

目 录

一、摘要.....	2
二、基本情况.....	3
(一) 区域财政经济基本情况.....	3
(二) 项目基本情况.....	4
(三) 项目投资建设方案.....	6
(四) 项目前期工作情况.....	9
(五) 项目工程建设进度计划.....	10
(六) 项目建设资金投入计划.....	11
三、项目重大经济社会效益分析.....	12
(一) 项目建设的必要性.....	12
(二) 项目重大经济效益.....	14
(三) 项目重大社会效益.....	14
(四) 项目实施的总产出和效果.....	15
(五) 项目预期绩效评估.....	15
四、项目总投资估算、资金筹措和管理方案.....	17
(一) 编制依据.....	17
(二) 项目估算总投资.....	17
(三) 项目资金筹措方案.....	19
(四) 项目资金管理方案.....	20
五、项目预期收益涉及的相关收费政策.....	23
(一) 相关的收费政策.....	23
(二) 相关收费政策的合法合规依据.....	24
(三) 项目覆盖群体分布.....	24
(四) 专项收入和政府性基金收入的规模.....	24
六、项目预期收益、支出以及融资平衡情况.....	24
(一) 基础数据的选取.....	24
(二) 项目预期收益的测算.....	24
(三) 项目预期支出的测算.....	32
(四) 项目融资本息情况.....	36
(五) 项目融资平衡情况.....	38
(六) 偿债能力分析.....	41
七、债券发行方案.....	42
(一) 发行依据.....	42
(二) 发行计划.....	43
(三) 发行场所.....	44
(四) 品种和数量.....	44
(五) 兑付安排.....	44
(六) 发行费.....	44
(七) 承销或招投标.....	44
(八) 信息披露计划.....	44
八、潜在影响项目收益和融资平衡结果的风险评估.....	45
(一) 影响项目施工进度或正常运营的风险.....	45
(二) 影响融资平衡结果的风险.....	46
(三) 项目风险管理措施.....	47
(四) 投资者还款保障措施.....	48
九、其他需要说明的事项.....	50

新建铁路淮北至宿州至蚌埠城际铁路（宿州段）

项目收益与融资自求平衡专项债券

实施方案(第2次发行)

一、摘要

新建铁路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、安徽省宿州市“十三五”规划以及专项规划。

依据皖政秘[2020]192号项目可行性研究报告批复：“五 投资估算及工期 投资估算总额255.88亿元。其中：静态投资246.72亿元，建设期利息8.90亿元，铺底流动资金0.26亿元。建设工期4年。本项目由国铁集团和安徽省共同建设。地方承担宿州西站增加规模投资1.32亿元，不计入地方股权。其余投资254.56亿元，资本金占50%，计127.28亿元……”。

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》、安徽省人民政府办公厅《关于推进城际铁路建设的通知》、可行性研究报告批复、安徽省投资集团控股有限公司对出资的分劈，新建铁路淮北至宿州至蚌埠城际铁路（宿州段）总投资为628,669.4万元，扣除地方承担宿州西站增加规模投资13,200.00万元、为出资而发行的债券利息和发行费用后，总投资为601,000.00万元，项目资本金300,500.00万元，占比50%。

依据淮北至宿州至蚌埠城际铁路（宿州段）出资协议等，宿州市计划就资本金出资105,400.00万元、代垫国铁集团出资14,800.00万元和宿州西站增加规模投资13,200.00万元发行专项债合计133,400.00万元，其中2021年发行19,000.00万元（全部用于宿州市出资）；2022年发行35,000.00万元（用于宿州市出资34,080.00万元）；2023年发行66,000.00万元（用于宿州市出资43,600.00万元），2024年发行13,400.00万元（用于宿州市出资8,720.00万元），债券期限均为20年。

本项目免立项，项目可研及批复、环评及批复、用地预审与选址意见书和项目初步设计实测等主要审批手续已经全部完成，项目于2020年12月已开工。

本项目收入主要来源于铁路客运收入、综合开发收益、地方政府运营补亏收入，以及站点配套开发用地的出让金收入。经测算，本项目全部133,400.00万元专项债到期时，在偿还了全部债券本息后，将仍有141,004.70万元现金结余，期间不存在任何资金缺口，项目收益对债券本息的覆盖倍数为1.62倍，可以满足还本付息的资金要求。

二、基本情况

（一）区域财政经济基本情况

宿州地处安徽最北部，苏、鲁、豫、皖四省交界，襟临沿海、背依中原、北连古城徐州，是淮海经济协作区的核心城市之一，也是安徽省距离出海口最近的城市。1999年撤地建市，辖4县1区，土地面积9939平方公里，2019年末常住人口570.0万人。

宿州市煤炭资源丰富，是国家规划的13个大型煤炭基地之一，白云岩、大理石储量丰富，灵璧石居中国四大奇石之首。宿州市盛产小麦、玉米、棉花、油料、水果等，素有果海粮仓之称，是全国著名的粮棉生产基地、水果主产区和畜牧业发达地区。近年来，全市坚定不移地推进工业扩张、农业提升、城镇扩容三大战略，着力推进四化同步发展。

