



成渝地区双城经济圈建设专题研究 ——交通基建先行，部分区域及企业机会显现

联合资信 公用评级三部 | 崔莹 | 徐汇丰 | 彭雪绒



联合资信评估股份有限公司
China Lianhe Credit Rating Co., Ltd.



引言

成渝地区双城经济圈建设战略地位不断提升，交通基础设施为其中重要部分和先行领域。“十四五”期间，成渝地区将对外侧重出川出渝大通道的建设，对内侧重4个“1小时交通圈”建设。从在建项目数量较多的达州市和江津区来看，部分项目由四川省级或重庆市级的城投企业承接，或由其成立项目公司承接，部分项目由央企承接。从项目模式看，部分项目获得地方政府专项债券资金支持，轨道交通项目建设分年度纳入地方财政预算支出计划，资金来源较为明确。到2025年，随着规划中的交通基础设施建设项目逐步落地，城投企业参与的机会较多，尤其是区域中心城市的城投企业，有望增强区域城投企业的业务韧性。

一、成渝地区双城经济圈交通基础设施建设相关政策

根据《成渝地区双城经济圈建设规划纲要》，成渝双城经济圈规划范围包括重庆市的中心城区及万州、涪陵、綦江、大足、黔江、长寿、江津、合川、永川、南川、璧山、铜梁、潼南、荣昌、梁平、丰都、垫江、忠县等 27 个区（县）以及开州、云阳的部分地区，四川省的成都、自贡、泸州、德阳、绵阳（除平武县、北川县）、遂宁、内江、乐山、南充、眉山、宜宾、广安、达州（除万源市）、雅安（除天全县、宝兴县）、资阳等 15 个市，总面积 18.5 万平方公里。

成渝地区 2011 年首次以“成渝经济区”的形式被提出，定位为“西部地区重要的经济中心”。2016 年定位为“引领西部开发的国家级城市群”，2021 年定位为“成渝地区双城经济圈”，上升至国家战略，成为继京津冀、长三角、粤港澳大湾区之后的第四增长极，战略地位不断提升。交通基础设施作为成渝地区建设中重要部分，在规划中也提出相应建设目标。

表 1 成渝地区双城经济圈规划梳理

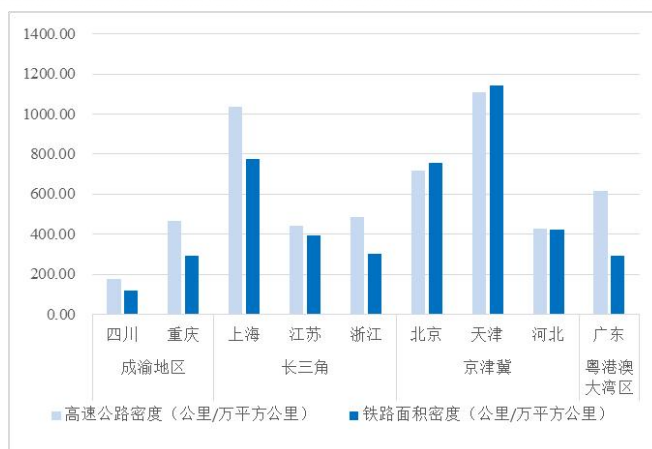
发布时间	发布主体	规划名称	定位	城市布局	交通基础设施相关
2011 年	国家发展改革委	《成渝经济区区域规划》	西部地区重要的经济中心、全国重要的现代产业基地、深化内陆开放的试验区、统筹城乡发展的示范区和长江上游生态安全的保障区	提出做强区域性中心城市，明确了各自发展定位	完善综合交通运输体系，包括加快铁路建设、完善公路网络、加强航道和港口建设、优化机场布局
2016 年 4 月	国家发展改革委	《成渝城市群发展规划》	总体定位为引领西部开发开放的国家级城市群，具体定位为全国重要的现代产业基地、西部创新驱动先导区、内陆开放型经济战略高地、统筹城乡发展示范区、美丽中国的先行区	构建“一轴两带、两核三区”的空间格局，明确了区域中心城市和重要节点城市	构建综合交通运输网络，支撑引领“一轴两带两核三区”城市群空间格局的形成
2021 年 10 月	中共中央、国务院	《成渝地区双城经济圈建设规划纲要》	具有全国影响力的重要经济中心、科技创新中心、改革开放新高地、高品质生活宜居地	突出双城引领，强化双圈互动，促进两翼协同。推动重庆、成都都市圈相向发展，推动渝东北、川东北地区一体化发展，推动川南、渝西地区融合发展，辐射带动川渝两省市全域发展	以提升内联外通水平为导向，构建一体化综合交通运输体系，包括打造国际航空门户枢纽、共建轨道上的双城经济圈、完善双城经济圈公路体系、推动长江上游航运枢纽建设

