

连日来,快报关于三桥收费年限的报道所引发的关注不断升温。昨天,浦口区拟花百亿买下3条过江通道的消息也由此更受关注。这意味着,纬七路、纬三路、长江五桥这3个通道有望实现“政府花钱、百姓免费”的大好事。

在为此叫好的同时,也有人对此表达担忧,一是来自对浦口区财力的不确定;二是因为这势必影响到长江三桥、长江二桥及准备推行的年票制,能否获批尚未可知。但是无论如何,这都给当下的三桥“年限门”提供了一个备受期待的解决方案——政府为公共产品买单不只是“趋势”,也是完全可行的!

浦口拟买3条过江通道所有权

3条通道免费? 有人叫好,有人说不!

反响

能否成功?要看二桥三桥脸色

3条通道免费? 二桥三桥不乐意!

昨天有消息称,浦口区拟自筹资金百亿元,买下纬七路和即将开工建设的纬三路两条长江隧道以及未来建设的长江五桥一共3条过江通道的所有权。一旦获得批准,市民从上述3条通道过江,将不用缴纳任何过路过桥费。这一消息引起了各方的强烈关注。

“如果真这样,住在江北倒也是个不错的选择。”在新街口上班的市民李先生打起了“小算盘”:房子还可以买大一点的,住得舒服。

相对市民的“叫好”,长江二桥、三桥却有点窝心。南京长江第三大桥有限责任公司总经理仇白羽称,他在密切关注中,“现在仅是意向,还没有最后定论,我不能发表任何意见,等到政府有结论了,我再说吧……现在能做的就是静观其变。”虽然他表现得相当淡然,但是该公司另一不愿透露姓名的负责人则坦诚地表示难以接受:“所有的过江通道应该统一规划,统一考虑,不然就乱了。”

同样,南京长江第二大桥有限责任公司也认为此举不妥,“对我们的影响肯定很大。”该公司董事长唐

中并不避讳,浦口区的想法一旦实现,车辆分流是必然的。“当初,为了发展引进外资,吸引我们到南京,进来了以后就不管了,这样也不对,即使单从对投资商的尊重角度,相关部门也该和我们通个气。”二桥公司表示,他们对南京促进跨江发展非常支持,但在过江通道收购问题上还是希望政府部门能平衡一下,“我们不会轻易同意的。”

是通道就得花钱? 本来就应该免费!

“市内过江通道就应该免费!”南京市政协委员、农工党南京市委副主委、市规划设计院有限责任公司副院长程大林得知这一消息后说。

“长江大桥、纬七路和纬三路过江通道都是南京市内部通道,主要功能是用作主城各组团之间的沟通,收费显然不合适。”程大林表示,现在实现市内免费的只有一个长江大桥,每天的拥堵情况已经充分说明市内免费通道十分缺乏。“纬七路过江隧道、纬三路过江通道等都是市内通道,只有它们建成后免费通行,才能有效缓解大桥的拥堵。”

对长江三桥收费遭遇的“年限门”,程大林认为这也与当前过江免费通道的缺乏

有关。长江三桥、二桥都纳入了高速路网,收费还贷未尝不可。关键原因在于目前过江免费通道严重不足,使得三桥、二桥其实也承担了市内过江通道的功能。可是市内通行也要收费,对南京市民而言就难免会有意见。

都是部门利益作怪? 要有“大格局”意识!

“没听说国外越发达收费公路反而越多的,撤销收费还贷来不及呢!”南京市政协委员、农工党南京市委副主委、鼓楼医院普外科主任医师郑黎明教授昨日谈及长江三桥收费年限问题时不免感叹,同时,他对浦口区拟买下3条过江通道的打算表示肯定。

“城市发展当中应该有‘大格局’意识!”郑黎明认为,二桥要收费,三桥也要收费,这个不该停,哪个也不能撤,说到底都是部门利益泛化的表现,整个城市缺乏整体统筹规划与运作。明明担负着沟通南京南北的重任,却因为收费而成了瓶颈,这与城市的长远发展利益格格不入。“在这样的情况下,政府部门一定要有决心,发挥主导作用,统筹规划与运作整个过江通道。看起来当前可能会损失一些现实利益,但是肯定能带来更多的投资,进而拉动GDP!”

