

● 领导讲话 ●

奋战五年 实现公路达标

——副市长戎铁文在全市公路建设

达标工作会议上的讲话

(一九九五年九月六日)

同志们：

这次全市公路达标工作会议，主要是总结交流建市以来的公路建设工作，部署“九五”期间我市的公路达标建设任务，推动我市公路建设再上新的台阶。下面，我就公路达标工作讲三点意见。

一、认真贯彻省府会议精神，摆正公路建设位置

5月22日至23日，省政府在江门市召开了各市分管交通的副市长、交通局长、公路局长参加的全省公路建设现场会议，省交通厅长李配武作工作报告，副厅长牛和恩布置“九五”期间公路达标任务，江门市委书记古月新介绍江门市公路建设达标经验，副省长张高丽作会议总结。

会议指出，全省两年多来公路建设取得可喜成绩，主要表现在：第一，公路建设持续快速发展。全省公路建设除高速公路外，已提前一年完成“八五”计划。全省现有等级公路60476公里，其中一级公路1575公里，水泥路面12149公里，公路密度每百平方公里42.5公里，四项指标均跃居全国第一。第二，涌现出一批各具特色的公路建设先进市县。重点介绍了江门、梅州、肇庆、东莞等地的经验，张高丽副省长把江门市的做法归纳为四方面：一是领导重视，第一把手

亲自抓，责任明确，奖罚分明；二是规划科学，目标明确；三是量力而行，尽力而为，广开门路，大胆探索筹措公路建设资金新路子；四是严格执行施工规范，确保工程质量。他号召全省各地要结合自身实际，学习借鉴江门的成功经验，使公路建设能有更大的发展。第三，各项改革初见成效。在投资体制改革方面，改变了过去只靠省投资的包打天下的做法，开创了公路建设“广汕模式”，走出了一条多快好省改建公路的新路子；在基本建设管理体制上，根据“统一规划，分期实施，分级负责，联合建设”的方针进行改革，层层落实责任，各负其责；在工程管理上，大力推行工程招标、投标和管理制度，从而有效地控制工期和造价，保证工程质量。

会议下达了“九五”期间全省公路达标建设任务，由各市政府承包本市境内国道、省道改造工程和县到镇二级公路以及镇到管理区通等级公路的建设任务。具体要求是：省到地级市（除梅州、云浮、揭阳市外）通高速公路，市到县（市）通一级公路，县（市）到镇通二级公路，镇到管理区通等级公路。下达给我市的任务是市通县一级公路 158 公里，县（市）通镇二级公路 757 公里，镇通管理区等级公路 445 公里。

会议同时指出公路建设上存在的突出问题：一是存在“三个不够”和“三个不适应”。“三个不够”是指我们搞公路建设的资金不够，投入的力量不够和突出的重点不够，公路建设仍然相对滞后。“三个不适应”是指全省公路交通基础设施整体素质和现代化水平不高的现状，不适应当前经济发展的需要，不适应未来发展的需要，不适应人民群众日益增长的物质和文化生活的需要。二是管理工作比较薄弱，建成公路难以充分发挥效益。三是某些市县缺乏全局观念，本位主义严重。四是一些项目管理不善，缺乏设计、施工规范管理和监督机制。

● 领导讲话 ●

今天我们传达全省公路建设现场精神，目的是让大家了解全省公路建设日新月异、各地竞相加快公路建设的发展态势，使各级干部认清形势，正视我市公路建设滞后、等级尚低的现状，增强公路达标的紧迫感和责任感；学习先进地区“构筑新世纪公路网”，坚持高标准、高起点、高质量、一步到位的做法，进一步解放思想，更新观念，牢固树立交通先行、超前建设的思想；同时，借鉴先进地区的实践经验，增强改革和发展的信心，真真正正把公路建设摆到优先发展的位置上，精心组织好公路达标工作。各地要把总结“八五”期间的工作经验，同贯彻执行全省公路建设现场会议精神紧密联系起来，认真学习先进市县的成功做法，取长补短，尽力而为，努力加快我市公路发展步伐，不折不扣完成“九五”期公路达标任务，把我市公路建设推上新台阶。

