

PPP投资导向发力基础设施建设新动能

□王文胜 王爱军 张海滨 张则林 郝雪莹

城市基础设施建设投资巨大,回报周期长,也潜在着不少社会发展新动能、新方向。长期以来,社会资本往往受限于行业准入,较难进入。而PPP投资的原则是致力于加强和改善公共服务,形成有效促进政府和社会资本合作模式规范健康发展的制度体系,因此,加强对社会资本在基础设施方向的投资引导是我省PPP工作责任的重中之重。

小清河复航项目有望年内启动

人声鼎沸,桨波欲乃,航道上昔日繁华景象,是生活在小清河沿线百姓心头的遥远回忆。河流串联起沿线的济南、滨州、淄博、东营、潍坊5市,在潍坊羊口入海,900年来,小清河运来海盐和生产原材料,也把济南的工商业品运抵海边。自1997年这条黄金水道断航以来,人们一直盼望着盛景再来,航道复运。

水路运输方式较公路汽运等方式可大幅度节约能源,减少污染排放。因此加强水路运输,畅通海河联运是交通运输领域倡导的发展方向之一。小清河是山东省现阶段唯一一条具备海河联运开发条件的航道,航道运输能力相当于再造一条胶济铁路,其复航将对山东经济社会发展带来巨大的积极影响。

近20年来,山东省及济南市一直在论证小清河

复航事宜,但由于投资巨大,施工复杂,一直停留在图纸上。“这一个项目花费比新中国成立以来全省内河建设投资总额还要大。”山东省交通运输厅小清河复航项目专班办公室主任王继红说。开始的立项方案是中央财政、省财政和沿线城市各出资1/3,但由于地方财政困难,进展缓慢。

就在今年,小清河复航的消息越来越频繁地跃入大众视野。省财政项目批复概算投资136亿元,通过PPP方式可节约项目全生命周期成本15亿元,有效缓解政府当期筹资压力,节省财政支出。这是山东水运建设史上第一个一次性投资超百亿元的项目,也是山东省运作最规范、设计最严谨的PPP项目。复航后,小清河沿岸众多河港,从济南可以直接坐船出海,将为促进鲁北区域经济社会发展注入新动能。

自2019年4月10日接到中标通知书后,社会资本方立即成立了小清河项目建设筹备组,筹备工作全面开展。据小清河复航PPP项目筹备组组长柳温臣介绍,该项目投资136亿元,中国铁建投资集团有限公司作为联合体牵头人中标。而该项目政府方出资代表齐鲁交通发展集团有限公司仅出资7亿元。项目合作期限为30年,其中建设期3年,运营期27年。

小清河复航PPP项目可望年内启动建设,项目借助海河航运直达船舶,可以将烟台港、龙口港的航运延伸到鲁中腹地,等于将出海口延伸到鲁中家门口,这对激活鲁中工业走廊意义深远。符合山东经略海洋、实施新旧动能转换的战略选择。不仅如此,还将实现小清河泄洪、排涝、灌溉、排污等综合治理。

东营北部“大动脉”年底达试运营条件

向东是潜力无穷的东营港,向西是接轨德大铁路和在建黄大铁路的凤凰城和津县,全长达114公里的东营港疏港铁路是贯穿东营北部版图的“大动脉”。这条“大动脉”可以实现“海铁联运”,铁路修到哪,港口腹地便延伸到哪。东营市东营港疏港铁路PPP项目投资额56.8亿元,运作方式为BOT(建设—运营—移交),合作期限是30年,获批财政部第三批示范项目。

东营港是胜利油田筹资为石油运输和海上石油开发而建的生产自备码头,主要为胜利油田服务。疏港铁路的修建为港城工业园区、港口加工制造业基地园区、港口工业园区及胜利油田开发建设提供方便的交通条件,为东营市国民经济和社会发展提

供新的增长点。疏港铁路的建设将大大提高东营港内输外送能力,完善全市交通网络,拉动沿线县区、港口产业、物流产业及相关服务行业,促进沿线相关县区的经济发展。东营疏港铁路的修建可以补充完善山东东北地区铁路路网,对于促进鲁北东部地区及东营港的大开发、大发展具有极其重要的意义。

作为交通运输发展新动能,“海铁联运”是货运结构优化转型的重要途径。海洋运输与铁路运输都拥有大宗货物运输成本低、运量大的优点,衔接便利且总成本更低。汽车运输与铁路运输相比,在400公里—500公里时铁路运输优势并不明显,但当运输里程达到或超过600公里时,铁

路运输具有较大优势,而且火车速度更快,安全性更好,一趟班列可以运几十只集装箱,这大大提升了交通效率。“铁水联运”相对于“公水联运”能够节约近20%成本,还可以降低环境等外部制约因素。