影响

一旦成功,便于二桥三桥回购

如果浦口区成功买下3条过江通道,将会给整个南京的交通及城市格局带来怎样的影响?许多专家学者大声叫好,并称这很容易引发“鲶鱼效应”,便于政府对长江二桥、长江三桥等过江通道的回购。其次还将引领政府为公共产品买单的新潮流,为今后类似投资的运作模式积累经验。不过,阻碍及压力也显而易见。

影响一: 便于二桥三桥回购

市建设部门相关专家表示浦口的做法绝对是个很好的举措,政府可以借机回购长江二桥、三桥的经营权。

据介绍,浦口区政府如果购买成功,最受益的当然是浦口区,“这样浦口区也就真正融入了主城,土地的升值空间绝对不是100亿的概念,交通与带来的利益比向来都在1:5之上。”专家解释,事实上纬七路过江隧道在江浦出口到鼓楼的距离远远小于鼓楼到江宁的距离,“其次长江上有了更多的免费通道,车辆在过江通道上会形成新的分流格局,收费通道过往车辆必

然会减少,这样,政府回购长江二桥、三桥就比较便利。”

这位专家认为,长江上如果再增加三座免费通道,必然会形成“鲶鱼效应”。他举例,深圳到口岸曾经有一条收费隧道,由李嘉诚旗下公司投资建设,后来因为车流量加大,政府打算回购,但李嘉诚公司要价过高,政府部门放弃回购,而改在旁边重建一条免费隧道,李嘉诚公司后来不得不主动降价找政府商谈回购一事。“只要浦口买下三条过江通道,深圳的这个‘隧道战’肯定会在南京上演,这样非常便于政府回购二桥、三桥。”他认为,目前政府回购二桥也许100亿都不够,但是一旦有了过江免费通道,那么“要价”必然会降下来,因为收费通道的价值在免费通道出来之后商业价值会大打折扣。

影响二: 年次票制可能要黄

“如果3条过江通道免费,那么年次票制显然就很难推行下去了。”大多数专家表示,2011年有望实施的年次票制可能因此流产。中国城市交通规划学会副理事

长、南京市交通规划研究所所长杨涛表示,年次票制如果实行的话,纳入年次票范围内各项目之间的利益分成需要重新制定,原有采取市场运作投资建设的所有合同不再有效,必须由政府出面与这些投资业主谈判,确定这些项目的特许经营权是否终止。如果终止,就必须由政府来回购,这就需要充分考虑回购代价。如果最终确定过江通道不收费,也要处理好对长江三桥BOT股东的补偿。

影响三: 公共产品由公共财政买单

“公共财政必须为公共产品买单。”江苏省社科院世界经济研究所所长田伯平研究员认为,交通项目是公共基础设施的重要内容,政府应该承担主要建设义务,本来就应该由公共财政来建设,通过市场运作、向公众收费的方式一直伴随着争议,长此以往必将带来种种后遗症。“如今南京已经确定了新的总体发展规划,公共财政也有了一定的实力,也应该适度收紧这个口子,将财政收入投入到公共产品的建设当中。”

[回应]

政府部门: 我们没钱回购

对于二桥、三桥等已建成项目的回购可能性,市交通集团昨日却大倒苦水:如果没有后期建设,也许还有可能,但现在根本不可能,因为马上的一系列项目要上马。

市交通集团透露,江苏目前80%的路桥都在亏损,“‘借钱修路,收费还贷’是我国公路建设的通行做法,南京基础工程众多,不可能要求政府财政完全承担债务取消收费,我们的负债压力很大。”市交通集团称,接下来,为了与南京南站对接,双桥门立交改扩建年底就要动工,投资又要10个亿左右,“哪来的钱?融资,可是负了这么多债,谁愿贷款给你……”记者获悉,目前除与南京南站配套的拓宽方案还在论证中外,南京南站的建设也将进入实质性阶段,“投资肯定在300亿元以上,根本没有钱做其它的事。”

关于过江通道全免费问题,在年初的南京市两会上,时任市长蒋宏坤予以了回应,称目前条件还不具备、不现实,并且坦言“市长不好当”。蒋宏坤表示,现在是“负债搞建设”,再过5年8年,等政府财力增强了有可能实现。

政协委员: 可以逐步回购

“让政府一次性整建制地买回来,可能确实存在困难。”郑黎明教授说,可以采取逐步回购的方式进行,以缓解财政压力。“当务之急,是把真实的财务状况公布出来,让社会公众交费变得明白。”郑黎明认为,既然类似长江二桥、三桥等市场运行项目都声称亏损,那就应该首先做到“财务透明”。“然后,再根据实际亏损情况,看看能不能先把收费标准降下来,以适当吸引过往车辆,同时,政府再作适当的补贴,慢慢收回投资成本。对此,消费者、投资方、政府等各个利益主体都能接受。”

本版撰文
快报记者 郑春平 毛丽萍

长江三桥收费“年限门”追踪

政府被指“多重违约”

三桥“有苦说不出”?

