

交通运输部晒出2013年收费公路账本 收费公路年亏损661亿元，你信吗？

新华社连发三问：咋亏的 何时停 怎么收



你信吗，交了那么多过路费，公路不仅没收回成本还出现巨额亏空？为什么合同期限到了还要收费？公平和效率又怎样兼顾？

交通运输部23日发布了2013年全国收费公路统计公报。这是交通运输部首次汇总发布全国收费公路统计公报。记者就社会关注的问题采访了交通部门相关负责人和专家。



收了那么多钱，咋还有这么大亏空？

根据公报，2013年全国收费公路通行费收入3652亿元，支出4313亿元，年度亏损661亿元。截至2013年底，全国收费公路累计建设投资5.44万亿元，累计债务性资金投入3.75万亿元，债务余额3430.8亿元。

收了这么多钱，怎么还有这么大亏空？

交通运输部公路局局长李彦武打了个比方，你过收费站交了10元钱，有8.62元用于还本付息，1.07元用于公路养护，0.59元是税费支出，1.25元用于运营管理，其他支出0.29元。这还多出了1.82元，就是收费公路亏的钱。

李彦武进一步解释说，一方面是收费标准长期不变。以北京为例，京

港澳高速执行的收费标准是1994年制定的，京沪高速的标准是1998年制定的，京藏、京哈是2000年制定的。另一方面，高速公路工程造价、养护费用却逐年上升。

“建设成本快速上升是高速公路新增债务余额较多的主要原因。2011年全国高速公路平均造价为每公里5067万元，2013年上升到9082万元。国家发改委近年对部分公路车辆通行成本的监管结果显示，2004年后建成的高速公路全部亏损。”国家行政学院教授王伟说。

北京圣大律师事务所主任赵瑛峰对此提出疑问：建设成本上升、还本付息较多都可以理解。但“账本”显示，去年运营

管理支出就有457亿，比公路养护的390亿还多。这是否合理？能否进一步压缩？值得商榷。

此前，审计署曾对18个省份的高速收费进行专项审计，结果发现，有一些地方的高速公路经营企业，一边是高额福利，一边是人浮于事、超编严重。有一家企业编制27人，实际多达156人。有些企业甚至把资金挪用建设楼堂馆所、投资理财。

此外，“账本”上还列明“其他费用”共104亿元。赵瑛峰说，“其他费用”是个筐，金额不大又没有明确二级明细科目的支出，都可以“装”进去，很容易成为隐藏“秘密”的“黑洞”。这些隐性黑洞不除，不仅是对公众不负责任，也严重损害了国家的公路建设。

合同到期，为何收费不止？

原京石高速河北段，本该于11月22日到期停止收费，但人们却只能享受40天的免费。年底，“新京石高速”将“披甲上阵”，并重新获得了22年的收费权。

同样的情况还发生在山东，山东交通部门日前宣布，2014年底到期的15条（段）高速公路将继续收费。

这些引发了社会上强烈质疑：有人说，如此这般岂不成了“无限循环”，公路收费啥时有个头？

在交通部门给出的说法中，高速公路实行“统贷统还”是其中一个重要

原因。对此王伟解释说，随着我国公路建设逐步向中西部地区、山区延伸，工程造价和建设成本大幅攀升，按照现有收费期限和通行费标准计算，大多难以收回投资和偿还债务，导致公路筹融资能力明显下降。如不采用统贷统还，实难为继，将加大公路建设的债务风险，也影响欠发达地区的公路建设。

“统贷统还符合网络性基础设施的特性，并不是收费高速公路所独有。像电网、铁路网、通信网等实质上都是统贷统还的模式，实行统一的收支管理和成本核算。”李彦武说。

赵瑛峰认为，道理上可以这么解释，但法理上说不通。当初设定收费期限，相当于公路部门与公众签订了合同。依据《合同法》不符合法定条件就不得变更，否则就是违约。即使要变更，也要双方同意，起码要经过征求意见、听证等程序，而不能交通部门一句话说变就变。

此外《公路法》也规定，收费经营期限按照收回投资并有合理回报的原则，由有关交通主管部门与投资者约定并按照国家有关规定办理审批手续，但最长不得超过国务院规定的年限。

公平和效率如何兼顾？

看了“账本”，中国人民大学公共管理学院副院长许光建说，现在收费公路中还包括了3.18万公里的二级公路。而在2008年底，财政部、发改委、交通部、监察部、审计署等五部门就下文明确，各地要逐步有序取消政府还贷二级公路通行费。

对此交通运输部解释说，2008年国家实施成品油价格和税费改革以来，全国共有21个省份全面取消了政府还贷二级公路收费，共撤销公路收费站2383个，减少收费公路里程12.41万公里。

许光建表示，按照《收费公路管理条例》规定，政府还贷公路的收费期限最长不得超过15年，中西部省份最长不超过20年。要警惕一些二级收费公路“超期服役”或

以其他形式继续收费。王伟认为，中国的高速公路如何发展，其实是一道“收费”还是“收税”的“选择题”，并不是“收费”或“不收费”、“是非题”。选择的时候既要考虑效率，也要考虑公平。

如何考虑公平，兼顾效率？李彦武告诉记者，目前无论是政府还贷公路还是经营性公路，都背负着巨额债务，通行费收入的绝大部分是在还债。交通运输部正在考虑对收费公路进行改革，未来形成两个公路体系：

普通公路由政府公共财政承担，提供均等化基本公共服务；高速公路通过收费方式，由用路者支付，提供效率服务。同时努力做到每一条收费公路的附近或平行走向上有一

条以上可供选择的非收费公路。

许光建建议，对收费到期、还完贷款的二级公路要坚决取消；完全由政府投资的收费公路可由财政适当买单，取消或降低收费；严格禁止二级公路“改头换面”成一级公路继续收费，严格规定收费公路资产不得随意转让、无偿划拨和上市交易。

“一方面还会继续坚持收费政策，吸引社会资本投资以高速公路为主的收费公路；另一方面建立以公共财政投入为主的普通公路投融资机制。同时，进一步提高收费公路门槛，严格限制新增普通收费公路，控制收费公路规模。未来，我国收费公路规模将控制在公路网总规模的3%。”李彦武说。

据新华社

