

2025 年湖北省（孝感市） 武汉枢纽直通线工程（云梦段） 专项债券信息披露文件

一、区域概况

（一）孝感市

孝感，是湖北省地级市。孝感地处于湖北省东北部、长江以北、汉江之东，与武汉市接壤，城区距离武汉市中心约 60 公里，距离武汉天河国际机场约 30 公里。现辖 1 区、3 县级市、3 县，以及一个国家级高新区和七个省级开发区（高新区），全市面积 8,910.00 平方公里。孝感是湖北省区域性中心城市、武汉城市圈和长江中游城市群重要成员、国家新型城镇化综合试点地区，也是华中地区最具潜力和竞争力的城市之一，综合竞争力在湖北省排名前列。

孝感市 2021-2024 年财政经济数据如下：

表 1-1 孝感市财政经济数据

单位：亿元

项目	2021 年	2022 年	2023 年	2024 年
1. 地区生产总值（GDP）	2,562.01	2,776.97	2,919.85	3,258.45
2. 城镇居民人均可支配收入（元）	38,911.00	41,596.00	44,117.00	
3. 农村居民人均可支配收入（元）	19,345.00	20,913.00	14,434.00	
4. 地方财政总收入	221.73	252.81	248.17	304.69
4.1 地方公共预算收入	134.77	137.21	162.52	184.95
其中：税收收入	106.24	112.23	129.44	140.74
非税收入	28.53	24.98	/	44.21
4.2 政府性基金收入	/	/	/	
5. 地方财政总支出	541.97	498.35		

项目	2021 年	2022 年	2023 年	2024 年
5.1 一般公共预算支出	405.30	428.37	459.22	
5.2 政府性基金支出	136.67	/	/	

（二）云梦县概况

云梦县，隶属湖北省孝感市，是武汉城市圈重要组成部分，位于湖北省中部偏东、江汉平原东北部，面积 604 平方千米，属副热带季风气候区，现辖 9 镇 3 乡，1 个省管经济开发区，国土面积 604 平方公里，截止到 2019 年，云梦县常住人口 53.74 万人，是湖北省人口密度最大的县市。

云梦县 2020-2024 年财政经济数据如下：

表 1-2 云梦县 2020-2024 年财政经济数据

项目	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年	2024 年
1. 地区生产总值（GDP）	199.57	231.16	245.86	246.12	282
2. 城镇居民人均可支配收入（元）	36175	39689	41872	45078	47281
3. 农村居民人均可支配收入（元）	20044	22589	23831	26490	28111
4. 地方财政总收入	13.93	19.63	20.95	25.07	27.22
4.1 地方公共预算收入	9.49	12.72	13.58	15.28	16.91
其中：税收收入	6.89	10.23	11.09	12.54	13.08
非税收入	2.60	2.49	2.50	2.74	3.83
4.2 政府性基金收入	13.14	10.34	18.47	23.44	30.8
其中：国有土地使用权出让收益			7.48		
5. 地方财政总支出					
5.1 一般公共预算支出	42.11	35.69	37.24	43.13	53.29
5.2 政府性基金支出	12.19	10.15	18.47	20.62	27.91
其中：国有土地使用权出让收入安排的支出					

表 1-3 本地区专项债务情况表

单位：亿元

区划	2024 年限额	2024 年余额
云梦县	52.2742	50.9663

二、债券情况

债券名称：武汉枢纽直通线工程（云梦段）专项债券。

发行规模：本次计划发行债券总额 71,500.00 万元，拟于 2025 年发行 20,000.00 万元，2026 年发行 23,000.00 万元，2027 年发行 28,500.00 万元。

发行期限：债券期限为 20 年。

还款付息方式：在债券存续期间内每半年支付一次利息，分年还本，第 11-20 年每年等额偿还发行金额的 10%。

三、项目情况

（一）项目概况

1、参与主体

项目名称：武汉枢纽直通线工程（云梦段）

建设单位：湖北梦泽国有资本投资运营集团有限公司

2、建设规模与内容

项目主要建设内容及规模包括：

项目建设武汉枢纽直通线（云梦段）13.389km，途径沙河乡、伍洛镇、吴铺镇，包括路基、桥涵、轨道、“四电”及征迁等工程。

（二）分年度投资计划

根据本项目的实施计划和工期要求，本项目资金使用按年投资完成计划安排。资金分年度使用计划见下表：

表 1 资金使用计划表

单位：人民币万元

序号	工程或费用名称	工程费用(万元)		其他费用(万元)	合 计(万元)	资本来源			
		建筑工程费	设备购置及安装工程费			资本金	专项债资金	市场化融资	其他资金（申请国家补助资金）
一	工程费用	99,224.57	7,069.39	0.00	106,293.96	429.66	71,500.00		74,000.00
二	工程建设其他费用	0.00	0.00	28,467.27	28,467.27				
三	基本预备费			11,168.42	11,168.42				
四	建设期借款利息			2,281.13	2,281.13				
五	债券发行费			71.50	71.50				
	项目报批总投资	99,224.57	7,069.39	41,988.32	148,282.29				

（三）项目资金来源

本项目总投资为 148,282.29 万元，资本金投入 76,782.29 万元（自筹资金 2,782.29 万元，申请国家补助资金 74,000.00 万元）；筹集专项债券资金 71,500.00 万元。本项目暂未进行市场化融资，若后续继续进行市场化融资，将按照《地方政府性债务信息公开办法》的相关规定及时披露。专项债券计划发行金额共计 71,500.00 万元，拟于 2025 年发行 20,000.00 万元，2026 年发行 23,000.00 万元，2027 年发行 28,500.00 万元。

表 2 资金筹措表

单位：人民币万元

序号	项目	合计	建设期			比例
			2025 年	2026 年	2027 年	
1	总投资使用计划	148,282.29	51,326.38	48,907.44	48,048.47	100.00%
1.1	建设投资	145,929.66	51,075.38	48,156.79	46,697.49	98.41%

序号	项目	合计	建设期			比例
			2025 年	2026 年	2027 年	
1.2	建设期利息	2,281.13	231.00	727.65	1,322.48	1.54%
1.3	债券发行费用	71.50	20.00	23.00	28.50	
1.4	流动资金	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00%
2	资金筹措及使用	148,282.29	51,326.38	48,907.44	48,048.47	100.00%
2.1	自有资金	2,782.29	326.38	907.44	1,548.47	1.88%
2.1.1	用于建设投资	429.66	75.38	156.79	197.49	
2.1.2	用于建设期利息	2,281.13	231.00	727.65	1,322.48	
2.1.3	用于债券发行费用	71.50	20.00	23.00	28.50	
2.2	专项债券资金	71,500.00	20,000.00	23,000.00	28,500.00	48.22%
2.2.1	用于建设投资	71,500.00	20,000.00	23,000.00	28,500.00	
2.2.2	用于建设期利息	0.00	0.00	0.00	0.00	
2.2.3	用于债券发行费用	0.00	0.00	0.00	0.00	
2.3	申请国家补助资金	74,000.00	31,000.00	25,000.00	18,000.00	49.90%

四、资金平衡

武汉枢纽直通线工程（云梦段）专项债券还本付息以高铁运营收入为基础，本期专项债券存续期间有稳定的收入来源，可覆盖债券存续期间各年利息及到期偿还本金的支出需求。本项目在债券本金偿还后仍有期末现金结余，本项目资金稳定性较可靠。

项目资金平衡情况见下表：

表3 项目债券还本付息表

单位：人民币万元

年度	期初本金余额	本期新增本金	本期偿还本金	期末本金余额	当年偿还利息	当年还本付息合计
2025	0.00	20,000.00	0.00	20,000.00	231.00	231.00
2026	20,000.00	23,000.00	0.00	63,000.00	727.65	727.65
2027	43,000.00	28,500.00	0.00	114,500.00	1,322.48	1,322.48
2028	71,500.00	0.00	0.00	143,000.00	1,651.66	1,651.66
2029	71,500.00	0.00	0.00	143,000.00	1,651.66	1,651.66
2030	71,500.00	0.00	0.00	143,000.00	1,651.66	1,651.66
2031	71,500.00	0.00	0.00	143,000.00	1,651.66	1,651.66
2032	71,500.00	0.00	0.00	143,000.00	1,651.66	1,651.66
2033	71,500.00	0.00	0.00	143,000.00	1,651.66	1,651.66
2034	71,500.00	0.00	2,000.00	139,000.00	1,628.56	3,628.56
2035	69,500.00	0.00	4,300.00	130,400.00	1,555.79	5,855.79
2036	65,200.00	0.00	7,150.00	116,100.00	1,423.54	8,573.54
2037	58,050.00	0.00	7,150.00	101,800.00	1,258.38	8,408.38
2038	50,900.00	0.00	7,150.00	87,500.00	1,093.21	8,243.21
2039	43,750.00	0.00	7,150.00	73,200.00	928.04	8,078.04
2040	36,600.00	0.00	7,150.00	58,900.00	762.88	7,912.88
2041	29,450.00	0.00	7,150.00	44,600.00	597.72	7,747.72
2042	22,300.00	0.00	7,150.00	30,300.00	432.55	7,582.55
2043	15,150.00	0.00	7,150.00	16,000.00	267.38	7,417.38
2044	8,000.00	0.00	5,150.00	5,700.00	125.32	5,275.32
2045	2,850.00	0.00	2,850.00	0.00	32.92	2,882.92
合计			71,500.00		22,297.38	93,797.38

表 4 项目收益与融资平衡测算表

单位：人民币万元

序号	项目	2025 年	2026 年	2027 年	2028 年	2029 年	2030 年	2031 年	2032 年	2033 年	2034 年	2035 年	2036 年
一	经营活动现金流量												
1	运营收入收入到的现金				16,090.23	17,552.98	17,552.98	17,552.98	17,552.98	17,552.98	17,552.98	17,552.98	17,552.98
2	运营成本费用支付的现金				3,927.91	4,284.93	4,284.93	4,284.93	4,284.93	4,284.93	4,284.93	4,284.93	4,284.93
3	经营活动支付税费				819.76	1,096.19	1,096.19	1,096.19	1,096.19	2,250.04	2,255.82	2,274.01	2,771.75
4	经营活动现金净流量				11,342.56	12,171.86	12,171.86	12,171.86	12,171.86	11,018.01	11,012.23	10,994.04	10,496.30
二	投资活动现金流量												
1	投资支付的现金	51,326.38	48,907.44	48,048.47									
2	投资活动现金净流量	-51,326.38	-48,907.44	-48,048.47									
三	筹集活动现金流量												
1	投入的资本金	326.38	907.44	1,548.47									
2	发行债券收到的现金	20,000.00	23,000.00	28,500.00									
3	申请国家补助资金	31,000.00	25,000.00	18,000.00									
4	偿还债券本金支付的现金										2,000.00	4,300.00	7,150.00
5	偿还债券利息支付的现金	231.00	727.65	1,322.48	1,651.66	1,651.66	1,651.66	1,651.66	1,651.66	1,651.66	1,628.56	1,555.79	1,423.54
6	偿还市场化融资支付的现金												
7	偿还市场化融资利息支付的现金												
8	支付债券发行费用	20.00	23.00	28.50									
9	筹集活动现金净流量	51,075.38	48,156.79	46,697.49	-1,651.66	-1,651.66	-1,651.66	-1,651.66	-1,651.66	-1,651.66	-3,628.56	-5,855.79	-8,573.54
四	本年现金净流量				9,690.90	10,520.20	10,520.20	10,520.20	10,520.20	9,366.35	7,383.67	5,138.25	1,922.76
五	累计净现金流量				9,690.90	20,211.10	30,731.29	41,251.49	51,771.68	61,138.03	68,521.70	73,659.95	75,582.71

续表

序号	项目	2037 年	2038 年	2039 年	2040 年	2041 年	2042 年	2043 年	2044 年	2045 年	合计
一	经营活动现金流量										
1	运营收入收入到的现金	17,552.98	17,552.98	17,552.98	17,552.98	19,259.01	19,259.01	19,259.01	19,259.01	1,604.92	305,366.92
2	运营成本费用支付的现金	4,284.93	4,284.93	4,284.93	4,284.93	4,407.83	4,407.83	4,407.83	2,073.59	367.93	71,012.08
3	经营活动支付税费	3,441.33	3,482.63	3,523.92	3,565.21	4,108.51	4,149.80	4,191.10	4,810.17	353.28	46,382.10
4	经营活动现金净流量	9,826.72	9,785.42	9,744.13	9,702.84	10,742.66	10,701.37	10,660.08	12,375.24	883.71	187,972.75
二	投资活动现金流量										
1	投资支付的现金										148,282.29
2	投资活动现金净流量										-148,282.29
三	筹集活动现金流量										
1	投入的资本金										2,782.29
2	发行债券收到的现金										71,500.00
3	申请国家补助资金										
4	偿还债券本金支付的现金	7,150.00	7,150.00	7,150.00	7,150.00	7,150.00	7,150.00	7,150.00	5,150.00	2,850.00	71,500.00
5	偿还债券利息支付的现金	1,258.38	1,093.21	928.04	762.88	597.72	432.55	267.38	125.32	32.92	22,297.38
6	偿还市场化融资支付的现金										
7	偿还市场化融资利息支付的现金										
8	支付债券发行费用										71.50
9	筹集活动现金净流量	-8,408.38	-8,243.21	-8,078.04	-7,912.88	-7,747.72	-7,582.55	-7,417.38	-5,275.32	-2,882.92	54,413.41
四	本年现金净流量	1,418.34	1,542.21	1,666.09	1,789.96	2,994.94	3,118.82	3,242.70	7,099.92	-1,999.21	96,456.50
五	累计净现金流量	77,001.05	78,543.26	80,209.35	81,999.31	84,994.26	88,113.08	91,355.78	98,455.70	96,456.50	

表 5 项目收益覆盖情况

单位：人民币万元

项目名称	预计用于资金平衡的相关收益	项目预计融资本息	其中：项目预计融资本金	项目相关收益对融资本息覆盖倍数
武汉枢纽直通线工程（云梦段）	187,972.75	93,797.38	71,500.00	2.00

五、信用评级

东方金诚国际信用评估有限公司认为本期项目收益与融资自求平衡专项债券到期不能偿还的风险较低，评定武汉枢纽直通线工程（云梦段）的信用等级为 AAA。

六、法律意见

湖北金楚律师事务所认为：

（一）本期债券发行主体、实施主体、债券额度、期限等符合法律、行政法规、行政规章的规定；

（二）本期债券对应投资的项目，目前正在依法合规办理相应的审批流程和手续；本期申报的项目土地未设抵押，项目各项收费权未设置质押；项目实施主体依法设立并有效存续，不存在依法应当终止或解散的情形

（三）投资项目收益经测算，满足项目收益和融资自求平衡；

（四）债券主体对债券本息的偿还，采取相应的保障措施并制定了政府性债务风险应急预案。

（五）本期申报的项目土地未设抵押，项目各项收费权未设置质押。

（六）中介服务机构与发行人无关联关系，资质有效存续，不存在被监管部门限制参与债券发行业务活动资格的情形。

综上，本期债券符合《预算法》、国发〔2014〕43号文、财库〔2015〕83号文、财预〔2015〕225号文、财预〔2016〕155

号文、财预〔2017〕89号文、财预〔2018〕34号文、财库〔2019〕23号文等法律、法规及政策文件的有关规定，本期债券的发行不存在实质法律障碍。

七、潜在风险评估

（一）影响项目收益的风险及控制措施

1、经营风险

（1）风险因素

- ①经营收入不及预期风险；
- ②运营成本高于预期风险。

（2）应对措施

- ①加强经营管理，提高相关资产设备的利用率；
- ②厉行节约，严格控制运营成本。

2、市场风险

（1）风险因素

市场利率波动将会对本项目财务成本产生影响，进而影响项目投资收益的平衡。

（2）应对措施

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

3、财务风险

（1）风险因素

本项目前期投入资金较大，如在实施过程中遭遇意外的困难出现项目建设延期的局面，则项目可能出现资金周转困难。

（2）应对措施

充分考虑项目建设的特点，对项目建设进行周密的安排，保证按期完工，充分落实建设所需资金。银行方应实时监管项目的变现情况，确保债券发行资金的按时回笼，以增强项目的抗风险能力。

4、税务风险

（1）风险因素

根据财政部、国家税务总局《关于地方政府债券免征所得税问题的通知》（财税〔2013〕5号）规定：企业和个人取得的专项债券利息收入免征企业所得税和个人所得税。但发行人无法保证在本期债券存续期间内，上述税收优惠政策不发生变化。若国家税收政策发生变化，将导致投资者持有本期债券的投资收益发生相应波动。

（2）应对措施

积极关注税务政策变化，提高债券本息资金保障率。

（二）影响融资平衡结果的风险及控制措施

1、资金管理不规范风险

（1）风险因素

本次专项债券发行期限为长期债券，采用按年付息，到期分

年还本的方式还款。如果债券资金挪作他用，销售收入等没有规范统一管理，会增加按时足额还本付息的不确定性，增加还款风险，有损政府声誉及投资人利益。

（2）应对措施

①规范用款人账户管理，一个项目对应一个账户，建立专户管理制度。项目收益债的实施主体，应当在银行开立专户，将债券资金、销售收入、偿债资金等纳入专户管理，保证按时还本付息，不得用作其他用途。

②规范项目资金管理，按照项目进度合理合规使用债券资金，并使资金收益最大化。根据施工进度合理规划资金使用，建立报备报批制度，确保债券资金合规使用。债券资金及项目对应收入不得用于项目之外的其他投资。同时，在确保资金安全的前提下，应做好财务规划，提高资金收益，减轻还本付息压力。

八、主管部门责任

云梦县财政局负责按照政府债务管理要求并根据本次发行的专项债券项目，以及本级专项债务风险、政府性基金收入等因素，复核本地区发行专项债券需求，做好专项债券额度管理、预算管理、发行准备、资金使用监管等工作。

湖北梦泽国有资本投资运营集团有限公司负责配合做好专项债券发行准备工作，包括制定项目收益和融资平衡方案、提供必需的项目信息等，合理评估分类发行专项债券对应项目风险，切实履行项目管理责任。确保项目建设进度，如期实现专项收入，

并配合相关部门做好本项目专项债券对应资产管理。

九、事前绩效评估

（一）总体结论

经过对本项目进行事前绩效评估，本项目可以申请专项债券资金支持。

（二）事前绩效评估情况

1. 项目实施必要性、公益性、收益性分析

1.1. 项目实施必要性

建设武汉枢纽直通线，通过云梦东至南湖东线路构建武西高铁与武九高铁直通径路，通过云梦东至乌龙泉东线路构建武西高铁与京广高铁、武咸城际南延直通径路。直通线建设后使武西高铁-武九高铁在枢纽内走行距离缩短至 130.6km、走行时分 54min，较现状径路节省走行时分超过 17.5min，旅行速度提高至约 245km/h。干线通道运输质量大幅提升，顺畅提升枢纽运输组织。据此分析，武汉枢纽直通线是实现武汉枢纽补网强链的工程（本项目段是直通线的起始点段），对提升干线通道运输质量，消除现状枢纽西北向与东南向现状径路不畅具有重要作用。

1.2. 项目实施公益性

本项目是构建沿江高铁通道、完善武西高铁的重要组成；是提升武汉枢纽客运系统和过江通道能力、实现路网主通道枢纽段直通运行的关键工程；是落实长江经济带、一带一路、长江中游城市群等国家战略，支持武汉发挥多项国家级中心职能的重大基

基础设施。

建设本项目是加快推进沿江高铁通道及武西高铁建设，完善区域高铁网的需要；是加强武汉枢纽建设，消除现状枢纽东西向现状径路不畅、客运系统和过江通道难以适应路网发展要求等薄弱环节的需要；是填补长江经济带中游地区交通基础设施短板，带动东中西协作交流，促进区域均衡发展的需要；是坚持生态优先，促进绿色发展的需要。

1.3. 项目实施收益性

本项目作为武西高铁和沿江高铁重要组成部分，项目建成后可以提升武西高铁武汉至云梦东段技术标准和运输质量，同时也可以加强沿江高铁武汉至宜昌段与武汉枢纽衔接沟通以及与京广高铁咸宁方向、武九高铁九江方向、武杭高铁杭州方向沟通联系，可以加强武西高铁和沿江高铁武宜段与武汉枢纽沟通联系，提升项目的路网功能和运营效益。

2. 项目投资合规性与项目成熟度分析

2.1. 该项目合法、手续完备、程序完备

该项目严格按照土地管理法律法规和《国务院关于深化改革严格土地管理的决定》（国发〔2004〕28号）、国土资源部《建设项目用地预审管理办法》（国土资源部第42号令）等有关规定办理用地报批手续，程序合法，手续齐全。

2.2. 本项目建设符合国家和当地发展规划

本项目规划设计方案系统完整；采用的技术方案先进、适用、

经济、安全，技术上是可行的，经济与社会效益是可观的，项目的实施是节能的、环保的。

项目建设体现了建设与适用相结合的原则，投资合理。建设中所选用的新材料、新设备等遵从设计的整体要求，能更好地满足建筑使用功能要求。

3. 项目资金来源与到位可行性分析

本项目资金来源渠道符合相关文件政策的规定，资金筹措程序科学规范，财权和事权匹配，项目资金来源可行、风险可控。

考虑资金成本及运营压力，结合实际情况，为降低资金成本，减轻财务负担，提高资金流动性，保障项目现金流最大化，根据项目后期实际情况，本项目资金争取中省预算资金及专项债券资金和本级财政资金。

4. 项目收入、成本、收益预测合理性分析

本项目收入主要来源为高铁运营收入，收入有依据且合理。主要成本为人员工及福利费、燃料及动力费、维修费、其他费用等，具体明细根据可行性研究报告和类似项目确定，成本合理。

本项目经过大量分析论证工作同时参考同类型项目情况后得出，分析结果较为可靠。本项目现金流测算环节聘请专业团队进行测算，测算结果较为可靠，收益预测合理。

5. 债券资金需求合理性分析

专项债券资金全部用于武汉枢纽直通线工程（云梦段），该项目属于交通基础设施，符合文件要求，且本项目专项债券资金

占项目总投资 40.46%，符合投资要求，债券资金需求合理。

6. 项目偿债计划可行性和偿债风险点分析

项目偿债计划可行性。规范项目资金管理，按照项目进度合理合规使用债券资金，并使资金收益最大化。根据施工进度合理规划资金使用，建立报备报批制度，确保债券资金合规使用。债券资金及项目对应收入不得用于项目之外的其他投资。同时，在确保资金安全的前提下，做好财务规划，提高资金收益，减轻还本付息压力，偿债计划可行。

项目偿债风险点。本项目专项债券发行期限为中长期债券，在债券存续期间内每半年支付一次利息，第 11-20 年每年等额偿还发行金额的 10%。如果债券资金挪作他用，销售收入等没有规范统一管理，会增加按时足额还本付息的不确定性，增加了还款风险。

7. 绩效目标合理性分析

现目前期，专业团队已针对建设需求、建设内容、建设规模等方案的可行性进行论证，提出本项目的建设，绩效目标合理。

8. 其他需要纳入事前绩效评价的事项

无

2025 年湖北省（宜昌市）
新建宜昌至涪陵高速铁路（五峰）
专项债券信息披露文件

一、区域情况

1、地理位置

五峰土家族自治县隶属湖北省宜昌市。清雍正十三（1735）年设立长乐县，1914 年改名五峰县，1984 年 7 月撤五峰县，设五峰土家族自治县。五峰土家族自治县位于江汉平原向云贵高原过渡区域，地势由西向东倾斜。县域东邻宜都，南接石门，西抵鹤峰、巴东，北至长阳，国土面积 2372 平方公里，辖 5 镇 3 乡，总人口 20.8 万人，是集“老、少、边、贫、山”于一身的县。

表 1-1 宜昌市财政经济数据

项目	2022 年	2023 年	2024 年
1. 地区生产总值（GDP）	5,502.69	5,985.28	6,191.00
2. 城镇居民人均可支配收入（元）	43,943.00	46,448.00	48,543.00
3. 农村居民人均可支配收入（元）	22,571.00	24,479.00	25,982.00
4. 地方财政总收入	443.10	492.77	473.72
4.1 地方公共预算收入	218.20	268.99	294.07
其中：税收收入	167.10	203.84	220.88
非税收入	51.10	65.15	73.19
4.2 政府性基金收入	215.50	223.78	195.20
其中：国有土地使用权出让收益	/	/	/

5. 地方财政总支出	886.60	884.97	/
5.1 一般公共预算支出	563.60	679.49	721.23
5.2 政府性基金支出	319.20	205.48	323.11
其中：国有土地使用权出让收入安	/	/	/

表 1-2 五峰县财政经济数据

项目	2022 年	2023 年	2024 年
1.地区生产总值（GDP）	110.04	112.24	122.65
2.城镇居民人均可支配收入（元）	33,036.00	34,952.00	3,6700.00
3.农村居民人均可支配收入（元）	14,326.00	15,558.00	1,6491.00
4.地方财政总收入	4.69	7.22	7.90
4.1 地方公共预算收入	3.09	4.25	4.68
其中：税收收入	2.26	3.48	3.93
非税收入	0.83	0.77	0.75
4.2 政府性基金收入	2.14	2.26	0.83
其中：国有土地使用权出让收益	/	/	/
5.地方财政总支出	32.11	32.10	32.78
5.1 一般公共预算支出	27.42	28.41	28.87
5.2 政府性基金支出	3.67	3.64	4.44
其中：国有土地使用权出让收入安排的支出	2.0	2.14	0.36

表 1-3 本地区专项债务情况表

单位：亿元

区划	2024 年限额	2024 年余额
宜昌市合计	810. 79	748. 51
五峰土家族自治县	20.17	17.22

表 1-4 本地区专项债务期限结构表

单位：亿元

期限	2024 年
1 年期	0.5
2 年期	0.02
3 年期	0
5 年期	1.56
7 年期	1.24
10 年期	4.62
15 年期	3.96
20 年期	5.31
30 年期	0

二、债券情况

新建宜昌至涪陵高速铁路（五峰）2025 年度拟发行 109,600.00 万元政府专项债券，本次发行 50,000.00 万元，后期拟发行 557,800.00 万元政府专项债券。债券详细情况如下：

债券名称	新建宜昌至涪陵高速铁路（五峰）	
债券发行规模	700,000.00 万元	50,000.00 万元（本期发行）
债券发行期限	20 年期	
债券利率	固定利率	
还本付息方式	每半年付息一次，第 11 年-第 20 年，每年等额偿还发行金额 10%	

三、项目情况

（一）项目概况

新建宜昌至涪陵高速铁路（五峰）已经通过湖北申简通律师事务所合法性审核。

项目概况

单位：万元

项目名称	项目位置	建设内容	总投资
新建宜昌至涪陵高速铁路（五峰）	新建宜昌至涪陵高速铁路起自在建沿江高铁武汉至宜昌段宜昌北站（金巴岭线路所引出），经湖北恩施和重庆石柱、丰都至涪陵，接入在建渝万高铁涪陵北站，并利用渝万高铁引入重庆东站。	新建正线全长 468.5 公里，共设 12 座车站。配套建设本项目至宜昌东站联络线、涪陵北站至长寿北站联络线等，宜昌东艳路长江大桥、涪陵长江大桥按公铁两用桥梁设计并预留相关铁路、公路等项目建设运营条件。	1,884,572.88

（二）分年度投资计划

根据本项目实施计划及工期安排，资金使用按年投资完成计划安排。资金分年度使用计划见下表：

募投项目分年度投资计划

单位：万元

序号	资金来源	2024 年	2025 年	2026 年	2027 年	2028 年	2029 年	2030 年	合计
1	资本金	59,977.65	261,011.64	272,736.03	182,758.79	191,497.06	116,905.47	99,686.24	1,184,572.88
1.1	财政安排资金	0	0	0	0	0	0	0	0.00
1.2	项目单位自筹资金	59,977.65	261,011.64	272,736.03	182,758.79	191,497.06	116,905.47	99,686.24	1,184,572.88
1.3	专项债券资金	0	0	0	0	0	0	0	0.00
1.4	其他资金	0	0	0	0	0	0	0	0.00
2	融资资金	32,600.00	109,600.00	100,110.00	100,110.00	93,436.00	264,144.00	0.00	700,000.00
2.1	专项债券资金	32,600.00	109,600.00	100,110.00	100,110.00	93,436.00	264,144.00	0.00	700,000.00
2.	项目	0	0	0	0	0	0	0	0.00

2	单位 市场 化融 资								
2.	其他 资金	0	0	0	0	0	0	0	0.00
3	其他 资金	0	0	0	0	0	0	0	0.00
	合计	92,5 77.6 5	370,61 1.64	372,84 6.03	282,868 .79	284,933 .06	381,049 .47	99,686 .24	1,884,57 2.88

(三) 项目资金来源

本项目总投资为 1,884,572.88 万元，其中，自筹资本金 1,184,572.88 万元，计划申请专项债券 700,000.00 万元，债券发行期限 20 年；债券到期后，本息和合计 934,207.80 万元。

项目投资资金来源

单位：万元

项目名称	计划 完成 时间	项目总需求	资金来源			预计项目 融资到期 本息
			小计	自有资金	项目融资	
新建宜昌至涪陵高速铁路（五峰）	2030 年	1,884,572.88	1,884,572.88	1,184,572.88	700,000.00	934,207.80

四、资金平衡

本项目拟申请发行地方政府专项债券 700,000.00 万元，债券发行年限 20 年，每半年付息一次，第 11 年-第 20 年，每年等额偿还发行金额 10%。

项目还本付息情况表（首发）

单位：万元

年度	期初本金余额	本期新增本金	本期偿还本金	当年偿还利息	当年还本付息合计
2024 年	0.00	32,600.00	0.00	425.43	425.43
2025 年	32,600.00	0.00	0.00	850.86	850.86
2026 年	32,600.00	0.00	0.00	850.86	850.86
2027 年	32,600.00	0.00	0.00	850.86	850.86
2028 年	32,600.00	0.00	0.00	850.86	850.86
2029 年	32,600.00	0.00	0.00	850.86	850.86
2030 年	32,600.00	0.00	0.00	850.86	850.86
2031 年	32,600.00	0.00	0.00	850.86	850.86
2032 年	32,600.00	0.00	0.00	850.86	850.86
2033 年	32,600.00	0.00	0.00	850.86	850.86
2034 年	32,600.00	0.00	0.00	850.86	850.86
2035 年	32,600.00	0.00	3,260.00	808.32	4,068.32
2036 年	29,340.00	0.00	3,260.00	723.23	3,983.23
2037 年	26,080.00	0.00	3,260.00	638.15	3,898.15
2038 年	22,820.00	0.00	3,260.00	553.06	3,813.06
2039 年	19,560.00	0.00	3,260.00	467.97	3,727.97
2040 年	16,300.00	0.00	3,260.00	382.89	3,642.89
2041 年	13,040.00	0.00	3,260.00	297.80	3,557.80
2042 年	9,780.00	0.00	3,260.00	212.72	3,472.72
2043 年	6,520.00	0.00	3,260.00	127.63	3,387.63
2044 年	3,260.00	0.00	3,260.00	42.54	3,302.54
合计		32,600.00	32,600.00	13,188.34	45,788.34

项目还本付息情况表（第一次续发）

单位：万元

年度	期初本金余额	本期新增本金	本期偿还本金	当年偿还利息	当年还本付息合计
2025 年	0.00	59,000.00	0.00	631.30	631.30
2026 年	59,000.00	0.00	0.00	1,262.60	1,262.60
2027 年	59,000.00	0.00	0.00	1,262.60	1,262.60
2028 年	59,000.00	0.00	0.00	1,262.60	1,262.60
2029 年	59,000.00	0.00	0.00	1,262.60	1,262.60
2030 年	59,000.00	0.00	0.00	1,262.60	1,262.60
2031 年	59,000.00	0.00	0.00	1,262.60	1,262.60
2032 年	59,000.00	0.00	0.00	1,262.60	1,262.60
2033 年	59,000.00	0.00	0.00	1,262.60	1,262.60
2034 年	59,000.00	0.00	0.00	1,262.60	1,262.60
2035 年	59,000.00	0.00	0.00	1,262.60	1,262.60
2036 年	59,000.00	0.00	5,900.00	1,199.47	7,099.47
2037 年	53,100.00	0.00	5,900.00	1,073.21	6,973.21
2038 年	47,200.00	0.00	5,900.00	946.95	6,846.95
2039 年	41,300.00	0.00	5,900.00	820.69	6,720.69
2040 年	35,400.00	0.00	5,900.00	694.43	6,594.43
2041 年	29,500.00	0.00	5,900.00	568.17	6,468.17
2042 年	23,600.00	0.00	5,900.00	441.91	6,341.91
2043 年	17,700.00	0.00	5,900.00	315.65	6,215.65
2044 年	11,800.00	0.00	5,900.00	189.39	6,089.39
2045 年	5,900.00	0.00	5,900.00	31.57	5,931.57
合计		59,000.00	59,000.00	19,538.74	78,538.74

项目还本付息情况表（第二次续发）

单位：万元

年度	期初本金余额	本期新增本金	本期偿还本金	当年偿还利息	当年还本付息合计
2025 年	0.00	600.00	0.00	6.42	6.42
2026 年	600.00	0.00	0.00	12.84	12.84
2027 年	600.00	0.00	0.00	12.84	12.84
2028 年	600.00	0.00	0.00	12.84	12.84
2029 年	600.00	0.00	0.00	12.84	12.84
2030 年	600.00	0.00	0.00	12.84	12.84
2031 年	600.00	0.00	0.00	12.84	12.84
2032 年	600.00	0.00	0.00	12.84	12.84
2033 年	600.00	0.00	0.00	12.84	12.84
2034 年	600.00	0.00	0.00	12.84	12.84
2035 年	600.00	0.00	0.00	12.84	12.84
2036 年	600.00	0.00	60.00	12.20	72.20
2037 年	540.00	0.00	60.00	10.91	70.91
2038 年	480.00	0.00	60.00	9.63	69.63
2039 年	420.00	0.00	60.00	8.35	68.35
2040 年	360.00	0.00	60.00	7.06	67.06
2041 年	300.00	0.00	60.00	5.78	65.78
2042 年	240.00	0.00	60.00	4.49	64.49
2043 年	180.00	0.00	60.00	3.21	63.21
2044 年	120.00	0.00	60.00	1.93	61.93
2045 年	60.00	0.00	60.00	0.32	60.32
合计		600.00	600.00	198.70	798.70

项目还本付息情况表（第三次续发，本次）

单位：万元

年度	期初本金余额	本期新增本金	本期偿还本金	当年偿还利息	当年还本付息合计
2025 年	0.00	50,000.00	0.00	535.00	535.00
2026 年	50,000.00	0.00	0.00	1,070.00	1,070.00
2027 年	50,000.00	0.00	0.00	1,070.00	1,070.00
2028 年	50,000.00	0.00	0.00	1,070.00	1,070.00
2029 年	50,000.00	0.00	0.00	1,070.00	1,070.00
2030 年	50,000.00	0.00	0.00	1,070.00	1,070.00
2031 年	50,000.00	0.00	0.00	1,070.00	1,070.00
2032 年	50,000.00	0.00	0.00	1,070.00	1,070.00
2033 年	50,000.00	0.00	0.00	1,070.00	1,070.00
2034 年	50,000.00	0.00	0.00	1,070.00	1,070.00
2035 年	50,000.00	0.00	0.00	1,070.00	1,070.00
2036 年	50,000.00	0.00	5,000.00	1,016.50	6,016.50
2037 年	45,000.00	0.00	5,000.00	909.50	5,909.50
2038 年	40,000.00	0.00	5,000.00	802.50	5,802.50
2039 年	35,000.00	0.00	5,000.00	695.50	5,695.50
2040 年	30,000.00	0.00	5,000.00	588.50	5,588.50
2041 年	25,000.00	0.00	5,000.00	481.50	5,481.50
2042 年	20,000.00	0.00	5,000.00	374.50	5,374.50
2043 年	15,000.00	0.00	5,000.00	267.50	5,267.50
2044 年	10,000.00	0.00	5,000.00	160.50	5,160.50
2045 年	5,000.00	0.00	5,000.00	26.75	5,026.75
合计		50,000.00	50,000.00	16,558.25	66,558.25

项目还本付息情况表（第四次续发）

单位：万元

年度	期初本金余额	本期新增本金	本期偿还本金	当年偿还利息	当年还本付息合计
2026 年	0.00	100,110.00	0.00	1,071.18	1,071.18
2027 年	100,110.00	0.00	0.00	2,142.35	2,142.35
2028 年	100,110.00	0.00	0.00	2,142.35	2,142.35
2029 年	100,110.00	0.00	0.00	2,142.35	2,142.35
2030 年	100,110.00	0.00	0.00	2,142.36	2,142.36
2031 年	100,110.00	0.00	0.00	2,142.35	2,142.35
2032 年	100,110.00	0.00	0.00	2,142.35	2,142.35
2033 年	100,110.00	0.00	0.00	2,142.35	2,142.35
2034 年	100,110.00	0.00	0.00	2,142.35	2,142.35
2035 年	100,110.00	0.00	0.00	2,142.35	2,142.35
2036 年	100,110.00	0.00	0.00	2,142.35	2,142.35
2037 年	100,110.00	0.00	10,011.00	2,035.24	12,046.24
2038 年	90,099.00	0.00	10,011.00	1,821.00	11,832.00
2039 年	80,088.00	0.00	10,011.00	1,606.77	11,617.77
2040 年	70,077.00	0.00	10,011.00	1,392.53	11,403.53
2041 年	60,066.00	0.00	10,011.00	1,178.29	11,189.29
2042 年	50,055.00	0.00	10,011.00	964.06	10,975.06
2043 年	40,044.00	0.00	10,011.00	749.82	10,760.82
2044 年	30,033.00	0.00	10,011.00	535.59	10,546.59
2045 年	20,022.00	0.00	10,011.00	321.35	10,332.35
2046 年	10,011.00	0.00	10,011.00	53.56	10,064.56
合计		100,110.00	100,110.00	33,152.90	133,262.90

项目还本付息情况表（第五次续发）

单位：万元

年度	期初本金余额	本期新增本金	本期偿还本金	当年偿还利息	当年还本付息合计
2027 年	0.00	100,110.00	0.00	1,071.18	1,071.18
2028 年	0.00	0.00	0.00	2,142.35	2,142.35
2029 年	100,110.00	0.00	0.00	2,142.35	2,142.35
2030 年	100,110.00	0.00	0.00	2,142.36	2,142.36
2031 年	100,110.00	0.00	0.00	2,142.35	2,142.35
2032 年	100,110.00	0.00	0.00	2,142.35	2,142.35
2033 年	100,110.00	0.00	0.00	2,142.35	2,142.35
2034 年	100,110.00	0.00	0.00	2,142.35	2,142.35
2035 年	100,110.00	0.00	0.00	2,142.35	2,142.35
2036 年	100,110.00	0.00	0.00	2,142.35	2,142.35
2037 年	100,110.00	0.00	0.00	2,142.35	2,142.35
2038 年	100,110.00	0.00	10,011.00	2,035.24	12,046.24
2039 年	100,110.00	0.00	10,011.00	1,821.00	11,832.00
2040 年	90,099.00	0.00	10,011.00	1,606.77	11,617.77
2041 年	80,088.00	0.00	10,011.00	1,392.53	11,403.53
2042 年	70,077.00	0.00	10,011.00	1,178.29	11,189.29
2043 年	60,066.00	0.00	10,011.00	964.06	10,975.06
2044 年	50,055.00	0.00	10,011.00	749.82	10,760.82
2045 年	40,044.00	0.00	10,011.00	535.59	10,546.59
2046 年	30,033.00	0.00	10,011.00	321.35	10,332.35
2047 年	20,022.00	0.00	10,011.00	53.56	10,064.56
合计		100,110.00	100,110.00	33,152.90	133,262.90

项目还本付息情况表（第六次续发）

单位：万元

年度	期初本金余额	本期新增本金	本期偿还本金	当年偿还利息	当年还本付息合计
2028 年	0.00	93,436.00	0.00	999.77	999.77
2029 年	93,436.00	0.00	0.00	1,999.53	1,999.53
2030 年	93,436.00	0.00	0.00	1,999.54	1,999.54
2031 年	93,436.00	0.00	0.00	1,999.53	1,999.53
2032 年	93,436.00	0.00	0.00	1,999.53	1,999.53
2033 年	93,436.00	0.00	0.00	1,999.53	1,999.53
2034 年	93,436.00	0.00	0.00	1,999.53	1,999.53
2035 年	93,436.00	0.00	0.00	1,999.53	1,999.53
2036 年	93,436.00	0.00	0.00	1,999.53	1,999.53
2037 年	93,436.00	0.00	0.00	1,999.53	1,999.53
2038 年	93,436.00	0.00	0.00	1,999.53	1,999.53
2039 年	93,436.00	0.00	9,343.60	1,899.55	11,243.15
2040 年	84,092.40	0.00	9,343.60	1,699.60	11,043.20
2041 年	74,748.80	0.00	9,343.60	1,499.65	10,843.25
2042 年	65,405.20	0.00	9,343.60	1,299.69	10,643.29
2043 年	56,061.60	0.00	9,343.60	1,099.74	10,443.34
2044 年	46,718.00	0.00	9,343.60	899.79	10,243.39
2045 年	37,374.40	0.00	9,343.60	699.84	10,043.44
2046 年	28,030.80	0.00	9,343.60	499.88	9,843.48
2047 年	18,687.20	0.00	9,343.60	299.93	9,643.53
2048 年	9,343.60	0.00	9,343.60	49.99	9,393.59
合计		93,436.00	93,436.00	30,942.74	124,378.74

项目还本付息情况表（第七次续发）

单位：万元

年度	期初本金余额	本期新增本金	本期偿还本金	当年偿还利息	当年还本付息合计
2029 年	0.00	264,144.00	0.00	2,826.34	2,826.34
2030 年	264,144.00	0.00	0.00	5,652.68	5,652.68
2031 年	264,144.00	0.00	0.00	5,652.68	5,652.68
2032 年	264,144.00	0.00	0.00	5,652.68	5,652.68
2033 年	264,144.00	0.00	0.00	5,652.68	5,652.68
2034 年	264,144.00	0.00	0.00	5,652.68	5,652.68
2035 年	264,144.00	0.00	0.00	5,652.68	5,652.68
2036 年	264,144.00	0.00	0.00	5,652.68	5,652.68
2037 年	264,144.00	0.00	0.00	5,652.68	5,652.68
2038 年	264,144.00	0.00	0.00	5,652.68	5,652.68
2039 年	264,144.00	0.00	0.00	5,652.68	5,652.68
2040 年	264,144.00	0.00	26,414.40	5,370.05	31,784.45
2041 年	237,729.60	0.00	26,414.40	4,804.78	31,219.18
2042 年	211,315.20	0.00	26,414.40	4,239.51	30,653.91
2043 年	184,900.80	0.00	26,414.40	3,674.24	30,088.64
2044 年	158,486.40	0.00	26,414.40	3,108.97	29,523.37
2045 年	132,072.00	0.00	26,414.40	2,543.71	28,958.11
2046 年	105,657.60	0.00	26,414.40	1,978.44	28,392.84
2047 年	79,243.20	0.00	26,414.40	1,413.17	27,827.57
2048 年	52,828.80	0.00	26,414.40	847.90	27,262.30
2049 年	26,414.40	0.00	26,414.40	141.32	26,555.72
合计		264,144.00	264,144.00	87,475.23	351,619.23

项目还本付息情况表（总合计）

单位：万元

年度	期初本金余额	本期新增本金	本期偿还本金	当年偿还利息	当年还本付息合计
2024 年		32,600.00	0.00	425.43	425.43
2025 年	32,600.00	109,600.00	0.00	2,023.58	2,023.58
2026 年	142,200.00	100,110.00	0.00	4,267.48	4,267.48
2027 年	242,310.00	100,110.00	0.00	6,409.83	6,409.83
2028 年	342,420.00	93,436.00	0.00	8,480.77	8,480.77
2029 年	435,856.00	264,144.00	0.00	12,306.87	12,306.87
2030 年	700,000.00	0.00	0.00	15,133.24	15,133.24
2031 年	700,000.00	0.00	0.00	15,133.21	15,133.21
2032 年	700,000.00	0.00	0.00	15,133.21	15,133.21
2033 年	700,000.00	0.00	0.00	15,133.21	15,133.21
2034 年	700,000.00	0.00	0.00	15,133.21	15,133.21
2035 年	700,000.00	0.00	3,260.00	15,090.67	18,350.67
2036 年	696,740.00	0.00	14,220.00	14,888.31	29,108.31
2037 年	682,520.00	0.00	24,231.00	14,461.57	38,692.57
2038 年	658,289.00	0.00	34,242.00	13,820.59	48,062.59
2039 年	624,047.00	0.00	43,585.60	12,972.51	56,558.11
2040 年	580,461.40	0.00	70,000.00	11,741.83	81,741.83
2041 年	510,461.40	0.00	70,000.00	10,228.50	80,228.50
2042 年	440,461.40	0.00	70,000.00	8,715.17	78,715.17
2043 年	370,461.40	0.00	70,000.00	7,201.85	77,201.85
2044 年	300,461.40	0.00	70,000.00	5,688.53	75,688.53
2045 年	230,461.40	0.00	66,740.00	4,159.13	70,899.13
2046 年	163,721.40	0.00	55,780.00	2,853.23	58,633.23
2047 年	107,941.40	0.00	45,769.00	1,766.66	47,535.66
2048 年	62,172.40	0.00	35,758.00	897.89	36,655.89
2049 年	26,414.40	0.00	26,414.40	141.32	26,555.72
合计		700,000.00	700,000.00	234,207.80	934,207.80

本项目总投资为 1,884,572.88 万元，其中，自筹资本金 1,184,572.88 万元，计划申请专项债券 700,000.00 万元，债券发行期限 20 年，发行利率按照调整项目实际利率进行计算；债券

到期后，本息和合计 934,207.80 万元。

债券存续期内项目运营收入 3,216,089.58 万元，运营成本 1,387,876.17 万元，运营期缴税 154,981.96 万元，项目偿债资金总额（运营收入-运营成本-税费）为 1,673,231.45 万元，项目本息资金覆盖倍数为 1.79 倍，能保证资金平衡。

募投项目收益与融资平衡情况

单位：万元

项目名称	项目收入	付现运营成本及税费	项目总投资	计划发行额	预计融资本息	收益对融资成本覆盖倍数
新建宜昌至涪陵高速铁路（五峰）	3,216,089.58	1,542,858.13	1,884,572.88	700,000.00	934,207.80	1.79

结论：综上所述，新建宜昌至涪陵高速铁路（五峰）预计项目收益对融资成本覆盖倍数为 1.79，项目收益完全可以覆盖融资成本。同时，新建宜昌至涪陵高速铁路（五峰）融资平衡情况已经通过湖北申简通律师事务所评估。

五、信用评级

东方金诚国际信用评估有限公司认为本期基础设施建设专项债券到期不能偿还的风险较低，评定新建宜昌至涪陵高速铁路（五峰）的信用等级为 AAA。

六、潜在风险评估

（一）影响项目工期和工程的风险和控制措施

风险：项目一般存在工期拖延和工程事故的可能性。项目建设财务成本较大，如工期拖延或出现工程事故，工程投资将增加，

同时工期拖延将影响项目的如期运营，导致现金流入受到影响，使项目净收益减少，影响偿债能力。

风险控制措施：在项目管理上，项目实施主体将坚持严格的项目招投标制度，聘请技术实力和管理能力较强的施工单位，确保项目按期竣工达标。针对工程事故风险，将深化各阶段设计方案，选择有较高施工技术和管理水平，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，同时，与施工单位签订安全协议，购买相关保险，严格按照技术标准与相关措施施工，确保施工安全。

（二）影响项目收益的风险和控制措施

风险：可能存在投资测算不准确、收入预测不准确、成本上升等方面的风险，以上风险将影响本项目收益及本次发行债券的还本付息。

风险控制措施：本项目可行性研究报告经大量分析论证工作后得出，分析结果较为可靠（已于本项目实施单位确认）。本项目现金流测算环节聘请第三方专业团队进行测算评价，测算结果较为可靠。此外，五峰县人民政府有权视项目平衡情况动态调整项目自有资金比例、给予适当的财政补贴等措施，以控制项目融资平衡风险。

为控制项目成本上升的风险，项目实施方将继续完善项目资金预算和管理制度，对项目投资、运营成本进行精准预测和严格控制。

（三）利率波动的风险和控制措施

风险：本次发行的专项债券存续期内，国际、国内宏观经济环境的变化，国家经济政策变动等会引起债务资本市场的波动，市场利率波动将会对项目财务成本产生影响，进而影响项目投资收益的平衡。

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

（四）影响社会稳定的风险及控制措施

本项目建设对社会造成的可能的不利影响风险包括：项目施工方案对周边人群出行交通的考虑（临时便道的设置，临时停车场地安排，临时公交站点的布置等），运行期项目周边公共交通情况变化，项目所增加的交通流量与周边路网的匹配度，项目出入口设置对周边人群的影响等。

风险控制措施：

（1）在项目设计阶段就要综合考虑项目收益与生态环境、经济社会的平衡。科学施工，提高资源利用水平和环境保护水平；文明施工，加强与当地企事业单位以及居民的沟通、协商，制定灵活多样的补偿政策，避免矛盾激化。将本项目对生态环境、经济社会的不利影响降到最低。

（2）工程运营期的扰民问题主要是噪音干扰问题。将通过

在设计阶段进一步加强与当地企事业单位的沟通、协商，充分了解其实际需求，全面考虑减震降噪措施，为当地居民生产、生活提供便利条件，使这项社会公益性极强、得到民众拥护支持的项目，真正做到利民、便民而不扰民。

（五）影响项目现金流按时还本付息的风险及控制措施

（1）投资估算不准确风险

影响融资平衡最大的风险在于对各项指标的预测、进度以及现金流测算等重要环节出现判断偏差。对进度错判将导致融资节奏错乱，导致资金不能及时足额注入到项目或者大额资金不能充分运用的后果；整体现金流测算出现偏差将导致项目可行性分析不能及时纠偏，资金投入和现金流入不能平衡的结果。

风险控制措施：本项目可行性研究报告经过大量分析论证工作后得出，分析结果较为可靠。现金流测算环节聘请专业团队进行测算，测算结果较为可靠。建设资金拟申请政府专项债，不足部分建设单位自筹，资金来源有保障。按项目建设要求，统一调度，分期安排资金，做到专款专储、专账、专管、专用；同时由相关部门对项目资金运行情况进行监督，确保不会发生违法使用资金的情况。

（2）专项债券再融资不畅风险

《地方政府专项债券项目资金绩效管理办法》（财预〔2021〕61号）明确：省级政府为有一定收益的公益性项目发行的、以公益性项目对应的政府性基金收入或专项收入作为还本付息资

金来源的政府债券，包括新增专项债券和再融资专项债券等。由于项目运营收入受市场影响，因此存在到期不能足额还本，需要进行再融资，但在进行再融资过程中，存在专项债券再融资不畅不能及时募集而造成政府专项债券不能按期足额还本的风险。

风险控制措施：为防止发生专项债券再融资不畅的风险，建设单位及主管部门应提前根据项目情况准备发行资料，选取合适发行时间窗口，力争在债券还本到期前及时足额地募集到还款资金。

（3）资金管理不规范风险

本次发行采用按每半年付息一次，第 11 年-第 20 年，每年等额偿还发行金额 10%。如果债券资金挪作他用，收入没有规范统一管理，会增加按时足额还本付息的不确定性，增加还款风险，有损政府声誉及投资人利益。

风险控制措施：项目资金管理，按照项目进度合理合规使用债券资金，并使资金收益最大化。根据施工进度合理规划资金使用，建立报备报批制度，确保债券资金合规使用。债券资金及项目对应收入不得用于项目之外的其他投资。同时，在确保资金安全的前提下，应做好财务规划，提高资金收益，减轻还本付息压力。

七、主管部门责任

五峰县财政局是本项目专项债券资金的主管部门，负责对债券资金“借、用、还”实行全过程监管；负责对专项债券项目实

施过程进行监督；负责专项债券资金支付审核；负责督促资金使用单位（项目单位）按时偿还债券本息；负责组织债券资金绩效管理；负责政府债券信息公开。

中国铁路总公司是本项目的项目主管部门，履行项目管理责任，负责对专项债券项目建设情况进行动态监管；负责对专项债券项目的工程进度、质量安全等进行检查考核；负责统筹协调相关部门保障项目建设进度，保障项目收入如期实现；督办项目单位将项目收入及时全额纳入国库，确保专项债券本息按时足额偿还。

八、事前绩效评估

（一）总体结论

经过对本项目进行事前绩效评估，本项目可以申请专项债券资金支持。

（二）事前绩效评估情况

1.项目实施的必要性、公益性、收益性

（1）必要性

①是强化成渝城市群与长江中游城市群、长三角城市群交流融合，落实长江经济带国家战略的需要

推动长江经济带发展，是以习近平同志为核心的党中央作出的重大决策，是关系国家发展全局的重大战略，对实现“两个一百年”奋斗目标、实现中华民族伟大复兴的中国梦具有重要意义。

《长江经济带发展规划纲要》确立了长江经济带“一轴、两翼、

三极、多点”的发展新格局，其中“一轴”是以长江黄金水道为依托，发挥上海、武汉、重庆的核心作用，推动经济由沿海溯江而上梯度发展。根据《长江经济带综合立体交通走廊规划（2014-2020 年）》，长江经济带将建成高效的铁路网络，重点建设沿江高速铁路。目前，重庆与武汉两大核心城市间无高速铁路相连，既有宜万线速度标准为 160km/h，沪汉蓉铁路渝利线与汉宜线速度标准为 200km/h（预留 250km/h 条件），难以满足国家发展战略的需要。本项目的建设有利于强化成渝城市群与长江中游城市群、长三角城市群的交流融合，激活长江经济带发展潜力，带动内陆和沿海沿江协同开放，加快形成陆海内外联动、东中西互动合作的对外开放格局，是落实长江经济带国家战略的强力引擎。

②是加快东西双向开放，实现区域经济可持续发展，推进形成新时代西部大开发新格局的需要

西部地区是推进东西双向开放、形成全方位对外开放新格局的前沿，在区域发展战略中具有优先地位。2020 年 5 月 17 日，中共中央、国务院印发的《关于新时代推进西部大开发形成新格局的指导意见》指出，要强化举措推进西部大开发形成新格局。当前，西部地区发展不平衡不充分问题依然突出，巩固脱贫攻坚成果任务依然艰巨。推动西部地区高质量发展，需提高基础设施通达度、通畅性和均等化水平，加强横贯东西、纵贯南北的运输通道建设，拓展区域开发轴线。本项目地处我国中西部地区，东

端宜昌市作为长江中游城市群的重要节点之一，是中部地区的重要经济区域。西端成渝地区双城经济圈是我国西部地区人口分布密集、经济发达、城市发展潜力巨大的地区，成渝城市群人口和经济总量均占川渝两地总和的 90%左右，是西部大开发的重要平台。本项目的建设，将高速连通我国中部地区与西南地区，有效改善沿线居民出行条件和投资环境，促进沿线地区资源开发和利用，实现区域经济可持续发展，对推动形成新时代西部大开发新格局意义重大。

③是强化成渝地区双城经济圈东出通道，完善“八纵八横”高速铁路主骨架路网的需要

长江上游开放高地是以重庆和成都为双核构成的成渝地区双城经济圈。沿江方向是双城经济圈对外流量最大的方向。经测算，重庆至武汉经本线-汉宜高铁径路，较经渝万-郑万-宜昌至郑万高铁联络线径路里程短 75km、时间节省 0.3h，较现状时间节省 2.8h。成都至武汉经成渝中线高铁-本线-汉宜高铁路较经成达万-郑万-宜昌至郑万高铁联络线径路时间节省 0.7h，较现状径路时间节省 3.9h，因此，本项目的建设能够有效缩短成渝地区双城经济圈东出通道时间，提升对外客运服务质量。

沿江通道是我国“八纵八横”主通道之一，沿江铁路武汉以西区段现状大部分速度目标值低于 250km/h，与路网定位不相匹配。本项目是沿江高铁通道的组成部分，规划以 350km/h 标准建设，未来将与成渝中线、成达万、渝万、郑万、宜昌至郑万高铁

联络线等项目共同构成多径路、高标准的沿江高速路网，实现区域路网运输质量和覆盖度的双提升，因此本项目的实施对于完善“八纵八横”高速铁路主骨架路网具有重要意义。

（2）公益性

项目的建设有助于提升沿江通道客运服务质量，全面构建长江经济带沿江高铁通道。2018年7月17日，为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，推动长江经济带发展领导小组办公室发布《推动长江经济带沿江高铁通道建设实施方案》（第72号），实施方案规划新建成都、重庆至上海沿江高铁通道，主要经由成都、重庆、宜昌、武汉、合肥、南京至上海。沿江高铁通道武汉至上海段现状有既有合武铁路、合宁铁路、沪宁城际、商合杭高铁，规划合武、合宁、北沿江、沪宁及湖苏沪高铁，未来形成高铁三通道；川渝至武汉段目前无高速铁路相连，在建成达万、渝万、郑万及武宜高铁仅可形成一条高铁通道，若本项目不建设，川渝至武汉段将成为沿江高铁通道的最薄弱环节，亟需推进建设。因此，本项目的建设有助于提升沿江通道客运服务质量，全面构建长江经济带沿江高铁通道。

（3）收益性

本项目建成投产后将进行运输收入及其他收入，具有收益。

2.项目建设投资合规性与项目成熟度分析

（1）该项目程序合法、技术可靠、投资计划合理

本项目已取得用地预审与选址意见书、可研等相关批复或证

件，且预计于 2024 年 6 月开工，项目程序合法。本项目投向领域为交通基础设施-铁路，符合财政部、国家发改委明确的专项债券投向领域的要求。债券资金未用于《地方政府专项债券投向领域禁止类项目清单（2024 年版）》、《关于印发<湖北省政府支出负面清单（第一批）>的通知》（鄂政办函〔2023〕20 号）领域，主要建设内容为铁路建设及配套工程等，现有的施工技术成熟，能保证项目顺序实施。

（2）城市发展的需要

本项目的建设是强化成渝城市群与长江中游城市群、长三角城市群的交流融合，落实长江经济带国家战略的需要；是加快东西双向开放，实现区域经济可持续发展，推进形成新时代西部大开发新格局的需要；是提升沿江通道客运服务质量，全面构建长江经济带沿江高铁通道的需要；是强化成渝地区双城经济圈东出通道，完善“八纵八横”高速铁路主骨架路网的需要；是完善沿江综合立体交通走廊，优化综合交通客运运输市场结构的需要；是践行“绿水青山就是金山银山”理念，构建长江经济带绿色发展轴，谱写长江生态文明新篇的需要。

3.项目资金来源和到位可行性分析

本项目资金来源渠道符合相关文件政策的规定，资金筹措程序科学规范，财权和事权匹配，项目资金来源可行、风险可控。

项目估算投资总规模为 1,884,572.88 万元，其中自有资金为 1,184,572.88 万元，占总投资 62.86%；申请专项债券资金

700,000.00 万元，占总投资的 37.14%。本项目目前未进行、也暂无计划进行市场化融资。债券资金来源可靠，若债券发行成功，到位情况十分乐观。

4.项目收入、成本、收益预测合理性分析

根据可行性研究报告及《关于深化铁路建设项目经济评价工作的通知》以及参考同类项目案例，合理预测本项目各项收费标准。收入有依据，收入合理。

根据项目经营特点，根据同类经营项目的数据分析，合理预测本项目的成本费用，主要为有关成本及无关成本等，具体明细根据可依据可研及类似项目确定，成本合理。

本项目经过大量分析论证工作同时参考同类型项目情况后得出，分析结果较为可靠。本项目现金流测算环节聘请专业团队进行测算，测算结果较为可靠，收益预测合理。

本项目收入为 3,216,089.58 万元，本项目收入主要来源于运输收入及其他收入，预测依据可行性研究报告及《关于深化铁路建设项目经济评价工作的通知》等标准进行详细的测算。

本项目成本主要包括有关成本及无关成本费用，债券存续期内经营成本为 1,387,876.17 万元，税费为 154,981.96 万元。

通过项目的收入和成本测算，债券存续期内项目可用于资金平衡的经营性净收益 1,673,231.45 万元，累计支付债券本息 934,207.80 元，项目本息覆盖倍数为 1.79。项目收益与融资平衡情况表下表所示：

项目融资平衡情况表

单位：万元

项目总投资 (万元)	用于资金平 衡的项目收 益(万元)	债券 利率 (%)	期限 (年)	已发行 额(万 元)	本期计划 发行额 (万元)	非本期计 划发行额 (万元)	预计融资成 本(万元)	资金 覆盖 倍数
1,884,572.88	1,673,231.45	2.27%	20	92,200.00	50,000.00	557,800.00	234,207.80	1.79

5.债券资金需求合理性分析

本项目资金需求总规模为 1,884,572.88 万元，资金筹措方式为自有资金及申请专项债券。其中，自有资金 1,184,572.88 万元，占比 62.86%。项目其他资金通过专项债券筹措，共计 700,000.00 万元，占比 37.14%。

