

2011-2015年中国城市轨道交通 交通与设备行业市场分析与行业调查报告

报告目录及图表目录

博思数据研究中心编制

www.bosidata.com

报告报价

《2011-2015年中国城市轨道交通与设备行业市场分析与行业调查报告》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.bosidata.com/fuwu1102/5912853GIW.html>

【报告价格】纸介版6500元 电子版6800元 纸介+电子7000元

【出版日期】2011-02-19

【交付方式】Email电子版/特快专递

【订购电话】全国统一客服热线：400-700-3630(免长话费) 010-57272732/57190630

博思数据研究中心

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。

说明、目录、图表目录

博思数据研究中心 <http://www.bosidata.com>

报告说明:

博思数据研究中心发布的《2011-2015年中国城市轨道交通与设备行业市场分析与行业调查报告》共十八章。首先介绍了城市轨道交通与设备行业相关概述、中国城市轨道交通与设备产业运行环境等，接着分析了中国城市轨道交通与设备行业的现状，然后介绍了中国城市轨道交通与设备行业竞争格局。随后，报告对中国城市轨道交通与设备行业做了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产业发展前景与投资预测。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。

第一章 城市轨道交通的相关概述

1.1 城市轨道交通简述

1.1.1 城市轨道交通分类

1.1.2 城市轨道交通的经济特点及系统模式

1.1.3 轨道交通在城市公交体系中的地位及作用

1.2 城市轨道交通系统综述

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 2010年中国城市交通运行新态势分析

2.1 2010年国外城市交通业浅析

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
- 2.2 2010年中国城市交通运行总况
 - 2.2.1 我国城市交通规划事业回顾与成就
 - 2.2.2 我国城市交通拥堵问题日益严重
 - 2.2.3 城市交通和节约型社会息息相关
 - 2.2.4 城市交通管理系统的目标与要求
 - 2.2.5 城市交通需求管理与可持续发展
 - 2.2.6 我国城市交通“十一五”发展方向及重点
- 2.3 2010年中国主要地区城市交通发展规划成果
 - 2.3.1 “十一五”期间北京市城市交通发展规划
 - 2.3.2 “十一五”时期上海市城市交通发展规划
 - 2.3.3 “十一五”期间广东将建设及完善六大交通网络
 - 2.3.4 “十一五”时期武汉城市交通发展目标
- 2.4 2010年中国城市公共交通运行探析
 - 2.4.1 我国城市交通推行“公交优先”模式
 - 2.4.2 国家政策大力助推城市公共交通发展
 - 2.4.3 发展城市公共交通的成本分析
 - 2.4.4 我国城市公共交通发展中的问题及对策
 - 2.4.5 推动我国城市公共交通发展的政策建议
 - 2.4.6 轨道交通是我国城市公共交通发展方向
- 2.5 2010年中国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 城市交通问题的主要表现形式
 - 2.5.3 中国城市交通存在的主要问题
 - 2.5.4 中国城市交通面临的困境
 - 2.5.5 居民出行与城市交通间的难题
- 2.6 2010年中国城市交通发展对策分析
 - 2.6.1 在机动化背景下中国城市交通的发展策略
 - 2.6.2 中国城市交通问题治理的对策
 - 2.6.3 城市交通发展需着眼一体化与多元化