二、以水陆空交通枢纽为目标，做好全市公路建设规划

要把我市建成水陆空交通枢纽城市，“九五”期间公路达标是一个重要方面。省已制定20年基本实现现代化的交通建设规划，我们也要相应把公路交通枢纽城市的战略目标，在建设综合运输体系为主轴的总方针指导下，从大交通的全局出发，坚持“统筹规划，条块结合，分层负责，联合建网”的原则，以中心城市为核心，以建设连接铁路、机场、港口、高速公路和各县城的公路为重点，逐步形成以市区为中心，联结粤东、赣南、闽西南和港澳地区，路港、路站和运输枢纽布局合理，公路、铁路和水上、空中多种运输方式协调发展的现代化综合交通运输格局。根据这一指导思想，“九五”期间的公路建设要围绕“三化”目标，突出“两个”重点，构筑一个网络，即围绕公路建设达到硬底化、网络化、等级化的目标；突出抓好主干高等级公路建设和沟通镇（乡）、管理区的公路建设两个重点；构筑以市区为中心，以县（市）城为枢纽，以一、二级标准水泥公路为骨架，

向镇（乡）、管区（村）辐射的四通八达的现代化公路交通网络。基本目标是：提高现有公路的等级，并新建三条高速公路，一条由市区经揭东、揭西至陆河，一条由市区经普宁至惠来，这两条高速公路分别连接深汕汽车专用公路和汕揭梅高速公路；另一条由市区连接汕头至梅州高速公路。这样，到“九五”期末，市境内将形成较为完善的交通运输网络，市与省通高速公路，市与县（市）通一级公路，县（市）与镇（乡）通二级公路，镇（乡）与管理区（村）通等级公路；全市公路通车里程达到 3166 公里，公路密度每百平方公里 60.5 公里，其中高速公路 139.2 公里，汽车专用公路 20 公里，一级公路 356.5 公里，二级公路 736.1 公里，三级公路 736.6 公里，四级公路 1177.6 公里，水泥路面 1894 公里。

根据我市交通建设的指标思想和“九五”期间公路达标计划的目标，各地要及早做好计划衔接，安排落实好年度实施计划。在做好计划衔接和分解过程中，要注意处理好三个关系。

一是处理好总体规划与分期实施关系。我市“九五”期间公路建设计划，是按照省提出的五年公路达标要求，针对本市公路建设滞后，制约着经济和社会发展的实际，本着公路建设与经济发展同步规划，超前建设，致力于构筑与市场经济发展相适应的现代化公路网络这一原则，经过两上两下，反复论证、修正而做出的。整个计划体现了“基本适应，略有超前”的原则。换言之，这个计划的实施，即经过五年的努力使交通基本适应经济的发展，其中高速公路等现代化交通设施的建设，超前于经济发展。因此，这个计划是实事求是的，是比较科学、合理的，各地在衔接分解计划时，决不能降低规划标准，要着眼长远，立足高起点，高标准，一步到位；在安排年度建设计划，即分期实施规划时，则要量力而行，分步实施，有计划、有重点地进行建设。尤其是高速公路、主干网架及区域性较高等级的公路建设项

● 领导讲话 ●

目，要一次性规划达标，分期安排建设，坚决杜绝五年计划甚至更短时间内，改建、拆迁工程重复进行，劳民伤财问题的出现。

二是处理好整体网络与区域布局的关系。不论是各县（市）中级区域网，还是镇级小区域公路网的规划，都要坚持统筹规划，联合建网的原则，按照全市构筑上下连结，中心（枢纽）辐射，四通八达的整体网络要求，做好区域公路建设布局，使市境大网与各层级网络相统一，相衔接，既能增强中心城市的辐射功能，又能发挥各个枢纽的作用，也能保证各联络网线的沟通。决不能抛开市整体网络规划自搞一套。这是一个大原则，各地要很好注意这一点。就是年度建设计划的制定和具体项目的改造建设，也要保持上下一致，更不可忽视断头路、联络线和过境路的建设。至于区域性网络路段等级标准，要根据经济建设的需要和可能而定，可以自行提高标准，力求区域网络结构从“行政型树状辐射结构”向“经济型市场网络结构”转变，以促进各个经济区生产要素的合理流动，加速区域经济发展，并增强其对外辐射功能。