专项债券资金全部用于项目建设，符合文件要求，且本项目专项债券资金占项目总投资 37.14%，符合投资要求，债券资金需求合理。

6.项目偿债计划可行性和偿债风险点分析

(1) 项目偿债计划可行性

规范项目资金管理，按照项目进度合理合规使用债券资金，并使资金收益最大化。根据施工进度合理规划资金使用，建立报备报批制度，确保债券资金合规使用。债券资金及项目对应收入不得用于项目之外的其他投资。同时，在确保资金安全的前提下，做好财务规划，提高资金收益，减轻还本付息压力，偿债计划可行。

(2) 项目偿债风险点

经营风险

本项目收入来源于运输收入及其他收入，项目收入存在不确定性，容易受到经济环境、政策的波动的影响，将会给项目的收益带来变动，进而影响到项目资金的平衡。

风险控制措施：

工程规划设计方案应贯彻“以人为本”的理念，为将来运营的优质服务创造良好的硬件环境；广泛吸取国内外成功经营理念和优秀的管理模式，提高服务水平。

财务风险

本项目工程建设投入资金较大。如在实施过程中遭遇意外的困难而使项目建设延期的局面，或遇市场发生重大变化，则项目可能出现资金周转困难。

风险控制措施：

充分考虑项目建设的特点，对项目工程实施进行周密的安排，保证按期完工，充分落实建设所需资金。银行方应实时监管项目的变现情况，确保债券发行资金的按时回笼，以增强项目的抗风险能力。

7.绩效目标合理性分析

项目前期，专业团队已针对建设需求、建设内容、建设规模等方案的可行性进行论证，提出本项目的建设，绩效目标合理。

8.其他需要纳入事前绩效评估的事项

无。

2025 年湖北省（武汉市）
新建合肥至武汉高速铁路
专项债券信息披露文件

一、区域情况

（一）武汉市概况

武汉，简称“汉”，别称“江城”，位于东经 113°41′~115°05′，北纬 29°58′~31°22′，是湖北省省会、中部六省唯一的副省级市和特大城市，中国中部地区的中心城市，长江经济带核心城市，全国重要的工业基地、科教基地和综合交通枢纽，总面积 8,569.15 平方公里。

2024 年，武汉市地区生产总值（GDP）为 21,106.23 亿元，按不变价格计算，比上年增长 5.2%，第一产业增加值 506.82 亿元（增长 2.6%），第二产业 6,584.45 亿元（增长 3.5%），第三产业 14,014.96 亿元（增长 6.1%），产业结构优化为 2.4：31.2：66.4。

武汉市 2022-2024 年财政经济数据

单位：亿元

项目	2022 年	2023 年	2024 年
1.地区生产总值（GDP）	18,886.40	20,011.65	21,106.23
2.城镇居民人均可支配收入（元）	58,449.00	61,693.00	64,346.00
3.农村居民人均可支配收入（元）	29,304.00	31,560.00	33,529.00
4.地方财政总收入	2,69023	2,961.41	/
4.1 地方公共预算收入	1,504.74	1,601.20	1,667.31
其中：税收收入	1,239.56	1,298.35	/
非税收入	265.18	302.85	/
4.2 政府性基金收入	1,330.42	1,203.558.77	/
其中：国有土地使用权出让收益	1,143.09	1,035.38	/
5.地方财政总支出	4,267.71	3,831.64	/

5.1 一般公共预算支出	2,215.97	2,204.08	/
5.2 政府性基金支出	2,051.74	1,627.56	/
其中：国有土地使用权出让收入安排	/	/	/

注：2024 年部分最新数据未公开。

（二）黄陂区概况

黄陂区位于湖北省东部偏北，武汉市北部。黄陂区南邻武汉市东西湖区、江岸区、东连武汉市黄陂区、洪山区、新洲区，西北交孝感市、东北交黄冈市。全区南北长 104 公里，东西宽 55 公里。初步核算，2024 年，全区实现地区生产总值（GDP）1201.34 亿元，按可比价格计算，比上年增长 4.5%。其中，第一产业增加值 147.82 亿元，增长 3.8%；第二产业增加值 429.4 亿元，增长 9.5%；第三产业增加值 663.52 亿元，增长 1.6%。按常住人口计算，全区人均地区生产总值 100315 元，比上年增长 2.5%。按常住地分，城镇居民人均可支配收入 44629 元，比上年增长 5.9%；农村居民人均可支配收入 27515 元，增长 7.6%。全年城镇居民人均消费支出 23943 元，比上年增长 2.3%；农村居民人均消费支出 17147 元，增长 7.6%。

黄陂区位于武汉市北部，面积 2,256.70 平方千米，人口 116.33 万人，是武汉市 13 个行政区中版图最大、人口最多的新城区。黄陂区南部紧邻武汉主城区，与主城区之间五桥相连。黄陂区处于天河机场、阳逻深水港、汉口火车站的交通“金三角”腹地，交通便捷，区位优势。境内天河机场，是华中地区唯一“落地签证”的枢纽机场。另外，京广、京九铁路大动脉穿越全境，构成“水陆空铁”立体交通格局。

此外，境内有被誉为武汉经济社会发展引擎的经济区、省级开发区盘龙城以及巨龙大道沿线的十大专业市场群。在武汉市统筹城乡发展战略指导下，黄陂南部发展势头强劲。根据新一轮的武汉城市总体规划，黄陂南部将建设武汉北部新城，黄陂区正借此契机加速融入武

汉大都市，打造成为武汉市最具发展潜力的新兴城区之一。

武湖、谡口、三里、大潭、六指、前川等地 300 余平方公里区域纳入长江新城（新区）规划建设，黄陂全域发展潜力空前拓展。编制《黄陂区 2030 年城市总体规划》以及临空副城、后湖及谡水河绿道、前川新城等亮点区块规划，前川城市总体规划首次纳入武汉城市总体规划“一张图”。

黄陂区财政自给能力较强，2022 年-2024 年财政收入持续稳定增长，专项债务规模与财政收支规模相匹配，债务余额控制在省核定的限额以内。具体数据见下表：

黄陂区 2022-2024 年财政经济数据

单位：亿元

项目	2022 年	2023 年	2024 年
1.地区生产总值（GDP）	1,240.74	1,321.46	1201.34
2.城镇居民人均可支配收入（元）	44,629.00	47229.00	/
3.农村居民人均可支配收入（元）	27,515.00	29867.00	/
4.地方财政总收入	97.61	93.28	130.99
4.1 地方公共预算收入	52.14	58.08	68.78
其中：税收收入	42.79	47.46	40.17
非税收入	9.35	10.62	28.61
4.2 政府性基金收入	45.47	35.2	62.21
其中：国有土地使用权出让收益	40.23	29.17	54.14
5.地方财政总支出	214.59	205.05	231.95
5.1 一般公共预算支出	140.68	128	128.76
5.2 政府性基金支出	73.91	77.05	26.66
其中：国有土地使用权出让收入安排的支出	3.72	11.01	15.97

二、项目计划发行债券基本情况

新建合肥至武汉高速铁路，计划发行专项债券的形式募集项目资金 210,000.00 万元，其其中 2024 年已发行 80,000.00 万元，2025

年已发行 50,000.00 万元，2025 年余下计划发行 80,000.00 万元，本次拟申请发行 10,000.00 万元。发行期限为 20 年，半年付息，第 11 年-第 20 年每年等额偿还发行金额 10%。专项债券资金全部用于本项目建设。

本期债券基本情况表

债券名称	新建合肥至武汉高速铁路
债券发行规模	10,000.00 万元
债券期限	20 年期
债券利率	固定利率
还本付息方式	半年付息，债券存续期第 11 年-第 20 年每年等额偿还发行金额 10%。

三、项目情况

（一）项目概况

（1）新建合肥至武汉高速铁路建设内容和技术标准

线路起自合肥枢纽合肥南站，经安徽省六安市、金寨县及湖北省麻城市、红安县至武汉枢纽，经天河机场后接入在建的武汉至宜昌高铁。线路全长 360.5 公里，席间双线 330.1 公里，利用既有合肥至武汉铁路 30.4 公里，共设车站 9 座，武汉天河站预留城际场引入条件，支持规划合肥经新桥机场至六安城际铁路引入合肥南站。

铁路等级：高速铁路。正线数目：双线。设计速度：350 公里/小时。最小平面曲线半径：一般地段 7000 米（困难地段 5500 米）。最大坡道：一般地段 20‰（困难地段 25‰）。牵引种类：电力。到发线有效长度：650 米。列车运行控制方式：CTCS-3 列控系统。调度指挥方式：调度集中。其他技术标准执行《高速铁路设计规范》（TB 10621-2014）。规划远景年输送能力：单向 5000 万人/年。

（2）新建合肥至武汉高速铁路（黄陂段）征拆内容及规模

项目为黄陂区境内铁路线路及配套设施的征地拆迁，主要包括：

- 1) 征收建设用地约 2568.67 亩；
- 2) 房屋及其他建构筑物拆迁 306541.69 平方米；

三电迁改以及地上、地下管线迁改，其中 35kv 以下 337 处、迁改线路长度约 66.9km，110kV 及以上 14 处，通信、广播线路及其它设施的迁改 1423 处/项、迁改线路长度约 247.5km，油气管道、易燃易爆品库及其它特殊设施迁改 15 处，迁改线路长度约 21.5km，给排水管线迁长度约 10.65km 及其他管线附属设施，路内电力线路等设施的迁改线路约 21.9km 及其他附属设施，路内信号设施的迁改线路约 7.6km。

同步实施范围内文物保护等相关措施等。

项目建设期 2023 年 7 月至 2027 年 12 月。

资产、收益权等抵、质押情况：不存在。

项目建设单位及主管部门：武汉市黄陂区交通运输局。

（二）投资计划

根据工程进度安排，具体投资进度如下表：

投资计划表

单位：万元

序号	资金来源	2023 年	2024 年	2025 年	2026 年	2027 年	合计
1	资本金	0.00	107,503.50	150,112.00	18,612.00	5,311.00	281,538.50
1.1	财政安排资金	0.00	27,503.50	20,112.00	18,612.00	5,311.00	71,538.50
1.2	项目单位自筹资金						
1.3	专项债券资金	0.00	80,000.00	130,000.00	0.00	0.00	210,000.00
1.4	其他资金						
2	融资资金	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
2.1	专项债券资金						
2.2	项目单位市场化融资						

2.2	其他资金						
3	其他资金	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	合计	0.00	107,503.50	150,112.00	18,612.00	5,311.00	281,538.50

（三）项目资金来源

黄陂区总投资 281,538.50 万元，建设资金来源为财政安排资金 71,538.50 万元、专项债券资金 210,000.00 万元。2024 年已发行 80,000.00 万元，2025 年已发行 50,000.00 万元，2025 年余下计划发行 80,000.00 万元，本次拟申请发行 10,000.00 万元。发行期限为 20 年。

具体资金来源及发行计划见下表。

项目资金来源

单位：万元

含利息总投资	自有资金	专项债券
281,538.50	71,538.50	210,000.00

债券发行计划表

金额单位：万元

年度	当年计划发行总金额	当年已发行总金额	发行期限(年)	发行利率(%)	付息频次	还本方式
2024	80,000.00	50,000.00	20	2.61	半年	第 11-20 年每年偿还 10% 本金
		30,000.00	20	2.42	半年	第 11-20 年每年偿还 10% 本金
2025	20,000.00	20,000.00	20	1.99	半年	第 11-20 年每年偿还 10% 本金
	30,000.00	30,000.00	20	2.14	半年	第 11-20 年每年偿还 10% 本金
	80,000.00	0.00	20	2.80 (预测)	半年	第 11-20 年每年偿还 10% 本金

（四）事前绩效评估

1、项目实施的必要性、公益性、收益性

必要性。本项目是加快构建沿江高铁通道，完善我国高速铁路网络布局的需要；是实施国家“一带一路”倡议、支撑长江经济带国家战略、构建长江经济带综合立体交通走廊的需要；是加快

武汉建设国家中心城市、合肥建设长三角城市群副中心城市、实现中部地区崛起、振兴大别山地区发展的需要；是释放既有沪汉蓉货运能力，积极发挥沿江铁路货运作用的需要；是落实长江经济带“共抓大保护、不搞大开发”重要指示精神，建设绿色经济带的需要。项目的建设是必要的。

公益性。本项目属于交通基础设施（铁路）的建设，具有极大公益性。

收益性。本项目的投资建设资金可通过项目的收益进行收回（本项目湖北段运输收益按照黄陂区出资比例分成给黄陂区政府），因此本项目具有稳定的收益，满足专项债券相关政策的收益性要求。

2、项目投资合规性与项目成熟度

本项目未受到国家有关投资政策的限制，投资主体信誉良好，项目资料完整，项目实施程序合法合规，项目整体较为成熟。

3、项目资金来源和到位可行性

针对本次债券的特点、具体资金使用，实施单位将建立一个多层次、高水平、互为补充的财务安排，以提供充足、可靠的资金来源用于还本付息，并根据具体情况进行相应调整。

4、项目收入、成本、收益预测合理性

本项目收入、成本、收益预测为根据国家、湖北省、武汉市相关规范标准，并通过调研项目区域实际市场情况确定，预测合理可行。

5、债券资金需求合理性

项目债券资金需求量为根据国家相关法律法规规定，综合分析项目预期收益、成本及融资平衡情况确定，科学合理。

6、项目偿债计划可行性和偿债风险点

为尽可能保障债券持有人的合法权益，确保本次债券按时足额偿

付，实施单位将安排专门人员负责管理债券事务。本次债券发行完成后，实施单位将每年按照约定的还本付息金额提取专项偿债基金，提前做好偿债资金的归集工作。建立专户进行管理，以确保按期兑付本次债券的本息，保障投资者的利益。偿债计划可行。

风险点主要是利率波动风险和投资估算的风险，在落实本报告提出的一些列风险控制措施后，风险可控。

7、项目绩效目标情况

a、项目绩效目标

(1) 长期目标

本项目新建铁路武汉枢纽直通线工程征地拆迁项目作为直通线建设的前期必要工作，能够为直通线的建设提供必要的工程用地及施工产地条件。同时降低铁路建设对周边产业、居民、生态环境的影响，促进铁路建设对区域社会经济发展具有重要作用。

(2) 年度目标

计划 2023 年度完成项目总投资的 0%，2024 年度完成项目总投资的 40%，2025 年度完成项目总投资的 55%，2026 年度完成项目总投资的 5%，2027 年度完成项目总投资的 0%。

b、项目绩效指标

项目绩效指标主要包括产出、效益、可持续影响和满意度指标等四类一级指标。其中项目长期绩效总目标和年度绩效目标分别如下表所示：

项目绩效总目标

名称	目标说明
长期绩效目标	新建合肥至武汉高速铁路（黄陂段）
2023 年度绩效目标	完成投资的 0%
2024 年度绩效目标	完成投资的 40%
2025 年度绩效目标	完成投资 55%
2026 年度绩效目标	完成投资的 5%

名称		目标说明				
2027 年度绩效目标		完成投资的 0%				
长期绩效目标表						
目标名称	一级指标	二级指标	三级指标	指标值	指标值确定依据	
长期绩效目标	产出指标	数量指标	新建合肥至武汉高速铁路（黄陂段）征地完成率	完成相关工程内容	对应投资控制	
			新建合肥至武汉高速铁路（黄陂段）拆迁完成率	完成相关工程内容	对应投资控制	
			新建合肥至武汉高速铁路（黄陂段）专项迁改完成率	完成相关工程内容	对应投资控制	
			新建合肥至武汉高速铁路（黄陂段）完成率	完成相关工程内容	对应投资控制	
		质量指标	债券资金使用合格率	100%	相关文件要求	
			债券发行后年度使用率	100%	相关文件要求	
			竣工验收合格率	100%	竣工验收标准	
		时效指标	是否及时足额还本付息	及时	还本付息要求	
			年度完成项目进度	100%	进度控制	
		成本指标	初设批复投资偏离度	不偏离	投资控制	
			和社会平均成本的比较	持平	投资控制	
		效益指标	经济效益指标	拉动沿线区域经济	拉动	项目目标
				科技创新	有利于	项目目标
			社会效益指标	带动就业增长率	较大	项目目标
	减小贫富差距, 促进社会公平			有利于	项目目标	
	生态效益指标		节能减排	有利于	项目目标	
			节约用地	有利于	项目目标	
	可持续影响指标	可持续发展的影响指标	项目持续发挥作用的期限	长期	项目目标	
			对本行业未来可持续发展的影响	影响较大	项目目标	
	满意度指标	服务对象满意度指标	沿线区域公众满意度	≥90%	项目目标	
			公众对施工期和运营期干扰的投诉率或投诉次数	≤10%	项目目标	

年度绩效目标

目标	一级	二级	三级指标	指标值	指标值确定依据
----	----	----	------	-----	---------

				前 年	上 年	预计当 年实现	
长期 绩效 目标	产出 指标	数量 指标	新建合肥至武汉高 速铁路（黄陂段） 建设工作		部分工 程内容	部分工 程内容	对应投资控制
			新建合肥至武汉高 速铁路（黄陂段） 建设工作		部分工 程内容	部分工 程内容	对应投资控制
		质量 指标	债券资金使用合格 率		100%	100%	相关文件要求
			债券发行后年度使 用率		100%	100%	相关文件要求
			竣工验收合格率		未完工	未完工	竣工验收标准
		时效 指标	是否及时足额还本 付息		及时	及时	还本付息要求
			年度完成项目进度		100%	100%	进度控制
		成本 指标	初设批复投资偏离 度		不偏离	不偏离	投资控制
			和社会平均成本的 比较		持平	持平	投资控制
	效益 指标	经济 效益 指标	拉动区域经济		拉动	拉动	项目目标
			科技创新		有利于	有利于	项目目标
		社会 效益 指标	带动就业增长率		较大	较大	项目目标
			减小贫富差距，促 进社会公平		有利于	有利于	项目目标
		生态 效益 指标	节能减排		有利于	有利于	项目目标
			节约用地		有利于	有利于	项目目标
	可持 续影 响指 标	可持 续发 展的 影响 指标	项目持续发挥作用的 期限		长期	长期	项目目标
			对本行业未来可持 续发展的影响		影响较 大	影响较 大	项目目标
	满意 度指 标	服务 对象 满意 度指 标	沿线区域公众满意 度		≥90%	≥90%	项目目标
			公众对施工期和运 营期干扰的投诉率 或投诉次数		≤90%	≤90%	项目目标

8、绩效目标合理性

结合本项目本身特点，设定了本项目绩效目标，以利于对项目绩效进行考核，绩效目标设置合理。

产出指标中数量、时效指标为 100%，质量指标为满足行业规范，

成本指标为控制在批复总投资范围内，社会效益、生态效益提升明显，工程项目满意指标达到 95%以上。

四、资金平衡

（一）项目运作模式

由本项目实施主体对高铁正线沿线包括蔡榨、王家河、六指、前川、横店、天河、盘龙城 7 个街道（开发区）涉及土地及地上附着（属）物进行征拆，征拆工程完毕后，按照沿江高铁建设协议，中国铁路总公司把本工程征拆费用纳入沿江高铁（合武段）的股本资金，通过股本分红偿还债券利息。

新建合肥至武汉高速铁路项目湖北段资产权属及运营方式根据国家、地方出资情况相关要求及中国国家铁路集团有限公司统一安排。新建合肥至武汉高速铁路项目湖北段资产权属、实施主体和收入归属部门均为长江沿岸铁路集团湖北有限公司，建成后委托给中国铁路武汉局集团有限公司运营。运营单位将在项目运营期内负责本项目的运营管理，收取项目运营期产生的收入将定期汇入项目实施主体即收入归属部门长江沿岸铁路集团湖北有限公司账户。

根据《国家发展改革委关于新建合肥至武汉高速铁路可行性研究报告的批复》（发改基础[2023]496 号），征地拆迁费用依照国家及地方政府有关规定，经出资各方认可后计入项目地方股份。后续根据长江沿岸铁路集团湖北有限公司与黄陂区政府签订的相关协议及长江沿岸铁路集团湖北有限公司出具的相关说明，本项目湖北段运输收益按照黄陂区出资比例分成给黄陂区政府，具体由武汉市黄陂区交通运输局负责，专门用于本项目黄陂段征地拆迁专项债资金的还本付息。

本次债券发行完成后，项目实施主体将每年按照约定的还本付息

金额提取专项偿债基金，提前做好偿债资金的归集工作。建立专户进行管理，以确保按期兑付本次债券的本息和本次发行的专项债还本付息具有可靠、稳定的资金保障。

武汉市黄陂区交通运输局负责本项目开工准备，确保及时开工；负责监督施工单位安全施工，监督工程进度和工程质量；负责监督项目完工后的运营情况。负责配合做好本期专项债券发行准备工作，合理评估本期发行专项债券对应项目的风险，加强对项目实施情况的监控，并切实履行项目实施责任，协调相关部门保障项目建设进度。项目实施后，各地方征拆资金出资按照相关规定，经各方认可后计入项目地方股份，根据长江沿岸铁路集团关于新建合肥至武汉高速铁路情况说明，本项目资金平衡收益来源为项目整体运营收益分摊。由武汉市黄陂区财政局按规定对分摊收益资金进行监管，保障专项债券本息偿还。

（二）预期收益

本项目经测算，在保本微利的情况下，可以实现项目的良好稳定运行。本项目的还款来源主要有：运输收入，包括客运收入和其它收入（广告、租赁、退票费、餐车餐饮、行李等经营收入）。

（三）财务费用

依据实施计划，黄陂区计划申请发行总金额为 210,000.00 万元，其中 2024 年已发行 80,000.00 万元，其中 50,000.00 万元为 2024 年湖北省政府专项债券（十一期），利率 2.61%；30,000.00 万元为 2024 年湖北省政府专项债券（三十二期），利率 2.42%；2025 年已发行 50,000.00 万元，其中 20,000.00 万元为 2025 年湖北省政府专项债券（三期），利率 1.99%；30,000.00 万元为 2025 年湖北省政府专项债

券（二十四期），利率 2.14%；2025 年余下计划发行 80,000.00 万元，发行期限 20 年，利率按照 2.80%测算。参考 2025 年中国地方政府债券信息公开平台发行结果作为本次发行债券的测算利率，相同待偿期（20 年期）发行利率 2025 年湖北省政府专项债券（三期）1.99%。考虑一定上浮，暂按 2.80%进行测算。

项目建设期内还本付息及资金平衡情况如下表所示：

项目还本付息情况表

单位：万元

年度	期初本金 余额	本期新增 本金	本期偿还 本金	期末本金 余额	当年偿还 利息	当年还本 付息合计
2023	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
2024	0.00	80,000.00	0.00	80,000.00	1,015.50	1,015.50
2025	80,000.00	130,000.00	0.00	210,000.00	3,671.00	3,671.00
2026	210,000.00	0.00	0.00	210,000.00	5,311.00	5,311.00
2027	210,000.00	0.00	0.00	210,000.00	5,311.00	5,311.00
2028	210,000.00	0.00	0.00	210,000.00	5,311.00	5,311.00
2029	210,000.00	0.00	0.00	210,000.00	5,311.00	5,311.00
2030	210,000.00	0.00	0.00	210,000.00	5,311.00	5,311.00
2031	210,000.00	0.00	0.00	210,000.00	5,311.00	5,311.00
2032	210,000.00	0.00	0.00	210,000.00	5,311.00	5,311.00
2033	210,000.00	0.00	0.00	210,000.00	5,311.00	5,311.00
2034	210,000.00	0.00	0.00	210,000.00	5,311.00	5,311.00
2035	210,000.00	0.00	8,000.00	202,000.00	5,311.00	13,311.00
2036	202,000.00	0.00	21,000.00	181,000.00	5,107.90	26,107.90
2037	181,000.00	0.00	21,000.00	160,000.00	4,576.80	25,576.80
2038	160,000.00	0.00	21,000.00	139,000.00	4,045.70	25,045.70
2039	139,000.00	0.00	21,000.00	118,000.00	3,514.60	24,514.60
2040	118,000.00	0.00	21,000.00	97,000.00	2,983.50	23,983.50
2041	97,000.00	0.00	21,000.00	76,000.00	2,452.40	23,452.40
2042	76,000.00	0.00	21,000.00	55,000.00	1,921.30	22,921.30
2043	55,000.00	0.00	21,000.00	34,000.00	1,390.20	22,390.20
2044	34,000.00	0.00	21,000.00	13,000.00	859.10	21,859.10
2045	13,000.00	0.00	13,000.00	0.00	328.00	13,328.00
合计		210,000.00	210,000.00		84,976.00	294,976.00

（四）资金平衡情况

本项目黄陂区偿债资金来源为项目运营产生的收益。黄陂区分摊的预期营业收入总额为 989,025.04 万元，扣除运营成本及相关税费后预计用于资金平衡相关收益为 558,430.13 万元，相关收益对债券本息

的覆盖倍数为 1.89 倍。

本息覆盖倍数=（运营期收入-运营期成本-税费）/（专项债券本息）=558,430.13/294,976.00=1.89。

根据上述测算结果，本项目对债券的本息覆盖率为 1.89，可以实现项目收益与资金自求平衡。

项目资金平衡表

单位：万元

项目名称	预计用于资金平衡的相关收益	项目预计融资本息	其中：项目预计融资本金	项目相关收益对融资本息覆盖倍数
新建合肥至武汉高速铁路	558,430.13	294,976.00	210,000.00	1.89

根据项目收益与融资平衡分析结果，在收入和预计债券利率上下浮动 10%范围内，本项目本息覆盖倍数均大于 1，项目具有较好的抵抗风险的能力。若项目假设条件发生变化，本项目发行的专项债券仍可以由政府按规定调整项目资本金比例或发行新一期专项债券等方式保障项目还本。因此，本期专项债券还本付息具有较强的保障。

同时，新建合肥至武汉高速铁路收益与融资自求平衡情况已经通过湖北隆兴会计师事务所有限责任公司评估。

五、信用评级

东方金诚国际信用评估有限公司认为本期专项债券到期不能偿还的风险较低，新建合肥至武汉高速铁路专项债券的信用等级为 AAA。

六、法律意见

广东华商（武汉）律师事务所：

（一）本期债券发行人具备发行本期专项债券之主体资格，项目

实施主体依法设立且截至本法律意见书出具之日有效存续，不存在依据法律、法规、规范性文件应当终止或解散的情形，具备合法的主体资格。本次发行的债券规模在湖北省财政厅核定的债务限额内，未违反国发〔2014〕43号文、财库〔2018〕61号文、财预〔2016〕155号文、财预〔2017〕89号文、财库〔2020〕43号文等相关法律法规、政策性文件的规定。本项目发行期限符合《关于进一步做好地方政府债券发行工作的意见》（财库〔2020〕36号）的相关规定。

（二）本次发行的专项债券募集资金的投资方向为具有一定收益的公益性项目，债券资金用途符合中央最新投向领域（2024年版），不属于投向领域禁止类项目清单（2024年版）、省政府负面清单（第一批）（鄂政办函〔2023〕20号）等文件所列负面或禁止投向领域项目。

（三）本次发行对应的投资项目已履行了相关审批手续，具备发行专项债券及开工条件。投资项目不存在抵质押等限制情形。

（四）新建合肥至武汉高速铁路项目湖北段的实施主体和收益归属部门为长江沿岸铁路集团湖北有限公司，项目单位用此收益偿还本项目涉及专项债券本息，符合相关法律、法规规定。

（五）根据《实施方案》和本所律师向项目实施方了解，新建合肥至武汉高速铁路项目湖北段产权归属长江沿岸铁路集团湖北有限公司，收益按照黄陂区出资比例分成给黄陂区政府，具体由武汉市黄陂区交通运输局负责，专门用于本项目黄陂段征地拆迁专项债资金的还本付息。本项目资产及收益权属均未设置抵押、质押，不存在权属纠纷。

（六）本期专项债券具有偿还计划和稳定的资金偿还来源，符合财预〔2016〕155号文的相关规定；偿债保障措施符合财库〔2020〕43号文及财预〔2017〕89号文的相关规定，项目收益对债务本息覆盖倍数为1.89倍，预期运营收入能够合理保障偿还融资本金及利息，满足项目收益和融资自求平衡的要求。

（七）根据《实施方案》和本所律师向项目实施方了解，本项目资产权属单位为长江沿岸铁路集团湖北有限公司，资产及收益权属均未设置抵押、质押，不存在权属纠纷。

（八）为本次发行提供中介服务的中介机构均合法成立、有效存续。中介机构及其执行人员不存在关联关系。本项目财务评估报告及法律意见书的出具单位具备相应从业资质。

（九）本项目债券存续期间项目建设及项目收益实现存在一定的风险，但在落实控制措施后，风险整体可控。

七、潜在风险评估

（一）影响项目施工进度或正常运营的风险及控制措施

1.工期

拖延项目工期的因素非常多，如设计方案的稳定、项目实施方的组织管理水平、资金到位情况、承建商的施工技术及管理水平的等等，要实现项目预定的工期目标有一定的难度。项目建设期每年的利息额较大，如果工期拖延，工程投资将增加，并且工期拖延将影响项目的现金流入，使项目净收益减少。

风险控制措施：项目实施方将坚持严格的项目招投标制度，聘请技术实力和管理能力较强的施工单位，确保项目按期竣工达标。项目

实施方将通过科学合理的工程设计，制定事前、事中、事后风险管理体系，严格执行施工计划，确保项目如期建成。

2. 工程事故

工程事故是在施工阶段一些难以预测的地质情况或施工不当、管理不善引起的，在施工中发生的事故都会造成较大的影响和损失。工程事故会引起工程延期、人员工伤、投资增加等。

风险控制措施：深化各阶段设计方案，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。同时，与施工单位签订安全协议，购买相关保险，严格按照技术措施施工，确保施工安全。

（二）影响项目收益的风险及控制措施

1. 利率波动风险

在本政府专项债券存续期内，国际、国内宏观经济环境的变化，国家经济政策变动等因素会引起资本市场利率的波动，市场利率波动将会对本项目的财务成本产生影响，进而影响项目投资收益的平衡。

风险控制措施：为控制项目融资平衡风险，可动态调整债券发行期限和还款方式及时间，做好期限配比、还款计划安排，提高资金使用效率，用资金使用效率收益对冲利率波动损失。

2. 成本上升风险

由于本项目投资规模大、施工强度高、建设周期长，对物质设备的技术性能要求高，项目建设期间有可能会发生材料及劳动力成本上升的风险；项目建成后，需要进行合理的日常维护管理，以保证正常的运营，意外因素可能会对设施的使用产生影响，从而增加维护成本，

导致成本上升的风险。

风险控制措施：为控制成本上升风险，项目实施方将继续完善项目资金预算和管理制度，对该项目投资、运营成本进行精准预测和严格控制。

（三）影响社会稳定的风险及控制措施

本项目对经济社会造成不利影响的风险主要包括项目建设期间环境污染、施工扰民等方面的问题。

风险控制措施：在项目准备阶段即高度重视项目各个阶段可能引起的社会稳定性风险，进一步优化设计方案，尽可能削减项目对周边居民、单位及各类组织的负面影响，将发生社会稳定风险事件发生的可能性降到最低点。成立项目管理协调机构，加强与周围居民、单位的沟通和交流，倾听意见和建议，及时给予反馈，并在可能范围内尽量向他们提供方便和支持；化解群众不满情绪，引导有异议的群众采取合理合法的方式反映问题。

项目建设过程中，建设单位与施工单位应加强协调合作，一是一是要求施工单位科学安排运输车辆和路线，尽量做到安全、快捷运送，不影响周边群众和单位。社会组织的正常生活和出行；二是施工过程中产生的垃圾、废水、废气等有可能污染周围环境的，应采取相应措施及时处理，不可随意倾倒、排放。

实行问责制。增强各部门稳定风险预防意识，从思想源头上加强防范和化解社会稳定风险紧迫感。对项目建设工作所包含各个阶段的工作内容明确其相应责任人，对开展维护社会稳定风险预防工作实行问责制，并加强对维护社会稳定风险预防工作执行情况的监督。

（四）影响项目现金流按时还本付息的风险及控制措施

1. 现金流测算不准确风险

影响本项目融资平衡最大的风险在于对单位成本、项目进度、项目整体现金流测算等重要环节出现判断偏差。单位成本预测偏大或偏小直接导致偿债资金投资总额设计偏大或偏小；对项目进度错判将导致融资节奏错乱，导致资金不能及时足额注入到项目或者大额资金不能充分运用的后果；整体现金流测算出现偏差将导致项目可行性分析不能及时纠偏，项目资金投入和现金流不能平衡的结果。

风险控制措施：本项目建议书经过大量分析论证工作后得出，分析结果较为可靠（与项目实施方确认）。本项目现金流测算环节聘请第三方专业团队进行测算评价，测算结果较为可靠。此外，武汉市人民政府有权视项目平衡情况动态调整项目资本金比例等措施，以控制项目融资平衡风险。

2. 存续债券置换不畅风险

根据《关于做好 2017 年地方政府债券发行工作的通知》（财库〔2017〕59 号）相关规定，地方政府债务可以续发。由于本项目工程建设期较长，用于还款的项目收入回款较慢，若本期政府专项债券到期时收入不足以偿还本期债券，发行人将可能选择发行新一期政府专项债券置换本期债券。因此存在由于新一期政府专项债券不能足额及时募集而造成本期政府专项债券不能按期足额兑付的风险。

风险控制措施：为防止发生存续债券不能顺畅置换的风险，发行人将会同主承销商及承销团成员提前准备发行资料，选取合适发行时间窗口，根据市场行情科学定价，力争在存续债券兑付

日之前及时足额地募集到还款资金。

3.资金管理不规范风险

本项目建设周期长，本次发行的为长期债券，采用每半年付息，分年还本的方式还款。如果债券资金挪作他用，项目经营收入等没有统一管理，会增加按时足额还本付息的不确定性，增加还款风险，有损政府声誉及投资人利益。

风险控制措施：建议项目经营收入统一管理，收费及使用均接受监管，规避因资金监管不力所带来的风险。

八、主管部门责任

武汉市黄陂区财政局负责按照政府债务管理要求并根据本次发行专项债券项目以及本级专项债务风险、政府性基金收入等因素，复核本地区试点发行专项债券需求，做好专项债券额度管理，预算管理、发行准备、资金使用监管等工作。

项目单位武汉市黄陂区交通运输局要做好本项目专项债券发行准备工作，包括制定项目收益和融资平衡方案、提供必需的项目信息等，合理评估本期发行专项债券对应项目的风险，切实履行项目实施主体责任，确保项目建设进度和质量安全，如期实现专项收入。

2025 年湖北省（武汉市） 武汉枢纽直通线高速铁路工程（洪山段） 项目专项债券信息披露文件

一、区域概况

（一）湖北省概况

湖北省，简称“鄂”，中华人民共和国省级行政区，省会武汉。地处中国中部地区，东邻安徽，西连重庆，西北与陕西接壤，南接江西、湖南，北与河南毗邻，介于北纬 29°01′53"—33°6′47"、东经 108°21′42"—116°07′50"之间，东西长约 740 千米，南北宽约 470 千米，总面积 18.59 万平方千米，占中国总面积的 1.93.36%。最东端是黄梅县，最西端是利川市，最南端是来凤县，最北端是郧西县。

2024 年，全省实现生产总值 60012.97 亿元，按不变价格计算，比上年增长 5.8%。分产业看，第一产业增加值 5462.18 亿元，增长 3.1%；第二产业增加值 21573.76 亿元，增长 6.4%；第三产业增加值 32977.03 亿元，增长 5.9%。

（二）武汉市概况

武汉，简称“汉”，别称“江城”，是湖北省省会、中部六省唯一的副省级市和特大城市，中国中部地区的中心城市，长江经济带核心城市，全国重要的工业基地、科教基地和综

合交通枢纽，总面积 8,569.15 平方公里，2024 年末，武汉全市常住人口 1380.91 万人，比上年末增加 3.51 万人。

2024 年，武汉市地区生产总值（GDP）为 21106.23 亿元，按不变价格计算，比上年增长 5.2%。分产业看，第一产业增加值 506.82 亿元，增长 2.6%；第二产业增加值 6584.45 亿元，增长 3.5%；第三产业增加值 14014.96 亿元，增长 6.1%。全市三次产业结构为 2.4：31.2：66.4。其中，全市三次产业结构调整为 2.4：31.2：66.4，其中，第三产业占 GDP 比重比上年提升 3.2 个百分点。

武汉市财政自给能力较强，2022-2024 年财政收入持续稳定增长，专项债务规模与财政收支规模相匹配，债务余额控制在省核定的限额以内。具体数据详见下表：

表 1：武汉市 2022-2024 年财政经济数据

单位：亿元

项目	2022 年	2023 年	2024 年
1.地区生产总值	18,866.43	20011.65	21,106.23
2.城镇居民人均可支配收入（元）	58,449	61693	64,346.00
3.农村居民人均可支配收入（元）	29,304	31560	33,529.00
4.地方财政总收入	/	/	4,481.06
4.1 地方公共预算收入	1,504.74	1,601.20	2,995.45
其中：税收收入	1,239.56	1,298.35	/
非税收入	265.18	302.85	/
4.2 政府性基金收入	1,330.42	1288.76	1,485.61
其中：国有土地出让收入	1,143.09	1035.38	4,415.71
5.地方财政总支出	/	/	2,481.00
5.1 一般公共预算支出	2,227.24	2204.08	1,934.71

项目	2022 年	2023 年	2024 年
5.2 政府性基金支出	2,051.74	1627.56	21,106.23

二、债券情况

武汉枢纽直通线高速铁路工程（洪山段）项目计划 2025 年发行总额为 30,000.00 万元，发债期限为 20 年期，债券基本情况表见下表。

表 2：债券基本情况表

债券名称	武汉枢纽直通线高速铁路工程（洪山段）项目
债券发行规模	30,000 万元
债券期限	20 年期
债券利率	固定利率
付息方式	按半年支付

三、项目情况

（一）项目概况

1.建设地点

本项目建设地点位于位于洪山区。

2.建设内容

1) 武汉枢纽直通线高速铁路工程内容包括：

①工程范围

云梦东站至武咸城际南湖东站，配套建设汉阳动车所、动车走行线及枢纽相关工程。

②主要技术标准

铁路等级，高速铁路。正线数目，双线。设计速度，云梦东站至汉阳站 350 公里/小时，汉阳站至黄家湖线路所 250

公里/小时，引入余花联络线等枢纽地段采用与行车速度相适应的标准。正线线间距，采用与设计速度匹配值。最大坡度，20%。最小曲线半径，350 公里/小时区段一般 7000 米、困难 5500 米，250 公里/小时区段一般 3500 米、困难 3000 米，引入枢纽地段采用与行车速度相适应的标准。到发线有效长，650 米。列车运行控制方式，自动控制。调度指挥方式，调度集中。

③建设方案及主要工程内容

A.线路西起云梦东站，向南经孝感市，利用在建武汉至宜昌高铁联络线跨汉江后在武汉市西三环附近新设汉阳站，向东新建白沙洲大桥跨长江后接入余花联络线南湖东线路所，正线长 91.2 公里，其中新建线路 80 公里。预留向南延伸及连接武广高铁条件。全线新设孝感南、汉阳站。

B.武汉白沙洲长江大桥按公铁两用桥设计，暂采用上层六车道公路、下层双线铁路的双层布置方案，主跨采用(80+230+618+230+100)米连续钢桁梁斜拉桥。

C.新建汉阳站武西高铁场规模为 7 台 12 线，站房 8 万平方米，打造与城市周边融合发展的综合交通枢纽，规划预留发展条件。新建汉阳动车运用所，本次设 6 线检查库、30 条存车线，规划预留发展条件。

2) 本项目武汉枢纽直通线高速铁路工程（洪山段）是武汉枢纽直通线高速铁路工程的子项目。本次武汉枢纽直通

线高速铁路工程在洪山区范围内的征收拆迁工程，需征地约 660.53 亩、征收约 3.48 万平方米。



本工程不含利息的静态总投资为 160,597.11 万元，建设期的利息为 13,345.16 万元，发行费用 129.80 万元，本项目含利息总投资为 174,072.07 万元。

表 3：项目总投资

单位：万元

序号	名称	数量	补偿标准	单位	投资金额	专项债券金额	自有资金
一	工程用地征地费	660.53		亩	68,591.71	55,697.30	12,894.41
1	集体土地及农用地	356.87	60	万/亩	21,412.20	21,412.20	0
2	国有土地（住宅）	1.48	230	万/亩	340.40	340.40	0
	国有土地（办公）	40.83	200	万/亩	8,166.00	8,166.00	0
	国有土地（工业）	231.23	90	万/亩	20,810.70	20,810.70	0
	国有土地（农业科研）	30.12	150	万/亩	4,518.00	4,518.00	0
3	迁坟	300	15,000	元/个	450.00	450.00	0
4	征地工作经费		2%		1,113.95	0	1,113.95
5	补充耕地指标	333.41	30	万/亩	10,002.30	0	10,002.30
6	新增建设用地有偿使用费	333.41	80	元/m²	1,778.17	0	1,778.17

二	拆迁补偿费	34802		m²	84,357.92	74,102.70	10,255.22
1	集体地房屋补偿	17377	24,500	元/m²	42,573.65	42,573.65	0
2	国有地房屋补偿（住宅）	6139	25,200	元/m²	15,470.28	15,470.28	0
	国有地房屋补偿（办公）	11286	21,850	元/m²	24,659.91	16,058.77	8,601.14
3	拆迁工作经费		2%		1,654.08	0	1,654.08
三	基本预备费		5%		7,647.48	0	7,647.48
	静态投资				160,597.11	129,800.00	30,797.11
四	建设期利息				13,345.16	0	13,345.16
五	发行费用				129.80	0	129.80
	总计				174,072.07	129,800.00	44,272.07

（二）投资计划

本项目总投资为 174,072.07 万元，其中自有资金为 44,272.07 万元，占比 25.43%；拟发债 129,800.00 万元，占比 74.57%。根据工程进度安排，具体投资进度如下表：

表 4：项目投资进度表

单位：人民币万元

年度	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	合计
资金使用	11,428.41	6,775.34	8,381.32	32,860.88	90,555.82	6,417.46	8,023.43	9,629.40	174,072.07
建设投资	11,241.80	6,423.88	8,029.86	32,119.42	88,328.41	3,211.94	4,817.91	6,423.88	160,597.11
建设期债券利息	175.73	351.46	351.46	711.46	2,138.49	3,205.52	3,205.52	3,205.52	13,345.16
债券发行费用	10.88	0.00	0.00	30.00	88.92	0.00	0.00	0.00	129.80
资金筹措	11,428.41	6,775.34	8,381.32	32,860.88	90,555.82	6,417.46	8,023.43	9,629.40	174,072.07
资本金	547.41	6,775.34	8,381.32	2,860.88	1,636.82	6,417.46	8,023.43	9,629.40	44,272.07
专项债券	10,881.00	0.00	0.00	30,000.00	88,919.00	0.00	0.00	0.00	129,800.00
资金结余	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

（三）项目资金来源

1.项目资本金筹措情况

本项目总投资 174,072.07 万元，本项目自有资本金 44,272.07 万元,剩余 129,800.00 万元拟以发行专项债券的方式筹集，其中资本金占比达到 25.43%。

2.拟发行专项债券情况

本项目资本金及专项债券资金投向领域为武汉站配套设施建设。本项目总投资 174,072.07 万元，其中 129,800.00 万元拟由湖北省政府发行专项债券来满足，发行期限 20 年，2022 年已发行专项债券金额 10,881 万元，已发行债券利率为 3.23%，计划 2025 年、2026 年分别发行 30,000 万元、88,919 万元，发行期限为 20 年，发行利率参考 2025 年 9 月发行利率，按 2.40% 计算

债券发行计划如下表所示：

表 5：债券发行计划表

序号	发行年份	发行金额（万元）	发行期限
1	2022	10,881.00	20 年
2	2025	30,000.00	20 年
3	2026	88,919.00	20 年
合计		129,800.00	

3.市场化融资情况

本项目目前未进行、也暂无计划进行市场化融资，若后续进行市场化融资，将按照《地方政府性债务信息公开办法》的相关规定及时披露。

四、资金平衡

（一）还款来源估算

（1）经营收入

本项目主要收入为区内打包平衡地块出让收入。上述收入可为本次发行的项目专项债按期提供可靠、稳定的资金保障。

武汉市的土地市场行情和近年的土地成交情况较为稳

定，估算各地块的土地出让收入为：

表 6 土地出让收入估算表

序号	出让年份	地块	规划建筑面积 (m ²)	楼面地价	土地出让收入 (万元)
1	2030	省水产实验站	56000.28	5028	28156.94
2	2042	南湖花木城	142200.711	6638	94392.83
			98400.492	2751	27069.98
3	2036	市农科院地块	211667.725	5047	106828.70
合计					256448.45

本项目运营期为 2030-2046 年，通过计算债券存续期内，用于本项目还款的区内打包平衡地块出让收入为 256448.45 万元。

(2) 经营成本

项目的成本主要为计提专项资金。

根据《湖北省国有土地使用权有偿使用收入征收及财务管理暂行办法》和武汉市《市人民政府办公厅关于印发武汉市国有土地收益基金管理办法(试行)的通知》(武政办〔2017〕56 号)等政策文件，本项目土地出让后需计提的专项资金如下：(1) 计提国有土地收益基金(按土地出让总价的 2.5%计取)；(2) 计提业务费用(按出让收益 2%)；(3) 四项基本政策成本：农业土地开发资金、教育资金、廉租住房保障资金、农田水利建设资金。

(二) 债券还本付息情况

①发行计划：项目计划发行专项债券总额 129,800 万元，分 3 期发行，2022 年已发行专项债券金额 10,881 万元，计划 2025 年、2026 年分别发行 30,000 万元、88,919 万元，发

行期限为 20 年。

②还款方式：本次债券发行按照每半年付息，分期还本的方式。发行第 11 年至第 20 年每年偿还 10%的本金。

③利率：已发行债券利率为 3.23%，后续发行利率参考 2025 年 9 月发行利率，按 2.40%计算。

财务费用支出情况详见债券还本付息表：

表 7：专项债券还本付息表

单位：人民币万元

年份/项目	2022 年	2023 年	2024 年	2025 年	2026 年	2027 年	2028 年	2029 年	2030 年	2031 年	2032 年	2033 年	2034 年
债券期初余额	0.00	10,881.00	10,881.00	10,881.00	40,881.00	129,800.00	129,800.00	129,800.00	129,800.00	129,800.00	129,800.00	129,800.00	128,711.90
本期发行	10,881.00	0.00	0.00	30,000.00	88,919.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
当期需还利息	175.73	351.46	351.46	711.46	2,138.49	3,205.52	3,205.52	3,205.52	3,205.52	3,205.52	3,205.52	3,187.94	3,152.80
本期还款	175.73	351.46	351.46	711.46	2,138.49	3,205.52	3,205.52	3,205.52	3,205.52	3,205.52	3,205.52	4,276.04	4,240.90
其中：还息	175.73	351.46	351.46	711.46	2,138.49	3,205.52	3,205.52	3,205.52	3,205.52	3,205.52	3,205.52	3,187.94	3,152.80
其中：本金偿还	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1,088.10	1,088.10
债券期末余额	10,881.00	10,881.00	10,881.00	40,881.00	129,800.00	129,800.00	129,800.00	129,800.00	129,800.00	129,800.00	129,800.00	128,711.90	127,623.80

表 7：专项债券还本付息表（续表）

单位：人民币万元

年份/项目	2035 年	2036 年	2037 年	2038 年	2039 年	2040 年	2041 年	2042 年	2043 年	2044 年	2045 年	2046 年	合计
债券期初余额	127,623.80	126,535.70	122,447.60	109,467.60	96,487.60	83,507.60	70,527.60	57,547.60	44,567.60	32,675.70	20,783.80	8,891.90	
本期发行	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	129,800.00
当期需还利息	3,117.65	3,046.51	2,832.65	2,512.11	2,191.55	1,871.00	1,550.45	1,229.90	926.92	641.51	356.11	106.70	49,685.52
本期还款	4,205.75	7,134.61	15,812.65	15,492.11	15,171.55	14,851.00	14,530.45	14,209.90	12,818.82	12,533.41	12,248.01	8,998.60	179,485.52
其中：还息	3,117.65	3,046.51	2,832.65	2,512.11	2,191.55	1,871.00	1,550.45	1,229.90	926.92	641.51	356.11	106.70	49,685.52
其中：本金偿还	1,088.10	4,088.10	12,980.00	12,980.00	12,980.00	12,980.00	12,980.00	12,980.00	11,891.90	11,891.90	11,891.90	8,891.90	129,800.00
债券期末余额	126,535.70	122,447.60	109,467.60	96,487.60	83,507.60	70,527.60	57,547.60	44,567.60	32,675.70	20,783.80	8,891.90	0.00	

（三）资金平衡情况

根据上述测算，本项目在专项债券存续期间可以产生项目净现金流入 229,841.11 万元，债券本金 129,800.00 万元，本息合计 179,485.52 万元，则本项目专项债券本金资金覆盖倍数为：

$$229,841.11 \div 129,800.00 = 1.77$$

本息资金覆盖倍数为：

$$229,841.11 \div 179,485.52 = 1.28。$$

五、信用评级

经综合评定，武汉枢纽直通线高速铁路工程（洪山段）项目专项债券发行信用级别为 AAA 级。在湖北省政府债券存续期内，将每年开展跟踪评级。

六、项目风险控制

（一）影响项目施工进度或正常运营的风险及控制措施

1.工期拖延风险

拖延项目工期的因素非常多，如征收补偿方案的合理性、项目实施方的组织管理水平、资金到位情况等等，要实现项目预定的工期目标有一定的难度。项目建设期每年的利息额较大，如果工期拖延，投资将增加。

风险控制措施：

项目实施方将合理制定征收补偿方案，确保项目按期完工。

(2)项目实施方将通过科学合理的工作方案,制定事前、事中、事后风险管理体系,严格执行施工计划,确保项目如期完成。

(二) 影响项目收益的风险及控制措施

1.利率波动风险

在本政府专项债券存续期内,国际、国内宏观经济环境的变化,国家经济政策变动等因素会引起资本市场利率的波动,市场利率波动将会对本项目的财务成本产生影响,进而影响项目投资收益的平衡。

风险控制措施:为控制项目融资平衡风险,可动态调整债券发行期限和还款方式及时间,做好期限配比、还款计划安排,提高资金使用效率,用资金使用效率收益对冲利率波动损失。

(三) 影响社会稳定的风险及控制措施

本项目对经济社会造成不利影响的风险主要包括项目建设期间环境污染、居民对征收补偿方案不满意等方面的问题。

风险控制措施:

(1)在项目准备阶段即高度重视项目各个阶段可能引起的社会稳定性风险,进一步优化方案,尽可能削减项目对周边居民、单位及各类组织的负面影响,将发生社会稳定风险事件发生的可能性降到最低点。

(2)成立项目管理协调机构,加强与周围居民、单位的

沟通和交流，倾听意见和建议，及时给予反馈，并在可能范围内尽量向他们提供方便和支持；化解群众不满情绪，引导有异议的群众采取合理合法的方式反映问题。

（3）实行问责制。增强各部门稳定风险预防意识，从思想源头上加强防范和化解社会稳定风险的紧迫感。对项目建设工作所包含的各个阶段的工作内容明确其相应责任人，对开展维护社会稳定风险预防工作实行问责制，并加强对维护社会稳定风险预防工作执行情况的监督。

七、主管部门责任

武汉市洪山区财政局是本项目专项债券资金的主管部门，负责对债券资金“借、用、还”实行全过程监管；负责对专项债券项目实施过程进行监督；负责专项债券资金支付审核；负责督促资金使用单位（项目单位）按时偿还债券本息；负责组织债券资金绩效管理；负责政府债券信息公开。负责按照政府债务管理要求并根据本次发行的专项债券项目，以及本级专项债务风险、政府性基金收入等因素，复核本地区发行专项债券需求，做好专项债券额度管理、预算管理、发行准备、资金使用监管等工作。

武汉市洪山区住房和城乡建设局是本项目的行业主管部门，履行项目管理责任，负责对专项债券项目建设情况进行动态监管；负责对专项债券项目的工程进度、质量安全等进行检查考核；负责统筹协调相关部门保障项目建设进度，

保障项目收入如期实现；督办项目单位将本金和利息缴入国库，确保专项债券本息按时足额偿还。

2025 年湖北省（恩施州） 新建沪渝蓉沿江高铁宜昌至涪陵段 专项债券信息披露文件

一、区域情况

恩施土家族苗族自治州位于中国湖北省西南部，西面和北面邻接重庆市，东临宜昌市，南邻湖南省湘西土家族苗族自治州，东北接神农架林区，构建了承东启西、接南纳北、内畅外联、安全便捷的综合交通运输体系。

1. 中长期经济规划情况

按照《中共恩施州委关于制定国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标的建议》要求，特编制《恩施州国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》，明确了恩施州未来五年的发展目标是：

展望 2035 年，全州综合实力大幅跃升，经济总量突破 4000 亿元，力争在 2020 年基础上翻两番，人均 GDP 接近全省平均水平，建成全国先进自治州。建成“富裕恩施”“绿色恩施”“开放恩施”“法治恩施”“幸福恩施”。

“十四五”主要目标：

（1）经济发展取得新成效。力争地区生产总值年均增速高于全省平均水平；“4+N”产业集群成为经济增长的重要支撑。

（2）改革开放取得新突破。深化“放管服”改革，建成“全国

一流、全省领先”的营商环境，建成内陆开放重要节点。

(3) 社会文明程度得到新提高。社会主义核心价值观深入人心，城乡居民思想觉悟、道德水准、文明素养全面提高，公共文化服务体系和文化产业体系更加健全。

(4) 生态文明建设实现新进步。

(5) 民生福祉达到新水平。

(6) 州域治理效能得到新提升。

打造四大产业集群，构建生态文化旅游、硒食品精深加工、生物医药、清洁能源为主的绿色产业体系。到“十四五”期末，特色产业集群总产值达到 1600 亿元以上。培育壮大新兴产业，围绕打造国家级承接产业转移示范区，加快发展电子信息、装备制造、新型建材及新材料等新兴产业，形成新的产业增长极，到“十四五”期末，总产值突破 400 亿元。加快发展现代服务业，优化服务业发展环境，全力培育武陵山文旅、商贸、物流、康养四大“区域中心”，形成竞争发展新优势，到“十四五”期末，服务业增加值力争突破千亿元。

2. 经济社会发展指标及地方政府基金预算情况

(1) 恩施州

恩施州财政经济数据

单位：亿元

项目	2022 年	2023 年	2024 年
1.地区生产总值（GDP）	1,400.00	1,481.29	1,661.36
2.城镇居民人均可支配收入（元）	35,756.70	38,248.00	40,015.00
3.农村居民人均可支配收入（元）	14,301.80	15,571.00	16,571.00
4.地方财政总收入	170.99	188.96	201.34
4.1地方公共预算收入	76.81	93.07	102.04
其中：税收收入	54.37	60.63	63.39

项目	2022 年	2023 年	2024 年
非税收入	22.44	32.44	38.65
4.2政府性基金收入	57.99	57.88	59.57
其中：国有土地使用权出让收益	54.76	50.14	48.06
5.地方财政总支出	566.05	584.78	
5.1一般公共预算支出	425.13	473.00	501.34
5.2政府性基金支出	137.08	111.78	190.57
其中：国有土地使用权出让收入安排的支出	33.59	34.60	29.90

(2) 恩施市

恩施市财政经济数据

单位：亿元

项目	2022 年	2023 年	2024 年
1.地区生产总值（GDP）	456.00	478.27	512.55
2.城镇居民人均可支配收入（元）	39,255.00	41,665.00	43,515.00
3.农村居民人均可支配收入（元）	15,055.00	16,311.00	17,427.00
4.地方财政总收入	40.39	50.11	46.60
4.1地方公共预算收入	20.81	27.20	27.76
其中：税收收入	15.69	16.64	16.48
非税收入	5.12	10.56	11.28
4.2政府性基金收入	19.58	22.91	18.84
其中：国有土地使用权出让收益	18.74	21.28	16.79
5.地方财政总支出	112.70	128.17	127.62
5.1一般公共预算支出	68.37	95.71	90.92
5.2政府性基金支出	44.33	32.46	36.70
其中：国有土地使用权出让收入安排的支出	15.26	18.36	11.93

(3) 专项债务情况

截至 2024 年末，恩施政府专项债债务限额、债务余额明细如下：

本地区专项债务情况表

单位：亿元

区划	2024 年限额	2024 年余额
恩施州	573.98	510.70
其中：州本级	7.869	7.869

区划	2024 年限额	2024 年余额
鹤峰县	45.81	44.85
建始县	52.22	50.56
宣恩县	43.07	39.97
恩施市	124.78	116.02
利川市	134.2173	127.8099

二、债券情况

2025 债券情况：新建沪渝蓉沿江高铁宜昌至涪陵段计划 2025 年发行专项债券 69,700.00 万元，债券信息如下：

债券名称	新建沪渝蓉沿江高铁宜昌至涪陵段专项债券
债券发行规模	69,700.00 万元
债券发行期限	30 年期
债券利率	固定利率
偿还方式	每半年支付一次利息，第 11 年-第 30 年，每年等额偿还发行金额 5%

三、项目情况

（一）项目概况

本期项目已经通过湖北申简通律师事务所合法性审核。

新建沪渝蓉沿江高铁宜昌至涪陵段概况

项目名称	项目位置	建设内容	总投资 (万元)	项目实施单位
新建沪渝蓉沿江高铁宜昌至涪陵段	新建宜昌至涪陵高速铁路起自在建沿江高铁武汉至宜昌段宜昌北站（金巴岭线路所引出），经湖北恩施和重庆石柱、丰都至涪陵，接入在建渝万高铁涪陵北站，并利用渝万高铁引入重庆东站。	新建宜昌至涪陵高速铁路（湖北段）新建正线长 330.121km，设车站 7 座：长阳东、五峰、后河、鹤峰站、木栗站、恩施南站、利川站，其中利川站与既有站并站，木栗站为越行站，平均站间距 43.133km。线路所 3 座：陈家湾、闵家冲、金巴岭线路所，其中闵家冲、金巴岭线路所在建。新建正线特大、大中桥共 108 座 54.392km，正线隧道 74 座 258.03km，桥隧占比 94.6%。正线路基长 17.722km，占线路比例为 5.4%。 地区相关及配套工程：宜涪至汉宜联络线 3.75 单线 km；宜常铁路长江桥公铁合建段 2.566km；宜常铁路长阳东段同期实施工程宜常铁路 4.806 单线 km、宜常至宜涪联络线 2.062 单线 km；改造及改建既有鸦宜铁路 1.797km、改建既有宜昌东牵引变电所及相关工程、改建宜昌东存车场及相关工程、宜昌东新建信号楼工程。	1,225,934.32	长江沿岸铁路集团股份有限公司

（二）分年度投资计划

新建沪渝蓉沿江高铁宜昌至涪陵段

分年度投资计划

单位：万元

项目名称	2024 年	2025 年	2026 年	2027 年	2028 年	2029 年	2030 年	合计
新建沪渝蓉沿江高铁宜昌至涪陵段	69,769.70	147,845.45	238,715.23	245,390.99	177,706.35	185,945.45	160,561.15	1,225,934.32

（三）项目资金来源

新建沪渝蓉沿江高铁宜昌至涪陵段投资资金来源

单位：万元

项目名称	计划完成时间	项目总投资	资金来源					预计项目融资到期本息
			小计	自筹资金	专项债券融资	银行融资	其他资金	
新建沪渝蓉沿江高铁宜昌至涪陵段	2030 年 11 月	1,225,934.32	1,225,934.32	417,834.32	296,200.00	511,900.00		1,184,689.71

四、资金平衡

项目还本付息表

单位：万元

年度	期初本金余额	当年新增本金	当年偿还本金	期末本金余额	当年偿还利息	当年还本付息合计
2024 年	-	69,700.00	-	69,700.00	-	-
2025 年	69,700.00	115,800.00	-	185,500.00	2,675.75	2,675.75
2026 年	185,500.00	172,100.00	-	357,600.00	8,035.23	8,035.23
2027 年	357,600.00	171,500.00	-	529,100.00	13,714.19	13,714.19
2028 年	529,100.00	97,300.00	-	626,400.00	18,606.35	18,606.35
2029 年	626,400.00	99,800.00	-	726,200.00	22,745.45	22,745.45
2030 年	726,200.00	81,900.00	-	808,100.00	26,561.15	26,561.15
2031 年	808,100.00	-	31,993.75	776,106.25	27,945.12	59,938.87
2032 年	776,106.25	-	31,993.75	744,112.50	26,601.38	58,595.13
2033 年	744,112.50	-	31,993.75	712,118.75	25,257.64	57,251.39

