

Practice and Reflections of
the Three Major Constructions of Modern Transportation

现代交通三大建设 的实践与思考

郭剑彪 著



人民交通出版社
China Communications Press

现代交通三大建设的 实践与思考

郭剑彪 著

人民交通出版社

内 容 提 要

浙江在由区域小省、资源小省成为经济大省、市场大省的过程中,交通为经济社会发展提供了强有力的支撑和保障。如今,浙江交通人深入学习实践科学发展观,前瞻性提出现代交通三大建设的目标,即建设大港口、建设大路网、建设大物流。

本书收录了作者关于现代交通三大建设的思考与实践经验,可供交通运输行业管理者、建设者参考借鉴。

图书在版编目(CIP)数据

现代交通三大建设的实践与思考/郭剑彪著. --北京:人民交通出版社, 2011.11
ISBN 978-7-114-07598-8

I. ①现… II. ①郭… III. ①交通运输业-经济建设-研究-浙江省 IV. ①F512.755

中国版本图书馆CIP数据核字(2011)第027868号

书 名: 现代交通三大建设的实践与思考

著 作 者: 郭剑彪

责任编辑: 沈鸿雁 丁润铎

出版发行: 人民交通出版社

地 址: (100011) 北京市朝阳区安定门外外馆斜街3号

网 址: <http://www.ccpres.com.cn>

销售电话: (010) 59757969, 59757973

总 经 销: 人民交通出版社发行部

经 销: 各地新华书店

印 刷: 北京鑫正大印刷有限公司

开 本: 720×960 1/16

印 张: 22

字 数: 345 千

版 次: 2011年11月 第1版

印 次: 2011年11月 第1次印刷

书 号: ISBN 978-7-114-07598-8

定 价: 36.00 元

(有印刷、装订质量问题的图书由本社负责调换)

序

XU

浙江省是我国改革开放的先行省份,在交通运输方面同样如此。近年来,浙江省交通工作以科学发展观为指导,在省委、省政府的正确领导下,提出了建设大港口、大路网、大物流的现代交通三大建设的新思路,符合现代交通运输业发展规律,符合浙江交通运输的实际。大港口建设抓住浙江的优势所在,有利于拓展对外开放广度和深度,是建设上海国际航运中心的重要内容;大路网建设适应长三角一体化的需求,是区域、城乡统筹发展的基础保障;大物流建设体现浙江市场大省的特色,是推动结构调整转变发展方式的有效途径。过去的一年,经历了抗雪救灾、抗震救灾、奥运安保和严峻经济形势,浙江交通运输取得了骄人业绩,交通运输基础设施建设保持高强度投入,公路路网进一步完善,建成了杭州湾跨海大桥等一批重大项目;港航建设掀起高潮,宁波—舟山港货物吞吐量世界领先;交通大物流建设迈出实质性步伐,规划政策体系初步形成。

实践表明,现代交通三大建设坚持以科学发展观为统领,立足浙江省情,有效推进了现代交通运输业的发展。浙江发展交通新的思路、新的措施、新的经验和做法,对交通运输系统来讲,都可以很好地学习借鉴。《现代交通三大建设的实践与思考》一书汇集成册,是总结经验、学以致用、推动科学发展的有效方式。这本书凝聚了浙江省委省政府领导和交通厅同志们的心血,汇集了推进现代交通运输业发展的实践探索。希望浙江省交通厅继续以现代交通三大建设为抓手,解放思想、开拓创新,进一步深入贯彻落实科学发展观,加快推进

现代交通运输业发展,为浙江经济社会发展和全国交通运输事业做出新的更大贡献!

李威霖

出版说明

CHUBANSHUOMING

交通运输面貌发生翻天覆地的巨变,使浙江这个区域小省、资源小省成为经济大省、市场大省。没有畅通的交通便没有一切经济发展的可能,交通为浙江经济社会发展提供了强有力的支撑和保障。

