

我国首晒收费公路2013年度账本——

# 3652亿元通行费用在哪里了

本报记者 薛志伟



交通运输部12月23日发布了2013年全国收费公路统计公报。我国收费公路究竟有多少？每年收费、支出几何？“钱”都用在哪儿？《经济日报》记者就社会关注的系列问题采访了交通部门相关负责人和业内专家——

## 每收10元还债近9元

公报显示，2013年全国收费公路车辆通行费总收入3652亿元。同时，支出总额为4313亿元，总体亏损661亿元。

“收费公路并不是传说中的暴利行业，无论是政府还贷公路还是经营性公路，都是收不抵支的，且都背负着巨额债务。”交通运输部公路局局长李彦武表示，“全国收费公路通行费支出由2010年的2827亿元增加到去年的4313亿元，年均递增15.1%。通行费收入虽逐年上升，但年均递增只有8.5%。”在这种情况下，2010年，全国收费公路收支平衡结果尚有盈余32亿元；但2011年至2013年，全国收费公路则连续3年出现亏损。

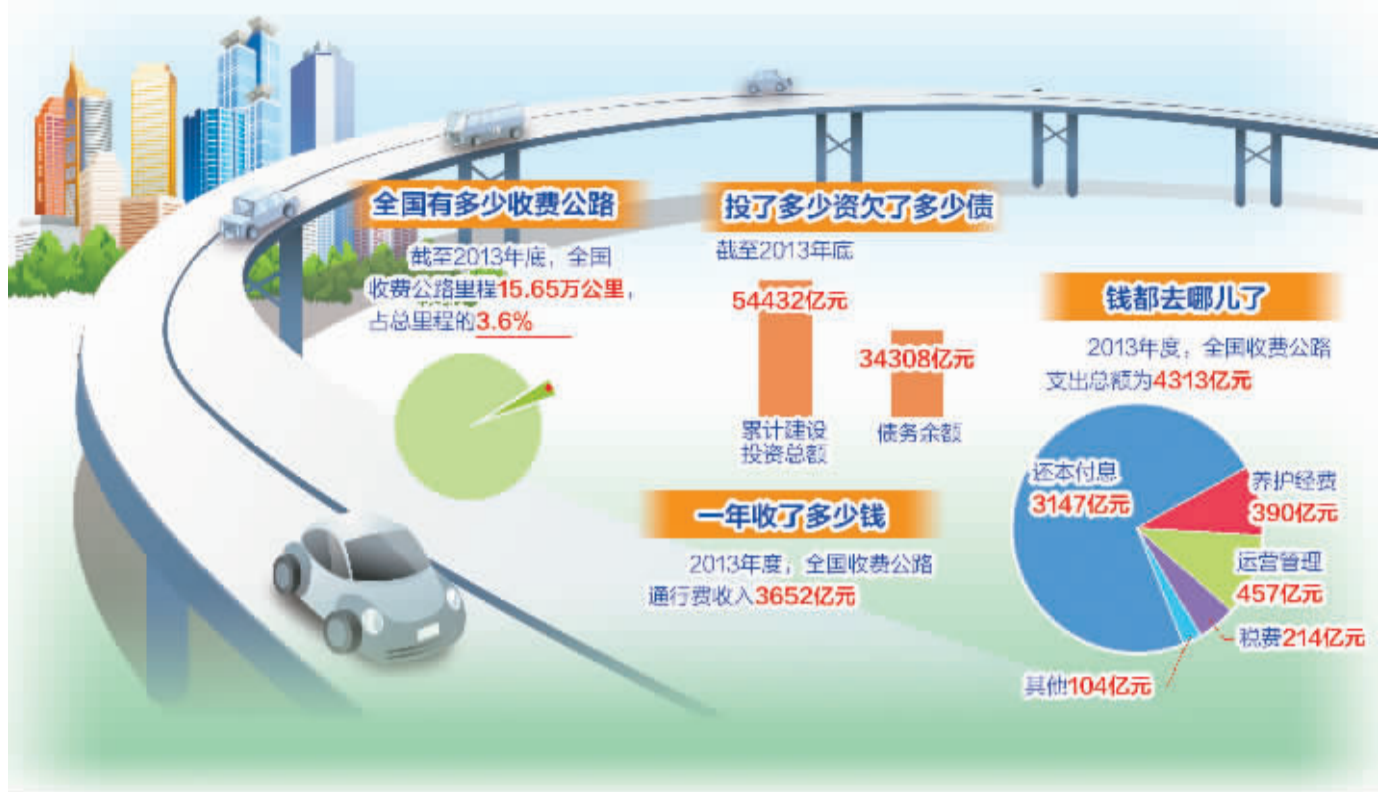
面对社会上“部分上市高速公路公司半年利润超30%”的说法，经对其中提到的3家公司2014年上半年年报核实后发现，深高速、山东高速、成渝高速净资产收益率分别为4.98%、5.2%和4.83%，远低于同期我国上市银行平均净资产10.38%的收益率和沪市平均净资产7.45%的收益率。

