# 欠发达地区公路建设不可因“债”而废

齐 慧

深度观察

报告显示，经济不发达地区收费公路使用率偏低、偿债压力更大的问题表现突出。不过，不能因此就放松经济不发达地区收费公路的建设力度。因为，交通运输是国民经济中基础性、先导性、战略性产业，其适度超前发展对经济社会发展具有促进和支撑作用，而且我国收费公路债务风险总体可控。公路不仅要讲经济效益，还要讲社会效益

近日，交通运输部发布了《2016年全国收费公路统计公报》，对公众关心的公路债务问题进行了全面披露。数据显示，收费公路的债务缺口还在扩大。

值得关注的是，从债务余额看，东部、中部和西部地区约各占三分之一，但从通行费收入来看，东部地区的收入大约占到全国的一半，中西部各占四分之一，经济不发达地区收费公路使用率偏低、偿债压力更大的问题表现得比较突出。

有人质疑，债务缺口越来越大，会不会有风险，在西部欠发达地区偿债压力巨大的情况下，还要不要继续建收费公路？答案是不仅要建，还要加大建设力度。“十三五”时期我国收费公路主要建设任务就集中在中西部地区，欠发达地区公路建设不可因“债”废止。

首先，交通运输是国民经济中基础性、先导性、战略性产业，适度超前发展对经济社会发展的促进和支撑作用已得到广泛验证，“要想富，先修路”已成为社会共识。世界银行发布的《中国的高速公路：连接公众与市场，实现公平发展》报告认为，从道路交通投资对缓解贫困产生的经济影响来说，对中国西部省区的投资活动产生的经济影响要比东部省区高出约10倍。

建设高速公路能够实现产品运出去和产业引进来的效果，可以持续促进欠发达地区的资源开发和经济社会发展，推动区域平衡发展。经济不发达地区由于财政能力相对较差，发展收费公路是实现这一目标的有效途径。

其次，从长远来看，我国收费公路债务风险总体可控。对此，有数据可以证明。《公报》显示，2016年年底债务余额48554.7亿元，与52339.3亿元累计举借的建设债务本金相比，净减少3784.6亿元，即已经偿还了7.2%的债务本金，说明债务是在继续有效偿还的。

而且，收费公路债务规模的增长是阶段性的。《国家公路网规划（2013年-2030年）》有明确的规划目标，随着路网的逐步完善和建设规模的阶段性规律，今后每年增加的债务可能会逐步回落，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。因此，不必过于担心债务问题。

再次，公路是公共产品，具有普遍服务特性，既要讲经济效益，更要讲社会效益，只要群众有需要，只要经济社会有需要，就应该加快建设。从《公报》的收支情况来看，取消政府还贷二级公路收费、通行费减免额大幅增加等也是债务增加的重要原因。这些费用的减免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重要贡献，也从侧面说明了建设公路的作用。

从发展看，随着“一带一路”建设的逐步推进，西部等欠发达地区与“一带一路”沿线国家间的交流将越来越频繁，对基础设施的需求也会越来越大。因此，未来一段时间，欠发达地区的公路建设还会保持一定速度，里程规模也会持续稳定增长。

思辨

# 网贷“去伪存真”回归理性

苏 畅

近日，深圳市金融办下发《深圳市网络借贷信息中介机构备案登记管理办法（征求意见稿）》，这是继厦门、北京、广东、上海后的又一个地区性P2P网贷监管办法。其中提出银行存管和数据存放双项“属地化”的要求，堪称最严地方网贷监管办法。

近年来，网络借贷行业从最初的不被看好，到期间的行业乱象频出，再到严厉的监管跟进、行业整改、良性退出、综合转型，网贷行业的发展正渐趋理性。

数据显示，截至2017年6月底，P2P网络借贷行业历史累计成交量达48245.23亿元，比去年同期历史累计成交量增长118.55%。2017年上半年网贷行业累计成交量达13954.3亿元，7月底有望突破1.5万亿元。

