

拆除行政藩篱,把更多的门打开,把更多的路打通,成本少了,商机和信心就多了

长三角省界收费站取消进行时

■本报记者 孔令君



江苏南通一处高速公路收费站的ETC通道。

视觉中国供图

前段时间,记者随货车司机徐玉贵的40吨载重大货车,凌晨3点从上海青浦区出发,过沿江高速公路沪苏省界收费站,从苏通大桥跨长江,向北一路穿越江苏,再过苏鲁省界,历时约11个小时,送货到青岛。

这一路,要经过去年12月底就取消的苏鲁省界主线收费站,以及桥头桥尾已被拆除的收费站。车出上海,跨大桥,过省界,高速公路上不必“刹一脚”,直接到青岛下高速,才缴通行费。

“80后”徐玉贵是安徽合肥人,开了16年货车跑长途,几乎跑遍全国各地。他平日不太看新闻,经记者提醒,才真正意识到一批省界收费站已经取消了:“怪不得,这段时间开车顺畅多了。”

不少人都经历过,尤其在节假日,收费站前车流如龙,“壮观”得让人没脾气。在新旧动能转换、高质量转型发展的关键时期,哪怕只是让老司机们“一脚油门”快上十几秒,几十秒,也能使经济要素加速流转——从某个角度看,这也是拆除行政藩篱的过程,把更多的门打开,把更多的路打通,成本少了,商机和信心就多了。

尤其在更高质量推进一体化的长三角地区,在率先取消省界收费站之外,正打通更多有形或者无形的“关卡”。

取消收费站好消息频传

徐玉贵直白快:“取消省界收费站,又不是取消收费。”

确实,这个误解必须反复澄清。取消高速公路省界收费站,只是通过技术手段实现车辆跨省行驶时不停车快捷交费,是收费方式的改变,并不是取消高速公路通行费收费。跨省行驶车辆仍应按照有关规定和标准,依法交纳车辆通行费。

以前比较恼人的,就是每过省界或“节点”,总要停车。比如出上海,要停车缴纳上海高速公路的通行费;有时候开上一小段之后,又要停车,拿江苏或者浙江的通行卡;出了苏浙,又得缴费拿卡。以前,即便在江苏省内,过江阴大桥、苏通大桥等跨江大桥,也得在桥头桥尾两次停车。最怕周末、小长假或黄金周,不少收费站就排大长龙,奈何还得在省界和大桥上多排一两次队……

所幸,这些“堵点”明年就可能被打通。国务院明确2019年底基本取消全国高速公路省界收费站,大多数省份已经制定了具体实施方案。不妨先看看长三角——

江苏去年底就率先取消了高速公路苏鲁省界主线收费站,同步取消了包括江阴大桥、苏通大桥在内的5座省内跨江大桥主线收费站。江苏省交通运输厅主要领导表示,最快今年11月底,江苏就将取消余下的全部17个省界高速公路主线收费站,有望成为全国首个高速公路“无障碍出省”的省份。

浙江有计划。今年12月底前,将拆除

浙沪、浙赣、浙皖、浙闽省界共15个高速公路省界收费站正线范围内收费设施,具备新旧系统切换的条件,并将实现称重检测数据与收费车道系统联动。

上海交通委的消息,预计今年年底,取消上海与江苏、浙江的9处高速公路省界收费站,实现不停车快捷交费。

这段时间,浙皖省界上、位于杭州市临安区的昱岭关收费站正拆除,这是浙江省第一个进行主线物理拆除的收费站。收费站负责人李锡芬介绍,一般客车通过收费站的时间是6秒,货车通过的时间是13秒,拆除之后不停车收费,车辆可以“秒过”。

沪苏浙皖的交通运输主管部门早已达成一致意见。根据交通运输部部署,今年将同时实现京津冀和长三角两大片区取消省界收费站。接下来几个月,关于省界收费站的好消息,肯定越来越密集。

“没有感觉”的获得感

目前,长三角已真正取消省界收费站的地方还不多。记者只能随徐玉贵的货车,由江苏连云港到山东日照,过苏鲁省界收费站。如今这里的收费站只剩一个“形式”,栏杆与收费岗亭都没了,徐师傅一脚油门,几乎没有减速,过了省界。

