

2020年 中国城市轨道交通运营行业概览

概览标签：新基建、轨道交通、轨交运维、PPP

报告主要作者：周天恩
2020/04

报告提供的任何内容（包括但不限于数据、文字、图表、图像等）均系头豹研究院独立撰写，属于头豹研究院的知识产权（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、发行、出租、出借、转让、修改、汇编本报告内容。若有违反上述约定的行为，头豹研究院保留采取法律措施，追究相关人员责任的权利。头豹研究院在开展任何商业活动均使用“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。

概览摘要

城市轨道交通指采用专用轨道导向运行的城市公共客运交通系统，包括地铁系统、轻轨系统、单轨系统、有轨电车、磁浮系统、市域铁路系统及其他城市轨道交通系统。城市轨道交通运营包括运营管理、运营组织、行车组织、客运管理、行车运行计划及应急管理等环节。城市轨道交通运营行业上游包括设计咨询、建设施工、装备制造等环节，中游主要包括运营和维护环节，下游包括交通运输、培训服务及资源服务等环节。目前，中国共有40个城市开通城市轨道交通线路，上海和北京是中国城轨交通运营发展较快的城市，行业内企业大多布局单一城市的业务。中国城市轨道交通运营行业的营收主要由票务经营收入与资源经营收入两部分组成，2019年，中国城市轨道交通运营行业市场规模为2,138.8亿元，其中票务收入占比为80.4%。综合城轨交通票务收入与资源收入的市场规模，中国城市轨道交通运营市场规模将保持高速增长，预计2024年市场规模将达到4,037.4亿元。

◆ 城轨交通建设投资逐年增加，年客运量保持高增速，城轨交通运营服务水平提升

随着城轨交通建设投资逐年增加，中国城轨交通运营规模持续增长促进中国城市轨道交通客运量持续攀升。2019年，中国城市轨道交通共完成客运量约240.4亿人次，其中，北京、上海、广州三个城市年客运量均突破30亿人次。中国城市轨道交通占城市客运量比重也保持逐年增长，由2015年的10.7%增长至2019年的18.7%。城轨交通建设投资与城轨交通年客运量的增长驱动了城轨交通运营服务水平的提升。

◆ 城市轨道交通运营信息化水平提升

城市轨道交通信息化是在大数据、物联网等先进技术基础上，着眼于乘客服务需求以及企业运营发展需求而建立的精细化组织、高效化管理和人性化服务的移动化综合信息平台，信息化将驱动城轨交通运营行业智能化发展。

◆ 城市轨道交通运营行业将迎多元化发展

在中国超大建设规模、超快发展速度的城市轨道交通运营行业情势下，成熟的资源运营模式是解决城轨交通运营企业长期健康稳健发展的主要补偿机制，也是中国城轨交通运营企业谋求可持续发展的主要路径。预计城市轨道交通资源运营的规模将持续扩大，在行业整体运营环节中的重要性将增加，且城轨交通资源运营的成熟度将提升，行业整体将迎来多元化发展。

企业推荐：

广州地铁、深圳地铁、成都地铁

目录

◆ 名词解释	-----	04
◆ 中国城市轨道交通运营行业定义及分类	-----	05
◆ 中国城市轨道交通运营行业发展历程	-----	06
◆ 中国城市轨道交通运营行业产业链分析	-----	07
• 上游分析	-----	08
• 中游分析	-----	11
• 下游分析	-----	12
◆ 中国城市轨道交通运营行业市场现状分析	-----	13
◆ 中国城市轨道交通运营行业市场规模分析	-----	14
◆ 中国城市轨道交通运营行业驱动因素分析	-----	15
◆ 中国城市轨道交通运营行业投资风险分析	-----	16
◆ 中国城市轨道交通运营行业政策法规分析	-----	17
◆ 中国城市轨道交通运营行业发展趋势分析	-----	18
◆ 中国城市轨道交通运营行业竞争格局分析	-----	21
◆ 中国城市轨道交通运营行业投资企业推荐	-----	22
• 广州地铁	-----	22
• 深圳地铁	-----	24
• 成都地铁	-----	26
◆ 方法论	-----	28
◆ 法律声明	-----	29

名词解释

- ◆ **ATC** : 即Automatic Train Control, 为列车自动控制系统。
- ◆ **ATP** : 即Automatic Train Protection, 为列车自动保护系统。
- ◆ **TOD** : 即Transit-Oriented Development, 指以公共交通为导向的城市开发模式。TOD模式主要是以轨道交通及巴士干线的站点为中心、400-800 米为半径建立集办公、商业、文娱教育、居住等多业态混合的城市中心。
- ◆ **PPP** : 即Public-Private Partnership, 指政府和社会资本合作, 是公共基础设施中的一种项目运作模式。在该模式下, 政府鼓励私营企业、民营资本与政府进行合作, 参与公共基础设施的建设。
- ◆ **投资回报期** : 使累计的经济效益等于最初的投资费用所需的时间。
- ◆ **BOT** : 即Build-Operate-Transfer, 指建设-经营-移交, 在标准的 BOT 方式中, 私人财团或国外财团自己融资来设计、建设基础设施项目, 项目开发商根据事先约定, 经营一段时间以收回投资, 当经营期满, 项目所有权或经营权将被转让给政府。
- ◆ **BOO** : 即Build-Own-Operate, 指建设-拥有-经营。承包商根据政府赋予的特许权, 建设并经营某项产业项目, 但是并不将此项基础产业项目移交给公共部门。
- ◆ **地铁上盖** : 以地铁为核心, 在其上部空间建设地铁配套设施, 进行商业、办公、住宅等多层次开发建设。
- ◆ **绿色债券** : 指任何将所得资金专门用于资助符合规定条件的绿色项目或为这些项目进行再融资的债券工具。相比于普通债券, 绿色债券主要在四个方面具有特殊性: 债券募集资金的用途、绿色项目的评估与选择程序、募集资金的跟踪管理以及要求出具相关年度报告等。
- ◆ **可行性缺口补助** : 指在PPP项目中, 使用者付费不足以满足社会资本或项目公司成本回收和合理回报, 而由政府以财政补贴、股本投入、优惠贷款和其他优惠政策的形式, 给予社会资本或项目公司的经济补助。
- ◆ **REITS** : 即Real Estate Investment Trusts, 指房地产信托投资基金。



FROST & SULLIVAN
沙利文

招聘 行业分析师

我们一起“创业”吧，开启一段独特的旅程！

✉ 邮箱：fs.recruitment@frostchina.com

📍 工作地点：北京、上海、深圳、香港、南京、成都



中国城市轨道交通运营行业——定义及分类

中国城市轨道交通主要包括地铁系统、轻轨系统、单轨系统等，其运营包括运营管理、运营组织、行车组织、客运管理、行车运行计划及应急管理等环节

城市轨道交通及运营环节分类



- 城市轨道交通指采用专用轨道导向运行的城市公共客运交通系统，包括地铁系统、轻轨系统、单轨系统、有轨电车、磁浮系统、市域铁路系统及其他城市轨道交通系统。
- 城市轨道交通运营包括运营管理、运营组织、行车组织、客运管理、行车运行计划及应急管理等环节。

中国城市轨道交通运营环节分类

分类	特征
运营管理	运营单位实施的行车组织、客运组织与服务、设施设备运行与维护、车站与车辆基地管理、土建设施运行与维护、安全管理等工作
运营组织	运营单位对城市轨道交通的列车运行、车站和客运服务、列车调度以及各机电系统的运行实施的有序管理
行车组织	利用城市轨道交通设施设备，根据列车运行图组织列车运行的活动
客运管理	客运服务、客运组织、票务管理、客运设施管理等与乘客相关的管理业务的总称
行车运行计划	指城市轨道交通运输生产的综合计划，规定了列车的运行、城市轨道交通技术设备的运用，同时也规定了与行车有关的工作任务与步骤
应急管理	为有效预防、预测突发事件的发生，最大限度减少其可能造成的损失或负面影响所建立的应急体制、应急预案体系及应急处置等方面工作的统称

中国主要城市轨道交通分类

分类	运量规模	客运能力	特征
地铁系统	大运量	2.5-7万人/小时	地铁系统主要在城市地下空间修筑的隧道中运行，有时可在地面或是高架桥上运行；地铁系统的列车编组通常由4-8辆组成，整列地铁长度为70米-190米，最高行车速度一般高于80千米/小时
轻轨系统	中运量	1-3万人/小时	轻轨系统是由现代有轨电车发展而来的，技术上可采用地铁技术制式，轻轨交通最主要特征是其运量规模比地铁小
单轨系统	中运量	0.4-0.7万人/小时	单轨系统是一种车辆与特制轨道梁组合成一体运行的轨道交通系统，轨道梁不仅使车辆的承重结构，类型主要有跨座式单轨系统和悬挂式单轨系统两种
有轨电车	小运量	0.5-0.8万人/小时	有轨电车速度较慢、技术要求较低。许多国家都对其进行了改造或拆除，中国目前只有大连、鞍山、长春、香港、沈阳等地保留有轨电车
磁浮系统	中运量	1-1.5万人/小时	磁浮交通分为常导和超导两种类型： - 常导式磁浮线路用感应线性电机来驱动能使车辆浮起10毫米-15毫米的高度，运行时速可达400多公里 - 超导式磁浮线路用同步线性电机来驱动，技术难度较大，能使车辆浮起100毫米以上，运行时速可达500多公里
市域铁路	大运量	1-1.8万人/小时	市域快速轨道交通系统适用于城市区域内重大经济区之间中长距离的客运系统。市域快速轨道列车主要在地面或高架桥上运行

来源：头豹研究院编辑整理

©2020LeadLeo



www.leadleo.com

中国城市轨道交通运营行业——发展历程

中国城市轨道交通运营行业发展历程经历4个阶段，从以有轨电车为主导的城市轨道交通运营模式，过渡到以地铁、市域铁路等大型轨道交通运营模式

城市轨道交通运营行业发展历程

中国城市轨道交通运营行业由1965年之前的萌芽期开始，大致经历了4个发展阶段。

萌芽期（1965年之前）

中国有轨电车是第一个出现的城市轨道交通系统，最早于1900年出现在北京。城市轨道交通缓慢发展，上海、沈阳、天津、哈尔滨等城市陆续修建了有轨电车，但行业整体发展速度较慢，城市轨道交通客运量以小运量为主。这一阶段，轨道交通运营模式极为简单，缺乏科学、统一的规划。

萌芽期



主要交通制式：有轨电车
主要城市：北京、上海、沈阳、天津、哈尔滨等

探索期（1966-1990年）

由于经济实力和技术水平落后，中国大运量城市轨道交通建设起步较晚。1969年9月20日，长23.2km的北京地铁1号线正式通车。这一阶段，中国轨道交通正式开始发展大、中运量的城市轨道交通。此阶段，城市轨道交通运营依托轨道交通的发展，逐步建立起统一、协调性的运营体系。

探索期



主要交通制式：有轨电车、轻轨电车、地铁
主要城市：北京、上海、大连等

初步发展期（1991-2000年）

进入20世纪90年代，为适应城市快速发展的需要和缓解城市交通紧张的状况，政府加大了对城市交通基础设施的投入，强调轨道交通对城市交通系统的引导和城市发展的作用。全国各大中城市如上海、广州、深圳、大连等开始快速发展大运量轨道交通系统的建设并同时发展轨道交通运营服务，行车组织、行车运行规划等环节逐步出现。

初步发展期



主要交通制式：轻轨、地铁
主要城市：上海、广州、深圳、大连等

高速发展期（2001年至今）

21世纪以来，随着中国经济的飞速发展和城市化进程的加快，城市轨道交通也进入高速发展时期，目前已有40座城市拥有了自己的轨道交通系统，运营里程共计6,730.3公里，目前每年城市轨道交通的建设投资超5,000亿元。这一阶段，城市轨道交通运营环节快速发展，出现了以资源运营为主的多样化运营模式。