2020年，在市委市政府的坚强领导下，克服了疫情带来的不利影响，全国文明城市首創首成，经济发展质量持续提升，工业经济提速增效，现代服务业焕发新机，现代农业量效齐增，区域经济协调发展，率先建成省内首个5G连片试验区。

全市近三年的主要财政经济指标如下：

宿州市2019-2021年财政经济基本情况表

项目	2019年	2020年	2021年
地区生产总值（亿元）	1978.75	2055.92	2230.67
一般公共预算收入（亿元）	130.17	133.19	147.87
固定资产投资额（亿元）	1,837.57	1,945.99	2237.89
社会消费品零售总额（亿元）	621.09	641.59	705.75
城镇居民人均可支配收入（元）	32,643.00	34,373.08	37294.79
农村居民平均可支配收入（元）	13,213.00	14,375.74	15698.31

宿州市 2019-2021 年政府性基金预算收支表

项目	2019年	2020年	2021年
政府性基金收入（亿元）	325.06	305.73	340.26
政府性基金支出（亿元）	318.14	310.21	334.36

专项债务转贷收入（亿元）	42.6	87.48	113.1
债务还本支出（亿元）	7.01	0.32	21.03

注：数据来源于宿州市人民政府官网。

（二）项目基本情况

1、项目背景

该项目所属领域为财政部非标专项债券重点支持领域的铁路类公益事业项目。中国铁路总公司2016年印发的《中长期铁路网规划2016-2030》（发改基础[2016]1536号）和安徽省“十三五”规划均已列入该项目。2016年12月，国家发展和改革委员会印发了《中原城市群发展规划》，《规划》将该项目列入综合交通系统建设重点工程。2020年4月2日，国家发展改革委、交通部发文《关于印发<长江三角洲地区交通运输更高质量一体化发展规划>的通知》（发改基础[2020]529号），附件《长江三角洲地区交通运输更高质量一体化发展规划》第三条第（一）项中明确：规划建设……蚌埠经宿州至淮北铁路……等干线铁路项目。

2、项目基本信息

- （1）项目名称：新建铁路淮北至宿州至蚌埠城际铁路（宿州段）项目。
- （2）主管部门：宿州市发展和改革委员会
- （3）申报单位：宿州交通文化旅游投资集团有限公司

按照项目可行性研究报告的批复，安徽省投资集团控股有限公司（安徽省人民政府出资人代表）与中国国家铁路集团有限公司及项目沿线淮北、宿州、蚌埠市人民政府达成的一致意见，项目建设投资由各方共同出资，成立城际铁路合资公司，随后纳入重组后的安徽省区域公司，负责该项目的建设管理工作。宿州市人民政府指定宿州交通文化旅游投资集团有限公司为宿州市人民政府的出资人代表，在宿州市发展和改革委员会的指导下开展前期工作。

- （4）建设性质：新建项目。

- （5）建设地点：

按照中铁上海设计院集团有限公司编制的可行性研究报告（鉴修稿）及可研批复，该

项目的线路、地理位置和径路是：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，线路起自萧县北至淮北联络线的淮北北站，向南经由淮北市、宿州市，经蚌埠市固镇县至蚌埠，新建正线长约162.2公里。

(6) 投资建设内容（全部路段）

按照项目可行性研究报告批复，项目主要投资建设内容是：线路自淮萧客车联络线淮北北站引出，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。全线设淮城北、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。

主要建设内容列表如下：

名称	工程量（正线公里）	静态投资（万元）	动态投资、机车购置费及流动资金（万元）	总投资（万元）
贯通正线	162.2	2,237,067.03	85,163.95	2,322,230.97
淮北存车场		10,720.57	395.69	11,116.26
淮萧联络线改建	1.804	11,787.31	435.06	12,222.37
宿州两台六变三台七增加费用		12,743.34	470.35	
淮南北改淮北西费用		5,763.50	5,763.50	
引入蚌埠南调整		83,278.98	3,073.78	86,352.75
全线合计	162.2	2,467,199.12	91,562.87	2,558,761.99

(7) 项目铁路主要技术标准

- 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) 项目投资建设方案

1、影响方案的主要因素及方案构成

(1) 影响方案的主要因素

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

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，项目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，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



2、引入枢纽方案和线路方案

(1) 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，既有线路条件，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。淮南北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），站对面新设存车场一处。

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南北站，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。

新建线路正线建筑全长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%。（详细的项目建设方案见申报材料附件中的可行性研究报告）

（四）项目前期工作情况

本项目免立项，项目可研及批复、环评及批复、用地预审与选址意见书和项目初步设计实测等主要审批手续已经完成，并于2020年12月开工建设。

1、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、专项规划明确规划建设的铁路项目，不再审批项目建议书，直接审批可行性研究报告。



省发改委公布！淮宿蚌城际铁路2020年底开工

2、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。

3、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，并核发了建设项目用地预审与选址意见书（证

书编号：用字第340000202000001号）。

4、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。

5、2020年11月4日，安徽省人民政府和中国国家铁路集团有限公司发文《关于新建铁路淮北至宿州至蚌埠城际铁路可行性研究报告的批复》（皖政秘[2020]192号），同意新建铁路淮北至宿州至蚌埠城际铁路项目。

