

2016-2022年中国铁路建设行业市场运行态势及投资战略研究报告

报告大纲

一、报告简介

华经情报网发布的《2016-2022年中国铁路建设行业市场运行态势及投资战略研究报告》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：<https://www.huaon.com/detail/286059.html>

报告价格：电子版: 9000元 纸介版：9000元 电子和纸介版: 9200元

订购电话: 400-700-0142 010-80392465

电子邮箱: kf@huaon.com

联系人: 刘老师

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

“十二五”期间铁路投资不断超预期，年均达7046 亿元， 2015 年达8238 亿元。《国家铁路“十二五”发展规划》提出：到2015 年全国铁路营业里程达12.1 万公里，其中西部地区铁路5 万公里左右，复线率和电化率分别达到50%和60%左右。2011~2015年分别完成了5906.59 亿、6339.67 亿、6657.45 亿、8088 亿和8238 亿，5 年复合增速为6.88%。“十二五”期间全国铁路固定资产投资总额原规划2.8 万亿，2013 年上调到3.3 万亿，最后实际完成投资总额达到3.52 万亿，远超前规划，“十二五”期间屡超预期。

“十二五”期间全国铁路固定资产投资情况（单位：万亿）

时间

“十二五”规划投资额

实际投资额

累计投资额

2011

2.8

0.59

0.59

2012

3

0.63

1.22

2013

3.3

0.67

1.89

2014

3.3

0.81

2.7

2015

3.3

0.82

3.52

2015年铁路基本建设投资占比83%，“十二五”期间复合增速为8.23%。铁路固定资产投资包含机车车辆购置、既有线改造和新建铁路三部分，其中铁路基本建设占比于“十二五”期间占比稳定在80%左右。

2005-2015年中国铁路固定资产投资及增速

2005-2015年中国铁路基本建设投资占比

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 相关定义及概述

1.1 城市轨道交通的定义与分类

1.1.1 城市轨道交通的定义

1.1.2 城市轨道交通的分类

1.1.3 城市轨道交通的优劣势

1.1.4 轨道交通在城市公交体系中的地位及作用

1.2 铁路的相关概念解析

1.2.1 铁路的定义

1.2.2 铁路线路的概念与等级

1.2.3 铁路客运专线

1.2.4 铁路货运服务概述

1.3 铁路的分类

1.3.1 国家铁路

1.3.2 地方铁路

1.3.3 合资铁路

1.3.4 专用铁路

1.3.5 铁路专用线

1.4 铁路与经济的关系

1.4.1 轨道交通带动经济新增长

1.4.2 铁路对经济社会发展的重要作用

1.4.3 铁路建设对拉动内需具有实质效果

1.5 发展铁路的重要意义

1.5.1 铁路在全国综合运输网络中起着担纲作用

1.5.2 铁路在主要运输通道中的作用

1.5.3 铁路在提高交通运输可持续发展方面的作用

1.5.4 铁路在提高产品竞争力方面的作用

第二章 2015年国内外轨道交通的发展现状分析

2.1 世界轨道交通的发展概况

2.1.1 世界城市轨道交通发展的历史阶段分析

2.1.2 全球城市轨道交通发展的特点

2.1.3 世界城市轨道交通建设简述

2.1.4 世界城市轨道交通发展形势

2.1.5 全球城市轨道交通呈现三大发展趋势

2.2 中国城市轨道交通的发展现状

2.2.1 中国城市轨道交通增速跃居世界首位

2.2.2 中国发展城市轨道交通的必要性分析

2.2.3 2011年国内城市轨道交通建设现况

2.2.4 中国城市轨道交通建设高潮来临

2.2.5 我国城市轨道交通投融资现状

2.3 城际轨道交通的发展

2.3.1 区域城际轨道交通的定位及特点

2.3.2 我国区域城际轨道交通规划现状

2.3.3 城际轨道交通项目建设现况

2.3.4 城际轨道交通规划及实施中存在的问题

2.3.5 发展区域城际轨道交通的对策建议

2.4 城际轨道交通客流预测

2.4.1 城际轨道交通及客流需求特点

2.4.2 客流预测的基本思路

2.4.3 城际间客运需求预测

2.4.4 城际间客流预测的方法

2.5 城市轨道交通面临的问题分析

2.5.1 城市轨道交通的问题及原因

2.5.2 轨道交通建设运营亟待解决的问题

2.5.3 轨道交通系统安全保障面临的挑战

2.5.4 城市轨道交通安全隐患须重视

2.5.5 中国城市轨道交通发展的掣肘

2.6 发展城市轨道交通的对策

2.6.1 城市轨道交通建设的风险防范与控制

2.6.2 中国城市轨道交通的运营方案

2.6.3 中国城市轨道交通发展的途径和应对措施

2.6.4 城市轨道交通设备国产化政策

2.6.5 城市轨道交通发展的政策建议

2.6.6 发展我国城市轨道交通的战略措施

第三章 2015年中国铁路行业运行环境分析

3.1 2015年中国宏观经济环境分析

3.1.1 国民经济运行情况GDP(季度更新)