作为金融创新的一种产物，网贷拓宽了金融服务的目标群体和范围，有助于为社会更多群体提供便利的普惠金融服务。同时，网贷还进一步实现了小额投融资活动低成本、高效率、大众化。通过与传统金融机构相互补充、相互促进，网贷机构在完善金融体系，提高金融效率，弥补小微企业融资缺口，缓解小微企业融资难以及满足民间投资需求等方面，发挥了积极作用。

同时也应看到，任由网贷平台自由发展，会产生许多问题，比如以互联网金融的名义行诈骗、跑路事件时有发生，不仅给部分投资者造成损失，也在一定程度上给整个行业蒙上阴影，让网贷行业的发展变得艰难。

网贷行业如何实现健康发展，是必须要思考的问题。对此，监管机构高度重视，并出台了一系列监管措施予以规范和调整。作为金融业发展的产物，管理部门应继续鼓励网贷行业发展，同时应加强监管，以期实现合规、健康运行和发展。对于网贷平台来说，只有理性发展、合规运营，才能突破发展瓶颈，走得更好、更远。

随着各项监管细则陆续出台并落地，网贷行业整改不断深化，某些不良平台已经在一道道“紧箍咒”打击下退出了网贷行业，全行业更加注重合规发展而非野蛮生长。有理由相信，在各项监管政策规范下，网贷机构只要守住底线，合法合规经营，发展空间仍是巨大的。

（《农村金融时报》供稿）

# 共享单车该如何审慎监管

陈邦达

共享单车已走进很多城市的大街小巷，它们在解决城市出行“最后一公里”难题的同时，也引发了一些新问题。共享单车是新鲜事物，其管理和规范尚无经验可循，对其应秉持鼓励创新、包容审慎的监管原则。笔者认为，管理部门应当从以下几方面着手，对共享单车发展做出科学引导，促进其健康发展。

第一，行政立法方面，管理部门要针对共享单车的特点，因地制宜地制定骑行安全的管理规范。虽然《道路交通安全法》已对非机动车通行规定和法律责任作出规定，但共享单车作为互联网租赁性质的非机动车，其骑行规范和法律责任具有特殊性，现有立法对其规制存在失灵现象。对此，国内个别城市已启动相关立法程序，提高执法依据的法律位阶，从而具有更高的法律效力。这方面立法须解决好相关部门职能的统筹安排，明确各部门的权限分工，实现骑行安全的综合治理。

第二，行业规范方面，管理部门要牵头组织或鼓励自行车行业协会研究制定共享单车的国家和行业标准。目前，共享单车虽种类繁多，但并未形成统一的国家、行业标准。笔者认为，制定行业标准重在解决两大问题：一是共享单车的性能标准问题，即确保车辆硬件设施具备安全性能的特征。这样，专业检测机构才能依据标准出具检验合格报告。二是共享单车的服务质量标准问题，投入使用的共享单车发生故障时应能及时整修，安排专人回收、维修故障车辆，避免资源浪费，提升用户体验。

第三，责任规范和赔偿标准方面，共享单车对第三人人身或财产造成损害的，在找不到骑行人或骑行人无力偿还的情况下，共享单车企业是否要承担相应责任的问题值得研究。参照《侵权责任法》关于机动车的相关规定，共享单车企业与用户之间实际上形成非机动车的租赁合同关系，当单车发生交通事故后如果属于骑行人一方责任的，自然由骑行人承担责任。但如果企业对损害的发生有过错的，比如，单车自身安全性能存在瑕疵，对未满十二周岁的未成年人提供用车等情形，则企业应当承担相应的赔偿责任。

引导共享单车安全骑行，管理部门还必须在执法方面下功夫。

首先，应当加强对共享单车投放量的动态监控。企业在投放单车之前，必须向所在地交通行政管理部门通报投放数量，由政府根据辖区慢行交通的停车空间、人口数量等因素进行大数据分析，确定投放车辆的规模。

