



头豹

Leadleo.com

客服电话：400-072-5588

头豹小程序



联系我们



铁路

谢俊

2023-06-02

未经平台授权，禁止转载

版权有问题？[点此投诉](#)

行业：

交通运输、仓储和邮政业/铁路运输业

工业制品/货运物流

关键词：

铁路固定资产投资规模上升

高速化进程稳步推进

证券化改革

国产化进程

词条目录

行业定义 路是指在综合交通运输体系中，用于运行火车等交通工... AI访谈	行业分类 由于分类形式的多样化，铁路的种类可根据铁路的主体路... AI访谈	行业特征 中国铁路行业发展速度迅速，促进了铁路运输业固定资产... AI访谈	发展历程 铁路行业目前已达到 3个阶段 AI访谈
产业链分析 上游分析 中游分析 下游分析 AI访谈	行业规模 近十年来，中国铁路网规模质量大幅提升，铁路固定资产... AI访谈 数据图表	政策梳理 铁路行业相关政策 5篇 AI访谈	竞争格局 中国铁路行业主要由中国中车、中国通号一部分中外合... AI访谈 数据图表

摘要

铁路是指在综合交通运输体系中，用于运行火车等交通工具行驶的轨道线路。铁路运输是主要的陆上交通运输方式之一，是通过机车牵引车辆组成列车在铁轨上运送客或货的一种运输方式。受益于经济增长和相关基础设施建设的开展，中国铁路固定资产投资成效明显，推动了中国铁路建设，扩大了中国路网规模，进一步提高铁路客货运输量规模。根据中国国家统计局数据显示，中国铁路营业里程由2017年的12.70万公里增长到2022年的15.5万公里。未来随着铁路建设规模的持续扩大和开通铁路的城市数量增多，中国人均铁路长度将得到提升，从而进一步提高中国铁路营业里程。

铁路行业定义^[1]

路是指在综合交通运输体系中，用于运行火车等交通工具行驶的轨道线路。铁路运输是主要的陆上交通运输方式之一，是通过机车牵引车辆组成列车在铁轨上运送客或货的一种运输方式。相比其他交通运输线，铁路具有环保性、时效性、载运性等特点，是环境友好型运输方式，具体表现如下：（1）铁路机车驱动方式主要以电力驱动为主，具有较强的环保性；（2）铁路受天气、交通堵塞等外界因素的影响较小，具有较强的时效性，较高的准点率，能够为居民出行和各行业商品运输提供便利；（3）相比其他的公共交通运输方式，铁路的客货运输

并购家 免费行业报告网

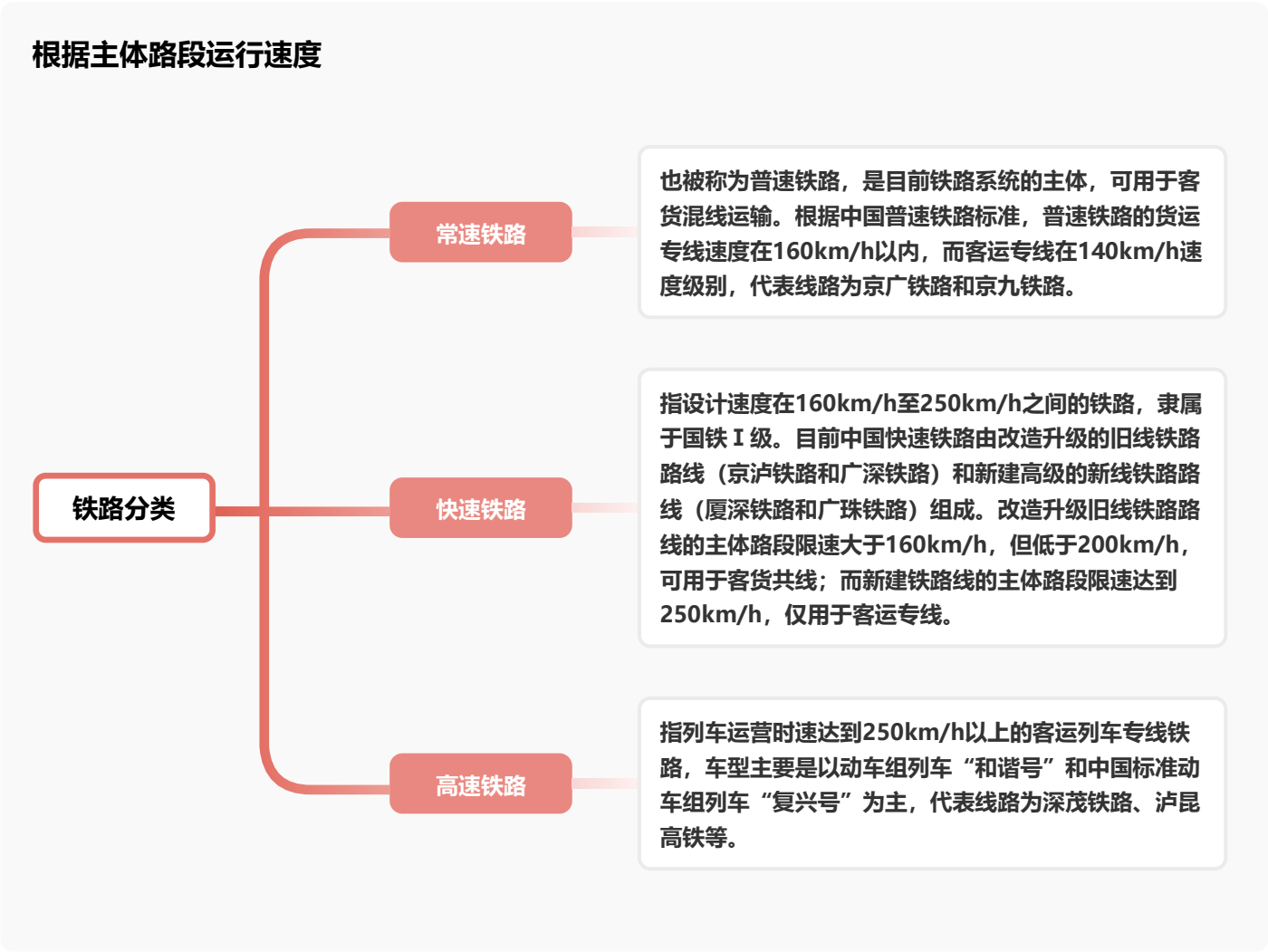
IPOIPO.CN 每日更新 不用注册会员 无广告 永久免费

具有较大载运量，被广泛用于大宗货物运输和短途、中短途、中长途的客运，在各行业商品运输和居民的交通出行中发挥着重要的作用，有助于提高现有的交通运输能力。

[1] 1: <https://jiaotongbk...> 2: <https://jiaotongbk...> 3: 交通百科网

铁路行业分类^[2]