年度	期初本金余额	当年新增本金	当年偿还本金	期末本金余额	当年偿还利息	当年还本付息合计
2034 年	712,118.75	-	31,993.75	680,125.00	23,913.90	55,907.65
2035 年	680,125.00	-	35,478.75	644,646.25	22,570.17	58,048.92
2036 年	644,646.25	-	38,963.75	605,682.50	21,141.05	60,104.80
2037 年	605,682.50	-	42,963.75	562,718.75	19,589.07	62,552.82
2038 年	562,718.75	-	46,803.75	515,915.00	17,949.26	64,753.01
2039 年	515,915.00	-	46,803.75	469,111.25	16,266.48	63,070.23
2040 年	469,111.25	-	46,803.75	422,307.50	14,583.67	61,387.42
2041 年	422,307.50	-	46,803.75	375,503.75	12,900.87	59,704.62
2042 年	375,503.75	-	46,803.75	328,700.00	11,218.07	58,021.82
2043 年	328,700.00	-	46,803.75	281,896.25	9,535.27	56,339.02
2044 年	281,896.25	-	46,803.75	235,092.50	7,852.48	54,656.23
2045 年	235,092.50	-	46,803.75	188,288.75	6,169.67	52,973.42
2046 年	188,288.75	-	46,803.75	141,485.00	4,486.86	51,290.61
2047 年	141,485.00	-	14,810.00	126,675.00	3,140.01	17,950.01
2048 年	126,675.00	-	14,810.00	111,865.00	2,800.94	17,610.94
2049 年	111,865.00	-	14,810.00	97,055.00	2,461.89	17,271.89
2050 年	97,055.00	-	14,810.00	82,245.00	2,122.81	16,932.81
2051 年	82,245.00	-	14,810.00	67,435.00	1,783.75	16,593.75
2052 年	67,435.00	-	14,810.00	52,625.00	1,444.70	16,254.70
2053 年	52,625.00	-	14,810.00	37,815.00	1,105.63	15,915.63
2054 年	37,815.00	-	14,810.00	23,005.00	766.57	15,576.57
2055 年	23,005.00	-	11,325.00	11,680.00	427.50	11,752.50
2056 年	11,680.00	-	7,840.00	3,840.00	173.82	8,013.82
2057 年	3,840.00	-	3,840.00	-	43.01	3,883.01
合计		808,100.00	808,100.00		376,589.71	1,184,689.71

新建沪渝蓉沿江高铁宜昌至涪陵段

专项债券募投项目平衡情况

单位：万元

项目名称	项目收入	付现运营成本及税费	项目总投资	项目融资合计	预计融资利息	收益对融资本息覆盖倍数
新建沪渝蓉沿江高铁 宜昌至涪陵段	2,675,098.90	1,210,735.69	1,225,934.32	808,100.00	376,589.71	1.24

结论：综上所述，预计项目收益对融资本息覆盖倍数为 1.24，

项目收益完全可以覆盖融资本息。同时，本期项目融资平衡情况已经通过湖北中扬会计师事务所（普通合伙）评估。

五、信用评级

东方金诚国际信用评估有限公司认为本期项目收益与融资自求平衡专项债券到期不能偿还的风险较低，评定新建沪渝蓉沿江高铁宜昌至涪陵段的信用等级为 AAA。

六、潜在风险评估

（一）影响项目施工进度或正常运营的风险及控制措施

1. 自然环境和施工条件

影响施工进度自然环境因素主要包括气象环境和地质情况两大方面，这两方面对工程项目的影晌有时难以预测，具有一定的不确定性。

（1）本项目气象环境影响因素主要考虑高温天气、雨季、大风等情况对项目进度的影响。

在夏季，室外温度过高，温度持续较高，给建设施工带来极大的不便，室外操作人员工作效率较低，容易发生中暑；项目所在区域，温差不大，对混凝土施工的影响相对较小。

在降水方面主要考虑雨季的长短对进度的影响。梅雨季节，雨天较多，空气湿度也较大，会给建设施工带来一些问题，比如：土方工程和基础工程受雨水影响比较大，若不采取有关防范措施，会导致工期延误；建设施工受雨水影响，导致工作难以推进，甚至可能产生安全问题。

在大风出现的时候，也会给工程进度带来影响。刮风比较大时，进行施工作业比较困难和危险，这种情况下，为了保证安全，无法进行建设施工，就导致了进度的拖延。

风险控制措施：在施工前收集并分析气象资料，制定适宜的施工进度计划。根据项目抵御灾害天气的能力，合理制定灾害天气应对预案，将灾害天气对工程进度的影响降到最低点。比如，在温度方面，主要是收集年平均气温，最热、最冷月份的平均温度以及施工季节室内外温差等情况，从而确定出防暑降温措施以及冬雨季施工进度措施；在降雨方面，要收集当地雨季的长短、月平均降雨量、最大降水量等情况，可以为雨季施工措施、排水防洪等方案提供依据；在大风因素方面，要收集当地的主导风向和频率及大风出现的天数、时间等情况，从而为确定临时设施布置方案以及确定施工工作时间等提供了可靠的依据。

(2) 复杂的地质地貌较易影响项目的建设进度，地质地貌情况决定土石方工程的施工方法、地基土的处理方法、基础的施工方法等等。

由于水文地质较为复杂，而工程中对水文地质问题研究往往又不深入，会忽略了它对工程进度的影响。若施工中遇到在勘察设计时没有发现的水文地质的情况下，比如：流砂、透水、断层、空穴、溶洞等，这些情况可能给基础工程带来不利的影响，此时，应该先暂停该部分的施工，应立即与设计方、地勘及相关专家“会诊”，研究对策，提出解决方案，再继续施工。

风险控制措施：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需要，开展勘察工作。首先进行可行性研究工程地质勘察，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；其次，在可行性研究的基础上，进行初步地质勘察，综合考虑地质条件和各种因素，为详勘工作提出建议；最后进行详细地质勘察，详细查明项目现场地基工程地质条件，准确提供工程 and 基础设计、施工必须的地质参数。

2. 来源于施工方的风险因素（施工技术、管理方案）

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；应用新技术、新材料、新结构缺乏经验，不能保证质量等影响施工进度；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，流水施工组织不合理，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。

风险控制措施：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。

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。

3. 来源于设计单位的风险因素（设计质量、设计变更）

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，或者由于业主提出了新的要求。

风险控制措施：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；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，严格控制变更手续办理时间，减少设计变更对施工总进度的影响。

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。

风险控制措施：择优选择材料设备供应商，注重考察关键设备在工厂的监制；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。

5. 资金落实风险

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，主要来源于项目单位自有资金和专项债券。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。

风险控制措施：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；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。

6. 工程风险

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。

风险控制措施：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。

（二）影响项目收益的风险及控制措施

1. 经营风险

本项目的经营风险主要为客流量带来的票价收入的不确定性。本项目建成后，如果达到预计的客流量，将会达到预期的收益，甚至更好；反之，如果达不到预计的客流量，将影响收入的水平，给项目的经济收益带来风险。

风险控制措施：工程规划设计方案应贯彻“以人为本”的理念，为将来的铁路运营的优质服务创造良好的硬件；广泛吸取国内外高速

铁路的成功经营理念 and 优秀的管理模式，提高服务水平。

2. 利率波动风险

利率波动风险。在政府专项债券存续期内，国际、国内宏观经济环境的变化，国家经济政策变动等因素会引起债务资本市场利率的波动，市场利率波动将会对本项目的财务成本产生影响，进而影响项目投资收益的平衡。

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

3. 财务风险

本项目工程建设和配套基础设施投入资金较大，建设资金主要来自银行贷款，其次是自有资金，最后是专项债券，如在实施过程中遭遇意外的困难而使项目建设延期的局面，或遇市场发生重大变化，则项目可能出现资金周转困难。

风险控制措施：充分考虑项目建设的特点，对项目工程实施和配套基础设施建设进行周密的安排，保证按期完工，充分落实建设所需资金。银行方应实时监管项目的变现情况，确保债券发行资金的按时回笼，以增强项目的抗风险能力。

（三）影响融资平衡结果的风险及控制措施

1. 财务测算不准确风险

本项目融资平衡最大的风险在于对项目进度以及项目整体现金

流测算等重要环节出现判断偏差。对项目进度错判将导致融资节奏错乱，导致资金不能及时足额注入到项目或者大额资金不能充分运用的后果；整体现金流测算出现偏差将导致项目可行性分析不能及时纠偏，项目资金投入和现金流入不能平衡的结果。

风险控制措施：本项目建设工程实施方案经过大量分析论证工作后得出，投资分析结果较为可靠。本项目现金流测算环节聘请专业团队进行测算，测算结果较为可靠。

此外，根据《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，因项目取得的政府性基金或专项收入暂时难以实现，不能偿还到期债券本金时，可在专项债务限额内发行相关专项债券周转偿还，项目收入实现后予以归还。

2. 存续债券置换不畅风险

根据《地方政府专项债务预算管理办法》（财预〔2016〕155号）第六条规定，专项债务本金通过对应的政府性基金收入、专项收入、发行专项债券等偿还。由于项目经营收入回款较慢，若本期政府专项债券到期时项目收入不足以偿还本期债券，发行人将发行新一期政府专项债券置换本期债券。因此，存在由于新一期政府专项债券不能足额及时募集而造成本期政府专项债券不能按期足额兑付的风险。

风险控制措施：为防止发生存续债券不能顺畅置换的风险，发行人将会同主承销商及承销团成员提前准备发行资料，选取合适的发行时间窗口，根据市场行情科学定价，力争在存续债券兑付日之前及时

足额地募集到还款资金。

七、主管部门责任

恩施市财政局是本项目专项债券资金的主管部门，负责对债券资金“借、用、还”实行全过程监管；负责对专项债券项目实施过程进行监督；负责专项债券资金支付审核；负责督促资金使用单位（项目单位）按时偿还债券本息；负责组织债券资金绩效管理；负责政府债券信息公开。

中国国家铁路集团有限公司是本项目的行业主管部门，履行项目管理责任，负责对专项债券项目建设情况进行动态监管；负责对专项债券项目的工程进度、质量安全等进行检查考核；负责统筹协调相关部门保障项目建设进度，保障项目收入如期实现；督办项目单位将项目收入及时全额纳入国库，确保专项债券本息按时足额偿还。

八、事前绩效评估

（一）总体结论

经过对本项目进行事前绩效评估，本项目可以申请专项债券资金支持。

（二）事前绩效评估情况

2021年6月10日，中华人民共和国财政部印发《地方政府专项债券项目资金绩效管理办法的通知》（财预〔2021〕61号），根据该通知组织对本项目进行事前绩效评估，事前绩效评估情况如下：

1. 项目实施的必要性、公益性、收益性

实施必要性：长江经济带是我国新一轮改革开放转型实施新区域

开放开发战略区域。

本项目位于长江经济带中游，可连接东中西部地区的沿江地区。随着本项目及武汉以东沿江高铁的建设，在兴山衔接郑万高铁并向西延伸，将形成一条贯穿长江经济带的东西向快速铁路通道，形成长三角、长江中游城市群核心城市与成渝城市群核心城市间直接连接的交通要道，可大力促进华东、华中与西南地区间的合作与联系，支撑川渝工业经济产业带和城市带建设，增强长三角地区对外辐射力。本项目的建设将促进长江经济带沿线城市群人口、资源、资金、技术的交流，对落实“东中西互动合作的协调发展带”战略定位有重要意义。

长江经济带发展理念应“坚持生态优先、绿色发展，共抓大保护，不搞大开发”。长江经济带串联起了中国东部最先进发达之地、中部正逐步崛起之地以及西部相对落后欠发达之地。同在一江之畔，但所处发展阶段差异不小，综合经济实力有着明显的强、中、弱之别；而长江流域内的生态环境，有相当多的生态脆弱地区，“大保护”的迫切性较高。各种运输方式中，铁路具有大能力、低成本和节能环保等明显的技术经济比较优势。在满足运输需求和旅游产业发展的同时，长江经济带迫切需要建设节能环保铁路运输方式，构建资源节约型和环境友好型的交通运输体系。本项目的建设对于实现以最小的资源和环境代价满足经济社会的运输需求，实现交通运输的可持续发展具有重要意义和作用，是响应长江经济带“共抓大保护，不搞大开发”发展理念的绿色交通基础设施。

本项目地处鄂西山区，旅游资源非常丰富，主要有举世瞩目的宜

昌三峡大坝景区、三峡大老岭省级自然保护区、兴山县昭君故里、神农架国家自然保护区等。2015 年宜昌市接待旅游人数 4732 万人次，神农架景区接待旅游人数 878 万人次，近年来旅游人数年增速高于 20%。沿线地区人均 GDP 约为湖北省的 97%，约为长江经济带所辖省市的 94%。基础设施薄弱，出行不便是限制沿线地区经济发展的重要因素之一。交通基础设施的优化与完善是区域经济发展的重要支撑，本项目建成后，将改善沿线交通条件，将沿线的旅游景点串联起来，形成一条黄金旅游线路，吸引长江沿线地区旅游客流，进一步扩大鄂西生态文化旅游圈及湖北省“一江两山”的辐射范围，对沿线旅游资源开发及旅游品牌建设有重要的意义和作用。

综上所述，本项目建设是十分必要及迫切的。

新建宜昌至涪陵高速铁路是国家“十三五”规划项目，国家规划的沿江高铁新通道“三步走”计划的一部分。项目的建设是落实“东中西互动合作的协调发展带”战略定位的重大举措，在满足经济社会的运输需求，实现交通运输的可持续发展的同时，也将有效激活鄂西地区丰富的生态、文化等资源优势，进一步扩大鄂西生态文化旅游圈及湖北省“一江两山”的辐射范围，促进沿线旅游资源深度整合开发及旅游品牌建设。

项目的公益性：本项目投向领域为交通基础设施-铁路(含城际铁路和铁路专用线)，符合财政部、国家发改委明确的专项债券投向领域的要求。债券资金未用于《地方政府专项债券资金投向领域禁止类项目清单》领域；本项目属于政府投资范围，具备公益属性，符合《政

府投资条例》（国令第 712 号）、《关于在公共服务领域推广政府和社会资本合作模式指导意见的通知》（国办发〔2015〕42 号）相关规定。

项目收益性：主要来源于客运收入、其他收入。项目的运营收入作为专项收入专门用于偿还政府专项债券本息，收入来源合理可靠。湖北段及恩施段项目相关收益对债券本息的覆盖倍数分别为 1.24 倍、1.24 倍，通过压力测试，该项目还本付息资金具有一定的稳定性与风险抵抗能力。

2. 项目投资合规性与项目成熟度

新建宜昌至涪陵高速铁路（湖北段）新建正线长 330.121km，设车站 7 座：长阳东、五峰、后河、鹤峰站、木栗站、恩施南站、利川站，其中利川站与既有站并站，木栗站为越行站，平均站间距 43.133km。线路所 3 座：陈家湾、闵家冲、金巴岭线路所，其中闵家冲、金巴岭线路所在建。新建正线特大、大中桥共 108 座 54.392km，正线隧道 74 座 258.03km，桥隧占比 94.6%。正线路基长 17.722km，占线路比例为 5.4%。

地区相关及配套工程：宜涪至汉宜联络线 3.75 单线 km；宜常铁路长江桥公铁合建段 2.566km；宜常铁路长阳东段同期实施工程宜常铁路 4.806 单线 km、宜常至宜涪联络线 2.062 单线 km；改造及改建既有鸦宜铁路 1.797km、改建既有宜昌东牵引变电所及相关工程、改建宜昌东存车场及相关工程、宜昌东新建信号楼工程。

项目目前已取得的立项、可研、初步设计批复、土地预审、用地

规划、环评、社会稳定风险评估、开工备案、节能报告、水土保持方案、施工图审核报告等相关证件或批复文件，项目不属于专项债券项目“负面清单”。

本项目湖北段项目资本金 5,409,304.27 万元，占项目总投资 58.23%；恩施项目资本金 714,034.32 万元，占项目总投资 58.24%，符合《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）第二条，项目资本金不低于 20%的规定。

3. 项目资金来源和到位可行性

根据《湖北省人民政府关于报送沪渝蓉高铁宜昌至涪陵段（湖北段）资金筹措方案及有关情况的函》（鄂政函〔2023〕95 号）湖北段静态总投资 8,590,000.00 万元。考虑建设期利息及债券发行汇兑手续费后总投资为 9,289,304.27 万元，其中：建筑安装工程费 8,159,400.00 万元，占比 87.84%；设备购置费 430,600.00 万元，占比 4.64%；建设期利息 697,058.97 万元，占比 7.50%；债券发行兑付费用 2,245.30 万元，占比 0.02%。

恩施市静态总投资 1,133,300.00 万元，考虑建设期利息及债券发行汇兑手续费后总投资为 1,225,934.32 万元，其中：建筑安装工程费 1,076,470.00 万元，占比 87.81%；设备购置费 56,830.00 万元，占比 4.64%；建设期利息 92,338.12 万元，占比 7.53%；债券发行兑付费用 296.20 万元，占比 0.02%。

恩施项目资本金 714,034.32 万元，占项目总投资 58.24%，项目资本金主要用于建筑安装工程费、设备购置费、建设期利息及债券发

行费用、拆迁支出。

4. 项目收入、成本、收益预测合理性

结合市场数据和可行性研究报告等文件对收益预测的各项假设进行分析，本项目所采用的预测假设在可接受范围内；对收益与融资平衡的各项预测数据执行了重新计算、比较和敏感性分析，各项收入成本测算的过程和依据是准确、合理、完整的，据此得出的资金平衡结论是恰当的。

5. 债券资金需要合理性

湖北段项目资本金 5,409,304.27 万元，占项目总投资 58.23%，符合《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）第二条，项目资本金不低于 20% 的规定，其中发行专项债券作为项目资本金 2,245,300.00 万元。项目市场融资 3,880,000.00 万元，占项目总投资 41.77%，投资估算和债券资金需求相匹配、科学合理、依据充分，债券资金用途符合相关规定。

恩施项目资本金 714,034.32 万元，占项目总投资 58.24%，符合《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）第二条，项目资本金不低于 20% 的规定，其中发行专项债券作为项目资本金 296,200.00 万元。项目市场融资 511,900.00 万元，占项目总投资 41.76%，投资估算和债券资金需求相匹配、科学合理、依据充分，债券资金用途符合相关规定。

6. 项目偿债计划可行性和偿债风险点

根据财政部《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号文），专项债券对应的项目取得的政府性基金或专项收入，应当按照该项目对应的专项债券余额统筹安排资金，专门用于偿还到期债券本金，不得通过其他项目对应的项目收益偿还到期债券本金。项目运营收入作为专项收入专门用于偿还政府专项债券本息。

项目建设资金筹措、拨付风险或因不可预见的原因，造成资金供应不足或者来源中断，导致项目建设工期拖延甚至被迫终止；宏观经济环境的变化、国家经济政策变动等因素，引起债务资本市场的利率波动，对财务成本造成影响，进而影响项目投资收益的平衡。风险措施：首先积极筹措项目配套资金，促使投资在建设当中全额到位；第二，严格按照实施方案制定的资金使用计划，每笔资金严格使用用途，做到专款专用；第三，加强财务管理，增收节支，节能降耗，管理增效；第四，控制项目融资平衡风险，加快资金周转，适当增加流动比率，充分盘活资金，用资金使用效率收益对冲利率波动损失。

7. 绩效目标合理性

本项目设置了长期绩效目标和年度绩效目标，并对应设置了项目绩效指标。项目绩效指标主要包括产出、效益、可持续影响和满意度指标等四类一级指标；同时根据项目实际情况，每类一级指标进一步细分为若干二级指标、三级指标，并设置对应的指标内容和具体的指标值。绩效目标设置清晰明确、科学合理，做到了细化量化、科学合理、可监控和评价；绩效目标与项目建设目标相匹配，绩效指标与专项支出目标高度相关，项目绩效效果预期可以实现。

8. 其他需要纳入事前绩效评价的事项

本项目无其他需要纳入事前绩效评价的事项。

2025 年湖北省（恩施州） 新建沪渝蓉沿江高铁宜昌至涪陵段 专项债券信息披露文件

一、区域情况

恩施土家族苗族自治州位于中国湖北省西南部，西面和北面邻接重庆市，东临宜昌市，南邻湖南省湘西土家族苗族自治州，东北接神农架林区，构建了承东启西、接南纳北、内畅外联、安全便捷的综合交通运输体系。

1. 中长期经济规划情况

按照《中共恩施州委关于制定国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标的建议》要求，特编制《恩施州国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》，明确了恩施州未来五年的发展目标是：

展望 2035 年，全州综合实力大幅跃升，经济总量突破 4000 亿元，力争在 2020 年基础上翻两番，人均 GDP 接近全省平均水平，建成全国先进自治州。建成“富裕恩施”“绿色恩施”“开放恩施”“法治恩施”“幸福恩施”。

“十四五”主要目标：

（1）经济发展取得新成效。力争地区生产总值年均增速高于全省平均水平；“4+N”产业集群成为经济增长的重要支撑。

（2）改革开放取得新突破。深化“放管服”改革，建成“全国

一流、全省领先”的营商环境，建成内陆开放重要节点。

(3) 社会文明程度得到新提高。社会主义核心价值观深入人心，城乡居民思想觉悟、道德水准、文明素养全面提高，公共文化服务体系和文化产业体系更加健全。

(4) 生态文明建设实现新进步。

(5) 民生福祉达到新水平。

(6) 州域治理效能得到新提升。

打造四大产业集群，构建生态文化旅游、硒食品精深加工、生物医药、清洁能源为主的绿色产业体系。到“十四五”期末，特色产业集群总产值达到 1600 亿元以上。培育壮大新兴产业，围绕打造国家级承接产业转移示范区，加快发展电子信息、装备制造、新型建材及新材料等新兴产业，形成新的产业增长极，到“十四五”期末，总产值突破 400 亿元。加快发展现代服务业，优化服务业发展环境，全力培育武陵山文旅、商贸、物流、康养四大“区域中心”，形成竞争发展新优势，到“十四五”期末，服务业增加值力争突破千亿元。

2. 经济社会发展指标及地方政府基金预算情况

(1) 恩施州

恩施州财政经济数据

单位：亿元

项目	2022 年	2023 年	2024 年
1.地区生产总值（GDP）	1,400.00	1,481.29	1,661.36
2.城镇居民人均可支配收入（元）	35,756.70	38,248.00	40,015.00
3.农村居民人均可支配收入（元）	14,301.80	15,571.00	16,571.00
4.地方财政总收入	170.99	188.96	201.34
4.1地方公共预算收入	76.81	93.07	102.04
其中：税收收入	54.37	60.63	63.39

项目	2022 年	2023 年	2024 年
非税收入	22.44	32.44	38.65
4.2政府性基金收入	57.99	57.88	59.57
其中：国有土地使用权出让收益	54.76	50.14	48.06
5.地方财政总支出	566.05	584.78	
5.1一般公共预算支出	425.13	473.00	501.34
5.2政府性基金支出	137.08	111.78	190.57
其中：国有土地使用权出让收入安排的支出	33.59	34.60	29.90

(2) 专项债务情况

截至 2024 年末，恩施政府专项债债务限额、债务余额明细如下：

本地区专项债务情况表

单位：亿元

区划	2024 年限额	2024 年余额
恩施州	573.98	510.70
其中：州本级	7.869	7.869
鹤峰县	45.81	44.85
建始县	52.22	50.56
宣恩县	43.07	39.97
恩施市	124.78	116.02
利川市	134.2173	127.8099

二、债券情况

2025 债券情况：新建沪渝蓉沿江高铁宜昌至涪陵段计划 2025 年发行专项债券 44,000.00 万元，债券信息如下：

债券名称	新建沪渝蓉沿江高铁宜昌至涪陵段专项债券
债券发行规模	44,000.00 万元
债券发行期限	30 年期
债券利率	固定利率
偿还方式	每半年支付一次利息，第 11 年-第 30 年，每年等额偿还发行金额 5%

三、项目情况

(一) 项目概况

本期项目已经通过湖北申简通律师事务所合法性审核。

新建沪渝蓉沿江高铁宜昌至涪陵段概况

项目名称	项目位置	建设内容	总投资 (万元)	项目实施单位
新建 沪渝 蓉沿 江高 铁宜 昌至 涪陵 段	新建宜昌至涪陵高速铁路起自在建沿江高铁武汉至宜昌段宜昌北站（金巴岭线路所引出），经湖北恩施和重庆石柱、丰都至涪陵，接入在建渝万高铁涪陵北站，并利用渝万高铁引入重庆东站。	新建宜昌至涪陵高速铁路（湖北段）新建正线长330.121km，设车站7座：长阳东、五峰、后河、鹤峰站、木栗站、恩施南站、利川站，其中利川站与既有站并站，木栗站为越行站，平均站间距43.133km。线路所3座：陈家湾、闵家冲、金巴岭线路所，其中闵家冲、金巴岭线路所在建。新建正线特大、大中桥共108座54.392km，正线隧道74座258.03km，桥隧占比94.6%。正线路基长17.722km，占线路比例为5.4%。 地区相关及配套工程：宜涪至汉宜联络线3.75单线km；宜常铁路长江桥公铁合建段2.566km；宜常铁路长阳东段同期实施工程宜常铁路4.806单线km、宜常至宜涪联络线2.062单线km；改造及改建既有鸦宜铁路1.797km、改建既有宜昌东牵引变电所及相关工程、改建宜昌东存车场及相关工程、宜昌东新建信号楼工程。	526,856.04	长江沿岸铁路集团股份 有限公司

(二) 分年度投资计划

新建沪渝蓉沿江高铁宜昌至涪陵段

分年度投资计划

单位：万元

项目名称	2024 年	2025 年	2026 年	2027 年	2028 年	2029 年	2030 年	合计
新建沪渝蓉沿江高铁宜昌至涪陵段	44,044.00	77,837.80	88,568.70	91,587.82	76,210.94	79,785.44	68,821.34	526,856.04

(三) 项目资金来源

新建沪渝蓉沿江高铁宜昌至涪陵段投资资金来源

单位：万元

项目名称	计划完成时间	项目总投资	资金来源					预计项目融资到期本息
			小计	自筹资金	专项债券融资	银行融资	其他资金	

新建沪渝蓉沿江高铁宜昌至涪陵段	2030 年 11 月	526,856.04	526,856.04	180,256.04	127,100.00	219,500.00		508,734.78
-----------------	----------------	------------	------------	------------	------------	------------	--	------------

四、资金平衡

项目还本付息表

单位：万元

年度	期初本金余额	当年新增本金	当年偿还本金	期末本金余额	当年偿还利息	当年还本付息合计
2024 年	-	44,000.00	-	44,000.00	-	-
2025 年	44,000.00	63,800.00	-	107,800.00	1,493.80	1,493.80
2026 年	107,800.00	59,500.00	-	167,300.00	3,948.70	3,948.70
2027 年	167,300.00	59,700.00	-	227,000.00	6,068.72	6,068.72
2028 年	227,000.00	41,700.00	-	268,700.00	8,010.94	8,010.94
2029 年	268,700.00	42,800.00	-	311,500.00	9,785.44	9,785.44
2030 年	311,500.00	35,100.00	-	346,600.00	11,421.34	11,421.34
2031 年	346,600.00	-	13,718.75	332,881.25	12,014.39	25,733.14
2032 年	332,881.25	-	13,718.75	319,162.50	11,438.21	25,156.96
2033 年	319,162.50	-	13,718.75	305,443.75	10,862.02	24,580.77
2034 年	305,443.75	-	13,718.75	291,725.00	10,285.83	24,004.58
2035 年	291,725.00	-	15,918.75	275,806.25	9,709.64	25,628.39
2036 年	275,806.25	-	18,118.75	257,687.50	9,079.56	27,198.31
2037 年	257,687.50	-	19,118.75	238,568.75	8,388.99	27,507.74
2038 年	238,568.75	-	20,073.75	218,495.00	7,676.52	27,750.27
2039 年	218,495.00	-	20,073.75	198,421.25	6,953.36	27,027.11
2040 年	198,421.25	-	20,073.75	178,347.50	6,230.21	26,303.96
2041 年	178,347.50	-	20,073.75	158,273.75	5,507.05	25,580.80
2042 年	158,273.75	-	20,073.75	138,200.00	4,783.89	24,857.64
2043 年	138,200.00	-	20,073.75	118,126.25	4,060.72	24,134.47
2044 年	118,126.25	-	20,073.75	98,052.50	3,337.57	23,411.32
2045 年	98,052.50	-	20,073.75	77,978.75	2,614.41	22,688.16
2046 年	77,978.75	-	20,073.75	57,905.00	1,891.25	21,965.00
2047 年	57,905.00	-	6,355.00	51,550.00	1,312.14	7,667.14
2048 年	51,550.00	-	6,355.00	45,195.00	1,165.16	7,520.16

年度	期初本金余额	当年新增本金	当年偿还本金	期末本金余额	当年偿还利息	当年还本付息合计
2049 年	45,195.00	-	6,355.00	38,840.00	1,018.19	7,373.19
2050 年	38,840.00	-	6,355.00	32,485.00	871.22	7,226.22
2051 年	32,485.00	-	6,355.00	26,130.00	724.25	7,079.25
2052 年	26,130.00	-	6,355.00	19,775.00	577.28	6,932.28
2053 年	19,775.00	-	6,355.00	13,420.00	430.30	6,785.30
2054 年	13,420.00	-	6,355.00	7,065.00	283.33	6,638.33
2055 年	7,065.00	-	4,155.00	2,910.00	136.36	4,291.36
2056 年	2,910.00	-	1,955.00	955.00	43.29	1,998.29
2057 年	955.00	-	955.00	-	10.70	965.70
合计		346,600.00	346,600.00		162,134.78	508,734.78

新建沪渝蓉沿江高铁宜昌至涪陵段

专项债券募投项目平衡情况

单位：万元

项目名称	项目收入	付现运营成本及税费	项目总投资	项目融资合计	预计融资利息	收益对融资本息覆盖倍数
新建沪渝蓉沿江高铁宜昌至涪陵段	1,147,919.59	519,690.48	526,856.04	346,600.00	162,134.78	1.23

结论：综上所述，预计项目收益对融资本息覆盖倍数为 1.23，项目收益完全可以覆盖融资本息。同时，本期项目融资平衡情况已经通过湖北中扬会计师事务所（普通合伙）评估。

五、信用评级

东方金诚国际信用评估有限公司认为本期项目收益与融资自求平衡专项债券到期不能偿还的风险较低，评定新建沪渝蓉沿江高铁宜昌至涪陵段的信用等级为 AAA。

六、潜在风险评估

（一）影响项目施工进度或正常运营的风险及控制措施

1. 自然环境和施工条件

影响施工进度的自然环境和施工条件因素主要包括气象环境和

地质情况两大方面，这两方面对工程项目的影晌有时难以预测，具有一定的不确定性。

(1) 本项目气象环境影晌因素主要考虑高温天气、雨季、大风等情况对项目进度的影晌。

在夏季，室外温度过高，温度持续较高，给建设施工带来极大的不便，室外操作人员工作效率较低，容易发生中暑；项目所在区域，温差不大，对混凝土施工的影响相对较小。

在降水方面主要考虑雨季的长短对进度的影响。梅雨季节，雨天较多，空气湿度也较大，会给建设施工带来一些问题，比如：土方工程和基础工程受雨水影响比较大，若不采取有关防范措施，会导致工期延误；建设施工受雨水影响，导致工作难以推进，甚至可能产生安全问题。

在大风出现的时候，也会给工程进度带来影响。刮风比较大时，进行施工作业比较困难和危险，这种情况下，为了保证安全，无法进行建设施工，就导致了进度的拖延。

风险控制措施：在施工前收集并分析气象资料，制定适宜的施工进度计划。根据项目抵御灾害天气的能力，合理制定灾害天气应对预案，将灾害天气对工程进度的影响降到最低点。比如，在温度方面，主要是收集年平均气温，最热、最冷月份的平均温度以及施工季节室内外温差等情况，从而确定出防暑降温措施以及冬雨季施工进度措施；在降雨方面，要收集当地雨季的长短、月平均降雨量、最大降水量等情况，可以为雨季施工措施、排水防洪等方案提供依据；在大风

因素方面，要收集当地的主导风向和频率及大风出现的天数、时间等情况，从而为确定临时设施布置方案以及确定施工工作时间等提供了可靠的依据。

(2) 复杂的地质地貌较易影响项目的建设进度，地质地貌情况决定土石方工程的施工方法、地基土的处理方法、基础的施工方法等等。

由于水文地质较为复杂，而工程中对水文地质问题研究往往又不深入，会忽略了它对工程进度的影响。若施工中遇到在勘察设计时没有发现的水文地质的情况下，比如：流砂、透水、断层、空穴、溶洞等，这些情况可能给基础工程带来不利的影响，此时，应该先暂停该部分的施工，应立即与设计方、地勘及相关专家“会诊”，研究对策，提出解决方案，再继续施工。

风险控制措施：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需要，开展勘察工作。首先进行可行性研究工程地质勘察，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；其次，在可行性研究的基础上，进行初步地质勘察，综合考虑地质条件和各种因素，为详勘工作提出建议；最后进行详细地质勘察，详细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。

2. 来源于施工方的风险因素（施工技术、管理方案）

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；应用新技术、新材料、新结构缺乏经验，不能保证质量等影响施工进度；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，流水施工组织不合理，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。

风险控制措施：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。

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。

3. 来源于设计单位的风险因素（设计质量、设计变更）

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，或者由于业主提出了新的要求。

风险控制措施：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；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，严格控制变更手续办理时间，减少设计变更对施工总进度的影响。

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。

风险控制措施：择优选择材料设备供应商，注重考察关键设备在工厂的监制；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。

5. 资金落实风险

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，主要来源于项目单位自有资金和专项债券。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。

风险控制措施：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；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。

6. 工程风险

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。

风险控制措施：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。

（二）影响项目收益的风险及控制措施

1. 经营风险

本项目的经营风险主要为客流量带来的票价收入的不确定性。本项目建成后，如果达到预计的客流量，将会达到预期的收益，甚至更好；反之，如果达不到预计的客流量，将影响收入的水平，给项目的经济收益带来风险。

风险控制措施：工程规划设计方案应贯彻“以人为本”的理念，为将来的铁路运营的优质服务创造良好的硬件；广泛吸取国内外高速铁路的成功经营理念和优秀的管理模式，提高服务水平。

2. 利率波动风险

利率波动风险。在政府专项债券存续期内，国际、国内宏观经济环境的变化，国家经济政策变动等因素会引起债务资本市场利率的波动，市场利率波动将会对本项目的财务成本产生影响，进而影响项目投资收益的平衡。

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

利率波动损失。

3. 财务风险

本项目工程建设和配套基础设施投入资金较大，建设资金主要来自银行贷款，其次是自有资金，最后是专项债券，如在实施过程中遭遇意外的困难而使项目建设延期的局面，或遇市场发生重大变化，则项目可能出现资金周转困难。

风险控制措施：充分考虑项目建设的特点，对项目工程实施和配套基础设施建设进行周密的安排，保证按期完工，充分落实建设所需资金。银行方应实时监管项目的变现情况，确保债券发行资金的按时回笼，以增强项目的抗风险能力。

（三）影响融资平衡结果的风险及控制措施

1. 财务测算不准确风险

本项目融资平衡最大的风险在于对项目进度以及项目整体现金流测算等重要环节出现判断偏差。对项目进度错判将导致融资节奏错乱，导致资金不能及时足额注入到项目或者大额资金不能充分运用的后果；整体现金流测算出现偏差将导致项目可行性分析不能及时纠偏，项目资金投入和现金流入不能平衡的结果。

风险控制措施：本项目建设工程实施方案经过大量分析论证工作后得出，投资分析结果较为可靠。本项目现金流测算环节聘请专业团队进行测算，测算结果较为可靠。

此外，根据《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，因项目

取得的政府性基金或专项收入暂时难以实现，不能偿还到期债券本金时，可在专项债务限额内发行相关专项债券周转偿还，项目收入实现后予以归还。

2. 存续债券置换不畅风险

根据《地方政府专项债务预算管理办法》（财预〔2016〕155号）第六条规定，专项债务本金通过对应的政府性基金收入、专项收入、发行专项债券等偿还。由于项目经营收入回款较慢，若本期政府专项债券到期时项目收入不足以偿还本期债券，发行人将发行新一期政府专项债券置换本期债券。因此，存在由于新一期政府专项债券不能足额及时募集而造成本期政府专项债券不能按期足额兑付的风险。

风险控制措施：为防止发生存续债券不能顺畅置换的风险，发行人将会同主承销商及承销团成员提前准备发行资料，选取合适的发行时间窗口，根据市场行情科学定价，力争在存续债券兑付日之前及时足额地募集到还款资金。

七、主管部门责任

恩施土家族苗族自治州财政局是本项目专项债券资金的主管部门，负责对债券资金“借、用、还”实行全过程监管；负责对专项债券项目实施过程进行监督；负责专项债券资金支付审核；负责督促资金使用单位（项目单位）按时偿还债券本息；负责组织债券资金绩效管理；负责政府债券信息公开。

中国国家铁路集团有限公司是本项目的行业主管部门，履行项目管理责任，负责对专项债券项目建设情况进行动态监管；负责对专项

债券项目的工程进度、质量安全等进行检查考核；负责统筹协调相关部门保障项目建设进度，保障项目收入如期实现；督办项目单位将项目收入及时全额纳入国库，确保专项债券本息按时足额偿还。

八、事前绩效评估

（一）总体结论

经过对本项目进行事前绩效评估，本项目可以申请专项债券资金支持。

（二）事前绩效评估情况

2021年6月10日，中华人民共和国财政部印发《地方政府专项债券项目资金绩效管理办法的通知》（财预〔2021〕61号），根据该通知组织对本项目进行事前绩效评估，事前绩效评估情况如下：

1. 项目实施的必要性、公益性、收益性

实施必要性：长江经济带是我国新一轮改革开放转型实施新区域开放开发战略区域。

本项目位于长江经济带中游，可连接东中西部地区的沿江地区。随着本项目及武汉以东沿江高铁的建设，在兴山衔接郑万高铁并向西延伸，将形成一条贯穿长江经济带的东西向快速铁路通道，形成长三角、长江中游城市群核心城市与成渝城市群核心城市间直接连接的交通要道，可大力促进华东、华中与西南地区间的合作与联系，支撑川渝工业经济产业带和城市带建设，增强长三角地区对外辐射力。本项目的建设将促进长江经济带沿线城市群人口、资源、资金、技术的交流，对落实“东中西互动合作的协调发展带”战略定位有重要意义。

长江经济带发展理念应“坚持生态优先、绿色发展，共抓大保护，不搞大开发”。长江经济带串联起了中国东部最先进发达之地、中部正逐步崛起之地以及西部相对落后欠发达之地。同在一江之畔，但所处发展阶段差异不小，综合经济实力有着明显的强、中、弱之别；而长江流域内的生态环境，有相当多的生态脆弱地区，“大保护”的迫切性较高。各种运输方式中，铁路具有大能力、低成本和节能环保等明显的技术经济比较优势。在满足运输需求和旅游产业发展的同时，长江经济带迫切需要建设节能环保铁路运输方式，构建资源节约型和环境友好型的交通运输体系。本项目的建设对于实现以最小的资源和环境代价满足经济社会的运输需求，实现交通运输的可持续发展具有重要意义和作用，是响应长江经济带“共抓大保护，不搞大开发”发展理念的绿色交通基础设施。

本项目地处鄂西山区，旅游资源非常丰富，主要有举世瞩目的宜昌三峡大坝景区、三峡大老岭省级自然保护区、兴山县昭君故里、神农架国家自然保护区等。2015年宜昌市接待旅游人数4732万人次，神农架景区接待旅游人数878万人次，近年来旅游人数年增速高于20%。沿线地区人均GDP约为湖北省的97%，约为长江经济带所辖省市的94%。基础设施薄弱，出行不便是限制沿线地区经济发展的重要因素之一。交通基础设施的优化与完善是区域经济发展的重要支撑，本项目建成后，将改善沿线交通条件，将沿线的旅游景点串联起来，形成一条黄金旅游线路，吸引长江沿线地区旅游客流，进一步扩大鄂西生态文化旅游圈及湖北省“一江两山”的辐射范围，对沿线旅游资

源开发及旅游品牌建设有重要的意义和作用。

综上所述，本项目建设是十分必要及迫切的。

新建宜昌至涪陵高速铁路是国家“十三五”规划项目，国家规划的沿江高铁新通道“三步走”计划的一部分。项目的建设是落实“东中西互动合作的协调发展带”战略定位的重大举措，在满足经济社会的运输需求，实现交通运输的可持续发展的同时，也将有效激活鄂西地区丰富的生态、文化等资源优势，进一步扩大鄂西生态文化旅游圈及湖北省“一江两山”的辐射范围，促进沿线旅游资源深度整合开发及旅游品牌建设。

项目的公益性：本项目投向领域为交通基础设施-铁路（含城际铁路和铁路专用线），符合财政部、国家发改委明确的专项债券投向领域的要求。债券资金未用于《地方政府专项债券资金投向领域禁止类项目清单》领域；本项目属于政府投资范围，具备公益属性，符合《政府投资条例》（国令第712号）、《关于在公共服务领域推广政府和社会资本合作模式指导意见的通知》（国办发〔2015〕42号）相关规定。

项目收益性：主要来源于客运收入、其他收入。项目的运营收入作为专项收入专门用于偿还政府专项债券本息，收入来源合理可靠。湖北段、恩施州项目相关收益对债券本息的覆盖倍数分别为1.24倍、1.23倍，通过压力测试，该项目还本付息资金具有一定的稳定性与风险抵抗能力。

2. 项目投资合规性与项目成熟度

新建宜昌至涪陵高速铁路（湖北段）新建正线长 330.121km，设车站 7 座：长阳东、五峰、后河、鹤峰站、木栗站、恩施南站、利川站，其中利川站与既有站并站，木栗站为越行站，平均站间距 43.133km。线路所 3 座：陈家湾、闵家冲、金巴岭线路所，其中闵家冲、金巴岭线路所在建。新建正线特大、大中桥共 108 座 54.392km，正线隧道 74 座 258.03km，桥隧占比 94.6%。正线路基长 17.722km，占线路比例为 5.4%。

地区相关及配套工程：宜涪至汉宜联络线 3.75 单线 km；宜常铁路长江桥公铁合建段 2.566km；宜常铁路长阳东段同期实施工程宜常铁路 4.806 单线 km、宜常至宜涪联络线 2.062 单线 km；改造及改建既有鸦宜铁路 1.797km、改建既有宜昌东牵引变电所及相关工程、改建宜昌东存车场及相关工程、宜昌东新建信号楼工程。

项目目前已取得的立项、可研、初步设计批复、土地预审、用地规划、环评、社会稳定风险评估、开工备案、节能报告、水土保持方案、施工图审核报告等相关证件或批复文件，项目不属于专项债券项目“负面清单”。

本项目湖北段项目资本金 5,409,304.27 万元，占项目总投资 58.23%；本项目恩施州项目资本金 307,356.04 万元，占项目总投资 58.34%，符合《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）第二条，项目资本金不低于 20%的规定。

3. 项目资金来源和到位可行性

根据《湖北省人民政府关于报送沪渝蓉高铁宜昌至涪陵段（湖北段）资金筹措方案及有关情况的函》（鄂政函〔2023〕95号）湖北段静态总投资8,590,000.00万元。考虑建设期利息及债券发行汇兑手续费后总投资为9,289,304.27万元，其中：建筑安装工程费8,159,400.00万元，占比87.84%；设备购置费430,600.00万元，占比4.64%；建设期利息697,058.97万元，占比7.50%；债券发行兑付费用2,245.30万元，占比0.02%。

恩施州本级静态总投资486,000.00万元，考虑建设期利息及债券发行汇兑手续费后总投资为526,856.04万元，其中：建筑安装工程费461,629.00万元，占比87.62%；设备购置费24,371.00万元，占比4.63%；建设期利息40,728.94万元，占比7.73%；债券发行兑付费用127.10万元，占比0.02%。

恩施州项目资本金307,356.04万元，占项目总投资58.34%，项目资本金主要用于建筑安装工程费、设备购置费、建设期利息及债券发行费用、拆迁支出。

4. 项目收入、成本、收益预测合理性

结合市场数据和可行性研究报告等文件对收益预测的各项假设进行分析，本项目所采用的预测假设在可接受范围内；对收益与融资平衡的各项预测数据执行了重新计算、比较和敏感性分析，各项收入成本测算的过程和依据是准确、合理、完整的，据此得出的资金平衡结论是恰当的。

5. 债券资金需要合理性

湖北段项目资本金 5,409,304.27 万元，占项目总投资 58.23%，符合《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）第二条，项目资本金不低于 20% 的规定，其中发行专项债券作为项目资本金 2,245,300.00 万元。项目市场融资 3,880,000.00 万元，占项目总投资 41.77%，投资估算和债券资金需求相匹配、科学合理、依据充分，债券资金用途符合相关规定。

恩施项目资本金 307,356.04 万元，占项目总投资 58.34%，符合《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）第二条，项目资本金不低于 20% 的规定，其中发行专项债券作为项目资本金 127,100.00 万元。项目市场融资 219,500.00 万元，占项目总投资 41.66%，投资估算和债券资金需求相匹配、科学合理、依据充分，债券资金用途符合相关规定。

6. 项目偿债计划可行性和偿债风险点

根据财政部《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 号文），专项债券对应的项目取得的政府性基金或专项收入，应当按照该项目对应的专项债券余额统筹安排资金，专门用于偿还到期债券本金，不得通过其他项目对应的项目收益偿还到期债券本金。项目运营收入作为专项收入专门用于偿还政府专项债券本息。

项目建设资金筹措、拨付风险或因不可预见的原因，造成资金供应不足或者来源中断，导致项目建设的工期拖延甚至被迫终止；宏观经

济环境的变化、国家经济政策变动等因素，引起债务资本市场的利率波动，对财务成本造成影响，进而影响项目投资收益的平衡。风险措施：首先积极筹措项目配套资金，促使投资在建设当中全额到位；第二，严格按照实施方案制定的资金使用计划，每笔资金严格使用用途，做到专款专用；第三，加强财务管理，增收节支，节能降耗，管理增效；第四，控制项目融资平衡风险，加快资金周转，适当增加流动比率，充分盘活资金，用资金使用效率收益对冲利率波动损失。

7. 绩效目标合理性

本项目设置了长期绩效目标和年度绩效目标，并对应设置了项目绩效指标。项目绩效指标主要包括产出、效益、可持续影响和满意度指标等四类一级指标；同时根据项目实际情况，每类一级指标进一步细分为若干二级指标、三级指标，并设置对应的指标内容和具体的指标值。绩效目标设置清晰明确、科学合理，做到了细化量化、科学合理、可监控和评价；绩效目标与项目建设目标相匹配，绩效指标与专项支出目标高度相关，项目绩效效果预期可以实现。

8. 其他需要纳入事前绩效评价的事项

本项目无其他需要纳入事前绩效评价的事项。

2025 年湖北省（恩施州） 新建沪渝蓉沿江高铁宜昌至涪陵段 专项债券信息披露文件

一、区域情况

恩施土家族苗族自治州位于中国湖北省西南部，西面和北面邻接重庆市，东临宜昌市，南邻湖南省湘西土家族苗族自治州，东北接神农架林区，构建了承东启西、接南纳北、内畅外联、安全便捷的综合交通运输体系。

1. 中长期经济规划情况

按照《中共恩施州委关于制定国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标的建议》要求，特编制《恩施州国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》，明确了恩施州未来五年的发展目标是：

展望 2035 年，全州综合实力大幅跃升，经济总量突破 4000 亿元，力争在 2020 年基础上翻两番，人均 GDP 接近全省平均水平，建成全国先进自治州。建成“富裕恩施”“绿色恩施”“开放恩施”“法治恩施”“幸福恩施”。

“十四五”主要目标：

（1）经济发展取得新成效。力争地区生产总值年均增速高于全省平均水平；“4+N”产业集群成为经济增长的重要支撑。

（2）改革开放取得新突破。深化“放管服”改革，建成“全国

一流、全省领先”的营商环境，建成内陆开放重要节点。

(3) 社会文明程度得到新提高。社会主义核心价值观深入人心，城乡居民思想觉悟、道德水准、文明素养全面提高，公共文化服务体系和文化产业体系更加健全。

(4) 生态文明建设实现新进步。

(5) 民生福祉达到新水平。

(6) 州域治理效能得到新提升。

打造四大产业集群，构建生态文化旅游、硒食品精深加工、生物医药、清洁能源为主的绿色产业体系。到“十四五”期末，特色产业集群总产值达到 1600 亿元以上。培育壮大新兴产业，围绕打造国家级承接产业转移示范区，加快发展电子信息、装备制造、新型建材及新材料等新兴产业，形成新的产业增长极，到“十四五”期末，总产值突破 400 亿元。加快发展现代服务业，优化服务业发展环境，全力培育武陵山文旅、商贸、物流、康养四大“区域中心”，形成竞争发展新优势，到“十四五”期末，服务业增加值力争突破千亿元。

2. 经济社会发展指标及地方政府基金预算情况

(1) 恩施州

恩施州财政经济数据

单位：亿元

项目	2022 年	2023 年	2024 年
1.地区生产总值（GDP）	1,400.00	1,481.29	1,661.36
2.城镇居民人均可支配收入（元）	35,756.70	38,248.00	40,015.00
3.农村居民人均可支配收入（元）	14,301.80	15,571.00	16,571.00
4.地方财政总收入	170.99	188.96	201.34
4.1地方公共预算收入	76.81	93.07	102.04
其中：税收收入	54.37	60.63	63.39

项目	2022 年	2023 年	2024 年
非税收入	22.44	32.44	38.65
4.2政府性基金收入	57.99	57.88	59.57
其中：国有土地使用权出让收益	54.76	50.14	48.06
5.地方财政总支出	566.05	584.78	
5.1一般公共预算支出	425.13	473.00	501.34
5.2政府性基金支出	137.08	111.78	190.57
其中：国有土地使用权出让收入安排的支出	33.59	34.60	29.90

(2) 建始县

表 1-2 建始县财政经济数据

单位：亿元

项目	2022 年	2023 年	2024 年
1.地区生产总值（GDP）	144.67	151.99	175.19
2.城镇居民人均可支配收入（元）	34,239.00	36,451.00	38,215.00
3.农村居民人均可支配收入（元）	14,291.00	15,526.00	16,527.00
4.地方财政总收入	11.19	15.77	14.16
4.1 地方公共预算收入	6.37	7.59	8.70
其中：税收收入	4.66	5.19	5.31
非税收入	1.71	2.40	3.39
4.2 政府性基金收入	4.82	8.18	8.73
其中：国有土地使用权出让收益	4.42	7.95	7.66
5.地方财政总支出	62.45	60.85	69.82
5.1 一般公共预算支出	48.24	48.73	51.04
5.2 政府性基金支出	14.21	12.12	17.02
其中：国有土地使用权出让收入安排的支出	3.44	3.98	1.72

(3) 专项债务情况

截至 2024 年末，恩施政府专项债债务限额、债务余额明细如下：

本地区专项债务情况表

单位：亿元

区划	2024 年限额	2024 年余额
恩施州	573.98	510.70
其中：州本级	7.869	7.869
鹤峰县	45.81	44.85
建始县	52.22	50.56
宣恩县	43.07	39.97
恩施市	124.78	116.02
利川市	134.2173	127.8099

二、债券情况

2025 债券情况：新建沪渝蓉沿江高铁宜昌至涪陵段计划 2025 年发行专项债券 9,400.00 万元，债券信息如下：

债券名称	新建沪渝蓉沿江高铁宜昌至涪陵段专项债券
债券发行规模	9,400.00 万元
债券发行期限	30 年期
债券利率	固定利率
偿还方式	每半年支付一次利息，第 11 年-第 30 年，每年等额偿还发行金额 5%

三、项目情况

（一）项目概况

本期项目已经通过湖北申简通律师事务所合法性审核。

新建沪渝蓉沿江高铁宜昌至涪陵段概况

项目名称	项目位置	建设内容	总投资 (万元)	项目实施单位
------	------	------	-------------	--------

项目名称	项目位置	建设内容	总投资 (万元)	项目实施单位
新建沪渝蓉沿江高铁宜昌至涪陵段	新建宜昌至涪陵高速铁路起自在建沿江高铁武汉至宜昌段宜昌北站（金巴岭线路所引出），经湖北恩施和重庆石柱、丰都至涪陵，接入在建渝万高铁涪陵北站，并利用渝万高铁引入重庆东站。	新建宜昌至涪陵高速铁路（湖北段）新建正线长330.121km，设车站7座：长阳东、五峰、后河、鹤峰站、木栗站、恩施南站、利川站，其中利川站与既有站并站，木栗站为越行站，平均站间距43.133km。线路所3座：陈家湾、闵家冲、金巴岭线路所，其中闵家冲、金巴岭线路所在建。新建正线特大、大中桥共108座54.392km，正线隧道74座258.03km，桥隧占比94.6%。正线路基长17.722km，占线路比例为5.4%。 地区相关及配套工程：宜涪至汉宜联络线3.75单线km；宜常铁路长江桥公铁合建段2.566km；宜常铁路长阳东段同期实施工程宜常铁路4.806单线km、宜常至宜涪联络线2.062单线km；改造及改建既有鸭宜铁路1.797km、改建既有宜昌东牵引变电所及相关工程、改建宜昌东存车场及相关工程、宜昌东新建信号楼工程。	153,886.74	长江沿岸铁路集团股份有限公司

（二）分年度投资计划

新建沪渝蓉沿江高铁宜昌至涪陵段
分年度投资计划

单位：万元

项目名称	2024 年	2025 年	2026 年	2027 年	2028 年	2029 年	2030 年	合计
新建沪渝蓉沿江高铁宜昌至涪陵段	9,409.40	19,261.50	29,140.30	30,339.88	22,239.82	23,358.52	20,137.32	153,886.74

（三）项目资金来源

新建沪渝蓉沿江高铁宜昌至涪陵段投资资金来源

单位：万元

项目名称	计划完成时间	项目总投资	资金来源					预计项目融资到期本息
			小计	自筹资金	专项债券融资	银行融资	其他资金	
新建沪渝蓉沿江高铁宜昌至涪陵段	2030 年 11 月	153,886.74	153,886.74	52,386.74	37,200.00	64,300.00		148,833.22

四、资金平衡

项目还本付息表

单位：万元

年度	期初本金余额	当年新增本金	当年偿还本金	期末本金余额	当年偿还利息	当年还本付息合计
2024 年	-	9,400.00	-	9,400.00	-	-
2025 年	9,400.00	15,200.00	-	24,600.00	352.10	352.10
2026 年	24,600.00	20,800.00	-	45,400.00	1,031.10	1,031.10
2027 年	45,400.00	21,100.00	-	66,500.00	1,730.68	1,730.68
2028 年	66,500.00	12,200.00	-	78,700.00	2,339.82	2,339.82
2029 年	78,700.00	12,500.00	-	91,200.00	2,858.52	2,858.52
2030 年	91,200.00	10,300.00	-	101,500.00	3,337.32	3,337.32
2031 年	101,500.00	-	4,018.75	97,481.25	3,511.42	7,530.17
2032 年	97,481.25	-	4,018.75	93,462.50	3,342.64	7,361.39
2033 年	93,462.50	-	4,018.75	89,443.75	3,173.85	7,192.60
2034 年	89,443.75	-	4,018.75	85,425.00	3,005.06	7,023.81
2035 年	85,425.00	-	4,488.75	80,936.25	2,836.27	7,325.02
2036 年	80,936.25	-	4,958.75	75,977.50	2,655.98	7,614.73
2037 年	75,977.50	-	5,418.75	70,558.75	2,459.99	7,878.74
2038 年	70,558.75	-	5,878.75	64,680.00	2,253.70	8,132.45
2039 年	64,680.00	-	5,878.75	58,801.25	2,042.26	7,921.01
2040 年	58,801.25	-	5,878.75	52,922.50	1,830.84	7,709.59
2041 年	52,922.50	-	5,878.75	47,043.75	1,619.39	7,498.14
2042 年	47,043.75	-	5,878.75	41,165.00	1,407.95	7,286.70
2043 年	41,165.00	-	5,878.75	35,286.25	1,196.50	7,075.25
2044 年	35,286.25	-	5,878.75	29,407.50	985.08	6,863.83
2045 年	29,407.50	-	5,878.75	23,528.75	773.64	6,652.39
2046 年	23,528.75	-	5,878.75	17,650.00	562.20	6,440.95
2047 年	17,650.00	-	1,860.00	15,790.00	392.95	2,252.95
2048 年	15,790.00	-	1,860.00	13,930.00	350.30	2,210.30
2049 年	13,930.00	-	1,860.00	12,070.00	307.65	2,167.65
2050 年	12,070.00	-	1,860.00	10,210.00	265.01	2,125.01
2051 年	10,210.00	-	1,860.00	8,350.00	222.35	2,082.35
2052 年	8,350.00	-	1,860.00	6,490.00	179.70	2,039.70
2053 年	6,490.00	-	1,860.00	4,630.00	137.04	1,997.04
2054 年	4,630.00	-	1,860.00	2,770.00	94.40	1,954.40
2055 年	2,770.00	-	1,390.00	1,380.00	51.75	1,441.75
2056 年	1,380.00	-	920.00	460.00	20.61	940.61

年度	期初本金余额	当年新增本金	当年偿还本金	期末本金余额	当年偿还利息	当年还本付息合计
2057 年	460.00	-	460.00	-	5.15	465.15
合计		101,500.00	101,500.00		47,333.22	148,833.22

新建沪渝蓉沿江高铁宜昌至涪陵段

专项债券募投项目平衡情况

单位：万元

项目名称	项目收入	付现运营成本及税费	项目总投资	项目融资合计	预计融资利息	收益对融资本息覆盖倍数
新建沪渝蓉沿江高铁宜昌至涪陵段	335,857.73	152,012.26	153,886.74	101,500.00	47,333.22	1.24

结论：综上所述，预计项目收益对融资本息覆盖倍数为 1.24，项目收益完全可以覆盖融资本息。同时，本期项目融资平衡情况已经通过湖北中扬会计师事务所（普通合伙）评估。

五、信用评级

东方金诚国际信用评估有限公司认为本期项目收益与融资自求平衡专项债券到期不能偿还的风险较低，评定新建沪渝蓉沿江高铁宜昌至涪陵段的信用等级为 AAA。

六、潜在风险评估

（一）影响项目施工进度或正常运营的风险及控制措施

1. 自然环境和施工条件

影响施工进度自然环境和施工条件因素主要包括气象环境和地质情况两大方面，这两方面对工程项目的影晌有时难以预测，具有一定的不确定性。

（1）本项目气象环境影响因素主要考虑高温天气、雨季、大风等情况对项目进度的影响。

在夏季，室外温度过高，温度持续较高，给建设施工带来极大的

不便，室外操作人员工作效率较低，容易发生中暑；项目所在区域，温差不大，对混凝土施工的影响相对较小。

在降水方面主要考虑雨季的长短对进度的影响。梅雨季节，雨天较多，空气湿度也较大，会给建设施工带来一些问题，比如：土方工程和基础工程受雨水影响比较大，若不采取有关防范措施，会导致工期延误；建设施工受雨水影响，导致工作难以推进，甚至可能产生安全问题。

在大风出现的时候，也会给工程进度带来影响。刮风比较大时，进行施工作业比较困难和危险，这种情况下，为了保证安全，无法进行建设施工，就导致了进度的拖延。

风险控制措施：在施工前收集并分析气象资料，制定适宜的施工进度计划。根据项目抵御灾害天气的能力，合理制定灾害天气应对预案，将灾害天气对工程进度的影响降到最低点。比如，在温度方面，主要是收集年平均气温，最热、最冷月份的平均温度以及施工季节室内外温差等情况，从而确定出防暑降温措施以及冬雨季施工进度措施；在降雨方面，要收集当地雨季的长短、月平均降雨量、最大降水量等情况，可以为雨季施工措施、排水防洪等方案提供依据；在大风因素方面，要收集当地的主导风向和频率及大风出现的天数、时间等情况，从而为确定临时设施布置方案以及确定施工工作时间等提供了可靠的依据。

(2) 复杂的地质地貌较易影响项目的建设进度，地质地貌情况决定土石方工程的施工方法、地基土的处理方法、基础的施工方法等

等。

由于水文地质较为复杂，而工程中对水文地质问题研究往往又不深入，会忽略了它对工程进度的影响。若施工中遇到在勘察设计时没有发现的水文地质的情况下，比如：流砂、透水、断层、空穴、溶洞等，这些情况可能给基础工程带来不利的影响，此时，应该先暂停该部分的施工，应立即与设计方、地勘及相关专家“会诊”，研究对策，提出解决方案，再继续施工。

风险控制措施：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需要，开展勘察工作。首先进行可行性研究工程地质勘察，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；其次，在可行性研究的基础上，进行初步地质勘察，综合考虑地质条件和各种因素，为详勘工作提出建议；最后进行详细地质勘察，详细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。

2. 来源于施工方的风险因素（施工技术、管理方案）

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；应用新技术、新材料、新结构缺乏经验，不能保证质量等影响施工进度；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，流水施工组织不合理，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。

风险控制措施：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。

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。

3. 来源于设计单位的风险因素（设计质量、设计变更）

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，或者由于业主提出了新的要求。

风险控制措施：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的影响；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，严格控制变更手续办理时间，减少设计变更对施工总进度的影响。

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。

风险控制措施：择优选择材料设备供应商，注重考察关键设备在工厂的监制；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。

5. 资金落实风险

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，主要来源于项目单位自有资金和专项债券。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。

风险控制措施：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；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。

6. 工程风险

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。

风险控制措施：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。

（二）影响项目收益的风险及控制措施

1. 经营风险

本项目的经营风险主要为客流量带来的票价收入的不确定性。本项目建成后，如果达到预计的客流量，将会达到预期的收益，甚至更好；反之，如果达不到预计的客流量，将影响收入的水平，给项目的经济收益带来风险。

风险控制措施：工程规划设计方案应贯彻“以人为本”的理念，为将来的铁路运营的优质服务创造良好的硬件；广泛吸取国内外高速铁路的成功经营理念和优秀的管理模式，提高服务水平。

