

全透视



公路收费问题一直备受诟病。从6月下旬起,交通部展开收费公路违规及不合理收费专项清理整治活动。

# “迟到的降费” 难解高收费疑问

从7月1日起,首都机场高速公路的过路费终于下调了5元,且被明示改为单向收费。可在北京市的一些人大代表和专家看来,这是一场迟到的降费。

首都机场高速公路总投资11.65亿元,其中银行贷款7.65亿元。至2005年年底,已收费32亿元。在北京市批准的剩余收费期内,还将收费90亿元。上述信息,是审计署2008年2月发布的审计公告中披露的。

投资11.65亿元,却要收费100多亿元。这是怎么回事?

## 疑问一

### 收费年限如何“变魔术”

多年来,不绝于耳的质疑、审计部门的数据,都不曾解决这条公路的收费问题。此次能够降费,在一些分析人士看来,不仅与民间不满有关,更与6月下旬交通部等5个部门联合下发的一份通知相关。这份通知说,将开展收费公路违规及不合理收费专项清理,坚决撤销收费期满的收费项目。

首都机场高速公路1993年投入运营,最早的身份是“政府收费还贷公路”。按照相关法规,政府还贷公路的收费年限最多为20年。可由于一系列不为人知的股权变更,首都机场高速公路的身份变为“经营性公路”,收费起始年不仅从头再来,而且收费年限一下变成了30年,要收到2027年。

加上之前按“政府收费还贷公路”身份已经收的4年,这条公路的收费时间,比收费期最长的“经营性公路”还要长。

2006年,北京市人大代表赵仑曾调查了北京市多条高速公路的收费情况,发现一个共性问题:通过一系列变更,这些高速公路此前收费的时间全部归零,起始时间从头再来,而且收费年限也都延长了。

在2007年的北京市人代会上,赵仑要求有关部门给出各条收费公路具体的收费情况。但相关部门都以“涉及商业机密”为由拒绝。

他只得得到这样的信息,当时北京的9条收费公路,没有政府还贷路,都是经营性公路。它们分别由3家公司经营管理,除一条道路的收费期为25年外,其余均为政府批准的30年。

公路收费问题何以成为难解的结?首都机场高速公路等三个案例,从根本上都指向一笔“糊涂账”——缺乏公路建造成本、资金来源、公路性质、收费标准以及收费去向等信息的详细披露。

而被透支的“公路收费权”一旦停摆,将影响到地方财政状况。

## 疑问二

### 公路“身份”为何成谜

赵仑进一步调查发现,运营高速公路的公司的成立时间,普遍晚于高速公路的通车时间。这究竟是怎么回事?谁、用什么钱初始投资了这些高速公路?这个问题很重要,因为身份的问题决定了收费期限。

根据当时公开的数据,赵仑算了一笔账,投资11.6亿元的首都机场高速公路从1993年开始收费。最初的收费标准是小型车10元,1999年开始小型车收费上涨至15元,2001年9月又下调至10元;2001年,机场高速路的日均交通流量为8.7万辆左右,那么,仅这一年的收费收入就是3.5亿元。也就是说,即便搞不清这条公路是什么身份,这条公路也早就收回了投资。

普通的公众直到2008年2月审计署公告18个省的高速公路审计报告时,才搞清楚了首都机场高速的面目。1997年,北京市将已经收费多年的、政府还贷性质的首都机场高速公路,划转给首都公路发展有限责任公司,使之变为经营性公路,并重新批准收费30年。

审计报告还指出,由于批准收费期限过长,获取的通行费收入高

出投资成本数倍乃至10倍以上,一些高速公路成为“高价公路”。

根据审计署的公告,通过身份变更来延长收费期限,早已经是这个行业公开的秘密:1987年开始收费的北京至石家庄高速公路北京段,总的收费期限达到42年。按2005年收费水平测算,累计收费将达93亿元,为该公路建设时利用银行贷款的16倍。京津塘高速公路、北京京通快速路等项目,也存在此类问题。

事实上,将政府还贷性的公路变更为经营性公路,相关法律是允许的。但前提是,政府还贷公路未能较好地完成还贷任务。而且,转让的过程,要向社会公布,并采用招标投标的方式,公平、公正、公开地选择经营管理者。

可现实中,改变身份的很多公路,都能较好地完成还贷任务。审计报告指出,换身份的公路中,有的较短期限内就能还清贷款,并有合理经营收益,也被批准按规定的最高收费年限——30年收费;有的将收费多年,经营效益较好的公路“改头换面”,违规重新批准和计算收费期限;有的将其他项目的债务并入收费公路,人为加大债务规模,违规延长收费期限。

## 疑问三

### 多收的钱怎么花的

从7月1日起,首都机场高速公路不仅下调高速费,还明示了要单向收费。而在几年前,这条早已执行单向收费政策的公路,却一直肆无忌惮地按双向标准在收费。

2009年9月新华社曾发布消息称,当年10月1日,首都机场高速公路改为单向收费。从网络搜索的情况看,当时这则新闻的转载率并不高。

既然已经有了单向收费的规定,为什么返京方向还要设立收费站,为什么收费员从来不提示?有媒体采访过这个问题,收费员和公路所有公司负责人的答复是,他们没有义务告知。

从高速公路的身份,到高速公路究竟是不是单向收费,这些按规定应该公开的信息,对公众来说却不易获得。事实上,高速公路还欠公众一笔明白账,这些年来,多收的钱都干什么去了?

