宁夏32个收费公路项目客车通行费

收费标准调整方案

2024年4月

一、项目背景

（一）我区高速公路客车收费标准现状。

近年来,我区高速公路发展迅速，目前已开通运营20条高速公路，总里程达2122.449公里，有效支撑了我区经济社会快速发展，为人民群众提供了优质便捷的通行条件。20条高速公路中，银百高速和海平高速为新建PPP项目，分别于2021年和2023年通车，已单独制定了收费标准，其余18条高速公路（由32个收费公路项目组成）按照2005年颁布的客车收费标准执行。2019年为配合全国取消高速公路省界收费站，将货车收费标准由按照计重计费方式转换为按照车型计费方式，同时印发了新的货车通行费收费标准。

自2005年现行高速公路客车收费标准印发以来，我区高速公路客车收费标准已沿用近20年，现行客车收费标准无法与投入资金相匹配，通行费收入与资金投入出现严重倒挂现象，且与周边省份高速公路收费费率标准不平衡，收费标准明显偏低。根据自治区人民政府2019年4月1日第15期专题会议纪要：“适时研究提出合理调整高速公路收费标准的意见，逐步使我区高速公路收费标准与投入资金相匹配、与周边省区相平衡”的会议精神,以及2024年4月9日第7期专题会议纪要关于优化调整我区收费公路收费标准的相关要求，为降低债务风险，保障我区高速公路的可持续发展，拟在充分考虑我区高速公路项目建设和运营养护成本，国内高速公路客车通行费收费标准现状基础上，对32个收费公路项目客车通行费收费标准进行调整。

（二）我区高速公路收费标准发展历程。

1999年我区第一条高速公路姚叶高速通车前，自治区物价局、财政厅、交通厅印发了《关于印发<宁夏回族自治区姚叶高速公路车辆通行费收取办法>的通知》（宁价（经）发〔1999〕190号），规定了姚叶高速公路通行费收费标准，是我区最早的高速公路通行费收费标准，10座以下客车0.30元/车·公里，11-30座客车0.50元/车·公里，31-50座客车0.70元/车·公里，51座以上客车1元/车·公里。除4类客车收费标准高于现行收费标准，其余车型收费标准与现行收费标准一致。

2005年自治区物价局、财政厅、交通厅制定了全区统一的高速公路通行费收费标准，客车收费标准沿用至今。《自治区物价局、财政厅、交通厅关于宁夏公路车辆通行费统一车型及载货汽车计重收费标准的通知》（宁价费发〔2005〕130号）规定，7座以下客车0.30元/车·公里，8-19座客车0.50元/车·公里，20-39座客车0.70元/车·公里，40座以上客车0.85元/车·公里。

2019年全国取消高速公路省界收费站期间，我区对货车计费方式和收费标准进行了调整，目前我区货运车辆通行费收费标准执行《自治区交通运输厅 自治区发展和改革委员会 自治区财政厅关于宁夏高速公路货运车辆通行费标准的通知》（宁交办发〔2019〕211号）。客车收费标准按照《收费公路车辆通行费车型分类》JT/T489-2019规定的新车型分类，仍执行1类客车0.30元/车·公里，2类客车0.50元/车·公里，3类客车0.70元/车·公里，4类客车0.85元/车·公里。

2019年由原宁夏公路管理局管理的高速公路全部移交宁夏交通投资集团有限公司（以下简称“宁夏交投”），由宁夏交投负责全区高速公路项目建设和债务偿还。经自治区审计厅确认，截止2018年12月31日，划转宁夏交投负责偿还的全区高速公路债务（包括银行贷款、政府专项债和企业债券等）共计366亿元。至2023年年底，由于新增高速公路建设投入较大等原因，全区高速公路债务（包括银行贷款、基金、世亚行、国债、政府专项债、企业债券和融资租赁等）共计476.16亿元。

（三）收费标准调整必要性分析。

一是改善高速公路收支不平衡，提升可持续发展能力的需要。经自治区审计厅确认，截至2019年12月31日，宁夏高速公路固定资产及在建工程资产合计694.40亿元，银行贷款及专项债等债务余额合计423.34亿元。2020至2022年，宁夏32个收费公路项目2020年至2022年的总收入和总成本分别为85.04亿元和204.28亿元，入不敷出。继续按现行收费标准进行收费，高速公路收支不平衡的状况将持续恶化，最终将无法保障我区高速公路可持续发展。因此，亟需对我区32个收费公路项目客车通行费收费标准进行调整，以改善运营企业的收支不平衡状况，提升其维持高速公路可持续发展的能力。

