

# 地铁“吞金兽”

本报记者 孙丽朝 路炳阳  
北京报道

“中国城市轨道交通行业长期面临财务可持续性不足这一普遍性、长期性、严重性、国际性的严峻挑战。”

2024年6月,在每年一次、聚集最多城轨运营企业负责人的

中国城市轨道交通业领导人峰会(以下简称“峰会”)上,中国城市轨道交通协会(以下简称“城轨协会”)常务副会长周晓勤作出上述表态。本次峰会以“降本增收”为主题,足见当前城轨企业财务压力之大。

城轨协会发布的数据显示,截至2023年年底,中国内

地地区共有59个城市开通城市轨道交通,运营总长度1.12万公里,其中,地铁运营线路8543.11公里,占比76.11%,地铁运营里程世界第一。地铁在服务社会、拉动内需、支撑城市发展方面发挥了重大作用,但与此同时,地铁建设和运营给地方政府带来的债务压力也

与日俱增。业内人士预计,国内地铁单公里均价达7亿—8亿元,在部分地质条件差、拆迁成本高的城市,单公里造价甚至超过20亿元。进入运营期后,还需支付日常运营成本、设备检修、更新成本及融资成本等。数据显示,地铁30年运营成本总额相当于建

设成本的3.3—3.7倍。高额的支出和被管控的票价,让地铁成为只能依靠政府补贴运营的“吞金兽”。以北京为例,人均4.5元一次的票价,只能覆盖地铁运营成本的三分之一左右,剩余三分之二需要政府补贴。从各地地铁公司财报来看,全国所有的地铁公司,

都需要政府的明补或暗补来支撑公司运营。

未来,如何在地铁建设的疏堵之间找到平衡点,怎样提升经营水平,探索多元化投融资模式及全生命周期内的可持续发展,仍是摆在监管者、交通规划部门、各地方政府面前的严峻挑战。

## 政府补贴加产业运营

记者统计发现,28家公司中,除福州地铁公司政府补贴金额略小于净利润外,27家公司政府补贴金额大于净利润。也就是说,除去政府补贴后,这27家公司都处于亏损状态。

近年来,伴随着城市空间快速发展与持续扩张,中国内陆的城市轨道交通线网规模不断扩大。

2023年,中国内地城市轨道交通建设仍保持强劲增长,城轨协会3月发布的《城市轨道交通2023年度统计和分析报告》(以下简称《2023年统计报告》)显示,全年共完成建设投资5214.03亿元、城轨运营线路长度净增长866.65公里、日均客流量突破8000万人次大关。

该协会预计,未来两年新投运营线路将与2023年基本持平,“十四五”末城轨运营线路总规模将趋近1.3万公里。

与高速发展相对应的,是政府对城市轨道交通持续的高额补贴。

2022年,北京24条地铁线平均运营成本相比于2019年上涨约82.99%,两值分别为14.31元/人次、7.82元/人次。这是依据北京城轨三个主要运营者——北京地铁运营有限公司(以下简称“北京地铁运营公司”)、北京京港地铁有限公司和北京市轨道交通运营管理有限公司在2023年年底公布企业成本数据计算而来。

北京地铁领域投资方北京市基础设施投资有限公司(以下简称“京投公司”)相关人士对《中国经营报》记者透露,以北京地铁运营公司线路为例,乘客乘坐地铁实际平均支付票价约为4.5元/人次,剩余部分主要依靠政府补贴。“也就是说,票价只能覆盖地铁成本的三分之一左右,剩余三分之二需要政府补贴。”他说。

京投公司历年财务报告公布的票款收入和成本数据显示,从2018年—2023年,票款收入分别为:72.71亿元、70.79亿元、40.77亿元、59.25亿元、45.37亿元和68.28亿元。票款成本分别为108.50亿元、118.17亿元、123.49亿元、168.89亿元、185.07亿元和202.82亿元。2018年—2023年票款收入板块毛利率分别为:-49.22%、-66.93%、-202.89%、-185.05%、-307.91%和-197.06%。

由此可见,近6年来,无论是否有疫情,京投公司的票款成本均持续上涨。从毛利率来看,2023年票款收入板块毛利率(-197.06%)比疫情前的2019年(-66.93%)大幅降低。

《2023年统计报告》数据也显示,2023年,全国城轨运营平均运营收支比仅为64.23%,虽同比上升4.60个百分点,但收入难以覆盖成本的局面仍未明显改观。从根本上扭转地铁营收的局面,迫在眉睫。

中国内地43个开通运营地铁的城市中,有28个城市所属的地铁公司或轨道交通集团通过上海证券交易所、中国债券信息网、中国货币网等官方渠道公布了其2023年财报,记者梳理总结28家公司财报数据发现,2023年,除北京地铁的投资运营方京投公司归母净利润较高,达到了23.98亿元外,其余有24家公司净利润均低于10亿元,另有佛山地铁、沈阳地铁、兰州轨道交通公司3家净利润为负值。

净利润为正是否意味着这些

地铁公司能赚钱呢?记者统计发现,28家公司中,除福州地铁公司政府补贴金额略小于净利润外,27家公司政府补贴金额大于净利润。也就是说,除去政府补贴后,这27家公司都处于亏损状态。

