

2014-2020年中国城市轨道交通 交通与设备市场监测与投资前景预测报告

报告目录及图表目录

北京迪索共研咨询有限公司

www.cction.com

一、报告报价

《2014-2020年中国城市轨道交通与设备市场监测与投资前景预测报告》信息及时，资料详实，指导性强，具有独家，独到，独特的优势。旨在帮助客户掌握区域经济趋势，获得优质客户信息，准确、全面、迅速了解目前行业发展动向，从而提升工作效率和效果，是把握企业战略发展定位不可或缺的重要决策依据。

官方网站浏览地址：<http://www.cction.com/report/201410/113286.html>

报告价格：纸介版8000元 电子版8000元 纸介+电子8500元

北京迪索共研咨询有限公司

订购电话: 400-700-9228(免长话费) 010-69365838

海外报告销售: 010-69365838

Email: kefu@gonyn.com

联系人：李经理

特别说明：本PDF目录为计算机程序生成，格式美观性可能有欠缺；实际报告排版规则、美观。

二、说明、目录、图表目录

城市轨道交通设备的国产化工作,是我国城市轨道交通建设的一项基本方针,有利于推动国内车辆及机电设备制造企业产品技术水平和质量的提高,也有助于降低工程造价和维护成本等。依据《城市轨道交通建设项目机电设备采购核定规则》(发改工业2084号)的要求,对符合国产化政策要求的城市轨道交通建设项目,要求在建成时其全部机电设备的平均国产化率要达到70%以上。中国轨道交通设备在全面建设初期主要依靠进口,价格昂贵,地方财力难以承受,在一定程度上限制了我国城市轨道交通规模的扩大。自从实施城市轨道交通设备国产化政策以来,中国城轨车辆国产化成绩斐然,国产城轨车辆不断涌现,自主创新能力显著增强。当前全国各地纷纷掀起城市轨道交通建设高潮,国产轨道交通设备的市场需求大幅提升,广阔的市场空间将有力拉动我国轨道交通设备制造业的长足发展。

中企顾问网发布的《2014-2020年中国城市轨道交通与设备市场监测与投资前景预测报告》共十八章。首先介绍了城市轨道交通与设备相关概述、中国城市轨道交通与设备市场运行环境等,接着分析了中国城市轨道交通与设备市场发展的现状,然后介绍了中国城市轨道交通与设备重点区域市场运行形势。随后,报告对中国城市轨道交通与设备重点企业经营状况分析,最后分析了中国城市轨道交通与设备行业发展趋势与投资预测。您若想对城市轨道交通与设备产业有个系统的了解或者想投资城市轨道交通与设备行业,本报告是您不可或缺的重要工具。

本研究报告数据主要采用国家统计局数据,海关总署,问卷调查数据,商务部采集数据等数据库。其中宏观经济数据主要来自国家统计局,部分行业统计数据主要来自国家统计局及市场调研数据,企业数据主要来自于国统计局规模企业统计数据库及证券交易所等,价格数据主要来自于各类市场监测数据库。

第一章 城市轨道交通的相关概述

1.1 城市轨道交通的定义与分类

1.1.1 城市轨道交通的定义

1.1.2 城市轨道交通的分类

1.1.3 城市轨道交通的经济特点及系统模式

1.1.4 轨道交通在城市公交体系中的地位及作用

1.2 城市轨道交通系统的介绍

1.2.1 发展轨道交通系统必要性分析

1.2.2 轨道交通系统发展的基本模式

1.2.3 各种轨道交通方式采用的技术标准

- 1.2.4 轨道交通系统的有机衔接
- 1.3 城市轨道交通与经济的发展
 - 1.3.1 轨道交通带动经济新增长
 - 1.3.2 轨道交通成为区域经济的牵引力
 - 1.3.3 轨道交通在城市结构变迁中的作用
 - 1.3.4 大城市轨道交通经济带开发模式综述

第二章 2011-2013年城市交通发展概况

- 2.1 国外城市交通的发展
 - 2.1.1 国外大城市交通发展的相关思考
 - 2.1.2 澳大利亚的城市交通概况
 - 2.1.3 英国城市交通管理的特征
 - 2.1.4 美国的城市交通管理
 - 2.1.5 新加坡的城市交通系统
 - 2.1.6 国际主要地区城市交通的发展措施
 - 2.1.7 国际城市交通发展面临的机遇
- 2.2 中国城市交通概述
 - 2.2.1 我国城市交通规划事业回顾与成就
 - 2.2.2 城市交通和节约型社会息息相关
 - 2.2.3 中国城市交通发展形势
 - 2.2.4 中国现代城市交通管理现状
 - 2.2.5 城市交通管理系统的目标与要求
 - 2.2.6 城市交通需求管理与可持续发展
 - 2.2.7 我国城市交通“十二五”发展方向及重点
- 2.3 2011-2013年城市公共交通发展分析
 - 2.3.1 我国城市交通推行“公交优先”模式
 - 2.3.2 国家政策大力助推城市公共交通发展
 - 2.3.3 发展城市公共交通的成本分析
 - 2.3.4 轨道交通是我国城市公共交通发展方向
- 2.4 中国主要地区城市交通发展规划
 - 2.4.1 “十二五”期间北京市将提升公共交通出行比例
 - 2.4.2 “十二五”期间天津市将全面推进城市交通发展
 - 2.4.3 “十二五”期间上海城市交通发展战略及目标

