

新建沪渝蓉沿江高铁上海至南京至合肥
段（滁州段）

收益与融资自求平衡专项债券

实施方案



财政部门：滁州市财政局

主管部门：滁州市发展和改革委员会

实施机构：滁州市城投交通控股有限公司

申报时间：2024年12月3日

目 录

项目概况.....	1
（一）基本情况.....	1
（二）项目总投资及资金来源.....	2
（三）项目工期计划.....	3
（四）项目预期收益、成本及资金平衡情况.....	4
（五）项目效益评价.....	4
第一章、项目区域基本情况.....	6
1.1 滁州市概况.....	6
1.1.1 地理位置.....	6
第二章、项目功能定位和建设必要性.....	8
2.1项目功能定位.....	8
2.2项目建设的必要性.....	11
第三章、项目建设方案.....	15
3.1 项目概况.....	15
3.1.1 项目名称.....	15
3.1.2 项目建设地点.....	15
3.1.4 项目建设内容及规模.....	15
3.2 项目单位概况.....	24
3.3 项目建设计划及现状.....	24
第四章、项目事前效益评估.....	26
4.1 专项债券项目事前绩效评估机制.....	26
4.1.1事前绩效评估基本原则.....	26
4.1.2事前评估对象和内容.....	26
4.1.3事前评估的组织管理.....	28
4.1.4事前评估方式和方法.....	28
4.1.5事前评估工作程序.....	29

4.1.6事前评估结果及其应用	29
4.2本项目事前绩效评估	29
4.2.1评估对象	29
4.2.2项目实施的必要性、公益性、收益性	29
4.2.3项目建设投资合规性与项目成熟度	34
4.2.4项目资金来源和到位可行性	34
4.2.5项目收入、成本、收益预测合理性	35
4.2.6债券资金需求合理性	35
4.2.7项目偿债计划可行性和偿债风险点	36
4.2.8绩效目标的合理性	38
4.2.9专项债券支持领域	40
4.2.10其他	40
4.3新增债券项目支出绩效目标表	40
第五章、项目投资估算及资金筹措方案	44
5.1主要工程数量	44
5.2编制依据	47
5.3各项工程静态估算及费用的编制	49
5.4动态投资	53
5.5机车车辆购置费	53
5.6铺底流动资金	53
5.7项目投资额	53
5.8资金筹措方案	58
5.9 资金筹措与年度运用计划表	60
第六章、项目融资计划	62
6.1 地方政府专项债券募集资金发行依据	62
6.2 分年专项债券发行规模、期限安排	63
第七章、项目收益及融资平衡情况	65
7.1 项目收入测算	65

7.1.1 计算依据	65
7.1.2 基础数据及参数选取	65
7.1.3 项目收入测算	67
7.2 项目成本测算	71
7.3 项目收益测算	76
7.3.1 利润测算	76
7.3.2 可用于偿还的现金流收益测算	79
7.4 资金测算平衡分析	83
7.4.1 项目债券本息测算及偿债计划	83
7.4.2 资金测算平衡情况	86
7.4.3 压力测试	89
第八章、资金管理方案	90
8.1 募集资金使用	90
8.2 额度管理	90
8.3 预算编制	91
8.4 预算执行和决算	91
8.5 募集资金拨付资料	92
8.6 募集资金拨付程序	93
8.7 募集资金本息偿还	94
8.8 部门职责	94
8.9 监督管理	95
第九章、专项债券投资者保护措施	97
9.1 项目预期现金流优先用于平衡项目还本付息	97
9.2 必要时在限额内发行新增专项债	97
9.3 建立地方政府性债务风险应急处理预案	97
第十章、还款保障措施	100
10.1 项目预期现金净流量优先用于平衡本项目还本付息	100
10.2 建立地方政府性债务风险防控机制	100

10.3	落实政府债务预算算理	100
10.4	有效防范化解政府债务风险。	101
10.5	建立完善的项目收支管理制度	101
10.6	建立债券资金使用绩效评价机制	102
10.7	建立地方政府债务应急处置机制	102
第十一章	风险管理方案	104
11.1	风险识别	104
11.1.1	自然环境和施工条件	104
11.1.2	来源于施工方的风险因素	104
11.1.3	来源于设计单位的风险因素	105
11.1.4	来源于供应商的风险因素	106
11.1.5	资金落实情况	106
11.1.6	工程事故	106
11.2	风险等级	108
11.3	风险管理控制措施	109
11.4	影响项目收益的风险及控制措施	114
11.5	影响融资平衡结果的风险及控制措施	115
11.6	主要风险防范、化解措施汇总	116
第十二章	信息披露计划	117
(一)	债券发行日五个工作日之前披露	117
(二)	债券发行结束当日披露	117
(三)	每期债券每个付息日五个工作日之前披露	117
(四)	每期债券兑付日五个工作日之前披露	118
(六)	每期债券存续期内随时披露内容	118

项目概况

（一）基本情况

根据《中长期铁路网规划》（发改基础〔2016〕1536号）文件精神，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。规划指出，到2025年，铁路网规模达到17.5万公里左右，其中高速铁路3.8万公里左右，网络覆盖进一步扩大，路网结构更加优化，骨干作用更加显著，更好发挥铁路对经济社会发展的保障作用。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。在原规划“四纵四横”主骨架基础上，增加客流支撑、标准适宜、发展需要的高速铁路，同时充分利用既有铁路，形成以“八纵八横”主通道为骨架、区域连接线衔接、城际铁路补充的高速铁路网。

2018年7月，推动长江经济带发展领导小组办公室印发《推动长江经济带沿江高铁通道建设实施方案》（第72号文件），明确要求：合宁高铁“十三五”开工，2025年前建成；北沿江高铁力争“十三五”开工，2025年前建成。

2019年2月28日，国家发改委会同国家铁路局、铁路总公司以及沿江9省市发改委召开推进沿江高铁及铁水联运系统建设座谈会。会议指出：“长江经济带是我们经济发展的最重要的东西轴带，加快建设高标准高质量沿江高铁通道，是深入贯彻落实党中央、国务院关于推动长江经济带发展的重大战略部署和中央经济工作会议精神的重要举措，对于完善国家高速铁路骨干网络，加速构建沿江综合立体交通走廊，支撑和引领长江经济带高质量发展具有重要意义”；会议明确要求：“按照统一规划、整体推进、分段实施的原则，将

沿江高铁作为一个整体项目推进；按照长江经济带发展领导小组办公室2018年印发的《推动长江经济带沿江高铁通道实施方案》要求，到2025年，实现上海至重庆、成都全线350公里/小时高标准高铁贯通运行，力争提前实现”。

2021年11月17日，国家发改委正式下达可行性研究报告批复，批准了沪渝蓉沿江高铁上海至南京至合肥段项目可行性研究报告。

（二）项目总投资及资金来源

1、项目总投资

本项目为政府投资项目，由国家和沿线各省政府共同投资建设，依据项目可行性研究报告批复：新建铁路沪渝蓉沿江高铁上海至南京至合肥段项目总投资1800.2亿元。其中滁州段总投资按市界分拆后测算为118亿元。

2、资金筹措

滁州段总投资测算为118亿元，按50%为资本金，资本金金额为59亿元。资本金出资比例分配原则如下：中国国家铁路集团有限公司资本金出资为资本金金额中扣除拆迁补偿费用之后的30%，省投资集团公司资本金出资金额为资本金中扣除中国国家铁路集团有限公司资本金出资金额之后的60%，滁州市资本金出资金额为资本金中扣除中国国家铁路集团有限公司资本金出资金额之后的40%。

具体如下：

滁州境内								
总投资			资本金出资50%			铁总出资（扣除征迁费，资本金出资额的30%）	省出资（扣除铁总出资部分的60%）	滁州出资（扣除铁总出资部分的40%）
总额	征迁费	其余工程费	总额	征迁费	其余工程费			
118	15	103	59	15	44	13.2	27.48	18.32

按上述原则计算后实际出资金额为滁州市承担资本金18.32亿元，省投资集团公司承担资本金27.48亿元，中国国家铁路集团有限公司出资13.2亿元。资本金以外的资金由设立的长江沿岸铁路集团安徽有限公司负责筹措工程资金59亿元。

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）以及中共中央办公厅、国务院办公厅印发《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》等文件精神，专项债券可作为项目资本金使用。

根据可行性研究报告及批复，滁州市范围内正线长度约71.8km，滁州市需出资资本金18.32亿元，根据滁州市政府安排，由市发改委作为主管部门，滁州市城投交通控股有限公司作为实施机构拟发行地方政府非标专项债18.32亿元作为资本金出资，债券期限为30年。

本项目由滁州市城投交通控股有限公司发行债券18.32亿元作为资本金出资，资本金投入到设立的长江沿岸铁路集团安徽有限公司中，资本金以外的部分将由长江沿岸铁路集团安徽有限公司自行筹集，故本项目不涉及债贷结合。

（三）项目工期计划

1、建设工期

推荐上海宝山站（含）至启东西站（不含）段建设总工期按7.0年安排（含联调联试及运行试验）；启东西站（含）至合肥站段建设总工期按5.0年安排（含联调联试及运行试验）。本项目属于启东西站（含）至合肥站段，故工期按5.0年安排。

2、本项目段2023年10月实现开工，计划2027年1月正式开通运营。

（四）项目预期收益、成本及资金平衡情况

1、项目预期收入：计算期内累计总收入1061758.27万元，其中运输票价收入965234.79万元，运输其他收入96523.48万元。

2、项目总成本分为运营成本、折旧以及利息，运营成本在计算期内主要分为：有关成本和无关成本、以及营业外净支出。计算期内累计项目总成本为789900.09万元，其中运营成本合计417201.03万元。

3、项目应交增值税及税金附加56627.11万元，应交所得税53807.77万元。

4、资金平衡：总收入减去运营成本以及应交的税收和发行费用等后累计可用于还本付息的金额为534122.36万元，累计需还本付息总额390929.30万元，测算覆盖本息倍数为1.37，考虑了净收益从-5%到-10%的变动，可用于还本付息的覆盖本息倍数分别为1.30到1.23。因此，项目能够实现收益和融资自求平衡。

（五）项目效益评价

铁路是国民经济大动脉。当前，我国正处在全面建成小康社会的攻坚期和推进供给侧结构性改革的机遇期，要求围绕有效需求扩大有效投资，优化供给结构，提高投资效率，发挥投资对稳增长、调结构的关键作用。加快铁路建设尤其是高速铁路建设，既是稳增长、调结构的重要抓手，也是增加有效投资、扩大消费的重要举措，有利于推动新旧动能转换接续，促进经济结构调整；有利于扩大有效投资，保持经济平稳增长；有利于增加铁路有效供给，全面提升运输服务保障能力。为此，需要围绕现代综合交通运输体系构建，遵循铁路发展规律，顺应时代发展形势要求，兼顾经济和社会效益，

扩大铁路基础设施网络，以高速铁路建设为重点，充分发挥高铁通道经济和枢纽经济效应，为经济社会转型升级和质量效益提升提供有力支撑。

项目建设和经营基本无污染，符合绿色环保要求，即经济、社会、生态三大效益十分显著。

经济效益：本项目财务评价的各项指标一般，但国民经济评价方面较好，也是可行的。

社会效益：在我国高速铁路规模快速扩张的新时期，高铁的空间效应将进一步显现，项目建设将抓住这一契机，努力将高铁效应发挥至极致。形成对产业转型升级与新型城镇化进程的有力支撑和引领。将能够发挥高速铁路具有的速度优势，显著吸引壮大旅游、商贸、房地产、文化教育等与人流聚集和速度有直接关系的现代服务业的发展。带动沿线各地区充分利用区位优势，发展诸如会展、旅游、餐饮、住宿、零售等第三产业，实现了客流增长和经济发展之间的良性互动。未来，需要依托高速铁路所营造的空间区位优势和势能，集聚优质生产要素，培育形成一些原本不具发展基础或发展优势的高端服务业，成为带动项目所在区域城市现代服务业发展的新的增长点和增长极。

生态效益：项目建设和经营符合绿色环保要求。

综上所述，该项目建设符合国家加大交通基础设施投资力度的宏观政策要求，符合地方产业政策和总体规划指引，投资方向正确。它的建设将成为地方经济高速增长强劲的推动力量，对于沿线城市加强对外交流，以及构建资源节约型、环境友好型社会，实现全面建成与巩固小康社会等均具有着重要意义。

第一章、项目区域基本情况

1.1 滁州市概况

1.1.1 地理位置

滁州，简称滁，古称涂中、清流、新昌。是安徽省省辖市，地处长江下游北岸，长江三角洲西端，安徽省东部，苏皖交汇地区。全市设2区、管辖4县、代管2县级市，土地总面积1.33万平方公里，常住人口414.7万。

1.1.2 社会经济及债务情况

滁州市经济、财政和债务有关数据

一、地方经济状况			
近三年经济基本状况			
项目年份	2021 年	2022年	2023 年
地区生产总值（亿元）	3362.1	3609.98	3782.01
地区生产总值增速（%）	9.8	5.5	6.4
第一产业（亿元）	287.9	301.54	295.10
第二产业（亿元）	1644.8	1807.98	1862.50
第三产业（亿元）	1429.4	1500.46	1624.40
产业结构			
第一产业（%）	8.6	8.3	7.8
第二产业（%）	48.9	50.1	49.2
第三产业（%）	42.5	41.6	43.0
固定资产投资增速（%）	16.4	16.5	9.5
二、财政收支状况（亿元）			
（一）近三年一般公共预算收支			
项目年份	2021年	2022年	2023 年
一般公共预算收入	250.9	277.85	298.16
一般公共预算支出	461.7	619.28	672.44
（二）近三年政府性基金预算收支			
政府性基金收入		188.20	238.70
政府性基金支出		439.70	494.30
地方政府专项债券收入	/	/	/

地方政府专项债券还本支出	/	/	/
（三）近三年国有资本经营预算收支			
国有资本经营收入			/
国有资本经营支出			/
三、地方政府债务状况（亿元）			
截至上年底地方政府债务余额	1290.30		
上年地方政府债务限额	1301.10		

第二章、项目功能定位和建设必要性

2.1 项目功能定位

1. 项目在国民经济中的意义和作用

本项目具有环保、高效、集约的特点，能够满足长江经济带“共抓大保护，不搞大开发”、“生态优先、绿色发展”的发展要求。同时，项目覆盖长江经济带的“一翼一极”和长三角城市群的“一核两圈两带”，是引领长江经济带、长三角城市群发展的重要支撑和强力引擎，能够有力推动长江上中下游地区绿色、协调、共享发展，优化空间格局，促进国家战略的落实。

本项目经过扬州、泰州、南通等地市，填补了江北地区的高铁路网空白，加速区域融合，对均衡化发展沿江两翼、带动长江经济带两岸地区平衡充分发展具有重要作用。本项目还是解决新时代长江南北两岸地区发展不平衡不充分主要矛盾，满足区域运输需求升级的重要载体。

2. 项目在路网中的意义和作用

(1) 高速铁路网的重要组分

根据2016年7月批复的《中长期铁路网规划》，我国将建设以“八纵八横”主通道为骨架、区域连接线衔接、城际铁路补充的高速铁路网。其中沪渝蓉高铁是“八纵八横”高铁主通道中沿江通道的重要组分，沪宁段也是沿海通道与京沪辅助通道的组成元素，具有重要的路网作用。

综合来看，本项目是沿江通道川渝鄂皖地区直通上海及与江北沿线旅客交流的主通路；是中西部地区与华东地区旅客交流的重要通道；项目上海至南通段作为京沪辅助通道的组成元素，承担胶东

半岛、鲁南及苏北地区与苏南、上海间的部分旅客交流；上海至南通段又为沿海通道的共线段，承担大部分胶东半岛、苏东沿海地区与上海地区的旅客交流。

（2）城际铁路网的骨干通道

根据国务院批复的《长江三角洲城市群发展规划》，新建沪宁合铁路为长江三角洲城市群骨干城际通道；根据《长江三角洲城市群铁路网规划研究报告（2016年修编）》，本项目合宁段为长三角城际铁路网“一轴、四射、六贯通”中“一轴”——沪宁合、沪杭甬“宁合字型主轴的组成部分；沪宁段为“四射”之一——沪泰宁、宁安城际通道（沿江发展带）的重要组成部分。

本项目是长三角长江以北地区唯一的高标准横向通路，且串联上海、南通、泰州、扬州、南京、滁州、合肥等区域核心城市和重要节点城市，能够满足沿线地区的城际客流需求。同时，项目还自东向西衔接了通苏嘉甬铁路、盐通铁路、盐泰锡常宜铁路、宁蚌城际、宁淮城际等线路，共同构成长三角重要城际骨架，发挥巨大的网络规模效应。因此，本项目是区域城际网的骨干线路。

（3）项目在区域货运网中的作用

目前区域货物运输主要由公路、水运、铁路共同分担。公路以其便捷、门到门运输的优势承担着大部分区域内的货物运输；水运以长江为依托，形成货运量居全球内河第一的黄金水道；铁路主要承担中长途的大宗货物运输。现状沿江通道上海至合肥段的货物运输主要由京沪铁路、宁启铁路、宁芜铁路、淮南铁路、芜铜铁路等承担，基本呈沿江分布态势；既有沪汉蓉铁路原设计为客货混运铁路，开通后考虑旅客运输组织和既有货运系统布局等因素，目前只开行客运列车。

研究年度，沪渝蓉高铁建成，理论上既有沪汉蓉铁路可以承担货运功能，但综合考虑货物运输需求增长趋势，既有由淮南铁路、宁芜铁路、宁启铁路等构成的货运系统可以满足区域普通货物需求，因此，沪汉蓉铁路拟以承担沿线城际客运、普速客车为主，兼顾集装箱等快捷货物运输和高铁快运任务，以适应铁路货运改革及向现代物流转型的发展要求。而新建沪渝蓉高铁，是沿江通道直通客流和江北地区旅客运输主通道，线路标准高，不宜承担普通货运功能，但可兼顾承担高铁快运功能。

3. 项目承担的运输功能

根据第二章对区域运量的分配结果，沪渝蓉高铁上海至南京至合肥段承担的主要功能如下：

沪渝蓉高铁上海至南京段主要承担：合肥及以远与沪宁段沿线地区的旅客交流，与上海地区的部分直通客流；郑州、西安及以远地区与沪苏间的部分旅客交流；淮安以远胶东半岛、苏东沿海地区与上海地区的部分旅客交流；沿线及长三角城市群的城际客流。

沪渝蓉高铁南京至合肥段主要承担：合肥及以远与南京及以远沪苏地区的大部分旅客交流，与杭州及以远少量旅客交流；郑州、西安及以远地区与沪苏间的部分旅客交流；沿线及长三角城市群的部分城际客流。

综上，本项目是中长期铁路网规划“八纵八横”之沿江通道的骨干线路、沿海及京沪辅助通道的重要组成部分；是长江三角洲城市群骨干城际通道；是承担沿江通道主要路网客流、沿海及京沪通道部分直通上海客流的铁路客运通道；是一条以路网功能为主，兼顾城际功能的高速铁路骨干线路。

综上所述，本项目是长三角地区城际铁路网的重要组成部分；

安徽城市群沟通长三角地区的又一便捷快速客运通路；是安徽城市群衔接长三角经济带的便捷快速客运通路；是促进沿线地区资源开发的重要基础设施。

2.2项目建设的必要性

1. 本项目的建设，是落实“一带一路”倡议、支撑长江经济带国家战略的需要

2014年9月至2015年5月，《国务院关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》（国发〔2014〕39号）、《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》等国家战略规划相继发布。2015年5月，国家发展改革委发布了《关于当前更好发挥交通运输支撑引领经济社会发展作用的意见》，明确提出要率先实施交通重大标志性工程，支撑重大国家战略的实施。

本项目的建设将高效对接“一带一路”倡议，向南通过沿海通道对接21世纪海上丝绸之路经济带，向北借助京港-陆桥通道连通丝绸之路经济带，成为落实和引领“一带一路”倡议的重要基础设施。同时，项目覆盖长江经济带的“一翼一极”，衔接国家东中西部三大经济区，是引领长江经济带发展的重要支撑和强力引擎，能够有力推动长江上中下游地区绿色、协调、共享发展，优化空间格局，促进国家战略的落实。

2. 本项目的建设，是优化长三角空间格局，助推区域融合发展的需要

长三角城市群是“一带一路”与长江经济带的重要交汇地带，具有举足轻重的战略地位。根据《长江三角洲城市群发展规划》，区域将构建“一核五圈四带”的网络化空间格局。本项目串联“一核（上海）”及“五圈”中的“两圈”（合肥都市圈、南京都市

