

目录

摘 要	5
一、项目基本情况	7
(一) 安徽省/淮北市国民经济和社会发展规划及行业专项规划概况	7
1. 项目符合国家和安徽省专项规划	7
2. 项目符合淮北市专项规划	10
3. 淮北市基本情况及项目背景介绍	11
(二) 项目情况	13
1. 参与主体	13
2. 项目概况	14
(三) 前期工作情况	15
1. 项目建设计划及开工情况	15
2. 已完成的前期工作	16
二、项目建设方案	18
(一) 影响方案的主要因素及方案构成	18
1. 影响因素	18
2. 方案构成	19
(二) 引入枢纽方案和线路方案	20
1. 引入枢纽方案	20
2. 线路方案	21
3. 主要技术标准	22
三、经济社会效益分析	23
(一) 项目预期绩效评估	23
(二) 社会效益分析	23
1. 促进淮北市城市建设和开发	23
2. 带动相关产业的发展	24
3. 改善投资环境, 促进经济社会可持续发展	24
(三) 经济效益分析	24
1. 有利于带动当地经济的发展。	24
2. 有利于扩大就业, 促进社会综合事业发展。	25
3. 有利于提高沿线人民收入, 提高生活质量	25
(四) 生态效益分析	25
(五) 本项目具有显著的公益性	26
四、估算及资金筹措方案	26
(一) 投资估算	26
1. 编制依据	26
2. 项目总投资	27
(二) 资金筹措方案	29
1. 资金来源	29
2. 资金使用计划	30
3. 项目资金保障措施	30
五、项目预期收益、成本及融资平衡情况	31
(一) 预期收益	31

1. 项目收入.....	31
2. 项目运营成本.....	37
3. 相关税费.....	42
4. 项目损益.....	43
(二) 资金测算平衡情况.....	45
1. 偿债计划表.....	45
2. 资金测算平衡表.....	46
3. 偿债能力分析(压力测试).....	50
(三) 其他事项说明.....	51
六、项目融资计划.....	51
(一) 项目发行地方政府专项债券募集资金计划.....	51
1. 发行依据.....	51
2. 发行计划.....	53
3. 发行场所.....	53
4. 品种和数量.....	53
5. 时间安排.....	53
6. 上市安排.....	53
7. 兑付安排.....	53
8. 发行费.....	53
9. 招投标.....	53
10. 分销.....	54
11. 发行款缴纳.....	55
(二) 专项债券投资者保护措施.....	55
七、潜在影响项目收益和融资平衡结果的各种风险评估.....	55
(一) 影响项目施工进度或正常运营的风险及控制措施.....	55
1. 自然环境和施工条件.....	55
2. 来源于施工方的风险因素.....	58
3. 来源于设计单位的风险因素.....	59
4. 来源于供应商的风险因素.....	60
5. 资金落实情况.....	61
6. 工程事故.....	62
(二) 影响项目收益的风险及控制措施.....	63
1. 经营风险.....	63
2. 市场风险.....	63
3. 财务风险.....	64
(三) 影响融资平衡结果的风险及控制措施.....	64
1. 投资测算不准确风险.....	64
2. 利率波动风险.....	65
3. 存续债券周转偿还不畅风险.....	65
八、还款保障情况.....	66
(一) 还款责任及保障.....	66
(二) 项目资产管理.....	66
(三) 项目收入管理.....	66
(四) 资金管理方案.....	67
1. 主管部门及职责.....	67
2. 资金流入管理.....	67
3. 资金流出管理.....	67
九、信息披露计划.....	68

(一) 每期债券发行日五个工作日之前披露.....	68
(二) 每期债券发行结束当日披露.....	69
(三) 每期债券每个付息日五个工作日之前披露.....	69
(四) 每期债券兑付日五个工作日之前披露.....	69
(五) 每期债券存续期内定期披露内容.....	69
(六) 每期债券存续期内随时披露内容.....	69

摘 要

新建淮北至宿州至蚌埠城际铁路项目属于2019年9月4日国务院常务会议提出的专项债券重点投向领域。项目建设是皖北城际铁路网的重要组成部分，是一条以区域城际功能为主，兼顾路网功能的高速铁路。本项目的实施符合国家、安徽省、淮北市“十三五”规划以及专项规划。项目运营期间现金流稳定，可以满足还本付息的资金要求。

本项目2021年7月开工，新建淮北至宿州至蚌埠城际铁路项目总投资为995562.10万元，其中建设投资971200.00万元，建设期利息24002.10万元，债券发行费用360.00万元。

根据中国铁路总公司、安徽省人民政府《关于推进安徽铁路建设的会谈纪要》以及安徽省人民政府办公厅印发的《关于推进城际铁路建设的通知》，本项目中淮北市应承担的投资总额为398925.10万元（含建设期利息及债券发行费），占淮北段投资总额的40.07%。

淮北市计划发行专项债融资360000.00万元（含专项债券作资本金170000.00万元），其中计划2021年发行专项债券40000.00万元（其中专项债券作资本金40000.00万元），债券期限为20年期；计划2022年发行专项债券80000.00万元（其中专项债券作资本金80000.00万元），债券期限为20年期；计划2023年发行专项债券158000.00万元（其中专项债券作资本金40000.00万元），债券期限为20年期，计划2024年发行专项债券82000.00万元（其

中专项债券作资本金 10000.00 万元) 债券期限为 20 年。

本项目收入主要来源于铁路客运收入、土地出让收入。本项目全部 360000.00 万元专项债到期时, 在偿还当年到期的债券本息后, 将仍有 206716.69 万元的累计现金结余。期间将不存在任何资金缺口。经测算, 本项目收入对债券本息的覆盖倍数为 2.10 倍, 本项目经活动产生的净现金流对债券本息的覆盖倍数为 1.28 倍。

一、项目基本情况

（一）安徽省/淮北市国民经济和社会发展规划及行业专项规划概况

1. 项目符合国家和安徽省专项规划

《中华人民共和国国民经济和社会发展第十三个五年（2016—2020年）规划纲要》指出要拓展基础设施建设空间，加快完善安全高效、智能绿色、互联互通的现代基础设施网络，更好发挥对经济社会发展的支撑引领作用：

