

2021-2027年中国交通建设 PPP模式行业发展趋势与投资前景分析报告

报告目录及图表目录

北京迪索共研咨询有限公司

www.cction.com

一、报告报价

《2021-2027年中国交通建设PPP模式行业发展趋势与投资前景分析报告》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.cction.com/report/202105/218499.html>

报告价格：纸介版8000元 电子版8000元 纸介+电子8500元

北京迪索共研咨询有限公司

订购电话: 400-700-9228(免长话费) 010-69365838

海外报告销售: 010-69365838

Email: kefu@gonyn.com

联系人：李经理

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、说明、目录、图表目录

交通建设是对国民经济发展具有全局性先导性影响的行业，是较早应用计算机技术并取得显著成效的重要行业之一。通过多年探索和实践，交通工程计算机应用无论从应用范围还是从应用深度，都取得了较大发展。PPP（Public—Private—Partnership）模式，是指政府与私人组织之间，为了提供某种公共物品和服务，以特许权协议为基础，彼此之间形成一种伙伴式的合作关系，并通过签署合同来明确双方的权利和义务，以确保合作的顺利完成，最终使合作各方达到比预期单独行动更为有利的结果。公私合营模式（PPP），以其政府参与全过程经营的特点受到国内外广泛关注。PPP模式将部分政府责任以特许经营权方式转移给社会主体（企业），政府与社会主体建立起“利益共享、风险共担、全程合作”的共同体关系，政府的财政负担减轻，社会主体的投资风险减小。PPP模式比较适用于公益性较强的废弃物处理或其中的某一环节，如有害废弃物处理和生活垃圾的焚烧处理与填埋处置环节。这种模式需要合理选择合作项目和考虑政府参与的形式、程序、渠道、范围与程度，这是值得探讨且令人困扰的问题。

中企顾问网发布的《2021-2027年中国交通建设PPP模式行业发展趋势与投资前景分析报告》共十三章。首先介绍了交通建设PPP模式行业市场发展环境、交通建设PPP模式整体运行态势等，接着分析了交通建设PPP模式行业市场运行的现状，然后介绍了交通建设PPP模式市场竞争格局。随后，报告对交通建设PPP模式做了重点企业经营状况分析，最后分析了交通建设PPP模式行业发展趋势与投资预测。您若想对交通建设PPP模式产业有个系统的了解或者想投资交通建设PPP模式行业，本报告是您不可或缺的重要工具。

本研究报告数据主要采用国家统计数据，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 PPP模式相关概述

1.1 PPP模式定义

1.1.1 各机构对PPP的定义

1.1.2 狭义PPP

1.1.3 广义PPP

1.2 PPP模式介绍

- 1.2.1 PPP模式结构
- 1.2.2 PPP模式历程
- 1.2.3 PPP模式优势
- 1.2.4 PPP模式本质
- 1.3 PPP项目分类
 - 1.3.1 外包类
 - 1.3.2 特许经营类
 - 1.3.3 私有化类
 - 1.3.4 其他类型

第二章 2016-2019年全球交通建设PPP模式应用经验借鉴

2.1 英国

- 2.1.1 公路PPP项目概述
- 2.1.2 公路PPP项目管理
- 2.1.3 项目合同管理和运营
- 2.1.4 公路PPP发展经验

2.2 美国

- 2.2.1 交通PPP发展概述
- 2.2.2 交通PPP发展政策
- 2.2.3 交通PPP模式投资需求
- 2.2.4 交通PPP模式推广现状
- 2.2.5 交通PPP模式发展状况
- 2.2.6 交通PPP模式经验借鉴