一位一线城市地铁公司人士对记者表示,城市轨道交通公益属性强烈,不排除有少数公司可以通过TOD、物业开发等实现财务上的平衡,但这都是政策倾斜的框架下完成的。无论是政府直接给予财政补贴,还是通过注入房地产等其他产业来增加地铁公司收入,区别仅在于政府对地铁公司的不同扶持方式而已。“简单而言,地铁公司若表现出盈利,背后一定有政府的明补或暗补。”他说。

京投公司的利润全国最高,但其获得的补贴额也是全国第一。财报数据显示,2023年京投公司获得了253亿元的补贴。其中有97亿元的运营亏损补贴、99.8亿元的轨道交通借款利息补贴、53亿元的轨道交通资产折旧及摊销补贴、2.1亿元市域铁路的政府运营补偿。

记者梳理发现,部分地铁公司在政府补贴之外,还有其他产业支撑,并非只是单纯的地铁运营企业。如深圳地铁集团2023年“站城一体化开发”收入高达147.23亿元,远高于其55.48亿元的票款收入。成都轨道交通集团2023年“场站综合开发业务”收入为99.89亿元,也远高于其39.09亿元的票款收入。

单单从公司的地铁运营业务来看,基本都处于亏损状态,如2023年西安地铁轨道客运板块的毛利率为-22.65%,长沙地铁地铁运营板块毛利率为-83.80%。

中诚信国际信用评级有限责任公司在2021年6月发布的《贵阳市城市轨道交通集团有限公司2021年度跟踪评级报告》中对政府参与补贴的不同方式做了说明。该报告称,城市轨道交通项目政府补贴的形式主要包括票价补贴、折旧及利息补贴和政策性补贴等,其中前两项主要是政府对城市轨道交通运营主体在投资及运营环节的补贴,具有普遍适用性。政策性补贴主要是通过注入沿线的土地资产、土地及房地产开发权等,以丰富运营主体的收入结构,并提升其经营性业务利润规模。

高负债也是地铁公司面临的普遍问题。统计上述28家企业财报可以发现,京投公司债务规模高达5742.17亿元,深圳、广州、成都、武汉地铁公司的债务规模均超过3000亿元。28家企业负债合计4.37万亿元。从负债率来看,20家企业负债率超过60%,其中,兰州、长春、郑州3家地铁公司负债率最高,分别达到82.40%、76.11%和71.80%。

上述一线城市地铁公司人士表示,中国城市轨道交通项目和运营企业全生命周期经济效益普遍较差,部分地区政府甚至承担了较大的财务风险,“地铁建设带来高杠杆、高负债让企业苦不堪言,未来长期还本付息面临较大财务压力。”他说。

## 运营维保费用高

目前国内地铁每公里单位平均造价从5亿元上升到7亿—8亿元,部分一线城市超过10亿元。

地铁具有节能、省地、运量大、准时性强、安全性高等特点,特别适应于大中城市。自1863年人类始建第一条地铁——英国伦敦的大都会地铁,至今全球地铁建设已有150余年历史。虽然其公认是解决大都市交通拥堵难题的最佳办法,但其异常昂贵的造价始终备受争议。

地铁在地下蜿蜒行进,这就使得它的修建难度远高于普通铁路,投资成本更是普通铁路的数倍以上。广州地铁集团财务部总经理王晓斌在2021年的一次论坛上表示,由于拆迁补偿、站点建设密度、地下施工工程大等因素,地铁建设成本远超过其他交通基础设施。目前国内地铁每公里单位平均造价从5亿元上升到7亿—8亿元,部分一线城市超过10亿元。

上海申通地铁建设集团2023年6月发布的上海市轨道交通19号线工程设计招标公告显示,工程总投资938.89亿元,线路全长约46.2公里,平均每公里投资达20.32亿元。这再次创下了地铁单公里建设成本的新高。

当地铁穿过城市繁华地带时,拆迁补偿也容易成为沿线各个利益相关人眼中的“唐僧肉”。

接近福州市地铁运营公司人士向记者举例,2012年下半年,福州地铁2号线终点站和维修厂项目开始拆迁,沿线各利益相关人

## 低票价与低客流量

建设成本高、运营投入大、票价被管控、客流量低等因素层层叠加,导致地铁项目在财务上压力激增。

与高成本形成反差的,是低票价和低客流量。可持续交通创新中心研究员、北京交通大学经管学院副教授王超对记者表示,无论从相对还是绝对角度来看,中国城市地铁票价在全世界范围都属于较低水平。

王超通过对比东京、巴黎、伦敦、纽约、柏林、洛杉矶、香港、新加坡和北京9个地铁系统较为发达的地区地铁票价发现,地铁起步价最低,伦敦地铁起步价最高,伦敦地铁起步价约是北京地铁的7倍;以单程最低票价占人均可支配收入的比重来看,伦敦和柏林分列第一、第二,北京在9个城市中排第六位,处于中等偏下水平,新加坡地铁起步价在人均收入中占比最低。