三是处理好公路建设与港口、铁路、机场建设的关系。要从大交通的大局出发，按照公、铁、水、空相互配套，公路、铁路、机场、内河和海港码头协调发展的要求，以系统论的观点，通盘考虑，系统规划，把公路建设同铁路、机场和港口码头建设计划衔接起来。特别是主要码头、海港和铁路客货站与主干公路的联络线，要高起点规划，并科学合理做好分期实施计划，使之与码头、铁路装卸运输业务的发展协调同步，发挥最佳效益。

四是处理好交通建设同经济产业带和城市（镇）群建设的关系。无论是公路、铁路建设，还是港口、机场建设，都必然带动沿路、沿江、沿海的经济产业带和城市（镇）群的建设。我们一方面要抓好沿路、沿江、沿海经济带的开发以及县城（市区）和重点镇按中、小城

市规模的规划建设；另一方面要注意避免经济带和城市群沿路摆开，使公路变成十里长街而影响交通运输，要尽量使经济带和城市群依托道路，向纵深方向布局、建设。

总之，各地既要明确“九五”期间公路达标建设的目标、任务，又要通盘考虑，科学筹划，把今后五年的公路建设规划好、安排好，使之更好地发挥效能。

三、采取切实可行措施，确保达标任务完成

我市的经济基础比较薄弱，要完成“九五”期间公路达标计划，任务是十分艰巨的。各级政府和部门要尽力而为，统筹规划，采取切实可行的措施，调动和发挥全社会的积极性，加快交通基础设施建设步伐，确保完成“九五”期公路建设达标任务。

（一）认清形势，增强信心。

当前的形势对交通建设发展是十分有利的。首先，有国家政策的倾斜。不久前，国务院就国家主干道在我省境内高速公路建设贷款的问题，专门发文批准“广东省国家公路主干道贷款，可由国家计委列入计划，开发银行保证资金投入。”在国家实行宏观调控、压缩基建规模的情况下，作为第三产业之一的交通运输业却得到国家资金、政策上的倾斜，可见国家对公路在国民经济发展中的地位和作用是给予高度重视和充分肯定的。这对公路事业的发展，是一个十分难得的政策机遇。其次，有省委省政府的重视。近年来，省陆续出台了《广东省集资、贷款修建桥梁、公路、隧道收取车辆通行费实施办法》、《广东省公路基础设施增容费征收管理办法》等一系列扶持交通发展的政策措施，全省第一个地方性交通法规《广东省道路运输管理条例》也于今年4月1日起施行，5月又对全省公路建设作出了全面规划和采取达标补助等一系列措施。再次，从我市自身交通发展形势来看，目前形成的社会环境甚佳，势头看好。市委、市政府对交通建设

● 领导讲话 ●

十分重视，建市伊始就作出了把揭阳建成水陆空交通枢纽城市的战略决策；“求发展，路先行”已成为上上下下、方方面面的共识，各级政府对公路建设特别重视、支持，各界人士修路过桥的热情高涨，公路建设已从部门行为变为政府行为，从行业行为变为社会行为。建市以来，我市交通建设持续、快速发展，投入公路建设资金 21 亿元，新改建公路里程 1029 公里，其中水泥路面 685 公里，一级公路 86.6 公里，二级公路 314 公里，三级公路 272.8 公里，四级公路 355.7 公里，每百平方公里密度增加了 12 公里，这些成绩都是令人鼓舞的。近几年的公路建设，我们已积累了很多成功的经验和行之有效的措施。所有这些，为我市公路事业的发展，为“九五”公路达标建设任务的完成，创造了良好的社会环境和坚实的物质基础。各级政府和交通、公路部门的领导同志，要认清形势，把握时机，增强达标的决心和信心。