由于分类形式的多样化，铁路的种类可根据铁路的主体路段运行速度、行政管理方式等不同而有所差异。中国铁路根据主体路段运行速度可分为常速铁路、快速铁路和高速铁路。



[2] 1: <https://www.jiaoto...> 2: 交通百科网

中国铁路行业特征^[3]

中国铁路行业发展速度迅速，促进了铁路运输业固定资产投资平稳上升，构建起来了安全经济的现代化铁路网络，同时铁路高速化进程也在稳步推进，形成了“八纵八横”的高铁网，引领着世界高铁发展。另外在行业内铁路系统的改革进程推动下，中国铁路系统将向证券化改革趋势发展。

1 铁路固定资产投资规模将持续上升

铁路网规模的扩大将会促进铁路在基础建设和铁路装备方面的投资，铁路固定资产投资规模将持续上升。

近年来，中国铁路行业发展迅速，促使了铁路运输业固定资产投资平稳上升。根据中国国家统计局数据，2022年中国铁路运输业固定资产投资总额超过7100亿元。在《铁路“十三五”发展规划》中，中国国家发展改革委提出要加强铁路基础设施网络建设，提升技术装备和运营能力，推动铁路系统改革和增强中国铁路的国际竞争力，拉动了铁路行业基础建设投资的增加，表明未来中国铁路行业运输业固定资产投资规模将会持续扩大。中国国务院颁布《中长期铁路网规划》，对中国铁路长期发展提出指导方向，提出要加大投产和建成一批重大标志性项目，扩大铁路网规模，到2025年，铁路网规模达到17.5万公里，其中高速铁路营业里程3.8万公里。可见，中国政府通过对铁路网拓展的方式，将提高铁路运输管理效率。

2 铁路高速化进程稳步推进

随着中国“八纵八横”高铁网的不断完善，中国高铁正在引领世界高铁发展。

中国的铁路高速化从20世纪90年代发展至今，中国的铁路高速化在全球已处于领先地位，形成了“八纵八横”的高铁网，目前中国是拥有高速铁路运营里程最长的国家。中国高速铁路总营业里程在过去五年发展速度较快，根据中国国家统计局数据，从2017年的2.5万公里到2022年的4.2万公里，稳居世界第一，中国铁路高速化的发展速度较快。

3 铁路系统公司证券化改革蓄势待发

中国铁路系统将向证券化改革趋势发展，有效提升资金营运水平。

从2013年开始，中国铁路行业开始进行铁路系统的改革，当前已完成了系统内公司制改革。然而，中国铁路总公司仍面临着盈利能力弱、运营成本高、自身融资能力弱等问题。通过对行业内有着十多年以上铁路研究的行业专家的访谈得知，现阶段中国铁路工作重点是进行铁路系统的股份制改革，即引入非国有化资本进入铁路系统的混改，此改革将推进市场化债转股，促使铁路系统企业朝股权多元化改进，从而增强铁路相关企业的竞争力和活力，解决铁路行业盈利困难的问题。**铁路行业改革中的混改不仅能解决铁路总公司面临的债务和融资问题，也能加速铁路系统的证券化改革进程。**中国铁路总公司分别与深交所和上交所分别签署战略合作协议，旨在推动中国铁路总公司与深交所和上交所在拓展融资渠道、培育后备上市企业等方面的合作。在2018年，吉利汽车、腾讯控股以43亿元联合收购中国铁路总公司下属动车网络科技有限公司49%的股权，其中吉利占股39%、腾讯占股10%，成功实现了动车网络科技有限公司的混改。与此同

时，一部分已实现盈利的中国铁路公司，已具备资产证券化的基本条件，率先挂牌上市，包括广深铁路、大秦铁路等。

[3] 1: <https://cn.chinadai...> 2: <https://www.gov.c...> 3: <https://www.gov.c...> 4: <https://new.qq.co...>

5: 中国日报网、央视网、...

中国铁路发展历程^[4]

中国铁路行业经过百年的发展，铁路技术水平已达国际领先水平，铁路网络已呈现出多样化的发展态势。中国铁路行业发展至今，经历了萌芽期、启动期和高速发展期三个阶段。**1949-1952年**：萌芽期，随着中国铁道部的成立，铁路行业出现萌芽期，但在内部战争影响下，中国铁路行业在修建和恢复期中逐步发展。**1953-2002年**：中国铁路行业进入启动期，中国铁路行业的市场需求相较政府导向期有所增大，但尚未得到充分释放。**2003-2023年**：中国铁路车辆、动车组车辆、铁路相关零配件和装备技术水平逐步提升，国产化率得到提升，中国铁路行业发展需求逐步得到满足。

萌芽期 · 1949~1952

新中国建立之后，为了推动中国工业体系的建立和促进国民经济发展，1949年中国铁道部成立，此前被西方国家控制的铁路经营管理权逐步被收回。这一时期，中国铁道部积极组织抢修被战争破坏的铁路，中国铁路逐步重建，新建铁路延伸至地形复杂的山区地带。到1949年底，中国铁路主要干线基本修复完成，共修复铁路8,278公里，桥梁2,717座，通车里程达21,810公里，客货周转量达到314.0亿吨公里。1952年，中国开通了第一条从满洲里到广州直达的列车，全长4,600多公里。同年，中国铁路营业里程增加到22,876公里，客货周转量达到802.2亿吨公里。在1949-1952年的4年期间，中国铁路行业在修建和恢复期中逐步发展，铁路运输得到保障。

随着中国铁道部的成立，铁路行业出现萌芽期，但在内部战争影响下，中国铁路行业在修建和恢复期中逐步发展。

启动期 · 1953~2002

1953年，中国政府实施了第一个五年计划，提出要继续修建西南、西北的铁路干线，增加海防重镇和海运港口铁路相通的出海通道和国际联运线。在中国共产党十一届三中全会后，中国政府以“调整、改革、整顿、提高”为目标，重点发展社会主义现代化建设，铁路工作逐步恢复和发展。1950年，中国政府提出要发展西北地区的铁路，开始建设成都到重庆的成渝铁路。1953年，中国成渝铁路正式投入运营，促进了西南地区的物资流通，在中国发展生产和经济建设的过程中发挥了重要作用。在这一时期，中国积极进行铁路电气化工程改造，1975年宝成铁路完成电气化改造，成为中国

