

大视野

国有企业资产经营新思维

以城市轨道交通为例

高踪阳◎著

Large Field of Vision

Assets of State-owned Enterprises
Operating New Thinking
Urban Rail Transit, for Example



中国经济出版社
CHINA ECONOMIC PUBLISHING HOUSE

大视野

国有企业资产经营新思维

以城市轨道交通为例

高踪阳◎著

Large Field of Vision

Assets of State-owned Enterprises
Operating New Thinking

Urban Rail Transit, for Example



中国经济出版社
CHINA ECONOMIC PUBLISHING HOUSE

北京

图书在版编目 (CIP) 数据

大视野 国有企业资产经营新思维/高踪阳著

北京: 中国经济出版社, 2013. 1

ISBN 978 - 7 - 5136 - 2159 - 5

I. ①大… II. ①高… III. ①国有企业—国有资产经营—研究—中国 IV. ①F279. 241

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2012) 第 285884 号

责任编辑 叶亲忠

责任审读 霍宏涛

责任印制 张江虹

封面设计 久品轩

出版发行 中国经济出版社

印刷者 三河市佳星印装有限公司

经销者 各地新华书店

开 本 710mm × 1000mm 1/16

印 张 15.5

字 数 210 千字

版 次 2013 年 1 月第 1 版

印 次 2013 年 1 月第 1 次

书 号 ISBN 978 - 7 - 5136 - 2159 - 5/C · 340

定 价 42.00 元

中国经济出版社 网址 www.economyph.com 社址 北京市西城区百万庄北街 3 号 邮编 100037

本版图书如存在印装质量问题, 请与本社发行中心联系调换(联系电话: 010 - 68319116)

版权所有 盗版必究(举报电话: 010 - 68359418 010 - 68319282)

国家版权局反盗版举报中心(举报电话: 12390)

服务热线: 010 - 68344225 88386794



前言

在全党全国人民欢庆党的十八大胜利闭幕的日子里，在认真学习宣传和全面贯彻落实党的十八大精神的同时，我的《大视野：国有企业资产经营新思维——以城市轨道交通为例》一书终于收笔了。大会通过的报告是我党在新的历史条件下的政治宣言，是未来中国发展的行动纲领，是北京市发展与“五位一体”建设的行动指南。轨道交通事业的发展是“五位一体”建设的重要体现，北京地铁必将为北京建设成为具有中国特色的国际一流大都市发挥重要作用。

时光荏苒，转眼间我国改革开放已经走过了三十多年的历程，中国共产党带领全国各族人民走过了一条光明的道路，在政治、经济、文化和社会发展等方面取得了举世瞩目的成就。到2011年年底，我国国内生产总值为471564亿元，比前一年增长了9.2%，仅次于美国，居世界第二位。这其中，作为共和国长子的国有企业也获得了快速发展，从资产总量、收入总额、利润总额都实现了快速增长，2011年国有企业累计实现营业总收入367855亿元，同比增长21.5%；累计实现利润总额22556.8亿元，同比增长12.8%。国有企业在国民经济中的支柱地位更加巩固。

固，在服务社会、保障民生等方面作出了重要贡献；研发投入不断增长，研发创新能力不断提升，在我国创新型国家建设中占据了重要位置；在当前着力优化投资结构、加大基础设施投资建设、提高投资质量和效益等方面发挥着主力军作用。

2008年下半年开始的世界性金融危机给各国的经济发展带来了严重的冲击，美、日经济陷入衰退，欧盟则又陷入主权债务危机，我国经济虽然仍然保持着增长，但也面临着很大困难。为此中央提出了以加快转变经济发展方式为主线，坚持把经济结构战略性调整作为加快转变经济发展方式的主攻方向。这表明我国将进入新的发展时期，经济发展面临调整和转型，国有企业必须主动适应中央重大战略决策的要求，在不断完善现代企业制度、提升企业效益的基础上，不断优化发展方式，进行行业结构和产品结构调整，集中资源聚焦在主业发展上，关注企业运营风险的变化和管理，不断提高资产经营效率，专注于提升企业核心竞争力，实现国有资产保值增值及创新发展的战略目标。北京市“十二五”规划指出，投资仍然是拉动经济发展的重要力量，轨道交通建设在实施投资拉动战略、优化投资结构、调整产业布局、促进经济社会良性发展中的重要作用日益显现；轨道交通行业投资以及建设与运营的长期性、统筹性、综合功能性的特点，使得加强轨道交通行业经营管理的紧迫性更加凸显，对决策者和管理者提出了重大挑战。