2008-2015年全国GDP及同比增速

3.1.2 消费价格指数CPI、PPI（按月度更新）

3.1.3 全国居民收入情况（季度更新）

3.1.4 恩格尔系数（年度更新）

3.1.5 工业发展形势（季度更新）

3.1.6 固定资产投资情况（季度更新）

3.1.7 中国汇率调整（人民币升值）

3.1.8 对外贸易&进出口

3.2 2015年中国铁路行业政策环境分析

3.2.1 合资铁路管理办法（试行）

3.2.2 铁路环境保护规定

3.2.3 铁路建设工程招标投标实施办法

3.2.4 铁路建设工程监理招标投标实施细则

3.2.5 铁路建设管理办法

3.2.6 铁路建设基金管理办法

3.2.7 铁路运输管理信息系统认定办法

3.2.8 外商投资铁路货物运输业审批与管理暂行办法

3.2.9 加强铁路运输设备大修计划管理的规定

3.2.10 铁路运输安全保护条例

3.3 2015年中国铁路行业社会环境分析

3.3.1 人口环境分析

3.3.2 教育环境分析

3.3.3 文化环境分析

3.3.4 生态环境分析

3.3.5 中国城镇化率

3.3.6 居民的各种消费观念和习惯

3.4 2015年中国铁路行业技术环境分析

第四章 2015年世界级主要国家铁路的发展概况

4.1 世界铁路发展综述

4.1.1 世界铁路的发展历程回顾

4.1.2 世界铁路网的建设概况

4.1.3 世界铁路系统运营的典型模式解析

4.1.4 2015年世界铁路投资规模预测

4.2 美国

4.2.1 美国是铁路最多的国家

4.2.2 美国铁路业管制的产生与发展

4.2.3 美国政府对铁路的管制政策

4.2.4 美国铁路的运输组织

4.2.5 美国政府的铁路投资政策

4.2.6 2010年美国新一届政府出台高铁投资方案

4.2.7 2015年12月美国设20亿美元高铁建设专项基金

4.3 英国

4.3.1 近年英国铁路的基本情况

4.3.2 英国铁路扩张将带来票价飙升

4.3.3 英国铁路路线亟需进一步扩张

4.3.4 英国铁路国有化面临的困惑

4.3.5 英国铁路系统拟进行大规模电动化改革

4.4 德国

4.4.1 德国铁路路网状况浅析

4.4.2 德国铁路客运策略解析

4.4.3 2011年德国铁路运输发展情况

4.4.4 德国铁路安全保障体系趋于完善

4.5 俄罗斯

4.5.1 俄罗斯铁路网的构建

4.5.2 物流机制成为俄罗斯铁路运营的掣肘

4.5.3 俄罗斯拟提高铁路运力促中俄贸易发展

4.5.4 俄罗斯铁路改革方案与举措

4.5.5 俄罗斯进行铁路改革打通欧亚运输通道

4.6 其它国家

4.6.1 印度

4.6.2 法国

4.6.3 韩国

4.6.4 泰国

4.6.5 越南

4.6.6 巴基斯坦

第五章 2015年中国铁路的发展现状分析

5.1 中国铁路产业发展概述

5.1.1 中国铁路建设的历程回顾

5.1.2 中国铁路产业发展的特征透析

5.1.3 中国铁路行业实现跨越式进步

5.1.4 第六次大提速扩容中国铁路生存空间

5.2 2007-2015年3季度中国铁路建设发展现状

5.2.1 2007年中国铁路行业建设概况

5.2.2 2008年中国铁路建设综述

5.2.3 2010年铁路行业建设简况

5.2.4 2011年铁路行业发展概况

5.2.5 2015年3季度铁路行业建设动态

5.3 中国铁路市场开放的途径分析

5.3.1 中国铁路市场开放现状

5.3.2 中国铁路市场开放的确立条件

5.3.3 铁路市场开放的途径与方式

5.3.4 引入战略投资者

5.4 部分省市铁路建设的发展动态

5.4.1 上海

5.4.2 湖北

5.4.3 湖南

5.4.4 广东

5.4.5 四川

5.4.6 江苏

5.4.7 山东

5.5 中国合资铁路建设概况

5.5.1 合资铁路已成为中国铁路发展的主流

5.5.2 铁道部大力推进合资铁路发展

5.5.3 我国合资铁路建设取得的有益经验

5.5.4 促进合资铁路健康发展的十大原则

5.5.5 我国合资铁路发展壮大的战略措施

5.6 铁路建设与城市规划的协调

5.6.1 铁路与城市的相互关系

5.6.2 铁路建设适应城市发展的途径

5.6.3 国有铁路参与城市轨道交通的重要性及模式

5.6.4 以武汉为例分析铁路参与城市交通规划的必要性

5.7 中国铁路行业发展存在的主要问题

5.7.1 铁路建设资金缺口的因素分析

5.7.2 铁路企业规范化发展的阻碍

5.7.3 民营资本进入铁路建设的问题

5.7.4 铁路建设投资需要多元化

5.8 中国铁路建设的对策与建议

5.8.1 解决铁路“瓶颈”制约的途径分析

5.8.2 铁路民营化需配套改革措施

5.8.3 对铁路建设项目投资控制的建议

5.8.4 地方政府参与铁路建设的启示

5.8.5 铁路基本建设发展的对策

第六章 2015年中国重点铁路建设项目分析

6.1 京九铁路

6.1.1 京九铁路概况

6.1.2 京九铁路成功应用先进的技术

6.1.3 京九铁路的立交设计

6.1.4 京九铁路对沿线地区社会经济发展的影响

6.1.5 京九铁路经济交通效应得到有效发挥

6.2 青藏铁路

6.2.1 青藏铁路是世界上海拔最高的铁路

6.2.2 修建青藏铁路具有多重积极意义

6.2.3 青藏铁路攻克技术难题

6.2.4 青藏铁路成为西藏经济发展助推器

6.2.5 青藏铁路助西藏旅游业景气升温

