

2014-2017年中国地铁市场 供需分析调查及发展趋势调查报告

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

《2014-2017年中国地铁市场供需分析调查及发展趋势调查报告》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/qtzzh1503/A25043M76T.html>

【报告价格】纸介版7000元 电子版7200元 纸介+电子7500元

【出版日期】2015-03-31

【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

本地铁行业研究报告共十四章是博思数据公司的研究成果，通过文字、图表向您详尽描述您所处的行业形势，为您提供详尽的内容。博思数据在其多年的行业研究经验基础上建立起了完善的产业研究体系，一整套的产业研究方法一直在业内处于领先地位。本中国地铁行业研究报告是2014-2015年度，目前国内最全面、研究最为深入、数据资源最为强大的研究报告产品，为您的投资带来极大的参考价值。

前言

扶梯故障、线路失电、方向开错、车门无法打开……。京、沪、穗等城市爆出地铁故障多发，引起社会关注。国内一些城市轨道交通存在运能“超负荷”、人才短缺、技术“摊薄”等诸多问题。故障频发拷问“地铁安全”，调查表明，近年来随着越来越多的城市迈入“地铁时代”，轨道交通故障、事故成多发态势。业内专家表示：接连发生的地铁故障，大部分问题集中在信号系统和供电设备这两个方面。地铁故障看似“偶然”的背后有“必然因素”。其原因在于：不少地铁实际上处于“超负荷”状态，致使技术、管理等各类资源“被摊薄”。

——运能不堪重负。北京、上海等城市地铁高峰期客流可谓惊人。中国交通运输协会城市轨道交通专业委员会主任介绍，目前北京地铁日客流量达到600多万人次，最高日客流量已经超过700万人次。据介绍，通常6至8个编组标准的地铁列车，合理承载客量大约是800人，但上海、北京等地高峰时段甚至能达到1800人。为应对超大客流，很多主要轨道线路不得不将列车间隔缩短到一两分钟甚至更短。

——技术资源漏洞凸显。专家介绍，一个轨道交通系统由车辆、信号和供电三大系统构成，由于发展速度太快，各系统的技术装备都是“新老结合”，而密度过高的运行对相关系统带来巨大压力。不少城市地铁系统正在变得越来越错综复杂，运营稳定性备受考验，信号、供电等系统发生故障的概率也在增加。

——管理资源捉襟见肘。广州一名地铁职工透露，地铁职工的工作强度普遍较大，放弃休息时间加班加点是家常便饭。

从北京市交通部门了解到，到2015年，北京市城市轨道交通中高级职业人才缺口在3万人左右。现在很多大学都设置了城市轨道交通工程的相关专业，但这至少要3到5年才能培养出来一批人才。

报告目录：

第一章 城市轨道交通概述	1
第一节 城市轨道交通的相关简介	1
一、城市轨道交通的定义及分类	1
二、城市轨道交通的经济特点	12
三、城市轨道交通功能、层次与系统模式	13
第二节 世界城市轨道交通的发展	14
一、全球城市轨道交通的发展特点	14
二、发达国家及地区城市轨道交通投融资模式	16
三、世界城市轨道交通发展迅猛	17
四、全球城市轨道交通呈现三大趋势	18
…………	

随着世界经济和科学技术的不断发展，轨道交通在投资、建设、运营和管理等方面不断发展并走向成熟和完善。世界城市轨道交通主要呈现以下三大发展趋势。

一、世界发达城市轨道交通投资多元化趋势——多元化的投资共同推动轨道交通投资和建设

城市轨道交通发展之初，其投资主体比较单一，有的由私人主体来投资，有的由政府财政直接投资。随着轨道交通规模的越来越大，为了解决资金问题和提高轨道交通的效率，很多城市轨道交通都由政府和社会资本等共同投资。投资主体的多元化已成为世界轨道交通的发展趋势。

1、轨道交通的准公共产品性质要求投资主体多元化。轨道交通是一种准公共产品，政府在投资中起着重要的作用，但是轨道交通又可以进行如对沿线进行商业开发的商业化经营，因此决定了轨道交通投资需要政府和社会资金的共同参与，也就是说只有多元化投资才符合这种准公共产品的运行特点。实际上，许多城市政府积极鼓励社会资本介入轨道交通的投资，而政府只是投入少部分起导向作用的资金。

