

 思源文库

铁路土地资产 综合开发模式研究

◎ 唐永忠 著

张外信



北京交通大学出版社
<http://www.bjtup.com.cn>

铁路土地资产综合 开发模式研究

唐永忠 著

北京交通大学出版社

· 北京 ·

印 数：1—1 000
特 号：12BN W3
次：2017 年 1
开 本：170 mm
登 册：全国新华
印 刷：北京志文
地 址：北京市海
出 版：北京交通
黄 亮 田 著

铁路土地资产综合
开发模式研究

ISBN 978-7-313-13383-2

11.7 105

12BN 978-7-313-13383-2

11.7 105

11.7 105

11.7 105

11.7 105

11.7 105

11.7 105

11.7 105

11.7 105

11.7 105

11.7 105

11.7 105

11.7 105

11.7 105

11.7 105

11.7 105

11.7 105

11.7 105

11.7 105

11.7 105

11.7 105

11.7 105

11.7 105

11.7 105

11.7 105

11.7 105

11.7 105

11.7 105

11.7 105

11.7 105

11.7 105

11.7 105

11.7 105

11.7 105

11.7 105

11.7 105

11.7 105

11.7 105

11.7 105

11.7 105

11.7 105

11.7 105

11.7 105

11.7 105

11.7 105

11.7 105

11.7 105

11.7 105

11.7 105

11.7 105

11.7 105

11.7 105

11.7 105

11.7 105

11.7 105

11.7 105

11.7 105

11.7 105

11.7 105

11.7 105

11.7 105

11.7 105

内 容 简 介

本书以《国务院关于改革铁路投融资体制加快推进铁路建设的意见》(国发〔2013〕33号)为政策依据,以交通与土地开发的理论研究成果为理论依据,在铁路发展、新型城镇化发展、房地产发展都面临历史机遇和巨大挑战的背景下,为中国铁路(以广州铁路(集团)公司为例)实施土地资产综合开发进行必要的理论研究、机会分析和模式探索。

本书适合经济管理专业的学生和铁路部门的相关工作人员阅读。

版权所有,侵权必究。

图书在版编目(CIP)数据

铁路土地资产综合开发模式研究 / 唐永忠著. —北京: 北京交通大学出版社, 2017.11

ISBN 978-7-5121-3385-3

I. ① 铁… II. ① 唐… III. ① 铁路-土地资产-综合开发-研究-中国 IV. ① F532.6

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2017) 第 260363 号

铁路土地资产综合开发模式研究

TIELU TUDI ZICHAN ZONGHE KAIFA MOSHI YANJIU

策划编辑: 田秀青 责任编辑: 田秀青

出版发行: 北京交通大学出版社

电话: 010-51686414

<http://www.bjtu.com.cn>

地 址: 北京市海淀区高粱桥斜街 44 号

邮编: 100044

印 刷 者: 北京艺堂印刷有限公司

经 销: 全国新华书店

开 本: 170 mm×235 mm 印张: 11.25 字数: 189 千字

版 次: 2017 年 11 月第 1 版 2017 年 11 月第 1 次印刷

书 号: ISBN 978-7-5121-3385-3/F·1735

印 数: 1~1 000 册 定价: 59.00 元

本书如有质量问题, 请向北京交通大学出版社质监组反映。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。

◆ 前 言 ◆

本书源于课题“铁路土地资产综合开发模式研究与应用”，这是广州铁路（集团）公司在中央实施铁路投融资体制改革并鼓励铁路进入土地综合开发市场的大背景下，为积极探索铁路土地资产综合开发模式而启动的课题。广铁委托北京交通大学经济管理学院铁路土地资产综合开发模式研究与应用课题组（简称课题组）承担此课题。

从课题初步立项，到研究报告初稿的撰写完成，课题合作双方一直积极沟通，就课题研究内容达成了共识，这为课题的顺利完成奠定了良好的基础。

课题组全体成员，在北京交通大学经济管理学院院长张秋生教授支持下，在相关教授和其他师生的大力帮助下，充分利用北京交通大学在铁路土地资产综合开发领域积累的极为丰富的研究资料和富有创意的研究成果，历时两个月，完成课题报告初稿。在课题报告的基础上，经过提炼与补充，形成了本书的内容。

限于研究者的水平有限，本书内容还有许多不足之处，敬请国内外同行批评指正。本书作者将在各方指导下，不断修改完善书稿内容，力争使本书研究成果在中国铁路发展中，以及在中国新型城镇化建设中发挥应有的作用。