6.3 京沪高铁

6.3.1 2008年4月京沪高速铁路全线开工

6.3.2 2011年11月京沪高铁完成全线铺轨

6.3.3 2015年6月30日京沪高铁正式开通运营

6.3.4 京沪高铁建设带来的相关机会

6.3.5 京沪高铁将激活沿线城市群经济发展

6.4 武广客运专线

6.4.1 武广客运专线简介

6.4.2 武广客运专线的建设背景

6.4.3 武广客运专线创造多项新纪录

6.4.4 武广客运专线工程施工历程

6.4.5 武广客运专线的经济意义透析

6.5 其它重点铁路项目

6.5.1 成昆铁路

6.5.2 兰新铁路

6.5.3 焦柳铁路

6.5.4 沪汉蓉高速铁路

6.5.5 宝成铁路

6.5.6 秦沈客运专线

第七章 2015年中国铁路运输概况

7.1 铁路运输发展分析

7.1.1 中国大力发展铁路运输以缩减贫富差距

7.1.2 2011年我国铁路运输效率跃居世界第一

7.1.3 2012年我国铁路运输取得丰硕成果

7.1.4 2013年我国铁路运输传历史最好成绩

7.1.5 2015年1-12月我国铁路运输运行概况

7.2 2011-2015年12月铁路运输主要指标分析

7.2.1 2011年铁路运输业主要指标完成情况

7.2.2 2012年铁路运输业主要指标完成情况

7.2.3 2013年铁路运输业主要指标完成情况

7.2.4 2015年1-12月铁路运输业主要指标完成情况

7.3 铁路客运

7.3.1 铁路客运产品分析

- 7.3.2 铁路旅客运输目标市场分析
- 7.3.3 中国铁路客运专线基本管理模式简析
- 7.3.4 中国铁路客运专线投资效益解析
- 7.3.5 中国城际客运铁路运输组织研究
- 7.3.6 中国铁路客运市场发展战略
- 7.4 铁路货运
 - 7.4.1 铁路货运的种类
 - 7.4.2 铁路货运面临的新形势
 - 7.4.3 铁路货运市场份额下降的原因分析
 - 7.4.4 新体制下铁路货运适应市场形势战略
 - 7.4.5 完善中国铁路货运价格体系的思考
 - 7.4.6 铁路货运营销策略分析
- 7.5 中国铁路网的集装箱运输
 - 7.5.1 集装箱班列编组计划中箱流量的因素
 - 7.5.2 路网集装箱流的组织
 - 7.5.3 路网集装箱流量的分析计算
 - 7.5.4 集装箱剩余流量的组织
 - 7.5.5 加快中国铁路集装箱运输发展的策略
 - 7.5.6 中国铁路集装箱运输步入加速期
- 7.6 铁路运输竞争的具体形式
 - 7.6.1 铁路运输业的SWOT
 - 7.6.2 直接竞争与间接竞争
 - 7.6.3 铁路运输方式内的竞争形式
 - 7.6.4 国外铁路的内部竞争
 - 7.6.5 中国铁路内部竞争的现状
- 7.7 铁路运输企业的发展
 - 7.7.1 中国铁路运输企业加强成本控制分析
 - 7.7.2 企业应加强铁路运输分析
 - 7.7.3 铁路运输企业应完善货运收入分配办法
 - 7.7.4 物流大环境下铁路运输企业的超优势竞争战略
 - 7.7.5 铁路运输企业主辅分离理论问题及相关模型分析
 - 7.7.6 国内铁路运输企业集团化经营构想
- 7.8 中国铁路运输代理业发展
 - 7.8.1 铁路运输代理业发展的成因
 - 7.8.2 铁路运输代理业的优势

7.8.3 铁路运输代理业存在的缺陷

7.8.4 铁路运输代理业发展策略

7.9 中国铁路运输存在的问题

7.9.1 我国铁路交通运输行业存在的弊病

7.9.2 中国铁路运输业政府职能存在的问题

7.9.3 从煤炭运输角度分析铁路运输发展的不足

7.9.4 铁路冷藏运输面临的难题

7.9.5 铁路运输支出存在的突出问题

7.10 促进中国铁路运输的发展对策

7.10.1 铁路交通运输行业的综合发展战略

7.10.2 中国铁路运输SWOT发展战略

7.10.3 中国铁路冷藏运输的建议

7.10.4 中国铁路运输发展战略的成本动因

7.10.5 铁路局运输调度管理方向的思考与实践

7.10.6 应建立铁路公益性运输的新提供机制

7.10.7 铁路运输服务的营销策略

第八章 2015年中国铁路客运量和货运量的预测模型分析

8.1 铁路旅客运输盈利核算程序

8.1.1 旅客列车贡献毛益

8.1.2 客运段贡献毛益

8.1.3 铁路局旅客运输贡献毛益

8.2 影响铁路客流的因素及发展思路

8.2.1 影响客运量的因素

8.2.2 铁路客流相对下降的原因

8.2.3 加强铁路客运工作的思路

8.3 铁路客货运量预测方法研究

8.3.1 运量预测方法应用现状分析

8.3.2 正确运用铁路客货运量预测方法

8.3.3 铁路物流园区货运量预测及预测方法

8.4 高速铁路客运量预测方法探析

8.4.1 常用的预测方法介绍

8.4.2 常用预测方法评述

8.4.3 推荐的预测方法

8.5 铁路客运路风管理的思考

- 8.5.1 客运路风定位不清晰
- 8.5.2 运需矛盾突出
- 8.5.3 企业缺乏遏制路风的内在动因
- 8.5.4 客票价格管制问题
- 8.5.5 用工制度滞后
- 8.5.6 管理制度不完善
- 8.5.7 建立路风管理的长效机制
- 8.6 建立铁路货运量季节性预测模型分析
 - 8.6.1 建立预测模型
 - 8.6.2 应用实例
 - 8.6.3 误差分析
 - 8.6.4 结论
- 8.7 铁路货运事故处理质量满意评价体系
 - 8.7.1 评价指标体系的建立
 - 8.7.2 评价方法
 - 8.7.3 结论