“其实也没什么感觉。”徐玉贵评价。他每个月平均开车跑两万多公里,对各地的高速公路都熟悉。记者随他运货,在尚未被取消的省界收费站,他都是刷ETC卡,但也不过是几秒钟的事。

不过,那日凌晨3点多,记者随他过沪苏省界收费站时,在上海嘉定区朱桥收费站前缓慢行驶了约三公里。半夜怎么还堵车?徐玉贵见怪不怪:晚上收费站上班的人少,只开一两个人口通道,慢很正常。“最好还是都取消了吧。”他感慨。他心底明白,沪苏、沪浙、苏浙省界的一批高速公路收费站,要比苏鲁省界忙碌得多。

虽然“没感觉”,但绝大多数货车司机公认,收费站少了肯定是好事。“大卡车”公司的徐国存听说记者来采访省界收费站的事,赶紧把公司里的几位货车司机都叫到办公室来。这位1979年当兵时就开始开车,退伍后开货车至今的老司机,掏出记号笔在玻璃墙上写下“好处”:第一当然是快了,方便了,效率高;第二是少排队少踩刹车,自然省油节能环保……几个老司机讨论半天,似乎也讲不出第三点了。

不过他们聊起,以前他们最怕放假过节,苏浙进出上海的一些高速公路收费站,还有苏通大桥等过江通道,经常排长队。一些刚跑长途的司机,难免要跟收费员抱怨几句:“慢速公路怎么收高速费呢?”几乎每个被采访的货车司机,都有在省界收费站长时间拥堵滞留的经历。

江苏省交通运输厅厅长陆永泉曾估算过,以前,货车、客车、ETC车道平均通过时间分别为50秒、20秒、7秒,江苏省率先取消一批收费站后,时速80公里以

内单车通过时间为2秒。

从目前江苏试点的情况来看,取消省界和跨江大桥主线收费站,使得车流分布更加均匀,省界和跨江大桥主线收费站的通行瓶颈疏通了不少。以G3京台高速苏鲁省界收费站为例,2018年元旦日均流量9100辆,高峰时段拥堵近4小时。取消收费站后,2019年元旦假期日均流量达到1.1万辆,却没有拥堵。

大多数人未必知道,取消省界收费站能减少多少汽车尾气。有专家比较过,过去车辆过收费站,要提前刹车减速,过了收费站约1公里才能恢复正常速度,若全程快速通过,如此几分钟内,车辆的综合油耗与有害气体都减少约60%。繁忙的高速路网上,每辆车节能环保一点点,总量不能小觑。同样,大量纸张油墨将被节约下来。据统计,仅取消苏鲁省界收费站后的缴费环节,每年约可节约700万张通行票据。

打破行政藩篱,优化营商环境,不少“大突破”都是点滴努力中积累出来的。货车司机刘明告诉记者,未来取消省界收费站后,拥堵的可能性小了,心情舒畅精神好。他估计,从新疆到上海,开心长途货车的时间,至少能节省两三个小时,“可以在休息区多打个盹。”刘明笑着说。

也许,“没有感觉”也将成为司机们的获得感之一。今年6月1日起,苏嘉杭高速公路开始支持“无感支付”通行,这是国内首创的路桥虚拟卡通行系统。未来,让人“没有感觉”的不仅是将被基本取消的省界收费站,随着车辆精准定位等技术的进步,高速公路的人口和出口,也能实现不停车、不拿卡“秒过”。

简单而又不简单的进步

既然这么好,技术也够了,为何不早点取消省界高速公路收费站?在不少人看来,这似乎是个很简单的事。其实不然。

一位业内“老法师”告诉记者,取消省界收费站并不是一拆了之,背后涉及收费政策、技术和运营管理、系统升级和改造等;顶层设计与省际协调之外,还要考虑方方面面。

比如说,国内一些省份对货车以车型计费,而大多数省份以车辆载重计费,车辆“秒过”之后,账怎么算,怎么分?还比如说,无论从乌鲁木齐到上海,还是从阜阳到温州,高速公路上有多种路径可选,并导致通行费不同,如何记录长途车辆的精准路径?还有,以前高速公路分省份收费,数额不会太大,如今一脚油门能行千万里,通行费成了“巨款”,免不了有人要动“歪脑筋”,如何发现并堵住其中漏洞?解决这些问题,都需要时间与智慧。

