

# 金磚國家新開發銀行昨上海開業

香港文匯報訊(記者 胡璋燦、孔雯瓊 上海報道)由中國、俄羅斯、印度、巴西、南非發起建立的金磚國家新開發銀行(New Development Bank)，昨天(21日)上午在上海舉行了開業儀式。據悉，銀行儲備基金為1,000億美元，用於金磚國家應對金融突發事件，預計年底或明年初啟動運營。

## 金磚行與亞投行互補合作

昨日財政部部長樓繼偉與上海市市長楊雄、金磚國家新開發銀行行長(以下簡稱金磚銀行)卡馬特共同啟動開業的水晶球。

樓繼偉部長在之後的研討會上表示，金磚銀行作為國際發展體系的新成員，與現有多邊開發機構是合作互補關係，關於金磚銀行與亞投行的關係，亦存互補合作，因為兩者都是新興經濟體促進全球基礎設施建設、推動

國際經濟治理改革的重要舉措，增強了國際多邊體系的整體力量。

樓繼偉指出，今後金磚銀行將與相關多邊和雙邊開發機構和私營部門建立緊密的夥伴關係，共同促進發展中國家的經濟發展和全球經濟復甦。金磚銀行應在充分借鑒現有多邊開發銀行經驗的基礎上，注重通過創新降低成本、提高效率，更好地適用不同發展階段客戶的動態需求和不斷變化的世界經濟形勢。

## 印度人卡馬特為首任行長

首任行長為印度資深銀行家卡馬特，據悉，他曾在亞洲開發銀行任職，被稱管理高手。此外，他還一手將印度工業信貸投資銀行打為印度第二大銀行和最大的私人銀行之一。卡馬特對中國作為東道主為重建金磚銀行所展示的務實合作精神和卓有成效的努力表示讚賞和感謝。

此次金磚銀行初始資本為1,000億美元，由五個創始會員國平均出資，銀行總部設在中國上海，並在南非建立金磚銀行區域中心。

至於下一步的安排，卡馬特表示，已經在與成員國討論該怎麼做，接下來幾個月會進行項目的篩選，包括設計組織架構、制定業務政策、開展項目準備等。預計銀行2015年底、2016年初啟動運營。

## 準備發行人民幣債券

目前中國人民幣債券市場體量龐大，卡馬特表示，從上任第一天開始，就想利用成員國的資本市場，用本幣來進行籌資，減少硬通貨方面的成本，上海有人民幣債券市場，希望可以用這個市場來進行第一次債券融資，補充儲備資金。並且現在已經開始制定貸款政策，有望在明年4月發出第一批項目貸款。



中國財政部部長樓繼偉(中)、上海市市長楊雄及金磚國家新開發銀行首任行長、印度人卡馬特在為新開發銀行開業按動水晶球。

# 內地高速公路擬長期收費

## 經營期限視情形可逾30年 資產不得轉讓和上市交易

香港文匯報訊(記者 馬琳 北京報道)《收費公路管理條例》修訂稿昨日正式向社會公佈。交通運輸部法制司副司長魏東當天在北京介紹，此次修訂稿確立了「收費」與「收稅」長期並行的兩個公路體系發展模式，明確政府收費公路實行規範的預算管理，除收費公路權益外，所有收費公路資產均不得轉讓和上市交易。其中，修訂稿對高速公路的收費及經營期限作出調整，高速公路實行統借統還，不規定固定的收費期限；經營期限可視投資規模、回報周期而定，可以約定超過30年。

此次《條例》修訂按照用路者付費、政府性債務風險可控、鼓勵社會資本投資、加強政府監管的四項原則進行。明確了通過政府舉債方式建設的公路統一表述為政府收費公路；收費公路採取多元化籌資渠道，包括政府舉債、社會資本投資、徵收車輛通行費等多種籌集方式；政府收費公路不得無償劃撥，除收費公路權益外，收費公路資產不得轉讓和上市交易，確保公路不偏離作為交通基礎設施的公益屬性。

### 經營性公路增公私合資模式

魏東介紹，未來政府管理的收費公路建設、擴建資金將統一採取發行地方政府專項債券方式籌集，用通行費償還，納入政府性基金預算管理。在經營性公路中增加了採用政府和社會資本合作模式(PPP)的內涵。

魏東表示，今後，佔公路總里程97%左右的普通公路將成為主體，採取向車輛用戶普遍徵稅的方式，由一般財政稅收保障其建設、養護、管理及擴建等資金需求；佔公路總里程3%左右的以高速公路為主的收費公路採取直接徵收車輛通行費的方式。

