

30城地铁财报透视

6家公司营收破百亿,补贴总额超千亿



作为大城市居民的重要出行工具,各城地铁的发展都备受当地人关注。而地铁的发展,与地铁公司的财务状况密不可分。

目前全国共有44个城市开通了以地铁模式运行的轨道交通,但部分公司的财务报告未公开。记者从上海清算所、中国债券信息网、上交所等平台查询到30家轨道交通公司2022年的财报,对经营状况进行了整理分析。

●深圳地铁收入傲视群雄

2022年,深圳地铁的营收反超北京基础设施投资(北京地铁母公司,下称京投),登顶全国第一。去年深圳地铁营业总收入为239.76亿元,相比上一年增加了75.79亿元。

京投去年的营业总收入为150.85亿元,相比2021年下降了约19亿元。广州地铁营收仍然位列第三,去年营收为122.85亿元。

2021年时,有4家地铁公司营收超过100亿元,除了北上广三地,还有武汉地铁。2022年,营

●七成公司现金减少

受到经营等困难影响后,轨道交通公司手上的现金正在减少。

记者统计发现,在29家轨道交通公司中(贵阳无数据,下同),21家公司的货币资金减少,总计减少额度达到570亿元。货币资金包括现金、银行存款及其他货币资金,持有货币资金是进行生产经营活动的基本条件。

杭州地铁的货币资金减额最多,去年一年减

●地产反哺地铁运营

目前,大多数城市的地铁都无法达到国务院要求的每日每公里0.7万人次的客流强度。在交通部发布的4月份的数据中,全国44个地铁城市只有17城的客流强度超过0.7。地铁客流强超过1的城市有7个,分别是广州(1.43)、西安(1.36)、深圳(1.35)、长沙(1.33)、上海(1.28)、北京

营收超过100亿元的公司增至6家,新增了成都轨道交通和厦门轨道交通。

七成以上的公司去年营收在50亿元以下,其中有9家营收在10亿元以下。统计范围内,乌鲁木齐轨道交通营收最少,只有70.93万元。

2022年疫情反复,公众出行受到影响,不少地铁的营收出现下滑,与此同时净利润也下滑。

少了95亿元;天津轨道交通的货币资金减少了60亿元,武汉地铁和南京地铁也减少了50亿元以上。

数据显示,广州地铁手上“最有钱”。截至2022年末,广州地铁货币资金达到284.42亿元,比上一年增加了29亿元。成都轨道交通、深圳地铁、京投三家公司的货币资金也超过200亿元。

账上“最缺钱”的公司是常州地铁、昆明轨道

(1.24)、成都(1.09)。

客流强度不足,加上票价相对较低,仅靠地铁公司自身难以维持地铁正常运营,大部分地铁对政府补助极度依赖。

记者统计了财报中的“其他收益”条目,代表与日常活动相关的政府补助。而与日常活

深圳地铁2021年的归母净利润将近30亿元,2022年只有10.42亿元。南昌轨道交通净利润下降也非常多,去年同比降低了149亿元。广州地铁去年的净利润下降9.5亿元,兰州轨道交通下降5.14亿元,京投下降了2.72亿元。

杭州地铁和西安地铁净利润大幅增加12亿元左右,乌鲁木齐轨道交通净利润增加了4.22亿元,长春轨道交通增加了2.51亿元,不过主要都是因为收到的政府补贴大幅增加。

交通、兰州轨道交通等,截至去年底的货币资金不足10亿元,并且还在减少。到今年一季度末,昆明轨道交通的货币资金只有1亿元,常州地铁只有4.23亿元。

昆明地铁此前还传出拖欠员工工资的消息。昆明地铁客服人员表示,针对该情况,昆明地铁内部已经和员工有所沟通,如果员工在资金上存在问题,可以和直属领导进行反映。

动无关的补助计入营业外收入,这部分补助很少。

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。

重庆、郑州、苏州、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。长春、长沙、西安、厦门、天津等地轨道交通公司的补贴额超过30亿元。