圈），并覆盖“四带”中的“两带”（沪宁合杭甬发展带、沿江发展带），建成后将弥补江北沿线城市缺少高速铁路的短板，加快沿线城市与长三角核心区域融合，优化长三角空间格局。

本项目不仅承担沿线城际客流，还将与长三角其他线路一并发挥网络规模效应，能够有力促进区域空间调整、要素资源优化配置、产业分工协作转移，对促进城市群融合、协同发展和打造世界级城市群具有重要的推动意义。

3. 本项目的建设，是推动铁路客运高质量发展、建设交通强国的需要

目前沿江走廊铁路系统相对薄弱、局部段落技术标准较低且能力不足，导致市场竞争力不足。根据《长江经济带综合立体交通走廊规划（2014-2020年）》，首次明确提出了长江经济带要新建沿江高速铁路，形成以沿江、沪昆高速铁路为骨架的快速铁路网和以沿江、衢（州）丽（江）、沪昆铁路为骨架的普通铁路网。本项目将与在建郑万、武十高铁，规划合武、成达万高铁等共同构筑完整的沿江高速铁路通道。

本项目建成后，将显著提高通道的铁路竞争力，铁路在综合交通中的市场份额将从现状的28.3%~34.1%提升至远期的35.0%~40.1%，并衔接融合其他交通方式，优化调整通道运输结构，为实现铁路客运向高质量发展、推动铁路供给侧改革、构建长江经济带以轨道为主的综合立体交通走廊和建设交通强国等都发挥着重要的骨干先行作用。

4. 本项目的建设，是提升长江主轴运输能力，满足旅客运输需求的需要

上海至合肥主通路（沪宁合通路）沪宁段径路多元，目前有京

沪高铁、沪宁城际、京沪铁路、宁启铁路4条线路可承担客运功能。但是现状能力已趋于饱和，沪宁城际、京沪高铁和京沪铁路能力利用率分别达到85%、80%、93%。且江北地区高标准铁路空白，存在服务短板，显然既有铁路网格局无法满足未来旅客运输需求。

本项目的建设，将形成高标准大能力新通道，路网与城际功能兼顾，有效缓解通道运输压力；同时又可填补江北地区高速铁路网的空白、补齐江北通道运输短板，从根本上解决沪宁通道能力不足的问题。

5. 本项目的建设，是平衡长江南北两岸地区发展，促进经济协同发展的需要

目前，长江下游南北两岸的人口密度、社会经济发展水平均呈现南强北弱态势，区域发展不平衡不充分。而区域路网发展不平衡不充分现象也较为突出。现状江南地区已有三条铁路，江北地区仅有宁启铁路，且技术标准不高，部分江北旅客出行需要到江南乘坐高铁，此外江北地区与上海、苏南、浙江等地的有大量旅客交流需求依靠公路完成，运输支撑力不足，一定程度上限制了江北地区的发展和人民出行。

本项目是横贯长江下游、串联江北核心城市的高标准铁路，将打破长江两岸的地理屏障和行政分割。一方面能够均衡化发展沿江两翼平行铁路通道，带动江北地区的产业协作和经济联系，促进长江两岸地区平衡充分发展；另一方面有效改善通道运输需求升级与运输供给不平衡不充分的矛盾，满足人民对美好出行的需要。

6. 本项目的建设，是打好污染防治攻坚战，保障生态文明示范带建设的需要

本项目途经上海、南京等经济发达地区，土地开发强度高，经

济密度大，土地资源稀缺，环境保护压力较大，对绿色交通有较大要求。相比之下，铁路具有运量大而占地较少、能耗较低、污染小的优势，是国家重要的基础设施、国民经济的大动脉和大众化交通工具，从环境保护、节约能源、提高效率等方面看，铁路在综合交通运输体系中占有十分明显的优势。据统计，单位能耗公路和航空分别是铁路的2.3倍和6倍。

本项目将以时效优势和高质量服务吸引部分公路、航空客流转移至铁路，能够有效降低碳排放和减轻大气污染，保护长江流域的绿水青山，实现“生态优先、绿色发展”，保障长江经济带生态文明示范带建设。

综上所述，本项目建设是实施国家“一带一路”倡议、支撑长江经济带国家战略的需要；是优化长三角空间格局，助推区域融合发展的需要；是推动铁路客运高质量发展、建设交通强国的需要；是提升长江主轴运输能力，满足旅客运输需求的需要；是平衡长江南北两岸地区发展，促进经济协同发展的需要；是打好污染防治攻坚战，保障生态文明示范带建设的需要。因此，本项目建设是非常必要的。

第三章、项目建设方案

3.1 项目概况

3.1.1 项目名称

新建沪渝蓉沿江高铁上海至南京至合肥段（滁州段）

3.1.2 项目建设地点

沪渝蓉高铁上海至南京至合肥段位于我国华东地区的上海市、江苏省和安徽省境内，大致沿长江北岸东西走向。线路起自上海市新建上海宝山站，向西经江苏省苏州市、南通市、泰州市、扬州市、南京市，安徽省滁州市，终至合肥市合肥南站。上海宝山站至合肥南站线路运营长度554.59公里，其中新建线路519.87公里（上海段51.04公里、江苏段365.5公里、安徽段103.33公里）。

3.1.3 项目性质

新建。

3.1.4 项目建设内容及规模

上海宝山站至合肥南站，线路运营长度554.59km，新建线路长度519.87km。包含上海枢纽、南通地区、泰州地区、扬州地区、南京枢纽和合肥枢纽等相关工程。

（1）上海宝山至南京北段

1）正线

上海宝山（含）至南京北（含）段：CK1+038～CK427+877.64，线路长度423.375km，其中新建线路长度416.54km，利用既有长度6.835km，SLCK4+702.418～SLCK5+859.85段线下工程利用盐通铁路，本项目仅含线上工程，线路长度1.160km；SLCK5+859.85～SLCK11+537.00949段完全利用盐通铁路，线路长度5.677km。

2) 右线绕行

I. 上海枢纽右线绕行右CK1+038.86-右CK2+000, 线路长度0.961km。

II. 南通地区右线绕行右CK169+800~右CK182+850, 线路长度13.072km, 其中右XLCK5+877.85~XLCK11+613.12893段利用盐通铁路工程, 线路长度5.735km, XLCK4+715.905~XLCK5+877.85段线下工程利用盐通铁路, 本项目仅含线上工程, 线路长度1.158km。

3) 上海枢纽

I. 南沿江联络线

BNXLCK0+000-BNXLCK2+160.09, 线路长度2.16km
BNSLCK0+000-BNSLCK2+248.85, 线路长度2.249km
NBXLCK0+000-NBXLCK3+826.37, 线路长度3.826km
NBSLCK0+000-NBSLCK3+877.67, 线路长度3.878km
II. 上海宝山动车运用所走行线SDZCK0+000~SDZCK13+131, 线路长13.131km
动走线右线绕行段SDZYCK0+000~SDZYCK6+301, 线路长6.301km。

III. 新建上海宝山动车运用所

IV. 太仓工区走行线TCGZCK0+000~TCGZCK2+777.28018, 线路长度2.777km。

V. 崇明工区走行线CMGZCK0+000~CMGZCK1+362.76074, 线路长度1.363km。

4) 南通地区

I. 动车走行线

NTDZCK0+000~NTDZCK0+856.03069, 线路长度0.856km。
NTDZ右CK0+000~NTDZ右CK1+662.01320, 线路长度1.662km。
II. 工区走行线QDGZCK88+389.14~QDGZCK89+531.682, 线路长度1.143km。
III. 南通动走线施工便线便CK0+000~便CK0+610.091, 线路长度0.61km。

IV. 扩建南通动车所

V. 启东站还建机务折返段及客整所

5) 泰州地区

I. 黄桥工区走行线

HQZCK228+732.64727~HQZCK230+410, 线路长度1.678km。II. 泰州南工区走行线TZDZCK0+000~TZDZCK2+633.00276, 线路长度2.633km。

6) 扬州地区

I. 扬州东动车走行线

YZDZCK309+434.93~YZDZCKK312+522.0796, 线路长度3.087km。II. 还建连淮扬镇工区走行线LZGZCK309+150~LZGZCK309+954.30365, 线路长度0.804km。

III. 新建扬州东存车场

7) 南京枢纽

I. 动车组走行线

南京北沪渝蓉动车走行线左线NJDZCK412+801.59748~NJDZCK416+700, 线路长度3.898km。

II. 南京北动车运用所

8) 需同步实施的其他工程

I. 沪通II期

HTCK111+108.6491~HTCK140+710.956, 线路长度29.602km。

II. 宁淮城际同期实施工程

六合西站改NHCK379+301.956~改NHCK388+473.273, 线路长度9.171km。

南京北站NHCK415+999.5~NHCK421+200, 线路长度5.2km。III. 南京枢纽普速系统（江北地区）改建工程改建京沪客车线10.418km（双线），含南京北普速场；改建宁启线9.184km（双线）；宁启浦口北联

络线8.150km（双线）；改建林浦线1.092km（双线）；改建乙烯专用线（包括殷庄站）2.575km（单线）；改建京沪货车线13.847km（双线），包含永宁镇站、高里站、浦口北站。

新建客整所客车出入段线1.728km（双线）、新建动走线0.775km（单线）。

（2）南京北（不含）至合肥南段

1）正线

CK412+000～合宁K460+579，线路正线长度103.33km。

2）合肥枢纽

I. 还建合宁线：左线8.17km；右线：10.19km。

II. 肥东合宁场至三十里铺联络线：左线3.96km；右线3.37km。

III. 合宁铁路与沪渝蓉高铁联络线：左线1.35km；右线1.78km。IV. 肥东沪渝蓉场至合肥站联络线：左线8.0km；右线8.13km。

3.1.5 项目建设方案

沪渝蓉高铁上海至南京至合肥段是我国中长期铁路网规划“八纵八横”高速铁路网骨架中沿江通道的重要组成部分，以服务中长途客流为主，兼顾沿线城际客流。本线位于上海市、江苏省和安徽省境内，区域内主要省会城市有上海、南京、合肥，地级市主要有南通、苏州、无锡、泰州、常州、镇江、扬州、滁州、马鞍山等。结合区域内路网布局、经济据点分布、人口分布等研究本线总体走向方案。

新建沪渝蓉高铁上海至南京至合肥段地理位置示意图

图例

- 本项目
- 既有普速铁路
- 在建和拟建普速铁路
- 已建成高速铁路
- 在建和拟建高速铁路



1. 上海至南京段

上海至南京段在长江以南有京沪高铁、沪宁城际、京沪铁路、规划苏南沿江铁路。京沪高铁是国家“八纵八横”高铁网的主骨架，为华东地区与华北、东北间客运交流主通道，沪宁段主要承担南北通道中长途客流和部分沿江通道直达高速客流；沪宁城际主要承担沪宁主轴城市间城际客流和宁安城际与苏南及上海间跨线客流，兼顾沿江通道与沿线的城际客流；苏南沿江铁路主要承担沿线及其与沪宁主轴城市间的城际客流，兼顾沿江通道与沿线及少量上海间的旅客交流。京沪铁路主要承担通道内货运和普速客流。

沪宁通道客运需求旺盛，既有京沪高铁、沪宁城际和规划建设的苏南沿江铁路共同在江南构成300~350km/h标准的六线格局。根据运量预测，研究年度，上海~南京近期货流密度3709万吨，客流密度14212万人，远期货流密度4213万吨，客流密度16310万人；沿江通道合宁段跨沪宁段的远期客流需求将达到3066万人，较现状增长235%。通道路网运输能力无法完全满足运输需求。

结合区域路网布局、通道各线分工及运输能力和经济据点分布，本线总体走向方案选择分析如下。

从路网布局分析，长三角经济区在江南已形成了以京沪高铁、沪宁城际为主轴及规划建设的苏南沿江铁路为辅的上海与南京间快速客运通道网，服务于江南城市；长江以北地区的南通、泰州、扬州、南京市江北新区等城市目前只有宁启铁路东西连接，缺少一条高标准的东西向客运通道。

从吸引客流分析，江南通路沿线主要吸引上海、苏州、无锡、常州、镇江等长江以南地区，2019年吸引区总人口5700万人，铁路发送量30862万人；江北通路沿线主要吸引南通、泰州、扬州等长江以北地区，吸引区2019年总人口1796万人，铁路发送量1208万人。江北地区

经济发展以及旅客运输较江南相对较弱，线路仅承担沿线城际功能能力较为富裕，且江北通路也为沿江通道的最快捷径路，有利于吸引通道直通客流。

因此从路网布局的合理性和吸引客流分析，本线上海至南京段应位于长三角经济带沿长江以北区域。

2. 南京至合肥段

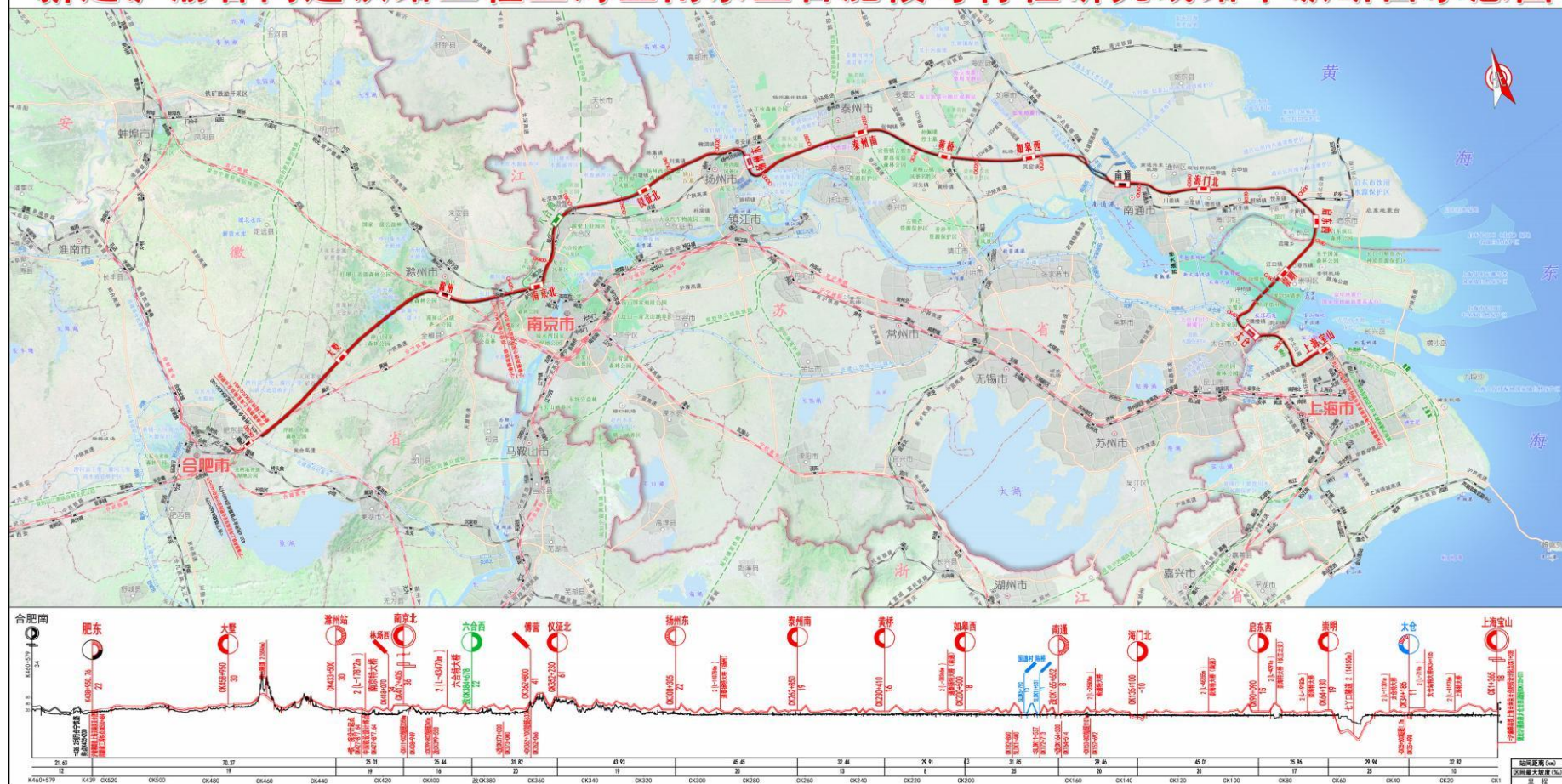
根据运量预测，南京～合肥段近期货流密度457万吨、客车188对，远期货流密度527万吨、客车225对。通过区域路网合理分工，通道内货运量可由合宁铁路、宁芜铁路、淮安铁路等共同承担。通道内客运需求旺盛，且中长途客流占总客流量的80%以上，对旅行时间要求高，既有合宁铁路列车最高运行速度为200km/h，不能满足中长途旅客服务质量的要求；若提速至300km/h及其以上，不仅提速改造工程量较大，施工对既有线运营干扰大，可实施性不强；另外合宁铁路运输能力也不能满足通道对客运需求，需新建客运铁路。

南京至合肥段合宁铁路连通南京与合肥两大省会城市，南京以北有安徽省滁州市（京沪高铁通过），以南有马鞍山市（宁安城际通过）位于长江南岸，若本线经由马鞍山市需两跨长江，线路过于展长，与本线路网功能为主的定位不符，因此南京至合肥段线路走向应尽量短直，不宜远离沪汉蓉铁路通道。

综上所述，结合沿线城市据点分布，本线路由应为上海～南通～泰州～扬州～南京～合肥，即沪渝蓉高速铁路，本线与长江以南的高速铁路通道一起组成沿江高铁通道。

南京至合肥段具体线路及设站如下：

新建沪渝蓉高速铁路工程上海至南京至合肥段可行性研究线路平纵断面示意图



3. 滁州站建设方案（并站方案）

根据滁州市滁宁协同发展规划，在南谯区线路走行于建成区外侧、规划范围南边缘，跨越京沪高铁后，基本沿京沪高铁西侧并行，与既有滁州站西侧并站新设沪渝蓉高铁场，充分利用地方政府在京沪高铁西侧预留控制用地。出站后折向西，以隧道工程形式穿越神山国家森林公园，后取直线路，至方案比较终点肥东站，该方案纳入最终比选，具体如下：

北东联络线引入滁州站。

主要工程内容有:

A. 北东联络线：上行线、下行线分别长3.73km、3.8km，联络线分别引入滁州站5、6道，引起5、6 道警冲标、应答器等设备的调整，线路有效长度调整为628m，改建站台长度调整为428m。

B. 改建滁州站：联络线分上、下行自滁州站北京端引入，接轨于5、6道，车站维持2台6线的规模不变，5、6道线路有效长调整为628m，其余线路有效长维持650m不变，站台尺寸调整为428m×12m×1.25m。

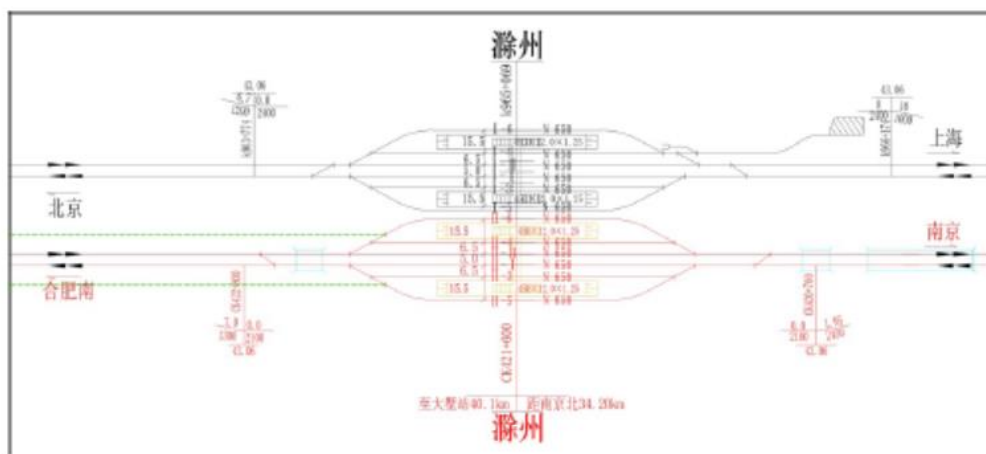


图 8-5-22 滁州站平面布置示意图

4. 大墅站建设方案

A车站地理位置

大墅站位于全椒县西王镇蒋李村附近，车站北距西王镇10.6km，南距大墅站7.2km。

B车站平面布置

该站为本线新建中间站，为路基站，设有到发线4条（含正线），450.0m×8m×1.25m 基本站台、中间站台各1座，站对左新建综合维修工区一处。车站示意图详见下图。