第一条电气化铁路。直到1980年，中国铁路网骨架基本形成，铁路营业里程达49,940公里，客货周转量达到7,087.0亿吨公里。在改革开放的背景下，中国铁路行业发展迅速，中国铁路已建设完成了一批重点工程，形成了横贯东西、贯通南北、连接亚欧的铁路路网。在这一时期，中国铁路装备技术提升，提高了客货运输能力，中国铁路工程质量大幅提高，铁路现代化进程加快。1982年，中国国民经济持续发展，铁路运输在国民经济发展中起到了重要的作用，中国政府提出“北战大秦，南攻衡广、中取华东”的战略。到1985年底，中国铁路营业里程达52,119公里，客货周转量突破1万亿吨公里。为了促进山西煤炭运输，1983年中国政府提出修建专线货运铁路-大秦铁路，连通了山西、河北、北京和天津四个省市的货运铁路运输。1992年中国大秦铁路修建完成，全长653公里，是中国的国铁 I 级线路，运送能力达5,000万吨/年，1997年改造后形成1亿/年的运送能力。

中国铁路行业进入启动期，中国铁路行业的市场需求相较政府导向期有所增大，但尚未得到充分释放。

高速发展期 · 2003~2023

2003年，中国铁道部提出“推动中国铁路跨越式发展”的总战略，中国铁路行业进入了跨越式发展的时代。2004年，中国铁道部通过“市场换技术”的方式，与加拿大庞巴迪、英国伯明翰、法国阿尔斯通及德国西门子分别签订动车组技术引进招标协议，向当时的中国北车股份有限公司（以下简称“北车”）和中国南车股份有限公司（以下简称“南车”）转让动车组的关键技术。在引进和吸收铁路相关技术的基础上，中国铁路厂商进行了自主创新研发，中国动车组产品的国产化逐步提高。

2015年中国南车吸收、合并中国北车，成立了中国中车股份有限公司（以下简称“中国中车”），增强了中国铁路企业在国际上的行业竞争力。2007年，中国实行了第六次铁路大提速，在京沪线、京广线、京哈线等主要干线进行提速，中国铁路高速（CRH）动车组列车运行时速达到200km/h，其中部分区段时速达到250km/h，中国高速铁路动车组“和谐号”大规模投入运行，中国进入了高速铁路时代。在跨越式发展期间，中国铁路动车组技术和生产水平达到国际铁路标准，大部分时速在250km/h的高铁线路（如石太客运专线、武广客运专线等）已正式运行，建设规模和线路里程逐步跃升至世界领先地位。截至2018年底，中国铁路营业总里程达13.1万公里，其中高速铁路运营里程达到2.9万公里，占全球高铁运营总里程的三分之二，中国高速铁路规模已位居全球第一。

中国铁路车辆、动车组车辆、铁路相关零配件和装备技术水平逐步提升，国产化率得到提升，中国铁路行业发展需求逐步得到满足。

[4] 1: <https://zhuanlan.z...> 2: <http://www.china-...> 3: 中国国铁官网、知乎专栏

中国铁路产业链分析^[5]

中国铁路行业产业链上游为零部件生产商，代表企业有上海阿尔斯通交通设备有限公司、华铁通达高铁装备股份有限公司和中铁隆昌铁路器材有限公司等；中游为整车车辆制造商和工程项目建设商，代表企业有中国中车股份有限公司、广深铁路股份有限公司和中车南京浦镇车辆有限公司等；下游为铁路行业营运服务商，代表企业有中国铁路成都局、中国铁路广州局和中国国家铁路集团有限公司。

在上游众多零部件生产商之中，铁路控制系统是铁路运行中重要的设备，议价能力较高。中游铁路整车制造和工程项目建设行业属于资金密集型和技术密集型行业，资金壁垒和技术壁垒较高，属于典型的高附加值产业。在下游，铁路运营服务商会通过铁路沿线商业开发、广告传媒等商业附加值方式拓宽业务，提升盈利能力，此外，中国铁路主要分为客运和货运，其中货运是铁路运输的主体，货运周转量占总周转量的90%以上，但是铁路客运由于单位运价明显高于货运，故其收入占比要高于客运。**中国铁路产业链发展趋势主要有：****（1）数字化转型：**随着科技的发展，铁路行业正逐渐向数字化转型，采用先进的技术来提高效率和安全性。例如，智能铁路系统可以自动监测和管理铁路交通，从而提高列车的安全性和准时性；物联网技术可以实时追踪货物运输情况，提高物流效率。因此，铁路行业的产业链上各个环节都需要加强数字化建设，以适应未来的发展需求；**（2）绿色发展：**随着全球对环境保护的关注度不断提高，铁路行业也在朝着绿色发展的方向努力。产业链上的各个环节都需要采取更加环保的措施，例如采用清洁能源替代传统能源、减少废弃物排放、节约资源等。此外，铁路行业还需要加强环保监管，推广环保技术和理念，从而实现可持续发展。

上 产业链上游

生产制造端

铁路零部件生产商

上游厂商

上海阿尔斯通交通设备有限公司 >

上海阿尔卡特网络支援系统有限公司 >

西门子（中国）有限公司 >

查看全部 v

产业链上游说明

中国铁路行业产业链上游的重要组成部分之一为铁路车辆零部件生产商，主要负责研发和生产铁路整车车辆的零部件，包括车体、牵引制动系统、信号系统、控制系统及其他零部件等。其中，控制系统是铁路运行中重要的设备，能够保障列车运行安全，提高铁路运输效率。目前铁路行业发展较好的国家已普遍采用基于通信的列车自动控制系统（CBTC），而中国的铁路信号控制系统则主要采用传统的基于轨道电路的列车控制（TBTC）方式，数据传输速度仅为几十bit/s，因此CBTC更符合中国现代化铁路的建设需求。目前，在引进西门子、阿尔卡特、阿尔斯通等国际企业的CBTC设备的基础上，中国相关铁路部门和科研机构正积极展开在CBTC领域的研究，如北京交通大学已研制开发了LCF-300型CBTC系统，并已应用在中国部分铁路线上。工程项目相关供应商是中国铁路行业产业链上

游的另一重要组成部分，主要负责提供工程机械、各种配套建材以及其他相关零配件。由于铁路行业对工程机械要求较高，大部分中国工程机械企业仅从事于相关零部件的生产或是低端工程机械产品的生产，拥有关键核心技术的企业或生产高端工程机械企业较少，致使中国在铁路相关的高端工程机械（起重机、大型挖掘机）和工程机械的关键零配件（发动机、液压件、传动件）等产品方面仍主要依赖进口。整体而言，控制系统和工程机械等上游成本的变动会对铁路行业产生重要影响，上游供应商价格的变动将直接影响中游企业经营成本，控制系统和工程机械等核心技术的发展也将直接决定铁路列车、动车组产品的生产质量和工程项目建设的施工质量，因此上游铁路车辆零部件生产商和工程项目相关供应商具有较高的议价能力。