“长江三桥其实正在对政府提出异议。”一位知情人士昨天对快报记者透露,三桥对目前的亏损“有些苦说不出”。

“看了你们的报道,我觉得很有必要让公众了解到这一市政交通项目更全面、更真实的情况。”这位人士说,三桥亏损原因:其一,就是快报前两天连续报道的通行量较低,银行贷款带来高昂的财务费用等。其二,则与政府决策变化有关。2004年签订的长江三桥投融资合同中,几大投资方看重的不仅仅是预计通行量及赢利预期,“因为这些都会变化”,必须得到的是政府的承诺。于是,为了保证投资方“收回投资并合理回报”,政府承诺(据称是书面的)在三桥建成后的若干年内,在南京长江大桥与长江三桥之间不再新建跨江通道。

话音未落,位于长江三桥下游只有10公里左右的纬七路过江通道已经轰隆隆开工,并将于2010年5月通车。在长江三桥投资方看来,政府显然突破了当时的承诺,因此提出了异议,“这件事情目前仍然在协调和调停,几个投资方‘喊’得很厉害!”

这位人士委婉地对记者表示,他们与政府部门就三桥经营权转让时曾签有一个协议,具体内容不便透露。不久后,纬三路跨江通道也将开工建设,突破“合同条款”显然难以避免了。这样一来,在城市化进程中,政府将付出多重违约的代价,而各个市场化项目的投资也面临着巨大的政策和财务风险。

“市场运作”普遍遇窘境

对政府因“财力不足”而

■专家建议

三种模式化解过江难

南京的跨江交通难题究竟怎样解决?中国城市交通规划学会副理事长、南京市交通规划研究所所长杨涛认为,关键要充分兼顾民众、投资方、开发商、企事业单位和政府自身等不同主体利益。2008年,南京市交通规划研究所专门就跨江交通经营模式进行了调研。杨涛说,“当时我们提出的跨江交通模式共有三种。”

一、BOT+年次票制。“尽管在社会公平性方面有质疑,但在南京的现状下,学习其中的成功经验也未尝不可。”杨涛认为,采取年次票制,取消已有的二桥、三桥收费站和拟建的纬七路过江隧道收费站,可以最大限度缓解跨江交通全天候严重拥堵的被动局面,最终的目标格局是“外围收费,城内无站”。

依赖市场运作的做法,广大市民与网友有不同看法。一类观点认为:有限的财力应该在刀刃上,“最近南京‘三中路’改造动辄就砸下数十亿元,这笔钱花得有必要的吗?为什么不花到更有迫切需要的过江通道建设上?”

何况,事实证明所谓的市场化运作(BOT模式)只是解决了融资难题,并没有真正解决南京的过江难,“跨江发展”也成为久久难以实现的蓝图。在国内一些同样跨大江、大河发展的城市,如上海、武汉、重庆、广州、杭州、福州等地,为解决大型跨江桥隧建设带来的巨额资金需求,也都先后采用了BOT模式,但政府和百姓的预期目标都未得到很好实现。在此情况下,各地不得不研究转变原有BOT建设模式的新思路、新办法。

四桥“例外”政府投资

南京的决策部门显然也已认识到这一点,长江四桥就“例外”地选择了政府投资建设管理。目前,长江沿线一些城市为打通跨江发展瓶颈,也在回收跨江大桥经营权,但回收代价高昂。南京市交通控股集团曾表示,“当初二桥、三桥市场化融资是创新,解决了财力不足的难题,因为当时首要的任务,是将两座大桥在长江上建起来,解决‘有’与‘无’的问题;现在自己来做四桥,将经营权抓在自己手里,同样是改革,因为在交通集团实力强了,经验足了,国家鼓励政府主导重大基础设施建设,以克服市场化投资固有的缺陷。”至于后于四桥建设的纬七路隧道等为什么又选择了社会融资,相关人士透露因为“发展太快,没钱”。

“这是我们当时向有关政府部门力主的一种模式。”杨涛说,这个模式可以在不向老百姓收费的前提下,实现政府、投资商的利益共赢。具体做法是在城市重大公共基础设施如地铁、公路、桥隧等建设经营过程中,通过土地、物业、广告、商业等盈利途径,由政府与开发商联合投资建设和经营。北美、欧洲、日本和我国香港、台湾地区都有许多成功的案例。在南京的地铁建设中也已经引入这种建设开发经营模式。“南京江北土地资源比较丰富,土地价格相对较低。联合开发带来的效益是多重的:居民过江不收费,政府财政收入也能拉得动。”

三、信贷融资。杨涛表示,在信贷开发当中,收费还贷是一种形式,另外也可以采取政府直接信贷开发,后者即为一种不收费形式。