

北京城市轨道交通 投融资理论与实践创新

■ 张工 等编著



清华大学出版社
<http://www.tup.tsinghua.edu.cn>



北京交通大学出版社
<http://press.bjtu.edu.cn>

北京城市轨道交通 投融资理论与实践创新

张 工 刘印春 徐小元 陈 峰 编著

清华大学出版社
北京交通大学出版社
· 北京 ·

内 容 简 介

本书从政府视角出发,梳理北京市城市轨道交通既有投融资创新的实务工作成果,总结北京市发展和改革委员会会同市有关部门主导的制度创新、模式创新、实践创新“三位一体”投融资创新体系,总结并展望北京市前瞻性的投融资发展战略思考,为北京和全国城市轨道交通投融资创新提供借鉴。

本书以城市轨道交通领域理论工作者、政策研究人员、政府部门和企业相关人士为主要使用对象,同时也可供其他对投融资理论与实践、制度经济学等研究感兴趣的广大读者阅读。

本书封面贴有清华大学出版社防伪标签,无标签者不得销售。

版权所有,侵权必究。侵权举报电话:010-62782989 13501256678 13801310933

图书在版编目(CIP)数据

北京城市轨道交通投融资理论与实践创新 / 张工等编著. —北京:清华大学出版社;北京交通大学出版社, 2012. 8

ISBN 978-7-5121-1095-3

I. ①北… II. ①张… III. ①城市铁路-轨道交通-投资-研究-北京市
②城市铁路-轨道交通-融资-研究-北京市 IV. ①F532.81

中国版本图书馆CIP数据核字(2012)第170038号

责任编辑:孙秀翠 韩素华

出版发行:清华大学出版社 邮编:100084 电话:010-62776969

北京交通大学出版社 邮编:100044 电话:010-51686414

印刷者:北京艺堂印刷有限公司

经 销:全国新华书店

开 本:185×260 印张:19.5 字数:323千字

版 次:2012年8月第1版 2012年8月第1次印刷

书 号:ISBN 978-7-5121-1095-3/F·1055

印 数:1~3000册 定价:78.00元

本书如有质量问题,请向北京交通大学出版社质监局反映。对您的意见和批评,我们表示欢迎和感谢。

投诉电话:010-51686043, 51686008; 传真:010-62225406; E-mail: press@bjtu.edu.cn。

《北京城市轨道交通投融资理论与实践创新》

编委会成员名单

编 著：张 工 刘印春 徐小元 陈 峰

参编人员：崔小浩 袁宏伟 黄林芝 郝大力

郭雪萌 孔令洋 王伟强 李红昌

吴礼顺 申晓鹏 谭 蕊 吴 婷

随着我国工业化、城市化、运输化发展进程的不断推进，长三角、珠三角、京津唐地区成为经济、人口、科技、产业、文化等生产要素的密集聚集地，成为引领中国创新和持续发展的源动力。为有效匹配城市化发展进程，为有效治理城市交通拥堵，为有效促进城市可持续发展，实现城市运行的效益性、效率性、公平性、安全性、持续性，我国各大城市纷纷提出了城市交通发展的宏伟蓝图。截止到2012年6月底，我国城市轨道交通运营总里程为1 668 km，同时，已经有33个城市轨道交通发展规划获得国家批准，规划建设总里程高达3 500 km。

目前，我国已经迎来了城市轨道交通快速发展的高峰期。与此相伴随的是，城市轨道交通投融资规模也呈现快速增长态势，为完成33个城市轨道交通建设规划需要投入建设资金超过1万亿元。北京、上海、广州、深圳、南京等城市轨道交通规划规模大，建设节奏快，投融资需求量大，迫切需要转变政府职能，进行投融资理论、模式、案例方面的创新。

根据2007年获得国家发展改革委批准的《北京市城市快速轨道交通近期建设规划（2007—2015年）》，北京到2015年将建成“三环、四横、五纵、七放射”城市轨道交通网络。2011年5月，《北京市城市轨道交通建设规划调整方案（2011—2015年）》上报国家，规划北京城市轨道交通路网规模达到703 km。据初步计算，至2020年，北京城市轨道交通静态投资需求为4000多亿元，动态投资高达6 000多亿元。如何满足如此巨额的城市轨道交通投资需求呢？

城市轨道交通是准公共物品，具有运量大、速度快、时间准、节约环保等显著特点，对城市经济、社会、科技、文化发展具有十分重要的引领作用。因此，城市轨道交通投融资理论与实践创新离不开城市政府职能的发挥，离不开发展改革委综合统筹协调功能的发挥。北京市发改委会同有关部门根据北京城市轨道交通面临的

