截至2015年年底，全国收费公路里程达16.44万公里——

收费公路里程结构进一步优化

本报记者 齐 慧

视点

随着高速公路里程增加和逐步有序取消政府还贷二级公路收费，全国收费公路里程结构进一步优化。在高速公路里程大幅增加的情况下，运营管理支出还是实现了净减少，实为不易。从长远来看，我国收费公路债务风险可控——

9月20日，交通运输部发布2015年全国收费公路统计公报。截至2015年年底，全国收费公路里程16.44万公里，占公路总里程的3.59%，比重较上一年下降0.05%；累计建设投资总额69488.5亿元，债务余额44493.7亿元。

从公布的数据看，目前虽然收费公路的债务还在增长，但总体上仍在有效偿还，从长远来看，风险可控。

高速公路里程快速增加

统计公报显示，2015年全国收费公路里程净增1858公里，其中，高速公路净增10283公里，独立桥梁隧道净增375公里，但一级和二级公路净减8800公里。

在我国收费公路的结构中，高速公路里程达到11.7万公里，一级公路2.34万公里，二级公路2.29万公里，独立桥梁隧道1168公里，分别占全国收费公路总里程的71.2%、14.2%、13.9和0.7%。

此外，与2014年相比，全国收费公路主线收费站由1665个减少至1588个，净减77个。

“随着高速公路里程增加和逐步有序取消政府还贷二级公路收费，全国收费公路里程结构进一步优化。”交通运输部公路局副局长孙永红表示。

同时，收费公路的公共服务功能进一步凸显。2015年，全国收费公路共减免车辆通行费544.6亿元。其中，鲜活农产品运输车辆减免281.0亿元，重大节假日小型客车免费通行减免207.2亿元，其他政策性减免56.3亿元，分别占通行费减免总额的51.6%、38.1%和10.3%。

孙永红指出，2015年度全国收费公路减免车辆通行费总额占到实际通行费收入的13.3%，为降低农产品流通成本、促进旅游业发展、实惠人民群众出行作出了突出贡献。

运营管理支出下降

对于备受关注的收费公路收入支出情况，统计公报显示，2015年全国收费公路通行费收入总额为4097.8亿元，支出总额为7285.1亿元。

孙永红解释说，支出中近八成是偿还到期债务本金和利息，其余二成用于养护管理、公路及附属设施改扩建以及税费等其他支出。

值得关注的是，2015年收费公路运营管理支出与2014年相比净减6.6亿元，减少1.2%。

“虽然与2014年相比，收费公路总里程净增加不多，但在高速公路里程大幅增加的情况下，运营管理支出还是实现了净减少，实为不易。”孙永红说。

降本增效的举措让运营管理支出得到了显著下降。ETC的推广应用，在大大提高通行效率的同时，减少了人力成本；各地高速公路普遍实施了全面预算成本管理，细化落实成本管理，定期对成本、费用控制绩效进行考核，不断推进高速公路降本增效；全国高速公路网络规模效益逐步显现，大多数省份以区域为单位对高速公路实施集约化管理，单位里程高速公路的管理费用有所下降。

债务风险总体可控

从近两年的统计公报数据看，2015年收费公路的收支缺口比2014年增加一倍多，收支缺口还在不断增大。但通过分析，收费公路具备足够的还息能力，债务总体风险可控。

“一方面，2015年我国公路建设任务重，债务增长速度快，还本付息的支出也在快速增长；另一方面，当前收费公路已进入偿债高峰期，因此收支缺口还将不断增大。”孙永红介绍。

《公报》显示，2015年新增的收费公路中，财政性资本金投入仅占17.3%，非财政性资本金占14.1%，银行贷款本金占63.3%。通过借新债建设新的收费公路，债务规模就会在一定时期内扩大。

