

铁路运输行业银行信贷指引

铁路作为国家重要基础设施和大众化交通工具，在国民经济社会发展具有重要作用。目前我国铁路的旅客周转量、货物发送量、货物密度和换算周转量均为世界第一。铁路行业是我国投资的重点，商业银行对于铁路行业的信贷投放也较多，对铁路行业的信贷工作进行研究分析十分必要。

一、铁路行业的主要特点

（一）铁路行业的定义

铁路行业是以机车牵引车辆，或由动力车与挂车组成动车组借助信号和通信联络，沿着铺有轨道的线路运行，用以载运旅客和货物，实现人和物的位移。

铁路行业范围包括铁路建设、铁路运输、铁路运输装备制造、铁路多元化经营四大领域，本指引重点分析铁路建设和铁路运输。

铁路主要分为国家铁路、地方铁路、合资铁路、专用铁路、铁路专用线。国家铁路是指国家投资建设，由中国铁路总公司管理的铁路；地方铁路是指以地方为主筹资建设，由地方独自或联合经营管理的铁路；合资铁路是指由中国铁路总公司或下属铁路局(公司)与地方政府、企业和其他投资者合资建设、运营的铁路；专用铁路是由企业或其他单位管理，专门为本企业或者本单位内部提供运输服务的铁路；铁路专用线是指由企业或其它单位管理的与国家铁路或者其他铁路线路接轨的岔线。

（二）铁路行业特点

铁路是国民经济的大动脉，铁路运输是现代化运输业的主要运输方式之一，它与其他运输方式相比较，具有以下主要特点：

1. 铁路运输的准确性和连续性强。它具有全天候运营（较少受天气、季节等自然条件的影响）的特点，能保证运输的经常性和持续性。它一年四季可以不分昼夜地进行定期的、有规律的、准确的运转。

2. 铁路运输速度比较快且安全。铁路货运速度每昼夜可达几百公里，一般货车可达 100 km/h 左右，铁路运输安全可靠。

3. 运输量比较大。铁路一列货物列车一般能运送 3000~5000t 货物，远远高于航空运输和汽车运输。在廉价的大宗运输上具有优势。受轨道限制，灵活性较差。劣势是运输方式不够灵活，在用户自己没有专用线的情况下货物需要转运。铁路客运具有一定的优势，而高速铁路客运在近、中和长途方面更是有较大的优势。

4. 铁路运输成本较低。铁路运输费用仅为汽车运输费用的几分之一到十几分之一；运输耗油约是汽车运输的二十分之一。这种低成本为铁路货运和客运在价格方面提供了竞争优势。

从经济角度来看，铁路行业企业和铁路建设项目具有以下特点：

1. 铁路项目的投资规模大、投资回收期较长，从而使得合格投资人数受到限制，从而铁路运输行业内部竞争不足。铁路项目初期投资大。铁路运输需要铺设轨道、建造桥梁和隧道，建路工程艰巨复杂；需要消耗大量钢材、木材；占用土地，其初期投资大大超过其他运输方式。目前主要干线铁路的投资人是中国铁路总公司、省级地方政府

下属的投资公司，而专用线有一些大型企业集团（如神华集团）参与，民营企业基本没有参与。

2. 铁路企业的资产中固定资产所占比重较大。铁路资产使用期限较长，车辆使用期限一般在10年以上，路网使用年限长达几十年，甚至更长。铁路资产专用性很强，往往形成较大的资本占用。但这些资产比较稳定，更新换代速度相对较慢，从而资产风险相对较低。

3. 铁路行业运量大、成本低的比较优势发挥存在一定条件

铁路运输有长距离、大运量、低成本、污染少、占地少、安全快捷的优势，可以全天候运输。从能耗上看，铁路完成单位运输量能耗分别是公路、民航的1/8和1/11。但铁路企业运输总成本中固定费用所占的比重大（一般占60%），固定成本较高，充分发挥线路运输能力对于铁路项目和企业的效益起着非常关键的作用。使用上的长期性，加上铁路建设的超前性，以及生产（服务）能力不能储存或转移，项目效益前低后高，这个特点决定了铁路项目线路选择很重要。