“还本付息是通行费收入支出的‘大头’，其总额的迅速增加和比例的连年提



由于此前从未汇总发布过收支情况，收费公路被诟病为“糊涂账”，社会各界也存在许多误解。很多人会问：“公路是重要的公共基础设施，其建设应该纳入国家公共财政范畴，为什么要大量贷款而公共财政不出钱呢？”

“天下没有免费的公路”。公路建设需要大量投入，投入的来源归根结底是政府公共财政。政府本身不创造财富，公共财政的来源无非两个——收税和收费。从这个意义上说，公路也只有两种：收税公路和收费公路。其中，收税公路是主体。在2013年底435.62万公里的全中国公路总里程中，96.4%是靠公共财



高是通行费支出快速增长的主因。”李彦武表示，近年来，车辆通行费中还本付息比例逐年提高，2013年还本付息支出占3147亿元中，偿还债务利息就达1707亿元，偿还债务本金则有1440亿元。

## 累计建设总投资达54432亿元

“还本付息支出增幅如此迅猛，主要是由于近几年公路建设投资快速增长，债务余额逐年上升。”李彦武说，2010年至2013年，全国收费公路累计建设总投资总额由36506亿元增加到54432亿元，增长49.1%。

“在累计债务性资金投入中，银行贷款占比达93.6%。”在交通运输部公路局副局长王太看来，由于银行贷款是公路建设资金的主要来源，其总里程的快速增长直接导致了债务性资金投入的迅猛增长。

公报显示，2010年至2013年，全国收费公路累计债务性资金投入由26035亿元增加到37556亿元，增长

44.3%。其中，高速公路的累计债务性资金投入由21439亿元增加到34169亿元，增长59.4%。3年间，高速公路新增的债务性资金投入占高速公路累计债务性资金投入的37.3%，导致全国收费公路债务余额迅速扩大，还本付息压力空前加大。

“银行贷款成为主要来源，是因为我国财力相对不足。”王大表示，我国财政用于公路建设和养护的资金主要来源于车购税和燃油税，但也只能满足15%至30%的需求，还必须大量依靠债务性资金尤其是银行贷款才能解决相应问题。

## 收费公路近3年仅增长1%

“在债务余额年均增长高达49.7%的背后，是新建高速公路的快速增加和公路建设成本的大幅升高。”李彦武说。

公报显示，政府还贷高速公路是我国收费公路的主体。截至2013年底，全国收费公路里程为15.65万公里，占公路

总里程的3.6%。其中，政府还贷公路9.95万公里、经营性公路5.70万公里；高速公路10.04万公里、一级公路2.35万公里、二级公路3.18万公里、独立桥梁隧道0.08万公里。

公报还显示，2010年至2013年，全国收费公路总里程净增0.16万公里，增长1%；高速公路里程净增2.68万公里，增长高达36.4%。与此同时，全国一级、二级、收费公路和收费桥梁隧道的里程却减少了2.52万公里，收费公路里程构成发生了巨大变化。

同时，随着高速公路建设逐步向中西部地区延伸，桥梁隧道比不断增大，征地拆迁费用、原材料和人工成本快速上涨，公路建设成本大幅增加。2011年全国新通车高速公路的平均造价为5067万元/公里，2013年则上升到9082万元/公里，比2011年增长了79.2%。

## 债务余额总体可控

“亏损不会一直持续，债务余额总体可控。”李彦武表示，公路建设并不是无休止的，《国家公路网规划》中有着明确的规划目标，到2030年，随着建设任务的完成，路网规模将逐渐趋于稳定。

国家行政学院教授王伟表示，收费公路源于我国1984年开始实行的“贷款修路、收费还贷”的收费公路政策，极大地促进了我国公路基础设施建设和发展。“在我国现有公路网中，97%的高速公路、61%的一级公路和42%的二级公路，都是依靠收费公路政策建成的。”王伟告诉记者。

