



山东铁路事业方兴未艾、好戏连台——

山东高速集团：打造全国一流铁路品牌



△山东高速集团控股成立铁路投资公司，代表省政府履行出资人职责，参与投资建设京沪高铁山东段。

初冬的齐鲁大地，盎然的田野孕育着无穷活力，壮丽的峰岭浸润着海岱山青，从东海之滨到鲁西平原，从黄河两岸到泰山脚下，无不洋溢着蓬勃发展的勃勃生机。

12月28日，我省与中国铁路总公司合资的青荣城际铁路经过4年艰苦奋战正式宣告开通运营，我国第一条由地方控股建设的国家干线铁路项目——济青高铁也即将破土动工，山东铁路事业方兴未艾、好戏连台。其中，山东高速集团在政府主导下承担了市场化运作、多元化融资及征地拆迁、项目前期等大量工作，以“甘当铺路石、勇作火车头”的主人翁精神，以“逢山开路、遇水架桥”的先锋姿态，在我省铁路建设进程中发挥了不可替代的作用。

对此，山东高速集团董事长兼山东铁路建设投资公司董事长孙亮表示：继成功打造“山东路”、“山东桥”品牌之后，我们将矢志打造全国一流的“山东铁路”品牌，实现富民强企、打造中国高速集团、进军世界500强的宏伟“高速梦”！

转型升级新引擎

高速公路干得好的，为什么进军铁路产业？

对很多人来说，山东高速集团这项决策令人难解，但对企业自身而言，则是责任与效益的辩证统一，是产业与发展的必然选择，更是立足当前、着眼长远的转型升级战略之举。

进军铁路产业，是履行社会责任的需要。长期以来，铁路建设是我省综合交通运输体系的短板，“货运一车难求、旅客一票难买”现象持续存在。为改变铁路建设滞后状况，我省2008年10月发布实施“2008-2015年铁路建设规划”，决定与中国铁路总公司(原铁道部)合资建设一批重大铁路项目，新建、改建铁路约3800公里，规划里程超过建国以来我省铁路建设里程的总和，并于同年12月依托山东高速集团组建山东铁路建设投资公司，由其作为省政府出资人代表，先后参与京沪高铁、青荣城际、山西中南部通道等10条铁路建设。当繁重的铁路建设任务历史性地落在了自己肩上，山东高速集团没有辜负省委、省政府的重托和广大人民的期望，坚决把思想和行动统一到省委、省政府的决策部署上来，以高度的政治责任感和使命感，按质、按量、按进度完成了筹资、出资、征迁等工作任务，承担起了国有独资企业的社会责任，提升了企业价值。

进军铁路产业，是转型升级的需要。经过多年适度超前、优先发展，我省高速公路密度越来越大，新建高速公路大多投资回报率低，同时高速公路向收费期限、收费期后若无新的收入就难以存续。更重要的是，高速公路产业环境发生重大变化，普遍面临“建不起、养不起、修不起、投不起”的问题，投资回收期从过去的12年左右延长到现在的22年左右，有的偏远路段收费到期后甚至连投资都收不回来，不转型难以维系。2008年，山东高速公路集团更名为山东高速集团，去掉了“公路”二字，拉开了转型升级的帷幕，着手实施“五大转变”，即由有收费期限的高速公路向无收费期限的铁路、港口、航运、物流转变，由单纯依靠金融贷款向以资本运营为主体转变，由经营领域立足山东面向全国、走向世界转变，由长期投资为主向中、短期投资为主转变，由单一投资主体向投资主体多元化转变，由绝对控股向相对控股转变，奋力打造大交通产业集团。铁路没有收费期限的限制，是高速集团打造“百年老店”、实现永续经营的主要突破口。

进军铁路产业，是提质增效的需要。铁路项目虽然投资大、周期长、回报慢，短期内经济效益不高，但是拥有运量大、运价低、全天候等独特优势，长远看效益可观，全寿命周期整体盈利情况将远远好于预期。以京沪高铁为例，最初研究预计开通运营10多年才能盈利，可是只开通运营了3年就有望在今年实现盈利，若能上市还将带来可观的溢价收益。高速集团参股的京沪高铁、山西中南部通道、德龙烟等铁路项目多为国家、省里规划的干线优质项

目，盈利前景良好，必将进一步提高企业经济质量和效益。

进军铁路产业，是抢抓发展机遇的需要。当前，我国经济发展进入新常态，铁路特别是高速铁路是我国稳增长、促民生的重要领域，得到了国家、省里大量政策扶持，伴随着铁路投融资体制改革步伐加快，我省1353公里的快速铁路网规划也在稳步实施，为高速集团集聚优势、高起点进军铁路产业，大规模开展资本运作，迅速做大做强铁路板块提供了历史性机遇。“机遇是金，发展是魂”，高速集团将抢抓机遇，推动山东铁路产业破茧成蝶、跨越发展。

