

《CEI中国行业发展报告》

图书基本信息

书名：《CEI中国行业发展报告》

13位ISBN编号：9787501763252

10位ISBN编号：7501763259

出版时间：2004-05

出版社：中国经济出版社

作者：国家信息中心中国

页数：149

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介以及在线试读，请支持正版图书。

更多资源请访问：www.tushu000.com

内容概要

研究内容

- 1、政策环境：全面深入研究行业所处的国际国内经济环境，分析产业政策以及相关配套政策动向的分析，把握行业政策的发展趋势。
- 2、市场供求：依靠强大的数据库资源，透过数据，分析市场供求现状，提供行业发展规模、发展速度、产业集中度、产品结构、所有制结构、区域结构、产品价格、效益状况、技术特点、进出口等重要行业信息，并科学预测未来1-3年市场供求发展趋势。
- 3、投资趋势：从当年新建、在建项目入手，突出研究行业投资现状及投资中存在的问题，提供投资趋势预测和投资重点市场判断，为投资者提供投资建议；
- 4、市场竞争：比较分析各个行业前十名重点企业的运营状况，包括生产、销售和效益情况以及各自的经营策略和竞争优势。

特色与优势

丰富的专家资源和信息资源：中经网依托国家发展改革委和国家信息中心系统丰富的数据资源，建成了独具特色和覆盖全面的产业监测体系，成为政府部门监测经济运行状况的重要工具。同时，与国内众多研究机构和专家有着密切的合作关系。《中国行业发展报告》全部由国内一流经济学家、行业专家作为顾问，由多年从事相关行业的政府官员、资深专家撰写，他们长期专门从事行业研究，掌握着大量的第一手资料，加上严格的审稿制度，使每一篇报告的质量都有充分的保证。

行业覆盖范围广、针对性强：《中国行业发展报告》总共包括二十个重点行业，入选行业普遍具有市场前景好、行业竞争激烈和企业重组频繁等特征。其中既有煤炭、电力、家电、纺织、钢铁、饮料、石化等传统制造业，又包括出版、银行、保险、物流、交通运输、房地产、零售、旅游等服务业，也包括通信、医药、电动车等新兴产业。另外，在对大行业进行综合分析的同时，还对其中重要的细分行业或产品进行单独分析。其信息量大，实用性强是任何同类产品难以企及的。

内容全面、论述生动：《中国行业发展报告》在研究内容上突出全方位特色，报告以2002年最新数据的实证描述为基础，全面、深入、细致地分析各行业的市场供求、进出口形势、投资状况、发展趋势和政策取向以及主要企业的运营状况，提出富有见地的判断和投资建议；在形式上，报告以丰富的数据和图表为主，突出文章的可读性和可视性，避免套话和空话。报告附加了与行业相关的数据、政策法规目录、主要企业信息及行业的大事记等，为投资者和业界人士提供了一幅生动的行业全景图。

互动、便捷的交流：作为《中国行业发展报告》的用户，享有免费参加中经网定期举办的行业论坛的权利，使用户与主管官员、知名专家面对面交流，共同研讨行业发展趋势。此外，针对用户对特定领域的信息、数据和分析方面的需求，中经网将成立由资深分析师、行业专家和顾问组共同组成的行业研究队伍，及时有效地为客户提供进一步的行业研究和咨询服务。

