#### 收支缺口继续扩大,但依然具备足够还息能力——

# 收费公路债务风险总体可控

本报记者 冯其予 实习生 田珊標

### /新闻发布厅

交通运输部6月30日公布数据显示,截至2014年底,全国收费公路债务余额为38451.4亿元,占累计建设投资总额的62.6%。其中,2014年全国收费公路收支平衡结果为负1571.1亿元,比2013年扩大910.1亿元,收支缺口继续扩大。对此,交通运输部有关负责人表示,尽管目前债务规模较大,但从偿债规模和还息能力来看,我国收费公路债务风险仍处于总体可控状态。

#### 债务规模扩大有历史原因

我国高速公路建设规模大、建设成本高、投资需求大,但财政资金 难以满足实际需要,只能依靠收费 公路政策筹集资金

交通运输部公路局副局长王太表示,我国收费公路债务规模大有其特定的历史原因。

从债务规模来看,我国幅员辽阔, 东、中、西地区差距大,公路特别是高速公路建设规模大、建设成本高、投资需求大。尽管我国财政收入增长较快,但可用于公路建设发展的车购税、成品油消费税远远不能满足我国公路建设养护的实际需要。绝大部分高速公路和部分一级、二级公路和大型桥梁、隧道的建设,只能依靠收费公路政策筹集资金,即政府投入资本金,再通过银行贷款或社会投资来解决其他的资金缺口。

王太表示,现有16.26万公里收费 公路,累计建设投资6.15万亿元中,有 4.27万亿元是银行贷款为主的债务性资 金,占累计投资总额的七成。过去4年 是我国公路建设高峰,同时也积累了很 多债务。另外,建设成本上涨也是关键 因素。随着我国高速公路建设逐步向西 部地区、大山区延伸,桥梁隧道比不断 增大,加上征地拆迁费用、原材料和人 工成本快速上涨,高速公路建设成本不 断升高。据测算,2014年批复的4车道 高速公路平均造价约7700万元/公里, 2004年平均造价约4200万元/公里,是 2004年的1.83倍,几乎每3年到4年平 均造价增加1000万元。此外,收费标准 基本都维持在十几年前的水平, 通行费 收入无法完全满足支出,需要举借新债 务进行弥补,这也是债务规模不断扩大

交通运输部6月30日公布数据显示。 收费公路债务风险总体可控〈 全国收费公路债务余额 38451.4亿元 当前38451.4亿元债务余额,与 42652.0亿元初始债务相比,减少了 截至2014年底 4200.6亿元, 占初始债务的9.85%, 说 累计建设投资总额 明收费公路整体上债务仍在继续有效偿还 62.6% 2014年通行费收入3916亿元,在扣 除必要支出后, 剩下可用于偿债的资金为 2013年 2014年 2636.6亿元, 大于当年2101.1亿元的还 息需求, 还可还本535.5亿元, 说明收费公 -661亿元 路整体上具备足够的还息能力,债务风险 -1571.1亿元 全国收费公路 收支平衡

综

的原因。

#### 收支缺口有望逐步缓解

收支缺口扩大,主要是还本付 息支出大幅增加导致。从长远看, 收费公路建设规模会降下来,收费 公路的偿债能力也将不断增强

在回应收支缺口扩大问题时,交 通运输部有关负责人表示,缺口扩大 主要是还本付息支出大幅增加导致。

王太表示,3大因素导致了还本付息规模大幅增加。首先是债务规模不断增加,导致还本付息支出大幅增长。其次是收费公路已进入还债高峰期。收费公路根据交通量,有前低后高规律,债务偿还一般也具有前低后高特点。前几年大规模建设的高速公路,现在也到了还债高峰期。其三,我国的统计制度进一步完善,统计精度进一步提高。

