



▲海即跨海大桥还有 80 米就要全线贯通。

当国内公路乱收费已成为众矢之的时,连通烟台海阳和青岛即墨的一座免费跨海大桥(海即大桥)的出现赢得了人们的掌声。海即大桥是否可以帮助海阳市跨越目前县域经济发展的瓶颈,并沟通起区域经济的链条?当人员、财富通过大桥滚滚而来时,欠发达城市的发展焦虑能否就此打破?

# 免费跨海大桥的财富想象

文/片 本报记者 张榕博 李娜

2011年,当国内公路乱收费已成为众矢之的时,连通烟台海阳和青岛即墨的一座免费跨海大桥(海即大桥)的出现赢得了人们的掌声。

但一座耗资不菲的免费大桥完全由一个经济尚不发达的地方政府来承担,这其中的缘由却更值得深思。

当免费为地方发展扫清一道屏障,海阳跨海大桥是否可以帮助海阳市跨越目前县域经济的瓶颈,并沟通起区域经济的链条?当人员、财富通过大桥滚滚而来时,欠发达城市的发展焦虑能否就此打破?

## 免费,一个县级市的抉择

10月末的丁字湾,还差80多米,自古以来便被海湾分隔的海阳与青岛两地就将连在一起。

最近几天,海即跨海大桥项目工程技术部副部长杨磊接待了一批又一批来访者。而让这座“迷你”跨海大桥出名的,是海阳市政府对大桥通车后不收费的承诺。

但争议和质疑也由此而来。

在海即大桥宣布免费的第二天,青岛网上社区的网民就发出了《海阳跨海大桥不收费,青岛跨海大桥何以堪》的帖子。但也有些网友表示,相比于投资上百亿元的青岛跨海大桥,海即跨海大桥5个亿的投资仅仅相当于8公里标准高速公路的造价,又有哪段8公里的高速路喊过收费呢?

“不是免费,而是本来就不该收费!”

山东省交通厅财务处处长宋乐旭对大桥免收过桥费的说法不以为然。他说,海即跨海大桥既不属于国道、省道,也不属于高速公路,虽然其建设标准为一级公路,但它仍然只是一条县级公路,或者说县级跨海大桥。而要收取过路费,必须同时满足政府贷款或者经营性建设,省政府同意批准以及大桥大道收费的若干条件后才能实现。

而按照2004年8月18日国务院颁布的《收费公路管理条例》第十条规定,县级以上地方政府还贷公路或经营性公路经依法批准后,方可收取车辆通行费,而海即跨海大桥的5亿元建设费用全部来自政府财政,因此不具备可收费的条件。

但一位桥梁业内人士崔先生举了一个反例:“2006年投资建设的济阳黄河公路大桥总投资也是5.383亿元,工期也是2年,而且大桥全长仅为1.27公里,不足海即跨海大桥的三分之一,但是这座大桥就是经营性收费大桥。”

崔先生说,海阳市政府本可以贷款或者引入社会资本建造大桥以符合收费条件,但是海阳市政府没有这样做。

实际上,对于是否收费,海阳市政府也经过了反复权衡。

“我们筹建大桥的事早在2006年就提出来了,但那时财力实在不足,所以一直没有实施。”

海阳市发改局局长李富强说到这里有些不好意思。他说,2006年,海阳市地方财政收入仅为6亿元,直到2010年,财政收入才实现12.8亿元。但经过评估,一座4公里跨海大桥的投入至少要5亿元,相当于海阳5年以上全部道路基础设施投入的总和。

“我们考虑了多种资金运作方式,包括政府贷款、BOT模式等,而且还制定了收费标准。”李富强说,经营性公路的收费期限最长不得超过25年,而政府贷款的大桥收费期限仅为15年。

海阳市公路局副局长孙彦松向本报记者表示,如果按常规收费,参照附近青威高速(青岛至威海)的客流量,这座桥每年大约能收四五百万过路费,25年收费期,总共可以收1亿多元。这对于财政并不富裕,同时还承担着亚沙会建设任务的海阳市来说,不算是一笔小钱。