下一步，交通运输部将会同有关部门，按照“用路者付费”、鼓励社会资本投资、特许经营、政府性债务风险可控4个原则，加快《收费公路管理条例》修订和收费公路政策的改革完善。此外，还将在各省份推广“统贷统还”模式的同时，加快完善全国公路网，为经济社会发展提供坚实的交通基础设施支撑。

# 没有免费的公路

唐一平

政支出修建养护的，任何人都不需要交“过路费”。同时，收费公路只占公路总里程的3.6%，“谁使用，谁付费”。

当前，我国收费公路面临公路建设的巨大成就与巨大的债务余额的矛盾、收费公路的持续发展与财政投入严重不足的矛盾。要解决这些矛盾，既要兼顾“有车族”与“无车族”的利益，也要兼顾“经常走高速公路”与“很少走高速公路”群体的利益，更要统筹公路的经济效益和社会效益。在这种情况下，必须明确两个公路体系的发展战略：按照公共服务均等化原则，打造税收支撑的普通公路网络体系；按照“用路者付

费”原则，打造收费的高速公路网络体系。前者是主体，后者为补充。

“谁用路，谁付费”，是国际通用模式。按照“用路者付费”的原则，政府将通过车购税、燃油税等税收和其他公共财政预算资金，保障非收费公路发展，为公众提供均等化的普遍服务；继续利用社会资本或专项债券，建设为公众提供高效率服务的收费公路，并通过收取车辆通行费回收投资，保障公路的养护和运营管理。

这就是“没有免费的公路”的原因。只是，我国收费公路规模将控制在3%以内，这是符合大多数人利益的现实选择。



# 阿里首次披露打假模式

未来定期公布线下假货分布流程图

本报北京12月23日讯 记者陈静报道：“2014年1至9月，阿里巴巴下架问题商品9000多万件，处罚会员131万名。”阿里巴巴风险官邵晓锋今天对外发布了这样一组数字，这也是阿里巴巴首次对外披露自己的打假模式。

中国电子商务协会政策法律委员会副主任阿拉木斯表示，根据统计，执法部门处理的网上售假是线下售假的千分之六左右，消费者保护组织收到的互联网服务投诉也仅有线下的4%左右。

魔高一尺道高一丈，这个“左右”就是大数据。邵晓锋表示，阿里巴巴今年接到的商品投诉仅有600多万件，但下架商品有9000多万件，90%以上的下架产品来自数据平台的主动发现。

“大数据打假系统在不断进化，随着数据的日益丰富，这个系统会变得越来越智慧。”阿里巴巴安全部资深总监倪良表示，通过对发退货、登录IP、商品文字、图片描述、消费者评价、权利人投诉甚至是社交媒体数据等16个维度和特征数据的提取和交叉分析，从中剥离出涉假信息。

处罚售假卖家还是需要一手证据，此时，5400多人的“神秘买家”就开始发挥作用。除了购买风险卖家商品外，这些买家还负责日常的线上巡查和抽检。今年前11个月，“神秘买家”共开展购买鉴定62783批次，涉及食品、保健品、服装、鞋类等28个行业。“在一些重点类目，比如保健品和药用化妆品，已开始尝试追溯机制，一旦发现假货，也会告知此前购买的消费者。”邵晓锋说。

“要打击假货，更要锁定假货背后的人，不让他换个‘马甲’再出来。”倪良表示，淘宝开店实名制目前有18道审核程序，根据用户不同情况，额外要求用户以指定手势拍照或者手持当天的当地报纸拍照，“未来还将加入人脸识别和声纹识别技术。”

邵晓锋表示，打击网售假货，需要在技术基础上建立长效机制。他透露说，阿里正在考虑未来定期公布基于淘宝打假数据得出的“全国线下假货分布及流通地图”，同时，还在一些重点地区与地方政府合作，尝试帮助制假者“转型”自有品牌，为他们提供培训，甚至倾斜资源，“如果不解决他们的生存问题，假货永远解决不了。”邵晓锋说。



全国老龄办副主任吴玉韶——

# 老龄产业步入“黄金期”

本报讯 记者裴珍珍报道：在由中国高等教育学会、全国民政职业教育指导委员会主办的全国养老服务职业教育与产业对话活动上，全国老龄办副主任、中国老龄科学研究中心主任吴玉韶表示，积极应对人口老龄化，需要市场发挥主体作用，同时也要动员社会力量大力发展养老产业。

