



# 2024 年铁路运输行业分析

联合资信 公用评级四部



**联合资信评估股份有限公司**  
China Lianhe Credit Rating Co.,Ltd.

2023年，中国铁路客运量创2019年以来新高；中国铁路积极适应市场形势变化，全力推动增运上量，货运量实现平稳增长。2023年，中国铁路投资额实现触底反弹，改变此前年度投资规模连降趋势。长期来看，随着城镇化水平和居民消费水平的提高，中国铁路客运需求有望保持增长；中国经济长期向好的基本趋势没有改变，仍将对铁路货物运输需求形成有力的支撑，伴随铁路向现代物流转型的进一步实现，货运指标将保持平稳增长。同时，中国铁路网络仍有较大投资空间，未来铁路行业投资规模仍将保持高位。国家对铁路行业的发展高度重视并给予各项政策支持，整体看中国铁路行业发展前景良好。

## 一、行业概况

铁路是国家重要交通基础设施和民生工程，在促进乡村振兴、带动相关产业发展、拉动投资合理增长、优化交通运输结构、降低社会物流成本等方面具有重要作用。长距离、大运量、绿色环保等是铁路运输的主要优势，铁路发展受到中央和地方各级政府的高度重视。

截至2023年底，中国铁路营业里程15.90万公里，同比增加0.40万公里，其中高铁4.50万公里，同比增加0.30万公里；复线率60.3%，同比上升0.7个百分点；电化率75.20%，同比上升1.4个百分点。从投资和运营主体看，中国铁路分为国家铁路、地方铁路、非控股合资铁路和专用铁路，均受国家铁路局监管。其中，国家铁路在行业中占据主导地位，其建设及运营模式为：中国国家铁路集团有限公司（以下简称“国铁集团”）独资投资建设铁路项目，或者和地方政府或有关企业共同出资组建由国铁集团控股的合资公司，作为项目业主进行新建铁路项目及部分既有铁路改扩建项目的投资，项目投产后由国铁集团负责铁路资产后续的运营管理。

目前铁路建设资金的主要来源包括：中央预算内投资、铁路建设基金、地方政府及企业出资、铁路建设债券、银行贷款和国铁集团自有资金等。根据1996年财政部印发的《铁路建设基金管理办法》（财工字〔1996〕371号）的规定，铁路建设基金也可以用于“与建设有关的还本付息”。因此，铁路建设基金是国铁集团直接债务融资本息偿付的重要保证。目前，铁路建设基金纳入政府性基金预算管理，实行收支两条线的管理方式。此外，发行铁路建设债券是国铁集团融资的重要途径之一，铁路建设债券均由铁路建设基金提供不可撤销连带责任保证担保，因此铁路建设基金也是国铁集团融资担保的重要手段。近年来国铁集团先后与31个省市自治区签订了铁路建设战略合作协议，地方政府以直接出资或以征地拆迁补偿费用入股等形式参与铁路建设。随着2019年《交通运输领域中央与地方财政事权和支出责任划分改革方案》出台，中央与地方的关于铁路建设主体与支出职责得以进一步明确，即中央（含中央企业）与地方共同承担干线铁路的建设、养护、管理、运营等具体执行事项，中央（含中央企业）与地方共同承担支出责任，干线铁路的运营由中央企业负责。城际铁路、市域（郊）铁路、支线铁路、铁路专用线建设、养护、管理、运营等具体执行事项由地方实施或由地方委托中央企业实施。

除此之外，国铁集团也在积极探索资产上市等增强自身造血能力的路径。2020年，京沪高铁股份有限公司在上海证券交易所主板挂牌上市；2021年，国铁集团完成金鹰重型工程机械股份有限公司以及中铁特货物流股份有限公司股改上市；2023年，哈尔滨国铁科技集团股份有限公司实现上市，以上事件都标志着国铁集团正在不断丰富铁路建设资金来源，增强自身造血能力，保障铁路建设的顺利推进。

## 二、铁路投资及铁路运输

铁路投资方面，2023年，中国铁路行业固定资产投资实现触底反弹，同比增长7.5%，改变此前年度投资规模连降的趋势。2023年，中国投产新线3637公里，其中高铁投产新线2776公里。2019—2023年，高铁投产新线占比分别为64.48%、51.10%、51.52%、50.78%和76.33%，2023年高铁投产新线占比较之前几年明显提高。

