

城轨产业面临调整 行业看好更新改造市场

本报记者 孙丽娟
北京报道

随着我国城市轨道交通从大规模建设阶段转到高质量运营阶段,城轨线路增速逐渐放缓,城轨车辆采购和交付量也出现下降。

中国城市轨道交通协会(以下简称“城轨协会”)发布的《城市轨道交通2024年度主要装备统计报告》(以下简称《报告》)显示,2024年,全国各城市采购城轨交通车辆共计3784辆,采购金额共计419.01亿元,各车辆制造企业交付车辆共计5473辆,采购车辆和交付车辆数同比分别下降30.05%和10.04%。

受此影响,城轨领域产能过剩问题引起更多关注。

中国中车(601766.SH)人士对《中国经营报》记者表示,当前城轨投资和建设高峰期已过,中国中车的城轨订单也出现明显下滑态势。“在2020年之前,年订单量可达9000辆。2024年城轨车辆订单下滑至3000余辆。按照各城市线路规划、审批及建设情况预测,2025年新造车辆新签和交付量将与2024年大致持平。”

产能过剩投资下滑

中国中车人士表示,当前全国城轨年招标量仅为产能的40%左右,城轨领域产能过剩问题愈发突出。

《报告》显示,2024年,杭州、北京、深圳等16个城市发布了36个车辆采购项目,采购车辆数共计3784辆。其中,采购车辆最多的城市是杭州,共计8条线路参与了招投标,包括3条新建线路、4条延长线路和1条增购线路的车辆采购。总体看,杭州2024年全年采购车辆数共计1016辆,采购总金额为134.05亿元。

此外,北京、深圳、济南3个城市车辆采购数量也超过400辆。青岛、无锡、长春、台州4个城市车辆采购数量超过100辆。加之杭州,上述8个城市车辆采购数量占全国总量的91.18%。

目前,中国城轨行业长期实行企业定点资质,国内有7家企业拥有城市轨道交通生产资质,可生产地铁、轻轨等轨道交通车辆产品。其中包括中国中车6家子公司和北京地铁车辆装备有限公司(以下简称“京车装备”)。中国中车下属6家子公司在城轨车辆领域市场份额占比高达90%以上,而京车装备主要立足于北京市场。

“中国中车下属6家企业的年生产能力都接近或超过1500辆,这意味着仅中国中车一级子公司年生产能力已达9000辆以上。再加

设备更新改造订单增多

随着城市轨道交通线路投入运营的年限逐年增长,更新改造需求已较为迫切,信号系统改造的市场空间正在逐步显现。

在新建订单减少的同时,城轨领域相关改造和维修需求却在逐渐增加。

《报告》显示,2024年,全国共有20个城市发布50个城轨交通信号系统采购项目,其中涉及了25条新建线路、7条大修改造线路、18条延伸线以及2个增购项目,共52条城轨交通线路,采购总金额为131.45亿元,同比增长31.02%。

从2024年中标的项目类型来



数据来源:中国城市轨道交通协会

2020年达到6286亿元的最高峰,此后几年投资规模也持续回落。2024年,完成投资额为4749.41亿元。

2025年3月,城轨协会发布《城市轨道交通2024年度统计和分析报告》预计,2025年计划完成投资额合计约3391.77亿元。这意味着城轨投资规模在今年还将继续下降,甚至可能降至2020年(6286亿元)投资规模的53.96%。

一位地方政府人士对记者表示,2018年以后,中央收紧了城市轨道交通项目的相关审批,此后城轨项目审批一直坚持“严控风险,量力而行”的原则。“这表明,城市轨道交通疯狂建设的年代已一去不复返。未来城轨领域的重点将是优化运营,做好存量。”

在城轨投资下滑的同时,中央也在严控城轨车辆产能。2018年,国家发展改革委发布的《关于加强城市轨道交通车辆投资项目监管有关事项的通知》(发改办产业〔2018〕323号)提出,各地严控城轨车辆新增产能,城轨车辆产能利用率低于80%的地区和企业,不得新增城轨车辆产能。各地严查“投资换订单”问题,严控轨道交通装备企业城轨车辆产能。