第九章 2015年中国西部铁路建设分析

- 9.1 中国西部铁路的发展现状
 - 9.1.1 西部大开发中的铁路建设措施
 - 9.1.2 2010年西部地区铁路建设全盘启动
 - 9.1.3 西部铁路出海通道正在稳步推进
 - 9.1.4 铁路建设对我国西部经济腾飞具有重大作用
- 9.2 新疆铁路的发展与建设
 - 9.2.1 新疆铁路发展进入了崭新时期
 - 9.2.2 2011年新疆铁路建设全面加速
 - 9.2.3 铁路建设推动新疆经济繁荣发展
 - 9.2.4 影响新疆铁路运输发展的因素
 - 9.2.5 新疆铁路的发展对策和建议
- 9.3 渝怀铁路的建设
 - 9.3.1 渝怀铁路的修建意义
 - 9.3.2 渝怀铁路的主要技术标准
 - 9.3.3 渝怀铁路的工程地质条件
 - 9.3.4 渝怀铁路二线项目进展情况
- 9.4 中国西部铁路建设的投融资

- 9.4.1 西部拟建铁路的观念与效益分析
- 9.4.2 中国西部铁路建设投融资的对策
- 9.4.3 西部普通铁路和边疆铁路的投融资政策
- 9.5 加快中国西部铁路发展的对策与规划
 - 9.5.1 加快西部地区铁路建设的政策建议
 - 9.5.2 中国西部铁路发展的对策建议
 - 9.5.3 西部大开发与铁路运输需求分析
 - 9.5.4 西部铁路发展总体规划
 - 9.5.5 开建川藏铁路的发展设想

第十章 2015年中国高速铁路市场分析

- 10.1 高速铁路的相关概述
 - 10.1.1 高速铁路的定义
 - 10.1.2 高速铁路的发展史
 - 10.1.3 高速铁路的技术经济优势
 - 10.1.4 铁路高速化的技术基础分析
- 10.2 世界高速铁路的发展
 - 10.2.1 世界高速铁路的兴起与趋势
 - 10.2.2 日本高速铁路
 - 10.2.3 英国高速铁路
 - 10.2.4 法国高速铁路
 - 10.2.5 韩国的高速铁路
- 10.3 国外高速铁路建设与运营组织模式
 - 10.3.1 两种基本模式简介
 - 10.3.2 “建运合一”模式
 - 10.3.3 “建运分离”模式
 - 10.3.4 “建运分离”模式的两种类型
- 10.4 中国高速铁路的发展现状
 - 10.4.1 中国需要建设高速铁路
 - 10.4.2 高速铁路是中国铁路走向复兴的新方向
 - 10.4.3 2011年中国高速铁路建设现状
 - 10.4.4 我国高速铁路电气化关键技术打破国际垄断
 - 10.4.5 高速铁路加快我国中部地区经济发展
 - 10.4.6 2015年中国高速铁路发展蓝图分析
- 10.5 高速铁路客运专线分析

- 10.5.1 世界高速铁路客运专线的建设条件概述
- 10.5.2 发展中国高速铁路客运专线的重要性
- 10.5.3 中国建设高速铁路客运专线面临的风险分析
- 10.5.4 2011年国内铁路客运专线开通运营情况
- 10.5.5 中国高速铁路客运专线的发展趋势
- 10.6 中国高速铁路项目建设动态
 - 10.6.1 哈大客运专线
 - 10.6.2 津秦客运专线
 - 10.6.3 宁杭客运专线
 - 10.6.4 杭甬客运专线
 - 10.6.5 合蚌客运专线
 - 10.6.6 沪杭客运专线
- 10.7 中国高速铁路运营管理的模式探析
 - 10.7.1 两种基本管理模式
 - 10.7.2 两种管理模式的比较
 - 10.7.3 中国高铁运营模式的选择
- 10.8 高速铁路事故的预防措施
 - 10.8.1 背景
 - 10.8.2 速度控制系统
 - 10.8.3 轨道故障预防系统
 - 10.8.4 自然灾害事故预防系统

第十一章 2015年中国铁路的改革分析

- 11.1 国外的铁路改革及启示
 - 11.1.1 国际背景下的铁路改革
 - 11.1.2 外国铁路改革的经验与启示
 - 11.1.3 俄罗斯铁路垄断体制改革及经验借鉴
 - 11.1.4 英国铁路改革的成效及问题
 - 11.1.5 法国地方铁路的改革及启示
 - 11.1.6 日本铁路改革与启示
- 11.2 中国铁路改革概况
 - 11.2.1 我国铁路改革克服难题取得阶段性进展
 - 11.2.2 近30年中国铁路改革的特征综述
 - 11.2.3 中国铁路产业改革的思路解析
 - 11.2.4 中国铁路投融资体制改革成效突出

