

附件 1

2019 年第六批天津市政府债券

城际铁路项目情况



一、天津市情况

(一) 天津市基本情况

天津是中国四大直辖市之一，地处太平洋西岸，华北平原东北部，海河流域下游，东临渤海，北依燕山，西靠首都北京，是京津冀协同发展战略的重要部分、海上丝绸之路的战略支点、“一带一路”交汇点、亚欧大陆桥最近的东部起点。

天津市总面积 11,916.85 平方千米，是海河五大支流南运河、子牙河、大清河、永定河、北运河的汇合处和入海口。截至 2018 年底，天津市下辖 16 个市辖区，常住人口 1,559.60 万人，人均地区生产总值 12.06 万元。

2018 年，全市生产总值(GDP) 18,809.64 亿元，按可比价格计算，比上年增长 3.6%。其中，第一产业增加值 172.71 亿元，增长 0.1%；第二产业增加值 7,609.81 亿元，增长 1.0%；第三产业增加值 11,027.12 亿元，增长 5.9%。消费品市场平稳增长，全市共实现社会消费品零售总额 5,827.07 亿元，增长 1.7%。总体而言，天津市 2018 年整体经济运行在合理区间，正处于平稳上升态势中。

当前，天津面临千载难逢的发展机遇，京津冀协同发展、



自由贸易试验区建设、国家自主创新示范区建设、滨海新区开发开放、“一带一路”建设五大战略叠加，为天津发展创造了良好条件。

（二）2016-2018 年天津市经济基本情况

2016—2018 年天津市经济基本情况

	2016 年	2017 年	2018 年
地区生产总值（亿元）	17,885.39	18,595.38	18,809.64
地区生产总值增速（%）	9.00	3.60	3.60
政府性基金收入（亿元）	919.00	1,568.00	1,845.00
其中：国有土地使用权出让收入（亿元）	879.00	1,043.00	1,065.00
政府性基金支出（亿元）	697.00	17.20	13.10
其中：国有土地使用权出让支出（亿元）	658.00	1,290.00	1,065.00
专项债务限额（亿元）	2,955.50	3,463.00	4,133.50
专项债务余额（亿元）	2,912.70	3,424.00	4,078.00

二、债券情况

2019 年第六批天津市政府债券城际铁路项目拟发行债券 8 亿元，期限为 20 年期，利息按半年付息，到期后一次性偿还本金，发行后可按规定在全国银行间债券市场和证券交易所债券市场上市流通。

按照财政部《关于试点发展项目收益与融资自求平衡的地方政府专项债券品种的通知》（财预〔2017〕89 号）规定，本期债券募集资金由财政部门纳入政府性基金预算管理，并由相关主管部门专项用于北京至唐山路城际铁路（天津段）建设项目。

三、项目概况

（一）项目背景

京津冀地区同属京畿重地，战略地位十分重要。当前区

域总人口已超过 1 亿人，面临着生态环境持续恶化、城镇体系发展失衡、区域与城乡发展差距不断扩大等突出问题。实现京津冀协同发展、创新驱动，推进区域发展体制机制创新，是面向未来打造新型首都经济圈、实现国家发展战略的需要。京津冀空间协同发展、城镇化健康发展对于全国城镇群地区可持续发展具有重要示范意义。

随着京津冀协同发展国家战略的顺利推进，为有序疏解非首都功能，推动产业转移，实现京津冀协同发展的战略目标，京津冀城际铁路网作为重要基础设施将先行建设。

本项目是京津冀地区城际轨道交通网的骨干线路；是以满足城际客流为主、同时具备承担部分中长途跨线客流运输功能的客运专线。京唐城际铁路的建设是落实京津冀协同发展国家战略、促进区域经济一体化的需要，是完善综合交通运输结构、适应城际客流需求快速增长的需要，是加强生态建设和环境保护，实现沿线地区可持续发展的需要。

（二）项目内容

北京至唐山路城际铁路全线自北京城市副中心，经北京市通州区、河北省廊坊市、天津市宝坻区、河北省唐山市，终至既有天津至秦皇岛高速铁路唐山站，正线长约 148.7 公里。全线设 8 座车站。同步配套建设大厂、唐山动车运用所。

