

# 2019年 中国高铁行业概览

概览标签：高铁、铁路运输、交通运输

报告作者：单琳  
2019/12

报告提供的任何内容（包括但不限于数据、文字、图表、图像等）均系头豹研究院独有的高度机密性文件（在报告中另行标明出处者除外）。未经头豹研究院事先书面许可，任何人不得以任何方式擅自复制、再造、传播、出版、引用、改编、汇编本报告内容，若有违反上述约定的行为发生，头豹研究院保留采取法律措施，追究相关人员责任的权利。头豹研究院开展的所有商业活动均使用“头豹研究院”或“头豹”的商号、商标，头豹研究院无任何前述名称之外的其他分支机构，也未授权或聘用其他任何第三方代表头豹研究院开展商业活动。

# 头豹研究院简介

- ◆ 头豹研究院是中国大陆地区首家**B2B模式人工智能技术的互联网商业咨询平台**，已形成集**行业研究、政企咨询、产业规划、会展会议**行业服务等业务为一体的一站式行业服务体系，整合多方资源，致力于为用户提供最专业、最完整、最省时的行业和企业数据库服务，帮助用户实现知识共建，产权共享
- ◆ 公司致力于以优质商业资源共享为基础，利用**大数据、区块链和人工智能**等技术，围绕**产业焦点、热点问题**，基于**丰富案例和海量数据**，通过开放合作的研究平台，汇集各界智慧，推动产业健康、有序、可持续发展



## 四大核心服务：

### 企业服务

为企业提供**定制化报告**服务、**管理咨询**、**战略调整**等服务

### 云研究院服务

提供行业分析师**外派驻场**服务，平台数据库、报告库及内部研究团队提供技术支持服务

### 行业排名、展会宣传

行业峰会策划、**奖项**评选、行业**白皮书**等服务

### 园区规划、产业规划

地方**产业规划**，**园区**企业孵化服务

# 报告阅读渠道

头豹科技创新网 —— [www.leadleo.com](http://www.leadleo.com) PC端阅读全行业、千本研报



头豹小程序 —— 微信小程序搜索“头豹”、手机扫右侧二维码阅读研报



图说



表说



专家说



数说



详情请咨询



客服电话

400-072-5588



上海

王先生：13611634866

李女士：13061967127



南京

杨先生：13120628075

唐先生：18014813521



深圳

李先生：18916233114

李女士：18049912451

## 概览摘要

高速铁路又称高铁，狭义高铁特指设计时速为350km的高速动车组列车，广义的高铁泛指除普速铁路外的高速列车。得益于居民消费水平的持续提升、旅游行业的稳定增长，中国高铁行业市场规模（按固定资产投资额计）在过去五年间基本呈现上升态势。高铁行业市场规模在2014-2018年间缓慢发展，由6,066.0亿元上升至6,342.1亿元，年复合增长率为1.1%，预计高铁行业市场规模将在2019年至2023年基本保持现有发展速度。

- **本土高铁市场需求旺盛，国际市场竞争力高**

中国经济实力持续壮大，中国人均可支配收入持续提升，推动人均消费不断提升。居民可支配收入提升驱动居民出行消费能力上升，中国旅游行业的稳定发展。人均消费的提升和旅游行业的发展为高铁行业的发展奠定基础。在国际市场，相比于德国、法国、日本等国，中国高铁相关技术提升、国际竞争优势扩大，成为助力行业发展的重要因素。

- **宏观经济波动和企业费用变动成为行业投资的风险因素**

从宏观角度看，高铁行业与国家经济发展密切相关，行业受宏观经济影响较大，国家宏观经济波动影响高铁相关企业盈利能力。同时，民用航空行业的发展、公路网的不断完善，也给高铁行业带来一定的竞争压力。从企业角度看，企业的电力成本费用和财务费用变动也是影响行业发展的风险因素。

- **行业持续优化升级并向智能化发展**

高速铁路进一步普及，全国布局趋于合理，加之高铁运营企业重视旅客出行体验，行业服务软实力不断提升。与此同时，伴随互联网技术、人工智能技术的发展，磁悬浮列车将成为行业发展的最新方向。磁悬浮列车可在长、大干线交通中发挥出速度优势，也适用于中短途快启、快停应用，可大幅提升城市通勤效率。

### 企业推荐：

©2019.12 LeadLeo 中铁十局、中铁一局、中铁电气



400-072-5588

www.leadleo.com

## 目录

◆ 名词解释	04
◆ 中国高铁行业市场综述	05
◆ 中国高铁行业驱动因素	12
◆ 中国高铁行业风险分析	14
◆ 中国高铁行业相关政策	15
◆ 中国高铁行业发展趋势	16
◆ 中国高铁行业竞争格局	18
◆ 方法论	25

## 名词解释

- **高铁**：高速铁路，狭义指设计时速为350km的高速动车组列车线路，广义泛指运行时速在200公里以上列车的线路。
- **动车**：动力车辆，轨道交通系统中装有动力装置的车辆，包括机车和动力车厢两大类。
- **磁悬浮列车**：现代高科技轨道交通工具，通过电磁力实现列车与轨道之间的无接触的悬浮和导向，利用直线电机产生的电磁力牵引列车运行。
- **受电弓**：安装在机车或动车车顶上用于电力牵引机车从接触网取得电能的电气设备。
- **旅客发送量**：一定时期（日、旬、月、年）内全路、铁路局由各站始发的全部旅客人数。
- **中国铁建**：中国铁建股份有限公司。
- **中国中铁**：中国中铁股份有限公司。

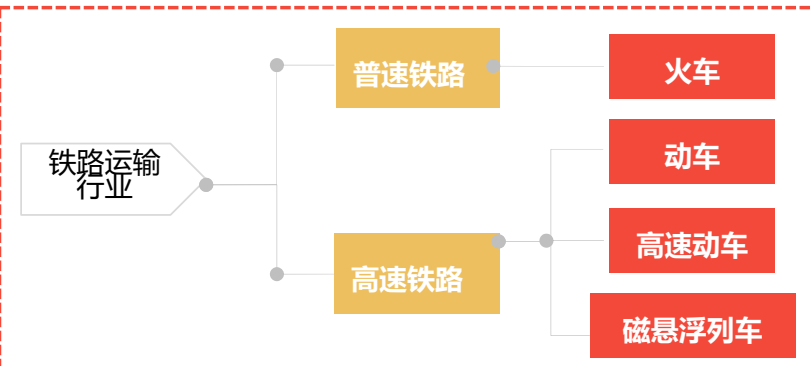
## 中国高铁行业市场综述——定义及分类

### 高铁定义及分类

现代交通运输方式包含铁路运输、公路运输、水路运输、航空运输和管道运输。其中，铁路运输是交通运输行业的重要组成部分，可分为高速铁路和普速铁路运输两类。

高速铁路又称高铁，通常有两个含义。狭义高铁特指设计时速为350km的高速动车组列车，广义的高铁泛指除普速铁路外的高速列车，如：车次分别以D、G、C、T、Z开头的动车、高速动车、城际动车、特快列车、直达特快列车以及尚未广泛应用的磁悬浮列车。

动车时速通常在200km以上，高速动车运营速度通常不低于350km/h，中国最新研发的磁悬浮列车时速可达600km以上。本概览以广义高铁为主要研究对象，下文提及的高铁均指代除普速列车外的其他高速列车组。



