

2017-2022年中国地铁市场现状专项调研及十三五 未来趋势研究报告

报告大纲

观研报告网

www.chinabaogao.com

一、报告简介

观研报告网发布的《2017-2022年中国地铁市场现状专项调研及十三五未来趋势研究报告》涵盖行业最新数据，市场热点，政策规划，竞争情报，市场前景预测，投资策略等内容。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态势、市场商机动向、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市场调研分析。

官网地址：<http://baogao.chinabaogao.com/tielu/270375270375.html>

报告价格：电子版: 7200元 纸介版：7200元 电子和纸介版: 7500

订购电话: 400-007-6266 010-86223221

电子邮箱: sale@chinabaogao.com

联系人: 客服

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、报告目录及图表目录

2017 年预计通车地铁项目：施工时间结构

2017 年预计通车地铁项目：通车时间结构

由于从 2012 年后地铁新通车增长速度趋缓，地铁车辆产业链收入增速也基本保持同步：地铁弹性最大的康尼机电和华铭智能两家公司在 2015 年前的收入增长趋势基本相同（2015 年康尼机电的高铁和新能源汽车业务崛起）。而 2016 年至今中国中车的地铁车辆业务收入增速仅为约 6%，作为门配套商的康尼机电的收入增速也下降到 20%以下（华铭受益于大订单交付）。中国中车城轨业务近年收入 v.s.在手订单

康尼机电和华铭智能2016年收入增速趋势

2017 年通车高峰到来最受益的将是地铁车辆产业链和地铁站台设备这两个细分领域：如前文所述，地铁车辆的订单周期一般提前通车 1.5-2 年时间，而地铁站台设备的订单周期一般在通车前 1-1.5 年时间。目前这个时点，无论是地铁车辆厂还是地铁站台设备公司的在手订单同比均有翻倍的增长。从订单交付时点来看，车辆一般在通车前 6-10 个月开始逐步交付，站台设备则在通常在试运行期间交付，根据预测，2017 年约 78%的项目将在下半年通车，即车辆交付将从 2016 年底或 2017 年初开始逐步上台阶，在 Q2-Q3 达到高点；而 AFC 为代表的站台设备大概率将在 Q2 进入快速上升通道，在 Q3-Q4 达到高点。地铁车辆&站台设备产业链的平均增速有望达到+50%。

地铁产业链主要上市公司弹性对比表

根据近期对各城市在建城轨项目的最新统计，受益于地方政府的地铁投资冲动+PPP 等新融资模式的成熟落地，各地2016年出现了新一波的地铁建设热潮，2016 年我国城轨开工里程数可能达到 2062 公里（其中截止目前已开工里程数 1254 公里，年底前待开工里程数为 808 公里），考虑到 4 年左右的建设周期，合理估计这些项目在 2020 年之前可完工通车，加上 2014-2015 年开工的项目陆续在 2017 年以后竣工，“十三五”最后三年的年均新通车里程仍然有望保持在 1200-1300 公里的高位。其中，到

2020 年当年通车里程有望达到历史性的 2000 公里，较 2017 年再增长约 70%。

总体来看：“十三五”期间我国新增城轨里程数达到 5640 公里，到 2020 年城轨里程总数将达到 9000 公里，即使 2020 年完工里程数只有规划的 70%， “十三五”期间新增里程数也将达到 5015 公里，年均将达到 1000 公里左右，相对于 2015 年的约 470 公里翻倍，其中在 2017 年和 2020 年迎来城轨通车的高峰期。

2014-2017E 地铁开工里程统计&预测

“十三五”城轨新增通车里程 5640 公里，2017 年和 2020 年达到通车高峰期

2016 年已开工里程数 1254 公里，年底前待开工里程数为 808 公里

根据对各个城市轨道交通城轨建设项目的统计，到 2020 年我国新增城轨里程数达到 5640 公里，其中北京、上海、广州、深圳、天津这五个一线城市目前在建规模达到 1159 公里。除了北京、上海、广州、深圳这些“老牌”城市地铁外，哈尔滨、重庆、成都、武汉、长沙、南昌等城市贡献了主要增量，城市轨道交通建设已经由一线城市逐渐向二、三线城市扩展。随着机动车保有量的迅速上升、城市主干道日益拥堵，以及房价快速上涨，地铁逐渐成为二三线城市未来发展的重要一部分。其中，大多数城市集中在长三角、珠三角城市圈，以及各大区域中心城市，人口密度高、财政条件好。