随着铁路大规模建设，我国铁路运输能力已得到较大扩充，路网密度持续增加，截至2023年底，全国铁路路网密度增至165公里/万平方公里，但全国各地区路网密度差异较大，京津及其周边地区、华北平原、沿海等地区的铁路密度较高，西部及内陆沿边地区的铁路密度较低，中国铁路网络仍有待完善。2024年，国家铁路将积极推进沿江沿海高铁、西部陆海新通道等重点项目建设。同时，《“十四五”现代综合交通运输体系发展规划的通知》也指出，到十四五末，铁路营业里程预期达到16.5万公里，其中高速铁路营业里程达到5万公里。总体看，未来国家将继续保持对铁路的政策支持力度，未来路网建设仍有一定空间。

表1 中国铁路固定资产投资情况

项目	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年
全国铁路固定资产投资（亿元）	8029	7819	7489	7109	7645
投产新线（公里）	8489	4933	4208	4100	3637
高铁投产新线（公里）	5474	2521	2168	2082	2776

资料来源：联合资信根据中国铁道统计公报以及国家铁路统计公报整理

铁路客运方面，2023年，全国铁路旅客发送量和旅客周转量均创2019年以来新高，同比分别增长130.40%和123.90%，较2019年分别增长5.33%和0.15%。货运方面，近年来国家鼓励调整运输结构、增加铁路运量，铁路产能快速扩张，铁路货运量、周转量继续保持增长趋势。2023年，中国铁路全力保障能源、粮食等重点物资运输，加大集疏港运输和“公转铁”运输力度，持续推进多式联运，积极适应货运市场形势变化，灵活实施市场化运价，全力推动增运上量，中国铁路货运总发送量同比增长1.00%，铁路货运总周转量同比增长1.40%。2024年在“稳中求进、以进促稳、先立后破”经济发展总基调的大背景下，铁路货运需求或仍将保持增长态势。

表2 全国铁路运输情况

项目	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年
全国铁路旅客发送量（亿人）	36.60	22.03	26.12	16.73	38.55
全国铁路旅客周转量（亿人公里）	14706.64	8266.19	9567.81	6577.53	14729.36
全国铁路货运总发送量（亿吨）	43.89	45.52	47.74	49.84	50.35
全国铁路货运总周转量（亿吨公里）	30181.95	30514.46	33238.00	35845.69	36460.39

资料来源：联合资信根据中国铁道统计公报以及交通运输部网站整理

客运价格变化方面，2019年12月，国铁集团进一步对730余趟高铁动车组列车执行票价优化调整，总体有升有降。2023年，胶济客专、沪宁城际、宁杭高铁等多条线路票价优化调整，实行有升有降、差异化的折扣浮动价格策略。货运价格变化方面，2018年以来，为了积极落实中共中央关于减税降费、降低社会物流成本的部署要求，国铁集团在国家税务总局下调铁路运输服务增值税税率同时，相应下调货运价格；此外，国铁集团还采取了降低专用线代运营代维护服务收

费、自备车检修服务收费等减费措施，铁路货运价格整体有所下浮。2020年，为应对复杂的外部环境，国家铁路自2020年3月6日起至6月30日对部分铁路货运杂费实施阶段性减半核收政策，进一步降低企业物流成本，促进经济社会发展。2023年，为了适应铁路市场的形势变化，国铁集团灵活实施市场化运价。

### 三、行业政策

铁路是国民经济大动脉和关键基础设施，但随着铁路建设的持续推进，铁路投资企业也面临较大的债务负担，还本付息压力逐渐加大，中国铁路投资主体单一、投资效率不足等问题日益凸显。此外，长期以来，中国铁路实行政府定价，随着经济体量的快速扩张，原有定价机制很大程度上制约了铁路运输行业的健康发展。据此，国家相关部门颁布了一系列政策和规划，大力推行铁路运输供给侧结构性改革，促进铁路运输市场份额扩张，增强市场活力。