浙江省委委员、浙江省交通运输厅党组书记、厅长郭剑彪同志,自2006年10月上任以来,就开始思考:如何在原来浙江已形成“四小时公路交通圈”的基础上,让浙江交通向现代交通转型升级。郭剑彪边干边学、边学边干,2008年初,提出了发展浙江现代交通“三大建设”(即大港口、大路网、大物流)的战略思路,并积极探索转变浙江交通运输发展方式。郭剑彪同志有着丰富的经历。他研究生学历,曾任浙江省农业厅人事科教处干部、浙江省委组织部副主任科员,省土地管理局人事科教处副处长、建设用地处处长,宁波高新技术园区开发公司总裁,1997年6月任省体改委主任助理,1998年2月任省经济体制改革委员会副主任、党组成员;后主持省经济体制改革办公室全面工作。2003年3月起任舟山市人民政府代市长、市长。正是由于郭剑彪在综合部门担任领导职务,使他具备把握宏观经济的能力;正是由于郭剑彪在地区政府担任过市长,使他拥有区域经济如何协调推进的宽阔视野,高度、广度、深度的完美结合,使他懂得浙江交通是处于什么阶段,交通重点是什么,如何抓好交通重点,怎样发展现代交通,怎样推动发展方式的转变。

交通在全社会固定资产投资中占有重要比重,在拉动内需、促进经济增长中居于重要地位。近年来,浙江在科学分析国内外、省内外经济社会发展和交通发展形势的基础上,始终坚持浙江交通仍处于

大建设、大发展时期这一基本判断,始终保持高强度的交通基础设施投入。尤其是2008年以来,浙江克服重重困难,有力推进交通基础设施建设,取得了显著的成果。在2008年1月10日召开的浙江省交通工作会议上,浙江对今后五年交通发展面临的形势和任务早已作出正确认识、科学分析:“今后五年既是浙江交通建设高潮的持续期,又是浙江交通发展的矛盾凸显期,也是浙江交通的转型发展期。必须继续保持昂扬向上、奋发有为的斗志,弘扬忠诚事业、甘于奉献、艰苦奋斗、争创一流的精神,走创业创新之路,全力谱写浙江交通发展的新篇章。”根据浙江省经济发展阶段和发达国家交通运输业发展经验,浙江省交通运输业正处于十分关键的发展时期:一是建设高潮的持续期;二是综合交通的整合期;三是现代物流的提升期;四是发展方式的转型期。

近年来浙江推动交通运输业科学发展的措施和做法,集中体现在做到“五个坚持”,推进“五个发展”。一是坚持以发展为第一要务,推进率先发展;二是坚持改革开放,推进创新发展;三是坚持以人为本,推进惠民发展;四是坚持统筹兼顾,推进协调发展;五是坚持转变模式,推进集约发展。

正是正确认识和准确判断经济社会发展形势,正确认识和判断交通面临的机遇和挑战,把握住浙江交通发展的阶段性特征,做到审时度势,清醒有为,乘势而上,才创出了令人震惊的浙江速度。凭着这样的远见卓识,浙江交通建设硬是呈现出蓬勃向上、生机盎然的发展春天。2006~2010年,浙江交通投资连续五年均位列全国首位,取得了现代交通三大建设的显著成就,极大推动了浙江经济社会持续较快发展。

深入学习实践科学发展观,浙江推进现代交通“三大建设”,即着眼于发挥海洋资源优势,构建对外开放新格局,增强浙江的国际竞争能力,建设大港口;着眼于融入长三角、辐射周边省,提高区域和城乡发展协调性,增强浙江区域经济实力,建设大路网;着眼于加快发展现代服务业,促进资源优化配置,增强浙江市场经济活力,建设大物流。

2008 年初提出的“三大建设”今后五年争取达到的指标分别是：

——大港口：全省沿海港口货物吞吐量突破 8 亿吨，集装箱吞吐量超过 1 500 万标准箱，其中宁波—舟山港货物吞吐量达到 6.5 亿吨，集装箱吞吐量达到 1 400 万标准箱。

——大路网：全省公路总里程达到 11 万公里以上，公路密度达到 110 公里/百平方公里；高速公路总里程达到 3 500 公里以上，具备条件行政村全部通上等级公路并实现路面硬化。

——大物流：建成 4~6 个综合性交通物流基地，培育 10~15 家专业化交通物流龙头企业，建成全省物流公共信息平台，市县也建设和培育出相应数量的基地和龙头企业，完成重点物流企业与信息平台的联网应用。

浙江交通人进一步解放思想、改革创新，更新发展观念、转变发展思路、破解发展难题、完善体制机制，以加快交通转型发展为主线，坚持适度超前、调整结构、统筹协调，大力推进现代交通三大建设，努力使浙江交通在学习实践科学发展观中走在前列，实现“两个率先”，更好地发挥经济社会发展“先行官”的作用。

