

滁州至南京城际铁路（滁州段）汉
河镇站至省界段调整工程
专项债券

实
施
方
案

滁州市财政局
滁州市发展和改革委员会
滁宁城际铁路开发建设有限公司
2025 年 5 月 15 日

目录

一、实施方案概要	1
二、发行人及项目实施方简介	4
（一）区域情况简介	4
（二）项目实施单位情况	6
三、项目概况	8
（一）项目建设目标	8
（二）项目地理位置及规模	9
（三）项目建设内容	9
（四）项目实施计划	10
四、项目建设方案	11
（一）工程内容、分布和数量	11
（二）建设线路	14
五、项目重大经济效益分析	21
（一）社会效益	21
（二）经济效益	22
六、项目投资估算及资金筹措专项方案	23
（一）投资估算编制依据及原则	23
（二）项目总投资	26
（三）项目资金筹措	29
七、项目预期收益测算	30
（一）项目预期收入	30
（二）项目成本及费用	37
（三）项目预期收益	42
八、资金平衡方案	44
（一）项目融资还本付息情况	44
（二）项目收益覆盖还本付息的测算	46
（三）项目收益覆盖还本付息的压力测试	49
九、债券发行方案	53
（一）发行依据	53
（二）发行计划	55

(三) 发行场所	55
(四) 品种和数量	55
(五) 兑付安排	55
(六) 发行费	55
(七) 承销或招投标	55
(八) 信息披露计划	55
十、资金管理方案	57
(一) 主管部门及职责	57
(二) 资金流入管理	57
(三) 资金流出管理本项目资金流出	58
(四) 资金预算绩效评价	58
十一、项目风险及应对措施	59
(一) 风险识别	59
(二) 风险清单	59
(三) 风险应对	60
(四) 投资者权益保障措施	62
附件1：事前绩效评估报告	66

一、实施方案概要

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。

2019年12月1日中共中央、国务院印发了《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》，习近平总书记在首届中国国际进口博览会上宣布，支持长江三角洲区域一体化发展并上升为国家战略，长江三角洲规划范围包括上海市、江苏省、浙江省、安徽省全域，滁州作为27个城市中心区之一，辐射带动长三角地区高质量发展。在推进跨界区域共建共享目标中，推动省际毗邻区域协同发展是首要解决的问题。顶山-汊河作为省际毗邻示范合作区域之一，快速开展深度合作，全力推动跨区域产城融合发展迫在眉睫。有必要将滁宁城际铁路引入省际毗邻示范合作区域，推动合作示范区全面开发推进。

2020年1月，安徽省正式发布了《实施长江三角洲区域一体化发展规划纲要行动计划》。滁州作为全省8个城市中心区之一，重点发展提升城市能级，打造跨界区域合作示范园区，用实际行动助力长三角一体化的融合发展。顶山—汊河作为省际毗邻跨界融合示

范区，推进产城融合，对应打破传统行政壁垒，打造长三角跨界一体化发展新型功能区具有先试先导的示范作用。滁州市在汉河新城规划 35 平方公里作为合作区域，规划区域向东北延伸。滁宁城际铁路方案调整至汉河合作示范区是打造长三角跨界一体化，实现宁滁一体化的先锋示范战略。

为配合长三角高质量规划，南京市在围绕顶山-汉河省际毗邻区域的顶山规划9平方公里之外，在汉河35平方公里临接区域规划了28平方公里的葛塘盘城合作区域，进一步开展深度合作，促进跨区域产城融合发展。滁宁城际铁路方案调整至南京市江北新区葛塘盘城的线路走向也符合南京市跨区域产城融合发展的先进思想。

根据《滁州市城市总体规划（2012—2030）》，力争在规划期内把滁州建成经济实力雄厚、社会事业发达、文化魅力彰显、人居环境优良、人民生活幸福的具有较大影响力的合宁之间的新型区域中心城市。根据《皖江城际铁路网规划》、《江苏省沿江城市群城际轨道交通线网规划》，滁州作为南京都市圈“1小时交通圈”江北地区核心城市，滁州市与南京都市圈合作共建步伐正在加快，应充分发挥与江苏重要城市南京接壤的边际优势，加快推进滁宁同城化。

因此，本项目的建设，将加强皖江城市带与长三角联系，强化区域路网，加快推进滁宁同城化发展，提升滁州城市品质，推动地方及沿线经济发展，促进滁州城市目标实现，构建多层次综合交通走廊，完善南京与滁州地区综合交通网络、优化运输结构、适应交通量增长都具有重要意义。

基于以上背景，滁宁城际铁路开发建设有限公司提出滁州至南京城际铁路（滁州段）汉河镇站至省界段调整工程项目，本项目已

完成立项批复、建设用地的批复、局部调整工程用地预审有关情况的函、可行性研究报告的批复、环境影响报告书的批复、调整工程环评事宜的复函等工作，建设期于2021年12月底开始前期准备，2022年8月土建开工。

本项目总投资估算为189,583.56万元，其中资本金56,875.07万元（占总投资29.96%），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。本次项目拟发行债券总额为4.5亿元，剩余资本金11,875.07万元由财政配套资金安排，其他资金132,783.56万元（占总投资70.04%）由项目单位统筹。

本项目为续发行项目，本项目拟发行债券总额为4.5亿元，期限为30年，分三期发行，2022年已发行5,300.00万元，2023年已发行15,000.00万元，2025年计划发行24,700.00万元（本次发行1500万元）。期限30年，每半年付息一次，到期一次性还本。根据本次项目的具体情况，本次债券的期限按照30年，其中2022年发行5,300.00万元按照已发行利率3.30%测算利息，2023年发行15,000.00万元按照已发行利率3.39%测算利息，2025年计划发行24,700.00万元（其中本次拟发行1,500.00万元），利率参照近期类似专项债的利率按照4.50%进行估算。建设期及经营期的利息金额为53,847.00万元，每半年付息一次，到期一次性还本，按照30年期4.5%的债券票面利率测算，债券存续期内，应支付的债券本息合计为98,847.00万元。

项目债券存续期内可实现经营性净现金流量197,519.84万元。

经测算，本项目债券本息覆盖倍数可达2.0。因此，项目融资本息保障倍数可得到充分有效的保障。

综上所述，预计与债券相关的项目收益能够合理保障偿还债券本金及利息，实现项目收益和融资自求平衡。

二、发行人及项目实施方简介

（一）区域情况简介

1. 滁州地区概况

滁州，地处安徽省最东部，苏皖交界地区，自古以来便被冠以“金陵锁钥、江淮保障”之称，是连接南京都市圈和合肥都市圈的核心圈层城市，同时也是国家级皖江示范区的北翼城市，全市土地总面积1.35万平方公里，全市户籍人口455.3万。现辖天长、明光两市，来安、全椒、定远、凤阳四县和琅琊、南谯两区。

滁州市区位优势，交通发达。高速公路“四纵三横”的骨架网络已经形成，G3、G40等十条高速公路通县达区，连通全域，营运里程508公里，列全省第一。京沪、宁西铁路穿越市境，京沪、沪汉蓉高铁途经市内各县。2018年起，陆续新建滁州民航机场、合青高铁、合宁城际、滁宁轻轨等轨道交通项目。全市形成了公路、铁路、航运、航空立体化交通体系，四通八达，交通条件优越。

2019年12月1日，国务院印发了《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》（以下简称《规划纲要》），将长江三角洲区域一体化上升为国家战略，滁州被列为长三角27个中心区城市之一，是安徽融入长三角一体化的“桥头堡”，为落实《规划纲要》，2020年8月7日，安徽省发改委发布《滁州市实施长江三角洲区域一体化发展规

划纲要行动方案》，方案指出要立足区位优势、资源禀赋、产业基础，突出重点，明确主攻方向，加强区域协调互动，积极融入南京都市圈、合肥都市圈建设，构建区域联动、特色鲜明、城乡融合、优势充分发挥的区域发展新格局。积极推进轨道交通建设。以构筑通勤圈、对接沪苏浙、服务国家战略为导向，推进一批重大轨道交通工程建设。加快滁宁城际铁路建设，推动北沿江高铁合宁段、合新高铁、宁淮、宁滁蚌亳、沿淮、沿江一批高铁干线工程，争取北沿江高铁合宁段在滁并站建设。积极参与南京市、合肥市域郊轨道工程规划，谋划连通两大核心城市的市域（郊）铁路项目。到2025年，实现快速轨道交通网络县城基本覆盖，与省会城市、相邻省辖市之间快速通达，与沪苏浙主要城市2.5小时通达。

2. 滁州市经济发展概况

具体经济发展情况详见下表所示：

滁州市2019-2022年经济基本情况表

2022-2024年地方经济基本情况			
项目	2022年	2023年	2024年
地区生产总值（亿元）	3610	3782	4034.4
地区生产总值增速（%）	5.50%	6.4%	5.5%
其中：第一产业（亿元）	301.5	295.1	302.8
第二产业（亿元）	1808.0	1862.5	1940.9
第三产业（亿元）	1500.5	1624.4	1790.7
产业结构			
第一产业（%）	8.3%	7.8%	7.5%
第二产业（%）	50.1%	49.3%	48.1%
第三产业（%）	41.6%	42.9%	44.4%

固定资产投资增长率（%）	16.50%	9.5%	7.4%
进出口总额（亿美元）	62.6	58.3	56.7
进口额（亿美元）	10.7	9	7.7
出口额（亿美元）	51.9	49.3	51
社会消费品零售总额（亿元）	1556.00	1694.4	1758.4
城市居民人均可支配收入（元）	41,043	43423	45334
农村居民人均可支配收入（元）	18,630	20176	21367
全市金融机构人民币各项存款余额	4028.6	4583.1	4950.8
金融机构各项贷款余额	4022.7	4754.9	5168.8

3.滁州市财政收支情况

具体情况所示：

202219年-2024年财政收支状况			
一、近三年一般公共预算收支（亿元）			
项目	2022年	2023年	2024年
全市一般公共预算收入	277.9	298.2	307.1
全市财政支出	512.9	533.8	579
市本级一般公共预算收入	60.5	62.07	62.1
市本级一般公共预算支出	115.4	132.04	145.6
二、近三年地方债务指标基本情况（亿元）			
项目	2022年	2023年	2024年
市本级地方政府债务余额	414.7	482.7	533

数据来源：滁州市人民政府及滁州市财政局网站

（二）项目实施单位情况

本项目实施主体是滁州市滁宁城际铁路开发建设有限公司。

表2-3项目单位基本情况表

企业名称：	滁州市滁宁城际铁路开发建设有限公司
统一社会信用代码：	91341100MA2T1W6H7P
公司类型：	有限责任公司（非自然人投资或控股的法人独资）
注册资本：	100000万人民币
成立日期：	2018-09-05
登记机关：	滁州市市场监督管理局
营业期限：	2018-09-05 - -
注册地址：	安徽省滁州市琅琊路164号物资大厦7楼
经营范围：	轨道交通项目的投资、建设、运营和管理；轨道交通沿线土地综合开发；轨道交通沿线广告资源开发；房地产开发、物业管理；停车场管理服务；房屋租赁。（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）

三、项目概况

(一) 项目建设目标

本项目是实现皖江城市带滁州与南京同城化发展，实现滁宁一体化建设的重要交通基础设施。本线将承担南京与滁州主城区及沿线城镇间的城际公交出行的骨干功能，同时协调支持滁州及沿线地区发展，缓解未来地区内部交通压力。滁州至南京城际是是南京都市圈重要的城际客运线，也是皖江城市带与南京联系的重要交通基础设施；既承担南京与滁州及沿线地区间的城际联系功能，也发挥滁州地区内部公交骨干体系功能。

(1) 时间目标

考虑到既有京沪高铁和京沪线均能实现滁州至南京主城区1小时通达目标，而本线客流以片区之间客流交换为主，滁州至南京主城区直通客流不大，本线旅行时间应较沿线公路大巴更省，滁州至南京主城区的总旅行时间应在 1.5 小时以 内，本线可在南京北换乘南京地铁 3 号线至南京市中心（按南京站作为节点）全程约16.5公里，按平均旅速 35 km/h 计算，旅行时间约为29分钟，考虑一定换乘时间，本线滁州市中心至南京北站全程旅行时间应在40分钟左右。因此，考虑市政府站作为滁州市区中心，本线市政府站至南京北站全程时间目标值为40分钟。

(2) 交通目标

本项目串联了滁州高铁站、滁州市新区中心、苏滁产业园、示范园区、水口镇、汭河镇，规划新南京北站等重要的客流集散点，连接了京沪、北沿江、合宁、宁淮高铁等对外干线铁路交通站点，以及南京规划地铁 3、4、15、18 号线，滁州2、3、4 号线，是实现高速铁路、城际铁路、轨道交通、公路等多式联运的重要途径。

（3）规划目标

本线是滁州至南京市城际铁路，串联了滁州市新区中心、苏滁产业园、示范园区、水口镇、汭河镇，南京江北新区等，线路经过滁州、南京规划的新区及新型产业带，本项目的建设，将进一步加强滁州与南京市的沟通联系，带动滁州市的发展。

（二）项目地理位置及规模

1. 建设地点

滁宁城际铁路位于安徽省东部，江苏省西部；线路西起安徽省滁州市滁州站，途经滁州市市区、苏滁产业园、来安县、南京市浦口区，止于南京规划的新南京北站。项目划分为：滁州段一期工程、滁州段二期工程、汭河镇站至省界段调整工程和南京段工程。

汭河镇站至省界滁河区段位于来安县境内。

2. 项目规模

本项目设计范围（CK44+655 线路起点～CK49+857.536含短链368.536m）滁河中心线）全长4.834km，均为高架敷设方式，设高架站1座。

（三）项目建设内容

汭河镇站至省界段调整工程设计范围里程（CK44+655 线路起点～CK49+857.536滁河中心线）全长4.834km，均为高架，设高架站1座。

线路具体走向如下：

线路由汭河镇站向南引出，沿既有 G104 国道走行，至文安路附近左转，沿文安路侧向东延伸，经鹭港小区后斜跨文安路至规划路路中走行，跨过天子河，毗邻汭河合作示范区设合作示范区高架

站，出站后穿基本农田至规划路与黑扎营路交叉口右转折向南，跨省界滁河后接入南京段。本段线路全长 4.834km，均为高架段。

（四）项目实施计划

1. 已完成的前期工作

本项目进展情况如下：

序号	报批手续	取得时间
1	立项批复	2015.9.21
2	关于滁州至南京城际铁路（滁州市段）建设用地的批复	2020.12.24
3	关于滁州至南京城际铁路（滁州市段）局部调整工程用地预审有关情况的函	2021.11.9
4	可行性研究报告的批复	2022.4.8
5	关于滁宁城际铁路（滁州段）工程环境影响报告书的批复	2017.1.19
6	关于滁宁城际铁路（滁州段）一期汉河镇站至省界段调整工程环评事宜的复函	2022.1.5
7	工程规划许可证	2022.8.9
8	施工许可证	2022.8.19