2. 利率波动风险

利率波动风险。在政府专项债券存续期内，国际、国内宏观经济环境的变化，国家经济政策变动等因素会引起债务资本市场利率的波动，市场利率波动将会对本项目的财务成本产生影响，进而影响项目投资收益的平衡。

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

3. 财务风险

本项目工程建设和配套基础设施投入资金较大，建设资金主要来自银行贷款，其次是自有资金，最后是专项债券，如在实施过程中遭遇意外的困难而使项目建设延期的局面，或遇市场发生重大变化，则

项目可能出现资金周转困难。

风险控制措施：充分考虑项目建设的特点，对项目工程实施和配套基础设施建设进行周密的安排，保证按期完工，充分落实建设所需资金。银行方应实时监控项目的变现情况，确保债券发行资金的按时回笼，以增强项目的抗风险能力。

（三）影响融资平衡结果的风险及控制措施

1. 财务测算不准确风险

本项目融资平衡最大的风险在于对项目进度以及项目整体现金流测算等重要环节出现判断偏差。对项目进度错判将导致融资节奏错乱，导致资金不能及时足额注入到项目或者大额资金不能充分运用的后果；整体现金流测算出现偏差将导致项目可行性分析不能及时纠偏，项目资金投入和现金流入不能平衡的结果。

风险控制措施：本项目建设工程实施方案经过大量分析论证工作后得出，投资分析结果较为可靠。本项目现金流测算环节聘请专业团队进行测算，测算结果较为可靠。

此外，根据《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，因项目取得的政府性基金或专项收入暂时难以实现，不能偿还到期债券本金时，可在专项债务限额内发行相关专项债券周转偿还，项目收入实现后予以归还。

2. 存续债券置换不畅风险

根据《地方政府专项债务预算管理办法》（财预〔2016〕155号）

第六条规定，专项债务本金通过对应的政府性基金收入、专项收入、发行专项债券等偿还。由于项目经营收入回款较慢，若本期政府专项债券到期时项目收入不足以偿还本期债券，发行人将发行新一期政府专项债券置换本期债券。因此，存在由于新一期政府专项债券不能足额及时募集而造成本期政府专项债券不能按期足额兑付的风险。

风险控制措施：为防止发生存续债券不能顺畅置换的风险，发行人将会同主承销商及承销团成员提前准备发行资料，选取合适的发行时间窗口，根据市场行情科学定价，力争在存续债券兑付日之前及时足额地募集到还款资金。

七、主管部门责任

建始县财政局是本项目专项债券资金的主管部门，负责对债券资金“借、用、还”实行全过程监管；负责对专项债券项目实施过程进行监督；负责专项债券资金支付审核；负责督促资金使用单位（项目单位）按时偿还债券本息；负责组织债券资金绩效管理；负责政府债券信息公开。

中国国家铁路集团有限公司是本项目的行业主管部门，履行项目管理责任，负责对专项债券项目建设情况进行动态监管；负责对专项债券项目的工程进度、质量安全等进行检查考核；负责统筹协调相关部门保障项目建设进度，保障项目收入如期实现；督办项目单位将项目收入及时全额纳入国库，确保专项债券本息按时足额偿还。

八、事前绩效评估

（一）总体结论

经过对本项目进行事前绩效评估，本项目可以申请专项债券资金支持。

（二）事前绩效评估情况

2021年6月10日，中华人民共和国财政部印发《地方政府专项债券项目资金绩效管理办法的通知》（财预〔2021〕61号），根据该通知组织对本项目进行事前绩效评估，事前绩效评估情况如下：

1. 项目实施的必要性、公益性、收益性

实施必要性：长江经济带是我国新一轮改革开放转型实施新区域开放开发战略区域。

本项目位于长江经济带中游，可连接东中西部地区的沿江地区。随着本项目及武汉以东沿江高铁的建设，在兴山衔接郑万高铁并向西延伸，将形成一条贯穿长江经济带的东西向快速铁路通道，形成长三角、长江中游城市群核心城市与成渝城市群核心城市间直接连接的交通要道，可大力促进华东、华中与西南地区间的合作与联系，支撑川渝工业经济产业带和城市带建设，增强长三角地区对外辐射力。本项目的建设将促进长江经济带沿线城市群人口、资源、资金、技术的交流，对落实“东中西互动合作的协调发展带”战略定位有重要意义。

长江经济带发展理念应“坚持生态优先、绿色发展，共抓大保护，不搞大开发”。长江经济带串联起了中国东部最先进发达之地、中部正逐步崛起之地以及西部相对落后欠发达之地。同在一江之畔，但所处发展阶段差异不小，综合经济实力有着明显的强、中、弱之别；而

长江流域内的生态环境，有相当多的生态脆弱地区，“大保护”的迫切性较高。各种运输方式中，铁路具有大能力、低成本和节能环保等明显的技术经济比较优势。在满足运输需求和旅游产业发展的同时，长江经济带迫切需要建设节能环保铁路运输方式，构建资源节约型和环境友好型的交通运输体系。本项目的建设对于实现以最小的资源和环境代价满足经济社会的运输需求，实现交通运输的可持续发展具有重要意义和作用，是响应长江经济带“共抓大保护，不搞大开发”发展理念的绿色交通基础设施。

本项目地处鄂西山区，旅游资源非常丰富，主要有举世瞩目的宜昌三峡大坝景区、三峡大老岭省级自然保护区、兴山县昭君故里、神农架国家自然保护区等。2015 年宜昌市接待旅游人数 4732 万人次，神农架景区接待旅游人数 878 万人次，近年来旅游人数年增速高于 20%。沿线地区人均 GDP 约为湖北省的 97%，约为长江经济带所辖省市的 94%。基础设施薄弱，出行不便是限制沿线地区经济发展的重要因素之一。交通基础设施的优化与完善是区域经济发展的重要支撑，本项目建成后，将改善沿线交通条件，将沿线的旅游景点串联起来，形成一条黄金旅游线路，吸引长江沿线地区旅游客流，进一步扩大鄂西生态文化旅游圈及湖北省“一江两山”的辐射范围，对沿线旅游资源开发及旅游品牌建设有重要的意义和作用。

综上所述，本项目建设是十分必要及迫切的。

新建宜昌至涪陵高速铁路是国家“十三五”规划项目，国家规划的沿江高铁新通道“三步走”计划的一部分。项目的建设是落实“东

中西互动合作的协调发展带”战略定位的重大举措，在满足经济社会的运输需求，实现交通运输的可持续发展的同时，也将有效激活鄂西地区丰富的生态、文化等资源优势，进一步扩大鄂西生态文化旅游圈及湖北省“一江两山”的辐射范围，促进沿线旅游资源深度整合开发及旅游品牌建设。

项目的公益性：本项目投向领域为交通基础设施-铁路(含城际铁路和铁路专用线)，符合财政部、国家发改委明确的专项债券投向领域的要求。债券资金未用于《地方政府专项债券资金投向领域禁止类项目清单》领域；本项目属于政府投资范围，具备公益属性，符合《政府投资条例》（国令第 712 号）、《关于在公共服务领域推广政府和社会资本合作模式指导意见的通知》（国办发〔2015〕42 号）相关规定。

项目收益性：主要来源于客运收入、其他收入。项目的运营收入作为专项收入专门用于偿还政府专项债券本息，收入来源合理可靠。项目相关收益对债券本息的覆盖倍数为 1.24 倍，通过压力测试，该项目还本付息资金具有一定的稳定性与风险抵抗能力。

2. 项目投资合规性与项目成熟度

新建宜昌至涪陵高速铁路（湖北段）新建正线长 330.121km，设车站 7 座：长阳东、五峰、后河、鹤峰站、木栗站、恩施南站、利川站，其中利川站与既有站并站，木栗站为越行站，平均站间距 43.133km。线路所 3 座：陈家湾、闵家冲、金巴岭线路所，其中闵家冲、金巴岭线路所在建。新建正线特大、大中桥共 108 座 54.392km，

正线隧道 74 座 258.03km，桥隧占比 94.6%。正线路基长 17.722km，占线路比例为 5.4%。

地区相关及配套工程：宜涪至汉宜联络线 3.75 单线 km；宜常铁路长江桥公铁合建段 2.566km；宜常铁路长阳东段同期实施工程宜常铁路 4.806 单线 km、宜常至宜涪联络线 2.062 单线 km；改造及改建既有鸦宜铁路 1.797km、改建既有宜昌东牵引变电所及相关工程、改建宜昌东存车场及相关工程、宜昌东新建信号楼工程。

项目目前已取得的立项、可研、初步设计批复、土地预审、用地规划、环评、社会稳定风险评估、开工备案、节能报告、水土保持方案、施工图审核报告等相关证件或批复文件，项目不属于专项债券项目“负面清单”。

本项目湖北段项目资本金 5,409,304.27 万元，占项目总投资 58.23%；本项目建始项目资本金 89,586.74 万元，占项目总投资 58.22%，符合《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）第二条，项目资本金不低于 20%的规定。

3. 项目资金来源和到位可行性

根据《湖北省人民政府关于报送沪渝蓉高铁宜昌至涪陵段（湖北段）资金筹措方案及有关情况的函》（鄂政函〔2023〕95 号）湖北段静态总投资 8,590,000.00 万元。考虑建设期利息及债券发行汇兑手续费后总投资为 9,289,304.27 万元，其中：建筑安装工程费 8,159,400.00 万元，占比 87.84%；设备购置费 430,600.00 万元，占比 4.64%；建设期利息 697,058.97 万元，占比 7.50%；债券发行兑付

费用 2,245.30 万元，占比 0.02%。

建始静态总投资 142,200.00 万元，考虑建设期利息及债券发行汇兑手续费后总投资为 153,886.74 万元，其中：建筑安装工程费 135,069.00 万元，占比 87.77%；设备购置费 7,131.00 万元，占比 4.64%；建设期利息 11,649.54 万元，占比 7.57%；债券发行兑付费用 37.20 万元，占比 0.02%。

建始项目资本金 89,586.74 万元，占项目总投资 58.22%，项目资本金主要用于建筑安装工程费、设备购置费、建设期利息及债券发行费用、拆迁支出。

4. 项目收入、成本、收益预测合理性

结合市场数据和可行性研究报告等文件对收益预测的各项假设进行分析，本项目所采用的预测假设在可接受范围内；对收益与融资平衡的各项预测数据执行了重新计算、比较和敏感性分析，各项收入成本测算的过程和依据是准确、合理、完整的，据此得出的资金平衡结论是恰当的。

5. 债券资金需要合理性

湖北段项目资本金 5,409,304.27 万元，占项目总投资 58.23%，符合《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）第二条，项目资本金不低于 20%的规定，其中发行专项债券作为项目资本金 2,245,300.00 万元。项目市场融资 3,880,000.00 万元，占项目总投资 41.77%，投资估算和债券资金需求相匹配、科学合理、依据充分，债券资金用途符合相关规定。

建始项目资本金 89,586.74 万元，占项目总投资 58.22%，符合《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）第二条，项目资本金不低于 20%的规定，其中发行专项债券作为项目资本金 37,200.00 万元。项目市场融资 64,300.00 万元，占项目总投资 41.78%，投资估算和债券资金需求相匹配、科学合理、依据充分，债券资金用途符合相关规定。

6. 项目偿债计划可行性和偿债风险点

根据财政部《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 号文），专项债券对应的项目取得的政府性基金或专项收入，应当按照该项目对应的专项债券余额统筹安排资金，专门用于偿还到期债券本金，不得通过其他项目对应的项目收益偿还到期债券本金。项目运营收入作为专项收入专门用于偿还政府专项债券本息。

项目建设资金筹措、拨付风险或因不可预见的原因，造成资金供应不足或者来源中断，导致项目建设的工期拖延甚至被迫终止；宏观经济环境的变化、国家经济政策变动等因素，引起债务资本市场的利率波动，对财务成本造成影响，进而影响项目投资收益的平衡。风险措施：首先积极筹措项目配套资金，促使投资在建设当中全额到位；第二，严格按照实施方案制定的资金使用计划，每笔资金严格使用用途，做到专款专用；第三，加强财务管理，增收节支，节能降耗，管理增效；第四，控制项目融资平衡风险，加快资金周转，适当增加流动比率，充分盘活资金，用资金使用效率收益对冲利率波动损失。

7. 绩效目标合理性

本项目设置了长期绩效目标和年度绩效目标，并对应设置了项目绩效指标。项目绩效指标主要包括产出、效益、可持续影响和满意度指标等四类一级指标；同时根据项目实际情况，每类一级指标进一步细分为若干二级指标、三级指标，并设置对应的指标内容和具体的指标值。绩效目标设置清晰明确、科学合理，做到了细化量化、科学合理、可监控和评价；绩效目标与项目建设目标相匹配，绩效指标与专项支出目标高度相关，项目绩效效果预期可以实现。

8. 其他需要纳入事前绩效评价的事项

本项目无其他需要纳入事前绩效评价的事项。

2025 年湖北省（恩施州） 新建沪渝蓉沿江高铁宜昌至涪陵段 专项债券信息披露文件

一、区域情况

恩施土家族苗族自治州位于中国湖北省西南部，西面和北面邻接重庆市，东临宜昌市，南邻湖南省湘西土家族苗族自治州，东北接神农架林区，构建了承东启西、接南纳北、内畅外联、安全便捷的综合交通运输体系。

1. 中长期经济规划情况

按照《中共恩施州委关于制定国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标的建议》要求，特编制《恩施州国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》，明确了恩施州未来五年的发展目标是：

展望 2035 年，全州综合实力大幅跃升，经济总量突破 4000 亿元，力争在 2020 年基础上翻两番，人均 GDP 接近全省平均水平，建成全国先进自治州。建成“富裕恩施”“绿色恩施”“开放恩施”“法治恩施”“幸福恩施”。

“十四五”主要目标：

（1）经济发展取得新成效。力争地区生产总值年均增速高于全省平均水平；“4+N”产业集群成为经济增长的重要支撑。

（2）改革开放取得新突破。深化“放管服”改革，建成“全国

一流、全省领先”的营商环境，建成内陆开放重要节点。

(3) 社会文明程度得到新提高。社会主义核心价值观深入人心，城乡居民思想觉悟、道德水准、文明素养全面提高，公共文化服务体系和文化产业体系更加健全。

(4) 生态文明建设实现新进步。

(5) 民生福祉达到新水平。

(6) 州域治理效能得到新提升。

打造四大产业集群，构建生态文化旅游、硒食品精深加工、生物医药、清洁能源为主的绿色产业体系。到“十四五”期末，特色产业集群总产值达到 1600 亿元以上。培育壮大新兴产业，围绕打造国家级承接产业转移示范区，加快发展电子信息、装备制造、新型建材及新材料等新兴产业，形成新的产业增长极，到“十四五”期末，总产值突破 400 亿元。加快发展现代服务业，优化服务业发展环境，全力培育武陵山文旅、商贸、物流、康养四大“区域中心”，形成竞争发展新优势，到“十四五”期末，服务业增加值力争突破千亿元。

2. 经济社会发展指标及地方政府基金预算情况

(1) 恩施州

恩施州财政经济数据

单位：亿元

项目	2022 年	2023 年	2024 年
1.地区生产总值（GDP）	1,400.00	1,481.29	1,661.36
2.城镇居民人均可支配收入（元）	35,756.70	38,248.00	40,015.00
3.农村居民人均可支配收入（元）	14,301.80	15,571.00	16,571.00
4.地方财政总收入	170.99	188.96	201.34
4.1地方公共预算收入	76.81	93.07	102.04
其中：税收收入	54.37	60.63	63.39

项目	2022 年	2023 年	2024 年
非税收入	22.44	32.44	38.65
4.2政府性基金收入	57.99	57.88	59.57
其中：国有土地使用权出让收益	54.76	50.14	48.06
5.地方财政总支出	566.05	584.78	
5.1一般公共预算支出	425.13	473.00	501.34
5.2政府性基金支出	137.08	111.78	190.57
其中：国有土地使用权出让收入安排的支出	33.59	34.60	29.90

(2) 宣恩县

宣恩县财政经济数据

单位：亿元

项目	2022 年	2023 年	2024 年
1.地区生产总值（GDP）	100.37	107.22	125.11
2.城镇居民人均可支配收入（元）	33,675.00	35,911.00	37,685
3.农村居民人均可支配收入（元）	14,198.00	15,439.00	16,398
4.地方财政总收入	5.31	6.33	7.78
4.1 地方公共预算收入	3.63	4.23	5.46
其中：税收收入	2.62	3.24	3.66
非税收入	1.01	9.86	1.80
4.2 政府性基金收入	2.78	4.46	2.32
其中：国有土地使用权出让收益	2.53	3.86	1.58
5.地方财政总支出	45.45	43.65	50.27
5.1 一般公共预算支出	36.52	37.42	38.03
5.2 政府性基金支出	8.93	6.22	12.24
其中：国有土地使用权出让收入安排的支出	1.72	2.21	0.89

(3) 专项债务情况

截至 2024 年末，恩施政府专项债债务限额、债务余额明细如下：

本地区专项债务情况表

单位：亿元

区划	2024 年限额	2024 年余额
恩施州	573.98	510.70
其中：州本级	7.869	7.869

区划	2024 年限额	2024 年余额
鹤峰县	45.81	44.85
建始县	52.22	50.56
宣恩县	43.07	39.97
恩施市	124.78	116.02
利川市	134.2173	127.8099

二、债券情况

2025 债券情况：新建沪渝蓉沿江高铁宜昌至涪陵段计划 2025 年发行专项债券 24,400.00 万元，债券信息如下：

债券名称	新建沪渝蓉沿江高铁宜昌至涪陵段专项债券
债券发行规模	24,400.00 万元
债券发行期限	30 年期
债券利率	固定利率
偿还方式	每半年支付一次利息，第 11 年-第 30 年，每年等额偿还发行金额 5%

三、项目情况

（一）项目概况

本期项目已经通过湖北申简通律师事务所合法性审核。

新建沪渝蓉沿江高铁宜昌至涪陵段概况

项目名称	项目位置	建设内容	总投资 (万元)	项目实施单位
新建沪渝蓉沿江高铁宜昌至涪陵段	新建宜昌至涪陵高速铁路起自在建沿江高铁武汉至宜昌段宜昌北站（金巴岭线路所引出），经湖北恩施和重庆石柱、丰都至涪陵，接入在建渝万高铁涪陵北站，并利用渝万高铁引入重庆东站。	新建宜昌至涪陵高速铁路（湖北段）新建正线长 330.121km，设车站 7 座：长阳东、五峰、后河、鹤峰站、木栗站、恩施南站、利川站，其中利川站与既有站并站，木栗站为越行站，平均站间距 43.133km。线路所 3 座：陈家湾、闵家冲、金巴岭线路所，其中闵家冲、金巴岭线路所在建。新建正线特大、大中桥共 108 座 54.392km，正线隧道 74 座 258.03km，桥隧占比 94.6%。正线路基长 17.722km，占线路比例为 5.4%。 地区相关及配套工程：宜涪至汉宜联络线 3.75 单线 km；宜常铁路长江桥公铁合建段 2.566km；宜常铁路长阳东段同期实施工程宜常铁路 4.806 单线 km、宜常至宜涪联络线 2.062 单线 km；改造及改建既有鸦宜铁路 1.797km、改建既有宜昌东牵引变电所及相关工程、改建宜昌东存车场及相关工程、宜昌东新建信号楼工程。	101,329.30	长江沿岸铁路集团股份有限公司

（二）分年度投资计划

新建沪渝蓉沿江高铁宜昌至涪陵段

分年度投资计划

单位：万元

项目名称	2024 年	2025 年	2026 年	2027 年	2028 年	2029 年	2030 年	合计
新建沪渝蓉沿江高铁宜昌至涪陵段	6,106.10	16,337.15	17,439.69	18,055.95	14,729.57	15,371.87	13,288.97	101,329.30

（三）项目资金来源

新建沪渝蓉沿江高铁宜昌至涪陵段投资资金来源

单位：万元

项目名称	计划完成时间	项目总投资	资金来源					预计项目融资到期本息
			小计	自筹资金	专项债券融资	银行融资	其他资金	
新建沪渝蓉沿江高铁宜昌至涪陵段	2030 年 11 月	101,329.30	101,329.30	34,729.30	24,400.00	42,200.00		97,632.83

四、资金平衡

项目还本付息表

单位：万元

年度	期初本金余额	当年新增本金	当年偿还本金	期末本金余额	当年偿还利息	当年还本付息合计
2024 年	-	6,100.00	-	6,100.00	-	-
2025 年	6,100.00	13,700.00	-	19,800.00	227.15	227.15
2026 年	19,800.00	11,800.00	-	31,600.00	735.49	735.49
2027 年	31,600.00	11,900.00	-	43,500.00	1,151.85	1,151.85
2028 年	43,500.00	8,000.00	-	51,500.00	1,529.57	1,529.57
2029 年	51,500.00	8,300.00	-	59,800.00	1,871.87	1,871.87
2030 年	59,800.00	6,800.00	-	66,600.00	2,188.97	2,188.97
2031 年	66,600.00	-	2,637.50	63,962.50	2,304.08	4,941.58
2032 年	63,962.50	-	2,637.50	61,325.00	2,193.30	4,830.80

年度	期初本金余额	当年新增本金	当年偿还本金	期末本金余额	当年偿还利息	当年还本付息合计
2033 年	61,325.00	-	2,637.50	58,687.50	2,082.53	4,720.03
2034 年	58,687.50	-	2,637.50	56,050.00	1,971.75	4,609.25
2035 年	56,050.00	-	2,942.50	53,107.50	1,860.98	4,803.48
2036 年	53,107.50	-	3,442.50	49,665.00	1,742.73	5,185.23
2037 年	49,665.00	-	3,652.50	46,012.50	1,610.94	5,263.44
2038 年	46,012.50	-	3,857.50	42,155.00	1,474.47	5,331.97
2039 年	42,155.00	-	3,857.50	38,297.50	1,335.74	5,193.24
2040 年	38,297.50	-	3,857.50	34,440.00	1,197.00	5,054.50
2041 年	34,440.00	-	3,857.50	30,582.50	1,058.26	4,915.76
2042 年	30,582.50	-	3,857.50	26,725.00	919.51	4,777.01
2043 年	26,725.00	-	3,857.50	22,867.50	780.76	4,638.26
2044 年	22,867.50	-	3,857.50	19,010.00	642.02	4,499.52
2045 年	19,010.00	-	3,857.50	15,152.50	503.29	4,360.79
2046 年	15,152.50	-	3,857.50	11,295.00	364.53	4,222.03
2047 年	11,295.00	-	1,220.00	10,075.00	253.49	1,473.49
2048 年	10,075.00	-	1,220.00	8,855.00	225.51	1,445.51
2049 年	8,855.00	-	1,220.00	7,635.00	197.55	1,417.55
2050 年	7,635.00	-	1,220.00	6,415.00	169.58	1,389.58
2051 年	6,415.00	-	1,220.00	5,195.00	141.61	1,361.61
2052 年	5,195.00	-	1,220.00	3,975.00	113.65	1,333.65
2053 年	3,975.00	-	1,220.00	2,755.00	85.67	1,305.67
2054 年	2,755.00	-	1,220.00	1,535.00	57.70	1,277.70
2055 年	1,535.00	-	915.00	620.00	29.74	944.74
2056 年	620.00	-	415.00	205.00	9.24	424.24
2057 年	205.00	-	205.00	-	2.30	207.30
合计		66,600.00	66,600.00		31,032.83	97,632.83

新建沪渝蓉沿江高铁宜昌至涪陵段

专项债券募投项目平衡情况

单位：万元

项目名称	项目收入	付现运营成本及税费	项目总投资	项目融资合计	预计融资利息	收益对融资本息覆盖倍数
新建沪渝蓉沿江高铁宜昌至涪陵段	220,457.36	99,799.10	101,329.30	66,600.00	31,032.83	1.24

结论：综上所述，预计项目收益对融资本息覆盖倍数为 1.24，项目收益完全可以覆盖融资本息。同时，本期项目融资平衡情况已经通过湖北中扬会计师事务所（普通合伙）评估。

五、信用评级

东方金诚国际信用评估有限公司认为本期项目收益与融资自求平衡专项债券到期不能偿还的风险较低，评定新建沪渝蓉沿江高铁宜昌至涪陵段的信用等级为 AAA。

六、潜在风险评估

（一）影响项目施工进度或正常运营的风险及控制措施

1. 自然环境和施工条件

影响施工进度自然环境和施工条件因素主要包括气象环境和地质情况两大方面，这两方面对工程项目的影晌有时难以预测，具有一定的不确定性。

（1）本项目气象环境影响因素主要考虑高温天气、雨季、大风等情况对项目进度的影响。

在夏季，室外温度过高，温度持续较高，给建设施工带来极大的不便，室外操作人员工作效率较低，容易发生中暑；项目所在区域，温差不大，对混凝土施工的影响相对较小。

在降水方面主要考虑雨季的长短对进度的影响。梅雨季节，雨天较多，空气湿度也较大，会给建设施工带来一些问题，比如：土方工程和基础工程受雨水影响比较大，若不采取有关防范措施，会导致工期延误；建设施工受雨水影响，导致工作难以推进，甚至可能产生安

全问题。

在大风出现的时候，也会给工程进度带来影响。刮风比较大时，进行施工作业比较困难和危险，这种情况下，为了保证安全，无法进行建设施工，就导致了进度的拖延。

风险控制措施：在施工前收集并分析气象资料，制定适宜的施工进度计划。根据项目抵御灾害天气的能力，合理制定灾害天气应对预案，将灾害天气对工程进度的影响降到最低点。比如，在温度方面，主要是收集年平均气温，最热、最冷月份的平均温度以及施工季节室内外温差等情况，从而确定出防暑降温措施以及冬雨季施工进度措施；在降雨方面，要收集当地雨季的长短、月平均降雨量、最大降水量等情况，可以为雨季施工措施、排水防洪等方案提供依据；在大风因素方面，要收集当地的主导风向和频率及大风出现的天数、时间等情况，从而为确定临时设施布置方案以及确定施工工作时间等提供了可靠的依据。

（2）复杂的地质地貌较易影响项目的建设进度，地质地貌情况决定土石方工程的施工方法、地基土的处理方法、基础的施工方法等等。

由于水文地质较为复杂，而工程中对水文地质问题研究往往又不深入，会忽略了它对工程进度的影响。若施工中遇到在勘察设计时没有发现的水文地质的情况下，比如：流砂、透水、断层、空穴、溶洞等，这些情况可能给基础工程带来不利的影响，此时，应该先暂停该部分的施工，应立即与设计方、地勘及相关专家“会诊”，研究对策，

提出解决方案，再继续施工。

风险控制措施：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。首先进行可行性研究工程地质勘察，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；其次，在可行性研究的基础上，进行初步地质勘察，综合考虑地质条件和各种因素，为详勘工作提出建议；最后进行详细地质勘察，详细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。

2. 来源于施工方的风险因素（施工技术、管理方案）

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；应用新技术、新材料、新结构缺乏经验，不能保证质量等影响施工进度；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，流水施工组织不合理，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。

风险控制措施：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。

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。

3. 来源于设计单位的风险因素（设计质量、设计变更）

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，或者由于业主提出了新的要求。

风险控制措施：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；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，严格控制变更手续办理时间，减少设计变更对施工总进度的影响。

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。

风险控制措施：择优选择材料设备供应商，注重考察关键设备在工厂的监制；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。

5. 资金落实风险

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，主要来源于项目单位自有资金和专项债券。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。

风险控制措施：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；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。

6. 工程风险

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。

风险控制措施：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。

（二）影响项目收益的风险及控制措施

1. 经营风险

本项目的经营风险主要为客流量带来的票价收入的不确定性。本项目建成后，如果达到预计的客流量，将会达到预期的收益，甚至更好；反之，如果达不到预计的客流量，将影响收入的水平，给项目的经济收益带来风险。

风险控制措施：工程规划设计方案应贯彻“以人为本”的理念，为将来的铁路运营的优质服务创造良好的硬件；广泛吸取国内外高速

铁路的成功经营理念 and 优秀的管理模式，提高服务水平。

2. 利率波动风险

利率波动风险。在政府专项债券存续期内，国际、国内宏观经济环境的变化，国家经济政策变动等因素会引起债务资本市场利率的波动，市场利率波动将会对本项目的财务成本产生影响，进而影响项目投资收益的平衡。

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

3. 财务风险

本项目工程建设和配套基础设施投入资金较大，建设资金主要来自银行贷款，其次是自有资金，最后是专项债券，如在实施过程中遭遇意外的困难而使项目建设延期的局面，或遇市场发生重大变化，则项目可能出现资金周转困难。

风险控制措施：充分考虑项目建设的特点，对项目工程实施和配套基础设施建设进行周密的安排，保证按期完工，充分落实建设所需资金。银行方应实时监管项目的变现情况，确保债券发行资金的按时回笼，以增强项目的抗风险能力。

（三）影响融资平衡结果的风险及控制措施

1. 财务测算不准确风险

本项目融资平衡最大的风险在于对项目进度以及项目整体现金

流测算等重要环节出现判断偏差。对项目进度错判将导致融资节奏错乱，导致资金不能及时足额注入到项目或者大额资金不能充分运用的后果；整体现金流测算出现偏差将导致项目可行性分析不能及时纠偏，项目资金投入和现金流入不能平衡的结果。

风险控制措施：本项目建设工程实施方案经过大量分析论证工作后得出，投资分析结果较为可靠。本项目现金流测算环节聘请专业团队进行测算，测算结果较为可靠。

此外，根据《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，因项目取得的政府性基金或专项收入暂时难以实现，不能偿还到期债券本金时，可在专项债务限额内发行相关专项债券周转偿还，项目收入实现后予以归还。

2. 存续债券置换不畅风险

根据《地方政府专项债务预算管理办法》（财预〔2016〕155号）第六条规定，专项债务本金通过对应的政府性基金收入、专项收入、发行专项债券等偿还。由于项目经营收入回款较慢，若本期政府专项债券到期时项目收入不足以偿还本期债券，发行人将发行新一期政府专项债券置换本期债券。因此，存在由于新一期政府专项债券不能足额及时募集而造成本期政府专项债券不能按期足额兑付的风险。

风险控制措施：为防止发生存续债券不能顺畅置换的风险，发行人将会同主承销商及承销团成员提前准备发行资料，选取合适的发行时间窗口，根据市场行情科学定价，力争在存续债券兑付日之前及时

足额地募集到还款资金。

七、主管部门责任

宣恩县财政局是本项目专项债券资金的主管部门，负责对债券资金“借、用、还”实行全过程监管；负责对专项债券项目实施过程进行监督；负责专项债券资金支付审核；负责督促资金使用单位（项目单位）按时偿还债券本息；负责组织债券资金绩效管理；负责政府债券信息公开。

中国国家铁路集团有限公司是本项目的行业主管部门，履行项目管理责任，负责对专项债券项目建设情况进行动态监管；负责对专项债券项目的工程进度、质量安全等进行检查考核；负责统筹协调相关部门保障项目建设进度，保障项目收入如期实现；督办项目单位将项目收入及时全额纳入国库，确保专项债券本息按时足额偿还。

八、事前绩效评估

（一）总体结论

经过对本项目进行事前绩效评估，本项目可以申请专项债券资金支持。

（二）事前绩效评估情况

2021年6月10日，中华人民共和国财政部印发《地方政府专项债券项目资金绩效管理办法的通知》（财预〔2021〕61号），根据该通知组织对本项目进行事前绩效评估，事前绩效评估情况如下：

1. 项目实施的必要性、公益性、收益性

实施必要性：长江经济带是我国新一轮改革开放转型实施新区域

开放开发战略区域。

本项目位于长江经济带中游，可连接东中西部地区的沿江地区。随着本项目及武汉以东沿江高铁的建设，在兴山衔接郑万高铁并向西延伸，将形成一条贯穿长江经济带的东西向快速铁路通道，形成长三角、长江中游城市群核心城市与成渝城市群核心城市间直接连接的交通要道，可大力促进华东、华中与西南地区间的合作与联系，支撑川渝工业经济产业带和城市带建设，增强长三角地区对外辐射力。本项目的建设将促进长江经济带沿线城市群人口、资源、资金、技术的交流，对落实“东中西互动合作的协调发展带”战略定位有重要意义。

长江经济带发展理念应“坚持生态优先、绿色发展，共抓大保护，不搞大开发”。长江经济带串联起了中国东部最先进发达之地、中部正逐步崛起之地以及西部相对落后欠发达之地。同在一江之畔，但所处发展阶段差异不小，综合经济实力有着明显的强、中、弱之别；而长江流域内的生态环境，有相当多的生态脆弱地区，“大保护”的迫切性较高。各种运输方式中，铁路具有大能力、低成本和节能环保等明显的技术经济比较优势。在满足运输需求和旅游产业发展的同时，长江经济带迫切需要建设节能环保铁路运输方式，构建资源节约型和环境友好型的交通运输体系。本项目的建设对于实现以最小的资源和环境代价满足经济社会的运输需求，实现交通运输的可持续发展具有重要意义和作用，是响应长江经济带“共抓大保护，不搞大开发”发展理念的绿色交通基础设施。

本项目地处鄂西山区，旅游资源非常丰富，主要有举世瞩目的宜

昌三峡大坝景区、三峡大老岭省级自然保护区、兴山县昭君故里、神农架国家自然保护区等。2015 年宜昌市接待旅游人数 4732 万人次，神农架景区接待旅游人数 878 万人次，近年来旅游人数年增速高于 20%。沿线地区人均 GDP 约为湖北省的 97%，约为长江经济带所辖省市的 94%。基础设施薄弱，出行不便是限制沿线地区经济发展的重要因素之一。交通基础设施的优化与完善是区域经济发展的重要支撑，本项目建成后，将改善沿线交通条件，将沿线的旅游景点串联起来，形成一条黄金旅游线路，吸引长江沿线地区旅游客流，进一步扩大鄂西生态文化旅游圈及湖北省“一江两山”的辐射范围，对沿线旅游资源开发及旅游品牌建设有重要的意义和作用。

综上所述，本项目建设是十分必要及迫切的。

新建宜昌至涪陵高速铁路是国家“十三五”规划项目，国家规划的沿江高铁新通道“三步走”计划的一部分。项目的建设是落实“东中西互动合作的协调发展带”战略定位的重大举措，在满足经济社会的运输需求，实现交通运输的可持续发展的同时，也将有效激活鄂西地区丰富的生态、文化等资源优势，进一步扩大鄂西生态文化旅游圈及湖北省“一江两山”的辐射范围，促进沿线旅游资源深度整合开发及旅游品牌建设。

项目的公益性：本项目投向领域为交通基础设施-铁路(含城际铁路和铁路专用线)，符合财政部、国家发改委明确的专项债券投向领域的要求。债券资金未用于《地方政府专项债券资金投向领域禁止类项目清单》领域；本项目属于政府投资范围，具备公益属性，符合《政

府投资条例》（国令第 712 号）、《关于在公共服务领域推广政府和社会资本合作模式指导意见的通知》（国办发〔2015〕42 号）相关规定。

项目收益性：主要来源于客运收入、其他收入。项目的运营收入作为专项收入专门用于偿还政府专项债券本息，收入来源合理可靠。项目相关收益对债券本息的覆盖倍数为 1.24 倍，通过压力测试，该项目还本付息资金具有一定的稳定性与风险抵抗能力。

2. 项目投资合规性与项目成熟度

新建宜昌至涪陵高速铁路（湖北段）新建正线长 330.121km，设车站 7 座：长阳东、五峰、后河、鹤峰站、木栗站、恩施南站、利川站，其中利川站与既有站并站，木栗站为越行站，平均站间距 43.133km。线路所 3 座：陈家湾、闵家冲、金巴岭线路所，其中闵家冲、金巴岭线路所在建。新建正线特大、大中桥共 108 座 54.392km，正线隧道 74 座 258.03km，桥隧占比 94.6%。正线路基长 17.722km，占线路比例为 5.4%。

地区相关及配套工程：宜涪至汉宜联络线 3.75 单线 km；宜常铁路长江桥公铁合建段 2.566km；宜常铁路长阳东段同期实施工程宜常铁路 4.806 单线 km、宜常至宜涪联络线 2.062 单线 km；改造及改建既有鸦宜铁路 1.797km、改建既有宜昌东牵引变电所及相关工程、改建宜昌东存车场及相关工程、宜昌东新建信号楼工程。

项目目前已取得的立项、可研、初步设计批复、土地预审、用地规划、环评、社会稳定风险评估、开工备案、节能报告、水土保持方

案、施工图审核报告等相关证件或批复文件，项目不属于专项债券项目“负面清单”。

本项目湖北段项目资本金 5,409,304.27 万元，占项目总投资 58.23%；宣恩项目资本金 59,129.30 万元，占项目总投资 58.35%，符合《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）第二条，项目资本金不低于 20%的规定。

3. 项目资金来源和到位可行性

根据《湖北省人民政府关于报送沪渝蓉高铁宜昌至涪陵段（湖北段）资金筹措方案及有关情况的函》（鄂政函〔2023〕95 号）湖北段静态总投资 8,590,000.00 万元。考虑建设期利息及债券发行汇兑手续费后总投资为 9,289,304.27 万元，其中：建筑安装工程费 8,159,400.00 万元，占比 87.84%；设备购置费 430,600.00 万元，占比 4.64%；建设期利息 697,058.97 万元，占比 7.50%；债券发行兑付费用 2,245.30 万元，占比 0.02%。

宣恩静态总投资 93,600.00 万元，考虑建设期利息及债券发行汇兑手续费后总投资为 101,329.30 万元，其中：建筑安装工程费 88,906.00 万元，占比 87.74%；设备购置费 4,694.00 万元，占比 4.63%；建设期利息 7,704.90 万元，占比 7.61%；债券发行兑付费用 24.40 万元，占比 0.02%。

宣恩项目资本金 59,129.30 万元，占项目总投资 58.35%，项目资本金主要用于建筑安装工程费、设备购置费、建设期利息及债券发行费用、拆迁支出。

4. 项目收入、成本、收益预测合理性

结合市场数据和可行性研究报告等文件对收益预测的各项假设进行分析，本项目所采用的预测假设在可接受范围内；对收益与融资平衡的各项预测数据执行了重新计算、比较和敏感性分析，各项收入成本测算的过程和依据是准确、合理、完整的，据此得出的资金平衡结论是恰当的。

5. 债券资金需要合理性

湖北段项目资本金 5,409,304.27 万元，占项目总投资 58.23%，符合《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）第二条，项目资本金不低于 20% 的规定，其中发行专项债券作为项目资本金 2,245,300.00 万元。项目市场融资 3,880,000.00 万元，占项目总投资 41.77%，投资估算和债券资金需求相匹配、科学合理、依据充分，债券资金用途符合相关规定。

宣恩项目资本金 59,129.30 万元，占项目总投资 58.35%，符合《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）第二条，项目资本金不低于 20% 的规定，其中发行专项债券作为项目资本金 24,400.00 万元。项目市场融资 42,200.00 万元，占项目总投资 41.65%，投资估算和债券资金需求相匹配、科学合理、依据充分，债券资金用途符合相关规定。

6. 项目偿债计划可行性和偿债风险点

根据财政部《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 号文），专项债券对应的

项目取得的政府性基金或专项收入，应当按照该项目对应的专项债券余额统筹安排资金，专门用于偿还到期债券本金，不得通过其他项目对应的项目收益偿还到期债券本金。项目运营收入作为专项收入专门用于偿还政府专项债券本息。

项目建设资金筹措、拨付风险或因不可预见的原因，造成资金供应不足或者来源中断，导致项目建设的工期拖延甚至被迫终止；宏观经济环境的变化、国家经济政策变动等因素，引起债务资本市场的利率波动，对财务成本造成影响，进而影响项目投资收益的平衡。风险措施：首先积极筹措项目配套资金，促使投资在建设当中全额到位；第二，严格按照实施方案制定的资金使用计划，每笔资金严格使用用途，做到专款专用；第三，加强财务管理，增收节支，节能降耗，管理增效；第四，控制项目融资平衡风险，加快资金周转，适当增加流动比率，充分盘活资金，用资金使用效率收益对冲利率波动损失。

7. 绩效目标合理性

本项目设置了长期绩效目标和年度绩效目标，并对应设置了项目绩效指标。项目绩效指标主要包括产出、效益、可持续影响和满意度指标等四类一级指标；同时根据项目实际情况，每类一级指标进一步细分为若干二级指标、三级指标，并设置对应的指标内容和具体的指标值。绩效目标设置清晰明确、科学合理，做到了细化量化、科学合理、可监控和评价；绩效目标与项目建设目标相匹配，绩效指标与专项支出目标高度相关，项目绩效效果预期可以实现。

8. 其他需要纳入事前绩效评价的事项

本项目无其他需要纳入事前绩效评价的事项。

2025 年湖北省（宜昌市） 新建沪渝蓉沿江高铁宜昌至涪陵段 专项债券信息披露文件

一、区域情况

宜昌，位于长江中上游结合部、湖北省西南部，素有“三峡门户”“川鄂咽喉”之称。宜昌古称“夷陵”，因“水至此而夷、山至此而陵”得名。清朝时改称“宜昌”，取“宜于昌盛”之意。宜昌历史悠久，巴楚文化源远流长，是世界历史文化名人屈原、古代民族团结使者王昭君的故里。宜昌是三峡工程、葛洲坝水利枢纽工程所在地，被誉为“世界水电之都”。宜昌现辖 5 区 3 市 5 县和 1 个国家级高新区，国土面积 2.1 万平方公里。2023 年末常住人口 392.4 万人，户籍人口为 385.11 万人。

宜都市，湖北省辖县级市，由宜昌市代管，位于湖北省西南部，东隔长江与宜昌市猇亭区、枝江市相望，东南邻松滋市，西南、正西与五峰土家族自治县、长阳土家族自治县交界，北与宜昌市点军区接壤，区域面积 1357 平方千米。宜都市气候属亚热带季风气候，冬冷夏热，四季分明，年平均气温 16.7℃

2. 经济社会发展指标及地方政府基金预算情况

（1）宜昌市

宜昌市财政经济数据

单位：亿元

项目	2022 年	2023 年	2024 年
1.地区生产总值（GDP）	5,502.69	5,985.28	6,191.12
2.城镇居民人均可支配收入（元）	43,943	46,448	48,543
3.农村居民人均可支配收入（元）	22,571	24,479	28,982
4.地方财政总收入	443.10	492.77	534.60
4.1地方公共预算收入	218.20	268.99	294.07
其中：税收收入	167.10	203.84	220.88
非税收入	51.10	65.15	73.19
4.2政府性基金收入	215.50	223.78	240.52
其中：国有土地使用权出让收益	-	-	-
5.地方财政总支出	886.60	884.97	947.30
5.1一般公共预算支出	563.60	679.49	721.23
5.2政府性基金支出	319.20	205.48	226.06
其中：国有土地使用权出让收入安排的支出	-	-	-

（2）宜都市

宜都市财政经济数据

单位：万元

项目	2022 年	2023 年	2024 年
1.地区生产总值（GDP）	9,003,300	9,300,000	9,630,400
2.城镇居民人均可支配收入（万元）	47,942	50,866	53,104
3.农村居民人均可支配收入（万元）	28,286	30,803	32,805
4.地方财政总收入	545,349	532,793	765,748
4.1 地方公共预算收入	225,161	300,351	331,783
其中：税收收入	182,256	235,320	265,973
非税收入	42,905	65,031	65,810
4.2 政府性基金收入	320,188	232,442	433,965
其中：国有土地使用权出让收益	-	-	-
5.地方财政总支出	833,143	771,004	929,313
5.1 一般公共预算支出	530,298	574,901	617,172
5.2 政府性基金支出	302,845	196,103	312,141
其中：国有土地使用权出让收入安排的支出	-	-	-

（3）专项债务情况

截至 2024 年末，宜昌市政府专项债债务限额、债务余额明细如下：

本地区专项债务情况表

单位：亿元

区划	2024 年限额	2024 年余额
宜昌市	810.79	748.51
其中：宜都市	71.40	56.84

本地区专项债务期限结构表

单位：亿元

期限	2024 年
1 年期	0.05
2 年期	0.77
3 年期	1.28
5 年期	11.08
7 年期	4.64
10 年期	9.42
15 年期	16.40
20 年期	11.54
30 年期	1.66

二、债券情况

2025 债券情况：新建沪渝蓉沿江高铁宜昌至涪陵段计划 2025 年发行专项债券 15,500.00 万元，债券信息如下：

债券名称	新建沪渝蓉沿江高铁宜昌至涪陵段专项债券
债券发行规模	15,500.00 万元
债券发行期限	30 年期
债券利率	固定利率
偿还方式	每半年支付一次利息，第 11 年—第 30 年，每年等额偿还发行金额 5%

三、项目情况

（一）项目概况

本期项目已经通过湖北申简通律师事务所合法性审核。

新建沪渝蓉沿江高铁宜昌至涪陵段概况

项目名称	项目位置	建设内容	总投资 (万元)	项目实施单位
新建沪渝蓉沿江高铁宜昌至涪陵段	新建宜昌至涪陵高速铁路起自在建沿江高铁武汉至宜昌段宜昌北站（金巴岭线路所引出），经湖北恩施和重庆石柱、丰都至涪陵，接入在建渝万高铁涪陵北站，并利用渝万高铁引入重庆东站。	新建宜昌至涪陵高速铁路（湖北段）新建正线长330.121km，设车站7座：长阳东、五峰、后河、鹤峰站、木栗站、恩施南站、利川站，其中利川站与既有站并站，木栗站为越行站，平均站间距43.133km。线路所3座：陈家湾、闵家冲、金巴岭线路所，其中闵家冲、金巴岭线路所在建。新建正线特大、大中桥共108座54.392km，正线隧道74座258.03km，桥隧占比94.6%。正线路基长17.722km，占线路比例为5.4%。 地区相关及配套工程：宜涪至汉宜联络线3.75单线km；宜常铁路长江桥公铁合建段2.566km；宜常铁路长阳东段同期实施工程宜常铁路4.806单线km、宜常至宜涪联络线2.062单线km；改造及改建既有鸦宜铁路1.797km、改建既有宜昌东牵引变电所及相关工程、改建宜昌东存车场及相关工程、宜昌东新建信号楼工程。	253,580.10	长江沿岸铁路集团股份有限公司

（二）分年度投资计划

新建沪渝蓉沿江高铁宜昌至涪陵段

分年度投资计划

单位：万元

项目名称	2024 年	2025 年	2026 年	2027 年	2028 年	2029 年	2030 年	合计
新建沪渝蓉沿江高铁宜昌至涪陵段	20,284.00	31,843.00	48,362.30	44,850.90	36,582.40	38,435.00	33,222.50	253,580.10

（三）项目资金来源

新建沪渝蓉沿江高铁宜昌至涪陵段投资资金来源

单位：万元

项目名称	计划完成时间	项目总投资	资金来源					预计项目融资到期本息
			小计	自筹资金	专项债券融资	银行融资	其他资金	
新建沪渝蓉沿江高铁宜昌至涪陵段	2030 年 11 月	253,580.10	253,580.10	87,080.10	61,900.00	105,500.00		245,111.66

四、资金平衡

项目还本付息表

单位：万元

年度	期初本金余额	当年新增本金	当年偿还本金	期末本金余额	当年偿还利息	当年还本付息合计
2024 年	-	20,000.00	-	20,000.00	264.00	264.00
2025 年	20,000.00	25,000.00	-	45,000.00	727.50	727.50
2026 年	45,000.00	34,500.00	-	79,500.00	1,846.80	1,846.80
2027 年	79,500.00	29,500.00	-	109,000.00	2,940.90	2,940.90
2028 年	109,000.00	20,000.00	-	129,000.00	3,882.40	3,882.40
2029 年	129,000.00	20,600.00	-	149,600.00	4,735.00	4,735.00
2030 年	149,600.00	16,900.00	-	166,500.00	5,522.50	5,522.50
2031 年	166,500.00	-	6,593.75	159,906.25	5,808.17	12,401.92
2032 年	159,906.25	-	6,593.75	153,312.50	5,531.23	12,124.98
2033 年	153,312.50	-	6,593.75	146,718.75	5,254.29	11,848.04
2034 年	146,718.75	-	6,593.75	140,125.00	4,977.35	11,571.10
2035 年	140,125.00	-	7,593.75	132,531.25	4,687.22	12,280.97
2036 年	132,531.25	-	8,368.75	124,162.50	4,383.88	12,752.63
2037 年	124,162.50	-	9,143.75	115,018.75	4,054.50	13,198.25
2038 年	115,018.75	-	9,643.75	105,375.00	3,710.84	13,354.59
2039 年	105,375.00	-	9,643.75	95,731.25	3,361.59	13,005.34
2040 年	95,731.25	-	9,643.75	86,087.50	3,012.33	12,656.08
2041 年	86,087.50	-	9,643.75	76,443.75	2,663.07	12,306.82
2042 年	76,443.75	-	9,643.75	66,800.00	2,313.81	11,957.56
2043 年	66,800.00	-	9,643.75	57,156.25	1,964.56	11,608.31
2044 年	57,156.25	-	9,643.75	47,512.50	1,615.30	11,259.05
2045 年	47,512.50	-	9,643.75	37,868.75	1,266.04	10,909.79
2046 年	37,868.75	-	9,643.75	28,225.00	916.78	10,560.53
2047 年	28,225.00	-	3,050.00	25,175.00	636.76	3,686.76
2048 年	25,175.00	-	3,050.00	22,125.00	564.44	3,614.44
2049 年	22,125.00	-	3,050.00	19,075.00	492.12	3,542.12
2050 年	19,075.00	-	3,050.00	16,025.00	419.80	3,469.80
2051 年	16,025.00	-	3,050.00	12,975.00	347.48	3,397.48

年度	期初本金余额	当年新增本金	当年偿还本金	期末本金余额	当年偿还利息	当年还本付息合计
2052 年	12,975.00	-	3,050.00	9,925.00	275.16	3,325.16
2053 年	9,925.00	-	3,050.00	6,875.00	202.84	3,252.84
2054 年	6,875.00	-	3,050.00	3,825.00	130.52	3,180.52
2055 年	3,825.00	-	2,050.00	1,775.00	71.40	2,121.40
2056 年	1,775.00	-	1,275.00	500.00	25.48	1,300.48
2057 年	500.00	-	500.00	-	5.60	505.60
合计		166,500.00	166,500.00		78,611.66	245,111.66

新建沪渝蓉沿江高铁宜昌至涪陵段

专项债券募投项目平衡情况

单位：万元

项目名称	项目收入	付现运营成本及税费	项目总投资	项目融资合计	预计融资利息	收益对融资本息覆盖倍数
新建沪渝蓉沿江高铁 宜昌至涪陵段	551,650.44	249,721.05	253,580.10	166,500.00	78,611.66	1.23

结论：综上所述，预计项目收益对融资本息覆盖倍数为 1.23，项目收益完全可以覆盖融资本息。同时，本期项目融资平衡情况已经通过湖北中扬会计师事务所（普通合伙）评估。

五、信用评级

东方金诚国际信用评估有限公司认为本期项目收益与融资自求平衡专项债券到期不能偿还的风险较低，评定新建沪渝蓉沿江高铁宜昌至涪陵段的信用等级为 AAA。

六、潜在风险评估

（一）影响项目施工进度或正常运营的风险及控制措施

1. 自然环境和施工条件

影响施工进度自然环境因素主要包括气象环境和地质情况两大方面，这两方面对工程项目的影影响有时难以预测，具有

一定的不确定性。

(1) 本项目气象环境影响因素主要考虑高温天气、雨季、大风等情况对项目进度的影响。

在夏季，室外温度过高，温度持续较高，给建设施工带来极大的不便，室外操作人员工作效率较低，容易发生中暑；项目所在区域，温差不大，对混凝土施工的影响相对较小。

在降水方面主要考虑雨季的长短对进度的影响。梅雨季节，雨天较多，空气湿度也较大，会给建设施工带来一些问题，比如：土方工程和基础工程受雨水影响比较大，若不采取有关防范措施，会导致工期延误；建设施工受雨水影响，导致工作难以推进，甚至可能产生安全问题。

在大风出现的时候，也会给工程进度带来影响。刮风比较大时，进行施工作业比较困难和危险，这种情况下，为了保证安全，无法进行建设施工，就导致了进度的拖延。

风险控制措施：在施工前收集并分析气象资料，制定适宜的施工进度计划。根据项目抵御灾害天气的能力，合理制定灾害天气应对预案，将灾害天气对工程进度的影响降到最低点。比如，在温度方面，主要是收集年平均气温，最热、最冷月份的平均温度以及施工季节室内外温差等情况，从而确定出防暑降温措施以及冬雨季施工进度措施；在降雨方面，要收集当地雨季的长短、月平均降雨量、最大降水量等情况，可以为雨季施工措施、排水防洪等方案提供依据；在大风因素方面，要收集当地的主导风向和频率及大风出现的天数、时间等

情况,从而为确定临时设施布置方案以及确定施工工作时间等提供了可靠的依据。

(2) 复杂的地质地貌较易影响项目的建设进度,地质地貌情况决定土石方工程的施工方法、地基土的处理方法、基础的施工方法等等。

由于水文地质较为复杂,而工程中对水文地质问题研究往往又不深入,会忽略了它对工程进度的影响。若施工中遇到在勘察设计时没有发现的水文地质的情况下,比如:流砂、透水、断层、空穴、溶洞等,这些情况可能给基础工程带来不利的影响,此时,应该先暂停该部分的施工,应立即与设计方、地勘及相关专家“会诊”,研究对策,提出解决方案,再继续施工。

风险控制措施: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。首先进行可行性研究工程地质勘察,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;其次,在可行性研究的基础上,进行初步地质勘察,综合考虑地质条件和各种因素,为详勘工作提出建议;最后进行详细地质勘察,详细查明项目现场地基工程地质条件,准确提供工程 and 基础设计、施工必须的地质参数。

2.来源于施工方的风险因素(施工技术、管理方案)

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；应用新技术、新材料、新结构缺乏经验，不能保证质量等影响施工进度；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，流水施工组织不合理，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。

风险控制措施：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。

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。

3.来源于设计单位的风险因素（设计质量、设计变更）

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，或者由于业主提出了新的要求。

风险控制措施：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的影响；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，严格控制变更手续办理时间，减少设计变更对施工总进度的影响。

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。

风险控制措施：择优选择材料设备供应商，注重考察关键设备在工厂的监制；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。

5.资金落实风险

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，主要来源于项目单位自有资金和专项债券。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。

风险控制措施：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；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。

6.工程风险

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。

风险控制措施：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。

（二）影响项目收益的风险及控制措施

1.经营风险

本项目的经营风险主要为客流量带来的票价收入的不确定性。本项目建成后，如果达到预计的客流量，将会达到预期的收益，甚至更好；反之，如果达不到预计的客流量，将影响收入的水平，给项目的经济收益带来风险。

风险控制措施：工程规划设计方案应贯彻“以人为本”的理念，为将来的铁路运营的优质服务创造良好的硬件；广泛吸取国内外高速铁路的成功经营理念和优秀的管理模式，提高服务水平。

2.利率波动风险

利率波动风险。在政府专项债券存续期内，国际、国内宏观经济环境的变化，国家经济政策变动等因素会引起债务资本市场利率的波动，市场利率波动将会对本项目的财务成本产生影响，进而影响项目投资收益的平衡。

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

3.财务风险

本项目工程建设和配套基础设施投入资金较大，建设资金主要来

自银行贷款，其次是自有资金，最后是专项债券，如在实施过程中遭遇意外的困难而使项目建设延期的局面，或遇市场发生重大变化，则项目可能出现资金周转困难。

风险控制措施：充分考虑项目建设的特点，对项目工程实施和配套基础设施建设进行周密的安排，保证按期完工，充分落实建设所需资金。银行方应实时监管项目的变现情况，确保债券发行资金的按时回笼，以增强项目的抗风险能力。

（三）影响融资平衡结果的风险及控制措施

1.财务测算不准确风险

本项目融资平衡最大的风险在于对项目进度以及项目整体现金流测算等重要环节出现判断偏差。对项目进度错判将导致融资节奏错乱，导致资金不能及时足额注入到项目或者大额资金不能充分运用的后果；整体现金流测算出现偏差将导致项目可行性分析不能及时纠偏，项目资金投入和现金流入不能平衡的结果。

风险控制措施：本项目建设工程实施方案经过大量分析论证工作后得出，投资分析结果较为可靠。本项目现金流测算环节聘请专业团队进行测算，测算结果较为可靠。

此外，根据《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，因项目取得的政府性基金或专项收入暂时难以实现，不能偿还到期债券本金时，可在专项债务限额内发行相关专项债券周转偿还，项目收入实现后予以归还。

2.存续债券置换不畅风险

根据《地方政府专项债务预算管理办法》（财预〔2016〕155号）第六条规定，专项债务本金通过对应的政府性基金收入、专项收入、发行专项债券等偿还。由于项目经营收入回款较慢，若本期政府专项债券到期时项目收入不足以偿还本期债券，发行人将发行新一期政府专项债券置换本期债券。因此，存在由于新一期政府专项债券不能足额及时募集而造成本期政府专项债券不能按期足额兑付的风险。

风险控制措施：为防止发生存续债券不能顺畅置换的风险，发行人将会同主承销商及承销团成员提前准备发行资料，选取合适的发行时间窗口，根据市场行情科学定价，力争在存续债券兑付日之前及时足额地募集到还款资金。

七、主管部门责任

宜都市财政局是本项目专项债券资金的主管部门，负责对债券资金“借、用、还”实行全过程监管；负责对专项债券项目实施过程进行监督；负责专项债券资金支付审核；负责督促资金使用单位（项目单位）按时偿还债券本息；负责组织债券资金绩效管理；负责政府债券信息公开。

中国国家铁路集团有限公司是本项目的行业主管部门，履行项目管理责任，负责对专项债券项目建设情况进行动态监管；负责对专项债券项目的工程进度、质量安全等进行检查考核；负责统筹协调相关部门保障项目建设进度，保障项目收入如期实现；督办项目单位将项目收入及时全额纳入国库，确保专项债券本息按时足额偿还。

八、事前绩效评估

（一）总体结论

经过对本项目进行事前绩效评估，本项目可以申请专项债券资金支持。

（二）事前绩效评估情况

2021年6月10日，中华人民共和国财政部印发《地方政府专项债券项目资金绩效管理办法的通知》（财预〔2021〕61号），根据该通知组织对本项目进行事前绩效评估，事前绩效评估情况如下：

1.项目实施的必要性、公益性、收益性

实施必要性：长江经济带是我国新一轮改革开放转型实施新区域开放开发战略区域。

本项目位于长江经济带中游，可连接东中西部地区的沿江地区。随着本项目及武汉以东沿江高铁的建设，在兴山衔接郑万高铁并向西延伸，将形成一条贯穿长江经济带的东西向快速铁路通道，形成长三角、长江中游城市群核心城市与成渝城市群核心城市间直接连接的交通要道，可大力促进华东、华中与西南地区间的合作与联系，支撑川渝工业经济产业带和城市带建设，增强长三角地区对外辐射力。本项目的建设将促进长江经济带沿线城市群人口、资源、资金、技术的交流，对落实“东中西互动合作的协调发展带”战略定位有重要意义。

长江经济带发展理念应“坚持生态优先、绿色发展，共抓大保护，不搞大开发”。长江经济带串联起了中国东部最先进发达之地、中部正逐步崛起之地以及西部相对落后欠发达之地。同在一江之畔，但所

处发展阶段差异不小，综合经济实力有着明显的强、中、弱之别；而长江流域内的生态环境，有相当多的生态脆弱地区，“大保护”的迫切性较高。各种运输方式中，铁路具有大能力、低成本和节能环保等明显的技术经济比较优势。在满足运输需求和旅游产业发展的同时，长江经济带迫切需要建设节能环保铁路运输方式，构建资源节约型和环境友好型的交通运输体系。本项目的建设对于实现以最小的资源和环境代价满足经济社会的运输需求，实现交通运输的可持续发展具有重要意义和作用，是响应长江经济带“共抓大保护，不搞大开发”发展理念的绿色交通基础设施。

本项目地处鄂西山区，旅游资源非常丰富，主要有举世瞩目的宜昌三峡大坝景区、三峡大老岭省级自然保护区、兴山县昭君故里、神农架国家自然保护区等。2015年宜昌市接待旅游人数4732万人次，神农架景区接待旅游人数878万人次，近年来旅游人数年增速高于20%。沿线地区人均GDP约为湖北省的97%，约为长江经济带所辖省市的94%。基础设施薄弱，出行不便是限制沿线地区经济发展的重要因素之一。交通基础设施的优化与完善是区域经济发展的重要支撑，本项目建成后，将改善沿线交通条件，将沿线的旅游景点串联起来，形成一条黄金旅游线路，吸引长江沿线地区旅游客流，进一步扩大鄂西生态文化旅游圈及湖北省“一江两山”的辐射范围，对沿线旅游资源开发及旅游品牌建设有重要的意义和作用。

综上所述，本项目建设是十分必要及迫切的。

新建宜昌至涪陵高速铁路是国家“十三五”规划项目，国家规划

的沿江高铁新通道“三步走”计划的一部分。项目的建设是落实“东中西互动合作的协调发展带”战略定位的重大举措，在满足经济社会的运输需求，实现交通运输的可持续发展的同时，也将有效激活鄂西地区丰富的生态、文化等资源优势，进一步扩大鄂西生态文化旅游圈及湖北省“一江两山”的辐射范围，促进沿线旅游资源深度整合开发及旅游品牌建设。

