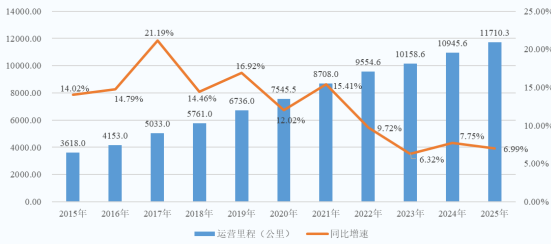


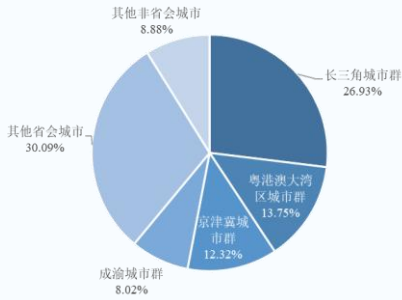
2026 年城市轨道交通行业分析 (2026 年 6 月)

公用评级三部

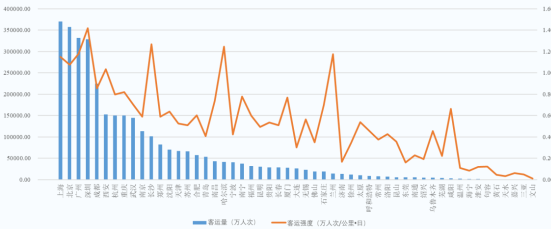
近年来我国城市轨道交通运营里程情况



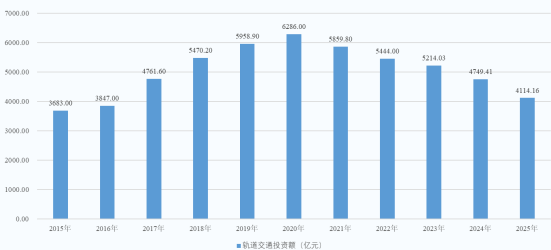
2025 年末城市轨道交通运营线路分布情况



2025 年各城市轨道交通运营情况



近年来城市轨道交通行业全年完成建设投资情况



摘要

- 城市轨道交通行业具有投资巨大、专业技术要求较高、公益性显著及对城市发展影响重大的特点。
- 国家围绕安全运营、服务提升及四网融合等方向密集出台多项政策、法规，城市轨道交通行业从“重建设”转向“建运并重、提质增效”。
- 全国城市轨道交通网络持续扩张，客流强度分化明显，城市轨道交通出行需求集中在经济实力强、人口密度高、长距离通勤需求大的城市。民众出行需求提升带动城市轨道交通客运量增长；但行业普遍存在运营成本压力大、盈利弱、高度依赖政府补贴的问题。
- 城市轨道交通行业建设投资和车辆购置投资延续下降趋势，在建项目资金需求仍大，城市轨道交通企业需通过多元化融资、市场化运作及投资结构优化等方式破解瓶颈。未来城市轨道交通路网搭建将向融合线路方向发展，在城市群、都市圈发展中发挥更大能效。



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

公司邮箱: lianhe@lhratings.com 网址: www.lhratings.com
电话: 010-85679696 传真: 010-85679228
地址: 北京市朝阳区建国门外大街2号中国人保财险大厦17层

一、行业概况

城市轨道交通是城市公共交通系统的重要组成部分，具有快速、准时、占地面积小、运量大、运输效率高等特点，社会效益良好。随着中国城市化进程推进，城市人口相应增长，同时大中城市的交通拥堵问题也日趋严峻。为解决交通拥堵，提高环境质量，“十五”期间，国家首次把发展城市轨道交通列入计划发展纲要，并作为拉动国民经济，特别是大城市经济持续发展的重大战略。轨道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、房地产和广告业等行业的发展，形成“地铁经济带”，产生明显的经济效益。**城市轨道交通行业具有投资巨大、专业技术要求较高、公益性显著及对城市发展影响重大的特点。**

