

2017-2022年中国高铁刹车片行业市场监测及投资价值分析十三五报告

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年中国高铁刹车片行业市场监测及投资价值分析十三五报告》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/lingbujian/290946290946.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

高铁刹车片是指固定在与车轮旋转的制动鼓或制动盘上的摩擦材料，其中的摩擦衬片及摩擦衬块承受外来压力，产生摩擦作用从而达到车辆减速的目的。高铁刹车片一般由钢板、粘接隔热层和摩擦块构成，钢板要经过涂装来防锈，涂装过程用SMT-4炉温跟踪仪来检测涂装过程的温度分布来保证质量。

随着我国高铁的快速发展，高铁装备的各项性能要求相应提高，尤其对制动性能提出了更加严格的要求。高速列车制动力主要有电制动力和摩擦力，而摩擦制动力是列车安全停车的最后保障。摩擦制动力依靠制动系统中的制动盘和刹车片之间的摩擦来实现，而制动系统中刹车片性能的好坏对列车制动效果有着非常大的影响。有鉴于此，目前我国高铁制动系统的刹车片主要依赖进口。

2014-2016年高铁刹车片市场规模增长情况

资料来源：公开资料整理 截止到2015年年底，我国高铁营运总里程达到1.9万公里。按照最保守的0.75辆/公里的高铁动车组保有量计算，我国拥有标准列动车组1781辆，假设300公里以上动车组和300公里以下动车组的比例各占一半。300公里以上动车组平均一个8组标准列共需要刹车闸片120-160片；200-250公里动车组则需要刹车闸片160-192片。300公里以上刹车闸片目前国产的价格大约在10000元左右；200-250公里的刹车闸片价格约为3500元左右。

2014-2016年我国高铁刹车片市场需求

资料来源：公开资料整理 2015年我国高铁刹车片行业市场规模约69.2亿元，其中200-250KM动车刹车片市场规模约13.14亿元，300KM动车刹车片市场规模约56.06亿元。近几年我国高铁刹车片行业市场规模如下图所示：

2014-2016年中国高铁刹车片行业市场规模

资料来源：公开资料整理 根据中国海关统计口径：我国没有针对高铁刹车片产品的专项统计，高铁刹车片进出口贸易纳入“铁道及电车道机车等车辆其他制动器及其零件”统计，海关代码为“86072900”。

2015年我国铁道及电车道机车等车辆其他制动器及其零件进口数量为681.29吨，进口数量同比下降39.14%；进口金额为1715.7万美元，进口金额同比下降27.59%。进口均价为25183.15美元/吨，进口均价同比增长18.98%。

2014-2016年我国铁道及电车道机车等车辆其他制动器及其零件进口分析

资料来源：公开资料整理 我国高铁刹车片的需求主要集中在列车配置和维修替换两个部分。2011年高铁刹车片新车配置数量为28170片，维修替换数量为295950片，其中300K

M动车组新车配置刹车片17120片，维修替换刹车片29590片。200KM-250KM新车配置刹车片11050片，维修替换刹车片119150片。

2014-2016刹车片需求数量

我国高铁刹车片需求高度集中，2015年高铁刹车片维修替换占据了91.62%。

2015年我国高铁刹车片需求集中度

资料来源：公开资料整理 近些年来，我国加大了对高铁的投资力度。在过去的“十二五”期间，我国铁路新线投产达到 3.05 万公里，固定资产投资完成 3.58 万亿元，为历史上投资完成和投资新线最多的五年。截止到 2015 年年底，我国高铁营业里程达到 1.9万公里，年均复合增长率达到 30%；高铁营业里程居世界第一，占世界高铁总里程的 60%以上；同时，高铁营业里程占我国铁路营业总里程的比重也从“十二五”初期的 5.63%，提升到了 2015 年年底的 15.7%。另外，“四纵四横”高铁主骨架基本建成。根据十三五高铁的规划，到 2020 年，高铁营运里程将达到 3 万公里，中长期将达到 4 万公里以上。

