

川藏铁路引入成都枢纽天府至朝阳湖段（新津段）项目情况说明

一、项目基本情况

（一）市县及行业专项规划概况

本项目深度融入《成都市“十四五”综合交通运输发展规划》战略框架，作为成都建设践行新发展理念的公园城市示范区的重要交通支撑工程。项目通过新建 80.602 公里主线及 13.448 公里联络线，实现川藏铁路与成都枢纽“两主两辅”客站体系的有机衔接，显著提升成都南站作为国际性综合交通枢纽的辐射能力，形成“东进南拓”战略的轨道交通大动脉。

项目建设严格遵循《成都市城市总体规划（2021-2035 年）》空间布局要求，在龙泉山城市森林公园区段采用 65.40% 的桥梁占比设计，通过连续梁跨越生态敏感区，同步实施绿化景观提升工程，打造“轨道上的公园城市”示范段。新建寿安、新津南等车站与 TOD 综合开发深度融合，规划建设集交通、商业、居住于一体的新型城市空间，推动城市发展模式从“空间拓展”向“品质提升”转型。

（二）项目情况

1. 参与主体

实施机构：成都市新津区交通运输局

项目业主：成都市新津城乡建设投资有限公司

2. 项目概况

项目名称：川藏铁路引入成都枢纽天府至朝阳湖段(新津段)

项目所属领域：交通基础设施-铁路

项目建设工期：42 个月

项目区位：成都市内。

项目说明：本项目为新建工程，资产无抵押或质押情况。

主要内容：（一）新建天府站至朝阳湖站正线 80.6 公里。

（二）新建本线至成昆铁路普兴站联络线 10.1 公里，至成昆铁路昆明方向联络线 3.4 公里。

（三）全线共设天府、新津南、寿安、蒲江、朝阳湖等 5 座车站。结合川藏铁路雅林段可研批复，寿安综合保障基地在寿安站接轨，培训及卫生保障基地布局在车站周边。预留基础设施维修段、客车存车场、焊轨基地等段所设施布局条件。

二、经济社会效益分析

1. 经济效益

川藏铁路引入成都枢纽天府至朝阳湖段项目具有显著的经济效益，主要体现在促进区域经济发展、提升运输效率与降低成本、带动相关产业发展以及土地综合开发增值等方面。这些效益不仅有助于推动项目所在地的经济增长，还将对整个区域的经济格局产生积极而深远的影响。

促进区域经济发展：加强西藏与成渝地区双城经济圈、长江

中游、长三角等城市群的联系，缩短时空距离，实现产业协同互补，促进区域经济协调发展。如推动西藏与内地生产生活资源要素快速流动，带动西藏旅游业等产业发展，优化产业结构升级，增强西藏自我发展能力。

提升运输效率与降低成本：作为进出藏快速便捷的客货运输主通道，承担大量客货运量，提高运输效率。同时，改善运输组织，减少运输时间和成本。例如，成都至拉萨的时间大幅缩短，降低了物流成本，提高了运输的时效性和经济性。

带动相关产业发展：带动旅游业繁荣，促进沿线旅游资源开发，吸引更多游客。推动物流、建筑、装备制造等相关产业发展，创造更多就业机会和经济效益。如寿安站的铁路综合保障基地和物流基地，促进了物流产业的发展。

土地综合开发增值：项目建设带动沿线土地增值，促进土地综合开发。沿线站点周边的土地利用价值提升，为城市发展和产业布局提供新的机遇，进一步推动区域经济发展。

2. 社会效益

川藏铁路引入成都枢纽天府至朝阳湖段项目具有显著的社会效益，主要体现在加强区域联系、推动经济发展、促进民族团结以及提升交通基础设施水平等方面。

加强区域联系：本项目西接川藏铁路雅林段，东接成自、成达万高铁，极大地缩短了西藏与成渝地区双城经济圈、长江中游、长三角等城市群的时空距离。如建成后成都至拉萨仅需 10 小时，上海至拉萨可实现朝发夕至，加强了区域间的经济、文化、

人员交流，促进产业协同互补，推动区域经济协调发展。

推动经济发展：带动沿线旅游业繁荣，促进旅游资源开发，吸引更多游客。同时，推动物流、建筑、装备制造等相关产业发展，创造大量就业机会，增加居民收入。沿线站点周边的土地增值，促进土地综合开发利用，为城市发展和产业布局提供新机遇。

