

# 图解中日欧高铁竞争

2018/10/09

[http://cn.nikkei.com/industry/manufacturing/32382-2018-10-09-05-02-20.html/?n\\_cid=NKCHA014](http://cn.nikkei.com/industry/manufacturing/32382-2018-10-09-05-02-20.html/?n_cid=NKCHA014)

日前在德国柏林举办了全球最大铁道相关展销会“德国柏林国际轨道交通技术展览会（Innotrans）”。在约 11.2 万平方米的会场内，100 多辆铁路车辆排成排。室外的展示用轨道长达 3500 米。汇聚于宽阔会场内的约 3000 家企业展出了应对数字时代的新一代交通（移动）技术和铁路车辆。面向未来，企业将何去何从？人类交通的理想状态将如何变化？日经中文用图表直观地加以解说。

### 铁路市场规模2021年将扩大至23万亿日元



基础设施和服务等铁路产业整体市场将持续增长。预计 2019~2021 年将成为年平均达到 1853 亿欧元的大型市场，比 2011~2013 年增加 2 成。在亚洲和太平洋地区，作为缓解交通拥堵的举措，铁路建设不断推进。而在西欧，老化基础设施的更新需求正在增加。预计 2019~2021 年亚洲和太平洋地区的铁路市场规模将达到约 7 万亿日元，西欧达到约 6 万亿日元，拉动全球需求。

## 高铁行业群雄割据

<b>东海道山阳新干线</b> N700S			
<b>最高时速</b> 300 km/h	<b>定员</b> 1323人	<b>开始营业</b> 2020年度 (预定)	<b>制造</b> 日本车辆制造
▶ 驱动系统比N700更加轻量化、节能化			
<b>中国高速铁路</b> CRH380CL			
<b>最高时速</b> 350 km/h	<b>定员</b> 1015人	<b>开始营业</b> 2011年	<b>制造</b> 中国中车
▶ 德国西门子提供技术，以德国ICE车辆为基础			
<b>TGV</b> TGV 2N2			
<b>最高时速</b> 320 km/h	<b>定员</b> 510人	<b>开始营业</b> 2011年	<b>制造</b> 阿尔斯通
▶ 在法国等地作为双层列车“EuroDuplex”运用			
<b>ICE</b> VelaroD			
<b>最高时速</b> 320 km/h	<b>定员</b> 426人	<b>开始营业</b> 2013年	<b>制造</b> 西门子
▶ 作为德国铁路407型使用			

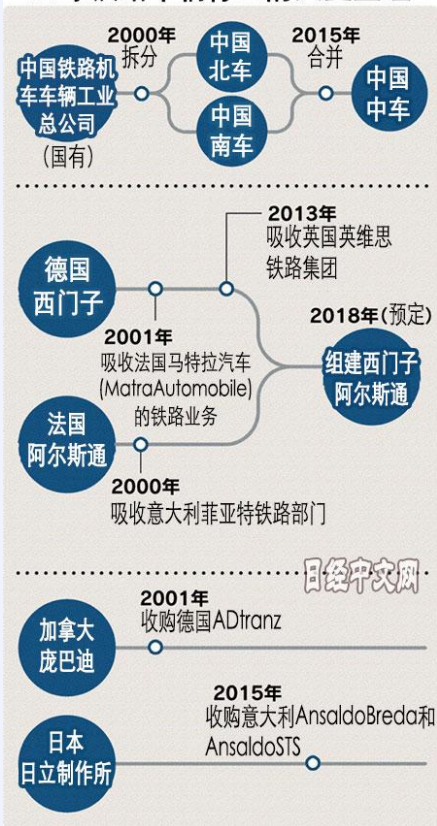
在汇聚铁路技术精华的高铁领域，各国企业展开开发竞赛。日本企业 1964 年开发出全球第一条高速铁路“新干线”。在欧洲，法国“TGV”和德国“ICE”等成为新干线的强敌，在中国也诞生了高铁。各家企业把硬件和软件结合起来展开订单竞争，日本企业的地位很难说坚如磐石。

### 各地掀起建设热潮

美国	达拉斯~休斯顿	JR东海等公司提供协助
印度	孟买~艾哈迈达巴德	采用日本新干线方式，预定2023年开通
泰国	曼谷~清迈	采用日本新干线方式。项目的推迟成为课题
马来西亚至新加坡	马来西亚~新加坡	两国已就项目延期达成协议
英国	伦敦~伯明翰	日立制作所等力争交付车辆
日本	东京~名古屋	采用磁悬浮方式，力争2027年开业

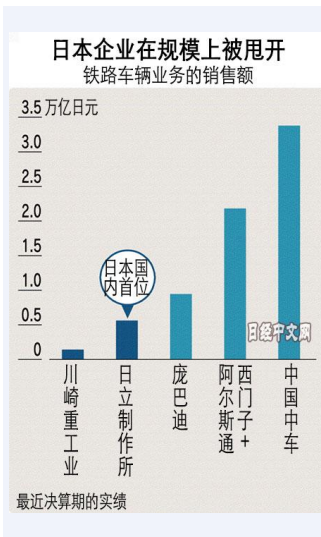
各铁路车辆企业之所以研发高速铁路，是因为与地铁等相比，容易迎来大型项目。但在部分项目上，建设成本等成为课题，面临中止和延期的风险。

### 全球铁路车辆行业的大型重组



在跨境项目不断增加的背景下，欧美和中国的铁路车辆企业正在加速推进重组。中国 2 家国有企业于 2015 年合并，全面拓展海外市场。德国西门子和法国阿尔斯通计划 2018 年内合

并业务，以追赶中国中车。欧洲和中国的大型铁路车辆企业把信号系统和车辆零部件等企业纳入旗下，加强功能，正展开发挥综合实力的订单争夺战。



另一方面，从日本企业来看，最大制造商日立将以英国为基地，进攻欧洲市场。但从业务规模来看，排在日本首位的日立也不到1万亿日元，远远落后于海外企业，这是现实。在此背景下，排在日本国内第2位的川崎重工业等正推进优势领域的重组。



在技术方面，“物联网（IoT）”不断浸透，有可能改变交通工具的未来。消费者可以根据电子车票获得站内信息等，运营商则有望通过车辆远程监控和远程运行管理提高效率。这似乎将有助于提高乘车的便利性和安全性。对日本企业来说，这些领域商机很多。



日立展出的车辆（德国柏林）



西门子展出的车辆（德国柏林）



中车展出的碳纤维材质车辆（德国柏林）