

2026 年北京市政府专项债券（四十期）

东六环加宽改造项目

实施方案

项目单位（盖章）：北京市首都公路发展集团有限公司



行业主管部门（盖章）：北京市交通委员会

2026 年 9 月

目 录

第一章 项目概况	- 1 -
一、项目基本信息	- 1 -
二、项目地点	- 1 -
三、项目建设内容	- 1 -
四、项目投资情况	- 2 -
五、项目单位	- 2 -
六、项目主管部门	- 3 -
七、项目建设工期及运营模式	- 4 -
八、项目审批情况	- 4 -
九、项目投后管理	- 6 -
第二章 项目投资情况与资金筹措	- 7 -
一、编制依据及原则	- 7 -
二、估算范围	- 8 -
三、估算说明	- 8 -
四、建设内容及投资估算	- 11 -
五、资金筹措	- 12 -
六、组合融资	- 12 -
第三章 项目收入分析	- 15 -
一、项目专项收入分析	- 15 -
二、项目安排财政资金	- 18 -
三、项目运营期收入合计	- 19 -
第四章 项目运营支出分析	- 20 -
一、运营成本支出	- 20 -
二、财务费用支出	- 21 -
三、税费支出	- 22 -
四、其他支出	- 24 -

第五章	项目收益与融资平衡方案	26 -
一、	项目收益分析	26 -
二、	项目融资还本付息分析	26 -
三、	项目收益与融资平衡分析	28 -
四、	专项债券项目收支预算表	31 -
五、	项目收益融资平衡评价结果	32 -
第六章	项目事前绩效评估情况	33 -
一、	项目实施的必要性、公益性、收益性	33 -
二、	项目投资合规性与项目成熟度	36 -
三、	项目资金来源和到位可行性	36 -
四、	项目收入、成本、收益预测合理性	36 -
五、	债券资金需求合理性	37 -
六、	项目偿债计划可行性和偿债风险点	37 -
七、	绩效目标设定及合理性	39 -
八、	其他需要纳入事前绩效评估的事项	40 -
九、	项目事前绩效评估结果	40 -
第七章	项目风险控制	42 -
一、	影响项目施工进度的风险及控制措施	42 -
二、	影响项目资金筹措的风险及控制措施	43 -
三、	影响项目收益实现的风险及控制措施	43 -
第八章	还款保障情况	45 -
一、	还款责任及保障	48 -
二、	项目资产管理	46 -
三、	项目还本付息资金对应的收入管理	46 -
第九章	其他需要说明的事项	48 -

第一章 项目概况

东六环路（京哈高速-潞苑北大街）改造工程项目总投资 1,173,740 万元（取整至万元，下同），其中：计划申请专项债券总额 192,047 万元，已发行 126547 万元，债券期限 15 年，本批次申请发行 40,000 万元，债券期限 10 年，后续可批次发行 25,500 万元，在债券存续期内每半年支付一次债券利息，到期后一次性还本。

一、项目基本信息

项目全称为东六环路（京哈高速-潞苑北大街）改造工程项目（以下简称“项目”），发展改革部门审批监管代码 202300001481150447，地方政府专项债券项目穿透式监测系统编码 P191100-0024。

二、项目地点

本项目建设地点为北京市通州区。辖区总面积 906 平方公里，下辖 11 个街道、10 个镇、1 个民族乡，2025 年末常住人口 185 万人，2025 年地区生产总值不变价同比增长 10.8%，社会消费品零售总额增速位列全市第二，地方政府债务规模严格管控在法定限额内，整体风险安全可控。

三、项目建设内容

根据北京市发展改革委《北京市发展和改革委员会关于东六环路（京哈高速-潞苑北大街）改造工程项目建议书的

批复》，本项目主要建设规模和内容是：本项目按照高速公路标准建设，将现状双向四车道拓宽改造为双向六车道，并结合缝合城市功能需求，将万盛南街至潞苑二街段（全长约 9.2 公里）改建为地下隧道；全线设置互通式立交 4 座，同步实施交通、绿化、照明、消防等配套工程，

四、项目投资情况

本项目总投资 1,173,740 万元，其中工程费用 935,742 万元，占比 79.72%；工程建设其他费用 175,050 万元，占比 14.91%；预备费 49,090 万元，占比 4.18%；建设期利息 13,858 万元，占比 1.18%；铺底流动资金 0 万元，占比 0.00%。

表 1-1 项目投资估算构成表

单位：万元

投资构成类别	工程费用	工程建设其他费用	预备费用	建设期利息	铺底流动资金	合计
投资估算金额	935,742	175,050	49,090	13,858	0	1,173,740
占比	79.72%	14.91%	4.18%	1.18%	0.00%	100.00%

从资金来源看，项目计划使用财政预算资金 428,393 万元，占比 36.50%；车辆购置税资金 313,300 万元，占比 26.69%；政府固定资产投资 240,000 万元，占比 20.45%；专项债券资金 192,047 万元，占比 16.36%。除以上列示资金来源外，本项目无其他融资计划，资金筹措不涉及 PPP 及其他融资安排。

五、项目单位

本项目专项债券申请单位（以下简称项目单位）为北京市首都公路发展集团有限公司，项目单位基本信息如下表：

表 1-2 项目单位基本信息一览表

单位名称	北京市首都公路发展集团有限公司		
法定代表人	王剑	成立日期	1999 年 04 月 12 日
注册资本	3057800 万元	营业期限	1999 年 04 月 12 日至长期
统一社会信用代码	91110000700221058P		
经营范围	高速公路建设、运营、养护、维修；销售机械设备、汽车配件、日用品；交通工程设施技术服务；经济信息咨询；城市道路养护；房地产开发；销售自行开发的商品房；项目投资、投资管理；公共停车场服务；交通工程设施技术服务；计算机技术培训；设计、制作、代理、发布广告；从事拍卖业务。（市场主体依法自主选择经营项目，开展经营活动；依法须经批准的项目，经相关部门批准后依批准的内容开展经营活动；不得从事国家和本市产业政策禁止和限制类项目的经营活动。）		
单位类型	有限责任公司（国有独资）		
股东及持股比例 （项目单位为企业的填报）	北京国有资本运营管理有限公司，持股 100%		

北京市首都公路发展集团有限公司是依法设立并有效存续的企业，不是市场化转型尚未完成、存量隐性债务尚未化解完毕的融资平台公司，具备建设本项目的主体资格，也符合组合使用专项债券和市场化融资的项目主体要求。

六、项目主管部门

本项目主管部门为北京市交通委员会，统一社会信用代码 11110000000021063W。

七、项目建设工期及运营模式

本项目建设期 60 个月，已于 2025 年 4 月 20 日完工，但截至目前，本项目仍有部分土建标、附属标需进行计量及支付、征地拆迁费根据合同约定进行支付，因此申请本项目于 2026 年发行 40,000 万元。项目实施主体经行业主管部门同意后，通过公开招标的方式确定施工方。建设期结束后进入运营期，运营工作由项目公司负责，包含项目在合作期内的运营、管理、维护。主要包括：东六环项目运营、管理、维护。

