

郑州黄河公路桥收费站存废之争

E-mail: zzmwsczl@126.com
独家责任
 67659999

核心提示

2008年2月27日,国家审计署公布“2008年第2号审计结果公告”,公告指出:16省市违规设收费站多收149亿元。其中,郑州黄河公路大桥也出现在这份审计报告上。公告显示,郑州黄河公路大桥靠收费还贷完贷款后继续收费12年,违规收费14.5亿元。

其实,在国家审计署的这份审计报告发布之前,关于郑州黄河公路大桥收费站的存废之争就已经开始,在河南省十一届人大会议上,更有人大代表将取消或北移107国道郑州黄河公路大桥收费站作为议案,提交大会审议。

郑州黄河桥收费站是否撤销、何时撤销仍是一个悬念。但国内其他城市撤销收费站后,对当地经济的促进却是有目共睹的。

一位学者这样说道,公路因何修建?能否还路于民?何时还路于民?这一连串疑问始终是收费公路无法突破的“黑匣子”。

晚报记者 袁帅/文 周雨/图

郑州黄河公路桥收费站相当繁忙

2008年2月27日,国家审计署公布“2008年第2号审计结果公告”,公告指出:16省市违规设收费站多收149亿元。其中,郑州黄河公路大桥也出现在这份审计报告上。

公告指出,河南省郑州黄河公路大桥总投资1.78亿元,其中银行贷款7100万元,在1996年已用收费还清了全部银行贷款后,违规继续收费14.5亿元,在地方政府重新核定的收费期内还将收费30亿元。

2月28日上午9时许,郑州黄河公路桥收费站,车水马龙,过往车辆一辆跟着一辆。

每辆车的交费时间大约10秒钟,然而,就是这短短10秒钟的停顿,使收费站两侧都排起了车队。从收费站过往的车辆多为轿车,其中夹杂着大客车和货车。

“我每天要来郑州两次,上下午各一次,来回四次,过路费就是40块啊!”一位向郑州运送大米的原阳面包车车主刘先生,他每天往郑州送两次大米可以赚150元,“光过路费就要40元,真是吃不消这笔开支。可这是必经之路。”

当记者告知刘先生,国家审计署已经公布郑州黄河桥收费站是在违规收费时,刘先生表情显得异常激动,“真的?那真是太好了。我们原阳人都在盼望这一天。”

也有部分车主知道了国家审计署此次公布的审计报告,“说是收费还贷,都收了多少年了。”一辆郑州牌照的奇瑞车主如此抱怨,“幸亏审计部门明察秋毫,但愿这个收费能被早日撤销。”

郑州黄河桥收费站一不愿透露姓名的员工也有怨言:“因为收费问题,我们多年来经常与过往车辆司机发生冲突。特别是此次审计部门公布审计报告后,知道这个报告的司机路过收费站就要和我们吵,我今天已经碰见五六个这样的司机了,可我们有什么办法,没有接到不让收费的通知,我们也只有继续收费了。”这位员工摇摇头说。



郑州黄河公路大桥违规收费 14.5 亿元

人大代表建议取消郑州黄河桥收费站

李成玉省长在今年两会的《政府工作报告》中提出,要加快推进郑汴、郑新、郑许一体化进程,强化郑州中心城市地位,提升中原城市群整体竞争力。

地处黄河以北的新乡市显然是中原城市群中一个重要的城市,新乡市又把原阳作为向南发展的“桥头堡”。有不少原阳人认为,原阳和郑州的心理距离是让黄河桥收费站给拉开的,甚至有原阳官员称,黄河桥收费站的存在对原阳的招商引资造成了不少的伤害。

今年两会期间,魏刘宝等人大代表提出议案,建议取消或北移107国道郑州黄河公路大桥收费站。

魏刘宝说,目前,新乡市正在全力推行郑新一体化工作,尤其是与郑州一桥之隔的原阳,正从规划、产业等方面与郑州对接。但由于

107国道郑州黄河大桥收费站的存在,很大程度上影响和制约了郑新一体化进程。

魏刘宝认为,107国道黄河公路大桥1986年10月1日建成通车,计划还贷收费年限10年。按照原还贷计划时间,到1996年10月收费还贷期已满,如今早已超过原收费还贷期限,而目前该公路大桥仍在继续收费。