- 2.4.4 “十二五”期间武汉将建设快速立体交通系统
- 2.4.5 “十二五”期间广州市城市交通发展思路
- 2.4.6 “十二五”期间福建城市公共交通发展目标与方向
- 2.5 城市交通发展存在的问题
 - 2.5.1 国内城市交通问题形成的背景及原因
 - 2.5.2 中国城市交通面临的困境
 - 2.5.3 我国城市交通拥堵问题日益严重
 - 2.5.4 中国城市交通管理的问题
- 2.6 城市交通发展对策
 - 2.6.1 机动化背景下城市交通的发展策略
 - 2.6.2 解决国内城市交通问题的途径
 - 2.6.3 推动我国城市公共交通发展的政策建议
 - 2.6.4 城市交通发展需着眼一体化与多元化
 - 2.6.5 城市交通绿色化发展的策略综述
 - 2.6.6 中国现代城市交通管理的发展对策
- 第三章 2011-2013年城市轨道交通的发展
 - 3.1 世界轨道交通的发展概况
 - 3.1.1 全球城市轨道交通的发展特点
 - 3.1.2 国际城市轨道交通发展状况
 - 3.1.3 国外城市轨道交通建设融资分析
 - 3.1.4 国外城市轨道交通发展经验借鉴
 - 3.1.5 美国城市轨道交通发展状况
 - 3.1.6 日本轨道交通未来发展方向
 - 3.2 中国城市轨道交通的发展
 - 3.2.1 城市轨道交通发展的必要性
 - 3.2.2 我国城市轨道交通的发展阶段
 - 3.2.3 中国城市轨道交通现阶段发展特征
 - 3.2.4 中国城市轨道交通行业发展现状
 - 3.2.5 发展城市轨道交通的主要条件
 - 3.2.6 中国城市轨道交通的定位及总体设计
 - 3.2.7 中国城市轨道交通营销分析
 - 3.3 城市轨道交通企业的内部市场化改革

- 3.3.1 城市轨道交通运营企业内部市场能化的可行性
- 3.3.2 城市轨道交通运营企业内部市场交易模型
- 3.3.3 城市轨道交通运营企业内部交易定价机制
- 3.3.4 城市轨道交通运营企业内部交易定价模型
- 3.4 城市轨道交通的客流预测
 - 3.4.1 城市轨道交通客流预测的目的和作用
 - 3.4.2 城市轨道交通客流预测的基本内容
 - 3.4.3 城市轨道交通客流预测的一般程序
 - 3.4.4 城际间客流预测的内容及方法
 - 3.4.5 影响城市轨道交通客流预测准确度的因素
- 3.5 城市轨道交通的换乘分析
 - 3.5.1 城市轨道交通换乘枢纽的功能分级
 - 3.5.2 城市轨道交通的主要换乘方式
 - 3.5.3 轨道交通换乘其他交通工具的总体分析
 - 3.5.4 常规公交与轨道交通间换乘的协调
 - 3.5.5 城市轨道交通换乘中的票务管理
- 3.6 城市轨道交通节能减排分析
 - 3.6.1 发展城市轨道交通的必要性
 - 3.6.2 城市轨道交通能耗特点分析
 - 3.6.3 中国城市轨道交通节能发展概况
 - 3.6.4 城市轨道交通节能降耗措施
 - 3.6.5 城市轨道交通节能技术发展趋向
- 3.7 城市轨道交通面临的挑战
 - 3.7.1 中国城市轨道交通发展存在的问题
 - 3.7.2 我国城市轨道交通建设面临三大怪圈
 - 3.7.3 城市轨道交通中面临的资金难题
 - 3.7.4 城市轨道交通建设中亟需解决的问题
- 3.8 城市轨道交通发展的对策
 - 3.8.1 国内城市轨道交通的发展战略
 - 3.8.2 中国城市轨道交通发展的主要策略
 - 3.8.3 降低城市轨道交通建设及运营成本的对策
 - 3.8.4 城市轨道交通的技术发展策略

3.8.5 促进中国城市轨道交通可持续发展的建议

第四章 2011-2013年北京轨道交通发展分析

4.1 2011-2013年北京轨道交通发展概况

4.1.1 北京市轨道交通总体建设情况

4.1.2 北京平谷轨道交通建设步入新台阶

4.1.3 北京轨道交通建设积极采用创新技术与设备

4.1.4 北京重视城市轨道交通的安全管理

4.1.5 北京轨道交通建设将推广一体化设计

4.2 2011-2013年北京轨道交通建设运营动态

4.2.1 2011年2月北京8条轨道交通线路开建

4.2.2 2011年北京房山线与9号线南段“打通”