高铁营业里程及其占铁路营业里程比重（公里、% %）资料来源：公开资料整理 2015 年，铁路总公司坚持以改革为动力，充分发挥体制机制优势，以中西部铁路建设为重点，采取强有力措施，全力以赴推进铁路建设。

在各方面的大力支持下，全年铁路建设所需资金全部得到落实，充分发挥了铁路建设对经济发展的拉动作用。

加大与国家有关部门和地方政府的沟通协调力度，通过采取优化工作流程、交叉平行作业等措施，加快推进项目前期工作；做好已批可研项目初步设计、施工图批复、工程招标等工作，实现各环节紧密衔接，确保新开工项目有序实施，实现61个项目开工建设。均衡安排新线投产，扎实做好工程收尾、初步验收、联调联试、静动态验收、安全评估、运营准备等工作。合肥至福州、哈尔滨至齐齐哈尔、沈阳至丹东、吉林至图门至珲春、丹东至大连、成都至重庆、天津至保定、海南环岛等高铁项目建成投产，全年新线投产9000公里以上。

“一带一路”十年发展规划的确立正大幅提升中国轨交海外市场拓展的力度。中国“高铁外交”的持续攻势下，全球已有28个国家与中国洽谈引进高铁技术或合作开发。目前全球已知规划的高铁项目超过 5 万公里，年均投资超过 1 万亿。

“一带一路”路线图

资料来源：公开资料整理 中国高铁相较海外巨头具有价格最低、后发系统总成较优、运营里程最长等多方面优势。多年的建设运营已经帮助中国高铁产业链将舶来技术融会贯通。南北车合并，动车组国产化持续推进，中国已经具备高铁整车及系统输出的能力。海外需求给中国轨交打开更大的市场空间，轨交门系统等核心零部件出口需求也将打开。

1、我国高铁是世界高铁发展的后起之秀

世界高铁发展分为三个阶段。20 世纪 60 年代到 80 年代是高铁发展的初期，以日本为

首，欧洲的法国、意大利和德国相继建设高速铁路。世界上第一条商业运营速度超过 200 公里/小时的真正意义上的高铁是日本的东海岛新干线，连接东京和大阪，途经名古屋和京都，全长 515.4 公里，于 1959 年开始兴建，到 1964 年正式通车。而法国的第一条高铁线路是巴黎至里昂的 TGV 东南线，与 1976 年动工，1981 年投入运行。而德国的高铁发展较慢，德国的第一条高铁于 1987 年开工建设，1991 年正式投入运营，线路连接汉诺威和维尔茨堡。高铁发展的第二阶段为 20 世纪 80 年代末到 90 年代中期，在欧洲形成了修建高铁的热潮。在这个阶段，西班牙、比利时、荷兰、瑞典以及英国纷纷开始修建高铁。在这一期建成的高铁里程约为 1500km。而第三阶段是 20 世纪 90 年代后期至今，正在修建和规划修建高铁的国家和地区超过 20 个，地面交通有全球化的趋势。21 世纪将成为高铁发规模发展的世纪。

而中国高铁在世界上可以算后起之秀，同时也是后来者居上的典范。我国高铁的技术引进自日本、法国、德国和加拿大四个国家，博采众长。但由于我国幅员辽阔，人口众多，需要大规模远距离的运输，是最适合建设高铁的国家。2010 年以后，中国完成了全球超过 95% 以上的高铁建造，我国高铁营业里程 2014 年年底已经达到 16456 公里，占据全世界高铁运营里程的一半以上，远远甩开了高铁里程位居第二的日本，成为全球高铁里程之冠。再加之我国幅员辽阔，地形复杂，对高铁修建要求高，要面临高寒、高海拔、隧道、桥梁等一系列复杂施工技术。在克服种种困难后，我国的高铁制造团队积累了大量的兴建高铁的经验，并且可以在大量的工程营造中不断优化工序提升效率，累积标准化的桥梁和隧道设计。在墨西哥高铁招标的过程中，我国是唯一一个在时限内完成并提交标书的国家，这也说明我国在兴建高铁方面已经有了丰富的经验和大量标准化设计。