天津市范围内正线长度 43.4 公里，均为桥梁通过，车站 1 座为高架车站。由于跨越潮白河、高速公路、既有铁路等，大跨连续梁长度 2.9 公里、车站多线道岔梁 1.9 公里。

北京至唐山路城际铁路（天津段）建设项目已取得有关部

门批复同意，批复情况如下：

批复文件名称	文号	发文机关	印发时间
国家发展改革委关于新建北京至唐山铁路核准的批复	发改基础〔2016〕2129号	国家发展改革委	2016-10-9
京津冀城际铁路投资有限公司关于新建北京至唐山铁路宝坻至唐山段站前工程初步设计的批复	京津冀铁投规字〔2017〕19号	京津冀城际铁路投资有限公司	2017-8-18
京津冀城际铁路投资有限公司关于新建北京至唐山铁路北京至宝坻（不含）段站前及全线站后工程（不含北京城市副中心站段）初步设计的批复	京津冀铁投规字〔2018〕24号	京津冀城际铁路投资有限公司	2018-8-30
天津市人民政府办公厅关于印发天津市铁路建设专项资金筹集使用管理办法的通知	津政办发〔2015〕33号	天津市人民政府	2015-5-31

本项目总投资 984,067 万元，其中静态投资 787,041 万元；动态投资 36,740 万元；机车车辆购置费 69,285 万元；铺底流动资金 521 万元，动车所分摊各省市费用 90,480 万元。

投资估算表

章别	费用类别	投资额（万元）
	第一部分 静态投资	787,041
一	拆迁及征地费用	151,185
二	路基	9,396
三	桥涵	374,125
四	隧道及明洞	0
五	轨道	50,748
六	通信、信号及信息	15,766
七	电力及电力牵引供电	23,116
八	房屋	22,600
九	其他运营生产设备及建筑物	22,170
十	大型临时设施和过渡工程	7,757
十一	其他费	39,095
	以上各章合计	715,959
十二	基本预备费	71,082
	以上总计	787,041
	第二部分：动态投资	36,740
十三	工程造价增涨预留费	0
十四	建设期投资贷款利息	36,740
	第三部分：机车车辆购置费	69,285
十五	机车车辆购置费	69,285
	第四部分：铺底流动资金	521

十六	铺底流动资金	521
	第五部分：动车所分摊各省市	90,480
十七	动车所分摊各省市	90,480
	总投资规模	984,067

该项目已于2017年开工建设，主体工程将于2023年底完工，2024年开始试运行。

(三) 项目投融资计划

本项目建设期投资由财政安排或建设单位自筹资本金494,067.00万元，目前已落实114,800.00万元，同时，项目总投资中拟通过政府发行铁路专项债券筹集资金共计490,000.00万元。其中，本期拟申请发行债券80,000.00万元，债券期限为20年；2020年拟申请发行债券410,000.00万元，债券期限为20年。本次拟发行债券为第一期债券。

项目资金来源表

单位：人民币万元

项目名称	项目总投资	自有资金	计划使用专项债券规模	拟使用本期债券资金规模
北京至唐山路铁路（天津段）建设项目	984,067.00	494,067.00	490,000.00	80,000.00
合计	984,067.00	494,067.00	490,000.00	80,000.00

注：项目总投资等费用以实际发生费用为准。

四、项目预期收益与融资平衡情况

(一) 项目预期收益

根据项目资金平衡安排，本项目现金流入通过铁路建设专项资金来实现。根据天津市铁路建设专项资金筹集使用管理办法（津政办发〔2015〕33号）规定：铁路建设专项资金

按照全市以招标、拍卖、挂牌方式出让商业、旅游、娱乐、商品住宅等经营性建设用地使用权的出让面积每平方米 200 元筹集，专项用于在建铁路项目资金来源。

本项目的现金流预测参考项目实施单位 2014-2018 年近五年收到天津市财政局已拨付的铁路建设专项资金及相关历史数据等估算，项目实施单位 2014-2018 年合计收到天津市财政局已拨付的铁路建设专项资金 514,579.44 万元，平均每年 102,915.89 万元，参考历史数据，为保守估计，预测未来每年铁路建设专项资金平均流入 102,000.00 万元，同时考虑铁路建设专项资金在变化-10%和-20%的情况下，专项债券存续期（2019 年至 2040 年）净现金流入情况如下：