笔者长期在国有企业——北京市地铁运营有限公司工作。在改革开放以来，北京市地铁运营有限公司实行了公司化转制、建立了现代企业制度、进行了资产经营，不但促进了北京市的经济发展，保障了城市运行，改善了市民出行和交通拥堵，为北京市的快速、绿色发展作出了突出贡献；而且企业自身也不断发展壮大，资产规模、运营里程不断增长，成为北京市公共交通体系的主要组成部分。但与其他国有企业一样，北京市地铁运营公司在

发展中也有着不少深层次的问题，需要在发展中逐步解决。笔者在企业中分管企业发展与资源开发工作，承担着提高企业管理水平，促进企业发展，加强资源开发管理，提高企业资产经营能力和效益的责任。在北京市各级领导的正确领导和大力支持下，北京地铁公司在企业管理和资产经营方面进行了一些探索和实践，取得了一定成绩。同时也逐步认识到，国有企业必须用新的视角、新的理念和思维进行系统思考，找出符合市场经济发展规律，符合我国实际特点，符合国际惯例的经营模式，才能破解国企发展中存在的诸如资产分散、经营效率不高、竞争力不强等问题。从北京地铁运营公司来讲，我们必须用“大视野”来准确地把握轨道交通发展的脉搏，提出北京地铁的发展战略，满足城市发展和市民生活保障的需求，更好地承担作为国有企业应有的经济和社会职责要求。通过对北京市地铁运营公司进一步发展和资产经营的大视野分析，不但期望为所在企业持续健康发展探索一条道路，而且也为国有企业的深化改革和资产经营提供借鉴。

所谓大视野，就是从历史的厚度、国际的宽度、战略的高度，分析事物运行的规律，探求推进事物全面、协调和可持续发展的科学途径。以“大视野”推进轨道交通资产经营就是在对轨道交通企业发展进程和实际状况分析的基础上，借鉴国外发达国家既有经验，提出轨道交通企业资产经营的发展战略，以全新的思维方式运营和管理国有资产。

本书共分五章，第一章是导论，阐述了用大视野研究国有企业及其资产经营的迫切需要、可行性和面临的挑战；第二章是历史视野，介绍了世界轨道交通的发展历程和我国轨道交通的发展情况，分析了城市轨道交通的技术经济特征；第三章是城市视野，从城市定位和城市功能、城市经济可持续发展、城市社会发展和市民需求、城市文化和品牌及城市对外开放等方面分析了城市轨道交通系统的发展和轨道交通资产的运营；第四章是全球视

野，用比较的方法分析了国外新加坡、东京、伦敦、巴黎地铁的投融资情况、经营主体及经营模式，并对香港地铁、上海地铁进行了对比分析，意图通过比较借鉴，为北京地铁的发展探索一条更可行的道路；第五章是战略视野，首先介绍了战略管理的基本知识与战略的拓展，然后，基于战略管理的理论架构介绍了北京市地铁运营有限公司发展战略、北京地铁资源管理与经营事业总部发展战略、北京地铁广告经营战略实践，为读者提供了三个层次的实战案例。

笔者 20 世纪 80 年代大学毕业后一直在国有企业工作，有幸见证了国有企业的改革发展历程，亲身经历了公司化管理体制和经营方式的变革。工作中，多次参加市委党校、国资委党校培训学习，以及北京市、政府主管部门和公司内部组织的理论学习和专题报告会，聆听了各级领导、多位专家学者的精彩报告，极大地开阔了视野、丰富了知识、启迪了思路。工作之余，阅读有关经济、管理、社会、人文等方面著作和文章，不断丰富自己的知识架构，提高自身理论素养。这次，利用参加市委党校脱产一年学习的机会，将近年来的读书心得和工作实践所思所悟整理出版，主要是领导、同事和朋友们，特别是党校老师、同学的鼓励和督促的结果，并得到了单位领导、同事和多位朋友的大力支持和热情帮助。书中参考了国内外大量的专著、期刊、报纸等文献资料，特别是中国经济出版社编辑的辛勤劳动，使得此书得以出版，在此一并表示感谢。