交通运输部公路科学研究院战略发展中心主任虞明远指出，15年来，我国新增加1万多公里高速公路，很大部分在西部，还有东部地区落后地区。目前，我国高速公路网正处于加快成网阶段，高速发展也带来了债务规模快速增长，但所带来的社会效益，基础性、先导性作用更加突出。

“总体看，我国收费公路债务虽然比较大，但是阶段性的，从长远来看，风险可控。”虞明远指出，虽然目前收费公路的债务还在增长，但总体上仍在有效偿还。

专家指出，从长远来看，收费公路债务规模的增长并不是无限的。《国家公路网规划（2013年-2030年）》有明确的规划目标，待大规模建设高峰过去，路网趋于稳定，每年增加的债务也会随之降低，通行费收入则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。

专家解读

“用路者付费”体现公平性原则

本报记者 齐 慧

收费公路统计公报发布后，《经济日报》记者就百姓关心的收费公路通行费该不该收的问题，采访了交通运输部相关负责人和专家。

交通运输部公路科学研究院战略发展中心主任虞明远表示，从全球范围看，公路运营方式有两大类，一类是收费为主，法国、意大利、西班牙、日本、韩国等国家都是如此；另一类是收税，以美国为代表，修建公路的资金来源中税收占70%，专项债券占20%，收费不到10%。

两种方式各有特点，但最近20年，即使是全球最发达的美国，靠税收已经无法支撑公路的养护费用了，道路桥梁的维护逐渐落后。收费公路在全球成为趋势。据不完全统计，目前有70多个国家公路收费，总里程达到了30多万公里，增长很快。

“公路收费还有一定的调控作用。比如我国现在节假日免费通行，高速公路全面拥堵，服务也跟不上。真要取消收费，对于物流公司来说是灾难，想快都快不起来，将严重影响社会物流效率成本。”虞明远说。

从长远看，收费公路政策要坚持两个公路体系发展：97%以上普通公路不收费，由财政买单，同时要加强保障，完善服务，这是我国公路建设的原则和基础；另外3%则是以高速公路为主的收费公路，主要提供差异化高品质公路。

那么，国家收了车购税、燃油税，为何还要收通行费？专家表示，从目前我国车辆购置税、燃油税和通行费的使用方向上看，车购税主要用于建设，燃油税主要用于非收费公路的养护，通行费收入除了偿还债务外，用于收费公路的养护和运营管理。

公路建设需要的建设和维护资金非常多。有关部门做过详细测算，现在我国的车购税大概只满足公路建设资金需求的15%，燃油税也只够公路养护资金需求的30%，剩下的建设与维护资金缺口仍然不小，需要先通过吸引企业社会投资和通过银行贷款来解决，然后再逐年向用路者收取车辆通行费，用来支付养护管理费用、偿还企业投资和银行贷款本息。

有人说，现在国家财政收入多了，为什么还要执行收费公路政策？对此，交通运输部公路局副局长孙永红表示，我国公路交通能够取得如此举世瞩目的成就，收费公路政策功不可没。

世界各国公路交通基础设施建设和养护资金的来源有两个渠道，一种是全部由国家财政负担，资金来源于税收；另一种是由道路使用者负担。从我国实际情况来看，面对公路加快成网、建设任务重、资金需求大的发展阶段，国家专项税收和一般公共财政难以完全承担。“用路者付费”体现的是“谁受益、谁负担”的公平性原则。

从世界范围看，近20年来，实施收费公路政策的国家越来越多，收费公路规模不断扩大。因此，我国继续坚持收费公路政策，是确保公路交通持续健康发展的重要保障。这可以说，既是客观需要，也是现实之举。

当然，适应新形势和新要求，收费公路政策也需要完善。在国家全面深化改革特别是财税体制改革的大背景下，《预算法》的修订以及《国务院关于加强地方政府性债务管理的意见》和《国务院关于深化预算管理制度改革的决定》的发布，使传统的投融资模式、管理方式发生了根本性的改变，收费公路政策也要调整和完善，要通过统借统还方式，提高政府收费公路的偿债能力，防控政府性债务风险，通过特许经营，鼓励和吸引社会资本投资，还要进一步加强监管和信息公开，促进国内收费公路规范健康发展。