- 2.6.4 解决国内城市交通问题的途径
- 2.6.5 城市交通绿色化发展的策略综述

第三章 2010年中国城市轨道交通运行新格局透析

- 3.1 2010年世界轨道交通运行简况
 - 3.1.1 全球城市轨道交通的发展特点
 - 3.1.2 国外城市轨道交通建设融资分析
 - 3.1.3 美国城市轨道交通发展状况
 - 3.1.4 英国的轨道交通发展战略
 - 3.1.5 日本轨道交通未来发展方向
- 3.2 2010年中国城市轨道交通动态分析
 - 3.2.1 我国城市轨道交通发展概况
 - 3.2.2 我国城市轨道交通的发展特征
 - 3.2.3 中国城市轨道交通总里程突破800公里
 - 3.2.4 2010年中部六省积极加速轨道交通发展
 - 3.2.5 国内轨道交通建设掀起新高潮
 - 3.2.6 发展城市轨道交通的主要条件
 - 3.2.7 中国城市轨道交通的定位及总体设计
- 3.3 2010年中国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 2010年中国城市轨道交通的客流预测分析
 - 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 2010年中国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 2010年中国城市轨道交通面临的挑战
 - 3.6.1 我国城市轨道交通建设面临三大怪圈
 - 3.6.2 城市轨道交通中面临的资金难题
 - 3.6.3 城市轨道交通建设中亟需解决的问题
- 3.7 2010年中国城市轨道交通发展的对策分析
 - 3.7.1 降低城市轨道交通建设及运营成本的对策
 - 3.7.2 城市轨道交通的技术发展策略
 - 3.7.3 促进中国城市轨道交通可持续发展的建议

第四章 2010年北京轨道交通运行动态分析

- 4.1 2010年北京轨道交通运行现状分析
 - 4.1.1 北京轨道交通启用四级预警机制成效
 - 4.1.2 北京轨道交通推行全新票制票价成果分析
 - 4.1.3 2010年北京5条轨道交通新线走向确定
 - 4.1.4 轨道交通在北京公交体系起主导作用
 - 4.1.5 北京轨道交通网建设速度加快
- 4.2 2010年北京轨道交通建设新进展
 - 4.2.1 大兴线与亦庄线开工建设新进展
 - 4.2.2 北京地铁4号线通车运营
 - 4.2.3 北京市轨道交通房山线工程可行性研究报告通过批准
 - 4.2.4 北京地铁6号线工程可行性研究报告获批
- 4.3 2010年北京发展轨道交通的投资分析
 - 4.3.1 北京城市轨道交通投融资概况
 - 4.3.2 首都快速轨道交通网允许外商独资
 - 4.3.3 北京轨道交通PPP投融资模式取得突破
 - 4.3.4 北京轨道交通筹资实行贷款银行招标制
 - 4.3.5 2015年前北京市轨道交通投资规模达两千亿
- 4.4 2010年北京轨道交通面临的挑战及建议
 - 4.4.1 首都城市交通的困境

- 4.4.2 北京地铁面临的问题
- 4.4.3 改善北京城市交通困境的政策建议
- 4.4.4 轨道交通是破解北京交通拥堵的良方
- 4.5 未来北京轨道交通前景展望
- 4.5.1 2010年北京轨道交通将达300公里
- 4.5.2 2014年前北京城南轨道交通可望跨越式发展
- 4.5.3 2015年北京轨道交通总里程预计可达561公里
- 4.5.4 北京最长轨道交通线路有望2020年建成

第五章 2010年上海轨道交通运行新格局透析

- 5.1 2010年上海轨道交通业运行简况
- 5.1.1 上海城市轨道交通线网规划综述
- 5.1.2 上海轨道交通的市场化运作
- 5.1.3 上海轨道交通线网规模居全国之首
- 5.1.4 上海轨道交通推出换乘优惠措施取得新成效
- 5.1.5 2010年上海积极推进地铁及相关设施翻新改造
- 5.2 2010年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 轨道交通建设有力拉动沿线房地产市场
- 5.2.3 上海大力发展轨道交通枢纽型商业
- 5.2.4 轨道交通产生集聚效应
- 5.2.5 上海加快轨道交通建设迎接世博会
- 5.3 2010年上海轨道交通投融资分析
- 5.3.1 上海轨道交通项目投资模式不断完善
- 5.3.2 上海轨道交通项目银团融资模式
- 5.3.3 上海轨道交通项目股权融资模式
- 5.4 2010年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“十一五”发展战略
- 5.5 未来上海轨道交通前景预测分析