在城镇化地区大力发展城际铁路、市域（郊）铁路，鼓励利用既有铁路开行城际列车，形成多层次轨道交通骨干网络，高效衔接大中小城市和城镇。实行公共交通优先，加快发展城市轨道交通、快速公交等大容量公共交通，鼓励绿色出行。促进网络预约等定制交通发展。强化中心城区与对外干线公路快速联系，畅通城市内外交通。加强城市停车设施建设。加强邮政、快递网络终端建设。

《“十三五”现代综合交通运输体系发展规划》明确提出要加强城市交通建设，加快建设大城市市域（郊）铁路，有效衔接大中小城市、新城新区和城镇。优化城市内外交通，完善城市交通路网结构，提高路网密度，形成城市快速路、主次干路和支路相互配合的道路网络，打通微循环。推进城市慢行交通设施和公共停车场建设。鼓励建设停车楼、地下停车场、机械式立体停车库等集约化停车设施，并按照一定比例配建充电设施。

《中长期铁路网规划（2016-2030）》指出要打造一体

化的综合交通枢纽。与其他交通方式高效衔接，形成系统配套、一体便捷、站城融合的铁路枢纽，实现客运换乘“零距离”、物流衔接“无缝化”、运输服务“一体化”。统筹运输网络格局，按照“客内货外”的原则，优化铁路枢纽布局，完善系统配套设施，修编铁路枢纽总图。创新体制机制，统筹建设运营，促进同步建设、协同管理，形成系统配套、一体便捷、站城融合的现代化综合枢纽。研究制定综合枢纽建设、运营、服务等标准规范。

《交通强国建设纲要》要求建设现代化高质量综合立体交通网络。以国家发展规划为依据，发挥国土空间规划的指导和约束作用，**统筹铁路、公路、水运、民航、管道、邮政等基础设施规划建设**，以多中心、网络化为主形态，完善多层次网络布局，优化存量资源配置，扩大优质增量供给，实现立体互联，增强系统弹性。强化西部地区补短板，推进东北地区提质改造，推动中部地区大通道大枢纽建设，加速东部地区优化升级，形成区域交通协调发展新格局。

要构建便捷顺畅的城市（群）交通网。建设城市群一体化交通网，**推进干线铁路、城际铁路、市域（郊）铁路、城市轨道交通融合发展**，完善城市群快速公路网络，加强公路与城市道路衔接。

推进出行服务快速化、便捷化。构筑以高铁、航空为主体的大容量、高效率区际快速客运服务，提高城市群内轨道交通通勤化水平，推广城际道路客运公交化运行模式，打造旅客联程运输系统。

2019年9月4日,李克强总理主持召开国务院常务会议,部署精准施策加大力度做好“六稳”工作,明确要加快发行使用地方政府专项债券:

(1) 根据地方重大项目建设需要,按规定提前下达明年专项债部分新增额度,确保明年初即可使用见效,并扩大使用范围,重点用于铁路、轨道交通、城市停车场等交通基础设施,城乡电网、天然气管网和储气设施等能源项目,农林水利,城镇污水垃圾处理等生态环保项目,职业教育和托幼、医疗、养老等民生服务,冷链物流设施,水电气热等市政和产业园区基础设施。专项债资金不得用于土地储备和房地产相关领域、置换债务以及可完全商业化运作的产业项目。

(2) 将专项债可用作项目资本金范围明确为符合上述重点投向的重大基础设施领域。以省为单位,专项债资金用于项目资本金的规模占该省份专项债规模的比例可为20%左右。

(3) 加强项目管理,防止出现“半拉子”工程。按照“资金跟项目走”的要求,专项债额度向手续完备、前期工作准备充分的项目倾斜,优先考虑发行使用好的地区和今冬明春具备施工条件的地区。各地和有关部门要加强项目储备,项目必须有收益,要优选经济社会效益比较明显、群众期盼、迟早要干的项目,同时也要防止一哄而上,确保项目建设取得实效。

《安徽省国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要》提出要提升基础设施承载力。包括完善现代综合交通运输体系、构建现代能源体系、加快现代水利建设等三个方面。按照适度超前、提质增效、集约节约、安全高效的原则，继续加强基础设施建设。重点推进引江济淮、商合杭及合安九高铁、芜宣机场、特高压电网等重大项目。到 2020 年，建成广覆盖的基础运输网、高品质的快速运输网、专业化的货物运输网和便捷的城市公共交通网，构建清洁低碳、安全高效的现代能源体系，加快水利现代化进程。

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

2. 项目符合淮北市专项规划

《淮北市国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要》提出要加快完善干线交通路网，提高交通线路建设等级，强化交通枢纽和公共交通运输体系建设，推动交通智能化，进一步增强对外对内交通通达能力。

铁路，建成淮北至萧县北客车联络线、青阜铁路电气化改造、符夹线扩能工程，推动淮北纳入全国高速铁路网络。开工建设淮北—合肥、徐州—淮北—阜阳城际铁路，实现与合肥经济圈和淮海经济区的快速连通。开展淮北—商丘—菏泽城际铁路项目前期研究。积极推进城市轨道交通项目。

《国务院办公厅关于批准淮北市城市总体规划的通知》指出**要重视交通基础设施建设，建立公路、铁路、水运相协调的对外交通运输体系**。逐步建立以公共交通为主体，各种交通方式相结合的多层次、多类型的城市综合交通系统。统筹规划和建设城市给水、排水和污水、生活垃圾处理等基础设施。充分重视城市防灾工作，加强重点防灾设施和灾害监测预警系统的建设，建立包括消防、防洪、抗震和人防在内的综合防灾体系。

3. 淮北市基本情况及项目背景介绍

淮北，简称“淮”，古称相城。安徽省地级市，位于安徽省北部，辖相山区、杜集区、烈山区和濉溪县，拥有5个省级开发区，总面积2741平方公里，常住人口约225.4万人，工业化率50.2%，常住人口城镇化率65.1%。

