

# 高速公路收费暴利超过房地产

新华社播发“新华视点”文章披露,为了多收费,管理方大玩“变戏法”

比房地产更赚钱的行业是什么?是高速公路。“收够了还收”和“随意延长收费期”成为人们对高速公路收费反映强烈的焦点。

新华社“新华视点”记者

## 利润超过房地产

高速公路成为最赚钱的行业似乎让很多人意外。根据上市公司年报显示,宁沪高速2010年主营业务营业利润率为56.21%,赣粤高速为48.81%,成渝高速为59.28%。而通常被人们提及的“暴利”行业房地产,毛利率一般也只维持在40%以下。

审计署和北京市审计局的审计报告显示,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年底已收费32亿元。这不是极端的案例。2008年,审计署对18个省市收费公路建设运营管理情况进行了审计,抽查山东等12个省、市35条经营性公路,结果显示,这些公路获取的通行费收入高出投资成本数倍乃至10倍以上。

## 变着“戏法”多收费

记者在北京、广东、江苏等地调查发现,造成“收够了还收”和

“延长收费期”,主要是有关管理方在收费手段上“变戏法”:

一、变“性”。京石高速在收费12年后,1999年被转为经营性道路,重新批准收费30年。

二、变“质”。按照规定,高速公路收费只能用于偿还贷款、道路的养护以及相关管理成本等,不得挪作他用。但是,在各地的实际操作中,却执行统贷统还。

三、变“脸”。一些高速公路由于在境外上市或是引入了外资,也成为收费难以撼动的一个原因。例如首都机场高速就是因为在香港上市,新的30年的收费期已经向股民承诺过。

“三变”是造成这一问题的直接原因,而更深层次的原因是我国现有收费公路管理政策法规存在滞后和缺失。

交通运输部有关负责人介绍,目前还没有制定和明确经营性公路的合理回报率,也缺乏基于通行车流量、投资收益与还贷进度等相关指标变化的通行费收费标准及收费期限的动态调整机制,导致政府难以按照量化指标进行监管和考核,不能实行弹性的收费标准调整机制。

长期关注高速公路收费问题的北京忆通律师事务所律师李劲松说,高速公路的管理政策出台始终赶不上高速公路“花样翻新”的速度,政策总是追着问

题跑,而新出台的政策又不溯及以往,矛盾焦点一直没有解决。例如,2004年9月国务院发布《收费公路管理条例》规定,转让经营性公路收费权,不得延长收费期限,且国家确定的直辖市经营性公路收费期限不得超过30年。而很多地方的高速路都是之前就已经转为经营性公路,基本都是之前的收费不算,重新开始收。

## 对症下药治顽疾

交通运输部、国家发改委等五部门6月20日开始了公路收费专项清理工作,主要围绕公路的超期收费、通行费标准过高以及不合理收费等问题。

交通运输部科学研究院财政与金融研究所常务副所长胡方俊说,高速公路通行费不能作为经营性收入,而是准财政性收入。应加大政府投入,控制经营性道路规模。同时,可以规定一个经营性公路的合理回报率。例如将利润锁定在10%,效益好的路,达到了承诺的10%的利润,即使没到期,政府也可以提前收回。效益不好的,则可以拉长收费期,直到达到预期的收益。当然,与之相配套的就是必须加强监管,做到收费和使用情况公开透明,对于道路的收入、成本等严格把关,防止弄虚作假。

## »视点

# 人社部农村社会保险司司长:城镇居民养老保险个人账户余额可继承



游钧

昨天,人力资源和社会保障部农村社会保险司司长游钧在中国政府网接受访谈。

## 1 城居养老保险个人账户资金余额可继承

城镇居民养老保险参保人去世后,个人账户中的资金余额,除政府补贴余额外,可依法继承。

游钧说,城镇居民养老保险待遇由基础养老金和个人账户养老金组成。目前中央确定的基础养老金标准为每人每月55元;地方政府可以根据本地实际情况提高基础养老金标准,对长期缴费的参保城镇居民,可适当加发基础养老金。

他说,城镇居民养老保险制度实施时,已年满60周岁,未享受职工基本养老保险待遇以及国家规定的其他养老待遇的,不用缴费,可按月领取基础养老金;距领取年龄不足15年的,应按年缴费,也允许补缴,累计缴费不超过15年;距领取年龄

