




# 高速公路行业新闻参考

2016 年第 28 期

## 本期标题新闻

 政策动态 .....	1
→ 交通运输部：重大节假日小型客车免费通行政策将完善 .....	1
→ 国高网新建 PPP 项目确定两种批复方式 .....	1
→ 推进“互联网+”便捷交通 促进智能交通发展的实施方案 .....	2
→ 国家发展改革委关于切实做好传统基础设施领域政府和社会资本合作有关工作的通知 .....	3
 投资融资 .....	9
→ 贵州：成立“交通产业发展基金” 首期募集 90 个亿 .....	9
→ 公路投资下半年要放 1 万亿 普通公路成新基建投资主力 .....	10
→ 国内首个一级公路资产证券化项目在河北落地 .....	14
→ 新疆：公路建设领域首个 PPP 项目落地 .....	14
 运营管理 .....	15
→ 交通运输部探索高速公路分时段差异化收费 .....	15
→ 两部门明确收费公路通行费增值税抵扣政策 .....	16
→ 整治公路货车违法超限超载行为专项行动方案 .....	16

## 政策动态

### → 交通运输部：重大节假日小型客车免费通行政策将完善

近日国家发展改革委、交通运输部已联合印发《推进“互联网+”便捷交通 促进智能交通发展的实施方案》。根据方案，到 2018 年，全国重点城市将实现交通一卡通互联互通。交通运输部正在对重大节假日小型客车免费通行政策的实施情况进行总结和评估，将综合考虑各方意见，进一步研究完善有关政策措施。

方案明确，将实施“互联网+”便捷交通重点示范项目 27 项，到 2018 年基本实现公众通过移动互联终端及时获取交通动态信息，掌上完成导航、票务和支付等客运全程“一站式”服务，提升用户出行体验。同时，将基本实现重点城市群内“交通一卡通”互联互通，重点营运车辆（船舶）“一网联控”；线上线下企业加快融合，在全国骨干物流通道率先实现“一单到底”。

实际上，截至 5 月，全国已有 196 个城市提交了交通一卡通密钥申请，174 个城市获得正式批复。截至 4 月底，京津冀三地累计发行互联互通卡 3 万余张。

除了一卡通互联互通，记者还获悉，交通运输部正配合国务院法制办对《收费公路管理条例》进行修订，拟对收费公路范围、期限、标准及减免等事项重新作出统一规定。据了解，收费公路重大节假日免费政策的出台，降低了公众节假日出行成本，对刺激消费、拉动内需起到了积极作用，但也引发了一些问题，如部分路段免费后交通量远超其设计通行能力，造成公路主线的严重拥堵；对经营性公路减少的合法收益，没有明确的补偿机制等，有必要重新评估论证。

*（摘自：交通部，2016-8-11）*

### → 国高网新建 PPP 项目确定两种批复方式

国家发展改革委日前发布《关于国家高速公路网新建政府和社会资本合作项目批复方式的通知》（简称《通知》），贯彻落实国务院第 110 次常务会议关于高速公路

审批改革的有关精神，切实转变政府投资管理职能，激发市场活力，推进公路交通领域采用 PPP 模式。

《通知》明确，政府采用投资补助方式参与的国家高速公路网新建 PPP 项目按照核准制管理。政府采用资本金注入方式参与的国家高速公路网新建 PPP 项目仍按照审批制管理，直接报批可行性研究报告。采用 PPP 模式建设的国家高速公路网改扩建等公路项目可参照执行。

根据《通知》，各省（区、市）发展改革部门在报送国家高速公路网新建 PPP 项目时，需在上报文件中说明政府参与方式，并按照规定，向国家发展改革委提交相关申报材料，履行核准或审批程序。

《通知》要求，各省（区、市）发展改革部门要严格按照要求，加强沟通、密切配合，扎实做好项目前期工作，并及时反映实际工作中存在的问题和有关建议。国家发展改革委将逐步完善相关监督、管理和协调机制，进一步鼓励和引导社会资本在公路交通领域投资。

*（摘自：交通新闻网, 2016-8-25）*

## → 推进“互联网+”便捷交通 促进智能交通发展的实施方案

国家发展改革委 交通运输部关于印发《推进“互联网+”便捷交通 促进智能交通发展的实施方案》的通知

发改基础[2016]1681号

各省、自治区、直辖市及计划单列市人民政府，科技部、工业和信息化部、公安部、财政部、国土资源部、住房城乡建设部、商务部、税务总局、工商总局、铁路局、民航局、邮政局、中央网信办、中国铁路总公司：

为深入贯彻落实《国务院关于积极推进“互联网+”行动的指导意见》（国发〔2015〕40号），促进交通与互联网深度融合，推动交通智能化发展，现将《推进“互联网+”便捷交通 促进智能交通发展的实施方案》（以下简称《实施方案》）印发你们，请结