但李富强说,当时市领导认为,收费就等于人为地形成一道屏障,想从这里走的人可能就因为这几块钱而不走这里了。因此,与其形成一道不够本的屏障,还不如放弃眼前利益,索性打开门户。

宋乐旭却很赞同地方政府的这种选择。“现在收费公路专项清理工作正在进行,经营性大桥大都约定最后的收费时间,而仍在收费的政府贷款建设大桥很多已经停止收费了,在这种背景下,海即大桥主动选择不收费的建设方式,值得称赞。”

但问题是,作为丁字湾沿岸几座城市中并不富裕的海阳,为什么要单独出资兴建这座跨海大桥呢?

## 1座5亿元大桥拉来的,将是一座滨海新城

隔着几公里的丁字湾,海阳这边有一座凤城,即墨那边有一座丰城。外地人时常把这两个地方搞混,但当地人不会,因为一湾两岸的两地人很少来往。

上世纪末,交通闭塞一度让海阳成了烟台数一数二的贫困县,甚至大桥建设者赵玉珠笑着说,等大桥通了,他的愿望就是对到岸去说个即墨的媳妇。

想到当初交通不畅,招商引资陷入困境的时候,李富强颇有些感慨,“很多企业跟我说过,什么时候你们的大桥修完了,我们再过来。”

李富强说,从2009年大桥施工以来,慕名来海阳洽谈投资兴业的客户大幅增加。今年前9个月接待的海内外客商达到1000人次以上,项目47个,总投资500亿元,其中90%以上是国有企业投资。

海阳市旅游局副局长祝焕涛说,大桥修建给海阳带动最早最明显的就是旅游。

“今年‘十一’黄金周期间,海阳接待了29万人次,创了最近几年的新高,我们现在有容纳1600个泊位的国际帆船俱乐部,海上温泉,还有6家在建四星级宾馆,8家三星级以上宾馆。”

李富强举了一个例子:前几天一个宾馆出了差错,把一组房间包给了两个旅行社,结果起了冲突,政府出来协调,但是发现老城区的宾馆都住满了。

而与旅游发展同步出现的,还有从大桥那头吹来的房地产“旋风”。

在大桥修建的同时,沿着大桥两侧的滨海滩涂上,一个个大型的旅游度假村效果图已经林立起来。

“东方海洋龙栖城,投资400亿元,占地2900亩,建设高档酒店、游艇俱乐部、休闲公园,还有地产项目。鸿辉国际度假村,投资30亿美元,占地8500亩,填海2000亩,发展海上游艇码头、水上乐园,星级酒店。唐国强还要来建设影视城呢。”说到这里,海阳市政府工作人员吕连兴非常高兴。

而悄然升温的还有当地的地价和房价。开发商慕磊说,三四年,海阳沿海一带一亩土地的价格也就是5万元,2006年左右,60万元就能买一幢占地一亩的别墅。因为大桥的修建,现在南部新城和大桥连接线附近的土地价格涨了10倍,每亩地要到50万元,好一点的地段价格甚至达到了150万元,不到5年时间翻了30倍。

当地人薛景容说,这两年海阳的房价涨得厉害,2009年大桥开建时,沿海的房价只有2000多元一平米,现在已经达到4000、5000元了,甚至有上万的。当地人根本住不起,购买的全都是外地人。“大桥通了,肯定还要升一升。”

“跨海大桥下桥口的丁字湾附近未来10年、20年,将是一座10万人的新城,一座5亿元大桥拉来的,将是一座滨海新城啊。别说5亿元,如果我们有这个财力的话,投资50个亿,我们都干。”吕连兴说,跨海大桥附近地产项目的目标就是让青岛的富人下了桥就到住处。