本项目运营期 15 年，项目进入运营期后，运营工作由行业主管部门委托的法人主体（以下简称项目运营公司）负责，对委托期内的项目运营、管理、维护。

八、项目审批情况

1. 立项审批。本项目为审批制项目。2020 年 3 月 6 日，北京市发展和改革委员会、北京市住房和城乡建设委员会《关于印发北京市 2020 年重点工程计划的通知》，同意项目建设；2021 年 4 月 28 日，获得《北京市发展和改革委员会关于东六环路（京哈高速一潞苑北大街）改造工程可行性研究报告的批复》（京发改（审）C2021J163 号）。

2. 用地审批。2020 年 7 月 1 日，北京市自然资源和规划局核发《北京市规划和自然管理委员会建设项目选址意见书》（2020 规自（通）选市政字 0068 号），载明权利人为

首发集团，权利类型为公路，用途为 S11 快速路用地，面积 1245591.719 平方米。

3. 规划审批。2018 年 10 月 22 日，北京市自然资源和规划局发布《关于东六环路（京哈高速—潞苑北大街）改造工程规划方案的批复》，载明用地单位为北京市首都公路发展集团有限公司，用地项目名称为东六环路（京哈高速—潞苑北大街）项目，道路用地位于南起京哈高速，向北经京津公路、北运河、广渠路东延、运潮减河、通燕路后至终点潞苑北大街，道路全长约 16 公里。

2019 年 10 月 15 日，北京市自然资源和规划局核发《北京市规划和自然资源委员会关于东六环（京哈高速—潞苑北大街）改造工程设计方案的批复》（京规自函【2019】2263 号）。

4. 环评备案。2020 年 12 月 28 日，本项目《北京市生态环境局关于东六环路（京哈高速—潞苑北大街）改造工程环境影响报告书的批复》已获得批复，批复文号为：京环审【2020】173 号。

5. 施工许可。2024 年 12 月 26 日，北京市交通委员会核发《北京市交通委员会行政许可决定书》（编号京交【市】（路）公路施工〔2024〕许第 L0031395 号），载明项目建设单位为首发集团，工程名称为东六环路（京哈高速—潞苑北大街）改造工程。

6. 公开招投标。简述项目勘察、设计、施工、监理以及与工程建设有关的重要设备、材料等采购环节招投标情况。

综上，本项目已取得有关部门的审批手续，符合国家产业政策及地区发展规划，项目单位承诺上述手续真实有效。

九、项目投后管理

（一）项目收入归集

项目收入由项目运营公司(北京首发公路养护工程有限公司)收取，缴入专门账户实行分账管理，按程序及时上缴国库用于偿债。

（二）债务本息偿还

北京首发公路养护工程有限公司向北京市财政局上缴项目运营收益后，由北京市财政局组织将到期应还债券本息及服务费缴入省级国库。

（三）资产登记管理

专项债券存续期内，专项债券资金形成的资产为国有资产，权益登记在北京市交通委员会名下。严禁将专项债券项目对应资产违规注入其他企业或用于担保抵押，未经本级政府批准并报省级财政部门审核，不得将对应资产进行处置。相关监管部门做好资产监督管理，定期开展资产查验，依法进行审计监督。

第二章 项目投资情况与资金筹措

一、编制依据及原则

根据北京市发展和改革委员会、北京市住房和城乡建设委员会《关于印发北京市2020年重点工程计划的通知》、北京市发展和改革委员会《北京市发展和改革委员会关于东六环路（京哈高速一潞苑北大街）改造工程可行性研究报告的批复》，本项目投资估算的主要文件依据包括：

1. 中华人民共和国交通部发布的《公路工程估算指标》（JTG/T3821-2018）；
2. 中华人民共和国交通部发布的《公路工程概算定额》（JTG/T3831-2018）；
3. 中华人民共和国交通部发布的《公路工程预算定额》（JTG/T3832-2018）；
4. 中华人民共和国交通部发布的《机械台班费用定额》（JTG/T3833-2018）；
5. 交通运输部办公厅关于印发《公路工程营业税改征增值税计价依据调整方案》的通知；
6. 中华人民共和国交通部发布的《公路工程基本建设项目概算预算编制办法》（JTG3830-2018）；
7. 中华人民共和国交通部发布的《公路工程基本建设项目投资估算编制办法》（JTG3820-2018）；

8. 2020年5月《北京公路工程造价管理信息》、2020年5月份《北京工程造价信息》；

9. 北京市住房和城乡建设委员会关于颁发2016年《北京市建设工程计价依据——概算定额》的通知(京建发【2016】407号)；

10. 北京市住房和城乡建设委员会关于颁发2012年《北京市建设工程计价依据——预算定额》的通知(京建发【2012】538号)；

11. 建标【2011】1号文《市政工程设计概算编制办法》；

12. 由于公路工程概预算定额缺少盾构工法相关定额，因此盾构隧道及工作井部分采用北京市轨道交通工程预算定额（2012年）和相关编制办法进行编制，缺项部分参考广东省城市轨道交通定额补充。（《广东省城市轨道交通工程综合定额》（2018））。

二、估算范围

本项目投资估算范围为项目从筹建至竣工验收，按确定的建设内容所发生的全部费用，包括工程费用、工程建设其他费用、预备费用、建设期利息等。工程费用包括建筑安装工程费等；工程建设其他费用包括设计费、施工图预算编制费、勘察测量费、环境影响报告编制费、项目评价费等。

三、估算说明

列示项目投资估算使用的主要测算标准。包括但不限于：

1. 各项费用取用标准

- (1) 冬季施工增加费按冬二区 I 计算;
- (2) 雨季施工增加费按雨量区 II、雨季期 2 个月计算;
- (3) 高原地区及沿海地区施工增加费、风沙施工、辅助生产费不计算; 行车干扰增加费按 3001~4000 计;
- (4) 安全文明、临时设施费、施工辅助费、基本费用、职工探亲、职工取暖按“编办”规定计取;
- (5) 主副食运费补贴按综合里程 3 公里计算;
- (6) 工地转移费按 50km 计;
- (7) 规费按照北京的地方标准计取。

养老保险按 16% (京人社养发 [2019] 67 号); 失业保险按 1% (京人社养发 [2019] 67 号);

医疗保险按 9.8% (含生育险 0.8%) (《北京市基本医疗保险规定》北京市人民政府令第 158 号);

住房公积金按 12% (《关于 2008 年度住房公积金缴存有关问题的通知》京房公积金管委会 [2008] 1 号);

工伤保险按 1.2% (北京市实施《工伤保险条例》办法北京市人民政府令第 140 号);

以各类工程的人工费之和为基数计算费用;

2. 人工及主要材料单价

人工单价: 125 元/工日;

材料单价: 基本材料单价采用《造价信息》计算, 缺项部分根据同期《北京工程造价信息》或通过市场询价及中国建材网发布的价格计算。

3. 工程建设其他费用

(1) 建设项目管理费按“编办”计取;

(2) 建设项目前期工作费中:

①设计费、施工图预算编制费:按《工程勘察设计收费标准》(2002年修订本)计;

②勘察测量费按设计费的30%计列;

