

2014年12月23日,交通运输部公报表明,2013年全国收费公路总体亏损661亿元。一面是高速公路被指“印钞机”,而一面是收费公路债台高筑……

高速公路为何巨额亏损



一份亏损661亿元的账单

2014年12月23日,交通运输部发布《2013年全国收费公路统计公报》,首次向全社会公开了收费公路的里程规模、建设投资、债务余额以及收支情况。数据显示,2013年,全国收费公路车辆通行费总收入为3652亿元,总支出为4313亿元,亏损额达661亿元。在总支出中,还本付息支出3147亿元,相当于每收取10元的通行费,有8.62元用于偿还债务本息。

从趋势上来看,收费公路用于还本付息的资金比例在一路走高。2010年至2013年,全国收费公路车辆通行费收入中,用于偿还债务本息的比例分别为60.62%、69.52%、85.60%和86.2%。截至2013年底,全国收费公路债务余额为34308亿元,这一数字是2013年全国收费公路车辆通行费总收入的近10倍。

事实上,收费公路并不是一直亏损。2010年,全国收费公路还盈余32亿元,从2011~2013年,全国收费公路分别亏损323亿元、566亿元和661亿元,亏损额逐年加大。对此,交通运输部公路局局长李彦武解释道,一方面是收费标准长期不变。另一方面,高速公路工程造价、养护费用却逐年上升。

但在国家发改委综合运输经济研究所研究员董焰看来,收费公路一直都是“一笔糊涂账,这些人守着一个收费的

大“奶牛”却叫亏损,很难让人信服。

高速公路将迎收费年限到期高峰

面对严重的资金压力,一些地方政府已经先于中央开始“想办法”。2013年12月27日,山东省政府印发了《关于同意延长菏泽至东明等15段高速公路收费期限的批复》,根据该文,6条原定收费期不足15年的政府还贷高速公路,收费期一律将延长至15年,9条收费期满15年的政府还贷高速公路将再延期收费一年。

事实上,山东并不是地方延长公路收费的个案,记者梳理发现,包括山东、新疆、江西、江苏在内,过去两年内至少有34条高速公路进行延长收费。

2004年开始实施的《收费公路管理条例》规定,政府还贷公路收费期限最长不得超过15年,经营性公路的收费期限最长不得超过25年。中西部省、自治区、直辖市的公路收费期限可比这一期限多5年。

“事实上,交通部也很着急,因为十几、二十年前是高速公路建设和通车的高峰期,近几年是收费公路收费年限到期的高峰,明年将有大量高速路收费到期,如果不能收费,就等于断了这些路的主要收入来源。”上述接近交通部人士透露。

“人口流出地”建高速得不偿失?

面对“建得越多、亏损越多”的现象,长期研究城市化和政府监管的上海金融与法律研究院研究员傅蔚冈认为,有必要进行反思“中国的高速公路是不是太多了”。

他提供的一个可供参考的数据是:人口超过1亿的日本,高速公路通车里程约为8000公里;而我国很多中

西部省份都设定在“十二五”期间完成通车里程5000公里左右。比较之下,人均GDP相差近十倍,人均通车里程却几乎相差无几,这样的投资是不是过于超前?傅蔚冈认为,高速公路的建设和运营维护需要巨额成本,如果车流和人流过少就会入不敷出。

他指出,在目前的建设融资体系下,绝大多数高速公路的建设资金都是来自银行贷款,而且是以省份为单位实现“统贷统还”。“我们不能说这种做法不对,但需要看到的是,这种办法在现在越来越不可接受,很多省份目前只有一两条高速公路盈利,却要承担五六条高速公路建设的费用,整体上就呈现了亏损。”同时他还提到必须考虑“人口大迁移”的背景,“在那些人口流出地再大规模修建高速公路,是不是得不偿失?”傅蔚冈提出,当高速公路作为一种服务已经不具有“经济性”的时候,过去几年来的大规模投资势头是否应该改变?“或许,这也是高速公路投资所要面对的‘新常态’。”

全国高速公路收费站3年仅撤销4个

随着2008年国家实施成品油价格和税费改革,全国共有21个省份全面取消了政府还贷二级公路收费,全国公路收费站数量明显减少。但在高速公路方面,撤销收费站的进程相当缓慢。数据显示,截至2013年年底,全国收费公路共设主线收费站1728个,其中高速公路736个,比例超过四成。2013年与2010年相比,全国收费公路主线收费站减少了727个,下降29.6%。但其中高速公路主线收费站仅减少4个。这难免给人“路越修越多,收费站也越来越多”的印象。

(据《北京青年报》、《中国经营报》)

国外高速路怎么收费?