2、我国高铁优势明显

由于我国的标准化设计，使得我国高铁的兴建效率在高于竞争对手的同时，成本也可以大大低于对手。据世界银行测算，我国建设高铁的成本为 1-1.25 亿元人民币/公里，而欧洲高铁（设计时速 300 公里/小时及以上）的建设成本高达每公里 1.5-2.4 亿元人民币，加利福尼亚高铁的建设成本（不包括土地、机车车辆和建设期利息）甚至高达每公里 5200 万美元，我国高铁的成本比欧洲低 1/3-1/2。

同时，由于我国高铁里程快速增加，在高铁运营方面我国也积累了大量的经验。自 2011 年以来，我国已经有四年多高铁无重大事故，如果按照运营里程*运营时间来测算高铁的稳定安全性的话，我国高铁的安全性能也位居世界第一。

在高铁技术方面，我国也居于世界领先的地位。我国高铁发展分为三个阶段。第一阶段，我国从加拿大庞巴迪、日本川崎、德国西门子和法国阿尔斯通分别引进高铁技术并且进行本土化改造，研制出的列车分别为 CRH1、CRH2、CRH3 和 CRH5 型。

第二阶段是根据 2008 年 2 月科技部与铁道部共同签署的《中国高速列车自主创新联合行动计划》的要求，建立并完善具有自主知识产权、国际竞争力强的时速 350 公里及以上中国高速铁路技术体系。我国在现有平台和技术的基礎上，自主研发新一代高速铁路动车组，即

CRH380 系列。其中南车青岛四方机车车辆股份有限公司生产的 CRH380A 系列动车组，是该系列中自主化程度最高，传动牵引系统等关键技术都由国内企业生产的动车组，国产化率已经达到 90%。该型号动车组经过美国知识产权的评估，结果是“世界各国相关高速动车组在美国申请的专利与南车四方股份公司准备出口到美国的 CRH380A 型高速动车组相关性不大，没有发现任何可能会发生知识产权纠纷的情况。”这已经充分说明了中国高铁知识产权的自主性。而原铁道部部长刘志军也在 CRH380AL 动车组的上线仪式上，与众多来自南车青岛四方机车车辆股份有限公司的管理人员与技术人员一同乘坐新下线的动车组，将时速冲击到 486.1 公里，创造了世界高速铁路运营试验最高速度记录。而第三阶段的研发是沿着正向研发的思路进行，代表则是今年 6 月 30 日刚刚正式下线的中国标准动车组。其中大量采用了中国国家标准、行业标准以及专门为中国标准动车组制定的一批技术标准。11 月 18 日，时速 350 公里中国标准动车组，在大西客运专线跑出 385km/h 试验速度，各项技术性能表现优异。这标志着在静态、低速试验后，中国标准动车组顺利通过了高速试验关键“大考”，取得重要阶段性成果。

3、我国高铁出海 稳步推进、捷报频传

2009 年，中国正式提出高铁“走出去”战略，初步设定三大战略方向：通过俄罗斯进入欧洲的欧亚高铁；从乌鲁木齐出发，经过中亚最终到达德国的中亚线；还有从昆明出发，连接东南亚国家，一直抵到新加坡的泛亚铁路网。从我国领导人不遗余力担任高铁推销员就能看出，我国以举国之力向世界推广高铁的目标已经非常明显。而最近中国发起的亚投行，将为我国高铁出海奠定坚实的资金保障。