### 中国高铁列车型号及简介

高铁型号 (别称)	运营速度	投入运营时间	简介
N/A (磁悬浮列车)	600km/h	2019-05 (未运营)	预计可实现自动发车、自动驾驶、自动停车等功能
CRH380A (动感号)	200km/h	2018-09	编组方式为8辆编组，用于广深港高铁香港段
CR400AF、CR400BF (复兴号)、CR200J	350km/h	2017-09	编组可拓展到17节动车
CRH380D	350km/h	2014-04	编组方式为4节动车配4节拖车，最高时速为420km/h
CRH380CL	400km/h	2013-09	编组方式为8节动车配8节拖车，特点为耐寒
CRH380A	380km/h	2010-09	编组方式为6节动车配2节拖车
CRH3C	350km/h	2008-08	曾创造世界高速铁路最高运营时速高铁列车组
CRH5A	250km/h	2007-04	编组方式为5节动车配三节拖车，主要服务于东北三省、西北区域及高寒地区
CRH1A CRH2A	200km/h	2007-01	编组方式为4节动车配4节拖车，主要用途为城际运输、中短途城市间、区域城郊间通勤与商旅

来源：头豹研究院编辑整理

www.leadleo.com

## 中国高铁行业市场综述——发展历程

中国高铁行业起步较晚，但后来居上，行业发展速度极快。目前中国高铁相关技术科技含量、高铁里程数及高铁客运量在全球位居首位。中国高铁行业发展至今主要经历了探索发展阶段、快速发展阶段和高速发展阶段。

### 中国高铁行业发展历程

#### 探索发展阶段（1998-2004年）

- 1998年5月，广深铁路电气化提速改造完成，标志着中国进入高速铁路行业进入探索发展阶段
- 1998年8月，广深铁路率先使用向瑞典租赁的X2000摆式高速动车组，开始借鉴国际动车组研发高速铁路技术
- 1999年，秦沈客运专线开工建设，全长404公里，于2003年开通运营
- 2003年2月，中国政府发布《京沪高速铁路设计暂行规定》，为中国京沪高铁的建设提供设计依据
- 2004年1月，中国铁路历史上第一个《中长期铁路网规划》，规划了超过12,000公里的“四纵四横”快速客运专线骨干网络雏形

#### 快速发展阶段（2005-2010年）

- 2005年，中国开始引进国际动车组，开始攻克高速铁路250km/h技术难关，中国动车于次年实现了时速300km/h的技术突破
- 2007年，中国跨入高速铁路时代。中国开始大规模开行时速200-250km/h的高速动车组列车
- 2008年京津城际铁路开通运营，时速350km/h的高铁创造了世界高铁最高运营速度纪录
- 2009年武广高铁开通，中国成为全球首条运营里程超过1,000公里的高铁干线
- 2010年12月，“和谐号”380A在京沪高铁试运营，再次创造了时速486.1km/h的世界高铁最高运行速度纪录

#### 高速发展阶段（2011年至今）

- 2011年，京沪高铁作为世界上一次性建成、技术标准最高的高速铁路，以380km/h时速开通运营，当年高铁旅客发送量超过10亿人次
- 2012年12月，京广高铁开通运营，全程2,298公里，成为世界上干线最长的高速铁路
- 2013年底，中国高速铁路运营里程超过10,000公里，约占全球高铁运营历程的45.0%
- 2015年，中国第一部正式的高铁设计行业标准《高速铁路设计规范》开始实施，为高铁行业的发展提供设计依据
- 2016年中国高铁旅客发送量突破50亿人次，国家修订《中长期铁路规划网》，勾画“八横八纵”高速铁路网蓝图
- 2017年中国“复兴号”动车组诞生，该动车组由中国自主研发、具有完全自主知识产权，运营时速为350km/h
- 2018年9月，广深港高铁香港段开通，中国“动感号”动车组将香港并入中国内陆高速铁路网

来源：头豹研究院编辑整理



## 中国高铁行业市场综述——产业链

中国高铁行业产业链分为三个环节。产业链上游参与主体为基建施工企业、高铁信息化系统供应商、其他设备原材料及配件供应企业；产业链中游参与主体是高速铁路固定设备建设企业和移动设备制造企业；产业链下游参与者为铁路线路的运营维护者和终端消费者。



来源: 头豹研究院编辑整理

www.leadleo.com

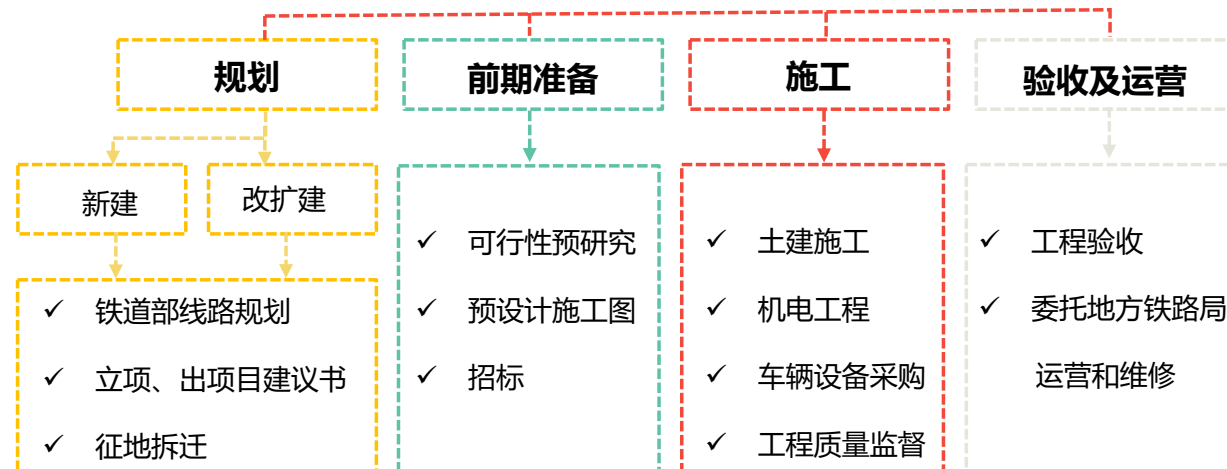
## 中国高铁行业市场综述——产业链上游分析

### (1) 高铁建设工程流程简介

中国高铁行业属于铁路运输行业中的细分行业，受中国交通运输部及其管理部门国家铁路局共同监管，其建设流程分为规划、招标、施工、验收运营四部分。

高铁线路的建设由国家铁路局统一规划、立项后，通过招标选择项目承包商，部分项目如：京沪高铁将组建高铁公司，由项目承包商或高铁公司承担高铁线路的资金募集、设备采购及监督施工工作，建设完成后通常委托地方铁路局运营和维修，为高铁旅客提供相关服务。高铁项目自规划到通车运营通常需要3-4年时间。建设前规划阶段用时约6个月，前期准备和正式施工用时约3年，施工建设完成后，验收及运营测试约需要6个月左右。

### 高铁建设工程流程图



产业链上游参与主体为基建施工企业、高铁信息化系统供应商、其他设备原材料及配件供应企业。上游企业已实现高铁设备、原材料及配件的国产化，但在牵引系统、转向架和制动系统的等核心技术配件制造方面仍受制于西门子、阿尔斯通等技术领先企业。在牵引系统制造方面，西门子、阿尔斯通、川崎重工等企业尚未转让核心技术。在转向架制造方面，西门子只向中国出口易安装图纸。在制动系统方面，关键零部件仍需自国外进口，进口费用占成本总金额的50%左右。

**上游基建施工企业包括：**华东数控、天马集团等土建企业，及中国铁建和中国中铁等项目承包企业。**高铁信息化系统是高铁建设中的重要组成部分**，供应商如远望谷、佳讯飞鸿、赛为智能等，为高铁建造提供高铁信息化相关设备，如：综合监控系统、通信信号系统、轨道交通电源、电线电缆、变电站等设备。

