

综合辅导：收费公路中国物流之痛 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

[https://www.100test.com/kao\\_ti2020/202/2021\\_2022\\_\\_E7\\_BB\\_BC\\_E5\\_90\\_88\\_E8\\_BE\\_85\\_E5\\_c31\\_202874.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/202/2021_2022__E7_BB_BC_E5_90_88_E8_BE_85_E5_c31_202874.htm) 物流货运车辆开始大量涌入高速公路，始于路政执法和交警治理超载超限，特别是执法环境恶劣的一段时期。用货车司机的话说，走国道或一般公路，到处都有可能出现执法检查人员，有时不到20公里的路段，会遇到三四拨。相对来讲，高速公路的检查站要少一些。走高速公路的好处居然是为了躲避检查，怎么听都让人产生匪夷所思的感觉。对物流运输企业而言，省际或跨区域的物流作业，高速公路是最好的运行通道。记者从高速公路上市公司的年报业绩看到，2006年投资高速公路的上市公司，收入总体高于往年，其中货运车辆大量进入高速公路的业绩贡献率，超过了以往任何一年。从证券公司的专业分析报告看，我国高速公路通行费较高的路段，其毛利润率可以高达60%，即使是车流比较稀少的路段，毛利润率也应当在40%左右，远远高于其他行业。截至3月27日，高速公路行业内18家上市公司已有半数公布2006年报。9家已公布年报公司的数据分析显示，2006年共实现主营收入136亿元，较2005年增加了27.26亿元；共实现净利润50亿元，较2005年38.03亿元增长31.84%，整体增长依然保持强劲。投资高速公路的企业也可谓多元化，其中国资、民营、外资等多有涉猎。永鼎光缆是全国最大的光缆电缆生产基地，公司产品打入国际市场。该公司投资连接上海和江苏的交通主干道，全线采用全封闭、全立交、全部控制出入的高速公路标准，路线长度49.9公里，估算总投资34.2323亿元。该公司认为，此路段连接长

江三角洲各经济发达的城市，车流稳定，道路收费收益稳定。从媒体透露的信息看，高速公路和其主管机构的管理人员，也是“出事”最多的行业之一。河南交通主管机构，曾有连续三届的高官因贪污等问题落马。赵詹奇，浙江省原交通厅厅长，4月3日在浙江省湖州市中级人民法院一审开庭受审，其中数笔款项都涉及高速公路的建设。近年来，“修建一条高速公路，倒下一片干部”，“道路通车，厅长落马”之类现象，可谓交通领域的一景。统计显示，10年来，先后“落马”的交通厅（局）长共计17人。据悉，一些地方的高速公路收费人员，月工资可以达到8000元，甚至让其管理机关的局长们也羡慕不已。申苏浙皖高速公路有限公司曾招聘高速公路收费员，现场被围得水泄不通，许多人从凌晨开始就排起了长龙。计划招聘147名收费员，引来了1600多人报名。中国的高速公路行业，目前依然是一个高利润、高收入、高回报的行业。在国家补贴减少的情况下，这种三高带来的结果，一定是高速公路的收费居高不下。今年春节前夕，央视报料，世界银行发布的一份最新研究报告称，中国的高速公路通行费比发达国家的还要高。该报告指出，中国高速公路的通行费和许多发达国家相当，甚至更高。德国目前对货车收取平均每公里0.15美元（约合人民币1.16元）的通行费，而中国重型货车的类似费用为每公里0.12美元至0.21美元（合人民币0.93元至1.62元）。与中国车主的收入比较，这个费率则是全世界最高的国家和地区之一。世行在《中国的高速公路：连接公众与市场，实现公平发展》的报告中认为，对高速公路建设和运营而言，中国政府投资的比例较低，而贷款在总投资中所占的比例较大。这是症结之一。我国高速公路行

业是一个比较特殊的行业，也是一个收入相对稳定的行业。由于国情的关系，国内高速公路都是收费制，还无法做到国外实施的免费通行。业内人士称，从目前政策环境看，高速公路收费制度不可能在短期内终结，否则巨大的投资就有可能给国家、银行带来损失。这是高速行业稳定发展的基础保护色。即使是贷款建设收费公路，说法也不同。去年，北京市人大代表赵仑揭示一个秘密：政府相关条例的说法是，政府贷款修的路收费最长不得超过15年，企业投资经营的路收费最长不得超过25年。可是北京9条收费公路，全都是收费期25年甚至30年的经营性公路，没有一条是收费期15年的。赵仑追问有关部门：这些路一开始就是经营性的吗？有没有为了延长收费期将身份从“政府贷款路”改为“经营性公路”的？然而从目前中国公路货运的主体中小企业和个体司机的角度看待高速公路，情形又是另一种样子。“超载的一个实际原因是道路收费过高。许多车主甚至抱怨不超载就没有利润。”陕西省人大常委会委员吴汉宁、刘本粹说。治理超载的重拳，是在全国范围内实施计重收费。而计重收费的效果，已经从近来超载超限现象的减少得到印证。继江苏、河南、青海等省份实行计重收费后，目前，四川、重庆、福建、广西等7个省市区的计重收费工作正在紧张筹备，到今年夏天，有望在全国70%以上的高速公路上实施。计重收费进一步使货运行业利润流向道路资源拥有者。以赣粤高速公路公司为例，实施计重收费后，收益飙升35%。汇通天下信息技术有限公司总裁翟学魂说，陆桥费用、燃油支出和养路费这三部分，已经占到甚至超出货运运输主体总收入的70%。计重收费对运价的上涨的贡献率为82.6%。我国高速公路发展迅

速，居世界第二位，2006年总里程达到4.54万公里，其中已建成高速公路中的90%为收费公路。有报道称，在全世界的收费公路中，中国占了70%。有关专家在记者采访时称，高速公路收费高的解决方案，现在并无真正意义上的上策。在国家财力不足的情况下，应该尽快建立燃油收税、政府投资、公共使用的公路投资和管理新体制。在规范公路收费为收税的基础上，逐渐实现不靠贷款修路，使道路管理回归到准公共产品管理的体制上来。 100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 [www.100test.com](http://www.100test.com)