资料来源：联合资信根据公开资料整理

国家发展改革委针对成渝地区双城经济圈交通基础设施建设，发布了《成渝地区双城经济圈综合交通运输发展规划》和《成渝地区双城经济圈多层次轨道交通规划》，明确到 2025 年基本建成“轨道上的双城经济圈”，轨道交通总规模达到 10000 公里以上，其中铁路网规模达到 9000 公里以上，覆盖全部 20 万以上人口城市；高速公路通车里程达 15000 公里以上；重庆、成都“双核”之间以及“双核”与成渝地区双城经济圈区域中心城市、主要节点城市 1 小时通达。四川省人民政府和重庆市人民政府针对交通基础设施建设也发布了一系列实施方案，涉及铁路、公路、航运和机场等方面。

二、交通基础设施项目建设需求与分布

从交通基础设施现状来看，成渝地区的交通基础设施条件较好，四川省和重庆市在公路、铁路、航运、机场的总量上规模较大。但是考虑到地区均衡和联通方面，成渝地区双城经济圈互联互通不够，铁路面积密度、高速公路面积密度等远低于长三角、京津冀和粤港澳大湾区。



资料来源：联合资信根据公开资料整理

图 2.1 成渝地区、长三角、京津冀、粤港澳大湾区主要省份/城市铁路和高速公路密度对比

从交通基础设施发展目标来看，四川省和重庆市按照《成渝地区双城经济圈建设规划纲要》以及交通基础设施建设相关规划文件，相应制定了《四川省“十四五”综合交通运输发展规划》《重庆市综合交通运输“十四五”规划（2021—2025 年）》。从十四五期间的规划来看，四川省和重庆市均强调了对外大通道的建设，对内则要达到成渝地区双城经济圈 4 个“1 小时交通圈”。成渝地区双城经济圈 4 个“1 小时交通圈”包括成渝双核超大城市之间 1 小时通达、成渝双核至周边主要城市 1 小时通达、成渝地区相邻城市 1 小时通达、成渝都市圈 1 小时通勤，从而实现成渝地区内部的更加通达。重庆相关规划图未披露，四川省对内对外交通规划详见图 2.2 和图 2.3。