4.2.3 2011年北京轨道交通建设运营概况

4.2.4 2012年北京市轨道交通建设状况

4.2.5 2013年北京轨道交通建设动态

4.3 北京城市轨道交通投融资分析

4.3.1 北京城市轨道交通投融资概况

4.3.2 北京轨道交通投融资模式分析

4.3.3 首都快速轨道交通网允许外商独资

4.3.4 北京轨道交通PPP投融资模式取得突破

4.4 北京轨道交通面临的挑战及建议

4.4.1 北京轨道交通发展面临的问题

4.4.2 改善北京城市交通困境的政策建议

4.4.3 改善北京市轨道交通运营管理的措施

4.5 北京轨道交通前景展望

4.5.1 “十二五”北京轨道交通建设规划

4.5.2 北京西部地区轨道交通建设计划

4.5.3 未来几年北京丰台轨道交通建设规划

4.5.4 北京城市轨道交通发展近期规划

4.5.5 北京城市轨道交通远期规划

第五章 2011-2013年上海轨道交通发展分析

5.1 上海轨道交通发展概况

5.1.1 上海轨道交通发展回顾

- 5.1.2 上海城市轨道交通线网规划综述
 - 5.1.3 2010年上海市轨道交通建设及运营情况
 - 5.1.4 2011年上海轨道交通4条新线全面开工
 - 5.1.5 2012年上海轨道交通发展现状分析
 - 5.1.6 2013年上海轨道交通行业发展动态
 - 5.1.7 上海轨道交通与江苏将实现对接
 - 5.1.8 上海加强轨道交通建设相关服务技术
 - 5.1.9 上海大力培育和扶持轨道交通工程创优
 - 5.2 上海轨道交通的经济效应
 - 5.2.1 上海轨道交通经济效应渐显
 - 5.2.2 轨道交通产生集聚效应
 - 5.2.3 轨道交通建设有力拉动沿线房地产市场
 - 5.2.4 轨道交通在世博会期间发挥重要作用
 - 5.3 上海轨道交通投融资分析
 - 5.3.1 上海轨道交通投融资体制发展回顾
 - 5.3.2 上海轨道交通项目投资模式不断完善
 - 5.3.3 上海轨道交通项目股权融资模式
 - 5.3.4 上海市郊轨道交通投融资分析
 - 5.3.5 上海轨道交通融资路径探析
 - 5.4 上海轨道交通的发展对策与建议
 - 5.4.1 促进上海轨道交通发展的主要对策
 - 5.4.2 以创新应对上海轨道交通大发展的挑战
 - 5.4.3 上海轨道交通发展建议
 - 5.4.4 上海市轨道交通的布局规划策略
 - 5.5 上海轨道交通前景预测
 - 5.5.1 2014年上海轨道交通建设计划
 - 5.5.2 “十二五”上海轨道交通总体规划情况
 - 5.5.3 2020年上海市轨道交通线网发展规划
- 第六章 2011-2013年广州轨道交通发展分析
- 6.1 2011-2013年广州轨道交通发展概况
 - 6.1.1 广州城市轨道交通规划的历史沿革
 - 6.1.2 广州城市轨道交通发展综述

- 6.1.3 广州轨道交通步入大发展时期
- 6.1.4 2011年5月广州轨道交通两项目获批
- 6.1.5 2011年广州城市轨道交通建设新规出台
- 6.1.6 2012年广州轨道交通产业现状
- 6.1.7 2013年穗莞城际轨道交通发展动态
- 6.2 广州轨道交通与城市发展
 - 6.2.1 广州轨道交通令城市发展提速
 - 6.2.2 广州轨道交通有效缓解城市交通压力
 - 6.2.3 广州轨道交通对市民生活方式的影响
 - 6.2.4 广州城市轨道交通对土地利用的影响分析
- 6.3 广州市轨道交通设计管理模式
 - 6.3.1 国内城市轨道交通设计管理的主要模式
 - 6.3.2 羊城轨道交通设计管理的模式
 - 6.3.3 轨道交通中虚拟组织管理模式的前景
- 6.4 广州轨道交通发展前景展望
 - 6.4.1 广州筹划综合交通枢纽总体规划
 - 6.4.2 广州城市轨道交通投资规划
 - 6.4.3 2015年广州市轨道交通运营展望
 - 6.4.4 广州轨道交通发展的近期规划
 - 6.4.5 2020年广州轨道交通网络将覆盖全市范围

第七章 2011-2013年其他城市城市轨道交通发展分析

- 7.1 深圳
 - 7.1.1 深圳城市轨道交通建设模式解析
 - 7.1.2 深圳轨道交通建设运营状况
 - 7.1.3 2011年深圳轨道交通建设分析
 - 7.1.4 2012年深圳轨道交通发展状况
 - 7.1.5 2013年深圳轨道交通建设进展
 - 7.1.6 深圳城市轨道交通的主要发展策略
 - 7.1.7 2016年深圳市轨道交通线路将达10条
 - 7.1.8 2020年深圳轨道交通将达546公里
- 7.2 南京
 - 7.2.1 南京城市轨道交通发展综述

- 7.2.2 南京轨道交通网络初步形成
- 7.2.3 南京轨道交通产业规模分析
- 7.2.4 2012年南京城市轨道交通建设状况
- 7.2.5 句容有望融入南京轨道交通
- 7.2.6 南京轨道交通建设规划
- 7.3 天津
 - 7.3.1 天津轨道交通概况
 - 7.3.2 2011年天津地铁建设状况
 - 7.3.3 2012年天津轨道交通骨架基本成形
 - 7.3.4 天津轨道交通的商业经济效益
 - 7.3.5 2013年天津地铁建设规划
 - 7.3.6 2015年天津轨道交通建设规划
- 7.4 武汉
 - 7.4.1 武汉城市圈城际轨道交通网规划获批
 - 7.4.2 2011年武汉市新轨道交通建设规划获批
 - 7.4.3 2012年武汉轨道交通建设状况
 - 7.4.4 2013年武汉轨道交通建设动态
 - 7.4.5 武汉将建轨道交通机场线
- 7.5 杭州
 - 7.5.1 杭州轨道交通项目总体情况
 - 7.5.2 2012年杭州建成首条轨道交通线
 - 7.5.3 杭州轨道交通的经济效应分析
 - 7.5.4 杭州城市轨道交通近期规划
 - 7.5.5 杭州轨道交通发展远期规划

第八章 2011-2013年区域城际轨道交通发展分析

- 8.1 区域城际轨道交通概述
 - 8.1.1 区域城际轨道交通的定位及特征
 - 8.1.2 发展区域城际轨道交通的必要性
 - 8.1.3 发展区域城际轨道交通的可行性
 - 8.1.4 我国规划建设三大城际轨道交通网
 - 8.1.5 发展区域城际轨道交通的对策建议
- 8.2 京津冀地区

