

山东延长高速公路收费期限的做法广受诟病,在于其“一言堂”的决策方式难免被指为以民众财力为公路暴利买单。

延长高速公路收费期限是失信

新闻回放

高速公路收费期限到期怎么办?山东给出的做法是:一律延长收费期限。日前,山东省政府官方网站公布的一则政府文件,让希望能够享受到高速公路免费通行的人们近乎绝望。这次公布延长收费年限的高速公路,既有以G打头的主干道,也有一些S打头的“支线”。山东省交通厅对延期收费做出的解释是,个别路段免费,影响高速公路“整体性和完整性”,免费了,不好管理。(《第一财经日报》1月6日)

山东延长高速公路收费期限的做法,其实并不稀奇,因为很多地方都在这样做,理由也如出一辙,反正就是想方设法将收费进行到底,如果非要给个

期限的话,那么恨不得是一万年!地方政府将收费公路视为禁脔,从中获益颇多,并无停止收费的动力,而这也是历经多次清理整治行动,收费公路却不见减少,反而越来越多的主要原因。

高速公路的毛利润很高,几乎就是一棵摇钱树。但由于许多高速公路采取银行贷款、滚动开发模式,负债率也很高,再加上管理制度的缺陷,导致经营成本高企。此前曾经有专家测算,如果现有的高速公路运营模式不改变的话,要想完全依靠收费还贷,差不多要几十年乃至几百年。可见,“贷款还清即停止收费”的规定之所以失效,反而被当成延长收费期限的理由,亦与此分不开。

无论是政府投资兴建的,还是企

业投资兴建的高速公路,都是采取收费回收成本模式,并制定收费期限,符合市场经济规律。而收费到期后,无论是否完全回收投资成本,都理应严格遵守约定,立刻停止收费,这才是尊重市场信用的表现。

失信于民,轻率延长高速公路收费期限,未来还将如何取信于民,又如何赢得民众的尊重和拥护?因此,对于地方政府擅自延长高速公路收费期限的做法,中央应尽快叫停。民众也不能视若无睹,应拿起法律武器,争取自己的权益。同时,督促政府尽快兑现开征燃油税时做出的承诺,拿出取消高速公路收费的时间表,禁止任何变相延长收费期限的行为,将免费路权还给民众。(据和讯网)

全面取消高速公路收费难在哪?

不是每条高速公路都盈利

1984年,我国第一条收费高速公路——沪嘉高速建成通车。从此以后,“贷款修路,收费还贷”开始成为我国公路、特别是高速公路大踏步发展的“制胜法宝”。这项政策弥补了改革初期政府财政资金的不足。

据了解,在1990年之后十多年里建成的高速公路,多数属于连接省会城市以及人口超过100万人的中心城市的公路,由于所在地区人口密度高、车流量大,通常能够还本付息,不少在还完贷款后进入稳定的盈利期。

然而,近几年修建的连接中小城市的高速公路,由于车流量小,通常缺乏还本付息能力。目前正在建设或将要建设的高速公路,大多位于收入水平低、人口密度低、车流量低的中西部地区,这些公路大都属于国家战略性路网支撑体系的组成部分。在这种情况下,地方政府的公路建设负债将大幅度增加,还本付息能力将大幅度下降。

交通部科学研究院交通财政与金融研究所常务副所长胡方俊说,近几年来,地方二级公路不断改造提升等级,司乘人员可以有更多选择,新建成的高速公路很多都没有达到投资论证时的预期车流量。同时,“每一条高速公路都需要进行日常维护,不少客流量大的高速公路还要不断拓宽车道,设备运转费用、公司基本管理费用等都使营运成本增大,投资回收期一般都在15年至20年以上,个别高速公路甚至在国家规定的西部地区30年最长收费期内也不能收回投资。”

高速公路收费需要透明化

多年来,高速公路超期收费备受公众诟病。《收费公路管理条例》对“政府还贷公路”与“经营性公路”的收费期限作出了严格限制:对于前者,《条例》规定:“政府还贷公路的收费期限,按照用收费偿还贷款、偿还有偿集资款的原则确定,最长不得超过15年”;对于后者,《条例》则规定:“经营性公路的收费期限,按照收回投资并有合理回报的原则确定,最长不得超过25年。”

胡方俊说,“但是,全国的政府还贷公路情况千差万别,所处地区经济发展水平、人口密度、车流量都有很大差别,有的不到15年就还清了贷款,有的收了15年通行费还没有还清,怎样办?欠银行的钱谁来还本付息?”

胡方俊认为,很多公众并不是反对高速公路收取通行费,而是觉得一些高速公路变身成为经营性公路,成为赚钱机器,丧失了公路本应具有的公益属性。更重要的是,收取的巨额通行费用在哪里?无论是补贴其他公路,还是偿还银行贷款,这个过程应该透明化管理,政府和高速公路管理者都应该给公众一笔明白账。”

胡方俊认为,如果地方政府财力充足,在基础设施已经相当完善的情况下,仍有余力,推行高速公路完全免费并非不可能。(据中青网)

哪位司机走的是“整体性”公路?