2.3 哥伦比亚

- 2.3.1 交通PPP项目概况
- 2.3.2 交通PPP项目特点
- 2.3.3 PPP项目主要风险
- 2.3.4 PPP项目发展措施

2.4 其他国家

- 2.4.1 法国
- 2.4.2 澳大利亚
- 2.4.3 日本

2.4.4 印度

第三章 2016-2019年中国交通建设PPP模式应用背景

3.1 国家政策支持PPP模式

3.1.1 PPP模式相关政策

3.1.2 PPP政策进程分析

3.1.3 交通领域相关政策

3.1.4 交通领域PPP政策

3.2 经济增长进入新常态

3.2.1 基建投资成稳增长主力

3.2.2 基建融资方式多维度创新

3.2.3 财政货币政策保持稳健

3.3 交通建设加快推进

3.3.1 交通基础设施成就

3.3.2 交通运输力规模

3.3.3 交通建设投资规模

3.4 PPP模式积极推进

3.4.1 PPP模式顺应改革方向

3.4.2 化解地方存量债务困境

3.4.3 破解融资困境难题

第四章 2016-2019年中国交通建设PPP模式应用分析

4.1 2016-2019年中国交通建设PPP模式发展现状

4.1.1 是推广PPP模式的重要领域

4.1.2 公众社会资本及政府三方共赢

4.1.3 政府投资基金参与将成趋势

4.1.4 鼓励多元化投资主体进入

4.2 2016-2019年中国交通建设PPP投资规模

4.2.1 PPP项目投资概述

4.2.2 PPP项目投资总额

4.2.3 PPP项目投资数量

4.2.4 PPP项目投资占比

4.3 2016-2019年中国交通建设PPP模式推广分析

4.3.1 交通PPP盈利模式

4.3.2 推动PPP发展的必要性

4.3.3 交通PPP模式应用状况

4.3.4 金融机构助力交通PPP

4.3.5 PPP交通产业基金

4.4 2016-2019年智能交通建设PPP模式发展状况

4.4.1 市场发展概述

4.4.2 市场推广状况

4.4.3 市场典型样本

4.4.4 市场典型案例

4.4.5 PPP运营模式

4.4.6 市场进入壁垒

4.4.7 市场发展策略

4.5 2016-2019年中国交通建设PPP模式存在的问题及发展策略

4.5.1 交通建设PPP模式存在的困境

4.5.2 交通建设PPP模式发展策略

4.5.3 交通建设应用PPP模式建议

4.5.4 加强交通建设PPP制度体系化

第五章 2016-2019年中国公路建设PPP模式深度分析

5.1 PPP模式在公路建设中的应用模式

5.1.1 PPP在公路交通应用中的含义

5.1.2 在公路交通项目中的应用形式

5.1.3 在公路交通应用中的瓶颈分析

5.1.4 化解公路建设项目PPP的措施

5.2 2016-2019年中国公路建设PPP模式发展综述

5.2.1 公路PPP模式相关的制度设计

5.2.2 财税体制改革与公路PPP

5.2.3 公路PPP模式支持政策

5.2.4 适合PPP模式的公路类型

5.3 中国公路建设融资来源分析

- 5.3.1 财政投入
- 5.3.2 银行贷款
- 5.3.3 发行债券融资
- 5.3.4 非标准化债权资产融资
- 5.3.5 农村农路特殊融资方式
- 5.4 社会资本参与公路建设和运营项目的方式
 - 5.4.1 经营性收费公路项目——BOT模式
 - 5.4.2 非收费公路项目——BLT模式
 - 5.4.3 交通产业投资基金
- 5.5 中国公路PPP模式收益和补偿机制分析
 - 5.5.1 使用者付费
 - 5.5.2 影子收费
 - 5.5.3 收费公路权益转让
 - 5.5.4 收益权证券化收益
 - 5.5.5 土地补偿收益
 - 5.5.6 资源捆绑开发收益
- 5.6 中国公路股权投资基金分析
 - 5.6.1 产业投资基金政策
 - 5.6.2 优先股理论的借鉴
 - 5.6.3 应用于公路PPP的优势
- 5.7 公路项目PPP合同核心要素分析
 - 5.7.1 公路PPP运作方式
 - 5.7.2 公路PPP合理回报
 - 5.7.3 PPP收益不足的处理
 - 5.7.4 PPP超额收益处理
 - 5.7.5 需求不足风险的划分
- 5.8 政府还贷公路项目应用PPP模式分析
 - 5.8.1 与经营性公路的区别
 - 5.8.2 公路PPP模式风险考量
 - 5.8.3 应用PPP模式结构建议
- 5.9 收费公路PPP项目物有所值评价方法
 - 5.9.1 收费公路PPP项目的VFM评价