项目的公益性：本项目投向领域为交通基础设施—铁路(含城际铁路和铁路专用线)，符合财政部、国家发改委明确的专项债券投向领域的要求。债券资金未用于《地方政府专项债券资金投向领域禁止类项目清单》领域；本项目属于政府投资范围，具备公益属性，符合《政府投资条例》（国令第712号）、《关于在公共服务领域推广政府和社会资本合作模式指导意见的通知》（国办发〔2015〕42号）相关规定。

项目收益性：主要来源于客运收入、其他收入。项目的运营收入作为专项收入专门用于偿还政府专项债券本息，收入来源合理可靠。湖北段及宜都段项目相关收益对债券本息的覆盖倍数为1.24倍、1.23倍，通过压力测试，该项目还本付息资金具有一定的稳定性与风险抵抗能力。

2.项目建设投资合规性与项目成熟度

新建宜昌至涪陵高速铁路（湖北段）新建正线长330.121km，设车站7座：长阳东、五峰、后河、鹤峰站、木栗站、恩施南站、利川站，其中利川站与既有站并站，木栗站为越行站，平均站间距

43.133km。线路所 3 座：陈家湾、闵家冲、金巴岭线路所，其中闵家冲、金巴岭线路所在建。新建正线特大、大中桥共 108 座 54.392km，正线隧道 74 座 258.03km，桥隧占比 94.6%。正线路基长 17.722km，占线路比例为 5.4%。

地区相关及配套工程：宜涪至汉宜联络线 3.75 单线 km；宜常铁路长江桥公铁合建段 2.566km；宜常铁路长阳东段同期实施工程宜常铁路 4.806 单线 km、宜常至宜涪联络线 2.062 单线 km；改造及改建既有鸦宜铁路 1.797km、改建既有宜昌东牵引变电所及相关工程、改建宜昌东存车场及相关工程、宜昌东新建信号楼工程。

项目目前已取得的立项、可研、初步设计批复、土地预审、用地规划、环评、社会稳定风险评估、开工备案、节能报告、水土保持方案、施工图审核报告等相关证件或批复文件，项目不属于专项债券项目“负面清单”。

本项目湖北段项目资本金 5,409,304.27 万元，占项目总投资 58.23%；宜都项目资本金 148,080.10 万元，占项目总投资 58.40%，符合《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）第二条，项目资本金不低于 20%的规定。

3.项目资金来源和到位可行性

根据《湖北省人民政府关于报送沪渝蓉高铁宜昌至涪陵段（湖北段）资金筹措方案及有关情况的函》（鄂政函〔2023〕95 号）湖北段静态总投资 8,590,000.00 万元。考虑建设期利息及债券发行汇兑手续费后总投资为 9,289,304.27 万元，其中：建筑安装工程费

8,159,400.00 万元，占比 87.84%；设备购置费 430,600.00 万元，占比 4.64%；建设期利息 697,058.97 万元，占比 7.50%；债券发行兑付费用 2,245.30 万元，占比 0.02%。

宜都静态总投资 233,600.00 万元，考虑建设期利息及债券发行汇兑手续费后总投资为 253,580.10 万元，其中：建筑安装工程费 221,894.00 万元，占比 87.50%；设备购置费 11,706.00 万元，占比 4.62%；建设期利息 19,919.10 万元，占比 7.86%；债券发行兑付费用 61.00 万元，占比 0.02%。

宜都项目资本金 148,080.10 万元，占项目总投资 58.40%，项目资本金主要用于建筑安装工程费、设备购置费、建设期利息及债券发行费用、拆迁支出。

4.项目收入、成本、收益预测合理性

结合市场数据和可行性研究报告等文件对收益预测的各项假设进行分析，本项目所采用的预测假设在可接受范围内；对收益与融资平衡的各项预测数据执行了重新计算、比较和敏感性分析，各项收入成本测算的过程和依据是准确、合理、完整的，据此得出的资金平衡结论是恰当的。

5.债券资金需要合理性

湖北段项目资本金 5,409,304.27 万元，占项目总投资 58.23%，符合《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）第二条，项目资本金不低于 20%的规定，其中发行专项债券作为项目资本金 2,245,300.00 万元。项目市场融资 3,880,000.00

万元，占项目总投资 41.77%，投资估算和债券资金需求相匹配、科学合理、依据充分，债券资金用途符合相关规定。

宜都项目资本金 148,080.10 万元，占项目总投资 58.40%，符合《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）第二条，项目资本金不低于 20%的规定，其中发行专项债券作为项目资本金 61,000.00 万元。项目市场融资 105,500.00 万元，占项目总投资 41.60%，投资估算和债券资金需求相匹配、科学合理、依据充分，债券资金用途符合相关规定。

6.项目偿债计划可行性和偿债风险点

根据财政部《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 号文），专项债券对应的项目取得的政府性基金或专项收入，应当按照该项目对应的专项债券余额统筹安排资金，专门用于偿还到期债券本金，不得通过其他项目对应的项目收益偿还到期债券本金。项目运营收入作为专项收入专门用于偿还政府专项债券本息。

项目建设资金筹措、拨付风险或因不可预见的原因，造成资金供应不足或者来源中断，导致项目建设的工期拖延甚至被迫终止；宏观经济环境的变化、国家经济政策变动等因素，引起债务资本市场的利率波动，对财务成本造成影响，进而影响项目投资收益的平衡。风险措施：首先积极筹措项目配套资金，促使投资在建设当中全额到位；第二，严格按照实施方案制定的资金使用计划，每笔资金严格使用用途，

做到专款专用；第三，加强财务管理，增收节支，节能降耗，管理增效；第四，控制项目融资平衡风险，加快资金周转，适当增加流动比率，充分盘活资金，用资金使用效率收益对冲利率波动损失。

7.绩效目标合理性

本项目设置了长期绩效目标和年度绩效目标，并对应设置了项目绩效指标。项目绩效指标主要包括产出、效益、可持续影响和满意度指标等四类一级指标；同时根据项目实际情况，每类一级指标进一步细分为若干二级指标、三级指标，并设置对应的指标内容和具体的指标值。绩效目标设置清晰明确、科学合理，做到了细化量化、科学合理、可监控和评价；绩效目标与项目建设目标相匹配，绩效指标与专项支出目标高度相关，项目绩效效果预期可以实现。

8.其他需要纳入事前绩效评价的事项

本项目无其他需要纳入事前绩效评价的事项。

**2025 年湖北省（武汉市）
新建武汉枢纽直通线
地方政府专项债券信息披露文件**

一、区域概况

（一）湖北省概况

湖北省，简称“鄂”，中华人民共和国省级行政区，省会武汉。地处中国中部地区，东邻安徽，西连重庆，西北与陕西接壤，南接江西、湖南，北与河南毗邻，介于北纬 $29^{\circ}01'53''$ - $33^{\circ}6'47''$ 、东经 $108^{\circ}21'42''$ - $116^{\circ}07'50''$ 之间，东西长约 740 千米，南北宽约 470 千米，总面积 18.59 万平方千米，占中国总面积的 1.94%。最东端是黄梅县，最西端是利川市，最南端是来凤县，最北端是郧西县。

湖北省地势大致为东、西、北三面环山，中间低平，略呈向南敞开的不完整盆地。在全省总面积中，山地占 56%，丘陵占 24%，平原湖区占 20%，属长江水系。湖北省地处亚热带，全省除高山地区属高山气候外，大部分地区属亚热带季风性湿润气候。

截至 2024 年 12 月 31 日，湖北省辖 12 个地级市、1 个自治州，39 个市辖区、26 个县级市、37 个县（其中 2 个自治县）、1 个林区，截至 2023 年末，湖北省常住人口 5838

万人。

截至 2024 年 12 月 31 日，湖北省地区生产总值（GDP）60,012.97 亿元，同比增长 5.8%。

湖北省（区、市）经济、财政和债务有关数据

项目 \ 年份	2022 年	2023 年	2024 年
地区生产总值（亿元）	53,734.92	55,803.63	60,012.97
地区生产总值增速（%）	4.30	6.00	5.80
第一产业（亿元）	4,986.72	5,073.38	5,462.18
第二产业（亿元）	21,240.61	20,215.50	21,573.76
第三产业（亿元）	27,507.59	30,514.74	32,977.03
产业结构			
第一产业（%）	9.30	9.10	9.10
第二产业（%）	39.50	36.20	35.90
第三产业（%）	51.20	54.70	55.00
固定资产投资增速（%）	15.00	5.00	6.50
进出口总额（■亿元□亿美元）	6,170.80	6,449.70	7,058.40
出口额（■亿元□亿美元）	4,209.30	4,333.30	4,863.00
进口额（■亿元□亿美元）	1,961.50	2,116.40	2,195.40
社会消费品零售总额（亿元）	22,164.80	24,041.89	25,276.70
城镇（常住）居民人均可支配收入（元）	42,626.00	44,990.00	46,987.00
农村（常住）居民人均可支配收入（元）	19,709.00	21,293.00	22,580.00
居民消费价格指数（上年=100）	102.10	100.10	100.40
工业生产者出厂价格指数（上年=100）	103.40	97.40	97.50
工业生产者购进价格指数（上年=100）	107.80	95.90	95.60
金融机构各项存款余额（本外币）（亿元）	79,563.66	87,127.22	94,021.76
金融机构各项贷款余额（本外币）（亿元）	74,062.43	81,368.01	87,113.01
二、财政收支状况（亿元）			

(一) 近三年一般公共预算收支						
项目	2023 年		2024 年		2025 年	
	省本级	全省	省本级	全省	省本级	全省
一般公共预算收入	163.00	3,693.00	167.00	3,937.00	169.00	4,134.00
一般公共预算支出	1,458.00	9,299.00	1,290.00	9,974.00	1,555.00	10,373.00
地方政府一般债券收入	888.00	888.00	747.00	747.00	694.00	694.00
地方政府一般债务还本支出	7.00	603.00	36.00	325.00	33.00	551.00
转移性收入	6,435.00	—	6,317.00	—	6,044.00	—
转移性支出	6,026.00	—	5,907.00	—	5,333.00	—
(二) 近三年政府性基金预算收支						
政府性基金收入	178.00	2,885.00	66.00	2,880.00	57.00	2,847.00
政府性基金支出	162.00	3,955.00	203.00	4,486.00	213.00	3,872.00
地方政府专项债券收入	2,268.00	2,268.00	3,385.00	3,385.00	2,749.00	2,749.00
地方政府专项债券还本支出	15.00	830.00	2.00	846.00	50.00	910.00
(三) 近三年国有资本经营预算收支						
国有资本经营收入	13.00	202.00	12.00	257.00	5.00	195.00
国有资本经营支出	9.00	62.00	9.00	75.00	3.00	58.00
三、地方政府债务状况（亿元）						
截至 2024 年底地方政府债务余额			18,587.00			
2023 年地方政府债务限额			16,398.00			
2024 年地方政府债务限额			21,373.00			

(二) 武汉市概况

武汉，简称“汉”，别称“江城”，是湖北省省会、中部六省唯一的副省级市和特大城市，中国中部地区的中心城市，长江经济带核心城市，全国重要的工业基地、科教基地和综合交通枢纽。2024 年武汉市地区生产总值 21,106.23 亿

元同比增长 5.2%。

武汉市财政自给能力较强，2022—2024 年财政收入持续稳定增长，专项债务规模与财政收支规模相匹配，债务余额控制在省核定的限额以内。具体数据详见下表：

武汉市 2022—2024 年财政经济数据

单位：亿元

项目	2022 年	2023 年	2024 年
1. 地区生产总值	18,866.43	20,011.65	21,106.23
2. 城镇居民人均可支配收入（元）	58,449.00	51,821.00	64,346.00
3. 农村居民人均可支配收入（元）	29,304.00	21,691.00	33,529.00
4. 地方财政总收入	2,690.23	3,112.77	3,152.92
4.1 地方公共预算收入	1,504.74	1,655.21	1,667.31
4.2 政府性基金收入	2,028.26	1,457.56	1,485.61
其中：国有土地出让收入	1,143.09	1035.38	1,224.71
5. 地方财政总支出	4,255.50	3,611.84	4,415.71
5.1 一般公共预算支出	2,227.24	2,122.21	2,481.00
5.2 政府性基金支出	2,028.26	1,489.63	1,934.71
6. 政府专项债务限额（万元）	4,559.78	5,061.52	5,930.67
6.1 政府专项债务余额（万元）	4,450.39	4,918.52	5,761.76

二、债券情况

本项目总投资 316,856.69 万元（其中白沙洲公铁两用长江大桥 246,202.54 万元，东西湖段 70,654.15 万元），拟发行专项债券资金共计 182,700.00 万元（其中白沙洲公铁两用长江大桥 120,400.00 万元，东西湖段 62,300.00 万元），白沙洲公铁两用长江大桥发行期限为 30 年期，该子项拟发行政府专项债券 120,400.00 万元。2025 年计划发行政府专项债券 120,400.00 万元，本期发行 30,000.00 万元，

发行利率参照 2025 年 4 月 18 湖北省政府专项债券（二十五期）发行利率 2.13%，上浮 10BP，按照 2.23% 计算，每半年付息，债券存续期第 11~30 年每年还本 5%。东西湖段发行期限为 20 年，该子项武汉市东西湖区拟发行政府专项债券 62,300.00 万元解决地方征地拆迁工作费用。2022 年已发行 14,300.00 万元，2025 年计划发行政府专项债券 48,000.00 万元，已发行债券利率 3.22%，拟发行利率参照 2025 年 4 月 18 湖北省政府专项债券（二十四期）发行利率 2.14%，上浮 10BP，按照 2.24% 计算，每半年付息，债券存续期第 11~20 年每年还本 10%，专项债资金全部用于本项目建设投资。

本期债券基本情况表

债券名称	新建武汉枢纽直通线
债券发行规模	182,700.00 万元（其中白沙洲公铁两用长江大桥 120,400.00 万元，其中：本期发行 30,000.00 万元；东西湖段 62,300.00 万元）
债券期限	其中白沙洲公铁两用长江大桥 30 年期，东西湖段 20 年期
债券利率	白沙洲公铁两用长江大桥债券利率参照 2025 年 4 月 18 湖北省政府专项债券（二十五期）发行利率 2.13%，上浮 10BP，按照 2.23% 计算，东西湖段已发行债券利率 3.22%，拟发行债券利率参照 2025 年 4 月 18 湖北省政府专项债券（二十四期）发行利率 2.14%，上浮 10BP，按照 2.24% 计算。
还本付息方式	白沙洲公铁两用长江大桥每半年付息，债券存续期第 11~30 年每年还本 5%，东西湖段每半年付息，债券存续期第 11~20 年每年还本 10%

三、项目情况

（一）项目建设内容

（1）工程范围

云梦东站至武咸城际南湖东站，配套建设汉阳动车所、动车走行线及枢纽相关工程。

（2）主要技术标准

铁路等级，高速铁路。正线数目，双线。设计速度，云梦东站至汉阳站 350 公里/小时，汉阳站至黄家湖线路所 250 公里/小时，引入余花联络线等枢纽地段采用与行车速度相适应的标准。正线线间距，采用与设计速度匹配值。最大坡度，20%。最小曲线半径，350 公里/小时区段一般 7000 米、困难 5500 米，250 公里/小时区段一般 3500 米、困难 3000 米，引入枢纽地段采用与行车速度相适应的标准。到发线有效长，650 米。列车运行控制方式，自动控制。调度指挥方式，调度集中。

（3）建设方案及主要工程内容

1) 线路西起云梦东站，向南经孝感市，利用在建武汉至宜昌高铁联络线跨汉江后在武汉市西三环附近新设汉阳站，向东新建白沙洲大桥跨长江后接入余花联络线南湖东线路所，正线长 91.2 公里，其中新建线路 80 公里。预留向南延伸及连接武广高铁条件。全线新设孝感南、汉阳站。

2) 武汉白沙洲长江大桥按公铁两用桥设计，暂采用上层六车道公路、下层双线铁路的双层布置方案，主跨采用 (80+230+618+230+100) 米连续钢桁梁斜拉桥。

3) 新建汉阳站武西高铁场规模为 7 台 12 线，站房 8 万

平方米，打造与城市周边融合发展的综合交通枢纽，规划预留发展条件。新建汉阳动车运用所，本次设6线检查库、30条存车线，规划预留发展条件。

（二）项目资金筹措

1. 项目资金来源

本项目建设总投资 316,856.69 万元（其中白沙洲公铁两用长江大桥 246,202.54 万元，东西湖段 70,654.15 万元），发行专项债券 182,700.00 万元，其余资金来源为市财政资金。

项目投资分年计划及资金筹措表

单位：万元

项目投资	2022 年	2023 年	2024 年	2025 年	2026 年
自筹资金	244.53	460.46	460.46	2,508.92	46,820.58
白沙洲公铁两用长江大桥	-	-	-	1,462.86	45,284.92
东西湖段	244.53	460.46	460.46	1,046.06	1,535.66
专项债券发行	14,300.00	-	-	168,400.00	-
白沙洲公铁两用长江大桥				120,400.00	
东西湖段	14,300.00			48,000.00	
资金筹措小计	14,544.53	460.46	460.46	170,908.92	46,820.58
白沙洲公铁两用长江大桥	-	-	-	121,862.86	45,284.92
东西湖段	14,544.53	460.46	460.46	49,046.06	1,535.66

续表 2.3

项目投资	2027 年	2028 年	2029 年	合计
自筹资金	32,620.58	25,520.58	25,520.58	134,156.69
白沙洲公铁两用长江大桥	31,084.92	23,984.92	23,984.92	125,802.54
东西湖段	1,535.66	1,535.66	1,535.66	8,354.15
专项债券发行	-	-	-	182,700.00
白沙洲公铁两用长江大桥				120,400.00
东西湖段				62,300.00
资金筹措小计	32,620.58	25,520.58	25,520.58	316,856.69
白沙洲公铁两用长江大桥	31,084.92	23,984.92	23,984.92	246,202.54

项目投资	2027 年	2028 年	2029 年	合计
东西湖段	1,535.66	1,535.66	1,535.66	70,654.15

2. 项目资本金用途

本项目资本金投入 316,856.69 万元，其中财政资金 134,156.69 万元，占投资总额的 42.34%。财政资金投入用于部分建设投资、建设期利息、债券发行费用等。

3. 发行专项债券情况

(1) 专项债券融资情况

本项目拟发行 18.27 亿元地方政府专项债券，其中：

1) 白沙洲公铁两用长江大桥

该子项拟发行政府专项债券 120,400.00 万元，共发行一期。2025 年计划发行政府专项债券 120,400.00 万元，发行期限为 30 年。

债券利率：参照 2025 年 4 月 18 湖北省政府专项债券(二十五期) 发行利率 2.13%，上浮 10BP，按照 2.23% 计算。

还本付息方式：每半年付息，债券存续期第 11~30 年每年还本 5%。

2) 东西湖段

该子项武汉市东西湖区拟发行政府专项债券 62,300.00 万元解决地方征地拆迁工作费用。2022 年已发行 14,300.00 万元，2025 年计划发行政府专项债券 48,000.00 万元，发行期限为 20 年。

债券利率：2022 年已发行 14,300.00 万元，债券利率

3.22%；2025 年计划发行 48,000.00 万元，参照 2025 年 4 月 18 日湖北省政府专项债券（二十四期）发行利率 2.14%，上浮 10BP，按照 2.24% 计算。

还本付息方式：每半年付息，债券存续期第 11~20 年每年还本 10%。

债券发行计划如下表所示：

债券发行计划表

单位：万元

序号	发行年份	发行金额	发行期限	备注
1	2022 年	14,300.00	20 年	东西湖段
2	2025 年	48,000.00	20 年	东西湖段
		120,400.00	30 年	白沙洲公铁两用长江大桥
合计		182,700.00		

(2) 已发行专项债券的使用情况

本项目东西湖段已发行专项债券 14,300.00 万元，已使用专项债券资金 14,300.00 万元，使用进度占比 100%。形成实物工作量 14,300.00 万元。

4. 市场化融资情况

本项目目前未进行、也暂无计划进行市场化融资，若后续进行市场化融资，将按照《地方政府性债务信息公开办法》的相关规定及时披露。

四、资金平衡

（一）还款来源估算

（1）白沙洲公铁两用长江大桥

该子项收益预测期间为 2030 年 1 月至 2055 年 12 月。
本项目收入包括运输收入。其中运输收入包括客运收入和其它收入（广告、租赁、退票费、餐车餐饮、行李等经营收入）。
债券存续期内，本项目分摊的收入总额为 759,446.35 万元。

（2）东西湖段

该子项收益预测期间为 2030 年 1 月至 2045 年 12 月。
本项目收入包括运输收入。其中运输收入包括客运收入和其它收入（广告、租赁、退票费、餐车餐饮、行李等经营收入）。
债券存续期内，东西湖区分摊的收入总额为 124,427.37 万元。

1. 经营收入

（1）客运收入

本项目客运收入结合高铁建设项目一般经济评价方法，参考中国铁路总公司计统部 2014 年 7 月发布的《关于深化铁路建设项目经济评价工作的通知》，铁总办计统〔2016〕83 号文《关于进一步优化完善铁路建设项目经济评价工作的通知》中参数进行评价，时速 300—350km 动车组列车采用综合平均运价率 0.52 元/人公里。由于线路越短，运价率越高，并且考虑近年来水、电、交通等多个公用事业领域的涨

价趋势，本项目平均运价率按照 0.7 元/人公里考虑。上述运价率是指每个人乘坐一公里的票价收费标准，本项目线路双向运行，因此本项目计算收入时，用运价率乘以双向线路长度。

根据可研报告给出的客流密度和线路长度，得出武汉枢纽直通线的客运周转量（万人 km/年）。用运价率乘以线路长度、双向距离，得出武汉枢纽直通线的运输收入。

（2）其他收入

高铁项目其它收入主要为广告、退票费、行包、高铁快运等收入，本项目其他收入率按按照中国铁路总公司计统部 2014 年 7 月发布的《关于深化铁路建设项目经济评价工作的通知》，铁总办计统〔2016〕83 号文《关于进一步优化完善铁路建设项目经济评价工作的通知》中参数，按照客运收入的 5%考虑。武汉枢纽直通线其它收入=武汉枢纽直通线运输收入*5%。

2. 项目运营成本费用

经测算，本项目运营成本合计 263759.14 万元，其中有关成本 216,458.87 万元，无关成本 46,097.72 万元，营业外支出 1202.55 万元。

其中，白沙洲公铁两用长江大桥段有关成本 185,986.86 万元，无关成本 39,608.31 万元，营业外支出 1033.26 万元；东西湖段有关成本 30,472.01 万元，无关成本 6,489.41 万

元，营业外支出 169.29 万元。

(1) 有关成本和无关成本

运营成本包括有关成本和无关成本两类，有关成本是与行车量有关的支出，包括动车组牵引能耗、动车组修理养护费、乘务人员工资以及分摊的管理费等，有关成本等于有关支出率与客运周转量的乘积；无关成本为铁路线路、通信、电力、房屋等固定设施的维修材料费、人员工资以及分摊的管理费等，无关成本等于无关支出率与正线长度的乘积。

根据中国铁路总公司计统部 2014 年 7 月发布的《关于深化铁路建设项目经济评价工作的通知》，时速 300~350km 动车组列车有关支出率为 0.18 元/人公里，无关支出率为 230 万元/公里。

(2) 营业外支出

根据《关于深化铁路建设项目经济评价工作的通知》，本项目营业外净支出根据客运周转量按指标计算，一般取 20-25 元/万人公里，本项目取 20 元/万人公里计算。

(二) 融资还本付息情况

本项目拟发行 18.27 亿元地方政府专项债券，其中：

白沙洲公铁两用长江大桥段拟发行政府专项债券 120,400.00 万元，共发行一期。2025 年发行 120,400 万元。发行期限为 30 年。债券偿还方式为每半年付一次息，债券

存续期第 11-30 年每年偿还本金的 5%。拟发行利率拟参照 2025 年 4 月 18 湖北省政府专项债券（二十五期）发行利率 2.13%基础上，上浮 10BP，按 2.23%计算

武汉市东西湖段拟发行政府专项债券 62,300.00 万元解决地方征地拆迁工作费用。2022 年已发行 14,300.00 万元，2025 年计划发行政府专项债券 48,000.00 万元，发行期限为 20 年。债券偿还方式为每半年付一次息，债券存续期第 11-20 年每年偿还本金的 10%。拟发行利率拟参照 2025 年 4 月 18 湖北省政府专项债券（二十四期）发行利率 2.14%基础上，上浮 10BP，按 2.24%计算。

（三）税费

（1）增值税及附加税

债券存续期内，本项目分摊的增值税 46,310.92 万元，分摊的附加税 5,557.31 万元，分摊的增值税及附加合计 51,868.23 万元。

根据财政部、国家税务总局、海关总署联合 2019 年第 39 号公告《关于深化增值税改革有关政策的公告（即增值税改革细则）》第一条，增值税一般纳税人（以下称纳税人）发生增值税应税销售行为或者进口货物，原适用 16%税率的，税率调整为 13%；原适用 10%税率的，税率调整为 9%。本项目按照中国铁路总公司计统部 2014 年 7 月发布的《关于深

化铁路建设项目经济评价工作的通知》增值税税率按照 5% 计。

增值税附加税包括城市维护建设税、教育费附加、地方教育附加。根据《中华人民共和国城市维护建设税暂行条例》（国发〔1985〕19 号），城市维护建设税税率为 7%；根据国务院关于修改《征收教育费附加的暂行规定》的决定（国务院令〔2005〕448 号），教育费附加率为 3%；根据《财政部关于统一地方教育附加政策有关问题的通知》（财综〔2010〕98 号），地方教育附加征收率为 2%。附加税：城市建设维护税、教育费及附加、地方教育附加分别为缴纳流转税额的 7.00%、3.00%、2.00%进行核算。

（2）企业所得税

所得税为应纳税所得额的 25%，合计 84,107.58 万元。

（四）折旧及摊销

新建武汉枢纽直通线项目静态投资为 3158000 亿元，动车组购置费为 64,000.00 万元，固定资产残值率按 3%考虑，折旧年限按 30 年考虑，每年折旧额 99,063.71 万元。白沙洲公铁两用大桥段每年分摊折旧额 7,194.57 万元，东西湖段每年分摊折旧额本项目分摊的折旧额 1,915.48 万元。本项目折旧摊销合计 217,706.50 万元，其中白沙洲公铁两用长江大桥 187,058.86 万元，东西湖段 30,647.64 万元。

（五）项目利润表

债券存续期内本项目的预测营业收入 883,873.72 万元，营业成本 263,759.14 万元，折旧摊销合计 217,706.50 万元，税金及附加合计 5,557.31 万元，利润总额合计 336,430.32 万元，所得税总计 84,107.58 万元，净利润 252,322.74 万元。

（六）资金平衡情况

本项目偿债资金来源为武汉枢纽直通线项目运营产生的收益。本项目分摊的预期营业收入总额为 883,873.72 万元，扣除运营成本及相关税费后预计用于资金平衡相关收益为 484,138.77 万元，相关收益对债券本息的覆盖倍数为 1.85 倍。

本息覆盖倍数=（运营期收入-运营期成本-税费）/（专项债券本息）=484,138.77/261,543.59=1.85。

根据上述测算结果，本项目对债券的本息覆盖率为 1.85，可以实现项目收益与资金自求平衡。

五、信用评级

经湖北省财政厅委托东方金诚国际信用评估有限公司综评定，新建武汉枢纽直通线专项债券发行信用级别为 AAA 级。在 2025 年湖北省政府债券存续期内，湖北省财政厅将

委托东方金诚国际信用评估有限公司每年开展跟踪评级。

六、潜在风险评估

主要是潜在影响项目收益和融资平衡结果的各种风险评估。具体包括：

（一）影响项目施工进度或正常运营的风险及控制措施

1、工期

拖延项目工期的因素非常多，如勘测资料的详细程度、设计方案的稳定性、项目业主的组织管理水平、资金到位情况、承建商的施工技术及管理水平的等，如果工期拖延，工程投资将增加，并且工期拖延将影响项目的现金流入，还本付息受影响。

风险控制措施：项目实施方将通过科学合理的工程设计，严谨的施工组织计划，制定事前、事中、事后风险管理体系，加强监督，严格执行预定工期计划，并对照工程实际进度，及时调整项目施工计划，确保本项目如期建成。

2、工程事故

工程事故是在施工阶段一些难以预测的地质情况或施工不当、管理不善引起的，国内多个施工项目在施工中发生的事故都造成了较大的影响和损失，应当在工程事故防范上引起足够的重视。事故会引起工程延期、人员伤亡、投资增加等。

风险控制措施：

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。

（二）影响项目收益的风险及控制措施

1、经营风险

经营风险是指生产经营的不确定性带来的风险。本项目经营风险主要为客运收入及其他收入等经营收入的不稳定性。

风险控制措施：在项目进入运营后，项目单位应发挥优势定位，制定具有吸引力的经营策略。

2、利率波动风险

在本专项债券存续期内，国际、国内宏观经济环境的变化，国家经济政策变动等因素会引起债务资本市场利率的波动，市场利率波动将会对本项目的财务成本产生影响，进而影响项目投资收益的平衡。

风险控制措施：为控制项目融资平衡风险，可动态调整债券发行期限和还款方式及时间，做好期限配比、还款计划和准备，加快资金周转，适当增大流动比率，充分盘活资金，

用资金使用效率收益对冲利率波动损失。

（三）影响社会稳定的风险及控制措施

对经济社会造成不利影响的风险包括：施工期、运行期对当地商业经营状况的影响；运行期项目周边公共交通情况变化，项目所增加的交通流量与周边路网的匹配度，项目出入口设置对周边人群的影响等。

风险控制措施：

（1）在项目设计阶段就要综合考虑项目收益与生态环境、经济社会的平衡。科学施工，文明施工，提高资源利用水平和环境保护水平，将本项目对生态环境、经济社会的不利影响降到最低。

（2）工程运营期的扰民问题主要是行车振动与噪音干扰问题。将通过在设计阶段进一步加强与周边单位、居民的沟通、协商，充分了解其实际需求，全面考虑减震降噪措施，真正做到不扰民。

（四）影响项目现金流按时还本付息的风险及控制措施

1、财务测算不准确风险

影响项目融资平衡最大的风险在于运营收入的预测、项目进度以及项目整体现金流测算等重要环节出现判断偏差。对项目进度错判将导致融资节奏错乱，导致资金不能及时足

额注入到项目或者大额资金不能充分运用的后果；整体现金流测算出现偏差将导致项目可行性分析不能及时纠偏，项目资金投入和现金流入不能平衡的结果。

风险控制措施：本项目经过大量分析论证工作同时参考同类型项目情况后得出，分析结果较为可靠。本项目现金流测算环节聘请专业团队进行测算，测算结果较为可靠。

2、存续债券置换不畅风险

若本期专项债券到期时项目收入不足以偿还本期债券，发行人将可能选择发行新一期政府专项债券置换本期债券。因此存在由于新一期政府专项债券不能足额及时募集而造成本期政府专项债券不能按期足额兑付的风险。

风险控制措施：为防止发生存续债券不能顺畅置换的风险，发行人将会同主承销商及承销团成员提前准备发行资料，选取合适发行时间窗口，根据市场行情科学定价，力争在存续债券兑付日之前及时足额地募集到还款资金。

3、资金管理不规范风险

本项目专项债券发行期限为中长期债券，采用按半年付息，到期还本。如果债券资金挪作他用，运营收入没有规范统一管理，会增加按时足额还本付息的不确定性，增加还款风险，有损政府声誉及投资人利益。

风险控制措施：

规范项目资金管理，按照项目进度合理合规使用债券资

金，并使资金收益最大化。根据施工进度合理规划资金使用，建立报备报批制度，确保债券资金合规使用。债券资金及项目对应收入不得用于项目之外的其他投资。同时，在确保资金安全的前提下，应做好财务规划，提高资金收益，减轻还本付息压力。

七、主管部门责任

武汉市财政局是本项目专项债券资金的主管部门，负责对债券资金“借、用，还”实行全过程监管；负责对专项债券项目实施过程进行监督；负责专项债券资金支付审核；负责督促资金使用单位（项目单位）按时偿还债券本息；负责组织债券资金绩效管理；负责政府债券信息公开。

武汉市发展改革委为项目主管部门，履行项目管理责任，负责对专项债券项目建设情况进行动态监管；负责对专项债券项目的工程进度、质量安全等进行检查考核；负责统筹协调相关部门保障项目建设进度，保障项目收入如期实现；督办项目单位将项目收入及时全额纳入国库，确保专项债券本息按时足额偿还。

八、事前评估

（一）项目实施必要性、公益性、收益性分析

（1）必要性。

1) 优化区域交通网络，提升出行效率

项目建成后将实现沿江高铁通道与武西高铁、京广高铁、武九高铁等干线铁路的直通衔接，缩短武汉至西北、东南方向的旅行时间。例如，武西高铁至武九高铁的旅行速度从现状的约 120km/h 提升至 245km/h，节省时间超 17.5 分钟，显著提高旅客出行便利性。

2) 促进城市群协同发展

项目串联武汉都市圈核心城市（武汉、孝感）及周边区域，新建的（新）汉阳站、孝感南站将填补汉阳片区高铁空白，均衡武汉主城区客运布局，带动车谷副城、汉阳区等区域的城市化进程，促进武汉与孝感等地的同城化发展，助力“1+8”武汉城市圈交通一体化。

3) 提升应急保障能力

新增白沙洲长江大桥过江通道，形成“三桥十线”过江能力，缓解既有天兴洲大桥、长江大桥的运输压力，增强武汉枢纽在极端天气或突发事件下的交通韧性。

4) 创造就业与改善民生

项目建设期将直接带动建筑、材料、设备制造等行业的就业；运营期新增车站及配套设施（如汉阳动车所）将提供长期就业岗位。同时，沿线居民可通过高铁快速通达全国，提高生活质量。

5) 绿色选线减少生态干扰

线路绕避朱湖国家湿地公园生态保育区，跨河桥梁采用

大跨径设计（如府河段采用 168m 连续梁拱），减少桥墩数量，降低对湿地、河流生态的影响。项目已取得湖北省林业局生态保护许可。

6) 促进可持续发展

项目与武汉市生态廊道规划协同，白沙洲大桥两岸预留生态绿化带，黄家湖线路所段采用低噪音屏障，减少对城市声环境的影响，契合长江经济带“生态优先、绿色发展”战略。

总之，该工程全面体现了基础设施的公益性本质。

（2）收益性

间接经济收益。本项目的建设能缓解中心城区交通压力，改善武汉市的投资环境，提高其区位优势，促进沿线产业的发展，从而为招商引资创造有利条件，改善城市环境质量，增加了国民经济总产出；同时，也有利于提高土地的利用等级，带来土地资源的巨大增值效益。

直接收益。本项目收入包括运输收入，其中运输收入包括客运收入和其它收入（广告、租赁、退票费、餐车餐饮、行李等经营收入）。对本项目可实现收入进行预估，并估算相关经营成本后，本项目实现预期总收益 484,983.22 万元。

(二) 项目投资合规性与项目成熟度

本项目未受到国家有关投资政策的限制，实施主体及建设主体信誉良好，项目已经取得可行性研究报告批复、地预审与选址意见、地震安全性评价意见、社会稳定风险评估报告备案、通航批复、防洪批复。项目基本符合政府专项债券的相关要求。

(三) 项目资金来源和到位可行性

根据项目可研批复，该项目总投资 337.4 亿元，其中 50% 为资本金，资本金部分由湖北省及沿线各县市共同筹集。武汉市城市建设投资开发集团有限公司及武汉市东西湖区发展和改革局信誉良好，征信不存在负面影响，不存在资本金不能到位的情况。本项目已得到省市政府、发改、财政等部门的大力支持。

(四) 项目收入、成本、收益预测合理性

本项目收入、成本、收益预测为根据《关于全面推开营业税改征增值税试点的通知》（财税〔2016〕36 号）、《关于深化增值税改革有关政策的公告》（财政部税务总局海关总署公告 2019 年第 39 号）、《营业税改征增值税试点实施办法》《关于深化增值税改革有关政策的公告》、国家、湖北省、武汉市相关规范标准，并通过调研项目区域实际市场

情况确定，预测谨慎合理，平衡方案有效、可行。

（五）债券资金需求合理性

本项目总投资 337.4 亿元，发行政府专项债券 18.27 亿元，占比 5.41%，项目债券资金需求量为根据国家相关法律法规规定测算得出，符合法律法规相关要求。项目收益成本根据相关法律法规以及同行业价格综合分析得出，因此项目预期收益、成本及融资平衡情况确定，科学合理。

（六）项目偿债计划可行性和偿债风险点

为尽可能保障债券持有人的合法权益，确保本次债券按时足额偿付，实施单位将安排专门人员负责管理债券事务。本次债券发行完成后，实施单位将每年按照约定的还本付息金额提取专项偿债基金，提前做好偿债资金的归集工作。建立专户进行管理，以确保按期兑付本次债券的本息，保障投资者的利益。偿债计划可行。风险点主要是利率波动风险和投资估算的风险，在落实本报告提出的一系列风险控制措施后，风险可控。

本项目风险点在于施工风险、市场风险、利率风险及运营风险及项目净收益不理想等风险。项目施工单位都是有资质的大型央企，施工风险可控；市场风险、利率风险在目前国家宽信用政策下，基本可控；运营风险可通过完善运营公

司管理制度、招聘有经验的人才合理把控来控制风险；净收益风险，目前武汉市经济发展良好，项目效益及项目收益均有可靠的保障。

（七）绩效目标合理性

项目实施方已对项目进行充分评估并设置了合理的绩效目标。目前项目各项批复均已办理，施工正在稳步进行，社会效应良好，项目绩效设置具有合理性。

（八）其他需要纳入事前绩效评估的事项

无

附件：

附表 1：项目收入估算表

附表 2：项目成本估算表

附表 3：项目税费估算表

附表 4：项目财务费用估算表

附表 5：项目利润估算表

附表 6：项目现金流预测表

附表 1：项目收入估算表

序号	项目	单位	合计	2030 年	2031 年	2032 年	2033 年	2034 年	2035 年	2036 年	2037 年	2038 年
一	武汉枢纽直通线收入测算	万元	10,456,992.00	402,192.00	402,192.00	402,192.00	402,192.00	402,192.00	402,192.00	402,192.00	402,192.00	402,192.00
1	武汉枢纽直通线运输收入	万元	9,959,040.00	383,040.00	383,040.00	383,040.00	383,040.00	383,040.00	383,040.00	383,040.00	383,040.00	383,040.00
1.1	运价率	万元/万人 km		0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70
1.2	武汉枢纽直通线客运周转量	万人 km/年		273,600.00	273,600.00	273,600.00	273,600.00	273,600.00	273,600.00	273,600.00	273,600.00	273,600.00
1.2.1	客流密度	万人/年		3,000.00	3,000.00	3,000.00	3,000.00	3,000.00	3,000.00	3,000.00	3,000.00	3,000.00
1.2.2	正线长度	km		91.20	91.20	91.20	91.20	91.20	91.20	91.20	91.20	91.20
2	武汉枢纽直通线其他收入	万元	497,952.00	19,152.00	19,152.00	19,152.00	19,152.00	19,152.00	19,152.00	19,152.00	19,152.00	19,152.00
2.1	其它收入计算比例(占客运收入的比例)			5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%
二	白沙公铁两用大桥段分摊的营业收入	万元	759,446.35	29,209.47	29,209.47	29,209.47	29,209.47	29,209.47	29,209.47	29,209.47	29,209.47	29,209.47
1	白沙公铁两用大桥段分摊的收入占比			7%	7%	7%	7%	7%	7%	7%	7%	7%

序号	项目	单位	合计	2030 年	2031 年	2032 年	2033 年	2034 年	2035 年	2036 年	2037 年	2038 年
2	白沙公铁两用大桥段分摊的运输收入	万元	723,282.23	27,818.55	27,818.55	27,818.55	27,818.55	27,818.55	27,818.55	27,818.55	27,818.55	27,818.55
3	白沙公铁两用大桥段分摊的营业收入	万元	36,164.11	1,390.93	1,390.93	1,390.93	1,390.93	1,390.93	1,390.93	1,390.93	1,390.93	1,390.93
三	东西湖段分摊的营业收入	万元	124,427.37	7,776.71	7,776.71	7,776.71	7,776.71	7,776.71	7,776.71	7,776.71	7,776.71	7,776.71
1	东西湖段分摊的收入占比			2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%
2	东西湖段分摊的运输收入	万元	118,502.26	7,406.39	7,406.39	7,406.39	7,406.39	7,406.39	7,406.39	7,406.39	7,406.39	7,406.39
3	东西湖段分摊的营业收入	万元	5,925.11	370.32	370.32	370.32	370.32	370.32	370.32	370.32	370.32	370.32
四	营业收入合计	万元	883,873.72	36,986.19	36,986.19	36,986.19	36,986.19	36,986.19	36,986.19	36,986.19	36,986.19	36,986.19

续附表 1

序号	项目	单位	合计	2039 年	2040 年	2041 年	2042 年	2043 年	2044 年	2045 年	2046 年
一	武汉枢纽直通线收入测算	万元	10,456,992.00	402,192.00	402,192.00	402,192.00	402,192.00	402,192.00	402,192.00	402,192.00	402,192.00
1	武汉枢纽直通线运输收入	万元	9,959,040.00	383,040.00	383,040.00	383,040.00	383,040.00	383,040.00	383,040.00	383,040.00	383,040.00
1.1	运价率	万元/万人 km		0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70
1.2	武汉枢纽直通线客运周转量	万人 km/年		273,600.00	273,600.00	273,600.00	273,600.00	273,600.00	273,600.00	273,600.00	273,600.00
1.2.1	客流密度	万人/年		3,000.00	3,000.00	3,000.00	3,000.00	3,000.00	3,000.00	3,000.00	3,000.00
1.2.2	正线长度	km		91.20	91.20	91.20	91.20	91.20	91.20	91.20	91.20
2	武汉枢纽直通线其他收入	万元	497,952.00	19,152.00	19,152.00	19,152.00	19,152.00	19,152.00	19,152.00	19,152.00	19,152.00
2.1	其它收入计算比例（占客运收入的比例）			5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%
二	白沙公铁两用大桥段分摊的营业收入	万元	759,446.35	29,209.47	29,209.47	29,209.47	29,209.47	29,209.47	29,209.47	29,209.47	29,209.47
1	白沙公铁两用大桥段分摊的收入占比			7%	7%	7%	7%	7%	7%	7%	7%
2	白沙公铁两用大桥段分摊的运输收入	万元	723,282.23	27,818.55	27,818.55	27,818.55	27,818.55	27,818.55	27,818.55	27,818.55	27,818.55
3	白沙公铁两用大桥段分摊的营业	万元	36,164.11	1,390.93	1,390.93	1,390.93	1,390.93	1,390.93	1,390.93	1,390.93	1,390.93

序号	项目	单位	合计	2039 年	2040 年	2041 年	2042 年	2043 年	2044 年	2045 年	2046 年
	收入										
三	东西湖段分摊的营业收入	万元	124,427.37	7,776.71	7,776.71	7,776.71	7,776.71	7,776.71	7,776.71	7,776.71	-
1	东西湖段分摊的收入占比			2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	
2	东西湖段分摊的运输收入	万元	118,502.26	7,406.39	7,406.39	7,406.39	7,406.39	7,406.39	7,406.39	7,406.39	-
3	东西湖段分摊的营业收入	万元	5,925.11	370.32	370.32	370.32	370.32	370.32	370.32	370.32	-
四	营业收入合计	万元	883,873.72	36,986.19	36,986.19	36,986.19	36,986.19	36,986.19	36,986.19	36,986.19	29,209.47

续附表 1

序号	项目	单位	合计	2047 年	2048 年	2049 年	2050 年	2051 年	2052 年	2053 年	2054 年	2055 年
一	武汉枢纽直通线收入测算	万元	10,456,992.00	402,192.00	402,192.00	402,192.00	402,192.00	402,192.00	402,192.00	402,192.00	402,192.00	402,192.00
1	武汉枢纽直通线运输收入	万元	9,959,040.00	383,040.00	383,040.00	383,040.00	383,040.00	383,040.00	383,040.00	383,040.00	383,040.00	383,040.00
1.1	运价率	万元/万人 km		0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70
1.2	武汉枢纽直通线客运周转量	万人 km/年		273,600.00	273,600.00	273,600.00	273,600.00	273,600.00	273,600.00	273,600.00	273,600.00	273,600.00
1.2.1	客流密度	万人/年		3,000.00	3,000.00	3,000.00	3,000.00	3,000.00	3,000.00	3,000.00	3,000.00	3,000.00
1.2.2	正线长度	km		91.20	91.20	91.20	91.20	91.20	91.20	91.20	91.20	91.20
2	武汉枢纽直通线其他收入	万元	497,952.00	19,152.00	19,152.00	19,152.00	19,152.00	19,152.00	19,152.00	19,152.00	19,152.00	19,152.00
2.1	其它收入计算比例(占客运收入的比例)			5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%
二	白沙公铁两用大桥段分摊的营业收入	万元	759,446.35	29,209.47	29,209.47	29,209.47	29,209.47	29,209.47	29,209.47	29,209.47	29,209.47	29,209.47
1	白沙公铁两用大桥段分摊的收入占比			7%	7%	7%	7%	7%	7%	7%	7%	7%
2	白沙公铁两用大桥段分摊的运输收入	万元	723,282.23	27,818.55	27,818.55	27,818.55	27,818.55	27,818.55	27,818.55	27,818.55	27,818.55	27,818.55
3	白沙公铁两用大桥段分摊的营	万元	36,164.11	1,390.9	1,390.9	1,390.9	1,390.9	1,390.9	1,390.9	1,390.9	1,390.9	1,390.9

序号	项目	单位	合计	2047 年	2048 年	2049 年	2050 年	2051 年	2052 年	2053 年	2054 年	2055 年
	业收入			3	3	3	3	3	3	3	3	3
三	东西湖段分摊的营业收入	万元	124,427.3 7	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1	东西湖段分摊的收入占比											
2	东西湖段分摊的运输收入	万元	118,502.2 6	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	东西湖段分摊的营业收入	万元	5,925.11	-	-	-	-	-	-	-	-	-
四	营业收入合计	万元	883,873.7 2	29,209. 47	29,209. 47	29,209. 47	29,209. 47	29,209. 47	29,209. 47	29,209. 47	29,209. 47	29,209. 47

附表 2：项目成本估算表

序号	项目	单位	合计	2030 年	2031 年	2032 年	2033 年	2034 年	2035 年	2036 年	2037 年	2038 年
一	武汉枢纽直通线成本测算		3,120,499 .20	120,019 .20	120,019 .20	120,019 .20	120,019 .20	120,019 .20	120,019 .20	120,019 .20	120,019 .20	120,019 .20
1	武汉枢纽直通线有关成本	万元	2,560,896 .00	98,496. 00	98,496. 00	98,496. 00	98,496. 00	98,496. 00	98,496. 00	98,496. 00	98,496. 00	98,496. 00
1.1	有关支出率	万元/万人 km		0.18	0.18	0.18	0.18	0.18	0.18	0.18	0.18	0.18
1.2	武汉枢纽直通线客运周转量	万人 km/ 年		273,600 .00	273,600 .00	273,600 .00	273,600 .00	273,600 .00	273,600 .00	273,600 .00	273,600 .00	273,600 .00
1.2. 1	客流密度	万人/年		3,000.0 0	3,000.0 0	3,000.0 0	3,000.0 0	3,000.0 0	3,000.0 0	3,000.0 0	3,000.0 0	3,000.0 0
1.2. 2	正线长度	km		91.20	91.20	91.20	91.20	91.20	91.20	91.20	91.20	91.20
2	武汉枢纽直通线无关成本	万元	545,376.0 0	20,976. 00	20,976. 00	20,976. 00	20,976. 00	20,976. 00	20,976. 00	20,976. 00	20,976. 00	20,976. 00
2.1	无关支出率	万元/km		230.00	230.00	230.00	230.00	230.00	230.00	230.00	230.00	230.00
2.2	正线长度	km		91.20	91.20	91.20	91.20	91.20	91.20	91.20	91.20	91.20
3	武汉枢纽直通线营业外支出	万元	14,227.20	547.20	547.20	547.20	547.20	547.20	547.20	547.20	547.20	547.20
3.1	武汉枢纽直通线客运周转量	万人 km/ 年		273,600 .00	273,600 .00	273,600 .00	273,600 .00	273,600 .00	273,600 .00	273,600 .00	273,600 .00	273,600 .00
3.2	营业外支出	元/万人 km		20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00

序号	项目	单位	合计	2030 年	2031 年	2032 年	2033 年	2034 年	2035 年	2036 年	2037 年	2038 年
二	白沙公铁两用大桥段分摊的营业成本	万元	226,628.43	8,716.48	8,716.48	8,716.48	8,716.48	8,716.48	8,716.48	8,716.48	8,716.48	8,716.48
1	白沙公铁两用大桥段分摊的成本占比			7%	7%	7%	7%	7%	7%	7%	7%	7%
2	白沙公铁两用大桥段分摊的有关成本	万元	185,986.86	7,153.34	7,153.34	7,153.34	7,153.34	7,153.34	7,153.34	7,153.34	7,153.34	7,153.34
3	白沙公铁两用大桥段分摊的无关成本	万元	39,608.31	1,523.40	1,523.40	1,523.40	1,523.40	1,523.40	1,523.40	1,523.40	1,523.40	1,523.40
4	白沙公铁两用大桥段分摊的营业外支出	万元	1,033.26	39.74	39.74	39.74	39.74	39.74	39.74	39.74	39.74	39.74
三	东西湖段分摊的营业成本	万元	37,130.71	2,320.67	2,320.67	2,320.67	2,320.67	2,320.67	2,320.67	2,320.67	2,320.67	2,320.67
1	东西湖段分摊的成本占比			2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%
2	东西湖段分摊的有关成本	万元	30,472.01	1,904.50	1,904.50	1,904.50	1,904.50	1,904.50	1,904.50	1,904.50	1,904.50	1,904.50
3	东西湖段分摊的无关成本	万元	6,489.41	405.59	405.59	405.59	405.59	405.59	405.59	405.59	405.59	405.59
4	东西湖段分摊的营业外支出	万元	169.29	10.58	10.58	10.58	10.58	10.58	10.58	10.58	10.58	10.58
四	营业成本合计	万元	263,759.14	11,037.15	11,037.15	11,037.15	11,037.15	11,037.15	11,037.15	11,037.15	11,037.15	11,037.15
1	有关成本	万元	216,458.87	9,057.84	9,057.84	9,057.84	9,057.84	9,057.84	9,057.84	9,057.84	9,057.84	9,057.84
2	无关成本	万元	46,097.72	1,928.98	1,928.98	1,928.98	1,928.98	1,928.98	1,928.98	1,928.98	1,928.98	1,928.98
3	营业外支出	万元	1,202.55	50.32	50.32	50.32	50.32	50.32	50.32	50.32	50.32	50.32

续附表 2

序号	项目	单位	合计	2039 年	2040 年	2041 年	2042 年	2043 年	2044 年	2045 年	2046 年
一	武汉枢纽直通线成本测算		3,120,499. 20	120,019. 20	120,019. 20	120,019. 20	120,019. 20	120,019. 20	120,019. 20	120,019. 20	120,019. 20
1	武汉枢纽直通线有关成本	万元	2,560,896. 00	98,496.0 0	98,496.0 0	98,496.0 0	98,496.0 0	98,496.0 0	98,496.0 0	98,496.0 0	98,496.0 0
1.1	有关支出率	万元/万人 km		0.18	0.18	0.18	0.18	0.18	0.18	0.18	0.18
1.2	武汉枢纽直通线客运周转量	万人 km/年		273,600. 00	273,600. 00	273,600. 00	273,600. 00	273,600. 00	273,600. 00	273,600. 00	273,600. 00
1.2. 1	客流密度	万人/年		3,000.00	3,000.00	3,000.00	3,000.00	3,000.00	3,000.00	3,000.00	3,000.00
1.2. 2	正线长度	km		91.20	91.20	91.20	91.20	91.20	91.20	91.20	91.20
2	武汉枢纽直通线无关成本	万元	545,376.0 0	20,976.0 0	20,976.0 0	20,976.0 0	20,976.0 0	20,976.0 0	20,976.0 0	20,976.0 0	20,976.0 0
2.1	无关支出率	万元/km		230.00	230.00	230.00	230.00	230.00	230.00	230.00	230.00
2.2	正线长度	km		91.20	91.20	91.20	91.20	91.20	91.20	91.20	91.20
3	武汉枢纽直通线营业外支出	万元	14,227.20	547.20	547.20	547.20	547.20	547.20	547.20	547.20	547.20
3.1	武汉枢纽直通线客运周转量	万人 km/年		273,600. 00	273,600. 00	273,600. 00	273,600. 00	273,600. 00	273,600. 00	273,600. 00	273,600. 00
3.2	营业外支出	元/万人 km		20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00
二	白沙公铁两用大桥段分摊的营业成本	万元	226,628.4 3	8,716.48	8,716.48	8,716.48	8,716.48	8,716.48	8,716.48	8,716.48	8,716.48
1	白沙公铁两用大桥段分摊的成本			7%	7%	7%	7%	7%	7%	7%	7%

序号	项目	单位	合计	2039 年	2040 年	2041 年	2042 年	2043 年	2044 年	2045 年	2046 年
	占比										
2	白沙公铁两用大桥段分摊的有关成本	万元	185,986.86	7,153.34	7,153.34	7,153.34	7,153.34	7,153.34	7,153.34	7,153.34	7,153.34
3	白沙公铁两用大桥段分摊的无关成本	万元	39,608.31	1,523.40	1,523.40	1,523.40	1,523.40	1,523.40	1,523.40	1,523.40	1,523.40
4	白沙公铁两用大桥段分摊的营业外支出	万元	1,033.26	39.74	39.74	39.74	39.74	39.74	39.74	39.74	39.74
三	东西湖段分摊的营业成本	万元	37,130.71	2,320.67	2,320.67	2,320.67	2,320.67	2,320.67	2,320.67	2,320.67	-
1	东西湖段分摊的成本占比			2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	0%
2	东西湖段分摊的有关成本	万元	30,472.01	1,904.50	1,904.50	1,904.50	1,904.50	1,904.50	1,904.50	1,904.50	-
3	东西湖段分摊的无关成本	万元	6,489.41	405.59	405.59	405.59	405.59	405.59	405.59	405.59	-
4	东西湖段分摊的营业外支出	万元	169.29	10.58	10.58	10.58	10.58	10.58	10.58	10.58	-
四	营业成本合计	万元	263,759.14	11,037.15	11,037.15	11,037.15	11,037.15	11,037.15	11,037.15	11,037.15	8,716.48
1	有关成本	万元	216,458.87	9,057.84	9,057.84	9,057.84	9,057.84	9,057.84	9,057.84	9,057.84	7,153.34
2	无关成本	万元	46,097.72	1,928.98	1,928.98	1,928.98	1,928.98	1,928.98	1,928.98	1,928.98	1,523.40
3	营业外支出	万元	1,202.55	50.32	50.32	50.32	50.32	50.32	50.32	50.32	39.74

续附表 2

序号	项目	单位	合计	2047 年	2048 年	2049 年	2050 年	2051 年	2052 年	2053 年	2054 年	2055 年
一	武汉枢纽直通线成本测算		3,120,499 .20	120,019 .20	120,019 .20	120,019 .20	120,019 .20	120,019 .20	120,019 .20	120,019 .20	120,019 .20	120,019 .20
1	武汉枢纽直通线有关成本	万元	2,560,896 .00	98,496. 00	98,496. 00	98,496. 00	98,496. 00	98,496. 00	98,496. 00	98,496. 00	98,496. 00	98,496. 00
1.1	有关支出率	万元/万人 km		0.18	0.18	0.18	0.18	0.18	0.18	0.18	0.18	0.18
1.2	武汉枢纽直通线客运周转量	万人 km/ 年		273,600 .00	273,600 .00	273,600 .00	273,600 .00	273,600 .00	273,600 .00	273,600 .00	273,600 .00	273,600 .00
1.2. 1	客流密度	万人/年		3,000.0 0	3,000.0 0	3,000.0 0	3,000.0 0	3,000.0 0	3,000.0 0	3,000.0 0	3,000.0 0	3,000.0 0
1.2. 2	正线长度	km		91.20	91.20	91.20	91.20	91.20	91.20	91.20	91.20	91.20
2	武汉枢纽直通线无关成本	万元	545,376.0 0	20,976. 00	20,976. 00	20,976. 00	20,976. 00	20,976. 00	20,976. 00	20,976. 00	20,976. 00	20,976. 00
2.1	无关支出率	万元/km		230.00	230.00	230.00	230.00	230.00	230.00	230.00	230.00	230.00
2.2	正线长度	km		91.20	91.20	91.20	91.20	91.20	91.20	91.20	91.20	91.20
3	武汉枢纽直通线营业外支出	万元	14,227.20	547.20	547.20	547.20	547.20	547.20	547.20	547.20	547.20	547.20
3.1	武汉枢纽直通线客运周转量	万人 km/ 年		273,600 .00	273,600 .00	273,600 .00	273,600 .00	273,600 .00	273,600 .00	273,600 .00	273,600 .00	273,600 .00
3.2	营业外支出	元/万人 km		20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00
二	白沙公铁两用大桥段分摊的营业成本	万元	226,628.4 3	8,716.4 8	8,716.4 8	8,716.4 8	8,716.4 8	8,716.4 8	8,716.4 8	8,716.4 8	8,716.4 8	8,716.4 8

序号	项目	单位	合计	2047 年	2048 年	2049 年	2050 年	2051 年	2052 年	2053 年	2054 年	2055 年
1	白沙公铁两用大桥段分摊的成本占比			7%	7%	7%	7%	7%	7%	7%	7%	7%
2	白沙公铁两用大桥段分摊的有关成本	万元	185,986.86	7,153.34	7,153.34	7,153.34	7,153.34	7,153.34	7,153.34	7,153.34	7,153.34	7,153.34
3	白沙公铁两用大桥段分摊的无关成本	万元	39,608.31	1,523.40	1,523.40	1,523.40	1,523.40	1,523.40	1,523.40	1,523.40	1,523.40	1,523.40
4	白沙公铁两用大桥段分摊的营业外支出	万元	1,033.26	39.74	39.74	39.74	39.74	39.74	39.74	39.74	39.74	39.74
三	东西湖段分摊的营业成本	万元	37,130.71	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1	东西湖段分摊的成本占比			0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
2	东西湖段分摊的有关成本	万元	30,472.01	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	东西湖段分摊的无关成本	万元	6,489.41	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4	东西湖段分摊的营业外支出	万元	169.29	-	-	-	-	-	-	-	-	-
四	营业成本合计	万元	263,759.14	8,716.48	8,716.48	8,716.48	8,716.48	8,716.48	8,716.48	8,716.48	8,716.48	8,716.48
1	有关成本	万元	216,458.87	7,153.34	7,153.34	7,153.34	7,153.34	7,153.34	7,153.34	7,153.34	7,153.34	7,153.34
2	无关成本	万元	46,097.72	1,523.40	1,523.40	1,523.40	1,523.40	1,523.40	1,523.40	1,523.40	1,523.40	1,523.40
3	营业外支出	万元	1,202.55	39.74	39.74	39.74	39.74	39.74	39.74	39.74	39.74	39.74

附表 3：项目税费估算表

序号	项目	单位	合计	2030 年	2031 年	2032 年	2033 年	2034 年	2035 年	2036 年	2037 年	2038 年
一	武汉枢纽直通线税金及附加测算		628,765.30	-	-	-	-	-	12,915.07	30,792.51	30,792.51	30,792.51
1	增值税	万元	561,397.59	-	-	-	-	-	11,531.31	27,493.31	27,493.31	27,493.31
1.1	销项税	万元	863,421.36	33,208.51	33,208.51	33,208.51	33,208.51	33,208.51	33,208.51	33,208.51	33,208.51	33,208.51
1.2	进项税	万元	302,023.77	159,143.77	5,715.20	5,715.20	5,715.20	5,715.20	5,715.20	5,715.20	5,715.20	5,715.20
1.2.1	建设期进项税	万元	153,428.57	153,428.57								
1.2.2	运营期进项税	万元	148,595.20	5,715.20	5,715.20	5,715.20	5,715.20	5,715.20	5,715.20	5,715.20	5,715.20	5,715.20
1.3	当期抵扣进项税	万元	302,023.77	33,208.51	33,208.51	33,208.51	33,208.51	33,208.51	21,677.20	5,715.20	5,715.20	5,715.20
1.4	剩余待抵扣进项税	万元		125,935.26	98,441.94	70,948.63	43,455.32	15,962.00	-	-	-	-
2	城建及附加税	万元	67,367.71	-	-	-	-	-	1,383.76	3,299.20	3,299.20	3,299.20
2.1	城市维护建设费	万元	39,297.83	-	-	-	-	-	807.19	1,924.53	1,924.53	1,924.53
2.2	教育费附加	万	16,841.9	-	-	-	-	-	345.94	824.80	824.80	824.80

