

收费公路巨亏:钱去哪儿了?

■ 赵天琦 报道

6月30日,国家交通部发布《2014年全国收费公路统计公报》。公报显示,截至2014年底,全国公路总里程达446.39万公里,是1984年底的4.8倍。其中高速公路从无到有,达11.19万公里,里程规模超越美国,居世界第一位。

公路总里程增长的同时,我国收费公路的总长度也进一步增长。截至2014年底,全国收费公路里程16.26万公里,占公路总里程的3.6%。但公路里程数的不断增长并没有扭转我国收费公路连年亏损的处境。公报显示,2014年,全国收费公路总亏损1571.1亿元,相较2013年亏损的661亿元,收支缺口进一步扩大。

这与公众印象里高速公路的“暴利”收费形成了强烈对比。

早前,有多家媒体刊发报道称,高速公路公司暴利已超银行、地产等行业。据18家高速公路上市公司的财报显示,今年一季度的平均销售毛利率高达58.19%。以吉林高速公路股份有限公司为例,该公司2013年的营业收入为78.6亿元,净利润28.6亿元,毛利率高达68.45%。

收支缺口不断扩大

实际上,随着我国道路系统的不断完善以及车流量的逐渐增大,收费公路的收入一直节节攀升。据《2014年全国收费公路统计公报》显示,2014年,全国收费公路的车辆通行费总收入高达3916亿元,相较2013年度的3652.2亿元,增长7.2%。

但收费公路支出的增长速度远超收入。2014年,全国收费公路的支出总额为5487亿元,相较于2013年度的4313亿元,增长27.2%。纵观近五年的相关数据可以发现,除2010年收费公路盈利32亿元外,2011—2014年全国收费公路分别亏损323亿元、566亿元、661亿元和1571亿元,收支缺口不断扩大。

此外,除去尚无收费公路的西藏和海南,29个省区市也陆续公布了2014年度收费公路统计公报,仅有安徽、广东、浙江、上海四地出现盈余。其中,广东省还上演了一场“由亏转盈”的逆转戏码。

广东省交通运输厅官网于6月29日发布《2014年广东省收费公路统计公报》。公报显示,2014年度该省全省收费公路通行费收入为452.3亿元,支出总额为448.4亿元,全省收费公路去盈利3.9亿元。然而,6月11日,该省交通运输厅曾公布过一次公报,数据显示去年亏损28.8亿元。

17天,广东省收费公路如何做到“扭亏为盈”?记者对比前后两份公报发现:2014年度,广东省收费公路通行费收入确定为452.3亿元不变,收入构成的各项数据也与此前公布的数据一致,但支出总额则由此前公布的481.1亿元变为后来的448.4亿元,减少32.7亿元。支出总额中,还本付息支出284亿元,养护经费支出45.2亿元,税费支出40亿元,其他费用支出6亿元,均与此前数据一致——运营管理支出费用由原来的106亿元降为现在的72.9亿元。

对此,记者特地向广东省交通厅咨询相关细节。相关负责人表示,问题出在佛山广明高速公路有限公司。该公司名下的“广明高速公路西樵至更楼段”填报数据有误,3308.44万元的运营管理支出,填报人员少写了一个小数点,误填为330844万元。对于此次数据错误,相关负责人表示了歉意,并表示,“以新公报上的数据为准”。

■ 李伟 徐海涛 刘恩黎 翁晔 报道

近日,全国不少地方食品药品监督管理局等部门发出通知,进一步加强对以会议(讲座)等形式销售保健食品行为的监管。同时提醒消费者,不要轻信虚假宣传。然而,记者调查发现,不法分子“骗术”也在升级,形形色色的“花招奇出”,总有老年人上当受骗。为什么骗子总是盯着老年人不放?是不法分子的骗术高明还是市场监管存在漏洞?保健食品销售市场鱼龙混杂,谁来保障老年人安享晚年健康不被“忽悠”?

骗局“花招奇出”

记者调查发现,以会议(讲座)等形式销售保健食品已经是保健品行业内的“标配”推销手段,一些不法分子也通过“健康讲座”“赠送礼品”的幌子,向老年人变相推销高价保健品。据业内人士透露,老年人非常关心健康,时间也相对充足,很容易成为重点推销对象。同时据记者调查,当前业内“骗术”不断升级,“嘘寒问暖”“旅游兜售”“现金返还”形形色色的“花招奇出”,大打“免费牌”“专家牌”“亲情牌”,大量老人“前仆后继”上当受骗。

——“免费牌”。记者调查发现,市场上保



收费公路究竟是赢是亏?