淮北作为现代中国能源之都和国家煤炭基地，是中原经济区重要成员，淮海经济区核心城市，同时，淮北是“长三角城市群”、“宿淮蚌都市圈”、“宿淮城市组群”成员城市。

淮北市是全国重要的资源型城市，也是一座新兴的现代化工业城市。淮北市的产业基础良好，截至2018年年底，煤炭保有储量47.67亿吨，是全国13大煤炭生产基地之一，年产原煤2106.27万吨，发电装机容量5350兆瓦，形成煤电、机械制造、新型建材、绿色食品等优势传统产业，陶铝新材料、新型煤化工、电子信息、高端装备制造和生物医药等战略性新兴产业加速发展，工业总量居全省第一方阵。拥

有恒源煤电、华孚色纺、口子酒业、淮北矿业四家上市公司。淮北矿业、皖北煤电在 2018 中国企业 500 强中列第 276、465 位。信息咨询、法律服务、电子商务、现代物流、文化旅游、健康养老等现代服务业呈现良好发展势头。

淮北市 2016 年 9 月份召开的淮北市第八次党代会提出中国碳谷·绿金淮北发展战略，形成了“一二三四五”总体发展思路，围绕发展转轨、产业转型、城市转向、动力转换，走创新引领的绿色、低碳、循环发展之路，以陶铝新材料等战略新兴性新兴产业为龙头，整体构建绿金经济引擎、绿金支柱产业，实现高碳资源低碳利用、黑金城市绿金发展，着力建设政治生态、经济生态、自然生态“三位一体”的绿金样板城市，全面建成惠及全市人民更高水平的小康社会。

淮北市现阶段的经济发展趋势较好，质量较高。2019 年经济发展稳中有进，全市生产总值 1,014.76 亿元，剔除煤炭去产能等因素，实际增长 6%左右。规模以上工业增加值，剔除煤炭去产能等因素，实际增长 4%左右。固定资产投资增长 10.5%，社会消费品零售总额增长 11%，外贸进出口总额增长 8%。财政收入 140.5 亿元、增长 9%，创历史最好水平。

（2）项目背景介绍

皖北地区位于安徽省北部，北临山东、东靠江苏、西连河南，是一带一路和欧亚大陆桥的覆盖区域。皖北地区包括淮北、宿州、亳州、蚌埠、阜阳和淮南 6 个地级市，地区总面积 39225 平方公里，2017 年常住人口 2801 万人，DGP 达 7850 亿元，占安徽省全省 GDP 的 28.5%，人均 GDP 低于全省

平均水平。该地区是省内主要的连片欠发达地区，与省内合肥经济圈和皖江城市带相比，发展速度较慢，发展水平较低，总体实力尚有一定的差距。2017年，皖北地区城镇化率为47.4%，低于全省平均水平（53.5%），综合承载能力相对较差，推进城镇化进程的任务十分紧迫。为促进皖北地区发展，安徽省提出了皖北“四化”（工业化、信息化、城镇化和农业现代化）协调发展先行区战略，皖北地区面临前所未有的发展机遇。

本项目的建设可以加强各城市间分工合作和协同发展，推进交通链接、产业融合、功能互补、生态共建，可以提高城市群综合承载能力，使区域内城镇间和区域与省会合肥间联系更加紧密。是推动皖北地区城镇化进程，实现安徽省经济可持续发展战略的需要。

项目符合安徽省和淮北市的总体规划。项目将依托巨大的区位优势，建成后将进一步完善地区交通基础设施建设，极大地改善人民群众出行环境和便利性，也能为地区发展提供更多更强的环境优势。

（二）项目情况

1. 参与主体

主管部门：淮北市发展和改革委员会

实施单位：淮北市铁路建设办公室

申报单位：淮北市铁路建设办公室

设计单位、监理单位、施工单位等均按程序依法确定。

2. 项目概况

(1) 项目地点

淮北至宿州至蚌埠城际铁路位于安徽省北部淮北、宿州、蚌埠市境内，线路起自淮萧客车联络线淮北北站引出，向南经由淮北市、宿州市至蚌埠市，最终接入蚌埠南站。

项目在淮北地区的布置总图如下：



淮北至宿州至蚌埠城际铁路淮北地区平面布置总图

(2) 项目所属领域

本项目属于重大交通基础设施领域，属于有一定收益的公益性项目，符合《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）要求。

（3）产出说明

新建淮北至宿州至蚌埠城际铁路项目从淮北北站引出，向南经淮北市、宿州市至蚌埠市、改建蚌南联络线，直股接入京沪高铁蚌埠南站，新建线路长度 162.2 公里，改建淮萧联络线上行线 1.8 公里。全线设淮北北、淮北西、宿州西、双堆集、固镇南、蚌埠南等 6 座车站，其中淮北北站和蚌埠南站为既有站。新建淮北西存车场，设 6 条存车线。本线路设计时速 350 公里/小时，其中淮北段约 59.8 公里。

（三）前期工作情况

1. 项目建设计划及开工情况

根据铁总建设[2018]94号文《铁路工程施工组织设计规范》的相关规定，按照全线统一规划，同步建设，均衡组织施工。项目工程施工主线是，即施工准备→线下工程→无砟轨道→铺轨→站后配套→联调联试。根据可行性研究报告批复，在同步开通的情况下，拟定施工总工期为 4 年，即 2021 年 1 月~2024 年 12 月，其中 2021 年 1-6 月为前期准备工作，2021 年 7 月正式开工。

具体施工安排如下：

（1）全线有砟轨道铺轨综合进度 2.5km/天（换铺法），无砟轨道铺轨综合进度按 4~5km/天考虑（不含无砟道床的施工工期）；

- (2) 预制箱梁综合架梁进度 1.5 双线孔/天；
- (3) 隧道综合进度根据围岩级别，钻爆法施工单口月成洞 45~140m；
- (4) 软土地段路基工程工期 18~24 个月；
- (5) 桥梁下部工程：一般特大桥 15~24 个月，大桥 12~18 个月，中桥 10~15 个月，小桥涵 9~12 个月。
- (6) 四电及其他站后配套工程 6~18 个月。
- (7) 联调联试及试运行 3~6 个月。