- 5.9.2 收费公路PPP项目的定性评价
- 5.9.3 收费公路PPP项目的定量评价
- 5.10 道路养护PPP模式分析
 - 5.10.1 道路养护需求提升
 - 5.10.2 政策驱动“PPP+公路养护”
 - 5.10.3 PPP道路养护市场前景
 - 5.10.4 PPP道路养护市场空间

第六章 2016-2019年中国高速公路建设PPP模式深度分析

- 6.1 2016-2019年中国高速公路建设现状
 - 6.1.1 高速公路市场参与主体
 - 6.1.2 路网建设进入收官阶段
 - 6.1.3 高速公路投融资现状
- 6.2 2016-2019年中国高速公路建设PPP模式发展分析
 - 6.2.1 高速公路PPP支持政策
 - 6.2.2 新形势下PPP模式应用
 - 6.2.3 助力社会资本转型升级
 - 6.2.4 公私双方权利义务均衡
 - 6.2.5 高速公路PPP运作关键要素
- 6.3 2016-2019年中国高速公路建设PPP模式应用现状
 - 6.3.1 陕西高速公路PPP模式
 - 6.3.2 重庆市高速公路PPP项目
 - 6.3.3 新疆首个公路PPP项目开工
 - 6.3.4 甘肃首条PPP高速公路项目开工建设
 - 6.3.5 贵阳至黔西高速公路PPP项目
 - 6.3.6 全国最大公路交通PPP项目签约
- 6.4 2016-2019年中国高速公路建设PPP模式应用案例分析
 - 6.4.1 兴延高速公路项目
 - 6.4.2 重庆涪陵至丰都高速公路
 - 6.4.3 兴六高速公路项目
- 6.5 中国高速公路建设PPP模式应用前景分析
 - 6.5.1 PPP模式对接高速公路投资

- 6.5.2 产业基金支持高速公路投资
- 6.5.3 高速公路建设PPP前景广阔
- 6.6 中国高速公路建设PPP模式存在的问题分析
 - 6.6.1 公益属性越来越强
 - 6.6.2 建设规模越来越大
 - 6.6.3 经济效益越来越低
 - 6.6.4 融资渠道受限资金不足
- 6.7 中国高速公路建设PPP模式发展策略
 - 6.7.1 政府政策支持
 - 6.7.2 政府资金支持
 - 6.7.3 建立利益平衡机制
 - 6.7.4 完善运作模式

第七章 2016-2019年中国城市轨道交通领域PPP模式深度分析

- 7.1 2016-2019年中国城市轨道交通市场发展现状
 - 7.1.1 城市轨道交通供不应求
 - 7.1.2 高铁将持续快速发展
 - 7.1.3 财政支持+PPP打开市场空间
 - 7.1.4 PPP创新轨交投融资机制
- 7.2 城市轨道交通投融资模式分析
 - 7.2.1 政府全投资模式
 - 7.2.2 市场化投资模式
 - 7.2.3 以地养铁——“R+P”模式
 - 7.2.4 PFI（Private Finance Initiative 伦敦）模式
- 7.3 城市轨道交通项目PPP模式分析
 - 7.3.1 土建BTO+机电BOT+TOD
 - 7.3.2 BOT模式
 - 7.3.3 BOT+TOD模式
 - 7.3.4 BTO模式
 - 7.3.5 土建BLMT+机电BOT模式
 - 7.3.6 土建资产租赁+机电BOT模式
 - 7.3.7 其他组合模式

