

时 问 实 答

——全国政协经济委员会年内第二场媒体见面会,四位委员为啥给出这些经济展望?

本报记者 崔吕萍



本报记者 贾宁 摄

中国经济在2022年上半年走出了
坚强路径。展望未来,我们怎么办?7月
18日,全国政协经济委员会举办年内
第二场媒体见面会,围绕8家媒体近
20个问题,一向被冠以“经济大咖”头
衔、实则有“全国政协经济委员会委
员”这一共同身份的刘世锦、苗圩、胡
晓炼、刘尚希,结合履职中对经济运行
的独特观察角度,言之有据。

面对通胀“围城”,保持政策定力!

在全国政协经济委员会副主任,
中国发展研究基金会副理事长刘世锦
看来,虽然近期呼吁宏观政策进一步
放松的声调较高,但现有宏观政策的
作用需要得到客观评估,倘或有些地
方、有的政策已经过了头,等经济运行
状况正常以后,副作用可能就比较

“全球范围看,美欧通胀已创近40
年新高,大超预期,原因就是前期应对
疫情困难尚未得到根本缓解,这些因素
下半年货币政策运行提出了新的挑战。”
特别是世界范围内出现了通胀“围城”:
短期看,我国是世界主要经济体中的通
胀、利率洼地,因此我们会面临资本和
汇率波动的考验;中期看,我国作为开
放度最高且与国际经贸往来密切的大
国,不能排除受到通胀跨境传导的可
能。”胡晓炼这样说。

6月,我国CPI指数为2.7%。对于
国内物价走势,在刘世锦看来,我们有
能力把这种影响控制在有限的范围内。

“首先,我国是一个超大型经济体,
经济以内循环为主,吸收外部冲击的
能力要明显强于其他经济体;其次,
我国商品和服务市场供给能力总体充
足,粮食生产实现了十八连丰,今年夏
收小麦产量高、品质好,生猪产能总体
稳定,传统能源稳定供应的同时清洁
能源的产能也在快速增长,供给能力
强为稳定物价提供了坚实的物质基
础;再次,各级政府调节供求的能力较
强,可以通过储备吞吐、进出口调节
和价格补贴的办法稳定物价、保障民
生。”刘世锦同时表示,我们对于成
本推动型的通胀风险不能掉以轻心。自
20世纪90年代我国摆脱短缺经济困
扰以来,我国通胀主要来自成本推动,
而非需求拉动。

“过去一年多里我们经历了工业生
产者出厂价格指数(PPI)的大幅上
涨,由于中下游企业竞争激烈,涨价部
分并没有明显传导到CPI上来。但
对于这种传导的阻隔也是有限度的,尤
其是粮食和能源这类需求弹性小、生
产率提升慢的产品。另外,成本推动
型通胀是一种比价关系的调整,本质
上是一种利益关系的调整,是有可能
在供给并不紧张的情况下出现的。当
然,短期内对这种风险不必过度紧张,
但需要关注和警惕,在政策上也应有所
储备。”刘世锦提示。

全国政协常委,中国进出口银行
原董事长胡晓炼表示,上半年广义货
币量(M2)、流通中的现金(M0)、人
民币贷款、社会融资规模同比增长均
超11%,这11%如果对应上半年2.5%
的GDP增速,则可看出金融供给总量
并未随着经济下滑而收缩,金融政策
对市场主体十分友好且信贷结构进一
步优化,利率也稳中有降,结合当前
国际上主要经济体大幅度加息,我们

能够

有效扩大投资,对经济的促进作用也

是显而易见的。

“建议大家理性看待稳房地产这一
话题。前期我国房地产市场受都市圈、
城市群快速发展等相关结构性需求所
拉动,当前看,这种需求已过峰值,房
地产投资增速有所回落符合客观规
律,但从去年下半年开始,房地产投
资持续负增长,今年上半年房地产开发
投资下降5.4%,1—6月份,商品房
销售面积68923万平方米,同比下
降22.2%;商品房销售额下降了
28.9%。由于房地产自身规模大,
带动行业多,与金融和民生直接相关
等特点,房地产开发投资下降速度过
快,不可避免会带来全局性冲击。”
刘世锦认为,当务之急是要采取针
对性强、易于见效的措施,使房地
产尽快回到正常的经营环境和增长
轨道,同时要抓紧解决一些深层次的
矛盾和问题,逐步形成房地产长期
稳定发展的长效机制。