记者采访了北京交通大学教授、博士生导师徐猛。徐猛向记者解释,我国高速公路的统计数据之所以看起来盈亏成谜,源于当前公路管理部门和公路企业不同的统计方式。

首先需要明白两个概念。目前,我国的收费公路按属性划分,可以分为政府还贷公路和经营性公路两种,分别占全国收费公路里程的64.0%和36.0%。而在收费高速公路中,政府还贷高速公路6.01万公里,经营性高速公路4.66万公里,分别占收费高速公路里程的56.3%和43.7%。

经营性公路项目一般由国内外的经济组织投资建设,从企业设立、融资、项目建设、经营管理等,都按市场化运作。政府还贷性公路则是政府交通主管部门通过向银行贷款,组织建设、管理,建成后通过收取车辆通行费还贷。

由此可见,被指暴利的高速公路公司的盈利其实属于市场行为,上市公司本身即以盈利为目的。由交通部及各省级交通厅公布的收费公路公报中所涵盖的,是政府还贷公路和经营性公路的总和。

收费公路又因何亏损?通过分析《2014年全国收费公路统计公报》可以发现,还本付息一直是收费公路支出中的大头。公报显示,2014年度,全国收费公路支出总额为5487.1亿元,其中,还本付息支出4207.7亿元,占比高达76.7%。

徐猛向记者说明,高速公路公司的高利润率主要在于其计算成本支出的方式。公路公司所计算的支出中,主要针对运营成本即公路的养护、人工成本等,但其前期的投入是巨大的。这些公司在公路建设初期需要融资、借贷,成本以千亿元为单位,这导致了高速公路负债率居高不下。

即便是2013年毛利率高达68.45%的吉林高速公路股份有限公司——据该公司2013年年报显示——目前仍背负高达7.892亿元的债务。该公司于2012年6月发行了一批为期七年的8亿元的公司债券,票面年利率为5.5%,每年付息一次,到期一次还本。扣除发行费用人民币1080万元,实际募集资金净额为人民币7.892亿元。这8亿元的债券如果到期偿付,均摊到这七年的利润上,无疑会令该公司的盈利不再那么“暴利”。

徐猛进一步向记者解释,目前外界所看到的“暴利”收费公路公司,多在我国的东部地区。这些地区对于继续修建公路所需的前期投入压力较小,所以利润率相对较高。但对中西部地区而言,新公路的发展需求仍然很大。由此可见,我国收费公路短时间内仍可能面临较高的债务负担,还本付息压力巨大,这

也是交通部发布的公报显示连年亏损的原因所在。

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则指出,目前我国公路的建设成本逐年上升,增加了债务规模。他举例说,按去年的平均造价,一条四车道高速公路每公里平均7700万元,而在2000年只有约3200万元——有些西部山区桥隧成本甚至更高。

然而,正是在西部地区,公路建设迫在眉睫。经济要发展,交通是基础与先导。在中央和地方政府的要求下,各省高速公路国有企业不得不“硬着头皮开工”。如藏区高速公路建设,据四川高速概算,其成本高达1.3亿—1.5亿元每公里,在2011年银行贷款不到位的情况下,中央三令五申催促四川开工。“这样的公路,哪怕中央给60%的资本金,还是照亏,路修好后收的钱,连收费员都养不起!”一位四川高速公路的内部人士说。

成本居高不下的同时,高速公路的运营管理支出逐年扩大,今年比去年增加77亿元。

管理支出包括的科目众多,如信息工程、设备维护、人员工资保险、车辆维修燃油、水电取暖、事故救援等。据高速公路内部人士对记者解释,收费公路是一个劳动密集型行业,收费人员需要几班倒,这增加了开支。

对此,记者联系了广东省南粤交通建设发展有限公司,询问相关收费人员的工资以及公路项目承包等问题,但截至记者发稿时,对方答复仍是“对你们提出的相关采访问题,我们正在审批”。

徐猛认为,目前,我国的公路基础设施仍处于快速发展时期,高速公路网络还需大规模建设,同时建成的公路将集中迎来养护高峰期。考虑到高速公路高投入的特点,对外融资的依赖性较强。根据交通部的数据显示,目前我国收费公路的整体负债比例已高达64%(据2012年统计数据),未来高速公路建设中,资金瓶颈和提高使用效率将是行业面临的主要问题,也给企业的运营及信用水平带来了压力。

过路费到底高不高?

