

江苏省政府专项债券项目事前绩效评估申报表

2024 年度

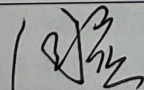
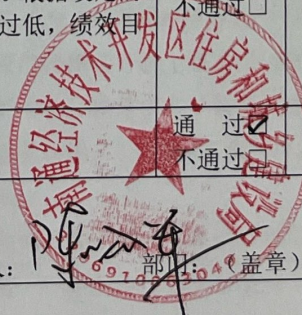
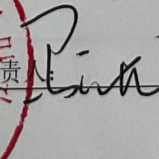
项目名称	沪渝蓉高铁上海至南京至合肥段 (北沿江高铁)(南通地区)	项目主管部门 (盖章)	南通经济技术开发区住房和城乡建设局
(预计) 开工时间	2022 年 9 月	(预计) 完成时间	2027 年 12 月
项目建设/运营单位 (盖章)	南通经济技术开发区控股集团有限公司	项目负责人及联系电话	
项目属性	☒ 新增专项债券 ☐ 到期申请延续		
项目内容简介	南通段约 134 公里, 投资估算总额约 415.20 亿元, 南通市承担资本金约 62.795 亿元(开发区分摊 6%、3.768 亿元)。 根据项目可研批复和初步设计批复, 沪渝蓉高铁上海至南京至合肥段(北沿江高铁)南通地区内共包括 11 项非资金项目, 项目分为全市统筹和市本级或县区独立承担两种类型。 根据项目可研批复和初步设计批复, 沪渝蓉高铁上海至南京至合肥段(北沿江高铁)南通市内共包括 11 项非资金项目, 项目分为全市统筹和市本级或县区独立承担两种类型。非资本金南通市经济技术开发区需分摊 5.8242 亿元。 南通市经济技术开发区承担投资额=资本金 3.768 亿元+非资本金 5.8242 亿元= 9.5922 亿元。		
必要性论证	(1) 项目申请设立的依据: 《中长期铁路网规划》(发改基础〔2016〕1536 号); (2) 项目实施产生的作用和意义: 沪渝蓉高铁串接起上海、南京、合肥、武汉等长江中下游主要城市, 并向西连通重庆、成都, 构建起沿江沪渝蓉高速铁路通道, 在南通地区与盐通铁路衔接, 可形成京沪辅助通道至上海的快捷路径。项目建设可进一步优化长三角地区高速铁路网布局, 补齐上海至南京沿长江北岸缺少高速铁路的短板, 拉近沿线主要城市与南京、上海等核心城市的时空距离, 对于优化长三角地区空间发展格局, 促进资源和要素的快速流动, 助推区域一体化和长江经济带发展具有重大意义。同时, 项目建设可以充分发挥高铁运力大、节能环保的比较优势, 满足更多沿线人民群众出行需求, 有效降低全社会综合运输成本, 减少碳排放和大气污染, 对于保护长江流域绿水青山, 实现“生态优先、绿色发展”, 推动长江经济带生态文明示范带建设具有积极意义。		