2. 项目建设计划

本项目建设期于2021年12月底开始前期工作，建设期约三年，2022年8月土建开工，预计于2025年全面竣工，在2025年12月底前完成全线调试，于2026年1月开始运营。

四、项目建设方案

（一）工程内容、分布和数量

1. 土建工程

（1）车站建筑

线路方案调整后，结合规划新增车站一座。在规划华夏大道北侧设一座高架三层车站，车站中心里程 CK48+990，车站名称为合作示范园站。

（2）车站结构

①上部结构 本站位于交通主干道或规划路路侧，将车站附属设备用房及车站主体结合在一起，设置在地块内，推荐横向四排柱三跨的桥建合一框架结构形式，纵向柱距采用 10m。跨度均匀，不需采用悬挑梁，结构构件尺寸小，结构整体刚度均匀，抗震性能优越，且工程总投资最经济。屋面采用钢框架结构。

②地基与基础鉴于工程所处地质情况，推荐桩基础作为本线高架车站的基础形式，桩底需置于下部承载力较高土层中，桩基一般需要进入岩层，桩基础方案推荐采用钻孔灌注桩，桩直径可采用 800mm。岩层较浅时可考虑使用浅基础形式。

（3）区间桥梁 滁宁城际铁路汉河镇站至省界段调整工程设计范围均为高架线，含高架站一座，正线桥长（不含高架站）4681.9 延米，约占线路长度的 98.0%，平均墩高约 12m。

2. 车辆基地

全线按一段一场设置，在相官镇设车辆段与综合基地 1 处，包含在一期工程中。在滁州市滁州站东侧设停车场 1 处，按照远期预留考虑。

3. 控制中心

控制中心设置在徽州路与扬子路交叉路口东南象限，该部分工程内容包含在一期工程中。

4. 机电设备系统及国产化

(1) 供电

滁宁城际铁路供电系统由 110kV 外部电源工程、牵引供电系统、接触网系统、电力供电系统、供电调度系统、供电维修等组成。

(2) 通信

通信系统包括专用通信、公安通信、民用通信三个部分。专用通信系统为轨道交通行车指挥及运营管理服务，是行车指挥、运营管理的必备工具，是各种监控信息传递的基础设施，也是向乘客和工作人员传递各种信息的设施之一。

公安通信系统根据公安及消防部门要求设置，是公安通信网在轨道交通内的延伸，是公安及消防部门在铁路交通领域进行治安防范、防灾救灾的必备工具。

民用通信系统由轨道交通和电信运营商合作设置，是公共通信网在轨道交通内的延伸，主要解决乘客的移动通信工具在轨道交通范围的正常使用。

(3) 信号

滁州至南京城际铁路工程信号系统采用基于通信的移动闭塞 CBTC 系统，车地无线通信采用 TD-LTE 技术以满足线路最高目标速度 140km/h 的运营需求，并采用漏缆作为传输媒介。车辆段、停车场采用国产计算机联锁系统。

(4) 通风空调

通风空调系统由车站通风空调系统组成。

(5) 给排水及消防

给排水及消防系统包括给水系统、排水系统、消防系统和热水系统。其中给水系统包括生产、生活给水系统；排水系统包括污水、废水及雨水系统；消防系统包括消防给水系统、灭火器的配置及自动灭火系统；热水系统包括饮用水、厨房用水及淋浴用水等。

（6）综合监控

综合监控系统采用两级管理，三级控制的模式。两级管理分别是中央级和车站级管理，三级控制分别是中央级、车站级和现场级控制。现场级控制功能由各集成系统完成。

（7）防灾报警系统与机电设备监控系统

防灾报警系统和机电设备监控系统采用中央监控管理级、车站监控管理级和就地控制级及相关通信网络组成。车站级BAS系统、FAS系统在车站经综合监控系统将信息上送至控制中心中央级。

（8）自动售检票系统

全线采用集中控制、统一票务管理的模式，控制系统分为中央级和车站级。系统方案采用全非接触式IC卡系统，采用计程限时票价制。单程票可采用简易式非接触式IC卡车票Token或薄卡式IC卡车票，南京市民卡、金陵通、滁州公交卡、“亭城通”可作为储值票在本线使用。

（9）提升设备

在地面至站厅、站厅至站台间设置自动扶梯。在车站内设置垂直电梯以方便不适人群。

（10）站台门

地下站设全高封闭式站台门，高架站设置低站台门。

（11）车辆及机电设备国产化

本项目车辆及机电设备总的国产化率不低于75%。

（二）建设线路

1. 线路方案比选

结合来安县汉河总体规划（2016-2030）、滁州段的现场施工情况及沿线现状分析调查，对汉河镇站至省界滁河段调整工程方案通道分为沿文安路路侧走行方案、沿文安路路中斜切至规划路路中走行方案和沿规划路路中走行方案进行详细比选。

1.1 起点汉河镇站现状分析

汉河镇站位于汉河经济开发区区域内 G104 路中，高架三层四线侧式越行站，车站小里程段设单渡线。现状站点周边有八闽名郡、蒙塔卡利等住宅小区及汉河经济开发区，用地规划以居住用地和工业用地为主。本站型采用两台夹四线侧式站台，站中心里程 DK44+605.00，站台尺寸 100.0m×7.50m×1.25m。

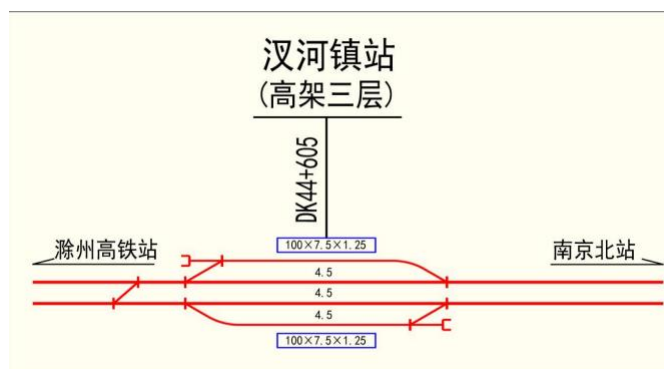


图3-1汉河镇站平面布置示意图

目前该站小里程单渡线、咽喉区桥梁工程及车站站厅层已施工完，大里程端 咽喉区暂未施工。

1.2 通道方案比选分析

方案一：沿文安路路侧走行方案

（1）沿线现状分析

文安路为城市次干道，双向两车道，该通道两侧现目前主要为金太阳集团厂房、小区住宅、其他钢结构厂房，道路车流量较大，与朝阳路、长宁路十字交叉，过江青圩文物河堤后为基本农田。

（2）线路走向介绍

线路由汉河镇站大里程咽喉区向南引出，尔后迅速向东拐至文安路，沿文安路北侧向东延伸，侵占密集厂房区及临近路侧部分厂房，过长宁路设越行站，原汉河镇越行站改为无配线侧式站，后跨过江青圩，穿基本农田至规划路与黑扎营路交叉口右转折向南至滁河。本段线路全长 4.99km，均为高架段。

（3）方案优缺点分析

方案优点：①文安路为城市次干道，该通道两侧为厂房、上班客流大，具备客流吸引能力；②线路距离江青圩河堤（不可移动文物）较远，对其影响较小；

方案缺点：①原四线汉河镇站需要改建为两线站，需拆除施工段汉河镇站咽喉区及车站桥墩，汉河镇站调整规模后重建；②由汉河镇站拐至文安路，弯道较急，需要限速至80km/h。

方案二：沿规划路路中走行方案

（1）沿线现状分析该方案由 G104 向东紧贴鹭港别墅切入至规划幸福大道路中走行，该规划路目前现状主要为民宅密集区与基本农田。

（2）线路走向介绍 线路由汉河镇站向南引出，沿既有 G104 国道走行，至规划路匝道口处紧贴别墅群左转，沿规划路路中向东延伸，经民宅密集区后上跨江青圩，在规划路北侧设合作示范区站，出站后穿基本农田至规划路与黑扎营路交叉口右转折向南至滁河。本段线路全长 5.27km，均为高架段。

（3）方案优缺点分析

方案优点：

①本方案对汉河站已施工的工程无影响；

②汉河镇站至省界段调整仅需增设一座简单无配线车站，工程投资较省；

③预控规划，与规划道路共廊道节约资源，施工条件好。

方案缺点：

①沿线穿越有约 1.5 公里左右民宅密集区，拆迁大约 2.43 万平方米（18m 红线范围）；

②线路中心线距离最近别墅 5.3m（需拆除一栋别墅，拆除后最近距离15.3m）；

③线位桥墩侵占 104 国道与幸福大道之间的规划匝道，需调整匝道设置；

④距离江青圩河堤（不可移动文物）较近，约 30m。

方案三：沿文安路路中斜切至规划路路中走行方案

（1）沿线现状分析

文安路为城市次干道，双向两车道，该通道两侧现状主要为金太阳集团厂房、小区住宅、其他钢结构厂房，道路车流量较大；线路斜切至规划幸福大道路中走行，沿线现状主要为林地与基本农田。

（2）起点汉河镇站方案研究 结合汉河镇站实际的施工情况，周边道路、城市构建建筑及周边城市规划的情况，对起点汉河镇站节点方案进行深化研究，重点比选：汉河镇站（改两线）非越行和汉河镇站（维持四线）越行两个方案。

方案 I：汉河镇站（改两线）非越行方案线路出汉河镇站后，立即采用 R400m 的半径折向东，横穿金太阳集团后，上跨文安路后，采用 R1100m 半径继续向南延伸。其中第一个曲线 R400m，线路限速 80km/h；第二个曲线 R1000m，线路速度 140km/h。本方案由于线路出站后快速折向文安路，设置 400m 曲线半径，缓和曲线已进入既有汉河镇站，从而导致车站大里程端不具备设置道岔的条件。原汉河镇站，需改造为两线站。同时，为了避免对既有施工的拆除影响，保证已施工的车站下部结构不拆除，站台需由原 11.6m，增宽到 16.1m。

方案 II：汉河镇站（维持四线）越行方案为了维持本线四线越行功能，本方案需要对原汉河镇站进行适应性改造。将原汉河镇站越行线、正线优化调整为曲线，车站内四线采用 R1600m 的曲线半径。为了避让文安路南侧金太阳城高层小区（保证线路中心线距离房子边缘不小于35m），线路出站即采用 R333m 的半径折向东沿文安路右侧路中走行，后采用 R405m 半径折向南继续延伸，两个曲线均需要限速 80km/h。

综上所述，对起点方案从对既有车站影响、对既有道路影响、对周边环境影响等方面进行分析，如下表所示。相比之下，方案II：汉河镇站（维持四线）越行方案，虽存在两个限速点（限速 80km/h），但本方案对既有已施工车站几乎没有影响，方案拆迁较小，避免了废弃工程，推荐方案II：汉河镇站（维持四线）越行方案。

表3-1 起点方案比较表

	方案 I: 汉河镇站（改两线）非越行方案	方案 II: 汉河镇站（维持四线）越行方案
对既有车站影响	需要对已施工四线汉河镇站进行改造，站台由 11.6m 增宽至 16.1m；车站由四线变为两线，对已施工工程影响较大。	仅需要对车站内改为曲线，车站站台改为曲线，对已施工工程影响较小。
对既有道路影响	采用门式墩横跨文安路，对既有道路几乎没有影响	侵占既有文安路右侧路幅约 260m，需要对道路进行迁改，影响较大。
临近居民小区	距离金太阳阳光城较远	距离金太阳阳光城较近，最近约 35m
拆迁量	需要拆金太阳厂房约 4.06 万平米（铁路一侧 5.8m，一侧 7.2m）；	需要拆金太阳厂房量 2.24 万平米（铁路一侧 5.8m，一侧 7.2m）；
限速	存在一个限速点 R400m，限速 80km/h	存在两个限速点 R333m、R405m，限速 80km/h (其中：R333m<R350m (80km/h 最小半径))

(2) 线路方案走向介绍线路由汉河镇站大里程咽喉区向南引出，而后迅速向东拐至文安路，侵占密集厂房区及临近路侧部分厂房，沿文安路北侧向东一段距离，过在建金太阳阳光城高层小区后，线路折向东南至规划路向东延伸上跨江青圩，在规划路北侧设合作示范区站，出站后穿基本农田至规划路与黑扎营路交叉口右转折向南至滁河。本段线路全长4.834km，均为高架段。

(3) 方案优缺点分析

方案优点：

- ①线路长度最短，工程投资相对节省；
- ②沿线拆迁相对较少，工程投资相对节省且社会稳定性较好；
- ③与既有道路交叉较少，斜切空旷地块，施工条件较好；
- ④预控规划，与规划道路共廊道节约资源；
- ⑤线路距离江青圩河堤（不可移动文物）较远。

方案缺点：

- ①由汉河镇站拐至文安路，弯道较急，需要限速至 80km/h；

②线路由文安路转向至规划幸福大道，切割规划居住地块，需调整规划。

2. 线路方案综合比选

综合比较以上三个方案的优缺点，具体如下表所示。

表3-2 方案比较表

	方案一：沿文安路路侧走行方案	方案二：沿规划路路中走行方案	方案三：沿文安路路中斜切至规划路路中走行方案
线路长度	4.99km，均为高架	5.27km，均为高架	4.834km，均为高架
对施工段影响	需拆除已施工汉河镇站车站桥墩，汉河镇站缩小规模后重建；	没有影响	基本无影响
临近居民小区	金太阳阳光城、鹭港别墅、江青圩小区安置（最近距离 45m）；	鹭港别墅，线路中心线距离最近别墅 5.3m（需拆除一栋别墅，拆除后最近距离 15.3m）	金太阳阳光城、鹭港别墅、江青圩小区安置（最近距离 35m）
拆迁量（工程影响范围内）	路侧厂房居多，拆迁量约 4.3 万平米；文安路施工期间封闭	民房居多，拆迁量约 3.03 万平米（铁路 18m 红线）；	拆迁相对较少，金太阳商铺约 2.24 万平米，民房约 0.65 万平米
对江青圩文物影响	与江青圩堤平行范围最近距离 600m，有 1 处跨越	与江青圩堤平行范围最近距离 30m，有 1 处跨越	与江青圩堤最近范围最近距离 140m，有 1 处跨越
基本农田	示范区范围的基本农田约 42.3 亩	示范区范围的基本农田约 28.6 亩	示范区范围的基本农田约 41.6 亩
增设车站	汉河镇站至省界段调整新设站，功能替代原汉河镇站的越行功能，规模相对较大	汉河镇站至省界段调整新设站，车站为简单无配线车站，规模小，工程投资相对较省；	汉河镇站至省界段调整新设站，车站为简单无配线车站，规模小，工程投资相对较省；
施工条件	既有路侧施工，条件较差	规划预控道路路中，施工条件好	斜切空旷地块，规划预控道路路中，施工条件好