二是提高营收能力，保障高速公路公益属性的需要。高速公路是公益性基础设施，承担着服务群众出行，支撑社会经济发展的重要功能。2023年全区高速公路认真落实鲜活农产品绿色通道政策、重大节假日、差异化收费政策等通行费优惠政策（包括军警车辆、拉运联合收割机车辆、应急救援车辆、邮政运输车辆、警备任务及交通战备任务），共减免通行费11.52亿元，减免金额达到通行费总收入的近1/3。同时，宁夏高速公路投入大量资金开展免费清障救援服务。高速公路长期保持优惠减免并维持公益属性，减少了通行费收入增加了成本投入。因此，亟待合理调整客车通行费收费标准，支撑高速公路保持公益属性。

三是提升高速公路偿债能力，降低债务风险的需要。2017年，交通运输厅分二次向宁夏交投移交高速公路债务283.37亿元，其中已建成通车的高速公路债务220.69亿元，在建高速公路债务62.68亿元。截至2018年，划转宁夏交投负责偿还的全区高速公路债务（包括银行贷款、政府专项债和企业债券等）共计366亿元。至2023年年底，因在建高速公路持续投入，全区高速公路债务余额476.16亿元。宁夏高速公路债务规模逐年增加，存在较大的债务偿还压力。近年来随着宏观经济下行和内外部发展环境变化，债务压力和风险逐步加大，调整通行费标准有利于降低债务风险。

四是建设人民满意高速公路，提升高品质服务的需要。随着社会经济的发展，国家和行业对高速公路的发展提出更高要求。交通运输部和自治区交通运输厅积极部署了多项高速公路提升工程，以提高宁夏高速公路服务水平，涉及智慧化改造、服务区提升、安全专项提升、应急保障能力提升等，均需要大量资金投入。目前宁夏高速公路提供免费清障救援服务，服务范围覆盖全路网，平均救援半径缩短至38.5公里；现运营服务区27对，服务区密度40公里1对，与周边省区相比最高。这些服务品质和安全设施提升费用全部由宁夏交投自筹，主要来源以通行费收入为主。

五是收费标准近20年未变，应与时俱进的需要。目前，32个收费公路项目客车收费标准已沿用近20年。实际客车通行费收费标准与1999年姚叶路收费标准基本一致，在此期间，自治区人均国内生产总值增长14倍，人均可支配收入增长11倍，居民价格指数CPI增长1.58倍，高速公路建设成本增长3倍。现行通行费标准未能与时俱进，已不能较好地适应宁夏收费公路的新时代发展要求，需要对宁夏32个收费公路项目客车通行费标准进行调整。

六是客车收费标准全国最低，应合理优化的需要。我区目前执行的高速公路基本费率0.30元/车·公里（1类客车标准），基本费率比周边省份（陕西、甘肃、内蒙古）、中部六省（河南、湖北、湖南、江西、安徽、山西）和部分东部省份（天津、上海、山东、江苏、河北）平均水平分别低53.33%、62.22%和70.00%，处于全国最低水平。从收费标准与当地经济发展的匹配程度来看，采用2022年人均可支配收入与基本费率比值系数指标（值越大，表明当地收费标准相对越低），宁夏32个收费公路项目、周边省份、中部六省和部分东部省份系数分别为9.87、6.54、6.84和9.57。从系数来看，宁夏32个收费公路项目系数最高，收费标准偏低。因此，无论是从收费标准来看，还是从经济匹配度来看，宁夏32个收费公路项目收费标准均处于全国最低水平，距离与经济社会发展相匹配的科学合理的收费标准有差距，亟待调整。