由于笔者水平有限，在国有企业资产经营上的若干思考还不够深刻、不太系统，尚待进一步研究，不断丰富。书中难免存在缺陷和疏漏，本着文责自负的原则，书中不足之处由本人承担，并将进一步鞭策自己勤于学习、深入思考、总结提高，为国有企业的改革发展尽微薄之力。敬请读者批评指正！

目 录 Contents

第 1 章 导 论

- 1.1 “大视野”的紧迫性 2
- 1.2 “大视野”的可行性 7
- 1.3 “大视野”的挑战性 10

第 2 章 历史视野

- 2.1 城市轨道交通的技术经济特征 13
 - 2.1.1 城市轨道交通的概念与特征 14
 - 2.1.2 城市轨道交通的特征 17
 - 2.1.3 城市轨道交通的属性 19
- 2.2 城市轨道交通的发展历程 23
 - 2.2.1 世界城市轨道交通发展状况 23
 - 2.2.2 我国城市轨道交通发展历程 25
 - 2.2.3 北京城市轨道交通发展历程 26
- 2.3 城市轨道交通的历史使命 32
 - 2.3.1 我国城市轨道交通发展环境 33
 - 2.3.2 发展城市轨道交通的意义 39
 - 2.3.3 北京地铁新形势下新使命 44

第3章 城市视野

- 3.1 从城市发展战略定位和城市功能看国有企业资产经营 49
 - 3.1.1 城市类型与发展定位 49
 - 3.1.2 大都市发展离不开轨道交通 53
 - 3.1.3 城市轨道交通的资产经营需要新思维 59
- 3.2 从城市经济可持续发展看国有企业资产经营 63
 - 3.2.1 “可持续发展”是城市经济题中应有之义 63
 - 3.2.2 城市经济可持续发展对企业资产经营的要求 66
 - 3.2.3 轨道交通企业的有序经营必将促进城市
经济可持续发展 68
- 3.3 从城市文化和城市品牌看国有企业资产经营 71
 - 3.3.1 国际大都市离不开城市文化和城市品牌建设 71
 - 3.3.2 国有企业是城市文化和城市品牌建设的微观主体 76
 - 3.3.3 新思维下的轨道交通将会是现代城市的一张名片 78
- 3.4 从社会发展和市民需求看国有企业资产经营 79
 - 3.4.1 城市建设需要顺应社会发展的趋势 79
 - 3.4.2 城市建设需要不断满足市民的需求 81
 - 3.4.3 轨道交通的健康发展将会促进城市社会发展和
满足市民需求 82
- 3.5 从城市对外开放看国有企业资产经营 83
 - 3.5.1 对外开放是国际大都市的基本特征 83
 - 3.5.2 国有企业是城市对外开放格局的重要一环 86

第4章 全球视野

- 4.1 国外视野 92
 - 4.1.1 新加坡地铁 92
 - 4.1.2 东京地铁 98
 - 4.1.3 伦敦地铁 103

4.1.4 巴黎地铁	107
4.2 中国香港视野	109
4.3 中国内地视野	121
4.3.1 北京地铁	121
4.3.2 上海地铁	126
4.3.3 国外先进模式对国内行业发展的启示	131

第5章 战略视野

5.1 公司战略要服务于国家战略	136
5.1.1 战略内涵与特征	136
5.1.2 战略管理	144
5.1.3 企业战略管理	150
5.2 战略拓展	156
5.2.1 战略管理向国家层面的拓展	156
5.2.2 战略管理向区域层面的拓展	162
5.2.3 战略管理向公共部门的拓展	169
5.3 轨道交通资产经营战略实践	176
5.3.1 北京地铁运营有限公司发展战略	178
5.3.2 北京市地铁运营有限公司资源管理与经营事业 总部发展战略	181
5.3.3 北京地铁广告经营战略分析	193

附件1 企业战略管理

1.1 战略分析	203
1.1.1 外部环境分析	204
1.1.2 企业内部条件分析	207
1.2 战略选择	209
1.2.1 公司层战略的制定和选择	212