综上所述，三个线路通道方案从对施工段影响、拆迁量大小、占用基本农田、对江青圩文物河堤影响、工程投资、工程实施协调难易度及实施条件等方面进行综合比选。

方案一：沿文安路路侧走行方案，该通道方案两侧厂房、居民小区密集、上班客流大，客流吸引强，距离江青圩河堤 600m 对其影响较小，但通道沿路侧厂房较多，施工条件差，施工期间文安路需封闭，施工组织难度大大增加。此外，本通道方案需要将原四线

越行站汉河镇站改为两线站，须拆除已施工汉河镇站车站桥墩，汉河镇站缩小规模后重建，新增设一座替代原汉河镇站的越行功能车站，规模较大，新增投资较大，且占用基本农田面积最大。

方案二：沿规划路走行方案，沿线经民宅密集区，虽拆迁量大且协调难度大，但对既有施工段无影响。新增设车站为两线普通站，车站规模较小、投资低。此外，本方案与规划道路共廊道，有利于资源共享，与城市规划发展基本一致。

方案三：文安路路中斜切至规划路路中走行方案，线路走向既可避免鹭港小区、密集居民区、又可不影响文安路两侧密集厂房；线路直接斜跨文安路，施工期间及建成后对文安路影响均较小；并且该方案线路长度最短、拆迁量最小、总投资最节省、社会稳定性好、工程实施协调难度相对较小及工程实施条件好。

因此，本次研究汉河镇至省界调整工程线路方案推荐方案三：沿文安路路中斜切至规划路路中走行方案。

五、项目重大经济效益分析

（一）社会效益

项目建成后的社会效益影响主要表现在以下几个方面：

（1）改善市民生活环境，改善出行条件，提高全社会整体劳动生产率。城际铁路交通班次正点、速度快、运输量大、两班间隔时间短、不受路况影响，这些有利条件比其他交通工具（如城际公交等）所不具备的，节省了市民途中时间，有利于劳动者提高工作效率，进而提高全社会整体劳动生产率。

（2）可以改善沿线地区环境质量，减少机动车尾气排放量。因机动车的增加，这些机动车排放大量有害尾气，严重影响空气质量，本项目的建设将改变沿线地区的公共交通结构及市域城际出行交通结构，减少机动车上路，从而改善城市环境质量，增加了国民经济总产出。

（3）提高沿线地块的商业价值，促进沿线物业开发以及商业、金融业、旅游及餐饮业的发展，带动其他相关产业发展并增加就业。

（4）本项目建成后，将与沿线交通一起构成多层立体公共交通结构，大大提高了来安汭河经济开发区与滁州市内部、南京江北新区间的公交化出行能力，缩短了与滁州市区、南京间的空间距离，也改善了滁州市的投资环境，为招商引资创造有利条件。

（二）经济效益

本项目可促进沿线地区及皖苏间联系、加快客运交流；同时将显著改善沿线铁路客运服务质量，对强化片区对外的联系、改善发展条件、带动沿线社会经济快速发展具有重要意义。其建设有利于引导远城区经济发展，方便沿线居民出行，构筑城市空间发展轴线，促进城市总体规划目标的实现。

本项目沿线旅游资源丰富，以旅游产业为支柱，带动地区经济具有广阔前景。本项目建设，有利于提高旅游景区的区域协作，促进沿线旅游资源的连片开发和特色旅游品牌的打造，带动第三产业繁荣，形成有效带动群众就业和增收的支柱产业，振兴区域经济发展。

本项目建成后，通过两端枢纽（地区）及相关路线，旅行时间缩短，能够显著拉近时空距离，建立皖江城市带、长江中游城市群等地区的经济发展纽带，实现区域经济共振发展。

六、项目投资估算及资金筹措专项方案

（一）投资估算编制依据及原则

1. 估算依据

（1）皖发改基础函〔2018〕637号文《安徽省发展改革委关于滁州至南京城际铁路（滁州段）一期工程初步设计的批复》。

（2）建设部建标〔2017〕89号文发布的《城市轨道交通工程设计概预算编制办法》。

（3）建设部建标〔2011〕1号文发布的《市政工程投资概算编制办法》。

（4）建设部建标104-2008《城市轨道交通工程项目建设标准》。

（5）国家、安徽省及滁州市发布的现行定额、文件及规定。

（6）《滁州工程造价信息》发布的信息价（2018年第9期）。

（7）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》。

（8）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》。

（9）本工程现阶段有关的图纸、技术说明及工程数量。

（10）其他相关文件与资料。

2. 估算编制说明

2.1 采用定额

（1）区间工程、轨道工程采用《安徽省城市轨道交通工程计价定额综合单价》（建标〔2010〕137号文）（以下简称“轨道交通定额”），不足部分等采用《安徽省市政工程计价定额》（建标〔2017〕191号文）。

(2) 接触网采用国铁科法〔2017〕33号文“关于公布《铁路工程基本定额》等14项铁路工程造价标准”中轨道工程、电力牵引供电工程预算定额（以下简称《铁路定额》）。

(3) 通信、信号、电力等系统设备及安装工程采用“轨道交通定额”，不足部分采用“铁路定额”（国铁科法〔2017〕33号文）和《安徽省安装工程计价定额》（建标〔2017〕191号文）。

(4) 上述定额不足时，采用相近定额按编制期工料机单价换算、补充。

2.2 费用标准

(1) 采用“轨道交通定额”的项目

执行《关于营业税改征增值税调整现行计价依据的实施意见》（造价〔2016〕11号）和《关于调整我省现行建设工程计价依据增值税税率的通知》（造价〔2018〕11号）的有关规定。

(2) 工程建设其他费用

按照皖发改基础函〔2018〕637号文《安徽省发展改革委关于滁州至南京城际铁路（滁州段）一期工程初步设计的批复》的原则计列。

1) 前期工程费

包括全线范围内的主体结构施工前发生的包括土地征用及补偿、临时占地、建（构）筑物拆迁补偿、树木及绿化赔偿、道路恢复、道路破复、管线迁改、交通疏解等费用，其中：

土地征用及拆迁补偿费：根据安徽省、滁州市、来安县征地拆迁文件，滁州段土地征用按15万元/亩计列，房屋拆迁按5000元/平方米计列。

临时占地费：按30元/平方米·年计列，按两年考虑。

绿化补偿费：按200元/平方米计列。

管线改迁费：根据数量按综合指标计列。

道路恢复和破复费：按专业提供资料计列。

交通疏解费：是指依据交通疏解设计方案，为保证工程实施而采取的交通疏解措施所发生的费用。按专业提供资料计列。

2) 其他费用

场地准备费：按工程费用的1%计列。

建设管理费：

A. 建设单位管理费：按工程费用和管线迁改费用之和的2.5%计列；

B. 工程建设监理费：按工程费用的1.8%计列。

引进技术和设备其他费：按引进设备费的1%计列。

综合联调及试运转费：

A. 综合联调费按设备购置费和车辆购置费之和的1.5%计列。

B. 试运转费：试运行阶段按12个月×10万元/月·km计列。

工程保险费：按第一部分工程费用的 0.4%计列。

安全生产保障费：包括第三方监测费、第三方检测及评估费等费用，按建

安工程费的 0.8%计列。

(3) 预备费

1) 基本预备费：按第一部分工程费用和第二部分工程建设其他费用之和的5%计列；

2) 价差预备费：根据国家计委计投资 [1999] 1340 号文规定，价差预备费按零计列。

(4) 专项费用

- 1) 建设期贷款利息：国内贷款年贷款利率为 4.9%
(取五年以上基准贷款利息)。工期 36 个月。

(二) 项目总投资

本项目总投资估算为189,583.56万元，其中工程费用75,527.34万元，工程建设其他费用88,387.91万元，预备费16,391.52万元，专项费用9,276.78万元。

表6-1项目投资估算构成表

建设名称		滁宁城际铁路	编制范围	汧河镇站至省界调整段				
调整前	1.60正线公里		估算总额	调整前	调整后	技术经济指标	调整前	调整后
调整后	4.83正线公里			32247.60	189583.56		20154.75	39218.77
章别	工程及费用名称		估算价值（万元）			指标（万元）		
			调整前	调整后	增减	调整前	调整后	增减
第一部分 工程费用			24779.11	75527.34	50748.23	15486.94	15624.19	137.25
一	车站			8137.50	8137.50		1683.39	1683.39
二	区间		20694.53	47490.80	26796.27	12934.08	9824.33	-3109.76
三	轨道		2702.22	8333.36	5631.14	1688.89	1723.91	35.02
四	通信		255.65	2387.24	2131.59	159.78	493.84	334.06
五	信号		595.77	2208.35	1612.58	372.36	456.84	84.48
六	供电		530.93	3050.40	2519.47	331.83	631.03	299.20
七	综合监控			238.57	238.57		49.35	49.35
八	火灾自动报警、设备与环境监控			298.39	298.39		61.73	61.73
九	安防与门禁			355.38	355.38		73.52	73.52
十	通风、空调与供暖			230.00	230.00		47.58	47.58
十一	给水与排水、消防			898.47	898.47		185.86	185.86
十二	自动售检票			600.00	600.00		124.12	124.12
十三	站内客运设备、站台门			1298.88	1298.88		268.70	268.70
十四	运营控制中心							

十五	车辆基地						
十六	人防						
第二部分 工程建设其他费用							
十七	工程建设其他费用	3938.26	88387.91	84449.65	2461.41	18284.63	15823.22
	以上各章总计	28717.37	163915.25	135197.88	17948.35	33908.82	15960.47
第三部分 预备费							
十八	预备费	1435.87	16391.52	14955.66	897.42	3390.88	2493.46
第四部分 专项费用							
十九	专项费用	2094.37	9276.78	7182.42	1308.98	1919.07	610.09
	一、车辆购置费						
	二、建设期投资贷款利息	2094.37	9276.78	7182.42	1308.98	1919.07	610.09
	三、铺底流动资金						
估算总额		32247.60	189583.56	157335.95	20154.75	39218.77	19064.02

（三）项目资金筹措

本项目总投资估算为189,583.56万元，建设期3年。拟通过项目单位统筹安排和发行债券等渠道筹集。

项目资本金占总投资的29.96%，计56,875.07万元。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。本次项目拟发行债券总额为4.5亿元，剩余资本金11,875.07万元由财政配套资金安排，其他资金132,783.56万元（占总投资70.04%）由项目单位统筹。

表6-2债券发行计划

序号	发行年份	发行额度（万元）	发行期限
1	2022	5,300	30年期
2	2023	15,000	30年期
3	2025	24,700	30年期

七、项目预期收益测算

（一）项目预期收入

1、项目运营收入

本项目主要收入来源为新建铁路的运输收入，和补贴收入，其中运输收入包括运输票价收入和运输其他收入等。

测算依据：根据《滁州至南京城际铁路（滁州段）汭河镇站至省界段调整工程可行性研究报告》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，站场等广告收入因为无法推算，并且相对运输和运输其他收入较小，未计入。

根据《滁州至南京城际铁路（滁州段）汭河镇站至省界段调整工程可行性研究报告》，初期2027年、近期2034年、远期2049年最大区段客流密度为3641万人/年、9452万人/年、18372万人/年。

运营收入=运输票价收入+运输其他收入+补贴收入

鉴于发债金额为占总投资比例为29.96%（56,800万元/189,583.56万元），则本次测算预计收入用于偿还专项债券本息的分摊比例为运营收入的29.96%。

同时为匹配本项目专项债券发行年限，运营期首年收入按100%计算，债券偿还最后一年即2055年收入按照50%计算。

（1）运输票价收入

运输票价收入=客运票价*客运量

①票价测算

票价的制定直接关系到项目本身的盈利能力和清偿能力，在一定程度上直接影响投资者的资金回报率。票价的制定需综合考虑企

业运营成本、乘客收入水平、可替代其他交通工具的价格水平以及乘客出行习惯等因素。

本项目票价制定主要考虑成本票价、公路票价、滁州至南京间铁路票价、国内地铁票价水平四个因素。

A. 成本票价

项目总成本票价、运营成本票价及年均成本票价预测结果见下表。

成本票价分析表

序号	项 目	初 期	近 期	远 期	年 均
1	总成本票价（元/人公里）	4.3	1.6	0.8	2.4
2	运营成本票价（元/人公里）	1.0	0.6	0.5	0.7

由上表可知，项目运营成本票价平均为 0.7 元/人公里；总成本票价平均为 2.4 元/人公里，相对较高，主要原因为项目折旧、摊销及财务成本费用较高。滁州至南京城际轨道交通票价的制定考虑企业生存需要，按照“保本微利”的原则，保证本项目具有一定的财务生存能力，确保项目得以持续经营。

B. 公路票价现状

滁州至南京现状运营的公路大巴，全程运行距离 70 公里左右，旅行时间在 2 小时左右，平均票价约为 26 元，运价率为 0.37 元/人·公里。由于滁州至南京城际轨道交通具备社会公益性质，其票价应在合理并相对低廉的价位上运作，以充分吸引客流，提升国民经济效益，考虑到城际铁路具备准时、舒适、发车频率高等特性，其票价水平可高于公交票价。

C. 既有铁路票价

目前，滁州至南京间每日开行旅客列车 60 对，其中京沪高铁高速车 36 对，京沪普速线普速客车 24 对。

滁州至南京既有铁路旅客列车票价一览表

列车类别	线路及区段	运行里程 (公里)	运行时间 (分)	票价 (元)	运价率 (元/人公里)	注
高铁	京沪高铁（滁州-南京南）	59	18	44.5	0.75	一等座
				24.5	0.42	二等座
普通高速	京沪普速线（滁州北-南京）	57	44	11	0.16	硬座

由于本项目开行城际列车其舒适性与高铁、动车相当，服务时段、开行频率 好于现状开行的铁路旅客列车，故票价水平可考虑适当高于铁路旅客列车票价。

D. 国内地铁票价水平 目前国内其他城市地铁或轻轨票价及票制情况见下表：

国内城市地铁或轻轨票价表

城市名称	票价（元/人次）	票 制	备 注
上海	2~6	多票制	起初为一票制
北京	2~5	多票制	起初为一票制
广州	2~6	多票制	
南京	2~4	多票制	
深圳	2~5	多票制	
天津	2~5	多票制	
重庆	2~5	多票制	

而国外一般采取自动售检票系统，故多票制较多。 综合考虑当地公路、铁路和其它城市地铁票价水平、当地乘客承受能力、项目财务生存能力、客流吸引，并考虑增长等因素，本次研究票价率初、近、远期 分别取 0.32 元/人公里、0.38 元/人公里、0.45 元/人公里。

②客运量

根据《滁州至南京城际铁路（滁州段）汭河镇站至省界段调整工程可行性研究报告》显示，年度总客流指标如下：

名称	线路长度	高峰小时单向最大断面客流		客流量	周转量	客流强度	平均乘距
	公里	(滁州段) 万人次/时	(南京段) 万人次/时	万人次/日	公里·万人次	万人次/公里	公里/乘次
初期	55.9	0.39	0.22	9.8	159	0.18	16.27
近期	55.9	0.73	0.61	21.9	338	0.40	15.41
远期	55.9	1.37	1.15	38.4	562	0.69	14.64