③环境影响报告编制费按国家计委、国家环保总局计价格[2002]125号计;

④可行性研究报告编制费按《建设项目前期工作咨询收费暂行规定》(计价格[1999]1283号文件)计;

⑤招标文件编制费:按《招标代理服务收费管理暂行办法》(京价(收)字[2002]1980号文件)计;

(4) 专项评价(估)费

①水土保持补偿费按119.95万元计取;

②环境影响评价费按47.17万元计取,水土保持评估费按44万元计取,项目安全评价费按195万元计取;洪评报告编制费按45万元计取;

③社会风险评估费按123万元计取,用地预审报告编制费按48万元计取;

地震安全评价费、防洪评价费、文物勘察费、地质灾害危险性评估费、铁路专项评估监测检测费、地铁专项评估监测检测费、节能评估费、检测费等均为暂估费用;

(5) 联合试运转费按“编办”计取。

4. 预留费用

工程造价增涨预留费，根据国家发展计划委员会文件计投资[1999]1340号文件，不计算该项费用。预备费以第一、二部分费用之和的5%计列。

5. 建设期利息

专项债券暂按1.99%融资利率计取。

四、建设内容及投资估算

本项目总投资1,173,740万元，项目投资费用估算明细如下：

表 2-1 项目投资估算总表（示例）

单位：万元

序号	建设内容	投资估算金额	占比
1	工程费用	935742	79.72%
1.1	建筑工程费	823247	70.14%
1.2	安装工程费	62020	5.28%
1.3	设备购置费	27225	2.32%
1.4	其他费用	23249	1.98%
2	工程建设其他费用	46056	3.92%
3	预备费用	49090	4.18%
建设投资小计		1030888	87.83%
4	建设期利息（发行费用）	13858	1.18%
5	铺底流动资金	128994	10.99%
项目总投资合计		1173740	100.00%

五、资金筹措

本项目总投资估算1,173,740万元，从资金来源看，项目计划使用财政预算资金428,393万元，占比36.50%；车辆购置税资金313,300万元，占比26.69%；政府固定资产投资240,000万元，占比20.45%；专项债券资金192,047万元，占比16.36%。除以上列示资金来源外，本项目无其他融资计划，资金筹措不涉及PPP及其他融资安排。

财政安排资金、车辆购置税资金、政府固定资产投资、用作项目资本金的专项债券资金四者合计1,173,740万元，占比100%，符合国务院关于项目资本金比例的要求。项目资本金按照项目建设进度分年度到位。分年度筹措计划如下：

表 2-2 项目分年度资金筹措计划表

单位：万元

资金来源类型	2019 年	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年	2024 年	2025 年	2026 年	以后年度	合计	各类型占比
财政安排资金	300	9000	17	23	18	19	83			98	83.64%
单位自有资金											0.00%
专项债券		1065		20				40000	2550	19	16.36%
其中：用作项目											0.00%
银行贷款											0.00%
其他市场化融											0.00%
其他来源资金											0.00%
合计	300	1965	17	25	18	19	83	40000	2550	11	100.00%
分年度占比	2.5	16.7	14	21.73%	15	16	7.	3.41%	2.17	10	

以上资金筹措方式具备较强可行性，主要依据是：根据《北京市发展和改革委员会关于东六环路（京哈高速-潞苑北大街）改造工程项目建议书的批复》，项目工程投资1,173,740万元，其中，项目计划使用财政预算资金428,393

万元，占比 36.50%；车辆购置税资金 313,300 万元，占比 26.69%；政府固定资产投资 240,000 万元，占比 20.45%；专项债券资金 192,047 万元，占比 16.36%。除以上列示资金来源外，本项目无其他融资计划，资金筹措不涉及 PPP 及其他融资安排。

六、组合融资

本项目计划组合使用专项债券和财政预算资金、车辆购置税、政府固定资产投资。

项目计划使用财政预算资金 428,393 万元，占比 36.50%；车辆购置税资金 313,300 万元，占比 26.69%；政府固定资产投资 240,000 万元，占比 20.45%；专项债券资金 192,047 万元，占比 16.36%。除以上列示资金来源外，本项目无其他融资计划，资金筹措不涉及 PPP 及其他融资安排。

（一）专项债券融资。

1. 融资规模。本项目计划申请专项债券 192,047 万元，在债券存续期内每半年支付一次债券利息，到期后一次性还本/进入运营期后分年还本。

表 2-3 专项债券分年度发行计划表

单位：万元

序号	年度	发行规模	发行期限	付息方式	还本方式
1	2020 年	106547	15	单利计息，按期付息	到期还本
2	2022 年	20000	15	单利计息，按期付息	到期还本

序号	年度	发行规模	发行 期限	付息方式	还本方式
3	2026 年	40000	10	单利计息，按 期付息	到期还本
4					

2. 资金投向。专项债券使用严格落实财政部要求，全部投向于高速公路建设等有收益的公益性资本性支出，具体投向情况：工程建设款支付。截至 2026 年 9 月，本项目已发行专项债券 126547 万元，主要用于工程建设等支出。

第三章 项目收入分析

一、项目专项收入分析

运营期内，本项目专项收入包括运营收入、其他业务利润、回收固定资产余值、回收流动资金和补贴收入等。

项目收入的确认来源于《东六环路（京哈高速～潞苑北大街）改造工程可行性研究报告》，收入包括车辆通行费收入和其他相关收入，通行费收入根据预测收费交通量、项目道路里程以及收费标准予以确定，其他相关收入为东六环路（京哈高速至潞苑北大街）改造工程新增广告牌收入，每年按 5% 增长率测算。2025 年项目收入按照实际取得收入确认，2026 年及以后年度收入按照项目可行性研究报告中相关数据确认。

（一）运营收入分析。

运营收入通过道路收费获得。收费交通量在特征年交通量预测的基础上减去政策性减免，包括绿色通道减免、节假日小型客车减免及军警和抢险救灾车辆减免等。收费年收入的公式为：

$$R = \sum_{v=1} (T_v \times TR_v \times L) \times 365$$

式中 R ——收费年收入（元）；

T_v ——车型 v 的年平均日交通量（自然数，辆/日）；

TR_v——车型 v 的收费标准（元/车公里）；

L——拟建项目里程（公里）。

3-1 分车型计程制式运营费额

客 车	收费标准	货 车	收费标准
车型及规格	费 额（元 /km)	车型及规格	费 额（元 /km)
≤9 座	0.5	2 轴，车长小于 6 米且最大允许总质量小于 4.5t	0.5
10 座＜客车座位≤ 19 座	1	2 轴，车长不小于 6 米且最大允许总质量不小于 4.5t	1.27
19 座＜客车座位≤ 39 座	1.5	3 轴	1.7
40 座≤客车座位	1.8	4 轴	1.9
		5 轴	1.97
		6 轴	2

注：本项目具体收费标准需通过政府批准后执行，上述标准为本方案中测算的标准数据。

依据《公路工程技术标准（JTGB01-2014）》和《道路工程设计规范(CJJ37-2012)》综合选取交通量预测车型转换为收费车型的折算系数，各类代表车型折算系数取值，见下表（其中，收费车型=交通量预测车型/对应车型折算系数）：