其次，应当加强对共享单车企业格式合同的监管，尤其是免责条款的审查与备案。管理部门要审查格式合同是否存在与《消费者权益保护法》相抵触的规定，时机成熟可实现统一合同文本，明确企业和用户的权利义务。

再次，交通管理执法部门应当和企业建立信息对接机制，加强对违法骑行、违规停放的管理。由于共享单车的所有权属于企业，用户在骑行过程中违反交通规则企图“金蝉脱壳”，交警无法通过扣车辆、贴罚单等方式执法。只有建立相关信息对接机制，交警才能从企业处获取违法者信息以追责。

（作者系华东政法大学中国法治战略研究中心助理研究员）

朱慧卿作

## “闭目养神”

近日，一则“政府工作人员上班闭目养神不理办事群众”的视频，在微信朋友圈迅速传开。据调查，该视频是办事群众在河南省鹤壁人社局办事窗口拍摄的。目前，该工作人员已被停职检查并调离工作岗位，纪检部门已介入调查。作为窗口部门的公职人员，当着众多办事群众的面闭目养神，这种行为无疑会造成不良的社会影响，也反映出个别公职人员的工作作风仍待改进。此事也警示人们，“作风建设永远在路上”，必须做好打持久战的准备。各地要举一反三，加大执纪力度，严肃追究问责，切实维护好党和政府的形象。（时 锋）

微议室

## “盯梢暗访”有违“创卫”初心

“国家创卫专家即将来枣庄市进行暗访……发现询问创卫工作的、专家模样的人员，要迅速想方设法与当地创卫办取得联系。”针对“枣庄市在创卫中发出《致广大出租车驾驶员的一封信》”一事，山东省枣庄市有关方面日前发布情况说明，称此信系创卫办个别工作人员擅自所为。

【短评】创建国家卫生城市，本是一件好事，能够提高城市品位，优化发展环境，让市民生活得更舒适。然而，为迎接创建国家卫生城市检查，个别城市玩起“盯梢暗访”的游戏，实在令人吃惊。防止这一现象，需要完善国家卫生城市考核机制，对在创卫过程弄虚作假的城市实行“一票否决”。同时，要改变考核方式，要么常态明察，要么真正暗访。此外，创卫不能仅看一时成绩，而要看长效，要把一次考核变为多次考核。

## 母婴室设置步伐要加快

据报道，陕西省日前出台新政，要求2017年底，在西安咸阳国际机场、市内火车站(包括高铁站)、三级综合医院、4A级以上旅游景点、大型商场按要求配置母婴设施。

【短评】在机场、火车站等人多的公共场所，年轻的妈妈给孩子喂奶的确是个麻烦事。由于没有母婴室，人多且杂乱，为了避免公共场所喂奶的尴尬，年轻妈妈多会选择去洗手间喂奶，而很多洗手间却连最基本的换尿布平台都没有。公共场所长期缺少母婴室，一方面是重视不够，觉得这只是小部分人的需求，另一方面，法律和政策没有对公共场所配备母婴室作强制规定。随着全面两孩政策的实施，一些地方要求大型公共场所按要求配置母婴设施，值得借鉴。

## “劝退差生”背离教育本源

据报道，近日某地一私立学校对初二年级的近60名学生统一做出劝退决定。这些学生大多数并没有什么明显过错。当地教育部门表示，学校劝退学生属于严重违规，会出面责令改正，学校必须让学生回学校。

【短评】为解决个别地区“一位难求”，更好地均衡教育资源，国家对社会资本参与办学给予优惠政策，各级私立学校大量出现。随着私立学校竞争的加剧，以及对自身经济利益的考虑，一些私立学校逐渐偏离了办学初衷，有的学校违反相关招生规定提前招生、掐尖招生、劝退差生，以便在升学率上更好看。学校“劝退差生”等行为，既不合规也不合法，有关部门应对此类行为进行严肃处理，切实保证学生的合法权益。