2、通过多元化投资来解决资金不足的问题。随着轨道交通的建设规模逐步增大、所需资金越来越多，政府和社会资本一般都不可能独资建设。通过由政府独家投资变为面向社会筹资而形成多元化的投资格局，可以解决资金问题，也可减轻政府的财政压力。东京都的地铁建设在前期主要由政府投资，但在地铁网络形成规模、地铁经营走向私有化后，1991年后新决定的新线建设部分所需巨额资金则大部分依靠企业债务筹措，即主要来自政府长期贷款、政府无息贷款、民间资金和政府补助金。

3、投资多元化可以提高轨道交通的运行效率。投资主体的多元化可以发挥各个投资主体的优势，同时又可以相互监督和约束，从而使轨道交通更有效率。实际上，私人资金的介入不

但能弥补政府资金不足的问题，更大的作用在于促使轨道交通经营效率的提高。欧洲城市早期轨道交通建设的资金来源比较单一，如伦敦世界第一条包括后来的几条轨道交通线均由私人来投资。现在，为了提高轨道交通的效率，欧洲城市轨道交通投资多元化趋向明显，其投资来源除了政府的财政支持外，越来越趋向于吸引私营公司的资金参与轨道交通建设，其结果自然提高了运行的效率。又例如，为提高轨道交通运营效率，东京市政当局根据不同路段的资金投入和回收情况，在投资环节尽可能的鼓励私人资金介入。

上海、北京、广州等城市目前轨道交通也正朝向多元化投资方向发展，但多元化的领域仍不够宽、投资渠道还不够通畅。中国城市要努力创造条件，积极进行投融资体制机制创新，吸引更多的社会资本参与上海轨道交通的投资、建设和运营。

二、世界发达城市轨道交通经营市场化趋势——充分发挥市场作用以提高轨道交通的运行能力

在轨道交通的历史发展过程中，有的采取完全的国有垄断经营模式，有的采取市场化经营模式，有的介于这两者之间。现在，很多城市充分发挥市场作用以提高轨道交通的运行效率。在轨道交通运营上引入市场机制已成为一种发展趋势。

1、引入市场竞争机制推动轨道交通经营市场化。很多城市轨道交通通过招投标等多种方式引入竞争机制，促使轨道交通经营主体通过相互竞争提高运营效率。日本和东京市政当局在轨道交通的建设和运营中尽可能的引入竞争机制。除了鼓励私人资本参与市郊铁路的建设，日本铁道公司（JR）也吸收了很多私人股本。即使国有的市区地铁线路，也分成两家主体进行管理，使之相互竞争。

2、打破垄断以促进轨道交通经营市场化。随着市场经济发展和轨道交通运行实践的变化，政府垄断经营或者政府干预太多使建设和运营成本相对较高而效率却很低，结果导致亏损越来越大。为了使轨道交通更有效率，有关部门改变政府或其他组织独家经营的方式，尽量通过市场化的方式，想法设法打破垄断。

3、运用轨道交通市场化经营放大资金的乘数效应。政府资金毕竟有限，通过市场化的经营，可以带动更多的社会资金积极参与，这些社会资金在追求利润最大化的前提下能够更好的经营，其结果必然放大了政府资金的乘数效应。

4、通过轨道交通经营市场化提高轨道交通的运行效率。市场化的经营方式充分考虑到了市场经济规律，能够根据市场信号作出较好的反映，最终可以提高轨道交通的运行效率。很多城市的轨道交通由专业化的经营公司按商业化原则来经营、借助市场的力量来提高经营效率。伦敦采取了收支两条线的经营管理方式，东京则是在可经营的市郊铁路上积极引入私铁的概念，香港更是借助了市场的力量，从资金管理、建设成本控制、运营管理等全方位提高效率，为全世界提供了商业化运作的楷模。相反，纽约轨道交通由于没有形成合理的竞争机制

等原因，导致目前的轨道交通的服务质量和运行效率不高。

尽管上海、北京、广州等城市目前轨道交通经营越来越市场化，但某些可以通过市场化经营的领域还存在垄断经营的成分，总体上市场化程度还不够高。中国城市要进一步打破垄断，在市场化的经营监管、市场化的经营手段和方法等方面进一步创新，以全面提高经营效率。