实际情况，充分发挥政府投融资创新的主导作用，积极探索制度创新、模式创新、实践创新“三位一体”的投融资创新体系。

按照“政府主导、社会参与、市场运作”的方针和“增量改革、存量试点”的原则，2003年，北京市发改委会同有关部门制定了《关于本市深化城市基础设施投融资体制改革的实施意见》，提出了北京市基础设施投融资体制改革的基本框架。随后，又在线网规划、建设资金解决方案、轨道交通建设专项资金、市区共建机制、站点综合开发、新型投融资模式探索等方面，出台了系列政策措施，有力促进了北京城市轨道交通制度创新进程。

北京市发改委会同有关部门在研究城市轨道交通投融资规律的基础上，不断创新投融资理念，积极推进PPP、BT、企业债券、售后回租、保险债权等投融资模式及实践创新，打造了具有“北京特色”的投融资创新模式，开拓了多元化的城市轨道交通投融资渠道，缓解了城市轨道交通投融资压力。

《北京城市轨道交通投融资理论与实践创新》是北京市发改委会同有关部门长期从事城市轨道交通管理工作的结晶，提出的“三位一体”投融资创新体系，具有很强的理论意义和现实意义，既反映了北京市政府的前瞻性战略思考，又反映了政府主导下的投融资实践创新，为国内外其他城市轨道交通投融资提供了有益的借鉴。

中国工程院院士



2012年7月

于北京交通大学

加快城市轨道交通建设，是缓解北京中心城区交通拥堵的根本性措施，也是完善首都城市功能的重要支撑。从各国的城市化发展实践来看，轨道交通以其运量大、可靠性强、准点等特点，在美、日、欧等国家已成为主要的城市交通工具。北京建设中国特色世界城市，将坚持轨道交通大发展。按照北京城市总体规模，借鉴纽约、伦敦、东京等世界城市发展经验，北京城市轨道交通网络总规模应在 1 000 km 以上。

根据国家批准的《北京市城市快速轨道交通近期建设规划（2007—2015 年）》，北京市规划 19 条 561 km 的城市轨道交通线路。自 2008 年奥运会筹办以来，北京城市轨道交通实现了跨越式发展，奥运筹办期间陆续建成了地铁 13 号线、10 号线一期等 6 条线路，运营总里程由 54 km 增至 200 km；北京市第十次党代会期间，又建成了地铁 4 号线、15 号线一期等 7 条线路，运营总里程增至 372 km，初步实现了城市轨道交通网络化运营，公交出行比例首次达到 40%，正改变着北京城市空间格局和百姓生活，百姓生活更加从容，基本适应了北京市经济社会发展需要。

为建设中国特色世界城市，北京市委、市政府又提出了新一轮城市轨道交通规划建设任务和目标，对中心城区实施加密，规划新增 5 条 119 km 的线路，规划总里程达 703 km，其中“十二五”期末，力争实现运营总里程 660 km 以上，城市轨道交通网络更加发达。

显而易见，在短短的几年时间里建设如此庞大的城市轨道交通网络体系，难度可想而知，特别是资金需求量大。据初步测算，完成 660 km 的规划建设目标，静态总投资达 3 800 亿元，其中 2012—2015 年投资需求达 2 000 亿元。资金从何而来，既要缓解政府当期投资压力，又要通过合理的投融资制度设计，有效防范债务风险，成为摆在北京市委、市政府面前的重大难题。

基于城市轨道交通准经营性的属性，以及投资规模大、使用周期长等特点，决定了政府在城市轨道交通投资建设中的主导作用。但是，面对如此庞大的资金需求，政府主导作用主要表现为“掌舵”而不是“划桨”，即进行“顶层设计”，包括制度创新、模式创新和投资创新等，以此吸收足够的社会力量充当“划桨者”，共同完成城市轨道交通“大厦”的建设。

近年来，在市委、市政府的高度重视下，市发改、交通、财政、国资等部门共同努力，为满足城市轨道交通大发展时期的资金需求，北京市进行了两次大的城市轨道交通投融资框架设计，并进行了卓有成效的实践。采取 PPP、BT、保险债权、融资租赁等多种模式，开展了多项投融资创新，收到了积极效果。

本书既是对北京城市轨道交通投融资理论与实践创新工作的总结，也是首次从政府视角对城市轨道交通投融资问题思考的全面总结，希望能对城市轨道交通投资建设工作有所启示，谨予各位读者、同仁参考。