刘世锦同时建议,谈及稳投资时还
可关注基建之外的其他服务业投资,
也就是包括商务服务、科研、教育、
医疗卫生、社会保障、批发零售、
文化娱乐在内的投资,它反映了我
国基建结构的升级。去年以来,即使
经济下行,基建之外的服务业投资仍
保持了稳定增长,因此下一步有必要
将其放到与基建、房地产相同甚至
更重要的位置上加以看待和分析。

投资怎样才算有效?刘尚希提出,
从发展的角度来说要实现“三个有
利于”,即有利于创新、有利于结
构升级、有利于新发展格局构建。
“从经济运行角度来看,投资的最终
目的是满足社会消费需求,瞄准未
来消费升级趋势,比如现在服务型消
费的占比越来越高,则这种服务型消
费的投资需求也就越大,比如在农
民工市民化过程中,农民工子女上
学、就医、养老、公租房等方面的
投资,其实也与农民工市民化消费
升级紧密相连。”刘尚希表示。

稳住存量消费,为增量消费铺路!

近年来,我国消费对经济增长的拉
动力作用越来越大,而在当前,疫
情对交通、餐饮、旅游等接触式的
服务业造成了很严重的影响,这些影
响呈现出较强的时间性。

在胡晓炼看来,要以疫情的科学精
准防控保障当期消费,以高质量发
展促进消费升级,“可以预期,随
着疫情管控政策的不断调整优化,
相关领域的消费会比较

能。要紧扣消费潜力释放,坚持用市
场化办法、改革举措稳住消费基本
盘,培育中高端消费新增长点,满
足人民美好生活新要求和消费升级
新趋势,让消费促进经济发展的动
能更加强劲。同时聚焦企业强产
业。企业是构建产业链供应链的
载体,企业强,产业链供应链才能
强。要着力激发企业活力,增强创
新能力,提升产品和服务竞争力,
充分发挥优质企业在产业链供应链
中的重要作用。要强化国有企业战
略支撑,聚焦主责主业,突出引领
带动作用,发挥国有企业保链稳
链延链强链的重要作用。”

“与此同时,我们要以开放市场促
发展,整合各种资源,发展两个市
场,推动国内和国际市场更好联
动,促进要素跨境自由有序安全便
捷流动,形成对全球先进资源要素
的强大引力场。”周强最后说。

就是稳住市场主体。

为此,他建议,受疫情反复和国际
不确定性因素交织影响,当前各类
市场主体面临着压力和困难,特别
是中小微企业面临着严峻的生存挑
战。国家应该持续不断地通过减
税降费、降低融资成本等措施不
断激发市场主体的造血机能,帮助
重点领域困难行业渡过难关,保持
住市场主体的生命活力,保住我国
经济全面回升向好的微观基础。

邵信明举了一个京港地铁因地

制宜的例子。“地铁车门跟屏蔽门
之间有空隙,于是10年前,我们在
屏蔽门两旁加装了防夹挡板,同时
在屏蔽门与车门之间加上了防踏
空胶条,这些基于安全的措施把‘以
人为本’的管理理念带到了北京,
为乘客出行提供更好的服务。”

同时,邵信明介绍了PPP、BOT
(建设-经营-转让)、DBFOT(设计-
建设-融资-运营-移交)等模式,
以及轨道交通的TOD(交通引领城
市发展)模式。他说,城市发展进
程中,TOD作为一种能够助推交通
和城市可持续发展的模式,获得了
越来越多的关注。与此同时,京港
地铁也正在和多方共同探讨DBFOT
模式,以更好地从运营的角度为规
划、建设提出建议,令项目后期
运营时的管理和维修更为便利、高
效;同时,在轨道交通项目30年的
运营期内,需要大量的维修、更新
改造费用,这些费用几乎是项目初
始投资的2.5倍至4倍。邵信明指
出,这些费用如果仅靠票务收入、
政府财政或社会资本投入是不可
持续的。为此,京港地铁也在与
多方探讨以大小循环的理念探索
轨道交通系统内部财务自循环体
系,注重在DBFOT全过程实现可
持续发展。