11.2.5 2010年我国铁路司法转制改革拉开序幕

11.3 铁路的改革与重组路径探索

11.3.1 铁路改革与重组的目标和任务

11.3.2 铁路运营模式的评比及选择

11.3.3 铁路改革与重组的步骤

11.4 铁路工程项目管理改革

11.4.1 铁路工程项目管理现状及改革的必要性

11.4.2 国际工程项目管理模式简介

11.4.3 铁路工程项目管理的改革建议

11.5 中国铁路改革的难题与对策

11.5.1 利益分配制约中国铁路改革进程

11.5.2 铁路司法改革面临的困境

11.5.3 我国铁路改革的缺失与前景探索

11.5.4 打破运输线路的垄断是铁路改革的关键

11.5.5 民营资本参与铁路行业改革的对策

11.5.6 铁路运价也需改革

第十二章 2015年中国铁路信息化分析

12.1 铁路信息化与电子商务

12.1.1 铁路信息化的背景

12.1.2 铁路信息化的意义

12.1.3 铁路信息化系统的功能及构成

12.1.4 铁路的电子商务

12.2 铁路信息化的发展概述

12.2.1 国外铁路信息化系统的应用

12.2.2 中国铁路信息化建设成就分析

12.2.3 中国铁路系统信息化的起步

12.2.4 IT自动管理逐渐渗入我国铁路系统

12.2.5 铁路基建加码带动信息化发展

12.3 高速铁路信息化数字化系统的发展

12.3.1 系统简介

12.3.2 系统发展的政策背景

12.3.3 市场建设规模分析及预测

12.3.4 重点企业发展现状

12.4 铁路运输信息化

- 12.4.1 铁路运输信息化的意义
- 12.4.2 铁路运输信息化的内容与实质
- 12.4.3 铁路信息化工程的实施
- 12.4.4 大力推进铁路运输信息化的措施
- 12.5 铁路智能运输系统分析
 - 12.5.1 铁路智能运输系统的定义
 - 12.5.2 铁路智能运输系统的特点
 - 12.5.3 铁路智能运输系统的发展回顾
 - 12.5.4 铁路智能运输系统的层次
 - 12.5.5 中国的铁路智能运输系统的发展目标
- 12.6 中国铁路客票发售和预定系统
 - 12.6.1 中国铁路客票发售和预订系统的特性
 - 12.6.2 中国铁路客票发售和预订系统的目标
 - 12.6.3 中国铁路客票发售和预订系统的总体结构
 - 12.6.4 铁路客票发售和预订系统升级版运行效果良好
- 12.7 铁路物流的电子商务策略与应用系统
 - 12.7.1 RCEC的供应链
 - 12.7.2 RCEC的电子商务策略
 - 12.7.3 RCEC的总体结构与系统功能
- 12.8 中国铁路信息化面临的挑战与对策
 - 12.8.1 铁路信息化发展经受考验
 - 12.8.2 铁路信息化建设存在的突出问题
 - 12.8.3 中国铁路实现电子商务的重要问题
 - 12.8.4 铁路信息化发展的四项建议
 - 12.8.5 铁路信息化建设需要不断创新
 - 12.8.6 应做好TMIS和DMIS系统的结合
- 12.9 中国铁路信息化建设的前景
 - 12.9.1 铁路信息化规划原则与目标
 - 12.9.2 铁路信息化规划的主要内容及保障机制
 - 12.9.3 21世纪中国铁路信息化建设面临大好时机

第十三章 2015年中国铁路与物流产业相关分析

- 13.1 铁路与物流业的相关概述
 - 13.1.1 现代物流与铁路运输的区别
 - 13.1.2 铁路物流的特点

- 13.1.3 铁路物流的运作模式
- 13.1.4 铁路发展现代物流业的现实意义
- 13.1.5 铁路与物流产业的距离
- 13.2 中国铁路物流的发展概况
 - 13.2.1 中国铁路物流的发展回顾
 - 13.2.2 中国铁路物流现状及发展优势
 - 13.2.3 铁路向现代物流拓展已见成效
 - 13.2.4 中国铁路运输改革和现代物流发展
 - 13.2.5 全国高速铁路网建设助推区域物流发展
- 13.3 铁路拓展现代物流的SWOT分析
 - 13.3.1 铁路拓展现代物流的优势
 - 13.3.2 铁路拓展现代物流的劣势
 - 13.3.3 铁路拓展现代物流的机会
 - 13.3.4 铁路拓展现代物流的威胁
- 13.4 中国铁路发展物流的三种方案分析
 - 13.4.1 发挥铁路的干线运输走专业化之路
 - 13.4.2 拓展铁路的服务范围
 - 13.4.3 组建专业性的第三方物流企业
 - 13.4.4 中国铁路发展物流的思考
- 13.5 发展铁路现代物流业的法律问题
 - 13.5.1 铁路现代物流与法律规范
 - 13.5.2 防范铁路物流业的法律风险
 - 13.5.3 铁路现代物流企业的合同管理
- 13.6 铁路货运企业发展物流的问题与规划
 - 13.6.1 铁路货运企业发展物流存在的问题
 - 13.6.2 实施物流规划的基本过程
 - 13.6.3 货运企业发展物流的战略定位
- 13.7 铁路物流发展的策略与措施
 - 13.7.1 铁路拓展现代物流的发展策略
 - 13.7.2 铁路发展现代物流业的途径
 - 13.7.3 铁路发展物流的措施
 - 13.7.4 以保证货物送达时间为目标发展的铁路物流分析
 - 13.7.5 建立铁路第三方物流模式的步骤
 - 13.7.6 铁路发展现代物流业应注意的问题

