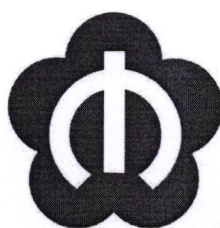


2020 年南京地铁集团有限公司绿色债券 (第一期) 募集说明书

发行人



南京地铁集团有限公司

(南京市玄武区中山路 228 号地铁大厦)



牵头主承销商/簿记管理人



国开证券

CHINA DEVELOPMENT BANK SECURITIES

(住所: 北京市西城区阜成门外大街 29 号 1-9 层)

联席主承销商

联席主承销商



南京证券股份有限公司

NANJING SECURITIES CO., LTD.

(南京市江东中路 389 号)



中信建投证券股份有限公司

CHINA SECURITIES CO., LTD.

(北京市朝阳区安立路 66 号 4 号楼)

2020 年 4 月

声明及提示

一、发行人声明

发行人已批准本期债券募集说明书及其摘要，发行人全体管理人员承诺其中不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性、完整性承担个别和连带的法律责任。

二、发行人负责人和主管会计工作的负责人、会计机构负责人声明

发行人负责人和主管会计工作的负责人、会计机构负责人保证本期债券募集说明书及其摘要中财务报告真实、完整。

三、主承销商勤勉尽责声明

主承销商根据《中华人民共和国证券法》、《企业债券管理条例》及其他相关法律法规的有关规定，遵循勤勉尽责、诚实信用的原则，独立地对发行人进行了尽职调查，对本期债券募集说明书及其摘要进行了核查，确认其中不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

四、律师事务所声明

律师事务所及经办律师保证由本所同意发行人在募集说明书及其摘要中引用的法律意见书的内容已经本所审阅，确认募集说明书及其摘要不致因上述内容出现虚假记载、误导性陈述及重大遗漏引致的法律风险，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

五、投资提示

凡欲认购本期债券的投资者，请认真阅读本期债券募集说明书及其有关的信息披露文件，并进行独立投资判断。主管部门对本期债券发行所作出的任何决定，均不表明其对债券风险作出实质性判断。

凡认购、受让并持有本期债券的投资者，均视同自愿接受本期债

券募集说明书对本期债券各项权利义务的约定。

债券依法发行后，发行人经营变化引致的投资风险，投资者自行负责。

六、其他重大事项或风险提示

投资者在评价本期债券时，应认真考虑在募集说明书中列明的各种风险。除发行人和主承销商外，发行人没有委托或授权任何其他人或实体提供未在本募集说明书中列明的信息和对本募集说明书作任何说明。

投资者若对本募集说明书及其摘要存在任何疑问，应咨询自己的证券经纪人、律师、专业会计师或其他专业顾问。

七、期后事项情况

截至本期债券发行前，发行人不存在重大违法违规的情形，无对本期债券发行存在实质性影响的事件发生。

2018年，发行人审计机构由中兴华会计师事务所（特殊普通合伙）变更为北京永拓会计师事务所（特殊普通合伙），系根据南京市国资委要求对国有企业审计机构进行的定期调整。北京永拓会计师事务所对发行人2018年度财务报表出具了京永审字（2019）第148130号标准无保留意见的审计报告，并已出具对发行人财务报告追溯调整事项的说明。

八、发行人持续符合发行条件情况

（一）截至2018年末，发行人经审计的资产总计为17,719,699.02万元，负债合计为11,279,044.28万元，所有者权益合计为6,440,654.74万元，资产负债率为63.65%，发行人净资产不低于人民币6,000万元，符合《证券法》第十六第一款第一项、《企业债券管理条例》第十二条第一项的规定。

（二）截至本申请签署之日，发行人公开发行的企业债券、公司债券余额66.80亿元，本期债券发行后，发行人累计债券余额不超过公司2018年末净资产的40%，符合《证券法》第十六第二款、《企业债券管理条例》第十六条以及《国家发展改革委关于推进企业债券市场发展、简化发行核准程序有关事项的通知》第二条第二款的规定。

（三）发行人2016-2018年净利润分别为22,048.88万元、19,352.90万元和22,065.88万元，归属于母公司股东的净利润分别为53,368.40万元、34,639.82万元和22,203.92万元，近三年连续盈利，近三年平均归属于母公司股东的净利润36,737.38万元，按照当前市场合理利率水平计算,足以支付本期债券一年的利息,符合《证券法》第十六条第三款及《企业债券管理条例》第十二条第三款、第四款以及《国家发展改革委关于推进企业债券市场发展、简化发行核准程序有关事项的通知》第二条第三款的规定。

（四）发行人本期债券募集资金8亿元拟用于南京至句容城际轨道交通工程、3亿元拟用于南京地铁9号线一期工程、3亿元拟用于南京地铁10号线二期工程、6亿元拟用于南京地铁6号线工程（不含岗子村站及相邻区间）项目的建设,募集资金10亿元拟用于补充公司营运资金,发行人承诺各期债券发行完成后募集资金规模仍符合国家发展改革委的核准文件要求。本期债券募投项目符合国家产业政策和行业发展规划,符合《证券法》第十六条第一款第四项、《企业债券管理条例》第十二条第五项、《国家发展改革委关于推进企业债券市场发展、简化发行核准程序有关事项的通知》第二条第四项、《国家发展改革委办公厅关于充分发挥企业债券融资功能支持重点项目建设促进经济平稳较快发展的通知》第六项的规定。

（五）本期债券的发行利率将不超过国务院限定的利率水平,符

合《中华人民共和国证券法》第十六条第一款第五项、《企业债券管理条例》第十八条的规定。

（六）发行人不存在已经发行的公司债券或其他债务处于违约或者延迟支付本息的情形,符合《国家发展改革委关于推进企业债券市场发展、简化发行核准程序有关事项的通知》第二条第六项的规定。

（七）发行人自成立以来规范运作,近三年没有违法和重大违规行为,符合《国家发展改革委关于推进企业债券市场发展、简化发行核准程序有关事项的通知》第二条第七项的规定。

（八）中兴华会计师事务所（特殊普通合伙）（以下简称“中兴华”）已经对发行人2016年末、2017年末合并资产负债表，2016年度、2017年度的合并利润表和合并现金流量表进行了审计，并出具了中兴华审字【2017】第020897号、中兴华审字【2018】第020340号标准无保留意见的审计报告；北京永拓会计师事务所（特殊普通合伙）（以下简称“北京永拓”）已经对发行人2018年末合并资产负债表，2018年度的合并利润表和合并现金流量表进行了审计，并出具了京永审字（2019）第148130号标准无保留意见的审计报告。

（九）经联合资信评估有限公司综合评定，发行人长期主体信用评级为AAA级。

综上，发行人持续具备本期发行的主体资格；且本期发行已获得目前所需的各项批准和授权，该等批准和授权合法有效；发行人本期发行方案符合《公司法》、《证券法》、《条例》及《国家发展改革委关于支持优质企业直接融资进一步增强企业债券服务实体经济能力的通知》等相关法律、法规以及规范性文件的规定。

发行人承诺自2016年起至本期债券发行前，持续符合本期债券的发行条件，没有发生影响本期债券发行及对投资者做出投资决策有重

大影响的应予披露的事项。

九、综合信用承诺

发行人、主承销商、会计师事务所、评级机构、律师事务所均已出具信用承诺书，承诺若违反信用承诺书的承诺，将依据《证券法》、《企业债券管理条例》和《国家发展改革委办公厅关于进一步改进和加强企业债券管理工作的通知》等相关法律、法规和规定承担相应法律责任，并自愿接受惩戒。

十、本期债券基本要素

（一）债券名称：2020 年南京地铁集团有限公司绿色债券（第一期）（简称“20 南京地铁绿色债 01”）。

（二）发行总额：人民币 30 亿元。

（三）债券期限：本期债券期限为 5 年

（四）债券利率：本期债券固定利率债券。本期债券在存续期内的票面年利率为 Shibor（1Y）基准利率加上基本利差。Shibor（1Y）基准利率为簿记建档日前 5 个工作日全国银行间同业拆借中心在上海银行间同业拆放利率网（www.shibor.org）上公布的一年期上海银行间同业拆放利率（Shanghai Interbank Offered Rate，简称 Shibor）的算术平均数（基准利率四舍五入，保留两位小数）。本期债券的最终基本利差和最终票面年利率将根据簿记建档结果，由发行人与簿记管理人按照国家有关规定协商一致确定，并报国家有关主管部门备案，在本期债券存续期内固定不变。

本期债券采用单利按年计息，不计复利，逾期不另计利息。

（五）还本付息方式：本期债券每年付息一次，到期一次还本，最后一期利息随本金的兑付一起支付。每年付息时按债权登记日日终在托管机构托管名册上登记的各债券持有人所持债券面值所应获利

息进行支付，年度付息款项自付息日起不另计利息，到期兑付款项自兑付日起不另计利息。

（六）债券形式：实名制记账式债券。

（七）发行方式和对象：本期债券为实名制记账式债券，以簿记建档、集中配售的方式，通过中央国债登记结算有限责任公司的簿记建档场所和系统向机构投资者公开发行。

在承销团成员设置的发行网点发行对象为在中央国债登记公司开户的中国境内机构投资者（国家法律、法规另有规定者除外）；在上海证券交易所市场的发行对象为在中国证券登记公司上海分公司开立合格基金证券账户或 A 股证券账户的机构投资者（国家法律、法规禁止购买者除外）。

（八）承销方式：主承销商余额包销。

（九）资金及账户监管人：发行人聘请中信银行股份有限公司南京分行和中国民生银行股份有限公司南京分行为本期债券的资金及账户监管人，发行人和中信银行股份有限公司南京分行、中国民生银行股份有限公司南京分行分别签署了《资金账户开立和监管协议》。中信银行股份有限公司南京分行监管 15 亿元，其中 8 亿元用于南京至句容城际轨道交通工程项目建设，7 亿元用于补充营运资金；中国民生银行股份有限公司南京分行监管 15 亿元，其中 3 亿元用于南京地铁 9 号线一期工程项目建设，3 亿元用于南京地铁 10 号线二期工程项目建设，6 亿元用于南京地铁 6 号线工程（不含岗子村站及相邻区间）项目建设，3 亿元用于补充营运资金。

（十）债权代理人：国开证券股份有限公司

（十一）信用安排：本期债券无担保。

（十二）信用级别：经联合资信评估有限公司综合评定，发行人

长期主体信用等级为 AAA 级，本期债券的信用等级为 AAA 级。

目 录

释 义	1
第一条 债券发行依据	3
第二条 本期债券发行的有关机构	4
第三条 发行概要	9
第四条 认购与托管	12
第五条 债券发行网点	14
第六条 认购人承诺	15
第七条 债券本息兑付办法	17
第八条 发行人基本情况	18
第九条 发行人业务情况	50
第十条 发行人财务情况	109
第十一条 已发行尚未兑付的债券	142
第十二条 募集资金用途	148
第十三条 偿债保障措施	157
第十四条 风险揭示与对策	163
第十五条 信用评级	173
第十六条 法律意见	178
第十七条 投资者保护	181
第十八条 其他应说明的事项	187
第十九条 备查文件	188

释 义

在本募集说明书及其摘要中，除非文中另有所指，下列词语具有如下含义：

发行人/南京地铁/ 本公司/公司	指	南京地铁集团有限公司。
本期债券	指	人民币 30 亿元的 2020 年南京地铁集团有限公司绿色债券（第一期）。
本期发行	指	本期债券的发行。
募集说明书	指	发行人根据有关法律、法规为发行本期债券而制作的《2020 年南京地铁集团有限公司绿色债券（第一期）募集说明书》。
募集说明书摘要	指	发行人根据有关法律、法规为发行本期债券而制作的《2020 年南京地铁集团有限公司绿色债券（第一期）募集说明书摘要》。
国家发改委	指	中华人民共和国国家发展和改革委员会。
证券登记机构	指	中央国债登记结算有限责任公司（简称“中央国债登记公司”）和中国证券登记结算有限责任公司（简称“中国证券登记公司”）。
上交所	指	上海证券交易所。
牵头主承销商/簿记 管理人/债权代理人	指	国开证券股份有限公司。
联席主承销商	指	南京证券股份有限公司、中信建投证券股份有限公司。
联合资信	指	联合资信评估有限公司。
审计机构	指	北京永拓会计师事务所（特殊普通合伙）、中兴华会计师事务所（特殊普通合伙）。
发行人律师	指	北京金诚同达（南京）律师事务所。
承销团	指	主承销商为本次发行组织的承销团。
余额包销	指	承销团成员按承销团协议所规定的各自承销本期债券的份额承担债券发行的风

		险，在发行期结束后，将各自未售出的债券全部自行购入。
簿记建档	指	由发行人与簿记管理人确定本期债券的票面利率簿记建档区间，投资者直接向簿记管理人发出申购订单，簿记管理人负责记录申购订单，最终由发行人与簿记管理人根据申购情况确定本期债券的最终发行利率的过程。
申购和配售办法说明	指	簿记管理人为本次发行而制作的《2020年南京地铁集团有限公司绿色债券（第一期）申购和配售办法说明》。
市政府/市人民政府	指	南京市人民政府。
市国资委	指	南京市人民政府国有资产监督管理委员会。
债券持有人会议规则	指	发行人与债权代理人签署的《债券持有人会议规则》。
资金账户开立和监管协议	指	发行人与资金监管银行签署的《资金账户开立和监管协议》。
法定节假日或休息日	指	中华人民共和国的法定节假日或休息日（不包括香港特别行政区、澳门特别行政区和台湾省的法定节假日和/或休息日）。
工作日	指	中国境内商业银行的对公营业日。
元	指	人民币元。
近三年	指	2016 年度、2017 年度及 2018 年度
近三年及一期	指	2016 年度、2017 年度、2018 年度及 2019 年 1-9 月

本募集说明书中，部分合计数与各加数直接相加之和在尾数上可能略有差异，这些差异是由于四舍五入造成的。

第一条 债券发行依据

本期债券业经国家发展和改革委员会“发改企业债券[2019]88 号”文件批准公开发行。

南京市人民政府国有资产监督管理委员会于 2018 年 12 月 18 日出具“宁国资委综[2018]239 号”批复，同意发行人发行本期债券，发行规模不超过人民币 100 亿元，发行期限不超过 15 年。

南京地铁集团有限公司于 2018 年 9 月 6 日召开 2018 年第七次董事会并通过董事会决议，决定申请公开发行总额不超过人民币 100 亿元（含 100 亿元），债券期限为不超过 15 年的企业债券。

第二条 本期债券发行的有关机构

一、发行人：南京地铁集团有限公司

住所：南京市玄武区中山路228号地铁大厦

法定代表人：余才高

联系人：罗元涛、胡蓉、徐千千、潘丽娟

联系地址：南京市玄武区中山路228号地铁大厦2710室

联系电话：025-51892077

传真：025-51892751

邮政编码：210008

二、主承销商

1、牵头主承销商/簿记管理人：国开证券股份有限公司

住所：北京市西城区阜成门外大街29号1-9层

法定代表人：张宝荣

联系人：高晨亮、刘烁、包宏

联系地址：北京市西城区阜成门外大街29号1-9层

联系电话：010-88300819

传真：010-88300837

邮政编码：100037

2、联席主承销商：

南京证券股份有限公司

住所：南京市江东中路389号

法定代表人：李剑锋

联系人：梅红娟、张慧、朱腾达、钱晶、林蔚

联系地址：南京市江东中路389号南京证券大厦27层

电话：025-84552993

传真：025-84552997

邮政编码：210019

中信建投证券股份有限公司

住所：北京市朝阳区安立路66号4号楼

法定代表人：王常青

联系人：杨兴、孙江磊、崔溯雪

办公地址：北京市东城区朝阳门内大街2号凯恒中心B/E座2层

联系电话：010-85130443

传真：010-65608445

邮政编码：100010

三、托管人：

（一）中央国债登记结算有限责任公司

住所：北京市西城区金融大街33号通泰大厦B座5层

法定代表人：水汝庆

联系人：李皓、毕远哲

联系地址：北京市西城区金融大街10号

联系电话：010-88170745、010-88100731

传真：010-66061875

邮政编码：100032

（二）中国证券登记结算有限责任公司上海分公司

营业场所：上海市浦东新区陆家嘴东路166 号

负责人：聂燕

联系人：王博

联系地址：上海市浦东新区陆家嘴东路166 号中国保险大厦

联系电话：021-69970676、021-68870172

传真：021-38874800

邮政编码：200120

四、审计机构

北京永拓会计师事务所（特殊普通合伙）

住所：北京市朝阳区关东店北街1号2幢13层

法定代表人：吕江

联系人：施平、刘轶苏

联系地址：北京市朝阳区关东店北街1号2幢13层

联系电话：13451923019

传真：010-65955570

邮政编码：100020

中兴华会计师事务所（特殊普通合伙）

住所：北京市西城区阜外大街1号东塔楼15层

法定代表人：李尊农

联系人：赵云霞、胡静

联系地址：南京市建邺区嘉陵江东街50号康缘智汇港17楼

联系电话：15861809776

传真：025-83206200

邮政编码：210019

五、信用评级机构：联合资信评估有限公司

住所：北京市朝阳区建国门外大街2号中国人保财险大厦17层

法定代表人：王少波

联系人：竺文彬、唐立倩

联系地址：北京市朝阳区建国门外大街2号中国人保财险大厦17

层

联系电话：010-85679696

传真：010-85679228

邮编：100022

六、发行人律师：北京金诚同达（南京）律师事务所

住所：江苏省南京市建邺区奥体大街68号3栋12层

负责人：金文权

联系人：洪炜、闫琼琳

联系地址：江苏省南京市建邺区奥体大街68号3栋12层

联系电话：025-87729999

传真：025-87729888

邮政编码：210000

七、债权代理人：国开证券股份有限公司

住所：北京市西城区阜成门外大街29号1-9层

法定代表人：张宝荣

联系人：高晨亮、刘烁、包宏

联系地址：北京市西城区阜成门外大街29号1-9层

联系电话：010-88300819

传真：010-88300837

邮政编码：100037

八、资金及账户监管人：

中信银行股份有限公司南京分行

住所：南京市玄武区中山路348号

负责人：陆金根

联系人：周珠凤

联系地址：南京市秦淮区七家湾100号

联系电话：025-84212412

传真：025-84212409

邮政编码：210000

中国民生银行股份有限公司南京分行

住所：南京市玄武区洪武北路20号

负责人：林静然

联系人：孙亦嘯

联系地址：南京市玄武区洪武北路20号

联系电话：025-83176109

传真：025-83279037

邮政编码：210000

第三条 发行概要

一、**发行人：**南京地铁集团有限公司。

二、**债券名称：**2020 年南京地铁集团有限公司绿色债券（第一期）（简称“20 南京地铁绿色债 01”）。

三、**发行总额：**人民币 30 亿元。

四、**债券期限：**本期债券期限为 5 年。

五、**债券利率：**本期债券在存续期内的票面年利率为 Shibor(1Y)基准利率加上基本利差，Shibor（1Y）基准利率为簿记建档日前 5 个工作日全国银行间同业拆借中心在上海银行间同业拆放利率网（www.shibor.org）上公布的一年期上海银行间同业拆放利率（Shanghai Interbank Offered Rate，简称 Shibor）的算术平均数（基准利率四舍五入，保留两位小数）。本期债券的最终基本利差和最终票面年利率将根据簿记建档结果，由发行人与簿记管理人按照国家有关规定协商一致确定，并报国家有关主管部门备案，在本期债券存续期内固定不变。

本期债券采用单利按年计息，不计复利，逾期不另计利息。

六、**发行价格：**债券面值 100 元人民币，平价发行。以 1,000 元为一个认购单位，认购金额必须是 1,000 元的整数倍且不少于 1,000 元。

七、**发行方式及对象：**本期债券为实名制记账式债券，以簿记建档、集中配售的方式，通过中央国债登记结算有限责任公司的簿记建档场所和系统向机构投资者公开发售。

在承销团成员设置的发行网点发行对象为在中央国债登记公司开户的中国境内机构投资者（国家法律、法规另有规定者除外）；在上海证券交易所市场的发行对象为在中国证券登记公司上海分公司

开立合格基金证券账户或 A 股证券账户的机构投资者（国家法律、法规禁止购买者除外）。

八、债券形式及托管形式：本期债券在中央国债登记公司进行总登记托管，在中国证券登记公司上海分公司进行分托管

九、簿记建档日：本期债券的簿记建档日为2020年4月15日。

十、发行期限：本期债券的发行期限为 3 个工作日，自 2020 年 4 月 16 日起至 2020 年 4 月 20 日止。

十一、发行日：发行日为本期债券发行期限的首日，即 2020 年 4 月 16 日。

十二、起息日：本期债券存续期限内每年的 4 月 20 日为该计息年度的起息日。

十三、计息期限：本期债券计息期限自 2020 年 4 月 20 日起至 2025 年 4 月 19 日止。

十四、还本付息方式：本期债券每年付息一次，到期一次还本，最后一期利息随本金的兑付一起支付。每年付息时按债权登记日日终在托管机构托管名册上登记的各债券持有人所持债券面值所应获利息进行支付，年度付息款项自付息日起不另计利息，到期兑付款项自兑付日起不另计利息。

十五、付息日：2021 年至 2025 年每年的 4 月 20 日为上 1 个计息年度的付息日（如遇国家法定节假日或休息日，则顺延至其后的第 1 个工作日）。

十六、兑付日：本期债券本金兑付日为 2025 年 4 月 20 日（如遇国家法定节假日或休息日，则顺延至其后的第 1 个工作日）。

十七、本息兑付方式：通过本期债券托管机构办理。

十八、承销方式：主承销商余额包销。

十九、承销团成员：本期债券牵头主承销商为国开证券股份有限公司，联席主承销商为南京证券股份有限公司、中信建投证券股份有限公司。

二十、信用安排：本期债券无担保。

二十一、信用级别：经联合资信评估有限公司综合评定，发行人长期主体信用等级为 AAA 级，本期债券的信用等级为 AAA 级。

二十二、债权代理人：发行人聘请国开证券股份有限公司为本期债券的债权代理人。

二十三、资金及账户监管人：发行人聘请中信银行股份有限公司南京分行和中国民生银行股份有限公司南京分行为本期债券的资金及账户监管人，发行人和中信银行股份有限公司南京分行、中国民生银行股份有限公司南京分行分别签署了《资金账户开立和监管协议》。中信银行股份有限公司南京分行监管 15 亿元，其中 8 亿元用于南京至句容城际轨道交通工程项目建设，7 亿元用于补充营运资金；中国民生银行股份有限公司南京分行监管 15 亿元，其中 3 亿元用于南京地铁 9 号线一期工程项目建设，3 亿元用于南京地铁 10 号线二期工程项目建设，6 亿元用于南京地铁 6 号线工程（不含岗子村站及相邻区间）项目建设，3 亿元用于补充营运资金。

二十四、上市或交易流通安排：本期债券发行结束一个月内，发行人将尽快就本期债券向国家有关主管部门提出在经批准的证券交易场所上市或交易流通的申请。

二十五、税务提示：根据国家税收法律、法规，投资者投资本期债券应缴纳的相关税款由投资者自行承担。

第四条 认购与托管

一、本期债券采用实名制记账方式发行，采用簿记建档、集中配售的方式，通过承销团成员设置的发行网点向在中央国债登记公司开户的中华人民共和国境内机构投资者（国家法律、法规另有规定除外）公开发行人和通过上海证券交易所向在中证登上海分公司开立合格基金证券账户或A股证券账户的机构投资者（国家法律、法规禁止购买者除外）公开发行人。本期债券的具体申购配售办法请见《2020年南京地铁集团有限公司绿色债券申购和配售办法说明》。

二、本期债券通过承销团成员设置的发行网点发行的部分采用中央国债登记公司一级托管体制，具体手续按中央国债登记公司的《实名制记账式企业债券登记和托管业务规则》的要求办理。该规则可在中国债券信息网（www.chinabond.com.cn）查阅或在本期债券承销商发行网点索取。认购办法如下：

境内法人凭加盖其公章的营业执照（副本）或其他法人资格证明复印件、经办人身份证及授权委托书认购本期债券；境内非法人机构凭加盖其公章的有效证明复印件、经办人身份证及授权委托书认购本期债券。如法律法规对本条所述另有规定，按照相关规定执行。

三、本期债券通过上海证券交易所市场向机构投资者公开发行的部分由中国证券登记公司上海分公司托管，具体手续按《中国证券登记结算有限责任公司债券登记、托管与结算业务细则》的要求办理。该规则可在中国证券登记公司网站（www.chinaclear.cn）查阅或在本期债券主承销商发行网点索取。认购办法如下：

凡参与上海证券交易所协议认购的机构投资者，认购时需持有中国证券登记公司上海分公司基金证券账户或A股证券账户。欲参与上海证券交易所协议认购的机构投资者在发行期内与本期债券承销团

成员联系，机构投资者凭加盖其公章的营业执照（副本）或其他法人资格证明复印件、经办人身份证及授权委托书、中国证券登记公司上海分公司证券账户卡复印件认购本期债券。

四、投资者办理认购手续时，不需缴纳任何附加费用；在办理登记和托管手续时，须遵循债券托管机构的有关规定。

五、本期债券发行结束后，投资者可按照国家有关法规进行债券的转让和质押。

第五条 债券发行网点

本期债券采用簿记建档、集中配售的方式发行。

一、本期债券通过承销团成员设置的发行网点向在中央国债登记公司开户的境内机构投资者（国家法律、法规禁止购买者除外）公开发行的部分，具体发行网点见附表一。

二、本期债券通过上海证券交易所向在中国证券登记结算有限责任公司上海分公司开立合格证券账户的机构投资者（国家法律、法规禁止购买者除外）公开发行的部分，具体发行网点见附表一中标注“▲”的发行网点。

第六条 认购人承诺

购买本期债券的投资者（包括本期债券的初始购买人和二级市场的购买人，下同）被视为做出以下承诺：

一、接受本募集说明书对本期债券项下权利义务的所有规定并受其约束。

二、本期债券的发行人依据有关法律、法规的规定发生合法变更，在经有关主管部门批准后并依法就该等变更进行信息披露时，投资者同意并接受这种变更。

三、投资者同意国开证券股份有限公司作为债权代理人，与发行人签订《债权代理协议》（附《债券持有人会议规则》），接受该等文件对本期债券项下权利义务的所有规定并受其约束。投资者购买本期债券即被视为接受上述协议之权利及义务安排。

四、本次债权代理人依有关法律法规的规定发生合法变更并依法就该变更进行信息披露时，投资者同意并接受这种变更。

五、本期债券发行结束后，发行人将申请本期债券在经批准的证券交易场所上市或交易流通，并由主承销商代为办理相关手续，投资者同意并接受这种安排。

六、在本期债券的存续期限内，若发行人将其在本期债券项下的债务转让给新债务人，则在下列各项条件全部满足的前提下，投资者在此不可撤销地事先同意并接受这种债务转让：

（一）本期债券发行与上市（如已上市）或交易流通（如已交易流通）的审核部门同意本期债券项下的债务转让；

（二）就新债务人承继本期债券项下的债务，有资格的评级机构对本期债券出具不次于原债券信用级别的评级报告；

（三）原债务人与新债务人取得必要的内部授权后正式签署债务

转让协议，新债务人承诺将按照本期债券原定条款和条件履行债务；

（四）债权人同意债务转让，并承诺将按照原定条款和条件履行义务；

（五）原债务人与新债务人按照有关主管部门的要求就债务转让进行充分的信息披露。

第七条 债券本息兑付办法

一、利息的支付

（一）本期债券采用单利按年计息，不计复利，每年付息一次，到期一次性还本，最后一期利息随本金的兑付一起支付。本期债券付息日为 2021 年至 2025 年每年的 4 月 20 日（如遇国家法定节假日或休息日，则顺延至其后第 1 个工作日）。

（二）未上市债券利息的支付通过债券托管人办理；已上市或交易流通债券利息的支付通过登记机构和有关机构办理。利息支付的具体事项将按照国家有关规定，由发行人在有关主管部门指定媒体上发布的付息公告中加以说明。

（三）根据国家税收法律、法规，投资者投资本期债券应缴纳的有关税款由投资者自行承担。

二、本金的兑付

（一）本期债券到期一次还本。

（二）未上市债券本金的兑付由债券托管人办理；已上市或交易流通债券本金的兑付通过登记机构和有关机构办理。本金兑付的具体事项将按照国家有关规定，由发行人在有关主管部门指定媒体上发布的兑付公告中加以说明。

第八条 发行人基本情况

一、发行人概况

公司名称：南京地铁集团有限公司

公司住所：南京市玄武区中山路 228 号地铁大厦

法定代表人：余才高

公司类型：有限责任公司

成立日期：2000 年 1 月 18 日

注册资本：2,767,182.9559 万元人民币

统一社会信用代码：913201007217112677

主要办公场所：南京市玄武区中山路 228 号地铁大厦

邮政编码：210008

电话号码：025—51892077

传真号码：025—51892751

经营范围：城市轨道交通工程项目及沿线资源的投资和建设；轨道交通运营、资源经营及资产管理、土地开发。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）。

截至 2018 年末，发行人经审计的资产总额为 17,719,699.02 万元，负债总额为 11,279,044.28 万元，所有者权益（含少数股东权益）为 6,440,654.74 万元，资产负债率为 63.65%。截至 2018 年末，发行人实现营业收入 216,359.82 万元，利润总额 28,024.52 万元，净利润为 22,065.88 万元，归属于母公司所有者净利润 22,203.92 万元。

截至 2019 年 9 月 30 日，发行人未经审计的资产总额为 19,399,906.97 万元，负债总额为 12,506,242.01 万元，所有者权益（含少数股东权益）为 6,893,664.96 万元，资产负债率为 64.47%。2019 年 1-9 月，发行人实现营业收入 211,795.14 万元，利润总额 22,138.95

万元，净利润 20,775.72 万元，归属于母公司所有者净利润 46,845.03 万元。

二、历史沿革

南京地铁集团有限公司原名为南京地下铁道有限责任公司（以下简称“原公司”）。原公司于 2000 年 1 月 18 日在南京市工商行政管理局注册登记成立并取得注册号为“3201001012559”的企业法人营业执照。原公司注册资本 30,000.00 万元，均由南京地下铁道工程建设指挥部出资，全部为现金出资。

根据南京市交通集团宁交集财字[2004]58 号文件《关于核定 2003 年 12 月 31 日资本金及下发审计意见的通知》，核定将截至 2003 年 12 月 31 日收到的财政拨款 78,630.31 万元作为国有资本金，增加注册资本 48,630.31 万元。变更后原公司注册资本 78,630.31 万元。此次出资业经江苏天业会计师事务所于 2004 年 5 月 21 日出具的苏天业验[2004]0967 号验资报告验证确认。

2010 年 3 月，根据南京市人民政府文件宁政发[2010]51 号《市政府关于调整南京地下铁道有限责任公司出资人有关事项的通知》，原公司出资人由南京地下铁道工程建设指挥部变更为南京市人民政府国有资产监督管理委员会。2010 年 6 月公司董事会决定佘才高为公司法定代表人。

2011 年 8 月，根据南京市人民政府国有资产监督管理委员会宁国资委产[2011]137 号《关于核增南京地下铁道有限责任公司国有资本金有关问题的批复》，同意原公司将资本公积中 742,730.47 万元转增实收资本。变更后的原公司注册资本为 821,360.78 万元。此次注册资本业经江苏天宏华信会计师事务所有限公司苏天会验字[2012]008 号验资报告验证确认。

2012 年 6 月，公司股东会决定，经南京市人民政府批复同意，以增资扩股方式引入 500,000.00 万元股权投资，以 500,000 万元人民币现金出资，其中 350,000.00 万元作为注册资本，150,000 万元作为资本公积增资。增资后公司注册资本为 1,171,360.78 万元，其中：南京市人民政府国有资产监督管理委员会出资 821,360.78 万元，占公司注册资本 70.12%；厦门国际信托有限公司出资 280,000.00 万元，占变更后注册资本 23.90%；紫金信托有限责任公司出资 70,000 万元，占变更后注册资本 5.98%。此次出资业经江苏天宏华信会计师事务所有限公司于 2013 年 3 月 1 日出具的苏天会验字[2013]001 号验资报告验证确认。根据《股权转让协议》约定，厦门信托与紫金信托股权投资期限为 72 个月，厦门信托与紫金信托自协议生效日起，有权与各方协商根据信托文件、交易文件约定宣布提前终止或延长股权投资期限，同时南京市国资委于 2016 年、2017 年及 2018 年分三年进行股权受让。

2012 年 7 月，根据公司股东会决定，同意原公司更名为南京地铁集团有限公司。

2015 年 12 月，根据公司股东会决议，同意新增股东国开发展基金有限公司以货币方式出资 184,000.00 万元，其中 128,800.00 万元计入注册资本，占比 6.32%，其余 55,200.00 万元计入资本公积；同意南京市财政资金投入形成资本公积 736,945.72 万元转增南京市国资委持有的实收资本。经此次增资和转增资本后，集团注册资本变更为 2,037,106.50 万元。根据《国开发展基金投资合同》，国开发展基金有限公司注入的股权资金用途为投资南京地铁 5 号线工程项目，投资期限为 20 年，在投资期限内及投资期限到期后，由南京市国资委受让。

2017 年 7 月，根据南京市人民政府国有资产监督管理委员会宁国

资委产[2017]90 号《关于核增南京地铁集团有限公司国有资本金的批复》，同意股东南京市国资委以截至 2015 年 12 月 31 日可转资本金的财政预算拨款、土地运作收益、财政拨付债务置换资金共 660,076.45 万元资本公积转增实收资本；此次转增已经中兴华会计师事务所（特殊普通合伙）出具了中兴华专字（2017）第 020118 号专项报告确认。

2017 年 9 月，根据公司股东会决议，同意股东厦门国际信托有限公司将截至 2015 年 12 月 31 日持有南京地铁集团有限公司股权出资额 56,000 万元和对应的资本公积 24,000 万元以 80,000 万元的价格转让南京市国资委，转让后厦门国际信托有限公司实缴出资额为 224,000 万元；同意股东紫金信托有限责任公司将截至 2015 年 12 月 31 日持有南京地铁集团有限公司股权出资额 14,000 万元和对应的资本公积 6,000 万元以 20,000 万元的价格转让南京市国资委，转让后紫金信托有限责任公司实缴出资额为 56,000 万元；同意股东国开发展基金有限公司以货币资金方式增资 10 亿元，其中 70,000 万元增加注册资本，其余 30,000 万元股权计入资本公积，增资后，国开发展基金有限公司实缴出资额共计 198,800 万元，持股比例为 7.18%。同意股东南京市国资委以 2015 年度已收到并经专项审计报告确认的财政拨入资金合计 690,880 万元转增国有资本金，其中 660,076 万元计入实收资本，转增后，南京市国资委实缴出资额为 2,288,382.96 万元，持股比例为 82.70%。经此次注册资本变更后，集团注册资本变更为 2,767,182.96 万元。

根据 2012 年 6 月 18 日的南京市国资委、厦门国际信托有限公司和紫金信托有限责任公司签订的《股权转让协议》（XMXT-NJDT[转]字第 1201 号）的约定，厦门国际信托有限公司、紫金信托有限责任公司股权于 2016 年、2017 年及 2018 年分三年进行股权转让。截至

2018 年末，信托股权已全部退出，转增股本和股权转让后公司注册资本为 2,767,182.96 万元。其中：南京市国资委出资 2,568,382.96 万元，占公司注册资本 92.82%，国开发展基金有限公司出资 198,800.00 万元，占公司注册资本 7.18%，公司已于 2018 年 11 月 27 日办理工商变更手续。

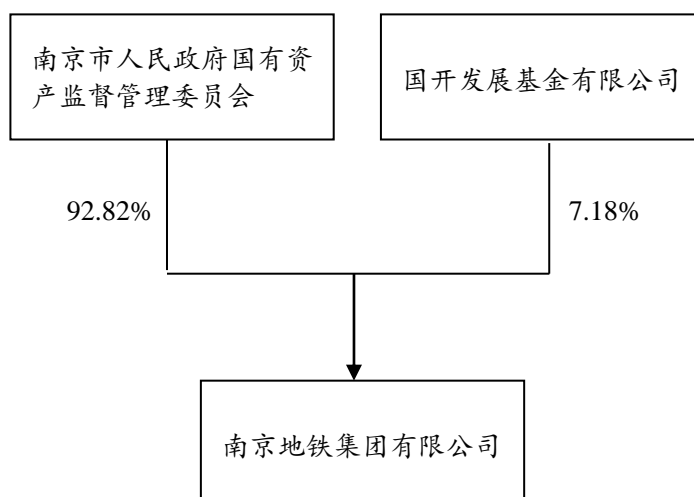
截至本募集说明书签署日，公司注册资本为 2,767,182.96 万元。其中：南京市国资委出资 2,568,382.955886 万元，占注册资本 92.82%；国开发展基金有限公司出资 198,800.00 万元，占注册资本 7.18%。

三、发行人股东与实际控制人

（一）发行人股东情况

发行人是具有独立法人资格，独立承担民事责任，依法进行自主经营、独立核算、自负盈亏的经济实体。截至本募集说明书签署日，发行人控股股东是南京市人民政府国有资产监督管理委员会，其出资比例占注册资本的 92.82%，其他股东为国开发展基金有限公司，其出资比例占注册资本为 7.18%。

图 8-1：公司股权结构图



南京市人民政府国有资产监督管理委员会作为市人民政府职能部门，履行市委、市人民政府授权交办的各项工作，主要职责范围是：履行出资人职责，负责全市企业国有资产和市人民政府委托管理的事

业单位国有资产的监督管理工作，承担监督所监管企业国有资产保值增值的责任，指导和推进国有企业改革和重组，推进国有企业的现代企业制度建设，通过法定程序，按照干部管理权限对所监管企业的领导人进行考核、任免并根据其经营业绩进行奖惩，负责国有资产产权交易的管理和监督工作等。

国开发展基金有限公司是贯彻落实国务院决策部署，由国家开发银行于 2015 年 8 月 25 日正式注册设立的政策性投资主体，注册资本 500 亿元，主要支持国家确定的重点领域项目建设。国开发展基金采取项目资本金投资、股权投资、股东借款以及参与地方投融资公司基金等投资方式，用于补充重点项目的资本金缺口，目前已完成几千个国家重点项目的资本金投入。国开发展基金支持重点领域项目建设，是促进投资稳定增长的重要举措之一，也是我国投融资体制改革的重大创新，同时也是国家开发银行服务国家战略的又一重要政策工具，是进一步发挥开发性金融在重点领域、薄弱环节、关键时期功能和作用的重要举措。

公司控股股东为南京市人民政府国有资产监督管理委员会。

（二）发行人实际控制人情况

发行人的实际控制人是南京市人民政府国有资产监督管理委员会。南京市国有资产监督管理委员会是南京市人民政府直属特设机构，南京市政府授权南京市国资委代表南京市政府履行出资人职责，负责监管市属国有资产。

（三）发行人控股股东和实际控制人股权受限情况

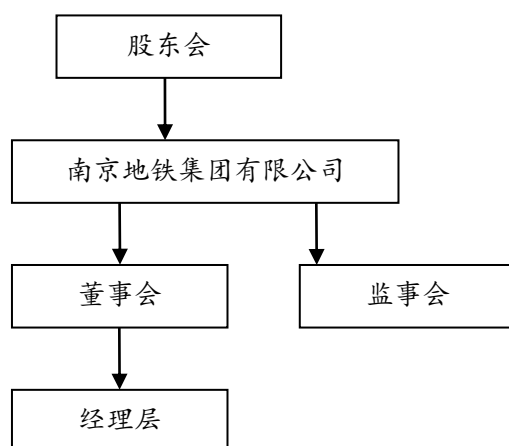
截至本募集说明书签署日，南京市国有资产监督管理委员会持有本公司 92.82% 股权，未发生所持有企业股份增减变动及被质押的情况。

四、公司治理和组织结构

（一）公司治理结构¹

南京地铁集团有限公司是经南京市人民政府批准，以南京市国资委为主要出资人，依照《中华人民共和国公司法》、《中华人民共和国企业国有资产法》、《企业国有资产监督管理暂行条例》及其他有关法律、法规组建，并有完善的法人治理结构的国有控股有限责任公司。公司设股东会，由公司全体股东组成。股东会是公司的最高权力机构，依照法律、法规和公司章程规定行使职权。公司设有董事会、监事会和经理层。公司治理结构如图 8-2 所示：

图 8-2 发行人治理结构图



1、股东会

公司股东会是公司权力机构。涉及修改与国开发展基金有限公司相关内容的公司章程、公司增加或减少注册资本、公司合并、分立、解散、清算或变更公司形式，以及其他可能对国开发展基金有限公司的权利产生不利影响的重大事项，应经全体股东所持表决权三分之二及以上决议通过。其他股东会职权委托市国资委行使。股东会职权如下：

（1）根据权限和规定程序委派或更换的董事会成员（职工代表

¹ 该部分数据来源于发行人章程。

董事除外), 委派或更换非由职工代表担任的监事会成员, 推荐高级管理人员, 按规定对上述人员进行年度和任期绩效考核与岗位履职评价, 依据考核与履职评价结果决定薪酬和奖惩;

- (2) 审议批准董事会报告和监事会报告;
- (3) 制定或修改公司章程;
- (4) 收缴国有资本收益;
- (5) 按规定对公司全面预算、决算等重大事项进行管理;
- (6) 依法应由股东会履行的其它职责。

公司下列事项由市国资委审核后, 报市政府批准:

(1) 公司股权转让、合并、分立、解散、股份制改造等改革方案;

- (2) 按规定应由市国资委审核后、报市政府批准的其它事项。

公司下列事项由市国资委审批或事前备案:

- (1) 公司主业的确定和调整;
- (2) 公司章程的制定和修改;
- (3) 公司发行债券;
- (4) 重点子企业股权转让、合并、分立、解散、股份制改造等改革方案;

(5) 对公司及其有控制权企业的非主业、境外投资项目、非控股的长期股权投资项目、年度预算外的长期股权投资项目事前备案;

(6) 公司在会计年度内对同一受赠方捐赠累计价值超过 10 万元(含 10 万元), 及所有对外捐赠累计价值超过 50 万元(含 50 万元)后继续对外捐赠;

- (7) 公司及所属企业清产核资结果;

(8) 公司资产损失核销及由市国资委批准的企业分立、合并、

解散和改革重组所涉及的资产损失核销；

（9）公司工资总额方案；

（10）国有资本金变动事项；

（11）按市国资委权责清单及其它制度规定应报市国资委审批或事前备案的其它事项。

公司下列事项以书面形式向市国资委备案：

（1）公司重点企业主业的确定和调整；

（2）公司重点企业章程的制定和修改；

（3）公司年度全面预算方案、财务决算方案；

（4）按规定应报市国资委备案的其它事项。

公司下列事项以书面形式向市国资委报告：

（1）公司发展战略和规划；

（2）季度重大事项分析报告，内容包括：公司及全资、控股子公司季度投资分析，含利用自有资金从事委托理财、债券、基金等投资情况；公司及全资、控股子公司季度融资、担保、捐赠情况；