**其他设备原材料及重要配件主要供应商如下：**（1）转向架制造企业：中国中车、阿尔斯通、庞巴迪、川崎重工；（2）受电弓制造企业：北京纵横机电、中车永济电机、湘电股份；（3）制动装置原材料制造企业：派克制动、赛峰集团、霍尼韦尔、德国BECORIT；（4）刹车片制造企业：百克特、西屋、克诺尔、日本博克斯特；（5）连接器制造企业：新华、永贵电器、航空电子、安费诺；（6）门窗制造企业：IFE-威奥轨道、川崎重工。

来源：头豹研究院编辑整理

www.leadleo.com

## 中国高铁行业市场综述——产业链中游分析

### (1) 中游企业业务

高铁建设公司是高速铁路及沿线车站的投资、建设、运营主体，高铁公司通过委托运输管理模式，委托铁路沿线的地方铁路局对高速铁路进行运输管理，并将牵引供电和电力设施运行和维修委托中铁电气化局进行管理。其主营业务为旅客运输，具体包含：（1）委托下游运营商收取高铁运输服务票价票款；（2）向其他列车铁路运输线路和接触网使用者收取使用费用。

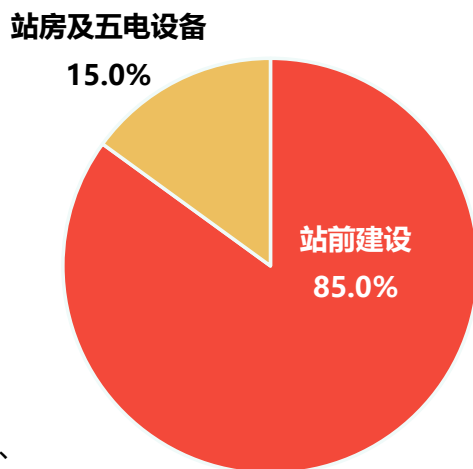
### (2) 固定设备建设

固定设备建设包括站前设备和站后设备建设两部分。

路基、轨道、桥梁工程、涵洞、隧道等站前设备建设的投资占比约为85%-90%，站后设备如：站房和五电设备的建设投资占比约为10%-15%。五电设备包含通信设备、信号设备、电力设备、电器化设备和信息化设备。

由于中国各地区地形差异巨大，西部高寒地区、南部山区等地较东部地区建设难度达，因而路基、轨道、桥梁等工程检核耗资相对较高

站前和站后设备投资占比

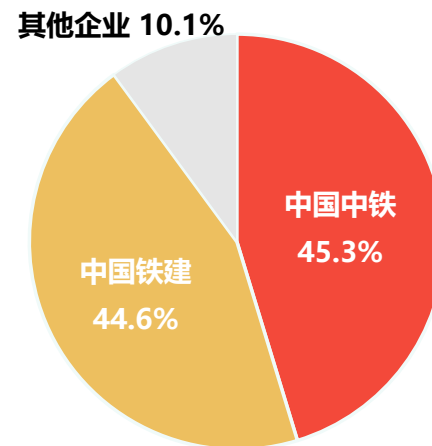


### (3) 移动设备制造

移动设备制造企业负责高速铁路机车制造。中国的整车供应企业包含本土制造商和国际制造商，国际整车供应企业主要为阿尔斯通、庞巴迪、和川崎重工，中国早期引进的动车组技术均来自以上三家企业。伴随本土研发水平提升，本土高速铁路的建设速度、科技含量、运行指标及性价比在国际高速铁路建设市场上处于领先地位，目前中国中车的自主研发水平逐渐赶超日本、德国动车制造企业，产品具有较高国际竞争力，不仅可以满足本土行业的高铁采购需求，还可出口至其他国家。

高铁建设企业在本土呈现双寡头垄断格局。中国中铁和中国铁建两家央企自1995年起开始从事铁路建设工程施工作业，企业发展历史悠久、高铁线路建造经验丰富，在高铁行业中占据领先地位，二者市场份额占比约为90%。其他企业如中水集团、中建集团、中交集团、中电集团等工程施工企业占据约10%的市场份额。

高铁建设企业市场份额占比



来源：头豹研究院编辑整理

www.leadleo.com

## 中国高铁行业市场综述——产业链下游分析

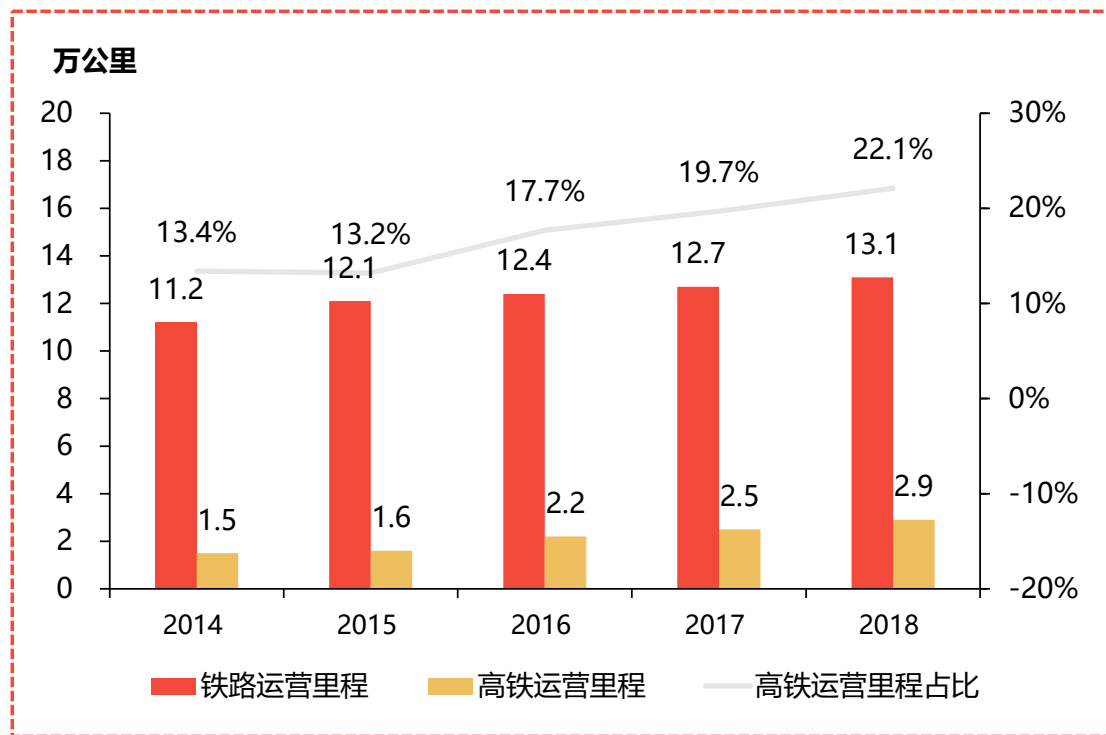
### 产业链下游概述

高铁项目建设完成后企业通常委托地方铁路局运营和维修，付给地方铁路局委托运输费，并由铁路局指定列车司机、乘务员及时刻安排，为高铁旅客提供服务。

下游高铁盈利能力与铁路沿线城市人口密度和经济发达程度密切相关。盈利状况呈现东赚西亏状况。2018年，京沪、沪宁、宁杭、广深港、沪杭、京津均已实现盈利，除京津高铁外，其余线路均在建设完成后5年内实现扭亏为盈。其中，京沪高铁被誉为全球最赚钱高铁，2018年营业收入为311.6亿元人民币，净利润达102.5亿元，利润率达32.9%。