(二) 明确分工，落实责任。

建市三年多来，各地把交通建设摆在优先发展的位置上，取得很好成绩。但是，我们必须清醒认识到，我市公路建设欠帐较多，发展的任务仍然十分艰巨，需要大家付出更大的努力。各级政府要明确肩负的重担，确确实实把公路建设当作为官一任、造福一方的责任，当作衡量、评价政绩的标准。第一把手亲抓，分管领导尽责，一级抓一级，真抓实干，明确责任，落实任务。

我市“九五”期间公路达标建设任务，采取省、市补助投资，县、镇人民政府包干完成的办法。具体任务是：改造 1814.7 公里等级公路，使其成为一级公路 280.6 公里、二级公路 585.5 公里、三级公路 600.6 公里、四级公路 348 公里；新铺水泥路面 1231.3 公里；建设公路 600 公里，力争 144 个未通汽车管区通公路；另外，规划高速公路 139.2 公里，汽车专用公路 20 公里。计划总投资 109.6 亿元。

补助办法及标准为：凡列入省公路达标计划的项目，按照省规定的补助标准给予补助。列入市公路达标计划的项目，市分省养和地养两个标准予以补助，1、省养公路补助标准：市通县建设标准为一级水泥路以上者，每公里补助30万元；县通镇建设标准为二级水泥路者，每公里补助20万元；镇通管理区建设标准为三级公路者，每公里补助10万；大桥以上补助另作考虑。2、地养公路补助标准：县通镇建设标准为一级水泥路面者，每公里补助8—10万元；县通镇建设标准为二级水泥路者，每公里补助5—6万元；镇通镇建设标准为二级水泥路者，每公里补助3—4万元。

为把我市“九五”期间公路达标建设任务落到实处，除采用省、市补助投资，达标任务由各县（市）人民政府包干完成本县（市）境内国道、省道改造工程和县到镇二级公路及镇到管区等级公路建设任务的方式外，我们还把责任落实到政府领导人身上。由各县（市、区）与市签订公路达标责任书，县（市、区）委书记、县（市、区）长为责任人，分管交通的副县（市、区）长为直接责任人。这次“九五”期间公路达标规划是根据省的要求和我市的实际情况制订的，各县（市、区）在签订责任书时，可根据具体情况，对计划指标作适当的调整。普宁、揭西、揭东的计划比市大、要求更高，签订责任书时，按计划签订，高出部分作为超计划处理。惠来县对照市计划，公路等级、里程数、工程量都有所减少，但所提的意见、建议比较合理，同意在签订责任书时协商解决。达标成绩以责任书为准，补助资金以实际完成任务为准。

各县（市、区）对下分解任务并落实责任，可采取市的办法，把“九五”达标计划任务、责任人的责任一次性落实到镇（乡），落实到乡镇党委书记、乡镇长，也可以按乡镇党委、政府的任期时间分段落实，把它作为任期目标责任制的一项主要指标列入考核内容。

● 领导讲话 ●

(三) 加强质量管理，提高投资效益。

公路建设投资大、规模大、影响大，抓好质量至关重要。我市的公路质量总的来说是好的。但是，我们要看到一些工程质量差、工艺粗糙、随意变更设计现象也时有发生，影响了公路行业的声誉和形象，而且给国家和人民在经济、政治上造成很大的损失，群众意见很大。一条路就是一段历史，也是在座有关同志的政绩。公路建设质量不好，大家脸上也无光，难以向人民和历史交待。所以我们搞公路建设要牢固树立质量意识，要有很强的历史责任感，时刻不能放松。公路交通部门要狠抓施工质量管理，使我市公路质量稳步上升。要大力吸收和应用新技术、新工艺、新材料，以科学技术的进步推动公路质量的提高，决不允许以损害质量来换取建设速度。我在这里再强调，谁出质量问题要严肃追究其责任。