合实际认真贯彻落实，具体要求如下：

一、充分认识推进“互联网+”便捷交通、促进智能交通发展的重要意义。要以旅客便捷出行、货物高效运输为导向，全面推进交通与互联网更加广泛、更深层次的融合,为我国交通发展现代化提供有力支撑。

二、认真组织落实《实施方案》。各级地方政府、各部门要加强组织领导，明确职责分工，结合实际主动作为，积极推进实施重点示范项目，抓好任务落实。

三、加大资金投入。有效发挥政府投资的引领示范和杠杆撬动作用，充分吸引社会资本参与智能交通建设和运营，构建开放包容的发展环境，完善法律法规，鼓励规范新业态、新模式发展。

四、发展改革委、交通运输部将统筹组织实施相关工作，加强协调指导，开展重点示范项目的督促推进和效果评估，及时总结推广经验。请各地方和部门及时反馈项目实施进展情况。

国家发展改革委

交通运输部

2016年7月30日

(摘自：发展改革委网站, 2016-8-11)

## → 国家发展改革委关于切实做好传统基础设施领域政府和社会资本合作有关工作的通知

国家发展改革委关于切实做好传统基础设施领域

政府和社会资本合作有关工作的通知

发改投资[2016]1744号

各省、自治区、直辖市及计划单列市发展改革委，新疆生产建设兵团发展改革委：

根据2016年7月7日国务院常务会议明确的政府和社会资本合作部门职责分工，

按照《中共中央 国务院关于深化投融资体制改革的意见》（中发〔2016〕18 号）、《国务院关于创新重点领域投融资机制鼓励社会投资的指导意见》（国发〔2014〕60 号）等文件精神，现就进一步做好传统基础设施领域政府和社会资本合作（PPP）相关工作、积极鼓励和引导民间投资提出以下要求。

### 一、充分认识做好基础设施领域 PPP 工作的重要意义

上世纪 80 年代，我国就开始在基础设施领域引入 PPP 模式，经过 30 多年发展，为持续提高我国基础设施水平发挥了积极作用。经济新常态下，继续做好基础设施领域 PPP 有关工作，有利于推进结构性改革尤其是供给侧结构性改革，增加有效供给，实施创新驱动发展战略，促进稳增长、补短板、扩就业、惠民生；有利于打破基础设施领域准入限制，鼓励引导民间投资，提高基础设施项目建设、运营和管理效率，激发经济活力，增强发展动力；有利于创新投融资机制，推动各类资本相互融合、优势互补，积极发展混合所有制经济；有利于理顺政府与市场关系，加快政府职能转变，充分发挥市场配置资源的决定性作用和更好发挥政府作用。

各地发展改革部门要会同有关行业主管部门等，切实做好能源、交通运输、水利、环境保护、农业、林业以及重大市政工程等基础设施领域 PPP 推进工作，进一步加强协调配合，形成政策合力，确保政令统一、政策协同、组织高效、精准发力，共同推动政府和社会资本合作工作顺利开展。

### 二、加强项目储备

各地发展改革部门要会同有关行业主管部门，根据经济社会发展需要，按照项目合理布局、政府投资有效配置等原则，切实做好基础设施领域 PPP 项目的总体规划、综合平衡和储备管理等工作，充分掌握了解各行业 PPP 项目总体情况。要在投资项目在线审批监管平台及重大建设项目库基础上，建立基础设施 PPP 项目库，切实做好项目储备、动态管理、实施监测等各项工作。

### 三、推行项目联审

积极推行多评合一、统一评审的工作模式，提高审核效率。各地发展改革部门

要会同相关部门建立 PPP 项目联审机制，积极引入第三方评估机构，从项目建设的必要性、合规性、规划衔接性、PPP 模式适用性、财务可负担性以及价格和收费的合理性等方面，对项目进行综合评估。

#### 四、做好项目决策

加强项目可行性研究，依法依规履行投资管理程序。对拟采用 PPP 模式的项目，要将项目是否适用 PPP 模式的论证纳入项目可行性研究论证和决策。充分考虑项目的战略价值、经济价值、商务模式、可融资性以及管理能力，科学分析项目采用 PPP 模式的必要性和可行性，不断优化工程建设规模、建设内容、建设标准、技术方案及工程投资等。

#### 五、建立合理投资回报机制

积极探索优化基础设施项目的多种付费模式，采取资本金注入、直接投资、投资补助、贷款贴息，以及政府投资股权少分红、不分红等多种方式支持项目实施，提高社会资本投资回报，增强项目吸引力。鼓励加大项目前期资本金投入，减轻项目运营期间政府支出压力。鼓励社会资本创新商业模式及体制机制，提高运营效率，降低项目成本。

