



虽然暂停了多个PPP项目,但由常德市政府参与,总投资25.44亿元的沅江过江隧道PPP项目,正常施工。

本报记者张曦迪 / 摄影

本报记者 张曦迪 常德报道

从6月底因网络流出“(银行)不延期、不续贷就不还款”的会议纪要后,在湖南经济增速位列前三的常德就一直处在一种十分微妙的状

常德政府尚未违约

2018年6月27日,一份流传的湖南省常德市政府在6月22日召开的化解政府债务的专题会议内容纪要,引发热议。该会议纪要显示,会上一位市领导,就“政府债务化解会议”对银行提出了“借新还旧”“延期”等“强硬要求”。

当日,常德市政府金融办即发表公开声明称,“网传有关内容失实”,“(常德市)债务风险可控”。常德市一位不愿具名的金融界人士向记者透露,常德市银行在此次“政府债务化解会议”之前就中断了对这些平台的借贷业务,该人士称,这也是为什么常德市政府要求银行必须要对其融资平台

常德PPP项目已被叫停

实际上,常德市辖区内工业企业有限,税收收入亦有限,大举建设,只能举债。据《常德市2017年国民经济和社会发展统计公报》显示,常德市2017年地方财政收入为163.5亿元,其中税收收入101亿元。

2007年前,常德卷烟厂是常德的纳税大户,其上缴的两税占常德市整个财政收入的92%左右,每年约70亿~80亿元。常德地方政府获得的地税留用每年有7亿~8亿元。而根据常德官方媒体《常德日报》的报道,2007年常德卷烟厂并入湖南中烟实现各项税收集中在长沙缴纳后,常德市国税收入月平均入库只有2.55亿元。

但近年来常德市经济发展在湖南省排名中上游,GDP总量上看,2017年常德市实现地区生产总值3238.1亿元,比上年增长8.4%,位居长沙、岳阳之后,排名第三,但和岳阳差距很小。

不过根据《湖南省全省政府性债务综合报告》,常德市政府开支方面还是比较拮据,2017年常德市一般公共预算转移性收入

融资平台整改

7月5日,据《常德日报》报道,常德市国资委着手对常德市市级平台公司进行整合转型,按照部署,7月份启动整合转型企业的审计、清产核资、资产评估等相关工作,8月要全面完成整合转型企业注销、股权退出等工作,9月底基本完成所有平台公司整合转型。

报道称,整合转型可以有效地解决平台公司功能定位不明确、主营业务不突出、法人治理结构不完善、市场化程度不高等突出问题。根据报道,常德市平台公司下属全资、控股(控制)公司数量要压减三分之一,要厘清政企权责边界,推动平台公司转型为自主经营、自负盈亏的市场主体,提升运营质效;确保企业资金链安全、运行平稳、大局稳定。

而涉及整合转型的市级平台公司包括常德市城市建设投资集团有限公司、常德市经济建设投资集团有限公司、常德市交通建设投

态之下。多位当地银行、金融机构人士告诉《中国经营报》记者,目前,常德政府的贷款融资事项尚未出现违约,还款仍处在正常状态。参加过政府债务化解会议的金融机构人士则透露,在会上表

进行“借新还旧”的原因之一。

对于常德市而言,近3年常德市政府都将面临债务压力。记者就此采访常德市政府金融办,该办公室一位胡姓科长告诉记者,其领导参加了这次会议,金融机构和常德市政府的讨论非常激烈,常德市政府希望撤回融资“承诺函”,而金融机构则希望政府融资平台能

记者也了解到,早在2018年4月24日,常德市还召开过一次防范化解政府性债务风险金融单位工作会议,参加该会议的一位金融人士告诉记者,有30多家金融机构参加了这次会议,金融机构和常德市政府的讨论非常激烈,常德市政府希望撤回融资“承诺函”,而金融机构则希望政府融资平台能

456.51亿元,地方财政收入165.4亿元,总计为621.91亿元,减去专项转移支付支出等转移性支出后,可用财力533.07亿元;支出方面,全市一般公共预算支出509.68亿元,结转下年支出23.14亿元,当年结余0.25亿元。