2. 已完成的前期工作

本项目属于 2019 年 9 月 4 日国常会要求的“具备开工条件、迟早要干的事”，本项目前期工作充分，债券到位后能够立即形成实物工作量。

(1) 2020 年 2 月 24 日，淮北市发展和改革委员会出具《关于淮北-宿州-蚌埠城际铁路项目相关手续的说明》，按照《国家发改委精简铁路建设项目审批程序的通知》（发改基础【2015】654 号）精神，对国家中长期铁路网规划和国务院批准的区域、专项规划明确规划的铁路项目，不再审批项目建议书，淮北-宿州-蚌埠城际铁路已列入国家中长期铁路网规划和国家中原城市群发展规划，按照文件精神，并参照省内其他铁路项目情况，以整体规划代替项目立项文件。

(2) 2020 年 2 月 24 日，淮北市发展和改革委员会出具《关于淮北-宿州-蚌埠城际铁路项目相关手续的说明》，目前项目可行性研究报告已通过国家铁路集团评审，正在走可

研审批流程。2020年11月4日，安徽省人民政府、中国国家铁路集团有限公司出具《关于新建淮北至宿州至蚌埠城际铁路可行性研究报告的批复》，该项目已取得可研报告批复。

(3) 2020年3月4日，濉溪县人民政府《关于淮北-宿州-蚌埠城际铁路（淮北段）淮北南站和双堆集站周边综合开发用地相关说明的复函》（濉政函[2020]4号）。

(4) 2020年3月16日，自然资源部办公厅发文《自然资源部办公厅关于淮北至宿州至蚌埠城际铁路建设用地预审意见的复函》（自然资办函[2020]438号），该项目用地符合供地政策，原则同意通过用地预审。

(5) 2020年4月1日，安徽省自然资源厅发文《安徽省自然资源厅关于淮北至宿州至蚌埠城际铁路项目规划选址审核意见的函》（皖自然资管函[2020]62号），原则同意项目在淮北市、宿州市、蚌埠市范围内选址建设（具体用地红线在后续的规划许可中予以核定），同意核发建设项目用地预审与选址意见书（证书编号：用字第340000202000001号）。

(6) 2020年4月30日，安徽省生态环境厅发文《安徽省生态环境厅关于新建淮北至宿州至蚌埠城际铁路环境影响报告书审批意见的函》（皖环函[2020]199号），原则同意《报告书》的环境影响评价总体结论和拟采取的生态环境保护措施。

本项目的发债申请工作已完成实施方案、法律意见书、财务评估报告编制单位的落实及签约，已完成报告编制前的

实地调研走访、资料收集、论证分析、财务测算等工作，已完成实施方案、法律意见书、财务评估报告的编制。

二、项目建设方案

(一) 影响方案的主要因素及方案构成

1. 影响因素

(1) 皖北城际网布局

皖北城际网由淮北-阜阳、淮北-蚌埠和亳州-蚌埠三条线路组成，服务于皖北地区淮北、宿州、蚌埠、亳州、阜阳五市。皖北城际网布局方案是该项目的基础，其线网结构形态直接影响该项目线路走向。

(2) 沿线城市经济据点分布及城镇规划本线北起淮北，中联宿州，南抵蚌埠，除三个主要地级市外，沿线主要经济据点有蒙城、规划蚌埠新机场、固镇、怀远等地。在此线路总体走向下，线路走向方案、车站设置兼顾到了沿线经济据点，并符合城市规划。

(3) 铁路枢纽地区总图规划格局直接影响项目的线路走向方案，我们结合研究年度引入铁路、城市规划，系统研究枢纽地区客货运布局、运输组织方案，并进行了多方案比选。

(4) 各类保护区、风景名胜及环境敏感点项目沿线拥有丰富的自然景观与人文景观，风景名胜区、自然保护区、水源保护区、森林公园等各类环境敏感区。线路方案绕避了自然保护区的核心区和缓冲区、饮用水源一级保护区和风景名胜区的核心景区，绕避了森林公园、湿地公园等其它环境

敏感区；无法绕避的，我们通过综合比选，合理确定建设方案，并采取相应的环境保护和生态恢复措施。

（5）地形地质条件

项目工程沿线涉及的不良地质及特殊岩土主要有：采空区、地下水开采区、岩溶、地面沉降、膨胀土、软土、松软土、地基土液化等。其中对线路方案构成影响及制约的主要为采空区，也是我们在线路规划时特别关注的重点、难点问题，其它不良地质及特殊岩土虽对工程措施产生一定影响，但不控制线路走向。

项目在可行性研究之前的勘测过程中，就收集了沿线最新矿区及采空区分布资料。沿线煤矿资源丰富，采空区塌陷、沉降问题较为显著，因此设计线路绕避了采空区，对煤系地层线路选取了最短距离通过。

（6）交通、军事设施

与项目线路走向相关的高速公路有宿登高速、京台高速、宁洛高速等，省道有 101、202、303、305、306，相关的铁路主要有京沪铁路（普速）及京沪高铁。线路走向的选取考虑到了共用交通走廊，合理利用土地资源，处理好交叉的关系。前期勘测和可行性研究中未发现影响项目线路或受项目线路影响的相关军事设施设备。

2. 方案构成

项目可行性研究主要研究了淮北地区新客站站址方案（属于淮北地区）、蚌埠地区引入方案、双堆集至蚌埠段线路走向方案（属于淮北地区）、以及宿州西站站址局部比选方

案，研究主要方案如下图所示：



（二）引入枢纽方案和线路方案

1. 引入枢纽方案

地区引入方案依据项目可行性研究报告和审查意见，涉及项目投资建设的主要方案如下：

（1）淮北地区引入方案

根据可研审查意见：结合淮北地区车站分布，既有线条件，相关线路规划，运输组织，征地拆迁及环境影响等，利用既有淮北站、货车线外绕的线路方案。

项目确定的线路方案是：新建通道方案，即该方案为兼顾中心城区与南部新城的客流，设站于城市西南结合部，濉溪县西侧；为满足设站要求，将线路取直留出设站条件。淮北南站位于淮北市仲小庄村西侧，距离市中心约 13km，距离南部高新区约 10km，距离南部次中心约 13km。车站为地面站，站中心里程为 CK26+700，车站规模为设到发线 7 条（含正线 2 条），设存车场一处。