我国高速公路经历了20多年的发展。起初按照路段收费,每个路段,每个项目各自设收费站;后来实现省内联网,取消省内收费站;到2015年,实现全国高速公路ETC联网;到今年年底前,基本取消全国高速公路省界收费站,一步一步,顺势而为。回头看其中变化,体现的是全方位的进步——

徐玉贵总会怀念他刚入行的2003年。那时候的货车司机,对农村男孩来说,还是个很不错的职业。车子少,物流行业竞争不充分,运费不透明,都是货车司机“按心情”开价。每逢过年,总有货主们上门给徐玉贵拜年,预订他的“档期”,生怕到时候没人给他们拉货。同村人每月工资不过数百元时,徐玉贵一年能挣七八万元。谈对象的时候,他很受女孩子们的欢迎。

他怀念那个时候,却也痛恨那个时候。徐玉贵比他“车龄”更长的货车司机,都担惊受怕过。很多年前,他们从来不敢在公路服务区睡觉,一不当心,哪怕是走开几分钟上个厕所,大油箱的油就被偷光。有人为此在车上养狼狗,两夫妻夜里轮流守着货车“站岗”。这还算好的,他们更怕“拦路贼”,在没有ETC卡,更没有手机移动支付的时代,跑长途的货车司机身上一般都备着几万块钱路费、油费,难免遭犯罪分子“惦记”。徐玉贵、徐国存、刘明等老司机,几乎个个都被抢过。他们都有在车上藏钱的“绝活”,即便如此,也还得留一点在身上当作“买路钱”。如今好了。徐玉贵敢在服务区内呼呼大睡,开车只要带上ETC卡和手机就好。

以前有些老司机总要超载才能挣钱,看到省界收费站和检查站,“脚都吓得发抖”,他们怕交警和路政部门检查。如今也好了,司机们觉得实在没必要,货车车也多,运力充足,没必要冒着安全风险超载。

以前高速公路不多,总有人为了省通行费绕路走小路,国道、省道、县道上,大货车轰隆隆地飞驰着赶时间。就在长三角跑跑,一趟也能省下数百元。如今这种情况也少了,货车司机大多数老老实实走高速。一方面相比小路,高速公路不堵车,能保证时效;另一方面,司机们也不敢“乱跑”,得益于互联网技术,货主与司机线上就能“匹配”,比如徐玉贵手机里装名为“天地汇”的物流软件,货物怎么走,运到哪里,货主随时可定位。

他们都感慨进步飞速,可也还有怨言。他们不约而同聊起南方一些地方,曾几何时,因为不是同公司,不同地方出钱修的路,几公里就设一个收费站,一截一截地排队交费,烦不胜烦。他们还说起,高速公路省界收费站毕竟还是少数,除高速公路之外更多的公路上,在乡镇与乡镇、县与县、市与市之间,是否还有一些没有必要存在的“关卡”需要取消?

在取消效率之外,老司机们还关心费用问题。这段时间以来,长三角各地都在大力推进ETC的安装和使用,不少省界收费站的取消工作与省际出入口的ETC车道、门架建设同步进行。此前,不同的省份对司机持ETC缴纳通行费的优惠政策不一致,在当地办理ETC在其他省份的高速公路上无法享受通行费优惠。从7月1日起,各地将陆续落实对ETC用户不少于5%的车辆通行费基本优惠政策,并实现对通行本区域的ETC车辆无差别基本优惠。

有时候徐玉贵虽然常抱怨“干活苦”,可细细算下来,刨去成本,一年到手二三十万元,能养一家老小。他不抢时间,也不冒险,他反复说,开车最重要的是平安。

政府“买单”通行费 高速路百姓免费跑

■杭州日报记者 郑超 本报记者 陈抒怡

8月11日,台风过后,杭州放晴。杭州人莫慧忠驾车经杭州紫金港互通前往余杭老家。在径山下高速过ETC的时候,他特意瞥了一眼显示屏,“0元!果然是免费了。”8月9日,继沪杭高速杭州—余杭段浙A小客车实现免费通行两年后,杭州余杭区政府宣布,2019年8月10日至2020年8月9日,杭徽和杭长高速公路余杭段加入免费通行行列。

用财政为通行费买单,本质上就是不算小账算大账。从长期来看,地方政府的收益要远远超出高速公路支出费用,这是一项长远的民生工程,对区域一体化发展,带动沿线区域尤其是边远山区经济发展作用非常明显。