2025年，我国GDP突破140万亿元，按不变价格计算同比增长5.0%，增速在全球主要经济体中保持前列；人均GDP为9.97万元，同比增长5.1%。2025年末全国人口140489万人，其中城镇常住人口95380万人，城镇化率为67.89%，同比上升0.89个百分点，我国经济运行稳中有进，城镇化持续推进为城市轨道交通行业创造了良好的发展环境。

二、行业政策

2025年以来，国家围绕安全运营、服务提升及四网融合等方向密集出台多项政策、法规，城市轨道交通行业从“重建设”转向“建运并重、提质增效”。

2025年以来，城市轨道交通领域多项政策、法规与国家标准修订陆续发布，覆盖经营发展、行车安全、客运服务、区域融合、车辆技术等多个方面。中国城市轨道交通协会印发指导意见，秉持“公益为本，经营为要”理念，从规划建设、融资、票价调整、降本增收、财政保障等方面推动行业实现财务可持续发展；交通运输部先后出台两项管理办法，分别规范行车组织、调度指挥与应急处置流程，严守安全底线，同时完善客运服务标准、跨区域衔接及监督投诉机制，提升出行服务水平；广东省出台全国首部轨交融合地方性条例，推进大湾区轨道交通四网融合、票务安检互通与运营协同；新版地铁车辆国标则在安全防护、智能运维、绿色节能、乘坐体验等方面升级技术要求。随着“四网融合”的逐步推行，将为城市轨道交通行业带来一定规模的新增客流；地铁车辆国家标准修订后，城市轨道交通行业维护、车辆购置成本或将上升，将对行业内企业成本管控提出挑战。

图表1 • 2025年以来城市轨道交通业重要政策汇总

| 发布时间 | 文件/政策名称 | 发布部门/单位 | 核心内容及主旨 |
|---------|--------------------------------------|------------|---|
| 2025年3月 | 《中国城市轨道交通协会关于促进城市轨道交通企业财务可持续发展的指导意见》 | 中国城市轨道交通协会 | 为实现财务可持续，城市轨道交通企业可重点推进的七项工作包括： (1) 规划引导，适配社会经济综合效益。 重点考虑城市轨道交通建设与运营资金全生命周期的资金保障需求，匹配城市综合财力与负债水平，控制投资速度与强度； (2) 建标适宜，多式协同经济适用。 城市轨道交通企业需从项目设计阶段控制全生命周期成本投入，遵循经济适用原则选择系统制式，遵循因地制宜原则选择线路敷设方式； (3) 融资择优，缓解债务本息支出。 城市轨道交通企业应拓宽融资渠道，利用各类政策性金融工具优化债务周期和结构，对存量高息债务采取压降措施； (4) 引聚客流，票务收入稳中有升。 城市轨道交通企业可建立多层次、差别化的城市公共交通票价体系，综合考虑城市轨道交通运营成本、公众承受能力、补贴财力等因素，制定城市轨道交通价格并建立动态调整机制； (5) 节支降本，运营支出合理管控。 城市轨道交通企业应持续探索岗位复合、设施设备修程修制优化、环控智慧调控、无人巡检、在线监测等新技术、新管理的落地实施，提升生产效率，减少人员配置，有效降低成本支出，优化运营成本结构； (6) 多元创收，经营收入广开财路。 资源经营业务重点须从开 |