推进基础设施领域的价格改革，合理确定价格收费标准，依法适当延长特许经营年限，提供广告、土地等资源配置，充分挖掘项目运营商业价值，建立使用者付费和可行性缺口补贴类项目的合理投资回报机制，既要使社会资本获得合理投资回报，也要有效防止政府和使用者负担过重。

#### 六、规范项目实施

对确定采用 PPP 模式的项目，要按照《招标投标法》等法律法规，通过公开招标、邀请招标等多种方式，公平择优选择具有相应管理经验、专业能力、融资实力以及信用状况良好的社会资本作为合作伙伴。依法签订规范的项目合同，明确服务标准、价格管理、回报方式、风险分担、履约监督、信息披露等内容，细化完善合同文本，确保合同内容全面、规范、有效。项目实施期间社会投资人出现重大违约，

或发生重大不可抗力等事项，需要政府提前回购的，要合理划分各方责任，妥善做好项目移交。项目结束后，适时对项目效率、效果、影响和可持续性等进行后评价，科学评价项目绩效，不断完善 PPP 模式制度体系。

### 七、构建多元化退出机制

政府和社会资本合作期满后，按照合同约定的移交形式、移交内容和移交标准，及时组织开展项目验收、资产交割等工作。推动 PPP 项目与资本市场深化发展相结合，依托各类产权、股权交易市场，通过股权转让、资产证券化等方式，丰富 PPP 项目投资退出渠道。提高 PPP 项目收费权等未来收益变现能力，为社会资本提供多元化、规范化、市场化的退出机制，增强 PPP 项目的流动性，提升项目价值，吸引更多社会资本参与。

### 八、积极发挥金融机构作用

各地发展改革部门要会同有关部门，与金融机构加强合作对接，完善保险资金等参与 PPP 项目的投资机制，鼓励金融机构通过债权、股权、资产支持计划等多种方式，支持基础设施 PPP 项目建设。发挥各类金融机构专业优势，鼓励金融机构向政府提供规划咨询、融资顾问、财务顾问等服务，提前介入并帮助各地做好 PPP 项目策划、融资方案设计、融资风险控制、社会资本引荐等工作，切实提高 PPP 项目融资效率。

### 九、鼓励引导民间投资和外商投资

树立平等合作观念，多推介含金量高的项目，给予各类投资主体公平参与机会，鼓励和引导民营企业、外资企业参与 PPP 项目。招标选择社会资本方时，要合理设定投标资格和评标标准，消除隐性壁垒，确保一视同仁、公平竞争。探索在 PPP 项目中发展混合所有制，组建国有资本、民营资本、外商资本共同参与的项目公司，发挥各自优势，推动项目顺利实施。引导民间资本、外商资本参与 PPP 基金等，拓宽民间资本、外商资本参与 PPP 项目渠道。鼓励不同类型的民营企业、外资企业，通过组建联合体等方式共同参与 PPP 项目。

## 十、优化信用环境

各地发展改革部门要会同有关部门，加快推进社会信用体系建设，建立健全投融资领域相关主体信用记录，强化并提升政府和投资者的契约意识和诚信意识，规范履约行为，形成守信激励、失信惩戒的约束机制，促使相关主体切实强化责任，履行法定义务。加强政务诚信建设，提高政府履约能力，优化社会资本参与 PPP 项目的信用环境。

各地发展改革部门要高度重视，切实加强组织领导，认真做好统筹规划、综合协调等工作，形成合力，抓好落实。进一步推进简政放权、放管结合、优化服务，对各类社会资本一视同仁。加强 PPP 政策解读和宣传力度，提高各方对 PPP 的认知程度，培育积极的合作理念，建立规范的合作机制，营造良好的合作氛围，充分发挥政府、市场和社会资本的合力，保障基础设施领域政府和社会资本合作模式顺利推进。对其他领域的政府和社会资本合作项目，要积极配合有关部门开展相关工作。

附件：传统基础设施领域推广 PPP 模式重点项目

国家发展改革委  
2016 年 8 月 10 日

抄送：国土资源部、环境保护部、住房城乡建设部、交通运输部、水利部、农业部、林业局、旅游局、银监会、证监会、保监会、能源局、海洋局、铁路局、民航局、铁路总公司

附件

传统基础设施领域推广 PPP 模式重点项目

### 一、能源领域

电力及新能源类：供电/城市配电网建设改造、农村电网改造升级、资产界面清晰的输电项目、充电基础设施建设运营、分布式能源发电项目、微电网建设改造、智能电网项目、储能项目、光伏扶贫项目、水电站项目、热电联产、电能替代项目等。