4. 铁路企业和项目价格控制对于铁路投资回报有相当大的影响。目前我国铁路运输实行统一价格，具体由国家发改委管理、审批，虽然在国家批准的价格内，不同铁路价格有一定的浮动，但总体上还难以做到由市场供求关系调节。不同区域铁路项目的建设成本和运输量有一定差别，但价格差别幅度较小，使得铁路企业和项目效益受到影响。

5. 铁路行业具有较强的整体性和规模效应性。

铁路属于整体性较强的企业，线路连接覆盖的区域越广，运输效率和效益就越高。铁路项目整体性强。铁路运输由运输、机务、车辆、工务、电务等业务部门组成，要具备较强的准确性和连贯性，各业务部门之

间必须协调一致，这就要求在单个线路或整个网络上和其它运输方式相比更具有单一主体性。

以往合资铁路、地方铁路亏损的重要原因，就是线路单一，没有路网的支持，因运力不足而陷入困境。铁路的整体性目前还表现在网运合一，即铁路的路网和客货运营统一管理、统一核算，技术和经济上有“设备联网、线路专用、生产联动、部门联劳”的特征，内部的经济联系比一般工商企业更为复杂。

铁路的规模性，一方面表现为存量资产规模大，另一方面表现为新项目建设规模大，投资多，有的项目要跨地区建设，投资不仅包括线路及配套工程建设投资，还包括机车车辆购置费用，项目效益不仅取决于当地的经济状况，还取决于是否有其它铁路线的连接和支持，否则，单独修建几百公里铁路并不能形成有效的运输能力。

6. 铁路行业具有垄断特征

1949年以后，我国一直是以铁道部来统一管理铁路行业的规划、建设和经营管理，2013年3月，国务院决定实行铁路政企分开，不再保留铁道部，成立了中国铁路总公司（以下简称铁总）。原铁道部相关资产、负债和人员划入铁总，将原铁道部对所属18个铁路局（含广州铁路集团公司、青藏铁路公司）、3个专业运输公司及其他企业的权益作为铁总的国有资本。铁总继续享有国家对原铁道部的税收优惠政策，国务院及有关部门、地方政府对铁路实行的原有优惠政策继续执行，继续明确铁路建设债券为政府支持债券。对于铁路承担的学生、伤残军人、涉农物资等公益性运输任务，以及青藏线、南疆线等有关公益性铁路的经营亏损，研究建立铁路公益性运输补贴机制，研究采取财政补贴等方式，对铁路公益性运输亏损给予适当补偿。

铁总是中国铁路主要的投资者和经营者，以企业的身份经营国家

铁路的客货运输及仓储，组织铁路运输设备、设施的供应和更新；在全国铁路建设规划方面，具有重要的发言权。铁总对系统实行高度集中统一的经营管理体制，下属铁路局虽然为法人，定位为铁路运输企业，但全路运输的组织调度、财务清算职能集中在铁路总公司，铁总对全路的收入统一清算，实行交叉补贴。合资铁路、地方铁路虽然是与铁道部或下属铁路局（公司）合资建设、运营，实际也处在铁总的管理之下。

铁路建设长期以来以政府投资为主，新的铁路投融资体制改革目标仍然是“政府主导、多元化投资、市场化运作”。铁路行业具有公用事业特征，承担有政策性任务，如西部地区、落后地区的铁路建设，军运、支农、学生半票、救灾运输等。因此，尽管铁路投资运营脱离了以前政府部门的经营体制，但计划经济和垄断特征依然存在。

因此铁路存在较高的进入壁垒，竞争不充分，价格受到管制，投资人较为集中。铁路市场进入门槛较高，铁路是处在一个有限竞争条件下的行业。

二、铁路行业发展基本情况

（一）“十二五”铁路发展目标及 2020 年规划

20 世纪后期铁路运输的主导地位在多个国家曾一度下降，但由于能源紧张、环境污染、交通安全等问题突显，使各国重新认识和重视铁路运输，尤其是高铁适应日益增长的往来城市间旅客的需要，使西欧和日本的铁路客运再度崛起。目前在可持续发展和环境保护的要求下，在高速铁路与信息技术的带动下，世界铁路重新呈现加快发展之势，新的铁路运输方式不断出现，如高速铁路、城际铁路、城市地铁和轻轨、磁悬浮列车、重载运输等。在货物运输市场竞争日趋激烈，