打开视界迈出阔步 融入
国家发展新格局

“十四五”时期,我国将新增城
际铁路和市域(郊)铁路运营里程
3000公里,基本建成京津冀、长
三角、粤港澳大湾区轨道交通网。
“1997年(香港)回归祖国的时
候,我的心情很兴奋,不只是向往,
更希望有机会能够去内地,为内
地建设和两地融合发展贡献力量。”
邵信明回忆在北京的这些年中,他
非常荣幸地参加了庆祝中华人民
共和国成立70周年大会的庆典活
动,也赶上了北京冬奥会。香港
回归25年来,这些都是非常美好
的回忆。”

京与港的“混血儿”凝聚两
地智慧

2021年底,北京地铁运营总
里程达到783公里,10年增长了
近一倍,其中,京港地铁从2009
年一条线路28公里,拓展至5条
线路已开通运营里程近150公里。

“目前,京港地铁以PPP模式参
与投资、建设并运营北京的地铁
4号线、14号线、16号线,并负
责运营管理大兴线,还以租赁经营
模式运营17号线。其中,4号线
是国内首条采用PPP模式投资、
建设、运营轨道交通线路。”邵
信明介绍道,京港地铁的发展得益
于京港两地在轨道交通上不断深
化的合作。

邵信明表示,港铁目前在全球4
个国家、9个都会城市拥有轨道交
通领域的成功实践。在内地,港
铁不仅将40余年的成熟经验融入
了首都北京,还凭借自身优势,参
与了杭州和深圳轨道交通的发展。
邵信明举了一个京港地铁因地

做到这一点非常不易。

疫情反复,市场主体特别是小微
企业经营困难尚未得到根本缓解,
这些因素下半年货币政策运行提出
了新的挑战。“特别

是世界范围内出现了通胀‘围城’:
短期看,我国是世界主要经济体中
的通胀、利率洼地,因此我们会面
临资本和汇率波动的考验;中期看,
我国作为开放度最高且与国际经贸
往来密切的大国,不能排除受到通
胀跨境传导的可能。”胡晓炼这样
说。

下半年这几个“窗口”很重要

在全国政协委员,中国财政科学
研究院院长刘尚希看来,中国经济
今年或将呈现出“前低后高”趋
势,但即便是大概率事件,实现也
是有条件的,首先要确保不再有
重大疫情冲击,其次是对于当前
面临的重大风险问题能够及时处
置化解,避免蔓延。这两点能做
到,在一揽子政策的加持下,则全
年经济增长达到5%左右是有可能
的。经济增长能稳步复苏,保就
业就有了扎实的基础,民生的改善
也就有了保障。

要实现下半年更好的经济增长,刘
尚希有两点明确建议——政策落
地有效;提升驾驭风险的能力。

政策落地是否有效,刘尚希认为
基本的评价标准是市场主体是否
了解知晓这些政策。阶段性政策
在实践中发挥出很好的效果,我
们要考虑如何将其中一些可以
变成长期化甚至制度化的,应进
行转换,这要尽量在阶段性政策
到期前完成,让市场主体有一个
方向性的预期,以此增强其经营
、投资和研发创新的主动性。”
这里特别强调要增强民企投资的
信心,进一步深化国有经济和民
营经济关系的认识,促进国企混
改和两者的融合发展,实现公平
竞争和产权平等保护。”刘尚希
认为,这对改善预期而言至关重要。

提升驾驭风险的能力,不仅要应
对眼下可预期的风险,更要研判
难以预期的风险。“苗头式的问
题得不到很好解决,就会进一步
演化出超预期因素:比如房地产
企业相互拖欠带来的资金链断裂
及债务违约风险;再比如年轻人
失业率居高企下的问题也应以市
场化、法治化方式主动防范化解
。”刘尚希这样说。

有效扩大投资,对经济的促进作
用也

是显而易见的。

“建议大家理性看待稳房地产这一
话题。前期我国房地产市场受都市
圈、城市群快速发展等相关结构
性需求所拉动,当前看,这种需求
已过峰值,房地产投资增速有所
回落符合客观规律,但从去年下
半年开始,房地产投资持续负增
长,今年上半年房地产开发投资下
降5.4%,1—6月份,商品房销售
面积68923万平方米,同比下
降22.2%;商品房销售额下降了
28.9%。由于房地产自身规模
大,带动行业多,与金融和民生直
接相关等特点,房地产开发投资下
降速度过快,不可避免会带来全
局性冲击。”刘世锦认为,当务
之急是要采取针对性强、易于见
效的措施,使房地产尽快回到正
常的经营环境和增长轨道,同时
要抓紧解决一些深层次的矛盾和
问题,逐步形成房地产长期稳定
发展的长效机制。