7.4 2016-2019年中国城市轨道交通PPP模式投资发展现状

7.4.1 轨交项目投资规模

7.4.2 轨交项目投资区域

7.4.3 轨交项目签约率

7.5 2016-2019年中国城市轨道交通PPP模式典型案例分析

7.5.1 北京地铁四号线

7.5.2 北京地铁十六号线

7.5.3 北京地铁十四号线

7.5.4 杭州地铁1号线

第八章 2016-2019年中国其他交通基础设施建设PPP模式深度分析

8.1 高铁建设PPP模式

8.1.1 铁路发展基金建立

8.1.2 高铁PPP模式框架

8.1.3 高铁PPP投资态势

8.1.4 高铁PPP投资机会

8.1.5 高铁PPP模式典型案例分析——济青高铁项目

8.2 机场建设PPP模式

8.2.1 通用机场市场容量

8.2.2 PPP模式振翼待飞

8.2.3 机场PPP模式框架

8.2.4 机场PPP模式应用

8.2.5 机场PPP模式动态

8.2.6 机场PPP模式发展建议

8.2.7 机场PPP模式案例——加里奥国际机场

8.3 隧道桥梁建设PPP模式

8.3.1 南京长江隧道PPP模式

8.3.2 泸州桥梁项目PPP模式

8.3.3 江西隧道PPP项目

8.3.4 大连湾海底隧道项目

8.4 港口码头建设PPP模式

8.4.1 连云港港口创新PPP模式

8.4.2 舟山港口PPP模式分析

8.4.3 渤海新区PPP项目

第九章 2016-2019年中国区域交通建设PPP模式投资分析

9.1 四川省

9.1.1 交通PPP支持政策

9.1.2 交通PPP应用状况

9.1.3 交通PPP模式创新

9.1.4 交通PPP模式现状

9.1.5 交通领域投资展望

9.2 贵州省

9.2.1 PPP项目发展分析

9.2.2 创新PPP“贵州模式”

9.2.3 新模式实现双方共赢

9.2.4 贵州模式成全国“范本”

9.2.5 政企合作谋求发展

9.2.6 PPP项目签约动态

9.2.7 交通PPP投资前景

9.3 云南省

9.3.1 PPP项目总体状况

9.3.2 PPP项目推进情况

9.3.3 PPP项目推介融资情况

9.3.4 大力推广PPP助交通转型

9.3.5 高速公路建设PPP模式

9.3.6 交通领域投资展望

9.4 甘肃省

9.4.1 PPP项目投资规模

9.4.2 交通PPP项目数量

9.4.3 高速公路PPP项目进展

9.4.4 交通PPP项目瓶颈

9.4.5 推进交通PPP策略

9.5 山东省

- 9.5.1 PPP项目总体状况
- 9.5.2 PPP项目推介状况
- 9.5.3 交通PPP支持政策
- 9.5.4 路桥PPP项目巨大
- 9.5.5 公路PPP模式探索
- 9.5.6 交通投资前景展望
- 9.6 其他地区
 - 9.6.1 浙江省
 - 9.6.2 内蒙古自治区
 - 9.6.3 新疆自治区
 - 9.6.4 宁夏自治区

第十章 2016-2019年中国基础设施PPP模式发展分析

- 10.1 PPP模式推广对我国基建投资产生的深远影响
 - 10.1.1 引入民间资本
 - 10.1.2 提高投资运营效率
 - 10.1.3 政企社多方共赢
 - 10.1.4 创新基建投融资模式
 - 10.1.5 系供给侧改革重要方面
- 10.2 2016-2019年中国基础设施PPP模式投资现状
 - 10.2.1 PPP项目投资总额
 - 10.2.2 项目质量与落地率
 - 10.2.3 项目投资领域分布
 - 10.2.4 项目平均落地周期
 - 10.2.5 社会资本投资活力
 - 10.2.6 上市公司发展机遇
- 10.3 2016-2019年中国基础设施PPP项目地域投资分析
 - 10.3.1 地区项目个数
 - 10.3.2 行业投资规模
 - 10.3.3 项目投资规模
- 10.4 2016-2019年中国三批PPP项目投资对比分析
 - 10.4.1 投资总额及保留率

