



峨边枢纽站-成昆复线峨边南站站前广场及配套设施项目项目情况

一、项目基本情况

（一）市县及行业专项规划概况

交通是支撑峨边绿色崛起的基础性、先导性和战略性产业。峨边，山高、路陡、沟深。交通瓶颈，严重制约峨边经济社会快速发展。要想将城市打造好，经济发展起来，就要打通交通大通道，破除绿色崛起瓶颈。

2016年9月底，峨汉高速（峨边段）暨重大交通项目集中开工仪式举行。这条全长123公里的高速公路，起于峨眉山市南侧，顺接乐雅高速公路乐峨连接线，与G93线成渝地区环线相接。总投资约210亿元，平均每公里约1.7亿元，被称为目前全省“最贵”的高速公路。随着乐山“三年交通攻坚大会战”的全面打响，峨边提出把交通攻坚大会战作为统揽全县经济社会发展全局的战略举措。奋力实施“百亿”交通工程，完成投资150亿元以上，新、改、扩建公路铁路1000公里，形成外联内畅的交通大格局，加快构建成环、成网、成体系的全域交通体系。

对外大联通。推进“一高两铁（含成昆老线）”建设，成昆铁路复线工程进展顺利，峨汉高速公路如期开工，将形成横贯东西的交通主干线；推进“一国道、一省道、二通道”建设，以国道245、省道309为重点，加快峨马路、峨沐路快速通道建设，

形成纵贯南北的交通主动脉。

对内大畅通。科学规划县乡路网，加快推进县乡村道新建改建，出台《通村公路建设管理暂行办法》。以峨马路、峨沐路等县际通道为重点，打通区域交通壁垒；全面启动建制村通畅工程34.7公里和35个贫困村83公里改善完善工程，……力争三年攻坚，形成“一高两铁（含成昆老线）”为主干、国省干道为骨架、县乡道路为经脉、通村通组路为毛细血管的交通路网格局。

峨边南站即峨边南火车站，位于乐山市峨边彝族自治县，是建设中的成昆铁路复线上的一个站点。北距乐山北站和成都南站分别是70km和166km。近年来，在各级、各部门的大力支持下，峨边县的经济和社会快速发展，交通、通讯、电力和教育等事业突飞猛进。随着峨边县“工业战略”的深入推进，城市建设作为“四大战役”的重要支撑，对峨边县的社会经济发展将起着巨大推动作用。峨边南站的开通，将为峨边县带来新的出行方式，然而现有峨边南站站区规划缺乏配套交通规划，不利于人民群众的出行。

为了完善峨边南站配套设施，为游客提供更便利更美好的出行环境和服务，同时也是为了更好的促进城市发展，十分迫切需要新建火车站站前广场和城乡客运站等配套设施，以解决车站地区内的交通问题，包括火车、公交、客运车、出租车以及社会车辆等不同交通工具之间的换乘，保障和发挥火车站功能，实现交通枢纽与城市的互动发展。项目的建设对尽快完善火车站功能、推动县域经济快速发展都具有非常重要的意义。

(二) 项目情况

1. 参与主体

实施机构：峨边彝族自治县交通运输局

项目业主：峨边彝族自治县交通运输局

2. 项目概况

峨边枢纽站-成昆复线峨边南站站前广场及配套设施项目建设内容包括峨边南站站前、配套客运站两部分。项目以成昆复线峨边站为基础，配套建设二级客运站一个，建设峨边南站站前广场及附属配套设施建设。建成后将铁路客运与公路客运相融合，并集合约化配套建设站前广场、游客集散中心及商业配套设施等。

本项目建设周期约 36 个月，即 2020 年 9 月至 2023 年 9 月，工程周期 32 个月即 2021 年 1 月至 2023 年 9 月，为更好更快完成项目的建设，在尊重建设程序和建设工程客观规律的原则下，项目建设进度安排如下：

2.1. 2020 年 9 月至 2020 年 10 月，完成项目建议书、可研报告编写及评审，完成项目立项、审批。

2.2. 2020 年 11 月至 2020 年 12 月，完成地质勘察，完成项目的方案设计、技术设计，完成项目招标，签订工程施工合同、工程监理合同，完成三通一平，办理建设工程规划许可证、施工许可证。