- 5.5.1 上海市轨道交通线网规划前景展望
- 5.5.2 2010年上海轨道交通规模将居世界前三
- 5.5.3 2020年上海轨道交通将达到18条线970公里
- 5.5.4 申城世博会客运轨道交通将成主力

第六章 2010年广州轨道交通运行新局势透析

- 6.1 2010年广州轨道交通运行总况
 - 6.1.1 广州城市轨道交通规划的历史沿革
 - 6.1.2 广州轨道交通线网已初步形成
 - 6.1.3 广州轨道交通步入大发展时期
 - 6.1.4 广州优先发展轨道交通系统
- 6.2 2010年广州轨道交通与城市动态分析
 - 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 2010年广州市轨道交通设计管理模式分析
 - 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 未来中国广州轨道交通发展前景展望
 - 6.4.1 广州有望运行低速磁悬浮列车
 - 6.4.2 2010年广州轨道交通运营里程将超过200公里
 - 6.4.3 2020年广州轨道交通网络将覆盖全市范围

第七章 2010年中国其他城市运行动态分析

- 7.1 深圳
 - 7.1.1 深圳全面加快轨道交通建设
 - 7.1.2 银团放贷助力深圳轨道交通建设
 - 7.1.3 深圳城市轨道交通建设模式解析
 - 7.1.4 深圳轨道交通的主要发展策略
 - 7.1.5 2011年深圳轨道交通将达177公里

7.1.6 2020年深圳轨道交通将达546公里

7.2 南京

7.2.1 关于南京城市轨道交通管理模式选择的思考

7.2.2 南京轨道交通客流预测

7.2.3 南京轨道交通建设带动房地产市场升温

7.2.4 南京轨道交通未来发展规划

7.3 天津

7.3.1 天津市城市轨道交通线网规划

7.3.2 2010年天津市轨道交通建设提速

7.3.3 天津轨道交通对沿线楼市的影响

7.3.4 天津轨道交通总里程将达130公里

7.4 武汉

7.4.1 武汉轨道交通建设今年进入“跑步期”

7.4.2 武汉轨道交通项目进展状况

7.4.3 武汉城市圈城际轨道交通网规划获批

7.4.4 2020年武汉轨道交通将达220公里

7.5 杭州

7.5.1 杭州市轨道交通建设进展迅速

7.5.2 杭州轨道交通项目总体情况

7.5.3 杭州轨道交通的经济效应分析

7.5.4 杭州轨道交通未来发展规划

第八章 2010年中国区域城际轨道交通运行探析

8.1 2010年中国区域城际轨道交通运行综述

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 京津城际轨道交通运价政策公布
- 8.2.4 环渤海京津冀地区城际轨道交通网规划
- 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 长三角区域城际轨道交通网逐渐成型
 - 8.3.4 长三角地区城际轨道交通统一立法亟待加快
 - 8.3.5 “十一五”期间长三角轨道交通计划投资2000亿
- 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 广佛轨道交通工程进展顺利
 - 8.4.5 广珠轻轨有望2010年正式通车

第九章 2010年中国地铁建设动态分析

- 9.1 地铁产业相关概述
 - 9.1.1 地铁路网的形式与车站的分类
 - 9.1.2 地铁规范与地铁安全
 - 9.1.3 地铁行业的经济特征
- 9.2 2010年中国地铁交通现状综述
 - 9.2.1 地铁是缓解大城市交通拥堵的最好途径
 - 9.2.2 我国大力推进地铁建设
 - 9.2.3 2010年我国进入地铁建设高峰期
 - 9.2.4 地铁建设有力推动沿线经济发展
 - 9.2.5 中国地铁运营的定额管理
 - 9.2.6 中国地下铁路发展策略
- 9.3 2010年中国主要城市地铁的发展透析
 - 9.3.1 北京地铁
 - 9.3.2 上海地铁
 - 9.3.3 广州地铁
 - 9.3.4 天津地铁

