

图书基本信息

书名：<<城市轨道交通投融资理论研究与实践>>

13位ISBN编号：9787504951953

10位ISBN编号：7504951951

出版时间：2009-9

出版时间：中国金融出版社

作者：王灏

页数：349

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问：<http://www.tushu007.com>

前言

一个国家的经济社会要发展，基础设施建设是关键一环。特别是在大城市，建设功能完备的城市基础设施至关重要。北京作为我国的政治、经济、文化中心，随着城市化进程的发展，如何解决交通拥堵、提高城市承载能力、优化首都环境已成为市委、市政府面临的难题。

从世界各国的来看，以优先发展包括城市轨道交通在内的公共交通、促进城市健康、可持续发展已成为一种共识。

城市轨道交通，对于改善城市交通环境、提高城市竞争力、引导和支持城市空间结构调整、推进城乡一体化进程、保护城市历史风貌等方面都起到了促进作用。

但是，其同时也具有投资额大、回收期长、公益性强、盈利能力弱等显著特点，因此建设与投融资问题也成为世界性的难题。

为解决这一问题，国家有关部门近年来相继出台了一系列相关政策，北京市委、市政府也以承办奥运为契机，在2003年11月将原北京地铁集团公司改组，成立了北京市基础设施投资有限公司（以下简称京投公司），负责北京市的基础设施项目规划、投融资和资本运营工作。

近期以轨道交通投融资、线网前期规划及线网管理为主，保障轨道交通建设资金需要、降低投融资成本、减轻政府财政负担。

目前负责北京地铁4号线、6号线、7号线、8号线二期、9号线、10号线二期、14号线、15号线、大兴线、亦庄线、房山线、昌平线、西郊线13条城市轨道交通新线建设，并陆续承担了京津城际、京沪高铁、京石客运专线、城中村治理、市政交通一卡通、信息基础设施建设等多项投融资任务，总投资3500多亿元。

六年来，王灏同志团结带领他的经营团队，准确把握市委、市政府赋予的轨道交通投融资平台职能，圆满完成北京轨道交通新线建设资金和既有线路改造资金需求。

截至2009年6月底，京投公司完成投资940亿元，累计落实资金2500亿元，节约资金成本155亿元。

在充足的建设资金保障下，5号线、10号线一期、机场线等多条新线相继建成通车，运营里程达200公里，以其投融资方面的自主创新实现了北京城市轨道交通跨越式发展。

内容概要

我国城市轨道交通投融资市场化运作的进程才刚开始，需要在实践中进一步探索，逐渐找到合适的解决方案，既要考虑让投资者获得合理回报以吸引社会资本参与，减轻政府财政压力，还要考虑保障公众利益和促进体制改革，这的确是一种挑战。

《城市轨道交通投融资理论研究与实践》针对城市轨道交通投融资相关问题，如其特点、方式及国外模式的实证研究等，尤其是对其投融资模式，如PPP模式、BT模式、“轨道+土地模式”、证券模式、债券模式企业负债模式、产业化模式等进行了详细的对比分析，具体列举了每种投融资模式的优缺点、适应性及运作方式，并结合国内外，尤其是北京、上海轨道交通投融资的实例，更具说明力。

此外，《城市轨道交通投融资理论研究与实践》还对投融资政策进行了研究分析，对我国城市轨道交通投融资，甚至基础设施建设都具有较好的指导和借鉴意义。

作者简介

王灏，男。
1967年生。
北京大学经济学博士，北京交通大学教授。
工程师、高级经济师。
北京市第十三届人大代表，崇文区第十三届政协常委。
中国企业联合会副会长、中国企业家协会副会长、中国青年企业家协会副会长、北京青年企业家协会副会长，全国青联委员，全国现代管理领域专业技术人才知识更新工程（653工程）专家指导委员会委员，中国交通运输协会城市轨道专业委员会副主任。
中国交通运输协会城市轨道交通中青年专家。
现任北京市基础设施投资有限公司总经理、京港地铁有限公司董事长、京投银泰股份有限公司董事长。
曾荣获“第七届全国优秀创业企业家”、“第二届全国十大企业管理创新人物奖”、“第四届北京市优秀青年企业家”金奖、“第十届茅以升科技进步奖”等荣誉称号。
2006年9月入选“新世纪百千万人才工程”国家级人选。
曾在《宏观经济研究》、《经济纵横》等核心刊物发表学术论文40余篇，出版学术专著1部。