表 2 四川省和重庆市交通基础设施的现状和“十四五”目标

项目	四川省		重庆市	
	十三五期间完成情况	十四五目标	十三五期间完成情况	十四五目标
公路	高速公路通车里程从 6016 公里增至 8140 公里 ，覆盖全省 21 个市（州）	高速公路覆盖 152 个县（市、区），通车里程达 11000 公里	新开工高速 1719 公里，通车里程达 3402 公里 ，形成“三环十二射多联线”网络	建设“三环十八射多联线”高速公路网，高速公路通车里程达 4600 公里
铁路	营业里程从 4442 公里增至 5312 公里 ，覆盖 19 个市（州）	高速铁路覆盖 13 个市（州），铁路营业里程增至 7000 公里	营业里程达到 2394 公里 ，高铁里程 839 公里	营业里程超过 3100 公里 ，高铁营业里程达 1370 公里 ，成渝双核间加快形成 2 条时速 350 公里、1 条时速 200 公里的高铁快速通道
航运	高等级航道从 1321 公里增至 1648 公里	高等级航道达 2050 公里	长江上游航运中心初步建成，航道总里程达到 4472 公里	形成以“一干两支六线”航道、“三枢纽五重点八支点”港口为骨架的水运基础设施体系
机场	天府国际机场建成通航，民用机场从 13 个增至 15 个	民用运输机场建成及在建数量达 22 个	建成投用江北国际机场 T3A 航站楼及第三跑道、巫山机场、仙女山机场，“一大四小”运输机场格局全面形成	打造“市内航空双枢纽协同、成渝四大机场联动”世界级机场群
综合交通网络	进出川大通道由 26 条增至 38 条 ，其中铁路 11 条、高速公路 24 条、水路 3 条	构建“四向八廊”战略性综合交通走廊， 出川大通道增至 53 条 ；交通建设 聚焦城市群、都市圈 ，形成“123”出行圈，双轴主核提质扩能、成德眉资同城同网、川渝毗邻融合项目落地，以及老少边穷地区消除交通瓶颈	--	以提升 内联外通 为导向，初步形成成渝地区双城经济圈 4 个“1 小时交通圈”，初步实现“2 小时重庆”，构建 主城都市区与渝东北、渝东南两群主要城市间 1 小时通达

注：“123”出行圈指成都市圈1小时通勤、成渝地区双城经济圈2小时通达、全国主要城市3小时覆盖；“2小时重庆”指重庆市区内各区县在2小时内到达中心城区

资料来源：《四川省“十四五”综合交通运输发展规划》《重庆市综合交通运输“十四五”规划（2021—2025年）》



资料来源：《四川省“十四五”综合交通运输发展规划》

图 2.2 四川省对外通道规划



资料来源：《四川省“十四五”综合交通运输发展规划》

图 2.3 四川省对内交通连通图

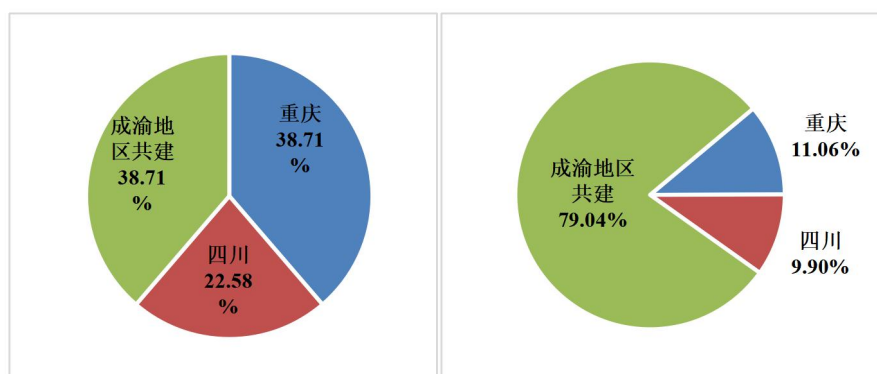
从项目落地实施情况看，根据成渝地区双城经济圈建设联合办公室印发的《共建成渝地区双城经济圈 2022 年重大项目名单》，交通基础设施建设项目在 160 个重大项目中总投资规模占 28.97%，是其中重要板块。截至 2022 年 10 月末，成渝地区双城经济圈共建 160 个重大项目，共完成投资 1889.5 亿元，为年度计划值的 103%，整体投资进展迅速。部分重点项目已建成或投用，其中泸州至永川高速公路已全线通车。

表 3 《共建成渝地区双城经济圈 2022 年重大项目名单》中的交通基础设施建设项目

序号	项目类别	项目数量（个）	总投资（亿元）	年度投资计划（亿元）
1	世界级机场群项目	5	321	52
2	轨道交通项目	4	3284	220
3	公路体系项目	10	1708	170
4	长江上游航运枢纽项目	12	588	51
合计		31	5901	493