第十四章 2015年中国铁路设备业市场分析

14.1 铁路机车和车辆的基本概述

14.1.1 铁路机车介绍

14.1.2 车辆的分类

14.1.3 车辆的标记

14.2 世界铁路设备市场发展及合作

14.2.1 全球铁路设备行业发展态势

14.2.2 俄罗斯铁路车辆制造业陷入低迷

14.2.3 中伊合资组建铁路车辆制造公司

14.2.4 中国与新西兰合作开发铁路车辆市场

14.2.5 中日企业合资建立铁路车辆轴承公司

14.2.6 法俄两国企业在铁路设备领域展开合作

14.2.7 国内外铁路设备制造商面临广阔商机

14.3 中国铁路设备业的发展概况

14.3.1 2010年我国铁路设备制造业高速增长

14.3.2 2011年我国铁路设备制造业发展简况

14.3.3 中国铁路装备技术跻身国际先进行列

14.3.4 中国铁路建设机械设备需求分析

14.3.5 全国铁路电网配套建设加快发展

14.3.6 中国铁路设备行业市场竞争分析

14.3.7 铁路车辆制造业明确环保路线

14.4 2007-2015年中国铁路运输设备制造行业主要数据监测分析

14.4.1 2007-2015年中国铁路运输设备制造行业规模分析

14.4.2 2015年2季度中国铁路运输设备制造行业结构分析

14.4.3 2007-2015年中国铁路运输设备制造行业产值分析

14.4.4 2007-2015年中国铁路运输设备制造行业成本费用分析

14.4.5 2007-2015年中国铁路运输设备制造行业盈利能力分析

14.5 铁路企业机械设备的管理分析

14.5.1 铁路机械设备的分类及管理现状

14.5.2 铁路机械设备管理存在的问题

14.5.3 铁路机械设备管理问题产生的原因

14.5.4 铁路机械设备管理的对策

14.6 铁路车辆段管理体制改革分析

14.6.1 车辆系统中存在的主要问题

14.6.2 车辆系统中产生问题的主要原因

14.6.3 铁路车辆段管理的对策

14.7 铁路设备业的市场前景

14.7.1 国外铁路行车安全技术装备发展趋势

14.7.2 我国铁路设备业步入5年高速增长期

14.7.3 中国铁路设备未来需求状况分析

第十五章 2015年中国铁路建设重点企业竞争性财务数据分析

15.1 中铁二局股份有限公司

15.1.1 企业概况

15.1.2 企业主要经济指标分析

15.1.3 企业盈利能力分析

15.1.4 企业偿债能力分析

15.1.5 企业运营能力分析

15.1.6 企业成长能力分析

15.2 广深铁路股份有限公司

15.2.1 企业概况

15.2.2 企业主要经济指标分析

15.2.3 企业盈利能力分析

15.2.4 企业偿债能力分析

15.2.5 企业运营能力分析

15.2.6 企业成长能力分析

15.3 大秦铁路股份有限公司

15.3.1 企业概况

15.3.2 企业主要经济指标分析

15.3.3 企业盈利能力分析

15.3.4 企业偿债能力分析

15.3.5 企业运营能力分析

15.3.6 企业成长能力分析

15.4 中铁铁龙集装箱物流股份有限公司

15.4.1 企业概况

15.4.2 企业主要经济指标分析

15.4.3 企业盈利能力分析

15.4.4 企业偿债能力分析

15.4.5 企业运营能力分析

15.4.6 企业成长能力分析

15.5 包头北方创业股份有限公司

15.5.1 企业概况

15.5.2 企业主要经济指标分析

15.5.3 企业盈利能力分析

15.5.4 企业偿债能力分析

15.5.5 企业运营能力分析

15.5.6 企业成长能力分析

第十六章 2016-2022年中国铁路的发展前景与趋势

16.1 全球铁路的发展展望

16.1.1 世界铁路的发展趋势

16.1.2 各国铁路将以新理念建设高质量客运专线

16.2 中国铁路的发展前景

16.2.1 “十二五”我国铁路行业发展形势

16.2.2 我国铁路“走出去”面临大好机遇

16.2.3 铁路专用线市场发展前景

16.2.4 2016-2022年中国铁路行业发展预测分析

16.3 中国高速铁路的发展趋势

16.3.1 高速铁路建设将促进综合运输的发展

16.3.2 高速铁路前景好对施工机械有新的需求

16.3.3 高速铁路的发展措施

16.4 中国西部铁路的前景及建议

16.4.1 国家铁路建设重点将转向西部

16.4.2 2015年中国西部铁路发展蓝图

16.4.3 2020年前中国将形成西部铁路网骨架

16.5 中国中长期铁路网规划调整解读

16.5.1 中长期铁路网规划调整背景分析

16.5.2 中国大幅度调整中长期铁路网规划

16.5.3 中长期铁路网规划调整原因解析

16.5.4 中长期铁路网规划调整刷新中国铁路蓝图

第十七章 2016-2022年中国铁路投资分析

17.1 投资现状

17.1.1 中国铁路建设投资逐渐开放

17.1.2 2010年中国铁路行业投资状况

- 17.1.3 2011年我国铁路投资概况
- 17.2 扩大内需政策对铁路投资的影响
 - 17.2.1 铁路投资成为扩大内需的动力源
 - 17.2.2 巨额铁路投资计划成为拉动经济的重要推力
- 17.3 铁路投资体制改革分析
 - 17.3.1 《决定》推出的新举措
 - 17.3.2 铁路投资体制现状及未来走向
 - 17.3.3 改善铁路投资环境的政策措施