高速发展期



主要交通制式：地铁、市域铁路、轻轨
主要城市：全国一二线城市

来源：头豹研究院编辑整理

©2020LeadLeo



www.leadleo.com

中国城市轨道交通运营行业——产业链

城市轨道交通运营行业上游包括设计咨询、建设施工、装备制造等环节，中游主要包括运营和维保环节，下游包括交通运输、培训服务及资源服务等环节

中国城市轨道交通运营产业链



<https://www.leadleo.com/pdfcore/show?id=5ffd02a420410e2642955203>

来源：企业官网，头豹研究院编辑整理
©2020LeadLeo



中国城市轨道交通运营行业——产业链上游（1/3）

中国城市轨道交通运营行业上游组成环节较多，主要包括设计咨询、建设施工、装备制造；近年来设计咨询行业市场规模的增长明显

城市轨道交通运营产业链上游分类及设计咨询环节

中国城市轨道交通运营产业链上游分类

环节	细分领域	
设计咨询	咨询、规划、勘查与测量、设计	
建设施工	工程机械	混凝土机械、挖掘机、起重机、架桥机、盾构机、高速道岔、泵车、铺轨机
	土建施工	桥、路、隧道、高架
	机电安装	
装备制造	机械设备	机车车体、零部件、辅助设备
	电气设备	牵引供电工程、通信、变电站、变压站等
	智能化系统	车辆系统、轨道系统、信号系统、通信系统、安全系统、站台门系统、给排水系统、信息化系统等

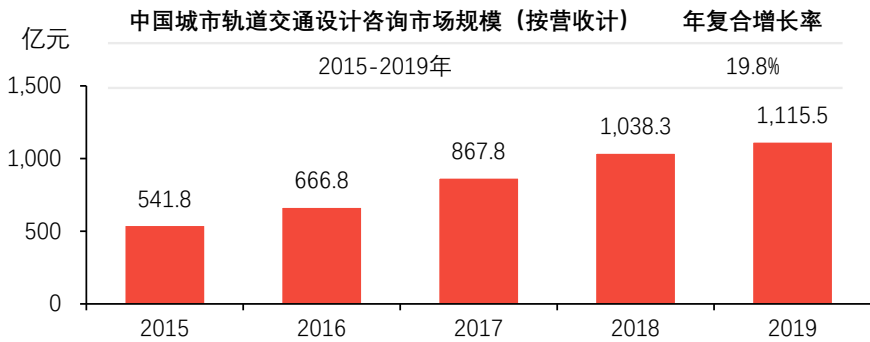
- 中国城市轨道交通运营产业链上游的组成比较复杂，主要包括设计咨询、建设施工、装备制造等三个环节。
- 设计咨询行业主要包括咨询、规划、勘察与测量、设计等细分领域。中国城市轨道交通设计咨询环节发展得比较成熟，随着城市轨道交通建设的投资额增多，设计咨询行业的市场规模不断扩大，2019年市场规模达到1,115.5亿元。
- 目前，中国城市轨道交通设计咨询领域从传统的勘察设计向设计、施工一体化发展转变，兼具工程设计和工程施工资质的企业数量整体增多，代表企业（单位）有北京城建设计研究院、北京市市政工程设计研究总院和上海市隧道工程轨道交通设计研究院等，其市场份额合计占比约为35%。从设计咨询行业营业收入区域分布情况来看，其主要集中在华北地区、华东地区和华南地区。北京市占全国比重最高，为26.5%，广东省占比次之，为11.8%。

来源：头豹研究院编辑整理

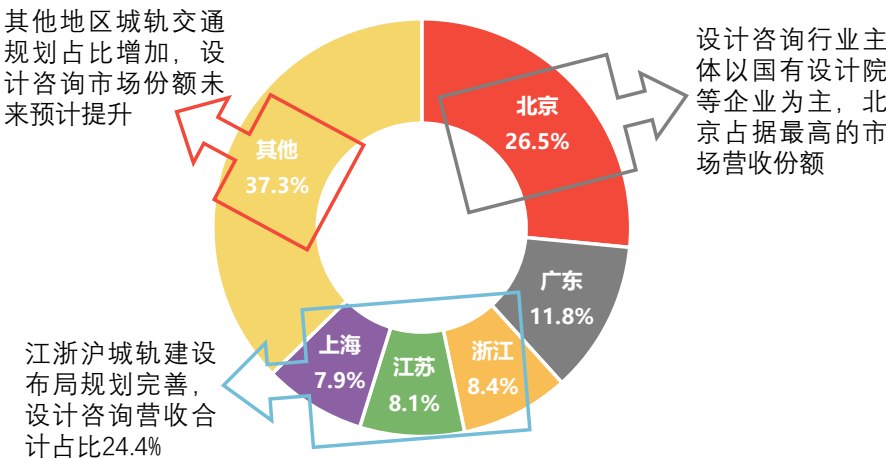
©2020LeadLeo



中国城市轨道交通设计咨询市场规模（按营收计），2015-2019年



中国城市轨道交通设计咨询市场分布（按营收计），2019年



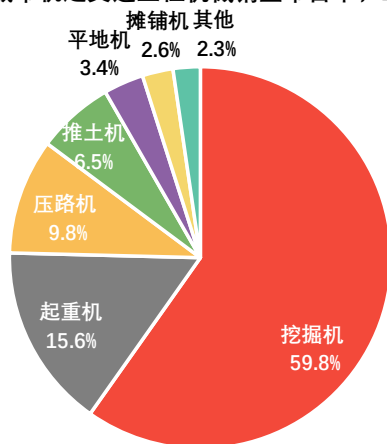
中国城市轨道交通运营行业——产业链上游（2/3）

挖掘机在工程机械中占比最高，国产品牌成为工程机械细分环节主导，中国中铁和中国铁建合计占据土建施工及机电安装环节75%以上的市场份额

城市轨道交通运营产业链上游——建设施工

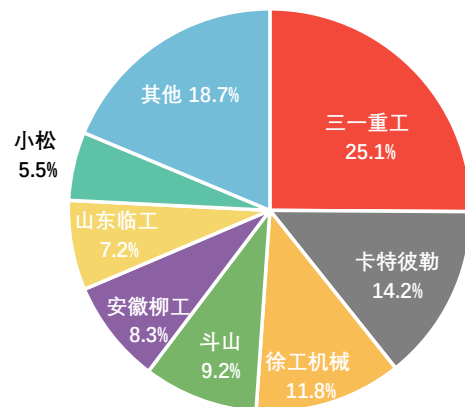
- 中国城市轨道交通的建设施工包括**工程机械、土建施工及机电安装**等环节，建设施工环节国产自给率高，各细分市场企业集中度较高。

中国城市轨道交通工程机械销量市占率，2019年



- 从城市轨道交通工程机械销量的市场结构来看，挖掘机的占比达到59.8%，其他主要工程机械还包括起重机、压路机、推土机、平地机和摊铺机等。
- 工程机械环节主要的国内供应商有中国中铁、三一重工、徐工机械、安徽柳工、中联重科、北汽福田及山东临工；主要的国外供应商有小松、斗山、卡特彼勒、日立等。

中国城市轨道交通工程机械供应商市场份额，2019年



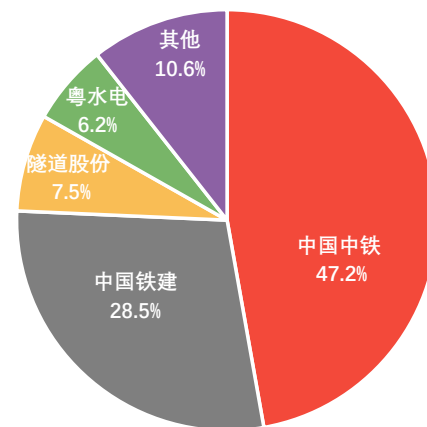
- 随着中国工程机械行业技术的不断进步，行业规模效应得以进一步彰显，工程机械的国产率近年来也不断攀升。2019年，工程机械的**国产份额超过60.0%**，国产品牌成为工程机械细分行业主导。
- 从工程机械销量的市场占有率来看，随着竞争态势越发激烈，中小型工程机械企业逐渐被淘汰，行业集中度较高，**CR3为51.1%**，**CR7为71.3%**，其中三一重工占据的市场份额最高，为**25.1%**。

来源：头豹研究院编辑整理

©2020LeadLeo



中国城市轨道交通土建施工及机电安装环节企业市场份额，2019年



- 中国城市轨道交通的**土建施工及机电安装**环节基本是一体化的。城市轨道交通运营行业的规模不断增长，轨道交通建设在所需资金及技术的要求都比较高，加上城市轨道交通建设的资质管理严格，仅有少量建筑企业拥有土建施工及机电安装等建设施工资质。
- 这些企业可分成**全国性企业与区域性企业**两类，全国性企业包括**中国中铁、中国铁建**，区域性企业如长三角地区的**隧道股份、宏润建设和腾达建设**等，珠三角地区的**粤水电和深天健**等。从市场份额来看，中国中铁和中国铁建合计占据全国**75%以上**的市场份额。

www.leadleo.com

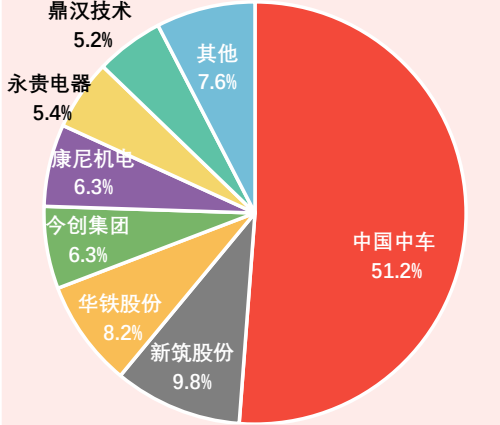
中国城市轨道交通运营行业——产业链上游（3/3）

中国城市轨道交通的装备制造环节主要包括机械设备、电气设备和智能化系统，装备制造行业国产自给率高，行业智能化建设趋势增强

城市轨道交通运营产业链上游——装备制造

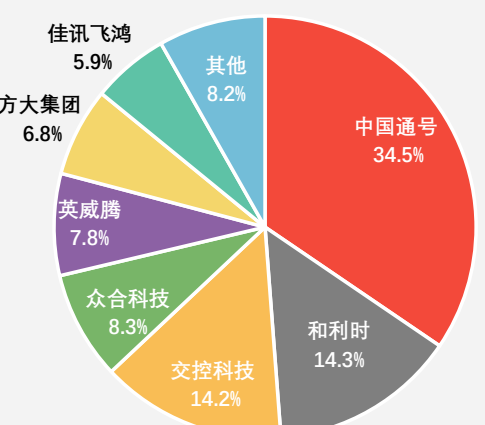
- 中国城市轨道交通的装备制造环节主要包括**机械设备**、电气设备和**智能化系统**，2015-2019年复合增长率为16.5%，2019年市场规模突破7,000亿元，行业国产自给率高，行业智能化发展趋势逐渐增强。

中国城市轨道交通机械设备市占率，2019年



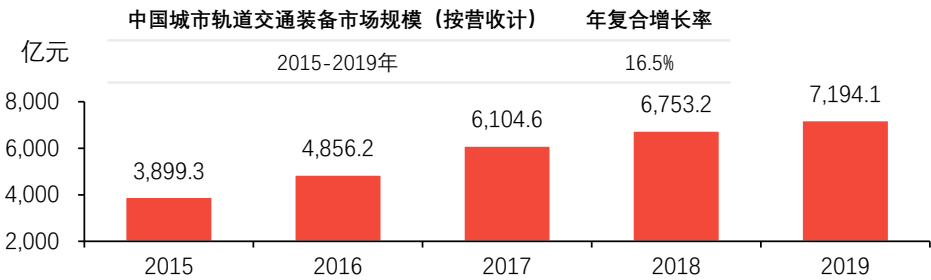
机械设备包括整车、车床、铝制件等轨道客车配件，主要企业有中国中车、新筑股份、华铁股份等。机械设备产业主要分布于中国传统工业强省，吉林、河北、山东、江苏、湖南等省区借助其自身工业基地的技术优势、区位优势 and 资源优势，形成了以**长春、唐山、青岛、南京、株洲**为核心的五大产业集群。