促进民族团结：川藏铁路沿线是藏族主要聚居区，本项目的建设可将西藏与成渝城市群紧密连接，促进西藏和内地生产生活资源要素快速流动，发挥成渝城市群对西藏的辐射带动作用，推动西藏经济社会发展，加快群众脱贫致富，增强民族凝聚力，促进民族团结和社会稳定。

完善铁路网布局：作为川藏铁路的重要组成部分，本项目完善了进出藏多层次、多径路铁路通道布局，提升了路网覆盖面，构筑西藏地区铁路网，形成川藏间综合运输体系，增强了区域交通基础设施的抗灾能力和运输可靠性。

提升交通基础设施水平：项目新建线路、车站、桥隧等设施，提高了区域交通基础设施的现代化水平，改善了交通运输条件，提升了运输效率和服务质量，为人们的出行和货物运输提供了更加便捷、高效、安全的选择。

因此，本项目的建成产生的经济社会效益显著。

三、项目投资估算及资金筹措方案

（一）投资估算

本项目总投资为 1262163.64 万元，新津段项目估算总投资 39000.00 万元，其中静态总投资为 36847.20 万元，占比 94.48%，建设期利息为 2121.60 万元，占比 5.44%；发行费用为 31.2 万元，占比 0.08%。

（二）资金筹措方案

1. 资金筹集情况

本项目资本金来源：本项目资本金为 7800.00 万元，占总投资的 20.0%，资本金来源于企业自筹，资本金根据项目建设实际情况计划分批次予以拨付。

融资来源：本项目拟发行专项债券总额 31200.00 万元，占总投资的 80.0%。其中：第一年债券资金 31200.00 万元。发行债券期限为 15 年，债券利率按 3.40% 测算，发行费为面值的 1%。

2. 资金使用计划

项目所筹资金将根据项目实施计划和实时建设进度来进行合理分配，且将全部投资于本项目，具体数额应当根据进度支出。在保证项目工程投资资金充足的情况下，充分利用且不浪费当年度专项债券融资额度。按照建设进度，总投资计划分年度投入。

资金筹措与使用表

单位：万元

序号	投资构成	合计	建设期	
			第 1 年	第 2 年
一	资金使用	39000.00	35100.00	3900.00
1	静态建设总投资	36847.20	34008.00	2839.20
2	建设期债券利息	2121.60	1060.80	1060.80

3	债券发行费用	31.20	31.20	0.00
二	资金筹措	39000.00	35100.00	3900.00
1	项目企业自筹	7800.00	3900.00	3900.00
2	专项债券	31200.00	31200.00	0.00

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

本项目的收入主要来源于一般公共预算收入计提、经营性土地费收入计提等。项目收入具有较强的可行性。

项目运营期总收入为 114223.81 万元。

2. 项目成本

项目成本主要有经营成本（工资及福利费、维修保养费、管理费、燃料及动力费）、折旧摊销费、财务费用、相关税费等。

项目运营期总成本费用为 53592.67 万元。

(二) 资金测算平衡情况

若项目在满足上述资金筹集计划、项目实施计划、资金使用计划及预期收益的假设前提下，政府专项债到期日累计资金结余 40208.32 万元，项目在预测期内可实现息前净现金流 85198.72 万元，政府专项债券到期本息合计 47112.00 万元，本项目息前净现金流的收益覆盖倍数为 1.81 倍，期间不存在资金缺口。

川藏铁路引入成都枢纽天府至朝阳湖段（新津段）资金测算平衡表

单位：万元

序号	项目	合计	建设期		运营期								
			第1年	第2年	第3年	第4年	第5年	第6年	第7年	第8年	第9年		
一	经营活动产生的净现金流量 (1-2)	85198.72			5904.93	5933.24	5962.12	5991.58	6021.62	6052.27	6083.54		
1	现金流入	114223.81			7876.50	7916.55	7957.40	7999.07	8041.57	8084.92	8129.14		
1.1	经营收入	114223.81			7876.50	7916.55	7957.40	7999.07	8041.57	8084.92	8129.14		
1.2	补贴收入	0.00											
2	现金流出	29025.09			1971.57	1983.31	1995.28	2007.49	2019.95	2032.65	2045.60		
2.1	经营成本	6941.33			479.65	481.95	484.30	486.69	489.13	491.61	494.14		
2.2	相关税费+企业所得税	22083.76			1491.92	1501.36	1510.98	1520.80	1530.82	1541.04	1551.46		
二	投资活动净现金流量 (1-2)	-36847.20	-34008.00	-2839.20									
1	现金流入												
1.1	处置投资物												
1.2	收到其他投资												