高动车组、城轨车辆和机车的新造产能利用率。

然而,值得注意的是,随着城轨领域项目的审批门槛提高和主要城市的城轨建设高峰已过,城轨领域投资和新增里程不断下降的趋势也难以改变。

城轨协会发布的数据显示,中国城市轨道交通建设投资规模在

性调整等问题,中国中车在财报中指出,中国中车已成立专门机构研究改革方案,按照不同板块不同策略原则,通过业务重组、压缩产能等方式优化资源配置。

中国中车方面称,将严格控制上述车辆总组装产能,大力推动动车组、城轨车辆、机车“修造一体化”,促使修理与新造资源共享,提

高动车组、城轨车辆和机车的新造产能利用率。

然而,值得注意的是,随着城轨领域项目的审批门槛提高和主要城市的城轨建设高峰已过,城轨领域投资和新增里程不断下降的趋势也难以改变。

城轨协会发布的数据显示,中国城市轨道交通建设投资规模在

三年,占比可能会达到1:1,而更新改造市场将逐步大于新建市场。

“机电电子类设备的使用周期通常是15年。15年之后,设备的可靠性会降低,故障率也会不断提升,而机电设备在整个地铁投资中占比较低,所以其更新改造对于地方政府和地铁公司来说,资金压力并不大。”许明表示,特别是国家提出了“以旧换新”政策,未来市场会形成相对确定并具备连续性的有效需求。

看,与前两年相比,城轨交通信号系统新建线和延伸线的中标项目数量只是略有增加,而信号系统改造项目呈现较大幅度的增长。

城轨协会方面称,截至2024年年底,中国内地已开通运营15年以上城市有10个,共38条线,其中已开通运营20年(含)以上的线路共有19条,约646.02公里;开通15年至20年的线路共有19条,约897.35公里;开通运营10年以上的城市

辆相对减少,车辆改造和维修需求增加。

这些已开通15年以上的线路相关设备已接近设计使用寿命期限,10年以上的线路也将陆续进入设备更新周期。随着城市轨道交通线路投入运营的年限逐年增长,更新改造需求已较为迫切,信号系统改造的市场空间正在逐步显现。

上述中国中车相关人士也表示,目前我国城市轨道交通新增车

辆相对减少,车辆改造和维修需求增加。

“目前,中国城市轨道交通运

行里程已超过1万公里,如此体量

支撑下,仅看更新改造市场,也有很大的空间,因此,我对行业总体未来发展保持积极乐观的看法。”

众合科技(000925.SZ)副总裁许明此前接受记者采访时表示。

许明介绍,现在信号系统新建

市场高于更新改造市场,预计未来两

三年,占比可能会达到1:1,而更新改造市场将逐步大于新建市场。

“机电电子类设备的使用周期

通常是15年。15年之后,设备的可靠性会降低,故障率也会不断提升,而机电设备在整个地铁投资中占比较低,所以其更新改造对于地方政府和地铁公司来说,资金压力并不大。”许明表示,特别是国家提出了“以旧换新”政策,未来市场会形成相对确定并具备连续性的有效需求。

本线客流再次下降 京沪高铁净利润创历史新高达127亿元

本报记者 路炯炯 北京报道

“中国高铁第一股”的京沪高速铁路股份有限公司(以下简称“京沪高铁”,601816.SH)近日发布《京沪高铁2024年年度

报告》。报告显示,2024年京沪高铁营业收入421.57亿元,同比增长3.62%;归属于上市公司股东的净利润127.68亿元,同比增长10.59%。

这是京沪高铁自上市以来取

得经营成绩最好的一年。2011年京沪高铁正式通车,2015年,在全球高铁大部分亏损的背景下,京沪高铁已经实现盈利。2019年,京沪高铁上市,当年营业收入达到329.42亿元,净利润