超过15年的,应按年缴费,累计缴费不少于15年。

游钧说,符合领取条件的老年居民领取养老金待遇,可由本人或其直系亲属代为提出申请,按规定填写相关表格。经办机构每年对待遇的领取条件和标准进行核定。经过核定后,由银行或其他金融机构代发养老金。

## 2 正研究职工与城居养老保险转移衔接

游钧说,人力资源和社会保障部正在研究城镇职工与城镇居民养老保险转移衔接。

游钧介绍,政策规定不允许参加两种保险,就是在待遇领取时不能享受两种待遇,只能领取一份。转移衔接办法总的原则就是待遇只能领取一个,还有就是公平的原则,不管最后领取哪种待遇,权益是没有任何损害的。另外,要简单明了,便于转移接续。要建立一个完善的信息化平台还需要时间,所以目前还很难避免重复参保。

## 3 必须尽快研究社会保险基金保值增值办法

游钧介绍,新农保实施了一年半已经积累了600亿元,目前基金管得很好,但必须尽快研究基金的投资运营,保值增值办法,使老百姓的钱能够增值保值。 新华社

## »今日视点

# 铁路意外强制险让铁道部赚了多少钱?

虽然“7·23”事故已达成首个赔偿协议,遇难者家属将获得50万元的赔偿,但火车乘客的保险赔偿机制却依然受到质疑。据业内人士介绍,每一位乘坐高铁的旅客在购票时都按票价的2%投保了“铁路旅客意外伤害强制保险”,但其费率水平远远高于市场平均水平。如果参照航空意外险20元保费保40万元的标准,同样20元投保铁路意外强制险却只有2万元保额。

(7月27日《新快报》) 这类只涨一头的畸形做法,依据是《铁路法》和《铁路交通事故应急救援和调查处理条例》及《铁路旅客意外伤害强制保险条例》。1991年5月1日实施的

《铁路法》,至今已熬过20个漫长年头,该法规定:“国家铁路的旅客、货物运输杂费的收费项目和收费标准由国务院铁路主管部门规定”;1992年实施的《铁路旅客意外伤害强制保险条例》则规定,赔付给旅客的保险金最高为2万元。

尽管这20年来,铁路在春运时一年复一年地上演着“一票难求”的镜头;尽管票价每年春运及大假都妖气十足地上浮,而且票价一年高过一年;尽管20%的退票费标准高过了任何一家运输企业的退票费额度,大大超过了航空退票收取的费用标准;尽管强制保险“收得多,赔得少”,安全事故一命赔偿15万已明显

滞后……然而由于这几个先后出台的“法障”的坚强存在,最终谁也未能迈过这道坚实的“坎”。民众年复一年的诟病,就如同雨打风吹过,对“铁老大”难以产生一丝的撼动作用,他们仍稳如泰山。

这几部铁道部自己制定的“威严”法律法规,事实上成为了铁路部门自护这块利益蛋糕的守门神。除非该法得到修订,否则的话,强制险赔偿最高仅2万元、死一命赔15万、高额退票费……还得继续下去,消费者依然只能郁闷地等待下去。很明显,已经熬过几十年光阴的《铁路法》和其他自制法规,已经明显出现生锈迹象。可以这样说,这几十年中,

敬重生命意识与消费平等意识在觉醒和增强,它体现了社会的文明进步,而该法中的一些条款已不能适应当前我国经济社会发展的实际情况,其中的部分条款甚至对社会公平、消费正义、安全运营构成了阻碍。

一个靠集公共财力发展起来的国家铁路运输机构,除了它身上企业化管理的部门利益色彩之外,更多的是其公共属性。在今天,在几十条生命逝去的今天,我们完全有知识和能力,尽早发现那些不再适应社会发展的规定,尽快启动《铁路法》的修订程序,并力争防止铁道部新的“利己思维”在修订过程中悄然插足。(周明华)

## »中国观察之樵枿专栏

# 迟了5天的水污染公告怎能让人不慌?

四川涪江污染影响百万人,超市饮用水被抢购一空——这是中国广播网7月27日发布的一条消息。据报道,绵阳市政府26日晚发布公告,称涪江绵阳、江油段水质因上游电解锰厂尾矿渣流入受到污染,呼吁广大市民不要恐慌,不要抢购瓶装水、桶装水等成品水,政府将保障成品水的供应。

初看这一报道,我产生了两个错觉:一是,这个新闻是刚刚发生的;二是,当地政府的处理是很得当的。仔细读过绵阳市政府的公告,才知道涪江水污染事件发生在7月21日,居民恐慌了五天之后,政府才发布公告奉劝大家“不要恐慌”。而政府“高度重视”、“采取有力措施”、“打击哄抬物价”、“组织送水上门”等