三、世界发达城市轨道交通管理法制化趋势——实行全面法制化管理以规范轨道交通投资、建设、运营和管理行为限于当时的社会、政治和经济条件，规范轨道交通管理的法制起初并不够完善。现在，很多城市轨道交通实行全面法制化管理以规范各方行为和维护各方利益，以法制化的管理来保障轨道交通持续、稳定和高效的运行。轨道交通的全面法制化管理也是世界轨道交通发展的重要趋势。

1、对轨道交通实行全面的法制化管理。随着轨道交通的发展，很多城市轨道交通的法律所规范的范围越来越广，涉及到投资者、经营者、管理者、消费者之间的关系以及各自行为的诸方面。香港政府通过制定全面、详细的轨道交通方面的法规来规范企业的权利、义务、行为，形成了稳定、透明的法规体系。1975年制定了《地下铁路公司条例》，此条例有关地铁公司在投资、建设、管理等方面的规章相当齐全，香港地铁公司就是依据此条例成立的。2000年这个条例被《地下铁路条例》所取代。因应形势变化就地铁公司的专营权、财产、法律责任、管理职能等作了新的界定。

2、运用法制化管理程序来降低市场的不确定性及其带来的风险。轨道交通的投资、建设、运营和管理等方面都存在一些事先无法预测的因素。但是如果投资者事先已经知道法律的有关规定，就可以适当加以防范，部分降低不确定性和风险。如香港制定了《地下铁路条例》。多年来，不论其董事局如何换届，董事局主席如何更替，该公司均有法可依、有章可循，保障了香港地铁公司管理和运营的持续性和稳定性。纽约1964年通过了《公共交通法》规定政府不仅要在财政上保证对公共交通的投入而且在技术上扶持城市公共交通的发展，以此部分降低轨道交通的风险。巴黎的法规也规定，城市交通设施基本建设，中央政府投资40.5%，其余由地方政府和有关部门投资。

3、利用法制化手段来规范当事方行为和维护当事方利益。通过法制来规范政府、企业和市民的行为，使政府、企业和市民均在法律的约束下投资轨道交通或使用轨道交通。同时，当政府、企业和市民的权利受到侵犯时，通过法律来维护各方的利益。如日本《帝都高速营团法》对营团地铁线路的运营制定了详细规定，包括地铁服务水平、企业监督报告、检查手续、就业人员资格等，以此规范有关人员和组织的行为同时也维护其利益。

4、通过法制化管理方式来推动公平和公正目标的实现。最初很多城市轨道交通管理带有随意性和盲目性，导致公正性和公平性较差。随着轨道交通的建设规模的越来越大，轨道交通

管理逐步建立在整个社会的集体契约的基础之上，对轨道交通的建设和运营的管理也有专门性的立法来规范，而轨道交通的法制化管理可以使公平、公正原则得到较好的体现。实际上，现代发达国家十分重视在城市轨道交通的投资、管理和经营上通过法制来维持公平和公正。

上海、北京、广州等城市在轨道交通管理方面，还存在一些不合理的人为干预现象，法制化程度不够。中国要着手制定国家法规和地方性法规，如轨道交通法等，在轨道交通的投资、建设、运营、管理等方面实现全面的法制化，全面提高法制化管理水平，以确保各方利益、降低风险、维护公平。