(2) 双堆集至蚌埠段线路方案

双堆集至蚌埠地区间分布有固镇县、怀远县、规划蚌埠新机场及蒙城四个经济据点，其中固镇、怀远、规划蚌埠新机场隶属于蚌埠市，蒙城县隶属于亳州市。

线路自双堆集站引出后为绕避蕲南煤矿采用区，紧贴京台高速走行，而后折向东南，上跨 206 国道，于固镇西南侧 6km 设固镇南站，出站后线路折向南沿京沪铁路西侧上跨怀洪新河，于曹老集北侧 4.6km 处上跨京沪铁路、省道 101 后沿京沪高铁西侧南行，依次上跨宁洛高速、S306、淮河、京沪高铁引入蚌埠南站。

2. 线路方案

新建线路自淮萧客车联络线淮北北站直向引出后折向西，经方山陵园南侧以隧道穿越相山，后经徐里村东南侧、元宝山陵园西北侧走行，中穿后黄村，上跨新濉河、S202、S101 后经濉溪经济开发区西侧折向南；上跨扒河后于仲小庄西侧新设淮北南站，出站后依次上跨 S101、S202、拟建三洋铁路、青阜铁路后合理绕采空区，走行于百善矿、北辰矿、陈庄铁矿杨柳矿等矿区中间空白区域，依次上跨南沱河、202 省道、青阜铁路 203 省道、宿登高速公路、303 省道、宿州西外环以及 015 县道，于宿州市西侧，距京台高速出入口 2.5km 处设宿州西站，出站后继续向南跨越 G3 京台高速后沿其东侧南行，于双堆集镇东侧 6km 处设双堆集站，而后向东南方向行进，上跨 G206，于固镇南侧 8km 设固镇南站，出站后线路折向南沿京沪铁路西侧走行，上跨怀洪新河，于曹老

集北侧 4.6km 处上跨京沪铁路后沿京沪高铁西侧南行，依次上跨宁洛高速、S306，于京沪铁路（货线）东侧 100m 处跨越淮河，而后设上行联络线引入蚌埠南京沪场，正线继续向南于京沪客线北侧跨越京沪高铁后设下行联络线引入蚌埠南京沪场，并预留正线与规划宁滁蚌城际共场设蚌埠南城际场。

本项目新建线路正线全长 162.2km，共设车站 6 座，其中新设车站 4 座、接轨站 2 座；正线特大桥 6 座合计 144.128km，中桥 4 座合计 0.276km，隧道 1 座 1.011km，桥隧比 90.62%。

3. 主要技术标准

- (1) 铁路等级：高速铁路；
- (2) 正线数目：双线；
- (3) 设计速度：350km/h；
- (4) 正线线间距：5.0m；
- (5) 最小曲线半径：一般 7000m，困难 5500m；
- (6) 最大坡度：20‰；
- (7) 牵引种类：电力；
- (8) 动车组类型：动车组；
- (9) 到发线有效长度：650m；
- (10) 列车运行控制方式：CTCS-3；
- (11) 调度指挥方式：综合调度集中；
- (12) 最小行车间隔：3min。

三、经济社会效益分析

(一) 项目预期绩效评估

绩效评估预期表

项目名称	新建淮北至宿州至蚌埠城际铁路项目				
主管部门	淮北市发展和改革委员会	实施单位	淮北市铁路建设办公室		
项目属性	新建项目				
项目资金	项目投资总额:	995562.10 万元 (其中淮北市承担 398925.10 万元)			
(万元)	其中: 财政拨款	38925.10 万元			
	债券资金	360000.00 万元			
总体目标	实施目标 (2021 年—2044 年)				
	目标 1: 项目建设能够完善区域城际功能, 同时兼顾路网功能				
	目标 2: 项目建设能够加强区域经济交流, 推动皖北地区经济发展				
绩效指标	一级指标	二级指标	三级指标	指标值	绩效标准
	产出指标	数量指标	指标 1: 境内正线完工	59.8 公里	达到可研目标
		质量指标	指标 1: 建筑工程水平	达到时速 350 公路/小时铁路建设技术标准	顺利竣工验收
		时效指标	指标 1: 竣工时间	2024 年 12 月 31 日	按时完工, 具备通车条件
		成本指标	指标 1: 投资控制	995562.10 万元	不超过可研批复总投资
	效益指标	经济效益	指标 1: 项目销售收入	1376479.82 万元	运营期总收入
			指标 2: 还本付息	按时足额	实施方案
		社会效益	指标 1: 沿线资源开发	主管部门规划目标	主管部门考核
			指标 2: 投资形象提升	招商引资规模	增长率高提升
		生态效益	指标 1: 能耗低、污染少	低于其他交通工具	环保部门综合对比公路、燃油消耗等
	可持续影响指标	指标 1: 收入增长水平	周边沿线及地区收入增加	收入同比增长率	
	满意度指标	服务对象	指标 1: 当地群众满意	满意度调查结果	主管部门考核
			指标 2: 过境及投资者满意	满意度调查结果	主管部门考核

(二) 社会效益分析

1. 促进淮北市城市建设和开发

本项目是皖北地区城际铁路网的重要组成部分; 是淮北市连接合肥都市圈及长三角地区的便捷通道; 是京沪高铁辅助城际通道的重要组成部分; 是促进沿线资源开发、实现全面小康的重要基础设施; 是一条以区域城际功能为主, 兼顾

路网功能的高速铁路。本项目以区域城际功能为主，兼顾路网通道功能。

2. 带动相关产业的发展

便捷的交通能够促进通讯、建筑、旅游、餐饮、商业、饭店、娱乐等相关产业发展，尤其能够带动第三产业升级。加快沿线区域的建设与开发，引导该区域产业结构和产业布局的调整，带动商业、建筑业、运输业等相关产业的迅速发展，从而促进项目辐射区域的经济繁荣，推动社会经济的持续发展。