（3）公司及全资、控股子公司一次性处置单位价值或批量价值（账面价值）100 万元以上（含 100 万元）的资产；

（4）公司会计政策变更；

（5）公司制定和修改财务管理、投资管理、资产管理、合同管理、内部审计等基本管理制度；

（6）按规定应向市国资委报告的其它事项。

市国资委根据国家、省、市相关规定，对企业国有资产的产权界定、产权登记、资产评估监督、清产核资、资产统计、综合评价等基础管理事项进行管理。

公司不按照出资比例分配红利，由股东方按照《股权投资协议》

约定进行分配。当公司增加注册资本时，市国资委享有优先认缴出资的权利，其他股东不享有按照出资比例优先认缴出资的权利。

2、党委

公司设立党委。党委设书记 1 名，其他党委成员若干名。董事长、党委书记原则上由一人担任，设主抓企业党建工作的专职副书记 1 名。符合条件的党委成员可以通过法定程序进入董事会、监事会、经理层，董事会、监事会、经理层成员中符合条件的党员可以依照有关规定和程序进入党委。同时，按规定设立纪委。

公司党委根据《中国共产党章程》等党内法规履行职责。

（1）保证监督党的路线方针政策在公司贯彻执行，落实党中央重大战略决策以及省委、市委和市国资委党委决策部署。

（2）坚持党管干部原则与董事会依法选择经营管理者以及经营管理者依法行使用人权相结合。党委对董事会或总经理提名的人选进行酝酿并提出意见建议，或者向董事会、总经理推荐提名人选；会同董事会对拟任人选进行考察，集体研究提出意见建议。

（3）研究讨论公司改革发展稳定、重大经营管理事项和涉及职工切身利益的重大问题，并提出意见建议。

（4）承担全面从严治党主体责任。领导公司思想政治工作、统战工作、精神文明建设、企业文化和工会、共青团等群团工作。领导党风廉政建设，支持纪委切实履行监督责任。

3、董事会

公司设董事会，董事会成员为 5 名，其中职工代表董事 1 名，由公司职工代表大会选举产生，其他董事由市国资委按规定委派或聘任。公司设董事长 1 名。

董事会成员每届任期为 3 年，届满后经原委派机构批准后可连任。

董事会对股东会负责，行使下列职权：

- （1）执行股东会的决议，向股东会报告工作；
- （2）检查董事会决议的执行情况；
- （3）决定公司的发展战略规划、年度经营计划和投融资方案；
- （4）组织开展全面预算管理，制定公司年度全面预算方案、财务决算方案；
- （5）制订公司利润分配方案和弥补亏损方案；
- （6）审议公司及全资、控股子公司清产核资结果；
- （7）制订公司合并、分立、解散或者变更公司形式的方案；按规定对公司及全资、控股子公司合并、分立、申请破产、解散、重组、变更公司形式等事项形成决议；
- （8）对公司及全资、控股子公司年度预算内的长期股权投资和 3000 万元及以上的固定资产投资事项，以自有资金从事委托理财、购买基金和债券等投资事项，发行企业债券、中期票据等直接融资事项，以及融资成本超过公司控制标准的融资事项形成决议；
- （9）对公司及全资、控股子公司转让股权、捐赠事项形成决议；决定公司及全资子公司对外担保事项，对控股子公司对外担保事项形成决议；
- （10）对公司及全资、控股子公司的重大资产管理事项形成决议，包括：资产财务损失核销、1000 万元及以上的抵押和质押、单次处置无形资产及账面价值 100 万元及以上的有形资产、500 万元及以上的非生产经营性资产购置等；
- （11）制订公司增加或者减少注册资本以及发行公司债券的方案；
- （12）制订公司章程修正案草案；决定全资子公司章程制定和修改，依法对控、参股子公司章程制订和修改提出意见；

（13）制订公司主业调整方案；决定全资子公司主业，依法对控股、参股子公司主业提出意见；

（14）根据管理权限，通过规定程序聘任或者解聘公司总经理、副总经理、总会计师等高级管理人员；

（15）依法委派或更换公司二级全资子公司中非由职工代表担任的董事、监事，推荐公司二级控股子公司、参股子公司中非由职工代表担任的董事、监事人选；按规定决定向全资、控股子公司委派的总会计师或者财务负责人人选；

（16）决定公司内部管理机构设置，制定公司财务管理、投资管理、资产管理、合同管理、内部审计等基本管理制度，并检查制度执行情况；组织全资和控股子公司制定基本管理制度；

（17）决定公司员工的薪酬分配政策；

（18）决定对全资子公司的收益收缴政策；

（19）股东会授予的其他职权。

董事会决定公司重大问题，应事先听取公司党委的意见。

公司可以根据实际情况设董事会秘书，由董事会聘任或解聘。董事会秘书负责筹备董事会会议，与董事沟通信息，为董事工作提供服务等事项。

董事会定期会议每季度至少召开 1 次。有以下情况之一时，应召开临时董事会会议：

（1）三分之一以上董事提议时；

（2）监事会提议时；

（3）股东认为必要时。

董事长承担下列职权和责任：

（1）召集、主持董事会会议；

- (2) 督促、检查董事会决议执行情况，并向董事会报告；
- (3) 签署董事会重要文件；
- (4) 代表董事会向股东会报告工作；
- (5) 董事会授予的其他职权。

4、经理层

公司设总经理 1 名，副总经理 2-4 名，总会计师 1 名。经理层人员每届任期 3 年，由董事会履行聘任或者解聘手续。

总经理对董事会负责，承担以下职权和责任：

- (1) 主持公司日常经营管理工作，组织实施董事会决议；
- (2) 组织实施公司年度经营计划和投融资方案；
- (3) 拟订公司内部管理机构设置方案；
- (4) 拟订公司基本管理制度；
- (5) 制定公司的具体规章；
- (6) 决定公司年度预算内 3000 万元及以下的固定资产投资事项，根据董事会授权管理全资、控股子公司相关固定资产投资事项；
- (7) 决定公司资产管理事项，包括：1000 万元以下的抵押和质押事项，账面价值 100 万元以下的有形资产处置，500 万元以下的非生产经营性资产购置等，根据董事会授权管理全资、控股子公司相关担保、资产购置和处置等事项；
- (8) 决定聘任或者解聘除应由董事会决定聘任或者解聘以外的负责管理人员；
- (9) 制订公司员工薪酬分配政策方案，根据董事会决议制定实施方案具体方案并组织实施；
- (10) 组织实施对子公司的收益收缴；
- (11) 董事会授予的其他职权。

5、监事会

公司设监事会。监事会成员为 5 人，其中，市国资委委派 3 名，由公司职工代表大会选举产生的职工代表监事 2 名。监事会设监事会主席 1 名，由市国资委按有关规定推荐，经监事会选举后产生。

公司董事、总经理、副总经理、总会计师、财务负责人不得兼任监事。

监事任期每届任期 3 年，任期届满，非职工代表监事由市国资委委派，职工代表监事由公司职工代表大会连选可以连任。

监事会承担以下职权和责任：

（1）检查公司执行国家有关法律、行政法规、国有资产监督管理制度、章程情况；

（2）检查公司的财务收支、经营效益、利润分配、资产运营和保值增值情况，对公司财物重大风险、重大问题提出预警和报告；

（3）检查公司内部控制制度、母子公司管控、风险防范体系的建立及执行情况；

（4）对公司投资、融资、对外担保、捐赠、资产处置、资产损失核销、资产购置等重大事项行使监督权；

（5）对董事、经营层人员履职行为进行监督，对违反法律、行政法规、公司章程或者股东会决议的董事、高级管理人员提出罢免建议；

（6）当董事、经理层人员的行为损害公司利益时，要求董事、经理层人员予以纠正；

（7）对董事会决议事项提出质询或者建议；发现公司经营情况异常，可以进行调查；

（8）提议召开临时董事会会议；

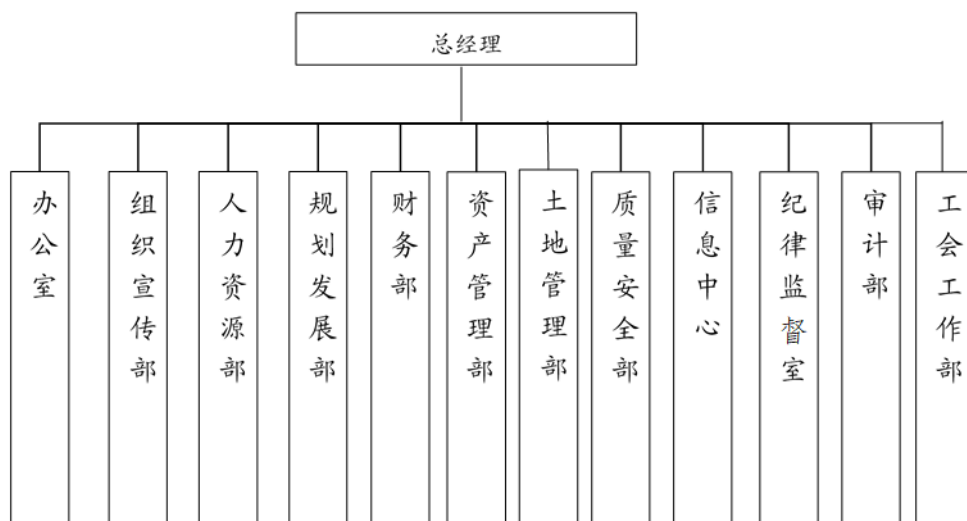
（9）负责指导公司所属全资、控股子公司监事会工作；

（10）法律、法规和国资监管制度规定的其他职权。

（二）公司组织结构

截至 2019 年末，发行人内设办公室、组织宣传部、人力资源部、规划发展部、财务部、资产管理部、土地管理部、质量安全部、信息中心、纪律监督室、审计部、工会工作部 12 个职能部门。发行人内部治理组织结构如下图所示：

图 8-3 发行人组织结构图



各部门主要工作职责如下：

（1）办公室：是集团公司综合事务管理的职能部门，负责集团公司董事会、党委和经营层日常事务及管理工作，负责行政文秘、公共关系、会务接待、机要保密、后勤事务管理、办公固定资产管理等工作，负责行政预算经费的执行、审核、监督和管理。

（2）组织宣传部（党委办公室）：履行党委办公室、组织宣传和工会职能部门。主要负责集团公司党务工作以及对外宣传工作、企业文化工作、集团公司中层以上干部考核及具体任用工作、公司工会、妇联、共青团等群团工作。

（3）人力资源部：是集团公司人力资源开发管理的职能部门，负责集团公司人力资源规划、组织机构设置、岗位配置、人员编制等工作，负责集团人力资源管理制度制定、修订、更正和废止工作，负责集团人员的招聘、录用、调动等人事变迁工作的扎口管理以及人员的教育培训、考核、奖惩、激励、职称评聘等管理工作，并承担集团公司职业技能鉴定、薪酬管理等日常工作。

（4）规划发展部：主要负责编制和实施公司的中长期规划、年度计划、绩效考核、地铁保护区范围内专项规划审批和地铁结构保护等规划企划工作。包括集团公司绩效管理、交通线网规划编制、各线预工程可行性研究及控地报告编制、运营服务和资源开发中长期规划、科技支撑项目立项、执行及成果的归口管理以及集团公司经济管理、档案管理等工作。

（5）财务部：集团公司财务管理和资金管理的职能部门，负责集团公司会计核算、预算分析、资金筹措等经营管理工作。主要包括集团公司内部控制体系建设、全面预算管理、税务管理、项目竣工财务决算、资金管理以及各类资金支付审核结算等工作。

（6）资产管理部：资产管理部是负责集团公司资产及其运营管理工作的职能部门，负责建立健全集团公司资产管理体系，制定集团公司资产管理制度和资产经营管理计划，对资产经营使用情况定期进行统计分析，负责集团存量资产的盘活与合理配置等工作。

（7）土地管理部：是集团公司统筹地铁一级开发土地规划、地铁设施用地边界管理、配合土地前期整理的职能部门。主要包括：土地一级开发的可行性研究、配合土地各项指标的获取和征地报批工作、土地开发运作计划的编制及投资预算审核等工作。

（8）质量安全部：是集团公司质量和安全管理的职能部门，负

责集团公司工程建设和轨道交通运营的质量和安全生产监督管理工作。

（9）信息中心：是集团公司信息化规划、信息系统建设管理及日常运行维护等工作的职能部门，负责集团公司信息化管理制度制定、信息化建设总体规划、信息化项目年度工作计划、信息化经费预算、系统和机房运行维护管理、信息设备类资产的归口管理以及集团公司及下属单位信息发布要求和内部信息公开等工作。

（10）纪律监督室：在集团公司党委和派驻纪检监察组双重领导下工作，负责落实企业党委履行全面从严治党职责的相关具体工作，监督执纪工作以派驻纪检监察组领导为主。

（11）审计部：负责扎口承担与上级审计主管部门的衔接配合工作，开展集团内部审计，对接国资委监事会相关工作。

（12）工会工作部：主要负责集团工会工作的开展，做好上下工会组织的联系沟通，组织开展制度建设与落实，做好公司员工维权、生产保护监督、劳动竞赛、民主管理、员工福利、文体活动等工作。

（三）发行人管理制度与内部控制体系

发行人已建立较为完善的内部控制体系，制定出覆盖公司经营管理活动各层面的内部控制制度。公司明确界定了各部门、岗位的目标、职责和权限，建立了相应的授权、检查和逐级问责制度，确保其在授权范围内履行职能；设立完善的控制架构，并制定各层级之间的控制程序，保证董事会及高级管理人员下达的指令能够被严格执行。公司重点加强了对控股子公司、财务管理、采购及合约管理、工程及安全管理、土地综合开发管理、劳动人事分配的控制。

1、公司对子公司的内部控制

公司根据《公司法》等有关法律法规对控股子公司进行统一管理，

控股子公司根据《公司法》的要求建立了董事会，依法管理和监督经营活动，并结合其实际情况建立健全现代企业制度。公司通过行使股东权力决定各控股子公司董事会及主要领导的任命和重要人事决策，建立健全适应现代企业制度要求的企业负责人的选用机制和激励约束机制；公司通过行使股东权利保证控股子公司贯彻执行公司的财务管理制度；公司审议批准控股子公司的经营方针、投资计划、年度财务预决算方案、利润分配方案等。

2、公司的财务管理制度

公司贯彻执行国家统一的财务会计制度，加强财务管理和经济核算，按照《会计法》、《企业会计准则》及有关规定，结合实际建立统一的财务管理与会计核算体系。其内容包括财务会计政策、财务计划、财务预算、财务控制、成本核算、资金控制、资产管理以及会计报告等管理规定，规范了公司的会计核算和财务管理，真实完整地提供了公司的会计信息。此外，为加强财务收支控制和内部管理的需要，公司还相应建立了切合实际的财务控制制度，包括《南京地铁财务管理办法》、《南京地铁会计核算办法》、《南京地铁集团有限公司预算管理暂行办法》、《南京地铁财务负责人委派管理办法》、《南京地铁关于加强所属子公司财务管理的暂行规定》、《南京地铁行政费用管理规定》、《运营预算管理办法》、《财务部工作职责》、《财务总监工作职责》、《财务部经理工作职责》、《财务部总账会计工作职责》、《财务部现金会计工作职责》、《南京地铁行政管理费用报销规定》等。

3、公司的采购及合约管理制度

公司制定了《南京地铁集团有限公司合同管理办法》、《南京地铁集团有限公司招投标管理办法》等。公司制订采购管理标准，对采购进行管理，确保所采购的产品符合公司规定要求。采购管理制度适用

于对公司管理所需的采购提供服务的管理。相关采购部门负责制定采购物资质量与技术要求,并根据采购物资技术要求和使用、维修需要,对物资的质量、价格、供货期等进行比较选择合格的供应商。对同类的重要物资和一般物资,应同时选择多家合格的供应商。物资的供方应提供充分的书面证明材料,可以包括以下内容,以证实其质量保证能力:产品质量保证书、产品质量检测报告、电器产品必须提供合格证书、3C 证书;产品质量用于其他顾客的满意程度调查;供应商产品的质量、价格、交货能力与供应商的财务状况及服务和支持能力等情况;第一次供应物资的供方,除提供充分的书面材料外,必要时还需经样品测试及小批量试用,测试合格才能供货,对新供应商根据提供的技术要求提供少量样品;对于供应的辅助物资,各管理部门在进货时对其进行验证;供方产品如出现严重质量问题,应取消其供货资格;对建设项目的设施、设备由承包建设单位按照合同规定要求组织采购。

4、公司的工程管理及技术管理制度

公司根据国家相关法律法规建立了完善的工程和技术管理体系。制定了内部建设工程管理办法、车辆及机电设备系统工程管理办法,明确了从工程前期策划、施工图设计、工程招标、开工准备、施工过程、竣工验收的全过程具体质量标准及管理要求,坚持质量一票否决权。公司还建立了由总经理领导,总工程师负责、技术委员会提供技术支持的技术管理结构,制定了技术管理方案,对土建、机电、弱电、运输实行专业的技术管理。

5、公司的劳动人事管理及收入分配制度

为了深化干部人事制度改革和深化企业分配制度改革,南京地铁集团有限公司印发了管理人员、工程专业技术、技术岗位工人岗位管

理办法。公司薪酬分配坚持按劳分配，坚持薪酬与风险、责任相一致。员工薪酬由基本薪酬和绩效薪酬构成。基本薪酬是员工年度的基本收入，按照员工所在的岗位级别、胜任能力特征、承担责任等因素综合确定。绩效薪酬是员工部分、完全或超额达到年度绩效目标取得的收入。公司根据绩效评估结果对员工评定等级，绩效薪酬与评定等级直接挂钩。

6、安全生产制度

公司推行“安全第一”的文化理念，为落实“安全第一、预防为主、综合治理”的方针，建立了严格的安全管理制度，实行全员安全生产责任制。建立以公司法定代表人为第一责任人的安全责任分级管理制度，总经理承担公司安全管理责任，并签订公司与各事业总部安全生产责任书，组织年度安全目标考核。安全生产管理贯彻“安全第一，预防为主”的工作方针，坚持“管生产必须管安全”、“谁主管谁负责”的原则，做到全体员工人人有责，实行安全一票否决制。公司结合轨道交通建设及运营特点制定了《南京地铁集团有限公司安全生产管理办法》、《南京地铁集团有限公司突发事件应急组织工作预案》、《南京地铁集团有限公司突发性事故、事件报告制度》等，对建设及运营全流程进行安全控制。

7、预算管理制度

公司实现全面预算管理制度：计划财务部需按期编制年度资金预算、月度资金计划和资金周报表，其中年度资金预算由董事会审批，月度资金计划和资金周报表由总经理审批；各单位应严格执行，维护预算的严肃性。同时制定了《南京地铁集团有限公司预算管理暂行办法》。

8、投融资管理制度

公司制定了《财务管理制度》、《公司对外投资项目管理制度》以及《南京地铁集团有限公司资金管理办法》，对投融资事项相关规范予以明确。根据对外投资制度，公司对外投资实行专业管理和逐级审批制，其对外投资的归口管理部门为投资开发部。制度同时细化了投资项目各阶段的财务管理操作措施，对本部及下属子公司在对投资项目实现动态财务监督、节约投资成本、提高投资收益、保障公司权益等方面起到了全面指导作用。根据资金管理办法，集团公司财务部是集团资金管理的归口部门，履行集团资金管理职能。各所属单位财务部门负责本单位的资金管理工作。集团公司及所属单位要根据项目概算、实施进度、偿债能力等实际情况制订融资方案，明确融资规模、用途、方式以及偿债资金来源。集团进行股权融资、发行企业（公司）债券、发行银行间市场债务融资工具等直接融资，按程序报市国资委审批。须市政府审批的融资项目按相关规定履行审批程序。

9、担保管理制度

发行人严格控制对外担保，融资由集团统一预算、统一编制融资方案并统一组织实施。以公司有形及无形资产抵押或公司受益权质押进行融资的，纳入公司融资管理制度统一管理。

10、关联交易管理制度

为加强公司关联交易管理，强化关联交易信息报送管理，使关联交易规范化、透明化，发行人根据南京市国资委《关于市属国有企业担保管理有关事项的通知》、《南京地铁集团有限公司贯彻落实“三重一大”集体决策制度》的实施细则规定了关联交易信息报送职责、报送时间及报送程序、报送要求。明确规定了各个职能部门在关联交易管理工作的分工。公司将关联交易信息管理事项，作为责任单位的绩效考核重点内容进行检查与考核，考核结果与责任单位绩效考核得分

和单位行政负责人薪酬挂钩。

11、信息披露事务管理制度

为了规范公司在银行间债券市场发行债务融资工具的信息披露行为，保护投资人合法权益，根据《银行间债务融资工具信息披露规则》及《银行间债券市场非金融企业债务融资工具信息披露规则》等相关法律、法规、规范性文件的规定，并结合公司实际情况制定了信息披露事务管理制度，公司应当真实、准确、完整、及时地披露信息，不得有虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并同时向所有投资者公开披露信息；规定公司的董事、监事和高级管理人员应当忠实、勤勉地履行职责，保证披露信息的真实、准确、完整和及时。

12、资金运营内控制度

资金管理模式：集团公司财务部是集团资金管理的归口部门，履行集团资金管理职能。各所属单位财务部门负责本单位的资金管理工作。

资金运营内控制度：集团公司及所属单位应及时编制资金计划，根据年度资金计划分解制订季度、月度资金计划。年度计划与资金预算同步编制，每季度末月中旬制订下一季度资金计划，每月下旬制订次月资金计划。所属单位于每季度末月中旬向集团公司财务部报送下一季度资金计划，每月下旬报送次月资金计划。

短期资金调度应急预案：对于债务融资工具到期兑付本息，发行人将进行总体调度和安排，对募集资金支付情况及时做好相关会计记录，财务部将指派专人监督还款资金的落实情况，以保障到期时有足够的资金偿付。若公司出现信用评级大幅下调、财务状况严重恶化等可能影响投资者利益的情况，发行人将通过启用未使用的银行授信、不分配利润、变现优良流动资产等多种渠道紧急筹集资金予以偿付。

目前，公司内部各项控制制度健全，并能得到有效实施，能够有效降低经营风险，保证公司生产经营活动的正常运行。

五、发行人与子公司投资关系

截至 2018 年 12 月末，公司纳入合并范围的一级子公司 7 家，各子公司情况见表 8-1：

表 8-1 发行人并表子公司列表

	公司名称	注册资本（万元）	持股比例
1	南京地铁建设有限责任公司	600.00	100.00%
2	南京地铁运营有限责任公司	200,000.00	100.00%
3	南京地铁资源开发有限责任公司	6,000.00	100.00%
4	南京地铁小镇开发建设集团有限公司	100,000.00	70.00%
5	南京宁高轨道交通有限公司	100,000.00	69.85%
6	江苏宁句轨道交通有限公司	503,850.00	58.70%
7	南京宁北轨道交通有限公司	100,000.00	37.71%

注：发行人对南京宁北轨道交通有限公司持股比例小于 50%，但对其资产和经营决策和财务决策拥有实际控制权，故将其纳入合并范围。

六、发行人主要子公司基本情况

1、南京地铁建设有限责任公司

南京地铁建设有限责任公司（以下简称“建设公司”）成立于 2012 年 9 月 11 日，发行人持股比例为 100%。公司注册资本：600 万元；法人代表：余才高；注册地：南京市玄武区；公司类型：有限公司（法人独资）内资。经营范围：轨道交通工程、地下工程、岩土工程、路桥、土木工程建设；工程设计、工程监理、工程技术咨询；建筑材料、机电设备、五金交电、化工产品销售；线路管道设备安装、勘察、测量；防水工程施工；物业管理；自有房屋、设备租赁。

建设公司主要的职能是负责自筹资金项目初步设计、施工图设计，工程勘察，工程质量、安全、进度、投资文明施工现场管理，工程报建报审、验收，设备选型、采购、监造、安装调试、验收，征地拆迁、建设用地、交通组织等各项施工准备及施工期间的矛盾协调，是承担

南京地铁工程建设管理的任务部门。

截至 2018 年 12 月 31 日，建设公司资产总额为 6,602.19 万元，所有者权益为 565.44 万元。2018 年，建设公司实现营业收入 7,749.48 万元，净利润-16.31 万元。

2、南京地铁运营有限责任公司

南京地铁运营有限责任公司（以下简称“运营公司”）成立于 2012 年 9 月 11 日，发行人持股比例为 100%。运营公司注册资本：200,000.00 万元；法人代表：张建平；注册地：南京市玄武区；公司类型：有限公司（法人独资）内资；经营范围：轨道交通运营；工程设计、工程监理、工程技术咨询及培训；建筑材料、机电设备、五金交电销售；物业管理；机械及电器设备材料租赁；电梯安装、维修。

运营公司职能为受南京地铁集团有限公司委托，负责现有线路的运营管理、乘客服务及设施设备的维修保养，负责现有 377.6 公里线路的运营管理、乘客服务及设施设备的维修保养，同时担负起网络化运营的筹备任务。

截至 2018 年 12 月 31 日，运营公司资产总额为 329,995.49 万元，所有者权益为 139,969.56 万元。2018 年，运营公司实现营业收入 222,666.20 万元，净利润 2,597.88 万元。

3、南京地铁资源开发有限责任公司

南京地铁资源开发有限责任公司（以下简称“资源公司”）设立于 2012 年 9 月 18 日，发行人持股比例为 100%。资源公司注册资本：6,000 万元；法人代表：于百勇；注册地：南京市玄武区；公司类型：有限公司（法人独资）内资。资源公司经营范围：地铁小镇及上盖物业的开发经营；实业投资与资产管理，股权投资；道路普通货物运输；市政工程；土石方工程施工；大数据技术开发；城市轨道交通科技咨

询；技术服务；通信设备维修；物业管理；停车服务；设计、制作、代理、发布国内各类广告；自有房屋租赁；土地一级开发；房屋拆迁；商业管理；视讯资源经营管理；地铁铁路及附属设施建设、运营、管理；工程测量。

资源公司以服务南京城市轨道交通发展、加强地铁资源市场化经营为核心，主要负责政府赋予的南京地铁非票务资源的经营开发，通过多项经营活动的开展，确保国有资产的保值增值；同时通过上盖物业开发与管理、地铁资源经营收益、物业管理等主营业务，弥补地铁运营亏损，形成还本付息机制，以打造保证南京地铁健康可持续发展的地铁筹融资、资源开发与经营管理的专业化平台。

截至 2018 年 12 月 31 日，资源公司资产总额为 226,106.02 万元，所有者权益为 64,503.37 万元。2018 年，资源公司实现营业收入 35,537.05 万元，净利润 17,455.66 万元。

4、南京地铁小镇开发建设集团有限公司

南京地铁小镇开发建设集团有限公司（以下简称“地铁小镇公司”）成立于 2014 年 1 月 2 日，发行人持股比例为 70%，南京仙林新市区开发有限公司持股比例为 19%，南京麒麟城建开发有限公司持股比例为 6%，南京市西岗果牧场南京市西岗实业总公司持股比例为 5%。地铁小镇注册资本：100,000 万元；法人代表：袁校柠；注册地：南京玄武区；公司类型：有限责任公司。经营范围：南京地铁小镇的土地开发建设、房地产开发建设；城市规划设计服务；土地整理服务；土木工程建设；市政工程建设；公共及商业设施建设、租赁、物业管理及咨询服务。地铁小镇主要负责专项用于平衡地铁建设部分土地的一级开发整理，目前主要承担青龙地铁小镇的规划和一体化开发建设工作。

截至 2018 年 12 月 31 日，南京地铁小镇开发建设集团有限公司资产总额为 117,406.26 万元，所有者权益为 97,842.97 万元。2018 年，地铁小镇公司营业收入 1,048.91 万元，净利润-496.35 万元。地铁小镇公司仍处于项目建设期，尚未实现利润。

5、南京宁高轨道交通有限公司

南京宁高轨道交通有限公司（以下简称“宁高轨道公司”）成立于 2014 年 3 月 25 日，发行人持股比例为 69.85%，国开发展基金有限公司持股比例为 12.32%，南京市溧水区交通建设投资有限公司持股比例为 9.08%、南京淳科实业发展有限公司持股比例为 5.35%、南京江宁交通建设集团有限公司持股比例为 3.40%。南京宁高轨道交通有限公司注册资本：100,000 万元；法人代表：华杰；注册地：南京市玄武区；公司类型：有限责任公司。经营范围：城市轨道交通投资及管理；轨道交通设施设备维护、保养、运营；轨道交通综合开发；设计、制作、发布广告。

截至 2018 年 12 月 31 日，南京宁高轨道交通有限公司资产总额为 3,163,048.36 万元，所有者权益为 697,620.53 万元。2018 年南京宁高轨道交通有限公司实现营业收入 10,509.87 万元，净利润 19.41 万元。

6、江苏宁句轨道交通有限公司

江苏宁句轨道交通有限公司（以下简称“宁句轨道公司”）成立于 2018 年 02 月 09 日，由南京地铁集团有限公司和江苏句容投资集团有限公司（句容政府全资）共同出资成立，其中，南京地铁集团有限公司出资 58.70%，江苏句容投资集团有限公司出资 41.30%。公司注册资本：503,850 万元法定代表人范梦娜，注册地：南京市江宁区汤山街道汤山大道 18 号，公司类型：有限责任公司。公司经营范围

包括：宁句线轨道交通项目的开发、建设、管理及相关设备销售、租赁、维护等。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）

截至 2018 年 12 月 31 日，江苏宁句轨道交通有限公司资产总额为 25,194.82 万元，所有者权益 25,192.50 万元。2018 年，宁句轨道公司营业收入为 0 万元、净利润为 0 万元。宁句轨道公司仍处于项目建设期，故未实现收入及利润。

7、南京宁北轨道交通有限公司

南京宁北轨道交通有限公司成立于 2014 年 4 月 8 日，发行人持股比例为 37.71%，南京六合交通工程建设投资（集团）有限公司持股比例为 15.47%、南京市河西新城区国有资产经营控股（集团）有限公司持股比例为 10.39%、南京浦口经济开发有限公司持股比例为 14.54%、南京江北新区产业投资集团有限公司持股比例为 7.74%、南京扬子开发投资有限公司持股比例为 14.16%。南京宁北轨道交通有限公司注册资本：100,000 万元；法人代表：华杰；注册地：南京市玄武区；公司类型：有限责任公司。经营范围：城市轨道交通投资及管理；轨道交通设施设备维护、保养、运营；轨道交通综合开发；设计、制作、发布广告（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）。截至本募集说明书签署之日，工商变更尚未完成。

截至 2018 年 12 月 31 日，南京宁北轨道交通有限公司资产总额为 4,234,630.13 万元，所有者权益为 927,534.77 万元。2018 年南京宁北轨道交通有限公司实现营业收入 21,165.75 万元，净利润 8.05 万元。

七、发行人董事、监事及高管人员情况

截至本募集说明书签署之日，本公司董事、监事及高级管理人员的设置符合《公司法》及公司章程的相关要求，集团董事、监事及经

理层每届任期三年，可连任，具体名单如下：

表 8-2 发行人董事、监事及高管人员基本情况

	姓名	性别	出生年月	现任职务
董 事 会	余才高	男	1965.01	董事长
	黄晓东	男	1963.04	副董事长
	于百勇	男	1966.10	董事
	葛宁	男	1974.08	董事
	仇向洋	男	1956.11	外部董事
	薛济民	男	1963.09	外部董事
	卞旭东	男	1973.01	外部董事
监 事 会	韩结	男	1969.06	职工监事
	贺红军	男	1975.11	职工监事
管 理 层	于百勇	男	1966.10	总经理
	陈志宁	男	1966.06	副总经理
	张建平	男	1966.01	副总经理
	华杰	男	1964.03	总会计师
	葛宁	男	1974.08	副总经理
	蔡玉萍	女	1972.01	副总经理
	许巧祥	男	1965.06	副总经理

注：根据《公司章程》，公司董事会由 5 名董事组成，会议由过半数董事出席方可召开、重大事项决议需经全体董事三分之二（含三分之二）以上同意方可生效，截至本说明出具之日，董事会现有 7 名在任董事，其中外部董事 3 名，对公司经营决策不会造成实质性影响。相关公司章程正在修订中，将尽快完成相关工商变更登记手续。

根据《公司章程》，公司监事会由 5 名成员组成，市国资委委派 3 名，由公司职工代表大会选举产生的职工代表监事 2 名。国资委派驻的张金发、肖正清、蔡可为先生按照国资委统一安排已不再担任公司监事，继任监事尚未派驻到位，在新的监事就任前，公司原监事继续履行监事职责，公司监事会成员空缺事项对公司经营决策不会造成实质性影响。

（一）董事会成员

1、董事长：余才高先生，1965 年生，西南交通大学研究生学历，现任南京地铁集团有限公司董事长。曾任南京市市政设计院工程师，南京市地铁筹建处技术室工程师、副主任，南京市建委城建处副处长，南京市地铁筹建处副主任，南京市地下铁道工程建设指挥部总工程师办公室副主任、主任、指挥长助理、常务副指挥长，南京地铁集团有限公司总经理等职务。全国劳动模范。

2、副董事长：黄晓东先生，1963 年生，本科学历，现任公司副董事长。曾任南京市政府办公厅秘书一处科级秘书、副处长，南京市政府办公厅市长秘书处处长，中共南京市委办公厅（政研室）主任助理、副主任。

3、董事：于百勇先生，1966 年生，博士研究生学历，现任公司董事、总经理。曾任南京交通规费征收处副科长，南京地下铁道有限责任公司计划处经济师、车辆机务处副处长、处长，经济与发展处处长、总经理助理。

4、董事：葛宁先生，1974 年生，研究生学历，现任公司董事。曾任下关区政府办公室副科长，市政府办公厅外经科技处科长，南京交通集团综合办公室副主任、人力资源部副经理、工会副主席，综合办公室主任、信息中心主任。

5、外部董事：仇向洋先生，1956 年生，汉族，中共党员，江苏淮安人，在职工商管理硕士，教授，1976 年 5 月参加工作。现任江苏省城市发展研究院理事长。

6、外部董事：薛济民先生，1963 年生，汉族，中共党员，江苏如皋人，在职研究生，一级律师，1981 年 7 月参加工作。现任江苏新高的律师事务所首席合伙人、江苏省律师协会会长。

7、外部董事：卞旭东先生，1973 年生，汉族，中共党员，江苏阜宁人，本科，资产评估师、一级注册结构师、工程造价师、房地产造价师，1994 年 9 月参加工作。现任江苏中企华中天资产评估有限公司常务副总裁、董事。

（二）监事会成员

1、职工监事：韩结先生，1969 年生，大学本科学历，现任公司监事。曾任广厦(南京)置业发展有限公司办公室副主任、开发部经理，

南京地铁房地产开发公司计划合约部副经理、经理，南京地下铁道有限责任公司经济与发展处处长助理，南京市地铁交通设施保护办公室副主任。

2、职工监事：贺红军先生，1975 年生，本科学历，现任公司监事。曾任职于南京市国税局浦口分局、南京国信税务事务所、南京市交通集团、南京市国资委。

（三）管理层成员

1、总经理：于百勇先生。简历见“董事会成员”简历。

2、副总经理：陈志宁先生，1966 年生，大专学历，研究员级高级工程师，现任公司副总经理。曾任南京市公路建设处技术员、助理工程师、工程师，南京长江第二大桥建设指挥部工程监理处副处长，南京地下铁道工程建设指挥部建设处处长；南京地铁建设有限责任公司副总经理、党委委员。

3、副总经理：张建平先生，1966 年生，本科学历，现任公司副总经理。曾任南京市公交总公司计划处副处长，南京地下铁道有限责任公司运营处副处长，南京地下铁道有限责任公司运营分公司副总经理、总经理。

4、总会计师：华杰先生，1964 年生，江苏省党校研究生学历，现任公司总会计师。曾任南京市审计局基建审计处副科长、科长，农业环保审计处副处长，南京市河西指挥部综合处副处长、投资处处长、财务处处长，南京市地下铁道有限责任公司财务审计处处长、副总会计师。

5、副总经理：葛宁先生，简历见“董事会成员”简历。

6、副总经理：蔡玉萍女士，1972 年生，本科学历，现任公司副总经理。曾任南京地下铁道有限责任公司经济与发展处副处长、处长。

7、副总经理：许巧祥先生，1965 年生，河海大学在职研究生学历、工学硕士学位，现任公司副总经理。曾任南京长江二桥指挥部工程师、科长，南京地铁铁道工程建设指挥部通号处副处长，南京地下铁道有限责任公司总师室副主任、总师室主任、技术处处长，南京地铁集团有限公司副总工程师，办公室主任。

根据《公司章程》规定，公司董事会成员为 5 名，其中职工代表董事 1 名，由公司职工代表大会选举产生，其他董事由市国资委按规定委派或聘任。根据 2017 年 9 月 15 日南京市国资委《关于王开平同志职务调整的通知》（宁国资党[2017]71 号），王开平同志不再担任发行人董事，发行人在任董事由 5 人变为 4 人。又根据南京市国资委印发的职务任免通知（宁国资委企领[2019]161 号），聘请仇向洋、薛济民、卞旭东同志任南京地铁集团有限公司外部董事，聘期 3 年（2019 年 11 月至 2022 年 10 月），截至本募集说明书签署日，发行人目前董事会成员 7 人。本次外部董事任职由南京市国资委按照《南京市市属企业外部董事管理办法》（宁国资委企领[2018]41 号）选聘，不会对公司日常管理、生产经营及偿债能力产生不利影响。本次人事变动后，公司治理结构符合法律规定。涉及的相关公司章程正在修订中，相关工商变更登记手续将尽快完成，对发行人经营决策不会造成实质性影响。不影响发行人董事会的召开和决议的效力，对发行人经营决策不会造成实质性影响。同时，发行人股东亦对本期发行予以决议同意，因此该事项对本期发行决议的有效性不构成实质影响，对本期发行亦不构成实质性法律障碍。

根据《公司章程》规定，公司监事会由 5 名成员组成，市国资委委派 3 名，由公司职工代表大会选举产生的职工代表监事 2 名。国资委派驻的张金发、肖正清、蔡可为先生按照国资委统一安排已不再担

任公司监事，继任监事尚未派驻到位，发行人监事人数为 2 人，低于《公司章程》及法定人数规定，在新的监事就任前，公司原监事继续履行监事职责；上述事项对公司的运营管理无实质性不利影响。发行人全体董事、监事及高级管理人均不涉及违规兼职情况，且不存在具有海外居留权以及公务员兼职领薪的情况。

八、发行人员工基本情况

截至 2019 年 9 月末，南京地铁集团共有在册员工 15009 人。其中，具备专业技术资格的 6908 人，占总人数的 46%；取得技能等级资格的 7237 人，占总人数的 48%；本科级以上学历 9369 人，占总人数的 62%；大专（含中专）5074 人，占总人数的 34%（主要为运营公司生产操作岗位）；平均年龄 28.5 岁，30 岁及以下 13443 人，占总人数的 89%，36 至 50 岁 1447 人，占总数的 10%，51 岁及以上 118 人，占总数的 1%。

第九条 发行人业务情况

一、发行人主营业务情况

轨道交通作为国民经济的基础性行业，对区域经济的发展起着先导性的作用。发行人是南京市地铁项目投资建设、运营管理和资源开发的最主要主体，经过近20年的发展，公司已成为集地铁项目投资建设、运营管理和资源开发三位一体的集团化公司，形成了较强的多线建设和线网运营管理能力，较强的资源开发综合能力，以及多元化业务经营管理能力。发行人立足地铁建设、运营管理主业深耕细作，充分发挥了轨道交通在城市公共交通中的骨干地位和引领作用，基本实现了地铁功能性使命与市场化运作的有机结合。

作为南京轨道交通主要建设项目的项目法人，发行人经营业务范围为城市轨道交通工程项目及沿线资源的投资和建设；轨道交通运营、资源经营及资产管理、土地开发（依法须经批准的项目，经有关部门批准后方可开展经营活动）。

2016-2018年，发行人营业收入分别为175,193.42万元、200,838.98万元和216,359.82万元，主营业务收入为168,464.84万元、192,005.00万元和207,805.00万元，占营业收入的比例分别为96.16%、95.60%和96.05%。

发行人的主营业务板块分为地铁运营、资源开发及施工工程三个部分。发行人近三年各板块营业收入、营业成本、毛利润和毛利率情况如下：

表9-1 主营业务收入、成本和利润情况

单位：万元

业务板块		2016 年		2017 年		2018 年	
		金额	占比	金额	占比	金额	占比
收入	地铁运营	127,524.90	75.70	143,536.05	74.76	158,912.96	76.47
	资源开发	39,052.18	23.18	46,861.83	24.41	48,892.05	23.53

结构	其中：1.货物销售	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	2.广告	13,969.29	8.29	16,701.80	8.70	9,520.74	4.58
	3.租赁	14,880.43	8.83	17,632.04	9.18	20,586.90	9.91
	4.服务	4,140.91	2.46	3,139.80	1.64	10,799.29	5.20
	5.物业管理	1,413.62	0.84	2,402.10	1.25	1,358.91	0.65
	6.咨询监测	4,647.93	2.76	6,986.08	3.64	6,626.21	3.19
	施工工程	1,887.77	1.12	1,607.12	0.84	0.00	0.00
	主营业务收入合计	168,464.84	100	192,005.00	100.00	207,805.00	100.00
成本结构	地铁运营	262,652.91	95.07	301,941.83	96.07	371,856.61	96.92
	资源开发	13,101.91	4.74	11,228.34	3.57	11,836.21	3.08
	其中：1.货物销售	0.00	0.00	12.75	0.00	0.00	0.00
	2.广告	4.09	0.00	272.69	0.09	38.61	0.01
	3.租赁	6,143.97	2.22	2,901.13	0.92	4,018.98	1.05
	4.服务	68.77	0.02	1,030.69	0.33	490.75	0.13
	5.物业管理	4,698.13	1.70	4,193.32	1.33	4,931.69	1.29
	6.咨询监测	2,186.95	0.79	2,817.77	0.90	2,356.18	0.61
	施工工程	520.89	0.19	1,118.31	0.36		0.00
	主营业务成本合计	276,275.72	100	314,288.48	100.00	383,692.82	100.00
毛利润	地铁运营	-135,128.01	125.34	-158,405.79	129.54	-212,943.65	121.07
	资源开发	25,950.27	-24.07	35,633.48	-29.14	37,055.84	-21.07
	其中：1.货物销售	0.00	0.00	-12.75	0.01	0.00	0.00
	2.广告	13,965.20	-12.95	16,429.11	-13.44	9,482.14	-5.39
	3.租赁	8,736.46	-8.10	14,730.91	-12.05	16,567.92	-9.42
	4.服务	4,072.14	-3.78	2,109.12	-1.72	10,308.54	-5.86
	5.物业管理	-3,284.51	3.05	-1,791.22	1.46	-3,572.78	2.03
	6.咨询监测	2,460.98	-2.28	4,168.31	-3.41	4,270.03	-2.43
	施工工程	1,366.88	-1.27	488.81	-0.40	0.00	0.00
	合计	-107,810.87	100.00	-122,283.49	100.00	-175,887.81	100.00
毛利率	地铁运营	-105.96	-	-110.36	-	-134.00	-
	资源开发	66.45	-	76.04	-	75.79	-
	其中：1.货物销售	-	-	-	-	-	-
	2.广告	99.97	-	98.37	-	99.59	-
	3.租赁	58.71	-	83.55	-	80.48	-
	4.服务	98.34	-	67.17	-	95.46	-
	5.物业管理	-232.35	-	-74.57	-	-262.92	-
	6.咨询监测	52.95	-	59.67	-	64.44	-
	施工工程	72.41	-	30.42	-	-	-
	综合毛利率	-64.00	-	-63.69	-	-84.64	-