二、收费标准调整范围

本次收费标准调整范围为宁夏交投运营的32个收费公路项目，合计运营里程1967.328公里。

32个收费公路项目清单

| 序号 | 项目名称 | 起止点 | 所属线路 |
| --- | --- | --- | --- |
| **1** | 中宁至孟家湾高速 | 清水河互通至中卫市迎水桥镇孟家湾村 | G2012定武高速 |
| **2** | 孟家湾至营盘水高速 | 中卫市迎水桥镇孟家湾村至营盘水（宁甘界） |
| **3** | 中宁至盐池高速 | 盐池县至中宁县恩和镇 |
| **4** | 同心至沿川子高速 | 同心县李家堡子至沿川子（宁甘界） | G70福银高速 |
| **5** | 桃山口至同心高速 | 同心县桃山口至同心县城西侧 |
| **6** | 银川绕城西北段高速 | 银川市西夏区平吉堡至贺兰 | G2004银川绕城 |
| **7** | 石坝至河东机场高速 | 石坝互通立交至河东机场 | G85银昆高速/S30古青高速 |
| **8** | 机场至灵武高速 | 河东机场至灵武农场三站 |
| **9** | 国道211线灵武至甜水堡及联络线古窑子至青铜峡 | 灵武市梧桐树至太阳山开发区红墩子  宁东镇至青铜峡新材料基地 |
| **10** | 银昆高速河东机场段改线工程 | 石坝互通立交南侧至机场南侧接G85银昆高速 |
| **11** | 银川至巴彦浩特高速 | 头关（宁蒙界）至平吉堡立交 | G1817乌银高速 |
| **12** | 盐池至红井高速公路（盐鄂） | 盐池县花马池至红井（宁蒙界） | S15盐鄂高速 |
| **13** | 彭阳青石嘴高速 | 彭阳至青石嘴 | S70固彭高速 |
| **14** | 东山坡至毛家沟高速 | 泾源县东山坡至毛家沟（宁甘界） | G22青兰高速 |
| **15** | 石嘴山至银川高速 | 平罗县崇岗至文昌立交 | G1816乌玛高速 |
| **16** | 银川至中宁（青铜峡）高速 | 平吉堡农场至青铜峡西 |
| **17** | 乌玛青铜峡至中卫段 | 青铜峡西至红卫枢纽 |
| **18** | 黑城至海原高速 | 海兴枢纽至海原县 | S50寨海高速 |
| **19** | 古窑子至王圈梁高速 | 灵武市古窑子至盐池县王圈梁 | G20青银高速 |
| **20** | 银川至古窑子高速 | 银川市西夏区平吉堡至灵武市古窑子 |
| **21** | 青银高速公路银川至宁东段改扩建工程 | 盐池县高沙窝镇贺庄子至银古路与丽景街交汇处 |
| **22** | 固原至西吉高速 | 固原市原州区六盘山机场南侧至西吉东互通立交 | S60固西高速 |
| **23** | S60西吉至会宁（宁甘界）公路 | 西吉东互通立交至李家堡子（宁甘界） |
| **24** | S25李家庄至泾河源段 | 李家庄至泾河源镇 | S25泾华高速 |
| **25** | S25泾源至华亭高速 | 泾河源镇至双疙瘩粱（宁甘界） |
| **26** | 同心至海原高速公路 | 同心县城新区至海原县 | S40萌海高速 |
| **27** | 石银高速公路石嘴山至平罗联络线 | 崇岗至平罗 | S10石平高速 |
| **28** | 姚伏至叶盛高速 | 平罗县姚伏镇至青铜峡市叶盛镇 | G6京藏高速/ G70福银高速 |
| **29** | 麻黄沟至姚伏高速 | 麻黄沟（蒙宁界）至平罗县姚伏镇 |
| **30** | 叶盛至中宁高速 | 青铜峡市叶盛镇叶盛镇至中宁县新堡乡 |
| **31** | 中宁至郝家集高速 | 中宁县新堡乡至郝家集（宁甘界） |
| **32** | 京藏高速公路（蒙宁界）石嘴山至中宁段改扩建工程 | 麻黄沟（蒙宁界）至中宁桃山口 |

三、客车收费标准调整方案研究

（一）研究方法。

根据社会效益最大化、内外部效益均衡、运营收支均衡、社会风险可控的原则，采用三种不同的研究方法，分别对通行费标准进行分析测算，最后通过综合对比比选出推荐方案。

一是收支平衡法。通过分析宁夏回族自治区32个收费公路项目的历年收入和支出以及交通量情况，进行分析确定其基本费率及各车型通行费收费标准；

二是固定资产折旧法。通过将收费公路的固定资产按收费年限平摊，并加上借款费用化利息支出及养护管理费用等成本，依据收支平衡法的思想和收费公路历年收入及交通量，确定其基本费率及各车型通行费标准；

