

□据 新华社

比房地产更赚钱的行业是什么?是高速公路。随着机动车进入家庭和物流业的发展,国内部分高速公路收费的“暴利”问题引起人们广泛关注。“收够了还收”和“随意延长收费期”成为人们对高速公路收费反映强烈的焦点,几乎每年全国“两会”期间,都有人大代表和政协委员对此表示不满。近年来,甚至不断有人因为高速公路收费问题将管理方告上法庭。



车辆通过首都机场高速天竺收费站。



首都机场高速上架设的显示屏 (新华社发)

近年来,“收够了还收”和“随意延长收费期”成为人们对高速公路收费反映强烈的焦点

高速收费“变戏法” “暴利”超过房地产

1 利润超过房地产

高速公路成为最赚钱的行业似乎让很多人意外。根据上市公司年报显示,宁沪高速2010年主营业务营业利润率为56.21%,赣粤高速为48.81%,成渝高速为59.28%。而通常被人们提及的“暴利”行业房地产,毛利率一般维持在40%以下。

审计署和北京市审计局的审计报告显示,首都机场高速总投资11.65亿元,其中银行贷款7.65亿元,至2005年底已收费32亿元。京石高速实际工程总造价为10.1亿多元,其中一多半来自养路费,到2004年12月累计收取通行费近18亿元。

这不是极端的案例。2008年,审计署对18个省市收费公路建设运营管理情况进行了审计,抽查山东等12个省、市的35条经营性公路,结果显示,这些公路获取的通行费收入都高出其投资成本数倍乃至10倍以上。

中国原子能科学研究院退休高级工程师李淑媛从1988年到2007年一直是北京市人大代表。10多年间,她几乎每年都提出关于京石高速收费问题的议案,呼吁取消京石高速的收费。同时,广东、江苏等地的人大代表和政协委员也频频呼吁减少或取消部分“暴利”高速公路的收费。

围绕高速公路“暴利”问题,近几年还频繁发生法律纠纷。2004年,中国人民大学法学博士宋德新起诉河南省高速公路发展有限责任公司;2005年,北京律师庞标和胡凤滨先后将华北高速公路股份有限公司和北京首都高速公路发展公司告上法庭;2007年,北京忆通律师事务所律师李劲松将北京首都高速公路发展公司告上法庭;2011年6月,李劲松又一次将北京首都高速公路发展公司告上法庭。

2 变着“戏法”多收费

记者在北京等地调查发现,造成高速公路“收够了还收”和“随意延长收费期”的情况,主要是因有关管理方在收费手段上“变戏法”:

第一,变“性”。首都机场高速在收费3年多后,于1997年改变了经营性质,成为经营性道路,被重新批准收费30年。京石高速在收费12年后,1999年转为经营性道路,被重新批准收费30年。

第二,变“质”。按照规定,高速公路收费只能用于偿还贷款、道路的养护以及相关管理成本等,不得挪作他用。但是,在各地的实际操作中一般执行统贷统还,例如广东省的广佛高速、广深高速这样热门线路的收费除了还本付息外,很大一部分要用来补贴那些尚不赚钱的高速公路以及新高速公路的建设。

第三,变“脸”。一些高速公路在境外上市或是引入了外资,也成为收费难以撼动的一个原因。例如首都机场高速就是因为在香港上市,新的30年的收费期已经向股民承诺

过。而广州市的华南快速公路也是因为由香港企业投资,关于改变收费的问题,政府做不了主。

“三变”是造成高速公路收费问题的直接原因,而更深层次的原因是我国现有的收费公路管理政策法规存在滞后和缺失。

交通运输部有关负责人介绍,目前还没有制定和明确经营性公路的合理回报率,也缺乏基于通行车流量、投资收益与还贷进度等相关指标变化的通行费收费标准及收费期限的动态调整机制,导致政府难以按照量化指标进行监管和考核,不能实行弹性收费标准调整机制。

长期关注高速公路收费问题的北京忆通律师事务所律师李劲松说,高速公路的管理政策出台速度始终赶不上高速公路收费“花样翻新”的速度,政策总是追着问题跑,而新出台的政策又不溯及以往,矛盾焦点问题一直没有解决。

例如,2004年9月国务院发布《收费公路

管理条例》规定,转让经营性公路收费权,不得延长收费期限,且国家确定的直辖市经营性公路收费期限不得超过30年。而很多地方的高速公路此前就已经转为经营性公路,基本都是之前的收费不算,重新开始收。

李劲松说,类似这样收了多年费用之后,通过转变道路的经营性质又增加收费期的做法表面上看似无问题,而且各种审批手续也齐全,但是其收费早已超过了投资,再加上增加收费期限,这些都是违背相关法规原则的。

3 对症下药治顽疾

交通运输部、国家发改委等五部门6月20日开始了公路收费专项清理工作,主要针对公路的超期收费、通行费标准过高以及不合理收费等问题。

与以往不同,这次治理提出,2004年《收费公路管理条例》正式实施之前建成的高速公路以及已经转变为经营性质的高速公路,也将被纳入治理范围。

对于收费期限存在问题的须制订并落实具体措施进行规范。同时,对于收费标准偏高、经营收益过高的收费公路,要按照经营性公路收回投资并有合理回报、政府还贷公路

按期还贷并满足养护管理资金需求的原则,降低通行费收费标准。

有专家表示,目前百姓意见最大、矛盾最集中的就是这类道路。这次清理工作明确这个概念非常重要和关键,将为解决这一长期矛盾问题提供途径。

交通运输部科学研究院财政与金融研究所常务副所长胡方俊说,高速公路通行费不能作为经营性收入,而应是准财政性收入,应加大政府投入,控制经营性道路规模。

同时,可以规定一个经营性公路的合

理回报率。例如将利润锁定在10%,效益好的公路,达到了承诺的10%的利润,即使没到期,政府也可以提前收回。效益不好的,则可以拉长收费期,直到达到预期的收益。当然,与之相配套的就是必须加强监管,做到收费和使用情况公开透明,对于道路的收入、成本等严格把关,防止弄虚作假。

据了解,此次治理工作开始后,北京首都机场高速降低了通行费价格,将天竺收费站出京方向收费由10元减少为5元,同时,对所有进京方向的车辆停止收费。

洛阳网
www.lyd.com.cn

洛阳人,看洛阳手机报

洛阳手机报本地新闻资讯内容丰富,总量占到了60%以上

移动用户发送短信 LYD 到 10658300 订阅, 3元/月。不收GPRS流量费
联通用户发送短信 712 到 10655885 订阅, 3元/月。不收GPRS流量费。