国南站和十里岩线路所。宁国南站按3台8线布置，其



中高速场2台5线、普速场1台3线，站房面积4000平方米。

**（2）皖赣铁路宁国城区段改线工程。**线路自既有皖赣铁路K95+300引出后折向西南，引入拟建宁国南站普速场，出站后折向东南，于K116+200接轨既有皖赣铁路，新建铁路长17.4公里。新设罗田、宁国南两座车站，其中罗田站为会让站，改建港口镇站。

#### **（四）新建宣城至绩溪高速铁路实施主体情况**

项目实施主体为“宣城市铁路（机场）建设管理服务中心”，该中心负责组织、协调宣城市铁路建设工作；负责铁路建设专项资金的使用和管理；负责指导县（市、区）铁路建设协调机构工作。

#### **（五）项目建设计划**

宣城至绩溪高速铁路及皖赣铁路宁国城区段改线工程项目已于2020年开工，其中新建宣城至绩溪高速铁路（主线段）工程预计2025年竣工，皖赣铁路宁国城区段改线工程预计2025年竣工。

## **二、经济社会效益分析**

本项目已列入国家中长期铁路网规划、安徽省现代铁路交通体系建设规划（2017—2021年）和铁路总公司、安徽省政府《关于推进安徽铁路建设的会议纪要》（铁总计统函〔2017〕378号）确定的“十三五”合作建设项目。该项目起自安徽省宣城市宣州区，经宁国市至绩溪县，是连接苏、皖、赣、闽的重要铁路干线，华东二通道的重要组成部分和南延线，也是苏皖通过昌景黄铁路连接长江经济带的重要组成部分，在路网中连南接北的地位十分突出，功能十分明显，是服务地区经济资源开发的交通主干线。

近年来，随着区域内国民经济持续快速增长，地区间交流不断加大，宣城至绩溪铁路作为山东半岛、南京都市圈以及苏中、苏南南下客流的主要通道，对完善和优化快速路网布局，提高苏皖至闽赣铁路通道运输能力，增强皖江城市带城市与长三角核心城市间的交流联系，促进沿线社会经济发展和区域一体化具有十分重要的意义。同时，宣城至绩溪铁路沿线生态条件优越，经济旅游资源丰富，发展前景十分广阔。目前，沿线地区对外交通主要以公路为主，新建交通设施对周边环境产生的不良影响会很大。而高速铁路具有污染小、能耗低、占地少等明显的比较优势，是最有效的低碳、绿色交通运输工具。建设宣绩铁路能最大限度地保护生态环境，发展循环经济，保护环境优美、山清水秀的生态环境，实现人与自然的和谐共处，符合我国经济社会可持续发展战略。

### **（一）项目的建设意义**

皖赣铁路通道是连接苏皖和赣、闽的重要铁路干线。宣城至绩溪高速铁路位于安徽省宣城市境内，北起宣城市区，南至绩溪县，途经宁国市。宣绩铁路主要承担苏中南、鲁东、皖东等地区至沿线地区，苏中南、鲁东、皖东等地区至皖南、赣、闽、粤西地区之间的部分客、货交流。宣城至绩溪铁路是苏皖赣铁路通道的重要组成部分；是皖江地区城际铁路网的重要组成部分；是皖南国际文化旅游示范区的重要基础设施，是一条促进沿线资源开发、打造黄金旅游线的重要民生工程；是一条以承担中长途客流为主，兼顾城际客流的高速铁路，宣绩高速铁路中长途客流占比约75%，城际客流占比约25%。

宣城至绩溪铁路所经过的宣城、宁国、绩溪等沿线地区是华东地区经济相对落后地区之一，但旅游矿产资源非常丰富，资源开发潜力巨大。皖赣既有线为当地丰富资源的开发、经济的发展创造了良好的条件，但标准低、运能小、速度慢的皖赣既有线已远远不能满足当地经济快速发展、资源进一步开发的需要。除了起步晚、区位优势不明显等自身因素外，交通受限也是因素之一。随着沿线国民经济持续快速增长、原材料消耗企业相继建成投产和旅游资源的进一步开发，沿线地区客货运量需求旺盛。本项目的建设，可根本改善铁路交通现状，实现“人便其行，物畅其流”，是促进沿线资源进一步开发，优化经济布局和投资环境，繁荣经济的需要。

皖赣既有线修建年代久远，技术标准低下，线路通过能力十分紧张，目前能力利用率达100%，已经饱和。既有线旅客列车平均旅速仅为55km/h，货物列车平均旅速仅为25km/h，运输质量完全不能满足客货运输市场竞争的需要。根据预测，皖赣铁路通道宣城至绩溪段近、远期运量将达到客车41对和55对，皖赣既有线的运输能力完全无法满足的需求，将成为影响区域社会经济进一步快速发展的制约因素。随着本项目的实施，皖赣通道的输送能力将大大提高，客车平均旅速可提高到250km/h以上，通道的输送能力和运输质量得到大幅提升，市场竞争能力得到显著增强。因此，本项目的修建，是构建苏皖赣铁路通道的需要，是大幅提升铁路运输能力和运输质量，满足客货运量日益增长和增强竞争力的需要。同时，本项目的建设区域快速路网将得到进一步完善和优化，大大提高区域间交通可达性，缩短区域间的时空距离，加快苏皖与赣东、闽地区间生产

要素交流，成为促进地区产业优势互补的强力助推器，是完善和优化快速路网布局，促进区域协调发展的需要。

## （二）项目建设的必要性

### 1、新建宣城至绩溪高速铁路（主线段）

（1）是提升皖赣铁路运输能力和质量，满足客货日益增长强竞争力的需要

宣城至绩溪高速铁路作为苏皖赣铁路通道的重要组成部分，2017年宣城至绩溪段开行客车10对，货流密度重车方向为1030万吨。因皖赣既有线部分区段修建年代久远，技术标准低下，宣城以南段485km至今仍为一条较低标准的单线铁路，线路通过能力十分紧张，目前宣城以南能力利用率已达100%。既有线最小曲线半径仅为400m，内燃机车牵引，旅客列车平均旅速仅为55km/h，货物列车平均旅速仅为25km/h，运输质量完全不能满足客货运输市场竞争的需要。由于既有皖赣线能力已经饱和，客货运需求被严重压制，增长速度十分缓慢，近几年甚至出现负增长。

区域内国民经济持续快速地增长，地区间交流量的不断加大，沿线大型原材料消耗企业的布局和旅游资源的进一步开发，使得皖赣铁路通道客货运需求增长潜力巨大。预测表明皖赣铁路通道宣城至绩溪段2030年、2040年客车对数将达到客车41对和55对，货流密度重车方向1740万吨、2060万吨。皖赣既有线运输能力既无法满足“量”的需求，更无从谈及“质”的提高，将成为影响区域社会经济进一步快速发展的制约因素。皖赣通道扩能改造后，本通道的输送能力和运输质量得到大幅提升，市场竞争能力得到显著增强。因

此，尽快对皖赣通道进行扩能改造，是大幅提升铁路运输能力和运输质量，满足客货运量日益增长和增强竞争力的需要。

### （2）是构建苏皖赣铁路通道，促进区域协调发展的需要

江苏省区位优势明显，经济实力雄厚，福建省在海西经济区的带动下，经济发展迅猛，但能源等资源缺乏。安徽省和江西省是华东地区矿产、旅游、劳动力等资源大省，但经济处于发展阶段。区域经济具有很强的互补性和交融性，地区间的经贸往来日益频繁，运输量增长迅速。但因皖赣既有线宣城以南段为单线铁路，技术标准低、能力小，不能满足迅猛增长的客货运输需求，已成为制约区域经济更快更好发展的“瓶颈”。皖赣通道扩能改造后，通道运输能力和运输质量将得到根本改观，宣城至绩溪高速铁路在宣城地区衔接商合杭铁路和镇宣铁路，在黄山地区衔接合福铁路和昌景黄铁路，将形成苏皖至赣闽地区的便捷通道，构建苏皖赣铁路通道，将极大地促进了地区间经济的发展。因此，皖赣通道扩能改造是构建苏皖赣铁路通道，促进区域协调发展的需要。

### （3）是开发沿线旅游资源优势，促进皖南国际文化旅游示范区建设的需要

沿线地区旅游资源极为丰富。皖南国际文化旅游示范区核心区宣城市绩溪县拥有绩溪龙川景区为代表的秀美自然风光和以徽文化为代表的人文旅游资源。沿线地区吸引了大批国内外游客前来观光旅游，2019年沿线地区接待旅游人数4257.4万人次，2020年受疫情影响接待国内游客2002.7万人次。旅游产业已成为沿线地区社会经济的支柱产业，但交通设施亟待完善。本项目的建设，将极大促进

沿线与苏中南、鲁东地区的联系，形成黄金旅游线，加强与周边地区旅游产品整合和深度开发力度，形成多条旅游精品线路，可切实加强景区间合作和协调配合，构筑发展合力，形成旅游产业一体化的新格局。因此本项目的建设将极大地促进皖南国际文化旅游示范区的资源整合，显著改善旅游客运服务质量，对旅游业发展壮大和支撑带动作用巨大。

#### （4）是坚持生态优先，促进绿色发展的需要

本项目沿线地区旅游及生态敏感区多，生态环保压力大。沿线区域分布丰富的自然资源和良好的生态资源是人类的珍贵财富，但环保要求极高。铁路具有用地省、能源节约、污染小等显著特点，是一种安全高效的绿色交通运输方式，符合“坚持节约资源和保护环境”的基本国策，可促进生态文明建设，实现可持续发展。本项目的建设是落实十八届五中全会提出的“创新、协调、绿色、开放、共享”、长江经济带“坚持生态优先、绿色发展，共抓大保护，不搞大开发”发展战略以及皖南国际旅游示范区“绿色发展、循环发展、低碳发展”基本原则，实现区域可持续发展的需要。

## 2、皖赣铁路宁国城区段改线工程项目

#### （1）是满足宁国市城总体规划的需要

根据《宁国市城总体规划》，宁国市城镇发展区主要分布在中心城区及G233、G329国道沿线，规划形成“一核、两区、两轴、多元”的市域空间结构。其中，宁国城区为宁国市域发展主要增长极核，是带动宁国市经济社会全面发展，融入长三角等经济发达地区的重要战略支点。现状皖赣铁路穿宁国市主城区而过，以铁路为界

限，将城市分为东、西两部分，与宁国市城市总体规划不相符。皖赣铁路宁国地区改线后，沿城市西部外围区域绕行，使得中心城区连城一片，东西协同发展。因此，皖赣铁路宁国地区改线，是满足宁国市城市总体规划的需要。

## （2）整合沿线地区线路资源、实现区域客货运设施合理布局的需要

皖赣铁路在宁国地区沿线主要承担沿线地区对外货运交流并兼顾普速客运。既有线建设标准低，运输能力不高，运输质量较差。研究年度，规划建设宣城至绩溪铁路，宁国地区设宁国南站，沿线地区客运服务水平将会得到极大提升。皖赣铁路宁国地区段改线后，原宁国站的货运业务集中整合至港口镇站，客运业务整合至宁国南站。宁国地区实现客货运业务分站办理，高速、普速客运业务集中办理，使得区域客货运设施布局更加合理，运输组织更加便捷、灵活。因此，皖赣铁路宁国地区改线是整合沿线地区线路资源、实现区域客货运设施合理布局的需要。