三是对比分析法。通过参考其他省份收费公路通行费标准，合理确定宁夏32个收费公路项目客车通行费基本费率和各车型通行费收费标准。

受相关政策及数据情况影响，本次研究需要考虑以下内容：

一是按照《政府制定价格成本监审办法》要求，成本监审报告结果是收费标准调整的基础。

成本监审需以调价对象近三年的平均数据为基础数据进行成本监审分析。本次成本监审报告于2023年完成，分析的数据选取年限为2020-2022年。本方案与其保持一致，三种研究方法选取数据年限为2020-2022年，其他部分数据更新至2023年。

方法一和方法二均按照成本监审的方法要求，从收支平衡和固定资产折旧两个维度进行的成本监审测算。方法二固定资产折旧法与成本监审报告《宁夏32个收费公路项目2020-2022年车辆通行定价成本监审报告》采用方法一致，因此直接采用其成果。

二是因32个收费公路项目2019年前由原宁夏公路管理局管养，采取高速公路与普通公路一体管养，管养费用无法拆分，因此本报告不再分析2020年之前数据。

三是按照宁夏现行客车收费标准：1类客车0.30元/车·公里，2类客车0.50元/车·公里，3类客车0.70元/车·公里，4类客车0.85元/车·公里，宁夏现行客车收费级差系数为0.3:0.5:0.7:0.85。

**1.收支平衡法。**

首先计算高速公路2020-2022年的年均支出，主要包括还本付息、主营业务成本、管理费用以及税金及附加等；剥离部分路段成本（如六盘山隧道，因已在路段通行费基础上加收，故将其成本剥离），核减政府补贴以及服务区和沿线广告收入等；得到每年定价总成本，结合年度交通量情况，计算单位定价成本。

2020-2022年宁夏32个收费公路项目定价成本分别为61.75亿元、90.19亿元和57.09亿元。

宁夏32个收费公路项目定价成本表 单位：万元

| **成本费用** | | **2020年** | **2021年** | **2022年** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 年成本费用 | 还本付息支出 | 527247.53 | 799587.60 | 462023.71 |
| 其他费用 | 99896.58 | 110185.70 | 115673.96 |
| 小计 | | 627144.11 | 909773.30 | 577697.67 |
| 冲减成本 | 六盘山隧道分摊费用 | 7868.00 | 8009.01 | 8093.48 |
| 财政补贴 | 776.55 | 199.75 | - |
| 服务区和广告费收入 | 959.81 | -320.33 | -1248.56 |
| 小计 | | 9604.36 | 7888.43 | 6844.92 |
| 定价成本合计 | | 617539.75 | 901884.87 | 570852.75 |

2020-2022年宁夏32个收费公路项目基本费率单位定价成本分别为0.61元/车·公里、0.84元/车·公里、0.43元/车·公里，基本费率平均单位定价成本为0.63元/车·公里。

宁夏32个收费公路项目客车单位定价成本表

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **单位** | **2020年** | **2021年** | **2022年** | **三年平均单位定价成本** |
| 定价成本合计 | 万元 | 617539.75 | 901884.87 | 570852.75 | - |
| 收费总里程 | 公里 | 1777.533 | 1824.836 | 1957.838 | - |
| 全年单位运行成本 | 元/公里 | 3474139.36 | 4942279.07 | 2915730.29 | - |
| 日均单位运行成本 | 元/公里 | 9518.19 | 13540.49 | 7988.30 |  |
| 日均交通量 | pcu/d | 15655 | 16032 | 18701 | - |
| 单位定价成本 | 元/车·公里 | 0.61 | 0.84 | 0.43 | 0.63 |

**2.固定资产折旧法。**

本方案测算思路与《宁夏32个收费公路项目2020-2022年车辆通行定价成本监审报告》（以下简称“成本监审报告”）一致，即：将方案一中的还本付息成本以固定资产折旧法进行测算，定价成本测算思路与方案一相同。测算数据和结果摘录自“成本监审报告”。