序号	项目	单位	合计	2030 年	2031 年	2032 年	2033 年	2034 年	2035 年	2036 年	2037 年	2038 年
		元	3									
2.3	地方教育费附加	万元	11,227.95	-	-	-	-	-	230.63	549.87	549.87	549.87
二	白沙公铁两用大桥段分摊的税金及附加	万元	45,664.52	-	-	-	-	-	937.97	2,236.33	2,236.33	2,236.33
1	白沙公铁两用大桥段分摊的税金及附加占比			7%	7%	7%	7%	7%	7%	7%	7%	7%
2	白沙公铁两用大桥段分摊的增值税	万元	40,771.89	-	-	-	-	-	837.47	1,996.72	1,996.72	1,996.72
3	白沙公铁两用大桥段分摊的城建及附加税	万元	4,892.63	-	-	-	-	-	100.50	239.61	239.61	239.61
三	东西湖段分摊的税金及附加	万元	6,203.71	-	-	-	-	-	249.72	595.40	595.40	595.40
1	东西湖段分摊的税金及附加占比			2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%
2	东西湖段分摊的增值税	万元	5,539.02	-	-	-	-	-	222.97	531.61	531.61	531.61
3	东西湖段分摊的城建及附加税	万元	664.68	-	-	-	-	-	26.76	63.79	63.79	63.79
四	合计	万元	51,868.23	-	-	-	-	-	1,187.69	2,831.73	2,831.73	2,831.73
1	增值税	万元	46,310.92	-	-	-	-	-	1,060.44	2,528.33	2,528.33	2,528.33
2	城建及附加税	万元	5,557.31	-	-	-	-	-	127.25	303.40	303.40	303.40

续附表 3

序号	项目	单位	合计	2039 年	2040 年	2041 年	2042 年	2043 年	2044 年	2045 年	2046 年
一	武汉枢纽直通线税金及附加测算		628,765.3 0	30,792.5 1	30,792.5 1	30,792.5 1	30,792.5 1	30,792.5 1	30,792.5 1	30,792.5 1	30,792.5 1
1	增值税	万元	561,397.5 9	27,493.3 1	27,493.3 1	27,493.3 1	27,493.3 1	27,493.3 1	27,493.3 1	27,493.3 1	27,493.3 1
1.1	销项税	万元	863,421.3 6	33,208.5 1	33,208.5 1	33,208.5 1	33,208.5 1	33,208.5 1	33,208.5 1	33,208.5 1	33,208.5 1
1.2	进项税	万元	302,023.7 7	5,715.20	5,715.20	5,715.20	5,715.20	5,715.20	5,715.20	5,715.20	5,715.20
1.2.1	建设期进项税	万元	153,428.5 7								
1.2.2	运营期进项税	万元	148,595.2 0	5,715.20	5,715.20	5,715.20	5,715.20	5,715.20	5,715.20	5,715.20	5,715.20
1.3	当期抵扣进项税	万元	302,023.7 7	5,715.20	5,715.20	5,715.20	5,715.20	5,715.20	5,715.20	5,715.20	5,715.20
1.4	剩余待抵扣进项税	万元		-	-	-	-	-	-	-	-
2	城建及附加税	万元	67,367.71	3,299.20	3,299.20	3,299.20	3,299.20	3,299.20	3,299.20	3,299.20	3,299.20
2.1	城市维护建设费	万元	39,297.83	1,924.53	1,924.53	1,924.53	1,924.53	1,924.53	1,924.53	1,924.53	1,924.53
2.2	教育费附加	万元	16,841.93	824.80	824.80	824.80	824.80	824.80	824.80	824.80	824.80
2.3	地方教育费附加	万	11,227.95	549.87	549.87	549.87	549.87	549.87	549.87	549.87	549.87

序号	项目	单位	合计	2039 年	2040 年	2041 年	2042 年	2043 年	2044 年	2045 年	2046 年
		元									
二	白沙公铁两用大桥段分摊的税金及附加	万元	45,664.52	2,236.33	2,236.33	2,236.33	2,236.33	2,236.33	2,236.33	2,236.33	2,236.33
1	白沙公铁两用大桥段分摊的税金及附加占比			7%	7%	7%	7%	7%	7%	7%	7%
2	白沙公铁两用大桥段分摊的增值税	万元	40,771.89	1,996.72	1,996.72	1,996.72	1,996.72	1,996.72	1,996.72	1,996.72	1,996.72
3	白沙公铁两用大桥段分摊的城建及附加税	万元	4,892.63	239.61	239.61	239.61	239.61	239.61	239.61	239.61	239.61
三	东西湖段分摊的税金及附加	万元	6,203.71	595.40	595.40	595.40	595.40	595.40	595.40	595.40	-
1	东西湖段分摊的税金及附加占比			2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	0%
2	东西湖段分摊的增值税	万元	5,539.02	531.61	531.61	531.61	531.61	531.61	531.61	531.61	-
3	东西湖段分摊的城建及附加税	万元	664.68	63.79	63.79	63.79	63.79	63.79	63.79	63.79	-
四	合计	万元	51,868.23	2,831.73	2,831.73	2,831.73	2,831.73	2,831.73	2,831.73	2,831.73	2,236.33
1	增值税	万元	46,310.92	2,528.33	2,528.33	2,528.33	2,528.33	2,528.33	2,528.33	2,528.33	1,996.72
2	城建及附加税	万元	5,557.31	303.40	303.40	303.40	303.40	303.40	303.40	303.40	239.61

续附表 3

序号	项目	单位	合计	2047 年	2048 年	2049 年	2050 年	2051 年	2052 年	2053 年	2054 年	2055 年
一	武汉枢纽直通线税金及附加测算		628,765. 30	30,792. 51	30,792. 51	30,792. 51	30,792. 51	30,792. 51	30,792. 51	30,792. 51	30,792. 51	30,792. 51
1	增值税	万元	561,397. 59	27,493. 31	27,493. 31	27,493. 31	27,493. 31	27,493. 31	27,493. 31	27,493. 31	27,493. 31	27,493. 31
1.1	销项税	万元	863,421. 36	33,208. 51	33,208. 51	33,208. 51	33,208. 51	33,208. 51	33,208. 51	33,208. 51	33,208. 51	33,208. 51
1.2	进项税	万元	302,023. 77	5,715.2 0	5,715.2 0	5,715.2 0	5,715.2 0	5,715.2 0	5,715.2 0	5,715.2 0	5,715.2 0	5,715.2 0
1.2.1	建设期进项税	万元	153,428. 57									
1.2.2	运营期进项税	万元	148,595. 20	5,715.2 0	5,715.2 0	5,715.2 0	5,715.2 0	5,715.2 0	5,715.2 0	5,715.2 0	5,715.2 0	5,715.2 0
1.3	当期抵扣进项税	万元	302,023. 77	5,715.2 0	5,715.2 0	5,715.2 0	5,715.2 0	5,715.2 0	5,715.2 0	5,715.2 0	5,715.2 0	5,715.2 0
1.4	剩余待抵扣进项税	万元		-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	城建及附加税	万元	67,367.7 1	3,299.2 0	3,299.2 0	3,299.2 0	3,299.2 0	3,299.2 0	3,299.2 0	3,299.2 0	3,299.2 0	3,299.2 0
2.1	城市维护建设费	万元	39,297.8 3	1,924.5 3	1,924.5 3	1,924.5 3	1,924.5 3	1,924.5 3	1,924.5 3	1,924.5 3	1,924.5 3	1,924.5 3
2.2	教育费附加	万元	16,841.9 3	824.80	824.80	824.80	824.80	824.80	824.80	824.80	824.80	824.80
2.3	地方教育费附加	万	11,227.9	549.87	549.87	549.87	549.87	549.87	549.87	549.87	549.87	549.87

序号	项目	单位	合计	2047 年	2048 年	2049 年	2050 年	2051 年	2052 年	2053 年	2054 年	2055 年
		元	5									
二	白沙公铁两用大桥段分摊的税金及附加	万元	45,664.52	2,236.33	2,236.33	2,236.33	2,236.33	2,236.33	2,236.33	2,236.33	2,236.33	2,236.33
1	白沙公铁两用大桥段分摊的税金及附加占比			7%	7%	7%	7%	7%	7%	7%	7%	7%
2	白沙公铁两用大桥段分摊的增值税	万元	40,771.89	1,996.72	1,996.72	1,996.72	1,996.72	1,996.72	1,996.72	1,996.72	1,996.72	1,996.72
3	白沙公铁两用大桥段分摊的城建及附加税	万元	4,892.63	239.61	239.61	239.61	239.61	239.61	239.61	239.61	239.61	239.61
三	东西湖段分摊的税金及附加	万元	6,203.71	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1	东西湖段分摊的税金及附加占比			0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
2	东西湖段分摊的增值税	万元	5,539.02	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	东西湖段分摊的城建及附加税	万元	664.68	-	-	-	-	-	-	-	-	-
四	合计	万元	51,868.23	2,236.33	2,236.33	2,236.33	2,236.33	2,236.33	2,236.33	2,236.33	2,236.33	2,236.33
1	增值税	万元	46,310.92	1,996.72	1,996.72	1,996.72	1,996.72	1,996.72	1,996.72	1,996.72	1,996.72	1,996.72
2	城建及附加税	万元	5,557.31	239.61	239.61	239.61	239.61	239.61	239.61	239.61	239.61	239.61

附表 4：项目财务费用估算表

年份	单位	合计	2022 年	2023 年	2024 年	2025 年	2026 年	2027 年	2028 年	2029 年	2030 年	2031 年	2032 年	2033 年
期初专项债券余额	万元		-	14,300.00	14,300.00	14,300.00	182,700.00	182,700.00	182,700.00	182,700.00	182,700.00	182,700.00	182,700.00	182,700.00
2022 年	万元			14,300.00	14,300.00	14,300.00	14,300.00	14,300.00	14,300.00	14,300.00	14,300.00	14,300.00	14,300.00	14,300.00
2025 年	万元			-	-	-	168,400.00	168,400.00	168,400.00	168,400.00	168,400.00	168,400.00	168,400.00	168,400.00
发行合计	万元	182,700.00	14,300.00	-	-	168,400.00	-	-	-	-	-	-	-	-
2022 年	万元	14,300.00	14,300.00											
2025 年	万元	168,400.00				168,400.00								
还款合计	万元	261,543.59	230.23	460.46	460.46	2,340.52	4,220.58	4,220.58	4,220.58	4,220.58	4,220.58	4,220.58	4,220.58	5,627.56
其中：还本	万元	182,700.00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,430.00
2022 年	万元	14,300.00												1,430.00
2025 年	万元	168,400.00												
利息合计	万	78,843.	230.23	460.46	460.46	2,340.5	4,220.5	4,220.5	4,220.5	4,220.5	4,220.5	4,220.58	4,220.58	4,197.56

年份	单位	合计	2022年	2023年	2024年	2025年	2026年	2027年	2028年	2029年	2030年	2031年	2032年	2033年
	元	59				2	8	8	8	8	8			
2022年	万元	7,137.13	230.23	460.46	460.46	460.46	460.46	460.46	460.46	460.46	460.46	460.46	460.46	437.44
2025年	万元	71,706.46	-	-	-	1,880.06	3,760.12	3,760.12	3,760.12	3,760.12	3,760.12	3,760.12	3,760.12	3,760.12
期末专项债券余额	万元		14,300.00	14,300.00	14,300.00	182,700.00	182,700.00	182,700.00	182,700.00	182,700.00	182,700.00	182,700.00	182,700.00	181,270.00
2022年	万元		14,300.00	14,300.00	14,300.00	14,300.00	14,300.00	14,300.00	14,300.00	14,300.00	14,300.00	14,300.00	14,300.00	12,870.00
2025年	万元		-	-	-	168,400.00	168,400.00	168,400.00	168,400.00	168,400.00	168,400.00	168,400.00	168,400.00	168,400.00

续附表 4

年份	单位	合计	2034 年	2035 年	2036 年	2037 年	2038 年	2039 年	2040 年	2041 年	2042 年	2043 年	2044 年
期初专项债券 余额	万元		181,270. 00	179,840. 00	178,410. 00	166,160. 00	153,910. 00	141,660. 00	129,410. 00	117,160. 00	104,910. 00	92,660. 00	81,840. 00
2022 年	万元		12,870.0 0	11,440.0 0	10,010.0 0	8,580.00	7,150.00	5,720.00	4,290.00	2,860.00	1,430.00	-	-
2025 年	万元		168,400. 00	168,400. 00	168,400. 00	157,580. 00	146,760. 00	135,940. 00	125,120. 00	114,300. 00	103,480. 00	92,660. 00	81,840. 00
发行合计	万元	182,700. 00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2022 年	万元	14,300.0 0											
2025 年	万元	168,400. 00											
还款合计	万元	261,543. 59	5,581.51	5,535.47	16,188.5 4	15,900.7 2	15,612.9 1	15,325.1 0	15,037.2 9	14,749.4 8	14,461.6 6	12,766. 88	12,525. 11
其中：还本	万元	182,700. 00	1,430.00	1,430.00	12,250.0 0	12,250.0 0	12,250.0 0	12,250.0 0	12,250.0 0	12,250.0 0	12,250.0 0	10,820. 00	10,820. 00
2022 年	万元	14,300.0 0	1,430.00	1,430.00	1,430.00	1,430.00	1,430.00	1,430.00	1,430.00	1,430.00	1,430.00		
2025 年	万元	168,400. 00			10,820.0 0	10,820.0 0	10,820.0 0	10,820.0 0	10,820.0 0	10,820.0 0	10,820.0 0	10,820. 00	10,820. 00
利息合计	万元	78,843.5 9	4,151.51	4,105.47	3,938.54	3,650.72	3,362.91	3,075.10	2,787.29	2,499.48	2,211.66	1,946.8 8	1,705.1 1
2022 年	万	7,137.13	391.39	345.35	299.30	253.25	207.21	161.16	115.12	69.07	23.02	-	-

年份	单位	合计	2034 年	2035 年	2036 年	2037 年	2038 年	2039 年	2040 年	2041 年	2042 年	2043 年	2044 年
	元												
2025 年	万元	71,706.46	3,760.12	3,760.12	3,639.24	3,397.47	3,155.71	2,913.94	2,672.17	2,430.41	2,188.64	1,946.88	1,705.11
期末专项债券 余额	万元		179,840.00	178,410.00	166,160.00	153,910.00	141,660.00	129,410.00	117,160.00	104,910.00	92,660.00	81,840.00	71,020.00
2022 年	万元		11,440.00	10,010.00	8,580.00	7,150.00	5,720.00	4,290.00	2,860.00	1,430.00	-	-	-
2025 年	万元		168,400.00	168,400.00	157,580.00	146,760.00	135,940.00	125,120.00	114,300.00	103,480.00	92,660.00	81,840.00	71,020.00

续附表 4

年份	单位	合计	2045 年	2046 年	2047 年	2048 年	2049 年	2050 年	2051 年	2052 年	2053 年	2054 年	2055 年
期初专项债券余额	万元		71,020.0 0	60,200.0 0	54,180.0 0	48,160.0 0	42,140.0 0	36,120.0 0	30,100.0 0	24,080.0 0	18,060.0 0	12,040.0 0	6,020.0 0
2022 年	万元		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2025 年	万元		71,020.0 0	60,200.0 0	54,180.0 0	48,160.0 0	42,140.0 0	36,120.0 0	30,100.0 0	24,080.0 0	18,060.0 0	12,040.0 0	6,020.0 0
发行合计	万元	182,700.0 0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2022 年	万元	14,300.00											
2025 年	万元	168,400.0 0											
还款合计	万元	261,543.5 9	12,283.3 4	7,295.34	7,161.09	7,026.85	6,892.60	6,758.35	6,624.11	6,489.86	6,355.62	6,221.37	6,087.1 2
其中：还本	万元	182,700.0 0	10,820.0 0	6,020.00	6,020.00	6,020.00	6,020.00	6,020.00	6,020.00	6,020.00	6,020.00	6,020.00	6,020.0 0
2022 年	万元	14,300.00											
2025 年	万元	168,400.0 0	10,820.0 0	6,020.00	6,020.00	6,020.00	6,020.00	6,020.00	6,020.00	6,020.00	6,020.00	6,020.00	6,020.0 0
利息合计	万元	78,843.59	1,463.34	1,275.34	1,141.09	1,006.85	872.60	738.35	604.11	469.86	335.62	201.37	67.12
2022 年	万	7,137.13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

年份	单位	合计	2045 年	2046 年	2047 年	2048 年	2049 年	2050 年	2051 年	2052 年	2053 年	2054 年	2055 年
	元												
2025 年	万元	71,706.46	1,463.34	1,275.34	1,141.09	1,006.85	872.60	738.35	604.11	469.86	335.62	201.37	67.12
期末专项债券余额	万元		60,200.00	54,180.00	48,160.00	42,140.00	36,120.00	30,100.00	24,080.00	18,060.00	12,040.00	6,020.00	-
2022 年	万元		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2025 年	万元		60,200.00	54,180.00	48,160.00	42,140.00	36,120.00	30,100.00	24,080.00	18,060.00	12,040.00	6,020.00	-

附表 5：项目利润估算表

序号	项目	单位	合计	2030 年	2031 年	2032 年	2033 年	2034 年	2035 年	2036 年	2037 年	2038 年
1	含税收入	万元	883,873.72	36,986.19	36,986.19	36,986.19	36,986.19	36,986.19	36,986.19	36,986.19	36,986.19	36,986.19
2	不含税收入	万元	810,893.32	33,932.28	33,932.28	33,932.28	33,932.28	33,932.28	33,932.28	33,932.28	33,932.28	33,932.28
3	含税成本	万元	263,759.14	11,037.15	11,037.15	11,037.15	11,037.15	11,037.15	11,037.15	11,037.15	11,037.15	11,037.15
4	不含税成本	万元	251,199.18	10,511.57	10,511.57	10,511.57	10,511.57	10,511.57	10,511.57	10,511.57	10,511.57	10,511.57
5	税费	万元	5,557.31	-	-	-	-	-	127.25	303.40	303.40	303.40
6	折旧及摊销	万元	217,706.50	9,110.05	9,110.05	9,110.05	9,110.05	9,110.05	9,110.05	9,110.05	9,110.05	9,110.05
7	利息	万元	-									
8	利润总额	万元	336,430.32	14,310.66	14,310.66	14,310.66	14,310.66	14,310.66	14,183.41	14,007.26	14,007.26	14,007.26
9	企业所得税	万元	84,107.58	3,577.67	3,577.67	3,577.67	3,577.67	3,577.67	3,545.85	3,501.82	3,501.82	3,501.82
10	净利润	万元	252,322.74	10,733.00	10,733.00	10,733.00	10,733.00	10,733.00	10,637.56	10,505.45	10,505.45	10,505.45

续附表 5

序号	项目	单位	合计	2039 年	2040 年	2041 年	2042 年	2043 年	2044 年	2045 年	2046 年
1	含税收入	万元	883,873.72	36,986.19	36,986.19	36,986.19	36,986.19	36,986.19	36,986.19	36,986.19	29,209.47
2	不含税收入	万元	810,893.32	33,932.28	33,932.28	33,932.28	33,932.28	33,932.28	33,932.28	33,932.28	26,797.68
3	含税成本	万元	263,759.14	11,037.15	11,037.15	11,037.15	11,037.15	11,037.15	11,037.15	11,037.15	8,716.48
4	不含税成本	万元	251,199.18	10,511.57	10,511.57	10,511.57	10,511.57	10,511.57	10,511.57	10,511.57	8,301.41
5	税费	万元	5,557.31	303.40	303.40	303.40	303.40	303.40	303.40	303.40	239.61
6	折旧及摊销	万元	217,706.50	9,110.05	9,110.05	9,110.05	9,110.05	9,110.05	9,110.05	9,110.05	7,194.57
7	利息	万元	-								
8	利润总额	万元	336,430.32	14,007.26	14,007.26	14,007.26	14,007.26	14,007.26	14,007.26	14,007.26	11,062.10
9	企业所得税	万元	84,107.58	3,501.82	3,501.82	3,501.82	3,501.82	3,501.82	3,501.82	3,501.82	2,765.52
10	净利润	万元	252,322.74	10,505.45	10,505.45	10,505.45	10,505.45	10,505.45	10,505.45	10,505.45	8,296.57

续附表 5

序号	项目	单位	合计	2047 年	2048 年	2049 年	2050 年	2051 年	2052 年	2053 年	2054 年	2055 年
1	含税收入	万元	883,873.72	29,209.47	29,209.47	29,209.47	29,209.47	29,209.47	29,209.47	29,209.47	29,209.47	29,209.47
2	不含税收入	万元	810,893.32	26,797.68	26,797.68	26,797.68	26,797.68	26,797.68	26,797.68	26,797.68	26,797.68	26,797.68
3	含税成本	万元	263,759.14	8,716.48	8,716.48	8,716.48	8,716.48	8,716.48	8,716.48	8,716.48	8,716.48	8,716.48
4	不含税成本	万元	251,199.18	8,301.41	8,301.41	8,301.41	8,301.41	8,301.41	8,301.41	8,301.41	8,301.41	8,301.41
5	税费	万元	5,557.31	239.61	239.61	239.61	239.61	239.61	239.61	239.61	239.61	239.61
6	折旧及摊销	万元	217,706.50	7,194.57	7,194.57	7,194.57	7,194.57	7,194.57	7,194.57	7,194.57	7,194.57	7,194.57
7	利息	万元	-									
8	利润总额	万元	336,430.32	11,062.10	11,062.10	11,062.10	11,062.10	11,062.10	11,062.10	11,062.10	11,062.10	11,062.10
9	企业所得税	万元	84,107.58	2,765.52	2,765.52	2,765.52	2,765.52	2,765.52	2,765.52	2,765.52	2,765.52	2,765.52
10	净利润	万元	252,322.74	8,296.57	8,296.57	8,296.57	8,296.57	8,296.57	8,296.57	8,296.57	8,296.57	8,296.57

附表 6：项目现金流预测表

年份		2022 年	2023 年	2024 年	2025 年	2026 年	2027 年	2028 年	2029 年	2030 年	2031 年	2032 年	2033 年
现金流入	运营收入									36,986.19	36,986.19	36,986.19	36,986.19
	补贴收入												
	资本金	244.53	460.46	460.46	2,508.92	46,820.58	32,620.58	25,520.58	25,520.58				
	债券资金	14,300.00	-	-	168,400.00	-	-	-	-				
现金流入总额		14,544.53	460.46	460.46	170,908.92	46,820.58	32,620.58	25,520.58	25,520.58	36,986.19	36,986.19	36,986.19	36,986.19
现金流出	工程支出	14,300.00	-	-	168,400.00	42,600.00	28,400.00	21,300.00	21,300.00				
	运营期资金流出									14,614.81	14,614.81	14,614.81	14,614.81
	债券发行费	14.30	-	-	168.40	-	-	-	-				
	债券付息	230.23	460.46	460.46	2,340.52	4,220.58	4,220.58	4,220.58	4,220.58	4,220.58	4,220.58	4,220.58	4,197.56
	债券还本	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,430.00
现金流出总额		14,544.53	460.46	460.46	170,908.92	46,820.58	32,620.58	25,520.58	25,520.58	18,835.39	18,835.39	18,835.39	20,242.37
当年现金净流量		-	-	-	-	-	-	-	-	18,150.	18,150.	18,150.	16,743.

年份	2022 年	2023 年	2024 年	2025 年	2026 年	2027 年	2028 年	2029 年	2030 年	2031 年	2032 年	2033 年
									79	79	79	82
期末项目累计现金结存额		-	-	-	-	-	-	-	18,150. 79	36,301. 59	54,452. 38	71,196. 19
可用于专项债券还本付息的净收益									22,371. 37	22,371. 37	22,371. 37	22,371. 37

续附表 6

年份		2034 年	2035 年	2036 年	2037 年	2038 年	2039 年	2040 年	2041 年	2042 年	2043 年	2044 年
现金流入	运营收入	36,986.19	36,986.19	36,986.19	36,986.19	36,986.19	36,986.19	36,986.19	36,986.19	36,986.19	36,986.19	36,986.19
	补贴收入											
	资本金											
	债券资金											
现金流入总额		36,986.19	36,986.19	36,986.19	36,986.19	36,986.19	36,986.19	36,986.19	36,986.19	36,986.19	36,986.19	36,986.19
现金流出	工程支出											
	运营期资金流出	14,614.81	15,770.69	17,370.69	17,370.69	17,370.69	17,370.69	17,370.69	17,370.69	17,370.69	17,370.69	17,370.69
	债券发行费											
	债券付息	4,151.51	4,105.47	3,938.54	3,650.72	3,362.91	3,075.10	2,787.29	2,499.48	2,211.66	1,946.88	1,705.11
	债券还本	1,430.00	1,430.00	12,250.00	12,250.00	12,250.00	12,250.00	12,250.00	12,250.00	12,250.00	10,820.00	10,820.00
现金流出总额		20,196.32	21,306.15	33,559.23	33,271.41	32,983.60	32,695.79	32,407.98	32,120.17	31,832.35	30,137.56	29,895.80
当年现金净流量		16,789.86	15,680.03	3,426.96	3,714.77	4,002.58	4,290.40	4,578.21	4,866.02	5,153.83	6,848.62	7,090.39
期末项目累计现金结存额		87,986.05	103,666.09	107,093.05	110,807.82	114,810.40	119,100.80	123,679.01	128,545.03	133,698.86	140,547.48	147,637.87
可用于专项债券还本付息的净收益		22,371.37	21,215.50	19,615.50	19,615.50	19,615.50	19,615.50	19,615.50	19,615.50	19,615.50	19,615.50	19,615.50

续附表 6

年份		2045 年	2046 年	2047 年	2048 年	2049 年	2050 年	2051 年	2052 年	2053 年	2054 年	2055 年	合计
现金流入	运营收入	36,986.19	29,209.47	29,209.47	29,209.47	29,209.47	29,209.47	29,209.47	29,209.47	29,209.47	29,209.47	29,209.47	883,873.72
	补贴收入												-
	资本金												134,156.69
	债券资金												182,700.00
现金流入总额		36,986.19	29,209.47	29,209.47	29,209.47	29,209.47	29,209.47	29,209.47	29,209.47	29,209.47	29,209.47	29,209.47	1,200,730.41
现金流出	工程支出												296,300.00
	运营期资金流出	17,370.69	13,718.33	13,718.33	13,718.33	13,718.33	13,718.33	13,718.33	13,718.33	13,718.33	13,718.33	13,718.33	399,734.95
	债券发行费												182.70
	债券付息	1,463.34	1,275.34	1,141.09	1,006.85	872.60	738.35	604.11	469.86	335.62	201.37	67.12	78,843.59
	债券还本	10,820.00	6,020.00	6,020.00	6,020.00	6,020.00	6,020.00	6,020.00	6,020.00	6,020.00	6,020.00	6,020.00	182,700.00
现金流出总额		29,654.03	21,013.67	20,879.42	20,745.18	20,610.93	20,476.68	20,342.44	20,208.19	20,073.95	19,939.70	19,805.45	957,761.24
当年现金净流量		7,332.15	8,195.81	8,330.05	8,464.30	8,598.55	8,732.79	8,867.04	9,001.28	9,135.53	9,269.78	9,404.02	242,969.17
期末项目累计现金结存额		154,970.02	163,165.83	171,495.88	179,960.18	188,558.73	197,291.52	206,158.56	215,159.84	224,295.37	233,565.15	242,969.17	

年份	2045 年	2046 年	2047 年	2048 年	2049 年	2050 年	2051 年	2052 年	2053 年	2054 年	2055 年	合计
可用于专项债券还本付息 的净收益	19,615. 50	15,491. 14	15,491. 14	15,491. 14	15,491. 14	15,491. 14	15,491. 14	15,491. 14	15,491. 14	15,491. 14	15,491. 14	484,138.7 7

2025 年湖北省新建宜昌至常德铁路（松滋段）

专项债券信息披露文件

一、区域情况

（一）湖北省概况

湖北地处长江中游，位居华中腹地，洞庭湖以北，东邻安徽，南界江西、湖南、西连重庆，西北与陕西接壤，北与河南毗邻。全省国土总面积 18.59 万平方公里，占全国总面积的 1.94%。全省有 12 个省辖市，1 个自治州，38 个市辖区，24 个县级市，38 个县，2 个自治县，1 个林区。

2021 年，省级一般公共预算收入、支出总计均为 5,690.8 亿元，比上年完成数下降 23.9%。其中：省本级一般公共预算收入 112.6 亿元，下降 13.4%；省本级一般公共预算支出 1,203.5 亿元，增长 58.5%；省级政府性基金收入、支出总计均为 1,736.9 亿元，下降 28%；省级国有资本经营预算收入、支出总计均为 3.5 亿元，下降 13.5%；省级社会保险基金收入总计 2,255 亿元，增长 133.4%。省级社会保险基金支出总计 2,242 亿元，增长 116%。

2022 年，全省完成财政总收入 5,682.49 亿元，比上年增长 7.8%。其中，地方一般公共预算收入 3,280.73 亿元，剔除增值税留抵退税因素，可比增长 8.5%。在地方一般公共预算收入中，税收收入 2,411.25 亿元，可比增长 5.4%。地方一般公共预算支出 8,626.03 亿元，增长 8.7%。

2023 年，全省地方一般公共预算收入完成 3,692 亿元，为预算的 102.3%，比上年增长 12.5%，预计收入规模由全国第 14 位前进到第 11 位。全省地方一般公共预算支出完成 9,296 亿元，为预算的 101.7%，增长 7.8%。

2024 年全省地区生产总值增长 5.8%、增速全国第 3，总量达到 60,013

亿元。

（二）荆州市概况

1.荆州市基本情况

荆州市位于湖北省中南部，地处长江中游的核心地带。荆州在长江经济带中占据重要节点位置，北接荆门、襄阳，南连岳阳、长沙，是连接华中地区与华南经济圈的桥梁，也是国家“一带一路”倡议与长江经济带发展战略的重要交汇点。这里既是长江黄金水道的必经之地，也是南北交通大动脉的交汇枢纽，承载着东西部物资流通与南北文化交融的重要使命，自古以来就是商贾云集、经济繁荣之地。随着国家中部崛起战略的深入实施和长江中游城市群建设的加速推进，荆州作为区域性综合交通枢纽和长江经济带的重要节点城市，其“中部崛起引擎”的作用愈发凸显，成为连接武汉城市圈与洞庭湖生态经济区的 key 一环。

2.荆州市社会经济发展情况

2021 年全市地区生产总值 2715.52 亿元，按可比价格计算，比上年增长 12.0%，对比 2019 年，两年平均增长 2.7%。分产业看，第一产业实现增加值 527.67 亿元，增长 11.7%；第二产业实现增加值 879.15 亿元，增长 14.6%；第三产业实现增加值 1308.70 亿元，增长 10.4%。三次产业结构由 2020 年的 19.2：31.6：49.2 调整为 19.4：32.4：48.2。在第三产业中，交通运输仓储和邮政业、批发和零售业、住宿和餐饮业、房地产业、金融业、其他服务业增加值分别增长 30.5%、11.8%、17.4%、7.8%、2.9%、9.2%。

2022 年全市地区生产总值 3008.61 亿元，按可比价格计算，比上年增长 5.1%，两年平均增长 8.5%。分产业看，第一产业增加值 571.94 亿元，增长 4.6%；第二产业增加值 1072.79 亿元，增长 9.7%；第三产业增加值

1363.88 亿元，增长 2.2%。三次产业结构由 2021 年的 19.2:34.4:46.4 调整为 19.0:35.7:45.3。在第三产业中，批发和零售业、住宿和餐饮业、金融业、其他服务业增加值分别增长 1.4%、0.3%、7.6%、2.5%，交通运输仓储和邮政业、房地产业增加值分别下降 1.5%、0.5%。人均生产总值 58577 元，比上年增长 10.4%。

2023 年，荆州市地区生产总值 3151.49 亿元，按可比价格计算，比上年增长 6.4%，两年平均增长 5.7%。按不变价格计算，同比增长 6.4%，增速高于湖北省平均水平 0.4 个百分点，是全省除“一主两副”之外另一个过 3000 亿元的地市。分产业看，第一产业增加值 606.97 亿元，增长 4.2%；第二产业增加值 1084.29 亿元，增长 6.3%；第三产业增加值 1460.22 亿元，增长 7.3%，三次产业结构比重为 19.3:34.4:46.3。人均生产总值 61369 元，比上年增长 6.0%。全年全市居民人均可支配收入 35044 元，比上年增长 6.4%。按常住地分，城镇居民人均可支配收入 43018 元，增长 5.8%；农村居民人均可支配收入 24680 元，增长 7.8%。

2024 年，荆州市地区生产总值 3505.99 亿元，其中，第一产业增加值 653.14 亿元，可比增长 2.9%；第二产业增加值 1247.68 亿元，可比增长 10.0%；第三产业增加值 1605.17 亿元，可比增长 4.6%。

表 1-1 荆州市财政经济数据

单位：亿元			
项目	2022 年	2023 年	2024 年
1.地区生产总值（GDP）	3,008.61	3,151.49	3,505.99
2.城镇居民人均可支配收入（元）	40,678.00	43,018.00	44,872
3.农村居民人均可支配收入（元）	22,904.00	24,680.00	26,092

4.地方财政总收入	277.27	332.75	276.4968
4.1 地方公共预算收入	142.05	168.75	175.0181
其中：税收收入	101.90	114.71	115.3551
非税收入	40.15	54.04	59.663
4.2 政府性基金收入	135.22	164	101.4787
其中：国有土地使用权出让收益	128.74	150.57	87.2956
5.地方财政总支出	750.80	772.56	791.896
5.1 一般公共预算支出	496.22	561.82	615.4588
5.2 政府性基金支出	254.58	210.74	176.4372
其中：国有土地使用权出让收入安排的支出	96.48	121.03	64.7314

3.松滋市概况

松滋市位于湖北省西南部、荆州市西部，介于北纬 29°53'—30°22'、东经 111°14'—112°02'之间，山接武陵余脉，水连洞庭碧波，位于“九曲回肠”的荆江上游。毗邻 7 个县、区（市），北部与枝江市接壤，西连宜都市、五峰土家族自治县，南部与湖南省常德市澧县、石门县交界，东部与荆州区、公安县相邻。全市国土总面积 2177 平方公里，境内拥有长江岸线 27.36 公里，是长江过境荆州、分流洞庭的首市首口，是长江流域巨大客水涌入江汉平原的首冲地带。全市国土总面积 2177 平方公里，户籍人口 79.99 万人，常住人口 64.15 万人，下辖 2 个街道（新江口街道，乐乡街道），13 个镇（南海镇、八宝镇、涇市镇、老城镇、陈店镇、王家桥镇、斯家场镇、杨林市镇、纸厂河镇、街河市镇、涇水镇、刘家场镇、沙道观镇），1 个乡（万家乡），1 个民族乡（卸甲坪土家族乡）、1 个开发区。

表 1-2 松滋市 2022—2024 年财政经济数据

单位：万元

项目	2022 年	2023 年	2024 年
1.地区生产总值（GDP）	4,582,444.60	5,014,300.00	5,573,000.00
2.城镇居民人均可支配收入（元）	39,009.00	41,448.00	43,145.00
3.农村居民人均可支配收入（元）	23,218.00	24,994.00	26,405.00
4.地方财政总收入	790,788.00	864,920.0000	920,529.00
4.1 地方公共预算收入	181,054.00	196,435.00	209160.00
其中：税收收入	138,857.00	147,285.00	151,968.00
非税收入	42,197.00	49,150.00	57,192.00
4.2 政府性基金收入	146,644.00	144,595.00	142,400.00
其中：国有土地使用权出让收益	136,979.00	122,577.00	125,024.00
5.地方财政总支出	885,876.00	862,453.00	920,529.00
5.1 一般公共预算支出	480,513.00	632,231.00	642,277.00
5.2 政府性基金支出	258,746.00	230,222.00	278,252.00
其中：国有土地使用权出让收入安排的支出	89,605.00	83,097.00	141,432.00

表 1-3 本地区专项债务情况表

单位：亿元

区划	2024 年限额	2024 年余额
荆州市	1032.72	968.59
其中：市本级	383.90	355.74
松滋市	86.97	78.01

表 1-4 本地区专项债务期限结构表

单位：亿元

期限	2024 年
1 年期	-
2 年期	-

期限	2024 年
3 年期	-
5 年期	7.06
6 年期	1.09
7 年期	18.6
8 年期	1.09
9 年期	1.09
10 年期	12.4
11 年期	5.18
12 年期	5.18
13 年期	5.18
14 年期	5.18
15 年期	6.68
16 年期	1.36
17 年期	1.36
18 年期	1.36
19 年期	1.36
20 年期	3.86

二、债券情况

该项目总投资为871,821.32万元，项目资本金为598,021.32万元，其余资金273,800.00万元拟通过发行专项债券解决，本次为申报松滋段2025年发行专项债券，拟于2025年发行专项债券64,000.00万元，债券期限为30年期。债券发行利率参考2025年湖北省政府专项债券（四期）30年期专项债券，票面利率2.07%上浮25BP，即按2.32%计算。还款方式为第11-30年开始每年等额偿还发行金额的5%。债券资金专项用于新建宜昌至常德铁路。

三、项目基本情况

（一）项目概况

1.项目名称

新建宜昌至常德铁路（简称为“本项目”）

2.建设地点与内容

项目起自宜昌北站，经湖北宜都、松滋，湖南澧县、临澧接入常德站，线路全长234.4公里，其中新建线路184.5公里（松滋段41.2公里，占比47.8%），利用宜昌至涪陵高铁49.9公里。全线共设7座车站。

具体技术标准如下：

- （1）铁路等级：高速铁路。
- （2）设计速度：350公里/小时。
- （3）正线数目：双线。
- （4）正线线间距：5.0米。
- （5）平面最小曲线半径：一般地段7000米，困难地段5500米；引入枢纽（地区）地段可根据行车速度曲线计算确定。
- （6）最大坡度：20‰。
- （7）到发线有效长度：650米。
- （8）列车运行控制方式：CTCS-3级。
- （9）调度指挥方式：调度集中。
- （10）最小行车间隔：3分钟。

（二）分年度投资计划

项目投资计划和资金筹措计划安排如下：

表 3-1 松滋段投资分年计划及资金筹措表

单位：万元

序号	项目	合计	2025	2026	2027	2028	2029
1	总投资使用计划	871,821.32	214,154.62	173,331.22	174,852.66	260,740.66	48,742.16
1.1	建设投资	847,800.00	211,950.00	169,560.00	169,560.00	254,340.00	42,390.00

1.2	建设期利息	23,747.52	2,113.52	3,702.72	5,226.96	6,352.16	6,352.16
1.2.1	债券建设期利息	23,747.52	2,113.52	3,702.72	5,226.96	6,352.16	6,352.16
1.3	债券发行费用	273.80	91.10	68.50	65.70	48.50	0.00
2	资金筹措及使用	871,821.32	214,154.62	173,331.22	174,852.66	260,740.66	48,742.16
2.1	自有资金	598,021.32	123,054.62	104,831.22	109,152.66	212,240.66	48,742.16
2.1.1	用于建设投资	574,000.00	120,850.00	101,060.00	103,860.00	205,840.00	42,390.00
2.1.2	用于建设期利息	23,747.52	2,113.52	3,702.72	5,226.96	6,352.16	6,352.16
2.1.3	用于债券发行费用	273.80	91.10	68.50	65.70	48.50	0.00
2.2	债券资金	273,800.00	91,100.00	68,500.00	65,700.00	48,500.00	0.00
2.2.1	用于建设投资	273,800.00	91,100.00	68,500.00	65,700.00	48,500.00	
2.2.2	用于建设期利息	-	-				
2.2.3	用于债券发行费用	-	-				

（三）项目资金来源

本项目专项债券资金融资情况如下：

表 3-2 专项债券融资情况表

单位：万元

年度	当年计划发行 总金额	当年已发行总金额	发行 期限（年）	发行利率 （%）	付息频次	还本方式
2025	91,100.00	0	30	2.32%	半年付息一 次	第 11 年至第 30 年，每年等额 偿还发行金额的 5%
2026	68,500.00	0	30	2.32%	半年付息一 次	第 11 年至第 30 年，每年等额 偿还发行金额的 5%
2027	65,700.00	0	30	2.32%	半年付息一 次	第 11 年至第 30 年，每年等额 偿还发行金额的 5%
2028	48,500.00	0	30	2.32%	半年付息一 次	第 11 年至第 30 年，每年等额 偿还发行金额的 5%

项目目前未进行市场化融资，若后续进行市场化融资，将按照《地方

政府性债务信息公开办法》的相关规定及时披露。

目前,上述专项债券项目已经通过湖北申简通律师事务所合规性审核。

四、资金平衡

(一) 项目收入预测

本项目收益预测期间为 2030 年至 2057 年 6 月。投入运营后的项目收入主要包括铁路运输收入。债券存续期内项目总收入为 1,181,864.29 万元。

(二) 项目预期成本预测

本项目投入运营后的运营支出主要为运营成本, 本项目债券存续期内运营成本共计 544,691.97 万元, 其中, 有关成本 284,101.97 万元, 无关成本 260,590.00 万元。

(三) 资金平衡情况

该项目总投资为 871,821.32 万元, 项目资本金为 598,021.32 万元, 专项债券资金 273,800.00 万元。本项目偿债资金来源为铁路运输收入。在债券存续期内, 本项目预期收入总额为 1,181,864.29 万元, 预计用于资金平衡相关收益为 637,172.32 万元。

根据资金平衡测算分析, 在满足假设条件的前提下, 以 273,800.00 万元债券发行计划为基础, 本项目预计债券本息资金覆盖倍数可达到 1.59。如项目假设条件发生变化, 本项目可由政府按规定调整项目资本金比例或发行新一期专项债券保障项目还本付息。因此, 本期专项债券还本付息具有较强的保障。同时, 本项目融资平衡情况已经通过中瑞诚会计师事务所(特殊普通合伙)湖北分所审计通过。

（三）项目收益指标情况

债券存续期内，项目可用于资金平衡的项目收益 637,172.32 万元。专项债券本金偿还共计 273,800.00 万元，专项债券利息偿还共计 127,173.88 万元。

债券存续期内项目总收益/项目总债务融资本息=1.59。

五、信用评级

东方金诚国际信用评估有限项目单位认为本期项目收益与融资自求平衡专项债券到期不能偿还的风险较低，评定新建宜昌至常德铁路的信用等级为 AAA。

六、潜在风险评估

主要是潜在影响项目收益和融资平衡结果的各种风险评估。具体包括：

（一）主要风险

1.影响项目施工进度或正常运营的风险

（1）工期

风险描述：本工程在实施阶段，进度可能受到现场准备、人力安排、物资供应、施工力量、设计与施工衔接、施工程序的衔接以及资金到位情况等问题的影响。如果工期拖延，工程投资将增加，并且工期拖延将影响项目的现金流入，还本付息受影响。

风险控制措施：工程项目建设指挥部门在施工进度的安排上，全方位考虑使施工进度安排更加合理；工程项目建设指挥部门对具体工程细节应统筹考虑和策划，制定周密的工程计划，保证施工进度，保证项目实施的

各个阶段如期进行并完工。

（2）工程事故

风险描述：工程事故是在施工阶段一些难以预测的地质情况或施工不当、管理不善引起的，国内多个施工项目在施工中发生的事故都造成了较大的影响和损失，应当在工程事故防范上引起足够的重视。事故会引起工程延期、人员伤亡、投资增加等。

风险控制措施：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。

2.影响项目收益的风险

（1）经营管理风险

风险描述：湖北汉十城际铁路有限责任公司拥有丰富的经营、管理和适应市场经验，但并不排除会有一些弊病。因此，加强管理，按照规范化的企业制度、财务制度去建设，减小管理风险是新项目进行时应予以关注的。及早发现或预测到这些风险并能及时采取有效的措施，化解或缓和、减轻、控制这些风险。开发经营周期越长项目建成后的政治形势也越难预测。

风险控制措施：及时完成开发项目。采取提高选址速度、采取招投标的办法和建设单位签订具有法律效应的承包合同，以保证金的形式与建筑

材料等物资供应商签订施工材料供应合同。总之，应提高风险意识，实施风险控制，以尽可能低的风险成本来降低风险发生的可能性，并将风险损失控制在最小程度。

（2）利率波动风险

风险描述：在本政府专项债券存续期内，国际、国内宏观经济环境的变化，国家经济政策变动等因素会引起债务资本市场利率的波动，市场利率波动将会对本项目的财务成本产生影响，进而影响项目投资收益的平衡。

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

3.影响社会稳定的风险

风险描述：对经济社会造成不利影响的风险包括：施工期、运行期对当地商业经营状况的影响；施工方案对周边人群出行交通的考虑（临时便道的设置、临时停车场地安排、临时公交站点的布置等），运行期项目周边公共交通情况变化，项目所增加的交通流量与周边路网的匹配度，项目出入口设置对周边人群的影响等。

风险控制措施：

（1）在项目设计阶段就要综合考虑项目收益与生态环境、经济社会的平衡。科学施工，提高资源利用水平和环境保护水平；文明施工，加强与当地企事业单位以及居民的沟通、协商，制定灵活多样的补偿政策，避免矛盾激化。将本项目对生态环境、经济社会的不利影响降到最低。

(2) 工程运营期的扰民问题主要是行车振动与噪音干扰问题。将通过在设计阶段进一步加强与当地企事业单位的沟通、协商，充分了解其实际需求，全面考虑减震降噪措施，为沿线居民生产、生活提供便利条件，使这项社会公益性极强、得到民众拥护支持的项目，真正做到利民、便民而不扰民。

4. 影响项目现金流按时还本付息的风险及控制措施

(1) 投资测算不准确风险

风险描述：影响项目融资平衡最大的风险在于对铁路运营收入的预测、项目进度以及项目整体现金流测算等重要环节出现判断偏差。对项目进度错判将导致融资节奏错乱，导致资金不能及时足额注入到项目或者大额资金不能充分运用的后果；整体现金流测算出现偏差将导致项目可行性分析不能及时纠偏，项目资金投入和现金流入不能平衡的结果。

风险控制措施：本项目经过大量分析论证工作同时参考同类型项目情况后得出，分析结果较为可靠。本项目现金流测算环节聘请专业团队进行测算，测算结果较为可靠。

(2) 存续债券置换不畅风险

风险描述：根据《地方政府专项债务预算管理办法》（财预〔2016〕155号）第六条规定，专项债务本金通过对应的政府性基金收入、专项收入、发行专项债券等偿还。若本期政府专项债券到期时项目收入不足以偿还本期债券，发行人将可能选择发行新一期政府专项债券置换本期债券。因此存在由于新一期政府专项债券不能足额及时募集而造成本期政府专项

债券不能按期足额兑付的风险。

风险控制措施：为防止发生存续债券不能顺畅置换的风险，发行人将会同主承销商及承销团成员提前准备发行资料，选取合适发行时间窗口，根据市场行情科学定价，力争在存续债券兑付日之前及时足额地募集到还款资金。

（3）资金管理不规范风险

风险描述：本项目专项债券发行期限为中长期债券，债券存续期内每半年付息一次，第 11-30 年开始每年偿还本金 5%。如果债券资金挪作他用，销售收入等没有规范统一管理，会增加按时足额还本付息的不确定性，增加还款风险，有损政府声誉及投资人利益。

风险控制措施：

规范项目资金管理，按照项目进度合理合规使用债券资金，并使资金收益最大化。根据施工进度合理规划资金使用，建立报备报批制度，确保债券资金合规使用。债券资金及项目对应收入不得用于项目之外的其他投资。同时，在确保资金安全的前提下，应做好财务规划，提高资金收益，减轻还本付息压力。

（二）敏感性分析

根据压力测试结果显示，该项目的项目收益、债券利率两个单因素能够对覆盖本息资金产生一定的影响程度，其中，项目收益对变动覆盖本息资金产生正方向影响，债券利率变动对覆盖本息资金产生负方向影响。

因此，在项目实施过程中，要加大营销力度，保障项目有充足的营业

收入，在运营期要加强运营管理，控制经营成本；在项目建设过程中要注意控制工程造价，以保证项目的盈利能力保持较高的水平。

七、主管部门责任

松滋市财政局是其专项债券资金的主管部门，负责对债券资金“借、用、还”实行全过程监管；负责对专项债券项目实施过程进行监督；负责专项债券资金支付审核；负责督促资金使用单位（项目单位）按时偿还债券本息；负责组织债券资金绩效管理；负责政府债券信息公开。

中国铁路总公司是本项目的项目主管部门，履行项目管理责任，负责对专项债券项目建设情况进行动态监管；负责对专项债券项目的工程进度、质量安全等进行检查考核；负责统筹协调相关部门保障项目建设进度，保障项目收入如期实现；督办项目单位将项目收入及时全额纳入国库，确保专项债券本息按时足额偿还。

八、事前绩效评估

（一）项目实施的必要性、公益性、收益性

1.项目建设的必要性

宜昌至常德铁路的建设是落实党的二十大要求以及国铁集团未来五年部署安排，推动区域铁路高质量发展的需要；是构建呼南高铁通道，强化京澳等周边通道分工协作，完善我国高速铁路网络布局的需要；是促进鄂湘两省相邻地区基础设施互联互通，落实新时代中部地区高质量发展和长江经济带等国家战略的需要；是推动长江中游城市群与周边城市群协同合作，串联鄂西生态经济圈和洞庭湖生态经济区、促进沿线经济高质量发展

的需要；是落实国家综合立体交通网规划，提高二湛通道综合运输能力和运输质量的需要；是贯彻“共抓大保护、不搞大开发”重要指示精神，发挥铁路绿色环保优势，实现“双碳”目标的需要。

2.项目建设的公益性

本项目在满足经济社会的运输需求，实现交通运输的可持续发展的同时，也将有效促进沿线旅游资源深度整合开发及旅游品牌建设。

3.项目建设的收益性

本项目建成投入运营后，可通过收取铁路运营收入来获得盈利。本项目发债期为 30 年，项目建成投入运营后，预计可产生用于资金平衡的项目收益为 637,172.32 万元。

（二）项目投资合规性与项目成熟度

1.项目投资合规性

本项目的前期准备和实施程序严格按照法律法规、规章制度的有关规定执行，并获得相关主管部门的审核批准，项目投资合规。目前项目已取得可行性研究报告的批复。

2.项目成熟度

根据《产业结构调整指导目录（2024 年本）》的规定，本项目不属于限制类、淘汰类、鼓励类，属于允许类，符合国家产业政策。本项目未采用和使用国家明令淘汰、禁止使用的工艺、设备。本项目产品方案符合国家产业政策和行业发展规划，项目建设符合当地的整体发展规划。

项目已取得可行性研究报告的批复。

（三）项目资金来源和到位可行性

1.项目资金来源

本项目总投资 871,821.32 万元，建设资金来源为项目单位自筹资金 598,021.32 万元，占比 68.59%；专项债券资金 273,800.00 万元，占比 31.41%。

2.资金到位可行性

项目资本金由财政资金解决，剩余资金拟申请专项债券资金和市场化融资，专项债券资金符合投向相关要求，额度测算合理。

本项目资金来源渠道符合相关文件政策的规定，资金筹措程序科学规范，财权和事权匹配，项目资金来源可行、风险可控。

（四）项目收入、成本、收益预测合理性

本项目收入、经营成本及折旧摊销、税费等各项费用按照相关政策文件、统计数据以及可比项目相关标准进行测算，论证充分，测算合理。因此，本项目的收入、成本及收益的预测具有合理性。

（五）债券资金需求合理性

本项目为新建宜昌至常德铁路建设项目，属于铁路项目范畴，符合《2025 年新增专项债券资金投向领域》要求，债券资金需求额度论证充分。因此，本项目的债券资金需求具有合理性。

（六）项目偿债计划可行性和偿债风险点

发行人在充分细致地研究项目现状和未来几年发展前景的基础上，对本次债券的本息支付做了充分可行的偿债安排，包括偿债计划的人员安排、财务安排等。

本项目偿债风险点包括：投资测算不准确风险、存续债券置换不畅风险、资金管理不规范风险。以上风险点均已制定具有针对性的风险防控措施。

（七）绩效目标合理性

本项目基于总体情况，制定了产出指标（数量指标：按规划设计内容完成项目建设；质量指标：项目竣工验收合格；时效指标：项目建设进度符合计划；成本指标：控制在项目概算额度内）；效益指标（经济效益指标：项目持续产生收益，资金覆盖倍数达标；社会效益指标：项目具有公益性，有效改善了当地居民生活环境；可持续影响效益指标：项目建设完工后持续发挥效益）及满意度指标（服务对象满意度：减少项目建设或运营期间群众投诉事件发生）。通过对项目的立项手续的查阅及现场情况的调查，综合认为本项目绩效目标合理。

（八）其他需要纳入事前绩效评估的事项

松滋市发展和改革局已针对本项目组织实施事前绩效评估，项目实施的必要性、公益性、收益性；项目建设投资合规性与项目成熟度；项目资金来源和到位可行性；项目收入、成本、收益预测合理性；债券资金需求合理性；项目偿债计划可行性和偿债风险点；绩效目标合理性等 7 个方面已进行了论证，项目最终评估结果为“通过”，符合专项债券发行要求。

2025 年湖北省新建宜昌至常德铁路

专项债券信息披露文件

一、区域情况

（一）湖北省概况

湖北地处长江中游，位居华中腹地，洞庭湖以北，东邻安徽，南界江西、湖南、西连重庆，西北与陕西接壤，北与河南毗邻。全省国土总面积 18.59 万平方公里，占全国总面积的 1.94%。全省有 12 个省辖市，1 个自治州，38 个市辖区，24 个县级市，38 个县，2 个自治县，1 个林区。

2021 年，省级一般公共预算收入、支出总计均为 5,690.8 亿元，比上年完成数下降 23.9%。其中：省本级一般公共预算收入 112.6 亿元，下降 13.4%；省本级一般公共预算支出 1,203.5 亿元，增长 58.5%；省级政府性基金收入、支出总计均为 1,736.9 亿元，下降 28%；省级国有资本经营预算收入、支出总计均为 3.5 亿元，下降 13.5%；省级社会保险基金收入总计 2,255 亿元，增长 133.4%。省级社会保险基金支出总计 2,242 亿元，增长 116%。

2022 年，全省完成财政总收入 5,682.49 亿元，比上年增长 7.8%。其中，地方一般公共预算收入 3,280.73 亿元，剔除增值税留抵退税因素，可比增长 8.5%。在地方一般公共预算收入中，税收收入 2,411.25 亿元，可比增长 5.4%。地方一般公共预算支出 8,626.03 亿元，增长 8.7%。

2023 年，全省地方一般公共预算收入完成 3,692 亿元，为预算的 102.3%，比上年增长 12.5%，预计收入规模由全国第 14 位前进到第 11 位。全省地方一般公共预算支出完成 9,296 亿元，为预算的 101.7%，增长 7.8%。

2024 年全省地区生产总值增长 5.8%、增速全国第 3，总量达到 60,013

亿元。

（二）宜昌市概况

1.宜昌市基本情况

宜昌市位于湖北省西南部，地处长江上游和中游的分界点。宜昌在长江经济带中地理位置居中，东接武汉，西连重庆，是东部发达的经济技术与西部丰富资源的结合部，也是国家实施西部大开发战略由中线进入西部的起点，处于南北经济文化交往、东西资源要素对流的交汇处和过渡地带，历来是重要的商品物资集散地。随着我国对外开放由沿海向内地梯次推进，长江开放开发、西部大开发战略的实施和三峡工程的兴建，宜昌处于承东启西的战略部位，是重庆和武汉之间重要的区域性中心城市。近几年，宜昌在湖北省经济发展中“省域副中心”的地位日益明显。

2.宜昌市社会经济发展情况

2021 年，宜昌市实现地区生产总值 5,022.69 亿元，跨越 5,000 亿元台阶，按不变价格计算比上年增长 16.8%。其中，第一产业增加值 548.94 亿元，增长 14.7%；第二产业增加值 2,103.36 亿元，增长 20.5%；第三产业增加值 2,370.40 亿元，增长 14.1%。城镇常住居民人均可支配收入 41,030 元，比上年增长 10.2%；农村常住居民人均可支配收入 20,764 元，比上年增长 12.2%。

2022 年，全市实现地区生产总值 5,502.69 亿元，比上年增长 5.5%。其中，第一产业增加值 587.84 亿元，增长 3.7%；第二产业增加值 2427 亿元，增长 9.1%；第三产业增加值 2487.85 亿元，增长 2.7%。三次产业结构由上年的 10.8:42.7:46.5 调整为 10.7:44.1:45.2。

2023 年，全市实现地区生产总值 5756.35 亿元，比上年增长 7.1%。其

中，第一产业增加值 608.56 亿元，增长 4.7%；第二产业增加值 2280.34 亿元，增长 6.5%；第三产业增加值 2867.45 亿元，增长 8.2%。三次产业结构由 2022 年的 10.9：41.5：47.6 调整为 10.6:39.6:49.8。人均地区生产总值为 146771 元，比上年增长 6.9%。

2024 年，全市生产总值增长 6.5%，总量达到 6,191 亿元；规上工业增加值、固定资产投资、社会消费品零售总额分别增长 10.1%、9%、5.6%，主要指标增速延续了高于全国、快于全省的向好态势。

表 1-1 宜昌市财政经济数据

单位：亿元

项目	2022 年	2023 年	2024 年
1.地区生产总值（GDP）	5,502.69	5,756.28	6,191.12
2.城镇居民人均可支配收入（元）	43,943.00	46,448.00	48,543.00
3.农村居民人均可支配收入（元）	22,571.00	24,479.00	28,982.00
4.地方财政总收入	443.10	492.77	534.60
4.1 地方公共预算收入	218.20	268.99	294.07
其中：税收收入	167.10	203.84	220.88
非税收入	51.10	65.15	73.19
4.2 政府性基金收入	215.50	223.78	240.52
其中：国有土地使用权出让收益	/	/	/
5.地方财政总支出	886.60	884.97	947.30
5.1 一般公共预算支出	563.60	679.49	721.23
5.2 政府性基金支出	319.20	205.48	226.06
其中：国有土地使用权出让收入安排的支出	/	/	/

3.宜都市概况

宜都市，湖北省辖县级市，由宜昌市代管，位于湖北省西南部，东隔长江与宜昌市猇亭区、枝江市相望，东南邻松滋市，西南、正西与五峰土

家族自治县、长阳土家族自治县交界，北与宜昌市点军区接壤，区域面积1357 平方千米。

表 1-2 宜都市 2021-2023 年财政经济数据

单位：万元

项目	2022 年	2023 年	2024 年
1.地区生产总值（GDP）	9,003,300.00	9,206,200.00	9,630,400.00
2.城镇居民人均可支配收入（元）	47,942.00	50,866.00	53,104.00
3.农村居民人均可支配收入（元）	28,286.00	30,803.00	32,805.00
4.地方财政总收入	545,349.00	532,793.00	765,748.00
4.1 地方公共预算收入	225,161.00	300,351.00	331,783.00
其中：税收收入	182,256.00	235,320.00	265,973.00
非税收入	42,905.00	65,031.00	65,810.00
4.2 政府性基金收入	320,188.00	232,442.00	433,965.00
其中：国有土地使用权出让收益	/	/	/
5.地方财政总支出	833,143.00	771,004.00	929,313.00
5.1 一般公共预算支出	530,298.00	574,901.00	617,172.00
5.2 政府性基金支出	302,845.00	196,103.00	312,141.00
其中：国有土地使用权出让收入安排的支出	/	/	/

表 1-3 本地区专项债务情况表

单位：亿元

区划	2024 年限额	2024 年余额
宜昌市	810.79	748.51
其中：市本级	368.28	329.89
宜都市	71.40	56.84

表 1-4 本地区专项债务期限结构表

单位：亿元

期限	2024 年
1 年期	0.05

2 年期	0.77
3 年期	1.28
5 年期	11.08
7 年期	4.64
10 年期	9.42
15 年期	16.4
20 年期	11.54
30 年期	1.66

二、债券情况

该项目总投资为624,648.00万元，项目资本金为324,648.00万元，其余资金300,000.00万元拟通过发行专项债券解决，本次为申报宜都段2025年发行专项债券，拟于2025年发行专项债券80,000.00万元，债券期限为30年期。债券发行利率参考2025年湖北省政府专项债券（四期）30年期专项债券，票面利率2.07%上浮25BP，即按2.32%计算。还款方式为第11-30年开始每年等额偿还发行金额的5%。债券资金专项用于新建宜昌至常德铁路。

三、项目基本情况

（一）项目概况

1.项目名称

新建宜昌至常德铁路（简称为“本项目”）

2.建设地点与内容

项目起自宜昌北站，经湖北宜都、松滋，湖南澧县、临澧接入常德站，线路全长234.4公里，其中新建线路184.5公里，利用宜昌至涪陵高铁49.9公里。全线共设7座车站。

具体技术标准如下：

- (1) 铁路等级：高速铁路。
- (2) 设计速度：350公里/小时。
- (3) 正线数目：双线。
- (4) 正线线间距：5.0米。
- (5) 平面最小曲线半径：一般地段7000米，困难地段5500米；引入枢纽（地区）地段可根据行车速度曲线计算确定。
- (6) 最大坡度：20‰。
- (7) 到发线有效长度：650米。
- (8) 列车运行控制方式：CTCS-3级。
- (9) 调度指挥方式：调度集中。
- (10) 最小行车间隔：3分钟。

