

地方主导铁路建设项目实施土地综合开发的 关键要素及实施路径^{*}

董 敏¹ 郑新明² 周 鹏¹ 石 朝¹ 杨 泽² 高 源¹

(1. 山东铁路投资控股集团有限公司, 250102, 济南; 2. 国铁保利设计院有限公司, 100142, 北京)

摘 要 [目的]为贯彻国家政策精神、支持铁路可持续发展,铁路投资主体大力推进土地综合开发工作,与地方政府签订了框架协议、划定了开发土地、约定了合作开发,但始终未实现项目落地,因此有必要以地方铁路投资主体为研究对象,研究探索推进土地综合开发工作落地实施的思路。[方法]借鉴国外铁路公司推进土地综合开发工作的经验,在分析我国地方铁路投资主体推进铁路土地综合开发工作的现状及问题基础上,研究提出地方主导的铁路综合开发项目实施关键要素,探索构建铁路土地综合开发的落地路径。[结果及结论]地方铁路投资主体在推进铁路土地综合开发工作实施方面的关键要素在于,地方政府配套出台的支持政策要具备实操性,项目规划方案的设计要具备合理性,项目开发模式的搭建要具有创新性。在落地路径方面,地方铁路投资主体要与地方政府进行沟通,并针对地方主导的新建铁路项目实施土地综合开发工作配套出台支持政策。地方铁路投资主体应建立多元化补偿机制,针对已签订综合开发协议的项目进行分层、分类梳理,划分项目开发类型,通过对接政府、条线推进、合作洽谈、可研立项、商务谈判等流程落实具体项目开发路径。

关键词 铁路;铁路土地综合开发;地方铁路投资主体

中图分类号 F572.88

DOI:10.16037/j.1007-869x.2025.05.006

Key Elements and Implementation Paths of Comprehensive Land Development for Local-dominated Railway Construction Projects

DONG Min¹, ZHENG Xinming², ZHOU Peng¹, SHI Zhao¹, YANG Ze², GAO Yuan¹

(1. Shandong Railway Investment Holding Group Co., Ltd., 250102, Jinan, China; 2. China Railway & Poly Consultants Co., Ltd., 100142, Beijing, China)

Abstract [Objective] To implement the spirit of national policies and support the sustainable development of railways, railway investment entities have vigorously promoted comprehensive land development by signing framework agreements with local governments, demarcating the land to be developed and agreeing on cooperative development. However, due to

those projects not being implemented yet, it is necessary to take local railway investment entities as the research object and explore ideas for promoting the implementation of comprehensive land development. [Method] Drawing on the experiences of foreign railway companies in promoting comprehensive land development, and based on an analysis of the current situation and problems of local railway investment entities in China in terms of promoting railway comprehensive land development, the key elements for the implementation of local-dominated railway comprehensive development projects are studied and proposed, and the implementation paths for railway comprehensive land development are explored and established. [Result & Conclusion] The key elements for local railway investment entities to promote the implementation of comprehensive land development of railways are as follows: the support policies issued by local governments should be operable, the design of project planning schemes be rational, and the construction of project development models be innovative. In terms of the implementation path, local railway investment entities should communicate with local governments, urging them to introduce supporting policies for the implementation of comprehensive land development in local-dominated newly-built railway projects. Local railway investment entities are required to establish a diversified loss compensation mechanism, conduct hierarchical and classified sorting of projects for the signed comprehensive development agreements, classify project development types, and implement specific project development paths through processes such as government liaison, line-by-line promotion, cooperation negotiations, feasibility study and project approval, as well as business negotiations.

Key words railway; comprehensive land development of railways; local railway investment entities

铁路是国家重要的基础设施,也是国民经济的大动脉,近年来我国铁路发展迅猛,截至2023年底总营业里程达到了15.9万km,其中高速铁路(以下简称“高铁”)的营业里程达到了4.5万km。高铁

^{*} 山东铁投集团科技计划项目(TTKJ2022-15)

的快速发展有效缩短了城市间的时空距离,带动了城市建设,推进了新型城镇化发展进程,但高铁建设同样也带来了巨大的债务压力。在2013年与2014年,我国先后出台了国发〔2013〕33号《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》,以及国办发〔2014〕37号《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》,旨在创新铁路投融资体制,以保障铁路的可持续发展。随后,相关部委和部分省市、自治区政府相继出台配套支持政策,使铁路土地综合开发成为推进铁路投融资体制机制改革、缓解债务压力、支持铁路高质量发展的重要措施之一。