2020-2022年全区32个收费公路项目定价成本分别为35.36亿元、44.38亿元和49.47亿元。

宁夏32个收费公路项目定价成本表 单位：万元

| **成本费用** | | **2020年** | **2021年** | **2022年** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 年成本费用 | 固定资产折旧及财务费用 | 258972.28 | 351481.98 | 400373.73 |
| 其他费用 | 99896.58 | 110185.70 | 115673.96 |
| 小计 | | 358868.86 | 461667.68 | 516047.69 |
| 冲减成本 | 六盘山隧道 | 1,383.78 | 12,312.22 | 11,576.90 |
| 劳务派遣及受托经营收入 | 142.55 | 2,470.27 | 2,431.16 |
| 财政补贴 | 776.55 | 221.00 | 3,335.80 |
| 其他业务收支净额 | 1,966.22 | 2,839.59 | 3,979.38 |
| 服务区和广告收益 | 959.81 | 0.00 | 0.00 |
| 小计 | | 5,228.91 | 17,843.08 | 21,323.24 |
| 定价成本合计 | | 353,639.95 | 443,824.62 | 494,724.46 |

单位定价成本=定价总成本/收费里程/365/日均当量交通量。2020-2022年核定的32个收费高速公路项目单位定价成本为0.37/车·公里、0.48/车·公里、0.52元/车·公里，三年加权平均基本费率单位定价成本为0.45元/车·公里。

宁夏32个收费公路项目客车单位定价成本表

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **单位** | **2020年** | **2021年** | **2022年** | **三年平均单位定价成本** |
| 定价成本合计 | 万元 | 353,639.95 | 443,824.62 | 494,724.46 | - |
| 收费总里程 | 公里 | 1777.533 | 1824.836 | 1957.838 | - |
| 全年单位运行成本 | 元/公里 | 1,989,498.63 | 2,432,134.27 | 2,526,891.71 | - |
| 日均单位运行成本 | 元/公里 | 5,450.68 | 6,663.38 | 6,922.99 |  |
| 日均当量交通量 | pcu/d | 14602 | 14190 | 13513 | - |
| 单位定价成本 | 元/车·公里 | 0.37 | 0.47 | 0.51 | 0.45 |

**3.对比分析法。**

通过对比分析宁夏32个收费公路项目现行客车收费标准与全国总体费率、部分东部省份、中部省份、宁夏周边省份以及区内不同道路收费标准的差异情况，结合宁夏所处地理位置、经济发展水平及收费标准对用户群体的影响等因素，比选适合宁夏32个收费公路项目客车通行费标准。

从全国总体情况来看，各省平均基本费率在0.3-0.55元/车·公里之间，平均为0.47元/车·公里，宁夏最低，为0.3元/车·公里，重庆、天津、福建和陕西最高，为0.55元/车·公里。

全国各省客车基本费率对比表

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **省份** | **基本费率**  **（元/车·公里）** | **省份** | **基本费率**  **（元/车·公里）** |
| 宁夏 | 0.3 | 山东 | 0.45 |
| 北京 | 0.5 | 河南 | 0.47 |
| 天津 | 0.55 | 湖北 | 0.7 |
| 重庆 | 0.55 | 湖南 | 0.45 |
| 上海 | 0.6 | 广东 | 0.6 |
| 河北 | 0.4 | 海南 | 0.45 |
| 山西 | 0.35 | 四川 | 0.35-0.5 |
| 辽宁 | 0.45 | 贵州 | 0.5 |
| 吉林 | 0.4 | 云南 | 0.5 |
| 黑龙江 | 0.45 | 陕西 | 0.55 |
| 江苏 | 0.5 | 甘肃 | 0.45 |
| 浙江 | 0.4 | 青海 | 0.4-0.48 |
| 安徽 | 0.45 | 广西 | 0.5 |
| 福建 | 0.55 | 内蒙古 | 0.4 |
| 江西 | 0.45 | 新疆 | 0.35 |
| 全国平均 | 0.47 | | |