“十三五”期间我国二线城市城轨新增里程数达到 4388 公里

“十三五”期间我国各城市新增里程数（公里）

对于“十三五”期间城轨（不含有轨电车）年均通车里程 1000 公里、比 2015 年翻一倍的预测，交付往新开通线路的城轨车辆也将出现显著的高峰期，加上既有线路发车密度仍在不断提升，未来几年城轨车辆产业链将确定性进入快速增长期。估算 2016-2020 年城轨车辆年均新增需求量将达到 8500 辆，较 2015 年上升 200%以上。

“十三五”期间我国城轨车辆年均需求量达到 8500 辆

中国报告网发布的《2017-2022年中国地铁市场现状专项调研及十三五未来趋势研究报告》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、市场前景、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市场调研分析。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。

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 2014-2016年城市轨道交通概述

1.1 城市轨道交通的相关简介

1.1.1 城市轨道交通的定义及分类

1.1.2 城市轨道交通的经济特点

1.1.3 城市轨道交通功能、层次与系统模式

1.2 2014-2016年世界城市轨道交通的发展

1.2.1 全球城市轨道交通的发展特点

1.2.2 发达国家及地区城市轨道交通投融资模式

1.2.3 世界城市轨道交通发展迅猛

1.2.4 全球城市轨道交通呈现三大趋势

1.3 2014-2016年中国城市轨道交通发展综述

1.4 中国城市轨道交通建设的问题与对策

1.4.1 城市轨道交通建设面临的主要问题

1.4.2 中国城市轨道交通发展中存在的不足

1.4.3 我国城市轨道交通建设面临三大怪圈

1.4.4 中国城市轨道交通产业的发展策略

1.4.5 降低城市轨道交通建设及运营成本的对策

1.4.6 进一步加快城市轨道交通发展的途径

1.4.7 发展我国城市轨道交通的建议

第二章 近年来世界地铁的建设

2.1 地铁的相关简述

2.1.1 地铁的概念与特点

2.1.2 地铁系统的构成

2.1.3 地铁的主要用途

2.1.4 地下铁路建造及供电、车辆

2.1.5 地铁与其他交通工具相比的优势

2.2 世界地铁的发展概述

2.2.1 世界地铁交通发展历程

2.2.2 世界主要国家地铁建设状况

2.2.3 欧洲城市地铁的设计特点

2.3 纽约地铁

2.3.1 纽约地铁发展概况

2.3.2 纽约地铁运营管理特点

2.3.3 纽约地铁的设施设备管理

2.3.4 票务管理

2.3.5 纽约地铁员工的教育培训与文化建设

2.4 东京地铁

2.4.1 东京地铁系统概况

2.4.2 东京地铁运营管理特点

2.4.3 东京地铁票务与设施管理特点

2.4.4 东京地铁车站出入口的特点

2.5 新加坡地铁

2.5.1 新加坡地铁建设历程

2.5.2 新加坡地铁路线

2.5.3 新加坡地铁的车站设施与服务

2.5.4 新加坡地铁的车费和车票

2.5.5 新加坡地铁的综合开发利用

2.6 世界其他城市地铁发展概览

2.6.1 伦敦地铁

2.6.2 巴黎地铁

2.6.3 布鲁塞尔地铁

2.6.4 首尔地铁

2.6.5 开罗地铁

2.6.6 印度地铁

第三章 2014-2016年中国地铁行业分析

3.1 2014-2016年地铁行业发展概况

3.1.1 我国地铁建设总体回顾

3.1.2 中国地铁建设现状概述

3.1.3 中国地铁建设发展态势

3.1.4 我国地铁高速发展下存在诸多隐忧

3.1.5 2017-2022年中国地铁行业预测分析

3.2 地铁建设的基本准则分析

3.2.1 地铁建设要坚持以人为本

- 3.2.2 地铁轨道网规划要具科学性
- 3.2.3 地铁建设要符合生态城市发展的要求
- 3.2.4 中国地铁发展要坚持四个方向
- 3.3 中国地铁管理体制与机制分析
 - 3.3.1 地铁管理体制与机制的重要性
 - 3.3.2 中国地铁管理体制的演变和创新
 - 3.3.3 不同城市管理体制的特征分析
 - 3.3.4 地铁管理体制的理论基础解析
 - 3.3.5 中国地铁管理体制的改革建议
- 3.4 中国地铁行业的安全管理分析
 - 3.4.1 地铁建设的安全管理形势严峻