法国:特许经营权

始建于20世纪20至30年代的法国高速公路,是欧盟国家中最密集且路线最长的公路。目前法国高速公路的总里程大约12000公里,其中有八成是收费公路,不设收费期限。法国在2005年就实现了高速公路网的私有化,高速公路的建设运营和养护采用特许经营的方式,国家通过招标和特许公司谈判并最终批准高速公路的特许经营权,期限一般高于30年。由于管理各路段的特许经营公司不同,各条高速公路收费标准也不相同,但总体收费价格不便宜。

德国:征收机动车税

德国拥有世界上第一条高速公路,也是欧洲少数几个对轿车不收取高速公路通行费的国家之一。在德国,高速路没有收费站、车辆畅行无阻,但是德国的燃油税却是世界上最高的,达到260%。德国通过征收高额的燃油税来保障高速公路的建设以及养护费用,然而德国高速公路造价非常高昂,平均每公里接近2700万欧元,大概相当于2亿多元人民币,每公里每年的维护费用也接近50万欧元,仅靠燃油税难以支撑。2006年开始,德国政府决定对所有汽车征收高速公路费,以机动车税的形式来折算抵消,按照4000多万辆私家车来计算,每年的征收的高速公路费达到20多亿欧元。

美国:高速基本免费

美国是世界上高速公路发展最早、路网最发达的国家之一。同时,美国的高速路也是基本免费的,联邦政府的税收收入会支持高速路的维护保养。1916年,美国通过联邦公路资助计划在最初5年当中不定期与地方民间资助的修路私募基金以对等资金方式共拨款7500万美元,对各州公路进行修整。但因为第一次世界大战对联邦资金需求量的上升,使修路费受到限制,这个修路计划则在1921年失效过期。随后这个法案又多次以国防需求为理由再次延续使用,都是以各州内部对道路修补来进行的,跨州际的全美高速公路修建费用全部由联邦政府承担。所以这种高速公路全部都是免费的。当然各州也有跨州区的修路项目,以及以私募的方式来扩展和补充道路,这种私募方式补充出来的公路就要收费,但是联邦政府将不会对这些公路的日后修补进行任何资助。(据广西新闻网)

造价高、支出多等原因至高速亏损

高速工程造价有水分?

在收费公路支出中,还本付息支出为最大头(占86.2%),交通部解释称,主要是高速路工程造价迅速攀升;造价攀升是因“现在修高速路主要是集中在中西部地区,这些地方的地质条件不好,技术水平也差,所以修路的造价很高。”

但经过对比发现不仅中西部高速造价成本高,东部平原地区甚至更高。以广西、山东为例作为对比:

广西官方2014年5月表示,“目前在建的高速公路平均造价达到每公里7361万元。今后新的高速公路建设,受地理条件等因素的限制,建设成本和综合成本也会不断上涨。”对于山地丘陵覆盖全省的广西,造价高、增幅快似乎不足为奇。

不过,地理条件比广西好得多的山东省目前高速公路平均造价却超过了广

西,最高达每公里10000万元。而无论是“取最高值+最低值平均计算”还是取“中值”计算,成本均为8000万元,高于广西。一直以来,中国高速工程造价的具体成本并未对外透露,容易存在猫腻的招标过程也很少对外公示,这不由让人质疑各省高速造价中是否加了水分,以此来作为多收费的筹码。

中国高速运营管理支出过多

根据公报,高速路除还债支出外,第二大支出为运营管理支出(457亿元),第三大支出才是养护经费支出(390亿元)。需要说明的是,运营管理支出,一般是指“养人费用”,工资福利以及招待费用、公车支出等都包含在内。

据审计署2006年审计及媒体报道,部分收费公路管理部门机构臃肿,并举例“编制27人实际却多达156人”;人员收入过高问题也十分突出,广州

一家路桥公司一般职工的月收入在8000~10000元,这还不算经营管理部门挪用通行费发放的资金福利。

高速公路建设充斥大量“无效投资”

根据官方研究机构一发改委宏观经济研究院近日发布的报告称,中国有不少已建的高速公路被遗弃,造成大量投资浪费。

拿经济不算发达的广西来说:在2014年5月举行的广西高速公路涨价听证会上,广西官方透露,目前广西在建高速公路项目22个,其中融资需求约1300亿元,资金筹措压力巨大。广西还计划至2020年,全境高速公路里程要突破8000公里。“8000公里”是什么概念?经济超级发达的日本,至今其高速公路通车里程不到8000公里(日本高速里程7393公里);换言之,以广西的经济总量和实际需要,真有实力和必要支撑起这么庞大的路网建设蓝图吗?(据网易)