在上位政策支持下,铁路投资主体大力推进土地综合开发工作,与地方政府签订了大量土地综合开发框架协议,划定了开发土地,约定了合作开发,并将开发收益用于支持铁路建设运营等,部分铁路投资主体与地方政府合资成立项目公司,推动综合开发用地的规划调整、土地整理等事宜,但项目均未实现落地,亦未实现政策的初衷。本文聚焦地方铁路投资主体在推进铁路土地综合开发工作中遇到的现实问题,在总结国外铁路公司推进土地综合开发工作经验的基础上,分析提出适合地方铁路投资主体推进土地综合开发工作的关键要素及实施路径。本文研究可为地方铁路投资主体后续沟通政府出台配套政策、“一站一策”推动项目的实施、合作路径的构建提供理论基础支撑。

1 国外铁路土地综合开发概况

1.1 德国

德国铁路股份公司在德国拥有土地总面积13.5亿 m^2 ,是德国拥有土地最多的公司之一。2013年,德国铁路股份公司总部成立了德国铁路股份公司地产部负责土地开发相关业务,在上位政策支持下,针对低使用率的铁路及车站申请“设施停用”,并将土地按照周边环境重新规划为办公、商业、住宅、公园等功能,并实施开发利用。同时,针对大型车站周边土地按照不同用地需求属性,与地方政府、社会机构等团体组建联合体,构建合资合作、风险共担、收益共享的开发模式,共同推动项目落地。

1.2 法国

法国国营铁路公司在全法国拥有土地约10.8亿 m^2 ,其中:铁路土地约占86%、其他附属设施土

地及荒地占14%。按照法国相关政策规定,公司可以市场化拿地、置换土地及租用土地。针对大型车站及周边地区,由公司与政府平台合资成立土地开发项目公司,主导项目的规划设计、投融资及开发建设等事宜。待项目建成后,由项目公司负责运营管理。对于其他类型土地,可采取置换、出租等多种形式灵活处置方式^[1]。

1.3 日本

日本铁路公司下设子公司负责资产资源经营开发利用工作。在日本政府的一系列政策支持下,公司形成以枢纽站为中心的集聚式开发,以及与轨道交通同步建设的沿线型开发两种开发模式,建立了“多源融资、分工建设、共同开发、收益还原”的综合开发机制。开发过程一般由铁路企业主导,政府机构、民间团体、民营企业、地产开发商、土地所有者及轨道交通开发商等多个主体参与投资,明确责任分担的协作开发机制^[2]。

1.4 核心要素总结

总体来看,以德国、法国、日本等国家为代表的国外铁路公司在面临其他运输方式及同行企业的激烈竞争时,为摆脱铁路运输业务增长有限的困境,确立了多元化发展战略,特别是在土地综合开发方面取得了良好的成果。实施的核心要素为:①政策支持,各国政府从政策层面在土地变性、功能、容积率、处置等方面为开发提供基础支撑;②因地制宜地规划功能业态,结合土地所在区位、环境、资源、配套等条件,布局相匹配的商业、办公、酒店、住宅等功能业态,使经济效益达到最大化;③创新合作模式,铁路企业与地方政府、社会企业等团体合资合作,共担开发风险、共享开发收益^[3]。这些经验做法值得我国的铁路企业和投资主体借鉴和参考。

2 地方推进土地综合开发实践

2.1 配套支持政策

为贯彻落实国发〔2013〕33号、国办发〔2014〕37号文件精神,广东、山东、福建等25个省级政府出台了配套政策,其中,福建省、广西省、贵州省、广东省、山东省、浙江省、湖北省和宁夏回族自治区出台了相关配套支持政策,在开发边界、土地供应、用地指标、用地价格、收益反哺等方面具有指导意义。

