

2025 年甘肃省人民政府专项债券用途调整项目

# 实 施 方 案

甘肃省人民政府国有资产监督管理委员会

2025 年 8 月

2025 年甘肃省专项债券用途调整项目

# 实施方案

甘肃省铁路投资建设集团有限公司

2025 年 8 月





甘肃省地方政府债券资金用途调整信息公开表									
区划	债券全称	债券类型	发行年度	发行额度（万元）	原项目情况			调整项目情况	
					原项目名称	项目类型	调减金额（万元）	拟调整项目名称	调整金额（万元）
省本级	2023年甘肃省政“一带一路”专项债券(二期)——2023年甘肃省政府专项债券(六期)	专项	2023年	106000	兰新客专兰州至西宁段(甘肃省境内)达速提质工程	0201 铁路（含城际铁路和铁路专用线）	9000	新建西宁至成都铁路（甘肃段）	0201 铁路（含城际铁路和铁路专用线） 9000

# 目录

一、区域简介 .....	1
二、项目概况 .....	4
(一) 债券发行计划 .....	4
(二) 项目概况表 .....	5
三、编制依据原则和项目总投资情况 .....	7
(一) 编制依据与原则 .....	7
(二) 项目总投资情况 .....	7
四、项目资金来源 .....	8
五、项目预期收益、成本及融资平衡等情况 .....	9
(一) 项目收入预计 .....	9
(二) 项目成本预计 .....	10
(三) 资金平衡测算 .....	11
六、小结 .....	12
七、对专项债券投资者保护措施 .....	12
(一) 严格执行债券资金专款专用 .....	12
(二) 加强信用评级体系 .....	13
(三) 健全信息披露机制 .....	13
八、潜在影响项目收益和融资平衡结构的风险及控制措施 .....	14
(一) 市场风险及控制措施 .....	14
(二) 财务风险及控制措施 .....	14
(三) 管理风险及控制措施 .....	15
(四) 经营风险及控制措施 .....	15
(五) 政策风险及控制措施 .....	16
九、主管部门职责 .....	17
附件：“新建西宁至成都铁路（甘肃段）”项目实施方案 .....	19

## 一、区域简介

甘肃省，简称“甘”或“陇”，位于中国西北地区中心地带，地处黄河中上游，东接陕西，南邻四川，西连青海、新疆，北靠内蒙古、宁夏并与蒙古人民共和国接壤，是中国西北地区中心省份之一，在国家发展全局中具有重要的政治和经济地位，国家对其资金及政策支持力度大，可持续性强。甘肃省地域呈狭长状，东西长 1655 公里，南北宽 530 公里，总面积 42.58 万平方千米，占中国国土总面积的 4.44%，居全国第七。甘肃省下辖兰州、金昌、白银、天水、嘉峪关、平凉、庆阳、武威、张掖、酒泉、定西和陇南 12 个地级市，以及临夏回族和甘南藏族 2 个自治州、17 个市辖区、5 个县级市、57 个县和 7 个自治县，省会为兰州市。截至 2024 年底，甘肃省常住人口 2458.34 万人。

甘肃省人民政府驻地：甘肃省兰州市城关区中央广场 1 号。现任领导：省委书记胡昌升，省长任振鹤。

发展情况：

2022—2024 年，甘肃省地区生产总值持续增长，增速同比波动增长。其中，2022 年，受公共卫生安全事件影响，甘肃省经济增速同比放缓至 4.4%，2023 年全省经济增速同比有所恢复，2024 年，甘肃省全省地区生产总值增速小幅放缓至 5.8%，高于全国水平 0.8 个百分点。其中，第一产业增加值 1621.7 亿元，同比增长 6.6%；第二产业增加值 4436.4 亿元，同比增长 7.6%；第三产业增加值 6944.8 亿元，同比增长 4.6%。

发展目标：

甘肃省 2035 年现代化建设远景目标包括：经济综合实力和科技创新能力大幅跃升，经济总量和城乡居民人均收入有所提升，进入创新型省份行列；基本实现新型工业化、信息化、城镇化、农业现代化，民营经济和新兴产业占比大幅提升，建成甘肃特色现代化经济体系；生态文明建设取得重大成就，绿色生产生活方式广泛形成，国家碳排放达峰目标任务全面落实，生态环境根本好转，美丽甘肃建设目标基本实现；在“一带一路”倡议中的地位和作用更加突出，形成全方位对外开放新格局；人均地区生产总值接近全国平均水平，基本公共服务实现均等化，城乡区域发展进一步协调。

发展规划：

经济发展方面，以新发展理念为引领的高质量发展体系更加完善，发展质量和效益持续提升，地区生产总值年均增长达到 6.5%。改革开放方面，重点领域和关键环节改革实现新突破，市场体系不断健全，服务型政府建设取得重要成效，营商环境全面优化，市场主体活力有效激发。“一带一路”倡议高水平推进，开放型经济加快发展，更好融入国内大循环、国内国际双循环。社会文明方面，公共文化服务体系和文化产业体系更加健全，实现文化旅游资源大省向文化强省旅游大省迈进。生态建设方面，黄河流域生态保护和高质量发展深入推进，国土空间保护开发格局得到优化，能源资源



配置效率大幅提高等。

近三年财政经济情况如下表所示：

表 1-1：甘肃省财政经济数据

单位：亿元

项目	2022 年	2023 年	2024 年
地区生产总值（亿元）	11121.37	11863.84	13002.9
地区生产总值增速（%）	4.4	6.4	5.8
人均地区生产总值（万元）	4.46	4.79	5.28
三次产业结构	13.48：35.32：51.19	13.83：34.40：51.77	12.5：34.1：53.4
全省工业增加值（亿元）	3274.67	3389.56	3503.7
固定资产投资增速（%）	10.14	5.95	3.2
社会消费品零售总额（亿元）	3922.20	4329.70	4133.2
进出口总额（亿元）	567.97	491.61	615.4
城镇化率（%）	54.19	55.49	56.83
居民人均可支配收入（元）	23273	25001	26612
一般公共预算收入（亿元）	907.65	1003.58	1051.42
其中：税收收入（亿元）	582.79	698.65	682.64
一般公共预算收入增长率（%）	-9.40	10.57	6.4
上级补助收入（亿元）	3203.37	3431.73	3668.05
一般公共预算支出（亿元）	4257.16	4521.82	4781.75
财政自给率（%）	21.32	22.19	21.99
政府性基金收入（亿元）	370.95	371.81	342.96
地方综合财力（亿元）	4481.97	4807.12	5062.43
地方政府法定债务余额（亿元）	6086.90	7107.00	8313.2
地方政府法定债务限额（亿元）	6390.80	7258.30	9373.3