得益于中国对铁路建设投资的重视，中国铁路特别是高铁运营总里程中高铁运营里程比重不断上升。2014-2018年，中国铁路运营里程由11.2万公里上升至13.1万公里，年复合增长率为3.2%，其中，高铁运营里程由1.5万公里增长至2.9万公里，年复合增长率为14.1%，高铁运营里程在铁路运营里程中占比提升至22.1%。据拥有丰富高铁行业经验的专家介绍，目前中国每年高铁行业固定资产投资金额75%以上用于投资建设高速铁路，且伴随国家环保政策的收紧，高铁行业由于符合绿色、环保要求，市场占比还将受政策驱动继续提升。

中国高铁运营里程，2014-2018年



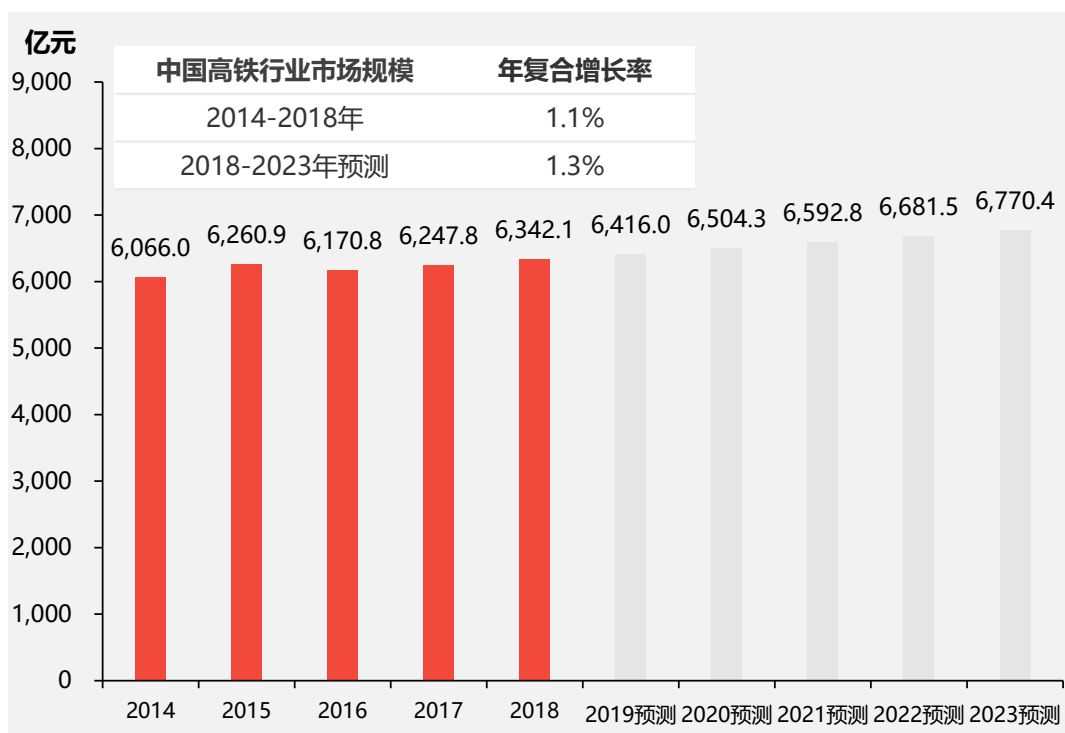
来源：国家铁路局，头豹研究院编辑整理

www.leadleo.com

## 中国高铁行业市场综述——市场规模

得益于居民消费水平的持续提升、旅游行业的稳定增长，中国高铁行业市场规模（按固定资产投资额计）在过去五年间基本呈现上升态势。高铁行业市场规模在2014-2018年间缓慢发展，由6,066.0亿元上升至6,342.1亿元，年复合增长率为1.1%。按照国家规划估计，预计高铁行业市场规模将在2019年至2023年基本保持现有发展速度，于2023年达到6,770.4亿元人民币，年复合增长率约为1.3%。

中国高铁行业市场规模（按固定资产投资额计），2014-2023预测



### 未来五年市场增长因素预测

未来五年，受产业结构调整驱动，中国高铁行业市场规模有望以1.3%的速率保持稳定增长。未来中国高铁行业市场规模进一步增长将受以下三点因素驱动：

消费

- 中国经济实力持续壮大，中国人均可支配收入持续提升，推动人均消费不断提升。居民可支配收入提升驱动居民出行消费能力上升

需求

- 2014年以来，中国境内旅游人数保持平稳上涨，旅客运输需求将不断提升，高铁需求相应提升。

技术

- 中国高铁技术目前处于国际一流水平。相比于德国、法国、日本等国，中国高铁相关技术提升、国际竞争优势扩大，成为助力行业发展的重要因素。

来源：国家铁路局，头豹研究院编辑整理

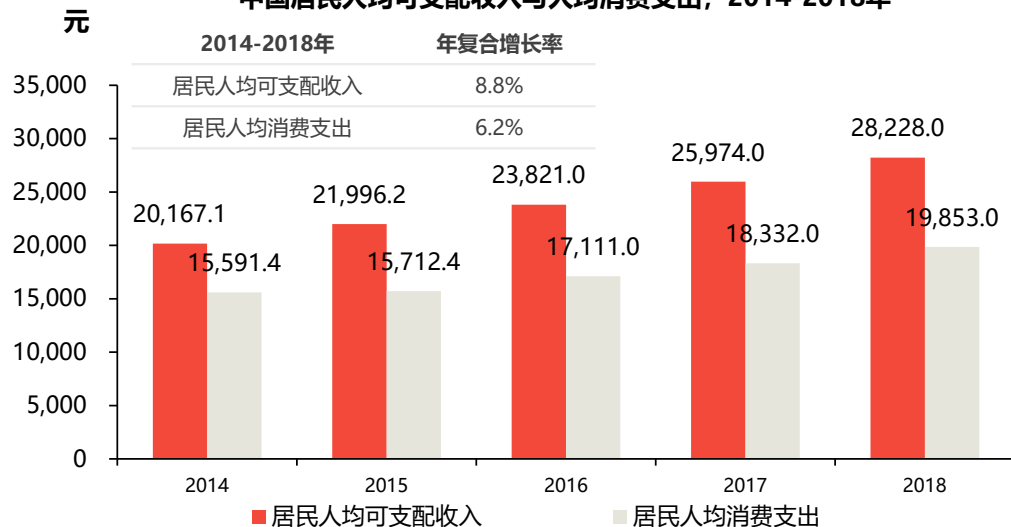
www.leadleo.com

## 中国高铁行业驱动因素 (1/2) ——居民消费能力和消费需求上升

### (1) 居民消费能力提升

**居民可支配收入上升驱动高铁消费能力提升。**高铁出行需求量涨幅与国民总体经济增长水平密切相关，中国经济实力持续壮大促进中国人均生产总值提升。在“十三五”期间，中国生产总值保持6.5%以上增长，2014至2018年，中国人均可支配收入持续提升，推动人均消费不断提升。中国由“吃穿用”消费为主的满足温饱阶段升级，现处于以“住行”为主的小康消费阶段，消费意愿提升促进高铁行业发展。截止2018年全国人民可支配收入达28,228.0元，拉动居民出行消费需求增长。居民人均可居民外出旅游的频率增加，特别是中长距离境内旅行次数增多。乘坐高铁出行兼具舒适、便捷、快速等优点，现已成为居民出行的最佳选择之一。居民消费能力的提升，促进高铁消费需求提升。