2.2 工作推进现状

通过对山东、广东等12个地方铁路投资主体的

调研走访,截至 2022 年底,通过协议划定开发用地规模约为 7 933 公顷。进展较快的地方铁路投资主体,如山东铁路投资控股集团有限公司,通过成立专业的综合开发公司,采取一级开发为主、适当参与二级开发的原则,探索了综合开发资金使用路径和项目组织模式,并于 2020 年推动莒南县政府完成首期约 13 公顷土地出让,获得了约 3 千元的专项财政补助,用于弥补日兰高速铁路莒南段的运营亏损,但由于补亏责任不清晰、返回路径不明确等问题的影响,该笔资金暂由地方财政代管;广东省铁路建设投资集团有限公司在新建铁路项目前期研究阶段,通过招标形式委托“规划设计单位+房地产咨询研究机构”同步开展土地综合开发前期研究,在新建铁路项目可行性研究报告批复前,依据综合土地综合开发研究成果,以可持续经营责任为原则,与沿线地方政府签订综合开发协议,地方根据责任划定采用现金、物业等多种方式弥补建设运营亏损,同时,铁路建设投资主体也可结合综合开发用地的具体情况,自行开展二级开发工作,但尚未落地实施。

2.3 存在的问题

整体上看,各地方铁路投资主体依据地方配套政策的支持,大力推进新建铁路土地综合开发工作,部分企业已初步总结出适合自身发展的方法,但受到配套政策不完善、前期规划研究不深入、合作模式未建立、实施路径不清晰等一系列因素制约,综合开发工作未实现突破性进展。

3 地方推进土地综合开发的实施要素分析

通过总结分析国外铁路公司的成功经验,以及我国地方铁路投资主体的现实困难可知,地方铁路投资主体要推进土地综合开发工作落地的实施,还需进一步完善配套政策、规划设计、合作模式、开发模式等实施要素。

3.1 配套政策需具备实操性

目前,已出台配套政策的地区,其政策条款内容以沿袭国办发〔2014〕37 号文件内容为主,在补亏责任的认定、土地指标的落实、土地价格的确定、土地出让收益的返还等方面需进一步优化。

3.1.1 建立可持续经营责任

建立铁路项目+综合开发回报模式,明确铁路沿线政府应承担的可持续经营责任,并与综合开发用地数量、收益等相匹配。在综合开发协议中,约

定可持续经营责任数额、资金来源及支付方式。

3.1.2 保障土地指标

土地指标由地方统筹保障,可由地方在省级层面每年统筹一定数量的土地指标专项,用于支持铁路土地综合开发,或拆解细化用地指标供应方案,纳入省重点项目的铁路枢纽综合开发所需新增建设用地指标,由省级政府层面兜底保障,其他项目由所在地政府统筹使用新增计划和存量建设用地保障。

3.1.3 争取优惠地价

综合考虑地产市场的严峻复杂形势及大环境的不确定性,争取对综合开发用地、供地价格给予一定的优惠政策。针对产业类(工业、物流等)开发项目土地,可按不低于相应类别基准地价的 70% 确定出让底价。针对地产类(住宅、商业、酒店、办公等)开发项目土地,可采用两种方式争取优惠条件:①以地方政府“零收益”为基本原则,扣除土地一级开发成本及国家、省级规定的计提外,其余收益均不计入土地出让金;②参考土地整理成本和铁路规划建设前综合开发用地的基准地价综合确定,原则就低不就高。

3.1.4 加强规划编制及管控

综合开发用地相关规划由地方政府组织、地方铁路投资主体配合进行编制,充分征求相关方意见后,报地级以上市人民政府批准,并报省发展和改革委员会、省自然资源厅备案后实施,原则上在 6 个月内完成规划编制及审批工作。同时,综合开发用地规划一经确认,原则上不再进行调整,因国家、省重点工程或重大民生工程、环境保护工程等项目需要进行调整的,经铁路投资主体确认同意后方可进行。经批准的综合开发用地相关规划,应当纳入国土空间基础信息平台,以保障后续有效实施。

3.1.5 建立财政专项支持制度

由省政府财政部门建立综合开发保障金专项账户,用于省内铁路建设项目运营补亏,铁路土地综合开发所获收益,在省政府监管下全额上缴至该账户,由省政府财政部门分年度做好预算、决算安排及成本归置,专项用于反哺铁路建设运营亏损,保障省内铁路的可持续发展。

3.1.6 完善保障机制

完善保障机制包括:①土地出让收益在扣除一级开发成本和国家规定的刚性计提后上缴至综合开发保障金专项账户,专项用于支持铁路项目建设

和运营;②省级层面成立综合开发工作领导小组,保障综合开发顺利推进;③将铁路土地综合开发工作纳入地方考核体系,加强地方政府推动该项工作的积极性。

3.2 前期规划方案需具备合理性

规划设计方案是项目实施的最核心、最基础的支撑要素,是调动各方积极性、实现利益最大化的重要条件之一,因此规划设计方案应在上位规划的要求指导下,布局以人为核心的功能业态,并以市场趋势为导向。