近年来,我国很多海港大力发展海铁联运。经过“海铁联运”进出口集装箱货物由铁路运到沿海港口,再直接由船舶运出,或由船舶运到沿海港口,之后由铁路运到目的城市,而在此过程中,只需“一次申报、一次查验、一次放行”,就可完成整个运输过程。

东营疏港铁路PPP项目经过一年多的建设进入最后攻坚阶段,年底将达到试运营条件。

为城市综合开发注入PPP动能

临沂市投资额最大、子项目最多、涉及合作范围最广的PPP项目——临沂市北城二期城市综合开发PPP项目,目前正在稳步有序实施。北城二期将建成集居住、商务办公、科研服务为一体的宜居新城、生态绿城、活力新城。

1月18日,“鲁南高铁第一列”驶入临沂北站。北城二期承接高铁片区和北城一期项目建设,涵盖了12个基础教育项目、11条道路工程,以及四供两排工程、园林绿化工程、公厕等基础设施和公

共服务设施的投资、建设、日常运营维护,民办公办学校的教学运营以及相关产业的导入服务,项目总投资达88亿元,由山东省财政政企合作基金管理公司和天元建设集团共同投资。

北城二期PPP项目的“新”体现在科学布局优化空间,规划了“一心、两轴、三区、六组团”的空间结构。构建便捷畅通路网,在出行上充分体现了以人为本的理念,结合城市滨水绿地与道路绿地等开敞空间,规划设置了绿道慢行系统;彰显生态绿城理

念,在北城二期规划中,“绿”是规划的一项核心内容,构建一座生态绿城成为北城二期建设的主要目标;在生态绿城的建设中,临沂市首次引进了海绵城市理念,将这一理念运用到城市建设中,最大限度修复原有河流水系,形成自然河流景观带、生态绿廊、城市绿环、社区公园和道路绿带4个层次的开放空间,形成生态本底;更加关注社情民生,着重提升城市服务功能,方便群众生活,在用地方面,增加了公共服务设施用地比例。

打通综合管廊建设快速通道

济南高新区创新谷是高新区“一区两城两谷”中重要一谷,旨在打造“国际化、高端化、生态化”的超世代创新科技园区,是济南市“东拓、西进、南控、北跨、中疏”发展战略中“西进”战略的重要载体。随着中科院联动创新科技园、北斗导航产业园落户,一条包含孵化器、加速器、专业园区在内的完整产业生态链已经形成。创东方上市公司总部基地等600多家企业纷至沓来。

2017年济南市高新区先后制定了《济南高新区关于推广运用政府和社会资本合作模式的实施意见(试行)》《济南高新区政府和社会资本合作项目实施细则(试行)》和《济南高新区政府和社会资本合作模式操作细则(试行)》三个规范性文件,打通了

PPP项目规范、快速推进的通道。

近年来,基础设施领域呈现新风向——地下综合管廊系统不仅解决城市交通拥堵问题,还极大方便了电力、通信、燃气、给排水等市政设施的维护和检修。此外,该系统还具有一定防震减灾作用。反复开挖地面的“马路拉链”问题明显改善,管线安全水平和防灾抗灾能力明显提升。综合管廊建设便于各种管线的敷设、增减、维修和日常管理,做到了地下空间综合利用和资源共享,降低路面多次翻修的费用,避免由于敷设和维修地下管线频繁挖掘道路对交通和居民出行造成影响和干扰,保持路容完整和美观。

济南高新区创新谷片区市政道路及综合管廊PPP项目工程综合管廊为支线管廊,设计使用年限

100年,采用双舱矩形断面。其中综合舱内容纳通信、给水、热力、垃圾气力系统、再生水和直饮水等管线,电力舱内容纳10kV和110kV电缆。设有端部井、管线分支口、投料口、通风口、逃生口、人员出入口等重要节点。

PPP带给山东的不仅是投融资模式的变革,更是资源配置机制和政府治理理念的创新与转变。这几年,山东干成了许多过去想干却没能干的发展大事,建成了许多过去想建而没钱去建的公共设施,解决了许多长期想解决却没有解决的民生难题,促进了城市建设中新动能要素的发展,扭转了许多市县受“吃饭财政”限制,只能“发展有想法”而“实际没办法”的局面,有效提高了全省公共服务供给质量和水平。

- ① 东营港疏港铁路施工桥梁正在合龙
- ② 小清河现貌
- ③ 长虹卧冰
- ④ 滨州黄河大桥项目设计图
- ⑤ 泗河综合开发道路工程项目

□赵美丽 报道
□刘敏 报道