因此常德逐年增加的基建项目只能通过举债方式。而记者了解到,除了利用平台公司融资、从银行借贷以外,PPP项目在常德也正如该地方媒体形容的一样“如火如荼”进行。

2018年4月7日,湖南省财政厅发布《湖南省财政厅关于减压投资项目切实做好甄别核报政府性债务有关工作的紧急通知》(以下简称《通知》),该《通知》要求湖南省各地方全面梳理摸排项目建设情况和债务风险情况,按照“停、缓、调、撤”的原则分类处置。

记者实地走访常德市发现,该市在建的PPP项目已处在非施工状态,常德市政府网站《常德市项目推进年工作通讯第34期》也称,常德奥体中心(全民健身中心)建设工程等PPP项目受政府性债务

风险防控影响目前暂未开工,造成年度投资计划缺口24亿元左右。尤其值得一提的是,位于常德主干道朗州北路和月亮大道交汇处的“常德财鑫投融资服务中心工程”周围的介绍信息显示,该工程建设规模95376平方米,建设单位为财鑫广场投资开发有限公司。

记者走访看见,现场有一栋100米高的建筑,已完成了框架建设,底部已有部分楼层进行了外观装修。但现场不见具体施工人员,亦鲜见施工痕迹,工程围墙外的宣传栏中时任常德市委书记王群在该项目调研的照片都已泛白、破损。一位在移动板房值班的项目工作人员并没有承认工程停工,他告诉记者,施工人员都在建筑内部装修,从外面看不见。常德政府网站介绍,常德财鑫投融资服务中心项目是由常德市人民政府出资组建,于2016年5月19日开工,总投资达到5.78亿元,按计划2018年竣工,旨在打造投资、保险、期货、证券、基金、担保、小贷和市民住房服务于一体的金融、

态强硬的是一位副市长,但他的表态,在会议上没有得到市长和书记的支持。

在陷入这场风波之前,常德的经济增速,一直在省内令人瞩目,位列第三,直追岳阳。近年来,建设项目规模庞大的常德市,也

按时还款。

该人士称,他们多次向常德市政府融资平台提供信托服务,他们从银行获取资金的利率成本为5%左右,而放给常德融资平台的利率则升为6%、7%甚至10%,具体利率主要看担保人、抵押方式等,如果是县区政府,利率则相对高一些。

2018年6月22日召开“政府债务化解会议”,而因为会议纪要的流出,将常德市政府的债务情况进入公众视野。对于网传文件的准确性,常德市金融办公开予以否认。但记者从一位接近参会人员金融界人士处了解到,当时的情况是,“在会议上摆狠话的是一位副

市长,市委书记和市长后来都没赞成这位副市长说的话。”

同时,记者从多个渠道了解到,目前,常德市政府也并未执行那份“会议纪要”的相关内容,常德市政府融资平台仍然按合约向银行、信托等机构还款。

作为金融机构,最担心的就是平台公司违约,但目前,记者从常德市银行系统和债券、信托等机构了解到,常德市各大融资平台还未出现还债违约情况,还款事项仍然在按照合约进行。上述金融人士告诉记者,考验常德市政府还款能力的也就是近3年,“这3年将会是常德市政府最艰难的3年。”

类金融及商业综合服务中心。

上述常德市金融系统人士告诉记者,如果按计划,今年常德几个政府融资平台都会集中搬到这里办公。

工商资料显示,常德财鑫金融控股集团有限责任公司,其股东分别为常德市财政局、常德市经济建设投资集团有限公司、常德市城市建设投资集团有限公司、常德市交通建设投资集团有限公司、常德市现代农业投资集团有限公司、常德市文化旅游投资开发有限公司。