9.3.5 深圳地铁

9.4 2010年香港地铁运行分析

9.4.1 香港地铁建设新进展

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 2010年中国地铁安全分析

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 2010年中国轻轨运行透析

10.1 轻轨的定义及相关概述

10.1.1 轻轨交通

10.1.2 地铁和轻轨的区别

10.1.3 轻轨交通的特点和适用性

10.2 2010年国外轻轨交通运行浅析

10.2.1 世界轻轨的类型与特点

10.2.2 美国与加拿大的轻轨系统综述

10.2.3 法国的轻轨交通

10.2.4 新加坡的轻轨系统

10.2.5 经验借鉴

10.3 2010年中国轻轨交通运行总况

10.3.1 轻轨交通在国内发展的有利条件

10.3.2 中国加快城市轻轨发展

10.3.3 轻轨牵引城市经济的发展

10.3.4 轻轨带动房地产市场发展

10.3.5 我国轻轨建设的投融资分析

10.4 2010年中国部分地区轻轨交通的发展分析

- 10.4.1 重庆轻轨交通的效益分析
- 10.4.2 武汉市轻轨发展概况
- 10.4.3 广珠轻轨步入全面建设阶段
- 10.4.4 长春轻轨建设新时展
- 10.4.5 2010年沈抚轻轨投入运营
- 10.5 未来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 2010年中国磁悬浮列车建设形势分析

- 11.1 磁悬浮列车概述
- 11.1.1 磁悬浮列车的工作原理
- 11.1.2 磁悬浮列车的优点
- 11.2 2010年国外重点磁悬浮列车运行分析
- 11.2.1 世界磁悬浮列车总体概况
- 11.2.2 德国放弃商用磁悬浮项目
- 11.2.3 日本计划以磁悬浮取代高速轮轨
- 11.2.4 韩国投资开发“无人驾驶”磁悬浮列车
- 11.3 2010年中国磁悬浮列车运行动态分析
- 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 中国自主研发的中低速磁悬浮列车迈入快车道
- 11.3.4 磁悬浮成为浦东轨道交通中的高新起点
- 11.4 2010年中国磁悬浮项目进展状况透析
- 11.4.1 上海磁悬浮借力世博向市区延伸
- 11.4.2 沪杭磁悬浮项目浙江段计划2010年开建
- 11.4.3 大连开建我国首条永磁悬浮铁路
- 11.4.4 随州欲建世界首条高温超导磁悬浮示范线
- 11.5 2010年中国磁悬浮列车技术研究新进展
- 11.5.1 磁悬浮运载技术

- 11.5.2 日本超导磁悬浮列车的技术开发
- 11.5.3 中低速磁悬浮列车关键技术综述
- 11.5.4 磁悬浮列车面临的技术挑战
- 11.6 未来中国磁悬浮列车的发展前景预测分析
 - 11.6.1 中国磁悬浮列车前景向好
 - 11.6.2 国内磁悬浮列车市场广阔
 - 11.6.3 国内磁悬浮列车投资前景可观
 - 11.6.4 我国中低速磁悬浮未来发展空间巨大

第十二章 2010年中国城市轨道交通的运营管理分析

- 12.1 2010年中国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的主要对策
- 12.5.4 城市轨道交通运营管理的战略措施
- 12.5.5 城市轨道交通枢纽型商业的发展建议

