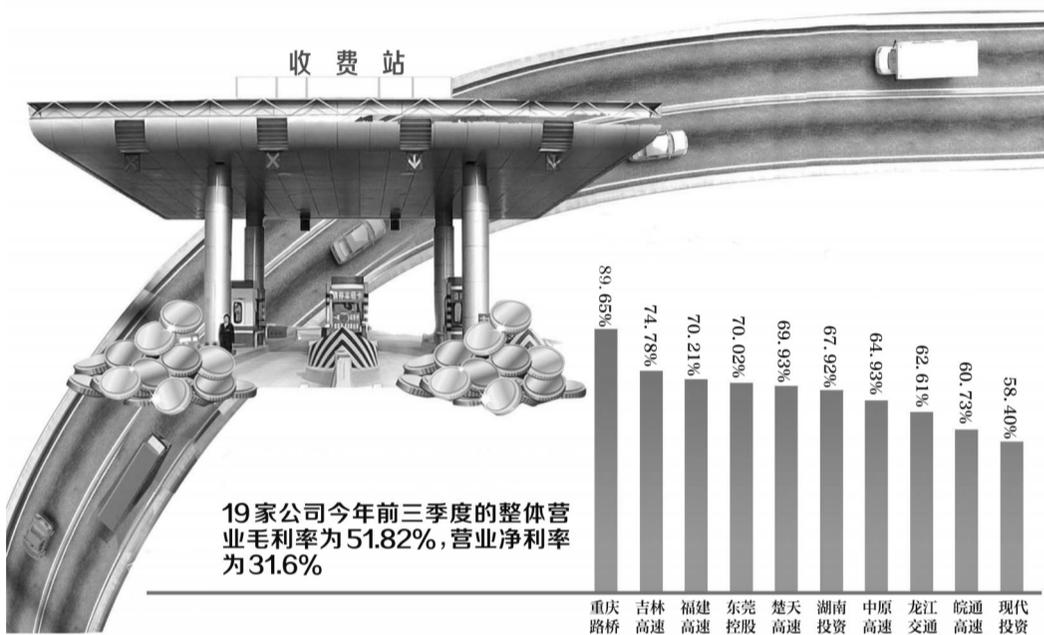


去年我国高速公路总体亏损超600亿元 但相关上市公司业绩却媲美银行业

高速路是巨亏户还是印钞机?

“12月23日,国家交通运输部发布了《2013年全国收费公路统计公报》,这是交通运输部首次汇总发布全国收费公路的年度统计公报。这份公报的出台立即引起众多有车族的热议,一直因为收费问题被外界诟病的高速公路竟然是十足的亏损大户——数据显示,去年我国收费高速公路通行费收入达到3316亿元,但总体仍亏损617亿元。不过,记者查阅19家A股高速公路上市公司财报发现,今年前三季度这些上市公司的赚钱能力堪比银行。”

2014年前三季度高速公路上市公司毛利率排行前十



高速路上市公司盈利比肩银行

交通部的公报显示高速公路是亏损大户,但相关高速公路上市公司的业绩报表却显示他们的盈利水平可以与银行、高档白酒甚至奢侈品相媲美,是十足的黄金产业。

目前在国内A股上市的高速公路上市公司共有19家,统计数据显示,这19家公司今年前三季度的整体营业毛利率为51.82%,营业净利率为31.6%,如此利润率与银行等

盈利大户已不相上下。以招商银行为例,其今年前三季度的营业毛利率47.49%,营业净利率36.22%。也就是说,高速公路的平均营业毛利率相对更高,营业净利率则相比略低。而在净利润增长率方面,高速公路更是远超银行,这19家公司的整体净利润增长率为20.59%,而招商银行净利润增长率仅15.96%,工商银行更是仅为7.26%。

这19家上市公司中,营业毛利率最高的分别是重庆路桥和吉林高速,毛利率分别达到89.65%和74.78%,如此营业毛利率甚至达到或超过了被称作“把水变黄金”的高档白酒行业。数据显示,今年前三季度五粮液的经营毛利率为74.86%。更有分析师称,高速公路行业的整体毛利率甚至超过了很多奢侈品行业。