- 8.2.1 京津冀都市圈SWOT分析
- 8.2.2 京津冀地区城际轨道交通网规划
- 8.2.3 京津城际轨道交通工程开通运营
- 8.3 长江三角洲地区
 - 8.3.1 长江三角洲地区的区域优势及瓶颈因素
 - 8.3.2 长江三角洲地区城际轨道交通网规划
 - 8.3.3 2010年沪宁城际轨道交通线正式开通
 - 8.3.4 2010年沪杭城际轨道交通项目投入运营
 - 8.3.5 2013年宁杭城际轨道交通通车
 - 8.3.6 2013年杭甬城际轨道交通开通
- 8.4 珠江三角洲地区
 - 8.4.1 珠江三角洲地区的发展优势及制约因素
 - 8.4.2 珠江三角洲地区城际轨道交通网规划
 - 8.4.3 珠江三角洲地区城际轨道交通发展战略
 - 8.4.4 广佛城际轨道交通线开通
 - 8.4.5 广珠城际轨道交通建设状况
 - 8.4.6 珠江三角洲城际轨道交通建设计划

第九章 2011-2013年地铁发展分析

- 9.1 地铁的定义及相关概述
 - 9.1.1 地铁的概念
 - 9.1.2 地铁路网的形式与车站的分类
 - 9.1.3 地铁规范与地铁安全
 - 9.1.4 地铁行业的经济特征
- 9.2 2011-2013年国际地铁发展状况
 - 9.2.1 世界地铁发展历程回顾
 - 9.2.2 国际主要城市地铁建设状况
 - 9.2.3 德国
 - 9.2.4 新加坡
 - 9.2.5 俄罗斯
- 9.3 中国地铁交通发展分析
 - 9.3.1 我国地铁建设发展概况
 - 9.3.2 我国地铁向二三线城市发展

- 9.3.3 我国地铁市场的竞争格局分析
- 9.3.4 我国地铁建设状况及面临的问题
- 9.3.5 中国地铁运营的定额管理
- 9.3.6 中国地下铁路发展策略
- 9.4 香港地铁交通发展状况
 - 9.4.1 香港地铁建设状况综述
 - 9.4.2 香港地铁建设发展经验
 - 9.4.3 香港地铁的商业特色
 - 9.4.4 香港地铁的商业投融资模式
 - 9.4.5 香港地铁公司的成功之道
- 9.5 地铁安全建设状况
 - 9.5.1 地铁安全运行的总体分析
 - 9.5.2 我国地铁施工存在安全隐患
 - 9.5.3 造成地铁事故的主要因素
 - 9.5.4 地铁事故发生前的预防对策
 - 9.5.5 地铁事故发生后的处理对策
- 第十章 2011-2013年轻轨发展分析
 - 10.1 轻轨的定义及相关概述
 - 10.1.1 轻轨的概念
 - 10.1.2 地铁和轻轨的区别
 - 10.1.3 轻轨交通
 - 10.1.4 轻轨交通的特点和适用性
 - 10.2 国外轻轨交通发展状况
 - 10.2.1 世界轻轨交通发展历程
 - 10.2.2 世界轻轨的类型与特点
 - 10.2.3 美国与加拿大的轻轨系统综述
 - 10.2.4 法国的轻轨交通
 - 10.2.5 新加坡的轻轨系统
 - 10.2.6 日本的轻轨发展经验
 - 10.3 中国轻轨交通发展分析
 - 10.3.1 轻轨交通在国内发展的有利条件
 - 10.3.2 中国轻轨交通发展状况

- 10.3.3 中国加快城市轻轨发展
- 10.3.4 轻轨牵引城市经济的发展
- 10.3.5 轻轨带动房地产市场发展
- 10.3.6 我国轻轨建设的投融资分析
- 10.4 2011-2013年中国部分地区轻轨交通的发展
 - 10.4.1 武汉市轻轨交通发展状况
 - 10.4.2 2011年南京开建机场轻轨线
 - 10.4.3 2012年重庆轻轨6号线正式建成
 - 10.4.4 2013年青岛首条城际轻轨全面开工
 - 10.4.5 未来宜昌城市规划布局及轻轨建设规划
- 10.5 中国轻轨的发展战略及前景预测
 - 10.5.1 中国轻轨交通的发展战略目标
 - 10.5.2 中国发展轻轨交通的战略举措
 - 10.5.3 中国城市轻轨建设展望
 - 10.5.4 未来轻轨电车的发展趋势
- 第十一章 2011-2013年磁悬浮列车发展分析
 - 11.1 磁悬浮列车概述
 - 11.1.1 磁悬浮列车的定义
 - 11.1.2 磁悬浮列车的工作原理
 - 11.1.3 磁悬浮列车的优点
 - 11.2 国外磁悬浮列车发展状况
 - 11.2.1 世界磁悬浮列车总体状况
 - 11.2.2 日本新型磁悬浮列车技术分析
 - 11.2.3 韩国城市磁悬浮列车发展动态
 - 11.3 中国磁悬浮列车发展分析
 - 11.3.1 国内具备高速磁悬浮列车市场需求
 - 11.3.2 国内磁悬浮铁路的潜在建设空间
 - 11.3.3 我国首条自主磁悬浮列车线在京开建
 - 11.3.4 我国中低速磁悬浮列车自主研发获突破
 - 11.3.5 我国中低速磁悬浮列车的发展与应用
 - 11.3.6 我国初步建立中低速磁浮交通标准体系
 - 11.4 磁悬浮列车技术发展分析