3. 改善投资环境，促进经济社会可持续发展

本项目的建设有利于促进淮北市交通基础设施建设，提升该区域价值，改善投资环境，吸引外资进入，最终推进淮北市城市化进程。高铁区的迅速扩张，将为周边地区产业承接、经济结构调整和跨越式发展提供重要支撑，将产生巨大的社会效益。

（三）经济效益分析

1. 有利于带动当地经济的发展。

在当前拉动内需的大政策环境下，项目的建设能带动建材、商业等相关行业的发展，能强力拉当地投资，推动民生及社会事业投资，增加当地农民的就业机会以及劳动岗位，增加收入，促进消费，拉动地方国民经济的增长。

本项目的建成，加快周边区域的建设与开发，引导该区域产业结构和产业布局的调整，促进贸易的流通。带动商业、建筑业、运输业等的迅速发展，从而促进项目影响区域的经

济繁荣。

2. 有利于扩大就业，促进社会综合事业发展。

本项目的建设，将为社会就业提供更多的机会，发挥更大的经济和社会效益。沿线对基础设施的需求将不断上升，为满足这些社会需求，促进社会综合事业、通信、文教、卫生等事业将得到迅速发展。

项目实施过程中，工程建设需要大量的建筑工人和一定量的管理人员，可以为当地居民提供一些短期就业岗位；项目建成后会带来更多的工作岗位，为下岗、失业人员提供就业机会。因此，本项目可以增强公共就业服务能力，完善城乡均等的就业创业公共服务体系，维护劳动者平等就业权利，营造构建和谐劳动关系的良好环境，有利于坚持就业优先战略，扩大就业规模。

3. 有利于提高沿线人民收入，提高生活质量

改善人民的生活环境和人文环境，促进文化教育水平、卫生健康水平的提高，有效控制人口增长。**项目的建设有利于改善人民的生活环境，提高居民生活质量。**随着沿线人民新的生活方式的引入，一些旧的习惯和落后的生活方式将得到改变。由于人民传统观念的转变，人口增长将得到有效控制。快速铁路的建设，可以提供良好的出行体验，完善便利的生活就业环境，提升城市的宜居性和舒适度，为城市发展注入崭新的模式和内涵。

（四）生态效益分析

高速铁路相较于其他交通运输方式具有建设占地少、运

能大、能耗低（单位能耗仅为公路的 1/5，且可以节约石油使用相对丰富的电能）、污染小（单位二氧化碳排放仅为公路的 1/10）、安全性高、速度快、全天候的客运专线等特点，因此，加快高速铁路的建设是发展“以人为本”、对环境友好的“绿色交通”，是创建资源节约和环境友好型社会的需要。

（五）本项目具有显著的公益性

本项目的建设是皖北地区城际铁路网的重要组成部分；是淮北市连接合肥都市圈及长三角地区的便捷通道；是京沪高铁辅助城际通道的重要组成部分。项目建设能够加强地区间经济交通联系，有效推进皖北地区发展；是满足沿线居民对外出行、加强沿线地区间城际客运交流，促进沿线地区城镇化发展、加快城市化进程的需要；是创建资源节约和环境友好型社会，促进区域和谐发展，落实科学发展观需要。综上所述，本项目的建设具有显著的公益性。

四、估算及资金筹措方案

（一）投资估算

1. 编制依据

（1）《铁路基本建设工程投资估算预估算编制办法》（国铁科法〔2018〕101号）。

（2）《铁路基本建设工程投资估算预估算费用定额》（国铁科法〔2018〕102号）。

（3）《铁路建设项目预可行性研究、可行性研究和设计文件编制办法》（国铁科法〔2018〕93号）。

- (4) 本阶段勘测施工组织调查分析资料。
- (5) 设计提供的图纸及方案情况。
- (6) 实施单位提供的相关资料。

2. 项目总投资

(1) 淮北至宿州至蚌埠城际铁路项目总投资构成

根据新建淮北至宿州至蚌埠城际铁路可行性研究报告及可行性研究报告审查后补充材料，本项目估算总额 2666096.30 万元（含综合开发 72406.29 万元），技术经济指标 16613.78 万元/正线公里。其中：静态投资为 2462280.07 万元，技术经济指标 15343.7 万元/正线公里，动态投资为 203816.23 万元。可行性研究报告各项投资指标及投资估算如下表：

淮北至宿州至蚌埠城际铁路项目投资明细表

名称	工程量 (正线公里)	静态投资 (万元)	静态指标 (万元/正线公里)	动态投资、机车购置费及流 动资金 (万元)	总投资 (万元)	总投资指标 (万元/正线公里)
区间正线	160.475	2217169.48	13816.29	195776.85	2412946.32	15036.28
站房及相关工程		94422.28		4395.36	98817.63	
其中：蚌埠南站东侧站房		39581.95		1842.54	41424.49	
贯通正线小计	160.475	2311591.76	14404.68	200172.2	2511763.96	15652.06
淮北存车场		18890.88		879.37	19770.25	
淮萧联络线改建	1.804	13315.7	7381.21	619.85	13935.55	7724.81
引入蚌埠南联络线工程		42342.95		1971.06	44314.01	
机务段房屋还建工程		3732.49		173.75	3906.24	
综合开发		72406.29				
全线合计	160.475	2462280.07	15343.7	203816.23	2666096.3	16613.78

(2) 淮北至宿州至蚌埠城际铁路项目淮北段总投资构成。

根据可行性研究报告及中铁上海设计院集团有限公司出具的《关于淮北至宿州至蚌埠城际铁路征拆出资费用分劈的情况说明》淮北段总投资 97.12 亿元（详见附件）。其中资本金占 50%，扣除征迁费用外的资本金的具体分担比例为国铁集团、省政府、沿线地市 20%、48%、32%（分配依据铁总发改函【2019】196 号、皖政办秘【2018】303 号，详见附件）。

