

省政府批转省交通厅关于公路等交通基础设施投资体制改革的意见的通知

苏政发〔1995〕136号 一九九五年十一月十一日

各市、县人民政府，省各委、办、厅、局，省各直属单位：

省政府原则同意省交通厅《关于公路等

交通基础设施投资体制改革的意见》，现转发给你们，请研究贯彻。

关于公路等交通基础设施投资体制改革的意见

(省交通厅 1995年11月3日)

改革开放以来,我省的交通建设进入高起点、高速度发展的新阶段。“九五”期间,全省交通建设任务仍然十分繁重。要着力构筑“四纵四横四联”公路主骨架和“两纵三横”内河水运主通道。到本世纪末,省会南京到各省辖市将以一级以上高等级公路连接,市到市、市到县由二级以上公路沟通,县到各乡镇的公路基本实现灰黑化,苏北运河以千吨级船舶贯通,苏南运河和苏申航道以500吨级船舶贯通。由于目前我省交通投资体制尚未完全理顺,造成责权利脱节,重点交通工程建设省里包揽过多,蕴藏在各地和群众中的积极性没有得到充分发挥。如果仍按现行的交通投资体制进行运作,将难以如期实现“九五”交通发展目标。改革公路等交通基础设施投资体制已势在必行。

一、明确交通投资体制改革的指导思想

坚持“统筹规划、条块结合、分层负责、联合建设”的方针,坚持责权利相结合和“谁投资、谁经营、谁受益”的原则,充分发挥省、市、县(市)的积极性,积极引导社会资金、企业资金和国外资金投入公路等交通基础设施建设中去,逐步形成交通基础设施投资新机制。

二、加强对全社会交通投资的宏观调控

省交通厅根据交通部公路主骨架、水运主通道发展规划,制定省干线公路、航道网规划,报省人民政府审批;各省辖市根据省的规划,制定本市公路、航道网规划,报同级人民政府和省交通厅审批;各县(市)根据省、市的规划,制定本县(市)公路、航道网规划,报同级人民政府和省辖市交通部门审批。

依据规划,有计划、分步骤地搞好交通建设项目的前期工作。省负责统一组织开展重大骨干工程的前期工作,市、县(市)负责组织开展区域性工程和其他工程的前期工作。严

格执行项目审批和备案制度,重大骨干工程和区域性工程中的汽车专用公路、重点干线公路和航道改造的前期工作报省或省以上有权部门审批,其余区域工程报省备案。

合理确定交通投资总量,集中力量保重点。全面推行招、投标制度,把市场竞争机制引入交通投资领域。大力推行决策咨询、社会审计和工程监理制,保证交通投资效益。

三、明确投资建设公路等基础设施的责任

省重点抓好关系全国、全省大局,具有长远战略意义、跨地区的重大骨干工程的建设,主要包括联接11个省辖市的“四纵四横四联”一级以上公路主骨架和“两纵三横”五级以上内河水运主通道。集中全省力量,采取省、市、县(市)合办、合作等方式进行建设。

各市在确保重大骨干工程建设的同时,抓好与之相配套衔接和为区域经济发展服务的区域性工程建设,主要包括现有市际间干线公路、航道的改扩建和其他新建汽车专用公路。以市或企业为基本投资主体,对列入省五年计划的重点汽车专用公路、重点干线公路和航道改造,可采取以市(企业)为主的省、市合作形式联合建设。

县(市)在确保重大骨干工程和区域工程建设的同时,抓好县(市)乡公路和支线航道等工程的建设。省、市除对扶贫工程采取“一次性定额补助”或“以奖代拨”形式适当扶持外,其余均由县(市)、乡或企业作为投资责任主体投资建设。

省委、省政府确定的交通重点建设项目,实行“统一规划设计、统一建设管理”和“分段筹资、分段建设”的体制,以市为分段工程建设责任主体,列入市人民政府的任期目标,与省人民政府签订责任书,其完成情况作为考核所在地政府工作政绩的重要内容。省交