（一）主营业务收入结构及趋势分析

2016-2018 年，发行人分别实现主营业务收入 168,464.84 万元、192,005.00 万元以及 207,805.00 万元。收入结构上，发行人各业务板块占比基本稳定，其中，地铁运营业务占比最大，2016-2018 年，发

行人该业务板块分别实现营业收入 127,524.90 万元、143,894.34 万元和 158,912.96 万元，分别占到主营业务收入的 75.70%、74.76% 以及 76.47%。该板块收入增长来源于近年来南京地铁 10 号线、S1 线、S8 线、3 号线、4 号线等多条线路陆续投入运营，网线初步形成规模效应，南京地铁客流量与票款收入不断增加。随着后续多条线路的开通，预期发行人地铁运营板块收入将逐年增加。

资源开发收入是发行人营业收入的第二大来源，发行人通过对轨道交通资源进行相对集中统一的策划、开发、经营和管理，不断优化轨道交通附属资源的开发和利用，挖潜增效，使轨道交通资产增值，并通过为乘客提供增值服务，促进服务品质的提升。资源开发板块包括广告、租赁、服务、物业管理业务等，资源公司是公司资源开发板块运营主体。近年来，发行人资源开发收入占比保持稳定，2016-2018 年该业务板块收入分别为 39,052.18 万元、46,861.21 万元以及 48,892.05 万元，分别占主营业务收入的 23.18%、24.41% 以及 23.53 %。资源开发收入维持在稳定水平，发行人多条线路相继开通，与之相关的资源开发业务有序开展。

发行人近三年施工工程板块收入占比逐年下降。发行人 2016-2018 年实现施工工程收入分别为 1,887.77 万元、1,607.12 万元以及 0 万元，分别占主营业务收入的 1.12%、0.84% 以及 0.00%。降幅较大的主要原因为：一方面，自 2014 年开始，发行人多条线路相继开通，在建项目中地上轨道工程居多，与之相应的土方外运、钢支撑、钢围挡建设等工程大幅减少，施工工程收入相应减少。另一方面，2013 年以来，由于发行人经营规划调整，业务向地铁运营及地铁资源开发利用更多的倾斜，2013 年 6 月，发行人要求下属子公司不再承接与地铁项目有关的土石方外运、围挡等业务，因此地铁工程收入

在 2014 年后大幅减少。发行人近年实现的施工工程收入均为以前年度遗留工程结算形成，未来发行人将聚焦地铁运营与资源开发板块业务。

（二）主营业务成本结构及趋势分析

2016-2018 年，发行人主营业务成本分别为 276,275.72 万元、314,288.48 万元以及 383,692.82 万元。成本结构上，地铁运营业务 2016-2018 年营业成本分别为 262,652.91 万元、301,941.83 万元以及 371,856.61 万元，占比分别为 95.07%、96.07% 及 96.92%，在发行人各业务板块成本中占比最大。

发行人资源开发业务板块 2016-2018 年成本分别为 13,101.91 万元、11,228.34 万元及 11,836.21 万元，占比分别为 4.74%、3.57% 及 3.08%，该板块成本占比逐年下降。资源开发成本构成中，货物销售业务成本分别为 0 万元、12.75 万元及 0 万元，2016 年以来发行人货物销售业务未产生业务收入，2017 年该板块零星成本来源于前期项目在工程结算过程中因材料成本差异产生的费用调整。广告业务成本分别为 4.09 万元、272.69 万元和 38.61 万元，广告业务所需灯箱、广告牌等设备配备完成后可循环使用，该部分成本相对较低，存在一定波动；2017 年该板块业务成本增加主要源于宁天城际新投入一部分播音设备以及原有线路备品备件 PIS 的维修费用。服务业务成本分别为 68.77 万元、1,030.69 万元和 490.75 万元，服务业成本随当年服务业务开展情况有所波动。租赁业务成本分别为 6,143.97 万元、2,901.13 万元和 4,018.98 万元，租赁业务成本近三年有一定程度波动，2016 年发行人租赁业务成本主要为对 3 号线、4 号线沿线商铺进行前期整理，同时对部分前期开通线路沿线商铺进行装修改造产生。物业管理成本分别为 4,698.13 万元、4,193.32 万元和 4,931.69 万元，该部分成本近年呈现小幅波动趋

势，主要由于人员工资变化以及物业出租率波动所致。咨询监测业务是根据集团公司对资源开发的长期定位，于2016年起从服务业务中新调出设立的科目，主要是地铁集团依据其专业优势为地铁线路控制保护区内物业开发单位提供外部施工作业专项结构保护监测工作，近三年产生成本2,186.95万元、2,817.77万元、2,356.18万元。

发行人施工工程业务2016-2018年营业成本分别为520.89万元、1,118.31万元及0万元，占比分别为0.19%、0.36%及0%，施工工程成本大幅减少主要原因是：一方面，由于2014年后发行人多条线路相继开通，地铁3号线主体建设已基本完成，大量施工工程业务随之结束；另一方面，南京地铁集团于2013年进行业务结构调整，向地铁运营和资源开发板块倾斜，2013年6月发行人要求下属子公司不再承接与地铁项目有关的土石方外运、围挡等业务，使得工程施工业务量下降；此外，发行人对施工工程成本进行严格控制，将宁和城际、宁高城际项目施工外包至第三方施工单位、南京地铁5号线采用PPP模式引入社会资本方建设。施工工程业务量的大量减少导致发行人施工工程成本随之减少。

（三）主营毛利润及毛利率分析

毛利润方面，轨道交通因其公益性及外部性特征，无法通过票款收入弥补建设及运营成本。2016-2018年发行人毛利润分别为-107,810.87万元、-122,283.49万元和-175,887.81万元，毛利润逐年下降，主要是受占比较大的运营业务毛利润下降的影响。一方面，近年南京多条地铁线路投入运营，线路折旧成本进一步增加，且试运营期内线路产生的运营收入按现行会计准则在账务处理上暂未计入收入，而是冲减在建工程成本；另一方面，老线路及新项目维修成本、运营人力成本等成本增加，从而导致运营业务毛利润大幅下降。

2016-2018年，发行人毛利率分别为-64.00%、-63.69%及-84.64%，毛利率波动变化，主要由于近年多条线路开通以及郊区线路的增加，使得人力、物力投入增大，运营成本增加，票款收入无法有效覆盖运营成本，地铁运营板块毛利率降低导致。一方面，随着运营年份增加、运营线路的里程增长等原因，1、2号线已分别运营13年和8年的设备设施逐渐老化，陆续进入大、中修周期，且随着劳动力成本的逐年上升，人工成本也在增加，导致近年来地铁运营和维护成本激增；另一方面，随着近年来地铁网线辐射面的扩宽，多条较长里程的城际线开通后，现行票价政策对地铁运营成本的覆盖能力有所下降；以上因素均导致近年来发行人地铁运营板块毛利率有一定下降。从资源开发板块来看，发行人资源开发板块毛利率基本稳定，其中广告、租赁、服务板块毛利率较高，近年已达90%。2018年，公司物业管理毛利率大幅下降，一方面随着新线的不断开通，公司对内的物业管理服务增加，导致对外的物业管理服务减少。另一方面是由于公司近年增加了物业管理相关人员配置，成本增加。发行人施工工程板块毛利率近三年有所波动，近年来公司施工工程收入受战略规划调整影响下降，施工工程收入都来源于前期项目，施工工程成本与在建线路长度和原材料成本情况密切相关，故该板块毛利率近年有所波动。

总体上，发行人作为南京市城市轨道交通项目的主导企业，在城市轨道交通建设、运营以及管理领域处于主导地位。城市轨道交通项目建成之后运营周期较长，路网效益显现及票价水平合理调整后，地铁运营业务将成为发行人主营业务的重要一环，具有较强持续发展能力。随着发行人“地铁+物业”模式的逐渐成熟，地铁资源一体化设计的推进，发行人广告、租赁等非票业务也将在未来得到进一步发展。地铁运营和资源开发两个板块将综合支撑起发行人主营业务构架，推

动发行人未来发展。

二、发行人主营业务经营模式

（一）地铁运营业务

地铁运营是发行人的主要业务，也是开展物业开发以及资源经营等业务的基础，地铁运营收入主要来自于地铁的票务收入。轨道交通作为一种准公共产品，具有建设周期长、投资规模大、回收周期长等特点，同时由于轨道交通的运营和维护成本非常高，在其建设初期通常难以实现盈利。发行人作为南京市轨道交通建设主体，利用自身的融资能力多渠道筹集地铁建设资金，并致力于企业精细化管理，严格成本控制，地铁建设投资将通过未来地铁的运营收入以及附属资源的经营收入逐步回收。

2016-2018 年发行人分别实现地铁运营收入 127,524.90 万元、143,536.05 万元和 158,912.96 万元，占主营业务收入的比重分别为 75.70 %、74.76% 和 76.47 %。

1、已投入运营线路概况

截至 2019 年 9 月末，发行人共有 10 条运营线路，174 座车站，线路总长 378 公里，构成覆盖南京全市 11 个市辖区的地铁网络，南京市成为国内第一个实现所有行政区域内轨道交通全覆盖的城市，南京地铁日均客运量约 315.40 万人次，单日最高客运量达 415.5 万人次。发行人正式运营的 10 条线路分别为：1 号线（含南延）、2 号线（含东延）、10 号线、S1 机场线、S3 宁和城际一期、3 号线、4 号线一期、S8 宁天城际线、S9 宁高城际二期线和 S7 宁溧城际线，其中 4 号线一期为 2017 年 1 月开通试运营，S3 宁和城际一期和 S9 宁高城际二期线为 2017 年 12 月投入试运营，S7 宁溧城际线为 2018 年 5 月投入试运营。已投入运营 10 条线路具体情况如下：

表9-2 截至2019年9月末已投入运营线路情况

单位：公里、亿元、亿元/公里

序号	线路名	通车时间	线路长度	总投资	单位成本	站点数
1	1号线	2005年9月	38.9	167.56	4.3075	27 站
		2010年5月				
2	2号线	2010年5月	37.6	149.76	3.9830	26 站
		2010年5月				
3	10号线	2014年7月	21.6	101.25	4.6875	14 站
4	S1线	2014年7月	35.8	112.88	3.1531	9 站
5	S8线	2014年8月	45.2	118.52	2.6221	17 站
6	3号线	2015年4月	44.9	255.77	5.6964	29 站
7	4号线	2017年1月	33.8	207.84	6.1491	18 站
8	S3号线	2017年12月	37.2	172.57	4.6390	19 站
9	S9号线	2017年12月	52.4	115.16	2.1977	6 站
10	S7号线	2018年5月	30.2	106.97	3.5421	9 站
合计			377.6	1508.28		174站

注：由于地铁建造成本中，受征收拆迁成本以及开挖铺设等基础建设的影响较大，故单位成本均有变化。

2、已投入运营线路介绍

地铁 1 号线于 2005 年 9 月建成；线路贯穿南京主城南北向中轴线，地铁 1 号线南延线于 2006 年 11 月开工，2010 年 5 月建成，线路由 1 号线安德门站延伸至东山新市区，与 1 号线一期呈“Y”型共线运营，线路全长 38.9 公里，共设车站 27 座，总投资 167.56 亿元。

地铁 2 号线一期工程于 2010 年 5 月建成通车；线路贯穿南京主城区的东西向中轴线，与地铁 1 号线分别在新街口站和元通站换乘；2 号线东延线于 2007 年 10 月开工，2010 年 5 月建成，与 2 号线一期工程贯通运营，线路由 2 号线一期工程马群站延伸至仙林新市区。线路全长 37.6 公里，共设车站 26 座，总投资 149.76 亿元。

地铁 10 号线于 2014 年 7 月 1 日开通运营，途径浦口区、建邺区和雨花台区，线路西起雨山路站，经过浦口新城，下穿长江进入河西新城，东至安德门站，线路东端预留延伸条件。10 号线一期线路总长 21.6 公里，共设置 14 座车站，总投资 101.25 亿元。

地铁机场线（S1 线）于 2014 年 7 月 1 日开通运营，为南北向线路，北起南京南站，经江宁经济技术开发区、秣陵工业区、禄口新城，南至禄口机场站。机场线线路总长约 35.8 公里，共设置 9 座车站，总投资 112.88 亿元。

宁天城际一期（S8 线）于 2014 年 8 月 1 日开通运营。起点站和终点站：南起泰山新村，北至金牛湖。总长 45.2 公里，共有 17 座车站，总投资 118.52 亿元。

3 号线是南京地铁第二条开通的过江线路，于 2015 年 4 月 1 日开通运营。地铁 3 号线途径浦口区、鼓楼区、玄武区、秦淮区、雨花台区和江宁区，线路北起林场站，下穿长江进入南京主城一路南下，进入东山副城，南至秣周东路站，串联起江北新区、主城和东山副城。线路全长 44.9 公里，共设置 29 座车站，总投资 255.77 亿元。

4 号线是南京地铁第七条建成运营的线路，于 2017 年 1 月 18 日正式运营。地铁 4 号线一期工程途径鼓楼区、玄武区、栖霞区和江宁区，线路西起龙江站，由南京主城一路向东，北绕紫金山，进入麒麟新城，东至仙林湖站。地铁 4 号线一期工程全长 33.8 公里，其中地面与高架线 1.5 公里，地下线 32.3 公里；共设置 18 座车站，总投资 207.84 亿元。延伸至珍珠泉站的二期工程已进入前期准备阶段，将于 2018 年末前全面开工。4 号线于 2017 年 1 月 18 日建设完工并投入试运营，试运营期为 1 年，2018 年 1 月投入正式运营。

S3 号线（又称宁和城际一期）是南京地铁第八条通车试运营的线路，也是南京地铁第三条开通的过江线路。地铁 S3 号线途经江宁区、雨花台区、建邺区和浦口区，线路东起南部新城的南京南站，一路向西经过雨花经济开发区北部、铁心桥地区、河西新城南部，行驶大胜关长江大桥专用过江通道跨越长江，进入桥林新城，西至高家冲

站。宁和城际一期工程全长 37.2 公里，其中地下线 15.1 公里、高架线和地面部分长 22.1 公里，计划总投资 172.57 亿元；共设置 19 座车站。S3 号线于 2017 年 12 月 6 日试运营，试运营期为 1 年。

S9 号线（又称宁高城际二期线）是南京地铁第九条通车试运营的线路，途经江宁区、溧水区和高淳区，线路北起翔宇路南站，经铜山、石湫、明觉后，与宁高新通道并线上跨石臼湖，经团结圩，南至高淳站。地铁 S9 号线全长 52.4 公里，共设置 6 座车站，新设车站 5 座，总投资 115.16 亿元。S9 号线于 2017 年 12 月 30 日开通试运营，试运营期为 1 年。

S7 号线（又称宁溧城际线）是南京地铁第十条建成运营的线路，于 2018 年 5 月 26 日正式运营。地铁 S7 号线途经江宁区 and 溧水区，线路北起空港新城江宁站，经南京空港枢纽经济区、南京溧水经济开发区，沿秦淮大道穿越溧水副城核心区，南至无想山站。地铁 S7 号线线路全长 30.2 公里，共设 9 座车站，总投资 106.97 亿元。

3、已投入运营道线路经营情况

（1）已运营各线路运营指标

表 9-3 发行人各运营线路指标

线路	运营指标	2016 年	2017 年	2018 年	2019 年 1-9 月
1 号线	运营收入（万元）	46,196.38	46,693.75	46,111.70	44,518.22
	客运总量（万乘次）	28,345.21	31,241.59	32,910.80	24,903.55
	平均日客运量（万乘次）	77.45	85.59	90.17	90.06
	列车正点率（%）	99.94	99.97	99.97	99.96
	运营里程（万车公里）	3,909.17	3,964.82	3,980.21	3,071.72
2 号线	运营收入（万元）	37370.16	36,766.83	37,459.05	36,781.27
	客运总量（万乘次）	24,901.03	26,288.11	28,346.09	21,920.53
	平均日客运量（万乘次）	68.04	72.02	77.66	80.15
	列车正点率（%）	99.95	99.95	99.96	99.92
	运营里程（万车公里）	3,061.89	3,059.04	3,236.84	2,722.14
10 号线	运营收入（万元）	5,952.58	6,407.85	6,953.80	7,333.12
	客运总量（万乘次）	4,261.47	4,602.58	5,487.98	4,591.11
	平均日客运量（万乘次）	11.64	12.61	15.04	16.78
	列车正点率（%）	99.97	99.96	99.98	100.00

	运营里程（万车公里）	1,363.11	1,360.65	1,457.14	1,173.31
机场线 (S1)	运营收入（万元）	5,728.8	6,468.93	9,269.79	7,798.08
	客运总量（万乘次）	2,046.53	2,267.29	3,085.11	2,417.07
	平均日客运量（万乘次）	5.59	6.21	8.45	8.84
	列车正点率（%）	99.98	99.98	99.98	99.97
	运营里程（万车公里）	1,467.48	1,557.10	1,813.63	1,383.23
宁天城际 (S8)	运营收入（万元）	5,984.2	6,821.39	7,529.80	6,437.76
	客运总量（万乘次）	3,060.46	3,574.44	3,894.14	2,847.24
	平均日客运量（万乘次）	8.36	9.79	10.67	10.42
	列车正点率（%）	99.97	99.98	99.98	100.00
	运营里程（万车公里）	1,371.32	1,433.64	1,559.70	1,285.82
3 号线	运营收入（万元）	33,770.11	40,266.55	43,215.22	39,817.65
	客运总量（万乘次）	20,453.21	24,752.45	27,591.42	20,812.05
	平均日客运量（万乘次）	55.88	67.81	75.59	76.12
	列车正点率（%）	99.97	99.97	99.97	99.98
	运营里程（万车公里）	3,203.38	3,419.90	3,660.28	2,799.32
4 号线	运营收入（万元）	-	6,394.06	8,398.86	8,880.87
	客运总量（万乘次）	-	4,890.78	6,930.77	5,687.59
	平均日客运量（万乘次）	-	14.05	18.99	20.79
	列车正点率（%）	-	99.96	99.98	99.99
	运营里程（万车公里）	-	2,171.45	2,364.27	1,886.54
宁和线 (S3)	运营收入（万元）	-	217.30	3,400.93	3,428.94
	客运总量（万乘次）	-	117.33	2,383.55	2,173.17
	平均日客运量（万乘次）	-	4.51	6.53	7.95
	列车正点率（%）	-	99.93	99.99	99.99
	运营里程（万车公里）	-	99.12	1,471.21	1,172.33
宁高线 (S9)	运营收入（万元）	-	24.33	2,416.80	1,681.98
	客运总量（万乘次）	-	6.80	616.43	455.05
	平均日客运量（万乘次）	-	3.40	1.69	1.66
	列车正点率（%）	-	99.51	99.94	99.88
	运营里程（万车公里）	-	3.24	748.46	592.51
宁溧线 (S7)	运营收入（万元）			538.12	645.93
	客运总量（万乘次）			243.47	297.50
	平均日客运量（万乘次）			0.67	1.09
	列车正点率（%）			99.99	100.00
	运营里程（万车公里）			346.60	430.92
合计	运营收入（万元）	135,002.23	150,060.99	165,294.07	157,323.82
	客运总量（万乘次）	83,067.91	97,741.37	111,489.77	86,104.86
	平均日客运量（万乘次）	226.96	276.01	305.45	314.87
	列车正点率（%）	99.96	99.97	99.98	99.97

注：1号线南延线2014年起将相关数据合并入1号线计算。处于试运营期期间线路产生的收入冲减在建工程余额，在审计报告中未列入运营收入。

（2）运营时间：南京地铁主要运营时间原为早 6:00 至晚 23:00，全天共计 17 小时；高铁南京南站开通后，为方便乘客出行，对 1 号线南延线原有时间做了延长调整，为早 5:40 至 23:20，早班车及末班

车分别提前、延后 20 分钟。列车发车间隔方面，随着南京市民地铁出行习惯的不断强化，地铁内客流逐步攀升，公司随之不断缩短高峰期运营间隔，以确保运力充足。1 号线高峰上线列车达 47 列，共线区段最小间隔维持 2 分 20 秒、南延线最小间隔压缩至 3 分 39 秒；2 号线最高上线列车达 41 列，最小列车间隔 2 分钟 30 秒。同时公司坚持准点运营，近三年列车正点率一直在 99.5% 以上。

（3）地铁票价：公司运营票价实行政府定价机制，由政府物价主管部门举行票价听证以确定票价方案，并报政府批准后实施。1 号线建成时，公司采用分段收费方式，规定相邻两站之间为一区间，1 号线全程共 15 个区间，起步价 2 元（可乘坐七个区间），之后每 4 个区间为一段，每进入下一段增加 1 元，全程收费 4 元。1 号线南延线及 2 号线通车后，公司在运路线全程 55 个区间，仍沿用 2 元起价，4 元封顶的收费方式。2013 年 10 月，南京市物价局召开了关于南京地铁线网票价听证会。2014 年 2 月，南京新地铁票价方案公布（宁价服【2014】39 号），新票制改变了目前按站点分段计费的票制，实行按里程计价；起步价 2 元可乘 10 公里，10 公里以上部分，每 1 元晋级里程为 6、6、8、8、10、10、12、14 公里；这一价格为南京地铁线网价格，以后新开线路均按此价格执行。为适应南京地铁建设与运营快速发展需要，增强票价政策对地铁运营可持续发展的支撑能力，2019 年 1 月，南京市物价局召开了关于南京地铁线网票价听证会。2019 年 2 月，南京市发改委发布了《关于调整南京地铁线网票价的通知》（宁发改服价字[2019] 73 号），继续实行按里程分段计价票制；起步价 2 元可乘 4 公里，4-14（含）公里每 1 元可乘 5 公里，14-28（含）公里每 1 元可乘 7 公里，28-37（含）公里每 1 元可乘 9 公里，37-48（含）公里每 1 元可乘 11 公里，48-61（含）公里每 1 元可乘

13 公里,61 公里以上每 1 元可乘 15 公里。即起步价 2 元可乘 4 公里,4 公里以上部分,票价每增加 1 元的晋级里程为 5、5、7、7、9、11、13、15 公里;

表 9-4 南京地铁票价-乘坐里程表

分段	乘坐里程	跨度	单程票票价
1	0≤里程≤4	4 公里	2 元
2	4<里程≤9	5 公里	3 元
3	9<里程≤14	5 公里	4 元
4	14<里程≤21	7 公里	5 元
5	21<里程≤28	7 公里	6 元
6	28<里程≤37	9 公里	7 元
7	37<里程≤48	11 公里	8 元
8	48<里程≤61	13 公里	9 元
9	61<里程	每 15 公里	增加 1 元

资料来源：南京市发展和改革委员会网站<http://fgw.nanjing.gov.cn>

(4) 运营安全：运营安全成产工作以风险管理和应急管理为主线，进一步建立健全各级安全生产岗位责任制；严格执行各层级的安全检查和安全例会制度，不断夯实运营安全的基础管理；制定全年度应急演练计划并有效组织实施，切实提高各类突发事件的应急处置能力；签订了安全生产、消防、综合治理、反恐怖防范责任书，安全生产责任书签约率达到了 100%；开展运营风险管理和安全评价标准评价工作，提高运营安全风险管理水平；加强警地联系，进一步加强反恐怖防范工作。

4、机车采购情况

发行人机车主要向南车南京浦镇车辆有限公司采购机车，截至 2019 年 9 月末，发行人运营线路共有 291 辆列车，并配备行业先进水平的西门子移动闭塞信号管理系统，具体情况见下表：

表 9-5 截至 2019 年 9 月末发行人运营线路机车采购情况表

线路	总购买列数（列）	已到位列数（列）
1号线	58	58
2号线	49	49
3号线	46	46
4号线	29	29

线路	总购买列数（列）	已到位列数（列）
10号线	21	21
机场线	15	15
宁天城际线	26	26
宁和城际线	24	24
宁高城际二期线	12	12
宁溧城际线	11	11
合计	291	291

5、运营成本分析

地铁运营成本主要由资产折旧、人力成本和能耗成本构成，2016-2018 年运营板块成本分别为 262,652.91 万元、301,941.83 万元及 371,856.61 万元，2018 年地铁运营成本主要由资产折旧（占 35.57%）、人力成本（占 37.29%）和能耗成本及其他（占 27.14%）构成。近三年来，发行人运营成本中折旧成本大幅增长是由于 2016 年以来，宁天城际、3 号线进入正式运营期，开始计提折旧；此外，S3、S9、S7 号线路投入试运营，导致能耗成本有较大规模增加，为维持老线正常运营以及承接将要竣工新线运营，人力成本也相应增长。

针对目前全国范围内地铁运营公司普遍面临的盈利困难、对政府补贴高度依赖等问题，南京地铁集团多年来致力于企业精细化管理、严格成本控制，向内挖潜增效，努力打造“经济节约型”地铁。

近年来，发行人通过推进全流程精细化管理，在降本增效上做到了“三最”。一是人力成本耗费最低：地铁企业用工需求大、专业领域广，每条线均需配备站务、乘务、调度以及维保等相关人员，人力成本普遍占到全部运营成本的一半以上。南京地铁以提升员工技能、优化人力资本增值为导向，建立起岗位标准化体系，努力实现各个岗位的人力配置在保障运营下的效率最优，创下了用工人数全国最少、运营事故率全国最低的佳绩，每公里用工不超过 36 人，大大低于原住建部用工标准以及北上广深地铁企业的用工水平（北京每公里用工 69 人、上海 44 人、广州 52 人、深圳 55 人）。二是能耗控制最优：

发行人积极响应国家节能减排号召，努力打造能耗节约型地铁。在客流平均每年增加 30% 的情况下，十年间累计实现节电 2793 万度。2017 年单位牵引能耗这一核心指标为 1.86 度 / 公里，较行业平均数 2.05 度 / 公里低 10%。三是维修成本控制最合理：发行人根据设施设备专业维保特点，对日常保养、计划修、中修和大修等进行统筹分类管理，科学选择自主维修、委外维修、自主与委外维修相结合的模式。通过精准的维修管理措施，南京地铁整体维修运营成本较同行业降低 15%-20%。

根据《城市轨道交通运营企业运营数据报告（2018 年度）》及行业统计数据显示，南京地铁在每人票价、每人公里票价、票务支出占城镇居民人均可支配收入水平低于全国平均水平的前提下，仍保持车公里成本、人次成本的领先水平。自 2005 年开通运营以来，在长期保持 2 元起步价、综合每公里票价全国最低的票制基础上，实现了仅依靠运营票款收入就能基本覆盖运营直接成本，减少了对财政运营补贴的依赖。发行人通过精细化管理有效管控了经营成本，在 2014 年南京开通郊线地铁之前，还曾是全国唯一盈利的地铁企业，实现了企业经营效益和社会效益的双提升。

6、发行人在建项目情况

截至 2019 年 9 月末，发行人共有 6 条在建线路，总长度共约 130.69 公里，其中：5 号线 37.40 公里，1 号线北延线 6.54 公里，7 号线 35.64 公里，二号线西延 5.40 公里，宁句城际 43.64 公里，S8 南延线 2.07 公里，计划总投资合计 1006.15 亿元，项目建设资金主要来源于企业自筹和外部融资。具体情况如下：

表 9-6 发行人在建项目情况表

单位：公里、亿元

序号	项目	计划投资	项目资本金	建设期	计划投资	
					2020 年	2021 年
1	5 号线	339.7	135.9	2016-2021	50	88.9
2	1 号线北延	74.25	28.53	2017-2021	12	23.15
3	7 号线	319.77	95.93	2017-2022	45	60
4	2 号线西延	47.95	19.18	2018-2022	12	10
5	宁句城际	209.75	83.9	2018-2023	47	50
6	S8 南延线	14.73	5.89	2018-2021	2	6.58
合计		1006.15	369.33		168	238.63

注：1、5 号线的投资额含集团自建部分和 PPP 项目公司投资建设部分；

资料来源：公司提供

5 号线：南京地铁“十三五”建设规划的第一条开工建设线路。线路总长 37.4 公里，全部为地下线，起讫站为方家营至吉印大道，共设置 30 座车站，其中换乘站 14 座，2016 年开工，计划建成时间为 2021 年。项目总投资约 339.7 亿元，其中资本金 40%，约 135.9 亿元。

1 号线北延线：总长 6.54 公里，全部为地下线，起讫站为二桥公园至迈皋桥，共设置 5 座站，含换乘站 1 座（为与 7 号线换乘的晓庄站），全部为地下站；平均站间距约 1341 米；工程利用既有珠江路控制中心；全线设二桥公园停车场一处，位于既有绕城高速公路、规划华山东路、燕恒路、太新路围合地块内。1 号线北延线计划总投资 74.25 亿元，项目资本金为 28.53 亿元，占总投资约 38.42%，2017 年开工，计划建成时间为 2021 年。

7 号线：总长 35.64 公里，全部为地下线，起讫站为仙新路至西善桥，沿宁芜公路、永初路、泰山路、黄山路、南湖路、虎踞路、福建路、钟阜路、幕府西路、幕府东路、栖霞大道、寅春路、尧佳路走

行，北止仙新路，全线均采用地下敷设方式，共设置 27 座站，7 号线项目总投资额 319.77 亿元，资本金 95.93 亿元，占总投资约 30%，2017 年开工，计划建成时间为 2022 年。

二号线西延线：线路全长 5.4 公里，其中地上段 0.2 公里，地下段 5.2 公里，共设站 4 座，全部为地下站，其中换乘站 2 座，起于油坊桥站，止于河西鱼嘴站。二号线西延线项目总投资额 47.95 亿元，资本金 19.18 亿元，占总投资约 40%，计划建成时间为 2022 年。

宁句城际：是南京地铁第一条跨市域的线路，途经栖霞区、江宁区 and 句容市，线路西起马群站，向东经麒麟新城，至汤泉西路站后进入汤山新城，由汤山站折向东南，至宝华山站后转南进入句容城区，南至南沿江高铁句容站。线路全长 43.64 公里，其中高架与地面过渡段长约 26.866 公里、地下段长约 16.776 公里；共设 13 座车站，其中地下站 7 座、高架站 6 座；列车初期采用市域 B 型列车 4 节编组，预留 6 节编组。

S8 南延线：南京地铁 S8 号线南延工程北起泰山新村站，南至大桥站。线路全长 2.07 公里，全部为地下线，共设地下车站 2 座，计划投资 14.73 亿元。

7、发行人拟建项目情况

根据《南京市城市总体规划方案（2010~2020）》、《南京市城市轨道交通第二期建设规划（2015~2020 年）》《发改委关于江苏省沿江城市群城际轨道交通网规划（2012-2020 年）的批复》及集团建设计划，南京市近期规划建设项目包括 4 条线，计划总投资 670.55 亿元，路线长度 71.99 公里，分别为：6 号线、3 号线三期、9 号线一期、10 号线二期。具体情况如下：

表 9-7 发行人未来五年拟启动建设地铁项目情况表

单位：公里、亿元

序号	线路	起讫站	实施年度	线路长度	总投资	拟融资金额
1	6号线	栖霞山—南京南	2019-2023	32.37	310.87	186.52
2	3号线三期	吉印大道—秣陵街道	2020-2023	6.6	41.9	25.14
3	9号线一期	丹霞路-滨江公园	2019-2023	19.69	212.7	127.62
4	10号线二期	安德门—石杨东路	2019-2023	13.33	105.08	63.05
合计			—	71.99	670.55	402.33

图 9-1：南京轨道交通总体规划

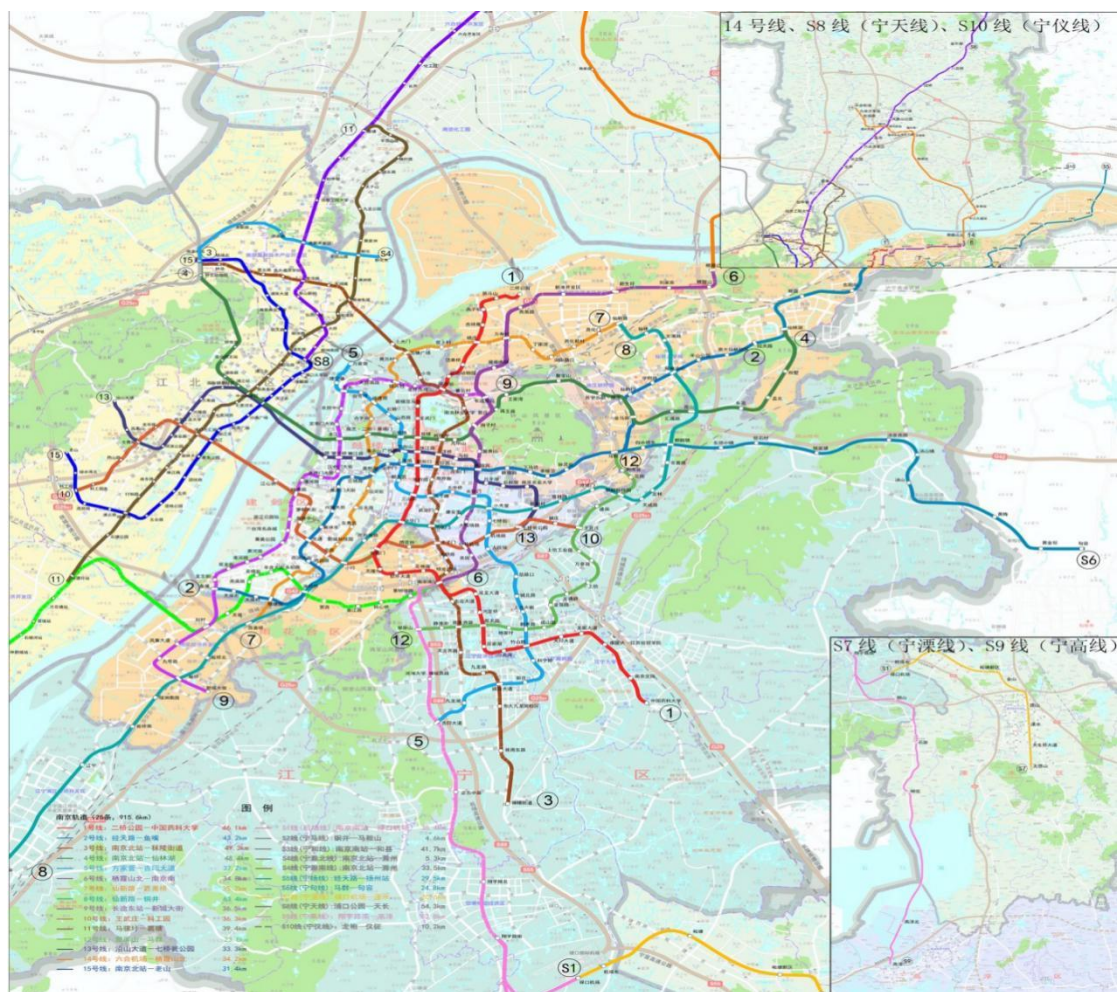


图 9-2： 南京市轨道交通建设规划方案（2015-2020）



（二）资源开发业务

为强化公司自身盈利能力，南京市政府授予公司利用地铁设施提供客运运营服务经营的同时，授予了公司在地铁设施范围内，利用内部空间和设施直接或间接从事广告、租赁等非运营服务，研究并推动了轨道交通沿线资源开发及地下空间的统筹规划和集约利用。发行人通过对轨道交通资源进行相对集中统一的策划开发和经营管理，不断优化地铁线路及轨道交通附属资源的开发和利用，挖潜增效，促进轨道交通资产实现增值，并弥补地铁运营亏损，形成还本付息机制，反哺了发行人的地铁运营业务。目前，发行人的资源开发业务主要包括：货物销售业务、广告业务、租赁业务、服务业务、物业管理及咨询监测业务。2016-2018 年，公司实现资源开发业务收入分别为 39,052.18 万元、46,861.83 万元和 48,892.05 万元，占营业收入的比重分别为 23.18%、24.41%和 23.53 %。

发行人资源开发板块业务主要由南京地铁资源开发有限责任公

司（以下简称“资源公司”）为运营主体，依托地铁车站、列车等轨道交通附属资源开展广告经营、店面租赁、咨询监测等非票务业务。

1、货物销售业务

发行人货物销售收入主要为原下属公司南京铁隧轨道交通配套工程有限公司（以下简称“铁隧公司”）盾构管片销售收入，2013 年，发行人由于战略规划向地铁运营转移，并在 2013 年 12 月转让铁隧公司股权，因此发行人 2014 年后没有开展新增货物销售业务。2015 年，公司的货物销售收入主要为生产 U 型梁留下的废旧钢筋的销售收入。2016 年至今，该板块未产生营业收入。

2、广告业务

2016-2018 年发行人广告业务收入分别为 13,969.29 万元、16,701.80 万元和 9,520.74 万元。发行人广告业务主要是对地铁及其沿线广告资源的开发利用，主要包括拥有广告灯箱、车厢看板、站台显示屏终端、可冠名车站等，涵盖了传统媒体、电视媒体及播音导向媒体等多种媒体资源。发行人充分发挥了自身平台优势，高效开展广告经营业务，同时大力支持公益广告宣传，弘扬主流价值，传播中国传统文化，形式多样、画面精美。随着南京地铁新线路的建设及开通以及市民出行方式的改变，广告资源也将随之增加，可以预见广告业务将在未来有着稳定的发展。发行人 2018 年广告业务收入有所下降主要原因为该板块进行业态调整，部分广告业务收入调整至租赁板块核算。

3、租赁业务

2016-2018 年，发行人租赁业务收入分别为 14,880.43 万元、17,632.04 万元和 20,586.90 万元。发行人租赁业务主要包括地下商铺、车站组合商业、上盖物业、办公室、自助设备等的出租。其中，商铺

经营业态以餐饮、便利店、服饰、化妆品、服务类为主，通过整体租赁、自营等形式，与苏宁、金轮、肯德基、麦当劳等优质客户建立了良好的合作关系，提升了南京地铁商业的整体品牌形象。

4、服务业务

发行人 2016-2018 年服务业务收入分别为 4,140.91 万元、3,139.80 万元和 10,799.29 万元。服务业务主要以子公司为承载主体，对外为其他公司提供地铁设计、监理、勘测等与轨道交通相关的服务等取得服务收入；通过提供类如工程咨询，人员培训以及为地铁建设总包商提供勘测等服务取得收入。2015 年公司服务收入包含通讯和通道接口收费及监测收入，根据集团公司对资源开发的长期定位，自 2016 年起监测收入单独核算，故 2016 年、2017 年服务业务收入有所下降。

5、物业管理

发行人 2016-2018 年物业管理收入分别为 1,413.62 万元、2,402.10 万元和 1,358.91 万元。发行人物业管理业务由南京地铁物业管理有限公司负责（简称“物业公司”），物业公司注册资本 500 万元，系发行人全资子公司，主要负责沿线商铺及地铁集团的物业管理工作。随着发行人地铁线路的增加，未来物业管理业务将有着稳定的增长。

6、咨询监测业务

咨询监测板块原为发行人资源开发业务的一部分，根据集团公司对资源开发的长期定位，该板块业务收入自 2016 年起单独核算。咨询监测业务负责承担既有运营线路、在建结构形成区段的外部施工作业专项结构保护监测工作，采用技术管理总包（资源公司负责）+现场数据采集劳务外包（合格供应商负责）的运作赢利模式，服务的主要客户为地铁线路控制保护区内物业开发单位。

发行人近三年咨询监测业务收入为 4,647.93 万元、6,986.08 万元

和 6,626.21 万元。新增咨询监测板块为原服务板块重分类的结果。

（三）施工工程业务

施工工程建设收入是发行人营业收入的第三大来源，业务主要包括地铁工程设备租赁、土方外运、钢支撑、钢围挡建设、设施设备维保等工程服务，以及地铁建材等辅助业务。由于地铁工程的特殊性，如土方外运、垃圾处理等对城市市容管理有着举足轻重的作用，也对施工方有着较高的要求，为此南京地铁集团原先成立南京城市地铁实业集团有限公司专门为工程的总承包方提供包括土方外运、工程设备租赁等相应的工程配套服务。随着南京地铁 10 号线、机场线、宁天城际等多条线路的全面建设，原南京城市地铁实业集团有限公司（以下简称“实业集团”）承担的地铁配套工程进入施工高峰，收入增长较大。自 2012 年以来，发行人加大下属子公司整合力度，新设立子公司南京地铁资源开发有限责任公司（以下简称“资源公司”）、运营公司及南京地铁建设有限责任公司（以下简称“建设公司”），注销实业集团，地铁工程配套服务等相关业务由资源公司承接，并重新进行整合。

2016-2018 年，发行人实现施工工程收入分别为 1,887.77 万元、1,607.12 万元和 0 万元，占主营业务收入的比重分别为 1.12%、0.84%、0.00%，占比逐年降低；施工工程成本分别为 520.89 万元、1,118.31 万元和 0 万元，占主营业务成本的比重分别为 0.19%、0.36%、0%。南京地铁资源开发有限责任公司是公司施工工程板块运营主体。

发行人施工工程板块收入逐年下降主要源于两方面原因：一方面，2014 年，为迎接青奥会，南京地铁加快了多条地铁线路的建设，10 号线、机场线（S1 线）及宁天城际一期（S8 线）正式开通，同时，其他在建项目中多数为地上轨道，与之相应的土方外运、钢支撑、钢