据《中国青年报》、《人民日报》

## 延伸阅读

### 武汉机场天价路: 200米收费15元

6月18日,武汉市民容先生从武昌区送朋友到机场搭乘飞机。

“为节省时间,车子到了盘龙城附近就右转上了武汉机场高速。”容先生告诉记者,右转上路没走出200米,就到了武汉机场路收费站。容先生不得不交了15块钱过路费。

“从汉口上机场高速走将近18公里收15块钱,从盘龙城这个口上去走200米左右也是收15块钱,这多冤枉!”容先生说。

喊冤的不止是容先生一人,湖北省统计局副局长叶青两年前就有过类似经历。

2009年11月20日,叶青从湖北咸宁开完会,开车到盘龙城。“当时从咸宁过来,我还问外环的收费员到盘龙城怎么走,他说前面两公里就到了。”叶青说,“但是,我一进入机场高速,收费站还是要收15元,因为盘龙城的出口正好很巧妙地设在收费站的后面一点。”

“我问收费员,我都可以看到盘龙城的出口了,最多50米,凭什么还要交15元?”叶青回忆说,收费员说这是公司规定,只要一上机场高速,使用了道路,就要交15元,“我们不是按里程长短来计算的。”

为核实情况,记者专程沿武汉机场高速走了一趟。在盘龙城通往武汉天河机场的道口,右转进入单向行驶的武汉机场高速,不远处即为武汉机场收费站。根据车辆里程表显示,从道口到收费站仅为200米。武汉机场路收费站位于5.98公里处。也就是说,如果从盘龙城去机场的话是6公里收15块钱,如果是从盘龙城上机场高速外环的话,是200米收15块钱。

据了解,2007年,武汉机场路收费站由原来的位置向武汉市区南移至现址。这一移动,结

束了从武汉外环经机场高速进入武汉市区或盘龙城的免费路历史。

2009年,武汉市交委回复省政协委员吴北平《关于取消武汉机场公路收费站的建议》的提案时称,1993年,武汉市与香港新世界集团签订的机场高速公路项目合作合同约定,合作期30年,前10年为还本付息期,后20年为分期期,分期期年投资回报率不低于18%。

记者调查发现,2009年武汉市就已将武汉机场路收归国有,所谓“与香港出资方有合同有承诺”的高收费理由已经不复存在。目前,武汉国有资产经营公司持有有机场路发展公司49%的股份,另外一家武汉市国有企业是谁,尚无法获知。

根据官方公布的数据,武汉机场高速公路全长17.8公里,总投资4.5亿元。其中武汉市政府出资4500万元,香港新世界公司出资9000万元,境外融资31500万元;道路每公里造价2530万元,比当年同类道路工程造价高40%。

据了解,经湖北省政府批复,允许武汉机场路自1999年起设站收费,8座以下客车每车每次收10元,2001年调高到每车每次15元。也就是说,不论是“按次收费”,还是收费标准的提高,机场路都获得了省级政府部门的批准。

不过,在2008年发布的《18个省市收费公路建设运营管理情况审计调查结果》的报告中,审计署指出,湖北省为增加部分高速公路公司的经营业绩,通过违规批准提高收费标准等方式,多收费40.9亿元,其中武汉市机场高速公路收费标准比当地同等级公路高出1.1倍,该高速公路2002至2005年多收取通行费1.15亿元。

据《法制日报》

### “山西史上最牛”收费站: 路权转让下的利益链

7月1日零时,被称为“山西史上最牛”的收费站山西太原许西收费站停止收费。而在6月下旬,许西收费站运营双方就撤站相关事宜达成协议,撤站后港方公司将获2500万元赔偿。

山西太榆路许西收费站设立于1994年1月,初始明确收费为还贷,收费期限为两年。但期满后,太榆路却变更为“经营性公路”。

1997年,太榆公路被出让给香港路劲基建有限公司,合作期限为23年,收费终止于2020年5月15日。

根据许西收费站的收费说明,2.5吨以下的车辆每次收费10元,2.5吨到5吨之间15元,30吨以上70元。资料显示,许西收费站2010年日均流量为5629辆。即使全按2.5吨车型收费计算,去年收入也超千万元。

长约17公里的大榆路,当初贷款投资额度为6300万元,此前有山西省政协委员指出,在1994年、1995年两年间就收回了投资。可在此情况下,许西收费站仍坚持收费,费用甚至比机场高速还高。“如果走高速,每次只收费5元,来回才10元,而这个收费站来回要20元。”一位司机说。

许西收费站之所以难以撼动,背后还有利益使然。

1997年,香港路劲基建有限公司进入山西投资,经营太榆等5条公路。同年7月,山西省交通建设开发总公司与香港路劲公司旗下的路丰投资有限

公司合作,成立了山西路通太榆公路有限公司,合作期限为23年。山西省交通建设开发总公司隶属于山西省交通厅,是交通厅直属的集公路建设和房产开发的国有独资企业。

据山西交通厅负责人介绍,公司将“以公路通车过路费及配套、服务设施的经营收入,回收双方的投资,收益按双方所占股份比例分配,即山西方面占35%,港方占65%。”

2005年,面对舆情压力,山西省交通厅和港方达成协议,即许西收费站和另一收费站同时撤除,山西省政府向港方赔偿2亿多元。

但考虑到太原市规划建设的龙城大街投资与许西收费站撤站补偿大体相当,山西省政府作出了保留许西收费站、集中财力建设龙城大街的决策。

2007年龙城大街竣工,大量车流被分流出去。2009年大榆公路的日均车流从两年前的2万余辆下降至8942辆,全年路费收入仅为1600万元,增长负43%。

对此,路劲基建公司的应对之策是,“项目已加强对特权车辆的过路费,借此增加路费收入。”

据了解,此后山西各行政单位和路通太榆公司的交费模式是“包缴”,一年有些单位需要缴数十万元。但这并未止住许西收费站收费的下滑,这也使得香港路劲基建公司萌生“撤站之心”。

据《每日经济新闻》