- 10.4.2 投资地区分布分析
- 10.4.3 投资行业分布分析
- 10.4.4 项目单体投资分布
- 10.4.5 项目签约率分析
- 10.5 中国基础设施PPP模式发展策略分析
 - 10.5.1 PPP模式发展存在的难题
 - 10.5.2 推进PPP模式发展建议
 - 10.5.3 促进PPP模式发展策略

第十一章 中国PPP模式退出机制分析

- 11.1 退出机制对于推动PPP落地的积极意义
 - 11.1.1 减小期限错配导致的流动性风险
 - 11.1.2 解决企业生存周期与项目合作期矛盾
 - 11.1.3 解决资本方对投资回报率及期限要求的问题
 - 11.1.4 发挥联合主体的各自比较优势
- 11.2 PPP模式退出机制分类
 - 11.2.1 政府提前回购
 - 11.2.2 股权转让
 - 11.2.3 公开上市
 - 11.2.4 资产证券化
- 11.3 PPP项目资产证券化分析
 - 11.3.1 政策支持和法规依据
 - 11.3.2 项目资产证券化适用性
 - 11.3.3 项目资产证券化的意义
 - 11.3.4 PPP项目资产证券化方式
 - 11.3.5 项目资产证券化交易结构
 - 11.3.6 项目资产证券化交易流程
 - 11.3.7 项目资产证券化关注点
 - 11.3.8 项目存在的问题和难点
 - 11.3.9 项目交易平台创新建议
- 11.4 PPP模式退出机制案例分析
 - 11.4.1 股权回购——南京长江隧道

- 11.4.2 股权转让与交易——温州PPP股权交易中心
- 11.4.3 公开上市——云南水务
- 11.4.4 资产证券化——隧道股份大连路隧道
- 11.5 PPP模式退出机制现存的障碍
 - 11.5.1 风险管控尚需加强
 - 11.5.2 相关法规尚需完善
 - 11.5.3 缺乏稳定机构投资者
- 11.6 PPP模式退出机制政策建议
 - 11.6.1 加强顶层设计
 - 11.6.2 完善市场交易机制
 - 11.6.3 完善制度探索资本利用

第十二章 2016-2019年中国交通建设PPP模式重点企业分析

- 12.1 公路PPP模式重点企业——山东路桥
 - 12.1.1 企业发展概况
 - 12.1.2 合同订单签订
 - 12.1.3 经营效益分析
 - 12.1.4 业务经营分析
 - 12.1.5 所属行业财务状况分析
 - 12.1.6 未来前景展望
- 12.2 高速公路PPP模式重点企业——中国交建
 - 12.2.1 企业发展概况
 - 12.2.2 PPP订单分析
 - 12.2.3 经营效益分析
 - 12.2.4 业务经营分析
 - 12.2.5 所属行业财务状况分析
 - 12.2.6 未来前景展望
- 12.3 高铁PPP模式重点企业——中国中车
 - 12.3.1 企业发展概况
 - 12.3.2 PPP项目订单
 - 12.3.3 经营效益分析
 - 12.3.4 业务经营分析