2.3. 项目计划 2021 年 1 月开始开工建设，2023 年 9 月建设完成。

2.4.2023 年 12 月，项目竣工验收。

二、经济社会效益分析

（一）社会效益分析

社会评价从以人为本的原则出发，研究拟建项目的社会影响分析、项目与所在地区的相互适应性分析和社会风险分析。本项目在其建设过程中和完成后，必然会影响到峨边县的社会与经济发展，包括产生的正面影响和负面影响。

1. 与项目关系密切的主要群体分析

与项目关系密切的主要群体是项目沿线双侧各 3 公里范围内居住的居民，项目建设过程中他们是短期受损者，项目建设完工后，改善了当地的交通运输、排水设施状况、工作及生活环境，他们将成为长期受益者。

项目区域房地产开发商、建筑商。工程建成后，良好的交通配套设施、良好的环境将提升沿线城市的土地价值，促进房屋的开发和销售，他们是项目建设的最大受益者。

外来人员（游客）。本项目建设为前来旅游、投资等的人员提供了充分的必要的市政设施配套，完善了城市基础设施，提供了更好的城市服务水平，他们也是本项目实施的直接受益者。

2. 主要社会效益分析

2.1. 项目特点

本项目作为城市交通基础设施建设项目，是关系到城市发展的重大项目，投资大，影响深远，具有多目标特点。市政建设项目有别于一般的工业项目和区域项目的评价，它有自身的特点：

(1) 交通基础设施建设项目的非盈利性

城市系统是为整个城市提供社会化服务的。没有任何人，任何部门能够脱离它而存在，它具有公共服务的性质。

(2) 交通基础设施建设项目效益的间接性和综合性

交通基础设施建设项目的投资收益主要表现为服务对象效益的提高，即它的效益主要是在项目的外部，其中包括因为没有该项目而造成的损失。另外，市政建设项目的效益具有显著的综合性，即不仅产生经济效益（国民经济效益），同时也产生社会效益，项目建设社会效益主要表现在对区域交通的提档升级、土地价值效果、对旅游业促进效果、就业效果，居民提高生活质量效果、自然和生态环境的影响效果等。

(3) 交通基础设施建设项目的效益的滞后性

交通基础建设项目在质量、空间和时间上，必须与城市发展保持一致，与城市近期、中期、长期的发展规划相协调。根据建设项目自身的特点，对社会发展目标贡献往往有从小到大及影响深度不断增加的过程。

2.2. 项目建成后的主要功能和重要作用

本项目作为重要的城市基础设施，对峨边县、乐山市未来社会经济发展具有十分重要的作用。

(1) 是成昆复线峨边南站配套建设的需要

成昆复线峨边南站的建设和运营极大方便了峨边人民出行，也为峨边县更好地融入周边县市打下了良好的基础，这将给峨边县经济尤其是工业和旅游业带来深远的影响。站前广场为峨边火

车站配套设施，主要功能为来往车站出租车、公交车以及社会车辆提供停车、休息场地，同时为来峨边旅游的游客提供咨询、接待服务场所。项目的建设是完善峨边站功能的需要。

（2）提高车站客运服务品质，增强旅客出行幸福感

既有峨边长途客运站偏小，站房内无任何降温取暖设施设备。候车厅内出行旅客候车舒适度极差，夏季旅客高峰期间不得不忍受酷暑的煎熬，冬季候车的旅客也会受着严寒的困扰，不符合现代客运站房“以人为本，人便其行”的设计理念，降低了当地铁路客运的服务品质，严重影响出行旅客的幸福感和满意度。站房的外观和内部装修也与峨边城市形象及现代化需求不相适应，急需通过改造升级来弥补。因此，新建峨边长途客运站是提高车站客运服务品质，增强旅客出行幸福感的需要。

（3）满足峨边区长途客运需求，提升车站现代化水平

未来的峨边将大力发展旅游业等本土产业，高速公路、成昆2线的建成投入使用，车站旅客发送到达量将大幅提升，现有的站房面积和车站办理旅客能力将难以满足规划年度的旅客出行需求。只有通过车站的改造升级，才能满足未来旅客的出行需求，同时改造升级在引入先进的设施设备，进而提升车站现代化水平。因此，新建峨边长途客运站是满足峨边区铁路客运需求，提升车站现代化水平的需要。

