

张浦骏副市长在市政府全体会议上的发言（摘要）

（一九九三年七月二十三日）

一、我市交通、通信建设现状和加快发展的紧迫性和重要性

交通、通信是国民经济和社会发展的基础设施和基础产业，在国民经济各部门中占有极其重要的位置。江泽民同志在党的十四大报告指出：“加快交通、能源、通信等基础设施和基础工业的开发和建设，这是当前加快经济发展的迫切需要，也是增强经济发展后劲的重要条件。”

改革开放以来，我市认真贯彻党的基本路线，坚持以经济建设为中心，努力加快交通、通信等基础设施建设，取得了显著的成绩，改善了投资环境，为促进全市改革开放和国民经济持续发展作出了积极的贡献。

交通建设方面：坚持一手抓国道、省道改造，一手抓乡镇村公

路建设。初步形成了综合交通运输网络。目前，全市省养公路624.4公里，其中国道110.2公里，省道311.4公里，县道185.9公里，乡道16.9公里；现有水泥路面公路170公里，柏油路266.7公里，砂土路251.6公里，公路等级为二级公路144.2公里，三级公路77.2公里，四级公路213.6公里，等外公路189.4公里。地养公路1544公里，仅有水泥路面80.3公里，基本属等外路。全市国道、省道实现无渡口通车；全市所有乡镇和95%的管理区通了公路。深汕汽车专用公路揭阳市境内惠来路段长67.3公里，目前已进行征地拆迁等前期准备工作，预计1995年可完成路基土方工程。铁路建设方面：广梅汕铁路揭阳路段42.17公里建设已全面铺

开，已征地 2300 多亩、拆迁 6500 平方米，基本完成了任务，并做好站前小区配套设施建设的前期准备工作。建设速度加快，力争 1994 年底铺轨到揭阳，1995 年铺轨到汕头，实现全线贯通。水运方面：重点抓好榕江整治，新建榕江 3000 至 5000 吨级码头，组建 5000 吨级船队；惠来神泉、靖海、资深等港口的建设已基本完成论证、评估、立项等前期准备工作，有的正在抓紧施工建设。全市港口吞吐能力逐步增强。

通信建设方面：改革开放以来，通信基础设施有很大改善，至今年 6 月底，全市完成揭阳、普宁市区和惠来、揭西、揭东县城共 3.2 万门市内程控电话以及 13 个乡镇共 2.64 万门程控电话的扩建和换装；建成揭阳市邮电局电报分集器，开通市局至各县（市）局自动转报路 24 条；增开长途电路 150 条，使长途电路总数达到 1671 条；揭阳、普宁两个移动电话基地站的扩容和揭东、揭西、惠来惠城和葵潭 4 个基地站的建设已基本完成，即将并网使用。年底

前，要完成市区 2000 线长途自动交换设备扩容，实现长途大通路干线至各县（市）；抓紧农村乡镇程控电话设备改造换装，榕城区和普宁市实现城乡电话交换程控化、传输数字化；新建 8 个转动电话基地站，建成市、榕城区和揭东县无线自动寻呼台，实现所有县城开通移动电话和无线寻呼。

在充分肯定成绩的同时，我们决不能满足现状，要清醒地看到，我市交通、通信等基础设施建设同经济加速发展和社会进步的要求相比，同经济发达地区相比，还存在较大的差距。主要表现是集中的资金、花的力气、突出的重点还不够，交通、通信等基础设施建设的发展仍然滞后。这不仅是经济问题，也是政治问题、社会问题、主要表现为“三个不适应”：一是不适应当前新市经济建设的需要。揭阳撤县建市以后，一方面是新市本身需要尽快扩大建设规模，新上一大批建设项目；另一方面是许多外商都想到新市兴办实业，建市以来，我们已经签订的外资合同 350 宗，实际利用外资已

超过2亿元。新市的经济建设，迫切需要交通通信作依托。而目前我市通往广州、福建、汕头、潮州等地的干线公路大都是二级柏油路，宽度才9米，与省提出的市通市的公路都要达到一级标准的要求差距太大通信基础较差，通信能力与省内先进地区比较，差距很大，以电话普及率来说，去年底全市城乡电话普及率只有1.43%，低于全省4%的平均水平，低于全国1.62%平均水平，目前还有部分乡镇的电话仍在使用磁石式交换设备。交通、通信建设上不去，投资环境无法改善，这就势必严重制约新市经济的发展。

二是不适应未来经济发展的需要。省委要求粤东和粤西两翼用10年时间赶上珠江三角洲先进地区，全省20年要基本实现现代化。这就要求未来经济的发展要有更快的速度和更高的效益，同时也对交通、通信等基础设施建设提出更高的要求，而我市面临的交通通信状况则非常严峻，无论从量到质都存大许多问题。最突出的是交通主骨架上不去，

全市620多公里省养公路中，没有一级公路，广汕公路的普宁、惠来路段也只是超二级路面，市区通省及周围各市的通道打不开，即使修路不少，密度增加也发挥不出应有的作用；全市交通通信的整体素质和现代化水平不高，这就势必拖未来建设的后腿。