项目前期审批手续情况表

序号	前期建设手续证照名称	核准机关	核发（登记）日期
1	项目建议书批复	免立项	2019-11-14
2	项目环境影响报告表批复	安徽省生态环境厅	2020-04-30
3	项目规划选址审核意见的函	安徽省自然资源厅	2020-04-01
4	用地预审意见的复函	自然资源部	2020-03-16
5	项目《可行性研究报告》批复	安徽省人民政府 中国国家铁路集团有限公司	2020-11-04

（五）项目工程建设进度计划

根据项目可行性研究报告批复，以及铁总建设[2018]94号文《铁路工程施工组织设计规范》的相关规定，项目实行全线统一规划，同步建设，同步开通。项目工程施工主线是：施工准备→线下工程→无碴轨道→铺轨→站后配套→联调联试。在同步开通的情况下，拟定施工总工期为4年。

本项目涉及的前期征迁及施工准备工作于2020年12月份已经开始。

项目工程建设时间从2021年初起算，安排如下：

1、施工准备安排3个月；

2、路基工程基底处理6个月；本体工程12个月；考虑沉降6个月，总工期约24个月。

3、本线桥梁工程任务艰巨，本线多次跨越高等级公路、通航河流及既有铁路。桥梁下部工程应根据其各自情况，合理划分施工段落，组织流水作业。在下部工程完工前，应做好简支箱梁预制场准备工作，一般桥梁下部结构及连续梁工程安排9~20个月；控制性工

程淮河特大桥（120+240+120）m连续刚构-柔性拱按31个月控制。

架梁按20个月考虑，第17个月开始架梁，

4、隧道工程安排12个月；

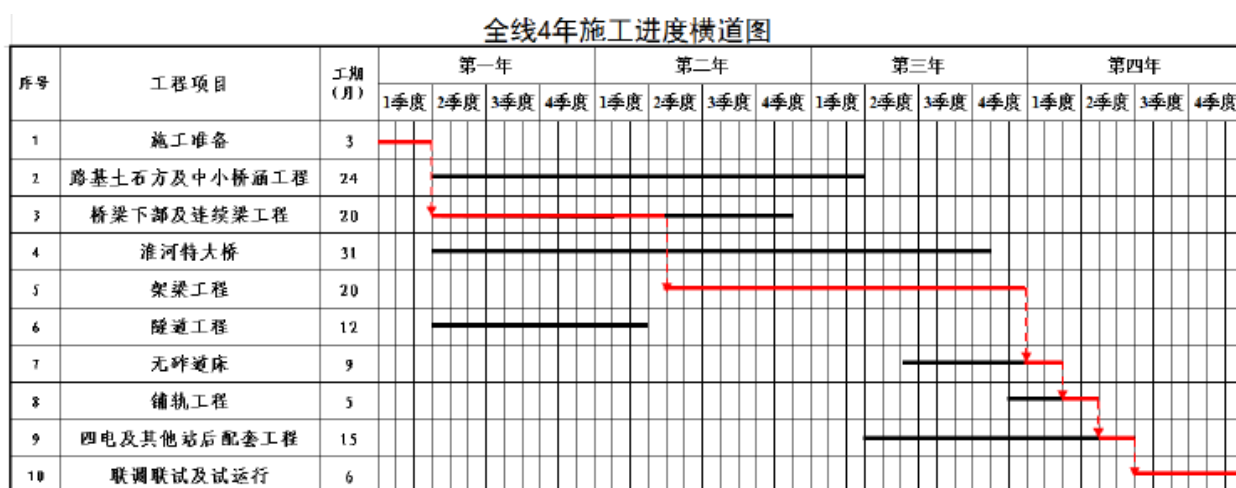
5、无碴道床按9个月考虑，铺轨工程按5个月考虑。铺轨方案为双堆集站铺轨基地先向淮北方向进行铺轨，完成后向蚌埠方向铺轨。

6、四电及其他站后配套工程安排15个月，在铺轨结束后2个月完成。

7、联调联试及试运行安排6个月。

总工期=3+13+20+2+2+2+6=48个月。

从2021年1月份起算，各工程施工进度安排详见施工进度横道图，见下图：



注：上述施工进度计划可依据实际情况进行调整。

（六）项目建设资金投入计划

安徽省投资集团控股有限公司对建设资金分年度投入安排如下：

项目投资分年度计划表

单位：万元

序号	项 目	合计	建设期			
			2021年	2022年	2023年	2024年
一	建设投资	601,000.00	134,440.00	228,880.00	176,660.00	61,020.00
二	宿州西站增加规模投资	13,200.00		5,000.00	5,000.00	3,200.00
三	建设期债券利息	14,336.00	1,200.00	3,000.00	4,800.00	5,336.00
四	债券发行费用	133.40	30.00	45.00	45.00	13.40
五	合计	628,669.40	135,670.00	236,925.00	186,505.00	69,569.40

三、项目重大经济社会效益分析

（一）项目建设的必要性

1、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。

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，GDP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。