| | | | |
|----------|--------------------------------|----------------|--|
| | | | 发导向转为经营导向，原有的基于土地财政和房地产金融的“轨道+物业”业务模式需要向 TOD+医疗、物流、文旅、教育、科技园等模式转型； (7) 政策探索，获取资金保障支持 。城市轨道交通企业需探索建设项目专项资金渠道，探索建立健全与运营安全和服务质量挂钩的财政补贴机制，对核定运营成本与乘客实际支付优惠票据之间的差额以购买服务的形式予以补助。 |
| 2025年4月 | 《城市轨道交通行车组织管理办法》交运规（2025）2号 | 交通运输部 | 规范城轨行车全流程，确立 三级调度、统一指挥体系 。明确正常行车标准，细化故障、救援、恶劣天气等非正常场景处置规则，划定多项硬性限速要求，严格施工及调车安全管理，全程操作留痕，筑牢行车安全底线。 |
| 2025年4月 | 《城市轨道交通客运组织与服务管理办法》交运规（2025）3号 | 交通运输部 | 坚持“安全第一、乘客为先”，完善客运组织、服务标准、乘客行为规范与应急处置。重点 强化无障碍服务、跨区域票务互通及多交通方式衔接 ，明确服务监督与投诉处理机制，提升一体化服务水平，保障乘客安全便捷出行。 |
| 2025年10月 | 《广东省促进粤港澳大湾区内地九市轨道交通发展条例》 | 广东省人民代表大会常务委员会 | 全国首部“四网融合”地方性法规，支持粤港澳大湾区内地九市（广州市、深圳市、珠海市、佛山市、惠州市、东莞市、中山市、江门市、肇庆市）加强与香港特别行政区、澳门特别行政区的交流合作，推动 粤港澳大湾区轨道交通的互联互通和规则衔接、机制对接 ，加强不同层次轨道交通的衔接协调和融合发展，重点推进 票务互通、安检互认、服务标准统一 ，实现“一票通行”，强化运营协同与安全应急。 |
| 2025年11月 | 《地铁车辆通用技术条件》（GB/T7928-2025） | 市场监督管理总局 | 《地铁车辆通用技术条件》国家标准进行修订，重点在 安全性能 （应急新风、防火、疏散）、 智能水平 （状态监测、智能终端）、 绿色低碳 （降噪、轻量化、节能）和 舒适便利 （冬季温控、车门优化）方面对地铁车辆提出新要求。 |

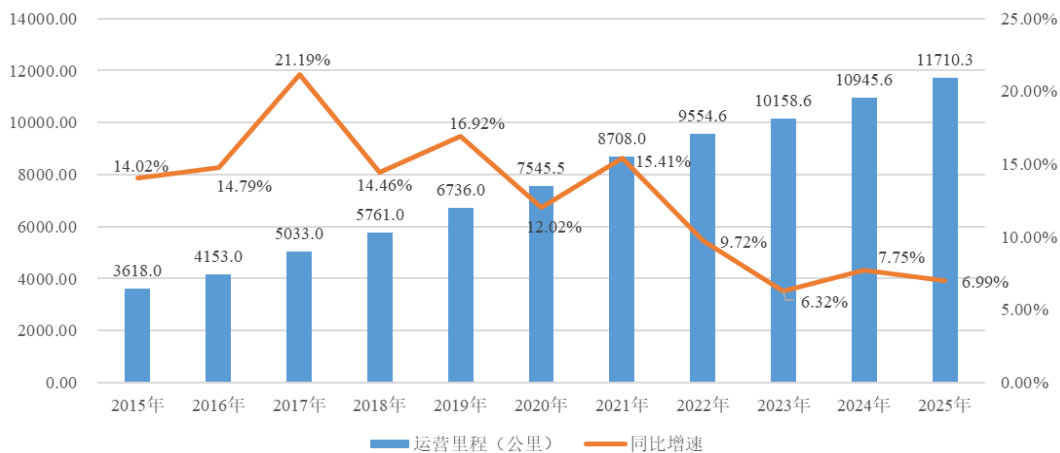
资料来源：联合资信根据公开资料整理

三、行业运行情况

2025年，全国城市轨道交通网络持续扩张，区域布局仍不均衡。受益于民众出行需求增长，城市轨道交通客流量有所增长；但运营成本压力大、入不敷出仍是行业普遍状况，行业运营对政府补贴依赖高。

根据交通运输部发布数据，截至2025年末，全国共有54个城市开通运营城市轨道交通线路343条，设立车站6680座，运营里程11710.3公里（详见附表1）。其中地铁、轻轨为主要线路，运营里程10142.3公里，占比为86.61%；其他制式城市轨道交通运营线路合计1568.00公里，占比为13.39%。

图表2·2015—2025年城市轨道交通运营里程



资料来源：联合资信根据交通运输部、轨交协会发布数据整理

从分布上看，自2017年起，我国城市轨道交通运营里程增速放缓，2025年末新增运营城市。2025年，国内多地前期建设线路竣工投用，全国新增城市轨道交通运营线路18条，新增运营区段32段，新增运营里程764.7公里。济南市4条城市轨道交通线路于2025年末集中投运，运营里程增加121.20公里，增量居

