

免费政策给高速公路运营管理带来的问题及对策

董介宝 洛阳师范学院

摘要: 高速公路免费政策是高速公路运营管理工作的主要组成部分。免费政策在高速公路运营管理的作用是规范高速公路收费。最近几年来,我国不同省市的各级政府和相应的高速公路主管部门陆续颁布了一系列有利于高速公路免费的通行政策,这给各地的高速公路运行带来了一定的方便,但同时也导致了一些逃费现象的发生,从而使得高速公路本应收取的通行费相继流失,这就给高速公路收费和运营管理工作提出了更高的要求。本文主要探讨免费政策带给高速公路运营管理的必要性和存在的问题,并在此基础上提出了提高我国高速公路在免费政策下有效开展运营管理的相应对策。

关键词: 免费政策;高速公路;运营管理;问题;对策

中图分类号: F540.5 文献标识码: A 文章编号: 1001-828X(2013)01-0016-02

我国的一些高速公路作为收费公路,有的是贷款性质的,有的是经营性质,但高速公路的运营管理是承载着国家赋予的道路经营权力,对通行于高速公路的行驶车辆收取通行费,是凸显谁使用、谁受益、谁负担的公路经营原则。

一、高速公路公司资本运营模式

1. 实业资本运营

所谓实业资本运营,就是通常所讲的生产经营,实质上是将资本直接投放到生产经营活动中所需要的固定资本和流动资本中,运用资本投入形成实际生产经营能力,从事具体的经营活动,以获取利润并实现资本的保值、增值。实业资本运营是公司资本运营范畴中最为基本的运作方式,是实施其他资本运营的前提和基础。狭义的资本运营虽有“以无盘有”的效果,但也是建立在一定的实业规模基础之上的。从我国高速公路公司本身来看,其资本运营首先是实业资本运营,公司始终要参与实际的生产运作过程。以公路经营为主业,把主业做大做强,为其他资本运营提供基础和前提。

2. 金融资本运营

所谓金融资本运营,就是指公司以金融资本(包括股票、债券等)为对象而进行的一系列资本运营活动。它主要以有价证券为表现形式,如股票、债券等,公司金融资本运营活动的收益主要来自于有价证券的价格波动以及其本身的固定报酬收入,如股息、红利等所形成的收益。它不是依靠公司自身的经营来获利。公司从事金融资本运营,其主要目的并不是为了控制自己所投资公司的生产经营权,它只是以金融资本的买卖活动为手段和途径,力图通过一定运作方法和技巧,使自己所持有的各种类型的金融资本升值,从而达到资本升值的目的。高速公路公司开展金融资本运营,一方面,可以为公司投资、融资活动拓宽渠道;另一方面,也是一种符合国际惯例要求的规范运作方式。

3. 产权资本运营

产权资本运营是公司资本运营的重要方式之一。产权资本运营的对象是产权,其经营的方式是产权交易。高速公路公司通过产权的交易,可以使公司资本得到集中或分散,公司资源得到优化配置,从而优化公司的资本结构,增强公司实力,盘活闲置资产,为公司带来收益。产权资本运营的形式主要有兼并、合并、控股和租赁等。

4. 无形资本运营

无形资本运营是指高速公路公司对其拥有的各类无形资产进行运营和谋划,使其实现价值的最大增值的经营活动。高速公路公司通过

无形资本运营,利用公司的知识产权类资产进行参股、经营许可证转让等形式,可以扩大公司规模,实现规模经济目标,并且公司可以利用无形资本进行筹资,利用财务上的良好信誉,优先取得银行贷款及金融机构提供发行公司股票、债券的方便条件,加快筹资速度,拓宽筹资渠道。另外,公司还可以利用良好的无形资本吸引外资。

二、免费政策给高速公路运营管理带来的问题

1. 没有参考借鉴模式

我国今年“十一”的全国免费通行政策免费范围广、时间长,各地区具体情况差异也较大,因此细则制定需要考虑的问题很多。由于没有参考借鉴模式,各省市难免处于“观望”状态。免费通行除了涉及交通部门外,还涉及发改委、交警等部门,各部门都有各自的出发点和考虑点,协商需要时间。