石油和天然气类：油气管网主干/支线、城市配气管网和城市储气设施、液化天然气（LNG）接收站、石油和天然气储备设施等项目。

煤炭类：煤层气输气管网、压缩/液化站、储气库、瓦斯发电等项目。

## 二、交通运输领域

铁路运输类：列入中长期铁路网规划、国家批准的专项规划和区域规划的各类铁路项目。重点鼓励社会资本投资建设和运营城际铁路、市域（郊）铁路、资源开发性铁路以及支线铁路，鼓励社会资本参与投资铁路客货运输服务业务和铁路“走出去”项目。

道路运输类：公路建设、养护、运营和管理项目。城市地铁、轻轨、有轨电车等城市轨道交通项目。

水上运输类：港口码头、航道等水运基础设施建设、养护、运营和管理等项目。

航空运输类：民用运输机场、通用机场及配套基础设施建设等项目。

综合类：综合运输枢纽、物流园区、运输站场等建设、运营和管理项目，交通运输物流公共信息平台等项目。

## 三、水利领域

引调水工程、水生态治理工程、供水工程、江河湖泊治理工程、灌区工程、农业节水工程、水土保持等项目。

## 四、环境保护领域

水污染治理项目、大气污染治理项目、固体废物治理项目、危险废物治理项目、放射性废物治理项目、土壤污染治理项目。

湖泊、森林、海洋等生态建设、修复及保护项目。

## 五、农业领域

高标准农田、种子工程、易地扶贫搬迁、规模化大型沼气等三农基础设施建设

项目。

现代渔港、农业废弃物资源化利用、示范园区、国家级农产品批发市场等项目。  
旅游农业、休闲农业基础设施建设等项目。

## 六、林业领域

京津风沙源治理工程、岩溶地区石漠化治理工程、重点防护林体系建设、国家储备林、湿地保护与修复工程、林木种质资源保护、森林公园等项目。

## 七、重大市政工程领域

采取特许经营方式建设的城市供水、供热、供气、污水垃圾处理、地下综合管廊、园区基础设施、道路桥梁以及公共停车场等项目。

(摘自：发改委网站, 2016-8-30)

## 投资融资

### → 贵州：成立“交通产业发展基金” 首期募集 90 个亿

为加大贵州省公路和水路交通基础设施的建设力度，经省政府授权，贵州省交通运输厅近日成立“贵州交通产业发展基金”，母基金总规模为 400 亿元，首期募集到 90 个亿启动运营。

8 月 20 日，贵州交通产业发展基金有限责任公司、贵州交通投资管理有限公司揭牌仪式在贵阳举行，正式宣告总规模将达到 400 亿元。该基金将以财政性资金为引导，多元化筹集社会资金投入贵州交通运输道路基础设施建设，主要以高速公路和水路项目为重点，充分发挥市场配置资源的决定性作用和财政性资金的引导作用，主要投资领域是用于以高速公路为主的公路和水路项目地方资本金，规模不低于基金总额的 70%。

该基金将在严格控制风险、确保资金安全的前提下开展市场化运作，采取“母

基金与子基金共同委托同一基金管理人”的管理模式运营。前期参与基金会运作的15家合作银行，将在基金设立和运作上提供财务顾问服务。

据悉，“十三五”期间，贵州省规划完成公路水路交通总投资5000亿元，基本建成以高速公路为骨架、国省干线为支撑、县乡公路为脉络、农村公路为基础的四级公路网络。

(摘自：贵州都市报, 2016-8-25)

### → 公路投资下半年要放1万亿 普通公路成新基建投资主力

公路投资正在成为下半年基建投资的重要一役。虽然7月固定资产投资出现回落，但仅公路和水路投资在7月就超过1800亿。交通部制定的今年公路水路投资计划是1.8万亿，其中公路投资占1.65万亿，今年上半年完成的公路和水路投资不到8000亿，这也就意味着下半年要完成的投资额超过万亿。

7月21日，交通部新闻发言人刘鹏飞在新闻发布会上表示，今年上半年普通公路投资快速增长，投资额已超过高速公路。经济观察报对2010年-2015年公路投资数据进行梳理发现，这是近六年来的首次普通公路投资额度超过高速公路。

交通运输部科学研究院财政与金融研究所高级工程师王利彬告诉经济观察报，地方财政在普通公路建设中所需支出的比例更大。一位地方交通运输局相关人士也对经济观察报表示，公路建设投资，地方的压力比较大。

目前，在普通公路国省道建设、农村公路建设中，地方财政承担着相当的比例。

四川省遂宁市交通运输局规划处的邹朋向经济观察报提供了一组数据，一公里国省道新建成本在2000万-3000万，而来自中央财政和省级资金的补贴资金大致为300万，其余的部分由地市级下辖的各区县责任单位自行筹集。