在“全世界14万公里收费路10万公里在中国”的背景下,国人对于降低并最终取消公路收费,堪称望眼欲穿。山东一律延长高速公路收费期限消息,让大家觉得,“走免费高速路依稀是此生无望”。前些年,说要“收费还贷”,上路皆掏钱大家也理解;后来,眼看还不完,一交十数年,大家也忍了;终于等到有些路段开始“收费到期”了,眼看着要“柳暗花明又一村”,又突然拿出个理由“免费不好管所以延长收费”,试问,走在与收入严重不匹配的收费路上的同胞,如何保持淡定?

在“管理者”眼里,这钱无论如何是要收下去的。人家说,收费期是到了,可钱没还完、以后还有养护费;人家说,如各个路段到期停止收费,将割裂高速公路的整体性和完整性;人家说,如果路到期就停止收费,车辆无限制地上路,“将严重影响高速公路的高效畅通”——总而言之,收你的钱,是对你好,大家咋能好赖不懂、死活不领情呢。

但是,在“被管理者”看来,你说到

期了钱没还完,问题是当年制定政策时是有估算的,而现在除了少数上市公司透明外,绝大多数高速公路到底收了多少费、还了多少贷、收的钱是咋花的,不说是糊涂账起码是内部账,不是有企业扬言“收费100年也行”嘛。既然“可塑性”强得如同官家手里的橡皮泥,现在空口说“没还完”,其详细账目在哪里?

说到期的高速路停止收费会影响公路“整体性”,这就更可笑,哪位司机走的是“整体性”公路?大家不都是各走一段?这么说,是不是只要一条公路在收费,全国所有路段都得跟着收,以便保证我大中华高速路的“完整性”?管你有多少个收费主体,这些年大家都是一并交款,如果连个基本的费用分配机制都没有,那高速公路收费领域这些年的管理也太低效了吧。

最具欺骗性的收费理由是“免费难管理”。可到底有多少事儿是因为收钱而管好的,又有多少事儿在没收钱的情况下其实更好管?这些年来,越来越多部门正在放弃“只有收费才

好管理”的懒政思维,从公共服务项目到城管管地摊儿,“还利于民”正成为一个主流。别拿什么“不收费,管理会乱”来吓唬人——国内已经有不少公路取消了收费管理,请问乱了没有?有多少人闲着没事儿开车到高速路上凑热闹?要说拿钱作为限制车流量的杠杆,现有油价等已在发挥这方面的效用,何必请收费部门再来一刀?

当初以收费还贷的方式发展公共交通,是有公开承诺的——不以公开方式践行承诺,也就罢了;承诺到期后再找借口赖着收下去,怎么看都会给人“耍无赖”的感觉。

在当前高速公路收费问题的博弈上,交通管理部门、收费企业,是利益攸关的绝对强势一方;作为个体消费者,总是“不明真相”的小绵羊。因此,上级政府部门、人大政协和财政部门、审计部门甚至纪委监委部门,拟或消费者协会等组织,都不能坐视不管。警惕一切“霸道”,行大道,才有公道,才是文明行政的正道。(据新华网)

免费不好管理:站不住脚的理由

“免费了,不好管理”实在是一个实诚却无趣甚至有些肮脏的理由。免费了确实不好管理,想想看,当大车小车拥进高速路,如果管理不当,高速路就可能变成庞大的停车场,有网友就说,“如果高速公路不收费了,那便不成高速了,每逢小长假免费高速必堵就是实证……”但是,因为“不好管理”就要延期收费,实际是推脱责任。

其他几项理由也都经不起推敲。山东省交通主管部门称,2011年,交通运输部等5部委下发《关于开展收费公路专项清理工作的通知》(交公路发[2011]283号),这成为高速公路收费无期限的政策依据。该通知说:实行统贷统还的政府还贷收费公路,其收费年限按照偿还完贷款

即停止收费的原则执行。山东省交通管理部门只看到了为其所用的理由,却忽略了该通知最核心的部分,即“在一年内全面清理公路超期收费、通行费收费标准偏高等违规及不合理收费,坚决撤销收费期满的收费项目,取消间距不符合规定的收费站,纠正各种违规收费行为。”试问,山东省交管部门就延长收费调查摸底、自查自纠和检查复核了吗?

它们更“忘记”了国务院颁布的《收费公路管理条例》第14条的明确规定,即“经营性公路的收费期限,按照收回投资并有合理回报的原则确定,最长不得超过25年。”

山东高速公路的内部人员称,“暂时延长收费,是权宜之计。大家都

在等政策。”所谓政策,该不会是“高速公路有偿使用,长期收费”?山东省政府批复已经到期的高速公路延长收费的文件也说:“待国家整体调整政策明确后按国家政策执行。”看来,有关方面各怀心思,希望非法收费合法化,姑且不说国家是否有它们期望的政策。

高速路乱收费已犯众怒,但一些地方照收不误,原因不外乎两点:一是高速路已被一些地方视为提款机、印钞机,它可增加地方财政,可成为某些部门和官员的小金库,可增加寻租机会,还可养一批人……二是违法成本过低,使相关责任人有所恃无恐。

面对一些地方的牟利冲动,监管部门岂能视而不见?!(据《中国青年报》)