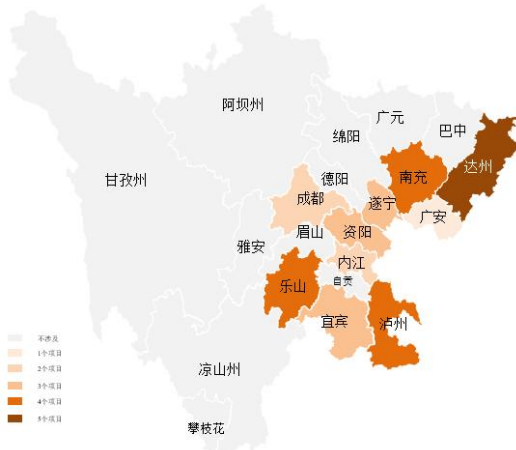
资料来源：《共建成渝地区双城经济圈 2022 年重大项目名单》

31 个交通基础设施建设项目中成渝地区共建的项目投资额占 79.04%，凸显互联互通。其中，机场项目和航运项目主要由成渝地区所涉及市县区独立完成，轨道交通和公路项目主要由成渝地区所涉及的市县区共同完成。

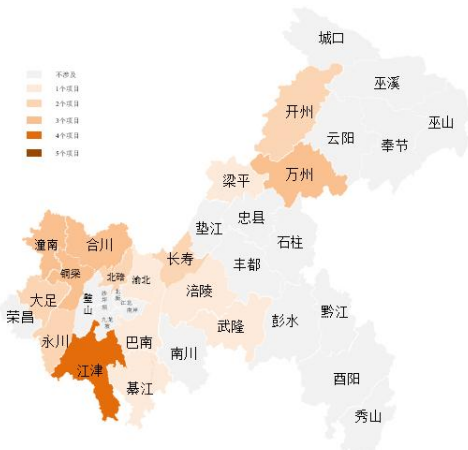


资料来源：联合资信根据公开资料整理
图 2.4 交通基础设施建设项目按个数统计
资料来源：联合资信根据公开资料整理
图 2.5 交通基础设施建设项目按投资额统计

从具体区域分布来看，31 个交通基础设施建设项目区域分布集中在四川省和重庆市交界处。其中四川省共 10 个市县参与建设，达州市、南充市、乐山市和泸州市涉及项目量较多；重庆市共 16 个区县参与建设，项目主要集中在江津区、潼南区、铜梁区、合川区和万州区，其他区域涉及项目均为 1~2 个。



资料来源：联合资信根据公开资料整理
图 2.6 四川省涉及项目分布情况



资料来源：联合资信根据公开资料整理
图 2.7 重庆市涉及项目分布情况

三、 交通基础设施项目建设模式及对区域影响

从交通基础设施建设项目的模式和影响来看，下文选取项目量较多的达州市和江津区进行具体分析。

(1) 达州市

达州市在 2016 年的《成渝城市群发展规划》就被定位为重要节点城市，在《成渝地区双城经济圈建设规划纲要》中与南充市一起被定位为川东北区域中心城市。达州市是中国西部天然气能源化工基地，川渝鄂陕结合部交通枢纽。2022 年 31 个交通基础设施项目中达州市涉及项目包括成达万高铁、渝西高铁、渝昆高铁（川渝段）（以下并称“高铁项目”）、开江至梁平高速公路项目（以下简称“开梁高速项目”）和渠江风洞子航运枢纽工程。

表 4 达州市所涉及项目情况（单位：亿元）

项目类型	项目名称	融资/承建主体	项目计划投资额	开工年份	计划竣工年份	项目效用
轨道交通	成达万高铁（达州段）	达州市高新科创有限公司 （以下简称“达州高新”）	37.87	2022 年	2027 年	改善沿线地区交通环境、打通出川北上通道、促进经济和旅游业发展
	渝西高铁（达州段）		/	2022 年	2028 年	
	渝昆高铁（川渝段）		54.98	2021 年	2024 年	
公路	开江至梁平高速公路（四川段）	四川开梁高速公路有限责任公司	36.60	2020 年	2024 年	
航运	渠江风洞子航运枢纽工程	中交第四航务工程局有限公司和山东省路桥集团有限公司联合体	40.35	2022 年	2026 年	千吨级船舶可直达达州