目 录

MULU

理念创新篇

新时期浙江交通转型发展的思考 (2007年7月20日)	3
全面贯彻落实科学发展观 推进转型发展 建设现代交通 (2007年11月7日)	13
全面实施港航强省战略 服务浙江经济又好又快发展 (2008年6月10日)	32
解放思想 创业创新 全面推进浙江交通科学发展进程 (2008年10月13日)	44
认真贯彻落实中央一号文件精神 以城乡交通一体化促进全省 城乡统筹发展 (2010年4月29日)	55
推动传统运输业 向现代物流转型 (2010年12月4日)	63
深入实施生态交通五项行动 全面推进交通运输转型发展 (2011年4月7日)	67

发展战略篇

扎实推进大物流建设 加快交通运输业转型升级 (2008年11月19日)	73
--	----

贯彻国家战略 发展海洋经济 建设“三位一体”港航物流服务体系 (2010年8月27日)	85
理清思路 破解难题 加快推进综合交通运输发展 (2011年1月)	92
继往开来 加快转型 开创浙江交通科学发展的新局面 (2011年1月12日)	110

实践探索篇

大力发展交通职业教育 为浙江交通发展提供坚实的人才保障 (2007年1月5日)	133
建立资源节约环境 友好型行业发展的长效机制 (2007年10月25日)	139
深入实施“两创”总战略 努力实现“三大建设”新目标 (2008年1月10日)	148
坚定信心 清醒有为 全力推进全省交通重点工作 (2008年7月11日)	166
抓住重大战略机遇期 加快交通基础设施建设 (2008年11月18日)	181
学习嘉善经验 统筹城乡交通 努力探索区域交通科学发展之路 (2009年4月27日)	189
统筹城乡交通 推进科学发展 努力开创农村公路工作的新局面 (2009年5月15日)	198
发挥经济社会先行官作用 全面加快现代交通三大建设 (2009年1月12日)	211
创业三十年 创新三十年 (2010年12月30日)	229
提高认识 着眼长效 切实强化安全生产规范建设 (2011年3月7日)	234

和谐发展篇

构建和谐交通 谋求科学发展

(2006 年 12 月 13 日)	243
深入开展“作风建设年”活动 保证浙江交通又好又快发展	
(2007 年 4 月 12 日)	260
把关注的目光投向青年	
(2007 年 4 月 30 日)	269
发扬党的优良作风 发挥党员先锋模范作用	
(2007 年 6 月 29 日)	275
开创交通廉政建设新局面 为浙江交通新发展提供更加坚强的政治保证	
(2007 年 9 月 10 日)	281
胸怀全局 围绕中心 不断提高办公室工作水平	
(2007 年 10 月 16 日)	291
弘扬抗灾精神 推进“三大建设” 奋力走在实施“两创”总战略的前列	
(2008 年 3 月 17 日)	300
巩固活动成果 深化学习实践 开创浙江交通科学发展新局面	
(2009 年 2 月 27 日)	307
开展“之江先锋”创先争优活动 巩固扩大学习实践活动成果	
(2010 年 6 月 7 日)	319
附录	328

理念创新篇

新时期浙江交通转型发展的思考

(2007年7月20日)

一、浙江交通已经进入转型发展的新时期

正确认识新时期浙江交通发展面临的形势,首先必须立足于国情、省情。21世纪头20年,是我国的重要战略机遇期。抓住并用好这一战略机遇期,对于完成社会主义初级阶段的历史任务,实现全面建设小康社会的目标,具有极其重大的意义。从世界历史的角度来看,这个时期是中国实现民族复兴和平崛起的阶段,中国将从单一的政治大国转变为在各方面具有全球影响力的大国,尤其是将成为世界经济的主要发动机,进出口贸易会迅猛增长。