可行性论证	(1) 项目投资合规性与项目成熟度：2021 年 11 月，国家发展改革委批复项目可行性研究报告。2022 年 8 月，国铁集团、上海市人民政府、江苏省人民政府、安徽省人民政府联合批复初步设计。2022 年 9 月 28 日，项目开工建设。 (2) 项目资金来源和到位可行性：该项目为国铁集团、上海市、江苏省、安徽省合作建设，资金来源中央预算内资金和省、市、县级财政资金等。截止 2023 年底，我市已完成全部 62.795 亿元资本金解缴。 (3) 项目偿债计划可行性和偿债风险点：根据项目可行性研究报告，以运营期收入为后续资金回笼手段，可为项目整体提供充足、稳定的现金流入，能充分满足项目整体工程建设的还本付息要求。项目的预期收益可以覆盖本次发行债券的还本付息支出，并有较可靠的保障倍数，可以实现项目收益与融资平衡。受项目建设期产生的影响较大，如果工程拖延，工程投资将增加，并且工期拖延将影响项目的现金流入，使项目收益减少。
公益性论证	(1) 专项债券资金投向领域及建设内容：资金主要用于沪渝蓉高铁上海至南京至合肥段（北沿江高铁）南通市提出建设诉求的项目中需南通市本级承担的费用，符合国家财经法规和财务管理制度以及有关专项债券资金管理规定的规定，同时债券资金拨付有完整的审批程序和手续，实行专款专用。项目主要包括：海门北站由地上调整为地下站 46.67 亿元、海门北站同步实施地方相关轨道交通工程 9 亿元、南通站由高架调整为地面车站并于启东站还建客整所 6.3 亿元、崇启公铁长江大桥预留城际 15.82 亿元、崇启公铁长江大桥公路项目 19.28 亿元，合计约 97.07 亿元，南通市经济技术开发区分摊 6%，约 5.82 亿元。南通市经济技术开发区承担投资额=资本金 3.768 亿元+非资本金 5.8242 亿元= 9.5922 亿元。 (2) 专项债券资金形成的公益性资本支出具体包括哪些：项目申请的专项债券资金主要投向就是铁路建设，最终形成的资本性支出仅是铁路项目支出。
收益性论证	(1) 专项债券资金需求合理性： 该项目南通市经济技术开发区承担投资额=资本金 3.768 亿元+非资本金 5.8242 亿元= 9.5922 亿元。2024 年计划支付 3.276 亿元，因此本次开发区拟申请专项债 3.27 亿元。申报额度是经过科学测算的，并且与实际需要相匹配，依据充分。 (2) 项目自身收入、成本、收益预测合理性： 评价依据：根据国家发改委、建设部 2006 年发布的《建设项目经济评价办法与参数（第三版）》、原铁道部、住房和城乡建设部和国家发展和改革委员会颁布的《铁路建设项目经济评价方法与参数》、以及中国铁路总公司 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》进行项目经济评价分析。 评价原则：在国家现行财税制度和价格体系的前提下，从项目的角度出发，遵循“有无对比、费用效益一致性”的原则，计算项目范围内的财务效益和费用，评价项目在财务上的可行性。在合理配置社会资源的前提下，从国家整体利益的角度出发，计算项目对国民经济的贡献，分析项目的经济效益、效果和对社会的影响，评价项目在宏观经济上的合理性。 以本项目自身为评价主体，评价范围为沪渝蓉高铁上海至南京至合肥段（北沿江高铁）南通段。结合我市发展前景进行数据预测，具有较高的合理性。项目收入、成本及预期收益能够按计划实现，能按时履行政府专项债券资金的还本付息，专项债券项目年度收支平衡与专项债规模匹配，专项债券期限与项目期限较为匹配。

项目资金来源 (亿元)	项目（预计）投入资金总额		9.5922				
	财政资金	政府预算资金安排		0.0042			
		政府专项债券资金安排		8.41			
		其中：用作项目资本金		2.59			
							