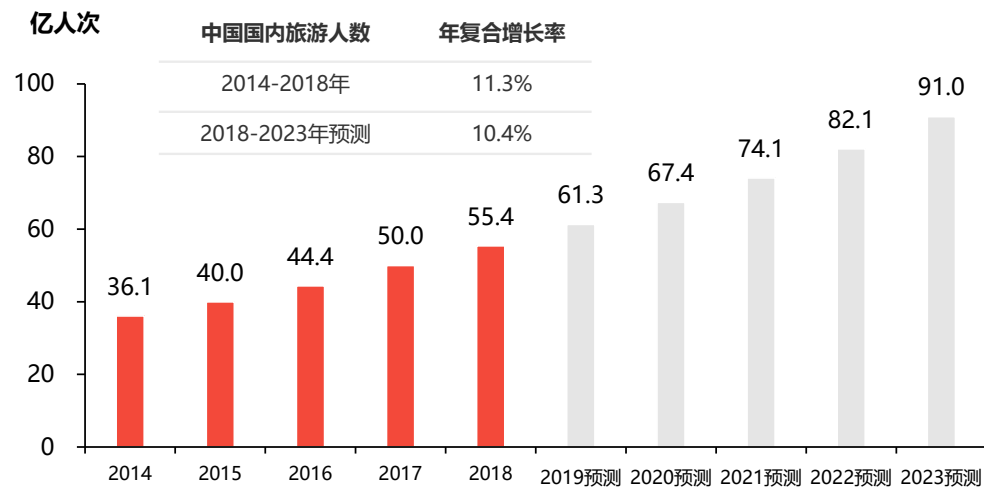
中国居民人均可支配收入与人均消费支出，2014-2018年



### (2) 旅游人次增加促进消费需求上升

**旅游人数的增加促进高铁需求上升。**据国家旅游局数据显示，自2014年以来，中国旅游人数保持两位数稳步增长，2017年首次突破50亿人次，同比增长12.8%。中国“全域旅游”策略和“一带一路”倡议持续将推动中国旅游业发展，中国境内旅游人数保持平稳上涨，在过去五年中保持了11.3%的增长速度，预计中国旅游规模将于2023年达91.0亿人次，未来中国旅游业仍将保持在高速发展的黄金期。伴随旅游人数的增加，旅客运输需求将不断提升。高铁作为中长途出行最便捷的方式，将受到境内旅行者的青睐，促进高铁建设需求量的不断增加。

中国国内旅游人数，2014-2023年预测



来源：国家统计局，头豹研究院编辑整理

www.leadleo.com

©2019.12 LeadLeo



400-072-5588

## 中国高铁行业驱动因素 (2/2) —— 综合竞争力强

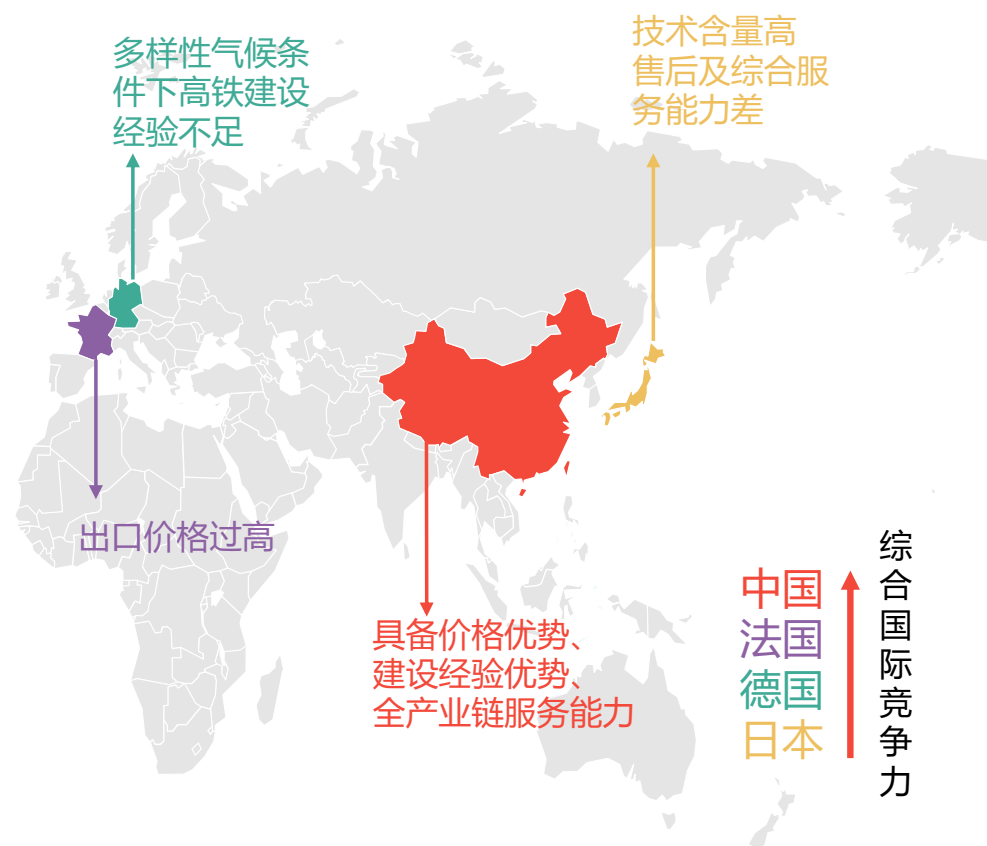
### 中国高铁综合国际竞争力强促进行业发展

全球拥有成熟高铁技术的国家较少，国际高铁市场中地位较高且国际竞争力强的国家主要是中国、德国、法国和日本。

(1) 日本是世界上首个拥有高铁制造技术的国家。在出口规模方面，日本企业尚不及加拿大庞巴迪、法国阿尔斯通及德国西门子。以上三大高铁建造巨头拥有完整的企业体制和服务体系，可制造高铁车厢并提供售后服务等，日本由于缺乏综合服务能力而缺乏国际市场竞争力；(2) 法国是欧美国家中最早开发高铁的国家，是欧洲高铁拥有量最多的国家。但在出口方面，法国同样缺乏国际竞争力，在韩国、南美、摩洛哥等高铁项目竞标中，法国只得到韩国一个项目，随后虽然中标西班牙高铁项目，但是需要转让技术。法国的高铁企业超过50%为国有企业，导致其高铁相关产品市场价格过高，从而使其在出口贸易中缺乏价格优势；(3) 德国高铁在出口方面经验丰富。但德国在中国台湾和美国项目竞标中失败，主要原因为德国国土面积较小，缺乏多样性的气候条件下的高铁建设经验，特别是高寒地区的建设经验不足。

中国高铁技术目前处于国际一流水平。相比于德国、法国、日本等国，中国在多样性气候条件下的建设经验丰富、具备价格优势和良好的综合服务能力，国际竞争力强。此外，凭借经验优势和价格优势，中国可在不具备高铁建造技术的国家中开拓国际市场，为其他国家提供高铁设计、采购、建设等全产业链服务，有利于新兴高铁技术的提升，促进行业技术的持续更新和发展。

全球高铁竞争力对比图



# 中国高铁行业投资风险

## 宏观经济影响

高铁旅客运输量受宏观经济的波动影响较大。当宏观经济不佳时，商务活动及旅客出行需求降低，将对高铁行业造成消极影响。特别是“京津冀”和“长三角”经济区，是中国经济发展最活跃地区，沿线城市经济社会发展水平高，也是运输最繁忙、运量增长最快的交通要道，若宏观经济发生较大波动，将对高铁行业产生不利影响。