这个时期既是黄金发展期,又是矛盾凸显期。在这个时期,社会结构深刻变动,利益格局深刻调整,思想观念深刻变化,经济体制深刻变革。把握好这个时期的变化,防止出现“拉美化陷阱”,是国家的一个重要政治问题。大家知道,拉美曾经有一个经济快速增长的时期,但到了人均GDP超过3000美元的时候,由于没有妥善处理好社会问题,导致了经济停滞、政局动荡,更谈不上搞现代化。我在这几年的工作学习中不断理解“科学发展观”的内涵,也越来越感觉到“科学发展观”的重要性。浙江作为我国经济发达省份、体制改革先发地区,较早地遇到发展中的深层次矛盾和问题。一方面,这几年我省经济爆发式地发展,GDP增长13.1%,财政从500多亿元一下增长到2000多亿元,我省人均GDP继2005年突破3000美元之后,2006年接近4000美元,按照国际标准已稳步跨入中上等收入地区行列,这种发展速度没有一个专家能预测。另一方面,我省产业结构亟须转型,工业增幅持续趋缓,资源、环境、市场需求的“三重约束”同时并存,国际贸易摩擦、贸易壁垒也频频威胁浙江“块状经济”。要继续保持浙江的先行优势,必须全

面提升我省工业化、城市化、市场化、国际化水平。

在这样的国情、省情下,浙江交通发展面临着新的机遇和挑战。首先,从交通发展的外部宏观环境来看:

一是经济社会的持续快速发展给交通发展带来了巨大需求。省第十二次党代会提出今后五年总的奋斗目标是全面建设小康社会,继续走在前列。从经济指标来讲,在“十一五”规划期末人均生产总值达到40 000元左右,到2012年超过50 000元。实现这样的目标,全省生产总值年均增长将在9%左右。这必将持续产生出巨大的交通运输需求,在客观上驱动全社会加快交通发展,同时也意味着交通工作面临着更大的压力。

经过多年的努力,浙江的交通已经打下了很好的基础,本届政府五年的任务,我们四年就已经基本完成了。截止到2006年,全省公路总里程达95 310公里,其中高速公路2 382公里,居全国第五,等级公路通村率90.23%,通村公路路面硬化率80.76%;2006年年货物吞吐量突破4.23亿吨,集装箱吞吐量突破713万标准箱;内河通航总里程9 652公里,居全国第五,其中高等级航道1 066公里。本届政府五年,经济能保持13.1%这样的水平,如果没有浙江的交通发展作为支撑,也是做不到的。

我们交通不是以最后造好多少公里路为目的,最后的目的是满足经济社会发展对交通的要求。根据预测,“十一五”,浙江的公路客运量还将增长到19.1亿人次,客运的周转量要达到740亿人/公里,每年的增幅分别要达到5.3%、4.4%;货运量达到12.55亿吨,周转量达到420亿吨/公里,平均也要增长8.1%、2.9%。到2010年,具体到公路上,杭甬通道年均要达到20万辆/日,大部分通道也都在10万辆以上,远远超过目前各通道内公路的总通行能力。水运将呈现客运减、货运增趋势,货运量、货运周转量的年均增幅可分别高达8.9%、10.7%。到2010年,主要沿海港口货物吞吐量将达到6.1亿吨,主要内河航道运量将达到4.45亿吨。

面对如此大的需求,再来看我们交通的现实情况,我们只能说浙江的交通瓶颈制约只是得到了初步缓解,我们交通发展的不平衡性、不稳定性依然存在。“不平衡性”是指区域交通之间、城乡交通之间、建设和管理之间、公路和水路之间、任务和队伍之间发展不平衡。“不稳定性”是指目前交通供需关系处于脆弱的平衡中,一旦出现突发事件或者经济社会发展加速,交通瓶颈制约将可能重现。我之所以这么强调,就是想提醒新来的局长,要认识

到交通工作任务还很艰巨,高潮期还要持续一段时间。我来厅里的时候也有些人跟我说,浙江交通已经发展的差不多了,后面的工作就轻松了。到了交通厅之后,我就马上发现这种想法完全错误,无论是高速公路、农村公路,还是港口、航道,建设任务还很重,而且管理上的工作也很多。

