

城市轨道交通行业

(1) 行业概况

依据中国城市轨道交通协会于2020年发布生效的团体标准《城市轨道交通分类》(T/CAMET00001-2020)相关规定,将城市轨道交通(以下简称“城轨交通”)系统制式分为10类,分别为地铁、轻轨、市域快轨、磁浮交通、跨座式单轨、悬挂式单轨、自导向轨道、有轨电车、导轨式胶轮和电子导向胶轮系统。截至2021年底,中国大陆地区¹城轨交通运营线路包含9种制式(无悬挂式单轨),以地铁制式为主,地铁运营线路长度占比达78.3%。城轨交通具有快速、准时、占地面积小、运量大、运输效率高等特点,具有良好的社会效益。同时,城轨交通的建设运营会带动周边沿线物业、商贸流通业的发展和繁荣,并直接刺激商业、房地产和广告业的发展,形成“地铁经济带”,产生明显的经济效益。

(2) 行业建设与运营

近年来,全国城轨交通运营线路规模稳步增长。2021年,全国城轨交通完成客运量及日均客运总量均恢复性增长。同期,全国平均客运强度同比增长,但未恢复至疫情前水平;全国平均运营收支比有所上升,运营收支缺口主要依赖政府票款补贴。

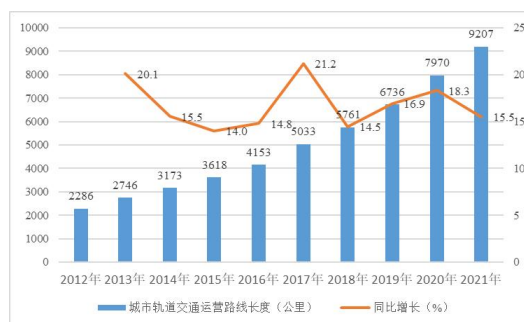
城轨交通项目投资体量大,建设资金来源包括:政府设立轨道交通专项资金投入部分资本金,由政府实际控制行使投资建设职能的企业通过贷款、发行债券和资产票据等方式筹集部分资金,或者通过运作政府给予的相关资源(如沿线土地资源运作等)筹措部分资金。未来政府通过每年向地铁建设公司拨付轨道项目专项资金来保障地铁的正常建设和运营。近年来,为减轻建设期内地方政府财政投资压力,城轨交通行业投资逐步由单一的政府投资转变为引入社会资本多元化投资。

根据中国城市轨道交通协会发布的《城

市轨道交通2021年度统计和分析报告》(以下简称“《城轨分析报告》”),2021年,全国城轨交通完成建设投资5859.8亿元,在建项目的可研批复投资累计45553.5亿元,在建线路总长6096.4公里,在建线路规模与年度完成投资额同比均略有回落。2021年当年,共有3个城市新一轮城轨交通建设规划获国家发展和改革委员会(以下简称“发改委”)批复并公布,获批项目中涉及新增线路长度314.6公里,新增计划投资2233.54亿元。

截至2021年底,中国大陆地区共有50个城市开通城轨交通运营线路283条,运营线路总长度9206.8公里,较上年底增长15.5%;2021年新增运营线路长度1237.1公里。其中,地铁运营线路7209.7公里,占比78.3%;其他制式城轨交通运营线路1997.1公里,占比21.7%。

图1 2012—2021年中国城市轨道交通运营里程

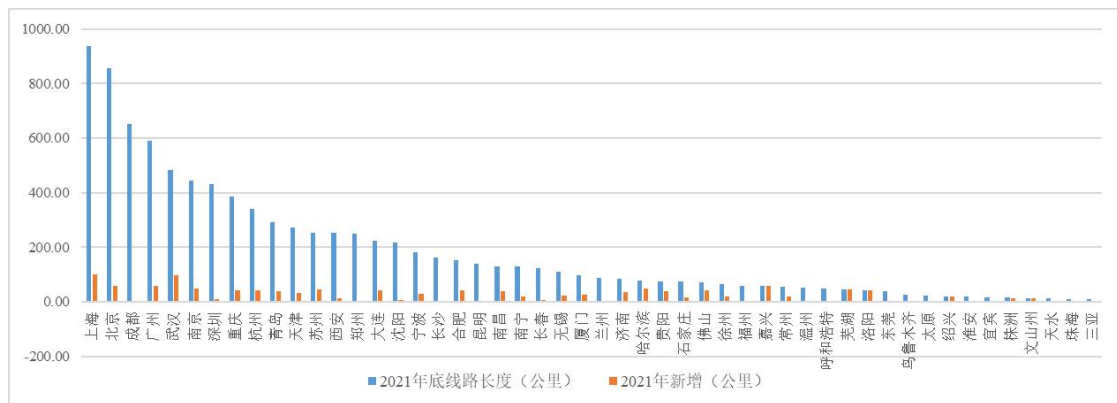


资料来源：联合资信根据《城轨分析报告》整理

从2021年累计运营线网规模看,共计24个城市的线网规模达到100公里及以上。其中,上海936.2公里,北京856.2公里,运营规模在全国遥遥领先,已逐步形成超大线网规模。从城市群拥有城轨交通运营线网规模在全国的占比看,长三角城市群开通运营线路80条,运营线路长度2737.5公里,占比29.74%,长三角城市群开通运营城市数和运营线网分布最为密集。

