

# 高速公路上市公司“一主多元”谋转型

2016-07-04 00:17:17 来源：长江商报

A股高速公路上市公司的双轮驱动已然开启。7月1日，五洲交通公告称拟投资0.37亿元收购广西凭祥新恒基投资有限公司60%股权，做强做大公司物流板块业务。

长江商报记者统计发现，A股19家高速公路上市公司中，类似五洲交通一样加码辅业的不在少数。去年年报显示，湖南投资、现代投资、赣粤高速、龙江交通、五洲交通等多家公司，通行费收入占比持续下降，辅业如商品贸易、房地产、酒店、建筑施工、出租营运等不断增强。上月，通行费收入占比达95%的楚天高速也迈出了双轮驱动步伐，拟收购深圳三木智能进军计算机、通信等领域。

“多元化发展，能增强公司抵御风险能力。”7月1日，江西一高速公路人士向长江商报记者表示，高速公路采取贷款修路、收费还贷模式，算上后期维护、高额财务费用等，成本较高，盈利能力提升较难。

天风证券一人士认为，受城铁、高铁不断延伸挤占，高速公路车流增长有限，加上建设成本不断上升，转型较为急迫。利用重组现金流围绕高速公路做产业高速文章以及业务的一主多元，或是未来发展的主流。

## 13家高速公路上市公司开启双轮驱动

推动产业转型，高速公路上市公司动作频频。

7月1日，五洲交通公告称，拟斥资3673.97万元收购广西凭祥新恒基投资有限公司60%股权，加码物流板块业务。

公告显示，新恒基公司未来投资方向主要是投资建设凭祥市海润互市商品综合市场项目，依托弄怀边民互市点货物交易量的快速增长，利用海润项目独有的地理位置和附加服务，提供成本最低、最便捷的过驳服务，实现盈利。

其实，五洲交通早就有做强做大物流板块业务部署。

今年初，物流交通宣布与广西天美精工网络科技有限公司共同组建新公司投资跨境电商平台项目，加快与东南亚国家的跨境电子商务合作，与周边东盟国家共同打造跨境电商综合服务平台，实现高端食品农产品线上交易和线下全程冷链配送。

事实上，五洲交通只是高速公路板块转型升级的一个缩影。

上月，停牌两个多月的楚天高速宣布，拟收购深圳三木智能全部股权，进入通信及相关终端产品软件、手机、电子元器件的研发与销售及国内贸易等领域。一旦交易完成，公司将实现一主多元、双轮驱动的发展战略。

对此，楚天高速董秘郭生辉曾向长江商报记者表示，跨界并购是为完善产业布局，开拓新的业绩增长点，进一步增强公司抵御风险能力。

长江商报记者梳理去年年报发现，A股19家高速公路公司中，仅粤高速A、皖通高速、楚天高速、吉林高速、山东高速、福建高速等6家公司通行费收入占总收入比例超过九成，五洲交通、赣粤高速、中原高速等通行费收入占比降至五

成左右。湖南的两家高速公路公司更是更名为湖南投资和现代投资，除了高速公路收费外，酒店、地产、商品贸易等收入占比大幅增加。

现代投资去年年报显示，公司旗下拥有大有期货、现代担保、安迅小贷、现代财富等子公司，还持有怀化农商行和中方农商行20%股权，均为最大股东，其辅业已经超过主业。

### 维护成本高企叠加盈利能力减弱倒逼转型

高速公路上市公司纷纷走出双轮驱动模式，或与高速公路建设维护成本高企密切相关。

“超载超限车多，日常维护及大修期限缩短。”上周，湖北一高速公路人员向长江商报记者表示，公司经营成本逐渐增高，其根本原因是道路维护成本高企。

据其介绍，过去，一条高速公路大约八至十年大修一次，如今大修年限缩短为三至四年，而大修一次的费用与当初的建设费用相当。此外，同样因为超载大型车辆碾压，日常维护费用也是大幅增长，几乎是往年的一倍多。而大修费用也是逐年攀高，由几年前的每公里150万元攀升至每公里600万元甚至千万元以上。