3.2.1 以上位规划为基础

国土空间规划是中国共产党中央委员会、中华人民共和国国务院作出的重大部署,自上而下全面指导城市建设。因此,综合开发用地应纳入国土空间规划的城镇开发边界,并在原则上要与国家、省级、市级总体规划,以及市级、县级详细规划,在规划定位、功能业态、道路交通、生态景观等方面相衔接、匹配^[4]。

3.2.2 以人为核心的功能业态布局

在上位规划支撑基础上,结合高铁所吸引的商旅客群、城市内部功能客群、换乘客群3种类型,以人的活动轨迹及需求为导向,系统布局综合开发用地业态功能^[5]。

1) 商旅类型客群。商旅类型客群出行频率较高,以中短途乘距为主,时间价值成本较高,主要目的地为车站及紧密站城地区,针对其特征需求,为其打造高品质商务目的地和服务地,并在紧邻高铁站区域布置总部基地、会议会展中心、商街、餐饮、酒店、公寓等业态,以满足此类客群需求。

2) 城市内部功能客群。城市功能客群更注重时间成本和交通经济成本之间的平衡,关注能否快捷到达工作生活目的地,对车站与周边地区的可达性要求较高,能承担的步行可达距离相对较远。针对其特征需求,为其打造公共服务主导的多元价值门户地,可结合站点周边特色,选择性地布置游客集散服务中心、主题乐园、集中商业、住宅、公寓等业态,以满足此类客群需求。

3) 换乘类型客群。交通换乘客群以交通功能使用为主要目的,注重换乘的时间效率和步行距离,对紧密站城地区的商业休闲、临时性购物功能有一定使用诉求,并对车站换乘空间舒适度及交通流线清晰度要求较高。针对其特征需求,为其营造高效便捷的集散体验,构建高效便捷的换乘体系,

围绕紧邻站点区域布局餐饮、便利店、快捷酒店等业态,以满足此类客群需求。

3.2.3 以市场需求为导向

市场研究的目的是通过从省、市、区(县)、板块等不同维度分别对宏观、微观市场环境进行深入调研分析,综合研判市场走势、产品类型、目标客群及价格定位,为后续经济测算提供实际支撑,是规划设计方案是否合理、能否落地的关键支撑。综合开发工作要充分遵守市场规律,以市场需求为导向,无论规划何种业态,均需对地方市场进行详细深入地调研分析,结合当地需求及发展趋势提出适宜的产品形式。

3.3 合作模式需具有创新性

新建铁路土地综合开发项目是复杂的系统工程,涉及铁路投资主体、地方政府、开发企业等单位,发挥各方资源优势、平衡各方利益诉求是综合开发项目落地实施的根本^[6]。

3.3.1 各方主体权责及诉求

1) 地方铁路投资主体。地方铁路投资主体权责在于签订综合开发协议、组织编制综合开发规划、沟通协调地方政府及整合导入产业资源。地方铁路投资主体诉求:①获取土地综合开发收益,支持铁路可持续建设运营;②实现国有资产保值、增值;③确保涉铁方面的建设、运营安全稳定。

2) 地方政府。地方政府主要权责为组织审查及审批规划方案、掌握土地供应条件价格、制定配套支持政策、全过程监管等,起到宏观引导的作用。地方政府诉求:①实现城市更新,改善旧城面貌、交通条件、设施配套等方面的不足;②争取产业引入,产业对于人才引入、经济发展等方面具有非常大的贡献,是带动地产行业发展的基本前提;③带动土地保值增值。

3) 社会企业。社会企业权责在于主导编制规划方案设计、品牌代建管理、资本运作、产业资源导入、物业运营管理等。其核心诉求在于参与项目投资以获取开发收益,实现企业规模及品牌价值的提升,同时锻炼操盘队伍。

3.3.2 模式搭建

要创新合作模式,需采用地方铁路投资主体、地方政府平台公司、社会开发企业多方合作模式,平衡各方利益及诉求,充分调动各方积极性,共同推动项目一级、二级联合开发落地实施。