著 者

二〇一二年七月于北京

内容简介

早在新中国成立不久的1953年9月28日，北京市委、市政府根据毛泽东主席的指示，开始着手北京市地铁建设的筹备工作。后在面临中苏关系恶化和国际局势紧张等诸多不利因素的情况下，中央提出了“独立自主，自力更生”发展地铁建设的方针。1965年2月4日，毛主席在北京地下铁道建设方案的报告上做了重要批示：“精心设计，精心施工。在建设过程中一定会有不少错误、失败，随时注意改正。”同年7月1日，北京地铁一期工程正式开工建设。来自建设工程领域的4万多名建设者历经4年多艰苦卓绝的奋战，终于在1969年10月1日，伟大祖国20岁生日这一天，北京地铁一期工程建成通车，从此结束了中国内地没有地铁的历史，为中国城市轨道交通建设发展书写了光辉灿烂的一页。

改革开放以来，特别是2008年北京奥运会的顺利筹办和成功举办，北京城市轨道交通更是得到了前所未有的快速发展。处于“后奥运时代”的北京，提出了建设世界城市的战略构想，对北京城市轨道交通建设提出了更高的要求。2009年7月，北京市政府发布了《北京市建设人文交通、科技交通、绿色交通行动计划（2009—2015）》，进一步确立了城市轨道交通在城市公共客运系统中的骨干地位，提出要加快城市轨道交通新线建设，扩大规模，增加中心城线网密度。到2015年，北京将形成“三环、四横、五纵、七放射”的城市轨道交通网络体系，运营里程达561千米，五环内线网密度达0.51千米/平方千米，平均步行1000米即可到达任何一处轨道交通站点。届时轨道交通出行率占公共交通出行率的比例将达到50%，为首都经济社会的发展提供有力支撑。

城市轨道交通（Urban Rail Transit）是工业化、城市化和运输化发展到一定阶段的产物，主要由地铁、轻轨、城铁、有轨电车等重点服务于城市区域的具有特定轮轨技术特征的轨道交通类型构成，它是一种有别于城际轨道交通、客运专线或高速铁路的特殊交通形态，采用轮轨技术，采取小编组、高密度、快速度的轨道交通运输组织方式，满足以特定中心城市为核心的城区、城市、市郊的旅客出行需求。城市轨道交通是重要的城市交通公共设施，具有便捷、环保、节能、安全、准时和运量大等特点，大力发展城市轨道交通，不但有利于优化城市空间布局，而且有利于改善城市交通结构、缓解城市交通拥堵，促进首都经济社会可持续发展，最终实现人与资源环境的协调发展。

然而，城市轨道交通体系能不能真正缓解城市交通拥堵问题，关键在于它能否为社会提供便捷、安全、舒适的公共交通服务，从而降低私人交通工具的出行比例，这既是国际上解决大城市交通拥堵问题的成功经验，也是解决北京城市交通困局的最终出路。换句话说，城市轨道交通要真正发挥作用，必须以一定程度的路网规模为前提，当轨道交通线网规模达到线路间换乘方便、乘客出行可达性很高这种程度时，才能吸引更多的市民放弃私家车，改乘轨道交通。城市轨道交通之所以能够缓解城市拥堵，根本在于城市轨道交通体系本身是发达的，是四通八达的。要建设四通八达的轨道交通线网体系，需要大量的投入，需要花大笔的资金。但是，资金从哪里来呢？

城市轨道交通是典型的公共物品，政府是城市轨道交通的终极提供者，城市轨道交通建设和运营都离不开政府的参与和支持。问题是，北京市财政有那么多钱用于大规模轨道交通设施建设上面吗？答案显然是否定的，北京市不可能有那么多钱、也不会把那么多钱用于建设轨道交通。唯一的出路在于，必须寻求制度与政策方面的创新。事实也是如此，在北京城市轨道交通超常规发展过程中，亟需进行必要的制度创新、模式创新和

实践创新，探索吸纳社会资本、改善公司治理结构、提高建设运营效率的新办法、新措施、新途径。

为适应北京城市轨道交通建设运营对巨额资金的需要，北京市发展和改革委员会（以下简称“北京市发改委”）与相关政府部门在政策法规、管理体制、运行机制等方面进行了积极探索：2003 年按照“三分开”思路推动了投融资、建设、经营体制变革，2005 年推动了《北京市城市基础设施特许经营条例》出台，近年来进行了大量债务型投融资和股权型投融资创新，积极实施或探索 PPP 模式、BT 模式、企业债券模式、售后回租模式、保险债权模式、土地联合开发模式、出口信贷模式、人民币债等投融资模式创新，形成了“三位一体”的投融资创新体系，打造出了城市轨道交通投融资的“北京特色”。