根据分劈至汭河镇站至省界段调整预测客流量，纳入评价的周转量初、近、远期分别为 3641 万人公里/年、9452 万人公里/年、18372 万人公里/年。

(2) 运输其他收入

根据《滁州至南京城际铁路（滁州段）汭河镇站至省界段调整工程可行性研究报告》显示，运输其他收入=运输票价收入*15%，包括行李、邮包、租赁等收入。根据现状统计，出于谨慎性考虑，本项目所在区域内的一般车组其他收入为运输收入的3%。

(3) 补贴收入

根据《滁州市人民政府关于印发滁州市城际铁路交通运营服务成本规制实施办法的通知》（滁政秘〔2020〕3号），项目建成运营后，滁州市财政局根据相关票款补贴测算办法提供票款补贴，具体补贴方式如下：

某线路年运营成本票价（元/人·公里）=某线路年运营成本（元）/某线路年客运周转量（人·公里）

某线路年乘客实际支付优惠票价（元/人·公里）=某线路年客票收入（元）/某线路年客运周转量（人·公里）

某线路年补贴单价（元/人·公里）=某线路年运营成本票价（元/人·公里）-某线路年乘客实际支付优惠票价（元/人·公里）

某线路年补贴差额（元）=某线路年补贴单价（元/人·公里）×
某线路年客运周转量（人·公里）

当年补贴总额=Σ所有运营线路年补贴差额

注：

（1）当年度某线路实际补贴差额小于等于零时，不再予以差额补贴。

（2）城铁交通运营票价政策，可根据物价水平、工资水平等因素，通过价格听证会的方式，进行适时调整。

票款补贴优先用于抵扣项目成本（抵扣的成本详见《项目成本测算表》中成本费用科目所示），抵扣后若有剩余，既作为项目收入，用于本项目的还本付息。

综上，本项目债券存续期累计项目收入897,700.12万元，用于偿还专项债券本息的项目收入为268,950.96万元（按比例29.96%分摊）。具体情况见下表：

表7-1项目运营收入测算表

金额单位：人民币万元

序号	项目	合计	运营期									
			2026年	2027年	2028年	2029年	2030年	2031年	2032年	2033年	2034年	2035年
	收入用于债券还本付息（29.96%）	268,950.96	4,053.65	4,645.48	5,323.72	3,694.68	4,234.10	4,852.27	5,560.71	6,372.57	7,302.97	8,369.20
	营业收入	897,700.12	13,530.22	15,505.62	17,769.43	12,332.03	14,132.50	16,195.84	18,560.44	21,270.27	24,375.72	27,934.58
1	票价收入	726,158.14	4,288.50	4,914.62	5,632.15	7,664.66	8,783.69	10,066.11	11,535.77	13,219.99	15,150.11	17,362.02
	客运量（万人公里/年）		2772	3177	3641	4173	4782	5480	6280	7197	8248	9452
	客运票价（元/人公里）		0.32	0.32	0.32	0.38	0.38	0.38	0.38	0.38	0.38	0.38
	里程（公里）		4.834	4.834	4.834	4.834	4.834	4.834	4.834	4.834	4.834	4.834
2	营业外净收入	21,784.74	128.66	147.44	168.96	229.94	263.51	301.98	346.07	396.60	454.50	520.86
3	补贴收入	149,757.24	9,113.06	10,443.56	11,968.32	4,437.43	5,085.30	5,827.75	6,678.60	7,653.68	8,771.11	10,051.70
	运营成本票价（元/人公里）		1.00	1.00	1.00	0.60	0.60	0.60	0.60	0.60	0.60	0.60
	实际支付优惠票价（元/人公里）		0.32	0.32	0.32	0.38	0.38	0.38	0.38	0.38	0.38	0.38
	补贴单价（元/人公里）		0.68	0.68	0.68	0.22	0.22	0.22	0.22	0.22	0.22	0.22
	客运量（万人公里/年）		2772	3177	3641	4173	4782	5480	6280	7197	8248	9452
	里程（公里）		4.834	4.834	4.834	4.834	4.834	4.834	4.834	4.834	4.834	4.834

续上表：

序号	项目	运营期									
		2036年	2037年	2038年	2039年	2040年	2041年	2042年	2043年	2044年	2045年
	收入用于债券还本付息（29.96%）	7,347.53	7,680.41	8,028.36	8,392.08	8,772.27	9,169.69	9,585.11	10,019.36	10,473.28	10,947.76
	营业收入	24,524.47	25,635.54	26,796.93	28,010.93	29,279.94	30,606.44	31,993.03	33,442.45	34,957.53	36,541.25
1	票价收入	21,491.75	22,465.42	23,483.19	24,547.07	25,659.15	26,821.61	28,036.74	29,306.92	30,634.64	32,022.51
	客运量（万人公里/年）	9880	10328	10795	11284	11796	12330	12889	13473	14083	14721
	客运票价（元/人公里）	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45
	里程（公里）	4.834	4.834	4.834	4.834	4.834	4.834	4.834	4.834	4.834	4.834
2	营业外净收入	644.75	673.96	704.50	736.41	769.77	804.65	841.10	879.21	919.04	960.68

3	补贴收入	2,387.97	2,496.16	2,609.24	2,727.45	2,851.02	2,980.18	3,115.19	3,256.32	3,403.85	3,558.06
	运营成本票价（元/人公里）	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50
	实际支付优惠票价（元/人公里）	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45
	补贴单价（元/人公里）	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05
	客运量（万人公里/年）	9880	10328	10795	11284	11796	12330	12889	13473	14083	14721
	里程（公里）	4.834	4.834	4.834	4.834	4.834	4.834	4.834	4.834	4.834	4.834

续上表：

序号	项目	运营期									
		2046年	2047年	2048年	2049年	2050年	2051年	2052年	2053年	2054年	2055年
	收入用于债券还本付息（29.96%）	11,443.73	11,962.18	12,504.12	13,070.60	13,662.75	13,662.75	13,662.75	13,662.75	13,662.75	6,831.38
	营业收入	38,196.71	39,927.17	41,736.04	43,626.84	45,603.31	45,603.31	45,603.31	45,603.31	45,603.31	22,801.65
1	票价收入	33,473.26	34,989.73	36,574.91	38,231.89	39,963.95	39,963.95	39,963.95	39,963.95	39,963.95	19,981.98
	客运量（万人公里/年）	15388	16085	16814	17575	18372	18372	18372	18372	18372	18372
	客运票价（元/人公里）	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45
	里程（公里）	4.834	4.834	4.834	4.834	4.834	4.834	4.834	4.834	4.834	4.834
2	营业外净收入	1,004.20	1,049.69	1,097.25	1,146.96	1,198.92	1,198.92	1,198.92	1,198.92	1,198.92	599.46
3	补贴收入	3,719.25	3,887.75	4,063.88	4,247.99	4,440.44	4,440.44	4,440.44	4,440.44	4,440.44	2,220.22
	运营成本票价（元/人公里）	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50
	实际支付优惠票价（元/人公里）	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45
	补贴单价（元/人公里）	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05
	客运量（万人公里/年）	15388	16085	16814	17575	18372	18372	18372	18372	18372	18372
	里程（公里）	4.834	4.834	4.834	4.834	4.834	4.834	4.834	4.834	4.834	4.834

通过查阅项目可行性研究报告、项目收费标准文件，并依据上述文件制定的收费标准、可研报告中确定项目预计数据，重新进行测算。未发现该项预测收入的依据存在明显不合理之处；未发现预测收入的数据存在明显偏差。

（二）项目成本及费用

1、经营成本

经营成本包括生产人员工资及福利、电力费、修理费、营运费等部分构成。成本分析以南京、北京、上海、广州等地已运营地铁项目的成本数据为参考，结合滁州市的经济统计数据，预测本项目运营期间的运营成本，发债金额占总投资比例为29.96%（56,800万元/189,583.56万元），则本次测算预计成本分摊比例为运营成本的29.96%，运营期首年成本按照100%计算，债券偿还最后一年即2053年成本按照50%计算。具体分析如下：

1) 职工工资及福利费

根据滁州、南京市平均工资水平，考虑工资增长及相关福利费，运营初期人均薪酬按 10.98 万元/人计算，按GDP预测增速7%测算，每三年调整一次。

根据全线定员，初期折合每正线公里 41 人，本项目中运营长度为4.834km,则职工人数总计为198人。

2) 电力费

指所有的牵引、动力、照明用电。参照滁州市现行电价及近年来电价的变动趋势，预测运营初期电价，按 0.78 元/度计算电力费，按照GDP预测增速7%测算，每三年调整一次。滁宁城际全线牵引年用电量及需用功率见下表所示。

需要功率及用电量

项 目 \ 研究年度	初 期	近 期	远 期
年用电量 (亿 kW.h)	0.54	0.89	12.1.97
需用功率 (万 kW)	12.1.44	2.95	5.15

本次汉河镇站至省界段调整工程设计范围里程（CK44+655 汉河镇站～CK49+848.79）滁河中心线）全长 4.834km，占全线总长度 55.351 的 8.73%。则本项目用电量为初期：471.60 万 kWh，近期：777.27 万 kWh，远期：1,720.47 万 kWh。

3) 修理费

根据《滁州至南京城际铁路（滁州段）汉河镇站至省界段调整工程可行性研究报告》，修理费包括车辆修理费、机电设备修理费以及隧道、房屋建筑的大修理费和日常维修费用，参照国内地铁运营资料及国内同类项目数据结合当地物价水平取值。本项目按 3.5 元/车公里测算，按照 GDP 预测增速 7% 计算，每三年调整一次，汉河改线段走行公里初、近、远期分别为 116 万公里/年、207 万公里/年、423 万公里/年。

修理费 = X 元/车公里 * X 万公里/年

4) 营运费

根据《滁州至南京城际铁路（滁州段）汉河镇站至省界段调整工程可行性研究报告》，营运费是指与运营有关的费用，包括水费、运输费、事故费、计量费、车票印刷费、清洁费等。根据国内地铁运营资料，本项目按 1.8 元/车公里测算，按照 GDP 预测增速 7% 计算，每三年调整一次，汉河改线段走行公里初、近、远期分别为 116 万公里/年、207 万公里/年、423 万公里/年。

营运费=X元/车公里*X万公里/年。

2. 管理费

指企业行政管理部门为管理和组织经营活动发生的各项费用。包括管理人员工资及福利费、工会经费、办公费、职工教育经费等，按经营成本的 10%计。

经测算，预计债券存续期内项目运营成本为208,632.41
*29.96%= 62,506.24万元（运营成本合计*分摊比例），具体测算明细见下表：

表7-2项目运营成本测算表

金额单位：人民币万元

序号	项 目	合 计	运营期									
			2026年	2027年	2028年	2029年	2030年	2031年	2032年	2033年	2034年	2035年
1	职工工资及福利费	88,200.42	2,176.17	2,176.17	2,176.17	2,328.50	2,328.50	2,328.50	2,491.50	2,491.50	2,491.50	2,665.90
	职工数量（人/公里）		41	41	41	41	41	41	41	41	41	41
	里程（公里）		4.834	4.834	4.834	4.834	4.834	4.834	4.834	4.834	4.834	4.834
	人员薪酬（万元/人）		10.98	10.98	10.98	11.75	11.75	11.75	12.57	12.57	12.57	13.45
2	电力费	36,768.80	318.91	342.51	367.85	422.72	454.00	487.59	560.32	601.78	646.30	742.71
	电价（元/度）		0.78	0.78	0.78	0.83	0.83	0.83	0.89	0.89	0.89	0.96
	年用电量（万kW/h）		408.86	439.11	471.60	506.49	543.97	584.22	627.44	673.87	723.72	777.27
3	修理费	41,471.69	344.06	373.75	406.00	471.91	512.63	556.87	647.26	703.12	763.79	887.78
	单价（元/车公里）		3.50	3.50	3.50	3.75	3.75	3.75	4.01	4.01	4.01	4.29
	车公里（万公里/年）		98	107	116	126	137	149	162	175	191	207
4	营运费	21,328.26	176.94	192.21	208.80	242.70	263.64	286.39	332.88	361.60	392.81	456.57
	单价（元/车公里）		1.80	1.80	1.80	1.93	1.93	1.93	2.06	2.06	2.06	2.21
	车公里（万公里/年）		98	107	116	126	137	149	162	175	191	207
5	管理费	20,863.24	335.12	342.74	350.98	385.09	395.42	406.59	448.00	462.00	477.16	528.11
6	经营成本	208,632.41	3,351.20	3,427.38	3,509.80	3,850.92	3,954.19	4,065.94	4,479.96	4,620.00	4,771.56	5,281.07
7	经营成本分摊比例（29.96%）	62,506.24	1,004.02	1,026.84	1,051.54	1,153.74	1,184.67	1,218.16	1,342.19	1,384.15	1,429.56	1,582.21

续上表：

序号	项 目	运营期									
		2036年	2037年	2038年	2039年	2040年	2041年	2042年	2043年	2044年	2045年
1	职工工资及福利费	2,665.90	2,665.90	2,852.52	2,852.52	2,852.52	3,052.19	3,052.19	3,052.19	3,265.84	3,265.84
	职工数量（人/公里）	41	41	41	41	41	41	41	41	41	41
	里程（公里）	4.834	4.834	4.834	4.834	4.834	4.834	4.834	4.834	4.834	4.834
	人员薪酬（万元/人）	13.45	13.45	14.39	14.39	14.39	15.40	15.40	15.40	16.48	16.48
2	电力费	783.50	826.09	931.97	982.64	1,036.05	1,168.84	1,232.38	1,299.37	1,465.91	1,545.60
	电价（元/度）	0.96	0.96	1.02	1.02	1.02	1.09	1.09	1.09	1.17	1.17
	年用电量（万kW/h）	819.96	864.54	911.53	961.09	1,013.33	1,068.42	1,126.50	1,187.74	1,252.31	1,320.38
3	修理费	931.10	976.53	1,095.87	1,149.34	1,205.42	1,352.73	1,418.73	1,487.96	1,669.80	1,751.27
	单价（元/车公里）	4.29	4.29	4.59	4.59	4.59	4.91	4.91	4.91	5.25	5.25
	车公里（万公里/年）	217	228	239	251	263	276	289	303	318	333
4	营运费	478.85	502.22	563.59	591.09	619.93	695.69	729.63	765.23	858.75	900.65
	单价（元/车公里）	2.21	2.21	2.36	2.36	2.36	2.52	2.52	2.52	2.70	2.70

	车公里（万公里/年）	217	228	239	251	263	276	289	303	318	333
5	管理费	539.93	552.30	604.88	619.51	634.88	696.61	714.77	733.86	806.70	829.26
6	经营成本	5,399.28	5,523.04	6,048.83	6,195.10	6,348.80	6,966.06	7,147.70	7,338.61	8,067.00	8,292.62
7	经营成本分摊比例（29.96%）	1,617.62	1,654.70	1,812.23	1,856.05	1,902.10	2,087.03	2,141.45	2,198.65	2,416.87	2,484.47