**注：①海南省和西藏自治区高速公路免费通行。②部分省、直辖市各个路段收费标准不统一，此表仅统计分析各省主要基本费率情况，不涉及个别差异较大路段收费标准。**

无论是从收费标准来看，还是从经济匹配度来看，宁夏32个收费公路项目基本费率相比东部省份、中部省份、周边省份以及宁夏其他高速均处于最低水平。

宁夏与其他省份及银百高速的收费标准及经济相对值对比表

| **收费公路** | **基本费率（元/车·公里）** | **2022年人均可支配收入（万元）** | **比值系数** |
| --- | --- | --- | --- |
| **宁夏32个收费公路项目** | **0.30** | **2.96** | **9.87** |
| 中部省份平均 | 0.49 | 3.16 | 6.44 |
| 周边省份平均 | 0.46 | 2.98 | 6.47 |
| 东部省份 | 0.49 | 4.94 | 9.86 |
| 宁夏其他高速（银百高速宁夏段、海平高速） | 0.45 | 2.96 | 6.58 |

通过分析发现，东部、中部、周边省份基本费率平均值及银百高速宁夏段基本费率均大于等于0.45元/车·公里；从收费标准与当地经济发展的匹配度来看，除东部省份与宁夏32个收费公路项目比值系数基本持平以外，中部省份、周边省份及宁夏其他高速（银百高速宁夏段和海平高速）低于宁夏32个收费公路项目比值系数。因此，宁夏32个收费公路项目现行基本费率相对较低，存在上涨空间。通过综合考虑宁夏32个收费公路项目的成本及社会风险等因素，建议将基本费率标准调整为0.45元/车·公里。

（二）方案比选。

根据通行费标准确定原则，对上述三种方法确定的通行费方案进行比选分析。

**1.通行费方案。**

**（1）方案一（收支平衡法）。**

根据收支平衡法，按照宁夏32个收费公路项目实际收支情况对通行费标准进行定价，得到基本费率为0.63元/车·公里，按照宁夏现行收费级差系数计算，可知客车收费标准为：1类客车0.63元/车·公里，2类客车1.05元/车·公里，3类客车1.47元/车·公里，4类客车1.75元/车·公里。

**（2）方案二（固定资产折旧法）。**

依据《宁夏32个收费公路项目2020-2022年车辆通行定价成本监审报告》确定基本费率为0.45元/车·公里，按照宁夏现行收费级差系数计算，客车收费标准为：1类客车0.45元/车·公里，2类客车0.75元/车·公里，3类客车1.05元/车·公里，4类客车1.25元/车·公里。

**（3）方案三（对比分析法）。**

依据《宁夏32个收费公路项目2020-2022年车辆通行定价成本监审报告》确定基本费率为0.45元/车·公里。为降低社会风险，缩小不同车型级差系数，选取周边省份（陕西、甘肃、内蒙古、青海）各车型收费标准平均值及我区银百高速宁夏段、海平高速各车型收费标准最小值为方案三收费标准，即：1类客车0.45元/车·公里，2类客车0.65元/车·公里，3类客车0.85元/车·公里，4类客车1.05元/车·公里。

方案三对比分析表

| **收费公路** | **客车通行费收费标准（元/车·公里）** | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **1类客车** | **2类客车** | **3类客车** | **4类客车** |
| 周边省份平均  (陕西、甘肃、内蒙古、青海) | 0.46 | 0.65 | 0.88 | 1.22 |
| 银百高速（宁夏段） | 0.45 | 0.75 | 0.95 | 1.05 |
| 海平高速 | 0.45 | 0.75 | 1.05 | 1.28 |
| 方案三 | 0.45 | 0.65 | 0.85 | 1.05 |

**（4）通行费方案汇总。**

通行费方案汇总表 单位：元/车·公里

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **类别** | **核定载人数** | **说明** | **现行标准** | **方案一** | **方案二** | **方案三** |
| 1类客车 | ≤9 | 车长小于6000mm且核定载人数不大于9人的载客汽车及摩托车 | 0.30 | 0.63 | 0.45 | 0.45 |
| 2类客车 | 10～19 | 车长小于6000mm且核定载人数为（10～19）人的载客汽车及乘用车列车 | 0.50 | 1.05 | 0.75 | 0.65 |
| 3类客车 | ≤39 | 车长不小于6000mm且核定载人数不大于39人的载客汽车 | 0.70 | 1.47 | 1.05 | 0.85 |
| 4类客车 | ≥40 | 车长不小于6000mm且核定载人数不小于40人的载客汽车 | 0.85 | 1.75 | 1.27 | 1.05 |