3-2 各车型折算系数

客 车	≤9 座	10 座＜客车 座位≤19 座	19 座＜客车 座位≤39 座	40 座≤客 车 座位		
-----	------	--------------------	--------------------	----------------	--	--

折算系数	1.0	1.0	1.5	1.5		
货车	2 轴, 车长小于6 米且最大允许总质量小于4.5t	2 轴, 车长不小于6 米且最大允许总质量不小于4.5t	3 轴	4 轴	5 轴	6 轴
折算系数	1.0	1.5	2.5	2.5	4.0	4.0

收费收入计算公式为:

收费收入=收费交通量×公路里程×公路收费标准

依据《2018 年北京市收费公路统计公报》,考虑重大节假日免收小型客车通行费政策、本项目交通量中有少量特种车辆(如执行公务的军车、警车、消防车等,不需交纳过路费)、绿色通道政策等对本项目收费收入的影响,本项目收费收入考虑 20 天的免费期和 4%的免费车。

(二) 其他业务收入分析。

当拟建项目有相关的配套服务、开发等商业性设施时,应计入其建设投资、经营成本和税金等各项支出,同时也应计入其产品销售(营业)收入。

其他业务利润=其他业务收入-其他业务成本-税金及附加
 本项目考虑新增广告牌收入,每年按 5%增长率增长。

(三) 回收固定资产余值。

到计算期末收回固定资产余值。

(四) 回收流动资金。

到计算期末流动资金全部回收。

(五) 补贴收入。

1. 约定通行费标准计算。在既定的投资及运营成本约束条件下，通过规划求解计算出合理的约定通行费标准，使运营期期末刚好能够还本付息。

2. 补贴收入。补贴收入=（约定通行费标准-现行通行费标准）交通量里程。北京市现行通行费标准为 0.5 元/公里小车（现行通行费标准以政府实际批复为准）。补贴以实际通车日起开始计算。

综合以上，在专项债券存续期内，本项目分年度专项收入如下表：

3-3 项目分年度专项收入表

单位：万元

序号	/	分年专项收入							
	年份	2025 年	2026 年	2027 年	2028 年	2029 年	2030 年	2031 年	2032 年
1	合计	14,430.51	27,597.33	27,880.33	28,166.33	28,455.33	28,772.67	29,008.33	29,197.00
序号	年份	2033 年	2034 年	2035 年	2036 年	2037 年	2038 年	2039 年	2040 年
	年份	2033 年	2034 年	2035 年	2036 年	2037 年	2038 年	2039 年	2040 年
1	合计	29,387.33	29,579.00	29,760.33	29,941.67	30,126.33	30,312.67	30,500.33	61,773.67

二、项目安排财政资金

（一）对应的政府性基金收入。

本次发债不涉及。

（二）财政补助收入。

本项目不涉及。/补贴部分已在项目测算中展示。

（三）其他财政资金。

本项目不涉及。

三、项目运营期收入合计

本项目不涉及。

第四章 项目运营支出分析

运营期内，本项目运营支出包括：日常养护、中小修大修费用；人员运营费用；路产运营管理费用；隧道运营管理费；折旧费；摊销费；财务费用支出；税费支出。

一、运营成本支出

运营期内，本项目运营成本包括日常养护、中小修大修费用；人员运营费用；路产运营管理费用；隧道运营管理费；折旧费；摊销费。

（一）日常养护、中小修大修费用。

根据《2018 年北京市收费公路统计公报》中养护支出成本相关数据及相关运营单位对高速公路养护经验，地上扩建部分养护及中小修增量费用暂按 15 万元/公里计，大修增量费用暂按 467 万元/公里计；隧道新建部分运营初始年财务养护及中小修费用暂按 45 万元/公里计，大修费用暂按 1400 万元/公里计，考虑本项目运营后，随着交通量的逐年增长，公路的破损程度也将逐年加大，因此，公路每年所需的日常养护费用、中小修专项工程亦将同时增加，预计年增长速度暂按 5%计；首次大修安排在项目建成后第 10 年。大修当年不重复计取日常养护及中小修费用。

（二）人员运营费用。

本项目建成后，项目公司负责高速公路的运营管理，主要为收费管理费及相关费用。

根据《2018 年北京市收费公路统计公报》中运营管理费用及相关运营单位对现有高速公路运营管理费的调查,确定本项目收费运营管理费暂按 70 万元/年收费通道计。其中,地上扩建部分收费通道数无变化;隧道新建部分收费通道数为 34 条。

(三) 路产运营管理费用。

地上扩建部分增量路产运营管理费用暂按 4 万元/年公里计;隧道新建部分暂按 10 万元/年公里,年增长率暂按 5% 计。

(四) 隧道运营管理费。

按照隧道每年耗电量,每年隧道运营管理用约为 1759 万元。

(五) 折旧费。

固定资产折旧采用直线折旧法,折旧年限按 15 计。根据财政部、交通部《高速公路公司财务管理办法》,净残值率按照固定资产原值的 3% ~ 5% 确定,本项目净残值率按 4% 计。

(六) 摊销费。

根据资本保全的原则,对无形资产、递延资产按 10 年进行分摊,计入总成本中。本工程中不计摊销。

二、财务费用支出

运营期内,本项目财务费用合计主要为专项债券付息。

按照过往年度发债利息及本次预计发债利息计算。

项目本次计划申请地方政府专项债券 40,000.00 万元，预计本期专项债券年利率为 1.99%，按照测算日（测算日为 2026 年 9 月 14 日）前最近的十年期北京市政府专项债券（即《2026 年北京市政府专项债券（五期）》）票面利率确定，期限 10 年，半年付息，资金专项用于项目的工程建设。

4-1 分年还本付息支出

单位：万元

年份	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年	2024 年	2025 年	2026 年	2027 年	2028 年	2029 年	2030 年
专 项 债 利 息	3,30 1.18	3,60 1.29	3,91 8.29	4,23 5.29	4,235 .29	4,235 .29	4,434 .29	5,03 1.29	5,03 1.29	5,031 .29	5,28 5.01
专 项 债 本 金	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
年份	2031 年	2032 年	2033 年	2034 年	2035 年	2036 年	2037 年	2038 年	2039 年	2040 年	-
专 项 债 利 息	5,53 8.74	5,53 8.74	5,53 8.74	5,53 8.74	2,237 .56	1,738 .45	824.4 5	507. 45	507. 45	253.7 3	-
专 项 债 本 金	-	-	-	-	106,5 47.00	40,00 0.00	20,00 0.00	-	-	25,50 0.00	-

三、税费支出

包括增值税、城市维护建设税、教育费附加。

（一）增值税

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)，经国务院批准，自2016年5月1日起，在全国范围内全面推开营业税改征增值税（以下称营改增）试点，建筑业、房地产业、金融业、生活服务业等全部营业税纳税人。

增值税税率：提供交通运输、邮政、基础电信、建筑、不动产租赁服务，销售不动产，转让土地使用权。

应纳税额=销项税额-进项税额

销项税额=(含税销售额)/(1+税率)×税率

进项税额=(外购原料、燃料、动力)×税率/(1+税率)