续上表：

项 目	运营期									
	2046年	2047年	2048年	2049年	2050年	2051年	2052年	2053年	2054年	2055年
职工工资及福利费	3,265.84	3,494.45	3,494.45	3,494.45	3,739.07	3,739.07	3,739.07	4,000.80	4,000.80	2,000.40
职工数量（人/公里）	41	41	41	41	41	41	41	41	41	41
里程（公里）	4.834	4.834	4.834	4.834	4.834	4.834	4.834	4.834	4.834	4.834
人员薪酬（万元/人）	16.48	17.63	17.63	17.63	18.87	18.87	18.87	20.19	20.19	20.19
电力费	1,629.62	1,838.48	1,938.43	2,043.80	2,305.75	2,305.75	2,308.43	2,471.45	2,472.89	1,237.16
电价（元/度）	1.17	1.25	1.25	1.25	1.34	1.34	1.34	1.43	1.43	1.43
年用电量（万kWh）	1,392.16	1,467.84	1,547.63	1,631.77	1,720.47	1,720.47	1,722.47	1,723.47	1,724.47	1,725.47
修理费	1,836.72	2,061.18	2,161.75	2,267.22	2,544.30	2,544.30	2,544.30	2,722.40	2,722.40	1,361.20
单价（元/车公里）	5.25	5.62	5.62	5.62	6.01	6.01	6.01	6.43	6.43	6.43
车公里（万公里/年）	350	367	385	403	423	423	423	423	423	423
营运费	944.60	1,060.03	1,111.76	1,166.00	1,308.49	1,308.49	1,308.49	1,400.09	1,400.09	700.05
单价（元/车公里）	2.70	2.89	2.89	2.89	3.09	3.09	3.09	3.31	3.31	3.31
车公里（万公里/年）	350	367	385	403	423	423	423	423	423	423
管理费	852.98	939.35	967.38	996.83	1,099.73	1,099.73	1,100.03	1,177.19	1,177.35	588.76
经营成本	8,529.76	9,393.49	9,673.77	9,968.30	10,997.34	10,997.34	11,000.32	11,771.93	11,773.53	5,887.56
经营成本分摊比例（29.96%）	2,555.51	2,814.29	2,898.26	2,986.50	3,294.80	3,294.80	3,295.70	3,526.87	3,527.35	1,763.91

相关资料中已对项目运营成本进行充分估计，故在项目债券存续期内不考虑运营成本的向上波动。经检查项目可行性研究报告，并经测算，未发现上述金额存在明显不合理之处。

3. 发行费用

拟发行债券本金合计45,000万元。按照目前市场发行费率为1.1%，计算得发行费用为49.50万元。

4. 税金及附加

本项目应缴纳的营业税、城市维护建设税和教育附加费三项合计为 3.3%（按营业收入征收）。

5. 财务费用

本项目列入评价的主要是发行债券的利息，债券的期限按照30年、利率参照近期类似专项债的利率按照4.50%进行估算。建设期及经营期的利息金额为53,847.00万元。

（三）项目预期收益

综上，收入扣除相关成本与债券发行费用后所产生的项目收益197,519.84万元，可以用以偿还债券的本息。收益及成本费用预测情况如下：

表7-3项目收益预测

金额单位：人民币万元

年份	项目收益				
	运营收入	运营成本	税金及附加	发行费用	项目净收益
2022年	-	-		5.83	-5.83
2023年	-	-		16.5	-16.5
2025年	-	-		27.17	-27.17
2026年	4,053.65	1,004.02	133.77	-	2,915.86
2027年	4,645.48	1,026.84	153.3	-	3,465.34
2028年	5,323.72	1,051.54	175.68	-	4,096.50
2029年	3,694.68	1,153.74	121.92	-	2,419.02
2030年	4,234.10	1,184.67	139.73	-	2,909.70

2031年	4,852.27	1,218.16	160.12	-	3,473.99
2032年	5,560.71	1,342.19	183.5	-	4,035.02
2033年	6,372.57	1,384.15	210.29	-	4,778.13
2034年	7,302.97	1,429.56	241	-	5,632.41
2035年	8,369.20	1,582.21	276.18	-	6,510.81
2036年	7,347.53	1,617.62	242.47	-	5,487.44
2037年	7,680.41	1,654.70	253.45	-	5,772.26
2038年	8,028.36	1,812.23	264.94	-	5,951.19
2039年	8,392.08	1,856.05	276.94	-	6,259.09
2040年	8,772.27	1,902.10	289.48	-	6,580.69
2041年	9,169.69	2,087.03	302.6	-	6,780.06
2042年	9,585.11	2,141.45	316.31	-	7,127.35
2043年	10,019.36	2,198.65	330.64	-	7,490.07
2044年	10,473.28	2,416.87	345.62	-	7,710.79
2045年	10,947.76	2,484.47	361.28	-	8,102.01
2046年	11,443.73	2,555.51	377.64	-	8,510.58
2047年	11,962.18	2,814.29	394.75	-	8,753.14
2048年	12,504.12	2,898.26	412.64	-	9,193.22
2049年	13,070.60	2,986.50	431.33	-	9,652.77
2050年	13,662.75	3,294.80	450.87	-	9,917.08
2051年	13,662.75	3,294.80	450.87	-	9,917.08
2052年	13,662.75	3,295.70	450.87	-	9,916.18
2053年	13,662.75	3,526.87	450.87	-	9,685.01
2054年	13,662.75	3,527.35	450.87	-	9,684.53
2055年	6,831.38	1,763.91	225.44	-	4,842.03
合计	268,950.96	62,506.24	8,875.38	49.5	197,519.84

八、资金平衡方案

(一) 项目融资还本付息情况

本次项目拟发行债券总额为45,000.00万元，期限为30年，2022年已发行5,300.00万元，2023年已发行15,000.00万元，2025年计划发行24,700.00万元。期限30年，每半年付息一次，到期一次性还本。根据本次项目的具体情况，本次债券的期限按照30年，其中2022年发行5,300.00万元按照已发行利率3.30%测算利息，2023年发行15,000.00万元按照已发行利率3.39%测算利息，2025年计划发行24,700.00万元，每半年付息一次，到期一次性还本。按照30年期4.50%的债券票面利率测算，在债券存续期内，应支付的债券本息合计为98,847.00万元。

年度	期初本金 金额	本期新增 债券本 金	本期偿还 本金	期末本金 余额	融资利 率	当年支付 利息	当年偿还 本息金额
2022年		5,300.00		5,300.00	3.30%		0
2023年	5,300.00	15,000.00		20,300.00	3.39%	429.15	429.15
2024年	20,300.00			20,300.00		683.40	683.40
2025年	20,300.00	24,700.00		45,000.00	4.50%	1,239.15	1,239.15
2026年	45,000.00			45,000.00		1,794.90	1,794.90
2027年	45,000.00			45,000.00		1,794.90	1,794.90
2028年	45,000.00			45,000.00		1,794.90	1,794.90
2029年	45,000.00			45,000.00		1,794.90	1,794.90
2030年	45,000.00			45,000.00		1,794.90	1,794.90
2031年	45,000.00			45,000.00		1,794.90	1,794.90
2032年	45,000.00			45,000.00		1,794.90	1,794.90
2033年	45,000.00			45,000.00		1,794.90	1,794.90
2034年	45,000.00			45,000.00		1,794.90	1,794.90
2035年	45,000.00			45,000.00		1,794.90	1,794.90
2036年	45,000.00			45,000.00		1,794.90	1,794.90
2037年	45,000.00			45,000.00		1,794.90	1,794.90

2038年	45,000.00			45,000.00		1,794.90	1,794.90
2039年	45,000.00			45,000.00		1,794.90	1,794.90
2040年	45,000.00			45,000.00		1,794.90	1,794.90
2041年	45,000.00			45,000.00		1,794.90	1,794.90
2042年	45,000.00			45,000.00		1,794.90	1,794.90
2043年	45,000.00			45,000.00		1,794.90	1,794.90
2044年	45,000.00			45,000.00		1,794.90	1,794.90
2045年	45,000.00			45,000.00		1,794.90	1,794.90
2046年	45,000.00			45,000.00		1,794.90	1,794.90
2047年	45,000.00			45,000.00		1,794.90	1,794.90
2048年	45,000.00			45,000.00		1,794.90	1,794.90
2049年	45,000.00			45,000.00		1,794.90	1,794.90
2050年	45,000.00			45,000.00		1,794.90	1,794.90
2051年	45,000.00			45,000.00		1,794.90	1,794.90
2052年	45,000.00		5,300.00	39,700.00		1,794.90	7,094.90
2053年	39,700.00		15,000.00	24,700.00		1,365.75	16,365.75
2054年	24,700.00			24,700.00		1111.5	1,111.50
2055年	24,700.00		24,700.00	0.00		555.75	25,255.75
合计		45,000.00	45,000.00			53,847.00	98,847.00

(二) 项目收益覆盖还本付息的测算

经上述测算，在相关单位对项目收益预测及其所依据的各项假设前提下，本项目相关收益在债券存续期内可以全部按计划实现，可用于专项债券资金平衡的项目收益为197,519.84万元，能够覆盖债券本息金额98,847.00万元，债务本息偿付保障倍数2倍。预计与债券相关的项目收益能够合理保障偿还债券本金及利息，实现项目收益和融资自求平衡。

表8-2项目收益覆盖还本付息测算表

金额单位 人民币万元

年份	债券本息支付				项目收益				
	期末本金	应付利息	应付本金	本期应付本息合计	运营收入	运营成本	税金及附加	发行费用	项目净收益
2022年	5,300.00		-	0	-	-	-	5.83	-5.83
2023年	20,300.00	429.15	-	429.15	-	-	-	16.5	-16.5
2024年	20,300.00	683.40	-	683.40	-	-	-	0	0
2025年	45,000.00	1,239.15		1,239.15				27.17	-27.17
2026年	45,000.00	1,794.90	-	1,794.90	4,053.65	1,004.02	133.77	-	2,915.86
2027年	45,000.00	1,794.90	-	1,794.90	4,645.48	1,026.84	153.3	-	3,465.34
2028年	45,000.00	1,794.90	-	1,794.90	5,323.72	1,051.54	175.68	-	4,096.50
2029年	45,000.00	1,794.90	-	1,794.90	3,694.68	1,153.74	121.92	-	2,419.02
2030年	45,000.00	1,794.90	-	1,794.90	4,234.10	1,184.67	139.73	-	2,909.70
2031年	45,000.00	1,794.90	-	1,794.90	4,852.27	1,218.16	160.12	-	3,473.99
2032年	45,000.00	1,794.90	-	1,794.90	5,560.71	1,342.19	183.5	-	4,035.02

2033年	45,000.00	1,794.90	-	1,794.90	6,372.57	1,384.15	210.29	-	4,778.13
2034年	45,000.00	1,794.90	-	1,794.90	7,302.97	1,429.56	241	-	5,632.41
2035年	45,000.00	1,794.90	-	1,794.90	8,369.20	1,582.21	276.18	-	6,510.81
2036年	45,000.00	1,794.90	-	1,794.90	7,347.53	1,617.62	242.47	-	5,487.44
2037年	45,000.00	1,794.90	-	1,794.90	7,680.41	1,654.70	253.45	-	5,772.26
2038年	45,000.00	1,794.90	-	1,794.90	8,028.36	1,812.23	264.94	-	5,951.19
2039年	45,000.00	1,794.90	-	1,794.90	8,392.08	1,856.05	276.94	-	6,259.09
2040年	45,000.00	1,794.90	-	1,794.90	8,772.27	1,902.10	289.48	-	6,580.69
2041年	45,000.00	1,794.90	-	1,794.90	9,169.69	2,087.03	302.6	-	6,780.06
2042年	45,000.00	1,794.90	-	1,794.90	9,585.11	2,141.45	316.31	-	7,127.35
2043年	45,000.00	1,794.90	-	1,794.90	10,019.36	2,198.65	330.64	-	7,490.07
2044年	45,000.00	1,794.90	-	1,794.90	10,473.28	2,416.87	345.62	-	7,710.79
2045年	45,000.00	1,794.90	-	1,794.90	10,947.76	2,484.47	361.28	-	8,102.01
2046年	45,000.00	1,794.90	-	1,794.90	11,443.73	2,555.51	377.64	-	8,510.58
2047年	45,000.00	1,794.90	-	1,794.90	11,962.18	2,814.29	394.75	-	8,753.14
2048年	45,000.00	1,794.90	-	1,794.90	12,504.12	2,898.26	412.64	-	9,193.22
2049年	45,000.00	1,794.90	-	1,794.90	13,070.60	2,986.50	431.33	-	9,652.77
2050年	45,000.00	1,794.90	-	1,794.90	13,662.75	3,294.80	450.87	-	9,917.08
2051年	45,000.00	1,794.90	-	1,794.90	13,662.75	3,294.80	450.87	-	9,917.08
2052年	39,700.00	1,794.90	5300	7,094.90	13,662.75	3,295.70	450.87	-	9,916.18
2053年	24,700.00	1,365.75	15,000.00	16,365.75	13,662.75	3,526.87	450.87	-	9,685.01
2054年	24,700.00	1,111.50		1111.5	13,662.75	3,527.35	450.87	-	9,684.53
2055年	0	555.75	24,700.00	25255.75	6,831.38	1,763.91	225.44	-	4,842.03
合计	-	53,847.00	45,000.00	98,847.00	268,950.96	62,506.24	8,875.38	49.5	197,519.84
本息覆盖倍数			2						

综上所述，预计与债券相关的项目收益能够合理保障偿还债券本金及利息，实现项目收益和融资自求平衡。

（三）项目收益覆盖还本付息的压力测试

鉴于项目收益预测依赖一定的假设条件，依据当前的市场状况及数据，对未来收益和现金流进行预测，未来实现情况存在不确定性，本着保守性原则，对项目收益下行或成本上行波动情况进行抗压测试，作为衡量项目收益满足本息偿付的可靠性指标。