4 地方推进土地综合开发的实施路径探索

4.1 探索争取地方配套支持政策

建议由地方铁路投资主体结合地方实际情况,总结整理适合自身工作推进的政策条款,并向省级政府及相关主管部门汇报沟通,争取出台针对地方主导新建铁路项目实施土地综合开发的(补充)配套支持政策,在补亏责任、土地指标、供地价格、规划控制、财政支持、保障机制、优惠措施等方面给予明确指导意见。其中:针对尚未出台配套政策的地区,建议与省级政府沟通出台配套支持政策;针对已出台配套政策的地区,建议与省级政府沟通,由省级层面多部门联合出台配套政策实施细则,若省级层面出台配套政策的实施细则较为困难,建议由省政府牵头,省级各部门、各市县政府共同参与,组织召开综合开发配套政策专项研究工作会议,研究确定各条款的可行性,争取达成一致意见,并通过会议纪要形式锁定。

4.2 探索开发类型项目实施路径

根据已签订的综合开发协议,结合前期综合开发相关研究对项目进行分层、分类,划开开发类型,制定开发策略,提出不同开发建议,按照开发类型项目和非开发类型项目梳理实施路径。

4.2.1 明确方案

针对综合开发用地开展开发方案深化研究工作,结合城市发展基础、规划定位、产业发展、市场基础、综合开发用地现状等要素,结合前期相关研究结论,对房地产、物流、光伏等产业类型项目进行深化研究,提出适宜的开发业态,初步确定开发方案。对于暂不具备开发条件的站点通过深化研究,可提出选取城市内部成熟区域进行土地置换开发的工作思路,锁定开发条件、规模、收益反哺等内容,并通过签订补充协议形式予以明确。

4.2.2 对接政府

全面对接各地市政府,沟通项目落地事宜,落实规划编制与调整诉求,明确项目一级、二级的开发合作模式,提出收益反哺思路及初步工作路径,建立上下联动的工作机制,成立工作筹备组,合作推进下一步工作。

4.2.3 按照业务条线稳步推进

在工作筹备组的协调下,稳步推进城市设计深化研究、法定规划衔接调整、土地权属调查、征地拆迁方案编制等工作,稳定前期开发条件,为项目落

地奠定基础。

4.2.4 合作洽谈

与项目潜在的合作单位(铁路企业、地方平台企业、地产开发企业等)逐一对接,以前期研究确定的方案及开发条件为基础开展合作洽谈,厘清合作方式、工作界面,明晰各方诉求及可提供支持的内容,梳理利益分配、资产处置方式,力争达成合作意向,签署合作开发协议。

4.2.5 可行性研究立项

在规划条件稳定、土地具备实施条件、合作方初步达成合作意向的前提下,针对项目开展开发方案的可行性研究,正式立项向股东方上报决策,研究重点为:市场定位、合作模式、投融资模式、利益分配方案、公司组建方案、拿地价格、预期收益、风险预估等方面。

4.2.6 商务谈判

在政府层面,重点针对地价、供地条件、资产处置等项目核心要素进行谈判,争取利益最大化;在合作方层面,重点针对股权比例、实施方案、各方权责、收益分配、资产处置等核心要素进行谈判,厘清各方权、责、利,合作共赢。争取通过协议、纪要等多种方式明确相关内容,确保项目实现落地开发。

5 结语

新时期、新形势下对于地方主导新建铁路项目土地综合开发提出新的要求,地方铁路投资主体在面对铁路土地综合开发推进过程中存在的配套政策不完善、前期规划研究不深入、合作机制未建立等问题,要充分发挥主观能动性、搭建市场化体系及人才队伍,积极沟通地方政府争取地方配套政策支持,因地制宜开展前期规划方案研究,以人及市场需求为导向布局产业功能业态,“一站一策”探索构建开发项目实施路径,搭建市场化合作模式,建立多元化补亏机制,为地方推动综合开发项目落地创造条件,为地方铁路可持续发展提供有力支撑。

参考文献

- [1] 张再华. 德国、法国铁路客运站商业综合开发管理考察报告[J]. 铁道经济研究, 2009(1): 15.
ZHANG Zaihua. Investigation report on the commercial service development in passenger stations in Germany and France[J]. Railway Economics Research, 2009(1): 15.
- [2] 李传成, 毛骏亚. 日本铁路公司土地综合开发盈利模式研究[J]. 铁道运输与经济, 2016, 38(10): 83.