1.2.2 经营战略的制定与选择 213

1.3 战略实施 215

附件2 国家战略的制定与国家发展战略选择

2.1 国家战略的制定 217

2.1.1 国家内部条件分析 217

2.1.2 国家发展外部条件分析 221

2.2 国家发展战略选择 224

2.2.1 国家战略类型 224

2.2.2 国家发展战略的演进及类型 225

2.2.3 中国国家发展战略的选择与实践 227

主要参考文献 229

第1章

导 论

目前城市交通拥堵问题正日益成为影响经济发展和改善民生的突出问题，尤以北京、上海等经济发达的一线城市最为严重。为了缓和与改善城市交通紧张的局面，现代城市急需有一个与其现代化生活相适应的现代化交通体系，形成一个与城市发展布局高度协调的综合交通格局。拓展空间利用条件，重点发展以轨道交通为骨干的公共交通网络，积极引入具有大、中客运量的地铁和轻轨交通方式，是必然的发展趋向。在中国国家标准《城市公共交通常用名词术语》中，将城市轨道交通定义为“通常以电能为动力，采取轮轨运输方式的快速大运量公共交通的总称”。从广义上看，城市轨道交通是指以轨道运输方式为主要技术特征，是城市公共客运交通系统中具有中等以上运量的轨道交通系统（有别于道路交通），主要为城市内（有别于城际铁路，但可涵盖郊区及城市圈范围）公共客运服务，是一种在城市公共客运交通中起骨干作用的现代化立体交通系统。从狭义上看，城市轨道交通可以视为地铁和轻轨。本书探讨的为狭义上的轨道交通。

优先发展城市公共交通，是促进我国城市健康发展的重要战略，发展城市轨道交通，是城市公共交通战略的重要内容。轨道交通将成为特大城市公共交通的骨干，大中城市的主要公共交通方式，不仅将为改善群众出行作出重大贡献，其建设也是拉动内需的重要举措。据统计，每

投资1亿元的轨道交通项目，可带动GDP增长2.63亿元，增加8000个以上的就业岗位。城市轨道交通每百人公里的人均能耗是小汽车的1/20。在占用土地资源方面，城市轨道交通为0.2平方米，而公共电汽车、小型轿车、摩托车、自行车分别是它的4.6倍、115倍、100倍和50倍，因此，城市轨道交通的发展前景十分广阔。

当前，我国经济正处于调整和转型的新的历史时期，国有经济发展将担负着更加重大的使命。作为国有经济的一支力量，城市轨道交通应该按照自身的功能，在新型城市化进程当中发挥重要的支撑作用。但是，中国自1965年才开始修建内地第一条城市轨道交通系统——北京地铁一期工程，1969年建成通车，比西方发达国家晚了将近一个世纪。因此在轨道交通的建设、运营和技术发展等方面还存在较大的差距。在这么一个背景下，我们必须以“大视野”准确地把握轨道交通发展的脉搏，提出轨道交通的发展战略，这是城市轨道交通建设的需求、国民生活便捷的保障，更是作为国有企业应该承担的经济和社会职责要求。

所谓大视野，就是从历史的厚度、国际的宽度、战略的高度，分析事物运行的规律，探求推进事物全面、协调和可持续发展的科学途径。以“大视野”推进轨道交通资产经营就是在对轨道交通企业发展进程和实际状况分析的基础上，借鉴国外发达国家既有经验，提出轨道交通企业资产经营的发展战略，以全新的思维方式运营和管理国有资产。

1.1 “大视野”的紧迫性

与世界第二大经济体的地位相比，我国轨道交通显得极不相称。从发达国家轨道交通发展速度和水平来看，从轨道交通在城市发展和城市文化建设中扮演的角色来看，以“大视野”来管理运营轨道交通十分紧迫。

(1) 发达国家轨道交通发展现状和趋势看，我们有较大的差距，需要奋起直追

1863年英国伦敦诞生了人类历史上第一条地铁线，至今城市轨道

交通的发展已有近 150 年的历史。据 2009 年的统计,世界 52 个国家 130 座城市已建成运营地铁及轻轨线,总里程已达 11000 千米,其中欧洲拥有量最多,占 40%。发达国家主要城市如伦敦、巴黎、莫斯科、纽约、东京等基本上已完成了城市轨道交通网络的建设,以上几个城市地铁线路均超过 300 千米,日客流量超过 300 万人次,成为市民出行的主要交通工具。

新加坡和日本是亚洲轨道交通发展比较有代表性的国家。新加坡地铁最早的线路于 1987 年通车,是继马尼拉轻轨运输系统之后,东南亚地区第二个兴建的地铁系统。新加坡城市轨道交通的经营没有政府补贴,但其地铁公司却是世界上少数几家能盈利的地铁公司之一。完全的市场经营模式,以利润为企业最大追求目标,使得这家公司自成立以来就不曾亏损过。东京是日本乃至全亚洲最早有地下铁路线开通的城市(1927 年 12 月),地铁总里程仅次于纽约、伦敦、巴黎,居世界第四位,发达程度居世界前五名。