区域城际铁路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。

因此，该项目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。

2、是打造安徽省城际铁路网、形成1-2小时快速交通圈的需要。

《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。

皖北地区周边虽有京沪高铁，合蚌客专、商合杭客专、郑徐客专等高铁线路，但上述高铁线路均属于国家高铁骨干网，主要承担中长途客流，站间距大停点少，部分经济据点无法覆盖。该项目是皖北城际铁路网的组成部分，主要承担国家高铁骨干网不能兼顾的中短途客流，满足沿线地区客流高频率的出行要求，形成皖北城市群内部及皖北各城市至省会

合肥间的快速交流，因此该项目是打造安徽省城际铁路网，形成1-2小时快速交通圈的需要。

3、是填补区域路网空白、进一步完善铁路网布局的需要。

安徽省地处我国华东地区，是人口大省，人口密度为全国平均的3.1倍，是我国人口密集省份之一。而皖北地区人口密度又高于全省平均水平，是安徽省的1.35倍。2017年安徽省铁路营业里程为4275公里，每百万人拥有铁路营业里程为68.3公里，低于全国平均水平（91.4公里/百万人）。

目前安徽省铁路线路主要集中在省内的中部和东部的沿江地区。皖北地区周边虽有京沪、合蚌、郑徐、商合杭等国家高铁骨干线，但部分地区仍然处于铁路空白，其路网密度低于全省平均水平。

该项目向北与淮萧联络线、郑徐高铁相连通达徐州枢纽，向南连接合蚌高铁、京沪高铁、规划宁滁蚌城际，可充分发挥既有淮萧联络线和合蚌高铁的作用，短期内形成徐州以南沿京沪高铁的城际通道，远期可作为京沪铁路客运走廊的辅助通道。因此，该项目是填补区域路网空白、进一步完善铁路网布局的需要。

4、是落实国家及地区扶贫政策，实现共同小康目标的需要。

安徽省是扶贫任务较重的省份，贫困人口数量排在全国第8位，其中皖北地区是革命老区，同时也是安徽省贫困连片地区、安徽省脱贫攻坚的三大主战场之一。然而，皖北地区很多县市属于铁路空白地区，基础设施瓶颈制约经济发展的短板非常明显。

该项目的建设不仅能直接助推沿线地区经济的快带发展，而且搭建了沿线地区融入长三角等经济发达地区的快速客运通道，促进人才、信息、资金等要素的快速流动，带动相关产业由发达地区向沿线的转移，增强经济“造血”功能，加快老区早日脱贫致富、实现共同小康的目标。因此，该项目是落实国家及地区扶贫政策，实现共同小康目标的需要。

5、是建设资源节约型和环境友好型现代化交通、实现可持续发展的需要。

可持续发展战略是我国重要国策，基础设施建设应体现可持续发展战略。铁路在占地、运力、节能等方面有其他交通方式无法比拟的优越性，电力牵引更是发展低碳经济最有效的运输工具，对促进人与自然和谐，创造经济繁荣、生活富裕、生态良好的社会有重要作用。因此，从节约资源、减少污染、提高效率、满足需求等全方位考虑，该项目的建设是

落实科学发展观，建设资源节约型和环境友好型现代化交通、实现可持续性发展的需要。

该项目的建设，可以完善区域城际快速铁路交通运输网，对于改善区域交通运输环境，提高区域交通运输质量、促进区域城市群间交流，加快沿线区域融入长三角经济圈，带动区域经济共同发展、可持续发展，扩大沿线旅游资源开发，加强对外交流，以及建设资源节约型、环境友好型社会等具有重要意义和作用。

综上，该项目建设是十分必要的。

（二）项目重大经济效益

交通运输业既是国民经济的基础结构，又是社会公益事业。运输生产即创造使用价值，也创造价值。运输部门本身获得的效益，远小于运输业新创造的社会效益。因此，该项目建设重大经济效益，除了自身的净收益以外，主要体现在对社会经济发展带来直接和间接的影响上。

一是项目投资完成后，委托第三方运营管理，将会创造直接的经济收入。

二是将大大提升宿州市的接待旅客数量，间接带动皖北地区诸如旅游等第三产业经济的快速发展，拓展经济增长方式。

三是项目建成后将使宿州市的基础设施状况进一步完善，从而将会促进地区竞争力，带动地区经济、社会、文化等多维度协同发展。

（三）项目重大社会效益

1、该项目作为区域综合交通网和城际快速交通网的重要组成部分，项目建设有利于贯彻落实《安徽省“十三五”发展规划》，增强区域交通基础设施建设，对打造区域快速轨道交通圈有着重要意义；对于改善区域交通运输环境，提高区域交通运输质量，促进区域城市群间交流，加快沿线区域融入长江经济带，带动区域经济协同发展，可持续发展，扩大沿线旅游资源开发等有着重要作用。

2、交通基础设施的好坏直接影响一个城市的整体形象，它除了承担最基本的任务外，还直接反映着城市的面貌和风格，对城市各方面的发展有较大的影响。该项目的建设将进

进一步完善皖北区域交通环境，使人民群众的生活质量、环境质量得到进一步改善。

3、该项目建设符合国家加大基础设施投资力度的宏观政策，符合地方产业政策和总体规划，投资方向正确，它的建设将成为地方经济高速增长强劲的推动力量，对于淮北市、宿州市和蚌埠市加强对外交流，以及构建资源节约型、环境友好型社会，实现全面建成小康社会等具有重要意义。