专项债券存续期净现金流入表

金额单位：人民币万元

项目	接近五年铁路建设专项资金流入平均值的 100%比例计算	接近五年铁路建设专项资金流入平均值的 90%比例计算	接近五年铁路建设专项资金流入平均值的 80%比例计算
2019 年	102,000.00	91,800.00	81,600.00
2020 年	102,000.00	91,800.00	81,600.00
2021 年	102,000.00	91,800.00	81,600.00
2022 年	102,000.00	91,800.00	81,600.00
2023 年	102,000.00	91,800.00	81,600.00
2024 年	102,000.00	91,800.00	81,600.00
2025 年	102,000.00	91,800.00	81,600.00
2026 年	102,000.00	91,800.00	81,600.00
2027 年	102,000.00	91,800.00	81,600.00
2028 年	102,000.00	91,800.00	81,600.00
2029 年	102,000.00	91,800.00	81,600.00

2030 年	102,000.00	91,800.00	81,600.00
2031 年	102,000.00	91,800.00	81,600.00
2032 年	102,000.00	91,800.00	81,600.00
2033 年	102,000.00	91,800.00	81,600.00
2034 年	102,000.00	91,800.00	81,600.00
2035 年	102,000.00	91,800.00	81,600.00
2036 年	102,000.00	91,800.00	81,600.00
2037 年	102,000.00	91,800.00	81,600.00
2038 年	102,000.00	91,800.00	81,600.00
2039 年	102,000.00	91,800.00	81,600.00
2040 年	102,000.00	91,800.00	81,600.00
合计	2,244,000.00	2,019,600.00	1,795,200.00

(二) 项目融资还本付息情况

本项目针对资金需求，拟发行专项债券 490,000.00 万元，计划于 2019-2020 年内分期发行。其中：2019 年发行 20 年期专项债券 80,000.00 万元，2020 年发行 20 年期专项债券 410,000.00 万元。本项目从客观、谨慎角度出发，暂将 20 年期计算利率按 4.00% 进行测算建设期利息。自发行之日起债券存续期应还本付息情况如下：

专项债券还本付息表

金额单位：人民币万元

年度	期初本金 余额	本期发行 金额	本期偿还 本金	期末本金 余额	应付利息
2019 年	-	80,000.00	-	80,000.00	-
2020 年	80,000.00	410,000.00	-	490,000.00	11,400.00
2021 年	490,000.00	-	-	490,000.00	19,600.00

年度	期初本金 余额	本期发行 金额	本期偿还 本金	期末本金 余额	应付利息
2022 年	490,000.00	-	-	490,000.00	19,600.00
2023 年	490,000.00	-	-	490,000.00	19,600.00
2024 年	490,000.00	-	-	490,000.00	19,600.00
2025 年	490,000.00	-	-	490,000.00	19,600.00
2026 年	490,000.00	-	-	490,000.00	19,600.00
2027 年	490,000.00	-	-	490,000.00	19,600.00
2028 年	490,000.00	-	-	490,000.00	19,600.00
2029 年	490,000.00	-	-	490,000.00	19,600.00
2030 年	490,000.00	-	-	490,000.00	19,600.00
2031 年	490,000.00	-	-	490,000.00	19,600.00
2032 年	490,000.00	-	-	490,000.00	19,600.00
2033 年	490,000.00	-	-	490,000.00	19,600.00
2034 年	490,000.00	-	-	490,000.00	19,600.00
2035 年	490,000.00	-	-	490,000.00	19,600.00
2036 年	490,000.00	-	-	490,000.00	19,600.00
2037 年	490,000.00	-	-	490,000.00	19,600.00
2038 年	490,000.00	-	-	490,000.00	19,600.00
2039 年	490,000.00	-	80,000.00	410,000.00	19,600.00
2040 年	410,000.00	-	410,000.00	-	8,200.00
合计	-	490,000.00	490,000.00	-	392,000.00