伦敦和巴黎不仅是欧洲更是全世界轨道交通发展中具有代表性的国家。伦敦地铁是世界上历史最悠久的地铁。1843 年,英国人皮尔逊设计了世界上最早的城市地铁系统。1863 年 1 月 10 日,伦敦的第一条地铁正式运营。目前伦敦地铁也是世界上最长的地铁系统。巴黎地铁历史最悠久的 1 号线于 1900 年投入运营,已有 100 多年的历史。巴黎地铁是迄今为止世界上最为密集、编织最为完美的城市轨道交通网络。

目前,国际上技术比较成熟、已经上线运营的城市轨道交通有地铁、市郊铁路、轻轨、单轨、导轨、线性电机牵引系统最有发展前途。纽约、伦敦、巴黎、莫斯科、东京等轨道交通较为发达的城市,基本已经形成一定的轨道交通规模和网络,可以延伸到城市的各个方向。呈辐射状分布的城市轨道交通系统已成为这些现代化大都市的重要干线交通,不仅缓解了城市交通的拥挤状况,而且绿色环保,在城市的社会活动、经济活动中发挥着不可替代的重要作用。纽约地铁总长 1142 千米,是世界上最长的城市地铁,在市中心区是地下,出了市中心,就得出地面或上高架铁路。人口超过 300 万的加拿大温哥华大力发展轻轨铁路,

目前已建成 33 千米的轻轨铁路。伦敦轨道交通线路呈放射状布置，地铁共有 9 条线路，总长 500 千米，共 273 个车站，可日运 300 万人次，足够解决 40% 的出行人员的需要，而其市郊铁路也有 650 千米之长。巴黎的轨道交通工具包括地铁、轻轨铁路和高速列车，轨道交通承担巴黎公共交通 70% 的运量，14 条总长 200 多千米的铁路市内公共交通的骨干，年客运量 12 亿人次。莫斯科每天平均 2500 万人次的客运量中，地铁负担 32%，乘客徒步 5 分钟就可到达车站。日本东京大都市商圈现有 280 多千米地铁线，地铁近 3000 千米，轨道交通构成了城市公共交通的骨架体系，每天运送旅客 3000 多万人次，担当了东京全部客运量的 86%。韩国首尔虽然从 1974 年才开始修建地铁，但现在已建成 8 条干线，地铁总长 286.9 千米，平均车速 40 千米，日运载量 350 万人次，地铁运量达城市居民出行量的 33.8%。

我国现有 8 座城市 44 条线路，近 1400 公里的轨道交通系统投入运营，而在 20 世纪 80 年代前，我国轨道交通只有北京的 40 千米地铁。随着经济的快速发展，我国开始进入城市化和机动化的加速发展阶段，城市轨道交通因其大运量、高效率、低污染等优势，迅速成为许多大城市解决交通问题的首要选择，并在我国形成以地铁、城市快速地铁、高架轻轨等为主的多元化发展趋势。随着城市建设的迅猛发展，我国许多大城市都纷纷策划修建大、中运量的地铁或轻轨交通项目。近 10 年来，已有 20 多个大城市都不断投入大量人力和物力，进行了不同程度的轨道交通项目建设前期工作和可行性研究。随着经济的发展，计划修建轨道交通的城市将越来越多。与西方发达国家相比，我国城市轨道交通的建设起步较晚，尽管发展十分迅速，但是在规划、建设、运营管理过程中还存在很多问题。一是城市轨道交通规划往往从解决城市交通堵塞的角度出发，仅仅认为它是大运量的运载工具，规划及客流预测等前期研究方面理论上没有突破，方法手段比较落后，造成轨道交通线路布局不尽合理，与城市功能布局缺乏整体的协调配合。二是忽略了城市轨道交通在城市结构变迁中的重要诱导作用。三是城市轨道交通技术标准、发展模式上盲目强调大运量、高标准，造成不必要的资源、资金上的浪

费。四是既有轨道线路、站点内换乘通道不尽合理。五是运营管理费用高，城市轨道交通投资效益回报达不到预期目标。与有着丰富地铁管理经验和完善管理体系的国际发达国家相比，我们还落后很多，急需我们以大视野来思考轨道交通的运营管理和未来发展。