三大法宝维持上市公司持续增收

对于高速公路上市公司而言,除了正常的坐吃过路费外,其实还有其他途径维持自己的高收益,包括政府补贴、提高收费以及延长收费期限。

对于获得政府补贴可以有多种理由,比如根据路网规划在现有高速公路周边建设新的高速路引发车辆分流,对此政府要给予数目不菲的补偿。比如江西省就因为当初为上市公司赣粤高速划定的“保护区”内规划新的高速公路,因而决定自2015年1月1日起对赣粤高速进行补贴。补贴标准是:在其受影响的昌九高速、昌樟高速现有剩余收费期内,以两高速当年的通行费收入为基准,以上一年度全国GDP增长

率加2个百分点的比例计算当年的补贴金额。

提高收费标准也是高速公路增收的手段之一。今年5月份广西提高了高速公路的收费标准,今年10月10日起,吉林高速也提高了全省高速公路货车计重收费标准,基本费率由0.07元/吨公里调整为0.09元/吨公里,涨幅超过28%。

而过路人对于高速公路收费非议最大的,则是很多高速公路的“超期收费”。按照现行规定:政府还贷高速公路货车计重收费最多不得超过15年,中西部地区最多不超过20年。这里面包含着两种意思,一种是已经收回投资还本付息,即需停止收费;另一种是到了15年期限,不论是否

还清贷款,都得停止收费。但事实上,目前国内很少出现按期停止收费的高速路,很多早期修建的高速公路已经远超规定收费年限在“超期收费”。比如连接广州到深圳的广深高速,当初投资114亿元,截至2012年已累计收费超过410亿元远超投资,为此当地人大代表已连续多年议案要求降低收费但未见效。

山东交通部门近期也宣布,2014年年底到期的15条(段)高速公路将继续收费。对此,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”。事实上,通过对原有高速公路改扩建从而实现延长收费期限已经成为行业内非常流行的做法。

主管部门批准就可再收费10年

一方面是全国高速公路的整体巨额亏损,另一方面则是高速公路上市公司亮丽的业绩,这其中的反差该如何解释?对此,有业内人士表示,目前的收费高速公路分为政府还贷公路和经营性公路。

从目前来看,高速公路上市公司都是经营性公路,在其财务报表中并看不到高达八成多的还本付息支出,因此其盈利能力相当强大。这其中包括两方面的原因,一是由于其自有资本比例较高或者市场融

资成本相对较低,使得这方面的负担更轻;另外则可能是这些公路运营时间较长已经度过了还贷成本高峰期。

记者注意到,为了保证经营性公路的盈利能力,国家规定经营性公路的收费期限可达25年,中西部地区最高可达30年,均比政府还贷公路延长了10年,以保证其有足够的获利空间。但这其中也出现了一种现象,就是政府还贷公路在即将偿还完贷款应该停止收费时,对公

路身份进行转换变身经营性公路,从而在没有贷款负担的情况下再轻轻松松收费10年,这时高速公路自然就成了“印钞机”。

记者注意到,这种收费权的转让并非不可实现,根据现有规定,除了转让国道收费权要报国家交通运输部批准外,对其他公路收费权的转让只需省级政府和交通运输主管部门同意批准即可,这就使得高速公路的“身份转换”过程中可能存在着较大的操作空间。

■质疑

高速公路是不是修得太多了?

有公用事业研究人士认为,无论从法律层面还是实际执行层面,这种“统贷统还”都存在着很大的不合理性,甚至造成了我国高速公路建设的“超前”和“浪费”。

沿海高速“50公里见不到一部车”

因为正是由于有了一些热门收费公路“撑腰”,就可以使规划部门在论证新建高速公路时对建设必要性放松要求,“即便没人走也不怕,反正有其他公路帮着收费还贷”,这就使得很多新建高速公路利用率极低,毫无悬念地陷入亏损。据了解,整条广东西部沿海高速,日均收费额仅100万元,“50公里可能都见不到一部车”。“对于这种利用率极低的高速公路,本来应该在当初论证上找