农村公路的资金来源也是如此，浙江省余姚市新农村公路建设管理办公室徐哲锋站长向经济观察报表示，修筑一公里农村公路，来自各级财政补贴的资金最多60万，其余部分则由村镇自筹。

8 月 24 日，国务院印发了《国务院关于推进中央与地方财政事权和支出责任划分改革的指导意见》，在这份意见中对于包括各级交通基建的中央和地方的财政事权划分列出了时间表。

中国社会科学院财经院杨志勇研究员表示，“如果地方增加了责任的事权，需要通过税收和转移支付等方式提供财权和财力支撑。”

### 普通公路成新基建投资主力

今年 1-7 月水路公路固定资产投资完成金额超过 9600 亿元，相较于去年同期增长 8.2%，在这其中，公路建设投资完成超过 8000 亿元，同比增长 7%。这一数据与国家统计局此前公布的 1-7 月固定投资增速形成了一个对比，根据国家统计局提供的数据显示，1-7 月固定资产投资(不含农户)达到 311694 亿元，同比名义增长 8.1%，增速相较于 1-6 月回落 0.9 个百分点。

### 普通公路投资成为当前公路投资的主力

根据交通部公布的数据显示，2016 年上半年公路固定投资中，普通公路的投资金额已经超过了高速公路投资金额。

这一轮普通公路投资的热潮并非一蹴而就，实际上，从 2013 年开始，普通公路特别是其中的国省道基建投资就开始出现大规模上涨，2013 年 1-11 月，安徽省的国省干道建设完成投资就达到 352.7 亿元，同比增长 281.7 亿元，增长幅度接近 4 倍。

根据交通运输部公布的数据显示，2013 年普通国省道建设完成投资 3899.61 亿元，同比增长 18.1%；2014 年普通国省道建设完成投资 4611.82 亿元，同比增长 18.8%；2015 年普通国省道建设完成投资 5336.07 亿元，同比增长 15.7%。

交通运输部部长杨传堂曾在 2014 年的全国推进普通公路发展现场交流会上表示，要“把普通国道发展作为下个五年规划的主攻方向，同步做好省道网规划调整和农村公路工作”。

一位地方交通运输局的相关人士告诉经济观察报记者，目前这一轮的普通省国

道投资主要集中在道路的扩建方面，将县道扩建为省道，省道扩建为国道。

以遂宁市为例，根据邹朋提供的信息显示，2016 年规划的交通固定资产投资总额为 30 亿元，1-7 月遂宁市已经完成的交通固定资产投资总额为 23.7 亿。在这其中中国省干线投资所占比重最大，完成金额为 13.2 亿元，农村公路完成 3.9 亿，普通公路总计完成的投资额为 17.1 亿元，而高速公路投资所占比重较小，仅有 9000 多万，也是近数年来遂宁高速公路投资金额最小的一年。

一位高速公路建设相关人士告诉经济观察报，目前高速公路投资增速趋缓最主要的原因在于便于修建高速公路的地区都已经基本完成，高速公路投资实际上进入了一个周期性的回落。

经济观察报梳理了 2012 年-2015 年交通运输部公布的高速公路投资数据，在近 4 年的时间中，仅 2014 年高速公路投资金额增速达到 7.1%，其余三年投资增速均低于 2%，2012 年甚至出现了 2.5% 的下滑。

而在此之间的数年，高速公路投资的增长幅度甚至一度接近于 30%。

### 地方投资压力大

尽管公路投资增速保持稳定，但地方政府在新一轮普通公路的投资中所承担的压力也随之加大。

地方财政在省国道建设中所承担的比例甚至要超过高速公路。根据邹朋的介绍，遂宁市丘陵地区的一公里高速公路修建的成本在 8000 万左右，补助纳入国家高速公路网络规划的最高额度为 3000 万元，按照这一案例中最高额度计算，中央财政的补助部分超过三分之一。

目前遂宁地区的国省道建设的成本在 2000 万-3000 万左右，其中，来自于包括中央财政和省级财政的上级补助大致为 300 万左右，其余的部分均由项目所在的区县责任单位进行筹集。按照这一比例计算，来自于上级财政的补贴比例为十分之一至七分之一。

这种投资的压力甚至蔓延至更基层的行政单位。徐哲峰告诉经济观察报，2016

年余姚市全年农村公路计划固定投资金额为 6000 万-7000 万，这也是近年来计划金额的首次下滑，2015 年农村公路计划投资金额为 1 亿元。

对于这一计划金额的下滑，徐哲锋表示，一方面是由于上一个十年农村公路的修建任务已经基本完成，进入周期性调整；另一方面则是因为各个村镇投资农村公路的资金压力较大。

根据徐哲锋的介绍，余姚地区一公里农村公路的成本大约在 100 万-150 万，其中来自于部补资金和市级财政的补助最多为 60 万，其余部分则由村镇自筹，而自筹部分的大部分资金一般由农村合作社提供。