## （3）是保障铁路安全运行、提高运营效益的需要

皖赣铁路在宁国地区跨越城区西津河后沿东津河、中津河下游行进，其中东津河、中津河尚未彻底治理，上游无防洪工程，每年大小水患不断，铁路运行的安全经常受到威胁。此外，皖赣铁路在宁国城区内线型呈半圆形，沿线建有大量企业、城市居民区和教育园区等设施等，人员、车辆出行日益增多，城区线路运行存在极大的安全隐患。皖赣铁路宁国地区改线后，沿城区西侧运行，极大减少了与人员、车辆的相互干扰，同时仅跨越西津河，西津河上游建

有港口湾水库，消除了水患威胁。此外，改线后缩短运营里程3公里左右，提高了线路的运行效益。因此，皖赣铁路宁国地区改线是保障铁路安全运行、提高运营效益的需要。

（4）是节约资源、保护环境、实现沿线地区环境可持续发展的需要

皖赣铁路在宁国地区沿线山岭众多、地形起伏较大，可利用土地资源稀缺。宁国城区段改线，不仅释放出位于平缓地带、相对宝贵的城区土地资源，同时改线与规划建设的宣城至绩溪铁路共通道建设，集约使用沿线土地资源。皖赣铁路宁国地区的改线，符合我国坚持“资源节约和环境友好”的基本国策，有利于实现沿线地区经济、资源、环境的和谐统一和可持续发展。因此，皖赣铁路宁国地区改线是节约资源、保护环境、实现沿线地区环境可持续发展的需要。

### （三）项目预期绩效评价

#### 1、项目总体目标

本次申请专项债券63亿元，用于新建宣城至绩溪高速铁路建设。通过项目按期完成建设并投入运营，确保工程质量符合建设要求，拟通过本项目实施，开发沿线旅游资源优势，促进皖南国际文化旅游示范区建设，通过交通运输条件的改善，提升皖赣铁路运输能力和质量。

#### 2、项目绩效目标

##### （1）产出指标

##### ①产出-数量指标



a. 客流密度：预计宣城至绩溪段客流密度近期将达791万人/年、远期将达1094万人/年。

b. 项目建设总里程：预计线路建成后总里程将达111.73km。

c. 运输收入：项目在2026年至2035年期间，将实现总运输收入726660万元，年均总运输收入72666万元。

## ② 产出-质量指标

a. 工程质量监督情况：项目实施工程中不会出现重大事故或群体上访事件。

b. 项目完工验收情况：工程质量达到铁道、质监、住建、安全等部门验收要求。

c. 技术规范符合程度：项目执行的技术标准符合项目批复要求：速度目标值350km/h，最大坡度20‰，到发线有效长度650m，正线线间距5.0m。

## ③ 产出-时效指标

a. 项目工期情况：除不可抗力因素外，项目实施期在预定工期4年之内。

b. 项目及时完工情况：除不可抗力因素外，项目按计划可在2024年底之前完工。

## ④ 产出-成本指标

a. 项目投资控制率：项目总投资估算174.26亿元，实际总投资控制在概算内。

b. 项目运行成本：项目运行期内运营收入能覆盖运营成本。根据测算，债券存续期内项目总运营收入将达72.67亿元，运营收入总

运营成本53.04亿元，总运营收入能覆盖总运营成本。

## （2）效益指标

### ① 效益-经济效益指标

a. 促进GDP增长：自2019年以来经济下行压力较大，预计项目启动后能够促进宣城市GDP维持在近三年平均增速8.5%。

b. 提升财政收入：通过本项目实施，能够达到提升财政收入的目的。根据宣城市国民经济和社会发展统计公报，2016年至2018年全市财政收入平均增速8.33%，预计项目运营后，将使宣城市财政收入超过近三年平均增速8.33%。

c. 节约运输时间：现阶段皖赣线普速列车平均旅速仅为55km/h，而新建高铁时速为不低于250km/h。高速铁路投入运营后，宣城至绩溪区间耗时较修建前节约至少5倍。

### ② 效益-社会效益指标

a. 提升铁路运输能力：2017年宣城至绩溪段开行客车10对，货流密度重车方向为1030万吨。本项目投入运营后2030年、2040年客车对数将达到客车41对和55对，货流密度重车方向1740万吨、2060万吨，能够提升皖赣铁路运输能力和质量，满足客货日益增长的需要。

b. 促进区域协调发展：皖赣通道扩能改造后，通道运输能力和运输质量将得到根本改观，宣城至绩溪高速铁路在宣城地区衔接商合杭铁路和镇宣铁路，在黄山地区衔接合福铁路和昌景黄铁路，将形成苏皖至赣闽地区的便捷通道，构建苏皖赣铁路通道，将极大地促进了地区间经济的发展。

c. 促进旅游开发：根据近年宣城市国民经济和社会发展统计公报，2017年接待国内旅游者3115.4万人次，实现旅游业总收入270亿元；2018年接待国内游客3680万人次，增长18.1%，实现旅游业总收入321.7亿元；2019年接待国内游客4257.4万人次，增长15.7%，实现旅游业总收入389.9亿元，2020年接待国内游客2002.7万人次，下降41.2%，实现旅游业总收入198.9亿元。预计本项目建成后年均接待游客将达到5000万人以上，实现旅游业总收入达到400亿元以上，从而实现开发沿线旅游资源优势、促进皖南国际文化旅游示范区建设。

### ③ 效益-生态效益指标

a. 环保手续完备：项目建设符合《环境影响评价法》、《关于铁路建设项目变更环境影响评价有关问题的通知》等办法的规定；项目建设期无重大环保处罚事件以及因环保原因造成停工事件。

b. 有利于环境保护：高速铁路所需的基础设施占地面积仅是公路所需要面积的25%，并且高速铁路多“以桥代路”，节约土地的效果明显；较普速列车能起到节能减排、低碳排放，减少空气污染物的排放量，避免了在耗能上对大气的污染。

### ④ 效益-可持续影响指标

a. 建设资金的保障程度：建立了项目建设期的资金保障方案和制度，并得到有效执行。

b. 项目的可持续盈利情况：项目实施后，客运量、客运班次等指标持续增长，具有可持续盈利能力。

## (3) 满意度指标

① 满意度-服务对象满意度指标

a. 沿途居民满意度：沿途居民对项目满意度达到80%。

b. 乘客满意度：外地商旅、旅游客人对项目满意度达到80%。

**新增债券项目绩效目标表**

项目名称			新建宣城至绩溪高速铁路				
主管部门			宣城市铁路（机场）建设管理服务中心		实施单位	宣城市铁路（机场）建设管理服务中心	
项目属性			<input type="checkbox"/> 新增项目 <input checked="" type="checkbox"/> 在建项目				
项目资金 （万元）			项目投资总额：		1742600		
			其中：财政拨款				
			债券资金		630000		
总体目标	实施目标（2020年—2035年）						
	目标1：按期完成项目建设						
	目标2：确保工程质量符合建设要求						
	目标3：促进皖南国际文化旅游示范区建设						
	目标4：提升皖赣铁路运输能力和质量						
绩效指标	一级指标	二级指标	三级指标	指标值		评分	绩效标准
	产出指标	数量指标 （12分）	项目客流密度	是否达到预期客流密度，预期客流密度为近期791万人/年、远期1094万人/人。		4	实际客流量/设定客流量≥100%时，得4分；每降低5%扣1分，扣完为止。
			项目建设总里程	新建线路长总里程达到111.725km		4	实际里程/设定里程≥100%时，得4分；每降低5%扣1分，扣完为止。
			运输收入	项目运行后每年的运输收入是否能达到可研预测。		4	实际运输收入/设定运输收入≥100%时，得4分；每降低5%扣1分，扣完为止。
		质量指标 （16分）	工程质量监督情况	项目实施工程中是否会出现重大事故或群体上访事件		6	如未出现重大安全生产事故或群体上访事件，得6分，每发生一起事件，扣2分。

			项目完工验收情况	工程质量是否通过相关部门验收	6	工程质量达到铁道、质监、住建、安全等部门验收要求，得6分，每少一项扣1.5分。
			技术规范符合程度	项目执行的技术标准是否符合项目批复要求：速度目标值350km/h，最大坡度20%，到发线有效长度650m，正线线间距5.0m。	4	速度目标值、最大坡度、到发线有效长度和正线线间距每项1分。
		时效指标 (8分)	项目工期情况	项目是否按预定工期实施	4	除不可抗力因素外，实施期在预定工期以内，得4分，每延长半年扣1分，扣完为止。
			项目及时完工情况	项目是否可按计划于2024年底之前完工。	4	除不可抗力因素外，预期是，则得4分，每延长半年扣1分，扣完为止。
		成本指标 (8分)	项目投资控制率	项目总投资是否控制在概算范围内，可研中项目总投资174.26亿元。	4	实际总投资/预算总投资 $\leq 100\%$ ，得4分，每超过5个百分点扣1分，扣完为止。
			项目运行成本	项目运行期内，运营收入能否覆盖运营成本。	4	运营收入/运营成本 $\geq 100\%$ ，得4分，每下降5个百分点扣1分，扣完为止。
	效益指标	经济效益指标 (12分)	促进GDP增长	高速铁路投入运营后，能否促进宣城市GDP保持年均8.5%的高位增长。	4	GDP增速达到8.5%得4分，每降低1%扣0.5分，直到扣完为止。
			提升财政收入	通过项目的实施，是否能达到增加财政收入的目的。	4	运营期财政收入年增长率大于8.33%得4分，否则不得分。
			运输时间节省的效益	高速铁路投入运营后，宣城至绩溪区间耗时较修建前耗时能否节约5倍以上。	4	区间耗时节约5倍及以上得4分，每降低1倍扣1分，扣完为止。

