

# 国务院常务会议讨论通过进一步推进大众创业万众创新深入发展的意见

## 全面实施企业简易注销登记改革

### 决定将《快递条例(草案)》向社会公开征求意见

会议  
确定

新华社北京7月12日电 国务院总理李克强7月12日主持召开国务院常务会议，讨论通过《关于强化实施创新驱动发展战略进一步推

进大众创业万众创新深入发展的意见》，决定将《快递条例(草案)》向社会公开征求意见。

会议决定将已审议的《快递条例(草案)》向社会公开征求意见。草案突出以规范促行业发展，规定了简化快递布局设点手续、提供车辆通行停靠便利以降低物流成本等措施，明确了快递服务规则和寄递安全责任，并强调保护消费者和快递从业者合法权益，对加盟经营、损失赔偿、用户信息安全保障等作了规范。

#### 创新政府管理

加快推动涉企证照登记和备案的各类信息整合至营业执照，建设全国统一的电子营业执照管理系统，对内外资企业推动实施一个窗口登记注册和限时办结。取消企业名称预先核准，推广自主申报。全面实施企业简易注销登记改革。推进跨省经营企业部分涉税事项全国通办和手机银行等多元化缴税方式。出台公平竞争审查实施细则。推进小微企业和农村创业创新示范基地建设。适当放宽互联网教育等行业准入条件。对新业态新模式实施包容审慎监管。

#### 优化“双创”服务

探索在战略性新兴产业相关领域率先建立财政资金支持形成的科技成果限时转化制度，对在合理期限内未能转化的，可由国家依法强制许可实施。简化专利等无形资产评估备案程序，实现协议、挂牌或拍卖定价。大力推动首台(套)重大技术装备示范应用。推动财政资金购置的仪器设备向社会开放。完善知识产权运用和快速协同保护体系。

#### 拓展融资渠道

支持地方性法人银行增设从事普惠金融服务的小微支行等。推广专利权质押等知识产权融资模式，并支持保险公司提供相应保险服务，鼓励地方政府提供风险补偿或保费补贴。稳步扩大创业创新公司债券试点规模。推动国家出资的基金设立扶持早中期、初创期创新型企业的创投基金。探索对创投孵化器比照科技企业孵化器给予政策支持。

#### 促进产业升级

加快建设工业互联网平台，引导大型企业开展内部“双创”，开放供应链资源和市场渠道，促进产业链上下游、大中小微企业融通发展。研究实施更有效推进高校和科研院所“双创”的措施。依托企业建设制造业创新中心，开展关键共性重大技术研究和产业化应用示范。支持关键领域和瓶颈环节技术改造。制定发布促进数字经济发展战略纲要。

#### 强化人才支撑

适应新型和灵活就业形态，完善社保、税收等相关政策。落实和扩大高校、科研院所各类创新主体对人才激励的自主权。简化事业单位引进高层次和急需紧缺人才招录程序，没有岗位空缺的可申请特设岗位。简化外国高层次人才办理在华工作许可和居留证件程序，开展安居保障、子女入学和医疗保健等服务“一卡通”试点。外国留学生创业凭高校毕业证等可申请居留许可。实施留学人员回国创业创新启动支持计划，推动来内地创业的港澳同胞和回国(来华)创业的华侨华人同等享受当地公共服务。

# 中国大洋45航次科考起航

## 是国家海洋局首个综合考察航次，执行9大任务



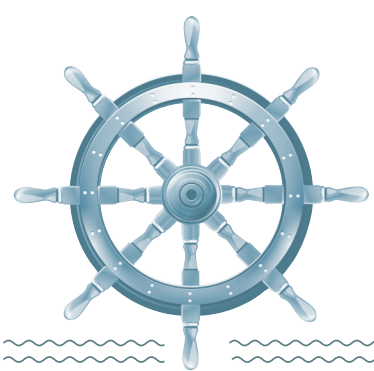
7月12日，首次承担中国大洋科考任务的“向阳红03”科学考察船从厦门出发，前往太平洋执行中国大洋45航次科学考察。