王太强调,尽管目前债务规模比较大,但收费公路债务风险总体可控。一是当前 38451.4 亿元债务余额,与42652.0 亿元初始债务相比,减少了4200.6 亿元,占初始债务的 9.85%,说明收费公路整体上债务仍在继续有效偿还;二是 2014 年通行费收入 3916 亿元,在扣除必要的养护、运营、税费、其他支出后,剩下可用于偿债的资金为2636.6 亿元,大于当年2101.1 亿元的还息需求,还可还本535.5 亿元,说明收费公路整体上具备足够的还息能力,债务风险可控。

他表示,从长远看,收费公路建设规模会降下来,路网处于稳定完善,通行费收入也会随着交通量的增长而增加,收费公路的偿债能力将不断增强。届时,债务规模会逐步下降,收支趋于平衡,直至偿还全部债务。

#### 还需进一步开源节流

取消收费政策或停止公路收费,并不会使收支缺口消失,相反,可能还会使支出缺口成倍扩大。可采取开源节流的方法进行缓解

交通运输部公路科学研究院发展研

究中心主任虞明远表示,取消收费政策或停止公路收费,并不会使收支缺口消失,相反,可能还会使支出缺口成倍扩大。因为,现有收费公路的大部分支出都是刚性的。债要还,路要养,还本付息和养护管理的支出需求仍然存在。所以,需要理性看待收支缺口问题。他同时强调,公路建设并不是无休止的,建多少路是由国家公路网规划确定的。在有效财政投入严重不足的情况下,为了完成这个规划,就只能依靠政府举债修路或吸引国内外经济组织投资等,这是实现规划的必然选择。

王太则表示,尽管现阶段很难消除 收支缺口,但可采取开源节流的方法, 缓解收支缺口的扩大。

在节流方面,一是要降低融资成本,利用政府专项债券等低成本融资,置换利率较高的存量贷款;二是公路建设严格依照公路网规划实施,不得随意调整规划,增加规划外的公路建设项目;三是严格控制建设成本,利用市场

竞争机制,通过公开招投标,选择价优质高的施工队伍;四是利用科技手段降低养护运营成本,推广电子不停车收费,提高通行效率,降低人工成本;五是加大对超限超载车辆的治理,延长公路桥梁使用寿命,延长大中修周期,扼制因超限超载而额外增加养护维修工程的支出。

在开源方面,一是要加大政府公 共财政对公路基础设施投入,减少对 债务性资金的过度依赖;二是对经营 性公路实行特许经营制度,今年,国 务院已发布了一系列文件,发布 《特许经营管理办法》、《关于在公共服 务领域推广政府和社会资本合作模式 指导意见的通知》,吸引社会资本分 指导意见的通知》,吸引社会资本 约定合理回报率范围;三是在兼权 约定合理回报率范围;三是在兼权公 路基础设施建设,并通过协议式 约定合理回报率的调整和完善, 使收费期限和收费标准的设置更加公 平更加合理。

#### /雄接

又有4个省并入全国联网区域

### ETC纵贯南北互通东西格局成形

本报北京6月30日讯 记者齐慧报道:2015年6月30日,河南、湖北、广东、贵州4省成功并入全国ETC联网区域,这标志着我国已有18个省市高速公路电子不停车收费(ETC)联网开通,全国ETC联网纵贯南北、互通东西的格局已初步形成。

据介绍,本次河南、湖北的并网打通了华中、华北区域,广东的并网贯穿了"珠三角"等华南区域,使ETC联网成功覆盖了我国东、中部地区;贵州的并网和原已联网的陕西成为重要纽带,为下一步联通广大西部地区夯实了基础。目前,全国ETC联网区域已覆盖我国高速公路总里程近70%,联网区域累计建成8883条ETC专用车道、4万余条人工刷卡(MTC)车道,电子收费用户总量达到