3. 负面影响及对策

3.1. 负面影响

（1）本项目将与其他已建、在建管网连接，建议尽快启动

项目建设，完善区域规划路网，避免造成断头路，影响随道路实施的排污管网整体效益的发挥。

(2) 项目在建设过程要注意配合道路的实施，以节省投资，同时处理好沿线的交通组织以及扰民问题。

2. 减少负面影响的对策

(1) 工程设计方案环保节能措施

●路线的平面设计尽可能沿路、河、低矮地而布置，以减少不必要的房屋拆迁和单位搬迁。

●人工构造物和附属设施，其造型和色调做到与区域自然景观协调，为市民提供安全、优美、舒适、整洁的旅行和休憩环境。

(2) 施工时采取的水土保持措施

●施工时，路基取土、弃土应做到规范化，取土坑应尽可能设置在沿坡地处，弃土应充分利用在填方路基段，严禁沿路两侧堆弃，导致因雨季水土流失造成河流的污染。

●施工时，应先做好路肩挡土墙，并做好边坡防护。在雨季来临之前，在填筑路基坡脚边缘、取土场及弃土堆边缘，场地设置土工布围栏，避免拦截工程引起的水土流失。

●施工时，施工人员集中的居民点生活污水不得随地倾倒，生活垃圾要集中处理。

●含有害物质的建筑材料堆放点要远离社区居民点，工程废料和建筑垃圾不得随意堆放，必须及时运走。

●材料在运输途中，应采取封闭或遮盖措施，避免抛撒。粉煤灰运输应湿取湿运。

(3) 绿化植被恢复

施工结束后，对破坏的绿地要给予尽量恢复，使项目建成后与周围自然环境相协调，保持生态平衡，创造良好的城市视觉景观效果。

(4) 社会经济环境影响对策

●在经过居民密集的敏感路段，严禁夜间施工。对运输车辆及施工机械应加强维修，保证运输车辆及施工机械处于良好的工作状态，降低噪声对周围环境的影响。

●对因项目建设而受到影响的企事业单位和居民，应给予合理的补偿，以保证企事业单位和居民能尽快恢复正常的生产运作和生活。

4. 项目与所在地相互适应性分析

项目的实施将会显著改善峨边县重大交通基础设施现状，故此项目的建设实施得到了地区人民政府的高度重视和大力支持。沿线企业事业单位、公司及广大的居民和游客是项目的直接受益者，项目的实施将使城市承载能力得以改善，环境得以美化。因此，本项目的建设将会得到当地居民的积极支持，项目所在地的社会环境、人文条件适应项目的建设与发展。

5. 社会效益评价结论

项目直接影响区为峨边县成昆复线铁路沿线；间接影响区定为峨边县全县。本项目实施后，将显著改善峨边县交通运输状况，促进城市社会经济的全面可持续发展与繁荣。建设带来的负面影响，主要是对沿线居民的影响问题，企事业单位的施工期交通组

织问题以及施工和运营中对环境带来一定的污染,但只要采取积极有效的措施都是可以得到妥善解决的。项目所在地的社会环境、人文环境条件适应项目的建设与可持续发展,社会风险很小。

(二) 经济效益分析

1. 该项目的建设能够有效促进峨边县经济发展,并带动相关产业发展,极大方便峨边人民出行、完善火车站功能,为峨边县更好地融入周边县市打下了良好的基础。同时,这将给峨边县经济尤其是工业和旅游业带来深远的影响,有力促进当地经济的繁荣发展和社会稳定,为当地财政收入做出应有的贡献。项目的实施具有显著的社会效益。

2. 项目拟建设在改建铁路成都至昆明线峨眉至米易段峨边南站站前、配套客运站距离南站站前广场约 1.4 公里,选址符合项目建设区域土地利用总体规划,国土资源部门已经出具用地说明文件,可保证项目用地要求,而且项目建设区域交通运输便利,可利用公用工程设施,水、电、汽等能源供应有保障。从建设条件方面来看,项目选择合理,建设条件较好。

3. 项目建设地周围大气、土壤、植物等自然环境状况良好,无水源地、自然保护区、文物景观等环境敏感点,建设单位对建设期和生产经营过程中产生的“三废”进行综合治理达标后排放,对环境影响程度较小,职工劳动安全卫生措施有保障。

4. 拟建项目总投资额约为 1.5 亿元。通过综合测算,该项目经济效益、生态效益、社会效益十分显著。并且选址合理,符合峨边县城市发展规划,建设条件基本具备,区域市场迫切需要,