铁路货运主导地位日渐降低的趋势下，美、欧、日多国推行多式联运，充当联运和物流的中间承运人角色，为铁路货物运输在客户范围拓展、市场主导地位维护起到了重要作用。

目前我国在高速铁路发展和重载运输技术均取得长足进步，但整体来看，各区域发展不均衡，货物运输集中化、单元化发展滞后，功能化格局和路网整体规模效应尚待建立，与发达国家相比，路网密度和人均铁路里程仍有差距，铁路行业的现代化企业管理体制亟待完善，未来建设空间大，改革之路漫长。预测国内大宗货物运输、中长途客运在较长时期将主要依靠铁路。

铁路不仅具有运输功能，同时它还是国民经济的一个主要投资对象。“十一五”和“十二五”期间以来，国家不仅仅是把投资铁路作为一种满足需求的手段，而更加重视铁路对中国经济发展的直接推动作用，把适度超前投资于铁路作为一种增加对其它行业发展的手段，在2008年和2014年两次经济增速下降时加快审批铁路项目，加大高速铁路的投资。2005年后我国高铁制造技术和铁路建设技术的进步，使得这一投资更加具有得到了推进。

“十二五”时期是我国构建综合交通运输体系的关键时期，综合交通网是国民经济和社会发展的基础，而综合交通网涵盖铁路、公路、水运、民航和管道五种运输方式，通过在地理空间上和功能上的有机组合、衔接，形成网络布局，构成了综合交通体系。

2008年根据国民经济发展新形势、新需求，国家调整了中长期铁路网规划，提出到2020年全国铁路营业里程达到12万公里以上，其中客运专线1.6万公里以上。复线率和电化率分别达到50%和60%以上，主要繁忙干线实现客货分线，基本形成布局合理、结构清晰、功能完善、衔接顺畅的铁路网络，运输能力满足国民经济和社会发展需要，

主要技术装备达到或接近国际先进水平。

“十二五”铁路行业发展主要指标

指 标	2010 年	2015 年	五年增加值	五年增长率(%)
客运量 (亿人)	16.8	40	23.2	138.1
货运量 (亿吨)	36.3	55	18.7	51.5
客运周转量 (亿人公里)	8762	16000	7238	82.6
货运周转量 (亿吨公里)	27644	42900	15256	55.2
全国营业里程 (万公里)	9.1	12.0	2.9	31.8
— 客运专线:				
— 其中快速铁路 (万公里)	2.0	>4.0		

为满足快速增长的旅客运输需求，建立省会城市及大中城市间的快速客运通道，规划“四纵四横”等客运专线以及经济发达和人口稠密地区城际客运系统。建设客运专线1.6万公里以上基本建成快速铁路网，营业里程达4万公里以上，基本覆盖省会及50万人口以上城市，

区域间时空距离大幅缩短，旅客出行更加便捷、高效和舒适。

— 完善路网布局和西部开发性新线:

以扩大西部路网规模为主，形成西部铁路网骨架，完善中东部铁路网结构，提高对地区经济发展的适应能力。使大能力区际干线和煤运通道进一步优化完善，煤炭运输能力达30亿吨以上，重点物资和跨区域货运服务能力显著增强，大幅提升铁路对经济发展的支撑和保障

能力。

—路网既有线：

加强既有路网技术改造和枢纽建设，提高路网既有通道能力。规划既有线增建二线1.9万公里，既有线电气化2.5万公里。加快构建与其他交通方式紧密衔接的综合交通枢纽及综合物流中心，提高服务效率，促进综合交通运输体系建设。建设集装箱中心站，改造集装箱运输集中的线路，开行双层集装箱列车。

(二)、“十二五”期间行业发展的基本情况

在改革开放时，我国的铁路初步形成了全国性的铁路线，但总量偏低，且列车运行速度低，运输效率不高。经过了改革开放后30多年的发展，我国主要的干线铁路已经完成了建设，并大多进行了更新改造，从运行速度上达到了国际上的先进水平。2008年以来，高铁建设突飞猛进，我国的高铁建设成为了铁路行业的一个亮点。2014年，全国铁路营业里程突破11.2万公里。其中高速铁路营业里程突破1.6万公里，位居世界第一。中西部铁路营业里程达到7万公里，占全国铁路营业总里程的62.3%。铁路完成的旅客周转量、货物发送量、货运密度和换算周转量等主要运输指标位居世界第一。2015年1-6月，全国新线投产2226公里。6月份，沪昆高铁新晃西至贵阳北段、郑焦铁路、合福高铁等三条铁路相继开通运营，我国高铁运营里程超过1.7万公里。