 - 17.3.4 中国铁路体制改革前景无限
- 17.4 铁路建设项目投资控制
 - 17.4.1 铁路建设项目的投资确定与控制中的问题
 - 17.4.2 解决铁路建设项目投资控制问题的建议
 - 17.4.3 现阶段可采取的措施分析
- 17.5 铁路投融资体制
 - 17.5.1 国内铁路投融资改革破冰
 - 17.5.2 确立铁路投融资主体的必要性
 - 17.5.3 铁路投融资体制改革的问题
 - 17.5.4 铁路投融资体制改革的建议
- 17.6 2016-2022年中国铁路融资模式
 - 17.6.1 PPP融资模式
 - 17.6.2 BOT融资模式
- 17.7 2016-2022年中国铁路投资风险及对策
 - 17.7.1 风险投资存在的主要问题
 - 17.7.2 民资投资铁路的担忧
 - 17.7.3 民资外资铁路投资的风险大
 - 17.7.4 铁路建设需政府主导多元投资
- 17.8 2016-2022年中国铁路投资趋势分析
 - 17.8.1 2015年以后铁路投资不会收缩
 - 17.8.2 2020年中国将新建铁路及投资预测
 - 17.8.3 民间资本投资中国铁路的前景分析
 - 17.8.4 铁路直接利用外资前景分析

图表目录：

图表：2005-2015年3季度中国GDP总量及增长趋势图

图表：2010.04-2012.06年中国月度CPI、PPI指数走势图

- 图表：2005-2015年3季度我国城镇居民可支配收入增长趋势图
- 图表：2005-2015年3季度我国农村居民人均纯收入增长趋势图
- 图表：1978-2010中国城乡居民恩格尔系数对比表
- 图表：1978-2010中国城乡居民恩格尔系数走势图
- 图表：2010-2015年三季度我国工业增加值分季度增速
- 图表：2005-2015年3季度我国全社会固定资产投资额走势图
- 图表：2005-2015年3季度我国财政收入支出走势图
- 图表：2015年美元兑人民币汇率中间价
- 图表：2010-2015年3季度中国货币供应量月度走势图
- 图表：2001-2015年6月中国外汇储备走势图
- 图表：1990-2015年央行存款利率调整统计表
- 图表：1990-2015年央行贷款利率调整统计表
- 图表：我国历年存款准备金率调整情况统计表
- 图表：2005-2015年3季度中国社会消费品零售总额增长趋势图
- 图表：2005-2015年3季度我国货物进出口总额走势图
- 图表：2005-2015年3季度中国货物进口总额和出口总额走势图
- 图表：1978-2010年我国人口出生率、死亡率及自然增长率走势图
- 图表：1978-2010年我国总人口数量增长趋势图
- 图表：2010年人口数量及其构成
- 图表：2005-2011年我国普通高等教育、中等职业教育及普通高中招生人数走势图
- 图表：2001-2011年我国广播和电视节目综合人口覆盖率走势图
- 图表：1978-2010年中国城镇化率走势图
- 图表：2005-2011年我国研究与试验发展（R&D）经费支出走势图
- 图表：中国铁路等级划分
- 图表：部分城市爆发城市内部交通的时间
- 图表：一些城市成长期的城市交通系统表
- 图表：全球各洲建成运营地铁与轻轨线具体分布情况
- 图表：世界各国首条城市轨道交通线建成年排序
- 图表：2006年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：世界部分大城市都心部、内周部、外周部面积和人口的比较
- 图表：世界部分城市公共交通方式分担率
- 图表：各种交通方式能源消耗与环境污染的比较
- 图表：1999-2007年轨道交通营运辆数与客运总量增速
- 图表：2003-2010年轨道交通营运线路网长度与增速
- 图表：2010年末各城市地铁运营线路长度

- 图表：2010年末轨道交通各城市占比
- 图表：2011年全国各地地铁建设最新进展
- 图表：已批准的城际轨道交通项目
- 图表：2007年规划新增城际轨道交通项目
- 图表：2008年在建或准在建城际轨道交通项目
- 图表：城际轨道交通客流预测总体技术路线
- 图表：城际轨道交通网络与公路网的衔接图
- 图表：城市轨道交通技术等级表
- 图表：部分国家修建第一条铁路的时间表
- 图表：铁路参与主城区交通客流预测
- 图表：铁路参与武汉城市圈交通客流预测
- 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：京沪高铁示意图
- 图表：武广客运专线示意图
- 图表：2008年铁路运输行业主要指标完成情况
- 图表：2010年铁路运输行业主要指标完成情况
- 图表：2011年铁路运输行业主要指标完成情况
- 图表：2015年1-5铁路运输行业主要指标完成情况
- 图表：客运专线的上层结构示意图一
- 图表：客运专线的上层结构示意图二
- 图表：客运专线公司组建模式一
- 图表：客运专线公司组建模式二
- 图表：客运专线公司组建模式三
- 图表：能力综合运用方案投资效益构成图
- 图表：方案投资效益关键指标计算结果表
- 图表：客运段贡献毛益计算表
- 图表：铁路局客车车辆段营运成本计算表
- 图表：铁路局旅客运输期间费用
- 图表：上海市铁路旅客发送量比重图
- 图表：铁路旅行选择因素
- 图表：铁路物流园区货运量预测思路图
- 图表：铁路物流园区货运量预测流程图
- 图表：经济性路风问题的数学模型
- 图表：石家庄站各月货物发送量的预测值