唐永忠

2017年6月于北京交通大学校园

◆ 目 录 ◆

第1章 概述	1
1.1 研究依据	1
1.1.1 政策依据	1
1.1.2 理论依据	2
1.2 研究背景	4
1.2.1 我国铁路发展情况	4
1.2.2 新型城镇化发展情况	5
1.2.3 我国房地产业发展情况	7
1.3 研究要求	8
1.3.1 研究原则	8
1.3.2 研究目标	10
1.3.3 研究范围	10
1.4 研究思路	11
1.4.1 技术路线	11
1.4.2 内容提要	12
第2章 铁路土地资产综合开发的必要性与可行性分析	14
2.1 铁路土地资产综合开发的必要性分析	14
2.1.1 弥补铁路运营亏损, 偿还铁路债务	14
2.1.2 促使铁路运输业全面发展	15
2.1.3 完善城市功能	16
2.1.4 创建经济增长极	17
2.1.5 优化区域经济发展结构	17
2.1.6 促进综合交通运输体系形成	19
2.2 铁路土地资产综合开发的可行性分析	20

2.2.1	政策可行性	20
2.2.2	理论可行性	20
2.2.3	实践可行性	21
2.3	本章小结	22
第 3 章	铁路土地资产综合开发的现状、问题与原因分析	23
3.1	铁路土地资产综合开发的现状分析	23
3.1.1	中国铁路总公司层面铁路土地资产综合开发的现状	23
3.1.2	18 个铁路局(公司)层面的铁路土地资产综合开发的现状	24
3.2	铁路土地资产综合开发的问题分析	27
3.2.1	操作难度大	27
3.2.2	土地闲置问题严重	28
3.2.3	铁路沿线土地开发权未定	28
3.3	铁路土地资产综合开发问题的原因分析	29
3.3.1	外在原因	29
3.3.2	内在原因	31
第 4 章	铁路土地资产综合开发成功经验分析	32
4.1	中国香港铁路土地资产综合开发成功经验分析	32
4.1.1	中国香港铁路土地资产综合开发的成功经验	32
4.1.2	中国香港实施公共交通与土地资产综合开发一体化的做法	35
4.1.3	中国香港实施铁路与土地资产综合开发一体化的经验	36
4.2	日本铁路土地资产综合开发成功经验分析	37
4.2.1	JR 东日本铁路公司土地资产综合开发成功经验	38
4.2.2	日本主要私营铁路公司土地资产综合开发成功经验	41
4.2.3	日本交通与国土综合开发一体化	42
4.2.4	日本铁路土地资产综合开发的成功经验	43
4.3	美国和丹麦公共交通土地资产综合开发成功经验分析	44
4.3.1	美国实施公共交通导向型土地综合开发案例	44
4.3.2	丹麦实施公共交通导向型土地综合开发案例	45

4.4 本章小结	47
第5章 TOD 开发模式探讨	48
5.1 TOD 开发模式概述	48
5.1.1 TOD 开发模式的形成	48
5.1.2 TOD 开发模式的定义、特征与内涵	50
5.1.3 TOD 开发模式的类型与实施原则	51
5.1.4 TOD 开发模式的局限性	53
5.2 铁路土地资产 TOD 开发模式应用研究	53
5.2.1 实施铁路土地资产 TOD 开发模式的意义	54
5.2.2 实施铁路土地资产 TOD 开发模式的类型	54
5.2.3 实施铁路土地资产 TOD 开发模式的优势与劣势	55
5.2.4 实施铁路土地资产 TOD 开发模式的注意事项	55
5.2.5 实施铁路土地资产 TOD 开发模式的适用条件与应用前景	59
5.3 铁路土地资产 TOD 开发项目的经济分析	60
5.3.1 铁路土地资产 TOD 开发项目的成本效益分析	60
5.3.2 铁路土地资产 TOD 开发项目的融资分析	62
5.4 铁路土地资产 TOD 开发模式的障碍与挑战分析	63
5.4.1 铁路土地资产 TOD 开发模式的政策障碍	63
5.4.2 铁路土地资产 TOD 开发模式的其他挑战	65
5.5 本章小结	66
第6章 特许经营权开发模式探讨	67
6.1 特许经营权理论	67
6.1.1 特许经营权的相关概念	67
6.1.2 特许经营权理论	69
6.2 特许经营权开发模式概述	69
6.2.1 BOT 开发模式	70
6.2.2 TOT 开发模式	73
6.3 铁路土地资产特许经营权开发模式应用研究	75