## 能源费用变动风险

行业具有能源费用上升风险。电力是铁路运输行业的主要能源，约占营业成本比例18%。《国家发展改革委关于取消电气化铁路配套供电工程还贷电价的通知》鼓励公司积极开展大用户直购电交易，给部分铁路运输行业提供购电优惠。未来政策变动可能导致电力成本波动，影响铁路运输行业的盈利能力。



## 同行业机构竞争风险

存在其他交通运输行业竞争风险。高铁具有准点率高、载客量大、经济舒适、受自然气候影响小等优点。高铁客运与公路客运、航空客运比形成差异化竞争的局面。未来公路网持续扩张完善、航空客运准点率和服务水平提高，也可能对高铁行业产生影响，铁路旅客周转量将随竞争激烈程度加剧而降低。



## 财务费用风险

行业具备财务费用上升的风险。高铁建设投资金额庞大，企业负债率通常较高，不同地区高铁线盈利能力不同，营业收入较低、综合借款利率上升或企业债务融资规模扩大时，企业财务费用将上升，使净利润水平受到负面影响。

来源：头豹研究院编辑整理

www.leadleo.com



## 中国高铁行业相关政策法规



中国政府为促进高铁行业发展，自2014年以来发布多项政策、规划及管理办法，在铁路网建设和布局、高铁投融资渠道、行业健康发展等方面作出指导，促进行业的改革与发展。

政策名称	颁布日期	颁布主体	政策要点及主要影响
《推进运输结构调整三年行动计划（2018—2020年）》	2018-09	国务院	到2020年，与2017年相比全国铁路货运量增加11亿吨、增长30%。同时铁路运营基本由中国铁路总公司垄断，国家对铁路行业拥有绝对掌控力，该政策成为2018-2019年铁路行业调整升级的主要驱动力
《铁路“十三五”发展规划》（发改基础〔2017〕1996号）	2017-11	发改委、交通运输部、中国铁路总公司等	加强铁路基础设施网络建设，发挥铁路骨干优势作用，提升铁路运输服务品质，提高铁路发展质量和效益。该政策为行业的健康发展提供规划指导
《中长期铁路网规划》（发改基础〔2016〕1536号）	2016-07	发改委、交通运输部、中国铁路总公司等	推进供给侧结构性改革，遵循铁路发展规律，发挥铁路骨干优势作用，以增加有效供给、明晰功能层次、提升服务效能、兼顾效率公平为重点，着力构建布局合理、覆盖广泛、高效便捷、安全经济的现代铁路网络，全面提升铁路核心竞争力和服务保障能力，为全行业的改革和发展提供依据
《国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要》	2016-03	十二届全国人大四次会议 全国政协十二届四次会议	构建横贯东西、纵贯南北、内畅外通的综合运输大通道，加强进出疆、出入藏通道建设，构建西北、西南、东北对外交通走廊和海上丝绸之路走廊。打造高品质的快速网络，加快推进高速铁路成网，完善国家高速公路网络，适度建设地方高速公路，增强枢纽机场和支线机场功能等内容，对行业发展起到促进作用
《关于进一步鼓励和扩大社会资本投资建设铁路的实施意见》（发改基础〔2015〕1610号）	2015-07	发改委、财政部、国土资源部、国家铁路局等	进一步鼓励和扩大社会资本对铁路的投资，拓宽投融资渠道，完善投资环境，合理配置资源，促进市场竞争，推动体制机制创新，促进铁路事业的快速发展
《国务院关于创新重点领域投融资机制鼓励社会投资的指导意见》（国发〔2014〕60号）	2014-11	国务院	加快推进铁路投融资体制改革。用好铁路发展基金平台，吸引社会资本参与，扩大基金规模。充分利用铁路土地综合开发政策，以开发收益支持铁路发展。按照市场化方向，不断完善铁路运价形成机制
《铁道行业技术标准管理办法》	2014-05	国家铁路局	对铁道行业技术标准的管理职责、标准计划、标准制定、标准发布、标准实施与监督等进行规定
《铁路安全管理条例》	2014-01	国务院	从事铁路建设、运输、设备制造维修的单位应当加强安全管理，建立健全安全生产管理制度，落实企业安全生产主体责任，设置安全管理机构或者配备安全管理人员，执行保障生产安全和产品质量安全的国家标准、行业标准，加强对从业人员的安全教育培训，保证安全生产所必需的资金投入

来源：头豹研究院编辑整理

## 中国高铁行业发展趋势 (1/2) ——本土行业优化升级与智能化发展

**(1) 高速铁路进一步普及，全国布局趋于合理。**中国高速铁路行业飞速发展，高铁通车总里程已位居世界第一。发达地区如“长三角”和“珠三角”地区间已实现了高铁的广泛开通，但由于中国幅员辽阔，欠发达地区高铁运输缺少规划和建设，部分欠发达地区铁路运输仍然停留在慢速传统列车模式。因此中国高速铁路发展的潜力仍然十分巨大，其布局有待优化平衡，使中国的高铁真正能够承载起中国经济的高速运转。



**(3) 未来的高铁发展将与人工智能紧密结合。**人工智能的兴起，已经深刻影响到其他领域的发展。高铁将与人工智能、新信息技术等紧密结合，使高铁运输智能化、可靠性更高，安全性更强。在信号引导、障碍物探测、车辆驾驶等方面引入人工智能技术，可大大增强高铁列车的可靠性和安全性，引领高铁发展新一轮革命。2019年磁悬浮列车的问世，开启了人工智能与高铁结合的新局面。



**(2) 服务软实力提升，进一步加强人性化的设计，提高乘客乘坐的舒适度。**高铁在中国的逐渐普及提高了人民的生产、生活效率。伴随中国居民生活品质的提高，人们将更加关注出行体验。高铁相较于传统火车在舒适度和人性化方面已有极大的进步，但在高速列车座椅的智能化购票检票、人车功能设计、其他配套设施的完善、乘务服务质量等方面仍有可提升空间。



来源：头豹研究院编辑整理

## 中国高铁行业发展趋势 (2/2) —— 磁悬浮列车将成最新方向

伴随互联网技术的发展，中国高铁逐步进入广泛应用云计算、大数据、互联网、移动互联、人工智能、北斗导航等新技术，实现高铁移动设备、基础设施与内外部环境之间信息全面感知、广泛互联、融合处理、主动学习和科学决策的智能高铁发展新阶段，其中，磁悬浮列车的出现，成为智能高铁发展的主要方向。高速磁浮列车在性能方面具有启动加速度大、爬坡能力强等优点，既可以在长、大干线交通中发挥出速度优势，也适用于中短途快启、快停应用，可大幅提升城市通勤效率。



磁悬浮列车是高铁行业发展的最新方向，主要因为磁悬浮列车可与互联网最新技术相结合，相较于传统高铁列车优势较多。2019年5月23日，浙江国际智慧交通产业博览会展出磁浮领域中磁悬浮列车的最新研究成果。从外观上看，其车头比现有运行的高铁列车更修长，车厢内部整洁明亮，座位数可根据市场需求进行调整。该磁悬浮列车优点如下：

(1) **使用寿命长。**目前市场中正在运营的高铁列车设计寿命为20年，其维护成本是造车成本的3倍，而磁悬浮列车可实现30年免维护，节约了维修维护的时间和费用；