三是不透应人民群众日益增长的物质和文化生活的需要。随着城市规模的扩大，客货运量的需求大大超过现有公路的承受能力，交通拥挤，事故不断，群众对“行路难”不满意。通信的能力不足，长途电话接通率较低，申请待装电话用户增加，电话接不通，群众有意见。

总的看来，新市设立，百业待兴，作为经济发展“先行官”的交通、通信等基础设施仍然滞后，仍然没有摆脱“瓶颈”的状况，仍然是当前和未来经济发展的突出矛盾所在。因此，加快交通、通信基础建设，是急中之急，重点中之重点，必须抓住机遇，下足决心，认真抓好。省委书记谢非同志去年9月在全省山区会议上指出：“交通

问题不解决好，就会制约经济发展，不方便人民群众生活，甚至影响到社会治安。今明两年应是全省的交通年”。省长朱森林同志也指出：“要突出重点，动员和集中各方面的力量，建设一大批高质量高水平的交通、能源、通信的骨干项目，力争经过几年，缓解我省基础产业滞后的状况”。我们要根据十四大的精神，按照省委、省政府的要求和市委、市政府的部署，进一步解放思想，更新观念，统一认识，树立强烈的责任心和紧迫感，全党重视，全民动员，全社会支持，集中资金，突出重点，加快我市交通、通信等基础设施建设步伐，精心组织，敢闯敢干，奋战三年，使我市交通、通信等基础设施建设上一个大台阶，来一次新飞跃。

二、加快交通、通信等基础建设的 指导思想和奋斗目标

总的指导思想是：围绕广东在全国率先实现现代化和我市追赶“四小龙”的战略目标，加快改革开放步伐，坚持按照社会主义市场经济体制的要求，建立和完

善交通、通信等事业的投资、建设、经营、管理的良性循环机制，充分调动全社会的积极性和创造性，花大力气建设一批大型优质、高水平的交通、通信基础设施，走出一条既高速度发展又有好的经济效益和社会效益的路子，确保交通、通信等基础设施适应全市国民经济发展和人民物质文化生活的需要。

具体奋斗目标是：按照省委、省政府要求，艰苦努力三年，到1995年，交通、能源、通信的紧张状况要有较大缓解；继续奋斗五年，到2000年，交通、能源、通信建设要基本适应经济发展需要；再接再厉干十年，到2010年，交通、能源、通信建设要适度超前，形成一个完整、配套而又适应对外开放新形势的基础设施体系。“八五”计划后三年，我市计划投资50多亿元用于交通、通信建设，建成以揭阳为中心，公路、铁路、航运、航空多种运输方式齐全配套，多方相衔接，联结潮汕地区城乡和国内外、技术先进的综合交通运输网络和通信网络。

公路建设：一手抓普及，一手抓提高，提高公路密度、技术等级和路面质量，逐步建成以市区为中心，联结粤中、闽西南、赣南的交通网路，实现省市通高速公路、市与市之间通一级路、县与县之间通二级路、县与乡之间通三级路的目标。到2010年，新增加公路通车里程774公里，每百平方公里公路密度(含地养公路)从现在的37公里增至52公里。今明两年，全市规划完成改建公中168.6公里，其中一级公路73.5公里，二级公路82.3公里，三级公路12.8公里，总投资10多亿元。市委、市政府已决定，用两年时间，完成对国道206、省道池樟线揭阳路段81.51公里的拓宽改造任务，其中按城市型一级公路标准改造71.69公里，按二级路标准加宽改造9.8公里，整个工程总投资9.44亿元。

港口和水运建设：抓好惠来神泉、靖海、资深等港口建设和榕江的整治，新建榕江3000至5000吨级码头8座，级建5000吨级船队，使海运能力、港口吞吐能力从

1991年的105万吨增至600万吨。

铁路建设：按计划完成广梅汕铁路建设。1995年建成后，计划向普宁、惠来神泉港延伸。目前，铁道部第四设计院已做好揭阳—普宁—惠来神泉港铁路新线的可行性研究，于8月请有关领导和专家进行审定。

民航建设：力争三年内在揭东县炮台兴建粤东国际机场。目前正在进行可行性研究和做好前期准备工作。

邮电通信建设：利用世界先进技术，大幅度提高通信素质和综合能力。到2010年，电话容量由现有的5.97万门增至38.4万门。

三、实现交通、通信建设目标的主要政策和措施

我市今后交通、通信等基础设施建设的任务非常繁重艰巨，我们一定要认真贯彻党的十四大精神，坚决按照市场经济规律办事，进一步解放思想，建立好的机制，制订好的政策，采取硬的措施，加强领导，明确责任，勇于开