本项目只包含新建宜昌至常德铁路中的宜都段和松滋段，其中宜都段35.4公里，松滋段41.2公里。

（二）分年度投资计划

项目投资计划和资金筹措计划安排如下：

表 3-1 宜都段投资分年计划及资金筹措表

单位：万元

序号	项目	合计	2025	2026	2027	2028	2029
1	总投资使用计划	624,648.00	151,411.00	123,856.00	126,176.00	186,350.00	36,855.00
1.1	建设投资	597,900.00	149,475.00	119,580.00	119,580.00	179,370.00	29,895.00
1.2	建设期利息	26,448.00	1,856.00	4,176.00	6,496.00	6,960.00	6,960.00
1.3	债券发行费用	300.00	80.00	100.00	100.00	20.00	0.00
2	资金筹措及使用	624,648.00	151,411.00	123,856.00	126,176.00	186,350.00	36,855.00
2.1	自有资金	324,648.00	71,411.00	23,856.00	26,176.00	166,350.00	36,855.00

2.1.1	用于建设投资	297,900.00	69,475.00	19,580.00	19,580.00	159,370.00	29,895.00
2.1.2	用于建设期利息	26,448.00	1,856.00	4,176.00	6,496.00	6,960.00	6,960.00
2.1.3	用于债券发行费用	300.00	80.00	100.00	100.00	20.00	0.00
2.2	债券资金	300,000.00	80,000.00	100,000.00	100,000.00	20,000.00	0.00
2.2.1	用于建设投资	300,000.00	80,000.00	100,000.00	100,000.00	20,000.00	
2.2.2	用于建设期利息	-	-				
2.2.3	用于债券发行费用	-	-				

（三）项目资金来源

本项目专项债券资金融资情况如下：

表 3-2 专项债券融资情况表

单位：万元

年度	当年计划发行 总金额	当年已发行总金额	发行 期限（年）	发行利率 （%）	付息频次	还本方式
2025	80,000.00	0	30	2.32%	半年付息一 次	第 11-30 年开始每年等额偿 还发行金额的 5%
2026	100,000.00	0	30	2.32%	半年付息一 次	第 11-30 年开始每年等额偿 还发行金额的 5%
2027	100,000.00	0	30	2.32%	半年付息一 次	第 11-30 年开始每年等额偿 还发行金额的 5%
2028	20,000.00	0	30	2.32%	半年付息一 次	第 11-30 年开始每年等额偿 还发行金额的 5%

项目目前未进行市场化融资，若后续进行市场化融资，将按照《地方政府性债务信息公开办法》的相关规定及时披露。

目前，上述专项债券项目已经通过湖北申简通律师事务所合规性审核。

四、资金平衡

（一）项目收入预测

本项目收益预测期间为 2030 年至 2057 年 6 月。投入运营后的项目收入主要包括铁路运输收入。债券存续期内项目总收入为 1,015,485.35 万元。

（二）项目预期成本预测

本项目投入运营后的运营支出主要为运营成本，本项目债券存续期内运营成本共计 468,012.05 万元，其中，有关成本 244,107.05 万元，无关成本 223,905.00 万元。

（三）资金平衡情况

该项目总投资为 624,648.00 万元，项目资本金为 324,648.00 万元，专项债券资金 300,000.00 万元。本项目偿债资金来源为铁路运输收入。在债券存续期内，本项目运营期营业收入合计 1,015,485.35 万元，预计用于资金平衡相关收益为 538,413.58 万元。

根据资金平衡测算分析，在满足假设条件的前提下，以 300,000.00 万元债券发行计划为基础，本项目预计债券本息资金覆盖倍数可达到 1.23。如项目假设条件发生变化，本项目可由政府按规定调整项目资本金比例或发行新一期专项债券保障项目还本付息。因此，本期专项债券还本付息具有较强的保障。同时，本项目融资平衡情况已经通过中瑞诚会计师事务所（特殊普通合伙）湖北分所审计通过。

（三）项目收益指标情况

债券存续期内，项目可用于资金平衡的项目收益 538,413.58 万元。专项债券本金偿还共计 300,000.00 万元，专项债券利息偿还共计 139,362.40 万元。

债券存续期内项目总收益/项目总债务融资本息=1.23。

五、信用评级

东方金诚国际信用评估有限公司项目单位认为本期项目收益与融资自求平衡专项债券到期不能偿还的风险较低，评定新建宜昌至常德铁路的信用等级为 AAA。

六、潜在风险评估

主要是潜在影响项目收益和融资平衡结果的各种风险评估。具体包括：

（一）主要风险

1.影响项目施工进度或正常运营的风险

（1）工期

风险描述：本工程在实施阶段，进度可能受到现场准备、人力安排、物资供应、施工力量、设计与施工衔接、施工程序的衔接以及资金到位情况等问题的影响。如果工期拖延，工程投资将增加，并且工期拖延将影响项目的现金流入，还本付息受影响。

风险控制措施：工程项目建设指挥部门在施工进度的安排上，全方位考虑使施工进度安排更加合理；工程项目建设指挥部门对具体工程细节应统筹考虑和策划，制定周密的工程计划，保证施工进度，保证项目实施的各个阶段如期进行并完工。

（2）工程事故

风险描述：工程事故是在施工阶段一些难以预测的地质情况或施工不当、管理不善引起的，国内多个施工项目在施工中发生的事故都造成了较大的影响和损失，应当在工程事故防范上引起足够的重视。事故会引起工

程延期、人员伤亡、投资增加等。

风险控制措施：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。

2.影响项目收益的风险

（1）经营管理风险

风险描述：湖北汉十城际铁路有限责任公司拥有丰富的经营、管理和适应市场经验，但并不排除会有一些弊病。因此，加强管理，按照规范化的企业制度、财务制度去建设，减小管理风险是新项目进行时应予以关注的。及早发现或预测到这些风险并能及时采取有效的措施，化解或缓和、减轻、控制这些风险。开发经营周期越长项目建成后的政治形势也越难预测。

风险控制措施：及时完成开发项目。采取提高选址速度、采取招投标的办法和建设单位签订具有法律效应的承包合同，以保证金的形式与建筑材料等物资供应商签订施工材料供应合同。总之，应提高风险意识，实施风险控制，以尽可能低的风险成本来降低风险发生的可能性，并将风险损失控制在最小程度。

（2）利率波动风险

风险描述：在本政府专项债券存续期内，国际、国内宏观经济环境的

变化，国家经济政策变动等因素会引起债务资本市场利率的波动，市场利率波动将会对本项目的财务成本产生影响，进而影响项目投资收益的平衡。

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

3.影响社会稳定的风险

风险描述：对经济社会造成不利影响的风险包括：施工期、运行期对当地商业经营状况的影响；施工方案对周边人群出行交通的考虑（临时便道的设置、临时停车场地安排、临时公交站点的布置等），运行期项目周边公共交通情况变化，项目所增加的交通流量与周边路网的匹配度，项目出入口设置对周边人群的影响等。

风险控制措施：

（1）在项目设计阶段就要综合考虑项目收益与生态环境、经济社会的平衡。科学施工，提高资源利用水平和环境保护水平；文明施工，加强与当地企事业单位以及居民的沟通、协商，制定灵活多样的补偿政策，避免矛盾激化。将本项目对生态环境、经济社会的不利影响降到最低。

（2）工程运营期的扰民问题主要是行车振动与噪音干扰问题。将通过在设计阶段进一步加强与当地企事业单位的沟通、协商，充分了解其实际需求，全面考虑减震降噪措施，为沿线居民生产、生活提供便利条件，使这项社会公益性极强、得到民众拥护支持的项目，真正做到利民、便民而不扰民。

4.影响项目现金流按时还本付息的风险及控制措施

(1) 投资测算不准确风险

风险描述：影响项目融资平衡最大的风险在于对铁路运营收入的预测、项目进度以及项目整体现金流测算等重要环节出现判断偏差。对项目进度错判将导致融资节奏错乱，导致资金不能及时足额注入到项目或者大额资金不能充分运用的后果；整体现金流测算出现偏差将导致项目可行性分析不能及时纠偏，项目资金投入和现金流入不能平衡的结果。

风险控制措施：本项目经过大量分析论证工作同时参考同类型项目情况后得出，分析结果较为可靠。本项目现金流测算环节聘请专业团队进行测算，测算结果较为可靠。

(2) 资金管理不规范风险

风险描述：本项目专项债券发行期限为中长期债券，债券存续期内每半年付息一次，第 11-30 年开始每年偿还发行金额的 5%。如果债券资金挪作他用，销售收入等没有规范统一管理，会增加按时足额还本付息的不确定性，增加还款风险，有损政府声誉及投资人利益。

风险控制措施：

规范项目资金管理，按照项目进度合理合规使用债券资金，并使资金收益最大化。根据施工进度合理规划资金使用，建立报备报批制度，确保债券资金合规使用。债券资金及项目对应收入不得用于项目之外的其他投资。同时，在确保资金安全的前提下，应做好财务规划，提高资金收益，减轻还本付息压力。

（二）敏感性分析

根据压力测试结果显示，该项目的项目收益、债券利率两个单因素能够对覆盖本息资金产生一定的影响程度，其中，项目收益对变动覆盖本息资金产生正方向影响，债券利率变动对覆盖本息资金产生负方向影响。

因此，在项目实施过程中，要加大营销力度，保障项目有充足的营业收入，在运营期要加强运营管理，控制经营成本；在项目建设过程中要注意控制工程造价，以保证项目的盈利能力保持较高的水平。

七、主管部门责任

宜都市财政局是其专项债券资金的主管部门，负责对债券资金“借、用、还”实行全过程监管；负责对专项债券项目实施过程进行监督；负责专项债券资金支付审核；负责督促资金使用单位（项目单位）按时偿还债券本息；负责组织债券资金绩效管理；负责政府债券信息公开。

中国铁路总公司是本项目的项目主管部门，履行项目管理责任，负责对专项债券项目建设情况进行动态监管；负责对专项债券项目的工程进度、质量安全等进行检查考核；负责统筹协调相关部门保障项目建设进度，保障项目收入如期实现；督办项目单位将项目收入及时全额纳入国库，确保专项债券本息按时足额偿还。

八、事前绩效评估

（一）项目实施的必要性、公益性、收益性

1.项目建设的必要性

宜昌至常德铁路的建设是落实党的二十大要求以及国铁集团未来五年

部署安排，推动区域铁路高质量发展的需要；是构建呼南高铁通道，强化京澳等周边通道分工协作，完善我国高速铁路网络布局的需要；是促进鄂湘两省相邻地区基础设施互联互通，落实新时代中部地区高质量发展和长江经济带等国家战略的需要；是推动长江中游城市群与周边城市群协同合作，串联鄂西生态经济圈和洞庭湖生态经济区、促进沿线经济高质量发展的需要；是落实国家综合立体交通网规划，提高二湛通道综合运输能力和运输质量的需要；是贯彻“共抓大保护、不搞大开发”重要指示精神，发挥铁路绿色环保优势，实现“双碳”目标的需要。

2.项目建设的公益性

本项目在满足经济社会的运输需求，实现交通运输的可持续发展的同时，也将有效促进沿线旅游资源深度整合开发及旅游品牌建设。

3.项目建设的收益性

本项目建成投入运营后，可通过收取铁路运营收入来获得盈利。本项目发债期为 30 年，项目建成投入运营后，预计可产生用于资金平衡的项目收益为 1,179,373.27 万元。其中宜都段预计可产生用于资金平衡的项目收益为 538,413.58 万元；松滋段预计可产生用于资金平衡的项目收益为 637,172.32 万元。

（二）项目投资合规性与项目成熟度

1.项目投资合规性

本项目的前期准备和实施程序严格按照法律法规、规章制度的有关规定执行，并获得相关主管部门的审核批准，项目投资合规。目前项目

已取得可行性研究报告的批复。

2.项目成熟度

根据《产业结构调整指导目录（2024 年本）》的规定，本项目不属于限制类、淘汰类、鼓励类，属于允许类，符合国家产业政策。本项目未采用和使用国家明令淘汰、禁止使用的工艺、设备。本项目产品方案符合国家产业政策和行业发展规划，项目建设符合当地的整体发展规划。

项目已取得可行性研究报告的批复。

（三）项目资金来源和到位可行性

1.项目资金来源

宜都段总投资 624,648.00 万元，建设资金来源为项目单位自筹资金 324,648.00 万元，占比 51.97%；专项债券资金 300,000.00 万元，占比 48.03%。

2.资金到位可行性

项目资本金由财政资金解决，剩余资金拟申请专项债券资金和市场化融资，专项债券资金符合投向相关要求，额度测算合理。

本项目资金来源渠道符合相关文件政策的规定，资金筹措程序科学规范，财权和事权匹配，项目资金来源可行、风险可控。

（四）项目收入、成本、收益预测合理性

本项目收入、经营成本及折旧摊销、税费等各项费用按照相关政策文件、统计数据以及可比项目相关标准进行测算，论证充分，测算合理。因此，本项目的收入、成本及收益的预测具有合理性。

（五）债券资金需求合理性

本项目为新建宜昌至常德铁路建设项目，属于铁路项目范畴，符合《2025 年新增专项债券资金投向领域》要求，债券资金需求额度论证充分。因此，本项目的债券资金需求具有合理性。

（六）项目偿债计划可行性和偿债风险点

发行人在充分细致地研究项目现状和未来几年发展前景的基础上，对本次债券的本息支付做了充分可行的偿债安排，包括偿债计划的人员安排、财务安排等。

本项目偿债风险点包括：投资测算不准确风险、存续债券置换不畅风险、资金管理不规范风险。以上风险点均已制定具有针对性的风险防控措施。

（七）绩效目标合理性

本项目基于总体情况，制定了产出指标（数量指标：按规划设计内容完成项目建设；质量指标：项目竣工验收合格；时效指标：项目建设进度符合计划；成本指标：控制在项目概算额度内）；效益指标（经济效益指标：项目持续产生收益，资金覆盖倍数达标；社会效益指标：项目具有公益性，有效改善了当地居民生活环境；可持续影响效益指标：项目建设完工后持续发挥效益）及满意度指标（服务对象满意度：减少项目建设或运营期间群众投诉事件发生）。通过对项目的立项手续的查阅及现场情况的调查，综合认为本项目绩效目标合理。

（八）其他需要纳入事前绩效评估的事项

宜都市发展和改革局已针对本项目组织实施事前绩效评估，项目实施

的必要性、公益性、收益性；项目建设投资合规性与项目成熟度；项目资金来源和到位可行性；项目收入、成本、收益预测合理性；债券资金需求合理性；项目偿债计划可行性和偿债风险点；绩效目标合理性等 7 个方面已进行了论证，项目最终评估结果为“通过”，符合专项债券发行要求。

2025 年湖北省（宜昌市） 新建沪渝蓉高速铁路武汉至宜昌段（当阳段） 专项债券信息披露文件

一、区域情况

1. 湖北省概况

湖北地处长江中游，位居华中腹地，洞庭湖以北，东邻安徽，南界江西、湖南、西连重庆，西北与陕西接壤，北与河南毗邻。全省国土总面积 18.59 万平方公里，占全国总面积的 1.94%。全省有 12 个省辖市，1 个自治州，38 个市辖区，24 个县级市，38 个县，2 个自治县，1 个林区。

2022 年，湖北省生产总值 53,734.92 亿元，按不变价格计算，比上年增长 4.3%。分产业看，第一产业增加值 4,986.72 亿元，增长 3.8%；第二产业增加值 21,240.61 亿元，增长 6.6%；第三产业增加值 27,507.59 亿元，增长 2.7%。全年全省完成地方一般公共预算收入 3,280.73 亿元，剔除增值税留抵退税因素，可比增长 8.5%；其中税收收入 2,411.25 亿元，可比增长 5.4%。地方一般公共预算支出 8,626.03 亿元，增长 8.7%。

2023 年全省地区生产总值 55,803.63 亿元，按不变价格计算，比上年增长 6.0%。分产业看，第一产业增加值 5,073.38 亿元，增长 4.1%；第二产业增加值 20,215.50 亿元，增长 4.9%；第三产业增加值 30,514.74 亿元，增长 7.0%。全省地区生产总值累计增速一季度为 5.1%，上半年为 5.6%，前三季度为 6.0%，全年为 6.0%。

2024 年全省生产总值为 60012.97 亿元，按可比价格计算，比上

年增长 5.8%。其中，第一产业增加值 5462.18 亿元，增长 3.1%；第二产业增加值 21573.76 亿元，增长 6.4%；第三产业增加值 32977.03 亿元，增长 5.9%。三次产业结构由 2023 年的 8.9：36.5：54.6 调整为 9.1:35.9:55.0。全年人均地区生产总值为 102832 元，按可比价格计算，比上年增长 5.9%。

2. 宜昌市概况

(1) 宜昌市基本情况

宜昌市位于湖北省西南部，地处长江上游和中游的分界点。宜昌在长江经济带中地理位置居中，东接武汉，西连重庆，是东部发达的经济科技与西部丰富资源的结合部，也是国家实施西部大开发战略由中线进入西部的起点，处于南北经济文化交往、东西资源要素对流的交汇处和过渡地带，历来是重要的商品物资集散地。随着我国对外开放由沿海向内地梯次推进，长江开放开发、西部大开发战略的实施和三峡工程的兴建，宜昌处于承东启西的战略部位，是重庆和武汉之间重要的区域性中心城市。近几年，宜昌在湖北省经济发展中“省域副中心”的地位日益明显。

(2) 宜昌市社会经济发展情况。

宜昌市财政经济数据

项目	2022 年	2023 年	2024 年
1. 地区生产总值（GDP）（亿元）	5,502.69	5,735.66	6,191.12
2. 城镇常住人均可支配收入（元）	43,943.00	46,098.00	48,508.00
3. 农村常住人均可支配收入（元）	22,571.00	24,097.00	25,587.00
4. 地方财政总收入（亿元）	372.56	403.70	534.90
4.1 一般公共预算收入（亿元）	218.27	268.99	294.07
其中：税收收入（亿元）	167.04	203.63	220.22
非税收入（亿元）	51.23	65.15	73.19

4.2 政府性基金收入（亿元）	154.29	134.71	240.52
其中：国有土地使用权出让收入（亿元）	93.18	90.45	87.55
5. 地方财政总支出（亿元）	329.40	414.90	458.32
5.1 一般公共预算支出（亿元）	181.00	231.87	232.26
5.2 政府性基金支出（亿元）	148.40	183.07	226.06
其中：国有土地使用权出让收入安排的支出（亿元）	86.91	56.95	67.80

3. 当阳市概况

（1）当阳市基本情况

当阳市，是湖北省直辖、宜昌市代管县级市，位于湖北省中部，东起陈场孙家湾，西抵枣林曹家岗，东西最大横距 51 公里。东部与荆门市交界，自正北漳河入市境处起，向东北，经鹰子崖，杨家湾，沿漳河库区主航道南下，再经观音大坝、马家店、店子岗、孙家湾，至市东南边境汉宜公路，与荆门市山水相连；南部邻江陵县、枝江县境，由东南汉宜公路起，向西，经高家竹园，穿越菱角湖，至肖家湾，再沿边界向北，经王家湾、吴家干河，抵杨家滩，与江陵县为邻；由杨家滩向西北，经沈家坡、郑家湾、石子岭水库，至正西北白虎包，与枝江市毗邻；西部接宜昌市界，由白虎包北上，经阮家冲、破山口、界碑垭，至曹家岗，与宜昌市接壤；北部与远安县接壤，由曹家岗向东北，经南包、肖家畈、汪家垸、剥刀岭、荆当寨，抵正北漳河入境处西岸，与远安县为邻。

1988 年 10 月撤县建市。现辖 7 个镇、3 个街道办事处、155 个村、18 个社区，国土面积 2,159.00 平方公里，人口 48.60 万人。当阳市被省委、省政府确定为全省高质量发展重点县市，居“2019 中国县级市全面小康指数百强”第 81 位；居“2019 中国中部地区县域经济百强”第 48 位。

面对复杂多变的外部环境和新冠疫情的严重冲击，当阳上下坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，坚持高质量发展方向不动摇，科学统筹疫情防控和经济社会发展，扎实做好“六稳”工作，全面落实“六保”任务，全市经济运行稳步复苏，“十三五”规划圆满收官，脱贫攻坚战取得全面胜利，全面建成小康社会取得决定性成就。

“十四五”时期，当阳将牢牢把握“坚持党的全面领导、坚持以人民为中心、坚持新发展理念、坚持改革开放、坚持系统观念”五条基本原则，坚持高质量发展这一主题，实现“上榜全国百强县市、成功创建全国文明城市”两大目标，推动工业发展引领区、乡村振兴示范区、城市品质提升区“三区同建”，实施工业强市、乡村振兴、三产兴城、绿色发展四大战略，建设“产业美、城乡美、生活美、生态美、人文美”的“五美”当阳，强化绿色建材、现代化工、绿色食品、先进装备制造、新材料新能源、文旅康养等六大重点产业支撑。

(2) 当阳市社会经济发展情况

当阳市财政经济数据

单位：亿元

项目	2022 年	2023 年	2024 年
1. 地区生产总值（GDP）	628.57	637.34	
2. 城镇居民人均可支配收入(元)	43,689.00	46,441.00	
3. 农村居民人均可支配收入(元)	28,991.00	31,390.00	
4. 地方财政总收入	27.52	32.04	71.26
4.1 地方公共预算收入	14.58	17.05	14.05
其中：税收收入	10.73	12.88	9.57
非税收入	3.85	4.16	4.48
4.2 政府性基金收入	12.95	15.00	57.21

其中:国有土地使用权出让收益	7.45	8.31	8.00
5. 地方财政总支出	28.44	33.63	61.94
5.1 一般公共预算支出	24.18	26.07	32.97
5.2 政府性基金支出	34.60	21.77	29.66
其中:国有土地使用权出让收入安排的支出			7.35

本地区专项债务情况表

单位: 亿元

区划	2024 年限额	2024 年余额
宜昌市	601.54	563.21
当阳市	60.99	54.63

本地区专项债务期限结构表

单位: 亿元

期限	2024 年
1 年期	0
2 年期	3,136
3 年期	974
5 年期	22,900
7 年期	28,356
10 年期	127,248
15 年期	43,171
20 年期	141,510
30 年期	179,000

二、债券情况

2025 债券情况: 新建沪渝蓉高速铁路武汉至宜昌段(当阳段)计划 2025 年发行专项债券 20,000.00 万元, 本次拟发行专项债券 20,000.00 万元。

债券名称	新建沪渝蓉高速铁路武汉至宜昌段(当阳段)专项债券
------	--------------------------

债券发行规模	20,000.00 万元
债券发行期限	30 年期
债券利率	固定利率
偿还方式	每半年支付一次利息，第 11 年-第 30 年，每年等额偿还发行金额 5%

三、项目情况

（一）项目概况

本期项目已经通过湖北维思德律师事务所合法性审核。

新建沪渝蓉高速铁路武汉至宜昌段（当阳段）概况

项目名称	项目位置	建设内容	总投资 (万元)	项目实施方
新建沪渝蓉高速铁路武汉至宜昌段（当阳段）	沪渝蓉高速铁路武汉至宜昌段	新建沪渝蓉高速铁路武汉至宜昌段（当阳段），正线长 313.895km，其中新建正线 295.432km、利用既有汉宜线 18.462km。（汉口至宜昌北运营长度 303.924km。其中，汉口至荆门西 234.155km，荆门西至宜昌北 69.770km。）含武汉枢纽、荆门地区、宜昌地区配套工程。	480,617.00	长江沿岸铁路集团湖北有限公司

（二）分年度投资计划

新建沪渝蓉高速铁路武汉至宜昌段（当阳段）

分年度投资计划

单位：万元

项目名称	2021 年	2022 年	2023 年	2024 年	2025 年	总投资
新建沪渝蓉高速铁路武汉至宜昌段（当阳段）	27,184.66	213,123.84	124,185.10	66,400.78	49,722.62	480,617.00

（三）项目资金来源

新建沪渝蓉高速铁路武汉至宜昌段（当阳段）

投资资金来源

单位：万元

项目名称	计划	项目总投资	资金来源	预计项目融资到期本息
------	----	-------	------	------------

	完成时间		小计	自筹资金	专项债券融资	银行融资	
新建沪渝蓉高速铁路武汉至宜昌段（当阳段）	2025年	480,617.00	480,617.00	252,043.70	160,000.00	68,573.30	369,681.54

四、资金平衡

新建沪渝蓉高速铁路武汉至宜昌段（当阳段）

融资还本付息情况

单位：万元

项目名称	年度	期初本金余额	本期新增本金	本期偿还本金	期末本金余额	当年偿还利息	当年还本付息合计
新建沪渝蓉高速铁路武汉至宜昌段（当阳段）	2021年	-	13,714.66	-	13,714.66	318.87	318.87
	2022年	13,714.66	95,571.99	-	109,286.65	2,439.78	2,439.78
	2023年	109,286.65	55,571.99	-	164,858.64	5,302.88	5,302.88
	2024年	164,858.64	43,714.66	-	208,573.30	7,174.79	7,174.79
	2025年	208,573.30	20,000.00	4,285.83	224,287.47	8,427.84	12,713.67
	2026年	224,287.47	-	4,285.83	220,001.64	8,228.54	12,514.38
	2027年	220,001.64	-	4,285.83	215,715.81	8,029.25	12,315.09
	2028年	215,715.81	-	4,285.83	211,429.98	7,829.96	12,115.79
	2029年	211,429.98	-	4,285.83	207,144.15	7,630.67	11,916.50
	2030年	207,144.15	-	4,285.83	202,858.32	7,431.38	11,717.21
	2031年	202,858.32	-	4,285.83	198,572.49	7,232.09	11,517.92
	2032年	198,572.49	-	4,285.83	194,286.66	7,032.80	11,318.63
	2033年	194,286.66	-	8,035.83	186,250.83	6,767.32	14,803.15
	2034年	186,250.83	-	9,785.83	176,465.00	6,406.51	16,192.35
	2035年	176,465.00	-	11,285.83	165,179.17	5,991.97	17,277.81
	2036年	165,179.17	-	12,285.83	152,893.34	5,528.23	17,814.06
	2037年	152,893.34	-	12,285.83	140,607.51	5,064.49	17,350.32
	2038年	140,607.51	-	12,285.83	128,321.68	4,600.75	16,886.58
	2039年	128,321.68	-	12,285.83	116,035.85	4,137.01	16,422.84
	2040年	116,035.85	-	12,285.85	103,750.00	3,673.27	15,959.08
	2041年	103,750.00	-	8,000.00	95,750.00	3,259.35	11,259.35
	2042年	95,750.00	-	8,000.00	87,750.00	2,994.90	10,994.90

项目名称	年度	期初本金 余额	本期新增 本金	本期偿还 本金	期末本金 余额	当年偿还 利息	当年还本 付息合计
	2043 年	87,750.00	-	8,000.00	79,750.00	2,730.45	10,730.45
	2044 年	79,750.00	-	8,000.00	71,750.00	2,466.00	10,466.00
	2045 年	71,750.00	-	8,000.00	63,750.00	2,201.55	10,201.55
	2046 年	63,750.00	-	8,000.00	55,750.00	1,937.10	9,937.10
	2047 年	55,750.00	-	8,000.00	47,750.00	1,672.65	9,672.65
	2048 年	47,750.00	-	8,000.00	39,750.00	1,408.20	9,408.20
	2049 年	39,750.00	-	8,000.00	31,750.00	1,143.75	9,143.75
	2050 年	31,750.00	-	8,000.00	23,750.00	879.30	8,879.30
	2051 年	23,750.00	-	8,000.00	15,750.00	614.85	8,614.85
	2052 年	15,750.00	-	8,000.00	7,750.00	350.40	8,350.40
	2053 年	7,750.00	-	4,250.00	3,500.00	152.14	4,402.14
	2054 年	3,500.00	-	2,500.00	1,000.00	49.20	2,549.20
	2055 年	1,000.00	-	1,000.00	-	-	1,000.00
	合计	-	228,573.30	228,573.30	3,965,733.15	141,108.24	369,681.54

新建沪渝蓉高速铁路武汉至宜昌段（当阳段）专项债券

募投项目平衡情况

单位：万元

项目名称	项目收入	付现运营成本及 税费	项目总投资	项目融资合计	预计融资利息	收益对融资 本息覆盖倍 数
新建沪渝蓉高速铁路 武汉至宜昌段（当阳 段）	712,578.21	256,427.97	480,617.00	228,573.30	141,108.24	1.23

结论：综上所述，预计项目收益对融资本息覆盖倍数为 1.23，项目收益完全可以覆盖融资本息。同时，本期项目融资平衡情况已经通过武汉鑫源会计师事务所有限责任公司评估。

五、信用评级

东方金诚国际信用评估有限公司认为本期项目收益与融资自求平衡专项债券到期不能偿还的风险较低，评定新建沪渝蓉高速铁路武汉至宜昌段（当阳段）的信用等级为 AAA。

六、潜在风险评估

（一）影响项目施工进度或正常运营的风险及控制措施

1. 自然环境和施工条件

影响施工进度自然环境和施工条件因素主要包括气象环境和地质情况两大方面，这两方面对工程项目的影晌有时难以预测，具有一定的不确定性。

（1）本项目气象环境影响因素主要考虑高温天气、雨季、大风等情况对项目进度的影响。

在夏季，室外温度过高，温度持续较高，给建设施工带来极大的不便，室外操作人员工作效率较低，容易发生中暑；项目所在区域，温差不大，对混凝土施工的影响相对较小。

在降水方面主要考虑雨季的长短对进度的影响。梅雨季节，雨天较多，空气湿度也较大，会给建设施工带来一些问题，比如：土方工程和基础工程受雨水影响比较大，若不采取有关防范措施，会导致工期延误；建设施工受雨水影响，导致工作难以推进，甚至可能产生安全问题。

在大风出现的时候，也会给工程进度带来影响。刮风比较大时，进行施工作业比较困难和危险，这种情况下，为了保证安全，无法进行建设施工，就导致了进度的拖延。

风险控制措施：在施工前收集并分析气象资料，制定适宜的施工进度计划。根据项目抵御灾害天气的能力，合理制定灾害天气应对预案，将灾害天气对工程进度的影响降到最低点。比如，

在温度方面，主要是收集年平均气温，最热、最冷月份的平均温度以及施工季节室内外温差等情况，从而确定出防暑降温措施以及冬雨季施工进度措施；在降雨方面，要收集当地雨季的长短、月平均降雨量、最大降水量等情况，可以为雨季施工措施、排水防洪等方案提供依据；在大风因素方面，要收集当地的主导风向和频率及大风出现的天数、时间等情况，从而为确定临时设施布置方案以及确定施工工作时间等提供了可靠的依据。

（2）复杂的地质地貌较易影响项目的建设进度，地质地貌情况决定土石方工程的施工方法、地基土的处理方法、基础的施工方法等等。

由于水文地质较为复杂，而工程中对水文地质问题研究往往又不深入，会忽略了它对工程进度的影响。若施工中遇到在勘察设计时没有发现的水文地质的情况下，比如：流砂、透水、断层、空穴、溶洞等，这些情况可能给基础工程带来不利的影响，此时，应该先暂停该部分的施工，应立即与设计方、地勘及相关专家“会诊”，研究对策，提出解决方案，再继续施工。

风险控制措施：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。首先进行可行性研究工程地质勘察，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；其次，在可行性研究的基础

上，进行初步地质勘察，综合考虑地质条件和各种因素，为详勘工作提出建议；最后进行详细地质勘察，详细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。

2. 来源于施工方的风险因素（施工技术、管理方案）

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；应用新技术、新材料、新结构缺乏经验，不能保证质量等影响施工进度；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，流水施工组织不合理，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。

风险控制措施：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。

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。

3. 来源于设计单位的风险因素（设计质量、设计变更）

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，或者由于业主提出了新的要求。

风险控制措施：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；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，严格控制变更手续办理时间，减少设计变更对施工总进度的影响。

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。

风险控制措施：择优选择材料设备供应商，注重考察关键设备在工厂的监制；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。

5. 资金落实风险

资金风险包括资金不到位，资金被建设单位截留或者挪用，承包商把资金挪为他用等。项目建设所需要的资金，主要来源于项目单位自有资金和专项债券。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。

风险控制措施：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；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。

6. 工程风险

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。

风险控制措施：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，落实整改方案和责任人员。

（二）影响项目收益的风险及控制措施

1. 经营风险

本项目的经营风险主要为客流量带来的票价收入的不确定性。本项目建成后，如果达到预计的客流量，将会达到预期的收益，甚至更好；反之，如果达不到预计的客流量，将影响收入的水平，给项目的经济收益带来风险。

风险控制措施：工程规划设计方案应贯彻“以人为本”的理念，为将来的铁路运营的优质服务创造良好的硬件；广泛吸取国内外高速铁路的成功经营理念和优秀的管理模式，提高服务水平。

2. 利率波动风险

利率波动风险。在政府专项债券存续期内，国际、国内宏观经济环境的变化，国家经济政策变动等因素会引起债务资本市场利率的波动，市场利率波动将会对本项目的财务成本产生影响，进而影响项目投资收益的平衡。

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

3. 财务风险

本项目工程建设和配套基础设施投入资金较大，建设资金主要来自银行贷款，其次是自有资金，最后是专项债券，如在实施过程中遭遇意外的困难而使项目建设延期的局面，或遇市场发生重大变化，则项目可能出现资金周转困难。

风险控制措施：充分考虑项目建设的特点，对项目工程实施和配套基础设施建设进行周密的安排，保证按期完工，充分落实建设所需资金。银行方应实时监管项目的变现情况，确保债券发行资金的按时回笼，以增强项目的抗风险能力。

（三）影响融资平衡结果的风险及控制措施

1. 财务测算不准确风险

本项目融资平衡最大的风险在于对项目进度以及项目整体现金流测算等重要环节出现判断偏差。对项目进度错判将导致融

资节奏错乱，导致资金不能及时足额注入到项目或者大额资金不能充分运用的后果；整体现金流测算出现偏差将导致项目可行性分析不能及时纠偏，项目资金投入和现金流入不能平衡的结果。

风险控制措施：本项目建设工程实施方案经过大量分析论证工作后得出，投资分析结果较为可靠。本项目现金流测算环节聘请专业团队进行测算，测算结果较为可靠。

此外，根据《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，因项目取得的政府性基金或专项收入暂时难以实现，不能偿还到期债券本金时，可在专项债务限额内发行相关专项债券周转偿还，项目收入实现后予以归还。

2. 存续债券置换不畅风险

根据《地方政府专项债务预算管理办法》（财预〔2016〕155号）第六条规定，专项债务本金通过对应的政府性基金收入、专项收入、发行专项债券等偿还。由于项目经营收入回款较慢，若本期政府专项债券到期时项目收入不足以偿还本期债券，发行人将发行新一期政府专项债券置换本期债券。因此，存在由于新一期政府专项债券不能足额及时募集而造成本期政府专项债券不能按期足额兑付的风险。

风险控制措施：为防止发生存续债券不能顺畅置换的风险，发行人将会同主承销商及承销团成员提前准备发行资料，选取合适的发行时间窗口，根据市场行情科学定价，力争在存续债券兑

付日之前及时足额地募集到还款资金。

七、主管部门责任

宜昌市财政局按照“谁申报、谁负责，谁使用、谁负责”的原则，负责按照政府债务管理要求并根据本级试点发行专项债券项目，以及本级专项债务风险、政府性基金收入等因素，复核本地区试点发行专项债券需求，做好专项债券额度管理、预算管理、发行准备、资金使用监管等工作。

长江沿岸铁路集团湖北有限公司按照“谁主管、谁负责，谁实施、谁负责”的原则，负责建立本地区试点发行专项债券项目库，做好入库项目的规划期限、投资计划、收益和融资平衡方案、预期收入等测算，做好专项债券发行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。

八、事前绩效评估

（一）项目实施的必要性、公益性、收益性

本项目是沿江高铁通道的关键区段；是武汉城市圈城际铁路网的重要组成部分、武汉城市圈与宜荆荆城市群间重要的城际通道；是长江经济带综合立体交通走廊客运骨干，加快优化三峡过坝运输结构的线路；是汉江生态经济带、湖北省“一主两副、三群联动”、武汉建设国家中心城市的新建沪渝蓉高速铁路武汉至宜昌段重要交通基础设施；是一条以中长途客流为主，兼顾城

际客流的高速铁路也是加快构建沿江高铁通道，优化武汉城市圈城际铁路网，完善区域铁路网络布局的需要；是提升高铁客运骨干地位、增强三峡过坝运输能力，优化运输结构，完善长江经济带综合立体走廊的需要；是深入推动长江经济带、汉江生态经济带发展，加快武汉建设国家中心城市，支撑湖北省“一主两副、三群联动”，促进均衡发展的需要；是贯彻“共抓大保护、不搞大开发”重要指示精神，建设绿色经济带的需要。

（二）项目投资合规性与项目成熟度

该项目是湖北省及宜昌市重点建设项目，省、市政府专门组织会议研究、部署建设工作，在前期工作上采取了积极有效的措施。项目被纳入国家湖北省城市建设总体规划，宜昌市人民政府组织、消防、建设、国土、环保、供电、供水、消防等单位，项目设计工作基本完成，具备建设的基本条件。

（三）项目资金来源和到位可行性

根据《省发改委办公厅关于出具沿江高铁武汉至宜昌段建设资金承诺函的通知》中投资分劈表确定的出资额，新建武汉至宜昌高速高铁项目宜昌段投资估算总额为 165.73 亿元，其中宜昌翻坝铁路有限公司作为宜昌市出资方代表，拟通过发行政府专项债券融资 556,200.00 万元投入该项目，其中计入股权资本金的金额为 236,500.00 万元，其中当阳段总投资约 48.06 亿元，拟通过发行政府专项债券融资 16.00 亿元投入该项目，其中计入股权资本金的金额为 12.70 亿元。

（四）项目收入、成本、收益预测合理性

本项目从资金平衡角度分析,专项债券本息覆盖倍数为 1.23 倍。能合理保证专项债券利息和本金偿还,项目偿债能力较好。

（五）债券资金需要合理性

2021 年 9 月 23 日长江沿岸铁路集团股份有限公司向中国国家铁路集团报送《新建沪渝蓉高速铁路武汉至宜昌段 DK168+976-DK216+180.85 段站前控制工程开工备案的报告》（长江铁路工〔2021〕102 号）。并于同年 9 月 26 日上午举办奠基仪式,为了保障 2025 年全线通车,为了保证项目的进度不滞后,在前期建设对资金的投入较大给予专项资金支持。

（六）项目偿债计划可行性和偿债风险点

该工程,符合国家产业政策要求和持续开展理念,属于国家鼓励类产业。工程建成后,具有很高的盈利水平,现金流充足,偿债能力强,经营风险低。该工程实现经济效益显著。

（七）绩效目标合理性

项目符合《国务院关于加强地方政府债务管理的意见》（国发〔2014〕43 号）、《地方政府土地储备专项债券管理办法（试行）》的通知（财预〔2017〕62 号）、《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）、《国务院办公厅关于保持基础设施领域补短板力度的指导意见》（国办发〔2018〕101 号）、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》（厅字〔2019〕33号）等文件要求。符合《地方政府专项债券项目资金绩效管理办法》（财预〔2021〕61号）的通知的响应要求。无论从必要性、公益性、收益性及合理性都符合相关政策。

地方政府专项债券项目事前绩效评估表

项目名称			新建沪渝蓉高速铁路武汉至宜昌段（当阳段）		评估时间	2025 年 1 月
前置性评估						
序号	评估内容		评估标准		评估结论	通过
1	项目前置性评估	必要性评估	1. 项目内容与国家相关法律法规、“十四五”国民经济和社会发展规划、城市总体规划和项目详细规划及相关行业专项规划情况相符； 2. 项目实施内容与项目实施主体或委托单位职责、相关专项规划、重点工作等密切相关； 3. 项目当年度有债券资金需求。		上述 3 项任意 1 项不符合，则前置性评估不通过，不再进行得分评估。	通过
2		可行性评估	1. 项目立项依据充分，已完成项目立项且立项程序合规； 2. 项目建设前期准备充分，已开工或年内具备开工条件，能够形成实物工作量和拉动有效投资； 2. 举债需求与当地举债能力匹配，项目所在地区不存在超限额举债的情况。			
3		公益性评估	1. 项目符合《财政部 发展改革委 人民银行 银监会关于贯彻国务院关于加强地方政府融资平台公司管理有关问题的通知相关事项的通知》（财预[2010]412 号）规定要求（“公益性项目”是指为社会公共利益服务、不以盈利为目的，且不能或不宜通过市场化方式运作的政府投资项目） 2. 项目投向领域符合地方政府专项债券支持的交通基础设施建设、交通基础设施、能源、农林水利、生态环保、社会事业、城乡冷链物流基础设施、市政和产业园区基础设施、国家重大战略项目、保障性安居工程等九大领域。 3. 项目符合《财政部 发展改革委关于印发<地方政府专项债券资金投向领域禁止类项目清单>的通知》（财预〔2021〕115 号），项目实施内容不属于专项债券负面清单（以主体项目建设内容为参考）； 4. 打捆项目中公益性项目投资额占比高于 50%或发债需			

			求不超过公益性项目投资总额。				
基础性评估							
序号	一级指标	二级指标	评估内容	分值	评估标准	文件资料	得分
1	绩效目标合理性（20分）	目标完整性	绩效目标完整性	5	1. 项目目标有对项目资金支出的目的、范围、对象、产出、结果等要素进行概括性的文字描述；2. 绩效指标三级指标内容齐全，指标值明确，项目完成指标中数量、质量、时效指标完整，可持续影响指标未填报应说明理由。（上述2点全部符合得5分。第1点缺失扣2分；第2点缺失扣3分。）	项目绩效目标申报表	5
2		目标准确性	绩效目标准确性	5	1. 绩效目标根据工作任务内容设定，工作内容全面体现在绩效目标中，目标具体细致；2. 目标围绕项目实施后产生的经济、社会、环境、利益相关者满意度等方面综合效益设立；3. 所有项目绩效目标均有对应指标。（上述3点全部符合得5分。第1点缺失扣1分；第2、3点缺失各扣2分。）	项目绩效目标申报表	4
3		目标量化	绩效目标可量化	5	1. 产出指标中数量、时效、成本指标全部量化；2. 项目效益指标至少1个指标量化。（上述2点全部符合得5分，否则，酌情扣分。）	项目绩效目标申报表	4
4		指标值测算	绩效指标科学性	5	1. 有相关目标值测算标准；2. 标准科学合理，符合计划标准、固定标准、国家或行业标准、历史标准、其他标	项目绩效目标申报表	3

					准等相关标准。（上述 2 点全部符合得 5 分。第 1 点缺失扣 2 分、第 2 点缺失扣 3 分。）		
5	项目实施可行性（40 分）	项目论证	事前是否经过可行性研究、专家论证、风险评估、集体决策。	10	1. 项目事前经过可行性研究或专家论证或风险评估； 2. 项目事前经过集体决策，决策程序符合项目管理相关要求。（上述 2 点全部符合得 10 分。第 1 点缺失扣 6 分、第 2 点缺失扣 4 分。）	1. 项目可行性研究报告、专家论证意见、风险评估报告； 2. 项目建议书、项目论证、评估材料； 3. 列入省、市重点项目清单的文件； 4. 项目开展的地方政府或部门会议纪要。	10
6		项目计划	主要包括：项目范围、项目具体计划、启动时间、具体活动实施时间、项目实施的人员条件、场地设备、信息支撑等。	5	1. 项目编制了详细的建设运营方案；2. 计划完整详细，包括项目范围、项目具体内容、启动时间、具体实施时间、项目实施的人员条件、场地设备、信息支撑等；3. 打包项目的子项目计划内容清晰。（上述 3 点全部符合得 5 分。第 1、2 点缺失各扣 2 分；第 3 点缺失扣 1 分。）	1. 项目组织架构及人员分工表； 2. 项目实施方案； 3. 项目进度计划。	5
7		项目成熟度	项目是否取得《国有土地使用证》、《建设用地规划许可证》、《建设工程规划许可证》和	10	1. 项目已开工建设，且具有中标通知书、项目建设合同等已开工建设证明；2. 项目未开工但已取得《国有土地使用证》、《建设用地规划许可证》、《建设工程规划许可证》和《建设工程施工	部门（单位）佐证材料	10

			《建设工程施工许可证》，项目是否已开工建设，是否有招投标文件建设合同。		许可证》。（项目已开工建设得 10 分，未开工建设的，“四证”缺失一项扣 2.5 分。）		
8		计划评估	评估已制定项目计划各项任务是否围绕项目绩效目标设计。	5	项目计划任务与项目预期绩效目标相关的任务数占全部任务数的比率高于 90%。（高于 90%的得 5 分，80%-90%得 3 分，小于 80%的得 0 分）	部门（单位）佐证材料	5
9			评估项目偿债计划可行性	5	1. 项目偿债计划与项目收益匹配；2. 如果项目预期收益无法覆盖债券本息，有其他资金来源实现总体收支平衡。（上述 2 点全部符合得 5 分。第 1 点缺失扣 2 分、第 2 点无法覆盖平衡扣 3 分。）	还本付息预测表及资金平衡测算表	5
10		项目资产管理	评估项目资产管理方案可行性	5	1. 明确项目中拟涉及的政府资产和企业资产的产权归属、管理和移交方案。2. 承诺债券项目形成的资产不进行违规融资或注入企业。（上述 2 点全部符合得 5 分。第 1 点缺失扣 3 分；第 2 点缺失扣 2 分。）	部门（单位）佐证材料	5
11	资金管理合理性（20 分）	资金来源评估	项目资金来源和到位可行性，包括项目单位自有资金、预算资金、市场化融资资金等；资金到位时间、条件是否能够落实。	5	1. 其它渠道资金明确；2. 到位时间、条件能够落实；3. 市、县财政资金（项目单位资本金）配套方式和承受能力。（上述 3 点全部符合得 5 分。第 1、2 点缺失各扣 2 分；第 3 点缺失扣 1 分。）	财政部门资本金说明、项目单位资金证明、银行融资意向函等	5
12		专项债券资金需求评估	项目债券资金申报是否经过科学论证。	5	项目债券资金申报经过科学论证，申请规模明确。（符合得 5 分，否则，酌情扣分。）	部门（单位）佐证材料	4
13			专项债券发行规模是否	5	发行规模合理，分年发行规模、期限与项目建设进度相	部门（单位）佐证	5

			合理，分年发行规模、期限与项目建设进度是否匹配。		匹配。（符合得 5 分，否则，酌情扣分。）	材料	
14		投资成本测算	项目投资的合理性	5	项目投资估算经财政投资评审中心或专业评审机构评审，并取得相关批复或已编制正式项目投资概算报告。（符合得 5 分，否则，根据资料齐备程度酌情扣分。）	项目财评报告、概算报告、投资测算表等	5
15	收益预测合理性（20 分）	收入预测	项目进行了合理的收入预测	10	1. 项目预期收入由项目产生，项目收入与项目建设内容密切匹配；2. 收入预测类型合理，收入实现具有可实现性；3. 收入预测取值有国家标准、行业标准、地区标准的、或有市场询价材料支撑的、或有以往年度同性项目运营收入作支撑；4. 项目收入测算有计算构成，有收入测算明细。（上述 4 点全部符合得 10 分。第 1、2 点缺失各扣 3 分、第 3、4 点缺失各扣 2 分。）	项目收入预测说明及收入测算表	10
16		运营成本预测	项目进行合理运营成本测算	5	1. 具备运营成本测算；2. 运营成本符合行业、市场标准；3. 运营成本测算有明细构成且运营成本明细与项目运营情况密切相关。（上述 3 点全部符合得 5 分。第 1、2 点缺失扣 1 分、第 3 点缺失扣 3 分。）	项目成本预测说明及成本预测表	5
17		还本付息预测	融资规模和项目收益平衡情况	5	债券存续期内项目收益覆盖融资本息倍数高于 1.2 倍。（高于 1.2 倍得 5 分；低于 1.2 倍的 0 分。）	项目收支预测说明及收支预测表	5
合计				100			95

备注：综合评分为 90 分（含）以上的为“优”，80 分（含）至 90 分的为“良”，60 分（含）至 80 分的为“中”，60 分以下的为“差”。评分结果为“优”（建议支持），“良”和“中”（建议支持并调整完善），“差”（不予支持）。

新建沪渝蓉高速铁路武汉至宜昌段(汉川段)

专项债券信息披露文件



一、区域情况

(一) 总体概况

1、新建沪渝蓉高速铁路武汉至宜昌段总体规划

新建沪渝蓉高速铁路武汉至宜昌段项目沿线经过武汉市、汉川市、天门市、荆门市、宜昌市等 5 座城市，第七次全国人口普查显示沿线常住人口共 2100 万人。

2、汉川市现状及规划

汉川市，湖北省直辖县级市，孝感市代管，位于湖北省中部、江汉平原腹地、汉江下游，紧邻华中地区中心城市武汉，为武汉城市圈重要组成部分；面积 1663 平方公里，全市东西长 55.6 千米，南北宽 53.03 千米，城市建成区面积 30 平方公里、城区人口 30 万。第七次人口普查常住人口 90.33 万人。2023 年全市地区生产总值预计将达到 1100 亿元。

总体规划：依托市域主要交通骨架及产业发展集群，构建“一主，两副，三区，四线，五镇，百村”的市域城镇体系结构。一是交通提升战略—完善体系，通达城乡。依托区域铁路网建设，带动汉川与区域之间的融合。汉宜高铁从汉口站引出，由东北向西南穿过汉川市域，并在马口设汉川站。汉天城际铁路从武汉枢纽引出，经蔡甸、汉川至天门，线路长约 116 公里，最近设站距离 8 公里，可有力带动市域中部乡镇发展。二是双轴拓展，区域共赢。以主城区（仙女山）为核心，以接受武汉城市圈辐射为基本动力；南北向——以刘家隔、马口两组

团为基点，向南北对接两条省域城镇体系发展轴；东西向——以荷沙一级公路为依托，连接新河、仙女山和沉湖；以武荆高速和汉天高速为助动力，增强对外辐射能力。

铁路方面：《武汉市轨道交通线网规划（2018-2035 年）》（武政办[2018]155 号）规划了两条市域快轨连接汉川市和武汉市，一条线路起始于武汉市东西湖区吴家山城区，与轨道 1、17 号线临空港大道换乘站衔接，沿东西湖区革新大道经过走马岭、新沟进入汉川市内，沿 S106 省道联通汉川规划高铁站区及城区；另一条线路起始于武汉市蔡甸区柏林，与武汉市轨道 4 号线衔接，向西经过马鞍进入汉川。新建铁路沪渝蓉高速铁路（沿江高铁）武汉至宜昌段沿线经汉川，汉川东位于汉川市城区东北侧约 5 公里，是武西高铁直通线与沿江高铁合设的车站。武西高铁武汉枢纽直通线，经汉川设孝感南、汉川东、新汉阳 3 座车站。

（二）汉川市地方财政情况

汉川市财政经济数据

单位：亿元

序号	项目	单位	2022 年	2023 年	2024 年
1	地区生产总值（GDP）	亿元	820.47	873.21	940.05
2	城镇居民人均可支配收入	元	42512.00	45172.00	47287
3	农村居民人均可支配收入	元	24128.00	26172.00	27871
4	地方财政总收入	亿元	50.00	56.76	59.82
4.1	地方公共预算收入	亿元	27.67	32.21	38.0
	其中：税收收入	亿元	22.36	25.25	-
	非税收入	亿元	5.31	6.96	-
4.2	政府性基金收入	亿元	22.33	24.56	31.23
5	地方财政总支出	亿元	99.95	114.14	122.77
5.1	一般公共预算支出	亿元	72.47	89.58	91.54
5.2	政府性基金支出	亿元	27.48	24.56	31.23

（三）汉川市地方政府债务情况

2024 年，汉川市专项债务限额 651723 万元，专项债务余额 629611

万元。专项债务余额未超过限额。

二、债券情况

债券名称：新建沪渝蓉高速铁路武汉至宜昌段（汉川段）。

发行规模：拟发行地方专项债券 159,000.00 万元，其中：

2022 年已发行 27,500.00 万元（2022 年湖北省政府专项债券七期），发行期限 30 年，发行利率 3.51%，还本方式为后二十年每年还本 5%。

2022 年已发行 32,500.00 万元（2022 年湖北省政府专项债券五十一期），发行期限 30 年，发行利率 3.41%，还本方式为后二十年每年还本 5%。

2022 年已发行 9,200.00 万元（2022 年湖北省政府专项债券九十四期），发行期限 30 年，发行利率 3.24%，还本方式为后二十年每年还本 5%。

2023 年已发行 41,700.00 万元（2023 年湖北省政府专项债券六期），发行期限 30 年，发行利率 3.33%，还本方式为后二十年每年还本 5%。

2023 年已发行 5,000.00 万元（2023 年湖北省政府专项债券五十九期），发行期限 30 年，发行利率 3.07%，还本方式为后二十年每年还本 5%。

2023 年已发行 13,300.00 万元（2023 年湖北省政府专项债券八十三期），发行期限 30 年，发行利率 3.08%，还本方式为后二十年每年还本 5%。

2024 年已发行 9,000.00 万元（2024 年湖北省政府专项债券四期），发行期限 30 年，发行利率 2.62%，还本方式为后二十年每年还本 5%。

2024 年已发行 10,800.00 万元（2024 年湖北省政府专项债券十二期），发行期限 30 年，发行利率 2.64%，还本方式为后二十年每年

还本 5%。

2025 年计划发行 10,000.00 万元，发行期限 30 年，发行利率 2.64%，还本方式为后二十年每年还本 5%。发行期限：如下表所示。

还款付息方式：如下表所示。

年度	发行总金额	发行期限（年）	发行利率（%）	付息频次	还本方式
2022	27500	30	3.51%	每半年一次	第 11-30 年每年等额偿还发行金额的 5%
2022	32500	30	3.41%	每半年一次	第 11-30 年每年等额偿还发行金额的 5%
2022	9200	30	3.24%	每半年一次	第 11-30 年每年等额偿还发行金额的 5%
2023	41700	30	3.33%	每半年一次	第 11-30 年每年等额偿还发行金额的 5%
2023	5000	30	3.07%	每半年一次	第 11-30 年每年等额偿还发行金额的 5%
2023	13300	30	3.08%	每半年一次	第 11-30 年每年等额偿还发行金额的 5%
2024	9000	30	2.62%	每半年一次	第 11-30 年每年等额偿还发行金额的 5%
2024	10800	30	2.64%	每半年一次	第 11-30 年每年等额偿还发行金额的 5%
2025	10000	30	2.64%	每半年一次	第 11-30 年每年等额偿还发行金额的 5%

根据本项目资金需求及汉川市财政实际情况，拟发行专项债券总额度为 159,000.00 万元，专项债券资金均拟用于支付新建沪渝蓉高速铁路武汉至宜昌段工程投资，工程投资具体由湖北汉盛投资有限公司统筹调配使用。

三、项目情况

（一）项目概况

建设地点：新建沪渝蓉高速铁路武汉至宜昌段项目沿线经过武汉市、汉川市、天门市、荆门市、宜昌市等 5 座城市，本项目为汉川段，位于湖北省汉川市境内。

建设规模及内容：新建沪渝蓉高速铁路武汉至宜昌段（汉川段），汉川市主要承担站房建设内容及分劈投资。项目正线长度 313.895km（其中：新建 295.432km，利用既有线 18.462km），汉口站至宜昌北站运营长度 303.925km。全线共设车站 7 个：汉口（既有）、汉川东、天门北、钟祥南、荆门西、当阳西、宜昌北，新建桥梁 82 座 229.276km，隧道 24 座 22.755km。。

项目建设总工期 53 个月，从 2021 年 7 月至 2025 年 11 月，2025 年 12 月进入运营期（原定 2025 年 7 月正式运营，因工程进度调整拟于 2025 年 11 月完工）。

（二）分年度投资计划

根据本项目的实施计划和工期要求，本项目资金使用按年投资完成计划安排。资金分年度使用计划见下表：

项目总投资资金使用计划表

单位：万元

序号	资金来源	合计	建设期			
			2022	2023	2024	2025
			1	2	3	4
1	资本金	16001.42	1675.44	3575.85	5556.30	5193.82
1.1	财政安排资金	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
1.2	项目单位自筹资金	16001.42	1675.44	3575.85	5556.30	5193.82
1.3	专项债券资金	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
1.4	其他资金	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
2	融资资金	159000.00	69200.00	60000.00	19800.00	10000.00
2.1	专项债券资金	159000.00	69200.00	60000.00	19800.00	10000.00
2.2	项目单位市场化融资	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
2.3	其他资金	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
3	其他资金	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	合计	175001.42	70875.44	63575.85	25356.30	15193.82

（三）项目资金来源

项目总投资 175,001.42 万元，资金主要来源为申请地方专项债券及单位自筹资金。其中单位自筹资金 16,001.42 万元，占总投资的 9.14%；发行专项债券 159,000.00 万元，占总投资的 90.86%。

新建沪渝蓉高速铁路武汉至宜昌段概况

单位：万元

序号	项目名称	项目位置	建设内容	总投资	投资计划
1	新建沪渝蓉高速铁路武汉至宜昌段	湖北省汉川市	新建沪渝蓉高速铁路武汉至宜昌段，汉川市主要承担站房建设内容及分劈投资。项目正线长度313.895km（其中：新建295.432km，利用既有线18.462km），汉口站至宜昌北站运营长度303.925km。全线共设车站7个：汉口（既有）、汉川东、天门北、钟祥南、荆门西、当阳西、宜昌北，新建桥梁82座229.276km，隧道24座22.755km。	175,001.42	2021年7月至2025年11月

新建沪渝蓉高速铁路武汉至宜昌段投资资金来源

单位：万元

序号	项目名称	计划完成时间	项目总投资	资金来源			预计项目融资到期本息
				小计	自有资金	项目融资	
1	新建沪渝蓉高速铁路武汉至宜昌段	2025年11月	175,001.42	175,001.42	16,001.42	159,000.00	266,145.54

四、资金平衡

（一）还本付息情况

项目运营期内，现金流入合计金额为 1,721,229.11 万元，现金流出合计金额为 665,613.82 万元，偿还项目预计融资本息合计 266,145.54 万元（债券全部本息）。

新建沪渝蓉高速铁路武汉至宜昌段

本期拟发行专项债券融资还本付息情况

单位：万元

年度	期初专项债券余额	发行专项债券	利息支出	本金偿还	期末专项债券余额	票面利率
----	----------	--------	------	------	----------	------

2025	0.00	10000.00	132.00	0.00	10000.00	2.64%
2026	10000.00	0.00	264.00	0.00	10000.00	2.64%
2027	10000.00	0.00	264.00	0.00	10000.00	2.64%
2028	10000.00	0.00	264.00	0.00	10000.00	2.64%
2029	10000.00	0.00	264.00	0.00	10000.00	2.64%
2030	10000.00	0.00	264.00	0.00	10000.00	2.64%
2031	10000.00	0.00	264.00	0.00	10000.00	2.64%
2032	10000.00	0.00	264.00	0.00	10000.00	2.64%
2033	10000.00	0.00	264.00	0.00	10000.00	2.64%
2034	10000.00	0.00	264.00	0.00	10000.00	2.64%
2035	10000.00	0.00	264.00	0.00	10000.00	2.64%
2036	10000.00	0.00	264.00	500.00	9500.00	2.64%
2037	9500.00	0.00	250.80	500.00	9000.00	2.64%
2038	9000.00	0.00	237.60	500.00	8500.00	2.64%
2039	8500.00	0.00	224.40	500.00	8000.00	2.64%
2040	8000.00	0.00	211.20	500.00	7500.00	2.64%
2041	7500.00	0.00	198.00	500.00	7000.00	2.64%
2042	7000.00	0.00	184.80	500.00	6500.00	2.64%
2043	6500.00	0.00	171.60	500.00	6000.00	2.64%
2044	6000.00	0.00	158.40	500.00	5500.00	2.64%
2045	5500.00	0.00	145.20	500.00	5000.00	2.64%
2046	5000.00	0.00	132.00	500.00	4500.00	2.64%
2047	4500.00	0.00	118.80	500.00	4000.00	2.64%
2048	4000.00	0.00	105.60	500.00	3500.00	2.64%
2049	3500.00	0.00	92.40	500.00	3000.00	2.64%
2050	3000.00	0.00	79.20	500.00	2500.00	2.64%
2051	2500.00	0.00	66.00	500.00	2000.00	2.64%
2052	2000.00	0.00	52.80	500.00	1500.00	2.64%
2053	1500.00	0.00	39.60	500.00	1000.00	2.64%
2054	1000.00	0.00	26.40	500.00	500.00	2.64%
2055	500.00	0.00	6.60	500.00	0.00	2.64%
合计		10000.00	5537.40	10000.00		

新建沪渝蓉高速铁路武汉至宜昌段

2022 年七期发行专项债券融资还本付息情况

单位：万元

年度	期初专项 债券余额	发行专项 债券	利息支出	本金偿还	期末专项 债券余额	票面利率
2022	0.00	27500.00	482.63	0.00	27500.00	3.51%
2023	27500.00	0.00	965.25	0.00	27500.00	3.51%