全国首位；成都市、广州市、宁波市和东莞市运营里程增量均超 50 公里。截至 2025 年末，全国线网规模达到 100 公里及以上的城市 28 个，“京津冀城市群”“长三角城市群”“粤港澳大湾区城市群”和“成渝城市群”运营线路数量合计占 61.03%，其余城市轨道交通线路主要位于各省会城市，城市轨道交通整体呈现“东密西疏”的梯度发展特点。

图 3 • 2025 年末城市轨道交通运营里程分布情况

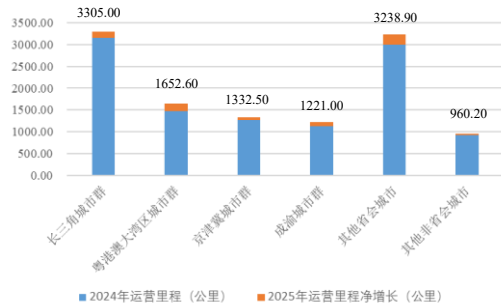
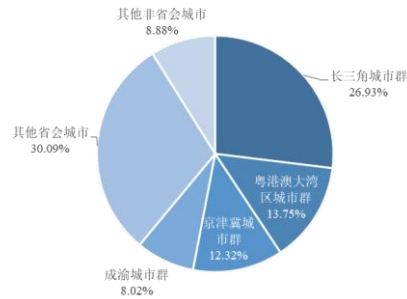


图 4 • 2025 年末城市轨道交通运营线路分布情况

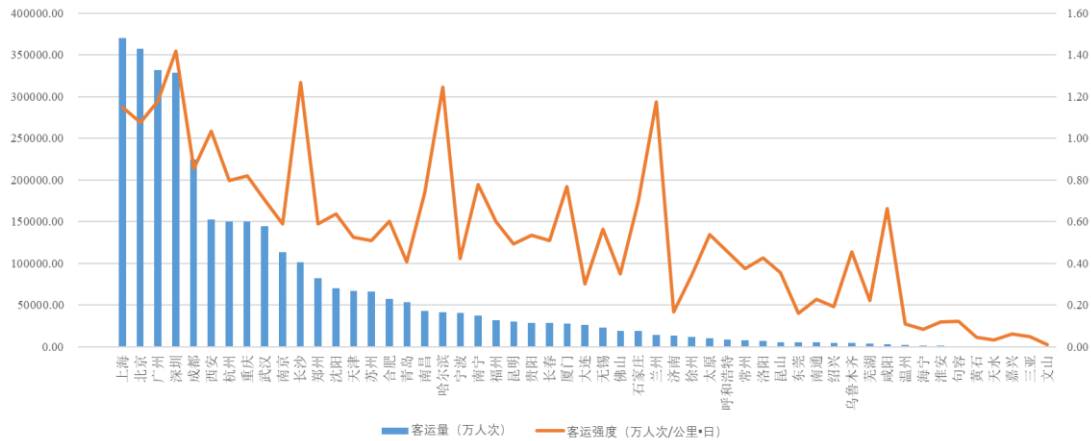


资料来源：联合资信根据交通运输部公开数据整理

资料来源：联合资信根据交通运输部公开数据整理

2025 年，受运营线路、开行列次和车站增加等影响，全国城市轨道交通完成客运量 332.4 亿人次，同比增长 3.10%；客运周转量 2780.8 亿人次公里，同比增长 4.15%；全国城市日均客运总量达 9107.93 万人次，同比增长 3.34%。全国城市轨道交通客运量排名前五的城市分别为上海市、北京市、广州市、深圳市和成都市，合计占全国总客运量的比重为 48.50%；除成都市（0.85 万人次/公里·日）外，其余 4 个城市平均客运强度较高，均在 1.00 万人次/公里·日以上。近年部分城市新开通线路因通往远郊、新区或开发区等人口密度较低、通勤需求较弱的目的地，存在线路“长而空”、目的地单一、未形成有效出行网络等问题，2025 年全国超 70% 的城市未达国家地铁审批最低标准（ ≥ 0.7 万人次/公里·日）。全国城市轨道交通平均客运强度延续下降趋势，2025 年为 0.78 万人次/公里·日，同比下降 3.70%。整体看，我国城市轨道交通客流强度分化明显，城市轨道交通出行需求集中在经济实力强、人口密度高、长距离通勤需求大的城市。