经济指标合格，地理位置优越，项目投资风险较小，对峨边县经济社会发展等的提升起到积极作用。

三、项目投资估算及资金筹措方案

（一）投资估算

峨边枢纽站-成昆复线峨边南站站前广场及配套设施项目总投资约 15000.00 万元，其中静态投资 13788.00 万元，债券发行费用 12.00 万元，项目建设期利息费用 1200.00 万元。

（二）资金筹措方案

1. 资金筹集情况

根据政府相关部门批复和项目规划情况，本项目总投资 15000.00 万元，其中资本金 3000.00 万元由峨边彝族自治县财政局预算支出（含项目建设期利息及债券发行费用 1212.00 万元），占总投资的 20.00%，项目资本金满足国务院对固定资产投资项目资本金比例要求。本次计划通过申请自求平衡专项资金的方式筹集 12000.00 万元。

2. 资金使用计划

表 1 项目资金使用计划表

序号	项目名称	合计	建设期		
			2021 年	2022 年	2023 年
1	资金使用	15000.00	10000.00	2500.00	2500.00
1.1	建设投资	13788.00	9672.00	2098.00	2018.00
1.2	专项债利息	1200.00	320.00	400.00	480.00
1.3	债券发行费用	12.00	8.00	2.00	2.00
2	资金筹集	15000.00	10000.00	2500.00	2500.00

2.1	资本金	3000.00	2000.00	500.00	500.00
2.2	专项债券资金	12000.00	8000.00	2000.00	2000.00

四、项目预期收益、成本及融资平衡情况

(一) 预期收益

1. 项目收入

项目本身所产生的收益主要来源于项目的停车场收入、广告收入、商业出租收入、客运站运营收入、摆渡车收入。

停车场收入：2034.11 万元；

广告收入：18567.48 万元；

商业出租收入：1619.70 万元；

客运站运营收入：10395.32 万元

摆渡车收入：157.39 万元。

2. 项目成本

运营期内总计运营成本为：29004.29 万元。

(二) 资金测算平衡情况

本项目，预期实现的运营净收入能够合理保障偿还融资本金和利息，对本期债券本息的覆盖率为 1.15 倍，能够实现项目收益和融资自求平衡。

表 2 峨边枢纽站-成昆复线峨边南站站前广场及配套设施项目资金测算平衡表

项目	项目	合计	2021 年	2022 年	2023 年	2024 年	2025 年	2026 年	2027 年	2028 年	2029 年	2030 年	2031 年	2032 年	2033 年	2034 年	2035 年	2036 年	2037 年
	资金来源																		
1	项目资本金	3,000.00	2,000.00	500.00	500.00														
1.1	财政性投入	3,000.00	2,000.00	500.00	500.00														
1.2	项目业主自筹	-																	
2	融资资金	12,000.00	8,000.00	2,000.00	2,000.00														
2.1	政府专项债券本金	12,000.00	8,000.00	2,000.00	2,000.00														
2.2	市场化融资本金	-																	
3	息前净现金流量	22,127.28			- .00	1,185.17	1,267.85	1,350.85	1,426.32	1,505.54	1,708.98	1,676.34	1,652.29	1,662.35	1,666.21	1,787.94	1,798.93	1,723.42	1,715.09
	资金来源小计	37,127.28	10,000.00	2,500.00	2,500.00	1,185.17	1,267.85	1,350.85	1,426.32	1,505.54	1,708.98	1,676.34	1,652.29	1,662.35	1,666.21	1,787.94	1,798.93	1,723.42	1,715.09
	资金占用																		

1	项目投资 (不含发行费及利息)	13,788.00	9,672.00	2,098.00	2,018.00														
2	发行费	12.00	8.00	2.00	2.00														
3	归还专项债券本金	12,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	8,000.00	2,000.00	2,000.00
4	归还专项债券利息	7,200.00	320.00	400.00	480.00	480.00	480.00	480.00	480.00	480.00	480.00	480.00	480.00	480.00	480.00	480.00	480.00	160.00	80.00
7	资金占用小计	33,000.00	10,000.00	2,500.00	2,500.00	480.00	480.00	480.00	480.00	480.00	480.00	480.00	480.00	480.00	480.00	480.00	8,480.00	2,160.00	2,080.00
当年资金结余		4,127.28	-	-	-	705.17	787.85	870.85	946.32	1,025.54	1,228.98	1,196.34	1,172.29	1,182.35	1,186.21	1,307.94	-6,681.07	-436.58	-364.91
期末累计资金结余			-	-	-	705.17	1,493.02	2,363.87	3,310.18	4,335.72	5,564.71	6,761.05	7,933.34	9,115.70	10,301.91	11,609.84	4,928.77	4,492.19	4,127.28
收益覆盖倍数		1.15																	