中 产业链中游

品牌端

铁路整车车辆制造商

中游厂商

[中国中车股份有限公司 >](#)

[中国铁路通信信号股份有限公司 >](#)

[河南思维自动化设备股份有限公司 >](#)

[查看全部 >](#)

产业链中游说明

中国铁路行业产业链中游为整车车辆制造商和工程项目建设商，主要负责铁路整车车辆，**动车组产品的生产与销售和铁路工程相关的建设**。中国铁路整车制造行业属于资金密集型和技术密集型行业，是高附加值产业，具有较高的行业壁垒。随着中国铁路行业的发展，中国铁路整车车辆制造商的研发制造已达到国际领先水平，中国铁路整车制造已实现完全自主化，其中中国中车凭借在铁路车辆的技术能力和集成水平能力，在行业内企业中具有较大的领先优势，成为了中国规模最大的铁路交通设备供应商。长期来看，为加强成本控制以及更好地控制产品质量，处于行业领先地位的企业拥有较强向上游渗透的意愿，上下游资源整合能力较强，能够满足企业降低成本要求。在产品议价能力方面，中国中车的铁路整车主要销售给中国铁路总公司，缺少其他下游客户，致使中国中车不具备较高的议价能力。而对于一些专用铁路和专线铁路运营企业，中国中车仍拥有较强的议价能力。从中游铁路工程项目建设分析，铁路工程项目建设包括规划设计、征地拆迁、土建施工、轨道工程、信电工程和车辆购置安装等过程。铁路工程涉及较多环节，工程量建设较大，一般建设周期为四年，建设周期较长，对铁路项目建设工程企业的技术、团队、管理经验要求较高。以中铁工业为例，2022年在《财富》世界500强企业排名第34位，在中国企业500强排名第5位，其凭借项目管理经验丰富，多次在铁路工程项目中中标，承担国内外多个铁路建设项目工程，使得中铁工业占据了铁路项目建设的市场，具备较强的议价能力。

渠道端及终端客户

铁路运营服务商

渠道端

渝新欧（重庆）物流有限公司 >

中国铁建股份有限公司 >

中国国家铁路集团有限公司 >

查看全部

产业链下游说明

中国铁路行业产业链下游是铁路运营服务商。中国铁路的建设和发展态势良好，根据国家铁路局数据，2022年中国铁路营业里程已达到15.5万公里，并形成了以上海、北京、广州、武汉等九大铁路枢纽城市，铁路网络已基本覆盖中国城区常住人口20万以上的城市，使铁路点线能力协同发展，完善了综合交通体系，实现了客运运输的一体化发展。从铁路公司运营角度分析，通过对行业内有着十多年以上铁路研究的行业专家的访谈得知，为了增加运营收入，铁路运营服务商会通过铁路沿线商业开发、广告传媒等商业附加值方式拓宽业务，提升盈利能力。**总体来看，铁路运营服务商在前期投资较大，后期运营维修费较高，造成铁路运营服务商经济效益低，部分运营服务商处于亏损运营的状态。未来随着铁路行业发展态势良好，三四线城市的铁路路线将相继开通，铁路出行需求将得到提升，下游铁路运营服务商的议价能力也将不断提高。**

[5] 1: <http://finance.peo...> 2: 人民网

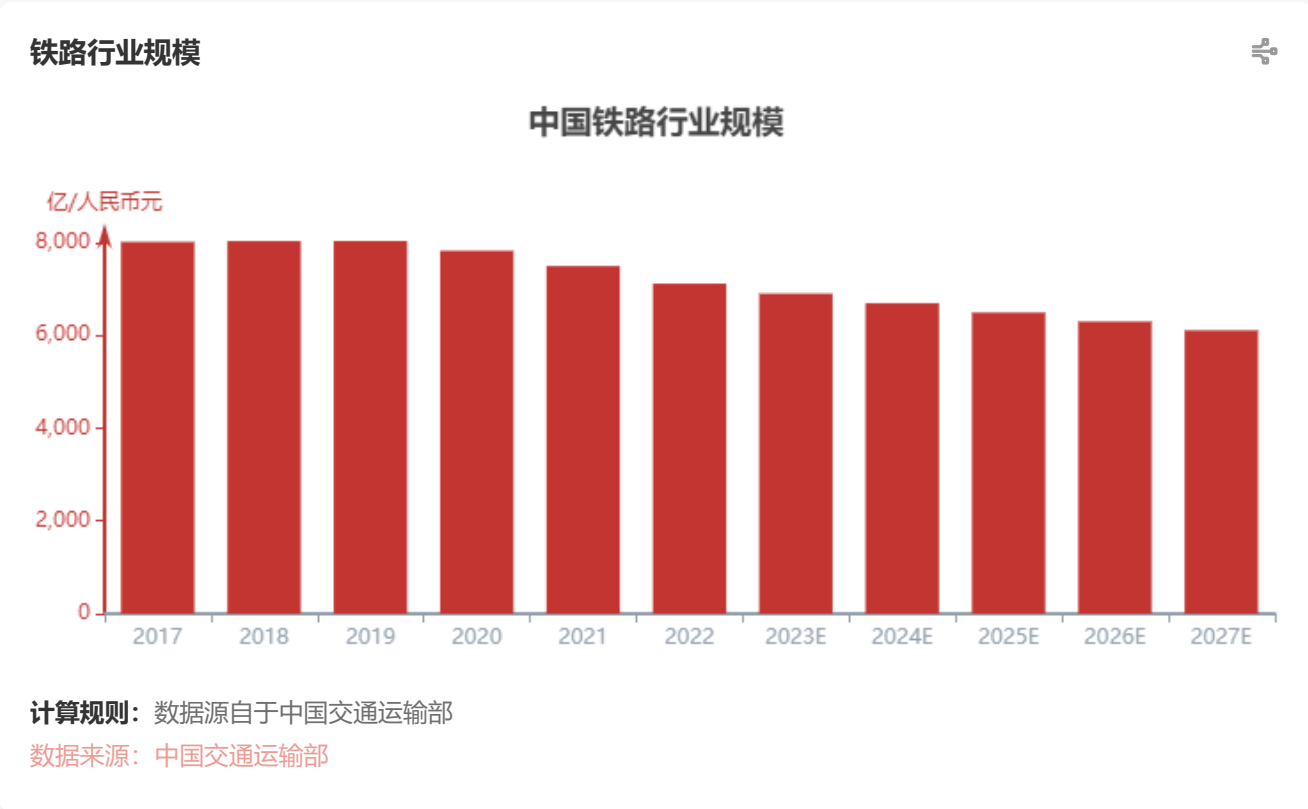
中国铁路行业规模

近十年来，中国铁路网规模质量大幅提升，铁路固定资产投资累计超过了7万亿元，增产里程5.2万公里，到2022年底，中国铁路营业里程达到了15.5万公里，其中高铁4.2万公里，铁路已经覆盖了全国81%的县，高铁通达93%的50万人口以上城市，基本形成了布局合理、覆盖广泛、层次分明、安全高效的铁路网络。从2017年到2022年，中国铁路行业规模（以铁路固定资产投资额为测算依据）从8010亿元下降到7109亿元。

