

地铁盈利:高负债与高资产的钟摆

高资产与高负债一同来到地铁公司面前。5月23日,北京地铁总资产突破8000亿,与北京地铁一年要付149亿利息#同时登上微博同城热搜,地铁盈利问题因此受到关注。然而,存在此类情况的不只是北京地铁,其中,兰州轨道交通2022年的资产负债率更是达到了82.63%。北京商报记者也注意到,各地地铁或多或少都存在靠政府补贴的情况,这背后反映出当下地铁难以盈亏平衡。

地铁具有城市公共服务属性,是“低碳”出行、解决大城市病的必要支撑。但地铁建设投资大、回报周期长也是现实问题。讨论地铁的盈利问题,是希望能找到一种可复制的模式,缩短地铁的投资回报周期,在减轻政府投入负担的同时,也能让地铁更好地服务于市民。

对此,有业内人士建议,内地各城可借鉴港铁的成功经验,开发TOD模式,降低对政府补助的依赖。此外,地铁建设产生的是优良和稀缺资产,尽管当前亏损,但从长远效益来看,也不能单纯以狭义的效益、是否盈利来考量其价值。



相关的收入反哺地铁运营。

目前,我国多地也正在探索TOD发展模式。据报道,2022年,深圳地铁在此方面获得了160亿元的收入,在地铁公司中金额最高。去年,京投的房地产开发和土地一级开发共收入接近63亿元;成都轨道交通集团场站综合开发收入62亿元;武汉地铁资源一级开发收入近54亿元。杭州、青岛、宁波、南宁、广州等地的轨道交通,在房地产相关方面也有不错的收入。

增值的优良资产

TOD模式发展正热,但回到当下,仍需看到客流强度不足、低票价等多因素叠加下,仅靠地铁公司自身难以维持地铁正常运营,大部分地铁需要依赖政府补助。这从各家地铁公司财报中的“其他收益”(与日常活动相关的政府补助)条目即可一窥。

2022年,京投拿到的补贴依然最多,达到了262.86亿元,比2021年又增加了48亿元。杭州地铁的补贴去年也大幅增加,达到了94.69亿元,是补贴额第二高的公司。此外,重庆、郑州、苏州、青岛、成都、宁波、南京等地的轨道交通公司,去年拿到的政府补贴额也超过50亿元。

反过来,若加强地铁自身的盈利能力,也就意味着政府压力的减轻。对此,郑磊指出,为了平衡地铁作为城市基础设施和公共服务的公益性,需要给予地铁建设运营单位获得其他资源的资源,如沿线的土地、站点的广告、商铺经营权等。

不过,中国交通运输协会新技术促进分会专家委员解筱文也指出,地铁公司的存在一大部分在于提供公共服务,而非单纯为了盈利。“地铁建设成本投入大、投资收益回报慢,但作为城市公共交通基础设施,具有重要的社会服务功能,甚至重要到了必不可少的程度。”

“从大效益来看,虽然当前亏损,但从长远看,地铁建设产生的资产却是优良和稀缺资产,不仅不应该贬值,更是增值的优良资产。所以,不能单纯以狭义的效益、以是否盈利来考量。”解筱文说。

北京商报记者 方彬楠 冉黎黎

高负债通病

地铁的发展与地铁公司的财务状况密不可分。数据显示,目前北京地铁母公司北京市基础设施投资有限公司(以下简称“京投”)资产规模最大,2022年已突破8000亿元,同时负债高达5338亿元,资产负债率为65%。同时,由于高额的负债,北京地铁每年要付大量利息。2022年,京投的利息支出为149.38亿元。

根据媒体报道,全国共有44个城市开通了以地铁模式运行的轨道交通。除部分公司的财务报告未公开外,目前可查询到2022年财报的有30家轨道交通公司。值得注意的是,在这30家公司中,资产负债率高并不罕见。其中,2022年,深圳地铁总资产6616亿元,位列第二,总负债3500亿元,也是第二。资产负债率方面,最高的是兰州轨道交通,是唯一一家超过80%的企业。兰州轨道交通2021年的资产负债率为80.79%,2022年为82.63%,相比而言又上升了1.84个百分点。