6.3.1	传统特许经营权模式与我国铁路管理兼容问题	75
6.3.2	适合我国国情的新型铁路土地资产特许经营权开发模式设计	75
6.3.3	适合我国国情的铁路土地资产新型特许经营权开发模式的可行性	76
6.4	铁路土地资产新型特许经营权开发项目的经济管理分析	77
6.4.1	铁路土地资产新型特许经营权开发项目的效益分析	77
6.4.2	铁路土地资产新型特许经营权开发项目的融资分析	78
6.4.3	铁路土地资产新型特许经营权开发项目的操作分析	80
6.5	铁路土地资产新型特许经营权开发模式的风险分析	81
6.5.1	新型特许经营权开发项目的风险种类	82
6.5.2	新型特许经营权开发项目的风险应对	83
6.6	本章小结	84
第7章	PPP 开发模式探讨	86
7.1	PPP 理论概述	86
7.1.1	PPP 概述	86
7.1.2	PPP 主要相关理论	88
7.2	PPP 开发模式概述	89
7.2.1	PPP 开发模式的流程	89
7.2.2	PPP 开发模式的优势	90
7.2.3	PPP 开发模式的实施条件	91
7.3	我国政府对 PPP 开发模式的政策支持	92
7.3.1	我国政府大力推广运用 PPP 开发模式的背景	92
7.3.2	我国政府大力推广运用 PPP 开发模式的主要任务	93
7.3.3	我国政府大力推广运用 PPP 开发模式的基本原则	95
7.4	铁路土地资产 PPP 开发模式应用研究	97
7.4.1	铁路土地资产 PPP 开发模式的可行性	97
7.4.2	铁路土地资产 PPP 开发模式的主要参与者	99

7.4.3	铁路土地资产 PPP 开发模式的运作流程	101
7.4.4	铁路土地资产 PPP 开发模式的注意事项	103
7.5	铁路土地资产 PPP 开发项目的经济管理分析	104
7.5.1	铁路土地资产 PPP 开发项目的融资分析	104
7.5.2	铁路土地资产 PPP 开发项目的回报分析	105
7.5.3	铁路土地资产 PPP 开发项目的管理分析	106
7.6	铁路土地资产 PPP 开发模式的风险分析	108
7.6.1	PPP 开发模式风险种类	108
7.6.2	PPP 开发模式风险应对	112
7.7	本章小结	116
第 8 章	ABS 开发模式探讨	117
8.1	ABS 概述	117
8.1.1	ABS 的相关概念	117
8.1.2	ABS 的特点	118
8.1.3	ABS 的流程	119
8.1.4	ABS 的优点	120
8.1.5	ABS 的风险	121
8.2	铁路土地资产 ABS 开发模式应用研究	122
8.2.1	铁路土地资产 ABS 开发模式应用可行性研究	122
8.2.2	铁路土地资产 ABS 开发模式应用研究	123
8.2.3	铁路土地资产 ABS 开发模式应用障碍研究	124
8.3	铁路土地资产 ABS 开发模式的风险分析	126
8.3.1	风险种类	126
8.3.2	风险应对	128
8.4	本章小结	130
第 9 章	既有铁路土地资产综合开发模式设计	132
9.1	既有铁路土地资产综合开发政策环境分析	132

9.1.1	现有国有土地管理制度框架介绍	132
9.1.2	现有国有土地管理制度框架对既有铁路土地资产综合 开发的制约性	134
9.2	既有铁路土地资产综合开发四种开发模式实施分析	135
9.2.1	既有铁路土地资产实施四种开发模式可行性分析	135
9.2.2	既有铁路土地资产实施四种开发模式近期前景分析	137
9.3	既有铁路土地资产综合开发特许经营权开发模式设计	138
9.3.1	既有铁路土地资产综合开发特许经营权先决条件分析	138
9.3.2	既有铁路土地资产特许经营权一级开发模式设计	139
9.3.3	既有铁路土地资产特许经营权二级开发模式设计	141
9.4	既有铁路土地资产综合开发 TOD 模式分析	142
9.4.1	既有铁路土地资产综合开发实施标准 TOD 开发模式分析	142
9.4.2	既有铁路土地资产综合开发实施非标准 TOD 开发 模式分析	143
9.5	本章小结	144
第 10 章	铁路土地资产综合开发模式案例研究	145
10.1	佛山西站土地资产综合开发前景分析	145
10.1.1	佛山西站土地资产综合开发项目建设规模说明	145
10.1.2	佛山西站土地资产综合开发项目可行性分析	146
10.2	佛山西站土地资产综合开发项目预期盈利评价	147
10.2.1	佛山西站土地资产综合开发策略一净现值测算	147
10.2.2	佛山西站土地资产综合开发策略二净现值测算	149
10.2.3	佛山西站土地资产综合开发五种子策略评价	152
10.3	佛山西站土地资产综合开发项目备选开发模式分析	154
10.3.1	佛山西站土地资产综合开发制约条件分析	154
10.3.2	佛山西站土地资产各种综合开发模式比较分析	155
10.4	佛山西站土地资产综合开发模式设计	157
10.5	本章小结	160