（四）项目实施的总产出和效果

按照项目可行性研究报告及批复，该工程（宿州段）总产出主要包括：

- 1、新建宿州西站（站房面积约15000平方米）；
- 2、新建淮北至宿州至蚌埠城际铁路工程（宿州段）项目在宿州市的行政区划范围内的正线38.28km，约占项目正线全长162.2km的23.60%。
- 3、购置、建设、安装其他配套设施。

该工程（宿州段）总效果指：

填补皖北区域路网空白、进一步完善铁路网布局，改善皖北铁路交通条件，带动沿线经济发展。

（五）项目预期绩效评估

经事前绩效评估，项目的实施具有一定的社会效益，项目实施必要性充分，且具有可行性。依据“关于印发《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）的规定，拟定该新增债券项目绩效目标如下表：

新增债券项目绩效目标表

项目名称		新建铁路淮北至宿州至蚌埠城际铁路（宿州段）项目			
主管部门		宿州市发展和改革委员会	实施单位	宿州交通文化旅游投资集团有限公司	
项目属性		□ 新建项目 □ 在建项目			
项目资金(万元)		项目投资总额:	628,669.40 万元(宿州市承担 253,269.40 万元)		
		其中: 财政拨款	14,469.40 万元		
		债券资金	118,600.00 万元(加代垫国铁出资 14,800.00 万元后,发债金额为 133,400.00 万元)		
		省铁投出资	158,100.00 万元		
		国铁公司出资	37,000.00 万元(14,800.00 万元由宿州市发债代垫)		
		安徽省区域公司	300500.00 万元		
总体目标	实施目标（2021 年—2044 年）				
	目标 1:宿州段建成城际高铁正线约 38.28 公里,占项目规划正线长 162.2 公里的 23.60%。				
	目标 2:新建宿州西站,站房面积为 15000 平方米				
	目标 3:填补区域路网空白、进一步完善铁路网布局,改善皖北铁路交通条件,带动沿线经济发展。				
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 40 分	目标任务完成率 10 分	指标 1: 建成项目正线里程 38.28km	38.28km	达到规划设计标准
			指标 2: 新建宿州西站,站房面积为 15000 平方米	15000m ²	
		质量达标率 10 分	指标 1: 工程质量达验收技术标准	达到时速 350 km /小时铁路建设技术标准	顺利竣工验收
		完成及时率 10 分	指标 1: 建设工期	4 年	满足投资时间进度要求
			指标 2: 单项工程完成及时率	及时	项目施工进度计划横道图
	项目投资控制率 10 分	指标 1: 估算总投资	628,669.40 万元	控制在可研批复投资金额以内	
		指标 2: 工程投资偏差控制率	9.00%	低于预备费率	
	效益指标 40 分	经济效益 10 分	指标 1: 项目总收入	111.27 亿元	资金平衡方案
			指标 2: 本息覆盖倍数	1.62	实施方案
			指标 3: 项目是否带动地区经济,以及旅游业等第三产业收入增长	程度明显	满足规划要求
		社会效益 10 分	指标 1: 是否带动就业增长	是	增加就业
			指标 2: 增加沿线资源开发	是	规划及可研批复
			指标 3: 投资形象提升	是	明显改善
		生态效益 10 分	指标 1: 对周边生态环境的影响	负面影响小	环评文件
			指标 2: 周边群众是否适宜出行	是	出行更方便
			指标 3: 能耗低、污染少	符合	低于其他交通工具
	可持续性影响 10 分	指标 1: 项目建成后,运营维护人员、经费是否建立保障制度	制度健全	委托铁总经营	
		指标 2: 项目建成后,是否引进相关专业方面的人才	满足需要	符合管理规程	
	满意度指标 20 分	社会公众或服务对象 满意度 20 分	指标 1: 社会公众的满意程度	90%	主管部门考核
指标 2: 过境投资者满足程度			90%	主管部门考核	

说明：财政拨款是建设期债券利息和债券发行费用；债券资金包括宿州市出资、代垫国铁出资及宿州西站增加规模投资三部分；其他资金由安徽省区域公司负责筹措。

四、项目总投资估算、资金筹措和管理方案

（一）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、项目可行性研究报告及批复。
- 7、项目业主提供的相关资料。

（二）项目估算总投资

1、项目（全部）估算总投资

根据项目可行性研究报告(鉴修版)，本工程线路长162.2正线公里，概预算总额2,558,761.99万元，技术经济指标15,775.35万元/正线公里。其中：静态投资为2,467,199.12万元，技术经济指标15,210.85万元/正线公里，动态投资、机车购置费及流动资金合计为91,562.87万元。