二是中央关于科学发展的一系列重大战略对交通发展提出了全新要求。十六届三中全会提出了以人为本、全面协调可持续发展的科学发展观,给交通系统各级各部门的发展思路、发展战略、发展模式带来了一次彻底转变。五中全会提出了制定国民经济和社会发展“十一五”规划的建议,随后部署了建设社会主义新农村、建设创新型国家和建设资源节约型社会、环境友好型社会等重大任务。这一系列重大战略为交通实现转型发展指明了方向,要求发展理念从侧重技术经济转向注重提高生活质量,体现“以人为本”和“人与自然和谐”,服务于构建社会主义和谐社会和建设社会主义新农村,最大限度地惠及民生民计;发展内容从偏重基础设施建设转向注重基础设施、运输服务和管理的全面发展;发展方式从效率优先转向效率与公平并重,增强交通运输的国土开发功能,促进区域、城乡协调发展;发展动力由注重依靠资源环境消耗、传统技术应用和劳动者数量投入转向清洁生产、科技创新和人力资源开发,以信息化、物流化提升运输效益,实现质量型、效益型的发展。总体发展阶段也要由目前的“得到缓解”和“基本适应”步入“全面适应”或“适度超前”的新阶段,提前基本实现交通现代化。

三是国家加强和改善宏观调控改变了交通发展的外部环境。2003年下半年开始,国家采取了一系列宏观调控措施,这对于保持经济又好又快发展,是完全必要和正确及时的。虽然宏观调控坚持“有保有压、区别对待”的方针,对交通重点建设项目原则上予以支持,但是在实际操作过程中,这一方针很难得到体现,大量必需、急需的交通重点建设项目受制于繁琐迟缓的审批手续。尤其是2006年下半年开始新一轮宏观调控,国家进一步收紧土地、信贷闸门,土地和资金制约骤然加剧。2007年全省公路、水路建设至少需要土地6.3万亩,而有关部门初步只安排了4.6万亩,缺口很大。为此,省政府专门开会协调,最后我省重点工程用地中,交通占到了60%。同时,国家实行稳中偏紧的货币政策,交通建设的筹资难度增加。某种程度上讲,宏观调控形成了一种“倒逼机制”,迫使我们转变交通的传统发展模式,提高工作的规范化程度。要研究,前期工作怎么深化,工作效率怎么提高,包括运

输业怎么通过科技创新、技术改造节能降耗。

四是党委、政府的关心支持和群众期盼是交通发展的强大动力。省委、省政府一直以来高度重视和关心支持交通工作,省领导亲自过问和协调交通发展中的重大问题,多次检查指导工作。市、县,党委、政府对交通工作也很重视,交通部门也是地位比较高的部门,这是我们有利的工作条件。省第十二次党代会布置了很多新任务,其中与交通有关内容很多,尤其是“着力推动经济建设,实现又好又快发展”中十个方面的工作与交通息息相关。党代会还首次明确提出要“发挥海洋资源优势,加快建设港航强省”,这对我们交通系统来讲是一个最大的机遇。赵洪祝书记在讲到关于加快临港工业发展和港航强省建设时说:省第十二次党代会明确提出了加快发展临港工业,建设港航强省的目标要求。临港工业发展和港航强省建设是我省发展海洋经济的重中之重,是浙江经济发展新的增长点,对我省充分发挥海洋资源优势,加快经济结构调整,提高综合竞争力,具有重要意义。当前全国各沿海城市临港工业和港口建设都在快速发展,这对我省发展临港工业和港口建设提出了更为紧迫的要求。

从大背景来讲,交通工作面临着这么多新形势、新要求和新任务。从我们本系统来讲,交通工作面临的形势是:

一是交通整体功能、整体效益未能得到发挥。以交通基础设施而言,第一表现在公路网络化程度不高,高速公路仍有不少“接口路”、“断头路”、“联网路”没有建成,加起来有1 850公里。第二是全省港航资源缺乏整合利用,建设港航强省任重道远。第三是公路、水路交通之间,公路、水路交通与铁路、航空、管道等其他交通方式之间,也缺乏综合规划,不能实现“无缝衔接”,甚至存在冲突、重复建设和无序竞争。第四是交通与经济社会的其他方面的发展协同性不够。交通发展与土地开发利用、生产力空间布局、新型城市化和环保、水利等专项规划等之间的协调有待加强。

二是行业管理的难度日益凸显。随着经济社会的发展和市场经济体制改革的深化,利益主体多元化、利益取向多极化、利益差别显性化成为当前社会的突出特点。我们交通行业涉及老百姓的面特别广,路政、航政、运政、稽征、质监等行业管理工作的外部环境都面临新的问题。譬如,路政方面,由于市场秩序没有根本好转,源头治理没有完全实现,车辆超限运输态势随时可能反弹;大量新建农村公路需要路政管理,但经费和人员都难以落实。