“312 国道收费站”系列报道之三

收费站是移是拆?方案将送省政府

48亿元投资砸出的是个“烂摊子”,专家称越早拆除越早解脱

快报6日起连续报道的“312国道南京收费站卡住南京东大门”,被各大门户网站转载,西祠胡同“现代快报·六楼七楼”讨论版内,网友的跟帖更是直线上升。围绕当初312国道沪宁全线的48亿元投资,各界提出了一个共同的质疑:既然宣称亏损,为何不早些将收费站拆除以摆脱包袱?昨天,快报获知了最新消息,江苏交通控股有限公司将很快就解决方案上报省政府。而“上市公司”及48亿元投资,仍是解决问题的关键所在。

□ 快报记者 郑春平 毛丽萍

收费站是撤还是移,也许很快有说法 快报记者顾炜摄

»最新进展

方案将尽快上报省政府

“这个‘最牛收费站’到底何时拆掉或移走?”几天来,这是网友们问得最多的一句话。昨天,江苏交通控股有限公司董事、副总经理陈祥辉给了记者一个肯定的答复:省政府对该问题也十分关注,“我们正在抓紧做方案,尽快上报省政府。”他坦言,两天来他们也在关注快报的报道及各方反响,“在解决 312 国道收费站的问题上,一定会把公共利益放在第一位。”

至于方案何时能有批复、312 国道收费站何时开始移除,陈祥辉表示,仅交通控股公司一方难以表态,要等政府确定。而且,即便上报的方案能获批准,也要召集各有关方面共同研究操作细节和配套措施,“总的来说,不会让大家等待太长的时间。”

那么,即将上报的方案能否考虑将 312 国道南京收费站的问题先行解决?陈祥辉表示这个意向不大,“先解决南京的,还是全线一起解决实质是一样的。”他说,因为 312 国道当初收购时就是打包进行的,所以在方案里仍将考虑“打包”解决,只要方案一确定,“一个问题解决了,其他问题也就都解决了。”

“上市公司”身份最棘手

在酝酿的解决方案中,312 国道沪宁段作为上市公司宁沪高速的一部分,再度被提出并成为最棘手的问题之一。陈祥辉表示,沪宁高速作为上市公司,对其资产的处置必须要按照程序来走,目前已经委托相关机构进行资产评估,“要对上市公司有一个交代。”

其次,上市公司的关注度也比较高,宁沪高速在香港 H 股上市,312 国道连年亏损,境外也不乏质询。陈祥辉坦言,此前就曾有过股民就 312 国道的问题质询政府为何要增加上市公司的负担,因此与此相关的方案要兼顾多方因素,尽量让各方都满意。

另外,也有读者质疑 312 国道收费站久拖不搬的原因,其实是因为全线 6 个收费站几百号工作人员的分流问题,“收费站撤销或合并,不就影响这些人的收入了嘛?”对此,陈祥辉回应说,人员问题确实是考虑因素之一,“但这对于收费站的解决方案来说,不是主要问题。”

»快报调查

“烂摊子”为何舍不得扔?

采访中不难看出,312 国道沪宁段的 48 亿元投资及所谓“上市公司”问题,是解决问题的最大关键。奇怪的是,48 亿元的投资砸下去的其实是个“烂摊子”,为何至今仍然舍不得扔呢?

记者昨日通过宁沪高速的公开报表查询到,该公司的主营构成包括沪宁高速公路、312 国道沪宁段、宁连公路南京段、广靖锡澄高速公路等四大块,其中 312 国道沪宁段 2009 年、2008 年的主营利润均为负,分别是 –11938 万元、–11932 万元,其他三大块的主营利润则均为正值。

在 2007 年的公司年度报告中,312 国道沪宁段的毛利率同样为负,并且提到:“312 国道由于部分货车继续往沪宁高速公路分流,以及车辆绕行现象并未明显改善,导致其报告期内的收费流量继续下降,日均过站流量 29184 辆,比去年同期下降约 7.84%。(上述数据均为整个 312 国道沪宁段,非单指南京收费站这一段——记者注)

对上述情况,312 国道管理处处长高兴和感叹说,“312 国道上,断面交通量在 2 万辆以上,但是一到收费站前 100 米处,车辆就开始分流,以南京收费站为例,大概过收费站的只有 5000 辆左右。这里面还包括免费的、买月票的,其实真正收到费的差不多只有 1500 辆。”