119.37亿元。此后几年的疫情,也给铁路客运带来了前所未有的困境。

一位资本市场人士对《中国经营报》记者评价称,尽管2024年京沪高铁继续保持盈利增长,

但增速较2023年显著放缓,这主要是因疫情原因导致2022年铁路客流大幅下降,疫情结束后,2023年铁路客流出现了报复性增长,京沪高铁业绩同比2022年大幅增加,进入2024年后,客流

恢复正常增长,京沪高铁业绩逐渐趋于平稳。同时,市场环境的变化也给公司运营带来一些不确定性,“未来京沪高铁还需要采取更加灵活和有效的策略应对挑战。”他说。

本线客流同比减少2.31%

值得关注的是,虽然京沪高铁收入与利润取得了历史最好成绩,但同期京沪高铁本线客流出现下降。报告显示,2024年,京沪高铁本线列车运送旅客5201.6万人次,同比减少2.31%。

这也是继2024年上半年本线客流出现下降后的再次下降,且下降幅度再增加。2024年上半年,京沪高铁本线列车运送旅客2470.9万人次,较2023年同期下降1.1%。

中国国家铁路集团有限公司(以下简称“国铁集团”)人士对记者表示,当前,京沪高铁收入与客流出现一升一降,主要受到了票价因素影响。目前,京沪高铁已经形成了市场为导向的票价机制,在客流高峰期形成了七档票价浮动方案。

据悉,通过加强票价市场化策略研究,国铁集团制定了市场化、智能化开票机制要求,紧盯运行图兑现情况,及时提出优化票价建议,使得京沪高铁形成了合理的比价关系,提升了铁路运输企业市场化经营水平。

就具体调价措施,国铁集团人士介绍,2023年,京沪高铁运行图按时速350公里标尺统一铺画,这增加了优质标杆车的开行密度;同时在京沪高铁本线运输能力不断提高的情况下,争取到更多的复兴

号智能动车组运营。

同时,在京沪高铁本线列车客流减少的情况下,京沪高铁跨线列车运营里程增速明显。年报显示,京沪高铁2024年跨线列车运行里程完成10250.7万列公里,较2023年同期增长11.4%;京福安徽公司管辖线路列车运行里程完成3763万列公里,同比增长5.7%。

目前,京沪高铁主营业务是铁路运输,占其总收入的99%以上。其中,2024年京沪高铁客运业务收入为158.29亿元,同比减少1.57%;路网服务收入为259.55亿元,同比增长7.15%;主营业务收入共417.84亿元,同比增长3.67%;毛利率达到了46.92%,比2023年增加了1.63个百分点。

跨线列车运行里程增长,路网服务收入大幅增加也是收入与客流出现一升一降的原因。”国铁集团人士说。

所谓路网服务是指,其他铁路运输企业列车在京沪高速铁路上运行时,向其提供线路使用、接触网使用等服务并收取相应费用等。

京沪高铁发布的2025年第一季度财报显示,一季度实现营业收入102.23亿元,与去年同期相比有1.16%的小幅增长。净利润为29.64亿元,与上年同期的29.63亿元相比,实现了0.03%的微增。