2	现金流出	36847.20	34008.00	2839.20															
2.1	建设投资（静态总投资）	36847.20	34008.00	2839.20															
2.2	维持运营投资																		
三	筹措活动净现金流量（1-2）	-8143.20	34008.00	2839.20	-1060.80	-1060.80	-1060.80	-1060.80	-1060.80	-1060.80	-1060.80	-1060.80	-1060.80	-1060.80	-1060.80	-1060.80	-1060.80	-1060.80	-1060.80
1	现金流入	39000.00	35100.00	3900.00															
1.1	项目企业自筹投入	7800.00	3900.00	3900.00															
1.2	专项债券资金	31200.00	31200.00	0.00															
1.3	市场化融资																		
2	现金流出	47143.20	1092.00	1060.80	1060.80	1060.80	1060.80	1060.80	1060.80	1060.80	1060.80	1060.80	1060.80	1060.80	1060.80	1060.80	1060.80	1060.80	1060.80
2.1	市场化融资利息																		
2.2	支付债券利息	15912.00	1060.80	1060.80	1060.80	1060.80	1060.80	1060.80	1060.80	1060.80	1060.80	1060.80	1060.80	1060.80	1060.80	1060.80	1060.80	1060.80	1060.80
2.3	支付债券发行费用	31.20	31.20	0.00															
2.4	支付市场化融资发行费用																		
2.5	支付专项债券	31200.00																	

(续上表)

序 号	项 目	合 计								
			第 10 年	第 11 年	第 12 年	第 13 年	第 14 年	第 15 年	第 16 年	
一	经营活动产生的净现金流量 (1-2)	85198.72	6115.44	6147.97	6181.16	6215.02	6249.55	6284.77	6055.51	
1	现金流入	114223.81	8174.24	8220.25	8267.17	8315.04	8363.86	8413.65	8464.45	
1.1	经营收入	114223.81	8174.24	8220.25	8267.17	8315.04	8363.86	8413.65	8464.45	
1.2	补贴收入	0.00								
2	现金流出	29025.09	2058.80	2072.28	2086.01	2100.02	2114.31	2128.88	2408.94	
2.1	经营成本	6941.33	496.71	499.34	502.01	504.73	507.51	510.34	513.22	
2.2	相关税费+企业所得税	22083.76	1562.09	1572.94	1584.00	1595.29	1606.80	1618.54	1895.72	
二	投资活动净现金流量 (1-2)	-36847.20								
1	现金流入									
1.1	处置投资物									
1.2	收到其他投资									
2	现金流出	36847.20								
2.1	建设投资 (静态总投资)	36847.20								
2.2	维持运营投资									
三	筹资活动净现金流量 (1-2)	-8143.20	-1060.80	-1060.80	-1060.80	-1060.80	-1060.80	-32260.80	0.00	
1	现金流入	39000.00								

五、项目绩效目标

1. 年度总体目标

目标 1: 完成项目前期设计、勘察、预算造价等前期手续, 完成项目基础设施建设建设。

目标 2: 工程按时开工。

目标 3: 项目工程款支付按时支付。

目标 4: 按时取得项目开工许可证。

2. 数量目标

目标 1: 新建线路长度 80.602km, 另设衔接既有成昆铁路普兴站间(上下行双向)的联络线, 折单长度合计 10.083km, 衔接成昆铁路昆明方向(昆明往雅安方向上行单向)的联络线长度 3.365km。新建车站 3 座(寿安、新津南、蒲江), 改建车站 1 座(普兴), 新建桥隧合计长 54.886km, 桥隧比 68.10%; 其中, 桥梁 45 座长 52.716km, 占线路长度的 65.40%, 隧道 2 座计 2.170km, 占线路全长的 2.69%。