 - 3.4.2 地铁安全事故成因分析
 - 3.4.3 地铁工程安全及风险防范措施
 - 3.4.4 地铁建设安全管理的建议
- 3.5 中国地铁产业的发展对策分析
 - 3.5.1 放宽地铁发展政策
 - 3.5.2 制定正确的产业政策
 - 3.5.3 完善地铁产业结构
 - 3.5.4 开发产业资源与做好地铁规划
 - 3.5.5 强化地铁工程管理
 - 3.5.6 加强产业服务及建立行业组织
 - 3.5.7 构筑地铁文化
- 第四章 新经济形势下的地铁投资建设
 - 4.1 2014-2016年全球经济发展形势解读
 - 4.1.1 2014年全球经济继续复苏
 - 4.1.2 2015年年全球经济形势分析
 - 4.1.3 2016年全球经济发展态势
 - 4.1.4 世界主要国家及地区经济前景展望
 - 4.2 中国地铁投资兴建形势分析
 - 4.2.1 中国地铁投资建设掀起高潮
 - 4.2.2 2014年我国地铁投资形势
 - 4.2.3 2015年我国地铁投资形势
 - 4.2.4 2016年年我国地铁投资形势
 - 4.2.5 “十二五”期间我国地铁投资或超万亿
 - 4.2.6 未来十年仍是城市轨道交通发展黄金期

第五章 香港地铁分析

5.1 香港地铁发展概述

5.1.1 香港地铁建设历史

5.1.2 香港地铁线路现状

5.1.3 香港地铁收费模式

5.1.4 香港地铁的特点

5.1.5 香港地铁未来发展蓝图

5.2 香港地铁积极开拓境外地铁市场

5.2.1 香港地铁投资深圳地铁建设

5.2.2 香港地铁进军北京地铁运营市场

5.2.3 香港铁路加盟沈阳地铁建设运营

5.2.4 香港地铁公司取得伦敦地铁专营权

5.3 香港地铁经营管理策略分析

5.3.1 香港地铁实行官办民营运营体制

5.3.2 香港地铁经营模式分析

5.3.3 香港地铁的经营管理战略

5.3.4 香港地铁公司实行成功的安全管理策略

5.4 香港地铁系统票价弹性分析

5.4.1 香港发展地铁系统票价弹性的意义

5.4.2 铁路发展研究模型简析

5.4.3 铁路票价弹性浅析

5.4.4 票价弹性系统个案研究分析

5.4.5 票价弹性系统相关影响分析

5.4.6 香港地铁系统票价弹性的评价

第六章 北京地铁分析

6.1 北京地铁相关概述

6.1.1 北京地铁建设历史

6.1.2 北京地铁设施

6.1.3 北京地铁车票

6.1.4 北京地铁价格体系

6.2 2013-2015年北京地铁发展现状

6.2.1 2013年北京地铁建设回顾

6.2.2 2014年北京地铁建设状况

6.2.3 2015年北京地铁建设现状

6.2.4 2016年北京地铁投建情况

- 6.2.5 “十二五”北京地铁建设规划
- 6.2.6 “十二五”北京地铁将推进节能降耗改造
- 6.2.7 “十三五”北京地铁发展分析
- 6.3 北京地铁工程建设管理分析
 - 6.3.1 北京地铁工程建设的特点
 - 6.3.2 北京地铁工程建设的基本情况
 - 6.3.3 北京地铁工程建设遇到的矛盾和困难
 - 6.3.4 北京地铁工程建设的安全风险
 - 6.3.5 搞好地铁工程建设的建议
- 6.4 北京“新地铁”的建设
 - 6.4.1 “新北京交通体系”简述
 - 6.4.2 “新地铁”的发展目标和基本特征
 - 6.4.3 “新地铁”的发展体系
 - 6.4.4 “新地铁”的技术设备
 - 6.4.5 “新地铁”的员工培养方案
- 第七章 2014-2016年上海地铁分析
 - 7.1 上海地铁的相关概述
 - 7.1.1 上海地铁建设的启动
 - 7.1.2 上海地铁路线情况
 - 7.1.3 上海地铁线路的远景规划
 - 7.1.4 上海地铁一票通
 - 7.2 2014-2016年年上海地铁发展概况
 - 7.2.1 上海地铁发展历程
 - 7.2.2 2014年上海地铁投资情况
 - 7.2.3 2015年上海地铁投资情况
 - 7.2.4 2016年上海地铁建设动态
 - 7.2.5 上海地铁建设发展规划
 - 7.3 2013-2015年上海地铁的网络化建设分析
 - 7.3.1 上海地铁网络化的主要特点
 - 7.3.2 上海地铁网络化建设的具体要求
 - 7.3.3 上海地铁网络化建设面临的问题与建议
 - 7.3.4 上海地铁网络化运营管理发展对策
 - 7.4 上海地铁的商业化前景分析
 - 7.4.1 地铁建设影响上海房地产市场格局
 - 7.4.2 上海地铁商铺投资形势兴旺

