

2020-2026年中国铁路建设 行业前景展望与投资前景评估报告

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

《2020-2026年中国铁路建设行业前景展望与投资前景评估报告》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/202001/148080.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

报告目录：

第一章 铁路的相关概述

1.1 铁路的定义及概述

1.1.1 铁路的定义

1.1.2 中国铁路主要干线

1.1.3 中国铁路七次大提速

1.2 中国铁路的分类

1.2.1 国家铁路

1.2.2 地方铁路

1.2.3 合资铁路

1.2.4 专用铁路

1.2.5 专用线

1.3 铁路发展简史

1.3.1 世界铁路发展历史

1.3.2 中国铁路发展历史

1.3.3 改革开放30年铁路建设回顾

第二章 金融危机下中国铁路业扩大投资

2.1 金融危机简介

2.1.1 次贷危机及金融危机的概念

2.1.2 金融危机的形成

2.1.3 金融危机的“幕后元凶”

2.1.4 金融危机的本质

2.2 金融危机对全球的影响

2.2.1 金融危机产生更强冲击

2.2.2 金融危机对世界经济格局的影响

2.2.3 金融危机对国际货币体系的影响

2.2.4 金融危机对中东欧经济的影响

2.2.5 金融危机对亚洲经济的影响

2.3 金融危机对中国的影响分析

- 2.3.1 金融危机对中国经济的正面影响
- 2.3.2 金融危机对中国经济的负面影响
- 2.3.3 金融危机对中国外贸出口的影响
- 2.3.4 金融危机对中国工业经济的影响
- 2.3.5 金融危机对中国房地产市场的影响
- 2.3.6 金融危机带给中国市场的新机遇
- 2.4 应对金融危机中国铁路业扩大投资
 - 2.4.1 铁路建设投资扩大拉动内需
 - 2.4.2 以铁路建设投资抗击金融危机
 - 2.4.3 2015-2019年铁路投资规模超过3.5万亿
 - 2.4.4 铁路建设投资将拉动国民经济增长
 - 2.4.5 大规模铁路建设为企业发展带来机遇

第三章 2019年国外铁路行业的发展态势分析

- 3.1 2019年国际铁路业发展综述
 - 3.1.1 世界上铁路总长及各洲的分布
 - 3.1.2 世界铁路市场化改革的经验
 - 3.1.3 国际铁路市场环境概况
 - 3.1.4 国外铁路的提速情况
 - 3.1.5 外国铁路建设投融资状况
- 3.2 2019年国际铁路市场发展现状分析
 - 3.2.1 东南亚市场
 - 3.2.2 中东市场
 - 3.2.3 非洲市场
 - 3.2.4 中亚市场
 - 3.2.5 拉美市场
 - 3.2.6 中东欧市场
- 3.3 美国
 - 3.3.1 美国铁路管制的改革及经验借鉴
 - 3.3.2 美国提出高速铁路网建设规划
 - 3.3.3 美国洛杉矶疏港铁路改造项目分析和借鉴
 - 3.3.4 美国铁路改革对中国的启示