目标 2: 新建新津南站。

3. 质量目标

目标 1: 项目竣工验收达标率 $\geq 95\%$ 。

目标 2: 项目设计方案变更率 $\leq 5\%$ 。

目标 3: 项目主体工程合格率 $\geq 95\%$ 。

目标 4: 项目返工率 $\leq 5\%$ 。

目标 5: 设备质量合格率 $\geq 95\%$ 。

目标 6: 设备故障率 $\leq 5\%$ 。

4. 时效目标

本项目债券发行期为 15 年。债券 15 年内还本付息，在保障市场化原则保障债权人合法的权益的前提下，新津区政府可根据项目实施及收益情况采用到期还本、提前偿还、分年偿还、发行含债权债券等本金偿还方式还本付息。

5. 经济效益目标

通过项目收入对应收入，实现收益与融资自求平衡。

6. 社会效益目标

目标 1：建筑（工程）综合利用率 $\geq 90\%$ 。

目标 2：设施正常运转率 $\geq 90\%$ 。

目标 3：设备利用率 $\geq 90\%$ 。

7. 生态效益目标

目标 1：水电能源节约率 $\geq 95\%$ 。

目标 2：片区人居环境改善达成预期目标。

8. 可持续影响目标

目标 1：项目运营期限 ≥ 20 年。

目标 2：设备使用年限 ≥ 20 年。

六、潜在影响项目的风险评估

（一）影响项目施工进度或正常运营的风险及控制措施

1. 自然环境和施工条件

风险识别：自然环境和施工条件风险主要是指恶劣的自然条件，恶劣的气候和环境，恶劣的现场条件以及不利的地理环境等。

风险控制措施：由自然环境和施工条件造成的风险最好的控制措施是通过购买保险等方式进行风险转移，风险转移是向保险公司投保，将项目部分风险损失转移给保险公司承担，本项目在建设期按照国家规定强制购买工程一切险，本项目保险费已按规定计入项目总投资其它建设费用类。

2. 来源于施工方的风险因素

风险识别：施工方的风险因素主要由施工技术不当、管理方案不完善导致。管理者及工程人员的水平和工作态度的影响；

风险控制措施：在招标和工程实施中应确保相关人员的素质和水平，特别是设计负责人和专业负责人、总监理工程师、施工项目经理、业主代表及各类管理人员。

3. 来源于设计单位的风险因素

风险识别：设计风险主要体现在设计质量、设计变更两个方面。设计质量风险，因设计单位水平不足，导致项目设计不合理，技术方案表达不充分，质量达不到国家相关规范要求，或评审、验证不够充分，导致设计缺陷；设计变更会影响施工安排，会导致施工进度延误，造成承包人工期推延和经济损失。

风险控制措施：应拟订规划设计大纲，明确设计质量标准。在设计阶段，设计单位因充分解项目情况，勘察仔细，因地制宜，评估到位，设计合理、规范满足国家规范、标准，评审环节充分验证、符合仔细，保证设计质量。阶段设计完成后，应进行全面审核，内容包括计划投资、方案比选、文件规范、结构安全、工艺先进性、技术合理性、施工可行性。提交施工图后及时报送进

行施工图审查、设计交底和图纸会审。

4. 来源于供应商的风险因素

风险识别：来源于供应商的风险因素包括选择供应商不当，供应商自担风险的能力较低，劳动力市场、材料市场、设备市场等，这些市场价格的变化，特别是价格的上涨。造成供应商违约，不能按质按量按期完成分包工程，从而影响整个工程的进度或发生经济损失；

风险控制措施：项目在选择供应商时，应选择信誉好、实力强、自担风险能力较高的供应商，或设置合理的调价机制，对价格上涨风情况进行一定的调价约定，降低供应商违约风险。同时可以通过收取履约保证金的方式，降低违约风险。

5. 资金落实情况

风险识别：资金落实风险主要是因资金不能及时到位，导致项目建设停工或拖延；或是利率变化导致融资成本升高而形成的。

风险控制措施：加强对项目的资金管理，落实建设资金，保证工程按期完工。

6. 工程事故

风险识别：工程事故风险主要存在于施工过程中，施工中人的不安全行为、物的不安全状态、作业环境的不安全因素和管理缺陷是项目发生工程事故的主要原因，必须采取有针对性的控制措施。

风险控制措施：工程事故问题是建设工程项目的核心问题，

存在较大风险。在项目前期招标过程中，选定设计、监理、施工、设备材料供应商时，应把安全和防止质量事故作为重要因素考虑。在审查相关单位设计文件、监理实施细则、施工组织设计、设备招标文件以及签合同时都应给予足够重视。项目建设期间，必须在安全危险源识别、评估基础上，编制施工组织设计和施工方案，制定安全技术措施和施工现场临时用电方案；对危险性较大分部分项工程，编制专项安全施工方案。应派驻经验丰富的甲方代表加强该方面工作，遇到质量、安全隐患及时提出整改要求。