刘世锦同时建议,谈及稳投资时
还可关注基建之外的其他服务业
投资,也就是包括商务服务、科
研、教育、医疗卫生、社会保
障、批发零售、文化娱乐在内的
投资,它反映了我国基建结构的
升级。去年以来,即使经济下行,
基建之外的服务业投资仍然保持
了稳定增长,因此下一步有必要
将其放到与基建、房地产相同甚
至更重要的位置上加以看待和分
析。

投资怎样才算有效?刘尚希提出,
从发展的角度来说要实现“三个
有利于”,即有利于创新、有利
于结构升级、有利于新发展格局
构建。“从经济运行角度来看,投
资的最终目的是满足社会消费需
求,瞄准未来消费升级趋势,比如
现在服务型消费的占比越来越高,
则这种服务型消费的投资需求也
就越大,比如在农民工市民化过
程中,农民工子女上学、就医、
养老、公租房等方面的投资,实
际也与农民工市民化消费升级紧
密相连。”刘尚希表示。

稳住存量消费,为增量消费铺路!

近年来,我国消费对经济增长的拉
动力作用越来越大,而在当前,疫
情对交通、餐饮、旅游等接触式的
服务业造成了很严重的影响,这些
影响呈现出较强的时间性。

在胡晓炼看来,要以疫情的科学精
准防控保障当期消费,以高质量
发展促进消费升级,“可以预期,
随着疫情管控政策的不断调整优
化,相关领域的消费会比较

能。要紧扣消费潜力释放,坚持用
市场化办法、改革举措稳住消费
基本盘,培育中高端消费新增长
点,满足人民美好生活新要求和
消费升级新趋势,让消费促进经
济发展的动能更加强劲。同时聚
焦企业强产业。企业是构建产业
链供应链的载体,企业强,产业
链供应链才能强。要着力激发企
业活力,增强创新能力,提升产
品和服务竞争力,充分发挥优质
企业在产业链供应链中的重要作
用。要强化国有企业的战略支撑,
聚焦主责主业,突出引领作用,
发挥国有企业保链稳链延链强链
的重要作用。”

“与此同时,我们要以开放市场
促发展,整合各种资源,发展两
个市场,推动国内和国际市场更
好联动,促进要素跨境自由有序
安全便捷流动,形成对全球先进
资源要素的强大引力场。”周强
最后说。

就是稳住市场主体。

为此,他建议,受疫情反复和国际
不确定性因素交织影响,当前各
类市场主体面临着压力和困难,
特别是中小微企业面临着严峻的
生存挑战。国家应该持续不断地
通过减税降费、降低融资成本等
措施不断激发市场主体的造血机
能,帮助重点领域困难行业渡过
难关,保持住市场主体的生命活
力,保住我国经济全面回升向好
的微观基础。

邵信明举了一个京港地铁因地

制宜的例子。“地铁车门跟屏蔽
门之间有空隙,于是10年前,我
们在屏蔽门两旁加装了防夹挡
板,同时在屏蔽门与车门之间加
上了防踏空胶条,这些基于安全
的措施把‘以人为本’的管理理
念带到了北京,为乘客出行提供
更好的服务。”

同时,邵信明介绍了PPP、BOT
(建设-经营-转让)、DBFOT(设计-
建设-融资-运营-移交)等模式,
以及轨道交通的TOD(交通引领
城市发展)模式。他说,城市发
展进程中,TOD作为一种能够
助推交通和城市可持续发展的模
式,获得了越来越多的关注。此
外,京港地铁也正在和多方共同
探讨DBFOT模式,以更好地从
运营的角度为规划、建设提出建
议,令项目后期运营时的管理和
维修更为便利、高效;同时,在
轨道交通项目30年的运营期内,
需要大量的维修、更新改造费
用,这些费用几乎是项目初始投
资的2.5倍至4倍。邵信明指出,
这些费用如果仅靠票务收入、政
府财政或社会资本投入是不可持
续的。为此,京港地铁也在与多
方探讨以大小循环的理念探索
轨道交通系统内部财务自循环体
系,注重在DBFOT全过程实现
可持续发展。