3.4 俄罗斯

3.4.1 俄罗斯全国铁路发展战略

3.4.2 俄罗斯煤炭运输新通道

3.4.3 俄罗斯拟投资200亿卢布建设远东铁路

3.4.4 俄罗斯实施改革大力促进铁路发展

3.4.5 2030年俄罗斯铁路建设规划

3.5 其他国家铁路行业发展状况

3.5.1 希腊出台国有铁路改革措施

3.5.2 波斯湾国家计划斥巨资兴建铁路

3.6 国外铁路发展政策概况

3.6.1 铁路投资政策

3.6.2 铁路税收政策

3.6.3 铁路补贴政策

3.7 世界发达国家铁路融资法规

3.7.1 美国

3.7.2 德国

3.7.3 英国

3.7.4 法国

3.7.5 日本

第四章 2019年中国铁路建设行业运营形势分析

4.1 中国促进铁路建设发展的必要性

4.1.1 保证国民经济持续快速发展的迫切要求

4.1.2 统筹城乡发展的迫切要求

4.1.3 统筹区域协调发展的迫切要求

4.1.4 坚持以人为本、服务人民群众的迫切需要

4.1.5 国家增强可持续发展能力的迫切需要

4.1.6 扩大内需、拉动经济增长的迫切需要

4.2 2019年中国铁路建设行业发展现状

4.2.1 中国铁路事业进入新发展时期

4.2.2 中国大规模铁路建设全面展开

4.2.3 我国铁路客运专线建设

- 4.3 2019年中国铁路网规划再次大幅调整
 - 4.3.1 中国中长期铁路网规划不断调整
 - 4.3.2 2019年铁路网规划大幅调整的原因
 - 4.3.3 调整后方案的四大主要变化
 - 4.3.4 规划调整后铁路投资的四大方向
 - 4.3.5 中长期铁路网规划(2019年调整)
- 4.4 2019年中国铁路市场开放的条件与途径分析
 - 4.4.1 中国铁路市场开放现状
 - 4.4.2 中国铁路市场开放的约束性分析
 - 4.4.3 中国铁路市场开放的确立条件
 - 4.4.4 铁路市场开放的途径与方式
 - 4.4.5 引入战略投资者
- 4.5 2019年中国市郊铁路的发展分析
 - 4.5.1 市郊铁路的发展概况
 - 4.5.2 市郊铁路的技术特征
 - 4.5.3 市郊铁路的发展模式
- 4.6 中国铁路建设引入BOT融资方式分析
 - 4.6.1 BOT方式的含义
 - 4.6.2 BOT方式筹集建设资金的优越性
 - 4.6.3 中国铁路建设可采用BOT方式
 - 4.6.4 中国铁路利用BOT方式的建议
- 4.7 2019年中国铁路建设存在的问题分析
 - 4.7.1 中国铁路建设面临的战略性选择
 - 4.7.2 阻碍民营资本进入铁路建设领域的因素
 - 4.7.3 铁路线网建设不足引发过境权争夺
 - 4.7.4 铁路建设中财务管理方面存在的问题及成因
- 4.8 2019年中国铁路建设行业发展的策略分析
 - 4.8.1 中国发展铁路建设的策略经验
 - 4.8.2 解决铁路“瓶颈”制约的途径
 - 4.8.3 中国发展和谐铁路建设的策略方针
 - 4.8.4 铁路建设项目投资控制的策略措施

第五章 2019年中国高速铁路的发展现况分析

5.1 高速铁路的定义及相关概述

5.1.1 高速铁路的定义

5.1.2 高速铁路的发展史

5.1.3 高速铁路的技术经济优势

5.1.4 铁路高速化的技术基础

5.2 2019年世界高速铁路运营局势分析

5.2.1 世界高速铁路建设回顾

5.2.2 世界各国高速铁路发展过程

5.2.3 世界高速铁路行业发展概况

5.2.4 世界各国高速铁路的新动向

5.2.5 世界高速铁路技术发展状况

5.3 国外高速铁路建设与运营组织模式

5.3.1 “建运合一”模式

5.3.2 “建运分离”模式

5.3.3 “建运分离”模式的两种类型

5.4 2019年中国高速铁路的发展形势分析

5.4.1 高速铁路建设有利于能源可持续发展

5.4.2 高速铁路建设对中国区域经济的推动作用

5.4.3 中国高速铁路网建设拉开序幕

5.4.4 中国高速铁路建设步伐加快

5.4.5 中国高速铁路技术达世界先进水平

5.5 2019年中国高速铁路发展模式的探索

5.5.1 选择中国特色高速铁路发展之路

5.5.2 建立中国高速铁路技术标准体系

5.5.3 技术创新推动中国高速铁路走向世界前列

5.5.4 中国高速铁路发展模式的启示

5.6 京沪高速铁路

5.6.1 京沪高速铁路全线开工

5.6.2 京沪高速铁路建设进展顺利

5.6.3 京沪高速铁路建设的必要性

5.6.4 京沪高铁建设中的十大技术亮点

- 5.6.5 京沪高速建成后市场潜力巨大
- 5.7 2019年中国高速铁路运营管理模式分析
 - 5.7.1 “网运分离”模式
 - 5.7.2 “网运合一”模式
 - 5.7.3 两种经营管理模式的比较
 - 5.7.4 定性分析及比较之后的结论
- 5.8 GSM-R数字移动通信系统对高速铁路适用性的研究
 - 5.8.1 GSM-R系统的组成
 - 5.8.2 GSM-R系统的主要特点
 - 5.8.3 GSM-R系统的应用
 - 5.8.4 GSM-R对高速铁路的适应性
- 5.9 2019年中国高速铁路发展的策略分析
 - 5.9.1 中国高速铁路的发展措施
 - 5.9.2 中国应借鉴国外高速铁路建设模式
 - 5.9.3 2020年中国高速铁路总体规划及展望
 - 5.9.4 世界高速铁路的发展趋势