- 12.3.5 所属行业财务状况分析
- 12.3.6 未来前景展望
- 12.4 道路养护PPP模式重点企业——森远股份
 - 12.4.1 企业发展概况
 - 12.4.2 PPP业务布局
 - 12.4.3 经营效益分析
 - 12.4.4 业务经营分析
 - 12.4.5 所属行业财务状况分析
 - 12.4.6 未来前景展望
- 12.5 隧道桥梁PPP模式重点企业——隧道股份
 - 12.5.1 企业发展概况
 - 12.5.2 PPP订单状况
 - 12.5.3 经营效益分析
 - 12.5.4 业务经营分析
 - 12.5.5 所属行业财务状况分析
 - 12.5.6 未来前景展望
- 12.6 城市轨道交通PPP模式重点企业——苏交科
 - 12.6.1 企业发展概况
 - 12.6.2 PPP项目布局
 - 12.6.3 经营效益分析
 - 12.6.4 业务经营分析
 - 12.6.5 所属行业财务状况分析
 - 12.6.6 未来前景展望
- 12.7 城市轨道交通PPP模式重点企业——宏润建设
 - 12.7.1 企业发展概况
 - 12.7.2 PPP项目进展
 - 12.7.3 经营效益分析
 - 12.7.4 业务经营分析
 - 12.7.5 所属行业财务状况分析
 - 12.7.6 未来前景展望
- 12.8 城市轨道交通PPP模式重点企业——腾达建设
 - 12.8.1 企业发展概况

- 12.8.2 PPP项目进展
- 12.8.3 经营效益分析
- 12.8.4 业务经营分析
- 12.8.5 所属行业财务状况分析
- 12.8.6 未来前景展望

第十三章 2021-2027年中国交通建设PPP模式发展前景及投资风险预警

- 13.1 2021-2027年中国PPP模式发展趋势分析
 - 13.1.1 PPP投资趋势
 - 13.1.2 PPP加速行业分化
 - 13.1.3 PPP优化财务报表
 - 13.1.4 PPP催生转型契机
- 13.2 2021-2027年中国PPP项目市场机遇
 - 13.2.1 社会资本投资递增
 - 13.2.2 PPP投资规模扩容
 - 13.2.3 PPP投资范围扩大
 - 13.2.4 PPP地域投资机会
- 13.3 2021-2027年中国PPP项目投资领域分析
 - 13.3.1 基于项目回报方式的选择
 - 13.3.2 基于民间投资转型的选择
- 13.4 中国交通建设PPP模式发展前景分析
 - 13.4.1 “十三五”交通投资保持高位
 - 13.4.2 中国PPP模式大有可为
 - 13.4.3 交通PPP模式前景广阔
 - 13.4.4 “一带一路”战略机遇
- 13.5 中国交通建设PPP模式投资机会分析
 - 13.5.1 高速公路投资机会
 - 13.5.2 高铁投资机会
 - 13.5.3 公路投资机会
 - 13.5.4 轨交市场空间巨大
 - 13.5.5 有轨电车借PPP迎发展
 - 13.5.6 城际铁路成投资热点

13.6 中国交通建设PPP模式投资风险预警及应对策略

13.6.1 政治与法律风险

13.6.2 经济风险

13.6.3 不可抗力风险

13.6.4 招标与融资风险

13.6.5 合作与信用风险

13.6.6 技术风险

13.6.7 运营风险

13.6.8 安全与环境风险

13.6.9 风险应对策略

部分图表目录：

图表1 各机构对PPP的定义

图表2 狭义PPP与BT、BOT等模式的比较

图表3 典型PPP结构

图表4 PPP的关键要素

图表5 PPP项目类型

图表6 外包类PPP模式的主要特征

图表7 特许经营类PPP模式的主要特征

图表8 私有化类PPP模式的主要特征

图表9 2019年英国公路管理局运用PPP模式情况

图表10 英国公路PSC分析

图表11 英国M25项目向私人部门支付体系调整机制

图表12 运营期合同经理主要职责

图表13 2019年美国各类投资占比

图表14 美国各州收费公路存量PPP项目投资需求地图

图表15 美国交通领域处于运营阶段的PPP项目

图表16 美国处于建设阶段的PPP项目

图表17 政府部门发起的PPP项目

图表18 哥伦比亚1508号法案合作模式业务流程图

图表19 2016-2019年国家层面PPP相关政策

图表20 部分省市PPP相关政策指导意见

图表21 2020年中国高速铁路网的布局规划图

图表22 2016-2019年中国GDP增速

图表23 2016-2019年中国资本投资占比

图表24 2019年中国投资结构占比

详细请访问：<http://www.cction.com/report/202105/218499.html>