



建设中的济南轨道交通R1线园博园站。 济南轨道交通集团供图

千亿轨道产业助力动能转换

济南轨道交通2025年成网，引领和支撑城市发展

本报记者 喻雯 赵夏晔

错过一个时期，将错过一个时代。面对新旧动能转换的历史机遇，济南轨道交通参与并推动着济南的发展和变革。“济南轨道交通是彻头彻尾的新动能。”济南轨道交通集团党委书记、董事长陈思斌一语道破了轨道交通的划时代定位：不管是轨道交通的建设，综合物业开发，还是千亿级地铁产业的打造，每一个环节都培育着新动能。地铁线网规划引领城市组团发展，地铁投建拉动投资总量攀升，地铁运营满足人民日益增长的美好生活需要……近日，本报记者独家专访陈思斌，深入了解济南轨道交通建设在新旧动能转换大潮中的角色定位和作用。

地铁线过动能转换先行区 轨道交通建设引领城市发展

济南轨道交通第一辆车到济、洞通、轨通……济南轨道交通R1线一个个重大节点相继完工，创造了一个又一个济南速度。“还有4个月，R1线就要通车试运行。围绕着‘保通车、保运营’的双保任务，每周一次调度会，只要有时间就去工地上看看。”济南轨道交通集团党委书记、董事长陈思斌感慨，必须得绷紧神经盯上靠上，容不得半点松懈。

2019年，济南将甩掉没有地铁的帽子。这在陈思斌看来，只是济南地铁时代的开始。面对济南新旧动能转换的历史机遇，济南轨道交通建设被赋予了更重要的责任和使命：由原来的疏解交通为主，转变成疏解交通与支持支撑和引领城市发展的并重。

济南的地形地貌有其独特性，南山北河、东西狭长，泉脉众多。多年“摊大饼”式的城市发展，中心城区的人口、资源、产业密集度已达饱和。为此，济南市规划了一主、一副、五次、十二地区中心、两个卫星城的城市更新路径，通过总面积约1000平方公里的新旧动能转换先行区建设，实现济南的“千年一跨”。“国家批了新旧动能先行区确实是恰逢其时。新旧动能先行区是很难得的历史机遇。”陈思斌说，轨道交通作为重大基础设施，必须抓住这个机会。

记者了解到，《济南新旧动能转换先行区总体规划草案(2018—2035年)》显示，先行区将有5条跨河的轨道交通走廊，同时还有东西向连接齐河、桑梓、科创中心、崔寨、济阳的轨道线。

与此同时，根据新的城市发展框架，济南轨道交通集团正开展全域轨道交通线网规划编制，将章丘、济阳、长清、平阴等纳入轨道交通线网规划研究范围，并延伸至周边齐河、肥城等县(市)，将地铁、轻轨、有轨电车、市域铁路等多种交通制式协调规划，多网合一，形成全市“一张大网”“一张图”，实现“全覆盖”。

“我们计划到了2025年，济南的轨道交通建设可以成网。”陈思斌信心满满。

地铁建设是动能转换驱动器 打造千亿级本地化轨道产业

新旧动能转换先行区建设的重点，就是通过人口导入、产业导入、公共资源服务设施导入，实现济南市的中疏和北跨。“结合这样的要求和定位，济南轨道交通建设可以作为新旧动能转换的驱动器来打造。”陈思斌说，轨道交通的规划建设可以引领人、财、物、资金向济南的

新旧动能先行区转化和聚集，培养新动能。

“济南轨道交通有一条很长的产业链，可以把上下游产业更好地结合起来。与此同时，可以借助轨道交通建设，打造一些智能制造、成果转化、新技术、新工艺的应用，培养科技创新的新高地。”陈思斌说，围绕“济南地铁，济南造济南修”的目标，未来将打造千亿级的本地化轨道产业。

“济南轨道交通建设的盾构机是我们自己生产的，这个很不容易，过去也是不敢想象的。”陈思斌说，2015年，济南轨道交通集团与济南重工、中铁装备成立合资公司，引进中铁装备的盾构机制造技术，实现了地铁施工关键重大装备的济南造，目前已生产30余台。而投入济南重工用于生产盾构机的投资，仅用3年全部收回。目前，盾构机生产进入盈利期。此外，合资成立的管片生产企业也运转良好。