表 1-2：甘肃省财政收入构成情况

单位：亿元

项目	2022 年	2023 年	2024 年
一般公共预算收入总计	5015.72	5710.53	5698.13
政府性基金收入总计	1675.41	1490.85	1873.31
国有资本经营收入总计	33.03	69.79	107.60
财政收入总计	6724.16	7271.17	7679.04

表 1-3：甘肃省政府债务余额情况表

单位：亿元

项目	2022 年底	2023 年底	2024 年底
政府债务余额	6086.9	7107.0	8313.2
其中：一般债务	2413.5	2743.2	2885.0
专项债务	3673.4	4363.9	5428.2

## 二、项目概况

本次根据甘肃省铁路投资建设集团有限公司《甘肃铁投集团关于申请调整兰新客专兰州至西宁段（甘肃省境内）达速提质工程项目专项债用途的请示》文件，省级铁路调整部分地方政府债券资金用途的项目共 1 个：兰新客专兰州至西宁段（甘肃省境内）达速提质工程项目，2023 年甘肃省政“一带一路”专项债券（二期）——2023 年甘肃省专项债券（六期）发行专项债券 9000 万元，将兰新客专兰州至西宁段（甘肃省境内）达速提质工程项目债券资金 9000 万元调整至两部委审核通过的新建西宁至成都铁路（甘肃段）”项目。具体情况如下：

### （一）项目基本情况

#### 1. 项目名称

新建西宁至成都铁路甘肃段

#### 2. 项目建设背景

该项目是加强“丝绸之路经济带”和“长江经济带”两大经济带联系，贯彻西部大开发战略，促进区域经济协调发展的需要。国家提出“丝绸之路经济带”和“长江经济带”实施东西双向开放的国家战略。西宁是丝绸之路经济带的重要节点，成都是长江经济带的重要战略支点，本项目对架构两大经济带陆路联通桥梁，为地域辽阔的西北地区、人口相对集中的西南地区间高效的经济协作和协调发展提供了

便捷的交通基础设施保障,对于实现西部地区协调发展具有重要的现实意义,是贯彻落实国家发展战略的重要举措。

该项目是构筑并补强西北至西南地区客运通道,形成“八纵八横”兰(西)广高铁通道的需要。《中长期铁路网规划》提出形成以“八纵八横”主通道为骨架、区域连接线衔接、城际铁路补充的高速铁路网,实现省会城市高速铁路通达、区际之间高效便捷相连。本项目作为兰(西)广高铁通道的组成部分,北端与兰新高铁连通,在合作地区与兰合铁路连通,沟通青海、甘肃、新疆等西北地区,南端通过成都铁路枢纽衔接成渝高铁、成贵高铁等通道,沟通西南地区,有效拓展高速铁路网的服务范围。项目建成后,西宁至成都的旅行时间将由现状的15h缩短到4.5h以内,大幅缩短西北至西南地区的时空距离,对构筑并补强西北至西南地区客运通道,完善“八纵八横”高速铁路网布局具有重要意义。

该项目是完善区域路网布局,提高路网通道安全性和可靠性的需要本线是国家“八纵八横”高速铁路纵向主通道兰(西)广通道的重组成部分,是国家西部铁路网中重要的纵向通道之一,在区域路网中起到连接西北与西南、沟通华南路网的作用。目前青甘川三省交界的少数民族聚居区黄南州、甘南州和阿坝州尚无铁路通达,本项目的建设将填补这一地区铁路空白。本项目与既有宝成线、在建的兰渝线、规划的格成线等共同构成西北与西南的区际铁路通道体系,缓解兰州铁路枢纽的客货运输压力,进一步优化完善区域



路网结构，增强路网机动灵活性，提高区际通道安全可靠。

该项目是促进沿线资源开发和产业升级，加快城镇化进程的需要项目沿线地区经济总体属于欠发达地区，产业结构不大合理，但沿线区域矿产和旅游资源丰富，本项目的建设，可为沿线地区国土旅游资源的开发创造良好条件，带动相关产业发展升级；沿线及区域城镇化率较低，城镇化进程缓慢，城镇化发展极不均衡。通过本项目的建设，以兰西城市群、成渝城市群作为区域经济发展的引擎，带动海东、黄南、临夏、甘南、阿坝以及其它周边区县经济发展，增强产业集聚能力，从而提高区域整体城镇化建设水平。

该项目是改变沿线贫困地区封闭落后面貌，加快扶贫开发的需要。项目沿线海东、黄南、甘南、阿坝地区均属特殊贫困地区，也是全国集中连片特殊类型贫困地区之一。因自然条件严酷，生态环境脆弱，灾害频繁，加之信息闭塞，交通不便，扶贫成本高，脱贫难度大等因素成为区域扶贫攻坚主战场。本项目能够明显带动贫困地区经济发展，符合国家扶贫政策要求，对促进沿线少数民族地区经济发展，改变沿线贫困带封闭落后面貌，促进扶贫开发具有重要意义。

该项目是维护少数民族地区社会稳定，促进民族团结，为抵御高寒地区。地震及冰雪灾害和战略需求提供运力保障的需要沿线地区地处高寒地区，境内江河纵横、草地无垠，自然条件复杂，道路交通严重受制于季节气候的影响，冬春



两季公路路面多因结冰导致车辆难于通行，交通基础设施严重不足。同时，本项目经过青海省海东、黄南、甘肃省甘南、四川省阿坝等少数民族集居区，其中藏族群众占全国（除西藏外）的60%以上，其社会稳定对西藏稳定有十分重要的作用，本项目的建设对抵御高寒边远地区地震、冰雪灾害和战略需求，改变沿线封闭落后面貌，加强少数民族地区民族团结、维护藏族聚居区的政治和社会稳定具有十分重要的意义。

综上所述，本线是加强“丝绸之路经济带”和“长江经济带”两大经济带联系，贯彻西部大开发战略，促进区域经济协调发展的需要；是构筑并补强西北至西南地区客运通道，形成“八纵八横”兰（西）广高铁通道的需要；是完善区域路网布局，提高路网通道安全性和可靠性的需要；是促进沿线国土资源旅游资源开发和产业升级，加快城镇化进程的需要；是改变沿线贫困地区封闭落后面貌，加快扶贫开发的需要；是维护少数民族地区社会稳定，促进民族团结，为抵御高寒地区冰雪灾害和战略需求提供运力保障的需要。因此，本项目的建设是必要的。