中国城市轨道交通电气设备市占率，2019年



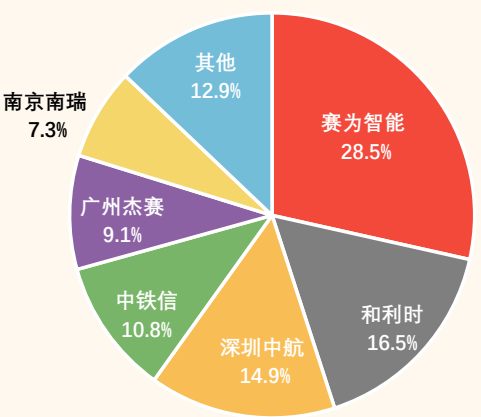
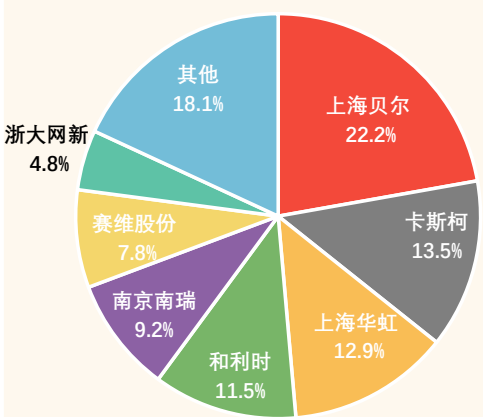
电气设备包括主电路、控制与信息监控电路、辅助电路、门控电路、列车信息管理系统、列车自动控制系统和通信系统等。目前，电气设备行业内技术由国内企业自主提供，行业发展速度较快，2019年市场规模已**超过560亿元**。行业内主要企业有中国通号、和利时、交控科技、众合科技等。

中国城市轨道交通装备制造市场规模（按营收计），2015-2019年



智能化系统主要分为整体系统、乘客咨询及综合安防系统两部分。随着城轨交通智能化建设趋势的加强，目前智能化系统行业市场竞争格局呈现寡头垄断的特征，各主要竞争主体在各子系统拥有相对优势，各企业之间市占率差距不明显。其中，上海贝尔和赛为智能在各自竞争领域处于领先地位。

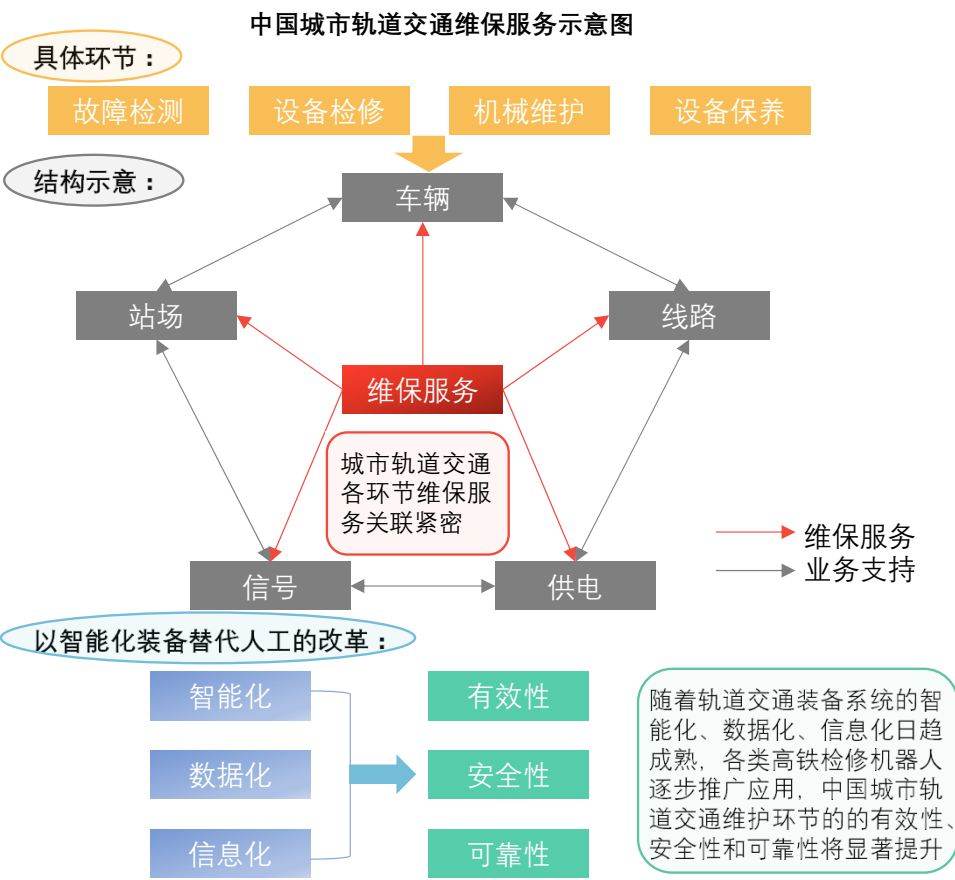
中国城轨交通整体系统市占率，2019年 中国城轨交通乘客咨询及综合安防系统市占率，2019年



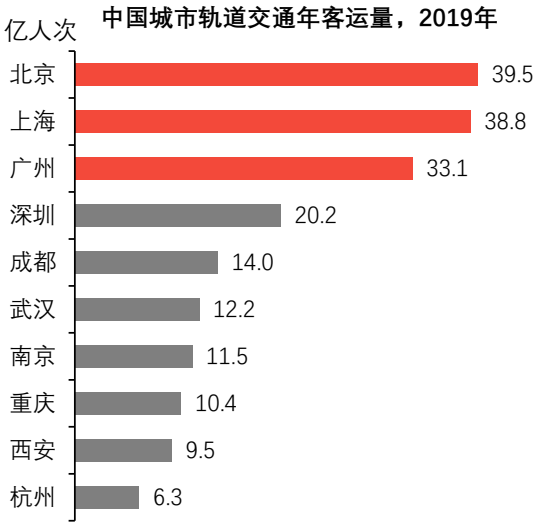
中国城市轨道交通运营行业——产业链中游

中国城市轨道交通运营行业中游主要包括维保和运营两个环节，其中维护属于成本端，运营收入中票务收入超八成，资源运营收入有待提升

城市轨道交通运营产业链中游——维保和运营



- 中国城市轨道交通运营行业中游主要包括**维保和运营**两个环节（也可简称运维环节），具体包括**资源管理、行车组织管理、客运组织管理、乘务组织管理、安全监测、维修管理和应急管理**等。
- 轨道交通维护是保障轨道交通安全运行的基础，对于运营公司属于成本端。虽然城轨线路级别不同，但维保服务大体都可以分为五种：**车辆系统维保、线路系统维保、供电系统维保、信号系统维保、站场系统维保**，分别负责对轨道交通各子系统的检测、检修、维护、保养。
- 目前，中国城市轨道交通的维护保养工作形式为大量专业人员的现场作业，行业以智能化装备替代人工的改革刚刚起步，仅有个别地铁运营公司如北京地铁、深圳地铁等企业进行了相关领域的尝试。城轨运营行业中，业务量较大的企业主要集中在东南沿海及内陆的省会城市，从年客运量上来看，北京、上海、广州三个城市年客运量均突破30亿人次，在运营业务方面大幅领先。
- 中国城市轨道交通运营行业**以地铁运营企业为主**，由于不同城市中地铁线路、车站数、客运量差距显著，城轨交通运营行业的分化比较严重，其中北京地铁、上海地铁、广州地铁、深圳地铁等企业发展较全面，得益于这些城市地铁的高客运量，其运营企业的物业资源收入与商业资源收入也较高。
- 中国城轨运营市场已逐渐从原来的自主维保模式转变为现在政府将运营业务外包给以香港地铁、深圳地铁为代表的**专业化、拥有成熟运营管理经验的第三方地铁运营公司、工程施工方以及运维系统装备提供商**来进行运营业务的管理，有效地提高了各城轨的运营效率。



来源：头豹研究院编辑整理
©2020LeadLeo

中国城市轨道交通运营行业——产业链下游

行业下游包括城市轨道交通运营企业所提供的交通运输、资源服务、培训等服务的对象，主要集中在中国一线城市，物业及商业资源收入模式正快速发展

城市轨道交通运营产业链下游服务对象

- 中国城市轨道交通运营行业下游主要包括城市轨道交通运营企业所提供的交通运输、资源服务、培训等服务的客户及对象。

交通运输：

- 其下游的服务对象主要为城市轨道交通的乘客。中国城轨客运量逐年增长，2019年，中国城市轨道交通共完成客运量约240.4亿人次，占城市客运量比重由2015年的10.7%增长至2019年的18.7%。随着中国轨道交通投资与轨道交通运营长度的增加，交通运输服务的用户规模将扩张，预计2023年中国城市轨道交通年客运量可突破300亿人次。
- 由于交通运输产品的公共性，全国95%以上的城轨线路运输环节业务为亏损状态，需依靠政府补贴。

资源服务：

- 主要包括商业服务与物业服务等，服务对象为商家及个人。城市轨道交通资源服务的毛利率较高，一般可超过30.0%-40.0%，2019年，深圳地铁的地铁商业、广告传媒、民用通信、文化拓展等业务的毛利率均超过70.0%。
- 目前，资源服务发展较好的企业有北京、上海、广州、深圳等一线城市的地铁公司，此外，成都、南京等新一线城市随着城市轨道交通规划布局的明晰，其城轨运营能力及商业化程度正快速提高。

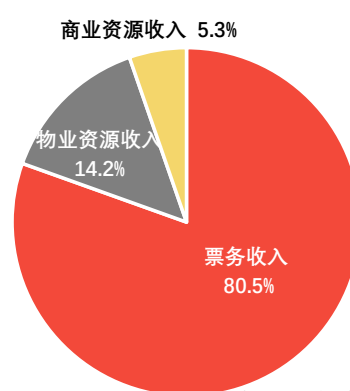
培训服务：

- 全国大型城轨交通运营企业纷纷建立培训学校，为企业运营培训人才，如隶属于北京地铁的北京地铁技术学校、隶属于广州地铁的广州城市轨道交通培训学院和隶属于深圳地铁的深圳地铁教育培训中心等。
- 此外，大型运营企业也会为新成立或正在规划中的城市轨道交通运营企业提供包括交通运输、资源规划及维护等方面的培训服务。

来源：头豹研究院编辑整理

©2020LeadLeo

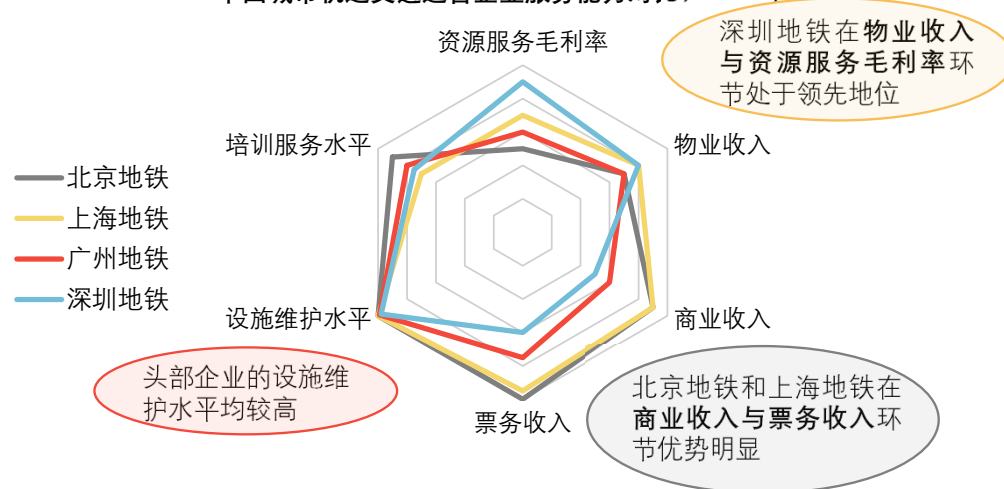
中国城市轨道交通运营收入占比



在中国城市轨道交通运营收入中，票务收入占比约为80.5%，商业资源收入占比仅为5.3%，城轨交通运营的商业化程度仍较低，且商业化运营多集中在北京、上海、广州、深圳等一线城市。