要尽量节省投资，提高资金使用效益。过去在施工、建设中积累起来的好经验要继续总结、发扬，如征地拆迁由地方分段包干、施工分级分项承包建设等等。要加强宏观管理，降低工程造价。征地拆迁决不允许漫天要价，拖延土地移交时间；施工发包要加强监督，决不允许层层转包。要组织力量，加强监督管理，保证建设质量和资金使用效益，高标准、高要求地完成公路建设任务。

(四) 重视公路养护管理，建设文明样板道路。

公路建设难，管理好公路更难，处理好公路建设与养护管理的关系，是公路事业持续、快速、健康发展的关键。各县（市、区）都要重视对现有公路的养护管理，摆正建、养、管位置，不要重建轻管，挤占养护经费，目前蚕食穿城公路、乱占道的现象相当严重，有的地方甚至把公路作为贸易市场，公路标志、公路设施被盗、被毁的情况经常发生，路政管理任务相当繁重。各级政府要经常组织交通、公路、建委、公安、国土等部门共同清理检查公路两旁的违章建筑和脏、乱、

差的状况。按省府的规定，做好辖区内国道、省道两旁的建设规划，立桩界定不准建筑区和管理控制区；按照交通部的“三化”文明样路要求，管理好路容、路貌。维护路产路权，清理违章建筑，保证公路畅通，把我市公路养护、路政管理推上一个新台阶。

(五) 广开门路尽力而为，积极筹措建设资金。

我市“九五”期间公路达标任务繁重，而公路建设资金十分紧缺。我们要改造 1814.73 公里公路，新建 600 公里山区公路，共需投资 54.9 亿元，平均每县每年需投资 2.2 亿元。这样的巨额投资，单纯依靠政府是不可能的。各地要继续发挥各自的优势开动脑筋，集思广益，在权力范围内多想办法解决资金问题。要掀起一个全面性的、轰轰烈烈的群众运动，依靠群众力量，动员各方面支持，确保达标任务圆满完成。要继续实施以路养路、以桥养桥等行之有效的措施；把项目列入国家、省的投资计划；鼓励受益单位投资建设，把交通基建与经济效益挂钩起来，走上建设与效益良性流动发展的轨道。

从目前情况看，国家正在进行一系列的财税金融改革，银行贷款受到规模限制，要想在较短时间内筹集到较多的资金，最大的出路是进一步解放思想，更加大胆地引进外资，做好利用外资这篇文章。各地要因地制宜，扬长避短，选择有利的引进外资形式。要敢于探索和创新，走出适合当地实际的利用外资新路子。要积极与外商联系，广交朋友，提高洽谈效率。做好已签合同的引进外资工作，提高外资到位率，防止欠拖不决影响我们建设的进展。搞好资产评估和外资项目的监管，注意不能让国有资产流失和贱卖。重大项目要多做咨询，以免决策失误造成不必要的损失。

总之，我们要广泛发动群众，广开筹资门路，形成“国家投资、地方自筹、社会集筹、利用外资”的多元化、多形式、多层次、多渠道的投资新体制，解决公路建设所需资金问题，确保达标任务顺利完

● 领导讲话 ●

成。同志们，今年是承先启后、继往开来的一年。我们既要为完成“九五”计划画上一个圆满的句号，又要为迎接“九五”任务展开新的会战，任务繁重而又光荣。我们要上下一心，协同奋斗，加快公路建设步伐，早日实现全市公路达标，为把我市建成现代化水陆空交通枢纽城市，促进我市经济的繁荣和社会的发展做出新的贡献。

同志们，今年是实现“九五”计划承先启后、继往开来的一年。我们既要为完成“九五”计划画上一个圆满的句号，又要为迎接“九五”任务展开新的会战，任务繁重而又光荣。我们要上下一心，协同奋斗，加快公路建设步伐，早日实现全市公路达标，为把我市建成现代化水陆空交通枢纽城市，促进我市经济的繁荣和社会的发展做出新的贡献。