书籍目录

第一章 中国交通运输业概述

行业定义和技术经济特征

行业定义

行业技术经济特征

行业地位和作用

交通运输作用的一般陈述

交通运输业在国民经济中的地位和作用

交通运输业的关联产业

能源产业

交通运输设备制造业

分销产业

第二章 交通运输业的政策环境分析

行业管理体制

管理体制现状

管理体制改革及其目标模式

市场准入条件

市场准入条件现状

即将出台的市场准入改革方案和法规

产业政策

《国家重点鼓励发展的产业、产品和技术目录》 《外商投资产业指导目录》

投资、融资、价格、技术和区域政策

投资体制和政策

融资政策

价格政策

技术政策

区域政策

第三章 市场需求和预测

交通运输需求与支出之间的关系

货运市场需求

货运需求与国民经济增长的关系

分地区的货物运输需求

不同运输方式的货物运输需求 客运市场需求

客运市场求与居民消费结构的变化分析

人口因素对客运消费结构变化分析

不同运输方式的客运需求

2004年-2005年需求预测

2003年中国交通运输业的发展

2004-2005年市场需求预测

第四章 中国交通运输业的供给分析

第五章 中国交通运输业投资分析

章节摘录

书摘 (一)能源产业 交通运输与能源存在着非常密切的关系。运输业既是能源的消耗者,又是能源的输送者,而且对这两个方面都会产生短期和长期的影响。现代运输主要依赖石油,虽然目前在铁路运输中电气化里程开始明显增加,但石油及其制品仍是现代交通运输业主要消耗的能源。不同的运输方式单位客货运量的能耗差别很大。一般来说,轿车和民航在城市和城际客运方面的燃料利用率大体相当,而铁路和公共汽车的利用率则分别为轿车和民航的4倍和8倍;同样的,在货运方面,长途卡车和铁路的燃料利用率分别为民航的10倍和37倍。但这并不意味着所有运输都必须采用燃料利用效率最高的运输方式。在选择运输方式时,需要考虑供给、需求、费用、服务等多方面的因素,并不仅仅取决于燃料利用效率。目前交通运输业消耗了全国汽油消耗总量的39.6%、柴油的37.6%、煤油的63.0%和燃料油的21.3%,这中间有相当部分是进口的。随着2003年美伊战争的爆发和随之而来的国际油价飙升,运输耗能问题引起了政府和公众的严重关注。从长期来看,运输肯定还是一个能耗大户,但随着运输工具和运输方法的改进,能源的单位消耗量将降低,运送效率将得到提高。(二)交通运输设备制造业 现代化的交通工具是交通运输业现代化的决定因素。从需求的角度看,交通运输业的发展决定了交通运输设备制造业的市场规模及其增长;同时,交通运输设备制造业又反过来决定了交通运输业的供给能力和生产能力。四、投资、融资、价格、技术和区域政策 (一)投资体制和政策 “十五”时期,中国将积极推进交通建设投融资体制改革,实施投资分类管理,培育、完善交通建设市场。通过改革,实行交通运输投资主体、投资渠道与投资方式多元化政策,以筹措建设资金和推动运输经营主体多元化、市场化进程;建立和完善宏观调控体系,发挥市场对投资活动的调节作用,形成投资主体风险约束机制。交通运输设施建设与经营按性质可分为经营性、公益性和既有公益性又有经营性三类。各类交通基础设施建设,都要采取市场竞争的办法,进行建设和运营管理。经营性建设项目,可以进入市场,直接招标,择优选择投资者;既有公益性、又有经营性的建设项目,政府应给予必要的资助或特许条件,招标选择投资和经营者;完全公益性的建设项目,在政府明确其承担投资并提出有关条件后,通过市场招标,择优选择建设者。对于交通设施的维护,也要采用市场办法。在国家宏观调控指导下,逐步完善交通建设的市场管理机制。实行交通建设项目投资主体、项目法人以及项目设计、评估、施工建设全过程的招投标。建立必要的制度,强化交通建设项目管理,对交通项目建设全过程进行监督,确保建设质量。(二)融资政策 在交通基础设施建设中,各级政府应承担其相应的责任。完全公益性的基础设施建设,由政府承担投资;对于既有公益性、又有经营性的基础设施建设,政府承担必要的投资。政府投资的主要来源是预算内投资、政府性建设基金、政府财政债券等。“十五”期间,要完善政府基金制,通过实施费改税,确立政府基金的稳定性。要避免在交通运输紧张状况有所缓解的情况下,削弱政府基金;费改税后,要保证用于交通设施建设和养护的资金,并应有稳定的增长。要继续扩大“以工代赈”方式,加大贫困地区农村公路建设力度,发行必要的财政债券,用于西部地区和农村地区交通设施建设。充分发挥政府资金的调控作用,各类政府基金要纳入各级政府计划管理,按照发展规划、区域布局和建设重点,进行必要的调节,组织好建设项目的实施。中央政府投资主要用于中西部地区和农村地区交通设施建设,对于具有竞争力的建设项目,政府不再投资或给予资金补助。在继续增加利用国际金融组织贷款、国外政府贷款以及国内金融机构贷款建设交通设施的同时,采取更为灵活的优惠政策,吸引国内外资金参加交通基础设施的建设与经营。“十五”期间,改革外商投资的有关规定,扩大外商直接投资的范围,调整外商投资股比的限制,采取积极的引资政策,增加交通项目建设的直接投融资比重。同时,建立相应的反垄断机制,以保证经济安全。建立产业投资基金和发行中长期建设债券:吸引社会资金和居民手持现金用于交通设施建设。对于产业投资基金投资,可以享受与外商投资相同的政策,对产业投资基金投向经济效益较差的项目,政府可以给予定额补助或设定可控上限的回报率。(三)价格政策 交通价格改革的目的是建立符合运输市场体制的运价形成机制。改革的思路是,以市场形成价格为主,政府指导价格相结合,分类指导:分类管理。对于竞争性运输价格,由运输企业根据市场自行确定;对于垄断性运输价格,由政府价格部门发布指导运价或最高限价,具体价格水平由企业根据市场确定。收费价格,如收费公路的收费标准等,由政府价格部门确定最高限价,允许企业向下浮动。运输企业要充分利用市场机制,建立多种价格形式组成的价格结构。在客运价格方面,可以实行多种形式的浮动价、折扣价。以市场为主的价格形成机制建立后,政府要加强监督和管理,制定反不正当竞争的具体措施,规范价格行为,创造公平竞争的环境。为了更好地发挥价格机制的作用和有效管理,政府可以