- 目前，中国城市轨道交通物业及商业资源收入模式正在快速发展：北京4号线、14号线、16号线，深圳4号线及杭州1号线、5号线与香港地铁公司合作，发展城轨交通资源运营模式，这些线路的特点为客流量高且沿线土地价值较高，有利于企业进行物业资源及商业资源的运营，提高企业营收能力。

中国城市轨道交通运营企业服务能力对比，2019年

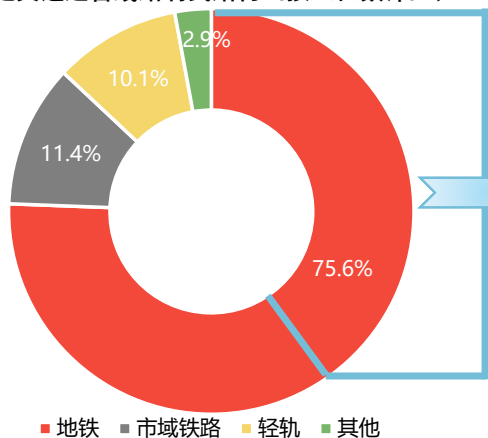


中国城市轨道交通运营行业——市场现状

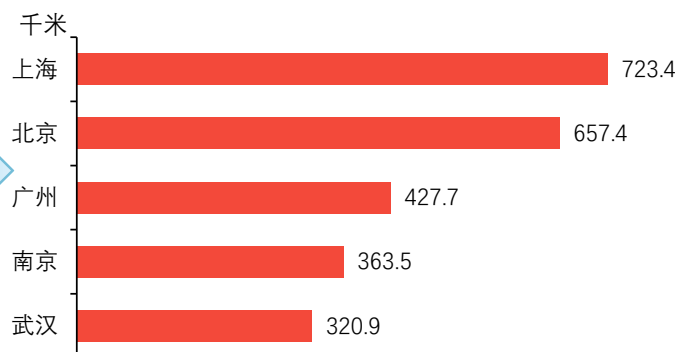
中国共有40个城市开通城市轨道交通线路，上海和北京是中国城轨交通运营发展较快的城市，行业内企业大多布局单一城市的业务

城轨交通运营发展速度快

中国城市轨道交通运营线路制式结构（按里程数计），2019年



中国城市轨道交通里程数排名（前五），2019年



中国城市轨道交通地域分布，2019年



- 截至2019年底，中国累计共有**40个城市**开通城轨线路共**211条**，运营线路总长度**6,730.3千米**。其中，城市轨道交通运营进入网络化运营模式，即拥有4条及以上运营线路，3座及以上换乘车站的城市有**16座**。
- 目前，中国的城市轨道交通方式主要为地铁，全国地铁轨道总长度约为**5,088.1千米**，里程数占城市轨道交通总体的**75.6%**。目前在建的城轨交通中，地铁占比达到80.4%，预计未来地铁在中国城轨交通占比将进一步增加。
- 2019年，上海、北京、广州、南京和武汉是中国城市轨道交通里程数最长的五座城市。
- 其中上海城市轨道交通客运线路16条，车站413个，日均客运量**1,016.4万人次**，北京城市轨道交通开通客运线路23条，车站405个，日均客运量为**1,054.4万人次**。得益于领先的城轨交通设施，上海和北京也是中国城轨交通运营发展较快的城市。
- 城市轨道交通运营行业目前主要围绕地铁运营所展开，代表性企业有**北京地铁、深圳地铁**等。

目前，中国城市轨道交通运营企业是各地铁、轻轨公司等，其大多发展单一城市业务，布局一般集中在城市内部，城轨交通运营企业大多发展单一城市的业务，行业整体呈现零散的状态，只有极少数龙头企业同时开展多城市业务。以申通地铁为例，企业在主营上海地铁业务的同时，也参与南京、合肥、南宁、昆明等多地的地铁系统的建设与运营。

来源：国家统计局，头豹研究院编辑整理

©2020LeadLeo



www.leadleo.com

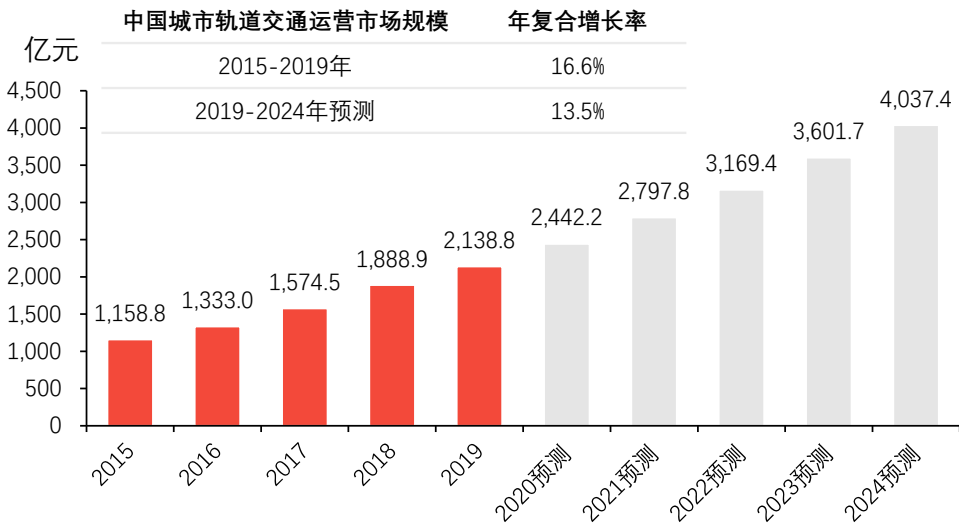
中国城市轨道交通运营行业——市场规模

中国城市轨道交通运营行业的营收主要由票务经营收入与资源经营收入两部分组成，预计中国城市轨道交通运营市场规模将保持高速增长

城市轨道交通运营行业市场规模增幅明显

中国城市轨道交通运营细分市场（按营收计），2015-2024年预测										
细分市场（单位：亿元）	2015	2016	2017	2018	2019	2020E	2021E	2022E	2023E	2024E
票务经营收入	1,002.2	1,156.1	1,310.7	1,523.3	1,720.9	1,953.2	2,216.9	2,509.6	2,840.8	3,181.7
年复合增长率	14.5%					13.1%				
总资源经营收入	156.6	176.9	263.8	365.6	417.9	489	580.9	659.8	760.9	855.7
年复合增长率	27.8%					15.4%				
分类	物业资源收入	67.5	84.2	159.4	256.2	304.2	370.9	458.4	532.3	626.7
	年复合增长率	45.7%					18.6%			
	商业资源收入	89.1	92.7	104.4	109.4	113.7	118.1	122.5	127.5	134.2
	年复合增长率	6.3%					4.5%			

中国城市轨道交通运营行业市场规模（按营收计），2015-2024预测



城市轨道交通运营行业的营收主要由票务经营收入与资源经营收入两部分组成。

票务经营收入：由于中国城市轨道交通作为准公益服务型产品的定位，其票价水平不会参照成本而定，预期未来城轨交通票价水平与目前水平基本保持一致，因此，中国城轨交通运营的**票务收入与年客运量成正比**。2019年，中国城市轨道交通共完成客运量约**240.4亿人次**，2015-2019年年复合增长率为**14.5%**，由于中国城市轨道交通在建工程里程数保持稳定，预计未来客运量增速保持稳定。

资源经营收入：资源经营主要包括**物业资源收入**和**商业资源收入**两部分。物业资源收入的来源包括不动产租赁、商业地产开发等，商业资源收入包括传统广告传媒、商业经营、民用通讯等。2017年，行业推行“城市轨道交通+物业”模式，促进物业资源收入大幅增长。2019年，中国城轨交通资源经营总收入为**417.9亿元**，2015-2019中国城轨交通资源经营收入年复合增长率较高，为**27.8%**，资源经营收入在总体收入中的占比持续增加。

2019年，中国城市轨道交通运营行业市场规模为**2,138.8亿元**，其中票务收入占比为**80.4%**。未来城轨票务收入预期随客运量增长而稳定增加，资源收入保持高速增长，因此中国城市轨道交通运营市场总体规模将保持较高速增长，预计2024年市场规模将达到**4,037.4亿元**。

来源：国家统计局，头豹研究院编辑整理

©2020LeadLeo



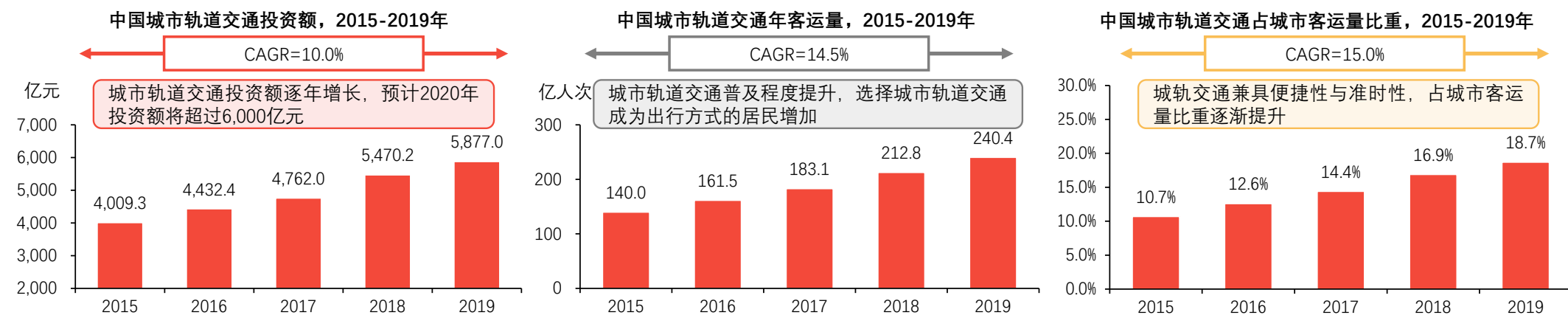
www.leadleo.com

中国城市轨道交通运营行业——驱动因素

随着中国城市轨道交通投资额逐年增加，城市轨道交通客运量持续攀升，中国城市轨道交通占城市客运量比重也逐年增长，驱动城轨交通运营服务水平不断提升

城轨交通建设投资逐年增加，年客运量保持高增速，城轨交通运营服务水平提升

- I. 投资增长：**2015-2019年，中国城轨交通建设投资年复合增长率为**10.0%**。中国城轨交通规划、在建线路规模稳步增长，年度完成建设投资额创历史新高。目前，城轨交通线网建设规划在实施的城市**共计61个**，在实施的建设规划线路总长**7,611.0千米**。2019年，国家发改委共批复4个城市轨道交通重大项目，包含**郑州、西安、成都及北京**的城市轨道交通建设规划，其中包括**30条**城市轨道交通线路，项目里程达到684.8千米，车站数365座。
- II. 客运量增长：**随着城轨交通建设投资逐年增加，中国城轨交通运营规模持续增长促进中国城市轨道交通客运量持续攀升。2019年，中国城市轨道交通共完成客运量约**240.4亿人次**，比上年增长27.6亿人次。其中，**北京、上海、广州**三个城市年客运量均突破30亿人次。中国城市轨道交通占城市客运量比重保持逐年增长的态势，由2015年的**10.7%**增长至2019年的**18.7%**。城轨交通基础设施的完善使城轨交通出行的便捷程度提高，城市居民选择城轨交通出行的意愿预计将增加，未来城市居民选择城轨交通出行的比例将持续增加。
- III. 运营服务水平提升：**城轨交通建设投资与城轨交通年客运量的增长驱动了城轨交通运营服务水平的增长。2019年各个城市根据客流分布和乘客乘车需求不断调整完善客运组织和行车组织，合理设置线路高峰时期的最小发车间隔，其最小发车间隔不断缩短，城轨交通运营服务质量得以提升。此外，从服务时长来看，2019年城市轨道交通平均运营服务时长为**16.7小时/日**，其中**北京、上海与杭州**位居前三位，时长分别为**18.6小时、18.1小时、18.0小时**。2019年10月，交通运输部印发《城市轨道交通客运组织与服务管理办法》，进一步明确中国城轨交通运营服务规范，有助于提升城轨运营服务水平。