打开视界迈出阔步 融入
国家发展新格局

“十四五”时期,我国将新增城
际铁路和市域(郊)铁路运营里
程3000公里,基本建成京津冀、
长三角、粤港澳大湾区轨道交通
网。“1997年(香港)回归祖
国的時候,我的心情很兴奋,不只
是向往,更希望有机会能够去内
地,为内地建设和两地融合发展
贡献力量。”邵信明回忆在北京
的这些年中,他非常荣幸地参加
了庆祝中华人民共和国成立70
周年大会的庆典活动,也赶上了
北京冬奥会。香港回归25年
来,这些都是非常美好的回忆。”

京与港的“混血儿”凝聚两
地智慧

2021年底,北京地铁运营总
里程达到783公里,10年增长了
近一倍,其中,京港地铁从2009
年一条线路28公里,拓展至5
条线路已开通运营里程近150
公里。

“目前,京港地铁以PPP模式参
与投资、建设并运营北京的地铁
4号线、14号线、16号线,并
负责运营管理大兴线,还以租赁
经营模式运营17号线。其中,
4号线是国内首条采用PPP模
式投资、建设、运营轨道交通
线路。”邵信明介绍道,京港地
铁的发展得益于京港两地在轨
道交通上不断深化的合作。

邵信明表示,港铁目前在全球4
个国家、9个都会城市拥有轨道
交通领域的成功实践。在内地,
港铁不仅将40余年的成熟经验
融入了首都北京,还凭借自身优
势,参与了杭州和深圳轨道交通
的发展。邵信明举了一个京港
地铁因地制宜的例子。“地铁车
门跟屏蔽门之间有空隙,于是10
年前,我们在屏蔽门两旁加装了
防夹挡板,同时在屏蔽门与车门
之间加上了防踏空胶条,这些基
于安全的措施把‘以人为本’的
管理理念带到了北京,为乘客出
行提供更好的服务。”

同时,邵信明介绍了PPP、BOT
(建设-经营-转让)、DBFOT(设计-
建设-融资-运营-移交)等模式,
以及轨道交通的TOD(交通引领
城市发展)模式。他说,城市发
展进程中,TOD作为一种能够
助推交通和城市可持续发展的模
式,获得了越来越多的关注。此
外,京港地铁也正在和多方共同
探讨DBFOT模式,以更好地从
运营的角度为规划、建设提出建
议,令项目后期运营时的管理和
维修更为便利、高效;同时,在
轨道交通项目30年的运营期内,
需要大量的维修、更新改造费
用,这些费用几乎是项目初始投
资的2.5倍至4倍。邵信明指出,
这些费用如果仅靠票务收入、政
府财政或社会资本投入是不可持
续的。为此,京港地铁也在与多
方探讨以大小循环的理念探索
轨道交通系统内部财务自循环体
系,注重在DBFOT全过程实现
可持续发展。

打开视界迈出阔步 融入
国家发展新格局

“十四五”时期,我国将新增城
际铁路和市域(郊)铁路运营里
程3000公里,基本建成京津冀、
长三角、粤港澳大湾区轨道交通
网。“1997年(香港)回归祖
国的時候,我的心情很兴奋,不只
是向往,更希望有机会能够去内
地,为内地建设和两地融合发展
贡献力量。”邵信明回忆在北京
的这些年中,他非常荣幸地参加
了庆祝中华人民共和国成立70
周年大会的庆典活动,也赶上了
北京冬奥会。香港回归25年
来,这些都是非常美好的回忆。”

京与港的“混血儿”凝聚两
地智慧

2021年底,北京地铁运营总
里程达到783公里,10年增长了
近一倍,其中,京港地铁从2009
年一条线路28公里,拓展至5
条线路已开通运营里程近150
公里。

“目前,京港地铁以PPP模式参
与投资、建设并运营北京的地铁
4号线、14号线、16号线,并
负责运营管理大兴线,还以租赁
经营模式运营17号线。其中,
4号线是国内首条采用PPP模
式投资、建设、运营轨道交通
线路。”邵信明介绍道,京港地
铁的发展得益于京港两地在轨
道交通上不断深化的合作。