1508万。

据估算,18省市ETC联网开通后,不仅节约了车辆通过时间,每年还将节约耗油约4446万升,减少废气排放7921.4吨,相当于种植约35万棵成年树木。

交通运输部相关负责人表示,18省市ETC联网开通,将有力促进京津冀、"长三角"、"珠三角"等城市群协同发展,让城际间交流贸易更密切,让更多的经济圈相连,为区域经济腾飞再添活力,为"互联网+公路交通"落地提供有力支撑,为"一带一路"战略的实施搭建创新型平台。未来的几个月内,吉林、重庆、四川、云南、甘肃、青海、宁夏、内蒙古、黑龙江、广西和新疆等省份也将陆续并入全国ETC网络联网运行,将使越来越多的ETC用户直接受益。

### 我国将实行梯度医疗救助方式

鼓励社会力量参与

本报北京6月30日讯 记者余颖报道:民政部、财政部、人力资源和社会保障部、卫生计生委、保监会等5部委今日在北京召开全国电视电话会议,部署落实《国务院办公厅转发民政部等部门关于进一步完善医疗救助制度全面开展重特大疾病医疗救助工作意见的通知》,积极破解困难群众因病致贫、因病返贫难题。

民政部部长李立国表示,民政部将全面开展重特大疾病医疗救助,积极拓展救助对象范围,对低保对象和特困供养人员给予重点保障,逐步向低收入救助对象和因病致贫救助对象拓展。综合考虑救助对象类型、患病家庭负担能力和个人自负费用等因素,分类分段设置救助比例和最高救助限额。一般情况下,重点救助对象应当高于低收入救助对象,低收入救助对象高于其他对象;同一类救助对象,个人自负费用数额越大,救助比例和最高限额越高,以梯度救助方式把有限的救助资金用于最困难的重点对象。

在此过程中,民政部将协调做好相关制度的统筹衔接,在就医用药的范围方面,原则上应参照基本医疗保险和城乡居民大病保险的相关规定执行;确保年底前合并实施城乡医疗救助制度,城乡统一规范、消除差异;健全"一站式"即时结算机制,方便群众看病就医。对经医疗救助后基本生活仍然存在严重困难的,及时给予临时救助,解决应急性、过渡性的生活困难。情况紧急、需立即采取措施的,应先行救助再按规定补齐审核审批手续。

李立国同时表示,民政部将落实社会力量参与医疗 救助应当享受的财政补贴、税收优惠和费用减免等政策, 研究探索将医疗救助具体服务事项,通过委托、承包、采 购等方式向社会力量购买服务。

### 工商总局将抽查企业年报结果

发现信息隐瞒将列入经营异常名录

本报北京6月30日讯 记者佘颖报道:2013和2014年度企业年报公示工作即将结束。为加强对企业年报公示工作的监督检查,保证年报公示信息的及时性、准确性,强化事中事后监管,国家工商总局今天发出通知,决定7月1日至9月30日期间,在全国开展2013和2014年度企业年报抽查工作。

本次抽查将对2015年6月30日前已经通过企业信用信息公示系统报送并公示2013和2014年度年报信息的企业,按照不少于3%的比例抽取,作为检查对象;抽查内容为企业报送并公示的2013和2014年度年报信息。

本次抽查将坚持随机性原则。抽查结束后,抽查结 果将按照规定在企业信用信息公示系统统一公示,并记 在企业名下;经检查发现企业公示的年报信息隐瞒真实 情况、弄虚作假的,或者通过登记的住所或经营场所无法 取得联系的,自查实之日起10个工作日内,作出将其列 入经营异常名录的决定并予以公示;检查中发现其他违 法线索的,依法处理或移交有关部门处理。

### 长江经济带将建国家级转型升级开发区

力争3至5年走在全国前列

本报北京6月30日讯 记者林火灿报道:国家发展和改革委员会有关负责人今天表示,为顺应国际国内产业发展新趋势,我国将依托长江经济带现有合规设立的国家级、省级开发区,规划建设示范开发区。

根据部署,我国将在长江经济带建设国家级转型升级示范开发区,力争经过3至5年努力,示范开发区的发展规模、建设水平、园区特色、主体地位显著提升,示范引领和辐射带动效应日益增强,参与国际分工地位和国际影响力明显提升,转型升级走在全国开发区前列。