本项目专项债券融资未来应还本付息总额 882,000.00 万元。另外，截止 2019 年 5 月末，本项目实施单位以项目收入铁路建设基金作为还款来源已取得其他融资 642,000.00

万元，预计预测期各年利息合计 85,382.78 万元，本息合计为 727,382.78 万元，具体还本付息情况如下：

项目实施单位其他融资还本付息表

金额单位：人民币万元

年度	期初本金 余额	本期借入 本金	本期偿还 本金	期末本金 余额	应付利息
2019 年	642,000.00	-	50,000.00	592,000.00	9,179.92
2020 年	592,000.00	-	124,000.00	468,000.00	25,955.73
2021 年	468,000.00	-	124,000.00	344,000.00	20,459.59
2022 年	344,000.00	-	136,000.00	208,000.00	14,963.44
2023 年	208,000.00	-	136,000.00	72,000.00	8,797.70
2024 年	72,000.00	-	36,000.00	36,000.00	4,017.60
2025 年	36,000.00	-	36,000.00	-	2,008.80
合计	-	-	642,000.00	-	85,382.78

本项目全部相关融资未来应还本付息总额为 1,609,382.78 万元。

(三) 项目自求平衡情况

本期债券募投项目总投资 984,067.00 万元，按资金筹措及建设计划投入使用。收益为铁路建设专项资金产生的现金流入，经测算，本项目相关融资未来应还本付息总额为 1,609,382.78 万元，本项目债券本息资金覆盖倍数=项目收益资金流入/需偿还的融资本息，项目平衡情况如下：

项目	接近五年铁路建设 专项资金流入平均 值的 80%	接近五年铁路建设 专项资金流入平均 值的 90%	接近五年铁路建设 专项资金流入平均 值的 100%
项目产生的净现金流 (万元)	1,795,200.00	2,019,600.00	2,244,000.00
项目全部融资未来应还 本付息总额(万元)	1,609,382.78	1,609,382.78	1,609,382.78

本息覆盖倍数	1.12	1.25	1.39
--------	------	------	------

接近五年铁路建设专项资金流入平均值的 80%比例计算,项目产生的净现金流入为 1,795,200.00 万元,本息覆盖倍数为 1.12;

接近五年铁路建设专项资金流入平均值的 90%比例计算,项目产生的净现金流入为 2,019,600.00 万元,本息覆盖倍数为 1.25;

接近五年铁路建设专项资金流入平均值的 100%比例计算,项目产生的净现金流入为 2,244,000.00 万元,本息覆盖倍数为 1.39;

根据本项目收益与融资自求平衡的压力测试结果,当铁路建设专项资金在变化-10%和-20%的情况下,专项债券本息覆盖倍数仍大于 1.1 倍,均可实现现金流完全覆盖。

五、项目潜在风险评估

(一) 影响项目施工进度或正常运营的风险及控制措施

1. 工期

拖延项目工期的因素非常多,如勘测资料的详细程度、设计方案的稳定、项目业主的组织管理水平、资金到位情况、承建商的施工技术及管理水平的等等,从国内已建工程的实际情况来看,要实现项目预定的工期目标有一定的难度。项目建设期每年的利息额较大,如果工期拖延,工程投资将增加,并且工期拖延将影响项目的现金流入,使项目净收益减少。

风险控制措施:项目实施方将通过科学合理的工程设计,严谨的施工组织计划,制定事前、事中、事后风险管理体系,

加强监督，严格执行预定工期计划，并对照工程实际进度，及时调整项目施工计划，确保本项目如期建成。

2. 工程事故

工程事故是在施工阶段一些难以预测的地质情况或施工不当、管理不善引起的，国内多个城市的铁路项目在施工中发生的事故都造成了较大的影响和损失，应当在工程事故防范上引起足够的重视。事故会引起工程延期、人员伤亡、投资增加等。