来源：交通运输部，头豹研究院编辑整理

©2020LeadLeo



www.leadleo.com

中国城市轨道交通运营行业——投资风险

中国城市轨道交通运营企业物业、商业资源运营成熟度较低，TOD模式应用率低且合作形式比较单一，企业综合经营能力亟待提升

TOD模式尚欠缺，综合经营能力有待提升

- 目前，中国城市轨道交通运营企业的市场经营能力亟待提升。相关企业普遍存在重视工程建设、而相对忽略投融资改革、经营多元化发展的现象。随着中国城市轨道交通建设和运营规模的不断扩大，轨道交通的投资和运营补亏额度也出现了大幅攀升，提升城轨运营营收是有效的解决方案之一。
- 在中国城轨交通运营行业中，TOD模式比较少有。城轨交通建设能给周边地产及物业带来较大的增值效益，但中国城轨交通运营目前对于城市核心区域布局规划能力较弱。

“城轨交通+物业”模式发展方向

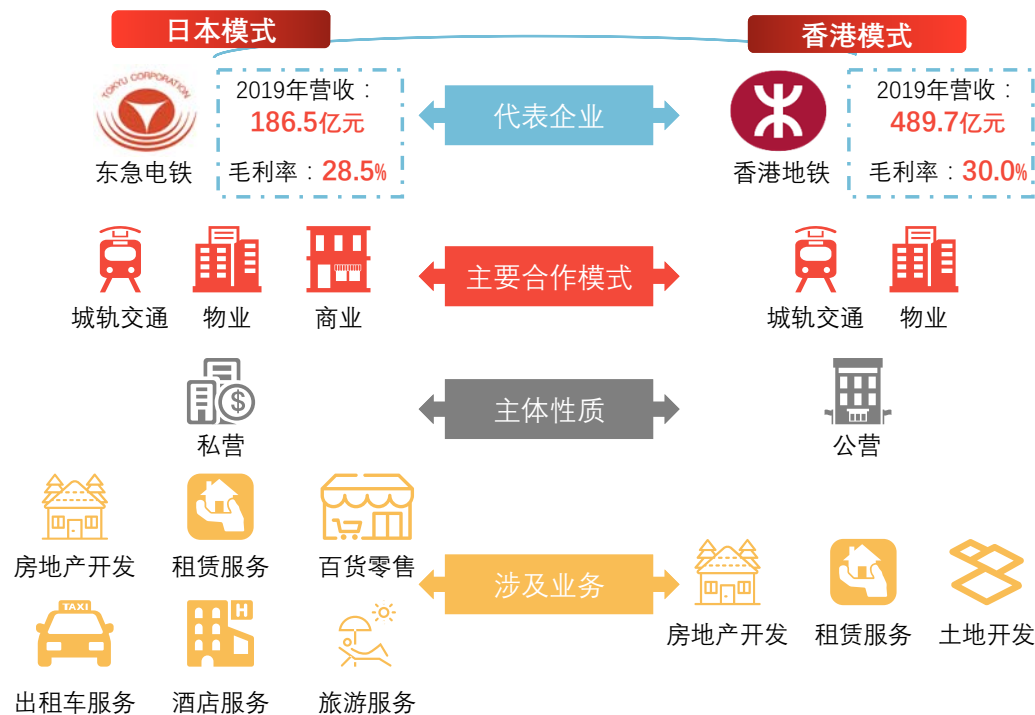


- 目前深圳已与香港地铁合作开展“地铁+物业”的运营模式，获得明显的效果，成为全国第一条实现盈利的地铁线路。但是总体而言，中国城市轨道交通的TOD模式渗透率极低，行业整体在物业资源运营、商业资源运营方面成熟度较低，造成行业整体资源运营收入较低。
- 此外，中国现阶段城市轨道交通运营与物业结合的模式主要围绕房地产开发展开，合作形式比较单一，模式可实施的区域比较有限。不动产租赁、定制公寓、城市改造等“城轨交通+物业”模式尚未被有效运用在企业的经营过程中，行业整体的综合经营能力有待提升。

来源：东急电铁2019年报，香港地铁公司2019年报，头豹研究院编辑整理

- 从国际经验看，以公共交通为导向的TOD城市开发模式是城市轨道交通运营行业的发展方向之一。目前国际市场比较有代表性的TOD开发模式有以私营地铁公司为主导，覆盖全环节的日本模式和以公营地铁公司为主导，引入开发商合作分成的香港模式等。

TOD模式分类及对比



中国城市轨道交通运营行业——政策法规

国务院、交通运输部多次颁布城市轨道交通运营行业利好政策，从运营安全、行车组织管理、服务管理、规划建设、资金扶持等方向助力行业发展

城市轨道交通运营行业政策法规

国务院、交通运输部多次颁布城市轨道交通运营行业利好政策，从运营安全、行车组织管理、服务管理、规划建设、资金扶持等方向助力行业发展。2019年10月-11月，交通运输部先后发布《客运组织与服务管理办法》、《行车组织管理办法》和《运营安全风险分级管控和隐患排查治理管理办法》，全面完善城市轨道交通运营行业标准，推动城市轨道交通运营行业规范化发展。

政策名称	颁布日期	颁布主体	政策要点
《城市轨道交通运营安全风险分级管控和隐患排查治理管理办法》	2019-11	交通运输部	运营单位应根据所辖线路设施设备配置及运行环境、安全管理水平、相关经验借鉴等情况，对本办法所列风险点及可能产生的风险作进一步补充及细化。其中，设施监测养护和设备运行维修类应细化到各设施设备维护工作单元，行车组织、客运组织、运行环境类应细化到岗位或人员的关键操作步骤。运营单位应结合运营管理水平 and 运营险性事件等情况
《城市轨道交通行车组织管理办法》	2019-10	交通运输部	明确了行车组织工作的基本要求。要求运营单位合理制定行车计划，确保各设施设备系统运行能力，保障行车组织需要，充分满足客流需求，并持续改进和优化；列车运行图的编制既应经济合理地运用车辆和安排施工维修时间，有效发挥线路能力，又要保持相对稳定，确保满足安全运营条件，统一行业行车组织的基本规则。其中，重点对各种行车组织方法的行车凭证和安全防护等内容提出要求，着力保障行车安全
《城市轨道交通客运组织与服务管理办法》	2019-10	交通运输部	建立健全服务提升机制。从内部管理、社会监督、行业监督等方面，建立健全服务提升机制。要求城市轨道交通运营主管部门和运营单位建立健全乘客沟通机制，城市轨道交通运营主管部门每年组织开展服务质量评价，向社会公布服务质量评价结果，不断促进服务提升
《国务院办公厅关于进一步加强城市轨道交通规划建设管理的意见》	2018-07	国务院	按照高质量发展的要求，以服务人民群众出行行为根本目标，持续深化城市交通供给侧结构性改革，坚持补短板、调结构、控节奏、保安全，科学编制城市轨道交通规划，严格落实建设条件，有序推进项目建设，着力加强全过程监管，严控地方政府债务风险，确保城市轨道交通发展规模与实际需求相匹配、建设节奏与支撑能力相适应，实现规范有序、持续健康发展
《城市轨道交通运营管理规定》	2018-05	交通运输部	城市轨道交通运营主管部门在城市轨道交通线网规划及建设规划征求意见阶段，应当综合考虑与城市规划的衔接、城市轨道交通客流需求、运营安全保障等因素，对线网布局和规模、换乘枢纽规划、建设时序、资源共享、线网综合应急指挥系统建设、线路功能定位、线路制式、系统规模、交通接驳等提出意见
《国务院办公厅关于保障城市轨道交通运营安全的意见》	2018-03	国务院	交通运输部负责指导城市轨道交通运营，拟订运营管理政策法规和标准规范并监督实施，承担运营安全监管职责，负责运营突发事件应对工作的指导协调和监督指导；指导地方交通运输部门监督指导城市轨道交通运营单位做好反恐防范、安检、治安防范和消防安全管理相关工作，根据应急预案调动行业装备物资为突发事件应对提供交通运输保障

来源：国务院、交通运输部、头豹研究院编辑整理

©2020LeadLeo



www.leadleo.com

推广

innovation
创新地图map

前哨2020 | 科技特训营

掌握创新武器 抓住科技红利



扫码报名

咨询微信: innovationmapSM

电话: 157-1284-6605



王煜全

海银资本创始合伙人
Frost&Sullivan, 中国区首席顾问

中国城市轨道交通运营行业发展趋势（1/3）——PPP模式推广

中国城市轨道交通运营行业PPP模式起步较晚且以BOT模式为主体，目前PPP模式回报机制以可行性缺口补助为主，规范化程度正在提升

投融资模式发生变化，PPP模式或成主流



政府运营：

由于以地铁为主的城市轨道交通盈利能力差，对民间资本吸引力有限，城市轨道交通运营主要由政府投资，城市轨道交通建设及运营的资金基本由政府投资加银行贷款解决。



PPP模式：

2004年，北京首创与港铁公司合作，采用政府和社会资本合作（PPP）模式的方式开发**北京地铁4号线项目**，这是中国第一个民营资本参与城市轨道交通建设及运营的项目，截至2019年底，北京地铁14号线、深圳轨道交通龙华线、杭州地铁1号线等均采取了PPP模式进行城市轨道交通运营。

- 目前，中国城轨PPP模式中以BOT模式为主导，城市轨道交通PPP项目进入采购、准备和执行阶段的项目共37个，仅有重庆市跳蹬至江津段延长线1个项目选择BOO模式。

BOT与BOO模式对比

BOT模式

由企业负责建设阶段工作

项目完成后，最初由经营一段时间以收回投资，项目特点为**暂时私有化**

到达项目期限后最终将项目归还公共部门



BOO模式

由企业负责建设阶段工作

企业建设并经营项目，不用将项目归还公共部门

BOO模式的特点为**永久私有化**



- 目前，BOT模式最终会将城市轨道交通的运营权交换给政府，而BOO模式则会一直将运营权保留给企业。预计，未来城轨交通的PPP项目仍将以BOT模式为主，政府将保留城轨交通最终的运营权。

来源：头豹研究院编辑整理

©2020LeadLeo



实施PPP模式的困难：

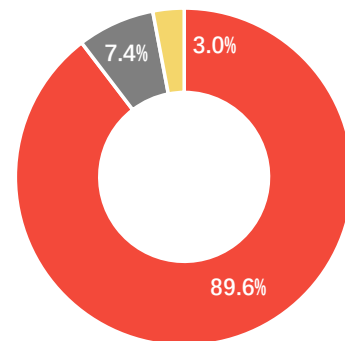
中国城市轨道交通PPP模式起步较晚，目前运营项目数量较少。目前，中国城市轨道交通的票价较低，一般地铁项目的投资回收期超过25年，因此现阶段PPP模式需要政府的财政支持。