当收入下降10%，相关测试数据如下：

现金预计净流入为171,512.30万元，建设期及经营期的还本付息总额为98,847.00万元，非标专项债券对应的净现金流量对融资成本覆盖倍数为1.74。

当成本上升10%，相关测试数据如下：

现金预计净流入为191,269.21万元，建设期及经营期的还本付息总额98,847.00万元，非标专项债券对应的净现金流量对融资成本覆盖倍数为1.94。

由以上分析可见，本项目具有较强的抗风险能力，具有较高的安全边际。

（四）平衡方案现金流量

单位：万元

序号	项目	合计	建设期				运营期					
			2022年	2023年	2024年	2025年	2026年	2027年	2028年	2029年	2030年	2031年
一	营业活动净现金流量	197,519.84	-5.83	-16.50	-	-27.17	2,915.86	3,465.34	4,096.50	2,419.02	2,909.70	3,473.99
1.1	现金流入	268,950.96					4,053.65	4,645.48	5,323.72	3,694.68	4,234.10	4,852.27
1.1.1	营业收入（29.96%）	268,950.96					4,053.65	4,645.48	5,323.72	3,694.68	4,234.10	4,852.27
1.2	现金流出	71,431.12	5.83	16.50	-	27.17	1,137.79	1,180.14	1,227.22	1,275.66	1,324.40	1,378.28
1.2.1	经营成本（29.96%）	62,506.24					1,004.02	1,026.84	1,051.54	1,153.74	1,184.67	1,218.16
1.2.2	税金及附加	8,875.38					133.77	153.30	175.68	121.92	139.73	160.12
1.2.3	申请债券发行费用	49.50	5.83	16.50	-	27.17						
二	投资活动净现金流量	-189,583.56	-67,951.40	-46,754.77	-25,000.00	-49,877.39						
2.1	现金流入	-										
2.2	现金流出	189,583.56	67,951.40	46,754.77	25,000.00	49,877.39						
2.2.1	建设投资	187,231.86	67,951.40	46,325.62	24,316.60	48,638.24						
2.2.2	建设期利息	2,351.70	-	429.15	683.40	1,239.15						
三	筹集活动净现金流量	93,088.26	67,951.40	46,754.77	25,000.00	49,877.39	-1,794.90	-1,794.90	-1,794.90	-1,794.90	-1,794.90	-1,794.90
3.1	现金流入	189,583.56	67,951.40	46,754.77	25,000.00	49,877.39						
3.1.1	其他资金-项目单位统筹	132,783.56	62,651.40	26,754.77	20,000.00	23,377.39						
3.1.2	项目资本金-债务资金	45,000.00	5,300.00	15,000.00	-	24,700.00						
3.1.3	项目资本金-财政配套资金	11,800.00	-	5,000.00	5,000.00	1,800.00						
3.2	现金流出	96,495.30					1,794.90	1,794.90	1,794.90	1,794.90	1,794.90	1,794.90
3.2.1	各种利息支出	51,495.30					1,794.90	1,794.90	1,794.90	1,794.90	1,794.90	1,794.90
3.2.2	偿还债务本金	45,000.00					-	-	-	-	-	-
四	净现金流量	101,024.54	-5.83	-16.50	-	-27.17	1,120.96	1,670.44	2,301.60	624.12	1,114.80	1,679.09
五	累计净现金流量	101,024.54	-5.83	-22.33	-22.33	-49.50	1,071.46	2,741.90	5,043.50	5,667.61	6,782.42	8,461.50
六	经营期经营活动净现金流量	197,519.84	-5.83	-16.50	-	-27.17	2,915.86	3,465.34	4,096.50	2,419.02	2,909.70	3,473.99
七	累计经营期经营活动净现金流	197,519.84	-5.83	-22.33	-22.33	-49.50	2,866.36	6,331.70	10,428.20	12,847.21	15,756.92	19,230.90
八	累计还本付息金额	98,847.00										
九	经营活动净现金流量对融资成本覆盖倍数	2.00										

续上表：

序号	项目	运营期											
		2032年	2033年	2034年	2035年	2036年	2037年	2038年	2039年	2040年	2041年	2042年	2043年
一	营业活动净现金流量	4,035.02	4,778.13	5,632.41	6,510.81	5,487.44	5,772.26	5,951.19	6,259.09	6,580.69	6,780.06	7,127.35	7,490.07
1.1	现金流入	5,560.71	6,372.57	7,302.97	8,369.20	7,347.53	7,680.41	8,028.36	8,392.08	8,772.27	9,169.69	9,585.11	

													10,019.36
1.1.1	营业收入（29.96%）	5,560.71	6,372.57	7,302.97	8,369.20	7,347.53	7,680.41	8,028.36	8,392.08	8,772.27	9,169.69	9,585.11	10,019.36
1.2	现金流出	1,525.69	1,594.44	1,670.56	1,858.39	1,860.09	1,908.15	2,077.17	2,132.99	2,191.58	2,389.63	2,457.76	2,529.29
1.2.1	经营成本（29.96%）	1,342.19	1,384.15	1,429.56	1,582.21	1,617.62	1,654.70	1,812.23	1,856.05	1,902.10	2,087.03	2,141.45	2,198.65
1.2.2	税金及附加	183.50	210.29	241.00	276.18	242.47	253.45	264.94	276.94	289.48	302.60	316.31	330.64
1.2.3	申请债券发行费用												
二	投资活动净现金流量												
2.1	现金流入												
2.2	现金流出												
2.2.1	建设投资												
2.2.2	建设期利息												
三	筹资活动净现金流量	-1,794.90	-1,794.90	-1,794.90	-1,794.90	-1,794.90	-1,794.90	-1,794.90	-1,794.90	-1,794.90	-1,794.90	-1,794.90	-1,794.90
3.1	现金流入												
3.1.1	其他资金-项目单位统筹												
3.1.2	项目资本金-债务资金												
3.1.3	项目资本金-财政配套资金												
3.2	现金流出	1,794.90	1,794.90	1,794.90	1,794.90	1,794.90	1,794.90	1,794.90	1,794.90	1,794.90	1,794.90	1,794.90	1,794.90
3.2.1	各种利息支出	1,794.90	1,794.90	1,794.90	1,794.90	1,794.90	1,794.90	1,794.90	1,794.90	1,794.90	1,794.90	1,794.90	1,794.90
3.2.2	偿还债务本金	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
四	净现金流量	2,240.12	2,983.23	3,837.51	4,715.91	3,692.54	3,977.36	4,156.29	4,464.19	4,785.79	4,985.16	5,332.45	5,695.17
五	累计净现金流量	10,701.62	13,684.84	17,522.36	22,238.26	25,930.80	29,908.16	34,064.45	38,528.64	43,314.43	48,299.59	53,632.04	59,327.21
六	经营期经营活动净现金流量	4,035.02	4,778.13	5,632.41	6,510.81	5,487.44	5,772.26	5,951.19	6,259.09	6,580.69	6,780.06	7,127.35	7,490.07
七	累计经营期经营活动净现金流	23,265.92	28,044.04	33,676.46	40,187.26	45,674.70	51,446.96	57,398.15	63,657.24	70,237.93	77,017.99	84,145.34	91,635.41
八	累计还本付息金额												
九	经营活动净现金流量对融资成本覆盖倍数												

续上表：

序号	项目	运营期											
		2044年	2045年	2046年	2047年	2048年	2049年	2050年	2051年	2052年	2053年	2054年	2055年
一	营业活动净现金流量	7,710.79	8,102.01	8,510.58	8,753.14	9,193.22	9,652.77	9,917.08	9,917.08	9,916.18	9,685.01	9,684.53	4,842.03
1.1	现金流入	10,473.28	10,947.76	11,443.73	11,962.18	12,504.12	13,070.60	13,662.75	13,662.75	13,662.75	13,662.75	13,662.75	6,831.38
1.1.1	营业收入（29.96%）	10,473.28	10,947.76	11,443.73	11,962.18	12,504.12	13,070.60	13,662.75	13,662.75	13,662.75	13,662.75	13,662.75	6,831.38
1.2	现金流出	2,762.49	2,845.75	2,933.15	3,209.04	3,310.90	3,417.83	3,745.67	3,745.67	3,746.57	3,977.74	3,978.22	1,989.35

1.2.1	经营成本（29.96%）	2,416.87	2,484.47	2,555.51	2,814.29	2,898.26	2,986.50	3,294.80	3,294.80	3,295.70	3,526.87	3,527.35	1,763.91
1.2.2	税金及附加	345.62	361.28	377.64	394.75	412.64	431.33	450.87	450.87	450.87	450.87	450.87	225.44
1.2.3	申请债券发行费用												
二	投资活动净现金流量												
2.1	现金流入												
2.2	现金流出												
2.2.1	建设投资												
2.2.2	建设期利息												
三	筹资活动净现金流量	-1,794.90	-1,794.90	-1,794.90	-1,794.90	-1,794.90	-1,794.90	-1,794.90	-1,794.90	-7,094.90	16,365.75	-1,111.50	-25,255.75
3.1	现金流入												
3.1.1	其他资金-项目单位统筹												
3.1.2	项目资本金-债务资金												
3.1.3	项目资本金-财政配套资金												
3.2	现金流出	1,794.90	1,794.90	1,794.90	1,794.90	1,794.90	1,794.90	1,794.90	1,794.90	7,094.90	16,365.75	1,111.50	25,255.75
3.2.1	各种利息支出	1,794.90	1,794.90	1,794.90	1,794.90	1,794.90	1,794.90	1,794.90	1,794.90	1,794.90	1,365.75	1,111.50	555.75
3.2.2	偿还债务本金	-	-	-	-	-	-	-	-	5,300.00	15,000.00	-	24,700.00
四	净现金流量	5,915.89	6,307.11	6,715.68	6,958.24	7,398.32	7,857.87	8,122.18	8,122.18	2,821.28	-6,680.74	8,573.03	-20,413.72
五	累计净现金流量	65,243.10	71,550.22	78,265.90	85,224.13	92,622.46	100,480.33	108,602.51	116,724.69	119,545.97	112,865.22	121,438.25	101,024.54
六	经营期经营活动净现金流量	7,710.79	8,102.01	8,510.58	8,753.14	9,193.22	9,652.77	9,917.08	9,917.08	9,916.18	9,685.01	9,684.53	4,842.03
七	累计经营期经营活动净现金流	99,346.20	107,448.22	115,958.80	124,711.93	133,905.16	143,557.93	153,475.01	163,392.09	173,308.27	182,993.27	192,677.80	197,519.84
八	累计还本付息金额												
九	经营活动净现金流量对融资成本覆盖倍数												

根据测算，报告预测期项目年度累计净现金流量大于0，能够实现自求平衡。项目收益产生的净现金流入，能使用于还本付息的资金稳定性得到充分保障。

九、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，可以在国务院确定的限额内，通过发行地方政府债券举借债务的方筹措。

《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，具体发行工作由省财政部门负责。省政府依法承担专项债券的发行、管理及还本付息责任。

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。

4. 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。

滁州市人民政府印发了《滁州市政府性债务风险应急处置预案》。

（二）发行计划

债券发行计划如下表所示：

序号	发行年份	发行额度（万元）	发行期限
1	2022	5,300	30年期
2	2023	15,000	30年期
3	2025	24,700	30年期

（三）发行场所

通过财政部政府债券发行系统、财政部上海证券交易所政府债券发行系统、财政部深圳证券交易所政府债券发行系统。将来条件具备时也可在银行柜台债券市场发行。

（四）品种和数量

本项目收益与融资自求平衡政府专项债券计划，发行30年期记账式固定利率附息债，债券发行总额4.5亿元，发行面额100元，票面利率4.50%。

（五）兑付安排

本项目30年期债券利息按半年支付，本金到期后一次性偿还。

（六）发行费

债券发行成本按照发行债券金额1.1%计算，本项目拟发行债券期限为30年。测算本次发行成本费用为49.50万元。

（七）承销或招投标

本次专项债券发行将采用承销或招投标方式。

（八）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，本期专项债券全套信息披露文件通过安徽省财政厅官方网站及中国债券信息网、中央结算公司官方网站详细披露，披露时间及文件内容具体如下：

- 1、每期债券发行日五个工作日之前披露专项债券发行基本信息。
- 2、每期债券发行结束当日披露专项债券发行结果公告。
- 3、每期债券每个付息日五个工作日之前披露专项债券付息公告。
- 4、每期债券兑付日五个工作日之前披露专项债券还本付息公告。
- 5、每期债券存续期内随时披露内容可能影响到本次专项债券按期足额兑付的重大事项。

十、资金管理方案

滁州市人民政府、滁州市财政局、项目实施机构已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，指定了《滁州市市级专项债券资金管理办法》，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率，保障投资者合法权益。

本项目严格执行非标专项债券资金专款专用的原则，将建立明确主管部门及职责，执行严格的流入管理和流出管理制度，并按照中发[2018]34号文的要求进行绩效评价，加强资金的使用与管理。

（一）主管部门及职责

主管部门主要职责为负责按照项目建设要求并根据建设任务、成本等因素，建立本地区发行专项债券项目库，做好入库非标专项债项目的规划期限、投资计划、收益和融资平衡方案、预期收入等测算，做好专项债券年度项目库与政府债务管理系统的衔接，配合做好专项债券发行各项准备工作，加强对项目实施情况的监控，并统筹协调相关部门保障项目建设进度，如期实现专项收入。

（二）资金流入管理

项目资金流入主要包括资本金、债券资金和项目收入。本项目资本金来源于财政资金，项目资本金严格按资金需求进度进行支付。

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

（三）资金流出管理本项目资金流出

主要包括项目建设投资支出、流动资金支出等投资支出、债券本息偿付和项目运营成本。关于建设投资等投资支出，负责实施的施工单位按照进度提出申请，并报送监理单位、建设单位，施工单位需如实填写专项债券资金支付审批表、已完工程量、综合单价、变更、索赔凭证、工程进度等要件，并抄送财政局、发改委；经发改委、财政局同意后，方可从专用账户中拨付资金。

关于债券本息偿付，由市财政组织准备需要到期支付的债券本息。由市财政向省财政缴纳本期应当承担的还本付息资金。项目运营成本严格按计划支出，预算外支出要上报审批。

（四）资金预算绩效评价

市财政局将按照中共中央国务院印发《关于全面实施预算绩效管理的意见》中发[2018]34号文的要求，将专项债券资金的使用纳入到项目主管单位的绩效评价范围之内，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。

十一、项目风险及应对措施

（一）风险识别

为配套本项目建设，政府需完善项目周边的道路、供水、排水、供电、公共交通等市政或公共服务设施，存在不能按期落实影响本项目建设和运营的风险。

本项目建设涉及其周边居民，相关其他利益相关者较多且构成复杂，需要协调各利益相关者关系，存在外部关系协调的风险。

本项目建设全面铺开，涉及施工人员、管理人员及其他相关人员众多，安全管理难度大，存在安全管理风险。

（二）风险清单

本项目的具体风险清单如下：

表11-1项目主要风险清单表

序号	风险	风险描述
1	设计缺陷风险	设计缺陷风险是指在项目建设过程中，由于初始设计存在缺陷造成的风险。
2	设计变更/优化风险	设计变更/优化风险是指在项目建设过程中，由于新要、新材料或新工艺的发展而导致设计变更/优化造成的风险。
3	工程质量风险	由于施工单位管理不善，技术不够熟练，或者监理不到位等原因造成的工程质量问题。
4	完工延误风险	工程未能按照计划工期完成的风险。
5	稳定性风险	第三方指的是政府和社会资本方之外的任何一方，由于第三方的原因导致项目损失的风险。
6	建设成本超支风险	由于原材料价格上涨、工期延长、工程质量缺陷返工等原因所造成的建设成本超支风险。
7	运维成本超支风险	在项目建成运营期间，由于物价成本上升，维修费用增加等原因导致的项目运维成本超支的风险。
8	经营管理风险	由于经营管理能力不足，内部组织混乱、沟通协调困难，影响正常运营引发的风险。