……

第三节 中国城市轨道交通发展综述 22

一、中国城市轨道交通建设发展回顾 22

二、2014年我国城市轨道交通发展简况 23

三、2014年底中国城市轨道交通运营总里程突破2900KM 23

四、发展城市轨道交通的主要条件 25

五、中国发展城市轨道交通的必要性分析 25

第四节 中国城市轨道交通建设的问题与对策 27

一、城市轨道交通建设面临的主要问题 27

二、中国城市轨道交通发展中存在的不足 30

三、我国城市轨道交通建设面临三大怪圈 31

四、中国城市轨道交通产业的投资策略 35

五、降低城市轨道交通建设及运营成本的对策 38

六、进一步加快城市轨道交通发展的途径 40

七、发展我国城市轨道交通的建议 41

第二章 世界地铁的建设 45

第一节 地铁的相关简述 45

一、地铁的概念与特点 45

二、地铁系统的构成 45

三、地铁的主要用途 47

四、地下铁路建造及供电、车辆 49

五、地铁与其他交通工具相比的优势 51

第二节 世界地铁的发展概述 51

一、世界地铁交通发展历程 51

二、世界主要国家地铁建设状况	53
三、欧洲城市地铁的设计特点	54
第三节 纽约地铁	55
一、纽约地铁发展概况	55
二、纽约地铁运营管理特点	57
三、纽约地铁的设施设备管理	58
四、票务管理	59
五、纽约地铁员工的教育培训与文化建设	59
第四节 东京地铁	60
一、东京地铁系统概况	60
二、东京地铁运营管理特点	61
三、东京地铁票务与设施管理特点	61
四、东京地铁车站出入口的特点	63
第五节 新加坡地铁	64
一、新加坡地铁建设历程	64
二、新加坡地铁路线	65
三、新加坡地铁的车站设施与服务	68
四、新加坡地铁的车费和车票	69
五、新加坡地铁的综合开发利用	69
第六节 世界其他城市地铁发展概览	74
一、伦敦地铁	74
二、巴黎地铁	76
三、布鲁塞尔地铁	79
四、首尔地铁	80
五、开罗地铁	81
六、印度地铁	82
第三章 中国地铁行业	84
第一节 地铁行业发展概况	84
一、我国地铁建设总体回顾	84
二、中国地铁建设现状概述	89
三、中国地铁建设发展态势	90
四、我国地铁高速发展下存在诸多隐忧	92

五、2015-2020年中国地铁行业预测分析	94
第二节 地铁建设的基本准则分析	94
一、地铁建设要坚持以人为本	94
二、地铁轨道网规划要具科学性	95
三、地铁建设要符合生态城市发展的要求	96
四、中国地铁发展要坚持四个方向	97
第三节 中国地铁管理体制与机制分析	97
一、地铁管理体制与机制的重要性	97
二、中国地铁管理体制的演变和创新	98
三、不同城市管理体制的特征分析	100
四、地铁管理体制的理论基础解析	101
五、中国地铁管理体制的改革建议	102
第四节 地铁行业的安全管理分析	103
一、地铁建设的安全管理形势严峻	103
二、地铁安全事故成因分析	104
三、地铁工程安全及风险防范措施	105
四、地铁建设安全管理的建议	107
第五节 中国地铁产业的发展对策分析	108
一、放宽地铁发展政策	108
二、制定正确的产业政策	109
三、完善地铁产业结构	110
四、开发产业资源与做好地铁规划	110
五、强化地铁工程管理	112
六、加强产业服务及建立行业组织	113
七、构筑地铁文化	114
第四章 扩大内需促进地铁大规模建设	116
第一节 全球经济发展形势解读	116
一、2013年全球经济发展回顾	116
二、2014年全球经济发展回顾	119
三、2014年全球经济发展回顾	126
四、金融体系改革有利于拉动全球经济复苏	136
五、2015年世界主要地区经济发展趋势预测	137

第二节 扩大内需政策下中国轨道交通建设的发展	142
一、国务院批复2万亿铁路投资	142
二、2014年交通运输投资规模概况	142
三、中国加大城市轨道交通投资力度	144
四、城市轨道交通将成为继铁路之后新的投资热点	146
第五章 香港地铁	147
第一节 香港地铁发展概述	147
一、香港地铁建设历史	147
二、香港地铁线路现状	149
三、香港地铁收费模式	150
四、香港地铁的特点	151
五、香港地铁未来发展蓝图	151
第二节 香港地铁积极开拓境外地铁市场	152
一、香港地铁投资深圳地铁建设	152
二、香港地铁进军北京地铁运营市场	153
三、香港铁路加盟沈阳地铁建设运营	154
四、香港地铁公司取得伦敦地铁专营权	157
第三节 香港地铁经营管理策略分析	157
一、香港地铁实行官办民营运营体制	157
二、香港地铁经营模式分析	158
三、香港地铁的经营管理战略	159
四、香港地铁公司实行成功的安全管理策略	159
第四节 香港地铁系统票价弹性分析	160
一、香港发展地铁系统票价弹性的意义	160
二、铁路发展研究模型简析	160
三、铁路票价弹性浅析	161
四、票价弹性系统个案研究分析	161
五、票价弹性系统相关影响分析	162
六、香港地铁系统票价弹性的评价	162
第六章 北京地铁	164
第一节 北京地铁相关概述	164
一、北京地铁建设历史	164