围挡建设等工程大幅减少，导致了施工工程收入的大幅缩减。另一方面，2013 年以来，由于发行人规划调整，完成了铁隧公司转让及实业集团注销，不再经营货物销售业务和工程施工业务，而是向地铁运营及地铁资源开发利用更多的倾斜，因此地铁施工工程收入在 2014 年后大幅减少，2015 年后形成的施工工程收入主要为以前遗留项目形成的收入。

（四）发行人其他业务情况

2016-2018 年，发行人其他业务收入分别为 6,728.58 万元、8,833.98 万元和 8,554.81 万元，其他业务成本分别为 4,347.32 万元、7,443.59 万元和 4,406.40 万元；其他业务毛利润分别为 2,381.26 万元、1,390.39 和 4,148.41 万元，毛利率分别为 35.39%、15.74% 和 48.49%。发行人其他业务板块收入主要包括培训及教材费、工本费及手续费、水电费、废旧物资收入、服务收入、IC 卡管理费及其他。培训及教材费、工本费及手续费主要为地铁公司提供的相关培训费及收取的相关教材、工本及手续费；水电费主要为代收商铺的水电费；废旧物资收入为发行人销售废弃包括工程物资在内的销售收入；服务收入为发行人提供场地租赁及相关经营权转让费；IC 卡管理费为发行人更好的管理地铁 IC 卡而收取的管理费；其他收入包含代收商铺的住宿费、文本费、项目质保金等。

（五）公司轨道交通项目建设模式

公司轨道交通项目主要采取“政府资本金投入+市场化融资”方式筹集建设资金，即项目资本金按照“市区共建”原则，由沿线各区与市本级根据站点比例分担，其余资金由项目主体对外融资解决。公司收到的项目资本金均按规定投入项目建设，不用于项目融资的还本付息。

南京市政府针对各条线路制定了《资金平衡方案》，项目资本金主要由市、区两级财政共同承担，通过财政预算拨款、土地出让收益等安排，于建设期内到位。为落实市、区两级财政项目资本金出资责任，南京市政府下发了《市政府关于推进南京市轨道交通场站及周边土地综合开发利用的实施意见》（宁政发[2015]215 号，以下简称《实施意见》），明确将原则上不小于轨道交通场站周边 500 米×500 米范围划定为“轨道交通场站综合开发特定规划区”（以下简称“规划区”），其中 200 米×200 米范围划定为“轨道交通场站综合开发核心区”（以下简称“核心区”）。核心区及规划区内新增可挂牌出让主城区由市土地储备中心统一收储运作、新五区由各区土地储备中心收储运作。新增土地收益部分抵顶市级承担的轨道交通建设资金，各区收益部分抵顶区级承担的轨道交通建设资金。

公司轨道交通建设项目对外融资主要通过银行贷款、发行债券等方式解决，偿付资金来源主要为自身运营票款收益、场站物业经营收益及资源综合开发收益。此外，南京市政府视线路票价和运营情况给予公司适当补贴。

（六）轨道交通沿线物业开发业务模式

为促进轨道交通与城市建设协调发展，建立符合南京市发展实际的轨道交通场站及周边地区开发模式，提升场站周边开发收益，反哺轨道交通建设、运营，在市政府主导下，公司联同南京市规划局等部门共同研究了轨道交通场站及周边区域功能、用地、景观、交通、收益一体化综合开发利用机制，并结合地区功能定位、发展要求以及轨道交通场站自身特点，在优先保证公共服务功能的基础上，逐步完善场站及周边“一体化”开发具体模式，并将其作为未来市场化转型，提升自身盈利能力的重要方向。

1. “一体化”开发规划模式

南京市在轨道交通场站及周边地区城市设计工作中，以轨道交通场站为核心，划定两个层次的规划设计范围，形成轨道交通场站及周边地区功能发展战略、土地利用规划、空间景观设计、综合交通设计、土地利用收益的“五个一体化”规划设计方案。轨道交通场站周边规划区和核心区的四至边界均在城市设计中提出方案，并编制轨道交通场站综合开发利用专项规划。南京市通过编制上述综合开发利用规划，将地区开发强度向轨道交通场站及其周边区域适度集中，进一步提升规划及核心区土地综合利用价值。

公司与市规划部门积极合作，已对 112 个符合条件场站及周边区域进行了“一体化”开发研究，并完成了首批 72 个场站的城市设计工作（其中 52 个站点已通过规划评审），规划业态包括了住宅、车站商业综合体等多种功能区域，为进一步实施后续综合开发提供了规划依据。

2. “一体化”开发实施模式

为确保场站及周边“一体化”开发有序实施，《实施意见》要求南京市优先将规划区用地纳入土地储备和出让计划，加强轨道项目建设与规划区域土地上市开发同步推进，并鼓励公司及社会资本参与规划区物业的开发与建设。公司充分发挥轨道交通建设与运营商的资源 and 经验优势，积极参与“一体化”设计的场站及周边区域用地的挂牌出让及物业资源的开发与运营。通过自主开发或委托开发、土地作价出资等同社会资本合作的模式进行物业综合开发运作，实现物业出让或经营收益、股权投资收益等综合收益，为公司项目建设融资偿付提供有力保障。

截至目前，公司部分前期“一体化”开发项目已实现收益，其中，

公司自主开发的 2 号线油坊桥站、3 号线夫子庙站上盖物业已实现经营权转让，由专业运营商负责运营，公司按照“保底+超额分成”方式收取物业租金，以上仅两个站点的上盖物业在经营权转让期内预计可实现保底租金收益达 3.8 亿元以上。2 号线金马路站周边地块由公司摘牌取得后，通过项目公司部分股权转让的方式引入战略投资者进行后续合作开发，目前，公司已成功实现该项目公司部分股权转让，实现股权投资收益 2 亿元。“十三五”期间，公司“一体化”物业开发综合收益预计将达 200 亿元以上（根据规划物业建筑面积初步测算），“一体化”物业资源开发收益预计将成为公司未来重要的收益来源之一。

三、发行人所在行业情况

（一）城市轨道交通行业现状

1、行业概况

地铁是地下铁道交通的简称，属于轨道交通行业。城市轨道交通是指采用轨道结构进行承重和导向的车辆运输系统，依据城市交通总体规划的要求，设置全封闭或部分封闭的专用轨道线路，以列车或单车形式，运送相当规模客流量的公共交通方式。从制式上来看，主要包括：地铁、轻轨、单轨、有轨电车、市域快轨、磁悬浮和 APM（自动导向轨道系统），随着交通系统的发展，已出现其他一些新交通系统。城市轨道交通是城市公共交通系统的一个重要组成部分，包括地下铁道（地铁）、城市铁路（含市郊铁路）、轻轨、独轨及新交通系统等多种模式。轨道交通具有节约土地资源，减少环境污染，运输量大，快速便捷等优点，能够有效的解决城市交通拥堵问题，是一种大容量运输服务交通方式，具有良好的社会效益。

世界上首条地下铁路系统是在 1863 年开通的伦敦大都会铁路

(Metropolitan Railway)。国外发达国家于上世纪70年代开始进入城市轨道交通建设高峰期，10年内全世界共建设了约1,600公里城市轨道交通线路，平均每年约建设160公里。相比国外发达国家，我国轨道交通建设起步较晚，发展经历可分为以下几个阶段：（1）起步阶段（20世纪50年代）：我国开始筹备北京地铁网络建设，1969年10月，北京地铁一号线、二号线一期工程通车，该阶段地铁建设以人防功能为指导思想；（2）发展阶段（20世纪80年代）：1995年4月，上海地铁1号线开通；1999年6月，广州地铁一号线开通。我国仅有北京、上海、广州等几个大城市规划建设地铁，该阶段地铁建设开始真正以城市交通为目的。（3）调控阶段（20世纪90年代），进入90年代后国内一批省会城市开始筹划建设地铁。由于项目多且造价高，1995年12月国务院发布国办60号文，暂停了地铁项目的审批，同时国家计委开始研究制定地铁交通设备国产化政策；（4）建设高峰期（1999年以后）：国家的政策逐步鼓励大中城市发展地铁交通，该阶段地铁建设速度大大超过之前的30年。

2000年后，我国城市化水平进程不断加快，城市人口的增长使得大中城市的交通形势日趋严峻，中国传统的公共交通方式主要采用运量较小的公共汽车和无轨电车，无法有效的缓解客流高峰。近年来，随着中国城市汽车保有量的急剧上升，特别是私家车拥有率的不断提高，城市交通体系越来越难以承受庞大的重负，城市交通拥挤现已成为城市发展的“瓶颈”。为了解决交通拥堵，提高环境质量，“十五”期间，国家首次把发展城市轨道交通列入计划发展纲要，并作为拉动国民经济，特别是大城市经济持续发展的重大战略。

2005年至今，全国各地众多大型城市均对轨道交通的建设进行了规划，国内轨道交通事业迅猛发展。近年来，轨道交通建设在促投资、

调结构、稳增长方面发挥了重要的作用，成为国家宏观调控的重要工具。随着社会发展和需求增长，城市轨交的需求也不断增长。城市轨道交通具有节约用地、运能大、速度快、安全环保等优势，是城市交通现代化发展水平的重要标志。

根据中国城市轨道交通协会发布的统计数据，截至2018年末，中国大陆地区（不含港澳台）共35个城市开通城市轨道交通并投入运营，开通城轨交通线路185条，运营线路总长度达5761.4公里。拥有4条及以上运营线路，且换乘站3座及以上，实现网络化运营的城市16个，占已开通城轨交通运营城市总数的45.7%。地铁运营线路4354.3公里，占比75.6%，其他制式城轨交通运营线路1407.1公里，占比24.4%。当年新增运营线路长度728.7公里。进入“十三五”三年来，累计新增运营线路长度为2143.4公里，年均新增运营线路长度714.5公里。中国城市轨道交通运营线路增多，客流持续增长、系统制式多元化、运营线路网络化的发展趋势更加明显。

2、城市轨道交通运营情况

（1）运营规模情况

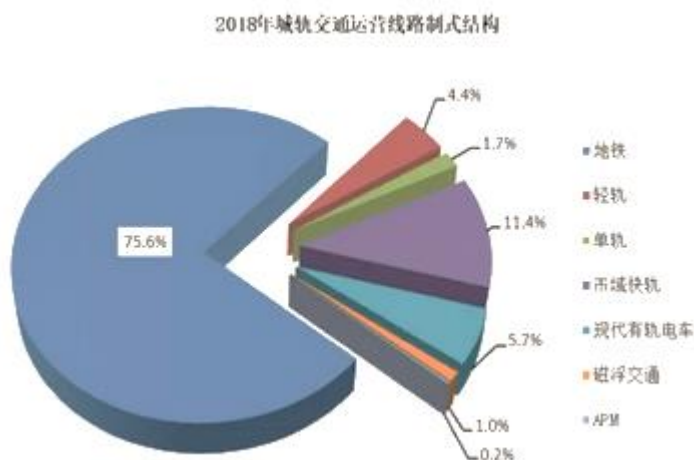
截至2018年末，共有35个城市开通城轨交通运营线路185条，运营线路总长度5761.4公里。新增乌鲁木齐一市，新增运营线路20条，新增运营线路长度728.7公里。按线路敷设方式来分，地下线3639.8公里，占比63.2%；地面线833.6公里，占比14.4%；高架线1288公里，占比22.4%。

2018年新增运营线路728.7公里，其中新增地铁470.7公里，占比64.6%；新增市域快轨4.5公里，占比21.2%；新增有轨电车82.7公里，占比11.3%。相比2017年，2018年市域快轨增幅达72.1%、有轨电车增幅达40.9%。

从运营线网规模看，共计17个城市的线网规模达到100公里或以上，城轨交通网络化运营已逐步实现。其中，上海781.6公里，北京713公里，两市运营规模均超700公里；广州运营线路长度超过400公里；南京、武汉、成都、重庆4市运营线路长度均超300公里；深圳、天津两市运营线路长度均超过200公里。

从运营线路制式结构看，已开通城轨交通包括地铁、轻轨、单轨、市域快轨、现代有轨电车、磁浮交通、APM七种制式。其中，地铁4354.3公里，占比75.6%；轻轨255.4公里，占比4.4%；单轨98.5公里，占比1.7%；市域快轨656.5公里，占比11.4%；现代有轨电车328.7公里，占比5.7%；磁浮交通57.9公里，占比1.0%；APM线10.2公里，占比0.2%。制式构成见图9-3。

图 9-3 2018 年中国大陆地区城轨交通运营路制式结构图



数据来源：中国城市轨道交通协会

从运营场站看，截至2018年底，全国城轨交通累计投运车站3394座（线网车站每个车站只计一次，换乘站不重复计算），其中换乘车站305座。拥有换乘站的城市达到26个，占已开通城轨交通城市的74.3%。据不完全统计，累计投运车辆段和停车场共计263座。

（2）客运量情况

从客运量看，据中国城市轨道交通协会不完全统计，2018年全年

中国内地城轨交通累计完成客运量210.7亿人次，比上年增长25.9亿人次，同比增长14%，总进站量为133.2亿人次，总客运周转量为1760.8亿人公里，全国城市平均日均客运量为177.7万人次。其中，北京、上海、广州4市客运量占全国总客运量的58%，成都、南京和武汉累计完成客运量均突破10亿人次，日均客运量突破300万人次。从客运量增长情况看，随着2018年新开通城轨交通运营线路的增多，个城市尤其是城轨交通新兴城市的客运量增长明显，其中，青岛、昆明、杭州、成都等市增长超过40%，苏州、福州、大连、南京、等15市客运量政府超过10%。伴随南京、武汉、成都等城市大量新建线路投入网络化运营，后发城市骨干网络愈发丰满。

从进站量看，城轨交通累计完成进站量133.2亿人次，比上年增长16.3亿人次，增幅13.9%。上海进站量达到21.3亿人次，居全国首位；北京完成进站量20.4亿人次，广州完成进站量17.4亿人次，深圳完成进站量11.0亿人次，4市进站量均创历史新高。

（3）车辆配置及平均旅速情况

据不完全统计，截至2018年底，全国城轨交通累计配属车辆5898列，比上年增长21.1%。当年完成运营里程35.1亿车公里，比上年增长19.4%。北京、上海两市运营里程均超5亿车公里，广州运营里程超过3亿车公里，深圳运营里程超过2.5亿车公里，4市合计占全国运营总里程的50.2%。南京、武汉、重庆、成都4市运营里程均超过1.7亿车公里，4市合计占全国运营总里程的21.2%。

2018年，全国城轨交通日均计划开行列次总计为60800次，日均实际开行列次总计为60891次，实际开行列次超计划开行列次。共中，北京、上海、广州、深圳、南京、成都等30个城市的兑现率均达到100%或以上。

2018年，城轨交通平均旅行速度35.3公里/小时。其中，地铁平均旅行速度：37.3公里/小时，有轨电车平均旅行速度21.45公里/小时。单条线路平均旅行速度以南京市域快轨S9线87.4公里/小时、广州地铁14号线65.77公里/小时、上海地铁16号线64.36公里/小时位列前三位（上海磁浮线未计入）。

（4）运营经济情况

从运营成本和收支情况看，据中国城市轨道交通协会不完全统计，2018年，全国城轨交通平均单位车公里运营成本23.8元，平均单位人公里运营成本0.84元；全国城轨交通平均单位车公里运营收入17.2元，平均单位人公里运营收入0.48元。全国平均运营收支比为78%，仅杭州、青岛、深圳、北京4市运营收支比查过100%，整体看，城轨交通运营入不敷出依然是普遍情况。

3、城市轨道交通建设情况

轨道交通建设涉及产业链较为庞大，包括设计、施工、原材料、机械设备、运营管理等多个产业。轨道交通的投资和建设会直接带动上游的基础建筑（如土木工程、隧道工程、桥梁道路工程等）、中游的机械制造业和电气制造业、以及下游的公共运营、客货运输等产业。而轨道交通的建设运营可以带动商贸和人的流通从而带动沿线经济发展，城市轨道交通更会直接刺激沿线商业、房地产等的发展，形成“轨交经济带”，产生明显的经济效益和社会效益。

根据中国城市轨道交通协会历年统计数据，十五、十一五、十二五期间中国城市轨道交通运营里程分别新增399、885和2019公里，十一五、十二五增新增运营里程增速分别为122%和128%。十二五期间中国城市轨道交通运营里程分别新增288、399、460、427和445公里，年均增加404公里。

2018年全年共完成城轨交通建设投资5470.2亿元，同比增长14.9%，在建线路总长6374公里，可研批复投资额累计42688.5亿元。截至2018年底，共有63个城市的城轨交通线网规划获批（含地方政府批复的19个城市），其中，城轨交通线网建设规划在实施的城市共计61个，在实施的建设规划线路总长7611公里（不含已开通运营线路）。规划、在建线路规模稳步增长，年度完成建设投资额创历史新高。

从在建线路来看，截至2018年底，中国大陆地区有53个城市（部分地方政府批复项目暂未纳入统计）在建线路总规模6374公里，同比增长2%。在建线路258条（段）。共有25个城市的在建线路超过100公里，其中，北京、广州两市建设规模超过400公里，成都、武汉、杭州3市建设规模超过300公里，青岛、深圳、长沙、上海4市建设规模超200公里，建设规模在150-200公里之间的有苏州、南京、厦门等7个城市。

从建设规模看，全年完成建设投资额持续增长。截至2018年底，据轨道交通业协会不完全统计，大陆地区在建线路可研批复投资累计42688.5亿元，初设批复投资累计35035.2亿元。当年共完成建设投资5470.2亿元，同比增长14.9%，其中，全年完成车辆购置费用378.4亿元。当年完成建设投资额占可研批复投资额的12.9%。15个城市全年完成建设投资超过150亿元，其中，成都市完成投资超过600亿元，武汉、杭州、北京3市全年完成投资均超300亿元，另有深圳、青岛、南京、昆明等10市全年完成建设投资均超过150亿元。

4、城市轨道交通资源开发业务现状

由于城市轨道交通具有运量大、速度快、效率高等优势，吸引着大量商业、商务及居住等物业向轨道交通沿线站点集中。轨道交通的建设运营会带动周边沿线物业、商贸流通业的发展和繁荣，并直接刺

激商业、房地产和广告业的发展，形成“地铁经济带”，产生明显的经济效益和社会效益。据测算，轨道交通建设投资对国内经济生产总值的直接贡献达2.63倍，加上带动沿线周边物业发展和商贸流通业的繁荣等间接贡献则更高。

针对轨道交通的资源开发主要包括物业开发、商品零售、广告服务等。物业开发是指通过城市轨道交通与沿线物业的联合开发，充分利用土地及附属资源为地铁建设提供资金支持。

（1）香港地铁模式

香港地铁在运营方面有着完全市场化的管理和独具特色的开发运营模式，是轨道交通行业内公认的典范。

香港地铁开发沿线物业的基本模式为：先规划好地铁沿线车站选址，在初步规划好的选址地点附近以是否具有物业上发展潜力为标准，选定地铁车站最终用地。在得到可以开发车站用地上盖空间的批准之后，与房地产开发商合作。房地产开发商的资金可用来缴纳土地费及建造商场等物业设施，物业设施所带来的利润则由开发商和地铁公司共同分享，一般来说，地铁公司可占50%的利润。另外，地铁公司也可在车站附近建立银行网点、广告位、商铺等租赁标的从而获得收益。

2018年度，香港地铁总乘客量达到16.70亿人次，香港地铁在公共交通市场占有率从2017年度的49.10%增至2018年度的49.30%。2018年度，港铁带来了194.90亿港元的总车费收入，较上年同期相比，增加7.10%。香港地铁车站商务收入主要来自车站零售设施、广告服务和电讯服务等，截至2018年末，港铁零售设施实现64.58亿港元收入，较2017年增长8.1%；物业租赁服务及管理业务收入50.55亿港元，资源开发业务板块在营业额中所占比例不断上升，其在港铁建设中作为资金来源的重要性也同步提高。物业的良好开发利用，不仅是带来了

不断上升的收入，而且为乘客提供了更加方便快捷周到的服务，实现了非票务发展与票务发展之间的双向促进和双向提高。

（2）内地主要城市情况

由于内地城市地铁运营起步较晚，尚难形成如香港成熟的地铁网络效应，但也开始逐渐形成各自自有的模式。国内几大城市地铁运营收入均占据收入的绝大部分，资源开发板块尚占据小部分份额。但是，随着地铁行业整体向市场化靠拢的趋势，以及外来运营管理模式冲击，国内城市的地铁也开启更多盈利模式的探索，加快了地铁多元化经营的步伐。目前国内比较成熟的开发模式主要有北京、上海、深圳地铁等。北京地铁的建设主体为北京市基础设施投资有限公司，主要通过旗下子公司京投银泰股份有限公司进行物业开发，京投银泰股份有限公司被定位为新型的以轨道交通地产为开发主线，辅以综合物业和景观物业的大型地产集团；上海地铁的物业开发业务由下属子公司上海申通地铁资产经营管理有限公司及其子公司负责，为避免因资金支出压力过大及自身经验不足带来的项目开发风险，部分投资资金较大的项目与其他公司合作开发；深圳地铁通过与香港地铁合作，联合进行物业开发，已建成并运营多个物业，其中世界之窗地下空间已经开业经营，车站物业区已经完成招商并准备进场。在商品零售方面，随着轨道交通网络建设的铺开，车站成为大规模的人员集散地，也带来较强的购买力，城市轨道交通附近交通便利，客流量大，可以形成大规模的商业区。广告业也是轨道交通资源开发的重要领域，乘客在乘坐轨道交通的行程内，与外界联系较少，比较容易接受广告信息。位于地铁候车站台内的站台灯箱、位于乘客进出站、购票的通道内的通道海报、通道灯箱、扶梯侧墙海报，位于轨道车辆内部的装饰性广告彩贴等形成了对乘客全程覆盖的广告环境，由于外界干扰较少，广

告媒体引发的视觉冲击力较强，能够起到较为满意的宣传效果。

（二）城市轨道交通行业市场前景

根据国务院2017年印发的《“十三五”现代综合交通运输体系发展规划》的内容，“十三五”时期，我国交通运输发展正处于支撑全面建成小康社会的攻坚期、优化网络布局的关键期、提质增效升级的转型期，将进入现代化建设新阶段。规划中也明确提到：要提升绿色、低碳、集约发展水平，坚持以人的城镇化为核心、以城市群为主体形态、以城市综合承载能力为支撑、以体制机制创新为保障，加快新型城镇化步伐。加强城市基础设施建设，在城镇化地区大力发展城际铁路、市域铁路，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。到2020年，基本建成安全、便捷、高效、绿色的现代综合交通运输体系，部分地区和领域率先基本实现交通运输现代化。

近年来，我国城市轨道交通获得长足发展，线路长度、机车数量、客运数量等指标都有大幅增长，我国已成为世界最大的城市轨道交通建设市场，经济稳定发展以及政府的大力支持，使得我国轨道交通建设规模逐步扩大。

1、内在需求

改革开放以来，随着国民经济的不断发展，我国的城市化进程也在逐步加快。经济的发展，人们生活水平的提高，城市规模的扩大，城市人口密集度不断提升，车辆不断增加，城市路面交通系统面临前所未有的压力，城市交通压力越来越大，现有的道路交通设施已难以满足日益增长的交通需求，迫切需要发展地下公共交通来缓解城市交通拥堵的压力。与其它公共交通工具相比，轨道交通具有节约土地资源、快速高效、节能环保及运输量大等特点，成为解决城市交通问题的最佳选择。目前国际上主要城市中地铁已经发展成为公共交通的重

要形式，国外主要大型城市轨道交通在公共交通中的贡献程度超过60%，巴黎1,000万人口，轨道交通承担70%的公交运量，东京的城市轨道交通贡献度甚至达到86%，我国城市轨道交通在相对密度、人均路网长度、城轨运输贡献度等方面仍有较大发展潜力。

在市区地域高密度开发，居住成本不断攀升，居住环境难以改善的背景下，越来越多的人开始关注城郊地带，对城郊交通以及城际交通的需求巨大，轨道交通的分布在很大程度上影响着人们居住地的选择，并能带动沿线的经济发展，增加沿线的人口密度，形成居住区。随着地铁新线建设向城市边缘扩散，未来可用于物业开发的土地资源将更加充裕，从而地铁沿线的物业开发，包括地铁上盖商用物业、住宅物业、办公物业开发，地下空间开发都将是未来地铁建设的重点，也将是地铁公司盈利的重要来源。此外新线的建设将在很大程度上推动沿线土地的升值，同时随着人口密度的增加，也增强了对一系列商业服务的需求。

2、未来发展方向

随着城市化进程的加快，轨道交通的市场化改革也将不断深入，投资主体与融资渠道都将逐步实现多元化，以政府引导、产业化运作的市政公用设施经营管理体制将逐步建立。可以预期，在不远的将来，全国各大城市都将拥有四通八达的地铁线网，未来，地铁交通工程将与其他大型建筑物地下自然的延伸发展等相结合，将会更加注重立体开发，充分利用地下空间的多功能性，建成四通八达的地下城，形成地下交通、地下商业、地下疏散干道的有机融合。

在城市轨道交通建设项目的蓬勃发展的同时，也将导致未来相当一段时期内轨道交通规划、建设以及运营所需的相关人才、设备和设施等资源供给的紧张。

总体来看，轨道交通行业具有良好的发展前景。

（1）城市轨道交通建设运营业务

根据“十三五”规划，到2020年，中国城市轨道交通累计营业里程将达到7,395公里，保守投入预计将达3万亿元。预计十三五期间，新增通车里程超过4000公里，年均800公里/年左右，同比增长100%，新增交通车站2454座，2050年规划的线路将增加至289条，总里程数达11,700公里，各地对轨道交通投资仍将保持较高水平。未来30年将是中国城市轨道交通建设快速发展的黄金时期。

目前撬动我国城市轨道交通行业市场需求的主要包括三大因素：新增线路投资、既有线路加密和海外出口。

新增线路投资是目前国内城市轨道交通行业最直接的驱动因素，主要由以下几个原因：一是随着城市化加快，城市公共交通客运需求迅速提升，伴随客流增加，对城市轨道的需求呈现爆发式增长；二是目前我国城市轨道的密度和人均里程与国外城市相比存在一定差距，城市轨道交通市场潜力巨大；三是目前国内城市轨道交通投资在2010年后实现跨越式增长，截至2018年末，中国大陆地区有53个城市（部分地方政府批复项目暂未纳入统计）在建线路总规模6374公里，同比增长2%，在建线路258条（段）。共有25个城市的在建线路超过100公里。我国已成为世界最大的城市轨道交通建设市场，经济稳定发展以及政府的大力支持，使得我国轨道交通建设规模逐步扩大。预计到2020年“十三五”结束时，全国城市轨道交通总里程将比2014年翻一番，超过6,000公里，总投资将超过15,000亿元。

城市轨道交通行业的蓬勃发展，除了新增线路投资增加覆盖率，还包括另一种路径——对既有线路的加密。线路加密的本质来自于客运量需求提升。客运量需求来自于三方面：（1）城市轨道自身创造的

客流，市民提高了出行频率；（2）挤出部分公交客流；（3）城轨带动了沿线经济发展，导致人流集聚。对一个城市而言，城市轨道交通通常会带动沿线房价上涨和人流聚集，并且，随着地铁或者轻轨开通，将带动城市居民出行频率。以南京为例，随着南京城市轨道交通网络的形成，市民轨道交通出行频率明显提升。我国大多数城市轨道交通线路在建设初期，对车辆设备的配置并不是非常密集，随着后期客流量提升，原有的车辆行车频率无法满足客流需求。而目前我国地铁的速度基本保持在30-45公里/小时，提升空间有限，因此，只能增加车辆投放，加快运输频率，方能解决巨大客流造成的运输压力。随着其客流量增加，和对沿线客流的创造效应叠加，将会使客流量加倍增长。

除了国内需求以外，随着中国轨道交通设备制造全球竞争力的提升，我国轨道交通设备的海外市场空间也被逐步打开。据德国权威咨询机构SCI Verkehr公司预测，至2020年全球轨道交通总需求将超过2,000亿欧元，市场需求总体向好。我国近年深入实施的“一带一路”战略也为轨道交通装备加快“走出去”创造了更为有利的条件。如成功中标伊朗地铁项目，刷新地铁出口订单新纪录；成功中标香港史上最大地铁采购；成功中标芝加哥846辆地铁车辆项目，刷新了我国向发达国家出口地铁车辆的新记录等等。预计未来城轨车辆海外出口将成长为重要的设备需求动力，保守预计2016年到2020年国际业务需求可达740亿元，较上一个5年同比增长40%。

（2）轨道交通资源开发业务

轨道交通建设是引导城市规划、促进城市发展的重要力量，轨道交通不仅能满足人们的基本交通需要，更满足了人们对高质量交通服务的需求。轨道交通的分布在很大程度上影响着人们的居住地选择，因此，轨道交通网络的建设不仅可以缓解交通压力，更能带动沿线的

经济发展，增加沿线的人口密度，形成居住区。目前，城市中心地带的开发空间已逐步饱和，人们的居住点已逐步向城市周边扩散。未来轨道交通建设的推进，将在很大程度上推动沿线土地的升值；同时，人口密度的增加将增强对一系列商业服务的需求。未来具备条件的一、二线城市将更多借鉴深圳地铁上盖物业增值反哺城市轨道交通建设模式，沿线物业升值及其他收入，增加地方政府的财政收入，提升地方政府在城市轨道交通建设的财政支出能力，从而为中国城市轨道交通建设“造血”。随着轨道交通新线建设向城市边缘扩散，未来可用于物业开发的沿线土地资源将更加充裕，从而使轨道交通沿线物业开发包括地铁上盖商用物业、住宅物业、办公物业开发和地下空间开发等成为轨道交通企业建设的重点和盈利的重要来源。

（三）国家对轨道交通行业的政策支持和发展规划

1、国家对轨道交通行业的政策支持

我国城市轨道交通项目审批改革，主要经历以下几个阶段：第一阶段是 2003 年以前，实行严格管控。结合当时城市经济社会发展状况，国家对城市轨道交通建设进行严格管控，要求所有项目需报国务院审批。第二阶段是 2003-2013 年，审批权部分下放。2003 年，国务院办公厅印发《关于加强城市快速轨道交通建设管理的通知》，提出城市轨道交通建设规划需报国务院审批，项目由发改委审批。根据 2005 年《国务院投资体制改革决定》，对北京、上海、广州、深圳等财政能力较强、有建设和运营管理经验的的城市，其建设规划审批权也下放至发改委。第三阶段是 2013 年以来，深化简政放权。经报国务院同意，2013 年 5 月起，轨道交通项目审批权下放至省级投资主管部分。2015 年 5 月起，已实施首轮建设规划的城市，其后续建设规划由发改委会同住建部审批，报国务院备案。2015 年 11 月，发改

委会同住建部进一步优化建设规划审批程序，加强省级发改委和住建部门的初审责任，实现申报前省级部门形成一致意见，提高规划工作质量；同时明确，30 个工作日完成咨询评估工作，20 个工作日完成委内审核程序，住建部也会加快会签工作，审批时间明显缩短，工作效率显著提高，标志着城市轨道交通简政放权进入“快车道”。

2016 年 10 月 8 日，国务院总理李克强提出将下放国家规划范围内有明确标准的投资项目核准权。对城市快速轨道交通等投资项目，可下放由省级政府根据国家相关规划、准入标准等核准。中国铁路总公司投资的铁路、桥梁、隧道等项目由其自行决策。核准决策权的下放将加快城市轨道交通建设步伐，愈加自由和自主的投资环境有利于各个城市因地制宜，积极建设。

2018 年 7 月 13 日，国务院办公厅颁布《关于进一步加强城市轨道交通规划建设管理的意见》（国办发〔2018〕52 号），明确提出申报建设地铁的城市一般公共财政预算收入应在 300 亿元以上，地区生产总值在 3000 亿元以上，市区常住人口在 300 万人以上。对举债融资不符合法律法规或未落实偿债资金来源的城市轨道交通项目，发展改革部门不得审批（核准）。目前完全符合申报新一轮建设规划条件的有 29 个城市，随着城市轨道审批重启，杭州、重庆、广州、南京、石家庄、乌鲁木齐等多个城市正加快地铁工程建设，一些早先获批的项目也于近期开工。同时，上海、武汉、江苏沿江城市群等多地市的后续年限轨道建设规划已与近期获得国家发改委审批。

2019 年 2 月 19 日，国家发展改革委发布了《关于培育发展现代化都市圈的指导意见》（发改规划〔2019〕328 号），明确为加快培育发展现代化都市圈，需推进基础设施一体化建设，畅通都市圈公路网、打造轨道上的都市圈。应统筹考虑都市圈轨道交通网络布局，构

建以轨道交通为骨干的通勤圈。在有条件地区编制都市圈轨道交通规划，推动干线铁路、城际铁路、市域（郊）铁路、城市轨道交通“四网融合”。探索都市圈中心城市轨道交通适当向周边城市（镇）延伸。统筹布局都市圈城际铁路线路和站点，完善城际铁路网络规划，有序推进城际铁路建设，充分利用普速铁路和高速铁路等提供城际列车服务。创新运输服务方式，提升城际铁路运输效率。探索都市圈轨道交通运营管理“一张网”，推动中心城市、周边城市（镇）、新城新区等轨道交通有效衔接，加快实现便捷换乘，更好适应通勤需求。

2、国家对轨道交通行业的发展规划

十三五期间城市轨道交通建设将实现高速发展：十三五期间预计投资 1.82 万亿。据统计，“十三五”期间城市轨交总里程将翻番，预计可达 7,000-7,500 公里。2016 年 5 月，国家发展改革委、交通运输部联合印发《交通基础设施重大工程建设三年行动计划》，2016-2018 年拟重点推进铁路、公路、水路、机场、城市轨交等交通基建领域共 303 个项目，涉及项目总投资约 4.7 万亿元，其中城市轨道交通领域重点推进 103 个项目，主要集中在直辖市、省会和区域中心城市。

2016-2018 年 103 项重大城轨项目累计里程 2,385 公里，投资总额 1.67 万亿元。《行动计划》指出，2016-2018 年城市轨交项目分别重点推荐 51、33 和 19 项，相应项目累计里程分别为 1,274 公里、695 公里和 416 公里，103 项重大城轨项目累计里程达到 2,385 公里。根据《行动计划》，2016-2018 年相关重点推进项目涉及投资分别为 9,098 亿元、4,804 亿元和 2,576 亿元，合计 1.67 万亿元。

党的十九大会议为坚持和发展中国特色社会主义、实现社会主义现代化和中华民族伟大复兴指明了方向，是我国迈进新时代、开启新

征程、续写新篇章的政治宣言和实现伟大梦想的行动纲领。党的十九大提出“两个一百年”奋斗目标，为实现城市轨道交通 2020 年进入创新型国家行列、2035 年跻身创新型国家前列、到本世纪中叶建成现代化城市轨道交通强国奠定了基础，也为城市轨道交通在新时代创新驱动、可持续发展，实现轨道交通强国梦提供了保障。

四、发行人在行业中的地位和竞争优势

（一）发行人在行业中的地位

1、区域经济贡献方面

发行人所处的南京市是江苏省省会，现辖玄武、鼓楼、建邺、秦淮、雨花台、栖霞、江宁、六合、浦口、溧水、高淳 11 个区。辖区总面积 6,587 平方公里，市区面积 4,730 平方公里，常住人口约 827 万，城市化率约 82.3%。南京是长三角辐射带动中西部地区发展的重要门户城市，是中国东部战区司令部驻地，东部地区重要的航空港、长江国际航运物流中心，铁路枢纽及国家级公路枢纽，拥有国内最大内河港口，公共交通发达。

作为城市经济的巨大引擎，南京地铁的建设带动了整条轨道交通产业链落地生根、发展壮大，拉动 GDP 累计超过 4000 亿元。南京地铁网络化建设及运营为产业链上下游企业发展提供动力，本地聚集了中车浦镇、康尼机电、熊猫信息等等涵盖设备制造、规划设计、工程监理、信息技术等领域在内的 60 余家企业和机构，带动优质项目落地，形成全国规模最大、配套最全的轨道交通装备产业集群，上升为南京第六大类战略性新兴产业，促进了产业结构的优化转型，“南京造”已成为轨道交通产业中的“金字招牌”。

南京的轨道交通产业是全市‘4+4+1’主导产业中制造业的重点方向，2017 年全市轨道交通产业实现营业收入 410 亿元，在国内居

于领先地位。根据轨道交通行业协会的一份数据显示，南京轨道交通建设对 GDP 的直接贡献率不低于 2.63 倍，综合贡献率超过 6.2 倍。据此测算，截至目前，南京地铁累计投资超过 1600 亿元，拉动 GDP 超过 4000 亿元，综合贡献率则接近 1 万亿元。

南京地铁城际线路的开通，使得城乡之间的关系发生了结构性的改变，南京中心城区对周边地域的辐射和带动作用进一步加强，产学研的合作更加深入。同时，宁溧城际、宁高城际还带动了南京都市圈、杭州都市圈的升级，也带动了宁杭生态经济带的崛起。未来宁句、宁扬城际的开通，将以南京为中心打造宁镇扬‘铁三角’，推动南京都市圈一体化发展，并以南京为龙头，带动全省更好融入长三角一体化发展，提高南京首位度。

2、建设规划成就方面

自 2005 年 9 月南京地铁 1 号线正式运营以来，南京大步迈入“轨道交通时代”，从 2005 年到 2018 年，南京地铁用了仅仅 13 年时间，便实现 10 线齐发，174 座车站遍布城市四面八方，运营里程 378 公里，位居国内第四，仅次于北京、上海和广州。南京地铁日均客运量由 2005 年的约 11.5 万乘次，上升至 2018 年的约 320 万人次，占公共交通日均客运量比例由 2005 年的 5.8% 上升到 2018 年的 53.8%，大大缓解了城市交通拥堵，提升了居民生活品质，成为市民身边的“幸福列车”。2017 年南京成为首批“国家公交都市建设示范城市”，其中一个重要的指标就是中心城区公交出行占机动化出行分担率，南京地铁起到了至关重要的作用。

和国内其他城市相比，南京地铁注重从城市整体规划入手，掌握城市未来的体量与分布、人口规模与组成、产业类型和布局，并考虑规划的前瞻性，科学编制建设规划，在中心区建设“井”字形主干线

的同时，注重各区域的同步协调发展。2018 年 5 月，伴随着第 10 条线 S7 号线（宁溧城际）的开通，南京率先在全国实现了行政区域内轨道交通全覆盖，通过发展多制式、多层次的轨道交通体系，建立了互联互通、资源共享、节能环保、安全、便捷、高效的一体化交通网络。接下来，南京还将重点打造跨市域轨道交通，以进一步辐射、带动都市圈一体化发展。

3、经营业绩方面

高效运营是城市轨道交通建设的目标，目前，南京地铁日均客运量约 320 万人次，承担了南京市 50% 以上的客流运送任务，超过地面公交近 10 个百分点，成为南京市公共交通第一主力军。2018 年，南京地铁总体旅速 44 公里/小时，排全国第二，仅次于东莞，大幅高于全国平均旅速 35.3 公里/小时。在客流量逐年增长的情况下，发行人的运营服务质量长期保持在国内一流水平，每日运营时间约 17 个小时，列车正点率、运行图兑现率保持在 99% 以上。从一号线开通运营至今，发行人保持无责任行车重大事故、无责任设备重大事故、无责任乘客伤亡事故等国内地铁公司平安运营的最好纪录。

南京地铁自 2005 年开通运营以来，十几年来票价从未上涨，在长期保持 2 元起步价、综合每公里票价全国最低的票制基础上，实现了仅依靠运营票款收入就能基本覆盖运营直接成本，减少了对财政运营补贴的依赖。发行人通过精细化管理有效管控了经营成本，在 2014 年南京开通郊线地铁之前，还曾是全国唯一盈利的地铁企业，实现了企业经营效益和社会效益的双提升。

针对目前全国范围内地铁运营公司普遍面临的盈利困难、对政府补贴高度依赖等问题，南京地铁集团多年来致力于企业精细化管理、严格成本控制，向内挖潜增效，在人次票务收入、人公里票务收入水

平低于全国平均水平的前提下，仍保持车公里成本、人次成本的领先水平，努力打造“经济节约型”地铁，发展为行业经营效益优良的标杆企业。为我国其他城市的地铁建设、运营、管理等提供了宝贵经验。

近年来，发行人通过推进全流程精细化管理，在降本增效上做到了“三最”：

（1）人力成本耗费最低：地铁企业用工需求大、专业领域广，每条线均需配备站务、乘务、调度以及维保等相关人员，人力成本普遍占到全部运营成本的一半以上。南京地铁以提升员工技能、优化人力资本增值为导向，建立起岗位标准化体系，努力实现各个岗位的人力配置在保障运营下的效率最优，创下了用工人数全国最少、运营事故率全国最低的佳绩，每公里用工不超过 36 人，大大低于原住建部用工标准以及北上广深地铁企业的用工水平（北京每公里用工 69 人、上海 44 人、广州 52 人、深圳 55 人）。

（2）能耗控制最优：发行人积极响应国家节能减排号召，努力打造能耗节约型地铁。在客流平均每年增加 30% 的情况下，十年间累计实现节电 2793 万度。2017 年单位牵引能耗这一核心指标为 1.86 度 / 公里，较行业平均数 2.05 度 / 公里低 10%。

（3）维修成本控制最合理：发行人根据设施设备专业维保特点，对日常保养、计划修、中修和大修等进行统筹分类管理，科学选择自主维修、委外维修、自主与委外维修相结合的模式。通过精准的维修管理措施，南京地铁整体维修运营成本较同行业降低 15%-20%。

4、技术创新方面

在十多年的建设运营历程中，发行人创新建设理念，攻克各类难题，积累了丰富的建设及项目管理经验，包括多条地铁线路建设经验及多线共建经验；在质量安全管控、造价管理、工程筹划等各方面的

工程管理能力得到业界广泛认可，先后获得了詹天佑土木工程奖、国家优质工程银奖、全国市政工程金杯示范奖等市级以上科技进步奖 40 余项；在实践中掌握了全国领先的技术能力，从容应对各种复杂地质环境的建设以及过江大盾构、高铁搭载技术的运用等；培养了业务精湛、技术能力过硬的专业团队，磨砺了不怕吃苦、连续作战、敢于胜利的铁军精神。

（1）破解地质难题，技术国际领先

作为六朝古都，南京拥有众多的文物古迹和古树名木，地下管线繁杂，暗河密布，地下水丰富。地铁建设不仅要穿江过湖，还要下穿京沪铁路大动脉和明代古城墙，由于各种地质构造丰富，南京被中国工程院院士施仲衡形象地比喻为“地质博物院”。复杂的地质环境对地铁建设者是巨大的考验，仅地铁 3 号线，就要 1 次穿越长江、2 次穿内湖（玄武湖、白鹭洲）、2 次穿河道（秦淮河、秦淮新河）、2 次穿古城墙、5 次穿铁路。