针对一些在华外企经营困难问题，商务部新闻发言人沈丹阳表示——

中国投资营商环境会变得更好

本报记者 冯其予

“最近国外是有一些媒体在说中国投资环境恶化。我认为，这类说法要么是以偏概全，要么是‘一叶障目，不见泰山’。”商务部新闻发言人沈丹阳在9月20日举行的例行新闻发布会上表示，部分外媒和机构所谓“中国对外开放停滞，投资环境‘恶化’，对待外企‘不公’”的提法，不能反映中国投资环境的全貌。一些在华外资企业经营困难，主要原因是相对优势逐渐缩小所致。

数据显示，2015年中国吸收外资增长6.4%，今年前8个月增长4.5%，中国连续24年位居发展中国家实际利用外资的首位。中国美国商会调查显示，超过60%的会员企业将中国列为全球三大投资目的地之一，68%的会员企业有扩大在华投资的计划。沈丹阳表示，近期，无论是杭州的G20工商峰会还是厦门的中国国际投资贸易洽谈会，跨国公司参会都积极踊跃，这些都表明了多数国外企业对中国投资的信心。

对于部分外媒和机构的抱怨，沈丹阳分析指出，最主要的原因是，一些比较依赖低成本和优惠政策的外资企业确实遇到了经营困难，部分企业盈利水平下降。“最近国内外许多客观理性的分析认为，一些在华外资企业在中国经营困难，主要原因是相对优势逐渐缩小所致，而这背后的因素是全球市场需求和中国经济增长放缓，中国国内要素成本上升，外资企业享受的优惠政策减少，市场竞争日趋激烈等，并非所谓投资环境恶化所致”。

事实上，本届政府成立以来，国务院各部门共取消和下放了618项行政审批事项，占原有审批事项的36%，非行政许可审批彻底终结。去年，商务部会同有关部门修订了《外商投资产业指导目录》，限制类的条目也减少了一半，是历次修订中开放幅度最大的。上海等自贸试验区的负面清单由最初的190项特别管理措施缩减到现在的122项，而且还要进一步压减。前不久，全国人大常委会审议通过了《中外合资经营企业法》等4部法律修正案，从今年10月1日起，在全国范围内对外商投资企业实行负面清单管理制度，负面清单以外的外商投资企业设立和变更事项，将由审批改为备案，这将大幅度提高外资准入开放度和便利度。这使得在华外资企业近几年面临的法治环境、政策环境比过去更规范、更透明、更公平。

“对于比较在乎优惠政策和想挣快钱的外资企业，他们可能感觉中国投资环境变差了，但是对于真正有眼光、有竞争力、愿意在中国长期发展的外资企业，他们会感到中国的投资环境变得更好了。”沈丹阳重申，中国政府将一如既往地坚持积极有效吸收外资的方针，保持外资政策的连续性和稳定性，重视外资企业的关切，不断营造更加公平、更为透明、更可预期的投资环境。外商投资的领域不会缩窄，只会更宽，中国的投资营商环境不会恶化，只会更好。只要外资企业把握好中国经济增长、技术和消费升级等巨大机遇，调整投资布局，创新经营方式，就一定能够在中国市场取得新的更好的业绩。

热点点击

国家统计局局长宁吉喆：

摸清“三农”家底惠及亿万人

本报江苏镇江9月20日电 记者林火灿报道：第七届“中国统计开放日”活动今日在江苏镇江举办。国家统计局局长宁吉喆表示，第三次全国农业普查正在紧锣密鼓地筹备着，做好农业普查，摸清我国农业、农村、农民的新家底，事关全面建成小康社会大局，意义重大。