	自筹资金	自有资金					
		市场化融资		1.178			
							
项目中长期目标		目标 1：初期 2030 年，上海至南京段客流密度为 1770 万人 / 年，客车 79 对 / 日；南京至合肥段客流密度为 2250 万人 / 年，客车 92 对 / 日； 目标 2：近期 2035 年，上海至南京段客流密度为 2380 万人 / 年，客车 97 对 / 日；南京至合肥段客流密度为 2710 万人 / 年，客车 116 对 / 日； 目标 3：远期 2045 年，上海至南京段客流密度为 2830 万人 / 年，客车 122 对 / 日；南京至合肥段客流密度为 3060 万人 / 年，客车 132 对 / 日。					
一级指标（参考指标）	二级指标（参考指标）	三级指标（参考指标）	指标解释	标准值	参考分值	得分	
决策 (40)	项目实施的必要性 (10)	任务明确性	国家法律法规、国民经济和社会发展规划、地方经济社会发展战略等是否有相关规定要求	明确	2	2	
		需求客观性	项目设立是否具有现实需求	客观	3	3	
		手段最优性	该项目是否是解决问题最优手段，是否可以通过政府购买服务、市场化运作、或用现有项目代替	最优	3	3	
		效益明显性	项目是否有明显的经济、社会、生态效益等	明显	2	2	
	项目实施的公益性 (5)	项目公益性	项目是否属于市场不能有效配置资源的社会公益服务、公共基础设施、农业农村、生态环境保护、社会管理、国家安全等公共领域	公益	5	5	
	项目实施的收益性 (10)	项目收益性	项目的实施是否具有明确的收益渠道	有收益	5	5	
		收益可靠性	项目收益是否能够可靠实现	可靠	5	5	
	绩效目标 (10)	绩效目标合理性	项目所设定的绩效目标是否依据充分，是否符合客观实际	合理	5	5	
		绩效指标明确性	依据绩效目标设置的绩效指标是否清晰、细化、	明确	5	5	

			可衡量			
	建设投资 合规性 (5)	立项合规性	项目申请、设立过程是否符合相关要求	合规	3	3
		项目重复性	项目资金有无重复支持	不重复	2	2
内容 (30)	项目成熟度 (10)	实施可行性	项目是否经过严格的可行性论证，实施条件是否成熟，实施计划科学可行	可行	2	2
		组织有效性	项目管理组织架构、职责分工、运行机制、计划进度安排等是否清晰明确，是否能够有效运转	有效	2	2
		措施匹配性	项目措施是否与待解决问题相匹配，能够切实发挥作用	匹配	2	2
		可借鉴性	项目单位或其他地区有无可借鉴的类似项目经验和做法	存在	2	2
		手续完备性	项目前期手续是否齐备	齐备	2	1
内容 (30)	财务测算 合理性 (10)	收入预测合理性	评估项目收入预测是否合理	合理	3	3
		成本预测合理性	评估项目成本预测是否依据相关标准制定，是否科学合理	合理	3	3
		收益预测合理性	评估项目收益预测是否合规合理	合理	4	4
	债券资金需求 合理性 (10)	债务政策相符性	项目是否国家、地方债务相关政策文件要求	符合	3	3
		债券申请充要性	项目申请专项债券资金的理由和依据是否充分必要	充要	3	3
		债务资金与项目收益匹配性	项目申请专项债券资金规模与项目收益大小是否匹配	匹配	4	4
管理 (30)	项目偿债计划 可行性 (10)	计划明确性	项目是否有明确的偿债计划和应急安排	明确	5	5
		计划可行性	项目偿债计划是否切实可行	可行	5	5
	风险可控性 (10)	风险识别全面性	项目是否对偿债风险点进行系统全面的识别	全面	5	5
		风险应对可行性	针对上述风险点有无制定切实可行的风险应对措施	可行	5	5
	资金来源和 到位可行性 (10)	筹资合规性	项目资金来源是否合法合规、真实可靠，是否存在违规融资举债行为	合规	3	3
		到位可行性	各渠道资金能否及时、足额到位，有无补救措施	可行	4	4
		监管明确性	筹资监管机制是否明确	明确	3	3
总分					100	99