“增强消费自信”系列评论

# 我要买国货，大声说出来

**编者按** 面对即将到来的暑期出境游和全球购热潮，本版日前推出了“增强消费自信”系列评论，至今已连续刊发4组。企业家、专家学者、媒体工作者从各自角度，就如何提升中国制造品牌形象和价值，促进国货在激烈的市场竞争中获得广大消费者认可等问题展开了讨论。这些评论在广大读者和网友中引发较大反响，现摘发一组。

## 加快构建诚信体系

石志新

我们想象一下这样的场景，国内国外同一种商品，两者比较，国外的物美价廉，你会怎么选择？我想，很多人会选择洋品牌，这并没有做错什么。所以，要想增加国货在国人心目中的受青睐程度，还是要从我们自身做起。就政府层面来说，必须做好一些功课，使“要我买国货”变为“我要买国货”。

一是加快供给侧结构性改革的步伐，生产出更多优质的、在国际市场上有竞争力的国产品牌产品。以手机为例，当“大哥大”诺基亚、摩托罗拉刚在中国市场出现时，几乎所有消费者都只认这两个洋品牌。但随着近年来国内手机制造业的迅猛发展，手机消费重新洗牌，国产手机品牌华为、小米等逐渐占据消费主流，就是最好的证明。

二是构建社会诚信体系与打击假冒伪劣并举。可以说，诚信缺失导致社会上假冒伪劣商品泛滥，是许多消费者不相信国货的重要原因。即便某些国货质量过硬、品牌响亮，但若对假冒伪劣产品打击力度不够，谁又能保证消费者买到的是真名牌呢？因此，必须在加快构建社会诚信体系的同时，严厉打击不法商人的假冒伪劣行为，对“假冒伪劣”行为零容忍。（作者系山东威海读者）

## 尊重消费者是前提

曹建明

在经济全球化的今天，国人的经济收入不断提高，消费水平和消费需求也不断升级。与此同时，众多本土品牌在产品的人性化设计和售后服务上，却没有同步提升，在一定程度上阻碍了“消费自信”。因此，要提高国人对中国制造的自信，就要在尊重消费者上下功夫。

一是在产品设计上更多考虑消费者的感受，在可靠和精致上做文章。改变过去只图数量不求质量的粗放型生产理念，注重细节，讲求人性化设计，满足消费者对个性化、定制化消费的需求转变。二是本土品牌产品可以分不同的档次和价格，但在生产工序工艺流程上应保持一致，让消费者感受到国货产品的升级，进而培养更多潜在消费者。三是加大与消费者的交流互动，听取消费者的建议，更多地通过线上线下交流，使消费者成为本土品牌发展的参与者。四是加大本土品牌的文化宣传，通过企业文化、品牌文化、消费文化等文化传播方式，增强本土品牌与国人的亲近感、贴近性，从而引导消费自信，让更多人爱上中国造。（作者系江苏常州读者）

## 市场支撑是关键

余元姣

提升消费自信很有必要，在笔者看来，消费自信来自于市场的强力支撑。

如今，不少本土品牌都有了精湛的工艺和质量过硬的自主研发产品，比如国货品牌百雀翎化妆品，其使用效果甚至比国外某些大牌化妆品都要好。但是，其在发展道路上也遇到了尴尬，即国内大型商业广场的高端柜台中，鲜有其一席黄金柜台展位。放眼望去，各大商场里全是琳琅满目的国际品牌，消费者即便有心买国产货，也要有地方可以买才好。所以，国货不是说有了过得硬的工艺质量就能卖得火爆，还要有相应的市场支撑发挥重要作用。唯有如此，才能让本土品牌的过硬质量发挥更大的功效。（作者系湖南长沙读者）

欢迎读者就热点经济话题发表评论、漫画，来稿请发至：mzjjgc@163.com

本版编辑 牛 瑾 马洪超