- 11.4.1 磁悬浮运载技术
- 11.4.2 日本超导磁悬浮列车的技术开发
- 11.4.3 中低速磁悬浮列车关键技术综述
- 11.4.4 中国自主磁悬浮列车技术研发状况
- 11.4.5 磁悬浮列车面临的技术挑战
- 11.5 磁悬浮列车的发展前景
 - 11.5.1 中国磁悬浮列车前景向好
 - 11.5.2 国内磁悬浮列车投资前景可观
 - 11.5.3 我国中低速磁悬浮未来发展空间巨大

第十二章 2011-2013年城市轨道交通的运营管理

- 12.1 城市轨道交通中的噪声及控制分析
 - 12.1.1 城市轨道交通噪声的形成和分类
 - 12.1.2 城市轨道交通噪声的控制措施
 - 12.1.3 控制城市轨道交通噪声的建议
- 12.2 轨道交通建设对地价影响的模型及实证分析
 - 12.2.1 背景
 - 12.2.2 模型分析
 - 12.2.3 实证分析
 - 12.2.4 总结
- 12.3 城市轨道交通建设中的工程接口管理
 - 12.3.1 中国城市轨道交通工程接口管理的发展阶段
 - 12.3.2 城市轨道交通建设的工程接口管理的作用
 - 12.3.3 工程接口管理的组织结构
 - 12.3.4 施工及安装阶段工程接口管理的实施
 - 12.3.5 工程接口管理实施保障体系
- 12.4 城市轨道交通广告资源的经营管理
 - 12.4.1 轨道交通空间广告资源的特点
 - 12.4.2 轨道交通空间广告资源的类型
 - 12.4.3 轨道交通空间广告资源经营原则
 - 12.4.4 轨道交通空间广告资源经营分析
- 12.5 城市轨道交通运营管理策略及建议
 - 12.5.1 轨道交通经营管理体制

- 12.5.2 城市轨道交通综合安全管理体系
- 12.5.3 城市轨道交通运营管理现状及标准化策略
- 12.5.4 城市轨道交通运营管理的主要对策
- 12.5.5 城市轨道交通运营管理的战略措施
- 12.5.6 规范城市轨道交通运营管理的对策
- 12.5.7 城市轨道交通枢纽型商业的发展建议
- 第十三章 2011-2013年城市轨道交通设备发展分析
- 13.1 中国城市轨道交通设备产业发展概况
- 13.1.1 我国轨道交通设备产业总体状况
- 13.1.2 设备国产化助推我国轨道交通跨越式发展
- 13.1.3 国内轨道交通电气设备市场迎来发展契机
- 13.1.4 国内轨道交通自动化设备市场商机无限
- 13.1.5 国内轨道交通设备市场需求潜力巨大
- 13.1.6 我国轨道交通装备制造业SWOT分析
- 13.2 2011-2013年中国城市轨道交通设备产业的发展
- 13.2.1 2011年我国轨道交通核心设备批量出口海外
- 13.2.2 2012年我国城市轨道交通设备制造业发展简况
- 13.2.3 2012年我国轨道交通机电设备中标情况解析
- 13.2.4 2012年中国轨道交通装备业首次获美国专利授权
- 13.2.5 2013年铁道部撤销与轨道交通装备制造业发展密切相关
- 13.3 车辆设备介绍
- 13.3.1 地铁车辆
- 13.3.2 轻轨车辆
- 13.3.3 有轨电车
- 13.3.4 磁悬浮列车
- 13.4 城市轨道交通信息通信系统概述
- 13.4.1 传输系统
- 13.4.2 电话系统
- 13.4.3 广播系统
- 13.4.4 电视监控系统
- 13.4.5 电源系统
- 13.4.6 时钟系统

- 13.4.7 无线通信系统
- 13.5 城市轨道交通共用信息平台功能及构建
 - 13.5.1 共用信息平台建设目标
 - 13.5.2 各智能子系统及其信息需求分析
 - 13.5.3 共用信息平台的功能
 - 13.5.4 共用信息平台的构建
- 13.6 2011-2013年中国轨道交通设备产业区域发展分析
 - 13.6.1 湖南轨道交通设备产业的发展优势及不足
 - 13.6.2 株洲市加快轨道交通装备制造业“走出去”步伐
 - 13.6.3 上海轨道交通装备产业发展迅速
 - 13.6.4 江苏常州轨道交通产业发展综述
 - 13.6.5 吉林长春建设轨道交通装备产业园
 - 13.6.6 哈尔滨轨道交通设备业注重自主研发
 - 13.6.7 河北石家庄打造国内领先城市轨道交通装备产业基地
- 13.7 中国城市轨道交通设备制造业的竞争格局
 - 13.7.1 产业竞争力系统
 - 13.7.2 中国轨道交通装备制造产业竞争力总体分析
 - 13.7.3 国外主要轨道交通设备企业在华发展概况
 - 13.7.4 国内轨道交通装备制造产业竞争现状
 - 13.7.5 提升中国轨道交通装备制造产业竞争力的发展策略
- 第十四章 2011-2013年国内重点企业运营状况分析
 - 14.1 上海申通地铁股份有限公司
 - 14.1.1 公司简介
 - 14.1.2 2011年1-12月申通地铁经营状况分析
 - 14.1.3 2012年1-12月申通地铁经营状况分析
 - 14.1.4 2013年1-12月申通地铁经营状况分析
 - 14.2 中国南车股份有限公司
 - 14.2.1 公司简介
 - 14.2.2 2011年1-12月中国南车经营状况分析
 - 14.2.3 2012年1-12月中国南车经营状况分析
 - 14.2.4 2013年1-12月中国南车经营状况分析
 - 14.3 中国北车股份有限公司