江苏省政府专项债券项目事前绩效评估审核表

审核内容	审核要点	项目主管部门审核	财政部门审核			
			绩效处(科)室审核	分管处(科)室审核		
立项必要性	①项目立项依据是否充分; ②决策过程是否规范;	通过 ☒ 不通过 ☐		通过 ☒ 不通过 ☐		
实施可行性	①项目实施基本能力与条件是否具备; ②实施计划是否合理, 风险是否可控;	通过 ☒ 不通过 ☐		通过 ☒ 不通过 ☐		
项目公益性	①项目是否符合专项债券资金支持的领域; ②专项债券资金是否能够形成公益性资本支出;	通过 ☒ 不通过 ☐		通过 ☒ 不通过 ☐		
项目收益性	①项目自身是否能够产生收益; ②项目收益是否能实现收益与融资自求平衡;	通过 ☒ 不通过 ☐		通过 ☒ 不通过 ☐		
目标规范性	①项目基本信息是否清晰完整, 是否设定了绩效目标、绩效指标及指标值; ②绩效目标是否与本部门职能、发展规划等密切相关, 设置是否全面且规范; ③是否按项目实施内容和资金用途细化量化指标, 是否按立项必要性设置了核心绩效指标;	通过 ☒ 不通过 ☐	通过 ☒ 不通过 ☐			
目标合理性	①绩效指标和指标值是否经过论证和合理测算, 符合行业正常水平或事业发展规律; ②数据是否可以获取;	通过 ☒ 不通过 ☐	通过 ☒ 不通过 ☐			
资金匹配性	①项目批复资金来源是否合规、可行, 专项债券资金支持对象、范围、实施内容等是否明确且合规可行, 投入是否经济; ②政府债券资金与绩效目标是否匹配。根据设定的绩效目标, 政府债券资金是否过高或过低, 绩效目标设定是否过高或过低;	通过 ☒ 不通过 ☐		通过 ☒ 不通过 ☐		
审核结果		通过 ☒ 不通过 ☐	通过 ☒ 不通过 ☐			
主管部门审核意见	 部门负责人: 陈公年 (盖章) 					
绩效处(科)室审核意见	 处(科)室负责人: 高宇 (盖章) 					
分管处(科)室审核意见	 处(科)室负责人: Pinky (盖章) 					

江苏省政府专项债券项目资金年度绩效目标申报表

申请使用专项债券资金年度：2024年度

项目名称	沪渝蓉高铁上海至南京至合肥段 (北沿江高铁) (南通开发区)		项目主管部门 (盖章)	南通经济技术开发区住房和城乡建设局
项目属性	√ 新增专项债券			
年度申请专项债券金额 (亿元)	3.27		以往年度已发行专项债券金额 (亿元)	2.59
(预计) 开工时间	2022年9月		(预计) 完工时间	2027年12月
项目建设/运营单位 (盖章)	南通市经济技术开发区财政局		项目负责人及联系电话	
项目批复资金来源 (亿元)	项目立项批复投入资金总额			9.5922
	财政资金	政府预算资金安排		0.0042
		政府专项债券资金安排		8.41
		其中：用作项目资本金		2.59
	自筹资金	自有资金		
市场化融资		1.178		
申请专项债券年度预期目标	南通境内总投资约454.5亿元，南通市承担资本金约62.8亿元，其中南通市经济技术开发区预计分摊3.768亿元（6%）。除项目资本金外，非资本金部分合计约97.07亿元，开发区分摊6%约5.8242亿元。			
一级指标	二级指标	三级指标		年度指标值
过程	资金管理	专项资金使用		5
		财务管理		5
产出	数量指标	铁路建设资本金汇缴金额		10
	质量指标	铁路建设资本金汇缴准确度		10
	时效指标	铁路建设资本金汇缴进度		10
	成本指标	铁路建设资本金成本预算		10
效益	经济效益	降低综合运输成本		10
	社会效益	满足沿线群众出行需求		10
	生态效益	减少碳排放		5
		减少大气污染		5
	可持续影响	优化长三角地区高速铁路网布局		5
		助推区域一体化和长江经济带发展		5
满意度	服务对象满意度	群众口碑		10
总 计				100
财政分管处(科)室 审核意见	处(科)室负责人：(科)室：(盖章)			
财政绩效处(科)室 审核意见	处(科)室负责人：(科)室：(盖章)			
财政债务处(科)室 审核意见	处(科)室负责人：(科)室：(盖章)			
财政部门 批复意见				