### 地方政府將成舉債償債主體

需要注意的是，《條例》修訂稿對受爭議的收費公路統借統還政策作出調整，將「統一貸款、統一還款」修改為「統一舉債、統一收費、統一還款」，舉債和償債主體從地方交通運輸主管部門變更為地方人民政府。高速公路以外的政府收費公路，不再納入統借統還的範圍，以降低政府收費公路的融資和運營成本，提高管理效率，增強政府償債能力，降低政府性債務風險。

對於收費期限，修訂稿針對收費公路的不同類型作出了相應調整。高速公路實行統借統還，不規定固定的收費期限，按照用收費償還債務的原則以實際償債期為準。高速公路以外的政府收費公路，維持現行《條例》最長不超過15年、中西部最長不超過20年的規定。

### 採招標方式選擇特許經營者

經營性公路實行特許經營制度，採用招投標等競爭方式選擇投資者。特許經營公路的經營期限按照收回投資並有合理回報的原則確定。其中高速公路的經營期限一般不得超過30年，對於投資規模大、回報周期長的高速公路，可以約定超過30年的特許經營期限。而高速公路以外一級公路及橋隧的經營期限，維持現行《條例》最長不超過25年、中西部最長不得超過30年的規定。

魏東強調，此次修訂稿提高了收費公路設置門檻。明確新建和改建技術等級為二級以下(含二級)的公路不得收費；已經取消收費的二級公路升級改造為一級公路的，不得重新收費。獨立收費橋隧的設置標準，由原來的二車道800米和四車道500米統一提高為1,000米以上。

據了解，此次修訂稿已經廣泛徵求了國務院各相關部門、地方人民政府、收費公路運營單位的意見，將向社會進行為期一個月的公開徵求意見。現行的《收費公路管理條例》於2004年出台。



《收費公路管理條例》修訂稿確立了「收費」與「收稅」長期並行的兩個公路體系發展模式。圖為上海滬嘉高速南翔收費站。

## 用路者付費 更能體現公平

香港文匯報訊(記者 馬琳 北京報道)公路作為一種公共資源，理應由政府公共財政買單，為何要確立長期收費的模式？交通領域專家指出，內地公路建設正處於加快成網的關鍵階段，資金需求規模龐大，僅依靠公共財政難以為繼，需要通過車輛通行費予以保證。同時，「用路者付費」更能體現公平性原則，近20年來，實施收費公路政策的國家數量在不斷增加。

### 公路建設稅收缺口巨大

國家行政學院教授王偉表示，中國公路發展的稅收主要由車購稅和成品油消費稅構成，前者主要用於公路建設；後者主要用於非收費普通公路養護。但需要指出的是，成品油消費稅並不是全都用於普通公路養護，這個稅收中間很大的一部分是分給了航運養護、運輸管理、環境保護和新能源發展。因此，收費公路自身的養護管理、債務償還，包括社會資本投資的回收等，就需要通過車輛通行費予以保證。

「事實上，整個公路建設稅收的缺口很大。」王偉舉例稱，2013年，內地公路建設總支出是13,692億元(人民幣，下同)，而車購稅只有2,234億元，因此只能通過銀行貸款或吸引社會資本投資來彌補公路建設稅收的巨大缺口。

交通運輸部公路科學研究院發展研究中心主任虞明遠表示，公路交通基礎設施建設和養護資金來源主要有兩種渠道：一是全部由國家財政負擔，資金來源於稅收，也就是說，納稅人不論是否使用公路都必須付費，使用高速公路和使用普通公路付同樣的費；另一種是由道路使用者負擔，使用高速公路和使用普通公路付不同的費。

### 公共財政難滿足建設養護龐大費用

「從這個意義上講，『用路者付費』更能體現公平性原則」，虞明遠說，從世界範圍來看，越來越多的國家開始選擇收費公路政策。據不完全統計，世界上共有70多個國家採取收費公路的形式建設和發展高速公路。尤其是近20年來，實施收費公路政策的國家數量在不斷增加，收費公路規模也在不斷擴大，尤其是發展中國家更為明顯。

虞明遠認為，從內地公路交通發展情況看，未來一段時間，公路基礎設施建設仍將處於集中建設、加快成網的關鍵階段，公路建設任務依然繁重，資金需求規模依然龐大。初步估算，公路建設每年需投入資金超過1萬億元；440多萬公里規模的公路，每年養護、運營與管理費用約3,300億元。因此說，僅依靠公共財政顯難難以滿足這樣龐大的資金需求，繼續堅持收費公路政策是客觀需要。



# 民眾批評交通部「有權任性」

香港文匯報訊(實習記者 任芳瑛 北京報道)交通運輸部昨日公佈了擬對高速公路實行長期收費的規定，向社會徵求意見。此規定引發網民熱議，部分民眾對此十分不滿。北京市民希望交通部能廣泛聽取民意，兌現4年前「免費高速路96%」的承諾，不要如此「有權任性」。

