



科创板迈向“新高地”暨“硬科硬客”2025 年会

中国创新药远征:从“出海”潮到全球竞争力重构

中经记者 郭婧婷 上海报道

作为科创板迈向“新高地”暨“硬科硬客”2025 年会的重要内容之一,9月10日,君实生物(688180.SH)、皓元医药(688131.SH)、药康生物(688046.SH)、美迪西(688202.SH)、迈威生物(688062.SH)等科创板创新药领域龙头上市公司高管,逾50家机构投资者参与了创新药产业链的高层次闭门研讨会。会议围绕中国创新药出海的核心能力、国际竞争力现状及未来发展方向进行深入研讨。

与会嘉宾认为,中国创新药已具备从“1到10”的全球竞争力,

质量与国际认证是“出海通行证”

“创新药‘出海’是必由之路,目前国内创新药的天花板较低,企业维持运营相对困难。”迈威生物董事长、首席执行官刘大涛强调了项目本身质量的重要性,“最好的BD(商务拓展)是项目本身,你的项目数据是不是足够好,你的整个Package(包)是不是完整,这是最重要的。”

君实生物执行董事、高级政府事务副总裁李鑫分享了公司的实践经验。

“君实生物是最早把国际化

国际竞争从“尖子生”到“学神”的追赶之路

谈及中国创新药在国际中的地位,诸嘉宾均展现了清醒的认知和坚定的信心。

刘大涛回顾了过去十年的发展,表示过去十年是中国创新药从无到有、从“星星之火”到“燎原之火”的十年。

“十几年前我们刚做抗体时,产业链极不完整,找一个养细胞的人都找不到。今天,创新药的整个生态已经基本形成,特别是在上海,你想做任何一件事情都有人可以帮你实现。”刘大涛表示。

“产业链越强壮,我们国内越‘卷’,一出去你的竞争力就越强。在国外,账上只有5000万美元,可能就做1—2个靶点、1—2个创新项



图为创新药产业链研讨会现场。

本报资料室/图

尤其在ADC、双抗等工程化领域国际领先,但在“0到1”的原始创新方面仍需努力。出海,成为行业共识,企业呼吁政策进一步支

持破解“出海”难题。

与会者强调,中国凭借快速迭代、成本优势和日趋完善的产业链,正从“尖子生”向“学神”

迈进,未来需夯实基础研究、构建全球化能力,实现从“工程师红利”到真正全球创新竞争力的跃迁。

CDMO(医药合同定制研发生产企业)的衣食父母。随着我国从去年开始的创新药BD出海,接近十年对创新药生态和产业链的投资,真的是开花结果了。”郑保富指出,中国创新药的研发质量、产品质量已经达到国际一流水平。

“2004年回国时,海外根本不相信中国的动物实验数据。我们花了很大精力做各种验证实验,最终100%通过,证明了中国数据的可靠性,这个非常关键。”美迪西董事长陈春麟表示。

“2012年我提出CRO是修路过河,改革开放倡导修路致富。我们这几家CRO做的都是修路工作,把这个路修好了,它们的速度就非常快了。”陈春麟强调,相关体系的逐步建立是中国创新药出海的基础。

“中国甲方和乙方协作下的快速迭代验证能力非常重要。这种快速迭代能够把错误选项尽快用低成本的方式排除,提高成功率,这也是海外MNC(跨国公司)来中国找项目的一个核心点。”药康生物总经理赵静如是补充。

“出海”多元布局呼唤政策资本持续赋能

与此同时,与会嘉宾强调了产业协同和政策支持的重要性。

“国内天花板限制迫使企业往外走。除了发达国家,共建‘一带一路’国家值得关注。在大分子药物里,中国才是全世界价格的洼地。我们在巴基斯坦获批了,发现药品价格比我们好很多,报销比例也比我们好。所以我们要把眼睛向外多看一看。”刘大涛表示。

此前,陈春麟曾公开呼吁重启并改革上市标准。他认为,若仅以盈利能力作为上市门槛,对研发投入巨大、周期漫长的创新药企而言极为艰难。

“我们现在看到政策层面很好,包括科创板的二级市场重新开了第五套指导意见,有一堆公司在排队。期待在这样的场景下,一级市场可以快速动起来。”赵静表示。

“我们在2023年建立了全人源抗体小鼠的板块,去年在苏州落地,我们在过去形成了多个非常早期分子的License-out(许可授权),而且全部是海外客户,这也印证了现在国内‘出海’还是以IP为主,而且是一些比较差异化

技术百家争鸣 中国创新药迈向全球

面对未来,嘉宾认为有多个行业爆发点和技术领域可能成为布局方向。

“小核酸特别适合中国人做,基本做的是确认的靶点。比如说降血脂,以前每天吃他汀,抗体药物上市后,两周一针,未来小核酸出来了,甚至可以做到一年一针,这是一个典型的降维打击。”刘大涛认为,这些领域,中国一定会走在前面,可以有大量IIT试验做背书。