吴玉韶提出，我国已经进入人口老龄化快速发展期，老龄产业也随之进入“黄金期”。“我们要把服务亿万老年人的‘夕阳红’事业打造成蓬勃发展的‘朝阳产业’，使之成为调结构、惠民生、促升级的重要力量。不断增长的老老年人口为老龄产业的发展提供了广阔的市场空间，老年群体的内部结构也正在发生改变，对养老产业的发展提出了更高要求。”他说。

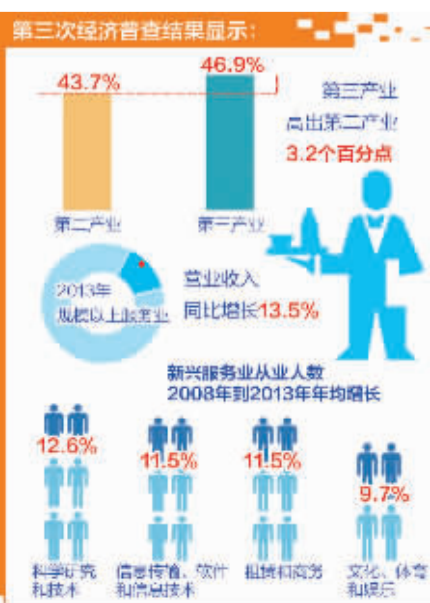
吴玉韶认为，在养老产业形势大好的时候，更要保持冷静理性，看到养老产业既有重大机遇，也面临着严峻挑战。养老产业要想成为服务业中真正的新亮点和经济发展的新引擎，需要政府、市场共同发力，政府要发挥主导作用，市场要发挥主体作用，两者各就其位，互为补充。



发展速度较快 结构不断优化

# 服务业主导型经济格局基本确立

本报记者 林火灿



摸清量大面广的服务业“家底”，是第三次全国经济普查的一项重要内容。2013年，我国第三产业在国民经济中的比重首次超过工业，服务业呈现出发展速度较快、结构不断优化的良好势头，我国经济结构由工业主导向服务业主导转化的趋势更加明显。

普查结果显示，2013年第二产业占国民经济的比重由初步核算的43.9%下降到43.7%，而第三产业占比则由46.1%上升至46.9%，第三产业成为国民经济的第一大产业。随着产业结构的变化，法人单位数量和从业人员数量也在发生变化，第三产业就业人员增长速度明显高于第二产业。

在服务业领域，新兴服务业从业人数快速增长。其中，年均增长超过或接近两位数的行业有科学研究和技术服务业，信息传输、软件和信息技术服务业，租赁和

商务服务业，文化、体育和娱乐业，2008年至2013年年均增长分别为12.6%、11.5%、11.5%和9.7%，均高于所有从业人员5.4%的年均增速。

同时，2013年，规模以上服务业营业收入同比增长13.5%，一些重点行业、现代服务业发展较快。商务服务、信息服务、科技服务等5年来势头良好，占10个行业门类营业收入比重有所提升；高技术服务业发展迅速，成为服务业发展一大亮点；租赁业被称为服务业中的“朝阳产业”，处于快速发展期；与文化产业相关的广播、电视、电影和影视录音制作业的营业收入稳定增长，收入比重不断提高。不过，受市场需求不足和新兴产业冲击影响，部分传统服务业发展空间有限，营业收入增长较慢，必须加快转型升级步伐。

另外，批发和零售业集中了我国最多的法人单位和个体经营户，保持了相对稳

定的发展态势。2013年末，在第二产业和第三产业法人单位中，批发业和零售业位居第一，总量为281.1万个，占25.9%；在有证照个体经营户中，批发和零售业更是稳居第一，数量高达1642.7万个，占50.1%。

从零售业态看，与2008年末相比，有店铺零售业法人单位增长98.7%，年均增幅为14.7%；无店铺零售业法人单位增长218.2%，年均增幅为26.0%，比有店铺零售业高出11.4个百分点，其中，网上商店增长近30倍。但从整体结构看，零售业的主体仍是有店铺零售，无店铺零售单位数及经济指标占比均低于4%。随着网络购物的迅猛发展，其单位数及经济指标占比均将呈现迅速增加态势。

随着工业化和城镇化的进一步推进以及人民生活质量的稳步提升，服务业将继续保持较快增长，这也是经济新常态下重大而积极的变化。



# 京郊寒冬果菜飘香



12月23日，游人在北京大兴区峻铭诚采摘园采摘新鲜草莓。北京大兴区大力发展冬季观光农业旅游，使农闲时期变成经济效益高的农忙季。新华社记者 李欣摄