我国高铁出海频率加快 资料来源：公开资料整理 高铁刹车片国产化势在必行。

在“十二五”规划期间，高铁被提升为“十二五”期间战略新兴产业中的优先发展领域。2013 年末，全国铁路营业里程达到 10.3 万公里，比 2012 年增长 5.7%，其中，高铁营业里程达到 1.1 万公里。根据铁总最新数据显示，2014 年高铁运营里程已超 1.6 万公里，2015 年高铁运营里程达 1.9 万公里。高铁持续建设新线，原有线路有望继续加密，动车组存量不断增长，高铁零部件国产化迫在眉睫。2016 年，中国标准化动车组原型车有望定型，大力推进中国高铁技术的自主创新和高铁零部件国产化已势在必行。高铁刹车片是高铁至今仍难全面国产化的三大耗材之一，西门子、川崎等整车厂对消耗品不予技术转让，包括刹车闸片、车轮润滑油和受电弓三项，导致进口成本非常高。

预计未来两年高铁刹车片市场规模快速增长。

我国动车组保有量呈上升趋势，2014 年保有量已达 1404 组，2015 年达到 1883 组，预计到 2016 年我国动车组保有量还将持续增长。根据 2013 年度动车组招标情况，350KM 以上动车组占比 62.16%，按 350KM 以上动车组保有量占比 62% 进行计算，从不同动车组车型刹车片需求来看，350KM 以上动车组每列需要 160 片，250KM 每列需求量在 160-190 片之间，取平均值 175 片/标准列计算。根据高铁运行的经验数据分析，350KM 高铁刹车片的一般每年需要更换 3 次，250KM 高铁一般每年需要更换 3-4 次，按照保守估计都更换 3 次计算。即

算考虑到国产化带来的价格下降因素，预计国内高铁刹车片的总市场规模也将保持快速增长，高铁刹车片的国产化替代空间非常广阔。

中国报告网发布的《2017-2022年中国高铁刹车片行业市场监测及投资价值分析十三五报告》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 中国高铁刹车片行业发展概述