二、北京地铁设施	166
三、北京地铁车票	167
四、北京地铁价格体系	168
第二节 北京地铁发展概况	169
一、2009年9月北京地铁4号线通车运营	169
二、2010年底北京地铁运营线路总长达336公里	170
三、2012年2月北京8条地铁同时开建	171
四、2012年12月底北京地铁新增三条通车线路	171
五、2014年北京地铁新增通车里程62公里	171
六、“十二五”北京地铁建设规划	172
第三节 北京地铁工程建设管理分析	176
一、北京地铁工程建设的特点	176
二、北京地铁工程建设的基本情况	178
三、北京地铁工程建设遇到的矛盾和困难	180
四、北京地铁工程建设的安全风险	181
五、搞好地铁工程建设的建议	193
第四节 北京“新地铁”的建设	194
一、“新北京交通体系”简述	194
二、“新地铁”的发展目标和基本特征	195
三、“新地铁”的发展体系	196
四、“新地铁”的技术设备	199
五、“新地铁”的员工培养方案	203
第七章 上海地铁	205
第一节 上海地铁的相关概述	205
一、上海地铁建设的启动	205
二、上海地铁路线情况	206
三、上海地铁线路的远景规划	209
四、上海地铁一票通	210
第二节 上海地铁发展概况	211
一、上海地铁发展历程	211
二、上海积极推进地铁及相关设施翻新改造	212
三、2014年上海地铁建设进展状况	213

四、2014年上海地铁发展现状	213
五、上海地铁开通运营现状概述	214
六、世博会期间上海地铁发展现状	215
第三节 上海地铁的网络化建设	216
一、上海地铁网络化的主要特点	216
二、上海地铁网络化建设的具体要求	217
三、上海地铁网络化建设面临的问题与建议	222
四、上海地铁网络化运营管理发展对策	224
第四节 上海地铁的商业化前景分析	226
一、地铁建设影响上海房地产市场格局	226
二、上海地铁商铺投资形势兴旺	231
三、上海地铁沿线开发前景广阔	232
第八章 广州地铁	236
第一节 广州地铁建设概况	236
一、广州已运营地铁线路情况	236
二、2009年广州地铁建设步伐加快	236
三、2010年9月广州三条地铁新线开通	237
四、2010年11月地铁广佛线开通	237
五、2012年10月广州地铁三号线北延段停止加收费用	238
六、2014年广州12条地铁线同时施工	238
第二节 广州地铁的新技术应用与创新	239
一、广州地铁二号线技术创新	239
二、移动闭塞技术在三号线的应用	242
三、线性电机在四号线的应用	242
第三节 广州地铁换乘站建筑设计浅析与建议	243
一、广州地铁基本情况	243
二、广州换乘车站基本情况	244
三、换乘站设计存在的问题	248
四、解决办法	249
第四节 广州地铁趋势预测与规划	249
一、“十二五”广州将新建11条地铁	249
二、2020年广州地铁建设发展规划	252

第九章 其他城市地铁建设 254

第一节 深圳 254

- 一、深圳地铁建设总体概况 254
- 二、2010年底深圳地铁三号线部分段开通试运营 255
- 三、2012年6月底深圳5条地铁线全部通车 256
- 四、2013年4月深圳11号地铁线开建 256
- 五、未来深圳地铁建设发展规划 257
- 六、深圳地铁经营面临的困境 257

第二节 天津 258

- 一、天津地铁建设总体概况 258
- 二、2013年天津地铁建设进程概况 260
- 三、2012年5月天津地铁9号线部分站点试通车运营 263
- 四、2013年4月天津地铁2号线进入联调阶段 263
- 五、2013年4月天津地铁3号线正线轨道贯通 264
- 六、2014年天津六条地铁线联网 264

第三节 武汉 265

- 一、建设武汉地铁的必要性 265
- 二、2009年武汉市掀起地铁建设高潮 266
- 三、2010年7月武汉地铁1号线全线通车 267
- 四、2012年武汉地铁隧道顺利横穿长江 267
- 五、2012年12月武汉地铁2号线积螯体区间盾构隧道双线贯通 268
- 六、地铁助力武汉商业中心发展 268

第四节 沈阳 270

- 一、2009年沈阳地铁一号线全线贯通 270
- 二、2010年9月沈阳地铁一号线正式通车 270
- 三、2012年12月底沈阳地铁2号线通车 270
- 四、沈阳地铁线路“十二五”建设规划 271
- 五、地铁建设给沈阳城市规划带来的效应 272

