

2026 年铁路运输行业分析

联合资信 公用评级四部 | 赵晓敏 倪昕

近年来，中国铁路固定资产投资力度持续加大，铁路路网建设正在由以路网干线建设为主向联网补网强链转变，铁路营业里程逐年增长，2023年以来高铁投产新线占比明显提高。2025年，中国铁路客运量再创新高，铁路货运量连续多年实现增长。未来，随着出行需求持续释放，中国铁路客运量有望保持增长；“公转铁”政策推进、多式联运发展、铁路部门“总对总”营销和智慧铁路物流体系构建等对铁路货运需求形成正向支撑，但需关注经济结构调整对铁路货物运输带来的影响。铁路作为国家战略性、先导性、关键性重大基础设施，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。



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



一、行业概况

铁路为国家战略性、先导性、关键性重大基础设施，在服务构建新发展格局、支撑国家重大战略实施中发挥着不可替代的重要作用，为关系民生工程和国民经济大动脉。我国国土面积大，资源分布和经济发展的区域差异带来长距离、大运量铁路运输需求，同时大规模的中长途旅客运输对铁路存在较大需求；运量大、低成本、绿色环保为铁路运输重要特点，对于降低社会物流成本和节约自然环境成本具有重要作用；铁路建设投资规模大、产业链长，可带动相关产业发展、拉动经济增长；我国铁路具有技术先进、安全可靠和性价比高等优势，可更好的服务和支撑“一带一路”国家战略，扩大国家高水平对外开放。

截至 2025 年底，中国铁路营业里程 16.5 万公里，同比增加 0.30 万公里，其中高铁 5.0 万公里，同比增加 0.20 万公里；复线率 61.2%，同比上升 0.4 个百分点；电化率 76.7%，同比上升 0.9 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”）独资投建铁路项目，或者国铁集团和地方政府、有关企业共同出资组建由国铁集团控股的合资公司，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。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，干线铁路的运营理由中央企业负责。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。

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。中央预算内资金持续支持国家重点铁路项目。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并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。近年来，国家发展和改革委员会、交通运输部等部门多次提到，支持社会资本依法依规参与铁路建设运营，除传统国家投资、地方政府投资外，社会资本参与铁路投资的空间和机会将会增多。《中华人民共和国国民经济和社会发展第十五个五年规划纲要》（以下简称“《十五五规划纲要》”）明确，鼓励支持民营企业参与铁路项目建设，推动具备条件的项目进一步提高民营企业持股比例。除此之外，国铁集团积极通过推动下属优质企业股改上市等方式，持续拓宽资本运作渠道。截至目前，广深铁路股份有限公司、大秦铁路股份有限公司、京沪高铁股份有限公司、北京铁科首钢轨道技术股份有限公司、金鹰重型工程机械股份有限公司、中铁特货物流股份有限公司和哈尔滨国铁科技集团股份有限公司等多家由国铁集团实际控制的企业已先后登陆资本市场。国铁集团持续盘活存量铁路资产，拓宽外部融资渠道，优化资金来源结构，助力铁路项目有序建设。

二、铁路投资及铁路运输

铁路投资方面，2025 年，中国铁路固定资产投资同比增长 5.98%，投资力度持续加大。2025 年，中国投产新线 3109 公里，其中高铁投产新线 2862 公里。2020—2025 年，高铁投产新线占比分别为 51.10%、51.52%、50.78%、76.33%、78.93%和 92.06%，2023 年以来高铁投产新线占比明显提高。

截至 2025 年底，全国铁路路网密度 171.7 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。铁路路网建设正在由以路网干线建设为主向联网补网强链转变，“八纵八横”高速铁路网主通道已建成约 84%，大规模干线铁路建设逐渐减少，转而聚焦完善铁路网络的薄弱环节。2025 年，国铁集团持续推进川藏铁路建设，标志性工程大渡河特大桥合龙；长赣高铁等 8 个项目开工建设，沈白高铁等 25 个项目开通运营；国铁集团加快物流基础设施建设，建成铁路专用线 52 条，在促进物流运输和区域经济发展等方面发挥重要作用。除此之外，我国铁路建设的投资结构也在发生变化，与传统铁路线路建设相比，铁路相关装备投资的占比逐步增加，对于提高铁路运输效率、安全性等至关重要。