第一节 高铁刹车片行业发展情况

一、高铁刹车片定义

二、高铁刹车片行业发展历程

第二节 高铁刹车片产业链分析

一、产业链模型介绍

二、高铁刹车片产业链模型分析

第三节 中国高铁刹车片行业经济指标分析

一、赢利性

二、成长速度

三、附加值的提升空间

四、进入壁垒 / 退出机制

五、风险性

六、行业周期

七、竞争激烈程度指标

八、当前行业发展所属周期阶段的判断

第二章 高铁刹车片生产工艺及技术趋势研究

第一节 质量指标情况

第二节 国外主要生产工艺

第三节 国内主要生产方法

第四节 国内外技术对比分析

第五节 国内外最新技术进展及趋势研究

第三章 国际高铁刹车片市场运行态势分析

第一节 国际高铁刹车片市场现状分析

一、国际高铁刹车片市场供需分析

二、国际高铁刹车片价格走势分析

三、国际高铁刹车片市场运行特征分析

第二节 国际高铁刹车片主要国家及地区发展情况分析

一、美国

二、亚洲

三、欧洲

第三节 国际高铁刹车片重点企业分析

一、美国西屋制动有限公司

二、德国Becorit

第四章 2014-2016年国内高铁刹车片市场运行结构分析

第一节 国内高铁刹车片市场规模分析

一、总量规模

二、增长速度

三、市场季节变动分析

第二节 国内高铁刹车片市场供给平衡性分析

第五章 2014-2016年中国高铁刹车片行业市场现状分析

第一节 高铁刹车片市场现状分析及预测

一、2014-2016年我国高铁刹车片市场规模分析

二、2017-2022年我国高铁刹车片市场规模预测

第二节 高铁刹车片产能分析及预测

一、2014-2016年我国高铁刹车片产能分析

二、2017-2022年我国高铁刹车片产能预测

第三节 高铁刹车片产量分析及预测

一、2014-2016年我国高铁刹车片产量分析

二、2017-2022年我国高铁刹车片产量预测

第四节 高铁刹车片市场需求分析及预测

一、2014-2016年我国高铁刹车片市场需求分析

二、2017-2022年我国高铁刹车片市场需求预测

第五节 高铁刹车片价格趋势分析

一、2014-2016年我国高铁刹车片市场价格分析

二、2017-2022年我国高铁刹车片市场价格预测

第六节 高铁刹车片行业生产分析

一、产品及原材料进口、自有比例

二、国内产品及原材料生产基地分布

三、产品及原材料产业集群发展分析

四、产品及原材料产能情况分析

第七节 2014-2016年高铁刹车片行业市场供给分析

一、高铁刹车片生产规模现状

二、高铁刹车片产能规模分布

三、高铁刹车片市场价格走势

四、高铁刹车片重点厂商分布

五、高铁刹车片产供状况分析

第六章 2014-2016年国内高铁刹车片进出口贸易分析

第一节 2014-2016年国内高铁刹车片进口情况分析

第二节 2014-2016年国内高铁刹车片出口情况分析

第三节 2014-2016年国内进出口相关政策及税率研究

第四节 代表性国家和地区进出口市场分析

第五节 2017-2022年高铁刹车片进出口预测分析

第七章 2014-2016年高铁刹车片行业采购状况分析

第一节 2014-2016年高铁刹车片成本分析

一、原材料成本走势分析

二、劳动力供需及价格分析

三、其他方面成本走势分析

第二节 上游原材料价格与供给分析

一、主要原材料情况

二、主要原材料价格与供给分析

三、2017-2022年主要原材料市场变化趋势预测

第三节 高铁刹车片产业链的分析

一、行业集中度

- 二、主要环节的增值空间
- 三、行业进入壁垒和驱动因素
- 四、上下游行业影响及趋势分析

第八章 2014-2016年中国高铁刹车片市场竞争格局分析

第一节 行业竞争结构分析

- 一、现有企业间竞争
- 二、潜在进入者分析
- 三、替代品威胁分析
- 四、供应商议价能力
- 五、客户议价能力

第二节 行业集中度分析

- 一、市场集中度分析
- 二、企业集中度分析
- 三、区域集中度分析

第三节 行业国际竞争力比较

- 一、生产要素
- 二、需求条件
- 三、支援与相关产业
- 四、企业的战略、结构和竞争对手
- 五、政府的作用

第四节 高铁刹车片竞争力优势分析

- 一、整体产品竞争力评价
- 二、产品竞争力评价结果分析
- 三、竞争优势评价及构建建议

第五节 高铁刹车片行业竞争格局分析

- 一、高铁刹车片行业竞争分析
- 二、国内外高铁刹车片竞争分析
- 三、中国高铁刹车片市场竞争分析
- 四、中国高铁刹车片市场集中度分析
- 五、中国高铁刹车片竞争对手市场份额
- 六、中国高铁刹车片主要品牌企业梯队分布