铁路板块异军突起

山东高速集团控股运营山东铁路建设投资公司，全资拥有山东省地方铁路局(山东高速轨道交通集团)，占据了我国铁路产业发展的制高点，通过多年来筹资、参股、资本运作等大量工作，在快速推进全省铁路建设进程的同时，实现了铁路产业快速崛起，目前铁路板块资产超过300亿元，成为集团第三大板块。

创新融资模式，保障资金需求。推进合资铁路建设，资金是关键。根据我省与中国铁路总公司(原铁道部)协议，合资铁路我省出资30%，仅资本金就需200亿元，筹资任务相当繁重。在省委、省政府正确领导下，在省委、省财政厅等部门和各地市大力支持下，高速集团想方设法筹资金，千方百计保投资，目前已筹集资金227亿元，有效保障了铁路建设需求。下一步将充分发挥企业优势，大力推进投资主体多元化，通过资本运作，吸收社会资本参与铁路投资建设，降低融资成本。

改革参股模式，保障出资权益。针对原来合资铁路项目征地拆迁补偿程序多、难度大、易受损失状况，高速集团及控股的山东铁路建设投资公司积极协调中国铁路总公司，将事后确权改为事前确权，将征迁资金直接注入合资铁路项目公司形成股份，然后由项目公司进行拨付，一举确保了我省出资全额确权入股，保障了出资权益。

严格资金拨付，提高资金效用。从满足合资铁路项目建设进度要求的角度出发，与济南铁路局等单位保持密切沟通，及时掌握工程建设和各地征迁进度，合理制定资金拨付计划，严格审核征迁费用需求，同时聘请专业中介审计机构，合理压减征迁费用。在山西中南部通道项目某压覆矿补偿上，通过中介审计机构评估和矿主认可，一举节约资金4.8亿元。

经过多年投资建设以资本运作，高速集团“山东铁路”品牌崭露头角。集团所属山东省地方铁路局省内收购寿平铁路博兴至广饶段，省外收购河南新密至开封铁路，投资建成寿平铁路寿光至广饶段，运营里程达到482公里，在建里程达到743公里。同时，该局“十二五”期间货运量年均增长20%，3个运输单位均跨入全国地方铁路货运量前10位，是我国唯一拥有3条货运量超千万吨铁路的地方铁路企业，货物运输量、货物周转量连续多年居全国地方铁路第一位。

积极打造“济青高铁模式”

济青高铁——山东人民“高铁梦”开始的地方。济青高铁贯通山东半岛，连接济南、滨州、淄博、潍坊、青岛等多个中心城市，构筑起山东省“三纵三横”客运网主通道，实现山东半岛城市群与济南都市圈的快速连通，是山东省与全国其他省市交流的主干线。面对省委、省政府的高度信任，面对山东半岛城市和高铁沿线人民群众的殷切期盼，山东高速集团义不容辞，毅然担负起筹建济青高铁的重担，创造了我省乃至全国铁路建设史上多项“第一”：

——我国第一条由地方控股建设的国家干线铁路项目。

2013年8月，国务院颁布《关于改革铁路投融资体制，加快推进铁路建设的意见》(国发〔2013〕33号)，全面开放铁路建设市场，鼓励

地方政府和社会资本投资建设铁路，我国铁路投融资改革进入新阶段。我省抢抓历史机遇，谋势而动，一改过去铁路建设的“配角”地位，由“参股”变为“控股”，主导建设济青高铁项目，有力于加快实施我省快速铁路网规划，带动相关产业发展，消化落后产能，我省经济发展空间将进一步提升。而对山东高速集团来讲，更是产业结构调整、经济转型升级的“涅槃”之举，不仅能壮大铁路板块资产，更能发挥战略协同效应，带动物流、港航、公路、建设施工等板块发展，形成1+1>2的经济效应。

——我国第一个国家铁路投融资体制改革后批复的高铁项目。

2014年6月，济青高铁项目批复立项后，省委、省政府高度重视，省领导亲自赴京协调工作，多次召开会议研究项目前期工作，积极向国内外投资机构推介项目，省发改委等部门夙夜匪懈，打破常规，各项工作全力提速。

山东高速集团副总经理兼山东铁路建设投资公司总经理徐军峰表示：“按照省委、省政府‘压茬进行、齐头并进’要求，我们分解任务，责任到人，限期完成，最大限度提高项目前期推进速度。”为此，山东高速集团夜以继日，靠上紧盯国家有关部委和铁路总公司，全力以赴推进规划与支持性文件的报批，原本需要两年才能完成的工作任务仅用半年时间就顺利完成，创造了我国铁路项目前期工作的新速度。