“十四五”时期，我国完成交通固定资产投资约 18.8 万亿元，是新中国成立以来投资最多、网络建设最快的 5 年，国家综合立体交通网主骨架基本贯通。2026 年初，国铁集团工作会议确定“十五五”时期铁路工作的目标任务，到 2030 年，全国铁路营业里程达到 18 万公里左右，其中高铁 6 万公里左右，复线率和电气化率分别达到 64%和 78%，战略骨干通道全面加强，“八纵八横”高铁系统成网，区域互联互通水

平显著提升，货运网络能力大幅增强，基本建成世界一流的现代化铁路网。国铁集团《新时代交通强国铁路先行规划纲要》中明确，到 2035 年，全国铁路网计划达到 20 万公里左右，其中高铁 7 万公里左右。总体看，国家将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 2.1 中国铁路固定资产投资及投产新线情况

项目	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年	2024 年	2025 年
全国铁路固定资产投资（亿元）	7819	7489	7109	7645	8506	9015
投产新线（公里）	4933	4208	4100	3637	3113	3109
高铁投产新线（公里）	2521	2168	2082	2776	2457	2862

资料来源：联合资信根据公开资料整理

铁路客运方面，2025 年，全面推进客运电子发票、扩大便捷换乘范围、扩大互联网订餐服务范围、旅游列车市场化经营和优化特殊人群优惠措施等综合影响下，全国铁路旅客发送量和旅客周转量再创新高，同比分别增长 6.70%和 3.78%。货运方面，近年来为降低全社会物流成本，铁路部门大力发展“总对总”营销，2025 年物流总包运量占比同比提高 20.6 个百分点，有力促进了“公转铁”运输，此外，用好铁路网络货运平台、大力发展以铁路为骨干的全程物流、拓展铁路物流金融服务等综合影响下，铁路货运总发送量和铁路货运周转量同比分别增长 1.97%和 2.81%，铁路货运总发送量连续多年实现增长。

表 2.2 全国铁路运输情况

项目	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年	2024 年	2025 年
全国铁路旅客发送量（亿人）	22.03	26.12	16.73	38.55	43.12	46.01
全国铁路旅客周转量（亿人公里）	8266.19	9567.81	6577.53	14729.36	15799.10	16395.56
全国铁路货运总发送量（亿吨）	45.52	47.74	49.84	50.35	51.75	52.77
全国铁路货运总周转量（亿吨公里）	30514.46	33238.00	35845.69	36460.39	35861.90	36869.09

资料来源：联合资信根据公开资料整理

客运价格方面，普速列车实行政府指导价，高铁/动车组列车实行市场化自主定价，市场化自主定价核心模式为公布票价和执行票价的双层定价体系，公布票价为铁路企业自主核算制定的全价基准，执行票价以公布票价为天花板，只下浮、不突破上限，实现“灵活折扣、有升有降”浮动价格策略。货运价格方面，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。近年来，国铁集团采取“一企一策”“一港一策”“一口价”策略，建立了市场反应更灵敏高效的运价机制。

三、行业政策

铁路建设投资规模大，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，推进铁路投融资方式多样化，鼓励社会资本方积极进入铁路投资市场；大力推行铁路运输供给侧结构性改革，提升综合运输效率；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，进而降低社会物流成本，增强市场活力；此外，人工智能将在交通运输行业典型场景得到广泛应用。