3 号线柳洲东路站至上元门站全长 3353 米，乘坐地铁 3 号线仅需 3 分 45 秒，隧道江底掩埋最深达江面下 60 米，隧道每平方厘米承受的水压力为 6 公斤，水压力之高居世界前列。这种高压下复杂地层的大盾构隧道，国内外相关研究几乎是空白。南京地铁在实践中针对大直径盾构隧道全套技术的突破，提升了我国盾构越江隧道的整体技术水平，使南京地铁过江隧道的建设水平处于国内领先甚至达到国际领先水平。

宁和城际是中国首条在桥上与高铁并行的地铁线路，也是南京地铁线路中唯一以桥梁形式跨越长江的线路。宁和城际的桥墩与既有的高铁线的桥墩距离近，桥墩所处的地质为砂土层，为保证地铁打桩不影响到高铁的运行，宁和城际的桥梁采用了钢桁梁，在钢桁梁的拼装

这一项高难度技术上实现了突破。

（2）科研创新能力突出，项目成果丰硕

发行人多年来在国内行业开展了大量的城市轨道交通科研课题研究工作，充分发挥创新引擎作用，大力倡导工程建设、运营服务及资源开发各领域的创新创造，瞄准重点领域，紧盯关键环节，在无人驾驶、噪音防控、结构治理、节能环保等方面追求突破。发行人为城市轨道交通的发展战略提供技术支撑，主要完成和正在研究的涵盖新技术、新工艺、系统优化、技术改进、节能减排等领域，取得了大量的研究成果。发行人近年获奖项目情况如下：

表 9-8 发行人近年获奖项目情况

项目	奖项	获奖年度
地下工程施工安全风险理论与实践	中国岩石力学与工程学会科技进步一等奖	2012 年
自主国产化地铁列车设计与制造	江苏省科技进步二等奖	2012 年
地铁能源管理系统研究与应用	南京市科学技术进步二等奖	2012 年
三维高精度地铁结构变形自动化监测系统	南京市科学技术进步三等奖	2012 年
南京地铁用地物权属调查土地登记研究	江苏省国土资源科技创新奖一等奖	2015 年
南京至高淳城际轨道南京南站至禄口机场段(土建、安装)工程	上海市市政工程金奖	2015 年
南京地铁十号线穿越长江盾构隧道工程	中国土木工程詹天佑奖	2015 年
南京地铁 1 号线奥体中心站~元通站区间南京国际博览中心 II 期扩建工程项目段地铁结构监测项目	江苏省测绘地理信息工程三等奖	2015 年
富水软弱地层盾构始发到达与穿越群桩关键技术	中国岩石力学与工程学会科技进步奖二等奖	2015 年
南京地铁大断面盾构隧道穿越长江关键技术研究	江苏省科技三等奖	2015 年
地铁盾构隧道在风化岩中近距离连续穿越运营高铁技术及应用	南京市科技三等奖	2015 年
南京地铁二号线结构监测委外维保项目	江苏省测绘地理信息工程二等奖	2015 年
南京至高淳城际轨道南京南站至禄口机场段工程	2016-2017 年度国家优质工程奖	2016 年
宁天城际轨道交通一期工程	2016-2017 年度国家优质工程奖	2016 年
运营轨道交通结构安全监测技术与信息化系统建设项目	中国地理信息科技进步二等奖	2016 年
南京至高淳城际轨道南京南站至禄口机场段工程	中国土木工程詹天佑奖	2018 年
南京地铁精益生产推进及创新应用	全国轨道交通设备管理创新成果一等奖	2018 年
基于价值链升级的车辆检修管理模式	全国轨道交通设备管理创新成	2018 年

	果二等奖	
南京地铁 4 号线一期工程龙江站—南艺·二师·草场门站区间等五个项目	江苏省“扬子杯”优质工程奖	2019 年

（3）注重文保、环保，践行可持续发展

发行人创新建设理念，在地铁线路建设运营的同时注重文物保护、环境保护，将绿色、高效、环保的可持续发展理念贯彻于建设、运营的各个环节，取得了良好的成果。

地铁 3 号线贯穿主城，路经的文物点有二三十处，其中包括全国重点文保单位明城墙等。在穿越明城墙时，施工方做了大量调研，深入研究盾构机的推进系数和施工过程中可能发生的各种风险及应对措施，避免施工带来地面沉降对文物古迹造成损伤，实现了明城墙的安全穿越。

宁高城际二期南北纵贯小天鹅的栖息地和南京第二大备用水源地——石臼湖，为了将噪音、振动和光线对保护动物的影响降至最低，发行人在建设施工过程中采用了低噪声施工机械，并在 11 月至次年 3 月小天鹅越冬期间停止采用高噪音设备施工；为了防止光线对鸟类的影响，跨石臼湖大桥两侧的路灯全部是高度仅有 1 米的低杆路灯，以保证路灯只照到桥面而影响不到湖面，最大程度维持了建设地原有的地理环境。

（4）打造“人文地铁”，塑造地铁文化

南京地铁率先在同行中打造“人文地铁”服务品牌，塑造最具人文情怀的地铁文化，树立了良好的口碑，服务品牌获全国行业“十大影响力品牌”荣誉称号。南京地铁的部分车站设有主体文化墙，运用雕塑、壁画、石刻、锻铸、镶嵌等众多艺术形式，展现不同的文化特色主题。如南京地铁 1 号线以南京文化为主题，在沿线诸多站点文化墙描绘南京特有文化底蕴，2 号线以中国节日为主题，3 号线以红楼

梦为主题，4 号线以南京名人为主题等等。

同时南京地铁运营充分彰显人文服务，把人文理念融入日常运营之中，以“人文”为催化剂，以期望带动整个城市文化氛围的提升，为南京的发展注入软实力。成功打造“糖果车站”“博爱车站”“清风车站”“创业车站”“环保车站”等 7 个品牌车站及“人文号”、“清风号”等品牌列车。用实际行动彰显人文地铁的关爱情怀和企业精神，以达到“内强素质，外塑形象”的目的，通过群众通俗易懂、喜闻乐见的漫画等展示方式，使出行乘客不仅仅享受便捷舒适的交通环境，同时体验南京地铁创造的独特文化氛围，进一步提升地铁这一城市公共交通载体在推进城市文化建设中的教育、示范、熏陶作用。

（5）提高智能化水平，推动智能城市发展

随着信息化时代的加速，发行人积极提高城市轨道交通信息化、智能化水平，推动智慧城市轨道交通的发展。发行人兼顾软硬件的协同技术进步与创新，积极迎合以新一代信息技术、人工智能、高端装备制造为代表的国家战略性新兴产业带来的技术变革。

2005 年通车试运营的南京地铁 1 号线在模拟试运营之日，就实现了地铁、公交、出租车“一卡通”，为全国第一家实现此技术的企业，实现了城市交通资源共享，极大地便捷了使用者。

正在建设中的 7 号线，将挑战真正的“无人驾驶”这一新技术，采用全自动运行系统，无需人工介入，即可实现如列车发车、上下坡行驶、到站精准停车、开闭车门、洗车、休眠等一系列自动操作，技术水平达到国内先进水平。

（二）发行人竞争优势

目前发行人的相关业务囊括城市轨道交通建设的几乎所有重要领域以及市政基础设施建设的相关重要领域，在经营过程中，发行人

在项目获取、政策支持以及融资渠道方面都有明显优势。

1、行业地位优势

与公共汽车、出租车等其他城市公共交通替代工具相比，轨道交通具有运量大、距离长、速度快、安全、节约能源、占有地面空间少，环保等优点，在解决高密度客流的出行问题方面均有明显优势。

由于轨道交通只能服务于所处特定的区域，不同城市的轨道交通之间不存在市场竞争，而目前同一城市轨道交通基本上由一家公司进行建设和运营，具有自然的垄断性，因此轨道交通行业内部之间市场竞争程度很弱，其竞争主要表现在规划环节。目前，轨道交通企业规模基本取决于所在城市规模、经济发展状况等综合实力。近年来，南京市区域经济实力和财政实力持续增强，为地铁行业发展提供了良好的外部环境；同时城乡居民收入水平的提高，加大了对城市基础设施和公用事业的需求。因此，未来地铁对南京地区基础建设、经济发展的作用将会日益凸显。

依托集团一体化发展优势，南京地铁沉淀了丰富的资源开发和经营管理经验。持续提升资源开发能力和创新整合、策划、营销及运营管理能力；上盖物业开发形成了一体化设计开发理念，培育并初步建立了前期策划、投资决策及项目管理、市场营销能力；工程监测、监护专业资质趋于完备，自动化检测系统在业内处于领先水平，核心专业团队已成型；物业管理服务措施周到细致，成本管控水平行业领先。规划、建设施工“以人为本”，在地铁车站和线路的规划、建设施工过程中，最大限度地提升地铁的便捷性和功能特性，注重完善文明施工举措。

综上所述，南京地铁在建设、运营、资源开发方面均具有区域垄断地位，在行业里处于先进水平，竞争优势明显。未来，南京地铁将

继续探索并逐步完善建设、运营、资源开发“三位一体”的发展模式，攻坚克难、突破创新，继续发挥自身优势，朝着更好更高更远的目标前进。

2、健全的内部管理制度优势

发行人定位为南京市轨道交通建设运营资金的平台、资产的平台、资源的平台，以资金、资产、资源为纽带，通过建立和完善公司治理机制、业务管控机制、监管机制、干部聘用机制、绩效考核机制、项目管理机制和资金平衡机制等七大配套机制，形成了轨道交通设计、建设、运营和附属资源开发业务一体化管理模式。如今南京地铁线网初具规模，运营水平和服务质量不断提高，地铁附属资源开发成为企业市场化运作中重要的收益来源，弥补了地铁线路运营亏损并支撑了公司的可持续发展。

3、优化的人力资源配置

经过十余年的发展，发行人形成了领导团队经验丰富、员工集体精简高效、年龄结构合理、专业能力突出、学历职称分布合理的人力资源配置态势，拥有一批具有突出创新能力和掌握专业技术能力的优秀人才。公司通过建立科学的人员任用、人事管理、教育培训、薪酬管控机制，建立多维度的员工胜任能力评价体系，加强人力资源的合理配置与充分开发，最大限度的发挥人的个体和群体的工作效能，为公司的进一步发展奠定了坚实基础。

4、强有力的融资渠道优势

发行人经营管理规范、财务状况良好，具有非常畅通的融资渠道。发行人在国内银行具有良好的信用记录，与国内政策性银行及主要商业银行一直保持长期良好合作伙伴关系，多家银行均给予发行人高额的授信额度。截至 2019 年 9 月末，发行人已获得各金融机构授信总

额 1,423.31 亿元，其中已使用额度为 954.78 亿元，未用额度为 468.53 亿元，充足的授信额度为发行人提供了资金支持。同时，随着发行人各项财务指标的不断优化，发行人通过债券市场直接融资的份额亦逐步增大，发行人通过如项目收益票据、企业债券、中期票据等多元化渠道融资，不仅有效扩宽了融资渠道，亦提升了发行人资本市场认可度，进一步保证了轨道交通项目建设的有序平稳推进。发行人优良的资信和较强的融资能力为本期债券的到期偿付提供强有力支持。

5、丰富的地铁建设运营经验

发行人是国内最早一批从事地铁建设、运营的企业，经过近 20 年的发展，在地铁建设、运营方面积累了丰富的经验。

发行人不但在先进技术的研究和成果应用方面处于国内领先地位，而且在项目管理方面具有较高的水准。已建成的多条线路取得了工程质量高、建设水平高，技术含量高和建设成本低的优越成果。通过这些项目的研究及应用实践，大大提高了城市轨道交通的技术进步水平，也带动了区域内相关行业和企业的技术进步、国产化、产业化和信息化的发展。

未来，随着建设地铁的国家、城市逐渐增多，发行人凭借已有的技术优势和多年的建设运营经验，在包括地铁咨询监理、物业服务等资源开发板块以及教育培训、服务业务等其他业务板块将有广阔的发展空间。

6、稳定的客流基础

截至 2018 年末，南京市常住人口 843.62 万人，南京地铁日均客流量约 320 万人次，全年客运量 11.19 亿人次。根据南京市综合交通规划，2020 年中心城区常住人口人均出行次数为 2.6 次/人/日，中心城区以外常住人口人均出行次数为 2.8 次/人/日，流动人口人均日出

行率 3 人次，随着新一轮轨道交通线路的投入运营，公共交通承担的客流总量将逐步增加，轨道交通占公共交通出行的比例也将不断增大。

“十三五”时期，“一带一路”、长江经济带、苏南自主创新示范区建设等国家战略将会更加深入推进，南京作为东部地区重要中心城市、长三角特大城市，将进一步巩固其综合交通枢纽地位，优化完善对外运输大通道，强化南京“面向国际、承东启西、辐射南北”的门户地位和辐射带动能力。随着南京轨道交通网络的不断完善，轨道交通经济、便捷、准点、舒适的优势将得到更好体现，南京市城市轨道交通客流具有稳定的增长基础。

五、发行人业务发展目标及发展规划

（一）公司未来战略规划

根据城市总体规划和综合交通规划，南京市域轨道交通共计 25 条线路，其中城市轨道 15 条，总里程 593 公里；城际轨道交通 10 条，总里程 322.6 公里。

根据国家发展和改革委员会批复的《南京市城市轨道交通第二期建设规划（2015-2020 年）》所述，南京地铁建设的基本原则为：以线网规划为基础，加密中心城区网络，改善交通状况，优化城市空间布局，加强重点区域交通基础设施配套建设，力求建设规模和发展速度与城市经济发展水平相适应，与其他交通方式的发展密切配合与衔接，形成较为完善的轨道交通网络。

南京市城市总体规划（2011-2020）中对于轨道交通板块规划如下：是与轨道线网有都市圈城际轨道和城市轨道组成，都市圈城际轨道快速衔接板桥、滨江、禄口、汤山、龙潭、桥林、永阳、淳溪等近远郊新城，城市轨道服务于中心城区高强度高密度的客流走廊，形成市级中心三线以上换乘、市级副中心和副城中心两线衔接、新城中心快线

相连的总体布局。

根据南京市十三五规划，在轨道交通工程方面，计划完善城市轨道交通线网，包括新建 5、6、7、9、1 号线北延等 12 个项目，计划投资约 1200 亿元。未来，南京地铁将以地铁运营为核心，进一步推动地铁建设及资源开发，通过地铁物业开发，结合地铁资源经营和地铁物业管理，对相关资源的系统开发、统一经营和综合管理进行整合，实现南京地铁事业的持续、健康、稳健推进。

（二）公司战略规划

发行人全面深入贯彻落实党的十九大精神，围绕市委“一个高水平建成、六个显著”的目标要求，优质高效推进工程建设，更高水平稳固运营根基，更深层次激发资源潜力。轨道交通作为“准公共产品”，地上、地下空间占用大，客流资源极其丰富，蕴藏着巨大的商机。目前，发行人已通过资产整合成立了南京地铁建设有限责任公司、南京地铁运营有限责任公司、南京地铁资源开发有限责任公司三个全资子公司，分别承担建设、运营和资源开发责任，实现事业、企业单位和建设、运营、资源开发板块的适度分离。随着南京地铁线路的增加，地铁沿线资源也呈现快速增长趋势，为实现地铁资源的有序开发与集中统一规划管理，满足南京地铁集团“优质高效、安全运营、权责明确、管控到位”的目标，目前南京地铁已全面完成体制改革，形成了以集团公司为资金平台、资产平台和资源平台的统一组织架构，集团以资金、资产、资源为纽带，通过建立和完善公司治理机制、业务管控机制、财务监管机制、干部聘用机制、绩效考核机制、项目管理机制和资金平衡机制等七大配套机制，协同好与建设、运营、资源开发、小镇开发四个公司的关系，促使四家公司集中精力完成好南京地铁自身建设、运营、资源开发和小镇开发任务，实现集团层面的管

控。

（三）具体业务发展规划

1、轨道交通建设规划

根据《南京市城市总体规划方案（2010~2020）》、《南京市城市轨道交通第二期建设规划（2015~2020 年）》，南京轨道交通线网由 25 条线路构成，总里程 915.6 公里，其中城市轨道交通 15 条、593 公里，城际轨道交通 10 条、322.6 公里。至 2020 年，城市轨道交通的总体发展目标如下：2020 年前在中心城区主要客运交通走廊上建设高运量轨道交通线路，围绕一主城、三副城形成具有一定规模布局、功能相对完善的轨道交通体系，与城区公交专用道系统共同发展成为南京城市客运交通系统主骨架。根据此轮建设规划的规划方案，近期在建项目包括 6 条线，路线总长 130.69 公里，分别为：5 号线（方家营站-吉印大道站，全长 37.4 公里），1 号线北延线（迈皋桥站-二桥公园站，全长 6.54 公里），7 号线（西善桥站-仙新路站，全长 35.64 公里），二号线西延（油坊桥-鱼嘴，全长 5.4 公里），宁句城际线（马群站-句容站，全长 43.64 公里），S8 南延线（大桥站-泰山新村站，全长 2.07 公里）。

未来，南京市轨道交通的建设将进一步满足区内人口的交通需求，有效拉开城市空间布局，加强主城与江北副城的核心之间、主城与仙林副城北部地区之间、主城与东山副城老城之间的联系。同时，江北副城作为南京市跨江发展的重点地区，未来轨道交通的建设也增设了轴向的轨道交通线路来拓展整个江北发展格局，进一步促进江北副城、仙林副城、东山副城等城市空间布局结构的形成。根据《发改委关于江苏省沿江城市群城际轨道交通网规划（2012-2020 年）的批复》《南京城市轨道交通第二期建设规划调整方案（2016-2021 年）》，未来还

将规划建设江苏省沿江城市群城际轨道交通网络，形成城市群区域内便捷、快速、安全、高效的城际轨道交通网络，承担城市群内部旅客交流。

2、地铁运营业务规划

地铁运营服务作为发行人的核心业务，是南京地铁品牌价值的根本所在。截至 2018 年 12 月末，公司已运营线路 10 条，率先在全国实现了行政区域内轨道交通全覆盖。未来，南京地铁将在保证运营安全与服务质量的前提下，不断提升运营收入，控制运营成本，使地铁运营业务效益持续增长。

发行人通过抓牢抓实质量安全，落实城市精细化管理举措，修编各类安全生产制度和《南京市轨道交通运营突发事件应急预案》，深入实施安全隐患大排查大整治专项行动等举措不断改善服务质量，提高客户满意度，持续提升南京地铁的品牌价值。通过借力大数据完善降能举措，推进设备管理信息化，科学排定设备大修及升级改造计划，推进运营设备保险理赔工作措施，稳步推进集团精细化管理和降本增效举措。通过有效衔接市域公交、区域客运，提供智能化、一体化、便捷化的服务，培养市民出行习惯，创造客流增长。

近年来，随着地铁线网培育日趋成熟，公司客运总量已呈现大幅增长趋势。2016-2018 年，客运总量分别为 8.31 亿人次、9.77 亿人次和 11.19 亿人次。运营收入（不包含票价补贴收入）分别为 13.80 亿元、15.01 亿元和 15.89 亿元，复合增长率达 7.31%。根据南京市综合交通规划，2020 年中心城区常住人口人均出行次数为 2.6 次/人/日，中心城区以外常住人口人均出行次数为 2.8 次/人/日，流动人口人均日出行率 3 人次。2020 年公共交通占机动化出行量比例达到 65%，轨道交通占公共交通出行量比例达到 45%，轨道交通换乘系数约 1.55。随

着新一轮轨道交通线路的投入运营，公共交通承担的客流总量将呈逐步增加，轨道交通占公共交通出行的比例也将不断增大，2020-2021 年发行人运营收入预计情况（未考虑票价调整因素）如下：

表 9-9 2020-2021 年发行人运营收入预计情况表

项目	2020 年	2021 年
日均客运量（万人次）	370	440
线路运营收入（亿元）	22.42	26.9

3、地铁资源开发规划

资源开发业务是发行人的重要战略业务，是承载“地铁+物业”发展战略的具体实施平台，是发行人业务发展的利润杠杆。轨道交通因为快速、安全、准时等特点，是城市中所有交通工具里面优势最多的。而地铁的高通达性带来了沿线土地价值的提高，影响商业空间结构和土地利用形态。

发行人未来的资源开发业务中，将实现“开发”与“经营”的双轮驱动，结合线网规模的拓展，做好资源规划和新资源策划，并形成线网资源的有效整合，推动利润增长深化。通过一体化设计开发，开展站点区域规划设计工作，根据上盖用地的位置和规模，以效益最大化为原则，合理设置功能和业态，实施商业、办公、住宅的多用途和地上、地下综合一体化开发。纵深推进“走出去”战略，发挥南京地铁多年来的资源开发经验，承担其他地市地铁建设咨询项目，通过对外服务输出，实现管理经验向经济效益和社会效益的转化。

六、发行人所处区域经济情况

发行人位于江苏省省会南京。“江南佳丽地，金陵帝王州”，南京拥有着 6,000 多年文明史、近 2,600 年建城史和近 500 年的建都史，是中国四大古都之一，有“六朝古都”、“十朝都会”之称，是中华文明的重要发祥地，历史上曾数次庇佑华夏之正朔，长期是中国南方的

政治、经济、文化中心，拥有厚重的文化底蕴和丰富的历史遗存。

近年来南京市积极应对宏观经济形势变化，经济实现持续健康发展，创新动能加速集聚，产业结构不断优化转型升级迈出坚实步伐，统筹推进规划建设管理，城乡功能品质显著提升，生态文明建设取得明显成效。2018 年南京市实现地区生产总值 12820.40 亿元，可比价增长 8.0%；一般公共预算收入 1470 亿元，比 2017 年同口径增长 11.1%，同时，规上工业增加值等指标增幅创近年来新高；一般公共预算收入总量、增幅等指标在 GDP 万亿元城市中实现进位。分产业看，第一产业增加值 273.42 亿元，比上年增长 0.6%；第二产业增加值 4721.61 亿元，增长 6.5%；第三产业增加值 7825.37 亿元，增长 9.1%。三次产业增加值比例调整为 2.1:36.9:61.0，服务业增加值占 GDP 比重比上年提高 1.3 个百分点。按常住人口计算人均地区生产总值为 152886 元，按国家公布的年平均汇率折算为 23104 美元。

2018 年南京市全年实现全部工业增加值 4055.14 亿元，比上年增长 7.3%。其中，规模以上工业增加值 3091.83 亿元，增长 7.8%。分行业看，计算机、通信和其他电子设备制造业增加值增长 12.1%、石油加工、炼焦和核燃料加工业增长 12.1%、黑色金属冶炼和压延加工业增长 14.0%、仪器仪表制造业增长 14.7%。新产品增长潜力不断释放，全年规模以上工业新产品产值增长 18.9%。新能源汽车产量增长 253.1%，工业机器人增长 108.9%，智能电视增长 17.9%，城市轨道交通车辆增长 107.1%。

2018 年底，南京市常住人口 843.62 万人，比上年末增加 10.12 万人，增长 1.21%。其中城镇人口 695.99 万人，占总人口比重（常住人口城镇化率）82.50%。年末户籍总人口 696.94 万人，比上年末增加 16.27 万人，增长 2.4%。2018 年南京市人口自然增长率 4.7%。2018

年，南京市全体居民人均可支配收入 52916 元，比上年增长 9.1%。其中，城镇居民人均可支配收入 59308 元，增长 8.7%；农村居民人均可支配收入 25263 元，增长 9.2%。

2018 年，全年完成一般公共预算收入 1470.02 亿元，同口径增长 11.1%。其中，税收收入 1242.49 亿元，增长 13.3%。一般公共预算收入中税收占比 84.5%。全年一般公共预算支出 1532.71 亿元，比上年增长 13.2%。其中，住房保障、教育、社会保障和就业、医疗卫生与计划生育支出分别增长 39.3%、16.2%、10.2%、6.9%。财政一般公共预算支出中民生支出占比达 75%，连续 10 年入选中国“最具幸福感城市”。

总体来看，南京市区域经济实力和财政实力持续增强，城市总体竞争力持续提升，地方财政稳步增长，为公司发展提供了良好的外部环境；城乡居民收入水平的提高，也加大了对城市基础设施和公用事业的需求。

第十条 发行人财务情况

中兴华会计师事务所（特殊普通合伙）（以下简称“中兴华”）已经对发行人 2016 年末、2017 年末合并资产负债表，2016 年度、2017 年度的合并利润表和合并现金流量表进行了审计，并出具了中兴华审字【2017】第 020897 号、中兴华审字【2018】第 020340 号标准无保留意见的审计报告；北京永拓会计师事务所（特殊普通合伙）（以下简称“北京永拓”）已经对发行人 2018 年末合并资产负债表，2018 年度的合并利润表和合并现金流量表进行了审计，并出具了京永审字（2019）第 148130 号标准无保留意见的审计报告。

近三年内，发行人审计机构发生如下变更：2018 年，发行人会计师事务所由中兴华变更为北京永拓。北京永拓已出具对发行人财务报告追溯调整事项的说明，详见下文“会计政策和会计估计的变更以及差错更正情况”

投资者在阅读下文的相关财务报表、注释以及本募集说明书中其他部分对发行人的历史财务数据的注释等时，应当参照发行人经审计的 2016 年度、2017 年度及 2018 年度的合并财务报告及其附注。及未经审计的 2019 年 1-9 月合并财务报表。

一、发行人财务总体情况

（一）会计政策和会计估计的变更以及差错更正情况

1、2016 年度会计政策和会计估计的变更以及差错更正情况

2016 年度发行人重要会计政策变更情况如下：

2016 年 12 月 3 日，财政部发布《关于印发<增值税会计处理规定>的通知》（财会[2016]22 号），全面实行营业税改征增值税，“营业税金及附加”科目，该科目核算企业经营活动发生的消费税、城市维护建设税、资源税、教育费附加、房产税、土地使用税、车船使用税、

印花税等相关税费，利润表中的“营业税金及附加”项目调整为“税金及附加”项目，自发布之日起实施。发行人已根据前述通知调整 2016 年度财务报表 2016 年 5 月 1 日及以后的“税金及附加”和“管理费用”科目核算内容。

2016 年度发行人无重要会计估计变更事项，无重要前期差错更正事项。

2、2017 年度会计政策和会计估计的变更以及差错更正情况

2017 年度发行人重要会计政策变更情况如下：

2017 年 5 月 10 日，财政部发布了《关于印发修订<企业会计准则第 16 号—政府补助>的通知》（财会[2017]15 号），对相关准则进行了修订，自 2017 年 6 月 12 日起施行，对于 2017 年 1 月 1 日存在的政府补助，要求采用未来适用法处理；对 2017 年 1 月 1 日至本准则施行日之间新增的政府补助根据本准则进行调整。

发行人对 2017 年 1 月 1 日已存在的政府补助采用未来适用法处理，无需进行列示项目调整；对 2017 年 1 月 1 日至新准则施行日之间新增的政府补助根据新准则进行调整，可比会计期间的财务报表不进行追溯调整。将自 2017 年 1 月 1 日起收到的与企业日常活动相关的政府补助列示项目由“营业外收入”调整至“其他收益”。

2017 年 12 月财政部发布了《关于修订印发一般企业财务报表格式的通知》（财会〔2017〕30 号），新增资产处置收益项目，原计入营业外收支的非流动相关资产处置收益或损失，计入资产处置收益科目，并对上期进行追溯调整。追溯后资产处置收益科目金额为-512,463.63 元。

2017 年度发行人无重要会计估计变更事项。

发行人 2017 年度重要前期差错更正事项及原因如下：

(1) 发行人 2014 年至 2016 年将本部发的职工工资及附加、办公费、差旅费、会务费等费用直接计入三号线等线路基建期成本。本次重新计算并确定 2016 年度及以前年度应确认的管理费用，并对前期管理费用、在建工程、未分配利润等科目进行了追溯调整。

(2) 南京地铁运营有限责任公司（以下简称“运营公司”）应收未收 2016 年度地铁沿线商铺水电费，相应成本已在 2016 年度列支，本次已陆续收回上述水电费欠款，且已计入本次其他业务收入，导致运营公司少计 2016 年其他业务收入。本次重新计算并确定了 2016 年度应确认的其他业务收入，并对 2016 年度其他业务收入、应收账款、其他流动资产、未分配利润等科目进行了追溯调整。

(3) 发行人将乘客逃票补票及罚款等款项计入南京市地铁交通设施保护办公室的应付账款，未计入运营公司，导致运营公司少计 2013 年至 2016 年主营业务收入。本次重新计算并确定了 2016 年度及以前年度应确认的主营业务收入，并对前期主营业务收入、应收账款、其他流动资产、未分配利润等科目进行了追溯调整。

(4) 运营公司将 2013 年至 2016 年当年实际发生的一、二号线车辆大修修费用及设施设备大中修费用（两项费用均属于固定资产重大维修改造项目）一次性计入当期主营业务成本。因两项费用均未按维修周期逐年摊销，导致运营公司多计 2013 年至 2016 年主营业务成本。本次重新计算并确定了 2016 年度及以前年度应确认的主营业务成本，并对本公司前期主营业务成本、长期待摊费用、未分配利润等科目进行了追溯调整。

(5) 运营公司 2014 年至 2016 年以工资薪金总额为基数，按照 2.5% 的比例计提了职工教育经费，而根据《关于企业职工教育经费提取与使用管理的意见》（财建[2016]317 号）第三条“……一般企业按

照职工工资总额的 1.5% 足额提取教育培训经费，从业人员技术要求高、培训任务重、经济效益较好的企业，可按 2.5% 提取，列入成本开支”的规定，运营公司作为近三年政策性亏损的企业，应按 1.5% 的比例计提职工教育经费，导致运营公司多计 2014 年至 2016 年主营业务成本及管理费用。本次重新计算并确定了 2016 年度及以前年度应确认的主营业务成本及管理费用，并对本公司前期主营业务成本、管理费用、应付职工薪酬、未分配利润等科目进行了追溯调整。

（6）地铁试运营期间，材料领用即计入当期基建期成本。对于试运营期间已领用但未使用的材料，运营公司通过返库方式对实物进行管理。2013 年至 2016 年，运营公司已耗用的返库材料未计入运营期成本，导致运营公司少计 2013 年至 2016 年主营业务成本。本次重新计算并确定了 2016 年度及以前年度应确认的主营业务成本，并对前期主营业务成本、其他资本公积、未分配利润等科目进行了追溯调整。

（7）市财政局拨付的地铁公安经费财政专项补贴收入全部计入本公司，导致本公司多计 2014 年至 2016 年营业外收入，运营公司少计。该事项不影响合并财务报表，影响母公司单体报表。本次重新计算并确定了母公司 2016 年度及以前年度应确认的营业外收入，并对母公司前期营业外收入、应收账款、未分配利润等科目进行了追溯调整。

发行人 2017 年度重要前期差错更正对合并财务报表项目的影响如下：

表10-1 2017年度前期差错更正对合并财务报表项目的影响。

单位：元

项目	2016 年 12 月 31 日		
	更正前	更正金额	更正后
应收账款	190,786,393.63	6,048,775.43	196,835,169.06
其他应收款	7,391,957,016.82	3,977,125.50	7,395,934,142.32
其他流动资产	1,431,636,149.63	-1,268,078.69	1,430,368,070.94
在建工程	37,689,460,677.22	-61,444,123.06	37,628,016,554.16

长期待摊费用	28,526,496.84	266,346,184.87	294,872,681.71
应付职工薪酬	89,008,185.05	-10,508,820.58	78,499,364.47
资本公积	23,063,350,673.95	17,663,987.75	23,081,014,661.70
未分配利润	1,688,251,789.14	206,504,716.88	1,894,756,506.02
主营业务收入	1,683,387,451.83	1,260,933.34	1,684,648,385.17
其他业务收入	62,110,956.52	5,174,826.29	67,285,782.81
主营业务成本	2,833,177,200.84	-70,420,047.77	2,762,757,153.07
管理费用	104,944,385.12	23,048,863.17	127,993,248.29

3、2018 年度会计政策和会计估计的变更以及差错更正情况

(1) 更换会计师事务所的原因

2018 年，发行人会计师事务所由中兴华会计师事务所（特殊普通合伙）更换为北京永拓会计师事务所（特殊普通合伙），系按照南京市国资委要求，对发行人会计师事务所进行定期更换。

(2) 新所出具的审计报告追溯调整事项

企业会计准则变化引起的会计政策变更追溯调整事项如下：

根据《财政部关于修订印发 2018 年度一般企业财务报表格式的通知》(财会〔2018〕15 号)及其解读和企业会计准则的要求编制 2018 年度财务报表，此项会计政策变更采用追溯调整法。2017 年度财务报表受重要影响的报表项目和金额如下：

表10-2 2018年度会计政策变更对合并财务报表项目的影响。

单位：元

原列报合并报表项目及金额		新列报合并报表项目及金额	
应收票据		应收票据及应收账款	175,614,402.52
应收账款	175,614,402.52		
应收利息		其他应收款	14,039,497,341.64
应收股利	6,609,346.20		
其他应收款	14,032,887,995.44		
在建工程	46,317,877,355.40	在建工程	46,324,450,911.25
工程物资	6,573,555.85		
应付票据		应付票据及应付账款	2,797,771,458.21
应付账款	2,797,771,458.21		
应付利息	121,076,506.85	其他应付款	1,750,254,534.88

应付股利			
其他应付款	1,629,178,028.03		
长期应付款	6,603,563,520.19	长期应付款	7,896,577,562.36
专项应付款	1,293,014,042.17		

会计差错更正追溯调整事项如下：

发行人划拨十号线、宁天线至南京宁北轨道交通有限公司管理，划拨机场线至南京宁高轨道交通有限公司管理。与各线路相关的广告、备品备件销售及租赁等除票款之外的资源收入，均由南京地铁资源开发有限责任公司收取确认收入，并转支付南京地铁集团有限公司资源费用。而母公司未将 2015 年 7 月至 2017 年末归属于十号线、宁天线、机场线的线路资源收益及成本分别转给南京宁高轨道有限公司、南京宁北轨道有限公司核算。该事项影响母公司、南京宁高轨道有限公司、南京宁北轨道有限公司单体报表，不影响合并财务报表。本次重新计算并追溯调减母公司单体营业收入、营业成本、未分配利润等科目。

发行人线路站点对外出租的商业房产，与线路资产一起在固定资产科目核算，本次重分类两证齐全的利德家园、集庆路 1 号项目资产、乐福来地下广场，追溯调整期初投资性房地产、固定资产、累计折旧科目。

发行人线路站点的商业地块，用于对外出租，与线路用土地一起无形资产科目核算，本次重分类追溯调整期初投资性房地产、无形资产科目。

发行人所持商业地块的土地使用权，一般证载使用年限为 40 年，自取得土地使用权起，未按照证载使用年限进行摊销。本次重新计算并追溯调增土地使用权累计摊销，影响投资性房地产，营业成本、未分配利润等科目。

发行人张府园站上盖物业，2015 年 1 月已完成竣工验收，未暂估结转固定资产并根据实际用途对外出租重分类至投资性房地产。本

次根据工程审定数，追溯调整期初投资性房地产、在建工程等科目，并计算 2015 年 2 月至 2017 年 12 月应计提的折旧，追溯调整期初投资性房地产、营业成本、未分配利润科目。

发行人 2017 年度合并抵消南京元平建设发展有限公司时，确认少数股东权益的比例出现差错，本次追溯调整期初资本公积、少数股东权益。

发行人运营分公司账套中的在建工程科目余额，系以前年度南京市审计局审定核减金额，本次追溯调整期初未分配利润科目。

全资子公司南京地铁运营有限责任公司 2017 年确认乘客逃票补票及罚款等款项时重复确认了 2016 年度及以前年度主营业务收入，导致南京地铁运营有限责任公司多计 2017 年主营业务收入。本次重新计算并确定了 2017 年度的主营业务收入，并对南京地铁运营有限责任公司前期主营业务收入、其他应收款、其他流动资产、未分配利润等科目进行了追溯调整。

控股子公司南京宁北轨道交通有限公司与南京地铁运营有限责任公司往来余额差异，主要系 2017 年多确认销售给南京地铁运营有限责任公司的原材料收入，导致南京宁北轨道交通有限公司多计 2017 年收入及成本。本次重新计算并确定了 2017 年度的其他业务收入，并对南京宁北轨道交通有限公司前期营业收入、营业成本、应收账款、存货、其他流动资产、未分配利润等科目进行了追溯调整。

控股子公司南京地铁小镇开发建设集团有限公司根据与玄武土储中心签订的合同及补充协议，玄武土储中心按基础配套项目（除小镇自投项目及土储支付的征地费用）建设投资额的 5% 支付南京地铁小镇开发建设集团有限公司委托建设管理费用，本年重新计算并确定 2017 年度及以前年度应确认的收入、费用，并追溯调整 2017 年度存

货、营业收入、管理费用、财务费用等科目。

发行人 2018 年度重要前期差错更正对合并财务报表项目的影响如下：

表10-3 2018年度前期差错更正对合并财务报表项目的影响。

单位：元

项目	2017 年 12 月 31 日（2017 年度）		
	更正前	更正金额	更正后
应收票据及应收账款	181,885,249.28	-6,270,846.76	175,614,402.52
其他应收款	14,043,080,337.59	-3,582,995.95	14,039,497,341.64
存货	1,539,264,683.19	-11,247,174.36	1,528,017,508.83
其他流动资产	1,954,331,424.08	911,148.67	1,955,242,572.75
投资性房地产	361,095,946.77	816,698,029.19	1,177,793,975.96
固定资产	78,313,451,461.36	-520,476,639.78	77,792,974,821.58
在建工程	46,505,001,570.85	-180,550,659.60	46,324,450,911.25
无形资产	7,478,826,828.95	-154,271,374.21	7,324,555,454.74
应付票据及应付账款	2,797,399,724.61	371,733.60	2,797,771,458.21
资本公积	24,932,079,729.88	-541,197,123.54	24,390,882,606.34
未分配利润	2,239,680,442.58	-84,464,475.69	2,155,215,966.89
归属于母公司所有者权益	55,152,014,594.80	-625,661,599.23	54,526,352,995.57
少数股东权益	3,102,103,858.58	566,499,352.83	3,668,603,211.41
营业收入	2,007,491,670.77	898,095.81	2,008,389,766.58
营业成本	3,210,673,459.89	6,647,259.82	3,217,320,719.71
税金及附加	24,160,771.17	706,464.28	24,867,235.45
管理费用	128,954,460.69	12,085,181.57	141,039,642.26
财务费用	-4,052,713.55	-1,046,617.08	-5,099,330.63
少数股东损益	-159,526,098.00	6,656,919.94	-152,869,178.06
归属于母公司股东的净利润	370,549,322.99	-24,151,112.72	346,398,210.27

同一控制下企业合并追溯调整事项如下：

2018 年 1 月南京地铁集团有限公司母公司吸收合并同一控制下的南京中铁电化投资管理有限公司，母公司划转机场线建设指挥部账套至南京宁高轨道交通有限公司核算。本年追溯调整 2017 年末母公司财务报表。

（3）追溯调整是否属重大调整

经上述追溯调整后，调减 2017 年 12 月 31 日合并财务报表净资产 59,162,246.40 元，占调整前净资产的 0.10%，条件 2017 年净利润 17,494,192.78 元，占调整前净利润的 8.29%。上述追溯调整未构成重大调整。

（4）不涉及追溯调整的其他事项

会计政策变更：财政部于 2017 年度颁布了《企业会计准则解释第 9 号——关于权益法下投资净损失的会计处理》《企业会计准则解释第 10 号——关于以使用固定资产产生的收入为基础的折旧方法》《企业会计准则解释第 11 号——关于以使用无形资产产生的收入为基础的摊销方法》及《企业会计准则解释第 12 号——关于关键管理人员服务的提供方与接受方是否为关联方》。公司自 2018 年 1 月 1 日起执行上述企业会计准则解释，执行上述解释对公司期初财务数据无影响。

会计估计变更：对应收款项的坏账计提方法由余额百分比法变更为个别认定法。本次坏账计提方法的变更自 2018 年 1 月 1 日始执行。根据《企业会计准则第 28 号：会计政策、会计估计变更和差错更正》有关规定，公司对上述会计估计变更采用未来适用法处理，无需进行追溯调整，对以往各年度财务状况和经营成果不会产生影响。

（二）发行人主要财务数据

公司自成立以来，通过持续稳健的生产经营活动，资产规模不断壮大，经营业绩不断提高，保持了快速、平稳、健康的发展态势。

截至 2018 年 12 月 31 日，发行人资产总额为 17,719,699.02 万元，负债总额为 11,279,044.28 万元，所有者权益（含少数股东权益）为 6,440,654.74 万元，资产负债率为 63.65%。2018 年，发行人实现营业

收入 216,359.82 万元，利润总额 28,024.52 万元，净利润 22,065.88 万元，归属于母公司所有者净利润 22,203.92 万元。

截至 2019 年 9 月 30 日，发行人未经审计的资产总额为 19,399,906.97 万元，负债总额为 12,506,242.01 万元，所有者权益（含少数股东权益）为 6,893,664.96 万元，资产负债率为 64.47%。2019 年 1-9 月，发行人实现营业收入 211,795.14 万元，利润总额 22,138.95 万元，净利润 20,775.72 万元，归属于母公司所有者净利润 46,845.03 万元。

具体数据指标详见表 10-4。

表10-4 发行人2016-2019年1-9月主要财务数据指标

单位：万元、%

项 目	2019年9月末 /1-9月 (未审数)	2018 年末/度	2017 年末/度	2016 年末/度
资产总计	19,399,906.97	17,719,699.02	15,844,530.53	14,769,630.07
其中：流动资产	4,366,548.47	3,343,918.43	2,506,452.56	2,228,416.08
负债合计	12,506,242.01	11,279,044.28	10,025,034.91	9,919,418.85
其中：流动负债	2,513,134.88	1,967,695.12	1,404,983.87	1,195,862.36
所有者权益合计	6,893,664.96	6,440,654.74	5,819,495.62	4,850,211.22
资产负债率	64.47	63.65	63.27	67.16
营业收入	211,795.14	216,359.82	200,838.98	175,193.42
利润总额	22,138.95	28,024.52	20,670.14	23,160.72
净利润	20,775.72	22,065.88	19,352.90	22,048.88
归属于母公司所有者的净利润	46,845.03	22,203.92	34,639.82	53,368.40
经营活动产生的现金流量净额	-35,102.43	22,853.97	147,309.11	189,054.88
投资活动产生的现金流量净额	-1,043,106.29	-1,353,006.28	-1,177,068.22	-1,626,635.98
筹资活动产生的现金流量净额	1,382,641.83	1,589,566.17	578,217.81	1,174,343.71
现金及现金等价物净增加额	304,433.11	260,437.37	-453,519.13	-261,343.28