本书从政府视角出发，梳理北京城市轨道交通既有投融资创新的实务工作成果，总结北京市发改委会同有关部门主导的制度创新、模式创新、实践创新“三位一体”投融资创新体系，总结展望北京市政府前瞻性的投融资发展战略思考，为全国城市轨道交通投融资创新提供借鉴。

本书以城市轨道交通领域理论工作者、政策研究人员、政府部门和企业相关人士为主要使用对象，同时也可供其他对投融资理论与实践、制度经济学等研究感兴趣的广大读者阅读。

因作者水平有限，加之时间仓促，书中错误与疏漏之处在所难免，恳请读者批评指正，以使本书不断完善。

编 者

2012 年 6 月

城市轨道交通是移动设备在固定轨道上运行的快速城市交通方式，按照小编组、大运量、高密度、公交化方式运营，是城市化发展到一定阶段的必然产物，是城市空间形态演化的必然结果。城市轨道交通是城市建设投资最大的基础设施，其站线布局和建设速度的科学合理决策，将对城市经济、社会和交通的可持续发展产生重要影响。一方面，从环境保护与资源节约的角度考虑，相对于其他运输方式，轨道交通无疑最有优势；另一方面，轨道交通项目又具有投资规模巨大、运营费用昂贵的特点，会给城市建设带来沉重的还贷压力和运营补贴压力。城市轨道交通是典型的城市公共设施，其大规模建设所需巨额资金势必依靠政府及政府主导下的投融资工具加以实现。北京市发改委会同有关部门充分尊重城市轨道交通发展的客观规律，大胆推动制度创新，构建“三位一体”投融资创新体系，积极探索符合城市轨道交通社会经济特征的投融资模式，有力保障了城市轨道交通建设和运营的顺利进行，为全国其他城市的交通投融资实践提供了有力的理论和实践支撑。

一、北京城市发展日新月异，亟需加快城市轨道交通建设步伐

《北京市“十二五”时期重大基础设施发展规划》提出，“十二五”时期，是首都在新的起点上全面建设小康社会的关键时期，是深化改革开放、深入推进经济发展方式加快转变的攻坚时期，是北京实践“人文北京、科技北京、绿色北京”战略，建设中国特色世界城市的重要时期。在新的时期，北京基础设施将面临诸多新需求和新挑战，需要加快解决城市轨道交通总量不足问题，加快解决交通拥堵，增强基础设施综合承载能力和资源配置能力。为市民提供安全、便捷、宜居的生产生活环境，促进城市功能的完善，适应首都经济社会发展的需要。

第一，大力发展城市轨道交通是惠及民生国策的基本要求。中央提出，北京作

为特大型城市，必须以人为本，充分发挥公共交通的重要作用，为广大群众提供快捷、安全、方便、舒适的公交服务，切实提高公众福利水平，让广大人民群众分享改革开放成果。加快城市轨道交通建设步伐，是调整居民出行结构，缓解交通拥堵，为北京居民提供方便、快捷、安全、舒适轨道交通服务的内在要求，是以人为本科学发展观的具体体现。“十二五”时期，北京将会加大轨道交通建设力度，完善城市轨道交通网络，并围绕轨道交通进一步优化地面公交线网，建设综合交通枢纽，提高换乘效率。到2015年，中心城公共交通承担全日出行比例力争达到50%，其中城市轨道交通占公交出行比例力争达到50%。

第二，大力发展城市轨道交通是经济社会发展的客观要求。北京“十二五”期间将重点建设一批包括中关村、海淀山后、未来科技城、通州新城等高端产业的聚集地，金融街、CBD、丽泽商务区、南苑商务区等重要城市功能区，需要发展城市轨道交通与之相匹配。《北京市发展和改革委员会关于报请审定北京市城市轨道交通建设规划调整方案（2011—2015年）的请示》提出，在《北京市城市快速轨道交通近期建设规划（2007—2015年）》基础上，进一步加密中心城区线路，完善轨道交通路网结构，缓解中心城区交通拥堵，完善首都城市功能，推进世界城市建设进程。