表 3.1 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	《关于进一步鼓励和扩大社会资本投资建设铁路的实施意见》	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 1 月	国务院	《关于印发推进多式联运发展 优化调整运输结构工作方案（2021—2025 年）的通知》	大力发展多式联运，推动各种交通运输方式深度融合，进一步优化调整运输结构，提升综合运输效率，降低社会物流成本，促进节能减排降碳
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等	《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
2024 年 6 月	交通运输部、国家铁路局	《关于加强城际铁路 市域（郊）铁路监督管理的意见》	厘清城际铁路、市域（郊）铁路监管界面、落实监管责任，完善制度规则、强化标准供给，加强系统治理，进一步推动城际铁路、市域（郊）铁路规范有序、健康持续发展，为加快构建现代化综合交通运输体系、服务中国式现代化建设提供有力支撑
2024 年 11 月	交通运输部、国家发展和改革委员会	《交通物流降本提质增效行动计划》	在提升与产业发展适配性、促进各环节高效衔接、建设全国交通物流统一大市场、加快培育新动能、加强要素资源保障、支持企业提升运营效率等各方面分别列举降本提质增效措施
2024 年 12 月	中共中央办公厅、国务院办公厅	《关于加快建设统一开放交通运输市场的意见》	加快推进铁路等行业竞争性环节市场化改革，明确自然垄断环节和竞争性环节范围。鼓励和引导社会资本依法依规参与铁路建设运营。促进铁路运输业务经营主体多元化和适度竞争，支持符合条件的企业自主运营城际铁路和市域（郊）铁路。支持地方控股铁路企业自主选择运营管理模式。积极发展铁路（高铁）快运、甩挂运输、网络货运、江海直达、水水中转等运输组织模式，加快铁水、公铁、空陆等多式联运发展，推动“一单

			制”等规则协调和互认，加快培育多式联运经营主体
2025 年 9 月	交通运输部、国家发展改革委、工业和信息化部、国家数据局、国家铁路局、中国民用航空局、国家邮政局	《关于“人工智能+交通运输”的实施意见》	明确“人工智能+交通运输”行动总体目标：到 2027 年，人工智能在交通运输行业典型场景实现广泛规模化应用，综合交通运输大模型体系落地部署，普及应用一批智能体，建成一批标志性创新工程；到 2030 年，人工智能深度融入交通运输行业，智能综合立体交通网全面推进，关键核心技术自主可控，总体水平居世界前列
2025 年 9 月	交通运输部、国家铁路局、中国国家铁路集团有限公司	《“一港一策”推进集装箱铁水联运深度融合发展行动计划（2025-2027 年）》	加快集疏港铁路建设。深入实施国家综合货运枢纽补链强链，支持铁路专用线进港区，加强铁路专用线接轨管理；推进铁路和港口堆场共享；畅通港口后方铁路通道；推动内陆场站体系建设；推进联运集约化运营；提升联运产品质量效率；支持“公转铁”“散改集”运输；优化国际集装箱铁水联运衔接；完善铁水联运标准体系；推进港口铁路协同发展；加快铁水联运信息互联互通；大力发展铁水联运“一单制”；推动实现铁水联运“一箱制”；健全铁水联运市场价格机制；推动提升口岸通关便利化水平；打造铁水联运精品线路
2026 年 3 月	财政部、交通运输部	《关于支持新一轮国家综合货运枢纽补链强链提升行动的通知》	自 2026 年起，用 3 年左右时间集中力量支持 30 个左右城市（群）实施新一轮国家综合货运枢纽补链强链提升行动，聚焦国家综合立体交通网“6 轴 7 廊 8 通道”范围，以铁路为骨干，以公路为基础，充分发挥水运、民航比较优势，加快建设综合交通枢纽集群、枢纽城市及枢纽港站“三位一体”的国家综合交通枢纽系统

资料来源：联合资信整理

四、行业发展

短期来看，文旅、探亲和商务出行等需求将对铁路客运量平稳增长形成支撑，国内能源保供与工农业刚性需求、降低物流成本政策持续释放等将对铁路货运量形成支撑。长期来看，随着铁路网络完善、技术进步和服务提升，旅客出行更加便捷和舒适，居民旅游、公务等出行需求将持续释放，中国铁路客运需求有望保持增长；“公转铁”政策持续推进，大宗货物运输向铁路转移趋势将加快，多式联运发展、铁路部门“总对总”营销和智慧铁路物流体系构建等对铁路货运需求形成正向支撑，但需关注国内经济结构调整对铁路货物运输带来的影响。此外，中国铁路区域发展仍不均衡，铁路网络仍有待完善，未来铁路行业将保持较大投资规模。

《十五五规划纲要》提到，强化薄弱地区覆盖和通达保障，推动普速铁路升级改造，加强西部地区铁路建设；提高大宗货物铁路运输比重。《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 010-85679696-8704 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。