

全国收费公路去年亏 1571 亿

交通运输部公报显示,收费公路仍举债 3.8 万亿元

6月30日,交通运输部发布了《2014年全国收费公路统计公报》,公报显示,到2014年底,全国收费公路里程16.26万公里,债务余额3.85万亿元。去年,全国收费公路收支亏损达1571.1亿元,较前一年亏损增加910亿元。交通运输部公路局副局长王太表示,债务高主要是因近几年大规模修高速公路,并且高度依赖银行贷款造成。缺口不断拉大与我国进入还债高峰期有关。

发布

收支缺口去年扩至 1571 亿

据介绍,截至目前,除西藏、海南两省区没有收费公路外,其他29个省区市相继公布了本省份的2014年度收费公路统计公报。交通运输部公路局副局长王太表示,截至2014年底,全国收费公路总里程16.26万公里,比2013年增加0.61万公里。占公路总里程446.39万公里的3.6%。截至2014年底,全国收费公路债务余额为38451.4亿元,占累计建设总投资总额的62.6%。也就是说,从目前看,全国已建收费公路中,六成以上资金靠借债完成。

去年,全国收费公路通行费收入为3916.0亿元,支出总额为5487.1亿元,全年收支缺口为1571.1亿元。据记者了解,2011年至2013年收支缺口分别为323亿元、566亿元和661亿元,相比前年,去年收支缺口进一步扩大,亏损增加910亿元。

王太表示,虽然我国收费公路债台高筑,但债务风险仍处于总体可控状态。首先是收费公路整体上债务仍在继续有效偿还,去年债务余额从年初的4277亿元减少至3850亿元,偿还了98.5%。另外,去年通行费收入3916亿元,扣除必要的养护、运营、税费、其他支出后,剩下可用于偿债的资金为2636.6亿元,大于当年2101.1亿元的还息需求,还可还本535.5亿元,说明收费公路整体上具有足够的还息能力。

通行收费尚不够还本付息

公报显示,去年全国收费公路收入3916.0亿元,支出总额为5487.1亿元。其中,还本付息支出4207.7亿元。记者了解到,2013年,全国收费公路还本付息支出占当年车辆通行费收入的86.2%,而去年,通行费收入比还本付息的费用还少291.7亿元。记者注意到,与2013年相比,全国收费公路支出总额净增1174.3亿元,其中,还本付息支出净增1060.2亿元,占增量的90%。另外,去年的养护经费支出469.2亿元,较2013年净增78.8亿元,增长20.2%;运营管理支出534.0亿元,净增76.7亿元,增长16.8%。不过,去年的其他费用支出为26.7亿元,较2013年净减77.4亿元,下降74.4%。王太解释,2014年的统计过程相比2013年更加细化,其他费用中涉及养护工程以及运营管理的部分划入养护费和运营费部分。因此,这也造成每一万公里的养护费和运营费较去年都有所增加。

2013年,我国收费公路里程1565万公里,去年为16.26万公里。据此得出,2013年每一万公里的养护费和运营费为25亿元、29.4亿元,而去年每一万公里的养护费和运营费为28.8亿元、32.8亿元。

2014年度,全国收费公路共减免车辆通行费473.7亿元。其中,鲜活农产品运输车辆减免248.4亿元,军警和抢险救灾车辆等减免49.5亿元,重大节假日小型客车免费通行减免175.8亿元,占总减免数的37%。

追问

为何去年债务缺口猛增?