**2.方案比选。**

根据通行费标准确定原则，选取4个评价指标对以上三种方案效果进行对比分析。

通行费方案对比分析

| **评价因素** | **方案一（收支平衡法）**  **基本费率0.64元/车·公里** | **方案二（固定资产折旧法）**  **基本费率0.45元/车·公里** | **方案三（对比分析法）**  **基本费率0.45元/车·公里** |
| --- | --- | --- | --- |
| 可持续发展能力 | 调整后年均通行费收入增加约**10.68亿元**，收费标准升高会影响出行路径选择，客车交通量下降约**22.73%**。费率调整后**年均收入达到39.03亿元，**可持续发展能力得到**较好提升。** | 调整后年均通行费收入增加约**4.93亿元，**收费标准升高会影响出行路径选择，客车交通量下降约**10.34%**。费率调整后**年均收入达到33.28亿元，**可持续发展能力得到**一定提升。** | 调整后年均通行费收入增加约**4.82亿元，**收费标准升高会影响出行路径选择，客车交通量下降约**10.16%。**费率调整后**年均收入达到33.17亿元，**可持续发展能力得到**一定提升。** |
| 债务风险 | **按近三年平均还本付息额计算，每年仍有29.07亿元的缺口。**需通过其他方式补齐债务缺口，在三个方案中**缓解债务压力最小。** | **按近三年平均还本付息额计算，每年仍有34.82亿元的缺口，比方案一多20%的缺口。债务压力得到一定缓解。** | **按近三年平均还本付息额计算，每年仍有34.93亿元的缺口，比方案一多20%的缺口。债务压力得到一定缓解。** |
| 社会运输成本 | **全区客车年均增加约10.68亿元运输成本，**以1类客车为例，**单次通行费增加28.09元。** | **全区客车年均增加约4.93亿元运输成本，**以1类客车为例，**单次通行费增加12.77元。** | **全区客车年均增加约4.82亿元运输成本，**以1类客车为例，1类客车**单次通行费增加12.77元。** |
| 通行费标准水平横向对比 | **第一梯队（基本费率大于0.60元**/**车·公里）**，与最高收费标准的湖北（基本费率0.77元/车·公里）、上海（基本费率0.60元/车·公里）处于同一水平。 | **第三梯队（基本费率介于0.4-0.50元**/**车·公里）**，与周边省份及多数其他省份处于同一水平。 | **第三梯队（基本费率介于0.4-0.50元**/**车·公里）**，与周边省份及多数其他省份处于同一水平。 |

**3.结论。**

三个方案中，方案一在增强可持续发展能力和降低债务风险方面效果较好，但在控制社会运输成本等方面效果较差，且通行费标准在国内处于较高水平；方案二和方案三的通行费标准整体相差不大，在增强可持续发展能力和降低债务风险方面效果不及方案一，但通行费标准水平均处于国内中等偏低水平。总体来看，三个方案中方案三在控制社会运输成本方面最优，在降低债务风险方面略低于方案二，总体最优，推荐方案三（对比分析法）为实施方案。具体如下：1类客车0.45元/车·公里，2类客车0.65元/车·公里，3类客车0.85元/车·公里，4类客车1.05元/车·公里。

推荐方案在一定程度上缓解了高速公路运营企业的债务压力，但仍无法满足其收支平衡、实现可持续发展的目标，因此，后续还需要争取财政补贴和扩大自身的营收能力，同时进行技术升级和提升运营管理能力，实现降本增效，提高高速公路可持续发展能力。

