



“桥梁之城”匹兹堡市内446座桥梁有两成亟须维修,或推倒重建。

# 路网老旧 危桥遍野 “汽车王国”拿什么拯救基础设施

摇晃的桥梁,坑洼的路面,老旧的路网是美国基础设施的真实写照。不仅安全隐患巨大,更限制经济发展。然而,公共财政捉襟见肘,无力支付昂贵的更新维修费用。拿什么拯救基础设施,成了困扰美国的难题。

## 全美每9座桥梁就有1座危桥

穿费城而过的95号州际公路是美国东岸交通大动脉,有东北走廊之称。然而,如此重要的交通要道,仅费城境内的35公里路段上,就有15座被定义为“结构缺陷”的危桥,至今无人修缮。养护相关路段和这些危桥的全部费用高达70亿美元。

费城所在的宾夕法尼亚是全美基础设施最薄弱的州之一,全州有900多座“结构缺陷”桥梁仍在在使用,每天任由900多万人穿过。

宾夕法尼亚州的匹兹堡桥梁众多,有“桥梁之城”的别号。然而,市区内的446座桥梁有两成是危桥,不是亟须维修,就是得推倒重建。

以自由桥为例,这是匹兹堡的一座重要桥梁,使这座城市得以通达美国南北方。然而,该桥早已超过使用年限。这座桥1928年落成使用,那时候的

汽车比现在轻许多,设计使用年限是50年。如今已经过去86年,匹兹堡市民仍在使用。

“当地的一座桥甚至有一个特别结构设计,隐藏在桥身下面,截获任何突然掉落的桥体建筑材料,免得砸伤桥下行人。”美国土木工程师协会前主席安迪·赫尔曼说。

放眼全美,问题桥梁比比皆是,最直观地反映了美国基础设施落后的状况。数据显示,全美有7万座“结构缺陷”的桥梁仍在在使用,相当于每9座桥梁中有一座危桥。

美国其他基础设施的情况也不妙。除了交通路网,美国的水库、发电站等基础设施也老旧不堪。世界经济论坛数据显示,美国的基础设施建设在全世界排名仅16位,落后于冰岛、西班牙、葡萄牙和阿联酋等国家。

## 地方政府 各出方案为基础设施筹钱

一旦公路信托基金破产,地方政府将完全为基础设施建设买单,但他们的情况也不妙。2008年金融危机以来,各地方政府大幅削减支出,至今没有恢复。在情况最糟的2009年和2010年,各地方政府分别削减开支3.8%和5.7%。

随着20世纪50年代修建的项目接近使用年限,美国各地将迎来大批的维修保养账单。如何确保基础设施正常运转,考验着美国各地方政府。

新泽西州长克里斯·克里斯蒂最近遭联邦调查。原因在于,该州政府最近将一座桥列为一个隧道入口,从港务局支取维修费用,实际上这座桥离隧道好几公里远。新泽西此举实属无奈。这座桥是连接两个城市的交通要道,每天穿行数千辆汽车,却破旧不堪,桥身时常摇摆。新泽西州拿不出维修费,公路信托基金又停止拨款,只好想办法向港务局要钱。

在美国,新泽西并非唯一一个想尽办法筹钱修路的州。为支付庞大的基础设施维修费用,得克萨斯州推出上调汽油税的方案,在11月初已获当地选民投票通过。预计12月中旬之后,德州地方政府就能拿出钱扩建公路、维修桥梁并上马其他基建项目。

与全国性法案相比,地方举措能让选民更直观体会投资基础设施的益处。为度过预算危机,亚特兰大机场所在的克莱顿县2010年关闭整个公共交通体系。今年选举日,当地居民投票通过一项地方法案,同意上调零售税一美分,这笔税收将用于重启公交系统。加州阿拉梅达县选民最近也投票同意上调零售税0.5美分,用于改善公共交通。

据美国交通问题专家肯·奥斯基统计,为解决基础投资不足的问题,过去3年里美国有6个州上调了汽油税,另有6个州考虑或已经上调零售税。

各地方政府纷纷推出各种方案为基础设施筹钱。德州投票同意上调汽油税当天,美国其他地方也表决通过了63项筹钱方案,预计能带来近150亿美元的基础设施投资。

甚至有分析人士主张,投资基础设施应该让地方政府独当一面,联邦政府应该彻底淡出。然而,正如布鲁金斯学会学者阿迪·托梅尔指出,联邦政府必须参与基础设施投资,这样才能保证州际公路等关乎全国发展的项目得以实施。

另一方面,涉及税收问题,地方政府也不愿意独自承担基础建设的重担。马萨诸塞州去年以通货膨胀名义上调汽油税,今年却因选民反对而取消。德州能够顺利上调汽油税,因为该州的这项税收自1991年以来就没有变动过。

新华社供本报特稿

## “汽车王国”无人修路买单

美国路网破落至此,归根结底就是缺钱。为全美交通基础设施买单的公路信托基金常年入不敷出,明年年初可能全面破产。

近百年来,美国出现过两次基建建设热潮。第一次是20世纪30年代经济大萧条期间。第二次是50年代至60年代期间,如今仍在使用的部分州际公路即在这个时期建成。

公路信托基金是美国基础建设的“钱柜”,在过去50多年里支撑着全美庞大的路网建设。如今,该基金每年支出400亿到500亿美元左右,贴补地方基础设施建设。

然而,这项以汽油税为收入的基金近年来可提供的资金越来越少。今年春天,该基金勉强平衡了近108亿美元的缺口,到了5月份却再也支撑不住,暂停拨款。美国国会预算局预测,照目前情况发展下去,公路信托基金的收支缺口将有增无减,十年内将增至1200亿美元。

实际上,美国的基础设施投资早已逐年下降,只及欧洲水平的一半。美国虽有“汽车王国”之称,但其用于道路建设的投资不算高,占国内生产总值比例竟与瑞典相当,而后者是一个公共交通高度发达、自驾车不算普遍的小国家。

如今,美国基础建设资金主要来源于各地方政府,联邦政府提供的支持非常有限。最新数据显示,美国2012年投资1420亿美元用于道路建设,联邦政府投资仅占28%,几乎全部来自公路信托基金。

增加基础设施投资刻不容缓。这不仅影响普通人的日常通行,还关系到美国的经济兴衰。以出产石油的得克萨斯州为例,要保证当地的油田、气田和风力发电厂正常运转,该州需要投入庞大资源养护道路桥梁,这项支出比该州所有能源收入

还要多出50亿美元。

卡特彼勒和通用电气等大企业已明确表示,基础设施薄弱已经影响到各自的海外竞争力。美国商会主席汤姆·多诺霍最近代表企业界发言,支持上调汽油税。

公路信托基金入不敷出,因为汽油税常年在低位徘徊。尽管油价节节攀升,每加仑(3.785升)汽油却只征税18美分。

然而,考虑到美国的政治现实,上调汽油税的前景不容乐观。由于担心丧失选民支持,无论共和党还是民主党,轻易不会主张提高税收,特别是汽油税这种人人必缴的税种。



纽约布鲁克林大桥2011年进行过一次加固。