

中国高铁出海之路

中国高铁出击海外 配套企业两种模式分享盛宴

编者按: 兔年伊始, 高铁概念股继续给力, 成为资本市场的明星板块, 似乎并未受到铁道部高层人事变动的影 响。然而, 随着国内高铁建设的不确定性隐现, 已经扬帆起航的海外高铁市场被寄予了越来越多的厚望。对投资者而言, 相比于南车北车、铁建重工这类巨头, 高铁领域内一些产业链配套公司将如何驰骋于这片蓝海或许更加值得关注。

证券时报记者 建业

从2010年下半年开始, 包括铁道部、南车、北车等铁路系统内的政府部门和企业开始不断释放出海外高铁市场启动的信号。

2010年底, 铁道部与泰国、老挝、保加利亚、黑山、斯洛文尼亚、土耳其等国的主管部门以及部分国外铁路设备企业分别签署了高铁合作协议。其中, 中国和泰国、老挝签订合作协议, 将建设一条连接中国、老挝、泰国的高速铁路, 预计2015年建成; 中国铁路设备企业和GE签署战略合作协议, 成立合资公司共同进军美国高铁市场。

随后, 有关中国将参与美国加州、英国和伊朗高铁项目的消息在市场上广泛流传, 加上之前中国已获得的沙特、委内瑞拉和土耳其高铁项目, 中国高铁海外市场似乎正加速壮大。

中远航运(600428)日前获准的配股计划, 募资投向则包括10艘多用途船, 这些船只专门为中国出口的高铁和机车项目量身订造。中远航运方面表示, 快速增长的中国高铁海外市场, 将成为公司未来新的增长点。中远航运的这一举措可视为中国高铁技术海外受追捧的有力佐证。

中国高铁优势明显

价格便宜几乎是一切中国出口产品的共同优势, 即便是在技术密集型的高速铁路领域也不例外。根据不同的模型测算, 中国高铁产品比国外低很多, 50%、30%和20%是几个常见的预测数据。抛开这些数字的分歧, 中国高铁造价明显低于国外同类产品是不争的事实。

南京大学商学院教授宋颂兴表示: 中国制造业以及劳动力成本优势使得高铁的设计、建设、制造均具有较大的成本优势, 在国际市场上具有较大的竞争力。”这类观点得到了业内的广泛认可。

中国南车(601766)董秘邵仁强就曾在公开场合表示: 和国内竞争者相比, 我们的优势在于性价比、交货期限短。”高速铁路是资金需求极大的基础设施项目, 中国高铁产品的高性价比成为拓展这一市场最有利的武器之一, 特别是对于那些需要高铁却财力有限的发展中国家而言。

当然, 中国高铁受海外追捧的原因并不仅限于较高的性价比。铁道部政治部主任兼政治部宣传部部长、新闻发言人王勇平就认为, 中国高铁具有的优势和实力是明显的, 因为中国是世界上高速铁路系统技术最全、集成能力最强、运营里程最长、运行速度最高、在建规模最大的国家。

公开资料显示, 截至2010年末, 中国投入运营的高速铁路已达到7531公里, 在建的高速铁路有1万多公里。据部分券商测算, 到2015年, 中国运营的高铁将超过1.6万公里, 到2020年达到2万公里。

截至目前, 全球投入运营的高速铁路近1.4万公里, 分布在全球17个国

家和地区, 这意味着全球有近一半里程的高速铁路由中国运营。在中国大建高铁的示范作用下, 高铁作为一种高效、可持续的公共交通解决方案已获得越来越多的国家认可。

截至2010年7月, 中国高铁技术已开始实现专利化、专利标准化、标准国际化, 其中已申请946项高速铁路相关专利授权。中国真正开始引进高铁技术是在2004年, 短短几年间, 中国在高铁领域取得的成就足以吸引世界的目光。

一份世界银行的报告指出, 技术及知识转移, 加上累积兴建及营运数千公里高速铁路的经验, 让中国拥有了最先进的铁道产业。在其他国家引进高速铁路时, 这应会让中国具有国际竞争力。”

海外市场容量可观

中国高铁海外市场逐步启动已成为事实, 但海外市场到底有多大, 中国企业又能分到多少份额却还无法确定。一个较为普遍的看法是, 海外市场仅是国内市场的补充, 对相关公司的业绩也只能起到锦上添花的作用。