表3 近年来与铁路运输行业相关的重要政策

发布时间	发布单位	文件名称	核心内容及主旨
2015年7月	国家发展和改革委员会	发改基础(2015)1610号文	全面开放铁路投资与运营市场、推进投融资方式多样化，鼓励社会资本方积极进入铁路投资市场
2015年10月	国务院	《中共中央国务院关于推进价格机制改革的若干意见》	提出逐步放开铁路运输竞争性领域价格，扩大由经营者自主定价的范围，就形成铁路货运、客运价格市场化定价机制提出若干意见
2015年12月	国家发展和改革委员会	《国家发展改革委关于改革完善高铁动车组旅客票价政策的通知》	对在中央管理企业全资及控股铁路上开行的设计时速200公里以上的高铁动车组列车一、二等座旅客票价，由铁路运输企业依据价格法律法规自主制定；商务座、特等座、动卧等票价，以及社会资本投资控股新建铁路客运专线旅客票价继续实行市场调节，由铁路运输企业根据市场供求和竞争状况等因素自主制定
2017年12月	国家发展和改革委员会	《国家发展改革委关于深化铁路货运价格市场化改革等有关问题的通知》	深化铁路货运价格市场化改革，充分发挥市场在资源配置中的决定性作用，扩大铁路货运价格市场调节范围。铁路集装箱、零担各类货物运输价格，以及整车运输的矿物性建筑材料、金属制品、工业机械等12个货物品类运输价格实行市场调节，由铁路运输企业依法自主制定
2018年9月	国务院	《推进运输结构调整三年行动计划(2018—2020年)》	大力推进大宗货物运输“公转铁、公转水”，不断完善综合运输网络，减少公路运输量，增加铁路运输量，积极扩大铁路货运市场份额
2019年9月	国务院	《交通强国建设纲要》	优化运输结构，加快推进港口集疏运铁路、物流园区及大型工矿企业铁路专用线等“公转铁”重点项目建设，推进大宗货物及中长距离货物运输向铁路和水运有序转移
2020年8月	国务院	《新时代交通强国铁路先行规划纲要》	明确铁路建设未来30年的“两步走”战略目标，纲要分别从铁路网的建设、铁路运输安全以及铁路自主创新等9个方面对未来铁路建设的重点进行了明确
2021年	国务院	《关于进一步做好铁路规划建设工作的意见》 《“十四五”现代综合交通运输体系发展规划的通知》	对铁路建设的战略目标在此前纲领性文件的基础上进行了进一步细化，并再次明确了铁路建设坚持稳中求进工作总基调，以推动高质量发展为主题，以深化供给侧结构性改革为主线，科学有序推进铁路规划建设，防范化解债务风险，全面增强铁路安全质量效益、服务保障能力和综合发展实力
2022年5月	国务院	《国务院关于印发扎实稳住经济一揽子政策措施的通知》	支持国铁集团发行3000亿元铁路建设债券并要求加快推动交通基础设施投资以实现经济稳增长
2023年4月	交通运输部	《加快建设交通强国五年行动计划(2023—2027年)》	明确未来五年加快建设交通强国思路目标和行动任务，构建起未来五年加快建设交通强国十大行动框架，提出了53项重点任务
2024年2月	国家铁路局、国家发展和改革委员会	《推动铁路行业低碳发展实施方案》	从五个方面提出12条重点任务。推动绿色铁路建设，推动运输装备低碳转型，优化调整运输结构，推进绿色运营维护，建立长效发展机制

## 四、行业发展

长期而言，随着城镇化水平和居民消费水平的提高，中国铁路客运需求有望保持增长；中国经济长期向好的基本趋势没有改变，仍将对铁路货物运输需求形成有力的支撑，伴随铁路向现代物流转型的进一步实现，货运指标将保持平稳增长。同时，中国铁路区域发展仍不均衡，铁路网络仍有待完善，未来铁路行业投资规模或将保持高位。

《新时代交通强国铁路先行规划纲要》明确，到 2035 年，全国现代化铁路网率先建成，铁路网内外互联互通、区际多路畅通、省会高效连通、地市快速通达、县域基本覆盖、枢纽衔接顺畅，网络设施智慧升级，有效供给能力充沛。届时，不同铁路间的协同效应有望进一步显现，为铁路运输行业的发展奠定良好基础。

## 联系人

投资人服务 010-8567 9696-8624 chenjialin@lhratings.com

## 免责声明

本研究报告著作权为联合资信评估股份有限公司（以下简称“联合资信”）所有，未经书面许可，任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制和发布。如引用须注明出处为“联合资信评估股份有限公司”，且不得对本报告进行有悖原意的引用、删节和修改。未经授权刊载或者转发本研究报告的，联合资信将保留追究其法律责任的权利。

本研究报告中的信息均来源于公开资料，联合资信对这些信息的准确性、完整性或可靠性不作任何保证。本研究报告所载的资料、意见及推测仅反映联合资信于发布本研究报告当期的判断，仅供参考之用，不构成出售或购买证券或其他投资标的的要约或邀请。

在任何情况下，本研究报告中的信息和意见均不构成对任何个人的投资建议。联合资信对使用本研究报告及其内容而造成的一切后果不承担任何法律责任。