(下转第 41 页)

5) 探索客流预测新方法。通过客流调查采集的数据准确性和完整性均不够,通过公交客流转换法得出的预测结果往往不够准确。而传统四阶段法中的交通生成、交通分布、交通方式划分及交通量分配各阶段又紧密联系、环环相扣,若一个阶段中的一小部分出现问题,均会导致最后预测结果的巨大差异,且该方法需要大量基础数据支撑,就目前来看缺乏预测的基础条件,为预测工作带来较高的难度,后续建议结合实际情况、以往开通新线客流特征及规律,积极探索适合本地轨道交通新线客流预测的新方法,或对传统方法进行改进,以提高客流预测精度。

5 结语

本文通过对武汉地铁部分新线实际客流指标与预测值进行对比,对新线客流进行评估分析,指出造成客流预测差异的几项主要因素,并就下一步如何提高新线客流预测精度给出了相关建议,为新线开通后的行车组织和客运组织提供参考。

参考文献

[1] 刘海洲,李棠迪. 重庆市轨道交通车站预测客流与实际客流

误差分析[J]. 铁道运输与经济, 2022, 44(4): 119.

LIU Haizhou, LI Tangdi. Analysis of error between predicted ridership and actual ridership in urban rail transit stations of Chongqing[J]. Railway Transport and Economy, 2022, 44(4): 119.

[2] 朱霞,毕艳祥. 上海轨道交通网络化对客流的影响研究[J]. 城市轨道交通研究, 2010, 13(3): 8.

ZHU Xia, BI Yanxiang. Effect of Shanghai rail transit network on passenger flow[J]. Urban Mass Transit, 2010, 13(3): 8.

[3] 陈方红,张成. 城市轨道交通客流预测结果分析[J]. 铁道运输与经济, 2007, 29(6): 50.

CHEN Fanghong, ZHANG Cheng. Analysis on passenger flow result of urban mass transit[J]. Railway Transport and Economy, 2007, 29(6): 50.

· 收稿日期:2023-03-31 修回日期:2023-05-15 出版日期:2025-05-10

Received:2023-03-31 Revised:2023-05-15 Published:2025-05-10

· 第一作者:李珂,工程师,like@wuhanrt.com

通信作者:杨慧芳,工程师,yanghuifang@wuhanrt.com

· ©《城市轨道交通研究》杂志社,开放获取 CC BY-NC-ND 协议

© Urban Mass Transit Magazine Press. This is an open access article under the CC BY-NC-ND license

(上接第34页)

LI Chuancheng, MAO Junya. Land development and profit model of Japanese railways[J]. Railway Transport and Economy, 2016, 38(10): 83.

[3] 贾光智,常山. 铁路土地综合开发策略初探[J]. 中国铁路, 2015(7): 21.

JIA Guangzhi, CHANG Shan. Preliminary study on comprehensive development strategy of railway land[J]. Chinese Railways, 2015(7): 21.

[4] 马强,吴斐琼. 国土空间规划“五级三类体系”强制性内容研究初探[C]//活力城乡 美好人居——2019中国城市规划年会论文集(16区域规划与城市经济). 重庆, 2019: 198.

MA Qiang, WU Feiqiong. Preliminary study on the mandatory contents of the "Five-level and Three-category System" of territorial spatial planning [C]//Vibrant Urban and Rural Areas · Beautiful Human Habitats—Proceedings of the 2019 Annual Conference of Urban Planning Society of China(16 Regional Planning and Urban Economy). Chongqing, 2019:198.

[5] 李晓江,蔡润林,尹维娜,等. 站城融合之综合规划[M]. 北京:中国建筑工业出版社, 2022.

LI Xiaojiang, CAI Runlin, YIN Weina, et al. Station-city integration: comprehensive planning[M]. Beijing: China Architecture & Building Press, 2022.

[6] 何冬华. 土地增值收益再分配的博弈与干预: 刍议广州 TOD 的竞合关系[J]. 城市规划, 2018, 42(7): 79.

HE Donghua. Benefit game and intervention on the redistribution of land value increment: discussion on competition and cooperation of the transitoriented development in Guangzhou[J]. City Planning Review, 2018, 42(7): 79.

· 收稿日期:2023-12-06 修回日期:2024-01-07 出版日期:2025-05-10

Received:2023-12-06 Revised:2024-01-07 Published:2025-05-10

· 通信作者:董敏,高级经济师,zhaoqians456@163.com

· ©《城市轨道交通研究》杂志社,开放获取 CC BY-NC-ND 协议

© Urban Mass Transit Magazine Press. This is an open access article under the CC BY-NC-ND license