邵信明表示,港铁目前在全球4
个国家、9个都会城市拥有轨道
交通领域的成功实践。在内地,
港铁不仅将40余年的成熟经验
融入了首都北京,还凭借自身优
势,参与了杭州和深圳轨道交通
的发展。邵信明举了一个京港
地铁因地制宜的例子。“地铁车
门跟屏蔽门之间有空隙,于是10
年前,我们在屏蔽门两旁加装了
防夹挡板,同时在屏蔽门与车门
之间加上了防踏空胶条,这些基
于安全的措施把‘以人为本’的
管理理念带到了北京,为乘客出
行提供更好的服务。”

同时,邵信明介绍了PPP、BOT
(建设-经营-转让)、DBFOT(设计-
建设-融资-运营-移交)等模式,
以及轨道交通的TOD(交通引领
城市发展)模式。他说,城市发
展进程中,TOD作为一种能够
助推交通和城市可持续发展的模
式,获得了越来越多的关注。此
外,京港地铁也正在和多方共同
探讨DBFOT模式,以更好地从
运营的角度为规划、建设提出建
议,令项目后期运营时的管理和
维修更为便利、高效;同时,在
轨道交通项目30年的运营期内,
需要大量的维修、更新改造费
用,这些费用几乎是项目初始投
资的2.5倍至4倍。邵信明指出,
这些费用如果仅靠票务收入、政
府财政或社会资本投入是不可持
续的。为此,京港地铁也在与多
方探讨以大小循环的理念探索
轨道交通系统内部财务自循环体
系,注重在DBFOT全过程实现
可持续发展。

打开视界迈出阔步 融入
国家发展新格局

“十四五”时期,我国将新增城
际铁路和市域(郊)铁路运营里
程3000公里,基本建成京津冀、
长三角、粤港澳大湾区轨道交通
网。“1997年(香港)回归祖
国的時候,我的心情很兴奋,不只
是向往,更希望有机会能够去内
地,为内地建设和两地融合发展
贡献力量。”邵信明回忆在北京
的这些年中,他非常荣幸地参加
了庆祝中华人民共和国成立70
周年大会的庆典活动,也赶上了
北京冬奥会。香港回归25年
来,这些都是非常美好的回忆。”

京与港的“混血儿”凝聚两
地智慧

2021年底,北京地铁运营总
里程达到783公里,10年增长了
近一倍,其中,京港地铁从2009
年一条线路28公里,拓展至5
条线路已开通运营里程近150
公里。

“目前,京港地铁以PPP模式参
与投资、建设并运营北京的地铁
4号线、14号线、16号线,并
负责运营管理大兴线,还以租赁
经营模式运营17号线。其中,
4号线是国内首条采用PPP模
式投资、建设、运营轨道交通
线路。”邵信明介绍道,京港地
铁的发展得益于京港两地在轨
道交通上不断深化的合作。

邵信明表示,港铁目前在全球4
个国家、9个都会城市拥有轨道
交通领域的成功实践。在内地,
港铁不仅将40余年的成熟经验
融入了首都北京,还凭借自身优
势,参与了杭州和深圳轨道交通
的发展。邵信明举了一个京港
地铁因地制宜的例子。“地铁车
门跟屏蔽门之间有空隙,于是10
年前,我们在屏蔽门两旁加装了
防夹挡板,同时在屏蔽门与车门
之间加上了防踏空胶条,这些基
于安全的措施把‘以人为本’的
管理理念带到了北京,为乘客出
行提供更好的服务。”

同时,邵信明介绍了PPP、BOT
(建设-经营-转让)、DBFOT(设计-
建设-融资-运营-移交)等模式,
以及轨道交通的TOD(交通引领
城市发展)模式。他说,城市发
展进程中,TOD作为一种能够
助推交通和城市可持续发展的模
式,获得了越来越多的关注。此
外,京港地铁也正在和多方共同
探讨DBFOT模式,以更好地从
运营的角度为规划、建设提出建
议,令项目后期运营时的管理和
维修更为便利、高效;同时,在
轨道交通项目30年的运营期内,
需要大量的维修、更新改造费
用,这些费用几乎是项目初始投
资的2.5倍至4倍。邵信明指出,
这些费用如果仅靠票务收入、政
府财政或社会资本投入是不可持
续的。为此,京港地铁也在与多
方探讨以大小循环的理念探索
轨道交通系统内部财务自循环体
系,注重在DBFOT全过程实现
可持续发展。