受益于经济增长和相关基础设施建设的开展，近年来中国铁路固定资产投资成效明显，推动了中国铁路建设，扩大了中国路网规模，进一步提高铁路客货运输量规模，其中以高速铁路为代表，其扩大建设能够进一步提升铁路运输的速度和效率，截至2022年底，中国高速铁路运营里程已经达到4.2万公里，未来还有一系列高速铁路项目在规划和建设中，但是由于中国铁路行业发展程度较高，且其他民用交通运输工具的迅速发展为中国消费者提供了更多出行或运输选择，故该行业已经越过了行业规模峰值，近年来呈现出下降趋势。

未来随着铁路建设规模的持续扩大和开通铁路的城市数量增多，中国人均铁路长度将得到提升，从而进一步促进中国铁路行业发展，但是由于该行业发展程度已经较高，且民航事业发展迅速所带来的替代效应，铁路建设固定资产规模会以约3%的年均复合增长率缓慢下降。

中国铁路行业规模



中国铁路政策梳理^[6]

	政策名称	颁布主体	生效日期	影响
	《铁路“十三五”发展规划》	国家发改委，交通运输部	2017-11	8
政策内容	提出要拓展铁路发展基金融资渠道，鼓励采用股权方式推进铁路混合所有制改革，推动铁路行业改革步伐加快。此外，《规划》明确提出到2020年中国铁路营业里程达到15万公里，其中高速铁路3万公里，铁路复线率达到60.0%，电气化达到70%。			
政策解读	该项政策的颁布为铁路行业混合所有制和铁路高速化指明了发展方向，促进了中国铁路行业规模的扩大，奠定了中国铁路行业的发展基调。			
政策性质	指导性政策			

	政策名称	颁布主体	生效日期	影响
	《关于进一步做好铁路规划建设工 作意见》	交通运输部	2021-03	8
政策内容	明确科学有序推进铁路规划建设，防范化解债务风险，全面增强铁路安全质量效益、服务保障能力和综合发展实力。到2035年，使铁路网络布局结构更加优化完善，铁路债务规模和负债水平处于合理区间。			
政策解读	有利于统筹推进干线铁路、城际铁路、市域（郊）铁路和城市轨道交通多网融合、资源共享、支付兼容，加强与国家铁路企业的沟通协调。			
政策性质	指导性政策			

	政策名称	颁布主体	生效日期	影响
	《综合运输服务“十四五”发展规 划》	交通运输部	2021-11	8
政策内容	明确到2025年，“全国123出行交通圈”和“全球123快货物流圈”（国内1天送达、周边国家2天送达、全球主要城市3天送达）加快构建，多层次、高品质的旅客出行服务系统和全链条、一体化的货运物流服务体系初步建立，现代国际物流供应链体系不断完善，运输结构进一步优化			
政策解读	有利于实现铁路运输服务效率显著提高，动车组列车铁路客运承担比重稳步提升，多式联运占比、换装效率显著提升，多式联运“一单制”加快发展，运输结构更趋合理，物流成本进一步降低。			
政策性质	指导性政策			

	政策名称	颁布主体	生效日期	影响
	《国家综合立体交通网规划纲要》	交通运输部	2021-02	9
政策内容	到2035年，国家综合立体交通网实体线网总规模合计70万公里左右（不含国际陆路通道境外段、空中及海上航路、邮路里程）。其中铁路20万公里左右，公路46万公里左右，高等级航道2.5万公里左右。			
政策解读	有利于着力推动中国铁路交通运输更高质量、更有效率、更加公平、更可持续、更为安全的发展，发挥交通运输在国民经济扩大循环规模、提高循环效率、增强循环动能、降低循环成本、保障循环安全中的重要作用。			
政策性质	指导性政策			

	政策名称	颁布主体	生效日期	影响
	《交通运输部关于服务构建新发展格局的指导意见》	交通运输部	1970-01	9
政策内容	建立常态化交通运输政企沟通机制，推动铁路、公路、水路、民航、邮政等领域法规制修订。加快综合交通运输、现代物流、安全应急、绿色交通、新基建、新业态新模式等重点领域标准制定。			
政策解读	有利于稳步推进高速铁路建设，加强中西部地区干线铁路建设，深化铁路行业竞争性环节市场化改革，建立健全城市群交通运输协同发展体制机制。			
政策性质	指导性政策			

[6]