9	收益不足风险	项目运营收益不能达到预期水平的风险。
10	通货膨胀风险	由于通货膨胀导致的各项目成本上升风险。
11	土地取得风险	土地不能按期取得，或不能取得的风险。
12	不可抗力风险	不可抗力主要是指台风、冰雹、地震、海啸、洪水、火山爆发、山体滑坡等自然灾害；有时也可包括战争、武装冲突、罢工、骚乱、暴动、疫情等社会异常事件。

（三）风险应对

本项目的风险应对措施如下表：

表11-2针对本项目风险的应对措施

序号	风险细分	风险应对措施
1	设计缺陷风险	本项目设计由项目业主采购专业设计机构进行设计，对设计采购有主导权，设计成果及设计概算经过专家审查，施工图由专业机构审查，确保项目设计成果符合国家法律法规相关规范。
2	设计变更/优化风险	在项目建设期内，施工单位应严格按照施工图及批准的施工组织设计进行施工，并无条件地接受实施机构、监理单位、审计单位对工程施工进度、质量、造价、安全和文明施工等方面的监督管理。项目变更在未得到实施机构同意及适用法律要求的对设计文件的变更文件的批准前，施工单位不得将变更文件用于本项目施工。
3	工程质量风险	在工程建设日常监督和检查、项目验收中，政府方有权要求施工单位拆除不合格的建设工程并重建合乎标准的工程，更换有缺陷的材料和设备。施工单位应承担由此而造成的任何增加的费用和政府方发现这些问题的检查检验费用，并应对由此造成的工期延误负责。
4	完工延误风险	政府方违反施工合同及其他相关约定导致的延迟将相应顺延本项目建设期限，若延误对项目发债期限内收益造成实质性损失还应承担责任。施工单位未能按照施工合同及其他相关约定按期完工的，若延误对政府方造成损失的，施工单位应给予赔偿。

5	稳定性风险	政府方负责建设过程中涉及的居民或其他第三方协调工作，防止涉及居民或其他第三方对项目建设、运营的非正常干扰。
6	建设成本超支风险	政府方组织实施的前期工作投资控制责任由政府方承担。政府方按照合同约定批准变更，变更导致的项目投资变化责任由政府方承担。施工单位按约定承担其他造价控制责任。
7	融资风险	本项目通过发行债券的方式融资，保证本项目建设资金按照合同约定足额、及时到位。
8	运维成本超支风险	项目业主负责本项目范围内项目设施的养护维修工作和日常运营管理。项目运营成本由项目业主承担并做好成本控制。
9	经营管理风险	运营维护服务应达到相关法律法规、行业要求及技术规范等要求。
10	收益不足风险	本项目的收益主要为新建铁路的运输收入和补贴收入，项目收益存在不稳定性风险。
11	不可抗力风险	受不可抗力事件影响时，应先行采取合理的努力以缓解不可抗力的影响，并承担采取这种措施时可能发生的费用。不可抗力造成的损失，应先由通过保险获得补偿。

（四）投资者权益保障措施

1. 项目还款责任与保障

按照《国务院办公厅关于印发地方政府性债务风险应急处置预案的通知》（国办函〔2016〕88号）规定，本级政府对地方政府债券依法承担全部偿还责任。本级财政将按照《财政部关于印发<地方政府专项债务预算管理办法>的通知》（财预〔2016〕155号）规定，及时按照转贷协议约定逐级向省财政缴纳本级应当承担的还本付息资金，由省财政按照合同约定及时偿还专项债券到期本息。如偿债出现困难，将通过调减投资计划、处置可变现资产、调整预算支出结构等方式筹集资金偿还债务。未按时足额向省财政缴纳专项债券还本付息资金的，省财政采取适当方式扣回。

2. 项目收入管理

本项目债券存续期间，项目所产生的一切收入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，债券发行期间运营期内预计可实现收入扣除项目运营成本及税费后，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、利息支出及发行费用，实现偿债来源与融资自求平衡。

本项目将加快项目进度，确保本项目及时投入运营，及时实现项目收入，保障项目按时进行债券还本付息。在例行审计之外，实施单位需不定期对项目收入进行内部审计，以保证债券存续期项目收入专款专用，落实对于债权人的承诺。

3. 必要时在限额内发行新增专项债

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。安徽省政府将按照财预〔2017〕89号和财预〔2018〕28号文件规定，在专项债券债务限额内发行专项债券周转偿还，确保债

券本金偿付。若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非标专项债券用于偿还本期债券本金。

4. 从制度层面建立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）建立完善政府债务风险防控机制

根据《中华人民共和国预算法》、《国务院关于加强地方政府性债务管理的意见》（国发[2014]43号）和《国务院办公厅关于印发地方政府性债务风险应急处置预案的通知》（国办函[2016]88号），省政府出台了《安徽省人民政府关于加强地方政府性债务管理的实施意见》（皖[2015]25号）、《关于印发政府性债务风险应急预算的通知》（皖政办秘[2017]10号）等一系列规范性文件，构建了安徽省政府性债务管理的制度框架。2017年6月成立了以李国英生长为组长的政府性债务管理领导小组（政府性债务风险事件应急领导小组）。

（2）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。本项目募集资金拟在安徽省政府批准的限额范围内发行。

（3）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，并加强债务风险防控。

5. 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。

6. 项目资产管理

项目资产权属当前较为清晰，不存在任何抵押或担保。在债券存续期间，将会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。

附件1：事前绩效评估报告

滁州至南京城际铁路（滁州段）汭河镇站至省界段调 整工程

事前绩效评估报告



目录

一、基本情况.....	1
（一）政策背景.....	1
（二）项目概况.....	1
二、绩效评价工作开展情况.....	5
（一）评估程序.....	5
（二）论证思路及方法.....	5
（三）评价人员组成.....	5
三、具体评估内容.....	6
（一）项目实施必要性、公益性和收益性.....	6
（二）项目建设投资合规性和成熟度.....	8
（三）项目资金来源和到位可行性.....	10
（四）项目收入、成本、收益预测合理性.....	11
（五）债券资金需求合理性.....	17
（六）项目偿债计划可行性和偿债风险点.....	18
（七）绩效目标合理性.....	19
四、总体结论.....	21
五、相关建议.....	22

一、基本情况

（一）政策背景

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。

2019年12月1日中共中央、国务院印发了《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》，习近平总书记在首届中国国际进口博览会上宣布，支持长江三角洲区域一体化发展并上升为国家战略，长江三角洲规划范围包括上海市、江苏省、浙江省、安徽省全域，滁州作为27个城市中心区之一，辐射带动长三角地区高质量发展。在推进跨界区域共建共享目标中，推动省际毗邻区域协同发展是首要解决的问题。顶山-汊河作为省际毗邻示范合作区域之一，快速开展深度合作，全力推动跨区域产城融合发展迫在眉睫。有必要将滁宁城际铁路引入省际毗邻示范合作区域，推动合作示范区全面开发推进。

2020年1月，安徽省正式发布了《实施长江三角洲区域一体化发展规划纲要行动计划》。滁州作为全省8个城市中心区之一，重点发展提升城市能级，打造跨界区域合作示范园区，用实际行动助力长三角一体化的融合发展。顶山—汊河作为省际毗邻跨界融合示范区

，推进产城融合，对应打破传统行政壁垒，打造长三角跨界一体化发展新型功能区具有先试先导的示范作用。滁州市在汉河新城规划35平方公里作为合作区域，规划区域向东北延伸。滁宁城际铁路方案调整至汉河合作示范区是打造长三角跨界一体化，实现宁滁一体化的先锋示范战略。

为配合长三角高质量规划，南京市在围绕顶山-汉河省际毗邻区域的顶山规划9平方公里之外，在汉河35平方公里临接区域规划了28平方公里的葛塘盘城合作区域，进一步开展深度合作，促进跨区域产城融合发展。滁宁城际铁路方案调整至南京市江北新区葛塘盘城的线路走向也符合南京市跨区域产城融合发展的先进思想。

根据《滁州市城市总体规划（2012—2030）》，力争在规划期内把滁州建成经济实力雄厚、社会事业发达、文化魅力彰显、人居环境优良、人民生活幸福的具有较大影响力的合宁之间的新型区域中心城市。根据《皖江城际铁路网规划》、《江苏省沿江城市群城际轨道交通线网规划》，滁州作为南京都市圈“1小时交通圈”江北地区核心城市，滁州市与南京都市圈合作共建步伐正在加快，应充分发挥与江苏重要城市南京接壤的边际优势，加快推进滁宁同城化。

因此，本项目的建设，将加强皖江城市带与长三角联系，强化区域路网，加快推进滁宁同城化发展，提升滁州城市品质，推动地方及沿线经济发展，促进滁州城市目标实现，构建多层次综合交通走廊，完善南京与滁州地区综合交通网络、优化运输结构、适应交通量增长都具有重要意义。

基于以上背景，滁宁城际铁路开发建设有限公司提出滁州至南京城际铁路（滁州段）汉河镇站至省界段调整工程项目

（二）项目概况

1. 项目名称：滁州至南京城际铁路（滁州段）汭河镇站至省界段调整工程

2. 项目类型：本项目属于交通基础设施

3. 主管部门：滁州市发展和改革委员会

4. 项目单位：滁州市滁宁城际铁路开发建设有限公司

5. 项目地点

滁宁城际铁路位于安徽省东部，江苏省西部；线路西起安徽省滁州市滁州站，途经滁州市市区、苏滁产业园、来安县、南京市浦口区，止于南京规划的新南京北站。项目划分为：滁州段一期工程、滁州段二期工程、汭河镇站至省界段调整工程和南京段工程。

汭河镇站至省界滁河区段位于来安县境内。

6. 建设内容及规模

汭河镇站至省界段调整工程设计范围里程（CK44+655 线路起点～CK49+857.536滁河中心线）全长4.834km，均为高架，设高架站1座。

线路具体走向如下：

线路由汭河镇站向南引出，沿既有 G104 国道走行，至文安路附近左转，沿文安路侧向东延伸，经鹭港小区后斜跨文安路至规划路路中走行，跨过天子河，毗邻汭河合作示范区设合作示范区高架站，出站后穿基本农田至规划路与黑扎营路交叉口右转折向南，跨省界滁河后接入南京段。本段线路全长 4.834km，均为高架段。

7. 项目建设期

本项目建设期于2021年12月底开始，整体项目建设期约3年，2022年8月土建开工，预计于2025年全面竣工，在2025年12月底前完成全线调试，于2026年1月开始运营。

8. 项目投资概况

本项目总投资估算为189,583.56万元，其中工程费用75,527.34万元，工程建设其他费用88,387.91万元，预备费16,391.52万元，专项费用9,276.78万元。

9. 债券期限：本项目拟发行专项债券4.5亿，期限三十年。

二、绩效评价工作开展情况

为加强预算科学化精细化管理，提高预算资金分配决策的科学性、公开性和公正性，根据《地方政府专项债券项目资金绩效管理法》的通知（财预〔2021〕61号）的相关要求，我单位组建评估工作组，按照事前绩效评估准备阶段、实施阶段、报告撰写阶段的程序，通过入户座谈、网络查阅资料、电话咨询等多种方式，独立、客观、公正地开展评估工作，对滁州至南京城际铁路（滁州段）汉河镇站至省界段调整工程进行了充分论证评估，形成了“滁州至南京城际铁路（滁州段）汉河镇站至省界段调整工程”的评估结论。

（一）评估程序

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

（二）论证思路及方法

围绕项目的评估重点，对项目实施的必要性、公益性、收益性；项目投资合规性与项目成熟度；项目资金来源和到位可行性；项目收入、成本、收益预测合理性；债券资金需求合理性；项目偿债计划可行性和偿债风险点；绩效目标合理性等评估重点，对项目是否由安排专项债券区财政专项资金予以支持，进行充分论证和评估。

（三）评价人员组成

项目事前绩效评估组由项目主管单位及项目单位人员组成。

三、具体评估内容

（一）项目实施必要性、公益性和收益性

1. 必要性

（1）是进一步对接顶山-汉河跨界一体化示范区发展要求的需要

顶山-汉河位于南京都市圈、合肥都市圈结合部，是滁州东向战略和南京大江 北战略的连接区，也是江苏辐射带动皖东、皖北地区的战略节点和皖东、皖北融 入沪苏浙的的桥头堡。顶山-汉河跨界一体化示范区主要合作双方为南京江北新 区、滁州来安县，是长三角产业协调发展示范区。为全面支撑顶山-汉河跨界一体化示范区的建设，加快滁宁同城化融合发展，打造江苏、安徽省际毗邻地区跨界融合发展的典范，滁宁城际铁路的规划建设将会发挥重要的引导作用。本次研究滁宁城际汉河镇站至省界段线路调整，增设合作示范区站，能够进一步拓展线路在省际的辐射范围，有助于顶山-汉河跨界一体化示范区的全面融合发展。

（2）是进一步扩大滁宁城际客流吸引范围的需要

将滁宁城际汉河镇站至省界段线路调整，可以进一步扩大线路的辐射范围并且在来安增设合作示范区站，可以吸引安徽来安汉河经济开发区西部片区客流，增强该片区的交通基础设施，改善当地老百姓的出行条件。同时，有助于全线客流的提升，进一步增强全线客流效益，提升全线社会效益。

2. 公益性

（1）改善市民生活环境，改善出行条件，提高全社会整体劳动生产率。城际铁 路交通班次正点、速度快、运输量大、两班间隔时间短、不受路况影响，这些有 利条件是其他交通工具（如城际公交

等)所不具备的,节省了市民途中时间,有利于劳动者提高工作效率,进而提高全社会整体劳动生产率。

(2)可以改善沿线地区环境质量,减少机动车尾气排放量。因机动车的增加,这些机动车排放大量有害尾气,严重影响空气质量,本项目的建设将改变沿线地区的公共交通结构及市域城际出行交通结构,减少机动车上路,从而改善城市环境质量,增加了国民经济总产出。

(3)提高沿线地块的商业价值,促进沿线物业开发以及商业、金融业、旅游及餐饮业的发展,带动其他相关产业发展并增加就业。

(4)本项目建成后,将与沿线交通一起构成多层立体公共交通结构,大大提高了来安汭河经济开发区与滁州市内部、南京江北新区间的公交化出行能力,缩短了与滁州市区、南京间的空间距离,也改善了滁州市的投资环境,为招商引资创造有利条件。

3. 收益性

根据《安徽省发展改革委关于滁州至南京城际铁路(滁州段)一期汭河镇站至省界段调整工程可行性研究报告的批复》,本项目总投资为189,583.56万元,项目资本金为56,875.07万元(占总投资29.96%),本次项目拟发行债券总额为4.5亿元,剩余资本金11,875.07万元由财政配套资金安排,其他资金132,783.56万元(占总投资70.04%)由项目单位统筹。专项债券分三年融入,其中:2022年发行5,300.00万元按照已发行利率3.30%测算利息,2023年发行15,000.00万元按照已发行利率3.39%测算利息,2025年计划发行24,700.00万元,发行期限均为30年。从谨慎性原则考虑,假设申请

