

2021-2027年中国城轨交通 行业前景展望与市场前景预测报告

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

《2021-2027年中国城轨交通行业前景展望与市场前景预测报告》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/202109/238402.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

根据2019年末我国主要城市城市轨道交通投运长度，对比城区建成面积进行线网密度计算发现，目前上海市城市轨道交通线网密度为0.71公里/平方公里，位列全国第一；北京以0.55公里/平方公里的线网密度位列全国第二；但是和纽约、柏林以及东京都地区相比，我国城市轨道交通线网密度仍旧偏低。中外城市建成区轨道交通线网密度对比 中企顾问网发布的《2021-2027年中国城轨交通行业前景展望与市场前景预测报告》共十三章。首先介绍了中国城轨交通行业市场发展环境、城轨交通整体运行态势等，接着分析了中国城轨交通行业市场运行的现状，然后介绍了城轨交通市场竞争格局。随后，报告对城轨交通做了重点企业经营状况分析，最后分析了中国城轨交通行业发展趋势与投资预测。您若想对城轨交通产业有个系统的了解或者想投资中国城轨交通行业，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。

报告目录：

第一章 城轨交通行业相关介绍

1.1 城轨交通简介

1.1.1 城轨交通的定义

1.1.2 城轨交通的分类

1.1.3 经济特点及系统模式

1.2 城轨交通系统的介绍

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 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 城轨交通的客流预测

1.3.1 预测目的和作用

1.3.2 预测的基本内容

1.3.3 预测的一般程序

1.3.4 预测内容及方法

1.3.5 影响预测准确度的因素

1.4 城轨交通的换乘分析

1.4.1 城轨交通换乘枢纽的功能分级

1.4.2 城轨交通的主要换乘方式

1.4.3 轨道交通换乘其他交通工具的分析

1.4.4 常规公交与轨道交通间换乘的协调

1.4.5 城轨交通换乘中的票务管理

第二章 2014-2019年城轨交通所属行业规划背景

2.1 国际背景分析

2.1.1 全球城轨交通市场概况

2.1.2 全球城轨交通规模状况

2.1.3 全球城轨交通发展特点

2.1.4 国际城轨交通运营模式

2.2 宏观经济环境

2.2.1 2019年中国宏观经济运行分析

2.2.2 2019年中国宏观经济运行分析

2.2.3 2019年中国宏观经济运行分析

2.2.4 在国民经济中的地位

2.3 社会环境

2.3.1 社会背景

2.3.2 轨道交通的优势

2.3.3 轨道交通的地位及作用

2.4 技术环境

2.4.1 建设施工技术

2.4.2 车辆装备技术

2.4.3 通信信号系统

2.4.4 电力监控系统

2.4.5 技术进步与发展趋势

2.4.6 关键技术发展突破

第三章 2014-2019年中国城轨交通所属行业综合分析

3.1 2014-2019年中国城轨交通行业总况

3.1.1 行业发展综述

3.1.2 产业联盟建立

3.1.3 行业政策放宽

3.1.4 行业发展空间

随着我国城市建设的发展以及城镇人口数量的增多，我国城市轨道交通运营长度将不断提高。根据各城市发展规划，中国城市轨道交通协会统计，我国共有70个城市规划了超过700条城市轨道交通线路，总里程超过2.8万公里。

2019年7月国务院办公厅发布《关于进一步加强城市轨道交通规划建设管理的意见》，提高申报建设地铁和轻轨的相关经济指标，我国有50多个城市符合申报建设地铁和轻轨的条件。根据交通需求法进行测算，假设人均公交出行次数为2次/日，对标海外发达国家，伦敦、纽约、东京等城市轨交出行占比60%，假设远期一线城市轨交出行占比50%，新一线、二线、三线城市分别为30%、25%、15%，客运强度分别达到1.2万人次/（日*公里）、1万人次/（日*公里）、0.7万人次/（日*公里），则测算得出我国理论城市轨道交通需求约为2.3万公里。中国远期城市轨道交通需求规模情况

3.2 2014-2019年城轨交通发展规模

3.2.1 线路运营规模

3.2.2 建设投资规模

3.2.3 客流运输规模

3.2.4 市场结构分析

3.2.5 项目批复情况

3.3 2014-2019年城轨交通行业竞争结构分析

3.3.1 供应商的讨价还价能力

3.3.2 企业间的竞争

3.3.3 潜在进入竞争者

3.3.4 替代品威胁

3.3.5 买方价格控制能力

3.4 中国城轨交通面临的挑战及对策

3.4.1 发展存在的“短板”