高额负债下,地铁公司的利息费用也不低。以2022年为例,除京投外,成都轨道交通利息费用68.71亿元,杭州地铁支付利息费用44.42亿元,重庆轨道交通利息费用为42.9亿元。全联并购公会信用管理委员会安光勇向北京商报记者介绍,资产负债率比较高意味着资产中有相当一部分是通过负债融资来支

持的,同时,高额的利息意味着地铁公司需要支付大量的利息作为负债的成本,“表明地铁公司在运营过程中面临较大的财务压力,也反映出其运营状况尚未达到理想状态”。

“高额的负债压力可能会影响公司的现金流和偿债能力,增加财务风险和经营不确定性,特别是如果盈利能力不足以覆盖高额的利息支出,可能导致经营困难和财务问题的进一步加剧。”安光勇进一步提示说。

盈利难在哪

地铁是当今社会生活中必不可少的交通工具之一。它不仅是公共服务的一部分,也是“低碳”出行、解决大城市病的必要支撑,具有公益属性。同时,地铁建设投资大、回报周期长也是现实问题。

“地铁建设是一项长期投资,回报周期相对较长,要实现盈利需要较长时间的积累。我们讨论地铁的盈利问题,并不是要求地铁运营短时间一定要实现盈利,而是希望能找到一种可复制的模式,缩短地铁的投资、回报周期,在减轻政府投入负担的同时,也能让地铁能够更好地服务于市民。”在安光勇看来,地铁公司难以实现盈利与多种因素有关,包括运营成本高、票价限制以及资本回报周期长等。

“一方面,地铁建设和运营都需要巨额资金投入,包括线路建设、车辆购置、人工工资、

维护保养等,这些成本对于地铁公司来说是长期的负担。另一方面,为了保障公共交通的普惠性和便利性,地铁票价通常会相对较低,导致收入相对有限。”安光勇指出。

值得注意的是,在这之中,客流不足也是关注的焦点。根据《国务院办公厅关于进一步加强城市轨道交通规划建设管理的意见》,拟建地铁初期客运强度不低于每日每公里0.7万人次,远期客流规模达到单向高峰小时3万人次以上。

北京商报记者了解到,目前,许多城市的地铁都无法达到这一要求。《2023年4月城市轨道交通运营数据通报》显示,4月客运强度平均水平为0.552万人次每公里。全国地铁城市中,只有17城的客流强度超过0.7。

在萨摩耶云科技集团首席经济学家郑磊看来,高负债率和回本周期长是所有国家和地区地铁投资和运营的特点,并非仅仅出现在国内,如果仅靠地铁票价收入达到盈亏平衡都需要非常长的时间。“目前,国内建设地铁项目需要看城市人口和面积等指标,用以估算造价和正式运营后的收入,但是如果不给地铁建设和运营企业提供其他附加的经济资源,即便是大城市和乘坐地铁人次非常多的地方,也很难达到盈亏平衡。”郑磊向北京商报记者表示。

TOD模式之解

多因素叠加下,地铁公司真的无法盈利了

吗?答案是否定的,国内、国外已有一些案例。

以香港地铁为例,其年票务收入与运营成本的比值曾达到170%以上,同时,香港地铁的利润持续多年高达20亿欧元。2020年,在新冠疫情的影响下,港铁有史以来第一次出现亏损,但2021年又扭亏为盈。与此同时,港铁一度被称为“最赚钱的地铁”。

安光勇认为,内地各城市可借鉴港铁的成功经验,“通过提供高质量的服务、舒适的乘车体验和便利的换乘接驳,吸引更多的乘客使用地铁,增加客流量和票务收入。同时,优化运营成本,提高效率,合理控制人员工资、维护费用等开支,也可积极寻求政府支持:地铁公司与政府之间的合作与支持”。