（二）影响项目收益的风险及控制措施

1. 经营风险

风险识别：经营风险是指生产经营的不确定性带来的风险。若项目的经营未能达到预测值，将影响项目整体收益，对债券还本付息产生影响。

风险控制措施：要求项目管理单位密切关注项目运营成本及业务体系，保证还本付息资金。

2. 市场风险

风险识别：在专项债券存续期内，国际、国内宏观经济环境的变化，国家经济政策变动等因素会引起债务资本市场利率的波动，市场利率波动将会对本项目的财务成本产生一定影响，进而影响项目投资收益的平衡。

风险控制措施：要求项目单位合理安排债券发行金额和债券期限，做好债券的期限配比、还款计划和资金准备。

3. 财务风险

风险识别：由于项目建设周期较长，如果在项目建设过程中，受市场因素影响，项目施工所需的原材料价格上涨，将导致项目施工成本增加，财务负担加重，进而影响项目建设进度，以及项目建设期内专项债券的利息兑付，因此面临一定财务风险。

风险控制措施：项目可行性研究报告编制过程中，在测算项目总投资时已考虑相关风险。同时，在项目建设过程中，加强项目施工预算管理、招标及合同管理，尽可能控制建设成本。

（三）影响融资平衡结果的风险及控制措施

1. 投资测算不准确风险

风险识别：投资测算不准确风险是指在项目收益测算时，出租率、出租单价的假设，测算结果可能与实际结果存在一定的差距；此外，测算可能含有不可避免的人为误差。因此，投资测算不准确会影响到项目整体的收益、成本，对债券还本付息造成影响。

风险控制措施：对测算中出租率、出租单价的基本假设进行合理性评估，应当符合当地经济社会发展的现实情况；对投资测算的部分由专业的会计师事务所进行复核，尽可能的减小人为误差到可控范围。

2. 利率波动风险

风险识别：利率波动风险是指因利率变动，导致付息资产（如贷款或债券）而承担价值波动的风险。由于在本项目中，融资收益平衡专项债属于固定利率债券。若未来市场利率下降，政府的

融资成本相较于当时的市场利率水平则偏高，对其产生不利影响。

风险控制措施：可约定提前还债，降低利率波动带来融资成本变高的风险。

3. 存续债券置换不畅风险

风险识别：存续债券置换不畅风险，因债券置换有助于推动我国地方政府债务管理体制变革，有效化解地方政府存量债务风险，减轻地方政府的偿债压力，降低债务成本。债券置换过程中，可能存在操作性的风险，债权人、债务人等利益相关方不能达成一致共识，造成置换不畅的后果。

风险控制措施：不可一味用行政措施来规避操作风险，关键在于有效提高法制化程度和水平。可约定提前还债，降低利率波动带来融资成本变高的风险；完善政府市场定价机制，构成合理的地方政府债券利率的合理区间；根据地方的实际情况，建立完善债券风险预警机制和监控机制，且在操作工程中要严格按照要求执行，从而保障投资者的利益。

八、主管部门职责

项目主管部门为成都市新津区交通运输局，主管部门将会配合做好本地区项目收益专项债券发行准备工作，及时准确提供相关资料，配合做好信息披露、信用评级、资产评估等工作。项目运行过程中，主管部门将主动披露项目施工期间的施工进度、项目收益专项债券资金使用情况、项目运营期间的收支情况等信

息。在债券资金管理方面，行业主管部门将会履行项目建设运营管理责任，加强成本控制，确保项目形成的专项收入应收尽收，并按照规定及时足额上交。年终时，行业主管部门配合财政部门编制项目收益债券收支决算，在政府性基金预算报告中全面、准确反映项目收益专项债券收入、支出、还本付息、发行费用、取得的收入等情况。债券对应资产管理方面，主管部门将会协同财政部门将各类项目收益专项债券对应项目形成的资产纳入国有资产管理，建立相应的资产登记和统计报告制度，加强资产日常统计和动态监控。

九、补充说明

根据发行计划及额度安排，此项目 2025 年拟申请发行 31200.00 万元，本次拟发行 3650.00 万元，期限 15 年。