第九章 高铁刹车片国内拟在建项目分析及竞争对手动向

第一节 国内主要竞争对手动向

第二节 国内拟在建项目分析

第十章 中国高铁刹车片重点企业竞争力分析

第一节 博云新材

- 一、企业概况
- 二、主营产品概况
- 三、公司运营情况
- 四、公司优劣势分析

第二节 博深工具

- 一、企业概况
- 二、主营产品概况
- 三、公司运营情况
- 四、公司优劣势分析

第三节 广州铁路洪江市高速列车摩擦材料制造有限公司

- 一、企业概况
- 二、主营产品概况
- 三、公司运营情况
- 四、公司优劣势分析

第四节 北京西屋华夏技术有限公司

- 一、企业概况
- 二、主营产品概况
- 三、公司运营情况
- 四、公司优劣势分析

第五节 山东金麒麟集团

- 一、企业概况
- 二、主营产品概况
- 三、公司运营情况
- 四、公司优劣势分析

第十一章 高铁刹车片地区销售情况及竞争力深度研究

第一节 中国高铁刹车片各地区对比销售分析

第二节 高铁刹车片“东北地区”销售分析

- 一、2014-2016年东北地区销售规模
- 二、东北地区“规格”销售分析
- 三、2017-2022年东北地区“规格”销售规模分析

第三节 高铁刹车片“华北地区”销售分析

- 一、2014-2016年华北地区销售规模
- 二、华北地区“规格”销售分析
- 三、2017-2022年华北地区“规格”销售规模分析

第四节 高铁刹车片“华东地区”销售分析

- 一、2014-2016年华东地区销售规模
- 二、华东地区“规格”销售分析
- 三、2017-2022年华东地区“规格”销售规模分析

第五节 高铁刹车片“华南地区”销售分析

- 一、2014-2016年华南地区销售规模
- 二、华南地区“规格”销售分析
- 三、2017-2022年华南地区“规格”销售规模分析

第十二章 高铁刹车片下游应用行业发展分析

第一节 下游应用行业发展状况

第二节 下游应用行业市场集中度

第三节 下游应用行业发展趋势

第十三章 2017-2022年高铁刹车片行业前景展望

第一节 行业发展环境预测

- 一、全球主要经济指标预测
- 二、主要宏观政策趋势及其影响分析
- 三、消费、投资及外贸形势展望
- 四、国家政策

第二节 2017-2022年行业供求形势展望

- 一、上游原料供应预测及市场情况
- 二、2017-2022年高铁刹车片下游需求行业发展展望
- 三、2017-2022年高铁刹车片行业产能预测
- 四、进出口形势展望