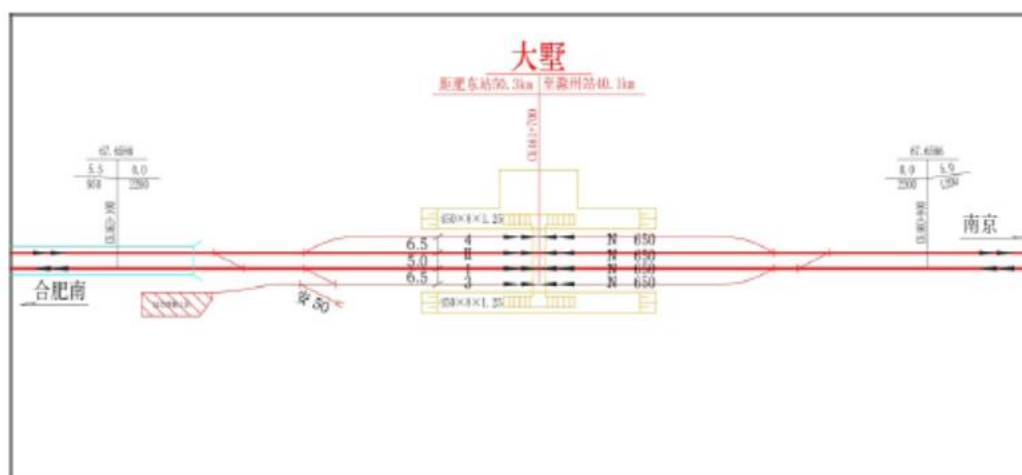


图 8-5-23 大墅站平面布置示意图

3.2 项目单位概况

滁州市城投交通控股有限公司成立于2019年08月15日，注册地位于安徽省滁州市龙蟠大道99号政务中心东五楼，法定代表人为高国先。经营范围包括对滁州市境内交通基础设施项目的投资、建设、经营和管理。（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）滁州市城投交通控股有限公司对外投资7家公司。

3.3 项目建设计划及现状

工程的实施计划涉及的方面较多，影响的因素也很多，既要尽快

发挥工程效益，又要根据资金筹措等实施情况，制定出切实可行的实施计划。根据工程进度的要求，以下列出项目实施的初步计划安排，各阶段工作可交叉进行，以节省工期，最终实施计划由项目执行单位根据工程进度要求确定。

本项目属于启东西站（含）至合肥站段区间，全线同步建设，同步开通，总工期 5 年（60 个月）。

本项目段2023年实现开工，计划2027年1月正式开通运营。

目前项目已完成可研、环评等前期手续批复，正在进行施工前准备中。

第四章、项目事前效益评估

4.1 专项债券项目事前绩效评估机制

本方案所称专项债券项目事前绩效评估（以下简称“事前评估”），是指财政部门根据部门战略规划、事业发展规划、专项债券项目申报理由及报告等内容，通过合理的方式方法，依据项目的功能特性、绩效目标设置的科学性和对项目经济效益、社会效益的评估，预计项目实施在一定时期内所要达到的总体产出和效果。

4.1.1 事前绩效评估基本原则

（1）客观公正原则

事前评估应以相关法律、法规、规章以及财政部、安徽省有关文件等为依据，按照“公开、公平、公正”的原则进行。

（2）科学规范原则

事前评估工作应通过规范的程序，采用定性与定量相结合的评估方法，科学、合理地进行。

（3）依据充分原则

在评估过程中，应收集足够的相关文件及资料，并要通过现场调研，为评估结论提供充分的依据支持。

4.1.2 事前评估对象和内容

事前评估的对象包括所有申请使用政府专项债券资金的项目。事前评估的基本内容包括但不限于：

（1）项目实施的必要性、公益性、收益性

主要评估项目立项依据是否充分，项目内容是否避免了与其他项目的重复，必要性是否充足，项目是不是带有公益性的收益项

目，项目是否有明显的经济、社会、环境或可持续性效益。

（2）项目建设投资合规性与项目成熟度

主要评估项目实施的方案是否科学、合理、可行，人、财、物等基础保障条件是否具备，相关批复手续是否齐全，项目成熟度是否较高，能够快速形成实物工作量。

（3）项目资金来源和到位可行性

评估政策和项目的筹资行为是否符合预算法、地方政府债务管理相关规定，筹资规模是否合理，资金来源是否合法合规，其中财政性资金支持方式及相关配套经费保障渠道是否可行，资金来源中财政资金以及债券资金到位可行性怎么样，来源是否有保证；按规定需开展财政承受能力评估和债务风险评估的，应通过财政承受能力评估和债务风险评估。

（4）项目收入、成本、收益预测合理性

主要评估项目收入是否可靠、合理，收入价格水平是否有依据，是否符合市场水平；各项成本费用测算标准是否合理，计算是否有遗漏，是否全面，成本计算水平是否合理；收益计算是否准确，收益是否充足，是否能保障债券还本付息。

（5）债券资金需求合理性

主要评估项目申请专项债券是否符合相关规定，债券资金需求规模是否合理，资本金比例和债券资金占比是否合理，年度债券需求是否合理，是否与工程建设进度是否保持相对一致。

（6）项目偿债计划可行性和偿债风险点

项目是否有与详细的还本付息的计划，项目偿债计划是否合理，是否符合专项债偿还要求，项目相关收益是否能保证偿还，是否具有可行性；项目的建设风险以及经营、市场风险是否进行了分

析调查，是否有相关的防范措施，措施是否合理，有效。

（7）绩效目标的合理性

主要评估项目是否有明确的绩效目标，绩效目标是否与部门的长期规划目标、年度工作目标相一致，是否能够准确衡量实际工作的需要，是否具有一定的前瞻性和挑战性。

（8）专项债券支持领域

主要评估项目是否属于专项债券支持领域。

（9）其他内容

其他需评估的内容。

4.1.3事前评估的组织管理

事前评估工作由财政部门统一领导，可以通过委托第三方形式进行，主管部门、项目建设单位配合具体实施。

财政部门负责拟定事前评估规章制度和相应的技术规范；确定事前评估项目，制定总体评估方案；结合事前评估结果提出债券资金拨付额度及拨付进程及同类项目非标专项债的再次申报批复的意见并督促落实。项目主管部门负责指导建设单位配合开展事前评估工作；督促落实事前评估改进工作。项目建设单位负责提供项目相关资料，配合完成评估工作；根据事前评估意见完善债券资金管理。第三方（若有）应按照财政部门的要求，依据相关办法或规定，组织实施具体的事前评估工作。

4.1.4事前评估方式和方法

事前评估的方式包括聘请专家、网络调查、电话咨询、召开座谈会、问卷调查等方式。

事前评估方法包括成本效益分析法、比较法、因素分析法、最低成本法、公众评判法等。

4.1.5事前评估工作程序

为确保事前评估工作的客观公正，事前评估工作应当遵守严格、规范的工作程序。程序一般包括事前评估准备、事前评估实施、事前评估总结及应用三个阶段。工作过程中形成事前评估报告。

4.1.6事前评估结果及其应用

财政部门应当及时整理、归纳、分析、反馈事前评估结果，绩效评价结果将决定债券资金的拨付额度及拨付进程及同类项目非标专项债的再次申报批复。

4.2本项目事前绩效评估

4.2.1评估对象

新建沪渝蓉沿江高铁上海至南京至合肥段（滁州段）

4.2.2项目实施的必要性、公益性、收益性

（1）必要性

1. 本项目的建设，是落实“一带一路”倡议、支撑长江经济带国家战略的需要

2014年9月至2015年5月，《国务院关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》（国发〔2014〕39号）、《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》等国家战略规划相继发布。2015年5月，国家发展改革委发布了《关于当前更好发挥交通运输支撑引领经济社会发展作用的意见》，明确提出要率先实施交通重大标志性工程，支撑重大国家战略的实施。

本项目的建设将高效对接“一带一路”倡议，向南通过沿海通道对接21世纪海上丝绸之路经济带，向北借助京港-陆桥通道连通丝

绸之路经济带，成为落实和引领“一带一路”倡议的重要基础设施。同时，项目覆盖长江经济带的“一翼一极”，衔接国家东中西部三大经济区，是引领长江经济带发展的重要支撑和强力引擎，能够有力推动长江上中下游地区绿色、协调、共享发展，优化空间格局，促进国家战略的落实。

2. 本项目的建设，是优化长三角空间格局，助推区域融合发展的需要

长三角城市群是“一带一路”与长江经济带的重要交汇地带，具有举足轻重的战略地位。根据《长江三角洲城市群发展规划》，区域将构建“一核五圈四带”的网络化空间格局。本项目串联“一核（上海）”及“五圈”中的“两圈”（合肥都市圈、南京都市圈），并覆盖“四带”中的“两带”（沪宁合杭甬发展带、沿江发展带），建成后将弥补江北沿线城市缺少高速铁路的短板，加快沿线城市与长三角核心区域融合，优化长三角空间格局。

本项目不仅承担沿线城际客流，还将与长三角其他线路一并发挥网络规模效应，能够有力促进区域空间调整、要素资源优化配置、产业分工协作转移，对促进城市群融合、协同发展和打造世界级城市群具有重要的推动意义。

3. 本项目的建设，是推动铁路客运高质量发展、建设交通强国的需要

目前沿江走廊铁路系统相对薄弱、局部段落技术标准较低且能力不足，导致市场竞争力不足。根据《长江经济带综合立体交通走廊规划（2014-2020年）》，首次明确提出了长江经济带要新建沿江高速铁路，形成以沿江、沪昆高速铁路为骨架的快速铁路网和以沿江、衢（州）丽（江）、沪昆铁路为骨架的普通铁路网。本项目将

与在建郑万、武十高铁，规划合武、成达万高铁等共同构筑完整的沿江高速铁路通道。

本项目建成后，将显著提高通道的铁路竞争力，铁路在综合交通中的市场份额将从现状的28.3%~34.1%提升至远期的35.0%~40.1%，并衔接融合其他交通方式，优化调整通道运输结构，为实现铁路客运向高质量发展、推动铁路供给侧改革、构建长江经济带以轨道为主的综合立体交通走廊和建设交通强国等都发挥着重要的骨干先行作用。

4. 本项目的建设，是提升长江主轴运输能力，满足旅客运输需求的需要

上海至合肥主通路（沪宁合通路）沪宁段径路多元，目前有京沪高铁、沪宁城际、京沪铁路、宁启铁路4条线路可承担客运功能。但是现状能力已趋于饱和，沪宁城际、京沪高铁和京沪铁路能力利用率分别达到85%、80%、93%。且江北地区高标准铁路空白，存在服务短板，显然既有铁路网格局无法满足未来旅客运输需求。

本项目的建设，将形成高标准大能力新通道，路网与城际功能兼顾，有效缓解通道运输压力；同时又可填补江北地区高速铁路网的空白、补齐江北通道运输短板，从根本上解决沪宁通道能力不足的问题。

5. 本项目的建设，是平衡长江南北两岸地区发展，促进经济协同发展的需要

目前，长江下游南北两岸的人口密度、社会经济发展水平均呈现南强北弱态势，区域发展不平衡不充分。而区域路网发展不平衡不充分现象也较为突出。现状江南地区已有三条铁路，江北地区仅有宁启铁路，且技术标准不高，部分江北旅客出行需要到江南乘坐

高铁，此外江北地区与上海、苏南、浙江等地的有大量旅客交流需求依靠公路完成，运输支撑力不足，一定程度上限制了江北地区的发展和人民出行。

本项目是横贯长江下游、串联江北核心城市的高标准铁路，将打破长江两岸的地理屏障和行政分割。一方面能够均衡化发展沿江两翼平行铁路通道，带动江北地区的产业协作和经济联系，促进长江两岸地区平衡充分发展；另一方面有效改善通道运输需求升级与运输供给不平衡不充分的矛盾，满足人民对美好出行的需要。

6. 本项目的建设，是打好污染防治攻坚战，保障生态文明示范带建设的需要

本项目途经上海、南京等经济发达地区，土地开发强度高，经济密度大，土地资源稀缺，环境保护压力较大，对绿色交通有较大要求。相比之下，铁路具有运量大而占地较少、能耗较低、污染小的优势，是国家重要的基础设施、国民经济的大动脉和大众化交通工具，从环境保护、节约能源、提高效率等方面看，铁路在综合交通运输体系中占有十分明显的优势。据统计，单位能耗公路和航空分别是铁路的2.3倍和6倍。

本项目将以时效优势和高质量服务吸引部分公路、航空客流转移至铁路，能够有效降低碳排放和减轻大气污染，保护长江流域的绿水青山，实现“生态优先、绿色发展”，保障长江经济带生态文明示范带建设。

综上分析，本项目建设是实施国家“一带一路”倡议、支撑长江经济带国家战略的需要；是优化长三角空间格局，助推区域融合发展的需要；是推动铁路客运高质量发展、建设交通强国的需要；是提升长江主轴运输能力，满足旅客运输需求的需要；是平衡长江

南北两岸地区发展，促进经济协同发展的需要；是打好污染防治攻坚战，保障生态文明示范带建设的需要。因此，本项目建设是非常必要的。

（2）公益性

2016年07月13日国务院召开常务会议，原则通过《中长期铁路网规划》，明确了增加铁路有效供给，提升运输服务保障能力的五大举措，提出打造以沿海、京沪等“八纵”通道和陆桥、沿江等“八横”通道为主干，城际铁路为补充的高速铁路网，实现相邻大中城市间1-4小时交通圈、城市群内0.5-2小时交通圈。高速铁路的建设，是我国优化运输结构，顺应时代形势的必然选择，对完善我国综合交通运输体系，促进交通运输提质增效升级，引领和支撑国土开发和城镇建设均具有显著效应。

本项目的建设将有效整合铁路运力资源，将使既有铁路的运力得以释放，以高铁带动新型城镇化建设的起飞。项目建设对人口流动具有显著的诱增效应，使原先鲜为人知或知名度高但交通不便的中小城市（镇），因人流涌动和宜居环境，成为吸纳人口的热点。总之，项目建设在实现高铁对人口流动、聚集服务能力提升，加快新型城镇化建设进程方面、在依托高速铁路引发区域“集聚效应”，加快城市群发展方面，以及在着力打造通道和枢纽经济，实现高铁与区域经济、国土开发融合发展等方面均具有着让人拭目以待之社会效益。

综上所述，该项目建设符合国家加大交通基础设施投资力度的宏观政策要求，符合地方产业政策和总体规划指引，投资方向正确。它的建设将成为地方经济高速增长强劲的推动力量，对于沿线城市

加强对外交流，以及构建资源节约型、环境友好型社会，实现全面建成与巩固小康社会等均具有着重要意义。具有显著的公益性。

（3）收益性

经济效益方面，该项目的建成，能够促进相关行业发展，推动经济增长，符合经济社会协调发展的总体要求。具有显著的经济效益。

本项目的建设和实施，充分完善国家交通基础设施，对该地区的交通现状有较大改善，积极促进区域整体强济全面提升，带动区域经济及社会的整体发展。

项目依据充分，立项科学，规模适度、选址合理、投资节约、方案切实可行，可带来一定的经济效益，国民经济评价方面也是可行的。

计算期内累计总收入1061758.27万元，其中运输票价收入965234.79万元，运输其他收入96523.48万元。经营收入较好。

4.2.3 项目投资合规性与项目成熟度

已完成项目立项、可研批复、用地批复、环评审批等前期工作，目前正在进行施工前准备工作。项目建设内容合规，项目投资估算符合市场水平，基本满足项目建设需求，项目可研报告经过专家评审，取得相关批复，不存在投资不准确的情况，故建设投资合规且项目成熟度高。

4.2.4 项目资金来源和到位可行性

滁州市范围内正线长度约71.8km，滁州段总投资测算为118亿元，其中滁州市承担资本金18.32亿元，由滁州市城投交通控股有限公司作为实施机构就资本金拟发行地方政府非标专项债募集18.32亿元。省投资集团公司承担资本金27.48亿元，中国国家铁路集团有限

公司出资13.2亿元，其余由安徽省区域公司通过其他方式筹措的工程资金等59亿元，项目资金来源渠道、性质、额度明确；资金到位可能性较强。

4.2.5项目收入、成本、收益预测合理性

（1）项目预期收入：计算期内累计总收入1061758.27万元，其中运输票价收入965234.79万元，运输其他收入96523.48万元。

项目收入可靠、合理，收入价格水平严格按有关收费文件批复，收费有依据，符合市场水平。

（2）项目经营成本。本项目总成本分为运营成本、折旧以及利息，运营成本在计算期内主要分为：有关成本和无关成本、以及营业外净支出和发行费用四项。

计算期内累计项目总成本为789900.09万元，其中经营成本合计417201.03万元。

项目的各项成本费用测算标准合理，计算基本准确无误，无漏项，成本计算水平合理。

（3）项目收益与资金平衡：累计可用于还本付息的金额为534122.36 万元，需支付发债利息207729.30万元，支付本金183200.00万元，累计需还本付息总额390929.30万元，测算覆盖本息倍数为1.37，项目能够实现收益和融资自求平衡。考虑了收入从-5%到-10%的变动，可用于还本付息的覆盖本息倍数分别为1.30到1.23。

项目收益计算准确，收益充足，能保障债券还本付息的要求。因此，项目能够实现收益和融资自求平衡。

4.2.6债券资金需求合理性

项目总投资依据皖发改基础〔2021〕1629号项目可行性研究报告

告批复：项目总投资1800.2亿元。滁州段总投资测算为118亿元，其中滁州市承担资本金184.32亿元，由滁州市城投交通控股有限公司作为实施机构就资本金拟发行地方政府非标专项债募集183200.00万元。债券项目投向正确。依据评分标准，本项得 2.5 分

根据滁州市政府安排，由滁州市城投交通控股有限公司作为实施机构就资本金拟发行地方政府非标专项债募集183200.00万元，项目投资预算测算合理、测算方法科学，投入方式最优，投入成本与预期效益能实现，债券资金需求合理。依据评分标准，本项得2.5分。债券资金规模需求合理。

4.2.7项目偿债计划可行性和偿债风险点

（1）偿债计划

参考近期已发行的地方政府专项债中标利率，从谨慎性原则考虑，已发行的按实际利率，未发行的债券利率假设为4.3%，利息每半年支付一次，到期后一次性偿还本金。专项债券发行费率假定为发行额度的1%。自申请使用资金开始计息之日起计算，30年存续期内合计共计需支付利息207729.30万元，偿还本金183200.00万元，共计支付本息合计390929.30万元。另债券发行费用暂定183.20万元。项目偿债计划符合有关政策要求，科学合理。

（2）偿债风险点及措施

1）项目预期现金净流量优先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。

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

急处置预案安徽省委、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。

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，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。

（3）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。

（4）建立完善的债券资金使用管理制度及绩效评价机制

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，组织开发新增债券资金绩效评价工作，确保债券资金合规使用，提高债券资金使用效益，保障投资者合法权益。

4.2.8 绩效目标的合理性

1、总绩效目标

总绩效目标：本项目对推动城镇化进程，实现安徽省经济可持续发展战略，对接长三角地区，实现地区振兴开发及共同小康目标，建设资源节约型和环境友好型现代化交通、实现可持续性发展具有重要意义。

2、产出指标

（1）数量指标

- 1）沪渝蓉高铁上海至南京至合肥段位于我国华东地区的上海市、

江苏省和安徽省境内，大致沿长江北岸东西走向。线路起自上海市新建上海宝山站，向西经江苏省苏州市、南通市、泰州市、扬州市、南京市，安徽省滁州市，终至合肥市合肥南站。上海宝山站至合肥南站线路运营长度554.59公里，其中新建线路519.87公里（上海段51.04公里、江苏段365.5公里、安徽段103.33公里，其中滁州段正线长度为71.8公里）。

2）滁州段设站两座，分别为滁州站和大墅站，滁州站为京沪高铁中间站，设到发线6条（含正线），大墅站为本线新建中间站，为路基站，设有到发线4条（含正线）。

（2）建设工期

推荐上海宝山站（含）至启东西站（不含）段建设总工期按7.0年安排（含联调联试及运行试验）；启东西站（含）至合肥站段建设总工期按5.0年安排（含联调联试及运行试验）。