第十三章 2010年中国城市轨道交通设备运行态势分析

- 13.1 2010年中国城市轨道交通设备产业运行总况
 - 13.1.1 中国重点发展高速列车及新型城市轨道设备
 - 13.1.2 我国城市轨道交通设备业生产能力滞后
 - 13.1.3 我国城市轨道交通设备市场广阔
 - 13.1.4 中国城轨交通供电系统设备国产化透析
 - 13.1.5 城市轨道交通设备国产化带动钢材行业发展
- 13.2 2010年中国车辆设备分析
 - 13.2.1 地铁车辆
 - 13.2.2 轻轨车辆
 - 13.2.3 有轨电车
 - 13.2.4 磁悬浮列车
- 13.3 2010年中国城市轨道交通信息通信系统分析
 - 13.3.1 传输系统
 - 13.3.2 电话系统
 - 13.3.3 广播系统
 - 13.3.4 电视监控系统
 - 13.3.5 电源系统
 - 13.3.6 时钟系统
 - 13.3.7 无线通信系统
- 13.4 2010年中国城市轨道交通共用信息平台功能及构建新进展
 - 13.4.1 共用信息平台建设目标
 - 13.4.2 各智能子系统及其信息需求分析
 - 13.4.3 共用信息平台的功能
 - 13.4.4 共用信息平台的构建
- 13.5 2010年中国轨道交通设备产业区域发展分析
 - 13.5.1 湖南轨道交通设备产业的发展优势及不足

- 13.5.2 上海轨道交通装备产业发展迅速
- 13.5.3 南京轨道交通设备业形成完整产业链
- 13.5.4 哈尔滨轨道交通设备业注重自主研发
- 13.5.5 吉林长春建设轨道交通装备产业园
- 13.6 2010年中国城市轨道交通设备制造业的竞争新格局分析
 - 13.6.1 产业竞争力系统
 - 13.6.2 中国轨道交通装备制造产业竞争力总体分析
 - 13.6.3 国外主要轨道交通设备企业在华发展概况
 - 13.6.4 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 2010年中国城市轨道交通重点企业运营关键性财务数据分析

14.1 上海申通地铁股份有限公司

- 14.1.1 企业概况
- 14.1.2 企业主要经济指标分析
- 14.1.3 企业盈利能力分析
- 14.1.4 企业偿债能力分析
- 14.1.5 企业运营能力分析
- 14.1.6 企业成长能力分析

14.2 湘潭电机股份有限公司

- 14.2.1 企业概况
- 14.2.2 企业主要经济指标分析
- 14.2.3 企业盈利能力分析
- 14.2.4 企业偿债能力分析
- 14.2.5 企业运营能力分析
- 14.2.6 企业成长能力分析

14.3 晋西车轴股份有限公司

- 14.3.1 企业概况
- 14.3.2 企业主要经济指标分析
- 14.3.3 企业盈利能力分析
- 14.3.4 企业偿债能力分析
- 14.3.5 企业运营能力分析
- 14.3.6 企业成长能力分析

14.4 中国南车股份有限公司

14.4.1 企业概况

14.4.2 企业主要经济指标分析

14.4.3 企业盈利能力分析

14.4.4 企业偿债能力分析

14.4.5 企业运营能力分析

14.4.6 企业成长能力分析

第十五章 2010年中国城市轨道交通投融资分析

15.1 金融危机对中国城市轨道交通投资的影响

15.1.1 金融危机给国内投资环境带来的机遇与挑战

15.1.2 我国加大交通领域固定资产投资规模

15.1.3 金融危机影响下我国城市轨道交通投资升温

15.1.4 城市轨道交通成为新一轮基建投资热点

15.2 2010年中国城市轨道交通投融资模式

15.2.1 国外城市轨道交通投资与经营模式

15.2.2 城市轨道交通投融资基本模式

15.2.3 中国城市轨道交通投融资主要模式综述

15.2.4 我国城市轨道交通投融资体制的完善思路

15.2.5 投融资模式的市场化改革方向

15.3 2010年中国城市轨道交通融资方式

15.3.1 BOT模式

15.3.2 TOT模式

15.3.3 PPP模式

15.3.4 证券融资

15.3.5 资本金筹集的主要方式

15.3.6 债务资金筹措的主要方式

15.4 2011-2015年中国城市轨道交通投资机会分析

15.4.1 中国城市轨道交通投资加速

15.4.2 政府逐步放开城市轨道交通投资

15.4.3 国内地铁投资将带动周边商业发展

15.4.4 城轨交通建设给装备制造业带来无限商机

- 15.4.5 中国轨道交通制造企业迎来市场机遇
- 15.5 2011-2015年中国城市轨道交通投融资建议
 - 15.5.1 我国城市轨道交通投融资对策
 - 15.5.2 创造良好的投资环境
 - 15.5.3 城市轨道交通投融资的差别化策略
 - 15.5.4 鼓励和支持各类社会资本投资
 - 15.5.5 加强技术风险管理确保建设安全