——山东省第一条一次性建设投资规模最大的基础设施项目。

济青高铁线路长度307.83公里，投资估算599.8亿元。按照省委、省政府确定的“我省为主、多方参股、平等协商、依法合规”的资本金筹措思路，为探索我省铁路建设投融资改革新模式，济青高铁首次尝试引进社会资本参与项目建设。面对巨大的资本金筹措任务，山东高速集团董事长孙亮认为：履行国企责任，我们义不容辞，责无旁贷，必须发扬“打破常规不违规，想方设法不违法，千方百计不违纪，一心一意谋办成”精神，敢于担当，全力以赴。而如何引进社会资本，他有自己的理念：“必须引进战略投资者。帆船和帆船整合重组还是一堆帆船，航母与航母整合重组才能形成‘龙头’”。

8月7日，人民日报等国内多家媒体发布《济青高速铁路有限公司(筹)引进战略投资者公告》，济青高铁面向全球正式征集战略投资者。高速集团北上南下，先后与百余家国内外大型投资集团接洽商谈，积极推介济青高铁项目，认真比选战略投资者，加大招商引资力度。经过艰苦商谈，已有部分大型企业投资集团出具投资意向函，迈出了引进战略投资者的坚实步伐。

——山东省第一个铁路沿线土地综合开发“试点”项目。

2014年7月，国务院颁布《关于支持铁路建设实施土地综合开发的意见》(国办发〔2014〕37号)，鼓励铁路建设投资企业等主体对新建铁路站场及毗邻地区实施土地综合开发，提高铁路建设项目资金筹集能力和收益水平。铁路建设投资企业作为高铁沿线土地综合开发“试点”，先行先试，探索创新沿线土地开发新模式。目前，山东高速集团联合有关机构，广泛调研，借鉴先进省市经验，探讨“高铁+新型城镇+产业拉动”发展模式，拟从土地开发规模、开发主体、收益分配等方面，着力探索“以地养路”新经验。

大交通产业集团巍然屹立

由高速公路到铁路，是高速集团战略转型的关键一步。围绕省委、省政府有关战略部署，山东高速集团大力进军港口、航运、物流等大交通主业，并依托主业发展起建设、建材、信息、金融、地产等产业，一个主业突出、多元发展的大交通产业集团已巍然屹立。港航板块，控股成立山东海洋投资公司，



△山东高速集团投资建设、运营管理的世界最长跨海大桥——山东高速胶州湾大桥荣获世界桥梁最高奖“乔治·理查德森奖”。



△山东高速集团投入20亿元参与潍坊港建设开发。



△山东高速物流集团自主研发“城际城市标准箱配送系统”，解决了物流“最后一公里”难题。

山东海运股份公司，着力抢占蓝色产业发展制高点；参股日照港，成为其第三大股东；投入20亿元参与潍坊港建设开发，成功获得3个万吨级泊位，从事粮食、煤炭、集装箱、甩挂运输及客滚运输。与潍坊港同步建设的“滨海物流园区”，将形成“港区联动、一体运作”的格局，对潍坊乃至“蓝黄”两区发展必将产生重要的推动作用。

物流板块，投资50亿元成立高速物流集团，运营仅两年就成为我省物流业经营规模最大、综合实力最强的龙头企业，去年营业收入突破110亿元。物流集团自主研发的“城际城市标准箱配送系统”，设计了符合城市各项法规要求的标准配送车辆和装备，取得5项国家专利，规范了车型标准、装载标准和服务标准，彻底改变物流业弱、小、散、乱，效率低、服务质量差，从根本上解决了物流“最后一公里”难题。日前，高速物流已被国家标准化委员会确认为相关标准制定的起草单位。

金融板块，控股的威海市商业银行资产总额突破1000亿元，经营利润突破10亿元，居全

省城商行前列。成立投资控股、融资租赁公司，相对控股山东第一家保险法人机构泰山财产保险股份有限公司。

多元化、市场化的产业结构使高速集团迸发出澎湃活力。截至12月底，高速公路占比由原来的100%下降至29%，金融占比达到37%，成为最大的产业板块，铁路占10%，港航、物流、地产、科研等占24%。更重要的是，金融、物流、港航板块已经跨过培育期，进入快速增长期，三个板块的收入增量占全部增量的86%。目前，高速集团70%以上的产业处于充分市场竞争之中，不再靠自然垄断和政策支持，而是靠竞争和本事发展，为实现可持续发展，打造“百年老店”奠定了良好基础。

前不久，省委、省政府对我省综合交通建设进行了安排部署，吹响了加快推进全省综合交通建设步伐的新号角。“一分耕耘，一分收获”，山东高速集团期待着收获，但更致力于耕耘，将与山东人民一道，扎实工作，攻坚克难，把我省综合交通美好蓝图变为现实。