数据来源：审计报告、未经审计的 2019 年 1-9 月合并财务报表

截至 2018 年末，发行人不存在注入公立学校、公立医院、公园、事业单位资产等公益性资产。

（三）发行人经审计的 2016 年度、2017 年度、2018 年度财务报

表、未经审计的 2019 年 1-9 月合并财务报表（见附表二、附表三、附表四）

（四）发行人财务分析

1、偿债能力分析

表10-5 发行人2016-2019年1-9月偿债能力指标

项 目	2019 年 9 月末 /1-9 月(未审数)	2018 年末/度	2017 年末/度	2016 年末/度
流动比率（倍）	1.74	1.70	1.78	1.86
速动比率（倍）	1.64	1.62	1.68	1.75
资产负债率（%）	64.47	63.65	63.27	67.16
EBITDA（亿元）	-	16.92	14.37	13.81

注：1、流动比率=流动资产/流动负债
2、速动比率=（流动资产-存货）/流动负债
3、资产负债率=总负债/总资产
4、EBITDA（息税折旧摊销前利润）=EBIT+折旧+无形资产摊销+长期待摊费用摊销

从短期偿债指标来看，发行人近三年及一期末流动比率分别为 1.86、1.78、1.70 和 1.74，速动比率分别 1.75、1.68、1.62 和 1.64，呈下降趋势。由于流动资产中存货占比较小，因此与流动比率相差较小。近三年发行人流动比率和速动比率有所下降，主要是由于部分长期借款转入一年内到期非流动负债以及其他流动负债中短期融资券发行导致发行人流动负债规模增加。

从长期偿债指标来看，发行人近三年及一期末资产负债率分别为 67.16%、63.27%、63.65% 和 64.47%，变动幅度不大。虽然近年来因为项目建设资金需求不断增加，公司融资规模不断上升，但是由于股东不断通过注资等形式向发行人提供支持，发行人资产负债率基本保持稳定水平。2016-2018 年，发行人 EBITDA 为 13.81 亿元、14.37 亿元和 16.92 亿元，呈逐年增长趋势，随着多条地铁线路陆续完工进入运营阶段，发行人营业收入将较快增加，盈利能力有望进一步增强，长期偿债能力也将进一步得到加强。

2、营运能力分析

表 10-6 发行人 2016-2018 年度营运能力指标

项 目	2019 年 1-9 月 (未审数)	2018 年度	2017 年度	2016 年度
应收账款周转率 (次/年)	27.81	14.76	10.78	8.42
存货周转率 (次/年)	1.69	2.45	2.23	3.11
总资产周转率 (次/年)	0.01	0.01	0.01	0.01

注：1、应收账款周转率=营业收入/应收账款平均余额

2、存货周转率=营业成本/存货平均余额

3、总资产周转率=营业收入/总资产平均余额

近三年及一期，发行人应收账款周转率分别为8.42、10.78、14.76和27.81，呈稳步提升趋势。发行人应收账款主要为工程款，余额较小且逐年下降，导致应收账款周转率逐年上升。近三年及一期，发行人存货周转率分别为3.11、2.23、2.45和1.69，呈下降趋势，主要系发行人在建项目增多，原材料、周转材料等存货大幅增加且增速快于同期营业成本增速所致。发行人近三年及一期总资产周转率分别为0.01、0.01、0.01和0.01，均处于较低水平，主要是由于发行人属于轨道交通建设及运营行业，非流动资产占比较大所致，发行人总资产周转率处于行业内合理水平，符合行业特点。随着南京地铁线路加快开通，轨道交通网络化运营逐步实现，公司的营运能力将会逐步改善和提高。

3、盈利能力分析

表10-7 发行人2016-2019年1-9月盈利能力指标

项 目	2019 年 9 月末 (未审数)	2018 年	2017 年	2016 年
营业收入 (万元)	211,795.14	216,359.82	200,838.98	175,193.42
营业利润 (万元)	16,912.31	26,807.38	13,614.87	-123,034.67
政府补贴 (万元)	-	201,668.40	158,688.87	145,423.62
利润总额 (万元)	22,138.95	28,024.52	20,670.14	23,160.72
净利润 (万元)	20,775.72	22,065.88	19,352.90	22,048.88
营业利润率 (%)	7.99	12.39	6.78	-70.23
净资产收益率 (%)	0.31	0.36	0.39	0.50
政府补贴 / (营业收入+政府补贴)	-	48.24%	44.14%	45.36%

注：1、营业利润率=营业利润/营业收入

2、净资产收益率=净利润/平均净资产

近三年，发行人实现营业收入分别为175,193.42万元、200,838.98万元和216,359.82万元；其中主营业务收入分别为168,464.84万元、192,005.00万元和207,805.00万元，呈逐年上升趋势，主要系运营线路增加所致。

近三年，公司利润总额分别为23,160.72万元、20,670.14万元和28,024.52万元，呈上升趋势。发行人地铁运营业务处于亏损状态，实现盈利主要是获得以政府补助为主的营业外收入（其他收益）所致。

近三年，发行人净利润分别为22,048.88万元、19,352.90万元和22,065.88万元。2017年发行人净利润出现下降，主要是发行人运营线路增加，线路运营成本有所上升所致。

近三年，发行人营业利润率分别为-70.23%、6.78%和12.39%，呈逐年上升趋势。2017年营业利润率显著上升，主要系部分政府补助计入其他收益，营业利润上升所致；2018年营业利润率进一步上升，主要系运营收入及综合补贴增加所致。近三年，发行人净资产收益率分别为0.50、0.36和0.36，变动不大。

2019年1-9月，发行人未经审计的营业收入为211,795.14万元，营业利润为16,912.31万元，利润总额为22,138.95万元，净利润为20,775.72万元，营业利润率为7.99%，净资产收益率为0.31%。

总体来看，因为发行人主营的地铁运营业务具有准公共物品特性，运营业务整体处于亏损，近年来，发行人通过强化企业精细化管理，努力打造“经济节约型”地铁，不断优化人力成本控制、能耗控制和维修成本控制，同时通过发展非票业务来弥补运营亏损，近三年内非票业务收入及毛利润逐年上升，但由于发行人地铁运营业务亏损增加幅度较大，发行人主营业务整体亏损仍有所增加，未来随着发行人线路新票价执行及沿线资源开发模式日趋成熟，发行人盈利能力有望进

一步提升。

4、现金流量分析

表10-8 发行人2016-2019年1-9月现金流量情况

单位：万元

项 目	2019 年 1-9 月	2018 年	2017 年	2016 年
经营活动产生的现金流量净额	-35,102.43	22,853.97	147,309.11	189,054.88
投资活动产生的现金流量净额	-1,043,106.29	-1,353,006.28	-1,177,068.22	-1,626,635.98
筹资活动产生的现金流量净额	1,382,641.83	1,589,566.17	578,217.81	1,174,343.71
现金及现金等价物净增加额	304,433.11	260,437.37	-453,519.13	-261,343.28

经营活动现金流方面，近三年，公司经营活动产生的现金流量净额分别为 189,054.88 万元、147,309.11 万元和 22,853.97 万元，呈下降趋势。2017 年经营活动产生的现金流量净额较上年减少了 41,745.77 万元，同比减少 22.08%，主要系收到其他与经营活动有关的现金减少所致。2018 年经营活动产生的现金流量净额较上年减少了 124,455.14 万元，同比减少 84.49%，主要系现金流分类调整所致。

投资活动现金流方面，近三年，公司投资活动产生的现金流量净额分别为-1,626,635.98 万元、-1,177,068.22 万元和-1,353,006.28 万元，呈持续流出状态，主要系在建地铁项目较多，投资规模较大所致。

筹资活动现金流方面，近三年，公司筹资活动现金流量净额分别为1,174,343.71万元、578,217.81万元和1,589,566.17万元，呈波动趋势。发行人筹资活动现金流入主要集中在吸收投资所收到的现金和借款收到的现金，主要是发行人获得的资金注入和银行融入的借款；筹资活动现金流出则主要为偿还债务所支付的现金和分配股利、利润和偿付利息所支付的现金。

2019年1-9月，公司未经审计的经营活动产生的现金流量净额为-35,102.43万元，投资活动产生的现金流量净额为-1,043,106.29万元，筹资活动产生的现金流量净额为1,382,641.83万元。

总体看，现金收入质量有所改善，自身现金生成能力有所提高，

投资规模和筹资规模较大，对外部资金依赖性较强。

（五）资产负债结构分析

1、资产结构分析

表 10-9 发行人 2016-2019 年 9 月末资产结构

单位：万元、%

项 目	2019 年 9 月末 (未审数)		2018 年末		2017 年末		2016 年末	
	金额	比重	金额	比重	金额	比重	金额	比重
货币资金	1,256,229.23	6.48	951,796.13	5.37	691,358.76	4.36	1,144,877.89	7.75
应收票据及应收账款*	3,487.03	0.02	11,746.18	0.07	17,561.44	0.11	19,733.52	0.13
预付款项	121,513.49	0.63	62,611.35	0.35	45,256.62	0.29	44,329.94	0.30
其他应收款*	2,427,211.48	12.51	1,872,589.20	10.57	1,403,949.73	8.86	740,254.35	5.01
存货	249,272.75	1.28	164,503.63	0.93	152,801.75	0.96	136,183.58	0.92
其他流动资产	308,834.49	1.59	280,671.95	1.58	195,524.26	1.23	143,036.81	0.97
流动资产合计	4,366,548.47	22.51	3,343,918.43	18.87	2,506,452.56	15.82	2,228,416.08	15.09
可供出售金融资产	15,286.70	0.08	11,922.69	0.07	36,900.09	0.23	18,639.08	0.13
持有至到期投资	100.00	0.00	100.00	0.00	-	-	-	-
长期股权投资	1,931.54	0.01	1,251.54	0.01	-	-	-	-
投资性房地产	113,562.85	0.59	115,385.95	0.65	117,779.40	0.74	8,645.39	0.06
固定资产*	8,719,526.44	44.95	8,816,438.34	49.76	7,779,297.48	49.10	7,968,405.75	53.95
在建工程*	5,317,496.62	27.41	4,566,092.54	25.77	4,632,445.09	29.24	3,763,647.47	25.48
无形资产	817,290.89	4.21	817,422.90	4.61	732,455.55	4.62	747,364.06	5.06
长期待摊费用	48,163.46	0.25	47,164.80	0.27	34,182.14	0.22	29,487.27	0.20
递延所得税资产	-	-	1.82	0.00	18.23	0.00	24.97	0.00
其他非流动资产	-	-	-	-	5,000.00	0.03	5,000.00	0.03
非流动资产合计	15,033,358.51	77.49	14,375,780.59	81.13	13,338,077.97	84.18	12,541,213.99	84.91
资产总计	19,399,906.97	100	17,719,699.02	100	15,844,530.53	100	14,769,630.07	100

注：上表中发行人部分财务报表项目按照财政部《关于修订印发2018年度一般企业财务报表格式的通知》

（财会〔2018〕15号）要求的新财务报表格式进行调整。“应收票据及应收账款”项目，根据“应收票据”和“应收账款”科目的期末余额，减去“坏账准备”科目中相关坏账准备期末余额后的金额填列；“其他应收款”行项目，根据“应收利息”“应收股利”和“其他应收款”科目的期末余额合计数，减去“坏账准备”科目中相关坏账准备期末余额后的金额填列；“固定资产”行项目根据“固定资产”科目的期末余额，减去“累计折旧”和“固定资产减值准备”科目的期末余额后的金额，以及“固定资产清理”科目的期末余额填列。“在建工程”行项目根据“在建工程”科目的期末余额，减去“在建工程减值准备”科目的期末余额后的金额，以及“工程物资”科目的期末余额，减去“工程物资减值准备”科目的期末余额后的金额填列。

近三年末，发行人总资产分别为 14,769,630.07 万元、15,844,530.53 万元和 17,719,699.02 万元，复合增长率为 9.53%，呈逐年增加趋势。发行人总资产增长较快，主要由于在建工程及固定资产

增长幅度较快所致。

从资产构成的角度看，发行人资产以非流动资产为主，符合轨道交通行业特点。截至 2018 年末，发行人流动资产占总资产比重为 18.87%，其中货币资金、其他应收款占比较大，两者合计占流动资产的比重为 84.46%；非流动资产占总资产的比重为 81.13%，其中在建工程、固定资产及无形资产占比较大，三者合计占非流动资产的比重为 98.78%。具体科目分析如下：

（1）货币资金

公司货币资金主要是银行存款和其他货币资金，主要用于公司经营生产所需的资金周转。2016-2018 年末，发行人货币资金余额分别为 1,144,877.89 万元、691,358.76 万元和 951,796.13 万元，占发行人同期总资产的比例分别为 7.75%、4.36% 和 5.37%，呈波动趋势。2017 年末发行人货币资金较 2016 年末减少 453,519.13 万元，降幅为 39.61%，主要是宁和城际一期、宁高城际二期、宁溧城际、1 号线北延线、7 号线等线路施工进度加快，所需支付的施工费较多；2018 年末发行人货币资金较 2017 年末增加 260,437.37 万元，增幅为 37.67%，主要是市、区两级财政资金投入加大，同时因投资计划增加，加大资金储备。

近三年末发行人货币资金明细如下：

表 10-10 2016-2018 年末货币资金情况

单位：万元

项目	2018 年末	2017 年末	2016 年末
现金	6.86	86.08	8.43
银行存款	891,407.62	630,891.03	1,084,166.42
其他货币资金	60,381.65	60,381.65	60,703.04
合计	951,796.13	691,358.76	1,144,877.89

（2）应收票据及应收账款

2016-2018 年末，发行人应收票据及应收账款金额分别为 19,733.52 万元、17,561.44 万元和 11,746.18 万元，占总资产比重分别

为 0.13%、0.11%和 0.07%。近三年末，发行人应收票据及应收账款构成情况如下：

表10-11：2016-2018年末应收票据及应收账款构成情况

单位：万元

项目	2018 年末	2017 年末	2016 年末
应收票据	-	-	50.00
应收账款	11,746.18	17,561.44	19,683.52
合计	11,746.18	17,561.44	19,733.52

2016-2018 年末，发行人应收票据分别为 50.00 万元、0 万元和 0 万元。均为银行承兑汇票，金额较小。

发行人应收账款主要是应收工程款。2016-2018年末，发行人应收账款余额分别为19,683.52万元、17,561.44万元和11,746.18万元。2016年末，发行人应收账款较2015年末减少2,262.11万元，较上一年降幅较小。2017年末，发行人应收账款较2016年末减少2,122.08万元，降幅为10.78%，变动幅度不大；2018年末，发行人应收账款较2017年末减少5,815.26万元，降幅为33.11%，主要系以前年度应收账款回收所致。

表 10-12 发行人 2016-2018 年末应收账款账龄及坏账计提情况

单位：万元

年份	种类	账面余额	坏账准备	计提比例
2018 年末	按个别认定法计提坏账准备的应收账款	11,746.18	-	-
	其中：个别认定组合	9,285.04	-	-
	无风险组合	2,461.14	-	-
	合计	11,746.18	-	-
2017 年末	单项金额重大并单项计提	-	-	-
	按组合计提	17,632.10	70.66	0.40
	其中：余额百分比组合	14,131.63	70.66	0.50
	1 年以内	5,541.53	27.71	0.50
	1 年至 2 年	1,737.26	8.69	0.50
	2 年至 3 年	1,784.85	8.92	0.50
	3 年以上	5,067.99	25.34	0.50
	无风险组合	3,500.47	-	-
	1 年以内	2,809.57	-	-
	1 年至 2 年	533.48	-	-
	2 年至 3 年	137.42	-	-

	3 年以上	20	-	-
	单项金额虽不重大但单项计提	-	-	-
	合计	17,632.10	70.66	0.40
2016 年末	单项金额重大并单项计提	-	-	-
	按组合计提	19,775.23	91.71	0.46
	其中：余额百分比组合	18,342.25	91.71	0.50
	1 年以内	2,825.23	14.13	0.50
	1 年至 2 年	1,831.07	9.16	0.50
	2 年至 3 年	1,354.70	6.77	0.50
	3 年以上	12,331.25	61.66	0.50
	无风险组合	1,432.98	-	-
	1 年以内	1,240.46	-	-
	1 年至 2 年	169.84	-	-
	2 年至 3 年	22.67	-	-
	3 年以上	-	-	-
	单项金额虽不重大但单项计提	-	-	-
	合计	19,775.23	91.71	0.46

(3) 预付款项

发行人预付款项主要为预付工程款。2016-2018年末发行人预付款项余额分别为44,329.94万元、45,256.62万元和62,611.35万元，占发行人同期总资产比例分别为0.30%、0.29%和0.35%。2017年末，发行人预付账款较2016年末增加926.67万元，增幅为2.09%，变动不大；2018年末，发行人预付款项较2017年末增加17,354.73万元，增幅为38.35%，主要根据工程进度按合同约定需要预付款项增加所致。

表10-13 2016-2018年末预付款项账龄情况

单位：万元

账龄	2018 年末	2017 年末	2016 年末
1 年以内	57,900.58	20,926.67	43,733.46
1 至 2 年	3,818.09	23,891.46	135.44
2 至 3 年	876.09	85.44	0.40
3 至以上	16.58	353.04	460.64
合计	62,611.35	45,256.62	44,329.94

截至2018年末，发行人前五大预付款项情况如下：

表10-14 2018年末前五大预付款项情况

单位：万元

单位名称	与本公司关系	金额	账龄	未结算原因
玄武土地储备中心	非关联方	47,344.44	1 年以内	工程款尚未结算

单位名称	与本公司关系	金额	账龄	未结算原因
南京恩瑞特实业有限公司	非关联方	4,757.12	2 年以内	采购款尚未结算
江苏海外集团国际技术工程有限公司	非关联方	1,651.39	2 年以内	工程款尚未结算
中国建筑第二工程局有限公司	非关联方	1,552.62	1 年以内	工程款尚未结算
南京熊猫信息产业有限公司	非关联方	1,029.62	2 年以内	采购款尚未结算
合计		56,335.19		

（4）其他应收款

2016-2018 年末，发行人其他应收款分别为 740,254.35 万元、1,403,949.73 万元和 1,872,589.20 万元，占总资产比例分别为 5.01%、8.86%和 10.57%，呈逐年上升趋势。近三年末，发行人其他应收款构成情况如下：

表10-15：2016-2018年末其他应收款构成情况

单位：万元

项目	2018 年末	2017 年末	2016 年末
应收利息	-	-	-
应收股利	660.93	660.93	660.93
其他应收款	1,871,928.26	1,403,288.80	739,593.41
合计	1,872,589.20	1,403,949.73	740,254.35

近三年末，发行人应收利息及应收股利金额较小，其他应收款余额分别为 739,593.41 万元、1,403,288.80 万元和 1,871,928.26 万元，呈增长趋势。发行人其他应收款主要为地铁线路的借款利息和其他往来款。2017 年末，发行人其他应收款余额较 2016 年末增加 663,695.39 万元，增幅为 89.74%；2018 年末，发行人在其他应收款余额较 2017 年末增加 468,639.46 万元，增幅为 33.40%。发行人其他应收款较快增长主要系主要系已完工线路借款利息逐年增加所致。

表10-16 2016-2018年末其他应收款坏账计提情况

单位：万元

种类	2018 年末		
	账面余额	坏账准备	
	金额	金额	计提比例(%)
按个别认定法计提坏账准备的应收账款	1,871,928.26	-	-

其中：个别认定组合	424,210.34	-	-
无风险组合	1,447,717.92	-	-
合计	1,871,928.26	-	-
种类	2017 年末		
	账面余额	坏账准备	
	金额	金额	计提比例(%)
单项金额重大并单项计提坏账准备的其他应收款	-	-	-
按组合计提坏账准备的其他应收款：	1,403,316.16	27.36	
其中：余额百分比组合	5,471.11	27.36	0.5
无风险组合	1,397,845.05	-	
单项金额虽不重大但单项计提坏账准备的其他应收款	-	-	-
合计	1,403,316.16	27.36	
种类	2016 年末		
	账面余额	坏账准备	
	金额	金额	计提比例(%)
单项金额重大并单项计提坏账准备的其他应收款	-	-	-
按组合计提坏账准备的其他应收款：	739,621.98	28.57	
其中：余额百分比组合	5,713.75	28.57	0.5
无风险组合	733,908.24	-	-
单项金额虽不重大但单项计提坏账准备的其他应收款	-	-	-
合计	739,621.98	28.57	

2016-2018年末，发行人其他应收款账龄情况如下：

表10-17 2016-2018年末其他应收款账龄情况

单位：万元

账龄	2018 年末		2017 年末		2016 年末	
	账面余额	坏账准备	账面余额	坏账准备	账面余额	坏账准备
1 年以内	850,630.21	-	1,147,220.67	21.27	335,824.73	2.24
1 至 2 年	861,757.50	-	177,567.43	1.64	61,784.40	1.86
2 至 3 年	81,368.81	-	22,021.72	1.38	218,155.92	19.84
3 至以上	78,171.74	-	56,506.33	3.07	123,856.94	4.62
合计	1,871,928.26	-	1,403,316.16	27.36	739,621.98	28.57

（5）存货

发行人存货主要为原材料、开发产品等，2016-2018年末，发行人存货分别为136,183.58万元、152,801.75万元和164,503.63万元，呈现持续上升趋势。2017年，发行人存货较2016年末增加16,618.17万元，增幅12.20%，主要是开发产品增加所致，主要是增加的是金马路开发投入；2018年末，发行人存货较2017年末增加11,701.88万元，增幅为7.66%，变动不大。

表10-18 2016-2018年末存货主要构成情况

单位：万元

项目	2018 年末	2017 年末	2016 年末
	账面价值	账面价值	账面价值
原材料	58,097.95	82,941.62	76,697.81
开发产品	79,832.79	69,743.32	59,299.92
工程施工	61.58	61.58	138.27
周转材料	26,511.31	55.23	47.59
合计	164,503.63	152,801.75	136,183.58

（6）其他流动资产

发行人其他流动资产包括待抵扣的进项税额、预缴税金，2016-2018年末，发行人其他流动资产分别为143,036.81万元、195,524.26万元和280,671.95万元，呈现持续上升趋势，2017及2018年末，发行人其他流动资产分别较上年末增长了36.70%、43.55%，主要原因为待抵扣的进项税额持续增加所致。

（7）可供出售的金融资产

发行人可供出售金融资产主要为对参股企业投资的股权。2016-2018年末，发行人可供出售的金融资产金额分别为18,639.08万元、36,900.09万元和11,922.69万元，占发行人同期总资产比重分别为0.13%、0.23%和0.07%，呈下降趋势。2017年末，发行人可供出售金

融资产金额较2016年末增加18,261.01万元，增幅为97.97%，主要系新增南京绿地地铁五号线项目投资发展有限公司投资6,232.61万元、福州中电科轨道交通有限公司投资585.40万元、南京河西地铁投资有限公司投资500.00万元以及向南京宁和轨道交通建设发展有限公司追加投资10,800.00万元所致；2018年末，发行人可供出售金融资产金额较2017年末减少24,977.40万元，降幅为67.69%，主要系南京宁和轨道交通建设发展有限公司纳入合并范围，不再计入可供出售金融资产所致。

（8）投资性房地产

2016-2018年末，发行人投资性房地产金额分别为8,645.39万元、117,779.40万元和115,385.95万元，呈上升趋势。2017年末，发行人投资性房地产较2016年末增加109,134.01万元，增幅为1262.34%，主要系新增地铁大厦、地铁站点上盖物业所致；2018年末，发行人投资性房地产账面价值较2017年末减少2,393.45万元，变动不大。投资性房地产明细情况详见“二、发行人资产情况分析”。

（9）固定资产

2016-2018年末，发行人固定资产账面价值为7,968,405.75万元、7,779,297.48万元和8,816,438.34万元，占当期总资产比重分别为53.95%、49.10%和49.76%，近三年复合增长率为5.19%，呈逐年增强趋势。2017年末，发行人固定资产较2016年末减少189,108.27万元，降幅为2.37%，主要系在建工程-十号线根据南京审计局审计报告结算调整、计提折旧及在建工程转固综合影响；2018年末，发行人固定资产较2017年末增加1,037,140.86万元，增幅为13.33%，主要系本期固定资产增加-在建工程转入主要系南京地铁四号线试运营到期后暂估结转转入固定资产142.47亿元，三号线投资额核减25.87亿元。截至2018

年末，固定资产主要由房屋及建筑物、机器设备及运输设备组成。房屋及建筑物中房产权证明细详见“二、发行人资产情况”。

表10-19 固定资产分类情况

单位：万元

项目	2018 年末	2017 年末
账面原值	9,416,698.24	8,249,078.63
房屋建筑物	6,751,114.55	5,831,739.11
机器设备	1,574,916.40	1,424,805.27
运输工具	1,078,598.88	981,428.54
办公设备	12,068.41	11,105.70
减：累计折旧	600,259.90	469,781.14
账面净值	8,816,438.34	7,779,297.48
减值准备	0.00	0.00
账面价值	8,816,438.34	7,779,297.48

(10) 在建工程

2016-2018 年末，发行人在建工程余额分别为 3,763,647.47 万元、4,632,445.09 万元和 4,566,092.54 万元，占总资产比重分别为 25.48%、29.24% 和 25.77%，呈波动趋势。近三年末，发行人在建工程构成情况如下：

表10-20：2016-2018年末在建工程构成情况

单位：万元

项目	2018 年末	2017 年末	2016 年末
在建工程	4,565,077.79	4,631,787.74	3,762,801.66
工程物资	1,014.75	657.36	845.82
合计	4,566,092.54	4,632,445.09	3,763,647.47

发行人的在建工程主要是轨道交通建设项目。2016-2018年末，发行人在建工程（不含工程物资）余额分别为3,762,801.66万元、4,631,787.74万元和4,565,077.79万元。2017年末，发行人在建工程余额较2016年末增加868,986.08万元，增幅为23.09%，主要是增加3号线尾款、4号线和5号线的投资所致；2018年末，发行人在建工程余额较2017年末减少66,709.95万元，降幅为1.44%，变动不大。发行人在建工程明细详见“二、发行人资产情况”

（11）无形资产

公司的无形资产主要是土地使用权。2016-2018年末，发行人无形资产账面价值分别747,364.06万元、732,455.55万元和817,422.90万元，占发行人同期总资产比重分别为5.06%、4.62%和4.61%，呈增长趋势。2017年末，公司无形资产较2016年末减少14,908.51万元，变动不大；2018年末，公司无形资产较2017年末增加了84,967.35万元，增幅为11.60%，主要系四号线运营期结束，在建工程中相应土地使用权转入所致。

总体来看，2016-2018年末，发行人资产总额较快增长，结构较为合理，资产结构符合轨道交通行业特点。发行人资产中不存在注入的公立学校、公立医院、公园、事业单位资产等公益性资产的情况。

2、负债结构分析

表10-21 发行人2016-2019年9月末负债结构

单位：万元、%

项 目	2019 年 9 月 末 (未审数)		2018 年 末		2017 年 末		2016 年 末	
	金额	比重	金额	比重	金额	比重	金额	比重
短期借款	678,500.00	5.43	358,490.00	3.18	258,000.00	2.57	328,000.00	3.31
应付票据及应付账款	223,449.77	1.79	273,665.80	2.43	279,777.15	2.79	344,676.90	3.47
预收款项	40,701.04	0.33	47,788.27	0.42	20,783.66	0.21	18,778.08	0.19
应付职工薪酬	6,484.15	0.05	17,979.05	0.16	12,163.36	0.12	7,849.94	0.08
应交税费	1,812.94	0.01	1,836.44	0.02	706.82	0.01	764.84	0.01
其他应付款	536,826.58	4.29	347,361.15	3.08	175,025.45	1.75	229,152.44	2.31
一年内到期的非流动负债	516,146.00	4.13	596,566.00	5.29	625,581.00	6.24	241,900.00	2.44
其他流动负债	509,214.40	4.07	324,008.40	2.87	32,946.43	0.33	24,740.16	0.25
流动负债合计	2,513,134.88	20.10	1,967,695.12	17.45	1,404,983.87	14.01	1,195,862.36	12.06
长期借款	8,031,658.85	64.22	7,690,943.29	68.19	7,147,143.24	71.29	6,974,945.35	70.32
应付债券	1,457,043.35	11.65	1,111,679.05	9.86	653,250.04	6.52	651,014.00	6.56
长期应付款	434,404.93	3.47	458,726.82	4.07	789,657.75	7.88	1,097,597.13	11.07
递延收益	70,000.00	0.56	50,000.00	0.44	30,000.00	0.30	-	0.00
非流动负债合计	9,993,107.13	79.90	9,311,349.16	82.55	8,620,051.04	85.99	8,723,556.49	87.94
负债合计	12,506,242.01	100.00	11,279,044.28	100	10,025,034.91	100	9,919,418.85	100

注：上表中发行人部分财务报表项目按照财政部《关于修订印发 2018 年度一般企业财务报表格式的通知》

（财会〔2018〕15 号）要求的新财务报表格式进行调整。“应付票据及应付账款”项目，根据“应付票据”

科目的期末余额，以及“应付账款”和“预付账款”科目所属的相关明细科目的期末贷方余额合计数填列；“其他应付款”行项目，根据“应付利息”“应付股利”和“其他应付款”科目的期末余额合计数填列；“长期应付款”行项目根据“长期应付款”科目的期末余额，减去相关的“未确认融资费用”科目的期末余额后的金额，以及“专项应付款”科目的期末余额填列。

近三年末，发行人负债总额分别为 9,919,418.85 万元、10,025,034.91 万元和 11,279,044.28 万元，近三年复合增长率为 6.63%，呈逐年增加趋势。

从负债构成的角度看，发行人资产以非流动资产为主。截至 2018 年末，发行人流动负债占负债合计的比重为 17.45%，其中短期借款、应付票据及应付账款、其他应付款、一年内到期的非流动负债和其他流动负债占比较大，以上合计占流动负债的比重为 96.56%；非流动负债占负债合计的比重为 82.55%，其中长期借款、应付债券及长期应付款占比较大，三者合计占非流动负债的比重为 99.46%。具体科目分析如下：

（1）短期借款

发行人融资需求以中长期借款为主，短期借款主要用于满足临时性周转需求。2016-2018 年末，发行人短期借款分别为元、328,000.00 万元、258,000.00 万元和 358,490.00 万元，占同期负债合计的比重分别为 3.31%、2.57%和 3.18%，呈波动趋势。2017 年末，发行人短期借款较 2016 年末减少 70,000 万元，降幅为 21.34%，主要是由于发行人根据临时性资金需求调整短期借款规模；2018 年末，发行人短期借款较 2017 年末增加 100,490.00 万元，增幅为 38.95%，主要发行人为满足运营资金需求而增加短期借款所致。

（2）应付票据及应付账款

2016-2018 年末，发行人无应付票据余额，应付账款主要为应付的地铁建设工程款。2016-2018 年末，发行人应付账款分别为 344,676.90 万元、279,777.15 万元和 273,665.80 万元，占同期负债合

计的比重分别为 3.47%、2.79% 和 2.43%，呈下降趋势。2017 年末，发行人应付账款较 2016 年末减少 64,899.75 万元，降幅为 18.83%，主要是结清部分工程款所致；2018 年末，发行人应付账款较 2017 年末减少 6,111.35 万元，降幅为 2.18%，变动不大。

（3）其他应付款

2016-2018 年末，发行人其他应付款分别为 229,152.44 万元、175,025.45 万元和 347,361.15 万元，占同期负债合计的比重分别为 2.31%、1.75% 和 3.08%，呈增加趋势。近三年末，发行人其他应付款构成情况如下：

表10-22 2016-2018年末其他应付款构成情况

单位：万元

项目	2018 年末	2017 年末	2016 年末
应付利息	26,276.64	12,107.65	12,127.96
应付股利	-	-	-
其他应付款	321,084.51	162,917.80	217,024.48
合计	347,361.15	175,025.45	229,152.44

除应付利息及应付股利外，发行人其他应付款主要为地铁线路的工程质保金及往来款。2016-2018 年末，发行人其他应付款分别为 217,024.48 万元、162,917.80 万元和 321,084.51 万元，呈增加趋势。2017 年末，发行人其他应付款较 2016 年末减少 54,106.68 万元，降幅 24.93%，主要是往来款的减少所致；2018 年末，发行人其他应付款较 2017 年末增加 158,166.71 万元，增幅为 97.08%，主要是往来款增加所致。

发行人近三年末其他应付款款项性质如下：

表10-23 2016-2018年末其他应付款款项性质情况

单位：万元

款项性质	2018 年末	2017 年末	2016 年末
押金、保证金	16,214.36	12,973.36	10,142.22
暂借暂收款	38,203.59	9,310.62	7,416.31
往来款	266,666.56	116,922.30	178,464.67

其他	-	23,711.53	21,001.28
合计	321,084.51	162,917.80	217,024.48

（4）其他流动负债

发行人其他流动负债主要为已发行未兑付的超短期融资券。2016-2018 年末，发行人其他流动负债分别为 24,740.16 万元、32,946.43 万元和 324,008.40 万元，占同期负债合计的比重分别为 0.25%、0.33%和 2.87%，呈增加趋势。2018 年末，发行人其他流动负债较 2017 年末增加 291,061.97 万元，增幅为 883.44%，主要系发行“18 南京地铁 SCP001”、“18 南京地铁 SCP002”及“18 南京地铁 SCP003”三期共 29 亿元超短期融资券所致。

（5）长期借款

发行人长期借款主要为银行贷款。2016-2018 年末，发行人长期借款分别为 6,974,945.35 万元、7,147,143.24 万元和 7,690,943.29 万元，复合增长率为 5.01%，占发行人负债合计的比重分别为 70.32%、71.29%和 68.19%。发行人长期借款小幅增长，主要是由于公司投入建设的线路及地铁项目不断增加所致。截至 2018 年末，发行人长期借款占比最大的为质押借款，其余为保证借款及信用借款。

近三年末，发行人长期借款构成情况如下：

表 10-24 长期借款构成情况

单位：万元

借款类别	2018 年末	2017 年末	2016 年末
信用借款	221,080.00	170,200.00	487,095.00
保证借款	2,946,996.75	1,738,616.61	2,556,013.57
质押借款	4,522,866.53	5,238,326.63	3,931,836.79
合计	7,690,943.29	7,147,143.24	6,974,945.35

（5）应付债券

2016-2018 年末，发行人应付债券分别为 651,014.00 万元、653,250.04 万元和 1,111,679.05 万元，复合增长率为 30.68%，占发行人同期负债合计的比重分别为 6.56%、6.52%和 9.86%。

近三年，发行人应付债券余额情况如下：

表10-25 2016-2018年末应付债券情况

单位：万元

债券名称	发行金额	2018 年末	2017 年末	2016 年末
15 宁地铁 MTN001	200,000.00	199,981.67	199,381.67	197,881.67
15 南京地铁 PRN001	100,000.00	97,785.17	97,550.90	97,329.86
15 南京地铁 PRN002	100,000.00	97,708.45	97,478.58	97,260.56
16 南京地铁债	260,000.00	259,146.06	258,838.90	258,541.91
18 南京地铁 MTN001	200,000.00	198,330.05	-	-
18 南京地铁债	260,000.00	258,727.65	-	-
合计	1,120,000.00	1,111,679.05	653,250.04	651,014.00

(6) 长期应付款

2016-2018 年末，发行人长期应付款分别为 1,097,597.13 万元、789,657.75 万元和 458,726.82 万元，占总负债比重分别为 11.07%、7.88% 和 4.07%，呈逐年下降趋势。近三年末，发行人长期应付款构成情况如下：

表10-26 2016-2018年末长期应付款构成情况

单位：万元

项目	2018 年末	2017 年末	2016 年末
长期应付款	453,830.40	660,356.35	859,772.96
专项应付款	4,896.42	129,301.40	237,824.17
合计	458,726.82	789,657.75	1,097,597.13

2016-2018 年末，发行人长期应付款（不含专项应付款）全部为应付金融机构的融资租赁款项。近三年末，发行人长期应付款（不含专项应付款）分别为 859,772.96 万元、660,356.35 万元和 453,830.40 万元，呈下降趋势，主要系发行人逐年支付租金导致租赁款项减少所致。

截至 2018 年末，发行人长期应付款明细如下

表 10-27 截止 2018 年末长期应付款构成情况

单位：万元

出租人	金额	占比
国银金融租赁有限公司	9,683.55	2.13%
建信金融租赁有限公司	44,123.27	9.72%
交银金融租赁有限公司	64,071.68	14.12%
华夏金融租赁有限公司	36,652.21	8.08%
工银金融租赁有限公司	161,729.71	35.64%
浦银金融租赁股份有限公司	16,690.65	3.68%
北银金融租赁有限公司	8,571.43	1.89%
昆仑金融租赁有限责任公司	25,802.97	5.69%
招银金融租赁有限公司	46,762.68	10.30%
光大金融租赁股份有限公司	39,742.24	8.76%
合计	453,830.40	-

二、发行人资产情况

（一）发行人土地使用权情况

截至2018年末，发行人土地使用权资产账面余额为831,965.47万元，其中，投资性房地产科目下土地使用权账面余额15,460.81万元，无形资产科目下土地使用权账面余额816,504.67万元。其中，117宗面积合计1859008.36平方米国有土地使用权为政府作价出资土地，土地性质为划拨，以评估价值入账，评估价值为202,259.29万元，上述土地作价出资方案及土地评估价值已经南京市国土局初审（宁国土资[2016]273号），并经江苏省国土资源厅核准（苏国土资企改备[2016]3号）。发行人土地使用权明细情况如下：

表 10-28 截至 2018 年末发行人土地使用权情况汇总

单位：元

类型	账面余额	宗数	出让金缴纳情况	使用权获取情况	抵质押情况
出让地	154,608,093.82	36	131,592,098.00	已获得	否
划拨地	2,023,281,621.12	117	-	已获得	否
储备地	-	-	-	-	-
已投入拆迁成本	6,141,765,033.84	6	-	已获得	否
合计	8,319,654,748.78	158	131,592,098.00	-	-

（二）发行人投资性房地产情况

截至2018年末，发行人投资性房地产账面原值为128,358.35万元，全部采用成本法计量，扣除累计摊销后账面净值为115,385.95万元，占同期总资产的0.65%，均为对外出租物业，不存在抵押情况。

（三）发行人应收款项情况

截至2018年末，公司的应收账款余额为1.17亿元，其中，前五大应收账款总额为0.23亿元，占2018年末应收账款余额的19.27%。

截至2018年末，公司的其他应收款余额为187.19亿元，其中，前五大其他应收款总额为144.15亿元，占2018年末其他应收款余额的77.00%。截至2018年末，公司应收账款、其他应收款均为经营性应收款项，不涉及非经营性的往来占款及资金拆借。

截至2018年末，公司前五大应收账款、其他应收款明细情况如下：

表10-29 2018年末前五大应收账款及其他应收款情况

单位：万元

序号	欠款单位	与公司关系	账面价值	坏账准备	总额占比	入账科目	账龄	性质
1	上海隧道工程股份有限公司南京地铁三号线 TA-04 标项目部	非关联方	811.62	-	6.91%	应收账款	1-3 年	保证金
2	南京市河西新城国有资产经营控股（集团）有限责任公司	非关联方	392.49	-	3.34%	应收账款	1 年以内	咨询监测费
3	南京润华市政建设有限公司 D3-TA19-01 标项目部	非关联方	361.54	-	3.08%	应收账款	3 年以上	保证金
4	南京市公共工程建设中心	非关联方	351.12	-	2.99%	应收账款	1 年以内	咨询监测
5	绿地集团南京峰创置业有限公司	非关联方	346.70	-	2.95%	应收账款	1 年以内	咨询监测
	应收账款合计		2,263.47	-	19.27%			
1	借款利息	非关联方	1,306,466.18	-	69.79%	其他应收款	3 年以内	借款利息

2	南京鼓楼房产经营有限公司	非关联方	61,723.18	-	3.30%	其他应收款	2 年以内	往来款
3	南京金干线轨道交通投资公司	非关联方	33,508.24	-	1.79%	其他应收款	3 年以上	借款
4	财政补贴	非关联方	20,970.72	-	1.12%	其他应收款	1 年以内	运营亏损补贴
5	南京市土地矿产市场管理中心	非关联方	18,800.00	-	1.00%	其他应收款	1 年以内	土地出让保证金
	其他应收款合计		1,441,468.32	-	77.00%			

公司应收账款主要为保证金及咨询监测费用，因涉及部分工程项目尚未决算，故部分款项尚未收回。公司按照个别认定法计提坏账准备，截至2018年末应收账款坏账准备余额为0万元，应收账款回收风险很低。

公司其他应收款主要为已正式运营地铁线路的借款利息，账龄主要为3年以内，主要由沿线资源开发收益平衡。公司按照个别认定法计提坏账准备，截至2018年末其他应收款坏账准备余额为0万元，其他应收款回收风险很低。

截至2018年末，发行人应收账款、其他应收款中政府类应收款项金额为48,038.75万元，主要为应收财政补贴20,970.72万元、应收南京市土地矿产市场管理中心18,800.00万元及其他零星款项，均为经营性应收款项，占公司2018年末净资产的比例为0.75%。

（四）其他方面的资产情况

截至2018年末，公司账面净资产644.07亿元。无公益性资产及非经营性资产。

三、发行人负债情况

截至2018年末，发行人有息负债合计金额为10,501,508.74万元，有息负债构成情况如下：

表10-30 截至2018年末有息负债情况

单位：万元

项目	2018 年末
短期借款	358,490.00
一年内到期的非流动负债	596,566.00
短期应付债券	290,000.00
长期借款	7,690,943.29
应付债券	1,111,679.05
长期应付款（不含专项应付款）	453,830.40
有息负债合计	10,501,508.74

截至2018年末，发行人有息负债期限结构如下：

表 10-31 截至 2018 年末有息负债期限结构情况

单位：万元

项目	2018 年末	占比
1 年内到期	1,245,056.00	11.86%
1 年以上	9,256,452.74	88.14%

截至2018年末，发行人有息负债信用融资与担保融资的结构如下：

表 10-32 截至 2018 年末有息负债信用融资与担保融资的结构情况

单位：亿元

项目	短期借款	一年内到期的非流动负债	短期应付债券	长期借款	应付债券	长期应付款（不含专项应付款）	合计
保证借款	-	392,006.00	-	2,946,996.75	-	-	3,339,002.75
质押借款	-	107,400.00	-	4,522,866.53	-	-	4,630,266.53
信用借款	358,490.00	97,160.00	290,000.00	221,080.00	1,111,679.05	-	2,078,409.05
融资租赁	-	-	-	-	-	453,830.40	453,830.40
合计	358,490.00	596,566.00	290,000.00	7,690,943.29	1,111,679.05	453,830.40	10,501,508.74