### 指違「免費高速路96%」承諾

去年底，很多地方無視沸騰民意，擅自延長到期收費公路收費年限。針對這一現象，交通部卻並

未採取任何糾正動作。「現在回想起來，原來是早就有了對高速公路實行長期收費的打算。」北京市民張先生說，交通部曾經在4年前就承諾「免費高速路96%」，如今自己打自己臉，言而無信，讓我們空歡喜一場，真是「有權任性」。

「先是特許經營高速公路『經批准可以超過30年』，然後又被政府收回，與其他政府收費公路統一收費，再然後又長期實行養護管理收費。我們關於汽車的稅收難道還少了嗎？特別是其中的燃油稅，難道不就該專用於此嗎？」北京市民劉先生質

疑道。要求公開賬目接受公眾監督

「既然實行長期收費，高速公路為何還要過一道商人的手，直接全部搞政府收費公路即可，何須先按特許經營公路收費30年？」某銷售經理李先生表示，如果高速公路實行長期收費，應該有一本及時更新且對外公開的明細賬，讓公眾知道每條路的建設成本、運營成本和還債情況，接受公眾的監督。

出租車司機李小姐氣憤地說，之前交通部說高速公路收費是為了還債，現在債務還清後還要進行公路養護管理，說白了只要在公路上跑車就得收費。

# WTO將達協定 萬億美元IT產品零關稅

香港文匯報訊(記者 張聰 北京報道)據英國《金融時報》報導，中國、美國和歐盟近日在日內瓦就《信息技術協定》(ITA) 擴圍談判取得突破性進展，為消除逾200種高科技產品的貿易壁壘掃清了道路。大約1萬億美元的IT科技產品將享受零關稅。同時，歐盟方面表示，預計各方將在本周五(24日)正式簽字。

### 世貿18年來首個關稅免除協定

據彭博新聞社報導，韓國談判代表不再反對在協議中增加新產品，成員國們同意考慮新協議所覆蓋的產品清單。由美國和世貿組織總幹事羅伯托·阿澤維多從中斡旋的新的折中方案，將於本周五的最後期限前提交參與ITA談判的80個國家的商務主管部門正式審批。

美國貿易代表弗羅曼表示，現在各方都將予以正式批准，這將是世貿組織18年來達成的第一個關稅免除協定。據弗羅曼透露，半導體、磁共振成像設備、GPS設備、打印機墨盒、視頻遊戲機等產品的關稅有望被削減至零。



半導體等IT產品的關稅有望被削減至零。圖為一半導體工廠。

# 內地公路概念股聞風起漲

香港文匯報訊(記者 倪夢瓏、涂若奔 綜合報道)交通運輸部昨日發佈新版《收費公路管理條例》，確立了「用路者付費」等原則。而內地高速公路概念股隨即聞風起漲，午後公路鐵路運輸板塊大幅上漲，截至收盤，包括楚天高速、福建高速、深高速、華北高速、吉林高速、中原高速等在內的14隻概念股票漲停，現代投資亦漲逾9%。

### 14隻個股漲停

昨日A股低開高走，公路鐵路運輸板塊早盤則在低開後平穩上行，截至中午收盤，整體板塊收漲2.93%，個股方面亦未有異動。不過，在下午開盤後，由於受到相關利好刺激顯現，高速公路各股立即暴漲，其中，楚天高速於1分鐘內立上漲停板，成為板塊翹楚，山東高速、贛粵高速等股票亦緊追其後出現漲停，14隻個股漲停過程不超過20分鐘；鐵龍物流、東莞控股與重慶路橋亦表現不俗，漲幅均超7%。而大秦鐵路與廣深鐵路則波動較大，在早盤上行後，午後暴漲後便立即下跌，反其道而行之，惟最終仍以「紅字」收尾，均漲超3%。另外，中原高速成為高速公路個股資金淨流入「老大」，主力淨流入達到1.79億元人民幣。而截至13點14分，公路鐵路運輸板塊登昨日頂峰，整體漲幅達到9.345%。

不過，雖有利好消息，粵高速A卻因停牌成為唯一不受影響股票。該股票自4月公佈因重大事項停牌後，即使消息不斷，仍未有動作。有持股股民抱怨，每逢利好公佈自己都錯過大漲，而昨日高速公路利好程度如此之大，手中有相關股票卻還是只能「望洋興歎」，盼望該股票盡快復牌。

### 公路H股普遍造好

在香港，受消息刺激，內地的公路股昨日股價普遍造好，四川成渝升6.98%，收報3.22港元；深高速升4.75%，收報6.17港元；江蘇寧滬升5.11%，收報10.50港元；安徽皖通升6.35%，收報7.87港元。但經營廣深高速公路的合和公路基建，僅微升0.26%收報3.81港元。