结合第三次全国农业普查，今年统计开放日的主题是“农业普查，福到农家”。宁吉喆说，第三次全国农业普查是今年我国经济社会生活中的大事。我国作为人口大国和农业大国，“三农”问题始终是关系党和人民事业发展的全局性和根本性问题，每10年依法开展一次全国农业普查，是全面了解基本国情，准确把握“三农”发展变化状况的重要手段。

“开展农业普查，是决胜全面建成小康社会的重要基础。”宁吉喆说，通过普查，获取丰富的农业农村农民基础信息和最新情况，深入分析全国农村发展特点，找准研透我国“三农”工作的问题，有利于摸清“三农”新底数，提升“三农”决策的科学性和“三农”治理的精准性；提高农业农村统计调查的质量和水平。

记者了解到，第三次农业普查将对全国所有的农业经营单位、农业经营户、行政村和乡镇进行全面调查，涉及3万多个乡镇、60多万个村委会、2亿多农户和300多万个农业生产经营单位，普查对象众多、居住分散、流动频繁，同时要克服大量农民外出务工、公民和企业更加注重保护隐私和商业秘密等普查难题，任务极为艰巨复杂。

“摸清家底惠百姓，农业普查靠大家。”宁吉喆表示，从现在起到年底，是普查准备工作最紧迫、最关键的时期。过去一年来，统计部门已经顺利完成农业普查方案的制订下发、普查机构的组建、经费落实、人员培训、宣传动员等各项工作，这为普查正式登记奠定了扎实基础。各级普查机构和广大普查人员应奋力拼搏，勇挑重担，攻坚克难，确保普查工作圆满成功。

人社部：

建立适合“五证合一”登记流程

本报北京9月20日讯 记者韩秉志报道：日前，人社部办公厅印发《关于做好企业“五证合一”社会保险登记工作的通知》。《通知》要求，从10月1日起，在工商部门登记的企业和农民专业合作社按照“五证合一、一照一码”登记制度进行社会保险登记证管理。

《通知》指出，国家机关、事业单位、社会团体等未纳入“五证合一、一照一码”登记制度管理的单位仍按原办法，到社会保险经办机构办理社会保险登记，由社会保险经办机构核发社会保险登记证，并逐步采用统一社会信用代码进行登记证管理。

《通知》明确，各地要及时建立适合“五证合一、一照一码”登记制度的企业社会保险登记业务流程，为企业提供更加方便快捷的登记服务。

教育部：

促进教师开展科研成果转化

本报北京9月20日讯 记者余颖报道：教育部近日出台《关于深化高校教师考核评价制度改革的指导意见》，提出大力促进教师开展科研成果转化工作。

针对高校教师轻教学重科研的情况，《意见》提出建立健全教学工作量评价标准，把教授为本专科生上课作为基本制度，明确教授、副教授等各类教师承担本专科生课程、研究生公共基础课程的教学课时要求。教师担任班主任、辅导员，解答学生问题，指导学生就业、创新创业、社会实践、各类竞赛以及老中青教师“传帮带”等工作，应计入教育教学工作量，并纳入年度考核内容。

为扭转重数量轻质量的科研评价倾向，《意见》提出探索建立“代表性成果”评价机制，探索建立以“代表性成果”和实际贡献为主要内容的评价方式，将具有创新性和显示度的学术成果作为评价教师科研工作的重要依据，鼓励潜心研究、长期积累，遏制急功近利的短期行为。同时，明确教师科研评价周期原则上不少于3年；科研团队考核评价周期原则上不少于5年。

现场

回乡创业 种植白莲

江西安远县新龙乡小孔田村白莲种植专业合作社村民唐伟英正在采摘莲蓬。3年前，唐伟英回乡创业，在家乡建起了白莲种植专业合作社，带领家乡人共同致富，让更多农民在家门口挣钱。 陈跃星摄

本版编辑 郭存举