312 国道江苏段,宁沪公司及省交通控投有限公司共投入 48 个亿,那么从 1997 年到现在,回收了多少,亏了多少?高兴和告诉记者,由于涉及折旧、利息,这笔账实在不好算,以南京收费站为例,该站目前每天收费在 2 万元左右,少的时候一万多元,“我们算 2 万元一天吧,一年 365 天,收费也就 730 多万元,这个站共有 50 个人,人员收入支出及站内开销,包括水费、电费等其他费用,一年大概在 470 万元左右,路面维修费用 3~4 万元 / 公里 / 年,南京段是 17 公里,这样一年维修支出就在 51~68 万元左右,如果加上折旧费及利息等费用在内,可以说这样下去永远都还不清。”

宁沪公司副总经理赵佳军则透露,就去年来看,312 国道江苏段每天收费额在 37 万元左右,全线员工 570 号人左右,包括征收成本、养护成本及折旧等在内,每年亏损在 2~3 个亿。”赵佳军说,“目前,312 国道南京收费站,与南京市的规划确实有矛盾,像目前这种状况提出移站或者撤站,我们宁沪公司非常理解,312 国道快速化改造就是要保证道路的畅通无阻,高架下来就是收费站,我个人也觉得不协调。但是,这个站的命运如何,应合理协调好地方需求与宁沪公司各位股东利益的关系,否则宁沪公司将面临香港、上海证券监管机构的质询,对全体股东也不好交代。”

»专家点评

越早撤站,越早解脱

“既然是亏本经营,不如早点撤掉,早点解脱。”昨天,省政协常委、民进省委副主委、南京师范大学文学院院长朱晓进对记者表示,目前看来,312 国道收费站已经成了一个“包袱”,为什么不早点扔掉?而江苏省政协委员、南京师范大学党委统战部部长冯大云则提出,如果因上市公司问题一时难以拿出尽善尽美的方案,当务之急应该首先解决南京本地车辆的免费通行问题。

今年的江苏省两会,冯大云、朱晓进等 13 位专家级政协委员联名递交了一份提案,建议加快搬迁 312 国道南京收费站。不过,这份交由省交通部门办理的提案目前尚无结果。这两天快报的追踪报道,也让他们更加有感于 312 国道收费站必须抓紧搬迁的迫切性。

朱晓进说:“一条道路的收费收入,一个地区和城市的经济社会发展,应该算大账而不是算小账。”朱晓进直言,312 国道南京收费站的存在,对整个仙林乃至南京的发展来说,是在做减法,而不是做加法。冯大云提出,312 国道南京收费站已经形同虚设,加上“存在一天亏损一天”,何不干脆撤销?“我们在提案中提了三个建议,第一就是撤掉,城市中间不要有收费站。”如果因为上市公司原因,冯大云认为首先应该明确南京牌照的车辆不要收费;如果需要全线打包解决,那么尽快东移的方案则比较合适。

也有专家质疑“亏损说”

不过,也有一位不愿透露姓名的交通专家对 312 国道的“亏损说”表示质疑。该专家对记者表示,“312 国道实际上并不亏损,收费站之所以撤不掉,说到底还是因为利益问题。”他说,或许从整个回收期来看,312 国道目前是亏损的,但是从 1997 年以来这条路到底收了多少钱、营运成本“细账”如何,相关单位并没有公布过详细的报告。江苏交通控股及其下属的宁沪高速有限公司,既然口口声声都称自己为“国有企业”,那么就有责任和义务对手上的国有资产负责,而不是任其亏损下去。同时,更应该主动积极地处理好与地方经济社会发展的关系,“相关部门应该借此机会,对这组国有资产进行详细审计,并公开结果。”

其次,全线不过 6 个收费站,却养了几百号人,“这样持续下去,不亏才怪呢!”目前 312 南京收费站有 50 人左右,该专家测算了一下,“就算是三班倒,一个收费站也不需要这么多人吧?”该专家认为,从利于地区经济发展的角度看,312 国道南京收费站移到南京、镇江两市交界处最为合理。否则,一个收费站“卡”在城市内部,这与疏散老城人口、工业向工业园区集中的“一疏散三集中”战略很不相符。

312国道南京收费站如何去留,快报将继续追踪。