### 3. 线路位置及走向和建设规模

新建线路自西宁枢纽海东西站引出，经青海省海东市、黄南藏族自治州，甘肃省甘南藏族自治州，四川省阿坝藏族自治州，与在建成兰铁路成都至黄胜关段黄胜关站接轨

后，共线引入成都枢纽。

西宁至成都线路全长 836.5 公里，利用既有兰新高铁 26.3 公里，利用在建成兰铁路 307.7 公里，新建兰新高铁接轨站海东西至黄胜关正线长度 502.5 公里，其中青海省境内新建长度 146.12km，甘肃省境内新建长度 183.47km，四川省境内新建长度 172.86km 全线设站 19 座（含既有海东西站、在建黄胜关站）。

#### 4. 项目功能定位与建设标准

新建西宁至成都铁路是西北地区连接西南、沟通华南的重要铁路通道，是西宁（兰州）至成都的便捷通道，是中长期高速铁路网“八纵八横”中兰（西）广高铁通道的组成部分，是青、新至西南地区客运主通道，同时也是一条国土资源开发性的线路。因此本线的功能定位是以客为主、兼顾沿线少量货运的一条区际快速铁路干线。

##### （1）建设标准

铁路等级：I 级。

设计速度：200km/h，部分路段预留提速至 250km/h 平面条件。

正线数目：双线。

最小平面曲线半径：一般路段 3500m（困难路段 2800m）。

限制坡度：25‰。

牵引种类：电力牵引。

牵引质量：1500 吨。

到发线有效长度：650 米。

列车运行控制方式：CTCS-2 列控系统。

闭塞类型：自动闭塞。

## 5. 建设进度计划

本项目建设期为 90 个月，自 2020 年中旬至 2027 年底。

## 6. 项目合规合法性审批情况

（1）2019 年 4 月 8 日，甘肃省发展和改革委员会签发《甘肃省发展和改革委员会关于上报新建铁路西宁至成都线（甘肃段）社会稳定风险评估意见的报告》（甘发改交运〔2019〕300 号）。

（2）2019 年 5 月 22 日，取得甘肃省自然资源厅《甘肃省自然资源厅关于新建铁路西宁至成都线西宁至黄胜关段（甘肃省境内）项目规划选址的批复》（甘资规划发〔2019〕19 号）

（3）2019 年 5 月 22 日，取得甘肃省自然资源厅《新建铁路西宁至成都线西宁至黄胜关段（甘肃省境内）建设项目选址意见书》（甘自然资源办第〔2019〕11 号）。

（4）2019 年 12 月 29 日，甘肃省人民政府签发《甘肃省人民政府关于报送西宁至成都铁路甘肃段项目出资



承诺文件的函》（甘政函〔2019〕151号）。

（5）2019年12月，取得中铁第一勘察设计院集团有限公司《新建铁路西宁至成都线西宁至黄胜关段可行性研究报告总说明书》。

（6）2020年1月9日，取得国家发展和改革委员会下发的《国家发展改革委关于新建西宁至成都铁路可行性研究报告的批复》（发改基础〔2020〕38号）。

（7）2020年5月17日，取得中国国家铁路集团有限公司《国铁集团青海省人民政府甘肃省人民政府关于新建西宁至成都铁路先期开工工程初步设计的批复》（铁鉴函〔2020〕187号）。

（8）2021年2月1日，自然资源部办公厅下发《自然资源部办公厅关于新建西宁至成都铁路（甘肃段）建设项目控制性工程先行用地的复函》（自然资办函〔2021〕208号）。

（9）2021年7月20日，取得中华人民共和国水利部《新建西宁至成都铁路西宁至黄胜关段水土保持方案审批准予行政许可决定书》（水许可决〔2021〕39号）。

（10）2021年10月28日，取得中国国家铁路集团有限公司发展和改革部《国铁集团发展和改革部关于新建西宁至成都线西宁至黄胜关段节能报告的审查意见》

（发改节环函〔2021〕110号）。

（11）2022年5月30日，取得中华人民共和国生态环境部《关于新建西宁至成都铁路西宁至黄胜关段环境影响报告书的批复》（环审〔2022〕62号）。

（12）2022年8月23日，取得中国国家铁路集团有限公司《国铁集团青海省人民政府甘肃省人民政府四川省人民政府关于新建西宁至成都铁路初步设计的批复》（铁鉴函〔2022〕364号）。

（13）2022年8月23日，取得中国国家铁路集团有限公司《国铁集团青海省人民政府甘肃省人民政府四川省人民政府关于西宁至成都铁路西宁至黄胜关段化隆站等13座站房综合楼初步设计的批复》（铁鉴函〔2022〕365号）。

## （二）项目管理单位情况

项目管理单位：甘肃省铁路投资建设集团有限公司。

项目管理单位基本情况：集团公司成立于2018年8月，注册资本为300亿元整，注册地址为甘肃省兰州市北滨河东路69号，其经营范围主要为：全省合资铁路项目建设资金的管理与合资铁路项目的投资、经营管理；铁路资产的资本运营等。

项目管理单位负责人：王锋

### （三）项目实施单位情况

项目实施单位：成兰铁路有限责任公司

项目实施单位基本情况：成兰铁路有限责任公司成立于2010年11月19日，注册资本1151.6亿元人民币，注册地址为四川省成都金牛高新技术产业园区蜀西路46号一栋二单元4-14层，其经营范围主要为：建设工程施工；公共铁路运输；房地产开发经验；国内货物运输代理、技术服务、技术开发、技术咨询。

项目实施单位负责人：付国成

### 三、项目投资估算及资金筹措方案

#### （一）项目投资估算

本项目预计总投资为334.352亿元，其中：工程投资费用329.646亿元，建设期债券利息4.65亿元，债券发行费用0.056亿元。详细情况见表1：

**表1：项目投资估算表**

**单位：亿元**

项目名称	工程投资费用	动车机组购置费	建设期债券利息	债券发行费用	合计
新建西宁至成都铁路(甘肃段)	329.646	-	4.65	0.056	334.352