第十六章 2010年中国轨道交通PPP模式分析

- 16.1 PPP模式概述
 - 16.1.1 PPP模式分类及特点
 - 16.1.2 PPP模式的目的及原则
- 16.2 2010年中国轨道交通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 2010年中国轨道交通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 2011-2015年中国轨道交通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 2011-2015年中国城市轨道交通与设备市场前景展望

- 17.1 2011-2015年中国城市轨道交通的发展前景
 - 17.1.1 2020年中国城市轨道交通规模预测
 - 17.1.2 中国轨道交通发展将形成网络体系

- 17.1.3 城轨将成为未来城市交通的主干线
- 17.2 2011-2015年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

第十八章 2010年中国城市轨道交通运行政策环境及影响分析

- 18.1 2010年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 2010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 我国城市轨道交通政策存在的缺陷
 - 18.2.5 促进我国城市轨道交通发展的政策建议
- 18.3 2010年中国部分地区城市轨道交通发展政策
 - 18.3.1 北京市修订《城市轨道交通运营管理办法》
 - 18.3.2 《广州市城市轨道交通管理条例》正式实施
 - 18.3.3 武汉市通过《轨道交通建设运营暂行办法》
 - 18.3.4 上海市轨道交通管理条例
 - 18.3.5 重庆市城市轨道交通管理办法
 - 18.3.6 南京市轨道交通管理办法

图表目录：

- 图表：各种交通方式能源消耗与环境污染的比较
- 图表：伦敦地铁在城市交通中所占的比例
- 图表：TDM策略评价体系结构
- 图表：上海市2000年与2005年交通指标比较表