- 14.3.1 公司简介
- 14.3.2 2011年1-12月中国北车经营状况分析
- 14.3.3 2012年1-12月中国北车经营状况分析
- 14.3.4 2013年1-12月中国北车经营状况分析
- 14.3.5 中国北车轨道交通装备专利状况

14.4 湘潭电机股份有限公司

- 14.4.1 公司简介
- 14.4.2 2011年1-12月湘电股份经营状况分析
- 14.4.3 2012年1-12月湘电股份经营状况分析
- 14.4.4 2013年1-12月湘电股份经营状况分析

14.5 晋西车轴股份有限公司

- 14.5.1 公司简介
- 14.5.2 2011年1-12月晋西车轴经营状况分析
- 14.5.3 2012年1-12月晋西车轴经营状况分析
- 14.5.4 2013年1-12月晋西车轴经营状况分析

第十五章 城市轨道交通投融资分析

15.1 城市轨道交通投融资模式

- 15.1.1 国外城市轨道交通投资与经营模式
- 15.1.2 城市轨道交通投融资基本模式
- 15.1.3 中国城市轨道交通投融资主要模式综述
- 15.1.4 完善我国轨道交通投融资体制的思路
- 15.1.5 投融资模式的市场化改革方向

15.2 投资分析

- 15.2.1 中国城市轨道交通投资态势
- 15.2.2 城市轨道交通投资特征
- 15.2.3 中国城市轨道交通投资规模
- 15.2.4 中国城市轨道交通产业投资结构

15.3 投资机会

- 15.3.1 中国城市轨道交通投资加速
- 15.3.2 政府逐步放开城市轨道交通投资
- 15.3.3 国内地铁投资将带动周边商业发展
- 15.3.4 城轨交通建设给装备制造业带来商机

15.3.5 “十二五”中国城市轨道交通投资展望

15.4 融资方式

15.4.1 BT模式

15.4.2 BOT模式

15.4.3 TOT模式

15.4.4 PPP模式

15.4.5 证券融资

15.4.6 资本金筹集的主要方式

15.4.7 债务资金筹措的主要方式

15.5 进入与退出壁垒

15.5.1 城市轨道交通的技术壁垒

15.5.2 城市轨道交通的资金壁垒

15.5.3 城市轨道交通的投标门槛

15.6 投融资建议

15.6.1 我国城市轨道交通投融资对策

15.6.2 创造良好的投资环境

15.6.3 城市轨道交通投融资的差别化策略

15.6.4 鼓励和支持各类社会资本投资

15.6.5 我国城市轨道交通投融资的新思路探析

15.6.6 加强技术风险管理确保建设安全

第十六章 轨道交通PPP模式分析

16.1 PPP模式概述

16.1.1 PPP模式定义及其特点

16.1.2 PPP模式的分类

16.1.3 PPP模式的目​​的及原则

16.2 轨道交通PPP模式总体分析

16.2.1 轨道交通PPP模式的优势

16.2.2 以竞争为驱动的PPP模式

16.2.3 以融资为驱动的PPP模式

16.2.4 我国轨道交通PPP模式案例分析

16.2.5 国内轨道交通PPP项目的主要制约因素

16.3 中国轨道交通PPP模式的创新

- 16.3.1 前补偿模式 (SB-O-T)
- 16.3.2 后补偿模式 (B-SO-T)
- 16.3.3 对两种PPP模式的理解误区
- 16.4 轨道交通PPP模式的风险及对策
 - 16.4.1 PPP模式风险分析
 - 16.4.2 运作PPP模式的必要条件
 - 16.4.3 轨道交通行业实施PPP应注意的问题
 - 16.4.4 我国轨道交通PPP模式融资的运作策略

第十七章 城市轨道交通与设备市场前景展望

- 17.1 中国城市轨道交通的发展前景
 - 17.1.1 2013年中国城市轨道交通建设预测
 - 17.1.2 2015年我国城市轨道交通发展展望
 - 17.1.3 中国城市轨道交通市场前景分析
 - 17.1.4 中国轨道交通发展将形成网络体系
 - 17.1.5 城轨将成为未来城市交通的主干线
- 17.2 中国城市轨道交通设备市场预测
 - 17.2.1 中国轨道交通设备制造业展望
 - 17.2.2 我国轨道交通设备市场未来发展预测
 - 17.2.3 中国机车车辆制造业前景广阔
 - 17.2.4 2015年中国城市轨道交通设备制造发展预测

第十八章 2011-2013年中国城市轨道交通发展的政策分析

- 18.1 中国城市交通的发展政策
 - 18.1.1 城市交通政策的作用
 - 18.1.2 我国城市交通政策体系框架
 - 18.1.3 中国城市交通政策的主要内容
 - 18.1.4 我国城市交通发展的政策目标
 - 18.1.5 推动我国城市交通发展的经济政策建议
- 18.2 2011-2013年中国城市轨道交通发展政策分析
 - 18.2.1 我国城市轨道交通发展政策回顾
 - 18.2.2 中国城市轨道交通管理政策
 - 18.2.3 中国城市轨道交通建设投融资政策
 - 18.2.4 2011年我国主导的轨道交通领域首项国际标准发布