(2) **车速快。**磁悬浮列车速度再次大幅提升，列车车速可达600km/h，由北京出发至上海仅需3.5小时，目前北京到上海乘坐高铁需5.5小时，乘飞机需4.5小时，相比之下，磁悬浮列车具有绝对速度优势；

(3) **磁悬浮列车实现了列车与人工智能相结合。**该磁悬浮列车不设方向盘和操控车间，将完全由电脑控制列车行驶、后台监测运行，已完全实现无人驾驶。列车预计在2020年下线运行。

来源：头豹研究院编辑整理

## 中国高铁行业竞争格局——市场格局概述

- 从市场份额方向看，中国高铁行业市场集中度高，当前中国从事高铁建设、咨询及相关业务的90%以上企业均归属中国中铁股份有限公司和中国铁建股份有限公司，二者由于建立时间早，建设经验丰富，加之政府扶持，在行业中居于垄断地位。与此同时，中国高铁行业属于资本密集型、投资周期长，高度依赖国家政策和资金的扶持，行业具有较高的准入壁垒。
- 从高铁行业分工角度看，中国高铁行业已形成了较为完善的产业链环节，高铁基础建设业务、相关设备制造、高铁设计咨询及其他业务被中国中铁和中国铁建两家央企垄断，列车组制造则由中国中车集团有限公司（简称“中国中车”）垄断市场。中国中车是国务院国有资产监督管理委员会直接管理的中央企业，由中国南车股份有限公司、中国北车股份有限公司按照对等原则合并组建的A+H股上市公司。

高铁建设主要企业名录，2018年

集团名称	基建业务	制造业务	设计咨询及其他业务
中国中铁股份有限公司	中铁一局、中铁二局、中铁三局、中铁十局、中铁大桥局、中铁电气化局、中铁隧道集团公司、中铁建工集团有限公司、中铁海外工程等	中铁山桥、中铁宝桥、中铁宝工、中铁置工、中铁工程机械研究设计院、宝鸡中铁宝桥实业	铁道第二勘察设计院、铁道第三勘察设计院、中铁大桥勘测设计院、中铁西北科学研究院、中铁西南科学研究院、中铁工程设计咨询、华铁工程咨询
中国铁建股份有限公司	中铁十一局、中铁十二局、中铁十三局、中铁十四局、中铁十五局、中铁二十五局等	中国铁道建设（香港）有限公司、中铁建设集团有限公司、中国土木工程集团有限公司、中铁建电气化局集团有限公司、中铁轨道系统集团有限公司	铁道第一勘察设计院、铁道第四勘察设计院、铁道第五勘察设计院、中铁上海设计院、中铁房地产集团有限公司、中铁物资集团有限公司

来源：头豹研究院编辑整理

## 中国高铁行业投资推荐企业分析——中铁十局 (1/2)



公司名称：中铁十局集团有限公司



成立时间：1960年



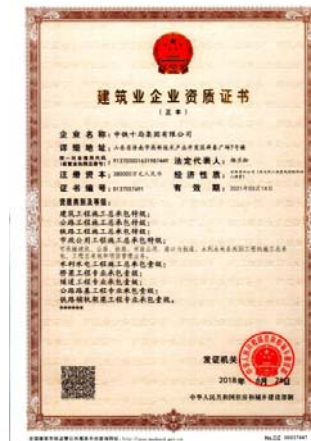
中国公司总部：北京市

### 公司简介

中铁十局集团有限公司（简称：中铁十局）是世界双500强企业--中国中铁股份有限公司的骨干成员，是以工程施工总承包为主的跨行业、跨国经营的特大型企业集团。中铁十局注册资本为人民币38亿元，资产总额350亿元，施工能力600亿元以上。中铁十局年施工能力600亿元以上下设17个子、分公司，主要分布在济南、天津、合肥、郑州、西安、南京、广州、青岛等经济发达的省会城市或计划单列市以及拉美、东非、南亚等国家。2018年，公司员工人数为14,400余人，共有各类专业人员10,100余人，其中一级建造师900余人，享受国务院特殊津贴4人。

### 投资亮点——经营资质齐全

- **中铁十局具备多种经营资质。** 中铁十局拥有铁路工程施工总承包、建筑工程施工总承包、市政公用工程施工总承包、公路工程施工总承包四项特级资质，拥有铁路、建筑、市政、公路行业四项甲级工程设计资质。中铁十局所属建筑公司拥有建筑工程施工总承包特级资质和建筑行业甲级工程设计资质，所属二公司拥有公路工程施工总承包特级资质和公路行业甲级工程设计资质，是中国中铁股份公司唯一一家拥有“六特六甲”的企业。中铁十局拥有水利水电、机电安装工程施工总承包一级资质，桥梁、隧道、环保、钢结构、铁路电务、电气化工程及建筑装饰装修、电子与智能化施工专业承包一级资质，测绘甲级、勘察乙级资质，拥有对外承包工程资格和对外援助成套项目A级资质，经营资质齐全。



来源：企业官网，头豹研究院编辑整理

## 中国高铁行业投资推荐企业分析——中铁十局 (2/2)

### 投资亮点——项目经验丰富

- **中铁十局在铁路、公路、市政、房建施工和房地产开发等诸多领域取得良好业绩。** (1) 在重载铁路工程建设方面，中铁十局先后参与了京九铁路、青藏铁路、京沪高铁，沪杭、沪宁、胶济等百余条国家大型高铁、客专、重载铁路工程建设；(2) 在铁路枢纽方面，中铁十局承建了济南、青岛、济南西等新客站和铁路枢纽工程，新建、改建、扩建铁路干线、支线6,800多公里；(3) 高速公路方面，中铁十局先后参与了济青、京沪、连霍、济广等百余条高速公路建设，建成高速公路总长2,000多公里，参建各类大桥、特大桥1,000多座；(4) 在城市交通项目方面，中铁十局曾参建北京、广州、深圳、重庆、武汉等20多个城市的地铁和轻轨交通项目；(5) 在其他工程项目方面，中铁十局完成了国内诸多城市千余项高层建筑、大型厂房、城市立交、电气化工程、汽车试验场、高尔夫球场、环保水务等工程项目；(6) 在国际项目工程方面，中铁十局还参与了委内瑞拉、南苏丹、乌干达、肯尼亚、阿尔及利亚、斯里兰卡、东帝汶等国外工程项目施工以及采矿投资开发等项目的运作。



该项目获得中国市政工程金杯奖

### 投资亮点——企业知名度高

- **中铁十局工程质量优秀，曾获多项奖项，企业知名度高。** 中铁十局承建的工程项目先后获得“中国建筑工程鲁班奖”、“中国土木工程詹天佑奖”、“国家优质工程奖”、“全国市政金杯示范工程”等国家级优质工程奖32项，山东省“泰山杯”等省部级优质工程奖155项。中铁十局获得国家级工法38项，专利授权382项，省部级科技进步奖99项，省级以上技术创新优秀成果奖89项次。中铁十局通过了“质量管理体系”、“环境管理体系”认证，先后被授予“全国优秀施工企业”、“全国公路行业优秀施工企业”、“全国质量效益型先进施工企业”、“守合同重信用企业”、“‘十一五’全国建筑业科技进步与技术创新先进企业”、“全国企业文化优秀成果”奖、“山东省企业文化建设十佳单位”、“富民兴鲁劳动奖状”等多项称号，连续多年保持山东省“最佳信贷诚信企业”称号。