“十二五”期间铁路行业的特点是：

1. 铁路市场发生变化，铁路货运增速减缓，高铁客运成了新的热点

根据《铁路“十二五”发展规划》，铁路客运量和货运量应该分别达到 40 亿人和 55 亿吨。2014 年铁路旅客发送量完成 23.6 亿人次，同比增长 11.9%；货物发送量完成 38.1 亿吨，同比增长-3.9%。初步判断，十二五末客运量增长超过计划指标，而货运量增长则低于规划。

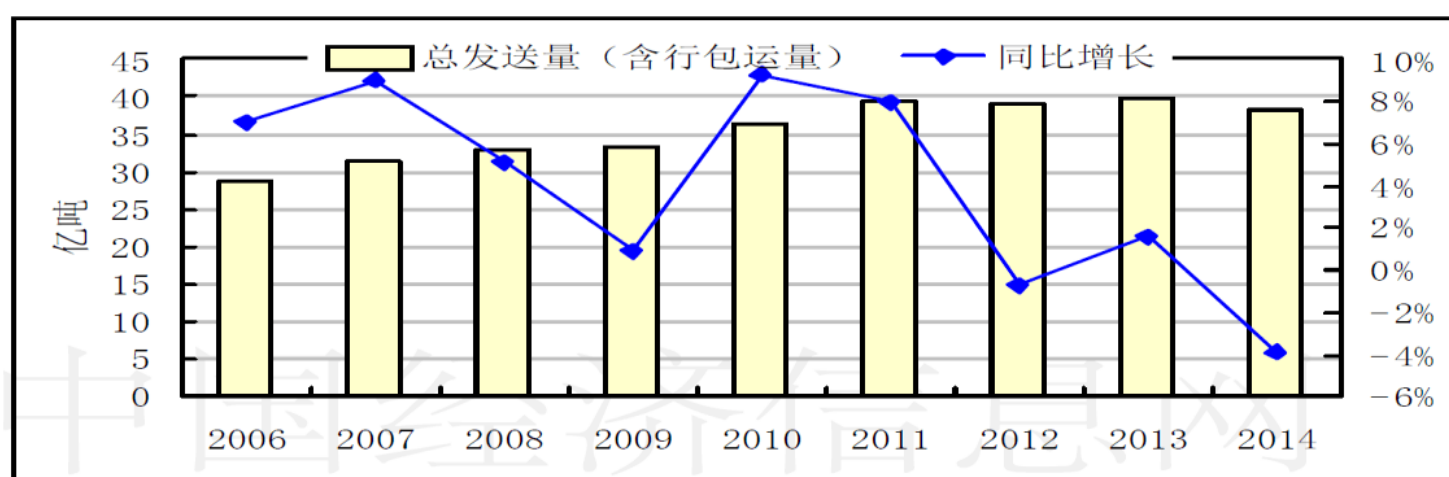
全国铁路客货运周转量统计表（单位：亿吨公里、亿人公里）

年份	铁路货运 周转量	全部货运周 转量	铁路 占比	铁路客运 周转量	全部客运 周转量	铁路 占比
2011	29465.8	159014.1	18.53%	9612	30935.8	31.07%
2012	29187	173145.1	16.86%	9812.3	33368.8	29.41%
2013	29173.9	186478.4	15.64%	10595.6	36036	29.40%
2014	27530.2	184619.2	14.91%	11604.8	29994.2	38.69%

2011至2014年，全国铁路货运周转量从绝对量到占比都出现了下降；而随着高铁的开通，铁路客运周转量绝对量逐年在增加，占比也有一定的增长。全国铁路客运量从2005年的11.6亿人次增加到2014年的23.6亿人次，客运量年复合平均增长率8.3%，其中增量主要来自新建高铁，从2008年京津城际开通后，高铁建设进入高峰期，高铁运量也是不断攀升。2014年全国高铁运量达到8.2亿人次，2008年至2014年全国铁路总客运量增长为9亿，其中8.2亿来自于高铁运输，高铁贡献客运量占到总增量的91%。按照规划，高铁“四纵”基本建成，四横也将逐步贯通，随着高铁铁路网的逐步完善，未来高铁客运量将继续保持较高增速。