书籍目录

第一章 城市轨道交通产业及投融资特点概述第一节 城市轨道交通的主要技术经济特征第二节 城市轨道交通的投融资特点第二章 城市轨道交通融资的理论基础研究-第一节 公共管理和公共选择理论第二节 管制经济学理论第三节 外部性理论第四节 新制度经济学理论第五节 公共物品理论第六节 自然垄断及有效竞争理论第七节 垄断行业可竞争市场理论第八节 激励性规制理论第九节 企业社会责任理论第三章 国内外城市轨道交通投融资模式研究第一节 国外城市轨道交通投融资模式实证研究第二节 我国城市轨道交通投融资模式实证研究第四章 城市轨道交通投融资的资金来源和管理模式研究第一节 可供选择的城市轨道交通资金来源第二节 可供选择的城市轨道交通投融资体制模式第三节 城市轨道交通投融资管理模式发展的主要趋势第五章 社会资本参与的PPP模式研究与实践第一节 社会资本与PPP模式第二节 PPP融资模式的类型分析第三节 城市轨道交通项目采用PPP融资模式的适应性研究第四节 北京地铁4号线PPP融资模式应用实践第六章 城市轨道交通BT模式研究与实践第一节 BT概述第二节 城市轨道交通BT项目的运作与实施第三节 城市轨道交通BT项目应用示范——北京地铁奥运支线第七章 “轨道+土地”综合开发融资模式研究与探索第一节 “轨道+土地”融资模式的依据：土地增值和外部效益内部化第二节 城市轨道交通与土地资源综合开发的条件第三节 “轨道+土地”综合开发案例研究第四节 我国对“轨道+土地”融资模式的探索第八章 城市轨道交通股票发行和ABS模式研究第一节 城市轨道交通股票上市融资模式第二节 城市轨道交通ABS融资模式第九章 城市轨道交通市政债券融资模式研究第一节 市政债券的基本理论分析第二节 国外市政债券运用的成功经验第三节 我国发行市政债券的探索第四节 我国发展城市轨道交通市政债券融资模式的建议第五节 北京市发行城市轨道交通建设债券的探索第十章 城市轨道交通企业的负债融资模式研究与探索第一节 企业负债融资的主要方式与特点第二节 负债融资的功能效应分析第三节 城市轨道交通的企业负债融资的方式选择与优化第四节 北京市在负债融资模式创新方面的探索第十一章 城市轨道交通产业基金融资模式研究第一节 产业投资基金融资模式基本情况第二节 发达国家产业投资基金运作模式研究第三节 我国城市轨道交通领域采用产业投资基金研究第十二章 城市轨道交通项目的投资评价及融资方案评价研究第一节 我国城市轨道交通项目经济评价方法现状研究第二节 城市轨道交通项目评价应用环节存在的问题及建议第三节 城市轨道交通项目融资方案分析评价方法研究第十三章 城市轨道交通投融资相关政策研究第一节 完善城市轨道交通投融资体制第二节 产业开发政策第三节 资本市场融资政策第四节 票价政策第五节 经营成本控制及补贴政策参考文献后记

章节摘录

(一) 英国伦敦模式 伦敦城市轨道交通受英国政府的环境与运输部以及伦敦市运输管理局的领导, 伦敦地铁有限公司负责城市轨道交通线路日常的运营和管理, 并形成了一套比较完善的城市轨道交通建设投资与运营的政策体制框架。

伦敦城市轨道交通筹资、建设与运营充分考虑到市场经济规律, 讲求效率优先, 实行交通需求控制的原则, 根据交通需求来建设与运营。

政府提供资金建造新线, 也提供资金维护和改善既有铁路, 但运营所需费用政府不予资助。

伦敦城市轨道交通的投资来源一般有政府投资、地方公共团体投资、银行贷款、债券、城市轨道交通建设附加费、城市轨道交通营业收入等。

具体包括: 政府的财政支持; 国家政策性金融机构的支持; 全体公民的支持(通过税制优惠); 对乘客收取的票价; 从城市轨道交通建成后得益的团体如新城区开发者等收取的资金。

在保证外商最低回报率的政策引导下, 引进国际财团的资金或以设备形式投资于城市轨道交通建设。

欧洲投资银行曾向接管伦敦地铁一半业务的企业提供10亿英镑的贷款。

另外, 政府还将发行彩票的部分盈利用于对城市轨道交通建设的补贴。

自20世纪90年代以来, 英国城市铁路进行了体制改革, 基本上由过去的国有国营转为由政府通过授权, 给私营联合体来运营。

此举的目的是通过提高管理水平来提高效率及降低成本, 减轻政府对铁路运营的补贴负担。

经过多年的实践, 政府的改制目的已基本达到。

但同时带来一些负面的影响, 如承运商为节省成本, 对原来运营效益差、客流少的一些线路, 采取停运或者减少车次等做法。

借鉴于城市铁路的投融资经验, 伦敦地铁已经允许由私人投资对既有城市轨道交通线进行维护改造。

通过PPF' 模式将地铁的更新改造及日常维护工作外包给三家民营的基础设施维护公司(Infracos)。

运营管理仍由国营的伦敦地铁公司负责。

(二) 德国与法国模式 1.德国的城市轨道交通融资及政策 德国各城市的城市轨道交通建设资金60%来自于联邦政府, 其余由州、市政府承担。

联邦政府规定: 交通运输建设所需的资金, 在全国范围内以汽油税方式征收, 其中10%用于各城市的城市轨道交通建设。

版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介, 请支持正版图书。

更多资源请访问:<http://www.tushu007.com>