#### （二）项目资金筹措

本项目预计总投资334.352亿元，其中企业自筹资金278.352亿元，专项债券56.00亿元，其中：已发行21.00亿元，本次拟调整“2023年甘肃省政府‘一带一路’专项债券（二期）-2023年甘肃省政府专项债券（六期）”筹集资



金 0.90 亿元，期后拟发行 34.10 亿元。详细情况见表 2：

**表 2：项目资金筹措表**

**单位：亿元**

项目名称	资金来源				
	合计	自筹资金	银行贷款等 市场化融资	财政资金	专项债券
新建西宁至成都铁路（甘肃段）	334.352	278.352	-	-	56.00

#### 四、项目预期收益、成本及融资平衡等情况

本项目作为跨省铁路建设项目，项目可行性研究报告编制单位已对项目投资规模与资金筹措按照青海省、甘肃省、四川省进行了剥离，以便于不同省针对本省进行经济效益测算。

因此，本项目发行专项债券所涉及的投资规模与资金筹措、预期收益与成本支出，以及债券发行方案和项目收益与融资平衡测算，均引用项目可行性研究报告剥离出来的甘肃段的预测数据进行测算分析，特此说明。

##### （一）专项债券发行计划

根据项目投资进度计划，本项目拟发行债券总额度为 56.00 亿元，前期已发行 21.00 亿元，本次拟调整“2023 年甘肃省政府‘一带一路’专项债券（二期）-2023 年甘肃省政府专项债券（六期）”筹集资金 0.90 亿元，后续计划发行 34.10 亿元，预计总本息合计 99.846 亿元。详细情况见表 3：

**表 3:专项债发行计划表**

**单位：亿元**

发行性质	发行年度	发行规模	付息方式	发行期限
------	------	------	------	------

首次发行	2020年	1 亿元	半年付息，到期还本	30 年
第二次发行	2021 年	3 亿元	半年付息，到期还本	30 年
第三次发行	2024 年	12 亿元	半年付息，到期还本	30 年
第四次发行	2025 年	5 亿元	半年付息，到期还本	30 年
本次发行	2025 年	0.9 亿元	半年付息，到期还本	30 年
后续拟发行	-	34.1 亿元	半年付息，到期还本	30 年
合计		56 亿元		30 年

## （二）项目预期收益测算

### 1. 项目预期收入测算

根据项目可行性研究报告，本项目投入运营后的项目收入主要包括经营性收入（客运收入、货运收入）。其中：客运收入为通过销售客票实现的主营业务收入，货运收入为按运输方式分为整车、零担、集装箱运费。

本线旅客列车运行有动车组列车、普速旅客列车，动车组列车按 200km/h、普速旅客列车按 160km/h 组织行车。评价参照铁路总公司《关于深化铁路建设项目经济评价工作的通知》，客、货运价率分别为：

客运价：动车组运价率为 0.29 元/人公里，普速客车运价率为 0.12 元/人公里。

货运价：本次评价货运运价率按国铁平均运价 0.16 元/tkm。

根据《中长期铁路网规划》，西宁至成都铁路是中长期高



速铁路网“八纵八横”中兰（西）广高铁通道的组成部分，定位为以客为主、兼顾少量货运，是一条客、货共线的区际快速铁路干线。

### （1）客运收入

本次客运运量预测采用“四阶段法”，首先根据全国铁路运量预测和区域客运量发展趋势，对区域客运总量进行生成和分布预测，在分析区际间铁路通道功能分工及合理吸引范围的基础上，预测出项目趋势型客运量；结合项目沿线社会经济发展现状，产业布局构成以及工业、旅游业等相关行业发展规划，预测项目建成后产生的转移运量与诱增运量，综合趋势、转移、诱增运量，确定本项目承担的客运量与客车对数。

#### ①趋势客流预测

本线建成后将在区域路网中构筑西北—西南区际交流客运主通道，承担大部分西北与西南区域之间的趋势型旅客交流，分析客流构成主要为西南人口稠密地区向西北的劳务客流和旅游客流为主。根据区域铁路客运量预测，结合趋势 OD 交流及本线与相邻线路分工，分析确定本线趋势客流详见下表。

**趋势型客流预测表**

**单位：万人**

区段	2030年	2035年	2045年
西宁 - 合作	398	667	953

合作 - 黄胜关	792	1298	1845
----------	-----	------	------

## ② 转移客流预测

目前项目沿线 G213 国道长途过境客车日均交通量近 180 辆/日，全年客流量 80 万人。随着本项目的实施，将分流部分公路客流和相关铁路客流。本次预测采用 Logit 模型计算项目实施前后通道各方式的分担率，将分担率的变化认定为本项目的转移效果。预测本线的转移客运量详见下表。

**转移客流预测表**

**单位：万人**

区段	2030年	2035年	2045年
西宁 - 合作	117	129	142
合作 - 黄胜关	233	256	282

## ③ 诱增客流预测

本项目诱增客流分为沿线居民出行诱增客流和项目直接吸引范围内的新增旅游客流。

居民出行诱增客流：项目沿线除西宁、成都外的大部分范围属于少数民族集聚地区，人口平均密度仅 21 人/平方千米，远低于全国平均 170 人/平方千米水平，采用乘车系数、诱增模型等多种方法预测沿线居民出行，诱增出行及客流密度见下表。

**沿线各地区居民诱增出行表**

地区	分类	单位	2017年	2030年	2035年	2045年
海东	人口	万人	144	142	143	145
	本线铁路客流	万人次		28	30	33
黄南	人口	万人	27	27	28	30
	本线铁路客流	万人次		5	6	7
甘南	人口	万人	73	71	73	75
	本线铁路客流	万人次		14	15	17
阿坝	人口	万人	92	93	94	95
	本线铁路客流	万人次		19	20	22

旅游客流：沿线吸引区旅游资源富集，现状项目沿线旅游客流达到 4430 万人（不含西宁、成都），结合沿线各主要景区旅游客流铁路分担率、旅游客流流向、淡旺季特征，预测本线各区段诱增旅游客流淡旺季密度见下表。

**居民出行诱增客流密度表**

**单位：万人**

区段	居民诱增出行客流		
	2030年	2035年	2045年
西宁-合作	14	15	17
合作-黄胜关	17	26	29

**诱增旅游客流密度表**

区段	旅游客流（万人/年）			旺季日均（人/日）			淡季日均（人/日）		
	2030年	2035年	2045年	2030年	2035年	2045年	2030年	2035年	2045年
西宁-合作	56	64	71	1843	2094	2349	1280	1454	1632