解决对策：

中国城轨交通PPP模式拥有相应的补助回报机制，现阶段回报机制以可行性缺口补助为主。在财政部PPP项目库中的所有城市轨道交通项目中，有**89.6%**的项目均采用可行性缺口补助的回报机制。

中国城市轨道交通PPP项目回报机制分布



■ 可行性缺口补助 ■ 使用者付费 ■ 政府付费

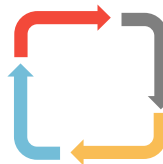
中国城市轨道交通PPP项目优势

PPP模式可引入优质的社会资本运营方如港铁公司

PPP项目运作更为透明，拥有法律保障

PPP模式可有效降低政府当期的财政负担，加快项目建设进度

未来中国城市轨道交通运营行业PPP模式或全面推广



中国城市轨道交通运营行业发展趋势（2/3）——营收多元化发展

“城市轨道交通+物业”运营模式有望进一步推广，城轨交通资源经营将迎来持续增长，在行业运营环节中重要性将提升，城市轨道交通运营行业将迎多元化发展

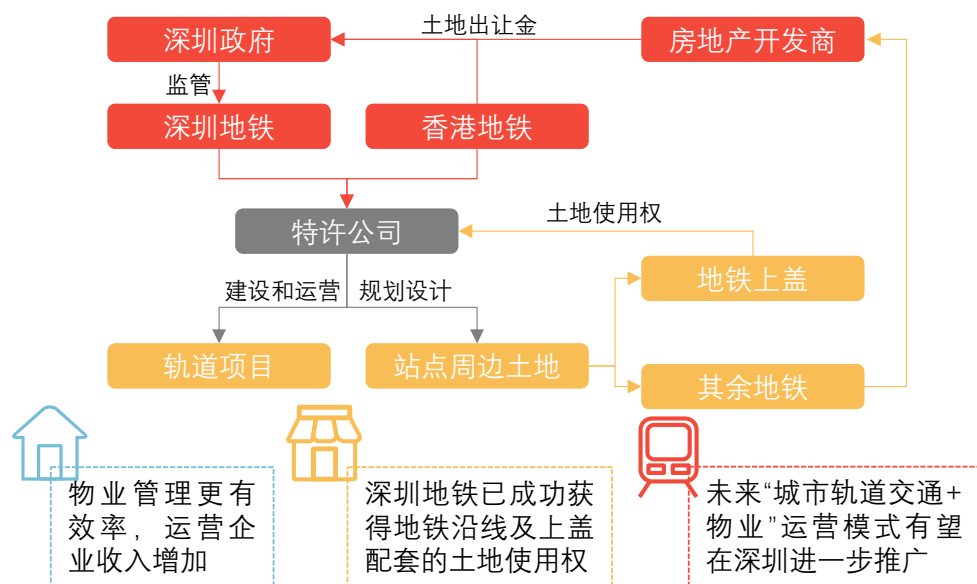
城市轨道交通运营行业将迎多元化发展

“城市轨道交通+物业”运营模式有望进一步推广

“城市轨道交通+物业”运营模式与传统方式的主要区别在于土地增值收益的接收方。

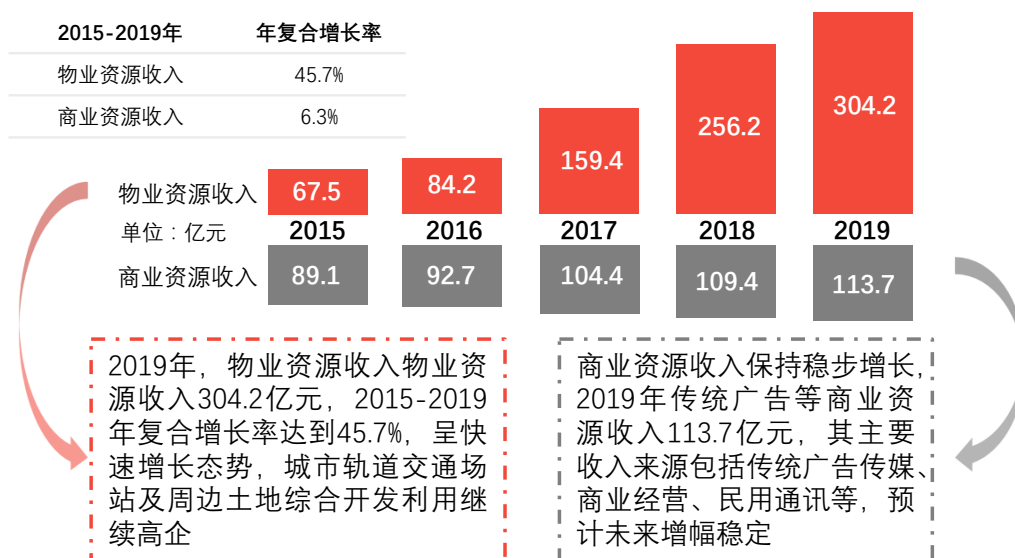
- 在“城市轨道交通+物业”模式下，土地增值收益直接由城市轨道交通运营公司获得，这部分收益可直接投入地铁建设。
- 在传统的投融资模式下，的土地增值收益由政府获得，这部分收益进而间接投入地铁建设。

“城市轨道交通+物业”运营模式：深圳地铁6号线项目示意图



中国城市轨道交通资源经营市场规模（按营收计），2015-2019年

2015-2019年	年复合增长率
物业资源收入	45.7%
商业资源收入	6.3%



据中国城市轨道交通协会分析，在中国超大建设规模、超快发展速度的城市轨道交通运营行业情势下，建立成熟的资源经营模式是解决城轨交通企业长期健康稳健发展的主要补偿机制，而物业资源经营近年来的增长率高，是发展城轨多元化营收重要的一环，也是中国城轨交通运营企业谋求可持续发展的主要路径。

预计城市轨道交通资源经营的规模将持续扩大，在行业整体运营环节中的重要性将增加，且城轨交通资源运营的成熟度将提升，行业整体营收将迎来多元化发展。

来源：中国城市轨道交通协会、头豹研究院编辑整理

©2020LeadLeo



www.leadleo.com

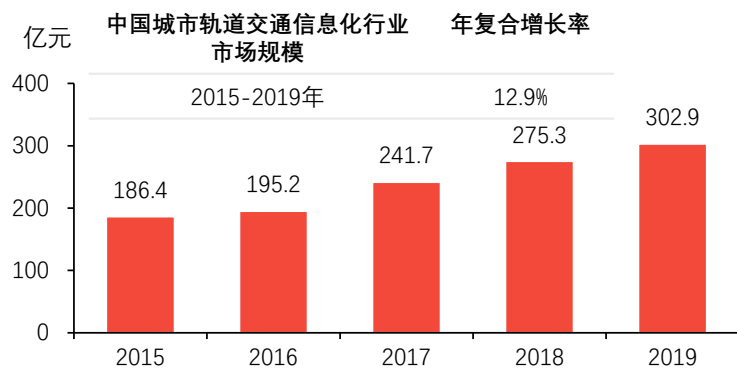
中国城市轨道交通运营行业发展趋势（3/3）——信息化发展

中国城市轨道交通运营行业信息化水平发展速度较快，促进行业建立基于节约化经营、精细化组织和人性化服务的智能化和移动化的综合信息平台

城市轨道交通运营信息化发展水平将提升

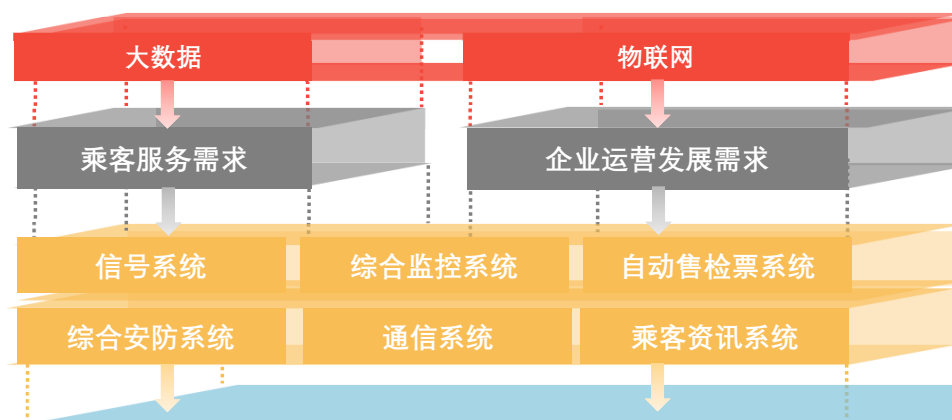
- 近年来，中国城市轨道交通信息化行业发展速度较快，2019年中国城市轨道交通信息化行业市场规模达到**302.9亿元**，2015-2019年中国城市轨道交通信息化行业市场年复合增长率为**12.9%**。

中国城市轨道交通信息化行业市场规模（按投资额计），2015-2019年

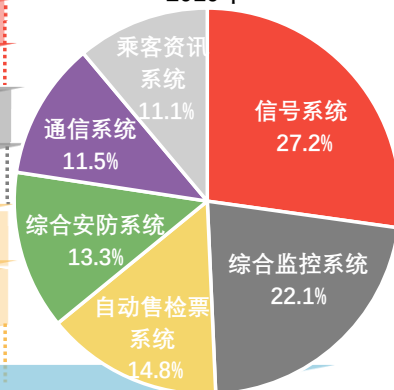


- 中国城市轨道交通信息化系统主要由6个子系统组成，按投资结构从多到少依次为：**信号系统、综合监控系统、自动售检票系统、综合安防系统、通信系统及乘客资讯系统**。

城市轨道交通信息化发展模式



中国城市轨道交通信息化投资结构占比，2019年



运输组织环节精细化

城市轨道交通运营系统如调度指挥等管理信息化系统开始考虑精细化的运输组织需求，不仅列车运行图编制需兼顾乘客出行舒适性和企业运营效益，实行共线运行、大小交路、大小编组等，而且可**对客流进行高精度、细粒度地分析、预测和运力调整**，实现实时客流监测和调度指挥

运营管理高效化

中国城市轨道交通运营环节的资源管理信息化系统通过整合各信息资源和业务流程实现高效的信息化管理，如应用**旅客运输管理系统、计划调度管理系统、主体化机车信号系统**等信息化轨道交通系统

服务设计人性化

城轨运营从人性化需求角度出发，建设服务于个性化乘客的出行信息发布平台，进行**移动APP、微信小程序**等多渠道信息发布，提升乘客的乘坐体验

维保管理移动化

城轨交通运营利用移动信息化技术将**维保管理信息化系统实现移动化**高效工作模式，即实现从移动设备现场数据采集、到后台数据综合分析和移动端查询、输入等管理的模式，并结合相关管理信息化平台进行维修任务和企业信息的及时推送

中国城市轨道交通运营行业——竞争格局

中国城市轨道交通运营行业以地铁运营企业为主，行业分化比较严重，主要可分为头部企业、第一、第二及第三集团，其中头部企业多元化经营成效显著

城市轨道交通运营行业竞争格局

中国城市轨道交通运营行业以地铁运营企业为主，由于不同城市中地铁线路、车站数、客运量差距显著，城轨交通运营行业的分化比较严重，主要可分为头部企业、第一、第二及第三集团。