这些“全心全意为人民服务”的姿态,却是事情捂不住才做出来的,所以,试图将坏事转变为政绩的效果就荡然无存了。

仔细想来,这事也并非政府反应迟钝、效率低下所致。对环保信息讳莫如深,又不是个别地方政府的习惯,回顾过往的一些污染事件,你会发现政府的公告总是比事件的发生慢了好几拍。前年,黑龙江省召开环境执法与应急管理会议,邀请了十多家媒体参会,可当记者问及哪些企业仍在违法排污等问题时,环保厅竟称“保密资料,不能让记者知道”。这说明,污染信息在许多地方政府看来,是见不得人的。

涪江污染的五天之内,信息没有公开,水质没有得到监督——根据政府公告,水质监测

也是在7月26日才进行。大家不妨想想,这五天之内,多少人因为没有得到污染信息而喝下了受污染的水;由于涪江是许多河流的上游,又会有多少支流的水质受到污染呢!所以,很多时候,百姓的恐慌来自政府的不慌,而政府的不慌往往威胁到许多人的生命健康。

我们的生活原本是平静的,天是蓝的,水是清的,庄稼是长在地里的,猪肉是没有瘦肉精的。自从这个社会出现了GDP、环境污染、强制拆迁等问题,我们的平静生活开始遇麻烦了。好端端地过着日子,你指不定哪天突然会为饮水而发愁,为捍卫土地而殚精竭虑。每每遇到这样的事情,我总觉得,那些生活遭遇变故的百姓受苦了,而他们的苦,缘于他们的

话语影响不了权力。

污染企业野蛮生产,肆无忌惮地排污,原因也在这里。涪江显然不是一天污染的,那个电解锰厂的矿渣是日积月累下来的,这期间,执法部门显然保持了一贯的“迟钝”。按照以往的经验判断,那个被停产的污染企业在风波过去之后,应当还会照常开业污染。这种视非法污染企业胜过亲爹的地方官,如今是越来越多。眼下,那些污染企业将发达地区污染过一圈之后,在经济落后地区照样受到地方官的鼓掌欢迎,因为在他们眼里,污染是老百姓受的,政绩是自己的,这也能解释,为什么那些污染企业,能够那么手眼通天,能够牵着一些地方政府的鼻子走。(作者系资深时事评论员)

## »公民发言

# 汉语四六级考试经济下的蛋

教育部考试中心举行发布会表示,汉语也将和英语一样推行等级考试。“汉语能力测试”将于10月率先在上海、江苏、云南、内蒙古试点实施。将来,对语言文字要求较高的职业将可能采取该考试结果作为职业标准。

(7月27日《京华时报》)

汉语四六级呼之欲出,按教育部考试中心主任的说法,这是在拯救与规范汉语,因为“外语热、母语冷”的情况近年来有所显现,但这也未免太敏感了。我们一生的大部分时间都是用汉语在交流,交流本身就是一种学习,这一点,难道专家看不到么?更何况,任何语言的发展,都是与时俱进的,很多词汇的发展,都随着社会的发展而发展,那么所谓的汉语规范,其实也只是暂时的,那我们在现实中与人进行交流与沟通,就是最好的学习。

更何况,英语四六级考试的现状早已告诉我们,搞到后来,这些考试就成了为考而考,考过之后,一切都抛在了脑后。英语四六级考过的人,很多连日常对话都不会,这不是高分低能是什么?那么,汉语四六级考试,会不会踏入同一条河流呢?指望考级来提高汉语能力,还是算了吧。

最让人难以放心的还在于,任何事情一旦考试化,与之俱来的东西就更多了,譬如参考书,再譬如老师讲课、名家授课等,这是一条利益链条,再加上考试本身的报名费、体检费等费用,对公众而言,无疑是不小的一笔费用,而在某些人眼中,却成了生财的好渠道。如果一些职业对汉语等级有要求,那么,依附于汉语考级之上的考试经济,就要越发红火了。

只要彼此沟通没什么障碍,这样的汉语水平,其实就可以了。所谓的以考促学,其实是相当不靠谱的事情,唯一靠谱的,就是汉语四六级到最后会养活一大帮人,而对于热衷于考试经济的人来说,这可能正是目的所在呢。(龙敬飞)