项目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估算表

章别	费用项目名称	概算价值(万元)		
		审查意见 (代拟稿)	核备稿	增减
	静态投资	2,386,119.40	2,467,199.12	81,079.72
一	拆迁及征地费用	356,454.96	443,948.02	87,493.06
二	路基	117,663.62	122,728.91	5,065.29
三	桥涵	1,029,971.42	1,013,457.84	(16,513.58)
四	隧道及明洞	7,415.07	7,415.07	
五	轨道	195,440.36	197,640.19	2,199.83
六	通信、信号、信息及灾害监测	66,272.63	67,018.01	745.38
七	电力及电力牵引供电	90,227.64	90,530.42	302.78
八	房屋	48,859.83	48,859.83	
九	其他运营生产设备及建筑物	61,806.43	64,678.86	2,872.43
十	大型临时设施和过渡工程	25,532.00	25,482.00	(50.00)
十一	其他费用	115,010.04	114,785.50	(224.54)
十二	基本预备费	211,465.40	219,654.47	8,189.07
	综合开发用地费用	60,000.00	51,000.00	(9,000.00)
	以上总计	2,386,119.40	2,467,199.12	81,079.72
十三	价差预备费			
十四	建设期利息	90,000.00	88,967.67	(1,032.33)
十六	铺底流动资金	2,567.60	2,595.20	27.60
	概(预)算总额	2,478,687.00	2,558,761.99	80,074.99

2、项目（宿州段）建设总投资的出资构成

根据可行性研究报告（鉴修稿）、可研批复、出资协议及《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》，宿州段建设工程总投资估算601,000.00万元。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）。

依据上述原则，本项目资本金占比50%为30.05亿元，其中征迁资金估算为11.55亿元（省市按6：4分摊），征迁资金以外的资本金为18.5亿元，其中20%计3.7亿元，由国铁出资（皖投代垫出资2.22亿元，宿州市代垫出资1.48亿元）（扣除20%后，剩下出资由省市按6：4分摊），除资本金外的其他工程资金由安徽省区域公司负责统筹，按省市6：4分摊。

3、项目宿州段总投资估算

考虑宿州西站增加规模投资等，项目宿州段总投资估算为628,669.40万元，其中，建设投资估算601,000.00万元，宿州西站增加规模投资13,200.00万元，建设期债券利息14,336.00万元，发行费用133.40万元。

项目宿州段总投资构成表（单位：万元）

序号	项目	金额	铁总承担	省级承担	宿州市承担
一	宿州段总投资	601,000.00	37,000.00	338,400.00	225,600.00
1	资本金	300,500.00	37,000.00	158,100.00	105,400.00
2	其他工程资金	300,500.00		180,300.00	120,200.00
二	宿州西站增加规模投资	13,200.00			13,200.00
三	建设期债券利息	14,336.00			14,336.00
四	债券发行费用	133.40			133.40
五	合计	628,669.40	37,000.00	338,400.00	253,269.40

注：按项目可研批复，宿州西站增加规模投资的13,200.00万元不计入地方股权，从总投资中剔除后按50%计算项目资本金。宿州市资本金出资部分通过发债融资，建设期应支付的债券利息由财政资金支付。

（三）项目资金筹措方案

1、资金来源

资金来源：本项目资金筹措总额为628,669.40万元，其中，项目资本金300,500.00万元，由铁总出资37,000.00万元（宿州市发行债券代垫出资14,800.00万元，省级代垫出资22,200.00万元），宿州市通过发行专项债券出资105,400.00万元，省铁投出资158,100.00万元；项目其他工程建设资金300,500.00万元由安徽省区域公司筹措；宿州西站增加规模投资13,200.00万元，通过发行专项债券筹措；建设期专项债券利息14,336.00万元和债券发行费用133.40万元由宿州市财政统筹。

债券融资计划：依据项目出资和投资计划，本项目计划发行专项债券融资133,400.00万元，其中2021年发行专项债券19,000.00万元（用于宿州市出资）；2022年发行专项债券35,000.00万元（用于宿州市出资34,080.00万元）；2023年发行专项债券66,000.00万元（用于宿州市出资43,600.00万元）；2024年发行专项债券13,400.00万元（用于宿州市出资8,720.00万元）。

2、资金使用计划

依据安徽投资控股集团提供的分年度投资建设资金安排，本项目宿州段2021年计划投资135,670.00万元，2022年计划投资236,925.00万元，2023年计划投资186,505.00万元，

