

政策解读 | 完善政府收费公路“统贷统还”制度，缩减行业收支缺口

工商企业二部 王伟

事件：

2018年12月20日，交通运输部发布新版《收费公路管理条例（修订草案）》（以下简称“新修订草案”），并向社会公开征求意见。此为2004年颁布正式版《收费公路管理条例》后继2013年征求意见稿、2015年公开发布《收费公路管理条例》（修订征求意见稿）以来第三次公开征求意见。

修订背景：

近年来高速公路的修建进入攻坚期，修建地貌日益复杂，人工、材料及设计等成本支出逐年增加。同时，基于现行的收费标准和收费期限，修建高速公路可获得的投资回报很低，社会资本投资意愿不强，部分已纳入PPP项目库的建设项目难以落地。上述原因使得地方政府修建高速公路的债务缺口逐年加大。基于此背景，交通运输部展开了针对行业基础条例的修订。

新修订草案明确车辆通行费收入无法满足债务利息和养护管理支出需求的省份不得新建收费公路，有利于控制政府债务规模、防范债务风险，保障债权人利益

新修订草案明确提出“收费公路的车辆通行费收入无法满足债务利息和养护管理支出需求的省份不得新建收费公路”，意在严控地方政府债务。

我国的高速公路分为政府还贷与经营性两类，前者的建设资本金来源主要依靠财政性资本金，后者建设资本金则以社会投资为主，财政性资本金为辅。新修订草案若正式施行，则预计部分收支缺口较高地区将以建设经营性高速公路为主，且投资额将会放缓。同时，提高收费公路的设立门槛后将会使得高速公路的建设规模得到控制，继而减少潜在平行高速路段的分流竞争，使得债权人的投资利益得到保障；严控政府债务规模也将有利防范债务风险。

政府将引入社会资本方视为解决目前行业困境的重要举措之一，新修订草案利好追求稳定回报的投资人

新修订草案首次在总则部分即提到鼓励追求低风险、长期限投资回报的资本金投资收费公路，足见政府已将引入社会资本方视为解决目前行业困境的重要举措之一。

同时，新修订草案针对保护社会投资方合法权益做出了详细规定。对比历次修订条例可以发现，本次新修订草案新增了对降低收费标准后造成经营管理者合法收益受到损失的具体补偿措施——通过延长经营期限、给予财政补贴等方式予以补偿。考虑到目前各地政府财政紧张，债务压力大的情况，预计该条例在实施层面上将主要以延长经营期限作为补偿方式，具体补偿措施的确定有利于高速公路企业的稳健经营。

经营性高速公路经营期限可突破30年限制，有利于完善“统贷统还”制度，缩减行业收支缺口

新修订草案中明确规定“经营性公路项目的经营期限，按照收回投资并有合理回报的原则确定，一般不得超过30年；对于投资规模大、回报周期长的收费公路，可以超过30年”；

“实施收费高速公路改扩建工程，增加高速公路车道数量，可重新核定偿债期限或者经营期限”。同时，新修订草案还继续延续 2015 年征求意见稿“统贷统还”思路。即公路到期后将继续收费用于偿还地区高速公路建设债务；若债务全部偿还完毕后，则将重新确定收费标准，实行养护管理收费。

经营期限的突破将使得有社会资本方参与建设的经营性高速公路投资收益得到直接提升，从而吸引更多追求稳定回报的社会资本方进入。本次新修订草案基本确定了未来将施行长期收费的“统贷统还”制度，有利于缩减行业收支缺口，防范政府债务风险。

声明：本文是东方金诚的研究性观点，并非是某种决策的结论、建议等。本文引用的相关资料均为已公开信息，东方金诚进行了合理审慎地核查，但不应视为东方金诚对引用资料的真实性及完整性提供了保证。本文的著作权归东方金诚所有，东方金诚保留一切与此相关的权利，任何机构和个人未经授权不得修改、复制、销售和分发，引用必须注明来自东方金诚且不得篡改或歪曲。

我们的产品



大数据平台

国内宏观经济数据库

国际经济合作数据库

行业分析数据库

条约法规平台

国际条约数据库

国外法规数据库

即时信息平台

新闻媒体即时分析

社交媒体即时分析

云报告平台

国内研究报告

国际研究报告

预览已结束，完整报告链接和二维码如下：

https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=1_14301