第1章

概述

铁路土地资产综合开发已经成为我国铁路运输企业加快站线建设、弥补运营亏损、加强资本运营的战略选择，具有重要研究意义。

1.1 研究依据

1.1.1 政策依据

进行铁路土地资产综合开发及更广义的交通基础设施土地资产综合开发是国家实施的一项重大策略，其研究依据首先是政策依据。

2012年12月29日，国务院颁布《国务院关于城市优先发展公共交通的指导意见》（国发〔2012〕64号）（以下简称64号文），这是新中国成立以来最重要的公共交通行业发展的纲领性政策文件。64号文第四部分（实施加快发展政策）的第三项发展政策就是“加强公共交通用地综合开发”。这项发展政策要求：“城市控制性详细规划要与城市综合交通规划和公共交通规划相互衔接，优先保障公共交通设施用地。加强公共交通用地监管，改变土地用途的由政府收回后重新供应用于公共交通基础设施建设。对新建公共交通设施用地的地上、地下空间，按照

市场化原则实施土地综合开发。对现有公共交通设施用地,支持原土地使用者在符合规划且不改变用途的前提下进行立体开发。公共交通用地综合开发的收益用于公共交通基础设施建设和弥补运营亏损。”64号文为实施交通用地综合开发提供了政策依据,为中国铁路总公司进行土地综合开发,参与新型城镇化建设提供了政策支持。

2013年8月9日,国务院颁布《国务院关于改革铁路投融资体制加快推进铁路建设的意见》(国发〔2013〕33号)(以下简称33号文),这是国务院推进铁路投融资体制改革的纲领性政策文件。33号文提出:“加大力度盘活铁路用地资源,鼓励土地综合开发利用。支持铁路车站及线路用地综合开发。中国铁路总公司作为国家授权投资机构,其原铁路生产经营性划拨土地,可采取授权经营方式配置,由中国铁路总公司依法盘活利用。参照《国务院关于城市优先发展公共交通的指导意见》(国发〔2012〕64号),按照土地利用总体规划和城市规划统筹安排铁路车站及线路周边用地,适度提高开发建设强度。创新节地技术,鼓励对现有铁路建设用地的地上、地下空间进行综合开发。符合划拨用地目录的建设用地使用权可继续划拨;开发利用授权经营土地需要改变土地用途或向中国铁路总公司以外的单位、个人转让的,应当依法办理出让手续。地方政府要支持铁路企业进行车站及线路用地一体规划,按照市场化、集约化原则实施综合开发,以开发收益支持铁路发展。”

2014年7月29日,为落实33号文,国务院办公厅发布《国务院办公厅关于支持铁路建设实施土地综合开发的意见》(国办发〔2014〕37号),就土地综合开发基本原则、支持盘活现有铁路用地推动土地综合开发、鼓励新建铁路站场实施土地综合开发、完善土地综合开发配套政策、加强土地综合开发的监管和协调五个方面的内容给出了详细的说明。

1.1.2 理论依据

铁路经营与铁路沿线土地综合开发的一体化已经在理论上得到充分论证。

铁路经营与铁路沿线土地综合开发是一种互动关系。这种互动关系既表

现在宏观层面,也表现在微观层面。从宏观层面看,铁路沿线土地是铁路经营的基础,而铁路经营则创造了这些土地之间的交通流,二者相互影响、相互作用。铁路沿线土地综合开发是铁路经营产生的源泉,决定铁路经营的形成与方式的选择,从宏观上规定了铁路经营及其结构模式。铁路经营则改变了铁路沿线各地区可达性,对铁路沿线土地利用的属性、结构及形态布局具有决定性作用。从微观层面看,铁路经营与铁路沿线土地综合开发形成了多种互动关系,其中最具有代表性的互动关系是交通容量与土地利用率的互动关系。铁路沿线土地综合开发将使土地利用率显著提高,进而提高该地块出行客流,这对交通设施(特别是铁路站线)容量提出更高要求。通过扩大交通容量,该地区可达性大为提高,地价也会上涨,吸引房地产开发商对该地区进行进一步开发,交通容量与土地利用率逐渐步入一种良性互动循环。当然,这一循环并不能无限进行下去,当交通容量达到极限,路段出现拥堵,该地区开发达到临界点,已开发区域通达性就开始降低,土地利用边际效益下降。交通容量与土地利用率二者通过循环反馈过程,逐渐趋于一种稳定平衡状态。