对于收费公路的价格,公众与政府部门向来各执己见。一方面,政府认为在物价飞涨的情况下,高速公路收费标准仍然与十几年前基本持平,高速收费属“良心价”。另一方面,公众指责收费公路的价格仍然偏高,建议逐步取消收费制度。

交通运输部公路局局长李彦武打了个比方:你过收费站交10块钱,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。这多出来的1.82元,就是收费公路亏的钱。

对我国公路收费现状,徐猛认为相比于国外的高速公路收费水平,我国的高速公路收费的确较高。而且,随着经济的发展,道路基础设施的进一步改善,我国汽车销售市场向中小城镇和农村的进一步转移,家用小汽车在我国还有广阔的发展空间,高速公路车流量随之会进一步扩大,这也无疑会增加高速公路公司的收益。

国外高速公路不收费?

面对收费公路逐年亏损的数据,不少民众都在网上发问:为什么外国的高速公路很少收费,而中国的普遍收费?收回投资后,中国高速公路为何仍然继续收费多年?

意大利、法国和西班牙是欧盟里典型的依靠收费公路政策建成高速公路的国家。2008年,三国收费公路分别达到5694公里、8522公里和3335公里,占到欧洲收费公路总里程的41.88%,其中,法国收费高速公路里程在欧洲最多且价格昂贵。另外,德国拥有高速公路12678公里,并针对12吨以上的大型卡车实行收费。

美国则是主要以财政投资、政府主导的模式建设公路基础设施网络。建设资金来源主要有三种:公路税收、发行债券和公路收费。公路税收是美国公路建设的主要资金来源,约占公路建设资金的70%。1956年,美国通过联邦资助公路法和公路税收法,开始征收各种公路交通税(包括汽车燃油税、轮胎税、卡车购置税和重型车辆使用税),建立公路信托基金。鉴于美国公路网已经基本完善,目前公路信托基金的60%以上都用于公路养护。

上世纪80年代之后,随着美国汽车拥有量大幅提高,国家公路交通基础设施超负荷服务,呈现老化态势;在新州际公路建设高峰期,已经接近设计使用年限,进入翻修改造阶段。但由于道路修建的成本越来越高,加上地方各级政府普遍缺钱,负责道路管理维护的各州开始对一些原本免费的路段进行收费,专款专用于所收路段的扩建及维修。到2010年,美国公共道路总里程约655万公里,收费公路约1.2万公里。

徐猛向记者解释,我国的高速公路普遍采用收费模式,与我国高速公路起步晚、发展迅猛有关。高速公路快速发展所急需的资金需要通过收费的形式来征收。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也指出,“收费”体现了“用路者付费”原则,相对公平,而“征税”则需要由全体纳税人共同承担税负。

我国收费公路政策自1984年年底出台

实施以来,打破了过去公路建设投资财政资金不足的束缚,极大地促进了公路建设快速发展。其中,高速公路里程从零增长到10.44万公里,总里程跃居世界第一。世界银行曾在其发展报告中评价:“没有任何其他国家,能够在如此短的时间内,大规模提高其公路资产基数。”

虞明远还指出,据不完全统计,世界上共有70多个国家采取收费公路的形式建设和发展高速公路,收费公路总里程约30.4万公里。尤其是近20年来,实施收费公路政策的国家数量不断增加,收费公路规模也不断扩大。大多数发达国家保持了相对平稳的增幅和增速,而发展中国家则表现出收费公路数量增多、增速快等特点。在东亚、拉美和非洲的一些国家,收费公路政策成为支撑高等级公路建设的主要政策,尽管收费公路建设引入时间不长,但收费公路里程增长较快。

信息公开刻不容缓

既然公路收费世界范围通用,为何我国的收费公路却屡屡遭受非议与不解?信息不够透明是主要原因之一。

与美国的交通税相对应,我国也于2009年1月1日起正式实施燃油税(即成品油消费税)改革方案。改革方案提出,同时取消原在成品油价外征收的包括公路养路费在内的六项收费,并逐步有序取消政府还贷二级公路收费。美国的交通税建立了公路信托基金用于公路养护,中国燃油税的去向却始终扑朔迷离。

据2013年1月《中国青年报》报道,2009年即成品油消费税改革的当年,成品油消费税是2024.7亿元,2010年,成品油消费税是2403亿元。根据《中国税务年鉴》公布的汽油和柴油的消费量估算,2011年成品油消费税为2280.13亿元。2012年成品油消费税推算也应该在2000亿元以上,成品油消费税改革4年,累计成品油消费税近9000亿元。