- 18.2.5 2012年底国务院发布城市优先发展公共交通的指导意见
- 18.2.6 我国城市轨道交通政策存在的缺陷
- 18.2.7 促进我国城市轨道交通发展的政策建议
- 18.3 2011-2013年中国部分地区城市轨道交通发展政策
 - 18.3.1 2011年深圳市规范轨道交通工程质量管理
 - 18.3.2 2011年《重庆市轨道交通条例》正式实施
 - 18.3.3 2011年《广州市城市轨道交通工程质量监督与验收管理办法》实施
 - 18.3.4 2012年《杭州市城市轨道交通运营管理办法》实施
 - 18.3.5 2012年《武汉市轨道交通管理条例》实施
 - 18.3.6 2013年《哈尔滨市城市轨道交通管理办法》实施
 - 18.3.7 2013年《无锡市轨道交通条例》发布
 - 18.3.8 2013年《上海市轨道交通管理条例（修订草案）》征求意见
 - 18.3.9 2013年《郑州市城市轨道交通运营管理办法》征求意见

图表目录：

- 图表1 各种交通方式能源消耗与环境污染的比较
- 图表2 伦敦地铁在城市交通中所占的比例
- 图表3 TDM策略评价体系结构
- 图表4 汽车产业与城市交通复合系统示意图
- 图表5 世界主要城市轨道交通里程和人均长度
- 图表6 中国轨道交通结构图
- 图表7 中国轨道交通车型结构
- 图表8 2012年全国开通城市轨道交通线路运营里程统计表
- 图表9 2005-2015年中国新建地铁里程
- 图表10 世界主要城市市区人口密度
- 图表11 国外部分城市轨道交通车辆数量
- 图表12 上海地铁1、2号线客流及电费一览表
- 图表13 城市轨道交通运营企业内部市场化格局示意图
- 图表14 城市轨道交通运营企业转移定价方法比较表
- 图表15 城际轨道交通网络与公路网的衔接
- 图表16 城市轨道交通同站台换乘的站台形式
- 图表17 城市轨道交通邻站双岛换乘示意图
- 图表18 城市轨道交通通道换乘示意图

- 图表19 城市轨道交通节能运行示意图
- 图表20 城市轨道交通技术等级表
- 图表21 政府主导的公建私营网运分离模式结构图
- 图表22 以政府为主导的公建私营网运分离的投融资模式流程图
- 图表23 北京市内地铁骨干线路的投融资模式
- 图表24 北京轨道交通长期规划
- 图表25 上海市轨道交通线网表
- 图表26 2013年广州城市轨道交通项目投资机会
- 图表27 截止2012年深圳已开通的轨道交通线
- 图表28 2014年南京轨道交通建设线路规划
- 图表29 天津地铁线网图
- 图表30 天津轨道交通建设情况
- 图表31 杭州市轨道交通线路图
- 图表32 长三角城际轨道交通主要线路功能层次与建设标准
- 图表33 珠三角城际轨道交通主要线路功能层次与建设标准
- 图表34 珠三角城际轨道网四类交通线规划情况
- 图表35 地铁运营综合管理定额
- 图表36 地铁效率、运用指标
- 图表37 北美轻轨系统规模
- 图表38 国内部分城市轨道交通票价
- 图表39 轨道交通良性循环实物流程图
- 图表40 磁悬浮高速列车与高速铁路单位能耗对比
- 图表41 磁悬浮高速列车与其他列车的噪声比较
- 图表42 磁悬浮高速列车的磁场强度比较
- 图表43 弹性车轮的降噪效果
- 图表44 运输设施与地价的循环关系图
- 图表45 北京市城铁13号线线路示意图
- 图表46 城铁13号线部分楼盘房价变动情况
- 图表47 北京市城铁八通线路示意图
- 图表48 北京市城铁八通线部分楼盘房价变动情况
- 图表49 根据模型计算的房价与实际房价变化比较表
- 图表50 根据模型计算的房价与实际房价变化比较图

- 图表51 建筑安装工程承包标段内部分项工程接口质量与风险控制
- 图表52 各标段间及其与市政设施间接口质量与风险控制
- 图表53 工程接口管理在各工程阶段的任务与作用
- 图表54 工程接口管理组织结构图
- 图表55 工程接口任务确立及实施流程图
- 图表56 轨道交通空间广告资源类型
- 图表57 轨道交通空间广告资源融资模式流程图
- 图表58 轨道交通可采用广告资源融资的基础设施
- 图表59 票面广告融资模式流程图
- 图表60 城市轨道交通综合安全管理体系的内容
- 图表61 城市轨道交通综合安全管理体系机构组成
- 图表62 2012年1-12月份全国城市轨道交通设备制造总产值出口交货值完成情况表（分省市）
- 图表63 通信及信号系统市场占有率前十名排名
- 图表64 屏蔽门及安全门市场占有率排名
- 图表65 通风空调设备市场占有率前十名排名
- 图表66 通风空调设备市场占有率前十名排名（续表）
- 图表67 给排水系统市场占有率排名
- 图表68 电扶梯市场占有率前八名排名
- 图表69 供电系统市场占有率前十名排名
- 图表70 综合监控市场占有率前十名排名
- 图表71 自动售检票系统市场占有率排名
- 图表72 乘客信息系统市场占有率排名
- 图表73 车辆设备市场占有率前五名排名
- 图表74 轨道交通通信系统业务流程示意图
- 图表75 轨道交通通信系统的实现机制
- 图表76 城市轨道交通信息通信系统的构成
- 图表77 株洲市轨道交通装备制造企业境外投资项目一览表
- 图表78 竞争力系统组织模型示意图
- 图表79 产业竞争力系统框架模型示意图
- 图表80 2011年1-12月申通地铁主要财务数据
- 图表81 2011年1-12月申通地铁非经常性损益项目及金额
- 图表82 2010-2013年申通地铁主要会计数据