第五节 南京地铁 274

- 一、南京地铁发展历程及规划情况 274
- 二、2009年11月南京地铁二号线实现轨通 274
- 三、2010年5月南京地铁2号线开通 275

四、2012年12月底南京两地铁线开工	275
五、2014年南京多条地铁线通车	275
六、未来南京地铁建设发展规划	276
第六节 成都地铁	277
一、成都地铁建设及线路规划	277
二、2010年成都地铁1号线一期工程开通	280
三、2012年成都地铁2号线西延线轨道铺设工程启动	280
四、2013年4月成都地铁2号线一期工程竣工	281
五、2013年4月成都地铁3号线一期进入实质性建设阶段	281
六、2014年成都地铁5条线路6个项目同时在建	282
第十章 地铁车辆行业分析	283
第一节 我国早期地铁车辆的发展概况	283
一、我国早期地铁车辆的发展	283
二、我国早期地铁车辆的型号	283
第二节 中国地铁车辆的发展进展	283
一、中国地铁车辆技术自主产业化实现新突破	283
二、中国正式拥有高速地铁列车转向架自主知识产权	285
三、2012年我国建造首款高寒地铁车辆	286
四、2014年大连机车制造西安地铁1号线列车上线载客	287
五、2014年中国北车再为巴西 赶制“奥运地铁”	288
六、2015年石家庄将生产地铁A型车	289
第三节、中国地铁车辆制造商发展动态	290
一、中国南车轨道交通核心技术获美国专利授权	290
二、中国南车获中国铁路总公司大额订单	291
三、中国南车再获马来西亚10列城际动车组订单	291
四、中国北车大功率电力机车首次出口中亚	292
五、2014年9月中国北车获福建首批地铁车辆订单	293
六、中国北车自主设计高压IGBT芯片通过鉴定	294
七、2014年8月中国北车签订逾110亿元合同	294
第十一章 地铁建设带动相关行业发展	295
第一节 地铁房产	295
一、地铁与房产的关系	295

二、地铁对沿线房地产价值产生重大作用	296
三、地铁影响下沿线房地产价格变动的特征	298
第二节 地铁商业	300
一、地铁商业的概念	300
二、地铁的商业功能与价值	300
三、地铁商业的主要形式以及相关项目	301
四、地铁商业价值的主要体现	302
五、制约地铁商业发展的主要矛盾	303
六、地铁商业中确立定位和商业组合的策略	303
七、地铁商铺的投资价值	305
第三节 地铁广告	307
一、地铁广告媒介的特点	307
二、地铁广告受众分析	308
三、提高地铁广告效果的对策	309
四、我国城市地铁广告投资策略	311
第四节 地铁建设所需相关设备及材料	312
一、地铁建设带动机电行业发展	312
二、地铁建设将促进建材行业发展	313
三、地铁建设可带动国内安防市场发展	313
四、地铁大发展有利于我国紧固件产业崛起	316
第十二章 地铁行业运营分析	318
第一节 地铁公司运营模式与效益探讨	318
一、国内外地铁经营状况	318
二、国内外地铁运营模式分析	319
三、地铁经济的间接效益分析	321
四、实现地铁经济效益的思路	323
第二节 地铁公司的盈利模式分析	325
一、地铁建设和运营中的困境	325
二、地铁盈利模式是关键	326
三、确定地铁公司的盈利模式	327
四、地铁公司的政策性盈利模式解析	328
第三节 地铁的造价探讨	330

一、国内外地铁工程造价对比分析	330
二、地铁造价构成及过高的原因	333
三、剩余索取权对降低地铁工程造价的作用	336
四、降低我国地铁造价的措施	340
第四节 地铁票价的影响因素及制定策略	343
一、世界大城市地铁票价分析	343
二、影响地铁票价的因素分析	345
三、地铁票价制定方法与策略	346
四、地铁票价政策制定的原则及方案评价	347
五、我国地铁票价制定的政策建议	348
第十三章 地铁投融资分析	352
第一节 城市轨道交通的投融资解析	352
一、轨道交通投融资典型模式	352
二、我国城市轨道交通项目的投融资模式	352
三、我国城市轨道交通融资模式存在的问题	353
四、构建城市轨道交通产业投资基金模式	354
五、PPP模式在城市轨道交通投融资中的运用	356
第二节 地铁投融资状况与建议分析	358
一、国外地铁建设的融资情况	358
二、我国地铁建设的融资方法	358
三、我国政策、法规对地铁建设融资的保证	359
四、地铁投融资基本模式探讨	359
五、地铁投融资的建议	360
第三节 中国主要城市地铁投融资概况与对策	360
一、北京地铁4号线的特许经营模式	360
二、北京地铁建设融资情况简述	361
三、上海地铁投融资情况与对策	362
四、广州市地铁建设融资现状及建议	363
五、南京地铁融资模式现状及建议	367
第十四章 地铁行业重点企业分析	372
第一节 香港铁路有限公司（00066）	372
一、公司简介	372