项目计划2023年实现开工，计划2027年正式开通运营。

（3）投资指标

滁州市范围内正线长度约71.8km，滁州段总投资测算为118亿元，其中滁州市承担资本金18.32亿元。

（4）产出质量指标

依法依规组织项目建设，新建和改造工程竣工验收质量合格，在保修内正常使用。

（5）项目预期收益、成本及资金平衡指标

1）项目预期收入：计算期内累计总收入1061758.27万元，其中运输票价收入965234.79万元，运输其他收入96523.48万元。

2）项目总成本分为运营成本、折旧以及利息，运营成本在计算期内主要分为：有关成本和无关成本、以及营业外净支出。计算期

内累计项目总成本为789900.09万元，其中运营成本合计417201.03万元。

3) 项目应交增值税及税金附加56627.11万元，应交所得税53807.77万元。

4) 资金平衡：总收入减去运营成本以及应交的税收等后累计可用于还本付息的金额为534122.36万元，累计需还本付息总额390929.30万元，测算覆盖本息倍数为1.37，考虑了净收益从-5%到-10%的变动，可用于还本付息的覆盖本息倍数分别为1.30到1.23。因此，项目能够实现收益和融资自求平衡。

4.2.9专项债券支持领域

本项目属于专项债支持的交通基础设施领域，是关系到国计民生的重要支持领域，符合专项债发行支持领域。

4.2.10其他

(1) 专项债券申报材料编制

本项目专项债券申报材料的编制以中央、地方相关法律、法规、规章文件要求先行，根据本项目立项、可研、环评、用地预审等批复内容，结合项目相关单位提供的项目实际资料进行。

(2) 项目事前绩效评估将考核结果与政府专项债券资金投入相结合，可以反映债券资金的使用情况，提高资金的使用效率。

通过构建以结果为导向，以效率、效益优先，激励与约束相结合的政府专项债券绩效评估体系，增强政府专项债券与项目自身之间的关联程度，从而强化政府债券的激励导向作用，同时也有助于提高资金管理的有效性。

4.3新增债券项目支出绩效目标表

经事前绩效评估，项目的实施具有重大社会效益，项目实施必要性充分，且具有可行性。该新增债券项目支出绩效目标如下表：

4-1 新增债券项目支出绩效目标表

项目名称	新建沪渝蓉沿江高铁上海至南京至合肥段（滁州段）		使用领域	交通基础设施领域	
主管部门	滁州市发展和改革委员会		项目实施单位	滁州市城投交通控股有限公司	
项目属性	以前年度延续性项目（）2022年新增项目（√）				
项目期限	2022年1月至2056年6月				
项目拟投资数（万元）	项目资金总额：1180000.00万元				执行率 分值（10）
	其中：1.滁州市财政资金出资本金（滁州市本次发行债券出资）183200.00万元				
	2.安徽省投资集团控股有限公司出资本金274800.00万元				
	3.中国国家铁路集团有限公司出资本金132000.00万元				
	4.长江沿岸铁路集团安徽有限公司自行筹集资金590000.00万元				
总体目标	1.预期产出目标：2026年12月，完成新建沪渝蓉沿江高铁上海至南京至合肥段（滁州段）项目建设，运营期年净收益达到15000.00万元以上，并随着客流量增长而增长； 2.融资成本目标：计划发行政府专项债券融资183200.00万元，按期还本付息，做好基础数据采集分析，提高预期成本精确性，实现项目净收益最大化； 3.偿债风险目标：全面认识项目偿债风险点，针对偿债风险点提出相应的应对措施，保障项目建成后顺利运营。				
绩效目标	一级	二级指标	三级指标	指标值	分值权重（90）
	成本指标	经济成本	控制日常成本支出，不超过规定标准。	扣除还本付息后，项目有盈余。	6
		社会成本	噪音增多，影响交通	程度较低	6
		生态环境成本	大气、水资源污染	程度较低	6
	产出指标	数量指标	铁路正线长度	上海宝山站至合肥南站线路运营长度554.59公里，其中新建线路519.87公里（上海段51.04公里、江苏段365.5公里、安徽段103.33公里，其中滁州段正线长度为71.8公里）	3

			高铁站	滁州段设站两座，分别为滁州站和大墅站，滁州站为京沪高铁中间站，设到发线6条（含正线），大墅站为本线新建中间站，为路基站，设有到发线4条（含正线）。	3
		质量指标	项目验收	合格	9
		时效指标	项目建设按期完成率（%）	100%	9
		成本指标	总投资	不超过1180000.00万元	9
	效益指标	经济效益	年均净收益	≥15000.00万元	5
			债券是否及时还本付息	是	5
		社会效益	是否有助于提升就业率	是	5
			是否推动当地产业发展	是	5
		生态效益指标	是否设置环境保护管理机构	是	4
		可持续影响指标	是否符合当地政府长远规划	是	4
	满意度	服务对象满意度	当地居民对项目的满意度	≥90%	3
			相关单位满意度	≥90%	3

第五章、项目投资估算及资金筹措方案

5.1 主要工程数量

上海宝山站至合肥南站，线路运营长度554.59km，新建线路长度519.87km。包含上海枢纽、南通地区、泰州地区、扬州地区、南京枢纽和合肥枢纽等相关工程。

(1) 上海宝山至南京北段

1) 正线

上海宝山（含）至南京北（含）段：CK1+038～CK427+877.64，线路长度423.375km，其中新建线路长度416.54km，利用既有长度6.835km，SLCK4+702.418～SLCK5+859.85段线下工程利用盐通铁路，本项目仅含线上工程，线路长度1.160km；SLCK5+859.85～SLCK11+537.00949段完全利用盐通铁路，线路长度5.677km。

2) 右线绕行

I. 上海枢纽右线绕行右CK1+038.86-右CK2+000，线路长度0.961km。

II. 南通地区右线绕行右CK169+800～右CK182+850，线路长度13.072km，其中右XLCK5+877.85～XLCK11+613.12893段利用盐通铁路工程，线路长度5.735km，XLCK4+715.905～XLCK5+877.85段线下工程利用盐通铁路，本项目仅含线上工程，线路长度1.158km。

3) 上海枢纽

I. 南沿江联络线

BNXLCK0+000-BNXLCK2+160.09，线路长度2.16kmBNSLCK0+000-BNSLCK2+248.85，线路长度2.249kmNBXLCK0+000-NBXLCK3+826.37，线路长度3.826kmNBSLCK0+000-NBSLCK3+877.67，线路长度3.878kmII. 上海宝山动车运用所走行线SDZCK0+000～SDZCK13+131，线路长13.131km

动走线右线绕行段SDZYCK0+000～SDZYCK6+301，线路长6.301km。

III. 新建上海宝山动车运用所

IV. 太仓工区走行线TCGZCK0+000～TCGZCK2+777.28018，线路长度2.777km。

V. 崇明工区走行线CMGZCK0+000～CMGZCK1+362.76074，线路长度1.363km。

4) 南通地区

I. 动车走行线

NTDZCK0+000～NTDZCK0+856.03069，线路长度0.856km。NTDZ右CK0+000～NTDZ右CK1+662.01320，线路长度1.662km。II. 工区走行线QDGZCK88+389.14～QDGZCK89+531.682，线路长度1.143km。III. 南通动走线施工便线便CK0+000～便CK0+610.091，线路长度0.61km。

IV. 扩建南通动车所

V. 启东站还建机务折返段及客整所

5) 泰州地区

I. 黄桥工区走行线

HQGZCK228+732.64727～HQGZCK230+410，线路长度1.678km。II. 泰州南工区走行线TZDZCK0+000～TZDZCK2+633.00276，线路长度2.633km。

6) 扬州地区

I. 扬州东动车走行线

YZDZCK309+434.93～YZDZCKK312+522.0796，线路长度3.087km。II. 还建连淮扬镇工区走行线LZGZCK309+150～LZGZCK309+954.30365，线路长度0.804km。

III. 新建扬州东存车场

7) 南京枢纽

I. 动车组走行线

南京北沪渝蓉动车走行线左线 NJDZCK412+801.59748 ~ NJDZCK416+700, 线路长度3.898km。

南京北沪渝蓉动车走行线右线 NJDZYCK412+801.59748 ~ NJDZYCK416+700, 线路长度3.898km。

II. 南京北动车运用所

8) 需同步实施的其他工程

I. 沪通II期

HTCK111+108.6491 ~ HTCK140+710.956, 线路长度29.602km。

II. 宁淮城际同期实施工程

六合西站改 NHCK379+301.956 ~ 改 NHCK388+473.273, 线路长度9.171km。

南京北站 NHCK415+999.5 ~ NHCK421+200, 线路长度5.2km。III. 南京枢纽普速系统（江北地区）改建工程改建京沪客车线10.418km（双线），含南京北普速场；改建宁启线9.184km（双线）；宁启浦口北联络线8.150km（双线）；改建林浦线1.092km（双线）；改建乙烯专用线（包括殷庄站）2.575km（单线）；改建京沪货车线13.847km（双线），包含永宁镇站、高里站、浦口北站。

新建客整所客车出入段线1.728km（双线）、新建动走线0.775km（单线）。

(2) 南京北（不含）至合肥南段

1) 正线

CK412+000 ~ 合宁K460+579, 线路正线长度103.33km。

2) 合肥枢纽

I. 还建合宁线：左线8.17km；右线：10.19km。

II. 肥东合宁场至三十里铺联络线：左线3.96km；右线3.37km。
III. 合宁铁路与沪渝蓉高铁联络线：左线1.35km；右线1.78km。IV. 肥东沪渝蓉场至合肥站联络线：左线8.0km；右线8.13km。

5.2编制依据

1、一般规定

（1）国铁科法〔2018〕101号文发布的《铁路基本建设工程投资估算预估算编制办法》（以下简称“101号文”）。

（2）国铁科法〔2018〕102号文发布的《铁路基本建设工程投资估算预估算费用定额》（以下简称“102号文”）。

（3）国铁科法〔2018〕93号文发布的《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》。

（4）本阶段勘测施工组织调查分析资料。

（5）设计提供的图纸及方案情况。

2、采用定额

（1）国铁科发〔2017〕33号文发布的新版《铁路路基、桥涵、隧道、轨道、通信、信号、信息、电力、电力牵引供电、房屋、给水排水、机务车辆机械、站场工程预算定额》；

（2）国铁科法〔2018〕103号文发布的新版《铁路路基、桥涵、隧道、轨道、通信、信号、信息、电力、电力牵引供电、房屋、给水排水、机务车辆机械、站场工程概算定额》

（3）铁总建设〔2017〕324号文发布的《铁路工程补充预算定额（第一册）》。

（4）以上不足部分参照现行预算定额及其他相关定额、图纸或有关资料分析补充。

3、人工单价

基期人工单价执行“102号文”的综合工费标准的规定。编制期人工单价与基期保持一致，不计列人工价差。

4、料价

基期材料预算价格以国铁科法〔2017〕32号发布的《铁路工程材料基期价格》（2014年度）作为计算依据。

编制期采用2021年2季度价格水平（不含税）。

5、施工机具使用费

基期采用国铁科法〔2017〕32号发布的《铁路工程施工机具台班费用定额》（2014年度）作为计算施工机械台班单价及施工仪器仪表台班单价的依据。

6、水、电单价

执行“102号文”规定，工程用水基期单价为0.35元/t，工程用电基期单价为0.47元/kWh。

7、运输及装卸费单价

水泥、木材、钢材等根据“102号文”按施工组织确定的材料供应计划和估算确定的运输及装卸费单价，采用分项统计材料重量进行计算，其他材料运杂费和采购保管费包含在材料基期价格内。

8、施工措施费

根据“101号文”规定，本项费用以各类工程的基期人工费和基期施工机具使用费之和为计算基数。由“102号文”中施工措施费地区划分，安徽省属于1区，按“102号文”所规定的施工措施费费率计列。

9、特殊施工增加费

(1) 行车干扰施工增加费

根据“101号文”的规定。

2) 营业线封锁（天窗）施工增加费

根据“102号文”规定。

(10) 间接费

间接费包括企业管理费、规费和利润，根据“102号文”的规定，本项费用以各类工程的基期人工费和基期施工机具使用费之和为计算基数乘以“102号文”所列间接费费率计算。

(11) 税金

按国铁科法〔2019〕12号规定的9%计列。

(12) 设备购置费

按现行的《铁路工程建设设备预算价格》以不含可抵扣进项税额的价格，作为基期设备原价。设备运杂费根据“101号文”及“102号文”的相关规定。

5.3 各项工程静态估算及费用的编制

1、征地拆迁

(1) 土地征用及拆迁补偿费

根据《中华人民共和国土地管理法》、《安徽省人民政府关于公布全省征地片区综合地价标准的通知》（皖政〔2020〕32号）以及本项目沿线濉溪县、蒙城县、滁州市以及阜阳市关于征地拆迁相关规定执行；征地拆迁工作经费、统筹使用费按照皖发改基础〔2010〕1408号以及财建〔2019〕9号文规定计列。

(2) 用地勘界费

用地勘界费按国家和工程所在地政府的有关规定计列。

（3）其它工程及费用

1）通讯线路、电力线路拆迁

根据不同类型、不同等级的拆迁线路调查分析确定。

2）给排水及油气管线拆迁、通信防护根据设计专业提供资料计列。

3）改移道路

根据设计数量，采用铁路工程定额编制，不足部位参考公路定额补充分析。

4）压覆矿藏评估与补偿费：根据设计专业提供资料计列。

2、正式工程

（1）编制单元

复杂桥梁（指最大基础水深在10米以上的桥梁或有100米以上大跨度的桥梁或有正交异性板钢梁等特殊结构的桥梁）及高桥（最大墩高50米及以上），4000米以上或有辅助坑道的单、双线隧道，多线隧道及I级风险隧道，机车库、县级及以上旅客站房（含站房综合楼）等大型房屋以及投资较大，工程复杂的新技术工点等，按工点分别编制单项估算，其它工程在总估算编制范围内按工程类别分别编制单项估算。

（2）编制深度

根据“101号文”编制深度。

3、大型临时设施和过渡工程费

（1）大型临时设施

根据施工组织设计确定的项目、规模与数量，采用分析指标编制。

（2）过渡工程

根据施工过渡设计的工程数量，采用预算定额或分析指标编制。

4、其他费用

（1）项目建设管理费

根据“102号文”规定，本项费用以建设项目静态投资（不含项目建设管理费）、价差预备费和建设期投资贷款利息总额扣除土地征（租）用及拆迁补偿费为基数，按表17所规定的费率采用累进法计算。

（2）建设单位印花税及其他税费

本项费用按第一～十章费用总额扣除土地征（租）用及拆迁补偿费为基数，乘以0.07%的系数计列。

（3）建设项目前期费

根据“102号文”的规定，本项费用以第二～十章费用总额为基数，乘以0.4%费率计列。

（4）施工监理费

根据“102号文”的规定计列。

（5）勘察设计费

根据“102号文”的规定计列。

（6）设计文件审查费

根据“102号文”的规定，本项费用以建筑安装工程费为基数，按“102号文”表32所列费率计算。具体费率，以建设项目投资总额为基础，采用直线内插法确定。

（7）其他咨询服务费

本项费用按第一～十章费用总额扣除土地征（租）用及拆迁补偿

偿费为基数，乘以0.5%的系数。

（8）营业线施工配合费

根据“102号文”规定，本项费用按不同工程类别的计算范围，以编制期人工费与编制期施工机具使用费之和为基数，按“102号文”所规定的营业线施工配合费的计算范围，采用费率计算。

（9）安全生产费

根据“102号文”的规定，按建筑安装工程费总额的2%计列。

（10）研究试验费

根据“102号文”的规定，本项费用应根据设计提出的研究实验内容和要求，经建设主管单位批准后计列。

（11）联调联试等有关费用

根据铁建设〔2010〕7号《铁道部关于发布铁路工程联调联试等有关费用标准的通知》及铁总建设〔2013〕161号《中国国家铁路集团有限公司关于印发铁路工程建设期间综合检测列车高级修暂行费用标准的通知》的规定，相关费用按照如下标准计列：

A静态检测、联调联试、安全评估：正线长度200km以内按22.1万元/km计列，正线长度200km以外按18万元/km计列。

B运行试验费：按3.6万元/km计列。

C高级修费用：静态检测及安全评估期间，按照1.0万元/km计列；运行试验期间，按照0.5万元/月·正线公里计列，本次设计暂按1月考虑计算费用。

（12）生产准备费

A生产职工培训费

根据“102号文”的规定，设计速度>200公里/小时铁路按

17000元/正线公里计列。

B办公和生活家具购置费

根据“102号文”的规定，设计速度 >200 公里/小时铁路按11000元/正线公里计列。

C工器具及生产家具购置费

根据“102号文”的规定，设计速度 >200 公里/小时铁路按22000元/正线公里计列。

（13）其他有关费用

按国家及铁路总公司的有关规定计列。

5、基本预备费

根据“102号文”的相关规定，按一至十一章费用总额的10%计列。

5.4动态投资

根据原铁道部建设管理司建技【1999】89号文“关于转发《国家计委关于加强对基本建设大中型项目概算中‘价差预备费’管理有关问题的通知》的通知”精神，工程造价增长预留费暂不计列。

5.5机车车辆购置费

本项目机车车辆（动车）购置费按设计提供数量计列。

5.6铺底流动资金

按“102号文”中有关规定，铺底流动资金按16万元/正线公里计列。

5.7项目投资额

本项目为政府投资项目，由国家和沿线各省政府共同投资建设，

依据皖发改基础〔2021〕1629号项目可行性研究报告批复：项目总投资1800.2亿元。滁州段总投资测算为1180000.00万元。

具体详见下表：

总投资估算汇总表

建设项目		新建沪渝蓉沿江高速铁路上海至南京至合肥段								工程总量		519.870 正线公里	
估算总额		18001638 万元								技术经济指标		34627 万元/正线公里	
总估算编号		11	12	沪段全	21	22	苏段全	31	32	皖段全	全线工	技术经济 指标 (万元)	费用 比例 (%)
编制范围		沪段正线 工程 小计	沪段其他工 程 小计	部工 程 合计	苏段正线工 程 小计	苏段其他 工程 小计	部工 程 合计	皖段正 线工 程 小计	皖段其 他工 程 小计	部工 程 合计	程总 计		
章别	费用类别	估算价值 (万元)											
第一部分 静态投资		2356458	637194	2993652	9430836	2102441	11533277	1518134	561584	2079718	16606647	31944	92.25
一	拆迁及征地费用	484373	330506	814880	2282753	640552	2923305	223607	127493	351100	4089284	7866	22.72
二	路基	45601	15449	61050	218587	130131	348718	66775	73454	140228	549996	1058	3.06
三	桥涵	463294	85169	548463	3113451	409818	3523269	586140	167444	753585	4825316	9282	26.80
四	隧道及明洞	395583	6994	402577	458464	7102	465566	63188	1212	64400	932543	1794	5.18
五	轨道	66986	16104	83090	476030	74176	550206	124578	24318	148896	782191	1505	4.35
六	通信、信号、信息及灾害监测	46899	16274	63173	179433	69500	248933	37612	18079	55691	367797	707	2.04
七	电力及电力牵引供电	51049	22037	73086	289248	80474	369722	61986	10891	72876	515684	992	2.86
八	房屋	445183	38772	483955	988625	260299	1248925	34309	27859	62168	1795048	3453	9.97
九	其他运营生产设备及建筑物	58654	37619	96273	294217	134473	428691	41141	25180	66321	591285	1137	3.28
十	大型临时设施和过渡工程	15843	130	15973	96525	23183	119708	28237	4662	32899	168580	324	0.94