7.4.3 上海地铁沿线开发前景广阔

第八章 2014-2016年广州地铁分析

8.1 2014-2016年广州地铁建设概况

8.1.1 广州已运营地铁线路情况

8.1.2 2014年广州地铁建设回顾

8.1.3 2015年广州地铁建设状况

8.1.4 2016年广州地铁建设动向

8.2 广州地铁的新技术应用与创新

8.2.1 广州地铁二号线技术创新

8.2.2 移动闭塞技术在三号线的应用

8.2.3 线性电机在四号线的应用

8.3 广州地铁换乘站建筑设计浅析与建议

8.3.1 广州地铁基本情况

8.3.2 广州换乘车站基本情况

8.3.3 换乘站设计存在的问题

8.3.4 解决办法

8.4 广州地铁发展前景与规划

8.4.1 “十二五”广州将新建11条地铁

8.4.2 2015-2016年广州地铁发展建设规划

8.4.3 2022年广州地铁建设发展规划

第九章 2014-2016年其他城市地铁建设分析

9.1 深圳

9.1.1 深圳地铁建设总体概况

9.1.2 2014年深圳地铁建设回顾

9.1.3 2015年深圳地铁建设状况

9.1.4 2016年深圳地铁建设动态

9.1.5 未来深圳地铁建设发展规划

9.1.6 深圳地铁经营面临的困境

9.2 天津

9.3 武汉

9.4 沈阳

9.5 南京

9.6 成都

第十章 2013-2016年地铁车辆行业分析

10.1 我国早期地铁车辆的发展概况

- 10.1.1 我国早期地铁车辆的发展
- 10.1.2 我国早期地铁车辆的型号
- 10.2 2013-2016年中国地铁车辆的发展进展
 - 10.2.1 中国地铁车辆技术自主产业化实现新突破
 - 10.2.3 2013年我国地铁车辆产品创新情况
 - 10.2.4 2014年我国地铁车辆产品创新情况
 - 10.2.5 2015年我国地铁车辆产品创新动态
 - 10.2.5 2016年我国地铁车辆产品创新动态
- 10.3 2013-2016年中国地铁车辆制造商发展动态
 - 10.3.1 2013年中国南车发展状况
 - 10.3.2 2013年中国北车发展状况
 - 10.3.3 2014年中国南车发展状况
 - 10.3.4 2014年中国北车发展状况
 - 10.3.5 2015年中国南车发展动态
 - 10.3.6 2015年中国北车发展动态
 - 10.3.6 2016年中国北车发展动态
- 第十一章 2013-2016年地铁建设带动相关行业发展
 - 11.1 地铁房产
 - 11.1.1 地铁与房产的关系
 - 11.1.2 地铁对沿线房地产价值产生重大作用
 - 11.1.3 地铁影响下沿线房地产价格变动的特征
 - 11.2 地铁商业
 - 11.2.1 地铁商业的概念
 - 11.2.2 地铁的商业功能与价值
 - 11.2.3 地铁商业的主要形式以及相关项目
 - 11.2.4 地铁商业价值的主要体现
 - 11.2.5 制约地铁商业发展的主要矛盾
 - 11.2.6 地铁商业中确立定位和商业组合的策略
 - 11.2.7 地铁商铺的投资价值
 - 11.3 地铁广告
 - 11.3.1 地铁广告媒介的特点
 - 11.3.2 地铁广告受众分析
 - 11.3.3 提高地铁广告效果的对策
 - 11.3.4 我国城市地铁广告发展策略
 - 11.4 地铁建设所需相关设备及材料

- 11.4.1 地铁建设带动机电行业发展
- 11.4.2 地铁建设将促进建材行业发展
- 11.4.3 地铁建设可带动国内安防市场发展
- 11.4.4 地铁大发展有利于我国紧固件产业崛起