打开视界迈出阔步 融入
国家发展新格局

“十四五”时期,我国将新增城
际铁路和市域(郊)铁路运营里
程3000公里,基本建成京津冀、
长三角、粤港澳大湾区轨道交通
网。“1997年(香港)回归祖
国的時候,我的心情很兴奋,不只
是向往,更希望有机会能够去内
地,为内地建设和两地融合发展
贡献力量。”邵信明回忆在北京
的这些年中,他非常荣幸地参加
了庆祝中华人民共和国成立70
周年大会的庆典活动,也赶上了
北京冬奥会。香港回归25年
来,这些都是非常美好的回忆。”

京与港的“混血儿”凝聚两
地智慧

2021年底,北京地铁运营总
里程达到783公里,10年增长了
近一倍,其中,京港地铁从2009
年一条线路28公里,拓展至5
条线路已开通运营里程近150
公里。

“目前,京港地铁以PPP模式参
与投资、建设并运营北京的地铁
4号线、14号线、16号线,并
负责运营管理大兴线,还以租赁
经营模式运营17号线。其中,
4号线是国内首条采用PPP模
式投资、建设、运营轨道交通
线路。”邵信明介绍道,京港地
铁的发展得益于京港两地在轨
道交通上不断深化的合作。

邵信明表示,港铁目前在全球4
个国家、9个都会城市拥有轨道
交通领域的成功实践。在内地,
港铁不仅将40余年的成熟经验
融入了首都北京,还凭借自身优
势,参与了杭州和深圳轨道交通
的发展。邵信明举了一个京港
地铁因地制宜的例子。“地铁车
门跟屏蔽门之间有空隙,于是10
年前,我们在屏蔽门两旁加装了
防夹挡板,同时在屏蔽门与车门
之间加上了防踏空胶条,这些基
于安全的措施把‘以人为本’的
管理理念带到了北京,为乘客出
行提供更好的服务。”

同时,邵信明介绍了PPP、BOT
(建设-经营-转让)、DBFOT(设计-
建设-融资-运营-移交)等模式,
以及轨道交通的TOD(交通引领
城市发展)模式。他说,城市发
展进程中,TOD作为一种能够
助推交通和城市可持续发展的模
式,获得了越来越多的关注。此
外,京港地铁也正在和多方共同
探讨DBFOT模式,以更好地从
运营的角度为规划、建设提出建
议,令项目后期运营时的管理和
维修更为便利、高效;同时,在
轨道交通项目30年的运营期内,
需要大量的维修、更新改造费
用,这些费用几乎是项目初始投
资的2.5倍至4倍。邵信明指出,
这些费用如果仅靠票务收入、政
府财政或社会资本投入是不可持
续的。为此,京港地铁也在与多
方探讨以大小循环的理念探索
轨道交通系统内部财务自循环体
系,注重在DBFOT全过程实现
可持续发展。

打开视界迈出阔步 融入
国家发展新格局

“十四五”时期,我国将新增城
际铁路和市域(郊)铁路运营里
程3000公里,基本建成京津冀、
长三角、粤港澳大湾区轨道交通
网。“1997年(香港)回归祖
国的時候,我的心情很兴奋,不只
是向往,更希望有机会能够去内
地,为内地建设和两地融合发展
贡献力量。”邵信明回忆在北京
的这些年中,他非常荣幸地参加
了庆祝中华人民共和国成立70
周年大会的庆典活动,也赶上了
北京冬奥会。香港回归25年
来,这些都是非常美好的回忆。”

京与港的“混血儿”凝聚两
地智慧

2021年底,北京地铁运营总
里程达到783公里,10年增长了
近一倍,其中,京港地铁从2009
年一条线路28公里,拓展至5
条线路已开通运营里程近150
公里。

“目前,京港地铁以PPP模式参
与投资、建设并运营北京的地铁
4号线、14号线、16号线,并
负责运营管理大兴线,还以租赁
经营模式运营17号线。其中,
4号线是国内首条采用PPP模
式投资、建设、运营轨道交通
线路。”邵信明介绍道,京港地
铁的发展得益于京港两地在轨
道交通上不断深化的合作。

邵信明表示,港铁目前在全球4
个国家、9个都会城市拥有轨道
交通领域的成功实践。在内地,
港铁不仅将40余年的成熟经验
融入了首都北京,还凭借自身优
势,参与了杭州和深圳轨道交通
的发展。邵信明举了一个京港
地铁因地制宜的例子。“地铁车
门跟屏蔽门之间有空隙,于是10
年前,我们在屏蔽门两旁加装了
防夹挡板,同时在屏蔽门与车门
之间加上了防踏空胶条,这些基
于安全的措施把‘以人为本’的
管理理念带到了北京,为乘客出
行提供更好的服务。”