十一	其他费用	91842	10213	102056	489077	81602	570679	92094	29940	122034	794768	1529	4.41
以上各章合计		2165307	579267	2744574	8886411	1911310	10797721	1359667	510531	1870198	15412493	29647	85.62
十二	基本预备费	216531	57927	274457	888641	191131	1079772	135967	51053	187020	1541249	2965	8.56
扣沪通Ⅱ期对应北沿江上海并行段范围内工程（不含征拆）		-74279		-74279							-74279	-143	-0.41
扣南京北站宁淮场550m范围内同步实施工程（不含征拆）					-234643		-234643				-234643	-451	-1.30
扣南京北站普速场550m范围内同步实施工程（不含征拆）					-210268		-210268				-210268	-404	-1.17
综合开发用地费用（暂列）		48900		48900	100695		100695	22500		22500	172095	331	0.96
以上总计		2356458	637194	2993652	9430836	2102441	11533277	1518134	561584	2079718	16606647	31944	92.25
第二部分：动态投资		193623	54569	248192	419392	22933	442326	74016	27836	101851	792369	1524	4.40
十三	价差预备费												
十四	建设期投资贷款利息	193623	54569	248192	419392	22933	442326	74016	27836	101851	792369	1524	4.40
第三部分：动车组购置费		56100		56100	411900		411900	126000		126000	594000	1143	3.30
十五	动车组购置费	56100		56100	411900		411900	126000		126000	594000	1143	3.30
第四部分：铺底流动资金		817		817	5865		5865	1647	294	1940	8622	17	0.05
十六	铺底流动资金	817		817	5865		5865	1647	294	1940	8622	17	0.05
估算总额		2606998	691762	3298761	10267993	2125374	12393367	1719796	589714	2309510	18001638	34627	100.00
注：本表中北支过江通道按公铁两用特大桥（上层公路6线，下层铁路4线）计列投资，其中：公路承担静态投资198290万元（占静态投资总额的40%）、城际铁路承担静态投资148718万元（占静态投资总额的30%）、本线承担静态投资148718万元（占静态投资总额的30%）。													

新建沪渝蓉沿江高铁上海至南京至合肥段（滁州段）投资测算表

总估算编号		费用/万元
编制范围		滁州境内
章别	费用类别	
	第一部分：静态投资	1045502.45
一	拆迁及征地费用	162745.03
	建筑工程费(不含建筑垃圾清运)	4973.87
	征拆包干(含建筑垃圾清运)	152002.95
	临时占地	5768.22
二	路基	45312.67
三	桥涵	388826.04
四	隧道及明洞	61589.20
五	轨道	85167.73
六	通信、信号、信息及灾害监测	26009.65
七	电力及电力牵引供电	42183.17
八	房屋	29547.51
九	其他运营生产设备及建筑物	28051.04
十	大型临时设施和过渡工程	19246.33
十一	其他费用	62454.09
	以上各章合计	951132.45
十二	基本预备费	94370.00
	以上总计	1045502.45
	第二部分：动态投资	50101.74
十三	价差预备费	0.00
十四	建设期投资贷款利息	50101.74
	第三部分：动车购置费	87576.89
十五	动车购置费	87576.89
	第四部分：铺底流动资金	1144.56
十六	铺底流动资金	1144.56
	估算总额	1184325.64

经省铁办与设计院对项目投资按市界进行了分拆，合肥段需建设较大规模枢纽站，投资较高，经设计院滁州段分拆后投资约为118.43亿元，其中征拆费用约15.2元，根据前期省铁办与滁州市共同确定的资本金金额，项目投资按取整计算，即投资按118亿元计算，根据滁州政府与省投资集团前期的投资文件约定（详见附件），滁州市政府出资资本金18.32亿元。

5.8资金筹措方案

滁州段总投资测算为1180000.00万元，按50%为资本金，资本金金额为590000.00万元。资本金出资比例分配原则如下：中国国家铁路集团有限公司资本金出资为资本金金额中扣除拆迁补偿费用之后的30%，省投资集团公司资本金出资金额为资本金中扣除中国国家铁路集团有限公司资本金出资金额之后的60%，滁州市资本金出资金额为资本金中扣除中国国家铁路集团有限公司资本金出资金额之后的40%。

按上述原则计算后实际出资金额为滁州市承担资本金183200.00万元，省投资集团公司承担资本金274800.00万元，中国国家铁路集团有限公司出资132000.00万元。由长江沿岸铁路集团安徽有限公司负责筹措工程资金590000.00万元。

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）以及中共中央办公厅、国务院办公厅印发《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》等文件精神，专项债券可作为项目资本金使用。

根据可行性研究报告及批复，滁州市范围内正线长度约71.8km，滁州市需出资资本金183200.00万元，根据滁州市政府安排，由滁州市城投交通控股有限公司作为实施机构拟发行地方政府非标专项债183200.00万元作为资本金出资，债券期限为30年。

本次滁州市城投交通控股有限公司作为实施机构发行183200.00万元地方政府非标专项债作为资本金，在建设期2022年-2026年内共产生建设期利息13251.07万元，发行费用按0.1%计算，为183.20万元，合计共13434.27万元，由于本项目是资本金发债，故该部分费

用不计算到项目投资中，由市财政另行承担支付。

5.9 资金筹措与年度运用计划表

项目总投资1180000.00万元，滁州市承担资本金183200.00万元（其中：2023年计划发行50000.00万元，其中本次计划2023年3月发行50000.00万元，资金用于资本金出资投入到项目公司，用于铁路工程建设；2024年发行73280.00万元，2025年发行41600.00万元，2026年发行18320.00万元），省投资集团公司承担资本金274800.00万元，中国国家铁路集团有限公司出资132000.00万元。由长江沿岸铁路集团安徽有限公司负责筹措工程资金590000.00万元。工期计划为5年，按目前项目建设计划，各年度资金筹措及投资计划如下：

资金筹措与年度运用计划表

序号	项目	合计	建设期			
			2023 年	2024 年	2025 年	2026 年
1	总投资	1180000.00	322052.40	156517.47	582914.85	118515.28
2	资金筹措与运用	1180000.00	322052.40	156517.47	582914.85	118515.28
2.1	项目资本金	590000.00	161026.20	78258.74	291457.43	59257.64

2.1.1	滁州市出资	183200.00	50000.00	24300.00	90500.00	18400.00
	其中：滁州市发行债券出资	183200.00	50000.00	24300.00	90500.00	18400.00
2.1.2	省投资集团出资	274800.00	75000.00	36450.00	135750.00	27600.00
2.1.3	中国国家铁路集团公司出资	132000.00	36026.20	17508.73	65207.42	13257.64
2.2	长江沿岸铁路集团安徽有限公司承担的工程建设资金筹措	590000.00	161026.20	78258.74	291457.43	59257.64
3	滁州市财政承担建设期利息及发行费用	13434.27	895.00	1714.30	4277.86	6547.11
3.1	建设期利息	13251.07	845.00	1690.00	4187.36	6528.71
3.2	发行费用	183.20	50.00	24.30	90.50	18.40

第六章、项目融资计划

6.1 地方政府专项债券募集资金发行依据

《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，可以在国务院确定的限额内，通过发行地方政府债券举借债务的方式筹措。

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）以及中共中央办公厅、国务院办公厅印发《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》等文件精神，专项债券可作为项目资本金使用。

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。

3、地方政府债务预算管理

《中华人民共和国预算法》第三十五条规定，省、自治区、直辖市依照国务院下达的限额举借的债务，列入本级预算调整方案，报本级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。

6.2 分年专项债券发行规模、期限安排

6.2.1 发行规模

滁州市计划就资本金出资的183200.00万元发行专项债债券期限均为30年。债券半年付息一次，到期一次性还本。

6.2.2 债券发行期限及标准

1、本项目计划发行专项债券总额183200.00万元，发行期限30年，共分4年发行；

2、2023年3月发行的50000万元利率为3.38%，本次调入的24300万元按2.27%计算，后续发债利率暂按4.30%测算。债券发行费用按0.1%计算，暂定183.20万元；

3、本项目计划分4年发行，具体如下

单位：万元

2023 年	2024 年	2025 年	2026 年
50000.00	24300.00	90500.00	18400.00

2024年计划发行24300.00万元，根据省财政厅关于开展专项债券资金用途调整工作的通知，本次安排调入本项目债券资金24300万元，资金用

于资本金出资投入到项目公司，用于铁路工程建设。

第七章、项目收益及融资平衡情况

7.1 项目收入测算

7.1.1 计算依据

依据国家发改委和建设部发布的《建设项目经济评价方法与参数》（第三版）以及原铁道部、国家发展和改革委员会、住房和城乡建设部发布的《铁路建设项目经济评价方法与参数》有关规定，以及中国铁路总公司《关于深化铁路建设项目经济评价工作的通知》、《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》（铁总办计统〔2016〕83号）的规定，按有无对比的原则，界定本项目的费用和效益范围，并结合本项目的特点进行评价。

7.1.2 基础数据及参数选取

1、税率

根据国家税法及《关于深化铁路建设项目经济评价工作的通知》，以及项目可研报告，新建铁路增值税率5.00%，本项目位于市，城市建设维护税5.00%，教育费附加为3.00%，地方教育附加费为2.00%，所得税率25.00%。

关于城市建设维护税的税率：(1)纳税人所在地在市区的，税率为7%。这里称的“市”是指国务院批准市建制的城市，“市区”是指省人民政府批准的市辖区(含市郊)的区域范围。(2)纳税人所在地在县城、镇的税率为5%。这里所称的“县城、镇”是指省人民政府批准的县城、县属镇(区级镇)，县城、县属镇的范围按县人民政府批准的城镇区域范围。

关于教育费附加的税率：

教育费附加征收率为增值税税额与消费税税额的3%。关于地方教育

费附加的税率：

地方教育费附加征收率为增值税税额与消费税税额的 2%。

因此：本项目城市建设维护税的税率为 7%，教育费附加合计为5%。

2、评价基础

- （1）建设期：施工工期5年；
- （2）经营期：30 年；
- （3）评价基年：2022年；
- （4）客流密度：依据可行性研究报告中调研结论；
- （5）评价范围：项目在滁州市的行政区划范围内的正线长约 71.8KM。

3、计算期

本项目设定计算期为约35年，其中项目建设期60个月。2022-2026 年为建设期，2027年-2056年6月为运营期。

4、经济运量

- （1）预测的经济运量所在年度
初期2030年，近期2035年，远期2045年。
- （2）运量预测
按照可行性研究报告，预测区段客流密度及客车对数运量如下表：

表 7-1 区段客流密度及旅客列车对数表 单位：万人

区段	客流密度			客车对数		
	初期	近期	远期	初期	近期	远期
上海-南通	1770	2380	2830	79	97	122
南通-泰州	1457	1951	2433	65	83	107

泰州-扬州	1323	1816	2306	67	86	113
扬州-南京	1375	1922	2422	69	90	114
南京-合肥	2250	2710	3060	92	116	132

故本段按南京-合肥区段运量估算。最高运量到远期2045年为3060万人，后期不再考虑增长。

7.1.3 项目收入测算

项目投产后，收入来源主要为铁路运输收入和其他收入。

为匹配本项目专项债券发行年限，运营期首年运输票价收入及其他收入按全年计算，债券偿还最后一年即2056年收入按照半年计算。

1、运输票价收入

项目预期的运输收入主要依据安徽省政府《关于进一步加快安徽省铁路建设的若干意见》、以及中国国家铁路集团有限公司《关于深化铁路建设项目经济评价工作的通知》中确定的运价率，项目可研报告中确定的运价率。

(1) 计算公式

运输票价收入=列车客运周转量×时速350km/h运价率。

客运周转量=客流密度×运营长度*2。

运输分成收益=(运输收入+运输票价收入)×分成占比

(2) 运输单价

根据中国国家铁路集团有限公司计划统计部《关于深化铁路建设项目经济评价工作的通知》和项目可研报告中确定的运价率，本线为时速350公里速度客运专线，动车组综合运价率采用0.52元/人公里。

(3) 经济运量

详见上述年运量预测数据，本项目为南京-合肥段，根据预测运营

初期年单向输送能力为2250万人次，故本项目初期按2250万人次计算，后续根据可研报告预测增长，最高运量到远期2045年为3060万人，后期不再考虑增长。

（4）收入分成

滁州段总投资为118.00亿元，其中滁州市出资资本金18.32亿元，投资占比15.53%，因此，在计算本项目运输票价收入时，分成收入按15.53%计算。

合计运营期内应计运输票价收入合计为：965234.79万元。

2、运输其他收入

运输其他收入=运输票价收入*10%，包括行李、邮包等收入。根据现状统计和项目可研报告，本项目所在区域内的一般车组其他收入为运输收入的10%，因此本项目其他收入率按运输票价收入10%考虑。

合计运营期内运输其他收入合计为：96523.48万元。

收入合计：计算期内累计总收入1061758.27万元，其中运输票价收入965234.79万元，运输其他收入96523.48万元。

收入明细内容详见表 7-2 总收入、营业税金及附加和增值税估算表。

7-2 总收入、营业税金及附加和增值税估算表

单位：万元

序号	项目	合计	2027 年	2028 年	2029 年	2030 年	2031 年	2032 年	2033 年	2034 年	2035 年	2036 年	2037 年	2038 年	2039 年
1	总收入	1061758.27	28701.49	28701.49	28701.49	28701.49	30136.56	31643.39	33225.56	34222.33	34569.35	35087.89	35614.21	36148.42	36690.65
1.1	运输票价收入	965234.79	26092.26	26092.26	26092.26	26092.26	27396.88	28766.72	30205.06	31111.21	31426.68	31898.08	32376.55	32862.20	33355.13
	客流密度（万人）		2250.00	2250.00	2250.00	2250.00	2362.50	2480.63	2604.66	2682.80	2710.00	2750.65	2791.91	2833.79	2876.30
	区段运营长度（公里）		71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80
	客运运价率（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	0.52	0.52
	收入分摊比例		15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%
1.2	运输其他收入	96523.48	2609.23	2609.23	2609.23	2609.23	2739.69	2876.67	3020.51	3111.12	3142.67	3189.81	3237.66	3286.22	3335.51
2	税金及附加和增值税	56627.11	1530.75	1530.75	1530.75	1530.75	1607.28	1687.65	1772.03	1825.19	1843.70	1871.35	1899.42	1927.92	1956.83
2.1	增值税	50559.92	1366.74	1366.74	1366.74	1366.74	1435.07	1506.83	1582.17	1629.63	1646.16	1670.85	1695.91	1721.35	1747.17
2.2	城市维护建设税（7%）	3539.19	95.67	95.67	95.67	95.67	100.46	105.48	110.75	114.07	115.23	116.96	118.71	120.49	122.30
2.3	教育附加税（5%）	2528.00	68.34	68.34	68.34	68.34	71.75	75.34	79.11	81.48	82.31	83.54	84.80	86.07	87.36

7-2 总收入、营业税金及附加和增值税估算表（续表）

单位：万元

序号	项目	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	2056 年
1	总收入	37241.01	37799.62	38177.62	38559.40	38944.99	39034.03	39034.03	39034.03	39034.03	39034.03	39034.03	39034.03	39034.03	39034.03	39034.03	39034.03	19517.01
1.1	运输票价收入	33855.46	34363.29	34706.93	35054.00	35404.54	35485.48	35485.48	35485.48	35485.48	35485.48	35485.48	35485.48	35485.48	35485.48	35485.48	35485.48	17742.74
	客流密度（万人）	2919.44	2963.23	2992.86	3022.79	3053.02	3060.00	3060.00	3060.00	3060.00	3060.00	3060.00	3060.00	3060.00	3060.00	3060.00	3060.00	3060.00
	区段运营长度（公里）	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80
	客运运价率（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	0.52	0.52	0.52	0.52	0.52	0.52
	收入分摊比例	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%
1.2	运输其他收入	3385.55	3436.33	3470.69	3505.40	3540.45	3548.55	3548.55	3548.55	3548.55	3548.55	3548.55	3548.55	3548.55	3548.55	3548.55	3548.55	1774.27
2	税金及附加和增值税	1986.19	2015.98	2036.14	2056.50	2077.07	2081.81	2081.81	2081.81	2081.81	2081.81	2081.81	2081.81	2081.81	2081.81	2081.81	2081.81	1040.91
2.1	增值税	1773.38	1799.98	1817.98	1836.16	1854.52	1858.76	1858.76	1858.76	1858.76	1858.76	1858.76	1858.76	1858.76	1858.76	1858.76	1858.76	929.38
2.2	城市维护建设税（7%）	124.14	126.00	127.26	128.53	129.82	130.11	130.11	130.11	130.11	130.11	130.11	130.11	130.11	130.11	130.11	130.11	65.06
2.3	教育附加税（5%）	88.67	90.00	90.90	91.81	92.73	92.94	92.94	92.94	92.94	92.94	92.94	92.94	92.94	92.94	92.94	92.94	46.47

7.2 项目成本测算

1、依据及说明

依据项目可行性研究报告及2012年颁布的《铁道建设项目经济评价方法》中的成本测算办法，铁路建设项目的运营成本包括有关成本与无关成本。有关成本是指与行车量有关的支出，包括动车组能耗、动车组修理养护费、乘务人员工资以及分摊的管理费。无关成本为铁路线路、通信、电力、房屋等固定设施的维修费、人员工资以及分摊的管理费。

鉴于滁州市出资占总资本金比例为15.53%，本次测算预计滁州市对项目运营成本的分摊比例为15.53%。

同时为匹配本项目专项债券发行年限，运营期首年成本按全年计算，债券偿还最后一年即2056年成本按照半年计算。

2、成本测算

(1) 有关成本

根据项目可研报告以及中国国家铁路集团有限公司计划统计部《关于深化铁路建设项目经济评价工作的通知》，本线为时速 350 公里客运专线，客运有关成本取 1800元/万人公里。

计算公式：有关成本=客运有关支出率×客运周转量

客运周转量=客流密度×运营长度*2。

有关成本分摊=有关成本×分摊比例

分摊比例为15.53%

计算期内，本次发债应计有关成本为334119.73万元。

(2) 无关成本

根据项目可研报告以及中国国家铁路集团有限公司计划统计部《关于深化铁路建设项目经济评价工作的通知》，本线为时速 350 公里客运专线，无关成本取 230 万元/正线公里。

项目在滁州市的行政区划范围内的正线长约71.8KM。

无关成本=无关成本取费标准×正线长度。

无关成本分摊=无关成本×分摊比例

分摊比例为15.53%

计算期内，本次发债应计无关成本为75656.41万元。

(3) 营业外净支出

根据可研报告以及中国国家铁路集团有限公司计划统计部《关于深化铁路建设项目经济评价工作的通知》，营业外支出包括教育经费、铁路公检法经费，防疫、医疗经费，非正常损失、赔偿金等。按40元/万换算人公里考虑。

计算公式：营业外净支出=营业外净支出率×客运周转量

客运周转量=客流密度×运营长度*2。

营业外净支出分摊=营业外净支出×分摊比例

分摊比例为15.53%

计算期内，本次发债应计营业外净支出为7424.88万元。

(4) 折旧费

土建工程折旧成本=土建投资（即固定资产投资原值）×土建工程施工折旧率

基本折旧费由土建工程折旧与动车组折旧构成。根据可研报告和有关规定，土建工程折旧成本为土建工程固定资产原值与土建工程折旧率之乘积，折旧率按《铁道建设项目经济评价方法》的规定取3.3%。动车组折旧成本为动车组资产值与动车组折旧率之乘积，动车组折旧率按《铁道建设项目经济评价方法》的规定取3.84%，即动车组的使用年限为25年。

同时参考出资比例，本次折旧分摊比例为15.53%，折旧计算基数为118.00亿元。本次参考土建工程折旧率3.3%计算折旧，动车组折旧率按3.84%，合计后形成本次发债的总折旧。

经计算，本次发债应计折旧费为178220.83万元。

(5) 利息

本项目发债183200万元，2023年3月发行的50000万元利率为3.38%，本次调入的24300万元按2.27%计算，后续利率按4.3%计算，经营期利息194478.23万元。