“过去一条高速公路大约12年收回投资，现在至少需要20年。”这位人士说，有些偏远、车辆稀少的路段，收回投资的时间更长，而多数情况下，高速收费期限为25年，收费结束后，有的甚至连投资也收不回。

其实，因为建设成本及路段位置等因素影响，高速公路经营已经呈现投资周期长、效益下滑趋势。

众所周知，国内高速公路多采取“贷款修路、收费还贷”模式，这种模式下，早期拥有成熟路段资产的上市公司持续盈利能力较强，而近年来大幅扩张带来的巨额新增投入，使得部分公司经营成本明显攀升，盈利能力减弱。

华北高速财报显示，2014年、2015年及今年一季度，净利同比增幅分别为 -15.61%、-40.31%、-21.36%，呈现逐年下滑趋势。

湖北一位高速路政人员透露，近年来，土地、建材、人工等成本大幅上升，导致高速公路投资成本上涨，加上巨额贷款承担的财务费用，让经营高速公路的企业背着沉重的包袱。此外，早期建设的高速公路主要是大城市之间的主干道，近年来建设的主要是连接二三线城市的支干道，路段位置较偏、车流量不大。在他看来，2010年以后投入运营的高速公路，多数仍是亏损运营。

一家高速公路公司人员表示，航空、铁路抢食高速的蛋糕，不断延伸的城铁、高铁也挤占了高速公路部分利润。公开信息显示，去年，楚天高速执行上述免费政策共免收通行费1.04亿元。

### “一主多元”或成高速公路上市公司发展趋势

成本高企将会倒逼高速公路经营企业转型升级，未来，一主多元的产业高速或是趋势。

上周，天风证券一人士向长江商报记者表示，受政策影响，高速公路属于高度垄断行业，但随着近几年国内路网建设处于完善过程中，单一的主业前景有限。而经营企业现金流充足，为充足的现金找到优质资产成为必然。在他看来，还是

要围绕高速公路做文章，延长产业链，实现一主多元的驱动战略。

长江商报记者查询发现，多家高速公路上市公司在主业之外布局辅业。

公开信息显示，楚天高速曾参股基金、进军文化传媒及产业投资等领域。

五洲交通年报称，今年将集中精力做好收费公路及延伸业务，做大公路产业、做强物流产业、做优地产业、做精金融业。

山东高速早在2013年就提出了产业高速概念，截至目前，母公司山东高速集团已经成为以投资

、铁路、港航、物流等为主业，集主业产业链上的建设、建材、信息、金融、地产等于一体的大型企业集团，形成了大交通、大物流、大资源、大建设的产业格局。

长江商报记者梳理发现，高速公路上市公司中，辅业中有地产、酒店、商品贸易、建筑施工、租赁、光伏发电、出租营运、物流贸易等营收占比较高的行业，至于参股基金、银行的公司也不在少数。

值得一提的是，今年以来赣粤高速加紧了多元化布局。

长江商报记者查询发现，除了主营高速公路运营、工程业务外，赣粤高速还做起了成品油销售。不仅如此，公司还参与了庐山西海风景名胜区生态旅游项目开发，受让国盛证券5.52%股权，参与恒邦保险增资，持股20%并列为第一大股东。仅上述两项金融投资，赣粤高速就耗资11.27亿元。

海南高速的主营除了交通运输外，还有房地产开发、销售及物业管理；旅游服务业的综合开发；计算机工程和信息服务；渔港码头的开发和建设等。公司公开表示，未来要打造新综合体项目模式。

“像湖南投资、现代投资等公司，基本上成了投资平台。”天风证券一人士说，未来，高速公路主业或将淡化，多元化的产业高速是趋势。