	社会效益指标 (12分)	提升铁路运输能力	能否提升皖赣铁路运输能力和质量，满足客货日益增长的需要。	4	开行客车对数较修建前提高4倍以上，得2分，否则不得分；货流密度重车方向提升2倍，得2分，否则不得分。
		促进区域协调发展	高速铁路投入运营后，能否促进区域经济协调发展。	4	预期能，则得4分，一般得2分，不能得0分。
		促进旅游开发	开发沿线旅游资源优势、是否能促进皖南国际文化旅游示范区建设，使项目运营期年均接待游客达到5000万人以上；旅游业总收入达到400亿元。	4	年均接待游客达到5000万人，得2分，否则不得分；实现旅游业总收入达到400亿元，得2分，否则不得分。
	生态效益指标 (12分)	环评手续完备	项目建设是否符合《环境影响评价法》、《关于铁路建设项目变更环境影响评价有关问题的通知》等办法的规定。	6	建设期间未发生重大环保处罚事件得2分；未发生因环保原因造成停工事件得2分；项目各项报批符合《中华人民共和国环境影响评价法》规定得2分。
		有利于生态环境保护	高速铁路的修建较修建同等级公路是否节约耕地指标75%以上；较普速列车能起到节能减排、低碳排放，减少空气污染物的排放量，避免了在耗能上对大气的污染。	6	节约耕地指标75%以上，得3分，否则不得分；较普速列车能起到节能减排的作用得3分，否则不得分。
	可持续影响指标 (10分)	项目建设资金的保障程度	是否建立了项目建设期的资金保障方案和制度，并得到有效执行。	5	预期是，则得5分，一般得2分，不能得0分。
		项目的可持续盈利情况	项目实施后，客运量、客运班次等指标是否得到增长，是否具有可持续盈利能力。	5	预期是，则得5分，一般得2分，不能得0分。
	满意度指标	服务对象满意度指标	沿途居民满意度	5	满意度大于80%为满分5分；每少10%扣2分，扣完为止。

			乘客的满意度	外地商旅、旅游客人对项目 的满意度。	5	满意度大于80%为满 分5分；每少10%扣2 分，扣完为止。
合计	100分				100	

### 三、项目投资估算及资金筹措方案

#### （一）编制依据

1、国铁科法[2017]30号文发布的《铁路基本建设工程设计概（预）算编制办法》。

2、国铁科法[2017]31号文发布的《铁路基本建设工程设计概（预）算费用定额》。

3、本阶段勘测资料。

4、本阶段设计图纸及工程数量。

5、其他有关协议、纪要和公文等。

#### （二）总投资估算汇总

##### 1、总估算

项目估算总投资额为177.1亿元，其中：（1）新建宣城至绩溪高速铁路工程（主线段）总投资额156.7亿元，含杭临绩铁路同步实施工程投资，金额2.84亿元，该工程由安徽省政府先行承担，待杭临绩铁路建设时纳入杭临绩铁路，故本方案计算总投资额需剔除该部分投资额，剔除后宣城至绩溪高速铁路总投资额为153.86亿元；

（2）皖赣铁路宁国城区段改线工程静态投资20.4亿元。最终项目总投资额合计为174.26亿元（其中宁国段总投109.27亿元，市本级段总投28.93亿元）。

## 2、宣城至绩溪高速铁路（主线段）估算

项目估算总投资额为153.86亿元，包括：1、项目静态投资149.91亿元，主要包括拆迁及征地费用21.79亿元，路基7.85亿元，桥涵29.57亿元，隧道与明洞39.88亿元，轨道10.63亿元，通信、信号及信息3.22亿元，电力及电力牵引供线5.85亿元，房屋1.34亿元，其他生产设备1.99亿元，大型临时设施和过渡工程1.55亿元，其他费用8.99亿元，基本预备费13.27亿元、引入绩溪站同步实施工程投资1.28亿元、引入宣城站同步实施工程投资1.95亿元、综合开发土地费用0.75亿元；2、项目动态投资3.77亿元，为建设期利息；3、铺底流动资金0.18亿元。

项目工程估算表

建设项目		新建宣城至绩溪高速铁路（主线段）
概（预）算总额		1,538,606.57（万元）
编制范围		宣城站（不含）至绩溪北站（不含） （含宁国南站工程建设，不含杭临绩铁路代建工程）
章别	费用类别	概（预）算价值（万元）
	第一部分：静态投资	1,499,118.97
一	征地及拆迁费用	217,871.52
二	路基	78,475.57
三	桥涵	295,703.76
四	隧道及明洞	398,782.83
五	轨道	106,267.15
六	通信、信号、信息及灾害监测	32,232.72
七	电力及电力牵引供电	58,531.16
八	房屋	13,387.58
九	其他运营生产设备及建筑物	19,899.58
十	大型临时设施和过度工程	15,497.49
十一	其他费用	89,958.94
	以上各章合计	1,326,608.30



十二	基本预备费	132,660.83
十三	引入绩溪站同步实施工程投资	12,773.00
十四	引入宣城站同步实施工程投资	19,576.84
十五	综合开发土地费用	7,500.00
	以上总计	1,499,118.97
	第二部分：动态投资	37,700.00
十六	建设期投资贷款利息	37,700.00
	第三部分：铺底流动资金	1,787.60
十七	铺底流动资金	1,787.60
	概（预）算总额	1,538,606.57

### 3、皖赣铁路宁国城区段改线工程估算

项目估算总投资额为20.4亿元，项目全部为静态投资，主要包括拆迁及征地费用6.81亿元，路基1.06亿元，桥涵2.51亿元，隧道与明洞2.78亿元，轨道1.02亿元，通信、信号及信息0.47亿元，电力及电力牵引供线0.38亿元，房屋0.89亿元，其他生产设备1.21亿元，大型临时设施和过渡工程0.34亿元，其他费用1.07亿元，基本预备费1.85亿元。

#### 项目工程估算表

建设项目		皖赣铁路宁国城区段改线工程
概（预）算总额		203,994.11（万元）
编制范围		皖赣线宁国改线、港口镇扩建工程
章别	费用类别	概（预）算价值（万元）
	静态投资	203,994.11
一	征地及拆迁费用	68,130.9
二	路基	10,593.1
三	桥涵	25,050.6
四	隧道及明洞	27,765.09
五	轨道	10,189.16
六	通信、信号、信息及灾害监测	4,722.16
七	电力及电力牵引供电	3,884.89
八	房屋	8,892.63

九	其他运营生产设备及建筑物	12,147.82
十	大型临时设施和过度工程	3,414.59
十一	其他费用	10,658.26
	以上各章合计	185,449.19
十二	基本预备费	18,544.92
	概（预）算总额	203,994.11

### （三）资金筹措方案

#### 1、资金筹措原则

资金筹措考虑遵循以下原则：

（1）项目投入一定自有资金，保证项目顺利开工及后续融资的可能。

（2）国家投资补助、政府配套项目专项资金。

（3）发行宣绩高铁专项债券从社会筹资。

#### 2、资金来源

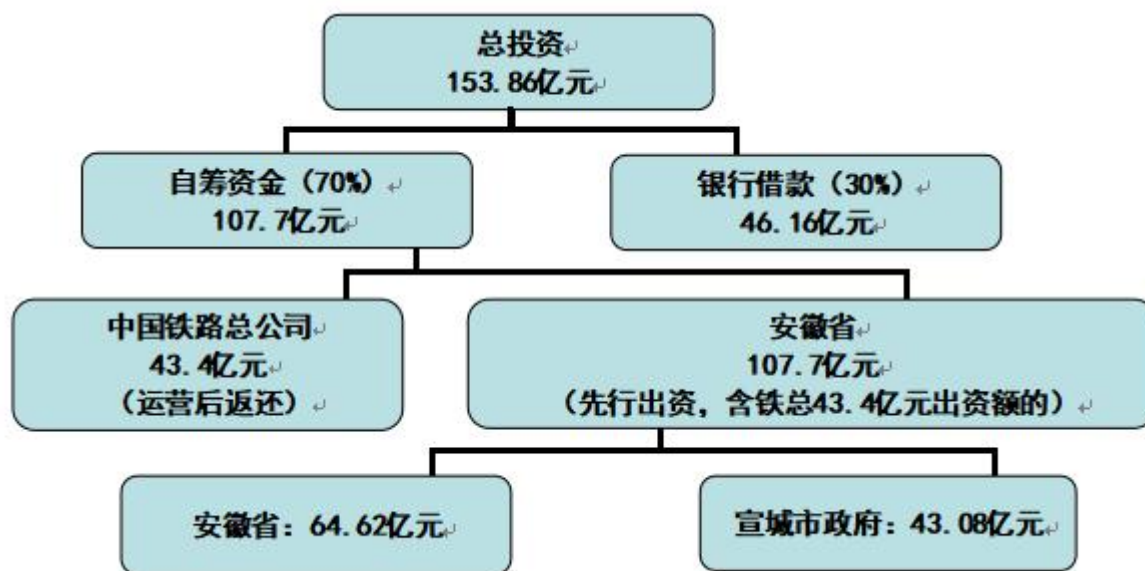
根据《铁总发改函[2019]77号》关于新建宣城至绩溪高速铁路可行性研究报告的批复内容：（1）宣绩高铁项目总投资153.86亿元。具体资金筹措方案如下：项目自筹资金107.7亿元，其中征地拆迁费用20.9亿元，其余86.8亿元由安徽省先行出资，地方政府自筹资金安排，其余46.16亿元自筹解决。项目建成运营后次年，铁路总公司按建设年限注入扣除征迁费用后工程投资资金的50%即43.4亿元。此外根据省政府《关于进一步加快安徽省铁路建设的若干意见》（皖政[2015]27号）要求，先期投入自筹资金107.7亿元由省、市按6:4比例分担，其中宣城市需自筹资金43.08亿元。（2）皖赣铁路宁国城区段改线项目总投资20.4亿元，具体资金筹措方案为全部由地方政府自筹资金解决。故宣城市地方政府出资总额为63.48亿元。

## 发债资金筹措方案表

单位：亿元

<b>一、项目总投资</b>	<b>177.1</b>	
（一）杭临绩铁路同步实施工程	2.84	该部分资金由安徽省政府承担，待杭临绩铁路建设时纳入临绩铁路，故本方案计算总投资额需剔除该部分投资额。
（二）宣城至绩溪高铁建设工程	153.86	
（三）宁国城区段改线工程	20.4	
<b>二、宣绩高铁建设工程自筹资金总额</b>	<b>107.7</b>	
（一）征地拆迁费用	20.9	省、市按6:4比例分担
1、安徽省政府	12.54	省政府以60%比例分担
2、宣城市政府	8.36	地方政府40%比例分担
（二）其余自筹资金	86.8	省、市按6:4比例分担，含代铁总垫付的43.4亿元
3、安徽省政府	52.08	省政府以60%比例分担
4、宣城市政府	34.72	地方政府40%比例分担
<b>三、宁国城区段改线工程自筹资金总额</b>	<b>20.4</b>	全部由地方政府分担
<b>四、省、市对项目自筹资金合计</b>	<b>128.1</b>	
（一）安徽省政府	64.62	安徽省自筹资金总额以第1、3项合计
（二）宣城市政府	63.48	宣城市自筹资金总额以第二项2、4项和第三项合计
<b>五、项目工程宣城市自筹资金分摊</b>	<b>63.48</b>	发债总额63亿元

(1) 新建宣城至绩溪高速铁路（主线段）资金筹措方案：



如上图所示，宣城至绩溪高速铁路项目由地方政府自筹资金总额为43.08亿元。

(2) 宁国城区段改线项目资金筹措方案：皖赣铁路宁国城区段改线项目全部由地方政府自筹资金解决，总额为20.4亿元。

综上，考虑资金成本及运营压力，结合项目实际情况，为降低资金成本，减轻财务负担，提高资金流动性，保障项目现金流最大化，本项目专项债券计划筹资63亿元，其中：用于新建宣绩高速铁路（主线段）工程资金43亿元，作为项目资本金投入项目使用，分6年发行；用于宁国城区段改线工程资金20亿元，分5年发行。