合作-黄胜关	123	139	147	4039	4556	4818	2805	3164	3346
--------	-----	-----	-----	------	------	------	------	------	------

汇总沿线居民出行诱增客流和旅游客流，得到诱增客流密度见下表。

**诱增客流密度表**

**单位：万人**

区段	诱增客流		
	2030年	2035年	2045年
西宁-合作	70	79	88
合作-黄胜关	140	157	175

根据上述趋势、转移和诱增客流预测，汇总各区段客流密度详见下表。

**区段客流密度预测汇总表**

**单位：万人**

区段	趋势客流			转移客流			诱增客流			合计		
	2030年	2035年	2045年	2030年	2035年	2045年	2030年	2035年	2045年	2030年	2035年	2045年
西宁-合作	398	667	953	117	129	142	70	79	88	586	874	1183
合作-黄胜关	792	1298	1845	233	256	282	140	157	175	1165	1711	2302

## （2）货运收入

本线仅在承担青海中东部地区至四川西部、云南地区的直通货物交流时具有 211km 的距离优势，从可能承担的直通货物流量来看，研究年度青海中东部地区发往川西、云南地区货物分别为 227 万吨、330 万吨、500 万吨，主要



为煤炭、化肥、钢铁、其他等；川西及云南地区发往青海中东部地区货物分别为 81 万吨、135 万吨、182 万吨，主要为磷矿、其他等，详见表

**区际货物交流表**

**单位：万吨**

年度		2013年		2014年		2015年		2016年		2017年		2030年		2035年		2045年	
		下行	上行	下行	上行	下行	上行	下行	上行	下行	上行	下行	上行	下行	上行	下行	上行
西宁地区与川西、	小计	62	77	45	101	73	43	33	9	10	8	75	114	120	189	162	285
云南地区	化肥	4	8	10	12	11	19			9	4	5	15	13	20	16	25
	钢铁	1	14		11		10		3		3	2	30	5	35	8	40
	煤炭		48		70		6						60		120		200
	磷矿	51		30		60		25				60		90		120	
	其他	6	7	5	8	2	8	8	6	1	1	8	9	12	14	18	20
格尔木地区与川西、云南地区	小计	3	72	5	103	3	113	1	37	3	49	6	113	15	141	20	215
	化肥	1	42	1	68	1	70			1	31	1	70	3	90	5	150
	煤炭		5						18				8		11		15
	其他	2	25	4	35	2	43	1	19	2	18	5	35	12	40	15	50
合计		65	149	50	204	76	156	34	46	13	57	81	227	135	330	182	500

从本线周边线路路网分工来看，兰渝线作为规划的疆煤外运主通道之一，定位为西北至西南地区货运主通道，南北端分别直接连接重庆、兰州两大枢纽，并在中段通过宝成南段与成都枢纽相连，与枢纽内相关线路衔接顺畅，径路顺直，未来能力也将有较大富裕，因此，研究年度青

海中东部地区至四川西部、云南地区的 500 万吨直通货物交流完全可以由兰渝线分流。

此外，项目沿线经过多个国家层面的限制开发区域（重点生态功能区）和禁止开发区域，地质条件复杂，生态环境脆弱，客观上也不适宜承担大规模的大宗物资。

综上，根据研究年度区域相关线路功能定位及分工、直通货物流量流向、沿线主体功能区规划及生态环境分布等因素，分析认为，本线不承担路网通过运量，青海中东部地区到西南地区的货物运输主要考虑由兰渝线承担。

**本线区段货流密度表**

**单位：万吨**

区段	货流密度					
	2030年		2035年		2045年	
	上行	下行	上行	下行	上行	下行
西宁-合作	65	30	85	37	102	42
合作-黄胜关	73	40	104	53	135	69

**（3）客货运量汇总**

根据以上本线客货运量预测结果，汇总见下表。

**本线区段货流密度、旅客列车对数汇总表**

**单位：万吨、对/日**

区段	2030年					2035年					2045年				
	货流密度		客流密度	客车对数		货流密度		客流密度	客车对数		货流密度		客流密度	客车对数	
	上行	下行		旺季	淡季	上行	下行		旺季	淡季	上行	下行		旺季	淡季
西宁-合作	65	30	586	31	24	85	37	874	42	36	102	42	1183	52	45

合作-黄胜关	77	40	1165	58	46	104	53	1711	78	65	135	69	2302	95	82
--------	----	----	------	----	----	-----	----	------	----	----	-----	----	------	----	----

据上所述，本项目预计 2028 年建成通车，在运营期内，  
 预计实现经营性总收入约为 445.00 亿元。详细情况见表 4：

表 4：项目收入预测表

单位：亿元

年度	里程数	动车运价率 (元/人公里)	动车对数	普列运价率 (元/人公里)	普列对数	客流密度 (万人)	客运量 (万人)	货物运价率 (元/吨公里)	上行货流密度 (万吨)	下行货流密度 (万吨)	货运收入 (甘肃段)	客运收入 (甘肃段)	合计收入
2020年	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2021年	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2022年	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2023年	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2024年	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2025年	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2026年	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2027年	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2028年	183.47	0.29	15.00	0.12	10.00	1751.00	2252	0.16	142.00	70.00	0.26	8.47	8.73



年度	里程数	动车运价率 (元/公里)	动车对数	普列运价率 (元/公里)	普列对数	客流密度 (万人)	客运量 (万人)	货物运价率 (元/吨公里)	上行货流密度 (万吨)	下行货流密度 (万吨)	货运收入 (甘肃段)	客运收入 (甘肃段)	合计收入
2029年	183.47	0.29	17.00	0.12	10.00	1751.00	2350	0.16	142.00	70.00	0.26	8.84	9.10
2030年	183.47	0.29	19.00	0.12	11.00	1751.00	2457	0.16	142.00	70.00	0.26	9.24	9.50
2031年	183.47	0.29	21.00	0.12	11.00	1918.00	2646	0.16	152.00	75.00	0.28	9.95	10.23
2032年	183.47	0.29	23.00	0.12	12.00	2084.00	2859	0.16	162.00	80.00	0.30	10.75	11.05
2033年	183.47	0.29	24.00	0.12	12.00	2250.00	3091	0.16	172.00	85.00	0.32	11.62	11.94
2034年	183.47	0.29	25.00	0.12	13.00	2416.00	3342	0.16	180.00	90.00	0.33	12.57	12.90
2035年	183.47	0.29	26.00	0.12	14.00	2585.00	3615	0.16	189.00	90.00	0.34	13.60	13.94
2036年	183.47	0.29	26.00	0.12	14.00	2685.00	3722	0.16	195.00	92.00	0.35	14.00	14.35
2037年	183.47	0.29	27.00	0.12	15.00	2785.00	3834	0.16	200.00	94.00	0.36	14.42	14.78
2038年	183.47	0.29	27.00	0.12	15.00	2885.00	3951	0.16	205.00	96.00	0.37	14.86	15.23
2039年	183.47	0.29	28.00	0.12	16.00	2985.00	4071	0.16	210.00	98.00	0.38	15.31	15.69