加快智能化提升工程

按照京沪高铁标准示范线智能化提升工程相关安排,2024年,京沪高铁全面提升安全管理、设备设施、运营管理、站车服务、经营开发等各业务领域智能化水平。

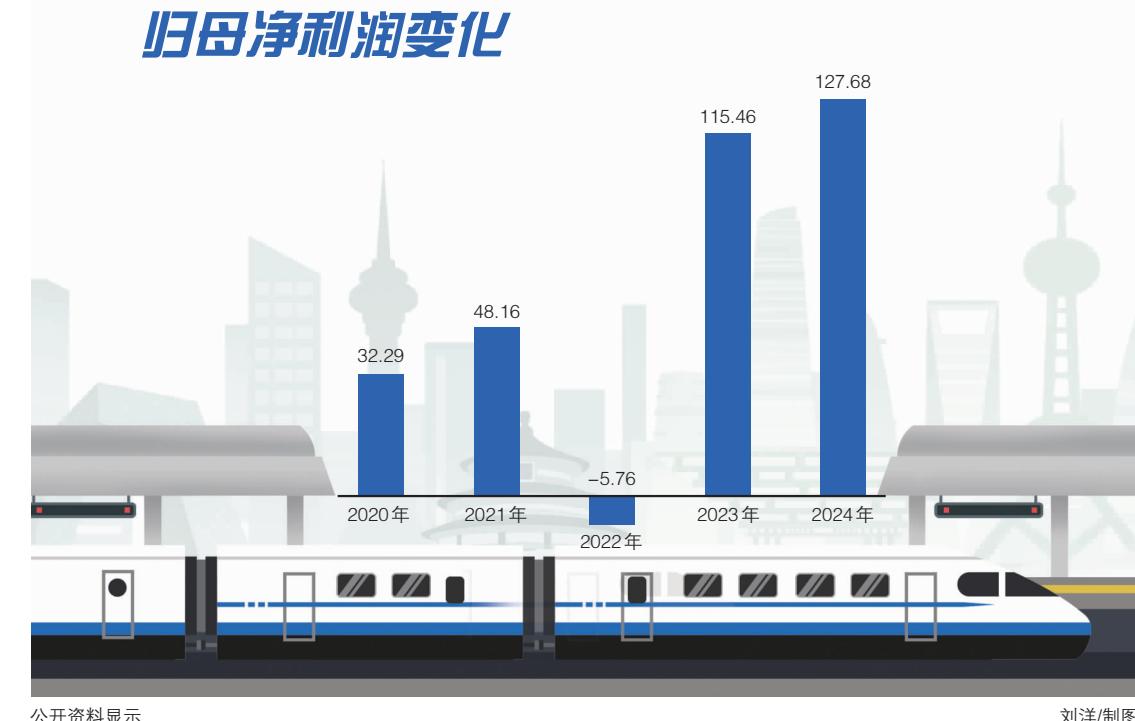
2024年6月,京沪高铁首次开行了复兴号智能动车组技术提升版列车,新列车最大变化是将一等座席升级为优选一等座席。“优质标杆车和更多的复兴号智能动车组以及更多的座席选择,都对京沪高铁平均票价提升形成利好。”国铁集团人士说。

同时,京沪高铁从4月8日起,正式推出了高铁宠物托运服务。初期,京沪高铁将在沿线5座车站和10趟列车上试点这项服务。目前可以接受高铁宠物托运服务的车站为途经京沪高铁北京南、济南西、南京南、上海虹桥和杭州东的10个车次。

国铁集团人士表示,京沪高铁还在对京沪间旅行的所有交通方式进行了研究,其中包括航空、公路、自驾和普速铁路。“目的是保持京沪高铁在该区域中运输的优势地位。”

就2025年经营计划,京沪高铁方面称,要优化运输产品供给,积极加强客流变化分析,不断优化列车开行方案,完善市场化票

京沪高铁近五年归母净利润变化



公开资料显示

价浮动策略;强化安全风险管理,协调受托单位构建协同高效的全风险隐患防控机制,着力防范“黑天鹅”“灰犀牛”和冷门死角风险;加快实施京沪高铁智能化提升工程,打造中国高铁智能运维品牌。

该人士进一步称,京沪高铁将统一全线车站服务标准,提供多样化接驳服务,优化常旅客积分兑换,进一步优化旅客出行体

验。随着京沪高铁智能运维管理系统的全网贯通,下一步,按照京沪高铁标准示范线智能化提升工程相关安排,将推进北斗技术在京沪高铁的应用。

当前,京沪高铁运输情况与全国铁路客运情况相一致。2024年国铁集团完成旅客发送量40.8亿人次,同比增长10.87%,亦创历史新高。

2008年4月18日京沪高铁工

程全线正式开工,2011年6月30日建成通车。线路纵贯京、津、冀、鲁、皖、苏、沪7省市,全长1318公里,设24个车站,设计、运营时速350公里。连接环渤海和长江三角洲两大经济区,是贯通东北、华北、华东的高铁大动脉。

京沪高铁是京沪高速铁路及沿线车站的投资、建设、运营主体,于2020年1月初在A股上市,由国铁集团实际控制。