本项目进项税主要考虑了项目建设成本的进项税额抵扣及运营期公路养护、大中修费用中的材料和机械费用等费用的进项税额抵扣。

当期销项税额小于当期进项税额不足抵扣时，其不足部分可以结转下期继续抵扣。

《关于协助提供东六环（京哈高速-潞苑北大街）改造、京哈高速（五环路-六环路）加宽改造工程相关材料的函》涉税相关问题如下：测算专项债后的税收政策，应就通行费收入考虑增值税、城建税、教育费附加、地方教育附加相关税费影响。以取得不含税通行费收入为计税依据，增值税征收率为3%。

（二）城市维护建设税

根据《中华人民共和国城市维护建设税暂行条例》，本

项目城市维护建设税税率为 7%。城市维护建设税=增值税 × 税率

（三）教育费附加

根据《关于征收教育费附加的暂行规定》、《关于统一地方教育附加政策有关问题的通知（财综[2010]98 号）》，教育费附加费率为 3%。地方教育附加费率为 2%。

教育费附加=增值税 × 费率

（四）企业所得税

根据《中华人民共和国企业所得税法》、《中华人民共和国企业所得税法实施条例》，本项目所得税税率为 25%。

所得税=应纳税所得额 × 所得税税率

应纳税所得额=收入总额-准许扣除项目金额

根据《财政部国家税务总局关于地方政府债券利息免征所得税问题的通知》（财税〔2013〕5 号）规定，免征企业所得税和个人所得税。

项目测算所适用的税率具体以国家相关税收法规的规定和实际纳税标准为准。

四、其他支出

本项目不涉及。

综上，债券存续期内，本项目分年度运营支出情况如下表：

4-2 项目分年度运营支出表

单位：万元

序号	年份	2025 年	2026 年	2027 年	2028 年	2029 年	2030 年	2031 年	2032 年
1	合计	5,919.00	7,381.00	7,567.33	7,760.67	7,960.67	8,168.00	8,382.67	8,604.33
序号	年份	2033 年	2034 年	2035 年	2036 年	2037 年	2038 年	2039 年	2040 年
1	合计	8,834.33	30,727.33	8,945.67	9,573.00	9,837.00	10,110.67	10,393.67	3,496.33

第五章 项目收益与融资平衡方案

一、项目收益分析

综上，债券存续期内，本项目分年度收益情况如下表：

5-1 项目分年度收益表

单位：万元

年份	2025 年	2026 年	2027 年	2028 年	2029 年	2030 年	2031 年	2032 年
项目收入	14,430.51	27,597.33	27,880.33	28,166.33	28,455.33	28,772.67	29,008.33	29,197.00
运营支出	5,919.00	7,381.00	7,567.33	7,760.67	7,960.67	8,168.00	8,382.67	8,604.33
收益	8,511.51	20,216.33	20,313.00	20,405.66	20,494.66	20,604.67	20,625.66	20,592.67
年份	2033 年	2034 年	2035 年	2036 年	2037 年	2038 年	2039 年	2040 年
项目收入	29,387.33	29,579.00	29,760.33	29,941.67	30,126.33	30,312.67	30,500.33	61,773.67
运营支出	8,834.33	30,727.33	8,945.67	9,573.00	9,837.00	10,110.67	10,393.67	3,496.33
收益	20,553.00	-1,148.33	20,814.66	20,368.67	20,289.33	20,202.00	20,106.66	58,277.34

二、项目融资还本付息分析

（一）专项债券应付本息。

本项目拟使用专项债券 192,047 万元，其中 2020 年发行 106,547 万元，2022 年发行 20,000 万元，2026 年发行 40,000 万元。债券利率分别为 3.38%、3.17%和预期 1.99%（按照测算日 2026 年 9 月 14 日前最近的十年期北京市政府专项债券，即《2026 年北京市政府专项债券（五期）》，票面利率确定），在债券存续期内每半年支付一次债券利息，

到期后一次性还本。分年度还本付息明细如下：

表 5-2 专项债券应付本息情况表

单位：万元

序号	年度	期初 本金	本期 新增	本期 偿还	期末 本金	融资 利率	本期 付息	本期还本 付息合计
1	2020 年	0	106,547. .00	0	106,547.0 0	3.38%	3,301.1 8	3,301.18
2	2021 年	106,547. 00	0	0	106,547.0 0		3,601.2 9	3,601.29
3	2022 年	106,547. 00	20,000. 00	0	126,547.0 0	3.17%	3,918.2 9	3,918.29
4	2023 年	126,547. 00	0	0	126,547.0 0		4,235.2 9	4,235.29
5	2024 年	126,547. 00	0	0	126,547.0 0		4,235.2 9	4,235.29
6	2025 年	126,547. 00	0	0	126,547.0 0		4,235.2 9	4,235.29
7	2026 年	126,547. 00	40,000. 00	0	166,547.0 0	1.99%	4,434.2 9	4,434.29
8	2027 年	166,547. 00	0	0	166,547.0 0		5,031.2 9	5,031.29
9	2028 年	166,547. 00	0	0	166,547.0 0		5,031.2 9	5,031.29
10	2029 年	166,547.	0	0	166,547.0		5,031.2	5,031.29

		00			0		9	
11	2030 年	166,547.00	0	0	166,547.00	0	5,285.01	5,285.01
12	2031 年	166,547.00	0	0	166,547.00		5,538.74	5,538.74
13	2032 年	166,547.00	0	0	166,547.00		5,538.74	5,538.74
14	2033 年	166,547.00	0	0	166,547.00		5,538.74	5,538.74
15	2034 年	166,547.00	0	0	166,547.00		5,538.74	5,538.74
16	2035 年	166,547.00	0	106,547.00	60,000.00		2,237.56	108,784.56
17	2036 年	60,000.00	0	40,000.00	20,000.00		1,738.45	41,738.45
18	2037 年	20,000.00	0	20,000.00	0		824.45	20,824.45
19	2038 年	0	0		0		507.45	507.45
20	2039 年	0	0		0		507.45	507.45
21	2040 年	0	25,500.00	25,500.00	0		253.73	25,753.73
合计		2,298,205.00	192,047.00	192,047.00	2,298,205.00		76,563.85	268,610.85