1: <https://xxgk.mot.g...>

2: <https://www.gov.c...>

3: <https://www.gov.c...>

4: <https://www.gov.c...>

5: <https://www.gov.c...>

6: 国家发改委，交通运输部

中国铁路竞争格局

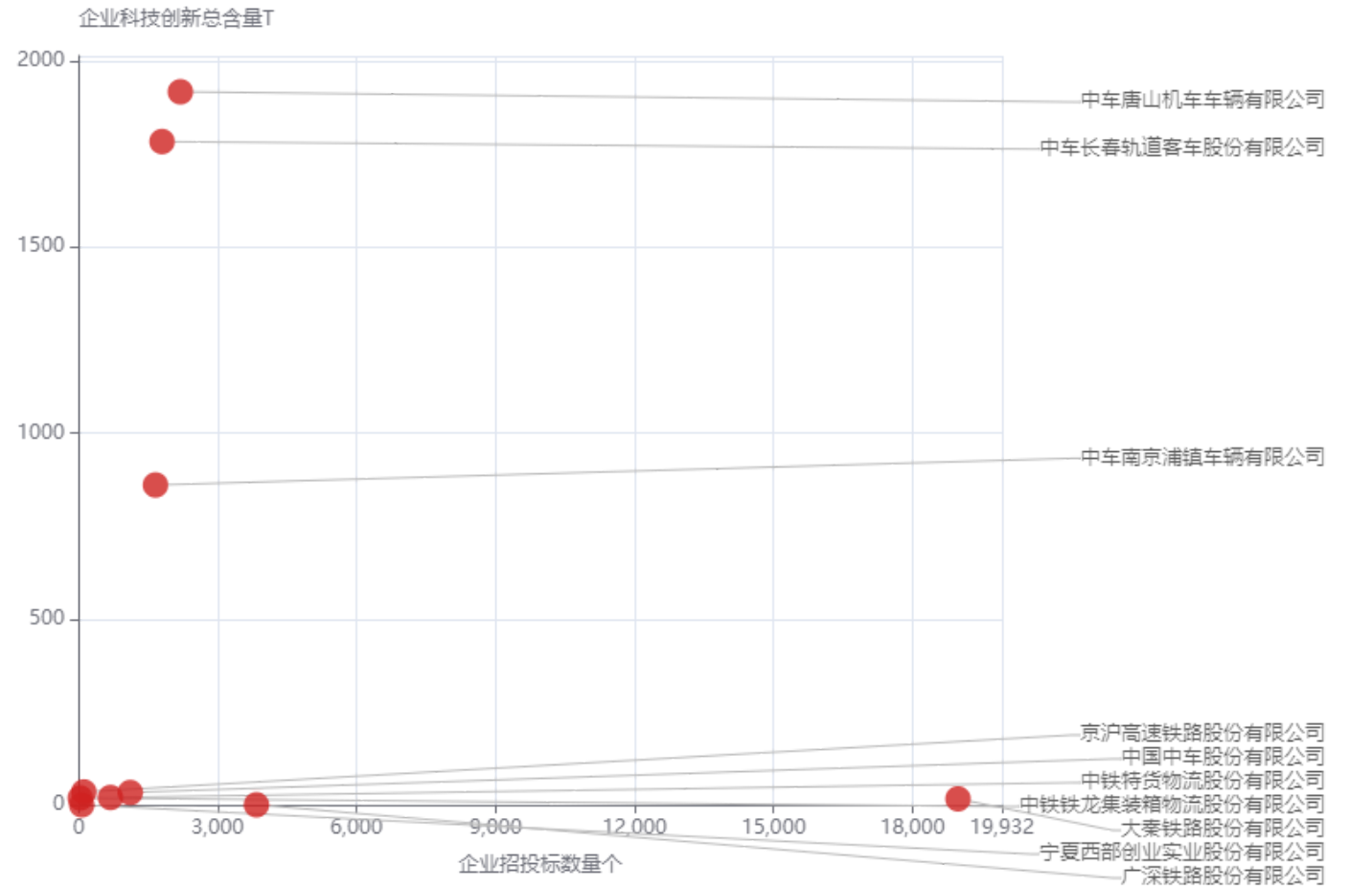
中国铁路行业主要由中国中车、中国通号一部分中外合资企业和小部分独资外企组成。中国铁路行业市场格局具体表现如下：（1）中国中车是大型铁路装备车辆制造企业，在铁路装备车辆制造领域处于行业领先地位；中国通号是大型铁路通信信号系统的制造企业，垄断了中国铁路通信信号市场。近年来，随着中国铁路装备技术的不断提高，中国铁路制造装备产品的国际知名度逐渐提升，中国的铁路制造装备企业在拓展中国本土业务的同时，也在积极拓展国际市场，如中国中车在全球铁路装备车辆市场的占有率已达到70.0%左右；（2）除中国中车和中国通号之外，小部分规模相对较小的中外合资企业逐步进入铁路制造装备市场，如以青岛四方庞巴迪铁路运输设备有限公司（以下简称“BST”）为代表的企业主要集中于铁路客运车辆领域；以江苏常牵庞巴迪牵引系统有限公司（以下简称“常牵庞巴迪”）为代表的企业主要集中于铁路车辆牵引设备领域。BST都是较早以中外合资形式进入中国铁路装备车辆市场的企业，早期发展较快，迅速占领了较高的市场份额。然而随着中国高速铁路技术发展实现从引进到超越的转变，在铁路装备领域的合资公司都面临着发展逐渐放缓、竞争力变弱、市场占有率降低等问题；（3）独资外企的主要以美国通用电气公司（以下简称“通用电气”）和法国阿尔斯通有限公司（以下简称“阿尔斯通”）为代表，其中通用电气的内燃机车在中国应用较广，数量超过1,000台；阿尔斯通在中国拥有多家合资企业并逐渐开始建立企业本身的独资企业，建设本土化生产基地。截至2022年，中国规模以上的铁路行业产业园区共有27个，分省份来看，规模以上的铁路行业产业园区主要分布在江西、山东、河南、广东和四川等地，其中以四川省为代表，共有规模以上铁路行业产业园区4个。

中国铁路行业形成现有市场竞争格局的原因：（1）**政策环境变化：**中国对高铁建设的支持是中国铁路行业市场竞争格局形成的重要原因之一，政府在高铁建设上投入大量资金，扩大了高铁的覆盖面和规模，提升了

铁路行业的整体竞争能力；**(2) 技术水平提高：**中国铁路行业在技术水平方面也有了很大的进步，高铁技术的快速发展使得中国的高铁速度和服务质量都达到了国际领先水平，这也提高了中国铁路行业的整体竞争力；**(3) 市场需求变化：**随着中国经济的发展和城市化进程的加速，人们对交通需求的增长也推动了中国铁路行业市场竞争格局的形成和变化。高铁的运营速度和服务质量大大提高了人们对铁路出行的需求。

面向未来，中国铁路行业未来会趋于垄断，行业竞争程度进一步提升，在过去的几十年中，中国铁路市场一直处于国有垄断状态。然而，随着中国铁路市场的不断扩大和市场化改革的不断推进，民营资本开始进入市场，竞争格局开始发生变化。但是，由于国有铁路企业在资源、技术、资金等方面具有优势，加上政策支持，国有铁路企业在市场中占据了绝对的优势，未来中国铁路市场仍将趋于垄断，且国有铁路企业之间的竞争也将会进一步加剧。

气泡大小表示:



上市公司速览

中国中车股份有限公司 (601766)				中国中铁股份有限公司 (601390)			
总市值	营收规模	同比增长(%)	毛利率(%)	总市值	营收规模	同比增长(%)	毛利率(%)
1995亿元	3,237,865.90万元	5.65	21.51	1818.28亿元	27,262,466.90万元	0.07	8.91

京沪高速铁路股份有限公司 (601816)				广深铁路股份有限公司 (601333)			
总市值	营收规模	同比增长(%)	毛利率(%)	总市值	营收规模	同比增长(%)	毛利率(%)

2750亿元	893,874.11 万元	57.39	42.41	244.4亿元	614,615.09 万元	22.96	10.00
--------	---------------	-------	-------	---------	---------------	-------	-------