与此同时,记者看到与该工程一路之隔的常德“市民之家”PPP建设工程,以及新旧两个体育中心改造工程同样大门紧闭,未有施工迹象。

同他人收受人财物折合人民币367万余元。常德市高举不下的债务背后是常德市近年来大举建设的现实,以2010年启动棚户区改造工程和白马湖公园开建为时间节点,常德市的房地产业和基建同时进入快车道。彼时,常德房价均价也不过3000元/平方米,而在短短7年后,房价飙升至8000元/平方米,常德市一位房产界人士告诉记者,“这个价格还是政府控制的原因,如果不控制,早就过万了。”

同样短短7年后,常德涌现出了白马湖三馆、老西门商业街、穿紫河街、德国风情小镇等大型公共休闲娱乐场所,对于普通老百姓而言,享受公共建设带来的变化时,也不得不承担翻番几倍的房价;对于常德市政府而言,大踏步的建设后,是否能担得起债务负担,是眼下考验常德市政府的一道关。

面面临着举债规模的不断增长,而常德卷烟厂这一当地的利税大户在收归省管后,常德又失去了一大税源。目前,常德已经暂停了包括以PPP模式开展在内的多个建设项目。

这一切,正是伏笔所在。

《中国经营报》记者了解到,北京南站的治安归地方政府、地方公安和铁路公安共同管理,容易导致权责不分。这也是中国火车站,尤其是人流客流集中的特等站乱象背后的根本原因。

北京市政府在南站设有北京南站地区管理委员会,为正局级单位,负责组织协调北京南站地区社会治安、市场秩序等工作。此外,北京市公安局设有丰台分局洋桥派出所,北京铁路公安局设有北京铁路公安处北京南站派出所,均有负责北京南站治安的职责。

北京南站地区管理委员会成立于2010年,管理面积为61.9万平方米,是北京市政府派出机构,委托丰台区政府代管,内设办公室、综合治理处、市政规划交通管理处、公共卫生管理处和应急管理处5个处室。南站地区管委会负责组织协调北京南站地区社会治安、市场秩序、交通秩序、公共卫生、市政公用设施、市容和环境卫生等工作,协助有关部门做好运输工作。

洋桥派出所成立于1991年9月,负责东起马家堡路,西至西铁营村,南到马家堡东路,北到北京南站的辖区治安状况。北京南站派出所隶属于北京铁路公安处,成立于1959年,2008年8月1日迁址到新建成的北京南站内,现为副处级单位。派出所除了负责火车站近33万平方米的治安、刑侦、警卫内保、安检等安全保卫工作外,还肩负着京沪铁路近8公里、京津铁路50公里、其他铁道线路11公里的防护、巡逻、设施和设备保护、护路教育宣传等任务。

虽然北京南站派出所号称全亚洲最大的车站派出所,但对于火车站及周边乱象仍没有应对良策。

据《中国经营报》记者了解,在2013年铁道部撤销之前,按照原先的职能划分,铁道部公安局由铁道部、公安部双重领导,其中党政工作由铁道部领导,公安业务工作由公安部领导。在铁道部撤销之后,铁路公安业务上接受公安部指导,党群关系由铁路总公司领导。

事实上早在一年前,同属于北京铁路局管辖的特等站北京西站就因为乱象众多、骗局滋生而饱受媒体质疑。

程世东认为,北京南站至接驳公交站步行距离过长,先前规划设计不够合理,应体现公交优先原则。火车站交通接驳设计排序应为地铁、公交车、出租车和私家车,而北京南站则是地铁、出租车、公交车和私家车。

在程世东看来,相比发达国家,国内火车站治理相对逊色。以日本为例,日本火车站管理模式相对统一,以人为本的服务理念明晰,火车站疏解主要靠地铁完成。

北京南站夜间“打车难”“黑车泛滥”,折射出出租车运力不够问题。“同上海相比,虹桥高铁站距市区较远,出租车司机每拉一单可以保证收入,而北京西站、北京南站处在城市中心区,盈利空间小,因此出租车司机火车站载客意愿不强。”程世东分析。