安信证券分析师林晟在接受记者采访时说: 我觉得锦上添花的成分多一些, 因为最乐观的预测, 海外高铁市场到2020年的投资规模也不会大于国内市场到2015年的投资额, 2015年以后, 海外市场占相关公司营业收入的比例最高可能不会超过20%。所以, 国内企业获得比较高的海外份额, 对业绩的影响应该也不是决定性的。”

按照目前各国公布的规划, 预计到2024年, 全球高铁总里程可达4.2万公里, 这意味着国外2010~2024年的高铁修建计划可达1.9万公里左右。据海外媒体估计, 2020年前, 海外高铁投资将超过8000亿美元, 带动其他产业创造的市场规模达7万亿美元; 其中发达国家的投资额为1650亿美元, 整个市场规模为1.5万亿美元。

对比国内高铁市场, 兴业证券对于中国“十二五”高铁投资的预测为, 5年铁路的总投资额在4万亿元左右, 年均8000亿元左右。虽然还无法准确估算年均8000亿元的预算中有多少投资到高铁领域, 但如果境外市场能达到此前预期的10年8000亿美元的投资额度, 则国内市场与国际市场未来5年年均投资的比例不会超过1:0.6, 海外市场规模与国内市场旗鼓相当, 市场容量非常可观。

当然, 这种简单的计算只能大致描绘高铁海外市场的“轮廓”, 中国公司究竟能从这个市场中分得多少份额仍是未知数。以美国为例, 美国政府在提出高铁项目计划之时, 就曾表达了高铁项目80%的零部件在美国制造, 新雇员员工中80%是美国人的意向。

在采访中, 记者也了解到, 不少涉及高铁产业链的上市公司对海外市场的开放程度颇为担心, 一位不愿具名的上市公司人士表示: 海外市场很可能会有各种各样的壁垒, 特别是发达国家。并且每个市场又有很多的不足之处, 在了解国家的政策的

条件下, 任何对市场占有率的预测都是无法进行的。”

另一层担心来自于很多国内高铁产品尚未取得相关市场的认证。目前, 除了晋亿实业(601002)、时代新材(600458)等一些细分领域龙头拥有全部或部分进入海外市场的认证, 很多为高铁提供关键部件的上市公司尚未获得进入海外市场的相关资质。

借船出海与自主开拓

对于中国南车、中国北车、中国中铁和中国铁建这样的“中央军”而言, 他们开拓海外市场不仅有国家信誉做后盾, 更有丰富的海外项目经验, 海外市场对他们来说并不陌生。但一些为高铁项目制造配套设备、零部件的上市公司却往往缺乏上述两方面的优势, 因此他们在实践中形成了两种占领海外市场的模式, 要么依附于“中央军”借船出海, 要么自己开拓海外市场。不论采取哪种模式, 选择的基础都是看多海外市场。

此前连续中标高铁金属插板式声(风)屏障采购项目的新筑股份(002480)是高铁主要的板式声屏障供应商之一。公司董秘周思伟在接受记者采访时表示, 公司十分重视海外市场的开拓。我们所有的产品都会作为外销产品向海外推广, 目前我们选择的海外推广模式主要是与中国中铁、中国铁建这样的大公司合作。随着这些公司在海外的高铁订单越来越多, 我们也会相应获益。”

选择采取这种合作模式的上市公司不在少数, 包括生产高铁减震橡胶垫的中鼎股份(000887)等在内的一些高铁配套企业均表示, 暂时没有直接拓展海外高铁业务的计划。借船出海模式也被一些分析师看做是部分配套企业的主要出路。

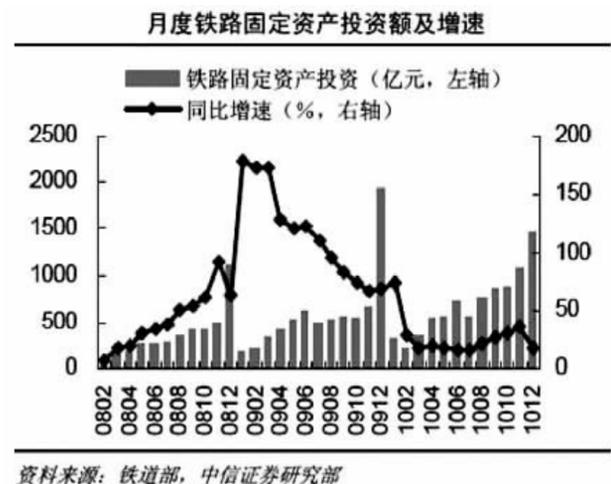
凭借高铁紧固件产品在资本市场上广受关注的晋亿实业就是一个例子。南京证券分析师章琪表示: 随着海外高铁建设加速, 一旦中铁建、中铁、中建中标海外重大工程, 该公司在扣件招标上就会有优势。”