注：部分数据未获取，用“/”表示
资料来源：联合资信根据公开资料整理

高铁项目方面，高铁项目建设主要包括新建铁路及站台和原铁路及站台改扩建，资本金主要由中国国家铁路集团有限公司和涉及区域财政资金共同保证，资本金以外资金由责任主体通过银行贷款等方式筹集。达州市作为川渝鄂陕结合部交通枢纽，高铁项目均于达州市设立站点，新增渠县北站、达州南站和开江南站共 3 个站台。针对高铁项目，达州高新预计可获得地方政府专项债券资金 84.16 亿元，截至 2022 年 11 月末已获得 16.00 亿元。

高速公路项目方面，开梁高速项目起于达州市开江县，止于重庆市梁平区。根据四川省发改委关于开梁高速项目的批复，四川段路线全长约 30.4 公里，计划总投资约 36.6 亿元，四川省政府授权达州市政府作为项目实施责任主体，项目按照 BOT 方式建设。根据公开信息，开梁高速项目主要由四川开梁高速公路有限责任公司（四川高速公路建设开发集团有限公司和四川省交通建设集团有限责任公司共同出资设立）负责建设，项目于 2020 年 12 月开工建设，计划将于 2024 年末前竣工。

航运项目方面，渠江风洞子航运枢纽工程项目位于达州市渠县，计划总投资 40.35 亿元，建设主体为中交第四航务工程局有限公司和山东省路桥集团有限公司联合体，项目预计于 2026 年末前竣工，项目建成后，千吨级船舶可直达成达州，提升达州航运实力。

总体看，高铁项目达州段融资主体主要为达州市城投企业达州高新，资金部分来源于地方政府专项债券资金；高速公路项目主要由省级城投公司成立项目公司开展，航运项目受其专业性限制，由航务工程公司负责。上述项目建成后，达州公路和水路交通环境将得到改善，打通出川北上通道，连接长三角和京津冀，达州经济和旅游业等将迎来新的发展。

（2）江津区

江津区隶属重庆市，地跨长江两岸，是重庆市重点规划建设的六大区域性中心城市之一，也是长江上游重要的交通枢纽和物资集散地。江津区工业发展较快，支柱产业主要为消费品制造业，拥有“江小白”等知名品牌。2020 年 5 月，重庆市将江津区纳入主城区范围，定位为同城化发展先行区。2022 年 31 个交通基础设施项目中江津区参与项目包括渝昆高铁（川渝段）、江津至泸州北线高速公路（G93 沪渝高速扩容）、重庆经叙永至筠连高速公路和珞璜作业区改扩建工程项目。

表 5 江津区所涉及项目情况（单位：亿元）

项目类型	项目名称	融资/承建主体	项目计划投资额	开工年份	计划竣工年份	项目效用
轨道交通	渝昆高铁（江津段）	重庆市江津区滨江新城开发建设集团有限公司	/	2017 年	2024 年	串联渝川黔滇，形成黄金旅游线、联系成渝城市群和滇中城市群的快速客运通道
公路	江津至泸州北线高速公路（G93 沪渝高速扩容）	重庆中交江泸北线高速公路有限公司	72.00	2021 年	2023 年	缓解现 G39 交通压力、有助于打造中国名牌白酒聚集地
	重庆经叙永至筠连高速公路（重庆段）	重庆渝赤叙高速公路有限公司	108.91	2021 年	2024 年	优化和补充重庆南向对外射线通道，推进旅游产业发展
航运	珞璜作业区改扩建工程	重庆珞璜港务有限公司	27.38	2017 年	2023 年	提升至一级航道，扩大堆场和通过量