郑保富从更宏观的角度分析认为,现在是小分子、抗体、肽、RNA、小核酸、基因、细胞治疗百舸争流的时代,“十八般武艺”都在向临床的适应症走。真正能够把疾病治愈的药物是最好的药物,未来发展的方向应该面向临

的分子。”赵静介绍。

“现阶段卖青苗最大的贡献是稳定地把生物医药行业定在未来国家重点要发展的产业上,靠在大量BD的数据,已经超过的融资额,让国家看到了生物医药跑出来的希望。”赵静补充。

“‘出海’有多种途径,我们先卖BD出去,然后学习海外临床能力、跟机构的沟通能力,再学习商业化能力。在海外设研发中心、仓库、办事处,雇佣更多当地人,真正成长为全球化医药创新型公司。”郑保富表示。

“一个产业的发展最后都是体系化竞争,我觉得基于中国目前的创新药发展阶段,包括国家的政策体系、产业链体系、资本融资体系以及产业生态上下游建设的完整性,我们对未来将创新药做得更好是充满信心的。”李鑫表示。

李鑫同时指出,未来创新药企要更上一层楼,仍需政策大力支持。当前,创新药的“出海”定价仍受国内价格牵制,全球临床开发也亟须资本支持。期待政府能够对产业细心呵护,助力药企形成“造血”循环,企业也必将专注研发,造福国人乃至全球患者。

床未被满足的需求。

“跟投资人讲究‘新’不同,从我的角度来说,药物的药效是个演变过程。任何一个疾病、靶点,能够创造第一代到第五代,能够完全解决问题,都是好药。”陈春麟提出了不同的观点。

“我最近在看多肽,自从肽能解决体内稳定性,提高生物利用度,包括PDC肽的各种偶联,我觉得潜力比较大。”赵静表示。

“我理解中国的创新药行业,目前还在一个幼儿期的阶段,还没有形成系统的战斗力。假以时日,有十个、二十个像百济神州这样的药企走向全球,中国的创新药才算真正成长起来了。”刘大涛如是展望。

实习生吴依凡对本文亦有贡献

把脉9000亿投资新流向 轨交产业谋篇“后市场”

中经记者 郭婧婷 北京报道

作为科创板迈向“新高地”暨“硬科硬客”2025 年会的重要内容之一,9月10日,来自铁科轨道(688569.SH)、高铁电气(688285.SH)、铁建重工(688425.SH)、时代电气(688187.SH)等科创板轨道

投资高位运行 结构优化升级

闭门研讨的第一个议题聚焦于行业发展的基石——投资规模与结构。

国铁集团公布的数据显示,“十四五”前4年(2021—2024年),铁路固定资产投资分别完成7489亿元、7109亿元、7645亿元和8506亿元,4年合计30749亿元。

与会嘉宾认为,铁路投资总额持续保持高位运行,与此同时,投资的内在结构正在发生变化。

随着国家“八纵八横”高铁主干网络基本建成,传统的以国铁集团主导的干线铁路投资模式正在转变,投资重点逐步向市域铁路、城际连接线等区域性补强项目倾斜。

2020年12月17日,国务院发布了《关于推动都市圈市域(郊)铁路加快发展的意见》(以下简称《意见》),明确了打造1小时通勤圈的定位;提出了指导性技术标准,并强调从严控制工程造价;提出了有序推进原则,避免过度超前;运营优化,鼓励多元化运营模式;创新投融资方式,鼓励社会资本参与。

根据《意见》,市域铁路建设由地方政府与国铁联合出资,拓展了

交通领域龙头上市公司高管参与了轨道交通产业链的高层次闭门研讨。闭门会围绕国铁集团投资计划、重大工程拉动效应、设备维保后市场等关键议题进行了深入交流。

与会嘉宾指出,2025年全国铁路投资持续高位运行,预计将达

资金渠道,为投资的可持续性提供了新路径。

高铁电气党委副书记、总经理陈敏华用国铁集团最新相关数据印证了上述判断。2025年1—7月,全国铁路建设投资规模达4330亿元,同比增长5.6%,预计全年可实现约9000亿元的规模。

陈敏华将未来投资方向概括为三点:一是服务于城市群协同发展的“四网融合”,分别是干线铁路、城际铁路、市域市郊铁路、轨道交通“四网融合”的机遇;二是发达地区线网的进一步持续优化和完善;三是填补铁路空白,服务国家战略的川藏、新藏等重大工程,完善中西部铁路网。

投资主体多元化方面,陈敏华指出,投资主体原来一直在倡导吸引社会资本和民间资本加入到轨道交通建设当中来,从近年实践来看,主要还是以铁总和地方政府投资为主。

“我们也体会到了国铁投资结构的变化。原来整个基建,我们叫‘土建’的活儿占比很大。现在装备这块在升级,投资结构也在潜移默化地改变。国家关于隧道施工全面机械化的要求很高,国铁集团连续发了相关文件和规程来全面推进机械化。”铁建重工党委副书记、总经理贺勇军表示。