而慕磊也承认,从现在的销售情况看,青岛的客户比想象中的还多。当初客户选择在海阳置业,首先盯的就是这座跨海大桥。

## 依托青岛辐射的梦想能实现吗

走在海阳市西部老城,与大桥连接的西南部丁字湾新城以及南部旅游带,整个城市发展风格仿佛与青岛如出一辙,偶尔海阳人还会冒出几句青岛方言。地理、气候以及风俗习惯上的相近,让海阳许多方面都在参照着青岛这位“老大哥”,而这座免费大桥的建设,不仅仅只是沟通一座海湾、两个区域,还寄托着海阳未来更多的期待。

“我们是借助青岛的品牌,做强我们自己。”李富强直

言不讳地说,大桥贯通只是一个引子,随之期待的是海阳与青岛的产业和市场对接。

“我们修桥的主要目的,第一是要打通海阳的西南大门,让海阳接纳青岛的经济辐射。我们现在走的青威高速公路130公里,而通过海即大桥走青岛的滨海大道,前往青岛只需要70公里,一下子节省了60公里,而且还节省了过路过桥费。第二个,就是为亚沙会配套,从各国过来的代表团,都是从青岛机场过来,如果一路上经过滨海大道,过桥来到我们的海景大道,我想海边优美的环境肯定会给运动员和游客一个非常深的印象。”

而当地的各种产业已经开始从青岛分得一杯羹了。

“暑假期间,我们的工作人员就去和青岛的旅行社对接,你到青岛5日游,3日游,你压缩出来一天,到海阳来,而且多出一个旅游景点。”祝焕涛说。

悄然从青岛分得一杯羹的不仅有旅游、房地产,还有制造业。

海阳贝尔特海洋生物科技产业园以前叫青岛贝尔特,总裁曹荣军说,他们公司正是看到大桥即将修通后,从青岛搬过来的。当地优厚的招商、土地政策让产业园一下扩容到了350亩,而这个面积在青岛几乎是不可能拿到的。

“其实公司发展是一方面,主要原因是我们的产品90%都要出口海外,港口优势很重要,现在有了大桥,走青岛港、海阳港都方便。”曹荣军说。

现在海阳新港正在投资70亿元建设,并且申请国家一类口岸。“如果去青岛港的船只排不上队了,过来几条船到海阳来卸货,我们就知足了。”李富强笑着说。

“不止旅游和房地产,包括第二产业在内,海阳经济60%以上都依赖青岛的辐射和带动,90%的物资进出口依赖青岛港。而现在海阳的战略就是,青岛一部分产业和市场转到海阳来。我们愿意等。”

青岛市社科院城市所副所长冷静观察到这一现象后颇有感触。多年前,冷静曾负责青岛与海阳、莱阳三家交界处的丁字湾区域产业的规划,但由于区域利益不同,丁字湾至今仍是一片处女地。而最先打破僵局的不是富有的青岛,而是相对落后的海阳,这反映的是没有经济、政策资源的当今县域经济发展的焦虑。

“现在丁字湾是半岛蓝色经济区9个新城之一,它的发展就要看这三个邻居如何协同了,假如没有大城市依托,丁字湾的区域发展仍然具有一定困难。”

冷静认为,从战略角度考虑,青岛能否有大量产业通过海即大桥带到丁字湾以及海阳,短期内仍不好说。“如果是上海这样的特大型城市,对周围宁波、苏州的带动会有,但是青岛自身仍算不上特大城市,很难有那么大的辐射带动效应。”

而中国社科院经济研究所研究员、区域经济学家徐逢贤认为,不发达地区对通往发达地区的道路免征过路过桥费,这个并不少见,也是非常合理的。如果两个地方长期就有人、财、物的往来,确实会实现富裕地区对贫困地区的带动作用。

他告诉记者,北方城市的县域经济大都是特色、优势产业为主的,如果当地确实没有特色产业,模仿和学习临近有特色的经济形态,就需要一个统筹区域经济共同发展的主体。

“至少,在莱阳、青岛和海阳之间,有一个城市率先迈出合作第一步,一座免费大桥打通的不仅是交通,还有整个区域经济发展的禁锢,海阳在这方面做了一件共赢的好事。”徐逢贤说。