风险控制措施：

(1) 由政府职能部门做好项目规划用地的预留工作，减少拆迁和工程实施难度，从而减少工程投资；

(2) 深化各阶段设计方案，强化地质勘探工作，减少工程设计方案的变更，避免因设计方案的变更而拖延工期或造成报废工程；

(3) 选择有较高施工技术与管理水平，经济实力雄厚并拥有先进施工设备的施工队伍，确保工程的质量与进度；通过选择资信好、技术可靠的设计、施工承包商，签订规范的合同（包括在承包商不能履行合同时确定损失额的条款），切实做好合同管理的工作，可以达到抵御风险的目的。

(二) 影响社会稳定的风险及控制措施

北京至唐山城际铁路（天津段）工程对经济社会造成不利影响的风险包括：项目建设、运行引起当地基本生活价格（水、电、燃气、公交、粮食、蔬菜、肉类等）的提高；对教

育、医疗、体育、文化、便民服务、公厕等配套设施建设、运行的影响;施工期、运行期对当地商业经营状况的影响;拟建铁路穿越既有铁路、公路等施工措施对运营的影响;施工方案对周边人群出行交通的考虑(临时便道的设置,临时停车场地安排,临时公交站点的布置等),运行期项目周边公共交通情况变化,项目所增加的交通流量与周边路网的匹配度,项目出入口设置对周边人群的影响等。

风险控制措施:

(1) 在项目设计阶段就要综合考虑项目收益与生态环境、经济社会的平衡。科学施工,提高资源利用水平和环境保护水平;文明施工,加强与当地企事业单位以及居民的沟通、协商,制定灵活多样的补偿政策,避免矛盾激化。将项目对生态环境、经济社会的不利影响降到最低。

(2) 工程运营期的扰民问题主要是行车振动与噪音干扰问题。将通过在设计阶段进一步加强与当地企事业单位的沟通、协商,充分了解其实际需求,全面考虑减震降噪措施,为沿线居民生产、生活提供便利条件,使这项社会公益性极强、得到民众拥护支持的项目,真正做到利民、便民而不扰民。

(3) 项目工程沿线群众和企事业单位对交通拥堵问题的关注度较高。在项目设计阶段,将“交通疏解”纳入到设计输入条件中,制定切实有效的交通分流及管制措施,尽可能减少对道路的占用;在项目实施阶段,做到科学管控、有力疏导、文明施工,努力减少对周边企事业单位正常生产、工

作的不利影响。需临时占用道路时，事前开辟替代通道；对因施工而损坏的道路，第一时间予以修复，保证车辆通行安全；重点细化行人疏导方案，方便市民出行。

（三）影响项目现金流按时还本付息的风险及控制措施

本项目建设周期长，发行期限为中长期债券，采用按半年付息，到期一次还本的方式还款。如果债券资金挪作他用，项目收入等没有规范统一管理，会增加按时足额还本付息的不确定性，增加还款风险，有损政府声誉及投资人利益。

风险控制措施：

（1）规范用款人账户管理，一个项目对应一个账户，建立专户管理制度。项目收益债的实施主体，应当在银行开立专户，将债券资金、项目收入、偿债资金等纳入专户管理，保证按时还本付息，不得用作其他用途。

（2）规范项目资金管理，按照项目进度合理合规使用债券资金，并使资金收益最大化。根据施工进度合理规划资金使用，建立报备报批制度，确保债券资金合规使用。债券资金及项目对应收入不得用于项目之外的其他投资。同时，在确保资金安全的前提下，应做好财务规划，提高资金收益，减轻还本付息压力。

六、经济社会效益分析

（一）国民经济效益分析

本项目是京津冀地区城际铁路网规划的重要项目之一，也是国务院2005年3月审议并原则通过《环渤海京津冀地区城

际轨道交通网规划》中的骨干线路，北京至唐山是京津冀协同发展的三大主轴之一。本项目的建设可打造北京至唐山的快速交通走廊，支撑沿线地区经济一体化发展、带动北京城市副中心通州、河北廊坊北三县、天津宝坻、唐山及秦皇岛经济协同发展，发挥沿线地区比较优势和竞争优势、优化产业布局、缩小地区间发展差距，加快推进经济融合和产业梯度转移，整体提升区域经济竞争力，增强区域的聚合能力，营造良好的投资环境。因此，本项目的建设是落实京津冀协同国家战略、促进沿线经济一体化的需要。