注：部分数据未获取，用“/”表示
 资料来源：联合资信根据公开资料整理

轨道交通项目方面，渝昆高铁（江津段）建设内容包括江津段铁路及江津北站建设，主要由重庆市江津区滨江新城开发建设集团有限公司负责。根据《成渝地区双城经济圈多层次轨道交通规划》的通知，轨道交通项目建设需严格落实地方财政出资，并分年度纳入地方财政预算支出计划，项目资金来源应有保障。渝昆高铁（江津段）建成后，江津至昆明铁路运行时间将从近 5 小时，缩短至 2 小时，将加快江津区融入全国高铁网，同时将串联渝川黔滇 4 个西南地区省份，形成黄金旅游路线，拉动沿途旅游产业发展。渝昆高铁建成后，将并入京昆高铁，是联系成渝城市群和滇中城市群的快速客运通道，也利于完善川南经济区综合交通运输体系。

高速公路项目方面，江津至泸州北线高速公路是重庆市公路路网中重要的跨省通道之一，项目全长 71 公里，其中重庆江津段长 50 公里，项目建设采用 BOT 模式，主要责任主体为重庆中交江泸北线高速公路有限公司（中交一公局集团有限公司为控股股东，重庆高速公路集团有限公司（以下简称“重庆高速”）参股）。截至 2022 年 8 月末，该项目累计投资 41.40 亿元，预计在 2023 年 12 月建成通车。项目建成后将有效缓解现 G39 交通压力，为川南渝西地区提供快捷交通大通道，江津至泸州路程时间可缩短至 50 分钟；联通江津、宜宾和泸州，有助于打造中国名牌白酒聚集地。重庆经叙永至筠连高速公路（重庆段）是重庆市“三环十八射多联线”高速公路网的重要组成部分，江津段里程 57.25 公里，主要由重庆渝赤叙高速公路有限公司（控股股东为重庆高速）负责建设。项目建成后将优化和补充重庆南向对外射线通道，推进江津区旅游产业发展。

航运项目方面，珞璜港是重庆第四大长江枢纽港，也是长江上游航运中心的重要组成部分，有 5000 吨级泊位 2 个、铁路专用线 16 条，通过能力超 550 万吨，已开通成渝地区双城经济圈长江水上穿梭巴士，为“水公铁”多式联运为一体的综合物流枢纽港口，2021 年港口年集装箱吞吐量达到 25838 标箱。珞璜作业区改扩建工程项目主要由重庆珞璜港务有限公司（唯一股东为重庆港股份有限公司）负责，主要扩建内容包括提升至一级航道和建设 200 万吨静态储煤基地等，项目计划总投资 27.38 亿元。项目竣工后，珞璜港预计堆场总面积将达到 30 万平方米，码头设计年通过能力 2000 万吨。

总体看，轨道交通项目承接主体为江津区内城投企业，高速公路及航运项目主要由重庆市级国有企业直接承接或其控股/参股项目公司承接。上述项目建成后，江津区将加快融入全国高铁网络，打通南北向公路运输通道，缩短出行时间；提升港口承载力和航运运输能力，形成立体交通网络，助力江津区工业和旅游业发展。

四、对部分区域以及城投企业带来的发展机会

随着 2022 年成渝地区双城经济圈共建 160 个重大项目已提前完成，2023 年重大项目建设名单即将出台。“十四五”期间，随着交通基础设施建设项目推进，将利好部分城市以及区域内主要城投企业。

从区域来看，从 2011 年《成渝经济区区域规划》开始，区域性中心城市就反复被提及，以点带面来发展是整体趋势。同时，考虑到“十四五”规划中，重庆、成都“双核”之间以及“双核”与成渝地区双城经济圈区域中心城市、主要节点城市 1 小时通达，区域中心城市和主要节点城市的交通基础设施建设将会进一步完善和通达，利好区域性中心城市和主要节点城市。区域性中心城市包括成都平原区域中心城市绵阳市和乐山市、川南区域中心城市宜宾市和泸州市、川东北区域中心城市南充市和达州市、渝东南区域中心城市黔江区和渝东北中心城市万州区。随着区域性