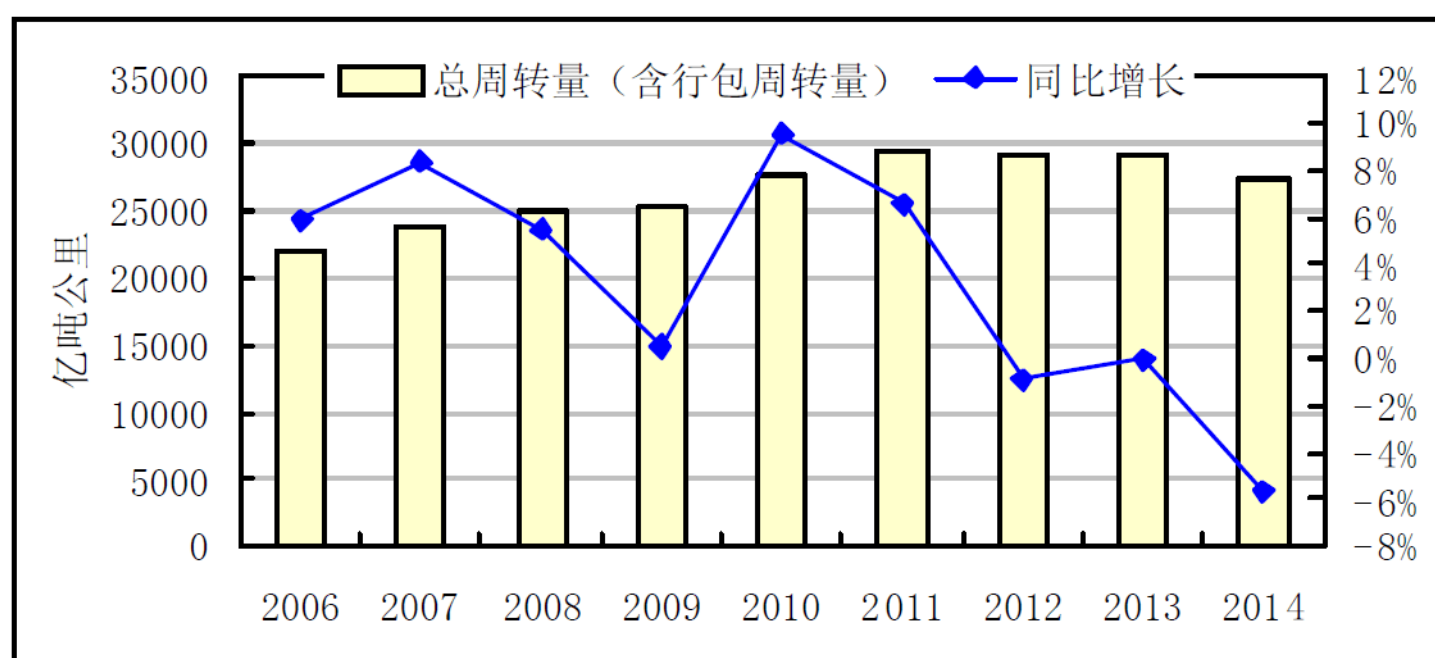
2014 年，随着宏观经济进入新常态，受煤炭、电力、钢铁等行业持续低迷、大宗物资货源不足等因素影响，全国铁路运量总体下降。统计局数据显示，全年全国铁路货运量 38.13 亿吨，同比下降 3.87%，其中，前三个季度分别下降 3.5%、1.5%和 2.5%，受上年同期基数较高影响，四季度下降 7.8%，降幅有所扩大。全国铁路完成货物周转量 27530.19 亿吨公里，同比下降 5.63%。