（二）社会效益分析

1. 本项目的建成，可实现旅客在北京唐山间快速通达，拉近北京、唐山间的时空距离，项目与既有京哈线共同为沿线旅客提供了多样化的旅行服务，可满足不同收入群体的出行需求。同时项目的建设可改善区域铁路运输结构，进一步提高铁路在综合交通运输中的竞争力。

随着京津冀协同发展战略的实施，城际间的城际客流出行需求将迅猛增长，旅客运输需求旺盛。本项目的建设是完善综合交通运输结构、适应城际客流需求快速增长的需要。

2. 本项目的城际铁路在节能、环境保护、安全性方面具有明显优势。目前京津冀地区面临巨大的环境压力，雾霾防治、节能减排任务繁重，加快建设京津冀城际铁路网，并在区域综合运输网中发挥骨干作用，对实现绿色出行、加强生态建设和改善环境质量具有重要意义。

本项目沿线地区土地资源稀缺，城际铁路的用地宽度仅为四车道高速公路的一半；在相同运量条件下，城际铁路占用土地资源也仅为公路的四分之一，因此，建设本项目可减少耕地占用，实现土地集约化利用，促进沿线经济社会与人口资源环境协同发展，是加强生态建设和环境保护，实现沿线地区可持续发展的需要。

七、项目实施方情况和主管部门责任

（一）项目实施方情况介绍

企业名称：天津轨道交通集团有限公司

企业地址：天津市西青区才智道 36 号

企业性质：有限责任公司

法定代表人：卢志永

注册资本：4,058,521 万元人民币

统一社会信用代码：91120000103062300E

经营范围：组织和管理城市轨道交通、铁路项目投融资、建设、运营、维修养管、资源开发；城市基础设施投资；有价证券与股权投资；铁路装卸服务、铁路仓储服务（危险品除外）；工程承包与施工、工程代建与管理、技术咨询与服务；商品房销售；自持物业、场地经营、租赁；物业管理服务；建筑材料生产与销售；会展、会议服务；广告发布、设计与代理；房地产开发；自有房屋租赁；酒店管理；五金交电、日用百货、工艺品批发兼零售。（以上范围内有专营专项规定的按规定办理）。（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）

公司的全资子公司天津铁路建设投资控股（集团）有限公司负责铁路货运专项投资、城市基础设施投资和建设等经营领域。

（二）主管部门责任

项目主管部门和单位在依法合规、确保工程质量安全的前提下，加快专项债券对应项目资金支出进度，尽早安排使用、形成实物工作量，推动在建基础设施项目早见成效。财政部门会同项目主管部门和单位，要将专项债券项目对应的政府性基金收入、专项收入及时足额缴入国库，保障专项债券本息偿付。

八、偿债保障及投资者保护

（一）本期专项债券偿债保护措施

本期专项债券募集资金投资项目收益可与专项债券本息实现自求平衡。经测算，项目实施完成后，预计实现的项目平衡收益足够覆盖专项债券本息，实现项目收益与融资自求平衡。本期债券募集资金投资项目对应的铁路建设专项资金收益，将结合项目对应的专项债券余额统筹安排资金，专门用于偿还融资本息。

必要时天津市政府可发行新一期地方政府专项债券用于偿还债券本金。若北京至唐山路铁路（天津段）建设项目对应的铁路建设专项资金收益无法按照预期实现，不能偿还到期债券本金时，天津市政府将按照财政部相关文件规定，在专项债券债务限额内发行专项债券周转偿还，确保债券本金偿付。

（二）本期专项债券的投资者保护措施

制度层面建立地方政府性债务风险防控措施及债务风险应急处置预案

根据《中华人民共和国预算法》、《国务院关于加强地方政府性债务管理的意见》（国发〔2014〕43号）和《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），天津市政府先后制定《关于深化政府性债务管理改革的实施意见》（津政办发〔2016〕4号），规范政府债务举债融资机制；《天津市加强政府性债务风险防控工作方案的通知》（津政办发〔2017〕64号）和《天津市政府性债务风险应急处置预案的通知》（津政办函〔2017〕20号），全面防控政府性债务风险并完善应急处置机制。