在程世东看来,同公交车、地铁不同,出租车属于市场行为,通过行政手段规定出租车公司派遣车辆既不可靠也不合理,应充分体现市场机制,用价格手段来引导出租车接客,保障火车站出租车运力。“从体制机制来讲,火车站治理应该由总的部门牵头管理,个人认为地方政府更适合这个角色,同时应建立好的协调机制。”程世东表示。

上接《A5

出租车司机介绍,“队伍中引导秩序同之前有异,之前为保安,这次更替为管理局的工作人员。”

身着浅色衣服的黑车女司机在出租车等候队伍中招揽乘客。

记者观察,此番,北京南站暴露出来的黑车管理问题,同样也发生在北京西站。从北京西站出租车落客区开始,便有几拨人分散在各个栅栏边拉客揽客。

在北京西站,记者在走向出租车候车区的100米的路上,超过10个人“邀请”乘坐其私家车,并承诺可以打表、开发票、保安全。为打消记者疑虑,黑车司机声称“发票是从出租车公司200块钱一卷购买的,不能用可不付车钱”。

北京西站,公安、安保人员及黑车司机站立在出租车候车区入口处。记者以去房山长阳为由,向多个黑车司机咨询价格,对方给出的报价在150~200元左右,此时出租车等候区的显示屏上提供去房山参

多头管理

早在一年前,同属于北京铁路局管辖的特等站北京西站就因为乱象众多、骗局滋生而饱受媒体质疑。

燕俊透露,在骗子逃走,燕俊看到附近有一位警官和三位穿铁路公安制服的人员在聊天,燕俊跑过去要求报案,叙述了事情经过,四人反应平淡,其中那名警官还劝说:“别报案了,反正钱拿回来了,走吧走吧,下次不要再被骗了。”

北京西站规模大、车次多、客流量大,骗局、乱象长期存在。《帝都西站,骗局众生相》作者燕俊表示,北京西站的乱象与环境有关,也与警方的不作为有关。

2017年4月25日,北京铁路局、北京西站和北京西站管委会就北京西站诈骗乱象举行了媒体沟通会,北京西站派出所副所长许占东否认《帝都西站,骗局众生相》文中所述铁路警察不作为,并称铁路公安人员也没有被骗子威胁或殴打。

许占东称,无论何时,铁路公安部门收到任何事情的报案,都会积极处理。燕俊被骗的案件及相关情况目前正在调查中。

北京西站和北京西站派出所方面还否认文中所述“北京西站旅客一年有3000万元到5000万元钱款被骗”情况,称“这都是个人猜测,没有任何依据”。

国家发改委综合运输研究所城市交通中心主任程世东告诉《中国经营报》记者,多头管理体制机制问题,是导致火车站乱象根本性原因,同时也存在服务意识、服务理念薄弱诱因。

程世东认为,北京南站至接驳公交站步行距离过长,先前规划设计不够合理,应体现公交优先原则。火车站交通接驳设计排序应为地铁、公交车、出租车和私家车,而北京南站则是地铁、出租车、公交车和私家车。

在程世东看来,相比发达国家,国内火车站治理相对逊色。以日本为例,日本火车站管理模式相对统一,以人为本的服务理念明晰,火车站疏解主要靠地铁完成。

北京南站夜间“打车难”“黑车泛滥”,折射出出租车运力不够问题。“同上海相比,虹桥高铁站距市区较远,出租车司机每拉一单可以保证收入,而北京西站、北京南站处在城市中心区,盈利空间小,因此出租车司机火车站载客意愿不强。”程世东分析。

在程世东看来,同公交车、地铁不同,出租车属于市场行为,通过行政手段规定出租车公司派遣车辆既不可靠也不合理,应充分体现市场机制,用价格手段来引导出租车接客,保障火车站出租车运力。

“从体制机制来讲,火车站治理应该由总的部门牵头管理,个人认为地方政府更适合这个角色,同时应建立好的协调机制。”程世东表示。



北京南站打车难问题背后,有多方管理交错、责任不够清晰的问题。图为正在排队打车的乘客。本报记者郭婧婧 / 摄影