新华社记者 刘诗平 摄

首次承担中国大洋科考任务的“向阳红03”科学考察船12日从厦门出发，前往太平洋执行中国大洋45航次科学考察，本航次也是国家海洋局组织的第一个综合考察航次

将在约120天的时间里完成：

包括深海生态环境调查和保护、多金属结核勘探合同区资源调查、水文和气象环境调查、公海环境污染状况调查等9大科考任务



本航次任务  
分三个航段

- 第一航段** 以海山生物多样性调查为主  
在西太平洋典型海山及周边海域开展生物多样性与环境调查
- 第二航段** 以资源调查为主  
主要在东太平洋中国大洋协会多金属结核勘探合同区开展地质调查，继续扩大多金属结核控制资源面积
- 第三航段** 以深海环境调查为主  
兼开展多金属结核和稀土资源；同步开展水体放射性及海洋微塑料监测、大气化学及气象等工作

制图  
陈海冰

# 本航次科考探寻哪些深海秘密？

## A 调查海山生物多样性 培养微生物类群富集

中国大洋45航次首席科学家林辉说：“第一航段主要任务是在西太平洋马尔库斯-威克海山区开展‘侦查性’的海山调查，获取多座海山的海洋生物多样性和环境样品与观测资料；开展调查区海山环境异质性分析，探讨海山生物类群、分布特征与影响因素，深化对海山生态系统的认识。”

据本航次第一航段首席科学家汪卫国介绍，这一航段的亮点表现在：——获取海山环境保护所需生物多样性数据和样品，体现了我国对深海未知海山典型生态系统的探索创新，重视海洋生物多样性保护、重视环境保护。

——本航次是我国首次对西太平洋海山微生物多样性开展系统调查。

——将首次应用深海微生物长期原味培养系统等手段，开展海山与太平洋海盆中特殊功能微生物类群的富集培养与功能验证。

## B 调查结核资源 观测鸟类和哺乳动物

本航次第二航段首席科学家黄浩说，这一航段以资源调查为主，主要在东太平洋中国大洋协会多金属结核勘探合同区开展地质调查，继续扩大多金属结核控制资源面积。

与此同时，科考队员还将开展相关区域的稀土资源调查、深海生物基因资源获取、新兴污染物微塑料调查、大气化学环境与气象调查、鸟类和哺乳动物观测等工作。

水文和气象环境调查方面，开展走航观测，获取航线气象资料，保障船舶安全，为全球气候变化、海气相互作用提供科学信息。

公海环境污染状况调查方面，在作业区及航路同步开展调查海域水体、沉积物和生物等微塑料调查，在重点区域开展不同水层垂向放射性核素水平调查；同步开展鸟类和哺乳动物观测，为制订有效的物种保护与管理措施提供科学支撑。

## C 调查深海环境 调研海洋环境变化

本航次第三航段首席科学家的黄浩告诉记者，第三航段以深海环境调查为主，兼开展多金属结核和稀土资源。

“中国科学家聚焦全球变化和海洋生态系统响应，探索大尺度的生物多样性格局及其变化。”黄浩说，亮点在于通过对位于西太平洋暖池和东太平洋上升流之间的中东太平洋开展海洋生物多样性与环境变化调查研究，获取深海大洋的生物与环境样品和资料，探讨调查区海洋生物的种类组成与生态环境特点，以深化对中东太平洋生物多样性地理分布及其对全球变化响应的认识。

黄浩说，本航次聚焦的相关海洋科学问题，除了深海盆地生物多样性研究外，将关注海山与周围盆地之间的物种源汇关系，海山之间的生物连通性。比方说，一个海山的生物有没有可能扩散到另一座海山，这对建设公海保护区网络意义非常重要。

## D 首次执行“蛟龙探海” 计划环境观测任务

中国大洋协会办公室主任刘峰说，本航次是国家海洋局组织的首个综合考察航次，也是首次执行我国“蛟龙探海”计划中的环境观测、监测任务。

据介绍，这个航次的科学考察任务多达9项内容，包括深海生态环境调查和保护、多金属结核勘探合同区资源调查、深海生物基因资源获取、新型装备测试和试验、水文和气象环境调查、公海环境污染状况调查、鸟类和哺乳动物观测等。

“本航次起航意味着‘蛟龙探海’工程的环境监测专项步入执行阶段，体现了我国重视深海洋生物多样性保护、跟踪国际前沿科学问题。”刘峰说，本航次重在环境和生物多样性调查，体现了我国对国家管辖外海域生物多样性养护和环境保护的重视。

(新华社厦门7月12日电 记者刘诗平)