3、总成本费用和运营成本估算结果

经计算，本项目总成本分为运营成本、折旧以及利息，运营成本在计算期内主要分为：有关成本和无关成本、以及营业外净支出和发行费用四项。

计算期内累计项目总成本为789900.09万元，其中经营成本合计417201.03万元。

年总成本，总成本明细详见表7-3总成本费用估算表。

7-3总成本费用和运营成本估算表

单位：万元

序号	项 目	合计	2027 年	2028 年	2029 年	2030 年	2031 年	2032 年	2033 年	2034 年	2035 年	2036 年	2037 年	2038 年	2039 年	2040 年
1	有关成本	334119.73	9031.94	9031.94	9031.94	9031.94	9483.53	9957.71	10455.60	10769.26	10878.47	11041.64	11207.27	11375.38	11546.01	11719.20
	客流密度（万人）		2250.00	2250.00	2250.00	2250.00	2362.50	2480.63	2604.66	2682.80	2710.00	2750.65	2791.91	2833.79	2876.30	2919.44
	区段运营长度（公里）		71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80
	有关成本支出率（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	0.18	0.18	0.18
	成本分摊比例		15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%
2	无关成本	75656.41	2564.62	2564.62	2564.62	2564.62	2564.62	2564.62	2564.62	2564.62	2564.62	2564.62	2564.62	2564.62	2564.62	2564.62
	区段运营长度（公里）		71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80
	无关成本支出率（万元/正线公里）		230.00	230.00	230.00	230.00	230.00	230.00	230.00	230.00	230.00	230.00	230.00	230.00	230.00	230.00
	本段工程占比		15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%
3	营业外净支出	7424.88	200.71	200.71	200.71	200.71	210.75	221.28	232.35	239.32	241.74	245.37	249.05	252.79	256.58	260.43
	支出率（元/万换算人 km）		40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00
	客流密度（万人）		2250.00	2250.00	2250.00	2250.00	2362.50	2480.63	2604.66	2682.80	2710.00	2750.65	2791.91	2833.79	2876.30	2919.44
	区段运营长度（公里）		71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80
	成本分摊比例		15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%
4	发行费用															
5	运营成本	417201.03	11797.27	11797.27	11797.27	11797.27	12258.90	12743.62	13252.57	13573.21	13684.83	13851.64	14020.94	14192.79	14367.21	14544.25
6	折旧费	178220.83	6118.16	6118.16	6118.16	6118.16	6118.16	6118.16	6118.16	6118.16	6118.16	6118.16	6118.16	6118.16	6118.16	6118.16
	土建工程折旧	1066570.68	36154.94	36154.94	36154.94	36154.94	36154.94	36154.94	36154.94	36154.94	36154.94	36154.94	36154.94	36154.94	36154.94	36154.94
	动车组折旧	81019.98	3240.80	3240.80	3240.80	3240.80	3240.80	3240.80	3240.80	3240.80	3240.80	3240.80	3240.80	3240.80	3240.80	3240.80
	成本分摊比例		15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%
7	经营期利息支出	194478.23	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31
	资本金发债利息支出	194478.23	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31
8	总成本费用合计	789900.09	24839.74	24839.74	24839.74	24839.74	25301.37	25786.09	26295.04	26615.67	26727.30	26894.11	27063.41	27235.26	27409.68	27586.72

7-3总成本费用估算表（续表）

单位：万元

序号	项 目	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	2056 年
1	有关成本	11894.99	12013.94	12134.08	12255.42	12283.43	12283.43	12283.43	12283.43	12283.43	12283.43	12283.43	12283.43	12283.43	12283.43	12283.43	6141.72
	客流密度（万人）	2963.23	2992.86	3022.79	3053.02	3060.00	3060.00	3060.00	3060.00	3060.00	3060.00	3060.00	3060.00	3060.00	3060.00	3060.00	3060.00
	区段运营长度（公里）	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80
	有关成本支出率 （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	0.18	0.18	0.18	0.18	0.18
	成本分摊比例	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%
2	无关成本	2564.62	2564.62	2564.62	2564.62	2564.62	2564.62	2564.62	2564.62	2564.62	2564.62	2564.62	2564.62	2564.62	2564.62	2564.62	1282.31
	区段运营长度（公里）	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80
	无关成本支出率 （万元/正线公里）	230.00	230.00	230.00	230.00	230.00	230.00	230.00	230.00	230.00	230.00	230.00	230.00	230.00	230.00	230.00	230.00
	本段工程占比	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%
3	营业外净支出	264.33	266.98	269.65	272.34	272.97	272.97	272.97	272.97	272.97	272.97	272.97	272.97	272.97	272.97	272.97	136.48
	支出率 （元/万换算人 km）	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00
	客流密度（万人）	2963.23	2992.86	3022.79	3053.02	3060.00	3060.00	3060.00	3060.00	3060.00	3060.00	3060.00	3060.00	3060.00	3060.00	3060.00	3060.00
	区段运营长度（公里）	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80
	成本分摊比例	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%
4	发行费用																
5	运营成本	14723.94	14845.54	14968.35	15092.38	15121.02	15121.02	15121.02	15121.02	15121.02	15121.02	15121.02	15121.02	15121.02	15121.02	15121.02	7560.51
6	折旧费	6118.16	6118.16	6118.16	6118.16	6118.16	6118.16	6118.16	6118.16	6118.16	6118.16	6118.16	5614.86	5614.86	5614.86	5614.86	2807.43
	土建工程折旧	36154.94	36154.94	36154.94	36154.94	36154.94	36154.94	36154.94	36154.94	36154.94	36154.94	36154.94	36154.94	36154.94	36154.94	36154.94	18077.47
	动车组折旧	3240.80	3240.80	3240.80	3240.80	3240.80	3240.80	3240.80	3240.80	3240.80	3240.80	3240.80					
	成本分摊比例	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%	15.53%
7	经营期利息支出	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6079.31	5234.31	2736.95	395.60
	资本金发债利息支出	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6079.31	5234.31	2736.95	395.60
8	总成本费用合计	27766.41	27888.00	28010.81	28134.85	28163.49	28163.49	28163.49	28163.49	28163.49	28163.49	28163.49	27660.20	26815.20	25970.20	23472.84	10763.54

7.3 项目收益测算

7.3.1 利润测算

计算期内累计总收入1061758.27万元，其中运输票价收入965234.79万元，运输其他收入96523.48万元。

总成本费用789900.09万元。

增值税以及税金及附加合计为56627.11万元。

利润总额为215231.07万元。

所得税为53807.77万元。

净利润总额为161423.30万元。

明细详见表7-4利润及利润分配表。

7-4利润及利润分配表

单位：万元

序号	项 目	合计	2027 年	2028 年	2029 年	2030 年	2031 年	2032 年	2033 年	2034 年	2035 年	2036 年	2037 年	2038 年	2039 年	2040 年
1	经营收入	1061758.27	28701.49	28701.49	28701.49	28701.49	30136.56	31643.39	33225.56	34222.33	34569.35	35087.89	35614.21	36148.42	36690.65	37241.01
1.1	运输票价收入	965234.79	26092.26	26092.26	26092.26	26092.26	27396.88	28766.72	30205.06	31111.21	31426.68	31898.08	32376.55	32862.20	33355.13	33855.46
1.2	运输其他收入	96523.48	2609.23	2609.23	2609.23	2609.23	2739.69	2876.67	3020.51	3111.12	3142.67	3189.81	3237.66	3286.22	3335.51	3385.55
2	税金及附加、增值税	56627.11	1530.75	1530.75	1530.75	1530.75	1607.28	1687.65	1772.03	1825.19	1843.70	1871.35	1899.42	1927.92	1956.83	1986.19
3	总成本费用	789900.09	24839.74	24839.74	24839.74	24839.74	25301.37	25786.09	26295.04	26615.67	26727.30	26894.11	27063.41	27235.26	27409.68	27586.72
4	财政补贴收入	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
5	利润总额（1-2-3+4）	215231.07	2331.00	2331.00	2331.00	2331.00	3227.91	4169.66	5158.50	5781.46	5998.35	6322.43	6651.37	6985.25	7324.14	7668.10
6	弥补以前年度亏损	0.00														
7	应纳税所得额（5-6）	215231.07	2331.00	2331.00	2331.00	2331.00	3227.91	4169.66	5158.50	5781.46	5998.35	6322.43	6651.37	6985.25	7324.14	7668.10
8	所得税	53807.77	582.75	582.75	582.75	582.75	806.98	1042.41	1289.62	1445.37	1499.59	1580.61	1662.84	1746.31	1831.03	1917.03
9	净利润（5-8）	161423.30	1748.25	1748.25	1748.25	1748.25	2420.93	3127.24	3868.87	4336.10	4498.76	4741.82	4988.53	5238.94	5493.10	5751.08
10	期初未分配利润	0.00														
11	未分配利润（9+10）	161423.30	1748.25	1748.25	1748.25	1748.25	2420.93	3127.24	3868.87	4336.10	4498.76	4741.82	4988.53	5238.94	5493.10	5751.08
12	提取法定盈余公积金	0.00														
13	可供投资者分配的利润（11-12）	161423.30	1748.25	1748.25	1748.25	1748.25	2420.93	3127.24	3868.87	4336.10	4498.76	4741.82	4988.53	5238.94	5493.10	5751.08

7-4利润及利润分配表（续表）

单位：万元

序号	项 目	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	2056 年
1	经营收入	37799.62	38177.62	38559.40	38944.99	39034.03	39034.03	39034.03	39034.03	39034.03	39034.03	39034.03	39034.03	39034.03	39034.03	39034.03	19517.01
1.1	运输票价收入	34363.29	34706.93	35054.00	35404.54	35485.48	35485.48	35485.48	35485.48	35485.48	35485.48	35485.48	35485.48	35485.48	35485.48	35485.48	17742.74
1.2	运输其他收入	3436.33	3470.69	3505.40	3540.45	3548.55	3548.55	3548.55	3548.55	3548.55	3548.55	3548.55	3548.55	3548.55	3548.55	3548.55	1774.27
2	税金及附加、增值税	2015.98	2036.14	2056.50	2077.07	2081.81	2081.81	2081.81	2081.81	2081.81	2081.81	2081.81	2081.81	2081.81	2081.81	2081.81	1040.91
3	总成本费用	27766.41	27888.00	28010.81	28134.85	28163.49	28163.49	28163.49	28163.49	28163.49	28163.49	28163.49	27660.20	26815.20	25970.20	23472.84	10763.54
4	财政补贴收入	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
5	利润总额（1-2-3+4）	8017.23	8253.47	8492.08	8733.07	8788.72	8788.72	8788.72	8788.72	8788.72	8788.72	8788.72	9292.02	10137.02	10982.02	13479.38	7712.56
6	弥补以前年度亏损																
7	应纳税所得额（5-6）	8017.23	8253.47	8492.08	8733.07	8788.72	8788.72	8788.72	8788.72	8788.72	8788.72	8788.72	9292.02	10137.02	10982.02	13479.38	7712.56
8	所得税	2004.31	2063.37	2123.02	2183.27	2197.18	2197.18	2197.18	2197.18	2197.18	2197.18	2197.18	2323.00	2534.25	2745.50	3369.84	1928.14
9	净利润（5-8）	6012.92	6190.11	6369.06	6549.80	6591.54	6591.54	6591.54	6591.54	6591.54	6591.54	6591.54	6969.01	7602.76	8236.51	10109.53	5784.42
10	期初未分配利润																
11	未分配利润（9+10）	6012.92	6190.11	6369.06	6549.80	6591.54	6591.54	6591.54	6591.54	6591.54	6591.54	6591.54	6969.01	7602.76	8236.51	10109.53	5784.42
12	提取法定盈余公积金																
13	可供投资者分配的利润（11-12）	6012.92	6190.11	6369.06	6549.80	6591.54	6591.54	6591.54	6591.54	6591.54	6591.54	6591.54	6969.01	7602.76	8236.51	10109.53	5784.42

7.3.2 可用于偿还的现金流收益测算

计算期内累计总收入1061758.27万元，其中运输票价收入965234.79万元，运输其他收入96523.48万元。

总经营成本费用417201.03万元。

增值税以及税金及附加合计为56627.11万元。

所得税为53807.77万元。

收入去掉总经营成本费用去除增值税以及税金及附加，去除所得税后可用于偿还本息的经营收益为534122.36 万元。公式如下：

$$1061758.27 - 417201.03 - 56627.11 - 53807.77 = 534122.36 \text{（万元）}$$

明细详见表7-5现金流量表。

7-5现金流量表

单位：万元

序号	项目	合计	2023 年	2024 年	2025 年	2026 年	2027 年	2028 年	2029 年	2030 年	2031 年	2032 年	2033 年
1	现金流入	2255192.54	0.00	322947.40	158231.77	587192.71	125062.39	28701.49	28701.49	28701.49	28701.49	30136.56	31643.39
1.1	资本金投入-滁州交投（发行债券）	183200.00	0.00	50000.00	24300.00	90500.00	18400.00						
1.2	资本金投入-省投资集团	274800.00	0.00	75000.00	36450.00	135750.00	27600.00						
1.3	中国国家铁路集团公司出资	132000.00	0.00	36026.20	17508.73	65207.42	13257.64						
1.4	长江沿岸铁路集团安徽有限公司承担的工程建设资金筹措	590000.00	0.00	161026.20	78258.74	291457.43	59257.64						
1.5	滁州市财政承担建设期利息及发行费用	13434.27	0.00	895.00	1714.30	4277.86	6547.11						
1.6	营业收入	1061758.27						28701.49	28701.49	28701.49	28701.49	30136.56	31643.39
2	现金流出	2098748.41	0.00	322947.40	158231.77	587192.71	125062.39	20835.08	20835.08	20835.08	20835.08	21597.47	22397.99
2.1	建设投资	1180000.00	0.00	322052.40	156517.47	582914.85	118515.28						
2.2	债券利息	207729.30	0.00	845.00	1690.00	4187.36	6528.71	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31
	其中：建设期利息	13251.07	0.00	845.00	1690.00	4187.36	6528.71						
	经营期利息	194478.23						6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31
2.3	本金偿还	183200.00											
2.4	发行费用	183.20	0.00	50.00	24.30	90.50	18.40						
2.5	经营成本（不含发行费用）	417201.03						11797.27	11797.27	11797.27	11797.27	12258.90	12743.62
2.7	税金及附加	56627.11						1530.75	1530.75	1530.75	1530.75	1607.28	1687.65
2.8	所得税	53807.77						582.75	582.75	582.75	582.75	806.98	1042.41
3	净现金流量	156444.13	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	7866.41	7866.41	7866.41	7866.41	8539.09	9245.40
4	累计净现金流量	156444.13	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	7866.41	15732.82	23599.23	31465.65	40004.74	49250.14
5	可用于偿还本息的经营收益	534122.36	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	14790.72	14790.72	14790.72	14790.72	15463.40	16169.71

7-5现金流量表（续表）

单位：万元

序号	项目	2034 年	2035 年	2036 年	2037 年	2038 年	2039 年	2040 年	2041 年	2042 年	2043 年	2044 年	2045 年
1	现金流入	34222.33	34569.35	35087.89	35614.21	36148.42	36690.65	37241.01	37799.62	38177.62	38559.40	38944.99	39034.03
1.1	资本金投入-滁州交投（发行债券）												
1.2	资本金投入-省投资集团												
1.3	中国国家铁路集团公司出资												
1.4	长江沿岸铁路集团安徽有限公司承担的工程建设资金筹措												
1.5	滁州市财政承担建设期利息及发行费用												
1.6	营业收入	34222.33	34569.35	35087.89	35614.21	36148.42	36690.65	37241.01	37799.62	38177.62	38559.40	38944.99	39034.03
2	现金流出	23768.07	23952.43	24227.91	24507.52	24791.33	25079.39	25371.77	25668.54	25869.36	26072.18	26277.03	26324.33
2.1	建设投资												
2.2	债券利息	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31
	其中：建设期利息												
	经营期利息	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31
2.3	本金偿还												
2.4	发行费用												
2.5	经营成本（不含发行费用）	13573.21	13684.83	13851.64	14020.94	14192.79	14367.21	14544.25	14723.94	14845.54	14968.35	15092.38	15121.02
2.7	税金及附加	1825.19	1843.70	1871.35	1899.42	1927.92	1956.83	1986.19	2015.98	2036.14	2056.50	2077.07	2081.81
2.8	所得税	1445.37	1499.59	1580.61	1662.84	1746.31	1831.03	1917.03	2004.31	2063.37	2123.02	2183.27	2197.18
3	净现金流量	10454.26	10616.92	10859.98	11106.69	11357.10	11611.26	11869.24	12131.08	12308.26	12487.22	12667.96	12709.70
4	累计净现金流量	69691.43	80308.34	91168.33	102275.01	113632.11	125243.37	137112.60	149243.69	161551.95	174039.17	186707.13	199416.83
5	可用于偿还本息的经营收益	17378.57	17541.23	17784.29	18031.00	18281.41	18535.57	18793.55	19055.39	19232.57	19411.53	19592.27	19634.01

7-5现金流量表（续表）

单位：万元

序号	项目	2046 年	2047 年	2048 年	2049 年	2050 年	2051 年	2052 年	2053 年	2054 年	2055 年	2056 年
1	现金流入	39034.03	39034.03	39034.03	39034.03	39034.03	39034.03	39034.03	39034.03	39034.03	39034.03	19517.01
1.1	资本金投入-滁州交投（发行债券）											
1.2	资本金投入-省投资集团											
1.3	中国国家铁路集团公司出资											
1.4	长江沿岸铁路集团安徽有限公司承担的工程建设资金筹措											
1.5	滁州市财政承担建设期利息及发行费用											
1.6	营业收入	39034.03	39034.03	39034.03	39034.03	39034.03	39034.03	39034.03	39034.03	39034.03	39034.03	19517.01
2	现金流出	26324.33	26324.33	26324.33	26324.33	26324.33	26324.33	26450.15	75816.40	49482.65	113809.63	29325.16
2.1	建设投资											
2.2	债券利息	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6079.31	5234.31	2736.95	395.60
	其中：建设期利息											
	经营期利息	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6924.31	6079.31	5234.31	2736.95	395.60
2.3	本金偿还							0.00	50000.00	24300.00	90500.00	18400.00
2.4	发行费用											
2.5	经营成本（不含发行费用）	15121.02	15121.02	15121.02	15121.02	15121.02	15121.02	15121.02	15121.02	15121.02	15121.02	7560.51
2.7	税金及附加	2081.81	2081.81	2081.81	2081.81	2081.81	2081.81	2081.81	2081.81	2081.81	2081.81	1040.91
2.8	所得税	2197.18	2197.18	2197.18	2197.18	2197.18	2197.18	2323.00	2534.25	2745.50	3369.84	1928.14
3	净现金流量	12709.70	12709.70	12709.70	12709.70	12709.70	12709.70	12583.87	-36782.38	-10448.63	-74775.61	-9808.15
4	累计净现金流量	212126.53	224836.22	237545.92	250255.62	262965.32	275675.01	288258.89	251476.51	241027.88	166252.28	156444.13
5	可用于偿还本息的经营收益	19634.01	19634.01	19634.01	19634.01	19634.01	19634.01	19508.18	19296.93	19085.68	18461.34	8987.45

7.4 资金测算平衡分析

7.4.1 项目债券本息测算及偿债计划

本项目计划分四年发行债券，当年发行的债券利息按半年计算。

1、2023年（建设期）产生利息为845.00万元，当年偿还。

2、2024年（建设期）产生利息为1690.00万元，当年偿还。

3、2025年（建设期）产生利息为4187.36万元，当年偿还。

4、2026年（建设期）产生利息为6528.71万元，当年偿还。

5、2027年-2052年每年产生利息为6924.31万元，当年偿还

6、2053年产生利息6079.31万元，当年偿还本金50000.00万元，偿还利息6079.31万元，合计本息偿还56079.31万元。

7、2054年产生利息5234.31万元，当年偿还本金24300.00万元，偿还利息5234.31万元，合计本息偿还29534.31万元。

8、2055年产生利息2736.95万元，当年偿还本金90500.00万元，偿还利息2736.95万元，合计本息偿还93236.95万元。

9、2056年产生利息395.60万元，当年偿还本金18400.00万元，偿还利息395.60万元，合计本息偿还18795.60万元。

合计共计需支付利息207729.30万元，偿还本金183200.00万元，共计支付本息合计390929.30万元。另债券发行费用暂定183.20万元。

利息测算详见下表7-6 利息测算及还本付息表。

7 - 6 债券本息测算表

单位：万元

年份	期初本金 金额	本期发债 金额	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
2023 年	0.00	50000.00		50000.00	3.38%	845.00	845.00
2024 年	50000.00	24300.00		74300.00	3.38%/2.27%/4.30%	1690.00	1690.00
2025 年	74300.00	90500.00		164800.00	3.38%/2.27%/4.30%	4187.36	4187.36
2026 年	164800.00	18400.00		183200.00	3.38%/2.27%/4.30%	6528.71	6528.71
2027 年	183200.00			183200.00	3.38%/2.27%/4.30%	6924.31	6924.31
2028 年	183200.00			183200.00	3.38%/2.27%/4.30%	6924.31	6924.31
2029 年	183200.00			183200.00	3.38%/2.27%/4.30%	6924.31	6924.31
2030 年	183200.00			183200.00	3.38%/2.27%/4.30%	6924.31	6924.31
2031 年	183200.00			183200.00	3.38%/2.27%/4.30%	6924.31	6924.31
2032 年	183200.00			183200.00	3.38%/2.27%/4.30%	6924.31	6924.31
2033 年	183200.00			183200.00	3.38%/2.27%/4.30%	6924.31	6924.31
2034 年	183200.00			183200.00	3.38%/2.27%/4.30%	6924.31	6924.31
2035 年	183200.00			183200.00	3.38%/2.27%/4.30%	6924.31	6924.31
2036 年	183200.00			183200.00	3.38%/2.27%/4.30%	6924.31	6924.31
2037 年	183200.00			183200.00	3.38%/2.27%/4.30%	6924.31	6924.31
2038 年	183200.00			183200.00	3.38%/2.27%/4.30%	6924.31	6924.31
2039 年	183200.00			183200.00	3.38%/2.27%/4.30%	6924.31	6924.31
2040 年	183200.00			183200.00	3.38%/2.27%/4.30%	6924.31	6924.31
2041 年	183200.00			183200.00	3.38%/2.27%/4.30%	6924.31	6924.31
2042 年	183200.00			183200.00	3.38%/2.27%/4.30%	6924.31	6924.31
2043 年	183200.00			183200.00	3.38%/2.27%/4.30%	6924.31	6924.31
2044 年	183200.00			183200.00	3.38%/2.27%/4.30%	6924.31	6924.31