五、项目绩效目标

总投资：15000.00 万元；

收入：32774.00 万元。

六、潜在影响项目的风险评估

（一）项目可能风险

（一）投资风险

本项目总体规模大、周期较长，施工条件、人工成本、材料、运输等费用都存在不确定或不可预见因素。因此本项目可能因工程量超过预计值、工程费用上涨导致总投资增加。

（二）融资风险

本项目所需资金受宏观经济形势的变化、经济政策的调整、融资成本变化等影响，这些因素都有可能影响资金来源的可靠性、充足性和及时性。

（三）工程管理风险

本项目中施工难度相对较大，有可能造成施工困难等问题。

（四）社会风险

本项目作为城市基础设施建设类项目，社会关注度程度高，社会敏感性强。若项目成功，则社会效益显著；但是，如果项目建设中出现违规操作或发生安全事故，将造成非常严重的社会影响。

（五）外部协作条件风险

本项目涉及层面广泛，包含了政府的计划、财政、规划、国土、城建等部门，以及使用单位、投资方、设计单位、施工单位、监理单位等，牵扯面广，协调工作难度和工作量很大。项目各相关方之间的协调的失误和拖延，都有可能造成项目的延误或损失。

（二）风险防范对策

（一）评估方法

按照风险损失的大小和损失发生的可能性，将风险程度划分为4个等级（一般风险、较大风险、严重风险、灾难性风险），并针对每一风险因素，以定性分析方法评估其风险程度。

（二）投资风险对策

项目业主加强对工程设计和概算资金控制，在不影响质量、工期前期下，通过公开招标降低工程造价。在施工中加强资金监督管理，防止项目实施过程中建设费用超支，同时积极争取税费优惠政策。

（三）融资风险对策

针对项目资金来源的可靠性、充足性和及时性的风险，项目建设过程中应当对建设工期进行周密准确的安排，协调好工程进度。与财政部门加强协调，力保建设资金及时到位。

（四）工程建设管理

业主应通过公开招投标形式，选择有资质、有资信的单位，参与本项目的建设管理，在施工进度上应避开雨季，项目应采用

成熟可靠的技术，并认真做好施工图审查、各阶段的验收工作，不能流于形式。并尽力做好勘探工作，避免出现工程风险损失。

（五）社会风险对策

为杜绝负面社会影响，在项目建设全过程中严格按照有关法规操作，做到公开、公平、公正；特别强调施工质量与施工安全，建立完善的安全管理制度和安全责任制度。

（六）外部协作条件风险对策

针对项目协调工作难度大、外部配套设施和配套政策条件尚不确定的特点，项目实施过程中，将建立各相关方的协调联络体系，加强沟通协调；通过协议、责任书等形式明确各方权责，力争外部配套设施和配套政策及时到位，杜绝推诿、拖延现象。

七、还款保障情况

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

八、主管部门和项目单位职责

该项目涉及多个职能部门，为统一组织，保障协调各项工作的顺利开展，责任部门进行明确分工。具体分工如下：

1. 实施机构：峨边彝族自治县交通运输局

主要职责包括：向县委、县政府总结项目实施情况，贯彻落实上级指示要求；研究解决项目实施中的其他重大问题。

2. 项目资金主管部门：峨边彝族自治县财政局

主要职责包括：配合落实项目申请专项债券资金；监督专项债券资金的实际使用情况及对本期债券本息的按期偿付情况。

3. 项目业主单位：峨边彝族自治县交通运输局

主要职责包括：严格落实资金管理和使用计划，根据项目实施计划开展工程建设等相关工作；保证项目资金的使用与项目实施进度相匹配；定期向行业主管部门、实施机构及项目资金主管部门汇报项目实施进度及项目资金使用情况。

九、补充说明

此项目债券资金总需求 12000 万元，根据地方政府债务限额管理要求和项目实施进展情况，2018 年-2021 年已发行 5000 万元。本次拟继续发行 2000 万元，期限 15 年。该项目实施内容及收益来源未发生变动，在不超过项目债券总需求情况下，债券分批次跨年发行对项目整体融资平衡不构成实质影响。