2. 高速公路公司情绪抵触

一些高速公路公司的管理人员认为企业筑路收费天经地义,政府如果想实行免费政策,应该首先收回经营权。在国务院的正式文件中,也要求各部门要切实加强与收费公路经营者的沟通,争取其理解和支持。另外节假日免费通行政策不光是少收几天钱的问题。大流量带来的道路维护,工作人员是否增加等问题也相继产生。

3. 增加高速公路运营管理部门的管理成本

目前我国的高速公路上利用免费政策进行逃费的现象越来越严重,偷逃通行费的方法和手段越来越多样化,高速公路运营管理部门的人力、物力和财力成本越来越高,但这也未能有效阻止这类现象进一步蔓延。在一些恶劣天气下,收费员有时要爬到车上去查看货物真伪,极易发生人身安全问题,有些车主则贿赂收费员而出现腐败问题,带给运营管理部门恶劣的影响。

4. 影响收费秩序

不同的高速公路相应的收费标准多是所在省级人民政府制定并出台的,根据谁使用谁交费的原则和市场进行管理和收费。通常来说,绝大多数驾驶员都可以遵守规章,缴纳通行费。但总有一些驾驶员为了短期利益而在收费现场侮辱收费人员,并伴有威胁和恐吓收费,甚至有些极端人员使用凶器暴力抗逃,这些不容忽视的现实严重影响了收费员工作的积极性和,对其人身安全和心理产生负面影响。

5. 增加了高速公路公司的运营成本

近年来,由于融资门槛越来越高,高速公路融资成本也相应提高。而大部分高速公路公司采取的是BOT模式和BT模式进行高速公路的建设。所谓BOT融资模式是指政府通过签订特许权协议,在规定的

时间内,将高速公路项目授予投资商为该项目成立的项目公司,由项目公司负责高速公路的投融资、建设、运营和维护,并通过收取车辆通行费收回投资、偿还贷款并获取合理利润。特许期满,项目公司将高速公路移交给政府。免费政策在一定程度上损害了交通建设的信用体系,包括银行信用和社会投资信用,可以通过政府多部门协调,放低公路公司的融资门槛,降低公司的财务成本作为对上市公路免费政策的损失。

6. 阻止建设高速公路建设发展

各地的高速公路建设任务和建设工期都十分紧张和繁重,所占用的资金量大,虽然不少地区已经开始通过多渠道进行融资来建设高速公路,但必须要明确,融资或是贷款建设高速公路,其最终资金的偿还还是要通过驾驶员缴纳通行费,所以大量流失的通行费必然影响建设高速公路的贷款的偿还,而无法如期偿还贷款则影响建设单位的信用,使其无法形成良性的贷款偿还循环,最终必须影响到我国高速公路建设的发展速度。

三、解决免费政策给高速公路运营管理的有效对策

1. 明确细化“绿色通道”政策,提升管理水平

高速公路运营管理部门一定要细化相应的绿色通道政策,减少因为政策执行而产生的通行费流失,阻止假冒绿色通道车辆的偷逃通行费的现象发生。“绿色通道”政策是我国为了提高鲜活农产品的市场流通和农民增收的水平才出台的,但绿色通道政策在平抑农产品价格方面的作用不大,所以要避免这些政策被一些运输商利用而偷逃通行费,仅广东假冒绿通每年产生的损失就大于100亿元。

因为我国现在的高速公路运营管理在执行“绿色通道”政策时有着不少漏洞、执行相对困难,所以建议恢复原来的缴费政策,可在特定时期由政府以财政或通过其他渠道直接把这些补助交于农民或相关企业手中,建立高速公路绿色通道补偿机制,维护高速公路运营管理部门的合法权益。

2. 建立多方联合整治和执行机制

要建立起多方合力整治高速公路通行费收缴的执行机制,提高各级政府、公安、路政和交警等相应的执法部门联合执法的水平,针对不同路段开展协作,颁布一致的检查和收费标准,完善联合整治逃缴通行费的长效管理机制,经由各个部门通力配合,开展多渠道、全方位地阻止偷逃车辆通行费的整治行动。要修订相应的法规和规定,形成依法收费,违法必究的整治局面。在相应范围内建立逃费黑名单,用以记录偷逃车辆的类型和驾驶员信息等,提高惩罚强度。