年度	里程数	动车运价率 (元/公里)	动车对数	普列运价率 (元/公里)	普列对数	客流密度 (万人)	客运量 (万人)	货物运价率 (元/吨公里)	上行货流密度 (万吨)	下行货流密度 (万吨)	货运收入 (甘肃段)	客运收入 (甘肃段)	合计收入
2040年	183.47	0.29	28.00	0.12	16.00	3085.00	4194	0.16	215.00	100.00	0.39	15.77	16.16
2041年	183.47	0.29	29.00	0.12	17.00	3185.00	4319	0.16	220.00	102.00	0.40	16.24	16.64
2042年	183.47	0.29	29.00	0.12	17.00	3285.00	4450	0.16	225.00	104.00	0.40	16.74	17.14
2043年	183.47	0.29	30.00	0.12	18.00	3385.00	4586	0.16	230.00	106.00	0.41	17.25	17.66
2044年	183.47	0.29	30.00	0.12	18.00	3485.00	4724	0.16	235.00	108.00	0.42	17.77	18.19
2045年	183.47	0.29	31.00	0.12	19.00	3485.00	4866	0.16	237.00	111.00	0.43	18.30	18.73
2046年	183.47	0.29	31.00	0.12	19.00	3585.00	5017	0.16	239.00	111.00	0.43	18.87	19.30
2047年	183.47	0.29	31.00	0.12	19.00	3685.00	5171	0.16	241.00	111.00	0.43	19.45	19.88
2048年	183.47	0.29	31.00	0.12	19.00	3785.00	5327	0.16	243.00	111.00	0.43	20.04	20.47
2049年	183.47	0.29	31.00	0.12	19.00	3885.00	5332	0.16	245.00	111.00	0.44	20.05	20.49
2050年	183.47	0.29	31.00	0.12	19.00	3890.00	5335	0.16	247.00	111.00	0.44	20.07	20.51

年度	里程数	动车运价率 (元/人公里)	动车对数	普列运价率 (元/人公里)	普列对数	客流密度 (万人)	客运量 (万人)	货物运价率 (元/吨公里)	上行货流密度 (万吨)	下行货流密度 (万吨)	货运收入 (甘肃段)	客运收入 (甘肃段)	合计收入
2051年	183.47	0.29	31.00	0.12	19.00	3895.00	5338	0.16	247.00	111.00	0.44	20.09	20.53
2052年	183.47	0.29	31.00	0.12	19.00	3895.00	5338	0.16	247.00	111.00	0.44	20.09	20.53
2053年	183.47	0.29	31.00	0.12	19.00	3895.00	5338	0.16	247.00	111.00	0.44	20.09	20.53
2054年	183.47	0.29	15.50	0.12	9.50	1947.50	2669	0.16	123.50	55.50	0.44	20.09	20.53
2055年	183.47	0.29	15.50	0.12	9.50	1947.50	2669	0.16	123.50	55.50	0.22	10.05	10.27
合计	183.47						96846				10.41	434.59	445.00

本项目在测算运营期内预期实现的收入总额约为 445.00 亿元，对此，根据专项债偿还要求，本项目投入运营所实现的项目收入用于拟发行专项债券的本息偿付。

因此，本项目投入运营后，在计算债券存续期可用于偿还专项债券的地方政府专项收入总额约为 445.00 亿元。

## 2. 项目预期成本测算

根据项目可行性研究报告，结合项目融资方案，本项目投入运营后的运营成本费用主要根据公里数及有关支出和无关支出进行测算，动车组运营成本：有关成本为 1400 元/万人公里，普客有关成本为 1000 元/万人公里，货运有关成本 600 元/万吨公里，无关成本 80 万元/正线公里。甘肃段运营成本共计 273.57 亿元。详细情况见表 5：

**表 5：运营成本测算表**

**单位：亿元**

年度	线路长度（甘肃段）	有关支出动车（万元/万人公里）	有关支出普客（万元/万人公里）	无关支出（万元/公里）	货运有关成本（万元/万吨）	客运密度	甘肃段运输成本
2020 年	-	-	-	-	-	-	-
2021 年	-	-	-	-	-	-	-

2022 年	-	-	-	-	-	-	-
2020 年	-	-	-	-	-	-	-
2024 年	-	-	-	-	-	-	-
2025 年	-	-	-	-	-	-	-
2026 年	-	-	-	-	-	-	-
2027 年	-	-	-	-	-	-	-
2028 年	183.47	0.14	0.1	80	0.06	1751.00	6.34
2029 年	183.47	0.14	0.1	80	0.06	1751.00	6.54
2030 年	183.47	0.14	0.1	80	0.06	1751.00	6.74
2031 年	183.47	0.14	0.1	80	0.06	1918.00	7.14
2032 年	183.47	0.14	0.1	80	0.06	2084.00	7.58
2033 年	183.47	0.14	0.1	80	0.06	2250.00	8.05
2034 年	183.47	0.14	0.1	80	0.06	2416.00	8.56
2035 年	183.47	0.14	0.1	80	0.06	2585.00	9.11
2036 年	183.47	0.14	0.1	80	0.06	2685.00	9.34
2037 年	183.47	0.14	0.1	80	0.06	2785.00	9.57
2038 年	183.47	0.14	0.1	80	0.06	2885.00	9.80
2039 年	183.47	0.14	0.1	80	0.06	2985.00	10.05
2040 年	183.47	0.14	0.1	80	0.06	3085.00	10.30
2041 年	183.47	0.14	0.1	80	0.06	3185.00	10.56
2042 年	183.47	0.14	0.1	80	0.06	3285.00	10.82