王利彬向经济观察报表示，相较于高速公路建设，地方财政进行普通公路建设时所支出的比例更大。

根据王利彬的介绍，中国交通基建的重要推动力在于车购税和燃油税两项专项资金以及“贷款修路，收费还款”的融资方式。而普通公路与高速公路不同的是，普通公路一般不收费，这意味着很难通过吸引社会资本并采用贷款的方式融资建设。无论是单纯依靠的财政支出还是 PPP 模式，由于缺少社会资本的参与，普通公路的投资热潮是否能够持续、如何持续都有待观察。

一位地方交通运输部门的相关人士对经济观察报表示，目前地方交通基建的投资压力较大。在持续了十年的交通基建投资高峰期后，交通基建的投资规划并未出现明显减缓。“十三五”规划纲要公布了 165 项重大工程，其中包括高铁、高速公路、公路网、农村公路等众多交通基建工程均有涉及。根据今年年中发改委与交通运输部联合印发的《交通基础设施重大工程建设三年行动计划》中显示，仅 2016 年-2018 年 3 年总计 303 项交通基建工程涉及的项目总投资就达到 4.7 万亿元。

8 月 24 日，国务院印发了《国务院关于推进中央与地方财政事权和支出责任划分改革的指导意见》，在这份指导意见中，将市政交通、农村公路明确为地方的财政事权，全国性大通道明确为中央事权，跨省（区、市）重大基础设施项目为中央、地方公共财政事权，同时将逐步明确各承担主体的职责。

王利彬向经济观察报表示，这份文件在公路基建投资方面与此前《公路法》等法律法规和政策文件中公路分级管理的思路基本保持了一致，其对于交通基建的具体影响还有待后续的细则推出。

“如果地方增加了责任的事权，需要通过税收和转移支付等方式提供财权和财力支撑。”杨志勇说。

(摘自：经济观察报, 2016-8-28)

### → 国内首个一级公路资产证券化项目在河北落地

日前由河北银行主导的邯郸武涉公路通行费收入收益权资产证券化项目成功落地。这是全国首个一级公路资产证券化项目，也是河北银行首个企业类资产证券化项目。该项目的顺利落地，进一步拓宽了资产证券化市场基础资产范围，为盘活全国超过2万公里一级公路资产提供了新思路，有一定示范意义，尤其是更加丰富了省内企业的融资渠道。

武涉公路位于河北西南部与山西接壤的太行山区，是晋煤东运的主要通道，2003年建成，通车里程47公里，项目总投资4.86亿元。作为一种金融产品，资产证券化对原始权益人有明显的业务优势，可以实现盘活存量资产、优化资产结构、降低融资成本、相对灵活地使用融资资金。该项目为标准化证券产品，由河北银行主导设计。基础资产为原始权益人--邯郸市交通建设有限公司所享有的特定时期内武涉公路通行费收入受益权，面向机构投资者发行并在上海证券交易所挂牌交易。该项目金额共计3.8亿元，期限3.5年，加权平均利率水平为4.5%，低于银行贷款基准利率，大大降低了企业的融资成本，优化了企业资产负债结构。

(摘自：河北省人民政府网, 2016-8-22)

### → 新疆：公路建设领域首个PPP项目落定

新疆公路建设领域首个采用政府与社会资本合作（PPP）模式进行建设的项目——G575线公路建设项目招标工作近日完成。中国交通建设集团第一公路工程局作

为社会资本方，将与新疆维吾尔自治区交通运输厅交通投资公司共同出资建设这一项目。

记者从新疆维吾尔自治区交通运输厅了解到，G575 线起点位于哈密地区伊吾军马场西侧松树塘，由北向南洞穿东天山，终点位于哈密市城北的 S235 线与 G312 线交叉路口，全长 76.495 公里。计划建设工期为 4 年，工程可行性研究报告批复项目估算总投资约 62.7 亿元人民币，平均每公里造价 8198.61 万元。

自治区交通厅相关人士表示，G575 项目位于丝绸之路大通道北道，是新疆东部地区一条跨越天山南北的交通运输大通道，项目的建设对促进当地社会经济发展，改善民生起到重要的推动作用。

(摘自：新华网, 2016-8-10)

## 运营管理

### → 交通运输部探索高速公路分时段差异化收费

16 日从交通运输部获悉，将完善公路收费管理和监督执法，探索高速公路分时段差异化收费政策。

交通运输部近日印发落实《交通运输部关于推进供给侧结构性改革 促进物流业“降本增效”的若干意见》三年行动方案。方案明确提出，推进《收费公路管理条例》的修订工作，科学合理确定公路收费标准。探索标准货运车辆 ETC 发展和高速公路分时段差异化收费政策，提高高速公路通行效率。目标到 2018 年，标准货运车型 ETC 技术推广应用取得实质性突破。