第三，大力发展城市轨道交通是可持续发展的内在要求。为适应后奥运时代经济社会发展的需要，延续“人文北京、科技北京、绿色北京”的发展理念，北京不仅需进一步加大高效低碳城市出行模式理念的宣传力度、频度和广度；更为重要的是，需建立以城市轨道交通为骨干的绿色公共交通体系，加大城市轨道交通路网密度，引导和吸引广大市民选择轨道交通的出行方式，从而使每一个北京市民真心、自愿地选择公共交通出行方式，使每一个北京市民成为可持续发展的践行者、“我们共同家园”的守护者。轨道交通不仅提供高效、优质的公交出行服务，而且是一种集约化的交通方式，能够大大节约能源和土地资源。从近年来许多城市交通发展的趋势来看，简单的拓路增车方式已无力解决城市交通问题。轨道交通可以充分开发利用宝贵的地上和地下空间资源，提供新的交通供给，有效缓解地面空间资源紧张状况，实现城市的可持续发展。

二、北京城市轨道交通建设快速推进，亟需加强投融资创新力度

根据国家发展改革委批准的《北京市城市快速轨道交通近期建设规划（2007—2015年）》，至2015年，北京市将建成“三环、四横、五纵、七放射”的19条、561千米的轨道交通网络。基于此，有必要进一步增加城市轨道交通建设规模，本着“优先解决中心城区供需矛盾、兼顾外围重点功能组团覆盖”的原则，规划新增5条119千米线路，该调整方案已上报国家发展改革委审批。

北京城市轨道交通规划里程长、投资规模大、建设时间集中、资金需求压力大，“十二五”期间需要投资达2800亿元，政府很难在短期内完全依靠自身力量筹集城市轨道交通建设资金，须开辟除财政投入之外的投融资来源，拓展投融资渠道，大力吸纳社会资本，推进投融资多元化进程。

三、北京城市轨道交通属性特殊，政府职能不可或缺

从经济学角度看，城市轨道交通具有特殊的社会属性，兼具公共产品和私人产品的属性，即城市轨道交通运输服务具有消费的非竞争性和排他性的基本特征，属于准公共产品。轨道交通作为城市公共交通骨干网络，可以显著改善区域交通状况，诱发沿线土地升值，促进沿线房地产、商业等行业的快速发展，社会效益和外部经济效益显著。但由于轨道交通建设成本高昂、运营成本巨大，项目自身盈利能力较差，目前世界上绝大多数轨道交通项目的建设运营都依赖政府财政补贴。同时，作为准公共产品的城市轨道交通，又具有很强的公益性，决定了它不可能像一般的商业产品那样，通过市场竞争来获得资金来源，而是需要政府参与其中，发挥主导作用，包括轨道交通的投融资和经营活动等。

从经济学角度看，城市轨道交通具有特殊的经济属性，如可赢利属性、可销售属性、规模经济属性、范围经济属性、资产专用属性等。这些经济属性表明，通过投融资理念创新，城市轨道交通投资、建设、运营领域仍然可以吸纳社会资本。在适当的票制票价条件下，只要城市政府给予必要的特许经营、财政补贴、运营政策，城市轨道交通就能够引入市场力量，充分挖掘城市轨道交通的商业价值，北京地铁4号线采取PPP模式、奥运支线和亦庄线采取BT模式等就是证明。

四、制度创新、模式创新、实践创新“三位一体”，政府主导北京投融资创新体系

制度创新是政策法规、体制、机制等规则创新的统称，是北京市投融资创新实施的根本条件，对政府作用的发挥和投融资创新起主导作用。模式创新是投融资方式、手段、途径等一般性规律和特征的归纳和概括，它既体现投融资制度创新，又进一步指导实践创新。实践创新是指制度创新和模式创新在投融资实践中的具象化，是对制度创新和模式创新在操作上的具体落实。在投融资“三位一体”创新体系中，政府制定了法律法规，规定了运行体制，主导了案例操作。

在制度创新方面，2003年12月12日，北京市发改委会同有关部门制定的《关于本市深化城市基础设施投融资体制改革的实施意见》批转全市贯彻实施，该实施意见提出了北京市基础设施投融资体制改革的基本框架，改革总体思路按照“政府主导、社会参与、市场运作”的方针和“增量改革、存量试点”的原则，开放城市基础设施建设和经营市场，打通社会资本进入通道。2005年12月1日，北京市第十二届人民代表大会常务委员会第二十四次会议通过了《北京市城市基础设施特许经营条例》，规定城市轨道交通和其他公共交通可以实施特许经营，由特许经营企业取得政府授予的特许经营权，在一定期限和范围内经营城市基础设施，提供公共产品或者公共服务。2003年11月，由北京市国资委出资成立了国有独资的北京市基础设施投资有限公司（以下简称京投公司），专门承担北京轨道交通等基础设施项目的投融资和资本运营业务。