- 图表83 2010-2013年申通地铁主要财务指标
- 图表84 2011年1-12月申通地铁主营业务分行业、产品情况
- 图表85 2011年1-12月申通地铁主营业务分地区情况
- 图表86 2010-2013年申通地铁主要会计数据
- 图表87 2010-2013年申通地铁非经常性损益项目及金额
- 图表88 2010-2013年申通地铁主要财务指标
- 图表89 2012年1-12月申通地铁主营业务分行业、产品情况
- 图表90 2012年1-12月申通地铁主营业务分地区情况
- 图表91 2013年1-12月申通地铁主要会计数据及财务指标
- 图表92 2013年1-12月申通地铁非经常性损益项目及金额
- 图表93 2011年1-12月中国南车主要财务数据
- 图表94 2011年1-12月中国南车非经常性损益项目及金额
- 图表95 2010-2013年中国南车主要会计数据
- 图表96 2010-2013年中国南车主要财务指标
- 图表97 2011年1-12月中国南车主营业务分行业情况
- 图表98 2011年1-12月中国南车主营业务分地区情况
- 图表99 2010-2013年中国南车主要会计数据
- 图表100 2010-2013年中国南车非经常性损益项目及金额
- 图表101 2010-2013年中国南车主要财务指标
- 图表102 2010-2013年中国南车主营业务分行业情况
- 图表103 2010-2013年中国南车主营业务分地区情况
- 图表104 2013年1-12月中国南车主要会计数据及财务指标
- 图表105 2013年1-12月中国南车非经常性损益项目及金额
- 图表106 2011年1-12月中国北车主要财务数据
- 图表107 2011年1-12月中国北车非经常性损益项目及金额
- 图表108 2010-2013年中国北车主要会计数据
- 图表109 2010-2013年中国北车主要财务指标
- 图表110 2011年1-12月中国北车主营业务分产品情况
- 图表111 2011年1-12月中国北车主营业务分地区情况
- 图表112 2010-2013年中国北车主要会计数据
- 图表113 2010-2013年中国北车非经常性损益项目及金额
- 图表114 2010-2013年中国北车主要财务指标

- 图表115 2012年1-12月中国北车主营业务分行业情况
- 图表116 2010-2013年中国北车主营业务分地区情况
- 图表117 2013年1-12月中国北车主要会计数据及财务指标
- 图表118 2013年1-12月中国北车非经常性损益项目及金额
- 图表119 2011年1-12月湘电股份主要财务数据
- 图表120 2011年1-12月湘电股份非经常性损益项目及金额
- 图表121 2010-2013年湘电股份主要会计数据
- 图表122 2010-2013年湘电股份主要财务指标
- 图表123 2011年1-12月湘电股份主营业务分行业、产品情况
- 图表124 2011年1-12月湘电股份主营业务分地区情况
- 图表125 2010-2013年湘电股份主要财务数据
- 图表126 2010-2013年湘电股份非经常性损益项目及金额
- 图表127 2010-2013年湘电股份主要会计数据和主要财务指标
- 图表128 2012年1-12月湘电股份主营业务分行业、产品情况
- 图表129 2012年1-12月湘电股份主营业务分地区情况
- 图表130 2013年1-12月湘电股份主要会计数据
- 图表131 2013年1-12月湘电股份非经常性损益项目及金额
- 图表132 2013年1-12月湘电股份主要财务指标
- 图表133 2013年1-12月湘电股份主营业务分行业、产品情况
- 图表134 2013年1-12月湘电股份主营业务分地区情况
- 图表135 2011年1-12月晋西车轴主要财务数据
- 图表136 2011年1-12月晋西车轴非经常性损益项目及金额
- 图表137 2010-2013年晋西车轴主要会计数据
- 图表138 2010-2013年晋西车轴主要财务指标
- 图表139 2011年1-12月晋西车轴主营业务分行业、产品情况
- 图表140 2011年1-12月晋西车轴主营业务分地区情况
- 图表141 2010-2013年晋西车轴主要会计数据
- 图表142 2010-2013年晋西车轴非经常性损益项目及金额
- 图表143 2010-2013年晋西车轴主要财务指标
- 图表144 2012年1-12月晋西车轴主营业务分行业、产品情况
- 图表145 2012年1-12月晋西车轴主营业务分地区情况
- 图表146 2013年1-12月晋西车轴主要会计数据及财务指标

- 图表147 2013年1-12月晋西车轴非经常性损益项目及金额
- 图表148 2013年轨道交通与设备上市公司盈利能力指标分析
- 图表149 2012年轨道交通与设备上市公司盈利能力指标分析
- 图表150 2011年轨道交通与设备上市公司盈利能力指标分析
- 图表151 2013年轨道交通与设备上市公司成长能力指标分析
- 图表152 2012年轨道交通与设备上市公司成长能力指标分析
- 图表153 2011年轨道交通与设备上市公司成长能力指标分析
- 图表154 2013年轨道交通与设备上市公司营运能力指标分析
- 图表155 2012年轨道交通与设备上市公司营运能力指标分析
- 图表156 2011年轨道交通与设备上市公司营运能力指标分析
- 图表157 2013年轨道交通与设备上市公司偿债能力指标分析
- 图表158 2012年轨道交通与设备上市公司偿债能力指标分析
- 图表159 2011年轨道交通与设备上市公司偿债能力指标分析
- 图表160 中国主要城市地铁投融资模式
- 图表161 城市轨道交通投资构成
- 图表162 城市轨道交通投资构成分布状况
- 图表163 BOT模式的运作流程
- 图表164 PPP模式的类型
- 图表165 PPP的各种模式及其含义
- 图表166 PPP与私有化的区别

详细请访问：<http://www.cction.com/report/201410/113286.html>