同时,邵信明介绍了PPP、BOT
(建设-经营-转让)、DBFOT(设计-
建设-融资-运营-移交)等模式,
以及轨道交通的TOD(交通引领
城市发展)模式。他说,城市发
展进程中,TOD作为一种能够
助推交通和城市可持续发展的模
式,获得了越来越多的关注。此
外,京港地铁也正在和多方共同
探讨DBFOT模式,以更好地从
运营的角度为规划、建设提出建
议,令项目后期运营时的管理和
维修更为便利、高效;同时,在
轨道交通项目30年的运营期内,
需要大量的维修、更新改造费
用,这些费用几乎是项目初始投
资的2.5倍至4倍。邵信明指出,
这些费用如果仅靠票务收入、政
府财政或社会资本投入是不可持
续的。为此,京港地铁也在与多
方探讨以大小循环的理念探索
轨道交通系统内部财务自循环体
系,注重在DBFOT全过程实现
可持续发展。

打开视界迈出阔步 融入
国家发展新格局

“十四五”时期,我国将新增城
际铁路和市域(郊)铁路运营里
程3000公里,基本建成京津冀、
长三角、粤港澳大湾区轨道交通
网。“1997年(香港)回归祖
国的時候,我的心情很兴奋,不只
是向往,更希望有机会能够去内
地,为内地建设和两地融合发展
贡献力量。”邵信明回忆在北京
的这些年中,他非常荣幸地参加
了庆祝中华人民共和国成立70
周年大会的庆典活动,也赶上了
北京冬奥会。香港回归25年
来,这些都是非常美好的回忆。”

京与港的“混血儿”凝聚两
地智慧

2021年底,北京地铁运营总
里程达到783公里,10年增长了
近一倍,其中,京港地铁从2009
年一条线路28公里,拓展至5
条线路已开通运营里程近150
公里。

同时,邵信明介绍了PPP、BOT
(建设-经营-转让)、DBFOT(设计-
建设-融资-运营-移交)等模式,
以及轨道交通的TOD(交通引领
城市发展)模式。他说,城市发
展进程中,TOD作为一种能够
助推交通和城市可持续发展的模
式,获得了越来越多的关注。此
外,京港地铁也正在和多方共同
探讨DBFOT模式,以更好地从
运营的角度为规划、建设提出建
议,令项目后期运营时的管理和
维修更为便利、高效;同时,在
轨道交通项目30年的运营期内,
需要大量的维修、更新改造费
用,这些费用几乎是项目初始投
资的2.5倍至4倍。邵信明指出,
这些费用如果仅靠票务收入、政
府财政或社会资本投入是不可持
续的。为此,京港地铁也在与多
方探讨以大小循环的理念探索
轨道交通系统内部财务自循环体
系,注重在DBFOT全过程实现
可持续发展。

打开视界迈出阔步 融入
国家发展新格局

“十四五”时期,我国将新增城
际铁路和市域(郊)铁路运营里
程3000公里,基本建成京津冀、
长三角、粤港澳大湾区轨道交通
网。“1997年(香港)回归祖
国的時候,我的心情很兴奋,不只
是向往,更希望有机会能够去内
地,为内地建设和两地融合发展
贡献力量。”邵信明回忆在北京
的这些年中,他非常荣幸地参加
了庆祝中华人民共和国成立70
周年大会的庆典活动,也赶上了
北京冬奥会。香港回归25年
来,这些都是非常美好的回忆。”

京与港的“混血儿”凝聚两
地智慧

2021年底,北京地铁运营总
里程达到783公里,10年增长了
近一倍,其中,京港地铁从2009
年一条线路28公里,拓展至5
条线路已开通运营里程近150
公里。

“目前,京港地铁以PPP模式参
与投资、建设并运营北京的地铁
4号线、14号线、16号线,并
负责运营管理大兴线,还以租赁
经营模式运营17号线。其中,
4号线是国内首条采用PPP模
式投资、建设、运营轨道交通
线路。”邵信明介绍道,京港地
铁的发展得益于京港两地在轨
道交通上不断深化的合作。

邵信明表示,港铁目前在全球4
个国家、9个都会城市拥有轨道