不过, 并非所有的高铁配件企业都选择借船出海的海外市场策略。晋西车轴(600495)和属于南车系统的时代新材就是这样的例子, 他们选择的是更加自主的海外经营方式。

晋西车轴一位工作人员告诉记者: 近年来, 我们一直都在重点拓展海外业务, 目前正在做的是欧洲市场的一些准备工作。”

时代新材董秘季晓康在接受采访时也表示: 我们会加强与南北车的合作, 但在海外市场上我们希望以自营为主, 十二五期间我们将加大海外市场的拓展。进入海外市场可提升公司的生产水平, 同时海外市场相对稳定, 在公司国内市场占有率已经比较高的情况下, 海外潜在市场相对很大。”

时代新材的这种拓展模式也得到了分析师的认可, 海通证券分析师龙华就表示, 对时代新材未来伴随国际高铁建设而增加出口的预期较为乐观。



资料来源: 铁道部, 中信证券研究部

记者观察 | Observation |

核心技术待突破 企业提前备战海外市场

证券时报记者 建业

目前, A股市场上的高铁概念股形形色色, 但真正拥有核心技术同时产品又能够真正应用于高铁市场的上市公司却少之又少, 更不用说用于出口了。值得关注的是, 不少上市公司主动进行海外开拓的意识明显加强, 在核心技术取得突破之前, 前瞻性地开始了海外市场的备战工作。

在国内, 高铁成套技术主要掌握在南车、北车手中, 一些关键零部件的需求则主要通过进口来满足。其中有望实现进口替代的关键零部件包括车轴、刹车片和高铁玻璃等。在资本市场中, 这些细分领域内的公司往往容易被投资者关注。

不过, 这些进口替代类的上市公司在技术上仍然存在风险。此前有一家研发高铁轮轴的上市公司, 市场传闻该公司已有能力向某家德国铁路设备巨头供应车轴, 并据此认为这家公司已具备了生产高速动车组车轴的能力。但实际上, 该公司供应德国的产品只是在工艺上类似于高速铁路的空心车轴, 德国铁路设备巨头向其采购的车轴也并非高铁车轴。该公司高铁车轴产品仍处于研发当中, 相关的测试也处于产品尺寸层面, 尚未进入技术性能层面, 测试工作近期也并无进展。

在高铁关键零部件领域里, 这样

的例子还有很多。另外, 由于涉及关键技术保护措施, 有些专门用于替代进口产品的关键零部件, 在规定年份到来之前根本不能进入我国的高铁供应体系, 更不用说产品在投入实际使用之前所需要经过的漫长测试过程。虽然上市公司中的高铁关键零部件项目在技术和产品方面仍未取得突破性进展, 但不少公司已在积极准备开展境外各种质量认证工作, 这不仅有助于提升相关产品的生产质量, 更将为这些公司打开产品出口的未来之门, 不失为高铁关键零部件领域的亮点。

例如, 新筑股份提出最近几年的重要工作是完成相关产品的全面认证, 晋西车轴目前也在积极进行欧洲相关国家的产品认证, 时代新材则提出要尽量为每种产品都进行境外认证, 为海外市场的开发打下基础。

在我国高铁产业日趋国际化的背景下, 成套设备出口和海外工程建设必然伴随着大量的关键零部件采购。如果相关企业没有通过目标市场的认证程序, 很有可能被挡在门外, 错失海外市场的大蛋糕。

国产高铁关键零部件的技术研发、批量生产过程虽然尚未完成, 但一些公司适时前瞻性地展开相关认证工作, 不仅可以及时衔接产品出口工作, 更有助于产品本身的研究和生产。

高铁盈利之惑

高铁到底能不能盈利? 这是个难以简单用“能”或“不能”来回答的问题。

一份被国内媒体广泛转载的世界银行于2010年7月份发布的《高铁研究报告》指出: 从国际上看, 高速铁路很少能够完全收回投资, 除非是在人口最稠密的长距离交通走廊。政府在考虑建设高速铁路的效益时, 也应当考虑到用预算来支持还债这个几乎必然的结果。”