图17: 2006~2014 年铁路货运总发送量及同比增速



数据来源：国家统计局，中经网整理

图18: 2006~2014 年铁路货运总周转量及同比增速

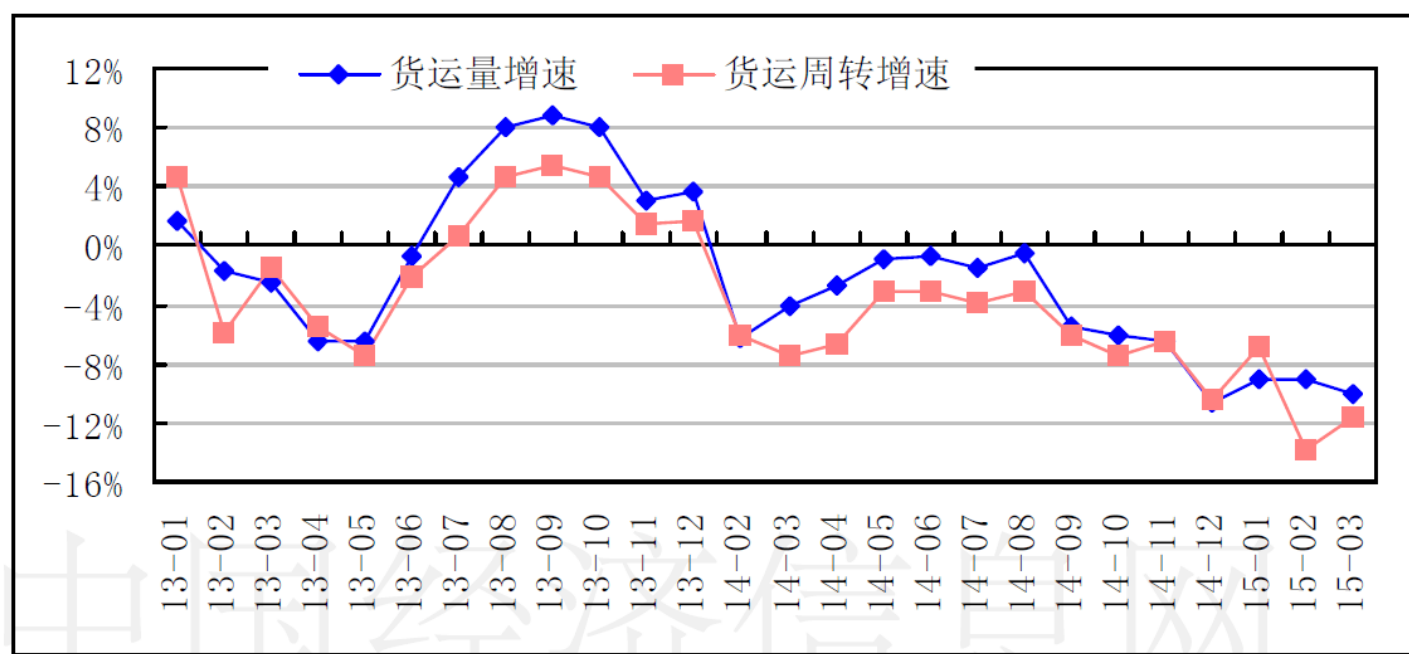


数据来源：国家统计局，中经网整理

2015 年前三季度铁路货运周转量同比下滑 4.8%，而整体市场货

，铁路货运市场份额进一步萎缩。今年货运提价后表现一直萎靡，货运组织改革也未起到明显效。造成货运量下降的主要原因是中国经济发展进入转型期，传统经济模式下需要大量煤炭、矿石等原材料的状况发生改变，这也导致占货运量 90%以上的“黑货”运量出现下滑，总体货运量下降。