本项目依据上述原则，资本金占比 50%为 48.56 亿元，其中征迁资金为 19.26 亿元（省市按 6：4 分摊），征迁资金以外的资本金为 29.30 亿元（扣除 20%后，剩下省市按 6：4 分摊），除资本金外的其他工程资金按省市 6：4 分摊，具体淮北段总投资构成表如下：

淮北段投资构成表

单位：万元

序号	地区	金额	铁总承担	省级承担	淮北市承担
一	淮北段总投资	971200	58600	547560	365040
二	资本金	485600	58600	256200	170800
三	其他工程资金	485600	0	291360	194240

（2）淮北段总投资估算

淮北段总投资估算为 995562.10 万元，其中，建设总投资费用 971200.00 万元，占 97.55%；建设期利息 24002.10 万元，占 2.41%，发行费用 360.00 万元，占 0.04%。

淮北段投资估算表

单位：万元

序号	项目名称	金额	占比	2021年	2022年	2023年	2024年
一	建设总投资	971200	97.55%	219920	330080	280000	141200
1	铁总承担	58600				30000	28600
2	省级承担	547560		130000	180000	150000	87560
3	淮北市应承担投资总额	365040		89920	150080	100000	25040
	其中：资本金	170800		39920	70080	50000	10800
	其中：其余工程资金	194240		50000	80000	50000	14240
二	建设期利息	24002.1	2.41%	0	3020.02	7971.04	13011.04
三	债券发行费用	360	0.04%	40	80	158	82
四	投资合计	995562.1		219960	333180.02	288129.04	154293.04

（二）资金筹措方案

1. 资金来源

资金来源：本项目资金筹措总额为 995562.10 万元，其中，淮北市应承担的筹措总额为 398925.10 万元，计划发行专项债券融资 360000.00 万元，剩余的 38925.10 万元来源于淮北市财政预算资金。

融资来源：本项目计划发行专项债券融资 360000.00 万元（其中专项债券作资本金 170000.00 万元），其中计划 2021 年发行专项债券 40000.00 万元（其中专项债券作资本金 40000.00 万元）；计划 2022 年发行专项债券 80000.00 万元（其中专项债券作资本金 80000.00 万元）；计划 2023 年发行专项债券 158000.00 万元（其中专项债券作资本金 40000.00 万元）；计划 2024 年发行专项债券 82000.00 万元（其中专项债券作资本金 10000.00 万元）。本次发行 69200.00 万元，全部用作资本金。

2 资金使用计划

本项目 2021 年计划投资 219960.00 万元，2022 年计划投资 333180.02 万元，2023 年计划投资 288129.04 万元，2024 年计划投资 154293.04 万元。

本项目建设期利息和发行费用全部由淮北市自筹资金覆盖。

资金使用计划表

单位：万元

序号	项 目	合计（万元）	建设期			
			2021 年	2022 年	2023 年	2024 年
一	总投资	995562.10	219960.00	333180.02	288129.04	154293.04
1	建设投资	971200.00	219920.00	330080.00	280000.00	141200.00
2	建设期发债利息	24002.10	0.00	3020.02	7971.04	13011.04
3	债券发行费用	360.00	40.00	80.00	158.00	82.00
二	资金筹措	995562.10	219960.00	333180.02	288129.04	154293.04
1	淮北市筹措	398925.10	50082.00	83853.02	167554.04	97436.04
1.1	淮北市发行债券	360000.00	40000.00	80000.00	158000.00	82000.00
1.1.1	淮北市专项债做资本金	170000.00	40000.00	80000.00	40000.00	10000.00
1.1.2	淮北市其他专项债	190000.00	0.00	0.00	118000.00	72000.00
1.2	淮北市自筹资金	38925.10	10082.00	3853.02	9554.04	15436.04
1.2.1	用于项目投资	14563.00	10042.00	753.00	1425.00	2343.00
1.2.2	用于建设期利息	24002.10	0.00	3020.02	7971.04	13011.04
1.2.3	用于债券发行费用	360.00	40.00	80.00	158.00	82.00
2	其他资金（铁总/省级）	596637.00	169878.00	249327.00	120575.00	56857.00

3. 项目资金保障措施

政府债务资金严格按照《财政总预算会计制度》进行核算，及时反映收支和余额变动情况。财政部门结合资金使用计划及项目实际开展情况及时安排使用债券资金，严格控制结转结余。

同时本项目还制定了一系列资金管理措施：

(1) 制定项目资金计划并严格执行

根据项目建设进度要求，编制详细的月、季度、年度资金使用计划，并根据工程的具体进展情况，及时对计划进行调整。建设单位于每月固定时间对施工方上报的《项目资金收支情况》进行审核。

项目建设过程中，严格按资金计划执行，定期对资金计划执行情况进行跟踪检查，比较核对实际费用支出额与计划费用支出额，并分析产生偏差的原因，采取有效措施加以控制。

(2) 加强项目合同管理

一是严格履行合同签订程序，把好合同订立关。二是监督合同的履行，确保工程进度施工质量。对变更设计、增减工程量以及验工计价等有关事项，及时按照工程进度及时进行验工计价，防止工程进度与验工计价脱节和滞后。

五、项目预期收益、成本及融资平衡情况

(一) 预期收益

1. 项目收入

(1) 项目收入可行性和分类

本项目收入来源于铁路客运收入、政府补贴收入、土地出让收入，项目收入的依据主要来源于淮北市政府文件以及铁路部门收费政策。

本项目总收入 1376479.82 万元，其中，铁路客运及其他项目等项目运营收入 835400.15 万元，占总收入的 60.69%，地方财政补贴及土地出让收入合计占总收入的 39.31%。

(2) 项目收入预测

1) 铁路客运收入

A. 客运量预测

根据中铁上海设计院集团有限公司编制的可行性研究报告显示，淮北至宿州至蚌埠城际铁路列车对数及开行方案为 48 对/日、99 对/日，客流密度调整为 977 万人/年、1979 万人/年。报告通过对区域铁路客运现状分析，结合本项目趋势客运量、转移客运量以及诱增客运量，得到本项目区段客流密度及客车对数汇总如下表所示：