说明：1、此表一式3份，由财政部门指导项目主管部门和项目单位在申报年度专项债券资金需求时填报；
2、财政部门在办理专项债券资金支付时，同步批复项目主管部门和项目单位。

江苏省政府专项债券项目资金绩效年度自我评价情况表

评价债券资金使用年度：2024年度

项目名称		沪渝蓉高铁上海至南京至合肥段（北沿江高铁）（南通开发区）		建设/运营单位（盖章）		南通市经济技术开发区财政局		
国家重大项目库代码		2020-000052-53-01-013681		地债管理系统项目编码		PT6910061-0001		
项目累计发行专项债券总额（亿元）			5.86		项目已实际使用专项债券总额（亿元）			5.86
年度 总体 目标	预期目标			实际完成情况				
	95%			99%				
一级指标	二级指标	评价年度绩效目标自评完成情况						
		三级指标	年度 指标值	实际 完成值	分值	得分	评分依据	
过程（10）	资金管理	专项资金使用	100%	100%	5	5	根据通交综[2024]62号文件要求，汇缴应分摊部分。	
		财务管理	100%	100%	5	5	制定合理化审批流程，专项资金专门使用。	
产出（40）	数量指标	铁路建设资本金汇缴金额	3.27亿	3.27亿	10	10	通交综[2024]62号文件要求	
	质量指标	铁路建设资本金汇缴准确度	100%	100%	10	10	通交综[2024]62号文件要求	
	时效指标	铁路建设资本金汇缴进度	100%	100%	10	10	通交综[2024]62号文件要求	
	成本指标	铁路建设资本金成本预算	3%以内	2.17%	10	10	成本控制	
效益（40）	经济效益	降低综合运输成本	100%	100%	10	10	国家发改委可研批复（发改基础[2021]1629号）	
	社会效益	满足沿线群众出行需求	100%	100%	10	10	国家发改委可研批复（发改基础[2021]1629号）	
	生态效益	减少碳排放	100%	100%	5	5	国家发改委可研批复（发改基础[2021]1629号）	
		减少大气污染	100%	99%	5	4	国家发改委可研批复（发改基础[2021]1629号）	
	可持续发展	优化长三角地区高速铁路网布局	100%	100%	5	5	国家发改委可研批复（发改基础[2021]1629号）	
		助推区域一体化和长江经济带发展	100%	100%	5	5	国家发改委可研批复（发改基础[2021]1629号）	
满意度（10）	服务对象 满意度	群众口碑	100%	100%	10	10	国家发改委可研批复（发改基础[2021]1629号）	
总 计					100	99		
自评偏差原因及 改进措施								
项目主管部门 复核意见		部门负责人： 部门（盖章）						
财政分管处 （科）室复核意 见		处（科）室负责人： 处（科）室：（盖章）						
财政绩效处 （科）室复核意 见		处（科）室负责人： 处（科）室：（盖章）						
财政债务处 （科）室重点监 控整改情况		处（科）室负责人： 处（科）室：（盖章）						

备注：1、项目主管部门、财政部门（分管处室）须对项目单位提供的目标绩效进行严格把关，项目单位要对数据的真实性、准确性负责；
2、对目标完成情况存在偏差的项目，从经费保障、制度保障、人员保障、硬件条件保障、项目实施方式和进程等方面进行研判和分析，查找原因，提出改进的意见建议；
3、对目标完成偏差较大的项目，列入重点监控，并说明整改情况；
4、“评分依据”栏要说明评价规则及评分依据，其中定量指标须增列出评分公式。

北沿江高铁项目绩效自我评价报告

一、项目情况

（一）项目概况

沪渝蓉高铁上海至南京至合肥段（北沿江高铁）是国家《中长期铁路网规划》（发改基础〔2016〕1536号）“八纵八横”高速铁路主通道之一。项目起自上海枢纽，向西经太仓、崇明岛、启东、南通、泰州、扬州、南京、滁州至合肥枢纽，正线长约554.6公里，其中新建线路519.9公里（上海段51.1公里、江苏段365.5公里，安徽段103.3公里），项目投资估算总额约1737.30亿元。