9000亿元,而投资结构正产生深刻变化。与此同时,随着高铁运营里程突破4.8万公里,早期线路进入维保高峰期,“后市场”迎来重大机遇。与会嘉宾表示,设备维修正从“年限/运量”标准转向状态监测与精准维修,预计城轨车辆大修高峰将于“十五五”到来。

默化地改变。国家关于隧道施工全面机械化的要求很高,国铁集团连续发了相关文件和规程来全面推进机械化。”铁建重工党委副书记、总经理贺勇军表示。

“从川藏铁路到长赣铁路,全面机械化、智能化施工已成为不可逆的趋势。”贺勇军称,这种“没有回头路”的技术升级,正持续提升装备在总投资中的价值比重。

与此同时,近期备受关注的国家重大工程如雅江水电站和新藏铁路,对轨道交通产业链的拉动效应也成为研讨的重要关注点。

贺勇军从重大工程的角度,阐述了其对高端装备产业的强劲拉动和创新驱动。雅江水电站、新藏铁路等超级工程不仅带来了直接订单,更深刻推动了隧道施工方式的革命性变化。

“雅江工程对我国的清洁能源、用水安全等都有非常重要的战略意义,肯定能够拉动我们工程机械的发展。包括新藏铁路的建设,我们也在积极参与。这些重大工程,对我们企业能够构成助力,推动发展。”贺勇军进一步补充。

“后市场”迎来机遇期 智能化驱动产业新变革

随着中国庞大的轨交网络逐渐步入成熟期,闭门研讨焦点延伸到巨大的后市场维保机遇以及由技术驱动的产业变革。

随着我国高铁网络运营时间推移,设备维保“后市场”成为论坛关注重点。

有关数据显示,我国高铁动车组保有量约4300组,高铁运营里程达4.8万公里,许多早期线路已运营超过15年,正进入维修维护的高峰期。

“高铁扣件达到维修标准的需进行维修或更换,以截至2024年年底高铁建成的4.8万公里来看,按照每公里6700套的用量来计算,当前高铁扣件存量市场是巨大的。”铁科轨道董事、总经理张远庆举例阐释,“据了解,高铁扣件系统目前尚未出台统一维保

城轨投资规模四连降 原因有三

在探讨机遇的同时,研讨也未回避行业面临的挑战,并对未来的发展路径进行了前瞻性展望。

挑战主要集中于城市轨道交通领域。公开数据显示,城市轨道交通市场方面,已经出现连续4年的持续投资规模的下降,从今年1—7月份的情况来看,预计2025年城市轨道交通投资规模大概是3390亿元左右。

在陈敏华看来,城市轨道交通市场投资规模下降的原因有三

标准,行业正在深入研究评估方式,考虑到安全性与经济性的平衡,可能突破传统‘年限’或‘运量’单一指标,转向状态监测与精准维修。”

陈敏华分享了具体维修标准:高铁接触网实行三级修程,三级修(大修)通常以7年或50万拱架次为参考;动车组中修周期为6年或80万公里,大修为10年或160万公里,寿命周期约30年。但他也强调,实际维修决策正越来越多依赖于在线监测与故障诊断技术。

贺勇军从道岔设备角度补充,目前国内高速道岔供应商集中,设备设计寿命约20年,早期线路已出现局部病害。“统型升级与集中更换将是未来趋势,但目前时间表尚未明确。”

“铁总这几年在管理水平提

点:第一,地方政府债务压力较大;第二,很多城市轨道交通投资收益和客流量不达标,使得各方主体积极性在下降;第三,一、二线城市经过前几轮大规模的建设,前面的大规模建设已经完成了,第五轮的建设规划还在报批当中。

广发证券机械首席分析师孙柏阳以北京地铁为例,揭示了行业普遍面临的盈利困境:年票务收入约80亿元,运营成本却高达280亿元,严重依赖财政补贴。若

升、管理效益提升上面做了非常多的工作。维修保养已经向以故障维修等更好的一些界定方式过渡。”时代电气董事会秘书龙芙蓉表示,不容置疑的是,经过多年的交付使用,相关数据显示,这两年来高铁已经进入到维保的高峰期。

龙芙蓉预计,“十五五”期间将迎来城轨车辆大修架修的高峰,“后市场”空间巨大。

“毕竟是7万列左右的一个量,可能有一半会进入到这些‘后市场’的环境中间。近两年也是有大千列会进入到‘后市场’中间。”龙芙蓉表示。

而关于“后市场”的参与主体,龙芙蓉认为,“专业人做专业事”仍是核心逻辑,核心技术部件的维保未来仍将主要由原始供应商及专业公司提供。

要实现盈亏平衡,票价需大幅上涨,这可能又会抑制客流,形成“悖论”。因此,城市的地下轨道交通可能就需要持续不断地输血。

相关数据显示,当前轨道交通增量市场持续萎缩,而存量市场已形成庞大规模。全国铁路运营总里程达16.2万公里,其中电气化铁路12.34万公里,包括4.8万公里高铁和7.5万公里普速及客专线路,整体市场体量巨大。

实习生周雨对本文亦有贡献