图 5 • 2025 年各城市轨道交通运营情况



注：上图表不含已暂停运营的红河哈尼族彝族自治州线路数据

资料来源：联合资信根据交通运输部公开数据整理

据不完全统计¹，2025 年，全国城市轨道交通平均每车公里运营收入 18.07 元，同比增长 10.32%；平均每人公里运营收入 0.92 元，同比增长 19.48%，主要系城市轨道交通企业资源经营收入增长所致；平均单位票款收入 0.25 元/人次公里，与上年持平。运营成本方面，2025 年全国城市轨道交通平均每车公里运营

¹ 数据引用自轨道交通协会发布的《城市轨道交通 2025 年度统计和分析报告》，运营收入据可统计可对比的 39 市数据且同比数据做同口径调整，运营成本、平均运营收支据可统计可对比的 35 市数据且同比数据做同口径调整。

成本 35.28 元，同比增长 6.23%；平均每人公里运营成本 1.63 元，同比增长 9.40%。全国平均运营收支比为 57.58%，同比增长 1.76 个百分点，入不敷出仍是城市轨道交通运营的普遍状况。城市轨道交通企业依赖政府补助弥补亏损。

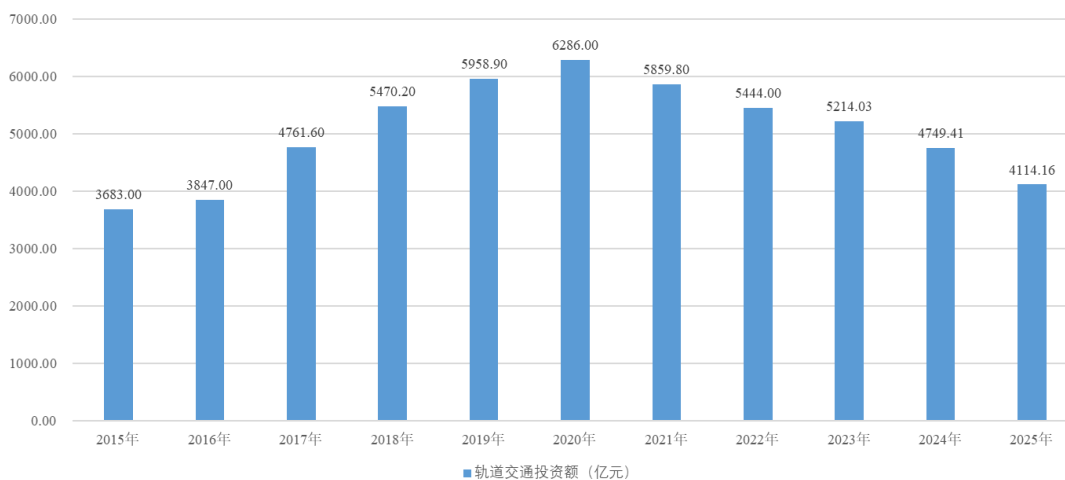
四、行业投资建设情况

2025 年，城市轨道交通行业建设投资和车辆购置投资延续下降趋势，在建项目资金需求仍大，城市轨道交通企业需通过多元化融资、市场化运作及投资结构优化等方式破解瓶颈。未来城市轨道交通路网搭建将向融合线路方向发展，在城市群、都市圈发展中发挥更大能效。