2020年共计已发行62900万元（2020年第一批次已发行债券资金9700万元，全部用于市本级段项目建设；2020年第二批次已发行债券资金20000万元，全部用于市本级段项目建设；2020年第三批次已发行债券资金9900万元，其中：2000万元用于市本级段项目建设，7900万元用于宁国市段项目建设；2020年第四批次已发行债券

资金23300万元，其中：5000万元用于宣州区段项目建设，16300万元用于宁国市段项目建设，2000万元用于绩溪县段项目建设）。

2021年共计已发行160200万元（其中2021年第一批次已发行41900万元：其中17800万元用于市本级段项目建设，14100万元用于宣州区段项目建设，10000万元用于绩溪县段项目建设；2021年第二批次已发行25300万元，全部用于宁国市段项目建设，2021年9月22日专项债券已发行58100万元，其中：9800万元用于宣州区段项目建设，43300万元用于宁国市段项目建设，5000万元用于绩溪县段项目建设；2021年11月24日专项债券已发行34900万元，其中30000万元用于市本级段项目建设，4900万元用于绩溪县段建设）。

根据宣城市统筹安排，经宣城市政府同意并报省财政厅批准，已于2022年6月，将该宣城地区部分项目调整至新建宣城至绩溪高速铁路项目使用，原项目资金调整情况详见下表：

2022年专项债券资金用途调整情况表

序号	所在市	拟调整专项债券项目情况								拟安排本地区专项债券项目情况			
		区划名称	债券全称	对应项目名称	发行日期	发行利率(%)	发行期限	发行金额(万元)	拟调整金额(万元)	区划名称	项目名称	发行期限	拟安排金额(万元)
1	宣城市	宣城市本级	2022年安徽省政府专项债券(三十五期)	宣城市巷口桥铁路二级物流基地配套基础设施项目	2022年6月	2.91	10年	10000	8000	宁国市	新建宣城至绩溪高速铁路	10年	8000
2	宣城市	宣城市本级	2022年安徽省政府专项债券(三十三期)	宣城市城市水生态体系建设项目	2022年6月	2.93	7年	35000	24100			10年	24100
3	宣城市	宣城市本级	2022年安徽省政府专项债券(二十八期)	宣城市智慧城市建设项目	2022年5月	3.27	15年	12000	8000			10年	8000
4	宣城市	宣城市本级	2022年安徽省政府专项债券(三十五期)	宣城市城市停车场项目	2022年6月	2.91	10年	3500	3500			10年	3500
5	宣城市	宣城市本级	2022年安徽省政府专项债券(三十五期)	宣城市城市供水设施完善工程	2022年6月	2.91	10年	6000	6000			10年	6000
6	宣城市	宣城市本级	2022年安徽省政府专项债券(三十八期)	宣城职业技术学院职业教育高水平综合能力提升工程项目	2022年6月	3.21	15年	2500	2500			10年	2500
7	宣城市	宣城市本级	2022年安徽省政府专项债券	宣城经济技术开发区承接长三角	2022年6月	2.91	10年	4500	4500			10年	4500

			(三十五期)	产业转移（西部新城）基础设施建设项目									
8	宣城市	宣城市本级	2022年安徽省政府专项债券（三十八期）	宣城经济技术开发区一体化高质量发展合作区产业基础设施建设项目	2022年6月	3.21	15年	3500	1380			10年	1380
9	宣城市	宣城市本级	2022年安徽省政府专项债券（三十八期）	长三角一体化宣城经济技术开发区产业承接基础设施和配套建设项目	2022年6月	3.21	15年	2000	1320			10年	1320
10	宣城市	宣城市本级	2022年安徽省政府专项债券（二十五期）	长三角农产品供应链中心项目（一期）	2022年5月	2.96	10年	10000	2400			10年	2400
11	宣城市	宣城市本级	2022年安徽省政府专项债券（三十五期）	长三角农产品供应链中心项目（一期）	2022年6月	2.91	10年	4600	4600			10年	4600
12	宣城市	宣城市本级	2022年安徽省政府专项债券（二十九期）	宣城长三角数字经济创新发展协作区基础设施及配套建设项目（一期）	2022年5月	3.32	20年	21900	21900	宁国市	新建宣城至绩溪高速铁路	10年	16900
										宣州区	新建宣城至绩溪高速铁路	10年	5000

因此，本项目资金使用情况如下：

2022年已发行195900万元（其中2022年1月专项债券已发行85500万元，其中15500万元用于宣州区段项目建设，70000万元用于宁国市段项目建设。2022年3月专项债券已发行12900万元，其中7900万元用于宣州区段项目建设，5000万元用于绩溪县段项目建设。2022年6月专项债券已发行5000万元，其中5000万元用于宣州区段项目使用，经调整上表相关项目发债金额至本项目后，2022年6月本项目已发行88200万元，其中5000万元用于宣州区段项目建设，83200万元用于宁国市段项目建设。2022年10月专项债券已发行4300万元，其中4300万元用于绩溪段项目使用。）

2023年专项债券已发行163000万元（其中2023年2月专项债券已发行98000万元，其中15000万元用于宣州区段项目建设、13000万元用于绩溪县段项目建设、70000万元用于宁国市段项目建设。2023年5月专项债券已发行35100万元，其中15100万元用于市本级段项目建设，20000万元用于宁国市段项目建设。2023年6月专项债券已发行5400万元，用于绩溪县段项目建设。2023年8月专项债券已发行3500万元，用于宣州区段项目建设。2023年9月专项债券已发行21000万元，用于宁国市段项目建设。）

2024年专项债券已发行24700万元（其中2024年5月专项债券已发行24700万元，其中10000万元用于市本级段项目建设，14700万元用于宁国市段项目建设。）

2025年专项债券计划发行23300万元（其中2025年1月专项债券拟发行1500万元，用于宁国市段项目建设。）



根据中共中央办公厅和国务院办公厅印发的《关于做好地方政府专项债券发行及项目配套融资工作的通知》内容规定，“允许将专项债券作为符合条件的重大项目资本金”，本项目作为国家重点支持的铁路项目，符合中央重大决策部署、具有较大示范带动效应的重大项目要求，在评估本项目可以实现收益平衡前提下，故将本次发债资金作为项目资本金完全符合国家相关要求。

同时根据《国务院关于加强固定资产投资项目资本金管理的通知（国发[2019]26号）》内容规定，“通过发行金融工具等方式筹措的各类资金，按照国家统一的会计制度应当分类为权益工具的，可以认定为投资项目资本金，但不得超过资本金总额的50%”，本次发债资金总额63亿元，其中43亿元作为项目资本金投入项目使用，为项目自筹资金107.7亿元的39.93%，符合国家对项目资本金管理的要求。

#### 四、项目预期收益、成本及融资平衡情况

2020-2025年，拟发行宣绩高铁专项债券资金需求共计63亿元，考虑到债券市场流动性和发债需求，2020年第一、二、三、四批次和2021年第一、二批次、2021年9月22日、2021年11月24日、2022年1月、2022年3月、2022年6月、2022年10月、2023年2月、2023年5月、2023年6月、2023年8月、2023年9月、2024年5月专项债券已发行金额按实际发行利率测算，分别为3.39%、2.87%、2.95%、3.37%、3.41%、3.18%、3.14%、3.16%、3.01%、3.07%、2.91%、2.87%、3.00%、3.06%、2.73%、2.76%、2.91%、2.41%，未发行债券发行利

率暂按为4.00%计取。

根据《关于新建宣城至绩溪高速铁路可行性研究报告的批复》（铁总发改函[2019]77号）内容，宣绩高铁项目自筹资金107.7亿元，另根据省政府《关于进一步加快安徽省铁路建设的若干意见》（皖政[2015]27号）要求，项目全部自筹资金107.7亿元由省、市按6:4比例分担，根据项目资金平衡测算一致性原则，本项目最终测算数据均按照该比例进行分摊。地方政府的土地出让收益不按比例分摊，故宣城市、宁国市和绩溪县土地出让收益全额纳入现金流入计算。宁国城区段改线工程项目总投资因全部由地方政府自筹资金解决，故该部分投资全部纳入本现金流出计算。

**项目收益、成本及融资平衡情况具体是：**

### **（一）项目收入及现金流入预测**

#### **1、运输分成收益**

（1）运输收入的确认根据《新建铁路宣城至绩溪高速铁路项目可行性研究报告》中经济评价铁路公司测算并发布的最新资料。本项目主要考虑运输和行李、邮包等运输其他收入。

运输收入=运输票价收入+运输其他收入。

①运输票价收入=时速350km/h列车客运周转量（客运总周转量为85%）\*时速350km/h运价率+时速250km/h列车客运周转量（客运总周转量为15%）\*时速250km/h运价率。

依据可研报告对项目通道客运量预测，研究年度宣城至绩溪区段客流密度为791万人。

## 研究年度2031年皖赣宣城至绩溪通道客运量汇总表

单位：万人、对/日

区段	2031年		
	合计	#客专（宣城至绩溪区段）	#既有线
客流密度	906	791	115
客车对数	41	36	5

依据可研报告本项目总运营长度为111.73公里。

客运周转量=客流密度\*区段运营长度，其中：时速350km/h列车为客运总周转量85%，时速250km/h列车为客运总周转量15%。

依据可研报告本项目运输收入客运运价率推荐350km/h动车组采用0.517元/人公里，250km/h动车组采用0.2851元/人公里。

②运输其他收入=运输票价收入\*5%。

运输其他收入为行李、邮包等收入，根据现状统计，本项目所在区域内的上海局的其他收入为运输收入的5-10%，本项目其他收入率按5%考虑。

根据以上数据，测算研究年度2031年运输收入为：

单位：万人、公里、万元

	年 度	2031年		合计
	时 速	时速350km	时速250km	
a	客流密度	791	791	
b	区段运营长度	111.73	111.73	
c	客运总周转量（a*b）	75121（a*b的85%）	13256（a*b的15%）	
d	客运运价率	0.517	0.2851	
e	合 计（d=c*d*2*1.05）	81559	7937	89496

依据《新建铁路宣城至绩溪高速铁路项目可行性研究报告》财

务评价表之“项目投资现金流量表”，2026-2035年项目运输票价收入情况如下：

单位：万元

年度	总运输收入	其中宣城市分摊（40%）
2026年	37,588.00	15,035.20
2027年	48,526.00	19,410.40
2028年	62,647.00	25,058.80
2029年	67,279.00	26,911.60
2030年	72,254.00	28,901.60
2031年	77,597.00	31,038.80
2032年	83,334.00	33,333.60
2033年	89,496.00	35,798.40
2034年	92,446.00	36,978.40
2035年	95,493.00	38,197.20
合计	726,660.00	290,664.00