2004年10月1日,京珠高速郑州黄河公路二桥建成通车后,107国道郑州黄河公路大桥的功能已逐步被郑州黄河公路二桥取代。随着郑州市的东扩北移,原107国道原阳桥北至郑州段在功能上已由国道转化成城市道路,相应的国道干线公路桥梁功能越来越弱,而城市道路桥梁的功能越来越明显。

2003年,省委、省政府提出了《中原城市

群发展战略构想》,其中包括培育郑新产业带,加快原阳桥北新区建设,加快郑州花园口黄河生态旅游、新乡桥北至韩董庄区域开发,通过现有的郑州黄河大桥和正在建设的郑州黄河公铁两用桥,促进黄河两岸呼应发展,进一步拓展郑州向北发展的空间,加速推进郑新一体化进程。

“但是,由于郑州黄河公路大桥收费站的存在,很大程度上影响和制约了黄河南北两岸的同步发展。目前,黄河南北两岸地价相差几十倍,取消或北移107国道黄河公路大桥收费站后,原阳县在产业、基础设施等方面将会快速融入郑州,郑新一体化进程明显加快,郑州都市圈核心区的产业竞争力将得到显著提高。”魏刘宝说,“目前,有关部门还没有对我们的议案作出回复。”

郑州黄河桥收费站承担着全省还贷任务

决此事,需要政府研究后决定。”

河南省公路局一位不愿透露姓名的工作人员解释说,一条公路的存在,不仅修建时需要投入大笔资金,道路投入使用后,它的扩宽、维修等升级换代工程需要不断追加资金,这些资金追加量有时甚至超过初建时投入的资金。郑州黄河大桥从修建到现在,经过几次的路面和桥体维修,资金也在不断地追加。

除此之外,河南省公路部门在10年间一直修建河南省内各级公路,让河南省的公路公里

数增加数倍,为此曾向银行贷款达300多亿之巨。这笔巨资自然要分摊在各收费站上。“在哪儿设置收费站,收费的期限是多长,都需要站在全局高度进行整体统筹安排。目前黄河大桥已经收费20多年了,按道理说早就收回了投资额。为什么它不能撤呢?因为它也在承担全省的还贷任务。”

河南省交通厅一工作人员认为,随着郑州市区的框架拉大,原有的个别收费站确实距市区较近,影响了城区的发展,有关方面正在考虑尽快将其外迁。

黄河桥收费站对郑州辐射能力的强大拖拽力

为保证投资者的利益,将国家投资兴建的武汉长江大桥、江汉一桥、江汉二桥停止了收费,这一举措赢得投资商青睐。而在南京长江大桥桥北收费站将被撤销的新闻传出后,一向走势温吞的南京江北楼市销量大增,创下楼市销售奇迹。

回过头来看郑州,有专家曾预测说,如果郑州市能拆除或外迁郑州市和各县间的收费站,那么中原城市群的建设步伐很可能会大大加快。

郑州黄河桥收费站是否撤销、何时撤销仍是一个悬念,而撤销后对郑州周边城市经济发展的促进作用如何,只能拭目以待。但国内其他城市有关收费站的撤销对经济的积极影响却是有据可查的。

据了解,目前上海、武汉等地方部分长江大桥都停止了收费,很大程度上带动了当地经济的发展。

之前,中央电视台“焦点访谈”曾以武汉路桥收费不合理为题连续报道,后来,武汉市

就在国家审计署27日公布今年第2号文件,披露了对18个省市收费公路的审计结果后,很快就有评论家发表评论。

武汉大学刘峰教授这样说道,公路因何修建?能否还路于民?何时还路于民?这一连串疑

问始终是收费公路无法突破的“黑匣子”。

收费公路的一切流弊需回溯至源头。向银行贷款或向社会集资,这一原始的融资设计全程缺乏良性的监控,20多年来,收费公路的相关法规都未完整建立,政策大于法律、以地方

规定取代国家法律的现象比比皆是。

“收费公路确有造福民众的效应,审计署不否认贷款修路、收费还贷的政策仍有继续实行的必要。可忧虑未能有效减消,因为所有的问题都在于,没有形成具针对性的铲除策略。”刘峰说。