(二) 市场化融资应付本息。

本项目不涉及。

三、项目收益与融资平衡分析

(一) 专项债券资金收益与融资自求平衡分析

根据以上分析，债券存续期内，本项目专项债券资金收益与融资平衡情况如下表：

表 5-3 专项债券资金收益与融资平衡情况表

单位：万元

序号	年度	项目收益(含 以往年度收 益结余)	专项债券还本付息			年度可否平衡
			到期 本金	本期 付息	本息 合计	
1	2020 年	-3301.18		3301.18	3301.18	否，建设期
2	2021 年	-6902.47		3601.29	3601.29	否，建设期
3	2022 年	-10820.76		3918.29	3918.29	否，建设期
4	2023 年	-15056.05		4235.29	4235.29	否，建设期
5	2024 年	-19291.34		4235.29	4235.29	否，建设期
6	2025 年	-15015.12		4235.29	4235.29	否
7	2026 年	766.92		4434.29	4434.29	可
8	2027 年	16048.63		5031.29	5031.29	可
9	2028 年	31423		5031.29	5031.29	可
10	2029 年	46886.37		5031.29	5031.29	可
11	2030 年	62206.03		5285.01	5285.01	可
12	2031 年	77292.95		5538.74	5538.74	可
13	2032 年	92346.88		5538.74	5538.74	可
14	2033 年	107361.14		5538.74	5538.74	可
15	2034 年	100674.07		5538.74	5538.74	可
16	2035 年	12704.17	106547	2237.56	108784.56	可
17	2036 年	-8665.61	40000	1738.45	41738.45	否
18	2037 年	-9200.73	20000	824.45	20824.45	否
19	2038 年	10493.82		507.45	507.45	可
20	2039 年	30093.03		507.45	507.45	可
21	2040 年	62616.64	25500	253.73	25753.73	可
合计		144524.62	192047	76,563.85	268,610.85	可

本息 覆盖 倍数	1.23
----------------	------

综上，本项目预期项目收益对拟使用的专项债券本息的覆盖倍数为 1.23，能够合理保障专项债券本息，实现项目收益与融资自求平衡。

（二）市场化融资资金收益与融资自求平衡分析

本项目不涉及。

（三）分账管理

本项目无市场化融资。首发集团将严格按照本方案中项目收益与融资平衡方案测算所列数据，将用于偿还专项债券的还本付息资金及时足额缴纳国库，确保专项债券还本付息资金安全。

四、专项债券项目收支预算表

(一) 用于项目建设的收支预算

收支类别	公式	公式
一、建设资金来源	$A=H+I+K+L+M$	1,173,740
(一) 财政安排资金	$H=AA+AB+AC+AD+AE$	981,740
其中：中央预算内投资	AA	0
超长期特别国债	AB	0
本地区一般公共预算	AC	668,393
本地区政府性基金预算	AD	0
其他财政资金	AE	553,300
(二) 地方政府专项债券	$I \geq AF$	192,047
其中：用作项目资本金	AF	0
(三) 项目单位市场化融资	K	0
(四) 单位自筹资金	L	0
(五) 其他资金	M	0
二、项目建设支出	$B=N+O+P+Q$	962,805
(一) 项目建设成本(不含财务费用)	M	943,514
(二) 财务费用-专项债券付息	O	19,291
(三) 财务费用-市场化融资付息	P	0
(四) 其他建设支出	Q	
三、项目运营预期收入	$C=R+S+T$	484,889
(一) 财政资金	$R=AG+AH+AI+AJ$	
其中：对应的政府性基金收入	AG	
政府性基金预算安排补助	AH	
一般公共预算安排补助	AI	
其他财政资金	AJ	
(二) 项目专项收入	S	484,889
(三) 其他收入	$T \geq AK+AL$	
其中：其他项目专项收入	AK	
项目单位资金	AL	
四、项目运营支出	$D=U+V+W+X$	210,935

(一) 项目运营成本 (不含财务费用)	U	153,662
(二) 财务费用-专项债券付息支出	V	57,273
(三) 财务费用-市场化融资付息支出	W	0
(四) 税费支出	X	
(五) 其他运营支出	Y	
五、专项债券还本	E	192,047
六、市场化融资还本	F	

五、项目收益融资平衡评价结果

经测算,本项目收益对全部融资本息的覆盖倍数为 1.23 倍;偿还专项债券的收益对债券本息的覆盖倍数为 1.23 倍。项目相关预期收益能够合理保障偿还融资本金和利息,可以实现项目收益和融资的自求平衡。以上数据及结果已经天圆全会计师事务所核算通过。

第六章 项目事前绩效评估情况

一、项目实施的必要性、公益性、收益性

(一) 项目必要性评估

近年来,项目所在区域的通州区和北京城市副中心以高等级道路为主体的主骨架公路网系统建设取得了重大进展,但是与快速发展的国民经济和公路运输业相比,公路建设进展缓慢,已经影响到公路运输功能的充分发挥,需要加快公路网建设特别是高速公路网和干线公路网建设的步伐,以满足社会经济发展对公路运输的需求。虽然北京地区采取小汽车摇号措施,但机动车的出行量目前仍较大,尤其是近郊新城之间的交通出行需求更为突出。六环路作为东部地区南北向的主要交通干道,承担了比较重的交通压力,交通拥堵时有发生,也引发了一定的交通事故。

目前由于区域内公路网功能层次不明确,缺乏合理的客货运分流通道,几乎所有的公路系统客货车辆混行、速度快慢并存,且重载交通严重,过境大型车辆影响较大,导致整体路网运输效率低下。近年来北京市完成了市区与河北省、天津市等的对外快速放射形交通走廊的建设,大大缓解了市区的交通压力,减少了对市区的严重干扰,但由于放射线之间缺乏足够的联络线,影响了客货运输的分流,降低了整体路网的运输效率。所以,在加快公路网建设的同时,需要使

区域和地方公路网建设在国家公路网规划的前提下，统一规划、统一建设，做到功能层次明确，布局结构合理，发挥路网的整体网络效应。六环路目前承担了北京市近郊新城之间的客运联系通道功能，以及过境货运通道功能，还是国高网的重要组成部分。现状客运货运混杂，造成了运输效率低。

区域内高等级公路所占比例较低，虽然随着建设，高速公路、一级、二级、三级、四级和等外公路基本呈现由大至小的增长顺序，但各等级公路在公路总里程中所占比例结构却呈现由小到大的顺序。由于公路网现状的等级水平较低，加上混合交通，配套设施不全及公路两侧的城市化、街道化倾向，直接导致公路行驶速度低、交通事故多，影响和制约了公路客货运输乃至社会经济的发展。

项目影响区内六环路和京哈高速交通负荷度较大，高速公路以下等级公路存在着机动车和非机动车混行交通问题。机动车非机动车之间相互干扰，交通阻塞和交通事故时有发生。重载交通多，造成路面使用寿命缩短，车速低，车道数少，超车困难，降低了公路的通行能力，造成公路服务水平较低。公路网的现状服务水平无法满足区域经济快速发展的需求。

综上所述，东六环路的加宽改造，对提高该段道路通行能力，实现规划城市空间结构布局，整合城市空间环境，满足城市副中心建设具有必要性。

（二）项目公益性评估

本项目属于交通基础设施项目，具有公益性。一是体现城镇化的国家战略，缓解交通拥堵。本项目作为六环路加宽改造工程，将提高现状道路通行能力，有效缓解北京市东部地区南北方向的快速交通能力，使城市副中心与房山、门头沟、大兴等近郊新城，以及首都机场、新机场的联系更加通畅。二是对所在区域的经济发展和社会文明起到积极作用。项目促进沿线产业兴起和资源开发，使企业经济效益提高，地区经济长足发展，提供大量就业机会，整合城市空间环境。三是增加绿化面积，改善城市环境。本项目建成后，地面原六环将改造为慢行交通及绿化公园，预计增加绿化面积约 50 公顷，新增绿化每年可吸收约 23 万吨二氧化碳，20 年内可吸收约 460 万吨二氧化碳，从而既能节约能源、减轻环境污染，又能增加绿化面积、改善城市环境。