**4.推荐方案与其他省份对比情况。**

推荐方案与中部六省、周边省份、部分东部省份以及宁夏其他高速对比情况如下：

1类客车收费标准低于中部六省、周边省份及部分东部省份平均水平，与银百高速宁夏段和海平高速持平。

2类客车收费标准低于中部六省、部分东部省份平均水平以及银百高速宁夏段和海平高速水平，与周边省份持平。

3类客车收费标准低于中部六省、部分东部省份、周边省份平均水平以及银百高速宁夏段和海平高速水平。

4类客车收费标准低于中部六省、周边省份、部分东部省份平均水平及海平高速水平，与银百高速宁夏段持平。

推荐方案与其他省份及银百高速、海平高速收费标准

| **收费公路** | **客车通行费收费标准（元/车·公里）** | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **1类客车** | **2类客车** | **3类客车** | **4类客车** |
| 宁夏32个收费公路项目现行标准 | 0.30 | 0.50 | 0.70 | 0.85 |
| 中部六省平均  （河南、湖北、湖南、江西、安徽、山西） | 0.49 | 0.78 | 1.09 | 1.39 |
| 周边省份平均  (陕西、甘肃、内蒙古、青海) | 0.46 | 0.65 | 0.88 | 1.22 |
| 部分东部省份  （天津、上海、山东、江苏、河北） | 0.49 | 0.72 | 1.04 | 1.17 |
| 银百高速（宁夏段） | 0.45 | 0.75 | 0.95 | 1.05 |
| 海平高速 | 0.45 | 0.75 | 1.05 | 1.28 |
| 宁夏32个收费公路项目推荐方案 | 0.45 | 0.65 | 0.85 | 1.05 |

四、社会影响分析

推荐方案各车型收费标准持平或低于周边省份平均水平及宁夏银百高速、海平高速，各车型收费标准全部低于中部六省及部分东部省份平均水平。推荐方案符合2019年3月20日自治区人民政府专题会议：“适时研究提出合理调整高速公路收费标准的意见，逐步使我区高速公路收费标准与投入资金相匹配、与周边省份相平衡”的会议精神，对我区经济社会发展影响较小。总体来看，拟调整的客车通行费收费标准社会影响有限，社会稳定风险可控，具体分析如下。

从总体用户角度来看，2021年区内高速公路客车通行总里程为27.13亿公里，根据调整后的收费标准，全年增加通行费收入4.07亿元，由2022年宁夏回族自治区统计年鉴可知：2021年我区人均交通支出2726.3元， 2021年全区总人口725万人，全年交通总支出为197.66亿元，收费标准调整后新增加的交通出行成本占交通支出总费用的2.06%，增加成本占比相对较低。

从个体用户角度来看，出行综合成本上升有限。假设1类客车每百公里油耗7升，按7.88元/升计算每公里燃油费用为0.55元，在不考虑时间成本和车辆折旧等间接成本的情况下，客车费率调整前综合出行直接成本费用为0.85元/公里，调整后为1元/公里，增加约17.6%，增加的综合成本较低。总体来说，小客车出行人群对价格敏感度较低，通行费上涨对个体出行选择和支出压力影响较小。同时，以通勤为主的出行群体和低收入人群对通行费价格上涨会更加敏感，后期应加强关注。同时，2至4类客车通行费相对涨价幅度较低、且燃油成本占比更高，新增通行费涨幅占综合直接出行成本较低。从用户出行体验角度来看，收费标准调整后，高速公路设施和服务水平的提升更有保障，将享受到更好的出行服务。

从客运企业角度来看，行驶高速的运输线路成本增加。高速公路客车用户以1类客车为主。据2021年客车交通量统计，一至四类车型占比分别为96.56%、0.34%、0.85%、2.25%。本次客车收费调整1类客车涨幅最多为50%；二至四类涨幅较少，分别为30%、21.43%、23.53%。对客运企业的影响少于对单个用户主体的影响。一方面客运企业运营成本上升，企业运营压力增大，可能导致部分线路票价上升和客流转移。另一方面，由于小客车出行成本增加，部分出行特别是通勤出行有可能转向城际公共交通出行。城际巴士、定制公交等客流会有所上升，客运企业运营压力会有所缓解。

从社会货运成本的角度来看，本次调整不涉及货车收费标准，因此，本次客车通行费收费标准调整不会增加社会物流成本，不会造成物价上涨。

从全区经济发展角度来看，客车出行主要涉及通勤（学）、旅游、商务、探亲等出行行为，其影响可由增加的出行成本与可支配收入占比来反映。2021年全区人均可支配收入为2.79万元，全区可支配收入总计为2022.75亿元；因收费标准调整增加的出行成本占可支配收入的比例为0.20%，占比极低，因此，收费标准调整后基本不会对全区社会经济发展造成影响。