2045 年	183200.00			183200.00	3.38%/2.27%/4.30%	6924.31	6924.31
2046 年	183200.00			183200.00	3.38%/2.27%/4.30%	6924.31	6924.31
2047 年	183200.00			183200.00	3.38%/2.27%/4.30%	6924.31	6924.31
2048 年	183200.00			183200.00	3.38%/2.27%/4.30%	6924.31	6924.31
2049 年	183200.00			183200.00	3.38%/2.27%/4.30%	6924.31	6924.31
2050 年	183200.00			183200.00	3.38%/2.27%/4.30%	6924.31	6924.31
2051 年	183200.00			183200.00	3.38%/2.27%/4.30%	6924.31	6924.31
2052 年	183200.00		0.00	183200.00	3.38%/2.27%/4.30%	6924.31	6924.31
2053 年	183200.00		50000.00	133200.00	3.38%/2.27%/4.30%	6079.31	56079.31
2054 年	133200.00		24300.00	108900.00	3.38%/2.27%/4.30%	5234.31	29534.31
2055 年	108900.00		90500.00	18400.00	3.38%/2.27%/4.30%	2736.95	93236.95
2056 年	18400.00		18400.00	0.00	3.38%/2.27%/4.30%	395.60	18795.60
合计		183200.00	183200.00			207729.30	390929.30

7.4.2 资金测算平衡情况

累计可用于还本付息金额为534122.36 万元，需支付发债利息207729.30万元，支付本金183200.00万元，累计需还本付息总额390929.30万元，测算覆盖本息倍数为1.37，项目能够实现收益和融资自求平衡。

详见下表7-7资金测算平衡表。

7-7资金测算平衡表

单位：万元

年度	本期发债		融资本息支付			可用于偿还的项目收益				
	本期发债	期末余额	本金	利息	本息合计	项目收入	运营成本	增值税及附加	所得税	项目收益
2023 年	50000.00	50000.00		845.00	845.00					
2024 年	24300.00	74300.00		1690.00	1690.00					
2025 年	90500.00	164800.00		4187.36	4187.36					
2026 年	18400.00	183200.00		6528.71	6528.71					
2027 年		183200.00		6924.31	6924.31	28701.49	11797.27	1530.75	582.75	14790.72
2028 年		183200.00		6924.31	6924.31	28701.49	11797.27	1530.75	582.75	14790.72
2029 年		183200.00		6924.31	6924.31	28701.49	11797.27	1530.75	582.75	14790.72
2030 年		183200.00		6924.31	6924.31	28701.49	11797.27	1530.75	582.75	14790.72
2031 年		183200.00		6924.31	6924.31	30136.56	12258.90	1607.28	806.98	15463.40
2032 年		183200.00		6924.31	6924.31	31643.39	12743.62	1687.65	1042.41	16169.71
2033 年		183200.00		6924.31	6924.31	33225.56	13252.57	1772.03	1289.62	16911.34
2034 年		183200.00		6924.31	6924.31	34222.33	13573.21	1825.19	1445.37	17378.57
2035 年		183200.00		6924.31	6924.31	34569.35	13684.83	1843.70	1499.59	17541.23
2036 年		183200.00		6924.31	6924.31	35087.89	13851.64	1871.35	1580.61	17784.29
2037 年		183200.00		6924.31	6924.31	35614.21	14020.94	1899.42	1662.84	18031.00
2038 年		183200.00		6924.31	6924.31	36148.42	14192.79	1927.92	1746.31	18281.41
2039 年		183200.00		6924.31	6924.31	36690.65	14367.21	1956.83	1831.03	18535.57
2040 年		183200.00		6924.31	6924.31	37241.01	14544.25	1986.19	1917.03	18793.55
2041 年		183200.00		6924.31	6924.31	37799.62	14723.94	2015.98	2004.31	19055.39
2042 年		183200.00		6924.31	6924.31	38177.62	14845.54	2036.14	2063.37	19232.57
2043 年		183200.00		6924.31	6924.31	38559.40	14968.35	2056.50	2123.02	19411.53
2044 年		183200.00		6924.31	6924.31	38944.99	15092.38	2077.07	2183.27	19592.27

2045 年		183200.00		6924.31	6924.31	39034.03	15121.02	2081.81	2197.18	19634.01
2046 年		183200.00		6924.31	6924.31	39034.03	15121.02	2081.81	2197.18	19634.01
2047 年		183200.00		6924.31	6924.31	39034.03	15121.02	2081.81	2197.18	19634.01
2048 年		183200.00		6924.31	6924.31	39034.03	15121.02	2081.81	2197.18	19634.01
2049 年		183200.00		6924.31	6924.31	39034.03	15121.02	2081.81	2197.18	19634.01
2050 年		183200.00		6924.31	6924.31	39034.03	15121.02	2081.81	2197.18	19634.01
2051 年		183200.00		6924.31	6924.31	39034.03	15121.02	2081.81	2197.18	19634.01
2052 年		183200.00	0.00	6924.31	6924.31	39034.03	15121.02	2081.81	2323.00	19508.18
2053 年		133200.00	50000.00	6079.31	56079.31	39034.03	15121.02	2081.81	2534.25	19296.93
2054 年		108900.00	24300.00	5234.31	29534.31	39034.03	15121.02	2081.81	2745.50	19085.68
2055 年		18400.00	90500.00	2736.95	93236.95	39034.03	15121.02	2081.81	3369.84	18461.34
2056 年		0.00	18400.00	395.60	18795.60	19517.01	7560.51	1040.91	1928.14	8987.45
合计	183200.00		183200.00	207729.30	390929.30	1061758.27	417201.03	56627.11	53807.77	534122.36
本息覆盖倍数	1.32									

7.4.3 压力测试

此外，考虑到收益变动因素，按收益分别下浮5%、10%计算如下表：

7-7压力测试计算表

收益变动百分比	0%	-5%	-10%
相关收益（万元）	534122.36	507416.24	480710.12
还本付息总额（万元）	390929.30	390929.30	390929.30
覆盖本息倍数	1.37	1.30	1.23

以上考虑了收入从-5%到-10%的变动，可用于还本付息的覆盖本息倍数分别为1.30到1.23。

从这个角度看，本项目能够实现收益和融资自求平衡，不能还本付息的风险较小。

第八章、资金管理方案

8.1 募集资金使用

1、募集资金使用要求。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。

2、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新建沪渝蓉沿江高铁上海至南京至合肥段（滁州段），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。

8.2 额度管理

1、新建沪渝蓉沿江高铁上海至南京至合肥段（滁州段）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，按照市人民政府批准的新建沪渝蓉沿江高铁上海至南京至合肥段（滁州段）专项债券分配方案限额拨款。

2、每一笔募集资金的拨付，必须对应到具体项目，并明确约定债券本息。自募集资金到账之日起，由项目管理使用单位按计划和承诺时间足额还本付息。地方财政、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，确保募集资金依法依规安全运行。

3、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。

4、未经地方财政和项目主管部门共同同意，项目管理使用单位

不得将募集资金建设的基础设施等项目形成的资产以任何形式转让、抵押贷款或为第三方提供担保。

8.3 预算编制

1、新建沪渝蓉沿江高铁上海至南京至合肥段（滁州段）主管部门应当根据经营收入情况和下一年度主管部门建设计划，编制下一年度主管部门建设项目收支计划，提出下一年度主管部门建设资金需求，报本级财政部门复核，经本级人民政府同意后报同级人大常委会审批。

2、地方财政部门应当会同项目主管部门在省财政厅下达的专项债券额度内，提出专项债券额度分配方案或具体项目安排建议，报同级人民政府及人大常委会批准后实施。

3、项目主管部门应当建立项目库，并做好与地方政府债务管理系统的衔接。项目管理使用单位应当及时向项目主管部门报送项目预算编制信息，主要包括：项目名称、建设规模、计划投资、项目投资计划、收益和融资平衡方案、预期经营收入等情况。无上述信息的项目，不予审核拨款。

4、募集资金还本支出应当根据当年到期项目专项债券规模、收入等因素合理预计，妥善安排，由项目主管部门列入年度部门预算草案。

8.4 预算执行和决算

1、募集资金的期限及利率。债券利率按财政部规定的利率标准

执行。具体由地方财政部门会同项目主管部门根据项目周期、债务管理要求等因素提出建议，报省财政厅确定。

2、新建沪渝蓉沿江高铁上海至南京至合肥段（滁州段）取得的收入，应当按照该项目对应的项目专项债券余额统筹安排资金，专门用于偿还到期债券本金。

3、每年度末，募集资金管理使用单位应当向同级项目主管部门、财政部门上报募集资金使用收支决算报告，财政部门应当会同项目主管部门编制项目专项债券收支决算，在政府性基金预算决算报告中全面、准确反映项目专项债券收入、安排的支出、还本付息和发行费用等情况。

8.5募集资金拨付资料

1、项目主管部门负责对募集资金的拨付实施审批和监管，项目管理使用单位对提供资料的真实性、齐全性、合规性负责。项目管理使用单位向项目具体实施企业或个人各类款项提报支付必须提供如下资料：

项目建设需要支付的土地价款划拨建设用地相关文件。

项目规划设计及建设过程中进行必要的费用支付，提供支付资料包括但不限于：发改部门批复文件、中标通知书、施工合同、监理合同、工程量清单、工程进度表（监理单位确认）、施工单位支付申请、监理单位支付证书、工程照片等。

经财政部门批准的与新建沪渝蓉沿江高铁上海至南京至合肥段（滁州段）建设有关的其他支出，提供资料包括但不限于：规划、

可研、用地、环评审批等及已投入项目建设的资本金凭证等资料。

2、募集资金拨付资料一式肆份。财政局、项目主管部门、项目管理使用单位、项目具体实施企业各留存一份。

8.6 募集资金拨付程序

1、申请募集资金拨付时，需具备以下条件：

(1) 项目管理使用单位按财政部门的要求，对募集资金进行专账管理。

(2) 项目的实际进度与已投资额相匹配。2、募集资金拨付应当严格履行审批程序。

2、用款计划。项目管理使用单位应根据工程进度提前一个月提出用款计划申请，申请书需有申请单位及具体责任人签字、盖章，并附有用款说明及计划，由项目管理使用单位主要领导签字确认。项目主管部门在审核通过后，将募集资金划转至项目管理使用单位。

(1) 申请拨款。项目管理使用单位申请拨款时，根据款项用途的不同，准备真实、完整的支付资料并出具依次由项目管理使用单位、项目主管部门审核后方可支付。

(2) 资金支付。各项目管理使用单位应按需预测资金需求，经同级项目主管部门审核后拨付到项目管理使用单位。

3、项目管理使用单位拟向项目具体实施企业或个人支付资金，应当参照财政部门资金支付的相关规定和本办法规定，严格要求项目具体实施企业提供相应的拨付依据全部资料后，才能将募集资金再支付给项目实施开发企业或项目施工方等交易对象账户。

8.7 募集资金本息偿还

1、募集资金本息偿还坚持“谁用款，谁还款”的原则，严格落实项目主管部门督促项目管理使用单位还款责任。

2、募集资金建设项目还款来源包括但不限于：

项目实施后该项目对应的收入；

项目管理使用单位承诺其他与本项目相关的资金。

3、募集资金本金、利息回收日期和额度以财政部门与省财政厅签订的合同约定的回收日期及额度为准。

4、地方财政部门应当及时向省财政厅缴纳募集资金应当承担的还本付息、发行费用等资金。

5、还本付息。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在还本付息日20个工作日前将应偿还本金和利息足额汇入财政部门指定账户中。

项目管理使用单位在还本付息日20个工作日前，未将应偿还本金和利息划入财政部门指定账户的，由此导致资金在途所产生的有关支出，由项目管理使用单位承担。

6、动态还款机制。如项目管理使用单位提前归还本项目募集资金本金，经财政、项目主管部门会商同意后可提前还款。

8.8 部门职责

1、财政部门主要职责：负责对募集资金建设项目的实施情况评审；对募集资金账户进行监督；负责协调募集资金按时偿还本息。

2、审计部门主要职责：负责对募集资金建设项目进行审计监督；负责对募集资金使用进行审计监督。

3、项目主管部门主要职责：负责年度募集资金的支付计划安排；负责对募集资金建设项目的建设情况动态监管；负责对募集资金建设项目的工程进度、质量安全等进行检查考核；严格审核资金支付审批表和支付依据等资料，负责组织募集资金建设项目的竣工验收。

4、项目管理使用单位主要职责：向财政局和项目主管部门上报资金使用计划申请，按财政部门、项目主管部门和本办法的要求提供项目有关资料；对项目实施开发企业提供的募集资金拨付资料的真实性负责；严格按照批准的资金用途合理使用募集资金，做到专款专用；按时、足额偿还募集资金本金、利息；按要求向项目主管部门、财政部门、审计部门和募集资金存管银行报送募集资金建设项目进度说明和财务报表。

8.9监督管理

1、财政部门应当会同项目主管部门建立和完善相关制度，加强对本地区项目专项债券发行、使用、偿还的管理和监督。

2、项目主管部门应当加强对募集资金建设项目的管理和监督，履行国有资产运营维护责任，保障募集资金建设项目按期投入运营，确保项目收益和融资平衡。应当按照有关规定，对募集资金进行专账核算，主动接受财政、审计部门的监督检查，依据规定的项目和指定的用途使用，不得截留、挤占、挪作他用。

3、有下列行为之一的，依法追究相关人员的行政责任和法律责

任:

- (1)违反资金使用规定，截留、挤占和挪用资金的；
- (2)因工作失职造成资金严重损失浪费的。

第九章、专项债券投资者保护措施

9.1项目预期现金流优先用于平衡项目还本付息

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。经测试后，本项目债券发行期间可用于还付本息金额，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。

9.2必要时在限额内发行新增专项债

滁州市人民政府授权实施机构可在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。此外，财库〔2018〕61号文件指出了地方政府债券可以“借新债、还旧债”的使用途径。若当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，必要时可发行新一期地方政府专项债券用于偿还本期债券本金。

9.3建立地方政府性债务风险应急处理预案

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，虽然阜阳市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。

3、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。

4、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。

5、项目资产管理

在债券存续期间，项目单位将定期对项目资产进行检查和盘点。在本项目全部债券还本付息完成前，项目资产不会进行任何抵押或担保等影响本项目权益的风险操作。

第十章、还款保障措施

10.1项目预期现金净流量优先用于平衡本项目还本付息

本项目债券存续期间，收取的经营收入等优先用于偿还本项目募集债券资金的还本付息。经测算，本项目建设完成后，债券发行期间计算期内预计可实现收入扣除项目总成本后，本项目可用于资金平衡的项目净利润，足够覆盖本项目融资成本、利息支出，实现偿债来源与融资自求平衡。

10.2建立地方政府性债务风险防控机制

市政府高度重视政府性债务管理工作，成立了以市委书记、市长任组长，市委副书记、常务副市长任副组长，各职能部门主要负责人为成员的政府债务领导小组和政府性债务风险应急处置领导小组，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。

10.3落实政府债务预算算理

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。

《中华人民共和国预算法》第三十五条规定，省、自治区、直辖市依照国务院下达的限额举借的债务，列入本级预算调整方案，报本级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。

10.4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。本级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。

10.5建立完善的项目收支管理制度

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。

收入全部缴入同级国库，纳入一般公共预算，实行“收支两条线”管理。严格按照同级财政部门批复的预算执行，并根据项目实际工作进度，提出用款申请，资金支付按照国库集中支付制度的有关规定执行。

将通过发债取得的资金统一管理、专款专用、分账核算、定期结算。项目用于各项投资及成本费用支出，严格按照国家规范收支管理的有关规定执行。

10.6建立债券资金使用绩效评价机制

市人民政府、市财政局、项目建设单位建立起完善的专项债券资金使用绩效评价机制，组织开展新增债券资金绩效评价工作，提高债券资金使用效益，保障投资者合法权益。

10.7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）第四条第（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2016年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。

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。

第十一章、风险管理方案

11.1 风险识别

11.1.1 自然环境和施工条件

在项目建设过程中，要预防环境因素与施工条件对项目施工进度
的风险。表现为工程地质、现场水文及气象变化等自然环境因素的影
响造成施工中断。

环境因素对项目施工进度的影响，主要采取预测预防的控制方
法。

1、对地质水文等方面影响因素的控制，根据设计要求，分析工
程岩土地质资料，预测不利因素，并会同设计等方面采取相应的措施，
如：基坑降水、排水、加固维护等技术控制。

2、对气象变化等方面影响因素的控制，应在施工方案中制定专
项施工方案，如拟定季节性施工保证质量和安全的有效措施，以免工
程质量受到影响。明确施工措施，落实人员、器材等方面各项准备工
作以紧急应对从而控制其不利影响。

11.1.2 来源于施工方的风险因素

施工单位对施工进度起决定性作用，施工方的风险因素包括：采
用技术措施不当，施工中发生技术事故；施工方案制定不科学、不合
理、可操作性不强，实际施工中出现问题；施工组织管理不利，劳动
力和施工机械调配不当、施工平面布置不合理等影响施工进度计划的
执行；施工过程管理不善，解决问题不及时等，都会影响工程项目的
施工进度。

一方面，通过公开招投标，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。

另一方面加强过程监督控制。建设单位与各参建单位严格按照合同约定办事，完善项目建设组织与管理，质量监督体系；对施工方案的科学性、合理性、可操作性进行审核；对施工总进度计划、分阶段实施计划、关键节点实施细则仔细审核；落实好进度管理部门人员及职责分工；分析影响进度目标实现的干扰和风险因素等；督促施工方按施工进度计划要求执行，一旦发生进度偏差，及时分析原因，采取必要纠偏措施或调整原进度计划，加强动态控制；通过经济奖惩方法对进度管理进行约束等。

11.1.3 来源于设计单位的风险因素

在施工过程中，出现设计变更是难免的，或者是由于原设计有问题需要修改，或者由于外部条件发生重大变化等原因需要修改。

通过择优选择设计单位，减少设计质量风险，从而减少对施工进度影响；施工图完成后，进行全面审核，提升设计质量；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。

施工招标之前，由业主方、监理方及相关使用单位先进行一次图纸会审，会审结果形成书面文件。施工单位进场后，参建单位再进行一次图纸会审。

施工过程中，加强图纸审查，严格控制随意变更，针对合理的设计变更，加强设计各专业之间及变更相关单位的协调配合，减少设计变更对施工总进度的影响。

11.1.4 来源于供应商的风险因素

施工过程中需要的材料、构配件、机具和设备等如果不能按期运抵施工现场或者运抵现场后发现其质量不符合有关标准的要求，都会对施工进度产生影响。

因此，择优选择材料设备供应商，货到付款；根据工程进度，做好材料需求供应计划，并进行动态管理，加强与供应商的协调沟通，控制好物资供应进度，从而减少因供应商导致的施工进度滞后。

11.1.5 资金落实情况

资金风险包括资金不到位，资金被建设单位截留或者挪用，承包商把资金挪为它用等。项目建设所需要的资金，除了资本金外，主要来源于发行债券。一旦国家经济形势发生变化，产业政策和债券发行政策进行调整，都可能给本项目的资金筹措带来风险。资金一旦落实不到位，将直接影响工程进度。

针对资金风险，首先是做好财政预算管理工作，确保每年资本金落实到位；其次，提前做好债券发行准备，按时进行债券发行申请；三是加强项目管理，按计划完工；四是加强财务管理，提高资金使用效率；五是准确把握国家宏观经济形势、国家产业政策和证券发行债券政策变化，及时调整策略。