3.4.2 建设存在的主要问题

3.4.3 发展策略分析

3.4.4 可持续发展之道

3.5 中国城轨交通发展趋势分析

3.5.1 多元化发展趋势

3.5.2 建设空间扩展趋势

第四章 2014-2019年中国城轨交通产业链分析

4.1 中国城轨交通产业链基本概述

4.1.1 产业链构成

4.1.2 时间轴分析

4.1.3 投资占比分析

4.2 城轨交通行业站前施工分析

4.2.1 站前施工环节

4.2.2 区间施工分析

4.2.3 车站施工分析

4.2.4 轨道施工分析

4.3 城轨交通行业站后施工分析

4.3.1 站后施工环节

4.3.2 供电系统分析

4.3.3 自动化系统构成

4.3.4 自动化系统格局

4.4 城轨交通行业地铁车辆发展态势

4.4.1 车辆发展状况

4.4.2 核心零部件分析

4.4.3 市场需求预测

4.5 城轨交通行业有轨电车发展态势

4.5.1 有轨电车区域分布

4.5.2 有轨电车发展优势

4.5.3 有轨电车发展问题

4.5.4 BT模式推动发展

4.6 城轨交通行业车辆国产化分析

4.6.1 国产化发展历程

4.6.2 国产化现状分析

4.6.3 国产化驱动力分析

第五章 2014-2019年中国各类轨道交通的发展

5.1 地铁

5.1.1 国际主要城市地铁建设

5.1.2 二三线城市地铁建设

5.1.3 首条跨省地铁开通运营

5.1.4 地铁项目建设动态

5.1.5 我国地铁经营困境

5.1.6 中国地铁发展策略

5.2 轻轨

5.2.1 我国轻轨交通的发展状况

5.2.2 部分地区轻轨交通的发展

5.2.3 轻轨交通发展存在主要问题

5.2.4 我国轻轨建设的投融资分析

5.2.5 我国城市轻轨建设展望

5.3 磁悬浮列车

5.3.1 日本成功运行新型磁悬浮列车

5.3.2 我国磁悬浮铁路潜在建设空间

5.3.3 我国磁悬浮列车项目进展状况

5.3.4 中国自主磁悬浮列车技术研发概况

5.3.5 我国中低速磁浮列车自主研发获重大突破

5.3.6 我国建立中低速磁浮交通标准体系

5.3.7 高速磁悬浮列车技术立项研究

5.3.8 真空磁悬浮列车未来发展展望

5.4 高铁

5.4.1 国际高铁建设综况

5.4.2 亚洲高铁建设热潮

5.4.3 高铁推动经济发展

5.4.4 高铁票价完善政策

5.4.5 高铁建设发展成就

5.4.6 新建高铁项目动态

5.4.7 高铁建设发展规划

第六章 2014-2019年中国轨道交通行业区域发展分析

6.1 中国轨道交通行业区域分布总析

6.1.1 已开通城轨交通区域分布

6.1.2 正在建设城轨交通区域分布

6.2 华北地区

6.2.1 华北地区行业规模

6.2.2 京津冀轨道交通规划

6.2.3 北京市建设情况回顾

6.2.4 北京轨道交通建设动态

6.2.5 天津轨道交通建设动态

6.2.6 天津轨道交通集团重组

6.2.7 石家庄轨道交通建设动态

6.3 华东地区

6.3.1 华东地区行业规模

6.3.2 长三角轨道交通规划

6.3.3 上海轨道交通发展动态

6.3.4 南京轨道交通建设动态

6.3.5 杭州轨道交通建设动态

6.3.6 宁波轨道交通建设动态

6.4 华南地区

6.4.1 华南地区行业规模

6.4.2 广州轨道交通发展现状

6.4.3 广州轨道交通建设动态

6.4.4 深圳轨道交通发展状况

6.4.5 深圳轨道交通建设进展

6.4.6 深圳轨道交通发展策略

6.4.7 珠三角轨道交通跨区建设

6.5 华中地区

6.5.1 华中地区行业规模

6.5.2 武汉轨道交通重点项目

6.5.3 武汉轨道交通建设动态

- 6.5.4 长沙轨道交通建设进展
- 6.5.5 长沙轨道交通发展探索
- 6.5.6 郑州市轨道交通建设动态
- 6.6 西南地区
 - 6.6.1 西南地区行业规模
 - 6.6.2 成都轨道交通建设进展
 - 6.6.3 成都轨道交通建设规划
 - 6.6.4 重庆轨道交通运营状况
 - 6.6.5 重庆轨道交通建设状况
 - 6.6.6 昆明轨道交通运营情况
 - 6.6.7 昆明轨道交通建设动态