第三节 高铁刹车片市场前景分析

- 一、高铁刹车片市场容量分析
- 二、高铁刹车片行业利好利空政策
- 三、高铁刹车片行业发展前景分析

第四节 对高铁刹车片未来发展预测分析

- 一、中国高铁刹车片发展方向分析

二、2017-2022年中国高铁刹车片行业发展规模

三、2017-2022年中国高铁刹车片行业发展趋势预测

第五节 2017-2022年高铁刹车片行业供需预测

一、2017-2022年高铁刹车片行业供给预测

二、2017-2022年高铁刹车片行业需求预测

第六节 影响企业生产与经营的关键趋势

一、市场整合成长趋势

二、需求变化趋势及新的商业机遇预测

三、企业区域市场拓展的趋势

四、科研开发趋势及替代技术进展

五、影响企业销售与服务方式的关键趋势

六、中国高铁刹车片行业SWOT分析

第七节 行业市场格局与经济效益展望

一、市场格局展望

二、经济效益预测

第八节 总体行业“十三五”整体规划及预测

一、2017-2022年高铁刹车片行业国际展望

二、2017-2022年国内高铁刹车片行业发展展望

第十四章 2017-2022年高铁刹车片行业投资机会与风险分析

第一节 投资环境的分析与对策

第二节 投资机遇分析

第三节 投资风险分析

一、政策风险

二、经营风险

三、技术风险

四、进入退出风险

第四节 投资策略与建议

一、企业资本结构选择

二、企业战略选择

三、投资区域选择

四、专家投资建议

第十五章 2017-2022年高铁刹车片行业盈利模式与投资策略分析

第一节 2017-2022年国外高铁刹车片行业投资现状及经营模式分析

一、境外高铁刹车片行业成长情况调查

二、经营模式借鉴

三、在华投资新趋势动向

第二节 2017-2022年我国高铁刹车片行业商业模式探讨

第三节 2017-2022年我国高铁刹车片行业投资国际化发展战略分析

一、战略优势分析

二、战略机遇分析

三、战略规划目标

四、战略措施分析

第四节 2017-2022年我国高铁刹车片行业投资策略分析

第五节 2017-2022年最优投资路径设计

一、投资对象

二、投资模式

三、预期财务状况分析

四、风险资本退出方式

第十六章 “十三五”期间我国经济将面临的问题及对策

第一节 “十三五”期间影响投资因素分析

一、财政预算内资金对全社会融资贡献率的分析

二、信贷资金变动对投资来源变动的贡献率分析

三、外商投资因素对未来投资来源的贡献率分析

四、自筹投资增长对投资来源的贡献率分析

第二节 “十三五”期间我国经济稳定发展面临的问题

一、经济结构失衡

二、产业结构面临的问题

三、资本泡沫过度膨胀

四、收入差距进一步扩大

五、通货膨胀风险加剧

六、生态环境总体恶化趋势未改

第三节 “十三五”期间我国经济形势面临的问题

一、世界政治、经济格局的新变化

二、国际竞争更加激烈

三、投资的作用将下降

四、第三产业对经济增长的作用显著增加

五、迫切需要解决深层次体制机制问题

六、劳动力的供给态势将发生转折

第十七章 高铁刹车片企业制定“十三五”发展战略研究分析

第一节 “十三五”发展战略规划的背景意义

- 一、企业转型升级的需要
- 二、企业强做大做的需要
- 三、企业可持续发展需要

第二节 “十三五”发展战略规划的制定原则

- 一、科学性
- 二、实践性
- 三、前瞻性
- 四、创新性
- 五、全面性
- 六、动态性

第三节 “十三五”发展战略规划的制定依据

- 一、国家产业政策
- 二、行业发展规律
- 三、企业资源与能力
- 四、可预期的战略定位

第十八章 2017-2022年高铁刹车片行业项目投资与融资建议

第一节 中国生产、营销企业投资运作模式分析

第二节 外销与内销优势分析

第三节 2017-2022年全国投资规模预测

第四节 2017-2022年高铁刹车片行业投资收益预测

第五节 2017-2022年高铁刹车片项目投资建议

第六节 2017-2022年高铁刹车片项目融资建议

图表目录：

图表：国内生产总值同比增长速度

图表：全国粮食产量及其增速

图表：规模以上工业增加值增速（月度同比）（%）

图表：社会消费品零售总额增速（月度同比）（%）

图表：进出口总额（亿美元）

图表：广义货币（M2）增长速度（%）

图表：居民消费价格同比上涨情况

图表：工业生产者出厂价格同比上涨情况（%）

图表：城镇居民人均可支配收入实际增长速度（%）

图表：农村居民人均收入实际增长速度

图表：人口及其自然增长率变化情况

图表：2015年固定资产投资（不含农户）同比增速（%）

图表：2015年房地产开发投资同比增速（%）

图表：2015-2020年中国GDP增长预测

图表：国内外知名机构对2015-2020年中国GDP增速预测

图表：高铁刹车片行业产业链

图表：2014-2016年我国高铁刹车片行业企业数量增长趋势图

图表：2014-2016年我国高铁刹车片行业亏损企业数量增长趋势图

图表：2014-2016年我国高铁刹车片行业从业人数增长趋势图

图表：2014-2016年我国高铁刹车片行业资产规模增长趋势图

图表：2014-2016年我国高铁刹车片行业产成品增长趋势图

图表：2014-2016年我国高铁刹车片行业工业销售产值增长趋势图

图表：2014-2016年我国高铁刹车片行业销售成本增长趋势图

图表：2014-2016年我国高铁刹车片行业费用使用统计图

图表：2014-2016年我国高铁刹车片行业主要盈利指标统计图

图表：2014-2016年我国高铁刹车片行业主要盈利指标增长趋势图

（GYzjy）

图表详见正文

特别说明：中国报告网所发行报告书中的信息和数据部分会随时间变化补充更新，报告发行年份对报告质量不会有任何影响，请放心查阅。

详细请访问：<http://baogao.chinabaogao.com/lingbujian/290946290946.html>