该项目获得中国建筑工程鲁班奖

来源：企业官网，头豹研究院编辑整理

## 中国高铁行业投资推荐企业分析——中铁一局 (1/2)



公司名称：中铁一局集团有限公司



成立时间：1950年



中国公司总部：西安市

### 公司简介

- 中铁一局集团有限公司（简称：中铁一局）是中国中铁的全资子公司。中铁一局前身为铁道部第一工程局，1950年5月始建于甘肃天水，1970年由乌鲁木齐迁至西安，2000年改制为中铁一局集团有限公司。截止2018年底，中铁一局员工总量为25,336人，其中各类专业技术人员14,397人，高级职称1,498人，教授级高工95人，享受国家级政府津贴的5人。中铁一局拥有各类机械设备8,144台（套），其中盾构机58台，资产总额达525.98亿元，净资产105.45亿元。2018年，中铁一局实现新签合同额1,381.23亿元，企业营业额765.16亿元。

### 投资亮点——资质齐全、业务范围广泛

- **中铁一局具备铁路、公路、市政、建筑、测绘等多种类承包资质，业务范围广泛。**中铁一局具有铁路、公路、市政公用、建筑工程施工总承包特级资质，铁路铺轨架梁、桥梁、隧道、公路路面、公路路基工程专业承包壹级资质，同时具有铁道甲（Ⅱ）级、市政、建筑行业甲级设计资质、工程造价咨询甲级、测绘甲级等多项资质。中铁一局始终致力于国家基础设施建设，中铁一局参建干、支线铁路130多条，完成铺轨3.9万余公里，其中铁路运营线路铺轨3.6万余公里，约占新中国铁路铺轨总量的七分之一。中铁一局累计修建公路7,500余公里，完成房屋建筑2,500余万平方米。中铁一局业务范围覆盖除港台以外的全国各省、市、自治区，并在新加坡、巴基斯坦、斐济、马来西亚等十多个国家开展海外工程承包业务。



中国建筑工程鲁班奖

来源：企业官网，头豹研究院编辑整理

## 中国高铁行业投资推荐企业分析——中铁一局 (2/2)

### 投资亮点——企业管理体系完善

- **中铁一局企业管理能力通过了多项质量体系认证。** 中铁一局于1998年通过了ISO9002标准质量体系认证，2003年通过了质量、环境和职业健康安全管理体系三位一体化认证，2010年12月，通过了新加坡SGS国际认证机构对企业质量管理体系运行的外部认证审核，2011年12月通过了北京SGS国际认证机构的环境和职业健康安全管理体系运行外部认证审核。中铁一局于2016年通过了新加坡建筑局（GGBS）的绿色优雅建筑商认证，先后被国家相关部委、行业协会评为“中国500家最大建筑业企业第一名”、“全国守合同重信用企业”、“全国用户满意施工企业”、“中国施工管理优秀企业”、“全国五一劳动奖状”、“全国企业文化建设优秀单位”等称号。

### 投资亮点——产品领域覆盖全面

- **中铁一局产品领域覆盖全面，可提供覆盖全产业链的业务服务。** 中铁一局以轨道、隧道与地下工程、桥梁、土石方与基础工程、“四电”集成与机电安装五大专业集成优势为依托，将产品领域覆盖铁路工程、公路工程、市政公用工程、工业与民用建筑工程、水务与房地产开发、电务与机电安装工程六部分。中铁一局产品覆盖全产业链，沿产业链上游提供工程咨询、BT、BOT、EPC、水务及房地产投资、轨道设计、建筑材料和建筑构配件生产等业务服务，同时在下游开展水务运营、铁路（承包）运输和基础设施代维等业务。



西安大唐芙蓉园项目工程

来源：企业官网，头豹研究院编辑整理

www.leadleo.com



## 中国高铁行业投资推荐企业分析——中铁电气 (1/2)



公司名称：中国铁建电气化局集团有限公司



成立时间：2005年



中国公司总部：北京市

### 公司简介

中国铁建电气化局集团有限公司（简称：中铁电气）成立于2005年7月，总部位于北京，是中国铁路“四电”系统集成领军企业，隶属于世界500强——中国铁建股份有限公司。中铁电气主要从事高速铁路电气化、电力、通信、信号和城市轨道交通、公路交通、机电设备、输变电、楼宇智能化、工业与民用建筑等工程建设。中铁电气在中国拥有8个工程公司、4个电气化设备制造工厂、1个运营维管公司、1个专业甲级资质设计研究院，职工总数1万余人，拥有各类专业技术人员6,000余人，“四电”专业成套专项设备近7,000多台（套），年经营规模超过300亿元。

### 投资亮点——经营资质齐全

- **中铁电气拥有承包境外工程、设备材料出口和对外派遣劳务等经营资质，经营资质种类齐全。**中铁电气是集科研开发、设计咨询、工程施工、运营维护、产品制造和商务开发为一体的“四电”系统集成商和工程总承包商，具备为业主提供一站式综合服务能力。中铁电气在高速铁路、高原铁路、高速公路、城市轨道交通等“四电”工程施工领域占据主导地位。

### 投资亮点——项目经验丰富

- **中铁电气项目经验丰富。**中铁电气参与建造了郑州至西安高速铁路、福州至厦门高速铁路、厦门至深圳高速铁路、北京至石家庄、武汉高速铁路、成都至都江堰快速铁路等国家铁路干线“四电”系统集成工程。中铁电气已建成开通的高速铁路和客运专线“四电”工程约占全国铁路已开通总里程的50%，项目参与数量众多。此外，中铁电气承建了北京、上海、天津、广州、武汉、成都、南京、重庆、沈阳、西安、宁波等城市等轨道交通和城市地铁项目。

来源：企业官网，头豹研究院编辑整理

## 中国高铁行业投资推荐企业分析——中铁电气 (2/2)

### 投资亮点——建设质量优秀

中铁电气和所属成员企业已全部通过ISO9001质量管理体系、OHSMS18001 - 2007职业健康安全管理体系、ISO14001 - 2004环境管理体系认证，实现了质量、安全、环境管理与国际标准接轨。中铁电气先后获得“全国五一劳动奖状”、“全国优秀施工企业”、“中央企业先进集体”等奖项，多次获得中国建筑行业工程质量最高荣誉奖—鲁班奖、全国市政金杯示范工程奖以及“国家优质工程奖”，项目建设质量优秀。



来源：企业官网，头豹研究院编辑整理

头豹研究院布局中国市场，深入研究10大行业，54个垂直行业的市场变化，已经积累了近50万行业研究样本，完成近10,000多个独立的研究咨询项目。

- ◆ 研究院依托中国活跃的经济环境，从交通运输、铁路运输等领域着手，研究内容覆盖整个行业的发展周期，伴随着行业中企业的创立，发展，扩张，到企业走向上市及上市后的成熟期，研究院的各行业研究员探索和评估行业中多变的产业模式，企业的商业模式和运营模式，以专业的视野解读行业的沿革。
- ◆ 研究院融合传统与新型的研究方法，采用自主研发的算法，结合行业交叉的大数据，以多元化的调研方法，挖掘定量数据背后的逻辑，分析定性内容背后的观点，客观和真实地阐述行业的现状，前瞻性地预测行业未来的发展趋势，在研究院的每一份研究报告中，完整地呈现行业的过去，现在和未来。
- ◆ 研究院密切关注行业发展最新动向，报告内容及数据会随着行业发展、技术革新、竞争格局变化、政策法规颁布、市场调研深入，保持不断更新与优化。
- ◆ 研究院秉承匠心研究，砥砺前行的宗旨，从战略的角度分析行业，从执行的层面阅读行业，为每一个行业的报告阅读者提供值得品鉴的研究报告。
- ◆ 头豹研究院本次研究于2019年12月完成。