(2) 从中国当前和未来发展来看，轨道交通经营在整个城市发展的链条中占有着举足轻重的位置

随着我国国民经济的持续快速发展，城市化进程的不断加快，城市基础设施特别是城市交通设施与城市化发展的矛盾逐渐显现。从各国城市化发展的实践看，轨道交通以其运量大、速度快、安全可靠、准点舒适的技术优势，在美、日、欧等国家和地区已经成为主要的城市交通工具。显而易见，未来若干年，我国城市综合经济实力将进一步增强，城市规模不断扩大，城市人口将急剧增长，大量流动人口涌进城市，人员出行和物资交流频繁，使城市交通面临更加严峻的挑战。城市交通问题已经成为我国大中型城市经济社会发展和城市各项功能建设的瓶颈。未来缓解与改善城市交通紧张的局面，不是仅仅靠新建和拓宽道路就能解决问题。发展以轨道交通为骨干的公共交通网络，是解决城市交通问题的必然的发展趋势。加快建设轨道交通不仅仅在于解决交通拥堵，而且对城市经济发展和优化城市空间布局等方面都有着积极的推动作用。

一是轨道交通对城市经济发展有强大的推动作用。城市轨道交通的建设和发展对建材、钢材和车辆、设备等产业提供了持久的市场需求，同时城市轨道交通涵盖了土木工程、机电工程和电子信息工程等技术领域，可提高城市的技术创新能力和发挥技术的带动作用，促进相关产业的技术进步。轨道交通作为城市重要的基础设施之一，它不仅提高了城市的土地使用率，给商贸资源带来了价值增值，还为城市创造了品牌效应和市场资源。这些有形和无形资源的充分利用都是轨道交通所创造的经济价值，提高了城市的综合竞争力。轨道交通还带动了道路沿线的城市土地、房地产的增值和其他相关产业的发展，为城市创造了巨大的经济效益。它不仅增加了地方财政收入，加速了地方 GDP 的增长，更为地方政府加大城市基础设施建设的资金投入提供了良好的保障。

二是轨道交通会优化城市空间布局。轨道交通的建设用地相对于城市道路建设来说，其占用面积少、运输能力强、速度快、效率高，因此能有效地增强其沿线土地的利用和开发。这样一来，城市建设用地也得到了利用，沿线周边的居民也能随之分享到更多的城市绿地来改善居住环境。轨道交通使得居住地散出城市中心。作为城市土地开发和旧城改造有机连接的组成部分，轨道交通在使得人们出行变得快捷而有序的同时，也将居民的居住区和商业区、工业区进行了有效的分离。轨道交通的方便，使得居住区向外迁移的设想成为可能，因为它所具备的良好可达性为城市中心居住区向外迁移提供了强有力的交通支持。通过轨道交通的发展，城市可以对空间结构进行有序规划，合理划分各区域的功能，使得城市在商业、工作、生活、娱乐等方面的结构与功能得到合理的分布与完善。

(3) 从城市文化建设看，轨道交通扮演着重要角色

文化是人的精神支柱和精神动力，积极向上的城市文化氛围会让城市人类充满朝气，促进城市的发展。城市文化是一个城市软实力的核心要素。城市文化的核心价值观和理念通过一定的渠道传播，会为市民所接受，在思想上形成认同感，转化为统一的思维模式和行为方式，市民也就会按照城市政府所倡导和规划的目标而共同努力奋斗，从而带动城市各方面的发展。强城市文化会拥有高素质的城市居民、大量的科技人才、优美完善的投资环境、积极活跃的文化氛围等，这增强了城市的吸引力，使得城市能够顺利地引进外来的先进技术和管理经验，引入高层次人才、充足的资金，从而也就为增加城市的潜在价值，为城市的进一步发展创造了条件，打下了基础。

正因为如此，一个城市文化功能的发挥，在很大程度上决定了城市发展能力和竞争力的强弱。城市轨道交通作为大众化的交通工具，本身具有承载交通运输通勤、引导城市空间形态的功能，同时它又是一座城市亮丽名片。轨道交通的地铁站环境空间，成为集思想熏陶、精神激励、艺术欣赏为一体的文化空间，成为弘扬地方精神和城市文化的良好载体，成为宣传、激励、影响人的重要场所。因此，城市轨道交通的经