图表：上海市“十一五”及2020年城市交通发展目标

图表：特大城市地区的道路交通事故统计

图表：汽车产业与城市交通复合系统示意图

图表：世界主要城市市区人口密度

图表：国外部分城市轨道交通车辆数量

图表：上海地铁1、2号线客流及电费一览表

图表：城市轨道交通运营企业内部市场化格局示意图

图表：城市轨道交通运营企业转移定价方法比较表

图表：城际轨道交通网络与公路网的衔接

图表：城市轨道交通同站台换乘的站台形式

图表：城市轨道交通邻站双岛换乘示意图

图表：城市轨道交通通道换乘示意图

图表：城市轨道交通技术等级表

图表：北京地铁奥运支线示意图

图表：北京地铁机场线示意图

图表：政府主导的公建私营网运分离模式结构图

图表：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：北京人上班所需时间各占的比例

图表：上海市轨道交通线网表

图表：上海市轨道交通基本网络方案组成表

图表：上海市轨道交通十一五期间建设设想

图表：南京市出行量预测表

图表：居民（含暂住）各种交通方式全日出行比例预测表

图表：南京市特征年度南北线全线客流预测

图表：轨道交通对项目影响情况

图表：轨道交通负面影响程度

图表：武汉市轨道交通建设基本条件对照表

图表：杭州市轨道交通线路图

图表：珠三角城际轨道网四类交通线规划情况

图表：地铁运营综合管理定额

图表：地铁效率、运用指标

图表：北美轻轨系统规模

图表：国内部分城市轨道交通票价

图表：轨道交通良性循环实物流程图

图表：磁悬浮高速列车与高速铁路单位能耗对比

图表：磁悬浮高速列车与其他列车的噪声比较

图表：磁悬浮高速列车的磁场强度比较

图表：弹性车轮的降噪效果

图表：运输设施与地价的循环关系图

图表：北京市城铁13号线线路示意图

图表：城铁13号线部分楼盘房价变动情况

图表：北京市城铁八通线路示意图

图表：北京市城铁八通线部分楼盘房价变动情况

图表：根据模型计算的房价与实际房价变化比较表

图表：根据模型计算的房价与实际房价变化比较图

图表：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：各标段间及其与市政设施间接口质量与风险控制

图表：工程接口管理在各工程阶段的任务与作用

图表：工程接口管理组织结构图

图表：工程接口任务确立及实施流程图

图表：轨道交通空间广告资源类型

图表：轨道交通空间广告资源融资模式流程图

图表：轨道交通可采用广告资源融资的基础设施

图表：票面广告融资模式流程图

图表：城市轨道交通综合安全管理体系的内容

图表：城市轨道交通综合安全管理体系机构组成

图表：轨道交通通信系统业务流程示意图

图表：轨道交通通信系统的实现机制

图表：城市轨道交通信息通信系统的构成

图表：竞争力系统组织模型示意图

图表：产业竞争力系统框架模型示意图

图表：美国次贷危机的形成

图表：美国次贷危机的扩大

图表：BOT模式的运作流程

图表：PPP模式的类型

图表：PPP的各种模式及其含义

图表：PPP与私有化的区别

图表：上海申通地铁股份有限公司主要经济指标走势图

图表：上海申通地铁股份有限公司经营收入走势图

图表：上海申通地铁股份有限公司盈利指标走势图

图表：上海申通地铁股份有限公司负债情况图

图表：上海申通地铁股份有限公司负债指标走势图

图表：上海申通地铁股份有限公司运营能力指标走势图

图表：上海申通地铁股份有限公司成长能力指标走势图

图表：湘潭电机股份有限公司主要经济指标走势图

图表：湘潭电机股份有限公司经营收入走势图

图表：湘潭电机股份有限公司盈利指标走势图

图表：湘潭电机股份有限公司负债情况图

图表：湘潭电机股份有限公司负债指标走势图

图表：湘潭电机股份有限公司运营能力指标走势图

图表：湘潭电机股份有限公司成长能力指标走势图

图表：晋西车轴股份有限公司主要经济指标走势图

图表：晋西车轴股份有限公司经营收入走势图

图表：晋西车轴股份有限公司盈利指标走势图

图表：晋西车轴股份有限公司负债情况图

图表：晋西车轴股份有限公司负债指标走势图

图表：晋西车轴股份有限公司运营能力指标走势图

图表：晋西车轴股份有限公司成长能力指标走势图

图表：中国南车股份有限公司主要经济指标走势图

图表：中国南车股份有限公司经营收入走势图

图表：中国南车股份有限公司盈利指标走势图

图表：中国南车股份有限公司负债情况图

图表：中国南车股份有限公司负债指标走势图

图表：中国南车股份有限公司运营能力指标走势图

图表：中国南车股份有限公司成长能力指标走势图

博思数据研究中心发布的《2011-2015年中国城市轨道交通与设备行业市场分析与行业调查报

告》，内容严谨、数据翔实，更辅以大量直观的图表帮助本行业企业准确把握行业发展动向、正确制定企业竞争战略和投资策略。本报告依据国家统计局、海关总署和国家信息中心等渠道发布的权威数据，以及我中心对本行业的实地调研，结合了行业所处的环境，从理论到实践、从宏观到微观等多个角度进行研究分析。它是业内企业、相关投资公司及政府部门准确把握行业发展趋势，洞悉行业竞争格局，规避经营和投资风险，制定正确竞争和投资战略决策的重要决策依据之一。本报告是全面了解行业以及对本行业进行投资不可或缺的重要工具。

详细请访问：<http://www.bosidata.com/fuwu1102/5912853GIW.html>