第七章 2014-2019年中国轨道交通设备产业总体分析

- 7.1 2014-2019年中国轨道交通装备行业发展状况
 - 7.1.1 产业链发展概况
 - 7.1.2 产业市场规模
 - 7.1.3 标准化试点工作
 - 7.1.4 非洲布局分析
 - 7.1.5 产业政策扶持
 - 7.1.6 铁道部改革分析
- 7.2 2014-2019年轨道交通设备市场竞争格局分析
 - 7.2.1 SWOT分析
 - 7.2.2 产业竞争力系统
 - 7.2.3 产业竞争力分析
 - 7.2.4 国外企业在华发展
 - 7.2.5 中国企业海外发展
 - 7.2.6 提升竞争力的策略
- 7.3 2014-2019年中国轨道交通设备产业区域发展分析
 - 7.3.1 株洲市
 - 7.3.2 常州市
 - 7.3.3 长春市
 - 7.3.4 苏州市

7.3.5 哈尔滨市

7.3.6 石家庄市

7.4 2014-2019年国内重点轨道交通设备项目进展状况

7.4.1 台州配套产业园建设

7.4.2 马钢晋西项目建设动态

7.4.3 湖南将新建装备产业园

7.4.4 乌鲁木齐轨交装备项目

7.4.5 株洲石峰产业基地开建

7.4.6 南宁签订基地建设协议

7.4.7 长沙引进中国通号项目

7.5 轨道交通装备制造行业科技创新分析

7.5.1 科技创新的主要特点

7.5.2 科技创新的成功经验

7.5.3 科技创新的不足分析

7.5.4 科技创新的政策建议

7.6 轨道交通设备行业存在的问题及对策

7.6.1 轨交设备行业面临的挑战

7.6.2 核心技术薄弱制约产业发展

7.6.3 发展轨道交通设备产业的对策

7.6.4 促进轨交装备发展的政策建议

第八章 2014-2019年国内主要轨道交通设备产业园分析

8.1 无锡轨道交通装备产业园

8.1.1 园区介绍

8.1.2 发展优势

8.1.3 建设进展

8.1.4 发展经验

8.1.5 措施建议

8.2 江苏戚墅堰轨道交通产业园

8.2.1 园区概况

8.2.2 产业基础

8.2.3 发展优势

- 8.2.4 优惠政策
- 8.2.5 规划目标
- 8.3 中铁轨道交通高科技产业园
 - 8.3.1 园区概况
 - 8.3.2 项目定位
 - 8.3.3 招商政策
 - 8.3.4 规划布局与开发
 - 8.3.5 开发建设思路
- 8.4 广东江门轨道交通产业园
 - 8.4.1 园区概况
 - 8.4.2 企业招商
 - 8.4.3 园区产业链
 - 8.4.4 优惠政策
- 8.5 株洲轨道交通装备千亿产业园
 - 8.5.1 园区概况
 - 8.5.2 运营情况
 - 8.5.3 建设进展
 - 8.5.4 发展思路

第九章 中国铁路机车车辆及动车组制造行业财务状况

- 9.1 中国铁路机车车辆及动车组制造行业经济规模
 - 9.1.1 行业销售规模
 - 9.1.2 行业利润规模
 - 9.1.3 行业资产规模
- 9.2 中国铁路机车车辆及动车组制造行业盈利能力指标分析
 - 9.2.1 亏损面分析
 - 9.2.2 销售毛利率分析
 - 9.2.3 成本费用利润率
 - 9.2.4 销售利润率分析
- 9.3 中国铁路机车车辆及动车组制造行业营运能力指标分析
 - 9.3.1 应收账款周转率
 - 9.3.2 流动资产周转率