2043年	183.47	0.14	0.1	80	0.06	3385.00	11.10
2044年	183.47	0.14	0.1	80	0.06	3485.00	11.38
2045年	183.47	0.14	0.1	80	0.06	3485.00	11.67
2046年	183.47	0.14	0.1	80	0.06	3585.00	11.97
2047年	183.47	0.14	0.1	80	0.06	3685.00	12.28
2048年	183.47	0.14	0.1	80	0.06	3785.00	12.60
2049年	183.47	0.14	0.1	80	0.06	3885.00	13.03
2050年	183.47	0.14	0.1	80	0.06	3890.00	13.08
2051年	183.47	0.14	0.1	80	0.06	3895.00	13.13
2052年	183.47	0.14	0.1	80	0.06	3895.00	13.13
2053年	183.47	0.14	0.1	80	0.06	3895.00	13.13
2054年	183.47	0.14	0.1	80	0.06	1947.50	13.13
2055年	183.47	0.14	0.1	80	0.06	1947.50	6.57
合计	183.47						286.70

根据测算，本项目在债券存续期内的运营成本甘肃段合计约 286.70 亿元。

### 3. 项目预期收益与融资自求平衡

根据上述项目预期收入与运营期成本费用测算结果，本项目发行专项债券总规模为 56.00 亿元，项目投入运营后的债券存续期（含债券续发期）内的债券本息和为



99.846 亿元。与之对应，本项目在测算运营期内可用于偿还债券本息的甘肃段政府专项收入为 445.00 亿元，其中扣除运营成本费用 286.70 亿元、税费 22.28 亿元、债券发行费用 0.056 亿元，则可用于偿还专项债券本息的项目总收益为 135.964 亿元。

因此，本项目债务存续期内可用于偿还专项债券本息的项目收益总额为 135.964 亿元，对应偿还专项债券本息和 99.846 亿元的覆盖倍数为 1.36，表明本项目预期收益能够与融资实现自求平衡详细情况见表 6：

**表 6：项目预期收益对债券本息覆盖倍数测算表**

**单位：亿元**

项目名称	项目收入	运营成本	税费	债券发行费用	项目收益	债券本息和	收益对本息覆盖倍数
新建西宁至成都铁路项目（甘肃段）	445.00	286.70	22.28	0.056	135.964	99.846	1.36

#### 4、还本付息计划

本项目拟发行债券总额度为 56.00 亿元。其中：2020 年已发行甘肃政府专项债（十六期）1.00 亿元，发行期限 30 年，利率 4.07%；2021 年已发行甘肃政府专项债（十五

期) 3.00 亿元, 发行期限 30 年, 利率 3.72%; 2024 年已发行甘肃政府专项债(八期) 12.00 亿元, 发行期限 30 年, 利率 2.54%; 2025 年已发行甘肃政府专项债(十一期) 5.00 亿元, 发行期限 30 年, 利率 2.13%; 本次拟将“2023 年甘肃省政府“一带一路”专项债券(二期)-2023 年甘肃省政府专项债券(六期)—兰新客专兰州至西宁段(甘肃省境内)达速提质工程”发行专项债券额度 0.90 亿元调整至新建西宁至成都铁路(甘肃段)。根据 2023 年甘肃省政府“一带一路”专项债券(二期)-2023 年甘肃省政府专项债券(六期)发行结果的公告: 票面年利率 3.33%, 到期日 2053 年 3 月 24 日(节假日顺延)。该笔债券存续期还本付息情况见表 7:

**表 7: 项目本期专项债还本付息计划表**

**单位: 亿元**

年度	期初本金余额	本期偿还	期末本金余额	融资利率	应付利息
第一年	0.90		0.90	3.33%	0.030
第二年	0.90		0.90	3.33%	0.030
第三年	0.90		0.90	3.33%	0.030
第四年	0.90		0.90	3.33%	0.030
第五年	0.90		0.90	3.33%	0.030
第六年	0.90		0.90	3.33%	0.030
第七年	0.90		0.90	3.33%	0.030
第八年	0.90		0.90	3.33%	0.030
第九年	0.90		0.90	3.33%	0.030
第十年	0.90		0.90	3.33%	0.030
第十一年	0.90		0.90	3.33%	0.030
第十二年	0.90		0.90	3.33%	0.030



第十三年	0.90		0.90	3.33%	0.030
第十四年	0.90		0.90	3.33%	0.030
第十五年	0.90		0.90	3.33%	0.030
第十六年	0.90		0.90	3.33%	0.030
第十七年	0.90		0.90	3.33%	0.030
第十八年	0.90		0.90	3.33%	0.030
第十九年	0.90		0.90	3.33%	0.030
第二十年	0.90		0.90	3.33%	0.030
第二十一年	0.90		0.90	3.33%	0.030
第二十二年	0.90		0.90	3.33%	0.030
第二十三年	0.90		0.90	3.33%	0.030
第二十四年	0.90		0.90	3.33%	0.030
第二十五年	0.90		0.90	3.33%	0.030
第二十六年	0.90		0.90	3.33%	0.030
第二十七年	0.90		0.90	3.33%	0.030
第二十八年	0.90		0.90	3.33%	0.030
第二十九年	0.90		0.90	3.33%	0.030
第三十年	0.90	0.90	0.00	3.33%	0.030
合计		0.90			0.90

项目前期发行情况：2022 年甘肃省政府专项债券（十六期），已成功发行 30 年期专项债券 1.00 亿元；2021 年甘肃省政府专项债券（十五期），已成功发行 30 年期专项债券 3.00 亿元；2024 年甘肃省政府专项债券（八期），已成功发行 30 年期专项债券 12.00 亿元，2025 年甘肃省政府专项债券（十一期），已成功发行 30 年期专项债券 5.00 亿元，详细情况见表 8：

**表 8：前期已发行债券还本付息表**

**单位：亿元**

债券名称	发债金额	票面利率	发行期限(年)	利息	本息合计
2020 年甘肃省政府专项债券（十六期）	1.00	4.07%	30	1.22	2.22
2021 年甘肃省政府专项债券（十五期）	3.00	3.72%	30	3.35	6.35

2024 年甘肃省专项债券（八期）	12.00	2.54%	30	9.14	21.14
2025 年甘肃省专项债券（十一期）	5.00	2.13%	30	3.20	8.20
<b>合计</b>	<b>21.00</b>			<b>16.91</b>	<b>37.91</b>