2024年计划投资69,569.40万元。债券发行费用和建设期债券利息由宿州市自筹资金覆盖。

项目（宿州段）分年度投资及资金筹措计划表

单位:万元

序号	项 目	合计（万元）	建设期			
			2021年	2022年	2023年	2024年
一	资金运用	628,669.40	135,670.00	236,925.00	186,505.00	69,569.40
1	建设投资	601,000.00	134,440.00	228,880.00	176,660.00	61,020.00
2	宿州西站增加规模投资	13,200.00		5,000.00	5,000.00	3,200.00
3	建设期债券利息	14,336.00	1,200.00	3,000.00	4,800.00	5,336.00
4	债券发行费用	133.40	30.00	45.00	45.00	13.40
二	资金筹措	628,669.40	135,670.00	236,925.00	186,505.00	69,569.40
1	项目资本金筹措	300,500.00	64,440.00	108,880.00	96,660.00	30,520.00
1.1	宿州市出资	120,200.00	30,000.00	40,000.00	40,000.00	10,200.00
1.1.1	宿州市发行债券出资	105,400.00	27,040.00	34,080.00	35,560.00	8,720.00
1.1.2	宿州市代垫国铁出资	14,800.00	2,960.00	5,920.00	4,440.00	1,480.00
1.2	皖投出资	180,300.00	34,440.00	68,880.00	56,660.00	20,320.00
1.2.1	皖投承担出资	158,100.00	30,000.00	60,000.00	50,000.00	18,100.00
1.2.2	皖投代垫国铁出资	22,200.00	4,440.00	8,880.00	6,660.00	2,220.00
2	项目其他建设工程资金筹措					
2.1	安徽省区域公司筹措	300,500.00	70,000.00	120,000.00	80,000.00	30,500.00
3	宿州西站增加规模投资筹措					
3.1	宿州市筹资	13,200.00		5,000.00	5,000.00	3,200.00
4	建设期债券利息					
4.1	宿州市自筹资金	14,336.00	1,200.00	3,000.00	4,800.00	5,336.00
5	发行费用					
5.1	宿州市自筹资金	133.40	30.00	45.00	45.00	13.40

（四）项目资金管理方案

本项目作为在安徽省政府的统筹安排下，由安徽省投资集团控股有限公司牵头实施的国家级高速铁路建设项目，由报经主管部门批准组建的安徽省区域项目公司履行资产运营维护工作，并定期向宿州市铁路办、宿州交通文化旅游投资集团有限公司通报建设和运营情况。为加强项目专项债券资金管理，确保债券资金专款专用、合法合规，根据《地方政府专项债券预算管理办法》(财预〔2016〕155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)、《财政部关于印发〈地方政府债券发行管理办法〉的通知》(财库〔2020〕43号)等有关规定，特制定以下资金管理方案：

1、各部门的职责分工

(1) 财政部门的主要职责：

- 1) 负责项目收益债券额度管理和预算管理。
- 2) 组织做好债券发行、还本付息等工作，并按照专项债务风险防控要求配合项目申报主管部门共同审核项目资金需求和融资平衡方案。

(2) 项目主管理部门的主要职责

- 1) 根据省市文件要求，负责审核汇总分管领域项目建设规划和建设资金需求。
- 2) 组织做好项目收益债券各项发行准备工作，包括项目规划、初步设计、投资估算、项目预期收益与融资平衡方案的制定与评估等。
- 3) 与皖投合作，加强项目运营收入、项目资产、项目运营成本的监督管理，定期组织对项目运营收入、运营成本进行核查。组织项目申报单位及时足额缴纳项目运行产生的专项收入等其他收入。

(3) 项目单位的主要职责：

- 1) 承担项目收益专项债券资金管理使用和还本付息主体责任。应建立健全项目内控管理和财务管理制度，规范财务管理，确保项目收益专项债券资金安全；接受主管部门的领导，按期足额上缴项目对应的政府性基金收入或专项收入，确保按时偿还债券本息。
- 2) 项目建设期，按要求每月向项目主管部门及财政部门报送项目进度、相关财务报表和债券资金使用情况；因为本项目系委托经营，所以应定期向安徽省投资集团控股有限公司与宿州市铁路办获取项目的建设、运营情况；及时在地方政府债券管理系统中进行相关信息录入。
- 3) 项目专项债券资金、项目运营收入、运营支出和亏损弥补情况均应接受财政部门、审计部门和项目主管部门的监督检查。

2、资金管理方案

(1) 资金流入管理

- 1) 专项资金实行“专人管理、专户存储、转账核算、专项使用”的原则，专项债券项目实施单位或出资人代表应在商业银行开立独立于日常经营账户的债券资金管理专用

账户，用于专项债券募集资金的接收、存储及划转。

2) 项目单位应与债券资金专户开户银行签订规范的账户管理服务协议，协议条款至少包括但不限于专用账户的开立与管理、资金接收与拨付规程、审计监督配合及信息披露配合等有关内容。项目单位与开户银行签订的服务协议中，应约定开户银行履行监管职责，保证专户内资金按债券信息披露文件约定的用途使用。资金的拨付，严格执行项目资金批准的使用计划和项目批复内容，不得擅自调项、扩项、缩项，更不准拆借、挪用、挤占和随意扣押；资金拨付方向，按不同专项资金的使用要求执行，不准任意改变；特殊情况，必须请示。