在模式创新与实践创新方面，北京市发改委会同有关部门注重研究轨道交通投融资规律，创新投融资理念，引入了服务导向开发模式、交通导向开发模式、土地导向开发模式、铁路车站城市等先进投融资理念，指导京投公司进行了包括PPP模式、土地联合开发等在内的多项投融资模式创新和实践创新，构建了北京城市轨道交通投融资创新体系，完善了投融资体制机制，有力提升了城市轨道交通进行多元化投融资能力，极大缓解了快速发展的城市轨道交通投融资需求。

五、政府以投融资理念创新为先导，构建具有“北京特色”城市轨道交通投融资模式创新

进入21世纪，作为城市基础设施建设的主题之一，中国的城市轨道交通发展迎来

了一个新高潮，各大城市纷纷制订了规模庞大的轨道交通网络规划，其建设工作亦全面展开。轨道交通建设必将对城市经济和社会的发展起到巨大的推动作用，同时也面临着前所未有的挑战。作为中国内地最早拥有地铁的城市、近年来轨道交通发展最为快速的城市之一，北京在城市轨道交通建设运营，尤其是投融资制度、机制创新方面，功不可没，积累了不少成功经验，为我国乃至其他国家城市轨道交通建设提供了有益启示。

第一，投融资理念创新是解决北京城市轨道交通投融资难题的前提。解决北京城市轨道交通投融资供需矛盾，需在政府财政支持下，创新公共事业管理思路，推进城市轨道交通市场化转型。北京市明确提出要完善轨道交通市区共建机制，明确市、区责任；在建设高峰期，集中财力建立轨道交通建设专项资金；在还款期，充分发挥京投公司投资平台作用，减轻政府还款压力等政策建议。另外，还积极推动地下空间开发、站点综合开发、部分线路运营权招商等创新工作，充分发挥线网规模优势，在保障运营安全和服务水平的基础上，最大限度地提高线网收益水平。

第二，城市轨道交通投融资“北京模式”的特点是“制度先行、财政扶持、市场运作、模式引领、阶梯优化”。制度先行是指北京率先进行投融资制度创新，出台了系列投融资政策文件。财政扶持是指加大对城市轨道交通的财政扶持力度，每年至少投入 100 亿元，通过市区合作机制保障资本金比例。市场运作是指鼓励城市轨道交通市场化，率先引入 PPP 方式，吸引社会投资 46 亿元。模式引领是指综合运用 BT、企业债券、中票票据、短期融资券、保险债权、股权信托等投融资模式，实现投融资模式创新。阶梯优化是指按照超前发展和量力而行的原则，根据经济社会发展状况优化投融资配比，形成了财政主导型→财政市场平衡型→贷款负债型→多元化发展型的阶梯上升的投融资深化过程。

第三，城市轨道交通投融资模式创新是投融资理念创新及“北京模式”孵化的载体。北京市颁布了促进城市轨道交通投融资创新的政策法规体系，并在此基础上完善了有利于城市轨道交通投融资创新的建设运营管理体制，设立了有利于城市轨道交通投融资创新的平台企业。实践中，成功主导了包括 PPP 模式、BT 模式等在内的社会化融资和债务性融资模式的运行，在推进具有前瞻性的投融资创新模式方面，取得了积极成果。这些成功的投融资模式为国内外其他城市在城市轨道交通投融资实践方面提供了有益经验，也成为了其他城市政府制度创新、模式创新和实践创新的样板。

六、北京城市轨道交通投融资创新是一项系统工程，具有重大理论与现实意义

北京城市轨道交通投融资创新是一项系统工程，涉及发展规划、土地政策、投资政策、财政政策、投融资模式等。推动北京城市轨道交通投融资创新，做好资金保障工作，加快轨道交通建设，有利于落实科学发展观，转变经济增长方式；有利于转变政府职能，建设公共服务型政府；有利于改善城市布局，推进北京城市化进程；有利于优化交通出行结构，缓解城市交通拥堵；有利于提高资源配置效率，发挥市场机制优势；有利于提供公共产品，切实改善民生水平。北京城市轨道交通所进行的制度创新、模式创新和实践创新，还有利于促进投融资理论创新，为国内外其他城市轨道交通及城市基础设施投融资提供成功的经验范例。