2025 年，全国在建线路共 216 条，涉及 40 个城市，建设总长为 4875.45 公里²，深圳、上海两市在建线路规模均超过 400 公里。建设项目以地铁（大运能系统）为主，建设总长 3125.28 公里，占比 64.10%，占比同比下降 4.72 个百分点；轻轨、市域快轨、磁浮交通等中运能系统建设总长 1620.73 公里，占比 33.24%，占比同比提升 6.10 个百分点。随着城市群、都市圈交通体系的提出与发展，城市轨道交通路网搭建计划不再以单个城市为主，未来待市域快轨等融合线路竣工投运，将在城市群、都市圈发展中发挥更大能效。

自 2020 年起，城市轨道交通行业建设投资持续放缓，但投资规模仍大。据不完全统计³，截至 2025 年末，中国内地在建城市轨道交通线路项目的可研批复投资累计 39235.15 亿元，2025 年全年共完成建设投资 4114.16 亿元，同比下降 13.38%。车辆购置方面，全国全年完成城市轨道交通车辆购置 703 列，完成投资 242.66 亿元，同比下降 2.37%。

图表 6 • 2015—2025 年城市轨道交通行业全年完成建设投资情况



资料来源：联合资信根据轨交协会发布数据整理

在项目建设资金的筹集上，轨道交通建设项目一般由政府设立轨道交通专项资金投入部分资本金（主要由市、区两级财政提供资金来源，少数城市由省、市两级政府财力提供支持），并由当地城市轨道交通企业筹措其余部分资金。

资金需求规模大已成为轨道交通提高供给的首要约束条件，较大规模资本金对地方财政形成较大资金压力。轨道交通行业由单一由政府投资转变为投资主体多元化，引入社会资本的模式（包括 PPP 模式、BOT 模式和 TOT 模式等）有效减轻了建设期地方政府财政投资的压力，同时也有利于通过竞争机制提高项目的建设、运营效率，减少对政府补贴的依赖。

² 含个别 2025 年当年仍有建设投资发生的已运营项目和 2025 年当年建成投运项目

³ 数据引用自轨交协会发布的《城市轨道交通 2025 年度统计和分析报告》，不含部分地方政府批复项目和个别数据填报不完整的项目资金情况。

五、未来发展

短期来看，我国城市轨道交通行业将进入“建运并重、提质增效”的调整阶段。行业建设投资延续放缓态势，新增线路审批趋于严格，重点聚焦地铁设备更新改造与智慧化升级，市域（郊）铁路、中低运量系统占比将有望提升。运营层面，城市轨道交通行业整体客运量有望随着新线路开通保持增长，但客流强度分化或将持续，多数城市仍难以达到标准要求，运营收支缺口持续存在，加之城市轨道交通运营企业或将面临运维成本上升问题，对政府补贴依赖仍高。

长期来看，随着城镇化与城市群建设深入，长三角、粤港澳、京津冀、成渝等重点区域将有望率先实现四网深度融合，形成高效衔接的一体化轨道交通网络。智能技术普及将有望提升城市轨道交通行业运营效率、降低人力与能耗成本。随着城市轨道交通运营企业经营模式逐步从票务依赖转向 TOD 综合开发、轨道+商业/物流/文旅等多元创收格局，财务可持续性将有所增强。未来城市轨道交通将更安全、高效、智能、经济，成为支撑城市能级提升与区域发展的核心基础设施。坚持融合发展、智慧运营、多元经营、拓宽融资渠道的城市轨道交通企业具备长期发展优势。