第十二章 2013-2016年地铁行业运营分析

- 12.1 地铁公司运营模式与效益探讨
 - 12.1.1 国内外地铁经营状况
 - 12.1.2 国内外地铁运营模式分析
 - 12.1.3 地铁经济的间接效益分析
 - 12.1.4 实现地铁经济效益的思路
- 12.2 地铁公司的盈利模式分析
 - 12.2.1 地铁建设和运营中的困境
 - 12.2.2 地铁盈利模式是关键
 - 12.2.3 确定地铁公司的盈利模式
 - 12.2.4 地铁公司的政策性盈利模式解析
- 12.3 2013-2016年地铁的造价探讨
 - 12.3.1 国内外地铁工程造价对比分析
 - 12.3.2 地铁造价构成及过高的原因
 - 12.3.3 剩余索取权对降低地铁工程造价的作用
 - 12.3.4 降低我国地铁造价的措施
- 12.4 地铁票价的影响因素及制定策略
 - 12.4.1 世界大城市地铁票价分析
 - 12.4.2 影响地铁票价的因素分析
 - 12.4.3 地铁票价制定方法与策略
 - 12.4.4 地铁票价政策制定的原则及方案评价
 - 12.4.5 我国地铁票价制定的政策建议

第十三章 地铁投融资分析

- 13.1 城市轨道交通的投融资解析
 - 13.1.1 轨道交通投融资典型模式
 - 13.1.2 我国城市轨道交通项目的投融资模式
 - 13.1.3 我国城市轨道交通融资模式存在的问题
 - 13.1.4 构建城市轨道交通产业投资基金模式
 - 13.1.5 PPP模式在城市轨道交通投融资中的运用
- 13.2 地铁投融资状况与建议分析
 - 13.2.1 国外地铁建设的融资情况

- 13.2.2 我国地铁建设的融资方法
- 13.2.3 我国政策、法规对地铁建设融资的保证
- 13.2.4 地铁投融资基本模式探讨
- 13.2.5 地铁投融资的建议
- 13.3 中国主要城市地铁投融资概况与对策
 - 13.3.1 北京地铁4号线的特许经营模式
 - 13.3.2 北京地铁建设融资情况简述
 - 13.3.3 上海地铁投融资情况与对策
 - 13.3.4 广州市地铁建设融资现状及建议
 - 13.3.5 南京地铁融资模式现状及建议
- 第十四章 近年来地铁行业重点企业财务状况
 - 14.1 香港铁路有限公司
 - 14.1.1 企业发展概况
 - 14.1.2 经营效益分析
 - 14.1.3 业务经营分析
 - 14.1.4 财务状况分析
 - 14.1.5 未来前景展望
 - 14.2 上海申通地铁股份有限公司
 - 14.2.1 企业发展概况
 - 14.2.2 经营效益分析
 - 14.2.3 业务经营分析
 - 14.2.4 财务状况分析
 - 14.2.5 未来前景展望
 - 14.3 广州市地下铁道总公司
 - 14.3.1 企业发展概况
 - 14.3.2 经营效益分析
 - 14.3.3 业务经营分析
 - 14.3.4 财务状况分析
 - 14.3.5 未来前景展望
 - 14.4 北京市地铁运营有限公司
 - 14.4.1 企业发展概况
 - 14.4.2 经营效益分析
 - 14.4.3 业务经营分析
 - 14.4.4 财务状况分析
 - 14.4.5 未来前景展望

14.5 其他地铁企业

14.5.1 天津市地下铁道总公司

14.5.2 深圳市地铁集团有限公司

14.5.3 武汉地铁集团有限公司

14.5.4 沈阳地铁有限公司

14.5.5 成都地铁有限责任公司

附录

附录一：城市轨道交通运营管理办法

附录二：上海市轨道交通管理条例

附录三：天津市轨道交通管理规定

附录四：广州市城市轨道交通管理条例

附录五：深圳市地铁运营管理暂行办法

附录六：南京市轨道交通管理办法

图表目录

图表 世界部分大城市轨道线网密度及万人拥有轨道线网长度

图表 各种交通方式能源消耗与环境污染的比较

图表 城市轨道交通技术等级表

图表 美国地铁建设情况

图表 日本地铁建设情况

图表 英国地铁建设情况

图表 详见报告正文

详细请访问：<http://baogao.chinabaogao.com/tielu/270375270375.html>