深圳地铁是大型地铁公司中获得政府补助最少的,但去年补助额也在增加。2021年深圳地铁只获得1.37亿元补助,2022年增加至5.31亿元。

就统计范围中的29家公司,去年总共获得了约1100亿元的政府补助。而2021年,这些公司获得的政府补助在650亿元左右,去年增加了400多亿元。

目前,多地正在践行TOD发展模式,即以交通为导向的城市发展。TOD模式可在在轨道站点进行高密度物业开发,通过房地产相关的收入反哺地铁运营,港铁通过这种方式实现自身造血并获得了可观的利润。

在内地,“轨道+物业”做得最好的是毗邻香港的深圳。2022年,深圳地铁在站城一体化方面获得了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。

●北京地铁总资产突破8000亿

随着地铁建设推进,地铁公司的资产和负债都在增加。

从资产角度来看,目前北京地铁母公司京投资产规模最大,去年已突破8000亿元,当然负债也高达5338亿元,资产负债率为65%。

深圳地铁的总资产去年增幅最大,一年间增加了681亿元,这也带动深圳地铁成为资产规模超6000亿元的企业。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。

长春轨道交通的资产负债率为76.83%,济南轨道交通为74.36%,其他公司的资产负债率基本在50%-70%。

由于高额的负债,地铁公司们每年要付大量利息,成为很大一部分成本支出。

2022年,京投的利息费用为149.38亿元,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。另外,深圳、郑州、宁波、广州、长沙、长春、苏州、西安等地轨道交通公司的利息费用也在20亿元以上。

综合

“百模”大战揭幕 机遇风险共存



随着各类大模型的迅速落地,AIGC(AI-Generated Content)产业已然迎来迅猛的价值增长长期,但此轮AIGC热潮之下,仍然存在对其数据质量与合规性问题,以及隐私风险的担忧。要实现AIGC产业的良性发展,尚需各界围绕其安全与发展问题进行讨论和解决。

5月17日至18日,“瓊江论数 数安中国”2023数据安全发展大会在温州召开,与会专家、企业代表聚焦发展大主题,共同探讨数据安全与发展之路,展望未来数据智能产业发展的新趋势。

在“数据智能安全与发展论坛”,各专家学者以及产业代表展开讨论,其中“AIGC新时代之大模型带来的机遇与挑战”。国家信息中心数据管理与开放处处长刘枝指出,人工智能的大模型的兴起,会带来政治安全、经济安全、科技安全、文化安全、社会安全、网络安全等多个方面的风险,在应对方面,则需从数据、算法和算力等多个角度加强治理。

“大模型”+“智能体”是未来主流

“百模”大战拉开帷幕,各个领域的人工智能大模型先后涌现。大模型正从效率、质量、个性化等方面为内容生产带来改革,不断解放生产力。

刘枝认为,大模型+智能体的人工智能生产模式将在未来产生更为深远的影响,其高效应用将替代人类完成工作,进而实现人工智能取代人力资源演化为主要生产力。

具体而言,大模型相当于头脑,而智能体相当于四肢,两者结合能完整地形成为人所用的超级助理,从而改造生产力。短期内大模型将颠覆内容生产领域,影响媒体广告、游戏、信息技术等方面;长期来看,大模型+人工智能的智能体可实现“思考”到“行动”的转变,并促进制造业的产业升级、服务业的效率提升和科学研究中新范式的出现。

谈及大模型在行业中的具体应用,科大讯飞AI营销CTO仇乾隆说明了其可能导致工作范式和交互模式上的转变:“工作范式上,使用者的创新意识更为重要。可以把大模型看成一种通用的编译器,如果输入结构化、严谨性、逻辑性较高的内容,其给出的反馈质量也更高。而交互上,

类似于ChatGPT的文本交互界面具有很强的推理性,同时也非常简洁,以其为硬件的个人助手普及会逐渐普及。”