综上，截止到2035年运输收入累计726,660.00万元，其中：宣城市按比例分摊的运输收入为290,664.00万元。

注：本项目可研中原定计划于2019年度开工，现因项目整体报批进度延后，因此预计项目将于2020年度开工建设，所以本方案中2020年度测算数据对应可研报告2019年度数据，以此类推，方案中所有研究年度2031年数据对应可研中研究年度2030年数据。

## 2、预期土地出让收益

### （1）基本假设条件及依据

依据国务院办公厅《关于支持铁路建设实施土地综合开发的意见》（国办发【2014】37号），本次综合开发土地面积为2650亩，其中：宣城市区1100亩，宁国市1500亩，绩溪县50亩。住宅、商业基准地价参考宣城市近期出让土地的平均价格，依据近三年宣城市GDP增长速度及其他各方面因素预计土地价格增长率。

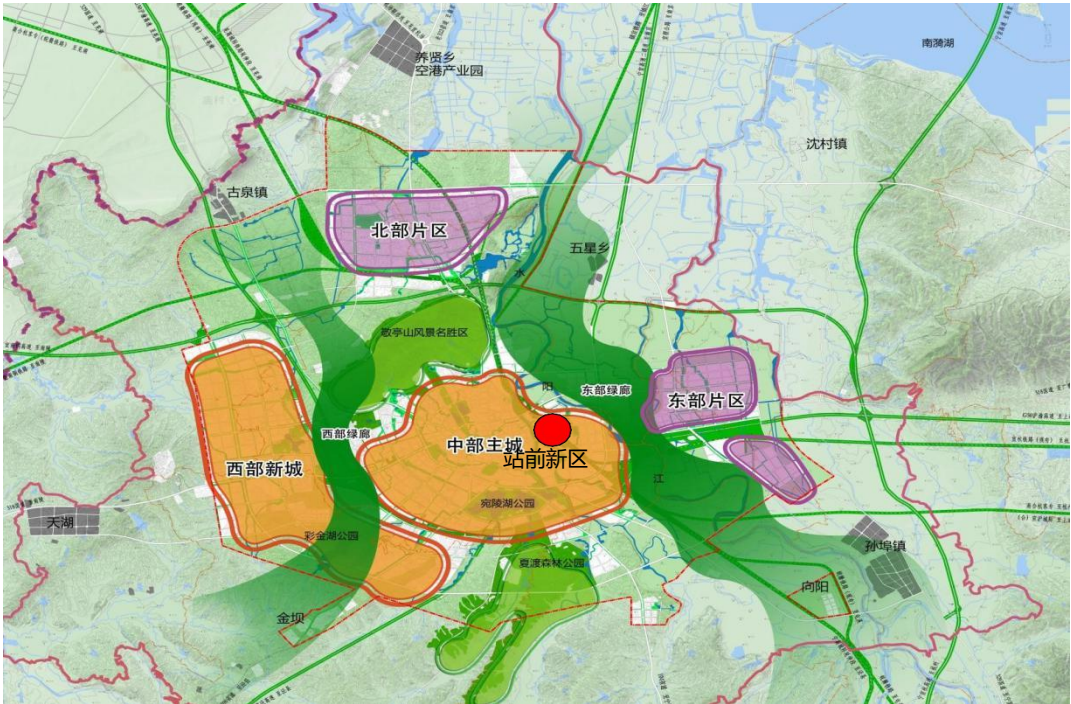
宣城市2016-2020年全市生产总值（GDP）同比增长按可比价格计算，分别为8.7%、8.5%、8.32%、7.8%、4.0%，近五年平均增速7.5%，考虑后疫情时代经济将恢复增长的趋势，此次预测按照8%的预计增速测算土地价格的增长。

#### ①宣城市区1100亩土地出让测算依据

根据《宣城市城市总体规划（2016-2030年）》、《宣城市人民政府关于宣城市火车站站前新区控制性详细规划及城市设计的批复》（宣政复[2018]116号），宣城火车站站前新区将成为未来“双城双片”的城市空间结构中，主城区“东联”东部片区在交通、功能、空间等方面的重要节点。建成后将成为：a、区域交通集散中心，以铁路站场为中心，多种交通设施高度集中，实现城市接轨上海、沟通江浙赣，服务皖东南，乃至全省的交通中心是其核心功能；b、城市形象展示门户宣城高铁车站作为融入区域发展的主要节点，走向未来的门槛，城市的门户，是宣城塑造其新形象的重要阵地；c、城市商务商业节点，宣城作为皖江城市带承接产业转移示范区之一，面向长三角及国内外市场，依托高铁等现代化综合交通枢纽，其周边地区将催生生产性服务业功能的广泛发展。它涉及信息收集、处理、交换的相互传递、管理等活动，其范围主要包括物流、中介、广告和市场研究、信息咨询、法律、会展、税务、审计、科学研究与综合技术服务等；d、文体休闲生态住区沿水阳江和解放河布置住宅用地区，配套结合生态和景观的文体休闲、商业娱乐设施，以步行系统相串联，塑造具有本地山水特色的生态住区。

站前新区与《宣城城市总体规划（2016-2030年）》

总体城市结构的关系示意图：



火车站站前新区规划用地平衡表

序号	用地代码		用地名称	面积（公顷）	比例（%）
1	R		居住用地	125.79	35.16
	其中	R2	二类居住用地	109.04	30.48
		B/R	商住用地	16.75	4.68
2	A		公共管理与公共服务设施用地	28.42	7.94
	其中	A1	行政办公用地	9.87	2.76
		A33	中小学用地	9.82	2.74
		A2/A4	文化设施/体育设施用地	5.48	1.53
		A51	医院用地	2.92	0.82
		A6	社会福利设施用地	0.33	0.09
3	B		商业服务业设施用地	31.70	8.86
	其中	B1	商业用地	6.55	1.86
		B14	旅馆用地	1.00	0.28
		B1/B2	商业/商务用地	22.05	6.16

		B12	批发市场用地	1. 95	0. 55
		B41	加油加气站用地	0. 15	0. 04
4	S		道路与交通设施用地	<b>110. 02</b>	<b>30. 75</b>
	其中	S1	城市道路用地	86. 16	24. 08
		S3	交通枢纽用地	23. 86	6. 67
5	U		公用设施用地	<b>2. 97</b>	<b>0. 83</b>
	其中	U21	排水用地	1. 76	0. 49
		U22	环卫用地	0. 27	0. 08
		U31	消防用地	0. 71	0. 20
		U9	其他公用设施用地	0. 23	0. 06
6	G		绿地与广场用地	<b>58. 88</b>	<b>16. 46</b>
	其中	G1	公园绿地	26. 76	7. 48
		G2	防护绿地	16. 54	4. 62
		G3	广场用地	15. 58	4. 35
城市建设用地				<b>357. 78</b>	<b>100</b>
7	E1		水域	20. 23	
8	H21		铁路用地	18. 67	
9			郊野公园绿地	24. 78	
合 计			规划总用地	<b>421. 46</b>	

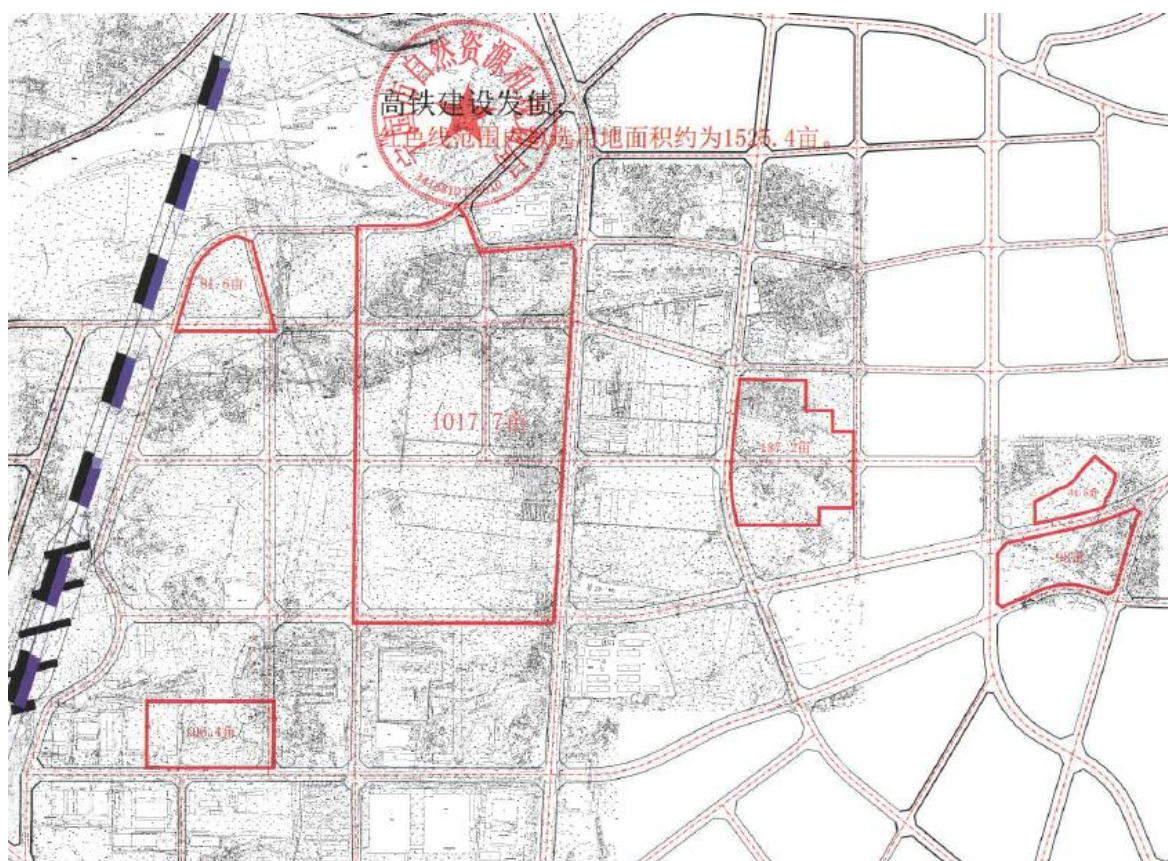
综上，宣城火车站站前新区地理位置优越，规划范围处于城市整体规划中心地带，且为城市发展规划的重要连接点。规划范围内居住用地面积为125.79公顷，占总建设用地比例为35.16%，其中：二类居住用地（R2）面积为109.04公顷，商住用地（B1/R2）用地为16.75公顷。结合规划预测发债存续期间共计73.33公顷（1100亩）土地可供出让，自融资日起于第一年至第十四年平均出让完毕。

## ②宁国市1500亩土地出让测算依据

根据宁国市自然资源和规划部门出具的规划图，火车站周边可供出让的土地如下图：



宁国市高铁周边地区商业用地规划图



根据宁国市自然资源和规划部门出具的规划图，同时宁国市人民政府出具《关于新建宣城至绩溪高速铁路项目专项债券土地出让的说明》，确定高铁周边地区居住用地共计1525.4亩，未来出让收入将作为债券本息的主要还款来源，上述居住用地拆迁成本等费用未来将由宁国市人民政府承担。而根据国务院办公厅《国办发