此外，还将推进交通运输综合行政执法改革，整合机构和执法资源。协调有关部门推动制定高速公路车辆救援指导价，加强高速公路车辆救援服务及收费的监督检查，坚决查处高速公路车辆救援服务乱收费行为。目标到 2018 年，杜绝高速公路车辆救援乱收费现象。



(摘自: 中国新闻网, 2016-8-17)

## → 两部门明确收费公路通行费增值税抵扣政策

近日从财政部了解到, 财政部、国家税务总局发布通知, 对收费公路通行费增值税抵扣政策进行了明确, 从而保证营业税改征增值税试点的平稳运行。

根据发布的《关于收费公路通行费增值税抵扣有关问题的通知》, 增值税一般纳税人支付的道路、桥、闸通行费, 暂凭取得的通行费发票(不含财政票据)上注明的收费金额按照下列公式计算可抵扣的进项税额: 高速公路通行费可抵扣进项税额 = 高速公路通行费发票上注明的金额  $\div$   $(1 + 3\%) \times 3\%$ ; 一级公路、二级公路、桥、闸通行费可抵扣进项税额 = 一级公路、二级公路、桥、闸通行费发票上注明的金额  $\div$   $(1 + 5\%) \times 5\%$ 。

通知表示, 通行费是指有关单位依法或者依规设立并收取的过路、过桥和过闸费用。政策将自 2016 年 8 月 1 日起执行, 停止执行时间另行通知。

(摘自: 新华网, 2016-8-27)

## → 整治公路货车违法超限超载行为专项行动方案

### 整治公路货车违法超限超载行为专项行动方案

为深入贯彻落实《国务院办公厅关于实施公路安全生命防护工程的意见》(国办发〔2014〕55号)和《交通运输部 工业和信息化部 公安部 工商总局 质检总局关于进一步做好货车非法改装和超限超载治理工作的意见》(交公路发〔2016〕124号)等有关规定, 进一步加大对违法超限超载行为的打击力度, 切实保护广大人民群众生命财产安全, 交通运输部、公安部决定在全国范围内联合开展整治公路货车违法超限超载行为专项行动。

#### 一、工作目标

通过开展专项整治行动, 进一步健全完善交通运输和公安部门治超执法联动机制, 统一超限超载执法标准, 严厉打击公路货车违法超限超载、强行冲卡等突出违

法行为，有效预防货车道路交通事故，依法保护公路路产路权，为群众出行创造安全畅通的交通环境。

## 二、整治内容

(一) 货车的车货总重超过规定限值的行为。

(二) 货车闯卡、拒检、借故堵塞车道、损坏相关设施设备等违法行为。

## 三、工作安排

专项行动从2016年8月18日开始至2017年8月31日结束，具体分为三个阶段。

(一) 动员部署阶段(2016年8月18日至9月20日)。各地交通运输、公安部门要结合本地区实际,制定专项行动实施方案,健全完善联动机制,做好前期准备和动员部署,加强舆论宣传,为专项行动平稳顺利开展营造良好环境。

(二) 重点整治阶段(2016年9月21日至2017年7月31日)。各地交通运输、公安部门要组织专门力量,根据实施方案和统一部署,集中开展专项整治,严厉查处货车违法超限超载等违法行为。

(三) 总结完善阶段(2017年8月1日至8月31日)。各地交通运输、公安部门要全面梳理专项整治工作情况,系统总结有关经验做法,研究提出相关建议,完善相关政策制度,建立健全长效机制。

## 四、工作措施

(一) 统一车货总重限值认定标准。自2016年9月21日起,对于公路货运车辆,各地交通运输、公安部门要严格按照强制性国家标准《汽车、挂车及汽车列车外廓尺寸、轴荷及质量限值》(GB1589)规定的最大允许总质量限值,认定车辆车货总重是否超限超载,并据此进行检查和执法(详见附件),其中,二轴货车车货总重还应当不超过行驶证标明的总质量。

(二) 建立健全联合执法机制。专项行动期间,各地公路管理机构和公安交通

管理部门要依托超限检测站，以三轴及以上货车为重点，开展路面联合执法。其中，公安交通管理部门负责指挥引导车辆到超限检测站接受检测，公路管理机构负责实施称重。对经检测确认违法超限超载的车辆，由公路管理机构监督消除违法行为；公安交通管理部门依据公路管理机构开具的称重和卸载单，依法进行罚款、记分。公安交通管理部门在进行罚款、记分处罚时，应以附件所列标准计算超载比例。