11.1.6 工程事故

工程质量和安全事故，不仅会造成经济损失，检查和处理事故势必对工程进度造成影响。

针对工程事故，首先，应做好事前预防工作，监督和要求施工单位完善质量控制和保障措施、建立健全工程项目安全生产制度，制定工程事故应急预案。落实质量控制专职人员，就施工工艺流程、施工方法、材料设备质量等方面严格把关。建立有符合该项目特点的安全生产制度，参与项目的管理、监理、施工及相关人员都必须认真执行制

度的规定和要求。工程项目安全生产制度要符合国家、地方、相关行业及单位的有关安全生产政策、法规、条例、规范和标准。

其次，做好质量和安全检查。对质量和安全检查结果必须认真对待，需要整改的必须限定整改完成时间，落实整改方案 and 责任人。

通过踏勘、调研、走访、问卷、咨询等研究分析，结合国家发改委颁布的《固定资产投资项目社会稳定风险分析篇章编制大纲》中关于风险因素的概括，针对利益相关者不理解、不认同、不满意、不支持的方面，或在日后可能引发不稳定事件的情形，全面、全程查找并分析可能引发社会稳定风险的各种风险因素，围绕本项目的建设和运营是否可能侵害群众的合法利益，对外产生负面影响，从项目的决策、准备、实施以及运营四个阶段可能引起社会稳定风险的各种因素进行判断，识别出本项目各个阶段中主要的、关键的风险因素。本项目从政策规划和审批程序方面、征地拆迁及补偿方面、技术经济方面、生态环境影响方面、项目管理方面、经济社会环境方面、安全卫生方面、媒体舆情方面等8个方面对社会稳定风险的单项风险因素进行识别分析，并进行风险估计：

本项目在建设及运营期间主要相关风险详见下表：

11-1主要风险因素及其程度汇总表

序号	类型	风险因素 (W)	风险概率 (P)	影响程度 (C)	风险程度 (P×C)
1	政策规划和审批程序	前置文件审批的合法合规性	较低	中等	低
		规划选线、选址的合理性	较低	中等	低
		筹备阶段公众参与	较低	中等	低

2	征地拆迁及补偿	土地房屋征收征用补偿资金落实	较低	中等	低
		土地房屋征收征用补偿标准	中等	中等	中
		土地房屋征收补偿程序和方案	中等	中等	中
		特殊土地和建筑物的征收征用	中等	中等	中
		临时用地的复垦	中等	较小	低
		被征企业、商户、居民就业及生活	中等	较小	低
3	技术经济	工程施工	较低	中等	低
		重要控制工程	中等	中等	中
		资金筹措和保障	较低	中等	低
4	生态环境	生态敏感点	较低	较大	中
		水体污染排放	较低	中等	低
		噪声和振动影响	中等	中等	中
		水土流失	中等	较小	低
5	项目管理	施工单位拖欠工人工资	中等	较小	低
6	经济社会	当地村民强行要求承包工程	较低	中等	低
		对周边交通的影响	中等	较小	低
7	安全卫生	通航安全	中等	中等	中
		发生重大安全事故引发的风险	较低	中等	低
8	媒体舆情	媒体舆情	较低	中等	低

11.2 风险等级

根据中国国际工程咨询公司的专家意见，传统的综合风险指数法在数学上并不合理；同时结合国家发改委培训中心中心的指导意见，本报告拟采用在综合分析各单项风险因素的风险等级的基础上根据不同等级风险因素的个数来评判项目综合风险等级，同时结合其他定性评判标准综合考虑，等级判定可参考下表。

11-2综合风险等级评判参考标准

风险等级 参考标准	高 (重大负面影响)	中 (较大负面影响)	低 (一般负面影响)
总体评判标准	大部分群众对项目建设实施有意见、反应特别强烈，可能引发大规模群体性事件	部分群众对项目建设实施有意见、反应强烈，可能引发矛盾冲突	如个人非正常上访，静坐、拉横幅、喊口号、散发宣传品、散步有害信息等
整体综合风险评判	$q \geq 1$	$q=0, n \geq 1$	$q=n=0, m \geq 1$

调查结果	采用面向特定对象征求意见的方式，征求意见结果，明确反对者超过33%	采用面向特定对象征求意见的方式，征求意见结果，明确反对者占10%到33%	采用面向特定对象征求意见的方式，征求意见结果，明确反对者低于10%
可能引发的险事件	大规模群体性事件，如围堵施工现场、堵塞交通、冲击党政机关、集体械斗、聚众闹事、人员伤亡等	一般群体性事件，如集体上访、静坐请愿、非法集会/集体散步、示威等	个体矛盾冲突，如个体信访、网络发布、散发宣传品、挂横幅等
风险事件参与人数	单次事件200人以上	单次事件10~200人	单次事件10人以下

注：m表示单项风险为低风险个数；n表示单项风险为中风险的个数；q表示单项风险为高风险的个数。

该方法相当于“一票否决”制，即只要存在一个及以上单项风险为高风险时项目整体即判定为高风险，没有单项风险为高风险而只要存在一个及以上中风险时项目整体即评判为中风险，只有当所有的单项风险因素的风险等级均为低风险时，项目整体的综合风险等级才能被评判为低风险。可见，该方法相比综合风险指数法更加严格。

本项目初始风险调查显示，项目含22个单风险因素中有7个中风险和15个低风险，即 $q=0$ 、 $n=7$ 、 $m=15$ ，根据上述项目整体的综合风险等评判方法，计算出本决策事项的综合风险等级为中风险；通过对相关利益方所在社区、居委会、相关政府部门等调查结果可知，本项目积聚上百人规模的风险事件可能性很小，但存在引发一般性群体性事件（如串联上访、聚众滋事、非法集会等）和极端个人事件的可能性，因此，评判整体风险等级为中风险，有必要采取一定的风险防范和化解措施将项目各单项风险因素的风险发生的可能性和影响程度降低。

11.3 风险管理控制措施

11.3.1 自然环境和施工条件风险应对措施

1、气候条件

①雨季施工准备措施。

提前了解当地气候，摸清雨季来临时间，关注每天天气状况或者每天观测

天气动态，开工前与当地气象部门签订服务合同，根据天气情况提前做好准备工作，做到未雨绸缪；有条件的工地可以把施工现场范围内的地面做硬底化路面，并做好相应的排水系统，做到不积水，并防止周邻地面水倒流进入场内；如果条件不足的话应该把主要运输道路压实，用水泥沙石做好有点拱形的路面，完善道路两边的排水系统，确保不堵、不积和不冲刷路面，确保雨天道路畅通；配好自己的发电设备，发电设备要根据最大可能性来配置，以防电力不足时出现停工现象。雨季最难施工的就是基础，特别是大型基坑开挖。所以了解了雨季来临时间之后，要做好准备，配置足够的防雨塑料布，对较大基坑开挖时雨天施工进行覆盖；还要装备好足够抽水机械，及时排除基坑或路面积水，保证施工安全和质量。

机电设备的电闸或开关要采取进盒和搭篷等防雨、防潮措施，并安装接地保护装置。对水泥、钢结构等雨淋后易受潮块结或变形的材料，分别采取进库存放或垫高保护的措施。

混凝土在开始拌合以前根据实际材料调整配合比，适当减少用水量；雨天不得浇筑混凝土，同时在现场备足覆盖材料，保证在突然降雨情况下及时进行遮盖，不让已喷脱模剂的模型板和浇灌混凝土被雨水冲刷。同时要成立以项目经理为组长的防洪领导小组，同时服从地方抗洪领导小组的调遣；工地预备足够的防洪物资及设备，如草袋、蓬布、大功率抽水机械等，并严禁挪用防洪物资和设备；对重点部位、重点项目工程进行重点防洪处理；一旦发生洪灾，立即进行抗洪抢险救灾工作；妥善处理和安排好善后工作尽快恢复生产和生活。

②冬季施工准备措施。

编制专门方案并采购有关物资，进行气温观测并做好记录，防止寒流突然袭击。钢筋焊接在室外进行的话应有防雪挡风措施，最好尽量安排在室内焊接好。混凝土是冬季施工的最大麻烦，为了工程符合规范要求需要选择合适的材料，并添加减水剂和防冻早强剂，施工机械和运输车辆应做好保温处理，浇筑

要符合施工规范，浇筑完后要及时进行覆盖，以防外表混凝土热量散失大对质量造成影响。如果设计允许的话可以使用预制装配构件，减少冬季室外施工以达到保证构件质量要求。

2、水文地质环境因素

针对地质环境因素，择优选择有资质有经验的勘察单位，认真做好勘察工作，确保提供地质资料的准确性。勘察单位应根据相关技术标准规范的要求，针对项目区域地形地质特点和工程建设的需要，开展勘察工作，尤其是对工程比较有关键性影响的不良地质、特殊岩土等，进行必要的工程地质勘察，查明项目现场地基工程地质条件，准确提供工程和基础设计、施工必须的地质参数。

3、水土保持要求

工程建设施工过程中开挖的土方，合理进行堆放，并整平压实，用以修建围坝及边坡整理，减少弃土、弃渣，对临时堆放的土料将边修成1:1.5的自然坡，以防止在大风、降雨等外在因子作用下发生水土流失；在施工过程中要限制车辆、人员活动区域，尽量减少扰动面积；限定施工占地区域，防止施工机械随意碾压、破坏土地，工程结束后，结合总体工程设计，对临时占地进行平整。建筑物工程结束后，要对施工现场进行平整，砼、砂浆的预制板，完工后要及时清理，工程竣工结束后，要对临时性的附属生活设施进行拆除，并对现场进行清理、平整、压实。

11.3.2 来源于施工方的风险应对措施

施工技术是影响施工进度关键因素，优良的施工技术是提高进度，减少成本的有效措施。承包商应注意开工前的调查工作和图纸会审工作，如果对图纸有疑问的应及时与设计单位联系解决问题。施工方还应该安排有技术有经验的人员研究招标文件、施工技术规范与合同文件等，做好施工工艺流程的准备工作，事前就开始抓紧质量生产。开工前根据工程的特点编制好施工组织设计，提前做好各分项工程的材料试验、检测，确定混凝土砂浆设计配合比，及时申报、尽早开

工。采用新施工技术以缩短工艺技术间歇时间、采取更先进的的施工方法以减少施工过程或时间（如将现浇框架方案改为预制装配方案）、采用更先进的施工机械的技术措施。

甲方也要通过公开招投标，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。

11.3.3 来源于设计单位的风险应对措施

设计质量风险控制措施，需要建立相应措施，确保设计过程质量可控，需要细化控制措施，责任落实到人。建立事前控制措施，防范违反建设程序和法律法规的风险。建立事中控制措施，对设计过程程序进行检查，强化设计人员质量意识，减少设计错漏碰缺，降低设计质量风险。建立事后控制措施，对设计成品文件进行检查，杜绝对外提交文件违反强制性条文情况的出现，并对施工图设计质量进行评价。

1、不能按设计合同的约定及时提供施工所需的图纸。

措施;相关专业人员加强是各个节点检查与审核，按设计合同的约定，对设计方给予处罚。

2、为项目设计配置的设计人员不合理，各专业之间缺乏协调配合，致使各专业之间出现设计矛盾。

措施：设计单位技术负责人加强各专业设计的协调、配合、交流工作，避免专业设计的冲突与矛盾，开发单位应有设计经验丰富的专业人员进行检查和跟踪。

3、设计内容不足、设计深度不够。

措施：调配高素质的专业人员，优质地完成设计资料，避免资料的原则性错误及遗漏,开发单位应有设计经验丰富的专业人员进行检查和跟踪。并在合

同中对设计内容设计深度予以约定。

4、无健全的设计质量管理体系，图纸的“缺、漏、碰、错”现象严重，导致设计变更大量增加。

措施：因设计单位审核人员及审图单位工作不认真导致的，在合同中对此类引起的变更对设计单位追究

5、与各专业设计院协调配合工作不及时、不到位，致使出现图纸不配套的情况，造成施工过程中出现边施工、边修改的局面。

措施：甲方应在设计合同内对图纸质量和赔偿的条约明细，施工单位按设计变更进行。

11.3.4 来源于供应商的风险应对措施

择优选择材料设备供应商，货到付款；供货商参与设备就位及调试，并与设备款的支付挂钩。安排专人对材料、构配件、机具和设备等进行严格把关，根据工程进度，做好材料需求供应计划、并进行动态管理，加强与供应商的协调沟通，控制好物资供应进度，从而减少因供应商导致的施工进度滞后。

11.3.5 资金落实情况应对措施

针对资金风险，首先是加强项目管理，按计划完工；二是加强财务管理，保持合理的资产负债比例，并提高资金使用效率，增加资本金数量；三是准确把握国家宏观经济形势、国家产业政策和证券发行债券政策变化，及时调整策略。建设单位要抓好资金这一关键点，保证工程款按时足额到位；对每一笔工程款支出严格审核，防止在项目实施过程中资金超出预算，在项目建设前期进行科学分析，对影响造价较大的因素重点分析把控。

11.3.6 工程事故应对措施

针对工程事故，首先，应做好事前预防工作，监督和要求施工单位完善质量控制和保障措施、建立健全工程项目安全生产制度，制定工程事故应急预案。落实质量控制专职人员，就施工工艺流程、施工方法、材料设备质量等方面严格把关。建立有符合该项目特点的安全生产制度，参与项目的管理、监理、施

工及相关人员都必须认真执行制度的规定和要求。工程项目安全生产制度要符合国家、地方、相关行业及单位的有关安全生产政策、法规、条例、规范和标准。其次，做好质量和安全检查。对质量和安全检查结果必须认真对待，需要整改的必须限定整改完成时间，落实整改方案 and 责任人。

11.4 影响项目收益的风险及控制措施

1、经营管理风险

项目建设完成后相关物业的运营管理和服务质量直接影响到项目未来的收入水平。内部运营管理混乱，会导致运营成本上升，效率低下；员工培训管理不到位，服务质量差，会导致投诉上升，租户减少、出售困难，经济效益下降等。针对经营风险，一方面要加强内部管理，健全内部管理制度，及时考核监督，确保制度落实到位，保障运营秩序高效、有序；另一方面，建立内部培训制度，定期对员工进行培训，制定与员工职务、职能相适应的审核、考查制度，加强员工服务意识，提高员工服务水平。对各项工作实行岗位培训，考核合格准予上岗；建立投诉管理机制，及时发现问题、解决问题，不断提升客户体验，增加收入；在成本控制方面，实行预算管理制度，严格控制预算外支出。

2、市场风险

市场是由“需”与“供”形成的，同行或同类产品出现，并非是市场需求本身的风险，应从竞争视角进行分析和防范。首先，当地政府和行业协会应进行正确的引导和协调，做好行业整合，避免恶性竞争的情况发生，为本项目未来的良性运行奠定扎实的基础。同时，相关的运营管理人员应关注同类物业的竞争，结合项目本身的情况，制定科学合理的经营策略，提升项目收益。

3、财务风险

财务风险包括资金周转风险、财务经营秩序混乱等。本项目工程投入资金大，建设周期长，如在建设过程中遭遇意外的困难而使项目建设延期的局面，

则建设单位可能出现资金周转困难。财务经营秩序混乱风险包括会计信息严重失真，财务管理基础十分脆弱；没有科学的财务经营机制，资金的使用随意性极强；投资无度，回报率低；资产管理制度有漏洞，浪费严重等。针对财务风险，一是资金要分期分批投入，充分考虑项目的特点，分期分批投入，保证项目的实施和如期完成。对每个分项目进行周密的安排，保证按期完工，充分落实建设所需资金。二是要健全完善财务管理制度，科学合理的财务管理制度是搞好经济管理工作的前提，也是有效防止财务风险的约束，因此建立较完善的内部会计控制制度，就显得十分重要。主要包括财务组织管理制度、会计基础工作制度、资金管理制度、财务审批制度、资产管理制度、工程项目控制制度、财务分析制度等。三是培养高素质的财务管理人员，全面提升财务人员综合素质，应该抓好财会人员的后续教育，不断提高财会人员的财务分析能力。及时发现财务风险征兆，及时提供决策信息，防范财务风险的发生。

11.5 影响融资平衡结果的风险及控制措施

1、投资测算不准确风险

项目资金平衡最大的风险在于对项目整体现金流测算等重要环节出现偏差。整体现金流测算出现偏差将可能出现资金缺口，不能实现年度平衡和整体平衡。本项目资金测算平衡结果是聘请专业咨询公司经过大量分析、计算后得出的，并且聘请了会计师事务所专业团队进行了核查，测算结果较为可靠。

2、利率波动风险

国际环境的变化、国家的宏观经济走势及货币政策等因素的变化会引起，债务资本市场利率的波动，市场利率波动将会对融资成本产生影响，进而影响项目投资收益的平衡。本项目测算利率已充分考虑了利率波动因素，因此，利率波动对本项目资金平衡结果的影响较小。

11.6 主要风险防范、化解措施汇总

综合以上对各风险因素的防范和化解措施，进一步明确责任主体等内容，得到经评估的风险防范、化解措施详见下表。

11-3经评估的风险防范、化解措施汇总表

序号	发生阶段	风险因素	主要防范、化解措施	实施时间和要求	责任主体	协助单位
1	全部阶段	全部风险	建立稳评管理机制	早期成立、工作人员稳定	政府、相关职能部门	公安、交警、基层部门
2	全部阶段	政策规划和审批程序	加大宣传力度，畅通宣传渠道；在规划、环评审批过程中及时进行公示参与	贯穿项目全部过程	政府、设计单位、建设主体	相关职能单位
3	准备和实施	征地拆迁及补偿方面	合法性审查，“公平、公开、公正”，保证政策连续性、落实安置补偿措施	提前建立工作机制，及早落实相关措施	政府、建设主体	经济、工程咨询机构、相关职能单位
4	准备和实施	技术经济方面	采取多方位的工程管理和技术方面的优化措施	项目前期即开展研究，吸取已有建设的经验教训	设计单位、建设主体	政府、相关职能单位
5	实施	生态环境方面	严格执行环评报告书提出的环保措施，选用先进工具、新技术、新工艺	项目前期即开展工具、技术、工艺的优化和施工管理制度改进	建设主体	政府、设计单位相关职能单位
6	实施	项目管理方面	明确责任人、确定部门分工，建立风险应急预案，组织领导小组等应对措施	准备阶段成立项目管理团队，设计项目管理方案	建设主体	政府、设计单位相关职能单位
7	实施	经济社会方面	要合理进行施工期的交通组织，保证交通疏解方案顺利实施	准备阶段进行交通组织方案设计等	建设主体	政府、设计单位相关职能单位
8	实施	安全卫生方面	加大教育培训机制、完善工作和生活管理制度，发生重大安全事故的应急预案。	准备阶段制定方案，实施阶段严格执行	建设主体	公安部门
9	全部阶段	媒体舆情方面	在主流媒体和自媒体加大宣传力度	贯穿项目全部过程	政府、相关职能部门、建设主体	设计单位

第十二章、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）规定，分类发行专项债券的地方政府应当及时披露专项债券及其项目信息。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。按此规定，新建沪渝蓉沿江高铁上海至南京至合肥段（滁州段）专项债券全套信息披露文件通过安徽省财政厅网站及中国债券信息网－中央结算公司官方网站（<http://www.chinabond.com.cn/>）详细披露，披露时间及文件内容具体如下：

（一）债券发行日五个工作日之前披露

1、“新建沪渝蓉沿江高铁上海至南京至合肥段（滁州段）”基本信息。

2、“新建沪渝蓉沿江高铁上海至南京至合肥段（滁州段）”信用评级报告和跟踪评级安排。

3、“新建沪渝蓉沿江高铁上海至南京至合肥段（滁州段）”发行兑付相关制度办法。

（二）债券发行结束当日披露

“新建沪渝蓉沿江高铁上海至南京至合肥段（滁州段）”发行结果公告。

（三）每期债券每个付息日五个工作日之前披露

“新建沪渝蓉沿江高铁上海至南京至合肥段（滁州段）”付息公告。

（四）每期债券兑付日五个工作日之前披露

“新建沪渝蓉沿江高铁上海至南京至合肥段（滁州段）”还本付息公告。

（五）每期债券存续期内定期披露内容

- 1、安徽省最近年度及最新季度经济、财政及债务情况说明。
- 2、新建沪渝蓉沿江高铁上海至南京至合肥段（滁州段）施工/运营最新情况说明。
- 3、“新建沪渝蓉沿江高铁上海至南京至合肥段（滁州段）”跟踪评级报告。
- 4、“新建沪渝蓉沿江高铁上海至南京至合肥段（滁州段）”资金使用情况说明。

（六）每期债券存续期内随时披露内容

可能影响到“新建沪渝蓉沿江高铁上海至南京至合肥段（滁州段）”按期足额兑付的重大事项随时披露。