（三）项目收益性评估

本项目属于交通基础设施项目，直接财务收益为高速公路通行费收入以及公路沿线广告牌等附属设施、配套服务、开发等商业性设施等的经营收益。从经济效益来看，其直接经济效益和间接经济效益主要表现为所涉及的公路运输系统在客货运输过程中所发生的运输费用的节约、运输时间的节约、运行拥挤程度的缓解、运输质量的提高、交通事故损失的减少等。从交通投资对经济的拉动作用来看，本项目的建设，将进一步完善北京市东部地区高等级公路网络，加强北京城市副中心与各近郊新城之间、与首都机场和新机场之

间的交通联系，通过投资的乘数效应带动本地区相关产业发展和劳动力就业。

二、项目投资合规性与项目成熟度

根据国家发改委财政部联合下发《关于印发地方政府专项债投向领域有关规定的通知》（发改投资〔2023〕1232号）中提出，新增专项债券重点用于交通基础设施、能源项目、农林水利、生态环保项目、社会事业、城乡冷链物流设施、市政和产业园区基础设施、新型基础设施、国家重大战略项目、保障性安居工程、特殊重大项目等十一大领域。本项目属于交通基础设施项目，属于专项债券支持的领域，项目投资合规。

东六环加宽改造项目已取得有关部门的审批手续，包括立项批复、用地批复、环评手续、规划手续等，符合国家产业政策及地区发展规划，项目投资手续完备，具有一定的成熟度，目前处于建设阶段。

三、项目资金来源和到位可行性

本项目总投资 1,173,740 万元，资金来源包括财政预算资金 428,393 万元，占比 36.50%；车辆购置税资金 313,300 万元，占比 26.69%；政府固定资产投资 240,000 万元，占比 20.45%；其余使用专项债券资金 192,047 万元，占比 16.36%。申请地方政府专项债券，实际发行 192,047 万元，分 3 期发行，第一期发行 106,547 万元，第二期发行 20,000 元，第三期发行 40,000 万元，剩余 25,500 万元未来年度发行。2026 年，本项目仍有部分土建标、附属标需进行计量及支付、部

分线征地拆迁费根据合同约定进行支付，因此申请本项目于2026年发行40,000万元。资金来源都符合国家相关法规政策要求，资金来源合规，符合财政承受能力和政府投资能力，专项债券能实现偿债来源与融资自求平衡，资金到位具有可行性。

四、项目收入、成本、收益预测合理性

本项目收入来源为高速公路通行费收入，预计收入为484,889万元，预计专项债利息76,564万元，项目运营成本为153,662万元，，本项目会有一定收益。

五、债券资金需求合理性

本项目填报了绩效目标表，设定了相应的产出指标，指标进行了细化量化，具有一定的产出效率。

六、项目偿债计划可行性和偿债风险点

本项目的投资主要依靠项目收入来解决，若项目相关的相关收入未能达到预测值，将影响项目整体收益，对债券还本付息产生影响。因此可能存在一定的风险。

1. 不可抗力导致的工程进度风险

主要是指恶劣的自然条件，恶劣的气候和环境，恶劣的现场条件以及不利的地理环境等。项目存在因自然环境和施工条件的因素而形成的风险，如地震、风暴、异常恶劣的雨、雪、冰冻天气等；未能预测到的特殊地质条件，如泥石流、河塘、流沙、泉眼等。恶劣的施工现场条件或考古文物保护等都会造成工期的拖延和财产的损失。

风险控制措施：由自然环境和施工条件造成的风险最好的控制措施是通过购买保险等方式进行风险转移，风险转移是向保险公司投保，将项目部分风险损失转移给保险公司承担。

2. 项目实施主体管理风险

来源于项目实施主体的风险主要是项目实施主体作为项目管理的甲方存在设计变更频繁、资金来源不落实、监管不到位、验收不及时等风险。

风险控制措施：加强对项目实施过程的监督管理，合理统筹项目资金，及时根据已完工程量拨付资金，隐蔽工程、关键部位专人现场参与验收，当施工单位提交竣工验收申请报告时，及时组织专业的团队进行竣工验收，确保项目尽早投入使用。

3. 利率风险

在专项债券存续期内，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一定影响，进而影响项目投资收益的平衡。

风险控制措施：要求项目实施主体合理安排债券发行金额和债券期限，做好债券的期限配比、还款计划和资金准备。密切关注宏观经济市场，充分与市场机构沟通，选择合适的发行窗口，降低财务成本，保证项目收益与融资平衡。

4. 收入不足风险

在专项债券存续期内，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城市人口的波动和土地市场的变化，对本项目收入产生一定影响，进而影响项目投资收益的平衡。

风险控制措施：合理测算项目成本、收入、还款计划和资金准备。密切关注宏观经济市场发展动态，保证项目收益与融资平衡。

七、绩效目标设定及合理性

（一）目标设定

本项目绩效目标设定为：

1. 数量指标：设置互通立交 4 座，分离式立交 4 处、管理中心 1 处、救援中心 1 处，其中加宽中桥 4 座，加宽小桥 1 座，加宽通道 5 处，新建隧道 1 座（长度 9.160 公里），加宽涵洞 12 道。

2. 质量指标：项目检验合格率达到 100%。

3. 时效指标：完成项目本年建设任务 100%。严格按照工程施工进度支付、监管资金用途进行资金申请，并支付，执行率为 100%。

4. 成本指标：严格按照工程施工进度拨付、监管资金，控制项目总投资，执行率 100%。

5. 经济效益指标：带动基础设施投资建设，促进区域交通一体化，构建综合交通体系的需要。项目建成后将大幅提升东六环路通行量，通行费收入得到明显提升。

6. 社会效益指标：实现规划城市空间结构布局，满足城市副中心建设的需要；满足六环路功能定位，适应交通功能调整的需要。

7. 生态效益指标：施工不造成环境污染，整合城市空间环境，满足副中心城市规划和城市设计的需要。

8. 可持续影响：在城市副中心规划中，将形成“一轴、一带、多组团”的空间布局。其中的“一轴”即沿六环路形成清新明亮的创新发展轴。创新发展轴向外纵向联系北京东部地区和北京首都国际机场、北京新机场，对内串联宋庄文化创意产业集聚区、行政办公区、城市绿心、北京环球主题公园及度假区等多个功能中心，形成鼓励创新、充满活力的现代城市空间。

9. 服务对象满意度：居民满意度 $\geq 90\%$ 。

（二）目标设定合理性

本项目绩效目标框架完整、逻辑清晰、要素齐全，已按财政预算绩效管理要求，从数量、质量、时效、成本、经济效益、社会效益、生态效益、可持续影响、服务对象满意度九个维度全面设定，基本实现目标明确、指标量化、重点突出、可考核、可追踪。