2024	27500.00	0.00	965.25	0.00	27500.00	3.51%
2025	27500.00	0.00	965.25	0.00	27500.00	3.51%
2026	27500.00	0.00	965.25	0.00	27500.00	3.51%
2027	27500.00	0.00	965.25	0.00	27500.00	3.51%
2028	27500.00	0.00	965.25	0.00	27500.00	3.51%
2029	27500.00	0.00	965.25	0.00	27500.00	3.51%
2030	27500.00	0.00	965.25	0.00	27500.00	3.51%
2031	27500.00	0.00	965.25	0.00	27500.00	3.51%
2032	27500.00	0.00	965.25	0.00	27500.00	3.51%
2033	27500.00	0.00	965.25	1375.00	26125.00	3.51%
2034	26125.00	0.00	916.99	1375.00	24750.00	3.51%
2035	24750.00	0.00	868.73	1375.00	23375.00	3.51%
2036	23375.00	0.00	820.46	1375.00	22000.00	3.51%
2037	22000.00	0.00	772.20	1375.00	20625.00	3.51%
2038	20625.00	0.00	723.94	1375.00	19250.00	3.51%
2039	19250.00	0.00	675.68	1375.00	17875.00	3.51%
2040	17875.00	0.00	627.41	1375.00	16500.00	3.51%
2041	16500.00	0.00	579.15	1375.00	15125.00	3.51%
2042	15125.00	0.00	530.89	1375.00	13750.00	3.51%
2043	13750.00	0.00	482.63	1375.00	12375.00	3.51%
2044	12375.00	0.00	434.36	1375.00	11000.00	3.51%
2045	11000.00	0.00	386.10	1375.00	9625.00	3.51%
2046	9625.00	0.00	337.84	1375.00	8250.00	3.51%
2047	8250.00	0.00	289.58	1375.00	6875.00	3.51%
2048	6875.00	0.00	241.31	1375.00	5500.00	3.51%
2049	5500.00	0.00	193.05	1375.00	4125.00	3.51%
2050	4125.00	0.00	144.79	1375.00	2750.00	3.51%
2051	2750.00	0.00	96.53	1375.00	1375.00	3.51%
2052	1375.00	0.00	24.13	1375.00	0.00	3.51%
合计		27500.00	20246.12	27500.00		

新建沪渝蓉高速铁路武汉至宜昌段

2022 年五十一期发行专项债券融资还本付息情况

单位：万元

年度	期初专项 债券余额	发行专项 债券	利息支出	本金偿还	期末专项 债券余额	票面利率
2022	0.00	32500.00	554.13	0.00	32500.00	3.41%
2023	32500.00	0.00	1108.25	0.00	32500.00	3.41%
2024	32500.00	0.00	1108.25	0.00	32500.00	3.41%
2025	32500.00	0.00	1108.25	0.00	32500.00	3.41%
2026	32500.00	0.00	1108.25	0.00	32500.00	3.41%
2027	32500.00	0.00	1108.25	0.00	32500.00	3.41%
2028	32500.00	0.00	1108.25	0.00	32500.00	3.41%
2029	32500.00	0.00	1108.25	0.00	32500.00	3.41%
2030	32500.00	0.00	1108.25	0.00	32500.00	3.41%
2031	32500.00	0.00	1108.25	0.00	32500.00	3.41%
2032	32500.00	0.00	1108.25	0.00	32500.00	3.41%
2033	32500.00	0.00	1108.25	1625.00	30875.00	3.41%
2034	30875.00	0.00	1052.84	1625.00	29250.00	3.41%
2035	29250.00	0.00	997.43	1625.00	27625.00	3.41%
2036	27625.00	0.00	942.01	1625.00	26000.00	3.41%
2037	26000.00	0.00	886.60	1625.00	24375.00	3.41%
2038	24375.00	0.00	831.19	1625.00	22750.00	3.41%
2039	22750.00	0.00	775.78	1625.00	21125.00	3.41%
2040	21125.00	0.00	720.36	1625.00	19500.00	3.41%
2041	19500.00	0.00	664.95	1625.00	17875.00	3.41%
2042	17875.00	0.00	609.54	1625.00	16250.00	3.41%
2043	16250.00	0.00	554.13	1625.00	14625.00	3.41%
2044	14625.00	0.00	498.71	1625.00	13000.00	3.41%
2045	13000.00	0.00	443.30	1625.00	11375.00	3.41%
2046	11375.00	0.00	387.89	1625.00	9750.00	3.41%
2047	9750.00	0.00	332.48	1625.00	8125.00	3.41%
2048	8125.00	0.00	277.06	1625.00	6500.00	3.41%
2049	6500.00	0.00	221.65	1625.00	4875.00	3.41%
2050	4875.00	0.00	166.24	1625.00	3250.00	3.41%
2051	3250.00	0.00	110.83	1625.00	1625.00	3.41%
2052	1625.00	0.00	27.71	1625.00	0.00	3.41%

合计		32500.00	23245.54	32500.00		
----	--	----------	----------	----------	--	--

新建沪渝蓉高速铁路武汉至宜昌段

2022 年九十四期发行专项债券融资还本付息情况

单位：万元

年度	期初专项 债券余额	发行专项 债券	利息支出	本金偿还	期末专项债 券余额	票面利 率
2022	0.00	9200.00	149.04	0.00	9200.00	3.24%
2023	9200.00	0.00	298.08	0.00	9200.00	3.24%
2024	9200.00	0.00	298.08	0.00	9200.00	3.24%
2025	9200.00	0.00	298.08	0.00	9200.00	3.24%
2026	9200.00	0.00	298.08	0.00	9200.00	3.24%
2027	9200.00	0.00	298.08	0.00	9200.00	3.24%
2028	9200.00	0.00	298.08	0.00	9200.00	3.24%
2029	9200.00	0.00	298.08	0.00	9200.00	3.24%
2030	9200.00	0.00	298.08	0.00	9200.00	3.24%
2031	9200.00	0.00	298.08	0.00	9200.00	3.24%
2032	9200.00	0.00	298.08	0.00	9200.00	3.24%
2033	9200.00	0.00	298.08	460.00	8740.00	3.24%
2034	8740.00	0.00	283.18	460.00	8280.00	3.24%
2035	8280.00	0.00	268.27	460.00	7820.00	3.24%
2036	7820.00	0.00	253.37	460.00	7360.00	3.24%
2037	7360.00	0.00	238.46	460.00	6900.00	3.24%
2038	6900.00	0.00	223.56	460.00	6440.00	3.24%
2039	6440.00	0.00	208.66	460.00	5980.00	3.24%
2040	5980.00	0.00	193.75	460.00	5520.00	3.24%
2041	5520.00	0.00	178.85	460.00	5060.00	3.24%
2042	5060.00	0.00	163.94	460.00	4600.00	3.24%
2043	4600.00	0.00	149.04	460.00	4140.00	3.24%
2044	4140.00	0.00	134.14	460.00	3680.00	3.24%
2045	3680.00	0.00	119.23	460.00	3220.00	3.24%
2046	3220.00	0.00	104.33	460.00	2760.00	3.24%
2047	2760.00	0.00	89.42	460.00	2300.00	3.24%
2048	2300.00	0.00	74.52	460.00	1840.00	3.24%

2049	1840.00	0.00	59.62	460.00	1380.00	3.24%
2050	1380.00	0.00	44.71	460.00	920.00	3.24%
2051	920.00	0.00	29.81	460.00	460.00	3.24%
2052	460.00	0.00	7.45	460.00	0.00	3.24%
合计		9200.00	6252.23	9200.00		

新建沪渝蓉高速铁路武汉至宜昌段

2023 年六期发行专项债券融资还本付息情况

单位：万元

年度	期初专项 债券余额	发行专项债 券	利息支出	本金偿还	期末专项债 券余额	票面利 率
2023	0.00	41700.00	694.31	0.00	41700.00	3.33%
2024	41700.00	0.00	1388.61	0.00	41700.00	3.33%
2025	41700.00	0.00	1388.61	0.00	41700.00	3.33%
2026	41700.00	0.00	1388.61	0.00	41700.00	3.33%
2027	41700.00	0.00	1388.61	0.00	41700.00	3.33%
2028	41700.00	0.00	1388.61	0.00	41700.00	3.33%
2029	41700.00	0.00	1388.61	0.00	41700.00	3.33%
2030	41700.00	0.00	1388.61	0.00	41700.00	3.33%
2031	41700.00	0.00	1388.61	0.00	41700.00	3.33%
2032	41700.00	0.00	1388.61	0.00	41700.00	3.33%
2033	41700.00	0.00	1388.61	0.00	41700.00	3.33%
2034	41700.00	0.00	1388.61	2085.00	39615.00	3.33%
2035	39615.00	0.00	1319.18	2085.00	37530.00	3.33%
2036	37530.00	0.00	1249.75	2085.00	35445.00	3.33%
2037	35445.00	0.00	1180.32	2085.00	33360.00	3.33%
2038	33360.00	0.00	1110.89	2085.00	31275.00	3.33%
2039	31275.00	0.00	1041.46	2085.00	29190.00	3.33%
2040	29190.00	0.00	972.03	2085.00	27105.00	3.33%
2041	27105.00	0.00	902.60	2085.00	25020.00	3.33%
2042	25020.00	0.00	833.17	2085.00	22935.00	3.33%
2043	22935.00	0.00	763.74	2085.00	20850.00	3.33%
2044	20850.00	0.00	694.31	2085.00	18765.00	3.33%
2045	18765.00	0.00	624.87	2085.00	16680.00	3.33%

2046	16680.00	0.00	555.44	2085.00	14595.00	3.33%
2047	14595.00	0.00	486.01	2085.00	12510.00	3.33%
2048	12510.00	0.00	416.58	2085.00	10425.00	3.33%
2049	10425.00	0.00	347.15	2085.00	8340.00	3.33%
2050	8340.00	0.00	277.72	2085.00	6255.00	3.33%
2051	6255.00	0.00	208.29	2085.00	4170.00	3.33%
2052	4170.00	0.00	138.86	2085.00	2085.00	3.33%
2053	2085.00	0.00	34.72	2085.00	0.00	3.33%
合计		41700.00	29126.09	41700.00		

新建沪渝蓉高速铁路武汉至宜昌段

2023 年五十九期发行专项债券还本付息情况表

单位：万元

年度	期初专项债券余额	发行专项债券	利息支出	本金偿还	期末专项债券余额	票面利率
2023	0.00	5000.00	76.75	0.00	5000.00	3.07%
2024	5000.00	0.00	153.50	0.00	5000.00	3.07%
2025	5000.00	0.00	153.50	0.00	5000.00	3.07%
2026	5000.00	0.00	153.50	0.00	5000.00	3.07%
2027	5000.00	0.00	153.50	0.00	5000.00	3.07%
2028	5000.00	0.00	153.50	0.00	5000.00	3.07%
2029	5000.00	0.00	153.50	0.00	5000.00	3.07%
2030	5000.00	0.00	153.50	0.00	5000.00	3.07%
2031	5000.00	0.00	153.50	0.00	5000.00	3.07%
2032	5000.00	0.00	153.50	0.00	5000.00	3.07%
2033	5000.00	0.00	153.50	0.00	5000.00	3.07%
2034	5000.00	0.00	153.50	250.00	4750.00	3.07%
2035	4750.00	0.00	145.83	250.00	4500.00	3.07%
2036	4500.00	0.00	138.15	250.00	4250.00	3.07%
2037	4250.00	0.00	130.48	250.00	4000.00	3.07%
2038	4000.00	0.00	122.80	250.00	3750.00	3.07%
2039	3750.00	0.00	115.13	250.00	3500.00	3.07%
2040	3500.00	0.00	107.45	250.00	3250.00	3.07%
2041	3250.00	0.00	99.78	250.00	3000.00	3.07%

2042	3000.00	0.00	92.10	250.00	2750.00	3.07%
2043	2750.00	0.00	84.43	250.00	2500.00	3.07%
2044	2500.00	0.00	76.75	250.00	2250.00	3.07%
2045	2250.00	0.00	69.08	250.00	2000.00	3.07%
2046	2000.00	0.00	61.40	250.00	1750.00	3.07%
2047	1750.00	0.00	53.73	250.00	1500.00	3.07%
2048	1500.00	0.00	46.05	250.00	1250.00	3.07%
2049	1250.00	0.00	38.38	250.00	1000.00	3.07%
2050	1000.00	0.00	30.70	250.00	750.00	3.07%
2051	750.00	0.00	23.03	250.00	500.00	3.07%
2052	500.00	0.00	15.35	250.00	250.00	3.07%
2053	250.00	0.00	3.84	250.00	0.00	3.07%
合计		5000.00	3219.66	5000.00		

新建沪渝蓉高速铁路武汉至宜昌段

2023 年八十三期发行专项债券还本付息情况表

单位：万元

年度	期初专项 债券余额	发行专项债 券	利息支出	本金偿还	期末专项债 券余额	票面利 率
2023	0.00	13300.00	204.82	0.00	13300.00	3.08%
2024	13300.00	0.00	409.64	0.00	13300.00	3.08%
2025	13300.00	0.00	409.64	0.00	13300.00	3.08%
2026	13300.00	0.00	409.64	0.00	13300.00	3.08%
2027	13300.00	0.00	409.64	0.00	13300.00	3.08%
2028	13300.00	0.00	409.64	0.00	13300.00	3.08%
2029	13300.00	0.00	409.64	0.00	13300.00	3.08%
2030	13300.00	0.00	409.64	0.00	13300.00	3.08%
2031	13300.00	0.00	409.64	0.00	13300.00	3.08%
2032	13300.00	0.00	409.64	0.00	13300.00	3.08%
2033	13300.00	0.00	409.64	0.00	13300.00	3.08%
2034	13300.00	0.00	409.64	665.00	12635.00	3.08%
2035	12635.00	0.00	389.16	665.00	11970.00	3.08%

2036	11970.00	0.00	368.68	665.00	11305.00	3.08%
2037	11305.00	0.00	348.19	665.00	10640.00	3.08%
2038	10640.00	0.00	327.71	665.00	9975.00	3.08%
2039	9975.00	0.00	307.23	665.00	9310.00	3.08%
2040	9310.00	0.00	286.75	665.00	8645.00	3.08%
2041	8645.00	0.00	266.27	665.00	7980.00	3.08%
2042	7980.00	0.00	245.78	665.00	7315.00	3.08%
2043	7315.00	0.00	225.30	665.00	6650.00	3.08%
2044	6650.00	0.00	204.82	665.00	5985.00	3.08%
2045	5985.00	0.00	184.34	665.00	5320.00	3.08%
2046	5320.00	0.00	163.86	665.00	4655.00	3.08%
2047	4655.00	0.00	143.37	665.00	3990.00	3.08%
2048	3990.00	0.00	122.89	665.00	3325.00	3.08%
2049	3325.00	0.00	102.41	665.00	2660.00	3.08%
2050	2660.00	0.00	81.93	665.00	1995.00	3.08%
2051	1995.00	0.00	61.45	665.00	1330.00	3.08%
2052	1330.00	0.00	40.96	665.00	665.00	3.08%
2053	665.00	0.00	10.24	665.00	0.00	3.08%
合计		13300.00	8592.20	13300.00		

新建沪渝蓉高速铁路武汉至宜昌段

2024 年四期发行专项债券还本付息情况表

单位：万元

年度	期初专项 债券余额	发行专项债 券	利息支出	本金偿还	期末专项债 券余额	票面利 率
2024	0.00	9000.00	117.90	0.00	9000.00	2.62%
2025	9000.00	0.00	235.80	0.00	9000.00	2.62%
2026	9000.00	0.00	235.80	0.00	9000.00	2.62%
2027	9000.00	0.00	235.80	0.00	9000.00	2.62%
2028	9000.00	0.00	235.80	0.00	9000.00	2.62%
2029	9000.00	0.00	235.80	0.00	9000.00	2.62%
2030	9000.00	0.00	235.80	0.00	9000.00	2.62%
2031	9000.00	0.00	235.80	0.00	9000.00	2.62%
2032	9000.00	0.00	235.80	0.00	9000.00	2.62%

2033	9000.00	0.00	235.80	0.00	9000.00	2.62%
2034	9000.00	0.00	235.80	0.00	9000.00	2.62%
2035	9000.00	0.00	235.80	450.00	8550.00	2.62%
2036	8550.00	0.00	224.01	450.00	8100.00	2.62%
2037	8100.00	0.00	212.22	450.00	7650.00	2.62%
2038	7650.00	0.00	200.43	450.00	7200.00	2.62%
2039	7200.00	0.00	188.64	450.00	6750.00	2.62%
2040	6750.00	0.00	176.85	450.00	6300.00	2.62%
2041	6300.00	0.00	165.06	450.00	5850.00	2.62%
2042	5850.00	0.00	153.27	450.00	5400.00	2.62%
2043	5400.00	0.00	141.48	450.00	4950.00	2.62%
2044	4950.00	0.00	129.69	450.00	4500.00	2.62%
2045	4500.00	0.00	117.90	450.00	4050.00	2.62%
2046	4050.00	0.00	106.11	450.00	3600.00	2.62%
2047	3600.00	0.00	94.32	450.00	3150.00	2.62%
2048	3150.00	0.00	82.53	450.00	2700.00	2.62%
2049	2700.00	0.00	70.74	450.00	2250.00	2.62%
2050	2250.00	0.00	58.95	450.00	1800.00	2.62%
2051	1800.00	0.00	47.16	450.00	1350.00	2.62%
2052	1350.00	0.00	35.37	450.00	900.00	2.62%
2053	900.00	0.00	23.58	450.00	450.00	2.62%
2054	450.00	0.00	5.90	450.00	0.00	2.62%
合计		9000.00	4945.91	9000.00		

新建沪渝蓉高速铁路武汉至宜昌段

2024 年十二期发行专项债券还本付息情况表

单位：万元

年度	期初专项债券余额	发行专项债券	利息支出	本金偿还	期末专项债券余额	票面利率
2024	0.00	10800.00	142.56	0.00	10800.00	2.64%
2025	10800.00	0.00	285.12	0.00	10800.00	2.64%
2026	10800.00	0.00	285.12	0.00	10800.00	2.64%
2027	10800.00	0.00	285.12	0.00	10800.00	2.64%
2028	10800.00	0.00	285.12	0.00	10800.00	2.64%

2029	10800.00	0.00	285.12	0.00	10800.00	2.64%
2030	10800.00	0.00	285.12	0.00	10800.00	2.64%
2031	10800.00	0.00	285.12	0.00	10800.00	2.64%
2032	10800.00	0.00	285.12	0.00	10800.00	2.64%
2033	10800.00	0.00	285.12	0.00	10800.00	2.64%
2034	10800.00	0.00	285.12	0.00	10800.00	2.64%
2035	10800.00	0.00	285.12	540.00	10260.00	2.64%
2036	10260.00	0.00	270.86	540.00	9720.00	2.64%
2037	9720.00	0.00	256.61	540.00	9180.00	2.64%
2038	9180.00	0.00	242.35	540.00	8640.00	2.64%
2039	8640.00	0.00	228.10	540.00	8100.00	2.64%
2040	8100.00	0.00	213.84	540.00	7560.00	2.64%
2041	7560.00	0.00	199.58	540.00	7020.00	2.64%
2042	7020.00	0.00	185.33	540.00	6480.00	2.64%
2043	6480.00	0.00	171.07	540.00	5940.00	2.64%
2044	5940.00	0.00	156.82	540.00	5400.00	2.64%
2045	5400.00	0.00	142.56	540.00	4860.00	2.64%
2046	4860.00	0.00	128.30	540.00	4320.00	2.64%
2047	4320.00	0.00	114.05	540.00	3780.00	2.64%
2048	3780.00	0.00	99.79	540.00	3240.00	2.64%
2049	3240.00	0.00	85.54	540.00	2700.00	2.64%
2050	2700.00	0.00	71.28	540.00	2160.00	2.64%
2051	2160.00	0.00	57.02	540.00	1620.00	2.64%
2052	1620.00	0.00	42.77	540.00	1080.00	2.64%
2053	1080.00	0.00	28.51	540.00	540.00	2.64%
2054	540.00	0.00	7.13	540.00	0.00	2.64%
合计		10800.00	5980.39	10800.00		

(二) 资金平衡情况

新建沪渝蓉高速铁路武汉至宜昌段（汉川段）
专项债项目平衡情况

单位：万元

项目 名称	项目收入	付现运营 成本及税	项目总投 资	项目融资 合计	预计融资 利息	收益对融 资本息覆
----------	------	--------------	-----------	------------	------------	--------------

		费				盖倍数
新建沪渝蓉高速铁路 武汉至宜昌段	1,729,038.47	665,613.82	175,001.42	159,000.00	107,145.54	3.97

结论：综上所述，预计项目收益对融资本息覆盖倍数为 3.97，项目收益完全可以覆盖融资本息。同时，本期项目融资平衡情况已经通过湖北领创会计师事务所有限公司评估。

五、事前绩效评估

（一）总体结论

经过对本项目进行事前绩效评估，本项目可以申请专项债券资金支持。

（二）事前绩效评估情况

2021 年 6 月 10 日，中华人民共和国财政部印发《地方政府专项债券项目资金绩效管理办法的通知》(财预[2021]61 号)，根据该通知对本项目进行事前绩效评估，事前绩效评估情况如下：

1、项目实施的必要性、公益性、收益性分析

（1）项目实施的必要性

沪渝蓉高速铁路武汉至宜昌段沿线位于江汉平原，是长江经济带、汉江经济带等国家战略规划重要区域，在湖北省具有举足轻重的地位。但受制于湖北省资金有限、区域发展不均的问题，沿线资源得不到充分的开发，经济转型缓慢。沪渝蓉高速铁路武汉至宜昌段的施工建设将加强沿线各城市的交流联通，加快区域间生产要素流动，增强沿线城市的知名度，加强东中西部良性互动，带动经济转型发展；同时铁路建设将降低汽车的使用比例，有助于缓解大气污染，保护沿线区域环境。项目建设符合国家发展战略，符合长江经济带发展规划，具有良好的经济、社会和生态效益。本项目建成后将加快沪渝蓉高速铁路

的建设进程，完善长江经济带交通基础设施，有利于沿江经济带生产要素的流通，促进资源优化配置和长江经济带各区域协同发展。

综上所述，项目建设是十分必要的。

（2）项目实施的公益性

根据《财政部发展改革委人民银行银监会关于贯彻国务院关于加强地方政府融资平台公司管理有关问题的通知相关事项的通知》（财预[2010]412号）规定，“公益性项目”是指为社会公共利益服务、不以盈利为目的，且不能或不宜通过市场化方式运作的政府投资项目，如市政道路、公共交通等基础设施项目。本项目属于公共交通基础设施建设项目，项目的实施符合国家长江经济带战略计划，也契合武汉城市圈城际铁路网建设的需求，有助于解决城区居民出行受限的问题，促进汉川与武汉的交流联通，推进武汉城市圈的发展进程，对汉川市社会、经济发展意义重大。因此项目具有公益性的特征。

（3）项目实施的收益性

本项目收益来源主要为运输收益，建成后项目线路具有稳定的客运量。项目的投资建设资金可通过项目的运营进行收回，因此本项目具有稳定的收益，满足专项债券相关政策的收益性要求。

2、项目投资合规性与项目成熟度分析

（1）项目投资合规性

新建沪渝蓉高速铁路，是我国《中长期铁路网规划》（2016年版）中“沿江通道”的主线部分。该高铁分五段施工：上海至南京至合肥段、合肥至武汉段、武汉至宜昌段、宜昌至重庆（涪陵）段、重庆至成都段。项目规划合规性满足。

2020年12月3日，湖北省自然资源厅下发《建设项目用地预审

及选址意见书》（用字第 420000202000044 号）。项目用地合规性落实。

2020 年 12 月 10 日，中国国家铁路集团有限公司下发《国铁集团湖北省人民政府关于新建沪渝蓉高速铁路武汉至宜昌段可行性研究报告的批复》（铁发改函[2020]556 号）；2021 年 8 月 18 日，中国国家铁路集团有限公司、湖北省人民政府下发《关于新建沪渝蓉高速铁路武汉至宜昌段汉川东至宜昌北初步设计的批复》（铁鉴函[2021]349 号）。2020 年 9 月 28 日湖北省发改委办公室下发《沿江高铁武汉至宜昌段投资分劈表》；2021 年 12 月 30 日长江沿岸铁路集团股份有限公司出具《关于新建武汉至宜昌高速铁路项目的情况说明》；2021 年 12 月 1 日汉川市人民政府出具《关于明确新建沪渝蓉高速铁路武汉至宜昌段汉川市建设投资出资人的通知》，各项文件均对项目投资情况予以说明。项目建设投资方案合规性落实。

（2）项目成熟度

项目于 2019 年 2 月开始勘察、设计等前期工作，办理环评、用地等审批手续，截至目前项目总体已完成了工程预算编制与财评、图纸审核报备、土地征迁、场平、供水供电、临时施工道路、围挡、办公场所、生活场所、防疫设施等并分段开工。项目不属于专项债券项目“负面清单”。目前已确定部分标段施工主体及供货主体，项目成熟度较高。

3、项目资金来源和到位可行性分析

（1）资金来源

新建沪渝蓉高速铁路武汉至宜昌段项目总投资 5,227,000.00 万元，由中国国家铁路集团有限公司、湖北省、武汉市、孝感市、天门市、

荆门市、宜昌市按省发改委下发的投资分劈表分别承担筹集。

根据汉川市人民政府出具的《关于明确新建沪渝蓉高速铁路武汉至宜昌段汉川市建设投资出资人的通知》，湖北汉盛投资有限公司承担汉川市出资部分。汉川市承担工程项目资金需求合计 160,749.13 万元，考虑专项债券发行费用及建设期利息后，汉川市资金总需求为 175,001.42 万元，其中：计划通过专项债券发行筹资 159,000.00 万元，占比 90.86%；计划投入自筹资金 16,001.42 万元，占比 9.14%。项目资金来源有保障。

（2）资金到位可行性

本项目发行专项债券符合《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）和《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》（厅字[2019]33 号）等文件政策要求，满足通过专项债券发行筹资的条件。本项目作为湖北省政府重点支持的交通运输工程，政府将加强统筹协调，积极筹措资金，安排市级财政资金用于支持本项目建设。资金筹措方式满足通过专项债券发行筹资的条件。因此项目具备资金到位可行性。

4、项目收入、成本、收益预测合理性分析

（1）项目收入

本项目收益预测期间为 2025 年至 2055 年。收益来源为铁路建设完成后产生的运输收入，债券存续期内项目总收入为 1,721,229.11 万元。项目收入测算符合《铁路运输收入管理规程》，收入来源合理有保障。

（2）项目总成本

项目总成本包括运营成本、折旧摊销费和财务费用。在成本预测方面，各项税、费严格按标准比率或实际情况支出。收入及成本、收益的预测具备合理性要求。；折旧摊销费分别按照分类折旧法和无形资产摊销直线法计算；运营期内专项债券利息和分摊市场化融资利息计入财务费用。项目成本计算合理有依据。

（3）项目收益预测的合理性

项目总收入 1,721,229.11 万元，经营活动支付的现金 381,129.47 万元，经营活动支付的税金 284,484.35 万元。项目可用于资金平衡的项目收益为 1,055,615.29 万元。

项目收入与成本均参考了行业市场现状水平，并基于谨慎性原则对市场规模、价格水平进行了保守取值后进行测算得出，符合行业实际规模、市场规律及效益水平。同时相关税费分别依据《财政部、税务总局关于调整增值税税率的通知》《中华人民共和国企业所得税法》及有关税法规定确定税率及计税方式测算，项目收入来源合理有保障，运营成本按规定计算，因此项目收益预测合理。

5、债券资金需求合理性分析

项目总投资 175,001.42 万元，资金主要来源为申请地方专项债券及自筹资金。其中单位自筹 16,001.42 万元，占比 9.14%；发行专项债券 159,000.00 万元，占总投资的 90.86%。债券资金需求合理。

6、项目偿债计划可行性和偿债风险点分析

（1）偿债计划的可行性

湖北汉盛投资有限公司针对新建沪渝蓉高速铁路武汉至宜昌段专项债券计划发行面值总额 159,000.00 万元。债券还本付息来源于项目运营收益，项目总收入累计达 1,721,229.11 万元，净收益合计

1,055,615.29 万元，项目累计支付专项债券及市场化融资本金和利息 266,145.54 万元，本息覆盖倍数 3.97，完全覆盖发行债券本息。项目偿债计划可行。

（2）偿债风险点

偿债风险点来源于本项目专项债券的还本付息压力。针对该风险点，项目已制定合理可靠的收益测算方案，收入来源有保障；同时项目本息覆盖倍数为 3.97，完全覆盖发行债券本息，可确保项目专项债券还本付息资金安全。

7、绩效目标合理性分析

项目总体目标是通过项目实施，填补现有铁路网的空缺，方便城区居民出行，促进汉川与武汉的交流联通，保护沿线区域环境，促进汉川市社会、经济、生态和谐发展。项目绩效目标对长期目标、年度目标设置明确，项目绩效指标从决策指标、管理指标、产出指标、效益指标方面进行设置。项目绩效目标的内容完整，绩效目标明确、清晰；绩效目标的设定地方发展规划相关，对绩效目标设定了相关的绩效指标，绩效指标细化、量化；资金规模与绩效目标匹配，在既定资金规模下，绩效目标适当；完成既定绩效目标，资金规模适当；绩效目标经过充分论证和合理测算。所采取的措施切实可行，并能确保绩效目标如期实现。

8、其他需要纳入事前绩效评估的事项

（1）实施方案可行性

项目总体设计合理、可行，实施工作内容明确，组织机构、实施机构进度安排、管理制度、保障措施等较为完善，能够保障项目实施。

（2）筹资合规性

本项目资金来源渠道符合相关文件政策的规定，资金筹措程序科学规范，财权和事权匹配，项目筹资风险可控。

六、信用评级

本期项目收益与融资自求平衡专项债券到期不能偿还的风险较低，评定新建沪渝蓉高速铁路武汉至宜昌段的信用等级为 AAA。

七、潜在影响项目收益和融资平衡结果的各种风险评估

（一）主要风险

影响施工进度的自然环境和施工条件因素主要包括气象环境和地质情况两大方面，这两方面对工程项目的影晌有时难以预测，具有一定的不确定性。

1) 气象环境

风险描述：本项目气象环境影响因素主要考虑高温天气、雨季、大风等情况对项目进度的影响。在夏季，室外温度过高，温度持续较高，给征地移民工作及施工带来极大的不便，室外操作人员工作效率较低，容易发生中暑；项目所在区域，温差不大，对混凝土施工的影响相对较小。

在降水方面主要考虑雨季的长短对进度的影响。梅雨季节，雨天较多，空气湿度也较大，会给拆迁工作、搬迁安置及施工带来一些问题，比如：土方工程和基础工程受雨水影响比较大，若不采取有关防范措施，会导致工期延误；拆迁及搬迁工作受雨水影响，导致工作难以推进，甚至可能产生安全问题。

在大风出现的时候，也会给工程进度带来影响。刮风比较大时，进行拆迁作业比较困难和危险，这种情况下，为了保证安全，无法进行拆迁工作，就导致了进度的拖延。

风险控制措施：在施工前收集并分析气象资料，制定适宜的施工进度计划。根据项目抵御灾害天气的能力，合理制定灾害天气应对预案，将灾害天气对工程进度的影响降到最低点。比如，在温度方面，主要是收集年平均气温，最热、最冷月份的平均温度以及施工季节室内外温差等情况，从而确定出防暑降温措施以及冬雨季施工进度措施；在降雨方面，要收集当地雨季的长短、月平均降雨量、最大降水量等情况，可以为雨季施工措施、排水防洪等方案提供依据；在大风因素方面，要收集当地的主导风向和频率及大风出现的天数、时间等情况，从而为确定临时设施布置方案以及确定拆迁工作时间等提供了可靠的依据。

2) 地质情况

风险描述：复杂的地质地貌较易影响项目的建设进度，地质地貌情况决定土石方工程的施工方法、地基土的处理方法、基础的施工方法等等。由于水文地质较为复杂，而工程中对水文地质问题研究往往又不深入，会忽略了它对工程进度的影响。若施工中遇到在勘察设计时没有发现的水文地质的情况下，比如：流砂、透水、断层、空穴、溶洞等，这些情况可能给基础工程带来不利的影响，此时，应该先暂停该部分的施工，应立即与设计方、地勘及相关专家“会诊”，研究对策，提出解决方案，再继续施工。

风险控制措施：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需要，开展勘察工作。首先进行可行性研究工程地质勘察，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；其次，在可行性研究的基础上，进行初步地质勘察，综合考虑地质条件和各种因素，为详勘工作提出建议；最后进行详细地质勘察，详细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、施工必需的地质参数。

（2）来源于施工方的风险因素（施工技术、管理方案）

风险描述：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；应用新技术、新材料、新结构缺乏经验，不能保证质量等影响施工进度；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的；施工组织管理不利，流水施工组织不合理，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。

风险控制措施：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。

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。

（3）来源于设计单位的风险因素（设计质量、设计变更）

风险描述：在施工过程中，由于原设计有问题需要修改或者由于业主提出了新的要求而进行设计变更；提供的场地条件不及时或不能正常满足工程需要，勘察资料不准确，特别是地质资料错误或遗漏而引起的未能预料的技术障碍；设计、施工中采用不成熟的工艺，导致技术方案失当；图纸供应不及时、不配套或出现差错等。

风险控制措施：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；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，严格控制变更手续办理时间，减少设计变更对施工总进度的影响。

（4）来源于供应商的风险因素

风险描述：施工过程中需要的材料、构配件、机电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。

风险控制措施：择优选择材料设备供应商，注重考察关键设备在工厂的监制；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、机电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。

（5）资金落实风险

风险描述：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，主要来源于财政安排资金、专项债券、市场化融资及其他资金。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。

风险控制措施：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；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。

（6）工程风险

风险描述：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。主要有人身安全对施工工期的影响、设备损毁对施工工期的影响、事故处理不当而引起群体事件对施工工期的影响等。

风险控制措施：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。

（7）社会稳定风险因素

风险描述：影响社会稳定的因素均为直接涉及到群众个人利益的事宜，可分为以下几个方面内容：地上实物补偿费的及时足额兑付；迁出地集体财产补偿费分配方案及兑付程序；拆迁安置实施的合理性；征地范围内居民从小施工单位手中分包工程、劳务打工，形成的纠纷隐患。

风险控制措施：注重事先做好政策宣传工作，推进征地拆迁工作的顺利实施。由于征地拆迁工作所涉及的群体较大、被征地居民利益诉求直接，做好“事先宣传”工作，让绝大多数被征地居民群众能了解政策，明确判断自己利益诉求的正确与否，避免因不明真相而造成工作难度。

建立社会稳定隐患信息采集体系，提前做好化解隐患工作，及时收集到各类影响社会稳定的信息，提前做好隐患排查工作。

对实物补偿投资宜优先拨款，对实物补偿指标“张榜公示”、逐户建卡、及时足额发放，对实物补偿执行规范、执行标准严格控制、跟踪兑现过程，并对兑现情况进行抽查。注重做好被征地居民集体财产较多村组的事先政策宣传工作，通过村干部引导被征地居民群众按照政策要求形成公正合理的分配方案，并形成总结材料进行普及推广。

协调协助施工单位负责人和工程所在地的村组负责人建立联系

机制，加深感情交流沟通，及时互通信息，减少工程施工中和劳务打工中形成的安全稳定隐患。

（二）影响项目收益的风险

（1）经营风险

风险描述：本项目的经营风险主要为客流量带来的票价收入的不确定性。本项目建成后，如果达到预计的客流量，将会达到预期的收益，甚至更好；反之，如果达不到预计的客流量，将影响收入的水平，给项目的经济收益带来风险。

风险控制措施：工程规划设计方案应贯彻“以人为本”的理念，为将来的铁路运营的优质服务创造良好的硬件；广泛吸取国内外高速铁路的成功经营理念和优秀的管理模式，提高服务水平。

（2）利率波动风险

风险描述：在政府专项债券存续期内，国际、国内宏观经济环境的变化，国家经济政策变动等因素会引起债务资本市场利率的波动，市场利率波动将会对本项目的财务成本产生影响，进而影响项目投资收益的平衡。

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

（3）财务风险

风险描述：本项目工程建设和配套基础设施投入资金较大，建设资金主要来自银行贷款（50%），其次是国铁集团、湖北省及沿线各地市州筹集的资本金，其中汉川市资本金来源主要为自筹资金及专项

债券。目前沿线如在实施过程中遭遇意外的困难而使项目建设延期的局面，或遇市场发生重大变化，则项目可能出现资金周转困难。

风险控制措施：充分考虑项目建设的特点，对项目工程实施和配套基础设施建设进行周密的安排，保证按期完工，充分落实建设所需资金。实时监管项目的变现情况，确保债券发行资金的按时回笼，以增强项目的抗风险能力。

（三）影响融资平衡结果的风险

（1）财务测算不准确风险

风险描述：本项目融资平衡最大的风险在于对项目进度以及项目整体现金流测算等重要环节出现判断偏差。对项目进度错判将导致融资节奏错乱，导致资金不能及时足额注入到项目或者大额资金不能充分运用的后果；整体现金流测算出现偏差将导致项目可行性分析不能及时纠偏，项目资金投入和现金流入不能平衡的结果。

风险控制措施：本项目建设工程实施方案经过大量分析论证工作后得出，投资分析结果较为可靠。本项目现金流测算环节聘请专业团队进行测算，测算结果较为可靠。

此外，根据《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，因项目取得的政府性基金或专项收入暂时难以实现，不能偿还到期债券本金时，可在专项债务限额内发行相关专项债券周转偿还，项目收入实现后予以归还。

（2）存续债券置换不畅风险

风险描述：根据《关于做好2017年地方政府债券发行工作的通知》（财库[2017]59号）相关规定，地方政府债务可以续发。由于项

目经营收入回款较慢，若本期政府专项债券到期时项目收入不足以偿还本期债券，发行人将发行新一期政府专项债券置换本期债券。因此，存在由于新一期政府专项债券不能足额及时募集而造成本期政府专项债券不能按期足额兑付的风险。

风险控制措施：为防止发生存续债券不能顺畅置换的风险，发行人将会同主承销商及承销团成员提前准备发行资料，选取合适的发行时间窗口，根据市场行情科学定价，力争在存续债券兑付日之前及时足额地募集到还款资金。

此外，根据《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，因项目取得的政府性基金或专项收入暂时难以实现，不能偿还到期债券本金时，可在专项债务限额内发行相关专项债券周转偿还，项目收入实现后予以归还。

2、存续债券置换不畅风险

风险描述：根据《关于做好 2017 年地方政府债券发行工作的通知》（财库[2017]59号）相关规定，地方政府债务可以续发。由于项目经营收入回款较慢，若本期政府专项债券到期时项目收入不足以偿还本期债券，发行人将发行新一期政府专项债券置换本期债券。因此，存在由于新一期政府专项债券不能足额及时募集而造成本期政府专项债券不能按期足额兑付的风险。

风险控制措施：为防止发生存续债券不能顺畅置换的风险，发行人将会同主承销商及承销团成员提前准备发行资料，选取合适的发行时间窗口，根据市场行情科学定价，力争在存续债券兑付日之前及时足额地募集到还款资金。

八、主管部门责任

主管部门责任：汉川市财政局是本项目专项债券资金的主管部门，负责对债券资金“借、用、还”实行全过程监管；负责对专项债券项目实施过程进行监督；负责专项债券资金支付审核；负责督促资金使用单位（项目单位）按时偿还债券本息；负责组织债券资金绩效管理；负责政府债券信息公开。

汉川市人民政府国有资产监督管理局是本项目的部门主管部门，履行项目管理责任，负责对专项债券项目建设情况进行动态监管；负责对专项债券项目的工程进度、质量安全等进行检查考核；负责统筹协调相关部门保障项目建设进度，保障项目收入如期实现；督办项目单位将项目收入及时全额纳入国库，确保专项债券本息按时足额偿还。

**2025 年湖北省（长阳土家族自治县）
新建宜昌至常德铁路（长阳段）项目
专项债券信息披露文件**

一、区域情况

（一）湖北省概况

湖北地处长江中游，位居华中腹地，洞庭湖以北，东邻安徽，南界江西、湖南、西连重庆，西北与陕西接壤，北与河南毗邻。全省国土总面积 18.59 万平方公里，占全国总面积的 1.94%。全省有 12 个省辖市，1 个自治州，38 个市辖区，24 个县级市，38 个县，2 个自治县，1 个林区。

2021 年，省级一般公共预算收入、支出总计均为 5,690.8 亿元，比上年完成数下降 23.9%。其中：省本级一般公共预算收入 112.6 亿元，下降 13.4%；省本级一般公共预算支出 1,203.5 亿元，增长 58.5%；省级政府性基金收入、支出总计均为 1,736.9 亿元，下降 28%；省级国有资本经营预算收入、支出总计均为 3.5 亿元，下降 13.5%；省级社会保险基金收入总计 2,255 亿元，增长 133.4%。省级社会保险基金支出总计 2,242 亿元，增长 116%。

2022 年，全省完成财政总收入 5,682.49 亿元，比上年增长 7.8%。其中，地方一般公共预算收入 3,280.73 亿元，剔除增值税留抵退税因素，可比增长 8.5%。在地方一般公共预算收入中，税收收入 2,411.25 亿元，可比增长 5.4%。地方一般公共预算支出 8,626.03 亿元，增长 8.7%。

2023 年，全省地方一般公共预算收入完成 3,692 亿元，为预算的 102.3%，比上年增长 12.5%，预计收入规模由全国第 14 位前进到第 11 位。全省地方一般公共预算支出完成 9,296 亿元，为预算的 101.7%，增长 7.8%。

2024 年全省地区生产总值增长 5.8 %、增速全国第 3，总量达到 60,013 亿元。

（二）宜昌市概况

1.宜昌市基本情况

宜昌市位于湖北省西南部，地处长江上游和中游的分界点。宜昌在长江经济带中地理位置居中，东接武汉，西连重庆，是东部发达的经济技术与西部丰富资源的结合部，也是国家实施西部大开发战略由中线进入西部的起点，处于南北经济文化交往、东西资源要素对流的交汇处和过渡地带，历来是重要的商品物资集散地。随着我国对外开放由沿海向内地梯次推进，长江开放开发、西部大开发战略的实施和三峡工程的兴建，宜昌处于承东启西的战略部位，是重庆和武汉之间重要的区域性中心城市。近几年，宜昌在湖北省经济发展中“省域副中心”的地位日益明显。

2.宜昌市社会经济发展情况

2021 年，宜昌市实现地区生产总值 5,022.69 亿元，跨越 5,000 亿元台阶，按不变价格计算比上年增长 16.8%。其中，第一产业增加值 548.94 亿元，增长 14.7%；第二产业增加值 2,103.36 亿元，增长 20.5%；第三产业增加值 2,370.40 亿元，增长 14.1%。城镇常住居民人均可支配收入 41,030 元，比上年增长 10.2%；农村常住居民人均可支配收入 20,764 元，比上年增长 12.2%。

2022 年，全市实现地区生产总值 5,502.69 亿元，比上年增长 5.5%。其中，第一产业增加值 587.84 亿元，增长 3.7%；第二产业增加值 2427 亿元，增长 9.1%；第三产业增加值 2487.85 亿元，增长 2.7%。三次产业结构由上年的 10.8:42.7:46.5 调整为 10.7:44.1:45.2。

2023 年，全市实现地区生产总值 5756.35 亿元，比上年增长 7.1%。其中，第一产业增加值 608.56 亿元，增长 4.7%；第二产业增加值 2280.34 亿元，增长 6.5%；第三产业增加值 2867.45 亿元，增长 8.2%。三次产业结构由 2022 年的 10.9：41.5：47.6 调整为 10.6:39.6:49.8。人均地区生产总值为 146771 元，比上年增长 6.9%。

2024 年，全市生产总值增长 6.5%，总量达到 6,191 亿元；规上工业增加值、固定资产投资、社会消费品零售总额分别增长 10.1%、9%、5.6%，主要指标增速延续了高于全国、快于全省的向好态势。

表 1-1 宜昌市财政经济数据

单位：亿元

项目	2022 年	2023 年	2024 年
1.地区生产总值（GDP）	5,502.69	5,756.35	6,191.00
2.城镇居民人均可支配收入（元）	43,943	46,448	/
3.农村居民人均可支配收入（元）	22,571	24,479	/
4.地方财政总收入	443.1	511.48	461.95
4.1 地方公共预算收入	218.2	268.98	294.07
其中：税收收入	167.1	203.83	220.88
非税收入	51.1	65.15	73.19
4.2 政府性基金收入	215.5	242.5	167.88
其中：国有土地使用权出让收益	0	0	87.55
5.地方财政总支出	886.6	938.59	896.76
5.1 一般公共预算支出	563.6	680.14	721.23
5.2 政府性基金支出	319.2	258.45	175.53
其中：国有土地使用权出让收入安排的支出	166	143.87	/

表 1-2 长阳土家族自治县财政经济数据

单位：亿元

项目	2022 年	2023 年	2024 年
1.地区生产总值（GDP）	195.51	203.2	220.3
2.城镇居民人均可支配收入（元）	36,006.00	37,986.00	/
3.农村居民人均可支配收入（元）	14,685.00	15,874.00	/
4.地方财政总收入	8.68	10.61	55.61
4.1 一般公共预算收入	6.18	7.18	8.13
其中：税收收入	3.86	4.62	4.97
非税收入	2.31	2.56	3.17
4.2 政府性基金收入	9.26	13.08	24.79
其中：国有土地使用权出让收益	3.22	5.07	2.22
5.地方财政总支出	41.87	48.27	51.72
5.1 一般公共预算支出	39.16	41.85	44.86
5.2 政府性基金支出	7.67	8.83	11.54
其中：国有土地使用权出让收入安排的支出	/	/	1.58

表 1-3 长阳土家族自治县专项债务情况表

单位：亿元

地区	2024年底债务余额		2024年省下达债务限额		2024年限额与余额差值	
	（小计）	（专项债务）	（小计）	（专项债务）	（小计）	（专项债务）
长阳土家族自治县	61.17	31.25	67.86	35.99	6.69	4.74

表 1-4 长阳土家族自治县专项债务期限表

单位：万元

期限	2024 年
3 年	3,400.00
5 年	31,480.00
6 年	6,923.60
7 年	21,170.60
8 年	6,923.60
9 年	6,923.60

期限	2024 年
10 年	90,995.60
11 年	10,730.00
12 年	10,730.00
13 年	10,730.00
14 年	10,730.00
15 年	24,081.00
16 年	10,030.00
17 年	10,030.00
18 年	10,030.00
19 年	10,030.00
20 年	17,581.00
21 年	2,000.00
22 年	2,000.00
23 年	2,000.00
24 年	2,000.00
25 年	2,000.00
26 年	2,000.00
27 年	2,000.00
28 年	2,000.00
29 年	2,000.00
30 年	2,000.00
总计	312,519.00

二、债券情况

该项目总投资为270,280.00万元，项目资本金为170,280.00万元，其余资金100,000.00万元拟通过发行专项债券解决，拟于2025年发行专项债券50,000.00万元，债券期限为30年期。债券发行利率参考2025年湖北省政府专项债券（四期）30年期专项债券，票面利率2.07%上浮25BP，即按2.32%计算。还款方式为第11-30年开始每年等额偿还发行金额的5%。债券资金专项用于新建宜昌至常德铁路（长阳段）。

三、项目基本情况

（一）项目概况

1.项目名称

新建宜昌至常德铁路（长阳段）（简称为“本项目”）

2.建设地点与内容

项目起自宜昌北站，经湖北宜都、松滋，湖南澧县、临澧接入常德站，线路全长234.4公里，其中新建线路184.5公里，利用宜昌至涪陵高铁49.9公里。全线共设7座车站。其中长阳段总长9.391km。

具体技术标准如下：

（1）铁路等级：高速铁路。

（2）设计速度：350公里/小时。

（3）正线数目：双线。

（4）正线线间距：5.0米。

（5）平面最小曲线半径：一般7000米，困难5500米；引入枢纽（地区）地段可根据行车速度曲线计算确定。

（6）最大坡度：20‰。

（7）到发线有效长度：650米。

（8）列车运行控制方式：CTCS-3级。

（9）调度指挥方式：调度集中。

（10）最小行车间隔：3分钟。

（二）分年度投资计划

项目投资计划和资金筹措计划安排如下：

表 3-1 项目投资分年计划及资金筹措表

单位：万元

序号	资金来源	2025	2026	2027	2028	2029	合计
1	资本金	52,810.00	53,970.00	67,545.00	67,545.00	28,410.00	270,280.00
1.1	财政安排资金						0.00
1.2	项目单位自筹资金	2,810.00	3,970.00	67,545.00	67,545.00	28,410.00	170,280.00
1.3	专项债券资金	50,000.00	50,000.00	0.00	0.00	0.00	100,000.00
1.4	其他资金						0.00
2	融资资金	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
2.1	专项债券资金						0.00
2.2	项目单位市场化融资	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
2.2	其他资金						0.00
3	其他资金						0.00
4	合计	52,810.00	53,970.00	67,545.00	67,545.00	28,410.00	270,280.00

（三）项目资金来源

本项目专项债券资金融资情况如下：

表 3-2 专项债券融资情况表

单位：万元

年度	当年计划发行总金额	当年已发行总金额	发行期限（年）	发行利率（%）	付息频次	还本方式
2025	50,000.00	0	30	2.32%	半年付息一次	第 11-30 年开始每年偿还本金 5%
2026	50,000.00	0	30	2.32%	半年付息一次	第 11-30 年开始每年偿还本金 5%

项目目前未进行市场化融资，若后续进行市场化融资，将按照《地方

政府性债务信息公开办法》的相关规定及时披露。

目前,上述专项债券项目已经通过湖北申简通律师事务所合规性审核。

四、资金平衡

(一) 项目收入预测

本项目收益预测期间为 2030 年至 2056 年 6 月。投入运营后的项目收入主要包括铁路运输收入。债券存续期内项目总收入为 526,558.68 万元。

(二) 项目预期成本预测

本项目债券存续期内运营成本共计 209,130.08 万元,其中,有关成本 151,891.93 万元,无关成本 57,238.15 万元。

(三) 资金平衡情况

该项目总投资为 270,280.00 万元,项目资本金为 170,280.00 万元,专项债券资金 100,000.00 万元。本项目偿债资金来源为项目铁路运营收入。项目预期收入总额为 526,558.68 万元,扣除运营成本及相关税费 242,856.54 万元后预计用于资金平衡相关收益为 283,702.14 万元。

根据资金平衡测算分析,在满足假设条件的前提下,以 100,000.00 万元债券发行计划为基础,本项目预计债券本息资金覆盖倍数可达到 1.92。如项目假设条件发生变化,本项目可由政府按规定调整项目资本金比例或发行新一期专项债券保障项目还本付息。因此,本期专项债券还本付息具有较强的保障。同时,本项目融资平衡情况已经通过中瑞诚会计师事务所(特殊普通合伙)湖北分所审计通过。

(三) 项目收益指标情况

债券存续期内,项目可用于资金平衡的项目收益 283,702.1 万元。专项

债券本金偿还共计100,000.00万元,专项债券利息偿还共计47,618.00万元。

债券存续期内项目总收益/项目总债务融资本息=1.92。

五、信用评级

东方金诚国际信用评估有限项目单位认为本期项目收益与融资自求平衡专项债券到期不能偿还的风险较低,评定新建宜昌至常德铁路(长阳段)的信用等级为AAA。

六、潜在风险评估

主要是潜在影响项目收益和融资平衡结果的各种风险评估。具体包括:

(一) 主要风险

1.影响项目施工进度或正常运营的风险

(1) 工期

风险描述:本工程在实施阶段,进度可能受到现场准备、人力安排、物资供应、施工力量、设计与施工衔接、施工程序的衔接以及资金到位情况等问题的影响。如果工期拖延,工程投资将增加,并且工期拖延将影响项目的现金流入,还本付息受影响。

风险控制措施:工程项目建设指挥部门在施工进度的安排上,全方位考虑使施工进度安排更加合理;工程项目建设指挥部门对具体工程细节应统筹考虑和策划,制定周密的工程计划,保证施工进度,保证项目实施的各个阶段如期进行并完工。

(2) 工程事故

风险描述:工程事故是在施工阶段一些难以预测的地质情况或施工不

当、管理不善引起的，国内多个施工项目在施工中发生的事故都造成了较大的影响和损失，应当在工程事故防范上引起足够的重视。事故会引起工程延期、人员伤亡、投资增加等。

风险控制措施：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。

2.影响项目收益的风险

（1）经营管理风险

风险描述：湖北汉十城际铁路有限责任公司拥有丰富的经营、管理和适应市场经验，但并不排除会有一些弊病。因此，加强管理，按照规范化的企业制度、财务制度去建设，减小管理风险是新项目进行时应予以关注的。及早发现或预测到这些风险并能及时采取有效的措施，化解或缓和、减轻、控制这些风险。开发经营周期越长项目建成后的政治形势也越难预测。

风险控制措施：及时完成开发项目。采取提高选址速度、采取招投标的办法和建设单位签订具有法律效应的承包合同，以保证金的形式与建筑材料等物资供应商签订施工材料供应合同。总之，应提高风险意识，实施风险控制，以尽可能低的风险成本来降低风险发生的可能性，并将风险损失控制在最小程度。

（2）利率波动风险

风险描述：在本政府专项债券存续期内，国际、国内宏观经济环境的变化，国家经济政策变动等因素会引起债务资本市场利率的波动，市场利率波动将会对本项目的财务成本产生影响，进而影响项目投资收益的平衡。

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

3.影响社会稳定的风险

风险描述：对经济社会造成不利影响的风险包括：施工期、运行期对当地商业经营状况的影响；施工方案对周边人群出行交通的考虑（临时便道的设置、临时停车场地安排、临时公交站点的布置等），运行期项目周边公共交通情况变化，项目所增加的交通流量与周边路网的匹配度，项目出入口设置对周边人群的影响等。

风险控制措施：

（1）在项目设计阶段就要综合考虑项目收益与生态环境、经济社会的平衡。科学施工，提高资源利用水平和环境保护水平；文明施工，加强与当地企事业单位以及居民的沟通、协商，制定灵活多样的补偿政策，避免矛盾激化。将本项目对生态环境、经济社会的不利影响降到最低。

（2）工程运营期的扰民问题主要是行车振动与噪音干扰问题。将通过在设计阶段进一步加强与当地企事业单位的沟通、协商，充分了解其实际需求，全面考虑减震降噪措施，为沿线居民生产、生活提供便利条件，使

这项社会公益性极强、得到民众拥护支持的项目，真正做到利民、便民而不扰民。

4.影响项目现金流按时还本付息的风险及控制措施

（1）投资测算不准确风险

风险描述：影响项目融资平衡最大的风险在于对铁路运营收入的预测、项目进度以及项目整体现金流测算等重要环节出现判断偏差。对项目进度错判将导致融资节奏错乱，导致资金不能及时足额注入到项目或者大额资金不能充分运用的后果；整体现金流测算出现偏差将导致项目可行性分析不能及时纠偏，项目资金投入和现金流入不能平衡的结果。

风险控制措施：本项目经过大量分析论证工作同时参考同类型项目情况后得出，分析结果较为可靠。本项目现金流测算环节聘请专业团队进行测算，测算结果较为可靠。

（2）存续债券置换不畅风险

风险描述：根据《地方政府专项债务预算管理办法》（财预〔2016〕155号）第六条规定，专项债务本金通过对应的政府性基金收入、专项收入、发行专项债券等偿还。若本期政府专项债券到期时项目收入不足以偿还本期债券，发行人将可能选择发行新一期政府专项债券置换本期债券。因此存在由于新一期政府专项债券不能足额及时募集而造成本期政府专项债券不能按期足额兑付的风险。

风险控制措施：为防止发生存续债券不能顺畅置换的风险，发行人将会同主承销商及承销团成员提前准备发行资料，选取合适发行时间窗口，

根据市场行情科学定价，力争在存续债券兑付日之前及时足额地募集到还款资金。

（3）资金管理不规范风险

风险描述：本项目专项债券发行期限为中长期债券，债券存续期内每半年付息一次，第 11-30 年开始每年偿还本金 5%。如果债券资金挪作他用，销售收入等没有规范统一管理，会增加按时足额还本付息的不确定性，增加还款风险，有损政府声誉及投资人利益。

风险控制措施：

规范项目资金管理，按照项目进度合理合规使用债券资金，并使资金收益最大化。根据施工进度合理规划资金使用，建立报备报批制度，确保债券资金合规使用。债券资金及项目对应收入不得用于项目之外的其他投资。同时，在确保资金安全的前提下，应做好财务规划，提高资金收益，减轻还本付息压力。

（二）敏感性分析

根据压力测试结果显示，该项目的项目收益、债券利率两个单因素能够对覆盖本息资金产生一定的影响程度，其中，项目收益对变动覆盖本息资金产生正方向影响，债券利率变动对覆盖本息资金产生负方向影响。

因此，在项目实施过程中，要加大营销力度，保障项目有充足的营业收入，在运营期要加强运营管理，控制经营成本；在项目建设过程中要注意控制工程造价，以保证项目的盈利能力保持较高的水平。

七、主管部门责任

长阳土家族自治县财政局是本项目专项债券资金的主管部门，负责对债券资金“借、用、还”实行全过程监管；负责对专项债券项目实施过程进行监督；负责专项债券资金支付审核；负责督促资金使用单位（项目单位）按时偿还债券本息；负责组织债券资金绩效管理；负责政府债券信息公开。

中国铁路总公司是本项目的项目主管部门，履行项目管理责任，负责对专项债券项目建设情况进行动态监管；负责对专项债券项目的工程进度、质量安全等进行检查考核；负责统筹协调相关部门保障项目建设进度，保障项目收入如期实现；督办项目单位将项目收入及时全额纳入国库，确保专项债券本息按时足额偿还。

八、事前绩效评估

（一）项目实施的必要性、公益性、收益性

1.项目建设的必要性

宜昌至常德铁路的建设是落实党的二十大要求以及国铁集团未来五年部署安排，推动区域铁路高质量发展的需要；是构建呼南高铁通道，强化京澳等周边通道分工协作，完善我国高速铁路网络布局的需要；是促进鄂湘两省相邻地区基础设施互联互通，落实新时代中部地区高质量发展和长江经济带等国家战略的需要；是推动长江中游城市群与周边城市群协同合作，串联鄂西生态经济圈和洞庭湖生态经济区、促进沿线经济高质量发展的需要；是落实国家综合立体交通网规划，提高二湛通道综合运输能力和运输质量的需要；是贯彻“共抓大保护、不搞大开发”重要指示精神，发挥铁路绿色环保优势，实现“双碳”目标的需要。

2.项目建设的公益性

本项目在满足经济社会的运输需求，实现交通运输的可持续发展的同时，也将有效促进沿线旅游资源深度整合开发及旅游品牌建设。

3.项目建设的收益性

本项目建成投入运营后，可通过收取铁路运营收入来获得盈利。本项目发债期为 30 年，项目建成投入运营后，预计可产生用于资金平衡的项目收益为 283,702.14 万元。

（二）项目投资合规性与项目成熟度

1.项目投资合规性

本项目的前期准备和实施程序严格按照法律法规、规章制度的有关规定执行，并获得相关主管部门的审核批准，项目投资合规。目前项目已取得可行性研究报告的批复。

2.项目成熟度

根据《产业结构调整指导目录（2024 年本）》的规定，本项目不属于限制类、淘汰类、鼓励类，属于允许类，符合国家产业政策。本项目未采用和使用国家明令淘汰、禁止使用的工艺、设备。本项目产品方案符合国家产业政策和行业发展规划，项目建设符合当地的整体发展规划。

项目已取得可行性研究报告的批复。

（三）项目资金来源和到位可行性

项目资本金由财政资金解决，剩余资金拟申请专项债券资金和市场化融资，专项债券资金符合投向相关要求，额度测算合理。

本项目资金来源渠道符合相关文件政策的规定，资金筹措程序科学规范，财权和事权匹配，项目资金来源可行、风险可控。

（四）项目收入、成本、收益预测合理性

本项目收入、经营成本及折旧摊销、税费等各项费用按照相关政策文件、统计数据以及可比项目相关标准进行测算，论证充分，测算合理。因此，本项目的收入、成本及收益的预测具有合理性。

（五）债券资金需求合理性

本项目为新建宜昌至常德铁路（长阳段）建设项目，属于铁路项目范畴，符合《2025 年新增专项债券资金投向领域》要求，债券资金需求额度论证充分。因此，本项目的债券资金需求具有合理性。

（六）项目偿债计划可行性和偿债风险点

发行人在充分细致地研究项目现状和未来几年发展前景的基础上，对本次债券的本息支付做了充分可行的偿债安排，包括偿债计划的人员安排、财务安排等。

本项目偿债风险点包括：投资测算不准确风险、存续债券置换不畅风险、资金管理不规范风险。以上风险点均已制定具有针对性的风险防控措施。

（七）绩效目标合理性

本项目基于总体情况，制定了产出指标（数量指标：按规划设计内容完成项目建设；质量指标：项目竣工验收合格；时效指标：项目建设进度符合计划；成本指标：控制在项目概算额度内）；效益指标（经济效益指

标：项目持续产生收益，资金覆盖倍数达标；社会效益指标：项目具有公益性，有效改善了当地居民生活环境；可持续影响效益指标：项目建设完工后持续发挥效益）及满意度指标（服务对象满意度：减少项目建设或运营期间群众投诉事件发生）。通过对项目的立项手续的查阅及现场情况的调查，综合认为本项目绩效目标合理。

（八）其他需要纳入事前绩效评估的事项

长阳土家族自治县发展和改革局已针对本项目组织实施事前绩效评估，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 7 个方面已进行了论证，项目最终评估结果为“通过”，符合专项债券发行要求。