## 今日关注

# 告别银行贷 发行“公路债”

——政府收费公路融资迎颠覆性改革

财政部、交通运输部12日联合发布《地方收费公路专项债券管理办法(试行)》，明确从2017年开始试点发行地方政府收费公路专项债券，这将是今后政府修建收费公路解决举债融资问题的唯一渠道。

从昔日政府高度依赖银行借贷筹资修路，到未来政府只能靠发债破解融资难题，这一颠覆性改变能否缓解我国收费公路建设融资困境，防范收费公路债务风险？

## “开前门”

### 补融资缺口

2016年全国收费公路统计公报显示，2016年全国收费公路债务余额为4.86万亿元，其中政府还贷公路2.61万亿元，经营性公路2.25万亿元。

这样的债务余额意味着什么？“相当于政府还贷公路每收10元通行费，有7元需要支付给银行等债权人用于偿还债务利息，其中不包含偿还债务本金支出。”交通运输部规划研究院高级工程师王燕弓说，由于债务规模较大、银行贷款融资成本偏高，使得收费公路特别是政府还贷公路的利息负担十分沉重。

2016年，政府还贷公路的利息支出为1278亿元，占1811亿元通行费收入的70.6%。“无论是政府还贷公路还是经营性公路，建设投资的七成左右都是以银行贷款为主的债务性资金。”王燕弓说。

我国收费公路分为“政府还贷公路”和“经营性公路”两部分，前者是指政府交通主管部门利用贷款修建的公路，后者是指社会资本通过BOT方式投资建设或者有偿受让收费权的公路。

交通运输部科学研究院高级工程师杨建平说，由于经营性公路对投资回报的要求，在公路建设经济效益偏低、但社会效益非常高的地区和路线，依然需要依靠政府出面，通过依法发行专项债券的方式筹集收费公路建设资金，就是“开前门”补融资缺口。

## “堵后门”

### 确保偿还能力与发债规模相匹配

我国收费公路偿债资金压力与公路建设资金缺口相互叠加，一方面是公路的建设需求，另一方面是债务的阶段性、局部性风险问题不容忽视。发行收费公路政府专项债券，会给公路建设带来什么影响？

试行办法明确，收费公路专项债券资金专项用于政府收费公路项目建设，优先用于国家高速公路项目建设，重点支持“一带一路”、京津冀协同发展、长江经济带三大战略规划政府收费公路项目建设。

“这将有效遏制一些地方的盲目建设。”王燕弓表示，与以前政府还贷公路“修多少路，贷多少款”的方式相比，未来政府收费公路是按照“发多少债，修多少路”的方式发展，两者在规模控制方面有着本质的区别。后者可以通过对不同地区、不同时间、不同项目发行政府专项债券额度的调控，有效调整收费公路建设规模和建设节奏，确保政府收费公路偿还能力与发债规模相匹配。

根据试行办法，收费公路专项债券资金不得用于经营性收费公路，也不得用于非收费公路项目建设，不得用于经常性支出和公路养护支出，也不得用于偿还存量债务。

## 算细账

### 避免“按下葫芦浮起瓢”

从2016年收费公路统计公报看，当年收费公路整体债务风险可控，但由于存在收支缺口4143.3亿元，大量债务需要依靠举借新债偿还，这会使未来的偿债压力逐年加大。

“能否清偿债务余额，主要取决于未来收入的变化和收费期限的长短。”国家行政学院交通运输管理改革研究课题组组长王伟说，债务风险的关键在于收费期限，只要收费期限能符合实际需要，收入覆盖管养成本、利息后还具有还本能力，最终实现债务清偿的问题不大。

交通运输部公路科学研究院研究员虞明远说，要算好收费公路发展细账，厘清债务风险投资压力，避免出现“按下葫芦浮起瓢”的问题。尽快修订完善收费公路管理条例。政府的公共财政性资金要更多投向国道干线线和农村公路的建设、改造与养护，建立健全公路管理体制，使有限的资金发挥最大的效益；对于占路网不足4%的收费公路，要更多利用社会资源，探索有效地收费公路管理的体制机制。

(新华社北京7月12日电 记者赵文君 申敏)

## 新闻链接

## 国家公路网规划目标

到2030年，我国将建成11.8万公里国家高速公路网

另规划1.8万公里远期展望线，基本实现高速公路对城区20万以上人口城市的全覆盖

截至2016年底，国家高速公路网已经建成通车9.92万公里，完成了约73%的建设目标 (据新华社电)