拓，真抓实干，保证目标的实现。

按照“统一规划、条块结合、分层负责、联合建设”的原则，为加快交通、能源、通信的建设，改善投资环境，增强经济发展后劲，要采取以下政策和措施：

1、进一步改革投资体制，多形式开辟筹资渠道，在实行多项扶持政策、增加信贷资金规模、调整公路养路费和过桥费征收标准的同时，建立市交通建设发展基金。交通建设基金主要来源于土地开发费、旅业附加费和车辆交通建设费，该项资金由国土、税务和公路养征站代征。市交通建设基金实行专户储存，专款专用，定额补助，收用挂钩，集体审批。交通建设基金主要用于国、省道、县乡公路建设补助。市、县政府确定的公路建设项目，省养公路铺筑15米砗路面每公里补助40~50万元，12米砗路面补30~40万元，9米砗路面补20~30万元，7米补20万元，柏油路每公里补10~15万元，地养公路铺筑水泥路每公里补助5万元；征收总额的15%用于县乡公路建设。市、县交

通建设基金的征收，采取核定任务，包干完成，超收全留，不足自补的原则。市区和各县（市）按征收总额的20%逐月上解市交通建设基金会专户，其余80%由市交通建设基金会确定项目，下达使用计划后，由市区和各县（市）交通建设基金会掌握使用。

2、鼓励和支持社会各界、海内外到我市投资基础设施建设，实行综合开发，本着“谁投资、谁所有、谁受益”的原则，给予一定时期免税的优惠措施。

要大胆利用外资。通过制定优惠政策，把外国政府和国际金融组织贷款、国外出口信贷吸收进来。外商投资的交通、能源和通信建设项目同样享受生产性项目的关税优惠，以鼓励外商投资建设铁路、公路（包括大桥和隧道）港口、码头、航道、机场附属设施以及办通信设施。鼓励中外合资建设并经营公用码头泊位；允许合资企业经营货物装御、堆存、拆装、包装及相关的国内公路、水路运输业务；允许中外合作经营码头装御作业；允许外商独资建设

货主专用码头和专用航道；允许中外合资租赁码头，中方合营者可以实物形式入股，经营码头装卸业务。同时，允许外商在投资经营成片土地开发时，在开发区范围内建设和经营专用港区和码头；鼓励中外合资或外商独资建设公路、大桥和隧道。对国内船舶公司目前无力开辟的航线或船班密度不够的航线，本着对等原则，经过审批可吸引外资班轮或侨资班轮挂靠中国港口。特别是要做好外国、港澳台大财团、大公司、知名企业家的工作，根据信任合作、互惠互利的原则，努力争取他们把投资放在交通、能源和通信建设项目上。

要大力推行股份制。凡是新上的大中型交通、通信建设项目，都可以采用股份制形式，建立多渠道、多形式、多成份的资金联络渠道；并按照国际上的股份制集团模式建立经营机制，积极创造条件成立股份制公司，优先发行上市股票，向社会募股集资。要发行交通建设债券，从今年起，连续三年，银行每年发行交通建设债

券3000万元，用于国道、省道建设。

3、实行“以地建路”政策，在市、县（区）国道两旁纵深各100米范围内的开发土地，每平方米征收20元；各市、县在城市规划区内安排适量开发土地，由政府公开拍卖或由交通、公路部门开发；市、县（区）规划区内征用土地，每平方米加征5元交通建设基金。市规划区外征用土地每平方米加收征3元交通建设基金。征收车辆交通建设费，按每月每吨20元计征（五类车除外），连续实行五年。在全市县（区）范围内旅业住宿费中加收10%的交通建设附加费，专项用于全市国道、省道县道建设。

4、优先安排信贷资金。银行要在信贷规模上给予优先照顾安排，从今年起每年不少于5000万元。

5、加强建设施工组织和线路管理，发挥更大的投资效益。所有重点项目，实行公开招标，严格公路工程质量监理制度，确保铁路、公路、通信线路的完好和安全运

行。

6、实行分级管理，进一步改革交通、通信建设管理体制。为了加快交通、通信建设步伐，在全市的统一规划下，要明确分工、分级实施、分层管理。市负责全市范围内的综合交通规划以及公路国道、省道改造、高速公路、铁路、大中型枢纽港口、大型机场和邮电通信网的规划和建设，支持和补助县（市）不同等级的公路建设。各县（市）政府负责本县（市）范围内的交通通信规划和建设。市管项目工程的征地拆迁由各县（市）分段包干负责。施工可以由市、县主管部门统一组织，也可以由各地政府按统一的标准分段、分项承包建设。要加强交通、通信的立法工作，加强路政、线路

管理。

7、要把邮电通信建设纳入城市建设的总体规划，新建的市区、开发区、住宅区的邮电网点、通信管线，由建设单位统一规划和建设，纳入建设成本。

以上这些意见，是根据省府有关文件精神及兄弟市出台的政策措施，结合我市实际情况提出来的，要真正付诸实施，还要等市政府讨论决定。

同志们，在党的十四大精神指引下，我市的改革、开放和经济发展正进入一个新的飞跃时期。我们坚信，在市委、市政府的领导下，只要我们开拓、进取、务实、创新，就一定能够开创我市交通、电信建设的新局面。