9.3.3 总资产周转率

9.4 中国铁路机车车辆及动车组制造行业偿债能力指标分析

9.4.1 资产负债率

9.4.2 利息保障倍数

9.5 中国铁路机车车辆及动车组制造行业财务状况综合评价

9.5.1 财务状况综合评价

9.5.2 影响经济因素分析

第十章城轨交通重点投资企业分析

10.1 上海申通地铁股份有限公司

10.1.1 企业发展概况

10.1.2 经营效益分析

10.1.3 业务经营分析

10.1.4 财务状况分析

10.2 北京市地铁运营有限公司

10.2.1 企业发展概况

10.2.2 非洲市场分析

10.2.3 经营效益分析

10.2.4 业务经营分析

10.3 广州市地下铁道总公司

10.3.1 企业发展概况

10.3.2 经营效益分析

10.3.3 业务经营分析

10.3.4 财务状况分析

10.4 深圳市地铁集团有限公司

10.4.1 企业发展概况

10.4.2 经营效益分析

10.4.3 业务经营分析

10.4.4 财务状况分析

10.5 哈尔滨地铁集团有限公司

10.5.1 企业发展概况

10.5.2 经营效益分析

10.5.3 业务经营分析

10.5.4 财务状况分析

第十一章 城轨交通行业投融资分析及建议

11.1 城轨交通投融资特征

11.1.1 投资回收期长

11.1.2 经济效益外部化突出

11.1.3 规模经济特征明显

11.1.4 保值能力强

11.1.5 市场风险较小

11.2 城轨交通行业投资价值分析

11.2.1 行业成长性

11.2.2 行业盈利情况

11.2.3 行业投资构成

11.2.4 投资规模预测

11.3 城轨交通投融资模式

11.3.1 发达地区投融资模式

11.3.2 我国城轨投融资模式

11.3.3 BT投资模式应用广泛

11.3.4 融资模式存在的问题

11.3.5 产业投资基金模式

11.4 城轨交通业进入与退出壁垒

11.4.1 技术壁垒

11.4.2 资金壁垒

11.4.3 投标门槛

11.5 城轨交通行业投融资风险及规避策略

11.5.1 政策风险

11.5.2 政治及法律风险

11.5.3 融资体制风险及规避策略

11.5.4 项目建设及运营风险及规避措施

第十二章 2014-2019年城轨交通与设备行业政策法规分析

12.1 我国城轨交通重点政策汇总解析

12.1.1 重点政策回顾

12.1.2 首项行业国际标准

12.1.3 行业规划管理政策

12.1.4 行业规划设计导则

12.2 中国主要城轨交通法规条例

12.2.1 大连市轨道交通条例

12.2.2 南昌市轨道交通条例

12.2.3 南京市轨道交通条例

12.2.4 上海市轨道交通管理条例

12.2.5 北京市轨道交通运营安全条例

12.2.6 广州市城轨交通管理条例

12.2.7 深圳市城轨交通运营管理办法

12.2.8 成都市城轨交通运营管理办法

12.3 我国城轨交通政策存在的缺陷

12.3.1 体制缺陷

12.3.2 制度缺陷

12.3.3 准入政策缺陷

12.3.4 配套政策缺陷

12.4 促进我国城轨交通发展的政策建议

12.4.1 综合发展政策

12.4.2 优先发展轨道交通

12.4.3 经济政策与体制创新

12.4.4 城市布局及用地政策调整

12.4.5 城轨交通一体化政策

第十三章 中国城轨交通行业发展规划

13.1 “十三五”全国城轨交通规划探析

13.1.1 城轨交通建设前景

13.1.2 城市公共交通发展规划

13.1.3 城轨交通投建规划

13.2 《中国制造2025》轨道交通装备发展规划

- 13.2.1 发展背景
- 13.2.2 发展目标及路径
- 13.2.3 发展重点任务
- 13.2.4 推动对外贸易
- 13.2.5 创新发展模式
- 13.3 地方政府规划
 - 13.3.1 上海市
 - 13.3.2 北京市
 - 13.3.3 广州市
 - 13.3.4 深圳市
 - 13.3.5 天津市
 - 13.3.6 南京市
 - 13.3.7 厦门市
 - 13.3.8 成都市
 - 13.3.9 南宁市
 - 13.3.10 乌鲁木齐市
 - 13.3.11 其他地区

图表目录：

图表：城轨交通网络与公路网的衔接

图表：城轨交通同站台换乘的站台形式

图表：城轨交通邻站双岛换乘示意图

图表：城轨交通通道换乘示意图

图表：2019年世界主要国家地铁线路总里程

图表：2019年世界主要国家地铁线路总里程占比

图表：2014-2019年我国货物进出口总额

图表：城轨交通线路密度

图表：人均城轨交通线路长度

图表：国内外城轨交通客运量占城市公共交通客运量比重

图表：2019年各城轨交通运营线路总里程及车站统计

图表：2019年各城轨交通新增运营线路

图表：2019年各城轨交通运营线路总里程及车站统计

图表：2019年各城轨交通新增运营线路

图表：2014-2019年我国轨道交通建设完成投资情况

图表：2014-2019年我国城轨交通客流运输情况

更多图表见正文.....

详细请访问：<http://www.cction.com/report/202109/238402.html>