

# 高速收费1年4000亿 “统贷统还”遭质疑

## 全国10万余公里的高速公路中90%以上要收费;部分资金被挪用于建楼堂馆所和投资股票等

日前,山东交通部门宣布,2014年底到期的15条(段)高速公路将继续收费,主要理由是偿还银行贷款。

山东并非首个推迟收费时限的省份。此前,新疆等地也对到期公路采取了延期收费。据悉,兴起于20世纪90年代的收费高速公路,将迎来收费到期的高峰。按2000年已建成里程往后推,近两年内,收费到期的高速公路约1.6万公里。这些道路是否均会继续延时收费,备受关注。目前,全国10万余公里的高速公路中90%以上要收费。专家估算,全国高速公路一年收费在4000亿元以上。被称为“印钞机”的高速公路,延时收费提出“还不清贷款”的理由是否站得住脚?征收的钱又流向哪里了呢?



### 疑问一

## 高速通行费 收了多少?

广深高速作为连接广州和深圳的交通要道,2013年通行费收入达31.69亿元。连续多年提出降低收费建议的广东省人大代表林慧介绍,广深高速当初投资114亿元,截至2012年已累计收费超过410亿元,收入远超投资。

全国收费高速公路一年收费几何?专家估算,如今全国高速公路一年收费在4000亿元以上。

山东省交通部门公开的数据显示,2013年政府还贷高速公路共收了104亿元的通行费,这还不包括约占四成的经营性公路的收费。

广东几乎全是经营性公路。广东高速2014年上半年年报显示,广佛、佛开、惠盐等9条(段)高速公路上半年通行费收入约26亿元,今年上半年净利润率达26%。深圳高速、山东高速、成渝高速等企业的利润率多在30%以上。这一利润水平超过金融、房产行业。

“公路资源属于特许经营范畴,公路交通基础设施的经营只能微利保本。”北京交通大学经济管理学院教授赵坚说。

那么,本应微利的高速公路缘何成了暴利行业?广东一路桥公司项目负责人告诉记者,一方面,我国高速公路收费标准总体偏高,每公里价格比许多发达国家还高;另一方面,当年设计收费制度时,并没有预计到如今如此巨大的车流量。

### 疑问二

## 收取的钱用来还贷了吗?

面对公众质疑,山东省交通部门对延期收费给出的理由之一就是“贷款没还清,还有巨额的养护费”。一年上百亿元的巨额收费都用于还贷了吗?山东省交通运输厅给出的“账本”显示:2013年政府还贷公路收费主要用于还贷和维修。其中归还本金和利息约85亿元。但归还利息部分不仅是高速公路,还包括二级公路和农村公路债务利息。换言之,高速收费不仅还了自己的债,还替“兄弟道路”还了债。

山东给出的另一个理由是,全省高速路债务余额仍然很重。截至2013年底,累计贷款余额达589亿元。为此,山东实施了“统贷统还”的办法。“实行‘统

贷统还’,就是说只要有一条路还没还清贷款,所有其他路不管还清、到期与否,都将继续收费。”广东一家高速公路公司负责人说。

在法律人士看来,“统贷统还”与收费公路管理条例有冲突。全国人大代表、广东国鼎律师事务所主任朱列玉认为,首先,条例中的还清贷款后停止收费是指某一条路,而不是全部已建的,更不包括计划建的;其次,即便没有还清贷款,到期了也必须停收,因为条例中不得超过限期的规定没有任何例外情形。对广大车主而言,只要路网在不断完善,地方有修不完的路,也就意味着或许没有停止收费的一天。

### 疑问三

## 收来的钱还用来做什么?

除了还贷和企业暴利,巨额通行费还被用来干什么了?此前,审计署对18个省份的高速收费的专项审计,揭开了一些黑洞:

闲置和挪用。大量资金被闲置,并没有用于还贷,有些资金被挪用于建楼堂馆所、投资股票等。

养人。一边是高额福利,一边是人浮于事,超编严重。据了解,有一家高速经营企业编制27人,实际却多达156人。2013年,山东省政府还贷公路收取通行费中用来供养运营单位和企业的费用高达7.6亿元。

收费员月入万元曾引起不少研究生对这一职位趋之若鹜。记者从广州一路路桥公司职工处获悉,一般员工月收入在8000元到1万元,而一个路段的项目

负责人,手里管理的资金上亿元,一年收入可达30万元。

利益输送。在收费权转让中,有的领导干部违规插手,导致国有资产受损,而个人从中谋取巨额利益。审计发现,合巢芜高速公路收费经营权转让中,国有资产流失12.4亿元。

高速公路何时才能回归公益性?到期了却未还清贷款怎么办?交通运输部发言人何建中在答记者问时明确提出,到期的收费公路应严格按照《收费公路管理条例》的规定,到期后停止收费。

专家提醒,规范高速收费应前置。要加强对政府决策的科学论证,避免因过度建设而陷入“贷款修路、收费还贷”的恶性循环。  
(据新华网)

### >>> 相关评论

## “统贷统还”不破, 公路收费将成无底洞

以“老路”补贴“新路”,实质是将地方政府的公路建设责任,完全转嫁给民众,这无疑政府公共服务职责的弃守。应在法律上进一步明确,到期前已经还款结束的公路,必须终止收费。

高速公路还清贷款遥遥无期,一方面是因为背后存在猫腻。此前审计署多次对收费公路项目的审计显示,高速公路收取的车辆通行费被挤占挪用、违规减免、大量用于工资、福利支出、闲置滞留等问题十分突出,也就是说,各地高速公路每年收上去的钱,只有一部分用于还贷,其他大量用于养人和利益输送,这样的还贷速度可想而知。

另一方面,许多高速公路,其实早就还清了贷款。以广深高速为例,当初投资114亿元,截至2012年已累计收费超过410亿元。类似收费数额远远超过投资金额的个案在国内比比皆是,但由于各地普遍实行“统贷统还”的办法,将还贷公路收取的部分通行费用于其他收费公路项目建设,这就导致了高速公路还贷越还越多的怪现状。

“统贷统还”模式,解决了各地公路建设的资金缺口,但在公平性和合法性上却值得商榷。

公路收费理当是“谁使用、谁收费”,缴费者购买一条公路的临时使用权,凭什么要为自己跟自己无关的公路埋单?以“老路”补贴“新路”,实质是将地方政府的公路建设责任,完全转嫁给民众,这无疑政府公共服务职责的弃守。

而《收费公路管理条例》也明确规定,“政府还贷公路的车辆通行费,除必要的管理、养护费用从财政部门批准的车辆通行费预算中列支外,必须全部用于偿还贷款和有偿集资款,不得挪作他用”。也就是说,公路收费只能用于偿还贷款或集资,不能违法挪作他用。法律没有授权地方政府将车辆通行费用于其他项目建设,地方政府岂可越界?

“统贷统还”的模式,助长了地方政府的好大喜功。许多地方公路建设动辄超前规划,起高标准,不计投资成本,罔顾投资的社会效益,不正是因为有“统贷统还”做后盾吗?

所以,要想公路收费还贷走出恶性循环,除了改进车辆通行费管理,实现收支透明之外,最为重要的一点,就是破除“统贷统还”的模式,在法律上进一步明确,到期前已经还款结束的公路,必须终止收费。倘若做不到这一点,公路收费还贷必然成为永远无法填满的无底洞。  
(据《新京报》)