【2014】37号》文件规定，同一铁路建设项目的综合开发用地总量按单个站场最高不超过100公顷（1500亩）控制，结合规划预测发债存续期间共计100公顷（1500亩）土地可供出让，自融资日起于第一年至第十四年平均出让完毕。

### ③绩溪县50亩土地出让测算依据



根据《绩溪火车站站前广场规划设计》方案，目前已建成的绩溪火车站功能定位为：火车站地区的建设对于拉开绩溪城市发展骨架，实现新站新区地区整合协调发展有着极大的促进作用；火车站地区是绩溪未来重要的交通枢纽，市内外交通转换的重要节点。

未来发展趋势：随着经济的发展和高铁时代的来临，铁路出行将成为中远距离出行的主要方式。绩溪火车站站前区将成为人口聚集和产业功能提升的主要区域。站点周边的功能主要是为铁路人流服务，包括居住、旅游集散、酒店、商务办公、会议会展等。考虑绩溪站已建成，前期已有土地开发，结合规划预测共计50亩土地可供出让，自融资日起于第一年至第十四年平均出让完毕。

## （2）土地出让价格预测

### ①宣城市区土地出让价格预测

#### 2017-2018年宣城市土地出让情况

地块编号	用地单位	位置	出让面积 (亩)	用途	出让价款 (万元/ 亩)	出让时间
1819号	恒大地产集团合肥有限公司	薰化路以西、柏枫山路以南、景德路以东	272.27	商业、住宅	352	2019-1-25
1809号	苏州中锐璟盛置业有限公司	宝城路与兴隆路交叉口西北角地块	40.16	二类居住用地	380	2018/7/17
1808号	深圳中海建筑有限公司和浙江蓝城佳园投资管理有限公司	滨湖路与墨香路交叉口地块	299.99	二类居住用地	390	2018/7/17
1710号	南京梁开置业有限公司	水阳江大道与梅溪路交叉口西南角地块	41.50	二类居住用地	245	2017/10/30
1801号	宣城市国有资产投资有限公司	宣城市圣俞路以南、厚德路以东	82.08	二类居住用地	402	2018/3/20

经查询宣城市区2017-2018年共出让的5宗土地（见上表），地

理位置处于宣城市整体规划中心地带及周边，土地出让面积合计736.00亩，总出让价格合计271,259.60万元，平均约368.56万元/亩。

## ②宁国市土地出让价格预测

### 2018年宁国市土地出让情况

地块编号	用地单位	位置	出让面积 (亩)	用途	出让价款 (万元/ 亩)	出让时间
2018-25	上海红蜻蜓置业有限公司	南山街道凤形路西 侧	104	商业、 住宅	365	2018/6/13
2018-39	宁国紫燕恒邦置业有限公司	南山街道城西湖北 侧	99.4	住宅、 商业	312	2018/8/23

根据宁国市自然资源和规划局提供的宁国市2018年两个可对比地块出让情况（见上表），总出让面积203.4亩，总出让价格合计68,974.45万元，平均约339.11万元/亩。

## ③绩溪县土地出让价格预测

### 2018年绩溪县土地出让情况

地块编号	用地单位	位置	出让面积 (亩)	用途	出让价款 (万元/ 亩)	出让时间
协议出让	姚宇修、程 炯、胡云辉、 周华彤	徽山大道与规 划道路交叉口 西北角地块	2.37	居住用 地	115.72	2018-12-24
协议出让	张金锁	华阳镇南街车 站新村16号	0.25	商业用 地	201.82	2018-7-30
协议出让	安徽省绩溪县 航佳房地产开 发有限公司	方家源107号	0.33	商业、 住宅用 地	84.15	2018-7-30
2018-01	安庆碧桂园房 地产开发有限 公司	锦屏路与中王 北路交叉口东 南角	21.50	其他普 通商品 住房用 地	127.4419	2018-6-20

经查询绩溪县市2018共出让的4宗土地（见上表），面积约24.45亩，总出让价格约529.13万元，平均约120.00万元/亩。

### （3）预期土地出让产生的收益

土地出让收益预测是在土地出让收入基础上扣减根据政策规定计提的相关政策性基金等扣除项后估算。

# 项目土地出让预期收益情况表

单位：万元

年度	绩溪县 50 亩土地出让收入益					宁国市 1500 亩土地出让收益					宣城市 1100 亩土地出让收益				
	地价	出让面积	土地出让收入	扣去政府基金	出让收益	地价	出让面积	土地出让收入	扣去政府基金	出让收益	地价	出让面积	土地出让收入	扣去政府基金	出让收益
2019 年	120.00	—	—		—	339.11	—	—		—	368.56	—	—		—
2020 年	129.60	3.57	462.67	131.50	331.17	366.24	107.14	39,238.95	11,045.48	28,193.47	398.04	78.57	31,274.00	8,799.67	22,474.33
2021 年	139.97	3.57	499.69	141.86	357.83	395.54	107.14	42,378.16	11,924.45	30,453.71	429.88	78.57	33,775.67	9,500.14	24,275.53
2022 年	151.17	3.57	539.68	153.06	386.62	427.18	107.14	45,768.07	12,873.63	32,894.44	464.27	78.57	36,477.69	10,256.71	26,220.98
2023 年	163.26	3.57	582.84	165.15	417.69	461.35	107.14	49,429.04	13,898.70	35,530.34	501.41	78.57	39,395.78	11,073.77	28,322.01
2024 年	176.32	3.57	629.46	178.20	451.26	498.26	107.14	53,383.58	15,005.97	38,377.61	541.52	78.57	42,547.23	11,956.18	30,591.05
2025 年	190.43	3.57	679.84	192.31	487.53	538.12	107.14	57,654.18	16,201.74	41,452.44	584.84	78.57	45,950.88	12,909.20	33,041.68
2026 年	205.66	3.57	734.21	207.53	526.68	581.17	107.14	62,266.55	17,493.20	44,773.35	631.63	78.57	49,627.17	13,938.56	35,688.61
2027 年	222.11	3.57	792.93	223.97	568.96	627.66	107.14	67,247.49	18,887.87	48,359.62	682.16	78.57	53,597.31	15,050.20	38,547.11
2028 年	239.88	3.57	856.37	241.74	614.63	677.87	107.14	72,626.99	20,394.13	52,232.86	736.73	78.57	57,884.88	16,250.72	41,634.16
2029 年	259.07	3.57	924.88	260.92	663.96	732.10	107.14	78,437.19	22,020.98	56,416.21	795.67	78.57	62,515.79	17,547.37	44,968.42
2030 年	279.80	3.57	998.89	281.64	717.25	790.67	107.14	84,712.38	23,778.04	60,934.34	859.32	78.57	67,516.77	18,947.65	48,569.12
2031 年	302.18	3.57	1,078.78	304.01	774.77	853.92	107.14	91,488.99	25,675.49	65,813.50	928.07	78.57	72,918.46	20,460.12	52,458.34
2032 年	326.35	3.57	1,165.07	328.17	836.90	922.23	107.14	98,807.72	27,724.73	71,082.99	1,002.32	78.57	78,752.28	22,093.59	56,658.69
2033 年	352.46	3.59	1,265.33	356.25	909.08	996.01	107.18	106,752.35	29,949.25	76,803.10	1,082.51	78.59	85,074.46	23,863.81	61,210.65
合计		50	11,211	3,166	8,044		1,500	950,192	266,874	683,318	10,007	1,100	757,308	212,648	544,661

说明：1、地价：基准地价参考宣城市区、宁国市和绩溪县近期出让土地的平均价格，同时依据近三年宣城市GDP增长速度及其他各方面因素预计土地价格增长率。宣城市2016-2020年全市生产总值（GDP）同比增长按可比价格计算，分别为8.7%、8.5%、8.32%、7.8%、4.0%，近五年平均增速7.5%，考虑后疫情时代经济将恢复增长的趋势，此次预测按照8%的预计增速测算土地价格的增长。

2、出让面积根据国务院办公厅《关于支持铁路建设实施土地综合开发的意见》（国办发【2014】37号）、《宣城城市总体规划（2016-2030年）》、《宣城市人民政府关于宣城市火车站站前新区控制性详细规划及城市设计的批复》（宣政复[2018]116号）、宁国市自然资源和规划部门出具的规划图和《绩溪火车站站前广场规划设计》方案预测，宣城市区可出让面积为1100亩，宁国市可出让面积为1500亩，绩溪县可出让面积为50亩。

3、政府性基金含农业土地开发资金，根据《关于印发用于农业土地开发的土地出让金收入管理办法》（财综〔2004〕49号），按8.2元/平方米计提；国有土地收益基金，根据《关于国有土地使用权出让收支管理办法的通知》（财综〔2006〕68号），按土地出让金总额的8%计提；教育资金，根据《关于从土地出让收益中计提教育资金有关事项的通知》（财综〔2011〕62号），按土地出让净收益10%计提；农田水利建设资金，根据《关于从土地出让收益中计提农田水利建设资金有关事项的通知》（财综〔2011〕48号），按土地出让净收益10%计提。

4、土地出让收益预测是在土地出让收入基础上扣减根据政策规定计提的相关政策性基金等扣除项后估算。

**结论：**假设项目场站综合开发土地，自融资日起至第十四年平均出让完毕。按照保守型原则土地挂牌交易收入，宣城市以近期项目周边土地交易价格平均值取整（368.56万元/亩）为基础，宁国市以近期项目周边土地交易价格平均值取整（339.11万元/亩）为基础，绩溪县以近期项目周边土地交易价格平均值取整（120.00万元/亩）为基础。

按此次预测土地价格增长速度8%，考虑2019年基准地价调整后计

算，宣城市预计综合开发土地出让收入为757,308.37万元，扣去地方政府性基金后的土地出让收益为544,660.68万元；宁国市预计综合开发土地出让收入为950,191.64万元，扣去地方政府性基金后的土地出让收益为683,317.98万元；绩溪县预计综合开发土地出让收入为11,210.64万元，扣去地方政府性基金后的土地出让收益为8,044.33万元，预计项目综合开发土地收益共计1,236,022.99万元。用于资金平衡的综合开发土地出让收益情况如下：

### 3、项目总现金流入情况

#### （二）项目支出及现金流出预测

单位：万元

序号	项 目	宣城市	宁国市	绩溪县	合计
1	土地出让收入	757,308.37	950,191.64	11,210.64	1,718,710.65
2	减：土地相关收益扣除项	212,647.69	266,873.66	3,166.31	482,687.66
(1)	农业土地开发资金（8.2）	601.34	820.00	27.33	1448.67
(2)	国有土地收益基金（8%）	60,584.67	76,015.34	896.86	137,496.87
(3)	水利建设基金（10%）	75,730.84	95,019.16	1,121.06	171,871.06
(4)	教育基金（10%）	75,730.84	95,019.16	1,121.06	171,871.06
3	土地出让收益合计	544,660.68	683,317.98	8,044.33	1,236,022.99
	现金流入（2020年-2033年）				合 计
	运输收入	土地出让收入			
合 计	290,664.00	1,236,022.99			1,526,686.99