3) 本项目资金流入中资本金、债券资金和项目收入的管理。

项目资本金来源于财政预算安排资金，每年及时按要求申报财政预算，使本项目资本金需求纳入财政预算安排。对审批通过的项目资本金，严格按资金需求进度转入专项账户。

项目实施单位在商业银行开立独立于日常经营账户的债券资金管理专用账户，用于专项债券募集资金的接收、存储。

项目收入专款专用，收入资金由建设单位按期存入专用账户，专项用于本项目债券本息的偿付。

4) 专项资金利息收入年终一律转入本金滚动使用。

(2) 资金流出管理

1) 鉴于项目委托经营，本项目资金流出主要为项目资本金划转和利息支出等。

2) 严格专项资金初审审核制度，不准缺项和越程序办理手续，各类专项资金审批程序，以专项资金审批表所列内容和文件要求为准。

3) 专项资金报账拨付要附真实、有效、合法的凭证。

3、监督管理

(1) 财政部门应当加强对项目收益专项债券使用情况的监督管理，定期对项目主管部门和项目单位项目收益专项债券资金使用情况开展检查。

(2) 项目主管部门应建立和完善相关制度，加强对本项目收益专项债券发行、使用、偿还、项目形成的政府性基金收入或专项收入以及相关事务的管理和监督。

五、项目预期收益涉及的相关收费政策

（一）相关的收费政策

项目预期收益主要来源于运输收入、综合开发收益、地方政府补贴收入、指定地块的土地出让金净收入。

项目收益中实行市场调节价管理的收益项目在严格执行下述对应的具体法律、法规、规章、规范性文件有关政策规定的基础上，将更主要地遵守《民法典》物权编、合同编等有关规定。笃守诚实信用原则，忠实履行业务约定，遵循市场经济规律指导约束项目运营行为。

1、项目预期的运输收入

项目预期的运输收入主要依据安徽省政府《关于进一步加快安徽省铁路建设的若干意见》、宿州市政府文件，以及中国铁路总公司《关于深化铁路建设项目经济评价工作的通知》中确定的运价率。

2、综合开发收入

项目综合开发主要依据项目可研批复中“七 下阶段工作要求（四）协调项目公司抓紧与沿线地方政府已签订的综合开发协议，确定开发用地四至范围，明确地方政府规划支持政策，综合开发方案随同高铁车站初步设计同步规划、审批，分步实施”。

3、地方政府补贴收入

地方政府补贴收入主要依据安徽省人民政府办公厅《关于推进城际铁路建设的通知》（皖政办秘[2018]303号和宿州市人民政府2019年10月28日出具的《宿州市人民政府关于报送淮北至宿州到蚌埠城际铁路项目建设资金筹措方案的函》）。

4、土地出让金净收入

项目土地出让取得政府性基金收入相关政策内容在《中华人民共和国土地管理法》、《中华人民共和国城市房地产管理法》、《中华人民共和国城镇国有土地使用权出让和转让暂行条例》（国务院第55号令）、《宿州市招标采购挂牌出让国有土地使用权实施办法》。

（二）相关收费政策的合法合规依据

上述法律、法规和办法均经过不同级次的权力机构和政府部门按合法程序颁布或批准，目前正在施行，并合法有效。

（三）项目覆盖群体分布

该项目覆盖群体较为广泛，按照可行性研究报告中对客流密度的预测，项目以承担本线城际及本线对外客流为主，兼顾跨线通过客流，所以项目覆盖了皖北多数城市，并服务全国的客流，包括开往省会合肥以及通过对接京沪高铁服务南京、上海、徐州等外省客流。

（四）专项收入和政府性基金收入的规模

本项目宿州段，按规定以项目正线占比为基础测算，在债券存续期23.5年内，可实现收入合计1,112,687.50万元，其中运营收入891,264.41万元，综合开发收益41,623.00万元，地方政府补贴收入77,576.29万元，土地出让金收入为102,223.80万元，政府性基金收入占项目总收入的比例为16.16%。

六、项目预期收益、支出以及融资平衡情况

（一）基础数据的选取

- 1、计算期：分4年发行，债券存续期23.5年，其中建设期4年，运营期19.5年。
- 2、客流密度：从可行性研究报告中获取。
- 3、发债利率：2021年已发行利率取实际利率3.54%，本次拟发行债券利率取指导利率3.59%，后续发行债券年利率按3.78%预估。
- 4、增值税：根据《关于深化铁路建设项目经济评价工作的通知》，新建铁路增值税率5%，城市建设维护税7%，教育费附加为3%，地方教育附加费为2%，所得税率25%。
- 5、评价范围：项目在宿州市的行政区划范围内的正线长约38.28km，占正线全长162.2km的23.60%。

（二）项目预期收益的测算

该项目预期收益主要来源于运输收入、综合开发收益、地方政府补贴收入和土地出让金净收入。

1、运输分成收益

(1) 计算公式

运输收入=运输票价收入+运输其他收入。

运输票价收入=列车客运周转量×**时速350km/h**运价率。

客运周转量=客流密度×运营长度。

运输其他收入=运输票价收入×10%

运输分成收益=(运输收入+运输票价收入)×分成占比

(2) 运输单价

根据中国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。

(3) 经济运量

1) 预测的经济运量所在年度

初期2030年，近期2035年，远期2040年。

2) 运量预测

A 按照可行性研究报告，预测区段客流密度及客车对数运量如下表：

区段客流密度及客车对数汇总表（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	77	1582
双堆集-蚌埠	32	715	48	977	89	1774

B 预测沿线主要车站旅客发送量和最高聚集人数如下表：

沿线主要车站旅客发送量和最高聚集人数表

车站	旅客发送量			最高聚集人数
	万人			
	初期	近期	远期	人
淮北北站	88	110	130	1000
淮北南站	206	236	305	1600

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/547105020010006123>