¹ 下文如涉及全国数据均指中国大陆地区,不含港澳台。

图2 截至2021年底中国各城市轨道交通运营线路长度



资料来源：联合资信根据《城轨分析报告》整理

2021年，全国城轨交通完成客运量236.9亿人次，同比增加61亿人次，增长34.7%，接近疫情前2019年的237.1亿人次水平。各城市客运量水平有升有降，上海、北京、广州、深圳和成都5市稳居前列。2021年，全国城市日均客运总量达到6711.3万人次，较上年增加1579.6万人次，增长30.8%，比2019年增长1.1%；完成客运进站量146.3亿人次，比上年增长37亿人次，同比增长33.7%，比2019年下降2%；完成客运周转量1981.8亿人

次公里，比上年同期增长33.3%，比2019年下降1.1%。

2021年，全国城轨交通平均客运强度为0.48万人次/公里日，增幅6.7%，但与疫情前的2019年全国平均客运强度相比减少0.3万人次/公里日，下降32.4%，主要是受疫情散发影响叠加新线路投运初期客流较少以及有轨电车、市域快轨等线路的开通拉低平均水平所致。2021年，客运强度排在前五位的城市分别为深圳、广州、上海、西安和北京。

图3 2021年中国各城市轨道交通客运量和客运强度



资料来源：联合资信根据《城轨分析报告》整理

根据《城轨分析报告》，据不完全统计（据可统计可对比的37市数据且同比数据做同口径调整），2021年全国城轨交通平均每车公里运营收入13.27元，同比增加0.73元。每车公里运营收入和每人公里运营收入均超过全国平均水平的有北京、深圳、杭州、宁波、青岛、东莞、南宁、合肥、贵阳、温

州、济南11市，均为资源经营收入较高的城市。

2021年，全国城轨交通平均每车公里运营成本23.6元，同比下降0.42元。同期全国平均运营收支比为68.7%，同比增长3.7个百分点。城轨交通行业公益性较强，票价非市场化定价，通车后易形成政策性亏损，主要

依赖政府给予的包括票款补贴在内的可行性缺口补助维持收支平衡。

近年来，国家陆续出台相关政策，为规范和促进城轨交通行业的持续健康发展提供了支持和保障。

(3) 行业政策

表 1 2018 年以来城市轨道交通行业相关的主要政策

名称	发布单位	发布时间
《关于进一步加强城市轨道交通规划建设管理的意见》（国办发〔2018〕52 号）	国务院	2018.07
《城市轨道交通线网规划标准》	住建部	2018.08
《交通强国建设纲要》	国务院	2019.09
《中国城市轨道交通智慧城轨发展纲要》	中国城市轨道交通协会	2020.03
关于推动都市圈市域（郊）铁路加快发展意见的通知（国办函〔2020〕116 号）	发改委、交通运输部、国家铁路局、中国国家铁路集团有限公司	2020.12
《国家综合立体交通网规划纲要》	国务院	2021.02
《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》	国务院	2021.03
国家发展改革委关于印发《2021 年新型城镇化和城乡融合发展重点任务》的通知（发改规划〔2021〕493 号）	发改委	2021.04
国务院关于印发《“十四五”现代综合交通运输体系发展规划》的通知（国发〔2021〕27 号）	国务院	2022.01

资料来源：联合资信整理

2021年3月，经两会授权发布的《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》指出，“十四五”期间，我国城轨交通运营里程数将新增3000公里，预计“十四五”累计客运量将突破十亿人次。

2022年1月，根据国务院关于印发《“十四五”现代综合交通运输体系发展规划》的通知（国发〔2021〕27号），超大特大城市轨道交通加快成网，构建以轨道交通为骨干的快速公交网络，科学有序发展城市轨道交通，推动轨道交通、常规公交、慢行交通网络融合发展。

(4) 未来发展

“十四五”时期，以城轨交通为骨干的快速公共交通网络将得到持续深化，城轨交通行业仍有较大发展空间，并持续获得政府的政策和资金支持。

“十四五”时期，城轨交通将由重建设转变为建设、运营并重阶段，随着现代综合交通运输体系的发展，以城轨交通为骨干的快速公共交通网络将得到持续深化。“十四五”时期，城市群、都市圈轨道交通快速发展，城市群、都市圈规划中所批复的一批市

域快轨将逐步建成开通，市域快轨潜在发展空间较大。

此外，城轨交通行业依托在国内大循环中形成的规模优势、技术优势、制度优势和后发优势，加快“走出去”步伐，承接的越南首条城市轻轨项目、欧洲首个地铁项目先后通车，承接的“一带一路”项目正稳步推进。

作为大型基础设施项目，城轨交通的建设牵扯面广、投资规模大、工期长、技术和质量要求高，对土地利用、居民出行、城市发展的影响重大，关乎国计民生，其社会效益大于经济效益，政府给予的政策及资金支持力度大，城轨交通行业整体风险较小。