第六章中国重点铁路项目建设情况

- 6.1 中国铁路重点工程项目陆续开工
 - 6.1.1 贵广铁路开工建设
 - 6.1.2 石武铁路客运专线开工
 - 6.1.3 总投资750亿两条铁路相继开工
 - 6.1.4 西平铁路开工建设
 - 6.1.5 赣韶铁路与茂湛铁路同日开工
 - 6.1.6 东北前抚铁路开工建设
- 6.2 兰渝铁路
 - 6.2.1 兰渝铁路开工建设
 - 6.2.2 兰渝铁路为沿线地区经济发展带来历史机遇
 - 6.2.3 兰渝铁路西秦岭隧道建设进展迅速
 - 6.2.4 兰渝铁路建设充分考虑汶川地震影响
- 6.3 青藏铁路
 - 6.3.1 青藏铁路创造的世界之最

6.3.2 青藏铁路是中国铁路建设史上的伟大壮举

6.3.3 青藏铁路助推西藏跨越式发展

6.3.4 青藏铁路使世界顶级旅游带初现雏形

6.4 粤海铁路

6.4.1 粤海铁路是中国首条跨海铁路

6.4.2 粤海铁路的建成及运营意义重大

6.4.3 粤海铁路促进海南经济的发展

6.5 京九铁路

6.5.1 京九铁路概况

6.5.2 京九铁路成功应用先进的技术

6.5.3 京九铁路的立交设计

6.5.4 京九铁路对沿线地区社会经济发展的影响

6.5.5 京九铁路成为我国中部经济腾飞的大动脉

第七章 2015-2019年中国部分地区的铁路建设动态分析

7.1 西部地区

7.1.1 甘肃铁路建设步入“黄金机遇期”

7.1.2 新疆铁路建设进入规模化发展

7.1.3 铁路建设促进内蒙古经济发展腾飞

7.1.4 2019年四川铁路建设投资热情高涨

7.1.5 云南省铁路建设进入战略机遇期

7.2 东北地区

7.2.1 黑龙江抢抓扩大内需机遇加快铁路建设

7.2.2 吉林积极推进“五纵三横”铁路网建设

7.2.3 2019年辽宁加速铁路客运专线发展

7.3 中部地区

7.3.1 2019年山西省迎来铁路建设新高潮

7.3.2 2019年河南铁路建设投资力度加大

7.3.3 湖北省加快铁路建设巩固区位优势

7.3.4 安徽省全面提升铁路建设发展水平

7.3.5 江西省五大举措为铁路建设融资

7.4 沿海地区

- 7.4.1 2019年山东省铁路建设提速
- 7.4.2 浙江省铁路客运专线建设蓬勃发展
- 7.4.3 福建大力推进海峡西岸铁路建设发展
- 7.4.4 广东大规模铁路建设已全面铺开
- 7.4.5 广西将成为中国东盟区域铁路交通枢纽

第八章 2019年中国铁路建设工业重点企业关键性数据分析

8.1 中国中铁股份有限公司

- 8.1.1 企业概况
- 8.1.2 企业主要经济指标分析
- 8.1.3 企业盈利能力分析
- 8.1.4 企业偿债能力分析
- 8.1.5 企业运营能力分析

8.2 中国铁建股份有限公司

- 8.2.1 企业概况
- 8.2.2 企业主要经济指标分析
- 8.2.3 企业盈利能力分析
- 8.2.4 企业偿债能力分析
- 8.2.5 企业运营能力分析

8.3 中铁二局股份有限公司

- 8.3.1 企业概况
- 8.3.2 企业主要经济指标分析
- 8.3.3 企业盈利能力分析
- 8.3.4 企业偿债能力分析
- 8.3.5 企业运营能力分析