3. 加强收费员的素质建设,提高高速公路运营管理部门的管理水平

高速公路运营管理部门要通过合适的途径针对收费员进行培训,以提高收费员工作责任感和收费技能,做到文明征收。只有提高收费员的专业素质,才能保证一些检验收费车辆的先进设备充分发挥功用,达到遏制偷逃费行为的目的。收费员在多年工作中能够凭借其丰富的工作经验有效地甄别并制止一些车主惯用的偷逃费行为,降低通行费的流失速度。各级运管部门还要加大稽核力度,一经查实收费员有违法行为必须严肃处理,严重的要移交司法机关。

4. 提升高速公路公司净资产收益率

高速公路公司一直被成为暴利行业,毛利率作为衡量上市公司盈利能力的指标,一直是高速公路上市公司受指责的指标。高速公路公

司要想提升自身的资本利用率,就要提升盈利能力和净资产收益率。

高速公路公司要从以下方面着手提升净资产收益率,经营环节,高速公路公司要考虑提高销售净利率,销售净利率=净利润/收入,高速公路公司应提高产品的销量,降低成本,但是高速公路公司不能盲目扩大自己的生产规模,而是要做到可持续增长,这就要比较高高速公路公司的实际增长率与可持续增长率的大小;税收方面,通过公式可以看出,所得税与净资产收益率成反比,所得税多了,利润就会减少,因此高速公路公司要做好税收筹划,这更有利于高速公路公司的健康发展;在资金管理方面,就要加快总资产周转率,总资产周转率=收入/资产总额,这就需要分析高速公路公司的销售收入状况;流动资产与非流动资产的比例是否合理,对于长期投资,要做好事前的可行性分析,主要的参考指标有投资回报率、平均报酬率、净现值、获利指数、内部报酬率等;对于短期投资,要关注的是防止资金的沉淀与流失,比如合理储备量的确定,加强日常管理等等。

5. 降低高速公路公司的负债水平

高速公路是重资产行业,先期投入资金比较高,大部分是靠银行融资,导致公司的财务费用高企,这也导致高速公路上市公司的负债不断攀升,公司要想应对免费政策对自身的影响就必须降低本身的负债水平。主要从以下方面着手,一要加强银企合作,妥善解决高速公路公司的银行债务。从目前情况看,高速公路公司一半左右负债为银行债务,要降低高速公路公司负债势必涉及银行和高速公路公司的关系,因此要加强两者的沟通与理解,高速公路公司要制订还贷计划,银行要理解高速公路公司的难处,不能一味地催、讨、要,还应帮助高速公路公司渡过难关,给予必要的资金支持;二要提高决策水平,提高投资成功率。造成高速公路公司高负债的一个重要原因是投资决策失误,特别是重大投资项目,资金投入大,一旦失败,使高速公路公司背上沉重包袱。为此,要提高决策者的决策水平,加快决策民主化和程序化进程,要加行业和市场调研,提高可行性研究的可靠性;三要给高速公路公司创造良好的生存和发展环境。当前宏观经济形势偏紧,高速公路公司产品销路不畅,价格偏低的问题较严重,影响了高速公路公司的利润。政府部门要多为高速公路公司着想,多举办一些展销活动,努力为高速公路公司牵线搭桥,帮助高速公路公司促销;此外,还要在用电、税收、收费等方面给予适当优惠,以降低高速公路公司生产成本,提高高速公路公司利润。

参考文献:

- [1]张丽.高速公路收费管理问题及对策[J].中国交通信息化,2010(06).
- [2]廖福勇,聂海洋.偷逃高速公路通行费的方式、原因及对策[J].交通企业管理,2010(05).
- [3]王刚伟.高速公路运营中的企业文化建设探析[J].商业文化(下半月),2011(01).
- [4]张丽.高速公路收费管理问题及对策[J].中国交通信息化,2010(06).
- [5]马超,杨晶.高速公路收费的合理性研究[J].交通企业管理,2010(07).

作者简介:董介宝(1992-),女,蒙族,洛阳师范学院。