中心城市与“双核”通行时间缩短，物流时间成本和物流资金成本或可降低。同时，成渝地区双城经济圈在高铁公交化、公交地铁一卡通等方面也推出相关举措，人口流动更加便捷，为城市和产业发展提供更大空间。

此外，根据《成渝地区双城经济圈多层次轨道交通规划》，到 2025 年成渝地区铁路网将覆盖全部 20 万以上人口城市，部分城市将可实现铁路通达。例如，资阳市下属安岳县，2021 年末常住人口 94 万人，尚未通铁路，但是随着成渝中线高铁开建，安岳县作为其中重要节点，不仅可以弥补铁路空白，还可实现成渝一小时内通达，交通便利性大幅提升。除安岳县外，仁寿县、射洪市等人口超过 20 万人的城市，未来或都可实现铁路过境。

从城投企业来看，2022 年成渝地区 31 个交通基础设施重大项目建设中，区域城投企业参与项目数不多，可能与跨区域项目较多、项目规模较大、航运项目专业性较强等因素有关。未来，随着更多基础设施建设工程项目的逐步推进，区域城投企业参与的机会仍较多，尤其是区域中心城市的城投企业，可以增强区域城投企业的业务韧性。

从项目资金来看，根据重庆市人民政府印发的《推动成渝地区双城经济圈建设加强交通基础设施建设行动方案（2020—2022 年）》，交通基础设施建设工程项目一方面要争取中央预算内资金、国家专项基金、地方债券、专项债等用于重大基础设施建设，争取设立成渝地区双城经济圈交通基础设施建设专项资金；另一方面鼓励采用多元化市场融资方式拓宽融资渠道，采取“BOT+EPC”“BOT+政府补贴”等 PPP 模式，引导社会资本参与交通建设。国家发展改革委关于印发《成渝地区双城经济圈多层次轨道交通规划》的通知中也说明，轨道交通项目建设需严格落实地方财政出资，并分年度纳入地方财政预算支出计划；严禁以债务性资金代替财政资金，严格落实融资资金偿还来源，严禁通过融资平台或违规变相举债。交通基础设施建设工程项目资金来源较为明确，如若城投企业参与项目建设，项目融资压力不大。

除直接参与交通基础设施建设，随着成渝地区内联外通实现和 4 个“1 小时交通圈”达成，异地同城效应或将凸显，给区域城投企业带来发展机会。从“长三角一小时经济圈”“粤港澳 1 小时生活圈”的发展来看，“一小时经济圈”或“1 小时生活圈”中原本较为边缘的城市可承接核心城市转移的产业，进而带动人口流入、提高土地市场活跃度、带动税收增长等。城投企业可参与相关产业园区建设、进行配套基础设施建设，以股权投资形式参与到产业发展中以谋求转型等。长期来看，成渝地区作为第四增长极，经济和财政实力发展空间大，也会为区域城投企业的持续发展提供良好的外部环境。

联系人

投资人服务 010-85679696-8759 chenye@lhratings.com

免责声明

本研究报告著作权为联合资信评估股份有限公司（以下简称“联合资信”）所有，未经书面许可，任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制和发布。如引用须注明出处为“联合资信评估股份有限公司”，且不得对本报告进行有悖原意的引用、删节和修改。未经授权刊载或者转发本研究报告的，联合资信将保留向其追究法律责任的权利。

本研究报告中的信息均来源于公开资料，联合资信对这些信息的准确性、完整性或可靠性不作任何保证。本研究报告所载的资料、意见及推测仅反映联合资信于发布本研究报告当期的判断，仅供参考之用，不构成出售或购买证券或其他投资标的的要约或邀请。

在任何情况下，本研究报告中的信息和意见均不构成对任何个人的投资建议。联合资信对使用本研究报告及其内容而造成的一切后果不承担任何法律责任。