整体来看，绩效目标紧密贴合立项政策、城市规划与工程建设实际，前瞻性与约束力较强，指标设置科学合理，符合交通基础设施建设项目绩效管理规范。

八、其他需要纳入事前绩效评估的事项

无。

九、项目事前绩效评估结果

按照《中共中央国务院关于全面实施预算绩效管理的意见》（中发〔2018〕34号）、《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）等法律法规及规范性文件规定，本项目已开展事前绩效评估工作。

根据事前评估报告，该项目的实施是必要的，绩效目标设置符合实际，预期绩效可实现程度较高，预算编制科学合理，事前调研充分，资金筹措合规，债券偿还能力较强，项目事前绩效评估分数为100分，总体意见为：予以支持。

第七章 项目风险控制

本项目周期长，不可预见因素多，需要分析识别在项目全生命周期内潜在的主要风险因素，揭示风险来源，判别风险程度，提出规避风险对策，降低风险损失。

一、影响项目施工进度的风险及控制措施

（一）风险可能

本项目涉及工作周期较长，流程较为繁琐，项目推进工作中可能由于主观原因或不可抗力因素，出现进度延误等情况，从而导致项目开展不能按照预期及时推进或部分受阻，带来一定的项目实施风险。

（二）控制措施

一是完善相关手续。本项目用地是建设单位通过合法渠道得到的合法建设用地，项目已经过相关部门批准，各项手续齐全。**二是做好资金保障。**项目单位将严格根据项目施工计划投入资金、督促施工，确保本项目能够按照预定期限投入使用。**三是优选施工队伍。**根据公平、公开的原则择优选择施工承包单位，严格落实施工项目经理负责制，保证工程质量。**四是加强现场管理。**对噪声较大的设备进行隔声降噪处理，并加强运输车辆管理，防止噪声扰民，减少噪音对当地居民生活的影响。**五是落实安全责任。**加强职工安全培训，落实安全生产各项要求，倡导应用安全生产技术，把安全事故发生率降到最低。

二、影响项目资金筹措的风险及控制措施

（一）风险可能

项目建设是一个复杂的系统工程，建设过程中可能由于规划调整、物价上涨等因素造成投资概算增加。专项债券发行一部分后，可能由于政策变化等因素导致剩余专项债券额度不能按计划全部发行，后续资金筹措出现问题。

（二）控制措施

一是加大资金保障力度。将项目纳入当地政府重点工程，做好投融资规划和资金使用审核，加大政策和资金倾斜力度，为项目实施提供有利的资金保障。**二是加强工程成本控制。**项目可行性研究报告编制过程中，在测算项目总投资时已考虑原材料价格上涨导致项目施工成本增加的相关风险。同时，在项目建设过程中，加强项目施工预算管理、招标及合同管理，尽可能控制建设成本。**三是严格变更审批程序。**对于项目设计方案调整、采购成本上升等因素造成项目总概算出现中的重大变更的，严格履行必要的审批程序，合理确定增量部分资金来源。**四是制定应急处置预案。**项目单位、同级主管部门和财政部门已针对各种特殊状况研究制定应急处置预案，确保在项目概算增加或原有资金来源不能及时到位等情形下能妥善处置资金矛盾，避免形成“半拉子工程”。

三、影响项目收益实现的风险及控制措施

（一）风险可能

由于对未来经营收入的判断不准确、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，投入运营后的自身收入未能达到预测值的风险。将影响项目整体收益，导致项目资金投入和现金流入不能平衡，对债券还本付息产生影响。

（二）控制措施

一是严格收益平衡测算。以可靠数据为基础，严格规范收益平衡测算的方法，最大限度提升预测精准度，确保债券建成后能基本按照预算实现收益。**二是提升项目运营效率。**择优选择有资质有能力的第三方专业机构合作运营，督促项目公司建立周密的组织架构和完善的内部治理机制，提高自身的运营能力，提升所提供的产品或服务的效率和质量。**三是落实缺口补救措施。**如因特殊原因导致后续偿债出现困难，北京市将通过调减投资计划、处置可变现资产、调整预算支出结构等方式筹集资金偿还债务，坚决避免专项债券兑付风险。

第八章 还款保障情况

一、还款责任及保障

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

项目申请的专项债券存续期内，项目单位及主管部门将按照《地方政府债务信息公开办法（试行）》（财预〔2018〕209号）规定，及时披露项目相关信息，包括项目使用的债券规模、期限、利率、偿债期限及资金来源、债券资金使用情况、项目实施进度、运营情况、项目收益及对应资产情况等信息，以保护投资者的权益。在债券存续期内，当项目建设、运营情况发生重大变化或者发生对投资者有重大影响的事项，项目单位和主管部门将按照规定及时披露相关信息。

二、项目资产管理

专项债券存续期内，专项债券对应形成的项目资产为国有资产，资产和权益登记在北京市交通委员会（主管部门）名下。项目资产权属清晰，不存在任何抵押或担保，债券存续期内不将专项债券项目对应资产违规注入企业或用于担保抵押等影响本项目权益的风险操作。在债券存续期间，北京市交通委员会（主管部门）定期对项目资产进行检查和盘点，相关监管部门做好资产监督管理，定期开展资产查验，依法进行审计监督。

三、项目还本付息资金对应的收入管理

一是预算编制。专项债券项目对应的政府性基金收入和用于偿还专项债券本息的专项收入应按地方政府债务管理规定和预算编制要求，全部纳入部门预算编制范围，编入部门政府性基金征收预算。项目单位应按照事前约定的专项债券还本付息资金收缴责任，根据还本付息资金归集计划等，逐个项目编制专项债券还本付息资金收入征缴预算，并细化明确项目收入计划用于偿付债券代码及本金、利息、手续费等。主管部门负责审核本部门及所属管理单位编制的各个专项债券项目用于还本付息资金收入征收预算，汇总形成本部门专项债券项目还本付息资金收入预算建议和预算草案。财政部门根据专项债券项目实施方案、还本付息资金归集计划等，审核相关部门专项债券项目收入征收预算安排，确保专项债券还本付息资金收入全额纳入政府性基金预算，报经同级人大或人大常委会批准执行。

二是预算执行。财政部门根据专项债券项目实施方案、还本付息资金归集计划、预算安排、债券还本付息时间等，提前向主管部门下发专项债券还本付息资金收入上缴通知。主管部门、管理单位根据预算安排或通知，向运营单位开具电子《非税收入一般缴款书》，及时实现政府性基金收入或完成专项收入征缴工作，并将收入关联到具体的专项债券项目和债券代码等。专项债券项目收入不足以偿付本金、利息、手续费的，项目单位可以调入本单位其他非债券项目专项收入弥补。采取以上措施后专项债券项目收入仍不足以偿付本金、利息、手续费的，主管部门可以从本部门其他非债券项目单位调入专项收入弥补。财政部门在预算管理一体化系统和专项债券穿透式监控系统中，根据实际缴款信息，将资金核算到对应专项债券的项目。主管部门和管理单位未按既定方案落实专项债券还本付息资金的，财政部门可以采取扣减相关预算资金等措施，确保专项债券按时足额还本付息。

第九章 其他需要说明的事项