如此巨额的燃油税究竟有多少用作养路费,关系到广大交费车主的切身利益。记者查阅了近几年的财政部决算表以及《中国税务年鉴》,都未能找到关于燃油税的支出状况。

在收费公路信息公开方面,虞明远认为可以借鉴日本的做法。尽管日本的高速公路全部收费,但收费公路政策仍然得到了社会公众的理解和支持,这主要得益于其完整、及时的信息公开。

2005年,日本道路公团民营化后,重新组建了6家高速公路管理公司和一家半官方性质的债务偿还机构(JEHDR)。高速公路公司收取的通行费收入,在扣除必要的养护运营支出后,全部交由债务偿还机构,用于统一偿还贷款。高速公路管理公司的利润基本与通行费收入无关,而主要来自于服务区、停车场等服务设施收入。

日本国土交通省联合JEHDR对每年的通行费收入、公路建设成本、养护运营支出、还贷支出等进行详细预测,推算出2050年可以偿还贷款后,将高速公路的收费年限定为45年。同时,整个详细的测算过程向社会公布。每年的通行费收入、养护运营支出、还贷支出等也都向社会公布。

徐猛认为,虽然信息公开是政府一再强调的,但是对于高速公路公司而言,当前要真正做到运营过程中的所有信息公开还是很难的。高速公路公司都有信用评级,如果将财务信息真正透明化,可能会对公司的信用评级产生影响,甚至面临破产的压力。但是徐猛也指出,信息透明公开是大势所趋,当管理运营达到规范化时,信息透明公开将水到渠成。

(来源:新华网)

保健品市场骗局花招奇出 老年人屡陷“温柔陷阱”

步的交流来骗取老年人的信任。

违法成本低 监管存漏洞

不法商家骗术不断升级的同时,保健品行业整治层面却仍存顽疾。一些老年人花上千元买来的保健品其实只是普通糖果,打着高科技、养生功能幌子销售的空气净化器、净水器、被褥等物品少则几千元,多则上万元,其实只是“玩概念”,与普通产品无异。业内人士认为,保健品产品低成本、高利润是致使违规商家铤而走险的重要原因。

据调查,一些商家只要“忽悠”成功销售几个疗程的保健品,动辄收益几万元甚至十几万。而一旦被查处,罚金也就几万元,这对违规企业无法产生威慑作用。

其次,一线执法缺乏可操作性给了不法分子可乘之机。据程敏平介绍,当前对于老年人保健品乱象整治仍面临执法难的问题。新的食品安全法已经颁布实施,但是相关配套规章没有落实,一线执法缺乏可操作性。

同时,程敏平表示,全国的食品药品监管系统改革已经完成,过去由质检负责的生产领域及由工商负责的流通领域监管职能,都统一划归食药监部门,同时,在乡镇增设食品药品监督管理局,然而职能虽然已经划转,但

是人员配备并没有及时到位,也导致基层执法力量薄弱。

第三,保健市场需求旺盛,监管存漏洞,不法商家钻了监管的“空子”。据知情业内人士透露,目前保健食品市场还没有建立完善的监管体制,因而不少虚假宣传的企业抱着“捞一把就走”的想法在搅乱市场,只要“没人举报,无人追究”,不良商家便可“闷声发大财”。

谁来保障老年人健康 不被“忽悠”?

据国家卫生计生委6月份发布的《中国家庭发展报告2015》显示,截至2014年底,我国60岁以上老年人口已经达到2.12亿,占总人口的15.5%。空巢老人,也就是子女离家后的老年人,占到老年人总数的一半。这就意味着,老年人保健品市场十分广阔,保障老年人安享晚年健康不被“忽悠”也越显现实意义重大。

针对保健品商家违法成本低、执法乏力、监管存漏洞等问题,专家建议,推进企业诚信体系建设,对假劣保健食品、非法添加以及虚假夸大宣传的生产经营企业,要列入“黑名单”。

程敏平说,要不断完善有奖举报制度,鼓励消费者、企业内部工作人员等通过举报电话、网络,向当地食品药品监督管理局举报保健食品违法违规行为,努力营造“社会共治”局面。

“现今社会变化太快,老年人所处时代与之相差甚远,要鼓励老年人多接触新闻和社会信息,这样才能减少上当受骗的机率。”武汉大学社会发展研究所所长罗敏讲,政府和媒体要加强宣传力度。

此外,罗敏讲建议,子女和社会要多关心空巢老人群体。“子女的关爱也是重要的保健品,不要让骗子代替‘行孝’。同时,老年人要提高自我保护意识,不随便参加商家以‘免费活动’等名目开展的促销活动。”