本项目预设后续发行债券利率为 2.54%，可发行额度 34.10 亿元，发行期限为 30 年，债券利息按半年付息，到期一次性还本并支付最后一期利息，具体还本付息计划见表 9：

**表 9：后期拟发行债券还本付息表**

**单位：亿元**

年度	期初本金余额	本期偿还	期末本金余额	融资利率	应付利息
第一年	34.10		34.10	2.54%	0.866
第二年	34.10		34.10	2.54%	0.866
第三年	34.10		34.10	2.54%	0.866
第四年	34.10		34.10	2.54%	0.866
第五年	34.10		34.10	2.54%	0.866
第六年	34.10		34.10	2.54%	0.866
第七年	34.10		34.10	2.54%	0.866
第八年	34.10		34.10	2.54%	0.866
第九年	34.10		34.10	2.54%	0.866
第十年	34.10		34.10	2.54%	0.866
第十一年	34.10		34.10	2.54%	0.866
第十二年	34.10		34.10	2.54%	0.866
第十三年	34.10		34.10	2.54%	0.866
第十四年	34.10		34.10	2.54%	0.866
第十五年	34.10		34.10	2.54%	0.866
第十六年	34.10		34.10	2.54%	0.866
第十七年	34.10		34.10	2.54%	0.866
第十八年	34.10		34.10	2.54%	0.866
第十九年	34.10		34.10	2.54%	0.866
第二十年	34.10		34.10	2.54%	0.866
第二十一年	34.10		34.10	2.54%	0.866
第二十二年	34.10		34.10	2.54%	0.866
第二十三年	34.10		34.10	2.54%	0.866
第二十四年	34.10		34.10	2.54%	0.866
第二十五年	34.10		34.10	2.54%	0.866

第二十六年	34.10		34.10	2.54%	0.866
第二十七年	34.10		34.10	2.54%	0.866
第二十八年	34.10		34.10	2.54%	0.866
第二十九年	34.10		34.10	2.54%	0.866
第三十年	34.10	34.10	0.00	2.54%	0.866
<b>合计</b>		<b>34.10</b>			<b>25.98</b>

## 五、小结

综上所述，新建西宁至成都铁路线甘肃段计划发行专项债券 56.00 亿元，前期已发行 21.00 亿元，本次拟调整“2023 年甘肃省政府‘一带一路’专项债券（二期）-2023 年甘肃省政府专项债券（六期）”筹集资金 0.90 亿元，后续计划发行 34.10 亿元，预设发行 30 年期专项债券利率为 2.54%，债券到期本息合计为 99.846 亿元；项目债务存续期内可用于偿还专项债券本息的项目收益总额 445.00 亿元，其中扣除运营成本费用 286.70 亿元、税费 22.28 亿元、债券发行费用 0.056 亿元，则可用于偿还专项债券本息的项目总收益为 135.964 亿元，对债券本息的覆盖率为 1.36，预期收益能够与融资实现自求平衡，符合财政部地方政府专项债券发行的相关要求。

## 五、事前绩效评估

### （一）项目实施的必要性、公益性、收益性

甘肃省本级本次调整资金用途涉及项目是群众期盼、



经济社会效益明显、政府当前急需实施的政府投资项目，项目为有一定收益的公益性项目。本次甘肃省本级调整 1 个项目已通过国家发改委、财政部审核。申请专项债券资金用于新建西宁至成都铁路（甘肃段）项目建设。项目收益已通过甘肃广合会计师事务所有限公司评估。

## （二）项目投资合规性与项目成熟度

本期债券对应项目已取得了可行性研究报告批复等相关前期准备材料文件。甘肃省财政厅委托甘肃广合会计师事务所有限公司、北京大成（兰州）律师事务所针对本期债券对应项目投资及其资金来源的合规性进行分析，并出具《财务评估报告》、《法律意见书》。

本期债券对应项目已取得了可行性研究报告批复等，债券资金下达后能够尽早使用，形成实物工作量。甘肃省财政厅委托甘肃广合会计师事务所有限公司、北京大成（兰州）律师事务所针对本期债券对应项目成熟度进行分析并出具《财务评估报告》、《法律意见书》。

## （三）项目资金来源和到位可行性

项目资金筹措遵循投入一定资本金，保证项目顺利开工及后续融资的可能，发行专项债券从社会筹资的原则。

甘肃省财政厅委托甘肃广合会计师事务所有限公司基



于财政部对地方政府发行项目收益与融资自求平衡的专项债券的要求，针对项目资金来源和到位可行性出具《财务评估报告》。

#### **（四）项目收入、成本、收益预测合理性**

本期债券根据项目所在地区发展和改革委员会批复的可行性研究报告、企业财务数据等进行项目收入、成本、收益预测。甘肃省财政厅委托甘肃广合会计师事务所有限公司作为本期债券的评估机构，出具项目收入、成本、收益预测及收益与融资自求平衡的《财务评估报告》。

#### **（五）项目偿债计划可行性和偿债风险点**

本次资金用途调整后，该项目收益覆盖债券本息总额的保障倍数为 1.36，项目预期收益与融资可达平衡。项目建成后的运营专项收入作为债券还本付息的资金来源。

### **六、本次债券调整项目存在的风险及预防措施**

#### **（一）市场风险**

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

风险控制措施：要求项目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。密切关注宏观经济市场，充分与市场机构沟通，选择合适的发行窗口，降低财务成本，保证项目收益与融资平衡。

## （二）财务风险

财务风险：由于部分项目建设周期较长，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）管理风险

管理风险：债券项目具有回款周期不确定、资金投入大等特点，在实施过程中设计方案的变化、项目管理单位的组织管理水平、项目施工单位的施工技术及管理水平、可能发生的突发性工程事故等因素，会对项目建设产生一定的不确定性。

风险控制措施：要求各项目单位严格按照要求做好设计、

勘察工作，选择具有较高技术与管理水平的承建商，督促施工队伍积极学习、引进先进、可靠的施工技术和装备，加强施工安全管理，保证项目工期和质量。

#### （四）经营风险

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

风险控制措施：要求项目管理单位密切关注市场价格变动情况，加强项目运营及资金管理，压缩不合理支出，提高资金使用效率，保证还本付息资金。因项目取得的政府性基金或专项收入暂时难以实现，不能偿还到期债券本金时，可在专项债务限额内发行相关专项债券周转偿还，项目收入实现后予以归还。