通厅作为省人民政府的职能部门,负责统筹规划、建设管理、质量和审计监督,按照工程进度安排“定额投入”。

各级计划、财政、税务、土管、邮电、电力、水利、物资等部门,在交通重点建设涉及的项目审批、计划安排、资金拨付、税收减免、土地征用、劳力安置、“三杆”拆迁、水系调整、物资供应等方面给予优先保证。

四、改革交通投资方式和运行机制

具备经营条件的新建汽车专用公路、大型桥梁、船闸和改扩建的一级公路等建设项目,以股份制为主要形式,实行筹资、建设、营运还贷、管理一体化。其中列入省交通发展五年计划,由省、市联合建设的项目,省主要以参股方式进行投资。鼓励和引导地方政府、企业和个人进行投资,各地可以用资金入股和以土地、劳务、路基土方等拆资入股;大中型厂矿企业和施工单位可以石料、水泥、钢材、沥青等实物折价入股或带资入股。

符合省收费布局规划和收费条件的新建汽车专用公路、大型桥梁、船闸和改扩建的一、二级公路等建设项目,以“贷款建设、收费还款”为主要形式,省对其中的国道改造和五级以上船闸,适当安排有偿投资。

不具备经营和收费条件的交通建设项目,以地方自筹为主要形式,其中列入省交通发展五年计划,由省、市联合建设的项目,省给予定额补助。

五、规范省交通投资的安排办法

列入省五年计划统筹安排的公路等交通基础设施项目,省里掌握的交通建设资金以“定额投入”的办法安排投资。其基数为:新建公路,四车道高速公路每公里 1000 万元,全部控制出入的一级汽车专用公路每公里 700 万元,部分控制出入的一级汽车专用公路每公里 300 万元;现有公路改造,一级公路每公里 50 万元,二级公路每公里 30 万元;独立公路大桥、特大桥和航道整治工程中的跨河桥梁,每平方米 1200 元。考虑到各地经济发展

水平和“九五”期间建设任务轻重等因素,在定额投入基数上,对不同地区适当上浮一定比例的资金。航道和船闸工程核定基数,包干建设,超支不补,节余留用。

在实施过程中,按照谁积极谁先上、差额竞争和欠发达地区同等优先的原则安排投入,并根据各地交通规费征收、优惠政策落实和工程质量等情况,增减 5—10% 的定额投入资金。

六、拓宽交通建设的筹融资渠道

调整交通规费征管办法,提高市、县(市)交通投资能力。将现行征收的高等级公路建设资金、地方重点交通建设资金、越江通道建设资金、航道重点建设资金,实行“确定基数、定比增长、超收留市”办法;汽车客票附加费和水陆货物附加费实行“基数包干、超收留市”的办法;养路费、航养费实行“确保基数、定比分成”的办法。上述各项规费市分成或留成收入,定向用于辖区内的公路、航道等基础设施建设、改造和养护。

除交通规费分成或留成外,省、市、县(市)要通过多种渠道筹集和融通资金。还可以将交通建设与土地开发结合起来,实行综合补偿,综合还债。

七、推行交通建设项目法人责任制

具备经营条件的交通建设项目,推行一条路(桥、闸、航)设立一个专营公司,或一条以上公路设立专营集团公司,按路或路段设立专营分公司,由项目法人全面负责建设项目的筹划、筹资、建设直到生产经营、归还贷款等,并承担投资风险。采取中外合资、合作或外商独资形式经营的公路等交通基础设施,按照“一事一办”的原则,单独报省授权部门核定收费标准。

允许将现在交通设施作价入股,以此为资本金,组建项目法人公司,启动对现有设施的改造或延伸续建工程。现有收费路桥中有条件的,经资产评估,可通过转让经营权等形式,用所得收入再投入交通设施建设。