同时,以示范开发区为引领和示范,推动长江经济带产业优化升级,实现长江上中下游地区良性互动,逐步形成以示范开发区为主、省级开发区为辅,分工合理、特色鲜明、优势互补的长江经济带产业协同发展格局。

本版编辑 孟 飞 温宝臣 李 景

#### 4年累计运送旅客超3.3亿人次,去年实现盈利

## 京沪高铁社会与经济效益双丰收

本报北京6月30日讯 记者齐慧、通讯员崔喜利报道:截至6月30日,京沪高速铁路开通运营满4周年。4年来,京沪高铁基础设施状态良好,运量快速增长,安全有序可按,2014年实现盈利。

据了解,京沪高铁所经区域京、津、冀、鲁、皖、苏、沪4省3市面积占国土面积的6.5%,人口占全国的26.7%,沿线百万以上城市11个,是中国社会经济发展活跃的地区之一。京沪高铁开通运营为环渤海经济圈与"长三角"经济圈之间架起了一条人流、信息流的快速通道,极大地增强了两大经济圈之间各城市及城市周边区域的交流与合作,广阔的辐射能力使运送旅客量逐年攀升。截至今年6月底,京沪高铁累计运送旅客突破3.3亿人次。

运量快速增加的同时,京沪高铁在

中国高速铁路网布局中发挥了骨干作用。全线开行列车由最初的日均143列增加到目前日均290列,其中,跨线列车的比例已由开行之初的36.7%提升到现在的65.4%。

4年来的运营实践证明,京沪高铁社会效益与经济效益凸显,京沪高铁体现了国家的重大战略,大幅提高了我国铁路的运输能力和运输品质;建立完善了我国高速铁路技术标准体系,加快形成了我国高速铁路自主创新能力,是实现我国铁路装备制造业跨越式发展的重要依托;对节地、节能、低碳、环保贡献巨大,是资源节约型、环境友好型的交通运输方式;对沿线城市经济的拉动效应明显,对区域经济发展和城镇化建设、城市发展格局和产业转移都产生了重大的推动作用,对沿线人员流动、物

流、资金流、信息流和技术交流产生了 积极影响;创造了就业机会,对沿线百 姓生活水平和生活质量的提高也起到了 重大作用。

#### 时速350公里中国标准动车组下线

本报北京6月30日讯 记者系慧从中国铁路总公司获悉:6月30日,具有完全自主知识产权、时速350公里中国标准动车组,在中国铁道科学研究院环形试验基地正式展开试验工作,这标志着中国标准动车组研制工作取得重要阶段性成果。

为了适应中国高速铁路运营环境和 条件更为复杂多样、长距离长时间连续 高速运行等需求,自2012年开始,在中 国铁路总公司主导下,集合国内有关企业、高校科研单位等优势力量,产学研用紧密结合、协调创新,开展了中国标准动车组研制工作。2013年12月完成总体技术条件制定,2014年9月完成方案设计,2015年6月动车组下线。根据中国标准动车组研制工作总体

根据中国标准动车组研制工作总体 安排,下一阶段,中国标准动车组将在 大西客专原平至太原高速综合试验段进 行试验验证和优化完善。

# 江西省蚕桑茶叶研究所公告

为规范我所劳动人事管理,依据事业单位人事管理有关规定,经我所研究并征求工会意见,决定对下列八位长期与单位失去联系人员的人事劳动关系进行清理。请**谌平香、万和平、周浩、黎雁、杨丹丹、何振文、王志萍、陈艳琴**等八位同志见公告后,于2015年8月31日前来我所办理相关手续,否则将直接作开除处理,自开除之日起,终止与我所的人事关系。

联系电话: 0791-85023014 联系人: 饶连英 特此公告

江西省蚕桑茶叶研究所 2015年7月1日