铁路经营与铁路沿线土地综合开发产生互动的根源在于交通运输外部性。交通运输业是社会公共行业,其正外部性明显,具体体现在四个方面:一是交通运输业能够拓展市场范围,促进消费多元化,提高生活质量;二是交通运输业推进了地区经济横向联系,实现了生产地点与生活地点分离,推动了土地使用专业化,搞活了劳动力市场;三是交通运输业为产业分工、交易和实时反馈提供了新途径;四是交通运输业加快了区域之间货物的流通,为世界范围内市场竞争提供便利。交通运输业的这些正外部性促进了沿线区域经济发展,对沿线土地利用具有决定性作用。根据外部性理论,铁路经营极大地提升了铁路沿线土地利用价值,但按照现在体制,这部分源于铁路经营而提升的土地价值并没有给铁路经营合理的回报。按照市场经济理论,外部性会对市场机制产生破坏作用,为使市场机制合理发挥作用,就应该实施外部性内在化,这就需要将铁路经营与铁路沿线土地综合开发一体化,将因铁路经营所带来的土地价值的增值能够部分反馈给铁路运输企业。

1.2 研究背景

1.2.1 我国铁路发展情况

铁路是一个国家的重要基础设施，深刻影响着所在国的政治稳定、经济增长、国土安全、社会进步和文化繁荣。我国位于亚洲东部，国土辽阔，东部人口高度密集，人口与经济活动的交流呈现规模大、距离远的特点，迫切需要一种高效而便捷的运输方式将整个国家经济活动联系起来。具有载运量大、运行成本低、能源消耗低等优势铁路运输，无疑是最符合我国国情、经济发展条件和国民消费水平的运输方式。

2015 年我国铁路营业里程达到 12.1 万千米，比上年增长 8.03%。其中，高速铁路营业里程超过 1.9 万千米，西部地区铁路营业里程达到 4.8 万千米。2015 年路网密度达到 126 千米/万平方千米，比上年增加 9.5 千米/万平方千米。其中，复线里程为 6.4 万千米，比上年增长 12.3%，复线率为 52.9%，比上年提高 2.1 个百分点；电气化里程为 7.4 万千米，比上年增长 13.8%，电气化率为 60.8%，比上年提高 2.5 个百分点。2011—2015 年我国铁路营业里程、复线里程和电气化里程如图 1-1 所示。

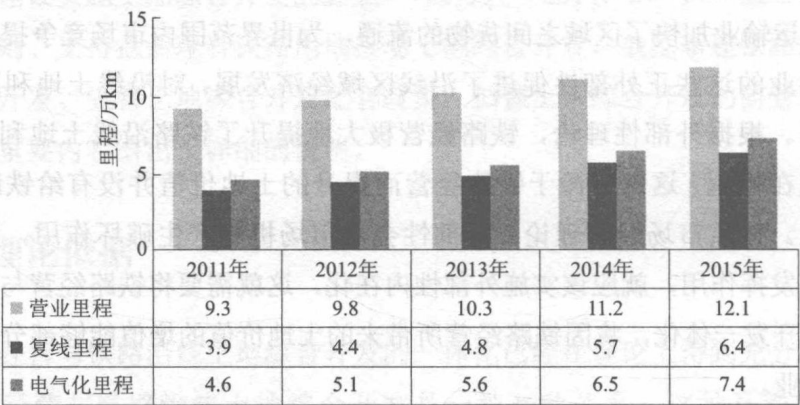


图 1-1 2011—2015 年我国铁路营业里程、复线里程和电气化里程

目前,我国铁路运输在客运量与覆盖率上都已经达到发达国家平均水平,并逐步掌握了铁路核心技术,还建立了一套铁路运营理论和实施体系。尽管从 20 世纪 90 年代以来,我国高速公路和航空业发展迅猛,但是,铁路运输在我国国民经济体系中的支柱作用和交通运输业体系中的骨干地位依然难以被其他运输方式所替代。而且,全球经济一体化大趋势、国际铁路产业复兴态势、中国良好的对外关系和中国高速铁路产业的发展成就,已为我国铁路运输,特别是高速铁路运输积极开拓国际铁路市场创造出前所未有的历史机遇。从发展前景看,我国铁路运输正处于大好发展时机。