二、2013年1-12月港铁公司经营状况分析 373
 三、2014年1-12月港铁公司经营状况分析 376
 四、2014年1-12月港铁公司经营状况分析 379
 第二节 上海申通地铁股份有限公司（600834） 382

一、公司简介 382
 二、2013年1-12月申通地铁经营状况分析 382

…………

2013年1-12月申通地铁经营状况分析	报告日期	2013-12-31	2013-09-30	2013-06-30	2013-03-31
每股指标	摊薄每股收益（元）	0.2326	0.1961	0.1307	0.03
	加权每股收益（元）	0.2326	0.196	0.13	0.03
	每股收益_调整后（元）	0.2326	0.196	0.13	0.03
	扣除非经常性损益后的每股收益（元）	0.2325	0.196	0.13	0.03
	每股净资产_调整前（元）	2.5347	2.4977	2.4329	2.3816
	每股净资产_调整后（元）	2.5347	2.5	2.4329	2.38
	每股经营性现金流（元）	0.4682	0.4078	0.3408	0.1429
	每股资本公积金（元）	0.17	0.1696	0.1701	0.1694
	每股未分配利润（元）	1.0018	0.984	0.9186	0.868
	调整后的每股净资产（元）	--	--	--	--
	盈利能力	总资产利润率（%）	6.2647	5.2474	3.4706
		主营业务利润率（%）	20.2871	23.3008	23.4104
		总资产净利润率（%）	14.6378	6.3359	5.3243
		成本费用利润率（%）	23.7171	27.686	28.1793
		营业利润率（%）	11.9153	13.2356	16.6393
		主营业务成本率（%）	8.2712	79.3529	76.3392
		销售净利率（%）	15.4295	17.3101	17.5048
		股本报酬率（%）	8.1973	137.7459	19.6075
		净资产报酬率（%）	119.4014	3.0035	54.3444
		资产报酬率（%）	37.1075	5.2474	31.7099
		销售毛利率（%）	20.6471	23.6608	23.7704
		三项费用比重	7.063	6.6651	6.236
		非主营比重	35.7024	27.922	26.4156
		主营利润比重	98.573	100.9559	100.303
		股息发放率（%）	0.0043	0.0051	0.2313
		投资收益率（%）	--	--	--
		主营业务利润（元）	145966169.8	125996386.3	83433707.69
		净资产收益率（%）	9.17	7.85	5.37
		加权净资产收益率（%）	1.26	9.52	8.06
		扣除非经常性损益后的净利润（元）	110986337.63	--	62374288.83
		成长能力	主营业务收入增长率（%）	-7.6675	-4.2063
			净利润增长率（%）	-3.0813	-3.4943
			净资产增长率（%）	100.6801	165.1431
			总资产增长率（%）	163.0826	-14.9277
			营运能力	8.1434	6.3989
			应收账款周转率（次）	2.1149	2.2977
			应收账款周转天数（天）	-1.5338	2.0584
			存货周转率（次）	-1.387	125.5954
			存货周转天数（天）	2.8663	76.0416
			总资产周转率（次）	4.7343	6.9367
			总资产周转率（次）	13.3331	--
			总资产周转率（次）	--	0.4277
			总资产周转率（次）	--	0.2099
			总资产周转率（次）	0.4106	0.3076
			总资产周转率（次）	0.2019	--