使用资金的年利率为4.5%，在债券存续期每半年支付一次利息，到期一次性支付本金及当期利息。

本项目主要收入来源为新建铁路的运输收入，和补贴收入，其中运输收入包括运输票价收入和运输其他收入等。

本项目债券存续期内预计项目运营净收益为197,519.84万元，需偿还债券本息 98,847.00 万元；债券存续期内项目运营净收益对债券本息覆盖倍数为2>1.20。能够合理保障融资资金的本金和利息，可以实现项目收益与融资自求平衡。有一定收益性。

（二）项目投资合规性和成熟度

1. 项目投资合规性

目前本项目已经完成立项批复、建设用地的批复、局部调整工程用地预审有关情况的函、可行性研究报告的批复、环境影响报告书的批复、调整工程环评事宜的复函等前期资料。已取得批复资料如下：

（1）2015年9月21日，中华人民共和国国家发展和改革委员会出具《国家发展改革委关于皖江地区城际铁路建设规划（2015-2020年）的批复》（发改基础[2015]2182号），同意皖江地区城际铁路近期建设规划方案。规划范围：安徽省合肥、芜湖、马鞍山、铜陵、安庆、池州、滁州、宣城、六安、淮南、蚌埠等11市；规划布局：以合肥为中心，规划6条骨架城际铁路和4条都市区城际铁路。建设期限和内容：2015-2020年实施4个项目，总里程310公里，总投资411.7亿元。其中，亳州-蚌埠-滁州-南京城际滁州-南京段，线路全长51公里。

（2）2020年12月24日，受国务院委托审批权，安徽省人民政府出具《关于滁州至南京城际铁路（滁州市段）建设用地的批复》（

国委皖政地[2020]12号），滁州市至南京城际铁路（滁州市段）建设用地业经安徽省政府批准。批复内容如下：（1）同意滁州市琅琊区、南谯区、全椒县和来安县将农民集体所有农用地41.8880公顷（其中耕地37.5884公顷，含永久基本农田1.7558公顷）、未利用地0.1192公顷转为建设用地并办理征地手续，另征收农民集体所有建设用地16.9125公顷；将国有农用地0.0599公顷、未利用地0.5190公顷转为建设用地，同时使用国有建设用地91.4729公顷。

（3）2021年11月9日，安徽省自然资源厅出具《安徽省自然资源厅关于滁州至南京城际铁路（滁州段）局部调整工程用地预审有关情况的函》，根据《中华人民共和国土地管理实施条例》第二十五条“建设过程中用地范围确需调整的，应当依法办理建设用地审批手续”的规定，结合2021年8月22日省土地要素保障会上协调推进机制第九次会商会提出的会商意见，该项目局部调整工程用地可不开展用地预审，省发展改革委对项目可研报告和工程初步设计作出的变更批复，可作为该项目线位调整后新增用地报批依据。该项目用地涉及占用永久基本农田的，应按规定报省自然资源厅审查论证。

（4）2022年1月5日，滁州市生态环境局出具《关于滁宁城际铁路（滁州段）一期汉河镇站至省界段调整工程环评事宜的复函》（滁环评函[2022]1号），原则同意滁宁城际铁路（滁州段）一期汉河镇站至省界段调整工程环评意见。

（5）2022年4月8日，安徽省发展和改革委员会出具《安徽省发展改革委关于滁州至南京城际铁路（滁州段）一期汉河镇站至省界段调整工程可行性研究报告的批复》（皖发改基础函[2022]129号），原则同意滁州至南京城际铁路（滁州段）一期汉河镇站至省界段

调整工程线路方案。调整线路由汉河镇站向南引出，经文按路，跨天子河，经顶山-汉河省级毗邻地区新型功能区，跨滁河接入南京段。全长4.8公里，均为高架段，设车站一座。主要技术标准与一期工程保持一致。项目总投资18.9亿元（一期工程未实施部分核减投资3.2亿元）。其中，项目资本金5.7亿元，占总投资的30%，由滁州市财政承担。资本金以外资金使用国内银行贷款等。项目法人为滁宁城际铁路开发建设有限公司。项目建设工期36个月。

（三）项目资金来源和到位可行性

1. 资金来源合规性

资金来源为专项债券资金、市财政资金和项目单位统筹，资金来源都符合国家相关法规政策要求，资金来源合规。

2. 资本金投入能力可行性

本项目资本金来源为专项债券及市财政资金，资本金根据项目进度逐步到位，资本金出资在财力承受范围内。

3. 债券资金投入可行性

（1）项目属于债券支持的领域、不是负面清单，项目具备可实施性。

（2）项目债券资金需求比例符合政策，额度有保障。

（3）债券存续期内项目运营净收益对债券本息覆盖倍数为2，能够保障偿还债券本金和利息。债券资金投入具有可行性。

（四）项目收入、成本、收益预测合理性

经预测，债券存续期内项目可产生运营收入268,950.96万元。根据本项目专项债券发行计划，经测算，需偿还债券本金45,000.00万元，债券利息53,847.00万元，债券存续期本项目可产生运营净收益197,519.84万元。债券存续期内项目运营净收益对债券本息的覆

盖倍数为2。根据实际调研，参考地方类似项目情况，项目历史年均收益数据与方案预测的年均成本数据并无偏差，因此项目净收益预测具备合理性。

（五）债券资金需求合理性

1. 融资方式合理性

本项目拟申请专项债券，专项债券具有周期长，利率低，前期还款压力小的特点，本项目债券预期利率为4.5%，债券期限30年，利息按每半年支付一次，在债券存续期每半年支付一次利息，到期一次性支付本金及当期利息。当地申请专项债券资金可以缓解财政压力，并且债券利率显著低于五年期以上LPR利率，并且主要还款来源为项目自身收入，财政所需承担的还款压力较小，债券类型需求合理。

2. 债券资金规模需求合理性

本次项目拟发行债券总额为4.5亿元，剩余资本金11,875.07万元由财政配套资金安排，资本金占总投比为29.96%，其他资金132,783.56万元（占总投资70.04%）由项目单位统筹。既符合国家相关资本金比例的要求，同时充分发挥债券资金的融资作用和杠杆效应。本项目债券存续期内预计项目运营净收益为197,519.84万元，运营期债券还本付息总额98,847.00万元，债券存续期内项目运营净收益对债券本息覆盖倍数为2，覆盖倍数大于1.2，且符合专项债申请相关政策要求。综上所述，本次债券资金的需求规模是合理的。

（六）项目偿债计划可行性和偿债风险点

1. 偿债计划的可行性

项目方案中的财务测算合理准确；项目建设方案主要来自于可研，后期还需要进一步完善，以证明项目的先进、可行和合理。项目建设方案与项目内容及绩效目标基本匹配；本项目可研计划于2021年12月份启动建设，当前项目组织、进度安排与预期相符，与项目有关的前期基本工作已经完成，可以保障项目顺利实施。

2. 过程控制有效性

（1）项目组织机构是否健全、职责分工是否明确、项目人员条件与项目有关；

（2）业务管理制度还不够完善，尤其是针对项目运营，相应技术规程、标准还有待健全、完善。

（3）项目设立了相关的管控措施和机制，但是缺少与运营阶段收费定价有关的相关措施和机制。

3. 偿债风险点及可控性

本项目的偿债风险点主要包括：影响项目施工进度或正常运营的风险，影响项目净收益的风险，影响融资平衡结果的风险及控制措施，在《实施方案》中对相应风险进行了分析并提出了控制措施，相应风险识别到位，措施具有一定可行性，但缺乏细则，还待进一步完善。

（七）绩效目标合理性

绩效目标基本合理，但是项目成本指标仅围绕总投资设置指标，没有按照项目全生命周期视角设置运营成本指标。评估认为，该项目绩效目标基本明确和合理，但个别指标还需要调整和优化。

新增债券项目绩效目标表		
项目名称	滁州至南京城际铁路（滁州段）汭河镇站至省界段调整工程	
实施单位	滁州市滁宁城际铁路开发建设有限公司	
项目属性	<input checked="" type="checkbox"/> 新增项目 <input type="checkbox"/> 在建项目	
	项目投资总额	189,583.56 万元
项目资金 (万元)	债券资金	45,000 万元
标 总 体 目	实施目标（2021 年—2055 年）	
	目标 1：通过申请 45,000.00 万元债券资金，建设滁州至南京城际铁路（滁州段）汭河镇站至省界段调整工程	

目标 2：满足人民日益增长的交通出行需求，保障人民群众最关心、最直接、最现实的权益，促进居民安居乐业。					
绩效 效 指 标	一级 指 标	二级 指 标	三级指标	指标值	绩效标准
	产出 指 标	数量 指 标	建设内容完成率	100%	完成全部建设内容
		质量 指 标	验收合格率	100%	工程全部验收合格
			管理制度	健全有效	具备资产、资金、财务、内部控制等管理制度；各项制度符合法律、法规规定；各项制度能得到切实有效执行。
			资金拨付程序	完整合规	严格按照经批准的预算或计划指标执行资金拨付；制定完善的资金拨付流程；资金拨付审批严格；资金拨付手续完善；专人专岗，职责分明。
			政府采购执行率	100%	相关工程及资产的采购严格按照政府采购程序执行；严格按照预算或计划进行采购，做到应采尽采。
		时效 指 标	项目建设实施时效性	按计划完成	本项目的建设、投资按照项目立项批复及既定计划目标，顺利及时完成项目的建设与投资。
		成本 指 标	项目实施总成本	低于项目投资估算	本项目严格按照财政要求（或相关要求），合理控制成本，资金使用控制在预算金额范围内。
	效益 指 标	经济 效 益 指 标	项目收益	达到预期	通过运输收入达到预期。
		社会 效 益 指 标	因新建铁路投入运营而增加就业的效益	程度明显	/
			诱发客运量的效益	程度明显	/
		生态 效 益 指 标	项目实施对生态环境未带来直接或间接影响情况	程度明显	项目的实施对周边环境无重大影响，已完成环评报告的报批手续；项目开工后将严格按照规范要求，防火、安全措施到位。
		可持 续 影 响 指 标	通过项目的实施和后续运行成效发挥，对沿线城市的发展的具有可持续影响。	/	程度明显

	满意度指标	服务对象满意度指标	受益对象对项目实施效果的满意度	≥90%	一是公路转移到本线客流的效益；二是诱发客运量的效益；三是增加就业机会带来的效益。达到不低于 90% 满意度。
--	-------	-----------	-----------------	------	--

四、总体结论

综合上述绩效评估情况，滁州至南京城际铁路（滁州段）汉河镇站至省界段调整工程的实施是必要且可行的，属于有一定收益的公益性项目，符合地方政府专项债券支出方向，且目前建设前期手续齐全，其投资是合规且具有一定成熟度的，项目资金来源和债券资金需求明确，收入、成本、收益测算合理，偿债计划具有可行性，绩效目标基本明确和合理，但个别指标还需要调整和优化。

五、相关建议

1. 后期项目实行过程中注重补充项目相关业务的管理制度。
2. 进一步提升预算绩效管理意识，提高绩效目标编制的合理性科学性。
3. 建立健全项目的相关业务管理制度，探索建立适用于本项目的管理模式和长效运行机制。
4. 对项目风险点的识别工作还要加强，并细化相关的保障措施。

项目事前绩效评估综合评分得分表

一级指标	二级	评估要点	分值	得分
项目必要性（5分）	政策相关性	是否与国家、市、区等相关行业宏观政策相关。	2	2
	职能相关性	是否与主管部门职能、规划及当年重点工作相关。	3	3
项目公益性（5）	项目受益群体的广泛性	受益群体是否广泛，受益群体在本地区总人口的比例是否较大	5	5
项目收益性（5）	项目收入占投资的比重	项目收入与项目投资的对比情况，收入占投资的比例越高，证明项目收益性越强	5	5
项目合规性和成熟度（20分）	投资合规性	项目申报、审批、调整及项目资金申请、审批、拨付等方面已履行或计划履行的程序是否规范；	10	10
	项目成熟度	项目的初步设计方案、施工图设计、施工图预算、投资评审、施工招标、施工许可证等建设手续的进展情况，进展越快说明成熟度越高	10	8
资金来源和到位可行性（15）	资金来源合规性	①资金来源渠道是否符合相关规定；②资金筹措程序是否科学规范，是否经过相关论证，论证资料是否齐全；③资金筹措是否体现权责对等，财权和事权是否匹配。	5	5
	配套资金投入能力可行性	①配套资金投入方式和承受能力是否科学合理	5	5
	债券资金投入可行性	债券资金申请是否符合专项债的支持方向，本息覆盖倍数等经济参数是否符合专项债的政策要求	5	5
项目收入、成本、收益预测合理性（15分）	收入合理性	收入是否合理，测算依据是否充分	5	4
	成本控制措施有效	成本是否合理，测算依据	5	5

	性	是否充分		
	收益合理性	收益是否合理，测算依据是否充分	5	4
债券资金需求合理性 (10)	债券类型需求合理性	申请专项债券是否能缓解财政压力，债券利率是否在当地财政的可承受范围，不会对财政造成过多负担。	5	5
	债券资金规模需求合理性	申请的债券资金规模与总投资的比例是否合适，相应的资金规模与项目和政府的偿还能力是否匹配	5	5
偿债风险点及可控性 (15)	偿债计划可行性	①项目财务测算是否合理准确，项目技术路线是否完整、先进、可行、合理，与项目内容及绩效目标是否匹配；②项目组织、进度安排是否合理；③与项目有关的基础设施条件是否能够得以有效保障。	5	4
	过程控制有效性	①项目组织机构是否健全、职责分工是否明确、项目人员条件是否与项目有关并得以有效保障；②业务管理制度、技术规程、标准是否健全、完善，以前年度业务制度执行是否出现过问题，相关业务方面问题是否得到有效解决并配有相应的保障措施；③项目执行过程是否设立管控措施、机制等，相关措施、机制是否能够保证项目顺利实施。	5	5
	偿债风险点及可控性	①对偿债风险认识是否全面；②是否针对预期风险设定应对措施；③应对措施是否可行、有效。	5	5

绩效目标合理性（10分）	目标明确性	①绩效目标设定是否明确；②与部门长期规划目标、年度工作目标是否一致；③项目受益群体定位是否准确；④绩效目标和指标设置是否与项目高度相关。项目内容是否明确、具体，与绩效目标是否匹配。	5	5
	目标合理性	①绩效目标与项目预计解决的问题是否匹配；②绩效目标与现实需求是否匹配；③绩效目标是否具有一定的前瞻性和挑战性；④绩效指标是否细化、量化，指标值是否合理、可考核。	5	5
综合得分	95			

将上述表格中的分数相加得 95 分，项目实施立项依据充分，具有实施的必要性和可行性。项目绩效目标编制总体科学合理，质量较高；项目经过需求论证，实施计划完整清晰，质量控制措施完善；项目成本过程测算规范，项目预算编制合理，与项目实施内容和目标对应。综合评价，对该项目应“予以支持”。


 滁州市发展和改革委员会
 2022 年 4 月