值得注意的是,安光勇指出,除了票务收入,地铁公司还可通过租赁商业空间、广告、物业开发等方式获得额外收入。这一点是港铁经验中最为人称道的部分。

还可以拿来举例的是日本东京地铁。可查询的公开数据显示,东京地铁日收入约8亿日元。值得关注的是,东京地铁不仅是一条通勤线、通学线,也是一条商业线和旅游线。有数据显示,港铁盈利既得益于超过500万人次的日客流量,也有对于TOD模式的充分开发。

TOD模式与PPP、BOT、BT等投融资模式不同,它是以交通为导向的城市发展模式,可在轨道站点进行高密度物业开发,通过房地产

X 西街观察 Jijie observation

国泰航空毛毯包不住“怒火”

陶凤

新世纪的乘客,竟然还被分了三六九等!乘客不讲英文和粤语,没法获得空乘的服务。因为这样的奇葩操作,国泰航空被骂上了热搜。

有网友爆料,搭乘国泰航空航班由成都飞往香港时,听到空乘不间断使用英语、粤语抱怨乘客:“If you cannot speak blanket, you cannot have it”(如果不会用英文说毛毯,那你不配拥有它)。

随后,国泰航空5月23日郑重道歉,并表示已暂停有关涉事空服员的飞行任务,即时展开内部调查,3日内公布处理结果。

这段录音曝光后,引来了不少跟帖。“毛毯”之外,劣迹斑斑。比如,congee or noodle,乘客用中文说“粥”,空乘就会装作“听不懂”,不少内地乘客因为类似的情况将这架航空公司拉黑。明明能听懂,就是装糊涂。转过身来,背地里嘲笑你、讽刺你,本就是职责之内顺理成章的服务,硬生生把无差别的平等服务搞成了有差别的资格赛。

很难想象,如此劣迹竟然发生在全球第八大国际客运航空公司身上。国泰航空于1946年在香港成立,一直以香港为基地发展。如今,航线早已遍布全球。

一个在全世界有业务的航空公司把服务搞成这样,对乘客抱有地域性歧视,只能暴露公司发展眼光之低、员工业务素质之差,心理认知扭曲挥之

不去。

既然选择了做全球的生意,就要有服务全球的专业水平和职业道德。平等地对待每一个服务对象,这是一家航空公司立足于市场的基本素养。为乘客提供多种语言服务,则是航空服务的惯例和标配,是每个空乘必须遵守的服务准则。

随着内地经济的快速发展和民众消费水平的提高,内地旅客已经成为香港航空业的重要客源之一,国泰航空是广大的内地市场受益者。

旅游业复苏的当下,内地游客赴港游升温,他们自然是香港服务业的衣食父母之一。作为服务行业,动辄搞歧视,经常“听不懂”,不仅仅是服务人员个人素质问题,还是整个航司的不正之风。

谁给了国泰航空这般底气?装聋作哑、彻头彻尾搞歧视,不会说英语或粤语的乘客就低人一等?管它是carpet还是blanket,用中文要一个毯子,难道不行?

适者生存。面对广大的内地市场,如果还用过去陈腐的老思维行事,早晚要被淘汰。航空公司不是只有一家,航班更不是只有一架。

带着傲慢与偏见,歧视内地旅客,损害的不仅仅是内地游客的权益,也是搬起石头砸自己的脚,伤了香港航空业的形象和竞争力,有再一再二,不能有再三再四。

规模超50万亿 我国数字经济加速跑

5月23日,国家互联网信息办公室发布《数字中国发展报告(2022年)》(以下简称《报告》),其中指出,在经济方面,去年我国数字经济规模达50.2万亿元,总量稳居世界第二;在数字社会建设方面,为教育、医疗、就业等带来优质服务资源共享。此外,据《报告》显示,浙江、北京、广东、江苏、上海、福建、山东、天津、重庆、湖北等地区数字化综合发展水平位居全国前10名。

5G用户全球占比超六成

2022年数字中国建设取得显著成效。《报告》显示,截至2022年底,我国累计建成开通5G基站231.2万个,5G用户达5.61亿户,全球占比均超过60%。全国110个城市达到千兆城市建设标准,千兆光网覆盖超过5亿户家庭能力。移动互联网终端用户数达到18.45亿户,成为全球主要经济体中首个实现“物超人”的国家。IPv6规模部署应用深入推进,活跃用户数超7亿,移动网络IPv6流量占比近50%。