“买单”破解融入主城难题

自2001年撤市设区以来,作为杭州三大副城之一,余杭区一直缺少与主城区连接的城市快速路。随着同城化、一体化进程飞速发展,余杭区社会各界对快速连接杭州主城区提出过多种想法和思路,其中包括回购沪杭余杭段改为城市快速路,或者沿着沪杭高速建设城市快速路等。余杭区交通运输局局长朱红耀透露,由于多种因素制约,这些想法一直没有进入实际操作层面,直到政府“购买”通行费的想法被提出。

2017年9月28日,余杭第一个在浙江省范围内以政府购买服务的形式,实现了沪杭高速余杭至德胜、彭埠段,装有ETC的浙A牌照小客车免费通行。截至今年6月,余杭、德胜、彭埠3个收费站共计优惠车次993.24万次,共为市民减免通行费约9640万元。

如今,这一模式被复制到余杭区境内另外两条重要高速通道。朱红耀说,未来这一年,余杭区政府将为民企及企业“买单”通行费1.1亿元左右。根据往年平均车流估算,此次杭徽、杭长两条高速杭州至余杭段免费通行后,加上之前的沪杭高速杭州至余杭段,余杭区政府每年大概需要为此项优惠政策支出1.6亿元。

打造融入长三角“桥头堡”

每年花费1.6亿元到底值不值? “政府财政是‘来之于民’的,这一举措又将财政‘用之于民’。”朱红耀说,三条高速余杭段免费通行带来的诸多有利之处,不可以简单地用数字来衡量。

“最重要的是老百姓的出行会更加方便,有利民生。免费通行还有利于缓解城区路段的拥堵问题,也有利于余杭构建更加优质的营商环境。”朱红耀认为,三条高速免费通行还将串联起城西科创大走廊,发挥未来科技城、青山湖科技城集聚效应,促进大径山旅游开发,推动余杭西部四镇乡村旅游、民宿经济发展,加速余杭实现“城西腾飞”“西部富美”的规划定位。

除了改善民生,融入杭州主城区之外,余杭区此举背后还有更多的深意。8月3日,余杭区委召开十四届八次全体(扩大)会议,提出了“全力打造杭州接轨上海融入长三角桥头堡”的目标。

“长三角一体化首先是都市圈的同城化,余杭要接轨上海融入长三角,第一位的是要进一步融入杭州主城区发展。”朱红耀说,推进交通设施实现更高层次的互联互通,首先需要依靠杭州这个大平台来提升余杭在杭州都市经济圈、长三角区域内的地位和影响力。

“政府买单”值得推广吗?

高速免费并非余杭独有的尝试。就在离余杭不远的浙江湖州,有一段高速也实现了本地居民免费通行。

今年6月1日起,湖州市政府宣布,往返湖州与南浔镇、织里镇等地的浙E牌照7座(含7座)以下小客车,安装ETC可在规定高速路段免费通行。湖州市交通运输局公路处负责人告诉记者,此举也将不断加强湖州中心城区与织里镇、南浔镇、德清县、安吉县等周边地区的能级提升,促进产业、资金、人才等要素向中心城市聚集,对促进湖州湖州区域一体化发展、打造枢纽门户城市具有重要意义。

除了浙江地区,高速费用“政府买单”这两年在全国各地也多有尝试。2017年7月1日起,武汉境内京港澳高速公路蔡甸站至汉蔡高速公路琴台站区间路段,7座以下(含7座)小型客车实现免费通行两年;2019年1月6日起,河南新乡市至郑州高速也实现了两年区域免费通行;2017年12月,湖北省恩施州利川市为吸引重庆等周边地区的游客,宣布利万高速公路湖北段实行单边免费通行……

用财政为通行费买单,本质上就是不算小账算大账。有分析人士认为,这比起“门票经济”思维站位更高,着眼更远。从长期来看,地方政府的收益要远远超出高速公路支出费用,这是一项长远的民生工程,对区域一体化发展,带动沿线区域尤其是边远山区经济发展作用非常明显,值得各地尝试推广。

导读

“小天鹅”就是我们的命根子



一个时代的诞生 小天鹅iAdd自动投放技术开启智能洗衣新时代