高速进入还本付息高峰期

王太表示,收支缺口不断拉大主要是还本付息支出大幅增加导致。首先是债务规模不断增加导致还本付息支出增长,去年债务余额为3850亿元,仅年偿还利息就达到2310亿元,再加上所需偿还的本金,负担更加沉重。

另外,我国收费公路已进入还债高峰期,收费公路根据交通量前低后高规律,债务偿还一般也具有前低后高特点。银行一般会收

费公路项目“建设期+1年左右”的宽限期,宽限期内只付息,不还本。刚通车时车流量和通行费收入一般比较低,俗称“车流量培育期”,大约3至5年,在此阶段一般会与银行约定较低的还本金额。等培育期过后,就会进入正常还债阶段,还本付息支出会有较大幅度的增长。

据了解,2011年至2014年,4年增加的收费高速里程占全部收费高

速公路总里程的31.1%,投资占累计建设总投资总额的45.5%,债务余额占债务总余额的45.6%。就是说这4年确实是一个建设高峰,过完前几年大规模建设期,现在便到了还债高峰期。

此外,王太还提到,虽然收费债务增加,但收费标准基本都维持在十几年前的水平,通行费收入无法完全满足支出,这也是债务规模不断扩大的原因。

债台高筑状况是否会继续?

高峰期过后债务量会下降

据王太介绍,目前,东部地区高速公路建设相对完善,而西部以及大山延伸区域还需要大规模建设。东部地区平原较多,公路相对比较好修。随着建设向西部地区、大山区延伸,桥梁隧道比不断增大,加之征地拆迁费用、原材料和人工成本快速上涨,高速公路建设成本还在不断升高。据测算,2014年批复

的四车道高速公路平均造价约7700万元/公里,2000年平均造价约3200万元/公里,2004年平均造价约4200万元/公里,是2000年的24倍,2004年的1.83倍,几乎每3到4年平均造价增加1000万元。

目前,全国收费公路总里程16.26万公里,累计建设总投资6150亿元,其中有4277亿元是银行贷款为主的债务性资金,占累计投资总额的

七成。也就是说,未来债台高筑的状况还会继续。

不过,王太也提到,公路债务规模大跟现在的阶段有关系。从长远看,待大规模建设高峰过去,路网稳定完善,每年增加的债务也会随之降低,而通行费收入会随着交通量的增长而增加,届时债务规模会逐步下降,收支趋于平衡,直至偿还全部债务。

经营性公路为何也统贷统还?

负债率高是一个重要原因

目前,有不少省市收费公路已到收费年限,但依然继续收费。去年,山东交通部门便宣布,2014年底到期的15条(段)高速公路继续收费。并解释该做法有法可依,按照《收费公路管理条例》第十一条规定,政府还贷公路,可以实行统贷统还,也就是说有一条高速收费期限未届满,其他高速便可以继续收。

一些专家质疑,虽然《条例》中提到政府还贷公路可以统贷统还,但并未提经营性公路也能如此,而目前很多省市将经营性公路也实行统贷统还。

北京工业大学教授陈艳艳认为,

目前我国处于高速路大规模建设期,需要大量的建设资金,之所以各省市敢明目张胆地延长收费期限,与各自身负债率高不无关系。当然,与中央部门的“默许”也有关。目前,交通运输部正在修订《收费公路管理条例》,但未出台新《条例》之前应按照旧规执行。

此前,交通运输部公路局局长李彦武接受媒体采访时曾表示,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。

传言收费员月薪过万是否属实?

收费员每月到手两三千

此前,有媒体报道高速收费员月薪上万,收费公路成“印钞机”。对此,交通运输部公路科学研究院公路交通发展研究中心主任虞明远表示,收费公路属于劳动密集型行业,每条人工收费车道口需实行三班制,车流量大的收费站一个车道一个班次,需同时安排2至3名收费员,所以人员比较多。“应该说关于收费员收入过高,这个实际上就是讹传”,虞明远说,此前的确有媒体称高速公路收费员月薪超8000元,但被证实是假新闻,后来该媒体头版刊发更正。去年,交通运输部前往东部省份做调

研,总体来看,各地区收费员收入有差别,但应发工资大概每月三四千元,实际到手的也就是两三千。目前,运营费用中人员支出占比还是比较高。将来,ETC联网和大规模推广应用后,一些人工车道改造为ETC车道,人员费用也会逐步下降。

不过据记者了解,此前,审计署曾对18个省份的高速收费进行专项审计,发现有些地方的高速公路经营企业确实存在高额福利,而且超编严重。其中,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。(京华)