淮宿蚌铁路客流密度、旅客列车对数汇总表 单位：万人/年、对/日

区段	初期		近期		远期	
	客车对数	客流密度	客车对数	客流密度	客车对数	客流密度
淮北-双堆集	40	912	57	1191	87	1757
双堆集-蚌埠	32	715	48	977	99	1979

B. 运价标准及间距

根据中国铁路总公司计划统计部《关于深化铁路建设项目经济评价工作的通知》，本线为时速 350 公里速度客运专线，动车组综合运价率采用 0.52 元/人公里，在运营期内按谨慎性原则不考虑涨价。

淮北至宿州至蚌埠城际铁路淮北市境内约为 59.8 公里，本项目在测算铁路客运收入时，按照谨慎性原则只考虑以淮

北市境内正线区段 59.8 公里作为基础，客流密度只考虑淮北至双堆集站。

同时，已发行的同类型项目也验证了其合理性，如马鞍山市本级巢湖至马鞍山快速铁路、宣城至绩溪高速铁路建设工程项目。

2) 其他相关收入

其他相关收入包括广告、邮包、旅客服务费、上水费等项目收入，根据铁路通用计算方法，同时参考已发行的马鞍山市本级巢湖至马鞍山快速铁路项目计提比例为 15%，本项目其他相关收入取客运收入的 10% 计算。

3) 政府补贴收入

根据淮北市人民政府出具的《关于报送淮北至宿州至蚌埠城际铁路项目建设资金筹措方案的函》（详见附件），淮北市政府承诺，当本项目运营亏损时，政府承担相应亏损。

4) 土地出让收入

在上述收入不足以满足本项目现金流时，根据濉溪县人民政府出具的说明（详见附件），新建淮北南站和双堆集站周边可供出让的综合开发用地合计为 1350 亩，其中新建淮北南站 1050 亩，双堆集站 300 亩。

各站点开发用地规模和建筑面积统计表

项目		淮北 南站	宿州 西站	双堆 集站	固镇 南站	蚌埠 南站	合计
铁路红线外 (毗邻土地)	旅馆用地 (ha)	3.42	2.5	2.32	2.52	4.88	10.76
	其他商业商务 用地 (ha)	21.82	8.93	4.6	9.94	31.16	53.29
	居住用地 (ha)	28.97	23.34	7.72	13.72	48.74	85.75
	道路用地 (ha)	15.79	15.23	5.36	10.88	15.22	47.26
	总用地面积 (ha)	70 (1050 亩)	50 (750 亩)	20 (300 亩)	40 (600 亩)	100 (1500 亩)	280 (4200 亩)
	总建筑面积 (万 m ²)	87.992	97.345	21.27	47.786	125.664	254.393
	容积率	1.26	1.39	1.06	1.19	1.26	1.27
铁路红线内	总用地面积 (ha)	0.5	0.5	0.5	0.5	0	2
		(7.5 亩)	(7.5 亩)	(7.5 亩)	(7.5 亩)	0	(30 亩)
	开发业态	车站配套停车场					—

根据各站点开发用地规模及淮北市自然资源和规划局出具的说明，淮北南站及双堆集站在扣除道路用地外，可出让的土地面积为 68.85 公顷，约为 1032.75 亩。

根据淮北市公共资源交易中心数据，2019 年淮北市(三区一县)挂牌成交 45 宗商住地块，成交面积 5002.75 亩 (333.51 万 m²)，成交总金额为 83.285 亿元，成交均价为 166.5 万/亩。本项目保守按照此均价计算，经营期内不考虑出让价格涨幅。

本项目经营期内预计总收入 1376479.82 万元，具体估算如下。

项目营业收入估算表

单位:万元

序号	名称	合计	2025年	2026年	2027年	2028年	2029年	2030年	2031年	2032年	2033年	2034年
	总收入	1376479.82	87655.76	88141.91	88664.50	89226.34	89830.29	62632.46	57877.54	58627.84	59434.41	60301.41
一	铁路客运收入	759454.67	18375.87	19754.05	21235.46	22828.2	24540.34	26380.92	28359.55	30486.52	32773.01	35230.84
	客流密度(万人/年)		590.94	635.26	682.9	734.12	789.18	848.37	912	980.4	1053.93	1132.97
	区段正线长(KM)		59.8	59.8	59.8	59.8	59.8	59.8	59.8	59.8	59.8	59.8
	客运周转量		35338.21	37988.55	40837.42	43900.38	47192.96	50732.53	54537.6	58627.92	63025.01	67751.61
	客运单价(元/人公里)		0.52	0.52	0.52	0.52	0.52	0.52	0.52	0.52	0.52	0.52
二	其他相关收入	75945.48	1837.59	1975.41	2123.55	2282.82	2454.03	2638.09	2835.96	3048.65	3277.3	3523.08
	占比		0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
	运输收入		18375.87	19754.05	21235.46	22828.2	24540.34	26380.92	28359.55	30486.52	32773.01	35230.84
三	政府补贴收入	369126.79	34142.3	33112.45	32005.49	30815.32	29535.92	28160.57	26682.03	25092.67	23384.1	21547.49
四	土地出让收入	171952.88	33300	33300	33300	33300	33300	5452.88				
	可出让面积(亩)	1032.75	200	200	200	200	200	32.75				
	出让单价(万元)		166.5	166.5	166.5	166.5	166.5	166.5				

续表

序号	名称	合计	2035年	2036年	2037年	2038年	2039年	2040年	2041年	2042年	2043年	2044年
	总收入	1376479.82	61233.47	62235.52	63312.68	64470.59	65715.39	67053.52	66712.03	69116.86	74300.72	39936.58
一	铁路客运收入	759454.67	37873.06	40713.68	43767.31	47049.80	50578.57	54371.98	58449.91	62833.51	67546.11	36305.98
	客流密度(万人/年)		1217.94	1309.29	1407.49	1513.05	1626.53	1748.52	1879.66	2020.63	2172.18	2335.09

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。如要下载或阅读全文，请访问：<https://d.book118.com/037115046010006123>