同时, 受到大陆首条高铁京津城际运营第一年亏损数亿元、截至2010年上半年大陆高铁均未能实现盈利、台湾地区高铁大幅亏损等影响, 不少分析人士对高铁的盈利能力表示怀疑。一位不愿透露姓名的分析人士表示: 高铁的投资十分巨大, 投入运营后出现较长时间的亏损也是大概率事件, 因此, 一些发展中国家对投资高铁可能持更为谨慎的态度。”

不过, 从目前全球高铁的运营情况来看, 高铁先行国家均实现了高铁系统的盈利。在高铁产业起步较早的德国、法国和日本, 高铁系统已经相当发达, 他们的高铁处于盈利状态, 其中日本东海道新干线开通7年之后即收回了成本。

当然, 中国的情况与德、法及日本均有所不同。中国高铁主要由铁道部负责调度和运营, 其收入和融资都由铁道部统筹, 再加上铁道部和高铁承担一定程度的社会公益服务功能, 高铁在中国的盈利前景不能简单地与高铁发达国家进行对比。

但是, 中国高铁要走出去, 必然要适应海外市场对盈利能力的更高要求。上述分析人士表示, 在一些人口稠密、车站密度设置合理的发达国家或新兴市场国家, 高铁项目最终有可能实现盈利, 但一些发展中国家的项目可能很难盈利。”

事实上, 中国企业已经意识到国外高铁项目中的风险。2010年7月15日, 南车集团牵头的联合体宣布放弃沙特阿拉伯麦加—麦地那“朝圣高铁”项目的竞标。南车集团相关负责人当时就表示, 中国高铁在成本上确实有优势, 但在运营经验上积累不够, 海外运营风险很难掌控。

分析人士认为, 中国高铁在控制系统、电气设备及部分辅助设施上稍显薄弱, 并且运营经验相对缺乏, 长期运营亏损的可能性较大, 因此面对类似BOT(建设-运营-转让)的高铁建设模式, 中国军团在海外高铁总承包上存在一定的风险。(仁际宇)

世界各国高速铁路部分规划

国别	提出年份	相关规划
哥伦比亚	2011	全长220公里, 从太平洋海岸至卡塔赫纳附近的新城市
美国	2011	未来6年投资530亿美元发展高铁网络
阿拉伯联盟	2011	连接21个国家, 总长3.3万公里, 总计18条线路, 预计20年内建成
伊朗	2011	与中国签署130亿美元、5300公里高铁网协议
东盟	2010	中国与部分东盟国家合建“泛亚铁路网”, 包括中越、中缅、中老泰等线路; 中老高铁规划421公里, 造价70亿美元; 未来新加坡、马来西亚也将纳入这一高铁网; 越南重新启动南北高铁建设
英国	2010	300亿英镑建设335英里“Y”形高铁网
印度	2010	以公私合营方式开展6条高速客运专线建设
欧盟	不详	未来10年, 9个拥有高铁的国家投资2000亿美元, 延长高铁总长至1.6万公里
巴西	2010	投资1432亿元人民币建设510公里高铁, 连接圣保罗、里约热内卢
土耳其	2009	与巴基斯坦共同出资200亿美元, 将连接双方的6566公里普通铁路提升为高速铁路

仁际宇/制表

沪深上市公司2010年度主要财务指标 (16)

证券代码	证券简称	基本每股收益(元)		每股净资产(元)		净资产收益率(%)		每股经营性现金流量(元)		净利润(万元)		分配转增预案
		2010年度	2009年度	2010年末	2009年末	2010年度	2009年度	2010年度	2009年度	2010年度	2009年度	
000602	金马集团	-0.18	-0.04	2.48	2.66	-6.92	-1.37	0.71	-0.16	-2684	-555	不分配不转增
002067	兴民纸业	0.32	0.08	4.69	4.37	6.98	1.87	0.12	0.75	12387	3189	每10股派1元(含税)

证券代码	证券简称	基本每股收益(元)		每股净资产(元)		净资产收益率(%)		每股经营性现金流量(元)		净利润(万元)		分配转增预案
		2010年度	2009年度	2010年末	2009年末	2010年度	2009年度	2010年度	2009年度	2010年度	2009年度	
002185	华天科技	0.2997	0.2067	2.72	3.19	11.61	8.79	0.7837	0.8099	11187	7714	不分配不转增
600879	航天电子	0.2	0.25	3.8	3.7	5.32	6.97	0.07	0.33	16227	20248	不分配不转增

本报信息部编制