南通段约134公里，投资估算总额约415.20亿元，南通市承担资本金约62.795亿元，其中开发区分摊6%约3.768亿元。除项目资本金外，南通市承担海门北站由地上调整为地下站46.67亿元、海门北站同步实施地方相关轨道交通工程9亿元、南通站由高架调整为地面车站并于启东站还建客整所6.3亿元、崇启公铁长江大桥预留城际15.82亿元、崇启公铁长江大桥公路项目19.28亿元，合计约97.07亿元，开发区分摊6%约5.8242亿元。

我区2021年申请发行15年期专项债券1.39亿元，2022年申请发行15年期专项债券1.2亿元，全部用于项目资本金；2024年申请发行15年期专项债券3.27亿元，用于非资本金。

(二) 绩效目标

1. 项目总体目标

本项目作为国家中长期铁路网规划高速铁路网“八纵八横”主骨架之沿江高铁通道，连接华东、华中、西南地区，贯通长三角、长江中游、成渝等城市群，建成后将承担川渝鄂皖地区直通上海及与江北沿线旅客交流、中西部地区与华东地区旅客交流，将有力地促进区域空间的布局优化和要素资源的科学配置，将有力地带动江北地区的产业协作和经济联系，促进长江两岸地区的平衡充分发展。项目建成后，初期 2030 年上海至南京段客流密度为 1770 万人/年；南京至合肥段客流密度为 2250 万人/年；近期 2035 年，上海至南京段客流密度为 2380 万人/年；南京至合肥段客流密度为 2710 万人/年；远期 2045 年，上海至南京段客流密度为 2830 万人/年；南京至合肥段客流密度为 3060 万人/年。

2. 阶段性目标

2024 年完成开发区非资本金解缴任务 3.276 亿元，项目工程建设快速推进。

二、评价情况

(一) 项目特点分析

该项目是事关南通长远发展的重大基础设施，对于进一步优化南通铁路布局，加快形成沿江高铁和沿海高铁在南通交汇的格局，进一步缩短南通与上海、南京乃至长江中上游地区间

的时空距离，这对于南通加快建设畅联全国通达世界的现代综合交通枢纽、构建交通运输现代化示范区等具有重要意义。

(二) 评价思路方法

本次自评价遵循客观、科学、公正的原则，综合运用文献梳理、调研访谈、制定评价指标和标准、数据采集等方式进行绩效综合评价。

(三) 评价工作情况

1. 高度重视专项债项目绩效评价工作，及时进行工作布置，确保绩效评价工作顺利开展；
2. 检测专项债进展和实施效果，根据考核指标和评分依据对项目进行跟踪评价，了解项目实施的过程、结果，判断是否科学、合理和有效；
3. 通过定量与定性相结合、目标与结果比较、投入与效果比较等方法设置指标体系，指标体系包括标准值、完成值和得分值，以此评价每个指标的最终得分；
4. 汇总整理获取的相关业务资料，综合运用比较法、逻辑分析等方法进行评价分析，与有关部门进行沟通反馈，并依据制定的评价标准进行评分，完成绩效评估报告。

(四) 绩效评价结论

我们根据专项债项目资金年度绩效目标指标体系，从过程、产出、效益、满意度等多个维度设置了一级指标 4 个、二级指标 10 个，三级指标 13 个。对照绩效目标编报，在认真进行情

况搜集和核实的基础上，形成自评价结论。绩效评价结论得分为 98 分，等级为优。

三、项目绩效

严格按政策法规对专项债券资金进行管理使用，同时按照上级部门的时间节点要求，及时完成专项债券解缴工作，按月报送资金使用进度情况。

南通市经济技术开发区财政局

2025 年 6 月 2 日