0.1005 总资产周转天数(天) 876.7657 1170.3511 1783.0609 3582.0896 流动资产周转率
(次) 8.1111 6.3817 4.2992 3.3097 流动资产周转天数(天) 44.3836 56.4113 83.7365
108.7712 股东权益周转率(次) 0.6169 0.4672 0.3121 0.1548 偿债及资本结构 流动比
率 0.8838 0.7189 0.2064 0.1162 速动比率 0.8838 0.7189 0.2064 0.1162 现金比率(%)
85.9698 67.2955 19.5332 10.1371 利息支付倍数 557.5671 603.6791 645.4758 333.9629 长
期债务与营运资金比率(%) -- -7.6501 -- -- 股东权益比率(%) 68.2821 66.8446
64.6112 64.9896 长期负债比率(%) -- 22.6161 -- -- 股东权益与固定资产比率(%)
73.45 -- 69.1778 -- 负债与所有者权益比率(%) 46.4512 49.6008 54.772 53.8707 长期
资产与长期资金比率(%) -- 103.3298 -- -- 资本化比率(%) -- 25.2805 -- -- 固定
资产净值率(%) 75.088 -- 76.7842 -- 资本固定化比率(%) 134.6487 138.2901
143.4759 147.6173 产权比率(%) 13.3542 49.5671 54.7299 53.8356 清算价值比率(%)
-- 301.8147 -- -- 固定资产比重(%) 92.964 -- 93.3986 -- 资产负债率(%)
31.7179 33.1554 35.3888 35.0104 总资产(元) 1772077731.1 1783796427.69 1797550643.53
1749373558.29 现金流量 经营现金净流量对销售收入比率(%) 0.3106 0.36 0.4565
0.3901 资产的经营现金流量回报率(%) 0.1261 0.1091 0.0905 0.039 经营现金净流量与
净利润的比率(%) 2.0133 2.08 2.6078 4.7591 经营现金净流量对负债比率(%) 0.3977
0.3292 0.2557 0.1114 现金流量比率(%) 138.322 103.7803 25.5945 11.1486 其他指标
短期股票投资(元) -- -- -- -- 短期债券投资(元) -- -- -- -- 短期其它经营性投
资(元) -- -- -- -- 长期股票投资(元) -- -- -- -- 长期债券投资(元) -- -- --
-- 长期其它经营性投资(元) -- -- -- -- 1年以内应收帐款(元) -- -- -- -- 1-2
年以内应收帐款(元) -- -- -- -- 2-3年以内应收帐款(元) -- -- -- -- 3年以内应收
帐款(元) -- -- -- -- 1年以内预付货款(元) -- -- -- -- 1-2年以内预付货款(元)
-- -- -- -- 2-3年以内预付货款(元) -- -- -- -- 3年以内预付货款(元) -- -- --
-- 1年以内其它应收款(元) -- -- -- -- 1-2年以内其它应收款(元) -- -- -- --
2-3年以内其它应收款(元) -- -- -- -- 3年以内其它应收款(元) 9000 -- 9000 --

数据来源：博思数据整理

…………

三、2014年1-12月申通地铁经营状况分析 388

四、2014年1-12月申通地铁经营状况分析 394

第三节 湘潭电机股份有限公司 400

一、公司简介 400

二、2013年湘潭电机股份有限公司发展现状 401

三、2014年湘潭电机股份有限公司运营概况	405
四、2014年湘潭电机股份有限公司运营分析	409
第四节 北京市地铁运营有限公司	414
一、公司简介	414
二、北京地铁公司的发展成就回顾	415
三、奥运期间北京地铁发展现状	416
四、2014年北京地铁公司运营简况	417
第五节 其他地铁企业	417
一、天津市地下铁道总公司	417
二、深圳市地铁集团有限公司	418
三、武汉地铁集团有限公司	418
四、沈阳地铁有限公司	419
五、成都地铁有限责任公司	419
附录	421
附录一：城市轨道交通运营管理办法	421
附录二：上海市轨道交通管理条例	427
附录三：天津市轨道交通管理规定	435
附录四：广州市城市轨道交通管理条例	442
附录五：深圳市地铁运营管理暂行办法	451
附录六：南京市轨道交通管理办法	459

本研究咨询报告由博思数据公司领衔撰写，在大量周密的市场监测基础上，主要依据了国家统计局、国家商务部、国家发改委、国家经济信息中心、国务院发展研究中心、国家海关总署、知识产权局、博思数据提供的最新行业运行数据为基础，验证于与我们建立联系的全国科研机构、行业协会组织的权威统计资料。

报告揭示了中国地铁行业市场潜在需求与市场机会，报告对中国地铁行业做了重点企业经营状况分析，并分析了中国地铁行业趋势预测分析。为战略投资者选择恰当的投资时机和公司领导层做战略规划提供准确的市场情报信息及科学的决策依据，同时对银行信贷部门也具有极大的参考价值。

详细请访问：<http://www.bosidata.com/qtzzh1503/A25043M76T.html>