在提升交互便利性的同时,AIGC也进一步推动AI走向“决策智能”的阶段,基于海量数据挖掘有效信息并为各类业务进行决策支持,支撑产业持续的创新发

AIGC兴起伴生多方面安全风险

AIGC日渐升温,但与会专家也提到,人工智能大模型兴起可能带来的多方面风险不容忽视。

刘枝详细介绍了AIGC在经济、科技和网络安全上的风险:经济安全上,其风险首先表现为对产业基础能力弱化,作为生产力工具,通用大模型的普及程度和速度可能影响我国产业的全球竞争力。此外,产业链地位下降风险和贫富差距增大均是值得关注的问题。科技安全方面主要存在人工智能技术自主可控风险和科技创新范式变革风险,网络安全上,则需注意目前的通用人工智能大模型依然存在许多安全漏洞,提防数据跨境流动时不法分子利用大模型进行网络攻击的可能。

对于AIGC相关风险的控制上,内容合规和避免算法歧视两个难点较为突出。仇乾隆指出,

大模型会加载学习网络上不同人群发表的偏见,其随后可能生成存在歧视性的内容。在大模型进行训练所需的数据难以被完全标注的情况下,这对于模型训练的监管是一个非常大的挑战。而随着未来模型的个体化和私有化,相关的监管难度将进一步加大。

刘枝同时也强调,在大模型算法基础之上,对于整体的人工智能设施的安全,也需要进行把关。我国目前的立法还处于算法层面,如何对人工智能设施进行设施级的安全整体规范和要求,属于等待研究的内容。

除了上述提及的风险外,数据安全问题也至关重要,各界都非常关注。

“数据作为要素,必定是跟AI结合产生智能以后,才能够发挥其真正的价值。利用大模型需要充分挖掘数据模型的能力,在此意义上,数据安全是利用大模型时必须考虑的问题。”每日互动CTO叶新江表示。

重视安全以促进AIGC良性发展

可以看到,各国已密切关注AIGC带来的挑战,相关法律法规和标准体系亦在订立中。

4月美国已就人工智能系统的潜在问责措施征求公众意见,而欧盟已于5月11日通过《人工智

能法案》提案的谈判授权草案,将严格禁止“对人类安全造成不可接受风险的人工智能系统”,并要求人工智能公司对其算法保持人为控制,提供技术文件,且为“高风险”应用建立风险管理系统。4月11日,国家网信办也发布了《生成式人工智能服务管理办法(征求意见稿)》,规定了生成式人工智能服务的注册、备案、安全评估、运营等方面的管理要求。

从“安全和发展同样重视”的角度制定法律法规之外,促进AIGC的良性发展亦需要相关企业认识到治理的重要性。

叶新江表示,企业更多希望能在适当的监管之下,确保AIGC得到有序的发展。“我相信通过多方的积极合作,包括在各个领域专家对AIGC的深入研究下,监管最终可以实现一个较好的结果。”

刘枝指出,对优质数据的保障是促进AIGC良性发展中另一需要提前布局的路径。刘枝介绍,随着模型会越来越大,优质数据在未来会变得炙手可热。当大模型所需的高质量语料不足时,其发展可能就会遇到瓶颈。目前发布的“数据二十条”内容涵盖数据产权制度、交易制度、收益分配制度和

安全治理制度,对于不同类型的数据也规定了相应的使用方法,其核心目的还在于加大数据的高质量供给。

每日互动创始人、CEO方毅表示,《个保法》《数据安全法》的出台,给整个行业构筑了“车道线”“红绿灯”,数据能发挥的效力在这个“车道”上能跑到60码车速,温州数安港的设立就是更好地解决行业确定性的问题,数安港中浙江大数据联合计算中心的打造,相当于为行业修建了封闭的“高速公路”,让数据安全合规加速落地,数据应用的车速也因此可以跑到120码。

浪潮新基建副总经理、CTO江鹏提出:“作为从业者,我们也需要加强自律。大家要联手来,共同打造安全和发展并重的生态。”

刘枝还指出,要促进AIGC良性发展需要良好的外部氛围。“从国内环境来讲,我们要大力开展数字素养的提升工程,让民众们了解大模型存在的危害性的同时,也知道如何去更好地利用它。同时,我们要积极地、深入地融入全球的数据治理,能够在国际的大模型竞争中抢占自己的话语权。”

供稿:《21世纪经济报道》