附表 1
2025 年中国城市轨道交通运营城市情况

| 城市 | 运营线路(条) | 运营里程(公里) | 运营车站(个) | 客运量(亿人次) | 城市 | 运营线路(条) | 运营里程(公里) | 运营车站(个) | 客运量(亿人次) |
|----|---------|----------|---------|----------|------|---------|----------|---------|----------|
| 北京 | 30 | 909.0 | 423 | 35.74 | 无锡 | 4 | 110.8 | 80 | 2.28 |
| 上海 | 22 | 881.5 | 461 | 37.00 | 厦门 | 3 | 98.4 | 70 | 2.76 |
| 广州 | 22 | 772.6 | 332 | 33.21 | 东莞 | 2 | 95.3 | 39 | 0.55 |
| 成都 | 17 | 719.5 | 387 | 22.44 | 徐州 | 4 | 95.1 | 70 | 1.19 |
| 深圳 | 18 | 634.5 | 364 | 32.85 | 哈尔滨 | 3 | 91.6 | 73 | 4.16 |
| 武汉 | 15 | 561.2 | 332 | 14.43 | 石家庄 | 3 | 74.3 | 60 | 1.89 |
| 南京 | 15 | 524.4 | 255 | 11.30 | 绍兴 | 3 | 64.5 | 40 | 0.45 |
| 杭州 | 12 | 516.0 | 259 | 15.01 | 南通 | 2 | 58.8 | 43 | 0.49 |
| 重庆 | 11 | 501.5 | 258 | 14.99 | 常州 | 2 | 54.0 | 43 | 0.74 |
| 西安 | 12 | 404.1 | 239 | 15.24 | 温州 | 1 | 52.5 | 18 | 0.21 |
| 郑州 | 12 | 382.7 | 209 | 8.23 | 太原 | 2 | 51.7 | 46 | 1.02 |
| 青岛 | 9 | 360.9 | 184 | 5.36 | 呼和浩特 | 2 | 49.0 | 43 | 0.82 |
| 苏州 | 11 | 355.4 | 239 | 6.60 | 海宁 | 1 | 46.4 | 12 | 0.14 |
| 天津 | 10 | 349.2 | 225 | 6.69 | 芜湖 | 2 | 46.2 | 35 | 0.37 |
| 沈阳 | 12 | 301.0 | 201 | 7.00 | 洛阳 | 2 | 43.5 | 33 | 0.67 |
| 宁波 | 8 | 261.4 | 142 | 4.03 | 昆山 | 2 | 43.0 | 29 | 0.56 |
| 合肥 | 7 | 259.0 | 183 | 5.69 | 兰州 | 2 | 33.5 | 27 | 1.44 |
| 大连 | 6 | 237.1 | 100 | 2.61 | 天水 | 1 | 32.4 | 29 | 0.04 |
| 长沙 | 7 | 219.0 | 135 | 10.12 | 乌鲁木齐 | 1 | 26.8 | 21 | 0.44 |
| 济南 | 7 | 217.9 | 113 | 1.34 | 黄石 | 1 | 26.8 | 30 | 0.05 |
| 昆明 | 6 | 165.9 | 103 | 2.99 | 淮安 | 1 | 20.1 | 23 | 0.09 |
| 南昌 | 4 | 160.2 | 113 | 4.32 | 句容 | 1 | 17.3 | 5 | 0.08 |
| 长春 | 6 | 151.4 | 117 | 2.81 | 嘉兴 | 1 | 13.8 | 16 | 0.03 |
| 佛山 | 6 | 150.2 | 93 | 1.91 | 文山 | 1 | 13.4 | 10 | 0.005 |
| 贵阳 | 4 | 146.5 | 93 | 2.87 | 红河 | 1 | 13.4 | 15 | 暂停运营 |
| 福州 | 5 | 143.9 | 93 | 3.15 | 咸阳 | 1 | 10.7 | 7 | 0.26 |
| 南宁 | 5 | 132.5 | 95 | 3.76 | 三亚 | 1 | 8.4 | 15 | 0.01 |

注：1. 运营线路条数中上海地铁 11 号线（昆山段）、广佛线和广州地铁 7 号线（佛山段）、宁句线（句容段）、苏州地铁 11 号线（昆山段）、西安地铁 1 号线（咸阳段）不重复计算；2. 上表含北京、广州、成都、武汉、深圳、南京、青岛、苏州、沈阳、佛山、黄石、淮安、嘉兴、文山、红河、天水、三亚等城市有轨电车线路，不含大连 201 和 202 路、长春 54 和 55 路等与社会车辆完全混行的传统电车；3. 运营车站数为线路或线网中投入运营的车站座数，其中换乘站按 1 座车站统计数据来源：联合资信根据交通运输部公开数据整理

相关研究

[【行业研究】2025 年城市轨道交通行业分析](#)

联系人

投资人服务 010-85172818-8088 investorservice@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，联合资信将保留向其追究法律责任的权利。

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。