（三）加强重点货运源头监管。各地道路运输管理机构会同相关部门，加强矿山、水泥厂、港口、物流园区等货物集散地排查，确定重点货运源头单位，报地方政府批准后向社会公布；引导货运源头单位安装使用称重设备，采取执法人员驻点、巡查、视频监控等方式，加强重点货运源头单位货物装载工作的监管，从源头杜绝超限超载车辆上路行驶。清理取缔公路沿线的非法煤场、砂石料场及其他货物分装站场，杜绝货车中途加载。

（四）严格实施“一超四罚”。各地公路管理机构、公安交通管理部门对违法超限超载行为实施处罚后，要将有关信息抄送车籍所在地道路运输管理机构，由道路运输管理机构按照《公路安全保护条例》的规定，对1年内违法超限运输超过3次的货运车辆和货运车辆驾驶人、1年内违法超限运输的货运车辆超过本单位货运车辆总数10%的运输企业实施处罚，并按照《道路运输条例》的规定，对货运场所经营者实施处罚。同时，将车辆及企业违法信息纳入信用信息系统，依法实施惩戒。

（五）加强高速公路入口检测管理。各地交通运输、公安部门要在省级人民政府统一部署下，积极会同高速公路经营管理单位及有关部门，制定落实加强高速公路入口检测管理工作方案，对拟进入高速公路的货车全面实施重量检测，并实行检测数据和收费站入口发卡系统联动管理，禁止违法超限超载车辆进入高速公路行驶。要积极争取创造条件，逐步完善检测设备，同步实施重量和外廓尺寸检测。

（六）严查冲闯公路站点等违法行为。各地交通运输部门要组织有关单位，对本地区公路站点近期发生的车辆闯卡、拒检、借故堵塞车道、损坏相关设施设备等违法行为进行全面梳理和排查，建立突出违法行为登记台账。在此基础上，要会同公安部门研究制定针对性整治方案，从严查处和打击；对暴力抗法、殴打工作人员、

损坏相关设施设备等严重违法行为，公安部门要依法及时追究处理；涉及犯罪的，坚决移送司法机关追究刑事责任。

## 五、有关要求

（一）加强组织领导，健全工作机制。各地交通运输、公安部门要结合本地区实际，迅速成立由有关负责同志牵头，公路管理机构、道路运输管理机构、收费公路经营管理单位、公安交通管理部门及相关警种负责同志参加的专项整治工作机构，制定具体实施方案，明确职责分工、配合事项和 workflows，迅速开展专项整治。已经开展整治的地区，可在现有工作基础上，根据本方案进一步调整完善本地整治方案，继续巩固并不断扩大整治成果。

（二）严格规范执法，加强检查督导。各地交通运输、公安部门要严肃工作纪律，严格按照本通知规定，调整和统一执法标准，严格规范执法程序，坚决杜绝随意增加或降低治超执法标准以及乱收费乱罚款、只罚款不卸载、内外勾结、徇私枉法等违法违规行为。要加强对整治工作的检查督导，及时解决整治工作中出现的问题，确保整治工作扎实有效开展。对工作不力、问题突出的地区和单位，要按照有关规定进行约谈、通报，责令限期整改。对媒体曝光和群众投诉、举报的违法违规执法问题，要认真进行调查，严肃处理，构成犯罪的，依法追究刑事责任。

（三）固化协作措施，完善长效机制。各地交通运输、公安部门要结合本次专项行动实践情况，进一步深化两部门路警联勤联动机制，健全完善货车超限超载治理长效机制，推动联合执法的制度化、规范化、常态化，不断加强和创新公路执法管理，着力提升公路交通管理和服务水平。

（四）加强舆论宣传，营造良好氛围。各地交通运输、公安部门要精心策划，充分利用报刊、电视、广播、互联网及微博、微信等多种媒体和形式进行集中宣传，营造良好的社会氛围。要重点宣传超限超载的危害，加强统一超限超载认定标准解读，充分认识调整和规范治超标准的重要意义。要利用通报典型事故案例，广泛开展警示教育，集中曝光一批严重超限超载突出违法行为。深入货运企业开展面对面宣传教育，引导货运企业法定代表人、安全管理人员、货车驾驶人，切实增强安全

意识、法治意识、红线意识和底线思维，自觉做到依法装载、安全运输。

各省（区、市）交通运输、公安部门要关注本地区工作进展，出现重大情况，应及时向政府报告予以解决，并将有关情况抄报交通运输部和公安部。专项行动期间，要明确专人负责信息报送工作，并于每月5日前分别向交通运输部、公安部报送工作进展情况。专项行动结束后，各地务必于2017年9月10日前分别向交通运输部、公安部报送工作总结。

*（摘自：交通运输部，2016-8-19）*

*（本期编辑：杨伟文 校核：张娜 审核：陈德红）*