把一些监督工作委托相应的行业协会等组织承担。(四)技术政策 铁路要着手建设时速在300公里的高速铁路,积极推进上海浦东磁悬浮铁路试验项目,掌握相关的设计、制造和建设技术;要应用信息技术,实现铁路信息化,发展行车安全保障技术,立安全监控网络;公路要发展中高档客车,集装箱拖挂车及大型专用货车,全面提高公路运输车辆性能;运输船舶要重点发展远洋第四代以上集装箱运输船、大型散货船,沿海集装箱船、滚装船和特种专业船,以及推进内河船舶标准化;继续增加技术经济性能先进的运输飞机,重视使用国产新型支线飞机:积极采用当代最新飞机维修技术,增加安全可靠;城市交通的发展要广泛采用新技术、新工艺,大力推进技术进步。积极推进交通运输智能化进程,目前重点做好电子商务在交通运输中的应用和IC卡、GPS在公共交通系统的应用以及不停车电子收费系统的应用,加快港口口岸EDI(电子数据交换)系统的建设,建成长江沿线的EDI系统。“十五”期间要引进、开发涵盖交通基础设施规划、建设与运营全过程的信息技术、网络技术、智能交通等当代最先进的交通运输技术,以及现代物流系统中成熟先进的技术,引进、开发当代最新科技,加速综合运输体系现代化建设。经过20多年的努力,中国交通科技已有了很大进步,一些科技成果已达到或接近国际先进水平,在引进国外最新技术的同时,必须加强国内科技成果的转化,推动技术装备国产化。(五)区域政策 交通是西部开发的基础和保障。西部交通设施建设要综合考虑经济效益、社会效益和开发效益,但也要因地制宜,少花钱多办事。为扶持西部地区交通运输发展,需要采取与其他地区交通建设有所差别的特殊政策:(1)增加国家财政资金与政策性贷款向西部地区的投入,支持西部地区交通设施建设。(2)采取更为灵活的政策,吸引国内外投资参与西部地区交通建设。在西部地区放开中外合资、合作建设交通基础设施与经营项目的股比限制;对投资者予以土地开发、或利用其他资源开发的特许经营权,进行投资效益综合补偿;政府对投资者给予必要的投资回报补贴。(3)放宽西部收费政策的限制。如放宽西部地区公路收费标准限制等。(4)东部地区交通设施建设以扩大市场调节能力和范围为主,鼓励东部地区向西部地区投入。西部地区可通过加强与东中部地区的资源优势互补,加快交通基础设施建设。(一)基本情况 2002年中国铁路运输业营业里程达到7.19万公里,比2001年增加2.57%;完成客运量05606万人,比2001年提高0.43%;旅客周转量达到4969.4亿人公里,比2001年提高4.25%;完成货运量204246万吨,比2001年提高6.06%;货运周转量15516亿吨公里,比2001年提高6.46%;现拥有铁路机车16026台,比2001年增加1.71%,其中国家铁路15159台,地方铁路357台,合资铁路510台;铁路客车39438辆,比2001年增力口1.7%;铁路货车459017辆比2001年增力口1.19%(见表27)。

媒体关注与评论

后记国家信息中心中经网自创建以来，一直致力于为政府部门、金融机构及企事业单位提供高质量的经济信息。摆在读者面前的这套《CEI中国行业发展报告》丛书，就是我们针对社会上对行业研究的迫切需求，联合政府经济主管部门、行业协会和研究机构及其资深专家，精心推出的最新研究成果。

《报告》权威地位的奠定，首先特别感谢众多客座专家和编审人员的共同参与，他们凭借多年来对行业发展研究的大量积累，凭借自己敏锐的观察力和判断力，对全书的编撰工作提供研究成果和重要意见。我们还要感谢为《报告》提供了丰富素材和权威数据的单位的大力支持，特别向以下研究机构表示衷心的感谢：国家发展和改革委员会宏观经济研究院、能源研究所、运输研究所；国务院发展研究中心发展战略部、产业研究部；中国社会科学院经济研究所、财贸经济研究所、工业经济研究所、世界经济研究所；商务部国际经济贸易研究院；人民银行金融研究所；清华大学中国经济研究中心；中国(海南)改革研究院；中行国际金融研究所；中信集团国际研究所；北京天则经济研究所；中国钢铁研究总院；中国物流与采购联合会；中国纺织信息中心等。感谢中国经济出版社对《报告》的出版发行给予了热情的支持，使这一研究成果得以尽早面世，最大程度地发挥社会效益。本报告中的数据除注明外，均来源于中经网统计数据库，其中部分行业数据由相关专家估算。由于目前我国行业数据资源比较分散，尽管我们进行了大量的核正工作，但仍然不能确保所有数据的统计口径一致，请读者酌情参考引用。今后我们还将陆续推出后续年度的报告，涉及的行业门类和内容将更加丰富，敬请读者关注。

《中国行业发展报告》编写组

2004年4月

《CEI中国行业发展报告》

版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问:www.tushu000.com