1、依据原铁道部计划司、中国国际工程咨询公司交通项目部和  
国家开发银行交通环保评审局2012年颁布的《铁道建设项目经济评

价方法》，并参照国家发改委、建设部2006年发布的《建设项目经济评价方法和参数（第三版）》以及铁路总公司测算和发布的资料。根据编制的《新建铁路宣城至绩溪高速铁路项目可行性研究报告》，截止到2035年宣城市分摊的项目总投资、运营成本、相关税费和营业外支出现金流出共计862,966.80万元，具体包括：

（1）固定资产投资现金流出634,800.00万元；

单位：万元

年度	固定资产投资	其中：宣绩高铁项目宣城市分摊比例40%、宁国段项目地方政府分摊比例100%
2020年	127896.67	63379.24
2021年	325740.00	161420.57
2022年	398330.00	197392.57
2023年	331433.33	164241.90
2024年	50223.33	24888.19
2025年	47376.67	23477.52
合计	1,281,000.00	634,800.00

注：项目总投资额为174.26亿元，其中宣绩高速铁路项目总投资153.86亿元，自筹资金总额107.70亿元，其中宣城市按40%比例分摊的投资额为43.08亿元，剩余部分46.16亿元由组建项目公司统筹解决，故不纳入本次资金平衡方案中测算；宁国段铁路改造项目总投资额为20.40亿元，全部由地方政府承担。合计宣城市应承担的总投资额为63.48亿元。

（2）项目运营成本、相关税费和营业外支出现金流出共计228,166.80万元。

①运营成本：分为有关成本和无关成本。有关成本是与行车量有关的支出，包括牵引车能耗、动车修理养护成本、乘务人员工资及分摊的管理费用等，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用。按照铁路总公司测算并发布的最新资料，本项目350km/h动车组有关支出率为0.18953元/人公里；无关支出率为230万元/公里。运营有关成本=客运周转量（客流密度\*区段运营长度\*2）\*有关支出率。

### 研究年度2031年的运营有关成本表

单位：万人、公里、万元

	年 度	2031年
a	客流密度	791
b	有关支出率	0.18953
c	区段运营长度	111.73
d	运营有关成本（ $d=a*b*c*2$ ）	33,500
e	无关支出率	230
f	运营无关成本（ $e*c$ ）	25,697
g	合 计（ $g=f+d$ ）	59,197

②税金及附加：为应缴增值税及附加，采用运输收入5%计算。

③营业外支出：铁路运输企业的营业外净支出包括教育经费，铁路公、检、法经费，防疫医疗费，非常损失，赔偿金等。本项目营业外净支出率取25元/万换算人公里。

依据《新建铁路宣城至绩溪高速铁路项目可行性研究报告》财务评价表之“项目投资现金流量表”，2026-2035年项目运营成本、相关税费和营业外支出情况如下：

单位：万元

年度	运营成本	其中宣城市 分摊（40%）	税金及附加	其中宣城市 分摊（40%）	营业外支出	其中宣城市 分摊（40%）
2026年	40,204.00	16,081.60	1,879.00	751.60	191.00	76.40
2027年	44,206.00	17,682.40	2,426.00	970.40	247.00	98.80



2028年	49,373.00	19,749.20	3,132.00	1,252.80	318.00	127.20
2029年	51,068.00	20,427.20	3,364.00	1,345.60	342.00	136.80
2030年	52,888.00	21,155.20	3,613.00	1,445.20	367.00	146.80
2031年	54,843.00	21,937.20	3,880.00	1,552.00	394.00	157.60
2032年	56,943.00	22,777.20	4,167.00	1,666.80	424.00	169.60
2033年	59,197.00	23,678.80	4,475.00	1,790.00	455.00	182.00
2034年	60,277.00	24,110.80	4,622.00	1,848.80	470.00	188.00
2035年	61,392.00	24,556.80	4,775.00	1,910.00	485.00	194.00
合计	530,391.00	212,156.40	36,333.00	14,533.20	3,693.00	1,477.20

综上，截止到2035年项目运营成本、相关税费和营业外支出现金流出共计570,417.00万元。项目运营成本累计530,391.00万元，其中：宣城市按比例分摊的为212,156.40万元；税金及附加累计36,333.00万元，其中：宣城市按比例分摊的为14,533.20万元；营业外支出累计3,693.00万元，其中：宣城市按比例分摊的为1,477.20万元。故最终宣城市按比例分摊的运营成本、相关税费和营业外支出现金流出累计228,166.80万元。

2、本次拟筹集专项债券资金630,000.00万元，在债券存续期间累计需支付利息234166.00万元。其中，2020年共计已发行62900万元（2020年第一批次已发行债券资金9700万元，全部用于市本级段项目建设；2020年第二批次已发行债券资金20000万元，全部用于市本级段项目建设；2020年第三批次已发行债券资金9900万元，其中：2000万元用于市本级段项目建设，7900万元用于宁国市段项目建设；2020年第四批次已发行债券资金23300万元，其中：5000万元用于宣州区段项目建设，16300万元用于宁国市段项目建设，2000万元用于绩溪县段项目建设）。2021年共计已发行160200万元

（其中2021年第一批次已发行41900万元：其中17800万元用于市本级段项目建设，14100万元用于宣州区段项目建设，10000万元用于绩溪县段项目建设；2021年第二批次已发行25300万元，全部用于宁国市段项目建设，2021年9月22日专项债券已发行58100万元，其中：9800万元用于宣州区段项目建设，43300万元用于宁国市段项目建设，5000万元用于绩溪县段项目建设；2021年11月24日专项债券已发行34900万元，其中30000万元用于市本级段项目建设，4900万元用于绩溪县段建设）。

2022年已发行195900万元（其中2022年1月专项债券已发行85500万元，其中15500万元用于宣州区段项目建设，70000万元用于宁国市段项目建设。2022年3月专项债券已发行12900万元，其中7900万元用于宣州区段项目建设，5000万元用于绩溪县段项目建设。2022年6月专项债券已发行5000万元，其中5000万元用于宣州区段项目使用，2022年6月已调整发行88200万元，其中5000万元用于宣州区段项目建设，83200万元用于宁国市段项目建设。2022年10月专项债券已发行4300万元，其中4300万元用于绩溪段项目使用。

2023年专项债券已发行163000万元（其中2023年2月专项债券已发行98000万元，其中15000万元用于宣州区段项目建设、13000万元用于绩溪县段项目建设、70000万元用于宁国市段项目建设。2023年5月专项债券已发行35100万元，其中15100万元用于市本级段项目建设，20000万元用于宁国市段项目建设。2023年6月专项债券已发行5400万元，用于绩溪县段项目建设。2023年8月专项债券已发行3500万元，用于宣州区段项目建设。2023年9月专项债券已

发行21000万元，用于宁国市段项目建设。）

2024年专项债券已发行24700万元（其中2024年5月专项债券已发行24700万元，其中10000万元用于市本级段项目建设，14700万元用于宁国市段项目建设。）

2025年专项债券计划发行23300万元（其中2025年1月专项债券拟发行1500万元，用于宁国市段项目建设。）

2020-2025年，拟发行宣绩高铁专项债券资金需求共计63亿元，考虑到债券市场流动性和发债需求，2020年第一、二、三、四批次和2021年第一、二批次、2021年9月22日、2021年11月24日、2022年1月、2022年3月、2022年6月、2022年10月、2023年2月、2023年5月、2023年6月、2023年8月、2023年9月、2024年5月专项债券已发行金额按实际发行利率测算，分别为3.39%、2.87%、2.95%、3.37%、3.41%、3.18%、3.14%、3.16%、3.01%、3.07%、2.91%、2.87%、3.00%、3.06%、2.73%、2.76%、2.91%、2.41%，未发行债券发行利率暂按为4.00%计取。

债券按年计息，每半年支付一次，债券到期后一次偿还本金。  
应还本付息情况如下：

63亿元10年期债券本息测算表

单位：万元

年度	期初本金余额	债券额度		本期偿还本金	期末本金余额	应付利息
		宣绩高铁债券	宁国段改造债券			
2020年		62,900.00	0.00		62,900.00	1,263.60
2021年	62,900.00	123,600.00	36,600.00		223,100.00	4,126.81
2022年	223,100.00	126,500.00	69,400.00		419,000.00	11,175.75

2023年	419,000.00	97,000.00	66,000.00		582,000.00	16,285.75
2024年	582,000.00	10,000.00	14,700.00		606,700.00	18,166.95
2025年	606,700.00	10,000.00	13,300.00		630,000.00	18,880.98
2026年	630,000.00				630,000.00	19,346.98
2027年	630,000.00				630,000.00	19,346.98
2028年	630,000.00				630,000.00	19,346.98
2029年	630,000.00			24,100.00	605,900.00	18,993.92
2030年	605,900.00			62,900.00	543,000.00	17,377.25
2031年	543,000.00			160,200.00	382,800.00	14,514.04
2032年	382,800.00			171,800.00	211,000.00	7,818.17
2033年	211,000.00			163,000.00	48,000.00	3,061.23
2034年	48,000.00			24,700.00	23,300.00	1,180.03
2035年	23,300.00			23,300.00	0.00	466.00
合计		430,000.00	200,000.00	630,000.00		191,351.41

3、项目总现金流出情况

单位：万元

	现金流出					合 计
	运输成本			固定资 产投 资	融资利息	
	运营成本	税金及附 加	营业外净 支出			
合 计	212,156. 40	14,533. 20	1,477. 20	634,800. 00	191,351. 41	1,054,318. 21

(三) 资金平衡情况

项目净现金流=项目收入现金流入-项目支出现金流出

其中：项目收入现金流入=运输收入现金流入+土地出让收益现金流入；项目支出现金流出=投资现金流出+运营成本现金流出+税费现金流出+营业外净支出现金流出+融资利息现金流出；

本指标用于判断项目的累计现金流入对项目资金覆盖情况，累计净现金流结果为负数，则表明项目的累计现金流入不能够覆盖项目资金，即需通过再次发行债券达到项目资金自求平衡；累计净现金流结果为正数，则表明项目的累计现金流入能够覆盖项目资金，实现项目资金自求平衡。

债券存续期内，预计项目总收入现金流入为1,526,686.99万元，其中：运输收入现金流入290,664.00万元，土地出让收益现金流入1,236,022.99万元。预计支出现金流出为1,054,318.21万元，其中：固定资产投资支出634,800.00万元、运营成本212,156.40万元、税费14,533.20万元、营业外净支出1,477.20万元、政府专项债存续期利息支出191,351.41万元，项目累计现金收支结余472,368.78万元。