四、发行人担保情况

截至 2018 年 12 月末，发行人对外单位担保金额为 136,200.00 万元，明细如下：

表 10-33 截至 2018 年末发行人对外担保情况

单位：万元

被担保单位	担保金额	担保类型	担保方式	期限	反担保措施
南京市溧水区交通建设投资有限公司	136,200.00	贷款	保证	2017-2027.1	-

合计	136,200.00				
----	------------	--	--	--	--

五、受限资产情况

截至2018年末，发行人受限资产为保函保证金60,381.65万元，不存在其他受限资产。

六、关联交易情况

2018 年，发行人的关联交易全部为与关联方南京市市民卡有限公司发生的关联交易，具体情况如下：

表 10-34 2018 年与关联方采购商品、接受劳务情况

单位：万元

关联方名称	关联交易内容	金额
南京市市民卡有限公司	IC 卡管理费	1,568.51
合计	-	1,568.51

表 10-35 2018 年与关联方销售商品、提供劳务情况

单位：万元

关联方名称	关联交易内容	金额
南京市市民卡有限公司	IC 卡管理费	943.08
合计	-	943.08

表 10-36 2018 年末发行人关联方应收应付款项

单位：万元

报表项目名称	关联方名称	金额
其他应收款	南京市市民卡有限公司	11,539.74
预收款项	南京市市民卡有限公司	4,200.00
其他应付款	南京市市民卡有限公司	3,927.00
合计	-	19,666.74

注：存在控制关系并已纳入合并财务报表范围的子公司，其相互之间的购销交易以及母子公司之间的购销交易已作抵销。

第十一条 已发行尚未兑付的债券

截至本募集说明书签署日，发行人已发行未兑付企业债券 3 只，余额 66.80 亿元；中期票据 4 只，余额 88 亿元；超短期融资券 7 只，余额 68 亿元，项目收益债票据 2 只，余额 20 亿元，证监会主管资产支持证券 2 只，余额 20.69 亿元，未偿付保险债权计划融资余额 83.00 亿元、融资租赁余额 26.80 亿元。

一、已发行尚未兑付的债券等融资情况

（一）企业债券

发行人于 2016 年 8 月发行总额为人民币 26 亿元企业债券（16 南京地铁债）；于 2018 年 11 月发行总额为人民币 26 亿元的企业债券（18 南京地铁债），于 2019 年 9 月发行总额为人民币 20 亿元的企业债券（19 南京地铁绿色债 01）截止本募集说明书签署日，上述企业债券还本付息正常。

表11-1 发行人企业债券情况

单位：亿元

债券名称	起息日	发行金额	期限	发行利率	债券评级	债券余额	是否公开发行
2016 年南京地铁集团有限公司公司债券	2016.8.29	26	7 年	3.29%	AAA	20.8	是
2018 年南京地铁集团有限公司公司债券	2018.11.28	26	5 年	4.22%	AAA	26	是
2019 年南京地铁集团有限公司绿色债券（第一期）	2019.9.19	20	5 年	3.98%	AAA	20	是

（二）债务融资工具类产品

截至本募集说明书签署日，公司发行中期票据 88 亿元，项目收益票据 20 亿元，超短期融资券 68 亿元，具体明细如下表所示：

表11-2 发行人票据发行情况

单位：亿元

债券类型	债券名称	起息日	发行金额	期限	发行利率	债券评级	债券余额	是否公开发行
中期票据	15 宁地铁 MTN001	2015.7.17	20	5 年	4.59%	AAA	20	是
中期票据	18 南京地铁 MTN001	2018.3.5	20	5 年	5.39%	AAA	20	是
中期票据	19 南京地铁 GN001	2019.3.14	20	5 年	4.18%	AAA	20	是
中期票据	20 南京地铁 GN001	2020.2.26	28	5 年	3.45%	AAA	28	是
项目收益票据	15 南京地铁 PRN001	2015.5.29	10	5+5+5 年	5.73%	-	10	否
项目收益票据	15 南京地铁 PRN002	2015.9.28	10	5+5+5 年	5.18%	-	10	否
超短期融资券	19 南京地铁 SCP003	2019.6.27	9	0.74 年	3.18%	-	9	是
超短期融资券	19 南京地铁 SCP004	2019.8.9	11	0.74 年	3.03%	-	11	是
超短期融资券	19 南京地铁 SCP005	2019.8.27	10	0.74 年	3.07%	-	10	是
超短期融资券	19 南京地铁 SCP006	2019.10.11	8	0.74 年	2.99%	-	8	是
超短期融资券	19 南京地铁 SCP008	2019.12.19	10	0.74 年	2.80%	-	10	是
超短期融资券	20 南京地铁 SCP001	2020.1.14	10	0.74 年	2.75%	-	10	是
超短期融资券	20 南京地铁 SCP002	2020.2.21	10	0.74 年	2.69%	-	10	是

（三）资产支持证券产品

截至本募集说明书签署日，公司已发行证监会主管的“中国中投证券-南京地铁信托受益权一期绿色资产支持专项计划”、“中国中投证券-南京地铁信托受益权二期资产支持专项计划”资产支持证券，合计发行规模 22 亿元、合计余额 20.69 亿元，如下表所示：

表11-3 发行人资产支持证券融资情况

单位：亿元

债券名称	起息日	发行金额	期限	发行利率	债券评级	债券余额	是否公开发行
PR 宁铁 01	2018.5.18	0.6	1 年	4.9%	AAA	-	否
PRG 宁铁 2	2018.5.18	0.71	2 年	4.95%	AAA	0.26	否
PR 宁铁 03	2018.5.18	0.83	3 年	5.13%	AAA	0.83	否
PR 宁铁 04	2018.5.18	0.94	4 年	5.13%	AAA	0.94	否
PR 宁铁 05	2018.5.18	1.08	5 年	5.13%	AAA	1.08	否

债券名称	起息日	发行金额	期限	发行利率	债券评级	债券余额	是否公开发行
PR 宁铁 06	2018.5.18	1.2	6.01 年	5.13%	AAA	1.2	否
PR 宁铁 07	2018.5.18	1.4	7.01 年	5.13%	AAA	1.4	否
PR 宁铁 08	2018.5.18	1.56	8.01 年	5.13%	AAA	1.56	否
PR 宁铁 09	2018.5.18	1.74	9.01 年	5.13%	AAA	1.74	否
PR 宁铁 10	2018.5.18	1.93	10.01 年	5.13%	AAA	1.93	否
G 宁铁次	2018.5.18	0.01	10.01 年	-	-	0.01	否
PR 宁铁 01	2019.9.12	0.55	1.00 年	3.3%	AAA	0.286	否
19 宁铁 02	2019.9.12	0.59	2.00 年	3.7%	AAA	0.59	否
19 宁铁 03	2019.9.12	0.63	3.00 年	3.95%	AAA	0.63	否
19 宁铁 04	2019.9.12	0.68	4.00 年	3.98%	AAA	0.68	否
19 宁铁 05	2019.9.12	0.74	5.01 年	3.98%	AAA	0.74	否
19 宁铁 06	2019.9.12	0.79	6.01 年	3.98%	AAA	0.79	否
19 宁铁 07	2019.9.12	0.84	7.01 年	3.98%	AAA	0.84	否
19 宁铁 08	2019.9.12	0.9	8.01 年	3.98%	AAA	0.9	否
19 宁铁 09	2019.9.12	0.97	9.01 年	3.98%	AAA	0.97	否
19 宁铁 10	2019.9.12	1.03	10.01 年	3.98%	AAA	1.03	否
19 宁铁 11	2019.9.12	1.1	11.01 年	3.98%	AAA	1.1	否
19 宁铁 12	2019.9.12	1.18	12.01 年	3.98%	AAA	1.18	否
合计	-	22	-	-	-	20.686	-

（四）保险债权融资

截至本募集说明书签署日，公司通过保险债权计划融资 133 亿元、余额 83 亿元，如下表所示：

表11-4 发行人保险债权融资情况

单位：亿元

序号	受托人	投资资金规模	起止日期	年利率%	借款条件
1	中国人寿资产管理有限公司	60	2013.5.9-2020.3.13	5.8	交行省分行提供连带责任担保
2	合众资产管理股份有限公司	20	2016.7.19-2026.7.19	4.9	由南京宁高轨道交通有限公司融资，南京地铁集团有限公司提供连带责任担保
3	平安资产管理有限责任公司	28	2019.2.20-2026.2.20	4.9	-

序号	受托人	投资资金规模	起止日期	年利率%	借款条件
4	中国人寿资产管理有限公司	20	2019.9.17-2026.12.16	5.05	由南京宁高轨道交通有限公司融资，南京地铁集团有限公司提供连带责任担保
5	中国人寿资产管理有限公司	5	2019.9.17-2026.9.17	5.05	由南京宁北轨道交通有限公司融资，南京地铁集团有限公司提供连带责任担保

（四）融资租赁

截至本募集说明书签署日，公司尚在存续期的融资租赁融资总规模 92.82 亿元，未偿付租赁款余额 26.80 亿元，具体明细如下表所示：

表11-5 发行人融资租赁情况

单位：亿元

出租人	融资规模	期限	利率	租赁性质
工银金融租赁有限公司	10.32	2011.04.15-2021.04.15	基准利率下浮 5%	设备土建等资产售后回租
工银金融租赁有限公司	10	2014.06.27-2024.06.15	基准利率	设备土建等资产售后回租
工银金融租赁有限公司	8	2015.02.16-2025.01.15	基准利率	设备土建等资产售后回租
光大金融租赁公司	6.5	2015.06.23-2023.06.23	基准利率	设备土建等资产售后回租
华夏金融租赁有限公司	6	2015.3.27-2023.3.27	基准利率	设备土建等资产售后回租
建信金融租赁股份有限公司	2	2014.12.30-2022.12.21	基准利率	设备土建等资产售后回租
建信金融租赁股份有限公司	6	2015.01.05-2022.12.21	基准利率	设备土建等资产售后回租
交银金融租赁有限责任公司	4.39	2010.09.27-2020.09.24	基准利率下浮 13%	设备土建等资产售后回租
交银金融租赁有限责任公司	5.61	2011.01.06-2021.01.24	基准利率下浮 5.5%	设备土建等资产售后回租
交银金融租赁有限责任公司	5	2015.01.15-2021.1.15	基准利率下浮 3%	设备土建等资产售后回租
昆仑金融租赁有限责任公司	5	2012.09.28-2020.09.28	基准利率	设备土建等资产售后回租
昆仑金融租赁有限责任公司	5	2013.02.27-2021.2.27	基准利率	设备土建等资产售后回租
浦银金融租赁股份有限公司	3	2014.10.15-2020.07.21	基准利率	设备土建等资产售后回租
浦银金融租赁股份有限公司	2	2014.09.28-2020.06.21	基准利率	设备土建等资产售后回租
招银金融租赁有限公司	2	2014.06.25-2020.03.25	基准利率下浮 5%	设备土建等资产

				售后回租
招银金融租赁有限公司	4	2014.06.25-2020.03.25	基准利率下浮 5%	设备土建等资产 售后回租
招银金融租赁有限公司	8	2015.02.10-2021.02.10	基准利率下浮 3%	设备土建等资产 售后回租
合计	92.82	-	-	-

截至本募集说明书签署日，发行人及其子公司不存在其他已发行尚未兑付的企业（公司）债券、中期票据、短期融资券、资产证券化产品、信托计划、保险债权计划、理财产品及其各类私募债权品种等情况，不存在违法代建回购、融资租赁、售后回租等方式融资。

截至本募集说明书签署日，发行人不存在高利融资情况；截至本募集说明书签署日，发行人亦不存在高利率融资情况，并承诺在本期债券存续期内不进行短期高利率融资。

截至本募集说明书签署日，发行人已发行未兑付债券及其他各类债务均按时还本付息，不存在逾期未兑付情况。

二、已发行未兑付企业债券募集资金使用情况

2016 年南京地铁集团有限公司公司债券（16 南京地铁债）募集资金共 26 亿元，16 亿元用于南京至高淳城际轨道禄口新城南站至高淳段项目（以下简称“宁高城际二期”），10 亿元用于补充营运资金。

2018 年南京地铁集团有限公司公司债券（18 南京地铁债）募集资金共 26 亿元，16 亿元用于宁高城际二期项目，10 亿元用于补充营运资金。

2019 年南京地铁集团有限公司绿色债券(第一期)(19 南京地铁绿色债 01) 募集资金共 20 亿元，5 亿元用于南京至句容城际轨道交通工程项目建设,15 亿元用于补充营运资金。

发行人为上述企业债券设立了专门的募集资金监管账户用于存放募集资金，截至本募集说明书签署日，募集资金均按照募集说明书

的约定使用。

第十二条 募集资金用途

一、募集资金总量及用途

本期债券募集资金共 30 亿元，8 亿元拟用于南京至句容城际轨道交通工程项目建设（以下简称“宁句城际”），3 亿元拟用于南京地铁 9 号线一期工程项目建设（以下简称“9 号线一期”）、3 亿元拟用于南京地铁 10 号线二期工程项目建设（以下简称“10 号线二期”），6 亿元拟用于南京地铁 6 号线工程（不含岗子村站及相邻区间）项目建设（以下简称“6 号线（不含岗子村站及相邻区间）”），10 亿元拟用于补充营运资金。募集资金使用安排具体情况如下：

表 12-1 募集资金用途明细表

单位：亿元

序号	项 目	工程 总投资概算	资本金	拟使用 募集资金	占投资总 额的比例	占募集资 金的比例
1	南京至句容城际轨道交通工程	209.75	83.90	8.00	3.81%	26.67%
2	南京地铁 9 号线一期工程	212.70	85.08	3.00	1.41%	10.00%
3	南京地铁 10 号线二期工程	105.08	42.03	3.00	2.85%	10.00%
4	南京地铁 6 号线工程（不含岗子村站及相邻区间）	293.30	117.32	6.00	2.05%	20.00%
5	补充营运资金	-	-	10.00	-	33.33%
	合计	-	-	30.00	-	100.00%

发行人承诺：发行人不承担政府融资职能，本期债券不涉及新增地方政府债务。

二、募集资金投资项目基本情况

（一）南京至句容城际轨道交通工程项目

1、项目审批情况

表 12-2 项目审批情况一览表

序号	项目审批情况	批复部门	批准文号或证号	印发时间
1	江苏省发展改革委关于南京至句容城际轨道交通工程可行性研究报告的批复	江苏省发展和改革委员会	苏发改铁路发[2018]1023 号	2018 年 10 月 24 日
2	省发展改革委关于南京至句容城际轨道交通工程项	江苏省发展和改革委员会	苏发改能审[2018]28 号	2018 年 8 月 24 日

	目节能报告的审查意见			
3	关于对南京至句容城际轨道交通工程环境影响报告书的批复	江苏省环境保护厅	苏环审[2018]31 号	2018 年 9 月 10 日
4	宁句城际轨道交通工程项目选址意见	江苏省住房和城乡建设厅	苏建规选字第 320000201800008 号	2018 年 8 月 1 日
5	江苏省国土资源厅关于南京至句容城际轨道交通工程项目用地的预审意见	江苏省国土资源厅	苏国土资预 [2018]129 号	2018 年 8 月 23 日
6	江苏省社会稳定风险评估评审表：南京至句容城际轨道交通工程	江苏省维护稳定工作领导小组办公室	-	2018 年 7 月 27 日

2、项目建设主要内容

本工程线路西起马群站，向东沿宁杭公路（S122）、汤泉西路、圣汤大道、宝华山路、东昌路和宁杭南路敷设，接至南沿江铁路句容站。线路全长43.7公里，其中高架段26.08公里，地下段16.26公里，过渡段1.36公里，共设站13座，7座地下站，6座高架站，其中换乘站2座。

本工程项目法人为江苏宁句轨道交通有限公司，系发行人控股子公司（截至2019年末，发行人持股比例为58.70%），项目总投资估算为209.75亿元，资本金比例为40%，约为83.90亿元，由南京市、句容市政府各自负责解决，其余资金由银行贷款等途径解决。

3、项目未来投资情况

宁句城际项目于 2018 年正式开工建设，未来两年预计投资情况如下：

表 12-3 项目未来投资情况表

单位：亿元

序号	项目	计划投资	项目资本金	建设期	计划投资	
					2020 年	2021 年
1	宁句城际	209.75	83.9	2018-2023	47	50

(二)南京地铁 9 号线一期工程项目

1、项目审批情况

表 12-4 项目审批情况一览表

序号	项目审批情况	批复部门	批准文号或证号	印发时间
1	省发展改革委关于南京地铁 9 号线一期工程可行性研究报告的批复	江苏省发展和改革委员会	苏发改基础发[2019]1103 号	2019 年 12 月 3 日
2	省发展改革委关于南京地铁 9 号线一期工程项目节能报告的审查意见	江苏省发展和改革委员会	苏发改能审[2019]4 号	2019 年 4 月 25 日
3	关于南京地铁 9 号线一期工程环境影响报告书的批复	南京市生态环境局	宁环建[2019]4 号	2019 年 2 月 22 日
4	南京市规划和自然资源局行政许可决定书、建设项目选址意见书	南京市规划和自然资源局	选字第 320106201910165 号	2019 年 9 月 27 日
5	江苏省自然资源厅关于南京地铁 9 号线一期工程项目用地的预审意见	江苏省自然资源厅	苏自然资预[2019]116 号	2019 年 11 月 12 日
6	江苏省社会稳定风险评估评审表：南京地铁 9 号线一期工程	南京市维护稳定工作领导小组办公室	-	2018 年 12 月 26 日

2、项目建设主要内容

本工程线路北起丹霞路站，途经玄武区、鼓楼区、建邺区，止于滨江公园站。线路沿恒嘉路、红山南路、建宁路、热河南路、江东路、水西门大街、扬子江大道敷设，全线长 19.685 公里，共设车站 16 座，均为地下站。设曹后村车辆段一座，段内设置综合维修中心和物资总库。

本工程项目法人南京地铁集团有限公司，项目总投资估算为 212.70 亿元，资本金比例为 40%，约为 85.08 亿元，由南京市通过财政资金统筹安排，其余资金利用银行贷款等解决。

3、项目未来投资情况

9 号线一期项目于 2019 年底正式开工建设，未来两年预计投资情况如下：

表 12-5 项目未来投资情况表

单位：亿元

序号	项目	计划投资	项目资本金	建设期	计划投资	
					2020 年	2021 年

1	9号线一期	212.70	85.08	2019-2023	10	40
---	-------	--------	-------	-----------	----	----

(三)南京地铁10号线二期工程项目

1、项目审批情况

表 12-6 项目审批情况一览表

序号	项目审批情况	批复部门	批准文号或证号	印发时间
1	省发展改革委关于南京地铁 10 号线二期工程可行性研究报告的批复	江苏省发展和改革委员会	苏发改基础发[2019]1177 号	2019 年 12 月 19 日
2	省发展改革委关于南京地铁 10 号线二期工程项目节能报告的审查意见	江苏省发展和改革委员会	苏发改能审[2019]8 号	2019 年 7 月 9 日
3	关于南京地铁 10 号线二期工程环境影响报告书的批复	南京市生态环境局	宁环建[2019]5 号	2019 年 3 月 20 日
4	江苏省自然资源厅关于南京地铁 10 号线二期工程(安德门-石杨东路站)项目用地预审和选址意见	江苏省自然资源厅	用字第 320000201900009 号	2019 年 11 月 20 日
5	江苏省社会稳定风险评估评审表:南京地铁 10 号线二期工程	南京市维护稳定工作领导小组办公室	-	2018 年 9 月 20 日

2、项目建设主要内容

本工程线路西起安德门站，途经雨花台区、秦淮区、江宁区，止于石杨东路站。线路沿雨花西路、雨花南路、明匙路、原大校场机场跑道、纬七路、石杨路和石杨东路敷设，全线长13.33公里，共设车站10座（均为地下站），其中换乘站6座。

本工程项目法人为南京地铁集团有限公司，项目总投资估算为105.08亿元，资本金比例为40%，约为42.03亿元，由南京市通过财政资金统筹安排，其余建设资金利用银行贷款等解决。

3、项目未来投资情况

10 号线二期项目于 2019 年底正式开工建设，未来两年预计投资情况如下：

表 12-7 项目未来投资情况表

单位：亿元

序号	项目	计划投资	项目资本金	建设期	计划投资	
					2020 年	2021 年
1	10号线二期	105.08	42.03	2019-2023	10	30

(四)南京地铁6号线工程（不含岗子村站及相邻区间）项目

1、项目审批情况

表 12-8 项目审批情况一览表

序号	项目审批情况	批复部门	批准文号或证号	印发时间
1	省发展改革委关于南京地铁6号线工程（不含岗子村站及相邻区间）可行性研究报告的批复	江苏省发展和改革委员会	苏发改基础发[2019]945号	2019年10月18日
2	省发展改革委关于南京地铁6号线建设工程项目节能报告的审查意见	江苏省发展和改革委员会	苏发改能审[2018]17号	2018年4月17日
3	关于南京地铁6号线工程环境影响报告书的批复	南京市环境保护局	宁环建[2019]3号	2019年1月14日
4	建设项目选址意见书	南京市规划和自然资源局	选字第320102201910141号	2019年8月19日
5	江苏省自然资源厅关于南京地铁6号线工程（不含岗子村站及相邻区间）项目用地的预审意见	江苏省自然资源厅	苏自然资预[2019]111号	2019年9月29日
6	江苏省社会稳定风险评估评审报告表：南京地铁6号线	南京市维护稳定工作领导小组办公室	-	2017年10月11日

2、项目建设主要内容

南京地铁6号线工程起于南京至高淳城际轨道南京南站至禄口机场段工程南京南站东端区终点，途经南部新城、紫金山、黑墨营、燕子矶和南京经济技术开发区，止于栖霞山。全线长约32.365公里，共设站19座，均为地下站。本工程（指南京地铁6号线工程（不含岗子村站及相邻区间）项目）包括6号线工程南京南站（不含）至富贵山站（含）、长途东站（含）至栖霞山站（含）、双龙街停车场和栖霞山车辆段、新生圩主变等，线路长度约28.047公里，共设站18座，均为地下站。

本工程项目法人南京地铁集团有限公司，项目总投资估算为

293.30亿元，资本金比例为40%，约为117.32亿元，由南京市财政资金统筹安排，其余资金利用银行贷款等解决。

3、项目未来投资情况

6号线（不含岗子村站及相邻区间）项目于2019年下半年正式开工建设，未来两年预计投资情况如下：

表 12-9 项目未来投资情况表

单位：亿元

序号	项目	计划投资	项目资本金	建设期	计划投资	
					2020 年	2021 年
1	6号线（不含岗子村站及相邻区间）	293.30	117.32	2019-2023	25	41

三、募集资金领域的建设意义

城市轨道交通是城市公共交通系统的一个重要组成部分，具有节约土地资源，运输量大，快速便捷等优点，能够有效的解决城市交通拥堵问题，是一种大容量运输服务交通方式，本期债券募集资金拟投资的南京市城市轨道交通建设项目具有良好的社会效益。

南京的轨道交通产业是全市‘4+4+1’主导产业中制造业的重点方向，2017年全市轨道交通产业实现营业收入410亿元，在国内居于领先地位。截至目前，南京地铁累计投资超过1600亿元，拉动GDP超过4000亿元，综合贡献率则接近1万亿元，发展轨道交通产业对地区经济的带动效应显著。

本期债券资金拟投资的南京至句容城际轨道交通工程项目建成后，将进一步完善江苏省沿江城市群城际轨道交通线网，促进宁镇杨一体化发展，加强南京市域东部沿线各组团以及句容市黄梅组团与南京中心城之间的日常通勤出行需求；拟投资的南京地铁9号线一期工程项目建成后，将成为南京主城区内部联系河西中部、下关与新庄地区

一条重要的局域线，对河西新城的发展和下关地区升级改造，强化高强度密集中心地区轨道交通服务有重大意义；拟投资的南京地铁10号线二期工程项目建成后，可加强南京主城区与江北新区、南部新城的联系，有利于沿线居民提高出行质量，对支撑南京市城市交通发展战略和提升轨道线网联通效率有重要意义。

上述募集资金拟投资项目适用于《绿色债券发行指引》（发改办财金[2015]3504号）“（十二）条低碳发展试点示范项目包括低碳城市试点、低碳工业、低碳交通等”。

1. 南京市已被国家定位为低碳城市试点

国家发展改革委于2017年1月印发了《国家发展改革委关于开展第三批国家低碳城市试点工作的通知》（发改气候〔2017〕66号），确定了包括南京市等45个城市（区、县）开展第三批低碳城市试点。

2. 轨道交通项目属于低碳交通范畴

为贯彻落实《交通运输部江苏省人民政府共同推进江苏省绿色循环低碳交通运输发展框架协议》、《关于加快绿色循环低碳交通运输发展的实施意见》（苏政办发〔2015〕122号）要求，加快南京市绿色循环低碳交通运输城市区域性试点建设，南京市政府印发了《南京市人民政府办公厅关于加快绿色循环低碳交通运输发展的实施意见》（宁政办发〔2016〕56号，以下简称《实施意见》），《实施意见》指出要“加快城市轨道交通、城市公交专用道等大容量公共交通基础设施建设”。

城市轨道交通项目具有显著的低碳交通特征。由于轨道交通运输量大，运输效率高，人均碳排放强度明显低于汽车等公路交通，对于降低温室气体排放具有重要意义。城市轨道交通车辆一般通过电力牵引，基本无粉尘及其他废气排放，且一般在地下或高架运行，对大气

环境、城市声环境影响程度低。城市轨道交通相比于其他城市交通工具具有节能优势，人均能源消耗低，本期债券拟投资的轨道交通项目预期能进一步节约能源并降低碳排放及其他污染物的排放强度。此外，发行人近年来努力打造能耗节约型地铁，在客流平均每年增加30%的情况下，十年间累计实现节电2793万度。

四、募集资金使用负面清单及发行人相关承诺

本期债券募集资金不借予他人，不用于房地产投资和过剩产能投资，不用于股票买卖和期货交易等企业生产经营无关的风险性投资，不用于弥补亏损和非生产性支出等。

发行人承诺本期债券募集资金不用于替代拟投资项目资本金中政府应出资部分。

发行人承诺本期债券募集资金用于符合国家产业政策和行业发展方向的用途，包括宁句城际项目、9号线一期项目、10号线二期项目、6号线（不含岗子村站及相邻区间）项目及补充营运资金；承诺按相关要求披露债券资金使用情况、下一步资金使用计划、募集资金投资项目进展情况（包括项目前期工作和施工进展情况）等情况。

发行人承诺本期债券资金投资项目收入优先用于偿还本期债券本息；承诺依法合规使用募集资金并按照相关要求报告和披露债券资金使用情况；承诺如变更募集资金用途，将按照相关规定履行变更手续。

发行人承诺不承担政府融资职能，本期债券不涉及新增地方政府债务及隐性债务。

发行人将严格遵守上述负面清单及相关承诺，按照严格按照募集资金拟投向领域使用债券资金。

五、募集资金使用计划及管理制度

对于本期公司债券募集资金，发行人将严格按照国家发改委的有关规定以及内部资金管理制度进行使用和管理。发行人指派专门部门负责专项管理，根据募集说明书承诺的投向使用发债资金，保证专款专用。同时，发行人将加强风险控制管理，提高资金使用效率，努力获得良好收益，为债券还本付息提供充足的资金保证。

（一）募集资金的存放

为方便募集资金的管理、使用及对使用情况进行监督，发行人将实行募集资金的专用账户存储制度，在银行设立募集资金使用专户，仅用于本期债券募集资金的存储和使用，不得用作其他用途。

（二）募集资金的使用

发行人将根据《募集说明书》的规定及时将募集资金存入募集专户，并按照国家发展和改革委员会批准的本期债券募集资金的用途对资金的使用进行安排。发行人在使用募集资金时，将严格履行申请和审批手续，在募集资金使用计划或公司预算范围内，由使用部门或单位提出使用募集资金的报告。

（三）募集资金使用情况的监督

发行人聘请中信银行股份有限公司南京分行和中国民生银行股份有限公司南京分行为本期债券的资金及账户监管人，发行人和中信银行股份有限公司南京分行、中国民生银行股份有限公司南京分行分别签署了《资金账户开立和监管协议》，资金及账户监管人依据有关规定或约定指定专门工作人员对发行人募集资金使用情况进行监督，并有权采取现场调查、书面问询等方式行使其监督权。

第十三条 偿债保障措施

一、自身偿付能力

发行人自成立以来，凭借准确的战略定位，坚持以地铁建设、运营和附属资源开发为核心业务。经过近 20 年的发展，公司已成为集地铁项目投资、运营管理和资源开发三位一体的集团化公司，形成了较强的多线建设和线网运营管理能力，较强的资源开发综合能力，以及多元化业务经营管理能力。南京地铁集团立足地铁运营管理主业深耕细作，多年来致力于企业精细化管理，严格进行成本管控，向内挖潜增效，努力打造“经济节约型”地铁，充分发挥了轨道交通在城市公共交通中的骨干地位和引领作用，基本实现了地铁功能性使命与市场化运作的有机结合，在建设经济强、百姓富、环境美、社会文明程度高的新南京中走在前列。

截至 2018 年末，发行人经审计的资产总额为 1,771.96 亿元，所有者权益（含少数股东权益）为 644.07 亿元，资产负债率为 63.65%。截至 2019 年 9 月末，发行人未经审计的资产总额为 1,939.99 亿元，所有者权益（含少数股东权益）为 689.37 亿元，资产负债率为 64.47%。发行人资产稳步增长，负债规模稳健可控，偿债能力较强。

发行人的业务特点，使其具有较强的获取经营现金流的能力。近三年及一期，发行人货币资金分别为 114.49 亿元、69.14 亿元、95.18 亿元和 125.62 亿元；经营活动流入的现金流分别为 76.41 亿元、67.62 亿元、37.36 亿元和 35.91 亿元，经营活动净现金流量分别为 18.91 亿元、14.73 亿元、2.29 亿元和 -3.51 亿元。随着未来发行人多条新线开通及客流量稳定增长，票款收入预计将稳步提高，经营性现金流量预计将更为充足，使发行人具有较强的偿债能力。因此，发行人充足的

货币资金和经营中获取的稳定现金流量将是按时偿付本期债券的主要还款来源。

随着南京市经济的快速发展，发行人已逐步发展成为一个业务多元协同、管理较为完善的大型国有企业，在国内城市轨道交通行业形成了明显的竞争优势。近三年及一期，发行人分别实现营业收入 17.52 亿元、20.08 亿元、21.64 亿元和 21.18 亿元，呈逐年增长趋势。近三年及一期，发行人分别实现净利润 2.20 亿元、1.94 亿元、2.21 亿元和 2.08 亿元，实现归属于母公司所有者的净利润 5.34 亿元、3.46 亿元、2.22 亿元和 4.68 亿元，盈利状况稳定。发行人稳定的经营状况及良好的盈利能力是本期债券本息按时偿付的坚实基础。

二、其他偿债保障措施

（一）本期债券偿债计划概况

发行人在充分分析未来财务状况的基础上，对本期债券的本息支付作了充分可行的偿债计划，并将严格执行偿债计划，保证本期债券本息按时足额兑付。

本期债券发行总规模为人民币 30 亿元，债券期限为 5 年，按年付息，到期一次还本。本期债券的偿债资金将来源于发行人日常经营利润及债券募集资金投资项目的收益。本期债券偿付本息的时间明确，不确定因素少，有利于偿债计划的提前制定。

（二）本期债券偿债计划的人员安排

从本次发行起，公司将成立工作小组负责管理还本付息工作。该小组由公司财务负责人任组长，其他相关职能部门的专业人员任组员，所有成员将保持相对稳定。自本期债券付息日或兑付日之前的 7 个工作日（T-7 日）起至付息日或兑付日结束，偿付工作小组全面负责本期债券的利息支付和本金兑付，并在需要的情况下继续处理付息日或

兑付日后的有关事宜。

（三）偿债计划的财务安排

针对发行人未来的财务状况、本期债券自身的特征、募集资金投向的特点，发行人将建立一个多层次、互为补充的财务安排，将还本付息资金纳入每年年初的财务预算，以提供充分、可靠的资金来源用于本期债券还本付息，并根据实际情况进行调整。本期债券的本息将由发行人通过债券托管机构支付，偿债资金将来源于公司的经营收入、项目建设所产生的收益等。

1、加强募集资金的使用管理

公司根据国家政策和公司资金使用计划安排使用募集资金。依据公司内部管理制度，由公司指定其内部相关部门和人员对募集资金使用情况进行不定期核查。确保募集资金做到专款专用，同时安排人员专门对募集资金使用情况进行日常监督。公司已要求各有关部门协调配合，加强管理，确保募集资金有效使用和到期偿还。

2、严格信息披露

公司将遵循真实、准确、完整的信息披露原则，使公司偿债能力、募集资金使用等情况受到债券投资人的监督，防范偿债风险。

同时，公司在正常经营的基础上，将发挥整体的盈利能力、融资能力及通过其他特定渠道筹集还本付息资金，具体包括：其一，充分调动公司自有资金，以及变现各类资产筹集资金；其二，通过银行贷款、发行债务融资工具等手段融入外部资金。

（四）资金监管账户和偿债资金专户

发行人聘请中信银行股份有限公司南京分行和中国民生银行股份有限公司南京分行为本期债券的资金及账户监管人，发行人和中信银行股份有限公司南京分行、中国民生银行股份有限公司南京分行分

别签署了《资金账户开立和监管协议》，资金及账户监管人依据有关规定或约定指定专门工作人员对发行人募集资金使用情况进行监督，并有权采取现场调查、书面问询等方式行使其监督权。

（五）聘请债权代理人并制定债券持有人会议规则

为保障债券持有人利益，发行人与国开证券股份有限公司签订了《2019 年南京地铁集团有限公司绿色债券债权代理协议》（以下简称“《债权代理协议》”），委托国开证券股份有限公司担任本期债券的债权代理人，并为本期债券制定了《2019 年南京地铁集团有限公司绿色债券债券持有人会议规则》（简称“《债券持有人会议规则》”）。该规则约定了本期债券持有人通过债券持有人会议行使权利的范围、程序和其他重要事项，为保障本期债券本息及时足额偿付做出了合理的制度安排。

（六）轨道交通项目收益保障

公司地铁项目建设资金主要来源为政府资本金投入及市场化融资。项目资本金由沿线各区与市本级财政分担，其余建设资金由项目主体对外融资解决。公司轨道交通建设项目对外融资部分主要由自身运营票款收入、场站物业经营收益及资源综合开发收益平衡。运营亏损由财政补贴。

公司充分发挥轨道交通建设与运营商的资源 and 经验优势，积极参与“一体化”设计的场站及周边区域用地的挂牌出让及物业资源的开发与运营，公司通过自主开发或或委托开发、土地作价出资等多元化形式同社会资本合作的模式进行上盖物业综合开发运作，实现物业出让或经营收益，股权投资收益等综合收益，为公司项目建设融资偿付提供有力保障。“十三五”期间公司场站及周边“一体化”物业开发综合收益预计将达 200 亿元以上（根据规划物业建筑面积初步测算），

“一体化”物业资源开发收益预计将成为公司未来重要的收益来源之一。

近三年内，公司地铁运营票款收入逐年增长，近三年，公司运营票款收入分别 12.75 亿元、14.35 亿元以及 15.89 亿元，但随着近年多条线路开通以及郊区线路的增加，运营成本增加，票款收入无法有效覆盖运营成本，公司通过广告、物业租赁等场站物业综合经营取得稳定的经营收益，弥补线路运营亏损。近三年，公司实现广告业务收入分别为 1.40 亿元、1.67 亿元及 0.95 亿元；物业租赁业务收入分别为 1.49 亿元、1.76 亿元和 2.06 亿元，呈逐年较快增长趋势。

为保障公司地铁项目的健康运营，南京市政府给予公司一定的票价及运营补贴。根据[宁交公用（2010）1 号]和[宁政规字（2012）20 号]文件，公司对于学生、老年人、革命干部、伤残等实行打折和免费票价政策，政府给予相应票价补贴。除了上述票务补贴外，为弥补地铁运营亏损和增强公司盈利能力，南京市政府也给予公司一定运营补贴。2016-2018 年，公司各类财政补贴合计金额为 14.54 亿元、15.87 亿元和 20.12 亿元，对公司线路运营提供了有力支持。

（七）融资渠道优势

发行人经营管理规范、财务状况良好，具有非常畅通的融资渠道。发行人在国内银行具有良好的信用记录，与各家银行保持着长期良好的合作关系，多家银行均给予发行人高额的授信额度。截至2019年9月末，发行人已获得各金融机构授信总额1,423.31亿元，其中已使用额度为954.78亿元，未用额度为468.53亿元，充足的授信额度为发行人提供了资金支持。同时，发行人还通过如项目收益票据、企业债券、中期票据等多元化渠道融资，发行人优良的资信和较强的融资能力为本期债券的到期偿付提供强有力支持。

综上，南京地铁集团有限公司拥有足额按时偿付本期债券本息的综合能力，并制定了具体的、切实可行的偿债计划，采取了多项有效的偿债保障措施，也将按照募集说明书等文件的规定切实履行偿债义务，保证本期债券的按期偿付，最大限度地保护投资者的利益。

第十四条 风险揭示与对策

投资者在评价和购买本期债券之前，应认真考虑下述各项风险因素及发行人在本募集说明书中披露的其他相关信息，进行独立的投资判断：

一、与本期债券相关的风险与对策

（一）利率风险与对策

风险：受国民经济总体运行状况、国家宏观经济、金融政策以及国际经济环境变化的影响，市场利率存在波动的可能性。由于本期债券采用固定利率形式，可能跨越一个以上的利率波动周期，市场利率的波动可能使投资收益和价值具有一定的不确定性。

对策：本期债券的利率水平已充分考虑了对利率风险的补偿。本期债券拟在发行结束后申请在经核准的证券交易场所上市或交易流通，如上市或交易流通申请获得核准，本期债券流动性的增加将在一定程度上给投资者提供规避利率风险的便利。

（二）流动性风险与对策

风险：由于具体上市审批或流通申请事宜需要在本期债券发行结束后方能进行，发行人目前无法保证本期债券一定能够按照预期上市或交易流通，亦无法保证本期债券会在债券二级市场的交易量和活跃度，从而可能影响债券的流动性，导致投资者在债券转让和临时性变现时出现困难。

对策：本期债券发行结束后，发行人将向经批准的证券交易场所或其他主管部门提出债券上市或交易流通申请，力争使本期债券早日获准上市或交易流通。同时，随着债券市场的发展，企业债券交易和流通的条件也会随之改善，未来的流动性风险将会有所降低。

（三）偿付风险与对策

风险：在本期债券存续期内，受国民经济运行总体情况、国家政策法规、行业周期和市场环境等不可控制的因素影响，可能导致发行人不能产生预期的回报和现金流，进而导致公司不能从预期的还款来源获得足够资金，可能会影响本期债券本息的按期偿付。

对策：发行人将抓住我国大力发展城市轨道交通建设的有利政策环境，充分发挥一体化经营管理模式的优势，增强多元化业务经营管理能力，严格控制成本，提高资产运营效率，确保公司的可持续发展，为本期债券的本息兑付提供可靠保障。此外，发行人将充分发挥多元化的融资渠道及融资能力，积极调动社会资金，分散投资风险，确保南京市轨道交通网络如期建成运营。

（四）募投项目投资风险

风险：轨道交通业属于资本密集型行业，发行人投资的轨道交通项目具有投入资金量大、投资建设期长和成本回收慢的特点。地铁项目审批与建设周期较长，一般为 4-5 年，同时南京地理条件特殊，地质构造丰富、文物古迹和古木名树众多、地下管线繁杂、暗河密布、地下水丰富，部分轨道交通项目不仅要穿江过湖，还要下穿京沪铁路大动脉和明代古城墙，这对项目建设是巨大的考验，造成总投资增加或项目周期延长。但如果第三方未能如预期履行合同约定义务，可能会直接影响项目工程质量及工期。

对策：发行人是国内最早一批从事地铁建设、运营的企业，经过近 20 年的发展，在地铁建设、运营方面积累了丰富的经验。发行人建立了从施工设计、征地拆迁、工程招标、设备采购、土建施工、机电安装、建筑装修直至工程验收的全面跟踪管理体系，有效降低了轨道交通项目投资建设风险。

二、与发行人相关的风险

（一）发行人管理风险

风险：发行人从事的城市轨道交通系统运营业务技术密集，需要众多高技术含量的工种和业务系统相配合，是一项系统性工程，任何一个环节出现问题都将可能影响运营安全。运营安全事故的发生将对公司的正常经营产生不利影响，并造成负面的社会影响，增加了公司的安全经营风险，并有可能导致企业管理层、管理制度及管理政策不稳定的不利情况的发生。

地铁运营过程中存在众多不可预知的安全风险因素，包括运营系统和设备事故、行车事故、乘客伤亡事故、自然灾害和突发事件等，这些未知事项都有可能对发行人的运营质量和经营效益产生负面影响。随着轨道交通新线路的逐步通车，运营线路里程和客流量均会成倍增长，仍存在一定的地铁运营风险。

对策：发行人对城市轨道交通系统的建设、运营及附属资源开发采用一体化管理模式，以建设和运营服务质量为重心，培养和形成了较强的多线建设和线网运营管理能力。

发行人具有较高的运营质量，2016 年、2017 年和 2018 年发行人具有较高的运营质量，各线路列车正点率均值分别为 99.96%、99.97% 和 99.98%，且至今保持着无责任行车重大事故、无责任设备重大事故、无责任乘客伤亡事故等国内地铁公司平安运营的最好记录。同时，公司引入了先进的内部控制与全面风险管理理念，不断健全运营安全管理体系，制定相关的安全策略和制度，积极预防运营安全事故的发生。

（二）发行人财务风险

1、债务规模增加的风险

风险：发行人主要从事轨道交通项目的建设和运营，轨道交通业

属于资本密集型行业，其建设需要大量资金的支持，随着轨道交通建设规模增加，发行人债务融资规模存在扩大的趋势。较大的资金需求将给公司带来较大的融资压力，同时也将导致公司的债务规模持续扩大，进一步增加公司的债务偿付压力，对公司的经营将产生一定的影响。

对策：发行人将按照“地铁+资源开发”的模式，进一步加强沿线地块及车辆段上盖的物业开发，尽可能多地筹集建设资金；发行人与银行等金融机构一直保持密切的合作关系，多渠道、全方位地筹集轨道交通建设资金，较好地保障轨道交通建设的资金需求。从内部经营管理上看，发行人多年以来强化企业精细化管理，努力打造“经济节约型”地铁，从人力成本耗费、能耗成本控制、维修成本控制等方面向内挖潜，企业降本增效成果显著，逐步发展成为行业经营效益优良的标杆企业，在开通郊线线路前还曾是国内唯一盈利的地铁企业。此外，发行人积极探索多样化的融资渠道，盘活现有资产，增加直接融资的占比，节约融资成本，合理控制债务规模。