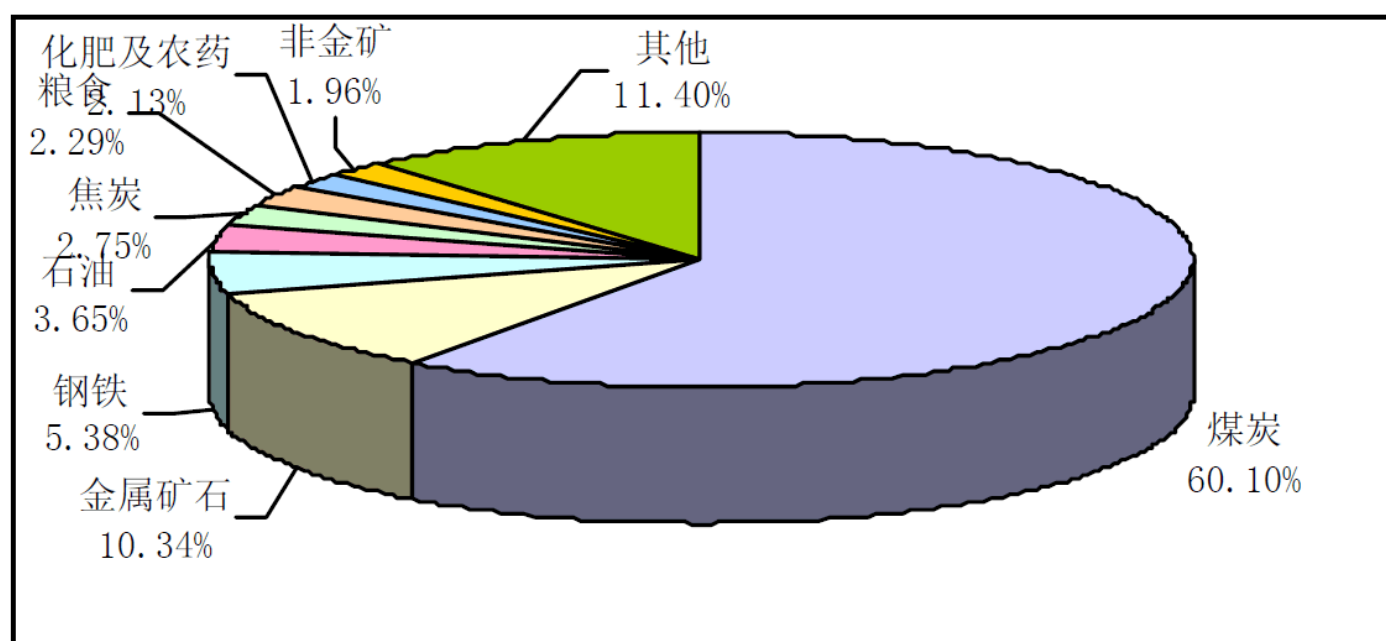
图19: 2013~2015年1季度铁路货物发送量、周转量同比增速



数据来源：国家统计局，中经网整理

在货运运输中，煤炭、金属矿石是重要品种。 年全国铁路煤炭运量完成22.9 亿吨，增速由上年的增长2.7%转为同比下降1.3%，占比60.02%，较上年扩大1.52 个百分点，主要煤运通道中，大秦线完成煤炭运量4.5 亿吨，同比增长1.1%；侯月线完成1.9 亿吨，增长0.8%。1~11 月，全国铁路煤炭运量完成210279 万吨，占比60.1%；金属矿石运量完成36193 万吨，占比10.34%；钢铁运量完成18814 万吨，占比5.38%；石油运量完成12757 万吨，占比3.65%；焦炭运量完成9635 万吨，占比2.75%；粮食运量完成8000 万吨，占比2.29%；化肥及农药运量完成7453万吨，占比2.13%；非金矿运量完成6875 万吨，占比1.99%。

图22: 2014年铁路分品类货运量结构



注：此处为2014年1~11月重点物资数据。数据来源：铁路总公司，中经网整理

表6: 2010~2015年1季度铁路主要品类货运量及其所占比重

品类	单位	2010	2011	2012(亿吨)	2013	品类	2014	2015Q1
货物发送量	万吨	362929	391852	39.04	396697	货物发送量	349900	86900
煤	万吨	200043	227026	22.62	232222	煤	210279	53621
所占比重	%	55.12	62.72	57.94	58.54	所占比重	60.10	61.7
冶炼物资	万吨	85500	87022	8.58	85137	金属矿石	36193	8478
所占比重	%	23.56	24.04	21.98	21.46	所占比重	10.34	9.76
石油	万吨	13834	13552	1.38	13894	钢铁	18814	4748
所占比重	%	3.81	2.75	3.53	3.50	所占比重	5.38	5.46
小计	万吨	299377	327600	32.58	331253	小计	265286	66847
所占比重	%	82.49	83.60	83.45	83.50	所占比重	75.82	76.92

注：2014年为1~11月重点物资数据及对应占比情况。数据来源：铁路总公司，中经网整理

()、“十二五”期间铁路行业投资规模与“十三五”投资规模和运营里程预测

	计算单位	2011	2012	2013	2014
固定资产投资	亿元	5897.31	6309.80	6843.62	7387.46
其中：铁路建设投资	亿元	4601.27	5185.06	5645.12	5922.41
国家铁路机车车	亿元			1198.5	1465.05

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。如要下载或阅读全文，请访问：<https://d.book118.com/396143144205010154>