[7]	1: https://www.qcc.c...	2: https://www.qcc.c...	3: https://www.qcc.c...	4: https://www.qcc.c...
	5: https://www.qcc.c...	6: https://www.qcc.c...	7: https://www.qcc.c...	8: https://www.qcc.c...
	9: https://www.qcc.c...	10: https://www.qcc.c...	11: 企查查	
[8]	1: https://www.qcc.c...	2: https://www.qcc.c...	3: https://www.qcc.c...	4: https://www.qcc.c...
	5: https://www.qcc.c...	6: https://www.qcc.c...	7: https://www.qcc.c...	8: https://www.qcc.c...
	9: https://www.qcc.c...	10: https://www.qcc.c...	11: 企查查	

中国铁路代表企业分析

1 中国铁建股份有限公司【601186】

公司信息			
企业状态	存续	注册资本	1357954.15万人民币
企业总部	市辖区	行业	土木工程建筑业
法人	汪建平	统一社会信用代码	91110000710935150D
企业类型	其他股份有限公司(上市)	成立时间	2007-11-05
品牌名称	中国铁建股份有限公司	股票类型	A股
经营范围	铁路、公路、城市轨道交通、机场、港口、码头、隧道、桥梁、水利电力、邮电、矿山、林... 查看更多		

财务数据分析									
财务指标	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2022	2023(Q1)
销售现金流/营业收入	0.99	0.97	1.01	1	1.01	1	1.08	-	-
资产负债率(%)	83.3241	81.4941	80.4152	78.2636	77.4064	75.7665	74.7634	74.67	75.488
营业总收入同比增长(%)	0.8826	1.2196	4.7938	8.2078	7.2163	13.7414	9.618	7.481	3.426
归属净利润同比增长(%)	9.6534	7.7617	10.7084	14.6977	11.6959	12.6126	10.8707	-	-
应收账款周转天数(天)	61.7909	72.9675	74.7819	73.9934	60.6193	45.847	47.0275	49	50

流动比率	1.21	1.1888	1.245	1.2009	1.0886	1.097	1.1184	1.081	1.089
每股经营现金流 (元)	0.5335	3.7096	2.7348	1.8708	0.4012	2.946	2.9537	4.134	-2.888
毛利率(%)	10.8517	11.4534	9.2082	9.2399	9.7808	9.6438	9.2646	-	-
流动负债/总负 债(%)	83.2816	85.2985	80.4088	84.5184	84.0929	84.1021	82.8307	82.135	81.145
速动比率	0.5871	0.606	0.6369	0.6447	0.7428	0.7265	0.7375	0.76	0.77
摊薄总资产收益 率(%)	1.978	2.0371	2.0407	2.14	2.2809	2.2636	2.2124	1.852	0.379
营业总收入滚动 环比增长(%)	19.9413	24.8633	30.7233	28.6851	32.8171	29.1108	13.0711	-	-
扣非净利润滚动 环比增长(%)	46.1436	44.6003	27.9989	28.8977	-5.3145	35.6207	28.7097	-	-
加权净资产收益 率(%)	13.24	12.41	11.55	12.16	12	11.45	11.45	-	-
基本每股收益 (元)	0.92	0.98	1.03	1.16	1.26	1.4	1.5	1.76	0.389
净利率(%)	1.9548	2.2271	2.3598	2.4845	2.7171	2.7243	2.8241	2.8963	2.5216
总资产周转率 (次)	1.0119	0.9147	0.8648	0.8613	0.8394	0.8309	0.7834	0.762	0.176
归属净利润滚动 环比增长(%)	44.0323	62.7702	47.7146	38.0131	14.0539	1.9323	35.0683	-	-
每股公积金(元)	2.7465	2.9747	2.9773	2.9772	2.9776	3.2516	3.2519	3.6015	3.6013
存货周转天数 (天)	145.8435	159.6169	161.0954	155.0454	116.5463	85.1064	93.1075	106	109
营业总收入(元)	5919.68亿	6005.39亿	6293.27亿	6809.81亿	7301.23亿	8304.52亿	9103.25亿	10963.13 亿	2735.39亿
每股未分配利润 (元)	3.4585	4.0068	4.8676	5.8326	6.8315	7.9155	9.0912	11.9346	12.3239
稀释每股收益 (元)	-	-	1.01	1.09	1.23	1.33	1.44	1.76	0.389
归属净利润(元)	113.43亿	126.45亿	140.00亿	160.57亿	179.35亿	201.97亿	223.93亿	266.42亿	59.08亿
扣非每股收益 (元)	0.86	0.9	0.95	1.07	1.17	1.37	1.37	1.57	0.4171

经营现金流/营业收入	0.5335	3.7096	2.7348	1.8708	0.4012	2.946	2.9537	4.134	-2.888
------------	--------	--------	--------	--------	--------	-------	--------	-------	--------

竞争优势

一站式综合服务能力优势：中国铁建股份有限公司是国务院国有资产监督管理委员会管理的特大型建筑企业，业务涵盖工程承包、勘察设计咨询、工业制造、房地产开发、物流与物资贸易及其他业务，分别于2008年3月10日、13日在上海和香港上市，是中国乃至全球最具实力、最具规模的特大型综合建设集团之一，2020年在《财富》世界500强企业排名第54位、在中国企业500强排名第14位。

竞争优势2

铁路工程领军企业：公司是中国乃至全球特大型综合建设集团之一，拥有A+H股融资平台、充足的银行授信、建筑企业最高的国际评级。在全球基建领域建立了良好的品牌效应，大量优质工程为公司在建筑市场上创造了卓越的品牌和声誉。公司在高速铁路、高速公路、桥梁和城市轨道交通工程设计及建设等领域有丰富的行业经验，因而拥有稳定的客户基础和丰富的市场资源。

2 中国国家铁路集团有限公司

公司信息

企业状态	存续	注册资本	173950000万人民币
企业总部	市辖区	行业	铁路、船舶、航空航天和其他运输设备制造业
法人	刘振芳	统一社会信用代码	91100000000013477B
企业类型	有限责任公司(国有独资)	成立时间	2013-03-14
品牌名称	中国国家铁路集团有限公司		
经营范围	铁路客货运输；承包与其实力、规模、业绩相适应的对外承包工程项目；并派遣实施上述对... 查看更多		

竞争优势

高铁自主创新能力优势：中国国家铁路集团有限公司积极推进“CR450科技创新工程”，制定发布总体技术条件，组织开展产品试制和系统试验。积极稳妥推进动车组车轮车轴等关键零部件自主化上线运用工作。用好时速350公里运营服役性能试验研究成果，完善高铁运营管理成套技术体系。