《报告》特别指出,数字经济成为稳增长促转型的重要引擎。2022年,我国数字经济规模达50.2万亿元,总量稳居世界第二,同比增长10.3%,占国内生产总值比重提升至41.5%。

数字产业规模稳步增长。电子信息制造业实现营业收入15.4万亿元,同比增长5.5%;软件业务收入达10.81万亿元,同比增长11.2%;工业互联网核心产业规模超1.2万亿元,同比增长15.5%。

数字技术和实体经济融合深入推进。农业数字化加快向全产业链延伸,农业生产信息化率超过25%。全国工业企业关键工序数

控化率、数字化研发设计工具普及率分别增长至58.6%和77%。全国网上零售额达13.79万亿元,其中实物商品网上零售额占社会消费品零售总额的比重达27.2%,创历史新高。

数字企业创新发展动能不断增强。我国市值排名前100的互联网企业研发投入投入达3384亿元,同比增长9.1%。科创板、创业板已上市战略性新兴产业企业中,数字领域相关企业占比分别接近40%和35%。

网民规模达到10.67亿

截至2022年底,我国网民规模达到10.67亿,较去年同期增长3549万人,互联网普及率达75.6%。建设数字社会是保障和改善民生、扎实推进共同富裕的有效路径。《报告》中提到,在教育方面,国家教育数字化战略行动全面实施,国家智慧教育公共服务平台正式开通,建成世界第一大教育教学资源库。99.89%的中小学(含教学点)学校带宽达到100M以上,超过四分之三的学校实现无线网络覆盖,99.5%的中小学拥有多媒体教室。

在健康方面,数字健康服务资源加速扩容下沉,优质医疗资源向基层延伸拓展,数字化向医疗健康全领域加速渗透。远程医疗服务平台已覆盖全国31个省份及新疆生产建设兵团,地市级、县级远程医疗服务实现全覆盖,全年共开展远程医疗服务超2670万人次。

据初步统计,截至2022年10月,全国设置超过2700家互联网医院,开展互联网诊疗服务超过2590万人次。医保信息化平台覆盖范围持续扩大。全国统一的医保信息平台全面建成,接入约40万家定点医疗机构和40万

家定点零售药店,有效覆盖全体参保人。

在社保就业数字化服务方面,我国也持续拓展,全国电子社保卡领用人达7.15亿,各类人社线上服务渠道持续完善,提供服务近141亿人次。“就业在线”平台覆盖全国公共就业人才服务机构和经营性人力资源服务结构,提供近4000万岗位信息,为2865万人提供求职招聘服务1.57亿人次。

浙江北京广东领跑全国

《报告》重点评估31个省(自治区、直辖市)在夯实基础、赋能全局、强化能力、优化环境以及组织保障等方面的进展成效。结果显示,浙江、北京、广东、江苏、上海、福建、山东、天津、重庆、湖北等地区数字化综合发展水平位居全国前10名。

其中,浙江省全力打造数字变革高地,高质量打造一体化智能化公共数据平台,以党政机关整体智治推动省域全方位变革、系统性重塑,积极探索开展平台经济监管“浙江模式”,打造全球数字贸易中心,以数字化改革驱动共同富裕先行和省域现代化先行。

北京市大力推动全球数字经济标杆城市建设,加快推进数据专区建设和开发利用,推动政务服务数字化水平明显提升,布局战略新兴产业集群,以国际科技创新中心建设为抓手,加快关键核心技术突破。

广东省加快数字化发展,巩固提升数字经济核心产业优势,建强鹏城国家实验室等技术创新平台,持续提升全省一体化政务服务能力,推进数字政府改革向基层延伸,开展数据要素市场化配置改革,“数据海关”等试点建设,加快推进粤港澳跨境智慧通道等重大工程建设等。

北京商报综合报道