但是,投融资体制却成为我国铁路发展亟待解决的问题。由于自身经营现金流与巨额债务规模完全不匹配,中国铁路总公司只能采用寅吃卯粮方式,通过借新债来偿还旧债,而且必须饮鸩止渴式地依靠举债去付息。目前中国铁路总公司已经陷入严重债务危机。中国铁路总公司公布的 2015 年年度报告显示,截至 2015 年 12 月 31 日,中国铁路总公司负债合计约 4.09 万亿元,2015 年还本付息约 3 385 亿元,而该年利润仅为 6.81 亿元。中国铁路总公司不但失去依靠自身积累的内源性投融资能力,而且也在相当长时期内失去了财务自生能力。如果处理不当,中国铁路总公司恶性债务将会越滚越大,并很快变得无法收拾,不但中国铁路行业无法自拔,还必然会拖累中国银行业,进而不可避免地危及国家财政安全。

综上所述,我国铁路行业发展的机遇与挑战,昭示我国铁路行业必须进行重大改革,以便抓住机遇,迎接挑战。国务院针对我国铁路行业发展所做出的投融资体制改革的决定,为铁路行业实施将其主业(运营及其建设)与铁路土地资产综合开发进行整合指明了发展方向。我国铁路行业应该抓住这种机遇,将铁路土地资产综合开发事业做大做强。

1.2.2 新型城镇化发展情况

城镇化是伴随工业化发展、非农产业在城镇集聚、农村人口向城镇集中而产生的,是人类社会发展的客观趋势,是一个国家现代化的重要标志。我国正处于全面建成小康社会决定性阶段和产业升级与社会主义现代化攻坚阶段,新型城镇化对于我国未来社会经济发展具有重大战略意义。我国需要抓住这一巨大机遇,把握其新形式、新特点,妥善应对风险挑战。由于我国还处于社会主义初级阶段,

人口众多、资源相对短缺、生态环境比较脆弱、城乡区域发展不平衡,我国必须遵循城镇化发展规律,走中国特色新型城镇化道路。按照建设中国特色社会主义五位一体总体布局,顺应发展规律,因势利导,趋利避害,积极稳妥扎实有序推进城镇化,对全面建成小康社会、加快社会主义现代化建设进程、实现中华民族伟大复兴的中国梦,具有重大现实意义和深远历史意义。

我国新型城镇化要坚持七项基本原则:第一,必须坚持以人为本,公平共享的原则;第二,必须坚持工业化、城镇化、现代化、信息化同步发展,城乡统筹发展的原则;第三,必须坚持优化布局,集约高效的原则;第四,必须坚持建设生态文明,推进绿色低碳发展的原则;第五,必须坚持传承中华优秀传统文化,彰显中国特色的原则;第六,必须坚持市场主导,政府引导的原则;第七,必须坚持统筹规划,分类指导的原则。

我国新型城镇化将会面临一系列前所未有的严峻挑战。

第一,城镇化动力变迁的挑战。

我国即将进入后工业化阶段,劳动力相对成本已由偏低转变为偏高,劳动力价格比较优势弱化,我国城镇化低工资优势快速缩减,促使一般加工制造业向综合成本低的内陆地区转移,一些产业已经开始向国外转移,城镇化动力正在从传统劳动密集型制造业转变为服务业、信息业等高端行业。

第二,总就业人口“拐点”的挑战。

我国总人口增长速度持续下降,近年来几乎保持零增长水平,而老龄化进程却显著加快,导致抚养赡养负担日益沉重。

第三,市民化进程延缓的挑战。

21世纪以来,我国资产价格迅猛攀升,增速远远超过居民平均收入,导致我国大学生、农民工的市民化进程被延缓。我国大城市住宅价格水平远超这些城市新增就业人口或新增城镇人口的支付能力。

第四,保障房建设的挑战。

在新型城镇化进程中,仅在大城市建设住房保障这一项的开支就需要巨额的资金投入,而交通道路、养老医疗、文化娱乐等基础设施建设资金需求就更为巨大。

第五,人口素质的挑战。

随着高新技术迅猛发展,大城市传统的一般服务业将被依托高新技术的新型服务业所取代,这就对城镇人口的素质提出了较高的要求,但我国绝大多数农民