3 中国中铁股份有限公司【601390】

公司信息

企业状态	存续	注册资本	2457092.9283万人民币
------	----	------	------------------

企业总部	市辖区	行业	土木工程建筑业
法人	陈云	统一社会信用代码	91110000710935003U
企业类型	其他股份有限公司(上市)	成立时间	2007-09-12
品牌名称	中国中铁股份有限公司	股票类型	A股
经营范围	土木工程建筑和线路、管道、设备安装的总承包；上述项目勘测、设计、施工、建设监理、... 查看更多		

▪ 财务数据分析

财务指标	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2022	2023(Q1)
销售现金流/营业收入	0.96	0.99	1.04	1.06	1.13	1.1	1.07	-	-
资产负债率(%)	84.0328	80.4669	80.231	79.893	76.4347	76.7584	73.9031	73.775	73.712
营业总收入同比增长(%)	9.2989	1.8847	3.0849	7.7732	6.7886	14.9166	14.5572	7.575	2.04
归属净利润同比增长(%)	10.5107	18.3176	2.0517	28.4405	7.0412	37.6752	6.3783	-	-
应收账款周转天数(天)	79.3109	80.42	76.6251	77.8328	64.3455	44.4719	39.2071	38	45
流动比率	1.1574	1.2019	1.1743	1.1347	1.0469	1.0495	1.052	1.029	1.035
每股经营现金流(元)	0.913	1.3377	2.3855	1.4522	0.5236	0.9034	1.2614	1.76	-1.536
毛利率(%)	10.8647	10.7242	8.5878	9.3757	9.8999	9.7667	9.9477	-	-
流动负债/总负债(%)	82.0825	81.9214	83.6877	86.2615	86.389	83.3878	79.5041	73.386	72.585
速动比率	0.5582	0.5782	0.6185	0.6201	0.6234	0.622	0.6391	0.791	0.781
摊薄总资产收益率(%)	1.6284	1.6877	1.7304	1.777	1.9517	2.5393	2.4154	2.103	0.482
营业总收入滚动环比增长(%)	17.1987	21.9739	16.6187	28.525	36.1805	32.8736	4.9684	-	-
扣非净利润滚动环比增长(%)	-5.4945	27.8463	-46.2701	42.2174	22.9058	-35.1151	-26.8115	-	-
加权净资产收益率(%)	11.26	10.94	9.57	11.25	10.81	12.84	11.85	-	-
基本每股收益(元)	0.482	0.53	0.517	0.669	0.718	0.95	0.963	1.198	0.305
净利率(%)	1.7493	1.8977	1.9866	2.0586	2.3636	2.9912	2.8052	3.0371	3.26

总资产周转率 (次)	0.9309	0.8894	0.871	0.8632	0.8258	0.8489	0.8611	0.774	0.166
归属净利润滚动 环比增长(%)	9.0825	40.1137	-13.7208	51.1537	18.924	65.1954	5.5575	-	-
每股公积金(元)	1.4333	1.8278	1.8127	1.9286	2.0299	2.257	2.2557	2.2818	2.2818
存货周转天数 (天)	154.5462	158.5065	145.2198	134.5191	110.4091	85.8124	80.7428	71	79
营业总收入(元)	6125.59亿	6241.04亿	6433.57亿	6933.67亿	7404.36亿	8508.84亿	9747.49亿	11543.58 亿	2726.25亿
每股未分配利润 (元)	1.8653	2.1278	2.4813	2.9452	3.5047	3.9749	4.6854	6.2844	6.5888
稀释每股收益 (元)	-	-	-	0.669	0.718	0.95	0.963	1.198	0.305
归属净利润(元)	103.60亿	122.58亿	125.09亿	160.67亿	171.98亿	236.78亿	251.88亿	312.76亿	78.79亿
扣非每股收益 (元)	0.456	0.48	0.442	0.657	0.66	0.702	0.827	1.082	0.2995
经营现金流/营 业收入	0.913	1.3377	2.3855	1.4522	0.5236	0.9034	1.2614	1.76	-1.536

▪ 竞争优势

国际品牌影响力较强：中国中铁在全球市场久负盛名，先后在亚洲、非洲、欧洲、南美洲、大洋洲等90多个国家和地区建设了一大批精品工程，其中公司建设的雅万高铁、孟加拉帕德玛大桥等海外重点工程顺利完工。

▪ 竞争优势2

技术优势明显：中国中铁积极构建原创技术策源地，拥有“高速铁路建造技术国家工程研究中心”“盾构及掘进技术国家重点实验室”和“桥梁结构健康与安全国家重点实验室”三个国家实验室及“数字轨道交通技术研究与应用国家地方联合工程研究中心”，承担了21项国家重点课题研发任务。拥有10个博士后工作站、49个省部级研发中心（实验室）、18个国家认定的企业技术中心和137个省部认定的企业技术中心。公司累计荣获国家科技进步和发明奖127项，拥有专利32,579项。

法律声明

权利归属：头豹上关于页面内容的补充说明、描述，以及其中包含的头豹标识、版面设计、排版方式、文本、图片、图形等，相关知识产权归头豹所有，均受著作权法、商标法及其它法律保护。

尊重原创：头豹上发布的内容（包括但不限于页面中呈现的数据、文字、图表、图像等），著作权均归发布者所有。头豹有权但无义务对用户发布的内容进行审核，有权根据相关证据结合法律法规对侵权信息进行处理。头豹不对发布者发布内容的知识产权权属进行保证，并且尊重权利人的知识产权及其他合法权益。如果权利人认为头豹平台上发布者发布的内容侵犯自身的知识产权及其他合法权益，可依法向头豹（联系邮箱：support@leadleo.com）发出书面说明，并提供具有证明效力的证据材料。头豹在书面审核相关材料后，有权根据《中华人民共和国侵权责任法》等法律法规删除相关内容，并依法保留相关数据。

内容使用：未经发布方及头豹事先书面许可，任何人不得以任何方式直接或间接地复制、再造、传播、出版、引用、改编、汇编上述内容，或用于任何商业目的。任何第三方如需转载、引用或基于任何商业目的使用本页面上的任何内容（包括但不限于数据、文字、图表、图像等），可根据页面相关的指引进行授权操作；或联系头豹取得相应授权，联系邮箱：support@leadleo.com。

合作维权：头豹已获得发布方的授权，如果任何第三方侵犯了发布方相关的权利，发布方或将授权头豹或其指定的代理人代表头豹自身或发布方对该第三方提出警告、投诉、发起诉讼、进行上诉，或谈判和解，或在认为必要的情况下参与共同维权。

完整性：以上声明和本页内容以及本平台所有内容（包括但不限于文字、图片、图表、视频、数据）构成不可分割的部分，在未详细阅读并认可本声明所有条款的前提下，请勿对本页面以及头豹所有内容做任何形式的浏览、点击、引用或下载。