2、长期负债占比较高的风险

风险：近三年，发行人非流动负债分别为 872.36 亿元、862.01 亿元和 931.13 亿元，占总负债的比例分别为 87.94%、85.99% 和 82.55%。发行人非流动负债主要由银行长期贷款、长期融资租赁款及债券融资组成，随着地铁建设项目的不断增加，长期负债余额逐年上升，发行人面临的长期债务风险较大。

对策：随着轨道交通运营线路的增加，发行人票款收入、物业租赁和广告等收入亦将大幅增加，未来发行人将加大站点及车辆段一体化综合开发力度，进一步增强自身“造血”能力，发行人长期债务偿付压力将得到有效缓解。

3、资产整体流动性较弱的风险

风险：从资产构成的角度看，近三年，发行人流动资产合计分别为 222.84 亿元、250.64 亿元和 334.39 亿元，占资产总额的比例分别为 15.09%、15.82%和 18.87%，资产结构中流动资产占比较小，资产整体流动性偏弱，存在一定的流动性风险。

对策：发行人资产结构符合轨道交通建设运营行业的特点，近三年末，发行人流动资产占比呈波动上升趋势。未来发行人将进一步优化资产结构，通过增加货币资金储备，回收应收款项等方式进一步提高资产整体流动性。此外，发行人有息债务主要为中长期债务，短期债务偿付风险较小。

4、营业利润率波动风险

风险：近三年，发行人营业利润率分别为-70.23%、6.78%和 12.39%，营业利润率波动较大。由于近年郊线线路逐步投入运营，地铁运营成本支出增加较快，而地铁票价定价存在一定的公益性，使得发行人地铁运营板块毛利率呈现下降态势，发行人面临一定盈利能力下降的风险。

对策：发行人部分线路由于初步投入运营，沿线资源开发及运营收益较低，营业利润率波动较大，但随着轨道交通路网规模的逐步显现，带动沿线土地价值提升，票款收入以及物业租赁等业务收入也将相应增加，发行人营业利润率将进一步回升。

（三）发行人经营风险

1、宏观经济周期波动的风险

风险：城市轨道交通发展与经济周期和宏观经济调整紧密相关。伴随经济周期性波动而进行的国家宏观经济政策的调整变化对城市轨道交通的建设进展会产生较大影响。如果未来经济的周期性波动幅

度过大，宏观经济政策的大幅调整，将对公司的业务规模、经营业绩及财务状况产生负面影响。

对策：随着我国宏观经济进入下行周期，宏观经济稳投资、稳增长需求进一步凸显。发行人将积极响应省、市关于基础设施补短板的相关要求，抓住南京市轨道交通建设的重要机遇期，充分发挥自身业务优势，提升自身经营实力及可持续发展能力。

2、突发事件引发的经营风险

风险：虽然目前发行人经营管理及运营管理都处于良好状况，不存在重大负面新闻，但包括人员变化在内的生产经营突发事件具有偶发性和严重性，可能对发行人的公司治理、治理结构和正常的生产经营和决策带来不利影响。因此，需要关注发行人发生突发事件的风险。

对策：发行人已建立较为完善的内部控制体系，制定出覆盖公司经营管理活动各层面的内部控制制度。公司明确界定了各部门、岗位的目标、职责和权限，建立了相应的授权、检查和逐级问责制度，确保其在授权范围内履行职能；设立完善的控制架构，并制定各层级之间的控制程序，降低各类突发事件对公司正常经营造成影响。

3、原材料、劳动力、能源等成本上升的风险

风险：地铁项目审批与建设周期较长，一般为 4-5 年，总投资较大。发行人在建的宁和城际一期预计每公里平均投资 4.41 亿元，宁溧城际预计每公里平均投资 3.51 亿元，5 号线预计每公里平均投资 9.08 亿元，如果建设期内征地拆迁成本、原材料、设备、人工等价格上涨，将造成项目建设成本的上升，对项目建成和未来盈利产生风险。

对策：公司将结合南京城市整体规划以及地铁线网规划，确定详实的发展规划，建立完善的建设方案和经营战略，从而应对市场环境的变化，在成本竞争中争取有利地位。在现有的经营条件下，发行人

将努力提升公司规模经济效益，压缩建设成本及运营成本，控制公司业务成本，以降低经营环境变动及成本上涨对发行人经营和盈利造成的不利影响。

4、安全环保风险

风险：发行人承担着南京市轨道项目的建设和运营，随着轨道交通新线路的逐步通车，运营线路里程和客流量均会成倍增长，如果项目施工或运营过程中出现重大安全生产事故或重大环境保护事件，将有可能对发行人项目建设进度或线路正常运营造成重大不利影响，影响发行人的正常经营活动。

对策：发行人线路运营能力较强，至今保持着无责任行车重大事故、无责任设备重大事故的记录。未来发行人将严格执行各类安全生产管理制度，进一步优化运营管理水平，避免出现安全生产事件，同时严格遵守相关环保政策，通过创新施工技术、提升管理水平，努力降低项目建设及运营对环境的影响程度。

（四）其他风险

近三年内，发行人审计机构发生如下变更：2018 年，发行人会计师事务所由中兴华变更为北京永拓。发行人会计师事务所发生变更，可能会导致发行人财务信息发生较大调整，影响发行人日常经营活动及本期债券发行。

对策：发行人审计机构变更事项系按照南京市国资委要求对发行人会计师事务所进行的定期更换。更换后的北京永拓已出具对发行人财务报告追溯调整事项的说明。经上述追溯调整后，调减 2017 年 12 月 31 日合并财务报表净资产 59,162,246.40 元，占调整前净资产的 0.10%，调减 2017 年净利润 17,494,192.78 元，占调整前净利润的 8.29%。上述追溯调整未构成重大调整，不会对发行人日常经营及本次发行造

成重大不利影响。

三、政策风险

（一）轨道交通行业风险与对策

风险：发行人主要从事城市轨道交通项目的建设、运营和附属资源开发等产业，而轨道交通行业与宏观经济运行状况和经济周期息息相关。经济周期性波动以及国家宏观调控措施的变化对轨道交通的投资建设、运营及附属资源的开发等业务均会产生不同程度的影响。如果未来出现经济增长放缓或出现衰退，公司的业务规模、经营业绩及财务状况可能受到负面影响，从而影响本期债券的兑付。

对策：发行人所从事的轨道交通行业虽然受一定的经济周期波动影响，但由于该行业具有快速高效、节能环保、大运量等特点。近年来，为了有效缓解地面交通拥堵问题，我国进入城市轨道交通建设的高峰期，发行人所在区域对轨道交通的需求也日益增长，经过多年的发展，发行人形成了较强的多线建设和线网运营管理能力以及多元化业务经营管理能力，通过开展相关的增值业务，形成较大规模的经营资源，具有较强的抵御经济周期风险的能力。

（二）收费标准变动的风险

风险：地铁票款收入是未来发行人经营性现金流的主要来源，取决于客流量和票价水平。由于地铁具有公益性，地铁收费标准及价格调整均由政府相关部门确定并经市民听证，现行票价是否能够随物价上涨存在较大的不确定性。车票价格受到政府有关部门的管制，在经营成本一定的情况下，公司的效益在很大程度上取决于政府对服务产品的定价。而换乘优惠、低票价政策预计将成为行业常态。如果票价不能按照市场化规则进行定价，将对发行人的盈利性和经营性现金流造成不利影响。

对策：随着未来发行人多条新线开通及客流量稳定增长，票款收入预计将逐年提高。此外，发行人凭借准确的战略定位，坚持以地铁建设、运营和附属资源开发为核心业务，按照“统筹规划、市区共建、功能优化、收益反哺”的原则，利用轨道交通场站及资源开发收益优先用于轨道交通项目建设和弥补运营亏损，支持轨道交通可持续发展。

（三）土地政策变化的风险

风险：土地政策是调控房地产开发的重要手段，成为影响房地产开发风险最直接的影响因素。为了治理整顿和规范土地市场，近年来国务院相继出台了《国务院关于加强工作力度进一步治理整顿土地市场秩序的紧急通知》、《进一步治理整顿土地市场秩序检查验收方案》和《关于进一步治理整顿土地市场秩序中自查自纠若干问题的处理意见》、《招标拍卖挂牌出让国有土地使用权规定》、《协议出让国有土地使用权规定》《闲置土地管理办法》等文件规定，未来如果土地流转和管理政策出现变化，将对公司地铁沿线资源开发业务造成一定影响，具有一定政策风险。

发行人无形资产中部分土地使用权为政府作价出资土地使用权，土地性质为划拨，主要为发行人地铁线路沿线土地，以评估价值入账，评估价值为 202,259.29 万元。虽然上述土地作价出资方案及土地评估价值已经有权部门批准，但仍存在评估入账土地资产价值较大的风险。

对策：为推进南京市轨道交通项目建设，南京市政府出台了《关于推进南京市轨道交通场站及周边土地综合利用的实施意见》（宁政发[2015]215 号），进一步明确了沿线土地资源开发及收益共享机制，为相关收益专项用于平衡发行人轨道交通项目投资提供了相应的制度保障。未来发行人将按照南京市政府相关政策要求，加大场站一体化综合开发的规划编制与实施，进一步增强自身盈利能力，进一

步降低对外部支持的依赖程度。

第十五条 信用评级

一、信用评级概要

经联合资信评估有限公司综合评定，本期债券的信用级别为 AAA 级，发行人长期主体信用级别为 AAA 级，评级展望为稳定。联合资信主要评级观点如下：

（一）评级结论

联合资信对南京地铁集团有限公司本期拟发行不超过 30 亿元绿色债券的评级结果为 AAA，该等级反映了本期债券安全性极强，基本不受不利经济环境的影响，违约风险极低。

（二）基本观点

南京地铁集团有限公司（以下简称“公司”）作为南京市地铁项目投资建设、运营管理及资源开发集团化运作最重要的主体，专营优势明显。近年来，南京市区域经济稳定增长，经济实力强，公司在地铁建设资金、运营补贴等方面获得较大的外部支持；公司资产及权益规模快速增长；随着多条新地铁线路运营的逐步成熟，公司运营收入持续增长。同时，联合资信评估有限公司（以下简称“联合资信”）也关注到公司资产流动性弱、地铁项目建设周期长、投资回收慢以及公司债务规模不断扩大，未来存在较大融资需求等因素对其信用水平可能带来的不利影响。

公司经营活动现金流入量对本期债券发行总额的覆盖能力尚可。

公司运营规模效应和线网效应逐步显现，地铁资源开发模式日趋成熟，未来盈利能力将有望得到改善；同时，公司持续获得项目资本金及运营补贴支持，对经营形成良好保障。联合资信对公司的评级展望为稳定。

基于对公司主体长期信用及本期债券偿还能力的综合评估，联合

资信认为，公司主体偿债风险极低，本期债券偿还的能力极强，违约风险极低。

（三）优势

1、南京市整体经济及财政实力雄厚，为公司发展创造了良好的外部环境。2019年，南京市实现地区生产总值14050.00亿元、增长8.0%，实现一般公共预算收入1580.00亿元、增长7.5%，为公司发展奠定了良好的基础。

2、公司区域专营优势明显。公司是南京市地铁投资建设、运营管理和资源开发最重要的主体，区域专营优势明显。

3、公司持续获得有力的外部支持。南京市政府在项目资本金、地铁沿线物业及土地资源开发、财政补贴等方面给予公司支持力度大，为地铁项目建设及未来持续经营提供了有力保障

4、公司收入将随路网效应显现而持续增长。公司在建地铁线路正逐步投入运行，线网网络效应增强，地铁资源趋于丰富，公司收入有望稳步增长。

（四）关注

1、公司债务规模大且面临较大资本支出压力。公司债务规模较大，截至2019年9月底为1068.33亿元；随着未来南京市轨道交通整体规划的快速推进，公司将维持较大规模的资本支出，面临较大投资压力。

2、沿线物业等预期收益存在不确定性。公司地铁沿线物业等预期收益受南京市土地市场波动影响较大，存在一定不确定性。

3、短期内盈利水平较弱。地铁项目具有前期投入大、投资回报周期长、定价机制非市场化等特点，短期内公司自身盈利水平较弱。

（五）跟踪评级安排

根据关监管法规和联合资信有关业务规范，联合资信将在本期债项信用等级有效期内持续进行跟踪评级，跟踪评级包括定期跟踪评级和不定期跟踪评级。

南京地铁集团有限公司应按联合资信跟踪评级资料清单的要求及时提供相关资料。联合资信将在本期债项评级有效期内每年至少完成一次跟踪评级，在企业年报披露后两个月内披露上一年度的债券信用跟踪评级报告。

南京地铁集团有限公司或本期债项如发生重大变化，或发生可能对南京地铁集团有限公司或本期债项信用等级产生较大影响的重大事项，南京地铁集团有限公司应及时通知联合资信并提供有关资料。

联合资信将密切关注南京地铁集团有限公司的经营管理状况、外部经营环境及本期债项相关信息，如发现南京地铁集团有限公司出现重大变化，或发现存在或出现可能对南京地铁集团有限公司或本期债项信用等级产生较大影响的事项时，联合资信将就该项进行必要调查，及时对该项进行分析，据实确认或调整信用评级结果。

如南京地铁集团有限公司不能及时提供跟踪评级资料，导致联合资信无法对南京地铁集团有限公司或本期债项信用等级变化情况做出判断，联合资信可以终止评级。

联合资信将指派专人及时与南京地铁集团有限公司联系，并按照监管要求及时出具跟踪评级报告和结果。联合资信将按相关规定报送及披露跟踪评级报告和结果。

二、发行人信用评级情况

截至本募集说明书签署日，发行人境内发行其他债券主体评级情况如下：

表15-1 发行人其他债券评级情况

单位：亿元

序号	债券名称	起息日	发行金额	发行期限 (年)	年利率%	主体评级	债项评级
1	15 南京地铁 PRN001	2015-05-2 9	10	5+5+5	5.73	AAA	-
2	15 宁地铁 MTN001	2015-07-1 7	20	5	4.59	AAA	AAA
3	15 南京地铁 PRN002	2015-09-2 8	10	5+5+5	5.18	AAA	-
4	16 南京地铁债	2016-08-2 9	26	7	3.29	AAA	AAA
5	18 南京地铁 MTN001	2018-03-0 2	20	5	5.39	AAA	AAA
6	18 南京地铁 SCP001	2018-08-0 1	11	0.74	3.6	AAA	-
7	18 南京地铁 SCP002	2018-08-2 4	10	0.74	3.75	AAA	-
8	18 南京地铁 SCP003	2018-10-2 9	8	0.74	3.7	AAA	-
9	18 南京地铁债	2018-11-2 8	26	5	4.22	AAA	AAA
10	19 南京地铁 GN001	2019-03-1 4	20	5	4.18	AAA	AAA
11	19 南京地铁 SCP001	2019-03-2 1	10	0.74	3.10	AAA	-
12	19 南京地铁 SCP002	2019-04-2 4	10	0.74	3.10	AAA	-
13	19 南京地铁 SCP003	2019-06-2 7	9	0.74	3.18	AAA	-
14	19 南京地铁 SCP004	2019-08-0 9	11	0.74	3.03	AAA	-
15	19 南京地铁 SCP005	2019-08-2 7	10	0.74	3.07	AAA	-
16	19 南京地铁绿色 债 01	2019-09-1 9	20	5	3.98	AAA	AAA
17	19 南京地铁 SCP006	2019-10-1 1	8	0.74	2.99	AAA	-
18	19 南京地铁 SCP008	2019-12-1 9	10	0.74	2.80	AAA	-
19	20 南京地铁 SCP001	2020-01-1 4	10	0.74	2.75	AAA	-
20	20 南京地铁 SCP002	2020-02-2 1	10	0.74	2.69	AAA	-
21	20 南京地铁 GN001	2020.02.2 6	28	5	3.45	AAA	AAA

三、发行人银行授信情况

发行人经营管理规范、财务状况良好，具有非常畅通的融资渠道。

发行人在国内银行具有良好的信用记录，与各家银行保持着长期良好

的合作关系。多家银行均给予发行人高额的授信额度。截至2019年9月末，发行人已获得各金融机构授信总额1,423.31亿元，其中已使用额度为954.78亿元，未用额度为468.53亿元。

四、发行人信用记录

根据发行人提供的《企业信用报告》(中征码:3201010001281387)。截至2019年12月31日，公司未结清、已结清信贷中均无关注类和不良类信贷。发行人有5笔已结清欠息，并未实际发生欠息，系由系统错误原因所致。发行人信用记录一贯良好，无不良或关注类信息。

第十六条 法律意见

发行人聘请北京金诚同达（南京）律师事务所担任本期债券发行的法律顾问，北京金诚同达（南京）律师事务所出具了《法律意见书》。《法律意见书》结论如下：

（一）发行人本期债券发行已经取得申报阶段必要的授权和批准手续，该等授权和批准合法、有效。本期债券的发行已取得国家发改委核准；

（二）发行人是一家在中国境内依法设立的企业法人，具备申请发行本期债券的主体资格，且依法有效存续；

（三）发行人发行本期债券的发行条件持续合法合规，具备《公司法》、《证券法》、《企业债券管理条例》及发改财金[2018]1806 号文等法律、法规和规范性文件规定的申请发行本期债券的实质条件；

（四）发行人的设立、股东及实际控制人符合相关法律、法规和规范性文件的规定；

（五）发行人业务独立于关联方，拥有独立完整的资产，具有面向市场自主经营的能力；

（六）发行人的业务及资信状况符合相关法律、法规和规范性文件的规定；

（七）发行人与前述关联方不存在重大关联交易，不存在同业竞争；

（八）除特别说明外，发行人合法取得主要财产的所有权或使用权，不存在权利纠纷；

（九）发行人的重大债权债务对本次发行不构成实质法律障碍；

（十）发行人设立以来的重大资产变化及股权变化符合当时法律、法规和规范性文件的规定，已履行必要的法律手续；

（十一）发行人执行的税种、税率符合现行法律、法规和规范性文件的要求。发行人近三年不存在需披露的重大税收违法行为；

（十二）发行人的生产经营活动和拟投资的项目符合有关环境保护的要求，发行人近三年未受到环境保护主管部门的行政处罚；

（十三）本期债券募集用途符合国家产业政策和行业发展规划，符合相关法律、法规和规范性文件的规定；

（十四）发行人、发行人高级管理人员、发行人股东及其实际控制人不存在尚未了结的或可预见的、且影响发行人持续经营的重大诉讼、仲裁及行政处罚案件；

（十五）《募集说明书》的形式和内容编排符合相关法律、法规和规范性文件的规定，《募集说明书》引用本法律意见书的内容没有导致法律上的歧义或曲解的情形；

（十六）本期债券的有关偿债保障措施符合相关法律、法规和规范性文件的规定；

（十七）本期债券发行已经评级机构执行信用评级，符合相关法律、法规和规范性文件的规定；

（十八）发行人已经按照相关法律、法规和规范性文件的要求完成了本次发行的财务审计工作；

（十九）本期债券承销方式为余额包销方式，符合相关法律、法规和规范性文件的规定；

（二十）参与本次发行的相关中介机构均具备从事公司债券发行相关中介业务的法定资格和条件，符合相关法律、法规和规范性文件的规定。

综上所述，发行人本期债券发行符合《公司法》、《证券法》、《企业债券管理条例》等有关法律、法规和国家发改委的有关规定，符合

企业债券发行条件,《募集说明书》引用的法律意见书的内容没有导致法律上的歧义或曲解。发行人已就本期债券的发行获得国家发改委核准,发行人需按照《证券法》、《企业债券管理条例》等法律、法规和规范性文件的规定履行信息披露义务。

第十七条 投资者保护

为保障债券持有人利益，发行人与国开证券股份有限公司签订了《债权代理协议》，委托国开证券股份有限公司担任本期债券的债权代理人，并为本期债券制定了《债券持有人会议规则》。该规则约定了本期债券持有人通过债券持有人会议行使权利的范围、程序和其他重要事项，为保障本期债券本息及时足额偿付做出了合理的制度安排。《债券持有人会议规则》主要内容如下：

一、债券持有人会议的权限范围

债券持有人会议的权限范围如下：

- （一）享有《募集说明书》约定的各项权利，监督发行人履行《募集说明书》约定的义务；
- （二）了解或监督发行人与本期债券有关的重大事件；
- （三）根据法律法规的规定、本协议的约定监督债权代理人；
- （四）根据法律法规的规定、《资金账户开立和监管协议》的约定监督资金账户监管人；
- （五）审议债权持有人会议参加方提出的议案，并作出决议；
- （六）审议发行人提出的变更《募集说明书》的申请并作出决议；
- （七）决定变更或解聘债权代理人或资金账户监管人；
- （八）修改《债券持有人会议规则》；
- （九）对发行人发生减资、合并、分立、解散及申请破产情形时应采取的债权保障措施作出决议；
- （十）授权和决定债权代理人办理与本期债券有关的事宜；
- （十一）享有法律法规规定的和本协议约定的其他权利。

二、债券持有人会议的召集

（一）债券持有人会议由债权代理人负责召集。当出现下列情形之一时，债权代理人应自其知悉该等事项之日起按勤勉尽责的要求尽快发出会议通知，但会议通知的发出日不得早于会议召开日期之前 30 日，并不得晚于会议召开日期之前 15 日：

1. 发行人以书面方式向债权代理人提出变更《募集说明书》约定的要求，并提供明确的议案的；

2. 在本期债券约定的付息日或兑付日，发行人未按时、足额偿付债券本息；

3. 发行人减资、合并、分立、解散及申请破产；

4. 发行人已发行债券发行交叉违约情况；

5. 单独或合并持有本次未偿付债券 10%以上面值的债券持有人书面提出拟更换债权代理人等明确议案；

6. 发生或可能发生其他可能影响债券持有人重大利益的情况，单独或合并持有本次未偿付债券的 10%以上面值的债券持有人向债权代理人书面提议召开会议，并提供明确的议案。

（二）债权代理人在规定时间内不发出召开会议通知的，单独或合并持有本次未偿付债券 10%以上面值的债券持有人，可以要求发行人召集或自行召集、召开债券持有人会议。

（三）债券持有人会议召集通知发出后，除非因不可抗力，不得变更债券持有人会议召开时间；因不可抗力确需变更债券持有人会议召开时间的，不得因此而变更债券持有人债权登记日。

（四）债券持有人会议召集人应在监管部门指定的媒体上公告债券持有人会议通知。

（五）债券持有人会议的债权登记日不得早于债券持有人会议召开日期之前 10 日，并不得晚于债券持有人会议召开日期之前 3 日。

于债权登记日在中央国债登记结算有限责任公司、中国证券登记结算有限责任公司或适用法律规定的其他机构托管名册上登记的本次未偿还债券持有人，为有权出席该次债券持有人会议的登记持有人。

（六）召开债券持有人会议的地点原则上应在发行人住所。会议场所由发行人提供或由债券持有人会议召集人提供（发行人承担合理的场租费用，若有）。

三、议案、委托及授权事项

（一）提交债券持有人会议审议的议案由召集人负责起草。议案内容应符合法律法规的规定，在债券持有人会议的权限范围内，并有明确的议题和具体决议事项。

（二）单独或合并持有本次未偿还债券本金总额 10% 以上的债券持有人有权向债券持有人会议提出临时议案。发行人应参加债券持有人会议并可提出临时议案。临时提案人应不迟于债券持有人会议召开之日前第 10 日，将内容完整的临时提案提交召集人，召集人应在收到临时提案之日起 5 日内在监管部门指定的媒体上发出债券持有人会议补充通知，并公告临时提案内容。

除上述规定外，召集人发出债券持有人会议通知后，不得修改会议通知中已列明的提案或增加新的提案。债券持有人会议通知（包括增加临时提案的补充通知）中未列明的提案，或不符合本节第（一）条内容要求的提案不得进行表决并作出决议。

（三）债券持有人（或其法定代表人、负责人）可以亲自出席债券持有人会议并表决，也可以委托代理人代为出席并表决。债权代理人 and 发行人应当出席债券持有人会议，但无表决权（债权代理人亦为债券持有人者除外）。

（四）债券持有人本人出席会议的，应出示本人身份证明文件和

债券持有证明或适用法律规定的其他证明文件，债券持有人法定代表人或负责人出席会议的，应出示本人身份证明文件、法定代表人或负责人资格的有效证明和债券持有证明或适用法律规定的其他证明文件。委托代理人出席会议的，代理人应出示本人身份证明文件、被代理人（或其法定代表人、负责人）依法出具的投票代理委托书、被代理人身份证明文件、被代理人债券持有证明或适用法律规定的其他证明文件。

（五）债券持有人出具的委托代理出席债券持有人会议的投票代理委托书应当载明下列内容：

- （1）代理人的姓名；
- （2）是否具有表决权；
- （3）分别对列入债券持有人会议议程的每一审议事项投赞成、反对或弃权票的指示；
- （4）投票代理委托书签发日期和有效期限；
- （5）委托人签字或盖章。

（六）投票代理委托书应当注明如果债券持有人不作具体指示，债券持有人的代理人是否可以按自己的意思表决。投票代理委托书应在债券持有人会议召开 24 小时之前送交债权代理人。

四、债券持有人会议的召开

（一）债券持有人会议可以采取现场方式召开，也可以采取通讯等方式召开。

（二）债券持有人会议应由债权代理人代表担任会议主席并主持。如债权代理人未能履行职责时，由出席会议的债券持有人共同推举一名债券持有人（或债券持有人代理人）担任会议主席并主持会议；如在该次会议开始后 1 小时内未能按前述规定共同推举出会议主持，则

应当由出席该次会议的持有本次未偿还债券本金总额最多的债券持有人（或其代理人）担任会议主席并主持会议。

（三）会议主席有权经会议同意后决定休会及改变会议地点。若经会议指令，主席应当决定休会及改变会议地点。延期会议上不得对在原先正常召集的会议上未批准的事项做出决议。

五、表决、决议及会议记录

（一）向会议提交的每一议案应由与会的有权出席债券持有人会议的登记持有人或其代理投票表决。每一张债券（面值为人民币 100 元）拥有一票表决权。

（二）债券持有人会议采取记名方式投票表决。每一审议事项的表决投票，应当由至少一名债券持有人（或债券持有人代理人）、一名债权代理人代表和一名发行人代表参加清点，并由清点人当场公布表决结果。

（三）会议主席根据表决结果确认债券持有人会议决议是否获得通过，并应当在会上宣布表决结果。决议的表决结果应载入会议记录。

（四）会议主席如果对提交表决的决议结果有任何怀疑，可以对所投票数进行点算；出席会议的债券持有人（或债券持有人代理人）对会议主席宣布结果有异议的，有权在宣布表决结果后立即要求重新点票，会议主席应当即时点票。

（五）债券持有人会议审议的议案由出席会议的债券持有人或债券持有人代理人以书面投票形式表决。议案经出席会议的债券持有人或债券持有人代理人所持表决权的二分之一以上（不含本数）通过方能生效。

（六）债券持有人会议决议自作出之日起生效，适用于全体债券持有人（包括所有未参加会议或明示反对意见的债券持有人），对全

体债券持有人具有同等法律约束效力。债券持有人单独行使债权及担保权利，不得与债券持有人会议通过的有效决议相抵触。

（七）债券持有人会议对会议通知中列明的议案进行表决，作出决议；未在会议通知中列明的议案在本期债券持有人会议上不得进行表决。

（八）债权代理人应在债券持有人会议作出决议之日后二个工作日内将决议于监管部门指定的媒体上公告。

第十八条 其他应说明的事项

一、上市安排

本期债券发行结束 1 个月内，发行人将尽快就本期债券向国家有关主管部门提出在经批准的证券交易场所上市或交易流通的申请。

二、税务说明

根据国家税收法律法规，投资者投资本期债券应缴纳的有关税款由投资者承担。

第十九条 备查文件

一、备查文件

本期债券募集说明书的备查文件如下：

- （一）国家发展和改革委员会对本期债券的批准文件；
- （二）《2020 年南京地铁集团有限公司绿色债券（第一期）募集说明书》；
- （三）《2020 年南京地铁集团有限公司绿色债券（第一期）募集说明书摘要》；
- （四）发行人 2016 年度、2017 第 2018 年度经审计的财务报告及 2019 年 1-9 月未经审计的财务报表；
- （五）联合资信评估有限公司为本期债券提供的信用评级报告；
- （六）北京金诚同达（南京）律师事务所出具的法律意见书。

二、查询方式

（一）本期债券募集说明书全文刊登于国家发展和改革委员会网站和中央国债登记结算有限责任公司网站，投资者可以通过以下网站查询：

国家发展和改革委员会：www.ndrc.gov.cn

中央国债登记结算有限责任公司：www.chinabond.com.cn

（二）投资者可以在本期债券发行期限内到下列地点查阅本募集说明书全文及上述备查文件：

1、南京地铁集团有限公司

联系人：潘丽娟

联系地址：南京市玄武区中山路228号地铁大厦2710室

联系电话：025-51892710

传真：025-51892751

邮政编码：210008

2、国开证券股份有限公司

联系人：高晨亮、刘烁、包宏

联系地址：北京市西城区阜成门外大街 29 号国家开发银行 8 层

联系电话：010-88300820

传真：010-88300837

邮政编码：100037

3、南京证券股份有限公司

联系人：梅红娟、张慧、朱腾达、钱晶、林蔚

联系地址：南京市江东中路 389 号南京证券大厦 27 层

联系电话：025-84552993

传真：025-84552997

邮政编码：210019

4、中信建投证券股份有限公司

联系人：杨兴、孙江磊、崔溯雪

办公地址：北京市东城区朝阳门内大街2号凯恒中心B/E座2层

联系电话：010-85130443

传真：010-65608445

邮政编码：100010

如对本募集说明书或上述备查文件有任何疑问，可以咨询发行人或主承销商。

附表一：2020 年南京地铁集团有限公司绿色债券（第一期）发行网点表

承销商	承销商角色	发行网点名称	联系地址	联系人	联系电话
国开证券股份有限公司 ▲	主承销商	国开证券股份有限公司固定收益部	北京市西城区阜外大街 29 号	张一	010-88300537
南京证券股份有限公司	联席主承销商	债权融资总部	南京市建邺区江东中路 389 号南京证券大厦 27 层	勇胜男	025-58519379
中信建投证券股份有限公司	联席主承销商	固定收益部	北京市东城区朝阳门内大街 188 号	谢丹	010-85130660

附表二：发行人 2016-2019 年 9 月末合并资产负债表（单位：元）

项 目	2019 年 9 月 30 日 (未审数)	2018 年 12 月 31 日	2017 年 12 月 31 日	2016 年 12 月 31 日
流动资产：				
货币资金	12,562,292,348.40	9,517,961,268.93	6,913,587,559.79	11,448,778,858.19
应收票据及应收账款	34,870,255.30	117,461,807.09	175,614,402.52	197,335,169.06
预付款项	1,215,134,909.70	626,113,496.57	452,566,170.33	443,299,437.98
其他应收款	24,272,114,784.84	18,725,891,969.35	14,039,497,341.64	7,402,543,488.52
存货	2,492,727,455.03	1,645,036,269.59	1,528,017,508.83	1,361,835,816.87
其他流动资产	3,088,344,900.96	2,806,719,505.64	1,955,242,572.75	1,430,368,070.94
流动资产合计	43,665,484,654.23	33,439,184,317.17	25,064,525,555.86	22,284,160,841.56
非流动资产：				
可供出售金融资产	152,867,039.00	119,226,877.00	369,000,877.00	186,390,750.00
持有至到期投资	1,000,000.00	1,000,000.00		
长期股权投资	19,315,401.03	12,515,401.03		
投资性房地产	1,135,628,542.75	1,153,859,532.97	1,177,793,975.96	86,453,937.05
固定资产	87,195,264,390.12	88,164,383,422.40	77,792,974,821.58	79,684,057,474.49
在建工程	53,174,966,235.58	45,660,925,421.77	46,324,450,911.25	37,636,474,713.12
无形资产	8,172,908,894.47	8,174,229,002.22	7,324,555,454.74	7,473,640,593.22
长期待摊费用	481,634,582.12	471,648,026.45	341,821,413.35	294,872,681.71
递延所得税资产	0.00	18,169.91	182,265.99	249,727.08
其他非流动资产	0.00	0.00	50,000,000.00	50,000,000.00
非流动资产合计	150,333,585,085.07	143,757,805,853.75	133,380,779,719.87	125,412,139,876.67
资产总计	193,999,069,739.30	177,196,990,170.92	158,445,305,275.73	147,696,300,718.23

附表二：发行人 2016-2019 年 9 月末合并资产负债表[续]（单位：元）

项 目	2019 年 9 月 30 日 (未审数)	2018 年 12 月 31 日	2017 年 12 月 31 日	2016 年 12 月 31 日
流动负债：				
短期借款	6,785,000,000.00	3,584,900,000.00	2,580,000,000.00	3,280,000,000.00
应付票据及应付账款	2,234,497,678.41	2,736,658,018.87	2,797,771,458.21	3,446,768,997.76
预收款项	407,010,421.47	477,882,689.04	207,836,553.07	187,780,805.44
应付职工薪酬	64,841,538.22	179,790,519.64	121,633,586.85	78,499,364.47
应交税费	18,129,367.84	18,364,447.01	7,068,198.04	7,648,389.87
其他应付款	5,368,265,811.05	3,473,611,481.66	1,750,254,534.88	2,291,524,465.11
一年内到期的非流动负债	5,161,460,000.00	5,965,660,000.00	6,255,810,000.00	2,419,000,000.00
其他流动负债	5,092,143,986.04	3,240,084,024.41	329,464,329.50	247,401,584.71
流动负债合计	25,131,348,803.03	19,676,951,180.63	14,049,838,660.55	11,958,623,607.36
非流动负债：				
长期借款	80,316,588,514.32	76,909,432,860.32	71,471,432,398.92	69,749,453,530.80
应付债券	14,570,433,531.66	11,116,790,532.00	6,532,500,446.92	6,510,140,036.70
长期应付款	4,344,049,299.20	4,587,268,192.21	7,896,577,562.36	10,975,971,337.68
递延收益	700,000,000.00	500,000,000.00	300,000,000.00	0.00
非流动负债合计	99,931,071,345.18	93,113,491,584.53	86,200,510,408.20	87,235,564,905.18
负债合计	125,062,420,148.21	112,790,442,765.16	100,250,349,068.75	99,194,188,512.54
所有者权益：				
实收资本	27,671,829,558.86	27,671,829,558.86	27,671,829,558.86	20,371,065,031.21
资本公积	29,216,666,867.56	26,908,184,013.75	24,390,882,606.34	23,081,014,661.70
盈余公积	326,460,049.72	326,460,049.72	308,424,863.48	282,799,477.05
未分配利润	2,808,385,775.16	2,359,220,029.11	2,155,215,966.89	1,894,756,506.02
归属于母公司股东权益合计	60,023,342,251.30	57,265,693,651.44	54,526,352,995.57	45,629,635,675.98
少数股东权益	8,913,307,339.79	7,140,853,754.32	3,668,603,211.41	2,872,476,529.71
所有者权益合计	68,936,649,591.09	64,406,547,405.76	58,194,956,206.98	48,502,112,205.69
负债和所有者权益总计	193,999,069,739.30	177,196,990,170.92	158,445,305,275.73	147,696,300,718.23

附表三：发行人 2016-2019 年 1-9 月合并利润表（单位：元）

项 目	2019 年 1-9 月 (未审数)	2018 年度	2017 年度	2016 年度
一、营业总收入	2,117,951,430.38	2,163,598,157.13	2,008,389,766.58	1,751,934,167.98
其中：营业收入	2,117,951,430.38	2,163,598,157.13	2,008,389,766.58	1,751,934,167.98
二、营业总成本	3,666,476,383.79	4,109,516,228.24	3,398,278,656.35	2,981,961,338.21
其中：营业成本	3,490,961,390.34	3,880,992,228.79	3,217,320,719.71	2,806,230,348.19
税金及附加	17,385,478.84	28,444,899.06	24,867,235.45	29,132,611.42
销售费用	14,816,138.38	22,873,101.86	20,133,885.97	26,219,391.28
管理费用	145,463,332.38	190,151,885.96	141,039,642.26	127,993,248.29
研发费用	349,500.00			
财务费用	-2,499,456.15	-12,664,002.42	-5,099,330.63	-7,434,595.56
资产减值损失	-	-281,885.01	16,503.59	-179,665.41
加：其他收益	1,584,149,575.80	2,011,795,083.63	1,518,181,452.33	
投资收益	133,511,889.32	201,554,266.53	5,907,066.21	192,961.61
公允价值变动收益（损失以“-”号填列）				
汇兑收益（损失以“-”号填列）				
资产处置收益（损失以“-”号填列）	-13,453.37	642,549.55	1,949,065.92	-512,463.63
三、营业利润	169,123,058.34	268,073,828.60	136,148,694.69	-1,230,346,672.25
加：营业外收入	52,808,545.43	12,830,970.39	73,075,000.28	1,462,135,850.89
减：营业外支出	542,128.05	659,607.28	2,522,334.28	182,008.49
四、利润总额	221,389,475.72	280,245,191.71	206,701,360.69	231,607,170.15
减：所得税费用	13,632,239.59	59,586,348.70	13,172,328.48	11,118,400.65
五、净利润	207,757,236.13	220,658,843.01	193,529,032.21	220,488,769.50
归属于母公司所有者的净利润	468,450,330.87	222,039,248.46	346,398,210.27	533,683,994.84
少数股东损益	-260,693,094.74	-1,380,405.45	-152,869,178.06	-313,195,225.34
六、其他综合收益	-	-	-	-
七、综合收益总额	207,757,236.13	220,658,843.01	193,529,032.21	220,488,769.50
归属母公司所有者的综合收益总额	468,450,330.87	222,039,248.46	346,398,210.27	533,683,994.84
归属少数股东的综合收益总额	-260,693,094.74	-1,380,405.45	-152,869,178.06	-313,195,225.34

附表四：发行人 2016-2019 年 1-9 月合并现金流量表（单位：元）

项 目	2019 年 1-9 月 (未审数)	2018 年度	2017 年度	2016 年度
一、经营活动产生的现金流量：				
销售商品、提供劳务收到的现金	2,501,962,244.77	2,605,325,740.13	2,500,733,123.67	2,213,138,549.13
收到的税费返还	933,233.97	2,238,804.60	495,903.40	1,019,082.26
收到其他与经营活动有关的现金	1,087,726,905.72	1,128,112,427.74	4,260,630,356.58	5,426,794,901.90
经营活动现金流入小计	3,590,622,384.46	3,735,676,972.47	6,761,859,383.65	7,640,952,533.29
购买商品、接受劳务支付的现金	1,638,173,423.97	1,823,328,473.79	1,476,568,377.11	1,402,414,078.74
支付给职工以及为职工支付的现金	1,902,140,424.15	1,551,801,123.59	1,178,504,059.62	889,969,815.53
支付的各项税费	95,095,877.11	103,571,303.25	84,829,561.72	64,211,944.61
支付其他与经营活动有关的现金	306,236,909.30	28,436,329.00	2,548,866,270.70	3,393,807,902.67
经营活动现金流出小计	3,941,646,634.53	3,507,137,229.63	5,288,768,269.15	5,750,403,741.55
经营活动产生的现金流量净额	-351,024,250.07	228,539,742.84	1,473,091,114.50	1,890,548,791.74
二、投资活动产生的现金流量：				
收回投资收到的现金	1,326,999,139.33	1,232,944,656.25		
取得投资收益收到的现金	99,000.00	1,362,862.53	5,907,066.21	463,282.43
处置固定资产、无形资产和其他长期资产收回的现金净额	38,529,588.00	3,972,151.87	759,400.00	9,707,215.95
处置子公司及其他营业单位收到的现金净额	-	230,663,339.90		
收到其他与投资活动有关的现金	735,628,114.35	607,347,232.31	2,569,729.66	4,824,966,741.57
投资活动现金流入小计	2,101,255,841.68	2,076,290,242.86	9,236,195.87	4,835,137,239.95
购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金	8,200,597,126.55	11,093,537,830.30	10,249,068,310.13	16,812,766,952.77
投资支付的现金	1,039,540,162.00	2,801,955,788.49	1,291,027,108.28	1,073,030,911.67
取得子公司及其他营业单位支付的现金净额	-			
支付其他与投资活动有关的现金	3,292,181,500.67	1,710,859,396.74	239,823,013.70	3,215,699,143.36
投资活动现金流出小计	12,532,318,789.22	15,606,353,015.53	11,779,918,432.11	21,101,497,007.80
投资活动产生的现金流量净额	-10,431,062,947.54	-13,530,062,772.67	-11,770,682,236.24	-16,266,359,767.85

附表四（续）：发行人 2016-2019 年 1-9 月合并现金流量表[续]（单位：元）

项 目	2019 年 1-9 月 (未审数)	2018 年度	2017 年度	2016 年度
三、筹资活动产生的现金流量				
吸收投资收到的现金	7,380,310,092.28	12,686,958,454.98	8,978,492,230.16	8,022,400,319.28
取得借款收到的现金	22,910,780,800.00	22,291,726,558.57	16,314,618,833.23	12,542,875,000.00
发行债券收到的现金		7,476,475,000.00		2,600,000,000.00
收到其他与筹资活动有关的现金	512,578,161.74	3,000,000.00	4,860,355,828.84	5,281,447,586.56
筹资活动现金流入小计	30,803,669,054.02	34,981,685,013.55	30,153,466,892.23	28,446,722,905.84
偿还债务支付的现金	12,687,615,684.97	13,893,880,019.82	14,393,959,652.56	10,393,653,728.94
分配股利、利润或偿付利息支付的现金	4,030,790,439.73	4,970,432,632.73	4,229,338,794.63	4,835,198,039.32
支付其他与筹资活动有关的现金	258,844,652.24	221,710,618.12	5,747,990,354.27	1,474,434,073.52
筹资活动现金流出小计	16,977,250,776.94	19,086,023,270.67	24,371,288,801.46	16,703,285,841.78
筹资活动产生的现金流量净额	13,826,418,277.08	15,895,661,742.88	5,782,178,090.77	11,743,437,064.06
四、汇率变动对现金及现金等价物的影响		10,234,996.09	-19,778,267.43	18,941,110.25
五、现金及现金等价物净增加额	3,044,331,079.47	2,604,373,709.14	-4,535,191,298.40	-2,613,432,801.80
加：期初现金及现金等价物余额	8,914,144,796.93	6,309,771,087.79	10,844,962,386.19	14,062,211,659.99
六、期末现金及现金等价物余额	11,958,475,876.40	8,914,144,796.93	6,309,771,087.79	11,448,778,858.19