• 头部企业：客运量领先，多元化经营模式并行

头部企业包括**北京、香港、上海、广州及深圳地铁**。此类企业的特征为多线路运营、高客运量、多元化经营。由于居民出行需要及交通压力，北京、上海等城市建成多线路轨道交通网，且利用轨道交通出行的乘客数量高，日均客运人次超1,000万。城轨交通头部企业引入多元化投资主体，加大力度对广告、商贸、地下空间、房地产等相关资源开发，组织既有运营线路优质资产上市融资，综合运用贷款、发债、信托、租赁等工具筹措建设资金。以广州地铁为例，广州地铁采取多种手段融资，其第一期绿色债券于2019年1月在上交所上市，此外头部企业采取多元化经营模式，包括物业开发、商业资源经营、行业对外服务和其他业务，此类业务收入合计占据了头部企业总营收的50%。

• 第一集团：客运量较高，经营模式有待开发

第一集团以**西安、成都、武汉及南京地铁**等企业为代表。此类企业的特征为多线路运营、较高客运量、但经营模式较为单一。此类企业日均客运量约为600万-800万人次。在高客运量的推动下，未来第一集团将纳入头部集团的多元化经营模式，积极利用城市轨道交通资源开展物业、广告、商贸等服务。

• 第二集团：运营线路较少，经营模式单一

第二集团以**天津、杭州、佛山地铁及重庆轨道交通**等企业为代表。此类企业运营线路较少、客运量程度中等、经营模式单一。短期内第二集团将集中于基础城轨交通设施建设，在多线路轨道交通的布局完成后，即可开展多元化经营的运营模式。

• 第三集团：客运量不及预期，未来发展受阻

第三集团以**厦门、乌鲁木齐地铁及昆明、宁波轨道交通**等企业为代表。此类企业运营线路较少、客运量程度低于预期、经营模式单一，未来政府投资可能会减少，发展受限。

城市轨道交通运营行业竞争格局

多线路运营	头部企业		北京地铁		香港地铁
高客运量					
多元化经营			上海地铁		广州地铁
多线路运营	第一集团		西安地铁		成都地铁
较高客运量			武汉地铁		南京地铁
经营模式单一					
运营线路较少	第二集团		天津地铁		杭州地铁
客运量中等			佛山地铁		重庆轨道交通
经营模式单一					
运营线路少	第三集团		厦门地铁		乌鲁木齐地铁
客运量少			昆明轨道交通		宁波轨道交通
经营模式单一					

来源：头豹研究院编辑整理

©2020LeadLeo



www.leadleo.com

中国城市轨道交通运营行业投资企业推荐——广州地铁（1/2）

广州地铁负责广州城市轨道交通系统的工程建设、运营管理和附属资源开发经营，随着广州地铁跨越式的发展，目前已进入了大线网运营时代

 公司名称：广州地铁集团有限公司

 成立时间：1992年

 公司总部：广东省广州市

企业概况
广州地铁集团有限公司（以下简称“广州地铁”）是服务于中国广东省广州市和珠江三角洲的城市轨道交通系统，负责广州城市轨道交通系统的工程建设、运营管理和附属资源开发经营。广州地铁是国际地铁联盟（CoMET）的成员之一，其第一条线路广州地铁1号线于1997年6月28日正式开通运营，使广州成为中国内地第四个、广东省首个开通地铁的城市。

主营业务
交通运营：
• 广州地铁现已建成**开通14条、514.8公里**的地铁线路，以及海珠区环岛新型有轨电车试验段（7.7公里），正同步推进12条、308公里地铁新线建设。目前，广州地铁日均客运量**超过900万人次**，最高日客运量达**1,156.9万人次**，承担了广州市**超过50%**的公交客流运送任务，高效衔接白云机场、广州南站、铁路、城际轨道交通等重要交通枢纽。

多元化业务：
• 广州地铁积极实施多元化经营开发，成功打造了**动漫星城地下商城、南海金融城及万胜广场**等多个商业与住宅项目，现正结合地铁线网规划，大力开展地铁沿线土地储备，并与多家标杆企业合作开展物业开发。积极推动行业发展，为轨道交通企业提供**规划、设计、建设、监理、运营、咨询、培训、信息化服务**等多业务维度的全方位解决方案，业务遍布国内外40多个城市。

广州地铁在建线路				广州地铁规划线路		
线路	里程（千米）	车站数	预计通车时间	线路	里程（千米）	规划区间
8号线北延段	16.3	13	2020年	15号线	待定	南沙环线
7号线西延段	13.5	8	2020年	19号线	34.2	三山新城站至姬堂站
14号线二期工程	11.9	8	2020年	20号线	47.8	广州塔站至新塘站
22号线	31.8	8	2021年	23号线	待定	开发区至黄埔区至增城区
13号线二期工程	33.5	23	2021年	24号线	20	白云湖站至广州北站
3号线东延段	9.6	4	2022年	25号线	待定	黄埔区
5号线东延段	9.8	6	2022年	27号线	49.5	新和站至新沙站
7号线二期工程	21.9	11	2022年	28号线	63.8	佛山西站至新塘站
10号线	19.2	14	2022年	广州大道线	待定	与广州地铁3号线平行
18号线	61.3	9	2022年			
12号线	37.6	25	2023年			
11号线	44.2	32	2023年			

中国城市轨道交通运营行业投资企业推荐——广州地铁（2/2）

广州地铁运营质量兼备且积极实施多元化经营开发模式，为业内企业提供规划、设计、建设、监理、运营、咨询、培训、信息化服务，且积极开展城际轨交运营筹备工作

案例分析

地铁金融城项目：

- 地铁金融城项目位于地铁广佛线金融高新区站上盖，规划用地面积4.5万平方米，项目建筑面积达35.6万平方米，是广州地铁第一个自主开发的集商场、住宅、酒店、写字楼、停车场、地铁、公交于一体的顶级城市综合体。

地铁地产项目：

- 悦江上品是广州地铁地产开发的大型住宅社区项目，位于广州市荔湾区大坦沙岛西侧。广州地铁地产为悦江上品社区引入生活配套，文创、教育、康体等业态，2018年12月底，悦江上品南区开始发售，实现成交金额超6.2亿元。

其他项目：

- 广州地铁同时在打造定位为互联网金融产业基地的写字楼项目、广州地铁博物馆项目、万胜广场、荔胜广场、汉溪长隆写字楼等项目，企业资源运营布局广泛。

广州地铁金融城项目示意

规模：

规划用地面积4.5万平方米，项目建筑面积达35.6万平方米

地产合作：

广州地铁与天河城成立广东天与地商业运营管理有限公司将地铁金融城商场打造为文商旅一站式综合体验空间

综合开发：

企业第一个自主开发的集商场、住宅、酒店、写字楼、停车场、地铁、公交于一体的城市综合体

合约签署：

广州地铁公司回购西塔写字楼26-28层及42个产权车位、南海站场公司完成公交站场的回购合同签署，签约额约7,263万元



竞争优势

◆ 主营业务兼具质与量

广州地铁年客运量**超过30亿人次**，日均客运量超过900万人次。在保持高客运量运营的同时，广州地铁也保持着高质量运营。根据国际地铁协会（CoMET）披露，在全球38家大型地铁中，广州地铁多项主要运营指标保持行业领先。其中，**10年平均伤亡率、连续4年车站犯罪事件发生率最低**，运能利用度、运营服务可靠度、列车正点率行业领先。

◆ 深耕多元化经营模式，业务布局广阔

企业积极实施多元化经营开发模式，成功打造了动漫星城地下商城、南海金融城及万胜广场等多个商业与住宅项目。企业目前正结合地铁线网规划，大力开展地铁沿线土地储备，并与多家标杆企业合作开展物业开发。积极推动行业发展，为轨道交通企业提供**规划、设计、建设、监理、运营、咨询、培训、信息化服务**等多业务维度的全方位解决方案，业务遍布国内外**40多个城市**。

◆ 城际轨道交通业务筹备充分

企业推动“**地铁+城际+**”业务格局，积极开展珠三角城际铁路运营筹备，着力构建联通共享的大湾区轨道交通格局，为粤港澳大湾区经济发展及企业自身资源运营服务拓展打下良好的基础。

来源：企业官网，头豹研究院编辑整理

©2020LeadLeo



www.leadleo.com

中国城市轨道交通运营行业投资企业推荐——深圳地铁（1/2）

深圳地铁确立轨道建设、轨道运营、物业开发、资产经营为一体的产业体系，业务涵盖地铁工程建设、轨道运营、物业开发、商业经营、物业管理、工程勘察设计等领域

 公司名称：深圳市地铁集团有限公司



 成立时间：1998年

 公司总部：广东省深圳市

企业概况

深圳市地铁集团有限公司（以下简称“深圳地铁”）成立于1998年7月31日，负责深圳城市轨道交通系统的工程建设、运营管理和附属资源开发经营，其第一条线路于2004年12月28日正式开通运营，使深圳成为中国内地地区第5个拥有地铁系统的城市。深圳地铁确立了轨道建设、轨道运营、物业开发、资产经营为一体的产业体系，构建了国家铁路、城际铁路、城市轨道交通并行的发展模式。

业务布局

深圳地铁业务涵盖地铁工程建设、轨道运营、物业开发、商业经营、物业管理、工程勘察设计等领域。

深圳地铁已构建集规划、勘察设计、咨询监理、建设管理于一体的完整发展体系，完成了深圳轨道交通**9条线路**总计**277.6公里**、**196个车站**线路的建设任务，同步建成了罗湖、福田、深圳北站、深圳东站等重要交通枢纽，完成了近百项市政代建工程。目前在建线路**16条**（含延长线）、在建里程达到**284公里**、在建车站数**达184座**，此外，穗莞深城际深圳机场至前海段、深大城际、深惠城际、大鹏支线、穗莞深城际前海至皇岗口岸项目和深汕铁路等项目也在筹备与开展中。

在物业开发领域，以枢纽为代表的“站城一体化”成为深圳地铁物业开发的核心。目前深圳地铁已取得**12个项目土地开发权**，开发建设面积**450万平方米**，在建项目面积**300万平方米**，**7个项目**已相继入市。

在资产经营领域，集团目前持有商业物业面积**约60万平方米**，预计2020年将**超过100万平方米**，并积极拓展轨道交通沿线广告传媒、商业经营、通讯信息、物业管理等相关业务。深圳地铁首个社区综合体商业项目锦荟广场已投入运营，其充分践行“以公共交通为导向”的TOD发展模式，集商业、休闲、娱乐、运动、住宅等多业态于一体。

深圳地铁在建线路

线路	车站数	里程（千米）	预计通车时间
2号线三期	3	3.9	2020-12
3号线三期	8	10.7	2020-12
4号线三期	8	10.8	2022-12
6号线	33	61.9	2020-12
8号线	6	12.4	2020-12
9号线支线	4	3.7	待定
10号线	24	29.5	2022-12
11号线	1	1.8	2020-12
12号线	33	40.5	2022-12
16号线	23	27.6	2022-12
20号线	5	8.4	待定

来源：企业官网，头豹研究院编辑整理

©2020LeadLeo



www.leadleo.com

中国城市轨道交通运营行业投资企业推荐——深圳地铁（2/2）

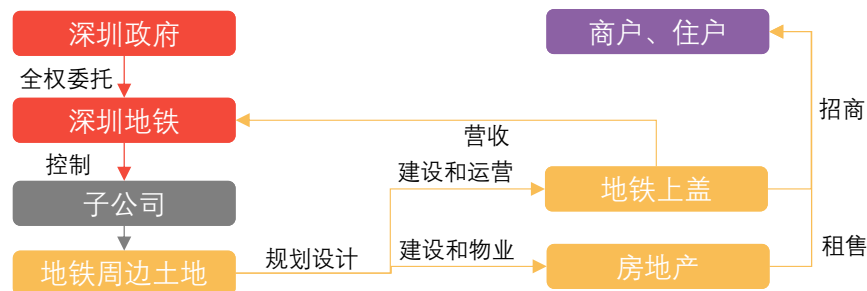
深圳地铁打造地铁上盖项目及基金小镇等，企业重视科技创新，自身软实力不断提升，同时开拓业务多元化领域，企业业务布局逐渐扩张