因此，债券存续期内，累计现金流入能够覆盖项目资金，实现项目资金自求平衡。

新建宣城至绩溪高速铁路资金平衡测算表

单位：万元

年度	现金流入						现金流出		累计净现金流
	运输收入	运输成本			运输收益	土地出让收益	固定资产投资	融资利息	
		运营成本	税金及附加	营业外净支出					
2020年	-	-	-	-	-	50,998.97	63379.24	1,263.60	-13,643.87
2021年	-	-	-	-	-	55,087.07	161420.57	4,126.81	-110,460.31
2022年	-	-	-	-	-	59,502.04	197392.57	11,175.75	-149,066.28
2023年	-	-	-	-	-	64,270.04	164241.90	16,285.75	-116,257.61
2024年	-	-	-	-	-	69,419.92	24888.19	18,166.95	26,364.78
2025年	-	-	-	-	-	74,981.65	23477.52	18,880.98	32,623.15
2026年	15,035.20	16,081.60	751.60	76.40	-1,874.40	80,988.64	-	19,346.98	59,767.26
2027年	19,410.40	17,682.40	970.40	98.80	658.80	87,475.69	-	19,346.98	68,787.51
2028年	25,058.80	19,749.20	1,252.80	127.20	3,929.60	94,481.65	-	19,346.98	79,064.27
2029年	26,911.60	20,427.20	1,345.60	136.80	5,002.00	102,048.59	-	18,993.92	88,056.68
2030年	28,901.60	21,155.20	1,445.20	146.80	6,154.40	110,220.71	-	17,377.25	98,997.86
2031年	31,038.80	21,937.20	1,552.00	157.60	7,392.00	119,046.61	-	14,514.04	111,924.57
2032年	33,333.60	22,777.20	1,666.80	169.60	8,720.00	128,578.58	-	7,818.17	129,480.41
2033年	35,798.40	23,678.80	1,790.00	182.00	10,147.60	138,922.83	-	3,061.23	146,009.20
2034年	36,978.40	24,110.80	1,848.80	188.00	10,830.80		-	1,180.03	9,650.77
2035年	38,197.20	24,556.80	1,910.00	194.00	11,536.40		-	466.00	11,070.40
合 计	290,664.00	212,156.40	14,533.20	1,477.20	62,497.20	1,236,022.99	634,800.00	191,351.41	472,368.78

#### （四）本息覆盖倍数

本息覆盖倍数=项目收益/（融资本金+利息）

项目收益=（运输收入-运营成本-税费-营业外净支出）+（土地出让收入-政府性基金）

本指标用于判断债券存续期内项目收益对融资本息覆盖情况，该指标结果大于1，表示该项目在债券存续期内累计项目收益能够覆盖融资本息；该指标结果小于1，则表示该项目债券存续期内累计项目收益不能覆盖融资本息。

新建宣城市宣城至绩溪段高速铁路将于2026年开通运营。本项目融资还本付息通过运输分成收益和预期土地出让收益逐年偿还。

项目运输收益情况如下：

单位：万元

年 度	累计运输收入	累计运输成本			累计运输收益
		运营成本	税金及附加	营业外净支出	
2026-2035年	290,664.00	212,156.40	14,533.20	1,477.20	62,497.20

项目土地出让收益情况如下：

单位：万元

序号	项 目	宣城市	宁国市	绩溪县	合计
1	土地出让收入	757,308.37	950,191.64	11,210.64	1,718,710.65
2	减：土地相关收益扣除项	212,647.69	266,873.66	3,166.31	482,687.66
(1)	农业土地开发资金（8.2）	601.34	820.00	27.33	1448.67
(2)	国有土地收益基金（8%）	60,584.67	76,015.34	896.86	137,496.87
(3)	水利建设基金（10%）	75,730.84	95,019.16	1,121.06	171,871.06
(4)	教育基金（10%）	75,730.84	95,019.16	1,121.06	171,871.06
3	土地出让收益合计	544,660.68	683,317.98	8,044.33	1,236,022.99

本次融资项目收益为运输收益和土地出让收益。预期收益偿还融资本金和利息情况为：按2019年GDP增速8%的100%比例计算项目总收益增速的情况下，本息覆盖倍数为1.58，按2019年GDP增速8%的90%比例计算总收益增速的情况下，本息覆盖倍数为1.42，按2019年GDP增速8%的80%比例计算总收益增速的情况下，本息覆盖倍数为1.26，见下表：

单位：万元

测算情况	融资本息			项目总收益		本息覆盖倍数
	本金	利息	本息合计	运输收益	土地出让收益	
按 100% 测算	630,000.00	191,351.41	821,351.41	62,497.20	1,236,022.99	1.58
按 90% 测算	630,000.00	191,351.41	821,351.41	56,247.48	1,112,420.69	1.42
按 80% 测算	630,000.00	191,351.41	821,351.41	49,997.76	988,818.39	1.26

## 五、专项债券发行方案

### （一）发行依据

#### 1、发行主体资格

《中华人民共和国预算法》第三十五条规定，经国务院批准的省、自治区、直辖市的预算中必需的建设投资的部分资金，可以在国务院确定限额内，通过发行地方政府债券举借债务的方式筹措。

《地方政府专项债务预算管理办法》（财预[2016]155号）第四条规定，省、自治区、直辖市政府为专项债券的发行主体，具体发行工作由省级财政部门负责。

按照上述规定，安徽省人民政府具备专项债券发行主体资格。

#### 2、地方政府债务限额管理



《中华人民共和国预算法》第三十五条规定，举借债务的规模，由国务院报全国人民代表大会或者全国人民代表大会常务委员会批准。

《地方政府专项债务预算管理办法》（财预[2016]155号）第十条规定，财政部在全国人民代表大会或其常委会委员会批准的专项债务限额内，根据债务风险、财力状况等因素并统筹考虑国家调控政策、各地区公益性项目建设需求等，提出分地区专项债务限额及当年新增专项债务限额方案，报国务院批准后下达省级财政部门。

《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）规定，各地试点分类发行专项债券的规模，应当在国务院批准的专项债务限额内统筹安排，包括当年新增专项债务限额、上年末专项债务余额低于限额的部分。专项债券可以对应单一项目发行，也可以对应同一地区多个项目集合发行。

### **3、建立地方政府债务应急处置机制**

《中华人民共和国预算法》第三十五条第五款规定，国务院建立地方政府债务风险评估和预警机制、应急处置机制以及责任追究制度。《国务院关于加强地方政府性债务管理的意见》（国发[2014]43号）第四（二）点“建立债务风险应急处置机制”规定，各级政府要制定应急处置预案，建立责任追究机制。

按照国务院办公厅10月27日印发的《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）第7.1点规定，县级以上地方各级人民政府要结合实际制定当地债务风

险应急处置预案。

**（二）发行计划**

本次发行的安徽省试点发行宣绩高铁专项债券的项目实施单位为：宣城市铁路（机场）建设管理服务中心。2020-2025年，拟发行宣绩高铁专项债券资金需求共计63亿元，考虑到债券市场流动性和发债需求，2020年第一、二、三、四批次和2021年第一、二批次、2021年9月22日、2021年11月24日、2022年1月、2022年3月、2022年6月、2022年10月、2023年2月、2023年5月、2023年6月、2023年8月、2023年9月、2024年5月专项债券已发行金额按实际发行利率测算，分别为3.39%、2.87%、2.95%、3.37%、3.41%、3.18%、3.14%、3.16%、3.01%、3.07%、2.91%、2.87%、3.00%、3.06%、2.73%、2.76%、2.91%、2.41%，未发行债券发行利率暂按为4.00%计取。

债券发行计划如下表所示：

**债券发行计划概览表**

发行年份	发行额度	发行期限
2020	6.29亿元	10年期
2021	16.02亿元	10年期
2022	19.59亿元	10年期
2023	16.30亿元	10年期
2024	2.47亿元	10年期
2025	2.33亿元	10年期

**六、潜在影响项目收益和融资平衡结果的各种风险评估**

**（一）超概算风险及控制措施**

在项目执行中，各项费用的调整，同时，受当前宏观经济的影响，钢材、水泥等工程材料的价格均处于上行区间，可能导致项目总投资额突破预算。

**风险控制措施：**鉴于项目通过招投标的形式与承包商签订合同，工程承包商将自行承担超出其报价的支出的做法，同时发改委在制定票价政策时也将考虑成本因素。

## **（二）管理风险及控制措施**

### **1、工期**

发行人虽然对本次募投项目进行了严格的可行性论证，在经济、技术方面均具有良好的可行性，在一定程度上保障了项目能够保质、保量、按时交付使用。但由于本次集合债券涉及多个项目，项目建设是一个系统工程，项目建设过程中拖延工期的因素较多，如可供研究资料的详细程度、设计方案的稳定性、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。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，减少项目净收益。

### **2、工程事故**

在施工阶段，由于一些难以预测的情况或施工不当、管理不善引发的工程事故，可能会引起工程延期、人员伤亡、投资增加等，对本次募投项目未来收益产生不利影响。

**风险控制措施：**进行充分的市场调查研究。综合考虑项目单位自身经济来源并规划资金积累的可靠性，规划工程项目的使用功能与自身教学、科研发展趋势是否一致，注意了解市场相关的动态，

规避可能存在的风险。

项目单位主管部门应严格做好工程建设计划审批，明确项目单位工程建设的主体责任，多方面、多渠道、多层次的反复论证工程建设规划和方案，有效控制项目建设成本和建设周期，将项目的投资、建设、监督工作分开，确保工程保时保质完成以及项目投入资金的合理使用；

项目的设计和建设均由技术过硬、经验丰富的建筑公司承担，关键工程经过反复论证，并由专业人员跟踪项目施工进度，确保项目施工，质量，减少工程设计方案的变更；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。

由项目单位全面做好组织协调工作，主要包括：协调各承建单位的关系，使其互相配合，搞好工作衔接，保证建设进度按计划实施。

在本次债券存续期内进一步完善项目管理机制，对自求平衡专项债券资金的使用情况进行实时监控，以确保项目建设实际投资控制在预算范围内并如期按质竣工和及时投入运营。

### **（三）项目总投资调整风险**

项目单位的总投资金额是根据工程可行性研究报告的批复得出，部分项目尚需审批及调整，政府主管部门批复后可能会有小幅度的变动，影响资金项目资本金投入和发债计划安排。

**风险控制措施：**按照项目单位的工程计划，工程建设期限都需经有关部门的严格审批。项目单位于2020年陆续开工建设，届时将

按照项目单位建设主管部门批复结果组织实施项目资金投入计划，保障项目顺利实施。

#### （四）利率波动风险

在本政府专项债券存续期内，受国民经济总体运行状况、国家宏观经济环境、金融货币政策以及国际经济环境变化等因素的影响，市场利率存在波动的可能性。市场利率波动将会对本项目的财务成本产生影响，进而影响项目的预期现金流。

**风险控制措施：**整体而言，为控制项目融资平衡风险，可动态调整债券发行期限和还款方式及时间，做好期限配比、还款计划和准备，加快资金周转，适当增大流动比率，充分盘活资金，用资金使用效率的收益对冲利率波动损失。

在设计债券发行方案时，发行人充分考虑债券存续期内可能存在的利率风险，合理确定本次债券的票面利率，能够保证投资人获得长期合理的投资收益。

### 七、还款保障情况

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。