8.4 广深铁路股份有限公司

- 8.4.1 企业概况
- 8.4.2 企业主要经济指标分析
- 8.4.3 企业盈利能力分析
- 8.4.4 企业偿债能力分析
- 8.4.5 企业运营能力分析

8.5 大秦铁路股份有限公司

8.5.1 企业概况

8.5.2 企业主要经济指标分析

8.5.3 企业盈利能力分析

8.5.4 企业偿债能力分析

8.5.5 企业运营能力分析

第九章 2020-2026年中国铁路建设行业投资可行性分析

9.1 2020-2026年中国铁路建设行业投资机会分析

9.1.1 铁道部允许境内外社会资本投资中国铁路

9.1.2 铁路大建设为相关行业带来投资机会

9.1.3 能源危机凸现高速铁路发展空间

9.2 近几年中国投资动态

9.2.1 150亿中央资金投入25项已开工铁路项目

9.2.2 上海铁路局投资1400亿建设铁路

9.2.3 珠三角启动新一轮铁路大投资

9.2.4 铁道部将投资1000亿促进湖南铁路建设

9.2.5 中国拟投千亿建设兰新铁路客运专线

9.3 2020-2026年中国铁路建设行业项目投资控制

9.3.1 铁路建设项目的投资确定与控制中的问题

9.3.2 解决铁路建设项目投资控制问题的建议

9.3.3 现阶段可采取的措施分析

9.4 2020-2026年中国铁路建设行业投资风险及建议

9.4.1 风险投资存在的主要问题

9.4.2 中国铁路建设主要投资风险

9.4.3 铁路建设需政府主导多元投资

9.4.4 铁路企业增收节支的建议

第十章 2020-2026年中国铁路行业的前景及趋势展望 ()

10.1 2020-2026年中国中国铁路建设面临的历史机遇

10.1.1 长期滞后的铁路建设制约经济发展

10.1.2 发展铁路成中国当务之急

10.1.3 中国铁路发展有宏伟的规划

- 10.2 2020-2026年中国中国铁路建设的前景展望
 - 10.2.1 中国铁路建设前景光明
 - 10.2.2 中国铁路网将发展完善
 - 10.2.3 我国铁路将解决“一票难求”问题
 - 10.2.4 未来中国铁路建设资金有保证
 - 10.2.5 2019年中国西部铁路发展蓝图
- 10.3 2020-2026年中国中国铁路业的发展趋势前瞻
 - 10.3.1 国际铁路行业的发展趋势
 - 10.3.2 未来中国铁路建设发展的重点
 - 10.3.3 未来中国铁路设备需求将加大
 - 10.3.4 2020-2026年中国铁路行业发展预测分析

部分图表目录：

- 图表：世界部分国家修建第一条铁路的时间表
- 图表：次贷危机的形成
- 图表：次贷危机的扩大
- 图表：世界上各洲拥有铁路的比例
- 图表：洛杉矶地区原疏港铁路系统示意图
- 图表：Alameda通道位置示意图
- 图表：建成后的洛杉矶Alameda通道及其疏港铁路
- 图表：洛杉矶Alameda疏港铁路工程资金来源情况
- 图表：2019年全国铁路建设投资完成情况
- 图表：2019年我国铁路营业里程情况
- 图表：市郊旅客列车钟摆式运行示意图
- 图表：各种运输方式每人公里对环境的污染水平
- 图表：对各种运输模式治理环境污染所花费的费用
- 图表：日本高速铁路车站站型设计特点
- 图表：法国高速铁路站型设计特点
- 图表：法国、德国、日本高速铁路道岔的特性对比
- 图表：我国高速铁路网规划
- 图表：我国京沪高速铁路示意图
- 图表：兰渝铁路路线示意图

图表：“粤海铁一号”火车跨海渡轮

图表：粤海铁路通道地理位置示意图

图表：京九铁路社会经济效益综合评价指标体系

图表：B1、B2、B3、B4对A的判断矩阵

图表：1999-2019年我国铁路建设投资占固定资产投资比重

图表：1981-2019年铁路、高速公路、航空营运里程增长比较

图表：1992-2019年铁路、高速公路、水运、航空客运周转量增速比较

更多图表见正文……

详细请访问：<http://www.cction.com/report/202001/148080.html>