案例分析

深圳地铁与前海金控合力打造了**前海深港基金小镇**，基金小镇于2018年正式开镇运营，目前已有数十家海内外知名财富管理机构与基金小镇签署了入驻意向协议。基金小镇已引进各类机构百余家，资产管理规模过万亿元。基金小镇融合前海优势与“深圳元素”、“香港元素”、“未来元素”三元，致力打造为产业链完整、业态鲜明、模式创新、环境一流、服务精准的深港基金生态圈，成为国内外的基金产业集聚区和跨境财富管理中心。

深圳地铁旗下物业开发板块目前拥有12个轨道沿线上盖项目的综合开发权，开发规模约450万平米，在建面积约330万平米。**深圳北站枢纽、塘朗车辆段、红树湾站**等地铁上盖物业项目先后入市并获得市场高度认可，连续四年销售额过百亿元，在2018年“深圳市房地产开发企业综合实力排名”中位列第二。一方面充分利用上盖空间再造土地资源，另一方面以地铁上盖及沿线物业的升值效益反哺轨道交通建设运营，实现城市轨道交通的可持续发展。

深圳地铁物业项目示意图



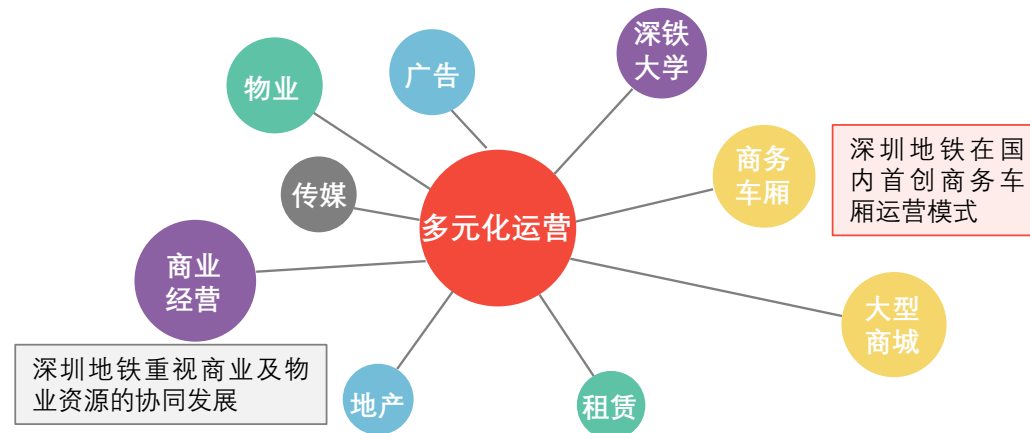
来源：企业官网，头豹研究院编辑整理

竞争优势

重视科技创新，提高企业软实力：深圳地铁坚持技术创新，先后获得国家、省、市级奖项148项，专利14项、其中获得詹天佑奖、鲁班奖国家级工程建设和科技成果奖项21个，技术创新及品牌优势等软实力逐年提高。深圳地铁以福田站为试点引入5G通信新技术，抢占通信技术革命的先机，试行全球首例地铁5G超宽带车地无线通信。

不断开拓新领域，企业业务布局逐渐扩张：目前，深铁商业经营物业面积约60万平米，未来5年经营管理的物业面积将逐步增加至265万平米；拥有包含灯箱、电子屏、列车广告、语音广告等的全线网地铁媒体资源；拥有全线网移动通信设备系统、通信机房及自助设施、WiFi业务资源；业务覆盖互联网，正积极推动微信平台 and 互联网社区的建设，同时大力开拓文创产品市场。

深圳地铁多元化运营布局



中国城市轨道交通运营行业投资企业推荐——成都地铁（1/2）

成都地铁主要从事轨道交通投融资、建设、运营管理、物业开发和产业经营，旗下业务包括地铁运营、TOD开发、资源经营、广告传媒、产业投资、物业服务及教育培训

 公司名称：成都轨道交通集团有限公司



 成立时间：2004年

 公司总部：四川省成都市

企业概况

成都轨道交通集团有限公司（以下简称“成都地铁”）成立于2004年，是成都市从事轨道交通投融资、建设、运营管理、物业开发和产业经营的大型企业，致力于国内一流的轨道交通综合运营商。其首条线路成都地铁1号线于2010年9月27日正式开通，也使成都成为了中国大陆第10个拥有城市轨道交通的城市。

业务范围

成都地铁旗下业务包括地铁运营、TOD开发、资源经营、广告传媒、产业投资、物业服务及教育培训等。

- 目前，成都地铁已**开通8条线路**（含有轨电车）、运营总里程**达到341公里**，在建里程**达到335公里**。预计到2020年，公共交通分担率将进一步提升，达到**50%**。地铁的建设完善了成都市的公共交通系统，建立起了一个整合、高效、经济的道路轨道交通网络，并使之持续满足城市的需要。地铁时代来临意味着成都将真正步入公共立体交通时代。成都地铁的建设将会提高公共交通的竞争力，并且在成都城市道路拥挤问题日益突出无疑是一个有效的缓解措施。成都地铁长期城市轨道交通布局共由**46条线路**组成，包含**23条普线、16条快线、3条既有市域铁路线、1条市域内控制线线路、3条跨市域线路**组成，总长**约2450千米**，实现了全域覆盖。
- 成都地铁积极拓展多元化运营业务。目前，已有**便利店、饮品店、书吧、便民服务、中医馆、旅行社、婚纱摄影、玩具店、零食店、形象展示、票卡服务**等多种业态入驻地铁1、2、3、4、7、10号线，入驻品牌包括苏宁小店、全家便利、舞东风、新沁园、WOWO超市、天府通、罗莎蛋糕等商家。同时，增设自助售卖机、自助照相机、榨汁机、站厅共享充电宝设备等一系列自助设备，满足乘客多样化需求，提升企业盈利模式。

成都地铁业务布局

业务	内容	
地铁运营	线路规划	日常运营
TOD开发	商业	教育
	写字楼	住宅
资源经营	商业资源	通讯资源
	接口通道	便民服务
广告传媒	广告灯箱	地铁电视
	隧道数字媒体	《新城快报》
产业投资	四川三维	成高IPO
教育培训	四川交通高级技工学校	
物业服务	地铁大厦	正线项目

来源：企业官网，头豹研究院编辑整理

©2020LeadLeo



www.leadleo.com

中国城市轨道交通运营行业投资企业推荐——成都地铁（2/2）

成都地铁在城市多地布局TOD项目，企业聚焦关键技术，助力形成研发生产产业集群，近年来成都地铁发展速度快，企业得以拓展多元业务布局

案例分析

陆肖站TOD项目：

成都地铁正着力打造陆肖站TOD项目，预计将陆肖站开发成一个综合交通枢纽。在注重构建立体交通网络、提高城市运转效率的基础上，构建“公交+地铁+步行”的绿色出行体系，并依靠轨道交通的人流量，构建时尚消费、商务服务、医疗健康等消费场景。

梓潼宫站TOD项目：

梓潼宫站综合开发项目位于成都市郫都区，项目站点为轨道交通6号线（在建）与28号线（规划）的换乘站。项目依托区域丰富的城市功能配套资源，以及大量的常住居民和外来人口，致力于打造集商业、教育、办公以及配套住宅为一体的城市次区域级TOD综合体。

成都地铁TOD示范项目

站点	所在区县	站点	所在区县
陆肖站	高新区	龙潭寺东站	成华区
梓潼宫站	郫都区	韦家碾站	金牛区
昌公堰站	天府新区	双凤桥站	武侯区
行政学院站	龙泉驿区	马厂坝站	青羊区
万盛站	温江区	廖家湾站	新都区
四川师大站	锦江区	牧华路站	双流区
新津站	新津县	五桐庙	双流区

来源：企业官网，头豹研究院编辑整理
©2020LeadLeo

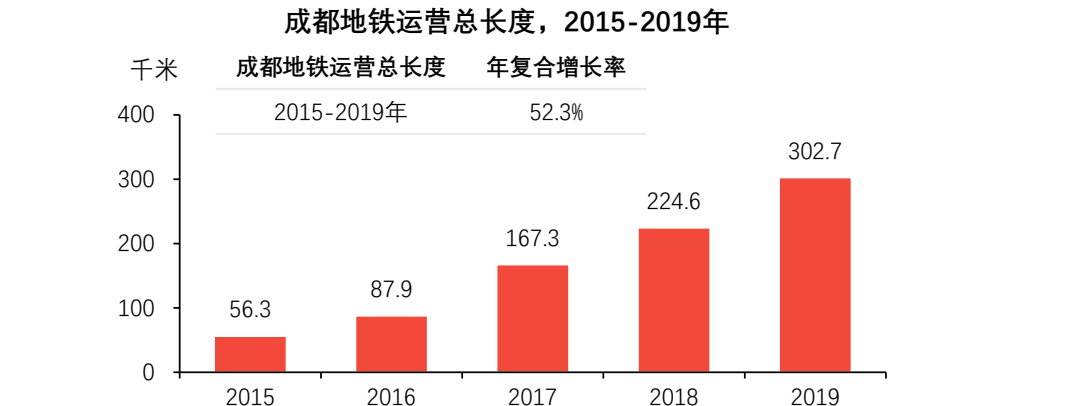
竞争优势

聚焦关键技术，形成研发生产产业集群

成都地铁重视轨道交通车辆、牵引、信号、综合监控等关键系统领域的技术发展，积极引入一批效益好、带动性强、拥有核心技术的项目落地，已持续引导推动中车四方、中车长客、卡斯柯、北京交控、阿尔斯通等30余家企业在成都设立研发、生产基地。

发展速度快，企业得以拓展业务布局

成都地铁是近年来中国发展最快的城轨交通运营企业之一，2015-2019年成都地铁运营线路从3条增至8条，企业运营总长度的年复合增长率达到52.3%。依托成都地铁运营里程的增加，企业可以积极实施多元化经营模式，扩大资源经营、广告传媒、产业投资、物业服务等业务的规模。此外，成都地铁拥有清晰的长期（至2050年）布局规划，有利于企业做好相关资源运营的规划。



方法论

- ◆ 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，从轨道交通、交通运营、新基建等领域着手，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。

法律声明

- ◆ 本报告著作权归头豹所有，未经书面许可，任何机构或个人不得以任何形式翻版、复刻、发表或引用。若征得头豹同意进行引用、刊发的，需在允许的范围内使用，并注明出处为“头豹研究院”，且不得对本报告进行任何有悖原意的引用、删节或修改。
- ◆ 本报告分析师具有专业研究能力，保证报告数据均来自合法合规渠道，观点产出及数据分析基于分析师对行业的客观理解，本报告不受任何第三方授意或影响。
- ◆ 本报告所涉及的观点或信息仅供参考，不构成任何投资建议。本报告仅在相关法律许可的情况下发放，并仅为提供信息而发放，概不构成任何广告。在法律许可的情况下，头豹可能会为报告中提及的企业提供或争取提供投融资或咨询等相关服务。本报告所指的公司或投资标的的价值、价格及投资收入可升可跌。
- ◆ 本报告的部分信息来源于公开资料，头豹对该等信息的准确性、完整性或可靠性不做任何保证。本文所载的资料、意见及推测仅反映头豹于发布本报告当日的判断，过往报告中的描述不应作为日后的表现依据。在不同时期，头豹可发出与本文所载资料、意见及推测不一致的报告和文章。头豹不保证本报告所含信息保持在最新状态。同时，头豹对本报告所含信息可在不发出通知的情形下做出修改，读者应当自行关注相应的更新或修改。任何机构或个人应对其利用本报告的数据、分析、研究、部分或者全部内容所进行的一切活动负责并承担该等活动所导致的任何损失或伤害。