问题,但现在反而可以堂而皇之地变为让其他公路延期收费的理由,这肯定是一种不正常现象!”业内人士表示。

记者查阅我国高速公路建设资料文献了解到,截至2013年年底,我国高速公路通车里程达到10.44万公里,里程规模超越美国居世界第一,也超过了世界排名第三到第十的加拿大、德国、法国、西班牙、意大利、日本、英国、荷兰等八个发达国家的高速公路里程之和。

2010年高速公路收支还有盈余

在中国高速公路快速发展的同时,建造高速公路的“不经济性”也逐渐浮出水面。根据交通运输部公布的数字显示,2010年全国收费公路收支平衡结果还是盈余32亿元,但从2011年至2013年高速公路的亏损就逐年增加,亏损额分别达到323亿元、566亿元和661亿元。

数据显示,截至2013年年底,全国收费高速公路累计建设投资总额为49067亿元。2010年到2013年,全国高速公路债务余额由19136亿元增加到31286亿元,净增12150亿元,增幅高达63.5%,年均增加4050亿元。3年间增加的高速公路债务余额占高速公路债务总余额的38.8%。

“人口流出地”建高速得不偿失?

面对“建得越多、亏损越多”的现象,长期研究城市化和政府监管的上海金融与法律研究院研究员傅蔚冈认为,有必要进行反思“中国的高速公路是不是太多了”。

“固然中国国土面积庞大、人口众多,但我们真的需要这么多的高速公路吗?”他提供的可供参考的数据是:人口超过1亿的日本,高速公路通车里程为8000公里;而我国很多中西部省份都设定在“十二五”期间完成通车里程5000公里左右。比较之下,人均GDP相差近十倍,人均通车里程却几乎相差无几,这样的投资是不是过于超前?傅蔚冈认为,高速公路的建设和运营维护需要巨额成本,如果车流和人流过少就会入不敷出。

他指出,在目前的建设融资体系下,绝大多数高速公路的建设资金都是来自银行贷款,而且是以省份为单位实现“统贷统还”。“我们不能说这种做法不对,但需要看到的是,这种办法在现在越来越不可接受,很多省份目前只有一两条高速公路盈利,却要承担五六条高速公路建设的费用,整体上就呈现了亏损。”同时他还提到必须考虑“人口大迁移”的背景,“在那些人口流出地再大规模修建高速公路,是不是得不偿失?”傅蔚冈提出,当高速公路作为一种服务已经不具有“经济性”的时候,过去几年来的大规模投资势头是否应该改变?“或许,这也是高速公路投资所要面对的‘新常态’。”

■背景

全国高速公路收费站3年仅撤销4个

作为公共建设事业,修路包括高速公路应该是政府的公益性事业,为什么还要单独收取通行费?记者查阅资料发现,其实这种政策源于早年的客观现实情况。我国的收费公路政策是1984年12月的国务院第54次常务会议上批准的,出台了“贷款修路、收费还贷”政策。而当时的大背景是,全国二级及以上公路里程只有1.9万公里,全国37%的公路是简易的等外公路,近30%的公路晴通雨阻。当时即便干线公路也经常出现交通拥堵,车辆平均时速不足30公里。以北京到天津共166公里路程为例,平均需要6个多小时才能到达。国道104线和107线北京段多次出现严重堵车,导致交通瘫痪超过7天的情况。公路基础设施供给能力不足与社会需求增长的矛盾日益突出,当时已经成为严重制约国民经济和社会发展的“瓶颈”。

此后收费公路政策确实加速了我国的公路建设,根据交通运输部提供的数据显示,目前我国的通车高速公路中,有97%是靠收费公路政策建成的,这一比例远高于一级公路的61%和二级公路的42%。

2008年,全国21个省份全面取消了政府还贷二级公路收费,全国公路收费站数量明显减少。但在高速公路方面,撤销收费站的进程相当缓慢。数据显示,截至2013年年底,全国收费公路共设主线收费站1728个,其中高速公路736个,比例超过四成。2013年与2010年相比,全国收费公路主线收费站减少了727个,下降29.6%。但其中高速公路主线收费站仅减少4个,下降了0.5%,比例远低于一级公路的23.5%和二级公路的54.4%。这难免给人“路越修越多,收费站也越来越多”的印象。

(据北京青年报)