票价低仅是一个方面,国外许多城市地铁票价会根据居民可支配收入和物价水平变化等因素,每一两年调整一次价格,而中国各个城市地铁票价调价频次非常低。

北京在2014年年底制定了地铁票价动态调价机制,根据企业人工成本、动力成本和其他可变成本的变动情况及其权重,定期对票价进行测算调整。虽然2018—2019年连续两年,北京地铁票价都达到动态调整启动点,但北京市称,综合考虑目前结构调整、城市副中心建设、人员通勤面临的各方面问题,暂不启动公共交通票价动态调整。2020年后新冠疫情袭来,票价调整计划再次搁浅。

客流量方面,国内线网客运强度普遍偏低。交通运输部运输服务司城市轨道交通管理处处长郑宇表示,当前,我国城市轨道交通支撑城市发展的作用还不充



当前中国城市轨道交通机遇与挑战交织叠加,客流强度不达标、财务可持续性不足、发展动能偏弱等问题成为各城轨企业面临的普遍难题。图为2024年6月23日,为期3天的苏州地铁6号线免费试乘活动开启。视觉中国/图

为了获得赔偿,利用夜间和节假日雇人,在一万多平方米的土地上大量“种房”,几日内“种房”建筑面积接近三万平方米。“这些简易房甚至没有地面基础,一个晚上就可建三层。”他说。

上述情况不是个案,中国各地地铁建设屡屡因违建、拆迁问题,遭遇“卡脖子”。“沿线各利益相关人要价过高,这些消耗进一步推高地铁建设成本,我们有苦难言。”福州地铁运营公司人士说。

造得起,不一定养得起。交运行业资深管理顾问于占福对记者表示,除了高昂的建设成本外,地铁项目还需要采购车辆设备及信号、监控、应急消防系统等各种辅助设施;在进入运营阶段后,白

天运营,晚上检修,许多设备需24小时运转,耗电量不容忽视;地铁运营需要大量的专业团队,人力成本居高不下;此外,还需要支付设备中大修、更新成本等。

一名参与过多地地铁设计研究工作的人士对记者表示,中国许多城市地铁已运行多年,进入维修高峰,经营压力普遍较大。此外,随着国家对地铁建设和运营标准的提高,相关安保、管理等方面的支出也在增加。

深圳地铁在2017年的一份分析报告中称,地铁30年运营成本总额相当于建设成本的3.3—3.7倍,地铁运营成本之高可见一斑。

一位国际轨道交通车辆企业人士对记者透露,不考虑基建维保,仅从地铁车辆30年生命周

期来看,国外地铁运营期维保费用约是地铁采购费用的1.2倍左右,由于中国市场更重视安全,地铁车辆运营期维保费用约是采购费用的2倍,在部分安全要求高的城市,如北京地铁,车辆维保费用有望达到采购费用的近3倍。

城轨协会2021年10月发布的《城市轨道交通发展战略与“十四五”发展思路报告》(以下简称“十四五”发展思路报告)也显示,2019年全国轨道交通企业运营成本(不含大修更新)的中位数为1126.15万元/公里,票务收入中位数为556.37万元/公里,缺口约为570万元/公里。进入大修更新期的京沪穗深等轨道交通企业,运营成本更是超过1500万元/公里。

2023年28个城市所属地铁公司或轨道交通集团负债率	
地铁公司或轨道交通集团	负债率
深圳地铁	55.34%
北京地铁	65.64%
广州地铁	56.58%
武汉地铁	67.07%
成都轨道交通	66.50%
西安轨道交通	59.40%
长沙轨道交通	62.43%
兰州轨道交通	82.40%
济南轨道交通	71.39%
天津轨道交通	57.85%
长春轨道交通	76.11%
南昌轨道交通	55.38%
青岛地铁	64.58%
南京地铁	66.85%
郑州地铁	71.80%
苏州轨道交通	63.02%
沈阳地铁	63.42%
南宁轨道交通	63.20%
重庆轨道交通	53.15%
昆明轨道交通	68.07%
宁波轨道交通	64.14%
厦门轨道	62.45%
无锡地铁	61.17%
常州地铁	60.52%
佛山地铁	64.07%
福州地铁	49.92%
乌鲁木齐轨道交通	67.93%
绍兴轨道交通	32.29%

数据来源:记者根据财报整理

时,地铁建设又为地方政府带来长期且庞大的债务压力。“在保GDP和控债务问题上,地方政府量力而行,规划建设与城市发展水平相适应的城市轨道交通,合理把握建设规模和节奏;在建设标准方面,要因地制宜,经济适用;一体融合集约高效,严控风险。”

于占福看来,经济大环境不好时,地方政府只能回归到投资基建项目的老路,将其作为拉动GDP和就业的重要抓手。与此同

“当前中国城市轨道交通行业机遇与挑战交织叠加,客流强度不达标、财务可持续性不足、发展动能偏弱等问题成为各城轨企业面临的普遍难题。”南京地铁集团有限公司党委书记、董事长余才高在前述峰会上表示。

余才高认为,如何在坚持并持续优化“公益城轨”基础上,进一步提升经营管理水平、增强自我造血功能,成为实现城轨企业可持续发展的当务之急。