- 图表：2004年石家庄站货物发送量的误差分析
- 图表：渝怀铁路的主要技术标准
- 图表：世界主要国家对铁路征收的营业税
- 图表：各种交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：世界高速铁路建设历程
- 图表：中国综合交通运输体系运输结构变化分析表
- 图表：TGV高速列车的时间节约效果
- 图表：日本的三种交通工具的能耗情况
- 图表：日本的三种交通工具的CO2排放情况
- 图表：国外已规划或运营的高速铁路
- 图表：日、法、德高速铁路营业里程与客运周转比例
- 图表：旅行时间与距离关系图示
- 图表：部分国家人口密度示意
- 图表：武广、沪宁、郑西线主要数据
- 图表：世界主要高速铁路线路每天开行列车数
- 图表：铁路运营模式选择
- 图表：项目管理的各方关系图
- 图表：设计—管理模式I
- 图表：设计—管理模式II
- 图表：2008年中国铁路IT投入及增长
- 图表：2008年铁路IT投入软件硬件服务比例
- 图表：未来我国铁路发展的六大重点
- 图表：2011-2015年中国高速铁路投资规模和信息化数字化系统市场容量
- 图表：2008年高速铁路信息化数字化系统重点企业营业收入及市场份额
- 图表：铁路客票发售与预订系统总体结构
- 图表：RCEC系统的总体结构
- 图表：系统的认证模式
- 图表：2007-2015年我国铁路运输设备制造行业企业数量增长趋势图
- 图表：2007-2015年我国铁路运输设备制造行业亏损企业数量增长趋势图
- 图表：2007-2015年我国铁路运输设备制造行业从业人数增长趋势图
- 图表：2007-2015年我国铁路运输设备制造行业资产规模增长趋势图
- 图表：2015年3季度我国铁路运输设备制造行业不同类型企业数量分布图
- 图表：2015年3季度我国铁路运输设备制造行业不同所有制企业数量分布图
- 图表：2015年3季度我国铁路运输设备制造行业不同类型企业销售收入分布图

图表：2015年3季度我国铁路运输设备制造行业不同所有制企业销售收入分布图

图表：2007-2015年我国铁路运输设备制造行业产成品增长趋势图

图表：2007-2015年我国铁路运输设备制造行业工业销售产值增长趋势图

图表：2007-2015年我国铁路运输设备制造行业出货值增长趋势图

图表：2007-2015年我国铁路运输设备制造行业销售成本增长趋势图

图表：2007-2015年我国铁路运输设备制造行业费用使用统计图

图表：2007-2015年我国铁路运输设备制造行业主要盈利指标统计图

图表：2007-2015年我国铁路运输设备制造行业主要盈利指标增长趋势图

图表：中铁二局股份有限公司主要经济指标走势图

图表：中铁二局股份有限公司经营收入走势图

图表：中铁二局股份有限公司盈利指标走势图

图表：中铁二局股份有限公司负债情况图

图表：中铁二局股份有限公司负债指标走势图

图表：中铁二局股份有限公司运营能力指标走势图

图表：中铁二局股份有限公司成长能力指标走势图

图表：广深铁路股份有限公司主要经济指标走势图

图表：广深铁路股份有限公司经营收入走势图

图表：广深铁路股份有限公司盈利指标走势图

图表：广深铁路股份有限公司负债情况图

图表：广深铁路股份有限公司负债指标走势图

图表：广深铁路股份有限公司运营能力指标走势图

图表：广深铁路股份有限公司成长能力指标走势图

图表：大秦铁路股份有限公司主要经济指标走势图

图表：大秦铁路股份有限公司经营收入走势图

图表：大秦铁路股份有限公司盈利指标走势图

图表：大秦铁路股份有限公司负债情况图

图表：大秦铁路股份有限公司负债指标走势图

图表：大秦铁路股份有限公司运营能力指标走势图

图表：大秦铁路股份有限公司成长能力指标走势图

图表：中铁铁龙集装箱物流股份有限公司主要经济指标走势图

图表：中铁铁龙集装箱物流股份有限公司经营收入走势图

图表：中铁铁龙集装箱物流股份有限公司盈利指标走势图

图表：中铁铁龙集装箱物流股份有限公司负债情况图

图表：中铁铁龙集装箱物流股份有限公司负债指标走势图

图表：中铁铁龙集装箱物流股份有限公司运营能力指标走势图

图表：中铁铁龙集装箱物流股份有限公司成长能力指标走势图

图表：包头北方创业股份有限公司主要经济指标走势图

图表：包头北方创业股份有限公司经营收入走势图

图表：包头北方创业股份有限公司盈利指标走势图

图表：包头北方创业股份有限公司负债情况图

图表：包头北方创业股份有限公司负债指标走势图

图表：包头北方创业股份有限公司运营能力指标走势图

图表：包头北方创业股份有限公司成长能力指标走势图

图表：PPP融资模式的组织机构设置

图表：2016-2022年中国铁路基本建设投资预测

图表：2016-2022年中国铁路营业里程预测

图表：2016-2022年中国铁路客运量预测

图表：2016-2022年中国铁路货运量预测

图表：略

详细请访问：<https://www.huaon.com/detail/286059.html>