“我们将在确保质量的前提下，与技术领先、生产规模大且有实力的企业合资合作，最大程度地实现轨道交通所需产业济南造，拉动济南就业和税收。”陈思斌说。同时，围绕基础建设、装备制造、机电设备、公共运营全产业链，设立产业发展基金，规划、设计、建设轨道交通装备产业园，力促合资合作成功的项目落地产业园。济南轨道交通集团与大型轨道交通装备企业战略合作正不断深化，近期拟出资与山东天岳集团及荷兰施泰克集团成立合资公司，投资生产技术先进的轨道牵引系统。

“花钱者”变身“赚钱者” 济南地铁朝盈利目标奋斗

“纵观世界各国地铁，目前可以实现自主经营盈利的只有香港地铁一家。”陈思斌说，济南的轨道交通是朝着盈利的目标去奋斗的，力争地铁建设以及地铁运营不给政府欠下一堆债务。“简单来说就是控制融资成本，保证资金需求，有效化解债务风险。”

“济南轨道交通集团不只是一个建设单位，而是集规划、融资、建设、运营、物业开发于一体的融资平台。”曾有多年农村经济和国有资产投融资工作经验的陈思斌，对济南轨道交通投融资和资源开发，有着更多信心和干劲。

面对挑战，济南轨道交通集团秉承“土地资源开发收益平衡地铁建设投入，物业开发和股权投资收益弥补运营亏损”的理念，推动着创新多层次、多渠道、立体化、全方位的轨道交通投融资模式，努力变身“融资者”和“赚钱者”。济南轨道交通集团通过重点项目引进，做好轨道交通平衡区土地资源高附加值开发。

从源头上杜绝土地开发“地摊儿”化，大幅提升城市土地利润率。

“充分利用地铁持续运营的行业特征，我们探索着资源变资本，资本变资产，资产变资金的投融资新路子，满足济南轨道交通建设运营全生命周期资金需求。”陈思斌说，今年他们要发行三支基金：产业基金、建设基金、资源开发基金。以此提高企业自身的融资能力，利用社会资本来平衡轨道交通建设的投入。

据了解，济南轨道交通充分利用开发性金融政策支持，依托轨道交通工程、棚户区改造等项目，深化与国开行合作空间；通过公司债、中票、基金等渠道推进市场化直接融资，探索利用境外资金优化融资结构……目前，济南轨道交通实现整体融资规模400多亿元。

打造产城融合生活新区 满足人民美好生活需要

济南的地铁线网规划引领城市组团发展，地铁投建拉动投资总量攀升，而地铁运营将满足人民日益增长的美好生活需要。

陈思斌给记者算了一笔账，按照现在的平均水平，建设一公里地铁可以解决40—60人的就业。济南的轨道交通近期目标发展到300公里，中期目标发展到500公里。按这个目标来匡算的话，未来将解决15000人至25000人的就业。通过提供就业，给老百姓带来稳定收入，这就是满足了人民美好生活需要的新动能。

高质量发展是以人民为中心的发展。回应人民的期盼，也就促进了社会的平衡发展，也就是在为弥补不充分作出贡献。“轨道交通带来的开发建设，促进了人们生活方式的转变。”陈思斌说，城市规模扩大、“职住分离”必然导致交通出行需求增加。鉴于济南的地形地貌和有限的土地资源，城市无法通过持续拓宽道路，增加车位来满足市民的个性化交通出行需求。“小汽车城市”带来的高耗能、重尾气、低效率、易拥堵，已经开始导致城市生态环境恶化。“这与我们追求绿水青山舒适生活的初衷相违背。”陈思斌坦言，TOD模式将成为解决城市化和大型都市群建设的必由路径。在“以人为本”的发展模式下，未来人们生活的将是产城融合、宜居宜业的城市新区。

与此同时，结合济南的地形地貌和区域功能定位，通过地铁建设引导区域、城乡交通优化，统筹地铁、公交、出租、共享单车等公共交通，不断提升城市宜居性。这将有利于打好治霾、治堵攻坚战，最终实现市民15分钟生活圈的美好生活需要。